

精益求精  
理想服務無邊境



本人欣然向股東提呈本集團截至二零零六年三月三十一日止年度的年報。

## 業績

本年度純利約為2,900,000港元，較截至二零零五年三月三十一日止年度約49,300,000港元減少約94%。於回顧年度內，本集團在中港兩地處於非常嚴峻的營商環境。首先，燃油成本急劇飆升，而此乃巴士營運商無法控制的事。第二，本集團有需要定期提高員工工資及福利，尤其是中國內地的員工。第三，基於政治、社會穩定性及其他經濟原因，本集團難以將巴士車費調升以彌補不斷上漲的營運成本。第四，公共巴士行業的競爭日益熾烈，而競爭乃來自地鐵及其他鐵路新開通的平走支線。第五，銀行利率逐步上升令本集團的財務費用不斷增加。

儘管公共巴士行業面臨以上各方面的衝擊，惟本集團已採取各項措施以解決該等難題，此將在本報告以下「業務回顧」及「未來展望」中作詳細闡釋。

## 股息

董事不建議派發本年度的末期股息（二零零五年：每股普通股 1.5 港仙）。

## 業務回顧

### 1. 香港的非專利巴士服務

本集團提供的主要非專利巴士服務包括學童巴士、僱員巴士、屋邨巴士、旅遊巴士、酒店巴士、中港過境巴士及合約租車服務。

此項服務本年度的總收入約為759,000,000港元（二零零五年：629,200,000港元），較去年上升約21%。此項服務的營業額上升，主要由於本集團致力擴充其現有業務，尤其是過境巴士服務及推出新產品如「SkyLimo」服務所致。然而，來自上述服務的純利約為19,400,000港元（二零零五年：39,300,000港元）。這個情況顯示出邊際利潤因燃油價格（為本集團所涉及的主要成本部分）上漲而收窄。

就車隊的規模而言，本集團繼續保持全港最具規模非專利巴士經營公司的地位。於二零零六年三月三十一日，本集團所經營的車隊共有 797 輛（二零零五年：750 輛）領有乘客服務牌照的非專利巴士。

本集團的全資附屬公司環島旅運有限公司（「環島」）繼續與同業過境運輸營運商合營，提供由深圳皇崗至香港旺角／灣仔／錦上路的三條固定、短程及二十四小時的跨境路線。環島亦經營由香港至中國內地多個城市（主要在廣東省內）的固定跨境路線。



環島位於深圳機場的VIP候車室



重慶冠三乘務員在學習公交服務英語用語



本集團所成立的合營公司通寶環島過境巴士服務有限公司（「通寶環島」）。通寶環島繼續特別向往返香港國際機場及東莞與廣州的台灣旅客提供跨境巴士服務。

環島於香港國際機場客運大樓繼續經營多個服務櫃位，藉以提供「機場酒店通」及酒店豪華轎車服務。

隨著營運成本上升，尤其是燃油成本及保費，本集團一直竭力透過整頓路線及善用其資源（包括勞動力）及其較大規模的巴士車隊而控制其成本。

如去年所呈報，政府致力控制香港非專利巴士的不健康增長，透過負責檢討非專利巴士提供道路運輸服務角色的交通諮詢委員會轄下專責小組政府的報告及政策推行，此類巴士的新登記已經暫時停止。本集團認為此乃正確的方向。然而，香港非專利巴士服務行業受到多個行政部門的過份規範與控制，而其營運範疇亦受到無理的限制。本集團認為，非專利巴士有悠久歷史，故其對普羅大眾的貢獻及服務普羅大眾的能力均不能被低估。透過參與公共巴士同業聯會，本集團將會以會員身份繼續向有關行政部門表達其關注。

## 2. 香港的專利巴士服務

本集團在香港的專利巴士業務由本集團擁有99.99%權益的附屬公司新大嶼山巴士（一九七三）有限公司（「嶼巴」）提供。於二零零六年三月三十一日，嶼巴主要在大嶼山經營24條（二零零五年：26條）專利巴士路線，巴士車隊總數為83輛（二零零五年：86輛）。

截至二零零六年三月三十一日止年度，嶼巴的總收入約為79,800,000港元（二零零五年：82,100,000港元），而嶼巴的虧損約為3,400,000港元（二零零五年：溢利4,100,000港元）。

本年度錄得虧損，主要原因在於燃油成本迅猛上升，加上天氣欠佳及遊客（尤其是中國內地旅客）可能對參觀天壇大佛的興趣減弱以致前往昂平的人數有所減少。

為迎接東涌至昂平纜車的啟用，嶼巴與纜車營運商Skyrail-ITM (Hong Kong) Limited 訂立協議，以提供特別路線及緊急巴士服務（例如纜車服務暫停），並提供若干類別的來回車票，以便乘客於乘搭纜車之後繼續前往大嶼山其他地方遊覽。

纜車原訂於二零零六年六月二十四日投入營運，但截止本報告編撰日期，纜車尚未投入服務。

### 3. 香港的其他業務

本集團附屬公司Trade Travel (Hong Kong) Limited繼續在香港國際機場抵港大堂經營機場服務櫃台。該櫃台提供的服務包括為已預先安排訂位的旅行團及個人國際旅客辦理機場接送服務。

此外，本集團另一家全資附屬公司大嶼旅遊有限公司亦已獲機場管理局批授牌照，可經營另一個機場服務櫃台以迎合其他各類乘客的需要。此進一步壯大了本集團在為機場抵港／離港旅客提供運輸及旅運服務方面的地位。

於二零零六年三月三十一日，環島擁有 140 輛（二零零五年：114 輛）豪華轎車，其中 24 輛（二零零五年：24 輛）擁有過境服務牌照。環島已擴大此豪華轎車車隊，主要為機場、本地及過境（主要在廣東省內）提供貴賓式豪華接送服務。

除上述的機場服務櫃台外，大嶼旅遊有限公司繼續為個人及旅行團提供主要以大嶼山為目的地的旅遊服務。

環島亦已成立名為「TIL Travel」的旅行社部門，其主要業務為營辦前往海洋公園及迪士尼樂園的本地旅行團、銷售機票及其他旅遊套票。

### 4. 中國內地的巴士服務

#### (a) 中國內地的合作經營企業（「合作企業」）

於二零零六年三月三十一日，本集團透過合作企業在以下中國內地主要城市經營下列巴士路線及車隊數目列述如下：

|     | 路線數目  |       | 巴士數目  |       |
|-----|-------|-------|-------|-------|
|     | 二零零六年 | 二零零五年 | 二零零六年 | 二零零五年 |
| 廣州  | 8     | 6     | 168   | 163   |
| 汕頭  | 6     | 6     | 63    | 67    |
| 大連  | 4     | 4     | 180   | 180   |
| 哈爾濱 | 1     | 1     | 60    | 90    |
| 鞍山  | 3     | 3     | 94    | 94    |
|     | 22    | 20    | 565   | 594   |

本集團於本年度應佔該等合作企業的虧損約為 9,400,000 港元（二零零五年：6,500,000 港元）。

本集團於該等合作企業的應佔投資回報乃根據各項合約條款（包括於緊隨各項合約簽訂後的五年

內應收的「保證收入」及於合作企業的營運期內所佔議定百分比純利減除各項投資攤銷額)而確認。

由於大部分合作企業的「保證收入」期已逐步屆滿，因此本集團應佔該等合作企業的毛利相應減少。倘若此等合作企業的經營業績未如理想，則所佔純利將不足以彌補本集團於此等合作企業的各项投資所涉及的攤銷額，因而本集團將產生應佔此等合作企業的虧損。

鑑於中國內地的投資環境逐步改變，本集團預計不會對合作企業再有新投資，並會將投資及資源集中於合資經營企業。

(b) 中國內地的合資經營企業 (「合資企業」)

i. 上海浦東冠忠公共交通有限公司

於二零零六年三月三十一日，該附屬公司由本集團擁有90% (二零零五年：90%) 權益，在上海經營31條 (二零零五年：31條) 巴士路線，車隊共有755輛 (二零零五年：776輛) 巴士及60輛 (二零零五年：60輛) 出租車，主要行走浦東地區。該附屬公司亦為本集團自一九九二年起在中國內地經營的首項業務。截至二零零六年三月三十一日止年度，本公司股東應佔虧損約為8,000,000港元 (二零零五年：4,600,000港元)。虧損乃由於燃油成本持續高企、工資上漲及來自其他不同交通服務模式 (尤其是地鐵) 的競爭所致。

ii. 上海五汽冠忠公共交通有限公司

於二零零六年三月三十一日，該附屬公司由本集團擁有52.4% (二零零五年：52.4%) 權益，在上海經營38條 (二零零五年：38條) 巴士路線，車隊共有976輛 (二零零五年：970輛) 巴士及81輛 (二零零五年：81輛) 出租車，主要行走浦西地區。年內本公司股東應佔虧損約為4,700,000港元 (二零零五年：溢利2,900,000港元)。自二零零四年十二月起，該公司若干主要路線受上海地鐵系統新開通的一條近乎平走的路線嚴重打擊。由於兩個道路網絡收費差別不大，乘客由乘搭巴士轉為乘坐地鐵，故該附屬公司的服務備受挑戰。

iii. 揭陽冠運交通有限公司

於二零零六年三月三十一日，該附屬公司由本集團擁有60.6% (二零零五年：60.6%) 權益，經營7條 (二零零五年：6條) 巴士路線，車隊共有34輛 (二零零五年：34輛) 巴士。截至二零零六年三月三十一日止年度，本公司股東應佔虧損約為900,000港元 (二零零五年：1,500,000港元)。虧損主要由於經濟規模有欠效益及出售若干退役巴士產生虧損所致。憑藉一項向其他經營者分包巴士的新經營模式，該附屬公司已略為減低虧損。

iv. 重慶冠忠 (第三) 公共交通有限公司

於二零零六年三月三十一日，該附屬公司由本集團與新創建交通服務有限公司的全資附屬公司 Market Giant Limited 成立的合營公司共同擁有55% (二零零五年：55%) 權益，在重慶經營74條 (二零零五年：73條) 巴士路線，車隊共有880輛 (二零零五年：796輛) 巴士。截至二零零六年三月三十一日止年度，本公司股東應佔溢利約為1,200,000港元 (二零零五年：600,000港元)。

此項業務的溢利上升，原因在於營商環境好轉，加上擁有規模更大的空調巴士車隊，而空調巴士可收取較高車費。

v. 重慶冠忠（新城）公共交通有限公司

於二零零六年三月三十一日，該附屬公司由本集團與新創建交通服務有限公司的全資附屬公司 Market Giant Limited 的合營公司共同擁有 76.64%（二零零五年：76.64%）權益，經營 20 條（二零零五年：19 條）巴士路線，車隊共有 494 輛（二零零五年：447 輛）巴士。年內，本公司股東應佔溢利約為 3,200,000 港元（二零零五年：1,400,000 港元）。溢利上升主要由於擴大車隊規模及增加路線數目所致。

vi. 荊州強達運輸有限公司

於二零零六年三月三十一日，該附屬公司由本集團擁有 84.3%（二零零五年：84.3%）權益，經營 2 條（二零零五年：2 條）巴士路線，車隊共有 14 輛（二零零五年：20 輛）巴士。年內，本公司股東應佔虧損約為 2,000,000 港元（二零零五年：1,400,000 港元）。

vii. 廣州興華集團

於二零零六年三月三十一日，冠華國際投資集團有限公司乃為本集團擁有 75%（二零零五年：75%）權益的附屬公司，擁有廣州保稅區興華國際運輸有限公司、廣州保稅區興旅遊巴士有限公司及廣州保稅區廣保客貨運輸服務有限公司（統稱「廣州興華集團」）各 70%（二零零五年：70%）權益。

於二零零六年三月三十一日，廣州興華集團經營 16 條（二零零五年：7 條）路線，車隊共有 196 輛（二零零五年：131 輛）巴士，於廣東省內提供跨市交通及廣州市內客運。而廣州保稅區廣保客貨運輸服務有限公司則提供跨境貨車牌照租賃服務。年內本公司股東應佔廣州興華集團溢利約為 688,000 港元（二零零五年：虧損 800,000 港元）。

viii. 湖北神州運業集團有限公司

於二零零六年三月三十一日，該附屬公司由本集團擁有 100%（二零零五年：100%）權益，本身為國營企業，擁有一個車站，附有 91 條（二零零五年：140 條）巴士路線，車隊共有 319 輛（二零零五年：371 輛）巴士，於湖北省經營跨市巴士服務。於國營企業改革計劃下，本集團已對該附屬公司的人力資源架構進行重組，並大大提高其競爭力。

此外，湖北省政府已公佈，自二零零四年十月一日起，外國投資者可直接參與該省的交通事業後。本集團深信此乃集團於湖北省擴展業務的黃金機會。

截至二零零六年三月三十一日止年度，本公司股東應佔溢利約為 7,800,000 港元（二零零五年：5,500,000 港元）。

ix. 廣州市新時代快車有限公司

於二零零六年三月三十一日，本集團擁有 56%（二零零五年：56%）之附屬公司廣州市新時代快車有限公司共有 19 輛（二零零五年：18 輛）巴士於廣東省內經營 5 條（二零零五年：5 條）跨市路線。

截至二零零六年三月三十一日止年度，本公司股東應佔溢利約為3,000,000港元（二零零五年：2,000,000港元）。

### 5. 中國內地的旅遊業務

重慶旅業（集團）有限公司

該附屬公司由本集團擁有60%（二零零五年：60%）權益，與四家股權架構相同的同集團公司分別經營一間酒店、一間旅行社、一間旅遊車公司及一間水力發電廠。年內，本公司股東應佔虧損約為1,900,000港元（二零零五年：溢利1,800,000港元（重列））。溢利減少主要由於有關酒店物業的會計政策變動，以致須於回顧年度開始計算折舊所致。另一方面，上述旅遊車公司已進行一項員工整頓計劃，務求日後可取得更佳經營業績。該員工整頓計劃所涉及之費用約為1,500,000港元。

### 流動資金及財務資源

本集團本年度營運所需資金主要來自內部流動現金，任何不足之數則向銀行貸款籌措。於二零零六年三月三十一日，未償還債項總額約為714,000,000港元（二零零五年：654,000,000港元），當中376,000,000港元（二零零五年：271,000,000港元）須於一年內償還。有關債務主要包括銀行貸款及租賃，大部分用於在中港兩地購買巴士及投資。負債淨資產比率約為68.0%（二零零五年：63.6%（重列））。根據經驗得知，中國內地的循環貸款可於到期後再續期。然而，為了降低風險，本集團將與相關銀行磋商要求日後轉為更多定期貸款而不是循環貸款。

### 融資及理財政策

本集團對整體業務營運採取審慎的融資及理財政策，務求將財務風險降至最低。所有未來項目均以業務所得流動現金、銀行信貸或任何在香港及／或中國內地可行的融資方式提供所需資金。

其後，本集團的香港業務收支主要以港元為單位，在中國內地投資項目收入則以人民幣為主。儘管人民幣兌港元的匯率相對穩定，但本集團一直密切注視走勢，當有需要時會制訂計劃對沖匯率波動的風險，例如在可行情況下從本地資本市場或銀行界籌集人民幣資金。

由於本集團現時的銀行貸款乃按浮動利率計息，故本集團亦會審慎注視利率風險。本集團將於有需要時採取適當措施，務求將該等風險減至最低。

### 人力資源

本集團在招聘、僱用、酬報及擢升僱員方面均以僱員的學歷、經驗、專長、工作表現及貢獻作標準，酬金亦按市場的一般標準釐定。在中國內地及香港的僱員均接受入職輔導及在職培訓。本集團亦鼓勵僱員參加由專業或教育機構主辦並與其工作性質有關的研討會、訓練課程及計劃。



重慶冠三投放「迷你」巴士到重慶萬盛區和綦江縣

## 未來展望

這段期間對本集團既具威脅亦帶來機會。

最大威脅將是燃油成本持續急升。由於本集團未能對分別於香港及中國內地的專利及指定巴士路線按成本上升比例快速調高收費，此項影響尤為不利。幸而本集團已成功說服其大部分客戶就香港非專利巴士服務調高5%至10%收費，使燃油成本上漲的影響得以減輕。本集團已採取多項節省燃油措施，例如將燃油消耗與評估工資指標掛鉤以及將路線整合等。只要在可能情況下，本集團亦以一些較廉價的替代品（如國內若干合營企業所使用的液化石油氣及天然氣）取代柴油。

第二大威脅是來自香港及中國內地的地鐵及／或火車的競爭。在香港，東涌至昂平新纜車將可能於二零零六年第三季投入營運。自二零零四年十二月起開通的上海浦西地鐵線，亦對上海五汽冠忠的收入造成重大影響。為滿足二零一零年舉行的世界博覽會對交通服務不斷增長的需求，上海浦東多條地鐵路線將於二零零六年至二零零八年期間竣工。此舉亦將對浦東冠忠造成重大影響。本集團解除威脅的對策是與尋求同一地區的鐵路部門及其他巴士公司合作。本集團已與上海浦東巴士交通股份有限公司及其他有關方簽訂意向書。最終目的是透過盡量發揮潛在協同效益及降低營運成本而取得互惠股權。本集團亦希望當地政府會提供更多補貼或實行若干援助政策，使巴士公司有更龐大的增長空間。

禍兮福所伏。威脅臨近的同時，亦在造就機會。香港新迪士尼主題公園是已於二零零五年九月投入營運。東涌纜車亦將於二零零六年第三季開始營運。這些新景點設施必會為香港帶來更多遊客，令香港大為受惠。從二零零三年七月開始，愈來愈多來自各個不同省份及地區的自由行旅客前往香港。香港與中國內地跨境巴士服務的需求亦已大幅增加。

香港經濟逐步復甦及中國內地經濟持續增長，必將創造更大客運需求。中國內地成為世界貿易組織（「世貿」）成員國的效應及更緊密經貿關係安排的實施，亦將為香港及本集團帶來利益。

### 1. 香港的非專利巴士服務

旅遊、酒店及跨境巴士服務將是本集團最重要的發展領域。

在香港，首先，本集團已與另一間主要營運商達成合作協議提供「機場酒店通」服務。自二零零五年七月起，本集團已合併兩家公司的業務，並為香港國際機場與全港享負盛名的酒店間的線路提供上述服務。該項合作不僅提升每輛巴士的滿載率，並將因行程更直接及行車時間更短而使服務得以改進。本集團亦已獲得更多新酒店合約。本集團亦將繼續加強向租車客戶提供「按特定要求設計」的旅遊車及豪華轎車租用服務。

就跨境運輸服務而言，跨境全日通有限公司（「跨境全日通」）（本集團為其主要股東）將繼續營運其三條二十四小時短途固定線路。跨境全日通已提出申請將路線的營運牌照延長兩年。「航天跨境轎車」業務蒸蒸日上，此乃由於愈來愈多準用家得悉此項服務。「樂園快線」（往返皇崗至迪士尼樂園）的反應



重慶大酒店新裝修的豪華宴會廳



重慶大酒店提供一流住宿及上等款待服務

未如理想。本集團現計劃就原定用作上述服務的四個巴士配額開拓新路線。本集團亦已加強與各大航空公司聯繫，以向準最終用家出售物有所值的旅運套票。本集團亦已於國內發展其接駁巴士服務，以向巴士乘客提供更方便的點到點接送服務。

本集團亦已制訂計劃，以配合落馬洲鐵路及西部通道可能於二零零七年初投入的服務。

## 2. 香港的專利巴士服務

如上文所述，連接東涌至昂平之新纜車設施將於二零零六年第三季投入服務並將影響巴士乘客人數，繼而影響嶼巴的收入。經過深思熟慮的討論後，纜車公司及嶼巴已初步達成合作協議。為配合昂平纜車的服務，嶼巴引進全新的「大嶼通」及「大澳通」。憑藉此等通行證，持有人可於同一日以較低車費乘搭多程嶼巴。嶼巴的目標乃為昂平以及大嶼山提供全線運輸。換言之，昂平將成為運輸樞紐，更多遊客將被吸引乘坐嶼巴的巴士前往參觀大嶼山南部，如大澳、塘福、石壁、貝澳及梅窩等地。

為減低成本，嶼巴亦將配合運輸署及其他當地代表，進行路線整合及終止若干嚴重虧損的路線。

根據其五年發展計劃，嶼巴向運輸署提議營辦更多新路線及／或擴大其現有路線，以滿足東涌新市鎮內日益增多的人口。

於二零零六年六月，嶼巴亦獲運輸署邀請就營運有關往返元朗西鐵站公共運輸交匯處與落馬洲支線公共運輸交匯處的專利巴士服務提交建議書。結果將可能於二零零六年十月公佈。本集團冀望該路線將有盈利能力，並將有助紓解昂平纜車對嶼巴造成的部分負面影響。

## 3. 中國內地的巴士服務

如上文所述，在地鐵構成威脅的地區（如上海浦西及浦東），本集團將尋求機會與當地其他巴士公司合作，以實現協同效益及消減成本。

本集團亦不排除與其他大城市（如重慶）的主要營運商進行其他合作的可能性，藉此收購小型巴士公司以提升經濟規模效益，並盡量擴大本集團的利益。

本集團一直全力於中國內地爭取更多資助及補貼，而此事最近有明顯進展。於上海，地方政府同意在燃油價格介乎每公升人民幣 3 元至人民幣 4 元的水平時，巴士營運商及政府將各佔一半負擔，而當燃油價格高於每公升人民幣 4 元，政府將全面承擔有關負擔。本集團設立於中國內地不同城市的合營公司亦獲提供其他補貼，包括新路線補貼、購入巴士補貼、銀行利息補貼等等。



重慶冠三 326 路「三峽文明長廊」航空式服務乘務員

此外，調高車費的需要亦已納入不少地方城市的規劃議程內。本集團希望可將大部分巴士路線的每程車費調高人民幣 5 角。根據巴士乘客的需求彈性，此升幅相當於介乎 25% 至 75% 的收入增幅。

本集團亦將提升其在中國內地各城市的既有巴士服務的質素，以保持領先優勢。

#### 4. 旅遊及觀光服務

本集團繼續透過其附屬公司重慶旅業（集團）有限公司投資及經營旅遊及觀光業務。該集團之旅行社公司已達到其業務發展一至水平，並將繼續推廣更多境內外的旅行團業務。

於二零零六年六月，本集團已簽訂合同以約人民幣 35,000,000 元收購理縣畢棚溝旅遊開發有限公司之 51% 股權。該公司享有五十年開發總面積約 618 平方公里的米亞羅區的權利。米亞羅距離成都 200 公里。當新高速公路於二零零七年中峻工後，車程距離和時間將可分別縮短至 175 公里及三小時以內。米亞羅以其天然美景著稱。少數民族羌及藏的文化將非常吸引旅客。就中期而言，本集團的最終目標是每年約有一百萬旅客遊覽此地。本集團亦會邀請有興趣之投資者參與進一步就登山吊車、滑雪場、星級酒店等特定主題而開發此景點。

在香港，憑藉本集團在向旅遊景點（尤其迪士尼樂園、海洋公園及大嶼山）提供運輸服務及相對優勢，本集團將致力開發其一站式旅遊配套業務，即「運輸加旅遊加可能的酒店預訂」，以迎合中國內地訪港自由行遊客數量快速增加的需求。本集團冀望可由一家純運輸服務供應商成功轉型為一家多元化服務公司，向客戶提供具有更高增值、更遼闊服務範圍的服務，並為本集團股東帶來更豐厚的邊際利潤。

主席  
黃松柏

香港  
二零零六年七月二十七日