

# 管理層討論及分析

## 整體業績

於二零零六年，本集團在收入和盈利兩方面再次締造佳績，集團旗下四間聯營公司：浙江吉利汽車有限公司（「浙江吉利」）、上海華普國潤汽車有限公司（「上海華普」）、浙江金剛汽車有限公司（「浙江金剛」）和浙江陸虎汽車有限公司（「浙江陸虎」）（統稱「聯營公司」）在二零零六年的汽車合約銷售量達創紀錄的175,635輛，較二零零五年增加32%。當中164,495輛已於二零零六年之綜合財務報表內確認。即使期內對產能擴充、技術提升、核心技術和新產品研發作出了重大投資，成績依然令人鼓舞。受惠於四間聯營公司期內盈利貢獻增加約達98%的優秀財務業績，造就了集團二零零六年盈利再創新高，純利增長88%至約港幣二億零九佰萬元。雖然集團在期內發生額外開支，包括於二零零六年四月因發行港幣七億四仟一佰六十萬元的五年期零息可換股債券（二零一一年到期）而產生的應計淨利息開支及重估虧蝕合共約港幣二仟伍佰萬元。

本集團的營業額主要來自公司佔51%股權的汽車零部件附屬公司浙江省福林國潤汽車零部件有限公司（「浙江福林」），於二零零六年，本集團營業額合共為人民幣一億二仟七佰萬元，升幅約21%，主要受惠於浙江福林向本公司四間汽車製造聯營公司的汽車零部件銷售額增加。

## 架構重組

年內，本集團繼續其架構重組，目標為使其成為一間專門從事汽車及汽車零部件製造及銷售的公司，以及簡化集團的企業架構，以便進一步改善營運效率並提升透明度。關於本集團重組的重要事項包括：

**二零零六年八月：**集團佔46.8%股權的聯營公司浙江吉利及另一間佔46.8%股權的聯營公司上海華普提出以股東按比例認購方式增加各自的註冊資本。因此，本集團向該兩間聯營公司作出現金注資九仟一佰八十八萬美元，資金主要來自本公司於二零零六年四月十日發行的可換股債券所得款項。注入現金後，本集團在兩間聯營公司的股權維持於46.8%，而兩間聯營公司的註冊資本總額已由一億三仟四百五十萬美元增加至三億三仟零七十七萬美元，以支持兩間聯營公司的持續擴展。

**二零零六年八月：**集團佔51%股權的附屬公司浙江福林國潤汽車零部件有限公司（「浙江福林」）提出以股東按比例認購方式增加其註冊資本，用作支持新廠房及生產設施的建設。因此，浙江福林的總註冊資本已由人民幣一仟萬元增加至人民幣二仟萬元。本集團已就是次集資方案出資人民幣五百一十萬元，其於浙江福林的股權維持於51%。出資主要以二零零六年四月發行可換股債券籌集的資金支付。

**二零零六年十二月：**為進一步簡化集團的架構，兩間由本集團佔46.8%股權的新合營公司—浙江金剛汽車有限公司（「浙江金剛」）和浙江陸虎汽車有限公司（「浙江陸虎」）—已經成立，合資方為本公司主席兼主要股東李書福先生所控制的浙江吉利控股集團有限公司（「吉利控股」）。本集團向該兩間新聯營公司出資的資金，來自收取兩間現有聯營公司浙江吉利及上海華普的股息，而吉利控股向兩間新聯營公司的出資則以轉讓位於浙江省臨海及路橋的土地、房屋和生產設施予兩間新聯營公司的方式作出。

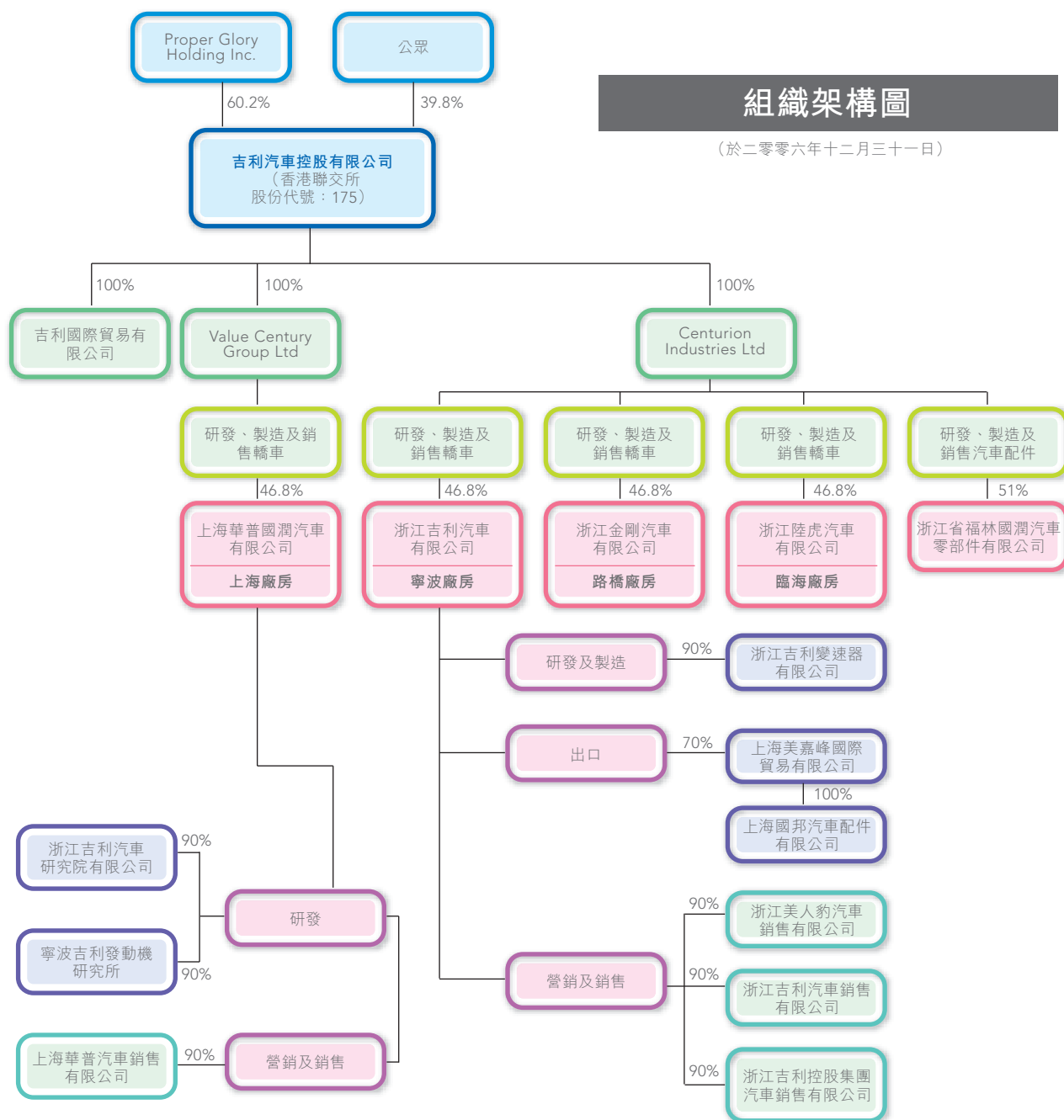
**二零零七年三月：**為進一步拓展收入來源及集團產品組合，本集團與英國錳銅控股有限公司（「英國錳銅」）成立一間新生產合營公司上海英倫帝華汽車部件國際有限公司（「上海英倫帝華」），在上海製造富英國特色之倫敦出租車和三款高端轎車。本集團投資五仟三百八十萬美元換取上海英倫帝華51%股權及英國錳銅之23%股權或570萬股新股，而英國錳銅將持有該合營公司48%股權。合營公司餘下1%股權將由

吉利控股佔90%股權的上海華普汽車有限公司擁有。估計上海英倫帝華的總投資額約達九仟九百五十萬美元，將以股東出資及銀行借貸提供資金。本集團將以二零零七年二月發行新股籌得的款項撥資其中五仟三百八十萬美元的作為本集團對上海英倫帝華的股東出資。

本集團將繼續設法並把握機會進一步理順及重組其架構，以期提高其整體透明度及作為吉利控股汽車相關業務的最終控股公司的效能。為達致這個目標，在獲得政府批准並遵守相關法規的前提下，本集團將積極考慮增持四間聯營公司（彼等擁有吉利控股四個現有轎車生產設施）的股權至50%以上，並考慮收購吉利控股正在興建中的四處新生產設施，分別位於湘潭、蘭州、濟南和寧波。

## 組織架構圖

(於二零零六年十二月三十一日)



## 管理層

本集團旗下四間聯營公司過往幾年均積極招攬人手，藉以增強研發實力和提升技術知識，為達致二零一五年每年銷售二百萬輛汽車，及輸出海外市場產品達總產量三分之二的高遠目標做好準備。於二零零六年，聯營公司在建立研發專業團隊方面取得良好成績，成功羅致三位專業人員擔當研發部門要職：

1. 趙福全博士於二零零六年十一月十七日獲委任為本公司執行董事。趙博士亦獲吉利控股委任為副總裁、技術總監及研發中心主管，負責集團的技術發展，以及向發達國家市場如北美洲和歐洲的出口業務。加入吉利控股及本公司前，趙博士曾擔任戴姆勒-克萊斯勒公司技術中心研究總監及瀋陽華晨金杯汽車有限公司副總裁兼研發中心總經理。趙博士作為國際汽車刊物其中一位主要作者，已出版英文專著五部及發表超過100餘篇汽車技術方面的學術論文。他在美國取得兩項專利及獲授多個獎項和榮譽，其研究專注於動力機械技術。

2. 祁國俊先生獲委任為上海華普研發中心主管。加盟吉利控股前，祁先生為奇瑞汽車有限公司副研發主管，專注車型設計。
3. 梁賀年先生獲委任為聯營公司新成立的商用車研究院院長。加盟吉利控股前，梁先生為長城汽車股份有限公司的總工程師及副總經理，負責該公司的研發部門。

此外，張芄先生於二零零七年二月二十六日獲委任為本公司內部監控及國際業務發展部副總裁。張先生負責本集團內部監控職能，並於本集團國際業務發展方面向其他管理層成員給予協助。加盟本公司前，張先生為BP Plc（英國石油）於北京的集團內部監控顧問。張先生擁有經濟學博士學位。

集團的聯營公司上海華普管理層亦已調整，以反映上海華普的新業務重點和新角色，即作為吉利控股的替代能源汽車、高端及特別用途汽車的主要設計及生產基地。公司執行董事及吉利控股前任銷售及營銷主管劉金良先生已獲委任為上海華普業務（包括上海華普廠房和新近成立的上海英倫帝華合營企業）的行政總裁。劉先生負責吉利控股上海生產設施的整體管理。吉利控股前研發中心主管余衛先生已獲委任為上海華普（本集團佔46.8%股權的聯營公司）總經理，會直接向劉先生匯報，並於上海製造業務的整體管理方面協助劉先生。

## 財政資源

本年度，本集團的流動現金主要來自四間聯營公司浙江吉利、上海華普、浙江陸虎和浙江金剛派發的股息。

隨著重要投資計劃的展開，包括興建上海二期廠房、於年內推出策略性的新型號：「吉利金剛」和「遠景」，擴建寧波與路橋廠房及提升其生產技術，集團兩間聯營公司浙江吉利與上海華普於二零零六年八月決定擴大資本。本集團於二零零六年四月發行港幣七億四仟一佰六十萬元的五年零息可換股債券，為其於兩間聯營公司的資本承擔提供資金。

為簡化集團架構並充份利用中國政府給予在中國的外商投資企業的稅務優惠，本集團成立兩家新合營公司並擁有其46.8%股權，即註冊資本總額為人民幣三億八仟六佰七十萬元的浙江陸虎和浙江金剛，以持有吉利控股於臨海及路橋的生產設施和土地。本集團對兩家新合營公司的出資額為人民幣一億八仟一佰萬元，並以集團兩間現有聯營公司浙江吉利和上海華普所分派的股息撥資。

本集團對上海英倫帝華項目（包括於上海英倫帝華合營企業的51%股權及英國錳銅控股有限公司的23%股權）的資本承擔合共為五仟三百八十萬美元，藉二零零七年二月以先舊後新方式按每股港幣1.06元價格發行六億股本公司新股，集資約港幣六億零九百萬元淨額提供資金。是次發行新股令本集團財政狀況顯著改善，其淨負債對股本比率由二零零六年年底的約70%下降至緊隨發行後約為5%。

## 汽車零部件製造－浙江省福林國潤汽車零部件有限公司

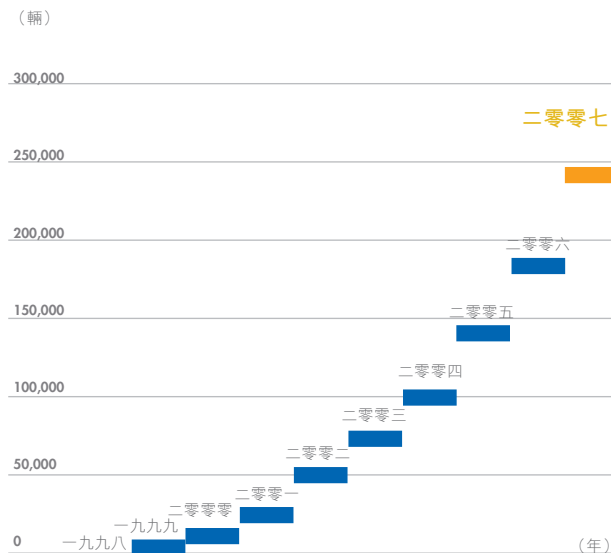
集團佔51%股權的浙江省福林國潤汽車零部件有限公司（「浙江福林」）主要從事製造及銷售轎車用剎車片及電動助力轉向系統。借助為吉利控股「自由艦」型號專門設計的新電動助力轉向系統和剎車系統的推出，浙江福林於二零零六年的收入增長21%至人民幣一億二仟七佰萬元。雖然毛利率有明顯改善，從二零零五年約11%提升至二零零六年逾

13%，然而，由於籌備二零零七年遷廠至新設施所引致的營銷及行政費用大幅增加，以及所得稅免稅優惠於二零零六年屆滿引致較高稅項開支，純利率從二零零五年的9.2%微跌至二零零六年8.7%。即使如此，浙江福林仍錄得純利增長14%至人民幣一仟一佰萬元。

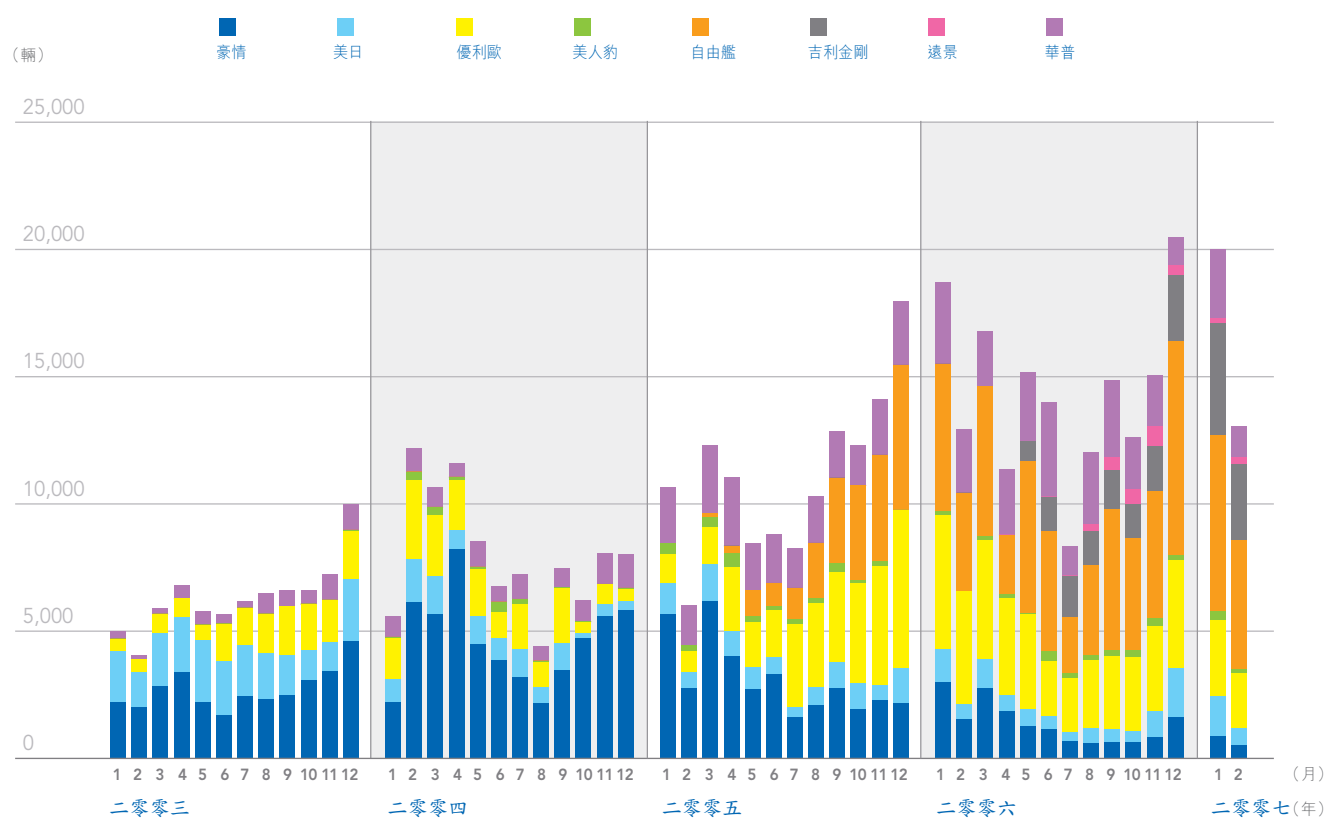
董事會相信，隨著主要用於「吉利金剛」及「遠景」型號的新一代電動助力轉向系統和剎車系統按計劃推出，以及本集團四家聯營公司：浙江吉利、上海華普、浙江陸虎和浙江金剛（彼等為浙江福林產品的主要客戶）的預測二零零七年銷售量持續強勁增長，浙江福林的盈利增長可望於二零零七年改善。

## 汽車製造－浙江吉利、上海華普、浙江金剛和浙江陸虎

吉利及華普轎車的年合約銷售量



吉利及華普轎車的每月合約銷售量



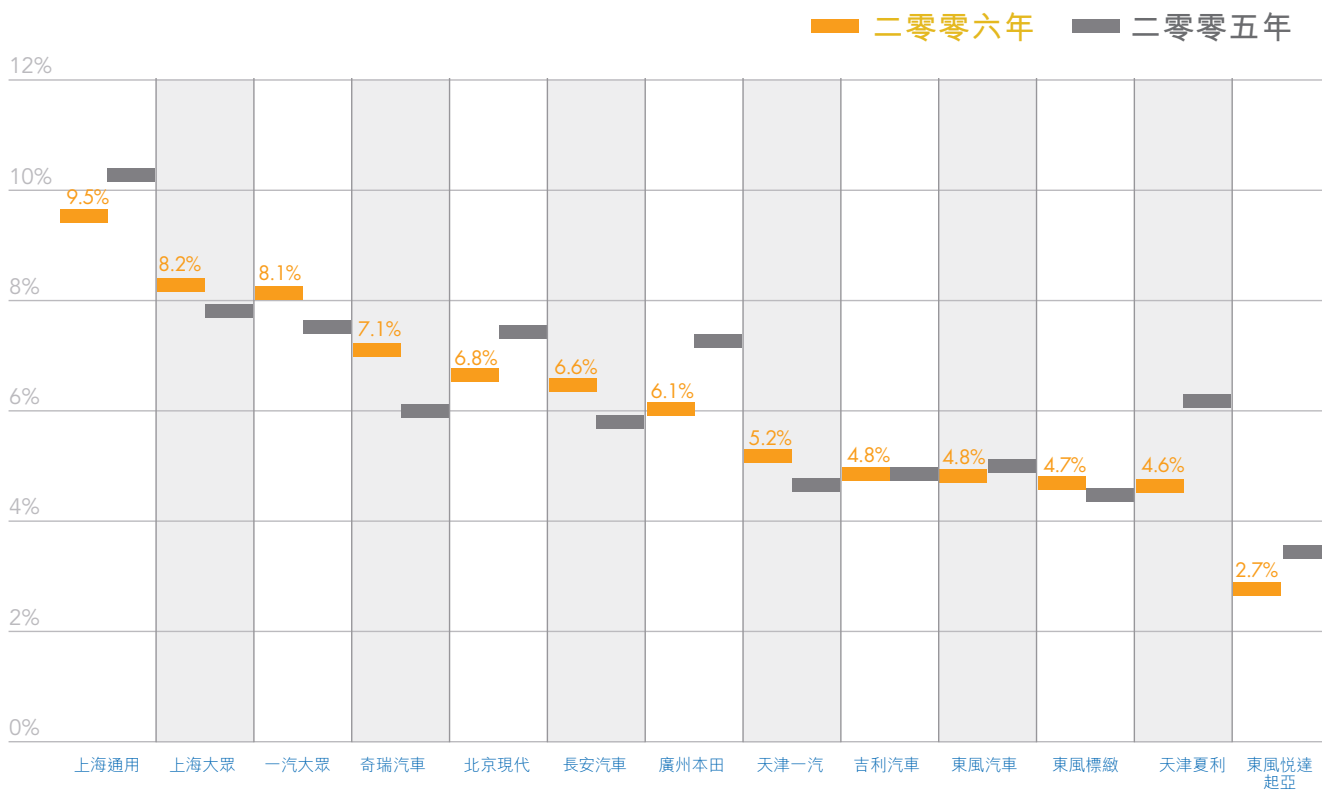
繼二零零六年十二月完成一次重組後，吉利控股的汽車相關業務已劃分至本集團四家聯營公司之下，即浙江吉利、上海華普、浙江陸虎和浙江金剛，各間公司均在不同地點擁有

本身之生產設施，包括寧波（浙江吉利）、上海（上海華普）、臨海（浙江陸虎）及路橋（浙江金剛）。四間公司均由本集團擁有46.8%及吉利控股擁有53.2%權益。

四間聯營公司屬下的汽車製造業務於二零零六年繼續成為集團盈利的主要來源，並提供集團年內大部份的盈利。吉利和華普轎車在中國轎車市場的份額於二零零六年達到4.6%，在中國轎車製造商中，以銷售量計算，排名第九。

本集團屬下四間轎車生產聯營公司：浙江吉利、上海華普、浙江陸虎及浙江金剛於二零零六年錄得總收入增加33%至約港幣六十五億八仟九佰萬元，結果，純利總額較二零零五年增長98%，至港幣伍億二仟萬元。因期內中國其他主要轎車廠商猛烈的價格競爭，集團自二零零六年第二季先後數次調低售價，抵銷了部份年內調整產品組合使高價格型號比例上升的影響，每輛車的平均收益仍增加7%至港幣40,055元。

吉利及華普轎車的市場份額



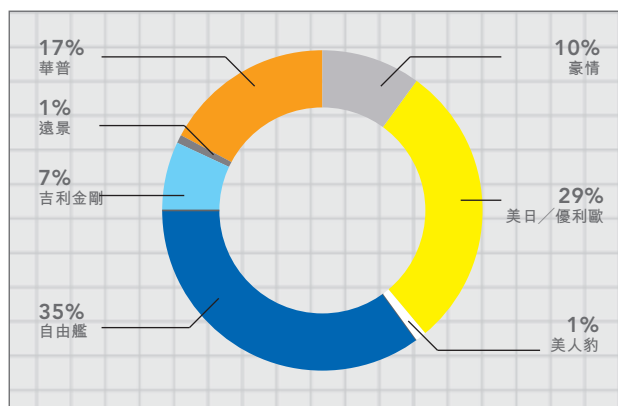
來源：中國汽車工業協會



然而，得益於外購零部件成本減少約5%，及發動機容量介乎1.0公升至1.5公升的轎車銷售稅率調低，以及順利減省成本，令毛利率由14.2%提升至15.6%。每輛車的純利顯著增加60%至每輛港幣3,159元，此佳績是由於聯營公司成功控制分銷和銷售支出、削減融資費用，因架構重組和較佳稅務安排使實際稅率下降所致。

在二零零六年內，四間聯營公司外購的汽車零部件成本下降約5%，抵銷了部分其產品售價平均調減5-10%的影響。由於中國其他汽車廠商冒進的降價競爭手段，年內大部份吉利及華普轎車型號的零售價均承受較大壓力。

按型號分類的二零零六年吉利及華普轎車合約銷售量



在二零零六年，本集團的四間聯營公司繼續伸展產品線至較高價及較高利潤率的型號，以逐步提高四間聯營公司的盈利能力及緩和原材料價格波動所帶來的影響。此策略長遠亦可幫助聯營公司收窄與國際主要汽車企業之間的技術差距，並提升吉利品牌在海內外市場的形象。此一目標已藉引入多款較高價的型號而於二零零六年獲部分實現，該等型號包括二零零六年年中推出的「吉利金剛」轎車，及接近二零零六年年底推出的「遠景」中檔轎車。因此，較高價型號現佔聯營公司總合約銷售量40%，而二零零五年則不足20%，可見聯營公司對低價型號的依賴已於二零零六年進一步降低。於二零零五年初次推出的「自由艦」已取代「豪情」系列成為四間聯營公司二零零六年銷量最高的型號，佔四間聯營公司年內總合約銷量超過三分之一。

年內，儘管中國的經濟型轎車市場競爭劇烈，「優利歐」和「美人豹」轎車的合約銷售量仍有不俗增長，分別比去年同期增加23%及18%。雖然如此，四間聯營公司二零零六年最成功的型號依然屬於浙江吉利與韓國大宇國際共同開發並於二零零五年中面世的新經濟型轎車系列「自由艦」。雖然「自由艦」於二零零五年中才開始大量投產，但此型號於二零零五年的合約總銷售量已達22,668輛，並於二零零六年進一步增至60,663輛，超越低端「豪情」型號而成為四間聯營公司於二零零六年銷量最高型號。其每月銷量於二零零六年十

二月達到8,403輛的水平，令自由艦成為二零零六年中國銷量最佳的轎車系列之一。

### 生產廠房

集團的四間聯營公司：浙江吉利、上海華普、浙江陸虎及浙江金剛於上海、寧波、臨海和路橋擁有四所生產設施。截至二零零六年年底，以廠房只開一班計算，四所生產廠房的綜合年生產能力為200,000輛轎車、200,000台發動機及200,000個變速箱。四所生產廠房均為完整的一條龍廠房，包含有汽車製造的四大工藝，包括汽車沖壓、焊接、塗裝、組裝設施、以及生產發動機及變速箱的支援生產線。

聯營公司的策略為繼續擴張及提升四所廠房的技術，以改善產品質量及減低成本。集團亦計劃於中國之新發展省份興建新生產設施，以更接近新需求，降低成本及更有效利用當地政府提供的額外財政及其他資源。為減低四間聯營公司的財務負擔及投資風險，並令新廠房符合接受當地政府投資優惠的資格，於新地區興建的新廠房最初將由聯營公司母公司吉利控股承擔，當開始批量投產後，吉利控股同意將所有於新廠房所佔的權益轉讓予本集團。

### 新廠房及現有廠房位置



聯營公司計劃在二零零七年年末前擴大四所廠房的綜合年生產能力至每年逾三十萬輛，並在二零一零年年末前擴大聯營公司的總年生產能力至一佰萬輛水平。除了通過擴張現有的廠房外，聯營公司希望透過計劃中於中國新發展地區，包括

甘肅省蘭州及湖南省湘潭興建廠房，以及於海外國家與當地夥伴合作建立半散件／散件組裝安排，幫助其達成擴大產量的目標。下表為聯營公司現有生產廠房的詳情總覽：

聯營公司－現有生產廠房

名稱	權益	年生產能力 (單班)	產品型號
臨海廠房	46.8%	50,000	豪情(1.0L, 1.05L, 1.3L) 優利歐(1.0L, 1.05L, 1.3L) 美日之星(1.0L, 1.05L, 1.3L) 豹風(1.3L) 美人豹(1.5L, 1.8L)
路橋廠房	46.8%	50,000	吉利金剛 (1.5L, 1.6L)
寧波廠房	46.8%	50,000	自由艦(1.3L, 1.5L, 1.6L) 遠景(1.8L) 發動機(1.5L, 1.6L, 1.8L) 手動變速器 自動變速器
上海廠房	46.8%	50,000	上海華普 海域(1.3L, 1.5L, 1.8L) 海尚(1.5L, 1.8L) 海迅(1.5L, 1.8L) 海炫(1.5L) 發動機(1.5L, 1.8L) 計劃一上海英倫帝華： 倫敦出租車(TX4) 豪華轎車



集團的四間聯營公司於二零零六年之總資本性支出超過人民幣五億元，主要用於上海及寧波廠房的擴建及升級改造，及新產品之研究和開發，例如「吉利金剛」及「遠景」。資本性開支的資金來源主要為浙江吉利及上海華普於二零零六年的增資、兩間聯營公司年內的銀行借貸，及該等聯營公司的經營現金流。二零零六年完成的主要投資項目包括：

1. 為促進「遠景」中檔轎車的大規模生產而作技術提升的寧波廠房已於二零零六年年中完成建設工程。
2. 上海廠房二期工廠大樓的建設。建設工程於二零零六年年中完成，以將上海廠房年生產能力由50,000輛增

加至150,000輛。待設備安裝完成後，第二期廠房可於二零零七年內投產。

3. 上海華普發動機廠的技術提升及擴建工程，以將年生產能力增至100,000台。

在集團層面，總資本性開支在二零零六年達港幣六佰萬元，主要為集團佔51%股權的附屬公司浙江福林為存置生產設施而興建之新廠房產生之資本性開支，有關生產設施將於二零零七年年中從租自關連方的現有廠房遷往新廠房。為撥資興建新廠房，浙江福林於二零零六年將註冊資本由人民幣一仟萬元增至人民幣二仟萬元。集團已動用來自二零零六年四月發行可換股債券所得部分款項向其出資港幣五百一十萬元。

二零零七年四間聯營公司的總資本支出預算約人民幣五億元，將以浙江吉利及上海華普於二零零六年的增資提供所需資金。二零零七年主要計劃投資項目包括：

1. 上海廠房二期最後一期工程。上海廠房二期設施於二零零五年十一月動工興建，並於二零零六年年中完成。新增年生產量將為60,000輛，可再增加至100,000輛。試產將於二零零七年三月開始。總投資額預計約為人民幣三億五仟萬元。
2. 位於路橋的電子控制無級變速箱廠房建設工程預期於二零零七年年底竣工。

集團方面，二零零七年的重大資本投資將屬集團計劃佔51%股權的上海英倫帝華合營企業上海生產設施的建設工程。於上海英倫帝華的總投資額估計為港幣七億七仟四百八十萬元。設施初期工程將以股東首筆出資合共港幣四億二千二百八十一萬元提供資金。餘下投資將以銀行借貸或合營企業產生的經營現金流撥付。

為降低初始投資額，藉此減少上海英倫帝華的投資風險，並容許上海英倫帝華盡早展開生產，上海英倫帝華計劃向上海華普租用現有廠房及設施。為配合上海英倫帝華的生產並且更有效益地利用其生產能力，上海華普的華普轎車生產業務將逐步遷往上海廠房二期，以騰出現有一期廠房以於二零零七年年底前租予上海英倫帝華。

根據吉利控股（公司主席李書福先生擁有其最終控制權）與公司協定的承諾書，吉利控股承諾，在遵守上市規則適用規定及適用法律和法規並達致共同議定屬公平合理的條款的前提下，於公司大多數獨立非執行董事選定及同意的時間，向公司出售其於四所新生產廠房的全部權益，以免從事與公司競爭的業務。四所廠房現正由吉利控股分別於四個地點建設，以用作製造及分銷吉利轎車。

四所由吉利控股建設的新廠房中其中兩所的資料

名稱	吉利控股持有 百分比	型號	生產能力 (年產量)	狀況
湖南省湘潭廠房	100%	吉利金剛	50,000 (第一期) 50,000 (第二期) 總計：100,000	試產：2006年12月 量產：2007年中
甘肅省蘭州廠房	100%	自由艦	50,000 (第一期) 50,000 (第二期) 總計：100,000	試產：2007年2月 量產：2007年下半年

### 質量控制

本集團四間聯營公司已建立一套符合ISO9000質量認證的質量控制系統。於二零零七年，集團四間聯營公司在質量控制方面的重點是令主要生產設施達到ISO/TS16949:2002標準認證。此外，集團四間聯營公司已開始為產品進行認證工作，使之符合世界各地不同標準，包括歐洲ECE及美國DOT和EPA等，為未來數年的批量出口做好準備。

本集團四間聯營公司目前生產並銷售逾三十種型號的轎車，其配備有八個系列的發動機和變速箱。全部產品均通過中國政府的「3C」（強制性產品認證（China Compulsory Certifications））認證並符合歐盟三期排放標準，目前該標準在中國普遍地區屬必須遵守。

基於外購零件的質量對集團聯營公司所造轎車的最終質量及可靠性極為重要，四間聯營公司於二零零七年實施新的零件採購及供應商政策，對供應商投入研發的資源要求顯著增大，確保零件供應商能追及聯營公司採納的更嚴格的質量要求。聯營公司亦已實施一套新定價政策，根據每家供應商過往達致質量標準的表現，主要以過往產品退回率作為參考，對汽車零件採納彈性價格。四間聯營公司亦已設立篩選機制，把不及格的供應商從指定供應商名單上剔除。

## 新產品

以下是聯營公司於二零零六年推出的主要新產品：

1. 吉利JL-ZA系列用於1.5公升發動機的自動變速箱；
2. 吉利JL4G18採用可變氣門正時技術的1.8公升全鋁汽油發動機；
3. 吉利「自由艦」1.5公升配備自動變速箱的家庭轎車；
4. 「吉利金剛」1.5公升及1.6公升轎車；
5. 吉利「遠景」1.8公升中檔轎車；
6. 吉利「美人豹第二代—靚靚」1.8公升跑車；
7. 華普「海炫AA」1.5公升家庭轎車；
8. 華普「海迅AB」1.5公升、1.8公升跑車。

於二零零六年，本集團的四間聯營公司亦開始製造「自由艦」和「吉利金剛」的右軚駕駛座版本以供外銷。少量吉利

右軚駕駛座轎車已於二零零六年輸出至若干亞洲國家，包括新加坡、巴基斯坦和孟加拉。

本集團四間聯營公司計劃於二零零七年推出八款新型號產品，詳情如下：

1. 吉利「豪情」、「豪情SRV」二零零七年新版；
2. 吉利「美日之星」、「優利歐」二零零七年新版；
3. 吉利「自由艦第二代」經濟型轎車；
4. 吉利「美人豹第三代」（中國龍）跑車；
5. 「吉利金剛」兩廂轎車；
6. 華普「海域MB」1.5公升、1.8公升中檔家庭轎車；
7. 華普「海迅MA」1.5公升、1.8公升跑車；
8. 華普全新平台中檔轎車。





從較長期發展考慮，聯營公司定於二零一零年以前開發以下產品：十五種全新車型、八種全新發動機、六種全新手動變速箱、六種自動變速箱、三種ECVT（電子控制無級變速箱）以及一個混合動力項目。

### 出口

於二零零六年，本集團的四間聯營公司共出口約一萬輛吉利及華普轎車，高於二零零五年的七千輛，並佔四間聯營公司合約總銷量超過5%；另相等於年內中國轎車總出口量逾10%。四間聯營公司的產品乃銷售至逾四十個國家及地區，大部份位於中東、非洲及中美洲。截至二零零六年年底，四間聯營公司於海外市場已成立二十六家銷售代理和一百二十八個銷售維修點。本集團預計二零零七年四間聯營公司的總出口量將倍升至二萬輛。

本集團及聯營公司均認為出口是其業務十分重要的一環，並已定出至二零一五年每年輸出海外市場產品達總產量三分之二的高遠目標。為此，聯營公司已調配大量資源開拓出口市場，包括：

1. 研發專為配合主要海外市場監管規定及消費者需要而設的全新型號產品；
2. 於美國及歐洲申請產品認證；



3. 興建專門從事出口型號製造的廠房；
4. 參與主要的國際車展，從而宣傳「吉利」及「華普」品牌轎車；
5. 研究磋商於國外與當地合作夥伴設立半散件／散件組裝安排。

於二零零六年，聯營公司成為首批獲商務部授予「國家指定汽車及汽車零件出口基地企業」地位，反映聯營公司於汽車出口方面的領導地位。

**在海外國家從事半散件／散件組裝製造。**隨著在印尼及俄羅斯與當地夥伴組成組裝吉利轎車的合作項目預定於年內投產，二零零七年勢將成為聯營公司出口業務取得關鍵突破的一年。在此兩項安排下，最終在每一地組裝能力將達到每年30,000輛吉利轎車。在印尼的半散件組裝製造安排預定於二零零七年年中前展開，會主要供應東南亞市場以及其他右軔汽車市場。聯營公司於印尼項目的當地夥伴包括馬來西亞 Information Gateway Corporation Sdn Bhd（「IGC」）和印尼Astra Automotive Group；而聯營公司於俄羅斯項目的夥伴則為Ural Automobiles & Motors（「AMUR」）。在俄羅斯半散件組裝製造安排下，最多每年會有30,000輛吉利轎車在Ural Automobiles於該國的廠房組裝完成。此項目預定於二零零七年下半年展開，並會主要供應予東歐市場如俄羅斯和烏克蘭。

聯營公司現正與數個歐洲、北美洲和非洲國家的夥伴磋商類似的半散件組裝製造安排，以促進吉利轎車將來在此等市場的銷售。

### 市場及推廣

為推廣「吉利」及「華普」品牌及提升市場對聯營公司發動機及車款設計的認識，以及對聯營公司汽車製造技術的認同，集團四間聯營公司在二零零六年參加及贊助多個推廣活動：

- 吉利轎車於二零零六年首度亮相底特律的北美國際車展：浙江吉利於二零零六年一月在北美最重要的車展中展出吉利7151 CK（在中國市場稱為「自由艦」）。車展的委員會就浙江吉利成為第一間中國汽車公司參與該車展，頒發「銀鑽獎」予浙江吉利。





- 本集團聯營公司浙江吉利參與二零零六年的全國汽車場地錦標賽。浙江吉利亦是於二零零六年十月舉行的第一屆亞洲吉利方程式國際公開賽的主要贊助商及唯一發動機供應商。兩次亞洲吉利方程式國際公開賽已於二零零六年分別在北京和珠海舉行，共九支贊助車隊十八輛車參賽。
- 透過創新手法，在北京吉利大學設立永久展示廳專門展出吉利轎車，令集團四間聯營公司在二零零六年北京汽車展上廣受注目，取得宏大宣傳效果。



二零零六年十月，吉利品牌和商標標誌獲國家工商局頒授「中國名牌」地位。儘管如此，聯營公司仍決定為吉利轎車採用新商標標誌，以反映集團及其聯營公司過去數年的迅速發展，以及聯營公司目標市場和產品系列之重大轉變。聯營公司於二零零七年一月發起在全球徵集吉利轎車商標標誌的新設計。

### 銷售及分銷

至二零零六年底，本集團四間聯營公司已於中國及海外國家建立一個完善的分銷及服務網絡，包括在中國的四百家4S獨立特許經營店及六百個獨立服務站，以及在四十個海外國家的二十六家銷售代理和一百二十八個銷售服務點。



面對中國市場競爭日趨劇烈，包括價格競爭猛烈和新轎車型號繁多，本集團四間聯營公司對管理和監督在中國的分銷和



服務網絡已採取更積極方法，致力進一步提升顧客滿意程度，優化分銷網絡並改善市場覆蓋。於二零零六年八月，一個二十四小時運作的全國顧客電話服務中心已告成立，以促進與顧客之間的溝通。透過持續重組經銷商網絡，使吉利品牌形象大為提升，並為吉利經銷商提供最佳的獎勵條款。因此，根據J. D. Power於二零零六年的調查，以顧客滿意程度衡量，吉利轎車獲轎車品牌最佳進步獎。

於二零零七年，本集團四間聯營公司將投入更多資源以進一步改善服務質量，尤其注重達致更高的顧客滿意度。將於二零零七年實施的主要措施包括：在中國不同地區設立更多備用零件分銷中心，改善向顧客的備用零件供應，並增加備用零件分銷和供應渠道。

分銷方面，將投入較多人力物力於國內二、三線城市的市場



發展，冀可達致較佳的市場覆蓋，令吉利轎車的市場份額提升。

### 研究及發展

聯營公司研究及發展功能的重點是新汽車型號的設計，發動機、變速箱、電子及電動零部件的開發。聯營公司於研發方面的大量投資，令研發隊伍每年有能力推出兩至三款全新型號，體現其於中國汽車業研發和技術創新能力的領導地位。

於二零零六年，聯營公司啟動和開展的新研發項目數量創出新高，為集團及其聯營公司未來數年的持續增長和進一步提升競爭力創造條件。除發展新車型外，聯營公司研發焦點亦包括廢氣排放控制、質量認證、撞擊測試、汽車電子、避震、噪音控制、降低重量、替代動力如混合動力和乙醇。

為進一步提高聯營公司的技術優勢，聯營公司研發功能已於二零零七年年初重組，透過中央統籌管理、資源分配和項目規劃，以及不同研發組織之間的責任分擔和專注範疇分配，進一步簡化其研發組織。趙福全博士獲委任為技術總監，統管聯營公司研發職能的整體規劃和管理。

除了浙江省臨海的研發中心（乃新型號設計基地和聯營公司主要測試中心）外，聯營公司亦於不同地點設立數個研發中心，包括上海研發中心（專注新能源、綠化和清潔燃料、混合動力和電力，以及經典汽車設計和開發）及寧波研發中心（主攻動力機械系統開發研究）。位於路橋的新研發中心已動工興建，將為聯營公司汽車電子及電動元件研發的基地。



此外，聯營公司已成立一個全新互聯網站，用以吸納世界各地個人和獨立研究院及工程公司的汽車相關創新成果。

聯營公司於二零零六年的最重要研發成果包括「JL4G18 VVT發動機」和「JL-ZA系列自動變速箱」。JL4G18 VVT發動機已安裝於浙江吉利最新「遠景」車款內，並成為亞洲吉利方程式國際公開賽賽車使用的唯一一款發動機。JL-ZA系列自動變速箱於二零零六年獲科學技術部嘉許以唯一一個汽車業內的技術進步一等獎。

除建設自身研發能力外，聯營公司亦積極探索與外國技術夥伴合作的機會，以縮短開發周期及減省開發費用。二零零六年十一月，公司與英國錳銅控股有限公司簽訂合營及技術轉讓協議，以共同開發新出租汽車及高端豪華轎車，將同時供應予國內和海外市場。為準備集團即將進軍高端和較大型汽車市場，本集團聯營公司浙江吉利與英國Antonov Plc（一家專攻變速技術和設計的獨立工程公司）簽訂生產授權協議，以於中國開發、製造及銷售「TX-6」六檔自動變速器。

至二零零六年年底，聯營公司有研發人員超過一仟五百人，佔集團及其聯營公司總人手約為16%，反映集團對研發功能的重視。

### 前瞻

受惠於中國整體經濟穩固的增長、其持續上升的家庭入息及現時只有1%人口擁有轎車，我們相信於未來十年中國汽車市場的需求有巨大增長潛力。

本公司及其聯營公司將會繼續集中在汽車業務的營運及擴展，積極尋找擴大集團及其聯營公司收入來源及進一步降低成本的機會，從而為本集團股東爭取更理想的回報。

根據中國汽車工業協會所提供的數據顯示，二零零六年中國轎車總銷售量上升37%至3,800,000輛，超過市場大多數人預期。雖然中國的轎車市場競爭持續激烈，我們預計未來幾年，中國轎車銷售量的增長仍會大概維持在20%的水平。

「吉利金剛」及「遠景」轎車、JL-ZA系列自動變速箱及被認為是聯營公司有史以來最具策略性及最重要的新產品JL4G18 VVT發動機在二零零六年的成功推出，這再加上聯營公司竭盡所能開發出口市場，讓聯營公司確立了有利的市場定位，預期二零零七年本集團之聯營公司的綜合市場份額可進一步由4.6%提升至5%，即全年總合約銷售量目標為240,000輛，比去年同期增長37%。



短期至中期而言，本集團會繼續積極尋找途徑及機會進一步重整集團結構，旨在提升本集團的整體透明度，及更有效地成為吉利控股所持有汽車相關業務的最終控股公司，為此，本集團將會積極考慮在政府及有關規定許可下增持聯營公司的股權至超過50%。

藉聯營公司過去數年為開發產品和擴大生產能力作出的大量投資及努力，令生產設備更趨完善及產品線更為完整，董事會相信集團未來的收益率將可進一步提高，並為股東爭取更理想的回報。

### 資金架構及財務政策

本集團的業務活動主要以股本、本集團兩家主要聯營公司所派發的股息及本公司於二零零六年四月十日發行可換股債券的所得款項提供資金。於二零零六年十二月三十一日，本集團股權持有人之資金總數為港幣1,030,000,000元（於二零零五年十二月三十一日：港幣798,000,000元）。除於可換股債券轉換時發行之股份外，集團於年內並無發行額外的股份。

### 外幣兌換之風險

集團認為外幣兌換率的波動並不會為集團帶來重大的風險，原因是集團業務主要集中在中國大陸及香港營運，所有資產及負債均以人民幣或港幣計算。

### 流動資金及財政資源

於二零零六年十二月三十一日，集團流動比率（流動資產／流動負債）為1.24（於二零零五年十二月三十一日：1.23）。以集團總借貸比總股東資金來計算的資本負債比率為69.5%（於二零零五年十二月三十一日：2.4%）。於二零零六年十二月三十一日的總借貸（不包括本公司可換股債券的嵌入式衍生工具部份以及貿易及其他應付款項）約為港幣716,000,000元（於二零零五年十二月三十一日：約港幣19,000,000元），主要為本公司的可換股債券、銀行借貸及應付直接控股公司款項。本公司可換股債券，均為無抵押、付息及應於到期時償還。就銀行借貸而言，該等借貸乃以應收票據作為抵押、付息及應於到期時償還；至於應付直接控股公司款項而言，該款項為無抵押、免息並須於要求時償還。倘出現任何商機而須要籌集額外資金，董事相信本集團有能力取得有關資金。

### 僱員薪金政策

於二零零六年十二月三十一日，集團及其聯營公司的員工總人數為9,498人（於二零零五年十二月三十一日：7,714人）。僱員的薪酬組合以個別員工之履歷及經驗為基準。管理層每年對員工的整體表現及市場情況作出薪酬檢討。本集團並參加了香港的強制性公積金計劃及中國大陸的國家管理退休福利計劃。