



KWOON CHUNG BUS HOLDINGS LIMITED

冠忠巴士集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號：306)

截至二零零七年三月三十一日止年度末期業績

冠忠巴士集團有限公司(「本公司」)董事會欣然宣佈本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至二零零七年三月三十一日止年度之經審核綜合業績，連同去年之比較數字如下：

綜合損益賬

	附註	截至三月三十一日止年度 二零零七年 千港元	二零零六年 千港元
收入	4及5	1,977,907	1,831,137
提供服務之成本		<u>(1,650,955)</u>	<u>(1,540,915)</u>
毛利		326,952	290,222
其他收入及收益		69,724	48,993
行政開支		(250,633)	(240,021)
其他開支		(44,539)	(48,105)
財務費用		(39,040)	(33,597)
應佔溢利及虧損： 共同控制實體 聯營公司		<u>(10,183)</u> 946	<u>(9,357)</u> 2,459
除稅前溢利	6	53,227	10,594
稅項	7	<u>(20,413)</u>	<u>(7,676)</u>
年度溢利		<u>32,814</u>	<u>2,918</u>
以下人士應佔：			
母公司股權持有人		32,302	256
少數股東權益		<u>512</u>	<u>2,662</u>
		<u>32,814</u>	<u>2,918</u>
股息	8		
擬派末期		9,873	—
擬派特別		<u>9,873</u>	<u>—</u>
		<u>19,746</u>	<u>—</u>
母公司普通股權益持有人應佔每股盈利	9		
基本		<u>8.2仙</u>	<u>0.1仙</u>
攤薄		<u>8.1仙</u>	<u>0.1仙</u>

綜合資產負債表

	附註	於三月三十一日	
		二零零七年 千港元	二零零六年 千港元
非流動資產			
物業、廠房及設備		1,353,583	1,492,932
投資物業		1,000	9,030
預付土地租賃款項		88,208	100,766
無形資產		25,703	28,678
商譽		12,623	16,378
於共同控制實體之權益		99,257	105,694
於聯營公司之權益		25,358	53,964
可供出售之投資		8,709	3,904
購買物業、廠房及設備所付訂金		1,761	2,513
出售一附屬公司應收代價		26,000	-
已抵押定期存款		1,934	1,625
非流動資產總額		1,644,136	1,815,484
流動資產			
待售物業		61,453	85,294
存貨		27,727	22,205
應收貿易賬款	10	110,944	98,969
預付款項、按金及其他應收款項		231,203	117,632
衍生金融工具		635	1,790
已抵押定期存款		15,153	17,844
現金及現金等值項目		186,341	137,227
流動資產總額		633,456	480,961
流動負債			
應付貿易賬款	11	70,051	65,332
應付稅項		13,901	11,874
應計負債及其他應付款項		347,683	275,351
衍生金融工具		-	2,500
已收按金		36,791	34,306
計息銀行及其他借貸		320,105	375,826
流動負債總額		788,531	765,189
流動負債淨額		(155,075)	(284,228)
資產總額減流動負債		1,489,061	1,531,256

	附註	於三月三十一日	
		二零零七年 千港元	二零零六年 千港元
非流動負債			
計息銀行及其他借貸		231,259	337,697
應付合營者之款項		52,983	63,938
遞延稅項負債		84,161	79,980
非流動負債總額		<u>368,403</u>	<u>481,615</u>
資產淨值		<u>1,120,658</u>	<u>1,049,641</u>
權益			
母公司股權持有人應佔權益			
已發行股本		39,491	39,491
儲備		795,845	769,945
擬派末期及特別股息	8	19,746	–
		<u>855,082</u>	<u>809,436</u>
少數股東權益		<u>265,576</u>	<u>240,205</u>
權益總額		<u>1,120,658</u>	<u>1,049,641</u>

附註：

1. 編製基準

本財務報表乃根據香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）（亦包括香港會計準則（「香港會計準則」）及詮釋）、香港公認會計原則及香港公司條例之披露規定而編製。本財務報表乃根據歷史成本法編製，惟衍生金融工具及權益性投資乃按公平值計量則除外。分類為待售之出售集團乃按賬面值與公平值減出售成本兩者之較低者列賬。本財務報表以港元（「港元」）呈列，除另有註明者外，所有數值均四捨五入至最接近之百萬位數。

2. 新訂及經修訂之香港財務報告準則之影響

本集團已於本年度之財務報表首次採納下列新訂及經修訂之香港財務報告準則。除若干情況引起之新訂及經修訂會計政策及額外披露外，採納該等新訂及經修訂之準則及詮釋對此等財務報表並無重大影響。

香港會計準則第21號（經修訂）	外國業務投資淨額
香港會計準則第39號及 香港財務報告準則第4號（經修訂）	財務擔保合約
香港會計準則第39號（經修訂）	預測集團內部交易之現金流量對沖會計法
香港會計準則第39號（經修訂）	公平值選擇權
香港（國際財務報告詮釋委員會） — 詮釋第4號	釐定安排是否包括租賃
香港（國際財務報告詮釋委員會） — 詮釋第7號	根據香港會計準則第29號「惡性通貨膨脹經濟中之財務報告」 應用重列法

會計政策之主要變動如下：

(a) 香港會計準則第21號－「外匯匯率變動之影響」

採納香港會計準則第21號（經修訂）有關外國業務投資淨額後，所有由貨幣項目產生之外匯差額而又構成本集團在外國業務投資淨額，於綜合財務報表被確認為權益之獨立部份，而不論該貨幣項目為何種貨幣。該改變並未對二零零七年三月三十一日或二零零六年三月三十一日之財務報表構成重大影響。

(b) 香港會計準則第39號及香港財務報告準則第4號（經修訂）－「金融工具：確認及計量」

該修訂乃修訂香港會計準則第39號之範圍，規定所發出不被認為是保險合約之財務擔保合約，初步按公平值確認，並其後按根據香港會計準則第37號「撥備、或然負債及或然資產」釐定之金額，與初步確認之金額減（如適用）根據香港會計準則第18號「收益」所確認之累計攤銷之金額，以兩者中較高者重新計量。採納該修訂對此等財務報表並無重大影響。

(c) 香港（國際財務報告詮釋委員會）－ 詮釋第4號－「釐定安排是否包含租賃」

本集團已於二零零六年四月一日採納該詮釋，該詮釋提供在釐定一項安排是否包含必須應用租賃會計法之租賃之指引。該詮釋對此等財務報表而言並無重大影響。

3. 已頒佈但未生效之香港財務報告準則之影響

本集團並無於此等財務報表中應用下列已頒佈但未生效之新訂及經修訂香港財務報告準則。

香港會計準則第1號(經修訂)	資本披露
香港會計準則第23號(經修訂)	借貸成本(經修訂)
香港財務報告準則第7號	金融工具：披露
香港財務報告準則第8號	經營分類
香港(國際財務報告詮釋委員會) — 詮釋第8號	香港財務報告準則第2號之範圍
香港(國際財務報告詮釋委員會) — 詮釋第9號	重估附帶內在衍生工具
香港(國際財務報告詮釋委員會) — 詮釋第10號	中期財務報告及減值
香港(國際財務報告詮釋委員會) — 詮釋第11號	香港財務報告準則第2號—集團與庫存股份交易
香港(國際財務報告詮釋委員會) — 詮釋第12號	特許服務權安排

香港會計準則第1號(經修訂)須應用於二零零七年一月一日或之後開始之年度期間。經修訂準則將影響有關本集團管理資金之目標、政策及程序之定性資料以及本公司視作資本之定量數據，以及遵守任何資本規定及任何不遵守後果之披露事項。

香港財務報告準則第7號須應用於二零零七年一月一日或之後開始之年度期間。該準則要求披露能使財務報表使用者能夠評估本集團之金融工具之重要性以及該等金融工具所產生風險之性質和程度。

香港財務報告準則第8號須應用於二零零九年一月一日或之後開始之年度期間。該準則要求披露關於集團之經營分類及各分類所提供之產品及服務、集團經營之區域及源自集團主要客戶之收入之資料。該準則將取代香港會計準則第14號「分類報告」。

香港(國際財務報告詮釋委員會)—詮釋第11號須應用於二零零七年三月一日或之後開始之年度期間。該項新詮釋規定當母公司授權予附屬公司僱員收取權益性工具時，附屬公司應以權益結算計劃形式入賬並由母公司作出權益性供款。

香港(國際財務報告詮釋委員會)—詮釋第8號、香港(國際財務報告詮釋委員會)—詮釋第9號、香港(國際財務報告詮釋委員會)—詮釋第10號、香港(國際財務報告詮釋委員會)—詮釋第12號及香港會計準則第23號(經修訂)分別應用於二零零六年五月一日、二零零六年六月一日、二零零六年十一月一日、二零零八年一月一日及二零零九年一月一日或之後開始之年度期間。

本集團正在評估首次應用該等新訂及經修訂之香港財務報告準則之影響，惟目前不宜說明該等新訂及經修訂之香港財務報告準則會否對本集團之經營業績及財務狀況產生重大影響。

4. 收入

收入亦即本集團營業額，乃指巴士票款、租賃遊覽車、與旅遊有關服務及酒店服務之發票值以及出售電力之收入。

(b) 地區分類

下表呈列按本集團地區劃分之現時收入及若干資產及開支之資料。

	香港 千港元	二零零七年 中國內地 千港元	合計 千港元
分類收入：			
外界客戶銷售	<u>1,003,166</u>	<u>974,741</u>	<u>1,977,907</u>
其他分類資料：			
分類資產			
於聯營公司之權益	978,012	1,174,965	2,152,977
於共同控制實體之權益	—	25,358	25,358
	<u>—</u>	<u>99,257</u>	<u>99,257</u>
總資產	<u>978,012</u>	<u>1,299,580</u>	<u>2,277,592</u>
資本開支	<u>92,541</u>	<u>232,484</u>	<u>325,025</u>
		二零零六年	
	香港	中國內地	合計
	千港元	千港元	千港元
分類收入：			
外界客戶銷售	<u>897,258</u>	<u>933,879</u>	<u>1,831,137</u>
其他分類資料：			
分類資產			
於聯營公司之權益	860,456	1,276,331	2,136,787
於共同控制實體之權益	—	53,964	53,964
	<u>—</u>	<u>105,694</u>	<u>105,694</u>
總資產	<u>860,456</u>	<u>1,435,989</u>	<u>2,296,445</u>
資本開支	<u>169,605</u>	<u>162,464</u>	<u>332,069</u>

6. 除稅前溢利

本集團之除稅前溢利乃經扣除下列各項：

	二零零七年 千港元	二零零六年 千港元
無形資產攤銷 (附註(i))	1,298	1,206
核數師酬金	1,988	1,880
折舊 (附註(ii))	204,534	199,146
職工成本 (附註(ii)) (包括董事酬金)：		
工資及薪金	654,156	598,541
其他福利	15,207	20,450
退休金計劃供款 (附註(iii))	33,803	15,393
	<u>703,166</u>	<u>634,384</u>
利率掉期合約之公平值虧損淨額	-	518
匯兌淨差額	(3,203)	(185)
年內產生之商譽減值 (附註(i))	-	2,381
出售附屬公司之收益淨額	(20,382)	-
總租金收入	(10,779)	(10,085)
直接經營開支 (包括賺取租金之投資物業所產生之保修費用)	75	83
淨租金收入	<u>(10,704)</u>	<u>(10,002)</u>
物業、廠房及設備減值 (附註(i))	-	1,289
預付土地租賃款項減值 (附註(i))	-	384
應收一共同控制實體款項減值 (附註(i))	3,787	-
出售物業、廠房及設備之虧損淨額 (附註(i))	27,864	40,823
經營租約下之最低租賃款項 (附註(ii))：		
土地及樓宇	8,780	10,395
巴士站、總站及停車場	39,154	36,062
巴士及遊覽車	70,025	50,676
	<u>117,959</u>	<u>97,133</u>
確認預付土地租賃款項	4,085	4,171
撇銷一共同控制實體之權益 (附註(i))	6,896	-
撇銷其他應收款項 (附註(i))	4,733	-

附註：

(i) 已計入綜合損益賬中「其他開支」。

(ii) 本年度提供服務之成本達1,650,955,000港元(二零零六年：1,540,915,000港元)，包括169,082,000港元(二零零六年：176,553,000港元)之折舊額、108,932,000港元(二零零六年：87,087,000港元)之經營租約租金及567,363,000港元(二零零六年：511,187,000港元)之職工成本。

(iii) 於二零零七年三月三十一日，可供抵銷本集團日後對退休金計劃作出之供款之已沒收供款額並不重大。

7. 稅項

香港利得稅根據年內估計應課稅溢利按稅率17.5% (二零零六年：17.5%) 作出撥備。其他地方應課稅溢利之稅項乃以本集團經營所在司法權區之適用稅率根據當地現行法例、詮釋及慣例計算。

中國土地增值稅 (「土地增值稅」) 乃就土地價值之增幅按介乎30%至60%之間的累進稅率徵收，而土地價值乃為出售物業之所得款項減除土地使用權攤銷、借貸成本及所有物業發展支出等可扣減支出。於截至二零零七年三月三十一日止年度，為數1,444,000港元 (二零零六年：無) 之土地增值稅已在綜合損益賬中扣除。

	二零零七年 千港元	二零零六年 千港元
即期：		
香港		
本年度開支	6,005	830
往年超額撥備	(4,457)	-
中國內地		
本年度開支	9,815	7,315
土地增值稅 (「土地增值稅」)	1,444	-
遞延	7,606	(469)
本年度稅項開支	<u>20,413</u>	<u>7,676</u>

應佔聯營公司及共同控制實體之稅項支出為403,000港元 (二零零六年：720,000港元) 及無 (二零零六年：298,000港元)，已計入綜合損益賬中「應佔聯營公司及共同控制實體之溢利及虧損」。

8. 股息

	二零零七年 千港元	二零零六年 千港元
擬派末期－每股普通股2.5港仙 (二零零六年：無)	9,873	-
擬派特別－每股普通股2.5港仙 (二零零六年：無)	9,873	-
	<u>19,746</u>	<u>-</u>

本年度之擬派末期及特別股息須於應屆股東週年大會上經本公司股東批准。

9. 母公司普通股權益持有人應佔每股盈利

每股基本盈利乃按年內母公司普通股權益持有人應佔溢利32,302,000港元 (二零零六年：256,000港元) 及年內已發行普通股之加權平均數394,906,000股 (二零零六年：394,906,000股) 計算。

每股攤薄盈利乃按年內母公司普通股權益持有人應佔溢利32,302,000港元 (二零零六年：256,000港元) 及用作計算每股基本盈利之年內已發行普通股之加權平均數394,906,000股 (二零零六年：394,906,000股) 計算；並已假設年內所有購股權被視為獲行使而無償發行之普通股加權平均數為5,325,481股 (二零零六年：9,256,464股)。

10. 應收貿易賬款

本集團應收貿易賬款包括應收聯營公司款項10,641,000港元 (二零零六年：9,623,000港元)，該款項須於90天內償還。本集團設法對其未收回之應收款項作出嚴格監控，而高級管理人員亦定期審閱逾前欠款。基於以上所述及本集團之應收貿易賬款乃關乎大量不同客戶，因此集團並無重大之集中信貸風險。應收貿易賬款乃免息。

本集團給予貿易客戶平均30至60天之信貸期。本集團於結算日之應收貿易賬款按到期付款日之賬齡分析如下：

	二零零七年 千港元	二零零六年 千港元
即期至30天	79,038	63,057
31至60天	12,347	21,636
61至90天	7,682	6,273
90天以上	11,877	8,003
	<u>110,944</u>	<u>98,969</u>

11. 應付貿易賬款

本集團於結算日之應付貿易賬款按發票日之賬齡分析如下：

	二零零七年 千港元	二零零六年 千港元
即期至30天	50,168	52,930
31至60天	9,558	5,420
61至90天	2,503	884
90天以上	7,822	6,098
	<u>70,051</u>	<u>65,332</u>

應付貿易賬款為免息，一般須於60天期限內清償。

12. 或然負債

本公司已就授予其附屬公司及一共同控制實體之銀行融資向一間銀行作出為數818,850,000港元(二零零六年：760,700,000港元)之擔保。於二零零七年十二月三十一日，須由本公司向各銀行作出擔保而授予附屬公司及該共同控制實體之銀行融資分別約300,906,000港元(二零零六年：448,903,000港元)及15,500,000港元(二零零六年：30,500,000港元)已被動用。

股息

董事建議就本年度派發末期股息每股普通股2.5港仙(二零零六年：無)及特別股息每股普通股2.5港仙(二零零六年：無)。擬派末期股息及特別股息將於二零零七年九月二十五日(星期二)或相近日子派付予二零零七年九月十八日(星期二)名列股東名冊之股東。

暫停辦理過戶登記手續

本公司將於二零零七年九月十四日(星期五)至二零零七年九月十八日(星期二)(包括首尾兩日)期間暫停辦理本公司股份過戶登記手續。為符合獲派截至二零零七年三月三十一日止年度之擬派末期股息及特別股息和出席股東週年大會並於會上投票之資格，所有過戶表格連同有關股票及適用之過戶表格須於二零零七年九月十三日(星期四)下午四時三十分前送達本公司於香港之股份過戶登記處香港中央證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心17樓1712-1716室。

業績

本年度的綜合純利約為32,800,000港元，較截至二零零六年三月三十一日止年度約2,900,000港元增加約十倍。本集團的財務業績表現獲得顯著改善，此將在以下「業務回顧」及「未來展望」兩節中作詳細闡釋。

於回顧年度內，本集團在香港及中國內地繼續處於非常嚴峻的營商環境。首先，燃油成本依然高企。第二，本集團在提升員工工資及福利方面備受壓力，尤其是中國內地的員工。第三，基於政治、社會及其他經濟原因，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，公共巴士行業面臨激烈的競爭，而競爭乃來自地鐵及其他鐵路公司新開通的平走支線。第五，銀行借貸利率相當高，加重本集團財務費用的負擔。

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營業額約為864,000,000港元(二零零六年：759,000,000港元)，較去年上升約14%。此項服務的營業額上升，主要由於本集團致力擴充現有業務，尤其是過境巴士服務所致。來自上述業務分部的純利約為51,600,000港元(二零零六年：19,400,000港元)。年內對若干服務的巴士車資作出調升後，本集團享有更高邊際利潤。

就巴士車隊的規模而言，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。於二零零七年三月三十一日，本集團的車隊共有835輛（二零零六年：797輛）非專利巴士。

本集團三家全資附屬公司冠忠遊覽車有限公司、冠利服務有限公司及泰豐遊覽車有限公司提供的巴士服務包括學童巴士、僱員巴士、屋邨巴士、旅遊巴士、酒店巴士及合約租車服務。此等業務環節的表現仍然相對穩定。

本集團另一家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。

環島所成立的合營企業通寶環島過境巴士服務有限公司（「通寶環島」）繼續提供往返香港國際機場及東莞／廣州的高檔跨境巴士服務，特別是台灣旅客。

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

為應付甚高的經營開支，尤其是燃油及保險費用，本集團一直竭力透過整頓路線及善用資源（包括人力資源）及旗下規模較大的巴士車隊而盡量將其成本降至最低。

香港特區政府致力控制非專利公共巴士數目的不健康增長，致使該等巴士的新登記數目出現接近零增長的局面。本集團認為此乃正確的方向。然而，多個政府行政部門施加過份及毫無根據的規範與控制，只會導致香港非專利巴士服務行業受到無理的限制。

本集團深信，非專利巴士行業在社會上有著悠久及輝煌的歷史，故其對普羅大眾的貢獻及服務普羅大眾的能力均不應被低估。

透過本集團旗下的若干附屬公司以會員身份積極參與公共巴士同業聯會，本集團繼續積極向有關行政部門反映業界的關注。

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。於二零零七年三月三十一日，嶼巴主要在大嶼山經營22條（二零零六年：24條）專利巴士路線，巴士車隊總數為83輛（二零零六年：83輛）。

截至二零零七年三月三十一日止年度，嶼巴的總營業額約為76,500,000港元（二零零六年：79,800,000港元），而嶼巴錄得的虧損約為4,000,000港元（二零零六年：3,800,000港元）。

造成虧損的兩大成因是：因昂平纜車的乘客人數流失導致收入減少，以及燃油成本高企。為抗衡如此不利的形勢，嶼巴已採取若干減省成本及提高收入的措施。此等措施包括有條不紊地整合現有路線及開通新巴士路線和服務，而其中若干路線和服務的增設乃與昂平360纜車的服務相輔相成。最後的方案為尋求調高車資，而本集團已於二零零六年十一月向政府有關當局提交調高車資的申請，而有關申請正在審批中。

3. 香港的其他服務

本集團三家附屬公司Trade Travel (Hong Kong) Limited、環島及活力機場穿梭服務有限公司（「活力穿梭」）繼續在香港國際機場抵港大堂經營機場服務櫃台，並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，活力穿梭及本集團另一家全資附屬公司大嶼旅遊有限公司（「大嶼旅遊」）亦經營專為來港旅客及途經香港的旅客而設的旅遊行程安排。

於二零零七年三月三十一日，環島擁有經營116輛（二零零六年：124輛）豪華轎車的車隊，其中24輛（二零零六年：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（往返廣東省）提供貴賓式豪華接送服務。

此外，大嶼旅遊繼續為個人及旅行團提供主要環繞大嶼山的旅遊服務。

「環島旅運」為環島的旅行社部門，其主要業務包括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」）

於二零零七年三月三十一日，本集團透過其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如下：

	路線數目		巴士數目	
	二零零七年	二零零六年	二零零七年	二零零六年
廣州	8	8	169	168
汕頭	6	6	63	63
大連	4	4	215	180
哈爾濱	1	1	60	60
鞍山	0	3	0	94
	<u>19</u>	<u>22</u>	<u>507</u>	<u>565</u>

本集團於本年度應佔該等合作企業的虧損連同所作出的若干撇銷及減值（於下文解釋）約為20,900,000港元（二零零六年：9,400,000港元）。

本公司股東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」及於各項合作企業合約的營運期內所佔議定百分比純利減除投資攤銷額）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，因而產生本公司股東應佔此等合作企業的虧損。

應佔虧損增加，主要由於鞍山合作企業於二零零六年五月因提早終止合約而產生虧損約6,900,000港元，以及就哈爾濱合作企業的應收款項作出減值約3,800,000港元所致。

鑑於中國內地的投資環境出現上述沒有根據的轉變，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

於二零零七年一月，本集團以人民幣132,000,000港元的代價，向上海一名第三方出售其於該附屬公司合共90%的股本權益。與此同時，本集團以人民幣7,900,000元的代價保留由該附屬公司所持有於上海五汽冠忠公共交通有限公司的6%股本權益。出售事項的除稅及相關費用後收益淨額約為20,200,000港元。

繼上述的出售事項後，應佔該合資企業的持續虧損經已告終，而本集團的整體盈利水平、流動資金及現金狀況已見改善。

ii. 上海五汽冠忠公共交通有限公司

於二零零七年三月三十一日，該附屬公司由本集團擁有53%（二零零六年：52.4%）權益，在上海經營38條（二零零六年：38條）巴士路線，車隊共有917輛（二零零六年：976輛）巴士及81輛（二零零六年：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12,200,000港元（二零零六年：4,700,000港元）。由二零零四年十二月開始，該合資企業的若干主要路線受上海地鐵一條近乎平走的路線嚴重影響。這個情況使該合資企業的運作直接受到重大挑戰。由於車資差別不大，故乘客可隨意由乘搭巴士轉為乘坐地鐵。

iii. 揭陽冠運交通有限公司

於二零零七年三月三十一日，該附屬公司由本集團擁有60.6% (二零零六年：60.6%) 權益，經營6條 (二零零六年：7條) 巴士路線，車隊共有35輛 (二零零六年：34輛) 巴士。年內，本公司股東應佔虧損約為568,000港元 (二零零六年：900,000港元)。憑藉一項向其他經營者分包巴士的新經營模式，該附屬公司所產生的虧損經已收窄。

iv. 重慶冠忠 (第三) 公共交通有限公司

於二零零七年三月三十一日，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% (二零零六年：55%) 權益，在重慶經營76條 (二零零六年：74條) 巴士路線，車隊共有919輛 (二零零六年：880輛) 巴士。年內，本公司股東應佔溢利約為679,000港元 (二零零六年：1,200,000港元)。溢利減少的主要原因是自二零零六年二月起，天然氣價格由每立方米人民幣1.63元大幅上漲至每立方米人民幣1.92元，以及在夏季出現不尋常的酷熱天氣以致乘客人數減少。

v. 重慶冠忠 (新城) 公共交通有限公司

於二零零七年三月三十一日，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76.64% (二零零六年：76.64%) 權益，在重慶北部經營22條 (二零零六年：20條) 巴士路線，車隊共有566輛 (二零零六年：494輛) 巴士。年內，本公司股東應佔溢利約為2,700,000港元 (二零零六年：3,200,000港元)。溢利上升亦因燃油成本上升所致。

vi. 荊州強達運輸有限公司

考慮到該合資企業的營運規模相對較小，所得的經濟規模效益亦較低，再加上該合資企業難望於可見將來賺取利潤，本集團遂於二零零六年四月以象徵式的價格向一名第三方出售其於該合資企業合共84.3%的股本權益，此乃由於該合資企業的資產淨值極低。

vii. 廣州興華集團

於二零零七年三月三十一日，冠華國際投資集團有限公司乃為本集團擁有75% (二零零六年：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% (二零零六年：70%) 權益。

於二零零七年三月三十一日，廣州興華集團經營15條 (二零零六年：16條) 路線，車隊共有166輛 (二零零六年：196輛) 巴士，於廣東省內提供長途客運及於廣州市內提供城市客運。年內，本公司股東應佔溢利約為742,000港元 (二零零六年：688,000港元)。長途路線的表現有所改善，使該合資企業的邊際利潤上升。

viii. 湖北神州運業集團有限公司

於二零零七年三月三十一日，該家由本集團擁有100% (二零零六年：100%) 權益的附屬公司曾為國營企業，擁有一個車站，附有95條 (二零零六年：91條) 巴士路線，車隊共有277輛 (二零零六年：319輛) 巴士，主要於湖北省經營長途巴士服務。於國營企業改革計劃下，該附屬公司已成功精簡其人力資源架構，因而使其競爭力大大獲得提升。

該附屬公司於本年度的溢利約為5,100,000港元 (二零零六年：7,800,000港元)。溢利顯著減少乃因銀行借貸大幅增加、於二零零七年春節期間的乘客人數未如理想，以及於二零零六年年中出售一家盈利豐厚的聯營公司所致。

ix. 廣州市新時代快車有限公司

於二零零七年三月三十一日，本集團擁有56% (二零零六年：56%) 的附屬公司廣州市新時代快車有限公司共有19輛 (二零零六年：19輛) 巴士於廣東省內經營5條 (二零零六年：5條) 跨市巴士路線。

年內，本公司股東應佔溢利約為2,900,000港元 (二零零六年：3,000,000港元)。廣州的長途路線表現相對比較穩定。

5. 中國內地的旅遊及觀光服務

a. 重慶旅業(集團)有限公司

該附屬公司由本集團擁有60%(二零零六年: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。於二零零六年六月,本集團以人民幣4,500,000元的代價出售其發電廠,此乃由於該項業務並非為本集團的核心業務。年內,本公司股東應佔溢利約為1,200,000港元(二零零六年:虧損1,900,000港元)。轉虧為盈的主要原因是旅遊業強勢增長,以致國內的旅客人數增加。

b. 理縣畢棚溝旅遊開發有限公司

於二零零六年十一月,本集團透過向該合資企業注資約人民幣35,000,000元,於其他兩名股權持有人的原有股本權益被攤薄後收購該合資企業的51%股本權益。該附屬公司已取得五十年開發四川省米亞羅風景區的權利,而「畢棚溝」為首個開發的景點。該景點的地盤總面積約為613.8平方公里。畢棚溝僅僅距離成都市200公里。一旦當地政府於二零零七年底建成新公路網絡後,車程距離將可縮短至約175公里。該附屬公司旨在開發「生態旅遊」、消閒、商務及獎勵旅行團的景點。由於此項目只是處於發展初階,故仍未賺取任何收入及利潤。本公司股東於本年度的應佔虧損約為314,000港元。

流動資金及財務資源

期內本集團營運所需的資金主要來自內部流動現金,任何不足之數則向銀行及其他財務機構的貸款及租賃籌措。於二零零七年三月三十一日,未償還的債項總額約為551,000,000港元(二零零六年:714,000,000港元),當中320,000,000港元(二零零六年:376,000,000港元)須於一年內償還/重續。有關債項主要包括銀行及其他財務機構的貸款及租賃,大部分用於在香港及中國內地購買巴士及進行投資。資產負債比率約為49%(二零零六年:68%)。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,為了降低潛在風險,本集團日後將與相關銀行磋商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。所有未來的項目均以業務所得的流動現金、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。

因此,本集團的香港業務收支乃以港元為單位,在中國內地的投資項目收入則以人民幣為主。儘管人民幣兌港元的匯率持續升值,但本集團一直密切注視該升勢,當有需要時會制訂計劃對沖外匯風險。

由於本集團的銀行貸款主要按浮動利率計息,故本集團亦會審慎注視現金流量利率風險。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。薪金乃與市場上的現行水平看齊。在香港及中國內地的僱員均接受入職輔導及在職培訓,本集團亦鼓勵員工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。

未來展望

本集團將面臨威脅,從中亦覓得機會。

燃油成本偏高、調升工資的需求殷切、巴士營運商之間及運輸模式的競爭加劇,再加上利率及營運成本上漲,皆是本集團將要面臨並致力尋求解決方案的各種威脅。

1. 香港的非專利巴士服務

現預期學童巴士、僱員巴士、酒店巴士、屋邨巴士、旅遊巴士、酒店巴士及合約租車服務的表現相對穩定。

然而，過境巴士服務將面臨許多不明朗因素：

- a. 新開通的福田口岸將由二零零七年年中開始投入服務。新的運輸競爭對手包括落馬洲支線、一條專利巴士路線(由另一家巴士營運商經營行走元朗至落馬洲)、一條綠色專線小巴路線(行走天水圍至落馬洲)，以及的士。這個情況無疑會對本集團於皇崗的過境巴士服務造成威脅。
- b. 新開通的深圳灣口岸亦已於二零零七年七月一日啟用。現時共有兩條專利巴士路線(由嶼巴經營行走元朗至深圳灣及由城巴經營行走屯門至深圳灣)，以及一條綠色專線小巴路線(行走天水圍至至深圳灣)。非專利巴士、100多輛跨境轎車及所有的士每日行走共300次預定的行程。預測每天將約有30,000位乘客使用這個新邊境口岸。

在競爭熾熱的環境下，倘若本集團獲授予更多跨境巴士及轎車配額，則集團必能提高其運作能力，並可將其中若干現有配額由其他口岸遷調至深圳灣口岸。

不用多說，評估上述的兩個新口岸對本集團的整體影響將需要一段時間。初步的預測載述於下文：

- a. 兩個新開通的口岸均設有全新的運輸模式，勢必從過境巴士、前往羅湖的鐵路及落馬洲黃巴士等現有市場營運商中奪走一定的乘客量。
- b. 現預期對本集團所經營的兩條固定路線(包括由旺角至落馬州及由灣仔至落馬洲)的影響將微乎其微。此乃由於現時的需求高於現有車隊的數量、巴士車資較鐵路收費相宜，以及每位乘客乘坐巴士保證有座位所致。然而，對行走錦上路至落馬洲的第三條路線產生的負面影響將比較大。
- c. 對往返廣東省如中山、佛山等各城市的固定路線的影響不一定會很大，原因在於此等路線均屬點對點，不少巴士乘客已因應此等路線而建立旅遊模式。
- d. 過境轎車的市場更為不明朗。目前，客運轎車的總數約為60至70輛。新增100輛轎車顯示市場環境出現重大轉變。
- e. 本集團坐擁競爭優勢，就其跨境轎車在香港國際機場、皇崗口岸及深圳寶安國際機場設有妥善的服務櫃位、擁有廣泛的客戶群及良好的業務聯繫。
- f. 此外，由於透過西部走廊前往深圳可縮短旅程時間及出入境手續比較簡化，故若干乘搭過境渡輪的乘客或會再次轉回使用巴士服務。
- g. 過去五年內，過境乘客人數穩步上升。現時每日約有450,000至500,000位乘客。當客戶群日漸擴大，客戶對過境客運的需求亦會更趨殷切。
- h. 兩條新開通的過境口岸應有助紓緩現有口岸的交通擠塞情況。因此，巴士的回程時間將可縮短。

2. 香港的專利巴士服務

- a. 嶼巴過去10年並無提高其車資，而所有營運成本均已上漲，尤其是燃油、折舊、保險、備用零件及維修保養方面。隨著昂平360及纜車服務推出市場，嶼巴的營運成本更是百上加斤。於隨後一年，即使嶼巴實行了多項措施以盡量將成本降至最低，但仍錄得虧損約4,000,000港元。在此情況下根本別無選擇，嶼巴只好提出調高車資的要求。嶼巴已向政府有關當局呈交有關溫和地調高車資的建議書／申請。倘若獲得批准，此舉將可減低虧損，並冀望可讓嶼巴轉虧為盈。

- b. 如上文所述，嶼巴獲授予一條行走元朗至深圳灣的全新過境路線，並已由二零零七年七月一日起通車。嶼巴將需要一段時間才能建立乘客數量，但仍冀望此條新路線長遠將可吸引大量人流及賺取利潤。
- c. 遷入東涌新市鎮的人口穩步上揚。隨著北大嶼山新政府項目及經濟發展的前景向好，對巴士服務的需求可能同步增長。
- d. 倘若東涌道開放給更多公共車輛包括非專利巴士，則會對嶼巴構成非常嚴重的影響。
- e. 昂平360的纜車服務自二零零七年六月發生意外起暫停，大大減弱遊客前往昂平遊覽的意慾。該巴士的乘客人數進一步下降。

最後兩點體現了專利巴士服務在備受局限的營商環境下，經營十分艱巨。

3. 中國內地的巴士服務

a. 中國內地的合作企業

該等合作企業的大部分合約將於未來數年陸續屆滿。本集團在考慮進一步重續此等合約時將採取審慎態度。該等合作企業將於合約屆滿時終止運作，或本集團會與中方合夥人磋商，在財政上可行的情況下將合作企業轉型為合資企業。

b. 中國內地的合資企業

i. 城市公共巴士客運

由於中國內地大部分地方政府將市內的公共運輸視為市民的基本必需品，故其主要目標並非為賺取利潤。為免對社會穩定性造成任何干擾，調高車資實在非常困難，不管普通大眾的負擔能力有所改善及在商言商有調整車資的真正需要。鑒於上述情況，本集團將不排除出售該等無法轉虧為盈的合資企業的可能性，尤其在取得合理價格(最好不低於其賬面值)的情況下。

與此同時，本集團將與各地方政府磋商，爭取更多補助金及其他形式的財政資助。本集團將物色與同區其他巴士公司協作的機會，務求達到協同效益及減省成本。倘若賺取利潤，本集團或會收購毗鄰若干規模較小的巴士公司，藉以爭取最大利益。

ii. 長途公共巴士客運

對比城市巴士路線，調整長途巴士路線的車資相對較為容易。長途巴士路線的邊際利潤亦比較高。本集團將探索日後擴充長途公共巴士服務的可能性。

4. 旅遊、觀光及其他業務

a. 旅遊及觀光服務

i. 重慶旅業(集團)有限公司

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。

隨著重慶市的經濟環境不斷獲得改善，重慶旅業集團的營運實體重慶大酒店的房間入住率及收費均告上揚，並將可於未來數年逐漸賺取更高利潤。

ii. 理縣畢棚溝旅遊開發有限公司

米亞羅畢棚溝的天然資源豐富，一年四季，景色怡人。少數民族羌及藏的文化亦非常吸引旅客。本集團的最終目標是每年約有一百萬旅客遊覽此景點。本集團計劃邀請其他有興趣的人士參與開發米亞羅畢棚溝及其他景點的消閒設施，包括高質素的酒店住宿、溫泉、觀光纜車、滑雪場等等。

iii. 香港的旅遊及旅行團業務

本集團透過其三家附屬公司／業務單位：大嶼旅遊有限公司、TIL Travel及活力旅遊有限公司，在香港經營旅行團業務。憑藉本集團在向旅遊景點(如迪士尼樂園、海洋公園及大嶼山)提供客運服務及相對優勢，本集團將開發其一站式旅遊配套業務，即「運輸+旅遊+可能的酒店預訂」。這項計劃是為了迎合中國內地訪港自由行遊客人數迅速增加的需求。此乃本集團致力由一家提供運輸服務的企業轉型為一家既提供運輸服務又提供各種相關及增值服務的企業的方法之一，從而可帶來更豐厚的邊際利潤。

iv. 成都冠忠中旅國際旅遊運業有限公司

本集團與成都中國旅行社股份有限公司成立了一家其擁有60%權益的合營企業。該合資企業獲授予60個行走四川省的旅遊巴士配額後，正申領行走指定旅遊熱點的旅遊巴士路線。本集團亦可於四川省內其他鄰近城市組成合營企業，以經營旅遊巴士業務及探索旅遊相關物業發展項目的可能性。

b. 市內巴士站

本集團透過其於附屬公司湖北神州運業集團有限公司，在湖北省經營一個市內巴士站。神州集團最近收購了一家位於襄樊市南漳縣的附屬公司，該附屬公司擁有199個經營長途巴士及的士的配額。神州集團亦正與襄樊地方政府磋商，以收購新公路市內巴士站的51%權益，將該巴士站將於5至10年內成為襄樊市內的交通樞紐。

c. 物業發展項目

為了盡量善用本集團所擁有的土地資源，神州集團與襄樊當地的物業發展商成立合營企業，進行物業開發。本集團亦正進行一項可行性研究，以於重慶開發其旅遊巴士總站。

遵守企業管治常規守則及標準守則

董事概不知悉有任何資料足以合理地顯示，本公司現時或過去並無遵守《上市規則》附錄十四所載之《企業管治常規守則》。

本公司已採納《上市規則》附錄十所載的《上市發行人董事進行證券交易的標準守則》(「標準守則」)，以規管董事進行證券買賣。據本公司向所有董事作出特定查詢後所知，所有董事於整個年度內均一直遵守標準守則所載有關董事進行證券買賣的規定標準。

購買、出售或贖回本公司之上市證券

年內本公司或其附屬公司概無購買、贖回或出售本公司之任何上市證券。

審核委員會

本公司之審核委員會乃遵照上市規則第3.21條成立，目的為審閱及監察本集團之財務報告程序及內部控制。審核委員會由本公司三位獨立非執行董事組成。本集團截至二零零七年三月三十一日止年度之綜合財務報表已由審核委員會審閱。

在聯交所網站披露資料

本集團截至二零零七年三月三十一日止年度之年報載有香港聯合交易所有限公司上市規則附錄十六第45(1)至45(3)段所規定之一切資料，將於適當時候在本公司網站(www.kcbh.com.hk)及聯交所網站刊載。

致謝

董事會謹藉此機會對各業務夥伴、股東和忠心勤奮的員工衷心致謝。

於本公佈日期，本公司董事會包括執行董事黃松柏先生、黃良柏先生、黃榮柏先生、林思浩先生、鄭偉波先生、李演政先生、鄭敬凱先生、吳景頤先生、陳宇江先生及莫華勳先生，以及獨立非執行董事陳炳煥先生（銀紫荊星章，太平紳士）、宋潤霖先生及李廣賢先生。

代表董事會
主席
黃松柏

香港，二零零七年七月二十三日

* 僅供識別