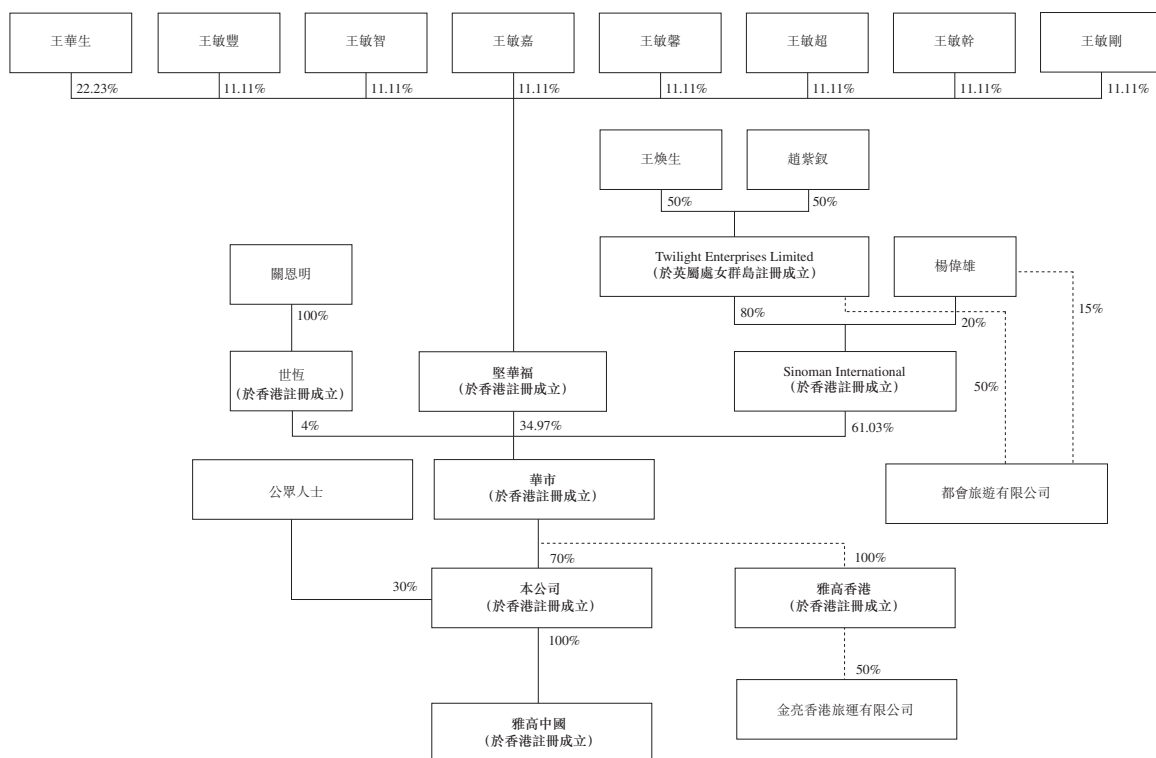


本集團的歷史

本公司是本集團的控股公司，於二零零零年十月十三日根據公司條例在香港註冊成立為有限公司。本集團創辦於一九九七年九月。目前，本集團的主要業務為提供公共交通及相關服務。一九九七年至二零零零年期間，本集團將業務重點放在發展南京雅高。本集團正積極與中國多個城市的政府官員洽商成立合營公司經營類似業務，並已成立另一間附屬公司重慶萬州雅高，其營業執照已於二零零零年十二月頒發，該公司將在重慶萬州提供公車服務，於二零零一年三月開始營運。重慶萬州雅高其中60%由本集團擁有，另外40%則由本集團之獨立人士重慶萬州公交公司擁有。各董事於營運公交公司方面擁有豐富經驗，尤其有關服務，詳情載於「董事之權益」一段。

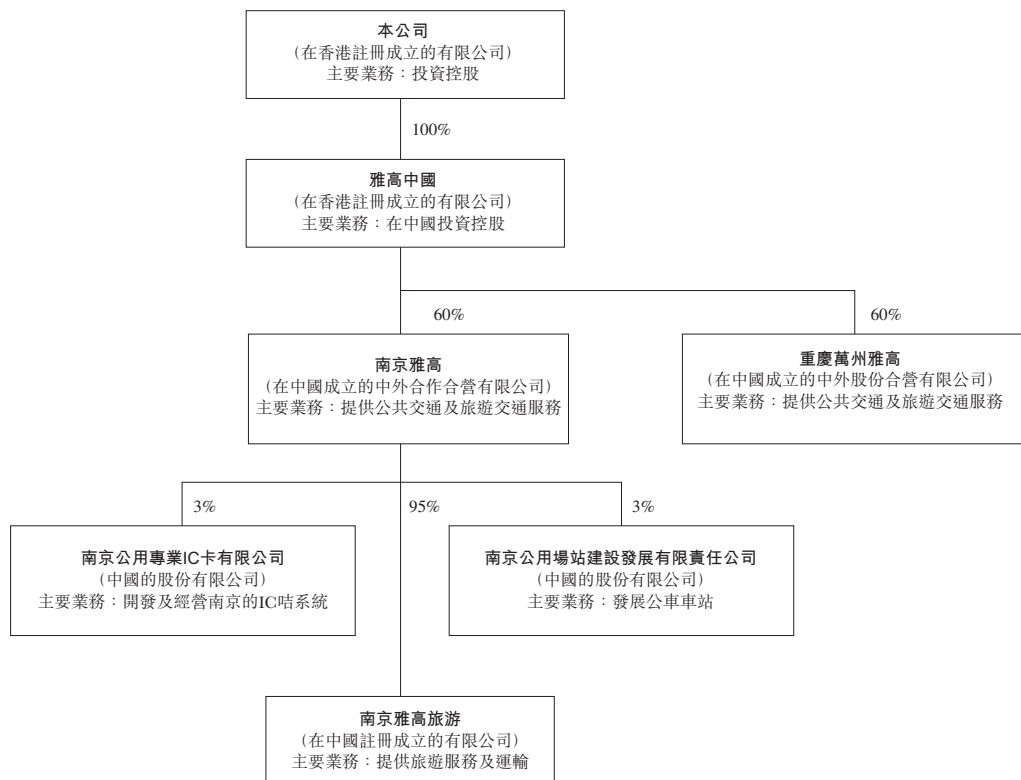
集團及持股架構

下圖顯示本集團緊接配售完成後之持股架構：



----- 並非於本集團屬下，僅為同系附屬公司（僅作列示）。

下圖顯示本集團的現有架構，股份於創業板上市時本公司的主要營運附屬公司及投資、彼等各自之註冊成立地點及主要或計劃中業務。



南京雅高的歷史

南京雅高於一九九七年九月成立，是雅高中國與南京市公交總公司建立的合作合營公司，雅高中國與南京市公交總公司根據合營合同按60:40之股份權益比例分享其溢利。雅高中國佔南京雅高100%股權。在計及南京市公交總公司過往以來訂立類似安排而潛在之風險，合營合同內規定股權與溢利分享比例有所差距。董事認為，鑑於其承諾之網絡質素及增長前景，該差距為合理。該差距更反映出合作合營公司與合資合營公司（如重慶萬州雅高）之間存在的基本差別。鑑於雅高中國持有南京雅高董事會大部分席位，並有權委任總經理，故雅高中國同時控制南京雅高的董事會及管理層。南京雅高之董事會共有五名成員。王敏超先生、楊偉雄先生及李健枝先生代表雅高中國，而宋國強先生及王興富先生則代表南京市公交總公司。南京雅高總經理張道林先生由雅高中國委任。

公司投資總額及註冊資本分別為5,400,000美元及3,800,000美元。雅高中國於一九九七年十二月至一九九九年十月期間向南京雅高注入現金合共29,500,000港元（3,800,000美元），而南京市公交總公司則注入路線營運權及所有必要的基礎設施。與南京市公交總公司的協議規定，南京雅高將承擔南京市公交總公司若干冗員的費

用，但比例低於其他營運商，最多限於300名冗員。於一九九九年年底，本集團已足額注入註冊資本3,800,000美元。合營合同期限為19年，直至二零一六年九月，屆滿後可經由合營公司雙方協議，以及有關機關，包括公用局、對外經濟貿易部及南京市公商管理局批准予以續期。本集團計劃，假如合營公司有盈利，將會申請將合營公司續期。南京雅高的初期營運限於公交路線及旅遊路線。南京雅高獲授個別路線之營運牌照，為期三年，亦可於屆滿後經由雙方協議，以及公用局與客運管理局批准予以續期。南京雅高營運自一九九七年九月開始，備有1條旅遊路線，由10台公車行走。於最後可行日期，車隊規模已增至258台公車。年客流量從一九九八年約3,400萬人次增至二零零零年約1.16億人次。營運歷史雖短，南京雅高卻已在公車服務行業建立起自己的品牌。南京雅高斥巨資購買新車，強調提高服務質量，贏得南京乘客的一致好評。

與南京市公交總公司的關係

南京雅高是一間由本集團及南京市公交總公司合作經營之合營公司，其100%權益由本集團透過雅高中國擁有(溢利分享比例為本集團佔六成，南京市公交總公司佔四成)，南京市公交總公司亦是南京的公車營運商。合營公司的條款明確規定，雅高中國須注資3,800,000美元，南京市公交總公司則須向南京雅高注入路線營運權、車站(包括相關設施)及終點站。南京雅高的董事會包括五名成員。雅高中國有權委任其中三名成員，而南京市公交總公司則有權委任其餘兩名。因此，雅高中國可以控制南京雅高的董事會。雅高中國亦有權委任南京雅高的總經理，總經理負責監督南京雅高的整體營運。

南京雅高與南京市公交總公司之間進行多項持續交易。該等交易包括由南京雅高承擔南京市公交總公司多名冗員的生活費，該等員工數目最多為300人。此外，南京市公交總公司負責分攤南京雅高應佔的月票銷售額。南京市公交總公司同時向南京雅高轉讓使用車站及總站之權利。鑑於各種歷史理由，南京市公交總公司並無取得若干總站之所有權文件。儘管如此，董事預期南京雅高之營運並不會因南京市公交總公司沒有證實總站擁有權之任何所有權文件而受到影響。

初期管理層股東已向本公司提供一份賠償契約，以就南京市公交總公司缺乏所有權憑證或本公司沒有用以經營南京雅高業務任何總站之擁有權憑證而於上市日期前可能產生之任何債項作出賠償。

南京雅高的業務

南京雅高的收入來自以下方面：公交路線服務、旅遊路線服務、出租車身作廣告用途、租賃公車及僱員服務及觀光門票銷售及旅遊。

公交路線服務

南京雅高的公交路線服務始於一九九八年六月，當時共開通6條路線。該等路線的固定票價為人民幣1元，是南京所有公交路線的標準票價。月票價格為人民幣40元，持月票者可於當月乘坐任何公車公司經營的任何公交路線，乘車次數最多達120次。南京的三家公車營運商按行使里程分配月票銷售所得收入。南京市公交總公司負責向公眾銷售月票之事宜，並於每月月底向南京雅高及中北巴士支付銷售月票之收益中相應之比例。由於開通新路線及延長現有網絡的路線及服務時間對行使里程均有直接幫助，南京雅高的月票收入每年度錄得穩定增長。然而，行駛里程可能不會與實際乘客人數成正比例。

二零零一年一月，公交行業已推出非接觸式智能卡繳費系統，即IC卡系統。指定路線的乘客上車時不再需要將硬幣投入投幣箱，只需攜帶一張存有現金的智能卡即可。當智能卡對準安裝在公車上車門口的智能卡閱讀機時，車費將自動扣除。車費將隨後按實際乘客量計入有關公車公司的賬戶。本公司相信，引進該系統不僅可以方便乘客，而且能減低南京雅高於處理硬幣及保安的支銷。智能卡採用類似於香港公交系統八達通付款系統的技術。本公司預期公交路線的所有公車將於二零零一年期間安裝智能卡閱讀機。該系統由南京公用事業IC卡有限公司經營，南京雅高持有該公司3%股權。南京公用事業IC卡有限公司之主要股東為南京公用控股(集團)有限公司(持有45%權益)(一家準政府機構，持有多個公共項目的權益)。其他股東包括本集團之獨立方南京一德高科技實業有限公司(持有25%權益)、南京市公交總公司(持有18%權益)及南京中北(集團)股份有限公司(持有9%權益)。本公司預計，南京的所有主要運輸方式日後均將安裝IC卡系統。

二零零零年二月，南京公用控股(集團)有限公司(持有47%權益)、南京市公交總公司(持有30%權益)、南京中北(集團)有限公司(持有20%權益)與南京雅高(持有餘下之3%權益)訂立一份協議，以建立南京公用場站建設發展有限公司(「南京發展」)。預期南京任何發展將負責與公車車站有關的任何發展項目。南京發展目前暫未營業。南京發展之營運暫時對本集團並無重大影響，董事認為南京發展之決策將不會對本集團之營運構成任何重大影響。最重要是，南京發展之業務與公車營運並無關連。

於最後可行日期，南京雅高目前經營的165條公交路線其中8條為：

2W	雨花台 — 長途東站
6W	清涼山公園 — 櫻駝花園
17W	南京車站 — 牌樓東
20W	鼓樓公園 — 海底世界
23W	清涼山公園 — 紅花村
41W	新街口 — 興隆陶瓷城
58W	王家灣(物流中心) — 紅花村
91W	電視塔(科學宮) — 廿一世紀廣場

上述路線在營運高峰時段最多備有10至42台公車，共計170台公車。該等路線的一般服務時間為上午5時至下午11時。歸類為正開發路線(即20W、41W、58W)的路線服務時間較短，通常於下午9:30前停止服務。在城郊開發區全面開發後，預計服務於該等開發區的兩條正開發路線的乘客人數將顯著增加。17W路線乘客量增長較快，因而已配備非空調雙層客車，而其他公交路線的大多數客車均為非空調單層客車。服務路線的班次為2-10分鐘，根據所服務路線而定。W的路線表示一人作業，車上並無售票員。在實行IC卡系統前，乘客上車時須將車費放入投幣箱。

南京雅高就若干泊車設施訂立租賃協議。然而，本集團無法確定各地主是否已取得各泊車設施之所有權證書。倘各土地並無獲取有關所有權證書，則有關租賃協議並未生效。然而，董事預期有關租賃協議及其有效性概不會對南京雅高之業務造成重大影響。

初期管理層股東已向本公司提供一份賠償契約，以就本公司簽訂有關其於南京雅高經營業務之任何租約缺乏地主所有權而於上市日期前可能產生之任何債項作出賠償。

旅遊路線服務

Y的路線表示該路線為旅遊路線服務。南京雅高於一九九七年九月推出Y1旅遊路線服務，隨後開通Y2路線。旅遊路線的收費從人民幣1元至3元不等，視所使用車隊類型而定。除普通單層客車外，南京雅高為旅遊路線服務於一九九八年一月購置空調車、一九九九年九月配備了非空調雙層客車、於一九九九年九月購入仿古董客車及於二零零零年一月添置開蓬雙層客車。乘客乘坐空調車或非空調雙層客車上層

座位的票價為人民幣2元，古董車則收費3元。南京雅高近期在旅遊路線網絡推出日票系統，乘客可以人民幣10元的價格購買這種車票，便可於購票當日乘坐南京雅高營運的所有旅遊路線客車，次數不限。客戶服務代表會在旅遊路線的所有公車上隨車服務，向乘客介紹各個景點、銷售觀光門票及收取車費。

這三條旅遊路線配備六十八輛車，其中五輛為雙層客車，兩輛為仿古董車，一輛為開篷雙層客車，其餘為空調車。

二零零零年十二月三十日，南京雅高開通Y3路線「中山陵旅遊專線」服務，穿梭於白馬公園及靈谷寺，該路線配備五輛新購入的中型公車。南京雅高與中山陵旅遊服務公司(本集團之獨立人士及中山陵之管理人)按預付費用(包括公車站及總站租金、水電費)方式聯合提供專線服務，為期五年。透過開設此項服務，南京雅高已獲中山陵旅遊服務公司優先授出合約，可在中山陵地區開通其他路線。現時，該區內有三條旅遊路線，全由南京雅高營運。

南京雅高目前經營的旅遊路線為：

- | | |
|----|-------------------|
| Y1 | 南京車站 — 中山陵 |
| Y2 | 雨花台 — 海底世界 |
| Y3 | 中山陵旅遊專線白馬公園 — 靈谷寺 |
| Y4 | 南京港客運站 — 雨花台南站 |

旅遊路線的服務時間為上午7:30至下午5:30，班次為5至10分鐘。截至一九九九年止年度及截至二零零零年止年度，旅遊路線網絡佔南京雅高總營運營業額約9%。一九九八年，由於公交路線投入營運僅半年時間，旅遊路線收入佔總營運營業額約15%。

租賃公車及僱員服務

南京雅高此兩項服務旨在提高車隊使用率之最高的水平。首先，在早晚繁忙時間，對旅遊路線服務的需求其實不及一般非繁忙時間。因此，多餘的空調公車可用作提供僱員服務，即為與南京雅高訂立合約之工廠或其他機構的員工提供上下班接

送服務。其次，在一般非繁忙時間，對公交路線的需求亦會降低，此時無載客的公車可重新分配，用於租賃公車業務。南京雅高努力爭取為展覽及節日的大眾提供交通服務，以進一步提高車隊使用率。一九九八年，租賃公車及僱員服務產生的合共收入佔總收入約10%，至二零零零年則提高至約12%。為提高使用率，南京雅高近期已簽訂多項合約，為物業發展商提供往來物業銷售處與物業所在地的交通服務。

觀光門票銷售及旅遊

南京雅高在所營運的旅遊路線網代售觀光門票。南京雅高已經與旅遊路線沿線多個須購買門票的景點管理處（為與本集團無關連之獨立方）訂立協議，以在旅遊路線代售這些景點的門票，並按票價的4.5%至28%收取佣金。觀光門票銷售為南京雅高帶來一小部份營業額，但這種便利的安排確實刺激了旅遊路線網絡的乘客量。

南京雅高的一家附屬公司南京雅高旅游（由南京雅高擁有其95%權益，並由本集團之獨立方南京旅遊總公司擁有其5%權益）經營旅遊業務。於最後可行日期，南京雅高旅游有十輛客車提供南京週邊地區的短途旅遊服務。南京雅高擬擴展南京雅高旅游的業務。該計劃概述於本售股章程「業務目標及策略陳述」一節。一九九八年，銷售額佔南京雅高總營業額約2%，至二零零零年已提高至約4%。

出租車身作廣告用途

南京雅高從售予廣告經紀及代理商的廣告權中獲取收入。與廣告經紀及代理商訂立的安排形式為南京雅高主要向廣告代理商及經紀出售車身的廣告使用權（一般可達十年以上），而南京雅高則可獲一筆款項或主要部份之分期款項。協議一般按不同路線分別訂立。例如，Y1線的半數車輛均由一份此類協議包攬，該等車輛須投入Y1線使用。南京雅高的大多數公車已由各種車身廣告合約包攬。南京雅高將按照購入的新車及開通的新線路及服務訂立其他合約。截至一九九八年、一九九九年及二零零零年止三個年度各年，廣告收入佔營運總收入約3.5%。

與廣告代理商之安排涉及將公車車身（包括除前擋風玻璃及部份車窗外的大部份車身）及公車內部用作廣告媒介。在正常情況下，南京雅高須保證該等合約項下的車輛至少維持80%的車輛使用率。車輛使用率乃根據行走路線之車輛數目除以一年內營運之車輛總數計算所得。除合約規定的車輛使用率外，南京雅高亦負責保持車身

清潔及採取必要措施保護各廣告經紀發佈的廣告。合同為期十年，而付款條件通常為自簽訂廣告合約之日起最多四年期間分期付款。南京雅高無權索取此後轉售廣告權所產生的任何溢利。預付廣告收入於合同期內攤銷，董事正考慮縮短新合同年期的可能。

董事知悉，廣告業在中國被列為限制行業，受「外商投資產業指導目錄」規管，因此外商被禁止擁有任何廣告業務之控股權益。董事已諮詢中國法律顧問之意見，得知南京雅高出租車身予廣告商不被視為擁有廣告業務之權益，亦不被視作參與廣告業務，因此毋須受到「外商投資產業指導目錄」之限制。

與南京市公交總公司及中北巴士之競爭

南京市公交總公司及中北巴士同時於南京市公交路線市場與南京雅高競爭。南京雅高與南京市公交總公司之關係已載於本節內「與南京市公交總公司的關係」一段。公交路線若干路段互相重疊，如多於一家公司經營同一起點與終點之公交路線，乘客可自由選擇其搭乘之公車。然而，個別路線乃按獨家基準授予，各公司並無營運完全相同之路線。董事認為競爭方式與香港相似。儘管如此，香港大部份過海隧道路線均由兩家巴士公司共同經營，而在南京則無類似安排。

據董事所深知，鑑於南京市公交總公司單獨已佔有市場之67%，故競爭實屬不可避免，亦無從阻止對南京雅高作出不利決策。然而，南京市公交總公司為持有南京雅高40%權益之股東，故將不會作出有損其絕對利益之決策。實際上，自南京雅高投入運作以來，一直對於南京市公交總公司之溢利帶來合理貢獻，該等貢獻全賴南京雅高合營公司帶來。就南京雅高一直之歷史，董事並不知悉其股東曾作出任何有損南京雅高之決策或行為。

南京雅高的內部架構

南京雅高的內部架構以總經理辦公室為領導核心，並由五個職能部門組成：營運及安全部、工程及供應部、市場推廣及質量控制部、行政管理及人力資源部以及財務及資訊技術部。

總經理辦公室作為董事會與管理層之間的橋樑，負責監督營運、執行董事會的年度營運及投資計劃，以及透過符合ISO 9002認證標準的密切監督程序，維持南京雅高的系統性運作。

營運及安全部

就職員總數而言，營運及安全部乃南京雅高之最大部門，員工人數逾500名（包括公車司機），該部門負責監督南京雅高之微觀及宏觀營運。

就宏觀方面而言，該部門負責執行管理層擬定之工作計劃、編製南京雅高之年度、季度及每月營運計劃、僱用前線僱員並為其籌辦培訓課程、透過連續性旅客調查擬定符合ISO 9002認證要求之五年路線發展計劃，以及透過合適定價爭取增長外，在南京市發掘更多具增長潛力的運行路線。管理層仍在草擬最新五年路線發展計劃。然而，「業務目標及策略陳述」一節所披露截至二零零三年年底之發展計劃經已完成。

就微觀方面而言，該部門控制日常營運，包括制定車隊及人員出車時間、維持車隊所配備之報站裝置、處理由交通事故引致之行政事務、處理及減輕由偶發性交通狀況對服務造成之負面影響、協調旅客聯絡小組，以及向總經理辦公室報告日常營運中之任何嚴重事故及異常情況。

工程及供應部

除監督工程事務外，工程及供應部管理流入及流出南京雅高之所有原料。該部門之目標在於：

- 盡可能以最高的標準管理世界一流的維修車間；及
- 盡可能低的價格採購最佳供應品，將浪費及濫用之情況減至最低。

該部門之主要責任包括編製維修工作計劃、確保遵守政府之車隊保養及機械標準、擬定車隊維修及供應控制之守則制度及基準、監控及報告任何違反該等工作守則及未能遵守基準之行為，以及於適當時修訂該等基準。該部門亦負責新車輛之採購以及所有運行中車輛之牌照事務。

市場推廣及質量控制部

該部門側重市場開發及內部控制。在市場開發方面，該部門根據南京雅高之發展計劃及營運目標發掘潛在市場及擬定可行性研究報告。該部門亦負責透過宣傳、處理乘客投訴及聯絡新聞媒體以提升南京雅高之公司形象。在內部控制方面，該部門控制檢查員隊伍，而檢查員則對工作守則及程序之執行及遵守情況進行隨機調查。

該部門並跟進各部門之進度，以達致工作計劃中確立之目標、調查及處理未能達致該等目標之員工及部門。

行政管理及人力資源部

該部門執行中國政府及南京雅高制定之勞動政策及其他一般人力資源職能，包括釐定工資及福利、獎勵及處罰以及編製員工資料以便管理。該部門亦根據總經理辦公室之指示擬定年度、月度及每星期計劃，並不時檢討一般營運事務及其他特定事件。該部門獲授權監督有關部門執行該等計劃之情況。除人力資源及監督職能外，該部門亦監察南京雅高持有之物業及其他財產之管理及保養。

財務及資訊科技部

該部門編製財務預算及管理報告，以進行開支及財務控制。除其他日常財務及會計事務外，該部門亦負責就投資項目之建議，提出意見及財務報告。每日營運後從投幣箱清點票款之工作亦在該部門監督之下進行。此外，該部門負責管理車隊車身廣告及開發其他潛在業務。

在資訊科技方面，該部門管理所有電腦設備、軟件開發、硬件及網絡，以及正在開發中的自動收費系統。

其他重要營運範疇

保險

南京雅高之所有公車均購買了綜合及第三方保險。公車遭受之所有損毀均在綜合保險承保範圍之內，賠償金額按所發生之損毀及損失情況而定，最高保險總額為撤回之價值。第三方保險就每宗意外之最高保險總額為人民幣200,000元。第三方保險就每個公車車廂內蒙受損傷之意外之最高保險總額，則視乎受傷乘客之數目而定，由人民幣20,000元至30,000元不等。董事認為該保險總額已足夠。

中國處理任何事故之慣例為，如能證明事故乃因公車司機之疏忽所導致，須透過扣減彼等之薪金及其他應得酬金，以承擔所蒙受損毀及傷害之部份費用及開支。然而，倘司機死亡，則所有費用將由保險公司承擔。

本集團已就司機及導遊所有因工以致永久傷殘及死亡之事故購買保險，最高保險總額為人民幣20,000元，惟每台公車承保人數最多限於二人。最高付款額為人民幣45,000元。董事認為保險總額已足夠。

重慶萬州雅高之保險政策與南京雅高大致相同。

安全

本集團認為，安全是維繫公交行業成功的重要因素之一。因此，本集團已執行及遵循嚴格的安全操作要求，以提升全體僱員的安全意識並最終減少違反交通法規之事件及事故。例如，所有司機均須通過南京雅高及南京公安局聯合舉辦的年度考核。年度考核包括操作、工程技術及行政等教育課程。此外，新司機須於同一條路線駕駛同一車輛三年，以確保每位新司機之駕駛技能令人滿意。

表：南京雅高之安全統計數字

	一九九八年	一九九九年	二零零零年
報告事故數量(附註1)	6	4	7
里程(百萬公里)	5.5523	12.8655	17.0000
安全間隔(百萬公里)	0.9254	3.2164	2.4281
涉及受傷人數	2	—	4
涉及死亡人數	2	3	1

附註1：報告事故之定義計及公安部門不時界定之經濟損失及人員受傷。

一九九九年之安全間隔下降主要由於車隊規模的擴大及服務水平的延伸，可反映於里程統計數字。董事預期，隨著司機對所開通的新路線越來越熟悉及南京市選定區域交通及道路情況有所改善，該等統計數據日後將會下降。事實上，於二零零零年年度，南京雅高之安全間隔改善了25%。

監管

本節載列涉及南京雅高營運之相關政府機關及法規以及其各自的權力及職責。為免混淆，本售股章程所載資料並不詳盡。董事認為，此等政府機關及法規最具影響力，而該等政府機關之任何決定及該等法規之任何修訂將對南京雅高造成最大影響。本集團自開始營運以來，並無違反指令161之任何規定。

監管南京公共交通營運之法規之有關條文為南京政府161號法令，而此法令僅適用於南京。其他中國城市亦有類似法規，董事相信此等法規之內容及要求大致相若。

有關法規－南京政府161號法令

161號法令之主旨是以經濟增長、城市發展及公眾需求為前提，加強城市公交管理，促進城市公交的發展，同時保護公交營運商、僱員及用戶的權利。

此外，161號法令第一章第五段尤其指出，發展大眾客運服務是城市公交發展中的首要事項。

161號法令之其他章節載明監管公交營運商之營運及管理、監督機制及違規處罰之規定。

南京雅高已將上述規定納入其操作流程手冊。董事認為，倘能嚴格遵守該等流程，本公司將不會受到所列明之任何處罰。

公用局及客運管理處

公用局負責制訂南京整體交通政策及監督公交營運商的經營。就南京雅高而言，所有路線及車站的開通、設立及變更、服務水平及票價結構的調整，均須經過公用局最後批准。但授出最後批文前須首先獲得公用局之下屬機構客運管理處之批准。客運管理處負責執行公用局不時制訂之公交政策，並監督公交營運商之日常營運。

如擬對其服務作出永久性變更，南京雅高須向公用局提交申請。之後，客運管理處將評估此項更改對南京整體公交服務之影響。該評估可能包括對乘客及其他營運商影響之調查，及與其他有關當局磋商此項更改之適當性。評估一經完成，客運管理處即向公用局呈交建議書，以根據深入研究之結果及其他有關當局之調查作出最後批准。曾有收費調整申請及計劃路線改動被拒之事例，而該審批程序無限定之時間表。南京雅高過去之經驗為審批程序最少需時三個月。

物價局

物價局之職責是控制及協調南京雅高及其他營運商之票價。物價局接到提議後可考慮總體價格水平及公車營運商提交之營運統計數據等各項因素，然後全權決定是否批准此項調整。相反，新路線及服務之票價結構乃由物價局根據不同類別服務

而釐定。服務類別包括該路線屬於公交路線或是旅遊路線，該服務配置之車輛種類及該路線之距離。其他票價結構（例如套票）則須經物價局批准後方可實施。

環境保護局

環境保護局對車隊執行嚴格的排放標準。新車投入營運前須經初步排放檢測並安裝廢氣過濾器。現有車輛則須經年度排放檢測。如未能通過檢測，則註冊不能獲得續期。惟倘其排放故障獲修理並通過隨後的檢測，車輛可予重新註冊。倘有關車輛未能通過隨後的檢測，此等車輛將被視為不適合於路上行駛之車輛，須予報廢。此外，全年任何時間均會對車隊進行隨機排放檢測。截至最後可行日期之當前財務年度期間，南京雅高逾10%車隊均接受過此等隨機檢測。南京雅高在二零零零年十月進行的最近一次檢測中的成功通過測檢率是99.1%。南京雅高從未遭環境保護局罰款。

其他有關當局

對外經濟貿易合作部

- 負責批准公交行業內的所有合營合約。
- 合約之任何變動須送交對外經濟及貿易合作部備案及批核。
- 擔任合約雙方產生糾紛之仲裁人，但其決定不具約束力。

交通管理局

- 該局是南京公安局的下屬機構。
- 對車隊進行年度機械檢測。
- 撤銷未能通過年度機械檢測車輛的登記資格。
- 發放新購置車輛牌照。
- 處理交通違章情況。

重慶萬州雅高

於一九九九年三月，本集團與重慶萬州公交公司訂立意向備忘錄，以建立合營公司於當地經營公共交通及其他有關服務。二零零零年九月，各方達成建立重慶萬

州雅高之股份合營合約。根據重慶萬州雅高之合營合約，本集團須以現金形式分期注資人民幣6,000,000元（於二零零一年七月三十一日，已全數支付人民幣6,000,000元，其中人民幣3,000,000元，已由獨立執業會計師核實），而重慶萬州公交公司則須注入當前擁有之路線、車隊、營運資金及其他輔助基礎設施，經中國獨立執業會計師行評估之價值人民幣為4,000,000元。合營合約條款持續30年，並於屆滿時續約。本集團有權獲得該重慶萬州雅高溢利之60%及其董事會制權，該公司於二零零一年三月投入營運。重慶萬州公交公司為國營公司，其於重慶萬州雅高接管前營運該網絡。與南京雅高相反，重慶萬州雅高為一家股份合營公司，由雅高中國持有60%股本權益，並有權分享同等百分比之可供分派溢利。

於二零零零年年底，重慶萬州公交公司於該地區經營46條公交路線，車隊規模為147台公車，其中9台為中型公車，員工人數達476名。於二零零零年，客流量為27,500,000人次，年度營運里程為6,600,000公里，年度營業額為人民幣6,900,000元。該合營企業於首年將需額外添置30台公車。重慶萬州雅高接收重慶萬州公交公司47台公車及聘用其316名員工。重慶萬州公交公司160名員工被列為退休員工及冗員，因此不再受聘於重慶萬州雅高。

重慶萬州雅高以三種不同方式從營運公交路線獲取收入：

- (1) 直接營運。重慶萬州雅高安排公車到公交路線行駛，並承擔所有盈利及虧損。現時重慶萬州雅高直接營運38台公車；
- (2) 分包。司機支付一筆固定金額每月人民幣3,000元至人民幣3,500元，以租用重慶萬州雅高擁有之巴士於公交路線行駛。分包商負責承擔合同期內五年間一切盈利及虧損。現時9台公車乃根據分包安排分包；
- (3) 租金。個人向重慶萬州雅高支付租金每月人民幣1,500元至人民幣2,000元，並以本身之汽車於公交路線行駛。個人負責承擔合同期內三年間之營運盈利及虧損。現時104台中型公車乃根據租金安排租出。

重慶萬州雅高於計劃開辦任何新路線時，均傾向使用直接營運方式及逐步淘汰分包營運方式，並減低租金營運之比例。本集團有意於未來兩、三年間每年於萬州增添25至30台新公車。

現時萬州之員工對公車比例較南京為高，此乃由於每台公車上都必須有售票員安排售票，而本集團於合營合約期間亦須承擔退休員工之醫療費用，該費用總額將不會超過每月人民幣8,000元。本集團計劃將萬州之所有公車改良為單人運作以節省

員工成本。透過本集團即將實施之成本控制計劃，董事相信長遠而言，重慶萬州雅高將可帶來積極之貢獻。

萬州之營運與南京相似。事實上，南京之管理人員亦負責監督萬州之營運。儘管南京與萬州之背景及發展不同，但由於營運方式及監管環境相似，董事相信在絕大程度上可獲得協同效益。

董事相信，由於三峽防洪工程於二零零七年完工後會形成很多島嶼及湖泊，萬州將有潛力發展成為一個旅遊熱點。本集團計劃經營與南京目前所開通路線相似的旅遊路線。本集團不排除隨著本地區發展進程可能產生的任何其他投資機會。

與重慶萬州公交公司之關係

重慶萬州公交公司為本集團重慶萬州雅高之中國合營公司夥伴及本集團之獨立方，並為萬州唯一一家國營公車營運商。重慶萬州公交公司擁有之46條於萬州行駛之公交路線，自重慶萬州雅高開始服務當日起，已轉讓予重慶萬州雅高。重慶萬州公交公司仍然為重慶萬州雅高之股東，但於合營公司組成後，已不再於萬州提供任何公車服務。

擬成立之合營公司

於磋商成立新合營公司時，本集團堅持取得超過50%控股權益。所有以下披露之建議合營公司均須與有關政府機構進一步商討，方可作實。注入金額及營運規模之詳情可予調整。此外，該等合營公司須待現正磋商之投資條款達致合理結果後，方可實施。倘條款不利於本集團，董事將不會履行該等目標。其他影響施行之因素包括融資之充裕性及上市後創業板上市規則之規定。

蕪湖

二零零零年十二月，本集團與本集團獨立方蕪湖公交公司簽訂無約束力之意向備忘錄，擬以合營形式經營蕪湖市的部份公交路線網絡，而各自之股本權益亦未釐定。本集團將注入一定數額的營運資金，而蕪湖公交公司將投入部份發展穩健之公交路線網絡及其他輔助設施。迄今尚未制訂營運實施時間表。蕪湖位於安徽省，坐落於南京西南方100公里。

於二零零零年六月，有關部份的公交路線網絡已在12條路線上投入190台公車，配備509名員工。截至二零零零年十一月止十一個月之營業額為人民幣15,270,000元，

而乘客量及行駛里程分別為人民幣16,350,000元及10,280,000公里。本集團計劃動用配售所得款項淨額於蕪湖投資6,000,000港元到已成立合營公司，主要用以購入80台公車，其中大部份並無裝設空調。雙方正就業務實際規模及投入服務日期進行磋商。

泰州

二零零一年三月，本集團與泰州市公共交通總公司訂立無約束力之意向備忘錄，以於泰州經營公共運輸服務。泰州市公共交通總公司為本集團之獨立方。合營公司之股權架構與南京雅高及重慶萬州雅高相同，本集團將投入現金以換取60%權益，而泰州市公共交通總公司將投入資產及經營權以換取餘下40%權益。本集團將以配售所得款項淨額支付6,000,000港元之注資。泰州位於江蘇省中部，總人口達5,000,000人，市區人口有300,000人。

泰州市公共交通總公司目前為泰州市唯一一家公共運輸服務營運商，車隊規模達192台，經營25條公交路線。泰州市公共交通總公司與私人公車司機及小型公車營運商訂立之租賃及分包協議與重慶萬州雅高訂立者相若。二零零零年之每日行駛里程約為30,000公里，員工有455人。

董事相信，於泰州投資有助鞏固本集團於江蘇省之策略性地位，且由於泰州鄰近南京，亦可與南京業務產生協同效應。

磋商

預期各合營公司成功達成磋商所需時間差距甚大。就董事經驗所知，不可為各合營公司之磋商設定實際時限。董事確認，本集團現正與泰州及武進有關方面積極進行磋商。

本集團亦開始與位於武漢之武進市公交公司、重慶市出租汽車總公司及武漢市江夏區汽車客運公司進行磋商，該三間公司均為本集團之獨立人士。然而，對比三間其他似成立之合營公司，與該三間公司進行之磋商仍處於初步階段。投資規模與其他擬成立之合營公司相若，惟配售所得款項將不適用於有意與武進市公交公司、重慶市出租汽車總公司及武漢市江夏區汽車客運公司成立之合營公司。

業 務

營運回顧

	截至十二月三十一日止年度		
	一九九八年 千港元	一九九九年 千港元	二零零零年 千港元
營業額	14,644	33,894	41,977
提供公車服務之成本	(9,492)	(20,003)	(30,026)
	<u>5,152</u>	<u>13,891</u>	<u>11,951</u>
毛利	5,152	13,891	11,951
其他收入	901	6,230	8,970
行政費用	(2,856)	(7,361)	(7,851)
	<u>3,197</u>	<u>12,760</u>	<u>13,070</u>
經營溢利	3,197	12,760	13,070
利息收入	55	226	729
財務費用	(898)	(1,114)	(2,002)
	<u>2,354</u>	<u>11,872</u>	<u>11,797</u>
除稅前溢利	2,354	11,872	11,797
稅項	(879)	(2,969)	(2,995)
	<u>1,475</u>	<u>8,903</u>	<u>8,802</u>
未計少數股東權益前溢利	1,475	8,903	8,802
少數股東權益	(1,089)	(4,184)	(4,521)
	<u>386</u>	<u>4,719</u>	<u>4,281</u>
本年度溢利	386	4,719	4,281
	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
股息	—	—	—
	<u>0.26仙</u>	<u>3.15仙</u>	<u>2.85仙</u>
每股盈利	0.26仙	3.15仙	2.85仙

附註：詳細賬目載於本售股章程附錄一。

本公司已向聯交所尋求並取得豁免，免除嚴格遵守創業板上市規則第11.11條，條件為董事確認彼等已對本集團盡忠履行職責，確保除本售股章程附錄一所披露者外，截至本售股章程發行日期，自二零零零年十二月三十一日起本集團之財務狀況並無重大不利變動，亦無任何事件會對會計師報告內呈列之資料構成重大影響。會計師報告全文載於本售股章程附錄一。

業 務

營業額分析

	一九九八年 千港元	一九九九年 千港元	二零零零年 千港元
公交路線服務	11,058	26,036	31,228
旅遊路線服務	2,169	3,302	4,174
租賃公車及僱員服務	1,417	4,441	6,359
觀光門票銷售	—	115	156
總營業額	<u>14,644</u>	<u>33,894</u>	<u>41,977</u>

南京雅高之選定營運統計數據

	一九九八年	一九九九年	二零零零年
里程(百萬公里)	5.55	12.86	17.00
車隊規模	152	189	238
員工人數	532	699	900
乘客(百萬人次)	34.09	44.55	116.40
乘客－公交路線 (普通票)(百萬人次)	9.15	18.92	22.60
乘客－公交路線 (月票)(百萬人次)	23.63	23.63	90.98
乘客－旅遊路線 (百萬人次)	1.31	2.00	2.82

本集團之最大客戶及供應商

截至一九九八年、一九九九年及二零零零年十二月三十一日止三個年度，本集團五家最大供應商分別佔所提供公車服務總費用合共33.94%、32.08%及38.54%。本集團之最大供應商包括燃料、車輪與零件供應商。供應商給予本集團90日之信貸期，款項以支票並以人民幣支付。

截至一九九八年、一九九九年及二零零零年十二月三十一日止三個年度，本集團單一最大供應商分別佔所提供公車服務總費用之26.48%、26.3%及20.73%。

由於本集團的業務性質其對五家最大客戶的總銷售額並無超過總營業額的30%。本集團給予其客戶30日之信貸期，款項以支票並以人民幣支付。

董事、彼等之聯繫人士及於本公司已發行股本中持有5%以上權益之股東概無擁有上述供應商之任何權益。

一九九八年財務年度

隨著一九九八年六月開通當時提供服務之兩條公交路線以外之公交路線網絡，本集團之經營業績得到顯著改善。除提供公車服務所得之收入外，南京雅高亦開拓其他收入來源，包括車身廣告、租賃公車、僱員服務及銷售觀光門票，藉此進一步改善南京雅高及本集團之財務狀況。提供公交路線及旅遊路線服務分別約佔總收入(未計車身廣告收入)之75%及15%。其餘10%收入則來自租賃公車及僱員服務。然而，公交路線服務自一九九八年投入營運僅六個月，董事相信，需經過一整年營運方能反映南京網絡之真正潛力。

本集團之營業額及其他收入所錄得毛利率及純利率分別為35%及8%。

一九九九年財務年度

本集團南京網絡首次全年營運。以普通票售票額及營業額反映之乘客量均增長一倍，反映南京網絡之潛力。因此，來自公用路線之收入增至約77%，而來自旅遊路線之收入(未計車身廣告收入)則維持約10%。租賃公車及僱員服務對未計車身廣告收入之營業額之貢獻則增長至13%。其餘營業額來自銷售觀光門票。年內，為配合服務拓展的需要，37台新公車投入使用，使車隊規模於年底達到189台。

隨著車隊規模及乘客量強勁增長，本集團錄得毛利率40%及純利率14%。毛利率的增長直接歸因於網絡及營運更趨成熟，而純利率的急劇增長則源自車身廣告對其他收入的貢獻出現大幅增長。

其他收入增加之原因為公車數目上升使出租車身作廣告用途之租金收入增加，以及南京雅高錄得較高除稅前溢利故獲地方政府給予津貼所致。行政費用增加主要由於擴充業務導致員工人數增加。然而，營業額之增長率與行政費用之增長率大致成正比。

利息收入增加乃由於本集團增加在南京之港元存款以支付人民幣透支。由於在南京之港元存款所得利率較人民幣透支之利率為高，本集團因利率上之差額而獲益。另一方面，由於本集團向香港銀行借取款項作為投資南京及本集團一般營運之資金，財務費用亦因而增加。

二 零 零 零 年 財 務 年 度

隨著選定服務之拓展及改善，月票銷售額之比例隨行駛里數大增而出現大幅增長。實際上，截至二零零零年七月止七個月，南京雅高的行駛里數已達一九九九年全年行駛哩數之75%，並錄得全年增幅32%。公交路線對總營業額（未計車身廣告收入）之貢獻下降至75%，原因是租賃公車及僱員服務之貢獻增至15%。旅遊路線之收入維持於10%之水平。年內已有49台新公車投入使用。

本集團之毛利率及純利率分別降至28%及10%。利潤下降主要歸因於全球原油價格上漲。車齡增加亦導致維護費用高昂。

由於員工數目並無顯著增加，行政費用並無跟隨營業額上升。利息收入及財務費用因當時之利率上升而同步增加。

稅 項

本集團於一九九八、一九九九及二零零零財政年度之應課稅溢利須按中國企業所得稅之一般稅率33%徵稅，惟於一九九八、一九九九及二零零零財政年度之實際稅率分別為37%、25%及25%。實際稅率下降之原因為中方稅制確認廣告收入之方法上有差異而產生時差所致。

競 爭 及 潛 在 之 競 爭

董 事 之 權 益

董事於營運公交公司方面（尤其公車服務）擁有豐富經驗，於香港營運有關服務已超過二十年，以三家公司之名義經營，分別為本公司同系附屬公司香港雅高、香港雅高間接擁有50%之附屬公司金亮香港旅運有限公司及由本公司初期管理層股東Twilight Enterprises Limited及楊偉雄先生分別擁有50%及15%之都會旅遊有限公司。雅高香港為香港最具歷史之私人公車營運商之一，備有120台公車投入服務，組成完善車際。金亮香港旅運有限公司在香港提供旅遊服務，備有一台通天雙層巴士，更為香港至深圳之跨境旅遊提供其他服務，包括導遊、旅行團及酒店套餐。都會旅遊有限公司在香港備有三台單層巴士，提供接載僱員服務。金亮香港旅運有限公司餘下之50%股份權益由本集團獨立人士姚偉光先生擁有，而都會旅遊有限公司餘下之35%股份權益乃由Giverny Holdings Limited 及葉榮光先生分別擁有15%及20%，兩者均為本集團之獨立人士。

雅高香港亦擁有兩家全資附屬公司，分別為名德旅運汽車有限公司及通步有限公司，負責購置車隊及出租予香港雅高。該兩家公司為香港雅高之主要收入來源。

香港雅高與聯交所上市之冠忠巴士集團有限公司以各佔一半比例共同投資於合營公司赤臘角巴士有限公司，在香港國際機場在建期間提供僱員接載服務。於香港國際機場落成後，該合營公司已終止經營。

雅高香港、金亮香港旅運有限公司、都會旅遊有限公司、通步有限公司、名德旅運汽車有限公司及赤臘角巴士有限公司均並非本公司之附屬公司。有別於本公司，六家公司之收入均源自香港業務，故由於地域上區分，不會與收入源自中國業務之本集團營運構成直接或間接競爭。然而，本集團與上述六家公司協議，香港與中國兩地之跨境路線將不會由本集團經營。董事及本集團均無意將該六家公司或彼等之資產或營運業務納入本集團旗下。於最後可行日期，該六家公司並無於香港及中國經營任何公交线路，亦並無經營香港及中國兩地之跨境路線。

互不競爭承諾

各訂約人已為本公司及其附屬公司訂立不競爭契據(本售股章程附錄四內「重大合約概要」第(h)至(l)段所述之文件)，據此，各訂約人已向本公司作出承諾及契諾，在股份於創業板上市及買賣後，且本公司證券於創業板上市之任何時候，只要：

- (i) 本公司為華市之附屬公司或華市為本公司之管理層股東(定義見創業板上市規則)；及
- (ii) 就各執行董事(即王華生先生、王敏超先生、王煥生先生及楊偉雄先生)而言，華市為本公司之管理層股東(定義見創業板上市規則)或有關執行董事為華市及雅高香港之董事，或有關執行董事為僱員，而於有關人士不再為僱員起計六個月內，

其不會並促使其聯繫人士不會就其本身或作為任何人士之代理，直接或間接（不論作為股東、合夥人或以其他方式，亦不論是否收取溢利、報酬或其他回報）：

- (a) 從事、參與、涉及或於任何與本集團從事之業務相似之任何業務或與有關業務直接或間接競爭之業務擁有權益或以其他方式協助或提供支援（不論屬財務、技術或其他性質）予有關業務，包括於中國提供公交服務，以及本集團不時從事之其他業務；
- (b) 與本集團競爭，自本集團有業務往來或已就有關業務進行磋商之任何人士拉攏、招徠或接納訂單，或以其他方式試圖誘使任何人士不再為本集團客戶；
- (c) 作出任何行為或以任何說話而對本集團聲譽有損或可能導致任何人士減少與本集團之業務往來或試圖在與本集團之貿易中獲取更佳待遇；及
- (d) 拉攏或誘使或試圖拉攏或誘使本集團任何僱員或顧問終止彼等受本集團之僱用或委任。

各訂約人進一步向本公司承諾及訂約：

- (a) 其應、並應促使其聯繫人士轉介任何提供予其或其聯繫人士且屬有關業務範圍之商機，並應盡全力促使該等商機以最低限度與提供予其或其聯繫人士之利益相等之條款提供予本公司；及
- (b) 提供、並促使本公司及其專業顧問即時並應本公司之要求獲提供有關其或其聯繫人士與相關不競爭契據所列載之承諾有關之業務、活動及事宜之任何文件及資料。

在本公司之證券不再於創業板上市或下列日期（以較早者為準）後，所有不競爭契據將會自動終止及不再有效：

- (a) 倘為雅高香港，其終止作為華市之附屬公司之日期或華市終止作為本公司管理層股東之日期（以較遲者為準）；或
- (b) 倘為各執行董事，華市終止作為本公司管理層股東（定義見創業板上市規則）之日期、其終止作為僱員之日起計六個月後同日或其終止作為雅高香港或華市之董事之日。