

中國的公共交通

由於中國是一個發展中國家，大多數中國乘客沒有能力購置私家車。因此，公共交通成為中國客運的主要方式。同時，據董事所深知，由於各種地理、歷史及經濟原因，中國城市的市內大型鐵路運輸系統並不普及。目前，中國僅有四個營運中的鐵路系統，而實際上，只有北京和上海的地鐵系統類似於鐵路網絡系統。儘管中國計劃擴展市內鐵路，但董事相信中短期內，客運工作仍將以公路交通方式為主。

中國市內路面公共交通的主要形式包括公車、中型公車及租賃小汽車。前兩者的服務對象相同，均為日常乘客。中型公車是中國城市公共交通的一種常見方式，在公車不能營運的路線服務，且無固定站點。這種看似方便的特色促使中型公車服務迅速發展，而另一方面，由於中型公車停車頻繁，已造成整體交通情況惡化。與此同時，隨著多條路線的客流量增加，有關政府部門已認識到中型公車並非適應此種增長的最有效交通方式。因此，即便一些城市尚未明文禁止，但大多數城市均已限制中型公車進入商業中心區。公車因而仍是中國大多數城市人口密集區的主導運輸方式。

過去，所有公車公司均在中國中央計劃經濟下屬國家所有。這種制度的缺點及缺陷極多，導致嚴重虧損、服務質量低下及整體效率低。該制度不僅給中國政府造成沉重的財務補貼負擔，亦導致乘客持續流失。有鑑於此，中國政府於九十年代中期開始邀請外國營運商投資及參與管理公車公司。此等合作涉及外國營運商投入必要資金更新老化車隊及其他設施，而相關國有公車公司則提供路線營運權、人力資源及其他已經投入使用的設施。據董事所知，大多數外國營運商均來自香港、澳門或新加坡。除外國營運商外，資金充足的本地公司亦可以參與類似合營公司。

儘管各省之間的實際程序可能不盡相同，在公交行業建立新中外合營公司通常涉及(其中包括)以下程序。首先，外國投資者連同中方必須向有關政府機構遞交所有相關文件，提出申請。文件計有籌建合營公司可行性研究報告、所籌建合營公司之組織章程大綱、法人代表名單及外方法律及信貸證明。此後，有關政府機構將審核申請，再將申請呈交對外經濟貿易部，供最終審核及正式批准。以南京雅高為例，建立合營公司的程序包括雅高中國與南京市公交總公司訂立合營合同。有關申請文件遞交用局作初步審核，再由對外經濟貿易部作最終審核，此後下發經批准的合營合約及南京雅高組織章程大綱。一間合法的中外合營公司由此成立。

南京概況

南京是江蘇省省會，臨近中國東海岸，位於上海以西300公里。由於毗鄰中國東海，南京是中國的主要河港之一，並透過公路與其他主要城市及工業中心相連接。此外，南京位於四通八達的鐵路網中心，是華東鐵路樞紐，亦是長江三角洲僅次於上海的區域性職能中心，但生活水平卻明顯低於上海。南京的人口及面積分別為530萬人及6,516平方公里，其中360萬人口劃歸為1,000平方公里城區內的城市人口。

工業生產佔南京國內生產總值逾50%。主要工業生產項目包括石化、電訊設備、交通工具生產及工業機器製造。此外，中國公司與摩托羅拉、諾基亞、飛利浦、BASF及博世等知名跨國公司亦在南京成立多家合作合營公司。投資於南京的香港公司包括中信泰富及新鴻基集團。跨國公司對南京的青睞表明南京政府對外資企業給予優惠政策。

近年來，南京的城市發展十分迅速，交通運輸更被視為最重要一環。南京政府致力建設一個快捷、方便使用、順暢及四通八達的交通系統。過往十年期間，南京已完成十項大型市內及市外公路基建工程。該等基建工程的最終目標是重新開發現有市區及在郊區建立新住宅區，加快南京的發展及現代化進程，並鞏固南京作為華東工商業中心的地位。

南京的歷史及旅遊業

南京的起源可追溯到公元三世紀。六個王朝將南京立為首都，最後一個王朝是明朝，二戰期間國民黨政府亦定都南京。

南京因其與眾不同的歷史地位而成為旅遊勝地，有500多處名勝景點。南京是中國最著名的24個歷史名城之一，亦是中國七大旅遊城市之一。

南京最知名的旅遊勝地之一是位於紫金山的中山陵（經旅遊路線Y1、Y2及Y3），中山陵是中國現代史中的重要人物孫逸仙博士的陵地。其他旅遊勝地包括明墓、天朝遺址、古城牆、南唐石刻、雨花台、堂子街壁畫以及風景秀麗的自然景點，如栖霞山、玄武湖、莫愁湖及秦淮河風景區。

南京的公交政策

南京的公交政策是南京整體城鎮規劃及城區發展政策的組成部份。城區交通開發優先發展路面公交，以現有公車網絡服務升級為主導，輔之以租賃小汽車及長途旅遊車。地鐵將於五年後建成，預期一定比例的路面客運量將會分流。然而，預計路面公交仍將保持絕大部份客運量。

目前，南京投入使用的公車數目超過3,000輛。短期內，客運管理處計劃每年向路面投放200至300輛新公車，以滿足乘客市場不同領域對優質公交服務日益增長的需求。此等領域包括：主幹道的公交路線、連接主要市郊的高速路線、連接主要景點的旅遊路線、午夜或夜間服務及連接南京城與外圍農村地區的長途路線。

南京的公共交通

南京城路面公交的主要方式為公車、中型公車及出租車。為貫徹在人口密集及交通繁忙地帶減低中型公車作用的整體公交政策，南京市客運管理處已明令禁止中型公車進入南京市區，因此中型公車僅限於在郊區營運，僅有公車可在南京市區提供公交服務，此舉為公車營運商創造了極有利的營運環境。儘管南京政府計劃建造通往南京商業中心區的地鐵路線，董事預期並不會對南京雅高的現時營運及業績造成重大影響，原因如下：

- 擬建的鐵路路線並未與南京雅高的現有網絡重疊；
- 擬建的地鐵路線將從北至南。南京雅高的大多數路線並非南北方向，而按此方向行走的路線中僅有一小部份與地鐵路線重疊；
- 擬建之地鐵路線至少再過五年才能建成；及
- 擬建之地鐵路線並不能形成一個足以威脅南京公車交通整體生存能力的完善網絡。

行業概覽

目前，南京共有三家公車營運商：南京市公交總公司、中北巴士及南京雅高。南京市公交總公司是南京現有的國營公交路線營運商，目前擁有1,700餘台公車及82條路線。就車隊規模及路線數目而言，南京市公交總公司為南京最大的公車營運商。然而，南京市公交總公司與其他國有企業一樣，不得不僱用大量冗員，並維繫退休或下崗人員的生計，從而嚴重抑制其營運效率及盈利能力。

一九九七年，南京市公交總公司與雅高中國建立南京雅高，經營南京的旅遊路線，此舉標誌著南京公交改革出現重大突破。一九九八年六月，南京市公交總公司的一個部門分離出來，移交予南京中北(集團)有限公司，以成立中北巴士，計有672台公車的車隊及21條營運路線，旗下大多數管理人員及僱員均來自南京市公交總公司。與國有公車營運商相比，中北巴士採用更先進的管理方式，因此競爭力較強。然而，南京市公交總公司與中北巴士訂立的移交協議規定，中北巴士必須承擔一定數量下崗及退休員工的生活費用(所承擔比例較南京雅高為高)，因此較之南京雅高競爭力有所降低。南京市公交總公司不再擁有中北巴士之任何股份。

一九九九年／二零零零年三大公車營運商之公佈資料

年份	南京市 公交總公司		南京 中北巴士公司		南京雅高	
	一九九九年	二零零零年	一九九九年	二零零零年	一九九九年	二零零零年
車隊規模	1,743	2,081	602	742	189	238
路線數目	88	115	26	30	9	12
年行使路程(百萬公里)	93.5209	120.5797	33.7959	46.2983	12.8767	17.0000
營業額(人民幣百萬元)	287.31	359.15	99.31	132.39	40.53	49.48
溢利／(虧損)淨額 (人民幣百萬元)	(20.81)	—	3.37	—	6.17	—

附註：一九九九年南京公共交通客流量：12億人次

(資料來源：客運管理處)

根據有關一九九九年南京交通行業的官方統計數字，儘管南京雅高是南京規模最小的公車公司，卻經營南京獲利最高的公車網。該資料不僅表明南京雅高是南京一流的公車服務供貨商，而且闡明了本集團管理層有能力轉虧為盈這一事實。

重慶萬州之概況

重慶萬州之背景

萬州位於四川省，坐落於重慶以東約300公里，地處長江三峽防洪工程的中心，現有人口1,650,000人，面積為3,457平方公里。預計三峽大壩週邊地區被淹沒後，由於大量移民因防洪工程而分流至萬州，市區人口將增加150,000。

於萬州之公共交通

據董事所深知，其他於萬州提供一般公車服務之競爭對手包括萬州出租公司、萬州第二運輸公司、萬州運輸公司及萬州三峽運輸公司。該等公司於萬州營運公交路線，僅以中型公車行走。該等公司合共提供300台公車，同時有800台計程車於該區服務。董事認為，與南京雅高比較，該等路線與重慶萬州雅高營運之路線較少重疊。該等營運商被視為對重慶萬州雅高構成間接競爭。