

風險因素

有意投資人士在作出有關投資於本公司之決定前，務請細閱本售股章程所載全部資料，尤其應評估以下風險。

與本集團有關之風險因素

依重租賃綠巴

於業績記錄期間，本集團租用公共小巴，以經營綠巴。於二零零一年、二零零二年及二零零三年三月三十一日以及二零零三年九月三十日，本集團分別租用82輛、100輛、263輛及263輛公共小巴，以經營綠巴，當中27輛、25輛、25輛及24輛乃向獨立第三方租用。截至二零零三年三月三十一日止三個年度及截至二零零三年九月三十日止六個月，本集團公共小巴租金總額分別約為13,300,000港元、24,700,000港元、39,600,000港元及23,900,000港元，約相當於本集團總服務成本11.6%、17.4%、22.1%及26.4%。於業績記錄期間，本集團綠巴出租人包括黃氏家族成員、萬誠運輸、中港運輸及捷滙運輸。萬誠運輸及中港運輸於整個業績記錄期間均由黃氏家族成員全資擁有，現時則分別由Metro Success及黃氏家族成員擁有60%及40%權益，而捷滙運輸現時及於整個業績記錄期間一直由黃氏家族成員全資擁有。於二零零一年、二零零二年及二零零三年三月三十一日以及二零零三年九月三十日，本集團向黃氏家族成員、萬誠運輸、中港運輸及捷滙運輸分別租用54輛、74輛、237輛及238輛公共小巴。截至二零零三年三月三十一日止三個年度及截至二零零三年九月三十日止六個月，本集團向黃氏家族成員、萬誠運輸、中港運輸及捷滙運輸支付之公共小巴租金總額分別約為7,700,000港元、19,800,000港元、34,400,000港元及21,300,000港元，約相當於本集團總服務成本6.8%、13.9%、19.2%及23.5%。

為籌備本公司上市，本集團與萬誠運輸、中港運輸及捷滙運輸訂立小巴租賃協議，與訂約各方正式制定公共小巴之租賃條款。小巴租賃協議條款之詳情載於本售股章程「業務」一節「關連交易」一段。

於業績記錄期間，本集團向偉軒實業租用1輛公共小巴，以經營綠巴。偉軒實業由陳有裕先生控制。陳有裕先生現為本公司三家附屬公司董事。陳有裕先生將於本公司緊隨股份發售完成後之已發行股本擁有約1.3%權益。截至二零零三年三月三十一日止三個年度及截至二零零三年九月三十日止六個月，向偉軒實業支付之公共小巴租金總額分別約為85,000港元、264,000港元、270,000港元及137,000港元，約相當於本集團總服務成本0.1%、0.2%、0.2%及0.2%。本集團與偉軒實業及獨立第三方訂立之公共小巴租賃協議分別為期一年及三年，直至任何一方向對方發出一個月終止通知為止。本集團之租賃安排詳情載於本售股章程「業務」一節「營運」及「關連交易」兩段。

風險因素

並無保證倘本集團未能履行有關營辦綠巴路線之公共小巴租賃協議項下條款或在其他情況下出現重大過失，出租人不會於各項協議年期屆滿前終止有關協議。除小巴租賃協議外，亦不能保證該等租賃協議之期限可按有利於本集團之條款獲進一步延展或重續。倘任何該等租賃協議於各自年期屆滿前終止，或未能按合理商業條款重續或延展，而本集團亦未能以合理成本物色到取代車輛，則本集團之營運、盈利能力及財務狀況或會受到負面影響。

目前，本集團所經營綠巴逾90%乃向萬誠運輸、中港運輸、捷滙運輸、偉軒實業及其他獨立第三方租賃。無法保證綠巴現行市場租金不會因如本售股章程本節「公共小巴數量限制」一段所詳述之政府政策變動而飆升。倘若公共小巴的市場租金大幅增加，或會導致本集團支付的租金費用顯著上升，因而對經營業績構成負面影響。

續領綠巴路線經營牌照

本集團現有七家營運公司，根據13項客運營業證於香港營辦合共40條綠巴路線。政府政策規定，發出及續領客運營業證，為期36個月，並於發出或續領客運營業證後約18個月作出中期評估。於業績記錄期間，本集團並無客運營業證遭運輸署終止或拒絕續領。然而，倘本集團表現未如理想，本集團有關綠巴路線經營權之客運營業證可能遭撤銷或拒絕續領。

可能發生之責任

本集團高度重視安全措施，並為主管及司機制定政策及程序，以策安全。根據汽車保險（第三者風險）條例，每輛由本集團經營的綠巴及居民巴士均購有第三者保險，每宗意外的保險賠償金額合共100,000,000港元。有關保險條款列明，司機必須持有汽車駕駛執照，且無遭吊銷執照之資格。有關本集團承保範圍之詳情載於本售股章程「業務」一節「保險」一段。於最後可行日期，每名本集團司機均持有有效駕駛執照。董事認為，儘管本集團訂有內部程序，確保每名受僱於本集團之司機均持有有效駕駛執照，然而，本集團不能實行每日檢查每名司機是否持有有效駕駛執照。倘本集團任何綠巴或居民巴士涉及意外，而有關司機並未持有有效駕駛執照，則意外所產生損失或賠償可能不獲本集團所購第三者保險保障，而該等損失或賠償或須由本集團承擔。

風險因素

此外，就僱員補償而言，儘管未持有執照之司機只須符合香港法例282章僱員補償條例下所指之「僱員」之條件，便仍受本集團所購保險保障。然而，發生意外時，有關司機倘不合資格駕駛，本集團即違反確保只有持牌人士可以駕駛之責任，則保險公司有權向本集團提出訴訟。因此，所有涉及受僱於本集團之不合資格司機的意外所產生的個人傷害索償或僱員補償索償不受本集團的保險保障，而本集團或須承擔索償所產生所有損失或賠償。

基於上述情況，不能保證本集團將不會因涉及本集團所經營綠巴及居民巴士之意外而招致重大索償及訴訟。倘因該等索償及訴訟產生的負債不屬或超出有關保障範圍，則或會對本集團財務狀況造成負面影響。

此外，根據香港法例第374D章道路交通（公共服務車輛）規例第39段，小巴登記車主本身須確定（其中包括）獲准駕駛小巴之人士持有有效駕駛執照，而該駕駛執照授權彼駕駛小巴。不遵守該項規定之登記車主可遭罰款3,000港元及監禁六個月。於最後可行日期，本集團擁有21輛小巴。倘本集團未能遵守上述監管規定，則或會因此負上刑事責任。

有蓋車站及更亭

為向乘客提供更舒適服務，本集團已安排於多個地點安裝有蓋車站。為節省行政、建設及保養開支，本集團之政策為與第三方訂立協議，由該等第三方代表本集團向有關政府部門申請所需批准，建設及保養該等有蓋車站，而本集團毋須支付任何費用。本集團就此讓第三方保留其於所建設有蓋車站刊登廣告產生之收益。

本集團或須就第三方未能取得或獲續發所需牌照或未能支付有關政府費用，或因該等第三方之行為或遺漏而違反政府對有蓋車站實施之條件負上責任。尤其是本集團必須就因使用有蓋車站產生或相關之所有申索向政府作出彌償保證。然而，本集團與第三方訂立之協議則無同等條文，以讓本集團可就政府作出之申索（如有）向第三方申索。倘政府就有蓋車站向本集團作出任何申索，則本集團之營運及財務狀況或會受到負面影響。

本集團已安排於多個終點站安放若干流動更亭，以供總站行政員工使用。由於該等更亭屬流動性質，本集團於使用該等總站更亭前並未向任何政府部門申請任何事先批准或許可。儘管於業績記錄期間，本集團並無就其安放任何流動更亭遭指控違反任何法例

風險因素

接獲政府任何申索或通知，惟並無保證該等流動更亭的放置在日後不會構成違法事項。於該情況下，本集團或會產生負債，其營運及財務狀況則可能因而受到負面影響。

依重主要管理人員

本集團的成就絕大部分歸功於其管理人員，當中包括多名具有豐富經驗的執行董事及主要管理人員。倘任何執行董事或主要管理人員因任何原因而終止參與本集團營運，而本集團未能聘得接替人選，則本集團業務或會受到負面影響。

取得及終止綠巴路線

本集團主要於香港營辦綠巴路線。綠巴的路線、收費及班次均為固定，並由運輸署規定。運輸署會於憲報刊登新綠巴路線的招標公告，徵求合資格綠巴及紅巴營辦商競投。本集團維持或增加收入水平之能力，須視乎（其中包括）保留現有綠巴路線以及取得及經營新綠巴路線的能力。倘本集團任何綠巴路線未能獲利，則本集團或要求運輸署修訂有關綠巴路線之經營條款。如盈利仍未見改善，本集團或提交六個月通知，申請終止營辦有關綠巴路線。儘管可以向運輸署提交終止通知，本集團仍可能於終止經營盈利未如理想之綠巴路線前產生虧損。

有關本集團車輛停泊之財物損失及罰款

本集團晚間毋須行駛的綠巴及居民巴士一般停泊於本集團維修保養中心及小巴終點站和馬路旁。除停泊於維修保養中心的本集團綠巴及居民巴士外，其他車輛均無人看守，因而可能面對財物損失及罰款之風險。於業績記錄期間，本集團並無因其綠巴及居民巴士損毀及／或罰款而蒙受重大損失或支出。然而，並不能保證任何該等事件日後不會對本集團業務及財務狀況造成影響。

香港法例及規例

作為香港公共小巴服務營辦商，本集團不時須受多項有效的有關車輛排放、衛生、環境保護及安全標準法例及規例規限，有關詳情於本售股章程「行業概覽」一節「政府政策、法例及規例」一段披露。據董事所深知，本集團一直遵守該等主要法例及規例。

風險因素

儘管本集團已就遵守有關法例及規例制定政策及措施，惟不能保證本集團日後不會違反該等法例及規例，亦不能保證監管機關不會就車輛廢氣排放、衛生、環境保護及安全標準等引入更嚴格限制之新法例及規例。就遵守新法例及規例推行額外措施而增加成本及／或未能遵守有關法例或規例，則或會對本集團營運及盈利能力構成負面影響。

與行業有關之風險因素

競爭

本集團業務面對其他交通服務供應商之競爭，包括專利巴士、居民巴士及的士。儘管上述各項交通工具同受運輸署監管，然而，該等交通服務供應商在多方面仍直接及間接與本集團競爭，其中包括覆蓋範圍、財務資源、收費、服務質素及便利程度。該等競爭對手之激烈競爭或會導致邊際利潤降低，本集團盈利能力或會因而受到負面影響。

此外，誠如本售股章程「行業概覽」一節「申請綠巴路線評選準則及預設評分標準」一段所述，為提高紅巴營辦商，特別是小型營辦商轉營綠巴之機會，交通諮詢委員會於二零零三年七月成立工作小組，檢討就將予招標之新綠巴路線遴選營辦商之評選準則及評分標準。工作小組於提交予交通諮詢委員會之報告中，建議按照上述目的對現行評分準則作出數項變動，以及推行有助小型營辦商參與評選之若干措施。工作小組所提出建議已呈交香港政府考慮。由於香港政府政策鼓勵現有紅巴營辦商轉營綠巴，本集團日後競投新綠巴路線時，除現有綠巴營辦商外，或會面對現有紅巴營辦商之劇烈競爭。

收費監管

本集團綠巴服務之收費受運輸署規管。根據本集團客運營業證之條款，本集團調整綠巴路線收費前，必須取得運輸署批准。不能保證運輸署日後將批准本集團有關調整收費之申請。

根據道路交通（公共服務車輛）規例及客運營業證之條款，運輸署署長諮詢本集團後，或會在彼認為需要的情況下，向本集團發出三個月書面通知修訂條件，其中包括調整收費。於業績記錄期間，運輸署並無要求本集團調整綠巴路線收費。然而，未能保證日後不會要求本集團調整綠巴服務收費。

風險因素

燃油價格

本集團綠巴及居民巴士業務依重穩定且具競爭力的燃油供應，主要為石油氣及柴油。截至二零零三年三月三十一日止三個年度及截至二零零三年九月三十日止六個月，本集團之燃油成本合共約為21,800,000港元、22,800,000港元、28,900,000港元及15,100,000港元，約相當於本集團總採購額49.3%、46.2%、49.5%及54.4%。倘燃油供應中斷及／或燃油價格大幅上漲，則本集團業務及盈利能力或會受到負面影響。

公共小巴數量限制

公共小巴（包括綠巴及紅巴）數量受香港政府規例所限。一九七六年，香港政府頒令，限制公共小巴數量最多為4,350輛。此項政府頒令將於二零零六年六月再次檢討。自一九七六年起，香港最多只有4,350項提供綠巴服務或紅巴服務的公共小巴牌照。因此，倘要增添綠巴數量，便需以相應數量的紅巴轉換。於二零零三年十月三十一日，合共4,350輛公共小巴中，2,625輛為綠巴。公共小巴擁有權分佈之詳情載於本售股章程「行業概覽」一節。不能保證倘本集團須就經營或應急用途購買或租賃額外公共小巴以轉換為綠巴時可以合理價格購買或租賃。

儘管公共小巴數量上限將於二零零六年六月檢討，惟不能保證有關限制將不會予以修訂或解除。於二零零三年九月三十日，本集團所持公共小巴牌照之賬面值約為102,600,000港元。倘公共小巴數量於檢討該項頒令後修訂，以致本集團公共小巴牌照之公平市值因而永久減少，則本集團財務狀況或會受到負面影響。