

財務回顧

集團

財務表現

全年綜合業績

集團截至2004年12月31日止年度之股東應佔盈利為港幣7.312億元(2003年為港幣5.970億元)，較2003年度增加22.5%。本年度每股盈利為港幣1.81元，而2003年度為每股港幣1.48元。

股息

本年度建議派發之末期股息為每股港幣1.58元(2003年為每股港幣1.58元)。連同於2004年10月13日派發之中期股息每股港幣0.45元(2003年為每股港幣0.45元)，截至2004年12月31日止年度全年股息為每股港幣2.03元(2003年為每股港幣2.03元)。盈利股息比率為0.89倍(2003年為0.73倍)。

集團按部門劃分之業績表現概要

下表總結了集團六個部門的營業額及盈利貢獻。

集團主要業務之個別分部分類資料刊載於本年報第112頁財務報表附註11。

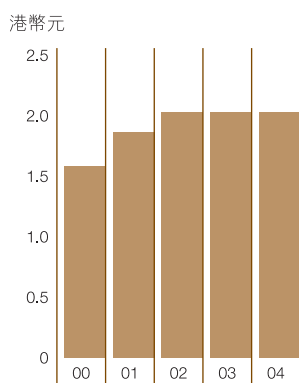
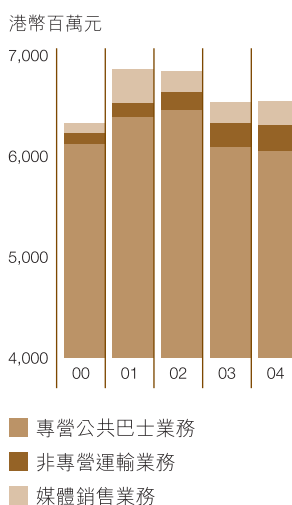
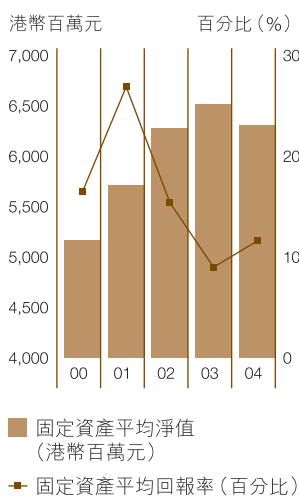
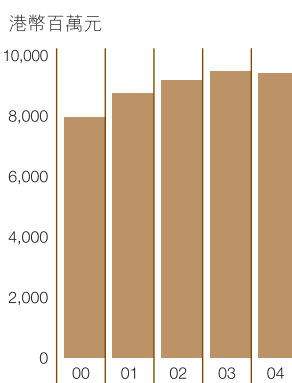
所得稅

本年度所得稅為港幣1.815億元(2003年為港幣2.596億元)，較去年減少30.1%。稅項減少主要由於適用於集團截至2003年12月31日止年度的香港業務的利得稅率由16%增加至17.5%，令上一年度產生相對較高的稅額。由於稅率改變，集團需採用17.5%的新稅率重新計算結轉自2002年的遞延稅項負債結餘，因而令上年度的遞延稅項負債增加港幣6,140萬元。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第109頁財務報表附註5(a)。

現金流量

2004年，集團來自經營業務之現金流入淨額為港幣12.899億元(2003年為港幣15.784億元)。年內，用於投資活動的淨現金為港幣10.323億元(2003年為港幣10.092億元)，當中付予資本性支出之金額為港幣6.101億元(2003年為港幣9.195億元)。年內，用於融資活動的淨現金為港幣6.768億元(2003年為港幣4.231億元)，當中包括派發予股東之股息總額港幣8.301億元(2003年為港幣8.168億元)。集團截至2004年12月31日止年度之綜合現金流量表刊載於本年報第100頁及第101頁。

港幣百萬元	營業額		除稅前正常業務盈利	
	2004年	2003年	2004年	2003年
專營公共巴士業務部	6,121.4	6,168.5	862.3	882.3
非專營運輸業務部	256.4	233.8	30.4	25.1
媒體銷售業務部	166.5	137.9	32.8	(29.4)
國內運輸業務部	—	—	21.3	1.9
物業持有及發展部	—	—	12.7	14.1
內部財政服務部	—	—	10.5	23.9
	6,544.3	6,540.2	970.0	917.9
融資成本			(15.4)	(34.8)
未分配之經營支出淨額			(29.4)	(25.9)
除稅前正常業務盈利			925.2	857.2

每股股息

集團營業額

固定資產平均淨值及回報

於12月31日之資產總值


財務狀況

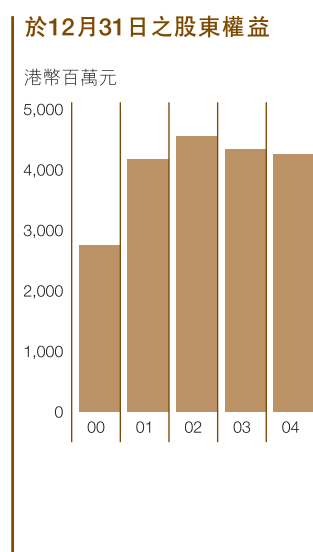
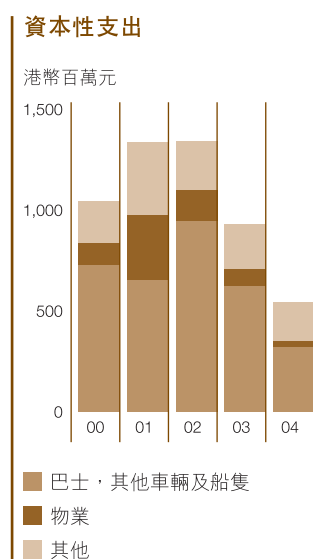
資本支出與承擔

集團的固定資產主要包括巴士、船隻、其他車輛、土地及物業。年內，集團之資本性支出為港幣5.416億元(2003年為港幣9.302億元)。資本性支出減少主要由於九巴於2004年因新鐵路通車而重新調配現有巴士，繼而減少了購買新巴士的數量。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第113頁財務報表附註12(a)。

集團於2004年12月31日未履行及未撥備之承擔為港幣18.414億元(2003年為港幣22.992億元)。

以下是各類承擔的概要：

港幣百萬元	2004年	2003年
購買巴士及其他車輛	26.5	304.5
重新發展舊荔枝角車廠地皮	1,473.9	1,202.8
購置其他固定資產	327.6	297.1
投資中國內地新項目	9.5	489.9
興建車廠及其他車廠設施	3.9	4.9
總額	1,841.4	2,299.2



上述承擔將由貸款及集團之營運資金支付。

於2004年12月31日，集團已訂購兩部(2003年為127部)空調雙層巴士，將於2005年付運。另有42部(2003年為92部)巴士正處於不同的裝嵌階段。

流動資金與財政資源

集團的政策是保持穩健的財務狀況，使來自經營業務的淨現金收入，連同尚未動用的已定約及未定約銀行備用信貸，能足以應付償還債務、資本性支出及投資的需要。此外，集團亦準備了足夠的現金，以配合日常營運、未來業務擴充和發展的資金需要。

集團在2004年的主要資金來源是股東權益、銀行貸款及透支。集團的主要營運公司均自行安排融資以滿足其特定的需求。上述公司的主要融資來源是業務收益及無抵押長期銀行貸款，而且亦備有未定約的備用銀行信貸及透支額度，以配合日

常財政運作的需要。集團其他附屬公司的資金來源主要是由控股公司的可動用資本提供。集團不時檢討其融資及財務政策，目的是選擇適當的融資方式，以最低的融資成本取得所需的還款期限和靈活性，切合各附屬公司獨特的經營環境。

下表列出集團的資產負債比率及流動資金比率：

	2004年	2003年
年終資產負債比率 (借貸淨額對股本總值與儲備金之比率)	0.38	0.22
年終流動資金比率 (流動資產與流動負債之比率)	1.15	1.32

資產負債比率上升主要由於集團重新發展舊荔枝角車廠地皮以及增加在中國內地的投資，而導致借貸淨額增加。

集團的流動資產主要包括流動資金、應收賬款及發展中物業，而流動負債則包括銀行貸款的流動部分、銀行透支、應付賬款及其他應付費用。

借貸淨額

於2004年12月31日，集團之借貸淨額(即銀行貸款總額及透支減去現金及銀行存款)為港幣16.218億元(2003年為港幣9.522億元)，較2003年增加港幣6.696億元。以下為集團於2004年12月31日按貨幣劃分的借貸淨額：

貨幣	2004年		2003年	
	淨借貸/ (現金) 外幣 百萬元	淨借貸/ (現金) 港幣 百萬元	淨借貸/ (現金) 外幣 百萬元	淨借貸/ (現金) 港幣 百萬元
港幣		1,736.9		1,140.1
美元	(10.6)	(83.0)	(11.3)	(87.9)
英鎊	(1.5)	(22.1)	(6.5)	(90.1)
人民幣	(10.6)	(10.0)	(10.6)	(9.9)
總金額		1,621.8		952.2

銀行貸款及透支

於2004年12月31日之銀行貸款及透支為港幣27.920億元，全部均無抵押。而2003年為港幣26.330億元，其中港幣1億元是以等額的銀行存款作為抵押。

於2004年12月31日及2003年12月31日，集團的銀行貸款及透支之還款期分析刊載於本年報第121頁財務報表附註26。

現金及銀行存款

於2004年12月31日，集團之現金及銀行存款達港幣11.702億元(2003年為港幣16.808億元)，主要為港幣、美元、英鎊及人民幣。

銀行備用信貸額

於2004年12月31日，集團共有港幣19.457億元之銀行備用信貸額(2003年為港幣22.367億元)。

融資成本及利息盈利率

主要由於市場利率進一步下調以及集團於2004年內償還貸款，因此融資成本總額由2003年的港幣3,480萬元下降至2004年的港幣1,540萬元。集團於2004年的平均借貸利率為0.63%，較2003年的1.4%下降77個基點。

利息盈利率是除稅前正常業務盈利與淨利息支出(總利息支出減除利息收入)之比例，此比率由2003年的62.8倍上升至2004年的391.9倍。

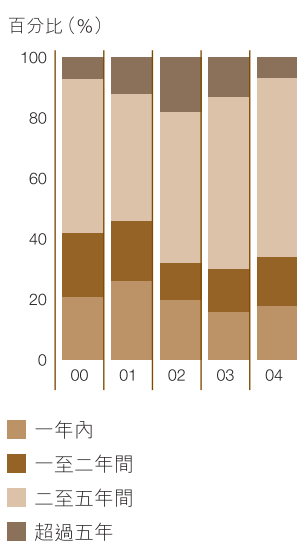
財務政策

貨幣風險管理

集團的主要收入來源是專營公共巴士服務之車費收入，及非專營運輸業務和媒體銷售業務的收入，全部以港元計算。此外，僱員成本等主要支出均以港幣支付，因此港元融資為集團提供了自然的貨幣對沖。

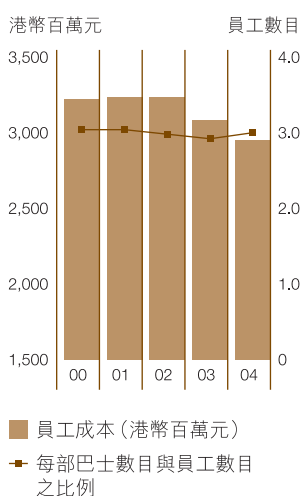
然而，若干開支如購買新巴士及海外汽車零件等主要按英鎊計算。有鑑於英鎊兌港幣匯價於2004年底時會持續上升，集團於下半年度訂立遠期外匯合約，為若干數額的英鎊進行對沖，有效地將該期間所有英鎊付款的兌換率鎖定於理想水平。於2004年12月31日，集團並無未履行的遠期外匯合約。相對集團的資產總值，集團的流動外幣資產與負債水平偏低，而且年內須以英鎊支付的開支額下降，故外幣對集團並不構成重大風險。儘管如此，集團將繼續密切監察市場情況，以制訂適當的外幣風險管理策略。

於12月31日之集團
借貸還款分析



員工成本及每部巴士與
員工數目之比列

(專營公共巴士服務)



利率風險管理

於2004年12月31日，集團的借貸以港元為主，並按浮動利率計算利息，因此集團能靈活地充分受惠於2004年內利率低企的得益。集團將繼續按最新的市場情況，不時檢討利率風險管理策略。

會計準則及政策

載於第95頁至第126頁之財務報表是按照香港會計師公會(英文名前稱 Hong Kong Society of Accountants)頒佈的香港財務報告準則(其中包括所有適用會計實務準則與詮釋)、香港公認的會計原則，以及香港《公司條例》之披露規定而編製。此等財務報表亦符合《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)中適用的披露條款。

僱員

專營公共巴士及非專營運輸服務均為勞工密集的業務，因此員工成本佔集團總成本的比重較高。由於集團在九鐵西鐵通車後推出多項路線重組計劃，並以自然流失的方式減省人手，故集團的員工數目較去年減少0.2%。集團將繼續根據員工生產力及市場趨勢，密切監察和調整員工數目和薪酬。下表列出集團(包括集團於內地的附屬公司)過去兩年的員工數目及薪酬：

	2004年	2003年
截至年底之僱員數目	13,661	13,689
薪酬總額(港幣百萬元)	3,048	3,176
薪酬佔總成本之百分比	52%	52%

各業務部

專營公共巴士業務

九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

	單位	2004年	2003年
總收入，包括廣告收入	港幣百萬元	5,954.7	6,041.7
總經營成本及融資成本	港幣百萬元	(5,123.2)	(5,185.7)
除稅前專營公共巴士業務盈利	港幣百萬元	831.5	856.0
所得稅支出	港幣百萬元	(156.0)	(256.2)
除稅後專營公共巴士業務盈利	港幣百萬元	675.5	599.8
淨盈利率		11.3%	9.9%
總載客量	百萬人次	1,063.8	1,060.5
行車里數	百萬公里	342.8	344.3
年終僱員數目	僱員數目	12,499	12,569
年終車隊規模	巴士數目	4,150	4,295
資產總值	港幣百萬元	6,165.9	6,504.6

2004年，九巴除稅前專營公共巴士業務盈利為港幣8.315億元(2003年為港幣8.560億元)，較上年度下跌2.9%。除稅後盈利則由2003年度的港幣5.998億元增加12.6%至2004年度的港幣6.755億元。

年內，九巴的車費收入為港幣58.088億元(2003年為港幣58.801億元)，較2003年減少1.2%。車費收入下跌，主要因為九鐵西鐵於2003年12月通車，導致九巴乘客量流失，而且集團自2003年10月1日起推出三項票價優惠計劃，在2004年內亦為乘客提供了全年票價優惠。

香港經濟於非典型肺炎(SARS)疫症消退後持續復甦，加上中國內地將個人遊計劃擴展至廣東省更多城市，令來港的內地旅客數目上升，因此雖然新鐵路通車使九巴流失部分乘客，但九巴的總載客量仍由2003年的10.605億人次增至2004年的10.638億人次，微升0.3%。

九巴車隊於年內的實際行車里數為3.428億公里(2003年為3.443億公里)。行車里數減少，主要由於九巴在九鐵西鐵通車後重組若干巴士路線所致。

九巴年內的廣告收入為港幣7,450萬元(2003年為港幣7,590萬元)，較上年度減少1.8%。

2004年的總經營成本較2003年減少0.8%。成本減少主要是由於九巴為應付新鐵路線通車所帶來的挑戰而重組了若干巴士路線從而使員工成本下降及實施更嚴謹的節流措施。此外，由於利率於年內下調，融資成本亦由2003年的港幣2,900萬元減少至2004年的港幣1,010萬元，跌幅為65.2%。然而，由於燃油價格飆升，導致燃油成本在年內由2003年度的港幣4.438億元大幅增加34.1%(即港幣1.513億元)至2004年度的港幣5.951億元，以至很大部份抵銷了上述所節省的經營成本。

香港在過去七年持續通縮，九巴卻面對由於燃油價格、保險費用、隧道費及工資上升所帶來的沉重成本壓力。很明顯，消費物價指數並未能反映九巴經營成本的改變。儘管如此，九巴透過有效的成本控制而成功達至自1997年12月起沒有增加票價。

九巴自2002年1月14日以來一直保持標準普爾授予的「A」級企業信貸評級(前景：穩定)，反映九巴的財務狀況強健而穩定。

龍運巴士有限公司(「龍運」)

	單位	2004年	2003年
總收入，包括廣告收入	港幣百萬元	246.8	222.6
總經營成本及融資成本	港幣百萬元	(227.1)	(227.6)
除稅前專營公共巴士業務盈利/(虧損)	港幣百萬元	19.7	(5.0)
所得稅(支出)/回撥	港幣百萬元	(3.4)	1.7
除稅後專營公共巴士業務盈利/(虧損)	港幣百萬元	16.3	(3.3)
淨盈利率		6.6%	不適用
總載客量	百萬人次	22.3	19.3
行車里數	百萬公里	23.5	22.7
年終僱員數目	僱員數目	407	399
年終車隊規模	巴士數目	145	145
資產總值	港幣百萬元	230.0	288.8

龍運於年內錄得除稅後盈利港幣1,630萬元(2003年為除稅後虧損港幣330萬元)。

龍運年內的車費收入為港幣2.430億元，較2003年的港幣2.169億元增加12.0%。龍運在2004年的總載客量達2,230萬人次(每日平均載客量達60,942人次)，較去年的1,930萬人次(每日平均52,766人次)增加15.5%。載客量上升，主要是因為東涌新市鎮的人口持續增加，而來往香港國際機場的客運需求亦告回升。

年內的總行車里數為2,350萬公里(2003年為2,270萬公里)。

龍運的廣告收入由2003年的港幣120萬元減少至2004年的港幣60萬元。

龍運於2004年度的總經營成本及融資成本較2003年度下降0.2%。以上成本輕微減少主要由於從主要成本項目及低利率所節省下來的開支，因燃油價格飆升導致燃油成本由2003年度的港幣2,060萬元大幅增加32%(即港幣660萬元)至2004年度的港幣2,720萬元，而被大部份抵銷了。

非專營運輸業務

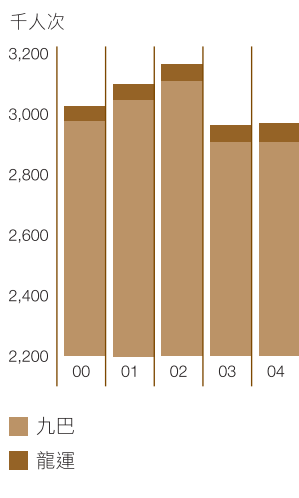
集團的非專營運輸業務部在2004年錄得除稅前盈利港幣2,940萬元(2003年為港幣2,300萬元)，較去年增加27.8%。2004年的營業額為港幣2.564億元，較2003年的港幣2.338億元增加9.7%。營業額上升，主要是由於香港經濟復甦，而跨境穿梭巴士服務載客量亦告上升。然而，由於九鐵西鐵的通車，加上住宅、商業和承包租車業務均因為相關的市場競爭激烈而下跌，因而抵銷了上述部分升幅。

陽光巴士控股有限公司及其附屬公司(「陽光巴士集團」)

陽光巴士集團是各類非專營巴士服務的一個主要經營商，服務屋苑、商場、企業、僱主、學校、旅客及承包租車顧客。年內，陽光巴士集團的營業額為港幣1.021億元，較2003年下跌8.5%，主要因為若干屋苑巴士路線的顧客流向九鐵西鐵，以及非專營運輸服務市場競爭更趨激烈。

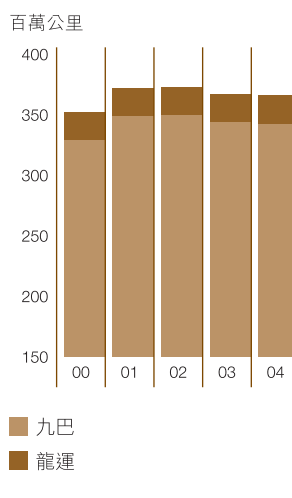
平均每日載客人次

(專營公共巴士服務)



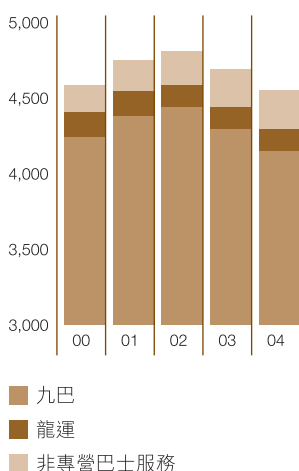
巴士行車里數

(專營公共巴士服務)



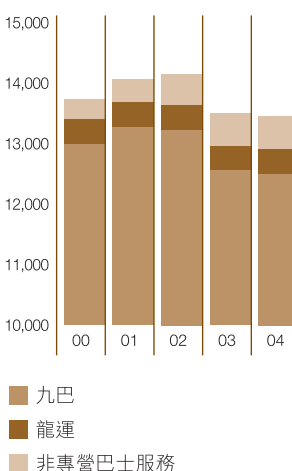
於12月31日之巴士數目

巴士數目



於12月31日之員工數目

員工數目



於2004年12月31日，陽光巴士集團的巴士數目為230部（2003年為223部）。年內，陽光巴士集團購入七部巴士（2003年為23部），以提升服務質素及取代舊巴士。

珀麗灣客運有限公司（「珀麗灣客運」）

集團持有65%權益的附屬公司珀麗灣客運一直提供往來馬灣的穿梭巴士及渡輪服務。於年底，珀麗灣客運投入七艘高速雙體船、15部空調單層巴士及三部柴油電動混合式空調單層巴士，行走往返馬灣的兩條渡輪航線和兩條巴士路線。本年度的載客量為510萬人次，較2003年的400萬人次

增加27.5%。載客量增加，主要因為區內居民數目進一步上升及珀麗灣第三期的售樓活動所致。

新香港巴士有限公司（「新港巴」）

新港巴與一家深圳公司合營提供直接及經濟實惠的24小時跨境穿梭巴士服務，往返香港落馬洲和深圳皇崗。隨著個人遊計劃擴展至廣東省更多城市，來港的內地旅客繼續增加，使新港巴於2004年的每月平均載客量較去年增加32.3%。為應付新增的客運需求，新港巴於2004年增加兩部空調超低地台單層巴士，令年底的巴士總數增至15部。

國內運輸業務

於2004年12月31日，集團所擁有的聯營公司及共同控制實體權益總額為港幣2.243億元（2003年為港幣7,990萬元）。有關的投資項目包括大連、天津及無錫的客運巴士服務，以及北京的計程車及租車服務。集團的國內運輸業務部於2004年錄得除稅前盈利港幣2,130萬元（2003年為港幣190萬元）。

大連

集團佔60%股權的一家附屬公司與遼寧省大連市第一公共汽車公司在1997年組成合作合營企業。於2004年12月31日，該合作合營企業經營三條巴士路線，投入共16部雙層巴士和67部單層巴士，為大連市提供巴士服務。此合作合營企業在2004年取得理想進展，並錄得盈利。

天津

集團佔50%股權的一家聯營公司與天津市公交集團有限公司成立一間合作合營企業，自2001年1月起投入運作。於2004年內，該合作合營企業在天津市經營七條巴士路線，投入110部單層巴士，並在年內繼續穩定運作。

北京

北京北汽九龍出租汽車股份有限公司（「北汽九龍」）於2003年3月在北京成立，是一間中外合資股份有限公司。北汽九龍的股東包括九巴（北京）

出租汽車投資有限公司（集團旗下一家全資附屬公司）、北京北汽出租汽車集團有限責任公司，以及中國內地三個投資者。北汽九龍主要經營計程車及汽車租賃業務，擁有約4,000部汽車及聘用約4,000多名員工。集團在這個項目的投資額為港幣7,550萬元，佔北汽九龍股本權益31.38%。相對於受非典型肺炎疫症影響的2003年，北汽九龍於2004年的業務取得顯著增長。

無錫

無錫九龍公共交通股份有限公司（「無錫九龍」）於2004年2月在江蘇省無錫市成立，是一間中外合資股份有限公司，集團佔其45%股權。無錫九龍目前營辦超過110條巴士路線，投入大約1,700部巴士。集團在無錫九龍的投資額為人民幣1.354億元（港幣1.272億元）。無錫九龍的業務在截至2004年12月31日止的10個月內進展理想。

深圳

集團於2004年12月獲中國政府有關當局批准購入一家中外合資股份有限公司的35%權益。該公司名為深圳巴士集團股份有限公司（「深圳巴士集團」），由現有的深圳市公共交通（集團）有限公司重組而成。深圳巴士集團已於2005年1月投入運作，主要在廣東省深圳市提供公共巴士服務，營辦120條路線，投入大約3,500部車輛。預期深圳巴士集團可於未來數年內為集團帶來盈利貢獻。

國內運輸業務投資概要

地點	業務性質	企業組成模式	於2004年12月31日的車隊規模（車輛數目）	起初的投資額（人民幣百萬元）	開始營運日期
大連	巴士服務	合作合營企業	83	22	1997年8月
天津	巴士服務	合作合營企業	110	5	2001年1月
北京	計程車及汽車租賃服務	中外合資股份有限公司	4,022	80	2003年4月
無錫	巴士服務	中外合資股份有限公司	1,744	135	2004年3月
深圳	巴士服務	中外合資股份有限公司	3,503	387	2005年1月

媒體銷售業務

路訊通控股有限公司及其附屬公司(「路訊通集團」)

港幣百萬元	2004年	2003年
總收入	198.1	173.4
總經營成本及融資成本	(180.7)	(212.4)
應佔聯營公司之盈利	14.0	6.9
除稅前正常業務盈利/(虧損)	31.4	(32.1)
所得稅(支出)/回撥	(7.6)	1.6
除稅後正常業務盈利/(虧損)	23.8	(30.5)
少數股東權益	(3.7)	(6.5)
除稅及少數股東權益後正常業務盈利/(虧損)	20.1	(37.0)

相對於2003年，路訊通集團於2004年內取得顯著的業務及財務進展。截至2004年12月31日止年度內，路訊通集團錄得經營收入總額港幣1.981億元(2003年為港幣1.734億元)，股東應佔盈利為港幣2,010萬元(2003年為虧損港幣3,700萬元)。

年內錄得盈利，主要因為香港及中國內地的市場氣氛以及消費信心持續改善。此外，路訊通集團在中國內地的多間合營公司均達到收入目標，並帶來盈利貢獻，預料這個趨勢將可持續。

有關路訊通集團的進一步資料已刊載於路訊通集團的2004年度業績公佈及年報內。

物業發展

Lai Chi Kok Properties Investment Limited (「荔枝角地產」)

集團全資附屬公司荔枝角地產擁有位於九龍荔枝角寶輪街的舊車廠用地。該車廠已於2002年拆卸，並正在重建為一住宅及商用物業，提供五幢

約共1,100個住宅單位，總樓面面積約100萬平方呎的住宅大廈，並設有一個約50,000平方呎的平台商場。荔枝角地產已委託新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)若干附屬公司為上述住宅及商用物業項目提供發展、建築、租售代理，以及物業管理等服務。

年內，荔枝角地產決定將這個發展項目的設計、物料和施工質素提升至豪宅的水平。鑑於香港地產市場正在復甦，其中以高級住宅的價格升幅最為強勁，因此預料上述升級工程將對集團有利。估計升級工程所涉及的額外建築成本約為港幣4.576億元。

於年底，此項目的總建築成本為港幣3.232億元(2003年為港幣1.120億元)。此建築成本已資本化，並列入財務報表的發展中物業賬項內。於2004年12月31日，此項目的承擔額為港幣14.739億元(2003年為港幣12.028億元)。此項目將由無抵押銀行貸款提供部分融資，預期於2006年底落成。荔枝角地產將密切留意物業市場的情況，以制訂適當的銷售時間表。

關連交易

本集團

與新鴻基地產保險有限公司(「新鴻基地產保險」)的交易

如本年報第125頁的財務報表附註35(a)所述，集團於2004年與新鴻基地產的全資附屬公司新鴻基地產保險訂立若干保險安排，由新鴻基地產保險為本集團提供保險及有關服務(「保險安排」)。保險安排現已落實並經常性地執行，預期會延續一段時間。因此，根據上市規則規定，此保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至2004年12月31日止年度，集團付予新鴻基地產保險的保費為港幣93,138,000元。估計集團在截至2005年及2006年12月31日止的兩個財政年度內，每年付予及應付新鴻基地產保險的保費分別不會超過港幣126,000,000元及港幣154,000,000元。保險安排下的交易只受上市規則的報告及公佈規定所規限，並毋須尋求獨立股東的批准。本公司已在2004年5月28日發出的通告中披露是項關連交易的詳情。

珀麗灣客運有限公司

與Sun Hung Kai (Ma Wan) Transport Company Limited(「SHKMW」)的交易

如本年報第126頁的財務報表附註35(e)所述，珀麗灣客運與新鴻基地產的附屬公司SHKMW於年內就馬灣客運服務而進行的交易，根據上市規則構成本公司的持續關連交易。本公司已於2002年5月25日發出的通告中披露是項關連交易的詳情。

Lai Chi Kok Properties Investment Limited(「荔枝角地產」)

荔枝角地產與新鴻基地產若干附屬公司就位於或鄰近新九龍海傍地段3號A段的商住發展項目(「發展項目」)，進行有關發展、建築、租售代理，以及物業管理等服務的交易。本公司已於2003年7月21日及2004年10月15日發出的通告中披露下列此等關連交易的詳情。

主要成本合約補充協議

如本年報第125頁的財務報表附註35(c)所述，荔枝角地產於2003年7月17日與新鴻基地產全資附屬公司駿輝建築有限公司(「駿輝」)簽訂主要成本合約。駿輝根據此主要成本合約擔任管理承建商，負責興建及完成發展項目的基礎工程及上蓋工程。荔枝角地產按照此主要成本合約而支付的最高代價將不會超過港幣1,160,171,000元。按照此主要成本合約進行的交易構成本公司的關連交易，並已於本公司於2003年8月26日舉行的股東特別大會上獲獨立股東通過。

為提升發展項目的設計、物料及施工質素，荔枝角地產於2004年10月15日與駿輝簽訂主要成本合約的補充協議(「補充協議」)。升級工程所需的額外主要成本估計為港幣448,066,000元。補充協議對主要成本合約的若干條款和條件作出更改及修訂，使荔枝角地產應向駿輝支付的最高總代價增加港幣457,572,000元，至港幣1,617,743,000元。根據上市規則，按照補充協議進行的交易構成本公司的須予披露及關連交易，並已在本公司於2004年11月25日舉行的股東特別大會上獲獨立股東通過。

租售代理協議及管理協議

荔枝角地產於2003年7月17日與新鴻基地產代理有限公司(「新鴻基地產代理」)簽訂租售代理協議，以委任新鴻基地產代理為發展項目的住宅單位、商用單位及停車位提供租售代理及推廣服務。

荔枝角地產於2003年7月17日與康業服務有限公司(「康業」)簽訂管理協議，同意委任康業為發展項目的管理公司，按照荔枝角地產、康業及首名購買發展項目單位的買家將就發展項目訂立的公契及管理協議的條款及條件，提供有關的服務。

根據上市規則，按照上述兩項協議進行的交易構成本公司持續關連交易。

有條件豁免

有關上述與SHKMW、新鴻基地產代理、康業及新鴻基地產保險進行的持續關連交易，本公司已獲香港聯合交易所有限公司授予有條件豁免，可毋須嚴格遵守上市規則第14A章的規定，在此等交易發生時以新聞通告方式披露此等交易。為符合上市規則及有關豁免的條件，本公司的董事(包括獨立非執行董事)已檢討及確認：

1. 上述每一項與SHKMW、新鴻基地產代理、康業及新鴻基地產保險進行的持續關連交易是：

- (i) 於集團的日常及一般業務過程中訂立；
- (ii) 按正常商業條款訂立，但倘沒有足夠可供比較的項目以判斷是否按正常商業條款進行，則按不遜於獨立第三者可享有或所提出(視情況而定)的條款訂立；及
- (iii) 按照有關協議進行，且有關條款公平合理，並符合本公司股東的整體利益。

2. 根據珀麗灣客運與SHKMW所簽訂的協議，珀麗灣客運於截至2004年12月31日止年度應享的年度回報並不超越本公司於2003年12月31日的已審核綜合有形資產淨值的3%；
3. 荔枝角地產根據每項租售代理協議及管理協議於截至2004年12月31日止年度應付的年度總額，並不超越港幣10,000,000元或本公司於2003年12月31日的已審核綜合有形資產淨值的3%兩者中的較高者；及
4. 集團於截至2004年12月31日止年度內付予及應付新鴻基地產保險的全年保費並無超越2004年5月28日之通告所披露的港幣94,000,000元最高限額。

本公司核數師亦已向董事會確認，此等持續關連交易 (a) 已獲有關公司董事會通過；(b) 按照此等交易的相關協議訂立；及 (c) 並無超越上文所述上限。