



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)

截至二零零五年三月三十一日止年度業績

冠忠巴士集團有限公司(「本公司」)董事欣然宣佈本公司及其附屬公司(「本集團」)截至二零零五年三月三十一日止年度之經審核綜合業績，連同比較數字如下：

綜合損益賬

	附註	二零零五年 千港元	二零零四年 千港元
營業額	2, 3	1,564,147	1,176,987
提供服務之成本		<u>(1,300,425)</u>	<u>(991,931)</u>
毛利		263,722	185,056
其他收入及收益		44,820	43,859
行政開支		(204,262)	(159,005)
其他經營開支		<u>(19,825)</u>	<u>(15,787)</u>
經營業務溢利	3, 4	84,455	54,123
財務費用		(14,180)	(16,173)
應佔共同控制實體溢利及虧損		<u>(4,442)</u>	<u>(4,595)</u>
除稅前溢利		65,833	33,355
稅項	5	<u>(14,820)</u>	<u>(10,467)</u>
未計少數股東權益前溢利		51,013	22,888
少數股東權益		<u>(5,218)</u>	<u>(778)</u>
股東應佔日常業務純利		<u>45,795</u>	<u>22,110</u>
股息	6		
中期		5,909	3,939
擬派末期		<u>5,924</u>	<u>3,939</u>
		<u>11,833</u>	<u>7,878</u>
每股盈利	7		
基本		<u>11.6 仙</u>	<u>5.6 仙</u>
攤薄		<u>11.4 仙</u>	<u>5.6 仙</u>

附註：

1. 新頒佈香港財務報告準則（「香港財務報告準則」）之影響

香港會計師公會已頒佈若干新訂及經修訂香港財務報告準則及香港會計準則（以下統稱「新訂香港財務報告準則」），由二零零五年一月一日起或之後之會計期間生效。本集團在截至二零零五年三月三十一日止年度之財務報表並無提早採納該等新訂香港財務報告準則。本集團已開始評估該等新訂香港財務報告準則之影響，但仍未就緒表述該等新訂香港財務報告準則會否對本集團營運業績及財政狀況有重大影響。

香港財務報告準則第3條「業務合併」適用於處理在二零零五年一月一日或之後簽訂協議之業務合併。本集團對附屬公司之收購乃在二零零五年一月一日前發生並已根據會計實務準則第30條「業務合併」之會計方法處理。因此，香港會計準則第3條對該等財務報表並無影響。

2. 營業額

營業額指巴士票款、出租旅遊車及與旅遊有關服務、旅遊及酒店服務之發票值，以及出售電力之收入。

3. 按業務及地區劃分之營業額及溢利

(a) 業務分類

下表呈列按本集團業務分類劃分之現時收入及溢利資料。

	二零零五年							
	指定 巴士線 千港元	非專利 巴士 千港元	專利巴士 千港元	旅遊 千港元	酒店 千港元	企業 及其他 千港元	分類 間撇銷 千港元	綜合 千港元
分類收入：								
外界銷售	725,113	629,184	82,068	68,963	22,962	35,857	-	1,564,147
分類間銷售	-	13,045	1,314	-	-	-	(14,359)	-
其他收入	21,931	14,608	441	2,011	1,689	5,461	(2,408)	43,733
總計	<u>747,044</u>	<u>656,837</u>	<u>83,823</u>	<u>70,974</u>	<u>24,651</u>	<u>41,318</u>	<u>(16,767)</u>	<u>1,607,880</u>
分類業績	<u>13,528</u>	<u>57,045</u>	<u>5,664</u>	<u>(1,254)</u>	<u>7,164</u>	<u>1,221</u>	-	<u>83,368</u>
銀行利息收入								<u>1,087</u>
經營業務溢利								<u>84,455</u>
財務費用								<u>(14,180)</u>
應佔共同控制實體溢利 及虧損	(4,442)	-	-	-	-	-	-	<u>(4,442)</u>
除稅前溢利								<u>65,833</u>
稅項								<u>(14,820)</u>
未計少數股東權益前溢利								<u>51,013</u>
少數股東權益								<u>(5,218)</u>
股東應佔日常業務純利								<u>45,795</u>

5. 稅項

香港利得稅已按年內源自香港之估計應課稅溢利按稅率17.5%（二零零四年：17.5%）作出撥備。其他地區之應課稅溢利乃根據本集團經營所在地區之現行法例、詮釋及慣例，按當時之稅率計算。

	二零零五年 千港元	二零零四年 千港元
即期－香港：		
本年度開支	797	1,225
以往年度撥備不足	—	3
即期－其他地區	6,770	3,123
遞延	7,253	6,116
	<u>14,820</u>	<u>10,467</u>
本年度稅項開支	<u>14,820</u>	<u>10,467</u>

由於聯營公司及共同控制實體於年內並無賺取任何應課稅溢利，故此毋須就聯營公司及共同控制實體作出任何稅項撥備（二零零四年：無）。

按本公司及其大部份附屬公司所在國家法定稅率計算之除稅前溢利所適用之稅項開支與按實際稅率計算之稅項開支對賬如下：

二零零五年

	香港		中國內地		合計	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
除稅前溢利	<u>54,912</u>		<u>10,921</u>		<u>65,833</u>	
按法定稅率計算之稅項	9,610	17.5	3,604	33.0	13,214	20.1
毋須繳稅之收入	(1,501)		(771)		(2,272)	
不可扣稅開支	4,094		101		4,195	
以往期間所動用稅項虧損	(324)		(231)		(555)	
未確認稅項虧損	238		—		238	
按本集團實際稅率計算之稅項開支	<u>12,117</u>	22.1	<u>2,703</u>	24.8	<u>14,820</u>	22.5

二零零四年

	香港		中國內地		合計	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
除稅前溢利	<u>27,826</u>		<u>5,529</u>		<u>33,355</u>	
按法定稅率計算之稅項	4,870	17.5	1,825	33.0	6,695	20.1
以往期間即期稅項之調整	3		—		3	
毋須繳稅之收入	(368)		—		(368)	
不可扣稅開支	2,594		—		2,594	
以往期間所動用稅項虧損	(733)		—		(733)	
未確認稅項虧損	315		1,961		2,276	
按本集團實際稅率計算之稅項開支	<u>6,681</u>	24.0	<u>3,786</u>	68.5	<u>10,467</u>	31.4

6. 股息

	二 零 零 五 年 千 港 元	二 零 零 四 年 千 港 元
中期：		
每股普通股 1.5 港仙 (二零零四年：1 港仙)	5,909	3,939
擬派末期：		
每股普通股 1.5 港仙 (二零零四年：1 港仙)	5,924	3,939
	<u>11,833</u>	<u>7,878</u>

7. 每股盈利

每股基本盈利乃根據年內股東應佔日常業務純利 45,795,000 港元 (二零零四年：22,110,000 港元) 及年內已發行普通股之加權平均數 393,996,959 股 (二零零四年：393,906,000 股) 計算。

截至二零零五年三月三十一日止年度之每股攤薄盈利乃根據用以計算每股基本盈利之年內股東應佔日常業務純利 45,795,000 港元 (二零零四年：22,110,000 港元) 及年內已發行普通股加權平均數 393,996,959 股 (二零零四年：393,906,000 股)，以及假設於年內所有購股權被視為獲行使時按零代價發行之普通股加權平均數 6,166,000 股 (二零零四年：2,441,645 股) 計算。

8. 儲備

年內，由保留溢利轉撥至企業發展基金及儲備基金之金額分別為 341,000 港元 (二零零四年：515,000 港元) 及 2,287,000 港元 (二零零四年：1,441,000 港元)。

9. 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 695,300,000 港元 (二零零四年：479,000,000 港元) 之擔保。

本集團與一獨立第三者就本集團投資於一共同控制實體訂立一份合營協議，據此，本集團可能作出收購，而收購代價成為或然負債，金額最高 14,000,000 港元。或然負債產生之原因為，於結算日，付款金額乃視該共同控制實體於未來期間取得盈利之特定水平而定。

股息

董事建議派發本年度之末期股息每股普通股 1.5 港仙 (二零零四年：1 港仙)。待獲得本公司股東在定於二零零五年九月二十八日 (星期三) 舉行之股東週年大會批准後，建議之末期股息將於二零零五年十月三日 (星期一) 或之前向於二零零五年九月二十八日 (星期三) 名列於股東名冊中之股東派發。

暫停辦理過戶登記手續

本公司將於二零零五年九月二十六日 (星期一) 至二零零五年九月二十八日 (星期三) (包括首尾兩日) 期間暫停辦理股份過戶登記手續。

為符合收取末期股息之資格，所有過戶表格連同有關股票須於二零零五年九月二十三日 (星期五) 下午四時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。

建議修訂組織細則

本公司擬根據香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）證券上市規則附錄14中所載一項於二零零五年一月一日生效（容許若干過渡安排）的新企業管治常規守則的相關規定，將公司組織細則作若干修訂。建議修訂公司組織細則須待本公司股東於本公司即將舉行的股東週年大會上以特別決議案批准後，方可作實。建議修訂事項的詳情將載於本公司行將寄發的通函的股東週年大會通告內，寄發日期預料約為二零零五年七月三十日。

業績

本年度的股東應佔日常業務綜合純利約為45,800,000港元，較截至二零零四年三月三十一日止年度約22,100,000港元上升約107%。綜合純利大幅增長得力於香港經濟逐步改善的外部環境變好，以及中國內地旅客人數增加帶動香港消費品及服務行業花費上升。中國內地經濟繼續穩健增長，亦使交通及運輸需求持續穩定上升。

在香港經營的非專利巴士業務繼續受壓，尤其是油價上升、對本行業較不公平的交通政策以及經營成本逐漸增加的壓力。

如去年所述，負責檢討非專利巴士提供道路運輸服務角色的交通諮詢委員會轄下專責小組已刊發報告。專責小組就管理香港非專利巴士而提出的其中一項措施，是控制香港非專利巴士數量的增加。本集團認為，由於過去幾年巴士數量增長率較運輸需求增長率快，因此，本集團支持該運輸政策，以便恢復較穩定的供求平衡。然而，由於本行業有悠久歷史，故其服務社區的能力不能被低估。本集團反對向非專利巴士日常業務（尤其向用戶提供特定服務的合約租車業務）施加不合理限制的道路運輸政策。

於回顧年度，本集團的中國內地業務屬強差人意。主要是由於燃料成本高企、若干區域引進地鐵路線以及經營成本（尤其工資）上升所致。

本集團管理層繼續盡最大努力解決上述經營難題。本集團亦密切留意政府有關管理及限制香港及中國國內巴士業務的所採取政策的發展。同時，本集團亦繼續物色可行和有利可圖的新發展項目，以備日後進行投資發展。

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、國際旅客及合約租車服務。

此項服務本年度的總營業額約為629,200,000港元（二零零四年：423,600,000港元），較去年上升約49%。此項服務所得年內本集團應佔溢利約為39,300,000港元（二零零四年：27,800,000港元）。溢利大幅增長是由於香港經濟逐漸復甦、香港透過更緊密經濟貿易關係安排（「更緊密經貿安排」）開放給更多中國內地旅客到港旅遊，以及本集團的全資附屬公司環島旅運有限公司（「環島」）藉營運協同效益作出的貢獻。

本年度來自學童巴士、僱員巴士、屋邨巴士及合約租車服務的收入輕微上升。增長較快的領域為過境旅客運輸。環島已成為同業過境運輸運營商的合營夥伴，提供由深圳皇崗至香港旺角／灣仔／錦上路的兩條固定、短程及二十四小時的運營路線。環島亦經營由香港至中國內地若干城市（主要在廣東省內）的長途路線。

於二零零四年八月，本集團亦成立了合營公司通寶環島過境巴士服務有限公司（「通寶環島」）。通寶環島主要特別向往返香港國際機場（「香港國際機場」）及華南各地（如東莞及廣州）的台灣人提供過境服務。然而，由於來自渡輪及其他營運商的激烈競爭，通寶環島所獲得的溢利較預期為少。於截至二零零五年三月三十一日止期間，本集團應佔通寶環島除稅前溢利約1,800,000元。本集團相信該公司的表現仍有大幅改善的餘地。

環島於香港國際機場客運大樓繼續經營多個服務櫃位，其牌照已於最近更新。

就車隊的規模而言，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。於二零零五年三月三十一日，本集團所經營的車隊共有750輛（二零零四年：714輛）領有乘客服務牌照的非專利巴士。本集團將繼續借助規模經濟效益，以減少每輛巴士的平均經營成本。

如較早前所述，本集團認為香港非專利巴士服務行業受到香港政府有關當局的過份規範與控制。本集團透過參與公共巴士同業聯會有限公司，將會以會員身份繼續向有關當局表達其關注。

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。於二零零五年三月三十一日，嶼巴主要在大嶼山經營26條（二零零四年：27條）專利巴士路線，巴士車隊總數為86輛（二零零四年：74輛）。

截至二零零五年三月三十一日止年度，嶼巴的總營業額約為88,900,000港元（二零零四年：75,700,000港元），而嶼巴的純利約為4,100,000港元（二零零四年：2,400,000港元）。

溢利的增長屬比較性質，由於上年度業績受該年的非典型肺炎影響十分大。然而，有證據顯示更多中國內地旅客遊覽大嶼山及擁有寶蓮寺及天壇大佛的最受歡迎景點昂坪。

雖已擁有，本集團仍增購更多特低地台巴士以滿足乘客的需要。為方便車輛管理及預防發生意外事故，巴士亦已安裝其他增值設備，包括記錄每輛巴士操作數據的電子「黑盒」。

3. 香港的其他業務

本集團附屬公司Trade Travel (Hong Kong) Limited已獲批牌照，在香港國際機場抵港大堂經營機場服務櫃台。該櫃台提供的服務包括為已預先安排訂位的旅行團及個人國際旅客辦理機場過境服務。

此外，於二零零五年三月三十一日，環島擁有114輛（二零零四年：102輛）豪華轎車，其中24輛（二零零四年：24輛）擁有過境服務牌照，主要為機場、本地及過境（主要在廣東省內）提供貴賓式豪華接送服務。

大嶼旅遊有限公司繼續為個人及旅行團提供主要以大嶼山為目的地的旅遊服務。

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」）

於二零零五年三月三十一日，本集團透過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：

	路線數目		巴士數目	
	二零零五年	二零零四年	二零零五年	二零零四年
廣州	6	6	163	160
汕頭	6	6	67	67
大連	4	4	180	145
哈爾濱	1	1	90	136
鞍山	3	3	94	94
	<u>20</u>	<u>20</u>	<u>594</u>	<u>602</u>

本集團於本年度應佔該等合作企業的虧損約為6,500,000港元（二零零四年：4,600,000港元）。

本集團於該等合作企業的應佔投資回報乃按各合約的條款（包括簽署各合約後在五年內即可收取的「保證收入」及按議定百分比分佔純利減合營合約有效期內各自投資攤銷額）確認。

由於大部份合作企業的「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。

鑑於中國內地的投資環境逐步改變，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

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司（由本集團擁有90%權益）（二零零四年：90%）在上海經營31條（二零零四年：31條）巴士路線，車隊共有776輛（二零零四年：776輛）巴士及25輛（二零零四年：25輛）計程汽車，主要行走浦東地區。該附屬公司亦為本集團自一九九二年起在中國內地經營的首項業務。年內本集團應佔虧損約為4,600,000港元（二零零四年：溢利約2,500,000港元）。虧損乃由於燃料成本增加、工資上漲及來自其他不同交通服務模式的競爭所致。

ii. 上海五汽冠忠公共交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司（由本集團擁有52.4%權益）（二零零四年：52.4%）在上海經營38條（二零零四年：38條）巴士路線，車隊共有970輛（二零零四年：1,017輛）巴士及81輛（二零零四年：81輛）計程汽車，主要行走浦西地區。年內本集團應佔溢利約為2,900,000港元（二零零四年：122,000港元）。儘管業績可算令人滿意，但自二零零四年十二月起，該公司一條主要路線受上海地鐵系統新開通的一條近乎平行的路線嚴重影響。由於兩個網路收費差別不大，乘客可能根據興趣改變選擇，該附屬公司的服務會受到挑戰。

iii. 揭陽冠運交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司（由本集團擁有60.6%權益）（二零零四年：60.6%）經營6條（二零零四年：3條）巴士路線，車隊共有34輛（二零零四年：34輛）巴士。年內本集團應佔虧損約為1,500,000港元（二零零四年：1,600,000港元）。虧損主要由於規模經濟效益不足及出售替換巴士所致。該附屬公司由去年開始發展一項向其他經營者分包巴士的新經營模式，希望日後可減低虧損。

iv. 重慶冠忠（第三）公共交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，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成立的合營公司擁有55%權益）（二零零四年：55%），在重慶經營73條（二零零四年：54條）巴士路線，車隊共有798輛（二零零四年：787輛）巴士。年內本集團應佔溢利約為600,000港元（二零零四年：1,500,000港元）。

該項業務的溢利得以上升，是由於經營環境改善及收費較高的空調巴士車隊擴大所致。

v. 重慶冠忠（新城）公共交通有限公司

於二零零五年三月三十一日，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的合營公司擁有76.64%權益）（二零零四年：76.64%），經營19條（二零零四年：10條）巴士路線，車隊共有447輛（二零零四年：303輛）巴士。年內本集團應佔溢利約為1,400,000港元（二零零四年：830,000港元）。溢利上升主要是由於年內開設更多巴士路線所致。

vi. 荊州強達運輸有限公司

於二零零五年三月三十一日，該附屬公司（由本集團擁有84.3%權益）（二零零四年：84.3%）經營2條（二零零四年：2條）巴士路線，車隊共有20輛（二零零四年：35輛）巴士。年內本集團應佔虧損約為1,400,000港元（二零零四年：716,000港元）。由於車隊較小，幾無規模經濟效益可言，管理層已計劃將該車隊分包予其他經營者，以便減低日後的虧損。

vii. 廣州興華集團

於二零零五年三月三十一日，冠華國際投資集團有限公司（由本集團擁有75%（二零零四年：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、廣州保稅區興華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%（二零零四年：70%）權益。

於二零零五年三月三十一日，廣州興華集團經營7條（二零零四年：7條）路線，車隊共有131輛（二零零四年：114輛）巴士，於廣東省內提供跨市交通及廣州市內客運。廣州保稅區廣保客貨運輸服務有限公司亦提供過境貨車牌照出租服務。期內本集團應佔廣州興華集團虧損約為796,000港元（二零零四年：溢利約3,000,000港元）。虧損主要是由於燃料成本增加及其他營運開支（主要是工資）的輕微增加所致。

viii. 湖北神州運業集團有限公司

於二零零四年八月三十一日，本集團收購湖北神州運業集團有限公司全部股權，該公司為國營企業，擁有一個車站，附有140條巴士路線，車隊共有約371輛巴士，於湖北省經營跨市巴士服務。於現行國營企業改革計劃下，本集團可對該附屬公司的人力資源架構進行重組以提高其效率及競爭力。

此外，湖北省政府已公佈，自二零零四年十月一日起，外國投資者可直接參與該省的交通事業。本集團已藉此機會進一步擴展該附屬公司於該省的服務。

截至二零零五年三月三十一日止期間，本集團應佔溢利約為5,500,000港元。收購後，本公司已簡化其組織架構及減低其過剩勞動力。本公司亦已採取有效措施提高服務標準及效率。

ix. 廣州市新時代快車有限公司

於二零零四年十二月二十四日，本集團收購廣州市新時代快車有限公司的56%股權，該公司於二零零五年三月三十一日共有18輛巴士於廣東省內經營5條市內路線。

截至二零零五年三月三十一日止期間，本集團應佔溢利約為2,000,000港元。

5. 中國內地的旅遊業務

於二零零五年三月三十一日，本集團擁有60%（二零零四年：60%）權益的附屬公司重慶旅業（集團）有限公司與四家股權架構相同的同集團公司一起經營一間酒店、一間旅行社、一間旅遊車公司及一間水力發電廠。本集團於截至二零零五年三月三十一日止年度合共應佔溢利約為2,800,000港元（二零零四年：虧損約1,700,000港元）。年內業績轉虧為盈，主要是由於重慶大酒店有限公司在重慶市所經營的酒店業務作出貢獻所致，重慶市經濟活動近年正快速增長。當然，當地管理層及員工的盡忠職守乃成功的主要元素。旅行社公司重慶光大國際旅行社有限公司繼續開拓國內、入境及出境旅遊業的旅遊服務網絡。儘管該業務並未提供可觀溢利，但已在重慶及中國內地的高度競爭行業內建立市場份額和優質服務信譽。本集團向旅遊業進軍，長遠而言必會取得豐碩成果。

流動資金及財務資源

本集團本年度營運所需資金主要來自內部流動現金，任何不足之數則主要向銀行貸款籌措。於二零零五年三月三十一日，未償還債項總額約為654,000,000港元（二零零四年：422,000,000港元），當中271,000,000港元（二零零四年：183,000,000港元）須於一年內償還。有關債務主要包括銀行貸款，大部份用於在中港兩地購買巴士及投資。負債淨資產比率約為81.9%（二零零四年：55.4%）。在中國內地，部份循環貸款用於購買巴士。根據經驗得知，此循環貸款可於到期後再續期。然而，為了降低風險，適當時候本集團將與相關銀行磋商要求日後轉為定期貸款而不是循環貸款。

本集團之銀行貸款乃以(i)若干固定資產（該等固定資產於二零零五年三月三十一日之賬面淨值為89,432,000港元（二零零四年：311,132,000港元））及為數14,760,000港元（二零零四年：1,536,000港元）之定期存款；(ii)所有本集團所持有之本公司附屬公司新大嶼山巴士（一九七三）有限公司及環島旅運有限公司之已發行股份；及(iii)本集團於香港所有資產及業務之固定及浮動押記（以本集團債券300,000,000港元（二零零四年：無）為限）作為抵押。

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。所有未來項目均以業務所得流動現金、銀行信貸或任何在香港及中國內地可行的融資方式提供所需資金。

本集團絕大部分的香港業務收支主要以港元為單位，在中國內地投資項目收入則以人民幣為主。儘管人民幣兌港元的匯率相對穩定，但在本集團一直密切注視走勢，當有需要時會制訂計劃對沖匯率波動的風險，例如在可行情況下從本地資本市場或銀行界籌集人民幣資金。

由於本集團大部份銀行貸款乃按浮動利率計息，故本集團亦會審慎注視利率上升的風險。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。本集團已與一家銀行訂立一項名義金額為200,000,000港元的「美元－港元匯價波幅結構性掉期」合約。只要美元兌港元匯價固定在一個匯價範圍，例如1美元等於7.720港元及7.805港元，本集團將向銀行收取相等於港元一個月銀行同業拆息的款額。該合約可幫助本集團彌補香港銀行同業拆息上升時所承擔的額外利率成本。然而，倘港元匯價固定在協議範圍之外，本集團便須付款予銀行。

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，薪金亦按市場的一般標準釐定。在中國內地及香港的僱員均接受入職輔導及其他培訓。本集團亦鼓勵僱員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及訓練課程。

展望

未來一、兩年對本集團極為重要。這段期間對本集團既具威脅亦帶來機會。

最大威脅將是燃油成本持續急升。由於本集團未能對尤其分別於香港及中國內地的專利及指定巴士路線按比例快速調高收費，此項影響尤為不利。幸而本集團已成功小幅調高香港非專利巴士服務的收費，使燃油成本上漲的影響得以減輕。本集團已採取多項節省燃料措施，例如將燃油消耗與評估工資指標掛鉤以及將路線合理化等。在可能情況下，本集團亦以一些較廉價的替代品（如石油氣巴士及天然氣）取代柴油。

第二大威脅是來自香港及中國內地的地下鐵路（地鐵）或火車的競爭。在香港，東涌第二昂平新纜車將於二零零六年年初投入營運。於二零零四年十二月二十八日開通的上海浦西地鐵線，亦對上海五冠忠的收入造成重大影響。為滿足二零零六年舉行的世界博覽會對交通不斷增長的需求，上海浦東多條地鐵路線將於二零零六年至二零零八年期間竣工。此舉亦將對浦東冠忠造成重大影響。本集團解除威脅的對策是與尋求同一地區的鐵路部門及其他巴士公司合作。其目的是盡量發揮潛在協同效益及降低營運成本。本集團亦希望當地政府會提供若干補貼或實行若干援助政策，使巴士公司有更大營運空間。

禍兮福所伏。威脅臨近的時，機會亦在湧現。香港新迪士尼主題公園不久便會在二零零五年九月十日開業，東涌纜車亦將於二零零六年七月中國內地實施自由更點必將為香港帶來更多遊客，而香港早已從二零零三年七月中國內地實施自由更「開放」政策及獲開放省份及地區數目不斷增加而大為受惠。香港與中國內地跨境巴士服務的需求已大幅增加。

香港經濟逐步復甦及中國內地經濟持續增長，必將創造更大客運需求。中國內地成為世界貿易組織成員國的效應及更緊密經貿關係安排的實施，亦將為香港及本集團帶來利益。

遵守上市規則最佳應用守則

除本公司之獨立非執行董事並無根據最佳應用守則第7段規定有特定任期但須根據本公司之公司細則輪值退任外，本公司於截至二零零五年三月三十一日止整個年度內一直遵守上市規則附錄十四所載之最佳應用守則。

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、出售或贖回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。

在聯交所網址刊載全年業績

根據過渡安排，聯交所上市規則附錄16第45(1)至45(3)段(包括首尾兩段)(於二零零四年三月三十一日前有效並繼續適用於二零零四年七月一日前開始之會計期間之業績公佈)規定公佈之全部資料，將於適當時候在聯交所網址刊登。

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、曾永鏗先生、李演政先生、盧健威先生、鄭敬凱先生、吳景頤先生、陳宇江先生及莫華勳先生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。

承董事會命
主席
黃松柏

香港，二零零五年七月二十二日

* 僅供識別

「請同時參閱本公布於太陽報刊登的內容。」