

財務回顧

集團

財務報表編製基準

載於第110頁至第160頁之財務報表是按照香港會計師公會頒佈所有適用的《香港財務報告準則》(此為統稱，並包括所有適用的個別《香港財務報告準則》、《香港會計準則》與詮釋)、香港普遍採用的會計原則，以及香港《公司條例》之披露規定而編製。此財務報表亦符合《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。集團所採納的主要會計政策刊載於本年報第117頁至第125頁之財務報表附註1。

香港會計師公會已頒佈多項全新及經修訂的《香港財務報告準則》，此等準則於2005年1月1日或之後開始的會計期間生效或供提早採納。此等新《香港財務報告準則》並未對集團本年度的業績帶來重大影響。集團的財務報表於本會計期間或過往會計期間因初次採納此等全新及經修訂《香港財務報告準則》之會計政策變動資料，已刊載於本年報第125頁至第129頁的財務報表附註2。

2005年財務表現回顧

全年綜合業績

集團截至2005年12月31日止年度之本公司股權持有人應佔盈利為港幣5.842億元(2004年為港幣7.312億元)，較2004年減少20.1%。2005年盈利包括出售葵涌車廠而錄得的一次性資本性收益港幣9,050萬元。該車廠在出售前由本公司全資附屬公司九龍

巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)所擁有及使用，其出售作價為港幣1.060億元。本年度每股盈利為港幣1.45元，較2004年的每股盈利港幣1.81元減少20.1%。

截至2005年12月31日止年度，集團的營業額為港幣64.564億元，較2004年的港幣65.443億元下跌港幣8,790萬元，跌幅為1.3%。營業額下跌，主要因為新鐵路，特別是九廣鐵路公司(「九鐵」)之馬鞍山鐵路、尖沙咀支線及西鐵分別於2004年12月、2004年10月和2003年12月通車，引致乘客量持續流失。集團本年度的總營運成本由2004年的港幣57.061億元增至2005年的港幣59.292億元，升幅為港幣2.231億元或3.9%。經營成本上漲，主要因為全球石油價格在2005年內急升，令集團燃油費用增加。此外，隨著利率上調，年內的融資成本由2004年的港幣1,540萬元，增加港幣5,370萬元至2005年的港幣6,910萬元。有關集團各業務部的財務狀況詳情，已刊載於本年報第83頁至第87頁。

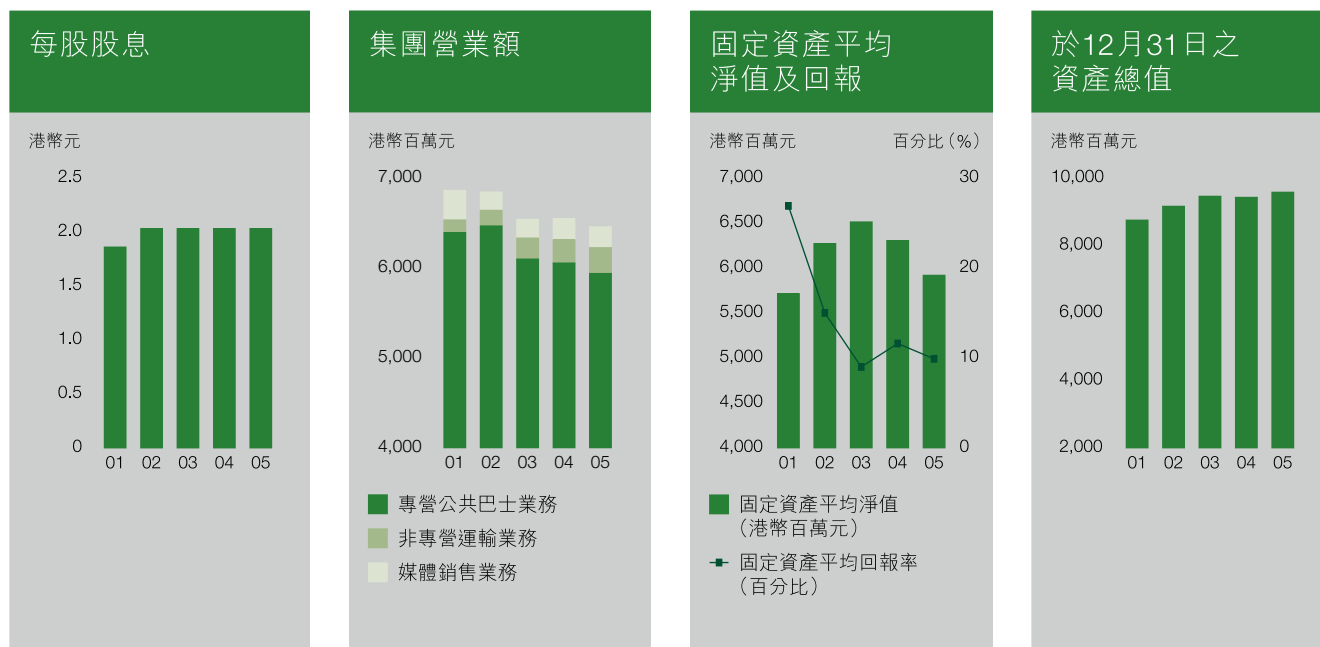
集團的應佔聯營公司盈利由2004年的港幣2,240萬元，上升至2005年的港幣5,340萬元，增加港幣3,100萬元。盈利上升，主要因為集團位於深圳的新聯營公司於2005年1月1日開始在深圳市經營公共巴士及計程車租賃服務，為集團帶來盈利貢獻所致。

本年度所得稅支出為港幣9,590萬元(2004年為港幣1.689億元)，較去年減少43.2%。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第131頁財務報表附註6(a)。

下表總結了集團六個部門的營業額及盈利貢獻：

港幣百萬元	營業額		除稅前盈利	
	2005年	2004年	2005年	2004年
專營公共巴士業務部	5,995.9	6,121.4	540.4	862.3
非專營運輸業務部	287.0	256.4	35.4	30.4
物業持有及發展部	-	-	13.4	12.7
媒體銷售業務部	173.5	166.5	34.8	28.3
內部財政服務部	-	-	5.2	10.5
國內運輸業務部	-	-	41.5	13.3
	<u>6,456.4</u>	<u>6,544.3</u>	<u>670.7</u>	<u>957.5</u>
融資成本			(69.1)	(15.4)
未分配之經營收入/(支出)淨額			89.1	(29.4)
除稅前盈利			<u>690.7</u>	<u>912.7</u>

集團主要業務之個別分部分類資料詳情，已刊載於本年報第136頁財務報表附註12。



財務回顧

股息

本年度建議派發之末期股息為每股港幣 1.58 元(2004 年為每股港幣 1.58 元)。連同於 2005 年 10 月 13 日派發之中期股息每股港幣 0.45 元(2004 年為每股港幣 0.45 元)，截至 2005 年 12 月 31 日止年度全年股息為每股港幣 2.03 元(2004 年為每股港幣 2.03 元)。盈利股息比率為 0.71 倍(2004 年為 0.89 倍)。

財務狀況

固定資產與資本性支出

集團的固定資產主要包括樓宇、巴士、船隻及其他車輛，以及按經營租賃持作自用之租賃土地權益。於 2005 年 12 月 31 日，此等集團資產並無作為抵押。

年內，集團之資本性支出為港幣 5.148 億元(2004 年為港幣 5.416 億元)。資本性支出減少，主要由於九巴於 2005 年重組巴士網絡，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 137 頁財務報表附註 13(a)。

聯營公司權益

於 2005 年 12 月 31 日，集團所持有的聯營公司權益共為港幣 7.764 億元(2004 年為港幣 3.302 億元)，此乃集團在北京、深圳和無錫投資運輸業務和媒體銷售業務的權益。聯營公司權益增加，主要因為集團注資港幣 3.639 億元於深圳的新聯營公司深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)。深圳巴士集團已由 2005 年 1 月 1 日起投入運作。

營運資金

於 2005 年 12 月 31 日，集團的營運資金為港幣 1.837 億元(2004 年為港幣 2.533 億元)，於年底的流動資產總額為港幣 23.412 億元(2004 年為港幣 19.179 億元)，其中主要包括流動資金和發展中物業。集團

的流動資金總額為港幣 11.336 億元(2004 年為港幣 11.702 億元)，主要為港幣、美元、英鎊及人民幣。發展中物業總額為港幣 7.071 億元(2004 年為港幣 3.232 億元)，乃集團為發展位於香港九龍荔枝角的豪華住宅及商用物業「曼克頓山」之總成本支出。集團於 2005 年 12 月 31 日的流動負債總額為港幣 21.575 億元(2004 年為港幣 16.646 億元)，主要包括須於一年內償還的銀行貸款、銀行透支、應付賬款及其他應計費用。

銀行貸款及透支

於 2005 年 12 月 31 日之銀行貸款及透支為港幣 31.799 億元(2004 年為港幣 27.920 億元)，全部均無抵押。

於 2005 年 12 月 31 日及 2004 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 149 頁財務報表附註 27。

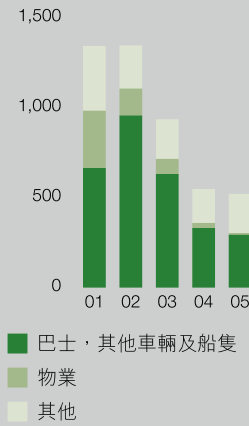
借貸淨額

於 2005 年 12 月 31 日，集團之借貸淨額(即借貸總額減去現金及銀行存款)為港幣 20.463 億元(2004 年為港幣 16.218 億元)，較 2004 年增加港幣 4.245 億元。以下為集團於 2005 年 12 月 31 日按貨幣劃分的借貸淨額：

貨幣	2005 年		2004 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		2,297.8		1,736.9
美元	(28.3)	(220.5)	(10.6)	(83.0)
英鎊	(1.5)	(20.3)	(1.5)	(22.1)
人民幣	(11.2)	(10.7)	(10.6)	(10.0)
總額		2,046.3		1,621.8

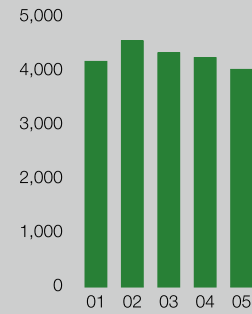
資本性支出

港幣百萬元



於12月31日之股東權益

港幣百萬元



承擔

集團於2005年12月31日未履行及未撥備之承擔為港幣18.786億元(2004年為港幣18.414億元)。以下是各類承擔的概要：

港幣百萬元	2005年	2004年
購買巴士及其他車輛	270.3	26.5
曼克頓山發展項目	1,275.5	1,473.9
購置其他固定資產	330.7	327.6
投資中國內地新項目	-	9.5
興建車廠及其他車廠設施	2.1	3.9
總額	1,878.6	1,841.4

上述承擔將由貸款及集團之營運資金支付。

於2005年12月31日，集團已訂購125部(2004年為2部)空調雙層巴士，將於2006年付運。另有46部巴士(2004年為42部)正處於不同的裝嵌階段。

資金及融資

流動資金與財政資源

年內，集團持續密切監察其流動資金及財政資源，以確保維持穩健的財務狀況，使來自經營業務的現金收入，連同尚未動用的銀行備用信貸，能足以應付償還債務、日常營運、資本性支出，以及未來業務擴充和發展的資金需要。年內的主要資金來自股東權益、銀行貸款及透支。集團的主要營運公司均自行安排融資以應付其特定的需求，而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。於2005年12月31日，集團的銀行備用信貸總額為港幣12.990億元(2004年為港幣19.457億元)。集團不時檢討其融資及財務政策，務求取得具成本效益的資金安排，切合各附屬公司獨特的經營環境。

資本負債比率及流動資金比率

下表列出集團的資本負債比率及流動資金比率：

	2005年	2004年
年終資本負債比率 (借貸淨額對股本總值與本公司股權持有人應佔儲備金之比率)	0.51	0.38
年終流動資金比率 (流動資產與流動負債的比率)	1.09	1.15

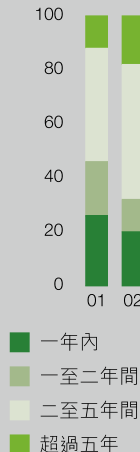
2005年的資本負債比率上升，主要由於集團為發展曼克頓山項目而增加貸款。待曼克頓山的住宅單位出售後，預料集團的資本負債比率將會大幅下調，或出現淨現金的情況。

融資成本及利息盈利率

主要由於2005年市場利率上升，集團的融資成本總額由2004年的港幣1,540萬元增加至2005年的港幣6,910萬元。集團於2005年的平均借貸年利率為3.01%，較2004年的0.63%上升238個基點。

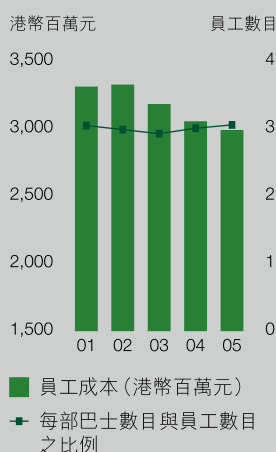
於12月31日之集團借貸還款分析

百分比 (%)



員工成本及每部巴士與員工數目之比例

(專營公共巴士服務)



利息盈利率是未扣減融資成本之稅前盈利與淨融資成本(即總融資成本減利息收入)之比率，2005年的利息盈利率為15.8倍(2004年為393.1倍)。

現金流量淨額

集團來自經營及投資業務之現金流入淨額由2004年的港幣2.651億元增加至2005年的港幣2.892億元，其中包括年內出售葵涌車廠所得的金額港幣1.060億元。年內，付予資本性支出及利息支出的金額分別為港幣5.361億元及港幣7,870萬元，而2004年分別為港幣6.101億元及港幣1,580萬元。2005年增加淨銀行貸款額為港幣3.450億元，而2004年則為港幣1.579億元。2005年未經扣除支付股息的現金流入淨額為港幣6.128億元，而2004年的現金流入淨額則為港幣4.184億元。而經扣除支付股息港幣8.194億元後，集團於年內的現金流出淨額為港幣2.066億元，而去年為港幣4.117億元。有關集團截至2005年12月31日止年度的現金流量變動詳情，已刊載於本年報第115頁至第116頁的綜合現金流量表。

財務政策

貨幣風險管理

相對集團的資產總值，集團的外幣資產與負債水平偏低，故外幣對集團並不構成重大風險。集團的外匯風險主要來自購買按英鎊計算的新巴士及海外汽車零件。集團減少外匯風險的政策是密切監察匯價波動，特別是於貨幣市場波動之際，在適當時機策略性地訂立遠期外匯合約，為外幣需求進行對沖。

2005年內，集團訂立多張遠期外匯合約，為年內所需使用的英鎊總額中的大約50% (2004年為60%) 進行對沖。

利率風險管理

集團的政策是密切監察市場情況，以制訂適當的策略降低利率風險。於2005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。上述安排有助集團在2005年享有較定息債務為低的浮動利率。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。

僱員及薪酬政策

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。繼九鐵馬鞍山鐵路在2004年12月通車後，九巴推出多項路線重組計劃，並主要以自然流失的方式減省人手，故集團於2005年年底的員工數目較去年減少0.8%。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的數目和薪酬。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：

	2005年	2004年
截至年終之僱員數目	13,493	13,601
薪酬總額(港幣百萬元)	2,983	3,048
薪酬佔總成本之百分比	49%	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	2005年	2004年
營業額	港幣百萬元	5,733.3	5,885.3
出售樓宇及租賃土地權益之收益	港幣百萬元	90.5	-
其他收益淨額	港幣百萬元	75.1	69.4
總經營成本	港幣百萬元	(5,295.7)	(5,113.1)
融資成本	港幣百萬元	(46.2)	(10.1)
除稅前盈利	港幣百萬元	557.0	831.5
所得稅支出	港幣百萬元	(81.5)	(156.0)
除稅後盈利	港幣百萬元	475.5	675.5
淨盈利率(包括出售樓宇及租賃土地權益之收益)		8.3%	11.5%
淨盈利率(不包括出售樓宇及租賃土地權益之收益)		6.7%	11.5%
總載客量	百萬人次	1,009.9	1,063.8
行車里數	百萬公里	339.0	342.8
年終僱員數目	僱員數目	12,339	12,499
年終車隊規模	巴士數目	4,029	4,150
資產總值	港幣百萬元	5,939.8	6,165.9

九巴於2005年的除稅後盈利為港幣4.755億元(2004年為港幣6.755億元)，較上年度下跌29.6%。當中包括出售葵涌車廠所得的一次性資本性收益港幣9,050萬元。若撇除此資本性收益，九巴專營公共巴士業務的除稅後盈利則由2004年的港幣6.755億元下跌43.0%，至2005年的港幣3.850億元。

年內，九巴的車費收入為港幣56.680億元(2004年為港幣58.088億元)，較去年減少港幣1.408億元或2.4%。而2005年的總載客量為10.099億人次(2004年為10.638億人次)，較2004年減少5,390萬人次或5.1%。車費收入和載客量下跌，主要因為新鐵路，特別是九鐵馬鞍山鐵路、尖沙咀支線和西鐵分別於2004年12月、2004年10月和2003年12月通車，令九巴載客量持續流失。九巴於年內的廣告收入為港幣6,400萬元(2004年為港幣7,450萬元)，較去年減少14.1%。

九巴車隊於年內的實際行車里數為3.390億公里(2004年為3.428億公里)。行車里數減少，主要由於九巴在馬鞍山鐵路通車後重組若干巴士路線所致。

九巴於年內的總經營成本為港幣52.957億元(2004年為港幣51.131億元)，較2004年增加港幣1.826億元或3.6%。截至2005年12月31日止年度，由於全球燃油價格急升，集團的燃油成本較2004年增加大約港幣2.160億元或36.4%，至港幣8.096億元。隨著隧道費及利率上升，年內作為其他經營成本一部份的隧道費及融資成本亦分別較2004年增加港幣2,160萬元及港幣3,610萬元。上述經營成本上升，乃完全在九巴所能控制的範圍以外，因此九巴致力提升生產力、精簡巴士服務和厲行節流措施，以盡量減少其他經營成本。基於集團的努力，儘管九巴的營運員工和辦公室員工分別由2005年6月1日及2005年9月1日起獲加薪2%，年內撇除燃油成本後的巴士經營成本仍較2004年減少港幣3,340萬元或0.8%。

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(前景為穩定)。

財務回顧

龍運巴士有限公司(「龍運」)

	單位	2005年	2004年
營業額	港幣百萬元	271.4	245.5
其他收益淨額	港幣百萬元	1.7	1.3
總經營成本	港幣百萬元	(245.4)	(226.1)
融資成本	港幣百萬元	(5.1)	(1.0)
除稅前盈利	港幣百萬元	22.6	19.7
所得稅支出	港幣百萬元	(3.9)	(3.4)
除稅後盈利	港幣百萬元	18.7	16.3
淨盈利率		6.9%	6.6%
總載容量	百萬人次	24.3	22.3
行車里數	百萬公里	23.8	23.5
年終僱員數目	僱員數目	417	407
年終車隊規模	巴士數目	148	145
資產總值	港幣百萬元	249.6	230.0

龍運於年內錄得除稅後盈利港幣1,870萬元(2004年為港幣1,630萬元)，較去年增加港幣240萬元或14.7%。

龍運年內的車費收入為港幣2.695億元，較2004年的港幣2.430億元增加10.9%。龍運在2005年的總載容量達2,430萬人次(每日平均為66,553人次)，較去年的2,230萬人次(每日平均為60,942人次)增加9.0%。載容量上升，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上升。香港迪士尼樂園於2005年開幕，亦為龍運帶來更多乘客。

由於龍運增加巴士路線以配合香港迪士尼樂園開幕後的新增客運需求，年內的總行車里數增至2,380萬公里(2004年為2,350萬公里)。

龍運的廣告收入由2004年的港幣60萬元增至2005年的港幣120萬元。

龍運於2005年度的總經營成本為港幣2.454億元(2004年為港幣2.261億元)，較2004年度增加8.5%。成本上漲，主要由於燃油成本及隧道費均告上升，而且因為龍運提升服務以配合正在增加的客

運需求，導致其他經營開支亦相對增加。此外，隨著市場利率上升，2005年的融資成本亦增加港幣410萬元至港幣510萬元(2004年為港幣100萬元)。

非專營運輸業務

集團的非專營運輸業務部在2005年錄得除稅後盈利港幣2,680萬元(2004年為港幣2,380萬元)，較去年增加12.6%。2005年的營業額為港幣2.870億元，較2004年的港幣2.564億元增加11.9%。營業額上升，主要是由於香港經濟持續復甦、香港迪士尼樂園開幕，以及跨境穿梭巴士服務的載容量上升。

陽光巴士控股有限公司及其附屬公司(「陽光巴士集團」)

陽光巴士集團是經營各類非專營巴士服務的一個主要營運商，服務包括屋苑、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1.140億元，較2004年增加11.7%，主要因為香港迪士尼樂園開幕，加上來港旅客增加，特別是來自中國內地的旅遊團，帶動乘客量增加所致。然而，燃油成本在年內飆升，抵銷了部分營業額的升幅。

於2005年12月31日，陽光巴士集團的巴士數目為249部（2004年為230部）。年內，陽光巴士集團購入65部巴士（2004年為7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」）

珀麗灣客運本為集團持有65%權益的附屬公司，繼集團於2005年12月13日向珀麗灣客運前少數股東收購餘下35%的權益後，珀麗灣客運已成為集團的全資附屬公司。珀麗灣客運一直為珀麗灣（馬灣島的高級住宅項目）的居民和訪客提供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、11部超低地台空調單層巴士、三部柴油電動混合式超低地台空調單層巴士，以及一部28座位空調小型巴士，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590萬人次，較2004年的510萬人次增加15.7%。載客量增加，主要因為珀麗灣的居民數目進一步上升。

新香港巴士有限公司（「新港巴」）

新港巴與一家深圳公司合作，經營往來香港落馬洲和深圳皇崗的24小時跨境穿梭巴士服務，為經常過境的人士及渡假旅客提供直接而且經濟實惠的穿梭巴士服務。隨著《更緊密經貿關係安排》的落實，香港與中國內地的經貿往來增加，加上自由行計劃擴

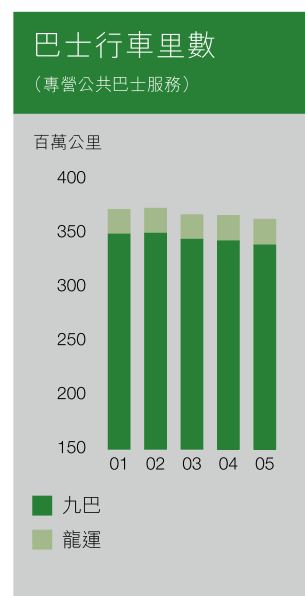
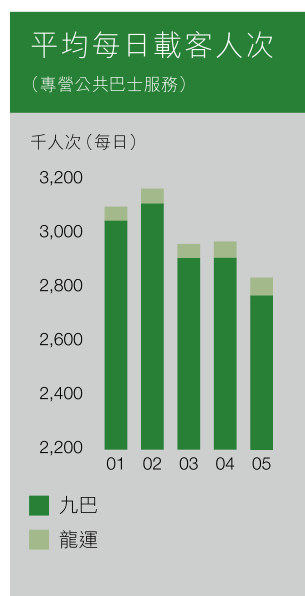
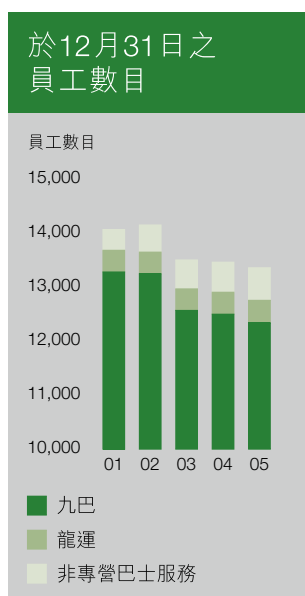
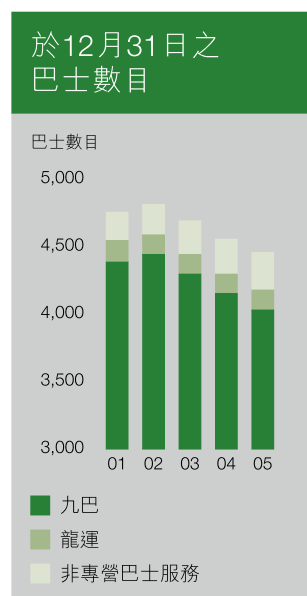
展至國內更多城市後，來港的內地旅客數目不斷上升，使新港巴的載客量由2004年的760萬人次增加19.7%至2005年的910萬人次。新港巴於2005年年底的巴士數目為15部，與2004年年底相同。

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並發展位於九龍荔枝角寶輪街，命名為「曼克頓山」的住宅及商用物業。該發展項目包括五幢總樓面面積約100萬平方呎的高級住宅大廈，提供約1,115個豪華住宅單位，並設有一個約50,000平方呎的平台商場。於2005年12月31日，樓宇結構工程已完成98%，而玻璃外牆、外部裝飾和內部裝修工程均在施工中。曼克頓山預期於2006年年底竣工。

於年底，此項目的總建築成本支出為港幣7.071億元（2004年為港幣3.232億元）。此建築成本支出已被資本化，並列入本年報第111頁的綜合資產負債表的發展中物業賬項內。於2005年12月31日，此項目的承擔額為港幣12.755億元（2004年為港幣14.739億元）。集團以營運資金和無抵押銀行貸款為此項目提供融資。



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	2005年	2004年
營業額	191.1	182.0
其他收益	21.6	16.1
總經營成本	(189.9)	(179.3)
融資成本	(2.4)	(1.4)
應佔聯營公司之盈利	12.1	9.5
除稅前盈利	32.5	26.9
所得稅支出	(5.3)	(3.1)
除稅後盈利	27.2	23.8
少數股東權益	(0.9)	(3.7)
除稅及少數股東權益後盈利	26.3	20.1

相對於2004年，路訊通集團於2005年內取得顯著的業務及財務進展。截至2005年12月31日止年度內，路訊通集團錄得經營收入總額為港幣2.127億元(2004年為港幣1.981億元)，其股權持有人應佔盈利為港幣2,630萬元(2004年為港幣2,010萬元)，分別較去年增加7.4%和30.8%。

路訊通集團的總經營成本由2004年的港幣1.793億元增加5.9%至2005年的港幣1.899億元，主要因為路訊通集團在國內的巴士候車亭已於年內全面投入服務，因而令其折舊及攤銷開支增加。

路訊通集團股權持有人的應佔盈利，包括香港業務的分部盈利港幣1,980萬元(2004年為港幣1,260萬元)，以及中國內地業務的分部盈利港幣650萬元(2004年為港幣750萬元)。年內盈利增加，主要因為香港及中國內地的經濟環境以及消費信心持續改善。

有關路訊通集團的進一步資料已刊載於路訊通集團的2005年度業績公佈及年報內。

國內運輸業務

於2005年12月31日，集團所擁有的國內運輸業務聯營公司及共同控制實體權益總額為港幣6.484億元(2004年為港幣2.243億元)。此等投資項目主要與集團在大連、深圳和無錫經營的客運公共運輸服務，以及在北京經營的計程車及汽車租賃業務有關。集團的國內運輸業務部於2005年錄得除稅後盈利港幣4,150萬元(2004年為港幣1,330萬元)。除稅後盈利上升，主要因為集團位於深圳的新聯營公司於2005年1月1日投入運作，為集團帶來盈利貢獻。然而，燃油價格於2005年大幅飆升，抑制了集團在國內的運輸業務的表現。年內，集團將所持有的天津一家合作合營企業的所有權益，悉數售予獨立第三者，以便專注經營規模較大的項目。該合作合營企業是由集團佔50%股權的一家聯營公司，與天津市公交集團有限公司在2001年1月成立。

國內運輸業務投資概要

	大連	北京	無錫	深圳
業務性質	巴士服務	計程車及汽車租賃服務	巴士服務	巴士及計程車租賃服務
企業組成模式	合作合營企業	中外合資股份有限公司	中外合資股份有限公司	中外合資股份有限公司
開始營運日期	1997年8月	2003年4月	2004年3月	2005年1月
集團初期的投資額(人民幣百萬元)	22	80	135	387
集團擁有的實際權益	30%	31.38%	45%	35%
於2005年年終的車隊規模(車輛數目)	83	4,235	1,857	3,531
巴士載客量(百萬人次)	27.1	不適用	266.3	588.3
巴士行車里數(百萬公里)	4.6	不適用	88.9	240.0
2005年年終僱員數目	261	4,219	4,927	11,610

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7月組成合作合營企業。於2005年12月31日，該合作合營企業經營三條巴士路線，投入共83部單層巴士，為大連市提供巴士服務。此合作合營企業在2005年取得理想進展，並錄得盈利。

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(集團旗下的一家全資附屬公司)、北京北汽出租汽車集團有限責任公司、北京巴士股份有限公司，以及中國內地另外兩位投資者。北汽九龍主要經營計程車及汽車租賃業務，擁有約4,200部車輛及聘用約4,200名員工。集團在這個項目的投資額為人民幣8,000萬元(港幣7,550萬元)，佔北汽九龍股本權益的31.38%。北汽九龍於截至2005年12月31日止年度取得理想的業績。

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1,800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)。無錫九龍在截至2005年12月31日止年度繼續取得穩定的進展，並錄得盈利。

深圳

深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)是由九巴(深圳)交通投資有限公司(集團旗下一家全資附屬公司)，夥同中國內地其他四位投資者合作成立的中外合資股份有限公司，已於2005年1月投入運作。集團的投資額為人民幣3.871億元(港幣3.639億元)，相當於深圳巴士集團的35%權益。深圳巴士集團主要在廣東省深圳市提供公共巴士服務和計程車租賃服務，經營大約120條巴士路線，投入大約3,500部車輛。截至2005年12月31日止年度，深圳巴士集團為集團帶來可觀的盈利貢獻。

關連交易

集團根據上市規則附錄14A的匯報規定，闡述以下關連交易和持續關連交易的詳情：

關連交易

九龍巴士(一九三三)有限公司 (「九巴」)

與Fortin International Limited (「FIL」) 的交易

如本年報第158頁的財務報表附註36(a)(i)所述，九巴於2005年10月31日與新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)的全資附屬公司FIL簽訂協議，據此九巴同意出售而FIL同意購入位於新界葵涌的一幢工業大廈，作價為港幣106,000,000元。九巴已獲得相關政府部門批核出售該工業大廈，並於2005年12月14日完成交易。此項交易只須遵守上市規則的匯報及公佈規定，而無須取得獨立股東的批准。本公司已於2005年11月1日發出的公佈中披露是項交易的詳情。

Park Island Transport Holdings Limited (「PITH」)

與Winnertex Limited (「Winnertex」)的 交易

PITH與Winnertex於2005年12月5日簽訂買賣協議，據此PITH同意購入而Winnertex則同意出售珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)已發行股本中的35%權益，作價為港幣9,555,700元。交易完成後，珀麗灣客運成為本公司的間接全資附屬公司。此項按買賣協議進行的交易，只須遵守上市規則的匯報及公佈規定，而無須取得獨立股東的批准。本公司已於2005年12月9日發出的公佈中披露是項交易的詳情。

持續關連交易

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158頁的財務報表附註36(a)(iii)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，據此新鴻基地產保險同意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，在此保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至2005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80,174,000元。估計集團在截至2006年12月31日止的財政年度內，付予及應付新鴻基地產保險的保費不會超過港幣154,000,000元。保險安排下的交易只須遵守上市規則的匯報及公佈規定，而無須取得獨立股東的批准。本公司已在2004年5月28日發出的公佈中披露是項關連交易的詳情。

珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣 客運」)

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

根據珀麗灣客運與新鴻基地產的全資附屬公司SHKMW於2001年5月23日簽訂之運輸協議，SHKMW委任珀麗灣客運經營往來馬灣島及在馬灣島上的巴士及渡輪服務。於2005年12月6日，珀麗灣客運與SHKMW簽訂補充協議(「補充協議」)，為於2005年12月13日到期的運輸協議的營運期延長一年，即由2005年12月14日起至2006年12月13日止，並修訂運輸協議內的若干條款及細則。年內珀麗灣客運及SHKMW按補充協議修訂的運輸協議為馬灣島提供運輸服務而執行的交易，根據上市規則構成本公司的持續關連交易。本公司已於2001年5月25日及2005年12月9日發出的公佈中披露此

等關連交易的詳情。如本年報第159頁的財務報表附註36(a)(vi)所述，珀麗灣客運在截至2005年12月31日止年度享有的年度准許回報為港幣11,800,000元。估計2006年1月1日至2006年12月13日期間的准許回報不會超過港幣18,200,000元。

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

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曼克頓山的住宅單位、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，同意委任康業為曼克頓山的管理公司，按照荔枝角地產、康業及首名購買曼克頓山已落成單位的買家將就曼克頓山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

有關上述與新鴻基地產保險、SHKMW、新鴻基地產代理及康業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，可無須嚴格遵守上市規則附錄14A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. 上述每一項與新鴻基地產保險、SHKMW、新鴻基地產代理及康業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. 集團於截至2005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126,000,000元限額；
3. 根據經補充協議修訂的運輸協議，珀麗灣客運於2005年1月1日至2005年12月13日期間應享的准許回報並不超越本公司於2004年12月31日的已審核綜合有形資產淨值的3%；
4. 如2005年12月9日的公佈所披露，根據經補充協議修訂的運輸協議，珀麗灣客運於2005年12月14日至2005年12月31日期間應享的准許回報並不超越港幣945,000元的限額；及
5. 荔枝角地產根據每項租售代理協議及管理協議於截至2005年12月31日止年度應付的總額，並不超越港幣10,000,000元或本公司於2004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。

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)並無超越上文所述限額。