

財務回顧

集團

2006年財務表現回顧

集團全年業績

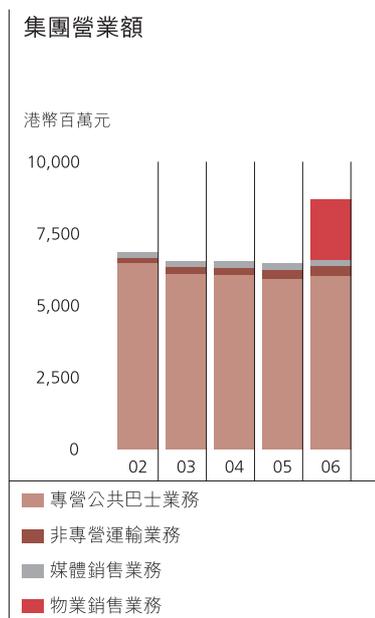
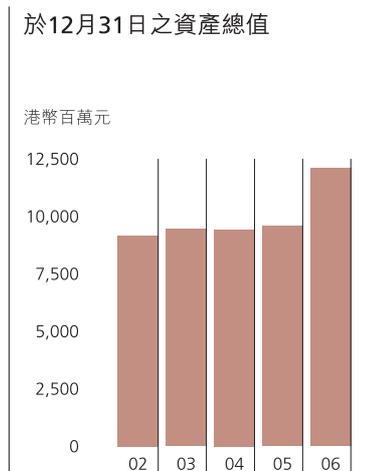
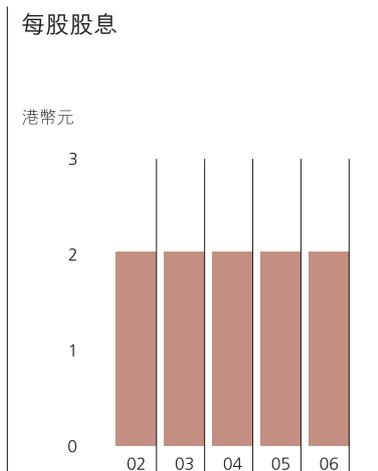
集團截至2006年12月31日止年度之本公司股權持有人應佔盈利為港幣18.380億元，較2005年的港幣5.842億元增加港幣12.538億元。2006年的盈利包括本公司全資附屬公司Lai Chi Kok Properties Investment Limited出售曼克頓山多個住宅單位及車位的非經常性收益所帶來的除稅後盈利港幣15.002億元。然而，集團旗下在香港提供專營公共巴士服務的旗艦公司一九龍巴士（一九三三）有限公司，其2006年的除稅後盈利為港幣2.163億元，較2005年的港幣4.755億元大幅下跌54.5%。

下表總結了集團截至2006年12月31日止年度六個部門的營業額及盈利貢獻：

集團於2006年的營業額為港幣87.045億元（2005年為港幣64.564億元），較2005年增加港幣22.481億元，升幅為34.8%。營業額上升，主要因為曼克頓山於2006年年底售出多個住宅單位，於年內錄得銷售收益港幣21.332億元（2005年為無），而且集團運輸業務及其他業務所產生的車費及其他收入較2005年增加了港幣1.149億元。

集團於2006年的總營運成本為港幣68.022億元（2005年為港幣59.292億元），較2005年增加港幣8.730億元或14.7%。經營成本上漲，主要由於集團於年內出售曼克頓山住宅單位而錄得銷售成本港幣4.611億元（2005年為無），加上全球石油價格在2006年內急升，令集團燃油費用增加港幣1.861億元。此外，隨著隧道費及利率上調，年內的隧道費及融資成本分別較2005年增加港幣2,010萬元及港幣3,720萬元。有關集團各業務部的財務狀況詳情，已刊載於本年報第92頁至第97頁。

港幣百萬元	營業額		除稅前盈利	
	2006年	2005年	2006年	2005年
專營公共巴士業務部	6,072.8	5,995.9	327.5	540.4
非專營運輸業務部	337.1	287.0	40.1	35.4
物業持有及發展部	2,133.2	–	1,616.4	13.4
媒體銷售業務部	161.4	173.5	63.4	34.8
內部財政服務部	–	–	14.1	5.2
國內運輸業務部	–	–	45.1	41.5
	8,704.5	6,456.4	2,106.6	670.7
融資成本			(106.3)	(69.1)
未分配之經營收入淨額			2.4	89.1
除稅及少數股東權益前盈利			2,002.7	690.7
所得稅			(133.3)	(95.9)
少數股東權益			(31.4)	(10.6)
本公司股權持有人應佔盈利			1,838.0	584.2



2006年，集團的應佔聯營公司盈利為港幣5,170萬元（2005年為港幣5,340萬元），較2005年減少港幣170萬元。

本年度所得稅支出為港幣1.333億元（2005年為港幣9,590萬元），較去年增加39.0%。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第138頁財務報表附註6(a)。

集團主要業務之分部分類資料詳情，已刊載於本年報第142頁財務報表附註12。

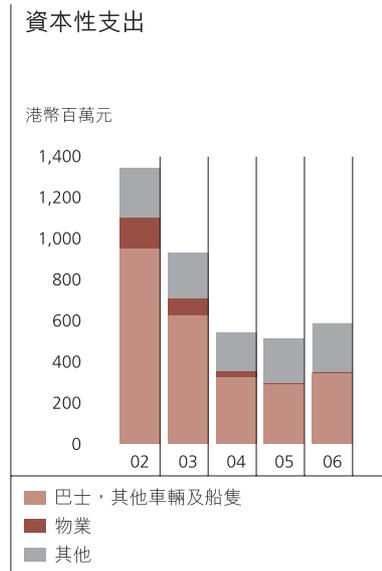
財務狀況主要變動

固定資產與資本性支出

於綜合資產負債表列賬的集團固定資產主要包括樓宇、持作自用之租賃土地權益、發展中投資物業、巴士及其他車輛、船隻、裝配中巴士、工具及其他固定資產。於2006年12月31日，集團的固定資產並無作為抵押。

年內，集團之資本性支出為港幣5.882億元（2005年為港幣5.148億元）。

財務回顧



資本性支出增加，主要由於集團為補充車隊巴士數目及重組巴士網絡而購入新巴士所致。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第143頁財務報表附註13(a)。

流動資產及負債

於2006年年底的流動資產總額為港幣50.770億元(2005年為港幣23.412億元)，其中主要包括持有作出售的已落成物業港幣14.334億元(2005年為發展中物業港幣7.071億元)、應收賬款港幣21.793億元(2005年為港幣2.972億元)，以及流動資金港幣12.285億元(2005年為港幣11.337億元)。持有作出售的已落成物業數額代表於2006年12月31日未售物業應佔的曼克頓山總發展成本。應收賬款包括年內銷售曼克頓山若干住宅單位及車位的應收分期付款港幣18.557億元(2005年為無)。集團的流動資金主要為港幣、美元、英鎊及人民幣。

流動資產總額大幅上升，主要由於集團於2006年內完成曼克頓山發展項目及售出其中若干單位，並於綜合資產負債表確認持有作出售的已落成物

業成本，及將已出售物業的應收分期付款列為流動資產。

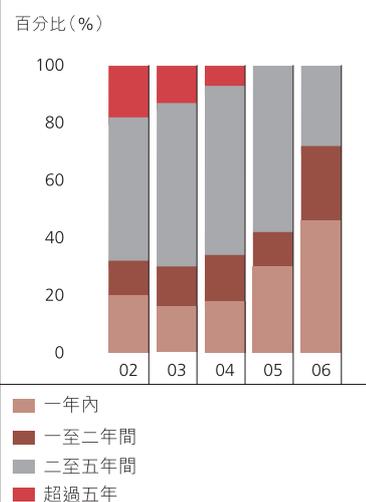
集團於2006年12月31日的流動負債總額為港幣37.868億元(2005年為港幣21.575億元)，主要包括銀行貸款的流動部分、銀行透支、應付賬款及其他應計費用。流動負債總額增加，主要由於集團增加借貸作為發展曼克頓山項目的資金。

銀行貸款及透支

於2006年12月31日之銀行貸款及透支為港幣38.327億元(2005年為港幣31.799億元)，其中港幣3,800萬元的銀行貸款以銀行存款港幣3,950萬元作為抵押。

於2006年12月31日及2005年12月31日，集團的銀行貸款及透支之還款期分析載於以下圖表：

於12月31日之集團借貸還款分析



借貸淨額

於2006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25.647億元(2005年為港幣20.463億元)，較2005年增加港幣5.184億元。

以下為集團於2006年12月31日按貨幣劃分的借貸淨額：

貨幣	2006年		2005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		3,082.4		2,297.8
美元	(46.9)	(365.6)	(28.3)	(220.5)
英鎊	(1.6)	(23.7)	(1.5)	(20.3)
人民幣	(128.4)	(128.4)	(11.2)	(10.7)
總額		2,564.7		2,046.3

承擔

於2006年12月31日，集團財務報表上未履行及未撥備之承擔為港幣4.912億元（2005年為港幣18.786億元）。各類承擔的概要如下：

港幣百萬元	2006年	2005年
曼克頓山發展項目	37.2	1,275.5
購買巴士及其他車輛	188.3	270.3
購置其他固定資產	263.3	330.7
興建車廠及其他車廠 設施	2.4	2.1
總額	491.2	1,878.6

上述承擔將由貸款及集團之營運資金支付。

於2006年12月31日，集團已訂購97部巴士（2005年為125部），將於2007年付運。另有38部巴士（2005年為46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

集團秉持審慎理財之道，於年內持續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，能足以應付日常營運、償還貸款、資本性支出，以及未來業務擴充和發展的資金需要。

年內的營運資金主要來自股東權益、銀行貸款及透支。集團的主要營運公司一般自行安排融資以應付其營運及投資需求，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。集團不時檢討其融資策略，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。於2006年12月31日，集團的銀行備用信貸總額為港幣12.540億元（2005年為港幣12.990億元）。

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：

	2006年	2005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	0.51
年終流動資金比率 (流動資產對流動負債 的比率)	1.34	1.09

與2005年比較，集團的流動資金比率於2006年年底上升，主要由於集團出售曼克頓山住宅單位而導致應收賬款增加。

融資成本及利息盈利率

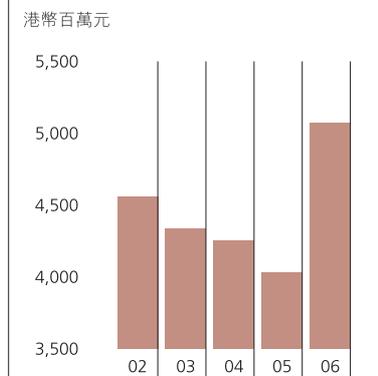
由於市場利率及集團的借貸額在年內均有所上升，集團於2006年的融資成本由2005年的港幣6,910萬元增至港幣1.063億元。

集團於2006年的平均借貸年利率為4.34%，較2005年的3.01%上升133個基點。

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，2006年的利息盈利率為32.1倍（2005年為15.8倍）。

財務回顧

於12月31日之股東權益



現金流量淨額

經營業務(特別是專營公共巴士業務)所產生的現金流量為集團主要的流動資金來源。截至2006年12月31日止年度,現金及現金等價物淨額增加港幣2.290億元,其來源如下:

港幣百萬元	2006年	2005年
來自/(用於)以下活動的現金淨額:		
• 經營活動	788.6	773.9
• 投資活動	(408.5)	(484.7)
• 融資活動	(151.1)	(495.8)
	229.0	(206.6)

集團來自經營及投資業務之現金流入淨額由2005年的港幣2.892億元增加至2006年的港幣3.801億元,其中主要包括(i)來自專營公共巴士業務的現金淨額港幣10.005億元;(ii)於2006年出售曼克頓山多個住宅單位所得的現金收益港幣2.732億元;(iii)付予資本性支出的金額港幣5.995億元;及(iv)付予利息支出的金額港幣1.407億元。

2006年的淨銀行貸款額增加港幣6.746億元,而2005年則增加港幣3.450億元。2006年未經扣除支付股息的現金流入淨額為港幣10.484億元,而2005年的現金流入淨額則為港幣6.128億元。

有關集團截至2006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123頁至第124頁的綜合現金流量表。

財務政策

集團的業務承受不同種類的財務風險,包括現金流量及流動資金風險、利率風險及外匯風險。集團的整體風險管理計劃專注處理金融市場無法預測的因素,並盡量減少此等因素對集團表現所帶來的潛在負面影響。

現金流量及流動資金管理

現金流量及流動資金管理是指於債務到期時沒有足夠資金償還債務之風險,此乃資產及負債的金額與到期日出現錯配所產生。

由於集團的大部分收入乃來自現金為本的專營巴士業務,因此集團無須承受重大的現金流量及流動資金風險。集團適當地規劃及密切監察其債務水平,因此得以有效地滿足其資金及投資需求。

利率風險管理

集團以審慎態度，運用各種技術和工具來管理利率風險，包括為貸款作出不同的續期安排及到期日，以達自然對沖。集團並於適當情況下，採用利率掉期等衍生金融工具。於2006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。上述安排使集團於2006年享有較定息貸款為低的浮動利率。標準普爾授予九巴良好而穩定的「A」信貸評級，使九巴獲得金融機構提供優惠的借貸利率。集團將繼續按最新的市場情況檢討利率風險管理策略，並推行適當的策略以管理風險。

外匯風險管理

外匯風險是指與以外幣結算的投資項目和交易有關的匯率出現負面變動而引致損失的風險。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。為了盡量減少此等風險，集團於2006年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38%（2005年為50%）進行對沖。相對集團的資產總值，集團的外幣資產與負債水平偏低，故外幣並無對集團構成重大風險，但集團會繼續密切監察匯價變動，並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。

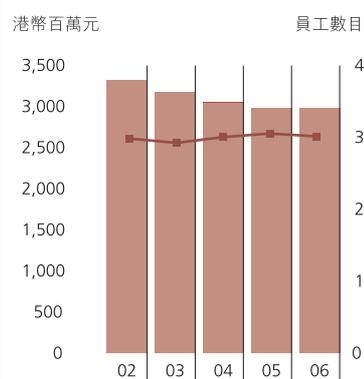
僱員及薪酬政策

運輸服務是勞工密集的業務，因此員工成本佔集團總成本的比重較高。年內，我們謹慎地控制員工數目以配合因推行多項巴士路線重組計劃而減省的人手，令集團的員工數目於2006年年底微降至13,425人（2005年為13,493人）。集團是透過員工的自然流失，及於2006年內推出自願退休計劃以達致減省人手的目的。

截至2006年12月31日止年度，集團僱員（包括集團內地附屬公司的僱員）的薪酬總額為港幣29.790億元（2005年為港幣29.830億元），相等於總經營成本的42%（2005年為49%）。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。

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）



■ 每部巴士數目與員工數目之比例
（員工數目）

■ 員工成本 (港幣百萬元)

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	2006年	2005年
營業額	港幣百萬元	5,790.6	5,733.3
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	68.3	75.1
總經營成本	港幣百萬元	(5,560.3)	(5,295.7)
融資成本	港幣百萬元	(63.1)	(46.2)
除稅前盈利	港幣百萬元	235.5	557.0
所得稅支出	港幣百萬元	(19.2)	(81.5)
除稅後盈利	港幣百萬元	216.3	475.5
淨盈利率		3.7%	8.3%
總載客量	百萬人次	1,007.9	1,009.9
行車里數	百萬公里	336.2	339.0
年終僱員數目	僱員數目	12,133	12,339
年終車隊規模	巴士數目	4,021	4,029
資產總值	港幣百萬元	5,789.0	5,939.8

九巴於年內的除稅後盈利為港幣2.163億元(2005年為港幣4.755億元)，較上年度下跌港幣2.592億元或54.5%。這主要因為燃油價格於2006年上升至歷史高位，加上2005年的除稅後盈利計入了出售葵涌車廠所得的一次性及資本性收益港幣9,050萬元所致。

年內，主要由於部份路線的乘客量增加，九巴的車費收入增至港幣57.224億元，較2005年的港幣56.680億元增加1.0%。然而，2006年的總載客量為10.079億人次，較2005年的10.099億人次輕微下跌0.2%，這主要是因為來自鐵路的激烈競爭。九巴於年內的廣告收入為港幣6,470萬元(2005年為港幣6,400萬元)，較去年增加1.1%。

九巴於年內的總經營成本為港幣55.603億元(2005年為港幣52.957億元)，較2005年增加港幣2.646億元或5.0%。於2006年，由於全球燃

油價格急升至歷史高位，集團的燃油成本較2005年增加大約港幣1.608億元或19.9%，至港幣9.704億元。由於保險索償、隧道費及利率上升，年內的保險費用、隧道費及融資成本亦分別較2005年增加港幣4,740萬元、港幣1,730萬元及港幣1,690萬元。上述經營成本上升，大部分非九巴所能控制。然而，九巴繼續提升生產力、重組巴士服務網絡和厲行節流措施以及開發新收入來源，從而紓緩經營成本上漲的負面影響。

九巴車隊於年內的實際行車總里數為3.362億公里(2005年為3.390億公里)。行車里數輕微減少，主要由於在年內重組巴士網絡所致。

九巴一直採取審慎理財的政策，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)。

龍運巴士有限公司(「龍運」)

	單位	2006年	2005年
營業額	港幣百萬元	293.1	271.4
其他收益淨額	港幣百萬元	3.0	1.7
總經營成本	港幣百萬元	(267.3)	(245.4)
融資成本	港幣百萬元	(6.8)	(5.1)
除稅前盈利	港幣百萬元	22.0	22.6
所得稅支出	港幣百萬元	(3.5)	(3.9)
除稅後盈利	港幣百萬元	18.5	18.7
淨盈利率		6.3%	6.9%
總載客量	百萬人次	26.5	24.3
行車里數	百萬公里	24.5	23.8
年終僱員數目	僱員數目	432	417
年終車隊規模	巴士數目	153	148
資產總值	港幣百萬元	225.2	249.6

龍運於年內錄得除稅後盈利港幣1,850萬元(2005年為港幣1,870萬元)，較去年減少1.1%。

龍運在2006年的車費收入為港幣2.912億元，較2005年的港幣2.695億元增加8.1%。龍運在2006年的總載客量達2,650萬人次(每日平均為72,617人次)，較2005年的2,430萬人次(每日平均為66,553人次)增加9.1%。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、香港迪士尼樂園及亞洲博覽館的客運需求亦告上升。於2006年開幕的昂坪360纜車，亦為龍運帶來更多乘客。龍運的廣告收入由2005年的港幣120萬元增至2006年的港幣160萬元。

龍運於2006年的總經營成本為港幣2.673億元(2005年為港幣2.454億元)，較2005年增加8.9%。成本上漲，主要由於燃油成本及隧道費均告上升，並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，2006年的融資成本亦增加港幣170萬元至港幣680萬元(2005年為港幣510萬元)。

由於龍運增加巴士路線以配合香港迪士尼樂園於2005年9月開幕後的新增客運需求，年內的總實際行車里數增至2,450萬公里(2005年為2,380萬公里)。

非專營運輸業務

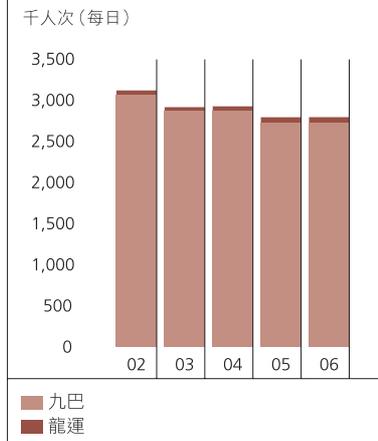
集團的非專營運輸業務部於2006年錄得除稅後盈利港幣2,960萬元(2005年為港幣2,680萬元)，較去年增加10.4%。2006年的營業額為港幣3.371億元，較2005年的港幣2.870億元增加17.5%。營業額上升，主要是由於香港經濟持續復甦、香港迪士尼樂園開幕帶來新的商機，以及跨境穿梭巴士服務的載客量上升所致。

陽光巴士控股有限公司及其附屬公司 (「陽光巴士集團」)

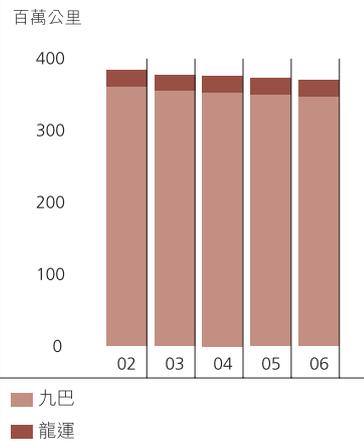
陽光巴士集團是本港經營各類非專營巴士服務的一個主要營運商，透過包車向不同的顧客群提供巴士服務，包括大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、本地旅行社及學校，以及普羅大眾。

財務回顧

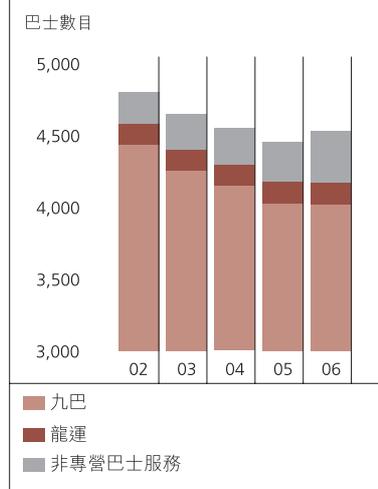
平均每日載客人次
(專營公共巴士服務)



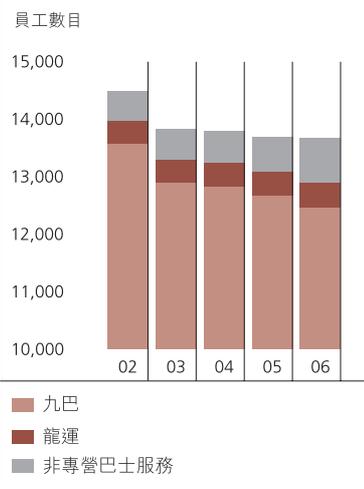
巴士行車里數
(專營公共巴士服務)



於12月31日已發牌之巴士數目



於12月31日之員工數目



年內，陽光巴士集團的營業額為港幣 1.578 億元，較 2005 年增加 38.4%，這主要由於香港迪士尼樂園於 2005 年 9 月開幕後，陽光巴士集團推出往來香港迪士尼樂園的新穿梭巴士路線，加上來港的中國內地遊客節節上升，帶動乘客量增加所致。此外，於 2006 年內收購的本地非專營巴士公司亦有助提升集團的營業額。然而，燃油成本在年內飆升，抵銷了部分營業額的升幅。

於 2006 年 12 月 31 日，陽光巴士集團的巴士數目為 330 部 (2005 年為 249 部)。年內，陽光巴士集

團購入 126 部新巴士 (2005 年為 65 部)，以提升服務質素水平及取代舊有巴士。

珀麗灣客運有限公司 (「珀麗灣客運」)

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。2006 年內，珀麗灣客運的巴士及渡輪的總載客量為 690 萬人次，較 2005 年的 590 萬人次增加 16.9%。載客量增加，主要因為珀麗灣的居

民數目進一步上升。為了應付新增的客運需求，珀麗灣客運於2006年增添了三部全新的超低地台單層巴士。於年底，珀麗灣客運共投放七艘高速雙體船、14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，分別行走往返馬灣的兩條渡輪航線和兩條巴士路線。

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2005年的910萬人次增加9.9%至2006年的1,000萬人次。新港巴於2006年年底的巴士數目為15部，與2005年年底相同。

物業持有及發展

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1號，命名為「曼克頓山」的住宅及商用物業。曼克頓山包括五幢總樓面面積超過100萬平方呎的高級住宅大廈，提供約1,115個豪華住宅單位可供出售，並設有一個約50,000平方呎的兩層平台商場。曼克頓山已於2006年12月獲取入伙紙。

曼克頓山首期住宅單位於2006年11月開售。截至2006年年底，這個發展項目已售出245個住宅單位，佔總樓面面積約299,000平方呎，約相等於可供出售總樓面面積的25%。截至2006年

12月31日止年度，這些單位為集團帶來港幣15.002億元的銷售盈利。

於2006年12月31日，持有作出售用途的已落成物業（在綜合資產負債表內列為流動資產）以及曼克頓山商用物業部分的發展中投資物業（在綜合資產負債表內列為固定資產）分別為港幣14.334億元（2005年為發展中物業港幣7.071億元）及港幣7,460萬元（2005年為無）。集團已為該發展項目作出港幣3,720萬元的資本承擔（2005年為港幣12.755億元）。集團以其營運資金和無抵押銀行貸款為此項目提供融資。

LCK Real Estate Limited（「LCKRE」）

集團的全資附屬公司LCKRE擁有一座位於香港九龍荔枝角寶輪街9號，樓高17層的商業大廈。該大廈的總樓面面積約為156,700平方呎，現時由集團持有自用，並按成本減累計折舊列入於2006年12月31日的綜合資產負債表內，為數港幣4,020萬元（2005年為港幣4,200萬元）。

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	2006年	2005年
營業額	176.5	191.1
其他收益	89.9	21.6
總經營成本	(209.4)	(189.9)
融資成本	(1.6)	(2.4)
應佔聯營公司之盈利	6.4	12.1
除稅前盈利	61.8	32.5
所得稅支出	(7.4)	(5.3)
除稅後盈利	54.4	27.2
少數股東權益	(23.6)	(0.9)
除稅及少數股東權益後盈利	30.8	26.3

相對於2005年，路訊通集團於2006年內取得顯著的業務及財務進展。截至2006年12月31日止年度內，路訊通集團錄得收入總額為港幣2.664億元（2005年為港幣2.127億元），其股權持有人應佔盈利為港幣3,080萬元（2005年為港幣2,630萬元），分別較2005年增加25.2%和17.1%。

路訊通集團的總經營成本由2005年的港幣1.899億元，增加10.3%至2006年的港幣2.094億元。

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730萬元（2005年為港幣1,980萬元），以及中國內地業務的分部盈利港幣2,350萬元（2005年為港幣650萬元）。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2006年業績公佈及年報內。

國內運輸業務

於2006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6.800億元（2005年為港幣6.484億元）。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2006年錄得盈利港幣4,510萬元（2005年為港幣4,150萬元），上升8.7%，主要是由於集團的內地聯營公司之載客量上升。然而，燃油價格於2006年大幅飆升，抑制了集團在國內運輸業務的表現。

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2006年12月31日，集團在這個項目的淨投資額為港幣2,050萬元（2005年為港幣1,450萬元）。大連合作合營企業經營三條巴士路線，投入大約80部單層巴士，為大連市提供巴士服務。此合作合營企業於2006年取得穩定的進展。

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。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，以及中國內地另外三位投資者。北汽九龍主要經營計程車及汽車租賃業務，擁有約4,300部車輛及聘用約4,300名員工。北汽九龍於2006年取得理想的進展並錄得盈利。

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。集團在無錫九龍的投資額為人民幣1.354億元(港幣1.272億元)，佔無錫九龍

股本權益的45%。無錫九龍目前營辦大約120條巴士路線，投入大約1,800部公共巴士。截至2006年12月31日止年度，無錫九龍錄得載客量2.736億人次(2005年為2.663億人次)，並取得理想的業績。

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(包括深圳經濟特區、寶安及龍崗等地區)提供公共巴士、小型巴士和計程車服務，經營大約158條巴士路線，投入大約4,100部車輛。深圳巴士集團在2006年的載客量為6.915億人次(2005年為5.883億人次)，並取得理想的業績。

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2006年年終的車隊規模(車輛數目)	85	4,285	1,830	4,105
巴士載客量(百萬人次)	25.3	不適用	273.6	691.5
巴士行車里數(百萬公里)	4.9	不適用	86.4	266.9
2006年年終僱員數目	267	4,333	4,932	13,773

持續關連交易

集團根據上市規則附錄 14A 的匯報規定，闡述以下持續關連交易的詳情：

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 165 頁的財務報表附註 38(a)(ii) 所述，集團與新鴻基地產有限公司（「新鴻基地產」）的全資附屬公司新鴻基地產保險在年內訂立若干保險安排，據此新鴻基地產保險同意為本集團提供保險及有關服務（「2006 年保險安排」）。有關的保單已於 2006 年 1 月 1 日開始生效，有效期為一年。根據上市規則規定，在 2006 年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至 2006 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 81,376,000 元。於 2006 年 12 月 27 日，集團與新鴻基地產保險進一步訂立若干新的保險安排（「2007 年保險安排」），據此新鴻基地產保險將繼續為本集團提供保險及有關服務。根據 2007 年保險安排而訂立的保單已於 2007 年 1 月 1 日生效，有效期一年。估計集團在截至 2007 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 82,000,000 元。2006 年及 2007 年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 日及 2006 年 12 月 28 日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。

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 日簽訂之協議（「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（「2005 年補充協議」），把於 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。於 2006 年 11 月 28 日，珀麗灣客運與 SHKMW 簽訂另一份補充協議（「2006 年補充協議」），以延長以上營運期一年，即由 2006 年 12 月 14 日起至 2007 年 12 月 13 日止，並修訂運輸協議內的若干條款及細則。按 2005 年補充協議及 2006 年補充協議修訂的運輸協議執行的交易，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、2005 年 12 月 9 日及 2006 年 12 月 5 日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。如本年報第 166 頁的財務報表附註 38(a)(vii) 所述，珀麗灣客運在截至 2006 年 12 月 31 日止年度享有的年度准許回報為港幣 9,681,000 元。預期 2007 年 1 月 1 日至 2007 年 12 月 13 日期間的准許回報不會超過港幣 17,512,000 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。如本年報第 165 頁的財務報表附註 38(a)(iv) 所述，荔枝角地產就截至 2006 年 12 月 31 日止年度應付予新鴻基地產代理的租售代理費用為港幣 13,561,000 元。根據租售代理協議，荔枝角地產在委託期內付予及應付新鴻基地產代理的租售代理費用不會超過港幣 46,000,000 元。

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就曼克頓山行將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交易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 2006 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 2006 年 12 月 28 日之公佈所披露的港幣 82,000,000 元限額；
3. 根據經 2005 年補充協議修訂的運輸協議，珀麗灣客運於 2006 年 1 月 1 日至 2006 年 12 月 13 日期間應享的准許回報並無超越 2005 年 12 月 9 日之公佈所披露的港幣 18,219,000 元限額；
4. 根據經 2006 年補充協議修訂的運輸協議，珀麗灣客運於 2006 年 12 月 14 日至 2006 年 12 月 31 日期間應享的准許回報並無超越 2006 年 12 月 5 日之公佈所披露的港幣 908,000 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 2006 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 2005 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。

本公司核數師亦已就上述持續關連交易執行議定的程序，並根據執行結果向董事會確認，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。