

載通國際控股有限公司

2005年報



載通國際
Transport International



靈活應變
蓄勢待進

靈活應變 蓄勢待進



載通國際
Transport International

企業的成功之道，在於能靈敏回應環境瞬息萬變所帶來的挑戰。多年來，「載通國際控股有限公司」（前稱「九龍巴士控股有限公司」）應變有道，無懼挑戰。我們於2005年11月更改公司名稱，標誌著集團立定目標，矢志成為香港以至大中華區內一家勇於創新的世界級公共運輸營運商。

目錄

2-3	集團簡介
4-5	品牌背後
6-7	業務一覽
8-9	財務及營運摘要
10-11	集團之策略性據點
12-13	集團大事記 2005
14-16	主席函件
17-27	企業管治報告
28-31	與董事長的一席話
32-89	管理層討論與分析
34-59	• 業務回顧
60-77	• 企業社會責任
78-89	• 財務回顧
90-91	財務匯報
92-97	董事簡介
98	高級管理人員
99	公司行政人員
100-160	財務報告
161	公司資料

集團簡介

載通國際

載通國際控股有限公司（「載通國際」或「本公司」）在香港及中國內地多個城市的公共運輸服務業享有領導地位。載通國際的全資附屬公司——九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）以香港為基地，開業逾70年，現為全球最優秀的巴士運輸服務營運商之一。九巴昭著的聲譽，乃建基於可靠和有效率、安全和創新的服務。今天，九巴只是載通國際集團多家附屬公司之一。集團其他附屬公司不論在業務性質、服務區域或運作規模，均按照九巴早已奠定的服務楷模，秉承其世界級公共運輸服務經營商的美譽。

動力不絕



載通國際及其附屬公司（「集團」）發展蓬勃，集團均致力為業務所在地的顧客、股東和社區創優增值，同時努力提升公共運輸業界的服務質素。



邁步向前

集團的長跑隊伍

品牌背後

方針

我們的方針是提升對股東的價值，同時促進大中華區的社會及經濟發展。為達成目標，我們恪守以下信念：

卓越服務
可靠表現
不斷創新
創優增值
保護環境

載通國際了解市場情況、善於適時加強競爭優勢，並能在涉及複雜地域因素的市場中，致力提升表現。



13,000 多名

目標

我們銳意成為公共運輸業的世界級領先企業。集團滿懷壯志，將在服務、設計、技術和營運標準上不斷推陳出新，超越顧客的期望。

企業價值觀

我們的企業價值觀乃建基於提供切合顧客需要的服務標準、為股東爭取穩定的盈利，並支持業務所在地的發展承諾。



全情投入的員工

業務一覽

載通國際控股有限公司

香港

專營公共巴士業務



九龍巴士（一九三三）有限公司
在九龍、新界及香港島提供專營公共巴士服務。



龍運巴士有限公司
提供往來香港國際機場、北大嶼山及新界的專營公共巴士服務。

非專營運輸業務



陽光巴士控股有限公司及其附屬公司
為大型住宅屋苑、購物中心、大型企業、學校及旅行社提供巴士服務，並為公眾提供包車服務。



新香港巴士有限公司
與深圳一家公司合作經營往返香港落馬洲和深圳皇崗，一般稱為「皇巴士」的跨境穿梭巴士服務。



珀麗灣客運有限公司
為馬灣島上高級住宅項目珀麗灣的居民提供穿梭巴士及渡輪服務。

物業持有及發展



Lai Chi Kok Properties Investment Limited
擁有及發展位於香港九龍荔枝角的多層式尊貴住宅及商用物業「曼克頓山」。



LCK Real Estate Limited
擁有一座位於香港九龍荔枝角寶輪街一號，樓高17層的商業大廈。

中國內地

媒體銷售業務



路訊通控股有限公司及其附屬公司

在香港及內地提供媒體銷售及管理服務，並從事巴士車身、候車亭和巴士總站廣告位的廣告業務。

國內運輸業務



深圳巴士集團股份有限公司

一家中外合資股份有限公司，在深圳提供公共巴士及計程車出租服務。



無錫九龍公共交通股份有限公司

一家中外合資股份有限公司，在無錫市內及鄰近地區提供公共巴士服務。



北京北汽九龍出租汽車股份有限公司

一家中外合資股份有限公司，在北京提供計程車及汽車出租服務。



大連港濠汽車服務有限公司

一家合作合營企業，在大連市提供公共巴士服務。

內部財政服務



KMB Financial Services Limited

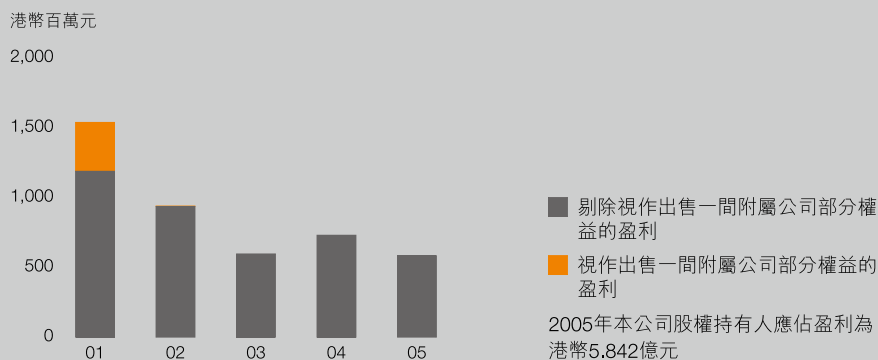
為集團旗下成員機構提供與融資和庫務管理工作有關的內部支援服務。

財務及營運摘要

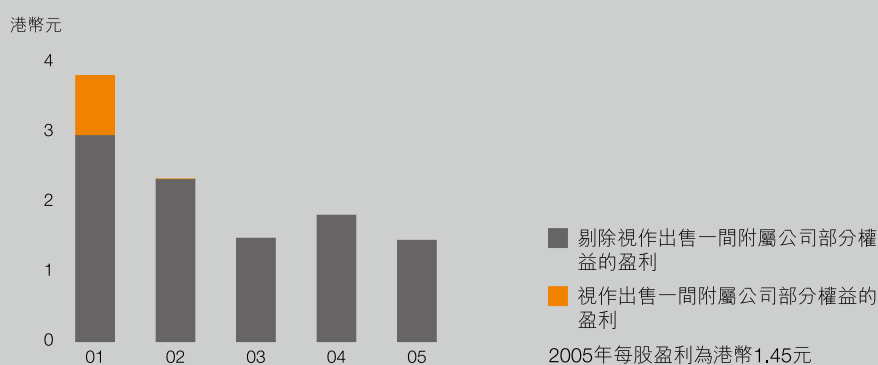
截至2005年12月31日止年度

	單位	2005年	2004年 (重列)	變動增加/ (減少) %
財務摘要				
營業額	港幣百萬元	6,456.4	6,544.3	(1%)
除稅前盈利	港幣百萬元	690.7	912.7	(24%)
本公司股權持有人應佔盈利	港幣百萬元	584.2	731.2	(20%)
每股盈利	港幣元	1.45	1.81	(20%)
每股股息	港幣元	2.03	2.03	0%
歸屬本公司股權持有人總權益	港幣百萬元	4,032.1	4,250.4	(5%)
總資產	港幣百萬元	9,580.3	9,428.1	2%
借貸淨額	港幣百萬元	2,046.3	1,621.8	26%
淨利息支出	港幣百萬元	48.1	2.4	1,904%
業務現金流入淨額	港幣百萬元	966.8	1,445.9	(33%)
財務分析				
盈利率		9.0%	11.2%	(20%)
歸屬本公司股權持有人權益回報率		14.5%	17.2%	(16%)
淨資產負債比率 (借貸淨額與歸屬本公司股權持有人總權益之比率)	倍	0.51	0.38	34%
利息盈利率 (未扣減融資成本之除稅前盈利與淨融資成本之比率)	倍	15.8	393.1	(96%)
盈利股息比率 (本公司股權持有人應佔盈利與年內已付及擬派發股息總額之比例)	倍	0.71	0.89	(20%)
年終每股股價	港幣元	45.7	38.3	19%
年終市值	港幣百萬元	18,446.3	15,459.4	19%
營運摘要				
香港				
專營公共巴士業務：				
每日平均載客人次	百萬人次	2.83	2.97	(5%)
年終已獲發牌之巴士數目		4,177	4,295	(3%)
年終僱員數目		12,756	12,906	(1%)
年終平均每部已獲發牌巴士所需之僱員數目		3.05	3.00	2%
非專營運輸業務：				
年終已獲發牌之巴士數目		279	259	8%
年終雙體船數目		7	7	0%
年終僱員數目		604	557	8%
中國內地				
國內運輸業務：				
年終已獲發牌之巴士數目		5,021	1,827	175%
年終可供租賃之計程車及汽車數目		4,685	3,668	28%

本公司股權持有人應佔盈利

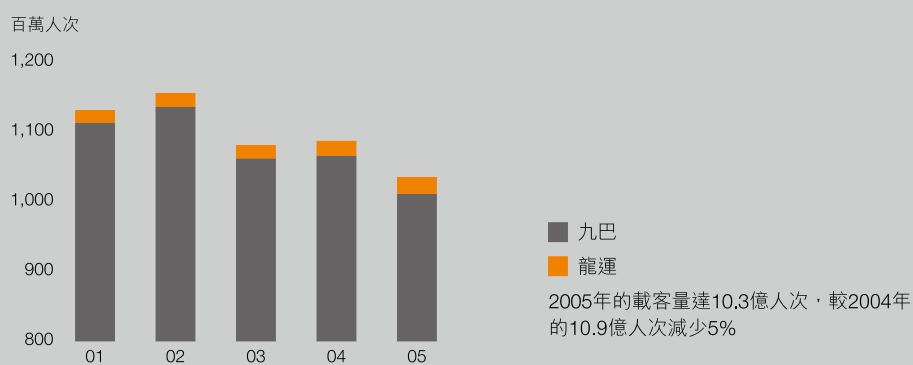


每股盈利

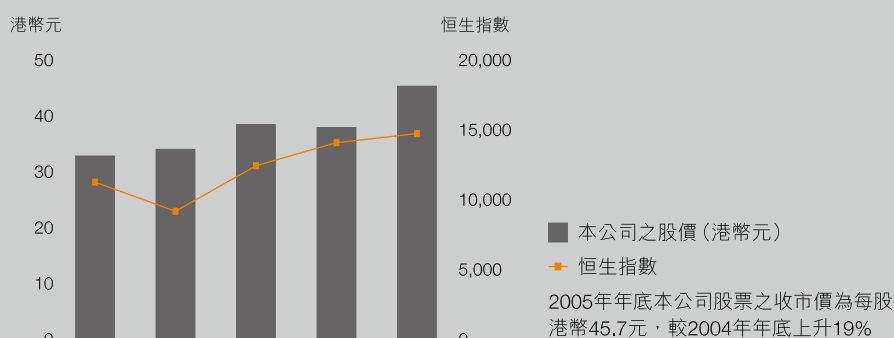


全年載客人次

(專營公共巴士服務)



於年底時本公司之股價及恒生指數



集團之策略性據點

我們於香港及中國內地的據點



北京

經營計程車及汽車租賃業務的合營企業

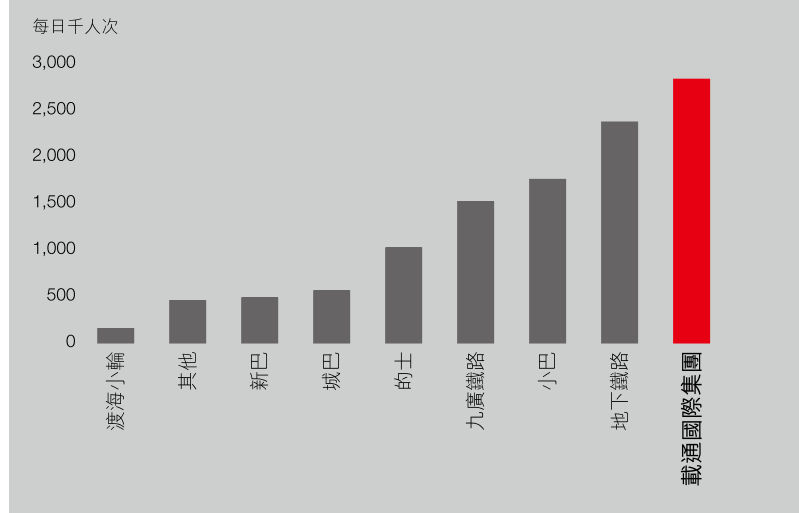
大連及無錫

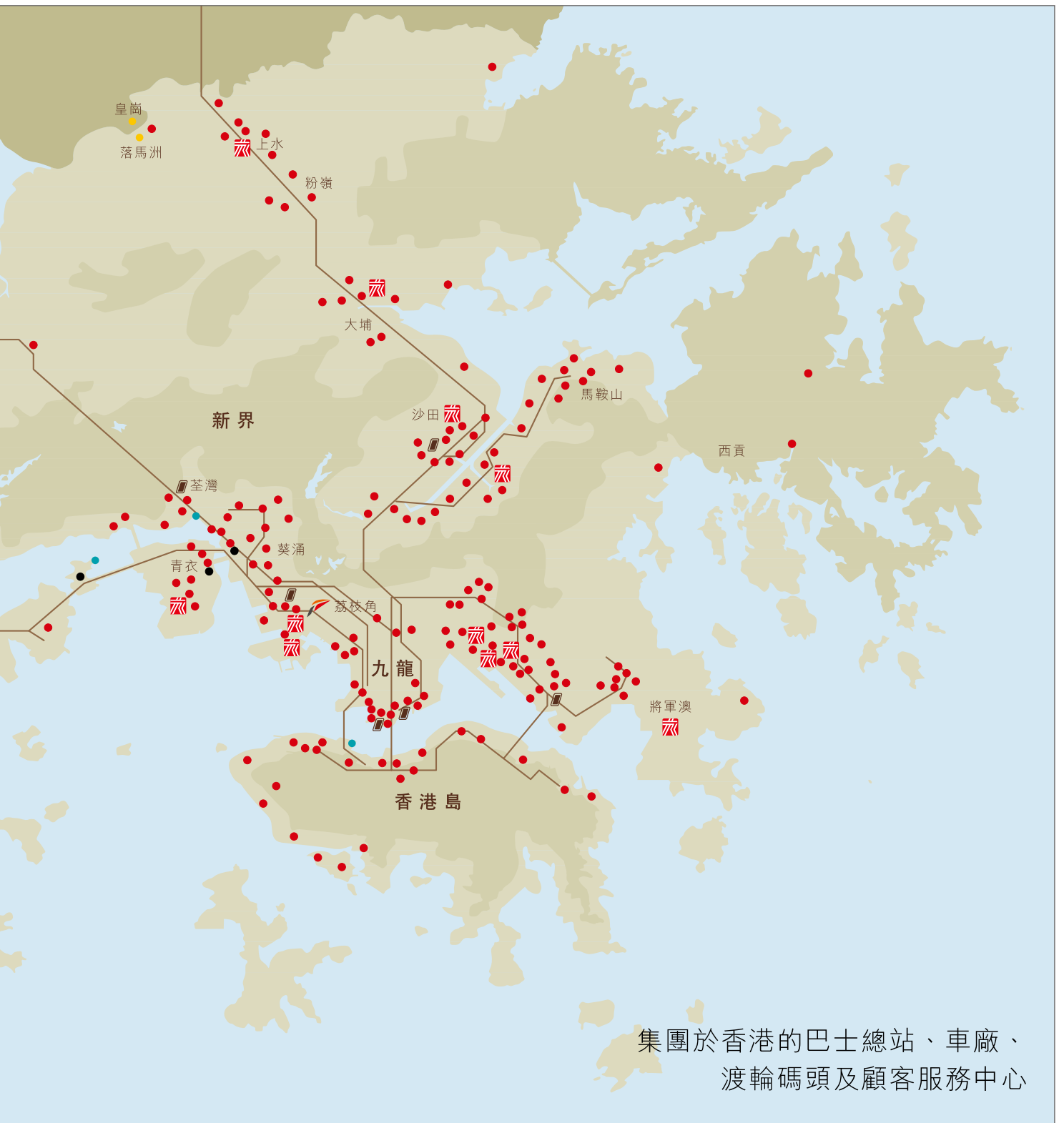
經營公共巴士業務的合營企業











深圳

經營公共巴士及計程車租賃業務的合營企業

2005年各種公共交通工具的每日平均載客人次





- | | | | |
|---|-------------------------|---|----------------|
|  | 集團總部 |  | 「皇巴士」之巴士總站 |
|  | 九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)之車廠 |  | 珀麗灣客運有限公司之渡輪碼頭 |
|  | 龍運巴士有限公司(「龍運」)之車廠 |  | 珀麗灣客運有限公司之巴士總站 |
|  | 九巴及龍運之巴士總站 |  | 高地 |
|  | 九巴及龍運之顧客服務中心 |  | 鐵路 |

集團大事記 2005

1月



深圳巴士集團投入運作

由集團一家全資附屬公司與中國內地四位投資者合作成立的中外合資股份有限公司——深圳巴士集團股份有限公司（「深圳巴士集團」），已於2005年1月1日投入運作。深圳巴士集團在深圳經營大約120條路線，投入約3,500部車輛，集團持有深圳巴士集團的35%權益。

捐款賑濟海嘯災民

南亞地區於2004年12月26日發生地震和海嘯後，集團於2005年1月1日舉行的籌款活動，向賑災基金捐出港幣100萬元善款。

2月

推出「超智能」巴士

九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）引進兩部配備全網絡化電子控制系統的「超智能」巴士，以提升巴士監察和維修保養質素，同時令巴士旅程更為舒適。首兩部超智能巴士分別採用了「Enviro 500」和「前衛」型號的車身，其規格將成為日後採購新巴士的標準。



九巴榮獲香港優質顧客服務大獎

九巴榮獲「優質顧客服務大獎2004」櫃員服務組別銀獎。該獎項表揚九巴運用先進科技，為顧客於服務中心提供最新和即時的巴士服務資訊。

4月

為新巴士引進「優化」空調系統

九巴又再領導業界，為旗下新巴士安裝「優化」空調系統。該系統裝有暖氣及冷氣裝置、智能溫度控制和可變式空調壓縮器，能監察和控制車廂內的溫度和濕度，令乘客倍感舒適。

7月

公民教育計劃獲表揚

為了宣傳乘搭巴士時遵守秩序、律己守禮的重



要性，九巴於2005年推出「乘客之道公民教育計劃」，主要播放一系列10秒鐘的公民教育電視宣傳短片。此計劃榮獲香港廣告商會主辦的「EFFIE廣告效益大獎」金獎，以及《盛世》雜誌舉辦的「盛世卓越品牌大獎2005」。

8月

全球首部空調雙層巴士榮休



九巴研發的全球首部空調雙層巴士，已於九巴車隊服務17年後光榮退役。這部歷史悠久的巴士標誌著雙層巴士發展的新紀元，其驅動系統和空調系統均由一具引擎控制，奠定了節省燃料和環保設計的新典範。

8月

竭盡社會責任



為了履行企業的公民責任，九巴及龍運巴士有限公司分別推出首份《企業社會責任報告》，詳述

其在企業管治標準和實務、產品和服務、與僱員及客戶的關係，以及所推行的社區及環保工作。

9月

卓越成就廣獲國際表揚

載通國際控股有限公司（「載通國際」）再次躋身杜瓊斯「持續表現指數」成份股之列。該指數評估世界各地企業在推動經濟、環保及社會可持續發展方面的表現。載通國際自2000年起獲選為杜瓊斯「持續表現指數」公司之一。



年報勇奪國際獎譽

載通國際的2004年年報在2005年ARC國際年報比賽中奪得兩個獎項，分別為運輸業組別的「財務資料」銀獎和「整體年報」銅獎，彰顯集團切實履行提升運作透明度的承諾，全面披露各業務範疇的資料。

10月

載通國際創造環保辦公室

香港特區政府環境保護署向載通國際總部大樓頒發「良好級別室內空氣質素檢定證書」，以表揚集團致力保持清潔衛生的工作環境及良好的空氣質素。載通國際致力為員工締造健康的工作環境。

11月

公司更改名稱

本公司已由2005年11月28日起將公司名稱更改為「Transport International Holdings Limited」（載通國際控股有限公司），前稱「The Kowloon Motor Bus Holdings Limited」（九龍巴士控股有限公司）。新名稱可更切合地反映集團漸趨多元化的業務及更加廣泛的營運地區。



榮獲公益金獎譽

九巴榮獲公益金頒發「公益優異獎」。多年來，九巴本著關懷社群的精神，積極參與公益金各項籌款活動，協助有需要的人士。



12月

珀麗灣客運成為全資附屬公司

集團購入珀麗灣客運有限公司（「珀麗灣客運」）餘下的35%權益。珀麗灣客運現為載通國際的間接全資附屬公司，這項收購反映集團的多元化業務策略，以及珀麗灣客運為香港馬灣島提供巴士及渡輪服務的重要性。

主席函件

鍾士元爵士
主席



標誌 業務新領域

在過去一年，我們改進了經營模式，為集團邁向新的發展階段作好準備

「載通國際控股
有限公司」
這個新名字
標誌著我們跨越
地域和國界的
國際企業地位

親愛的股東及夥伴

本人謹代表董事會欣然宣佈，本公司已由2005年11月28日起易名為「載通國際控股有限公司」。新名稱涵概了集團發揮創新動力，在大中華區的公共運輸業銳意擴展的遠大目標。我們將繼續在香港及中國內地探索商機，奠定跨國營運的基礎。雖然集團仍將繼續以專營公共巴士服務為核心業務，但我們將憑藉集團積累的經驗，進軍其他相關的業務領域。

我們的財務表現

集團於2005年面對重重挑戰，年內股東應佔盈利為港幣5.842億元，較2004年的港幣7.312億元下跌20.1%。每股盈利相應由2004年的港幣1.81元下跌至2005年的港幣1.45元。2005年的盈利已包括出售九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）（集團之附屬公司）位於葵涌之舊車廠而錄得的一次性資本性收益港幣9,050萬元。撇除此資本性收益項目，集團在2005年的盈利較對上一年下跌32.5%。鑑於全球油價處於歷史高位，而且香港的新鐵路使運輸業競爭加劇，因此集團在2005年的盈利下跌並非在意料之外。但在好的一方面，集團在香港的非專營運輸業務的收入及盈利均取得穩健增長，而中國內地的合營企業業績亦令人鼓舞。

雖然面對充滿挑戰性的經營環境，董事會仍建議派發2005年末期股息每股港幣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，全年股息將為每股港幣2.03元（2004年為每股港幣2.03元）。2005年的派息總額將為港幣8.194億元，與2004年度相同。

面對挑戰

九巴是集團在香港提供專營公共巴士服務的旗艦公司。於2005年，九巴繼續面對鐵路網絡的強烈競爭。在過去三年間，九廣鐵路公司的西鐵、尖沙咀支線和馬鞍山鐵路相繼通車，而地鐵將軍澳線亦投入服務，令九巴的乘客量顯著流失。為了應付此變化，我們已適時精簡專營公共巴士服務，並按需要重新調配資源。由於九巴的營運地區在未來一年將不會有大型新鐵路通車，預期九巴的載客量將轉趨穩定，甚至可能會隨著經濟復甦而輕微提升。

經營成本的急劇上升，尤其是燃油、工資、隧道費及利息支出等，已對集團在香港的專營公共巴士業務帶來沉重壓力。這些成本項目均完全或大部份非集團所能控制；與此同時，集團仍要繼續面對來自公眾的減價壓力。作為負責任的企業公民，集團積極回應上述訴求，並於今年較早時推出九巴和龍運巴士有限公司（「龍運」）的三項票價優惠計劃，減輕了中長途乘客及長者的交通費負擔。為了紓緩成本上漲帶來的負面影響，我們致力精簡巴士路線、妥善運用資源，以及提高服務效率。然而，這些措施並無影響我們服務的素質。

另一方面，由於東涌新市鎮的人口繼續增加、往返香港國際機場的乘客量上升，以及新開幕的香港迪士尼樂園帶來新的客運需求，因此集團附屬公司龍運的收入亦錄得增長。我們將會密切監察現有的服務和載客量趨勢，適當地調配資源，以配合不斷上升的服務需求。

我們已成功
將九巴專營權
延續至2017年
7月1日

本人深信，
集團在不斷邁進
之時，將能克服
時代的挑戰，
成為一家更
強大和更多元化
的企業

集團在香港的非專營運輸業務在2005年繼續增長，隨著個人遊計劃擴展至中國內地更多城市，集團的跨境穿梭巴士服務錄得更高的載客量，而陽光巴士集團所經營的非專營巴士業務，亦因香港特別行政區政府大力推廣香港旅遊業而受惠。由於香港、澳門和國內主要城市的經濟持續增長，路訊通集團的媒體廣告業務的盈利及收入於年內均告上升。集團的國內運輸業務，特別是位於深圳的新合營企業，均於2005年作出盈利貢獻。

新專營權

我們很高興九巴已成功獲得在香港經營公共巴士服務的專營權，有效期續至2017年7月1日。由於我們的營運資產之可用年期較長，因此新專營權使集團可以更加明確地制訂投資計劃。香港特別行政區政府推出的新票價調整機制在若干程度上提高了票價調整過程的客觀性和透明度，我們預期在此新機制下，九巴和龍運將可以在有明確需要時調升票價。這對香港專營公共巴士業的健康發展非常重要。

蓄勢待進

集團已進一步提升所有巴士網絡和服務地區的服務標準，而且繼續取得國際品質認證。此外，集團仍能保持車隊機械性能和營運的優秀表現，同時亦繼續投資購買新型號的巴士以提供更舒適的旅程。此舉加強了集團在香港公共運輸業界的競爭力和領導地位。

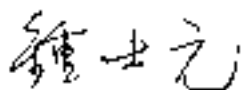
相對中國內地正在蓬勃發展的公共運輸業，香港的市場較為成熟。為了保持業務增長，集團必須貫徹卓有成效的合營模式，在中國內地經營公共巴士服務，以及計程車及汽車租賃等業務。集團亦正重新定位，把握2008年北京奧運會為運輸業帶來的商機。

我們預期於2006年中開始推售曼克頓山的住宅單位，此項目預期於2006年年底竣工，並相信會在短期內為集團帶來可觀的收入和現金流。

集團正朝著清晰的方向邁進，而發展策略亦正處於不同的落實階段。我們憑藉實力和專長，為所有與業務相關的各界人士創優增值。本人深信，集團在不斷邁進之時，將能克服時代的挑戰，成為一家更強大和更多元化的企業。

致謝

集團取得的每項成就，均是集團上下群策群力的成果，尤其歸功於董事會同寅、管理層，以及集團旗下各階層員工全情投入、盡心竭力。對於各位同事致力維持集團作為世界級公共運輸業領導者的地位，本人謹代表董事會衷心致謝。



主席

鍾士元

2006年3月16日

企業管治報告

集團致力維持最高水平的企業管治，並全面遵守法規及監管規定，要求董事和員工恪守一套完善的政策、程序和守則，並秉持以誠為本的企業文化。在業務營運上，我們除了以股東利益為重，亦能敏銳地洞察到社會各界的期望。

2005年內， 集團一直遵守 《企業管治常 規守則》

為了達致企業管治目標，我們確保企業決策程序、內部稽核及監控、資料披露以及與股東溝通均符合良好管理實務的要求，並充分遵守監管標準。

於2004年，香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）頒佈有關於2005年1月1日或之後開始的會計年度生效的《企業管治常規守則》（「守則」），為香港的上市發行機構提供全面的指引，以評估和改善其企業管治常規。該守則包含兩個層次的建議，分別為「守則條文」及「建議最佳常規」，並訂立以下範疇的優良企業管治原則：

- 董事會
- 董事會的授權
- 董事及高級管理人員的薪酬
- 問責及審核
- 與業務有關人士的通訊

在截至2005年12月31日止年度期間，集團已遵守本報告所列的守則條文。

董事會

董事會組成

董事會具備了適當的技能和經驗以配合集團業務的需要。董事會中執行及非執行董事（包括獨立非執行董事）的組合均衡，能夠有效地作出獨立的判斷。

本公司董事會由16名董事（其簡介刊載於本年報第92頁至第97頁）組成，其中五名為獨立非執行董事。年內，集團全面遵守《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）第3.10(1)及(2)條有關獨立非執行董事的數目，以及至少一名獨立非執行董事必須持有適當專業資格的規定。所有獨立非執行董事均已按照上市規則的規定，各自向本公司確認其獨立性，而本公司繼續認為他們為獨立人士。所有企業通訊均會明確地列明獨立非執行董事的身份。

本公司董事會 具備了適當的 技能和經驗 以配合集團業務 的需要

於2006年3月16日本公司的董事列報如下：

獨立非執行董事	鍾士元爵士太平紳士 <i>GBM, GBE, PhD, FREng</i> (主席) 梁乃鵬博士太平紳士 <i>GBS</i> (副主席)# 孔祥勉博士 <i>GBS, OBE</i> (由孔令成先生擔任代行董事) 李家祥博士太平紳士 <i>GBS, OBE</i> 蕭炯柱太平紳士 <i>GBS, CBE</i>
非執行董事	郭炳聯太平紳士 (由容永忠先生擔任代行董事) 郭炳湘太平紳士 (由劉崇藹女士擔任代行董事) 余樹泉先生 伍兆燦先生 雷禮權先生 錢元偉先生
執行董事	陳祖澤太平紳士 <i>GBS</i> (董事長) 雷中元先生 <i>M.H.</i> 伍穎梅女士 雷普照先生 何達文先生 (副董事長)

梁乃鵬博士曾任本公司非執行董事，並由2006年2月1日起出任為獨立非執行董事。

董事委員會

各董事委員會均以書面界定其職權範圍，清楚列明權力及職責所在。

董事會現時設有四個委員會，分別為常務委員會、審核委員會、提名委員會和薪酬委員會。這些委員會肩負監察集團不同事務的重要角色，其成員均由董事會參照相關的職權範圍而委任。以上各委員會的詳情分別刊載於以下相關章節。

委任、重選及罷免董事

有關委任、重選及罷免董事等事宜，已訂立了一套正式、經審慎考慮及具透明度的程序。

提名委員會由董事會於2005年11月成立，現時的成員包括四位獨立非執行董事，分別為梁乃鵬博士、孔祥勉博士、李家祥博士及蕭炯柱先生，並由梁乃鵬博士擔任主席。提名委員會的主要職能包括：

- 檢討及監察董事會的架構、規模及組成（包括董事的技能、知識和經驗），並就任何改革建議向董事會提供意見；
- 物色及提名具合適資格的候選董事供董事會委任；
- 就委任或重新委任董事和董事的繼任安排（特別是主席及董事長職位），向董事會提供意見；及
- 評估獨立非執行董事的獨立性。

截至本年報日期止，提名委員會舉行了一次會議。

所有為填補臨時空缺而被委任的董事，須於獲委任後舉行的首次股東大會上接受股東選舉。每位董事，包括本公司非執行及獨立非執行董事，均有特定的任期，而且須按照上市規則和公司細則的規定，最少每三年在股東週年大會上依章輪值退任，並候選連任。因此，五名董事（分別為郭炳聯先生、雷中元先生、伍穎梅女士、李家祥博士及何達文先生）將於本公司即將舉行的股東週年大會（「2006年股東週年大會」）上退任，惟願候選連任。

董事職責

所有董事（包括非執行董事）均了解作為上市發行機構董事的責任以及集團的操守、業務活動和發展。

高級管理人員和企業行政人員適時為董事會提供恰當和足夠的資訊，讓他們知悉集團的最新發展，以便他們履行職責。集團為新任董事舉辦介紹公司活動，讓他們熟悉集團的管理、業務及管治常規。本公司亦鼓勵董事參加由合資格機構舉辦的持續專業發展課程，以確保他們不斷提升技能及了解在執行職責時所需遵守的有關規則和條例的最新發展或變動。

集團已為董事和僱員制訂《董事及僱員紀律守則》（「紀律守則」），並會因應相關法例和營商環境的變化，不時作出修訂。紀律守則就董事和僱員的個人操守、與供應商和承辦商的關係、對股東和金融界的責任、顧客關係、僱傭實務和社會責任提供指引，同時確立對遵例和執行方法的監察程序。

集團已採納上市規則附錄10所載的證券交易標準守則（「標準守則」），而全體董事均已確認於本年內一直遵守該標準守則。

有關本公司及其間接持有的非全資附屬公司「路訊通控股有限公司」之董事及高級管理人員所持有的股票權益詳情，已載於本年報第103頁至第105頁。

主席及董事長的獨有角色

清楚區分主席及董事長的責任，以達致權力及授權分佈均衡之目的。

董事會主席鍾士元爵士為本公司的獨立非執行董事，負責主持董事會會議和管理董事會的運作，並確保董事會以適時及具建設性的方式討論所有重大及適當的事宜。本公司董事長陳祖澤先生則獲授予管理集團業務和推行集團政策的權責，以實現業務目標。主席與董事長的角色及職務已以書面明確界定，並委任不同人士出任這兩個職位。

董事會會議

董事會肩負領導和監控集團運作的責任，同時負責策劃和監督集團的事務。

董事會通常每月舉行會議一次，以商討和議決重大的企業、策略及營運事宜，同時評估重大的投資機會。董事可要求將若干議題納入董事會會議的議程內。召開董事會會議的通知一般於開會前一個月向董事發出，董事亦將於開會前至少七天獲發有關議程及討論文件。公司秘書將保存所有董事會會議的記錄，當中記載了會議的討論事項及最終決定，董事可隨時查閱。

截至2005年12月31日止年度，董事會共舉行了12次會議，下表為公司董事於2005年的出席記錄：

董事	個別董事於2005年董事會會議的出席率
鍾士元爵士 (主席)	12/12
梁乃鵬博士 (副主席)	9/12
郭炳聯先生 (由容永忠先生擔任代行董事)	9/12
郭炳湘先生 (由劉崇藹女士擔任代行董事)	10/12
余樹泉先生	5/12
伍兆燦先生	9/12
雷禮權先生	12/12
陳祖澤先生 (董事長)	12/12
雷中元先生	8/12
伍穎梅女士	9/12
孔祥勉博士 (由孔令成先生擔任代行董事)	12/12
錢元偉先生	12/12
李家祥博士	10/12
雷普照先生	11/12
何達文先生 (副董事長)	12/12
蕭炯柱先生	12/12
許仕仁先生	4 / 4 (附註)

附註：許仕仁先生於2005年5月1日辭去本公司董事職位。

集團透過正式的授權程序向董事委員會和高級管理人員授予職責

董事會的授權

向高級管理人員授予職責

集團透過正式的授權程序，向董事委員會和高級管理人員授予職責，同時界定須交由董事會決定的事宜。董事會已就管理層在代表集團作出決策之前必須經董事會通過的事宜，向管理層發出清晰指引。

一般而言，董事會就整體策略、重大營運、財務及投資事項制定決策，並監察整體的營運效益。高級管理人員及企業行政人員負責根據相關董事委員會的指示，或在其督導下執行一般管理及日常行政工作。此安排有助集團靈敏地回應急速轉變的市場環境。所有獨立非執行董事及非執行董事，均不會參與集團的日常管理事務，因此能在決策過程中，以不同的角度分析集團的管理事宜。所有重大或涉及利益衝突的交易，均須由董事會決定。

常務委員會

董事會成立常務委員會，以檢討及監察集團的財務、營運及策略事宜。

於2005年12月成立的常務委員會，已自2006年1月起取代及接替前執行委員會的職能。

2005年內，由以下成員組成的前執行委員會通常每月與高級管理人員舉行會議一次，以檢討和商議與集團現時業務及潛在投資機會有關的財務、營運及策略事宜。該委員會直接向董事會匯報討論結果及建議。以下為執行委員會成員於2005年的會議出席記錄：

董事	個別成員於2005年執行委員會會議的出席率
梁乃鵬博士	7/7 (附註1)
郭炳聯先生	11/11
伍兆燦先生	11/11
陳祖澤先生	11/11
雷中元先生	9/11
許仕仁先生	4/4 (附註2)

附註：1 梁乃鵬博士自2005年5月7日起獲委任為執行委員會成員。

2 許仕仁先生自2005年5月1日起辭去本公司董事職位，並且不再出任執行委員會成員。

薪酬委員會
負責為集團董事
及僱員制訂
薪酬政策

常務委員會是由五名董事組成，分別為梁乃鵬博士、郭炳聯先生、伍兆燦先生、陳祖澤先生和雷中元先生。該委員會根據書面訂明的職權範圍，向董事會提供意見及協助其制訂政策，同時監察管理層在執行董事會制訂的集團政策時的表現。常務委員會的目標是每月舉行會議一次或按其酌情決定在適當或有需要時舉行會議，其首次會議已於2006年1月舉行。

董事及高級管理人員的薪酬

薪酬委員會

集團已制訂一套正式及具透明度的程序，以釐定集團董事和僱員薪酬待遇的政策。董事不得參與釐定其個人的薪酬。

集團之薪酬委員會於2003年12月成立，由三名獨立非執行董事組成，分別為梁乃鵬博士、孔祥勉博士和李家祥博士，並由梁乃鵬博士擔任主席（梁博士自2006年2月1日起成為獨立非執行董事）。薪酬委員會負責制訂薪酬政策，包括訂立有關集團董事及僱員之聘用條款、薪酬及退休福利的指引。該委員會還釐定有關按表現分派之花紅的適當準則，並參考集團的目標，檢討人力資源相關政策及向董事會提出有關建議。董事及高級管理人員均不得釐定其個人的薪酬。薪酬委員會的職權範圍已符合守則條文。

薪酬委員會於2005年內所履行的工作，概述如下：

- 檢討2005年及2006年的薪酬政策；
- 檢討執行董事及非執行董事的薪酬；
- 因應集團的評核標準和市場慣例，檢討集團僱員每年按工作表現分派之花紅；及
- 審議僱員於2005年的工資及薪酬加幅。

各董事截至2005年12月31日止年度的薪酬詳情已刊載於綜合財務報表附註7內。

薪酬委員會於2005年內舉行了兩次會議，其成員的會議出席記錄如下：

非執行董事	個別成員於2005年 薪酬委員會會議的出席率
梁乃鵬博士	2/2
孔祥勉博士	2/2
李家祥博士	2/2

董事會維持
一套穩健和
有效的內部監控
系統，以保障
集團的資產

問責及審核

財務匯報

董事會已對集團的表現、狀況和前景作出持平、清晰和全面的評估。

編製集團財務報表已確認為董事的責任，有關職責包括編製年報及中期報告、其他有關「價格敏感資料」的通告、其他根據上市規則而須予以披露的財務資料、向規管當局提交的報告，以及按法規規定而披露的資料。有關獨立核數師審核本公司截至2005年12月31日止年度財務報表的責任，已刊載於本年報第109頁。

董事會每月及按需要收到管理賬目、解說和其他相關資料，以協助董事會對有待審批的集團財務及其他資料，作出知情的評估。

內部監控

董事會已維持一套穩健和有效的內部監控系統，以保障股東的投資和集團的資產。

集團內部監控系統旨在保障集團的資產、管理營運系統故障的風險，並確保資料避免出現重大的錯誤。為推行有效的內部監控，董事會已制訂以下主要程序：

- 根據國際標準組織(ISO) 9001:2000品質管理系統的規定，在集團的旗艦附屬公司一九巴全面推行卓有成效的品質管理系統，並在兩間車廠推行ISO 14001:1996環境管理系統。集團已根據ISO的規定，明確地以流程圖記錄所有財務及營運的程序及指示。此外，集團已清晰界定負責人員及各自的職能和責任。在稽核部主管的督導下，內部品質監控人員持續地密切監察遵守該程序和指示的情況。香港品質保證局(獨立的ISO認證機構)每年均會對集團的品質管理系統作出獨立的審核，以確保ISO系統的成效和效率。若在ISO審核期間發現可以改善之處，香港品質保證局將向集團提出有關跟進行動的建議。九巴約12,000名員工均深明優質和誠信的重要性，並朝著達致或甚至超越ISO的標準邁進；
- 組織架構權責清晰，監控層次分明。高級管理人員和企業行政人員負責按年編製營運計劃和財務預算；
- 實施全面的管理會計制度，為日常的監察工作制訂財務及營運上的表現指標，並藉此提供相關的財務資訊，以作匯報和披露之用。預算如出現偏差，會加以分析並按需要採取適當和合時的行動，以修正任何誤差；
- 實施系統及程序以確定、衡量、管理和控制風險；及
- 稽核部對風險和內部監控措施進行獨立檢討，以便向管理層和審核委員會提供合理保證，有關風險和內部監控之不足已得到充分處理。

為確保集團內部審核職能的獨立性，稽核部主管負責監督，並定期及按需要對集團的財務及營運程序和實務，進行全面的審核和檢討，繼而直接向董事長和審核委員會匯報。

審核委員會

審核委員會已書面訂立清晰明確的職權範圍，包括就如何應用財務匯報和內部監控原則作出的安排，以及與本公司的核數師保持適當的關係。

集團之審核委員會由三名非執行董事組成，分別為李家祥博士、孔祥勉博士和錢元偉先生，其中李家祥博士及孔祥勉博士均為獨立非執行董事。審核委員會主席為李家祥博士，李博士是執業會計師，具備上市規則所要求的適當專業資格。參照本年報第92至97頁的董事簡介，審核委員會主席和其他成員均在不同的商業及專業範疇累積了豐富的經驗。此外，審核委員會的成員均不是本公司獨立核數師的前任或現任合夥人。審核委員會的職責範圍主要根據香港會計師公會頒佈的《審核委員會有效運作指引》中的建議，年內審核委員會執行的工作包括但不限於以下各項：

- 與高級管理人員檢討集團所採用的會計原則和實務、財務報告之準確性和公平性，以及內部和外聘審核工作的範疇；
- 與管理層檢討和審議集團內部監控程序和常規的成效；
- 確保獨立核數師的獨立性和客觀性，並確定按適用準則進行的審計過程具有成效；
- 檢討及批核獨立核數師的酬金及委聘條款；
- 與獨立核數師會面，檢討有關公佈中期及全年度財務報表的工作及結論；及
- 向董事會提交在2006年續聘現任獨立核數師的建議。

於2005年內，審核委員會與高級管理人員和獨立核數師舉行了兩次會議。在高級管理人員不在場的情況下，獨立核數師還被邀請與審核委員會成員於會議後商議有關審計及其他事宜。在每次會議後，審核委員會主席均向董事會呈交報告，並簡報所有重要事項。

非執行董事	個別成員於2005年 審核委員會會議的出席率
李家祥博士	2/2
孔祥勉博士	2/2
錢元偉先生	2/2

獨立審核

審核委員會負責就獨立核數師的委聘、辭任及罷免事宜，向董事會提交建議。

畢馬威會計師事務所擔任本公司截至2005年12月31日止年度財務報表的獨立核數師。審核委員會負責監察獨立核數師向集團所提供的審計及非審計服務，並已制訂一套政策，確保獨立核數師在提供審計工作以外的其他職務上，均不會對其獨立性和客觀性構成負面影響。獨立核數師亦須檢討他們與集團的關係，以及向審核委員會確認其獨立性。

截至2005年12月31日止年度，畢馬威會計師事務所就以下服務向集團收取費用：

	港幣百萬元
有關審計的服務	5.2
非有關審計的服務	0.6
總數	5.8

畢馬威會計師事務所已向集團確認，在截至2005年12月31日止年度及其後至本年報日期止，該事務所一直符合香港會計師公會的獨立性規定，並與集團保持獨立的關係。

董事會根據審核委員會的建議，已提議續聘畢馬威會計師事務所擔任為本公司截至2006年12月31日止年度財務報表的獨立核數師，並將於即將舉行的股東週年大會上提呈此建議，以供股東通過。

集團致力與
股東、公眾及
僱員維持聯繫

與業務有關人士的通訊

與股東的溝通

董事會致力與股東維持聯繫，尤其是透過股東週年大會及其他股東會議與股東溝通，並鼓勵他們的參與。

董事會深明透明度的重要性，並經常透過新聞稿、在報章刊登中期及全年業績公佈，以及向股東派發中期報告及年報，向股東提供有關集團的資訊。本公司透過2005年中期及全年業績公佈，以及2005年中期報告及年報而向股東發佈的財務資料，均已經由審核委員會及獨立核數師審閱，並已全面遵守相關的法規規定。

一般而言，全體董事會出席股東週年大會和其他股東會議，我們更邀請股東在會議上發出提問，而股東及投資者亦可透過集團的電郵地址 (director@tih.hk) 向董事會提出查詢，並由公司秘書代為接收。

董事會就包括選舉個別董事在內的個別事宜，在股東大會上提呈不同的決議案。載有擬提呈的決議案、在股東週年大會上各候選連任董事的簡介、投票表決程序，以及股東要求投票表決的權利等詳細資料的通函，已連同年報一併派發予股東。

集團網站 (www.tih.hk) 刊載了股東關注的廣泛資訊，包括集團的新聞稿、公佈和財務報告等，並會定期更新。

於2005年內，公司與股東舉行了下列會議：

2005年股東週年大會	2005年5月19日
建議更改公司名稱的股東特別大會	2005年11月24日

上述會議的詳情及結果已刊載於報章及聯交所網站內。

以下為本公司2006年度財政紀要：

2005年度業績公佈	2006年3月16日
向股東派發2005年年報	2006年4月26日
2005年度末期股息截止登記日期	2006年5月8日
截止過戶日期	2006年5月9日至5月18日
2006年股東週年大會	2006年5月18日
派發2005年度末期股息	2006年5月19日
2006年度中期業績公佈	2006年9月中旬
派發2006年度中期股息	2006年10月中旬
財政年度結算日	2006年12月31日

與公眾的溝通

集團與公眾一直維持良好的溝通渠道，以加深公眾對集團業務的了解。

集團經常出版有關特定營運範疇的報告和小冊子。為了加強顧客及社會大眾對我們的服務和營運的了解，本公司的兩家主要附屬公司——九巴及龍運出版及派發以下報告和小冊子，並刊載於九巴網站(www.kmb.hk)以供公眾查閱。

- 九巴透視
- 龍運透視
- 九巴服務約章
- 九巴服務承諾報告
- 九巴企業社會責任報告
- 龍運企業社會責任報告
- 九巴/龍運乘客聯絡小組報告
- 九巴一路環保
- 九巴環保屢創先河
- 今日九巴(月刊)
- 九巴四間車廠之簡介

集團其他企業及財務資料均刊載於本公司的企業網站，並定期更新。

與員工溝通

集團已設立有效的溝通渠道，以促進管理層與員工的相互了解，以及加強雙方的合作關係。

為了促進管理層與員工的雙向溝通，集團有著不同的溝通渠道，包括成立多個勞資協商委員會，讓管理層和員工代表就日常運作的事宜坦誠進行討論及交流意見。此外，集團更設立員工網站，以公佈管理層通告和員工事務資訊，並適時更新，員工還可參加網上迎新培訓和電子學習課程。網站更增闢論壇，進一步加強與員工的溝通。此外，集團定期製作視像光碟和出版內部月刊，讓外勤員工也能掌握集團及業界的最新動態。

與董事長的一席話



陳祖澤太平紳士
董事長

鞏固 領導地位

我們將積極參與中國內地公共運輸業的發展

於過去一年，集團就九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）的新專營權以及香港專營公共巴士服務的新票價調整機制，與香港特別行政區（「香港特區」或「香港」）政府進行磋商的進展，備受各界人士關注。在以下訪問中，載通國際控股有限公司（「載通國際」）董事長陳祖澤先生探討集團在過去一年所面對的挑戰、新票價調整機制所帶來的影響，以及集團未來的發展策略。

問 你認為對載通國際而言，2005年是否特別具挑戰性的一年？今年你希望向股東傳達甚麼主要訊息？

答 載通國際繼續為一個實力雄厚、備受推崇、積極進取和面向社群的集團。若細看我們於去年或過去數年所公佈的數據，便會發現集團的盈利有所下調，主要原因是油價、隧道費、利率及工資上調，以及新鐵路通車導致載客量持續下跌，而這些因素均在很大程度上非集團所能控制。然而，年內亦不乏正面的發展，包括集團持續擴展中國內地的業務、政府推出一個較具透明度和客觀性的票價調整機制，以及九巴成功獲得有效期至2017年7月1日的新專營權等。

問 儘管集團的業務日趨多元化，九巴仍為其旗艦公司。九巴與香港政府所達成的新專營權協議，其重要性有多大？

答 簡單來說，新專營權讓九巴可以繼續為香港市民提供優質的專營公共巴士服務，直至2017年7月1日。這項協議確保九巴繼續穩居在香港公共運輸業界的領導地位，不負我們在香港經營70多年所建立的超卓聲譽。多年來，九巴不斷進步，現已成為全球最具成本效益的公共巴士營運商之一。今天，九巴的平均票價只是大約港幣5.60元。乘客只需用這個價格便可乘搭設計先進和保養完善的巴士，享受到安全舒適的旅程，其服務水平更遠高於世界其他主要城市的巴士同業。香港市民已視九巴的超卓服務為理所當然的標準，如果因成本高漲而促使我們考慮降低服務標準，那肯定會令顧客失望，而且亦有違我們為乘客提供最佳服務的承諾。九巴的使命是致力為乘客提供高效率、可靠及友善的超值巴士服務，無論在香港或其他地區，我們均秉持此經營方針。

問 新的票價調整機制已於2006年1月10日生效，這對九巴有何益處？

答 新的票價調整機制除了保留着舊制一些多半是主觀和難以具體衡量的因素，例如經營成本及收入自上一次票價調整以來的變化；未來成本、收入和回報的預測；為營運商提供合理回報的需要；市民的接受程度和負擔能力；及服務的質與量等，亦引進了可量度的公式，以根據客觀的準則和實際統計數據來計算車資的增減幅度。根據這條將應用為期三年的新公式，九巴的票價調整將分別按照綜合消費物價指數和運輸業工資指數（「工資指數」）的50%波幅作出調整，然後減去每年0.3%的固定值。綜合消費物價指數和工資指數均由政府統計處定期公佈，可供公眾索取，而且簡單易明。按年扣減的固定值0.3%乃按照1995至2004年的數據釐定，代表了香港巴士業界在這段期間生產力升幅的50%。雖然新公式不會是票價調整的唯一決定因素，但政府會以計算結果作為參考指標，以衡量票價的調整幅度是否恰當。新的計算公式不單止令車資調整程序更為客觀，而且能更加靈活地回應不斷轉變的經濟狀況，並可減少日後加價程序的政治因素。

問 以往的票價調整機制設有利潤分享安排，新機制會否保留此元素？

答 香港的專營巴士行業並無回報率上限的設定。以往所有超出指定回報率的盈餘均由營運商與乘客平均分享。在2000年12月12日至2006年1月9日期間，若專營巴士公司的盈利超出其平均固定資產淨值（ANFA）的13%，便需分享盈餘。在新的票價調整機制下，此分享盈餘的觸發點已調整至9.7%。這比率是由政府按照巴士業界的加權平均資本成本（WACC）釐定，更被視為較為符合現時的經濟情況。高出此比率的盈餘將用以紓緩未來的加價幅度，或向乘客提供車資優惠。

問 這樣看來，你們在磋商過程中曾面對「有得有失」的局面？

答 從集團的角度來看，新的票價調整機制並非盡如理想。作為代表股東的一家公司，我們當然希望能取得更有利的條件。但我們同時不得不承認，九巴是在政府授予的專營權下經營業務，而且我們不能辜負公眾對我們的信賴。九巴獲得新專營權後，營運權延長了九年零十一個月，有利於集團作出長遠的規劃。

問 載通國際進軍中國內地市場，是否因為香港公共運輸市場受到監管？

答 香港的公共運輸市場已經發展成熟，大幅增長的空間有限。相對而言，中國內地的公共運輸市場的增長潛力卻極之優厚。中國內地經濟急速增長，當地市場對改善公共運輸服務的質和量，亦存在更加殷切的需求。憑著載通國際在香港市場的豐富經驗及國際聲譽，現在正是進軍內地市場的適當時機。我們將繼續在內地發掘具有潛質的項目，以及物色適當的合作夥伴。

問 你對載通國際在未來 10 年的發展模式有何看法？

答 我們會遠比現在更加注重地區性的業務拓展，並可能採納多式聯運的經營模式，同時積極參與中國內地公共運輸業務的發展。與此同時，我們將繼續推動創新的巴士設計，以及創立優質服務的標準。

管理層討論與分析



何達文先生
副董事長



伍穎梅女士
執行董事



陳祖澤太平紳士
董事長

業務回顧

香港

- 36 專營公共巴士業務
- 46 非專營運輸業務
- 50 物業持有及發展
- 52 媒體銷售業務

中國內地

- 56 國內運輸業務

我們憑藉遠大理想、清晰路向和
明智策略，建立競爭優勢



雷普照先生
車務總監



何世基先生
財務及行政總監



雷兆光先生
商務總監

企業社會責任

- 62 服務以客為先
- 66 安全及培訓
- 70 人力資源
- 72 公益事務
- 74 愛護環境

財務回顧

- 78 集團
- 83 各業務部
- 88 關連交易



強化 夥伴關係

為維持在公共運輸業的世界級地位，我們必須與
相關企業締結強大的夥伴關係



概覽及策略

載通國際是世界頂尖級的公共運輸營運商之一，聲譽日隆。根據統計數據顯示，我們的服務效率不斷地提升，而安全及機械的可靠性記錄亦反映我們已達到世界級的營運水平。同時，我們繼續發揮創意，並與巴士供應商及引擎製造商緊密合作，在確保嚴格的環保標準及安全守則下提升營運水平，讓乘客能享受更暢順和更安全的巴士旅程。我們亦不斷提升車隊的引擎性能及巴士的車廂設計，在達致更高的環保標準之餘，更令乘客倍感舒適。

上述均反映載通國際的業務及營運宗旨是為乘客提供優質及超值的運輸服務。我們會繼續檢討服務班次，按實際交通需求調配巴士和渡輪的數目。我們亦會根據需要增強或重組專營公共巴士及非專營運輸業務。我們經常對有關策略進行內部檢討，務求提升成本效益及爭取卓越的營運表現。

1	2	4
	3	5

- 1 九龍巴士(一九三三)有限公司的專營公共巴士
- 2 陽光巴士有限公司的非專營巴士
- 3 珀麗灣客運有限公司的渡輪
- 4 路訊通控股有限公司的媒體製作業務
- 5 Lai Chi Kok Properties Investment Limited的「曼克頓山」

專營公共巴士業務

- 九龍巴士(一九三三)有限公司
- 龍運巴士有限公司



九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

九巴經營覆蓋全面的巴士路線網絡，為九龍、新界及港島提供巴士服務。公司現聘用約12,000名員工，並擁有一支4,000多部巴士的車隊，行走約400條路線，每日為約270萬名人次服務。

力臻卓越表現

九巴的服務宗旨是為乘客提供安全、舒適和便利的運輸服務。九巴的營運效率乃建基於在各項業務營運方面勇於創新及不斷求進的精神。九巴在香港營運超過72年，對本地的公共運輸市場有深入的認識。作為載通國際的旗艦公司，九巴擁有全球最佳公共運輸營運商之一的美譽。

九巴因應香港的市場情況及服務要求，策劃其業務運作。其大部分巴士為空調雙層巴士，而最新一代的巴士更採用筆直梯級，讓乘客上落車廂上層更方便。多年來的調查均顯示，乘客認同這些創新設計令九巴服務更優良、安全可靠和物超所值。

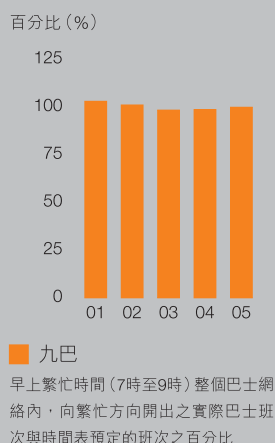
九巴在1999年已全面獲得ISO 9001:1994品質證書。過去幾年，九巴總部、交通部及車廠、總修中心及巴士車身裝嵌廠，均通過升級審核，取得ISO 9001:2000證書，足以證明上述部門的管理系統質素優異。荔枝角及沙田車廠獲得ISO 14001:1996環境管理系統認證，彰顯九巴致力達致極高的環保標準，亦反映了集團一貫的優質管理模式。我們相信，九巴至今仍然是全港唯一取得ISO 9001證書及ISO 14001證書的公共巴士服務機構。

服務承諾

表現數據為衡量載通國際旗下所有公司營運質素的重要指標。九巴的統計資料顯示，截至2005年12月31日止12個月內，車隊的機械可靠性為50,857:1，

而指標則為45,000:1。於同期內，九巴車隊運作能力為99.8%，而指標則為100%。機械可靠性是以每部巴士在載客途中發生機械故障前曾行走的公里平均數作為計算基準。至於車隊運作能力的指標，則是指早上7時至9時的繁忙時間在整個巴士服務網絡內，向繁忙方向開出之實際班次，與時間表預定開行班次的比例。

車隊運作能力



機械可靠性



車廠

我們繼續改善車廠的生產力。現時，九巴經營四個永久性車廠，為整支車隊提供日常維修及保養服務。九巴另設有12個衛星車廠以提供巴士泊車位及簡單的維修服務、一個專責裝配新巴士車身的巴士車身裝嵌廠，以及一個專門進行全面維修的總修中心。



九巴在尖沙咀天星碼頭的巴士總站面向彼岸風光如畫的香港島

九巴及龍運之車廠網絡：

車廠	服務地區/車廠用途	樓面面積 (平方米)	於2005年年底 服務的巴士數目	開始運作 年份
九巴車廠：				
九龍灣車廠*	九龍東	71,379	1,131	1990
沙田車廠*	新界東	66,915	734	1988
新荔枝角車廠*	西、南九龍	60,311	876	2002
屯門車廠*	新界西、北	13,844	1,288	1979
屯門總修中心	巴士總修	35,401		1983
屯門車身裝嵌廠	巴士車身裝嵌	9,843	(附註1)	1978
龍運車廠：				
小濠灣車廠	大嶼山	7,660	148	1998
總額		265,353	4,177	

附註：1 車身裝嵌廠提供新巴士建造車間設施

2 九巴在2005年年底亦在香港各區營運12個臨時車廠，作為停泊巴士之用

* 九巴的永久性車廠提供日常維修及保養服務

熱誠服務 推動繁榮

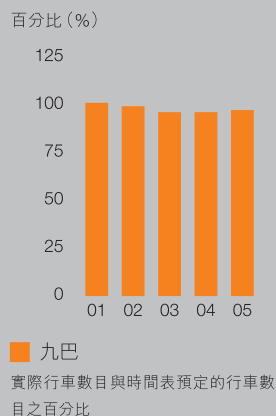


提升車隊質素

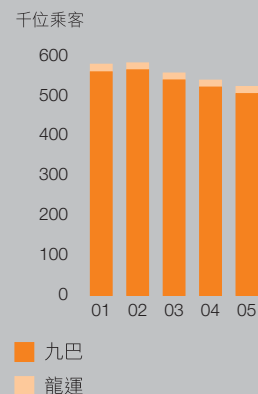
為了改善服務，九巴以不斷提升車隊質素作為營運上的優先目標。九巴於2005年內繼續引入最新型號的超低地台雙層巴士。這款巴士以筆直梯級取代傳統的螺旋梯級，方便乘客上落車廂上層。這款巴士亦配備可供輪椅上落的設施，而且車廂空間寬敞，令傷健人士倍感方便。

九巴車隊的空調巴士總數由年初的3,625部增至年終的3,650部，其中包括3,494部雙層巴士和156部單層巴士。截至2005年年底，九巴車隊中空調巴士所佔的比率為90.6%。九巴預期在2006年接收另外147部超低地台空調雙層巴士。

時間表的成效

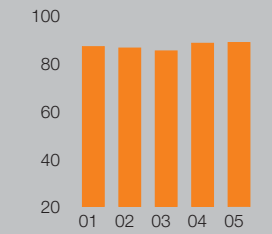


於12月31日之車隊總載客量



車隊運用

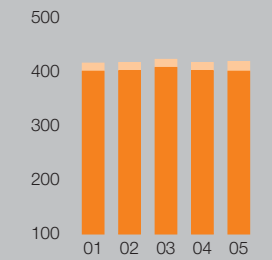
百分比(%)



九巴
實際路面行車數目與已獲發牌的車輛數目之百分比

於12月31日之路線數目

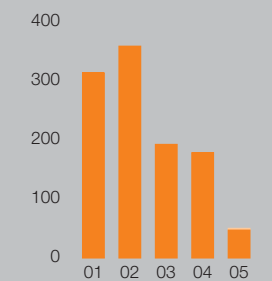
路線數目



九巴 龍運

車隊引入新巴士數目

巴士數目



九巴 龍運

九巴車隊	空調雙層巴士	空調單層巴士	非空調雙層巴士	巴士總數
於2005年1月1日	3,450	175	525	4,150
於年內添置	47	-	-	47
於年內廢置	(3)	(19)	(146)	(168)
於2005年12月31日	3,494	156	379	4,029

巴士追蹤功能

九巴繼續發展能即時確定每部巴士所在位置的巴士監察系統。此系統涉及複雜科技，採用了全球定位衛星系統。我們在過去一年持續進行測試及評估，以尋求一套綜合的追蹤及通訊系統，從而準確並具成本效益地確定九巴網絡內的巴士位置。

電子速度記錄儀

電子速度記錄儀(一般稱為「黑盒」)能在巴士行走期間記錄行車速度和其他操作資料，現已成為九巴所有新巴士的標準設備。此設備可監控車長的駕駛表現及提高乘客的安全。截至2005年年底，九巴已有2,690部巴士安裝了電子速度記錄儀。

巴士路線及服務網絡

巴士路線

截至2005年年底，九巴共營辦404條巴士路線。儘管九巴面對鐵路網絡持續在其經營地區擴展的激烈競爭，九巴仍繼續開拓新的市場空間。年內，九巴開闢五條新路線，其中一條是往來鑽石山及香港科學園的特別服務路線，而另外兩條路線則為新界區提供，以配合乘客在農曆新年除夕期間對通宵交通服務的需求。此外，九巴因應長洲太平清醮及萬聖節的節日交通需求，特別推出兩條過海路線，分別由中環碼頭及海洋公園開出至旺角。





九巴採用自動巴士車身清洗系統，使車隊天天光潔如新



九巴每年為其車隊添置新型號的巴士

重組巴士網絡

精心的策略及財政規劃，能加強九巴對鐵路的競爭力。繼九廣鐵路公司（「九鐵」）的馬鞍山鐵路（「馬鐵」）在2004年12月通車後，九巴重組沙田、馬鞍山及西貢區的巴士網絡，包括取消部分巴士路線，並調整其他路線的服務班次。重組路線所騰出的資源將投入服務需求較為殷切的地區，或以自然流失的方式處理。

以下為網絡重組概要：

	涉及巴士 路線數目	所節省的 巴士數目
取消/重組服務	4	17
調整班次	40	75
總數	44	92

資訊科技

九巴廣泛採用資訊科技系統，以密切監察及優化營運表現。截至2005年年底，九巴旗下各部門共安裝了1,543部個人電腦，並透過高速通訊線路連接至九巴總部內的135部伺服器。為配合日常的業務及財務管理，我們使用約40套應用軟件，其中包括公司自行研發的程式和專利軟件。不斷提升資訊科技系統能令我們改善成本控制、顧客服務，以及車隊和車廠的營運。

先進財務及行政系統

我們採用SAP電子商貿軟件，改善了財務及人力資源管理。集團亦全面採用電子文件管理系統，大大節省用紙量以及文件的分發、存檔及查閱時間。

交通運作管理系統

九巴自行研發的交通運作管理系統（「TOMS」）提升了巴士車長的工作分配及調派效率。透過TOMS，巴士車長每當到車廠當值時，只需將其已個人化的八達通卡放在系統閱讀器上，即可查閱每天工作分配的資料，例如路線編號、車輛登記號碼、值勤時間表及任何特別的運作安排。

電子報站系統

為方便乘客，九巴車隊中有97%的巴士已安裝電子報站系統。該系統提供發聲廣播及透過發光二極管顯示下一個巴士站的名稱。九巴將於2006年年底前為全線車隊安裝此系統。

巴士服務資訊

綜合巴士服務資訊顯示系統是我們發放最新資訊的基礎設施，柏景灣、良景及大學總站均於2005年安裝了此系統，令裝有此系統的巴士總站數目增至22個。這些總站設有大型發光二極管或等離子顯示屏，以顯示巴士路線目的地、開出時間和車費等資料，並可顯示重大交通事故等緊急訊息。此外，總站還設有閉路電視監察系統，讓站長室及九巴總部控制室人員監控交通及運作情況。

集團已提升較早期的綜合巴士服務資訊顯示系統，並加入由九巴自行研發的另一個資訊管理系統——電子站務管理系統。此系統可幫助站長利用個人電子手帳記錄巴士到站及開出時間，並更快速地將資料由車站傳送至車廠及各有關部門，以協助管理人員更快捷地作出營運決策。截至2005年年底，九巴已為38個總站安裝此系統。



龍運的巴士路線聯繫香港國際機場、東涌新市鎮及北大嶼山的旅遊景點

龍運巴士有限公司(「龍運」)

龍運於1996年成立，旗下巴士行走新界、香港國際機場及北大嶼山。今日，龍運的服務範圍已擴展至包括新開幕的香港迪士尼樂園及鄰近香港國際機場正在急速擴展的發展項目。

龍運提供聯繫香港國際機場(「機場」)、東涌新市鎮、北大嶼山旅遊景點及新界的交通服務。年內，東涌新市鎮的人口持續增長和往返機場的客運需求回升，帶動龍運的業務穩定增長。隨著香港迪士尼樂園以及亞洲國際博覽館(位於機場旁的主要會議及展覽中心)的開幕，龍運的巴士網絡在過去12個月持續擴展。預期該兩項設施均能吸引更多遊客前來香港，從而提升龍運的載客量。於2005年內，龍運開闢三條往返香港迪士尼樂園的消閒巴士路線，以及伸延一條往來東涌地鐵站與亞洲國際博覽館的穿梭巴士路線。這些新路線因應乘客的不同需求，提供更加完善和直接的客運服務，並廣受歡迎，此舉有助進一步加強龍運在北大嶼山公共客運市場的地位。

隨著昂平的纜車系統於2006年年中投入運作，加上完善的基礎建設和運輸網絡，當地的旅遊發展將更趨活躍，為龍運帶來發展商機。鑑於往來市區與新界區的人流上升，龍運應可從中受惠。繼於2005年首次開辦消閒路線，龍運將進一步探討北大嶼山持續發展所帶來的商機。

截至2005年年底，龍運聘用417名員工及投入139部空調雙層巴士和九部空調單層巴士，行走18條路線。所有龍運巴士均為可供輪椅上落的超低地台雙層巴士，並設有電子報站系統及歐盟第二代或更新的引擎。截至2005年年底，約有94%的龍運巴士設有電子速度記錄儀，以記錄巴士行走期間的行車速度和其他操作資料。龍運將在未來數年接收更多超低地台雙層巴士，進一步為乘客提升服務水平。

龍運車隊	空調 雙層巴士	空調 單層巴士	巴士總數
於2005年1月1日	136	9	145
年內添置	3	-	3
於2005年12月31日	139	9	148

截至2005年12月31日止年度，龍運巴士的機械可靠性達到52,507:1，而運作能力達到101.74%。機械可靠性是以每部巴士在載客途中發生機械故障前曾行走的公里平均數作為計算基準。至於車隊運作能力的指標，則是指早上7時至9時的繁忙時間在整個巴士服務網絡內，向繁忙方向開出之實際班次，與時間表預定開行班次的比例。我們的目標是確保巴士車隊貫徹最高的安全水平和可靠性。

龍運在小濠灣的車廠一直為其巴士提供日常保養、加油、清洗巴士和停泊車隊等支援服務。該車廠並設有污水處理系統，務使排放至公共污水系統的污水質素符合法定要求。



非專營運輸業務

- 陽光巴士控股有限公司及其附屬公司
- 珀麗灣客運有限公司
- 新香港巴士有限公司



陽光巴士控股有限公司及其附屬公司 （「陽光巴士集團」）

陽光巴士集團在香港為追求高質素客運服務的顧客提供卓越優質服務，亦為要求物超所值的普羅大眾提供大眾化服務。

在本港競爭激烈的非專營巴士業內，陽光巴士集團是主要經營商之一。集團設有八個業務單位，並以陽光巴士有限公司為旗鑑，為特定市場提供一系列度身設計的巴士服務。集團的車隊為大型住宅屋苑、購物中心、僱主、本地旅行社及學校提供巴士服務，並為公眾提供包車服務。

截至2005年年底，陽光巴士集團車隊擁有249部巴士，較去年年底增加19部。陽光巴士集團繼續致力開拓新的業務市場，例如旅遊客運方面。陽光巴士集團透過與各大旅行社緊密合作，把握剛開幕的香港迪士尼樂園以及與日俱增的來港旅客，尤其是內地旅行團所帶來的商機。年內，陽光巴士集團成功取得一項新合約，接載酒店賓客及樂園的演員往返香港迪士尼樂園、香港迪士尼樂園酒店、迪士尼好萊塢酒店、迪欣湖及欣澳公共運輸交匯處。陽光巴士集團特別為這項服務投入共24部採用迪士尼為主題設計的旅遊巴士。



陽光巴士集團為各類顧客提供服務

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，自2005年12月13日起，珀麗灣客運已成為載通國際間接全資附屬公司。該公司營辦穿梭巴士及渡輪服務，為馬灣住宅項目珀麗灣的居民服務。

為配合我們的業務多元化策略，並加強為馬灣提供巴士和渡輪服務的角色，本集團於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。

珀麗灣客運自2002年12月起，一直為馬灣高級住宅項目珀麗灣提供穿梭巴士及渡輪服務。珀麗灣客運共投入四艘長38米（設有412個座位）、一艘長28米（設有403個座位），及兩艘長26米（設有223個座位）的雙體船，以及11部超低地台單層巴士、三部柴油電動混合式超低地台單層巴士及一部設有28個座位的小型巴士，服務馬灣的居民及訪客。



珀麗灣客運提供往來馬灣的巴士及渡輪服務



新港巴的載客量節節上升



珀麗灣客運現時經營兩條渡輪航線，往返馬灣和中環，以及往返馬灣和荃灣公眾碼頭。巴士路線方面，珀麗灣客運提供24小時往返馬灣（東灣巴士總站）和青衣機場鐵路站，以及往返馬灣（東灣巴士總站）和葵芳的服務。隨著馬灣的人口持續增長，珀麗灣客運將密切監察交通需求，並適當調整營運資源。

新香港巴士有限公司（「新港巴」）

新港巴與深圳一家公司合作經營稱為「皇巴士」的跨境穿梭巴士服務，為往返香港落馬洲和深圳皇崗的跨境常客及假日旅客提供服務。

新港巴的車隊擁有15部空調超低地台單層巴士，往來落馬洲和皇崗，提供24小時跨境穿梭巴士服務。隨着《更緊密經貿關係安排》的落實，香港與中國內地的經貿往來更加頻繁，加上個人遊計劃擴展至國內更多城市，來港的內地旅客數目不斷上升，使新港巴於2005年的載客量持續增加。新港巴將密切監察載客量，並因應需求的上升投入更多營運資源。

年內，新港巴在新田公共運輸交匯處的新總站大樓內設立了一個新的候車亭設施，提供四個空調候車室及一個乘客資訊顯示系統，從而改善了候車環境和顧客服務。



物業持有及發展

- Lai Chi Kok Properties Investment Limited
- LCK Real Estate Limited



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

荔枝角地產是載通國際的全資附屬公司，亦為九龍荔枝角的高級豪華住宅及商用物業——曼克頓山的發展商。

曼克頓山住宅單位的銷售活動訂於2006年年中展開。該發展項目提供1,115個豪華住宅單位，單位面積由720平方呎至4,750平方呎不等。荔枝角地產所得的可銷售住宅總樓面面積逾100萬平方呎。該項目亦包括一個50,000平方呎的雙層平台商場，為住戶及附近居民提供優質的零售設施。

截至2005年年底，建築結構工程已完成98%，現正進行外牆玻璃裝嵌、外牆修飾及內部裝修。此項目預期於2006年年底前落成。富麗堂皇的曼克頓山展銷場地，包括示範單位及售樓處，將設於平台商場內。當售樓活動完結後，展銷場地將變換為高級購物商場。

曼克頓山——至尊豪華府第

曼克頓山融入了大都會「曼克頓式生活」的設計概念。該項目位於香港西九龍的中心地帶，大廈的雲石大堂閃爍生輝、花園平台遍植林木，加上富時代感的室內裝修，盡顯優質尊貴的生活格調。

曼克頓山的五幢住宅大廈建於平台之上，樓高41至43層，可遠眺維多利亞港及昂船洲，坐擁港島中環及灣仔海旁的壯麗景緻。五層高的平台設有一個約50,000平方呎的豪華住客會所、約40,000平方呎的平台花園，以及約45,000平方呎的公眾休憩場地。四層高停車場為曼克頓山的住戶、租戶及訪客提供約390個車位。

曼克頓山交通方便，鄰近地鐵與九鐵網絡，以及一個九巴總站交匯處。住宅大廈將由一條設有扶手電梯及升降機的專用行人天橋，連接主要的公共交通點。由公路前往機場、西九龍高速公路及擬建的九號東西走廊，亦十分快捷。

集團在規劃此重建項目之時，致力貫徹環保原則，其創新設計包括在每幢住宅大樓中間位置開闢樓底特高的空中花園。整個花園平台將遍植林木，為住客提供一個城市「綠洲」。

每個住宅單位擁有特高樓底和特大窗戶，通爽明亮。此外，住宅採用具能源效益的玻璃，加上自然對流的通風設計，能減少長期開動通風及冷氣裝置的需要。

荔枝角地產已委託香港著名地產發展商新鴻基地產發展有限公司的全資附屬公司——新鴻基地產代理有限公司，負責該項目的建築管理、營銷規劃以及物業管理。荔枝角地產亦已委聘多名一流建築師及室內設計師，確保整個發展項目能達致頂級質素。

LCK Real Estate Limited (「LCKRE」)

LCKRE是載通國際的全資附屬公司，擁有本集團總部大樓的業權。

LCKRE擁有位於香港九龍荔枝角寶輪街一號的一幢17層高商業大廈，總樓面面積約為156,700平方呎。集團現時使用該大廈作為辦公及行政用途。

媒體銷售業務

- 路訊通控股有限公司及其附屬公司



路訊通控股有限公司及其附屬公司(「路訊通集團」)

集團成立路訊通控股有限公司(「路訊通」)以推出多媒體服務。路訊通自2001年6月28日起在香港聯合交易所有限公司主板獨立上市，集團現持有其73.0%的權益。

路訊通集團為香港及大中華區一家具領導地位的媒體銷售企業。它透過其專有的流動多媒體系統，經營以公共客運車輛乘客為目標的廣告服務，並於香港及內地主要城市如北京、上海及廣州等地經營戶外廣告業務。路訊通集團亦提供度身設計的一站式廣告服務及安排廣告在中國內地的廣告網絡播放。

香港

路訊通集團的流動多媒體系統業務包括在客運車輛安裝、營運及保養液晶體顯示組件等設備，以播放度身設計的節目和廣告，提供節目消息，和透過流動多媒體系統推廣和銷售廣告。該系統透過客運車輛上約16,000部液晶顯示屏，每日為乘客播放大量不同種類的節目和廣告。現時，超過4,700部客運車輛(包括專營巴士及公共小型巴士)已裝設了流動多媒體系統，每日接觸近400萬名乘客。

流動多媒體系統每日能接觸龐大的觀眾量，因而成為一個具吸引力的廣告媒體。路訊通集團的客戶包括香港各大廣告商，其中包括廣告代理及不同行業的公司。路訊通集團提供度身設計的銷售套餐，以配合不同廣告客戶的宣傳計劃及預算。此外，路訊通集團還採取多項手法來鼓勵客戶採用廣告宣傳，包括折扣優惠、贈送額外廣告時段及為長期客戶提供特別廣告套餐等。

流動多媒體系統的節目內容是為吸引客運車輛乘客的興趣而特別設計，其中包括音樂錄像、電影預告片、連續劇、動畫、旅遊資訊、拍賣、iClub互動遊戲，以及多種資訊娛樂節目。這些創新、獨特、豐富及具娛樂性的內容，吸引了公共客運車輛乘客的注意。隨着電訊公司提供的短訊服務日益普及，路訊通集團於2003年推出iClub，為廣告商及乘客提供了一個互動平台。截至2005年年底，iClub已擁有近145,000名會員，他們可參與每日的問答遊戲及享有特別優惠。

中國內地

於年內，路訊通集團的內地業務營業額取得可觀的按年增長。在北京的巴士候車亭於2005年全年投入運作，帶動來自有關媒體銷售的營業額上升。年內，路訊通集團成功取得多名寶貴客戶的廣告合約，包括一些主要的中國電訊公司及跨國飲品公司。路訊通集團提供全面的廣告服務，包括創作設計、製作、媒體策劃及播放，以及全國性的電視媒體銷售服務。

在中國內地，北京、上海及廣州是廣告開支增長的主要來源，並為路訊通集團帶來龐大的商機。路訊通集團將利用其香港業務的成功經驗，進一步探索內地其他地區的發展機會，但焦點仍會集中於消費力高和人口稠密的高潛力市場。路訊通集團將繼續以謹慎態度，擴展其在內地及海外的現有核心業務。



洞悉市況 穩步邁進

載通國際秉持長線方針，開拓中國內地市場



概覽及策略

載通國際在中國內地的業務策略是審慎配合國內公共運輸市場的增長步伐。在過去幾年，集團的內地運輸業務快速增長，反映我們對持續擴展業務的策略與承諾。至今，集團已在國內主要城市成立多家合營企業，經營公共巴士服務以及計程車和汽車租賃業務。

集團將繼續發揮核心業務的優勢，探索內地市場的商機。在未來十年，我們預期中國內地業務的重要性將不斷提升。

1	2	3
		4

- 1 深圳巴士集團股份有限公司的公共巴士
- 2 北京北汽九龍出租汽車股份有限公司的計程車
- 3 大連合作合營企業的公共巴士
- 4 無錫九龍公共交通股份有限公司的公共巴士車隊

國內運輸業務

- 深圳巴士集團股份有限公司
- 無錫九龍公共交通股份有限公司
- 北京北汽九龍出租汽車股份有限公司
- 大連合作合營企業
- 天津合作合營企業



集團持續不斷地擴展其於中國內地的運輸市場。除了公共巴士運輸業務外，我們亦已投資於計程車及汽車租賃業務。

深圳巴士集團股份有限公司 （「深圳巴士集團」）

深圳巴士集團是一家中外合資股份有限公司，由集團一家全資附屬公司九巴（深圳）交通投資有限公司，夥同中國內地其他四位投資者合作成立。

集團的投資額為人民幣3.87億元（港幣3.64億元），相等於深圳巴士集團35%的權益。深圳巴士集團於2005年1月1日投入運作，主要在深圳市（包括深圳經濟特區、寶安區和龍崗區）提供公共巴士、小型巴士及計程車服務，現時營辦約120條路線，投入大約3,500部車輛。

於2005年，儘管深圳巴士集團面對深圳地下鐵路通車所帶來的直接競爭，但仍能透過重組現有巴士網絡及擴展其巴士路線至有潛力進一步提高乘客量的地區，成功保持領先同業於深圳的市場佔有率。為了保持在公共運輸市場的競爭力，深圳巴士集團將不斷提升其核心服務及探索新市場。

無錫九龍公共交通股份有限公司 （「無錫九龍」）

無錫九龍是集團在國內設立的第一間經營公共巴士服務的中外合資股份有限公司。無錫九龍於2004年2月在江蘇省無錫市成立，目前在無錫市營辦約110條巴士路線，投入大約1,800部巴士。集團與中國內地三位股東合資成立此公司，集團的投資額為人民幣1.35億元（港幣1.27億元），相等於無錫九龍45%的股權。

於2005年，無錫九龍在無錫市的運輸服務、車輛設計及支援服務成功取得ISO 9001:2000及ISO 14001:2004認證。無錫九龍亦更換了約200部巴士以提升車隊質素，並將空調巴士的比例由30%提高至37%。為了擴大市場佔有率，無錫九龍已將其非專營服務擴展至無錫市較偏遠的地區。由於該市經濟發展強勁，人民收入不斷上升，預期無錫九龍在未來幾年的載客量將穩定增長。



深圳巴士集團投入超過3,500部車輛於深圳市提供服務



無錫九龍投入逾1,800部公共巴士於無錫市提供服務

北京北汽九龍出租汽車股份有限公司 （「北汽九龍」）

於2003年在北京成立的北汽九龍，為中國內地計程車及汽車租賃業的首家中外合資股份有限公司。載通國際在這個項目的投資額為人民幣8,000萬元（港幣7,600萬元），相等於北汽九龍31.38%的股權。北汽九龍的投資者包括九巴（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，以及中國內地另外三位投資者。北汽九龍現時擁有超過4,200部汽車。

作為北京市最大的計程車及汽車租賃營運商之一，北汽九龍已作好準備，把握2008年北京奧運會帶來的發展商機。去年，北汽九龍進行了一項系統性的換車計劃，投入共500部車身以金色和白色為主的新計程車。而較大規模的換車計劃將於2006年內進行，包括更換逾千部計程車。

大連合作合營企業

這是集團在國內的首間合作合營企業，由集團佔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於1997年合作組成，其業務正穩健發展。大連合作合營企業擁有一支約80部單層巴士的車隊，於大連市經營三條路線。

天津合作合營企業

為集中力量經營相對規模較大的投資項目，集團於2005年9月出售了所持有天津合作合營企業的全部股權。此合作合營企業由集團佔50%股權的一家聯營公司與天津市公交集團有限公司於2001年1月成立，在天津市經營七條巴士路線，投入110部單層巴士。



集團於2005年在北京推出大約500部車身以金色及白色為主的新計程車



堅守 集團信念

載通國際以社會的長遠利益為依歸作出
業務和營運決策



概覽及策略

載通國際集團以公共運輸服務為核心業務，深明企業克盡社會責任的重要性。集團本於此信念確立營運方針，並為旗下各公司制訂策略和政策。

在現今社會利益備受關注的年代，企業於社會上和環境事務方面的操守，對建立企業公信力甚為重要。集團致力推動香港及中國內地這兩個主要市場的經濟及社會發展，旗下兩間主要附屬公司——九巴及龍運均於2005年發表首份企業社會責任報告，詳述其企業管治標準和常規、產品和服務、與僱員及顧客的關係、社會公益，以及環境保護。儘管此兩份報告均以九巴和龍運作為重心，但卻反映了集團在營運地區內平衡經濟、社會及環保利益的政策。

1	2	3
		4

- 1 載通國際員工 —— 參加龍舟競渡
- 2 九巴顧客服務中心
- 3 翻新輪胎
- 4 九巴巴士站 —— 提升環保意識

服務以客為先



九巴顧客服務中心於2005年榮獲多項獎譽

載通國際一直秉持以客為先的服務宗旨。在各業務範疇，集團的企業文化均以提供優質顧客服務及瞭解社會需要為本。無論是規劃或處理可能影響社會或環境的營運事宜，集團在決策上均力求細緻嚴謹，小心探討每項決策的背景資料及評估其潛在之影響。

巴士車資折扣計劃

無論經濟環境順逆，集團均不斷設法控制成本以提升生產力和效率，務求為僱客提供高效率、可靠和物超所值的服務。

多年來，九巴及龍運因應本港經濟環境的變化，檢討和修訂為八達通卡使用者提供的車資優惠。為了配合香港特區政府新訂的專營公共巴士票價調整機制，九巴和龍運於2006年初推出以下三個車資優惠計劃，於個別生效日期起計，為期36個月。

	折扣優惠	不適用	生效日期
1. 65歲或以上的乘客	於周日及公眾假期每程票價一律為港幣2元或半價，以較低者為準	機場「A」線及馬場路線	2006年1月28日
2. 車費為港幣15元或以上	即日回程乘搭同一條路線或同一組路線，回程車費可享有20%折扣	機場「A」線，馬場路線及消閒路線	2006年2月19日 (附註)
3. 車費為港幣10元至14.9元	即日回程乘搭同一條路線或同一組路線，回程車費可享有10%折扣	機場「A」線，馬場路線及消閒路線	2006年2月19日 (附註)

附註：上述第(2)及第(3)項車資優惠計劃，預期於2006年7月1日起擴展至聯營的過海隧道路線。

「八達通」聰明卡

在香港公共運輸業，八達通卡繳費方式日漸普及。以八達通卡繳費交易數目計算，集團現為全港最大的八達通卡使用機構。於2005年，集團的專營巴士車費收入中有大約85%是透過八達通卡繳付。乘客使用八達通卡便無需費時找尋輔幣繳費，從而登車更快捷方便，而集團則可大幅節省收集及處理硬幣的成本。

九巴繼續擴充旗下網絡或與其他公共運輸機構合辦的八達通巴士轉乘計劃，並致力發揮其最高效能，為乘客提供更全面的車資折扣優惠，同時藉此改善公共交通網絡覆蓋範圍，有助節省資源和紓緩繁忙道路上的擠塞情況。截至2005年年底，九巴共營辦49個八達通巴士轉乘計劃，覆蓋超過207條巴士路線，並將於2006年分階段推出另外22個八達通巴士轉乘計劃。

繼香港迪士尼樂園及亞洲國際博覽館開幕後，龍運於2005年推出了兩個八達通巴士轉乘計劃。於2005年8月，龍運與城巴有限公司(「城巴」)推出新的跨公司八達通巴士轉乘計劃，為於青馬收費廣場(「收費廣場」)轉乘香港迪士尼穿梭巴士路線(由龍運及城巴合營，往來收費廣場與香港迪士尼樂園的循環路線)及機場和東涌巴士路線的乘客，提供車資優惠。於2005年12月，龍運為往返亞洲國際博覽館的乘客推出八達通巴士轉乘計劃，乘客於收費廣場

轉乘機場路線與東涌巴士路線可享有車資優惠。連同上述兩項新推出的計劃在內，截至2005年年底龍運共營辦五個八達通巴士轉乘計劃。

數碼互動巴士站及候車亭

九巴在尖沙咀天星碼頭、廣東道及彌敦道沿路設置了八個數碼互動巴士站，此等巴士站裝設有發光二極管和液晶體顯示屏，以顯示巴士路線資料、本地和國際新聞，以及天氣報告。此外，數碼互動巴士站的廣播系統能以廣東話、英語及普通話廣播巴士路線資料。而此等可讓乘客瀏覽九巴網站，使用點到點路線搜尋和查閱詳盡的巴士服務資料的功能更深受乘客歡迎。

集團於年內繼續推行候車亭改善計劃，為乘客改善候車環境。年內，九巴共興建了100個新候車亭，令候車亭總數增至2,350個，並在亭內安裝共2,500個廣告版位，持續地為集團帶來廣告收入。龍運在年內興建了五個新候車亭，令截至年底的候車亭總數增至26個。

顧客服務中心

九巴分別位於尖沙咀、紅磡、沙田、美孚、荃灣、藍田、屯門及天水圍的公共交通交匯處的八個顧客服務中心，為公共運輸服務使用者提供一站式的服務。在每個服務中心內，親切友善的顧客服務



顧客服務中心為顧客提供最新的巴士時間表和路線資料

大使會協助乘客查詢路線和時間表等資料。顧客亦可利用中心的多媒體設備瀏覽九巴網站和使用九巴數碼地圖乘客諮詢系統，查詢點到點路線資料。中心還提供八達通卡服務和九巴紀念品銷售服務。於年內，九巴顧客服務中心於香港優質顧客服務協會舉辦的「優質顧客服務大獎2005」中榮膺櫃員服務銀獎。

龍運在機場設有顧客服務中心和票務處，提供乘客查詢、票務和失物認領的一站式服務。

查詢熱線及網站

顧客服務熱線及網站是集團與顧客溝通的重要渠道。九巴熱線於去年共處理了大約430萬個來電，即平均每月處理約358,000個來電。該熱線系統每

天24小時不停運作，提供巴士路線資料、交通消息、自動接駁傳真資料服務、九巴服務最新資訊，以及留言信箱服務，並以廣東話、英語及普通話操作。熱線由每天早上7時至晚上11時提供專人接聽服務。於2005年，九巴開創運輸服務業先河，透過流動電話短訊服務發送巴士路線資料，並深受顧客歡迎。龍運的顧客服務專線於2005年內共處理超過15,000個來電，即平均每月大約1,300個來電，亦聽取顧客的意見及處理有關失物的查詢。

九巴的顧客服務熱線引領業界潮流，備受推崇。年內熱線服務榮獲Call Centre Council of Singapore頒發「亞洲客戶中心大獎2005」中的「創新科技獎」，並躋身2005年最佳亞洲客戶服務中心獎前六名位置。九巴顧客服務熱線並榮獲Best Practice

Management頒發的「2005最佳業務實踐獎：簡化管理」，以及由香港客戶中心協會頒發「客戶中心大獎2005」中的「最佳客戶服務中心銀獎」。此外，一位顧客熱線服務員更勇奪香港優質顧客服務協會的「優質顧客服務大獎2005」的個人獎金獎。

集團的網站(www.tih.hk)提供有關載通國際及其附屬公司的廣泛資料，而九巴網站(www.kmb.hk)則提供深受歡迎的點到點路線搜尋服務，並協助視障人士和互聯網初學者克服虛擬障礙，在網上取得有關運輸服務的資料。於2005年，九巴網站奪得無障礙優異網站獎2005金獎。年內，九巴共修訂了網站內1,300個版面和1,000張圖片，使網上閱讀更為容易。於2005年12月，瀏覽人次每天平均達到420萬人次，反映網站持續深受歡迎。

顧客溝通

無論在香港或中國內地經營業務，集團均致力提供高效率、安全和以客為先的運輸服務。我們樂意聽取公眾的意見，以了解顧客的需要和期望。九巴的「民意車廂」(一部經改裝的單層巴士)在2005年內出訪了香港12個地區，收集乘客對九巴服務的意見。九巴在年內共舉辦了六次乘客聯絡小組會議，探討及評估市民對巴士服務的意見和期望。我們更邀請了大學講師擔任會議的協調員，而香港特區政府運輸署亦派出代表在會上擔任觀察員。會議結果顯示，乘客對九巴的服務整體上感到滿意，我們並根據顧客的意見，作出相應的改進。同樣地，龍運亦在年內舉辦了六次乘客聯絡小組會議。

資料刊物

集團定期更新和出版推廣刊物，包括巴士時間表等。九巴於2005年12月推出最新版本的《九巴版圖》，在報攤、書局、便利店及九巴顧客服務中心均有發售，其銷售收益全數撥捐香港公益金。為配合香港迪士尼樂園開幕，九巴特別編製了「九巴合家歡

好介紹」小冊子，詳盡介紹前往香港迪士尼樂園、迪欣湖、香港濕地公園和保良局北潭涌渡假營的巴士路線資料，並特別推出以香港遠足路徑為主題的小冊子，提供相關的巴士路線。

龍運繼續推出更詳盡的「通天巴士卡」，介紹其機場巴士的路線和時間表。在香港迪士尼樂園開幕後首三個月內，龍運派發了超過24,000份「迪士尼樂園路線簡介」。

市場推廣及公民教育

為了宣傳乘搭巴士時遵守秩序、律己守禮的重要性，九巴在2005年重新推出「乘客之道公民教育計劃」(「計劃」)，以一系列由九巴製作的10秒鐘公民教育電視宣傳短片為主，再輔以相關的巴士車身廣告和候車亭海報。於2005年，此計劃榮獲由香港廣告商會主辦，被譽為廣告界奧斯卡的「EFFIE廣告效益大獎」金獎、「2005金帆廣告大獎」中「旅遊/消閒/運輸」組的銀獎和「最佳電視廣告系列」銅獎，以及《盛世》雜誌舉辦的「盛世卓越品牌大獎2005」。

九巴還舉辦另一項環保推廣計劃，推出一系列六款的巴士車身廣告和巴士候車亭海報，以宣傳自然保育和環境保護的重要性。



不分長幼，所有顧客均期望享有最優質的服務

安全及培訓



定期安排檢驗巴士以確保符合安全標準

集團一直奉行安全至上的宗旨。多年來，我們不斷加強車長及船員培訓、改善巴士設計和推行嚴格的車隊及渡輪維修保養計劃，以加強巴士及渡輪的運作安全。

車長培訓

集團不斷致力提高車長培訓的水平，藉此提供安全、舒適和可靠的客運服務。我們繼續為九巴車長訓練學校（「訓練學校」）投入大量資源，以培訓新入職的車長，並透過深造課程提升現職車長的駕駛技術。

新入職的車長將首先在訓練學校修讀以安全駕駛和照顧乘客為重點的理論課程，然後透過模擬駕駛系統汲取實際駕駛經驗，以加強實用訓練。車長除了參加香港特區政府舉辦的駕駛考試外，更須通過集團嚴格的內部考核，以確保符合駕駛資格並能履行其職責。

學院更為資深車長舉辦深造班，以加強他們的安全警覺性，並為乘客提供更舒適的旅程。於2005年，訓練學校推出記錄巴士行車表現資料的「警覺先鋒駕駛系統」，以巴士上的攝錄機和環球定位儀記錄乘客舒適度、行車速度和旅程時間。車長將會在課堂上檢討和討論從系統所記錄的資料結果，從而了解交通事故成因，以及確認其駕駛技巧的不足之處。此監察系統的目標是確保我們的巴士車長精益求精，提升安全表現，從而令乘客更感舒適。

監察車長表現

集團設有專責小組，透過系統化的表現評估機制密切監察車長表現。不論是九巴或龍運，不合格的車長必須接受培訓以作補救。集團另設有紀律及監察小組，負責監督每位車長的表現，對於表現欠佳的員

每年平均牽涉傷亡的巴士意外數目

以每百萬行車公里計



工，集團將採取紀律處分，而出類拔萃的車長則獲集團頒授各項獎賞，以資表揚。集團的非專營巴士和渡輪服務也採納相若的措施，以確保駕駛安全。



利用「警覺先鋒駕駛系統」來定期評估車長的駕駛表現

企業社會責任

為了有效地提高道路安全，集團於1990年開始推出九巴和龍運車長安全駕駛獎，以表揚傑出的車長。年內，集團向安全表現優秀的九巴和龍運員工頒發以下獎項：

2005年為車長而設的安全駕駛獎

車長數目	九巴	龍運	總數
25年內從未發生意外	44	0	44
20年內從未發生意外	104	2	106
15年內從未發生意外	64	2	66
10年內從未發生意外	153	3	156
5年內從未發生意外	486	36	522
總數	851	43	894

巴士設計及維修

創新的巴士設計和專業的維修計劃，有助提高行車的舒適度和確保乘客安全。巴士的設計及維修工作對確保安全運作至為重要。九巴一直與大型巴士製造商合作，確保新巴士類型能適合香港獨特的運作環境。此外，我們利用車速限制器和電子速度記錄器（一般稱為「黑盒」）等標準行車資料記錄設備來記錄和監察車隊的行車表現，確保行車安全。

根據現行的ISO認證維修計劃，九巴和龍運的巴士均每日、每月及每年在其車廠內接受定期檢查和測試。此外，我們的巴士亦接受香港特區政府運輸署的隨機突擊抽查。



為珀麗灣客運的船員提供實用的培訓課程

船員訓練

珀麗灣客運有限公司（「珀麗灣客運」）的渡輪業務以確保船上安全為首要重任。公司的船員除了具有海事資格和航海經驗，更參與持續進修和專業訓練課程。

珀麗灣客運安排新入職的渡輪員工參加培訓課程，以全面掌握雙體船在駕駛和航行各方面的操作。這些培訓課程亦強調船上安全及照顧乘客的需要。此外，公司還提供持續專業進修課程以提升船員的專業技能，例如有效地操作雷達和高頻（VHF）無線電通訊系統等，並鼓勵船員參加由職業訓練局舉辦的乘客安全、急救、消防及求生技能訓練課程。



我們定期進行緊急演習和培訓，讓渡輪員工能夠快捷、有效地應付任何緊急情況。我們以船上安全及乘客舒適為首要任務，因此亦定期舉辦船上消防、碰撞及設備故障演習，並經常檢討安全及舒適標準，不斷改進服務，確保珀麗灣客運能保持優秀的服務和安全紀錄。

技術及學徒培訓

九巴技術訓練學校與巴士製造商合作，向集團所有維修員工提供培訓，灌輸巴士業內的最新巴士設計和科技知識。2005年年內，我們為1,986名技工舉辦共252個內部訓練課程，並與巴士製造商合辦12項課程，供工程師、督導員及科文參加。

九巴繼續舉辦為期四年的學徒培訓計劃，以栽培熟練的維修員工。在2005年，九巴技術訓練學校共有13位學徒畢業，使自1973年以來的畢業生總數增至2,084名。於2005年年底，正在接受培訓的學徒人數為119位。這些高水準的學徒培訓計劃在香港特區政府職業訓練局每年舉辦的「最佳學徒選舉」大賽中，獲得進一步的肯定。九巴技術訓練學校的一位學徒在2005年的比賽中奪得季軍，更獲邀前往日本參觀豐田車廠。

企業社會責任

人力資源



各部門的員工均恪守集團的方針

集團秉持「關懷員工」的宗旨，建立起一支忠心耿耿、敬業樂業和忠於優質服務文化的團隊，為數超過13,000人。

集團員工

我們致力培訓、激勵及獎賞員工，建立論功行賞的制度，培養員工對集團和整體社群的責任感。下表列出集團各業務分部的員工數目：

業務部	2005年	2004年
專營公共巴士業務		
• 九巴	12,339	12,499
• 龍運	417	407
非專營運輸業務	604	557
媒體銷售業務#	126	132
國內運輸業務*	7	6
總數	13,493	13,601

包括集團在國內的附屬公司之員工

* 不包括集團在國內的合營企業之員工

員工溝通

集團視溝通為與僱員建立良好關係的關鍵。以專營運輸業務部為例，我們透過六個勞資協商委員會提供具建設性而積極主動的溝通渠道，有助管理層與員工商討日常的巴士運作事宜。九巴及龍運的勞資協商委員會分別按月及每兩個月舉行一次會議，探討工作環境、安全、營運程序及員工福利事宜。此外，九巴及龍運亦為員工設立專用網頁，以提供管理層通告、即時天氣報告、未來或過去的員工活動等資訊，並推出網上培訓課程和電子學習課程。為了加強與員工的溝通，網站增設了員工論壇。集團還製作定期視像光碟和員工月刊，向前線員工報道集團及業界的最新發展。

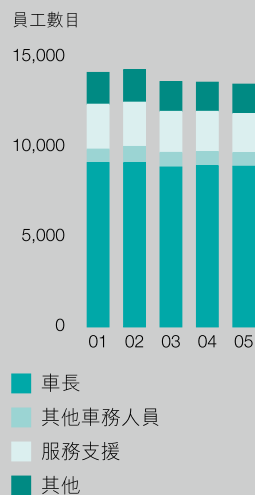
一般僱員訓練

集團對人力資源作出重大投資。於2005年內，集團為九巴和龍運的員工舉辦了多個培訓課程，包括有關電腦軟件應用、商業寫作技巧、領導才能、溝通及表達技巧，以及工作壓力管理。集團並與香港特區政府平等機會委員會合作，舉行有關《性別歧視條例》和《家庭崗位歧視條例》的工作坊。於2005年內，超過500位員工參加了由職業安全健康局與香港特區政府勞工處合辦的安全訓練課程。

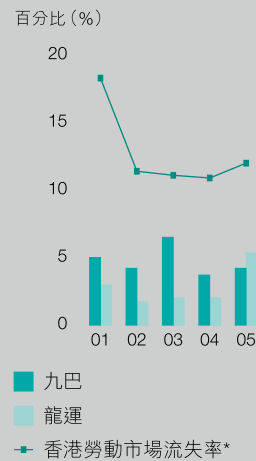


行政人員參加培訓講座

集團於12月31日之員工數目



員工流失率



* 資料來源：香港人力資源管理學會

傑出服務獎

為提倡優質服務文化，九巴於2005年舉辦「傑出服務獎」獎勵計劃，向一共64名表現傑出的員工頒發獎項。此外，集團向全情投入工作，為集團作出重大貢獻的九巴及龍運員工頒發以下獎項：

2005年為車長而設的良好服務年獎和安全駕駛年獎

車長數目	九巴	龍運	總數
良好服務年獎	6,671	248	6,919
安全駕駛年獎	4,247	181	4,428

2005年為站長、助理站長和顧客服務助理而設的良好服務年獎和勤工年獎

僱員數目	九巴	龍運	總數
良好服務年獎	439	18	457
勤工年獎	264	5	269

集團非專營運輸業務部旗下的營運公司均設有良好服務和安全駕駛獎項，以表揚表現優秀的司機。

企業社會責任 公益事務



「九巴之友」的會員參與義務工作，關懷社群

多年來，集團積極參與廣泛的社區及慈善活動。我們的員工亦為善不甘後人，經常參與各類企業及社區活動。於2005年內，集團員工參加的公益活動包括公益金慈善長跑、2005年渣打香港馬拉松、綠色力量環島行、2005年國際龍舟邀請賽、地鐵競步賽2005、離島區長跑比賽、奧比斯襟章日及粉紅革命等。

九巴之友

乘客並非只是集團的顧客，更是我們的合作夥伴及志同道合的朋友，共同承擔公民責任。我們計劃將九巴乘客俱樂部「九巴之友」的運作理念推廣至集團其他業務上。於2005年年內，「九巴之友」的2,550位會員義務參與大約9,000小時的社區工作，例如

社區建設、公民教育、環保活動及社會服務等。會員亦探訪老人中心、兒童之家及戒毒中心，以及參與慈善步行籌款、慈善獎券銷售活動、嘉年華會及環保活動等。自成立以來的10年間，「九巴之友」總共投入了接近40,000小時的義務工作，獲得香港特區政府社會福利署的表揚。

香港公益金及其他非牟利團體

集團旗下各公司均積極參與地區及社區活動，協助照顧青少年、長者、能力稍遜及貧困人士的需要。集團是社區贊助的活躍份子，並向香港特區政府、專業和慈善團體所舉辦的公益活動提供資助，包括企業及僱員募捐計劃、「公益慈善馬拉松」半馬拉松賽、便服日、新界區百萬行，以及聖誕寄語為公益等。於2005年，九巴榮獲香港公益金頒發公益優異獎，並獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌，成為「商界展關懷」公司。九巴的社區贊助包括藝術、體育、文化以及促進工業發展和加強社會意識的計劃，受惠活動包括香港藝術節、香港傑出運動員選舉、香港傑出青年義工計劃、香港工業獎、香港管理專業協會優質管理獎，以及香港環保節。

另一方面，集團的附屬公司路訊通控股有限公司（「路訊通」）連續四年獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌。路訊通持續透過其「流動多媒體」系統，協助不少慈善團體和非牟利機構發放社區服務訊息和捐獻呼籲，同時為乘客製作資訊性的教育節目，藉此支持各類慈善、籌款和公民教育活動。

「九巴與您 —— 邁向青蔥光輝明天」獎勵計劃

「九巴與您 —— 邁向青蔥光輝明天」獎勵計劃為集團其中一個主要的教育獎勵計劃，以嘉許在香港中學會考中取得10優成績的學生。2005年內共有12位學生榮獲九巴/龍運的一年免費乘車證。我們期望在未來數年進一步支持青少年的發展。

協助有特別需要的人士

於2005年11月，集團兩家專營巴士公司向本港不同類別的乘客提供免費巴士服務。九巴及龍運於「長者日」提供免費巴士服務予65歲或以上的人士，亦於「國際復康日」提供免費巴士服務予傷健人士及其護理人員。九巴和龍運繼續與傷健人士團體緊密合作，透過舉辦論壇等活動，探討如何為傷健人士提供更完善的公共運輸服務。



優異生獲頒「九巴與您 —— 邁向青蔥光輝明天」獎項

企業社會責任 愛護環境



巴士站廣告宣揚明確的環保訊息

集團一直恪守承諾，盡量減少及紓緩各項業務營運對環境的影響。作為負責任的企業公民，我們為車廠和車隊的運作實施了多項環保措施。

環保車隊

九巴和龍運不斷提升車隊質素，以確保其巴士符合甚至在多方面超越國際認可的環保標準，並引進各項創新科技和設備，領導香港以至全球同業提升巴士的環保表現。

超低含硫柴油

集團目前擁有亞太區最龐大的超低含硫柴油車隊。超低含硫柴油能大幅降低二氧化硫、氧化氮和微粒的排放量。

歐盟引擎

截至2005年年底，九巴及龍運所有巴士均已配備環保引擎，符合歐洲環保部長委員會嚴格的廢氣排放標準。年內，集團引進47部廢氣排放標準相等於歐盟第三代引擎的巴士，令截至2005年年底配備歐盟第二代和歐盟第三代引擎的巴士總數分別增至2,434部和923部。此外，九巴現正在香港測試首部裝配了歐盟第四代引擎的富豪奧林比安B9TL巴士。我們已根據歐盟引擎規格，為車隊安裝催化轉換器和濾煙器，以進一步提升整體廢氣排放標準。

九巴已為所有配備了歐盟第一代或更早期引擎的1,613部巴士安裝催化轉換器，而龍運則為配備了較歐盟第一代更早期引擎的九部單層空調巴士安裝催化轉換器。裝上催化轉換器及採用超低含硫柴油後，裝有歐盟第一代及更早期引擎的巴士的微粒排放標準已分別提升至歐盟第二代及歐盟第一代的水平。

至於安裝了催化過濾器的巴士則能大大降低微粒排放量，並將黑煙排放量降低至接近零度。截至2005年年底，九巴已為512部歐盟第三代巴士安裝催化過濾器和廢氣再循環裝置，令其廢氣排放水平十分接近歐盟第四代引擎的有關標準。

以下為九巴及龍運截至2005年12月31日達致相關廢氣排放水平的巴士數目：

廢氣排放水平	達致此水平的巴士數目	
	九巴	龍運
歐盟第一代	672	9
歐盟第二代	2,434	136
歐盟第三代	923	3
總數	4,029	148

集團非專營運輸業務部的車隊亦配備了環保引擎。

海棉空氣過濾器

自2004年起，集團所有雙層巴士均已安裝海棉空氣過濾器，以取代傳統的紙製空氣過濾器。海棉空氣過濾器屢經測試，證實其可用壽命超越傳統過濾器，而且可保持超卓的過濾效果，同時大大減少舊過濾器所帶來的固體廢物。

全環保驅動系統

九巴將高扭力引擎、六波段自動變速裝置、高比率尾軸裝置，以及先進的電子操控變速系統結合為一，成功研發創新的全環保巴士驅動系統。此系統為乘客提供更為舒適穩定的巴士旅程，同時將耗油量及廢氣排放量分別降低6%至10%。

合成變速箱機油

九巴及龍運所有雙層巴士的變速箱已於2004年起全面轉用合成機油。相對於傳統的礦物質機油，合成機油令廢油量大幅減少80%，同時將換油期限由3萬公里大幅延長至15萬公里。



屯門車廠的輪胎翻新設施

革命性的柴油電動混合式巴士

珀麗灣客運有限公司擁有三部環保柴油電動混合式空調超低地台單層巴士。這些環保巴士均由充電式電池推動，並採用能源再生設計，在煞車及下坡時能回輸能源充電。只有當巴士的電池儲電量下跌至預設的水平，方會使用柴油驅動小型引擎。

環保非專營巴士

陽光巴士集團及新香港巴士有限公司的車隊均配備環保引擎，其中大約86%的巴士裝有歐盟第二代及歐盟第三代引擎。

廢物處理

明智減廢計劃

多年來，廢物處理一直是集團所關注的環保問題。於2005年，九巴推行了香港特區政府環境保護署所推廣的明智減廢計劃，有效地運用物料和減少產生固體廢物。

污水

集團繼續按照監管標準預先處理日常運作所產生的污水，然後才排放至公眾污水系統。在2005年，九巴裝設有11個自動污水處理系統，能每日為車隊及車廠處理共達800立方米的污水。

廢油及化學廢料

集團將巴士維修程序中所產生的大約963,600公升廢潤滑油交予註冊廢油回收商處理，並將大約349,800千克的固體化學廢料運往香港指定的垃圾堆填區。

翻新輪胎及循環使用廢輪胎

為了減少工業廢料所帶來的污染問題及充分運用資源，九巴的輪胎翻新工場於2005年共翻新了33,500條輪胎，並採用創新的再造技術，利用收集所得的大約220噸輪胎碎料用以製造遊樂場的鋪地材料。

自行研發的過濾器壓縮機

集團發揮創意，在多方面推行環保。年內，九巴推出自行研發的過濾器壓縮機，以壓縮用完的機油過濾

器，使固體廢物的體積減少60%，並延長了堆填區的使用年期。此外，九巴收集和循環使用過濾器於壓縮過程中排出的廢潤滑油，進一步提升環保效益。

環保辦公室

集團在設計、興建和運作車廠方面，均以環保和節省能源作為特別考慮因素。九巴和龍運所有車廠均設有污水處理系統、循環用水設備和環保消防系統，以及安裝採用節能設計的照明、空調及通風系統。集團定期在車廠範圍內抽樣檢驗空氣樣本，確保工作環境空氣清新。

集團在設計及翻新香港總部的過程中引進「環保辦公室」概念，包括利用預設時間掣於某些不需照明的時段內或者在天然照明已經足夠時關掉照明系統。此外，我們利用溫度控制器，將辦公室的溫度保持在舒適的水平。於2004及2005年，九巴總部獲環境保護署轄下之室內空氣質素資訊中心頒發良好級別「室內空氣質素檢定證書」，以表揚集團致力保持衛生的工作環境及空氣質素的成就。



載通國際的「環保辦公室」及其節能系統

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。

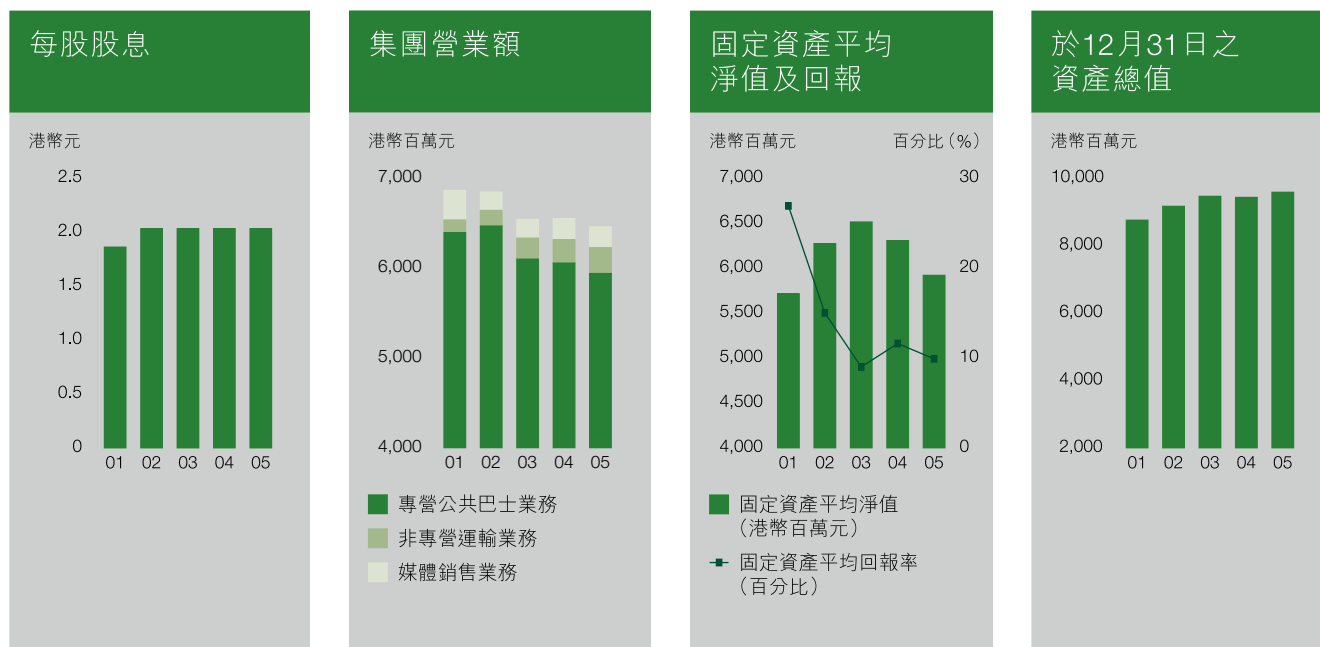
集團的應佔聯營公司盈利由2004年的港幣2,240萬元，上升至2005年的港幣5,340萬元，增加港幣3,100萬元。盈利上升，主要因為集團位於深圳的新聯營公司於2005年1月1日開始在深圳市經營公共巴士及計程車租賃服務，為集團帶來盈利貢獻所致。

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。

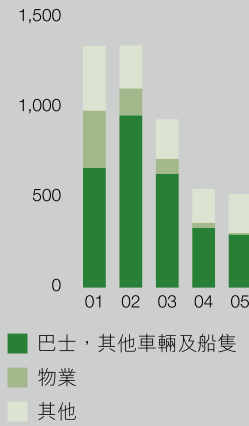
借貸淨額

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

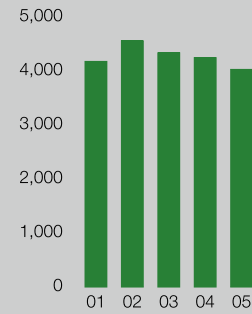
資本性支出

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

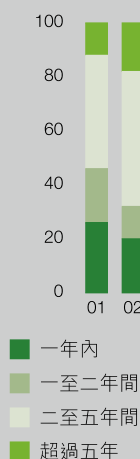
2005年的資本負債比率上升，主要由於集團為發展曼克頓山項目而增加貸款。待曼克頓山的住宅單位出售後，預料集團的資本負債比率將會大幅下調，或出現淨現金的情況。

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。

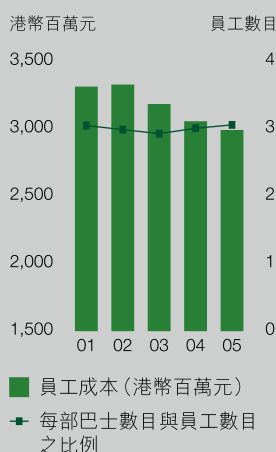
於12月31日之集團 借貸還款分析

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

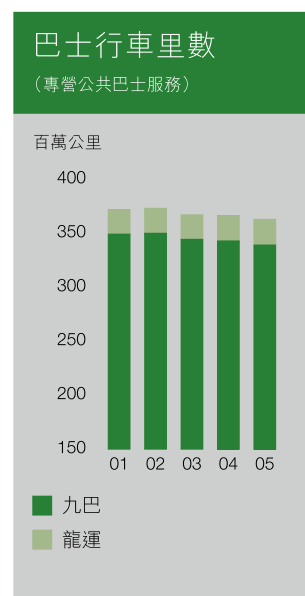
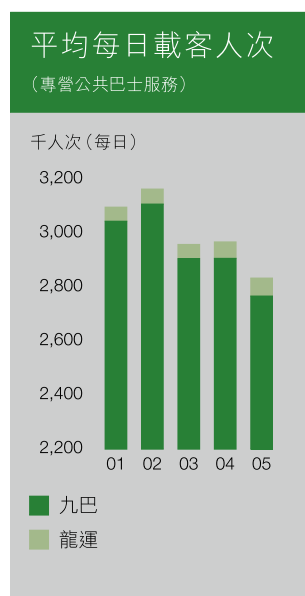
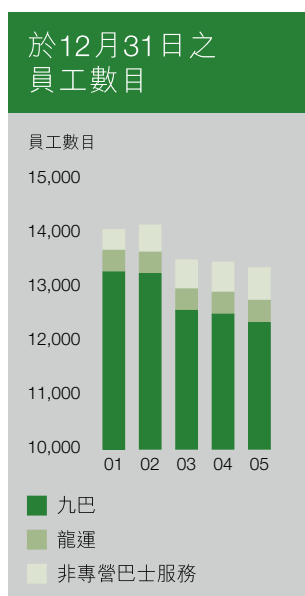
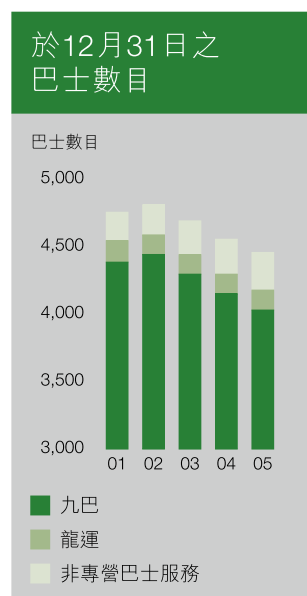
展至國內更多城市後，來港的內地旅客數目不斷上升，使新港巴的載客量由2004年的760萬人次增加19.7%至2005年的910萬人次。新港巴於2005年年底的巴士數目為15部，與2004年年底相同。

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。

財務匯報

截至12月31日止年度

	2005年 港幣百萬元	2004年 港幣百萬元	2003年 港幣百萬元	2002年 港幣百萬元
損益計算表				
營業額	<u>6,456</u>	<u>6,544</u>	<u>6,540</u>	<u>6,843</u>
除稅前盈利	691	913	857	1,142
減：所得稅	<u>96</u>	<u>169</u>	<u>259</u>	<u>175</u>
除稅後盈利	595	744	598	967
減：少數股東權益	11	13	1	28
撥自發展基金	-	-	-	-
本公司股權持有人應佔盈利	<u>584</u>	<u>731</u>	<u>597</u>	<u>939</u>
資產負債表				
固定資產	5,720	6,119	6,491	6,497
商譽	33	30	50	53
媒體資產	96	115	61	-
非流動預付款	63	470	105	101
聯營公司權益	776	330	162	61
共同控制實體權益	16	5	1	2
其他金融資產	34	15	15	15
僱員福利資產	485	414	339	278
流動資產/(負債)淨額	<u>184</u>	<u>253</u>	<u>548</u>	<u>465</u>
運用資金總額	<u>7,407</u>	<u>7,751</u>	<u>7,772</u>	<u>7,472</u>
資金來源：				
股本	404	404	404	404
儲備金	<u>3,628</u>	<u>3,847</u>	<u>3,935</u>	<u>4,157</u>
歸屬本公司股權持有人總權益	4,032	4,251	4,339	4,561
少數股東權益	<u>269</u>	<u>289</u>	<u>260</u>	<u>244</u>
權益總額	4,301	4,540	4,599	4,805
或有事項準備金 — 保險	52	59	106	117
長期銀行貸款	2,218	2,298	2,218	1,830
其他負債	<u>836</u>	<u>854</u>	<u>849</u>	<u>720</u>
動用資金總額	<u>7,407</u>	<u>7,751</u>	<u>7,772</u>	<u>7,472</u>
每股盈利(港幣元)	<u>1.45</u>	<u>1.81</u>	<u>1.48</u>	<u>2.33</u>
每股股息(港幣元)	<u>2.03</u>	<u>2.03</u>	<u>2.03</u>	<u>2.03</u>

附註：

- 香港會計師公會已頒佈多項於2005年1月1日或之後開始的會計期間生效，或可供提早採納的全新及經修訂《香港財務報告準則》。集團因首次應用此等全新及經修訂《香港財務報告準則》而作出的會計政策變動，已載於財務報表附註2。如附註2所述，集團已按照過渡條款規定，為此等全新或經修訂政策調整2004年及2005年的數字，而較早年度的數字，只會在集團以追溯方式採納新會計政策(如附註2所述)時予以重列。

2001年 港幣百萬元	2000年 港幣百萬元	1999年 港幣百萬元	1998年 港幣百萬元	1997年 港幣百萬元	1996年 港幣百萬元
<u>6,862</u>	<u>6,323</u>	<u>5,871</u>	<u>5,510</u>	<u>4,863</u>	<u>4,451</u>
1,810	936	893	679	555	588
237	81	154	93	4	62
<u>1,573</u>	<u>855</u>	<u>739</u>	<u>586</u>	<u>551</u>	<u>526</u>
34	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	2
<u>1,539</u>	<u>855</u>	<u>739</u>	<u>586</u>	<u>551</u>	<u>528</u>
6,047	5,381	4,952	4,882	4,441	3,342
21	22	4	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
1	-	(5)	(5)	(2)	-
6	10	13	17	20	-
15	1	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
<u>854</u>	<u>926</u>	<u>881</u>	<u>374</u>	<u>(156)</u>	<u>(60)</u>
<u>6,944</u>	<u>6,340</u>	<u>5,845</u>	<u>5,268</u>	<u>4,303</u>	<u>3,282</u>
404	404	404	404	404	404
<u>3,776</u>	<u>2,341</u>	<u>2,052</u>	<u>1,782</u>	<u>1,637</u>	<u>1,514</u>
4,180	2,745	2,456	2,186	2,041	1,918
<u>228</u>	<u>4</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>6</u>	<u>-</u>
4,408	2,749	2,462	2,192	2,047	1,918
202	298	305	299	273	288
1,743	2,176	1,961	1,694	1,116	346
591	1,117	1,117	1,083	867	730
<u>6,944</u>	<u>6,340</u>	<u>5,845</u>	<u>5,268</u>	<u>4,303</u>	<u>3,282</u>
<u>3.81</u>	<u>2.12</u>	<u>1.83</u>	<u>1.45</u>	<u>1.36</u>	<u>1.31</u>
<u>1.86</u>	<u>1.58</u>	<u>1.35</u>	<u>1.15</u>	<u>1.08</u>	<u>1.04</u>

2. 為符合香港會計實務準則(「會計實務準則」)第34號「僱員福利」及第12號(經修訂)「所得稅」的規定，集團於2002年分別採納了有關短期僱員福利及遞延稅項的新會計政策。2001年數字已予調整，但重列以往年度數字作比較並不可行。

董事簡介



鍾士元爵士太平紳士* GBM, GBE, PhD, FREng

主席及獨立非執行董事，88歲。鍾士元爵士自1999年8月12日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）、九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事會主席及獨立非執行董事。他為中電控股有限公司及新鴻基地產發展有限公司（「新地」）的獨立非執行董事（按《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》，新地屬本公司主要股東之一）及香港科技大學副校監。他亦為會德豐有限公司董事至2003年8月。鍾士元爵士40多年來對香港政治、工業、社會及高等教育有極大貢獻。曾任香港立法局（1974-78）及行政局（1980-88）首席議員，回歸後出任特區行政會議召集人（1997-99）。他亦曾出任香港工業總會（1966-70）、生產力促進局主席（1974-78）、工程師學會（1960-61）及工程科學院（1994-97）會長。他曾於1972年負責成立香港理工、1984年成立城市理工、1991年成立香港科技大學三間高等學府及於1990年成立醫院管理局。他在1982至1985年參與中英政府談判香港前途，及在1992年至1997年參與籌備香港特區成立，貢獻良多。



梁乃鵬博士太平紳士* GBS, LLD, BA

副主席及獨立非執行董事，65歲。梁博士自2000年3月18日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）、九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）及龍運巴士有限公司（「龍運」）董事。並於2001年6月14日起出任本公司、九巴及龍運董事會副主席。梁氏於2006年2月1日起出任為本公司之獨立非執行董事。梁氏亦為電視廣播有限公司副行政主席及永隆銀行有限公司董事。公職方面，梁氏為民眾安全服務處處長及香港城市大學副校監。



郭炳聯太平紳士 MA(Cantab), MBA, Hon DBA, Hon LLD

董事，52歲。郭氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）董事。他亦自1981年9月1日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事。郭氏持有劍橋大學法律系碩士學位、哈佛大學工商管理碩士學位、香港公開大學榮譽工商管理博士學位及香港中文大學榮譽法學博士學位。他是新鴻基地產發展有限公司（「新地」）副主席兼董事總經理（按《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》，新地屬本公司主要股東之一），亦是新意網集團有限公司主席、數碼通電訊集團有限公司主席及渣打銀行（香港）有限公司之獨立非執行董事。

於社會公職方面，郭氏為證券及期貨事務監察委員會非執行董事。他同時出任香港地產建設商會董事、香港總商會理事、香港港口發展局成員及香港中文大學校董會副主席。他亦是警察子弟教育信託基金及警察教育及福利信託基金主席。郭氏為本公司董事郭炳湘太平紳士之弟弟。



郭炳湘太平紳士 MSc(Lond), DIC, MICE

董事，55歲。郭氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）董事。他亦自1990年11月15日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事。郭氏持有英國倫敦大學帝國理工學院土木工程系碩士學位，並為英國土木工程師學會會員及香港工程師學會會員。郭氏現為新鴻基地產發展有限公司（「新地」）主席兼行政總裁（按《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》，新地屬本公司主要股東之一），郭氏是新意網集團有限公司之執行董事，亦是威信停車場管理（控股）有限公司及鴻昌進出口有限公司的董事。郭氏同時出任香港地產建設商會董事、東尖沙咀地產發展商聯會有限公司董事及香港酒店業聯會名譽司庫。

在社區參與方面，他為香港公益金歷屆董事委員會委員。他亦是香港中文大學工商管理碩士課程顧問委員會委員及香港科技大學顧問委員會榮譽委員。郭氏為北京市及廣州市榮譽市民及中華人民共和國全國政協常務委員。郭氏為本公司董事郭炳聯太平紳士之兄長。



余樹泉

名譽執行董事，93歲。余氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司董事。他亦自1961年9月1日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）及龍運巴士有限公司董事。余氏為若干私人地產投資公司之董事，亦為香港台山商會顧問。余氏熱心公益，曾於1984年參與倡議及贊助於台山余氏家鄉興辦武溪中學。並於1994年獲推舉為該校董事長。該校曾於省市多次獲獎。1992年余氏獲台山市人民政府授予「振興台山貢獻獎」金牌。1993年獲江門市人民政府授予「熱愛兒童」稱號證書。於1997年再獲台山市人民政府授予「台山市榮譽市民」。余氏曾任職九巴超逾50年並於1984年退休。退休時余氏為人事部經理。



伍兆燦

董事，75歲。伍氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）董事。他亦自1983年3月3日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）及龍運巴士有限公司（「龍運」）董事。伍氏為永隆銀行有限公司、世紀城市國際控股有限公司、百利保控股有限公司及富豪酒店國際控股有限公司之獨立非執行董事。伍氏為伍穎梅女士之父親。伍女士為本公司、九巴、龍運及九巴（中國）控股有限公司之董事兼執行董事及路訊通控股有限公司集團董事總經理。



雷禮權 BSc(Econ)

董事，46歲。雷氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司董事。他亦自1993年1月14日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事。雷氏曾於英國之國際性商人銀行任職五年及英國之國際性會計師事務所任職三年。雷氏為紀念其先祖父雷瑞德先生，於1995年成立了「雷瑞德教育基金」，以資助優秀的中港學生負笈海外升學。由於該基金極為成功，雷氏於1999年被邀請成為 Hong Kong Oxford Scholarship Fund 之委員會成員。雷氏亦於2003年被邀請成為 The Friends of Cambridge University in Hong Kong 之執委會成員。The Friends of Cambridge University 乃 Prince Philip Scholarship 之籌辦機構。



陳祖澤太平紳士 GBS, DBA(Hon), BA, DipMS, FCIM, FCILT, FHKIoD

董事長，62歲。陳氏自1997年9月4日獲委任為載通國際控股有限公司（「本公司」）董事長。他亦自1993年11月1日及1997年5月8日起分別獲委任為九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事長。陳氏亦為路訊通控股有限公司（本公司間接持有，並於香港聯合交易所有限公司上市的附屬公司）主席兼非執行董事。陳氏為恒生銀行有限公司及粵海投資有限公司獨立非執行董事。陳氏曾於2000年至2003年間任香港交易及結算所有限公司之獨立非執行董事。他於1964年至1978年及1980年至1993年間任職於香港政府，期間歷任港督私人秘書、副常務司、政府新聞處處長、副布政司、工商司及教育及人力統籌司等要職。1978年至1980年間曾任職新鴻基財務有限公司為執行董事及總經理。陳氏亦為香港賽馬會副主席、香港公益金名譽副會長兼籌募委員會聯席主席、香港科技大學校董會主席、貪污問題諮詢委員會委員及東亞運動會籌備委員會委員。陳氏於2000年12月取得DHL/南華早報傑出管理獎，並於同月獲香港大學頒授榮譽院士。



雷中元 M.H., BEc, AASA, FCILT

執行董事，71歲。雷氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）董事。他亦自1993年9月17日及1994年8月24日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）及龍運巴士有限公司董事。雷氏於1960年加入九巴為會計師，後晉升至總會計師及助理總經理，並於1989年3月1日獲委任為總經理。因已介65歲退休年齡，於1999年7月21日退任總經理職位。於1999年9月1日，雷氏獲委任為九巴（中國）控股有限公司（「九巴（中國）」）的副董事長。於2003年8月13日，辭任副董事長一職並履任九巴（中國）之主席。



伍穎梅 BA, MBA(Chicago)

執行董事，42歲。伍氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）董事。她亦自1995年10月12日、1997年5月8日及1997年9月1日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）、龍運巴士有限公司（「龍運」）及九巴（中國）控股有限公司（「九巴（中國）」）董事。伍氏亦自路訊通控股有限公司於2001年成立時起出任集團董事總經理。伍氏於1990年加入九巴，並於1999年獲委任為商務總監。於2001年獲委任為本公司、九巴、龍運及九巴（中國）執行董事。伍氏於2003年12月獲亞洲週刊選為2003年度華人青年企業家大獎。伍氏於過去多年熱心社會服務、服務社群，她為香港學術評審局董事局委員、義務工作發展局董事、香港公益金公共關係委員會委員、香港東區崇德社會員、香港腸胃健康基金董事局委員、社會福利署推廣義工服務督導委員會委員及Little Chair慈善基金之主席。伍氏亦為中國國際貿易促進委員會主辦中國對外貿易理事會副理事長及上海市對外經濟貿易委員會國際市場理事會副理事長。伍氏為本公司董事伍兆燦先生之千金。伍氏持有芝加哥大學工商管理碩士學位。



孔祥勉博士* GBS, OBE

獨立非執行董事，75歲。孔博士自1998年7月16日起出任載通國際控股有限公司、九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司獨立非執行董事。孔博士為前任浙江第一銀行董事長兼執行總裁，歷任53年。1950年獲上海東吳大學法學院法學士。1990年獲香港中文大學頒授榮譽法學博士學位。1991年獲香港理工學院頒授榮譽商業管理博士學位。2000年獲香港大學頒授榮譽法學博士學位。1994年獲英女皇頒授OBE勳銜。外交事務方面，1989年起至今任盧森堡大公國駐港名譽領事。此外並於1994年獲盧森堡大公國頒授Grand Officer勳銜。1996年獲法國頒授Chevalier de la Légion d'Honneur勳銜。1997年獲比利時頒授Commander in the Order of Leopold II勳銜。2000年獲頒授Officier de la Légion d'Honneur勳銜及2003年獲頒授Commandeur de la Légion d'Honneur勳銜。孔博士為香港腸胃健康基金主席、前外匯基金諮詢委員會委員、土地基金諮詢委員會委員、一國兩制研究中心顧問委員會委員、香港大學——巴斯德研究中心會長、the Légion d'Honneur Club Hong Kong Chapter主席。

* 獨立非執行董事



錢元偉 MSc(Lond), BSc(Eng), DIC, FICE, CEng, PEng, MITE

董事，68歲。錢氏自1998年7月16日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）、九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事。於1995年6月8日至1998年10月13日期間為郭炳湘太平紳士之代行董事。錢氏現為本公司之審核委員會委員。錢氏為新鴻基地產發展有限公司（「新地」）之運輸顧問（按《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》，新地屬本公司主要股東之一）。錢氏曾於加拿大之多倫多公車局任職超逾10年，及於香港政府之工務局任職達24年。



李家祥博士太平紳士* GBS, OBE, LLD, DSocSc, BA, FCPA(Practising), FCA, FCPA(Aust.), FCIS

獨立非執行董事，52歲。李博士自1998年12月10日起分別出任載通國際控股有限公司（「本公司」）、九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事，並於2004年9月16日起獲委任為路訊通控股有限公司之獨立非執行董事。李氏為李湯陳會計師事務所高級合夥人，執業會計師。李博士並為數碼通電訊集團有限公司、Wong's International (Holdings) Limited、中國航空技術國際控股有限公司、恒生銀行有限公司、華潤創業有限公司、中化香港控股有限公司、Strategic Global Investment plc之獨立非執行董事及新鴻基地產發展有限公司（「新地」）之非執行董事（按《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》，新地屬本公司主要股東之一）。李氏為國際會計師聯會理事及中國人民政治協商會議第十屆全國委員會委員。彼亦為前香港立法會議員及香港會計師公會前會長。李氏現為本公司審核委員會之主席。



雷普照

董事，63歲。雷氏自2001年1月1日起出任載通國際控股有限公司、九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）及龍運巴士有限公司董事。雷氏自1999年起擔任九巴車務總監，管理策劃及發展部、工程部及交通部，並負責整體規劃、統籌及推行各項營運政策及措施。雷氏於1970年11月加入九巴，出任助理會計師。在其後30年間，他曾於不同部門工作，並擔任物料主管、車廠經理及交通經理等職位。雷氏在澳洲接受教育，並於1985年成為香港運輸物流學會（前稱香港運輸學會）會員。



何達文 MA(Cantab), MBA, CMILT, MHKIoD

副董事長，44歲。自2001年1月1日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）、九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）及龍運巴士有限公司（「龍運」）董事。何氏於1998年9月加入九巴，並於1999年1月至2003年4月期間擔任財務及行政總監。於2002年1月10日獲委任為本公司、九巴及龍運之副董事長。何氏曾擔任一間商人銀行的投資董事，及香港和國內多間運輸基建管理及投資公司的執行董事。他亦曾於一家國際著名汽水品牌旗下的四家中外合營企業擔任董事。何氏持有劍橋大學工程系碩士學位及香港大學工商管理碩士學位。



蕭炯柱太平紳士* GBS, CBE, MSS(Birmingham, UK)

獨立非執行董事，60歲。蕭氏自2004年10月26日起出任載通國際控股有限公司、九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司獨立非執行董事。蕭氏於1966年加入香港政府，1993年晉升至布政司署司級政務官，至2002年7月退休，服務逾36年。他在1981年至1985年期間出任副銓敘司，1985年至1988年任行政立法兩局非官守議員辦事處秘書長，1988年至1989年任郵政署署長，1989年至1992年任運輸署署長，1992年至1993年任新機場工程統籌署署長，1993年至1996年任經濟司，1996年至1997年任運輸司，1997年至1999年任中央政策組首席顧問，及在1999年至2002年期間出任規劃環境地政局局長。蕭氏於1997年獲頒授CBE勳銜，2002年獲頒授金紫荊星章，並於2003年獲委任為非官守太平紳士。

* 獨立非執行董事

高級管理人員

陳祖澤太平紳士 GBS, DBA(Hon), BA, DipMS, FCIM, FCILT, FHKIoD

62歲。陳氏為載通國際控股有限公司、九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司之董事長。陳氏亦為路訊通控股有限公司之主席兼非執行董事。陳氏之簡介刊載於本年報第94頁。

雷中元 M.H., BEc, AASA, FCILT

71歲。雷氏為載通國際控股有限公司之執行董事、九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司之董事。雷氏亦為九巴(中國)控股有限公司之主席。雷氏之簡介刊載於本年報第94頁。

伍穎梅 BA, MBA(Chicago)

42歲。伍氏為載通國際控股有限公司、九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司及九巴(中國)控股有限公司之執行董事。伍氏亦為路訊通控股有限公司之集團董事總經理。伍氏之簡介刊載於本年報第95頁。

何達文 MA(Cantab), MBA, CMILT, MHKIoD

44歲。何氏為載通國際控股有限公司、九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司之副董事長。何氏亦為九巴(中國)控股有限公司之董事長。何氏之簡介刊載於本年報第97頁。

雷普照

63歲。雷氏為載通國際控股有限公司、九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)及龍運巴士有限公司之董事。雷氏亦為九巴之車務總監。雷氏之簡介刊載於本年報第96頁。

何世基 BBA, CA(Canada), FCPA

38歲。何氏為載通國際控股有限公司之合資格會計師。何氏亦為九龍巴士(一九三三)有限公司之財務及行政總監。何氏於2003年加入本集團，曾在兩間於香港聯合交易所有限公司上市之集團擔任高級財務職位。他亦於加拿大及香港的執業會計界擁有逾九年之經驗。

雷兆光 BSc

41歲。雷氏為九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)之商務總監，以及路訊通控股有限公司之非執行董事。雷氏於1990年加入九巴，於1993年獲委任為人力資源部主管。就社區服務而言，雷氏目前為中國人民政治協商會議河南省第九屆委員會委員。

公司行政人員

姓名	於本集團擔任之職位
載通國際控股有限公司	
胡蓮娜 BA, AAT, CGA, ACIS, MIFC, CFC	公司秘書
九龍巴士(一九三三)有限公司	
胡蓮娜 BA, AAT, CGA, ACIS, MIFC, CFC	公司秘書
麥守行 MBA, MSc(Finance), LLB(Peking), FCCA, CPA, ACIS	財務會計部主管
何嘉麗	企業傳訊部主管
陳碧燕 BA	顧客服務部主管
唐東明 MSc, CEng, MIStructE, MHKIE, RPE, AP, RSE	資產管理部主管
劉冠坤 FCCA, CPA	財務策劃及成本會計部主管
鄭綺青 BA	人力資源部主管
梁開添 BSc, DMS	資訊科技部主管
陸西琳 BBA, ANZIIF(Snr Assoc), MCIArb	保險部主管
梁文龍 BSc(Hons), FCCA, CPA, CGA	稽核部主管
邱麗明 BBA	辦公室行政部主管
梁耀南 BBA, CMILT	策劃及發展部主管
伍麗明 BA	採購部主管
梁健宏 BSc, MIMechE, CEng	工程部主管
沈乙紅 BSc(Eng), MSc, MSc(Eng), MBA, MIRTE, FIMechE, CEng, MHKIE, ACGI, MSOE	首席機械工程師
葉松添 BSocSc, MSc, DIC, CMILT	交通部主管
曾立中	財政部主管
溫健添 BSc	九龍灣廠總經理
雷旭勳	荔枝角廠總經理
何志文 MA, CMILT	沙田廠總經理
胡堅強	屯門廠總經理
龍運巴士有限公司	
霍彩福 CMILT	總經理
胡蓮娜 BA, AAT, CGA, ACIS, MIFC, CFC	公司秘書
九巴(中國)控股有限公司及新香港巴士有限公司	
杜式文 MBA, CMILT	總經理
陽光巴士控股有限公司	
黃振鴻 CMILT	總經理
珀麗灣客運有限公司	
冼智斌 MILT	總經理
路訊通控股有限公司	
楊振耀	集團董事總經理助理及署理總經理
蔡家豪 BSc(Econ), FCCA, CPA	助理總經理(財務)
姚永康	市務及營業總裁
許冰心 BSc	商務總裁
陳小燕 FCCA, CPA	公司秘書

財務報告

101–108	董事會報告書		
109	核數師報告書		
110	綜合損益計算表		
111–112	綜合資產負債表		
113	資產負債表		
114	綜合權益變動表		
115–116	綜合現金流量表		
117–160	財務報表附註		
117–125	1 主要會計政策	146–147	21 僱員福利資產
125–129	2 會計政策之修訂	147	22 以股票結算之股份交易
129	3 營業額	147	23 其他投資
129	4 其他收益淨額	148	24 發展中物業
130	5 除稅前盈利	148	25 應收賬款
131	6 於綜合損益計算表列出之所得稅	148	26 現金及現金等價物
132–133	7 董事之酬金	149	27 銀行貸款及透支
134	8 最高薪酬之員工	150	28 應付賬款及應計費用
134	9 本公司股權持有人應佔盈利	150	29 或有事項準備金 — 保險
135	10 每股盈利	151–152	30 資產負債表列出之所得稅
135	11 股息	152	31 長期服務金準備金
136	12 分部匯報	153–154	32 股本及儲備金
137–138	13 固定資產	154–155	33 承擔
139–140	14 商譽	155	34 或有負債
140–141	15 媒體資產	155–157	35 金融工具
141	16 非流動預付款	158–159	36 與關連人士的重大交易
141–143	17 投資於附屬公司	159	37 比較數字
144–145	18 聯營公司權益	159	38 無需調整之結算日後事項
145	19 共同控制實體權益	159	39 會計估算及判斷
146	20 其他金融資產	160	40 已頒佈但尚未於截至2005年12月31日止會計年度生效之修訂、新準則及詮釋可能構成的影響

董事會報告書

董事會同寅欣然向各股東提呈截至2005年12月31日止年度載通國際控股有限公司(「本公司」)及其附屬公司(統稱「集團」)之年度報告及經審核財務報表，以供閱覽。

主要營業地址

本公司於百慕達註冊成立，註冊辦事處位於Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM11, Bermuda，而主要營業地址為香港九龍荔枝角寶輪街一號。

主要業務

本公司之主要業務是投資控股，而集團之主要業務為專營及非專營公共運輸服務、物業持有及發展，以及媒體銷售服務。本公司主要附屬公司之資料刊載於財務報表附註17。

集團之營業額及盈利絕大部分是來自巴士業務及媒體銷售業務。集團在本財政年度之主要業務分析資料刊載於財務報表附註12。

財務報表

集團截至2005年12月31日止年度之盈利與本公司及集團截至該日止之財政狀況刊載於本年報第110頁至第160頁之財務報表。

有關集團之業績及財政狀況之分析刊載於本年報第78頁至第89頁。

股息

中期股息每股港幣0.45元(2004年度為每股港幣0.45元)已於2005年10月13日派發予股東。董事會現建議於2006年5月19日派發截至2005年12月31日止年度之末期股息每股港幣1.58元(2004年度為每股港幣1.58元)。

更改公司名稱

本公司於2005年11月24日通過特別決議案，並由2005年11月28日起，將公司名稱由The Kowloon Motor Bus Holdings Limited，更改為Transport International Holdings Limited，並以「載通國際控股有限公司」作為中文名稱，以供識別。

慈善捐款

集團於年內的慈善捐款為港幣1,635,000元(2004年度為港幣4,635,000元)。

固定資產

年內，集團添置之主要固定資產為在裝配中巴士，總值港幣211,205,000元，以及工具和其他固定資產，總值港幣218,525,000元。年內，總值港幣157,159,000元的巴士於裝配完成後獲得發牌並投入服務。

年內，固定資產之其他變動詳情刊載於財務報表附註13。

儲備金

年內，集團及本公司儲備金的變動詳情刊載於財務報表附註32。

董事會

於本財政年度及截至本年報日期止，董事會成員列報如下：

鍾士元爵士太平紳士*	(主席)
梁乃鵬博士太平紳士*	(副主席)
郭炳聯太平紳士	
郭炳湘太平紳士	
余樹泉	
伍兆燦	
雷禮權	
陳祖澤太平紳士	(董事長)
雷中元	
伍穎梅	
孔祥勉博士*	
錢元偉	
李家祥博士太平紳士*	
雷普照	
何達文	(副董事長)
蕭炯柱太平紳士*	
劉崇藹	(郭炳湘太平紳士之代行董事)
孔令成	(孔祥勉博士*之代行董事)
容永忠	(郭炳聯太平紳士之代行董事，於2005年6月16日獲委任)
許仕仁太平紳士	(於2005年5月1日辭任)
沈溢華	(郭炳聯太平紳士之代行董事，於2005年4月20日辭任)

* 獨立非執行董事

根據本公司附則第87條以及《香港聯合交易所有限公司上市證券規則》(「上市規則」)附錄14規定，郭炳聯先生、雷中元先生、伍穎梅女士、李家祥博士及何達文先生依章輪值退任，惟願候選連任。

本公司董事之簡介刊載於本年報第92頁至第97頁。

董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉

於2005年12月31日，本公司董事所持有本公司、附屬公司或任何相聯法團公司（按照《證券及期貨條例》第XV部的定義）的股份，或根據《證券及期貨條例》第352條規定需載於本公司的董事及最高行政人員登記冊者，詳情如下：

(i) 已發行股份權益

(a) 本公司

	每股面值港幣1元之普通股				所持有 股份總數	佔已發行 股份總額 百分比
	個人權益	家族權益	公司權益	信託權益		
鍾士元爵士*	18,821	—	—	—	18,821	0.005%
梁乃鵬博士*	—	—	—	—	—	—
郭炳聯	393,350	—	—	—	393,350	0.097%
郭炳湘	61,522	—	—	—	61,522	0.015%
余樹泉	2,943	—	—	6,980,284 (附註1)	6,983,227	1.730%
伍兆燦	—	21,000,609	—	—	21,000,609	5.203%
雷禮權	6,246,941	4,475	—	—	6,251,416	1.549%
陳祖澤	2,000	—	—	—	2,000	—
雷中元	12,427	—	—	2,651,750 (附註2)	2,664,177	0.660%
伍穎梅	41,416	—	—	21,000,609 (附註3)	21,042,025	5.213%
孔祥勉博士*	—	—	172,000	—	172,000	0.043%
錢元偉	2,000	—	—	—	2,000	—
李家祥博士*	—	—	—	—	—	—
雷普照	452,113	—	—	—	452,113	0.112%
何達文	—	—	—	—	—	—
蕭炯柱*	—	—	—	—	—	—
劉崇藹 (郭炳湘先生之代行董事)	—	—	—	—	—	—
孔令成 (孔祥勉博士*之代行董事)	—	—	—	—	—	—
容永忠 (郭炳聯先生之代行董事)	—	—	—	—	—	—

附註：

1. 滙豐國際信託有限公司以全權信託之受託人身份持有本公司股份6,980,284股。余樹泉先生被視為於上述股份中擁有權益。
2. 雷中元先生及其家庭成員於若干私人信託中擁有權益，而該等私人信託合共實益持有本公司股份2,651,750股。
3. 伍穎梅女士以若干私人信託之受益人身份於21,000,609股本公司股份中擁有權益，該等私人信託實益持有上述股份。

董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉 (續)

(i) 已發行股份權益 (續)

(b) 路訊通控股有限公司(「路訊通」)，本公司之附屬公司

	每股面值港幣0.1元之普通股				所持有 股份總數	佔已發行 股份總額 百分比
	個人權益	家族權益	公司權益	信託權益		
鍾士元爵士*	4,000	-	-	-	4,000	-
梁乃鵬博士*	-	-	-	-	-	-
郭炳聯	37,400	-	-	-	37,400	0.004%
郭炳湘	6,600	-	-	-	6,600	0.001%
余樹泉	33,000	-	-	542,401 (附註1)	575,401	0.058%
伍兆燦	-	123,743	-	-	123,743	0.012%
雷禮權	412,371	-	-	-	412,371	0.041%
陳祖澤	-	-	-	-	-	-
雷中元	-	-	-	209,131 (附註2)	209,131	0.021%
伍穎梅	1,000,000	-	-	123,743 (附註3)	1,123,743	0.113%
孔祥勉博士*	-	-	500,000	-	500,000	0.050%
錢元偉	-	-	-	-	-	-
李家祥博士*	-	-	-	-	-	-
雷普照	24,863	-	-	-	24,863	0.002%
何達文	-	-	-	-	-	-
蕭炯柱*	-	-	-	-	-	-
劉崇藹 (郭炳湘先生之代行董事)	-	-	-	-	-	-
孔令成 (孔祥勉博士*之代行董事)	-	-	-	-	-	-
容永忠 (郭炳聯先生之代行董事)	-	-	-	-	-	-

附註：

1. 滙豐國際信託有限公司以全權信託之受託人身份持有路訊通股份542,401股。余樹泉先生被視為於上述股份中擁有權益。
2. 雷中元先生及其家庭成員於若干私人信託中擁有權益，而該等私人信託合共實益持有路訊通股份209,131股。
3. 伍穎梅女士以若干私人信託之受益人身份於123,743股路訊通股份中擁有權益，該等私人信託實益持有上述股份。

於2005年12月31日，各董事並無在本公司股本中持有非實益權益。

董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉 (續)

(ii) 相關股份權益

路訊通於2001年6月7日採納一項購股權計劃(「該計劃」)，據此路訊通董事可酌情授予路訊通或其任何全資附屬公司僱員(包括任何董事)購股權，以表揚他們對路訊通及其附屬公司之業務增長的貢獻。獲授購股權的僱員可按該計劃的條款及條件認購路訊通公司股份。

路訊通購股權的行使價，乃按路訊通股份(「股份」)的面值，股份於購股權授出當日在香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的收市價，以及股份在授予購股權當日前五個工作日之平均收市價釐定，以最高者為準。購股權於授出日即時歸屬，並可於三年內行使。該計劃有效期為10年，將於2011年6月6日結束，其後路訊通將不會再授出購股權。

於2005年12月31日，根據該計劃可發行的路訊通股份總數為99,736,533股，代表路訊通於2005年12月31日的已發行股本的10%。根據計劃中每名參與者有權獲得的最高股數計算，每名參與者在任何12個月期間行使購股權時獲發行或將發行的股份數目以路訊通已發行普通股的1%為限。

年內，本公司一名董事及集團若干僱員持有下列根據該計劃認購路訊通股份的購股權權益。每位獲授購股權的人士，均無需付出任何代價，而該等購股權並無掛牌上市。每份購股權可認購一股面值港幣0.1元之路訊通股份。

	於年初 尚未行使之 購股權數目	年內期滿之 購股權數目	於年終 尚未行使之 購股權數目	每股行使價	授予購股權 當日之 每股市價
本公司董事					
伍穎梅	3,800,000	(3,800,000)	無	港幣2.25元	港幣2.25元
僱員	10,470,000	(10,470,000)	無	港幣2.25元	港幣2.25元

上述購股權於2002年3月11日授出，並可於2002年3月12日至2005年3月11日期間行使。年內並無購股權被行使，所有購股權均已於2005年3月11日期滿。

除上文所述者外，本公司董事或其配偶或其未滿18歲的子女，並無持有本公司、其附屬公司或同系附屬公司之股份、相關股份或債券證之權益或淡倉，而需根據《證券及期貨條例》第352條規定載於本公司董事所佔權益及淡倉登記冊，或根據《上市公司董事進行證券交易的標準守則》規定通知本公司。

董事之服務合約

本公司或其附屬公司並無與擬於即將舉行之股東週年大會上候選連任之董事訂立任何於一年內若本公司或其附屬公司終止其合約時，需作出賠償(除法定賠償外)之尚未屆滿的服務合約。

董事之合約權益

除財務報表附註36(a)(iv)所披露外，郭炳聯先生及郭炳湘先生因持有新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)的實益權益而從中享有利益的主要成本合約及補充協議外，本公司及其附屬公司並未參與簽訂任何重要合約，使本公司董事於本年度完結之日或在本年度任何期間內享有重大利益。

主要股東及其他人士所持有的股份、相關股份及債券證權益及淡倉

於2005年12月31日，本公司董事或最高行政人員以外之人士持有本公司或其相聯法團公司(根據《證券及期貨條例》第XV部的定義)之股份或相關股份的權益或淡倉，而根據《證券及期貨條例》第XV部第2及第3分部規定已通知本公司及聯交所，以及按《證券及期貨條例》第336條需載於本公司的登記冊者，詳情如下：

	每股面值港幣1元之普通股			
	登記股東	公司權益	所持有股份總數	佔已發行股份總額百分比
主要股東				
新鴻基地產發展有限公司(附註1及2)	–	133,271,012	133,271,012	33.0%
藝湖有限公司(附註1)	68,600,352	–	68,600,352	17.0%
滙豐國際信託有限公司(附註3)	191,587,266	–	191,587,266	47.5%
其他人士				
Kwong Tai Holdings Limited (附註4)	21,000,609	–	21,000,609	5.2%

附註：

1. 新鴻基地產所披露之權益包括藝湖有限公司所披露之68,600,352股。
2. 根據香港公司收購及合併守則(「收購守則」)，如任何人士收購(不論是在一段時間內進行一系列交易與否)一家公司30%或以上的投票權，該人士必需提出強制性收購建議。自2001年10月19日起，該收購守則所觸發之強制性收購責任的臨界限額由35%下降至30%。然而，倘一位或兩位或以上一致行動之人士於緊接2001年10月19日之前已經持有一間公司超過30%但不多於35%的投票權，則過渡期條款將適用於該等人士。只要有關持有量維持在該個範圍內及有關持有量在該日起10年內維持在該個範圍內，就該名或該等人士而言，收購守則在詮釋及應用時應猶如收購守則第26.1(a)及(b)條所述的30%觸發點為35%，以及該名或該等人士毋需受收購守則第26.1(c)及(d)條的2%自由增購率所規限。就此而言，新鴻基地產於緊接2001年10月19日之前一直持有本公司超過30%但不多於35%的投票權，因此只要新鴻基地產於2001年10月19日起10年內之投票權維持在該範圍內，則上述過渡期條款將適用於新鴻基地產。
3. 滙豐國際信託有限公司被視作在為客戶信託持有之本公司191,587,266股股份中擁有權益，其中133,271,012股是為新鴻基地產所持有。
4. Kwong Tai Holdings Limited所披露之權益包括由伍兆熾先生和伍穎梅女士(均為本公司董事)所披露的21,000,609股股份。

購買、出售或贖回本公司之股份

本年度內本公司或其附屬公司並無購買、出售或贖回任何本公司之股份。

高級管理人員

集團之高級管理人員資料刊載於本年報第98頁至第99頁。

僱員退休福利計劃

集團提供兩個僱員無需供款之界定利益退休福利計劃，分別為「九龍巴士(一九三三)有限公司月薪員工公積金計劃」(「九巴月薪員工公積金計劃」)及「九龍巴士(一九三三)有限公司日薪職工退休金計劃」(「九巴日薪職工退休金計劃」)，並主要參與一個僱員需供款之界定供款退休福利計劃，名為「新地強積金僱主營辦計劃」。

界定利益退休福利計劃

集團向兩個為退休僱員提供退休福利之界定利益退休福利計劃作出供款。兩個計劃交由一獨立信託人管理，其資產與集團之資產分開持有。而兩個計劃均以信託形式成立，亦已根據《職業退休計劃條例》註冊。退休福利乃根據僱員之最後薪金和其服務年資計算，而此兩項界定利益退休計劃的供款乃根據獨立精算師定期為此兩項計劃作出之評估建議而作出。

僱員退休福利計劃 (續)

界定利益退休福利計劃 (續)

上述退休福利計劃最近一次於2005年1月1日由精算師進行評估，結果顯示上述兩項計劃擁有足夠的資產支付解散或繼續運作之負債。摘自報告內有關兩項退休福利計劃之其他資料簡錄如下：

九巴月薪員工公積金計劃

- i) 該計劃於1978年2月15日設立，並由該日起生效。
- ii) 該計劃之精算師為黃偉雄先生(加拿大精算師學院院士及精算師學會院士)。精算估價乃採用「到達年齡籌資方法」(見下文附註)，以計算計劃所需的供款額。其他主要假設為：投資回報率為每年6.5%、薪金增長率為每年5.5%、死亡率以香港2001年壽命圖表為準、成員離職率為零、以及正常退休年齡為65歲。
- iii) 該計劃的資產於2004年12月31日之市值為港幣8.966億元。
- iv) 精算師建議由2005年1月1日起最低供款比率為工資之4.3%。
- v) 於2004年12月31日，該計劃以繼續運作基準計算之資金盈餘為港幣2.707億元，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣2.892億元。

九巴日薪職工退休金計劃

- i) 該計劃於1983年7月1日設立，並由該日起生效。
- ii) 該計劃之精算師為黃偉雄先生(加拿大精算師學院院士及精算師學會院士)。精算估價乃採用「到達年齡籌資方法」(見下文附註)，以計算計劃所需的供款額。其他主要假設為：投資回報率為每年6.5%、薪金增長率為每年5.5%、死亡率以香港2001年壽命圖表為準、成員離職率為零、以及正常退休年齡為60歲。
- iii) 該計劃的資產於2004年12月31日之市值為港幣22.034億元。
- iv) 精算師建議由2005年1月1日起最低供款比率為工資之2.5%。
- v) 於2004年12月31日，該計劃以繼續運作基準計算之資金盈餘為港幣6.220億元，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣7.943億元。

附註：於財務報表列賬的界定利益退休計劃負債額，是以預計單位信貸法，根據不同的精算假設計算(見財務報表附註1(v)(ii)及21)。

界定供款退休福利計劃

新地強積金僱主營辦計劃(「新地強積金計劃」)

集團亦是一項界定供款退休福利計劃之成員。新地強積金計劃是為未能參與界定利益退休福利計劃的僱員而設，並由一獨立信託人管理。新地強積金計劃之資產乃與集團之資產分開，並由獨立管理的基金持有。集團需視乎有關僱員在集團的服務年資而定，作出相等於僱員薪金5%至12%之供款。僱員則需根據《香港強制性公積金計劃條例》的規定，向計劃作出相等於僱員有關入息5%之供款，而每月的有關收入之上限為港幣20,000元。年內，集團對此計劃之供款已於產生時在損益計算表內扣除。僱員在權益未歸屬前離職而被沒收的供款將用以抵銷集團在有關財政年度之供款。年內所使用的被沒收供款，以及於2005年12月31日可動用之被沒收供款，對集團並不顯著。

銀行貸款及透支

於2005年12月31日集團向銀行貸款及透支之詳情，刊載於財務報表附註27。

主要顧客及供應商

來自集團之五大客戶收入佔集團全年總收入不足30%。

從集團之五大供應商全年所購的貨品值佔集團購貨總支出不滿30%。

董事會報告書

財務匯告

集團最近10個財政年度之業績、資產及負債撮要刊載於本年報第90頁及第91頁。

董事進行證券交易的標準守則

本公司在年內已採納上市規則附錄10有關董事進行證券交易的守則，而所有董事均已遵守該守則的交易標準。

企業管治

本公司在年內已遵守上市規則附錄14所載之《企業管治常規守則》中的守則條文。

物業

集團的發展中物業詳情已刊載於本年報第85頁。

審核委員會

審核委員會已與管理層審閱集團所採納的會計準則及政策，並已討論核數、內部監控及財務報告事項，亦已審閱截至2005年12月31日止年度的財務報表。

確認獨立性

根據上市規則第3.13條的規定，各獨立非執行董事已按年向本公司確認其獨立性，而經本公司考慮後，認為所有獨立非執行董事均為獨立人士。

足夠公眾持股量

根據本公司所能獲取的公開資訊及董事所掌握的資料，董事確認本公司的公眾持股量在年內一直維持在上市規則所規定的水平。

核數師

畢馬威會計師事務所依章告退但願接受重聘。有關重聘畢馬威會計師事務所為本公司核數師的決議案將於下次股東週年大會上提出。

承董事會命

主席
鍾士元

香港，2006年3月16日



核數師報告書

致載通國際控股有限公司各股東

(於百慕達註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核刊於本年報第110頁至第160頁按照香港公認會計原則編製的財務報表。

董事及核數師的責任

董事的責任是編製真實和公允的財務報表。在編製這些財務報表時，董事必需貫徹採用合適的會計政策，作出審慎及合理的判斷和估計，並說明任何重大背離適用會計準則的原因。

我們的責任是根據我們審核工作的結果，對這些財務報表提出獨立意見，並按照百慕達1981年《公司法案》第90條的規定，謹向整體股東報告。除此以外，我們的報告書不可用作其他用途。我們概不就本報告書的內容，對任何其他人士負責或承擔法律責任。

意見的基礎

我們是按照香港會計師公會頒佈的《香港核數準則》進行審核工作。審核範圍包括以抽查方式查核與財務報表所載數額及披露事項有關的憑證，亦包括評估董事於編製財務報表時所作的主要估計和判斷、所釐定的會計政策是否適合 貴公司及 貴集團的具體情況，以及有否貫徹運用並足夠披露該等會計政策。

我們在策劃和進行審核工作時，是以取得一切我們認為必需的資料及解釋為目標，使我們能獲得充份的憑證，就財務報表是否存在重大的錯誤陳述，作合理的確定。在提出意見時，我們亦已衡量財務報表所載資料在整體上是否足夠。我們相信，我們的審核工作已為下列意見建立合理的基礎。

意見

我們認為，上述的財務報表均真實和公允地反映 貴公司及 貴集團於2005年12月31日的財政狀況和 貴集團截至該日止年度的盈利和現金流量，並已按照香港《公司條例》之披露規定適當地編製。

畢馬威會計師事務所

執業會計師

香港，2006年3月16日

綜合損益計算表

截至2005年12月31日止年度

	附註	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
營業額	3及12	6,456,404	6,544,281
出售樓宇及租賃土地權益之收益	36(a)(i)	90,478	–
其他收益淨額	4	88,464	67,140
員工成本	5(a)	(2,982,936)	(3,048,098)
折舊及攤銷		(913,782)	(901,700)
燃油		(916,862)	(675,118)
零件及物料		(208,038)	(208,777)
其他經營成本		(907,625)	(872,408)
經營盈利		706,103	905,320
融資成本	5(b)	(69,131)	(15,376)
應佔聯營公司之盈利		53,397	22,388
應佔共同控制實體之盈利		282	368
除稅前盈利	5	690,651	912,700
所得稅	6(a)	(95,922)	(168,942)
本年度盈利		594,729	743,758
歸屬予：			
本公司股權持有人	9及32(a)	584,164	731,165
少數股東權益	32(a)	10,565	12,593
本年度盈利		594,729	743,758
每股盈利	10	港幣1.45元	港幣1.81元
付予/應付予本公司股權持有人之本年應佔股息：	11		
已宣佈及派付的中期股息每股港幣0.45元(2004年度為每股港幣0.45元)		181,638	181,638
於結算日後建議派發的末期股息每股港幣1.58元 (2004年度為每股港幣1.58元)		637,750	637,750
		819,388	819,388

本年報第117頁至第160頁的財務報表附註屬本財務報表的一部份。

綜合資產負債表

於2005年12月31日

	附註	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
非流動資產			
固定資產	13(a)		
— 物業、機器及設備		5,634,008	6,029,853
— 持作自用的租賃土地權益		86,262	88,716
		5,720,270	6,118,569
商譽	14	32,599	29,626
媒體資產	15	95,805	114,722
非流動預付款	16	62,610	470,445
聯營公司權益	18	776,406	330,174
共同控制實體權益	19	16,373	5,382
其他金融資產	20	33,947	15,355
僱員福利資產	21(a)	484,969	413,833
遞延稅項資產	30(b)	16,077	12,062
		7,239,056	7,510,168
流動資產			
其他投資	23	47,250	93,385
發展中物業	24	707,064	323,209
零件及物料		72,144	74,675
應收賬款	25	297,203	203,766
按金及預付款		79,637	48,980
可收回本期稅項	30(a)	4,289	3,694
現金及現金等價物	26	1,133,658	1,170,184
		2,341,245	1,917,893
流動負債			
銀行貸款及透支	27	961,489	494,256
應付賬款及應計費用	28	856,687	821,066
應付第三者保險賠償		305,663	298,595
應付本期稅項	30(a)	33,611	50,707
		2,157,450	1,664,624
淨流動資產		183,795	253,269
資產總值減流動負債		7,422,851	7,763,437

綜合資產負債表

於2005年12月31日

	附註	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
非流動負債			
銀行貸款	27	2,218,423	2,297,704
或有事項準備金 — 保險	29	52,102	58,502
遞延稅項負債	30(b)	801,761	819,523
長期服務金準備金	31	49,885	48,253
		3,122,171	3,223,982
資產淨值		4,300,680	4,539,455
資本及儲備金	32(a)		
股本		403,639	403,639
儲備金		3,628,494	3,846,797
歸屬本公司股權持有人總權益		4,032,133	4,250,436
少數股東權益	32(a)	268,547	289,019
權益總額		4,300,680	4,539,455

經董事會於2006年3月16日核准及授權公佈

主席
鍾士元

董事長
陳祖澤

本年報第117頁至第160頁的財務報表附註屬本財務報表的一部份。

資產負債表

於2005年12月31日

	附註	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
非流動資產			
物業、機器及設備	13(b)	15	30
投資於附屬公司	17(a)	1,036,507	1,036,507
		1,036,522	1,036,537
流動資產			
按金及預付款		333	329
應收附屬公司款項	17(b)	2,414,623	2,370,048
現金及現金等價物	26	15,575	13,362
		2,430,531	2,383,739
流動負債			
應付賬款及應計費用	28	22,298	15,729
應付附屬公司款項	17(b)	861,100	849,653
		883,398	865,382
淨流動資產		1,547,133	1,518,357
資產淨值		2,583,655	2,554,894
資本及儲備金			
股本	32(b)	403,639	403,639
儲備金		2,180,016	2,151,255
權益總額		2,583,655	2,554,894

經董事會於2006年3月16日核准及授權公佈

主席
鍾士元

董事長
陳祖澤

本年報第117頁至第160頁的財務報表附註屬本財務報表的一部份。

綜合權益變動表

截至2005年12月31日止年度

	附註	2005年		2004年 (重列)	
		港幣千元	港幣千元	港幣千元	港幣千元
於1月1日結存之權益總額：					
原先所列報的數字：					
— 本公司股權持有人應佔權益	32(a)	4,250,436		4,338,604	
— 少數股東應佔權益	32(a)	289,019		281,096	
			4,539,455		4,619,700
於權益賬直接確認之收入淨額：					
換算按外幣結算之海外實體 財務報表之匯兌差額					
	32(a)		16,921		55
本年度盈利：					
— 本公司股權持有人應佔盈利		584,164		731,165	
— 少數股東權益應佔盈利		10,565		12,593	
			594,729		743,758
本年度已確認收入總額					
			611,650		743,813
歸屬予：					
— 本公司股權持有人		601,085		731,220	
— 少數股東權益		10,565		12,593	
		611,650		743,813	
於年內宣派或批准派付的股息					
			(819,388)		(819,388)
派發予少數股東之股息					
	32(a)		(12,156)		(5,636)
收購一間附屬公司的少數股東權益					
	32(a)		(9,562)		—
(償還) / 來自少數股東的款項					
	32(a)		(9,319)		966
於12月31日結存之權益總額					
			4,300,680		4,539,455

本年報第117頁至第160頁的財務報表附註屬本財務報表的一部份。

綜合現金流量表

截至2005年12月31日止年度

	附註	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
經營業務			
除稅前盈利		690,651	912,700
為以下項目作出調整：			
— 出售樓宇及租賃土地權益之收益		(90,478)	—
— 以公平價值列賬的證券投資之已變現及未變現盈利		(365)	(2,110)
— 股息收入		(20,168)	(1,323)
— 利息收入		(21,048)	(13,015)
— 融資成本		69,131	15,376
— 折舊及攤銷		913,782	901,700
— 出售聯營公司之虧損		5,727	—
— 媒體資產減值虧損		3,026	—
— 出售其他固定資產之淨收益		(6,847)	(7,475)
— 應佔聯營公司之盈利		(53,397)	(22,388)
— 應佔共同控制實體之盈利		(282)	(368)
匯兌差額		(1,923)	55
營運資金變動前之經營盈利		1,487,809	1,783,152
零件及物料減少		2,531	5,152
應收賬款增加		(81,154)	(3,162)
按金及預付款(增加)/減少		(30,657)	21,664
發展中物業增加		(323,755)	(211,205)
應付賬款及應計費用減少		(6,412)	(34,590)
應收聯營公司款項增加		(12,706)	(993)
應收共同控制實體款項增加		—	(4,000)
應付第三者保險賠償增加		7,068	16,355
或有事項準備金 — 保險減少		(6,400)	(47,906)
長期服務金準備金增加/(減少)		1,632	(4,068)
僱員福利資產增加		(71,136)	(74,546)
來自經營業務的現金		966,820	1,445,853
已收利息		21,146	13,161
已付利息		(78,669)	(15,833)
已付香港利得稅		(134,907)	(144,027)
已付中華人民共和國(「中國」)所得稅		(483)	(1,679)
來自經營業務的現金淨額		773,907	1,297,475

綜合現金流量表

截至2005年12月31日止年度

	附註	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
投資業務			
提取已抵押銀行定期存款		-	100,000
到期日超過三個月的銀行存款增加		(128,420)	-
添置固定資產		(536,064)	(610,071)
非流動預付款減少/(增加)		43,925	(365,802)
添置媒體資產		(2,757)	(40,057)
出售固定資產所得款項		110,550	9,381
出售聯營公司所得款項		2,823	-
出售證券所得款項		46,500	-
收購附屬公司		(2,858)	-
收購聯營公司		-	(127,180)
給予聯營公司新貸款		(9,458)	-
給予共同控制實體資本		(10,500)	-
聯營公司股息收入		-	70
投資證券股息收入		1,575	1,323
用於投資業務的現金淨額		(484,684)	(1,032,336)
融資活動			
支付本公司股權持有人的股息		(819,388)	(830,056)
支付少數股東股息		(12,156)	(5,636)
新增銀行貸款		2,695,000	1,629,000
償還銀行貸款		(2,349,989)	(1,471,083)
新增其他無抵押貸款		-	24,000
償還其他無抵押貸款		-	(24,000)
(償還)/來自少數股東款項		(9,319)	966
用於融資活動的現金淨額		(495,852)	(676,809)
現金及現金等價物淨額減少		(206,629)	(411,670)
於1月1日的現金及現金等價物		1,168,845	1,580,515
匯兌差額		1,371	-
於12月31日的現金及現金等價物	26	963,587	1,168,845

本年報第117頁至第160頁的財務報表附註屬本財務報表的一部份。

財務報表附註

1 主要會計政策

(a) 遵例聲明

本財務報表乃根據所有適用的《香港財務報告準則》(此統稱包括香港會計師公會頒佈之所有個別適用的《香港財務報告準則》、《香港會計準則》及詮釋)、香港普遍採用的會計原則及香港《公司條例》之披露規定而編製。本財務報表亦符合《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》(「上市規則」)之適用披露規定。集團採用的主要會計政策概要如下。

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》，此等準則將於2005年1月1日或之後的會計期間生效或可供提早採納。於本財務報表內，因在本會計期間或以往會計期間初次採納此等全新或經修訂《香港財務報告準則》而作出的會計政策變動，已載於附註2。

(b) 編製財務報表之基準

截至2005年12月31日止年度的綜合財務報表，包括本公司及其附屬公司(統稱「集團」)，以及集團所佔聯營公司及共同控制實體的權益。

除若干證券投資(見附註1(f))、衍生金融工具(見附註1(g))及僱員福利資產(見附註1(v)(ii))按其公平價值列賬外，本財務報表是以歷史成本作為編製基準。

為了按照《香港財務報告準則》的規定編製財務報表，管理層需作出一些對政策應用，以及資產、負債、收益及支出的列報金額構成影響的判斷、估算及假設。此等估算及相關假設乃根據過往經驗和各項在當時情況下被視為合理的因素而作出並以為基礎，為未能透過其他方法輕易確認賬面值的資產及負債判斷其賬面值。實際結果可能有別於此等估算。

集團需不斷檢討此等估算和相關的假設，如會計估算的調整只會對當時的會計期間造成影響，集團將於同期內確認會計估算調整；若會計估算的調整將對當時及未來的會計期間構成影響，集團將會在同期以及未來的會計期間確認調整。

管理層因應用《香港財務報告準則》而作出對財務報表有重大影響的判斷及估算，已載於附註39。

(c) 附屬公司

附屬公司乃指集團直接或間接持有其超過一半已發行股本、控制其超過一半投票權，或控制其董事會成員組成的公司。若本公司有權直接或間接控制附屬公司之財務及經營政策，以至從該企業之業務中獲益，則該附屬公司被視為受到本公司控制。

在受控附屬公司之投資將由取得控制權當日起合併入綜合財務報表內，直至控制權結束當日止。

集團內公司間之結存及交易，及集團內公司間之交易所產生之任何未變現盈利，將於編製綜合財務報表時予以全面抵銷。集團內公司間之交易所產生之未變現虧損按與未變現盈利相同之方式抵銷，惟只限於未變現虧損並不顯示存在減值的情況。

於結算日之少數股東權益是指非由本公司直接或間接透過附屬公司持有的股本權益所應佔的附屬公司資產淨值。此等權益列入綜合資產負債表與權益變動表的權益賬內，與本公司股權持有人應佔權益分開列賬。至於少數股東權益應佔集團業績的權益，則於綜合損益計算表內列報，並作為少數股東權益與本公司股權持有人應佔年內總盈利或虧損的一個分配項目。

1 主要會計政策 (續)

(c) 附屬公司 (續)

如少數股東在附屬公司的應佔虧損超越其權益，該差額以及少數股東應佔的其他虧損，均與集團權益相抵，除非少數股東有責任並能夠作出額外投資以彌補虧損。如該附屬公司其後錄得盈利，此等盈利將全數分配予集團權益，直至抵銷了集團之前所承受的少數股東應佔虧損為止。

在本公司資產負債表內的附屬公司投資乃按成本減任何減值虧損列賬(見附註1(k))。

(d) 聯營公司及共同控制實體

聯營公司是指集團可以對該公司管理層產生相當大的影響，包括參與財務及經營決策，但不是控制或共同控制其管理層的公司。

共同控制實體是指集團與其他方根據合約安排經營的實體。有關的合約安排確立集團與一名或以上的其他方共同控制該實體的經濟活動。

聯營公司或共同控制實體的投資是按權益法列入綜合財務報表，並先以成本入賬，其後就集團佔該聯營公司或共同控制實體淨資產在收購後的變動作出調整。集團所佔聯營公司及共同控制實體於收購後的除稅後年度業績則於綜合損益計算表反映，其中包括於年內確認之聯營公司及共同控制實體投資有關的任何商譽減值虧損(見附註1(e)及(k))。

如集團應佔聯營公司或共同控制實體的虧損超越其應佔權益，則集團的權益將減至零，並會停止確認進一步虧損，惟集團代表聯營公司或共同控制實體所承擔的法律或推定責任或替該公司償付的承擔外。就此目的而言，集團持有的聯營公司或共同控制實體權益為按權益法計算的投資賬面值，連同實質上構成集團於聯營公司或共同控制實體的投資淨值的其他長期權益。

集團與各聯營公司及共同控制實體之間交易所產生的未變現損益會按集團在聯營公司或共同控制實體所佔的權益比率抵銷，但假如未變現虧損證實是由已轉讓資產減值而產生，則這些未變現虧損會即時在綜合損益計算表內確認。

(e) 商譽

商譽是指業務合併或投資於聯營公司或共同控制實體之成本，超逾集團應佔所收購者的可確定資產、負債及或有負債之公平淨值的差額。

商譽是按成本值減累計減值虧損列帳。商譽將分配予現金生產單位，並會每年進行減值評估(見附註1(k))。就聯營公司或共同控制實體而言，商譽賬面值已計入聯營公司或共同控制實體權益的賬面值之內。

若集團應佔所收購者的可確定資產、負債及或有負債之公平價值淨額，高於業務合併或投資於聯營公司或共同控制實體之成本，其差額將即時在綜合損益計算表中確認。

若於年內出售現金生產單位、聯營公司或共同控制實體，任何歸屬予出售項目的收購商譽將被計入出售項目的收益或虧損之內。

1 主要會計政策 (續)

(f) 投資於其他債務及股權證券投資

集團就投資於債務及股權證券投資(附屬公司、聯營公司及共同控制實體的投資除外)的政策如下：

持有作買賣用途的投資證券歸類為流動資產，最初按公平價值列賬。於每個結算日，集團將重新計量其公平價值，並將因公平價值變動而產生的收益或虧損於損益計算表確認。

若有投資於股權證券未能在活躍市場上取得市場報價，以及未能可靠地計量其公平價值，則按成本值減去減值虧損(見附註1(k))在資產負債表列賬。

投資項目將於集團承諾購入/出售該投資項目當日或項目到期當日列入或剔出賬目。

(g) 衍生金融工具

衍生金融工具最初乃按公平價值確認，並於每個結算日重新計量其公平價值，由此產生的收益或虧損將即時計入損益計算表。

(h) 物業、機器及設備

物業、機器及設備乃按成本減累計折舊及減值虧損(見附註1(k))，在資產負債表上列賬。

因物業、機器及設備項目退役或出售而產生的收益或虧損，是指該項目的出售收益淨額與賬面價值之差額，並於該項目退役或出售當日在損益計算表確認。

工具的折舊乃按其成本用餘額遞減法每年撇銷50%，而其他物業、機器及設備的折舊則按照其下列估計可用年限以直線法撇銷其成本：

位於租賃土地上的樓宇	—	40年或租約的剩餘年期之較短者
新巴士	—	14年
船隻	—	20年
其他車輛	—	5至10年
其他	—	2至7年

裝配中的巴士及船隻並無計提折舊。

若物業、機器及設備項目中的部件的可用年限各有不同，項目成本將合理地分配予不同部件，而各部件將分開計提折舊。集團每年均會檢討資產的可用年限。

(i) 租賃資產

出租人並未將資產所有權的全部風險及報酬轉讓予集團的資產租賃，被歸類為經營租賃。

假如集團透過經營租賃使用資產，則根據租賃所作出的付款會在租賃期所涵蓋的會計期間內，以等額在損益計算表內扣除，但如有其他基準能更清楚地反映租賃資產所產生的收益模式則除外。

用以收購經營租賃持有之土地之成本，於租賃期內按直線法攤銷。

(j) 媒體資產

媒體資產包括以下無形資產：

- 廣告權；及
- 建造中的廣告展示屏。

廣告權是指購入中國內地廣告展示屏上安放廣告之經營之成本，當中包括使廣告展示屏達致現時狀態及運往現址以進行擬用途時所涉及之任何直接攤佔的成本。廣告權乃按成本減累計攤銷及減值虧損(見附註1(k))列賬。

1 主要會計政策 (續)

(j) 媒體資產 (續)

建造中的廣告展示屏包括廣告展示屏的建造成本及建造工程所攤佔的其他直接成本，此等成本將於建造工程完成後並以廣告展示屏交換其廣告位的獨家使用權後，轉移至廣告權。

廣告權乃以直線法按5至10年(即廣告權的協議使用期)在損益計算表攤銷，而建造中的廣告展示屏則不作攤銷。

(k) 資產減值

(i) 債務及股權證券投資與應收賬款的減值

集團在每個結算日檢討按成本或經攤銷成本值列賬的債務及股權證券投資，以判斷有無減值的客觀證據。若存在減值證據，集團將按以下方式決定及確認減值虧損：

- 對於按成本列賬的非上市股權證券及應收賬款，其減值虧損為金融資產賬面值與按類似金融資產的市場回報率計算(如貼現帶來重大影響)的估計未來現金流量貼現值的差額。若應收賬款的減值虧損其後減少，則會撥回減值虧損，但股權證券的減值虧損則不會撥回。
- 對於按攤銷成本列賬的金融資產，其減值虧損為資產賬面值與按金融資產原來實際利率(即初次確認此等資產時採用的實際利率)計算的估計未來現金流量貼現值的差額。

若減值虧損其後減少，而該減少可客觀地與減值虧損確認後發生的事件聯繫，則減值虧損將在損益計算表撥回。減值虧損之撥回額不會超過假設該資產於往年從來未有並無確認減值虧損的賬面值。

(ii) 其他資產之減值

集團於每個結算日需檢討對內對外資料來源，以辨識下列資產是否有可能減值的跡象，或之前所確認之減值虧損(商譽減值虧損除外)是否已不再存在或可能已經減少：

- 物業、機器及設備；
- 界定為按經營租賃持有之租賃土地的預付權益；
- 媒體資產；
- 附屬公司、聯營公司及共同控制實體之投資；及
- 商譽。

若有任何跡象顯示上述情況，資產的可收回價值將會評估。

此外，即使並無任何減值跡象，商譽仍按年進行減值評估。

– 可收回價值之計算方法

資產的可收回價值按其出售淨值或使用價值計算，以較高者為準。在衡量使用價值時，預計未來現金流量將按除稅前貼現率計算貼現值，以反映市場目前對金錢的時間值和該資產的特定風險的評估。倘某項資產所賺取之現金流並非大致上獨立於其他資產的現金流，則按獨立賺取現金流的最小一組資產組合(即一個現金生產單位)釐定可收回的價值。

1 主要會計政策 (續)

(k) 資產減值 (續)

(ii) 其他資產之減值 (續)

– 減值虧損之確認

若資產的賬面值或其所屬現金生產單位超逾其可收回價值，則於損益計算表確認其減值虧損。為現金生產單位而確認之減值虧損，將首先用以撇減該現金生產單位(或一組單位)之任何商譽之賬面值，然後按比例減少單位(或一組單位)內其他資產之賬面值，但資產的賬面值不可減至低於扣除其出售成本或使用價值(如能確定)後的公平價值。

– 減值虧損之撥回

有關商譽以外的資產，倘據以釐定可收回價值的估計基準出現有利的變化，則減值虧損將會撥回。但商譽之減值虧損則不會被撥回。

減值虧損之撥回額不會超過假設該資產往年從來沒有確認減值虧損而本會釐定之賬面值。減值虧損之撥回將於確認撥回之年度內在損益計算表計入。

(l) 發展中物業

按經營租賃持有之土地，其收購成本於租賃期內以直線法攤銷。若物業正處於發展或重建階段，其攤銷支出將計入發展中物業成本。在其他情況下，期間的攤銷支出將即時在損益計算表內確認。此外，物業發展活動的存貨將按成本值及可變現淨值之較低者列賬。

發展中物業是由可以區分的成本組成，包括資本化借貸成本(見附註1(t))、累計發展成本、物料及供應品、工資和其他直接開支，以及按適當比例計算的間接費用。可變現淨值是指估計售價減去估計完工成本及出售物業所涉及的成本。

(m) 零件及物料

零件及物料將計入流動資產內並按先進先出法計算的成本列賬。陳舊的零件及物料於適當時計提準備。

(n) 貿易及其他應收賬款

貿易及其他應收賬款最初按公平價值確認，其後則按攤銷成本減呆壞賬減值虧損(見附註1(k))列賬，除非該應收賬款是給予有關連人士及並無固定還款期的免息貸款，或貼現不會帶來重大的影響。在此等情況下，應收賬款將按成本減去呆壞賬的減值虧損列賬(見附註1(k))。

(o) 帶息借貸

帶息借貸最初按公平價值減可歸屬的交易成本確認，其後則按攤銷成本列賬(但指定為公平價值對沖項目的定息外幣借貸則屬例外)，而成本與贖回價值的任何差額將於借貸期內，以實際利率法在損益計算表確認。

經初次確認後，指定為公平價值對沖項目的定息外幣借貸將於每個結算日重新計量，而所產生的收益或虧損將於損益計算表確認。

(p) 貿易及其他應付賬款

貿易及其他應付賬款最初按公平價值確認，其後則按攤銷成本列賬，但若貼現影響輕微，則按成本列賬。

1 主要會計政策 (續)

(q) 現金及現金等價物

現金及現金等價物包括銀行存款及現金、存放於銀行及其他金融機構的活期存款，以及流動性極高的短期投資，這些投資可即時轉換為已知數額的現金、無需承受顯著的價值變動風險，並在購入後三個月內到期。就編製綜合現金流量表而言，需按通知即時償還的銀行透支為集團現金管理的一部份，因此亦被視為現金及現金等價物。

(r) 準備金及或有負債

當集團或公司因過去的事件需在某個不確定的時段或金額上承擔法律或推定責任，而集團可能需要以能可靠估計的經濟利益來抵償此等責任時，便會為有關責任計提準備金。倘金錢的時間值對有關準備金構成重大影響，則會按現時預期抵償有關責任所需支付的現值將準備金列賬。

倘不可能肯定是否需要付出經濟利益，或不能可靠估計有關的金額，除非需支付經濟利益的可能性非常低，否則有關的負債會被視作或有負債披露。此外，如有關負債需視乎會否發生一項或多項未來事件時才能確定存在與否，除非需支付經濟利益的可能性非常低，否則該負債會被視作或有負債披露。

(s) 收入確認

若經濟利益可能流入集團，而且能夠可靠地計算該等收入與有關之成本(如適用)，則按以下方法於損益計算表內確認收入：

- (i) 專營公共巴士服務的車費收入和非專營運輸服務的收入乃在提供有關服務時確認。
- (ii) 媒體銷售收入乃在有關廣告播放或公開推出時確認。
- (iii) 利息收入乃按實際利率法計算確認。
- (iv) 股息
 - 上市投資股息收入將於該投資的股價除息時才被確認。
 - 非上市投資股息收入將於股東收取權利被確立時才被確認。

(t) 借貸成本

除直接用作收購、製造或生產需要相當長時間才可投入原定用途或銷售的資產之借貸成本予以資本化外，其他借貸成本均於發生期間計入損益計算表內。

在合資格資產開支及借貸成本開始產生時，以及將該資產投入原定用途所需的籌備工作進行期間，即開始將借貸成本資本化，作為合資格資產成本一部份。當將合資格資產投入原定用途所需的大部份籌備工作被終斷或完成時，借貸成本資本化則被暫停或終止。

(u) 外幣兌換

本年度內以外幣結算之交易按交易日之匯率換算為港元。以外幣為單位的貨幣性資產及負債則按結算日之匯率換算為港元。兌換損益於損益計算表內確認。

按歷史成本並以外幣結算的非貨幣資產及負債，按交易日期的匯率換算為港元。按公平價值確認並以外幣結算的非貨幣資產及負債，則按釐定公平價值當日之匯率換算為港元。

1 主要會計政策 (續)

(u) 外幣兌換 (續)

外地業務的業績是按年內之平均匯率換算為港元，資產負債表項目(包括於2005年1月1日或之後收購的外地業務而產生之商譽)則按結算日之匯率換算為港元，而所產生的兌換差額將直接於權益賬內分項確認。於2005年1月1日之前收購的外地業務而產生的商譽，則按收購外國業務當日的匯率換算為港元。

於出售外地業務時，有關該項業務於權益賬內確認的累計兌換差額將計入出售所得盈虧內。

(v) 僱員福利

(i) 短期僱員福利及界定供款退休計劃之供款

薪酬、年度獎金、有薪年假、界定供款退休計劃之供款及非貨幣利益的成本，將於僱員提供相關服務的年度內計提。倘付款或結算出現遞延並造成重大影響，則有關數額將按現值列賬。

(ii) 界定福利退休計劃負債

集團估計僱員現時及以往之服務所賺取的未來福利數額，並分別計算其對每個界定福利退休計劃的負債淨額。有關福利以貼現值計算，並扣減任何計劃資產的公平價值。貼現率為與集團負債到期日相若之優質企業債券在結算日的孳息率，而計算工作是由合資格精算師以預計單位信貸法進行。

當計劃的福利有所增加，則所增福利數額之中與僱員以往服務有關的部份將於平均期內以直線法在損益計算表內確認為支出，直至福利歸屬為止。倘福利即時歸屬，則有關支出即時於損益計算表內確認。

在計算集團對某一計劃的負債時，若任何累計未確認之精算損益超過界定福利負債的現值和計劃資產的公平價值之較高者的10%，則該部份將按參與是項計劃的僱員的預計平均剩餘工作年期，於損益計算表內確認。倘不超越上述的10%，則精算損益無需確認。

倘集團計算的負債淨額出現負數，則所確認的資產限於以下項目的合計淨值：任何累計未確認精算虧損淨額、以往服務成本，以及此計劃未來任何退款或減少的供款額之現值。

(iii) 於終止聘用時支付的長期服務金總額

集團根據香港《僱傭條例》在若干情況下終止聘用員工而支付的長期服務金總額而衍生之負債淨額，是指僱員現時及過去的服務所賺取的未來福利。此負債額是以預計單位信貸法計算，並計算貼現值，再扣除集團退休計劃下集團供款所佔的應計權益。貼現率為與集團負債到期日相若之優質企業債券在結算日的孳息率。

(iv) 以股份為基礎的支出

授予僱員之購股權的公平價值為僱員成本，而相應的增幅則於權益賬的資本儲備內確認。購股權的公平價值乃於授出當日按二項式模型釐定，並會考慮授出購股權的條款和細則。如僱員需符合歸屬條件方可無條件獲授購股權，需考慮購股權歸屬的機會率，將購股權的估計公平價值總額按歸屬期攤分。

1 主要會計政策 (續)

(v) 僱員福利 (續)

(iv) 以股份為基礎的支出 (續)

集團將會在歸屬期間，檢討預期將會歸屬的購股權數目。對往年度確認之累計公平價值所作的任何調整會在檢討年度內扣自/撥入於損益計算表內，並於資本儲備賬作出相應調整。於購股權歸屬當日，集團將會調整已確認為支出的金額，以反映歸屬的實際購股權數目(並在資本儲備賬內作出相應調整)。權益金額於資本儲備賬確認後，直至購股權被行使(屆時該金額將撥入股本溢價賬內)或購股權期滿(屆時該金額將直接撥入保留盈利內)為止。

(w) 所得稅

年內，所得稅包括本期稅項和遞延稅項資產及負債之變動。本期稅項和遞延稅項資產及負債之變動於損益計算表內確認，但倘與直接確認為權益的項目有關，則於權益賬內確認。

本期稅項是根據年內應課稅收益，按結算日已實施或實質實施的稅率計算的預期應付稅項，及就以往年度的應付稅項作出的任何調整。

遞延稅項資產及負債乃分別源自資產及負債項目於財務報告內之賬面值及其稅項基礎值所產生的可扣減和應課稅之暫時性差異。遞延稅項資產亦會來自尚未使用的稅務虧損及稅務抵免。

除若干有限度之特殊情況外，所有遞延稅項負債均予確認，而遞延稅項資產則應在預期可取得足夠應課稅盈利扣減之情況下，予以確認。

有關確認遞延稅項資產及負債之有限度特殊情況，是指由不可作扣稅用途的商譽所產生的暫時性差異，以及對不會影響會計或應課稅盈利之資產或負債所作的初步確認(但有關的資產及負債必需不屬於業務合併之一部分)。

所確認的遞延稅項金額，乃按照各資產及負債項目預期之使用或抵償方式，根據其賬面值及於結算日已實施或實質實施的稅率計算。遞延稅項資產及負債並無需計算貼現值。

遞延稅項資產之賬面值於每個結算日進行評估，若預期沒有足夠應課稅盈利以供稅務扣減，則需減低遞延稅項資產額。但如日後有可能獲得足夠的應課稅盈利，則該減值將被撥回。

本期稅項結餘、遞延稅項結餘與兩者之變動將分開列賬，不會互相抵銷。惟在集團擁有合法權下方可以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，同時並需符合下列額外條件，方以本期稅項資產抵銷本期稅項負債，及以遞延稅項資產抵銷遞延稅項負債：

- 就本期稅項資產及負債而言，集團計劃以淨額結算現期稅項資產及負債，或變現資產並即時抵償負債；或
- 就遞延稅項資產及負債而言，倘與同一稅務機關對以下其中之一項所徵收的所得稅有關：
 - 同一課稅實體；或
 - 不同課稅實體，其日後在預期可抵償或可收回相當數額的遞延稅項負債或資產的各期間內，計劃以淨額基準使用本期稅項資產及抵償本期稅項負債，或在同一時間分別使用及抵償有關的本期稅項資產及負債。

1 主要會計政策 (續)

(x) 關連人士

就本財務報表而言，如果集團有能力直接或間接監控另一方人士或對另一方人士的財務及經營決策發揮重大影響，或另一方人士有能力直接或間接監控集團或對集團的財務及經營決策發揮重大影響，或集團與另一方人士均受制於共同的監控或共同的重大影響下，則另一方人士被視為集團的關連人士。關連人士可指個人(管理層要員、主要股東及/或彼等的家庭成員)或其他實體，包括受集團關連人士的重大影響的實體，而該關連人士屬個人，以及與集團有關連的個人或任何與集團有關連的實體的僱員而設的退休福利計劃。

(y) 分部匯報

分部是指集團內可劃分的單位，這些單位或負責提供產品或服務(業務分部)，或在特定之經濟環境(地區分部)提供產品或服務，而個別分部所承受之風險或所得之回報也與其他分部不同。

根據集團之內部財務報告方式，集團選擇以業務分部資料作為主要匯報方式。

個別分部之收入、支出、業績、資產及負債包括直接歸屬於該分部之項目和能以合理方式分配至該分部之項目。舉例說，個別分部的資產可能包括零件及物料、應收賬款，及固定資產。個別分部之收入、支出、資產及負債是在未抵銷編製綜合賬項時需要抵銷集團內公司間之結餘及交易前釐定，除非此等集團內公司間的結餘及交易是來自同一個別分部內的集團實體。個別分部之間的價格按其他外界人士獲得之類似條款而制訂。

個別分部之資本性開支是購入預期可使用超過一段期間的分部資產(有形及無形資產)產生之總成本。

未經分配之項目主要包括財務及企業資產、帶息貸款、借貸、稅項結餘，以及企業及融資費用。

2 會計政策之修訂

香港會計師公會已頒布多項全新及經修訂的《香港財務報告準則》，此等準則將於2005年1月1日或之後開始的會計期間生效。

附註1概述集團及/或本公司採納此等全新及經修訂《香港財務報告準則》後所實施的會計政策。下文載述本財務報表在本會計期間及以往會計期間會計政策之重大修訂詳情。

集團並沒有採納任何於本會計期間尚未生效的新準則或詮釋(見附註40)。

(a) 僱員購股權計劃(《香港財務報告準則》第2號「以股份為基礎的支出」)

於以往年度，財務報表不會確認僱員(包括董事)所獲授的附屬公司股份購股權。如僱員選擇行使獲授的購股權，集團只會將應收取的購股權行使價計入該附屬公司的股本(以面值計入)及股本溢價賬目內。

由2005年1月1日起，為了遵守《香港財務報告準則》第2號的規定，集團為僱員購股權計劃採納了新的政策，以確認此等購股權的公平價值並列為支出，而相應的增加數額則於權益賬的資本儲備內確認。新政策的詳情載於附註1(v)(iv)。

基於《香港財務報告準則》第2號的過渡條款，集團並未為以下已授出的購股權引用新的確認和計量政策：

- (i) 於2002年11月7日或之前授予僱員的所有購股權；及
- (ii) 於2002年11月7日之後授予僱員，但已於2005年1月1日前已歸屬僱員的所有購股權。

2 會計政策之修訂 (續)

(a) 僱員購股權計劃 (《香港財務報告準則》第2號「以股份為基礎的支出」) (續)

附屬公司授出的所有購股權均為上述兩個類別之內。此項會計政策的變動並沒有對集團截至2005年12月31日止年度的業績構成影響。

附屬公司僱員購股權計劃詳情載於附註22。

(b) 攤銷正商譽及負商譽 (《香港財務報告準則》第3號「商業合併」及《香港會計準則》第36號「資產減值」)

於以往年度：

- 於2001年1月1日前產生的正商譽或負商譽，均於產生時直接計入儲備賬內，而不會在損益計算表內確認，直至所收購的業務被出售或出現減值為止；
- 於2001年1月1日或之後產生的正商譽，均按其可用年限以直線法攤銷，並於出現減值跡象時進行減值評估；及
- 於2001年1月1日或之後產生的負商譽，均按所收購之可折舊/可攤銷非貨幣資產的加權平均可用年限攤銷，惟若於收購當日已確認該負商譽的部份與預期虧損有關，則此部份負商譽會於該預期虧損實現時在損益計算表內確認。

為了遵守《香港財務報告準則》第3號及《香港會計準則》第36號的規定，集團由2005年1月1日起修訂商譽的會計政策，不再攤銷正商譽，但至少按年為此等商譽進行減值評估。

同樣，由2005年1月1日起，根據《香港財務報告準則》第3號的規定，如透過商業合併獲得之資產淨值的公平價值超越所支付的代價時(以往的會計政策視此差額為負商譽)，所產生之差額將即時在綜合損益計算表內確認。此等新政策之詳情載於附註1(e)。

有關攤銷正商譽的新會計政策已根據《香港財務報告準則》第3號的過渡安排而開始應用，並不作出追溯處理。因此，集團沒有重列比較數字，而於2005年1月1日的累計攤銷金額已和商譽成本相抵，於截至2005年12月31日止年度的損益計算表並無確認商譽的攤銷支出。

對於收購附屬公司而產生的商譽，新政策導致截至2005年12月31日止年度綜合損益計算表內的「折舊及攤銷」減少港幣1,880,000元，而於2005年12月31日綜合資產負債表的「商譽」賬面值則相應增加同等金額。

對於收購聯營公司而產生的商譽，新政策導致截至2005年12月31日止年度綜合損益計算表內的「應佔聯營公司盈利」增加港幣3,575,000元，而於2005年12月31日綜合資產負債表的「聯營公司權益」賬面值則相應增加同等金額。

集團於2004年12月31日並沒有負商譽，因此與負商譽有關的會計政策修訂並未對本財務報告帶來影響。

(c) 修訂呈報方式

(i) 因收購聯營公司而產生的應佔聯營公司及共同控制實體稅項和收購聯營公司而產生的商譽的呈報方式 (《香港會計準則》第1號「財務報表的呈報」及《香港會計準則》第28號「聯營公司投資」)

於以往年度，集團應佔以權益法入賬的聯營公司及共同控制實體之稅項，是在集團的綜合損益計算表列賬，作為集團所得稅之一部分，而收購聯營公司產生之商譽則在綜合資產負債表分開列報。

2 會計政策之修訂 (續)

(c) 修訂呈報方式 (續)

- (i) 因收購聯營公司而產生的應佔聯營公司及共同控制實體稅項和收購聯營公司而產生的商譽的呈報方式 (《香港會計準則》第1號「財務報表的呈報」及《香港會計準則》第28號「聯營公司投資」) (續)

由2005年1月1日起，集團根據《香港會計準則》第28號及《香港會計準則》第1號的實施指引，改變了集團應佔按權益法入賬的聯營公司及共同控制實體稅項的呈報方式，將其應佔的所得稅列入綜合損益計算表的應佔聯營公司及共同控制實體盈利之內，並以此計算集團的除稅前盈利或虧損。與聯營公司有關的商譽現計入綜合資產負債表的「聯營公司權益」。

集團以追溯方式應用此等呈報上的變動，並重列比較數字。因此，截至2005年12月31日止年度綜合損益表的「應佔聯營公司盈利」及「應佔共同控制實體盈利」分別下跌港幣8,705,000元(2004年為港幣11,839,000元)和港幣121,000元(2004年為港幣697,000元)，而「所得稅」則相應減少港幣8,826,000元(2004年為港幣12,536,000元)，但對集團上述呈報年度的除稅後盈利並無影響。此外，於2005年12月31日之綜合資產負債表的「商譽」減少港幣69,384,000元(2004年為港幣17,361,000元)，而「聯營公司權益」則相應增加同等金額。

- (ii) 少數股東權益 (《香港會計準則》第1號「財務報表的呈報」及《香港會計準則》第27號「綜合及獨立財務報表」)

於以往年度，少數股東權益於結算日在綜合資產負債表內與負債分開列報，並作為資產淨值的扣減項目。少數股東權益應佔集團全年度業績之權益亦在綜合損益計算表內作為計算股東(本公司股權持有人)應佔盈利前的扣減項目，並分開列報。

為了遵守《香港會計準則》第1號和第27號的規定，集團由2005年1月1日起改變有關呈報少數股東權益的會計政策。跟據新政策，少數股東權益將視為權益賬的一部分，與本公司股權持有人應佔權益分開列報。新政策的詳情載於附註1(c)。集團以追溯方式應用上述呈報方式的變動，並重列比較數字。

(d) 持作自用之租賃土地及樓宇 (《香港會計準則》第17號「租賃」)

於以往年度，集團持作自用之租賃土地及樓宇乃按原值減累計折舊及累計減值虧損列賬。

由2005年1月1日起，為了遵守《香港會計準則》第17號的規定，集團為持作自用之租賃土地及樓宇採納新政策。根據新政策，如位於租賃土地上的任何樓宇權益的成本，於集團首次簽訂租約、承接上一位承租人或該等樓宇完成興建當日之較後日期，可與該租賃土地權益的成本分開確認，則持作自用土地之租賃權益列為按經營租賃持有。

這項新政策的詳情載於附註1(h)及(i)。

任何位於此等租賃土地上並持作自用之樓宇，將繼續列為物業、機器及設備的一部份。

集團已以追溯方式採納此項新會計政策，並因此在綜合資產負債表內將「物業、機器及設備」中的港幣86,262,000元(2004年為港幣88,716,000元)，重新歸類為「持作自用土地的租賃權益」。

2 會計政策之修訂 (續)

(e) 金融工具 (《香港會計準則》第39號「金融工具：確認與計量」)

由2005年1月1日起，為了符合《香港會計準則》第39號的規定，集團已改變有關金融工具方面的會計政策，經修訂的會計政策載於附註1(f)、(g)、(k)及(n)至(p)。會計政策修訂的詳情如下：

(i) 投資於債務及股權證券

於以往年度，持續持有並可識別作長期用途的股權投資，均歸類為投資證券並按成本減準備列賬。其他證券投資項目則按公平價值列賬，而公平價值的變動則於損益計算表確認。

集團由2005年1月1日起按照《香港會計準則》第39號的規定，按公平價值將所有投資項目列賬(但無法可靠地計算其公平價值的非上市股權投資項目，則按成本值扣除減值虧損列賬)，並將公平價值變動在損益計算表確認。集團為所持有之債務及股權證券採納新政策後，並沒有因此以作出重大調整。新政策詳情載於附註1(f)。

(ii) 衍生金融工具

於以往年度，管理層為對沖定息外幣借貸之外匯風險及利率風險而訂立之衍生金融工具，均會參照對沖交易的確認時間，以應計基準確認。

集團由2005年1月1日起按照《香港會計準則》第39號的規定，將所採用的所有衍生金融工具按公平價值列賬，而被指定為公平價值對沖項目的定息外幣借貸，亦按公平價值列賬。其後之公平價值變動於損益計算表確認。新政策的詳情已載於附註1(g)及(o)。

集團以非追溯方式應用新的會計政策。基於上述新政策，集團在2005年12月31日綜合資產負債表確認總值港幣2,557,000元的金融工具，並計入「應收賬款」，而「流動負債」項下的「銀行貸款及透支」則相應增加港幣1,422,000元，以「非流動負債」項下的「銀行貸款」則增加港幣1,135,000元。

集團訂立遠期外匯合約，以對沖與購入物業、機器及設備有關的外匯風險。由於此等合約於2004年及2005年12月31日的公平價值並不重大，因此集團並沒有因採納新政策而對此等合約作出重大調整。

(f) 重新折算與合併海外業務有關的商譽 (《香港會計準則》第21號「外幣匯率變動之影響」)

於以往年度，因收購海外業務而產生的商譽，乃按交易當日的匯率折算。

為了遵守《香港會計準則》第21號的規定，集團由2005年1月1日起改變有關重新折算商譽的會計政策。根據新政策，因收購海外業務而產生的商譽，將視為海外業務資產處理，並於每個結算日按當日的收市匯率重新折算，同時重新折算海外業務資產淨值。此新政策的詳情載於附註1(u)。

集團根據《香港會計準則》第21號的過渡條款規定，只將新政策應用於2005年1月1日或之後收購的項目，而不予追溯應用。此新政策導致2005年12月31日綜合資產負債表的「聯營公司權益」增加港幣1,148,000元，而「儲備賬」亦相應增加同等金額。

2 會計政策之修訂 (續)

(g) 關連人士的定義 (《香港會計準則》第24號「關連人士披露」)

由於集團採納《香港會計準則》第24號「關連人士披露」，關連人士的定義(如附註1(x)所述)已經擴大，現包括集團有關連個人(即管理層要員、主要股東及/或彼等的家庭成員)能發揮重大影響的實體，以及與集團有關連的僱員或任何與集團有關連實體的僱員而設的退休福利計劃。關連人士的定義經澄清後，並無導致以往披露的關連人士交易出現重大變動，而在假設SSAP 20「關連人士披露」仍然有效的情况下，本年度所披露的內容亦無受到重大影響。

3 營業額

本公司之主要業務為投資控股。主要附屬公司之主要業務刊載於財務報表附註17。

集團之營業額包括年內確認之專營公共巴士及非專營運輸服務之車費收入和媒體銷售收入，分類列報如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
專營公共巴士車費收入	5,937,649	6,053,523
非專營運輸服務收入	287,003	256,401
媒體銷售收入	231,752	234,357
	<u>6,456,404</u>	<u>6,544,281</u>

4 其他收益淨額

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
已收索償	22,429	28,994
銀行存款利息收入	18,764	9,493
出售其他固定資產之收益淨額	6,847	7,475
出售聯營公司虧損	(5,727)	–
匯兌收益/(虧損)淨額	6,226	(3,289)
非上市債券之利息收入	2,284	3,522
以公平價值列賬之證券投資的已變現及未變現收益	365	2,110
上市證券股息收入	1,575	1,323
非上市證券股息收入	18,593	–
雜項業務收入淨額	4,722	5,160
雜項收入	12,386	12,352
	<u>88,464</u>	<u>67,140</u>

5 除稅前盈利

除稅前盈利已扣除/(計入)：

	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
(a) 員工成本：		
界定供款計劃之供款	52,106	47,413
就界定福利退休計劃而確認之收入淨額(附註21(b)及(c))	(30,747)	(815)
長期服務金準備金變動(附註31)	7,174	(629)
退休金成本	28,533	45,969
薪金、工資及其他福利	2,954,403	3,002,129
	<u>2,982,936</u>	<u>3,048,098</u>
(b) 融資成本：		
須於五年內償還之銀行貸款、透支及其他無抵押貸款之利息	81,053	15,400
減：列入發展中物業賬項的資本化借貸成本*	(11,922)	(24)
	<u>69,131</u>	<u>15,376</u>
(c) 其他項目：		
核數師酬金		
— 審計服務	3,680	3,727
— 其他服務	2,090	2,394
物業、臨時車廠、巴士、渡輪及車站之營業租賃費用	25,369	24,115
折舊	899,845	889,835
租賃土地溢價攤銷	2,087	2,087
正商譽攤銷	-	1,880
聯營公司權益內正商譽之攤銷	-	974
媒體資產攤銷	11,850	6,924
應佔聯營公司之稅項	8,705	11,839
應佔共同控制實體之稅項	121	697
減值虧損		
— 貿易及其他應收賬款	3,141	1,784
— 媒體資產	3,026	-
	<u>3,026</u>	<u>-</u>

* 借貸成本按平均年利率3.8% (2004年度為0.46%) 予以資本化。

6 於綜合損益計算表列出之所得稅

(a) 於綜合損益計算表列出之所得稅代表以下各項：

	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
本期稅項 — 香港利得稅		
本年度香港利得稅	116,262	150,621
以往年度準備不足/(超額)	654	(13,547)
	116,916	137,074
本期稅項 — 中國所得稅		
本年度準備	783	735
	117,699	137,809
遞延稅項		
暫時差異之出現及回撥	(21,777)	31,133
	95,922	168,942

2005年香港利得稅準備是按本年度估計應課稅盈利的17.5% 計算(2004年度為17.5%)。在中國的附屬公司稅項則按中國適當的現行稅率計算。

(b) 按適用稅率調節稅項支出及會計盈利：

	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
除稅前盈利	690,651	912,700
除稅前盈利的估算稅項，按有關地區適用利得稅率計算	120,500	159,008
不可扣稅支出之稅務影響	6,099	6,515
免稅收入之稅務影響	(42,839)	(13,154)
未確認之未使用稅務虧損的稅務影響	11,184	6,703
撥回之前確認的遞延稅項資產	-	24,499
以往年度稅項準備不足/(超額)	654	(13,547)
其他	324	(1,082)
實際稅項支出	95,922	168,942

7 董事之酬金

根據香港《公司條例》第161條及上市規則規定，董事之酬金現列報如下：

截至2005年12月31日止年度	董事袍金 港幣千元	薪金、津貼 及實物利益 港幣千元	酌情授予 之花紅 港幣千元	退休金計劃 之供款 港幣千元	總額 港幣千元
<i>執行董事</i>					
陳祖澤	319	4,475	2,520	1,131	8,445
雷中元	259	600	400	-	1,259
伍穎梅	309	2,599	290	112	3,310
雷普照	259	2,411	430	86	3,186
何達文	259	2,554	728	277	3,818
<i>非執行董事</i>					
梁乃鵬博士#	273	-	-	-	273
郭炳聯	259	-	-	-	259
郭炳湘	259	-	-	-	259
余樹泉	259	12	-	-	271
伍兆燦	259	-	-	-	259
雷禮權	259	-	-	-	259
錢元偉	279	-	-	-	279
許仕仁	85	-	-	-	85
<i>獨立非執行董事</i>					
鍾士元爵士	363	-	-	-	363
孔祥勉博士	289	-	-	-	289
李家祥博士	373	-	-	-	373
蕭炯柱	259	-	-	-	259
	<u>4,621</u>	<u>12,651</u>	<u>4,368</u>	<u>1,606</u>	<u>23,246</u>

7 董事之酬金 (續)

根據香港《公司條例》第161條及上市規則規定，董事之酬金現列報如下：(續)

截至2004年12月31日止年度	董事袍金 港幣千元	薪金、津貼 及實物利益 港幣千元	酌情授予 之花紅 港幣千元	退休金計劃 之供款 港幣千元	總額 港幣千元
<i>執行董事</i>					
陳祖澤	349	4,441	6,558	1,122	12,470
雷中元	289	600	575	—	1,464
伍穎梅	339	2,592	560	184	3,675
雷普照	289	2,395	696	142	3,522
何達文	289	2,537	815	251	3,892
<i>非執行董事</i>					
梁乃鵬博士#	303	—	—	—	303
郭炳聯	289	—	—	—	289
郭炳湘	289	—	—	—	289
余樹泉	289	12	—	—	301
伍兆燦	289	—	—	—	289
雷禮權	289	—	—	—	289
錢元偉	313	—	—	—	313
許仕仁	265	—	—	—	265
<i>獨立非執行董事</i>					
鍾士元爵士	405	—	—	—	405
孔祥勉博士	319	—	—	—	319
李家祥博士	342	—	—	—	342
蕭炯柱	53	—	—	—	53
胡百全博士	138	—	—	—	138
胡蓮娜(胡百全博士之代行董事)	—	439	88	35	562
	<u>5,138</u>	<u>13,016</u>	<u>9,292</u>	<u>1,734</u>	<u>29,180</u>

除以上酬金外，一名董事根據路訊通控股有限公司的購股權計劃獲授購股權，此等實物收益之詳情刊載於本財務報表附註22。

梁乃鵬博士由2006年2月1日起出任獨立非執行董事。

8 最高薪酬之員工

酬金最高之五名員工，其中四名(2004年度為四名)為董事而其酬金已列於財務報表附註7。五名最高酬金員工(包括董事)之酬金總額如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
袍金	1,196	1,316
薪金、津貼及實物利益	14,168	14,081
酌情授予之花紅	4,490	9,066
退休金計劃之供款	1,672	1,808
	21,526	26,271

最高酬金之五名員工(2004年度為五名)，其酬金分析如下：

	員工人數	
	2005年	2004年
港幣2,500,001元 至 港幣3,000,000元	1	1
港幣3,000,001元 至 港幣3,500,000元	2	–
港幣3,500,001元 至 港幣4,000,000元	1	3
港幣8,000,001元 至 港幣8,500,000元	1	–
港幣12,000,001元 至 港幣12,500,000元	–	1

9 本公司股權持有人應佔盈利

本公司股權持有人應佔綜合盈利包括一筆已於本公司財務報表內作出處理之盈利，為數港幣763,385,000元(2004年度為港幣602,998,000元)。

上述金額與本公司年內盈利之調節如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
已於本公司財務報表內處理的本公司股權持有人應佔綜合盈利	763,385	602,998
已於年內獲批准及派發的附屬公司關於過往年度盈利的末期股息	84,764	32,291
本公司於本年度之盈利(附註 32(b))	848,149	635,289

10 每股盈利

(a) 每股基本盈利

每股基本盈利是根據本公司股權持有人應佔盈利港幣584,164,000元(2004年度為港幣731,165,000元)及此兩年度之已發行股份403,639,413股計算。

(b) 每股攤薄盈利

本公司於本年及去年內並無可攤薄盈利之普通股，因此並無編列本年度及去年度之每股攤薄盈利。

11 股息

(a) 付予/應付予本公司股權持有人的本年度股息

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
已宣佈及派付的中期股息每股港幣0.45元(2004年度為每股港幣0.45元)	181,638	181,638
於結算日後建議派發的末期股息每股港幣1.58元(2004年度為每股港幣1.58元)	637,750	637,750
	<u>819,388</u>	<u>819,388</u>

於結算日後建議派發之末期股息並未於結算日確認為負債。

(b) 於本年度獲批准及派付予本公司股權持有人的上一個財政年度股息

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
於年內獲批准及派付之上年度末期股息每股港幣1.58元 (2004年度為每股港幣1.58元)	<u>637,750</u>	<u>637,750</u>

12 分部匯報

分部資料是按集團的業務範疇及經營地區列報。為更加切合內部財務報告的要求，集團選擇以業務分部資料作為主要匯報形式。

業務分部

集團經營以下主要的業務分部：

運輸業務： 提供專營及非專營公共運輸服務。

媒體銷售業務： 透過車上的「流動多媒體」系統提供視聽節目，並經營車身廣告、候車亭及戶外廣告位的廣告銷售業務。

	運輸業務		媒體銷售業務		分部間相互抵銷		綜合	
	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
來自外間顧客收入	6,224,652	6,309,924	231,752	234,357	-	-	6,456,404	6,544,281
來自分部間之收入	2	-	24,591	22,609	(24,593)	(22,609)	-	-
出售樓宇及租賃 土地權益之收益	90,478	-	-	-	-	-	90,478	-
來自外間顧客之 其他收入	49,342	41,731	2,345	2,200	-	-	51,687	43,931
總額	<u>6,364,474</u>	<u>6,351,655</u>	<u>258,688</u>	<u>259,166</u>	<u>(24,593)</u>	<u>(22,609)</u>	<u>6,598,569</u>	<u>6,588,212</u>
分部業績	<u>618,316</u>	<u>824,880</u>	<u>60,878</u>	<u>75,655</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>679,194</u>	<u>900,535</u>
未分配之淨營業收入							<u>26,909</u>	<u>4,785</u>
經營盈利							<u>706,103</u>	<u>905,320</u>
融資成本							<u>(69,131)</u>	<u>(15,376)</u>
應佔聯營公司及共同 控制實體的盈利	41,550	13,302	12,129	9,454	-	-	53,679	22,756
所得稅							<u>(95,922)</u>	<u>(168,942)</u>
除稅後盈利							<u>594,729</u>	<u>743,758</u>
本年度折舊及攤銷	<u>874,224</u>	<u>865,793</u>	<u>39,558</u>	<u>35,907</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		
分部資產	<u>6,401,930</u>	<u>6,605,625</u>	<u>336,202</u>	<u>406,396</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>6,738,132</u>	<u>7,012,021</u>
聯營公司及共同 控制實體權益	<u>648,390</u>	<u>224,285</u>	<u>144,389</u>	<u>111,271</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>792,779</u>	<u>335,556</u>
未分配資產							<u>2,049,390</u>	<u>2,080,484</u>
資產總值							<u>9,580,301</u>	<u>9,428,061</u>
分部負債	<u>1,122,656</u>	<u>1,139,609</u>	<u>50,443</u>	<u>63,474</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1,173,099</u>	<u>1,203,083</u>
未分配負債							<u>4,106,522</u>	<u>3,685,523</u>
負債總額							<u>5,279,621</u>	<u>4,888,606</u>
年內資本性開支	<u>514,140</u>	<u>533,755</u>	<u>3,389</u>	<u>47,836</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		

地區分部

由於集團來自香港以外地區之業務的營業額及經營盈利並不顯著，因此沒有提供按地區劃分之分析。

13 固定資產

(a) 集團：

	樓宇 港幣千元	巴士及 其他車輛 港幣千元	船隻 港幣千元	在裝配中的 巴士及船隻 港幣千元	工具及其他 港幣千元	小計 港幣千元	持作自用 的租賃 土地權益 港幣千元	固定資產 總額 港幣千元
原值：								
於2004年1月1日結存(重列)	1,437,099	8,500,337	110,729	273,038	1,489,107	11,810,310	127,137	11,937,447
添置	27,304	22,228	4,880	329,647	189,242	573,301	-	573,301
出售	(2,475)	(319,504)	-	-	(47,887)	(369,866)	-	(369,866)
巴士/船隻轉撥	-	492,044	7,282	(499,326)	-	-	-	-
轉撥至媒體資產	(23,953)	-	-	-	-	(23,953)	-	(23,953)
於2004年12月31日結存	1,437,975	8,695,105	122,891	103,359	1,630,462	11,989,792	127,137	12,116,929
累計折舊及攤銷：								
於2004年1月1日結存(重列)	645,781	3,792,555	5,386	-	1,003,592	5,447,314	36,334	5,483,648
本年度折舊及攤銷	59,225	591,265	6,097	-	233,248	889,835	2,087	891,922
出售項目撥回	(2,174)	(318,300)	-	-	(47,486)	(367,960)	-	(367,960)
轉撥至媒體資產	(3,677)	-	-	-	-	(3,677)	-	(3,677)
於2004年12月31日結存	699,155	4,065,520	11,483	-	1,189,354	5,965,512	38,421	6,003,933
賬面淨值：								
於2004年12月31日結存	738,820	4,629,585	111,408	103,359	441,108	6,024,280	88,716	6,112,996
加：								
已付訂購巴士按金						5,573	-	5,573
						6,029,853	88,716	6,118,569
原值：								
於2005年1月1日結存	1,437,975	8,695,105	122,891	103,359	1,630,462	11,989,792	127,137	12,116,929
匯兌調整	-	14	-	-	19	33	-	33
添置	9,643	49,522	31	211,205	218,525	488,926	-	488,926
收購一間附屬公司	-	5,622	-	-	50	5,672	-	5,672
出售	(35,194)	(176,574)	-	-	(6,141)	(217,909)	(1,017)	(218,926)
巴士轉撥	-	157,159	-	(157,159)	-	-	-	-
於2005年12月31日結存	1,412,424	8,730,848	122,922	157,405	1,842,915	12,266,514	126,120	12,392,634
累計折舊及攤銷：								
於2005年1月1日結存	699,155	4,065,520	11,483	-	1,189,354	5,965,512	38,421	6,003,933
匯兌調整	-	10	-	-	7	17	-	17
本年度折舊及攤銷	52,480	604,151	6,148	-	237,066	899,845	2,087	901,932
收購一間附屬公司	-	3,576	-	-	26	3,602	-	3,602
出售項目撥回	(20,190)	(179,035)	-	-	(5,826)	(205,051)	(650)	(205,701)
於2005年12月31日結存	731,445	4,494,222	17,631	-	1,420,627	6,663,925	39,858	6,703,783
賬面淨值：								
於2005年12月31日結存	680,979	4,236,626	105,291	157,405	422,288	5,602,589	86,262	5,688,851
加：								
已付訂購巴士按金						31,419	-	31,419
						5,634,008	86,262	5,720,270

13 固定資產 (續)

(b) 公司：

	2005 其他 港幣千元	2004 其他 港幣千元
原值：		
於1月1日及12月31日結存	201	201
累計折舊：		
於1月1日結存	171	136
本年度折舊	15	35
於12月31日結存	186	171
賬面值：		
於12月31日結存	15	30

(c) 集團所有樓宇及按經營租賃持作自用的租賃土地權益均在香港持有，物業賬面淨值分析如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
中期租賃	424,760	458,894
短期租賃	342,481	368,642
	767,241	827,536
代表：		
持作自用樓宇	680,979	738,820
持作自用的租賃土地權益	86,262	88,716
	767,241	827,536

14 商譽

	港幣千元
原值：	
於2004年1月1日及2004年12月31日結存(重列)	37,602
於2005年1月1日結存	37,602
期初結餘調整以抵銷累計攤銷	(7,976)
因收購一間附屬公司而增加	2,973
於2005年12月31日結存	32,599
累計攤銷：	
於2004年1月1日結存(重列)	6,096
本年度攤銷	1,880
於2004年12月31日結存	7,976
於2005年1月1日結存	7,976
與於2005年1月1日成本相抵	(7,976)
於2005年12月31日結存	-
賬面值：	
於2005年12月31日結存	32,599
於2004年12月31日結存	29,626

2004年內，尚未直接在儲備賬確認之正商譽乃以直線法分20年攤銷。截至2004年12月31日止年度之正商譽攤銷已計入綜合損益計算表的「折舊及攤銷」內。

如附註2(b)所述，集團由2005年1月1日起不再攤銷商譽。根據《香港財務報告準則》第3號之過渡條款規定，於2005年1月1日之累計商譽攤銷已與當日之商譽成本相抵。

包含商譽之現金生產單位之減值評估

商譽乃分配至按以下營運地點及業務分部而確認之現金生產單位：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
非專營運輸業務－香港	20,112	17,139
媒體廣告代理、設計及生產－上海	12,487	12,487
	32,599	29,626

14 商譽 (續)

包含商譽之現金生產單位之減值評估 (續)

現金生產單位的可收回價值乃按使用價值計算方式釐定。此計算方式是按已據獲管理層通過的一年期財政預算案推算現金流量而作出的。超過一年期的現金流量乃按下列的估計比率推斷，其增長率不會超過相關現金生產單位經營的業務之長期平均增長率。

使用價值計算的主要假設：

	非專營運輸業務 — 香港 %	媒體廣告代理、 設計及生產 — 上海 %
毛利率	11.0	78.1
增長率	3.0	6.3
貼現率	4.5	4.8

管理層根據過往的表現和對市場發展的預期釐定預算毛利率。所使用的貼現率並未除稅，並反映與相關業務有關的特定風險。

上述現金生產單位的可收回價值，已超越按使用價值計算的賬面值，因此並無於綜合損益計算表確認商譽減值虧損。

15 媒體資產

	建造中 廣告展示屏 港幣千元	廣告權 港幣千元	合計 港幣千元
原值：			
於2004年1月1日結存	36,369	26,142	62,511
撥自固定資產	—	23,953	23,953
添置	40,057	—	40,057
轉撥	(74,048)	74,048	—
於2004年12月31日結存	2,378	124,143	126,521
累計攤銷：			
於2004年1月1日結存	—	1,198	1,198
撥自固定資產	—	3,677	3,677
本年度攤銷	—	6,924	6,924
於2004年12月31日結存	—	11,799	11,799
賬面值：			
於2004年12月31日結存	2,378	112,344	114,722

15 媒體資產 (續)

	建造中 廣告展示屏 港幣千元	廣告權 港幣千元	合計 港幣千元
原值：			
於2005年1月1日結存	2,378	124,143	126,521
匯兌調整	-	2,265	2,265
添置	-	2,757	2,757
轉撥	(2,378)	2,378	-
撥入其他應收賬款(附註 a)	-	(8,736)	(8,736)
於2005年12月31日結存	-	122,807	122,807
累計攤銷及減值虧損：			
於2005年1月1日結存	-	11,799	11,799
匯兌調整	-	327	327
本年度攤銷	-	11,850	11,850
本年度減值虧損(附註 b)	-	3,026	3,026
於2005年12月31日結存	-	27,002	27,002
賬面值：			
於2005年12月31日結存	-	95,805	95,805

附註：

(a) 撥入其他應收賬款

於2005年內，集團與有關機構達成協議，減低於2004年購入的若干廣告權之成本港幣8,736,000元。因此，該成本已作出調整並撥入其他應收賬款。

(b) 媒體資產減值虧損

集團於每個結算日評估媒體資產有否減值跡象，該等跡象包括媒體資產的實質損毀及按有關機構的指示而拆除的媒體資產。該等跡象亦包括媒體資產所產生的收益減少。若有任何此等減值跡象存在，集團將評估媒體資產的可收回數額。媒體資產的可收回數額按使用價值計算。該等計算乃基於管理層對該資產在其剩餘可使用年期內存在的一系列最佳經濟情況而作出的合理假設而製訂的現金流量預測。

於2006年將拆除若干廣告展示屏，管理層認為來自該等廣告展示屏的估計未來現金流量將少於其重建成本。因此，所有該等賬面值為港幣3,026,000元的媒體資產已於損益計算表內作為其他經營成本撇銷。

16 非流動預付款

非流動預付款包括廣告專營權、在客運車輛及客運網絡設備設置廣告、媒體和播放節目的專營權預繳費用。

於2004年12月31日的非流動預付款包括長期投資按金港幣363,910,000元，這筆按金已於2005年完成收購交易後撥入聯營公司權益賬。

17 投資於附屬公司

(a) 投資於附屬公司

	公司	
	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
非上市股份原值	1,036,507	1,036,507

財務報表附註

17 投資於附屬公司 (續)

(b) 應收/(應付)附屬公司款項

應收/(應付)附屬公司款項為無抵押、免息，而且無固定結算/還款期。

下表只列出對集團業績、資產或債務帶來主要影響的附屬公司詳情。除非另有註明，否則所持有的股份均為普通股。此等附屬公司均為受控制的附屬公司(如附註1(c)所界定)，其業績已合併計入集團的綜合財務報表內。

公司名稱	註冊/成立 及營業地點	已發行/已註冊 及已繳足 股本概要	擁有權益之百分比			主要業務
			集團之 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有	
KMB Resources Limited	在英屬處女 群島註冊 並於香港營運	1股 每股面值 1美元	100	100	-	投資控股
九龍巴士(一九三三) 有限公司	香港	403,639,413股 每股面值 港幣1元	100	-	100	在香港提供 專營公共巴士服務
龍運巴士有限公司	香港	100,000,000股 每股面值 港幣1元	100	-	100	提供北大嶼山及 香港國際機場之 專營公共巴士服務
陽光巴士有限公司	香港	2股 每股面值 港幣1元	100	-	100	在香港提供 非專營巴士服務
草蜢旅運有限公司	香港	10,000股 每股面值 港幣1元	100	-	100	在香港提供 非專營巴士服務
奔騰旅運有限公司	香港	120,000股 每股面值 港幣1元	100	-	100	在香港提供 非專營巴士服務
壽聯小巴有限公司	香港	10,000股 每股面值 港幣1元	100	-	100	在香港提供 非專營巴士服務
新香港巴士有限公司	在香港註冊 並於香港 及中國營運	1,000股 每股面值 港幣1元	100	-	100	提供落馬洲(香港) 與皇崗(深圳)之 跨境穿梭巴士服務
珀麗灣客運有限公司	香港	10,000股 每股面值 港幣1元	100	-	100	在香港提供 非專營巴士 及渡輪服務
路訊通控股有限公司	在百慕達 註冊並於 香港營運	997,365,332股 每股面值 港幣0.1元	73	-	73	投資控股
CityVision Limited	香港	10,000股 每股面值 港幣1元	65.7	-	90	經營客運車輛上 「流動多媒體」系統
KM-Vision Limited	香港	10,000股 每股面值 港幣1元	75.2	-	100	經營客運車輛上 「流動多媒體」系統

17 投資於附屬公司 (續)

公司名稱	註冊/成立 及營業地點	已發行/已註冊 及已繳足 股本概要	擁有權益之百分比			主要業務
			集團之 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有	
LW-Vision Limited	香港	10,000股 每股面值 港幣1元	74.4	-	100	經營客運車輛上 「流動多媒體」系統
RoadShow Creations Limited	香港	2股 每股面值 港幣1元	73	-	100	經營巴士紀念品 銷售業務
RoadShow Media Limited	香港	2股 每股面值 港幣1元	73	-	100	提供車身廣告和 車站廣告板以及 車上「流動多媒體」 系統的媒體銷售 代理及管理服務
RoadShow Productions Limited	香港	2股 每股面值 港幣1元	73	-	100	製作客運車輛 上「流動多媒體」 系統的內容
Lai Chi Kok Properties Investment Limited	在英屬處女 群島註冊 並於香港營運	1股 每股面值 1美元	100	-	100	物業發展
LCK Real Estate Limited	在英屬處女 群島註冊 並於香港營運	1股 每股面值 1美元	100	-	100	物業持有
KMB Financial Services Limited	在英屬處女 群島註冊 並於香港營運	1股 每股面值 1美元	100	-	100	投資控股
HK Macau Ltd.	在英屬處女 群島註冊 並於香港營運	1,200股 每股面值 1美元	60	-	60	投資控股
廣州市關鍵媒體廣告 有限公司(中外合作 合營企業)	中國	人民幣 56,346,939元	37.2	-	51	提供媒體廣告 代理服務以及廣告 設計和製作服務
上海亞飛廣告有限公司 (有限責任公司)	中國	人民幣 600,000元	37.2	-	51	提供媒體廣告 代理服務以及廣告 設計和製作服務

18 聯營公司權益

	2005年 港幣千元	2004年 (重列) 港幣千元
所佔資產淨值	647,810	277,671
商譽	69,384	17,361
聯營公司貸款	49,522	40,064
應收聯營公司款項	14,612	-
應付聯營公司款項	(4,922)	(4,922)
	776,406	330,174

應收/(應付)聯營公司款項為無抵押、免息，而且無固定結算/還款期。

下表只列出對集團業績或資產帶來主要影響的聯營公司詳情，此等聯營公司均為非上市企業。

聯營公司名稱	企業組成模式	註冊/成立及營業地點	已發行/ 已註冊及已繳足 股本概要	擁有權益之比例			主要業務
				集團之 實際權益	由本公司 持有	由附屬公司 持有	
創智傳動大業廣告有限公司 (附註)	中外合資合營企業	中國	人民幣 74,380,984元	35.8	-	49	提供全面的廣告服務
北京北汽九龍出租汽車股份有限公司	中外合資股份有限公司	中國	人民幣 166,600,000元	31.4	-	31.4	提供計程車及汽車租賃服務
無錫九龍公共交通股份有限公司	中外合資股份有限公司	中國	人民幣 300,880,000元	45	-	45	提供巴士服務
深圳巴士集團股份有限公司	中外合資股份有限公司	中國	人民幣 995,630,000元	35	-	35	提供巴士服務

附註：該聯營公司的合營夥伴同意將聯營公司於2003年1月1日至2005年12月31日的業績維持在一個指定水平。於財務報表確認的應佔盈利已包括合營夥伴同意維持的業績。

(a) 收購聯營公司商譽

收購聯營公司而產生之商譽已分配至集團在相關聯營公司應佔的資產淨值，詳情如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)	52,023	-
創智傳動大業廣告有限公司(「創智傳動」)	17,361	17,361
	69,384	17,361

現金生產單位的可收回價值乃按使用價值計算方式釐定。此計算方式是按已獲管理層通過的一年期財政預算案而作出的推算現金流量而作出的。超過一年期的現金流量乃按下列的估計比率推斷，其增長率不會超過相關現金生產單位經營的業務之長期平均增長率。

18 聯營公司權益 (續)

(a) 收購聯營公司商譽(續)

使用價值計算的主要假設：

	深圳巴士集團 %	創智傳動 %
毛利率	8.5	30.1
增長率	3.0	4.5
貼現率	5.6	4.9

管理層根據過往的表現和對市場發展的預期釐定預算毛利率。所使用的貼現率並未除稅，並反映與相關業務有關的特定風險。

上述現金生產單位的可收回價值，已超越按使用價值計算的賬面值，因此並無於綜合損益計算表確認商譽減值虧損。

(b) 聯營公司財務資料摘要

	資產 港幣千元	負債 港幣千元	股權 港幣千元	收入 港幣千元	盈利 港幣千元
2005年					
百分之百	2,624,752	(839,847)	1,784,905	1,985,438	141,917
集團之實際權益	954,721	(306,911)	647,810	719,946	53,397
2004年					
百分之百	1,025,783	(359,047)	666,736	597,372	62,140
集團之實際權益	412,001	(134,330)	277,671	250,619	22,388

19 共同控制實體權益

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
所佔資產淨值	16,434	1,732
(應付)/應收共同控制實體款項	(61)	3,650
	16,373	5,382

(應付)/應收共同控制實體款項為無抵押、免息，而且無固定還款/結算期。

共同控制實體之集團權益詳情如下：

共同控制實體名稱	企業 組成模式	註冊/成立及 營業地點	已註冊 及已繳足 股本概要	擁有權益之比例			主要業務
				集團之 實際權益	由本公司 持有	由一間 附屬公司 持有	
大連港濠汽車 服務有限公司	合作 合營企業	中國	人民幣 22,000,000元	(附註)	-	(附註)	在中國大連 提供巴士服務

附註：集團佔60%權益的附屬公司HK Macau Ltd. (「港濠」)與中國的大連市第一公共汽車公司成立合作合營企業大連港濠汽車服務有限公司(「大連港濠」)，該合作合營企業的經營期限由1997年7月31日起，為期15年。大連港濠的盈虧由港濠與大連市第一公共汽車公司平均攤分。

20 其他金融資產

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
非上市股權證券原值	15,355	15,355
貸款予承資公司	18,592	—
	<u>33,947</u>	<u>15,355</u>

給予承資公司的貸款並無抵押，利率為每年5.5%，並須於2010年還款。

21 僱員福利資產

集團向兩個為集團僱員提供退休福利之界定福利計劃作出供款。兩個計劃均交由獨立信託人管理，其資產與集團之資產分開持有。

(a) 於綜合資產負債表確認之款項如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
已撥資的債務現值	(2,341,958)	(2,174,037)
計劃資產公平價值	3,422,344	3,098,115
未確認精算收益淨額	(595,417)	(510,245)
	<u>484,969</u>	<u>413,833</u>

上述資產的一部份預期於超過一年後收回。然而，將此款項與未來12個月的應收款項區分並不可行，因為未來退回或扣除的供款亦與僱員未來的服務和精算假設及市況的轉變有關。

(b) 於綜合資產負債表確認之資產淨值變動如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
於1月1日結存	413,833	339,287
計劃供款	40,389	73,731
於綜合損益計算表確認之收入淨額(附註5(a))	30,747	815
於12月31日結存	<u>484,969</u>	<u>413,833</u>

(c) 於綜合損益計算表確認之收入淨額如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
現期服務成本	123,006	115,913
利息成本	96,853	97,687
計劃資產預期精算回報	(234,792)	(206,442)
已確認精算收益淨額	<u>(15,814)</u>	<u>(7,973)</u>
	<u>(30,747)</u>	<u>(815)</u>

上述收入淨額已列入綜合損益計算表的員工成本內。

計劃資產實際回報(已計入計劃資產公平價值所有變動，但不包括已收取的供款及已支付的利益)為淨收益港幣372,294,000元(2004年為港幣390,876,000元)。

21 僱員福利資產 (續)

(d) 於年終所使用之主要精算假設如下：

	2005年	2004年
貼現率	4.25%	4.5%
計劃資產預期回報率	7.5%	7.5%
未來薪金增幅	3 – 4%	2 – 4%

22 以股票結算之股份交易

本公司附屬公司路訊通控股有限公司(「路訊通」)營辦於2001年6月7日採納的一項購股權計劃(「購股權計劃」)，據此路訊通董事會獲授權酌情向路訊通或其任何全資附屬公司的僱員(包括任何董事)授予路訊通股份的購股權，以表揚他們對路訊通及其附屬公司業務增長的貢獻。購股權於授出日即時歸屬並可於3年內行使。獲授購股權的人士可按每份購股權認購一股路訊通股份。該購股權計劃有效期為10年，將於2011年6月6日結束。

(a) 根據購股權計劃授予購股權之條款細則如下，所有購股權均以實物股票交付結算：

	購股權數目	歸屬條件	購股權合約期限
於2002年3月11日授予路訊通董事之購股權	6,600,000	於授出當日即時歸屬	三年
於2002年3月11日授予僱員之購股權	16,740,000	於授出當日即時歸屬	三年
購股權總數	23,340,000		

(b) 購股權數目及加權平均行使價如下：

	2005年		2004年	
	加權平均行使價	購股權數目 千	加權平均行使價	購股權數目 千
於年初尚未行使	港幣2.25元	14,270	港幣2.25元	16,660
於年內註銷	港幣2.25元	-	港幣2.25元	(2,390)
於年內期滿	港幣2.25元	(14,270)	港幣2.25元	-
於年底尚未行使	港幣2.25元	-	港幣2.25元	14,270
可於年底行使	港幣2.25元	-	港幣2.25元	14,270

年內並無購股權被行使，所有於2004年12月31日授出而尚未行使之購股權均已於2005年3月11日期滿。

23 其他投資

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
買賣證券(按市值)		
香港上市股權證券	47,250	44,887
其他證券(按公平價值)		
非上市債券	-	48,498
	47,250	93,385

24 發展中物業

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
發展及附帶成本	695,118	323,185
資本化借貸成本	11,946	24
	<u>707,064</u>	<u>323,209</u>

25 應收賬款

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
貿易及其他應收賬款	293,131	202,153
應收利息	1,515	1,613
衍生金融工具	2,557	-
	<u>297,203</u>	<u>203,766</u>

除總值港幣1,135,000元的衍生金融工具外，預期所有應收賬款可於一年內收回。

應收賬款包括經扣除呆賬減值虧損後的應收貿易賬款，其於結算日的賬齡分析如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
即期	157,166	106,723
逾期一至三個月	23,070	10,097
逾期三個月以上	23,486	31,070
	<u>203,722</u>	<u>147,890</u>

集團的信貸政策載於附註35(a)。

26 現金及現金等價物

	集團		公司	
	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
銀行存款及現金	73,462	61,339	15,575	13,362
銀行存款	1,060,196	1,108,845	-	-
於資產負債表列賬的現金及現金等價物	<u>1,133,658</u>	<u>1,170,184</u>	<u>15,575</u>	<u>13,362</u>
減：到期日超過三個月之銀行存款	(128,420)	-		
銀行透支(附註27)	<u>(41,651)</u>	<u>(1,339)</u>		
於綜合現金流量表列賬的現金及現金等價物	<u>963,587</u>	<u>1,168,845</u>		

資產負債表的現金及現金等價物為已包括以下並非以相關實體的功能貨幣結算之金額：

	集團	
	2005年 千	2004年 千
英鎊	1,517	1,475
美元	<u>37,852</u>	<u>25,721</u>

27 銀行貸款及透支

於2005年12月31日，銀行貸款及透支的還款期如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
一年內或按通知	961,489	494,256
一年後但二年內	392,923	458,416
二年後但五年內	1,825,500	1,639,288
五年後	-	200,000
	<u>2,218,423</u>	<u>2,297,704</u>
	<u>3,179,912</u>	<u>2,791,960</u>

於2005年12月31日，銀行貸款和透支均無抵押，詳情如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
銀行透支	41,651	1,339
銀行貸款	<u>3,138,261</u>	<u>2,790,621</u>
	<u>3,179,912</u>	<u>2,791,960</u>

銀行貸款及透支已包括以下並非以相關實體的功能貨幣結算之金額：

	2005年 千	2004年 千
美元	<u>9,588</u>	<u>15,097</u>

28 應付賬款及應計費用

	集團		公司	
	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
應付貿易賬款	96,858	133,955	-	-
其他應付賬款及應計費用	759,829	687,111	22,298	15,729
	856,687	821,066	22,298	15,729

預期所有應付賬款及應計費用可於一年內結算。

應付賬款及應計費用包括應付貿易賬款，其於結算日的賬齡分析如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
一個月內到期或按通知	80,437	92,533
一個月後至三個月內到期	14,662	41,422
超過三個月到期	1,759	-
	96,858	133,955

應付賬款及應計費用已包括以下並非以相關實體的功能貨幣結算之金額：

	集團	
	2005年 千	2004年 千
英鎊	3,374	1,862

29 或有事項準備金－保險

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
於1月1日結存	58,502	106,408
本年度撥回	(6,400)	(47,906)
於12月31日結存	52,102	58,502

此項準備金乃集團每年撥出之金額以備支付因經營巴士業務引致之第三者索償而預計會產生之負債。

30 資產負債表列出之所得稅

(a) 於資產負債表之本期稅項代表以下各項：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
本年度香港利得稅準備	116,262	150,621
已付暫繳利得稅	(83,807)	(101,081)
	32,455	49,540
以往年度可收回利得稅餘額	(3,539)	(2,633)
	28,916	46,907
應付中國所得稅	406	106
	29,322	47,013
代表：		
可收回本期稅項	(4,289)	(3,694)
應付本期稅項	33,611	50,707
	29,322	47,013

(b) 已確認之遞延稅項資產及負債：

於綜合資產負債表確認之集團遞延稅項(資產)/負債各項目及年內之有關變動如下：

遞延稅項源自：	高於有關折舊 之折舊免稅額 港幣千元	準備金 港幣千元	稅務虧損 港幣千元	界定福利資產 港幣千元	合計 港幣千元
於2004年1月1日結存	846,740	(49,488)	(80,300)	59,376	776,328
(計入)/扣自綜合損益計算表	(26,892)	35,984	8,995	13,046	31,133
於2004年12月31日結存	819,848	(13,504)	(71,305)	72,422	807,461
於2005年1月1日結存	819,848	(13,504)	(71,305)	72,422	807,461
(計入)/扣自綜合損益計算表	(44,164)	936	9,002	12,449	(21,777)
於2005年12月31日結存	775,684	(12,568)	(62,303)	84,871	785,684

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
於綜合資產負債表確認之遞延稅項資產淨額	(16,077)	(12,062)
於綜合資產負債表確認之遞延稅項負債淨額	801,761	819,523
	785,684	807,461

30 資產負債表列出之所得稅 (續)

(c) 未確認之遞延稅項資產

集團並無確認有關於稅務虧損港幣177,113,000元(2004年度為港幣127,849,000元)之遞延稅項資產港幣33,558,000元(2004年度為港幣22,374,000元)。根據現行稅例，除一筆為數港幣16,537,000元(2004年為港幣零元)之稅務虧損將於五年內到期外，此等稅務虧損不設應用限期。

31 長期服務金準備金

集團為長期服務金提撥以下準備金：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
於1月1日結存	48,253	52,321
扣自/(撥回)綜合損益計算表之準備金(附註5(a))	7,174	(629)
本年度付款	<u>(5,542)</u>	<u>(3,439)</u>
於12月31日結存	<u>49,885</u>	<u>48,253</u>

根據香港《僱傭條例》，集團有責任向若干服務年資至少五年而在若干情況下停止受僱的僱員付出一筆過的金額。所支付的金額乃根據僱員的最終薪金及服務年數而釐定，並扣除僱員在集團退休計劃下應計權益中集團所供之款項。集團並無撥出任何資產以應付上述剩餘的責任。

32 股本及儲備金

(a) 集團：

	附註	歸屬本公司股權持有人							少數股東權益 港幣千元	權益總額 港幣千元
		股本 港幣千元	資本儲備 港幣千元	公積金 港幣千元	員工退休 基金儲備 港幣千元	兌換儲備 港幣千元	保留盈利 港幣千元	總額 港幣千元		
於2004年1月1日結存		403,639	2,412	17,839	1,082,600	91	2,832,023	4,338,604	281,096	4,619,700
批准上年度的股息	11(b)	-	-	-	-	-	(637,750)	(637,750)	-	(637,750)
派付予少數股東股息		-	-	-	-	-	-	-	(5,636)	(5,636)
換算海外實體財務報表 之匯兌差額		-	-	-	-	55	-	55	-	55
少數股東注資		-	-	-	-	-	-	-	966	966
本年度盈利		-	-	-	-	-	731,165	731,165	12,593	743,758
批准本年度的股息	11(a)	-	-	-	-	-	(181,638)	(181,638)	-	(181,638)
於2004年12月31日結存		<u>403,639</u>	<u>2,412</u>	<u>17,839</u>	<u>1,082,600</u>	<u>146</u>	<u>2,743,800</u>	<u>4,250,436</u>	<u>289,019</u>	<u>4,539,455</u>
於2005年1月1日結存		403,639	2,412	17,839	1,082,600	146	2,743,800	4,250,436	289,019	4,539,455
批准上年度的股息	11(b)	-	-	-	-	-	(637,750)	(637,750)	-	(637,750)
派付予少數股東股息		-	-	-	-	-	-	-	(12,156)	(12,156)
換算海外實體財務報表 之匯兌差額		-	-	-	-	16,921	-	16,921	-	16,921
收購一間附屬公司 少數股東權益		-	-	-	-	-	-	-	(9,562)	(9,562)
償還少數股東款項		-	-	-	-	-	-	-	(9,319)	(9,319)
本年度盈利		-	-	-	-	-	584,164	584,164	10,565	594,729
批准本年度的股息	11(a)	-	-	-	-	-	(181,638)	(181,638)	-	(181,638)
於2005年12月31日結存		<u>403,639</u>	<u>2,412</u>	<u>17,839</u>	<u>1,082,600</u>	<u>17,067</u>	<u>2,508,576</u>	<u>4,032,133</u>	<u>268,547</u>	<u>4,300,680</u>

集團之保留盈利包括應佔聯營公司保留盈利港幣74,432,000元(2004年度為港幣30,513,000元)，以及應佔共同控制實體保留盈利港幣1,726,000元(2004年度為港幣1,732,000元)。

32 股本及儲備金 (續)

(b) 公司：

	附註	股本 港幣千元	繳納盈餘 港幣千元	保留盈利 港幣千元	權益總額 港幣千元
於2004年1月1日結存		403,639	1,300,000	1,035,354	2,738,993
批准上年度的股息	11(b)	-	-	(637,750)	(637,750)
本年度盈利		-	-	635,289	635,289
批准本年度的股息	11(a)	-	-	(181,638)	(181,638)
於2004年12月31日結存		<u>403,639</u>	<u>1,300,000</u>	<u>851,255</u>	<u>2,554,894</u>
於2005年1月1日結存		403,639	1,300,000	851,255	2,554,894
批准上年度的股息	11(b)	-	-	(637,750)	(637,750)
本年度盈利		-	-	848,149	848,149
批准本年度的股息	11(a)	-	-	(181,638)	(181,638)
於2005年12月31日結存		<u>403,639</u>	<u>1,300,000</u>	<u>880,016</u>	<u>2,583,655</u>

(c) 股本：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
法定：		
600,000,000 股每股面值港幣1元之普通股	<u>600,000</u>	<u>600,000</u>
已發行及繳足：		
403,639,413 股每股面值港幣1元之普通股	<u>403,639</u>	<u>403,639</u>

33 承擔

(a) 於2005年12月31日，集團並未在財務報表內撥備以下有關購買物業、機器及設備、發展中物業及投資的資本承擔：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
已簽訂合約者	1,452,861	1,548,828
經批准但仍未簽訂合約者	425,716	292,620
	<u>1,878,577</u>	<u>1,841,448</u>

資本承擔中包括一筆與發展中物業有關的承擔港幣1,275,480,000元(2004年為港幣1,473,942,000元)。

33 承擔 (續)

(b) 於2005年12月31日，根據不能解除之經營租賃在日後應繳付之最低營業租賃支出總額如下：

	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
一年內	17,574	19,754
一年後但五年內	50,719	50,862
五年以上	49,543	60,849
	<u>117,836</u>	<u>131,465</u>

集團以經營租賃形式租入多項物業。這些租約一般為期一至十年，並且不包括或有租金。

34 或有負債

於2005年12月31日，本公司承諾就若干附屬公司獲得的若干銀行貸款，提供港幣1,640,000,000元的擔保(2004年度為港幣820,000,000元)。

35 金融工具

集團在正常營運過程中面對信貸、流動資金、利率和外匯風險，並採取以下金融管理政策和措施來限制此等風險。

(a) 信貸風險

集團的信貸風險主要來自貿易及其他應收賬款，以及給予聯營公司和承資公司的貸款。管理層訂立了信貸政策，並持續監察此等信貸風險。

貿易及其他應收賬款方面，集團對需要超越某一水平信貸額的主要客戶作出信貸評估。客戶一般享有30至90天的信貸期，預期所有貿易及其他應收賬款均可於一年內收回。

資產負債表上每項金融資產的賬面值，代表集團所承受的信貸風險上限。集團不會提供使其承受信貸風險的擔保。

(b) 流動資金風險

集團密切監察其流動資金和財政資源，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，足以應付償還貸款、日常營運、資本支出，以及擴展業務的資金需要。

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，而其他附屬公司的資金來源主要是由本公司的可動用資本提供。

集團不時檢討其財務政策，目的是作出具有成本效益的融資安排，切合各附屬公司獨特的經營環境。

35 金融工具 (續)

(c) 利率風險

(i) 對沖

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年享有較定息貸款為低的浮動利率。集團按最新的市場情況，檢討利率風險管理策略，並訂立利率掉期合約，對沖定息銀行貸款公平價值的波動。

於2005年12月31日，集團持有名義合約價值港幣74,704,000元(2004年度為港幣117,620,000元)的利率掉期合約，而該等利率掉期合約的到期日與相關貸款的到期日完全吻合。集團將利率掉期合約分類為公平價值對沖項目，並按照附註1(g)所述政策，將利率掉期合約按公平價值列賬。於2005年12月31日，集團持有之掉期合約的公平淨值為港幣2,557,000元。

(ii) 實際利率及重訂價格分析

下表顯示賺取收入的金融資產及帶息金融負債於結算日及重訂價格的期限或到期日(以較早者為準)的實際利率。

集團

	2005年				
	實際年利率 %	總額 港幣千元	一年或以下 港幣千元	一至二年 港幣千元	二至五年 港幣千元
於到期前重訂價格之資產/(負債) 的重訂價格日期：					
銀行存款	2.8%	19,349	19,349	-	-
銀行透支	7.8%	(41,651)	(41,651)	-	-
銀行貸款	4.4%	(3,063,557)	(3,063,557)	-	-
利率掉期合約的影響	4.4%	(74,704)	(74,704)	-	-
		<u>(3,160,563)</u>	<u>(3,160,563)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
於到期前不會重訂價格之資產/(負債) 的到期日：					
銀行存款	3.9%	1,060,196	1,060,196	-	-
貸款予承資公司	5.5%	18,592	-	-	18,592
銀行貸款	6.6%	(74,704)	(42,916)	(31,788)	-
利率掉期合約的影響	6.6%	74,704	42,916	31,788	-
		<u>1,078,788</u>	<u>1,060,196</u>	<u>-</u>	<u>18,592</u>

35 金融工具 (續)

(c) 利率風險(續)

(ii) 實際利率及重訂價格分析(續)

	2004年				
	實際年利率 %	總額 港幣千元	一年或以下 港幣千元	一至二年 港幣千元	二至五年 港幣千元
於到期前重訂價格之資產/(負債) 的重訂價格日期：					
銀行存款	–	3,105	3,105	–	–
銀行透支	5.0%	(1,339)	(1,339)	–	–
銀行貸款	0.6%	(2,673,001)	(2,673,001)	–	–
利率掉期合約的影響	0.6%	(117,620)	(117,620)	–	–
		<u>(2,788,855)</u>	<u>(2,788,855)</u>	–	–
於到期前不會重訂價格之資產/(負債) 的到期日：					
銀行存款	0.5%	1,108,845	1,108,845	–	–
非上市債務證券	0.8%	48,498	48,498	–	–
銀行貸款	6.6%	(117,620)	(42,916)	(42,916)	(31,788)
利率掉期合約的影響	6.6%	117,620	42,916	42,916	31,788
		<u>1,157,343</u>	<u>1,157,343</u>	–	–

(d) 外匯風險

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結算的新巴士及海外汽車零件。集團的政策是密切監察匯價波動，把握機會策略性地簽訂遠期外匯合約，為外幣需求進行對沖。

(e) 公平價值

除未能可靠計算公平價值的非上市股權投資項目外，所有金融工具均按與公平價值相若的價值於2005年12月31日列賬。

(f) 公平價值估算

下文總結用以估算金融工具公平價值的主要方法及假設。

(i) 證券

公平價值按結算日之市場報價計算，不會扣除交易成本。

(ii) 衍生工具

遠期外匯合約按市價計算，即按遠期合約價格計算貼現值，並扣除現行的現匯匯率。

利率掉期合約的公平價值是指集團於結算日終止掉期合約而估計取得或支付的金額，其中考慮當時的利率和掉期對手方當時的信貸能力。

(iii) 帶息貸款及借貸

有息貸款及借貸的估計公平價值為未來現金流量的貼現值，而貼現率是按類似金融工具的現行市場利率計算。

36 與關連人士的重大交易

除本財務報表其他地方披露之交易及結餘外，集團還與關連人士進行以下重大交易：

(a) 與關連公司的交易

	附註	2005年 港幣千元	2004年 港幣千元
出售以下項目的銷售所得款：	(i)		
— 按經營租賃持作自用的租賃土地權益		93,500	—
— 持作自用樓宇		12,500	—
		<u>106,000</u>	<u>—</u>
巴士服務收費	(ii)	24,247	27,893
已付保險費	(iii)	80,174	93,138
發展中物業管理承建商服務的已付及應計費用	(iv)	354,227	180,820
已付發展中物業項目管理服務款項費用	(v)	—	3,000
運輸服務估計應享淨回報	(vi)	11,777	12,320

附註：

- (i) 年內，本公司間接全資附屬公司九龍巴士(一九三三)有限公司向新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)之附屬公司Fortin International Limited出售租賃土地及樓宇。是項交易的售價乃參考獨立物業估值公司萊坊(香港)有限公司於2005年8月19日所評估的土地及樓宇價值，並由買賣雙方按公平原則磋商而達成。集團已於綜合損益計算表確認該出售收益淨額港幣90,478,000元。
- (ii) 年內，集團按在正常業務過程中向其他顧客提供的同一條件，為新鴻基地產的若干附屬公司提供巴士服務。集團於2005年12月31日應向這些公司收取的款項為港幣9,967,000元(2004年度為港幣8,654,000元)。
- (iii) 年內，集團與新鴻基地產的附屬公司新鴻基地產保險有限公司(「新鴻基地產保險」)簽訂合約，為集團提供保險服務。新鴻基地產保險按在正常業務過程中向其他客戶提供的同一條件與集團簽訂此合約。於2005年12月31日，集團並無應付予新鴻基地產保險的款項(2004年度為港幣7,000元)。
- (iv) 本公司間接全資附屬公司Lai Chi Kok Properties Investment Limited (「荔枝角地產」)於2003年與新鴻基地產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提供有關集團發展中物業(「曼克頓山」)的管理承建商服務。為提升曼克頓山的設計、物料及施工質素，荔枝角地產於2004年與駿輝簽訂主要成本合約的補充協議(「補充協議」)。根據經補充協議修訂的主要成本合約，荔枝角地產應向駿輝支付的總代價上限為港幣1,617,743,000元。集團在此主要成本合約及補充協議項目下於2005年12月31日尚未入賬之資本承擔為港幣1,085,105,000元(2004年度為港幣1,436,923,000元)。
- (v) 集團已簽訂合約，由新鴻基地產一家附屬公司為集團提供與曼克頓山有關的項目管理服務。項目管理服務合約的價值為港幣15,000,000元，或項目成本的1%與港幣20,000,000元之較低者，以較高者為準。於2005年及2004年12月31日，集團在此合約下並無尚未入賬之應付餘額。此外，集團在此合約下於2005年12月31日尚未入賬之資本承擔為港幣11,000,000元(2004年度為港幣11,000,000元)。

36 與關連人士的重大交易 (續)

(a) 與關連公司的交易(續)

附註：(續)

(vi) 於2001年5月23日，本公司間接附屬公司珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)與新鴻基地產一家全資附屬公司 Sun Hung Kai (Ma Wan) Transport Company Limited (「SHKMW」)簽訂合約，提供往來香港馬灣的運輸服務。根據合約條款(「運輸協議」)，珀麗灣客運可享有按有關會計年度內其固定資產賬面淨值的期初結餘與期終結餘的簡單算術平均值計算，每年介乎9%至16%的回報(「應享淨回報」)。

於2005年12月6日，珀麗灣客運簽訂補充協議，以修訂運輸協議內的若干條款及細則，並將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，而運輸協議的應享淨回報，亦修訂為每年8%至14%。

根據該合約，集團於2005年12月31日應向SHKMW收取的款項為港幣75,616,000元(2004年度為港幣49,911,000元)。

(b) 主要管理人員酬金

主要管理人員的酬金是指於附註7中披露的付予本公司董事之金額。

37 比較數字

由於會計政策的變動，若干比較數字已重新分類，詳情載於附註2。此外，若干比較數字亦已重新分類以符合本年度賬項的編列。

38 無需調整之結算日後事項

董事會於結算日後建議派發本年度末期股息，詳情於財務報表附註11(b)披露。

39 會計估算及判斷

有關商譽減值、僱員福利資產及金融工具公平價值之假設及風險因素的資料，已載於附註14、21(d)及35(f)。以下為其他與估算有關的主要不確定因素：

(a) 或有事項準備金－保險

附註29所披露的或有事項準備金－保險乃根據集團以往之索償經驗及最近之索償發展而釐定。由於最終的索償金額將受未來的外界事故(例如法庭裁定的賠償額高低、法律責任標準的變化，以及索償人對解決索償事件之態度等)所影響，因此實際的索償金額可能有別於此等估算。此等準備金的增減，將會影響集團未來年度的業績。

(b) 折舊

集團的物業、機器及設備乃按其估計可用年限以直線法折舊。集團定期檢討有關資產的估計可用年限，以判斷任何報告期間所需記錄的折舊支出。可用年限乃根據集團對類似資產的使用經驗以及預期的科技轉變而釐定。若實際情況與過往估算有重大改變，集團將調整未來報告期間的折舊支出。

40 已頒佈但尚未於截至2005年12月31日止會計年度生效之修訂、新準則及詮釋可能構成的影響

直至本財務報表發表當日，香港會計師公會頒佈了多項於截至2005年12月31日止會計年度尚未生效的修訂、新準則和詮釋，而集團並未於本財務報表內提早採納。

在此等修訂、新準則和詮釋之中，下列各項可能與集團的業務運作和財務報表有關：

		將於以下日期或 之後開始的會計期間生效
香港《國際財務報告詮釋委員會》第4號	確定某項安排是否包括租賃	2006年1月1日
《香港會計準則》第39號之修訂	金融工具：確認與計量	
	— 公平價值選擇	2006年1月1日
	— 財務擔保合約	2006年1月1日
《香港會計準則》第19號之修訂	僱員福利—精算收益及虧損、 集團計劃及披露	2006年1月1日
《香港財務報告準則》第7號	金融工具：披露	2007年1月1日
《香港會計準則》第1號之修訂	財務報表的呈報：資本披露	2007年1月1日

此外，香港《2005年公司(修訂)條例》已於2005年12月1日起生效，並將首先應用於2006年1月1日開始的會計期間。

集團正在評估此等修訂、新準則及新詮釋對初次應用期間內所帶來的影響，至今認為採納此等修訂、新準則及新詮釋均不會對集團的經營業績和財務狀況構成重大影響。

公司資料

董事會

鍾士元爵士太平紳士*

GBM, GBE, PhD, FREng
主席

梁乃鵬博士太平紳士*

GBS, LLD, BA
副主席

郭炳聯太平紳士

MA(Cantab), MBA, Hon DBA, Hon LLD

郭炳湘太平紳士

MSc(Lond), DIC, MICE

余樹泉

名譽執行董事

伍兆燦

雷禮權

BSc(Econ)

陳祖澤太平紳士

GBS, DBA(Hon), BA, DipMS, FCIM,
FCILT, FHKIoD
董事長

雷中元

M.H., BEc, AASA, FCILT
執行董事

伍穎梅

BA, MBA(Chicago)
執行董事

孔祥勉博士*

GBS, OBE

錢元偉

MSc(Lond), BSc(Eng), DIC, FICE, CEng,
PEng, MITE

李家祥博士太平紳士*

GBS, OBE, LLD, DSocSc, BA,
FCPA(Practising), FCA, FCPA(Aust.), FCIS

雷普照

何達文

MA(Cantab), MBA, CMILT, MHKIoD
副董事長

(*獨立非執行董事)

本年報亦可於本公司之互聯網www.tih.hk下載

蕭炯柱太平紳士*

GBS, CBE, MSS(Birmingham, UK)

劉崇藹

BA, ACA
(郭炳湘太平紳士之代行董事)

孔令成

(孔祥勉博士*, GBS, OBE 之代行董事)

容永忠

(郭炳聯太平紳士之代行董事)

公司秘書

胡蓮娜

BA, AAT, CGA, ACIS, MIFC, CFC

註冊辦事處

Clarendon House, 2 Church Street
Hamilton HM11, Bermuda

總辦事處

香港九龍荔枝角寶輪街一號

電話：(852) 2786 8888

傳真：(852) 2745 0300

互聯網網址：www.tih.hk

電郵：director@tih.hk

顧客服務熱線

九龍巴士(一九三三)有限公司

電話：(852) 2745 4466

傳真：(852) 2745 0600

龍運巴士有限公司

電話：(852) 2261 2791

(852) 2261 2792

陽光巴士有限公司

電話：(852) 2371 2666

核數師

畢馬威會計師事務所

香港中環遮打道10號
太子大廈8樓

股票註冊處

香港

香港中央證券登記有限公司
香港皇后大道東183號
合和中心17樓

百慕達

Butterfield Corporate Services Limited

11 Rosebank Centre

Bermudiana Road

Hamilton, Bermuda

股東名冊

股份過戶停辦日期：

2006年5月9日至2006年5月18日

(首尾兩天包括在內)

股息

中期

每股港幣0.45元

已於2005年10月13日派付

末期(建議)

每股港幣1.58元

將於2006年5月19日派付

公司股份編號

香港聯合交易所：062

彭博：62HK

路透社：0062.HK

載通國際控股有限公司

香港九龍荔枝角寶輪街一號

電話：(852) 2786 8888

傳真：(852) 2745 0300

www.tih.hk