

# 財務回顧

## 集團

### 2007年財務表現回顧

#### 集團全年業績

集團截至2007年12月31日止年度之本公司股權持有人應佔盈利為港幣38.477億元，較2006年的港幣18.380億元增加港幣20.097億元。每股盈利由2006年的港幣4.55元升至2007年的

港幣9.53元。盈利的上升，主要因為本公司全資附屬公司Lai Chi Kok Properties Investment Limited出售曼克頓山住宅單位及車位的收益所帶來的非經常性除稅後盈利港幣35.077億元(2006年為港幣15.002億元)。若撇除2007年及2006年出售物業的除稅後盈利，2007年股權持有人應佔盈利為港幣3.399億元，較2006年的港幣3.378億元只上升了0.6%。

下表為集團截至2007年12月31日止年度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	
	2007年	2006年	2007年	2006年
專營公共巴士業務部	6,131.6	6,072.8	347.3	327.5
非專營運輸業務部	379.9	337.1	37.9	40.1
物業持有及發展部	5,382.9	2,133.2	3,700.4	1,616.4
媒體銷售業務部	119.1	161.4	61.1	63.4
財政服務部	—	—	32.8	14.1
國內運輸業務部	—	—	16.2	45.1
	<b>12,013.5</b>	<b>8,704.5</b>	<b>4,195.7</b>	<b>2,106.6</b>
融資成本			(118.8)	(106.3)
未分配之經營(開支)/收入淨額			(3.0)	2.4
除稅及少數股東權益前盈利			<b>4,073.9</b>	<b>2,002.7</b>
所得稅			(205.6)	(133.3)
少數股東權益			(20.6)	(31.4)
本公司股權持有人應佔盈利			<b>3,847.7</b>	<b>1,838.0</b>

截至2007年12月31日止年度，集團營業額為港幣120.135億元(2006年為港幣87.045億元)，較2006年增加港幣33.090億元，升幅為38%。營業額的上升，主要因為曼克頓山於年內進一步售出多個住宅單位，而錄得銷售總收益港幣53.829億元(2006年為港幣21.332億元)，另外集團的運輸及其他業務所產生的車費及其他收入亦由2006年的港幣65.713億元，增加港幣5,930萬元至2007年的港幣66.306億元。

集團於2007年的總經營成本為港幣81.169億元(2006年為港幣68.022億元)，較2006年增加港

幣13.147億元或19.3%。上升的主要原因是由於進一步出售曼克頓山住宅單位使物業銷售成本增加港幣8.994億元，及銷售和市場推廣支出增加港幣3.487億元，加上國際油價持續急升，令集團燃油費用由2006年的港幣11.030億元增加港幣1.068億元至2007年的港幣12.098億元。有關集團各業務部的財務狀況詳情，已刊載於本年報第94至99頁。

2007年，集團的應佔聯營公司盈利為港幣2,940萬元(2006年為港幣5,170萬元)，較2006年減少港幣2,230萬元。

### 每股股息



### 於12月31日之資產總值



### 固定資產平均淨值回報率

(不包括物業銷售)



### 集團營業額



本年度所得稅支出為港幣2.056億元(2006年為港幣1.333億元)，較去年增加54.2%。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第142頁財務報表附註6(a)。

集團主要業務之分部分類資料詳情，已刊載於本年報第146頁財務報表附註12。

## 財務狀況主要變動

### 固定資產與資本性支出

於綜合資產負債表列賬的集團固定資產主要包括樓宇、巴士及其他車輛、船隻、裝配中巴士、工具及其他固定資產、發展中投資物業，以及根據營運租約持作自用之租賃土地權益。於2007年12月31日，集團的固定資產並無作為抵押。



2007年，集團之資本性支出為港幣4.511億元(2006年為港幣5.882億元)。資本性支出的減少，主要是由於重組專營公共巴士業務的網絡，從而減少購買巴士數目所致。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第147頁財務報表附註13(a)。

### 流動資產及負債

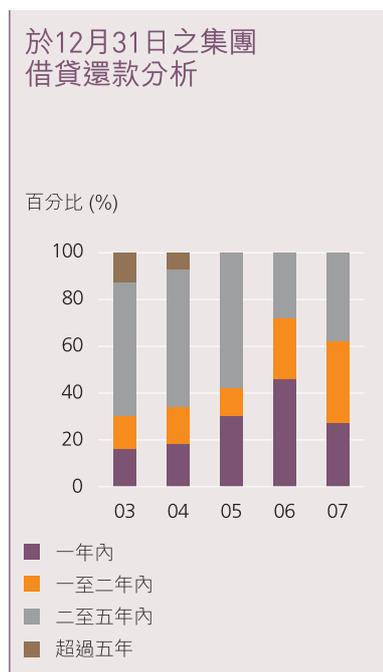
於2007年年底，集團的流動資產總額為港幣51.605億元(2006年為港幣50.770億元)，其中主要包括持作出售的已落成物業港幣2.063億元(2006年為港幣14.334億元)、應收賬款港幣17.076億元(2006年為港幣21.793億元)，以及流動資金港幣30.954億元(2006年為港幣12.285億元)。持作出售的已落成物業數額代表於年結日所持有的曼克頓山未出售住宅單位及車位的成本。應收賬款包括來自出售曼克頓山物業的應收分期付款港幣14.338億元(2006年為港幣18.557億元)。於2007年年底，集團的流動資金主要為港幣、美元、人民幣及英鎊。年內流動資產總額上升，主要由於收取曼克頓山的銷售收入。

集團於2007年12月31日的流動負債總額為港幣19.367億元(2006年為港幣36.502億元)，其中主要包括銀行貸款的流動部分、銀行透支、應付賬款及其他應計費用。流動負債的減少，主要由於年內償還銀行貸款所致。

### 銀行貸款及透支

於2007年12月31日之銀行貸款及透支為港幣15.916億元(2006年為港幣38.327億元)，其中港幣3,800萬元(2006年為港幣3,800萬元)的銀行貸款以銀行存款港幣3,800萬元(2006年為港幣3,950萬元)作為抵押。

於2007年12月31日及2006年12月31日，集團的銀行貸款及透支之還款期分析載於以下圖表：



### 淨現金/(借貸)

於2007年12月31日，集團現金淨額(即現金及銀行存款減去借貸總額)為港幣15.418億元(2006年借貸淨額為港幣25.647億元)。以下圖表為集團於2007年12月31日按貨幣劃分的淨現金/(借貸)：

貨幣	2007年		2006年	
	淨現金/ (借貸) 外幣百萬元	淨現金/ (借貸) 港幣百萬元	淨現金/ (借貸) 外幣百萬元	淨現金/ (借貸) 港幣百萬元
港幣		<b>978.2</b>		(3,082.4)
美元	<b>54.0</b>	<b>421.3</b>	46.9	365.6
英鎊	<b>1.6</b>	<b>25.5</b>	1.6	23.7
人民幣	<b>109.1</b>	<b>116.8</b>	128.4	128.4
總額		<b>1,541.8</b>		(2,564.7)

## 資本承擔

於2007年12月31日，集團財務報表上未履行及未撥備之資本承擔為港幣3.619億元(2006年為港幣4.912億元)。上述承擔將由貸款及集團之營運資金支付。資本承擔的概要如下：

港幣百萬元	2007年	2006年
曼克頓山發展項目	<b>45.2</b>	37.2
購買巴士及其他車輛	<b>58.8</b>	188.3
購置其他固定資產	<b>256.5</b>	263.3
興建車廠及其他車廠設施	<b>1.4</b>	2.4
總額	<b>361.9</b>	491.2

於2007年12月31日，集團已訂購41部巴士(2006年為97部)，並將於2008年付運。另有22部巴士(2006年為38部)正處於不同的裝嵌階段。

## 資金及融資

### 流動資金與財政資源

集團秉持審慎理財之道，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，能足以應付償還貸款、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。營運資金主要來自股東權益、銀行貸款及透支。

集團的主要營運公司自行安排融資以應付其營運及投資需求。集團其他附屬公司的資金來源主要是由控股公司的資本提供。集團不時檢討其融資策略，務求取得具成本效益及靈活的資金安排，切合各附屬公司獨特的經營環境。於2007年12月31日，集團的銀行未動用信貸總額為港幣6.920億元(2006年為港幣12.540億元)。

### 資本負債比率及流動資金比率

下表列出集團於2007年及2006年12月31日的資本負債比率及流動資金比率：

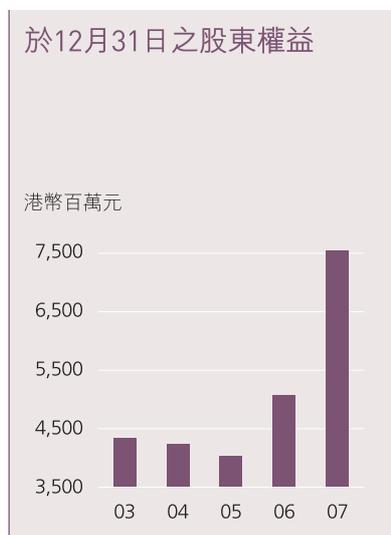
	2007年	2006年
年終資本負債比率 (借貸淨額對股本總值與 本公司股權持有人應佔 儲備金之比率)	<b>淨現金</b>	0.51
年終流動資金比率 (流動資產對流動負債的 比率)	<b>2.66</b>	1.39

於2007年12月31日，集團現金淨額為港幣15.418億元(2006年的借貸淨額為港幣25.647億元)，流動資金增加主要由於集團銷售曼克頓山住宅單位所致，而部分流動資金已被用予償還與興建曼克頓山有關之全部銀行貸款。

### 融資成本及利息盈利率

截至2007年12月31日止年度，集團的融資成本由2006年的港幣1.063億元上升至港幣1.188億元。融資成本的增加，主要由於年內平均銀行借貸額上升，以及利率上調所致。集團於2007年的平均借貸年利率為4.48%，較2006年的4.34%上升14個基點。

利息盈利率是未扣減融資成本之稅前盈利與淨融資成本(即總融資成本減利息收入)之比率，2006年的利息盈利率為32.1倍。截至2007年12月31日止年度，集團利息收入較總融資成本超出港幣8,490萬元(即為淨利息收入)。



### 現金流量淨額

經營專營公共巴士業務及銷售曼克頓山住宅單位所產生的現金流量為集團的主要流動資金來源。截至2007年12月31日止年度，現金及現金等價物淨額增加港幣6.007億元(2006年為港幣2.290億元)，其來源如下：

	2007年 港幣百萬元	2006年 港幣百萬元
產自/(用於)以下活動的現金淨額：		
• 經營活動	<b>5,917.7</b>	803.3
• 投資活動	<b>(1,626.0)</b>	(423.2)
• 融資活動	<b>(3,691.0)</b>	(151.1)
	<b>600.7</b>	229.0

於2007年，集團來自經營及投資活動之現金流入淨額為港幣42.917億元(2006年為港幣3.801億元)。其中主要包括下列項目：(i)來自專營公共巴士業務的現金淨額港幣6.221億元；(ii)出售曼克頓山住宅單位所得的現金收益港幣59.580億元；(iii)付予資本性支出的金額港幣3.383億元；及(iv)付予利息支出的金額港幣1.205億元。

2007年的淨銀行貸款額減少港幣22.501億元，而2006年則增加港幣6.746億元。2007年未扣除付予股權持有人股息前的現金流入淨額為港幣20.255億元，而2006年為港幣10.484億元。

有關集團截至2007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126及127頁的綜合現金流量表。

### 財務政策

集團的業務承受不同種類的財務風險，包括潛在的信貸風險、現金流量及流動資金風險、利率風險、外匯風險、股價風險及燃油價格風險。集團的整體風險管理措施，針對處理金融市場無法預測的因素，並盡量減低此等因素對集團表現所帶來的潛在負面影響。

### 信貸風險

集團的信貸風險主要來自貿易及其他應收賬款、銷售物業的應收分期付款、給予聯營公司的貸款，以及非上市債務投資。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，集團對需要高於某一水平信貸額的所有主要顧客作出信貸評估。至於來自銷售物業的應收分期付款，集團則以售出的物業作為抵押品。債務投資只會與高信貸評級的交易對手進行。為了盡量減少信貸風險，集團管理層定期檢討應收賬款的償還情況及採取適當的跟進行動。集團的信貸風險並非高度集中，亦不會提供使其承受信貸風險的擔保。

### 現金流量及流動風險管理

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

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

### 利率風險管理

集團以審慎態度，運用各種技術和工具來管理利率風險，包括為貸款安排不同的續期時段及不同到期日，以達致自然對沖效果。集團並於適當情況下，採用利率掉期等衍生金融工具。於2007年12月31日，集團的所有借貸以港元為主，並按浮動利率計算利息。上述安排使集團於2007年享有較定息貸款為低的浮動利率。集團繼續按最新的市場情況檢討其利率風險管理策略，並推行適當的策略以管理風險。自2002年1月14日，標準普爾授予集團的主要附屬公司九巴良好而穩定的「A」信貸評級。由於該信貸評級，使九巴獲得金融機構提供優惠的借貸利率。

### 外匯風險管理

外匯風險是指與以外幣結算的投資項目和交易有關的匯率出現負面變動而引致損失的風險。集團的外匯風險主要來自購買按英鎊結算的新巴士及海外車輛零件。集團的外幣資產與負債水平相對集團資產總值較低，因此沒有對集團構成重大的外匯風險，但集團仍將繼續密切監察匯價波動，把握機會策略性地簽訂遠期外匯合約，為外幣匯價波動進行對沖。於2007年12月31日，集團並無未平倉的遠期外匯合約。

### 股價風險

集團的股價風險來自投資股權證券的股價變動。由於該等投資的賬面值相對集團總資產值並不顯著，故管理層認為集團承受的股價風險不大。

### 燃油價格風險

管理層密切監察燃油價格波動的風險，當機會合適便會建議運用燃油價格掉期合約，為燃油價格波動進行策略性的對沖。於2007年年底，集團並無未平倉的燃油價格掉期合約。

### 僱員及薪酬政策

運輸服務是勞工密集的業務，因此員工成本佔集團總成本的比重較高。截至2007年12月31日止年度，集團僱員（包括集團內地附屬公司的僱員）的薪酬總額為港幣29.457億元，而2006年則為港幣29.793億元。年內，我們通過自然流失及繼續控制員工數目以配合因推行多項巴士路線重組計劃而減省的人手，令集團的員工數目於2007年年底微降至13,338人（2006年為13,425人）。集團將繼續根據員工生產力及市場趨勢，密切監察和調整員工的數目和薪酬。

#### 員工成本及每部巴士與員工數目之比例

（專營公共巴士服務）



## 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	2007年	2006年
營業額	港幣百萬元	<b>5,847.0</b>	5,790.6
其他收益淨額	港幣百萬元	<b>95.7</b>	68.3
總經營成本	港幣百萬元	<b>(5,621.3)</b>	(5,560.3)
融資成本	港幣百萬元	<b>(61.1)</b>	(63.1)
除稅前盈利	港幣百萬元	<b>260.3</b>	235.5
所得稅支出	港幣百萬元	<b>(46.2)</b>	(19.2)
除稅後盈利	港幣百萬元	<b>214.1</b>	216.3
淨盈利率		<b>3.7%</b>	3.7%
總載客量	百萬人次	<b>1,008.1</b>	1,007.9
行車里數	百萬公里	<b>331.2</b>	336.2
年終僱員數目	僱員數目	<b>12,000</b>	12,133
年終車隊規模	巴士數目	<b>4,047</b>	4,021
資產總值	港幣百萬元	<b>5,451.4</b>	5,789.0

九巴於年內的除稅後盈利為港幣2.141億元(2006年為港幣2.163億元)，其中包括由獨立精算師就九巴的兩個界定福利員工退休計劃而釐定的視為收入港幣6,520萬元(2006年為港幣5,210萬元)。這些視為收入為非現金性質，已按照《香港會計準則》第19號「僱員福利」的規定，於九巴的損益計算表入賬。若撇除此非現金性項目，九巴於2007年的除稅後盈利為港幣1.603億元，較2006年的港幣1.733億元減少7.5%。

年內，九巴的車費收入為港幣57.688億元，較2006年增加0.8%。2007年的總載客量為10.081億人次，較2006年的10.079億人次輕微上升0.02%，公共運輸業的整體載客量上升，主要是受到2007年本地經濟增長所帶動。然而，由於

持續面對來自新鐵路的激烈競爭，九巴載客量的增幅低於市場平均水平。隨著香港經濟的持續增長，九巴於年內的廣告收入增加至港幣7,470萬元，較去年港幣6,470萬元增加15.5%。

九巴於2007年的總經營成本為港幣56.213億元(2006年為港幣55.603億元)，較2006年增加港幣6,100萬元。於2007年，由於全球燃油價格急升至歷史高位，九巴的燃油成本較2006年的港幣9.821億元增加大約港幣8,920萬元或9.1%，至港幣10.713億元。上述燃油開支上升，大部分非九巴所能控制。然而，我們將繼續在可行的方面厲行節流。

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)。

## 龍運巴士有限公司(「龍運」)

	單位	2007年	2006年
營業額	港幣百萬元	<b>303.0</b>	293.1
其他收益淨額	港幣百萬元	<b>1.8</b>	3.0
總經營成本	港幣百萬元	<b>(278.9)</b>	(267.3)
融資成本	港幣百萬元	<b>(4.5)</b>	(6.8)
除稅前盈利	港幣百萬元	<b>21.4</b>	22.0
所得稅支出	港幣百萬元	<b>(3.6)</b>	(3.5)
除稅後盈利	港幣百萬元	<b>17.8</b>	18.5
淨盈利率		<b>5.9%</b>	6.3%
總載客量	百萬人次	<b>27.7</b>	26.5
行車里數	百萬公里	<b>24.9</b>	24.5
年終僱員數目	僱員數目	<b>443</b>	432
年終車隊規模	巴士數目	<b>155</b>	153
資產總值	港幣百萬元	<b>211.6</b>	225.2

龍運於年內錄得除稅後盈利港幣1,780萬元(2006年為港幣1,850萬元)，較2006年減少港幣70萬元或3.8%。

龍運在2007年的車費收入為港幣3.012億元，較2006年的港幣2.912億元增加3.4%。龍運在2007年的總載客量達2,770萬人次(每日平均為75,804人次)，較2006年的2,650萬人次(每日平均為72,617人次)增加4.5%。載客量上升，主要是因為東涌新市鎮的人口持續增加，而來往香港國際機場(包括二號客運大樓新啟用的翔天廊)及亞洲博覽館的客運需求亦告上升所致。龍運的廣告收入由2006年的港幣160萬元增至2007年的港幣180萬元。

龍運的總經營成本為港幣2.789億元(2006年為港幣2.673億元)，較2006年增加港幣1,160萬元。成本上漲，主要由於燃油成本、員工成本、隧道費及折舊支出上升，加上增購新巴士以配合客運需求增長及提升服務質素，亦導致支出相應

增加。2007年的融資成本減少港幣230萬元至港幣450萬元(2006年為港幣680萬元)，主要由於年內平均銀行借貸比去年減少所致。

## 非專營運輸業務

集團的非專營運輸業務部於2007年錄得除稅後盈利港幣2,910萬元(2006年為港幣2,960萬元)，較去年減少1.7%。2007年的營業額為港幣3.799億元，較2006年的港幣3.371億元增加12.7%。有關本業務部各主要業務單位的經營詳情如下：

### 陽光巴士控股有限公司及其附屬公司 (「陽光巴士集團」)

陽光巴士集團是本港經營各類非專營巴士服務的一個主要營運商，透過包車服務向不同的顧客群提供度身設計的高質素運輸服務，其顧客遍及不同行業及獨特的市場層面，包括大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、本地旅行社及學校，以及普羅大眾。

## 財務回顧

### 平均每日載客人次

(專營公共巴士服務)

千人次 (每日)



### 巴士行車里數

(專營公共巴士服務)

百萬公里



### 於12月31日已發牌之巴士數目

巴士數目



### 於12月31日之員工數目

員工數目



年內，陽光巴士集團的營業額為港幣 1.969 億元，較 2006 年增加 24.8%，這主要由於年內車輛的數目增加，加上為 MegaBox 及翔天廊開闢新巴士線，從而帶來額外收入所致。然而，燃油成本、員工成本及其他經營開支相應上升，抵銷了部分營業額的升幅。

於 2007 年 12 月 31 日，陽光巴士集團的巴士數目為 360 部 (2006 年為 330 部)。年內，陽光巴士集團購入 58 部新巴士 (2006 年為 126 部)，以擴展業務、提升服務水平及取代舊有巴士。

## 珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)

珀麗灣客運一直為珀麗灣(馬灣島的高級住宅項目)的居民和訪客提供優質的穿梭巴士及渡輪服務。2007年內，珀麗灣客運的巴士及渡輪的總載客量增加8.7%至750萬人次(2006年為690萬人次)。載客量增加，主要因為珀麗灣的居民數目進一步上升，以及年內馬灣公園第一期開幕，令前往馬灣的遊客增加。為了應付馬灣居民及訪客增加的服務需求，珀麗灣客運於2007年為車隊增添了六部全新的巴士，包括三部超低地台單層巴士、兩部旅遊巴及一部小型巴士。於2007年12月31日，珀麗灣客運共投放七艘高速雙體船、17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、兩部旅遊巴以及兩部28座位空調小型巴士，分別行走往返馬灣的兩條渡輪航線和四條巴士路線。

## 新香港巴士有限公司(「新港巴」)

新港巴與深圳的巴士公司經營往來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。新港巴的載客量由2006年的1,000萬人次下跌5.0%至2007年的950萬人次。載客量下跌，主要由於新啓用的落馬洲支線及其他公共小型巴士服務的激烈競爭所致。新港巴於2007年年底的巴士數目為15部，與2006年年底相同。

## 物業持有及發展

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

集團全資附屬公司荔枝角地產是「曼克頓山」高級豪華住宅的發展商。曼克頓山位於九龍荔枝角寶輪街1號，提供1,115個豪華住宅單位，總樓面面積超過100萬平方呎。

曼克頓山住宅單位和車位自2006年11月開售。2007年，這個發展項目已售出835個住宅單位(2006年為245個)，佔總樓面面積約820,000平方呎(2006年為299,000平方呎)，即約相等於可供出售總樓面面積的69%(2006年為25%)，另售出178個車位(2006年為75個車位)。這些銷售在2007年內帶來港幣35.077億元(2006年為港幣15.002億元)的盈利。

於2007年12月31日，持有作出售用途的已落成物業(在綜合資產負債表內列為流動資產)為港幣2.063億元(2006年為港幣14.334億元)。

於2007年12月31日，荔枝角地產並沒有與興建曼克頓山有關之未償還銀行貸款(2006年則為港幣12.830億元)。

### LCK Real Estate Limited(「LCKRE」)

集團的全資附屬公司LCKRE擁有一座位於九龍荔枝角寶輪街9號，樓高17層的商業大廈。該大廈的總樓面面積約為156,700平方呎，現時由集團持有自用，並按成本減累計折舊列入於2007年12月31日的綜合資產負債表內，為數港幣3,840萬元(2006年為港幣4,020萬元)。

### LCK Commercial Properties Limited (「LCKCP」)

2007年12月20日，曼克頓山的商用物業由荔枝角地產轉售至集團全資附屬公司LCKCP。現時LCKCP是曼克頓山兩層平台商場的業主，該商場將發展成為約50,000平方呎的購物中心作收租用途。LCKCP於2007年12月31日的資本承擔為港幣4,520萬元(2006年：無)。

## 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	2007年	2006年
營業額	<b>134.3</b>	176.5
其他收益	<b>57.3</b>	89.9
總經營成本	<b>(143.0)</b>	(209.4)
融資成本	<b>(1.7)</b>	(1.6)
應佔聯營公司之盈利	<b>12.5</b>	6.4
除稅前盈利	<b>59.4</b>	61.8
所得稅支出	<b>(2.0)</b>	(7.4)
除稅後盈利	<b>57.4</b>	54.4
少數股東權益	<b>(7.8)</b>	(23.6)
除稅及少數股東權益後盈利	<b>49.6</b>	30.8

截至2007年12月31日止年度內，路訊通集團錄得營運收入總額為港幣1.916億元(2006年為港幣2.664億元)，其股權持有人應佔盈利為港幣4,960萬元(2006年為港幣3,080萬元)。

路訊通集團的總經營成本由2006年的港幣2.094億元，減少31.7%至2007年的港幣1.430億元。

路訊通集團股權持有人的應佔盈利，包括香港業務的分部盈利港幣2,560萬元(2006年為港幣730萬元)，以及中國內地業務的分部盈利港幣2,400萬元(2006年為港幣2,350萬元)。2007年的整體表現保持平穩。概括而言，路訊通集團之業績反映其在香港及中國內地的一貫審慎和集中發展之策略方針。

有關路訊通集團的進一步資料已刊載於路訊通集團的2007年業績公佈及年報內。

## 國內運輸業務

於2007年12月31日，集團的國內運輸業務部所擁有的聯營公司及共同控制實體權益總額為港幣7.022億元(2006年為港幣6.800億元)。此等投資項目主要與集團在大連、無錫和深圳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。截至2007年12月31日止年度，集團的國內運輸業務部錄得盈利港幣1,620萬元，較2006年的港幣4,510萬元減少港幣2,890萬元，下跌64.1%。盈利的減少，主要由於集團內地聯營公司的燃油成本及員工成本上升所致。

### 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2007年12月31日，集團在這個項目的淨投資額為港幣1,200萬元(2006年為港幣1,200萬元)。大連合作合營企業經營三條巴士路線，投入大約84部單層巴士，為大連市提供巴士服務。此合作合營企業的業務於2007年保持穩定。

## 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，以及中國內地另外三位投資者。集團在北汽九龍的投資額為人民幣8,000萬元(港幣7,550萬元)，佔北汽九龍股本權益的31.38%。北汽九龍主要經營計程車及汽車租賃業務，擁有約4,300部車輛及聘用相若的員工數目。北汽九龍於2007年取得穩定進展，並持續錄得盈利。

## 無錫

無錫九龍公共交通股份有限公司(「無錫九龍」)於2004年2月在江蘇省無錫市成立，是一間中外合資股份有限公司，集團佔其權益的45%。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)。無錫九龍目前營辦大約128條巴士

路線，投入大約1,859部公共巴士。2007年，無錫九龍錄得載客量2.778億人次，較2006年上升2%。截至2007年12月31日止年度，無錫九龍取得穩定進展，並繼續錄得盈利。

## 深圳

深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)於2005年1月投入運作，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。集團的投資額為人民幣3.871億元(港幣3.639億元)，相當於35%的權益。深圳巴士集團主要在廣東省深圳市(包括深圳經濟特區、寶安及龍崗等地區)提供公共巴士、小型巴士和計程車服務，經營大約175條巴士路線，投入大約4,248部車輛。深圳巴士集團在2007年的載客量為7.482億人次，較2006年上升8%。由於受到深圳地下鐵路的激烈競爭，加上燃油價格持續上漲令營運成本增加，導致深圳巴士集團在2007年的盈利顯著下跌。

## 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
集團投資成本(人民幣百萬元)	12	80	135	387
集團擁有的實際權益	30%	31.38%	45%	35%
於2007年年終的車隊規模(車輛數目)	84	4,307	1,859	4,248
巴士載客量(百萬人次)	19.5	不適用	277.8	748.2
巴士行車里數(百萬公里)	5.0	不適用	89.4	307.7
2007年年終僱員數目	265	4,307	4,824	14,228

## 持續關連交易

集團根據上市規則附錄 14A 的匯報規定，闡述以下持續關連交易的詳情：

### 本集團

#### 與新鴻基地產保險有限公司 (「新鴻基地產保險」)的交易

如本年報第 174 頁的財務報表附註 36(a)(ii) 所述，集團與新鴻基地產有限公司(「新鴻基地產」)的全資附屬公司新鴻基地產保險在年內訂立若干保險安排，據此新鴻基地產保險同意為本集團提供保險及有關服務(「2007 年保險安排」)。有關的保單已於 2007 年 1 月 1 日開始生效，有效期為一年。根據上市規則規定，在 2007 年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至 2007 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 65,029,000 元。於 2007 年 12 月 6 日，集團與新鴻基地產保險再訂立若干新的保險安排(「2008 年保險安排」)，據此新鴻基地產保險將繼續為本集團提供保險及有關服務。根據 2008 年保險安排而訂立的保單已於 2008 年 1 月 1 日生效，有效期為一年。估計集團在截至 2008 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 71,500,000 元。2007 年及 2008 年保險安排下的交易只須遵守上市規則的匯報及公佈規定，而無須取得獨立股東的批准。本公司已在 2006 年 12 月 28 日及 2007 年 12 月 10 日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。

#### 珀麗灣客運有限公司 (「珀麗灣客運」)

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

根據珀麗灣客運與新鴻基地產的全資附屬公司 SHKMW 於 2001 年 5 月 23 日簽訂之協議(「運輸協議」)，SHKMW 委任珀麗灣客運經營往來馬灣島及在馬灣島上的巴士及渡輪服務。該運輸協議

其後透過五封補充函件進行修訂及補充，並把營運期延長至 2007 年 12 月 13 日。該五封補充函件的日期為 2002 年 12 月 4 日、2003 年 8 月 1 日、2004 年 2 月 29 日、2005 年 12 月 6 日及 2006 年 11 月 28 日(「2006 年補充協議」)(合稱「早前補充協議」)。於 2007 年 12 月 6 日，珀麗灣客運與 SHKMW 簽訂另一項補充協議(「2007 年補充協議」)，把營運期再延長一年，即由 2007 年 12 月 14 日起至 2008 年 12 月 13 日止，並修訂運輸協議內的若干條款及細則。按早前補充協議及 2007 年補充協議修訂的運輸協議執行的交易，根據上市規則構成本公司的持續關連交易。本公司已於 2001 年 5 月 25 日、2006 年 12 月 5 日及 2007 年 12 月 10 日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。如本年報第 175 頁的財務報表附註 36(a)(vii) 所述，珀麗灣客運在截至 2007 年 12 月 31 日止年度享有的年度准許回報為港幣 8,054,000 元。預期 2008 年 1 月 1 日至 2008 年 12 月 13 日期間的准許回報不會超過港幣 15,665,000 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 日與新鴻基地產附屬公司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(「原協議」)。原協議於 2007 年 8 月 15 日終止，並由荔枝角地產與新鴻基地產代理簽訂的函件協議取代(「函件協議」)，根據該函件協議，荔枝角地產按與原定協議相同的條款及細則，繼續委任新鴻基地產代理作為獨家租售代理，唯按原協議和函件協議應付的代理費用最高不得超過港幣 65,000,000 元。新鴻基地產代理的任期，由函件協議生效日起計為期三年。如本年報第 174 頁的財務報表附註 36(a)(iv)

所述，荔枝角地產就截至2007年12月31日止年度應付予新鴻基地產代理的租售代理費用為港幣44,085,000元。荔枝角地產在原協議下，由2007年1月1日至函件協議訂立期間付予新鴻基地產代理的金額為港幣16,478,000元。本公司已在2003年7月21日及2007年8月16日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。

荔枝角地產於2003年7月17日與新鴻基地產附屬公司康業服務有限公司(「康業」)簽訂管理協議，同意委任康業為曼克頓山的管理公司，按照荔枝角地產、康業及首名購買曼克頓山已落成單位的買家就曼克頓山行將訂立的公契及管理協議的條款及條件，提供有關的服務。2007年6月21日，荔枝角地產與康業及新鴻基地產附屬公司帝譽服務有限公司(「帝譽」)簽訂增補契約(「增補契約」)，據此荔枝角地產委任帝譽代替康業，擔任曼克頓山的管理公司。管理協議所訂的條款全部納入增補契約。截至2007年12月31日止年度，荔枝角地產已付及應付予帝譽的管理費為港幣10,271,000元。

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、新鴻基地產代理及帝譽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第14A章的規定，在此等交易發生時以新聞通告方式披露此等交易。為符合有關豁免的條件，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、新鴻基地產代理及帝譽進行的持續關連交易是：
  - (i) 於集團的日常及一般業務過程中訂立；
  - (ii) 按正常商業條款訂立，但倘沒有足夠可供比較的交易以判斷是否按正常商業條款進

行，則按不遜於獨立第三者可享有或所提出(視情況而定)的條款訂立；及

(iii) 按照有關協議進行，且有關條款公平合理，並符合本公司股東的整體利益；

2. 集團於截至2007年12月31日止年度內付予及應付新鴻基地產保險的全年保費並無超越2006年12月28日之公佈所披露的港幣82,000,000元限額；
3. 根據經2006年補充協議修訂的運輸協議，珀麗灣客運於2007年1月1日至2007年12月13日期間應享的准許回報並無超越2006年12月5日之公佈所披露的港幣17,512,000元限額；
4. 根據經2007年補充協議修訂的運輸協議，珀麗灣客運於2007年12月14日至2007年12月31日期間應享的准許回報並無超越2007年12月10日之公佈所披露的港幣810,000元限額；
5. 荔枝角地產根據原協議和函件協議付予之代理費用，並無超越港幣10,000,000元或本公司的2006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；
6. 荔枝角地產根據函件協議於截至2007年12月31日止年度付予的代理費用，並無超越港幣48,522,000元限額，而原協議和函件協議下應付的代理費用總額並無超越2007年8月16日之公佈所披露的港幣65,000,000元限額；及
7. 荔枝角地產根據管理協議於截至2007年12月31日止年度付予及應付的管理費總額，並無超越港幣10,000,000元或本公司於2006年12月31日的已審核綜合有形資產淨值的3%兩者中的較高者。

本公司核數師亦已就上述持續關連交易執行議定的程序，並根據執行結果向董事會確認，此等持續關連交易(a)已獲有關公司董事會通過；(b)按照此等交易的相關協議訂立；及(c)並無超越上文所述限額。