

載通國際控股有限公司
2007年年報



載通國際
Transport International

群策群力

克服挑戰 共創佳績



逾 13,0

珀麗灣
客運船長
吳華福

深圳
巴士集團
車長
董艷紅

新港巴
車長
蔡展倫

九巴
駕駛導師
盧漢鍾

九巴財政部
員工
嚴秀珍

九巴
車務督察
鍾子禾

路訊通
剪接師
梁耀輝



000

名專才萬眾一心

路訊通
剪接師
梁耀輝

路訊通
節目主持人
俞詠文

九巴
保安員
鍾志騰

九巴
學徒
吳介中

九巴
顧客服務熱線員工
張飛燕

龍運
車長
周錦霞

九巴
顧客服務中心
員工
呂美卿





九巴
車長
陳國新

珀麗灣
客運車長
曹雨田

九巴
科文
梁志華

九巴
機械技工
陳子潔

九巴
資訊科技部主管
梁開添

陽光巴士
車長
劉國忠

群策群力

克服挑戰 共創佳績

載通國際控股有限公司(「載通國際」)僱用超過 13,000 名員工，躋身香港大型僱主之前列。集團的優質服務，無論在安全、效率、創意及待客方面一向有口皆碑，要更進一步提升它們的水平，團隊的合作精神至為重要。集團貫徹符合 ISO 標準的完善管理制度，有效地協調每位員工及每個業務單位的工作，對於前線員工及管理層，並長期推行密集的員工培訓計劃，包括建立團隊精神的活動、創意工作坊及分享會等。讓每位僱員了解自己在團隊中的重要性和所負責任，將能促進內部凝聚力，令載通國際可持續提供優質服務及應付未來的挑戰。

目錄

| | |
|-----------|------------|
| 1 | 集團簡介 |
| 2 – 3 | 品牌背後 |
| 4 – 5 | 業務一覽 |
| 6 – 7 | 集團之策略性據點 |
| 8 – 9 | 財務及營運摘要 |
| 10 – 11 | 集團大事記 2007 |
| 12 – 17 | 主席函件 |
| 18 – 21 | 與董事長的一席話 |
| 22 – 37 | 企業管治報告 |
| 38 – 101 | 管理層討論與分析 |
| 40 – 69 | • 業務回顧 |
| 70 – 87 | • 企業社會責任 |
| 88 – 101 | • 財務回顧 |
| 102 – 107 | 董事簡介 |
| 108 | 高級管理人員 |
| 109 | 公司行政人員 |
| 110 – 177 | 財務報告 |
| 178 | 財務匯報 |
| 179 | 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」，香港聯合交易所編號：062）是香港及中國內地多個主要城市首屈一指的公共運輸營運商。載通國際為一控股公司，旗下包括九龍巴士（一九三三）有限公司、龍運巴士有限公司、路訊通控股有限公司，以及其他信譽良好的非專營運輸服務供應商。集團並在香港擁有物業及發展的權益。

載通國際的目標是發展成為大中華區一家重視創新的世界級公共運輸服務商。集團致力為乘客提供具國際水準、創新、安全及可靠的公共運輸及相關服務，藉以實踐使命，在提升顧客和股東享有的價值之餘，更促進大中華區的社會及經濟發展。載通國際開創新服務、新設計及新技術，樹立典範，是區內運輸行業的先鋒。

載通國際為大中華區公共運輸業貫注動力，一方面在中國內地擴展服務，同時亦貫徹其在香港一向最高質素的營運標準，專注為顧客、股東及社區創優增值。



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

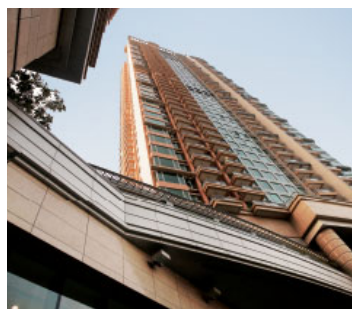
保護環境

載通國際不時檢討及推行業務策略以加強競爭力，並因應顧客的需要和期望，不斷提升表現水平，為業務所在地的社群提供更佳服務。

目標

我們銳意成為公共運輸業的世界級領先企業。

為此，我們必須了解顧客的需要，在全球各地搜尋最創新而經驗證的技術和最環保的設計，並提升我們的安全表現、營運效率和服務質素。



企業 價值觀

我們的企業價值觀乃建基於齊心協力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整體發展承諾。



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

提供覆蓋九龍、新界及香港島的專營公共巴士服務，行走超過400條路線。



龍運巴士有限公司

經營由新界至香港國際機場及北大嶼山的專營公共巴士服務，行走18條路線。

非專營運輸業務



陽光巴士控股有限公司及其附屬公司

包括非專營運輸業務的旗艦公司陽光巴士有限公司，以包車方式為住宅及商業客戶提供一系列巴士服務。



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及深圳皇崗，一般稱為「皇巴士」的24小時跨境穿梭巴士服務。



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

發展位於香港九龍荔枝角寶輪街一號的多層式尊貴住宅項目「曼克頓山」。



LCK Real Estate Limited

擁有一座位於香港九龍荔枝角寶輪街九號，樓高17層的商業大廈。



LCK Commercial Properties Limited

擁有位於香港九龍荔枝角寶輪街一號曼克頓山一個面積約50,000平方呎的平台商場。

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

透過專有的流動多媒體系統在香港提供廣告服務，並於內地經營一個電視節目聯播和媒體銷售網絡。

財政服務



KMB Financial Services Limited

管理及執行集團的財政資源和庫務職能。



TIH Financial Services Limited

為曼克頓山項目管理及執行財務職能。

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

一家中外合作合營企業，在大連市提供公共巴士服務。

集團之策略性據點



北京

經營計程車及汽車租賃業務的合營企業

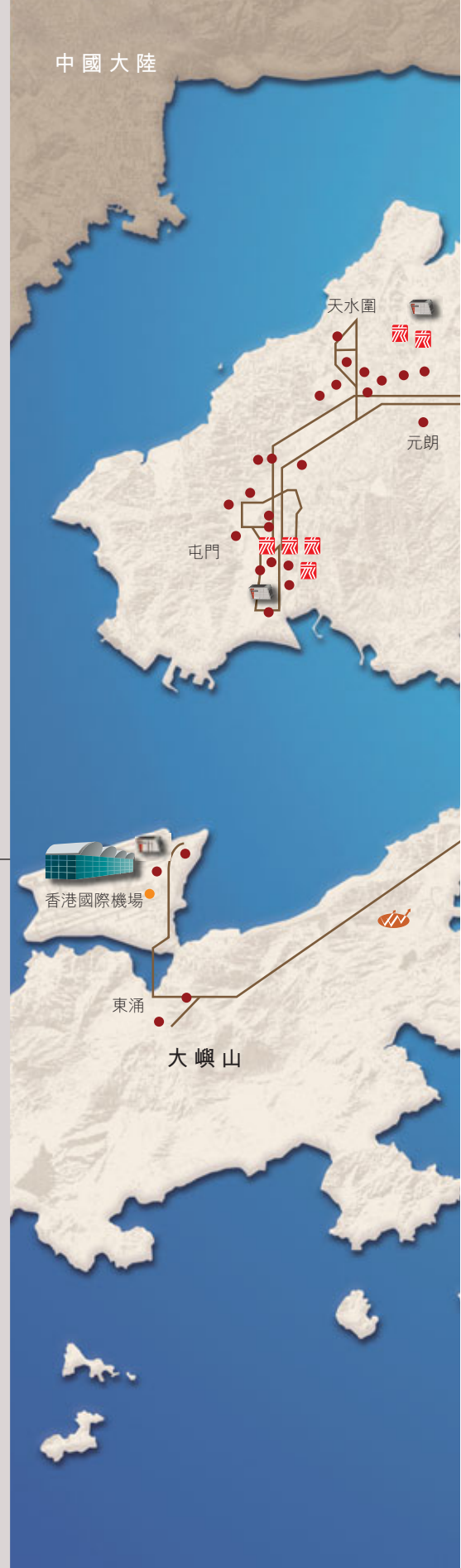
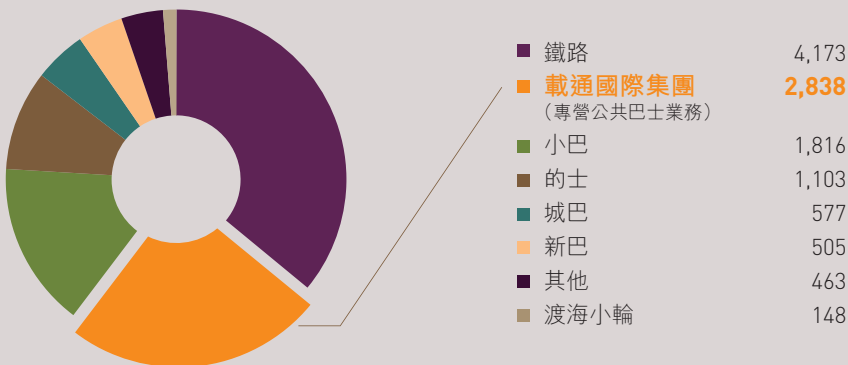
大連及無錫

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

2007年各種公共交通工具的每日平均載客人次
(以千計)





集團於香港的巴士總站、車廠、渡輪碼頭及顧客服務中心

- | | |
|---|--|
|  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 |

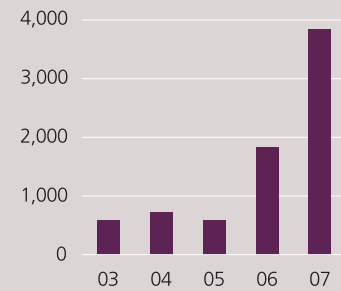
財務及營運摘要

截至2007年12月31日止年度

| | 單位 | 2007年 | 2006年 | 增加/ (減少) % |
|--------------------------------|-------|-----------------|-----------|------------------|
| 財務摘要 | | | | |
| 營業額： | 港幣百萬元 | 12,013.5 | 8,704.5 | 38% |
| - 車費收入 | 港幣百萬元 | 6,450.5 | 6,351.4 | 2% |
| - 物業銷售收入 | 港幣百萬元 | 5,382.9 | 2,133.2 | 152% |
| - 媒體銷售收入 | 港幣百萬元 | 180.1 | 219.9 | (18%) |
| 除稅前盈利 | 港幣百萬元 | 4,073.9 | 2,002.7 | 103% |
| 本公司股權持有人應佔盈利 | 港幣百萬元 | 3,847.7 | 1,838.0 | 109% |
| 每股盈利 | 港幣元 | 9.53 | 4.55 | 109% |
| 每股股息(普通) | 港幣元 | 2.03 | 2.03 | - |
| 每股股息(特別) | 港幣元 | 3.50 | - | 不適用 |
| 歸屬本公司股權持有人總權益 | 港幣百萬元 | 7,548.9 | 5,074.2 | 49% |
| 總資產 | 港幣百萬元 | 11,933.8 | 12,100.3 | (1%) |
| 淨現金/(借貸淨額) | 港幣百萬元 | 1,541.8 | (2,564.7) | 不適用 |
| 淨利息收入/(支出) | 港幣百萬元 | 84.9 | (65.6) | 不適用 |
| 業務現金流入淨額 | 港幣百萬元 | 6,127.2 | 1,014.8 | 504% |
| 財務分析 | | | | |
| 盈利率 | | 32.0% | 21.1% | 52% |
| 盈利率(不包括物業銷售收益) | | 5.1% | 5.1% | - |
| 歸屬本公司股權持有人權益回報率 | | 51.0% | 36.2% | 41% |
| 淨資產負債比率 | 倍 | 淨現金 | 0.51 | 不適用 |
| (借貸淨額與歸屬本公司股權持有人總權益之比率) | | | | |
| 利息盈利率 | 倍 | 不適用 | 32.1 | 不適用 |
| (未扣減融資成本之除稅前盈利與淨融資成本之比率) | | | | |
| 盈利股息比率 | 倍 | 1.72 | 2.24 | (23%) |
| (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率) | | | | |
| 年終每股股價 | 港幣元 | 36.8 | 42.4 | (13%) |
| 年終市值 | 港幣百萬元 | 14,853.9 | 17,114.3 | (13%) |
| 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 | 2.84 | 2.83 | - |
| 年終已獲發牌之巴士數目 | | 4,202 | 4,174 | - |
| 年終僱員數目 | | 12,443 | 12,565 | (1%) |
| 年終平均每部已獲發牌巴士所需之僱員數目 | | 2.96 | 3.01 | (2%) |
| 非專營運輸業務： | | | | |
| 年終已獲發牌之巴士數目 | | 399 | 361 | 11% |
| 年終雙體船數目 | | 7 | 7 | - |
| 年終僱員數目 | | 817 | 784 | 4% |
| 中國內地 | | | | |
| 國內運輸業務： | | | | |
| 年終已獲發牌之巴士數目 | | 5,741 | 5,570 | 3% |
| 年終可供租賃之計程車及汽車數目 | | 4,757 | 4,735 | - |

本公司股權持有人 應佔盈利

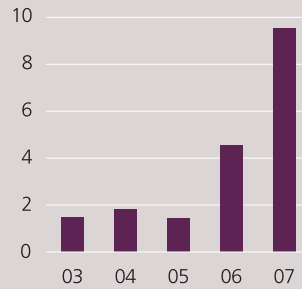
港幣百萬元



2007年本公司股權持有人應佔盈利為港幣38.477億元

每股盈利

港幣元

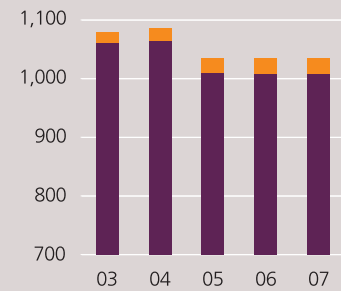


2007年每股盈利為港幣9.53元

全年載客人次

(專營公共巴士服務)

百萬人次



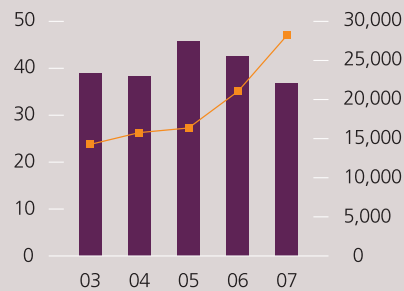
■ 九巴
■ 龍運

2007年的載客量由2006年的10.3億人次上升至10.4億人次

於年終時本公司之股價及恒生指數

港幣元

恒生指數



■ 本公司之股價 (港幣元)
—■— 恒生指數

2007年年底本公司股票之收市價為每股港幣36.8元，較2006年年底下跌13%

集團大事記 2007

1月

委任九巴及龍運 新董事總經理

為配合陳祖澤先生於2008年4月退休，董事會擢升何達文先生為九巴及龍運的董事總經理，於2007年1月1日起生效。

2月

九巴榮獲香港優質 顧客服務大獎

九巴在香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎2006」中，榮獲個人組別銅獎，以表揚九巴科技先進，令顧客服務中心能為顧客提供最新和最快的巴士服務資訊。



5月

九巴超卓的環境管理 表現獲表揚

九巴的九龍灣車廠、荔枝角車廠、沙田車廠及屯門車廠已通過香港工業總會轄下香港優質標誌局的認證，證明這些車廠在提供專營巴士服務及巴士維修方面，都能達到香港Q嘜環保管理計劃所訂立的標準，體現九巴超卓的環境管理表現。

6月

北汽九龍的服務表現於 北京市政府的一項意見 調查中奪魁

北京市政府進行的一項有關計程車服務表現的調查中，北京北汽九龍出租汽車股份有限公司（「北汽九龍」）（本集團於中國內地的合營企業之一）在132家同業的競爭對手中脫穎而出奪魁，反映該公司於北京致力提供優質計程車服務。



九巴榮獲「2007年全國消費者 最喜愛香港品牌」金獎

九巴榮獲「2007年全國消費者最喜愛香港品牌」交通及旅遊組別金獎，反映九巴深受內地消費者歡迎。該活動由中華（海外）企業信譽協會有限公司及集思策劃有限公司合辦。



7月

曼克頓山住宅單位正式交樓

曼克頓山住宅單位由2007年7月開始交樓。新業主對該樓盤精心的設計、豪華的裝修，以及世界級的雙子俱樂部，表示擊節讚賞。該發展項目已成為九龍區尊貴優雅生活的新典範。



8月

九巴推出首項邊境服務

九巴於2007年8月15日開拓首項邊境巴士服務B1路線，來往西鐵元朗站與落馬州支線巴士總站，以滿足香港與深圳之間不斷增長的客運需求。



九巴榮獲 Contact Center World Award 2007 金獎

九巴的顧客服務熱線奪得 Contact Center World Awards 2007 亞太區兩項金獎 — 最佳客戶服務中心(50名僱員以下)及最佳創新科技，表揚九巴的服務熱線為業內的表表者，並善用先進科技提升服務質素。這次比賽共有61個國家參與。



九巴刊物榮獲 Apex Awards 獎項

九巴的兩份刊物「九巴環保屢創先河」及「九巴2006年乘客聯絡小組報告」分別榮獲「Apex 2007 Awards for Publication Excellence」的大獎及優異獎，印證九巴於環保工作及客戶溝通方面的努力。



9月

九巴及龍運提交加價申請

2007年9月7日，九巴及龍運分別向香港特別行政區政府(「香港特區政府」)運輸署提交加價9.0%和5.9%的申請。這是九巴自1997年12月以及龍運自1997年6月1日開始營運以來首次申請加價。

10月

年報勇奪本地及國際獎項

載通國際2006年年報在2007香港管理專業協會最佳年報比賽中奪得銀獎。在2007 ARC 國際大獎比賽中又奪得兩個獎項，包括「文稿」銀獎及「封面照片/設計」優異獎。這些都顯示集團在不同的業務範疇中均能切實執行良好企業管治，保持有效溝通，以及致力提高企業透明度的成果。



九巴於巴士站裝置多面旋轉式路線資料盤

為方便乘客更容易於巴士站搜尋



路線資料及配合同一站位有更多的巴士路線途經，九巴在巴士站裝設了多面旋轉式路線資料盤，比原來固定的路線資料盤提供更多的路線資料。

11月

載通國際榮獲最佳企業管治資料披露大獎

載通國際榮獲由香港會計師公會舉辦的2007年最佳企業管治資料披露大獎非恒生指數成份股組別的金獎，以表揚載通國際致力維持高水平的企業管治及透明度，以及貫徹對卓越表現的承諾。



12月

九巴榮獲「卓越明智減廢標誌」

多年來，九巴一直推行減廢計劃及措施，以避免及減少製造廢物，同時將可再循環物料回收再造。於2007年，九巴再次榮獲香港特區政府環境保護署頒發「卓越明智減廢標誌」。九巴除了是全港第一間獲此殊榮的巴士公司，亦是「明智減廢」計劃的模範成員。

主席函件

鍾士元爵士

主席



「我們對團隊合作的
重視，加上創新為本的
優良傳統，均有助我們
克服年內各項挑戰」



主要由於曼克頓山
住宅單位的銷售
理想，載通國際於
2007年的整體
盈利創下新高

親愛的股東及夥伴

本人謹代表董事會欣然宣佈，雖然集團的專營公共巴士業務面對來自鐵路的激烈競爭和燃油價格的上漲壓力，但主要由於曼克頓山住宅單位的銷售理想，載通國際控股有限公司(「載通國際」)於2007年的整體盈利創下新高。我們對團隊合作的重視，加上創新為本的優良傳統，均有助我們克服年內各項挑戰，進一步促進卓越服務、提升效率，以及加強環保。雖然專營巴士業務仍然是集團的核心業務，但我們繼續憑藉豐富的經驗，將業務拓展至相關領域，包括香港以外的市場。我們很高興這些相關業務於年內取得不同程度的進展。

集團財務業績

2007年集團的股東應佔盈利為港幣38.477億元，較2006年的港幣18.380億元上升109.3%。每股盈利相應由2006年的港幣4.55元上升至2007年的港幣9.53元。盈利上升，主要因為集團物業持有及發展部旗下全資附屬公司Lai Chi Kok Properties Investment Limited於年內進一步售出曼克頓山835個住宅單位而獲得非經常性盈利港幣35.077億元。

同一團隊



**相對物業銷售的
出色表現，集團專營
公共巴士業務的
經營環境卻面對極為
嚴峻的挑戰**

相對物業銷售的出色表現，集團專營公共巴士業務的經營環境卻面對極為嚴峻的挑戰。國際燃油價格延續2006年的升勢，於2007年持續上漲，導致集團專營公共巴士業務的燃油總成本進一步大幅上升9.3%，達到港幣11.118億元的歷史新高，佔集團專營公共巴士業務部的總營運支出約18.8%。我們應記得，當九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）上一次在1997年加價，新加坡0.5%含硫柴油（「該柴油」）的價格只是每桶24.2美元。集團專營公共巴士所採用的超低含硫柴油是以該柴油的價格為計價基準，而該柴油於2007年的平均價格為每桶85.1美元，較1997年上升251.7%。除了燃油價格飆升外，工資、隧道費及保險費亦告上漲，加上來自鐵路的激烈競爭，使集團的主要全資附屬公司九巴連續第三年錄得盈利下跌。此外，龍運巴士有限公司（「龍運」）雖然受惠於東涌新市鎮的人口增長，以及往來香港國際機場（包括二號客運大樓新開幕的翔天廊）和亞洲國際博覽館的客運需求上升，但由於燃油價格上升，令2007年的盈利亦下降。面對非我們所能控制的成本上升趨勢下，九巴和龍運於2007年9月7日向香港特別行政區政府（「香港特區政府」）運輸署分別提出加價9.0%和5.9%的申請，以保持集團專營巴士業務的財政能力和現時的服務水平。

受到蓬勃經濟和暢旺的物業市場帶動，集團透過陽光巴士集團在香港經營的非專營運輸業務，繼續取得穩健的收入及盈利增長。通過自然增長和進行收購，陽光巴士集團的車隊巴士數目於2007年年底增至360部，並將於2008年接收不少於30部新巴士，以進一步提升車隊質素，反映我們精益求精的服務承諾。集團於北京、深圳、無錫及大連等內地城市的合營運輸業務，其財務表現亦受到高油價和工資成本上漲的影響，導致2007年的盈利下降。至於路訊通控股集團，其2007年股東應佔盈利較去年增長61%。

集團繼續致力提升 生產力，並維持 旗下巴士業務的 競爭優勢

股息

董事會建議派發2007年末期股息每股港幣1.58元(2006年為每股港幣1.58元)。此外，董事會建議派發特別末期股息每股港幣2.00元，並從銷售曼克頓山住宅單位的盈利中撥付。連同於2007年10月17日派發之中期股息每股港幣0.45元及特別中期股息每股港幣1.50元，全年股息將為每股港幣5.53元(2006年為每股港幣2.03元)。全年所支付的股息總額為港幣22.321億元(2006年為港幣8.194億元)。

群策群力 應付挑戰

集團年內面對多項重大挑戰。近年來，九廣鐵路公司的西鐵、馬鞍山鐵路和尖沙咀支線相繼投入服務，加上香港鐵路有限公司的將軍澳線通車，均使九巴在乘客量上受到激烈競爭。隨著兩鐵正式合併並於2007年12月起提供車費折扣優惠，而新鐵路基建項目將於未來數年動工，運輸市場的競爭將更趨激烈。為了應付這項挑戰，我們繼續適時重組專營公共巴士服務網絡，並尋求創新方法刺激客運增長、提升效率，以及促進服務質素。然而於可見將來，集團料將繼續面對油價高企及通脹上升的壓力。

年內，集團繼續致力提升生產力，並維持旗下巴士業務的競爭優勢。例如，我們在沙田車廠設立了先進的模擬駕駛中心用作車長培訓。我們亦推行嚴謹的成本控制措施，在無損服務質素的前提下，盡量降低可控制的營運成本。另一方面，我們提升車隊使用率，並借鑑同業的運作流程從而採納最佳的營運實務。結果，雖然年內單是燃油成本已增加了港幣9,470萬元，但集團專營巴士業務2007年的總經營成本仍控制在與去年相若的水平。

載通國際僱用超過13,000名員工，躋身香港大型僱主之前列。故團隊合作極為重要，它讓集團提升一貫高水平的安全、效率及服務標準，由編更、維修以至載客，我們的工作環環相扣，每名員工均致力為乘客提供優質服務。集團貫徹符合ISO 9001和ISO 14001標準的完善管理制度，務使每位員工及每個業務單位的行動緊密協調。此外，我們還長期推行密集的前線及管理層員工培訓計劃，包括團隊精神鍛煉工作坊、分享會及創意工作坊等，以加強同事間的合作精神和相互了解。這些活動體現集團多年來上下齊心的文化特質。

我們繼續推行多項環保措施，為乘客和社會帶來裨益

重視環保

憑著團隊合作和創新精神，我們能以並非顯而易見，但卻極具效益的方式造福社群。年內，我們繼續推行多項環保措施，為乘客和社會帶來裨益。我們引進新一代的先進歐盟第四代環保巴士，為乘客帶來更舒適的旅程，並繼續翻新廢輪胎、回收光管，以及使用全環保驅動系統，從而減少燃油消耗和廢氣排放。此外，九巴和龍運自2007年12月起採用新推出含硫量僅0.001%的「歐盟第五代柴油」。這種含硫量近乎零的新柴油能減低廢氣排放量，進一步為改善環境作出貢獻。

展望未來

我們進軍中國內地，也有引起市場注目。2007年6月，在北京市政府進行的市內計程車服務調查中，集團在內地的一家合營企業——北京北汽九龍出租汽車股份有限公司於當地132家同業中脫穎而出，名列前茅。同月，九巴在中國(海外)企業信譽協會和集思策劃有限公司合辦的「2007年全國消費者最喜愛香港品牌」活動中，勇奪運輸及旅遊組別的金獎。

雖然曼克頓山豪華住宅單位的銷售已近尾聲，但這並不代表我們在該發展項目的參與已完結。我們將保留曼克頓山兩層共約50,000平方呎的平台商場作收租用途。

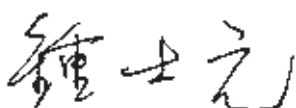
我們相信，團隊合作
和創新精神將繼續
引領我們邁向更高
水平的運作效率、
成本效益、服務質素
及環保表現

雖然競爭日趨激烈，而營運成本亦不斷上漲，但我們繼續向目標邁進，致力成為一家重視創新的國際企業，不斷在大中華區探索商機。我們相信，團隊合作和創新精神將繼續引領我們邁向更高水平的運作效率、成本效益、服務質素及環保表現，並保持載通國際作為世界級公共運輸及相關服務營運商的地位。

致謝

當陳祖澤先生於2008年4月年屆65歲的退休年齡，將會退任載通國際董事長以及九巴和龍運高級執行董事的職位。但陳先生將繼續出任載通國際、九巴及龍運非執行董事，以及路訊通主席兼非執行董事。陳先生自1993年加盟九巴以來，表現傑出，對集團貢獻良多，本人謹代表董事會致以衷心謝意。我同時謹此宣佈現任載通國際副董事長的何達文先生將於2008年4月接替陳先生出任董事總經理之職。

集團過往及未來的成就，皆有賴集團上下群策群力、緊密合作，無論是董事會同寅、管理層以至專心致志的員工，均同心同德，全力以赴。對集團每位同事的卓越貢獻，本人謹表衷心致謝。隨著集團落實在不同階段的發展策略，向前邁進，本人深信大家將能繼續為股東創優增值，使集團實力益增、業務更趨多元化，一年更勝一年。



主席

鍾士元

2008年3月20日

與董事長的一席話

陳祖澤太平紳士

董事長



「團隊合作、創新為本的
優良傳統，將使我們繼續
穩居世界公共運輸業的
領導地位」



問

2007年是充滿挑戰，尤其是集團核心業務備受考驗的一年，集團在年內的業績受到甚麼主要因素影響？

答

在集團層面，業績受到多項差異極大的因素影響。其中主要是集團於2007年售出曼克頓山另外835個豪宅單位，帶來除稅後盈利約港幣35億元。這項非經常性收入為集團創下盈利新高。另一方面，集團的核心專營公共巴士業務受油價飆升影響。集團專營巴士所用的超低含硫柴油的價格，乃根據新加坡0.5%含硫柴油（「該柴油」）的價格為計價基準，而該柴油的價格近年顯著上升。新加坡0.5%含硫柴油的價格是較紐約商業期貨交易所的輕原油報價昂貴。據粗略估計，該柴油價格每桶上升1美元，九巴每月的燃油成本便會增加約港幣1百萬元。九巴上一次調高車費是在1997年，當時集團專營巴士業務的燃油總成本為港幣2.565億元，佔我們全年營運總成本5.9%。2007年，燃油總成本升至約港幣11億元，佔我們專營巴士業務的營運總成本約18.8%。在正常的經營情況下，成本的變化必須從九巴收取的車費中反映出來。但我們沒有這樣做，主要是因為我們的車費受到政府的嚴格監管。2007年最重要的事件之一，是九巴及龍運分別申請加價9.0%和5.9%，這是九巴自1997年12月1日，以及龍運自1997年6月1日開始營運以來首次申請加價。這些加價申請尚待政府批准。



問

對集團的業績和日後的業務來說，2007年有那些正面因素？

答

集團專營公共巴士業務盈利的下調趨勢，主要是一些非我們所能控制的因素所導致：油價、工資及隧道費上調，以及鐵路公司大幅擴展網絡所帶來的激烈競爭等。但在我們所能控制的範疇內，我們卻取得了理想表現，包括擴展非專營巴士業務及車隊、開拓北大嶼山路線的新客源、發展地產項目、保持營運效率及不斷創新、繼續作出投資改進環保表現，以及進一步改善內地業務的服務質素。

問

在九巴的企業文化中，團隊合作對締造佳績發揮甚麼作用？

答

對九巴來說，團隊合作一向極為重要。集團接近三分之二的員工是巴士車長，他們經常獨自在前線工作，直接與乘客接觸。為了向市民提供優質服務，車長們必須感到自己是團隊中的一份子，故培養團隊精神及加強凝聚力是極為重要的。我們營運約400條巴士路線和4,000輛巴士，需要九巴員工齊心協力，合作無間。舉例說，屯門車廠的維修技工必須明白，要趕快妥善修好某一零件，從而讓有關巴士能於第二天清早在港島行駛的重要性。除了遵守ISO標準外，我們的同事還充分了解，要達致卓越服務及維持九巴創新為本的優良傳統，他們的工作舉足輕重。載通國際旗下各項業務均貫徹重視團隊合作的同一工作文化。

問

你指出創新為本是九巴傳統的一部分，那是甚麼意思？

答

多年來，我們一直領先同儕，在世界各地尋找最環保、最先進的產品，以滿足乘客的需要及香港經營環境的要求。我們引進可供輪椅上落的超低地台雙層巴士，開創世界巴士行業先河，並繼續為車隊引入創新技術，例如引進歐盟第四代巴士及使用含硫量低至0.001%的全新「歐盟第五代柴油」。

問

曼克頓山售罄後，對集團的盈利有何影響？

答

曼克頓山發展項目是一次性的項目，完全獨立於集團的巴士業務。不過，由於我們已保留曼克頓山50,000平方呎的商用樓面作收租用途，預計該商場將會為集團帶來持續的收入。然而，物業發展項目的盈利不能用作補貼專營巴士業務，正如專營巴士業務的盈利不能補貼物業發展項目一樣。

問

市場競爭和兩鐵合併，對載通國際未來的定位有甚麼影響？

答

地下鐵路和九廣鐵路於2007年12月2日合併，所產生的協同效應使鐵路公司有能力和能力調低票價，但這個合併對我們載客量的全面影響，仍然有待確定。由於九巴車費受到監管，鐵路公司合併難免會使競爭更趨激烈，然而我們相信大部份乘客會繼續選用我們方便、優質、高效和價格具競爭力的點對點運輸服務。香港特區行政長官在2007年10月的施政報告中表示，政府在未來幾年會支持推行四個新鐵路發展項目。展望未來，載通國際將從長遠策略觀點，深入研究我們在相對不斷擴展的鐵路網所採取的定位，以及我們在香港綜合運輸系統中的角色。我們的巴士網絡發展至今已超過75年，當中經歷不少變動和調整，不少路線已營運了數十載，但基於政治原因，我們往往難以因地區人口變動而取消舊路線。在某些地區的人口減少之時，我們須考慮提供接駁路線及轉乘服務，讓市民大眾繼續獲得便利的運輸服務。隨著社會的高速發展，我們沒有必要為了傳統而保留不合時宜的巴士路線或浪費巴士的運載力。為配合香港社會向前邁進，我們必須思考如何為市民帶來更多和更方便的服務。

問

考慮到票價起伏以及政府的票價調整安排，你會如何看待這個策略定位？

答

當然，我們著眼提升效率，對紓緩加價壓力會特別有幫忙。只要我們提高資源運用效益，便能減少加價的需要。

問

集團未來的願景和策略是甚麼？

答

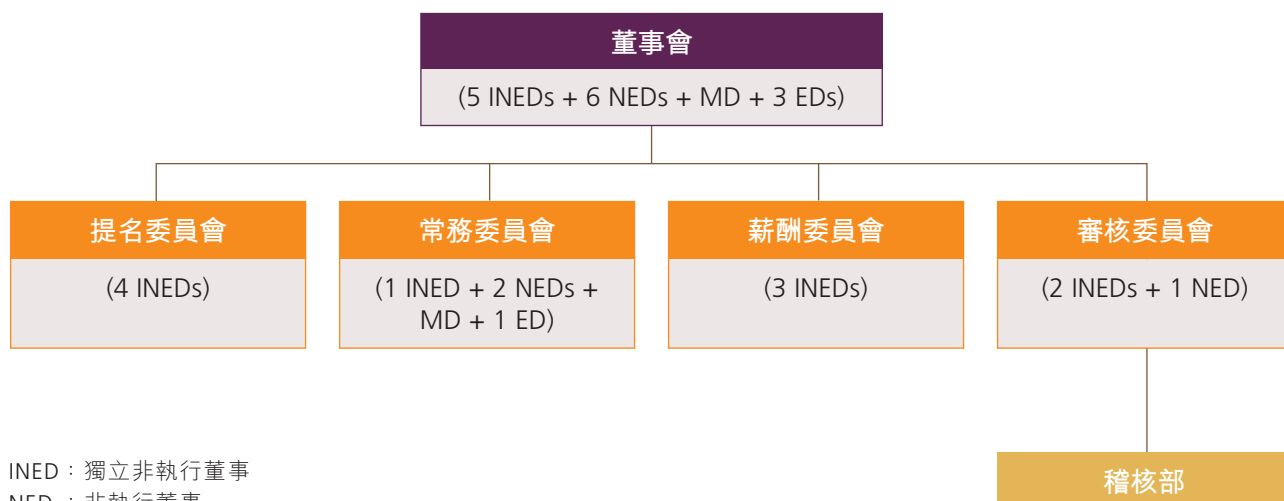
香港的公共運輸市場已經成熟，意味著我們必須保持香港核心巴士業務的可持續發展或溫和增長，同時尋求機會進一步擴展集團的非專營及其他業務。隨著內地經濟急速發展，我們將有更多機會開拓多元化的業務組合，並善用我們得來不易的專業技能及知識進軍內地城市的市場。在中國內地，2008年北京奧運會和其他大型國際盛事，將帶來更多擴展良機，而團隊合作、創新為本的優良傳統，將使我們繼續穩居世界公共運輸業的領導地位。

同一目標

企業管治報告

承擔問責、高透明度、正直不阿和誠信為本，都是良好企業管治的要素。在經營業務上，集團以恪守最高水平的企業管治常規為榮。我們採用一套完善的政策、程序和守則，並得到所有董事和員工全面遵守，以符合相關的法例及監管規定。

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、資料披露以及與持份者溝通均符合良好管理實務的要求，並充分遵守監管標準。以下為本公司現行的管治架構：



INED：獨立非執行董事
NED：非執行董事
MD：董事長
ED：執行董事

開誠
布公

**在截至2007年
12月31日止年度內，
集團一直遵守
企業管治守則所列的
守則條文**

2005年，香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)頒佈《企業管治常規守則》(「企業管治守則」)，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。企業管治守則包含兩個層次的建議，分別為「守則條文」(當局期望發行機構遵守守則條文，除非可提出經過深思熟慮的原因，否則不可偏離)及「建議最佳常規」(當局鼓勵發行機構予以遵守，但僅作指引之用)，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
- 與持份者的通訊

在截至2007年12月31日止年度內，集團一直遵守企業管治守則所列的守則條文。

董事會

(1) 董事會組成

集團業務由本公司董事會負責監督。董事會的主要責任如下：

- 制訂集團的目標、策略、政策、業務計劃及企業價值觀
- 監察管理層表現
- 主要融資安排
- 重大收購及出售
- 關連交易
- 股息政策
- 確保集團的會計及財務報告系統及公告的健全性
- 內部監控及風險管理
- 監督集團對持份者(包括股東、顧客、特區政府、供應商、僱員及社區)的關係處理

董事會已授權指定的董事委員會、執行董事及高級管理層負責集團業務的日常管理工作。

董事須向全體股東負責，而各董事均有責任以誠信為本並以公司的最佳利益為行事依歸。於本報告日期，董事會由15名董事組成，包括五名獨立非執行董事、六名非執行董事及四名執行董事。公司全面遵守《聯交所證券上市規則》(「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，而本公司繼續視他們為獨立人士。所有企業通訊均會明確地列明獨立非執行董事的身份。

於2008年3月20日本公司的董事列報如下：

| | |
|-----------------------|--|
| <p>獨立非執行董事</p> | <p>鍾士元爵士太平紳士 GBM, GBE (主席) 梁乃鵬博士太平紳士 GBS (副主席) 孔祥勉博士 GBS, OBE (由孔令成先生擔任代行董事) 李家祥博士太平紳士 GBS, OBE 蕭炯柱太平紳士 GBS, CBE</p> |
| <p>非執行董事</p> | <p>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 (由黃安寧女士擔任代行董事) 伍兆燦先生 (由伍穎梅女士擔任代行董事) 雷禮權先生 錢元偉先生 苗學禮太平紳士 OBE</p> |
| <p>執行董事</p> | <p>陳祖澤太平紳士 GBS (董事長) 雷中元先生 M.H. 伍穎梅女士 何達文先生 (副董事長)</p> |

董事的詳細履歷載於本年報第102至107頁。董事會成員間的關係(包括財務、業務、家屬及其他重大或相關的關係)亦已披露。全體董事的任期均不超過三年。非執行董事及獨立非執行董事為董事會帶來廣泛的業務及專業經驗。獨立非執行董事更進一步確保董事會關注股東的整體利益，以及客觀及周全地考慮關連交易及其他事項。

**高級管理人員和
企業行政人員
適時為董事會提供
恰當、充足及詳細的
營運及財務資訊**

(2) 董事職責

高級管理人員和企業行政人員適時為董事會提供恰當、充足及詳細的營運及財務資訊，讓他們知悉集團的最新發展以便作出知情決定及適當地履行職責。本公司更透過公司秘書提供啟導計劃、簡報和其他培訓課程，以發展和更新董事的知識和技能，提升他們對良好企業管治常規的認識。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。董事和僱員均須遵守紀律守則。

全體董事均須遵守上市規則附錄 10 所載的《證券交易標準守則》（「標準守則」）的規定。經公司作出具體查詢後，各董事均確認於 2007 年內已遵守標準守則就證券交易所規定的買賣標準。

於 2007 年 12 月 31 日，根據《證券及期貨條例》第 352 條須予存置之本公司董事及最高行政人員權益及淡倉登記冊所記錄，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」之董事所持有的股票權益載於本年報第 113 及 114 頁。

(3) 董事委員會

董事會現時設有四個委員會，分別為提名委員會、常務委員會、薪酬委員會及審核委員會，以監控集團事項中的特定關鍵範疇。其成員均由董事會委任。各委員會均有其特定的職權範圍。以上各委員會的職能和責任分別詳載於以下相關章節。

(4) 委任、重選及罷免董事

公司提名委員會負責物色及提名具有合適技能及經驗的適當董事人選，以便全體董事作出考慮。委員會現時的成員包括四位獨立非執

行董事，分別為梁乃鵬博士(委員會主席)、孔祥勉博士、李家祥博士及蕭炯柱先生。提名委員會職權範圍內的主要職能包括：

- 制訂提名政策供董事會考慮，以及執行董事會訂立的提名政策；
- 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獲委任為董事的人士，供董事會審批；
- 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。

2007年內，提名委員會舉行了一次會議，而每名成員的出席率如下：

| 個別成員於2007年提名委員會會議的出席率 | | |
|-----------------------|-----|------|
| 梁乃鵬博士(主席) | 1/1 | 100% |
| 孔祥勉博士 | 0/1 | 0% |
| 李家祥博士 | 1/1 | 100% |
| 蕭炯柱先生 | 1/1 | 100% |

根據上市規則和公司細則的規定，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，最少每三年在股東週年大會上依章輪值退任，並候選連任。此外，所有被委任填補臨時空缺的董事，須於獲委任後舉行的首次股東大會上接受股東選舉。

於本公司在2007年5月17日舉行的股東週年大會上(「2007年股東週年大會」)，公司五名董事(分別為梁乃鵬博士、郭炳湘先生、雷禮權先生、錢元偉先生及雷普照先生)輪值退任，而該等退任的董事中，除雷普照先生因個人理由不候選連任外，其他董事均連任為公司董事。

根據提名委員會的建議，董事會於2008年2月21日通過委任苗學禮先生為公司董事之決議，任命由2008年3月1日起生效。

鍾士元爵士、伍兆燦先生、陳祖澤先生、孔祥勉博士、蕭炯柱先生及苗學禮先生將於2008年5月29日舉行的股東週年大會(「2008年股東週年大會」)結束後退任董事一職。以上全體退任董事已獲提名委員會提名並獲董事會推薦於2008年股東週年大會上候選連任。候選連任董事的詳細履歷及提名候選人於2008年股東週年大會上參選的程序，均載於隨本年報寄發的致股東通函中。

主席與董事長的角色及職務已明確界定，並由不同人士出任

(5) 主席及董事長的獨有角色

主席與董事長的角色及職務已以書面明確界定，並由不同人士出任，以確保這兩個職位之間的責任能明確劃分。

董事會主席鍾士元爵士為本公司的獨立非執行董事，負責主持董事會及股東會議，並確保有效管理董事會的運作，及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，且遵守良好的企業管治常規。

本公司董事長陳祖澤先生則獲授權管理集團的日常業務，以及執行董事會所訂的集團政策及策略。

在董事長及執行董事不在場的情況下，主席每年均與非執行董事會面一次，以商討集團的業務事宜。今年的會面日期為2007年12月20日。

(6) 董事會會議

在公司主席的領導下，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，令董事充分了解討論的相關事宜，以便作出符合公司最佳利益的知情決定。會議的程序均遵守企業管治守則的所有建議最佳常規。

在董事會開會討論任何建議交易或事項前，董事須申報在其中的利益(如屬重大)。根據公司細則，董事若已申報於建議交易中有利益衝突或重大利益，將不得就相關決議案投票，並將不計入會議的法定人數內。董事一般會在董事會會議上以投票方式給予同意。

所有董事會會議的記錄草稿，當中記載了會議的討論事項及最終決定，以及董事提出的任何關注或表達的異議，均由公司秘書負責編寫並於會議後的合理時間內向所有董事傳閱及聽取他們的意見，記錄草稿的最終版本將於其後的會議提交董事會作正式採納。公司秘書將保存已獲採納的記錄，並供所有董事查閱。

於2007年，董事會共舉行了12次會議，董事會會議的董事平均出席率為90%(2006年：91%)，下表為公司董事於2007年的出席記錄：

| 個別董事於2007年董事會會議的出席率 | | |
|--|-------|------|
| 鍾士元爵士(主席) | 12/12 | 100% |
| 梁乃鵬博士(副主席) | 11/12 | 92% |
| 郭炳聯先生 (由容永忠先生擔任代行董事) | 12/12 | 100% |
| 郭炳湘先生 (由容永忠先生及黃安寧女士擔任 代行董事(附註1)) | 11/12 | 92% |
| 伍兆燦先生 (由伍穎梅女士擔任代行董事(附註2)) | 7/12 | 58% |
| 雷禮權先生 | 10/12 | 83% |
| 陳祖澤先生(董事長) | 11/12 | 92% |
| 雷中元先生 | 9/12 | 75% |
| 伍穎梅女士 | 11/12 | 92% |
| 孔祥勉博士(由孔令成先生擔任代行董事) | 11/12 | 92% |
| 錢元偉先生 | 11/12 | 92% |
| 李家祥博士 | 11/12 | 92% |
| 雷普照先生(附註3) | 4/4 | 100% |
| 何達文先生(副董事長) | 12/12 | 100% |
| 蕭炯柱先生 | 12/12 | 100% |

附註：

1. 黃安寧女士由2007年5月1日起獲委任並代替容永忠先生擔任郭炳湘先生的代行董事。
2. 伍穎梅女士由2007年7月1日起獲委任為伍兆燦先生的代行董事。
3. 雷普照先生於2007年5月18日退任本公司董事職位。

一般而言，
董事會就整體策略、
重大營運、財務及
投資事項制訂決策

董事會的授權

(1) 向高級管理人員授予職責

一般而言，董事會就整體策略、重大營運、財務及投資事項制訂決策，並監察集團整體的營運及財務表現。高級管理人員及企業行政人員在相關董事委員會的指引及督導下，負責集團業務的一般日常管理。此安排有助集團靈敏地回應急速轉變的市場環境。集團之高級管理人員及企業行政人員簡介刊載於本年報第108及109頁。

(2) 常務委員會

常務委員會由五名董事組成，分別為梁乃鵬博士(委員會主席)、郭炳聯先生、伍兆燦先生、陳祖澤先生和雷中元先生。常務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所訂政策時的表現。常務委員會每月與高級管理人員舉行會議，共同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。常務委員會直接向董事會匯報討論結果及建議。下表總結了常務委員會成員於2007年的會議出席記錄：

| 個別成員於2007年常務委員會會議的出席率 | | |
|-----------------------|-------|------|
| 梁乃鵬博士(主席) | 11/11 | 100% |
| 郭炳聯先生 | 10/11 | 91% |
| 伍兆燦先生 | 0/11 | 0% |
| 陳祖澤先生 | 11/11 | 100% |
| 雷中元先生 | 10/11 | 91% |

董事及高級管理人員的薪酬

薪酬委員會

集團之薪酬委員會由三名獨立非執行董事組成，分別為梁乃鵬博士(委員會主席)、孔祥勉博士和李家祥博士。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。該委員會還釐定按表現分派花紅的適當準則，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。薪酬委員會已訂立符合守則條文的明確職權範圍。

薪酬委員會於2007年內所履行的工作，概述如下：

- 檢討2007年及2008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2007年的工資及薪酬加幅。

各董事截至2007年12月31日止年度點名列示的薪酬詳情，連同2006年的比較數字刊載於本年報第143及144頁的綜合財務報表附註7內。

薪酬委員會於2007年內舉行了兩次會議，其成員於2007年的會議出席記錄如下：

| 個別成員於2007年薪酬委員會會議的出席率 | | |
|-----------------------|-----|------|
| 梁乃鵬博士(主席) | 2/2 | 100% |
| 孔祥勉博士 | 1/2 | 50% |
| 李家祥博士 | 2/2 | 100% |

董事須負責編製並真實和公允地列報本公司及本集團的財務報表

問責及審核

(1) 財務匯報

董事須負責編製及真實和公允地列報本公司及本集團的財務報表，有關職責包括編製年報及中期報告、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、以及向規管當局提交報告和按法規規定而披露的資料。本公司及本集團截至2007年12月31日止年度的財務報表(刊載於本年報第121至177頁)乃按持續經營基準編製，並真實和公允地反映本公司及本集團於年內的狀況及其業績和現金流量。該等財務報表乃根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則編製。董事選擇和貫徹應用適當的會計政策，並作出審慎及合理的會計估計。獨立核數師畢馬威會計師事務所的責任載於本年報第120頁的核數師報告。

本集團由相應會計期結束後三個月內刊發全年度及中期業績。

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、營運及其他資料，作出知情的評估。

(2) 審核委員會

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(委員會主席)、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。李家祥博士是執業會計師，具備上市規則所要求的適當專業資格。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，詳情載於本年報第102至107頁的董事簡介。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。審核委員會的職權範圍符合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。2007年內，審核委員會履行的責任，包括檢討本集團中期及全年度業績及內部監控系統。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系統和常規的成效；
- 檢討本集團2007年的內部稽核計劃，並確認重點事宜；
- 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2008年續聘現任獨立核數師的建議。

2007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。在本公司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私下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，並簡報所有發生的重要事項。下表總結了審核委員會成員於2007年的會議出席記錄：

個別成員於2007年審核委員會會議的出席率

| | | |
|-----------|-----|------|
| 李家祥博士(主席) | 2/2 | 100% |
| 孔祥勉博士 | 1/2 | 50% |
| 錢元偉先生 | 2/2 | 100% |

**董事會認同其責任
為確保集團能維持
一套完善而有效的
內部監控系統，以
保障集團的資產**

(3) 內部監控

董事會認同其責任為確保集團能維持一套完善而有效的內部監控系統，以保障集團的資產、盡量減低營運系統故障的風險，並對避免財務及非財務資料出現重大錯誤提供合理保證。為推行有效的內部監控及風險管理，董事會已制訂以下主要程序：

- 卓有成效的品質管理系統
 - 根據國際標準組織(ISO) 9001:2000品質管理系統的規定，集團的旗艦附屬公司——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 14001:2004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，香港品質保證局將會提出有關跟進行動的建議。所有九巴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；

- 架構權責清晰，監控層次分明
 - 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。年度營運計劃和財務預算用於制訂資源，而有關資源會根據已確定和優先的業務商機進行分配；
 - 在各層面實施正規的系統及程序，以確定、衡量、管理和控制可能對業務產生影響的風險；
 - 實施全面的管理會計制度，當中採用先進的專利資訊系統，例如SAP電子商業軟件及內部開發的多個電腦程式，讓個別業務單位有效地處理及分析大量資料。該制度有助董事會及高級管理層根據預算及業務目標，適時監控集團的財務及營運表現。高級管理層及公司行政人員密切監察、分析及解釋預算及表現目標的偏差，以按需要採取適當和合時的行動來修正任何誤差；
- 設立全面的內部稽核功能
 - 稽核部負責對集團的風險和監控措施進行獨立檢討，並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。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。為確保集團內部審核職能的獨立性，稽核部主管直接向董事長和審核委員會匯報；
 - 管理層主要負責內部監控系統的設計、執行和維持，董事會及審核委員會則監督執行情況及監察監控措施的效益。於2006年，參照Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission 建議的內部監控框架(「COSO分析」)，董事會在畢馬威會計師事務所和稽核部的協助下，透過審核委員會全面檢討本公司的主要附屬公司 — 九巴(其營運規模足以代表集團的業務運作)內部監控系統的整體效益。COSO分析確定九巴的監控環境、風險評估、監控活動、信息及溝通，以及監察職能。稽核部在檢討和隨後測試內部監控措施的過程中並未發現重大的可疑欺詐或舞弊行為、內部監控缺點或可疑的違規行為。稽核部已制訂一個三年以風險為本的滾進稽核計劃，以監察集團內部監控系統的效益；

董事會認為 集團於2007年內 完全遵守內部監控 的守則條文

- 於2007年，作為持續內部監控程序的一環，稽核部根據以上滾進稽核計劃，對集團營運各方面進行有系統的審核，並向審核委員會報告了稽核結果；
 - 根據稽核部的報告，審核委員會認為集團整體上已制訂了健全的監控環境和有效的監控系統，可監察和糾正違規行為。透過審核委員會的檢討，董事會認為集團於2007年內完全遵守內部監控的守則條文；及
- 有關處理和發佈價格敏感資料的內部監控措施
- 集團設立適當的程序和內部監控措施來處理和發佈價格敏感資料，取得價格敏感及/或特定資料的董事會成員和其他獲委任的管理人員均受《上市規則》的《標準守則》約束。每名僱員必須遵守《紀律守則》和《職員手冊》的規定，對未公佈的價格敏感資料嚴加保密。

(4) 獨立審核

畢馬威會計師事務所擔任本公司截至2007年12月31日止年度財務報表的獨立核數師。審核委員會獲授權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。就此而言，畢馬威會計師事務所已以書面正式向審核委員會確認，在截至2007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，與集團保持獨立的關係。

截至2007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 | 5.9 |
| 非有關審計的服務 | 0.2 |
| 總數 | 6.1 |

根據審核委員會的建議，董事會已提議續聘畢馬威會計師事務所擔任本公司截至2008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2008年股東週年大會上提呈此建議，以供股東通過。

我們提升良好企業管治的關鍵，是向股東提供資訊讓他們自行作出判斷及向我們反映意見

與持份者的通訊

(1) 與股東的溝通

我們提升良好企業管治的關鍵，是向股東提供資訊讓他們自行作出判斷及向我們反映意見。我們為此採用各種溝通途徑，包括按上市規則規定的有關時限發佈新聞稿、在網站或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。

本公司的2006年年報在「2007香港管理專業協會最佳年報比賽」中奪得銀獎，並在「2007ARC國際大獎比賽」中奪得兩個獎項，包括「文稿」銀獎及「封面照片/設計」優異獎。這些獎項均彰顯集團維持清晰簡明的文稿及良好的設計、切實履行提升運作透明度和貫徹良好企業管治的承諾，以及全面披露各業務範疇的資料。董事會將這些新聞稿、公佈、年報與股東關注的其他各種資訊上載於集團的企業網站(www.tih.hk)，並定期更新。

本公司透過2007年中期及全年業績公佈，以及2007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本公司的獨立核數師畢馬威會計師事務所審閱，並已全面遵守相關的法規規定。

一般而言，全體董事均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向董事發出提問。此外，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，有關查詢會第一時間由本公司的公司秘書處理。

全體股東均有權於股東大會上投票。由2007起，公司於股東大會上按股數表決方式進行投票，以達致一股一票。在股東週年大會上，董事會就包括選舉個別董事在內的個別事宜，分別提呈不同的決議案。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，會連同年報一併於股東週年大會召開前最少21日派發予股東。

本公司於2007年5月17日召開2007年股東週年大會，議決的事項概述如下：

2007年股東週年大會議決事項

- 通過截至2006年12月31日止年度的經審核財務報表以及董事會與核數師報告書
- 批准截至2006年12月31日止年度的末期股息每股港幣1.58元
- 重選梁乃鵬博士、郭炳湘先生、雷禮權先生及錢元偉先生為本公司董事
- 重聘畢馬威會計師事務所為本公司核數師，並授權董事會釐定其酬金
- 批准2006年及其後的董事袍金
- 全面授權董事會發行不超過本公司已發行股本20%的股份
- 全面授權董事會行使公司權力購入不超過本公司已發行股本10%的公司股份
- 擴大授予董事會之全面授權以發行不超過本公司已發行股本10%的股份

有關會議的詳情及投票結果已於2007年5月18日刊載於報章及聯交所網站內。

以下為本公司2008年度財政紀要：

| | |
|-------------------------------|---------------------------|
| 2007年度全年業績公佈 | 2008年3月20日 |
| 向股東派發2007年年報 | 2008年4月29日 |
| 2007年度普通末期股息及特別末期股息 截止登記日期 | 2008年5月20日 |
| 截止過戶日期 | 2008年5月21日至 2008年5月29日 |
| 2008年股東週年大會 | 2008年5月29日 |
| 派發2007年度普通末期股息及特別末期 股息 | 2008年5月30日 |
| 2008年度中期業績公佈 | 2008年9月中旬 |
| 派發2008年度中期股息 | 2008年10月中旬 |
| 財政年度結算日 | 2008年12月31日 |

集團致力向持份者貫徹落實具透明度的企業管治披露，因而受到香港會計師公會表揚，榮獲2007年最佳企業管治資料披露大獎金獎（非恒生指數成份股組別）。

九巴及龍運印發報告 和小冊子，以加強 顧客及社會大眾對 其服務和營運的了解

(2) 與公眾的溝通

集團網站 www.tih.hk 提供有關本公司及其主要附屬公司的個別業務的廣泛資訊。此外，集團經常出版有關特定營運範疇的報告和小冊子，以供公眾查閱。本公司的兩家主要附屬公司 — 九巴及龍運更印發以下報告和小冊子，以加強顧客及社會大眾對其服務和營運的了解：

- 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
- 70週年特刊
- 九巴概覽

九巴的兩份刊物「九巴環保屢創先河」及「九巴2006年乘客聯絡小組報告」分別榮獲「Apex 2007 Awards for Publication Excellence」的「大獎」及「優異獎」。這些獎項印證九巴於環保及客戶溝通方面的努力。這些小冊子和刊物均上載於九巴企業網站(www.kmb.hk)以供公眾查閱。集團其他企業、財務及新聞資料亦刊載於上述網站，並定期更新。

(3) 與員工溝通

集團的成功依賴管理層與員工的有效溝通。集團設立不同的溝通渠道，包括九巴與龍運的六個勞資協商委員會，加強彼此了解和促進管理層與各階層員工的合作。此外，集團更設立員工網站，以適時公佈相關的管理層通告和員工事務資訊(包括薪酬資料)，員工還可參加網上迎新培訓和電子學習課程。網站設有論壇，作為員工另一個溝通渠道。此外，集團定期製作視像光碟和出版內部月刊，向員工(特別是前線員工)報道集團及業界的最新消息和活動。集團亦於2007年定期舉行分享會，讓九巴不同業務單位的員工加深相互了解。

管理層討論及分析



陳祖澤太平紳士
董事長



伍穎梅
執行董事



何達文
副董事長

業務回顧

香港

- 42 專營公共巴士業務
- 54 非專營運輸業務
- 58 物業持有及發展
- 62 媒體銷售業務

中國

- 66 國內運輸業務



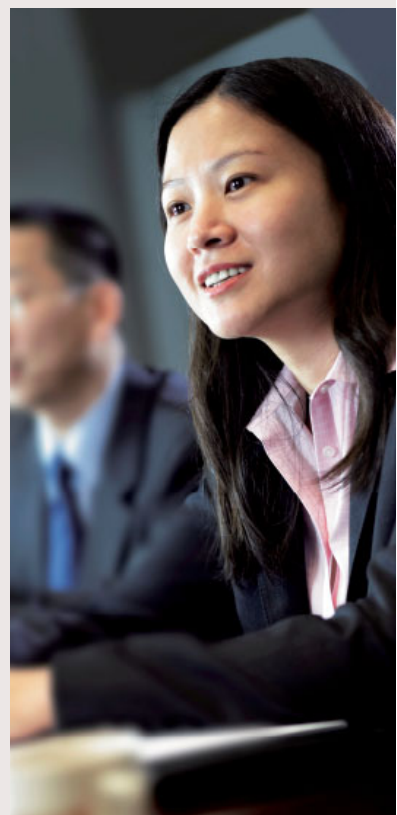
何世基
財務及行政總監



雷兆光
商務總監



葉松添
車務總監



何穎賢
企業事務總監

企業社會責任

- 72 顧客服務文化
- 76 員工和安全
- 82 公益事務
- 84 愛護環境

財務回顧

- 88 集團
- 94 各業務部
- 100 持續關連交易



業務回顧 香港

概覽及策略

載通國際是全球領先的公共運輸服務營運商之一，此美譽乃建基於集團對安全第一、服務效率和團隊精神的重視。集團專營公共巴士業務以機械可靠性和車隊運作能力作為營運表現的兩項重要參考指標。統計數據顯示，我們持續在這兩方面達致不斷提高的標準。集團為人稱道的卓越服務，是建立於另外兩項相關因素：支持團隊合作的堅定承諾及創新為本的悠久傳統。多年來，我們作出重大投資購買的新巴士，均採用最新的創意設計和安全功能，包括最先進的環保技術和產品，讓乘客享受更安全、更方便和更健康的巴士旅程，並對環保作出貢獻。

同時，我們建立了群策群力的企業團隊文化，除了公司內部同儕間精誠團結，更與顧客及其他相關人士衷誠合作。我們時刻在聆聽，也不斷學習提升效率的方法。因此，無論在香港或不斷擴展的中國內地市場，我們經常因應當時的需求及不斷轉變的市況重組運輸網絡，並調整服務。隨著載通國際不斷邁進，我們將繼續發揮團隊精神揉合創新意念，推動未來的成功發展。



集團透過提供世界級的巴士服務，為香港的發展作出貢獻

每日載客量逾

2,800,000

人次



連繫無間

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」)

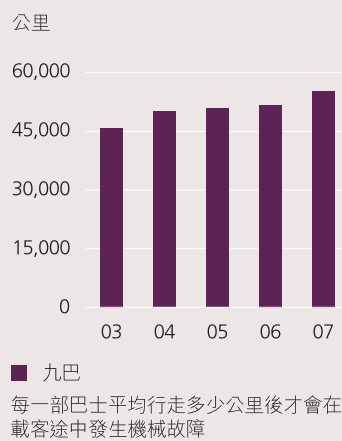
九巴是載通國際的全資附屬公司，經營的巴士服務廣泛覆蓋九龍、新界及港島。公司聘用約12,000名盡忠職守的員工，並擁有一支有4,000多部巴士的車隊，目前行走400多條路線，每日載客量約為276萬人次。

卓越服務

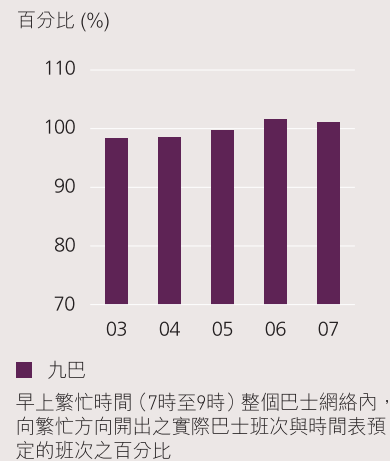
九巴是全球最佳的公共運輸營運商之一，在香港專營公共巴士服務累積超過74年的經驗。其服務宗旨是為乘客提供安全、可靠、便利和舒適的旅程，同時重視團隊合作、力求創新和營運效率，不斷提升公司各方面的運作。

九巴於1999年全面獲得ISO 9001:1994品質證書，是香港首家獲得此項認證的公共巴士公司。九巴亦通過香港品質保證局的升級審核，取得ISO 9001:2000證書，再次確認九巴以下五個認證單位的優良管理質素：它們分別為九巴總部、交通部及四個永久性車廠、總修中心、巴士車身裝嵌廠及屯門80主件翻修中心。自2003年起，荔枝角及沙田車廠一直獲得ISO 14001:2004環境管理系統認證。我們相信，九巴是全港唯一的公共巴士公司同時取得ISO 9001及ISO 14001認證。此外，九巴於2007年獲香港工業總會轄下的香港優質標誌局頒發證書，表揚九巴的九龍灣車廠、荔枝角車廠、

機械可靠性



車隊運作能力



沙田車廠及屯門車廠等主要車廠，均符合香港Q嘜環保管理計劃所規定的環保管理標準，再次彰顯九巴貫徹優質管理的承諾，以及對環保的高度重視。

車廠

我們不斷改善車廠的設施，確保其生產力及服務質素長期維持於高水平。現時，九巴擁有四個永

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。

服務九巴及龍運巴士的車廠

| 車廠 | 服務地區/ 車廠主要用途 | 樓面面積 (平方米) | 於2007年 12月31日 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 | 1,125 | 1990 |
| 沙田車廠* | 新界東 | 66,915 | 730 | 1988 |
| 荔枝角車廠* | 九龍 西、南 | 60,311 | 884 | 2002 |
| 屯門車廠* | 新界 西、北 | 13,844 | 1,308 | 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 | 155 | 1998 |
| 總額 | | 265,353 | 4,202 | |

附註：

1. 巴士車身裝嵌廠提供新巴士建造車間設施。
 2. 於2007年年底，九巴亦在香港各區營運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

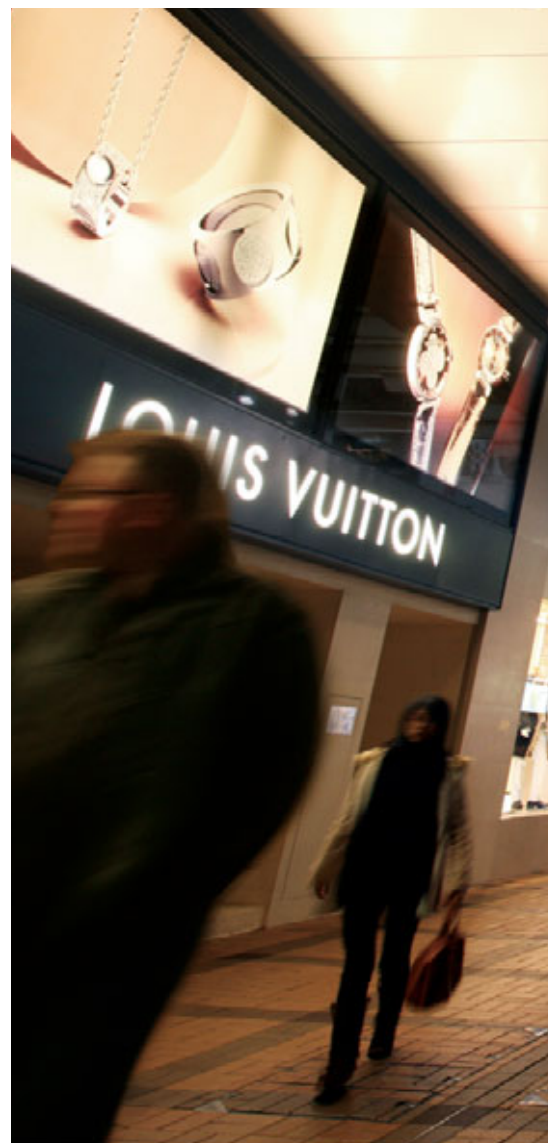
服務承諾

機械可靠性和車隊運作能力為衡量載通國際集團運輸營運質素的重要指標。機械可靠性指標是指每部巴士平均行走多少公里後才會在載客途中發生機械故障。車隊運作能力指標，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。根據這兩項重要指標的統計資料顯示，截至2007年

12月31日止12個月內，九巴車隊的機械可靠性為55,249公里：1，而指標則為45,000公里：1。於同期內，九巴車隊運作能力為101.1%，而指標則為100%。

提升車隊質素

在業務營運中，九巴不斷改良車隊，並以此作為提升服務質素的重點工作。多年來，我們作出重大投資購置的新巴士，均採用最先進的創新設計和安全功能。



我們因應香港的市場情況及服務需要，調整及規劃營運方式。自1998年起，九巴已為其車隊引進超低地台、容易上落的巴士，令所有乘客(特別是傷健人士和長者)倍感方便，自此更不斷引進此等最新型號的巴士。在2007



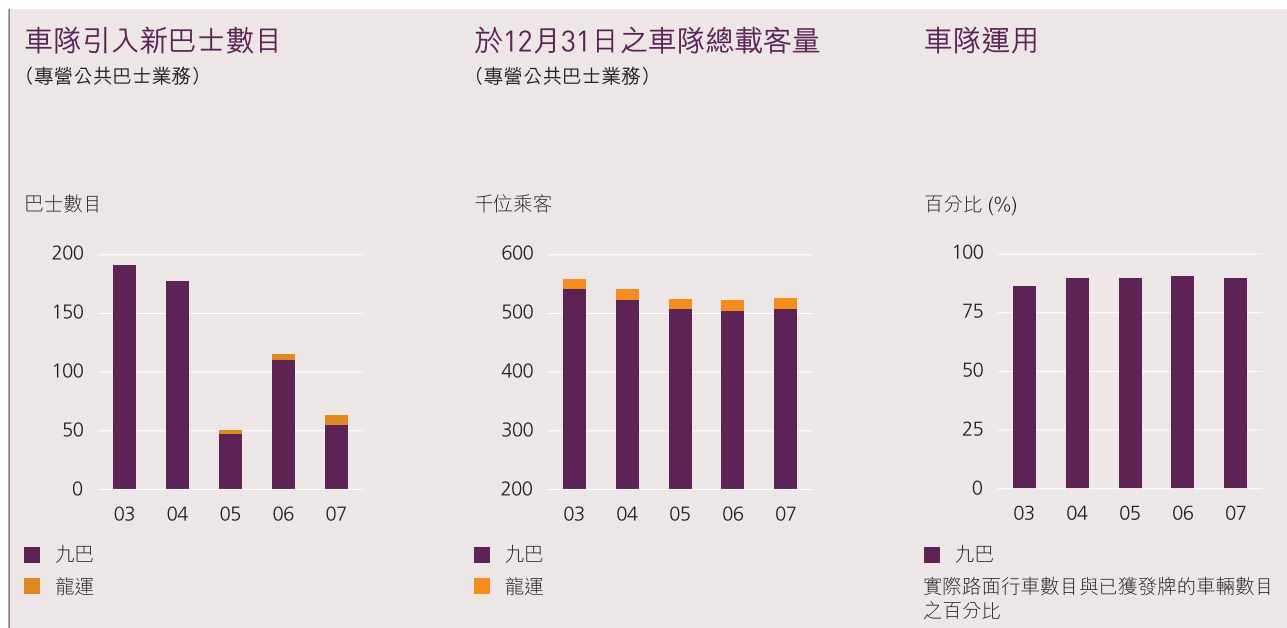
九巴緊貼香港大都會急速的發展步伐，不斷提升車隊質素

年，我們進一步添置54部全新的超低地台空調雙層巴士，其中53部配備歐盟第三代引擎，另一部是配備歐盟第四代引擎的Scania Caetano巴士原型。九巴是香港首家引進歐盟第四代雙層巴士投入服務的專營巴士公司。

最新一代的超低地台空調雙層巴士採用嶄新設計，包括讓乘客上落車廂上層更感方便的筆直梯級、較寬敞的車身、車廂各項有助旅程順暢的設施，以及改良空調系統來更有效地控制車廂內的溫度和濕度。調查結果顯示，這

些創新設計有助九巴提供更加優質、可靠和物超所值的服務，深受顧客歡迎。

截至2007年12月31日止，九巴共有4,047部巴士(包括3,896部雙層巴士和151部單層巴士)提供服務，其中94%為空調巴士。



| 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2007年1月1日 | 3,603 | 155 | 263 | 4,021 |
| 年內添置 | 54 | 1 | - | 55 |
| 年內廢置 | (2) | (5) | (22) | (29) |
| 於2007年12月31日 | 3,655 | 151 | 241 | 4,047 |

於2007年年底，九巴已訂購21部空調雙層巴士，將於2008年運抵。

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。此設備記錄車長的駕駛表現，有助監察和改善行車安全，對行走長途及高速公路的路線特別有效。截至2007年年底，九巴已有3,218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2007年年底，九巴共營辦402條巴士路線。鐵路網絡持續在九巴經營地區擴展，對其業務構成沉重的競爭壓力，但九巴仍繼續開拓新的市場空間。年內，九巴開闢兩條新路線：一條是往來港鐵元朗站和落馬洲站的常規路線，另一條是連接港鐵兆康站北公共交通交匯處和後海灣幹線的特別路線，專為參加2007年4月15日「深港西部通道百萬行」的人士而設。

重組巴士網絡

為應付不斷轉變的市場情況，九巴繼續推行巴士網絡重組計

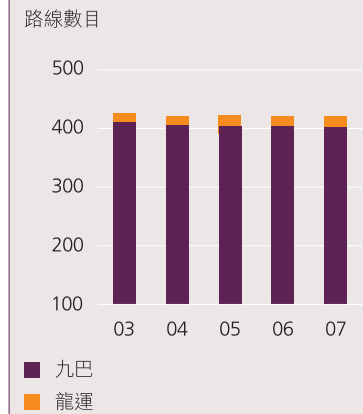
劃，包括取消某些由於新鐵路通車而不再需要的巴士路線，以及削減客運量下降的路線服務班次。這些調整措施提升了日常的營運效率，所騰出的資源可投放於需求正在增長的地區，或讓其自然減省。重組巴士路線或減少

班次，亦有助紓緩繁忙道路上的擠塞情況。

九巴在2007年能進一步減少使用率偏低的巴士，藉以更有效善用資源。以下為年內巴士路線重組概要：

| | 涉及巴士 路線數目 | 所節省的 巴士數目 |
|-----------|--------------|--------------|
| 取消/重組服務 | 2 | 8 |
| 減少班次 | 32 | 34 |
| 總數 | 34 | 42 |

於12月31日之路線數目



九巴經營舒適的點到點巴士服務，行走天水圍等新市鎮



電訊控制中心全日24小時監察前線營運情況

資訊科技

九巴把先進的資訊科技廣泛融入日常業務之中，來監察和優化營運表現、促進內外溝通，以及提升生產力。九巴的數據網絡覆蓋九巴總部、四個主要巴士車廠、11個衛星車廠及131個遍佈九龍及新界的巴士總站。截至2007年年底，九巴旗下各部門共安裝了1,583部個人電腦，並透過高速通訊線路連接至九巴總部內的132部伺服器。在日常的業務及財務管理中，我們使用大約40套應用軟件，其中包括公司自行編寫的程式和專利軟件。

集團不斷提升資訊科技系統，因此能夠改善成本控制、人力資源管理、車隊和車廠的營運，以及顧客服務。

電子報站系統

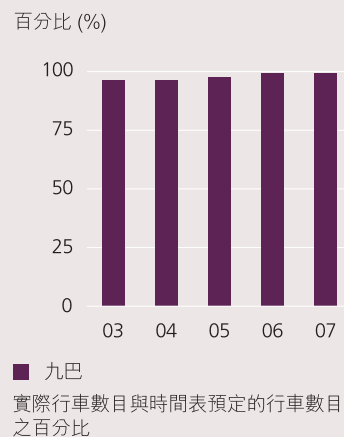
九巴全線車隊已安裝電子報站系統於車廂內。該系統以廣東話、普通話及英語廣播，並透過發光二極管顯示下一個巴士站的名稱，方便車上乘客識別他們的目的地。

交通運作管理系統

九巴的資訊科技部與不同部門合作，研發及推行交通運作管理系

統(「TOM」)，有助提升巴士車長的工作分配及調派效率。車廠員工可利用無線射頻科技手提閱讀器，查閱巴士停泊位置，並將資料上傳系統。每天巴士車長只需將其個人專用的八達通卡放在系統閱讀器上，即可查閱當天工作分配的資料，例如路線編號、車輛登記號碼、值勤時間表、巴士停泊位置及任何特別的運作安排。TOM使每天的工作分配及調派過程更具效率，讓管理層適時獲取不同車廠的工作分配和調派以至運作安排的最新資料。該系統亦借助車隊數據庫的資料，協助員工優先調派排放標準較高的巴士行走繁忙街道的路線。

時間表的成效



巴士服務資訊

九巴利用裝設在總站內的綜合巴士服務資訊顯示系統，向顧客發放最新巴士服務資訊。這些總站設有大型發光二極管顯示屏，顯示個別巴士路線的目的地、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。年內，天恩及元朗西兩個巴士總站都安裝了此系統，令裝有此系統的巴士總站數目增至27個。綜合巴士服務資訊顯示系統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巴士總站四周的交通及運作情況。

九巴採用了另一項由資訊科技部自行研發的電子站務管理系統，協助監察日常的巴士運作情況。站長可利用個人電子手帳記錄巴士到站及開出時間，並將資料即時傳送至車廠控制中心及各有關部門，以便適時作出服務調配及其他巴士營運安排。截至2007年年底，九巴已為131個總站安裝此電子站務管理系統。

巴士保養資訊系統

我們自行研發的電腦化巴士保養資訊系統，記錄和提供有關巴士狀況、歷史、維修和保養記錄，以及維修人員的工作情況和值勤記錄等有用的營運資料，有助管

理層分配工作和監察維修費用。九巴已改良此系統來記錄翻新物料的表現，從而加強監察輪胎的耐用程度和再翻新可行性，確保它們既安全又環保。

先進財務及行政系統

九巴採用SAP電子商貿軟件來管理財務及人力資源。這項先進的專利系統，讓管理層能有效地處理大量資料，適時制訂合適的策略。集團大力推行無紙化溝通方式，使用SAP電子商貿軟件，同時全面採用電子文件管理系統、電子投標、電子工資單及電郵通訊，不但成功減少大量耗紙，更促進了內外溝通，提升文件分發、存檔及取閱的效率。

九巴學徒
吳介中



九巴車長
陳國新



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香港迪士尼樂園、亞洲國際博覽館和東涌昂坪360纜車。

龍運的巴士網絡將新界連接到香港國際機場(「機場」)、東涌新市鎮及北大嶼山的旅遊景點。由於東涌新市鎮的人口持續增長，加上往返機場(包括位於二號客運

大樓新近開幕的翔天廊)、亞洲國際博覽館和昂坪360纜車的客運需求上升，龍運的載客量正穩定增長。

服務承諾

龍運不斷檢討其巴士服務，力求車隊維持在最高的安全和可靠水平。機械可靠性和車隊運作能力的統計資料，正好反映龍運對



龍運精心編排巴士服務，以配合旅客及機場員工早晚的交通需要

卓越營運表現的強烈承諾。截至2007年12月31日止12個月，龍運巴士的機械可靠性達到70,649公里：1，而運作能力則達到99.1%。

提升車隊質素

年內，龍運增添了八部全新空調雙層巴士，以加強兩條對外路線和一條機場巴士路線的服務，並取代行走穿梭路線的單層巴士。

此外，龍運有見攜帶行李的乘客數目增加，故擴闊了八部巴士的行李架空間。

截至2007年12月31日止，龍運營運152部空調雙層巴士和三部空調單層巴士。所有龍運的超低地台雙層巴士均可供輪椅上落，並設有電子報站系統及歐盟第二代或更新的引擎，以及電子速度記錄儀，以便記錄巴士的行車速度和其他操作資料。



● 位於大嶼山的龍運巴士總站

| 龍運車隊 | 空調 雙層巴士 | 空調 單層巴士 | 巴士總數 |
|--------------|------------|------------|------------|
| 於2007年1月1日 | 144 | 9 | 153 |
| 年內添置 | 8 | - | 8 |
| 年內廢置 | - | (6) | (6) |
| 於2007年12月31日 | 152 | 3 | 155 |

為了配合客運需求的增長和提升服務質素，龍運已訂購七部配備歐盟第四代引擎的超低地台空調雙層巴士，將於2008年付運。

車廠

龍運在小濠灣設有車廠，為其巴士提供日常保養、加油、清洗和停泊等服務。該車廠並設有污水處理系統，務使排放至公共污水排放系統的污水質素完全符合法定要求。

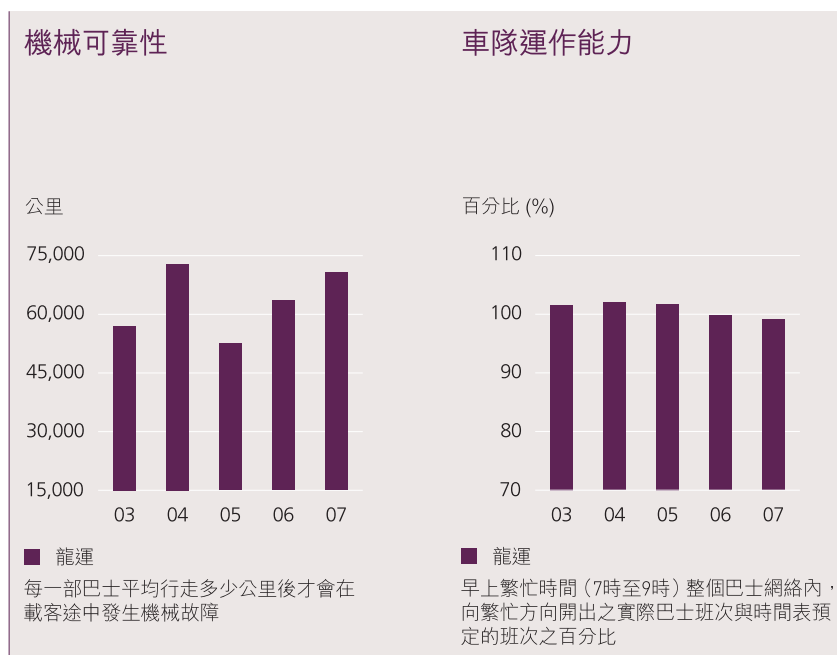
巴士路線及服務網絡

於2007年年底，龍運共有18條巴士路線，與一年前相同。然而，龍運繼續提升服務水平，為往返北大嶼山地區的乘客提供更有效率和直接的客運服務。

隨著航天城發展計劃第一期(包括一座全新的機場客運大樓、兩幢辦公室大樓和各種零售及娛樂設施)於2007年年初啟用，前往機場享用新設施的人數與日俱

增。龍運保持與有關當局聯繫，探討進一步改善巴士網絡的機會，以便受惠於乘客流量的增加。這包括由2007年12月起，分兩階段更改五條機場巴士路線，使其途經新近落成的二號客運大樓。

龍運經常發掘創新意念來吸引新顧客。我們正研究方法把握本地旅遊業的持續增長，特別是中國內地「個人遊」旅客給我們帶來的潛在商機，以及為本地乘客提供更多的服務。





龍運的巴士車身形象設計，標誌着集團致力提供往返機場的優質巴士服務



合併優勢

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」)

陽光巴士集團是香港主要的非專營巴士服務營運商，致力提供卓越優質以至物超所值的客運服務，切合不同顧客的要求。

以陽光巴士有限公司為旗艦的陽光巴士集團，現時擁有13個業務單位，為目標市場提供一系列度身設計的巴士服務，對象包括大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、本地旅行社及學校，並為公眾提供包車服務。

年內，陽光巴士集團繼續擴展業務，以滿足市場對非專營巴士服務的需求。集團的車隊規模於2007年年底增至360部巴士，較2006年年底的330部增加30部。車隊規模擴大，反映集團銳意提升服務質素及經濟效益。於2008年，陽光巴士集團將接收最少30部新巴士，進一步提升車隊質素。



陽光巴士有限公司經營往來九龍灣一個購物中心的穿梭巴士服務，深受市民歡迎

珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)

珀麗灣客運為馬灣的高級住宅項目 — 珀麗灣的居民及訪客提供渡輪及穿梭巴士服務，以切合他們的交通需求。

自2002年12月起，珀麗灣客運一直為珀麗灣提供穿梭渡輪及巴士服務。珀麗灣客運現時擁有七艘高速雙體船，行駛兩條渡輪航線，往返馬灣和中環，以及往返馬灣和荃灣，其中往返中環的渡

輪服務更24小時運作。為了滿足年內不斷增長的服務需求，珀麗灣客運已增加巴士服務班次，並投入六部全新巴士，包括三部超低地台單層巴士、兩部旅遊巴士及一部小型巴士。截至2007年

12月31日，珀麗灣客運的車隊共擁有24部巴士，包括17部超低地台單層巴士、三部柴油電動混合式單層巴士、兩部旅遊巴士和兩部28座位的小型巴士。



珀麗灣客運的現代化雙體船隊，為珀麗灣提供客運服務



珀麗灣客運的一部超低地台單層巴士

為加強巴士服務的覆蓋範圍，珀麗灣客運於2007年6月開辦一條往來馬灣和機場的新巴士路線，並於2007年9月開始營辦往來馬灣和港鐵荃灣站的巴士路線。截至2007年12月31日，珀麗灣客運共經營四條穿梭巴士路線，由馬灣分別往來青衣機場鐵路站、葵芳新都會廣場、香港國際機場及港鐵荃灣站等四個地點。

年內，珀麗灣人口漸增，加上馬灣公園第一期於2007年7月開放後吸引更多遊客到來，均刺激對珀麗灣客運服務的需求。預料珀麗灣人口將於2008年持續上升，珀麗灣客運將繼續監察巴士和渡輪服務的乘客量轉變，並適當地調配資源加以配合。

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一般稱為「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。

新港巴的車隊現時擁有 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。新港巴在新田公共運輸交匯處的總站大樓設置了四個舒適的空調候車室，並安裝了乘客資訊顯示系統，為乘客提供舒適方便的候車環境和顧客服務。

落馬洲支線和落馬洲公共運輸交匯處於 2007 年 8 月啟用以來，

新港巴一直面對來自新鐵路和公共小型巴士服務的激烈競爭。不過，由於香港與中國內地的經貿往來頻繁，加上個人遊計劃擴展至國內更多城市，跨境運輸需求急增料可抵銷部分因競爭而流失的載客量。新港巴將維持高水平的服務，以確保大部分旅客繼續以其穿梭巴士服務作為首選的跨境交通工具。



● 新港巴的巴士總站



新港巴的 24 小時跨境穿梭巴士服務，深受跨境常客及假日遊客歡迎



貢獻所長

物業持有及發展

- Lai Chi Kok Properties Investment Limited
- LCK Commercial Properties 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，亦是高級豪華住宅 — 曼克頓山的發展商。此物業座落於九龍荔枝角寶輪街一號。



美倫美奐的室內游泳池，盡顯曼克頓山住客優越的生活格調

曼克頓山是由五幢住宅大廈組成。由平台上蓋計起，每幢樓高由41至43層不等，提供1,115個豪華住宅單位，總樓面面積約100萬平方呎。曼克頓山所提供的住宅單位，面積由668平方呎至5,008平方呎不等，以迎合不同顧客的需要。此外，五層高

的平台內設有一個豪華住客會所（約50,000平方呎）、一個優化的平台花園（約40,000平方呎）及一公眾休憩場地（約共45,000平方呎）。還有四層高的停車場為住戶、租戶及訪客提供約390個車位。

曼克頓山的建築管理及市場營銷計劃，均由著名地產發展商新鴻基地產發展有限公司（「新鴻基地產」）的全資附屬公司—新鴻基地產代理有限公司負責。發展項目亦得到多名業內頂尖的建築師及室內設計師的參與，確保達致最高質素。新鴻基地產的附屬公司



曼克頓山會所內的健身室，設有各種先進的健身設備

帝譽服務有限公司(「帝譽」)將為曼克頓山提供尊貴的管理服務和保安服務。帝譽的部分員工更曾經在香港四季酒店接受管理服務培訓。

曼克頓山住宅單位於2006年11月首度開售，反應熱烈，其中相等於可售總樓面面積約共299,000平方呎(佔項目可售總樓面面積25%)的245個住宅單位，已於2006年年底前火速售

罄。2007年，另外835個住宅單位亦已售出，相等於樓面面積約820,000平方呎(佔項目可售總樓面面積69%)。曼克頓山於2006年12月獲發入伙紙，並於2007年7月開始交樓予新業主。

曼克頓式生活

曼克頓山座落於西九龍的心臟地帶，遠眺維多利亞港及昂船洲，坐擁港島中環至灣仔海旁的

美景。曼克頓山交通方便，鄰近港鐵網絡、機場快線、西鐵線、3號幹線和8號幹線，以及九巴美孚總站。

曼克頓式的大都會生活概念，以及集團對環保的承諾，可見於曼克頓山的每一個設計層面。大廈的雲石大堂閃爍生輝、花園平台遍植林木，室內裝修極富時代感，並選用最上乘和最天然的物料，盡顯曼克頓山住客尊貴的生

活方式。住宅單位樓底特高、窗戶寬闊，通爽明亮，並採用具能源效益的玻璃，加上自然對流的通風設計，均能減少啟動人工通風及冷氣設備的需要。此外，每幢住宅大樓的中層位置均開闢樓底特高的空中花園，為住客提供一個花團錦簇的休憩場地，並同時可飽覽維多利亞港的迷人景緻。遍植林木的花園平台亦為鄰近居民提供一個城市「綠洲」。

LCK COMMERCIAL PROPERTIES LIMITED (「LCKCP」)

LCKCP是載通國際的全資附屬公司，擁有曼克頓山商用物業的業權。

LCKCP擁有曼克頓山的兩層平台商場，為住戶和附近居民提供優質零售設施。商場將定位為高級購物中心，以配合曼克頓山的形象，並為區內市民提供全新的購物樂趣。購物中心佔地約50,000平方呎，已定於2008年下半年開幕。

LCK REAL ESTATE LIMITED (「LCKRE」)

LCKRE是載通國際的全資附屬公司，擁有集團荔枝角總部大樓的業權。

該商業大廈座落於香港九龍荔枝角寶輪街九號，樓高17層，樓面面積約為156,700平方呎，毗鄰為曼克頓山，目前是集團總部的辦公及行政大樓。



曼克頓山的物業管理服務質素超群



緊密協調

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」)

路訊通控股有限公司(「路訊通」)經營媒體銷售服務。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，集團現持有路訊通73.0%的權益。

路訊通集團為大中華區一家具領導地位的媒體銷售企業，投資於發展蓬勃的廣告市場，透過其在香港的專利流動多媒體系統，向公共客運車輛的乘客及其沿線途人，播放商業廣告訊息，並以極吸引的價格，提供增值的媒體銷售、產品及服務。路訊通集團亦於中國內地經營一個覆蓋逾200個城市的電視節目聯播和媒體銷售網絡。

香港

路訊通集團的流動多媒體系統業務包括在客運車輛上安裝、操作及保養液晶顯示組件等設備，向乘客播放節目和廣告。透過安裝在客運車輛上接近20,000部液晶顯示屏，為乘客播放大量不同形式的娛樂和資訊節目。現時已有大約4,800部客運車輛(包括專營巴士及公共小型巴士)裝設了流動多媒體系統，每日接近400萬名乘客收看。

流動多媒體系統每天接觸的觀眾數目如此龐大，因而吸引了不同廣告客戶採用。路訊通集團的客

戶包括香港各大廣告商，其中不乏廣告代理及不同行業的公司。路訊通集團更提供度身設計的銷售套餐，以配合廣告客戶的不同宣傳目標及支出預算。此外，路訊通集團還採取多項方法來鼓勵客戶長期光顧，包括折扣優惠、贈送額外廣告時段，以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乘客的興趣而特別設計，其中包括電影預告、連續劇、音樂片段、旅遊資訊、動畫、互動遊戲，以及一系列資訊娛樂節目。這些創新、獨特、具資訊性及娛樂性的內容，吸引了無數乘客的注意。隨著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2007年年底，iClub已擁有大約315,000名會員，他們可參與每日的互動遊戲及享有特別優惠。

中國內地

路訊通集團相信，內地投放於廣告的支出持續上升，將為集團帶來龐大的商機。



「流動多媒體」系統提供資訊娛樂並重的優質節目

路訊通集團將利用其於香港的成功經驗，進一步探索內地的發展機會，但焦點仍會集中於人口稠密、消費力持續上升的高增長市場。整體而言，公司方針是投資於能為集團提供合理回報的項目上。這方針將繼續成為路訊通集團在拓展內地市場時的指引。



業務回顧 中國內地

概覽及策略

為配合集團對多元化業務發展的承諾，我們繼續著眼中國內地公共運輸市場的潛力。雖然競爭日益劇烈、燃油價格及其他成本不斷上漲，但載通國際發揮高度生產力，憑著優質、安全、環保及效率的昭著聲譽，致力發展在內地的業務。

憑著作為世界領先公共運輸營運商的經驗，以及中國經濟蓬勃增長及2008年北京奧運會即將舉行，我們有信心集團在中國內地城市的公共巴士、計程車及汽車租賃業務於未來十年將有顯著的進展。



集團將於中國內地致力尋找拓展業務的機會

逾

10,000

部車輛



廣泛覆蓋

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

國內運輸業務

集團現時在北京、深圳、無錫和大連經營多種運輸業務。集團業務策略之一環，是將業務擴展至中國內地。因此，我們將繼續發揮作為世界領先公共運輸營運商的經驗，在內地探索投資商機。

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

175條路線，投入大約4,248部車輛。2007年，深圳巴士集團的載客量為7.482億人次，較2006年的6.915億人次增加8%。

2007年，深圳巴士集團面對深圳地下鐵路的激烈競爭，而燃油價格持續上漲亦對成本構成



深圳巴士集團在深圳市營辦多條接駁巴士路線

沉重壓力。為應付這些挑戰，深圳巴士集團開闢連接深圳地鐵站的新接駁巴士路線、持續提升巴士質素和重組巴士路線網絡，藉此提升生產力。深圳巴士集團亦推行嚴格的財政預算監控措施，以控制整體成本。為了推動環保，深圳巴士集團把車隊內的大部分巴士引擎升格，並採用符合歐盟第三代引擎排放標準的環保燃油。深圳巴士集團將不斷提升服務、加強競爭力，以及擴大在深圳公共運輸業和其他市場的佔有率。

無錫九龍公共交通股份有限公司 〔無錫九龍〕

無錫九龍是一家中外合資股份有限公司，於2004年2月在江蘇省無錫市由集團與中國內地其他三位股東合資成立。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。

無錫九龍是無錫市唯一的專營巴士營運商。目前，無錫九龍營辦約128條巴士路線，投入大約1,859部公共巴士。2007

年，無錫九龍繼續穩步發展，並錄得2.778億人次的載客量，較2006年的2.736億人次增加2%。由於無錫市經濟迅速增長，預料未來幾年無錫九龍的巴士載客量(特別是在農村和新發展地區)會穩定增長。無錫九龍於2007年成功參與成立兩家新的公共巴士公司，以服務錫山和惠山兩個主要鄉郊地區，作為爭取無錫市鄰近地區市場的重要策略。

然而，無錫九龍仍然面對重大挑戰。鑑於內地燃油價格和利率急升及通脹處於相對較高水平，無錫九龍已盡一切努力，在不影響服務質素的前提下控制成本及提升效益。面對非專營旅遊巴等不同運輸服務的激烈競爭，無錫九龍繼續拓展及重組其公共巴士網絡，以切合無錫市人民所需要的交通服務，並不斷改善巴士服務質素。無錫九龍在無錫市的運輸服務、車輛設計及支援服務自2005年起一直取得ISO 9001:2000及ISO 14001:2004認證。2007年，無錫九龍更換了180部巴士以提升車隊質素，並將空調巴士的比例由43%提高至47%。



無錫九龍已將更多空調巴士投入服務



北汽九龍已準備就緒，迎接即將舉行的2008年北京奧運會

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。

北汽九龍現時擁有大約4,307部汽車，是北京市最大的計程車及汽車租賃營運商之一。北汽九龍在經濟增長強勁，市民不斷追求更高生活質素的市場中經營業務，致力為顧客提供高水平的服務。北汽九龍於2006年憑著卓越的計程車服務管理系統成功取得ISO 9001:2000認證。2008年北京奧運會即將於8月舉行，北汽九龍已作好準備把握大量遊客湧入首都所帶來的商機。為支持長遠的業務發展，北汽九龍於2007年制訂了一套系統性的換車計劃，購入約963部車身以金色和白色為主的新計程

車，並預計於2008年內再投入逾215部新計程車和出租汽車。

由2007年第二季開始，北京市當局就市內計程車服務，進行了每季一次的顧客滿意度調查。於年內每次調查中，北汽九龍在超過130家北京計程車營運商中名列前茅。這項成就，反映北汽九龍不斷努力打造成為在北京具聲譽和品牌的領先計程車服務供應商。

2008年北京奧運會是北汽九龍向世界各地遊客展示其優質服務的黃金機會，有助進一步鞏固北汽九龍在北京市同業中的領導地位。雖然持續面對成本上升壓力，但憑著卓越聲譽，北汽九龍將能於2008年北京奧運期間及以後開拓更多商機。

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的「大連市第一公共汽車公司」於1997年合作組成。大連合作合營企業擁有一支約84部單層巴士的車隊，於大連市經營三條路線。2007年，此合作合營企業錄得1,950萬人次的載客量，並保持穩定的發展步伐。



企業社會責任

概覽及策略

作為世界領先的公共運輸營運商之一，載通國際在今天瞬息萬變、關係緊密的環球社區中經營業務，特別關注業務營運對社會和環境造成的影響。載通國際致力推動可持續的經濟發展，與僱員、顧客、地方社群及廣大市民攜手並肩，改善生活質素。我們的目標是盡量減低業務營運對環境的影響，為社會謀求福祉，並以具透明度和切合時宜的方式，與各界人士保持溝通，並與其他目標一致的機構合作無間。

我們的企業社會責任策略是以推動香港和中國內地兩大市場的經濟及社會發展為核心目標。不管業務擴展到任何角落，我們都會致力締造一個更美好、更能可持續發展的世界。



集團各員工必竭盡所能，繼續加強環保，以助保護新界南生圍等地的美麗景色

一間
關愛社群
的公司

重視溝通

顧客服務文化

對載通國際每位員工來說，團隊合作最為重要，我們透過與員工、顧客及社區的緊密合作，提供最高質素的顧客服務，配合業務所在地的社會和環境需要。

「八達通」聰明卡

1997年引入的八達通卡電子繳費系統，已被香港大眾廣泛用以繳付公共交通車資。事實上，該系統是現今世界上最先進及最龐大的無接觸式聰明卡收費系統，不但滲透率及交易量最高，用途也最廣泛。以八達通卡繳費金額和使用次數計算，集團現為香港最大的八達通卡企業用戶之一。於2007

年，集團的專營巴士車費收入中有大約88%是透過八達通卡繳付。八達通卡讓乘客登車更快捷方便，而集團亦可節省收集及處理硬幣的成本。

八達通巴士轉乘計劃 （「轉乘計劃」）

集團不斷尋求方法，優化及擴充九巴及龍運旗下路線網絡或與其他公共運輸機構合辦的八

達通巴士轉乘計劃。這些計劃為乘客提供第二程接駁巴士的車資折扣優惠，不但改善了公共交通網絡的覆蓋範圍、節省了維持一個規模更龐大的運輸網絡所需要的額外資源，更可紓緩繁忙道路上的擠塞情況。截至2007年年底，九巴共營辦68個八達通巴士轉乘計劃，覆蓋258條巴士路線，而龍運則營辦六個八達通巴士轉乘計劃，適用於13條巴士路線，其

中包括前往香港迪士尼樂園和亞洲國際博覽館的路線。

我們支持香港特區政府為保護環境而推出的「藍天行動」，並主張重組路線和取消使用率低的路線，集團亦推出不同的八達通巴士轉乘計劃，務求將因為路線的改變對乘客造成的影

響減至最低。這項減少巴士行走的措施可締造保護環境和節省運輸資源的雙贏局面。

巴士車資折扣計劃

我們致力為顧客提供專注、可靠和物超所值的公共交通服務。

九巴及龍運為使用八達通繳付車資的乘客提供各類折扣和優惠。九巴和龍運推出的下列車資優惠計劃於2007年內繼續生效。這些優惠計劃由2006年初個別日期起生效，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，已由2006年7月1日起擴展至聯營的過海隧道路線。

巴士候車亭

我們繼續推行巴士候車亭改善計劃，目的為乘客改善候車環境。年內，九巴及龍運分別加建了35個和一個新候車亭，令九巴和龍運的候車亭總數於2007年年底分別增至2,383個和30個，並在亭內安裝共2,717個廣告版位。這些候車亭不但為乘客帶來方便，同時亦為集團的專營巴士業務帶來廣告收入。

數碼互動巴士站

於2007年年底，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，並讓乘客瀏覽九巴網站，使用點到點路線搜尋和查閱巴士服務資料。

顧客服務中心

現時，九巴共擁有八個顧客服務中心，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匯處，為公共運輸服務使用者提供一站式的服務。在這些服務中心內，親切友善的顧客服務大使會協助乘客，提供路線和時間表等資料，並收集乘客意見。顧客服務中心的多媒體設備設有「數碼地圖乘客諮



九巴美孚顧客服務中心提供的多媒體設備

詢系統」，不但為使用者提供路線搜尋功能，更利用立體地圖瀏覽目的地的四周地標。九巴於2006年首度推出該創新系統，深受乘客歡迎。顧客亦可利用多媒體設備瀏覽九巴網站。中心還提供八達通卡服務和九巴紀念品銷售服務。

龍運在香港國際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

九巴的顧客服務熱線繼續是集團與顧客溝通的有效渠道。於2007年，查詢熱線共處理了大約380萬個來電，即平均每月處理約32萬個來電。熱線每天24小時不停運作，以廣東話、英語及普通話為市民提供快捷的巴士路線資料、交通消息、九巴服務最新資訊、留言信箱服務和巴士路線資料的短訊服務(SMS)。此外，熱線由每天早上7時至晚上11時還提供專人接聽服務。龍運的顧客服務專線於2007年內共處理超過14,500個來電，即平均每月大約1,200個來電，並收集和處

理顧客的意見及協助提供有關失物的查詢。

九巴的顧客服務熱線引領業界潮流，備受國際推崇。這項熱線服務在Contact Center World Awards 2007亞太區賽事勇奪兩個組別的金獎，更以亞太區代表的身份，與其他來自美洲、歐洲、中東和非洲的得勝隊伍參加ContactCenterWorld.com主辦的Contact Center World Awards決賽。決賽於2007年在美国拉斯維加斯舉行，我們的顧客服務熱線憑著卓越的服務，榮獲最佳客戶服務中心(50名僱員以下)及最佳創新科技組的金獎。

企業網站

集團的網站(www.tih.hk)提供有關載通國際及其附屬公司個別業務的廣泛資料，而九巴網站(www.kmb.hk)則提供方便易用的點到點路線搜尋服務，協助視障人士和互聯網初學者克服障礙，在網上取得有關運輸服務的資料。於2007年12月，每天瀏覽網站平均達到530萬人次，反映網站持續深受歡迎。

顧客溝通

為了保持集團在市場的領導地位，我們需要聽取市民的意

見和了解顧客的需要。有鑑於此，我們十分重視顧客的意見，並時刻積極了解顧客的需要和期望。2007年，九巴的「民意車廂」(改裝自一部單層巴士)出訪了香港10個地區，收集乘客對九巴服務的意見。此外，九巴又舉辦了六次乘客聯絡小組會議，目的是收集及評估市民對巴士服務的意見和期望。會議由大學講師主持，香港特區政府運輸署亦派出代表在會上擔任觀察員。我們參考所得的各種建議，對九巴的服務作出適當的提升和改進。整體的意見反映出乘客對九巴的服務普遍感到滿意。同樣地，龍運亦在年內舉辦了六次乘客聯絡小組會議，乘客的反應良好。

九巴致力於加強顧客溝通的熱忱，於2007年再次獲得表揚。繼2006年成功地參與由中國國際公共關係協會主辦的「第七屆中國最佳公共關係案例大賽」，其中「九巴裝備民意車廂更能廣納民意」及「九巴環保與你同路」的推廣活動分別奪得社區關係組別及環境保護組別銀獎，九巴榮獲2007全國消費者最喜愛香港品牌金獎。此外，「2006九巴乘客聯絡小組會議報告」則獲Apex 2007 Awards for Publication Excellence大獎，再次證明公司搜集顧客意見的方法優勝。

資料刊物

年內，我們出版《九巴環保屢創先河》小冊子，介紹九巴最新的環保工作。小冊子重點介紹九巴在巴士、車廠及企業層面所推行的環保措施，同時介紹我們如何為香港的經濟和社區發展作出貢獻。此外，我們亦出版《九巴載你 玩盡全香港》旅遊指南，介紹香港26個景色怡人的旅遊勝地，並附設各景點的地圖及相關巴士路線的資料。

2007年，龍運向市民派發了超過17,000份宣傳單張，其中包括提供龍運的機場巴士路線和時間表的通天巴士卡及有關龍運北大嶼山及機場巴士服務的資料。

市場推廣及公民教育

為了讓市民了解集團的環保工作，九巴在2007年舉行了12場記者會和簡報會，介紹各項嶄新的環保措施，包括引進歐盟第四代巴士引擎、改善污水循環系統、輪胎「零棄置」、主件翻修廠的各項環保設計、為全線巴士裝上Posilock密封式加油系統、電子站務管理系統，及改善巴士廢氣的排放水平。

我們亦舉行記者會，宣傳嶄新的巴士技術及創新，包括巴士站的多面旋轉式路線資料板及巴士上新的緊急出口。

九巴推出全新的「乘客之道公民教育計劃」，其中主要包括一系列六輯的10秒鐘公民教育電視宣傳短片(三個以環保為主題和三個著眼於乘客安全)，於2007年4月至2008年2月期間播出，藉以鼓勵乘客在巴士上遵守秩序、律己守禮。為了進一步推廣這些公民教育訊息，我們在50多部巴士及超過1,000個巴士候車亭展示10個有關的宣傳設計。

2007年，香港特區政府透過「流動多媒體」系統，推廣環保訊息，教導市民提升空氣質素的好處。



秉持承諾

員工和安全

公司秉持「以人為本」的宗旨，除致力為乘客提供舒適安全的服務，更顧及 13,000 名員工的需要。載通國際重視優質服務、團隊合作及具行業創見的企業文化，乃以員工為基礎。有見及此，我們持續重視對員工的密集培訓和再培訓工作，以圖建立一個著眼於工作表現、團隊合作和關注社會責任的工作環境。

多年來，集團繼續投放大量的人力和資源，加強巴士及渡輪的運作安全。主要的措施包括為車長及船員提供全面的培訓、加強監察操作的程序、改善巴士設計，以及為車隊及渡輪實行嚴格的維修保養計劃。集團透過培訓、鼓勵和獎賞，建立一個安全至上和力求優質服務的工作文化。

下表列出集團各業務分部於 2007 年和 2006 年年底的員工數目：

| 業務分部 | 2007 年 | 2006 年 |
|---------------------|---------------|---------------|
| 專營公共巴士業務 | | |
| • 九巴 | 12,000 | 12,133 |
| • 龍運 | 443 | 432 |
| 非專營運輸業務 | 817 | 784 |
| 媒體銷售業務 [#] | 71 | 69 |
| 國內運輸業務 [*] | 7 | 7 |
| 總數 | 13,338 | 13,425 |

[#] 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

集團與各界人士的交往乃建基於良好的溝通，而與員工的良好關係也是以良好溝通為基礎。九巴及龍運的六個勞資協商委員會，是一個具建設性和積極主動的溝通渠道，讓管理層和員工代表深入商討巴士日常運作的事宜。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，以檢討安全及營運程序、工作環境及員工福利等事宜。此外，集團亦設立專用網頁，提供管理層通告、即時天氣報告、臨近或

過往的員工活動資料，供九巴及龍運員工瀏覽。集團亦定期製作視像光碟，如「900茶水站」和員工月刊，以創新和互動的溝通途徑，讓前線員工了解公司的政策，知悉集團內外的最新發展。此外，我們還在總部設立員工圖書館，推廣延續性的自學精神。

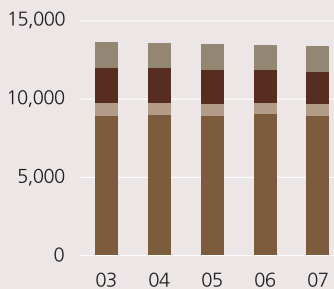
為促進僱員關係及加強彼此溝通，集團人力資源部設立了九巴僱員關係及傳訊組，於年內推出僱員關懷計劃，包括為僱員及其家屬提供專業輔導服務，以及舉辦康體活動。

一般僱員培訓

集團認為，培訓員工不僅能提升工作能力，也是集團對目前和未來人力資源的一項重大投資。2007年內，集團通過目標明確、由上而下的培訓方法，令集團在革新及創意方面皆有顯著進步。於2007年，集團為九巴和龍運的員工舉辦了多個培訓課程，主題包括管理技巧、人際關係及溝通技巧、電腦軟件應用及英文寫作技巧等。我們又為九巴及龍運的管理層員工舉辦Myers-Briggs Type Indicator(「MBTI」)團隊合作工作坊，藉以培養團隊精神和提升部門表現。另外，集團年內有305名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培訓課程。

集團於12月31日之員工數目

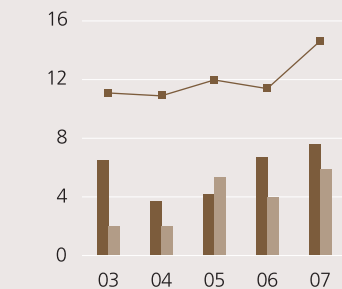
員工數目



■ 車長
■ 其他車務人員
■ 服務支援
■ 其他

員工流失率

百分比 (%)



■ 九巴
■ 龍運
— 香港勞動市場流失率*
*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2007年繼續舉辦「傑出服務獎」獎勵計劃。年內，一共有51名表現傑出的員工獲頒發獎項。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：

2007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 | 6,467 | 279 | 6,746 |
| 安全駕駛年獎 | 4,033 | 186 | 4,219 |

2007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 | 391 | 21 | 412 |
| 勤工年獎 | 235 | 7 | 242 |

與專營公共巴士業務一樣，集團非專營運輸業務部旗下的營運公司亦同時頒發良好服務和安全駕駛獎項，以表揚在年內表現優秀的司機。

為了建立關懷備至、愛護社群的工作環境和發揚團隊精神，集團舉辦了多次傳媒活動，以表揚員工的敬業精神和出色表現，其中包括安排傑出服務獎、安全駕駛獎及長期服務獎的得獎者接受傳媒訪問，以及發表特稿介紹首名女維修員工、獲獎的熱線服務主管，以及在九巴工作的父子兵。

九巴
駕駛導師
盧漢鍾

車長培訓

我們致力為乘客提供安全、舒適和可靠的客運服務。多年來，我們向設於沙田車廠的九巴車長訓練學校(「訓練學校」)投入大量資源，以培訓新入職

的車長，並提供深造課程提升現職車長的駕駛技術。現時，訓練學校擁有超過30名駕駛導師及30多輛訓練巴士。

新入職的車長需要在訓練學校修讀一系列的訓練課程，其中包括強調安全駕駛和顧客為本的理論課程，以及路面駕駛技術訓練的實用課程。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評估，以確保他們符合駕駛資格並能履行其職責。另一方面，訓練學校亦為經驗豐富的車長舉辦高級培訓課程，除了加強他們的安全意識，更提醒車長為乘客提供更舒適的旅程。

於2007年年底，九巴為車長訓練學校引進了最先進的巴士模擬駕駛室。駕駛室裝設了全港首個高像真度巴士模擬駕駛訓練系統，能模擬現實世界的路面環境及車輛活動，有助訓練和改善車長在不同的駕駛情況下的判斷能力和駕駛表現。在車長完成模擬駕駛訓練後，該系統還把記錄巴士行車表現資料，包括乘客舒適度指標、行車速度和旅程時間的報告編製



出來。模擬駕駛室裝置了四台模擬駕駛器，每台駕駛器上裝設三部42吋等離子顯示屏，能播放仿真度極高的三維立體駕駛景觀，模擬駕駛器還設有仿真的巴士駕駛艙，內置真實尺碼的司機座椅、駕駛盤、加速裝置、制動裝置及儀錶板等，使受訓的車長能感受到逼真的路面操作環境。於模擬駕駛期間，車長甚至能感覺到仿似真

巴士駛過不同路面時所產生的震盪，並能聽到模擬駕駛艙內外發出的聲音。訓練期間導師會從旁指導。模擬駕駛結束後更會作出檢討及分享駕駛經驗，讓學員改進駕駛技術。

監察車長表現

集團設有專責小組，透過有系統的評估機制定期監察車長表

現。為表現欠佳的車長提供再培訓以作改進。九巴另設有表現管理小組，協助車長認識自己的長處和短處，並對表現欠佳的員工採取紀律行動，而表現突出的車長則獲集團頒授各項獎賞以作表揚。集團的非專營巴士和渡輪服務也採納相若的措施，以監察車長和船員的表現。



車長訓練學校新引入的四台最先進的模擬駕駛系統，圖為其中一台



我們的專業維修隊伍恪守嚴格的維修標準，確保巴士運作安全可靠、效率卓越

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：

2007年為車長而設的安全駕駛獎

| 車長數目 | 九巴 | 龍運 | 總數 |
|------------|------------|-----------|------------|
| 35年內從未發生意外 | 1 | — | 1 |
| 30年內從未發生意外 | 3 | — | 3 |
| 25年內從未發生意外 | 7 | — | 7 |
| 20年內從未發生意外 | 43 | 2 | 45 |
| 15年內從未發生意外 | 69 | — | 69 |
| 10年內從未發生意外 | 166 | 2 | 168 |
| 5年內從未發生意外 | 542 | 20 | 562 |
| 總數 | 831 | 24 | 855 |

巴士設計及維修

巴士的設計及維修，對提升行車安全和舒適度至為重要。多年來，九巴的工程組員一直積極與大型巴士製造商合作，確保新巴士的設計能適合香港獨特的運作環境。此外，我們還利用車速限制儀和電子速度記錄器等標準行車資料記錄設備來記錄和監察車隊行車時的表現，以監察和加強行車安全。

九巴和龍運的巴士均按照完全符合現行ISO認證標準的維修計劃，每日、每月及每年在其車廠內接受專業的檢查和測試。此外，我們的專營巴士亦不時在車廠內接受香港特區政府運輸署工程師的隨機突擊抽查。

綜合巴士監察系統

九巴的新巴士均配備包括潛望鏡的三合一綜合巴士監察系統。在駕駛時，車長可利用該系統的潛望鏡監察巴士上層的情況、在倒車時查察車後的物件，以及在車門開啓時監察乘客下車的情況。

船員訓練

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

新入職的渡輪員工必須參加各項培訓課程，以便全面掌握雙體船在駕駛和航行各方面的操作、船上安全及顧客服務。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甚高頻(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，以提升渡輪員工的應變能力，讓他們能夠快捷地及有效地應付任何緊急情況。此外還定期舉辦船上消防、碰撞及設備故障演習。我們特別注重船員的安全意識及對乘客舒適度的感覺。透過不斷檢討和改進，我們希望能夠保持優秀的服務和良好的安全記錄。

技術及學徒培訓

九巴技術訓練學校於1973年成立，負責向集團維修員工灌輸最新的巴士運輸科技知識。於2007年，我們為1,698名技術人員舉辦共233個內部訓練課程，並與巴士製造商合辦九項課程，供107名工程師、督導員及科文參加。

九巴技術訓練學校亦為年輕中學畢業生舉辦為期四年的學徒培訓計劃，以栽培足夠的熟練維修員工。在2007年，九巴技術訓練學校共有21位學徒畢業，令學校自成立以來畢業生的總數達至2,113名。於2007年年底，正在接受培訓的學徒人數為164位。這些高水準的學徒培訓計劃於2007年再獲肯定，三位學徒在職業訓練局舉辦的2007年「最佳學徒選舉」大賽中，分別奪得汽車修理機電組別的亞軍、第五名及第六名。得獎者獲邀前赴日本參觀萬事得車廠。



考慮周詳

公益事務

集團秉持熱心社群的悠久傳統，積極參與廣泛的社區外展活動，透過贊助政府和慈善機構的活動，照顧青少年、長者、傷健及貧困人士的需要。2007年，集團再度榮獲香港社會服務聯會頒授「商界展關懷」標誌，並再獲香港公益金頒發公益優異獎。

九巴之友

九巴的乘客是我們的合作夥伴及志同道合的朋友，共同承擔公民責任。為了發揚這文化共識，我們已將九巴乘客俱樂部「九巴之友」的運作理念推廣至

集團其他業務。於2007年內，「九巴之友」的2,850位會員總共投入大約11,000小時，義務參與社區建設、公民教育、環境保護及社會服務等活動。會員亦探訪兒童之家、老人中心及庇護工場，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12年前成立以來，「九巴之友」總共投入了超過60,000小時的義務工作，於2007年獲得香港特區政府社會福利署的表揚，獲選為「2006年最高服務時數獎」（私人團體—最積極動員客戶參與獎）的季軍。

香港公益金及其他 非牟利團體

集團旗下各公司一向積極支持社區慈善活動，協助照顧青少年、長者、弱能及需要幫助的人士。集團熱心贊助社區活動，包括公益金舉辦的企業及僱員募捐計劃、公益慈善馬拉松(半馬拉松賽)、公益服飾日及新界區百萬行，以及香港特區政府、專業組織和慈善團體舉辦的其他公益計劃。

繼2006年後，九巴於2007年再次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。

年內，九巴贊助的社區活動包括藝術、文化、體育以及有關促進工業發展和加強社會意識的計劃，受惠項目包括香港藝術節、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，以及大中華文化全球協會。

此外，集團另一附屬公司路訊通控股有限公司(「路訊通」)獲香港社會服務聯會頒發商界展關懷「5年以上標誌」，表揚其致力履行良好企業公民責任的長期承諾。路訊通持續透過其「流動多媒體」系統，為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。

協助有特別需要的人士

一如以往，集團於2007年11月招待本港不同類別的乘客免費乘搭其專營巴士路線的巴士。九巴及龍運於2007年11月18日的「長者日」讓65歲或以上的乘客免費乘搭，並於2007年11月25日的「國際復康日」提供免費巴士服務予傷健人士及其護理人員。年內，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。

九巴的長跑隊成員多次在渣打香港馬拉松賽事中贏得獎項





關懷備至

愛護環境

作為國際上的一家成功企業，集團一向深明本身對環境及社區所肩負的企業責任。我們相信保護環境是重要的，並繼續推行和發展相關的工序及產品，來減少業務運作對環境所造成的影響。九巴榮獲香港優質標誌局認證，而我們出版的《九巴環保屢創先河》則獲 Apex 2007 Awards for Publication Excellence 大獎，反映九巴堅持將來的發展必須是可持續的。

九巴的卓越環境管理獲香港優質標誌局表揚

九巴獲香港工業總會轄下香港優質標誌局(「標誌局」)頒發「香港 Q 嘜環保管理計劃」認證，以表揚九巴專營巴士服務

以及其九龍灣車廠、荔枝角車廠、沙田車廠及屯門車廠四間車廠所提供的巴士保養及維修服務均符合香港 Q 嘜環保管理計劃(「計劃」)規定的環保管理標準。該計劃是標誌局設計的系統認證計劃，以協助公司識別、控制及監察業務營運對環

境的影響。九巴每季接受一次監督審核，以確保在認證期內(2007年5月4日至2010年4月30日)繼續符合嚴格的環境管理標準。我們是首家獲得此項認證的上市公共運輸機構。

環保巴士

九巴和龍運不斷提升車隊質素，以確保其巴士在各方面均符合甚至超越最新的國際認可環保標準，透過採用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。

歐盟引擎

2006年，九巴開創業界先河，率先引進一部配備歐盟第四代引擎的丹尼士三鋒型 Enviro 500 雙層巴士，以及一部配備歐盟第四代引擎的富豪奧林比亞 B9TL 巴士原型，以因應本地運作環境接受測試。2007年，集團進一步為車隊引進一部歐盟第四代 Scania 原型和 61 部符合歐盟第三代排放標準的新巴士。

九巴及龍運的巴士均已全部配備環保引擎及減排裝置，符合

歐洲環保部長委員會嚴格的廢氣排放標準。九巴已為所有配備了歐盟第一代或更早期引擎的巴士，而龍運亦已為其配備了歐盟早期引擎的巴士，安裝了催化轉換器。裝上催化轉換器及同時採用超低含硫柴油後，令裝有歐盟第一代及更早期引擎的巴士的微粒排放標準分別提升至歐盟第二代及歐盟第一代水平。

此外，九巴共有 504 部歐盟第三代巴士已安裝了催化過濾器及廢氣再循環裝置。這些裝置大大降低微粒排放量，並將黑煙排放量降低至接近零度，令其廢氣排放水平十分接近歐盟第四代引擎的相關標準。

以下為九巴及龍運截至 2007 年 12 月 31 日達致相關廢氣排放水平的巴士數目：

| 達致此水平的巴士數目 | | | |
|----------------------|--------------|------------|--------------|
| 廢氣排放水平 (按微粒排放量計算) | 九巴 | 龍運 | 總數 |
| 歐盟第一代 | 527 | 3 | 530 |
| 歐盟第二代 | 2,403 | 134 | 2,537 |
| 歐盟第三代 | 447 | 16 | 463 |
| 歐盟第四代 | 670 | 2 | 672 |
| 總數 | 4,047 | 155 | 4,202 |

集團非專營運輸業務部的車隊亦配備了環保引擎。

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，其柴油含硫量低於 0.005%。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。集團在香港的車隊逐漸採用新引進的「歐盟第五代柴油」，其含硫量為 0.001%。這種含硫量近乎零的新款柴油能減低排放量，進一步改善環境質素。

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，其中超過 63% 的巴士裝有歐盟第三代或歐盟第四代引擎。

革命性的柴油電動混合式巴士

珀麗灣客運擁有三部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，因而大大減低黑煙排放。只有當巴士的電池儲電量下跌至預設的水平，方會使用車上的柴油驅動小型引擎。

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。相比於傳統的礦物質機油，合成機油能令廢油量大幅減少80%。合成機油亦令每次換油期限由3萬公里大幅延長至15萬公里。

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程式結合為一，成功研發創新的全環保巴士驅動系統。此系統除了為乘客提供更為舒適穩定的巴士旅程外，更有助降低行走市區和高速公路巴士的耗油量及廢氣排放量。

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淨化空氣。海棉空氣過濾器經過無數測試後，證實其平均壽命可長達12個月，較傳統的紙空氣過濾器高出6倍。海棉空氣

過濾器能有效淨化空氣之餘，亦同時大大減少使用傳統過濾器所產生的固體廢物。

廢物處理

明智減廢計劃

多年來，盡量減少和妥善處理廢物一直是集團關注的重點環保問題。年內，九巴在日常運作過程中，持續在節約資源和減少廢物方面取得理想的成效，特別是回收廢紙、即棄電池及光管、減少製造泥渣，以及採用長壽光管等。集團推行固體廢物管理計劃，有效地使用物料和大幅減少製造固體廢物。九巴對保護環境不遺餘力，於2007年再度獲香港特區政府環境保護署頒發「卓越明智減廢標誌」。集團致力探索、制訂及推行環保措施，以減低業務營運可能對生態環境帶來的負面影響。

翻新輪胎及循環使用廢輪胎

為了減輕工業廢料對環境所造成的影響及充分運用資源，九

巴的輪胎翻新工場於2007年共翻新了34,400條輪胎，令工場自開始運作以來的翻新輪胎總數超過600,000條。為了進一步探索將廢輪胎循環再用的每個可能性，九巴於2006年7月委託輪胎回收商收回本來需要傾倒於政府垃圾堆填區的廢輪胎，以抽取其中不同的物料，製成各種產品，例如遊樂場鋪地材料或其他橡膠產品等。截至2007年年底，輪胎回收商已透過這項回收計劃回收了超過20,000條廢輪胎及230噸輪胎碎料。

光管回收

於2006年，九巴成為全港首間參與光管回收計劃的企業。為了減少固體廢物對環境所造成的影響，九巴委託了一間持牌承包商定期回收舊光管，循環再造。承包商在政府化學廢物處理中心將舊光管內含的水銀抽掉、把玻璃管壓碎，然後將收集到的水銀、玻璃粒及其他金屬部件循環再用。於2007年內，約有62,000支舊光管被送

到政府化學廢物處理中心循環再造。

廢油及化學廢料

巴士在維修程序中會產生廢棄的潤滑油，於2007年內集團將約為879,000公升(2006年：890,000公升)廢棄潤滑油交予註冊廢油回收商處理，並將大約362,400千克(2006年：335,880千克)的固體化學廢料經註冊化學廢料回收商運往香港指定的垃圾堆填區。

污水

九巴車廠裝設有11個自動污水處理系統，能為車隊及車廠每日處理高達773立方米的污水。車廠會按照監管標準將污水預先處理，然後才排放至公眾污水系統。

自行研發的過濾器壓縮機

2007年內，九巴繼續使用為九巴贏得2006香港環保企業獎中的環保實用創意優異獎的自行研發過濾器壓縮機。自九巴於2005年首次推出該壓縮機以

來，廢棄的燃料及機油過濾器的體積已縮減了60%，有助減少製造固體化學廢物，及延長垃圾堆填區的壽命。此外，於壓縮過程中排出的廢棄潤滑油經回收後又可循環再造，進一步提升環保效益。

環保辦公室

集團在設計、興建和車廠運作時，均以環境保護和節省能源作為首要考慮因素。九巴和龍運所有車廠均有專門設備，包括污水處理系統、循環用水設備和環保消防系統。車廠內的照明、空調及通風系統均採用節能設計，藉以減省能源。集團亦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。

集團在設計及翻新其香港總部過程中引進「環保辦公室」概念，包括安置預設時間掣，在不需照明的時段內或者在天然照明已經足夠時，自動關掉照明系統。為響應香港特區政府的「藍天行動」，我們利用溫度

控制器，將辦公室內的冷氣溫度維持在攝氏25.5度，藉以節約能源和減少空氣污染。環境保護署轄下之室內空氣質素資訊中心向集團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衛生的工作環境及良好的空氣質素。

九巴
首席機械工程師
沈乙紅



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 |
| | 12,013.5 | 8,704.5 | 4,195.7 | 2,106.6 |
| 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 | | | 4,073.9 | 2,002.7 |
| 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 | | | 3,847.7 | 1,838.0 |

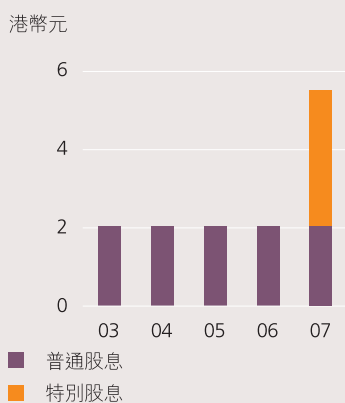
截至2007年12月31日止年度，集團營業額為港幣120.135億元(2006年為港幣87.045億元)，較2006年增加港幣33.090億元，升幅為38%。營業額的上升，主要因為曼克頓山於年內進一步售出多個住宅單位，而錄得銷售總收益港幣53.829億元(2006年為港幣21.332億元)，另外集團的運輸及其他業務所產生的車費及其他收入亦由2006年的港幣65.713億元，增加港幣5,930萬元至2007年的港幣66.306億元。

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

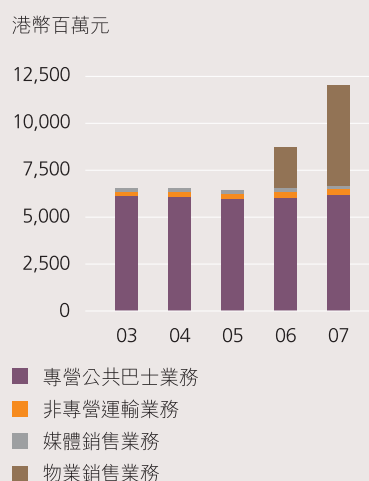


固定資產平均淨值回報率

(不包括物業銷售)



集團營業額



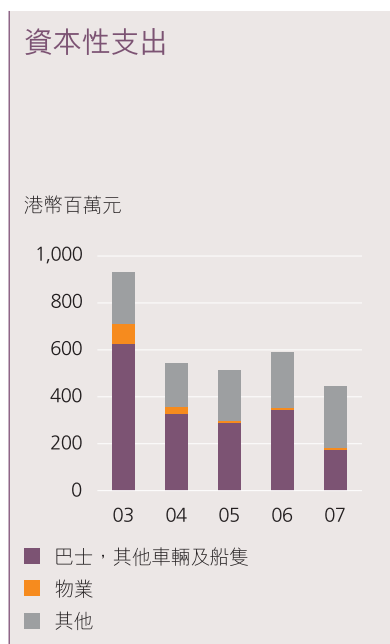
本年度所得稅支出為港幣2.056億元(2006年為港幣1.333億元)，較去年增加54.2%。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第142頁財務報表附註6(a)。

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

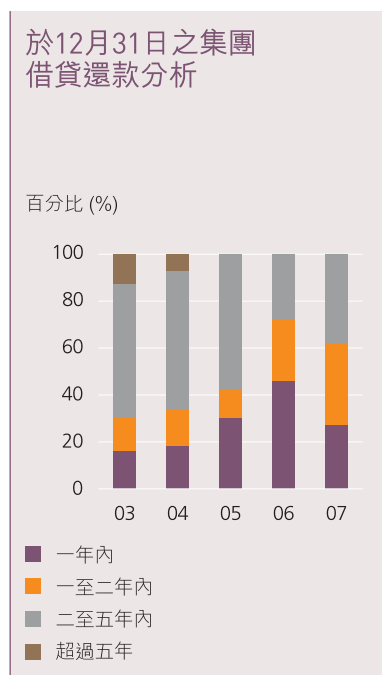
於2007年年底，集團的流動資產總額為港幣51.605億元(2006年為港幣50.770億元)，其中主要包括持作出售的已落成物業港幣2.063億元(2006年為港幣14.334億元)、應收賬款港幣17.076億元(2006年為港幣21.793億元)，以及流動資金港幣30.954億元(2006年為港幣12.285億元)。持作出售的已落成物業數額代表於年結日所持有的曼克頓山未出售住宅單位及車位的成本。應收賬款包括來自出售曼克頓山物業的應收分期付款港幣14.338億元(2006年為港幣18.557億元)。於2007年年底，集團的流動資金主要為港幣、美元、人民幣及英鎊。年內流動資產總額上升，主要由於收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 | | 978.2 | | (3,082.4) |
| 美元 | 54.0 | 421.3 | 46.9 | 365.6 |
| 英鎊 | 1.6 | 25.5 | 1.6 | 23.7 |
| 人民幣 | 109.1 | 116.8 | 128.4 | 128.4 |
| 總額 | | 1,541.8 | | (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 | 45.2 | 37.2 |
| 購買巴士及其他車輛 | 58.8 | 188.3 |
| 購置其他固定資產 | 256.5 | 263.3 |
| 興建車廠及其他車廠設施 | 1.4 | 2.4 |
| 總額 | 361.9 | 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) | 淨現金 | 0.51 |
| 年終流動資金比率 (流動資產對流動負債的 比率) | 2.66 | 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 | 5,917.7 | 803.3 |
| • 投資活動 | (1,626.0) | (423.2) |
| • 融資活動 | (3,691.0) | (151.1) |
| | 600.7 | 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。



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 | 5,847.0 | 5,790.6 |
| 其他收益淨額 | 港幣百萬元 | 95.7 | 68.3 |
| 總經營成本 | 港幣百萬元 | (5,621.3) | (5,560.3) |
| 融資成本 | 港幣百萬元 | (61.1) | (63.1) |
| 除稅前盈利 | 港幣百萬元 | 260.3 | 235.5 |
| 所得稅支出 | 港幣百萬元 | (46.2) | (19.2) |
| 除稅後盈利 | 港幣百萬元 | 214.1 | 216.3 |
| 淨盈利率 | | 3.7% | 3.7% |
| 總載客量 | 百萬人次 | 1,008.1 | 1,007.9 |
| 行車里數 | 百萬公里 | 331.2 | 336.2 |
| 年終僱員數目 | 僱員數目 | 12,000 | 12,133 |
| 年終車隊規模 | 巴士數目 | 4,047 | 4,021 |
| 資產總值 | 港幣百萬元 | 5,451.4 | 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 | 303.0 | 293.1 |
| 其他收益淨額 | 港幣百萬元 | 1.8 | 3.0 |
| 總經營成本 | 港幣百萬元 | (278.9) | (267.3) |
| 融資成本 | 港幣百萬元 | (4.5) | (6.8) |
| 除稅前盈利 | 港幣百萬元 | 21.4 | 22.0 |
| 所得稅支出 | 港幣百萬元 | (3.6) | (3.5) |
| 除稅後盈利 | 港幣百萬元 | 17.8 | 18.5 |
| 淨盈利率 | | 5.9% | 6.3% |
| 總載客量 | 百萬人次 | 27.7 | 26.5 |
| 行車里數 | 百萬公里 | 24.9 | 24.5 |
| 年終僱員數目 | 僱員數目 | 443 | 432 |
| 年終車隊規模 | 巴士數目 | 155 | 153 |
| 資產總值 | 港幣百萬元 | 211.6 | 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」)

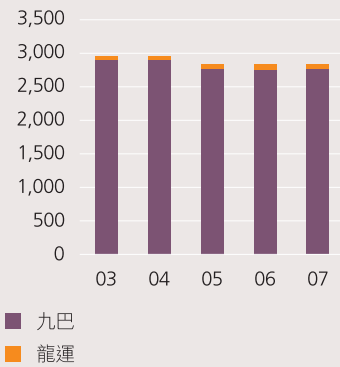
陽光巴士集團是本港經營各類非專營巴士服務的一個主要營運商，透過包車服務向不同的顧客群提供度身設計的高質素運輸服務，其顧客遍及不同行業及獨特的市場層面，包括大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、本地旅行社及學校，以及普羅大眾。

財務回顧

平均每日載客人次

(專營公共巴士服務)

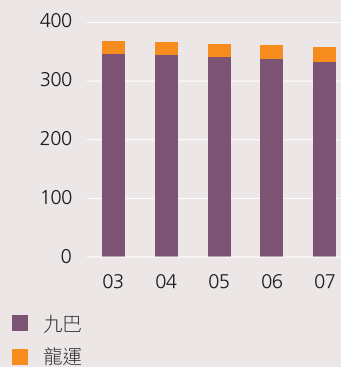
千人次 (每日)



巴士行車里數

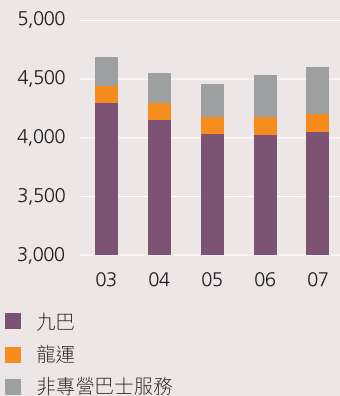
(專營公共巴士服務)

百萬公里



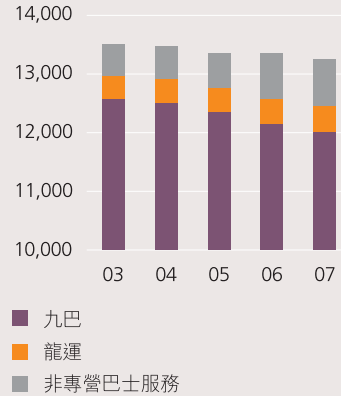
於12月31日已發牌之巴士數目

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

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，90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。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，67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，54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、富聯國際集團有限公司之非執行董事及渣打銀行（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。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，57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。



伍兆燦

董事，77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之創辦人及集團董事總經理。



雷禮權

BSc(Econ)

董事，48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。

（*獨立非執行董事）



陳祖澤太平紳士

GBS, DBA(Hon), BA, DipMS, CCMl, FCILT, FHKIoD

董事長，64歲。陳氏自1997年9月4日至2008年4月7日擔任載通國際控股有限公司(「本公司」)董事長；分別自1993年11月1日至2006年12月31日及自1997年5月8日至2006年12月31日擔任九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)及龍運巴士有限公司(「龍運」)董事長；自2007年1月1日至2008年4月7日擔任九巴及龍運之高級執行董事；並自2008年4月8日起出任本公司、九巴及龍運之非執行董事。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主席、香港公益金名譽副會長、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，73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), MPA(Harvard), FCIM, CMILT, MHKIoD

執行董事，44歲。伍氏自1997年9月4日、1995年10月12日及1997年9月1日起分別出任載通國際控股有限公司(「本公司」)董事、九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)及九巴(中國)控股有限公司(「九巴(中國)」)董事。伍氏為路訊通集團創辦人及集團董事總經理。伍氏於1990年加入集團，此後不斷參與多項工作，計有業務發展、市場推廣及銷售、客戶服務、採購、保險、資產管理及企業關係。伍氏成功使九巴形象革新，亦提升巴士車身、候車亭及車內多媒體的廣告，使九巴成為香港一個強而有力的戶外媒體銷售工具。她於1999年獲委任為商務總監，其後於2001年獲委任為本公司、九巴及九巴(中國)執行董事。伍氏於2003年獲亞洲週刊頒授華人青年企業家大獎，及後於2006年獲選為中國百名傑出女企業家；同年，她亦獲哈佛大學授予梅森學者。她為智經研究中心理事、香港數碼港董事局成員、義務工作發展局董事、香港明天更好基金董事局委員、香港公益金公共關係委員會委員、香港社會服務聯會執行委員會委員、伊利沙伯醫院管治委員會成員及中華仁人家園協會董事。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及哈佛大學公共行政學碩士學位。



孔祥勉博士*

GBS, OBE

獨立非執行董事，77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年至2007年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。2003年獲頒授Commandeur de la Légion d'Honneur勳銜。2007年獲頒授Grand Officier 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, FITE

董事，70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，54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，並為數碼通電訊集團有限公司、王氏國際（集團）有限公司、恒生銀行有限公司、華潤創業有限公司、美維控股有限公司及交通銀行股份有限公司之獨立非執行董事，該等公司的股份於香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）上市。他為萬科企業股份有限公司、中化化肥控股有限公司及中國航空技術國際控股有限公司之前獨立非執行董事。他亦是新鴻基地產發展有限公司（「新地」）的非執行董事（按《聯交所證券上市規則》，新地屬本公司主要股東之一）。李氏為中國人民政治協商會議第十一屆全國委員會委員。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。



何達文

MA(Cantab), MBA, CMILT, MHKIoD

副董事長，46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日何氏獲升任為本公司、九巴及龍運之副董事長。自2007年1月1日起他獲委任為九巴及龍運之董事總經理，並於2008年4月8日起獲委任為本公司之董事總經理。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，62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。



苗學禮太平紳士

OBE, MPA(Harvard), BA(Lond)

董事，57歲。苗學禮先生自2008年3月1日起出任載通國際控股有限公司及九龍巴士(一九三三)有限公司董事，並自2008年3月20日起出任路訊通控股有限公司董事。他於2007年2月卸任中國香港特別行政區駐日內瓦世界貿易組織常設代表，並離開公務員隊伍。他在退休前的35年事業發展中曾任多個要職，包括在2002年至2004年任財經事務及庫務局常任秘書長，在1996年至2002年任房屋署署長及房屋委員會行政總裁，在1993年至1996年任貿易署署長，在1991年至1993年任海事處處長，在1989年至1991年任布政司辦公室資訊統籌處長，以及在1979年至1982年任港督私人秘書。苗學禮先生由2007年11月12日起在新鴻基地產發展有限公司持有部分股權的附屬公司香港商用航空中心有限公司出任非執行董事。苗學禮先生持有哈佛大學公共行政碩士學位及倫敦大學文學士學位。

(*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, CCMI, FCILT, FHKIoD

64歲。陳氏為載通國際控股有限公司之董事長、九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司之高級執行董事。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104頁。

雷中元 M.H., BEc, AASA, FCILT

73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104頁。

伍穎梅 BA, MBA(Chicago), MPA(Harvard), FCIM, CMILT, MHKIoD

44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創辦人及集團董事總經理。伍氏之簡介刊載於本年報第105頁。

何達文 MA(Cantab), MBA, CMILT, MHKIoD

46歲。何氏為載通國際控股有限公司之副董事長、九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司之董事總經理。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106頁。

何世基 BBA, CA(Canada), FCPA, MHKIoD

40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

43歲。雷氏為九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)之商務總監。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及第十屆委員會委員。

葉松添 BSocSc, MSc, DIC, CMILT

54歲。葉氏為九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)之車務總監。葉氏於1981年加入九巴擔任高級策劃主任，於1989年晉升為策劃及市場拓展經理。葉氏移居海外兩年後，於1994年重投九巴，擔任總經理助理。他於1999年獲委任為交通部主管，並於2007年5月擔任車務總監。葉氏由1994年至2002年期間為香港運輸物流學會常務委員，現為「復康巴士」管理委員會成員。

何穎賢 BA

38歲。何氏為九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)的企業事務總監。何氏於1991年至2004年期間為香港政府政務職系人員，曾擔任旅遊、民航及環境政策的首長級職位。她於2007年加入九巴，之前在一間國際主題樂園公司擔任政府事務總監。

公司行政人員

| 姓名 | 職位 |
|---|----------------|
| 載通國際控股有限公司 | |
| 胡蓮娜 MBA, 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 MBA, BA, AAT, CGA, ACIS, MIFC, CFC | 公司秘書 |
| 麥守行 MBA, MSc(Finance), LLB(Peking), ACA, 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, MBA, CEng, MIStructE, MHKIE, RPE, AP, RSE | 資產管理部主管 |
| 劉冠坤 ACA, 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), MCI Arb | 保險部主管 |
| 梁文龍 BSc(Hons), ACA, 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 |
| 邵慧雯 BA, 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 MBA, 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 | |
| 姚永康 BBA | 市務及營業總監(大中華地區) |
| 許冰心 BSc | 商務總監 |
| 文妙嫦 ACA, CPA, ACIS, ACS | 財務及行政總監兼公司秘書 |

財務報告

| | | | |
|-----------|------------------|-----------|---|
| 111 – 119 | 董事會報告書 | | |
| 120 | 獨立核數師報告 | | |
| 121 | 綜合損益計算表 | | |
| 122 – 123 | 綜合資產負債表 | | |
| 124 | 資產負債表 | | |
| 125 | 綜合權益變動表 | | |
| 126 – 127 | 綜合現金流量表 | | |
| 128 – 177 | 財務報表附註 | | |
| 128 – 139 | 1 主要會計政策 | 159 | 23 以股票結算之股份交易 |
| 139 | 2 會計政策之修訂 | 159 – 160 | 24 應收賬款 |
| 140 | 3 營業額 | 161 | 25 現金及現金等價物 |
| 140 | 4 其他收益淨額 | 161 | 26 銀行貸款及透支 |
| 141 | 5 除稅前盈利 | 162 | 27 應付賬款及應計費用 |
| 142 | 6 於綜合損益計算表列出之所得稅 | 162 | 28 或有事項準備金 — 保險 |
| 143 – 144 | 7 董事之酬金 | 163 | 29 綜合資產負債表列出之所得稅 |
| 144 | 8 最高薪酬之員工 | 164 | 30 長期服務金準備金 |
| 145 | 9 本公司股權持有人應佔盈利 | 164 – 166 | 31 股本及儲備金 |
| 145 | 10 每股盈利 | 166 | 32 收購附屬公司 |
| 145 | 11 股息 | 167 | 33 承擔 |
| 146 | 12 分部匯報 | 167 | 34 或有負債 |
| 147 – 148 | 13 固定資產 | 168 – 173 | 35 金融工具 |
| 149 | 14 客運服務牌照 | 173 – 175 | 36 與關連人士的重大交易 |
| 149 – 150 | 15 商譽 | 175 | 37 比較數字 |
| 151 | 16 媒體資產 | 176 | 38 無需調整之結算日後事項 |
| 151 | 17 非流動預付款 | 176 – 177 | 39 會計估算及判斷 |
| 151 – 153 | 18 附屬公司權益 | 177 | 40 已頒佈但尚未於截至2007年12月31日止年度生效之修訂、新準則及詮釋可能構成的影響 |
| 154 – 155 | 19 聯營公司權益 | | |
| 156 | 20 共同控制實體權益 | | |
| 156 | 21 其他金融資產 | | |
| 157 – 158 | 22 僱員福利資產 | | |

董事會報告書

董事會同寅欣然向各股東提呈截至2007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九號。

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18。

集團之營業額及盈利主要是來自運輸業務、物業發展及媒體銷售業務。集團在本財政年度之主要業務分析刊載於財務報表附註12。

財務報表

集團截至2007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121至177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88至101頁。

轉撥至儲備金

未計入支付股息的股東應佔盈利港幣3,847,678,000元(2006年為港幣1,838,014,000元)已轉撥至儲備金。年內，集團及本公司儲備金的其他變動刊載於財務報表附註31。

普通中期股息每股港幣0.45元(2006年為每股港幣0.45元)及特別中期股息每股港幣1.50元(2006年：無)已於2007年10月17日派發予股東。董事會現建議於2008年5月30日向股東派發截至2007年12月31日止年度之普通末期股息每股港幣1.58元(2006年為每股港幣1.58元)及特別末期股息每股港幣2.00元(2006年：無)。

慈善捐款

集團於年內的慈善捐款為港幣1,181,000元(2006年為港幣1,499,000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147,994,000元，以及工具和其他固定資產，總值港幣263,718,000元。年內，總值港幣191,068,000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。

股本

年內，本公司的股本詳情刊載於財務報表附註31。年內並無股本變動。

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 | |
| 伍兆燦 | |
| 雷禮權 | |
| 陳祖澤太平紳士 | (董事長) |
| 雷中元 | |
| 伍穎梅 | (董事及於2007年7月1日獲委任為伍兆燦先生之代行董事) |
| 孔祥勉博士* | |
| 錢元偉 | |
| 李家祥博士太平紳士* | |
| 何達文 | (副董事長) |
| 蕭炯柱太平紳士* | |
| 苗學禮太平紳士 | (於2008年3月1日獲委任) |
| 孔令成 | (孔祥勉博士*之代行董事) |
| 容永忠 | (郭炳聯太平紳士及郭炳湘太平紳士之代行董事。 由2007年5月1日起停止擔任郭炳湘太平紳士之代行董事) |
| 黃安寧 | (於2007年5月1日獲委任為郭炳湘太平紳士之代行董事) |
| 雷普照 | (於2007年5月18日退任) |

* 獨立非執行董事

根據本公司附則及《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，鍾士元爵士、伍兆燦先生、陳祖澤先生、孔祥勉博士、蕭炯柱先生及苗學禮先生依章輪值退任，但符合資格並願意候選連任。

本公司董事之簡介刊載於本年報第102至107頁。

董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉

於2007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：

(ii) 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% |
| 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1) | 2,664,177 | 0.660% |
| 伍穎梅 | 41,416 | — | — | 21,000,609 (附註2) | 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* | — | — | — | — | — | — |
| 何達文 | — | — | — | — | — | — |
| 蕭炯柱* | — | — | — | — | — | — |
| 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) | — | — | — | — | — | — |
| 黃安寧 | — | — | — | — | — | — |
| (郭炳湘先生之代行董事) | — | — | — | — | — | — |

* 獨立非執行董事

附註：

- 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。
- 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 | | | | | 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 | 所持有 股份總數 | |
| 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% |
| 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1) | 209,131 | 0.021% |
| 伍穎梅 | 1,000,000 | — | — | 123,743 (附註2) | 1,123,743 | 0.113% |
| 孔祥勉博士* | — | — | 500,000 | — | 500,000 | 0.050% |
| 錢元偉 | — | — | — | — | — | — |
| 李家祥博士* | — | — | — | — | — | — |
| 何達文 | — | — | — | — | — | — |
| 蕭炯柱* | — | — | — | — | — | — |
| 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) | — | — | — | — | — | — |
| 黃安寧 (郭炳湘先生之代行董事) | — | — | — | — | — | — |

* 獨立非執行董事

附註：

- 1 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。
- 2 伍穎梅女士於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2007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2007年12月31日，根據該計劃可發行的股份總數為99,736,533股，代表路訊通於2007年12月31日的已發行股本的10%。根據該計劃中每名參與者有權獲得的最高股數為在任何12個月期間行使購股權時獲發行或將獲發行的股份數目以路訊通已發行普通股的1%為限。此等購股權並無掛牌上市。每份購股權可供持有者認購一股每股面值港幣0.1元之路訊通普通股股份。

於2007年12月31日，並無尚未行使之購股權。

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、其附屬公司或其相關法團公司之股份、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)所披露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合約外，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。

股東所持有的股份、相關股份及債券證權益及淡倉

於2007年12月31日，本公司董事或最高行政人員以外之人士所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)5%或以上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 | | | 佔已發行 股份總額 百分比 |
|---------------------------------|--------------|-------------|-------------|---------------------|
| | 登記股東 | 公司權益 | 所持有 股份總數 | |
| 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) | 183,757,886 | - | 183,757,886 | 45.5% |
| 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183,757,886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燦先生和伍穎梅女士(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簡介刊載於本年報第108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。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退休計劃作出之評估建議而作出。

上述退休福利計劃最近一次於2008年1月1日由精算師進行評估，結果顯示上述兩項計劃均擁有足夠的資產支付即時解散或持續運作之負債。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5.5%、薪金增長率為每年4.5%、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2007年12月31日之市值為港幣1,382,344,000元。
- iv) 基於對該計劃未來經濟表現和人口統計模式的經驗，集團於截至2007年12月31日止年度暫停供款，藉以加快使用過往服務盈餘來抵銷集團的供款需要。
- v) 於2007年12月31日，該計劃以持續運作基準計算之資金盈餘為港幣696,579,000元，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣706,404,000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5.5%、薪金增長率為每年4.5%、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2007年12月31日之市值為港幣3,399,863,000元。
- iv) 基於對該計劃未來經濟表現和人口統計模式的經驗，集團於截至2007年12月31日止年度暫停供款，藉以加快使用過往服務盈餘來抵銷集團的供款需要。
- v) 於2007年12月31日，該計劃以持續運作基準計算之資金盈餘為港幣1,699,007,000元，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣1,912,602,000元。

附註：於財務報表列賬的界定利益退休福利計劃負債額，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22)。

僱員退休福利計劃(續)

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大多數僱員而設，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，作出相等於有關僱員薪金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，向新地強積金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，集團向新地強積金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2007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2007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26。

主要顧客及供應商

來自集團之首五大客戶收入佔集團全年總收入不足30%。

從集團之首五大供應商全年所購的貨品值佔集團購貨總支出不足30%。

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178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

集團持作出售的已完成物業詳情刊載於本年報第97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2007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截至本年報日期止資料，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，2008年3月20日

獨立核數師報告



致載通國際控股有限公司股東

(於百慕達註冊成立的有限公司)

本核數師(以下簡稱「我們」)已審核列載於第121至177頁載通國際控股有限公司的綜合財務報表，此財務報表包括於2007年12月31日的綜合資產負債表與資產負債表、截至該日止年度的綜合損益計算表、綜合權益變動表和綜合現金流量表，以及主要會計政策概要及其他附註解釋。

董事就財務報表須承擔的責任

董事須負責根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則編製及真實和公允地列報該等財務報表。這責任包括設計、實施及維護與編製及真實和公允地列報財務報表相關的內部控制，以使財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述；選擇和應用適當的會計政策；及按情況下作出合理的會計估計。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審核對該等財務報表作出意見。我們是按照百慕達1981年《公司法案》第90條的規定，僅向整體股東報告。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。

我們已根據香港會計師公會頒佈的香港審計準則進行審核。這些準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審核，以合理確定此等財務報表是否不存有任何重大錯誤陳述。

審核涉及執程序以獲取有關財務報表所載金額及披露資料的審核憑證。所選定的程序取決於核數師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致財務報表存有重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，核數師考慮與該公司編製及真實和公允地列報財務報表相關的內部控制，以設計適當的審核程序，但並非為對公司的內部控制的效能發表意見。審核亦包括評價董事所採用的會計政策的合適性及所作出的會計估計的合理性，以及評價財務報表的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審核憑證是充足和適當地為我們的審核意見提供基礎。

意見

我們認為，該等綜合財務報表已根據香港財務報告準則真實和公允地反映 貴公司和 貴集團於2007年12月31日的財政狀況及 貴集團截至該日止年度的利潤及現金流量，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
香港中環
遮打道10號
太子大廈8樓

2008年3月20日

綜合損益計算表

截至2007年12月31日止年度

| | 附註 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|--|---------|--------------------|---------------|
| 營業額 | 3及12 | 12,013,479 | 8,704,524 |
| 其他收益淨額 | 4 | 267,402 | 155,134 |
| 出售物業成本 | | (1,360,588) | (461,140) |
| 員工成本 | 5(a) | (2,945,700) | (2,979,285) |
| 折舊及攤銷 | | (934,043) | (935,625) |
| 燃油 | | (1,209,805) | (1,102,961) |
| 零件及物料 | | (243,902) | (230,447) |
| 隧道費 | | (332,061) | (325,987) |
| 物業銷售及市場推廣支出 | | (420,750) | (72,042) |
| 其他經營成本 | | (670,075) | (694,709) |
| 經營盈利 | | 4,163,957 | 2,057,462 |
| 融資成本 | 5(b) | (118,756) | (106,305) |
| 應佔聯營公司之盈利 | | 29,380 | 51,718 |
| 應佔共同控制實體之虧損 | | (644) | (205) |
| 除稅前盈利 | 5 | 4,073,937 | 2,002,670 |
| 所得稅 | 6(a) | (205,581) | (133,265) |
| 本年度盈利 | | 3,868,356 | 1,869,405 |
| 歸屬予： | | | |
| 本公司股權持有人 | 9及31(a) | 3,847,678 | 1,838,014 |
| 少數股東權益 | 31(a) | 20,678 | 31,391 |
| 本年度盈利 | | 3,868,356 | 1,869,405 |
| 本公司股權持有人應佔本年度盈利： | | | |
| 來自物業銷售 | | 3,507,741 | 1,500,246 |
| 來自本集團其他業務 | | 339,937 | 337,768 |
| | | 3,847,678 | 1,838,014 |
| 每股盈利： | 10 | | |
| 來自物業銷售 | | 港幣8.69元 | 港幣3.72元 |
| 來自本集團其他業務 | | 0.84元 | 0.83元 |
| | | 港幣9.53元 | 港幣4.55元 |
| 付予/應付予本公司股權持有人之本年應佔股息： | 11 | | |
| 已宣佈及派付的普通中期股息每股港幣0.45元(2006年為每股港幣0.45元) | | 181,638 | 181,638 |
| 已宣佈及派付的特別中期股息每股港幣1.50元(2006年：無) | | 605,459 | – |
| 於結算日後建議派發的普通末期股息每股港幣1.58元 (2006年為每股港幣1.58元) | | 637,750 | 637,750 |
| 於結算日後建議派發的特別末期股息每股港幣2.00元(2006年：無) | | 807,279 | – |
| | | 2,232,126 | 819,388 |

第128至177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2007年12月31日

| | 附註 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|------------------|-------|------------------|---------------|
| 非流動資產 | | | |
| 固定資產 | 13(a) | | |
| – 發展中投資物業 | | 82,529 | 74,567 |
| – 其他物業、機器及設備 | | 4,816,690 | 5,304,284 |
| – 持作自用的租賃土地權益 | | 82,104 | 84,183 |
| | | 4,981,323 | 5,463,034 |
| 客運服務牌照 | 14 | 13,936 | 7,576 |
| 商譽 | 15 | 51,578 | 49,204 |
| 媒體資產 | 16 | 1,122 | 1,408 |
| 非流動預付款 | 17 | 38,322 | 47,902 |
| 聯營公司權益 | 19 | 911,887 | 834,161 |
| 共同控制實體權益 | 20 | 22,959 | 22,647 |
| 其他金融資產 | 21 | 138,060 | 46,576 |
| 僱員福利資產 | 22(a) | 602,228 | 536,950 |
| 遞延稅項資產 | 29(b) | 11,877 | 13,785 |
| | | 6,773,292 | 7,023,243 |
| 流動資產 | | | |
| 持作出售的已落成物業 | | 206,288 | 1,433,425 |
| 零件及物料 | | 76,780 | 72,718 |
| 應收賬款 | 24 | 1,707,599 | 2,179,273 |
| 按金及預付款 | | 30,518 | 98,317 |
| 可收回本期稅項 | 29(a) | 5,917 | 25,278 |
| 已抵押銀行存款 | 26 | 38,000 | 39,520 |
| 現金及現金等價物 | 25 | 3,095,420 | 1,228,512 |
| | | 5,160,522 | 5,077,043 |
| 流動負債 | | | |
| 銀行貸款及透支 | 26 | 436,936 | 1,780,150 |
| 應付賬款及應計費用 | 27 | 1,281,709 | 1,627,976 |
| 應付第三者保險賠償 | | 143,751 | 126,223 |
| 應付本期稅項 | 29(a) | 74,307 | 115,844 |
| | | 1,936,703 | 3,650,193 |
| 淨流動資產 | | 3,223,819 | 1,426,850 |
| 資產總值減流動負債 | | 9,997,111 | 8,450,093 |

| | 附註 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------------|-------|------------------|---------------|
| 非流動負債 | | | |
| 銀行貸款 | 26 | 1,154,664 | 2,052,500 |
| 或有事項準備金 — 保險 | 28 | 295,165 | 271,209 |
| 遞延稅項負債 | 29(b) | 701,504 | 758,215 |
| 長期服務金準備金 | 30 | 47,222 | 49,290 |
| | | 2,198,555 | 3,131,214 |
| 資產淨值 | | | |
| | | 7,798,556 | 5,318,879 |
| 股本及儲備金 | | | |
| | 31(a) | | |
| 股本 | | 403,639 | 403,639 |
| 儲備金 | | 7,145,289 | 4,670,551 |
| 歸屬本公司股權持有人總權益 | | 7,548,928 | 5,074,190 |
| 少數股東權益 | | 249,628 | 244,689 |
| 權益總額 | | 7,798,556 | 5,318,879 |

經董事會於2008年3月20日核准及授權公佈

主席
鍾士元

董事長
陳祖澤

第128至177頁的財務報表附註屬本財務報表的一部份。

資產負債表

於2007年12月31日

| | 附註 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------------|-------|------------------|---------------|
| 非流動資產 | | | |
| 機器及設備 | 13(b) | — | — |
| 投資於附屬公司 | 18(a) | 1,187,986 | 1,175,966 |
| | | 1,187,986 | 1,175,966 |
| 流動資產 | | | |
| 按金及預付款 | | 360 | 343 |
| 應收附屬公司款項 | 18(b) | 3,432,229 | 2,532,975 |
| 現金及現金等價物 | 25 | 30,804 | 18,127 |
| | | 3,463,393 | 2,551,445 |
| 流動負債 | | | |
| 應付賬款及應計費用 | 27 | 52,967 | 92,035 |
| 應付附屬公司款項 | 18(b) | 2,466,765 | 1,469,171 |
| | | 2,519,732 | 1,561,206 |
| 淨流動資產 | | 943,661 | 990,239 |
| 資產淨值 | | 2,131,647 | 2,166,205 |
| 股本及儲備金 | 31(b) | | |
| 股本 | | 403,639 | 403,639 |
| 儲備金 | | 1,728,008 | 1,762,566 |
| 權益總額 | | 2,131,647 | 2,166,205 |

經董事會於2008年3月20日核准及授權公佈

主席
鍾士元

董事長
陳祖澤

第128至177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2007年12月31日止年度

| | 附註 | 2007年 | | 2006年 | |
|-------------------------------|----|------------------|--------------------|-----------|-----------|
| | | 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： | | | | | |
| 本公司股權持有人應佔權益 | | 5,074,190 | | 4,032,133 | |
| 少數股東應佔權益 | | 244,689 | | 268,547 | |
| | | | 5,318,879 | | 4,300,680 |
| 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 | | | 53,966 | | 24,258 |
| 於視作出售聯營公司部分權益時撥回可供出售證券之公平價值變動 | | | (1,782) | | – |
| | | | 5 | | – |
| | | | 52,189 | | 24,258 |
| 本年度盈利： | | | | | |
| 本公司股權持有人應佔盈利 | | 3,847,678 | | 1,838,014 | |
| 少數股東權益應佔盈利 | | 20,678 | | 31,391 | |
| | | | 3,868,356 | | 1,869,405 |
| 本年度已確認收入總額 | | | | | |
| 歸屬予： | | | | | |
| – 本公司股權持有人 | | 3,899,585 | | 1,862,272 | |
| – 少數股東權益 | | 20,960 | | 31,391 | |
| | | 3,920,545 | | 1,893,663 | |
| 於年內宣派或批准派付的股息 | 11 | | (1,424,847) | | (819,388) |
| 派發予少數股東之股息 | | | (16,021) | | (12,988) |
| 出售附屬公司而減少的少數股東權益 | | | – | | (49,761) |
| 來自少數股東的款項 | | | – | | 6,673 |
| 於12月31日結存之權益總額 | | | | | |
| | | | 7,798,556 | | 5,318,879 |

第128至177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2007年12月31日止年度

| | 附註 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|----------------------------|----|------------------|---------------|
| 經營業務 | | | |
| 除稅前盈利 | | 4,073,937 | 2,002,670 |
| 為以下項目作出調整： | | | |
| - 以公平價值列賬的證券投資之已變現及未變現盈利淨額 | | - | (7,786) |
| - 股息收入 | | - | (630) |
| - 利息收入 | | (203,607) | (40,674) |
| - 融資成本 | | 118,756 | 106,305 |
| - 折舊及攤銷 | | 934,043 | 935,625 |
| - 固定資產減值虧損 | | 3,000 | 7,969 |
| - 商譽減值虧損 | | - | 12,487 |
| - 媒體資產減值虧損 | | - | 2,100 |
| - 出售固定資產之淨收益 | | (5,389) | (8,007) |
| - 視作出售聯營公司部分權益之收益 | | (10,243) | - |
| - 應佔聯營公司之盈利 | | (29,380) | (51,718) |
| - 應佔共同控制實體之虧損 | | 644 | 205 |
| - 出售媒體資產之收益 | | - | (44,043) |
| - 出售附屬公司之收益 | | - | (12,677) |
| 匯兌差額 | | (3,764) | (6,960) |
| 營運資金變動前之經營盈利 | | 4,877,997 | 2,894,866 |
| 非流動預付款減少 | | 9,580 | 14,708 |
| 零件及物料增加 | | (4,062) | (574) |
| 應收賬款減少/(增加) | | 59,344 | (63,324) |
| 按金及預付款減少/(增加) | | 67,816 | (26,953) |
| 發展中物業增加 | | - | (530,332) |
| 持作出售的已落成物業減少 | | 1,227,137 | 461,140 |
| 應付賬款及應計費用(減少)/增加 | | (460,738) | 137,835 |
| 應收聯營公司款項(增加)/減少 | | (4,471) | 8,682 |
| 出售物業應收分期付款減少/(增加) | | 380,508 | (1,868,337) |
| 應付第三者保險賠償增加/(減少) | | 17,528 | (45,872) |
| 或有事項準備金 - 保險增加 | | 23,956 | 85,539 |
| 長期服務金準備金減少 | | (2,068) | (595) |
| 僱員福利資產增加 | | (65,278) | (51,981) |
| 來自經營業務的現金 | | 6,127,249 | 1,014,802 |
| 已收利息 | | 193,484 | 40,598 |
| 已付利息 | | (120,487) | (140,722) |
| 已付香港利得稅 | | (281,416) | (110,340) |
| 已付中華人民共和國(「中國」)所得稅 | | (1,144) | (968) |
| 來自經營業務的現金淨額 | | 5,917,686 | 803,370 |

| | 附註 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-------------------------|----|--------------------|------------------|
| 投資活動 | | | |
| 已抵押銀行存款減少/(增加) | | 1,520 | (39,520) |
| 原本到期日超過三個月的銀行存款(增加)/減少 | | (1,251,071) | 117,991 |
| 添置固定資產 | | (337,145) | (599,458) |
| 添置客運服務牌照 | | (1,110) | (1,756) |
| 購入可供出售債務證券 | | (50,030) | – |
| 添置媒體資產 | | – | (725) |
| 出售附屬公司之現金流入淨額 | | – | 9,349 |
| 出售固定資產所得款項 | | 5,694 | 8,266 |
| 出售媒體資產所得款項 | | – | 72,086 |
| 出售投資證券所得款項 | | – | 55,036 |
| 收購附屬公司 | 32 | (9,807) | (49,296) |
| 給予聯營公司新貸款 | | (25,552) | (28,302) |
| 收到聯營公司所償還的貸款 | | – | 8,583 |
| 給予共同控制實體注資 | | – | (6,000) |
| 聯營公司股息收入 | | 41,467 | 29,868 |
| 上市證券股息收入 | | – | 630 |
| 用於投資活動的現金淨額 | | (1,626,034) | (423,248) |
| 融資活動 | | | |
| 支付本公司股權持有人的股息 | | (1,424,847) | (819,388) |
| 支付少數股東股息 | | (16,021) | (12,988) |
| 新增銀行貸款 | | 1,438,003 | 3,605,000 |
| 償還銀行貸款 | | (3,688,126) | (2,930,416) |
| 來自少數股東款項 | | – | 6,673 |
| 用於融資活動的現金淨額 | | (3,690,991) | (151,119) |
| 現金及現金等價物淨額增加 | | 600,661 | 229,003 |
| 於1月1日的現金及現金等價物 | | 1,196,516 | 963,587 |
| 匯兌差額 | | 5,308 | 3,926 |
| 於12月31日的現金及現金等價物 | 25 | 1,802,485 | 1,196,516 |

第128至177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若干全新及經修訂的《香港財務報告準則》，此等準則於本集團及本公司的本會計期間初次生效或可供提早採納。於本財務報表內，在本會計期間或以往會計期間初次採納上述與本集團有關的財務報告準則而產生的會計政策變動，已載於附註2。

(b) 編製財務報表之基準

截至2007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。

集團的業務合併乃按會計購買法入賬。收購成本乃按交易日所付予的資產及所產生或承擔之負債的公平價值計算，並加上涉及收購的直接成本。在業務合併過程中購入的可識別的資產及所承擔的負債及或有負債，初時乃按其於收購當日的公平價值計算，但不會計入任何少數股東權益。收購成本超逾集團應佔所收購可識別資產之公平價值的差額，將以商譽列賬(見附註1(e))。如收購成本低於所收購的附屬公司資產淨值之公平價值，其差額將直接在綜合損益計算表確認。

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) 附屬公司及少數股東權益

附屬公司是指集團控制之實體。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，則表示該附屬公司受本公司控制。現時可行使的潛在投票權，為評估控制權的考慮因素之一。

在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。

1 主要會計政策(續)

(c) 附屬公司及少數股東權益(續)

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。就少數股東權益而言，集團並沒有與持有此等權益的人士達成任何額外條款，以至令集團整體上須就該等權益承擔符合金融負債定義的合約責任。少數股東權益列入綜合資產負債表的權益賬內，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。

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去減值虧損列賬(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其償付的承擔除外。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應佔投資淨值的長期權益。

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識別資產、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。

1 主要會計政策(續)

(e) 商譽(續)

若集團應佔所收購者的可識別資產、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。

(f) 投資於其他債務及股權證券

集團及公司就債務及股權證券(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：

債務及股權證券投資初時乃按成本，即是其交易價格列賬，除非可用估值技巧(其變數只包括來自可觀察市場的數據)更可靠地估計公平價值。成本包括應佔交易成本。其後此等投資項目視乎類別而定，按以下方式列賬：

若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。

不屬於以上類別的證券投資歸類為可供出售證券。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直接於權益賬中確認，惟因金融項目(例如債務證券)的攤銷成本變動而產生的外匯損益則直接於損益計算表中確認。來自該等投資的股息收入根據附註1(s)(v)所載的政策於損益計算表中確認，而倘該等投資附有利息，則按實際利率法計算並根據附註1(s)(iv)所載的政策於損益計算表中確認。倘該等投資被剔出賬目或出現減值(見附註1(k))，之前直接於權益賬中確認的累計收益或虧損將於損益計算表中確認。

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被列入/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。

自行建造之物業、機器及設備，其成本包括物料、直接勞工、拆除原有項目及復原安裝場地的初步估計成本(如適用)等開支，加上按適當比例計算的間接生產費用及借貸成本(見附註1(t))。

興建或發展中作為未來投資物業用途的物業，分類為發展中投資物業，並按成本(包括資本化的借貸成本(見附註1(t))、累計發展成本、物料及供應品、直接勞工和其他直接開支)減任何減值虧損(見附註1(k))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值之差額，並於該項目退役或出售當日在損益計算表確認。

1 主要會計政策(續)

(h) 物業、機器及設備(續)

物業、機器及設備的折舊則按照其下列估計可用年期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 |
| 巴士 | – 14年 |
| 其他車輛 | – 5至10年 |
| 船隻 | – 20年 |
| 其他 | – 2至7年 |

裝配中的巴士及船隻和發展中投資物業並無計提折舊。

若物業、機器及設備項目中的部件的可用年期各有不同，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期及其剩餘價值(如有)。

(i) 租賃資產

如集團認為由一項交易或一系列交易組成的安排帶來在協議時間內使用某一或多項特定資產的權利，以換取付款或一系列付款，則該安排為租賃或包含租賃。集團的判斷乃取決於該項安排的實質內容，而有關安排是否採用法律上的租賃方式並非考慮之列。

出租人並未將所有權的絕大部份風險及報酬轉讓予集團的租賃，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的成本，於租賃期內按直線法攤銷。

(j) 無形資產(不包括商譽)

媒體資產是指廣告權，而廣告權為購入中國內地廣告展示屏上安放廣告之經營權之成本，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作的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。

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。

集團收購的客運服務牌照被視為無限可用年期並於資產負債表上按成本減除減值虧損(見附註1(k))列賬。

視為具有無限可用年期的無形資產不作攤銷。對於被評估為具有無限可用年期的無形資產，集團將每年檢討其可用年期，以判斷最新活動及情況是否會繼續支持有關無限可用年期的評估。如可用年期須由無限轉為有限，集團將由轉變當日起按照適用之估計可用年期將無形資產以直線法予以攤銷，並在損益計算表確認。

1 主要會計政策(續)

(k) 資產減值

(ii) 債務及股權證券投資與其他應收賬款的減值

集團在每個結算日檢討投資於債務及股權證券(於附屬公司、聯營公司及共同控制實體的投資除外：見附註1(k)(ii))及按成本或經攤銷成本值列賬的其他流動及非流動應收賬款或歸類為可供出售證券，以判斷有無減值的客觀證據。減值的客觀證據包括本集團留意到的有關以下一項或以上的虧損事項的可觀察數據：

- 負債人的重大財政困難；
- 違反合約，例如不履行或拖欠還本付息；
- 負債人很有可能破產或進行其他債務重組；
- 技術、市場、經濟或法律環境出現重大變動而對負債人產生負面影響；及
- 股權工具投資的公平價值顯著或長期下跌至低於其成本值。

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，其減值虧損為金融資產賬面值與其估計未來現金流量的差額，如貼現帶來重大影響，則估計未來現金流量會按類似金融資產的市場回報率計算貼現值。股權證券的減值虧損則不會撥回。
- 對於按攤銷成本值列賬的貿易及其他流動應收賬款，以及其他金融資產，其減值虧損為資產賬面值與未來現金流量的貼現值的差額(如貼現帶來重大影響)。貼現率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。倘按攤銷成本列賬的金融資產的風險特性相似(例如類似的過往欠款狀況)且未被個別評估為出現減值，則集體作出評估。集體進行減值評估的金融資產，其未來現金流乃根據信貸風險特性與之類似的資產之以往虧損經驗而計算。

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。減值虧損之撥回不應導致該資產的賬面值大於假設該資產於往年從來沒有確認減值虧損而釐定的賬面值。

- 就可供出售證券而言，已在權益賬中確認的累計虧損會從權益賬中撇除，並於損益計算表中確認。在損益計算表中確認的累計虧損是收購成本(經扣除任何本金償還額及攤銷額)與現時公平價值的差額，並減去該資產以往在損益計算表中確認的任何減值虧損。

倘可供出售債務證券之公平價值其後上升，而上升可客觀地確定與確認減值虧損後發生之事件有關，則減值虧損予以撥回。在此情況下，撥回之減值虧損於損益計算表中確認。

減值虧損從相關的資產中直接撇銷，但若應收賬款所確認的減值虧損之收回機會被視為成疑而非渺茫，則將呆賬減值虧損記入撥備賬戶。倘本集團相信收回機會渺茫，則被視為無法收回的款額從應收賬中直接撇銷，而包含在撥備賬戶中的相關款額予以撥回。倘之前計入撥備賬戶的款項其後收回，則從撥備賬戶中撥回。撥備賬戶的其他變動及其後收回先前直接撇銷的款項，均於損益計算表中確認。

1 主要會計政策(續)

(k) 資產減值(續)

(ii) 其他資產之減值

集團於每個結算日需檢討內部及外來資料來源，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；
- 無形資產；
- 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，商譽及具有無限可用年期的無形資產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。

- 減值虧損之確認

若資產或其所屬現金生產單位的賬面值超過其可收回價值，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其扣除出售成本後的公平價值或使用價值(如能確定)。

- 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。

(iii) 中期財務報告及減值

根據上市規則，本集團必須遵照《香港會計準則》第34號「中期財務報告」之規定編製本財政年度首六個月的中期財務報告。在中期期間結束時，本集團應用的減值測試、確認及撥回標準與財政年度結束時將會採用者相同(見附註1(k)(i)及(ii))。

在中期期間就按成本值列賬之商譽及非上市股權證券所確認之減值虧損不會在其後期間撥回。即使只在與中期期間有關的財政年度結束時進行減值評估將不會導致確認虧損或只會確認輕微虧損，情況亦會一樣。

1 主要會計政策(續)

(l) 持作出售的已落成物業

持作出售的已落成物業的存貨將按成本值及可變現淨值之較低者列賬。由集團發展的已落成物業，其成本為該發展項目的總發展成本之中未出售物業的應佔部分，而可變現淨值是指估計售價減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，其後則按攤銷成本值減呆賬減值撥備(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呆賬減值撥備列賬。

(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，其後則按攤銷成本值列賬(但指定為公平價值對沖項目的定息外幣借貸則屬例外)，而初步確認之金額與贖回價值的任何差額將於借貸期內，連同任何應付利息及費用，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其公平價值，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(但按附註1(r)(i)計量的財務擔保負債則屬例外)，但若貼現影響輕微，則按成本列賬。

(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) 已發出財務擔保、準備金及或有負債

(i) 已發出之財務擔保

財務擔保是指擔保受益人(「持有人」)要求發行人(即擔保人)支付指定金額，以賠償持有人因指定負債人未能按債務工具條款依期還款所造成的損失之合約。

如集團為附屬公司之借貸發出財務擔保，該擔保的公平價值將初步確認為遞延收入並列入應付賬款及應計費用內。而遞延收入初始確認後，集團於附屬公司的投資亦相應增加。

1 主要會計政策(續)

(r) 已發出財務擔保、準備金及或有負債(續)

(i) 已發出之財務擔保(續)

初步確認為遞延收入的擔保金額，將於擔保期內在損益計算表攤銷，並作為已發出的財務擔保之收入列賬。此外，集團將於以下情況按照附註 1(r)(iii) 確認準備金：當擔保合約的持有人可能根據擔保要求集團支付擔保金額及預期該金額超越與擔保有關之應付賬款及應計費用的賬面值，即初步確認的金額減累計攤銷。

(ii) 於業務合併過程中購入的或有負債

於業務合併過程中購入的或有負債，初步按公平價值列賬，惟此公平價值必須能夠可靠地計算。此等或有負債初步按公平價值確認後，將按初步確認金額減累計攤銷(如適用)或按附註 1(r)(iii) 所述方法釐定之金額確認，以較高者為準。於業務合併過程中購入，但未能可靠地計算公平價值的或有負債將按附註 1(r)(iii) 披露。

(iii) 其他準備金及或有負債

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。倘金錢的時間值對相關準備金構成重大影響，則會按預期抵償有關責任所需支付的費用現值將準備金列賬。

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) 已落成物業的銷售收入乃於簽訂買賣協議或相關政府部門發出入伙紙時確認，以較後者為準。於收入確認當日所收取的銷售物業訂金及分期付款，則計入應付賬款及應計費用內。

如物業按遞延條款出售，令部分銷售收入須於一段免息期過後方可收取，其售價與不採用遞延條款的售價兩者之差額成為融資收入，並參考免息期內應收銷售收入的實際收益率，撥入損益計算表。

(iii) 媒體銷售收入乃在有關廣告播放或公開推出時確認。

(iv) 利息收入乃按實際利率法計算確認。

(v) 股息

– 上市投資股息收入將於該投資的股價除息時被確認。

– 非上市投資股息收入將於股東收取股息權利被確立時確認。

1 主要會計政策(續)

(t) 借貸成本

除直接用作收購或需要相當長時間建造才可投入擬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。

在合資格資產的開支及借貸成本開始產生時，以及將該資產投入擬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擬定用途所需的大部份籌備工作被中斷或完成時，借貸成本資本化則被暫停或終止。

(u) 外幣兌換

本公司及其於香港經營的附屬公司採用港幣為功能貨幣，而於中國經營的附屬公司的功能貨幣則為人民幣。本集團的呈報貨幣為港幣。

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。

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、年度花紅、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

集團估計僱員從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分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。

1 主要會計政策(續)

(v) 僱員福利(續)

(ii) 界定福利退休計劃負債(續)

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%，則該部分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，是指僱員從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被確認為僱員成本，而權益賬的資本儲備賬亦作出相應的增加。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於歸屬期間攤分。

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。

(v) 解僱福利

只有當集團明確終止僱傭關係或已正式推出詳盡的正規計劃以提供自願離職福利且不大可能撤回，才會確認解僱福利。

(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。

1 主要會計政策(續)

(w) 所得稅(續)

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。在集團擁有合法權下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，方會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本期稅項資產及負債，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，計劃以淨額結算本期稅項資產及本期稅項負債，或變現資產並即時抵償負債。

(x) 關連人士

就本財務報表而言，以下人士被視為集團的關連人士：

- (i) 如果該人士有能力直接或間接，通過一個或多個中介人士來監控集團或對集團的財務及經營決策發揮重大影響，或擁有集團的共同控制權；
- (ii) 集團與該人士均受制於共同的監控；
- (iii) 該人士為集團的聯營公司或集團參與創辦的合營企業；
- (iv) 該人士為集團或集團母公司的管理層要員、或該等管理層要員的親密家庭成員，或由該等管理層要員監控、共同監控或受制於其重大影響的實體；
- (v) 該人士為第(i)項所述人士的親密家庭成員，或是受以上所述人士的監控、共同監控或受制於其重大影響的實體；或
- (vi) 該人士是為集團僱員或為任何與集團有關連的實體的僱員而設的退休福利計劃。

該人士的親密家庭成員是指在與集團往來的過程中，預期可影響該人士或受其影響的家庭成員。

1 主要會計政策(續)

(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。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)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、借款、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佈多項全新及經修訂的《香港財務報告準則》及詮釋，此等準則於本集團及本公司的本會計期間首次生效或可供提早採納。

該等發展並無導致本財務報表於呈報年度所採納的會計政策出現重大改變。然而，由於採納《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」及《香港會計準則》第1號之修訂「財務報表之呈報：資本披露」，集團須作出若干額外披露如下：

- (i) 由於採納《香港財務報告準則》第7號，相對《香港會計準則》第32號「金融工具：披露及呈報」以前規定披露的資料而言，本財務報表須增加披露有關本集團金融工具的重要性以及該等工具產生的風險性質及程度。此等資料於財務報表，尤其是附註35中披露。
- (ii) 經修訂的《香港會計準則》第1號引入更多關於資本水平及本集團及本公司在管理資本方面之目標、政策及過程的披露。該等新披露事項載列於附註31(c)(ii)。

《香港財務報告準則》第7號及《香港會計準則》第1號之修訂均無對本財務報表已確認數額的分類、確認及計量構成任何重大影響。

本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)。

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18。

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、物業銷售收入和媒體銷售收入，分類列報如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|--------------|-------------------|---------------|
| 專營公共巴士服務車費收入 | 6,070,232 | 6,014,258 |
| 非專營運輸服務收入 | 380,180 | 337,117 |
| 物業銷售收入 | 5,382,928 | 2,133,202 |
| 媒體銷售收入 | 180,139 | 219,947 |
| | 12,013,479 | 8,704,524 |

4 其他收益淨額

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|--------------------------|----------------|---------------|
| 非按公平價值計入損益計算表之金融資產利息收入 | 203,607 | 40,674 |
| 已收索償 | 23,355 | 21,250 |
| 視作出售聯營公司部分權益之收益(附註19) | 10,243 | - |
| 匯兌收益淨額 | 8,308 | 6,837 |
| 雜項業務收入淨額 | 6,118 | 4,204 |
| 出售固定資產收益 | 5,389 | 8,007 |
| 出售媒體資產收益(附註(a)) | - | 44,043 |
| 出售附屬公司收益(附註(b)) | - | 12,677 |
| 以公平價值列賬之證券投資的已變現及未變現收益淨額 | - | 7,786 |
| 上市證券股息收入 | - | 630 |
| 雜項收入 | 10,382 | 9,026 |
| | 267,402 | 155,134 |

附註：

(a) 出售媒體資產

2006年內，本集團出售若干於北京的媒體資產，賬面淨值為港幣28,043,000元，並錄得港幣44,043,000元收益。

(b) 出售附屬公司

2006年內，集團出售所持有的RoadVision (Dalian) Limited及廣州市關鍵媒體廣告有限公司的權益，並錄得港幣12,677,000元的收益。

5 除稅前盈利

除稅前盈利已扣除/(計入)：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|----------------------------|------------------|------------------|
| (a) 員工成本： | | |
| 界定供款退休計劃之供款 | 56,972 | 52,452 |
| 就界定福利退休計劃而確認之收入淨額(附註22(e)) | (65,278) | (51,981) |
| 長期服務金準備金變動(附註30) | 5,929 | 13,301 |
| 就退休福利所確認之(收入)/支出淨額 | (2,377) | 13,772 |
| 薪金、工資及其他福利 | 2,948,077 | 2,965,513 |
| | 2,945,700 | 2,979,285 |

截至2006年12月31日止年度，長期服務金準備金變動包括向於2006年按自願退休計劃選擇提早退休的僱員支付港幣6,663,000元。

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-------------------------|----------------|----------------|
| (b) 融資成本： | | |
| 非按公平價值計入損益計算表之銀行貸款及透支利息 | 118,756 | 141,670 |
| 減：列入發展中物業的資本化借貸成本* | – | (35,365) |
| | 118,756 | 106,305 |

* 借貸成本於2006年按平均年利率4.2%予以資本化。

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-------------------------|---------------|---------------|
| (c) 其他項目： | | |
| 核數師酬金 | | |
| – 審計服務 | 4,396 | 4,315 |
| – 其他服務 | 1,730 | 2,418 |
| 物業、臨時車廠、巴士、渡輪及車站之營業租賃費用 | 36,705 | 27,643 |
| 媒體資產之營業租賃費用 | – | 12,634 |
| 折舊 | 931,594 | 925,141 |
| 租賃土地溢價攤銷 | 2,079 | 2,079 |
| 媒體資產攤銷 | 370 | 8,405 |
| 減值虧損 | | |
| – 固定資產 | 3,000 | 7,969 |
| – 商譽 | – | 12,487 |
| – 媒體資產 | – | 2,100 |
| – 貿易及其他應收賬款 | 289 | 5,192 |
| 零件及物料減值 | 7,163 | 7,552 |

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：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------------------|-----------------|---------------|
| 本期稅項 — 香港利得稅 | | |
| 本年度香港利得稅 | 258,445 | 193,578 |
| 因解決稅務爭議而可收回之利得稅 | – | (22,314) |
| 以往年度準備不足/(超額) | 942 | (66) |
| | 259,387 | 171,198 |
| 本期稅項 — 中國所得稅 | | |
| 本年度準備 | 997 | 5,025 |
| | 260,384 | 176,223 |
| 遞延稅項 | | |
| 暫時差異之出現及回撥 | (54,803) | (42,958) |
| | 205,581 | 133,265 |

2007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(2006年為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。

於以往年度，香港稅務局(「稅務局」)不批准本公司一家附屬公司就香港利得稅扣除若干開支，集團因而額外繳付稅款港幣22,314,000元。該附屬公司認為此等開支應可扣減，並就稅務局往年度的評稅結果提出反對。於2006年，稅務局通知該附屬公司有關開支可以扣稅，因此於2006年確認稅款回撥港幣22,314,000元。

(b) 按適用稅率調節稅項支出及會計盈利：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|--------------------------|------------------|---------------|
| 除稅前盈利 | 4,073,937 | 2,002,670 |
| 除稅前盈利的估算稅項，按有關地區適用利得稅率計算 | 719,772 | 356,985 |
| 不可扣稅支出之稅務影響 | 8,759 | 9,471 |
| 免稅收入之稅務影響 | (525,479) | (208,862) |
| 因解決稅務爭議而可收回之稅款 | – | (22,314) |
| 未確認之未使用稅務虧損的稅務影響 | 1,216 | 6,158 |
| 年內使用往年未確認之稅務虧損的稅務影響 | (139) | (8,185) |
| 以往年度稅項準備不足/(超額) | 942 | (66) |
| 其他 | 510 | 78 |
| 實際稅項支出 | 205,581 | 133,265 |

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2007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 |
|------------------|--------------|------------------------|---------------------|----------------------|---------------|
| 執行董事 | | | | | |
| 陳祖澤 | 354 | 4,356 | 1,500 | 1,101 | 7,311 |
| 雷中元 | 288 | 600 | 27 | – | 915 |
| 伍穎梅 | 343 | 3,159 | 1,035 | – | 4,537 |
| 雷普照 [#] | 108 | 1,144 | – | – | 1,252 |
| 何達文 | 288 | 2,964 | 1,380 | 434 | 5,066 |
| 非執行董事 | | | | | |
| 郭炳聯 | 288 | – | – | – | 288 |
| 郭炳湘 | 288 | – | – | – | 288 |
| 伍兆燦 | 288 | – | – | – | 288 |
| 雷禮權 | 288 | – | – | – | 288 |
| 錢元偉 | 336 | – | – | – | 336 |
| 獨立非執行董事 | | | | | |
| 鍾士元爵士 | 403 | – | – | – | 403 |
| 梁乃鵬博士 | 322 | – | – | – | 322 |
| 孔祥勉博士 | 360 | – | – | – | 360 |
| 李家祥博士 | 457 | – | – | – | 457 |
| 蕭炯柱 | 288 | – | – | – | 288 |
| | 4,699 | 12,223 | 3,942 | 1,535 | 22,399 |

[#] 雷普照先生已於2007年5月18日退任執行董事之職位。

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2006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 |
|------------------|--------------|------------------------|---------------------|----------------------|------------|
| 執行董事 | | | | | |
| 陳祖澤 | 348 | 4,554 | 1,500 | 1,151 | 7,553 |
| 雷中元 | 288 | 600 | 65 | – | 953 |
| 伍穎梅 | 338 | 2,618 | 203 | – | 3,159 |
| 雷普照 | 288 | 2,455 | 329 | – | 3,072 |
| 何達文 | 288 | 2,599 | 438 | 267 | 3,592 |
| 非執行董事 | | | | | |
| 郭炳聯 | 288 | – | – | – | 288 |
| 郭炳湘 | 288 | – | – | – | 288 |
| 余樹泉 | 95 | 4 | – | – | 99 |
| 伍兆燦 | 288 | – | – | – | 288 |
| 雷禮權 | 288 | – | – | – | 288 |
| 錢元偉 | 336 | – | – | – | 336 |
| 獨立非執行董事 | | | | | |
| 鍾士元爵士 | 403 | – | – | – | 403 |
| 梁乃鵬博士 | 322 | – | – | – | 322 |
| 孔祥勉博士 | 360 | – | – | – | 360 |
| 李家祥博士 | 457 | – | – | – | 457 |
| 蕭炯柱 | 288 | – | – | – | 288 |
| | 4,963 | 12,830 | 2,535 | 1,418 | 21,746 |

8 最高薪酬之員工

酬金最高之五名員工，其中三名(2006年為四名)為董事而其酬金已列於附註7。五名最高酬金員工(包括董事)之酬金總額如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|------------|---------------|---------------|
| 袍金 | 985 | 1,262 |
| 薪金、津貼及實物利益 | 14,518 | 14,071 |
| 酌情授予之花紅 | 4,887 | 2,681 |
| 退休金計劃之供款 | 1,634 | 1,482 |
| | 22,024 | 19,496 |

最高酬金之五名員工(2006年為五名)，其酬金分析如下：

| | 員工人數 | |
|---------------------------|-------|-------|
| | 2007年 | 2006年 |
| 港幣2,000,001元至港幣2,500,000元 | 1 | 1 |
| 港幣2,500,001元至港幣3,000,000元 | 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 |
| 港幣4,500,001元至港幣5,000,000元 | 1 | – |
| 港幣5,000,001元至港幣5,500,000元 | 1 | – |
| 港幣7,000,001元至港幣7,500,000元 | 1 | – |
| 港幣7,500,001元至港幣8,000,000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1,331,462,000元(2006年為港幣232,051,000元)。

上述金額與本公司年內盈利之調節如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006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 | 1,331,462 | 232,051 |
| 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 | 58,827 | 137,237 |
| 本公司於本年度之盈利(附註31(b)) | 1,390,289 | 369,288 |

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3,847,678,000元(2006年為港幣1,838,014,000元)及截至2007年及2006年12月31日止兩年度之已發行股份403,639,413股計算。來自本集團物業銷售及其他業務的每股基本盈利是根據分別來自相關業務的盈利港幣3,507,741,000元(2006年為港幣1,500,246,000元)及港幣339,937,000元(2006年為港幣337,768,000元)以及上述兩個年度已發行股份403,639,413股計算。

(b) 每股攤薄盈利

本公司於本年內並無可攤薄盈利之普通股，因此並無編列本年度及上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

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|--|------------------|---------------|
| 已宣佈及派付的普通中期股息每股港幣0.45元(2006年為每股港幣0.45元) | 181,638 | 181,638 |
| 已宣佈及派付的特別中期股息每股港幣1.50元(2006年：無) | 605,459 | — |
| 於結算日後建議派發的普通末期股息每股港幣1.58元 (2006年為每股港幣1.58元) | 637,750 | 637,750 |
| 於結算日後建議派發的特別末期股息每股港幣2.00元 (2006年：無) | 807,279 | — |
| | 2,232,126 | 819,388 |

於結算日後建議派發之普通末期股息及特別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

| | 2007年 港幣千元 | 2006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(2006年為每股港幣1.58元) | 637,750 | 637,750 |

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： 透過客運車輛上的「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。

物業持有及發展： 發展住宅及商用物業作銷售及長期投資用途。

| | 運輸業務 | | 媒體銷售業務 | | 物業持有及發展 | | 分部間相互抵銷 | | 綜合 | |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
| 來自外間顧客收入 | 6,450,412 | 6,351,375 | 180,139 | 219,947 | 5,382,928 | 2,133,202 | - | - | 12,013,479 | 8,704,524 |
| 來自分部間之收入 | - | - | 30,491 | 22,968 | - | - | (30,491) | (22,968) | - | - |
| 來自外間顧客之其他收入 | 36,227 | 31,464 | 2,321 | 2,345 | - | 384 | - | - | 38,548 | 34,193 |
| 總額 | 6,486,639 | 6,382,839 | 212,951 | 245,260 | 5,382,928 | 2,133,586 | (30,491) | (22,968) | 12,052,027 | 8,738,717 |
| 分部業績 | 333,119 | 332,784 | 68,959 | 108,577 | 3,557,087 | 1,592,620 | | | 3,959,165 | 2,033,981 |
| 未分配之淨營業收入 | | | | | | | | | 204,792 | 23,481 |
| 經營盈利 | | | | | | | | | 4,163,957 | 2,057,462 |
| 融資成本 | | | | | | | | | (118,756) | (106,305) |
| 應佔聯營公司及共同控制實體的盈利減虧損 | 16,198 | 45,126 | 12,538 | 6,387 | - | - | | | 28,736 | 51,513 |
| 所得稅 | | | | | | | | | (205,581) | (133,265) |
| 除稅後盈利 | | | | | | | | | 3,868,356 | 1,869,405 |
| 本年度折舊及攤銷 | 910,920 | 899,452 | 23,123 | 36,173 | - | - | | | | |
| 減值虧損 | | | | | | | | | | |
| - 固定資產 | - | - | 3,000 | 7,969 | - | - | | | | |
| - 商譽 | - | - | - | 12,487 | - | - | | | | |
| - 媒體資產 | - | - | - | 2,100 | - | - | | | | |
| - 貿易及其他應收賬款 | 234 | 322 | 55 | 4,870 | - | - | | | | |
| 分部資產 | 5,825,002 | 6,249,775 | 105,471 | 152,541 | 1,728,469 | 3,441,160 | | | 7,658,942 | 9,843,476 |
| 聯營公司及共同控制實體權益 | 702,223 | 679,969 | 232,623 | 176,839 | - | - | | | 934,846 | 856,808 |
| 未分配資產 | | | | | | | | | 3,340,026 | 1,400,002 |
| 資產總值 | | | | | | | | | 11,933,814 | 12,100,286 |
| 分部負債 | 1,218,958 | 1,211,608 | 64,091 | 52,539 | 455,652 | 778,562 | | | 1,738,701 | 2,042,709 |
| 未分配負債 | | | | | | | | | 2,396,557 | 4,738,698 |
| 負債總額 | | | | | | | | | 4,135,258 | 6,781,407 |
| 年內資本性開支 | 444,087 | 587,769 | 124 | 2,918 | 7,962 | - | | | | |

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，因此沒有編列按經營地區分部之分析。

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 港幣千元 | 工具及 其他 港幣千元 | 小計 港幣千元 | 發展中 投資物業 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2006年1月1日結存 | 1,412,424 | 8,730,848 | 122,922 | 157,405 | 1,842,915 | 12,266,514 | – | 126,120 | 12,392,634 |
| 匯兌調整 | – | 53 | – | – | 24 | 77 | – | – | 77 |
| 添置 | 9,047 | 49,248 | – | 309,822 | 237,823 | 605,940 | – | – | 605,940 |
| 撥自發展中物業 | – | – | – | – | – | – | 74,567 | – | 74,567 |
| 收購附屬公司 | – | 36,668 | – | – | – | 36,668 | – | – | 36,668 |
| 出售附屬公司 | – | – | – | – | (928) | (928) | – | – | (928) |
| 出售 | (366) | (125,787) | – | – | (7,386) | (133,539) | – | – | (133,539) |
| 巴士轉撥 | – | 352,151 | – | (352,151) | – | – | – | – | – |
| 於2006年12月31日結存 | 1,421,105 | 9,043,181 | 122,922 | 115,076 | 2,072,448 | 12,774,732 | 74,567 | 126,120 | 12,975,419 |
| 累計折舊、攤銷及 減值虧損： | | | | | | | | | |
| 於2006年1月1日結存 | 731,445 | 4,494,222 | 17,631 | – | 1,420,627 | 6,663,925 | – | 39,858 | 6,703,783 |
| 匯兌調整 | – | 28 | – | – | 10 | 38 | – | – | 38 |
| 本年度折舊及攤銷 | 51,313 | 612,769 | 6,150 | – | 254,909 | 925,141 | – | 2,079 | 927,220 |
| 本年度減值虧損(附註) | – | – | – | – | 7,969 | 7,969 | – | – | 7,969 |
| 收購附屬公司 | – | 20,882 | – | – | – | 20,882 | – | – | 20,882 |
| 出售附屬公司 | – | – | – | – | (542) | (542) | – | – | (542) |
| 出售項目撥回 | (366) | (125,718) | – | – | (7,196) | (133,280) | – | – | (133,280) |
| 於2006年12月31日結存 | 782,392 | 5,002,183 | 23,781 | – | 1,675,777 | 7,484,133 | – | 41,937 | 7,526,070 |
| 賬面淨值： | | | | | | | | | |
| 於2006年12月31日結存 | 638,713 | 4,040,998 | 99,141 | 115,076 | 396,671 | 5,290,599 | 74,567 | 84,183 | 5,449,349 |
| 加： | | | | | | | | | |
| 已付訂購巴士按金 | | | | | | 13,685 | – | – | 13,685 |
| | | | | | | 5,304,284 | 74,567 | 84,183 | 5,463,034 |
| 原值： | | | | | | | | | |
| 於2007年1月1日結存 | 1,421,105 | 9,043,181 | 122,922 | 115,076 | 2,072,448 | 12,774,732 | 74,567 | 126,120 | 12,975,419 |
| 匯兌調整 | – | 142 | – | – | – | 142 | – | – | 142 |
| 添置 | 4,797 | 40,277 | – | 147,994 | 263,718 | 456,786 | 7,962 | – | 464,748 |
| 收購附屬公司(附註32) | – | 13,028 | – | – | – | 13,028 | – | – | 13,028 |
| 出售 | – | (74,559) | – | – | (8,192) | (82,751) | – | – | (82,751) |
| 巴士轉撥 | – | 191,068 | – | (191,068) | – | – | – | – | – |
| 於2007年12月31日結存 | 1,425,902 | 9,213,137 | 122,922 | 72,002 | 2,327,974 | 13,161,937 | 82,529 | 126,120 | 13,370,586 |
| 累計折舊、攤銷及 減值虧損： | | | | | | | | | |
| 於2007年1月1日結存 | 782,392 | 5,002,183 | 23,781 | – | 1,675,777 | 7,484,133 | – | 41,937 | 7,526,070 |
| 匯兌調整 | – | 89 | – | – | – | 89 | – | – | 89 |
| 本年度折舊及攤銷 | 42,196 | 617,826 | 6,150 | – | 265,422 | 931,594 | – | 2,079 | 933,673 |
| 本年度減值虧損(附註) | – | – | – | – | 3,000 | 3,000 | – | – | 3,000 |
| 收購附屬公司(附註32) | – | 8,877 | – | – | – | 8,877 | – | – | 8,877 |
| 出售項目撥回 | – | (74,416) | – | – | (8,030) | (82,446) | – | – | (82,446) |
| 於2007年12月31日結存 | 824,588 | 5,554,559 | 29,931 | – | 1,936,169 | 8,345,247 | – | 44,016 | 8,389,263 |
| 賬面淨值： | | | | | | | | | |
| 於2007年12月31日結存 | 601,314 | 3,658,578 | 92,991 | 72,002 | 391,805 | 4,816,690 | 82,529 | 82,104 | 4,981,323 |

13 固定資產(續)

(a) 集團：(續)

固定資產減值虧損附註：

於截至2007年及2006年12月31日止年度，管理層對集團若干固定資產的可收回金額進行評估。根據其評估結果，此等固定資產的賬面值於2007年及2006年分別減少港幣3,000,000元及港幣7,969,000元，而預計可收回金額乃按此等固定資產所產生的未來現金流量釐定。該減值虧損已包括在綜合損益計算表內的其它經營成本內。

(b) 公司：

| | 其他 | |
|----------------|---------------|---------------|
| | 2007年 港幣千元 | 2006年 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 | 201 | 186 |
| 本年度折舊 | - | 15 |
| 於12月31日結存 | 201 | 201 |
| 賬面淨值： | | |
| 於12月31日結存 | - | - |

(c) 集團所有樓宇，發展中投資物業及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：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-------------|---------------|---------------|
| 中期租賃 | 473,307 | 482,048 |
| 短期租賃 | 292,640 | 315,415 |
| | 765,947 | 797,463 |
| 代表： | | |
| 持作自用樓宇 | 601,314 | 638,713 |
| 持作自用的租賃土地權益 | 82,104 | 84,183 |
| 發展中投資物業 | 82,529 | 74,567 |
| | 765,947 | 797,463 |

14 客運服務牌照

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-----------------|---------------|---------------|
| 原值及賬面淨值： | | |
| 於1月1日結存 | 7,576 | – |
| 收購附屬公司(附註32) | 5,250 | 5,820 |
| 添置 | 1,110 | 1,756 |
| 於12月31日結存 | 13,936 | 7,576 |

集團的客運服務牌照被視為擁有無限可用年期，因為此等資產預期可為集團產生現金流量的年期並無可預見期限。

就減值評估而言，客運服務牌照已分配至非專營運輸業務的現金生產單位，而減值評估詳情已載於財務報表附註15。

15 商譽

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|----------------|---------------|---------------|
| 原值： | | |
| 於1月1日結存 | 61,691 | 32,599 |
| 收購附屬公司(附註32) | 2,374 | 29,092 |
| 於12月31日結存 | 64,065 | 61,691 |
| 累計減值虧損： | | |
| 於1月1日結存 | 12,487 | – |
| 年內減值虧損 | – | 12,487 |
| 於12月31日結存 | 12,487 | 12,487 |
| 賬面值： | | |
| 於12月31日結存 | 51,578 | 49,204 |

15 商譽(續)

包含商譽及具有無限可用年期之無形資產的現金生產單位之減值評估

商譽及具有無限可用年期之無形資產屬於集團非專營運輸業務的現金生產單位。

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。而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如下：

| | 2007年 % | 2006年 % |
|-----|------------|------------|
| 毛利率 | 11.8 | 8.5 |
| 增長率 | 3.0 | 3.0 |
| 貼現率 | 7.5 | 7.0 |

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，並反映與業務相關的特定風險。

其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2007年的綜合損益計算表內確認商譽或具有無限可用年期之無形資產的減值虧損。

管理層對2006年分配予上海媒體廣告代理、設計及製作業務作為現金生產單位的商譽進行減值評估。管理層認為現金生產單位產生的估計未來現金流量低於現金生產單位的賬面值。因此，賬面值為港幣12,487,000元的商譽已於2006年全數減值並已計入綜合損益計算表內作為其他經營成本撇銷。

16 媒體資產

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-------------------|---------------|---------------|
| 原值： | | |
| 於1月1日結存 | 1,797 | 122,807 |
| 匯兌調整 | 126 | 2,444 |
| 添置 | - | 725 |
| 出售 | - | (33,089) |
| 出售附屬公司 | - | (91,090) |
| 於12月31日結存 | 1,923 | 1,797 |
| 累計攤銷及減值虧損： | | |
| 於1月1日結存 | 389 | 27,002 |
| 匯兌調整 | 42 | 538 |
| 本年度攤銷 | 370 | 8,405 |
| 本年度減值虧損(附註) | - | 2,100 |
| 出售項目撥回 | - | (5,046) |
| 出售附屬公司 | - | (32,610) |
| 於12月31日結存 | 801 | 389 |
| 賬面值： | | |
| 於12月31日結存 | 1,122 | 1,408 |

媒體資產減值虧損附註：

於2006年，集團已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2,100,000元的媒體資產已於2006年減值並計入綜合損益計算表內作為其他成本撇銷。

17 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。

18 附屬公司權益

(a) 投資於附屬公司

| | 公司 | |
|---------|------------------|---------------|
| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
| 非上市股份原值 | 1,187,986 | 1,175,966 |

(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，並且無固定結算/還款期。

18 附屬公司權益(續)

(c) 主要附屬公司詳情

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。

| 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(「路訊通」) | 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」業務 |
| KM-Vision Limited | 香港 | 10,000股每股面值港幣1元 | 73 | - | 100 | 經營客運車輛上「流動多媒體」業務 |

18 附屬公司權益(續)

(c) 主要附屬公司詳情(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」業務 |
| 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客運車輛「流動多媒體」業務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 |
| LCK Commercial Properties Limited | 香港 | 1股 每股面值 港幣1元 | 100 | — | 100 | 物業持有 |
| TIH Financial Services Limited | 香港 | 2股 每股面值 港幣1元 | 100 | — | 100 | 提供二按貸款服務 |
| 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 |
| 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 |
| 開大旅遊服務有限公司 | 在香港註冊並於香港及中國營運 | 20,000股 每股面值 港幣100元 | 100 | — | 100 | 在香港及中國提供非專營巴士服務 |

集團擁有上市附屬公司路訊通權益於2007年12月31日的市值為港幣524,215,000元(2006年為港幣495,092,000元)。

19 聯營公司權益

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|----------|----------------|---------------|
| 所佔資產淨值 | 739,317 | 692,614 |
| 商譽 | 72,298 | 71,298 |
| 聯營公司貸款 | 94,793 | 69,241 |
| 應收聯營公司款項 | 10,401 | 5,930 |
| 應付聯營公司款項 | (4,922) | (4,922) |
| | 911,887 | 834,161 |

應收/(應付)聯營公司款項為無抵押、免息，並且無固定結算/還款期。聯營公司貸款及應收聯營公司款項並無逾期或出現減值。

聯營公司貸款為無抵押、利率介乎每年6.12%至7.29%(2006年為每年1.2%至5.85%)，並須於一年內償還。

年內，集團為一間聯營公司額外提供人民幣22,858,000元(折合港幣24,408,000元)貸款。該筆貸款乃透過指定的存貸安排而作出，集團附屬公司於中國一家銀行存入人民幣22,858,000元(折合港幣24,408,000元)作為抵押，以換取該銀行為聯營公司提供相同金額的貸款。

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 | 中外合資 合營企業 | 中國 | 人民幣 74,380,984元 | 29.9 | — | 40.9 | 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 |

年內，集團及創智傳動大業廣告有限公司的合營夥伴與一名投資者簽訂協議，據此該名投資者同意認購佔該聯營公司擴大後註冊資本16.5%的股權。此項交易已於2007年12月13日完成，集團於該聯營公司的股權已由35.8%攤薄至29.9%，獲得視作出售之收益港幣10,243,000元。

19 聯營公司權益(續)

(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：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|------------------------|---------------|---------------|
| 深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」) | 57,802 | 53,937 |
| 創智傳動大業廣告有限公司(「創智傳動」) | 14,496 | 17,361 |
| | 72,298 | 71,298 |

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。而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：

| | 深圳巴士集團 | | 創智傳動 | |
|-----|------------|------------|------------|------------|
| | 2007年 % | 2006年 % | 2007年 % | 2006年 % |
| 毛利率 | 14.1 | 13.6 | 18.5 | 24.0 |
| 增長率 | 10.0 | 3.0 | 3.0 | 3.4 |
| 貼現率 | 7.4 | 7.5 | 4.4 | 4.2 |

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，並反映與現金生產單位有關的特定風險。

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 |
|--------------|------------|-------------|------------|------------|------------|
| 2007年 | | | | | |
| 百分之百 | 3,830,618 | (1,856,441) | 1,974,177 | 2,920,522 | 95,792 |
| 集團之實際權益 | 1,420,189 | (680,872) | 739,317 | 1,016,817 | 29,380 |
| 2006年 | | | | | |
| 百分之百 | 3,205,417 | (1,391,238) | 1,814,179 | 2,429,659 | 155,156 |
| 集團之實際權益 | 1,223,064 | (530,450) | 692,614 | 884,996 | 51,718 |

20 共同控制實體權益

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|------------|---------------|---------------|
| 所佔資產淨值 | 23,309 | 22,997 |
| 應付共同控制實體款項 | (350) | (350) |
| | 22,959 | 22,647 |

應付共同控制實體款項為無抵押、免息，並且無固定還款期。

下表只列出對集團業績或資產帶來主要影響的共同控制實體之詳情：

| 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 37,000,000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。

21 其他金融資產

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-------------|---------------|---------------|
| 出售物業應收分期付款 | 54,078 | 12,629 |
| 非上市股權證券原值 | 15,355 | 15,355 |
| 可供出售非上市債務證券 | 50,035 | - |
| 貸款予承資公司 | 18,592 | 18,592 |
| | 138,060 | 46,576 |

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。

出售物業應收分期付款、非上市債務證券及給予承資公司的貸款均無逾期或出現減值。出售物業應收分期付款是關於廣泛層面的顧客，而該等顧客近期並無拖欠記錄。而售出的物業是作為應收分期付款的抵押品。非上市債務證券乃由一家信貸評級為Aa3的公司實體發行。承資公司近期並無拖欠記錄。

22 僱員福利資產

集團向兩個為集團合資格僱員提供退休福利之界定福利退休計劃作出供款。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。

最近一次的精算評估日期為2007年12月31日。精算評估由華信惠悅顧問有限公司以預計單位信貸法進行，其僱員當中包括有加拿大精算師學院及精算師學會的會員。該等精算評估顯示由信託人持有的界定福利計劃資產為集團於該等退休福利計劃下債務的174%（2006年為145%）。

(a) 於綜合資產負債表確認之款項如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-----------|--------------------|---------------|
| 已撥資的債務現值 | (2,755,991) | (2,661,069) |
| 計劃資產公平價值 | 4,782,207 | 3,864,006 |
| 未確認過往服務成本 | 113,659 | 124,540 |
| 未確認精算收益淨額 | (1,537,647) | (790,527) |
| | 602,228 | 536,950 |

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。預期2008年的界定福利退休計劃供款為零。

(b) 計劃資產包括以下項目：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-------|------------------|---------------|
| 股權證券 | 3,491,011 | 2,979,569 |
| 債券 | 963,913 | 741,328 |
| 現金及其他 | 327,283 | 143,109 |
| | 4,782,207 | 3,864,006 |

(c) 界定福利負債的現值變動：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-----------|------------------|---------------|
| 於1月1日結存 | 2,661,069 | 2,341,958 |
| 計劃所支付福利 | (232,644) | (117,086) |
| 現期服務成本 | 142,001 | 125,127 |
| 以往服務成本 | - | 126,806 |
| 利息成本 | 101,256 | 98,530 |
| 精算虧損 | 84,309 | 85,734 |
| 於12月31日結存 | 2,755,991 | 2,661,069 |

22 僱員福利資產(續)

(d) 計劃資產變動：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|------------|---------------|---------------|
| 於1月1日結存 | 3,864,006 | 3,422,344 |
| 計劃所支付福利 | (232,644) | (117,086) |
| 計劃資產預期精算回報 | 284,273 | 256,464 |
| 精算收益 | 866,572 | 302,284 |
| 於12月31日結存 | 4,782,207 | 3,864,006 |

(e) 於綜合損益計算表確認之收入淨額如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|------------|---------------|---------------|
| 現期服務成本 | 142,001 | 125,127 |
| 已確認以往服務成本 | 10,881 | 2,266 |
| 利息成本 | 101,256 | 98,530 |
| 計劃資產預期精算回報 | (284,273) | (256,464) |
| 已確認精算收益淨額 | (35,143) | (21,440) |
| | (65,278) | (51,981) |

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福利)為淨收益港幣1,150,845,000元(2006年為港幣558,748,000元)。

(f) 於年終所使用之主要精算假設如下：

| | 2007年 | 2006年 |
|-----------|-------|-------|
| 貼現率 | 3.5% | 3.75% |
| 計劃資產預期回報率 | 7.5% | 7.5% |
| 未來薪金增幅 | 4.5% | 4.0% |

計劃資產的預期長期回報率乃根據整體組合釐定，而非按個別資產類別的回報總額計算。有關回報僅以歷史回報為基礎，並沒有作出調整。

(g) 歷史資料

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-----------|---------------|---------------|
| 計劃資產公平價值 | 4,782,207 | 3,864,006 |
| 界定福利負債的現值 | (2,755,991) | (2,661,069) |
| 計劃盈餘 | 2,026,216 | 1,202,937 |
| 計劃負債的經驗收益 | 84,445 | 41,439 |
| 計劃資產的經驗收益 | 866,572 | 302,284 |

歷史資料已根據《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」的過渡性條款作出披露，並不作追溯處理。

23 以股票結算之股份交易

路訊通於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三年內行使。獲授購股權的人士可按每份購股權認購一股路訊通普通股份。該購股權計劃有效期為10年，將於2011年6月6日結束。

年內並無授出購股權，於2007年及2006年12月31日並無購股權尚未行使。

24 應收賬款

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-----------------|------------------|------------------|
| 貿易及其他應收賬款 | 266,086 | 324,897 |
| 出售物業應收分期付款 | 1,433,751 | 1,855,708 |
| 應收利息 | 11,714 | 1,591 |
| 減：呆賬撥備(附註24(b)) | (3,952) | (3,718) |
| 以攤銷成本計算的金融資產 | 1,707,599 | 2,178,478 |
| 衍生金融工具 | - | 795 |
| | 1,707,599 | 2,179,273 |

預期所有應收賬款可於一年內收回。

(a) 賬齡分析

應收賬款包括經扣除呆賬撥備後的應收貿易賬款及出售物業應收分期付款，其於結算日的賬齡分析如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------|------------------|------------------|
| 即期 | 1,644,599 | 2,003,382 |
| 逾期一至三個月 | 12,291 | 15,853 |
| 逾期三個月以上 | 6,474 | 9,803 |
| | 1,663,364 | 2,029,038 |

集團的信貸政策載於財務報表賬項附註35(a)。

24 應收賬款(續)

(b) 貿易及其他應收賬款的減值

貿易及其他應收賬款的減值虧損記入撥備賬戶，但若集團相信收回款項的機會極微，則減值虧損將直接在貿易及其他應收賬款中撇銷(見附註1(k)(i))。

年內呆賬撥備(包括特定及整體虧損部分)的變動如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-----------|---------------|---------------|
| 於1月1日結存 | 3,718 | 3,396 |
| 已確認減值虧損 | 289 | 5,192 |
| 撇銷無法收回款項 | (55) | (4,870) |
| 於12月31日結存 | 3,952 | 3,718 |

於2007年12月31日，集團的貿易及其他應收賬款港幣13,890,000元(2006年為港幣11,539,000元)已確認為個別出現減值。出現減值的個別應收款項涉及不履行還款責任的客戶，而經過評估後，管理層預計只能收回應收款項的其中一部分。因此，集團為呆賬確認特定撥備港幣3,952,000元(2006年為港幣3,718,000元)。集團並無就有關結欠持有任何抵押品。

(c) 並無出現減值的應收賬款

並無出現個別或整體減值的應收賬款，其賬齡分析如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------|---------------|---------------|
| 並無逾期或減值 | 1,681,014 | 2,150,783 |
| 逾期一至三個月 | 10,775 | 9,936 |
| 逾期三個月以上 | 5,872 | 10,733 |
| | 16,647 | 20,669 |
| | 1,697,661 | 2,171,452 |

並無逾期或減值的應收款項涉及近期並無拖欠記錄的各類客戶。售予客戶的物業是作為應收分期付款的抵押品。

已逾期但並無減值的應收賬款涉及在集團有良好信用記錄的獨立客戶。根據過往經驗，管理層相信毋須就該等結欠提撥減值準備，原因是信貸質素並無重大變動，且結欠仍被認為可全數收回。集團並無就該等結欠持有任何抵押品。

25 現金及現金等價物

| | 集團 | | 公司 | |
|---------------------|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
| 銀行存款及現金 | 134,545 | 108,351 | 30,804 | 18,127 |
| 銀行存款 | 2,960,875 | 1,120,161 | - | - |
| 於資產負債表列賬的現金及現金等價物 | 3,095,420 | 1,228,512 | 30,804 | 18,127 |
| 減：原本到期日超過三個月之銀行存款 | (1,261,500) | (10,429) | | |
| 銀行透支(附註26) | (31,435) | (21,567) | | |
| 於綜合現金流量表列賬的現金及現金等價物 | 1,802,485 | 1,196,516 | | |

26 銀行貸款及透支

於2007年12月31日，銀行貸款及透支的還款期如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------|------------------|---------------|
| 一年內或按通知 | 436,936 | 1,780,150 |
| 一年後但二年內 | 550,000 | 977,500 |
| 二年後但五年內 | 604,664 | 1,075,000 |
| | 1,154,664 | 2,052,500 |
| | 1,591,600 | 3,832,650 |

於2007年12月31日，銀行貸款和透支的抵押詳情如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------|------------------|---------------|
| 無抵押銀行透支 | 31,435 | 21,567 |
| 銀行貸款 | | |
| - 有抵押 | 38,000 | 38,000 |
| - 無抵押 | 1,522,165 | 3,773,083 |
| | 1,591,600 | 3,832,650 |

於2007年12月31日，銀行貸款港幣38,000,000元(2006年為港幣38,000,000元)以港幣38,000,000元(2006年為港幣39,520,000元)的已抵押銀行存款作為抵押。

除指定為公平價值對沖項目的定息外幣借貸港幣零元(2006年為港幣31,788,000元)以公平價值計算外，所有銀行貸款及透支均以攤銷成本計算。

27 應付賬款及應計費用

| | 集團 | | 公司 | |
|--------------|------------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
| 應付貿易賬款 | 201,005 | 253,260 | – | – |
| 其他應付賬款及應計費用 | 1,080,704 | 1,374,716 | 37,431 | 26,498 |
| 以攤銷成本計算的財務負債 | 1,281,709 | 1,627,976 | 37,431 | 26,498 |
| 已發出的財務擔保 | – | – | 15,536 | 65,537 |
| | 1,281,709 | 1,627,976 | 52,967 | 92,035 |

本公司發出的財務擔保港幣8,547,000元(2006年為港幣45,393,000元)預期於超過一年後確認為收入。集團除港幣零元(2006年為33,666,000元)的其他應付賬款及應計費用外，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：

| | 集團 | |
|-------------|----------------|---------------|
| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
| 一個月內到期或按通知 | 116,044 | 196,850 |
| 一個月後至三個月內到期 | 84,961 | 54,571 |
| 超過三個月到期 | – | 1,839 |
| | 201,005 | 253,260 |

28 或有事項準備金 — 保險

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-----------|----------------|---------------|
| 於1月1日結存 | 271,209 | 185,671 |
| 本年度提撥之準備金 | 23,956 | 85,538 |
| 於12月31日結存 | 295,165 | 271,209 |

集團不時涉及與其巴士業務有關的訴訟及索償。或有事項準備金—保險乃集團每年撥出之金額，用以應付巴士業務於結算日前發生事故而引致第三者索償而預計會產生之負債。

29 綜合資產負債表列出之所得稅

(a) 於綜合資產負債表之本期稅項代表以下各項：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|--------------|---------------|---------------|
| 本年度香港利得稅準備 | 258,445 | 193,578 |
| 已付暫繳利得稅 | (169,136) | (79,360) |
| | 89,309 | 114,218 |
| 以往年度可收回利得稅餘額 | (21,564) | (24,444) |
| | 67,745 | 89,774 |
| 應付中國所得稅 | 645 | 792 |
| | 68,390 | 90,566 |
| 代表： | | |
| 可收回本期稅項 | (5,917) | (25,278) |
| 應付本期稅項 | 74,307 | 115,844 |
| | 68,390 | 90,566 |

(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2006年1月1日結存 | 775,684 | (12,568) | (62,303) | 84,871 | 785,684 |
| 收購附屬公司 | 1,917 | — | (213) | — | 1,704 |
| (計入)/扣自綜合損益計算表 | (41,447) | (14,675) | 4,068 | 9,096 | (42,958) |
| 於2006年12月31日結存 | 736,154 | (27,243) | (58,448) | 93,967 | 744,430 |
| 於2007年1月1日結存 | 736,154 | (27,243) | (58,448) | 93,967 | 744,430 |
| (計入)/扣自綜合損益計算表 | (57,148) | (14,084) | 5,005 | 11,424 | (54,803) |
| 於2007年12月31日結存 | 679,006 | (41,327) | (53,443) | 105,391 | 689,627 |

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------------------|---------------|---------------|
| 於綜合資產負債表確認之遞延稅項資產淨額 | (11,877) | (13,785) |
| 於綜合資產負債表確認之遞延稅項負債淨額 | 701,504 | 758,215 |
| | 689,627 | 744,430 |

(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153,944,000元(2006年為港幣203,960,000元)之遞延稅項資產港幣26,940,000元(2006年為港幣35,693,000元)。根據現行稅例，此等稅務虧損並無應用限期。

30 長期服務金準備金

集團的長期服務金準備金詳情如下：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-----------------------|---------------|---------------|
| 於1月1日結存 | 49,290 | 49,885 |
| 扣自綜合損益計算表之準備金(附註5(a)) | 5,929 | 13,301 |
| 本年度付款 | (7,997) | (13,896) |
| 於12月31日結存 | 47,222 | 49,290 |

根據香港《僱傭條例》，集團有責任向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。

31 股本及儲備金

(a) 集團

| 附註 | 歸屬本公司股權持有人 | | | | | | | | | |
|---------------------|------------|--------------|-------------|----------------------|--------------|--------------------|--------------|------------|--------------------|--------------|
| | 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 | 公平價值 儲備 港幣千元 | 保留盈利 港幣千元 | 總額 港幣千元 | 少數股東 權益 港幣千元 | 權益總額 港幣千元 |
| 於2006年1月1日結存 | 403,639 | 2,412 | 17,839 | 1,082,600 | 17,067 | - | 2,508,576 | 4,032,133 | 268,547 | 4,300,680 |
| 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 | - | - | - | - | - | - | - | - | (12,988) | (12,988) |
| 換算海外實體財務報表 之匯兌差額 | - | - | - | - | 24,258 | - | - | 24,258 | - | 24,258 |
| 少數股東注資 | - | - | - | - | - | - | - | - | 6,673 | 6,673 |
| 出售附屬公司 | - | - | - | - | (827) | - | - | (827) | (48,934) | (49,761) |
| 本年度盈利 | - | - | - | - | - | - | 1,838,014 | 1,838,014 | 31,391 | 1,869,405 |
| 批准本年度的股息 11(a) | - | - | - | - | - | - | (181,638) | (181,638) | - | (181,638) |
| 於2006年12月31日結存 | 403,639 | 2,412 | 17,839 | 1,082,600 | 40,498 | - | 3,527,202 | 5,074,190 | 244,689 | 5,318,879 |
| 於2007年1月1日結存 | 403,639 | 2,412 | 17,839 | 1,082,600 | 40,498 | - | 3,527,202 | 5,074,190 | 244,689 | 5,318,879 |
| 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 | - | - | - | - | - | - | - | - | (16,021) | (16,021) |
| 換算海外實體財務報表 之匯兌差額 | - | - | - | - | 53,684 | - | - | 53,684 | 282 | 53,966 |
| 視作出售聯營公司 部分權益 | - | - | - | - | (1,782) | - | - | (1,782) | - | (1,782) |
| 可供出售證券： 公平價值變動 | - | - | - | - | - | 5 | - | 5 | - | 5 |
| 本年度盈利 | - | - | - | - | - | - | 3,847,678 | 3,847,678 | 20,678 | 3,868,356 |
| 批准本年度的股息 11(a) | - | - | - | - | - | - | (787,097) | (787,097) | - | (787,097) |
| 於2007年12月31日結存 | 403,639 | 2,412 | 17,839 | 1,082,600 | 92,400 | 5 | 5,950,033 | 7,548,928 | 249,628 | 7,798,556 |

集團之保留盈利包括應佔聯營公司保留盈利港幣71,229,000元(2006年為港幣96,282,000元)，以及應佔共同控制實體保留盈利港幣877,000元(2006年為港幣1,521,000元)。

31 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2006年1月1日結存 | | 403,639 | 1,300,000 | 912,666 | 2,616,305 |
| 批准上年度的股息 | 11(b) | - | - | (637,750) | (637,750) |
| 本年度盈利 | | - | - | 369,288 | 369,288 |
| 批准本年度的股息 | 11(a) | - | - | (181,638) | (181,638) |
| 於2006年12月31日結存 | | 403,639 | 1,300,000 | 462,566 | 2,166,205 |
| 於2007年1月1日結存 | | 403,639 | 1,300,000 | 462,566 | 2,166,205 |
| 批准上年度的股息 | 11(b) | - | - | (637,750) | (637,750) |
| 本年度盈利 | | - | - | 1,390,289 | 1,390,289 |
| 批准本年度的股息 | 11(a) | - | - | (787,097) | (787,097) |
| 於2007年12月31日結存 | | 403,639 | 1,300,000 | 428,008 | 2,131,647 |

本公司於2007年12月31日可供分派予股東的儲備金為港幣1,728,008,000元(2006年為港幣1,762,566,000元)。董事會於結算日後建議派發普通末期股息每股港幣1.58元(2006年為每股港幣1.58元)及特別末期股息每股港幣2.00元(2006年：無)，金額分別為港幣637,750,000元及港幣807,279,000元(2006年分別為港幣637,750,000元及港幣零元)。總額為港幣1,445,029,000元(2006年為港幣637,750,000元)。股息並未於結算日確認為負債。

(c) 股本

(i) 法定及已發行股本

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|--------------------------|----------------|---------------|
| 法定： | | |
| 600,000,000股每股面值港幣1元之普通股 | 600,000 | 600,000 |
| 已發行及繳足： | | |
| 403,639,413股每股面值港幣1元之普通股 | 403,639 | 403,639 |

普通股持有人有權收取本公司不時宣派之股息，並可在本公司股東大會上按每股一票的比例投票。所有普通股於本公司剩餘資產中所享有的權益均等。

(ii) 資本管理

集團管理資本的主要目標是保障集團持續經營的能力，令集團可以合理成本取得融資，因而能夠繼續為股東帶來回報及為其他持份者帶來利益。

集團積極及定期檢討及管理其資本架構，以求在較高借貸水平所可能帶來的較高股東回報，及穩健的資金狀況所帶來的優勢及保障之間取得平衡。集團同時因應經濟環境的轉變調整資本架構。

集團以淨負債與資本比率來監察資本架構。基於此，集團將負債淨額界定為帶息貸款及借款減現金及現金等價物。資本包括權益的所有組成部分。

31 股本及儲備金(續)

(c) 股本(續)

(ii) 資本管理(續)

於2007年及2006年12月31日的淨負債與資本比率如下：

| | 附註 | 集團 | | 公司 | |
|------------|----|--------------------|---------------|------------------|---------------|
| | | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
| 銀行貸款及透支 | 26 | 1,591,600 | 3,832,650 | - | - |
| 減：現金及現金等價物 | 25 | (3,095,420) | (1,228,512) | (30,804) | (18,127) |
| 已抵押銀行存款 | 26 | (38,000) | (39,520) | - | - |
| (現金)/負債淨額 | | (1,541,820) | 2,564,618 | (30,804) | (18,127) |
| 權益總額 | 31 | 7,798,556 | 5,318,879 | 2,131,647 | 2,166,205 |
| 淨負債與資本比率 | | 不適用 | 0.48 | 不適用 | 不適用 |

本公司或其附屬公司並無受外在的資本規定所限制。

32 收購附屬公司

本公司於2007年8月23日透過一間全資附屬公司以現金作價港幣9,807,000元，收購CAG Limited的全部權益。

CAG Limited的主要業務是在香港提供非專營運輸服務。自被收購日期起，CAG Limited對集團全年收入及盈利的貢獻並不重大。

集團收購的資產淨值及商譽詳情如下：

| 收購資產淨值： | 賬面值 港幣千元 | 公平價值 港幣千元 |
|----------------|----------------|----------------|
| 固定資產 | - | 4,151 |
| 客運服務牌照 | - | 5,250 |
| 應收賬款 | 299 | 299 |
| 按金及預付款 | 17 | 17 |
| 應付賬款及應計費用 | (2,284) | (2,284) |
| 收購資產淨值 | | 7,433 |
| 因收購產生之商譽(附註15) | | 2,374 |
| 以現金支付的總收購價 | | 9,807 |

33 承擔

(a) 於2007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、機器及設備的資本承擔：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|-------------|----------------|---------------|
| 已簽訂合約者 | 122,108 | 295,308 |
| 經批准但仍未簽訂合約者 | 239,780 | 195,858 |
| | 361,888 | 491,166 |

(b) 於2007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：

| | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|---------|---------------|---------------|
| 一年內 | 3,043 | 3,024 |
| 一年後但五年內 | 1,380 | 1,598 |
| | 4,423 | 4,622 |

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五年，並且不包括或有租金。

34 或有負債

已發出財務擔保

於2007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540,000,000元的擔保(2006年為港幣3,160,000,000元)。

於結算日，董事認為本公司不大可能因已作出的擔保而招致索償。本公司於結算日在已發出的擔保下需承擔的最高負債額，為附屬公司所獲得的銀行貸款的未償還金額港幣410,000,000元(2006年為港幣2,343,000,000元)。

與已發出的擔保有關的遞延收入於財務報表賬項附註27中披露。

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、貨幣和燃油價格風險。集團亦面對在其他實體作出股權投資而產生的股價風險。集團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、銷售物業的應收分期付款、給予聯營公司和承資公司的貸款，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，集團對需要超越某一水平信貸額的主要客戶作出信貸評估。該等評估集中於客戶過往的還款記錄及現時的還款能力，並考慮客戶以及客戶業務所在地的經濟環境等特定資料。集團的非專營運輸業務及媒體銷售業務的客戶一般享有30至90天的信貸期。預期所有計入流動資產的貿易及其他應收賬款均可於一年內收回。

集團僅與獲得高度信貸評級的交易對手進行債務投資。鑑於交易對手的高信貸評級，管理層並不預期任何交易對手會無法履行責任。

至於來自銷售物業的應收分期付款，集團以售出的物業作為抵押品。

為了盡量減少信貸風險，集團定期檢討逾期末付金額並採取跟進行動。集團定期編製賬齡分析以密切監察此等應收款項，並盡量減少與此等應收款項有關的信貸風險。

由於客戶數目龐大，集團的信貸風險並非高度集中。資產負債表上每項金融資產的賬面值於扣除任何減值準備後，代表集團所承受的信貸風險上限，當中未考慮持有的任何抵押品。集團不會提供使其承受信貸風險的擔保。

集團來自應收賬款的信貸風險，其具體資料於附註21及24作進一步披露。

(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)

(b) 流動資金風險(續)

下表載列集團及公司非衍生金融負債於結算日之剩餘合約到期日，剩餘合約到期日乃按合約無貼現現金流量(包括利用約定利率或(倘浮息)在結算日適用的利率計算之利息付款)以及集團及公司可被要求付款之最早日期計算：

| | 集團 | | | | | | | | | |
|-----------------|------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 2007年 | | | | | 2006年 | | | | |
| | 賬面值 港幣千元 | 合約無貼現 現金流量 總額 港幣千元 | 1年內或 按通知 港幣千元 | 1年以上但 不足2年 港幣千元 | 2年以上但 不足5年 港幣千元 | 賬面值 港幣千元 | 合約無貼現 現金流量 總額 港幣千元 | 1年內或 按通知 港幣千元 | 1年以上但 不足2年 港幣千元 | 2年以上但 不足5年 港幣千元 |
| 銀行貸款 | 1,560,165 | 1,667,259 | 459,311 | 580,525 | 627,423 | 3,811,083 | 4,090,358 | 1,910,562 | 1,054,585 | 1,125,211 |
| 應付賬款及 應計費用 | 1,281,709 | 1,281,709 | 1,281,709 | - | - | 1,627,976 | 1,627,976 | 1,627,976 | - | - |
| 銀行透支 | 31,435 | 31,435 | 31,435 | - | - | 21,567 | 21,567 | 21,567 | - | - |
| | 2,873,309 | 2,980,403 | 1,772,455 | 580,525 | 627,423 | 5,460,626 | 5,739,901 | 3,560,105 | 1,054,585 | 1,125,211 |
| | | | | | | | | | | |
| | 公司 | | | | | | | | | |
| | 2007年 | | | | | 2006年 | | | | |
| | 賬面值 港幣千元 | 合約無貼現 現金流量 總額 港幣千元 | 1年內或 按通知 港幣千元 | 1年以上但 不足2年 港幣千元 | 2年以上但 不足5年 港幣千元 | 賬面值 港幣千元 | 合約無貼現 現金流量 總額 港幣千元 | 1年內或 按通知 港幣千元 | 1年以上但 不足2年 港幣千元 | 2年以上但 不足5年 港幣千元 |
| 應付附屬公司 款項 | 2,466,765 | 2,466,765 | 2,466,765 | - | - | 1,469,171 | 1,469,171 | 1,469,171 | - | - |
| 其他應付賬款 及應計費用 | 37,431 | 37,431 | 37,431 | - | - | 26,498 | 26,498 | 26,498 | - | - |
| | 2,504,196 | 2,504,196 | 2,504,196 | - | - | 1,495,669 | 1,495,669 | 1,495,669 | - | - |

(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2007年12月31日，集團的所有借貸均為港元，並按浮動利率計算利息。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，對沖定息銀行貸款於2006年12月31日的公平價值的波動。

於2006年12月31日，集團持有名義合約價值港幣31,788,000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2006年12月31日，集團持有之掉期合約的公平淨值為港幣795,000元。該款項已確認為衍生金融工具，並包括於「應收賬款」(附註24)。掉期合約於2007年內到期後，集團並無作出進一步對沖安排。

35 金融工具(續)

(c) 利率風險(續)

(ii) 利率概況

下表詳列於結算日集團帶息資產及負債的利率概況：

| | 集團 | | | |
|-------------------|------------|--------------------|------------|--------------------|
| | 2007年 | | 2006年 | |
| | 實際年利率 % | 港幣千元 | 實際年利率 % | 港幣千元 |
| 定息資產/(負債)： | | | | |
| 銀行存款 | 3.8 | 2,960,875 | 4.1 | 1,120,161 |
| 應收分期付款 | 4.4 | 1,433,751 | 4.9 | 1,868,337 |
| 貸款予承資公司 | 5.5 | 18,592 | 5.5 | 18,592 |
| 貸款予聯營公司 | 6.5 | 94,793 | 4.3 | 69,241 |
| 可供出售債務證券 | 4.1 | 50,035 | — | — |
| 銀行貸款 | — | — | 6.6 | (31,788) |
| 利率掉期合約的影響 | — | — | 6.6 | 31,788 |
| | | 4,558,046 | | 3,076,331 |
| 浮息資產/(負債)： | | | | |
| 銀行存款 | 0.6 | 68,602 | 1.1 | 41,960 |
| 應收分期付款 | 6.8 | 54,078 | — | — |
| 銀行透支 | 6.8 | (31,435) | 7.8 | (21,567) |
| 銀行貸款 | 3.9 | (1,560,165) | 4.2 | (3,779,295) |
| 利率掉期合約的影響 | — | — | 4.2 | (31,788) |
| | | (1,468,920) | | (3,790,690) |

(iii) 敏感度分析

於2007年12月31日，在其他所有變數維持不變的情況下，估計若利率全面上升/下調100點子，集團之除稅後盈利及保留盈利將相應減少或增加約港幣11,999,000元(2006年為港幣31,200,000元)。綜合權益的其他組成部分將因上述利率的上升/下調幅度而相應減少/增加約港幣1,815,000元(2006年：無)。

以上的敏感度分析乃假設利率變動已於結算日發生，並已用於計算當日已存在的衍生及非衍生金融工具之利率風險。100點子的升跌代表直至下一個結算日期間之利率變動。分析按與2006年所用的相同基準進行。

35 金融工具(續)

(d) 貨幣風險

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，為外幣波動進行對沖。於2007年及2006年12月31日，集團並無任何尚未平倉的遠期外匯合約。

(i) 外匯風險

下表詳列集團於結算日因確認以功能貨幣以外之貨幣計算的資產或負債所產生之外匯風險。

| | 集團 | | | | | |
|---------------|-----------|----------|----------|-----------|----------|----------|
| | 2007年 | | | 2006年 | | |
| | 人民幣 千計 | 英鎊 千計 | 美元 千計 | 人民幣 千計 | 英鎊 千計 | 美元 千計 |
| 現金及現金等價物 | – | 1,636 | 54,018 | – | 1,556 | 50,951 |
| 聯營公司貸款 | 22,858 | – | 8,894 | – | – | 8,894 |
| 應付賬款及 應計費用 | – | (1,706) | (433) | – | (3,233) | (511) |
| 銀行貸款及透支 | – | – | – | – | – | (4,080) |
| 整體淨風險 | 22,858 | (70) | 62,479 | – | (1,677) | 55,254 |

(ii) 敏感度分析

下表列出在結算日對集團有重大影響的外匯匯率出現相當可能的變化時，集團之除稅後盈利(及保留盈利)將會產生的概約變動。

| | 集團 | | | | | |
|-----|------------------|---|---|------------------|---|---|
| | 2007年 | | | 2006年 | | |
| | 外匯匯率的 上升/(下跌) | 對除稅後盈 利及保留盈 利的影響 (增加/ (減少)) 港幣千元 | 對權益其他 組成部分的 影響 (增加/ (減少)) 港幣千元 | 外匯匯率的 上升/(下跌) | 對除稅後盈 利及保留盈 利的影響 (增加/ (減少)) 港幣千元 | 對權益其他 組成部分的 影響 (增加/ (減少)) 港幣千元 |
| 人民幣 | 3% (3%) | – – | 731 (731) | 5% (5%) | – – | – – |
| 英鎊 | 4% (4%) | 142 (142) | – – | 4% (4%) | (677) 677 | – – |
| 美元 | 1% (1%) | 4,185 (4,185) | 645 (645) | 1% (1%) | 3,613 (3,613) | 645 (645) |

35 金融工具(續)

(d) 貨幣風險(續)

(ii) 敏感度分析(續)

敏感度分析乃假設匯率變動已於結算日發生，並已用於結算日已存在的衍生及非衍生金融工具之貨幣風險，而所有其他變數(特別是利率)維持不變。

列示的變動代表直至下個年度結算日期間的外匯匯率變動。就此集團假設美元兌其他貨幣匯價的任何變動將不會對港幣與美元的聯繫匯率產生重大影響。該分析按與2006年所用的相同基準進行。

人民幣並非可完全自由兌換的貨幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須透過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯的機構進行。

(e) 股價風險

集團受到股權證券投資的股價變動影響。由於該等投資的賬面值相對集團的資產總值並不重大，管理層認為集團承受的股價風險並不顯著。

(f) 燃油價格風險

集團的政策是密切監察燃油價格波動，把握機會策略性地簽訂燃油價格掉期合約，為燃油價格波動進行對沖。於2007年及2006年12月31日，集團並無未平倉的燃油價格掉期合約。

(g) 公平價值

除以下項目外，所有金融工具均按與於2007年及2006年12月31日的公平價值相若的金額列賬：

- (i) 由於本集團及本公司的應收/應付附屬公司、聯營公司及共同控制實體的款項均為無抵押、免息，並且無固定還款期，披露此等項目的公平價值並無意義。
- (ii) 為數港幣15,355,000元(2006年為港幣15,355,000元)的非上市股權投資證券並沒有於活躍市場上的報價，因此無法可靠地計算其公平價值。此等項目於結算日按成本值減去減值虧損列賬。

(h) 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) 可供出售債務證券

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

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。

35 金融工具(續)

(h) 公平價值估算(續)

(iii) 帶息貸款及借款

帶息貸款及借款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。

(iv) 財務擔保

已發出財務擔保的公平價值乃參照按公平原則就類似服務所收取的費用而釐定(如能取得此等資料)，或參照利率差距而釐定，即將貸款機構在有擔保情況下所收取的實際利率，與估計在無擔保情況下所收取的利率作出比較(如能對有關資料作出可靠的估計)。

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 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
|----------------------|-------|---------------|---------------|
| 巴士服務收費 | (i) | 26,105 | 27,536 |
| 已付保險費 | (ii) | 65,029 | 81,376 |
| 發展中物業管理承建商服務的已付及應計費用 | (iii) | 37,238 | 1,045,458 |
| 租賃及銷售代理協議的已付及應計費用 | (iv) | 44,085 | 13,561 |
| 管理協議的已付及應計費用 | (v) | 10,271 | – |
| 物業發展項目管理服務的已付及應計費用 | (vi) | – | 9,800 |
| 運輸服務估計應享淨回報 | (vii) | 8,054 | 9,681 |

- (i) 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，為新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)的若干附屬公司提供巴士服務。集團於2007年12月31日應向這些公司收取的款項為港幣7,480,000元(2006年為港幣7,025,000元)。

36 與關連人士的重大交易(續)

(a) 與關連公司的交易(續)

- (ii) 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2007年及2006年12月31日，集團並無應付予新鴻基地產保險的款項。
- (iii) 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。集團在此合約於2007年12月31日應付餘額為港幣163,925,000元(2006年為港幣545,905,000元)。
- (iv) 荔枝角地產於2003年7月17日與新鴻基地產的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(「原有協議」)，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。於2007年8月15日，原有協議被終止並由一份函件協議(「函件協議」)所取代。根據函件協議，荔枝角地產按與原有協議相同的條款及條件，繼續委任新鴻基地產代理為曼克頓山的租售代理，惟根據原有協議及函件協議下應付代理費用的上限合計不得超過港幣65,000,000元。集團於2007年12月31日並無按此合約應付之未償餘額。
- (v) 2003年，荔枝角地產與新鴻基地產的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大廈公契及管理協議的條款及條件，提供有關的服務。
- 2007年，荔枝角地產、康業及康業的同系附屬公司帝譽服務有限公司(「帝譽」)簽訂補充契約(「補充契約」)，以修訂及補充管理協議。三方同意以帝譽取代康業為管理人，並根據大廈公契履行管理人的職責及義務。管理協議所訂的條款已全部納入補充契約內。集團於2007年12月31日按此合約應付的未償餘額為港幣2,111,000元(2006年：無)。
- (vi) 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2007年12月31日在此合約下的應付管理服務費用為港幣3,800,000元(2006年為港幣6,800,000元)。

36 與關連人士的重大交易(續)

(a) 與關連公司的交易(續)

(vii) 於2001年5月23日，本公司間接全資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%。

於2006年11月28日，珀麗灣客運簽訂另一份補充協議，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2006年12月14日起至2007年12月13日止，而運輸協議的應享淨回報，亦修訂為每年7%至14%。

於2007年12月6日，運輸協議的營運期延長一年，即由2007年12月14日起至2008年12月13日止，而每年應享淨回報的幅度並無變動。

根據該合約，集團於2007年12月31日應向SHKMW收取的款項為港幣59,384,000元(2006年為港幣68,589,000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。

(c) 融資安排

借貸予聯營公司的貸款均為無抵押及並無固定還款期。年內源自聯營公司貸款的利息收入為港幣3,735,000元(2006年為港幣3,208,000元)，於年底的應收利息為港幣8,896,000元(2006年為港幣5,446,000元)。

37 比較數字

集團採納《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」及《香港會計準則》第1號之修訂「財務報表的呈報：資本披露」後，已調整若干比較數字，以符合本年度披露規定的變動，並就於2007年首次披露的項目分開列示比較數字。有關轉變的進一步詳情已於附註2中披露。

此外，於2006年12月31日流動負債下應付第三者保險賠償港幣136,656,000元已重新分類至非流動負債項下的或有事項準備金—保險，以配合本年度的呈報方式及反映由結算日起計一年後的預計結算。

38 無需調整之結算日後事項

- (a) 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(a)披露。
- (b) 於結算日後，由於股權證券的價格下跌，集團的界定利益退休福利計劃的計劃資產之公平價值下調，因而導致已根據附註1(v)(ii)中披露的會計政策予以確認的未確認精算收益淨額減少。此無需調整之結算日後事項對2007年12月31日的資產及負債計量並無影響。
- (c) 於2008年2月27日，香港特區政府財政司司長宣讀財政預算案，建議由2008/09財政年度起將利得稅稅率由17.5%調低至16.5%，並一次過寬減2007/08課稅年度的75%應繳稅款，上限為港幣25,000元。根據附註1(w)所載的集團會計政策，集團並無因為該項減稅宣佈而對財務報表作出調整。由於這些建議的變動，估計集團於2008年1月1日的期初結餘將重新計算如下：
- (i) 集團本期應付稅項將減少港幣250,000元；及
- (ii) 集團遞延稅項負債和遞延稅項資產將分別減少港幣39,911,000元及港幣701,000元。

這些於2008年1月1日對本期及遞延稅項期初結餘調整，將被確認為集團所得稅開支減少港幣39,460,000元。要進一步估計稅率變動對日後財務報表的影響，並不可行。

39 會計估算及判斷

有關商譽及具有無限可用年期的無形資產減值、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15、19、22(f)及35(h)。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28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/攤銷

固定資產乃按其估計可用年限以直線法折舊/攤銷。集團每年檢討有關資產的估計可用年限及剩餘價值，以判斷任何報告期間所需記錄的折舊/攤銷支出。可用年限及剩餘價值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，集團將調整未來期間的折舊/攤銷支出。

39 會計估算及判斷(續)

(c) 資產減值

集團於每個結算日檢視內部及外來資料以評估每件資產有否減值跡象，如有減值跡象存在會透過估計相關資產或現金生產單位的可收回金額來判斷減值虧損。如事實及環境出現轉變，集團或須重新考慮減值跡象是否存在，並相應修訂對可收回金額的估算，因此會影響未來數年的盈利或虧損。

對於商譽及具有無限可用年期的無形資產，即使沒有減值跡象，亦每年進行減值評估。

(d) 持作出售之已落成物業的可變現淨值

管理層參考該物業及鄰近地區最近的銷售交易，以判斷持作出售之已落成物業的可變現淨值。於估算可變現淨值時亦計入出售該物業而引致的銷售成本。在作出估算的過程中，管理層須判斷估計將來的售價、新物業的銷售速度、推廣成本及整體市況。市況改變會對實際樓價構成影響，或會影響將來年度的損益。

(e) 確認遞延稅項資產

於2007年12月31日，集團已確認的遞延稅項資產，主要包括附註29(b)所列出的尚未使用稅項虧損及可扣稅的暫時差異。遞延稅項資產能否變現，主要取決於未來會否取得應課稅盈利或應課稅暫時性差異以使用有關的資產。如實際產生的未來應課稅盈利或應課稅暫時性差異少於預期，則可能會撥回遞延稅項資產，並於撥回期內於綜合損益計算表確認。

40 已頒佈但尚未於截至2007年12月31日止年度生效之修訂、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2007年12月31日止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。

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、新準則及新詮釋可能帶來全新或經修訂的披露項目，但不會對集團的經營業績和財務狀況構成重大影響。

另外，於2009年1月1日或之後開始的會計期間生效的《香港財務報告準則》第8號「營運業務分部」，可能導致財務報表出現全新或經修訂的披露項目。

財務匯報

截至12月31日止年度

| | 2007年 港幣 百萬元 | 2006年 港幣 百萬元 | 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 | 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 |
|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 損益計算表 | | | | | | | | | | |
| 營業額 | 12,013 | 8,705 | 6,456 | 6,544 | 6,540 | 6,843 | 6,862 | 6,323 | 5,871 | 5,510 |
| 除稅前盈利 | 4,074 | 2,002 | 691 | 913 | 857 | 1,142 | 1,810 | 936 | 893 | 679 |
| 減：所得稅 | 206 | 133 | 96 | 169 | 259 | 175 | 237 | 81 | 154 | 93 |
| 除稅後盈利 | 3,868 | 1,869 | 595 | 744 | 598 | 967 | 1,573 | 855 | 739 | 586 |
| 減：少數股東權益 | 21 | 31 | 11 | 13 | 1 | 28 | 34 | — | — | — |
| 本公司股權持有人應佔盈利 | 3,847 | 1,838 | 584 | 731 | 597 | 939 | 1,539 | 855 | 739 | 586 |
| 資產負債表 | | | | | | | | | | |
| 固定資產 | 4,981 | 5,463 | 5,720 | 6,119 | 6,491 | 6,497 | 6,047 | 5,381 | 4,952 | 4,882 |
| 客運服務牌照 | 14 | 8 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 商譽 | 52 | 49 | 33 | 30 | 50 | 53 | 21 | 22 | 4 | — |
| 媒體資產 | 1 | 1 | 96 | 115 | 61 | — | — | — | — | — |
| 非流動預付款 | 38 | 48 | 63 | 470 | 105 | 101 | — | — | — | — |
| 聯營公司權益 | 911 | 834 | 776 | 330 | 162 | 61 | 1 | — | (5) | (5) |
| 共同控制實體權益 | 23 | 23 | 16 | 5 | 1 | 2 | 6 | 10 | 13 | 17 |
| 其他金融資產 | 138 | 46 | 34 | 15 | 15 | 15 | 15 | 1 | — | — |
| 僱員福利資產 | 602 | 537 | 485 | 414 | 339 | 278 | — | — | — | — |
| 流動資產淨額 | 3,224 | 1,426 | 184 | 253 | 548 | 465 | 854 | 926 | 881 | 374 |
| 運用資金總額 | 9,984 | 8,435 | 7,407 | 7,751 | 7,772 | 7,472 | 6,944 | 6,340 | 5,845 | 5,268 |
| 資金來源： | | | | | | | | | | |
| 股本 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 |
| 儲備金 | 7,145 | 4,670 | 3,628 | 3,847 | 3,935 | 4,157 | 3,776 | 2,341 | 2,052 | 1,782 |
| 歸屬本公司股權持有人總權益 | 7,549 | 5,074 | 4,032 | 4,251 | 4,339 | 4,561 | 4,180 | 2,745 | 2,456 | 2,186 |
| 少數股東權益 | 249 | 245 | 269 | 289 | 260 | 244 | 228 | 4 | 6 | 6 |
| 權益總額 | 7,798 | 5,319 | 4,301 | 4,540 | 4,599 | 4,805 | 4,408 | 2,749 | 2,462 | 2,192 |
| 或有事項準備金 — 保險 | 295 | 271 | 52 | 59 | 106 | 117 | 202 | 298 | 305 | 299 |
| 長期銀行貸款 | 1,155 | 2,052 | 2,218 | 2,298 | 2,218 | 1,830 | 1,743 | 2,176 | 1,961 | 1,694 |
| 其他負債 | 736 | 793 | 836 | 854 | 849 | 720 | 591 | 1,117 | 1,117 | 1,083 |
| 動用資金總額 | 9,984 | 8,435 | 7,407 | 7,751 | 7,772 | 7,472 | 6,944 | 6,340 | 5,845 | 5,268 |
| 每股盈利(港幣元) | 9.53 | 4.55 | 1.45 | 1.81 | 1.48 | 2.33 | 3.81 | 2.12 | 1.83 | 1.45 |
| 每股股息(港幣元) | 5.53 | 2.03 | 2.03 | 2.03 | 2.03 | 2.03 | 1.86 | 1.58 | 1.35 | 1.15 |

附註：

- 1 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》。集團已按照過渡條款規定，為此等全新或經修訂政策調整2004年至2007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時予以重列。
- 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」(現已由《香港會計準則》第19號「僱員福利」取代)及第12號(經修訂)「所得稅」(現已由《香港會計準則》第12號「所得稅」取代)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。

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

伍兆燦

雷禮權

BSc(Econ)

陳祖澤太平紳士

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

雷中元

M.H., BEc, AASA, FCILT
執行董事

伍穎梅

BA, MBA(Chicago), MPA(Harvard),
FCIM, CMILT, MHKIoD
執行董事及伍兆燦先生之代行董事

孔祥勉博士*

GBS, OBE

錢元偉

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

李家祥博士太平紳士*

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

何達文

MA(Cantab), MBA, CMILT, MHKIoD
副董事長

蕭炯柱太平紳士*

GBS, CBE, MSS(Birmingham, UK)

苗學禮太平紳士

OBE, MPA(Harvard), BA(Lond)

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)

黃安寧

(郭炳湘太平紳士之代行董事)

董事委員會

審核委員會

李家祥博士#

孔祥勉博士

錢元偉

提名委員會

梁乃鵬博士#

孔祥勉博士

李家祥博士

蕭炯柱

薪酬委員會

梁乃鵬博士#

孔祥勉博士

李家祥博士

常務委員會

梁乃鵬博士#

郭炳聯

伍兆燦

陳祖澤

雷中元

公司秘書

胡蓮娜

MBA, 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九號

電話：(852) 2786 8888

傳真：(852) 2745 0300

互聯網網址：www.tih.hk

電郵：director@tih.hk

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
香港灣仔皇后大道東183號
合和中心17樓

百慕達

Butterfield Fund Services (Bermuda)
Limited
Rosebank Centre
11 Bermudiana Road
Pembroke, HM 08
Bermuda

股東名冊

股份過戶停辦日期：

2008年5月21日至2008年5月29日
(首尾兩天包括在內)

股息

普通中期

每股港幣0.45元

已於2007年10月17日派付

特別中期

每股港幣1.50元

已於2007年10月17日派付

普通末期(建議)

每股港幣1.58元

將於2008年5月30日派付

特別末期(建議)

每股港幣2.00元

將於2008年5月30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

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

(*本公司之獨立非執行董事)

(#委員會主席)

本年報亦可於本公司之互聯網www.tih.hk下載

載通國際控股有限公司

香港九龍荔枝角寶輪街9號

電話：(852) 2786 8888

傳真：(852) 2745 0300

www.tih.hk

公司股份編號：062

由 YELLOW CREATIVE (HK) LIMITED 設計

FSC 標誌表示產品所含的木料來自管理良好的森林；
該等森林根據 Forest Stewardship Council 的規例獲得認可。

