

財務回顧

集團

2009年財務表現回顧

集團全年業績

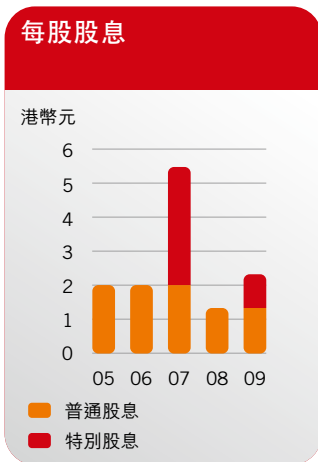
集團截至2009年12月31日止年度之本公司股權持有人應佔盈利為港幣6.735億元，較2008年的港幣6.587億元增加港幣1,480萬元。每股盈利由2008年的港幣1.63元增至2009年的港幣1.67元。盈利包括本公司全資附屬公司Lai Chi Kok Properties Investment Limited進一步出售曼克頓山餘下的住宅單位及車位所帶來的非經常性除稅後盈利港幣1.861億元(2008年為港幣3.662億元)。若撇除2009年及2008年的此等非經常性除稅後盈利，2009年股權持有人應佔盈利為港幣4.874億元，較2008年的港幣2.925億元增加了66.6%。

下表為集團截至2009年12月31日止年度六個部門的營業額及盈利貢獻：

截至2009年12月31日止年度，集團營業額為港幣68.422億元(2008年為港幣73.531億元)，較2008年減少港幣5.109億元，減幅為6.9%。營業額的減少，主要因為2009年僅售出五個(2008年為27個)住宅單位及13個(2008年為23個)車位，令2009年確認的銷售總收益只是港幣1.562億元，而2008年則錄得港幣6.190億元。此外，集團的運輸及其他業務所產生的車費及其他收入亦由2008年的港幣67.341億元，減少港幣4,810萬元至2009年的港幣66.860億元，主要因為2009年經濟下滑及爆發人類豬型流感的負面影響所致。

集團於2009年的總經營成本為港幣61.436億元(2008年為港幣70.878億元)，較2008年減少港幣9.442億元或13.3%。減少的主要原因是由於油價下跌，尤以2009年上半年最顯著，集團燃油費用減少港幣6.837億元，以及於2009年售出的曼克頓山住宅單位較少，使出售物業成本減少港幣1.064億元。

港幣百萬元	營業額		除稅前盈利	
	2009年	2008年	2009年	2008年
專營公共巴士業務部	6,200.0	6,201.6	474.3	82.5
非專營運輸業務部	295.3	399.7	22.1	23.0
物業持有及發展部	163.9	619.0	230.1	415.2
媒體銷售業務部	183.0	132.8	22.7	57.1
財政服務部	—	—	21.8	50.2
國內運輸業務部	—	—	38.4	106.9
	6,842.2	7,353.1	809.4	734.9
融資成本			(12.1)	(32.6)
未分配之經營收入/(開支)淨額			2.5	(8.6)
除稅及少數股東權益前盈利			799.8	693.7
所得稅			(117.7)	(17.8)
少數股東權益			(8.6)	(17.2)
本公司股權持有人應佔盈利			673.5	658.7



有關集團各業務部的財務狀況詳情，已刊載於本年報第102至107頁。

2009年，集團的應佔聯營公司盈利為港幣2,960萬元(2008年為港幣5,980萬元)，較2008年減少港幣3,020萬元。盈利的減少，主要由於集團於2008年12月悉數出售所持有的無錫九龍公共交通股份有限公司(「無錫九龍」)(一間中外合資股份有限公司)的45%股權導致該公司於2009年並無對集團盈利作出貢獻以及於2009年攤分路訊通集團於創智傳動大業廣告有限公司權益的損失。

本年度所得稅支出為港幣1.177億元(2008年為港幣1,780萬元)。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第155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160至163頁財務報表附註13。

股息政策

視乎集團的盈利表現，集團的股息政策是維持穩定的普通股息，但須要先考慮預留足夠資金，以將集團總債務維持於合理水平，同時提供資金擴展現有業務及把握潛在投資機會以配合日後發展需要。一般而言，

財務回顧

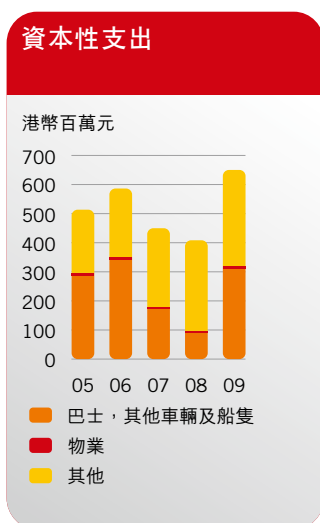
特別股息僅於特別項目，例如銷售曼克頓山住宅單位，取得非經常性盈利後，方會考慮及建議派發。

董事會已建議派發普通末期股息每股港幣 1.05 元(2008 年為每股港幣 1.05 元)及特別股息每股港幣 1.00 元(2008 年：無)。特別股息將從銷售曼克頓山住宅單位的盈利中撥付。連同於 2009 年 10 月派發之中期股息每股港幣 0.30 元(2008 年為每股港幣 0.30 元)，2009 年全年股息將為每股港幣 2.35 元(2008 年為每股港幣 1.35 元)。擬派股息惟待股東於 2010 年股東週年大會上通過，方能作實。

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、裝配中巴士、工具及其他固定資產、投資物業，以及根據經營租賃持作自用之租賃土地權益。於 2009 年 12 月 31 日，集團的固定資產並無作為抵押。



2009 年，集團之資本性支出為港幣 6.515 億元(2008 年為港幣 4.095 億元)。資本性支出的增加，主要是由於購買新巴士供專營公共巴士業務使用所致。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第 164 及 165 頁財務報表附註 14(a)。

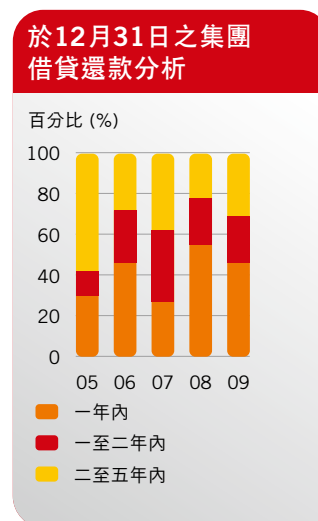
流動資產及負債

於 2009 年年底，集團的流動資產總額為港幣 41.000 億元(2008 年為港幣 39.601 億元)，其中主要包括持作出售的已落成物業港幣 4,210 萬元(2008 年為港幣 7,850 萬元)、應收賬款港幣 3.846 億元(2008 年為港幣 7.178 億元)，以及流動資金港幣 35.531 億元(2008 年為港幣 30.341 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 1.436 億元(2008 年為港幣 2.999 億元)。於 2009 年年底，集團的流動資金主要為港幣、美元、人民幣及英鎊。

集團於 2009 年 12 月 31 日的流動負債總額為港幣 16.461 億元(2008 年為港幣 18.766 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，主要由於償還銀行貸款所致。

銀行貸款及透支

於 2009 年 12 月 31 日，銀行貸款及透支為港幣 8.718 億元，全部均為無抵押(2008 年為港幣 13.151 億元)。於 2009 年 12 月 31 日及 2008 年 12 月 31 日，集團的銀行貸款及透支之還款期分析列於以下圖表：



淨現金

於2009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26.813億元(2008年為港幣17.190億元)。下表列出集團於2009年12月31日按貨幣劃分的淨現金詳情：

貨幣	2009年		2008年	
	淨現金 外幣 百萬元	淨現金 港幣 百萬元	淨現金 外幣 百萬元	淨現金 港幣 百萬元
港幣		2,200.3		1,207.3
美元	39.9	309.4	47.1	365.3
英鎊	1.7	21.5	1.7	19.2
人民幣	132.8	150.1	112.5	127.2
總額		2,681.3		1,719.0

資本承擔

於2009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9.407億元(2008年為港幣3.267億元)。上述承擔將由集團之貸款及營運資金支付。資本承擔的概要如下：

港幣百萬元	2009年	2008年
購買巴士及其他車輛	582.5	68.1
購置其他固定資產	356.7	257.3
興建車廠及其他車廠設施	1.5	1.3
總額	940.7	326.7

於2009年12月31日，集團已訂購333部新巴士(2008年為44部)，並將於2010年及2011年付運。

資金及融資

流動資金與財政資源

集團秉持審慎理財原則，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，能足以應付日常營運、貸款償還、資本性支出，以及未來業務擴充和發展的資金需求。營運資金主要來自股東權益、銀行貸款及透支。一般而言，集團的主要營運公司會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。管理層定期檢討集團的融資策略，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2009年12月31日，集團的銀行未動用信貸總額為港幣7.200億元(2008年為港幣5.350億元)。

資本負債比率及流動資金比率

於2009年12月31日及2008年12月31日，集團擁有現金淨額。下表列出集團於2009年年底及2008年年底的流動資金比率：

	2009年	2008年
於12月31日的流動資金比率 (流動資產對流動負債的比率)	2.49	2.11

於2009年12月31日，集團現金淨額為港幣26.813億元(2008年為港幣17.190億元)。現金淨額增加，主要由於集團從銷售曼克頓山住宅單位及出售集團於無錫九龍及珀麗灣客運有限公司所擁有的權益而獲得現金收益，令流動資金增加所致，而部分流動資金已被用作營運資金及用于償還銀行貸款。

融資成本及利息盈利率

截至2009年12月31日止年度，集團的融資成本由2008年的港幣3,260萬元下降至港幣1,210萬元。融資成本的減少，主要由於年內利率下調，以及平均銀行借貸額減少所致。集團於2009年的平均借貸年利率為0.89%，較2008年的2.15%下降126個基點。

截至2009年12月31日止年度，集團利息收入較總融資成本超出港幣2,510萬元(即為淨利息收入)(2008年為港幣8,860萬元)。

財務回顧

於12月31日之股東權益



現金流量淨額

年內，經營專營公共巴士業務及售出更多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2009年12月31日止年度，現金及現金等價物淨額減少港幣17.087億元(2008年為增加港幣5.776億元)，其來源如下：

港幣百萬元	2009年	2008年
產自/(用於)以下活動的現金淨額：		
• 經營活動	1,990.6	2,167.3
• 投資活動	(2,690.6)	257.6
• 融資活動	(1,008.7)	(1,847.3)
	(1,708.7)	577.6

於2009年，集團來自經營及投資活動之現金流出淨額為港幣7.000億元(2008年為現金流入港幣24.249億元)，主要由以下部分組成：(i)來自專營公共巴士業務的現金淨額港幣13.468億元(2008年為港幣6.310億元)；(ii)出售曼克頓山住宅單位所得的現金收益港幣3.281億元(2008年為港幣17.821億元)；(iii)付予資本性支出的金額港幣6.189億元(2008年為港幣4.021億元)；及(iv)原本到期日超過三個月的銀行存款增加港幣21.833億元(2008年為減少港幣6.174億元)。

年內，銀行貸款額減少了港幣4.340億元(2008年為港幣2.572億元)。2009年末扣除付予股權持有人股息前的現金流出淨額為港幣11.637億元，而2008年為現金流入淨額港幣21.437億元。

有關集團截至2009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137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方針及措施，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業績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、給予承資人的貸款以及債務投資。集團訂立了信貸政策，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，集團定期檢討應收賬款的償還情況及採取適當的跟進措施。集團定期編製及密切監察應收賬款的賬齡分析，以盡量減少與此等應收賬款有關的信貸風險。集團的信貸風險並非高度集中，亦不會向第三方提供使本身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風險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。

集團於出售曼克頓山住宅單位後一直保持充裕的手頭現金儲備，故並無承受重大的現金流量及流動資金風

險。集團的主要附屬公司九巴自行安排融資並主要賺取現金收入，故在正常環境而燃油價格沒有突然上升的情況下，其現金流量及流動資金風險亦將處於低水平。集團透過妥善規劃及嚴密監察負債水平，得以有效應付融資及投資需要。

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2009年12月31日，集團的所有借貸皆為港元，並按浮動利率計算利息。上述安排使集團於2009年可享有極低息率所帶來的裨益。集團持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日以來，標準普爾持續授予集團的主要附屬公司九巴良好而穩定的「A」信貸評級。憑著該信貸評級，九巴得以獲得金融機構按優惠借貸利率提供所需資金。

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，但集團仍將持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。集團簽訂多份遠期外匯合約，對2009年所需英鎊總額約27%進行對沖(2008年為30%)。

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。

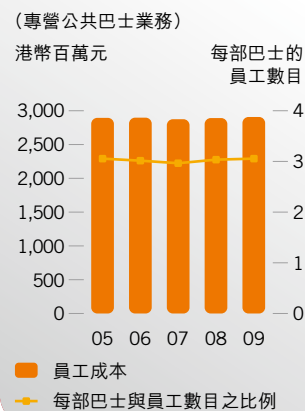
燃油價格風險

燃油價格波動足以對集團核心專營公共巴士業務的業績帶來重大影響。集團已細心考慮燃油價格對沖安排的利弊，結論是對沖與不對沖燃油價格的風險相等，而且長遠未必對集團的財務狀況有利。因此，集團於2009年內並無訂立任何燃油價格對沖合約。為妥善應對燃油價格風險，集團兩間主要附屬公司九巴及龍運將會在燃油價格上升而產生重大影響時，考慮申請調高車資，並會積極與香港特區政府研究其他紓緩措施。集團將繼續密切留意燃油價格變動，並不斷檢視其燃油價格風險管理策略。

僱員及薪酬政策

運輸服務為勞工密集行業，其中員工成本佔集團總成本的大部分。集團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。截至2009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29.888億元，而2008年則為港幣29.856億元。集團於2009年年底的員工數目減少1.8%至13,074人，而2008年年底則為13,321人。員工數目減少，主要通過自然流失及嚴格控制人手數目。

員工成本及每部巴士與員工數目之比例



財務回顧

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	2009年	2008年
營業額	港幣百萬元	5,928.6	5,910.4
出售樓宇及租賃土地權益所得收益	港幣百萬元	980.0	–
其他收益淨額	港幣百萬元	19.3	100.9
就界定福利退休計劃而釐定的視為(虧損)/收入	港幣百萬元	(36.4)	152.0
總經營成本	港幣百萬元	(5,465.6)	(6,096.5)
融資成本	港幣百萬元	(9.5)	(23.7)
除稅前盈利	港幣百萬元	1,416.4	43.1
所得稅(支出)/抵免	港幣百萬元	(71.9)	32.6
除稅後盈利(包括出售樓宇及租賃土地權益所得收益)	港幣百萬元	1,344.5	75.7
除稅後盈利(不包括出售樓宇及租賃土地權益所得收益)	港幣百萬元	364.5	75.7
淨盈利率(包括出售樓宇及租賃土地權益所得收益)		22.7%	1.3%
淨盈利率(不包括出售樓宇及租賃土地權益所得收益)		6.1%	1.3%
總載客量	百萬人次	965.2	986.5
行車里數	百萬公里	320.8	325.4
年終僱員數目	僱員數目	11,870	11,947
年終車隊規模	巴士數目	3,880	3,933
資產總值	港幣百萬元	4,801.4	5,054.8

九巴於年內的除稅後盈利為港幣13.445億元，當中包括來自專營公共巴士業務的盈利港幣3.645億元(2008年為港幣7,570萬元)，以及將位於觀塘的一幅工業用地轉讓予集團物業持有及發展部旗下兩間同系附屬公司而獲得的一次性非現金資本收益港幣9.800億元(2008年：無)。

年內，九巴的車費收入及載客量分別為港幣58.213億元(2008年為港幣58.163億元)及9.652億人次(2008年為9.865億人次)。車費收入增加，主要由於票價自2008年6月8日起上調4.5%，但部分票價上調的效益卻被2009年內總載客量減少2.2%所抵銷。載客量減少是由於來自鐵路的競爭加劇，加上經濟下滑及失業率高企所致。年內的廣告收入增加至港幣1.050億元，較去年港幣9,070萬元增加

15.8%，主要由於九巴於2009年2月起引進巴士車廂廣告所致。

本年度的總經營成本為港幣54.656億元，而2008年則為港幣60.965億元，下跌港幣6.309億元。總經營成本減少，主要由於集團專營公共巴士車隊採用的超低含硫柴油作為計價基準之新加坡0.5%含硫柴油的價格下跌，令燃油成本較2008年減少港幣5.958億元或41.4%。然而，員工成本及隧道費以至界定福利退休計劃的成本合共增加港幣2.223億元，部分抵銷了燃油成本下降的利好影響。

九巴憑藉審慎的理財方針，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	2009年	2008年
營業額	港幣百萬元	326.9	323.1
其他(虧損)/收益淨額	港幣百萬元	(3.5)	3.6
就界定福利退休計劃而釐定的視為(虧損)/收入	港幣百萬元	(3.0)	1.2
總經營成本	港幣百萬元	(292.1)	(312.1)
融資成本	港幣百萬元	(0.4)	(1.9)
除稅前盈利	港幣百萬元	27.9	13.9
所得稅支出	港幣百萬元	(4.5)	(2.2)
除稅後盈利	港幣百萬元	23.4	11.7
淨盈利率		7.2%	3.6%
總載客量	百萬人次	28.2	28.9
行車里數	百萬公里	25.8	25.6
年終僱員數目	僱員數目	457	451
年終車隊規模	巴士數目	167	157
資產總值	港幣百萬元	299.2	231.2

龍運於年內錄得除稅後盈利港幣2,340萬元(2008年為港幣1,170萬元)，較去年增加港幣1,170萬元或100.0%。

年內，龍運的車費收入為港幣3.251億元，較2008年的港幣3.213億元增加1.2%。龍運於年內錄得達2,820萬人次的總載客量(每日平均為77,151人次)，較2008年的2,890萬人次(每日平均為78,890人次)下跌2.4%。車費收入增加，主要由於票價自2008年6月8日起上調4.5%。而載客量下跌，則主要因為經濟下滑及人類豬型流感擴散，對航空客運需求產生負面影響，導致香港國際機場於2009年的客運量下跌。龍運於本年度的廣告收入為港幣150萬元(2008年為港幣180萬元)。

龍運的總經營成本為港幣2.921億元(2008年為港幣3.121億元)，較2008年下跌港幣2,000萬元。總經營成本下跌，主要因為本年度的燃油成本較2008年減少港幣3,080萬元。然而，由於服務水平有所提升，其他經營成本如員工成本、隧道費及折舊均告增

加，部分抵銷了燃油成本下跌的利好影響。2009年的融資成本減少港幣150萬元至港幣40萬元(2008年為港幣190萬元)，主要由於年內市場利率較去年下降所致。

非專營運輸業務

集團的非專營運輸業務部於2009年錄得除稅後盈利港幣1,890萬元(2008年為港幣1,930萬元)，較2008年減少2.1%。2009年的營業額為港幣2.953億元，較2008年的港幣3.997億元減少26.1%。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」)

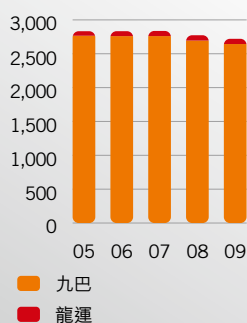
陽光巴士集團是本港經營各類非專營巴士服務的一個主要營運商，透過包車服務向不同的顧客群提供度身設計的高質素運輸服務，其顧客包括大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、本地旅行社及學校，以及普羅大眾。

財務回顧

平均每日載客人次

(專營公共巴士業務)

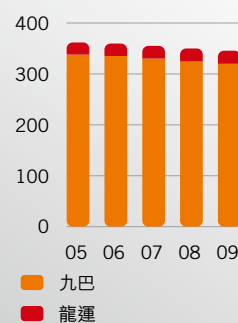
千人次(每日)



巴士行車里數

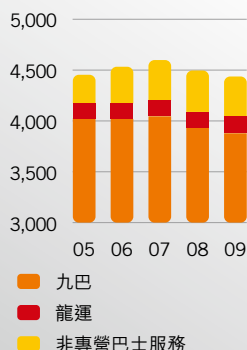
(專營公共巴士業務)

百萬公里



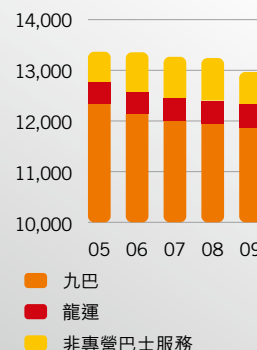
於12月31日 已發牌之巴士數目

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2.108億元，較2008年下跌3.7%，主要由於2009年經濟下滑及爆發人類豬型流感帶來負面影響所致。

於2009年12月31日，陽光巴士集團的巴士數目為377部(2008年為367部)。年內，陽光巴士集團購入38部新巴士(2008年為19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。於2009年6月1日，本集團將所持有的珀麗灣客運權益悉數售予新鴻基地產發展有限公司的附屬公司Sun Hung Kai Transport Company Limited。交易詳情載於本年報第108頁。

新香港巴士有限公司(「新港巴」)

新港巴與深圳的巴士公司為經常往來香港落馬洲和深圳皇崗的過境人士及旅客，開辦直接而且經濟實惠的24小時跨境穿梭巴士服務(一般稱為「皇巴士」)。2007年8月啟用的落馬洲支線及落馬洲公共運輸交匯處、2008年7月開展的兩岸直航包機服務、人類豬型流感於2009年上半年爆發，加上經濟下滑，均對新港巴的跨境穿梭巴士服務的載客量構成負面影響，使載客量由2008年的700萬人次下降17.1%，至2009年的580萬人次。新港巴於2009年年底的巴士數目為15部，與2008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。曼克頓山位於西九龍荔枝角，提供1,115個豪華住宅單位，總樓面面積超過100萬平方呎。

截至2008年年底，荔枝角地產已售出1,107個曼克頓山住宅單位，佔可供出售樓面面積約為1,173,600平方呎(即相等於可供出售總樓面面積的98.6%)，另售出354個車位。於2009年，荔枝角地產進一步售出五個曼克頓山住宅單位，佔可供出售樓面面積約為13,300平方呎(相等於可供出售總樓面面積的1.1%)以及13個車位，帶來港幣1.861億元的除稅後盈利(2008年為港幣3.662億元)。

於2009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4,210萬元(2008年為港幣7,850萬元)。

於2009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(2008年：無)。

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，現時主要由集團持有自用，部分樓面則作出租之用，按成本減累計折舊為港幣3,590萬元(2008年為港幣3,750萬元)列於2009年12月31日的綜合資產負債表內。

LCK Commercial Properties Limited (「LCKCP」)

LCKCP是新商場「曼坊」的業主，為曼克頓山住戶以及附近家庭及寫字樓員工提供優質零售設施。曼坊的定位為高級購物中心以配合曼克頓山的形象，曼坊的總樓面面積約50,000平方呎，匯聚各種商店和食肆。該商場已於2009年3月開幕，而於2009年12月31日，其可出租樓面面積已經租出約95%，為集團帶來額外租金收入。

LCKCP於2009年12月31日並無未履行及未撥備的資本承擔(2008年：無)。

財務回顧

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	2009年	2008年
營業額	196.3	148.4
其他收益	26.8	35.6
總經營成本	(186.3)	(141.0)
融資成本	–	(0.3)
應佔聯營公司之(虧損)/盈利	(4.4)	14.1
非上市股權證券減值虧損	(9.8)	–
除稅前盈利	22.6	56.8
所得稅支出	(4.4)	(7.1)
除稅後盈利	18.2	49.7
少數股東權益	(4.2)	(7.1)
股權持有人應佔盈利	14.0	42.6

截至2009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2.231億元(2008年為港幣1.840億元)，其股權持有人應佔盈利為港幣1,400萬元(2008年為港幣4,260萬元)。

路訊通集團的總經營成本由2008年的港幣1.410億元，增加32.1%至2009年的港幣1.863億元。

有關路訊通集團的進一步資料已刊載於路訊通集團的2009年業績公佈及年報內。

國內運輸業務

於2009年12月31日，集團的國內運輸業務部所擁有的聯營公司(2008年：聯營公司及共同控制實體)權益總額為港幣6.120億元(2008年為港幣5.972億元)。此等投資項目主要與集團在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2009年12月31日止年度，集團的國內運輸業務部錄得盈利港幣3,840萬元(2008年為港幣1.069億元)。盈利下跌，主因是集團於2008年錄得出售無錫九龍公共交通股份有限公司45%股權所得的一次性收益。

於2009年12月31日的國內運輸業務投資概要

	北京	深圳
業務性質	計程車及汽車租賃服務	巴士及計程車租賃服務
企業組成模式	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	2003年4月	2005年1月
集團投資成本(人民幣百萬元)	80	387
集團擁有的實際權益	31.38%	35%
2009年年終的車隊規模(車輛數目)	4,346	4,951
巴士載客量(百萬人次)	不適用	862.8
巴士行車里數(百萬公里)	不適用	358.7
2009年年終僱員數目	4,257	19,842

大連

集團佔60%股權的一家附屬公司與遼寧省大連市的大連公交客運集團有限公司(前稱大連市第一公共汽車公司)在1997年7月組成合作合營企業。這家合作合營企業經營三條巴士路線，投入約84部單層巴士，為大連市提供巴士服務。由於大連合作合營企業的營運規模相對較小，擴張前景有限，集團已於2009年出售其於大連合作合營企業的全數權益，並獲得合理盈利。

北京

北京北汽九龍出租汽車股份有限公司(「北汽九龍」)於2003年3月在北京成立，是一間中外合資股份有限公司。北汽九龍的股東包括九巴(北京)出租汽車投資有限公司(集團旗下的一家全資附屬公司)、北京北汽出租汽車集團有限責任公司，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4,346部車輛及聘用4,257名員工。北汽九龍於2009年穩定進展，並持續錄得盈利。

深圳

深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)於2005年1月開始營運，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222條巴士路線，投入約4,951部車輛。深圳巴士集團在2009年繼續取得穩定進展，錄得8.628億人次的載客量，較2008年的7.592億人次上升13.6%。

財務回顧

關連交易及持續關連交易

集團根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)附錄14A的匯報規定，闡述以下關連交易及持續關連交易的詳情：

關連交易

(a) KMB Financial Services Limited (「KMBFS」)

於公開二手市場購入Sun Hung Kai Properties (Capital Market) Limited (「SHKPCM」)發行的定息票據的交易

如本年報第200頁的財務報表附註37(a)(x)所述，於2009年3月6日，本公司的間接全資附屬公司KMBFS，按一般商業條款，在公開二手市場上按市價向一間銀行購入由新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)全資附屬公司Sun Hung Kai Properties (Capital Market) Limited(「SHKPCM」)發行票面總值為港幣15,000,000元之短期無抵押定息票據(「定息票據」)。是項購入的代價是由KMBFS直接向該銀行支付，而SHKPCM並無獲得與是項購入有關的任何代價。只要KMBFS繼續持有該定息票據，SHKPCM須於到期日(即2012年2月17日)向KMBFS償還定息票據的本金，以及按季支付定息票據按票面利率年息2.65%計算的利息。定息票據由新鴻基地產提供擔保。本公司已在2009年4月15日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。

(b) Park Island Transport Holdings Limited (「PITH」)

與Sun Hung Kai Transport Company Limited (「SHKTC」)的交易

如本年報第189頁的財務報表附註33(b)所述，於2009年5月21日，本公司的全資附屬公司PITH(作為賣方)與新鴻基地產的全資附屬公司SHKTC(作為買方)簽訂買賣協議，以按PITH全資附屬公司珀

麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)於2009年5月31日之經審核賬面淨值港幣40,600,000元，以及珀麗灣客運欠下PITH的貸款於2009年5月31日之面值港幣70,000,000元，出售珀麗灣客運之全數股權及貸款。交易已於2009年6月1日完成。本公司已在2009年5月25日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。

(c) 本公司、KT Properties Investment Limited (「KTPI」)及KT Real Estate Limited (「KTRE」)

與Turbo Result Limited (「TRL」)及新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)的交易

於2009年12月11日，本公司之全資附屬公司KTPI與新鴻基地產之全資附屬公司TRL簽訂一項買賣協議(「買賣協議」)，據此KTPI同意出售而TRL同意購入香港九龍巧明街98號觀塘內地段第240號(「觀塘地段」)50%之權益，作價為港幣490,000,000元。出售項目完成後，觀塘地段將由本公司之全資附屬公司KTRE及TRL按等額權益分權共有。

於2009年12月11日，KTRE、TRL、本公司及新鴻基地產簽訂一項發展協議(「發展協議」)，據此各訂約方同意共同發展觀塘地段作非住宅(不包括酒店)用途。申請觀塘地段的規劃許可、交還及重新批出，以及在觀塘地段進行建築工程涉及的所有成本及費用估計為港幣36億元，並由KTRE及TRL以等額共同承擔。

本公司已於2009年12月30日向股東寄發與買賣協議及發展協議有關之通函(「該通函」)。上述兩項協議下擬進行的交易已於2010年1月21日舉行之股東特別大會(「股東特別大會」)上獲獨立股東批准。基於該通函所述新鴻基地產在買賣協議和發展協議中持有權益，新鴻基地產及其聯繫人士已按要求，在股東特別大會上就有關協議放棄投票。

本公司已在2009年12月11日及2010年1月21日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。

持續關連交易

(d) 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199頁的財務報表附註37(a)(ii)所述，集團與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(「2009年保險安排」)。有關的保單已於2009年1月1日開始生效，有效期為一年。根據上市規則規定，在2009年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至2009年12月31日止年度，集團按2009年保險安排付予及應付新鴻基地產保險的保費為港幣67,798,000元。於2009年11月19日，集團與新鴻基地產保險再訂立若干新的保險安排(「2010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2010年保險安排而訂立的保單已於2010年1月1日生效，有效期為一年。估計集團在截至2010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72,000,000元。2009年及2010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2008年11月27日及2009年11月20日發出的公佈中披露此等持續關連交易的詳情。

(e) 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

根據本公司前全資附屬公司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委任珀麗灣客運為馬灣島提供巴士及渡輪服務。該運輸協議其後透過七封補充函件進行修訂及補充，並把營運期延長至2009年12月13日。該七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、2006年11月28日、2007年12月6日及2008年11月25日(合稱「早前補充協議」)。按照經早前補充協議修訂的運輸協議所執行的交易(截至2009年6月1日出售珀麗灣客運交易完成日)，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、2007年12月10日及2008年11月26日發出的公佈中披露此等持續關連交易的詳情。如本年報第200頁的財務報表附註37(a)(vii)所述，珀麗灣客運在2009年1月1日至2009年5月31日期間的准許回報為港幣2,730,000元。

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

LCK Commercial Properties Limited (「LCKCP」)

(i) 與新鴻基地產代理有限公司(「新鴻基地產代理」)的交易

荔枝角地產於2003年7月17日與新鴻基地產全資附屬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

財務回顧

該函件協議，荔枝角地產按與原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199頁的財務報表附註37(a)(iv)所述，荔枝角地產就截至2009年12月31日止年度付予及應付新鴻基地產代理的租售代理費用為港幣1,899,000元。荔枝角地產在原協議及函件協議下，至2009年12月31日止付予及應付新鴻基地產代理的金額為港幣64,249,000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持續關連交易的詳情。

(ii) 與帝譽服務有限公司(「帝譽」)的交易

荔枝角地產於2003年7月17日與新鴻基地產全資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全資附屬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。於2007年12月20日，曼克頓山的商用物業由荔枝角地產轉撥至LCKCP。因此，LCKCP須遵守曼克頓山的公契及管理協議的所有條款及條件。截至2009年12月31日止年度，荔枝角地產及LCKCP按管理協議付予及應付帝譽的管理費合共為港幣5,323,000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。

(g) Bus Focus Limited (「Bus Focus」)

與德高動思有限公司(「德高動思」)訂立的服務協議

於2008年11月12日，本公司及路訊通控股有限公司(「路訊通」)的間接非全資附屬公司Bus Focus與德高動思(按上市規則的定義，德高動思為本公司及路訊通的關連人士)訂立服務協議，據此Bus Focus同意委任德高動思為九巴擁有的指定巴士候車亭獨家提供媒體銷售代理服務以及保養及營運服務，年期由2008年8月1日至2012年7月31日止。根據該服務協議，Bus Focus於截至2009年12月31日止年度應付/應收以下代價：

- (a) 應付予德高動思總額港幣16,500,000元的管理費；及
- (b) Bus Focus應收德高動思港幣19,774,000元的保證租金差額。

服務協議所述的交易僅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。本公司及路訊通已在2008年11月13日發出的聯合公佈(「聯合公佈」)中披露上述持續關連交易的詳情。

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、帝譽及德高動思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，可毋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、帝譽及德高動思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2009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2008年11月27日之公佈所披露的港幣74,000,000元限額；
3. 根據經2008年11月25日的補充協議所修訂的運輸協議，珀麗灣客運於2009年1月1日至2009年6月1日(出售珀麗灣客運交易完成日)期間應享的准許回報並無超越2008年11月26日之公佈所披露的港幣16,000,000元限額；
4. 荔枝角地產根據原協議和函件協議於截至2009年12月31日止年度付予及應付之代理費用，並無超越港幣10,000,000元或本公司的2008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；
5. 荔枝角地產根據函件協議於截至2009年12月31日止年度付予及應付的代理費用，並無超越港幣12,426,000元限額，而原協議和函件協議下付予及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；
6. 集團根據管理協議於截至2009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2008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；及
7. Bus Focus於截至2009年12月31日止年度，按服務協議付予及應付德高動思的管理費，及已收及應收德高動思的保證租金差額，均無超越本公司及路訊通在2008年11月13日的聯合公佈中所披露的限額。兩者的限額分別為港幣18,000,000元及港幣46,400,000元。

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。