



致力**培育人才**
貫徹**優質服務**

目錄

| | |
|-----|-------------|
| 4 | 集團簡介 |
| 6 | 品牌背後 |
| 8 | 業務一覽 |
| 10 | 集團之策略性據點 |
| 12 | 財務及營運摘要 |
| 14 | 集團大事記2009 |
| 16 | 主席函件 |
| 20 | 與董事總經理的一席話 |
| 24 | 企業管治報告 |
| 38 | 薪酬報告 |
| 42 | 管理層討論及分析 |
| | • 業務回顧香港 |
| | • 業務回顧中國內地 |
| | • 優質服務及培育人才 |
| | • 企業社會責任 |
| | • 財務回顧 |
| 112 | 董事簡介 |
| 118 | 高級管理人員 |
| 119 | 公司行政人員 |
| 120 | 財務報告 |
| 204 | 財務匯報 |
| 205 | 公司資料 |

致力**培育人才** 貫徹**優質服務**

人才為推動載通國際控股有限公司（「載通國際」）於香港和中國內地業務發展之本。全賴一群優秀員工同心同德，悉力以赴，集團才得以發揮創新精神、營運效率及卓越服務的核心優勢。我們貫徹對卓越服務的承諾，務求讓要求日益嚴格，追求物超所值以及優質運輸服務的顧客感到稱心滿意。我們與所有顧客的目標一致：要求各項營運業務均達至最高的服務質素。







服務乘客

從心出發

為致力向我們的顧客提供從心出發的優質服務，集團為各級員工提供適合的培訓課程，除了讓員工具備在服務顧客遇到難題時所需要的應對技巧外，還培養他們的正面思維，以及提升員工關心顧客期望獲得發自內心的優質服務的意識。

載通國際簡介

載通國際控股有限公司(「載通國際」或「本公司」，香港聯合交易所編號：62)是香港及中國內地具領導地位的公共運輸營運商。載通國際為一控股公司，旗下之附屬公司包括九龍巴士(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，以及多家非專營運輸服務供應商。集團並在香港的物業及地產發展業務中擁有權益。

載通國際的目標是發展成為公共運輸企業中的環球領導者。集團致力實現此目標，著眼為乘客提供最優質的服務，並以顧客的需要為本，採用創新且環保的方案。本公司的方針是持續提升股東利益，並同時促進大中華區的社會及經濟發展。

我們將繼續透過發揮各營運公司推動公共運輸服務標準邁步向前的優勢，從而追求具備高生產力及高效益的可持續發展。







方針

我們的方針是提升對股東的價值，同時為大中華區的社會及經濟發展作出貢獻。這方針為我們的業務運作貫注原動力：

- 卓越服務
- 可靠表現
- 不斷創新
- 創優增值
- 保護環境
- 運行不息

憑藉用心聆聽顧客的心聲、細意體會顧客的期望、並致力培訓員工以滿足顧客的需要，從而全面提升我們各營運範疇的服務質素。



目標

我們銳意成為公共運輸業的世界級領先者，而支持達至此一目標的三項基礎因素為：了解顧客的需要、採用創新而經驗證的技術來提升環保效益，以及為安全表現、服務質素和營運效率奠定新標準。

企業價值觀

為達成可持續取得卓越業務成就的承諾，我們的企業價值觀乃建基於提供切合顧客需要的服務標準，為股東爭取穩定的盈利，以及支持業務所在地的整體發展。



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

集團屬下的旗艦公司，擁有一支約3,900部巴士的車隊，提供覆蓋九龍、新界及香港島的專營公共巴士服務，行走約400條路線。



龍運巴士有限公司

擁有167部巴士，經營連接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19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

以陽光巴士有限公司為旗艦公司，擁有377部巴士，以包車方式為住宅及商業客戶提供一系列的非專營巴士服務。



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的24小時跨境穿梭巴士服務(一般稱為「皇巴士」)。

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 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平方呎的兩層式平台商場(名為「曼坊」)。



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層的商業辦公寫字樓，總樓面面積約為156,700平方呎。

中國內地

媒體銷售服務



路訊通控股有限公司及其附屬公司

透過綜合媒體平台包括流動多媒體系統、巴士車廂廣告及巴士車身廣告，在香港推廣廣告業務。

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。

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。



TIH Financial Services Limited

為曼克頓山項目管理及執行財務職能。



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。

集團之策略性據點

2009年各類公共交通工具的每日平均載客人次(以千計)



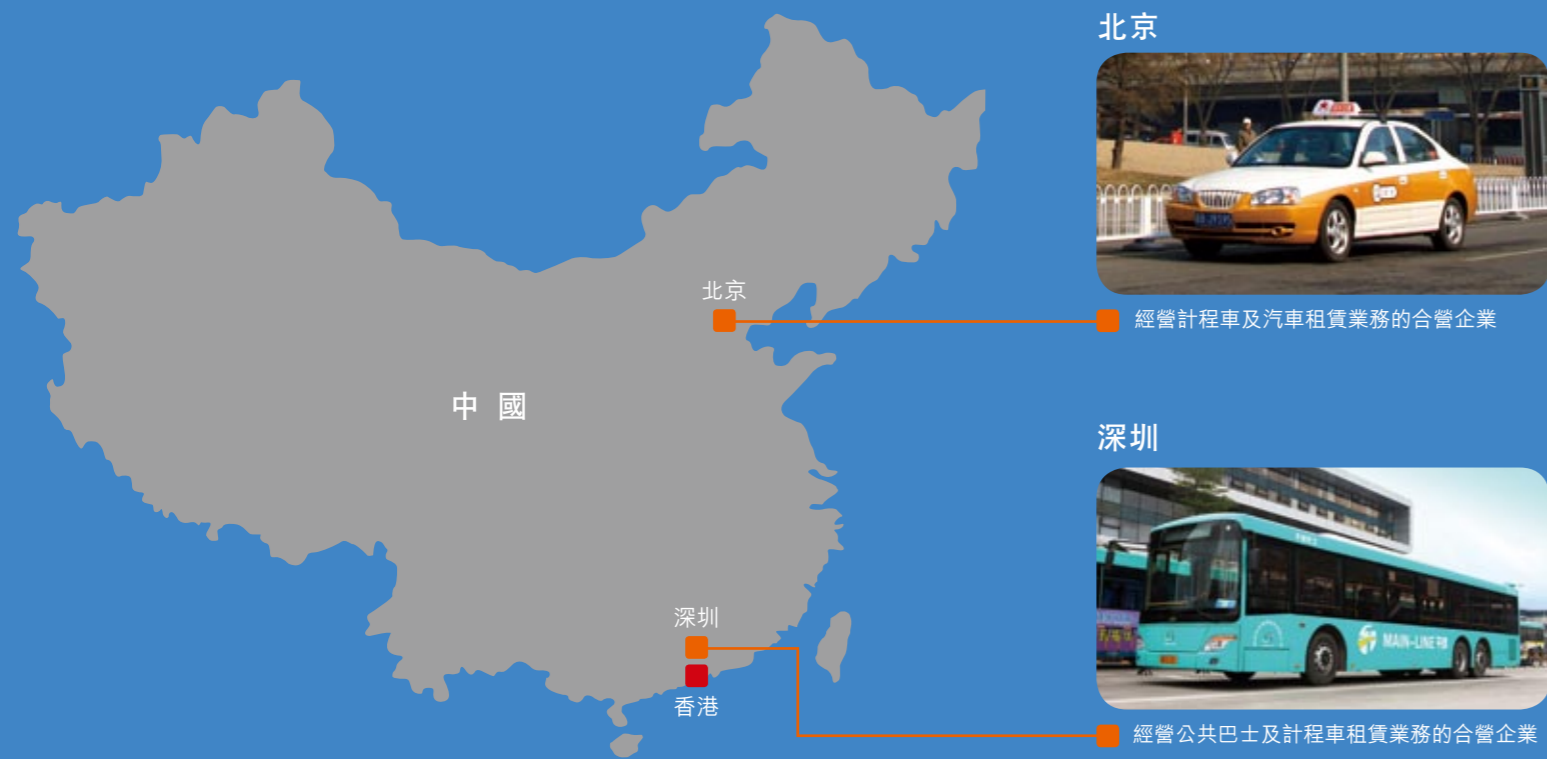
| | |
|----------------------|-------|
| 鐵路 | 4,128 |
| 載通國際集團 (專營公共巴士業務) | 2,722 |
| 小巴 | 1,852 |
| 的士 | 954 |
| 城巴 | 570 |
| 新巴 | 471 |
| 其他 | 507 |
| 渡海小輪 | 140 |

集團於香港的巴士總站、車廠及顧客服務中心

- 集團總部
- 九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)之車廠
- 龍運巴士有限公司(「龍運」)之車廠
- 九巴及龍運之巴士總站
- 九巴及龍運之顧客服務中心
- 「皇巴士」之巴士總站
- 高地
- 鐵路



我們在中國內地的據點



我們在香港的據點

集團於香港的巴士總站、車廠及顧客服務中心



1 集團總部



2 九巴的荔枝角車廠



3 天水圍巴士總站



4 龍運的小濠灣車廠



5 九巴的美孚顧客服務中心



6 曼克頓山



7 「皇巴士」巴士總站



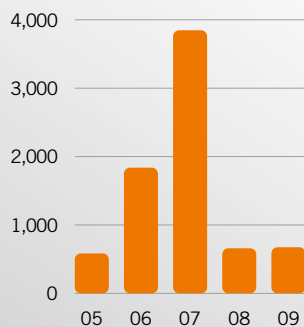
財務及營運摘要

截至2009年12月31日止年度

| | 單位 | 2009年 | 2008年 | 增加/ (減少) % |
|--------------------------------|-------|----------------|----------------|------------------|
| 財務摘要 | | | | |
| 營業額： | 港幣百萬元 | 6,842.2 | 7,353.1 | (7%) |
| – 車費收入 | 港幣百萬元 | 6,441.8 | 6,537.6 | (1%) |
| – 物業銷售收入 | 港幣百萬元 | 156.2 | 619.0 | (75%) |
| – 媒體銷售收入 | 港幣百萬元 | 236.5 | 196.5 | 20% |
| – 投資物業租金總收入 | 港幣百萬元 | 7.7 | – | 不適用 |
| 除稅前盈利 | 港幣百萬元 | 799.8 | 693.7 | 15% |
| 本公司股權持有人應佔盈利 | 港幣百萬元 | 673.5 | 658.7 | 2% |
| 每股盈利 | 港幣元 | 1.67 | 1.63 | 2% |
| 普通股息(每股) | 港幣元 | 1.35 | 1.35 | – |
| 特別股息(每股) | 港幣元 | 1.00 | – | 不適用 |
| 歸屬本公司股權持有人總權益 | 港幣百萬元 | 6,788.9 | 6,660.8 | 2% |
| 總資產 | 港幣百萬元 | 9,972.1 | 10,287.0 | (3%) |
| 淨現金 | 港幣百萬元 | 2,681.3 | 1,719.0 | 56% |
| 淨利息收入 | 港幣百萬元 | 25.1 | 88.6 | (72%) |
| 來自經營業務的現金 | 港幣百萬元 | 2,062.8 | 2,335.9 | (12%) |
| 財務分析 | | | | |
| 盈利率 | | 9.8% | 9.0% | 9% |
| 盈利率(不包括物業銷售收益) | | 7.3% | 4.3% | 70% |
| 歸屬本公司股權持有人權益回報率 | | 9.9% | 9.9% | – |
| 資本負債比率 | 倍 | 淨現金 | 淨現金 | 不適用 |
| (借貸淨額與歸屬本公司股權持有人總權益之比率) | | | | |
| 盈利股息比率 | 倍 | 0.71 | 1.21 | (41%) |
| (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 | 22.0 | 19.3 | 14% |
| 年終市值 | 港幣百萬元 | 8,880.1 | 7,790.2 | 14% |
| 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 | 2.72 | 2.77 | (2%) |
| 年終已獲發牌之巴士數目 | | 4,047 | 4,090 | (1%) |
| 年終僱員數目 | | 12,327 | 12,398 | (1%) |
| 年終平均每部已獲發牌巴士所需之僱員數目 | | 3.05 | 3.03 | 1% |
| 非專營運輸業務： | | | | |
| 年終已獲發牌之巴士數目 | | 392 | 408 | (4%) |
| 年終僱員數目 | | 635 | 838 | (24%) |
| 中國內地 | | | | |
| 國內運輸業務： | | | | |
| 年終已獲發牌之巴士數目 | | 4,501 | 3,816 | 18% |
| 年終可供租賃之計程車及汽車數目 | | 4,796 | 4,802 | – |

本公司股權持有人應佔盈利

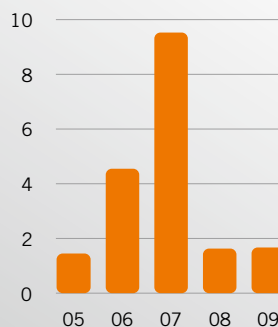
港幣百萬元



2009年本公司股權持有人應佔盈利為港幣6.735億元

每股盈利

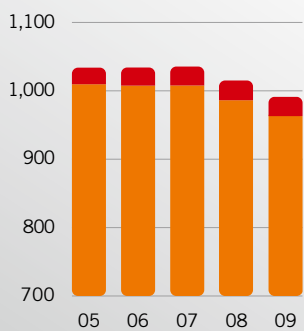
港幣元



2009年每股盈利為港幣1.67元

全年載客人次

(專營公共巴士業務)
百萬人次



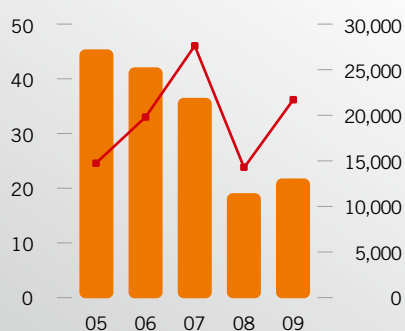
九巴 龍運

2009年的載客量由2008年的10.2億人次下降至9.9億人次

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

2009年年底本公司股票之收市價為每股港幣22.0元，較2008年年底上升14%

集團大事記 2009



2月

九巴引進亞洲首部配備 歐盟第五代環保引擎雙層巴士

歐盟第五代環保引擎，符合世界上最新及最嚴格的排放標準。九巴將這部配備歐盟第五代環保引擎的三軸空調雙層巴士投入B1線，為香港締造更清新的環境作出貢獻。

九巴榮獲星鑽服務品牌選舉 2008 — 卓越環保大獎

九巴於星鑽服務品牌大獎2008中榮獲卓越服務大獎。

3月

九巴榮獲顧客服務獎項

在香港優質顧客服務協會舉辦的「優質顧客服務大獎2008」中，九巴奪得「卓越大獎」銅獎，而其中一名職員更榮膺「櫃員服務個人獎」金獎。

曼坊購物中心開幕

曼坊購物中心開幕，為曼克頓山住戶及其他購物人士提供優質零售設施。

4月

九巴克盡企業公民責任備受表揚

九巴連續第七年榮獲香港社會服務聯會頒授「商界展關懷」標誌。

6月

九巴榮獲Communicator Awards

九巴的企業社會責任約章及乘客聯絡小組報告2008榮獲國際視覺藝術學院(International Academy of The Visual Arts)頒發The Communicator Awards優異獎。

7月

九巴刊物榮獲Apex Awards

九巴乘客聯絡小組報告2008在Communication Concepts舉辦

的Apex Awards for Publication Excellence中奪得最高榮譽大獎。而九巴平面廣告《一起，再起飛》及2009環保小冊子亦獲頒Apex Awards優異獎。

10月

載通國際2008年年報榮獲國際獎項

載通國際2008年年報在「ARC國際大獎」比賽中榮獲三個獎項：香港最優秀年報(傳統形式)獎、「整體年報」獲金獎及「主席函件」獲銅獎。



「服務乘客、從心出發」培訓計劃

九巴及龍運推出大型培訓計劃，為逾萬名前線員工舉辦了52場研討會。這項計劃乃度身設計，並以培養正面的顧客服務心態為目標，以迎合顧客不斷提高的要求。

11月

載通國際2008年年報榮獲獎項

載通國際2008年年報榮獲香港管理專業協會的最佳年報比賽銅獎。

九巴交通運作管理系統榮獲香港無線射頻識別大獎

在香港貨品編碼協會主辦的「香港無線射頻識別大獎2009」中，由九巴資訊科技部及交通部共同開發的交通運作管理系統榮獲最佳EPC/RFID應用大獎金獎

及最具創意EPC/RFID應用大獎銅獎。

九巴打造全方位新面貌網站

屢奪殊榮的無障礙九巴網站www.kmb.hk，現成為全港首個具備網上地圖版巴士路線搜尋功能的公共巴士網站。



12月

九巴引進首部歐盟第五代兩軸環保引擎空調雙層巴士

九巴引進首部歐盟第五代兩軸環保引擎空調雙層巴士，開創業界先河。此新款雙層巴士的重量較傳統的三軸型號更輕，車身亦較短，帶來更佳的燃料效益。



九巴引進環保夜光水晶巴士站柱

九巴正在試用首創的夜光水晶巴士站柱。這些巴士站柱採用LED光管照明，並裝有廣告板。

「九巴之友」獲社會福利署表揚

「九巴之友」獲香港特區政府社會福利署表揚，獲選為「2008年最高服務時數獎(私人團體 — 最積極動員客戶參與獎)」亞軍。

優質服務

這是我們致力於提供優質服務及進一步培訓人才的一年，集團具備了足夠的能力鞏固其在香港及中國內地運輸服務市場的領導地位。

鍾士元爵士

主席



親愛的股東及夥伴：

本人謹代表董事會欣然宣佈，雖然集團在香港的公共運輸業務的財務表現於2009年下半年某程度上受到燃油價格上升及鐵路網絡擴展的影響，但載通國際控股有限公司（「載通國際」）憑著高生產力及高效率的經營模式，帶動業務持續增長。於2009年，我們致力於培訓人才及提供更高的服務質素。本人相信集團將能進一步鞏固在香港及中國內地運輸服務市場的領導地位。

集團財務業績

截至2009年12月31日止年度，集團的股東應佔盈利為港幣6.735億元，較2008年的港幣6.587億元上升2.3%。每股盈利相應由2008年的港幣1.63元上升至2009年的港幣1.67元。2009年的盈利包括本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五個住宅單位（2008年為27個住宅單位）而獲得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）。若撇除出售物業的非經常性盈利，2009年本公司股東應佔盈利為港幣4.874億元，較2008年的港幣2.925億元上升66.6%。

於2009年，集團旗下九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）及龍運巴士有限公司（「龍運」）經營的專營公共巴士業務的總車費收入較2008年微升0.1%，這主要由於車資自2008年6月8日起上調4.5%。然而，由於來自鐵路的競爭加劇，加上客運需求因經濟下滑及失業率上升而下跌，均導致總載客量較2008年減少2.2%，因而大幅抵銷了車費收入的增長。我們專營公共巴士業務的總營運支出主因受惠於2009年的平均燃油價格較2008年下降，專營公共巴士業務的總營運支出因而減少，令九巴及龍運於2009年錄得正盈利增長。

儘管於年內受到經濟下滑及人類豬型流感爆發的負面影響，集團的非專營運輸業務陽光巴士控股有限公司及其附屬公司（「陽光巴士集團」）仍於2009年維持穩定的業務增長。陽光巴士集團致力持續加強其品質管理系統，並增購旅遊巴士為新商業合約客戶服務，提升服務質素。

於2009年，我們進一步調整在中國內地的業務組合，出售了在大連的合營合作企業的所有權益。並為股東帶來回報。本集團於北京及深圳的合營運輸公司繼續取得令人滿意的財務表現。至於路訊通集團，其2009年股權持有人應佔盈利較2008年下跌67.1%。

股息

董事會已宣佈派發普通末期股息每股港幣1.05元及特別股息每股港幣1.00元（2008年為普通末期股息每股港幣1.05元）。連同於2009年10月15日派發之普通中期股息每股港幣0.30元（2008年為普通中期股息每股港幣0.30元），全年股息將為每股港幣2.35元（2008年為每股港幣1.35元）。全年所支付的股息總額為港幣9.486億元（2008年為港幣5.449億元）。

請注意上述之2009年特別股息每股港幣1.00元，乃從銷售曼克頓山住宅單位的盈利中撥付，惟須經股東於2010年5月舉行的股東週年大會上通過，方能作實。

致力提供優質服務

面對要求不斷提升的經營環境，作為一間公共服務業的提供者，集團深明現今需要提供更優質的服務，才能應付各項挑戰。面對鐵路網絡不斷擴張、燃油價格自2009年下半年反彈，以及顧客期

**我們於2009年12月
引進香港首部配備歐盟
第五代環保引擎的兩軸
空調雙層巴士，體現我們
對提供最環保巴士的承諾。**

望日益增加，集團選擇更專注發揮本身所擁有的各項核心優勢。我們於2009年12月引進香港首部配備歐盟第五代環保引擎的兩軸空調雙層巴士，體現我們對提供最環保巴士的承諾。這部設計創新的巴士現正於香港獨特的營運環境中進行測試，它不但令乘客更感舒適、節省燃油及減少廢氣排放，並且安裝了最先進的安全設備。我們將繼續投入最新型的環保車輛以提升車隊質素。於2009年年底，我們已訂購了240部雙層環保巴士及78部單層環保巴士。

2009年亦見證了九巴網站www.kmb.hk的革新。新登場的網站耳目一新，具備本港公共巴士業界首創的網上地圖版巴士路線搜尋功能，提供約400條巴士路線及途經的逾5,000個巴士站的乘車資料。這個全方位的九巴網站，除了讓乘客更快、更準確地搜尋資料外，更可加強與持份者及我們所服務社群的溝通，別具價值。事實上，有不少在革新網站中的新元素，是根據乘客提供的意見而設的。

九巴整體自1999年以來全面榮獲ISO認證，此項殊榮在香港公共巴士業內無出其右，見證我們對優質服務的努力獲得認同。於2009年，九巴在完成有關升級審核後，成功獲得由香港品質保證局（「HKQAA」）頒發全新ISO 9001:2008證書。

作為負責任的企業公民，集團奠定了服務大眾社群的悠久傳統。除了贊助提升業界發展的運動以至體育及文化盛事外，我們還參加各種慈善活動，例如公益服飾日及百萬行，積極融入社群。2009年，我們把售賣全新《九巴版圖》的收入全數撥捐香港公益金。年內，九巴義工組織「九巴之友」的3,100名會員共投入超過13,000小時來服務社群，包括組織及參加一系列的社會服務、環保及公民教育活動。

人才培育

我們「以人為本」的宗旨，對象不止限於我們所服務的社群，還包括我們所有員工。集團締造了重視及獎勵工作表現和團隊合作的文化。我們深明，在一個要求日益嚴格及複雜的現代社會中，服務標準會相應持續提升，我們必須貫徹滿足顧客的要求與期望。為此，我們大幅增加人才培訓方面的投資。

於2009年，九巴和龍運聘請一家著名顧問公司，展開名為「服務乘客、從心出發」的大型培訓計劃。這個培訓計劃是為前線營運員工度身設計，著重培養正面的顧客服務心態。截至2009年年底，超過10,000名員工參加了第一階段共52場研討會。計劃第二階段已於2010年1月展開，籌辦超過300場工作坊，每場約為30名前線員工提供深入的模擬訓練，讓員工進一步具備為乘客提供更佳服務所需的特別技巧。

集團繼續嘉許提供出色服務的員工，頒發一系列的獎項以表揚專營及非專營巴士業務前線員工的卓越表現。於2009年，九巴將「傑出服務獎」獎勵計劃的範圍擴展至包括團隊方面，以培養團隊精神，並表揚多走一步以及表現較預期的高標準更高的團隊。

展望未來

隨著鐵路網絡持續擴張、燃油價格上升，加上對提高服務水平的期望，我們預期九巴和龍運於2010年及往後的經營環境將更具挑戰。因此，我們會重組需求低企的路線，及為需求正在增長的路線增加班次，從而提高巴士網絡的效率。我們亦會設法提供更優質的服務，把乘客對我們的期望轉化為商機。

曼克頓山的住宅單位已接近售罄，為集團帶來現金淨額。總樓面面積約50,000平方呎的曼克頓山平台購物商場(「曼坊」)已於2009年3月開幕，為西九龍的購物及餐飲地帶加添新氣象。此商場將繼續為集團提供穩定的收入來源。

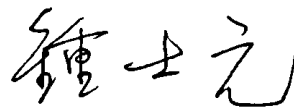
我們欣然匯報，本公司股東已於2010年1月21日舉行的股東特別大會上，批准出售集團在觀塘一幅工業用地50%之權益，以及集團就該用地與新鴻基地產發展有限公司及其附屬公司所訂立的發展協議。根據該發展協議，該工業用地將重新發展為商業用途，並作長線投資之用。是項出售所帶來的約港幣4.890億元收益將於2010年入帳，並會用以支付重建成本。集團重新發展該用地，目的是提供租金收入，此與集團追求多元發展來建立新經常性收入來源的業務策略一致。

集團將繼續在中國內地尋覓進一步的投資機會，並同時通過重新組織及整理我們在香港的巴士網絡以增強效率。不論未來數年會面對甚麼挑戰，集團均會繼續秉持優質服務以及持續業務增長的信念，穩守區內運輸服務業的領先地位。

我們深明，
在一個要求日益嚴格
及複雜多元的現代社會中，
服務標準會相應持續提升，
我們必須貫徹滿足顧客的
要求與期望。

致謝

集團於2009年取得的成就，皆有賴全體員工在集團願景的引領下專心致志，努力不懈方始實現。對董事會同寅、管理層及各級員工為集團作出的寶貴貢獻，本人謹致衷心謝意，並期待與大家繼續攜手合作，再創佳績。



主席
鍾士元
2010年3月18日

人才培育

優質服務的產生不單只是來自培訓員工以提升他們的服務技巧，這亦是孕育於我們所有員工發自內心的真誠服務態度的成果。

何達文先生

董事總經理



問

今年的年報選擇以「致力培育人才，貫徹優質服務」為主題，背後是基於甚麼原因？

答

正因我們身處服務行業，員工是我們最寶貴的資產。集團的策略是作出充足的投資來培育人才，以期為顧客提供更佳服務，這個策略不但涵蓋前線員工，亦適用於我們的高級管理團隊。於2009年，我們為九巴及龍運的前線員工展開了名為「服務乘客、從心出發」的大型培訓計劃。這個培訓計劃的設計是以現時很多聲名顯赫的機構不斷躍升的服務水平作為參照標準，這些機構來自不同行業，除了運輸業外，還有零售、餐飲及物業管理等。我們的目標是提供媲美最高標準的優質服務。

問

「服務乘客、從心出發」的培訓計劃名稱，當中有甚麼特別涵義嗎？

答

提供專營巴士服務是我們的核心業務，當中專業及具熱誠的服務質素至為重要。雖然我們可不斷培訓員工來提升他們的服務技巧，但這並不足夠，除非他們的服務態度是真誠地發自內心的。我相信，要讓我們的服務出類拔萃，必須令每位員工具備所需的技能和推動力，始能達致更高的服務水平。今天，顧客的洞察力與日俱增，服務是否發自內心是很易分辨的。

問

在提供整套優質培訓計劃方面，集團高級管理層扮演甚麼角色？

答

集團深明，管理層的支持對整個培訓方針的成功至關重要，因此集團的高級管理層最近參加了由西安大略省大學Richard Ivey School of Business舉辦的密集式領袖訓練課程。這個課程著重培訓領導才能及人事管理，讓員工將個人能力發揮極至，為機構服務。

問

集團根據甚麼原則來平衡股東與公眾的利益？

答

我們認為，股東與公眾的利益是相互依存而非相互排斥的。集團在盡力照顧股東利益的同時，作為專營服務機構，九巴也要對使用巴士服務的廣大市民負責，為他們提供優質服務。我們為過去76年來一直能夠堅守己任，並提供效率卓越且物有所值的巴士服務而自豪，這亦進而為我們的股東創造價值。當公眾滿意我們提供的服務時，我們便可吸引更多乘客，為股東創造更高的價值。

與董事總經理的一席話

問

集團目前面對的主要挑戰是甚麼？現正採取甚麼應對措施？

答

在當前日益困難的經營環境中，我們面對三大挑戰：鐵路網絡持續擴張、燃油價格上升，以及要求提高服務水平的呼聲日益高漲。我們主要有兩個方法，應對預期的鐵路網絡擴張：重組低需求或不斷萎縮的路線，及為需求殷切或持續增長的路線加強服務。燃油成本急升，促使我們須設法尋求更多的途徑來節省燃油及提升燃油效益。至於顧客對我們的期望提高，這既是機遇，亦是挑戰，推動我們全體員工提升工作技能及服務標準。

問

集團有甚麼策略以鞏固及強化現有的核心業務？

答

集團不斷設法尋求增加收入的方法。於2009年，我們推出兩項新計劃，我們有信心這不但吸引公眾的注目，同時更可成為新的收入來源。首先，我們引進了巴士車廂廣告，以更添美感和創意的方式充分利用車廂內的天花、樓梯以至椅背等空間。其次，我們率先採用一套創新的巴士站柱，它是以節能LED光管照明，並附設廣告板。如試驗成功，我們期待這種「夜光水晶巴士站柱」將應用至我們整個網絡。我們亦已於2009年3月開設位於西九龍的曼坊購物商場，用以作為提供穩定收入的來源。

問

集團對大中華區有甚麼大計？

答

中國經濟增長力強，集團將繼續在內地探索可行及能夠提供合理回報的商機。於2009年，由於大連市政府改變公共運輸政策，集團遂出售於大連的合作合營企業的全部股權，並獲得了合理回報。

問

面對愈來愈多要求早日以新的歐盟第五代環保巴士取代較舊的巴士的聲音，集團將如何處理？

答

多年來，九巴為改善巴士車隊作出重大投資。例如，我們逐步為配備歐盟第二代及第三代引擎的巴士安裝微粒過濾器，此舉相當於將微粒減排水平提升至歐盟第四/五代的標準。藉此，九巴以相對較短的時間及符合成本效益的方式，重點提升其車隊中大部分巴士的排放標準。同時，九巴按照定期更換巴士的計劃，每年平均引進200至300部新巴士，並全部符合政府批准的最新的排放標準。

問

對引進柴油電動混合式車輛等更加節能的車輛，集團有沒有時間表？

答

於2009年12月，九巴引進一部歐盟第五代兩軸空調雙層巴士進行測試。儘管這種巴士提供的座位較少，但重量較傳統的三軸雙層巴士更輕，車身亦較短，因而消耗較少的燃油。至於柴油電動混合式車輛，我們正密切留意於倫敦進行的試驗計劃。值得注意的是，混合式巴士的成本遠高於傳統雙層巴士，而正在倫敦進行試驗的混合式巴士並沒有安裝為熱帶及亞熱帶氣候而設計的全空調系統。我們將繼續監察世界各地巴士技術的趨勢及發展，並在技術及商業上可行的情況下，尋求將有關的創新技術引進我們的巴士車隊。

問

集團是否支持在香港發展巴士捷運系統？

答

一般來說，巴士捷運系統可說是「巴士專線」或巴士優先設置的特別模式。透過該系統，巴士營運商可以用較少的車輛為乘客提供服務，獲取最佳的燃油經濟效益及縮短行車時間。由於這些好處，中國內地不少城市已實施巴士捷運系統。我們將繼續探討各種方法，為香港的適當地區引進這種巴士運輸模式。

問

巴士意外不時成為報章的頭條新聞。請問集團採取了甚麼措施來進一步加強安全？

答

安全是我們巴士營運的首要條件。於2009年，我們透過一籃子措施，重新強調進一步加強巴士安全。這些措施包括使用我們最先進的模擬駕駛室進行擬真培訓、建立交通意外「黑點」的中央數據庫、落實每日於分派工作給車長時進行「最佳實務」的安全簡報，以及引入額外的措施不但作為監察以至壓止不安全的駕駛行為，特別是超速。當中部分的措施已經落實執行，按每百萬公里行車計算，九巴於2009年錄得交通意外率的新低。然而，我們認為一次交通意外也是太多，我們期望於2010年及往後繼續引進更佳的安全實務及系統。

盡力發揮我們的核心優勢以及維護我們的企業價值，以持續達致我們的企業方針和目標，對履行公司對持份者的責任至關重要。我們採用全面的企業管治架構，將計劃轉化成行動，並根據既定的目標及期望來評估所取得的成果，同時提升我們的企業價值。



企業管治架構

我們企業管治架構的設計，是為了讓我們的董事會及管理層在經營集團的業務時，能從實現長遠策略性目標的觀點出發，以滿足我們不同持份者，包括股東、顧客、員工、債權人及供應商的期望，同時遵守法律及監管要求，並照顧環境及本地社區的需要。良好企業管治原則的關鍵元素，包括克盡己責、承擔問責、高透明度、正直不阿、誠信為本、開誠布公、重視表現、互相尊重及信守承諾。我們確保企業管治架構的設計能體現上述各種元素，使完善而卓有成效的管理政策及實務獲得採用，並展現於集團各層面的業務中。我們承諾維持最高的企業管治標準，並不時對照本地監管規定的轉變及國際發展以作比較，冀能不斷加強我們的企業管治架構。

我們主要透過以下措施，達致企業管治目標：

- 確立最佳的董事會組成、高效率的管理匯報系統及有效的內部監控程序，確保董事及管理層能以持份者的最佳利益為依歸，作出知情決定；
- 內部稽核和監控系統的建立有助防範風險，並保護集團資產，同時確保集團的政策及管理實務均按照預定計劃執行，且能及時察知糾正任何偏差；及
- 我們亦設立各種溝通渠道，確保股東、顧客及其他持份者對集團事務有清晰的了解。

我們了解良好的企業管治是持續取得卓越成就的關鍵，並承諾繼續提升管治標準。我們的管理層將繼續竭盡所能強化現行實務，確保一切實務均符合

監管規定的最新發展，並以一切可行方法來減低風險。於本企業管治報告中，我們詳述集團在管理業務方面所採用的企業管治政策及實務。

遵守《企業管治常規守則》

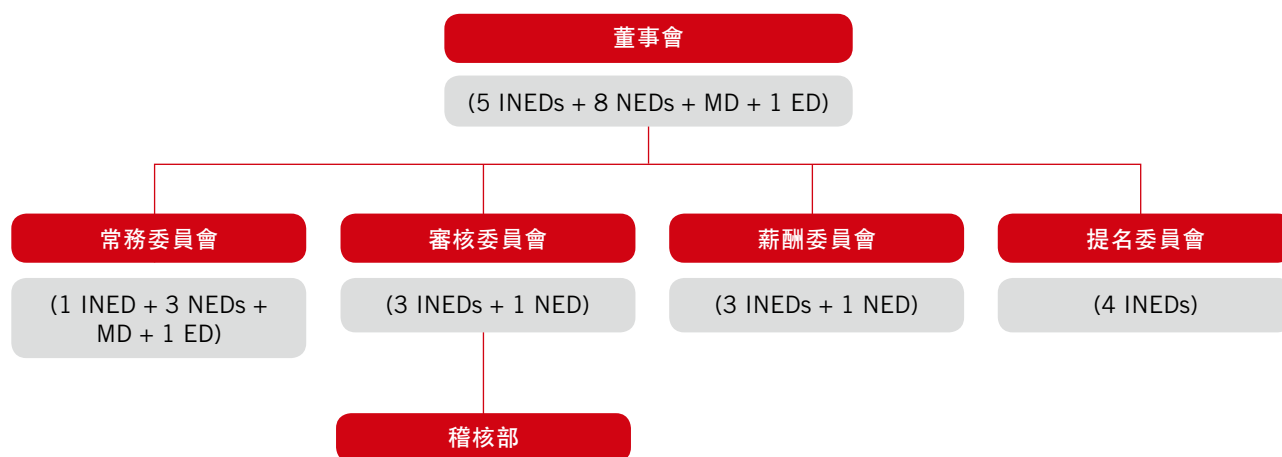
香港聯合交易所有限公司於2005年首次引進《證券上市規則》（「上市規則」）附錄14所載之《企業管治常規守則》（「企業管治守則」），為香港上市發行機構提供評估及改進企業管治實務的全面指引。企業管治守則提供兩個層次的建議：「守則條文」（當局期望發行機構予以遵守，除非可提出經過深思熟慮的原因）及「建議最佳常規」（僅作指引之用）。上市規則當中，

若干企業管治事項及上市後的持續責任，於2008年12月作出修訂，並於2009年1月1日生效。

在截至2009年12月31日止年度內，集團一直遵守上市規則附錄14所載的企業管治守則所列的守則條文及其相關的修訂。

董事會架構

本公司的董事會由15名董事組成，包括五名獨立非執行董事、八名非執行董事及兩名執行董事。董事會授權予指定的四個董事委員會（包括常務委員會、審核委員會、薪酬委員會及提名委員會）、執行董事及高級管理人員管理集團日常的業務。以下為本公司的董事會架構：



INED：獨立非執行董事
 NED：非執行董事
 MD：董事總經理
 ED：執行董事

企業管治報告

董事會

董事會組成

董事會的職責，是以負責、公正的態度及有效的方式，指導及監督集團的事務運作，並以持份者的最佳利益為依歸經營各項業務。

董事會的首要職責包括以下各範疇：

- 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誠信
- 內部監控及風險管理
- 監督集團與持份者(包括股東、顧客、特區政府、供應商、員工及社群)關係的管理

董事會由執行董事及非執行董事(包括獨立非執行董事)組成，匯聚來自不同業務背景的經驗，確保董事會有強大的獨立性，並能有效地作出獨立判斷。於2009年內，公司有五名獨立非執行董事，符合上市規則建議最佳常規A.3.2條要求董事會至少應有三分之一成員為獨立非執行董事的規定，同時亦超出上市規則第3.10(1)及(2)條要求的最低規定(即最少應有三名獨立非執行董事，而其中至少一名須持有適當專業資格或會計或相關財務管理專長)。獨立非執行董事確有關連交易及其他重大事宜須得到董事會客觀及徹底全面的考慮，而股東的整體利益亦得到全面及公平的照顧。

截至本年報日期，所有獨立非執行董事已根據上市規則第3.13條向香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)及本公司提交有關其獨立性的確認書，而本公司亦視他們為獨立人士。

於本年報日期，本公司的董事名單如下：

獨立非執行董事

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(由孔令成太平紳士擔任代行董事)
李家祥博士太平紳士 GBS, OBE
蕭炯柱太平紳士 GBS, CBE

非執行董事

郭炳聯太平紳士(由容永忠先生擔任代行董事)
郭炳湘博士太平紳士(由蘇偉基先生擔任代行董事(附註))
伍兆燦先生(由伍穎梅女士擔任代行董事)
雷禮權先生
陳祖澤博士太平紳士 GBS
伍穎梅女士
錢元偉先生
苗學禮先生 SBS, OBE

執行董事

雷中元先生 M.H.
何達文先生(董事總經理)

附註：蘇偉基先生於2009年2月25日起獲委任為郭炳湘博士太平紳士的代行董事，代替黃安寧女士。

董事的詳細履歷按上市規則規定，載於本年報第112至117頁，提供資料包括姓名、年齡、於本公司及其附屬公司的職位、於本公司及本集團的服務年期，以及其他股東應關注的資料(當中或包括業務經驗)、與其他董事或高級管理人員的關係，以及於過去三年在香港或海外任何證券市場上市的上市公司中擔任的其他董事職位，以及其它主要的任命及專業資格。全體董事的服務任期均不超過三年。

董事職責

高級管理人員和企業行政人員為董事會提供準確、充足及詳盡的財務及營運資訊，讓他們知悉集團的最新發展以便在知情下作決定及有效地履行職責。公司秘書負責提供全面的入職說明、簡介和其他培訓課程，以發展和鞏固新委任和現有董事的知識和技能，及加強他們對良好企業管治的關注。董事亦被鼓勵參加由合資格機構舉辦的持續專業進修課程。

紀律守則

公司已制訂一套《董事及僱員紀律守則》(「紀律守則」)，作為董事和僱員紀律行為的指引。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、對股東的責任、顧客關係、僱傭實務和社會責任提供指引，同時亦作為監察遵守紀律守則的程序及其執行的方法。紀律守則強調在業務活動中務須恪守道德價值及良知，並要求董事及僱員在履行其職責時遵守此規定。

董事進行證券交易

集團已採納上市規則附錄10所載的《上市發行機構董事進行證券交易標準守則》(「標準守則」)的規定，作為集團就董事進行證券交易的紀律守則。經本公司具體查詢，所有董事均確認於2009年內進行的所有證券交易中，均遵守標準守則所規定的交易準則。

於2009年12月31日，董事於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」所持有的股票權益載於本年報第123及124頁。

委任、重選及罷免董事

於2009年，以下任命經提名委員會通過後生效，相應的公佈亦已根據上市規則第2.07條的規定刊載：

- 蘇偉基先生代替黃安寧女士，獲委任為郭炳湘博士於本公司、九巴及龍運的代行董事，由2009年2月25日起生效；及
- 蕭炯柱先生，自2004年10月26日起為本公司獨立非執行董事，獲委任為本公司審核委員會成員，由2009年9月18日起生效。

董事輪值

為符合上市規則和公司細則的規定，所有董事均有指定的任期，及最少每三年一次依章輪值退任，再在股東週年大會上重選連任。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。

企業管治報告

於2009年5月21日舉行的公司股東週年大會上，公司五名董事(分別為郭炳聯先生、雷中元先生、伍穎梅女士、李家祥博士及何達文先生)輪值退任，並均獲選連任為公司董事。

梁乃鵬博士、郭炳湘博士、雷禮權先生及錢元偉先生於2010年5月20日舉行的股東週年大會(「2010年股東週年大會」)結束後，將須輪值退任董事職位。以上全體退任董事獲得提名委員會提名及獲董事會推薦於2010年股東週年大會上候選連任。

主席及董事總經理的獨有角色

主席及董事總經理職位分別由鍾士元爵士及何達文先生出任，兩人並無任何財務、業務、親屬或其他關係。這兩個職位由不同人士出任，可確保主席及董事總經理之間的責任得到明確的劃分。主席與董事總經理的角色及職務已透過書面作明確界定，並簡述如下：

主席每年均在董事總經理及執行董事不在場的情況下，與非執行董事會面一次，以商討集團的業務事宜。2009年度的會面日期為2009年8月20日。

董事會會議

董事會通常每月舉行一次全體會議，以商討和議決重大的企業策略及營運事宜，同時評估重要的投資機會。會議的舉行是按照載於公司細則內的程序及企業管治守則的所有建議最佳常規進行，其程序簡述如下：

- 董事會成員於每年年初均獲發全年定期董事會會議時間表；
- 董事可要求將若干議題納入董事會會議的議程內；
- 召開董事會會議通知書一般於開會前一個月向董事發出，董事亦將於開會前一星期獲發有關議程及討論文件，令董事有足夠時間了解將會討論的

主席

職責

- 主持董事會及股東會議
- 確保有效管理董事會的運作
- 確保所有重大及相關事項均以適時及具建設性的方式討論
- 確保遵守良好的企業管治常規

董事總經理

職責

- 管理集團的日常業務
- 執行董事會所訂的集團政策及策略

相關事宜，以便作出符合公司最佳利益的知情決定；

- 所有董事會會議的記錄草稿均由公司秘書負責編寫，詳載董事會考慮過的事項及最終決定，以及董事提出的任何關注或表達的異議，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上提呈董事會作正式採納。由公司秘書保存已獲正式採納的會議記錄，並開放與所有董事查閱；
- 在每次董事會會議上，董事被要求申報他們在會上擬討論的任何交易、安排或其他事項中的利益（如有）。如發現有董事在建議進行的交易中有利益衝突或重大利益，則他們須就相關的決議案放棄投票。申報有上述利益的董事，將不被納入通過相關議案會議之法定人數內；及
- 獨立非執行董事連同其他董事會成員，須確保關連交易屬本集團日常及一般業務過程，並經過公平磋商後按正常商業條款訂立，屬公平合理，並在符合本集團及本公司股東的整體利益下進行。公司秘書有責任確保所有關連交易的進行均符合上市規則規定。於2009年，本公司訂立五項持續關連交易及三項關連交易，詳情載於本年報第108至111頁中。

董事會的授權

董事會設立四個特定的董事委員會，分別是常務委員會、審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，以監察集團的特定事務。各委員會有適當的職權範圍，並有足夠權力及資源履行職務。

常務委員會

常務委員會包括六位成員，分別為梁乃鵬博士（委員會主席）、郭炳聯先生、陳祖澤博士、伍穎梅女士、雷中元先生和何達文先生。常務委員會由董事會成立，根據明確訂定的職權範圍，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政策時的表現。常務委員會定期每月與高級管理人員舉行會議，共同檢討和商議關係到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，並直接向董事會匯報討論結果及提出建議。

審核委員會

審核委員會由四名成員組成，分別為李家祥博士（委員會主席）、孔祥勉博士、蕭炯柱先生和錢元偉先生，當中首三位成員為獨立非執行董事，其餘一位成員為非執行董事。李博士是執業會計師，具備上市規則所要求的適當專業資格及會計專長。審核委員會的主席及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112至117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主要根據香港會計師公會在《審核委員會有效運作指引》中提出的建議，並參照上市規則的企業管治守則作出更新。審核委員會根據本身的職權範圍，監察本公司整個財務報告程序，並檢討本公司的內部監控程序和風險管理系統，及本公司與獨立核數師的關係。

企業管治報告

於2009年，審核委員會連同高級管理人員和獨立核數師舉行了兩次會議。於會議完結時，獨立核數師獲邀請與審核委員會成員私下商議審計上的事項及提出希望在高級管理人員缺席下討論的任何其他事宜。於會議後，審核委員會主席向董事會呈交正式報告，並簡報所有重要事項。

審核委員會年內的主要工作包括：

(a) 檢討本公司的財務匯報程序、內部監控及風險管理系統

- 檢討本集團採納的會計原則及實務、財務報表的準確性及公平性，以及內部稽核和獨立審計的範疇；
- 與獨立核數師檢討審計程序的成效，以及有關審閱中期及全年度財務報表，以及業績公佈的結果；
- 討論及檢討由稽核部主管編製的審核報告。這些報告涵蓋內部稽核各方面的事宜，包括稽核目的、稽核方法、曾進行的稽核工作及所得的結果。評核負責會計及財務匯報和內部監控工作人員的資歷及經驗，以及為這些員工提供的資源、培訓課程及預算是否足夠；
- 為內部核數師及高級管理人員提供指引，確保集團採用的會計政策及實務與適用的會計標準及法例規定一致，並得到貫徹執行；及
- 與獨立核數師及/或高級管理人員進行檢討，確保按上市規則的要求妥善披露關連交易。

根據以上檢討及討論的結論，審核委員會建議董事會批准本公司截至2009年6月30日止六個月的未經審核中期財務報告，以及截至2009年12月31日止年度的全年財務報表。審核委員會

認為集團整體上能維持健全的監控環境，而監控系統能有效監察及糾正違規行為。董事會在審核委員會對集團內部監控系統進行年度檢討後，對集團於2009年內完全遵守內部監控的守則條文表示滿意。

(b) 管理與獨立核數師的關係

- 檢討獨立核數師的獨立性及考慮委聘條款及建議的審核費用，以確保其獨立性並無受損；及
- 確保獨立核數師以有效方式妥善進行其審計及非審計服務。

根據以上檢討所得結論，審核委員會建議董事會重聘現任的獨立核數師畢馬威會計師事務所為本公司截至2010年12月31日止年度財務報表的核數師。

薪酬委員會

薪酬委員會由四名成員組成，分別為梁乃鵬博士(委員會主席)、孔祥勉博士、李家祥博士和陳祖澤博士。薪酬委員會的角色是負責制訂薪酬政策，包括訂立本集團董事及員工之聘用條款、薪酬及退休福利的指引。委員會還釐定按表現分派花紅的適當準則，並根據本集團的目標及目的，就人力資源的有關政策進行檢討及向董事會提出建議。薪酬委員會於2009年的職權範圍、薪酬政策及所進行的工作，載於本年報第38至41頁的薪酬報告中。

提名委員會

提名委員會包括四位成員，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，四位均為獨立非執行董事。提名委員會負責物色擁有

相關技能及經驗的人士，以供董事會作出考慮，目的是確保董事委任乃按正式、嚴謹及透明的程序來進行。提名委員會的主要職權範圍包括：

- 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的人士為董事候選人，供董事會審批；

- 就委任或重新委任董事和董事的繼任安排(特別是主席及董事總經理職位)，向董事會提供意見；及
- 評估獨立非執行董事的獨立性。

於2009年，提名委員會並無舉行會議，唯討論文件及決議案於2009年3月19日以書面方式傳閱所有提名委員會成員考慮及通過。

各董事於董事會會議及委員會會議的整體出席記錄表列如下：

| 董事會成員 | 出席次數/會議次數 | | | | |
|----------------------------------|-----------|-------|-------|-------|-------|
| | 董事會 | 常務委員會 | 審核委員會 | 薪酬委員會 | 提名委員會 |
| 獨立非執行董事 | | | | | |
| 鍾士元爵士太平紳士GBM·GBE(主席) | 12/12 | | | | |
| 梁乃鵬博士太平紳士GBS(副主席) | 12/12 | 12/12 | | 2/2 | 1/1 |
| 孔祥勉博士GBS·OBE (由孔令成太平紳士擔任代行董事) | 10/12 | | 1/2 | 1/2 | 1/1 |
| 李家祥博士太平紳士GBS·OBE | 12/12 | | 2/2 | 2/2 | 1/1 |
| 蕭炯柱太平紳士GBS·CBE | 12/12 | | 附註 | | 1/1 |
| 非執行董事 | | | | | |
| 郭炳聯太平紳士 (由容永忠先生擔任代行董事) | 12/12 | 10/12 | | | |
| 郭炳湘博士太平紳士 (由蘇偉基先生擔任代行董事) | 11/12 | | | | |
| 伍兆燦先生 (由伍穎梅女士擔任代行董事) | 12/12 | | | | |
| 雷禮權先生 | 10/12 | | | | |
| 陳祖澤博士太平紳士GBS | 12/12 | 12/12 | | 2/2 | |
| 伍穎梅女士 | 12/12 | 9/12 | | | |
| 錢元偉先生 | 12/12 | | 2/2 | | |
| 苗學禮先生SBS·OBE | 12/12 | | | | |
| 執行董事 | | | | | |
| 雷中元先生M.H. | 9/12 | 9/12 | | | |
| 何達文先生(董事總經理) | 12/12 | 12/12 | | | |

附註：自2009年9月18日起獲委任為審核委員會的成員。

企業管治報告

向高級管理人員授予職責

授權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，負責管理集團的日常業務。此安排有助集團靈敏地對急速轉變的市場環境作出回應。本公司的高級管理人員及企業行政人員於不同領域均具備廣泛的經驗及專長。集團之高級管理人員及公司行政人員簡介刊載於本年報第118及119頁。

問責及審核

財務匯報

董事須負責編製本公司及本集團的財務報表，並以真實和公允的方式披露。這些責任範圍適用於中期報告及年報、「價格敏感資料」的通告和其他在上市規則下要求披露的財務資料，以及向規管當局提交的報告和法例規定要求披露的資料。

本公司根據經獨立核數師審核或審閱的財務報表，在相應會計期結束後的三個月內，刊發中期及全年度業績。

刊載於本年報第131至203頁的本公司及本集團截至2009年12月31日止年度的財務報表，乃按持續經營基準編製，並以真實和公允的觀點，反映本公司及本

集團於年內的事項，以及業績和現金流量的情況。這些財務報表乃按照由香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則編製。選取並貫徹應用當中合適的會計政策，並以審慎及合理的基準作出預測。獨立核數師畢馬威會計師事務所的責任載於本年報第130頁的核數師報告內。

內部監控及風險管理

董事會理解其責任是確保採用一套有效的內部監控系統，以保障集團的資產、減低營運系統失誤的風險及避免出現財務及非財務資料上的重大錯誤。我們於集團各層面廣泛採用嚴謹的內部監控措施，以監察集團日常營運表現。

監控環境

架構權責清晰，監控層次分明

本集團組織架構權責清晰，監控層次分明，以組織架構圖及工作手冊的形式，書面清晰界定及記錄每個營運及業務單位的權限及監控責任。一般而言，高級管理層及公司行政人員主要負責設計、執行和維護內部監控系統、釐訂商機並按其優先次序，編製營運計劃和財務預算以制訂資源分配。董事會及審核委員會則監督管理表現及評估監控措施的成效。我們亦不時成立特別委員會以處理特定事項。本集團的內部監控框架是建基於以下組合：

董事會

- 確立崇高的道德操守及德行標準，並監察管理層遵守這些準則的情況
- 維持完善和有效的內部監控系統
- 監察及監督內部監控框架的表現

審核委員會

- 監督內部監控框架
- 提供指示予設計及執行完善、有效的內部監控系統
- 確保內部稽核職能的獨立性與透明度
- 幫助協調內部稽核人員與獨立核數師的運作
- 批准審核計劃，並確保稽核部的審核結果得到管理層恰當處理
- 向董事會報告有關本公司內部監控環境的表現

稽核部

- 制訂執行計劃，以監察內部監控系統的成效
- 與各營運單位協調，監察它們遵守內部監控實務的程度
- 對內部監控系統進行穩健的檢討及嚴格的測試，並提出改善建議
- 定期直接向審核委員會匯報
- 就內部監控實務的成效，提供獨立和客觀的保證

管理層

- 設計、執行及維護有效的內部監控系統
- 監督員工以確保他們的表現符合內部監控實務的要求
- 與稽核部合作，並支持他們的工作
- 在監察集團的品質管理系統方面扮演核心角色

商業道德

本集團的內部監控環境乃建基於重視操守意識、崇高道德觀及管理層誠信的企業文化，《紀律守則》及《僱員手冊》制訂所有董事及員工須遵守的規則及政策。這些指引涵蓋所有層面的行政及營運活動應有的行為，包括與顧客、供應商、競爭者及員工的關係，並重點列明集團的社會責任。《紀律守則》亦強調在處理財務資料及財務報告所披露的內容時，務須透明、客觀、具誠信及可靠。

企業風險管理

集團的業務涉及各種風險，如財務和營運風險。我們已制訂及推行政策及程序，採用由 Sponsoring Organisations of the Treadway Commission (「COSO」)

委員會建議的「內部監控 — 綜合框架」模式來管理這些風險。這個框架有助本集團識別對達成目標構成影響的風險、採用合適的定量及定質技術來評估風險，並以井然有序的方式來管理風險。過程涉及由策略的制訂以至設定有關目標於橫跨整個機構的日常運作等多個範疇。執行以 ISO 為基礎的品質管理系統，正是我們採用主動監控實務的其中一項，以應對集團核心巴士業務的內在風險。於 2009 年，在審核委員會指導下，稽核部對九巴企業風險管理流程，根據 COSO 的建議框架作出詳細檢討，確保九巴妥善實行風險管理。檢討的範圍涵蓋九巴的監控環境、目標設定、事件識別及風險評估、風險應對與監控活動、資訊和溝通，及監察程序。各流程中的內在風險水平，已妥為識別及釐定風險程度，同時每個風險項目亦已適當地

企業管治報告

衡量及控制，並落實潛在可行的改善或跟進措施，把風險承擔減至最低。是次檢討中並無發現任何重大缺失。

監控成效

審核委員會在本公司稽核部及獨立核數師的支援下，監察本集團內部監控的成效。審核委員會的組成、職權範圍及於2009年完成的工作，載於本年報第29及30頁的「審核委員會」一節中。

卓有成效的品質管理系統

集團為旗下兩間主要附屬公司九巴及陽光巴士有限公司(「陽光巴士」)推行卓有成效的品質管理系統。這套品質管理系統按國際標準組織(「ISO」)要求的參照標準訂立。九巴於全公司推行品質管理系統，並於1999年獲ISO 9001:1994品質管理系統認證，而兩間主要車廠則分別於2003年取得ISO 14001環境管理系統認證。集團亦於2008年7月開始在陽光巴士執行品質管理系統，其非專營巴士服務於2008年11月獲得ISO 9001:2000證書。於2009年，九巴及陽光巴士於完成升級審核後，獲取新的ISO 9001:2008證書。

九巴和陽光巴士的品質管理系統的運作經由受訓的內部品質審核人員負責進行緊密監察。根據ISO的規定，所有主要財務和營運程序及指示，包括解說的流程圖，均須清晰記錄，在發佈前須經認可人士批核。此文件記錄涵蓋九巴及陽光巴士的主要營運流程，負責人員及各自的職責均有清晰界定。ISO文件記錄均不斷檢討及修訂，以確保文件記錄能夠配合工序的轉變。九巴每三個月、陽光巴士每兩個月分別召開其管理層會議，檢討相關品質管理系統的成效及達標情況。若察覺任何不符規情況，則相應採取預防及糾正措施，並推行持續性改善計劃。

香港品質保證局(獨立的ISO認證機構)每年均會對九巴和陽光巴士各自的品質管理系統作出獨立的審核，以確保ISO系統的效益、成效和符規情況，並就ISO審核期間發現的有待改善之處提供相關的跟進建議。

品質管理系統的採用，促進了我們全體員工的合作，使每個人均朝向達成同一目標及遵照所需的ISO標準。架構清晰、條理井然的文件模式有助制訂本集團的策略及營運計劃，並可作為表現指標，每個業務單位可藉此具體地衡量自身的成效。

營運持續計劃

作為風險管理的綜合一環，九巴已確立及把「營運持續計劃」製成書面文件，並不時作出更新以配合情況的轉變。該計劃有助高級管理層迅速回應緊急情況，並在最高容許限度內恢復九巴關鍵業務的功能，以維護持份者的利益。營運持續計劃可識別及評估主要風險及受影響的業務職能，界定責任、確立目標復原時間和所需資源、及勾劃應對措施。同時進行模擬測試或演習，以確保應對措施切實可行且具成效。

先進的資訊管理系統

本集團採用一套全面的企業資源規劃系統，包括SAP電子商務軟件，提供度身訂造的解決方案，有系統地轉換大量營運及財務數據，協助高級管理人員及董事會憑藉最新和可靠的相關資料，作出知情的策略性業務決定，並按照預算評估管理表現。

建立全面的內部審核職能

稽核部在監察本集團的內部管治方面扮演重要角色。稽核部負責對集團的風險和監控措施進行獨立檢討，並向高級管理人員和審核委員會作出合理保證，確保內部監控系統有效達致目標，而任何風險和內部監控之不足已得到識別及充分處理。稽核部主管負責監督全面審核工作的進行，並定期及按需要對集團的財務及營運程序和實務，進行全面性的檢討。

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總經理和審核委員會匯報。

於2009年，稽核部曾進行的主要工作包括：

- 根據滾進稽核計劃，對本集團營運上各方面事項進行有系統的審核，並向有關的營運單位、董事總經理及審核委員會報告結果及建議跟進行動；
- 對集團的風險和監控措施進行獨立檢討，並確保有關風險和內部監控之不足已得到充分處理；及
- 對高級管理層或審核委員會所關注的重點事項進行特別檢討。

根據稽核部的報告，審核委員會總結集團能繼續維持健全的監控環境，而監控系統能有效監察及糾正各主要範疇的違規行為。董事會在審核委員會對集團內部監控系統進行年度檢討後，對集團於2009年內完全遵守內部監控的守則條文表示滿意。

有關處理和發佈價格敏感資料的監控措施

本公司深明在上市規則下所須履行的責任，並已設立適當的程序及內部監控來處理及發佈價格敏感資料。能夠取得價格敏感及/或特定資料的董事會成員和獲委任的管理人員均受上市規則的證券交易《標準守則》約束。此外，《紀律守則》和《僱員手冊》要求所有員工對未公佈的價格敏感資料嚴加保密。

獨立審核

獨立核數師在確保財務資料得到如實披露發揮關鍵作用。獨立核數師直接向審核委員會及董事會發出管理建議書，匯報與本公司公佈的中期及全年財務報表有關的主要發現。獨立核數師亦獲邀出席審核委員會會議及股東週年大會。

畢馬威會計師事務所獲聘擔任本公司2009年年度檢討及審計中期及全年度財務報表的獨立核數師。畢馬威會計師事務所所提供的審計及非審計服務，均需接受審核委員會的檢討，並已制訂一套政策，確保聘用畢馬威會計師事務所於其它非審計服務時，將不會對其作為獨立核數師的獨立性構成負面影響。

截至2009年12月31日止年度，畢馬威會計師事務所向集團收取的服務費用如下：

| 港幣百萬元 | |
|-----------|------------|
| 有關審計的服務 | 5.5 |
| 有關非審計的服務 | 0.1 |
| 總數 | 5.6 |

與持份者的通訊

與股東的溝通

集團完全了解其為股東提供評估集團表現所需的資料的企業責任。集團將新聞稿、中期及全年業績公佈、中期報告、年報及其他關乎股東利益的各種資訊上載於聯交所的網站及本公司的企業網站www.tih.hk。中期報告及年報亦會按各自的上市規則規定的時限寄發予股東。

本公司2008年年報於2009年奪得四個獎項：

- ARC國際大獎 — 香港最優秀年報(傳統形式)獎
- ARC國際大獎 — 「整體年報」金獎及「主席函件」銅獎
- 香港管理專業協會最佳年報比賽銅獎

這些獎項表揚本公司致力維持運作具透明度及良好企業管治，同時確保在各業務層面的披露均達致卓越的水平。



眾董事於2009年股東週年大會上會見股東

董事會視股東大會為與股東直接溝通的重要良機。全體董事及高級管理人員通常都會出席股東週年大會及其他股東大會。股東會被邀請於這些會議上向董事提問，或透過本公司的電郵地址director@tih.hk向董事作出查詢。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。自2007年起，公司於股東大會上按股數表決方式進行投票，以達致每股一票。在股東大會上，每一個別事項均需提呈進行獨立表決，包括選舉個別董事事宜。載有股東週年大會通告、擬定提呈的決議案、在股東週年大會上各候選董事的詳細履歷、以及投票表決程序的通函，會連同年報一併派發予股東。2009年股東週年大會通函已根據現行的上市規則，於2009年股東週年大會召開前最少21日前派發予股東。為符合最新修訂的上市規則，2010年股東週年大會通函將於2010年股東週年大會日期前最少20個完整工作日前派發予股東。

於2009年5月21日召開的2009年股東週年大會，議決的事項概述如下：

- 通過截至2008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2008年12月31日止年度的普通末期股息每股港幣1.05元
- 重選郭炳聯先生、雷中元先生、伍穎梅女士、李家祥博士及何達文先生為本公司董事
- 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
- 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2009年股東週年大會會議的詳情及投票結果已於2009年5月21日刊載於本公司及聯交所的網站內。

以下為本公司2010年度財政紀要：

| | |
|-------------------------------|---------------------------|
| 2009年度全年業績公佈 | 2010年3月18日 |
| 向股東派發2009年年報及隨附的通函 | 2010年4月21日 |
| 2009年度普通末期股息及2009年度特別股息截止登記日期 | 2010年5月11日 |
| 截止過戶日期 | 2010年5月12日至 2010年5月20日 |
| 2010年股東週年大會 | 2010年5月20日 |
| 派發2009年度普通末期股息及2009年度特別股息 | 2010年5月24日 |
| 2010年度中期業績公佈 | 2010年9月中旬 |
| 派發2010年度中期股息 | 2010年10月中旬 |
| 財政年度結算日 | 2010年12月31日 |

與公眾的溝通

網站 — 本公司企業網站www.tih.hk提供有關本集團及其不同業務的廣泛資訊。為配合持份者不斷轉變的需要，九巴於2009年11月推出經革新的企業網站，為顧客提供更容易使用、資訊更豐富的網上體驗。

媒體 — 為了讓公眾加深了解本公司兩間主要附屬公司九巴及龍運的巴士服務，我們定期舉行記者會，讓傳媒掌握巴士公司各方面的最新發展，包括服務、設施、安全及環境保護。

刊物 — 為提高透明度，並加強與公眾的溝通，九巴及龍運發佈各類出版刊物，以加強顧客及社會大眾對其服務和營運的了解。

這些刊物包括：

- 九巴透視
- 龍運透視
- 九巴企業社會責任約章
- 龍運企業社會責任報告

- 九巴乘客聯絡小組報告
- 龍運乘客聯絡小組報告
- 九巴環保屢創先河
- 今日九巴(月刊)

於2009年，九巴的兩份刊物《九巴2008年乘客聯絡小組報告》及2009環保小冊子分別榮獲Communications Concepts舉辦的「Apex Awards for Publication Excellence」的最高榮譽大獎及優異獎。此外，乘客聯絡小組報告及九巴的企業社會責任約章榮獲由International Academy of the Visual Arts評審的「Communicator Awards」的優異獎。九巴的刊物可於其網站www.kmb.hk獲取，連同集團其他企業、財務及新聞資料，都是定期作出更新及上載。

與員工溝通

管理層與13,000名員工保持有效溝通，是我們締造佳績的關鍵，並有利於加強團隊精神及提升服務效率。

為加強各階層員工的彼此了解及推動合作精神，九巴與龍運成立六個勞資協商委員會，提供渠道予管理層及員工商討事項，包括安全和工作環境，以及其他與員工福利有關的事宜。

此外，集團更設立員工網站，方便員工取得有關的管理層通告，以及員工資訊包括工資、員工事項及活動等的詳細資料。網站還提供網上迎新培訓、電子學習課程及員工論壇。集團並定期製作視像光碟和出版《今日九巴》月刊，讓員工(特別是前線員工)緊貼集團以至業界的最新消息及活動。為進一步加強管理層與員工的溝通，《今日九巴》亦加入了「給同事的信」的新專欄。

《僱員手冊》提供清晰的指引供全體僱員遵守，並載列本公司的人力資源政策。此手冊可在員工網站閱覽。

薪酬報告

董事、管理人員及員工的薪酬水平，乃基於工作表現、公平性、透明度及市場的競爭力的原則來釐定，其應用亦配合不同的薪酬元素設計，以吸引、保持及鼓勵個人對集團作出貢獻。

薪酬委員會自2003年成立以來，梁乃鵬博士(公司獨立非執行董事兼副主席)擔任委員會主席。其他成員為孔祥勉博士、李家祥博士和陳祖澤博士。孔博士和李博士為獨立非執行董事，而陳博士則為非執行董事。

薪酬委員會獲董事會授權，負責確保公司採用結構合適及公平公正的薪酬政策，使董事及員工的利益與公司和其他持份者的利益一致。集團採納的主要薪酬政策載列如下：

- 董事及高級管理人員均不得釐定其個人的薪酬；
- 包括董事在內的薪酬政策及常規須具透明度；及
- 薪酬組合對所有參與者而言，代表著一套公平的報酬機制，當中參照市場常規及同類公司為類似職位提供的薪酬組合，並考慮資歷、經驗及表現等因素。而必要時，亦可就人力資源相關事宜徵求獨立專業顧問的意見。

薪酬委員會已書面清晰訂立其職權範圍，並完全符合《上市規則》附錄14所載的守則條文。委員會的主要職務包括：

- 制訂薪酬政策，包括薪酬基準；
- 訂立有關董事及員工之聘用條款及退休福利的指引；
- 釐定按表現分派花紅的準則；及
- 就主要人力資源的有關政策進行檢討及向董事會提出建議。

於2009年，薪酬委員會：

- 檢討2009年的薪酬政策；
- 檢討執行董事及非執行董事的薪酬，並根據工作量、業務的規模及複雜性，與大型上市公司的薪酬水平作比較；

- 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2009年的工資及薪酬加幅。

釐定董事薪酬的準則

集團採用正規化的原則，並參照上述的薪酬政策評估董事的薪酬，以反映良好的企業管治實務。所採用的薪酬原則已把市場常規及經過測試作為釐定董事薪酬方法納入考慮範疇。一如往年，集團於2009年以「Higgs計算法」釐定董事袍金，並參考本公司就20家在香港聯合交易所有限公司上市的大型公司的董事薪酬所作的桌面比較調查結果。

2009年的董事袍金架構與2008年相同，詳情如下：

| 每年 | |
|----------------|-------------|
| 董事會成員 | |
| 主席 | 港幣504,000元* |
| 其他董事 | 港幣360,000元* |
| 審核委員會成員 | |
| 主席 | 港幣84,000元 |
| 其他成員 | 港幣60,000元 |
| 薪酬委員會成員 | |
| 主席 | 港幣42,000元 |
| 其他成員 | 港幣30,000元 |

* 此乃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分別舉行12次董事會會議的董事袍金。

除上文披露之袍金外，獨立非執行董事及非執行董事並無收取集團任何退休金福利或花紅。

各董事截至2009年12月31日止年度按名列示的薪酬組合，連同2008年的比較數字刊載於本年報第156及157頁的綜合財務報表附註7內。

「薪酬委員會獲董事會授權，負責確保公司採用結構合適及公平公正的薪酬政策，使董事及員工的利益與公司和其他持份者的利益一致。」

薪酬報告

釐定高級管理人員及其他僱員薪酬的準則

集團在釐定高級管理人員(其個人簡歷載於本年報第118頁)及其他員工的薪酬時，參考本地公司類似職位的薪酬，使集團員工薪酬組合與市場常規的薪酬政策看齊。視乎集團本身的業績表現，集團可按個別員工的功勞酌情派發花紅。酌情花紅的金額，經考慮集團的業績後，再由薪酬委員會及董事會進行檢討及審批。集團並無高級管理人員擔任薪酬委員會成員。高級管理人員及其他僱員的薪酬包括以下主要組成部分：

基本報酬

基本報酬，包括薪金、津貼及福利(例如：醫療)，薪酬委員會參考集團的業務表現、市場常規及個人表現每年進行檢討。福利則參考業內常規定期進行檢討。

酌情花紅

集團可授予酌情花紅，以表揚個別員工的傑出表現。員工須接受直屬上司全面的工作表現評估。員工的表現至少須達到滿意評級，才會獲考慮授予獎勵

花紅。於2009年，九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)、龍運巴士有限公司及陽光巴士有限公司個別管理人員符合獲發酌情花紅的資格。此外，集團亦設有其他獎勵計劃，以激勵其他業務單位的員工。

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「九巴月薪員工公積金計劃」(「月薪計劃」)及「九巴日薪職工退休金計劃」(「日薪計劃」)，並參與於2000年根據《強制性公積金計劃條例》設立及註冊的界定供款退休福利計劃——「新地強積金僱主營辦計劃」。

i) 月薪計劃

月薪計劃於1978年以信託形式正式成立，並已根據《職業退休計劃條例》(第426章)註冊。該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。根據現行的計劃條款，合資格成員的福利相等於其最後月薪乘以服務年資及成員已完成之服務年數所適用的福利系數。該計劃的供款，乃根據獨立精算師定期為退休計劃估值所提出的建議而作出。該計劃已停止接受於2000年12月1日或之後首次或再次獲九巴聘用(包括任何參與月薪計劃的附屬公司或聯營公司)的僱員參加。

ii) 日薪計劃

日薪計劃於1983年以信託形式正式成立，亦已根據《職業退休計劃條例》(第426章)註冊。該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。該計劃為日薪僱員提供死亡、退休或其他離職福利。根據現行的計劃條款，合資格成員的福利相等於其最後基本日薪乘以作為日薪員工的期間下已完成服務年資，再乘以成員已完成服務年期所適用的福利系數。日薪計劃的供款，乃根據精算師的建議而作出。該計劃已不接受於2000年12月1日或之後首次或再次獲九巴聘用(包括任何參與日薪計劃的附屬公司或聯營公司)的僱員參加。

iii) 新地強積金僱主營辦計劃

集團亦是新地強積金僱主營辦計劃(「新地強積金計劃」)之成員，該計劃為一項界定供款退休福利計劃，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。

集團五位薪酬最高僱員的資料及薪酬總額，連同2008年的數字，刊載於本年報第158頁之綜合財務報表附註8。



何達文
董事總經理



歐陽杞浚
副董事總經理



何世基
財務及行政總監

業務回顧

香港

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

中國內地

- 70 中國內地運輸業務



雷兆光
商務總監



葉松添
車務總監



何穎賢
企業事務總監

財務回顧

優質服務及培育人才

- 76 優質服務
- 80 人才培育

企業社會責任

- 86 愛護環境
- 90 有效溝通
- 94 深入社群

- 96 集團
- 102 各業務部
- 108 關連交易及持續關連交易



任何時間



業務回顧 香港

概覽及策略

提供安全可靠旅程的堅定承諾，以及對貫徹優質服務的熱誠，建立載通國際成為全球領先的公共運輸營運商之一的美譽。我們的座右銘「日日進步」，突顯我們致力提供效益持續的服務。

機械可靠性和車隊運作能力是集團衡量營運表現的兩項重要指標。為達致這些標準，我們致力迎合顧客不斷提高的期望。我們與製造商及供應商緊密合作，將繼續開發及試用最尖端的巴士科技，包括最潔淨的引擎、最先進的安全功能及最新的設計等。

任何地方



專營公共 巴士業務

專營公共巴士營運是集團業務的重心。九龍巴士(一九三三)有限公司和龍運巴士有限公司以其在設計、科技及創新上均成為業界標準的車隊，為乘客提供方便及可靠的公共交通服務。



世界級的九巴公共運輸服務能滿足現代都市生活的需要

九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

九巴，創立於1933年，為載通國際的全資附屬公司，經營位於九龍、新界及港島的巴士服務。目前，九巴擁有一支為數約3,900部巴士的車隊，行走400多條路線，為每日約264萬人次的乘客服務。九巴擁有一支約12,000名員工的工作團隊，其中包括8,000多位車長，確保乘客獲得最優質的服務。

卓越服務

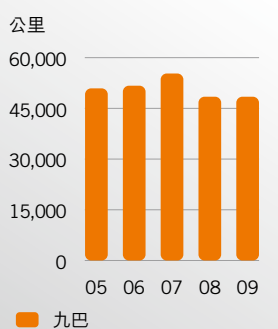
九巴在香港專營公共巴士服務業累積了逾四分三世紀的經驗及專注，各業務的營運全面採用最高的標準，並得以維持在業界的領導地位。

九巴於1999年成為香港首家全面獲得香港品質保證局頒授ISO 9001:1994品質證書的公共巴士公司。於2002年，九巴成功獲得提升至ISO 9001:2000認證，進一步肯定了九巴管



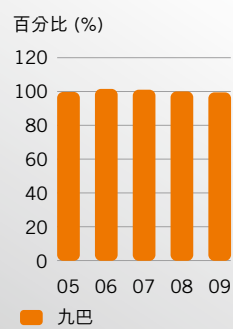
理系統的卓越水平。於2003年，當荔枝角及沙田車廠獲得ISO 14001:1996環境管理系統認證，九巴成為全港唯一一間同時取得ISO 9001及ISO 14001認證的專營巴士公司。荔枝角及沙田車廠其後分別於2004年及2005年升級至ISO 14001:2004環境管理系統認證。九巴於2007年獲香港工業總會轄下的香港優質標誌局頒發證書，表揚九巴位於荔枝角、沙田、九龍灣及

機械可靠性



九巴
每一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



九巴
早上繁忙時間(7時至9時)整個巴士網絡內，向繁忙方向開出之實際巴士班次與時間表預定的班次之百分比

業務回顧 香港

服務九巴及龍運巴士的主要車廠

| 車廠 | 服務地區/車廠 主要用途 | 樓面面積 (平方米) | 於2009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 | 1,074 | 1990 |
| 沙田車廠 | 新界東、北 | 66,915 | 1,084 | 1988 |
| 荔枝角車廠 | 九龍西、南 | 60,311 | 857 | 2002 |
| 屯門車廠 | 新界西 | 13,844 | 865 | 1979 |
| 屯門總修中心 | 巴士總修 | 35,401 | | 1983 |
| 龍運車廠： | | | | |
| 小濠灣車廠 | 大嶼山 | 7,660 | 167 | 1998 |
| 總數 | | 255,510 | 4,047 | |

屯門的所有主要營運車廠，均符合香港Q 嘜環保管理計劃所規定的環保管理標準。於2009年，九巴的四個認證單位：九巴總部、交通部及四個主要營運車廠、總修中心及主件翻修中心完成升級審核後，成功取得香港品質保證局最新的ISO 9001:2008認證。

車廠

我們不斷加強車廠的設施，以幫助改善巴士營運的生產力及服務質素。除了由位於九龍灣、沙田、荔枝角及屯門四個主要車廠為整個巴士團隊提供日常維修及保養服務外，九巴亦

另外設有其他十個車廠以提供停泊及小規模的維修服務，以及一個專門進行全面維修的總修中心。

表現承諾

我們致力為顧客提供質素超卓、安全可靠的巴士服務。機械可靠性及車隊運作能力是我們衡量公共巴士服務營運表現的兩項重要指標。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。於2009年，九巴車隊的機械可靠性，對比目標指標45,000公里：1，為48,388公里：1，而運作能力對比目標指標100%，則為99.6%。



九巴投入歐盟第五代兩軸雙層巴士，開拓巴士服務新境界

巴士車隊及提升車隊質素

不斷提升車隊，是我們一貫在營運上的優先工作，用以改進服務質素。我們根據服務要求及本地市場的現行狀況來規劃營運事宜，並繼續作重點投資於購置配備最新設計及安全功能的新巴士。

讓乘客(包括長者和傷健人士)上落倍感方便的超低地台雙層巴士，由九巴於1998年首度引進香港。過去多年，我們的車隊加入了一系列匯聚先進技術及環保設計的巴士。九巴車隊最新的超低地台空調雙層巴士包括多項嶄新設計，包括讓乘客更方便上落車廂上層的筆直梯級設計、較寬敞的車身和為傷健人士而設的設施，以及更有效地監控車廂內溫度和濕度的先進空調系統。這些



九巴提供點到點巴士服務前往購物熱點

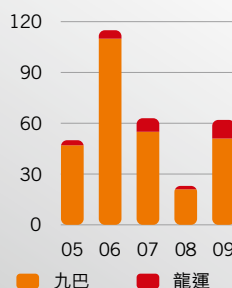
創新設計均得到乘客給予的正面評價，全因我們的顧客任何時候不斷追求更高的服務質素。

於2009年，九巴車隊共添置51部新超低地台空調巴士(包括九部歐盟第四代雙層巴士、及42部歐

車隊引入新巴士數目

(專營公共巴士業務)

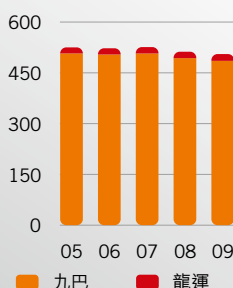
巴士數目



於12月31日之車隊總載客量

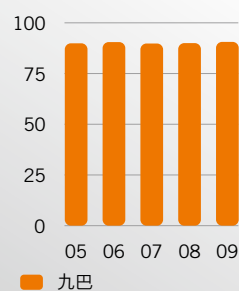
(專營公共巴士業務)

千位乘客



車隊運用

百分比 (%)



實際路面行車數目與已獲發牌的車輛數目之百分比



九巴網絡為新發展人口匯聚的地區提供服務

| 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2009年1月1日 | 3,613 | 128 | 192 | 3,933 |
| 年內添置 | 9 | 42 | - | 51 |
| 年內廢置 | (72) | (19) | (13) | (104) |
| 於2009年12月31日 | 3,550 | 151 | 179 | 3,880 |

盟第四代單層巴士)。成為亞洲首間公共巴士公司率先引進歐盟第五代雙層巴士，並於2009年2月將該輛巴士投入B1路線，展示了我們在環保巴士服務方面的領導地位。此外，在服務質素提升方面，九巴繼續引進可供輪椅上落

的全新超低地台單層巴士，以取代正在退役的單層巴士。這些新巴士設計時尚，車廂高度更高，為乘客提供更舒適的旅程。

截至2009年12月31日止，九巴共營運3,880部巴士(包括3,729

部雙層巴士和151部單層巴士)，其中95.4%為空調巴士。

於2009年年底，九巴已訂購44部空調雙層歐盟第四代巴士、176部空調雙層歐盟第五代巴士、七部空調單層歐盟第四代巴士及71部空調單層歐盟第五代巴士，將於2010年及2011年付運。

巴士服務網絡

巴士路線

截至2009年年底，九巴共營辦396條巴士路線。透過把握時機

而引進一些新的服務，我們有能力應付來自鐵路網絡持續於九巴服務地區內的擴展。於2009年，九巴為兩項一次性的盛事開辦四條特別線。於2009年9月19日的屯門大型煙火匯演期間，九巴提供兩條特別線，接載市民來往香港黃金海岸與荃灣鐵路站，以及來往海榮路與屯門鐵路站。另外兩條特別線則於2009年11月15日的公益金新界百萬行(昂船洲大橋)期間開辦，接載市民來往南昌鐵路站公共運輸交匯處與昂船洲高架路，以及來往南灣隧道西面控制大樓與青衣鐵路站。

重組巴士網絡

九巴將繼續應對不斷轉變的市場情況，推行策略性的巴士網絡重組計劃，使我們能更妥善地運用資源，同時繼續滿足乘客的交通需求。巴士網絡重組往往涉及取消某些由於新鐵路線通車而過剩的巴士路線，以及削減客運量下降路線的服務班次。除了改善日常的營運效率外，這些措施還有助紓緩繁忙道路上的擠塞情況，以及改善環境和紓緩車費加價壓力。

連接深水埗與尖沙咀的鐵路九龍南綫於2009年8月通車，令九巴的客運量顯著減少。九巴仍在進行重組該鐵路沿線的巴士網絡，包括取消部分巴士路線及調整其

他巴士路線。重組後所騰出的資源將投放於需求正在增長的地區，或讓其自然流失。

下表簡述於2009年進行的巴士網絡重組：

| | 涉及巴士路線數目 | 所節省的巴士數目 |
|------------------------|-----------|-----------|
| 取消/重組服務 ⁽ⁱ⁾ | 3 | 5 |
| 減少班次 | 15 | 19 |
| 總數 | 18 | 24 |

(i) 不包括取消K16線。

資訊科技

九巴於日常業務中全面採用先進的資訊科技，來監察營運表現、促進內外溝通，以及改善生產力。九巴的數據網絡廣泛覆蓋九巴總部、四個主要巴士車廠、十個衛星車廠、八個顧客服務中心及167個巴士總站。截至2009年年底，九巴旗下各項設施共安裝了1,864部個人電腦，透過高速通訊線路連接至九巴總部內的149部伺服器。此外，我們在日常的業務及財務管理中使用約38套應用軟件，其中包括公司自行編寫的程序和專利軟件。資訊科技系統的持續提升，使我們得以改善九巴於顧客服務、人力資源管

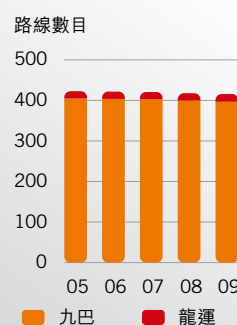
理、車隊和車廠的營運，以及財務管理各方面的表現。

電子報站系統

為方便乘客，九巴已於全線車隊安裝了電子報站系統。該系統以

廣東話、普通話及英語廣播，預先為乘客提供下一個巴士站的詳細資料，並透過發光二極管顯示屏展示下一個巴士站的名稱。

於12月31日之路線數目



交通運作管理系統

九巴自行研發的交通運作管理系統(「TOMS」)，能改善巴士車長的工作分配及調派效率。透過TOMS，車廠員工可利用手提無線射頻閱讀器，輕易查閱巴士停泊位置，並將資料上載至該系統。每日，巴士停泊位置連同車輛登記號碼、路線編號、值勤時間表及任何突發性運作安排的資訊，均可由巴士車長將其個人化的八達通卡放在派更部所設的系統閱讀器上獲取。TOMS不但使每日的工作分配及調派過程更具效率，更讓管理層從各車廠獲取有關工作分配和調派的最新資料，以至掌握實時運作安排。借助車隊數據庫的資料，TOMS亦能優先調派排放標準較好的巴士行走繁忙街道的路線。

我們研發及執行TOMS的創意及專心致志的精神廣獲外界認同，於香港無線射頻識別大獎2009上奪得最佳EPC/RFID應用大獎金獎及最具創意EPC/RFID應用大獎銅獎。

營運通訊管理系統

於2009年，我們研發出營運通訊管理系統，簡化了交通部無線電監控組所錄得的巴士營運事故的實時資訊的記錄和傳送過程。該系統改善了訊息發佈的效率及準確度，因為所有相關的九巴員工

均可取得與事故相關的資料，並可立即作出對交通擠塞等事故的當前回應。

電子失物處理系統

我們於2009年研發出電子失物處理系統，以提高對乘客失物查詢及認領的處理效率及準確度。該系統記錄了由失物的發現地點至乘客認領，或如失物無人認領而棄置的每個程序，這不但幫助員工準確追查所有失物，而且可迅速處理乘客的失物查詢，改善服務。

巴士服務資訊

九巴在巴士總站安裝綜合巴士服務資訊顯示系統，是用以向乘客發佈巴士服務資訊的其中一個主要設施。該系統利用設於巴士總站的大型發光二極管顯示屏，顯示巴士路線資訊，包括目的地、開出時間和車費，以及如重大交通事故等緊急訊息。巴士服務資訊顯示系統內的閉路電視監察功能，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。於2009年年底，共有28個巴士總站已裝設綜合巴士服務資訊顯示系統。

我們的資訊科技部力求創新，研發出電子站務管理系統，協助員工監察日常的巴士運作情況。車長使用他們的射頻識別員工證向

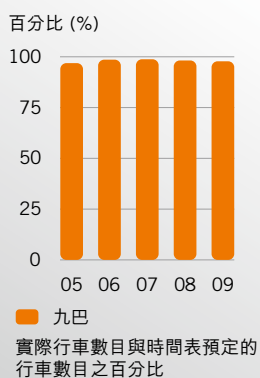


中環璀璨瑰麗的夜景，映照毗鄰國際金融中心的九巴巴士總站

巴士總站報到，而屏幕會向他們自動提示下一個開出時間及特別指示。站長可利用個人電子手帳記錄巴士到站及開出時間，這些資料並即時同步傳送至車廠控制中心及各有關部門，以便配合任何其他所需的營運安排作出適當的服務調配。我們的顧客服務熱線員工亦可掌握巴士到站及開出資料，解答乘客的查詢。於2009年年底，共有163個巴士總站配備此電子站務管理系統。



時間表的成效



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，有助管理層分配工作和監察維修費用。該系統提供有關巴士的各種資料，包括車型、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。為貫徹安全及環保承諾，九巴已改良此系統來監察翻新輪胎的表現及耐用程度。

先進財務及行政系統

我們採用SAP電子商貿軟件，改善了財務及人力資源的管理。於2009年，財務管理系統由SAP R/3 Release 4.6C版本升級至ERP 6.0版本。使用這些先進的專利系統，可適時處理大量資料，大大改善財務策劃、監控及匯報效率，並加強員工的行政及規劃。通過應用先進電子文件管理系統，並在全公司的日常營運中使用電子投標、電子糧單、及公司電郵，加強了內外溝通的效率，同時大大節省用紙以及文件分發、存檔和取閱所需的時間。

業務回顧 香港



龍運的巴士車隊舒適及準時地接載乘客直達機場

龍運巴士有限公司(「龍運」)

龍運於1997年6月1日開辦連接新界、香港國際機場及北大嶼山的巴士服務。現時龍運巴士網絡的服務範圍包括香港迪士尼樂園、亞洲國際博覽館和昂坪360纜車。

龍運的巴士車隊聯繫新界與香港國際機場、東涌及北大嶼山的娛樂旅遊景點。2008年全球金融市場下滑，令2009年的航空客運量下跌，龍運的客運量亦較2008年減少2.4%。展望前景，預期的東涌人口增長、航空客運需求的回升、香港迪士尼樂園的擴建計劃，以及其他基建項目的動工，料會帶來往北大嶼山的客運需求。憑藉全面的網絡，龍運的定位正好迎合服務這個正在逐步改善中的市場。

表現承諾

龍運不斷檢討及提升其巴士服務，力求將車隊的安全度及可靠性維持在最高水平。作為營運表現的兩項重要參考指標，機械可靠性和車隊運作能力正好成為龍運對追求卓越表現承諾的印證。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。於2009年，龍運巴士的機械可靠性達到77,549公里：1，而車隊運作能力則達到102.9%，指標則分別為50,000公里：1及100%。

巴士車隊

於2009年，龍運為其車隊增添了11部全新超低地台的空調雙層巴

士，以加強其對外路線和機場巴士路線的服務。

截至2009年12月31日止，龍運共營運165部空調雙層巴士和兩部空調單層巴士。龍運的超低地台雙層巴士全部可供輪椅上落，並設有電子報站系統。龍運全線車隊均裝有電子速度記錄儀，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



龍運提供往來香港國際機場的點對點巴士服務

| 龍運車隊 | 空調 雙層巴士 | 空調 單層巴士 | 巴士總數 |
|--------------|------------|------------|------------|
| 於2009年1月1日 | 154 | 3 | 157 |
| 年內添置 | 11 | — | 11 |
| 年內廢置 | — | (1) | (1) |
| 於2009年12月31日 | 165 | 2 | 167 |

於2009年年底，龍運已訂購21部歐盟第四代超低地台空調雙層巴士，將於2010年引進使用。

車廠

位於小濠灣的車廠，為龍運的巴士提供支援服務包括日常巴士保

養、加油、巴士清洗及車隊停泊。該車廠設有污水處理系統，確保排放至公眾污水排放系統的污水質素符合法定要求。

巴士服務網絡

於2009年年底，龍運營運19條巴

士路線，而2008年年底時則為18條。於2009年10月，增設來往機場(地面運輸中心)與東涌(逸東邨)的N64通宵線。

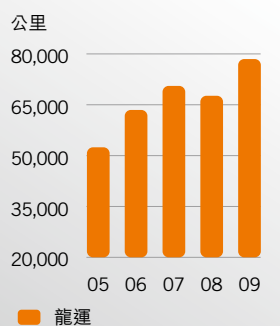
為提升服務水平，於2009年6月增派兩部巴士行走E33/E33P，而A41P路線則於2009年7月獲增派一部巴士。龍運將繼續研究方法把握遊客增長所帶來的機遇，同時確保為本地顧客維持最高水平的網絡覆蓋及服務質素。龍運承諾為北大嶼山地區提供更有效率和更直接的交通服務。



乘搭龍運巴士，展開愉快旅程

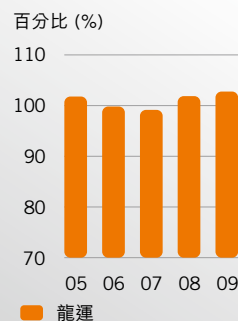
「憑藉全面的
網絡，龍運
正處於有利位置
為往返北大嶼山
正在增長中的
交通需求提供
服務。」

機械可靠性



每一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



早上繁忙時間(7時至9時)整個巴士網絡內，向繁忙方向開出之實際巴士班次與時間表預定的班次之百分比

非專營 運輸業務

陽光巴士集團的車隊服務大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、旅行社及學校，同時為公眾提供包車服務。



陽光巴士在香港開拓非專營巴士服務

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之一，為追求卓越優質以至物超所值巴士服務的顧客，提供度身訂造的高質素客運服務。



陽光巴士集團以陽光巴士有限公司(「陽光巴士」)為旗艦附屬公司，為特定的市場提供一系列的巴士服務，其車隊服務大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、旅行社及學校。陽光巴士集團亦為公眾提供包車服務。

為配合採購市場上最先進環保巴士的策略，陽光巴士集團於2009年12月引進兩部歐盟第五代小型巴士。於2009年年底，陽光巴士

「陽光巴士集團繼續為其獨特的運輸服務引進配備歐盟第五代引擎的新巴士。」

集團的車隊擁有377部巴士，較2008年增加10部。陽光巴士集團將繼續引進配備歐盟第五代引擎的新巴士，作為車隊提升計劃的一環。

陽光巴士於2008年11月成為香港首間獲得由香港品質保證局頒

授ISO 9001:2000認證的商業非專營巴士公司。於2009年，陽光巴士完成升級審核，獲香港品質保證局進一步頒發ISO 9001:2008證書，肯定了陽光巴士管理系統的卓越質素。我們相信，陽光巴士是香港唯一一間獲此認證的商業非專營巴士公司。

新香港巴士有限公司(「新港巴」)

新港巴與深圳夥伴公司合作經營跨境穿梭巴士服務(一般稱為「皇巴士」)，為商務及消閒旅客提供往返香港落馬洲和深圳皇崗的跨境服務。



「皇巴士」是跨境客運服務的大眾之選

「新港巴的方便 及高質素服務， 使其成為普遍跨境 旅客的選擇。」



● 新港巴的巴士總站

於2009年，新港巴的車隊擁有15部空調超低地台單層巴士，往來落馬洲和皇崗，提供24小時跨境穿梭巴士服務。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，並安裝了綜合乘客資訊顯示系統。

隨著落馬洲支綫、落馬洲公共運輸交匯處及深港西部通道於2007年啟用，加上兩岸直航包機服務於2008年開始營運，新港巴面對來自鐵路和公共小型巴士服務的激烈競爭，導致其跨境巴士服務

的需求下跌。2009年，經濟下滑及人類豬型流感爆發，令新港巴的服務需求進一步萎縮。

儘管上述因素帶來短暫的負面影響，但預期個人遊計劃擴展至中國內地更多城市、深圳居民可辦理一年多次往返香港的個人旅遊簽證、中港兩地經濟活動因更緊密經貿關係安排(CEPA)而增加，將會繼續刺激對跨境運輸服務的新需求。新港巴憑藉提供方便及高質素的服務，希望使其穿梭巴士服務成為跨境旅客首選的交通工具。

珀麗灣客運有限公司 (「珀麗灣客運」)

珀麗灣客運為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。2009年6月1日，本集團將所持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。交易詳情載於載通國際2009年5月25日刊發的通告中。

物業持有及發展

集團在西九龍發展高級住宅及商場綜合項目曼克頓山，體現了集團成功的業務多元化策略。



曼坊提供優質零售設施，為曼克頓山住戶及其他購物人士服務

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

載通國際的全資附屬公司荔枝角地產是座落西九龍荔枝角的高級豪華住宅——曼克頓山的發展商。

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，面積由668平方呎至5,008平方呎不等，五層高的平台內設有會所、平台花園、公眾休憩場地及390個供住戶、租戶及訪客使用的車位。

曼克頓山住宅單位的銷售於2006年11月展開，並於2007年7月開始移交給新業主。截至2008年年底，已售出1,107個住宅單位，合共面積相等於可售總樓面面積約1,173,600平方呎(佔項目可售總樓面面積98.2%)。於2009年，另外五個住宅單位亦已售出，合共面積相等於可售總樓面面積約



13,300平方呎(佔項目可售總樓面面積1.1%)。

曼克頓山 — 尊貴生活格調

曼克頓山坐擁港島中環至灣仔一帶的美景。曼克頓山交通方便，除了有鐵路(港鐵荃灣綫、西鐵綫、機場快綫)及九巴途經美孚的巴士服務外，並連接通往香港島及香港國際機場的3號幹綫和8號幹綫等高速公路。2009年12月，一條行人專用架空天橋落成，

配備扶手電梯及升降機，連接曼克頓山住宅大廈和主要公共交通匯點。

曼克頓山項目各方面的設計融入了環保概念。每個住宅單位樓底特高、窗戶寬闊，為住戶提供充足的自然光源。裝設具能源效益的玻璃，加上自然對流的通風設計，均能減少持續啟動機械通風及冷氣設備的需要。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，並選用上乘的天然物料，為住客提供

別具一格且優質的生活方式。位於每幢住宅大樓中層位置樓高兩層的空中花園，為住客提供一個寧靜的休憩場地，並可飽覽維多利亞港的迷人景緻。遍植林木的花園亦為鄰近地區提供一個城市綠洲。曼克頓山擁有兩個豪華私人會所，為住客提供最完善的設施。

曼克頓山的管理和保安服務則由新鴻基地產發展有限公司的附屬公司帝譽服務有限公司提供。該公司的部分員工更曾於香港四季酒店接受管理服務培訓。

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擁有曼克頓山卓越的兩層平台商場「曼坊」。該商場於2009年3月開幕，為曼克頓山住戶及其他購物人士提供優質的零售設施。「曼坊」被定位為高級購物中心，以配合曼克頓山的形象。曼坊總樓面面積約50,000平方呎，

匯聚各種商店和食肆。於2009年年底，商場約95%的可出租樓面面積已經租出，為本集團帶來經常性租金收入。

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。

LCKRE擁有座落於荔枝角寶輪街九號，樓高17層，樓面面積約為



曼坊匯聚各式各樣的零售商店



156,700平方呎的商業大廈，毗鄰為曼克頓山項目。本集團目前使用該商業大廈其中約148,470平方呎的樓面作辦公及行政之用。

其餘約8,230平方呎的總樓面面積已留作商舖及食肆用途。於2009年年底，此樓面面積中約73%已經租出，為本集團帶來額外的租金收入。

「2009年3月開幕，「曼坊」匯聚各種商店和食肆，提供優質的購物體驗。至2009年年底，商場約95%的可出租樓面面積已經租出，為集團帶來經常性租金收入。」



設計優雅時尚的曼坊，毗鄰集團的總部大樓

媒體銷售業務

路訊通集團為大中華區具領導地位的媒體銷售企業，為廣告客戶提供一個有效的渠道，以向廣大觀眾推廣其商品及服務。結合經營巴士車身廣告以及擴展巴士車廂廣告業務，路訊通集團處於更強的位置，以創造一個沿道路的綜合多媒體平台。



路訊通的娛樂資訊節目讓乘客緊貼最新潮流資訊

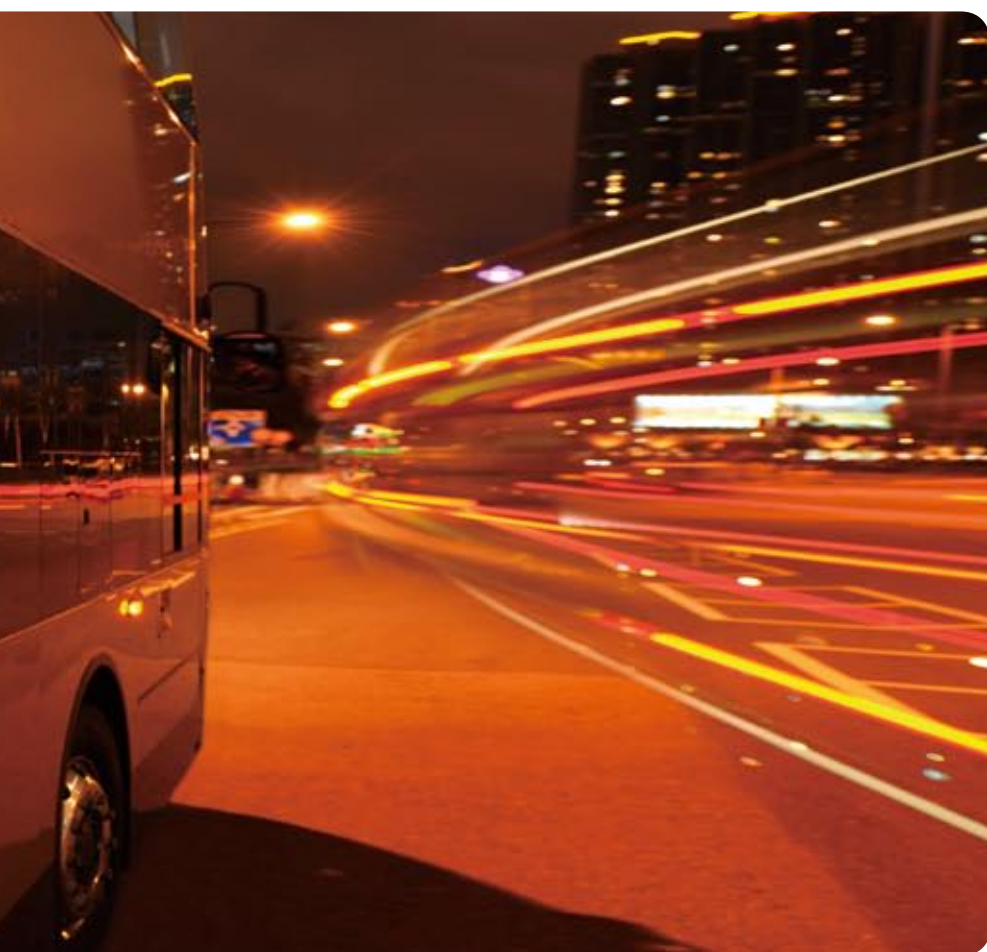


路訊通控股有限公司及其附屬公司 (「路訊通集團」)

由集團成立用以經營媒體銷售服務的路訊通控股有限公司(「路訊通」)，自2001年6月28日起在香港聯合交易所有限公司主板獨立上市。集團現持有路訊通73.0%的權益。

路訊通集團為大中華區具領導地位的媒體銷售企業之一，投資於發展蓬勃對象為巴士乘客及其沿線途人的廣告市場。路訊通一開始便透過其在香港的專利流動多媒體系統，銷售及推廣商業

廣告訊息。由2009年2月1日及2009年11月1日起，路訊通集團亦分別經營巴士車廂及巴士車身廣告業務。此外，亦在中國內地經營一個電視節目聯播和媒體銷售網絡。



宣傳節目、電視節目製作內容等。路訊通集團亦提供各種獎勵計劃以鼓勵客戶長期光顧，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，藉以提高媒體銷售收入。

中國內地

在中國內地，全球經濟下滑，品牌公司不願冒險投資回本期較長的電視廣告系列令廣告開支收縮，因而影響路訊通的業績。經內地的合營夥伴同意，路訊通已縮減大規模的電視劇製作，並將資源重新調配，為德國媒體夥伴 Bertelsmann 擁有的著名國際節目製作本地化版本。此舉是另一例子證明路訊通集團正逐步調整在中國內地的業務經營模式，以配合不斷轉變的市場狀況。

香港

路訊通集團通過結合經營巴士車身廣告以及擴展巴士車廂廣告業務，開創流動多媒體系統的綜合媒體平台，進一步開拓市場。鑑於該系統是每日接觸大量觀眾的有效途徑，對廣告商而言是極具吸引力的宣傳媒介，路訊通集團於2008年開始對巴士上的液晶體顯示組件進行升級工程，以提升系統的功能。

路訊通的客戶為香港的主要廣告商，包括廣告代理以及各行各業的公司如美容、藥物、電子、電訊、飲食、珠寶、消閒、傳媒、金融、銀行、保險、零售、教育、家庭用品、成衣、護膚、健康食品、健身及地產等。

路訊通集團除了推出切合廣告商不同宣傳目標及預算的銷售套餐外，還提供增值的綜合市場推廣服務，包括籌辦活動、構思品牌

業務回顧

中國內地

概覽及策略

集團的策略之一是繼續以中國內地與運輸相關的潛在市場為目標，以達致業務增長。集團憑藉其世界級公共運輸營運商的美譽，以及在安全、質素、環保意識、生產力及效率方面的穩健往績，尋求發展內地業務。

鑑於內地經濟穩定增長，我們有信心集團的目標業務，包括現有的公共巴士、計程車及汽車租賃業務，將繼續向前邁進。



北京





中國內地 運輸業務

集團繼續處於有利位置，為中國內地對優質運輸服務要求日益嚴格的顧客群，提供公共巴士、計程車及汽車租賃等服務。



深圳巴士集團為深圳居民及遊客提供優質的巴士服務

中國內地運輸業務

於2009年，集團在深圳、北京和大連經營運輸業務。我們將繼續於中國內地探索與運輸有關的商機，以配合我們爭取合理回報為目標的投資策略。

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。於2009年年底，深圳巴士集團營辦222條路線，投入4,951部車輛。在2009年，深圳巴士集團持續強勁增長，錄得8.628億人次載客量，較2008年的7.592億人次增加13.6%。

在2009年，面對來自深圳地下鐵路的競爭，深圳巴士集團在無損服務質素的大前提下，加強其成本控制措施及提升營運效率。

為了保持於公共運輸市場的競爭力，深圳巴士集團採取多項措施來提高生產力，其中包括提升車隊質素及重組巴士路線網絡。深圳巴士集團亦推行嚴謹的財政預算監控措施，以減輕營運成本上漲的負面影響。年內，深圳巴士集團亦開辦數條連接深圳地鐵站的新接駁巴士路線，並擴展巴士路線網絡至鄰近地區以擴闊其客源。

自2007年起，深圳巴士集團於深圳市的運輸服務、交通設計及支援服務均取得ISO 9001:2000認證。為加強環保表現，深圳巴士集團的巴士車隊採用符合歐盟第三代引擎排放標準的環保燃油及引擎。於2009年，深圳巴士集團引進多部使用新潔淨能源(如液化天然氣及電力)的巴士進行試驗。深圳巴士集團將繼續提升服務、加強競爭力，以及擴大在深圳和其他市場的佔有率。

「北汽九龍於顧客滿意度調查中，排名持續位列在北京的計程車服務供應商之前列。」

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，為首家打進中國內地計程車及汽車租賃業的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，以及另外三位中國內地投資者。

北汽九龍擁有4,346部汽車，是在北京的計程車及汽車租賃行業中的領導營運商之一。北汽九龍在錄得增長強健、市民不斷追求優質生活質素的市場中，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。北汽九龍定位優越，正好把握於北京定期舉行的國家級及國際性活動、會議及展覽所帶來的額外商機。

於2009年，北汽九龍於天津市濱海新區開設新的代表辦事處。當地勢必成為北汽九龍計程車及汽車租賃業務一個極具潛力的新市場。

由2007年第二季開始，北京市當局就市內計程車服務質素，進行每季一次的顧客滿意度調查。於這些調查中，北汽九龍在超過130家計程車營運商中一直名列前三位，反映了北汽九龍不斷努力，爭取成為在北京領導業界的計程車服務供應商。

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「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」)於1997年在遼寧省大連市合作組成。於2009年，大連合作合營企業經營一支由84部單層巴士組成的車隊，於大連市經營三條路線。

鑑於大連市政府公共交通政策的轉變，加上大連合作合營企業的營運規模相對較小，增長前景有限，本集團已於2009年出售其於大連合作合營企業的全數權益。



北汽九龍的計程車色彩是首都的注目圖標



專業



可靠



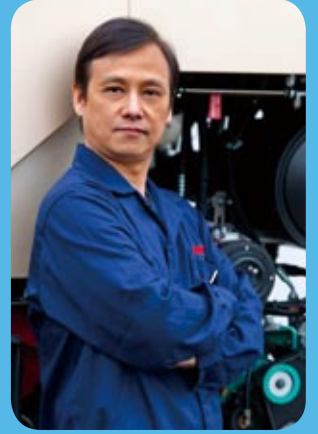
優質服務及 培育人才

概覽及策略

集團全體員工專心致志，提供最高質素的服務。我們在努力經營效率超卓的運輸服務之餘，更謀求為所服務的社區群眾締造優質生活。要帶出這種優質服務，關鍵在於一套可持續發展的營商理念，照顧經濟、社會及環境各層面的需要。



客
心
the



真誠



優質服務

我們能保持卓越的顧客服務，端賴乘客向我們提供寶貴意見。只有了解所服務顧客及社區的需要及期望，我們才能繼續提供切合所需的服務。



三代同堂，共享九巴之旅

八達通巴士轉乘計劃

於2009年年底，九巴共營辦75個八達通巴士轉乘計劃，覆蓋263條路線，而龍運則營辦六個八達通巴士轉乘計劃，涵蓋12條路線，其中包括前往香港迪士尼樂園和亞洲國際博覽館的路線。轉乘計劃為乘客提供第二程接駁巴士的車資折扣優惠，同時亦改善了網絡覆蓋範圍，因而深受乘客歡迎。八達通巴士轉乘計劃亦改善了巴士的運用效益，並減少繁忙道路上的交通擠

塞，對改善環境作出貢獻。集團將繼續尋求方法，擴充包括橫跨九巴和龍運網絡及與其他公共運輸機構合辦的八達通巴士轉乘計劃的覆蓋範圍。

巴士車資折扣計劃

九巴及龍運為使用八達通繳付車資的乘客提供多項折扣和優惠。於2009年，九巴和龍運將長者假日車資優惠延長至2011年1月31日。



「於2009年，集團的專營巴士車費收入中有大約89%是透過便利及廣受歡迎的八達通卡繳付。」

「八達通」聰明卡

八達通卡電子繳費系統自1997年引入以來，證明是最受香港公共交通使用者歡迎的繳費方法。該系統是現今世界上領先的無接觸式聰明卡收費系統，擁有最高滲透率及交易量，用途也最廣泛。以八達通卡交易金額及數量計算，集團現為香港最大的八達通卡企業用戶之一。於2009年，集團的專營巴士車費收入中有大約89%是透過八達通卡繳付。八達通卡為乘客帶來便利，亦為集團節省收集及處理現金的成本。

夜光水晶巴士站柱

於2009年12月，九巴推出全港首創的夜光水晶巴士站柱進行試驗。設計新穎而又環保的巴士站柱是現代與傳統的結合，為香港璀璨的夜色加添一分亮麗。其頂部的四方水晶站牌保留了紅色圓形站牌式樣，用以顯示巴士路線號碼。巴士路線資料盤採用多面式設計，可作三百六十度旋轉，方便乘客查閱路線資料。夜光水晶巴士站柱採用LED光管照明，其壽命為一般慳電光管的三倍，省電量更比慳電光管高出六倍。

| | 折扣優惠 | 不適用 | 生效日期 |
|---|--------------------------------|-------------|---|
| (1) 65歲或以上的乘客 ⁽ⁱ⁾ | 於星期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日至2010年1月31日，並進一步延長至2011年1月31日（首尾兩天包括在內） |
| (2) 車費為港幣15元或以上的聯營過海隧道路線 ⁽ⁱⁱ⁾ | 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 | 馬場路線及消閒路線 | 2006年7月1日至2009年6月30日（首尾兩天包括在內） |
| (3) 車費為港幣10元至14.9元的聯營過海隧道路線 ⁽ⁱⁱ⁾ | 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 | 馬場路線及消閒路線 | 2006年7月1日至2009年6月30日（首尾兩天包括在內） |

(i) 適用於九巴及龍運

(ii) 適用於九巴

優質服務及培育人才



舒適的巴士服務，始於環保巴士候車亭

巴士候車亭

我們的巴士候車亭改善計劃，目的是為乘客帶來更舒適的候車環境。於2009年，九巴加建了20個新候車亭，令其候車亭總數增至2,402個，而龍運的候車亭數目則維持在30個。候車亭不但為乘客帶來方便，其附設的2,720個廣告版位亦為集團的專營巴士業務帶來廣告收入。

顧客服務中心

九巴的八個顧客服務中心，分別位於尖沙咀、紅磡、藍田、美孚、荃灣、沙田、屯門及天水圍的公共交通交匯處，為顧客提供方便的一站式服務。九巴的顧客

服務大使提供路線和班次時間表等資料、收集顧客對九巴服務的意見，並協助顧客購買九巴紀念品及獲取八達通卡服務。中心內的多媒體設備設有「數碼地圖乘客諮詢系統」，方便顧客搜尋路線，及於立體地圖上瀏覽所選路線途經的地標。顧客亦可利用多媒體設備瀏覽九巴網站。

於2009年，九巴一名顧客服務中心代表在香港優質顧客服務協會舉辦的「優質顧客服務大獎2008」中榮膺「櫃員服務個人獎」金獎。

龍運在香港國際機場的顧客服務中心和票務處，提供票務、顧客查詢和失物認領一站式服務。

顧客服務熱線

多年來，屢獲殊榮的九巴顧客服務熱線(2745 4466)一向是我們的乘客經常採用的有效溝通渠道。年內，熱線共處理了約380萬個來電，即平均每月處理約32萬個來電。我們的熱線服務員，於每日早上7時至晚上11時提供熱線接聽服務，而24小時運作的熱線系統以廣東話、英語及普通話運作，提供所需的巴士路線資料、最新服務資訊、交通消息、留言信箱服務，以及經短訊服務(SMS)傳送巴士路線資料。龍運的顧客服務專線(2261 2791)於2009年內共處理13,445個來電，即平均每月處理大約1,120個來電。除了解答乘客查詢外，該專線亦收集和處理顧客的意見及協助提供有關失物的查詢。

安全文化

集團經營公共運輸服務，一向以安全第一為首要目標。我們於沙田車廠自行營辦的車長訓練學校，設有先進的模擬駕駛室。每個培訓階段均強調安全駕駛，由事前準備至駕駛中。集團亦籌辦多個安全獎項及比賽，向車長灌輸優質駕駛的概念。我們亦採用一系列技術性的措施來加強巴士的安全性，包括以車速限制器將車速限制在時速70公里，以及用電子速度記錄儀記錄行車速度和

其他操作相關資料。截至2009年年底，九巴已有3,632部巴士安裝了電子速度記錄儀。於2009年，九巴和龍運特設一個跨部門的專責安全小組，以檢討一系列旨在進一步加強巴士安全駕駛文化的措施。該專責小組提出了多項新措施，例如提升有關巴士路線的潛在行車風險地點的資料庫、為車長在調派工作時進行劃一的安全簡報、加強監察前線營運等。我們亦準備及派發新的「安全駕駛卡」給車長，同時於巴士總站張貼傳達重要訊息的海報，以提

升安全駕駛意識。該小組還檢討巴士總站的茶水站及洗手間設施，讓車長更加充份善用其休息時間。

巴士設計及維修

九巴的工程師與主要巴士製造商合作，設計適合香港獨特運作環境的新型巴士，並為乘客提供可靠、安全及舒適的旅程。九巴的新巴士均配備三合一綜合巴士監察系統。這套監察系統有助車長監察巴士上層的情況、在倒車時

查察車後的物件，以及留意乘客下車的情況。此外，我們還採用車速限制儀和電子速度記錄器來記錄詳細的巴士營運數據，以加強行車安全。

九巴和龍運的巴士均須進行我們ISO認證的保養維修，包括每日、每月、每半年及每年在其車廠內接受專業的檢查。我們的專營巴士亦不時接受運輸署的汽車檢驗主任定期隨機抽查。



嚴格的保養制度確保我們的巴士服務安全可靠

人才培育

作為一個關心的僱主，集團對旗下的13,000名僱員關懷備至，並真誠實踐「培育人才」的承諾，因此我們得以提供最優質服務。藉著落實推行全面性的培訓及獎勵計劃，有助建立一個重視和表揚卓越表現的工作環境。



九巴車長在「服務乘客、從心出發」培訓活動中作經驗分享

集團繼續投放大量資源，以各種方法改善巴士的運作安全，包括為車長提供密集式培訓、加強員工表現監控程序、改善巴士設計，以及維持車隊達致最佳運作

標準。我們重視人才培訓和嘉許出色表現的文化亦激勵員工致力維持最高水平的服務質素。

下表提供集團各業務分部於2009年和2008年年底的員工數目：

| 業務分部 | 2009年 | 2008年 |
|---------------------|---------------|---------------|
| 專營公共巴士業務 | | |
| • 九巴 | 11,870 | 11,947 |
| • 龍運 | 457 | 451 |
| 非專營運輸業務 | 635 | 838 |
| 媒體銷售業務 [#] | 105 | 78 |
| 國內運輸業務 [*] | 7 | 7 |
| 總數 | 13,074 | 13,321 |

[#] 包括集團在國內的附屬公司之員工

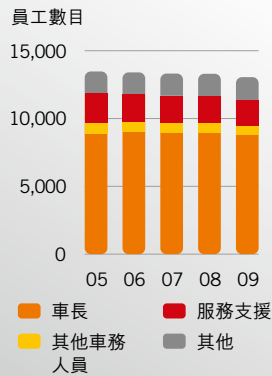
^{*} 不包括集團在國內的合營企業之員工



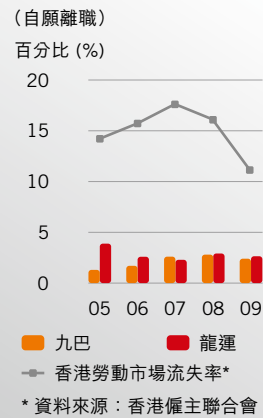
員工溝通

集團為九巴及龍運設立六個勞資協商委員會，為管理層和員工代表提供一個雙向溝通渠道，對影響日常運作的事宜作出深入討論。九巴及龍運的勞資代表分別按月及每兩個月舉行一次會議，討論安全及營運程序、工作環境及員工福利等事宜。

集團於12月31日之員工數目



員工流失率



九巴和龍運的僱員可登入員工網站，獲取員工相關資訊，例如公司通告、年假尚餘日數、天氣報告，以及過往員工活動報告及預定活動的詳情。

企業月刊雜誌《今日九巴》及自製光碟，則是其它讓全體員工得悉公司發展動態的有效途徑。此外，我們在九巴總部設立圖書館，為各級員工提供自學或休閒讀物。為進一步方便員工，讀者亦可透過員工網站預訂圖書。

僱員培訓

集團認為，培訓員工是集團對目前和未來人力資源的一項重大投資，因此集團為各級員工安排培訓及發展課程。

於2009年11月，九巴及龍運高級管理人員參加了由西安大略大學 Richard Ivey School of Business 舉辦的領袖訓練計劃，加強領導才能及人才管理技巧。涵蓋包括發掘及培育人才、聯繫員工、表現管理、培育團隊精神，以及將團隊表現提升極至。

九巴及龍運亦透過一家專長顧客服務培訓的著名培訓顧問公司，為所有營運及維修員工舉辦大型培訓計劃。該計劃名為「服務乘客、從心出發」，是專為公司員工度身設計，以培育正面的服務心態，讓員工關注顧客對優質服務的期望。計劃的第一階段包括於2009年第四季為超過10,000名員工舉辦52場研討會，而計劃的第二階段將在2010年1月至4月期

優質服務及培育人才

間舉辦超過300場工作坊，提供密集培訓。第二階段以體驗式學習為重點，每場工作坊只培訓約30名前線員工，助其掌握處理顧客服務難題所需的技巧。

為提升表現管理團隊的技巧，我們為隊中的駕駛導師及車長表現評估員提供培訓，以加強他們的溝通、表達及輔導能力。

於2009年，369名員工報讀由勞工處與職業安全健康局合辦的安全課程。我們亦邀請平等機會委員會為管理層及前線員工舉行一系列研討會，講解於2009年7月實施的《種族歧視條例》。

我們連續第四年邀請以擅長商業策略而著名的哈佛商學院教授，為九巴和龍運的管理人員提供緊貼商業世界的最新趨勢和發展。

表揚卓越服務

九巴於年內繼續舉辦「傑出服務獎」獎勵計劃，共有65名表現傑出的員工獲頒發獎項。為推廣團隊合作，並表揚超越本位而取得成就的員工團隊，我們於2009年將「傑出服務獎」的範圍擴展至包括團隊。為表揚員工的卓越表現，集團亦向九巴及龍運員工頒發以下獎項：

2009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 | 5,683 | 260 | 5,943 |
| 安全駕駛年獎 | 4,039 | 212 | 4,251 |

2009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 | 338 | 21 | 359 |
| 勤工年獎 | 169 | 5 | 174 |

集團旗下營運的非專營運輸業務公司，於2009年亦推行良好服務和安全駕駛獎勵計劃，以表揚司機的優秀表現。

九巴員工於2009年的自願性流失率僅為2.4%，再次遠低於市場水平。員工流失率保持在較低水平，不但有助保持卓越服務，亦見證集團在員工培訓及管理方面的成果。

車長培訓

我們於沙田車廠自行營辦的九巴車長訓練學校，分別為新入職和現職的車長提供全面的培訓及駕駛技術改進課程，確保持續提供安全、舒適及可靠的巴士服務。於2009年，訓練學校聘有超過30名駕駛導師及擁有30多輛訓練巴士。

新入職的車長所修讀的訓練課程，包括路面駕駛技術訓練及強調安全駕駛和顧客服務的理論課程。所有新車長除了要通過政府舉辦的駕駛考試外，更須接受嚴格的內部評估，以確保他們能履行其職責。另一方面，經驗豐富的車長亦接受培訓，旨在加深他們的安全意識和對乘客感覺的敏感度。所有車長均須修讀「環保駕駛」培訓課程，例如鼓勵停車熄匙等的良好習慣。

車長訓練學校內最先進的巴士模擬駕駛室，透過模擬現實世界的路面環境及車輛活動，用以改善車長在不同情況下的駕駛表現和駕駛反應。四台模擬器均設有仿真的巴士駕駛艙，內置司機座椅、駕駛盤、加速裝置、制動裝置及儀錶板，並備有多部42吋等

離子顯示屏，能播放高解像度的三維立體景觀。模擬駕駛室更能模擬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經常發出的聲音，提供進一步的仿真度。該系統可為每位接受培訓的參加者編製報告，包括行車速度、旅程時間及乘客舒適度。九巴導師會在每次模擬駕駛結束後向各參加者提供意見。

車長表現

我們透過有系統的評估機制定期監察車長表現，確保車長保持高水平的駕駛表現。若車長的表現未能符合這些高標準，我們會提供改進培訓，並由表現管理小組協助車長認識自己的長處和短處。如車長表現持續欠佳或行為不當，公司會向該車長採取紀律行動。同樣地，車長的出色表現則獲集團頒授各項獎狀及獎金以作表揚。集團的非專營巴士也採取相若的措施，以監察車長的表現。

集團自1990年起設立安全駕駛獎，以推廣道路安全。於2009年，集團向827名安全表現優秀的九巴和龍運車長頒發安全駕駛獎。

技術及學徒培訓

九巴技術訓練學校自1973年成立以來，以最新的巴士運輸技術知



九巴採用先進的巴士模擬駕駛室，為車長提供培訓

識培訓維修員工。年內，我們為1,730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18項課程，供277名工程師、督導員及科文參加。

九巴技術訓練學校為學校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。2009年見證著29位學徒的畢業，令學校自成立以來的畢業生總數達至2,160名。於2009年年底，共有236名學徒入讀技術訓練學校。

九巴學徒培訓計劃的質素於2009年再次獲得肯定，其中兩位學徒

在職業訓練局舉辦的最佳汽車學徒比賽中，奪得亞軍及殿軍，並獲邀參觀豐田汽車於日本的廠房。另一位九巴學徒在職業訓練局舉辦的傑出汽車學徒獎比賽中，奪得傑出學徒獎，並獲邀前往新加坡進行考察。

網上表謝意

為了向員工推廣感謝文化，我們於2009年在員工網站推出心意欄，提供一系列電子卡及節慶賀卡，方便員工選用，對同事的協助表示謝意。



愛護環境



有效溝通



企業社會責任

概覽及策略

身為公共運輸業內負責任的領導者，載通國際承諾為可持續的經濟發展作出貢獻。在過去以至未來，我們會繼續努力，透過與顧客、員工及其他持份者合作，為社會帶來正面的影響。我們深信，我們的成功是建基於我們如何能夠以負責任的態度，管理我們業務對環境造成的影響，同時為我們服務的社區作出持續及正面的貢獻。為此，我們將與時並進，與各持份者衷誠合作及坦誠溝通，同時夥拍和我們目標一致的領導機構。



深入社群



愛護環境

作為基本公共運輸服務的主要營運商，集團深明必須對其業務運作所在地的環境履行責任。我們的環保措施涵蓋四大範疇：環保巴士、環保使用耗材、環境廢物處理，以及環保辦公室。我們在這方面的努力獲香港優質標誌局頒發「Q嘜環境管理計劃」認證，以資表揚。



於香港引進首部歐盟第五代雙層巴士，體現九巴的環保承諾

九巴的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優質標誌局頒發「Q嘜環境管理計劃」認證，是全港首家獲此認證的公共運輸機構。此證書表揚九巴的專營巴士服務以及其四間主要運作車廠：九龍灣車廠、荔枝角車

廠、沙田車廠及屯門車廠所提供的巴士維修及保養服務均符合香港Q嘜環境管理計劃規定的環保管理標準。該計劃目標在協助公司釐訂、控制及監察業務營運上有關的環境事宜。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)嚴格的環境管理標準得以維持。



環保巴士

九巴和龍運不斷提升車隊質素，以確保其巴士符合適用的環保標準。事實上，由我們引進的新巴士，其環保表現一般均遠超香港的規定。集團很樂意擔當業界領導角色，引入可改善環保表現的嶄新技術及設備。

「九巴獲香港工業總會轄下優質標誌局頒發「Q嘜環保管理計劃」認證，是全港首家獲此認證的公共運輸機構。此證書表揚九巴的專營巴士服務及四個主要車廠所提供的巴士維修及保養服務均符合香港Q嘜環保管理計劃所規定的環保管理標準。」

歐盟第四及第五代引擎

作為採用最新環保引擎的先驅者，九巴深感自豪，並自2006年至2008年間，引進兩款配備不同減排技術的歐盟第四代引擎，藉以評估及審視它們的環保效益和表現。與歐盟第三代引擎比較，歐盟第四代引擎可減少氮氧化物和微粒排放量。這兩款歐盟第四代引擎技術分別為還原催化技術及廢氣再循環技術，而該兩種技術亦成為九巴新購置巴士的基本規格。於2009年初，由於九巴的推動，把其中一款歐盟第四代巴士原型進行改裝，使其符合歐盟第五代引擎的標準，並成為亞洲首輛配備最先進環保引擎的雙層巴士。此外，我們於2009年開始訂購配備歐盟第五代引擎的新巴士。

環保車隊

九巴正為旗下1,670部配備歐盟第二代及歐盟第三代引擎的巴士

安裝微粒過濾器，將其微粒排放水平提升至歐盟第四/歐盟第五代的微粒排放標準。該項目預期於2010年完成，屆時九巴車隊整體的平均微粒排放水平將較1992年大幅下降90.5%。

截至2009年年底，九巴共有3,880部巴士，當中大部份符合歐盟環境部長理事會嚴格的廢氣排放標準。總共1,500部配備歐盟第二代及歐盟第三代引擎的巴士已安裝了柴油微粒過濾器和/或廢氣再循環裝置，使其達至歐盟第四/五代引擎的微粒排放標準。此外，車隊中有54部歐盟第四代巴士，而達到歐盟第三代微粒排放水平的巴士則有433部。截止2009年年底，938部配備歐盟第一代引擎和300部更早期的巴士均已加裝催化轉換器，使這些巴士的廢氣排放標準分別提升至非常接近歐盟第二代及歐盟第一代引擎的微粒排放水平。

企業社會責任

截至2009年12月31日，九巴及龍運達致相關廢氣排放水平的巴士數目如下：

| 廢氣排放水平 (按微粒排放量計算) | 達致此水平的巴士數目 | | |
|----------------------|--------------|------------|--------------|
| | 九巴 | 龍運 | 總數 |
| 歐盟第一代 | 300 | 2 | 302 |
| 歐盟第二代 | 1,582 | 136 | 1,718 |
| 歐盟第三代 | 443 | 18 | 461 |
| 歐盟第四代 | 1,554 | 11 | 1,565 |
| 歐盟第五代 | 1 | — | 1 |
| 總數 | 3,880 | 167 | 4,047 |

集團非專營運輸業務部旗下陽光巴士集團和新香港巴士有限公司的車隊，超過70%已配備了環保的歐盟第三代、歐盟第四代或歐盟第五代引擎。

環保使用耗材

超低含硫柴油

自2001年起，九巴和龍運的巴士車隊已全面採用超低含硫柴油，其含硫量只有0.005%，大幅降低二氧化硫、氧化氮和微粒的排放量。於2008年，九巴車隊開始採用更環保、含硫量近乎零的柴油，其含硫量只有0.001%。於2009年，九巴和龍運的整隊車隊均已採用這款柴油。

合成變速箱機油

自2001年首度引入，並於2005年把合成變速箱機油的應用擴展至九巴及龍運所有雙層巴士。

因此，我們成功地把廢油量減少80%，而合成機油每次換油期限亦由3萬公里大幅延長至15萬公里。

全環保驅動系統

率先於2003年採用全環保驅動系統，並成為往後所有新巴士的標準裝置。該系統全面結合高扭力引擎、由先進操控變速程式控制的六波段自動變速裝置，以及高比率尾軸裝置，可節省燃油的消耗量。其燃油效益及廢氣排放表現相較傳統的驅動系統有6%至10%的改善。

海棉空氣過濾器

九巴和龍運陸續安裝高性能的海棉空氣過濾器，取代傳統的紙空氣過濾器。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六倍。該裝置除了大大

減少固體廢物的棄置量外，更可保持巴士的營運表現。

可變式空調壓縮器

九巴採用的可變式空調壓縮器，自2005年起便進行廣泛的行車測試。該系統以能源效益的方式，為巴士車廂提供更佳的調節及精密的熱量監控，並能全天候切合多變的城市操作環境。於2008年後訂購的巴士均配備這款節能壓縮器作為標準裝置。

輪胎翻新及循環使用

透過翻新巴士輪胎以延長其使用壽命，不但可通過減少工業廢物而達致環保，更符合成本效益。於2009年，九巴的輪胎翻新工場共翻新了32,500條輪胎，使工場自1972年開始運作以來，共翻新了超過660,000條輪胎。此外，輪胎回收商每年收集原本需要傾倒於政府垃圾堆填區的18,000多條廢輪胎，以及超過210噸的輪胎碎料，循環製成各類橡膠產品。

環境廢物處理

明智減廢計劃

為表揚其對保護環境不遺餘力，九巴於2009年再度獲環境保護運動委員會頒發「卓越級別」減廢標誌。為履行部份對環境保護的承諾，集團將繼續發展及推行環保措施，以減低業務營運對環境帶來的影響。

為減少需要棄置的固體廢物量，九巴已在全公司推行減廢計劃。自2009年起，已收集大約637千克以往需要棄置於政府堆填區的印刷電路板，並交予回收商循環再造。在日常運作中，九巴取得卓越的減廢及回收成績，尤其是廢紙、用完的傳真機和打印機塑膠碳粉盒、充電池和光管。

廢油及化學廢料

於2009年內，註冊廢油回收商在我們的巴士維修工場收集了大約850,000公升廢油，並按法定標準進行隨後的循環再造或棄置處理程序。年內，大約307,000千克的固體化學廢料被交予註冊化學廢料回收商，經政府化學廢物處理中心處理後運往法定的垃圾堆填區。

污水

九巴車廠裝設有11個自動污水處理系統，每日的污水處理量達670立方米。車廠日常運作所產生的污水經由這些系統處理，確保符合法定標準，然後才會排放至公用排水系統。

自行研發的過濾器壓縮機

九巴自2005年起使用自行研發的「過濾器壓縮機」處理棄置的燃料及機油。該壓縮機能使固體化學廢物的體積減少60%，有助節省堆填區的空間。於壓縮過程中，由過濾器擠壓出來的廢油，可循環再用。該壓縮機贏得「2006香港環保企業獎」中的「環保實用創意」優異獎。

光管

於2009年年初，九巴在沙田車廠推行試驗計劃，將高棚燈換成更加省電的長壽光管，使耗電量節省12%。九巴打算將該計劃擴展至其他營運場地，同時繼續發掘其他推行環保的機會。於2006年，九巴成為全港首間參與光管回收計劃的企業——作為進一步減少營運產生的固體廢物對環境造成影響的一項措施。於2009年，約有82,000支用過的光管被送到政府化學廢物處理中心循環再造，使九巴自開始參與舊光管循環再造計劃以來，回收舊光管的數目達至大約290,000支。

環保辦公室

我們車廠的設計、興建和運作背後理念建基於節省能源和環境保護這兩項價值。九巴和龍運所有車廠均配備專有的環保設施，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，以節省能源。亦定期在車廠範圍內抽樣檢驗空氣樣本，確保有一個健康的工作環境。

「環保辦公室」概念帶動了集團荔枝角總部的設計及翻新。我們亦安置預設時間掣，在不需照明的時段內或者在天然光源充足時，自動關掉照明系統。為響應政府的「藍天行動」，我們利用恆溫器，將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。

有效溝通

集團深明維繫有效溝通的重要性，透過不同渠道，聯繫乘客、業務夥伴及廣大市民等主要持份者。



九巴透過乘客聯絡小組會議，收集顧客的寶貴意見

乘客聯絡小組會議

九巴和龍運每天載客共約270萬人次，深明聆聽乘客的意見和了解他們需要及期望的重要性，以求提供更高水平的服務。於2009年，九巴在運輸署觀察員在場的情況下，舉辦了六次乘客聯絡小組會議，收集乘客的意見和評估他們的期望。參考所得的各種建議後，我們對巴士業務作出了適當的改善及調整。《2009年九巴

乘客聯絡小組報告》已獲發佈並上載於九巴網站。龍運於2009年亦舉辦了六次乘客聯絡小組會議，並已採納與會者提出的多項建議。

九巴高水準的顧客服務於2009年獲得表揚，在香港優質顧客服務協會主辦的「優質顧客服務大獎2008」中，九巴獲得「卓越大獎」銅獎。



「於2009年11月，九巴推出革新的企業網站，與時並進以配合其持份者不斷轉變的需要。新網站設有首創的香港公共巴士公司地圖版點對點巴士路線搜尋功能，讓使用者在地圖上點擊所需搜尋的起點及目的地，便可獲得相關巴士路線的詳細資料。」

企業社會責任約章

於2009年，九巴發表參照《全球報告倡議組織G3指引》和《全球報告倡議組織—物流及運輸行業補充指引》而制訂的《企業社會責任約章》。九巴以開誠布公的態度匯報在企業社會責任方面的表現，重點詳述公司以人為本、貢獻社群、秉持商業操守以及促進經濟發展的企業價值觀，亦用篇幅介

紹九巴的服務約章、顧客溝通、員工投入及環保表現。

企業網站

載通國際的網站(www.tih.hk)為公眾提供有關集團及其不同業務的最新資訊。於2009年11月，九巴推出革新的企業網站(www.kmb.hk)，與時並進以配合其持份者不斷轉變的需要。新網站除

了有更富時代感的設計和更方便易用的介面外，亦為視障人士提供無障礙的上網功能。該網站更設有首創的香港公共巴士公司地圖版點對點巴士路線搜尋功能，讓使用者在地圖上觸按所需搜尋的起點及目的地，便可獲得相關巴士路線的詳細資料。另外，網站亦增設了多個欄目如「企業公民」、「九巴天地」及「消閒熱點」等。

「為進一步加強乘客對我們所營運的巴士服務的認識，九巴於2009年出版了最新版的《九巴版圖2009》，提供九巴及龍運所有巴士路線的詳盡資料，以及香港的觀光熱點，售賣所得收益已全數撥捐香港公益金。」

九巴版圖

為進一步加強乘客對我們所營運的巴士服務的認識，九巴於2009年出版了最新版的《九巴版圖2009》，提供九巴及龍運所有巴士路線的詳盡資料，以及香港的觀光熱點。年內，《九巴版圖2009》在書報攤、各大書局、便利店及九巴八間顧客服務中心作慈善義賣，所得收益全數撥捐香港公益金。

資料刊物

於2009年，九巴出版了《九巴環保屢創先河》小冊子，重點介紹九巴在巴士、車廠及企業層面中所採用的環保措施，同時突顯九巴對香港經濟和社會的發展作出的貢獻。九巴還出版《九巴夏日消暑遊》旅遊指南，鼓勵乘客使用九巴高覆蓋的路線網，前往香港各地享受戶外活動。

年內，龍運派發了約12,000份不同資訊的宣傳單張，其中包括通天巴士卡，提供行走龍運機場線的巴士路線和時間表的資訊，以及《龍運在北大嶼山及機場巴士服務資料》宣傳單張。

公民教育計劃

九巴獲獎的「乘客之道公民教育計劃」，包括重點宣傳乘客安全的一系列五輯10秒的公民教育電視短片，已於2009年7月至10月播出。為加強推廣乘客在乘搭巴士時需注意的乘客安全及律己守禮的重要性，我們於2009年8月開始在路訊通播放一系列15秒的電視宣傳短片，並同時在巴士車廂及巴士候車亭展示連串有關的宣傳海報。

我們於2009年推出「全程看好香港」推廣計劃，並以巴士車身裝飾及巴士候車亭海報，以至行事年曆和月曆海報等配合宣傳。是次活動希望激勵香港人的士氣，同時展示九巴在全球經濟低迷之時對香港充滿信心。為加強九巴往後的環保宣傳活動的成效，我們亦印製了一系列「好環境 將來好香港」海報，並於巴士及巴士候車亭展示。

接觸傳媒

於2009年，九巴和龍運透過每月的記者會及簡報會，推廣各項嶄新的環保措施，以求提升市民對

我們環保工作的關注。發佈會內容包括引入首部配備歐盟第五代環保引擎的雙層巴士、在整個巴士網絡採用電子站務管理系統，以及在雨季來臨之前為巴士車窗進行的防漏測試。

九巴亦舉行記者會，重點介紹公司對團隊精神以至安全及優質服務的承諾。出席這些記者會的員工包括我們的得獎學徒、獲得安

全駕駛獎和長期服務獎的員工，以及首批服務九巴達20年的女車長。記者簡介會介紹的其他措施包括：經革新的九巴網站、失物處理系統、先進的電子報站系統、巴士下層緊急出口的新設計、為前線員工舉辦的「服務乘客、從心出發」培訓計劃，以及採用創新的LED照明夜光水晶巴士站柱等。



經革新的九巴網站提供全新的地圖版路線搜尋功能

深入社群

秉承我們優良的傳統為青少年、長者、傷健及其他有需要援助的人士提供社區服務支援。集團贊助由政府 and 不同的慈善機構籌辦的盛事，並鼓勵員工參與各種義工活動。這份承諾再次獲得認同，集團於2009年再度榮獲香港社會服務聯會頒授「商界展關懷」標誌，以及九巴再次獲香港公益金頒發公益優異獎。



「九巴之友」義工參加百萬行

社區贊助

作為一個負責任的企業公民，熱心參與贊助社區活動是集團一貫優良傳統，包括香港公益金舉辦的公益慈善馬拉松(半馬拉松賽)、公益服飾日及新界區百萬行，以及政府、慈善團體和專業團體舉辦的其他公益活動。

除了贊助促進行業發展和提升社區關注意識的計劃外，集團於2009年再次贊助各項體育及文化盛事。受惠項目包括香港2009東亞運動會、香港傑出運動員選舉、香港管理專業協會優質管理獎、香港工商業獎、衝勁樂、環島行，以及社會福利署的義工運動。



九巴克盡企業公民責任的角色，榮獲「2008 – 2009大埔區傑出企業公民獎」的表揚。

集團的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」，表揚其一直致力履行良好企業公民責任的承諾。路訊通持續透過其安裝在公共巴士上的「流動多媒體」系統，支持不少慈

「於1995年成立的九巴義工組織 — 「九巴之友」，積極參與社區服務、環境保護及公民教育宣傳活動。於2009年，「九巴之友」的3,100位會員投入了超過13,000小時，義務參與社區服務。」

善團體發放社區服務訊息和捐獻呼籲。

九巴之友

於1995年成立的九巴義工組織 — 「九巴之友」，積極參與社區服務、環境保護及公民教育宣傳活動。於2009年，「九巴之友」的3,100位會員投入了超過13,000小時，義務參與社區服務。除了探訪兒童之家及老人中心外，他們亦參與多個慈善及環保活動。於2009年，「九巴之友」首次將義工服務推廣至香港以外地區，與基督教正生會合作，為中國內地約30名貧困兒童舉辦香港遊活動。年內，「九巴之友」亦與香港小童群益會合作籌辦新的服務計劃以推廣公民教育，並與香港國際社會服務社 — 香港分支共同協助新來港人士。自成立

以來的過去14年，「九巴之友」總共投放接近90,000小時的義務工作，並得到進一步的認同，獲得社會福利署頒發「2008年最高服務時數(私人團體 — 最積極動員客戶參與獎)」亞軍。

協助有特別需要的乘客

年內，集團繼續支持針對為有需要人士而設的活動。九巴及龍運於2009年11月15日的「長者日」免費接載65歲或以上的乘客，並於2009年12月6日的「國際復康日」，讓傷健人士及其護理人員免費乘搭巴士。

於2009年，為提高市民對智障人士的接納程度，九巴聯同香港弱智人士家長聯會合作製作一套教育宣傳錄像，當中記錄了與九巴一名智障清潔工人的訪問。

財務回顧

集團

2009年財務表現回顧

集團全年業績

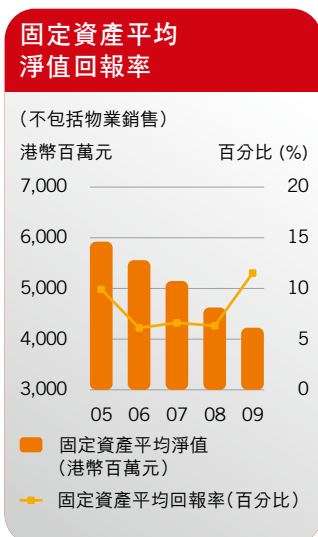
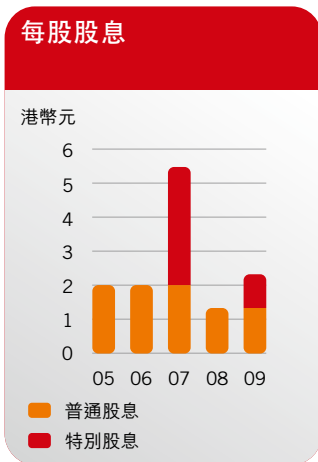
集團截至2009年12月31日止年度之本公司股權持有人應佔盈利為港幣6.735億元，較2008年的港幣6.587億元增加港幣1,480萬元。每股盈利由2008年的港幣1.63元增至2009年的港幣1.67元。盈利包括本公司全資附屬公司Lai Chi Kok Properties Investment Limited進一步出售曼克頓山餘下的住宅單位及車位所帶來的非經常性除稅後盈利港幣1.861億元(2008年為港幣3.662億元)。若撇除2009年及2008年的此等非經常性除稅後盈利，2009年股權持有人應佔盈利為港幣4.874億元，較2008年的港幣2.925億元增加了66.6%。

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

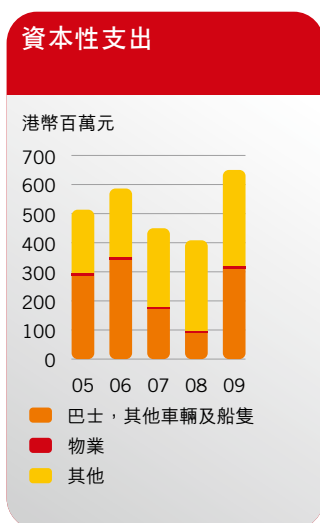
特別股息僅於特別項目，例如銷售曼克頓山住宅單位，取得非經常性盈利後，方會考慮及建議派發。

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)。

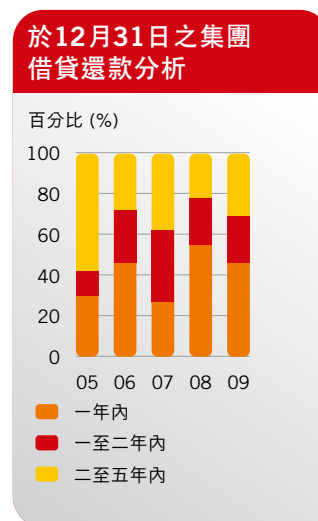
流動資產及負債

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。

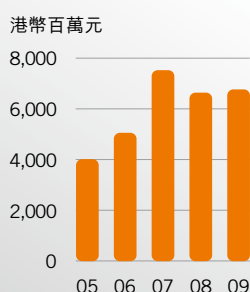
融資成本及利息盈利率

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。

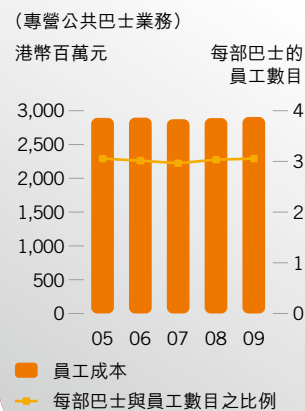
燃油價格風險

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」)

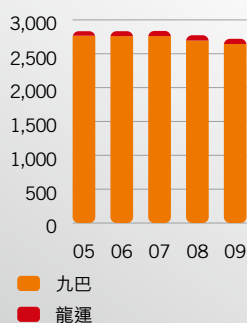
陽光巴士集團是本港經營各類非專營巴士服務的一個主要營運商，透過包車服務向不同的顧客群提供度身設計的高質素運輸服務，其顧客包括大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、本地旅行社及學校，以及普羅大眾。

財務回顧

平均每日載客人次

(專營公共巴士業務)

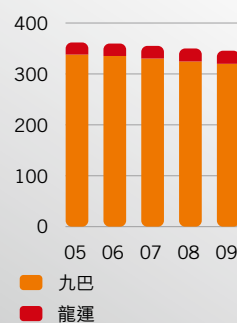
千人次(每日)



巴士行車里數

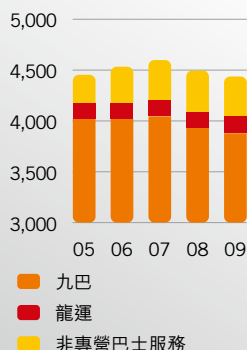
(專營公共巴士業務)

百萬公里



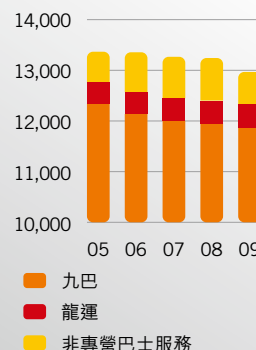
於12月31日 已發牌之巴士數目

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。

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，92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獨立非執行董事及新鴻基地產發展有限公司(「新地」)之前獨立非執行董事(按證券及期貨條例第XV部涵義，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年至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，69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。於2001年6月14日起出任本公司、九巴及龍運董事會副主席，並於2006年2月1日起出任本公司之獨立非執行董事。梁博士亦為本公司的提名委員會、薪酬委員會及常務委員會主席。梁氏亦為電視廣播有限公司(一家於香港上市的公司)的副行政主席及永隆銀行有限公司的董事(於2009年1月16日撤回其上市地位前，是一家在香港聯合交易所上市之公司)。梁氏積極參與公共事務超過30年，並於1993年至2007年期間出任民眾安全服務隊處長，1997年至2002年期間出任廣播事務管理局主席及1997年至2003年期間出任香港城市大學校董會主席。現任香港城市大學副監督及前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會委員。



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

非執行董事，56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。他亦是本公司常務委員會成員。他自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(按證券及期貨條例第XV部涵義，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、香港總商會理事及香港中文大學校董會副主席。郭氏為本公司董事郭炳湘博士太平紳士之弟弟。



郭炳湘博士太平紳士 D.Sc., MSc(Lond), DIC, MICE

非執行董事，59歲。郭博士自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。郭博士獲英國倫敦大學帝國理工學院榮譽理學博士並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。郭博士現為新鴻基地產發展有限公司(「新地」)之非執行董事(按證券及期貨條例第XV部涵義，新地屬本公司主要股東之一)，郭博士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。郭博士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，他曾為香港公益金歷屆董事委員會主席。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。郭博士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。郭博士為本公司董事郭炳聯太平紳士之兄長。

董事簡介



伍兆燦

非執行董事，79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，及永隆銀行之前獨立非執行董事。

伍氏為伍穎梅女士之父親。伍女士為本公司、九巴及龍運之董事及路訊通控股有限公司之創辦人、副主席及非執行董事。



雷禮權 BSc(Econ)

非執行董事，50歲。雷氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司董事。他亦自1993年1月14日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司董事。雷氏曾於英國之國際性商人銀行任職五年及英國之國際性會計師事務所任職三年。雷氏為紀念其先祖父雷瑞德先生，於1995年成立了「雷瑞德教育基金」，以資助優秀的中港學生負笈海外升學。由於該基金極為成功，雷氏於1999年被邀請成為 Hong Kong Oxford Scholarship Fund 之委員會成員。雷氏亦於2003年被邀請成為 The Friends of Cambridge University in Hong Kong 之執委會成員。The Friends of Cambridge University 乃 Prince Philip Scholarship 之籌辦機構。



陳祖澤博士太平紳士 GBS, DBA(Hon), DSocSc(Hon), BA, DipMS, CCMI, FCILT, FHKIoD

非執行董事，66歲。陳博士自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。陳博士為本公司薪酬委員會及常務委員會成員。陳博士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。陳博士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。陳博士曾於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。陳博士亦為香港賽馬會主席、香港公益金名譽副會長、香港科技大學顧問委員會主席及外匯基金諮詢委員會委員。陳博士於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，75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。雷氏是本公司常務委員會成員。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

非執行董事，46歲。伍氏自1997年9月4日、1995年10月12日及1997年5月8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」)及龍運巴士有限公司董事。伍氏為路訊通控股有限公司(「路訊通」)的創辦人及副主席。伍氏於2003年獲亞洲週刊頒授華人青年企業家大獎；於2006年獲選為中國百名傑出女企業家及獲哈佛大學授予Mason Fellow及於2009年獲得Caring Heart獎項。

伍氏由1995年至2008年間擔任本公司的執行董事，負責不同的業務範疇，包括業務發展、市場推廣及銷售、顧客服務、採購、保險、設施管理、企業傳訊及企業社會責任。她創辦多媒體公司路訊通，並將其成功於香港聯交所分拆上市，其商業模式亦為本港、內地及世界各大機構爭相仿效。伍氏隨後於2008年10月13日出任非執行董事，以及於2008年10月23日獲委任為常務委員會成員，向董事會提供意見及協助其制訂政策，同時監察管理層執行政策。

伍氏熱心社會服務，她為智經研究中心理事、香港數碼港董事局成員、平等機會委員會委員、香港旅遊發展局成員、香港體育學院董事、香港明天更好基金理事委員、香港社會服務聯會執行委員會委員、義務工作發展局董事、香港公益金公共關係委員會委員、瑪麗醫院及贊育醫院管治委員會成員、伊利沙伯醫院管治委員會成員及中華仁人家園協會顧問委員會委員。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，亦為伍兆燦先生之代行董事。伍氏持有芝加哥大學工商管理及哈佛大學公共行政碩士學位。

董事簡介



孔祥勉博士 GBS, OBE

獨立非執行董事，79歲。孔博士自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獨立非執行董事。他亦為本公司的審核委員會、提名委員會及薪酬委員會成員。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之前主席、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。



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

非執行董事，72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日期間為郭炳湘博士太平紳士之代行董事。錢氏現為本公司之審核委員會成員。錢氏為新鴻基地產發展有限公司（「新地」）之運輸顧問（按證券及期貨條例第XV部涵義，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，56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」）的獨立非執行董事（按證券及期貨條例第XV部涵義，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主席，及本公司提名委員會和薪酬委員會成員。



何達文 MA(Cantab), MBA, FCILT, MHKIoD

董事總經理，48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。由2008年10月13日起，何氏亦出任路訊通控股有限公司董事。他現亦為本公司常務委員會成員。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，64歲。蕭氏自2004年10月26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獨立非執行董事。蕭氏亦為本公司審核委員會及提名委員會成員。蕭氏現為華潤創業有限公司及電視廣播有限公司的獨立非執行董事。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 SBS, OBE, MPA(Harvard), BA(Lond)

非執行董事，59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。苗學禮先生現為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主席，並曾出任非執行董事。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。

高級管理人員

何達文 MA(Cantab), MBA, FCILT, MHKIoD

48歲。載通國際控股有限公司、九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司之董事總經理。何氏亦為九巴(中國)控股有限公司之董事總經理及路訊通控股有限公司之董事。何氏之簡介刊載於本年報第117頁。

雷中元 M.H., BEc, AASA, FCILT

75歲。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115頁。

歐陽杞浚 BA, MBA

38歲。歐陽氏為九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)之副董事總經理。歐陽氏於2009年加入九巴，在此之前，其曾擔任麥肯錫公司(McKinsey & Company)之全球副董事，參與領導麥肯錫公司之運輸、基建及物流事務，為多家著名的跨國公司及中國企業就一系列策略性議題提供諮詢。在任職管理顧問之前，其曾就職於香港及新加坡兩所國際性金融機構的結構衍生產品部及外匯部。歐陽氏持有布朗大學(Brown University)之經濟及政治學學士學位及凱洛格工商管理學院(Kellogg School of Management)之工商管理碩士學位。

何世基 BBA, MBA, CA(Canada), FCPA, MHKIoD

42歲。九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)之財務及行政總監。何氏為加拿大特許會計師公會會員及香港會計師公會資深會員。在2003年加入九巴之前，何氏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。他在加拿大及香港的執業會計界擁有逾九年之經驗。

雷兆光 BSc

45歲。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。他於1993年獲委任為人力資源部主管，並於2006年3月擔任商務總監。就社區服務而言，他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。雷氏被委任為教育局之汽車行業培訓諮詢委員會成員，任期由2009年至2011年。

葉松添 BSocSc, MSc, DIC, CMILT

56歲。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, MIPA

40歲。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。

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

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,
FHKIE, ACGI, MSOE, RPE, CEnv

首席機械工程師

邵慧雯 BA, CMILT

交通部主管

張澤盛 MBA, BSc, CGA, ACCA, CMILT

財政部主管

溫健添 BSc

九龍灣廠總經理

霍彩福 CMILT

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

陳永聰

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

路訊通控股有限公司

毛迪生

董事總經理

文妙嫦 ACA, CPA, ACIS, ACS

財務及行政總監兼公司秘書

盧瑞盛

節目策劃總裁

姚永康 BBA

市務及營業總監

盧清

營運及策劃總監

董事會報告書

董事會同寅欣然向各股東提呈截至2009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19。

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13。

財務報表

集團截至2009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131至203頁之財務報表。

轉撥至儲備金

未計入支付股息的股東應佔盈利港幣673,504,000元(2008年為港幣658,670,000元)已轉撥至儲備金。儲備金的其他變動刊載於綜合權益變動表。

中期股息每股港幣0.30元已於2009年10月15日派發予股東(2008年為每股港幣0.30元)。董事會現建議於2010年5月24日向股東派發截至2009年12月31日止年度之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)。

慈善捐款

集團於年內的慈善捐款為港幣1,070,000元(2008年為港幣642,000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229,507,000元，以及工具和其他固定資產，總值港幣326,576,000元。年內，總值港幣142,665,000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14。

股本

年內，本公司的股本詳情刊載於財務報表附註32(b)。年內並無股本變動。

董事會報告書

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 | |
| 郭炳湘博士太平紳士 | |
| 伍兆燦 | |
| 雷禮權 | |
| 陳祖澤博士太平紳士 | |
| 雷中元 | |
| 伍穎梅 | (董事及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 | (董事總經理) |
| 蕭炯柱太平紳士* | |
| 苗學禮 | |
| 孔令成太平紳士 | (孔祥勉博士*之代行董事) |
| 容永忠 | (郭炳聯太平紳士之代行董事) |
| 蘇偉基 | (於2009年2月25日獲委任為郭炳湘博士太平紳士之代行董事) |
| 黃安寧 | (由2009年2月25日起停止擔任郭炳湘博士太平紳士之代行董事) |

*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，梁乃鵬博士、郭炳湘博士、雷禮權先生及錢元偉先生依章輪值退任，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112至117頁。

董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉

於2009年12月31日，本公司董事所持有本公司、附屬公司或任何相聯法團公司(按照《證券及期貨條例》第XV部的定義)的股份，或根據《證券及期貨條例》第352條規定需載於本公司的董事及最高行政人員登記冊者，詳情如下：

(i) 已發行股份權益

(a) 本公司

| | 每股面值港幣1元之普通股 | | | | 所持有 股份總數 | 佔已發行 股份總額 百分比 |
|------------------|--------------|------------|---------|---------------------|-------------|---------------------|
| | 個人權益 | 家族權益 | 公司權益 | 信託權益 | | |
| 鍾士元爵士* | 18,821 | — | — | — | 18,821 | 0.005% |
| 梁乃鵬博士* | — | — | — | — | — | — |
| 郭炳聯 | 393,350 | — | — | — | 393,350 | 0.097% |
| 郭炳湘博士 | 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% |
| 陳祖澤博士 | 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* | — | — | — | — | — | — |
| 苗學禮 | — | — | — | — | — | — |
| 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) | — | — | — | — | — | — |
| 蘇偉基(郭炳湘博士之代行董事) | — | — | — | — | — | — |

*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本公司股份2,651,750股。
- (2) 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。

董事會報告書

董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉(續)

(i) 已發行股份權益(續)

(b) 路訊通控股有限公司(「路訊通」)，本公司之附屬公司

| | 每股面值港幣0.1元之普通股 | | | | 所持有 股份總數 | 佔已發行 股份總額 百分比 |
|------------------|----------------|---------|---------|------------------|-------------|---------------------|
| | 個人權益 | 家族權益 | 公司權益 | 信託權益 | | |
| 鍾士元爵士* | 4,000 | — | — | — | 4,000 | — |
| 梁乃鵬博士* | — | — | — | — | — | — |
| 郭炳聯 | 37,400 | — | — | — | 37,400 | 0.004% |
| 郭炳湘博士 | 6,600 | — | — | — | 6,600 | 0.001% |
| 伍兆燦 | — | 123,743 | — | — | 123,743 | 0.012% |
| 雷禮權 | 412,371 | — | — | — | 412,371 | 0.041% |
| 陳祖澤博士 | — | — | — | — | — | — |
| 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* | — | — | — | — | — | — |
| 苗學禮 | — | — | — | — | — | — |
| 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) | — | — | — | — | — | — |
| 蘇偉基(郭炳湘博士之代行董事) | — | — | — | — | — | — |

*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) 伍穎梅女士以若干私人信託之受益人身份於123,743股路訊通股份中擁有權益，該等私人信託實益持有上述股份。

於2009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2009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2009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2009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37及38(b)所披露郭炳聯先生及郭炳湘博士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。

董事會報告書

股東所持有的股份、相關股份及債券證權益及淡倉

於2009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 | | | |
|--|--------------|-------------|-------------|-----------------|
| | 登記股東 | 公司權益 | 所持有 股份總數 | 佔已發行股份 總額百分比 |
| 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) | 42,592,788 | – | 42,592,788 | 10.6% |
| HSBC Trustee (C.I.) Limited (附註3) | 134,341,973 | – | 134,341,973 | 33.3% |
| Kwong Tai Holdings (PTC) 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及HSBC Trustee (C.I.) Limited被視作在為客戶信託持有之本公司176,934,761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 (PTC) 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118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2010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2009年12月31日之市值為港幣1,130,830,000元。
- iv) 基於對該計劃未來經濟表現和人口統計模式的經驗，並假設需要加快使用過往服務盈餘以抵銷集團的供款需要，集團於截至2009年12月31日止年度暫停供款。
- v) 於2009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426,382,000元，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣426,722,000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2009年12月31日之市值為港幣2,685,874,000元。
- iv) 基於對該計劃未來經濟表現和人口統計模式的經驗，並假設需要加快使用過往服務盈餘以抵銷集團的供款需要，集團於截至2009年12月31日止年度暫停供款。
- v) 於2009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1,092,514,000元，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣1,181,515,000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(x)(ii)及23)。

董事會報告書

僱員退休福利計劃(續)

界定利益退休福利計劃(續)

新地強積金僱主營辦計劃(「新地強積金計劃」)

集團亦是新地強積金計劃之成員。該計劃為一項界定供款退休福利計劃，是為大多數未能參與界定利益退休福利計劃的僱員而設，並由一獨立信託人管理。新地強積金計劃之資產乃與集團之資產分開，並由獨立管理的基金持有。集團需視乎有關僱員在集團的服務年資而定，作出相等於有關僱員薪金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收入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2009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2009年12月31日集團向銀行貸款及透支之詳情，刊載於財務報表附註27。

主要顧客及供應商

來自集團之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買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204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

集團投資物業及持作出售的已完成物業詳情刊載於本年報第105頁。

審核委員會

本公司審核委員會聯同管理層及獨立核數師畢馬威會計師事務所已審閱本集團所採納的會計原則及政策，並已討論核數、內部監控及財務報告等事項，亦已審閱截至2009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，2010年3月18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131至203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2009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、綜合全面收益表、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及香港《公司條例》之披露規定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2009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

2010年3月18日

綜合損益計算表

截至2009年12月31日止年度

| | 附註 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|-------------------------|------|--------------------|---------------|
| 營業額 | 3及13 | 6,842,195 | 7,353,086 |
| 其他收益淨額 | 4 | 80,738 | 404,595 |
| 出售物業成本 | | (27,809) | (134,214) |
| 員工成本 | 5(a) | (3,057,194) | (3,047,200) |
| 折舊及攤銷 | | (900,942) | (916,470) |
| 燃油 | | (960,000) | (1,643,709) |
| 零件及物料 | | (236,013) | (226,760) |
| 隧道費 | | (372,356) | (351,747) |
| 物業銷售及市場推廣支出 | | (2,069) | (22,633) |
| 其他經營成本 | | (587,198) | (745,059) |
| 經營盈利 | | 779,352 | 669,889 |
| 融資成本 | 5(b) | (12,143) | (32,614) |
| 應佔聯營公司之盈利減虧損 | | 29,568 | 59,759 |
| 應佔共同控制實體的盈利減虧損 | | 3,021 | (3,363) |
| 除稅前盈利 | 5 | 799,798 | 693,671 |
| 所得稅 | 6(a) | (117,742) | (17,837) |
| 本年度盈利 | | 682,056 | 675,834 |
| 歸屬予： | | | |
| 本公司股權持有人 | 9 | 673,504 | 658,670 |
| 少數股東權益 | | 8,552 | 17,164 |
| 本年度盈利 | | 682,056 | 675,834 |
| 本公司股權持有人應佔本年度盈利： | | | |
| 來自物業銷售 | | 186,099 | 366,154 |
| 來自本集團其他業務 | | 487,405 | 292,516 |
| | | 673,504 | 658,670 |
| 每股盈利： | 11 | | |
| 來自物業銷售 | | 港幣0.46元 | 港幣0.91元 |
| 來自本集團其他業務 | | 1.21元 | 0.72元 |
| | | 港幣1.67元 | 港幣1.63元 |

第138至203頁的財務報表附註屬本財務報表的一部份。有關本年度盈利中應付予本公司股權持有人的股息，其資料載於附註12。

綜合全面收益表

截至2009年12月31日止年度

| | 附註 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|----------------------------------|----|----------------|---------------|
| 本年度盈利 | | 682,056 | 675,834 |
| 年內其他全面收益(就稅項及重新分類作出調整後)： | | | |
| 換算按外幣結算之香港境外實體財務報表之匯兌差額 | | 610 | 55,967 |
| 視為出售及出售聯營公司權益後匯兌差額由權益賬重新分類至損益計算表 | | (2,935) | (27,515) |
| 出售共同控制實體權益後匯兌差額由權益賬重新分類至損益計算表 | | (2,070) | – |
| 可供出售債務證券：公平價值儲備變動淨額，經扣除零稅項 | 10 | (1,684) | 1,685 |
| 現金流量對沖：對沖儲備變動淨額，經扣除零稅項 | 10 | 595 | (595) |
| 本年度全面收益總額 | | 676,572 | 705,376 |
| 歸屬予： | | | |
| 本公司股權持有人 | | 672,947 | 678,016 |
| 少數股東權益 | | 3,625 | 27,360 |
| 本年度全面收益總額 | | 676,572 | 705,376 |

第138至203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2009年12月31日

| | 附註 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|------------------|-------|------------------|---------------|
| 非流動資產 | | | |
| 固定資產 | 14(a) | | |
| – 投資物業 | | 115,925 | – |
| – 發展中投資物業 | | – | 120,375 |
| – 其他物業、機器及設備 | | 3,906,247 | 4,265,488 |
| – 持作自用的租賃土地權益 | | 77,946 | 80,025 |
| | | 4,100,118 | 4,465,888 |
| 客運服務牌照 | 15 | 21,536 | 15,036 |
| 商譽 | 16 | 63,315 | 62,885 |
| 媒體資產 | 17 | 372 | 778 |
| 非流動預付款 | 18 | 19,161 | 28,741 |
| 聯營公司權益 | 20 | 612,007 | 833,680 |
| 共同控制實體權益 | 21 | – | 20,422 |
| 其他金融資產 | 22 | 333,548 | 135,540 |
| 僱員福利資產 | 23(a) | 715,993 | 755,435 |
| 遞延稅項資產 | 30(b) | 6,013 | 8,493 |
| | | 5,872,063 | 6,326,898 |
| 流動資產 | | | |
| 持作出售的已落成物業 | | 42,082 | 78,469 |
| 零件及物料 | | 72,376 | 76,240 |
| 應收賬款 | 25 | 384,579 | 717,823 |
| 按金及預付款 | | 40,074 | 28,858 |
| 可收回本期稅項 | 30(a) | 7,868 | 24,608 |
| 已抵押銀行存款 | 26(a) | 51,200 | – |
| 現金及現金等價物 | 26(a) | 3,501,861 | 3,034,131 |
| | | 4,100,040 | 3,960,129 |
| 流動負債 | | | |
| 銀行貸款及透支 | 27 | 401,930 | 725,384 |
| 應付賬款及應計費用 | 28 | 1,069,502 | 989,087 |
| 應付第三者保險賠償 | 29 | 127,542 | 142,684 |
| 應付本期稅項 | 30(a) | 47,104 | 19,458 |
| | | 1,646,078 | 1,876,613 |
| 淨流動資產 | | 2,453,962 | 2,083,516 |
| 資產總值減流動負債 | | 8,326,025 | 8,410,414 |

綜合資產負債表(續)

於2009年12月31日

| | 附註 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|----------------------|-------|------------------|---------------|
| 非流動負債 | | | |
| 銀行貸款 | 27 | 469,832 | 589,748 |
| 或有事項準備金 — 保險 | 29 | 305,067 | 336,912 |
| 遞延稅項負債 | 30(b) | 499,146 | 531,330 |
| 長期服務金準備金 | 31 | 34,280 | 38,521 |
| | | 1,308,325 | 1,496,511 |
| 資產淨值 | | 7,017,700 | 6,913,903 |
| 股本及儲備金 | | | |
| 股本 | 32(b) | 403,639 | 403,639 |
| 儲備金 | | 6,385,218 | 6,257,184 |
| 歸屬本公司股權持有人總權益 | | 6,788,857 | 6,660,823 |
| 少數股東權益 | | 228,843 | 253,080 |
| 權益總額 | | 7,017,700 | 6,913,903 |

經董事會於2010年3月18日核准及授權公佈

主席

鍾士元

董事總經理

何達文

第138至203頁的財務報表附註屬本財務報表的一部份。

資產負債表

於2009年12月31日

| | 附註 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|---------------|-------|------------------|---------------|
| 非流動資產 | | | |
| 機器及設備 | 14(b) | – | – |
| 投資於附屬公司 | 19(a) | 1,188,423 | 1,188,423 |
| | | 1,188,423 | 1,188,423 |
| 流動資產 | | | |
| 按金及預付款 | | 1,023 | 514 |
| 應收附屬公司款項 | 19(b) | 7,319,559 | 6,950,045 |
| 現金及現金等價物 | 26(a) | 28,417 | 27,289 |
| | | 7,348,999 | 6,977,848 |
| 流動負債 | | | |
| 應付賬款及應計費用 | 28 | 41,051 | 44,490 |
| 應付附屬公司款項 | 19(b) | 6,788,653 | 6,340,317 |
| | | 6,829,704 | 6,384,807 |
| 淨流動資產 | | 519,295 | 593,041 |
| 資產淨值 | | 1,707,718 | 1,781,464 |
| 股本及儲備金 | 32(a) | | |
| 股本 | | 403,639 | 403,639 |
| 儲備金 | | 1,304,079 | 1,377,825 |
| 權益總額 | | 1,707,718 | 1,781,464 |

經董事會於2010年3月18日核准及授權公佈

主席
鍾士元

董事總經理
何達文

第138至203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2009年12月31日止年度

| 歸屬本公司股權持有人 | | | | | | | | | |
|---------------------|----------------|------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--|------------------|------------------|--------------------|------------------|
| 附註 | 股本 港幣千元 | 其他儲備 港幣千元 | 兌換儲備 港幣千元 (附註 32(c)(i)) | 對沖儲備 港幣千元 (附註 32(c)(ii)) | 公平 價值儲備 港幣千元 (附註 32(c)(iii)) | 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2008年1月1日結存 | 403,639 | 1,102,851 | 92,400 | – | 5 | 5,950,033 | 7,548,928 | 249,628 | 7,798,556 |
| 於2008年的權益變動： | | | | | | | | | |
| 批准上年度的股息 | 12(b) | – | – | – | – | (1,445,029) | (1,445,029) | – | (1,445,029) |
| 派付予少數股東股息 | | – | – | – | – | – | – | (23,908) | (23,908) |
| 本年度全面收益總額 | | – | 18,256 | (595) | 1,685 | 658,670 | 678,016 | 27,360 | 705,376 |
| 批准本年度的股息 | 12(a) | – | – | – | – | (121,092) | (121,092) | – | (121,092) |
| 於2008年12月31日結存 | 403,639 | 1,102,851 | 110,656 | (595) | 1,690 | 5,042,582 | 6,660,823 | 253,080 | 6,913,903 |
| 於2009年1月1日結存 | 403,639 | 1,102,851 | 110,656 | (595) | 1,690 | 5,042,582 | 6,660,823 | 253,080 | 6,913,903 |
| 於2009年的權益變動： | | | | | | | | | |
| 批准上年度的股息 | 12(b) | – | – | – | – | (423,821) | (423,821) | – | (423,821) |
| 派付予少數股東股息 | | – | – | – | – | – | – | (27,862) | (27,862) |
| 本年度全面收益總額 | | – | 532 | 595 | (1,684) | 673,504 | 672,947 | 3,625 | 676,572 |
| 批准本年度的股息 | 12(a) | – | – | – | – | (121,092) | (121,092) | – | (121,092) |
| 於2009年12月31日結存 | 403,639 | 1,102,851 | 111,188 | – | 6 | 5,171,173 | 6,788,857 | 228,843 | 7,017,700 |

第138至203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2009年12月31日止年度

| | 附註 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|--------------------------|-------|--------------------|---------------|
| 經營業務 | | | |
| 來自經營業務的現金 | 26(b) | 2,062,841 | 2,335,914 |
| 已收利息 | | 32,945 | 119,085 |
| 已付利息 | | (10,131) | (34,495) |
| 已付香港利得稅 | | (94,634) | (250,834) |
| 已付中華人民共和國(「中國」)所得稅 | | (397) | (2,384) |
| 來自經營業務的現金淨額 | | 1,990,624 | 2,167,286 |
| 投資活動 | | | |
| 已抵押銀行存款(增加)/減少 | | (51,200) | 38,000 |
| 原本到期日超過三個月的銀行存款(增加)/減少 | | (2,183,342) | 617,395 |
| 添置固定資產 | | (613,421) | (401,733) |
| 添置客運服務牌照 | | (5,500) | (400) |
| 購入可供出售債務證券 | | (93,570) | (48,455) |
| 出售可供出售債務證券所得款項 | | 88,554 | 7,992 |
| 出售固定資產所得款項 | | 3,652 | 12,145 |
| 出售附屬公司所得款項 | 33(b) | 106,640 | – |
| 出售共同控制實體所得款項 | | 21,945 | – |
| 收購附屬公司 | 33(a) | (2,030) | (12,196) |
| 聯營公司償還的貸款 | | 25,830 | – |
| 承資公司償還的貸款 | | – | 18,592 |
| 共同控制實體的資本歸還 | | – | 2,215 |
| 聯營公司利息收入 | | 3,202 | 2,138 |
| 聯營公司股息收入 | | – | 16,949 |
| 非上市股權證券股息收入 | | 8,680 | 4,960 |
| (用於)/來自投資活動的現金淨額 | | (2,690,560) | 257,602 |
| 融資活動 | | | |
| 支付本公司股權持有人的股息 | | (544,913) | (1,566,121) |
| 支付少數股東股息 | | (27,862) | (23,908) |
| 新增銀行貸款 | | 400,000 | 99,000 |
| 償還銀行貸款 | | (835,920) | (356,250) |
| 用於融資活動的現金淨額 | | (1,008,695) | (1,847,279) |
| 現金及現金等價物淨額(減少)/增加 | | (1,708,631) | 577,609 |
| 於1月1日的現金及現金等價物 | | 2,377,892 | 1,802,485 |
| 匯兌差額 | | 2,393 | (2,202) |
| 於12月31日的現金及現金等價物 | 26(a) | 671,654 | 2,377,892 |

第138至203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。附註2載列因初次應用與本集團有關並已反映於本期及過往會計期間的財務報表內之新訂與經修訂準則而產生的會計政策變動的資料。

集團並無應用任何於本會計期間尚未生效的標準或詮釋(見附註41)。

(b) 編製財務報表之基準

截至2009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。收購成本超過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淨資產之公平價值，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(x)(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作為基礎，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，以及估算方面的重大不確定因素，已載於附註40。

1 主要會計政策(續)

(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。若本集團有權控制一個實體的財務及經營政策從而於其活動之中獲益，則表示該實體受本集團控制。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。

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及綜合全面收益表內列報，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及全面收益總額的一個分配項目。

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(m)(ii))。

(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。按照權益法，投資先以成本入賬，其後就集團佔該承資公司淨資產在收購後的變動及與該項投資有關的任何減值虧損作出調整(見附註1(e)及1(m))。集團所佔承資公司於收購後的除稅後年度業績及年內任何減值虧損於綜合損益計算表內確認，而集團在收購後所佔承資公司其他全面收益的除稅後項目則於綜合全面收益表內確認。

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，惟集團代表承資公司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。權益法繼續被應用直至重大影響或共同控制停止為止。

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承資公司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。

財務報表附註

1 主要會計政策(續)

(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賬。來自業務合併的商譽將分配予預期可受惠於合併協同效益的現金生產單位或現金生產單位組合，並會每年進行減值評估(見附註1(m)(ii))。就聯營公司或共同控制實體而言，商譽賬面值已計入聯營公司或共同控制實體權益的賬面值之內，若出現減值之客觀證據，則對整項投資進行減值測試(見附註1(m))。

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公平價值，即其交易價格列賬，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(m)(i))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於其他全面收益確認，並另於權益賬中的公平價值儲備累計，惟因貨幣性項目(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(u)(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(u)(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(m)(i))，之前於權益賬中確認的累計收益或虧損將由權益賬重新分類至損益計算表。

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，由此產生的盈虧將即時於損益計算表中確認，但若衍生工具符合現金流量對沖會計方法，則任何因此產生的盈虧將按照被對沖項目的性質確認(見附註1(h))。

1 主要會計政策(續)

(h) 現金流量對沖

當衍生金融工具是指定用來對沖已確認資產或負債或非常可能進行的預期交易的現金流量變動，或已承諾未來交易的外匯風險變動，則其重新計量公平價值時所產生的任何盈虧中的有效部份於其他全面收益中確認，並另於權益賬中的對沖儲備累計。無效部份則即時於損益計算表內確認。

如對沖一項預期交易將導致非金融資產或非金融負債被確認，有關的盈虧將從權益賬中重新分類，並計入非金融資產或負債的初步成本或其他賬面值中。

如對沖一項預期交易將導致金融資產或金融負債被確認，有關的盈虧將從權益賬中重新分類，並於同期或所購入的資產或承擔的債務對損益計算表造成影響(例如當利息成本或支出被確認時)的期間內，於損益計算表內確認。

除上述兩項政策說明所涵蓋者外，與現金流量對沖相關的盈虧將從權益賬中重新分類，並於同期或被對沖的預期交易對損益計算表造成影響的期間內，於損益計算表內確認。

當對沖工具到期或被出售、被終止或被行使、或集團取消指定的對沖用途但被對沖的預期交易預期仍然會進行，則當時的累計盈虧會保留在權益賬中直至交易進行為止，並按照以上政策確認。如被對沖的交易不再預期會進行，權益賬中的累計未變現盈虧則重新分類至損益計算表。

(i) 投資物業

投資物業是指為賺取租金收入及/或為資本增值並按租賃權益(見附註1(k))擁有或持有的土地及/或樓宇，當中包括尚未確定未來用途的土地，以及正在建造或發展以供日後作投資物業用途之物業。

投資物業乃按成本減累計折舊及減值虧損(見附註1(m)(ii))於資產負債表中列賬。投資物業的折舊乃按照其估計可用年期40年與租約的剩餘年期之較短者以直線法撇銷其成本。正在建造或發展以供日後作投資物業用途之物業並無計提折舊。

投資物業之租金收入按附註1(u)(vi)所述列賬。

(j) 物業、機器及設備

持作自用物業及其他機器及設備項目，乃按成本減累計折舊及減值虧損(見附註1(m)(ii))，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(v))。

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。

財務報表附註

1 主要會計政策(續)

(j) 物業、機器及設備(續)

物業、機器及設備項目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14年 |
| 船隻 | – 25年 |
| 其他 | – 2至7年 |

裝配中的巴士及船隻並無計提折舊。

若物業、機器及設備項目中的部件的可用年期各有不同，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)。

(k) 租賃資產

如集團認為由一項交易或由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。

(l) 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(m)(ii))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(m)(ii))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)

(m) 資產減值

(i) 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按成本或經攤銷成本值列賬或歸類為可供出售證券的投資於債務及股權證券(於附屬公司的投資除外：見附註1(m)(ii))及其他流動及非流動應收賬款，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：

- 對按權益法確認的聯營公司及共同控制實體投資(見附註1(d))，其減值虧損是以比較投資按附註1(m)(ii)而釐定的整體可收回價值與賬面值來計量。倘用於按附註1(m)(ii)釐定可收回價值的估計基準出現有利的變化，則撥回減值虧損。
- 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。

財務報表附註

1 主要會計政策(續)

(m) 資產減值(續)

(i) 債務及股權證券投資與其他應收賬款的減值(續)

- 就可供出售債務證券而言，已在公平價值儲備中確認的累計虧損重新分類至損益計算表。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。

(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(商譽及具有無限可用年期的無形資產除外)是否已不再存在或可能已經減少：

- 物業、機器及設備；
- 投資物業；
- 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

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

1 主要會計政策(續)

(m) 資產減值(續)

(ii) 其他資產之減值(續)

– 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逾其可收回價值，則於損益計算表確認其減值虧損。為現金生產單位而確認之減值虧損，將首先用以撇減該現金生產單位(或一組單位)之任何商譽之賬面值，然後按比例減少單位(或一組單位)內其他資產之賬面值，但資產的賬面值不可減至低於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(m)(i)及(ii))。

在中期期間就商譽及按成本值列賬之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。因此，若可供出售股權證券的公平價值於年內餘下時間，或於其後任何其他期間增加，則確認為其他全面收益而非損益計算表中。

(n) 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。

(o) 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。

(p) 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(m)(i))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。

財務報表附註

1 主要會計政策(續)

(q) 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，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。

(r) 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(t)(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。

(s) 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而這些投資可即時轉換為已知數額的現金並無需承受顯著的價值變動風險及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。

(t) 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。

當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。

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(t)(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(t)(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(t)(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。

1 主要會計政策(續)

(t) 已發出財務擔保、準備金及或有負債(續)

(iii) 其他準備金及或有負債(續)

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。

(u) 收入確認

收入按已收或應收作價之公平值計算。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，即物業所有權的風險及報酬已轉讓予買家的時候。於收入確認當日前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) 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。
- (vi) 經營租賃之應收租金收入，於租賃期內以等額分期在損益計算表中確認，除非有其他基準能更清楚地反映使用租賃資產所產生的效益模式。給予的租金優惠在損益計算表中確認，作為累計應收租賃款項淨額的一部分。或有租金於賺取的會計期內作為收益確認。

(v) 借貸成本

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，作為資產的部分成本。其他借貸成本均於產生期內支銷。

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。

財務報表附註

1 主要會計政策(續)

(w) 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性資產及負債，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性資產及負債，則按釐定公平價值當日之匯率換算為港元。

香港境外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(包括因合併於2005年1月1日或之後收購的香港境外業務而產生之商譽)則按結算日之匯率換算為港元，而所產生的兌換差額確認為其他全面收益，並另於權益賬中的兌換儲備累計。於合併2005年1月1日之前收購的香港境外業務而產生的商譽，則按收購香港境外業務當日的匯率換算為港元。

於出售香港境外業務時，與該項業務有關的累計兌換差額於確認出售所得盈虧時，由權益賬重新分類至損益計算表。

(x) 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。

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。

1 主要會計政策(續)

(x) 僱員福利(續)

(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導致的任何調整會在檢討年度內扣自/計入損益計算表內，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。

(y) 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，但倘與在其他全面收益或直接在權益賬中確認的項目有關，則有關的稅項分別於其他全面收益或直接於權益賬中確認。

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用於財務報告的賬面值及其稅項基礎值所產生的可扣稅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。

財務報表附註

1 主要會計政策(續)

(y) 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。用以支持確認源自可扣稅暫時性差異的遞延稅項資產的未來應課稅盈利包括因撥回現有應課稅暫時性差異時所產生者，惟這些時差必須與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並預期會在預期撥回可扣稅暫時性差異的同一期間或引至遞延稅項資產的稅務虧損可向後期或前期結轉的期間撥回。在釐定現有應課稅暫時性差異是否支持確認未使用的稅務虧損及抵免所產生的遞延稅項資產時，會採用上述同一標準，即倘這些暫時性差異與同一稅務機關及同一應稅實體有關，並預期會在可使用上述稅務虧損或抵免的期間內撥回，上述由稅務虧損或抵免所產生的遞延稅項資產便需確認。

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的賬面值之預期使用或抵償方式，以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。

由派息引致的額外所得稅，於確認有關股息的派付責任時確認。

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。

1 主要會計政策(續)

(z) 有關連人士

就本財務報表而言，以下人士被視為集團的有關連人士：

- (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家庭近親成員，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)項所述人士的家庭近親成員，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。

該人士的家庭近親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。

(aa) 分部匯報

營運分部及財務報表中各分部項目之金額，均見於定期向集團最高行政管理人員匯報的財務資料以對集團內不同部門及地區作出資源分配及評估其表現。

個別重大的營運分部不會彙集進行財務匯報，除非此等分部有類似的經濟特徵、產品與服務性質、生產過程性質、客戶類別或級別、分銷產品或提供服務的方法，以及監管環境性質。若營運分部符合上述大部分條件，則個別並不重大的營運分部也會彙集處理。

2 會計政策變動

香港會計師公會頒佈了一項新的《香港財務報告準則》、多項《香港財務報告準則》修訂和新詮釋，並將於本集團及本公司的本會計期間初次生效。其中，下列發展與集團財務報表有關：

- 《香港財務報告準則》第8號「營運業務分部」
- 《香港會計準則》第1號(2007年修訂)「財務報表之呈列」
- 《香港財務報告準則》第7號的修訂「金融工具：披露 — 改進金融工具的披露」
- 《香港財務報告準則》之優化(2008年)
- 《香港會計準則》第23號(2007年修訂)「借貸成本」
- 《香港會計準則》第27號的修訂「綜合及個別財務報表 — 於附屬公司、共同控制實體或聯營公司的投資成本」

財務報表附註

2 會計政策變動(續)

本集團採納《香港財務報告準則》之優化(2008年)與《香港會計準則》第23號及第27號的修訂，對財務報表並無重大影響。其餘的發展所造成的影響如下：

- 根據《香港財務報告準則》第8號的規定，集團須根據其主要營運決策者審視及管理集團的方式來披露營運分部資料，而每個須匯報分部的匯報金額，須為集團主要營運決策者賴以評估業務分部表現及作出營運決策的數據；採取《香港財務報告準則》第8號，令營運分部資料的呈列方式與集團內部向最高級行政人員匯報的方式更為一致(見附註13)。相關的金額亦已按與經修訂業務分部資料一致的基準呈列。
- 由於採納《香港會計準則》第1號(2007年修訂)，集團與股權持有人以股權持有人身份進行交易所引致的期內權益變動，已於經修訂的綜合權益變動表中與其他收入及支出分開呈列。其他所有收入及支出項目，如獲確認為期內的收入或虧損，則於綜合損益計算表中呈列，否則將會列於全新的主要財務報表「綜合全面收益表」內。相關的金額亦已按照新的呈報方式重列。呈列方式的改變，對在任何報告期內所列報的損益、總收支或資產淨值並無影響。
- 由於採納《香港財務報告準則》第7號的修訂，財務報表的附註36(g)需要擴大披露有關集團財務工具的公平價值計量，根據其取決於可觀察市場數據的程度分為三個層級。集團引用《香港財務報告準則》第7號修訂中的過渡條款，沒有就有關財務工具公平價值計量的新披露規定提供比較資料。

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19。

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、媒體銷售收入和投資物業租金總收入，分類列報如下：

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|--------------|------------------|------------------|
| 專營公共巴士服務車費收入 | 6,146,454 | 6,137,548 |
| 非專營運輸服務收入 | 295,373 | 399,983 |
| 物業銷售收入 | 156,176 | 619,032 |
| 媒體銷售收入 | 236,525 | 196,523 |
| 投資物業租金總收入 | 7,667 | – |
| | 6,842,195 | 7,353,086 |

集團的客戶群分散，其中並無任何客戶的交易額佔集團收入逾10%。有關集團主要活動的進一步詳情，已於財務報表附註13披露。

4 其他收益淨額

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|---------------------------------|---------------|----------------|
| 應收分期付款呆賬撥備回撥 | 80,285 | – |
| 乘客回饋結餘變動淨額(見以下附註) | (58,100) | – |
| 就界定福利退休計劃所確認之(虧損)/收益淨額(附註23(e)) | (39,442) | 153,207 |
| 銷售物業應收分期付款利息收入 | 852 | 34,627 |
| 非按公平價值計入損益計算表之其他金融資產利息收入 | 36,380 | 86,542 |
| 已收索償 | 29,298 | 30,565 |
| 非上市股權證券減值虧損 | (9,801) | – |
| 非上市股權證券股息收入 | 8,680 | 4,960 |
| 雜項業務收入淨額 | 6,004 | 8,922 |
| 匯兌(虧損)/收益淨額 | (2,801) | 9,624 |
| 出售共同控制實體之收益(附註21) | 1,287 | – |
| 出售固定資產之收益淨額 | 400 | 1,191 |
| 可供出售債務證券：撥自權益賬 | | |
| – 於出售時 | (125) | (101) |
| – 於減值時 | – | (1,100) |
| 視為出售聯營公司部份權益之收益(附註20) | 177 | – |
| 出售聯營公司之收益(附註20) | – | 64,626 |
| 雜項收入 | 27,644 | 11,532 |
| | 80,738 | 404,595 |

附註：根據審核巴士票價調整申請的現行基準，假如專營巴士服務營運商在某年獲得的回報，超出按固定資產平均淨值計算的指定觸發回報率，則須撥出超額部分的50%並積存於乘客回饋結餘中，以助紓緩日後的加價壓力及提供巴士票價優惠。2009年及2008年的指定觸發回報率為每年9.7%。於2009年12月31日，集團包括在應付賬款及應計費用的乘客回饋結餘為港幣58,100,000元(2008年：無)(見附註28)。

5 除稅前盈利

除稅前盈利已扣除/(計入)：

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|------------------|------------------|------------------|
| (a) 員工成本： | | |
| 界定供款退休計劃之供款 | 65,557 | 61,484 |
| 長期服務金準備金變動(附註31) | 2,887 | 133 |
| 薪金、工資及其他福利 | 2,988,750 | 2,985,583 |
| | 3,057,194 | 3,047,200 |

財務報表附註

5 除稅前盈利(續)

除稅前盈利已扣除/(計入)：(續)

| | 2009年 港幣千元 | 2008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 | 12,143 | 32,614 |
| | | |
| | | |
| (c) 其他項目： | | |
| 核數師酬金 | | |
| – 審計服務 | 4,107 | 4,720 |
| – 其他服務 | 1,465 | 1,739 |
| 物業、臨時車廠、巴士、渡輪及車站之營業租賃費用 | 29,551 | 37,927 |
| 折舊 | 898,457 | 913,985 |
| 租賃土地溢價攤銷 | 2,079 | 2,079 |
| 媒體資產攤銷 | 406 | 406 |
| 應收賬款減值虧損 | 296 | 80,990 |
| 應收分期付款減值虧損回撥 | (80,285) | – |
| 零件及物料減值 | 2,843 | 2,683 |
| 扣除直接支出港幣5,796,000元(2008年：無)後之應收投資物業租金(附註) | (1,871) | – |

附註：包括或有租金收入港幣177,000元(2008年：無)。

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：

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|---------------------|-----------------|---------------|
| 本期稅項 — 香港利得稅 | | |
| 本年度準備 | 138,813 | 119,519 |
| 解決稅務爭議後就以往年度作額外準備 | – | 58,095 |
| 以往年度準備不足/(超額) | 357 | (226) |
| | 139,170 | 177,388 |
| 本期稅項 — 中國所得稅 | | |
| 本年度準備 | 247 | 7,039 |
| 以往年度準備不足 | – | 200 |
| | 247 | 7,239 |
| 遞延稅項 | | |
| 暫時差異之出現及回撥 | (21,675) | (69,657) |
| 稅率下調對1月1日遞延稅項結餘之影響 | – | (39,038) |
| 解決稅務爭議之影響 | – | (58,095) |
| | (21,675) | (166,790) |
| | 117,742 | 17,837 |

2009年香港利得稅準備是按本年度估計應課稅盈利的16.5%計算(2008年為16.5%)。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，一間附屬公司與香港稅務局(「稅務局」)討論該附屬公司在計算香港利得稅時對界定福利資產的處理方法及折舊免稅額的計法。於截至2008年12月31日止年度，該附屬公司與稅務局最終定下有關的稅項處理方式。該附屬公司因此相應修訂其以往年度香港利得稅的計算，導致應付本期稅項增加港幣58,095,000元，而等額的遞延稅項負債則相應減少。這並無對集團於2008年12月31日的資產淨值及截至該日止年度的盈利構成重大影響。

(b) 按適用稅率調節稅項支出及會計盈利：

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|--------------------------|----------------|---------------|
| 除稅前盈利 | 799,798 | 693,671 |
| 除稅前盈利的估算稅項，按有關地區適用利得稅率計算 | 135,541 | 111,567 |
| 不可扣稅支出之稅務影響 | 11,091 | 7,205 |
| 免稅收入之稅務影響 | (29,422) | (62,776) |
| 未確認之未使用稅務虧損的稅務影響 | 1,077 | 2,517 |
| 年內確認往年未確認之遞延稅項資產的稅務影響 | – | (457) |
| 以往年度稅項準備不足/(超額) | 357 | (26) |
| 年內稅率下調對期初遞延稅項結餘之影響 | – | (39,038) |
| 其他 | (902) | (1,155) |
| 實際稅項支出 | 117,742 | 17,837 |

財務報表附註

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2009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 | | | | | |
| 雷中元 | 360 | 600 | 67 | – | 1,027 ⁽¹⁾ |
| 何達文 | 415 | 3,901 | 1,000 | 468 | 5,784 ⁽¹⁾ |
| 非執行董事 | | | | | |
| 郭炳聯 | 360 | – | – | – | 360 |
| 郭炳湘博士 | 360 | – | – | – | 360 |
| 伍兆燦 | 360 | – | – | – | 360 |
| 雷禮權 | 360 | – | – | – | 360 |
| 陳祖澤博士 | 456 | – | – | – | 456 ⁽¹⁾ |
| 伍穎梅 | 460 | – | – | – | 460 ⁽¹⁾ |
| 錢元偉 | 420 | – | – | – | 420 |
| 苗學禮 | 415 | – | – | – | 415 ⁽¹⁾ |
| 容永忠 ⁽²⁾ | 108 | – | – | – | 108 |
| 獨立非執行董事 | | | | | |
| 鍾士元爵士 | 504 | – | – | – | 504 |
| 梁乃鵬博士 | 402 | – | – | – | 402 |
| 孔祥勉博士 | 450 | – | – | – | 450 |
| 李家祥博士 | 592 | – | – | – | 592 ⁽¹⁾ |
| 蕭炯柱 | 377 | – | – | – | 377 |
| | 6,399 | 4,501 | 1,067 | 468 | 12,435 |

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2008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 | | | | | |
| 雷中元 | 360 | 600 | 141 | – | 1,101 ⁽¹⁾ |
| 何達文 | 372 | 3,596 | 800 | 408 | 5,176 ⁽¹⁾ |
| 非執行董事 | | | | | |
| 郭炳聯 | 360 | – | – | – | 360 |
| 郭炳湘博士 | 360 | – | – | – | 360 |
| 伍兆燦 | 360 | – | – | – | 360 |
| 雷禮權 | 360 | – | – | – | 360 |
| 陳祖澤博士 ⁽³⁾ | 448 | 1,750 | – | 288 | 2,486 ⁽¹⁾ |
| 伍穎梅 ⁽⁴⁾ | 421 | 2,799 | 434 | – | 3,654 ⁽¹⁾ |
| 錢元偉 | 420 | – | – | – | 420 |
| 苗學禮 | 344 | – | – | – | 344 ⁽¹⁾ |
| 容永忠 ⁽²⁾ | 19 | – | – | – | 19 |
| 獨立非執行董事 | | | | | |
| 鍾士元爵士 | 504 | – | – | – | 504 |
| 梁乃鵬博士 | 402 | – | – | – | 402 |
| 孔祥勉博士 | 450 | – | – | – | 450 |
| 李家祥博士 | 552 | – | – | – | 552 ⁽¹⁾ |
| 蕭炯柱 | 360 | – | – | – | 360 |
| | 6,092 | 8,745 | 1,375 | 696 | 16,908 |

附註：

- (1) 金額包括來自本公司及其若干附屬公司之酬金。
- (2) 郭炳聯先生之代行董事容永忠先生自2008年11月20日起獲委任為路訊通控股有限公司(「路訊通」)之非執行董事。容先生的報酬全部來自擔任路訊通董事的職位。
- (3) 陳祖澤博士已自2008年4月8日起調任為本公司非執行董事。
- (4) 伍穎梅女士已自2008年10月13日起調任為本公司非執行董事。

財務報表附註

8 最高薪酬之員工

酬金最高之五名員工，其中一名(2008年為三名)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：

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|------------|---------------|---------------|
| 袍金 | 415 | 1,241 |
| 薪金、津貼及實物利益 | 12,353 | 11,962 |
| 酌情授予之花紅 | 2,808 | 2,184 |
| 退休金計劃之供款 | 685 | 794 |
| | 16,261 | 16,181 |

最高酬金之五名員工(2008年為五名)，其酬金分析如下：

| | 員工人數 | |
|---------------------------|-------|-------|
| | 2009年 | 2008年 |
| 港幣2,000,001元至港幣2,500,000元 | 1 | 2 |
| 港幣2,500,001元至港幣3,000,000元 | 3 | 1 |
| 港幣3,500,001元至港幣4,000,000元 | – | 1 |
| 港幣5,000,001元至港幣5,500,000元 | – | 1 |
| 港幣5,500,001元至港幣6,000,000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362,106,000元(2008年為港幣1,106,880,000元)。

上述金額與本公司年內盈利之調節如下：

| | 2009年 港幣千元 | 2008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 | 362,106 | 1,106,880 |
| 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 | 109,061 | 109,058 |
| 本公司於本年度之盈利(附註32(a)) | 471,167 | 1,215,938 |

10 其他全面收益

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|------------------------|---------------|---------------|
| 可供出售債務證券： | | |
| 年內確認之公平價值變動 | (1,809) | 484 |
| 撥至損益計算表數額之重新分類調整： | | |
| – 出售 | 125 | 101 |
| – 減值虧損 | – | 1,100 |
| 年內於其他全面收益確認之公平價值儲備變動淨額 | (1,684) | 1,685 |
| 現金流量對沖： | | |
| 年內確認對沖工具公平價值變動的有效部份 | – | (595) |
| 已轉撥至對沖項目初始賬面值之數額 | 595 | – |
| 年內於其他全面收益確認之對沖儲備變動淨額 | 595 | (595) |

11 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673,504,000元(2008年為港幣658,670,000元)及截至2009年及2008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186,099,000元(2008年為港幣366,154,000元)及港幣487,405,000元(2008年為港幣292,516,000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。

12 股息

(a) 付予/應付予本公司股權持有人的本年度股息

| | 2009年 | | 2008年 | |
|------------------|----------|------------|----------|------------|
| | 每股 港幣 | 總額 港幣千元 | 每股 港幣 | 總額 港幣千元 |
| 已宣佈及派付的中期股息 | 0.30 | 121,092 | 0.30 | 121,092 |
| 於結算日後建議派發的普通末期股息 | 1.05 | 423,821 | 1.05 | 423,821 |
| 於結算日後建議派發的特別股息 | 1.00 | 403,639 | – | – |
| | 2.35 | 948,552 | 1.35 | 544,913 |

於結算日後建議派發之普通末期股息及特別股息並未於結算日確認為負債。

財務報表附註

12 股息(續)

(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

| | 2009年 | | 2008年 | |
|---------------------|----------|------------|----------|------------|
| | 每股 港幣 | 總額 港幣千元 | 每股 港幣 | 總額 港幣千元 |
| 於年內獲批准及派付之上年度末期股息 | 1.05 | 423,821 | 1.58 | 637,750 |
| 於年內獲批准及派付之上年度特別末期股息 | – | – | 2.00 | 807,279 |
| | 1.05 | 423,821 | 3.58 | 1,445,029 |

13 分部匯報

集團按業務分部管理其業務。集團按照在內部向集團主要營運決策者匯報資料以供分配資源及評估表現之相同方式，呈列下列三個須匯報業務分部：

專營巴士業務： 在香港提供專營公共運輸服務。

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，並經營客運車輛、候車亭及戶外廣告位的廣告銷售業務。

物業發展： 發展住宅物業作銷售用途。

按《香港財務報告準則》第8號為確定須匯報業務分部所訂立的量化最低標準，其他未符合該最低標準的業務分部合併成為「所有其他分部」。該等業務分部產生的盈利，主要來自非專營運輸服務、投資物業租賃，及於聯營公司和共同控制實體的投資。

(a) 分部業績、資產及負債

為評估分部表現和分配各分部的資源，集團主要營運決策者按以下基準，監察每個須匯報分部的業績、資產及負債：

須匯報分部的收入及支出，乃按其收入及支出來分配。用以呈報分部盈利的準則，是除稅後淨盈利，並就未具體攤分至各分部之總辦事處或企業行政成本作出調整。集團參考就類似交易向外界收取之價格，釐定分部間的收入。

分部資產和分部負債分別包括由分部直接管理的所有流動及非流動資產及負債。

13 分部匯報(續)

(a) 分部業績、資產及負債(續)

集團截至2009年及2008年12月31日止兩個年度有關須匯報分部的資料如下。

| | 專營巴士業務 | | 媒體銷售業務 | | 物業發展 | | 所有其他分部 | | 總額 | |
|----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 來自外間顧客收入 | 6,200,046 | 6,201,551 | 183,022 | 132,794 | 156,176 | 619,032 | 302,951 | 399,709 | 6,842,195 | 7,353,086 |
| 來自分部間之收入 | 54,371 | 32,567 | 13,339 | 15,619 | - | - | 19,837 | 19,440 | 87,547 | 67,626 |
| 須匯報分部收入 | 6,254,417 | 6,234,118 | 196,361 | 148,413 | 156,176 | 619,032 | 322,788 | 419,149 | 6,929,742 | 7,420,712 |
| 須匯報分部盈利 | 387,897 | 87,391 | 18,220 | 51,472 | 185,252 | 364,311 | 59,682 | 121,891 | 651,051 | 625,065 |
| 利息收入 | 3,109 | 4,151 | 13,648 | 24,411 | - | 32,501 | 852 | 2,702 | 17,609 | 63,765 |
| 利息支出 | (9,930) | (25,547) | - | (300) | - | - | (2,213) | (6,767) | (12,143) | (32,614) |
| 本年度折舊及攤銷 | (854,498) | (862,720) | (9,875) | (14,638) | - | - | (36,569) | (39,112) | (900,942) | (916,470) |
| 應收賬減值虧損(撥備)/回撥 | - | - | (10) | (414) | 80,285 | (80,285) | (286) | (291) | 79,989 | (80,990) |
| 非上市股權證券減值虧損 | - | - | (9,801) | - | - | - | - | - | (9,801) | - |
| 員工成本 | (2,903,030) | (2,886,806) | (39,975) | (28,726) | - | - | (106,691) | (124,455) | (3,049,696) | (3,039,987) |
| 須匯報分部資產 | 5,055,096 | 5,286,692 | 852,081 | 888,083 | 198,217 | 342,733 | 1,072,698 | 1,470,807 | 7,178,092 | 7,988,315 |
| - 包括共同控制實體權益 | - | - | - | - | - | - | - | 20,422 | - | 20,422 |
| - 包括聯營公司權益 | - | - | - | 256,926 | - | - | 612,007 | 576,754 | 612,007 | 833,680 |
| 年內增加非流動分部資產 | 605,984 | 336,419 | 11,021 | 403 | - | - | 36,569 | 87,112 | 653,574 | 423,934 |
| 須匯報分部負債 | 2,433,116 | 2,665,537 | 47,987 | 34,538 | 187,252 | 245,785 | 247,777 | 389,852 | 2,916,132 | 3,335,712 |

財務報表附註

13 分部匯報(續)

(b) 須匯報分部收入、盈利、資產及負債之調節

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|-----------|---------------|---------------|
| 收入 | | |
| 須匯報分部收入 | 6,606,954 | 7,001,563 |
| 所有其他分部之收入 | 322,788 | 419,149 |
| 對銷分部間之收入 | (87,547) | (67,626) |
| 綜合營業額 | 6,842,195 | 7,353,086 |

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|-----------|---------------|---------------|
| 盈利 | | |
| 須匯報分部盈利 | 591,369 | 503,174 |
| 所有其他分部之盈利 | 59,682 | 121,891 |
| 未分配盈利 | 31,005 | 50,769 |
| 除稅後綜合盈利 | 682,056 | 675,834 |

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|-----------|---------------|---------------|
| 資產 | | |
| 須匯報分部資產 | 6,105,394 | 6,517,508 |
| 所有其他分部之資產 | 1,072,698 | 1,470,807 |
| 未分配資產 | 2,794,011 | 2,298,712 |
| 綜合資產總值 | 9,972,103 | 10,287,027 |

13 分部匯報(續)

(b) 須匯報分部收入、盈利、資產及負債之調節(續)

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|-----------|------------------|---------------|
| 負債 | | |
| 須匯報分部負債 | 2,668,355 | 2,945,860 |
| 所有其他分部之負債 | 247,777 | 389,852 |
| 未分配負債 | 38,271 | 37,412 |
| 綜合負債總額 | 2,954,403 | 3,373,124 |

(c) 地區資料

根據提供服務或出售物業的地點，集團來自外間顧客的收入大部分源自香港。下表載列集團的固定資產、無形資產、商譽及於聯營公司及共同控制實體之權益(「指定非流動資產」)所在地區之資料。指定非流動資產的所在地，就固定資產而言乃指有關資產所在地點；就無形資產及商譽而言乃指其攤分所至業務的所在地點，而就聯營公司及共同控制實體權益而言，則指有關業務的所在地點。

| | 指定非流動資產 | |
|---------|------------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 香港(所在地) | 4,169,731 | 4,528,453 |
| 中國 | 627,617 | 870,236 |
| | 4,797,348 | 5,398,689 |

財務報表附註

14 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 | 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2008年1月1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 |
| 匯兌調整 | - | 121 | - | - | 8 | 129 | - | - | - | 129 |
| 添置 | 6,262 | 32,200 | - | 42,666 | 274,379 | 355,507 | 37,846 | - | - | 393,353 |
| 收購附屬公司 | - | 2,529 | - | - | - | 2,529 | - | - | - | 2,529 |
| 出售 | (2,251) | (162,857) | (37) | - | (43,295) | (208,440) | - | - | - | (208,440) |
| 巴士轉撥 | - | 71,580 | - | (71,580) | - | - | - | - | - | - |
| 於2008年12月31日結存 | 1,429,913 | 9,156,710 | 122,885 | 43,088 | 2,559,066 | 13,311,662 | 120,375 | - | 126,120 | 13,558,157 |
| 累計折舊、攤銷及減值虧損： | | | | | | | | | | |
| 於2008年1月1日結存 | 824,588 | 5,554,559 | 29,931 | - | 1,936,169 | 8,345,247 | - | - | 44,016 | 8,389,263 |
| 匯兌調整 | - | 68 | - | - | 5 | 73 | - | - | - | 73 |
| 本年度折舊及攤銷 | 33,710 | 601,295 | 4,622 | - | 274,358 | 913,985 | - | - | 2,079 | 916,064 |
| 收購附屬公司 | - | 115 | - | - | - | 115 | - | - | - | 115 |
| 出售項目撥回 | (2,251) | (152,498) | (6) | - | (42,731) | (197,486) | - | - | - | (197,486) |
| 於2008年12月31日結存 | 856,047 | 6,003,539 | 34,547 | - | 2,167,801 | 9,061,934 | - | - | 46,095 | 9,108,029 |
| 賬面淨值： | | | | | | | | | | |
| 於2008年12月31日結存 | 573,866 | 3,153,171 | 88,338 | 43,088 | 391,265 | 4,249,728 | 120,375 | - | 80,025 | 4,450,128 |
| 加：已付訂購巴士按金 | | | | | | 15,760 | - | - | - | 15,760 |
| | | | | | | 4,265,488 | 120,375 | - | 80,025 | 4,465,888 |

14 固定資產(續)

(a) 集團：(續)

| | 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 | 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2009年1月1日結存 | 1,429,913 | 9,156,710 | 122,885 | 43,088 | 2,559,066 | 13,311,662 | 120,375 | - | 126,120 | 13,558,157 |
| 添置 | 7,840 | 30,386 | - | 229,507 | 326,576 | 594,309 | - | 584 | - | 594,893 |
| 收購附屬公司(附註33(a)) | - | 1,800 | - | - | - | 1,800 | - | - | - | 1,800 |
| 出售 | (13,056) | (158,321) | - | - | (46,056) | (217,433) | - | - | - | (217,433) |
| 出售附屬公司(附註33(b)) | (955) | (39,462) | (122,885) | - | (4,906) | (168,208) | - | - | - | (168,208) |
| 轉撥 | - | 142,665 | - | (142,665) | - | - | (120,375) | 120,375 | - | - |
| 於2009年12月31日結存 | 1,423,742 | 9,133,778 | - | 129,930 | 2,834,680 | 13,522,130 | - | 120,959 | 126,120 | 13,769,209 |
| 累計折舊、攤銷及減值虧損： | | | | | | | | | | |
| 於2009年1月1日結存 | 856,047 | 6,003,539 | 34,547 | - | 2,167,801 | 9,061,934 | - | - | 46,095 | 9,108,029 |
| 本年度折舊及攤銷 | 32,106 | 573,816 | 1,925 | - | 285,576 | 893,423 | - | 5,034 | 2,079 | 900,536 |
| 收購附屬公司(附註33(a)) | - | 1,200 | - | - | - | 1,200 | - | - | - | 1,200 |
| 出售項目撥回 | (13,056) | (155,265) | - | - | (45,860) | (214,181) | - | - | - | (214,181) |
| 出售附屬公司(附註33(b)) | (918) | (18,203) | (36,472) | - | (3,989) | (59,582) | - | - | - | (59,582) |
| 於2009年12月31日結存 | 874,179 | 6,405,087 | - | - | 2,403,528 | 9,682,794 | - | 5,034 | 48,174 | 9,736,002 |
| 賬面淨值： | | | | | | | | | | |
| 於2009年12月31日結存 | 549,563 | 2,728,691 | - | 129,930 | 431,152 | 3,839,336 | - | 115,925 | 77,946 | 4,033,207 |
| 加：已付訂購巴士按金 | | | | | | 66,911 | - | - | - | 66,911 |
| | | | | | | 3,906,247 | - | 115,925 | 77,946 | 4,100,118 |

財務報表附註

14 固定資產(續)

(b) 公司：

| | 其他固定資產 | |
|----------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008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日及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、投資物業，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：

| | 集團 | |
|------|----------------|----------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 中期租賃 | 478,884 | 494,856 |
| 短期租賃 | 264,550 | 279,410 |
| | 743,434 | 774,266 |

| | 集團 | |
|-------------|----------------|----------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 代表： | | |
| 持作自用樓宇 | 549,563 | 573,866 |
| 持作自用的租賃土地權益 | 77,946 | 80,025 |
| 投資物業 | 115,925 | – |
| 發展中投資物業 | – | 120,375 |
| | 743,434 | 774,266 |

(d) 投資物業按成本值減累計折舊及減值虧損列賬。投資物業於2009年12月31日之公平價值為港幣432,000,000元。估值工作由獨立測量師行中原測量師行有限公司進行，該測量師行的員工之中有香港測量師學會資深會員，其近期的估值經驗包括與所估值投資物業屬於同一地點和類別的物業。估值按公開市值基準進行。

14 固定資產(續)

- (e) 於截至2009年12月31日止年度，集團以經營租賃形式租出投資物業。租期最初通常為2至3年，而於到期日可重新商議所有條款及續約。租約包括或有租金收入，即承租人每月營業額按一個百分比計算的數額超出每月最低租金的金額。

根據不能解除之經營租賃在日後應收取之投資物業最低營業租賃付款總額如下：

| | 集團 | |
|---------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 一年內 | 10,436 | – |
| 一年後但五年內 | 12,746 | – |
| | 23,182 | – |

15 客運服務牌照

| | 集團 | |
|-----------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 原值及賬面淨值： | | |
| 於1月1日結存 | 15,036 | 13,936 |
| 收購附屬公司(附註33(a)) | 1,000 | 700 |
| 添置 | 5,500 | 400 |
| 於12月31日結存 | 21,536 | 15,036 |

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16。

財務報表附註

16 商譽

| | 集團 | |
|-----------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 原值： | | |
| 於1月1日結存 | 75,372 | 64,065 |
| 收購附屬公司(附註33(a)) | 430 | 11,307 |
| 於12月31日結存 | 75,802 | 75,372 |
| 累計減值虧損： | | |
| 於1月1日及12月31日結存 | 12,487 | 12,487 |
| 賬面值： | | |
| 於12月31日結存 | 63,315 | 62,885 |

包含商譽的現金生產單位及具有無限可用年期之無形資產之減值評估

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。

使用價值計算方式的主要假設如下：

| | 2009年 % | 2008年 % |
|-----|------------|------------|
| 增長率 | 2.0 | 2.5 |
| 貼現率 | 8.7 | 6.0 |

增長率不超過相關現金生產單位經營的業務之長期平均增長率。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。

17 媒體資產

| | 集團 | |
|-------------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 原值： | | |
| 於1月1日結存 | 2,030 | 1,923 |
| 匯兌調整 | - | 107 |
| 於12月31日結存 | 2,030 | 2,030 |
| 累計攤銷及減值虧損： | | |
| 於1月1日結存 | 1,252 | 801 |
| 本年度攤銷 | 406 | 406 |
| 匯兌調整 | - | 45 |
| 於12月31日結存 | 1,658 | 1,252 |
| 賬面值： | | |
| 於12月31日結存 | 372 | 778 |

18 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。

19 附屬公司權益

(a) 投資於附屬公司

| | 公司 | |
|---------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 非上市股份原值 | 1,188,423 | 1,188,423 |

(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。

財務報表附註

19 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 |
| 路訊通控股有限公司 | 在百慕達註冊並於香港營運 | 997,365,332股 每股面值 港幣0.1元 | 73 | - | 73 | 投資控股 |
| 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 | 提供客運車輛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 |

19 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 | |
| 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 | 物業投資 |
| LCK Commercial Properties Limited | 香港 | 1股 每股面值 港幣1元 | 100 | – | 100 | 物業投資 |
| 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控股有限公司權益於2009年12月31日的市值為港幣531,533,000元(2008年為港幣364,088,000元)。

財務報表附註

20 聯營公司權益

| | 集團 | |
|----------|----------------|----------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 所佔資產淨值 | 555,453 | 655,950 |
| 商譽 | 61,476 | 75,870 |
| 聯營公司貸款 | - | 95,714 |
| 應收聯營公司款項 | - | 11,068 |
| 應付聯營公司款項 | (4,922) | (4,922) |
| | 612,007 | 833,680 |

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。於2008年12月31日的聯營公司貸款及應收聯營公司款項並無逾期或出現減值。

於2008年12月31日，聯營公司貸款為無抵押，利率介乎每年5.58%至7.47%，並預期不會於一年內償還。

於2008年12月31日，集團為一間聯營公司提供人民幣22,858,000元(折合港幣25,830,000元)貸款。該筆貸款乃透過指定的存貨安排而作出，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25,830,000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。倘聯營公司拖欠還款，銀行並無責任歸還存款本金及支付利息。該項貸款已於2009年11月償還。

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 | |
| 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 |
| 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 951,430,306元 | 35 | - | 35 | 提供巴士 及計程車 租賃服務 |

20 聯營公司權益(續)

於截至2009年12月31日止年度內，創智傳動大業廣告有限公司的其中一個合營夥伴增持在該聯營公司經擴大後註冊資本的16.8%股權。此項交易已於2009年9月28日完成，本集團於該聯營公司的實際股權已由29.9%攤薄至23.9%。因而錄得視作出售該聯營公司部份權益的收益港幣177,000元並包含於其他收益淨額內(見附註4)。於聯營公司股權進一步攤薄及聯營公司董事會組成變動後，本集團不再能夠對聯營公司行使任何重大影響力。自於重大影響停止當日起並無採納權益會計法並將於聯營公司的投資的賬面值重新分類為非上市股權證券。

於截至2008年12月31日止年度，集團與無錫九龍公共交通股份有限公司另一股東簽訂股份轉讓協議，據此集團悉數出售所持該聯營公司的45%股權。此項交易已於2008年12月9日完成，而無錫九龍公共交通股份有限公司不再成為集團的聯營公司。此項交易為集團帶來港幣64,626,000元的出售收益及相關的中國所得稅港幣4,949,000元。

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 |
|--------------|------------|-------------|------------|------------|------------|
| 2009年 | | | | | |
| 百分之百 | 3,025,850 | (1,480,168) | 1,545,682 | 2,541,619 | 87,017 |
| 集團之實際權益 | 1,093,632 | (538,179) | 555,453 | 890,675 | 29,568 |
| 2008年 | | | | | |
| 百分之百 | 3,168,593 | (1,356,935) | 1,811,658 | 2,818,450 | 148,439 |
| 集團之實際權益 | 1,144,966 | (489,016) | 655,950 | 1,017,121 | 59,759 |

21 共同控制實體權益

| | 集團 | |
|------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 所佔資產淨值 | - | 20,772 |
| 應付共同控制實體款項 | - | (350) |
| | - | 20,422 |

應付共同控制實體款項為無抵押、免息，並且無固定還款期。

財務報表附註

21 共同控制實體權益(續)

於2008年12月31日，集團的共同控制實體權益，主要為集團佔60%權益的附屬公司HK Macau Ltd.（「港濠」）與中國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）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公交客運集團有限公司平均攤分。

於截至2009年12月31日止年度，集團與大連公交客運集團有限公司簽訂股份轉讓協議，據此集團以現金作價淨額港幣21,945,000元，悉數出售所持大連港濠股權。此項交易已於2009年10月28日完成，而大連港濠不再成為集團的共同控制實體。此項交易為集團帶來港幣1,287,000元的出售收益及相關的中國所得稅港幣170,000元。

22 其他金融資產

| | 集團 | |
|------------|----------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 出售物業應收分期付款 | 9,267 | 29,799 |
| 非上市股權證券原值 | 148,925 | 15,355 |
| 貸款予承資人 | 69,884 | – |
| 應收承資人款項 | 12,167 | – |
| 可供出售債務證券 | | |
| – 於香港境外上市 | 55,283 | – |
| – 非上市 | 38,022 | 90,386 |
| | 333,548 | 135,540 |

出售物業應收分期付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。

於截至2009年12月31日止年度，集團於不能夠對聯營公司行使重大影響力當日按賬面值將聯營公司權益港幣143,371,000元重新分類至非上市股權證券。於2009年12月31日，該等非上市股權證券因承資人營運的市場出現負面改變而個別出現減值，集團可能不能全數收回於承資人的投資。非上市股權證券減值虧損港幣9,801,000元（2008年：無）已根據附註1(m)所載的政策於綜合損益計算表確認（見附註4）。

22 其他金融資產(續)

貸款予承資人為無抵押、利率介乎每年5.31%至7.47%並預期不會於一年內償還。應收承資人款項為無抵押、免息及無固定還款期。預期該款項不會於一年內收回。貸款予承資人及應收承資人款項並無逾期或出現減值。

債務證券乃由多家信貸評級為A-至AA+不等的公司實體所發行。於2009年12月31日，集團的可供出售債務證券均無逾期或出現減值。於2008年12月31日，集團為數港幣38,666,000元的債務證券的個別公平價值已下跌至低於其成本值，而管理層認為投資成本將有可能無法完全收回。截至2008年12月31日止年度，集團就以上投資項目根據附註1(m)(i)所載的政策於綜合損益計算表中確認港幣1,100,000元的減值虧損(見附註4)。

23 僱員退休福利

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。

最近一次的獨立精算評估日期為2009年12月31日。精算評估由韜睿惠悅集團旗下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132%(2008年為90%)。

(a) 於綜合資產負債表確認之款項如下：

| | 集團 | |
|----------------|----------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 已撥資的債務現值 | (2,886,274) | (3,443,631) |
| 計劃資產公平價值 | 3,816,704 | 3,110,517 |
| 未確認精算(收益)/虧損淨額 | (214,437) | 1,088,549 |
| | 715,993 | 755,435 |

上述部份資產/負債預期於超過一年後收回/支付。然而，將此款項與未來12個月的應收/應付款項區分並不可行，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2010年並無界定福利退休計劃供款。

財務報表附註

23 僱員退休福利(續)

(b) 計劃資產包括以下項目：

| | 集團 | |
|-------|------------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 股權證券 | 2,774,886 | 2,118,273 |
| 債券 | 862,291 | 846,046 |
| 現金及其他 | 179,527 | 146,198 |
| | 3,816,704 | 3,110,517 |

(c) 界定福利負債的現值變動：

| | 集團 | |
|-----------|------------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 於1月1日結存 | 3,443,631 | 2,755,991 |
| 計劃所支付福利 | (168,950) | (178,909) |
| 現期服務成本 | 168,753 | 151,711 |
| 以往服務成本 | – | (77,672) |
| 利息成本 | 40,925 | 102,911 |
| 精算(收益)/虧損 | (598,085) | 689,599 |
| 於12月31日結存 | 2,886,274 | 3,443,631 |

(d) 計劃資產變動：

| | 集團 | |
|------------|------------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 於1月1日結存 | 3,110,517 | 4,782,207 |
| 計劃所支付福利 | (168,950) | (178,909) |
| 計劃資產預期精算回報 | 230,798 | 354,066 |
| 精算收益/(虧損) | 644,339 | (1,846,847) |
| 於12月31日結存 | 3,816,704 | 3,110,517 |

23 僱員退休福利(續)

(e) 於綜合損益計算表確認之虧損/(收入)淨額如下：

| | 集團 | |
|----------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 現期服務成本 | 168,753 | 151,711 |
| 已確認以往服務成本 | - | 35,987 |
| 利息成本 | 40,925 | 102,911 |
| 計劃資產預期精算回報 | (230,798) | (354,066) |
| 已確認精算虧損/(收益)淨額 | 60,562 | (89,750) |
| | 39,442 | (153,207) |

上述虧損/(收入)淨額已列入綜合損益計算表的其他收益淨額內。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875,137,000元(2008年為淨虧損港幣1,492,781,000元)。

(f) 於年終所使用之主要精算假設如下：

| | 集團 | |
|-----------|------------|------------|
| | 2009年 % | 2008年 % |
| 貼現率 | 2.6 | 1.2 |
| 計劃資產預期回報率 | 7.5 | 7.5 |
| 未來薪金增幅 | 4.5 | 4.5 |

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

| | 集團 | | | |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 | 2007年 港幣千元 | 2006年 港幣千元 |
| 計劃資產公平價值 | 3,816,704 | 3,110,517 | 4,782,207 | 3,864,006 |
| 界定福利負債的現值 | (2,886,274) | (3,443,631) | (2,755,991) | (2,661,069) |
| 計劃盈餘/(不足額) | 930,430 | (333,114) | 2,026,216 | 1,202,937 |
| 計劃負債的經驗收益/(虧損) | 125,284 | (47,681) | 84,445 | 41,439 |
| 計劃資產的經驗收益/(虧損) | 644,339 | (1,846,847) | 866,572 | 302,284 |

歷史資料自截至2006年12月31日止年度起已根據《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。

財務報表附註

24 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2009年及2008年12月31日並無購股權尚未行使。

25 應收賬款

| | 集團 | |
|-----------------|----------------|----------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 貿易及其他應收賬款 | 236,159 | 493,385 |
| 出售物業應收分期付款 | 143,571 | 299,860 |
| 應收利息 | 9,378 | 9,106 |
| 減：呆賬撥備(附註25(b)) | (4,529) | (84,528) |
| | 384,579 | 717,823 |

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：

| | 集團 | |
|---------|----------------|----------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 即期 | 148,726 | 342,229 |
| 逾期一至三個月 | 17,872 | 15,810 |
| 逾期三個月以上 | 93,708 | 19,008 |
| | 260,306 | 377,047 |

集團的信貸政策載於財務報表附註36(a)。

25 應收賬款(續)

(b) 貿易及其他應收賬款及出售物業應收分期付款的減值

貿易及其他應收賬款及出售物業應收分期付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及出售物業應收分期付款中撇銷(見附註1(m)(i))。

年內呆賬撥備(包括特定及整體虧損部分)的變動如下：

| | 集團 | |
|-----------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 於1月1日結存 | 84,528 | 3,952 |
| 已確認減值虧損 | 296 | 80,990 |
| 減值虧損回撥 | (80,285) | – |
| 撇銷無法收回款項 | (10) | (414) |
| 於12月31日結存 | 4,529 | 84,528 |

於2009年12月31日，集團的貿易及其他應收賬款港幣16,048,000元(2008年為貿易及其他應收賬款及出售物業應收分期付款港幣310,673,000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。於2008年12月31日，為數港幣292,964,000元的出售物業應收分期付款因客戶未能完成交易而結欠。雖然集團就有關結欠持有物業作抵押品，但基於有關物業的市值於2008年內下跌，故管理層預計於2008年12月31日只能收回應收款項的其中一部分。因此，集團於2008年12月31日為該筆應收分期付款確認港幣80,285,000元的特定呆賬撥備。管理層已於2009年12月31日根據物業現價重新評估特定呆賬撥備，並認為減值虧損額已經減少。因此，之前確認的港幣80,285,000元(2008年：無)減值虧損已於截至2009年12月31日止年度內撥回。

財務報表附註

25 應收賬款(續)

(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：

| | 集團 | |
|---------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 並無逾期或減值 | 263,502 | 461,405 |
| 逾期一至三個月 | 17,254 | 12,790 |
| 逾期三個月以上 | 92,304 | 17,483 |
| | 109,558 | 30,273 |
| | 373,060 | 491,678 |

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。

已逾期但並無減值的應收賬款中，主要包括出售物業應收分期付款港幣83,987,000元(2008年為港幣6,897,000元)，屬於因客戶未能完成交易而拖欠的款項。集團就有關結欠持有物業作抵押品，但基於有關物業目前的市值，故管理層預計可全數收回應收款項。

餘下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。

26 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

| | 集團 | | 公司 | |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 銀行存款及現金 | 335,505 | 179,489 | 28,417 | 27,289 |
| 銀行存款 | 3,217,556 | 2,854,642 | - | - |
| | 3,553,061 | 3,034,131 | 28,417 | 27,289 |
| 減：已抵押銀行存款(附註) | (51,200) | - | - | - |
| 於資產負債表列賬的現金及現金等價物 | 3,501,861 | 3,034,131 | 28,417 | 27,289 |
| 減：原本到期日超過三個月之銀行存款 | (2,827,447) | (644,105) | | |
| 銀行透支 | (2,760) | (12,134) | | |
| 於綜合現金流量表列賬的現金及現金等價物 | 671,654 | 2,377,892 | | |

附註：根據集團若干附屬公司與路訊通若干附屬公司所訂立的若干特許協議，路訊通附屬公司就在特許協議下適當履約及支付款項，向集團附屬公司提供銀行擔保。銀行以路訊通附屬公司港幣51,200,000元(2008年：無)的銀行存款作為抵押，發出擔保。

26 現金及現金等價物(續)

(b) 除稅前盈利與來自經營業務的現金之調節表：

| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|--------------------------|------------------|---------------|
| 除稅前盈利 | 799,798 | 693,671 |
| 為以下項目作出調整： | | |
| – 非上市股權證券股息收入 | (8,680) | (4,960) |
| – 利息收入 | (37,232) | (121,169) |
| – 融資成本 | 12,143 | 32,614 |
| – 於出售可供出售債務證券時重新分類從權益賬撥出 | 125 | 101 |
| – 可供出售債務證券減值虧損 | – | 1,100 |
| – 非上市股權證券減值虧損 | 9,801 | – |
| – 折舊及攤銷 | 900,942 | 916,470 |
| – 出售固定資產之淨收益 | (400) | (1,191) |
| – 出售共同控制實體之收益 | (1,287) | – |
| – 視為出售聯營公司部份權益之收益 | (177) | – |
| – 出售聯營公司之收益 | – | (64,626) |
| – 應佔聯營公司之盈利減虧損 | (29,568) | (59,759) |
| – 應佔共同控制實體的盈利減虧損 | (3,021) | 3,363 |
| 匯兌差額 | (2,386) | 3,728 |
| 營運資金變動前之經營盈利 | 1,640,058 | 1,399,342 |
| 非流動預付款減少 | 9,580 | 9,581 |
| 零件及物料(增加)/減少 | (597) | 540 |
| 貿易及其他應收賬款減少/(增加) | 244,881 | (19,397) |
| 按金及預付款(增加)/減少 | (12,886) | 1,860 |
| 持作出售的已落成物業減少 | 36,387 | 127,819 |
| 應付賬款及應計費用增加/(減少) | 61,018 | (301,058) |
| 應收共同控制實體款項減少 | (350) | – |
| 出售物業應收分期付款減少 | 96,536 | 1,238,455 |
| 應付第三者保險賠償減少 | (15,142) | (1,067) |
| 或有事項準備金 – 保險(減少)/增加 | (31,845) | 41,747 |
| 長期服務金準備金減少 | (4,241) | (8,701) |
| 僱員福利資產減少/(增加) | 39,442 | (153,207) |
| 來自經營業務的現金 | 2,062,841 | 2,335,914 |

財務報表附註

27 銀行貸款及透支

於2009年12月31日，銀行貸款及透支的還款期如下：

| | 集團 | |
|---------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 一年內或按通知 | 401,930 | 725,384 |
| 一年後但二年內 | 200,000 | 300,000 |
| 二年後但五年內 | 269,832 | 289,748 |
| | 469,832 | 589,748 |
| | 871,762 | 1,315,132 |

28 應付賬款及應計費用

| | 集團 | | 公司 | |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 應付貿易賬款 | 206,375 | 139,924 | – | – |
| 乘客回饋結餘(見附註4) | 58,100 | – | – | – |
| 其他應付賬款及應計費用 | 805,027 | 848,568 | 37,451 | 35,962 |
| 以攤銷成本計算的財務負債 | 1,069,502 | 988,492 | 37,451 | 35,962 |
| 已發出的財務擔保 | – | – | 3,600 | 8,528 |
| 衍生金融工具 | – | 595 | – | – |
| | 1,069,502 | 989,087 | 41,051 | 44,490 |

本公司發出的財務擔保港幣1,809,000元(2008年為港幣4,039,000元)預期於超過一年後確認為收入。集團預期所有於2009年及2008年12月31日的應付賬款及應計費用可於一年內結算。

28 應付賬款及應計費用(續)

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 | |
|-------------|----------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 一個月內到期或按通知 | 188,291 | 122,979 |
| 一個月後至三個月內到期 | 16,686 | 15,312 |
| 超過三個月到期 | 1,398 | 1,633 |
| | 206,375 | 139,924 |

29 或有事項準備金 — 保險

| | 集團 | |
|---------------|----------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 於1月1日結存 | 479,596 | 438,916 |
| 扣自綜合損益計算表之準備金 | 12,862 | 86,464 |
| 本年度付款 | (59,849) | (45,784) |
| 於12月31日結存 | 432,609 | 479,596 |

| | 集團 | |
|------------|----------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 代表： | | |
| 流動部分 | 127,542 | 142,684 |
| 非流動部分 | 305,067 | 336,912 |
| | 432,609 | 479,596 |

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。

財務報表附註

30 於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：

| | 集團 | |
|-------------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 本年度香港利得稅準備 | 138,813 | 119,519 |
| 已付暫繳利得稅 | (99,955) | (125,794) |
| | 38,858 | (6,275) |
| 以往年度(可收回)/應付利得稅餘額 | (23) | 574 |
| | 38,835 | (5,701) |
| 應付中國所得稅 | 401 | 551 |
| | 39,236 | (5,150) |

| | 集團 | |
|------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 代表： | | |
| 可收回本期稅項 | (7,868) | (24,608) |
| 應付本期稅項 | 47,104 | 19,458 |
| | 39,236 | (5,150) |

(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： | 集團 | | | | |
|-----------------|------------------------------|-------------|------------------|--------------------|------------|
| | 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2008年1月1日結存 | 679,006 | (41,327) | (53,443) | 105,391 | 689,627 |
| (計入)/扣自綜合損益計算表 | (109,152) | (4,914) | 10,288 | (63,012) | (166,790) |
| 於2008年12月31日結存 | 569,854 | (46,241) | (43,155) | 42,379 | 522,837 |
| 於2009年1月1日結存 | 569,854 | (46,241) | (43,155) | 42,379 | 522,837 |
| 出售附屬公司(附註33(b)) | (15,442) | - | 7,413 | - | (8,029) |
| (計入)/扣自綜合損益計算表 | (34,144) | 9,061 | 3,910 | (502) | (21,675) |
| 於2009年12月31日結存 | 520,268 | (37,180) | (31,832) | 41,877 | 493,133 |

30 於綜合資產負債表列出之所得稅(續)

(b) 已確認之遞延稅項資產及負債：(續)

| | 集團 | |
|-----------------------|----------------|----------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 於綜合資產負債表確認之金額： | | |
| 遞延稅項資產淨額 | (6,013) | (8,493) |
| 遞延稅項負債淨額 | 499,146 | 531,330 |
| | 493,133 | 522,837 |

(c) 未確認之遞延稅項資產

就有關之稅務司法權區及就有關實體而言，未來不大可能出現可應用稅務虧損之應課稅溢利，故集團並無確認有關稅務虧損港幣170,463,000元(2008年為港幣165,030,000元)之遞延稅項資產港幣28,307,000元(2008年為港幣27,230,000元)。根據現行稅例，除稅務虧損港幣2,127,000元(2008年：無)會於五年內到期外，其餘的稅務虧損並無應用限期。

31 長期服務金準備金

集團的長期服務金準備金詳情如下：

| | 集團 | |
|-----------------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 於1月1日結存 | 38,521 | 47,222 |
| 扣自綜合損益計算表之準備金(附註5(a)) | 2,887 | 133 |
| 本年度付款 | (7,128) | (8,834) |
| 於12月31日結存 | 34,280 | 38,521 |

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。

財務報表附註

32 股本及儲備金

(a) 權益組成部分變動

集團綜合權益各組成部分的期初與期終結餘之間的調節載於綜合權益變動表。

本公司權益個別組成部分的年初與年終之間的變動詳情載列如下：

| | 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2008年1月1日結存 | | 403,639 | 1,300,000 | 428,008 | 2,131,647 |
| 2008年之權益變動： | | | | | |
| 批准上年度的股息 | 12(b) | – | – | (1,445,029) | (1,445,029) |
| 本年度全面收益總額 | | – | – | 1,215,938 | 1,215,938 |
| 批准本年度的股息 | 12(a) | – | – | (121,092) | (121,092) |
| 於2008年12月31日結存 | | 403,639 | 1,300,000 | 77,825 | 1,781,464 |
| 於2009年1月1日結存 | | 403,639 | 1,300,000 | 77,825 | 1,781,464 |
| 2009年之權益變動： | | | | | |
| 批准上年度的股息 | 12(b) | – | – | (423,821) | (423,821) |
| 本年度全面收益總額 | | – | – | 471,167 | 471,167 |
| 批准本年度的股息 | 12(a) | – | – | (121,092) | (121,092) |
| 於2009年12月31日結存 | | 403,639 | 1,300,000 | 4,079 | 1,707,718 |

本公司於2009年12月31日可供分派予股東的儲備金為港幣1,304,079,000元(2008年為港幣1,377,825,000元)。董事會於結算日後建議派發普通末期股息每股港幣1.05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)，金額分別為港幣423,821,000元(2008年為港幣423,821,000元)及港幣403,639,000元(2008年：無)。合共港幣827,460,000元(2008年為港幣423,821,000元)。建議派發的普通末期股息及特別股息並未於結算日確認為負債。

32 股本及儲備金(續)

(b) 股本

法定及已發行股本

| | 2009年 港幣千元 | 2008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。

(c) 儲備的性質及目的：

(i) 兌換儲備

兌換儲備包括所有因換算香港以外實體的財務報表而產生的匯兌差額，並根據附註1(w)所述的會計政策處理。

(ii) 對沖儲備

對沖儲備包括對沖現金流量的對沖工具的累計公平值變動淨額中的有效部分，其後將根據附註1(h)所述的現金流量對沖會計政策確認被對沖的現金流量。

(iii) 公平價值儲備

公平價值儲備包括於結算日持有的可供出售債務證券的累計公平價值變動淨額，並根據附註1(f)所述的會計政策處理。

(d) 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。

財務報表附註

32 股本及儲備金(續)

(d) 資本管理(續)

集團以現金/負債淨額與資本相比的水平來監察資本架構。基於此，集團將現金/負債淨額界定為帶息貸款及借款減現金及現金等價物及已抵押銀行存款。資本包括權益的所有組成部分。

於2009年及2008年12月31日的現金/負債淨額與權益如下：

| | 附註 | 集團 | | 公司 | |
|------------|-------|--------------------|---------------|------------------|---------------|
| | | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 銀行貸款及透支 | 27 | 871,762 | 1,315,132 | - | - |
| 減：現金及現金等價物 | 26(a) | (3,501,861) | (3,034,131) | (28,417) | (27,289) |
| 已抵押銀行存款 | 26(a) | (51,200) | - | - | - |
| 現金淨額 | | (2,681,299) | (1,718,999) | (28,417) | (27,289) |
| 權益總額 | | 7,017,700 | 6,913,903 | 1,707,718 | 1,781,464 |

本公司或其附屬公司並無受外在的資本規定所限制。

33 收購及出售附屬公司

(a) 收購附屬公司

於2009年1月8日，本公司透過一間全資附屬公司，以收購價港幣2,030,000元收購香港巴士有限公司(「香港巴士」)的全部權益，以現金支付。

香港巴士的主要業務是在香港提供運輸服務。自被收購日期起，香港巴士對集團年內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：

| | 賬面值 港幣千元 | 公平價值 港幣千元 |
|----------------|-------------|--------------|
| 固定資產 | - | 600 |
| 客運服務牌照 | - | 1,000 |
| 收購資產淨值 | | 1,600 |
| 因收購產生之商譽(附註16) | | 430 |
| 以現金支付的總收購價 | | 2,030 |

33 收購及出售附屬公司(續)

(b) 出售附屬公司

於2009年5月21日，本集團訂立協議向Sun Hung Kai Transport Company Limited(「SHKTC」)出售間接全資附屬公司珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)，售賣價港幣110,626,000元，相等於珀麗灣客運於2009年5月31日淨資產之賬面值。此項交易已於2009年6月1日完成。出售該附屬公司並無帶來任何損益。

出售資產及負債之詳情如下：

| | 港幣千元 |
|---------------|----------|
| 固定資產 | 108,626 |
| 零件及物料 | 4,461 |
| 應收賬款 | 12,631 |
| 按金及預付款 | 1,670 |
| 現金及現金等價物 | 3,986 |
| 應付賬款及應計費用 | (12,719) |
| 遞延稅項負債 | (8,029) |
| 出售資產淨值 | 110,626 |
| 出售附屬公司收益 | - |
| 已收現金作價 | 110,626 |
| 出售附屬公司現金流入淨額： | |
| 已收現金作價 | 110,626 |
| 出售現金及現金等價物 | (3,986) |
| | 106,640 |

SHKTC為新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)之附屬公司，新鴻基地產為本公司主要股東之一，故出售珀麗灣客運構成有關連人士的交易(見附註37(a))。

34 承擔

(a) 於2009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：

| | 集團 | |
|-------------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 已簽訂合約者 | 767,739 | 153,717 |
| 經批准但仍未簽訂合約者 | 173,000 | 173,000 |
| | 940,739 | 326,717 |

財務報表附註

34 承擔(續)

(b) 於2009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：

| | 集團 | |
|---------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 一年內 | 4,409 | 4,497 |
| 一年後但五年內 | 2,506 | 3,197 |
| | 6,915 | 7,694 |

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。

(c) 本集團獲授若干為流動多媒體業務提供媒體銷售管理服務特許權，該等特許權將於2012年到期。根據該等特許權，本集團已承諾按所接獲廣告租金的預先釐定百分比繳付特許費，未來應付最低保證特許費如下：

| | 集團 | |
|---------|---------------|---------------|
| | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
| 一年內 | 11,504 | 10,504 |
| 一年後至五年內 | 19,451 | 30,955 |
| | 30,955 | 41,459 |

35 或有負債

已發出財務擔保

於2009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340,000,000元的擔保(2008年為港幣490,000,000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總金額港幣270,000,000元(2008年為港幣405,000,000元)。

與已發出的擔保有關係的遞延收入於財務報表附註28中披露。

36 金融風險管理及公平價值

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。

集團面對的這些風險以及用以控制此等風險的金融風險管理政策和措施，均載述如下。

(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、貸款予承資人及應收承資人款項以及債務投資。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其還款能力，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。

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。

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。銀行現金及銀行存款存放在獲得高度信貸評級的持牌金融機構，而集團會監察暴露於每家金融機構的風險。

為了盡量減少信貸風險，集團定期檢討逾期未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。集團不會向第三者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22及25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、資本性支出，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。

財務報表附註

36 金融風險管理及公平價值(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及衍生金融負債於結算日之剩餘合約年期，剩餘合約年期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 | | | | | | | | | |
|------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|------------|----------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|------------|----------------------------|
| | 2009年 | | | | | 2008年 | | | | |
| | 合約無貼現現金流出 | | | | | 合約無貼現現金流出 | | | | |
| | 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 | 總額 港幣千元 | 於 資產負債表 的賬面值 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 | 總額 港幣千元 | 於 資產負債表 的賬面值 港幣千元 |
| 銀行貸款 | 404,228 | 202,636 | 273,307 | 880,171 | 869,002 | 720,230 | 301,683 | 290,741 | 1,312,654 | 1,302,998 |
| 應付賬款及應計費用 | 1,069,502 | - | - | 1,069,502 | 1,069,502 | 988,492 | - | - | 988,492 | 988,492 |
| 銀行透支 | 2,760 | - | - | 2,760 | 2,760 | 12,134 | - | - | 12,134 | 12,134 |
| | 1,476,490 | 202,636 | 273,307 | 1,952,433 | 1,941,264 | 1,720,856 | 301,683 | 290,741 | 2,313,280 | 2,303,624 |
| 全額結算的 衍生工具： | | | | | | | | | | |
| 遠期外匯合約持有作 現金流量對沖工具 | | | | | - | | | | | 595 |
| - 合約無貼現 現金流出 | - | - | - | - | - | 27,315 | - | - | 27,315 | |
| - 合約無貼現 現金流入 | - | - | - | - | - | (26,720) | - | - | (26,720) | |

| | 公司 | | | | | | | | | |
|------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|------------|----------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|------------|----------------------------|
| | 2009年 | | | | | 2008年 | | | | |
| | 合約無貼現現金流出 | | | | | 合約無貼現現金流出 | | | | |
| | 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 | 總額 港幣千元 | 於 資產負債表 的賬面值 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 | 總額 港幣千元 | 於 資產負債表 的賬面值 港幣千元 |
| 應付附屬公司款項 | 6,788,653 | - | - | 6,788,653 | 6,788,653 | 6,340,317 | - | - | 6,340,317 | 6,340,317 |
| 其他應付賬款及 應計費用 | 37,451 | - | - | 37,451 | 37,451 | 35,962 | - | - | 35,962 | 35,962 |
| | 6,826,104 | - | - | 6,826,104 | 6,826,104 | 6,376,279 | - | - | 6,376,279 | 6,376,279 |
| 已發出財務擔保： | | | | | | | | | | |
| 最高擔保金額 (附註35) | 270,000 | - | - | 270,000 | 3,600 | 405,000 | - | - | 405,000 | 8,528 |

36 金融風險管理及公平價值(續)

(c) 利率風險

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2009年及2008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，定期檢討利率風險管理策略。

(i) 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 | | | |
|-------------------|------------|------------------|------------|--------------------|
| | 2009年 | | 2008年 | |
| | 實際年利率 % | 港幣千元 | 實際年利率 % | 港幣千元 |
| 定息資產： | | | | |
| 銀行存款 | 0.5 | 3,217,556 | 1.4 | 2,854,642 |
| 貸款予聯營公司 | — | — | 7.5 | 95,714 |
| 貸款予承資人 | 5.8 | 69,884 | — | — |
| 可供出售債務證券 | 5.0 | 93,305 | 4.6 | 90,386 |
| | | 3,380,745 | | 3,040,742 |
| 浮息資產/(負債)： | | | | |
| 銀行存款 | 0.3 | 65,955 | 0.1 | 49,908 |
| 應收分期付款 | 5.0 | 10,159 | 5.0 | 40,334 |
| 銀行透支 | 5.0 | (2,760) | 5.0 | (12,134) |
| 銀行貸款 | 0.7 | (869,002) | 0.5 | (1,302,998) |
| | | (795,648) | | (1,224,890) |

36 金融風險管理及公平價值(續)

(c) 利率風險(續)

(ii) 敏感度分析

於2009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6,535,000元(2008年為港幣10,233,000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2,824,000元(2008年為港幣2,634,000元)。

以上的敏感度分析列出在假設利率變動已於結算日發生，並被用於重新計量集團於結算日持有而承受公平價值利率風險的金融工具，集團除稅後盈利(及保留盈利)及綜合權益的其他組成部分將即時出現之變動。至於集團於結算日持有的浮息非衍生工具之現金流量利率風險，集團除稅後盈利(及保留盈利)及綜合權益的其他組成部分所受影響，乃按該等利率變動對年度化利息支出或收入的影響估計。分析按與2008年所用的相同基準進行。

(d) 貨幣風險

集團的貨幣風險主要來自以集團功能貨幣以外之貨幣購買巴士。此等風險之主要來源為英鎊。集團就極有機會進行的採購，對沖約27%的估計外幣風險。集團使用遠期外匯合約對沖此等外匯風險，並將此歸類為現金流量對沖。於2008年12月31日，集團為該等公平淨值為港幣595,000元的遠期外匯合約確認為衍生金融負債。該等遠期外匯合約用以購買2,388,000英鎊，到期日均為結算日後一年內。於2009年12月31日，集團並無未平倉的遠期外匯合約。

集團亦因向承資人及聯營公司提供人民幣貸款及應收承資人及聯營公司人民幣款項而承受匯率風險。

36 金融風險管理及公平價值(續)

(d) 貨幣風險(續)

(i) 外匯風險

下表詳列集團於結算日因確認以各實體功能貨幣以外的貨幣計算的資產或負債所產生之外匯風險。為配合呈報要求，集團承受的風險金額均以港元列示，並以結算日的現貨匯價進行兌換，其中不包括將香港境外業務之財務報表換算成集團呈報貨幣所產生的差額。

| | 集團 | | | | | |
|--------------------|-------------|----------|----------|-----------|----------|----------|
| | 外匯風險(以港幣呈列) | | | | | |
| | 2009年 | | | 2008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 | - | 21,515 | 309,614 | - | 19,173 | 365,578 |
| 應付賬款及應計費用 | - | (18,860) | (5,165) | - | (12,681) | (3,102) |
| 可供出售債務證券 | - | - | 55,283 | - | - | 38,690 |
| 應收聯營公司款項 | - | - | - | - | - | 11,068 |
| 應收承資人款項 | - | - | 12,167 | - | - | - |
| 貸款予聯營公司 | - | - | - | 25,830 | - | 69,884 |
| 貸款予承資人 | - | - | 69,884 | - | - | - |
| 用作經濟對沖之遠期外匯合約之名義金額 | - | - | - | - | 26,720 | - |
| 整體淨風險 | - | 2,655 | 441,783 | 25,830 | 33,212 | 482,118 |

此外，集團採用不屬於貸款機構功能貨幣的人民幣來計算公司間應收款項而承受外匯風險。截至2009年12月31日，該等公司間應收款項為人民幣124,557,000元，相等於港幣141,460,000元(2008年：人民幣124,971,000元，相等於港幣141,692,000元)。

財務報表附註

36 金融風險管理及公平價值(續)

(d) 貨幣風險(續)

(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變化時，在假設其他風險變數維持不變的情況下，集團之除稅後盈利(及保留盈利)及綜合權益的其他組成部分將會產生的即時變動。就此而言，集團假設港元與美元之聯繫匯率將不會受美元兌其他貨幣之幣值變動的重大影響。

| | 集團 | | | | | |
|-----|----------------------|---|---|----------------------|---|---|
| | 2009年 | | | 2008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%) | 4,245 (4,245) | – | 3% (3%) | 4,236 (4,236) | 775 (775) |
| 英鎊 | 11% (11%) | 634 (634) | – | 4% (4%) | 343 (343) | 1,068 (1,068) |
| 美元 | 1% (1%) | 3,874 (3,874) | 553 (553) | 1% (1%) | 3,630 (3,630) | 1,200 (1,200) |

上述敏感度分析的結果代表集團實體按各自的功能貨幣計量之除稅後盈利及權益所即時受到的影響總和，並為配合呈報要求而於結算日按當時的匯率換算為港元。

敏感度分析乃假設匯率變動已用於重新計量集團於結算日持有的金融工具之貨幣風險，包括集團內以貸款機構或借貸機構功能貨幣以外的貨幣計算的公司間應付及應收款項所產生之外匯風險。此分析不包括將香港境外業務之財務報表換算成集團之呈報貨幣而產生之差額。該分析按與2008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。

36 金融風險管理及公平價值(續)

(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變動，把握機會策略性地簽訂燃油價格掉期合約，為燃油價格變動進行對沖。於2009年及2008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

(i) 以公平價值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」所界定的三個公平價值層級，列出以公平價值列賬的金融工具於結算日的賬面值。每項金融工具的公平價值均完全根據對公平價值估量有重大影響的最低輸入數據進行分類。三個層級的公平價值界定如下：

- 第一層級(最高層級)：採用相同金融工具於活躍市場上的報價(不作調整)來計算公平價值
- 第二層級：採用類似金融工具於活躍市場上的報價，或採用估值技術以計算其公平價值而所有重要輸入均直接或間接基於可觀察市場數據
- 第三層級(最低層級)：採用估值技術以計算其公平價值而任何重要輸入並非基於可觀察市場數據

2009年

| | 集團 | | |
|-----------|--------------|--------------|------------|
| | 第一層級 港幣千元 | 第二層級 港幣千元 | 總額 港幣千元 |
| 資產 | | | |
| 可供出售債務證券 | | | |
| – 上市 | 55,283 | – | 55,283 |
| – 非上市 | – | 38,022 | 38,022 |
| | 55,283 | 38,022 | 93,305 |

年內，第一與第二層級的金融工具之間並無轉撥。

36 金融風險管理及公平價值(續)

(g) 公平價值(續)

(ii) 以公平價值以外方式列賬的金融工具公平價值

除以下項目外，所有按成本或攤銷成本列賬的金融工具均按與於2009年及2008年12月31日的公平價值相若的金額列賬：

- (1) 由於本集團及本公司的應收/應付附屬公司、聯營公司、共同控制實體及承資人的款項均為無抵押、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。
- (2) 為數港幣148,925,000元(2008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) 遠期外匯合約

遠期外匯合約的公平價值按市值計價，以市場報價計算。

(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)。

37 與有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，集團還與有關連人士進行以下重大交易：

(a) 與有關連公司的交易

| | 附註 | 2009年 港幣千元 | 2008年 港幣千元 |
|--------------------------|--------|---------------|---------------|
| 巴士服務收費 | (i) | 32,568 | 32,384 |
| 已付保險費 | (ii) | 63,094 | 67,385 |
| 發展中物業管理承建商服務的已付及應計費用 | (iii) | – | – |
| 租賃及銷售代理協議的已付及應計費用 | (iv) | 1,899 | 4,704 |
| 管理協議的已付及應計費用 | (v) | 5,323 | 5,885 |
| 物業發展項目管理服務的已付及應計費用 | (vi) | – | – |
| 運輸服務估計應享淨回報 | (vii) | 2,730 | 7,807 |
| 出售附屬公司所得款項 | 33(b) | 110,626 | – |
| 發展中投資物業管理承建商服務的已付及應計費用 | (viii) | – | 34,510 |
| 發展中投資物業項目管理及設計服務的已付及應計費用 | (ix) | – | 2,670 |
| 購買無抵押定息票據的已付費用 | (x) | 15,000 | – |
| 無抵押定息票據已收及應收利息收入 | (x) | 327 | – |

附註：

- (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2009年12月31日應向這些公司收取的款項為港幣6,826,000元(2008年為港幣13,496,000元)。
- (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(「2009年保險安排」)，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。按2009年保險安排的已付及應付款項為港幣67,798,000元。此外，集團於年內收回經驗退款港幣4,704,000元。於2009年12月31日，集團應付予新鴻基地產保險的應付餘額為港幣22,000元(2008年為港幣65,000元)。
- (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(「CFCCL」)簽訂主要成本合約。CFCCL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CFCCL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CFCCL支付的總代價上限為港幣1,617,743,000元。於2009年12月31日，集團按此合約應付之餘額為港幣106,623,000元(2008年為港幣117,304,000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。於2009年12月31日，集團按此合約應付之餘額為港幣3,732,000元(2008年為港幣1,833,000元)。

37 與有關連人士的重大交易(續)

(a) 與有關連公司的交易(續)

附註：(續)

- (v) 於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。

於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。於2009年12月31日，集團按此合約應付之餘額為港幣1,078,000元(2008年為港幣562,000元)。

- (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2009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(2008年為港幣3,800,000元)。

- (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(「運輸協議」)，提供往來香港馬灣的運輸服務。該運輸協議其後透過六封補充函件進行修訂及補充，並把營運期延長至2008年12月13日。該六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日及2007年12月6日(合稱「補充協議」)。

根據運輸協議的條款，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7%至14%的回報(「應享淨回報」)。

於2008年11月25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2008年12月14日起至2009年12月13日止，而運輸協議的應享淨回報，亦修訂為每年6%至15%。

根據該合約，集團於2009年12月31日並無應向SHKMW收取的款項(2008年為港幣55,486,000元)。

- (viii) 於2008年4月16日，公司間接全資附屬公司LCK Commercial Properties Limited(「LCKCP」)與CFCL簽訂主要成本協議(「主要成本協議」)，據此CFCL提供有關曼克頓山平台商場(「平台商場」)的改建及加建工程的管理承建商服務。根據主要成本協議，應付予CFCL的總代價不超過港幣37,400,000元。於2009年12月31日，此合約下的應付餘額為港幣4,390,000元(2008年為港幣17,478,000元)。

- (ix) 於2008年4月16日，LCKCP與新鴻基地產的附屬公司新鴻基建築設計有限公司(「SHKAE」)簽訂項目管理及設計服務協議(「項目管理及設計服務協議」)，據此SHKAE提供有關平台商場的項目管理、法定送審事項及室內設計的服務。根據項目管理及設計服務協議，總包服務費港幣2,670,000元將按照平台商場的改建及加建工程進度付予SHKAE。於2009年12月31日，此合約下的應付餘額為港幣370,000元(2008年為港幣1,870,000元)。

- (x) 於2009年3月6日，本公司全資附屬公司KMB Financial Services Limited(「KMBFS」)以港幣15,000,000元向一間銀行購入若干由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元之無抵押定息票據(「定息票據」)。定息票據年利率為2.64%。SHKPCM須於2012年2月12日的到期日向KMBFS償還定息票據的本金，以及按季支付定息票據的利息。於2009年12月31日，KMBFS持有之定息票據的公平價值為港幣15,251,000元，並無重大應收而未收之利息。

37 與有關連人士的重大交易(續)

(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3,376,000元(2008年為港幣4,999,000元)，於年底並無應收利息(2008年為港幣11,059,000元)。於集團不再能夠對聯營公司行使重大影響力當日，原本包含於聯營公司權益的應收利息已重新分類至其他金融資產，詳情刊載於附註20及22。

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普通末期股息及特別股息，詳情於財務報表附註12(a)披露。

(b) 在本公司於2010年1月21日舉行的股東特別大會上，本公司的獨立股東批准向新鴻基地產一家附屬公司出售集團在位於觀塘的一幅工業用地的樓宇及租賃土地權益的其中50%，作價為港幣490,000,000元。該作價乃參考由獨立物業測量師萊坊測計師行有限公司進行的估值，並經公平磋商後訂立。出售交易已於2010年1月25日完成，集團將於截至2010年12月31日止年度的綜合損益計算表中錄得出售收益約港幣489,000,000元。

39 比較數字

由於應用《香港會計準則》第1號(2007年修訂)「財務報表之呈列」及《香港財務報告準則》第8號「營運業務分部」，若干比較數字已予調整，以符合本年度賬項的編列，以及為2009年首次披露之項目提供比較數字。這些發展的進一步詳情於附註2披露。

40 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16、23(f)及36(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29所披露的或有事項準備金—保險乃根據集團以往之索償經驗及最近之索償發展而釐定。由於最終的索償金額將受未來的外界事故(例如法庭裁定的賠償額高低、法律責任標準的變化，以及索償人對解決索償事件之態度等)所影響，因此實際的索償金額可能有別於此等估算。此等準備金的增減，將會影響集團未來年度的業績。

(b) 折舊/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。

(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2009年12月31日，集團已確認的遞延稅項資產，主要包括附註30(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。

41 已頒佈但尚未於截至2009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2009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，至今認為以下發展與集團的財務報表有關，而採納它們亦不會對集團的經營業績和財務狀況構成重大影響。

| | 於以下日期或之後 開始的會計期間生效 |
|---|-------------------------|
| 《香港財務報告準則》第3號(經修訂)「企業合併」 | 2009年7月1日 |
| 《香港會計準則》第27號的修訂「綜合及個別財務報表」 | 2009年7月1日 |
| 《香港會計準則》第39號的修訂「金融工具：確認及計量 — 合資格對沖項目」 | 2009年7月1日 |
| 《香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋》第17號 — 「向擁有人分派非現金資產」 | 2009年7月1日 |
| 《香港財務報告準則》之優化(2009年) | 2009年7月1日 或2010年1月1日 |
| 已修訂的《香港會計準則》第24號「有關連人士披露」 | 2011年1月1日 |
| 《香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋》第14號的修訂，界定利益資產之限額、最低資金規定及其相互關係 | 2011年1月1日 |
| 《香港財務報告準則》第9號「金融工具」 | 2013年1月1日 |

財務匯報

截至12月31日止年度

| | 2009年 港幣百萬元 | 2008年 港幣百萬元 | 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 |
|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 損益計算表 | | | | | | | | | | |
| 營業額 | 6,842 | 7,353 | 12,013 | 8,705 | 6,456 | 6,544 | 6,540 | 6,843 | 6,862 | 6,323 |
| 除稅前盈利 | 800 | 694 | 4,074 | 2,002 | 691 | 913 | 857 | 1,142 | 1,810 | 936 |
| 減：所得稅 | 118 | 18 | 206 | 133 | 96 | 169 | 259 | 175 | 237 | 81 |
| 除稅後盈利 | 682 | 676 | 3,868 | 1,869 | 595 | 744 | 598 | 967 | 1,573 | 855 |
| 減：少數股東權益 | 9 | 18 | 21 | 31 | 11 | 13 | 1 | 28 | 34 | - |
| 本公司股權持有人應佔盈利 | 673 | 658 | 3,847 | 1,838 | 584 | 731 | 597 | 939 | 1,539 | 855 |
| 資產負債表 | | | | | | | | | | |
| 固定資產 | 4,100 | 4,466 | 4,981 | 5,463 | 5,720 | 6,119 | 6,491 | 6,497 | 6,047 | 5,381 |
| 客運服務牌照 | 22 | 15 | 14 | 8 | - | - | - | - | - | - |
| 商譽 | 63 | 63 | 52 | 49 | 33 | 30 | 50 | 53 | 21 | 22 |
| 媒體資產 | - | 1 | 1 | 1 | 96 | 115 | 61 | - | - | - |
| 非流動預付款 | 19 | 29 | 38 | 48 | 63 | 470 | 105 | 101 | - | - |
| 聯營公司權益 | 612 | 834 | 911 | 834 | 776 | 330 | 162 | 61 | 1 | - |
| 共同控制實體權益 | - | 20 | 23 | 23 | 16 | 5 | 1 | 2 | 6 | 10 |
| 其他金融資產 | 334 | 136 | 138 | 46 | 34 | 15 | 15 | 15 | 15 | 1 |
| 僱員福利資產 | 716 | 755 | 602 | 537 | 485 | 414 | 339 | 278 | - | - |
| 流動資產淨額 | 2,455 | 2,083 | 3,224 | 1,426 | 184 | 253 | 548 | 465 | 854 | 926 |
| 運用資金總額 | 8,321 | 8,402 | 9,984 | 8,435 | 7,407 | 7,751 | 7,772 | 7,472 | 6,944 | 6,340 |
| 資金來源： | | | | | | | | | | |
| 股本 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 | 404 |
| 儲備金 | 6,385 | 6,257 | 7,145 | 4,670 | 3,628 | 3,847 | 3,935 | 4,157 | 3,776 | 2,341 |
| 歸屬本公司股權持有人總權益 | 6,789 | 6,661 | 7,549 | 5,074 | 4,032 | 4,251 | 4,339 | 4,561 | 4,180 | 2,745 |
| 少數股東權益 | 229 | 253 | 249 | 245 | 269 | 289 | 260 | 244 | 228 | 4 |
| 權益總額 | 7,018 | 6,914 | 7,798 | 5,319 | 4,301 | 4,540 | 4,599 | 4,805 | 4,408 | 2,749 |
| 或有事項準備金 — 保險 | 305 | 337 | 295 | 271 | 52 | 59 | 106 | 117 | 202 | 298 |
| 長期銀行貸款 | 470 | 590 | 1,155 | 2,052 | 2,218 | 2,298 | 2,218 | 1,830 | 1,743 | 2,176 |
| 其他負債 | 528 | 561 | 736 | 793 | 836 | 854 | 849 | 720 | 591 | 1,117 |
| 動用資金總額 | 8,321 | 8,402 | 9,984 | 8,435 | 7,407 | 7,751 | 7,772 | 7,472 | 6,944 | 6,340 |
| 每股盈利(港幣元) | 1.67 | 1.63 | 9.53 | 4.55 | 1.45 | 1.81 | 1.48 | 2.33 | 3.81 | 2.12 |
| 每股股息(港幣元) | 2.35 | 1.35 | 5.53 | 2.03 | 2.03 | 2.03 | 2.03 | 2.03 | 1.86 | 1.58 |

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2008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

郭炳湘博士太平紳士▲

D.Sc., MSc(Lond), DIC, MICE

伍兆燦▲

雷禮權▲

BSc(Econ)

陳祖澤博士太平紳士▲

GBS, DBA(Hon), DSocSc(Hon), BA,
DipMS, CCMI, FCILT, FHKIoD

雷中元

M.H., BEc, AASA, FCILT
執行董事

伍穎梅▲

BA, MBA(Chicago), MPA(Harvard),
FCIM, CMILT, MHKIoD
(非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, FCILT, MHKIoD
董事總經理

蕭炯柱太平紳士*

GBS, CBE, MSS(Birmingham, UK)

苗學禮▲

SBS, OBE, MPA(Harvard), BA(Lond)

孔令成太平紳士

(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)

蘇偉基

(郭炳湘博士太平紳士▲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

蕭炯柱

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

陳祖澤博士

常務委員會

梁乃鵬博士#

郭炳聯

陳祖澤博士

雷中元

何達文

伍穎梅

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

香港九龍荔枝角賣輪街九號

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 Fulcrum Group (Bermuda) Limited
Rosebank Centre
11 Bermudiana Road
Pembroke, HM 08
Bermuda

股東名冊

股份過戶停辦日期：
2010年5月12日至2010年5月20日
(首尾兩天包括在內)

股息

普通中期

每股港幣0.30元
已於2009年10月15日派付

普通末期(建議)

每股港幣1.05元
將於2010年5月24日派付

特別(建議)

每股港幣1.00元
將於2010年5月24日派付

公司股份編號

香港聯合交易所：62
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

陽光巴士有限公司

電話：(852) 2371 2666

(*本公司之獨立非執行董事)
(▲本公司之非執行董事)
(#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：62

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。

