

# 財務回顧

## 集團

### 2010年財務表現回顧

#### 集團全年業績

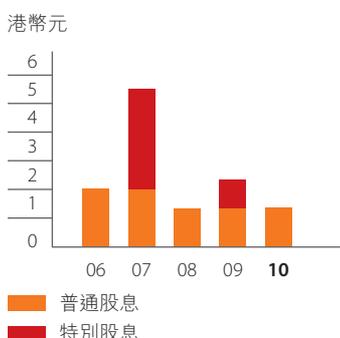
集團截至2010年12月31日止年度之本公司股東應佔盈利為港幣8.669億元，較2009年的港幣6.735億元增加港幣1.934億元。每股盈利由2009年的港幣1.67元增至2010年的港幣2.15元。盈利增加主要由於集團於2010年1月出售一幅位於觀塘的工業用地的50%權益而錄得非經常性資本收益港幣4.891億元，但由於曼克頓山年內住宅單位的銷售數目減少，因此部分盈利增幅被抵銷。若撇除出售土地權益及曼克頓山物業的非經常性盈利，2010年股東應佔盈利為港幣3.949億元，較2009年減少了19.0%。

截至2010年12月31日止年度，集團營業額為港幣66.868億元(2009年為港幣68.422億元)，較2009年減少港幣1.554億元，減幅為2.3%。營業額的減少，主要因為曼克頓山的住宅單位大部分是於2009年底前售出，而2010年只售出一個(2009年為五個)住宅單位及三個(2009年為13個)車位，令2010年確認的銷售總收益為港幣2,930萬元(2009年為港幣1.562億元)。此外，集團的運輸業務所產生的車費收入亦由2009年的港幣64.418億元，減少港幣1.244億元至2010年的港幣63.174億元，主要因為乘客轉乘擴展的鐵路網絡，導致載客量減少。集團媒體銷售業務的營業額由2009年的港幣2.365億元，增加9,050萬元至2010年的港幣3.270億元。上升主要由於在香港的巴士車身及車廂廣告業務增長所致。

下表為集團截至2010年12月31日止年度六個部門的營業額及盈利貢獻：

百萬港元	營業額		除稅前盈利/(虧損)	
	2010年	2009年	2010年	2009年
專營公共巴士業務部	<b>6,062.4</b>	6,200.0	<b>397.3</b>	474.3
非專營運輸業務部	<b>256.7</b>	295.3	<b>26.7</b>	22.1
物業持有及發展部	<b>42.5</b>	163.9	<b>493.6</b>	230.1
媒體銷售業務部	<b>325.2</b>	183.0	<b>(48.3)</b>	22.7
財政服務部	-	-	<b>23.3</b>	21.8
中國內地運輸業務部	-	-	<b>33.8</b>	38.4
	<b>6,686.8</b>	6,842.2	<b>926.4</b>	809.4
融資成本			<b>(6.6)</b>	(12.1)
未分配之經營收入淨額			<b>10.9</b>	2.5
除稅及非控制性權益前盈利			<b>930.7</b>	799.8
所得稅			<b>(75.3)</b>	(117.7)
非控制性權益			<b>11.5</b>	(8.6)
本公司股權持有人應佔盈利			<b>866.9</b>	673.5

### 每股股息



### 於12月31日之資產總值

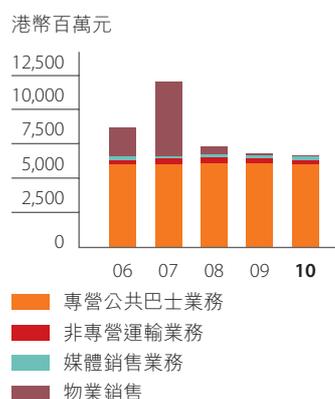


### 固定資產平均淨值回報率

(不包括銷售及出售物業)



### 集團營業額



集團於2010年的總經營成本為港幣63.489億元(2009年為港幣61.436億元)，較2009年增加港幣2.053億元或3.3%。增加的主要原因是國際油價於2010年顯著反彈，令燃油成本上升港幣1.803億元。有關集團各業務部的財務狀況詳情，已刊載於本年報第84至89頁。

於2010年，集團的應佔聯營公司盈利為港幣3,380萬元(2009年為港幣2,960萬元)，較2009年增加港幣420萬元。

本年度所得稅支出為港幣7,530萬元(2009年為港幣1.177億元)。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第157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162至164頁財務報表附註13。

### 股息政策

視乎集團各項業務的盈利表現，集團採用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，特別股息僅於來自非經常性特別項目，例如銷售曼克頓山住宅單位，獲得剩餘資金後，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(2009年為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)。連同於2010年10月派發之中期股息每股港幣0.30元(2009年為每股港幣0.30元)，2010年全年股息將為每股港幣1.35元(2009年為每股港幣2.35元)。擬派股息須待股東於2011年5月19日舉行之股東週年大會上通過，方能作實。

## 財務回顧

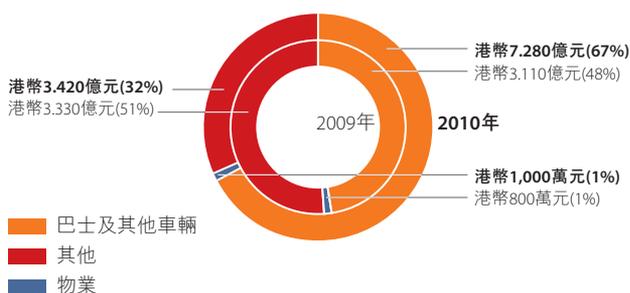
### 財務狀況主要變動

#### 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，以及租賃土地權益。於2010年12月31日，集團的固定資產並無作為抵押。

於2010年，集團之資本性支出為港幣10.802億元（2009年為港幣6.515億元）。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165至166頁財務報表附註14(a)。

#### 資本性支出



#### 流動資產及負債

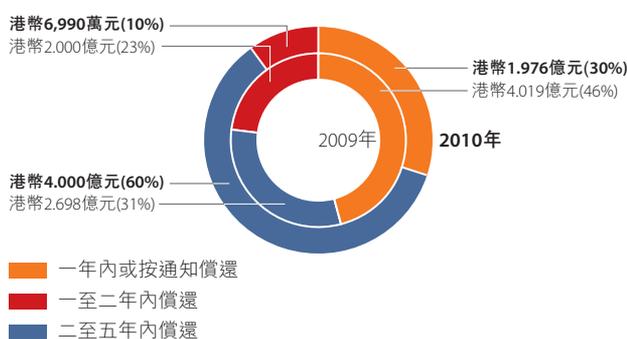
於2010年12月31日，集團的流動資產總額為港幣32.130億元（2009年為港幣41.000億元），其中主要包括持作出售的已落成物業港幣4,520萬元（2009年為港幣4,210萬元）、應收賬款港幣2.566億元（2009年為港幣3.846億元），以及流動資金港幣28.007億元（2009年為港幣35.531億元）。持作出售的已落成物業數額代表於年結日所持有的曼克頓山未出售住宅單位及車位的成本。於2010年年底，集團的流動資金主要為港幣、美元、人民幣及英鎊。

集團於2010年12月31日的流動負債總額為港幣14.502億元（2009年為港幣16.461億元），其中主要包括銀行貸款的流動部分、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2010年12月31日，銀行貸款及透支為港幣6.675億元（2009年為港幣8.718億元），全部均為無抵押。於2010年12月31日及2009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：

#### 於12月31日之集團借貸還款分析



#### 淨現金

於2010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21.332億元（2009年為港幣26.813億元）。下表列出集團於2010年12月31日按貨幣劃分的淨現金詳情：

貨幣	現金及銀行存款 外幣百萬元	現金及銀行存款 港幣百萬元	銀行貸款及透支 港幣百萬元	淨現金 港幣百萬元
<b>於2010年12月31日</b>				
港幣		2,455.1	(667.5)	1,787.6
美元	25.0	194.1	-	194.1
英鎊	1.7	21.0	-	21.0
人民幣	110.2	130.5	-	130.5
總計		2,800.7	(667.5)	2,133.2
<b>於2009年12月31日</b>				
港幣		3,072.1	(871.8)	2,200.3
美元	39.9	309.4	-	309.4
英鎊	1.7	21.5	-	21.5
人民幣	132.8	150.1	-	150.1
總計		3,553.1	(871.8)	2,681.3

## 資本承擔

於2010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24.384億元(2009年為港幣9.407億元)。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	2010年	2009年
觀塘地段發展項目	1,797.1	-
購買巴士及其他車輛	346.3	582.5
購置其他固定資產	293.0	356.7
興建車廠及其他車廠設施	2.0	1.5
總計	2,438.4	940.7

於2010年12月31日，集團已訂購385部新巴士(2009年為333部)，並將於2011年付運。

## 資金及融資

### 流動資金與財政資源

集團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。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。於2010年12月31日，集團的銀行未動用信貸總額為港幣13.298億元(2009年為港幣7.200億元)。

## 資本負債比率及流動資金比率

於2010年12月31日及2009年12月31日，集團擁有現金淨額。下表列出集團於2010年年底及2009年年底的流動資金比率：

	2010年	2009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)	2.2	2.5

於2010年12月31日，集團現金淨額為港幣21.332億元(2009年為港幣26.813億元)。現金淨額減少，主要由於集團購買新巴士、派發股息及償還銀行貸款，令流動資金減少所致。

### 融資成本及利息盈利率

截至2010年12月31日止年度，集團的融資成本由2009年的港幣1,210萬元下降至港幣660萬元。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2010年的平均借貸年利率為0.80%，較2009年的0.89%下降九個基點。

截至2010年12月31日止年度，集團利息收入較總融資成本超出港幣3,000萬元(即為淨利息收入)(2009年為港幣2,510萬元)。

### 於12月31日之股東權益



## 財務回顧

### 現金流量淨額

年內，經營專營公共巴士業務及出售集團在觀塘一幅工業用地50%之權益所產生的現金流量為集團的主要流動資金來源。截至2010年12月31日止年度，現金及現金等價物淨額減少港幣3,470萬元(2009年為港幣17.087億元)，其來源如下：

港幣百萬元	2010年	2009年
產自/(用於)以下活動的現金淨額：		
• 經營活動	1,315.1	1,990.6
• 投資活動	(188.8)	(2,690.6)
• 融資活動	(1,161.0)	(1,008.7)
總計	(34.7)	(1,708.7)

於2010年，集團來自經營及投資活動之現金流入淨額為港幣11.263億元(2009年為現金流出港幣7.000億元)，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11.266億元(2009年為港幣13.468億元)；(ii)出售曼克頓山住宅單位所得的現金收益港幣1.338億元(2009年為港幣3.281億元)；(iii)支付予資本性支出的金額港幣10.352億元(2009年為港幣6.189億元)；及(iv)原本到期日超過三個月的銀行存款減少港幣7.430億元(2009年為增加港幣21.833億元)。

年內，銀行貸款額減少港幣2.000億元(2009年為港幣4.359億元)。2010年末扣除付予股權持有人股息前的現金流入淨額為港幣9.139億元，而2009年為現金流出淨額港幣11.637億元。

有關集團截至2010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，包括利率風險、外匯風險、股價風險及燃油價格風險、潛在的

信貸風險、現金流量及流動資金風險。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、物業銷售的應收分期付款、給予承資人的貸款以及債務投資。集團的信貸政策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特定水平信貸額的所有主要顧客作出信貸評估。該等評估集中於顧客過往的還款記錄及其還款能力，並考慮顧客以及顧客業務所在地的經濟環境等特定資料。至於來自物業銷售的應收分期付款，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。集團亦定期為應收賬款編製賬齡分析及密切監察其風險。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。

### 現金流量及流動資金風險管理

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長期沒有大幅上升的情況下，其現金流量及流動資金風險亦將處於低水平。假若燃油價格持續處於高位而預期的車費加幅及實施時間未能緩和日益趨升的成本，便會對九巴的資產負債比率構成壓力。集團持續檢討其融資策略，務求取得具成本效益的資金安排，以切合各附屬公司獨特的經營環境。

### 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2010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2010年可享有極低息率所帶來的裨益。集團定期按最新的市場情況檢討其利率風險管理策略，並制定適當的策略以妥善處理風險。自2002年1月14日以來，集團的主要附屬公司九巴獲標準普爾授予良好而穩定的「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

集團面對的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巴士及海外車輛零件。這方面的外匯風險主要來自英鎊。雖然集團的外幣資產與負債水平相對集團資產總值較低，沒有對集團構成重大的外匯風險，但集團仍將持續監察匯價波動，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。為此，集團簽訂多份遠期外匯合約，對2010年所需英鎊總額約56%進行對沖(2009年為27%)。於2010年12月31日，集團並無未平倉的遠期外匯合約。

### 股價風險

由於集團持有的股權證券的賬面值相對於總資產並不顯著，故集團對來自股權證券價格變動的風險不大。

### 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2010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，並會積極與香港特別行政區政府(「香港特區政府」)研究其他紓緩措施。因此，九巴和龍運於2010年7月30日分別向香港特區政府運輸署提交上調車費8.6%及7.4%的申請。香港特區政府現正審議該等車費調整申請。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營運成本的大部分。集團根據生產力及市場趨勢，密切監察員工的數目和薪酬。截至2010年12月31日止年度，集團僱員(包括集團中國內地附屬公司的僱員)的薪酬總額為港幣29.671億元，而2009年則為港幣29.888億元。集團通過自然流失及嚴格控制人手，使員工數目於2010年年底減至12,863人，較2009年年底的13,074人減少1.6%。

員工成本及每部巴士與  
員工數目之比例  
(專營公共巴士業務)



## 各業務部

### 專營公共巴士業務

九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

	單位	2010年	2009年
營業額	港幣百萬元	<b>5,829.7</b>	5,928.6
出售樓宇及租賃土地權益所得收益	港幣百萬元	<b>105.7</b>	980.0
其他收益淨額	港幣百萬元	<b>114.0</b>	19.3
就界定福利退休計劃而釐定的視為收入/(虧損)	港幣百萬元	<b>74.3</b>	(36.4)
總經營成本	港幣百萬元	<b>(5,648.2)</b>	(5,465.6)
融資成本	港幣百萬元	<b>(5.6)</b>	(9.5)
除稅前盈利	港幣百萬元	<b>469.9</b>	1,416.4
所得稅支出	港幣百萬元	<b>(58.9)</b>	(71.9)
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	<b>411.0</b>	1,344.5
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	<b>305.3</b>	364.5
淨盈利率(包括出售樓宇及租賃土地權益所得收益)		<b>7.1%</b>	22.7%
淨盈利率(不包括出售樓宇及租賃土地權益所得收益)		<b>5.2%</b>	6.1%
總載客量	百萬人次	<b>946.7</b>	965.2
行車里數	百萬公里	<b>309.7</b>	320.8
年終僱員數目	僱員數目	<b>11,674</b>	11,870
年終車隊規模	巴士數目	<b>3,822</b>	3,880
資產總值	港幣百萬元	<b>4,826.5</b>	4,801.4

九巴於年內的除稅後盈利為港幣4.110億元，當中包括(i)把位於屯門的一幅工業用地轉讓予集團物業持有及發展部旗下一間同系附屬公司而獲得的非經常性非現金資本收益港幣1.057億元(2009年：把位於觀塘的一幅工業用地轉讓予兩間同系附屬公司而獲得的非經常性非現金資本收益港幣9.800億元)，以及(ii)由獨立精算師按照《香港會計準則》第19號「僱員福利」對九巴經營的兩個界定福利員工退休計劃而釐定的非現金視為收入港幣7,430萬元(2009年為視為虧損港幣3,640萬元)。若不包括上述非現金項目，九巴於2010年的除稅後盈利為港幣2.433億元，較2009年的港幣3.949億元減少港幣1.516億元，減幅為38.4%。

九巴於2010年的車費收入為港幣57.237億元，較2009年的港幣58.213億元減少港幣9,760萬元，減幅為1.7%。2010年的總載客量為9.467億人次(每日平均259萬人次)，較2009年的9.652億人次(每日平均264萬人次)減少1.9%。載客量減少，主要由於鐵路網絡擴展所致。年內的廣告收入港幣1.037億元，較去年港幣1.050億元減少1.2%。

2010年的總經營成本為港幣56.482億元，較2009年的港幣54.656億元，上升港幣1.826億元。總經營成本上升，主要由於國際燃油價格顯著反彈，使燃油成本按年上升港幣1.845億元，升幅為21.9%。集團的專營

巴士採用的近乎零含硫量柴油的價格乃按新加坡0.5%含硫柴油(「該柴油」)的平均價格為計算基準，該柴油於2010年的平均價格為每桶89.6美元，較2009年的每桶69.1美元上升29.7%。由於燃油成本的上升並非九巴所能控制，九巴於2010年7月30日向香港特區政府運輸署提交上調車費8.6%的申請，以維持其巴士業務的財政穩定及現有的服務水平。香港特區政府現正審議該項調整車費申請。

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)。

主要由於經濟復甦，令來往香港國際機場的客運需求上升，加上亞洲國際博覽館於2010年11月舉行電子動態版《清明上河圖》一次性的特別展覽活動，吸引大批訪客所致。

龍運的總經營成本為港幣3.103億元，較2009年的港幣2.921億元增加港幣1,820萬元。總經營成本上升，主要由於該柴油的價格飆升，令燃油成本上升港幣1,210萬元或25.9%，加上通脹壓力亦令員工成本、隧道費及零件成本增加。為應付經營成本上漲的問題，及維持其巴士業務的財政穩定，龍運於2010

### 龍運巴士有限公司(「龍運」)

	單位	2010年	2009年
營業額	港幣百萬元	<b>336.9</b>	326.9
其他收益/(虧損)淨額	港幣百萬元	<b>1.3</b>	(3.5)
就界定福利退休計劃而釐定的視為虧損	港幣百萬元	<b>(0.3)</b>	(3.0)
總經營成本	港幣百萬元	<b>(310.3)</b>	(292.1)
融資成本	港幣百萬元	<b>(0.4)</b>	(0.4)
除稅前盈利	港幣百萬元	<b>27.2</b>	27.9
所得稅支出	港幣百萬元	<b>(4.4)</b>	(4.5)
除稅後盈利	港幣百萬元	<b>22.8</b>	23.4
淨盈利率		<b>6.8%</b>	7.2%
總載客量	百萬人次	<b>29.4</b>	28.2
行車里數	百萬公里	<b>25.6</b>	25.8
年終僱員數目	僱員數目	<b>458</b>	457
年終車隊規模	巴士數目	<b>166</b>	167
資產總值	港幣百萬元	<b>288.7</b>	299.2

龍運於年內錄得除稅後盈利港幣2,280萬元，較去年的港幣2,340萬元減少港幣60萬元或2.6%。

龍運於2010年的車費收入為港幣3.366億元，較2009年的港幣3.251億元增加港幣1,150萬元或3.5%。龍運於年內錄得2,940萬人次的總載客量(每日平均為80,579人次)，較2009年的2,820萬人次(每日平均為77,151人次)上升4.4%。載客量增加，

年7月30日向香港特區政府運輸署提交上調車費7.4%的申請。香港特區政府現正審議該項調整車費申請。

### 非專營運輸業務

集團的非專營運輸業務部於2010年錄得除稅後盈利港幣2,300萬元，較2009年的港幣1,890萬元增加港幣410萬元，增幅為21.7%。2010年的營業額為港幣2.567億元，較2009年的港幣2.953億元減少13.1%。

## 財務回顧

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、旅行社和學校，以及普羅大眾。

年內，陽光巴士集團的營業額為港幣2.167億元，較2009年的港幣2.108億元增加港幣590萬元，增幅為2.8%。營業額增加，主要由於經濟環境改善，以及陽光巴士集團擴大在住客服務市場的佔有率所致。

於2010年12月31日，陽光巴士集團的巴士數目為382部(2009年為377部)。年內，陽光巴士集團購

入38部新巴士(2009年為38部)，以擴展業務、提升服務水平及取代舊有巴士。

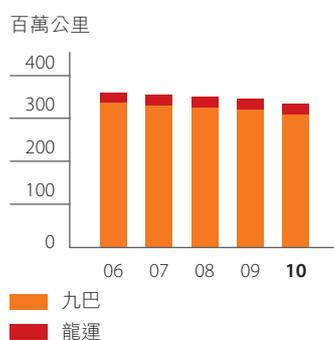
### 新香港巴士有限公司(「新港巴」)

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」)。隨著落馬洲支線及落馬洲公共運輸交匯處於2007年8月啟用，加上兩岸直航包機服務於2008年7月開展，新港巴的載客量因而下跌。新港巴於2010年的總載客量為560萬人次(每月平均載客量為46萬人次)，較2009年的580萬人次(每月平均載客量為48萬人次)下降3.5%。新港巴於2010年年底的巴士數目為15部，與2009年年底相同。

平均每日載客人次  
(專營公共巴士業務)



巴士行車里數  
(專營公共巴士業務)



於12月31日  
已發牌之巴士數目



於12月31日  
之員工數目



## 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2009年年底，荔枝角地產已售出1,112個曼克頓山住宅單位，佔可供出售樓面面積約1,186,100平方呎(即相等於可供出售總樓面面積的99.2%)，另售出367個車位。於2010年，荔枝角地產售出一個曼克頓山住宅單位，佔可供出售樓面面積約2,300平方呎以及三個車位，帶來港幣2,220萬元的除稅後盈利。然而，兩個於過去數年售出但尚未完成交易的住宅單位(佔可供出售樓面面積約4,700平方呎)卻於2010年被收回。如本年報第155頁財務報表附註4(b)所披露，上述兩個被收回之住宅單位導致之前已確認港幣3,500萬元的除稅後盈利需於2010年回撥，因而完全抵銷本年度銷售所產生的盈利，令荔枝角地產於2010年錄得除稅後虧損港幣1,700萬元(2009年為除稅後盈利港幣1.861億元)。這兩個被收回的住宅單位其後於2011年1月重新售出並錄得盈利，而盈利將於2011年確認。

於2010年12月31日，持作出售的已落成物業的賬面值(在綜合資產負債表內列為流動資產)，包括四個住宅單位及27個車位，為數港幣4,520萬元(2009年為港幣4,210萬元)。

於2010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(2009年：無)。

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

LCKCP是集團的全資附屬公司，亦是商場「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。曼坊的總樓面面積為50,000平方呎，匯聚各種商店和食肆。該商場已於2009年第二季開幕，並於2010年底全部租出，為集團帶來額外租金收入。

於2010年12月31日，該商場(在綜合資產負債表內列為投資物業)的賬面值為港幣1.109億元(2009年為港幣1.159億元)，賬面值乃按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

### 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，按成本減累計折舊及減值虧損為港幣3,520萬元(2009年為港幣3,590萬元)，並列於2010年12月31日的綜合資產負債表內。

### KT Real Estate Limited (「KTRE」) 及 KT Properties Investment Limited (「KTPI」)

於2009年年底，本公司之間接全資附屬公司KTRE與KTPI，按等額權益分權共同擁有位於香港九龍巧明街98號觀塘內地段第240號(「觀塘地段」)的工業用地。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發展有限公司(「新鴻基地產」)之全資附屬公司Turbo Result Limited (「TRL」)出售KTPI在觀塘地段之50%權益，作價為港幣4.900億元。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而訂定。上述項目於2010年1月25日完成出售後，觀塘地段由KTRE及TRL按等額權益分權共同擁有，而出售觀塘地段其中50%之權益所得的收益港幣4.891億元，已於截至2010年12月31日止年度的本公司綜合損益計算表中確認。

根據於2009年12月11日簽訂之協議，KTRE、TRL、本公司及新鴻基地產同意共同發展觀塘地段作非住宅(不包括酒店)用途。項目成本估計為港幣36億元，並由KTRE及TRL以等額共同承擔。於2010年4月26日，新鴻基地產的全資附屬公司新鴻基地產代理有限公司(「新鴻基地產代理」)獲委任為項目經理，以確保觀塘地段發展項目達致高質素標準。項目經理現正處理與契約修訂及提交建築圖則的有關事宜。地盤拆卸及建築工程將於獲得相關的法定批准後展開。

於2010年12月31日，未履行及未撥備之資本承擔為港幣17.971億元(2009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	2010年	2009年
營業額	325.2	196.3
其他收益	31.2	26.8
營運收入總額	356.4	223.1
總經營成本	(295.3)	(186.3)
非上市股權證券減值虧損	(110.0)	(9.8)
應佔聯營公司之虧損	-	(4.4)
除稅前(虧損)/盈利	(48.9)	22.6
所得稅支出	(8.3)	(4.4)
除稅後(虧損)/盈利	(57.2)	18.2
非控制性權益	(4.4)	(4.2)
股權持有人應佔(虧損)/盈利	(61.6)	14.0

截至2010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3.564億元(2009年為港幣2.231億元)，其股權持有人應佔虧損為港幣6,160萬元(2009年為盈利港幣1,400萬元)。錄得虧損主要由於路訊通集團根據香港會計師公會《香港會計準則》第39號，就創智傳動大業廣告有限公司的非上市股權的賬面值，作出約港幣1.100億元(2009年為港幣980萬元)的減值虧損準備。

路訊通集團香港媒體銷售服務於2010年的收入為港幣3.241億元，較2009年的港幣1.941億元增加67.0%。收入增加主要由於巴士車身廣告業務於2009年11月開辦及巴士車廂廣告業務在巴士電視廣播系統升級後錄得增長，加上路訊通集團透過在路面上的綜合三合一媒體(巴士電視、巴士車身及巴士車廂)平台，加強向廣告商提供獨特的市場推廣服務。

路訊通集團的總經營成本由2009年的港幣1.863億元，增加58.5%至2010年的港幣2.953億元，與媒體銷售業務的增長同步。

有關路訊通集團的進一步資料已刊載於路訊通集團的2010年業績公佈及年報內。

### 中國內地運輸業務

於2010年12月31日，集團的中國內地運輸業務部所擁有的聯營公司權益總額為港幣6.403億元(2009年為港幣6.120億元)。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2010年12月31日止年度，集團的中國內地運輸業務部錄得盈利港幣3,380萬元(2009年為港幣3,840萬元)。

## 於2010年12月31日的中國內地運輸業務投資概要

	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%
2010年年終的車隊規模(車輛數目)	4,437	5,248
巴士載客量(百萬人次)	不適用	932.5
巴士行車里數(百萬公里)	不適用	392.1
2010年年終僱員數目	4,656	21,950

## 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(以投資當日計算相等於港幣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4,437部車輛及聘用4,656名員工。北汽九龍於2010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(以投資當日計算相等於港幣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提供公共巴士、小型巴士和計程車服務，經營251條巴士路線，投入約5,248部車輛。深圳巴士集團在2010年繼續取得穩定進展，錄得9.325億人次的載客量，較2009年的8.628億人次上升8.1%。

## 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) KT Real Estate Limited(「KTRE」)

與新鴻基地產代理有限公司(「新鴻基地產代理」)的交易

於2010年4月26日，本公司全資附屬公司KTRE及新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)全資附屬公司Turbo Result Limited(「TRL」)，兩者為香港九龍巧明街98號觀塘內地段第240號(「觀塘地段」)按等額權益分權共有的業主(「業主」)，與新鴻基地產全資附屬公司新鴻基地產代理簽訂一項項目管理協議(「項目管理協議」)，據此新鴻基地產代理獲委任為觀塘地段發展項目(「該項目」)之項目經理。該項委任由2010年4月26日起生效，至(i)就項目訂立的合約中的最後保修期屆滿之日或(ii)建築師根據項目總建築合約發出最終證明書之日止，以兩者中之較遲者為準。根據項目管理協議，KTRE及TRL須以等額共同向新鴻基地產代理支付項目管理費用及契約修訂費用。項目管理費用相等於以下兩者中較高者的金額：(1)港幣20,000,000元；及(2)(a)該項目所引致的

## 財務回顧

成本(「項目成本」)、費用及開支(不包括因修訂政府批地書而向政府支付的任何地價、向新鴻基地產代理支付的項目管理費用及契約修訂費用,以及新鴻基地產代理僱用員工進行其服務之支出)的1%,及(b)港幣25,000,000元,兩者中之較低者。並根據載於項目管理協議的發展進度分期支付。項目管理費用的計算乃以可予修訂的政府批地書中所准許的最高樓面總面積1,150,000平方呎作為假設。如根據建築物(規劃)條例取得額外地積比率而令上述的最高樓面總面積增加,而該項目將運用此提高的額外地積比率,則項目管理費用須調整至以下兩項之較高者:(1)港幣20,000,000元,及(2)(a)項目成本的1%及(b)港幣26,000,000元。此外,業主須向新鴻基地產代理支付政府批地書方面的契約修訂費用,以辦理及取得契約條款的修訂。此項費用總額為以下兩者中之較低者:(1)根據獲批准的契約修訂所准許的最高樓面總面積,按每平方呎港幣3.2元計算;及(2)港幣3,840,000元,當中港幣1,840,000元須於簽訂項目管理協議時支付,餘額則在因修訂政府批地書的契約條款而向政府繳交地價餘額時支付。於2010年,KTRE向新鴻基地產代理支付項目管理費用港幣2,000,000元及契約修訂費用港幣920,000元(佔相關費用的一半)。本公司已在2010年4月26日發出的公佈中披露此等關連交易的詳情。

### 持續關連交易

#### (b) 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196頁的財務報表附註36(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(「2010年保險安排」)。有關的保單已於2010年1月1日開始生效,有效期為一年。根據上市規則規定,在2010年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至2010年12月31日止

年度,集團按2010年保險安排付予及應付新鴻基地產保險的保費為港幣67,869,000元。於2010年11月24日,集團與新鴻基地產保險再訂立若干新的保險安排(「2011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2011年保險安排而訂立的保單已於2011年1月1日生效,有效期為一年。估計集團在截至2011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77,250,000元。2010年及2011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2009年11月20日及2010年11月24日發出的公佈中披露此等持續關連交易的詳情。

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

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196頁的財務報表附註36(a)(iv)所述,荔枝角地產就截至2010年12月31日止年度內兩個被收回的住宅單位而可向新鴻基地產代理取回的租售代理費用為港幣127,000元。荔枝角地產在原協議及函件協議下,至2010年12月31日止付予及應付新鴻基地產代理的金額為港幣64,122,000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。

**(d) Bus Focus Limited (「Bus Focus」)**

與德高展域有限公司(「德高展域」)(前稱德高動思有限公司)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與德高展域(按上市規則的定義，德高展域為本公司及路訊通的關連人士)訂立服務協議，據此Bus Focus同意委任德高展域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2010年12月31日止年度應付/應收以下代價：-

- (a) Bus Focus應付予德高展域總額港幣16,738,000元的管理費；及
- (b) Bus Focus應收德高展域港幣7,474,000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、新鴻基地產代理及德高展域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、新鴻基地產代理及德高展域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2010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2009年11月20日之公佈所披露的港幣72,000,000元限額；
3. 荔枝角地產根據原協議和函件協議於截至2010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2009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；
4. 荔枝角地產根據函件協議於截至2010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；及
5. Bus Focus於截至2010年12月31日止年度，按服務協議付予及應付德高展域的管理費，及已收及應收德高展域的保證租金差額，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47,100,000元。

本公司根據香港會計師公會發出的《香港審驗應聘服務準則第3000號，歷史財務資料審計或審閱以外的審驗應聘》委聘其核數師。並參照《實務說明第740號，香港《上市規則》所述持續關連交易的核數師函件》，就本集團的持續關連交易作出匯報。核數師已根據《上市規則》第14A.38條發出載有他們對上述第(b)、(c)及(d)段的持續關連交易的事實及結論的無保留意見函件。本公司已將該函件副本呈交香港聯合交易所有限公司。