

# 財務回顧

## 集團

### 財務表現摘要

	2012年	2011年	變動	
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	百分比
營業額	7,181.0	6,947.5	233.5	+3.4
其他收益淨額	228.5	248.5	(20.0)	-8.0
經營成本	(7,066.2)	(6,833.7)	232.5	+3.4
融資成本	(9.4)	(8.6)	0.8	+9.3
應佔聯營公司盈利	34.5	31.3	3.2	+10.2
其他金融資產減值虧損	—	(109.6)	(109.6)	-100.0
除稅前盈利	368.4	275.4	93.0	+33.8
本公司股權持有人應佔盈利	309.2	242.4	66.8	+27.6
每股盈利(港幣元)	0.77	0.60	0.17	+27.6

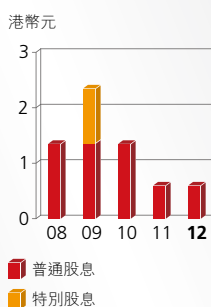
## 2012年財務表現回顧

### 集團全年業績

截至2012年12月31日止年度，集團的股東應佔盈利為港幣3.092億元，較2011年的港幣2.424億元增加港幣6,680萬元或上升27.6%。每股盈利相應由2011年的港幣0.60元上升至2012年的港幣0.77元。盈利增加，主要由於路訊通集團於2012年無需再為其中國內地的投資項目作出減值虧損撥備(2011年為

港幣1.096億元)。若不計入路訊通集團於2011年作出的減值虧損撥備，集團於2012年的股東應佔盈利較2011年減少4.1%。盈利減少主要由於集團旗下經營專營公共巴士業務的九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)的財務表現轉差。九巴於2011年錄得除稅後盈利港幣5,140萬元，而於2012年則錄得除稅後虧損港幣5,150萬元。這主要由於燃料價格高企，工資及其他經營成本大增，但巴士票價於2012年內並無作出相應的合理調整。

#### 每股股息



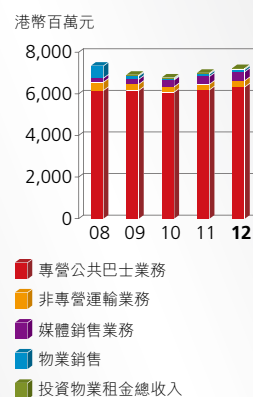
#### 固定資產平均淨值回報率 (不包括銷售及出售物業)



#### 於12月31日之資產總值



#### 集團營業額



下表為集團截至2012年12月31日止年度六個部門的營業額及盈利貢獻：

港幣百萬元	營業額		除稅前盈利/(虧損)	
	2012年	2011年	2012年	2011年
專營公共巴士業務部	6,319.0	6,180.9	(30.4)	88.5
非專營運輸業務部	301.1	264.5	34.6	20.5
物業持有及發展部	139.7	130.6	120.5	112.1
媒體銷售業務部	421.2	371.5	96.5	(30.9)
財政服務部	—	—	44.3	35.0
中國內地運輸業務部	—	—	34.5	31.3
	<b>7,181.0</b>	<b>6,947.5</b>	<b>300.0</b>	<b>256.5</b>
融資成本			(9.4)	(8.6)
未分配之經營收入淨額			77.8	27.5
除稅及非控制性權益前盈利			368.4	275.4
所得稅			(34.3)	(41.2)
非控制性權益			(24.9)	8.2
本公司股權持有人應佔盈利			309.2	242.4

集團主要業務之分部分類資料詳情，已刊載於本年報第177至179頁財務報表附註13。

### 集團收入及經營成本的主要變動

截至2012年12月31日止年度，集團營業額為港幣71.810億元(2011年為港幣69.475億元)，較2011年增加港幣2.335億元或3.4%。營業額增加，主要由於九巴及龍運的票價自2011年5月15日起分別上調3.6%及3.2%的全年效應，令集團專營公共巴士業務的營業額由2011年的港幣61.809億元增加港幣1.381億元至2012年的港幣63.190億元。此外，主要受在香港的巴士車身廣告業務增長帶動，集團媒體銷售業務部的營業額亦由2011年的港幣3.715億元，增加港幣4,970萬元至2012年的港幣4.212億元。

集團於2012年的總經營成本為港幣70.662億元(2011年為港幣68.337億元)，較2011年增加港幣2.325億元或3.4%。總經營成本增加，主要由於員

工於2012年獲年度加薪5%，加上集團為提升專營巴士服務水平而增聘人手，導致員工成本按年增加港幣1.639億元。此外，主要由於國際燃油價格不斷上漲，燃油成本亦較去年增加港幣4,510萬元。

於2012年，集團的應佔聯營公司盈利為港幣3,450萬元(2011年為港幣3,130萬元)，較2011年增加港幣320萬元或10.2%，這主要因為集團的中國內地運輸業務(即集團分別佔31.4%及35%實際權益的北京北汽九龍出租汽車股份有限公司及深圳巴士集團股份有限公司)的業績改善所致。

本年度所得稅支出為港幣3,430萬元(2011年為港幣4,120萬元)。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第172頁財務報表附註6。

集團各業務部的資料詳情，已刊載於本年報第98至103頁。

## 財務回顧

### 股息

董事會已建議派發普通末期股息每股港幣0.45元(2011年為每股港幣0.45元)。連同於2012年10月派發之中期股息每股港幣0.15元(2011年為每股港幣0.15元)，2012年全年股息將為每股港幣0.60元(2011年為每股港幣0.60元)。擬派末期股息須待股東於2013年5月23日舉行之股東週年大會或其任何續會上通過，方能作實。

### 財務狀況主要變動

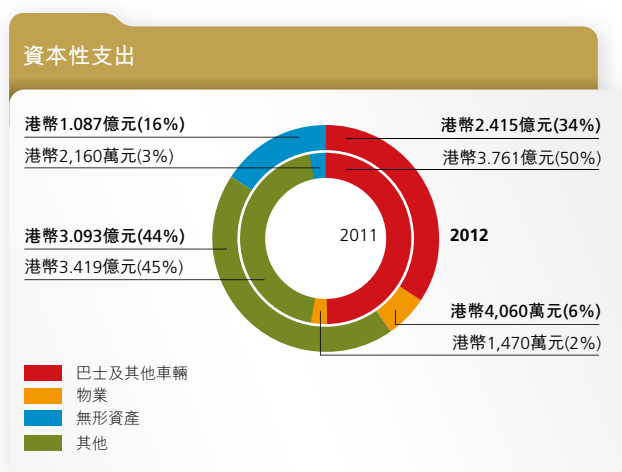
#### 固定資產與資本性支出

集團的固定資產主要包括樓宇、巴士及其他車輛、裝配中巴士、工具及其他設備、投資物業，以及租賃土地權益。於2012年12月31日，集團的固定資產並無作為抵押。

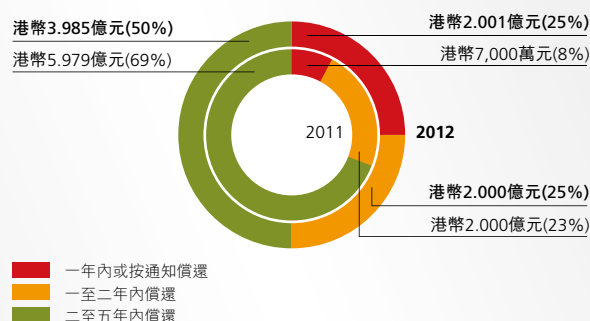
於2012年，集團的資本性支出為港幣7.001億元(2011年為港幣7.543億元)。資本性支出的減少，主要由於年內車隊添置的新巴士數目減少所致。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第181頁財務報表附註14(a)及第183頁財務報表附註15。

#### 無形資產及商譽

於2012年12月31日，集團的無形資產及商譽分別為港幣1.321億元(2011年為港幣4,420萬元)及港幣8,410萬元(2011年為港幣6,330萬元)。無形資產及



#### 於12月31日之集團借貸還款分析



商譽的增加，主要由於集團於年內購入兩間非專營運輸營運商。無形資產包括集團非專營運輸業務的客運服務牌照及運輸營運權。

#### 流動資產及流動負債

於2012年12月31日，集團的流動資產總額為港幣36.962億元(2011年為港幣35.778億元)，其中包括流動資金港幣30.966億元(2011年為港幣29.740億元)及應收賬款港幣4.321億元(2011年為港幣3.315億元)。於2012年年底，集團的流動資金主要為港幣、美元及人民幣。

集團於2012年12月31日的流動負債總額為港幣14.706億元(2011年為港幣12.778億元)，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。

#### 銀行貸款及透支

於2012年12月31日，銀行貸款及透支為港幣7.986億元(2011年為港幣8.679億元)，全部均為無抵押。於2012年12月31日及2011年12月31日，集團的銀行貸款及透支之還款期分析載於上列圖表。

於2012年12月31日，集團的未動用銀行信貸總額為港幣6.099億元(2011年為港幣7.300億元)，其中港幣6.000億元(2011年為港幣7.200億元)屬已承諾性質。

#### 資本承擔

於2012年12月31日，集團的資本承擔(包括已獲董事會授權但尚未撥備者)為港幣30.639億元(2011年

為港幣21.406億元)。資本承擔的增加，主要來自購買巴士。上述承擔將由貸款及集團的營運資金支付。資本承擔的概要如下：

港幣百萬元	2012年	2011年
觀塘地段發展項目	1,788.8	1,791.3
購買巴士及其他車輛	1,097.5	119.3
購置其他固定資產	177.6	229.9
興建車廠及其他車廠設施	—	0.1
總計	3,063.9	2,140.6

於2012年12月31日，集團已訂購407部新巴士(2011年為114部)，並將於2013年付運。

## 資金及融資

### 流動資金、財政資源與資本負債

集團秉持審慎的理財原則，每月編製及檢視未來12個月滾動現金流量預測，以密切監察其流動資金及財

政資源，從而確保來自經營業務的現金收入，連同尚未動用的已承諾銀行備用信貸，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。集團的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其母公司的資本提供。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，以切合各附屬公司獨特的經營環境。管理層透過維持充裕的備用信貸額，以及妥善規劃和嚴密監察負債水平，確保集團的日常財政運作能有效應付正常融資及特別投資需要。

### 現金淨額及流動資金比率

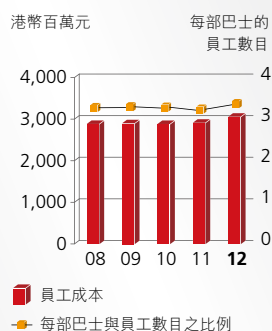
集團一直維持強勁的流動資金。於2012年12月31日，集團擁有現金淨額(即現金及銀行存款減借貸總額)港幣22.980億元(2011年為港幣21.061億元)，而流動資金比率(流動資產對流動負債的比率)則為2.5(2011年為2.8)。下表列出集團按貨幣劃分的淨現金詳情：

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2012年12月31日</b>				
港幣		2,527.8	(798.6)	1,729.2
人民幣	290.1	359.3	—	359.3
美元	26.8	208.8	—	208.8
英鎊	0.1	0.7	—	0.7
總計		3,096.6	(798.6)	2,298.0
<b>於2011年12月31日</b>				
港幣		2,568.1	(867.9)	1,700.2
人民幣	165.6	204.3	—	204.3
美元	25.8	201.0	—	201.0
英鎊	—	0.6	—	0.6
總計		2,974.0	(867.9)	2,106.1

於12月31日之股東權益



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)



## 融資成本及利息盈利率

截至2012年12月31日止年度，集團的融資成本為港幣940萬元(2011年為港幣860萬元)。融資成本的增加，主要由於年內集團借貸的平均年利率由2011年的0.95%上調19個基點至2012年的1.14%。

截至2012年12月31日止年度，集團的利息收入較總融資成本超出港幣5,830萬元(2011年為港幣3,820萬元)，因而錄得淨利息收入。

## 現金流量淨額

年內，經營專營公共巴士業務所產生的現金流量為集團的主要流動資金來源。截至2012年12月31日止年度，現金及現金等價物淨額減少港幣12.488億元(2011年為淨額增加港幣10.398億元)，其來源如下：

	2012年 港幣百萬元	2011年 港幣百萬元
產自/(用於)以下活動的現金淨額：		
• 經營活動	1,160.7	1,149.3
• 投資活動	(2,074.9)	187.9
• 融資活動	(334.6)	(297.4)
總計	(1,248.8)	1,039.8

於2012年，集團用於經營及投資活動之現金淨額為港幣9.142億元(2011年為現金流入淨額港幣13.372億元)，其主要組成部分包括：(i)來自專營公共巴士業務的現金淨額港幣8.556億元(2011年為港幣8.504億元)；(ii)出售曼克頓山住宅單位所得的現金收益港幣1.135億元(2011年為港幣1.083億元)；(iii)支付予資本性支出的金額港幣6.865億元(2011年為港幣7.798億元)；及(iv)原本到期日超過三個月的銀行存款增加港幣13.580億元(2011年為減少港幣8.454億元)。

年內，銀行貸款額減少港幣7,000萬元(2011年為增加港幣2,000億元)。2012年末扣除付予股權持有人股息前的現金流出淨額為港幣10.066億元，而2011年則為現金流入淨額港幣15.242億元。

有關集團截至2012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153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，包括外匯風險、利率風險、燃油價格風險，以及潛在的信貨、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是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。

## 外匯風險管理

外匯風險是指以外幣結算的投資及交易的相關外幣匯率出現不利變動而引致的虧損風險。集團的外匯風險主要來自支付按英鎊結算的新巴士及海外車輛零件的款項。雖然集團的外幣資產與負債額相對集團資產總值較低，因此不會對集團構成重大的外匯風險，但集團的庫務團隊仍將持續緊密監察外匯市場的最新情況，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。截至2012年12月31日止年度，集團簽訂多份遠期外匯合約，對所需英鎊總額中的大約21%進行對沖(2011年為35%)。於2012年年底及2011年年底，集團並無未平倉的遠期外匯合約。



### 利率風險管理

利率風險是指集團財務表現受利率波動影響所產生的風險。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2012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。上述策略使集團於2012年可充分享有持續低息環境所帶來的裨益。集團將定期按最新的市場情況檢討其利率風險管理策略，並制訂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。該信貸評級機構視九巴為載通國際控股有限公司的一個綜合經濟實體，因此九巴所獲評級亦反映集團的信貸概況。

### 燃油價格風險

燃油價格的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。集團已細心評估並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2012年並無訂立任何燃油價格對沖合約。為紓緩燃油價格高企的影響，集團兩間主要附屬公司九巴及龍運積極探索節省燃油的方法，例如與巴士製造商研究減低新一代巴士的重量，並為車長提供環保駕駛訓練。此外，我們會與香港特區政府研究其他措施，包括但不限於按區域進行路線重組計劃。管理層將不斷檢視對燃油價格風險的管理策略，並尋求方法應對燃油價格高企的影響。然而，如果這些措施未能有效令集團專營公共巴士業務的財政回復穩健，集團將無可避免申請調高票價，以維持優質服務。

### 信貸風險

集團的信貸風險主要來自貿易及其他應收賬款和債務投資。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。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及/或到期日出現錯配所產生。集團透過出售物業而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。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。

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在預期以外大幅上升的情況下，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九巴不獲香港特區政府批准足夠的車費加幅，便會對九巴的日常運作構成財務壓力。

### 僱員及薪酬政策

運輸服務為勞工密集行業，於2012年員工成本佔集團總營運成本45.8%以上。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2012年12月31日止年度，集團的薪酬總額為港幣31.567億元（2011年為港幣29.870億元）。集團於2012年年底的員工數目為13,272人，較2011年年底的12,879人增加3.1%。員工數目的增加，主要由於增聘車長來提升專營巴士服務水平，並配合自2012年9月30日起車長用膳時間由45分鐘延長至60分鐘的新規定。

## 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	2012年	2011年
營業額	港幣百萬元	6,056.2	5,929.1
其他收益淨額	港幣百萬元	78.3	103.8
總經營成本	港幣百萬元	(6,230.8)	(6,050.7)
不包括就界定福利退休計劃而釐定的 視為收入之經營虧損	港幣百萬元	(96.3)	(17.8)
就界定福利退休計劃而釐定的視為收入	港幣百萬元	43.7	84.8
融資成本	港幣百萬元	(9.3)	(8.2)
除稅前(虧損)/盈利	港幣百萬元	(61.9)	58.8
所得稅抵免/(支出)	港幣百萬元	10.4	(7.4)
除稅後(虧損)/盈利	港幣百萬元	(51.5)	51.4
淨(虧損)/盈利率		(0.9)%	0.9%
總載客量	百萬人次	942.9	936.4
行車里數	百萬公里	307.6	303.8
年終僱員數目	僱員數目	12,006	11,654
年終車隊規模	巴士數目	3,820	3,891
資產總值	港幣百萬元	5,110.9	5,139.5

九巴於2012年的除稅後虧損為港幣5,150萬元，較2011年的除稅後盈利港幣5,140萬元出現港幣1.029億元的逆轉。此業績包括按照《香港會計準則》第19號「僱員福利」就九巴經營的兩個界定福利員工退休計劃而釐定的視為收入港幣4,370萬元（2011年為港幣8,480萬元）。若不包括上述的視為收入，九巴於2012年錄得除稅前經營虧損港幣9,630萬元，較2011年的港幣1,780萬元出現港幣7,850萬元的逆轉。

九巴於年內的車費收入為港幣59.427億元，較2011年的港幣58.228億元增加港幣1.199億元，增幅為2.1%。2012年的總載客量為9.429億人次（每日平均258萬人次），而2011年則為9.364億人次（每日平均256萬人次）。車費收入上升，主要由於車費自2011年5月15日起調升3.6%的全年效應，以及總載客量按年微升0.7%所致。年內的廣告收入為港幣1.120億元，較2011年的港幣1.045億元增加7.2%。

2012年的總經營成本為港幣62.308億元，較2011年的港幣60.507億元增加港幣1.801億元或3.0%。總經營成本上升，主要由於員工獲得年度加薪5%（九巴營運及維修員工自2012年6月1日起獲加薪，其他員工則自2012年9月1日起獲加薪），以及增聘車長來提升服務水平及配合於2012年9月30日起生效的60分鐘用膳時間規定，導致員工成本增加港幣1.389億元。此外，燃油成本亦較2011年上升港幣4,180萬元。燃油成本上升，主要因為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，而該柴油

的平均價格由2011年每桶124.6美元增至2012年每桶125.9美元，加上為進一步提升服務水平而導致巴士行車里數增加。這些不利因素，加上通脹導致零件、隧道費及其他經營成本上升，均進一步對九巴於2012年的財務表現產生負面影響。為維持巴士業務的財務穩健性及現有服務水平，九巴於2012年11月29日向香港特區政府運輸署申請增加票價8.5%。香港特區政府於2013年2月19日批准九巴由2013年3月17日起增加票價平均4.9%。鑑於九巴當前面對的困難經營狀況，獲批准的票價增幅並不足以抵銷高昂經營成本，包括不斷攀升的工資、燃油價格及隧道費。

### 龍運巴士有限公司（「龍運」）

	單位	2012年	2011年
營業額	港幣百萬元	374.2	354.8
其他(虧損)/收益淨額	港幣百萬元	(1.7)	3.1
總經營成本	港幣百萬元	(339.8)	(336.2)
不包括就界定福利退休計劃而釐定的 視為虧損之經營盈利	港幣百萬元	32.7	21.7
就界定福利退休計劃而釐定的視為虧損	港幣百萬元	(1.0)	(0.1)
融資成本	港幣百萬元	(0.2)	(0.4)
除稅前盈利	港幣百萬元	31.5	21.2
所得稅支出	港幣百萬元	(5.2)	(3.5)
除稅後盈利	港幣百萬元	26.3	17.7
淨盈利率		7.0%	5.0%
總載客量	百萬人次	31.3	30.3
行車里數	百萬公里	25.4	25.3
年終僱員數目	僱員數目	460	469
年終車隊規模	巴士數目	165	164
資產總值	港幣百萬元	268.2	292.9



## 財務回顧

龍運於2012年錄得除稅後盈利港幣2,630萬元，較2011年的港幣1,770萬元增加港幣860萬元或48.6%。

龍運於2012年的車費收入為港幣3.725億元，較2011年的港幣3.544億元增加港幣1,810萬元或5.1%。車費收入增加，主要由於票價自2011年5月15日起調升3.2%的全年效應。此外，龍運於2012年錄得3,130萬人次的總載客量(每日平均為85,409人次)，較2011年的3,030萬人次(每日平均為82,889人次)上升3.3%。載客量上升，主要由於各國旅客以及參與機場各基建項目和香港迪士尼樂園擴建工程的建築工人對交通服務的需求增加所致。

龍運於年內的總經營成本為港幣3.398億元，較2011年的港幣3.362億元增加港幣360萬元。總經營成本上升，主要由於年度加薪導致員工成本上升，以及因通脹壓力令燃油價格及其他經營成本增加所致。

### 非專營運輸業務

集團的非專營運輸業務部於2012年錄得除稅後盈利港幣3,050萬元，較2011年的港幣1,750萬元增加港幣1,300萬元，增幅為74.3%。2012年的營業額

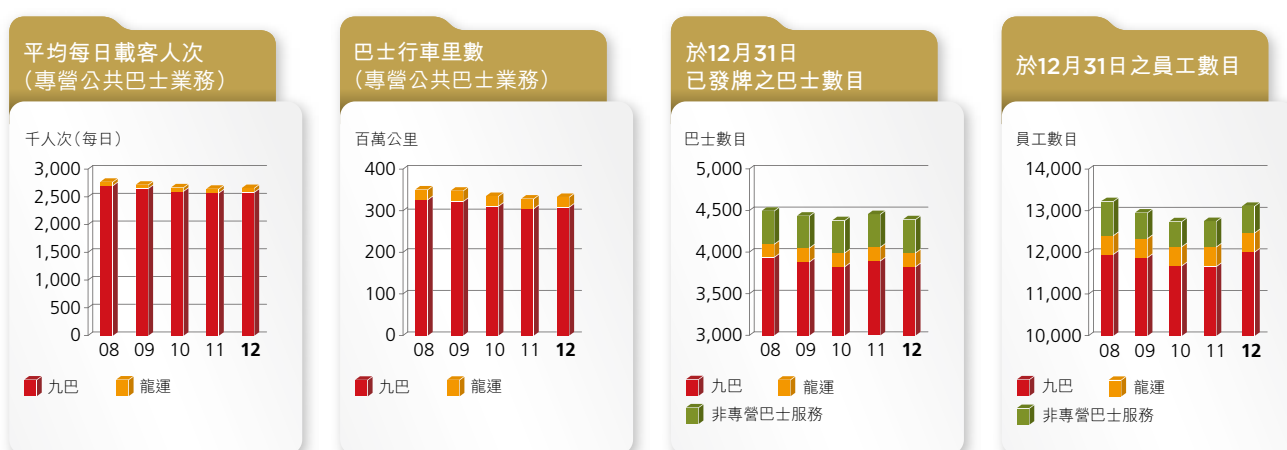
為港幣3.011億元，較2011年的港幣2.645億元增加13.8%。有關本業務部各主要業務單位的經營詳情如下：

### 陽光巴士控股有限公司及其附屬公司(「陽光巴士集團」)

以陽光巴士有限公司為旗艦公司的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優質運輸服務，其顧客包括大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、旅行社和學校，以及普羅大眾。

陽光巴士集團於2012年的營業額增至港幣2.617億元，較2011年的港幣2.263億元增加港幣3,540萬元或15.6%。這主要由於業務增長，加上包車服務收費於續約時普遍有所調升所致。由於薪金、燃油成本及其他經營成本因通脹而上升，2012年的總經營成本亦因而增加。

年內，陽光巴士集團收購兩間非專營巴士營運商，以拓展業務。為貫徹對優質服務及環保的承諾，陽光巴士集團於2012年添置25部歐盟第五代巴士，以取替舊巴士。於2012年12月31日，陽光巴士集團的巴士數目為394部(2011年為388部)。



## 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，合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的啟用，加上乘客的跨境交通選擇增多，新港巴面對來自鐵路和公共小型巴士服務的激烈競爭，載客量因而下跌。新港巴於2012年的總載客量為490萬人次(每月平均載客量為41萬人次)，較2011年的520萬人次(每月平均載客量為43萬人次)下降5.8%。然而，由於日間班次的單程車費自2011年11月21日起由港幣7元調升至港幣8元，因而部分抵銷了載客量下跌的負面影響。新港巴於2012年年底的巴士數目為15部，與2011年年底的數目相同。

## 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位於西九龍荔枝角的「曼克頓山」豪華住宅的發展商，提供1,115個豪華住宅單位，總樓面面積超過100萬平方呎。

於2012年，荔枝角地產售出曼克頓山最後一個可供出售樓面面積約為5,008平方呎的住宅單位及13個車位，帶來港幣7,630萬元的除稅後盈利(2011年為港幣7,290萬元)。

於2012年12月31日，曼克頓山僅餘一個車位(在綜合資產負債表內列為流動資產下持作出售的已落成物業)尚待出售，其賬面值為港幣40萬元(2011年為港幣1,970萬元)。

於2012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(2011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。自2009年3月開幕以來，該商場為曼克頓山住戶以及附近家庭及寫字樓員工提供優質商店和食肆。於2012年12月31日，商場的50,000平方呎樓面面積中的可供出租面積已經全部租出，為本集團帶來穩定的租金收入。

於2012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1.008億元(2011年為港幣1.059億元)，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，部分樓面則作出租用途。於2012年12月31日，該大廈按成本減累計折舊及減值虧損為港幣3,320萬元(2011年為港幣3,390萬元)，並列於綜合資產負債表內。

### KT Real Estate Limited(「KTRE」)

集團的全資附屬公司KTRE及新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)的附屬公司Turbo Result Limited(「TRL」)，按等額權益分權共同持有位於香港九龍巧明街98號觀塘內地段第240號的工業用地(「觀塘地段」)。

於2009年12月11日，KTRE、TRL、本公司及新鴻基地產訂立協議，共同發展觀塘地段作非住宅(不包括酒店)用途。自2010年4月起，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，以監督觀塘地段的發展事宜。新鴻基地產代理現正處理與契約修訂及提交建築圖則的有關事宜。集團計劃持有該項目作長線投資。

## 財務回顧

於2012年12月31日，觀塘地段(在綜合資產負債表內列為發展中投資物業)的賬面值為港幣1,340萬元(2011年為港幣1,170萬元)，而未履行及未撥備之資本承擔則為港幣17.888億元(2011年為港幣17.913億元)。

### TM Properties Investment Limited(「TMPI」)

TMPI擁有位於屯門建豐街1號的工廠物業，包括一幢高樓底單層建築物及一幢三層高工場物業，總建築面

積約105,900平方呎。該物業自2011年3月起租出，為集團提供額外的租金收入。

於2012年12月31日，該工廠物業(於綜合資產負債表內列為投資物業)的賬面值為港幣860萬元(2011年為港幣990萬元)，賬面值乃按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

## 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	2012年	2011年
營業額	421.2	371.5
其他收益	22.0	25.8
營運收入總額	443.2	397.3
總經營成本	(346.7)	(318.5)
經營盈利	96.5	78.8
其它金融資產減值虧損	—	(109.6)
除稅前盈利/(虧損)	96.5	(30.8)
所得稅支出	(17.0)	(12.9)
除稅後盈利/(虧損)	79.5	(43.7)
非控制性權益	(4.7)	(4.9)
股權持有人應佔盈利/(虧損)	74.8	(48.6)

截至2012年12月31日止年度，路訊通集團錄得的營運收入總額為港幣4.432億元(2011年為港幣3.973億元)，其股權持有人應佔盈利為港幣7,480萬元(2011年為股權持有人應佔虧損港幣4,860萬元)，業績改善的主要原因是由於業務增長，加上路訊通集團於2012年無需再為其中國內地的投資項目作出減值虧損撥備(2011年為港幣1.096億元)。

路訊通集團的香港媒體銷售業務於2012年的收入為港幣4.170億元，較2011年的港幣3.706億元增加港

幣4,640萬元或12.5%。收入增加主要來自巴士車身廣告業務的增長。

路訊通集團的總經營成本由2011年的港幣3.185億元，增加港幣2,820萬元或8.9%至2012年的港幣3.467億元，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2012年業績公佈及年報內。

## 中國內地運輸業務

於2012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6.715億元(2011年為港幣6.681億元)。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2012年12月31日止年度，集團的中國內地運輸業務部錄得除稅後盈利港幣3,450萬元(2011年為港幣3,130萬元)。

### 於2012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%
2012年年終的車隊規模(車輛數目)	4,680	5,813
巴士載客量(百萬人次)	不適用	877.3
巴士行車里數(百萬公里)	不適用	429.4
2012年年終僱員數目	5,174	22,966

#### 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4,680部車輛及聘用5,174名員工。北汽九龍於2012年的業務穩定發展，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265條巴士路線，投入約5,813部車輛。深圳巴士集團在2012年錄得8.773億人次的載客量，較2011年的9.070億人次減少3.3%，主要由於巴士乘客流向新鐵路線所致。深圳巴士集團透過提高生產力及管理能力，並於2012年繼續穩步發展並錄得盈利。

### 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，闡述以下持續關連交易的詳情：

#### (a) 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211及212頁的財務報表附註34(a)(iii)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(「2012年保險安排」)。有關的保單已於2012年1月1日開始生效，有效期為一年。根據上市規則規定，在2012年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至2012年12月31日止年度，集團按2012年保險安排付予及應付新鴻基地產保險的保費為港幣68,675,000元。於2012年10月18日，集團與新鴻基地產保險再訂立若干新的保險安排(「2013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2013年保險安排而訂立的保單已於2013年1月1日生效，有效期為一年。估計集團在截至2013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76,000,000元。2012年保險安排及2013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2011年11月23日及2012年10月18日發出的公佈中披露此等持續關連交易的詳情。

#### (b) 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)訂立的服務協議及補充服務協議

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(「服務協議」)。

於2012年7月3日，Bus Focus與德高展域達成協議，將該服務協議續期，額外年期由2012年8月1日起至2017年6月30日止(「補充服務協議」)。

根據服務協議及補充服務協議，Bus Focus於截至2012年12月31日止年度應付德高展域的管理費為港幣20,991,000元。Bus Focus並無應付德高展域的銷售回扣或應收德高展域的保證租金差額。

服務協議及補充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。上述持續關連交易的詳情已於本公司及路訊通在2008年11月13日發出的聯合公佈、路訊通於2011年3月29日發出的公佈，以及路訊通於2012年7月30日發出的通函中披露。

按照上市規則規定，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2012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2011年11月23日之公佈所披露的港幣76,000,000元限額；

3. Bus Focus於截至2012年12月31日止年度，按服務協議及補充服務協議付予及應付德高展域的管理費，並無超越路訊通在2011年3月29日的公佈及路訊通在2012年7月30日的通函中所披露的港幣21,400,000元累計限額；
4. Bus Focus於2012年8月1日至2012年12月31日期間，按補充服務協議付予及應付德高展域的銷售回扣，並無超越路訊通在2012年7月30日的通函中所披露的港幣3,100,000元限額；及
5. Bus Focus於截至2012年12月31日止年度，按服務協議及補充服務協議已收及應收德高展域的保證租金差額，並無超越路訊通在2011年3月29日的公佈及路訊通在2012年7月30日的通函中所披露的港幣24,000,000元累計限額。

本公司根據香港會計師公會頒佈的《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條發出載有他對上述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。