



載通國際
Transport International

為港發展 貢獻八十年



載通國際控股有限公司
2012年年報

為港發展 貢獻八十年



載通國際控股有限公司(「載通國際」)的服務精神，與八十年來不斷為香港發展作出貢獻的旗艦附屬公司 — 九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)一脈相承。憑藉九巴自1933年成立以來作為香港公共巴士營運領導者的優點，即不斷創新、效率卓越及優質服務，我們將繼續在業務營運中全面發揮這些優勢，提供最高質素並物超所值的運輸服務，吸引要求嚴格的廣大顧客。

目錄

- 12 集團簡介
- 14 業務一覽
- 16 集團之策略性據點
- 18 財務及營運摘要
- 20 集團大事記2012
- 22 主席函件
- 26 與董事總經理的一席話
- 30 管理層討論及分析

業務回顧

香港專營公共巴士業務

32



香港非專營運輸業務

50



中國內地運輸業務

54



物業持有及發展

58



媒體銷售業務

60



可持續發展報告

關懷顧客

62



關懷僱員

70



愛護環境

76



營運實務

82



與持份者的溝通

86



深入社群

90



- 92 財務回顧
- 106 企業管治報告
- 126 薪酬報告
- 130 董事簡介
- 136 主要公司行政人員
- 137 財務報告
- 216 財務匯報
- 217 公司資料

陳美玉婦科

高專醫
白尿 毒症 耳聾 久咳 虛弱

燈

森記膠鞋

大發史店蘇省委辦





為港貢獻八十年

1950至1960年代



由於大量移民從中國內地來港，加上九龍多個公共屋邨人口遷入，九巴積極拓展巴士服務，以滿足激增的交通需求

1972



隨著海底隧道通車，九巴的網絡擴展至香港島

加強交通聯繫

服務九龍、新界及香港島，以至通往
中國內地的邊境地區

2007



九巴開辦邊境巴士服務B1路線，來往元朗鐵路站與落馬洲



1933



九巴正式成立，經營一支擁有106部小型單層巴士的車隊

1949



九巴為最先引進雙層巴士(型號為「丹拿A型」)的本地公司

現代巴士車隊

從單層巴士至符合
歐盟最新減排標準的雙層巴士

1988



九巴為香港引入首部空調雙層巴士



與港同步成長路

1933



早期巴士的車廂設有木條座椅

1997



九巴引進全球首部方便輪椅上落的超低地台雙層巴士

乘客稱心

在巴士車廂安裝
最新設施

1998



九巴推出車廂電子報站系統

2003



九巴引入採用筆直梯級設計的新一代巴士



1933



九巴僱用票務員向乘客售賣車票

2000



九巴全線巴士安裝八達通卡電子繳費系統

更添便利

採用先進科技，方便乘客
使用巴士服務

2011



九巴為推出智能手機應用程式以提供巴士資訊的先行者

2012



屯門公路轉車站設有巴士到站時間預報系統

服務臻善創新意

1973



九巴成立技術訓練學校

1988



九巴於沙田設立車長訓練學校

2007



九巴引進香港首個模擬駕駛室，以提升車長的訓練質素

2009-2010



九巴為超過一萬名營運及維修員工籌辦一項名為「服務乘客、從心出發」的大型培訓計劃

培育人才

九巴建立了一支訓練有素的車長及維修員工團隊





九巴位於彌敦道北端的首個車廠正式啟用



九巴總修中心投入服務，創下全球最大型多層巴士車廠的健力士世界紀錄

卓越設施

建基優質，不斷邁進



九巴於荔枝角新建的環保車廠落成啟用



九巴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、九龍灣及屯門的四所主要營運車廠，均符合香港Q嘜環保管理計劃所規定的環保管理標準



與時並進創佳績

1990年代



為清洗巴士機安裝污水循環再用系統

1972



引進輪胎翻新

創環保先鋒

透過採納環保方案，致力
締造更美好的環境

2006



九巴成為全港首間參與光管回收計劃的企業

2008



九巴採用含硫量近乎零的柴油



1992



九巴為旗下巴士安裝歐盟第一代環保引擎

2001



九巴投入全港首部配備歐盟第三代環保引擎的巴士

開綠色先河

投入最新型的環保巴士，引領
香港巴士業潮流

2009



九巴引進亞洲首部歐盟第五代空調雙層巴士

2010



香港首部零排放超級電容巴士(或稱「gBus」)進行測試



從心出發 發展關愛



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的控股公司，並在香港的物業及地產發展業務中擁有權益。

載通國際的目標是繼續為香港的增長作出貢獻，及在公共運輸業界作為先行者，一如其旗艦公司九巴開業八十年以來的表現。為實現這個目標，我們採納切合顧客需要的最高服務標準、最創新而符合環保的解決方案，並優化路線網絡的效率。我們繼續貫徹對可持續經營實務的承諾，使集團達至在提升股東價值的同時，又促進大中華地區社會和經濟的發展。



方針

我們的方針是提升對股東的價值，同時為香港及中國內地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意見、掌握他們的期望，並制訂創新的解決方案，從而全面提升每個營運環節的服務質素。

目標

我們銳意成為公共運輸業的世界級領袖及先驅，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。

價值觀

為達成可持續取得卓越業務價值的承諾，我們的企業價值觀乃建基於提供切合甚或超越顧客需要的服務標準、為股東爭取穩定的盈利，以及支持我們八十年來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，擁有一支超過3,800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390條路線。



龍運巴士有限公司

擁有165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。

香港非專營運輸業務



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394部巴士，以包車方式為住宅及商業客戶提供廣泛的非專營巴士服務。



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(又稱「皇巴士」服務)。

中國內地運輸業務



深圳巴士集團股份有限公司

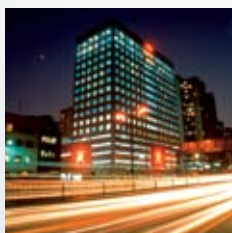
一家中外合資股份有限公司，在深圳提供公共巴士及計程車出租服務。



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。

物業持有及發展



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。



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「曼坊」。

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」。

KT REAL ESTATE LIMITED

擁有位於香港九龍觀塘巧明街98號觀塘內地段第240號土地50%的權益。

TM PROPERTIES INVESTMENT LIMITED

擁有一幢位於香港新界屯門建豐街1號的工業用物業，包括一幢高樓底單層建築物及一幢三層高廠房大廈，總樓面面積約105,900平方呎。

媒體銷售業務



ROADSHOW MEDIA LIMITED*

提供客運車輛車廂廣告（「巴士車廂」）及流動多媒體（「巴士電視」）的媒體銷售服務。



BUS POWER LIMITED*

提供客運車輛車身廣告（「巴士車身」）的媒體銷售服務。

(* 路訊通控股有限公司(於香港聯合交易所有限公司的主板上市，當中73%權益由載通國際控股有限公司持有)的全資附屬公司)

集團之策略性據點

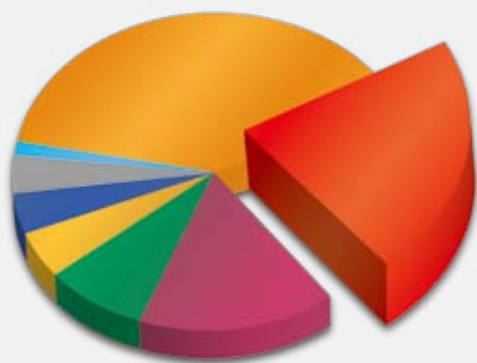


北京
經營計程車及汽車租賃業務的
合營企業

深圳
經營公共巴士及計程車租賃業務的
合營企業



2012年各類公共交通工具的
每日平均載客人次(以千計)



鐵路	4,838	城巴	621
集團 (專營公共巴士業務)	2,662	新巴	489
小巴	1,879	其他	512
的士	956	渡海小輪	135



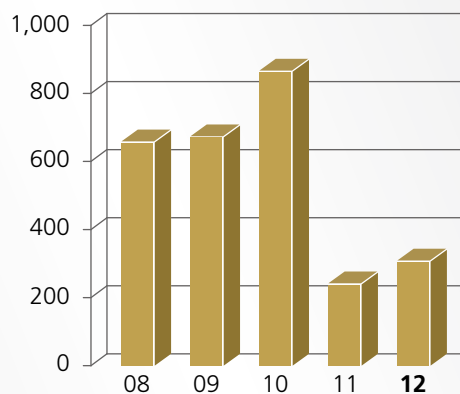
財務及營運摘要

截至2012年12月31日止年度

	單位	2012年	2011年	增加/ (減少) %
財務摘要				
營業額：	港幣百萬元	7,181.0	6,947.5	3%
– 車費收入	港幣百萬元	6,616.6	6,442.1	3%
– 物業銷售收入	港幣百萬元	112.7	109.1	3%
– 媒體銷售收入	港幣百萬元	424.7	374.8	13%
– 投資物業租金總收入	港幣百萬元	27.0	21.5	26%
除稅前盈利	港幣百萬元	368.4	275.4	34%
本公司股權持有人應佔盈利	港幣百萬元	309.2	242.4	28%
每股盈利	港幣元	0.77	0.60	28%
普通股息(每股)	港幣元	0.60	0.60	–
歸屬本公司股權持有人總權益	港幣百萬元	6,597.1	6,520.1	1%
總資產	港幣百萬元	9,793.3	9,732.3	1%
淨現金	港幣百萬元	2,298.0	2,106.1	9%
淨利息收入	港幣百萬元	58.3	38.2	53%
來自經營業務的現金	港幣百萬元	1,049.5	1,136.9	(8%)
財務分析				
盈利率		4.3%	3.5%	23%
盈利率(不包括物業銷售的收益)		3.3%	2.5%	32%
歸屬本公司股權持有人權益回報率		4.7%	3.7%	27%
資本負債比率 (借貸淨額與歸屬本公司股權持有人總權益之比率)		淨現金	淨現金	不適用
盈利股息比率 (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)	倍	1.28	1.00	28%
年終每股股價	港幣元	16.08	15.20	6%
年終市值	港幣百萬元	6,490.5	6,135.3	6%
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	2.66	2.65	–
年終已獲發牌之巴士數目		3,985	4,055	(2%)
年終僱員數目		12,466	12,123	3%
年終平均每部已獲發牌巴士所需之僱員數目		3.13	2.99	5%
非專營運輸業務：				
年終已獲發牌之巴士數目		409	403	1%
年終僱員數目		656	633	4%
中國內地				
中國內地運輸業務：				
年終已獲發牌之巴士數目		5,363	5,496	(2%)
年終可供租賃之計程車及汽車數目		5,130	5,087	1%

本公司股權持有人應佔盈利

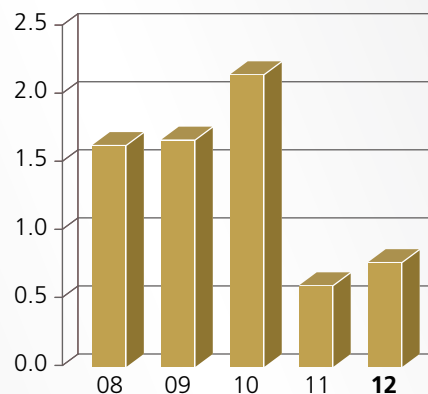
港幣百萬元



2012年股權持有人應佔盈利由2011年的港幣2.424億元上升至港幣3.092億元

每股盈利

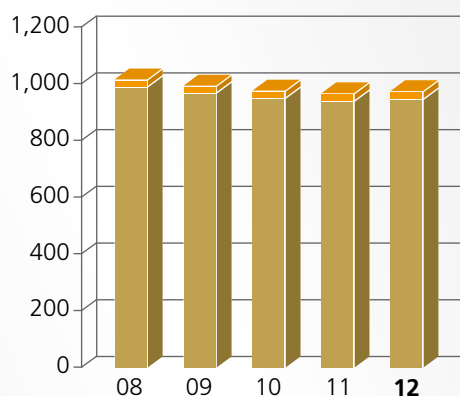
港幣元



2012年每股盈利由2011年的港幣0.60元上升至港幣0.77元

全年載客人次(專營公共巴士業務)

百萬人次



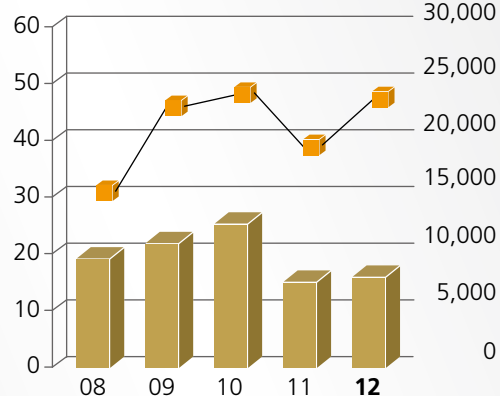
九巴 龍運

2012年的載客量由2011年的9.667億人次上升至9.742億人次

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

2012年年底本公司股票之收市價為每股港幣16.08元，較2011年年底上升6%

集團大事記 2012

一月

九巴網站連續兩年獲選為香港十大「.hk」網站



九巴網站獲得香港互聯網註冊管理有限公司頒發「2011香港十大『.hk』網站選舉 — 企業組銅獎」，以表揚其在創新應用、業務推廣、無障礙網站設計及社會貢獻方面的傑出表現。

二月

九巴顧客服務熱線代表榮獲「優質顧客服務大獎」



在香港優質顧客服務協會舉辦的「2011優質顧客服務大獎」上，一名九巴顧客服務熱線代表榮獲「傑出個人獎：熱線中心服務獎銀獎」。

三月

九巴推出「關愛座」

繼2011年5月的「關愛座」試驗計劃後，九巴於轄下所有巴士上全面安裝關愛座，以推廣關愛乘客的文化。



四月

測試新一代超級電容巴士「gBus²」

九巴展開新一代零排放「gBus²」的測試。新巴士的蓄電能力更強，續航力較上一代高出一倍。



五月

九巴非空調巴士全面退役

自九巴於1988年引入空調巴士服務以來，非空調巴士服務已逐步淡出歷史舞台。全港最後一批非空調雙層巴士於2012年5月8日完成歷史任務後，現時九巴已提供全面空調巴士服務。



九巴獲選為「良好企業公民」

在香港社會服務聯會舉辦的2011/12年度「商界展關懷」計劃中，九巴獲頒「全面關懷大獎」，以表揚其在關懷社區、關懷員工及關懷環境方面的出色表現。



六月

九巴榮獲公益金頒發「公益榮譽獎」

九巴榮獲香港公益金頒發「公益榮譽獎」，以表揚公司對履行企業社會責任的堅定承諾。



七月

九巴gBus宣傳推廣活動榮獲銀獎

在中國國際公共關係協會主辦的第十屆中國最佳公共關係案例大賽中，九巴的gBus宣傳推廣活動的案例，在「環境保護」組別獲得銀獎。

九巴《企業社會責任約章》獲國際獎項

九巴的《企業社會責任約章2011》，在美國「2012 Apex Awards for Publication Excellence Competition」中奪得優異獎。

八月

九巴成為首間榮獲 OHSAS 18001 職安健管理體系認證的本地巴士公司

九巴的車務營運部榮獲香港品質保證局頒發 OHSAS 18001 職業健康和安全管理體系證書，成為香港首間獲得該項認證的專營巴士公司。

**九巴及龍運推出香港特區政府為長者及合資格殘疾人士提供的港幣2元公共交通票價優惠計劃**

由2012年8月5日起，九巴及龍運實施政府的票價優惠計劃，鼓勵長者及殘疾人士進一步投入社區。這些乘客一星期七天均可享每程票價一律為港幣2元或目前適用票價(以較低者為準)。票價優惠計劃適用於所有九巴(馬場路線除外)及龍運路線(機場「A」線除外)。

九巴連續三年獲頒「Yahoo! 感情品牌大獎」

九巴在Yahoo!香港舉辦的網民投票中，奪得「Yahoo! 感情品牌大獎」(2011-2012 一運輸/交通界別)獎項。

九月

九巴及龍運推出第二代智能手機應用程式

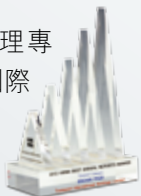
繼2011年3月率先推出智能手機應用程式後，九巴與龍運推出第二代智能手機應用程式，讓乘客掌握即時路面交通消息，在地圖上或以地標直接搜尋路線，以及嚴選各區「至強」巴士路線。



十月

載通國際2011年年報奪得本地及國際獎項

載通國際的2011年年報榮獲香港管理專業協會頒發的銅獎，同時奪得ARC國際年報大獎兩個獎項，包括封面圖片/設計銀獎及財務數據銅獎。



十一月

龍運獲得 ISO 9001 : 2008 認證

龍運以力臻卓越的服務質素，獲得ISO 9001 : 2008 品質管理系統認證，標誌公司提供優質巴士服務的里程碑。

九巴遞交加價申請

九巴於2012年11月29日向香港特區政府運輸署遞交加價申請，加幅為8.5%。香港特區政府於2013年2月19日宣布批准九巴加價，平均加幅為4.9%，於2013年3月17日生效。

十二月

九巴榮獲「卓越企業品牌選舉」獎項

九巴於香港中文大學與《明報》合辦的2012「卓越企業品牌選舉」中，榮獲對內公共交通類別的評選團大獎。

**載通國際榮獲公司管治卓越獎**

載通國際榮獲香港上市公司商會與香港浸會大學公司管治與金融政策研究中心合辦的「2012香港公司管治卓越獎」，以表揚其全面的企業社會責任策略取得卓越表現，並為應用最佳公司管治實務奠定楷模。

**九巴推出屯門公路巴士轉乘計劃**

屯門公路轉車站第一期於2012年12月26日投入服務，為屯門居民提供既省錢又省時間的服務。九巴同時推出全港首創的巴士到站時間預報系統，通知乘客下一班巴士的到站時間。

九巴與阿歷山大·丹尼士車廠(Alexander Dennis Limited,「ADL」)合作研發新一代E500型巴士

九巴與ADL車廠合作研發新一代E500型歐盟第五代空調雙層巴士，以進一步減少碳排放，並配合未來歐盟第六代引擎及混能技術的發展。

主席函件

“我們堅持一貫的承諾，致力創新，並發展及落實環保。當我們撫今追昔，回顧集團旗艦附屬公司一九龍巴士(一九三三)有限公司的悠久歷史，九巴可說是與香港共同成長，八十年來不斷為香港的發展作出了不少努力和貢獻。”

主席
梁乃鵬



親愛的股東及夥伴：

本人謹代表董事會欣然宣佈，儘管燃油價格高企，加上在通脹壓力下成本飆升，令集團運輸業務的財務表現受到影響，但載通國際控股有限公司（「載通國際」）於2012年仍然取得滿意的業績。我們堅持一貫的承諾，致力創新，並發展及落實環保。當我們撫今追昔，回顧集團旗艦附屬公司——九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）的悠久歷史，九巴可說是與香港共同成長，八十年來不斷為香港的發展作出了不少努力和貢獻。

集團財務業績

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，這主要由於燃油價格高企、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。

九巴於2012年繼續面對極具挑戰性的經營環境。儘管票價自2011年5月15日起調升3.6%，以及載客量按年微升0.7%，令九巴於2012年的車費收入達港幣59.427億元，較2011年的港幣58.228億元增加2.1%，但增加的車費收入並不足以抵銷員工成本所增加的港幣1.389億元。員工成本的增加主要由於九巴自2012年6月1日起及2012年9月1日起相繼為其營運及維修員工和其他員工加薪5%，並且增聘車長來提升服務質素。此外，由於國際燃油價格於2012年持續高企，以及九巴為進一步提升服務水平而令巴士行車里數增加，燃油成本因此增加港幣4,180萬元。這些不利因素，加上通脹導致隧道費及

其他營運支出上升，均進一步對九巴的財務表現構成負面影響，因此導致2012年錄得除稅後虧損港幣5,150萬元。

龍運巴士有限公司（「龍運」）於2012年的車費收入，較2011年的港幣3.544億元增加5.1%，至港幣3.725億元。車費收入上升，主要由於票價自2011年5月15日起調升3.2%，加上來自各國旅客和參與機場各基建項目及香港迪士尼樂園擴建計劃的建築工人的交通需求增加，令每日平均載客量較2011年上升3.3%所致。上述的正面因素，部份因年度加薪導至員工成本增加，以及國際燃油價格及其他營運支出上升而有所抵銷。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48.6%。

集團以陽光巴士有限公司為旗艦公司的非專營運輸業務於2012年表現強勁，營業額及除稅後盈利分別按年上升13.8%及74.3%，這主要由於業務增長，尤其是跨境客運服務方面，加上在包車服務收費於續約時因應燃油及其他經營成本上升而有所調升所致。中國內地運輸業務部方面，集團在北京及深圳的聯營公司於2012年表現平穩。

集團旗下由路訊通集團營運的媒體業務於2012年的業績獲得改善，除稅後盈利為港幣7,480萬元，較2011年的除稅後虧損港幣4,860萬元有港幣1.234億元的順差。2011年的虧損主要由於路訊通集團為其在中國內地的一項投資項目作出減值虧損港幣1.096億元，而2012年則沒有作出該等撥備。

股息

董事會已宣佈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16日派發之普通中期股息每股港幣0.15元（2011年為每股港幣0.15元），全年股息將為每股港幣0.60元（2011年為每股港幣0.60元）。全年所支付的股息總額為港幣2.422億元（2011年為港幣2.422億元）。

為港發展 貢獻八十年

九巴成立於1933年，歷史悠久，開業時經營一支擁有106部小型單層巴士的車隊，行走九龍及新界18條路線。於1940年代初戰亂期間，九巴的業務跡近全面癱瘓，戰後九巴努力恢復運作，並於1949年引入首部雙層巴士，以配合九龍區人口急速膨脹產生的交通需求。事實上，九巴的增長步伐正好反映香港的發展進程。由1960年代九龍第一批公共屋邨落成入伙開始，到1970及1980年代新界沙田及屯門等新市鎮蓬勃發展，九巴一直不斷增闢路線，提升服務水平。

鑑於香港夏季天氣悶熱，乘客都渴望享有更舒適的交通服務，九巴克服雙層巴士空調系統的技術困難，於1988年開始引入空調雙層巴士，並為2012年5月8日提供全空調巴士服務鋪路。

於1997年，九巴率先引入全球首部可供輪椅上落的超低地台雙層巴士，方便傷健人士、長者及有需要人士上落巴士，為全球巴士營運商奠下模範。巴士排放標準方面，九巴歷年來都率先引入配備最新歐盟標準引擎的巴士。舉例說，九巴於2009年2月推出全港首部歐盟第五代雙層巴士，而當時的法例(今天仍然有效)只要求新註冊的柴油車必須符合歐盟第四代引擎的排放標準。為進一步體現對精益求精的承諾，九巴於2012年9月推出第二版智能手機應用程式，並於同年12月啓用屯門公路轉車站。這個轉車站開創全港同類設施的先河，讓居民可更快、更直接地往返市區。

竭盡社會責任

集團深明有責任為顧客提供最優質的服務，同時履行在安全及環保表現等核心範疇的社會責任。在踏入第九個十年之時，九巴繼續致力提升在安全及可靠度等

關鍵範疇的表現，並憑著引用合適的安全管理系統，於2012年8月成為全港首家成功通過OHSAS 18001職業健康和安全管理體系認證的公共巴士營運商。

九巴將繼續以最新技術提升車隊的質素，同時探討及測試不同的零排放巴士技術。我們目前正在進行一項龐大的投資計劃，購置配備歐盟第五代或更高排放標準引擎的環保巴士。這些新型巴士除了配備一系列的安全設施外，還採用嶄新的動力傳動技術、新型空調系統和更輕巧的車身，以降低燃料消耗，並減少10%的廢氣排放量。此外，巴士的底盤設計，更可以配合未來歐盟第六代引擎甚至混合動力技術的發展。至於零排放巴士方面，九巴希望與香港特區政府合作，在取得滿意的測試及試驗成果後，逐步引入超級電容巴士(「gBuses」)及電池驅動電動巴士(「eBuses」)。

達致企業管治

為配合國際發展趨勢，集團致力在各營運層面達致最高的企業管治標準。我們認為完善的企業管治，是維持持份者的信心及提升公司競爭力的必要條件。集團力臻卓越的企業管治精神，獲得多間著名機構表揚，令我感到特別欣慰。本公司於香港上市公司商會舉辦的「2012年香港公司管治卓越獎」中獲得「其他主板及創業板公司」組別的大獎，表揚公司在應用最佳企業管治實務，尤其是股東權利、合規、誠信、問責、透明度、董事會獨立性及領導力、企業社會責任等方面的出色表現。此外，本公司的《2011年年報》則榮獲香港管理專業協會的最佳年報獎銅獎。

展望未來

隨著本港鐵路網絡不斷擴展、燃料價格高漲，加上員工成本及其他營運支出持續上升，集團的專營公共巴

士業務將難免繼續面對重大的財務及營運挑戰。面對市況轉變，作為集團旗艦公司的九巴將不斷檢討受鐵路擴建影響的巴士路線是否符合經濟效益。重組路線的好處，是令市民可更快到達目的地，同時減少空載巴士在路面行走、紓緩塞車情況、改善環境、提升社會生產力，並透過改善資源運用紓緩加價壓力。

雖然我們已向香港特區政府提交多項重組巴士服務的建議書，務求改善資源運用和確保業務的財政穩健性，可惜進展緩慢，成效有限。由於在路線層面重組巴士服務過於零碎，對重整巴士服務網絡及提供優質服務成效不彰，我們已採取「區域性路線重組計劃」，按每個地區檢討和重組巴士網絡。透過考慮整個地區的巴士運輸需求，而非單是著眼個別路線，預期可更快、更有效地作出調整。

我們歡迎行政長官在2013年施政報告中，提出以重組巴士路線為公共交通政策的重點。在政府支持下，我們希望這有助於我們向區議會講解我們的重組計劃並進行諮詢，使巴士路線重組計劃得以成功落實。透過區域性重組方針，加上提供更多像在屯門已實施的巴士轉乘計劃，我們希望可重組需求較少的路線，並因應一些需求日增的路線而增加班次，同時開闢快線服務，以提升巴士網絡的效率。

另一方面，鑑於九巴因多項非本身所能控制的因素而導致虧損，以及為了回復穩健的財政狀況來提供持續的優質服務，九巴於2012年11月29日向運輸署提出申請上調票價8.5%。於2013年2月19日，香港特區政府宣佈批准加價，平均加幅為4.9%，並於2013年3月17日生效。鑑於九巴目前面對的嚴峻經營環境，該加幅並不足以抵銷因燃油價格、工資、隧道費及其他營運支出急升而居高不下的營運成本。因此，我們必須更快推行大規模的路線重組計劃，以加強善用有限資源，滿足乘客的需要及期望。

本人欣然報告，主要由於提高了規模經濟效益，集團的非專營運輸業務於2012年錄得強勁的盈利增長。我們將繼續提升本地及跨境巴士服務的質素，並探索中港兩地市場的商機。

位於東九龍巧明街98號的工業用地(集團佔50%權益)的發展正在進行中。該工業用地將發展作非住宅(不包括酒店)用途。落成後，集團將持有該項目作長線投資用途。集團位於荔枝角寶輪街1號總樓面面積達50,000平方呎的商場「曼坊」及荔枝角寶輪街9號總部大樓的店舖，連同屯門建豐街1號的工廠物業已經租出，繼續為集團提供穩定的租金收入。

致謝

本人於2012年5月17日獲委任為本公司及其附屬公司九巴及龍運的主席，深感榮幸。在此衷心感謝前主席鍾士元爵士在以往十三年的英明領導。

這是我首次以董事會主席身份向股東及夥伴發表的主席函件。本人衷心感謝董事會同寅、集團管理層及各級員工多年來專心致志，為集團作出寶貴貢獻。在大家繼續支持下，加上社會各界持份者的相助，我深信我們將能夠克服面前的種種挑戰，就像九巴八十年來戰勝重重困難一樣，繼續保持為香港領先公共運輸營運商之一。

主席
梁乃鵬

2013年3月21日

與董事總經理的一席話

“九巴一直與香港人同步成長，攜手譜寫值得大家引以為榮的成功故事。”

董事總經理

何達文



問 2013年欣逢九巴開業八十週年紀念。你認為九巴這些年來的主要貢獻是什麼？

答 作為載通國際控股有限公司(「載通國際」)的旗艦公司，九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)一直以來創新求進。最佳例子莫過於九巴不斷研究、試驗及開發遠超政府法例規定的環保及優質服務方案。我們採納的各種創新方案不僅為乘客帶來更舒適的旅程，還有助改善交通聯繫及服務的流動性，從而提高生產力，並對香港經濟發展作出貢獻。

事實上，九巴一直與香港人同步成長，攜手譜寫值得大家引以為榮的成功故事。相信有些人還記得九巴於1949年為香港引入首部雙層巴士。自此，我們不斷進步，引進最新的歐盟引擎技術，包括於2009年2月引入香港首部歐盟第五代雙層巴士，而當時的法例(如今仍然生效)只要求新註冊的柴油汽車符合歐盟第四代排放標準。近年來，我們成為首間引進巴士到站時間預報技術的本地公共巴士營運商，在屯門公路轉車站試驗該項技術。我們為智能手機研發的應用程式亦可讓乘客於指定的巴士總站附近查閱巴士開出時間。九巴今年雖已屆八旬，但仍然在不斷創新、力臻卓越，因此得以保持年輕的活力。

問 你對九巴的未來有何願景？

答 九巴的未來發展，關鍵在於日新月異的科技，電動巴士就是一個極佳例子。我們期待於2014年引進八部超級電容巴士(「gBus」)及十部電池驅動的電動巴士(「eBus」)，於七條路線為我們的顧客服務。同時，面對日益沉重的財政壓力，九巴有需要加強推動巴士路線網絡重組，從而獲得足夠資源繼續為乘客提供優質的巴士服務。現時九巴的400條巴士路線，當中約有55%急需進行路線重組。我們將繼續主動地與香港特區政府及區議會溝通，就區域性路線重組方案進行諮詢，以爭取於2013年開始在北區及新界其他地區進行巴士路線重組。

問 路線重組建議的理據是什麼？

答 基本上，巴士路線重組是為了改善巴士服務的覆蓋範圍、行車時間及營運效率，為全港市民及九巴創造雙贏局面。路線重組一旦全面實施，大家便會享受到更便捷、更理想的巴士服務、減少交通擠塞、改善路邊空氣質素等種種裨益。我們向地方社區及運輸署進行廣泛諮詢，目的是希望重組不合時宜、低效率、重疊且乘客量少的路線。我們的目標是使巴士路線「高速化」和「直接化」，從而提高效率，同時利用巴士轉車站來加強交通聯繫及減少路線重疊。我們預期在成功落實巴士路線重組後，騰出重疊的資源將會被投放於客運需求較大的路線。在各有關方面的通力合作下，我們期待逐步為顧客引進多項服務改進，包括增闢特快路線和直達服務，以及增建轉車站，就像於2012年12月26日啟用的屯門公路轉車站。

問 從運作中的屯門公路轉車站來看，巴士轉乘計劃有何好處？九巴可有打算將該計劃伸展至其他地區？

答 雖然屯門公路轉車站剛開始啟用，但已贏得屯門區居民的讚許，原因是轉車站提供快捷的接駁巴士服務，讓乘客得以便捷地抵達市區，節省時間和金錢。該計劃的成功，讓我們更有動力去提升一些主要交通樞紐的設施，例如位於海底隧道、大欖隧道和城門隧道的轉車站。這類巴士轉乘計劃不僅可帶來更快捷、更直接，甚至更經濟的服務，乘客還可獲得更多的巴士路線選擇，享有更完善的交通聯繫。

問 中長期來說，香港特區政府可如何改善本港公共交通的效率及效益？

答 毫無疑問，香港現有的交通系統是全世界最佳之一，但近年我們的交通擠塞問題也越來越受關注。目前有多個提高路面使用效益的方法可以減少擠塞情況，令公共交通乘客及環境受惠。要改善本港的路面交通，最有效的中、長期方法是引入以科技為基礎的交通管理並結合巴士優先系統，如許多海外地區已經推行該類系統。在現階段，致力消除巴士路線的不必要重疊，並提升各種公共交通營運商之間的協調，將能取得立竿見影的效益。

問 對龍運巴士有限公司(「龍運」)來說，2013年也是重要的一年。龍運的專營權自2013年5月起獲續期十年，你對龍運未來十年的發展有何看法？

答 由於龍運巴士有限公司(「龍運」)受近期鐵路發展的影響較少，所以持續錄得載客量增長及理想表現。鑑於港珠澳大橋及屯門至赤鱸角連接路計劃於2016年通車，預期龍運的機場(「A」線)及對外(「E」線)，特別是由新界西及北區開出的路線的載客量將有增長，因此龍運現正制訂計劃，以把握這個機會對服務作出相應改善。該新基建項目將可縮短來往機場的車程距離及時間，使新界西北區的居民成為主要受惠者，並為龍運提供擴展及提升服務的機會。為滿足與日俱增的服務需求，龍運將於未來數年以最新的環保巴士更換現有車隊的巴士。

問 因應公眾對企業社會責任的期望日殷，集團採取了哪些措施來加強在環境、社會及企業管治方面的表現？

答 我深信完善的企業管治，不單能維持持份者的信心，並且可以進一步提升我們的競爭力。加強與主要持份者的聯繫，有助我們跟他們分享公司的最新動態，同時亦可聽取他們的意見來進一步改善服務。我們持續對社區的關注，體現於我們不斷支持、參與及贊助各類社區服務及慈善活動。此外，我們亦從優化資源、對抗氣候變化及營造可持續工作環境這三大範疇入手，對環保努力，致力締建更美好的環境。

為提升環保表現，我們將於未來數年繼續引入符合最新歐盟標準的巴士，並進行零排放電動巴士的試驗。在社區聯繫方面，九巴最近成立對外事務組，以進一步強化與主要持份者的溝通，當中包括區議員、政界人士、學術界、環保組織、運輸政策研究組織及巴士迷會等，以廣納各方意見，配合我們規劃及執行策略性路線重組。

問 展望業務前景，集團透過什麼途徑，貫徹以消費者為中心的方針？

答 九巴義工組織「九巴之友」今年踏入第十八年，並繼續茁壯成長，其3,650名成員積極參與各種社區活動，例如為提高全港18區長者巴士安全意識的「九巴・長者安全有計」活動。先進科技方面，我們於2012年9月推出九巴及龍運的第二版智能手機應用程式，每日讓超過100萬名手機用戶查閱實時交通資料、搜索路線，以及於任何一區挑選最具競爭力的巴士路線。九巴廣受歡迎的得獎網站不但方便視障人士及新手使用，而且每日的平均點擊率高達1,000萬次。2012年12月，九巴於香港中文大學與《明報》合辦的2012「卓越企業品牌選舉」中，榮獲公共交通類別的評選團大獎。該選舉的評審程序包括大型的消費者意見調查及評審團的審核，獲頒評選團大獎的公司必須在強勢品牌、領導地位及願景方面得分最高。今次獲獎反映九巴致力為乘客提供優質巴士服務的決心獲得外界認同。

問 集團的非專營運輸業務部有何發展大計？

答 集團的非專營運輸業務部於2012年表現強勁，營業額及除稅後盈利均錄得大幅增長。營業額及除稅後盈利上升，主要受業務增長帶動，特別是在跨境乘客服務方面，當中包括收購兩間跨境非專營巴士公司。透過內部增長及審慎的收購策略，我們將繼續受惠於市場對跨境服務及本地度身設計的運輸和包車服務的殷切需求。

問 集團的媒體銷售業務及內地運輸業務於2012年的表現如何？

答 集團的媒體業務由路訊通集團營運，於2012年錄得令人滿意的業績。這是由於路訊通拓展廣告服務組合，在巴士電視、巴士車身廣告、巴士車廂廣告及巴士候車亭廣告等核心業務外，增添廣告牌業務。作為香港領先的綜合媒體集團之一，路訊通將進一步拓展業務組合，作為持續擴展策略的一環。至於中國內地運輸業務部，於北京及深圳的合營企業在2012年表現平穩。深圳巴士集團繼續每日服務約240萬乘客人次，並不斷試驗以電力及液化天然氣等環保能源驅動的巴士及計程車。

管理層討論及分析



由左至右：
霍彩福，車務總監
陳碧君，企業事務總監
何世基，財務及行政總監
何達文，董事總經理
歐陽杞浚，副董事總經理
雷兆光，商務總監
施偉廉，運輸發展總監



業務回顧

- 32 香港專營公共巴士業務
- 50 香港非專營運輸業務
- 54 中國內地運輸業務
- 58 物業持有及發展
- 60 媒體銷售業務

可持續發展報告

- 62 關懷顧客
- 70 關懷僱員
- 76 愛護環境
- 82 營運實務
- 86 與持份者的溝通
- 90 深入社群

財務回顧

- 92 集團
- 98 各業務部
- 104 持續關連交易



香港專營公共巴士業務

專營公共巴士業務是集團的業務核心。九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司為乘客提供創新而物有所值的世界級巴士服務，範圍涵蓋九龍、新界及港島，同時引領巴士設計及環保技術不斷邁進。

九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

載通國際全資附屬公司九巴於2013年慶祝八十周年紀念。多年來，九巴對本港的發展作出重大貢獻，締造作為香港領先運輸服務供應商之一的輝煌歷史。九巴目前僱用約12,000名員工，其中包括約8,400名車長，並擁有一支包括逾3,800部巴士的現代化車隊，行走約390條路線，每天為約260萬人次的乘客服務。八十年來，九巴致力提供最優質的客運服務，其熱誠與投入從未稍減。

卓越服務

九巴自成立以來，一直領導巴士行業，對香港公共交通的發展建樹良多。以下發展里程見證九巴專心致志、全情投入的服務精神：

1933年

九巴開始在九龍及新界營運專營公共巴士業務，當時的九巴車隊只有106部小型單層巴士。

1949年

九巴由英國購入20部丹拿A型巴士，成為香港最先引進雙層巴士的巴士公司。

1950及1960年代

由於大量移民從中國內地來港，加上多個公共屋邨在九龍興建，九巴積極擴展巴士網絡，以配合激增的交通需求。

1972年

隨著紅磡海底隧道通車，九巴的網絡伸展至港島。

1980年代

九巴重組路線架構，並營辦接駁巴士路線連接九廣鐵路與地鐵。



1988年

九巴為其車隊引入雙層空調巴士。

1992年

為符合甚至超越最嚴格的排放標準，九巴推出一系列改善措施，首先是為其車隊的巴士安裝歐盟第一代環保引擎。

1997年

九巴引進全球首批超低地台雙層巴士，方便小童及長者，並可供傷健人士乘坐輪椅上落。此類型巴士已被採納為公共巴士服務的一項國際標準。

1998年

九巴推出車廂電子報站系統，透過廣播及發光二極管顯示屏報告下一個巴士站的名稱。

2000年

九巴為全線巴士安裝八達通卡電子繳費系統，方便乘客繳付車費，並推出全港首創的「資訊娛樂共同睇」巴士，為乘客提供娛樂資訊。

2001年

由九巴引進的全港首部歐盟第三代環保雙層巴士投入服務。

2003年

九巴帶頭引入新一代巴士，其車身和上車處較為寬敞，並採用革命性的筆直梯級設計及加強車廂空氣流通的全新空調系統。

2006年

九巴領先業界，為香港引進歐盟第四代環保雙層巴士，同時率先在旗下顧客服務中心的多媒體設備加入「數碼地圖乘客諮詢系統」，方便乘客搜尋巴士服務資料。

2007年

九巴開辦來往西鐵元朗站與落馬洲的邊境巴士服務B1路線，以配合香港與深圳之間不斷增長的客運需求。

2008年

九巴車隊開始採用更環保的接近零含硫量柴油。

2009年

九巴引進亞洲首部歐盟第五代空調雙層巴士，當時的法例(如今仍然生效)只要求新註冊的柴油車符合歐盟第四代排放標準。此外，九巴推出採用發光二極管照明的夜光水晶巴士站柱。

2010年

九巴引進全港首部零排放超級電容巴士 — gBus作實地測試，帶領香港的公共運輸行業進入新世代。

2011年

作為先行者，九巴推出免費的智能手機應用程式，提供「點到點搜尋」、「路線搜尋」、「鄰近車站」及「落車提示」功能。

2012年

九巴推出屯門公路巴士轉乘計劃，節省屯門區居民的交通時間和費用。該轉車站設有創新的巴士到站時間預報系統，提示乘客下一班巴士的到站時間。九巴與一家英國巴士製造商共同開發新一代歐盟第五代E500空調雙層巴士，可進一步減低碳排放，並配合未來歐盟第六代引擎甚至混合動力技術的發展。

多年來，九巴在積極創新之餘，更致力奠定最高的營運標準。九巴在管理、環境、職業健康與安全等營運範疇取得認證，足以證明九巴長期以來對優質服務的一份堅持。

九巴於1999年成為香港首家全面取得ISO 9001:1994品質證書的公共巴士公司，亦是全港第四家取得此項公司認證的機構。九巴於2002年成功升級至ISO 9001:2000認證，進一步確認其卓越的品質管理系統。於2003年，九巴的荔枝角及沙田車廠憑藉其環境管理系統，獲得ISO 14001:1996認證，使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。在其後兩年，九巴的荔枝角及沙田車廠進一步升級至ISO 14001:2004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、九龍灣及屯門的四所主要營運車廠，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。此外，九巴



乘搭九巴，可快速直達鬧市中心

的車務營運部於2012年在巴士營運及維修活動方面推行高效的風險管理系統，因而榮獲香港品質保證局頒發OHSAS 18001職業健康和安全管理體系證書，使九巴成為香港首間獲得該項認證的專營巴士公司。

九巴的車務營運部於2012年榮獲香港品質保證局頒發OHSAS 18001職業健康和安全管理體系證書。

表現承諾

我們的目標是為顧客提供最安全、最具效率，以及最高質素的巴士服務。我們用兩項重要的表現指標來衡量公共巴士服務的營運表現，分別為機械可靠性及車隊運作能力。

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。於2012年，九巴車隊的機械可靠性，對比目標指標45,000公里：1，為47,427公里：1。

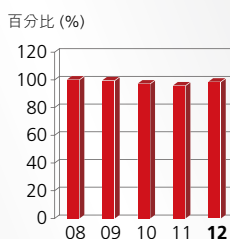
車隊運作能力指標是指早上7時至9時的繁忙時間在整個巴士服務網絡內，向繁忙方向開出之實際班次，與時間表預定開行班次的比例。於2012年，九巴的車隊運作能力對比目標指標100%，則為98.6%。

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



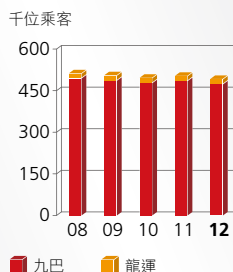
九巴在紅磡碼頭的巴士總站



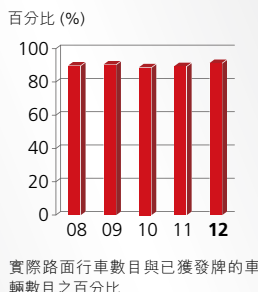
車隊引入新巴士數目



於12月31日之車隊總載客量



車隊運用 — 九巴



最先進的E500型歐盟第五代空調雙層巴士將於2013年在香港投入服務

巴士車隊及提升車隊質素

與巴士供應商合作進行車隊現代化，是九巴一直以來的優先營運目標之一。我們於1997年為香港引進全球首部可供輪椅上落的超低地台雙層巴士，自此便不斷投資於採用最新設計及安全標準的新型環保巴士。

在設計上，今天的雙層巴士型號揉合多項創新特徵，包括較寬敞的車身、讓乘客更方便上落車廂上層的筆直梯級、2+2座位、關愛座、車門附近的輪椅空間、顏色鮮明的扶手、隨手可及的停車電鐘掣，以及附設先進溫度和濕度控制及靜電空氣過濾裝置的空調系統。於2009年，九巴成為亞洲首間投入歐盟第五代雙層巴士的公共巴士公司，盡顯我們在環保巴士服務方面的領導地位。為進一步提升車隊的環保表現，九巴一直與英國巴士製造商阿歷山大·丹尼士車廠(ADL)共同開發可在香港使用的新一代歐盟第五代E500雙層巴士。除了具有多項安全特徵外，全新的E500巴士還採用全新驅動技術及能源效益更佳的空調系統，而較輕盈的車身可節省燃油消耗而使排放量減少10%。此外，新巴士的底盤設計更可容納將來歐盟第六代引擎甚至混合動力技術的發展。

為配合提升車隊質素，九巴不斷以可供輪椅上落的全新超低地台單層巴士取代行將退役的單層巴士。這些單層巴士設計時尚，車廂高度更高，為乘客提供更舒適的旅程。

於2012年，我們繼續大量投資於最新型的巴士。新巴士集最新的安全、環保及設計特徵於一身。九巴車

隊共添置120部新超低地台空調巴士，包括92部歐盟第五代雙層巴士及28部歐盟第五代單層巴士。

隨著最後一批非空調巴士於2012年5月8日退役，九巴車隊現已全部為空調巴士。於2012年12月31日，九巴共營運3,820部空調巴士(包括3,652部雙層巴士和168部單層巴士)。

九巴車隊	空調雙層巴士	空調單層巴士	非空調雙層巴士	巴士總數
於2012年1月1日	3,676	165	50	3,891
年內添置	107	28	-	135
年內廢置	(131)	(25)	(50)	(206)
於2012年12月31日	3,652	168	-	3,820

於2012年年底，九巴訂購了370部歐盟第五代空調雙層巴士及11部歐盟第五代空調單層巴士，將於2013年付運。

巴士服務網絡

於2012年年底，九巴共營辦394條巴士路線，覆蓋九龍、新界及港島。為提升巴士網絡效率，九巴繼續探討取消某些由於鐵路擴建而不再需要的巴士路線，以及爭取重組低客運需求路線的班次。路線重組後所騰出的資源將重新投放於現時需求高或需求正在增長

的地區。這不僅對巴士乘客有利，還有助緩和交通擠塞，從而保護環境，並紓減車費加價壓力。因此，策略性的巴士網絡重組，將繼續是九巴主要用以應對市場情況持續轉變的基本方法。

我們於2012年向政府提交了40項重組路線方案，其中約有三分之二已向區議會進行諮詢。另外，我們還提交了63項有關服務班次的建議供政府考慮。雖然九巴建議總共削減220部巴士，但因其中只有兩項重組方案和28項服務班次建議獲政府批准並已施行，九巴實際上節省了30部巴士。

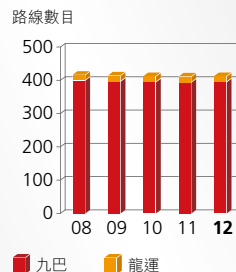
下表簡述於2012年進行的巴士網絡重組：

	建議		已實行	
	建議書數目	節省的巴士數目	建議書數目	節省的巴士數目
重組建議	40	156	2	2 (1.3%) [#]
減少班次	63	64	28	28 (43.8%) [#]
總數	103	220	30	30 (13.6%)[#]

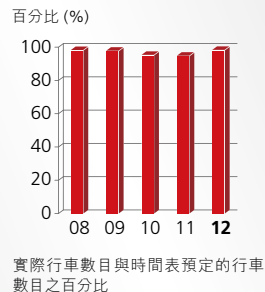
[#] 佔建議節省巴士數目的百分比

為提升巴士網絡效率，九巴繼續探討取消某些由於鐵路擴建而不再需要的巴士路線，以及爭取重組低客運需求的路線。

於12月31日
之路線數目



時間表的成效 — 九巴



九巴營辦B1路線，配合香港與深圳之間不斷增長的客運需求

鑑於零散地在路線層面重組巴士服務，對重整巴士服務網絡成效不彰，我們計劃採用區域性路線重組方案，按每個地區檢視並改革巴士服務。透過考慮整個地區的巴士服務需求，而非單是著眼評估個別路線，預計可更快、更有效地作出調整。我們將於2013年年初將試驗計劃告知有關區議會以進行諮詢。

區域性路線重組方案的主要目標，是把低需求路線的巴士資源調動至高需求或新闢的路線，令巴士服務網絡更能切合乘客的需要。為此，我們將與各社區保持聯繫，共同識別各地區的需要。我們取消不受歡迎的循環線以提供更直接、更快捷的巴士服務，預期會因符合公眾期望而獲得支持。根據這個重組方針，我們亦會加強使用香港新建的高速公路網，推出更多高速

路線。我們亦會制訂宣傳計劃，推廣個別地區經簡化且更完善的巴士路線網絡，讓乘客了解如何從中受惠。

巴士路線推廣活動

於2012年，九巴舉辦了一項盛大的路線推廣活動，涵蓋共39條巴士路線。除了透過巴士站柱、候車亭的巨型廣告板、九巴智能手機應用程式及九巴網站作推廣外，我們還在各區派發宣傳單張及郵寄傳單予目標區域的居民。

除了巴士路線推廣計劃外，九巴繼續參與多個商場的聯合推廣活動。

推廣活動	參與路線
1 推廣邊境巴士服務的貼紙	B1
2 鯉魚門消閒路線	14, 14C
3 沙頭角消閒路線	78K, 270A, 277X, 278X, 279X
4 九龍灣商業區路線	11X, 13X, 98D, 215X, 219X, 296D, 297
5 清水灣消閒服務	91
6 為屯門居民推出新的巴士轉乘計劃	960, 961, 968
7 大圍的新服務	286X
8 元朗通宵巴士服務	N368
9 長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃	1, 2B, 11C, 11K, 103
10 屯門公路轉車站啟用	58M, 59M, 60M, 60X, 61M, 61X, 66M/P, 67M, 68A, 259D, 260X, 263

車廠

為改善巴士業務的生產力及服務質素，九巴不斷提升車廠設施。九巴位於九龍灣、沙田、荔枝角及屯門的四個主要車廠，為整個巴士團隊提供日常保養及維修服務，另有十個較小型的車廠提供停泊及小規模的保養服務，而九巴總修中心則提供全面維修服務。

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 (平方呎)	於2012年 12月31日 服務的 巴士數目	開始 運作年份	備註
九巴車廠：					
九龍灣車廠	九龍東	768,038	1,028	1990	該車廠用地於1986年按市價向政府以私人協約批地方式購入
沙田車廠	新界東、北	720,005	1,102	1988	該車廠用地於1984年在公開拍賣會上投得
荔枝角車廠	九龍西、南	648,946	839	2002	該車廠用地乃以短期租約形式向政府租用 [#]
屯門車廠	新界西	148,961	851	1979	該車廠用地於1974年在公開拍賣會上投得
九巴總修中心	巴士總修	380,915	不適用	1983	該車廠用地於1979年向政府以私人協約批地方式購入
龍運車廠：					
小濠灣車廠	大嶼山	82,422	165	1998	該車廠用地乃以短期租約形式向政府租用 [#]
總數		2,749,287	3,985		

[#] 根據短期租約，租金按市場價格向香港特區政府支付



九巴智能手機應用程式

於2012年9月，九巴與龍運聯合推出免費的第二代智能手機應用程式(「應用程式」)，截至該年底已獲得逾120萬名iPhone、iPad、iPod Touch、Android和Windows手機用戶下載。該應用程式讓用戶掌握即時的特別交通消息和直接在地圖上搜尋路線，亦會列出以最低車費到達目的地的資訊供乘客選擇，途經最少車站的路線建議，同時向用戶提供搜尋巴士路線的多個途徑，以及顯示路線地圖、時間表和每個巴士站的照片。而該應用程式強勁的「鄰近車站」功能，則利用全球定位技術，自動偵察乘客的所在位置，快捷地列出其約200米範圍內可乘搭的巴士路線及車站的位置。該應用程式更具備創新的「落車提示」功能，用戶上車後，只要預先設定下車站，並按下提示功能，系統便會在到達目的地前兩個車站開始發出響聲(或同時備有震動效果)。該應用程式設有繁體中文、簡體中文及英文三種模式以供選擇。



iPhone 版



Android 版



Windows 版

九巴採用先進資訊科技來監察日常營運表現和改善內外溝通，同時提升生產力。

資訊科技



顧客服務



巴士到站時間預報系統

由九巴內部研發的巴士到站時間預報系統安裝於屯門公路轉車站，是全港首個同類系統。巴士到站時間預報系統配合全球定位技術，計算出入轉車站的巴士的到站時間。在試驗計劃中，該系統就轉車站的五條長途路線，提供有關的資訊顯示。

電子報站系統

九巴車隊全線裝設了電子報站系統。該系統以廣東話、英語及普通話廣播，並透過發光二極管顯示屏展示下一個巴士站的名稱，預先為乘客提供下一個巴士站的詳細資料。該系統亦會廣播安全提示和巴士服務訊息。

綜合巴士服務資訊顯示系統

設於九巴各巴士總站的綜合巴士服務資訊顯示系統，使用大型發光二極管顯示屏向乘客顯示巴士服務資訊，包括巴士路線目的地、開出時間、車費和重大交通事故等。於2012年年底，共有28個巴士總站安裝了綜合巴士服務資訊顯示系統，讓九巴總部及巴士總站的人員透過閉路電視傳送的圖像，監控巴士總站及四周的交通及運作情況。

電子失物處理系統

電子失物處理系統記錄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，幫助我們快捷處理失物認領及查詢。除了改善乘客失物查詢的處理程序外，該系統更有助員工準確地追查失物的狀況。於2012年，該系統平均每月處理約2,100宗失物個案，涉及約5,700項失物。

營運



巴士車內監察系統

巴士車內監察系統編製車長駕駛表現報告，以供車廠和有關部門進行分析，從而把駕駛安全和乘客舒適感方面的訓練標準提升至更高水平。

站務管理系統

九巴在163個巴士總站安裝站務管理系統，車長只需出示個人化八達通卡向巴士總站報到，系統便會顯示下一個開出時間及特別指示，從而減輕日常巴士運作的管理工作。巴士到站及開出數據會作記錄及提供予總部、車廠及各有關部門，以便適時作出必要的服務調配。



早在1970年代，九巴已開始使用電腦來管理庫存及計算工資。多年來，我們大規模擴展資訊系統，現時的應用範圍已涵蓋日常運作的所有範疇。作為巴士行業的翹楚，我們開發了創新的資訊系統，以助提升效率及簡化工作流程，並廣泛採用資訊科技來監察營運表現、加強內外溝通，以及提升生產力。於2012年年底，九巴各項設施共安裝了1,895部個人電腦，透過高速通訊線路連接九巴總部內的113部伺服器。這個精密的數據網絡將九巴總部、車廠、巴士總站及顧客服務中心之間的運作綜合起來。此外，我們在日常的營運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。我們經常提升資訊科技系統，藉以加強車隊和車廠的營運、人力資源管理及成本控制，從而改善顧客服務。

交通運作管理系統

九巴的交通運作管理系統(「TOM」)透過手提無線射頻閱讀器，讓車廠員工查閱巴士停泊位置，以供車長於派更部取閱，方便進行派更工作。此外，TOM可讓管理層掌握派更事宜，並優先調派低排放的巴士行走繁忙道路的路線。

營運通訊管理系統

營運通訊管理系統針對巴士營運事故(如交通意外、路面擠塞及惡劣的天氣狀況等)的實時資訊，簡化九巴無線電監控組記錄和傳送有關資訊的過程，藉以提升向車廠及相關部門發佈消息的速度及準確度。

巴士保養資訊系統

巴士保養資訊系統透過向管理人員提供巴士資料，如巴士車型、維修和保養記錄、主件大修、維修人員的工作記錄等，協助分配工作和監察維修費用。該系統亦記錄翻新輪胎的表現及耐用程度，以優化翻新輪胎的應用，確保安全及符合環保。

八達通管理系統

由資訊科技部研發的八達通管理系統(「OMS」)，於2011年投入運作。該系統透過存取八達通收費器的詳細保養記錄，並追蹤仍未下載車費收入記錄或未有最新車費資料的收費器，以提供準確的八達通車費收入對賬報告。此外，OMS還會提升用戶介面功能和數據分析功能。

人力資源及財務管理



先進財務及行政系統

九巴採用SAP ERP電子商貿軟件來管理財務及人力資源。這套專利軟件除了改善行政及規劃工作的整體質素外，更可提高財務策劃、監控及匯報機制的效率。加上先進的電子文件管理系統、電子投標、電子糧單及公司電郵，該軟件大大降低耗紙量，同時改善了內外溝通、文件分發、存檔和取閱的流程。九巴於2012年重新開發並提升其路線成本計算系統，以加強成本監控。



龍運於1997年6月1日開始營辦連接新界、香港國際機場及北大嶼山的專營公共巴士服務。龍運不斷擴展巴士網絡，目前的服務範圍不僅包括香港國際機場及東涌，還有消閒及旅遊發展項目，如香港迪士尼樂園、昂坪360纜車和亞洲國際博覽館。

龍運巴士有限公司(「龍運」)

在內地訪港旅客、機場新發展項目及附近地區建築工程帶動下，龍運的巴士服務需求於2012年持續上升。此外，龍運佔有優勢，為港珠澳大橋的建築工人及新空運貨站的員工提供運輸服務。

表現承諾

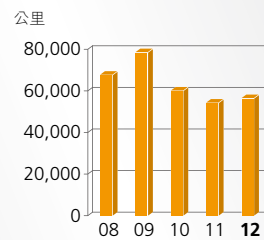
龍運不斷檢討其巴士服務，以維持最高水平的安全度及效率。龍運在檢討巴士服務時，採用兩項重要表現指標，即機械可靠性和車隊運作能力來量度營運表現。機械可靠性指標是指每部巴士平均行走多少公里後才會在載客途中發生機械故障。車隊運作能力指標是指早上7時至9時的繁忙時間在整個巴士服務網絡內，向繁忙方向開出之實際班次，與時間表預定開行班次的比例。於2012年，龍運巴士的機械可靠性對比50,000公里：1的目標，達到56,491公里：1；而車隊運作能力對比100%的目標，則達到98.1%。

為達致卓越的服務質素，龍運於2012年11月取得ISO 9001:2008品質管理系統認證，標誌其優質巴士服務的一個里程碑。

巴士車隊及提升車隊質素

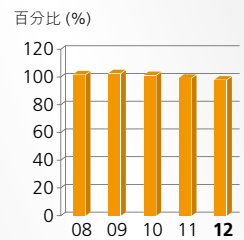
為配合提升服務及加強環保的要求，龍運於2012年引進18部全新歐盟第五代超低地台空調雙層巴士，以取代較舊的巴士。新巴士的強化功能能提升乘車安全及舒適感。

機械可靠性 — 龍運



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 — 龍運



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

於2012年12月31日，龍運共營運165部超低地台空調雙層巴士，全部可供輪椅上落，並設有電子報站系統及電子速度記錄儀，以便記錄巴士的行車速度和其他運作資料。巴士車廂內更安裝了閉路電視，以監察乘客的行李並提高安全度。

龍運空調雙層巴士車隊	巴士總數
於2012年1月1日	164
年內添置	18
年內廢置	(17)
於2012年12月31日	165

為滿足乘客日益嚴格的要求及改善整體服務水平，龍運已訂購22部歐盟第五代超低地台空調雙層巴士，將於2013年付運。

巴士服務網絡

於2012年年底，龍運營運19條巴士路線。為進一步提升服務質素，龍運於2012年3月增派兩部巴士行走E33/E33P線，並於2012年9月增派兩部巴士投入E34線。此外，龍運於亞洲國際博覽館的活動結束後，在X1、X33、X34及X41線提供特快服務，方便乘客。乘客亦可於龍運位於機場的顧客服務及售票處，購買香港迪士尼樂園入場券連龍運R33、R42或A41線客運的特別套票。

鑑於旅遊及消閒活動日益興旺，龍運將繼續研究方法來配合與日俱增的客運需求，同時為所有乘客群維持最高水平的網絡覆蓋及服務質素。龍運將繼續提供快捷、直接及便利的巴士服務，以貫徹一貫方針，並滿足顧客的需要及期望。

車廠

龍運位於小濠灣的車廠，提供日常巴士保養、加油、巴士清洗及停泊服務。該車廠安裝了污水處理系統，確保排放至公眾污水排放系統的污水質素符合法定要求。



● 位於大嶼山的龍運巴士總站





安全及顧客服務

龍運進行嚴謹的巴士維修保養檢查，以保持其巴士最高的運作標準，同時指派駕駛導師監察車長的安全駕駛表現及顧客服務。此外，龍運舉行安全簡介會和派發安全備忘，確保車長掌握最新的安全訊息。龍運還舉行優質服務推廣活動，以強化員工的優秀表現。

為方便乘客瀏覽巴士路線資訊，龍運於2012年設立公司網站，網址為：www.lwb.hk。此外，龍運加強了沿線巴士站所顯示的路線資料，在某些路線提供預計巴士到站時間，並提升了智能手機應用程式，方便顧客通過智能手機獲取巴士服務資訊。

環境保護

為減少粒狀物排放，龍運為旗下所有歐盟第二代及歐盟第三代巴士加裝了柴油微粒過濾器。龍運於2012年引進18部歐盟第五代巴士(佔車隊巴士數目約11%)，減少排放氮氧化物，從而有助締造清新的環境。

龍運巴士車廂空調系統的靜電空氣過濾功能，大大改善了車廂的空氣質素，而全環保驅動系統則有效地減少燃油耗用量和廢氣排放量。



龍運網絡為香港國際機場提供快捷、直接及便利的巴士服務



香港非專營運輸業務

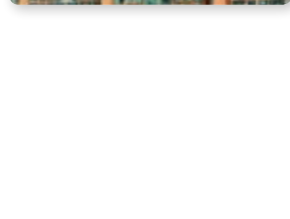
集團非專營運輸業務以多樣化的客運服務配合商務人士、遊客、購物人士、學生及大型屋苑住戶的需要，並為市民大眾提供包車服務及為旅客提供跨境穿梭巴士服務。

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，為各類顧客提供合適的卓越優質以至物超所值的客運服務。

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設計合適的巴士服務。除了為公眾提供包車服務外，集團還透過其車隊的394部巴士，服務大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、旅行社及學校。

優質的度身訂造客運服務



陽光巴士為各類顧客提供合適的客運服務

年內，陽光巴士集團繼續採購市場上最先進的環保巴士，以加強其服務。集團車隊於2012年加入了25部歐盟第五代巴士，以取代較舊的巴士。陽光巴士集團亦收購了兩家擁有合共17部巴士的跨境非專營巴士營運商。陽光巴士集團擴大車隊規模，反映該集團開拓跨境巴士服務等業務範疇的策略。陽光巴士集團將繼續引進更多新型的歐盟第五代巴士，以配合車隊提升計劃。於2012年年底，陽光巴士集團的車隊擁有394部巴士。

陽光巴士不斷全面提升管理及營運能力，於2008年成為香港首間獲得ISO 9001:2000認證的商業非專營巴士公司後，又獲香港品質保證局升級至ISO 9001:2008證書，確認其品質管理系統的卓越質素。



新港巴與深圳夥伴公司合營跨境穿梭巴士服務（一般稱為「皇巴士」），為上班一族及消閒旅客提供往返香港落馬洲和深圳皇崗的跨境服務。

新香港巴士有限公司(「新港巴」)

於2012年，新港巴經營的車隊擁有15部超低地台空調單層巴士，提供往來落馬洲和皇崗的24小時跨境穿梭巴士服務。新港巴位於新田公共運輸交匯處總站大樓的四個空調候車室及綜合資訊顯示系統，令乘客更感舒適便利。

自落馬洲支綫、落馬洲公共運輸交匯處及深港西部通道啟用後，新港巴面對來自鐵路和公共小型巴士服務的激烈競爭。此外，皇崗管制站搬遷後，旅客需要前往更遠的地點辦理出入境手續，對載客量的增長構成影響。因此，新港巴的跨境巴士服務需求下跌，載客量由2011年的520萬人次下跌至2012年的490萬人次。



● 新港巴的巴士總站

新港巴的目標是透過提供方便及優質的服務，使其穿梭巴士服務繼續成為顧客首選的跨境交通工具。



新港巴為往返落馬洲與皇崗的乘客提供方便快捷的服務

即使面對上述種種挑戰，由於中港兩地的社會及經濟聯繫日趨緊密，加上預期內地更多主要城市的居民會符合資格參加自由行計劃來港旅遊，料會帶動跨境巴士服務需求上升。新港巴的目標是透過提供方便及優質的服務，使其穿梭巴士服務繼續成為顧客首選的跨境交通工具。



中國內地運輸業務

於2012年，集團在深圳和北京經營一系列運輸業務。我們將繼續在中國內地探索能提供符合公司投資策略的合理回報，並與運輸業務相關的商業機會。

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。集團擁有深圳巴士集團35%的權益。

深圳巴士集團自2005年1月開始運作以來，一直在深圳市提供公共巴士、小型巴士及計程車服務。於2012年12月31日，深圳巴士集團營辦約270條路線，投入5,813部車輛。於2012年，由於受到深圳地鐵開通新鐵路線的影響，深圳巴士集團的巴士載客

量跌至8.773億人次，較2011年的9.070億人次減少3.3%。

面對深圳地下鐵路的激烈競爭，加上中國內地通脹不斷，深圳巴士集團於2012年內進一步提升營運效率及加強成本控制措施。為保持在公共運輸市場的競爭力，深圳巴士集團採取各項措施，包括提升車隊質素及策略性地重組巴士網絡，從而在不降低服務質素的情況下提高生產力。此外，深圳巴士集團還推行嚴謹的財政預算監控措施，以減輕營運成本不斷上漲的影響。於2012年，深圳巴士集團開辦更多接駁巴士路線以連接住宅區與深圳地鐵站，並把巴士路線網絡擴展至鄰近地區。



深圳巴士集團的電動計程車，帶動城市環保潮流



深圳巴士集團為乘客提供直達目的地的舒適旅程

深圳巴士集團繼續對採用液化天然氣及電力等新潔淨能源的巴士和計程車進行試驗。

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。為加強巴士車隊的環保表現，深圳巴士集團採用符合歐盟第四代引擎排放標準的環保燃油及引擎。深圳巴士

集團亦繼續對新潔淨能源(如液化天然氣或電力)巴士和計程車進行試驗，並收集更多研究數據來更有效地運用這些新技術。深圳巴士集團將繼續在深圳及其他市場提升服務及加強競爭力。

北京北汽九龍出租汽車股份有限公司(「北汽九龍」)

北汽九龍於2003年成立，為首家打進內地計程車及汽車租賃業務的中外合資股份有限公司。集團的全資附屬公司九巴(北京)出租汽車投資有限公司擁有北汽九龍31.38%的股權。

北汽九龍作為北京計程車及汽車租賃市場上的領導營運商之一，在競爭最為激烈的市場上佔盡優勢，提供最高水平的服務。北汽九龍自2006年起憑著卓越的計程車服務管理系統，成功取得ISO 9001:2000認證。北汽九龍透過其車隊的4,680部汽車，有優越條件把握於北京舉行的各種活動、會議及展覽所帶來的更多商機。此外，內地人民日益富裕和國際化，預示未來將有更多新的市場機會，特別是在包車服務方面。

儘管持續面對員工成本及其他營運成本不斷上漲的挑戰，北汽九龍在2012年取得令人滿意的進展。公司將憑藉建立於優質服務的卓譽繼續邁進，同時發掘具盈利能力的新商機。

北汽九龍在2012年取得令人滿意的進展，並將憑藉建立於優質服務的卓譽繼續邁進，同時發掘具盈利能力的新商機。



乘搭北汽九龍的計程車，穿梭北京更便捷



物業持有及發展

集團的投資物業組合以著名的曼坊購物商場為旗艦，為集團提供租金收入來源。

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九龍荔枝角的豪華住宅 — 曼克頓山的發展商。

曼克頓山是由五幢高層住宅大廈組成的尊貴府第。由平台上蓋計起，住宅大廈每幢樓高41至43層，合共提供1,115個住宅單位，面積由668平方呎至5,008平方呎不等。兩個豪華私人會所，為住客提供全面的運動及消閒設施。

曼克頓山住宅單位於2006年11月開售。於2012年，該項目售出最後一個可供出售樓面面積達5,008平方呎的住宅單位和13個車位，至年底只剩下一個車位尚未售出。

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曼坊的業權。

LCKCP擁有曼克頓山高級的兩層平台商場「曼坊」。商場交通便利，透過巴士、鐵路及私家車均可到達全港各地，包括香港島及香港國際機場。商場自2009年3月開幕以來，為曼克頓山住戶及其他購物人士提供優質零售設施。於2012年年底，50,000平方呎樓面面積中的可出租面積已經全部租予各類商店及食肆，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，擁有集團位於九龍荔枝角總部大樓的業權。

LCKRE 擁有座落於九龍荔枝角寶輪街九號，樓高17層，總樓面面積約為156,700平方呎的商業大廈，毗鄰為曼克頓山。本集團使用該商業大廈其中約70%的樓面作總部，而其餘的樓面面積則留作商舖及食肆用途。於2012年年底，約83%的可出租樓面面積已經租予多間食肆及商店，為集團帶來穩定租金收入。

KT Real Estate Limited(「KTRE」)

載通國際的全資附屬公司KTRE，連同新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)的全資附屬公司Turbo Result Limited(「TRL」)，均為九龍觀塘巧明街98號觀塘內地段第240號土地(「觀塘地段」)按等額權益分權共有的擁有人。

觀塘地段將由KTRE與TRL共同發展非住宅(不包括酒店)項目。KTRE及TRL已委任新鴻基地產的附屬公司新鴻基地產代理有限公司擔任項目經理，以管理、監督及控制觀塘地段的發展項目，確保整個發展項目均達致最高標準。

TM Properties Investment Limited(「TMPI」)

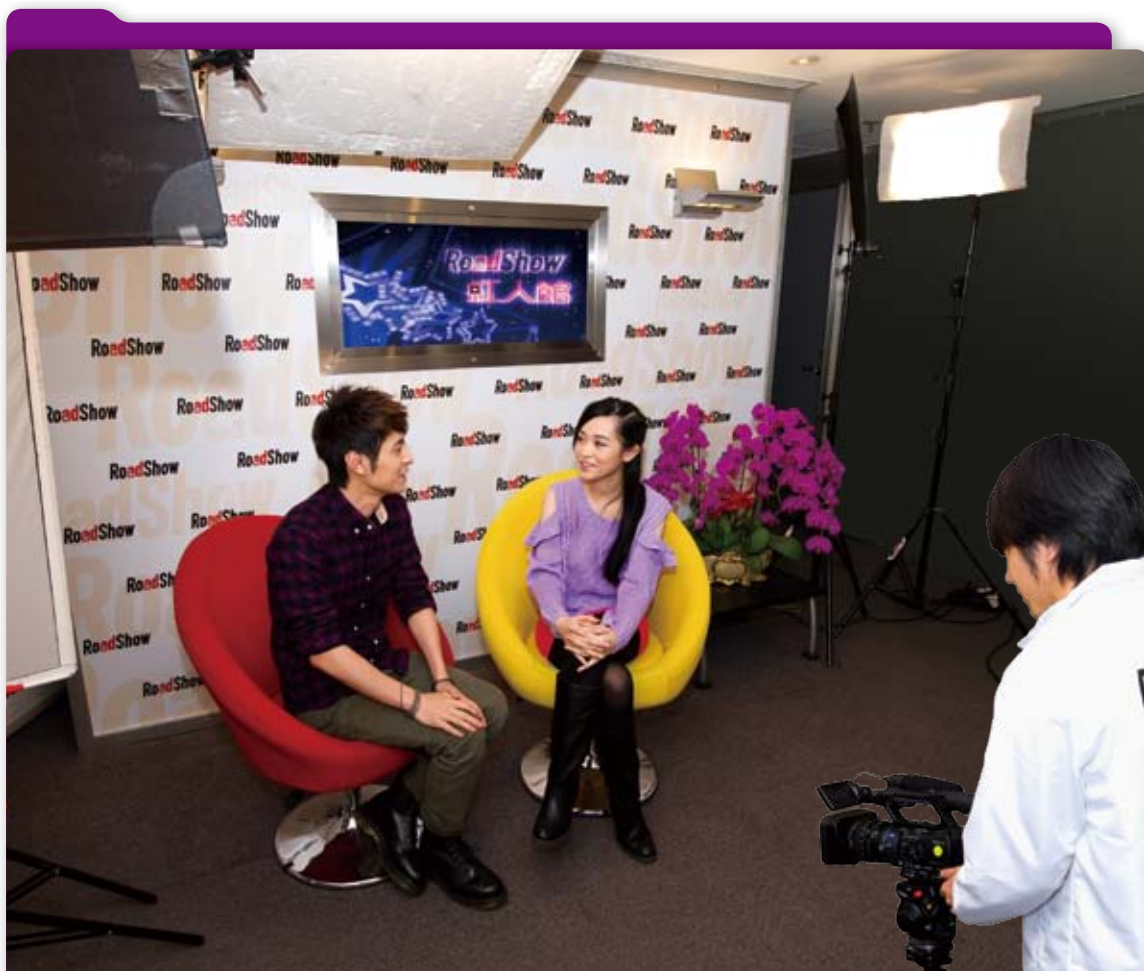
TMPI是載通國際的全資附屬公司，擁有位於香港新界屯門市地段第80號的物業。

TMPI擁有的一項工廠物業，包括一幢高樓底單層建築物及一幢三層高工場物業，總樓面面積約105,900平方呎。自2011年3月以來，物業的可出租樓面已全部租出，為集團帶來經常性租金收入。

集團之物業持有及發展

物業	用途	總樓面面積 (平方呎)	集團權益 (%)	備註
觀塘內地段第240號 九龍觀塘巧明街98號	附註	1,150,000	50	該用地於1967年在公開拍賣會上投得
曼坊 九龍荔枝角寶輪街一號	購物中心	50,000	100	該用地於1955年按市價以私人買賣形式購入
載通國際總部大樓 九龍荔枝角寶輪街九號	寫字樓/商舖	156,700	100	該用地於1955年按市價以私人買賣形式購入
屯門市地段第80號 新界屯門建豐街1號	工業/貨倉	105,900	100	該用地於1974年在公開拍賣會上投得

附註：用作非住宅(不包括酒店)用途的申請仍在處理中。



媒體銷售業務

路訊通為營銷公司及廣告商提供各種無可比擬、創新高效的方式，每日向目標客戶傳達訊息。

路訊通控股有限公司及其附屬公司

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。

巴士電視

路訊通的巴士電視業務專門播放度身訂造的節目和廣告、從事節目製作及採購，以及推廣和銷售廣告時段。路訊通與新世界第一巴士及城巴簽訂的獨家合約於2012年7月屆滿，令設有巴士電視的巴士數目由4,800部減至3,600部，即於2012年12月31日，估計香港每日有260萬名巴士乘客透過約14,400部液晶顯示器收看一系列文化、生活、娛樂及新聞節目。

於未來一年，路訊通將繼續將巴士電視與其他路訊通平台整合，以提升協同效益，為廣告商提供更佳的品牌服務。

巴士車廂

自2009年推出以來，巴士車廂廣告為路訊通帶來理想表現。於2012年，我們引入多個嶄新的廣告模式，並加強科技的創新應用來提升創意及互動性，令這個廣告平台更具吸引力。

巴士車身

自2009年起，巴士車身已成為廣告商用以將訊息滲透入香港市場的一個有效渠道。現時，約3,700部專營巴士的車身外部廣告是由路訊通負責管理。路訊通透過「主題巴士」廣告套餐將巴士電視、巴士車身及巴士車廂合併起來，廣告商及代理商對此反應正面，從而證明巴士車身是一個極具創意及成效的品牌推廣平台。

巴士候車亭

路訊通自2001年起與德高展域有限公司合營的巴士候車亭廣告業務，已於2012年7月3日續牌，有效期

為2012年8月1日至2017年6月30日。於2012年，巴士候車亭廣告繼續擴大路訊通的市場佔有率，並提升路訊通作為香港領先戶外廣告專家的地位。

綜合市場推廣服務

於2012年，路訊通領導市場的綜合市場推廣服務需求錄得顯著增長。主要顧客包括廣告商、專業項目管理及製作公司，以至創意產業及專業公關公司。隨著需求上升，路訊通客戶推出的綜合推廣計劃亦相應增加。

於2012年，路訊通的綜合市場服務平台的覆蓋範圍由巴士電視及巴士車身，延伸至廣告牌、電子平台及流動應用程式，以配合日漸流行的訂做節目製作。路訊通的專業項目管理服務涵蓋產品首發式、時裝表演、天才表演、頒獎禮及音樂會等，包括「2011香港環保卓越計劃」及「2012年柯尼卡美能達綠色音樂會」。

路訊通繼續佔有優勢，能符合廣告公司及廣告商對綜合媒體及市場推廣服務領域的需要。

廣告牌

自2012年12月起，路訊通的一間全資附屬公司受政府產業署委託，以獨家傳媒代表身份代理位於銅鑼灣鴻興道的戶外廣告牌。該優越的展示區座落繁忙的海底隧道入口的顯眼位置，為期望接觸龐大目標觀眾的廣告商提供難得的曝光率。

路訊通亦於2012年與三號幹線(郊野公園段)有限公司訂立特許協議，由2013年3月開始擔任新界三號幹線沿線廣告牌的廣告代理。路訊通將經營範疇擴展至廣告牌業務，不僅可鞏固在戶外廣告市場的領導地位，同時可加速整合其不同層面的廣告平台。

於未來一年，路訊通繼續擴展廣告牌網絡及進一步擴大市場佔有率。



關懷顧客

九巴致力滿足顧客的需要，透過提供最佳服務讓顧客享有安全舒適的旅程。這項承諾與我們於八十年前開業時已努力實踐的目標一脈相承：就是為顧客提供優質服務，從而為香港發展作出貢獻。



八達通巴士轉乘計劃

於2012年年底，九巴共營辦81個八達通巴士轉乘計劃，覆蓋264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。八達通巴士轉乘計劃不僅擴大了網絡的覆蓋範圍，還為乘客提供第二程接駁巴士的車資折扣優惠。

八達通巴士轉乘計劃透過加強巴士的運用效益及紓緩交通擠塞，對締造更潔淨環境作出貢獻。我們將繼續透過九巴和龍運網絡及與其他公共運輸機構合辦的多式聯運服務，探索進一步擴大轉乘計劃覆蓋範圍的可行方法。

屯門公路轉車站

屯門公路轉車站第一期於2012年12月26日啟用，服務由屯門前往九龍方向的乘客。為配合屯門公路轉車站啟用，九巴推出一項轉乘計劃，為八條行走屯門區的短途路線及五條長途路線的乘客提供更快捷、更優惠的服務。九巴亦於屯門公路轉車站引入創新的巴士到站時間預報系統，透過發光二極管顯示屏向乘客通報下一班巴士的到站時間。

巴士車資折扣計劃

根據一項於2006年1月28日推出並於2012年8月4日屆滿的折扣計劃，九巴和龍運為使用八達通繳付車資的65歲及以上長者提供星期日及公眾假期車資折扣。這些乘客於星期日及公眾假期乘搭所有九巴及龍運路線，每程票價一律為港幣2元或半價（以較低者為準），但不包括機場「A」線及馬場路線。由2012年8月5日起，九巴與龍運實施政府的「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」，合資格乘客每日

自八十年前開業以來，我們一直恪守目標，為顧客提供優質服務，並為香港發展作出貢獻。

每程票價一律為港幣2元或當時的適用票價（以較低者為準），優惠票價適用於所有九巴路線（馬場路線除外）及所有龍運路線（機場「A」線除外）。

「八達通」聰明卡

八達通卡電子繳費系統於1997年推出，現已被香港市民廣泛用於繳付公共交通費用。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，而用途也最廣泛。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2012年，集團的專營巴士服務車費收入中有超過90%是透過八達通卡繳付。八達通卡為乘客帶來便利，並因避免收集及處理現金而為集團帶來成本效益。

夜光水晶巴士站柱

為使在鬧市的站牌更加美觀實用，九巴於2012年增設了90枝全新的夜光水晶巴士站柱，令水晶站柱總數增至約200枝。站柱上的巴士路線資料盤，採用多面式設計，可作三百六十度旋轉，方便乘客迅速查閱路線資料。新站柱的設計首重清晰易讀，其四方水晶站牌顯示九巴傳統紅色圓形站牌式樣。除相關的路線號碼外，站牌亦清楚印上了巴士站的中英文名稱，字體較傳統巴士站柱上所用的更大。環保的夜光水晶巴士站柱採用無污染的LED光管照明，由氧化硅充電式電池供應電力，其壽命等於一般慳電光管的三倍左右，而省電量等於其六倍以上。夜光水晶巴士站柱還安裝計時器，以調節照明的操作時間，以進一步節約用電。

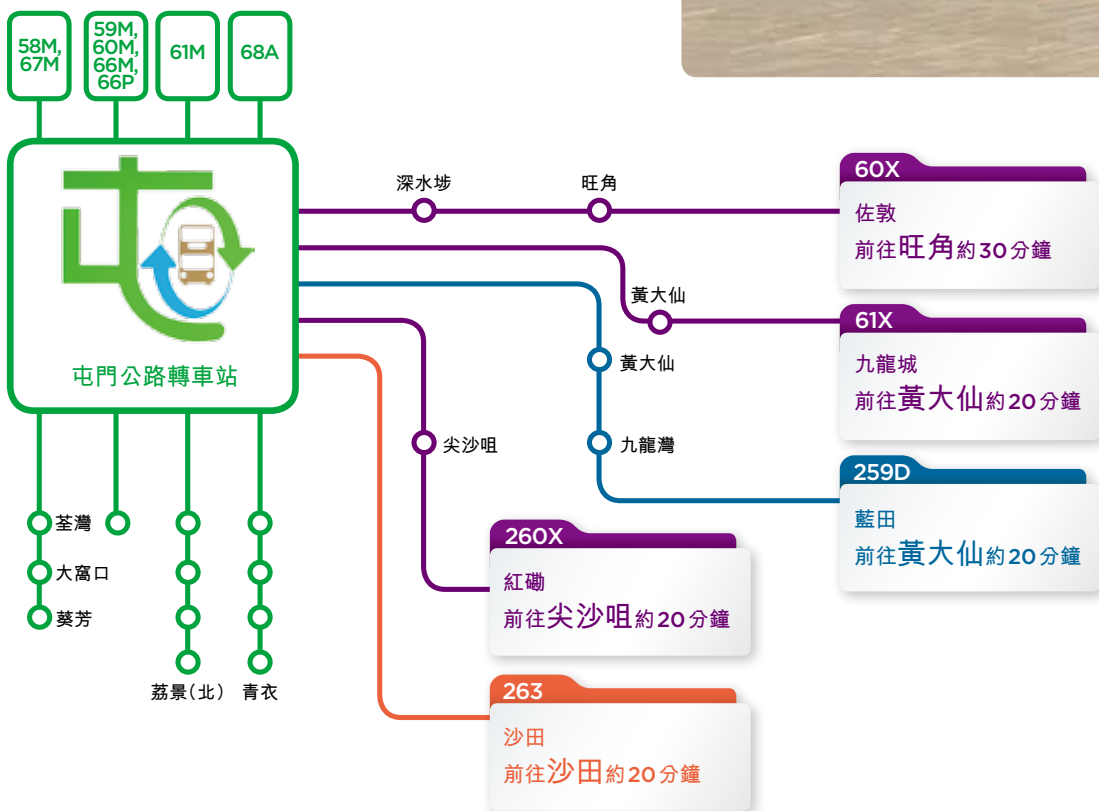
巴士候車亭

我們透過巴士候車亭改善計劃，為候車乘客帶來更舒適的環境。於2012年，九巴加建了20個新候車亭，令候車亭總數增至2,443個，而龍運則加建了一個新候車亭，令候車亭總數增至31個。候車亭不但為乘客帶來方便，其附設的2,650塊廣告板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布於尖沙咀、紅磡、藍田、美孚、荃灣、沙田、屯門及天水圍的公共交通交匯處，為乘客提供方便的一站式服務，乘客亦可向九巴顧客服務大使索取巴士路線資料。中心還提供八達通卡服務及出售九巴紀念品。

顧客亦可利用中心多媒體設備的「數碼地圖乘客諮詢系統」來搜尋路線，系統的立體地圖會顯示所選路線途經的地標。九巴還為該系統開發簡體中文版本，方便不斷增加的內地遊客。顧客亦可使用多媒體設備瀏覽九巴網站。





屯門公路轉車站為本地居民節省交通時間和費用

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的一站式服務。

顧客服務熱線

九巴屢獲殊榮的顧客服務熱線(2745 4466)繼續是乘客常用來與公司溝通的渠道。於2012年，熱線共處理了約290萬個來電，即平均每月處理約24.2萬個來電。熱線由每日早上7時至晚上11時提供專人接聽服務，並有24小時運作的熱線系統，以廣東話、英語及普通話提供巴士路線資料、最新服務資訊及交通消息。熱線亦提供留言信箱服務。九巴是本港首間向顧客手提電話傳送巴士路線資料短訊服務(SMS)和巴士站位置數碼地圖的運輸營運商。

龍運的顧客服務專線(2261 2791)於2012年內共處理17,934個來電，即平均每月處理大約1,495個來電。除了回應乘客的查詢、意見及建議外，該熱線還處理失物查詢。

總站的乘客資訊設施

於2012年，九巴改善了一個大型巴士總站和一個轉車站的乘客資訊設施，包括增設大型巴士資訊顯示屏，讓人生路不熟的乘客可從放大的平面圖中搜尋所需的巴士站位置。路線資料表亦提供目的地的中英文名稱、座標參考編碼、月台編號及車費。目前共有22個巴士總站及轉車站提供這項設施。

安全守則

九巴致力為所有乘客提供安全可靠的優質巴士服務。安全守則的基礎，是全體員工均須承諾為可能受九巴巴士業務及工作活動影響的所有人士，提供安全健康的環境，以盡量降低意外受傷及健康受損的風險。我們明白安全是每個人的責任，而這種安全意識深深植根於各營運層面，各級員工均有責任恪守適用於九巴巴士業務和工作活動的所有法例及其他規定。

作為世界級的公共巴士營運商，我們在日常運作中高度重視安全表現，以達致甚或超越顧客的期望。我們提倡採納「計劃、執行、檢查、實踐」架構來管理安全及健康事宜，並致力持續改善各營運層面的安全表現。

我們定期檢討安全守則，確保適用於維持卓越運作。



九巴透過ISO認證的保養程序，確保巴士車隊時刻保持最佳狀態



安全管理系統

九巴執行井然有序的安全管治架構，確保在符合國際標準的情況下達致最高的安全表現及使業務可持續發展。

為建立安全文化的良好根基，我們已落實一項策略性計劃，以訂立、執行及檢討超越法例及法定要求的安全管理系統。我們根據職業安全健康管理系統（「OHSAS」）18001的要求，度身制訂符合ISO 9001（品質）及ISO 14001（環境）管理系統標準的安全管理系統，並已於2012年1月全面實行。為達致可行的最高安全標準，九巴採用「計劃、執行、檢查、實踐」方法來持續改善各業務範疇的安全表現及維持卓越運作，並提升前線員工的職業健康和意識。為此，我們舉辦了一系列安全管理培訓課程，向員工闡述公司的安全管理策略及流程。

九巴深明積極主動的風險管理方針是所有安全管理活動的關鍵元素，因而在巴士業務及維修活動方面，實施符合OHSAS 18001標準的有效風險管理監控措施。我們計劃進一步執行有效的風險控制系統，確保因應業務性質把安全風險控制在合理水平。

於2012年8月1日，九巴車務營運部獲香港品質保證局頒發職業安全健康管理系統（「OHSAS」）18001證書，成為香港首家獲此認證的專營巴士公司。

安全駕駛文化

巴士設計及維修

九巴工程師繼續與主要的巴士製造商共同研發切合香港氣候和運作環境的新型巴士。新的九巴雙層巴士均配備三合一綜合安全監察系統，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

九巴的車務營運部於2012年8月榮獲香港品質保證局頒發職業安全健康管理系統OHSAS 18001證書，使九巴成為香港首間獲得該項認證的專營巴士公司。

下車的情況。作為這個系統的擴充及加強巴士乘客的安全，我們正對覆蓋車門位置、駕駛座、上下層車廂和樓梯的車內影像記錄系統原型，進行測試。我們的車隊落實了一系列技術性措施來改善安全性，包括以車速限制裝置將車速限制在時速70公里，以及用電子速度記錄儀記錄行車速度和其他操作資料。於2012年年底，九巴及龍運分別已有3,819部及165部巴士安裝了電子速度記錄儀。

九巴和龍運巴士車隊中的巴士全部均須進行經ISO認證的保養安排，包括每日、每月、每半年及每年在其車廠內進行檢查，以確定是否適合在路上行駛。我們透過嚴格的保養系統，為乘客帶來可以信賴的機械可靠性標準。我們的專營巴士接受香港特區政府運輸署的定期隨機抽查。

車長培訓及發展

為保障乘客安全及提供可靠的巴士服務，我們致力栽培巴士車長。九巴於沙田車廠營辦的車長訓練學校，為新入職和現職車長提供全面的培訓及改進課程，確保巴士車長以安全駕駛為首要目標。車長訓練學校設有最先進的巴士模擬駕駛室，透過模擬現實世界的路面環境，讓車長改善駕駛技術，特別是在面對困難情況下所作出的反應。我們亦籌辦多個安全獎項及比賽，向車長推廣優質駕駛概念。

為提高車長的安全駕駛意識，以及加強安全駕駛的訊息，我們向車長提供駕駛輔助教具，包括《車長安全駕駛手冊》、「安全駕駛卡」及駕駛貼士，當中載有與車長日常工作有關的駕駛守則及安全駕駛注意事項。我們又特別設計了一個90分鐘的培訓計劃，以加強車長的防衛性駕駛技巧及意識，提醒車長要特別注意路面情況和貫徹安全駕駛習慣。我們也要求車長遵守車長工作程序，以及與巴士總站安全運作及交通意外處理方法有關的各項程序。

為不斷致力提升安全駕駛表現，我們於2011年推出多項獎勵計劃，包括路線安全表現獎和路線安全改善獎，並於2012年繼續推行這些計劃，以宣揚安全駕駛的重要性及鼓勵車長恪守交通安全原則。

為精益求精以貫徹優質服務，九巴投放大量資源建立一支重視安全的專業車長隊伍，以提供卓越的服務。九巴於2012年10月首推「伴你同行」計劃，協助新入職車長盡快適應新的工作環境，並提高他們的道路

九巴於2012年10月首推「伴你同行」計劃，協助新入職車長盡快適應新的工作環境，並提高他們的道路安全意識。

安全意識。我們委任行車經驗豐富而安全表現優秀的退休車長與新入職車長同車，透過分享行車經驗灌輸正面的駕駛態度。

巴士車長「駕駛貼士」資料庫

我們製作了「注意路段駕駛貼士」資料庫，並已上載至我們的員工網，令車長行車時更安全、更得心應手。這個全港首創的資料庫為車長提供有關九巴營運地區注意路段的實用駕駛貼士及建議。為提升車長的安全駕駛意識，資料庫列出所有相關路線，並附加相片及平面圖方便車長參閱。資料庫亦就最優良的駕駛實務提供條理分明的指引和貼士，並讓經驗老到的車長可與其他車長分享個人專長及知識。

為加強車長與管理人員的溝通，我們成立了「前線運作支援小組」，鼓勵雙方就各項議題進行雙向溝通，包括安全及改善服務的構思。此外，員工網提供一個渠道，讓車長就駕駛貼士發表建議。我們可藉此優化及更新資料庫，同時不斷研究所涉路線，從而為車長提供最新及最準確的資訊。這些措施顯示我們決心為乘客提供舒適安全的旅程，並為車長安全駕駛提供支援。

關懷年長乘客

為貫徹對乘客，尤其是長者提供安全巴士旅程的政策，九巴通過多個渠道向長者發放安全訊息，包括宣



「關愛座」計劃鼓勵乘客讓座予有需要人士

傳單張及報站系統。於2012年，前線員工與警隊代表合作，在長者經常使用的巴士站向長者派發安全單張及印有「緊握扶手，安全第一」訊息的環保袋。這項活動提供有效的平台提醒長者在乘搭巴士時要提高安全意識。

推廣關愛座

為鼓勵乘客關懷並讓座予有需要人士，如長者、傷健人士、孕婦和帶同嬰孩的乘客等，我們於2012年3月推出「關愛座」計劃。我們在約3,500部雙層巴士位於下層近落客車門處預留四個關愛座，並配以耀眼的頭枕。我們亦透過報站系統廣播訊息，提醒乘客讓座予有需要人士。



關懷僱員

集團視旗下員工為最寶貴的資產，並致力培育人才來提供最優質的服務。我們透過推行全面性的培訓及獎勵計劃，持續在員工身上作出投資，以激勵員工並締造重視表現的工作環境。

人力資源政策

為確保提供安全、和諧及尊重他人的工作環境，九巴嚴格遵守一套全面的人力資源政策，當中訂立各項員工管理原則，包括推廣性別平等、杜絕性騷擾、防止賄賂及保障個人私隱。這些政策連同其他公司指引已登載於員工網站。我們恪守一切勞工法例，並確保供應商尊重有關僱傭及結社自由的勞工權益，同時在各業務層面禁止僱用童工及強迫勞工。集團所有員工均受集體談判協議的保障。

延長用膳時間

政府於2010年10月檢討《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》。按運輸署的執行時間表，新安排最遲須於2012年第三季落實。九巴在盡力配合運輸署的要求之餘，基於安全考慮，亦不會因時間緊迫而降低對車長的招聘和培訓質素要求，其中包括但不限於培訓日數、新聘車長的質素、新駕駛導師的供應和質素，以及投放於持續改善安全措施的資源。

我們增聘並訓練巴士車長，以填補車長自然流失所留下的空缺以及車長延長休息及用膳時間而出現的服務空檔。此外，我們在多個巴士總站增設福利設施供巴士車長及其他前線員工使用，其中包括休息室、洗手間、飲水機、微波爐及電冰箱等。

車長招募

為維持足夠人手來提供優質巴士服務，我們於2012年透過更多渠道來吸引車長職位的應徵者，包括推出巴士車長推薦計劃以獎勵介紹合資格求職者的員工、於巴士總站舉行招聘日，以及與非政府機構合辦招聘日。

下表提供集團各業務分部於2012年年底和2011年年底的員工數目：

業務分部	2012年	2011年
專營公共巴士業務		
• 九巴	12,006	11,654
• 龍運	460	469
小計	12,466	12,123
非專營運輸業務	656	633
媒體銷售業務 ⁽¹⁾	145	117
內地運輸業務 ⁽²⁾	5	6
總數	13,272	12,879

(1) 包括集團在中國內地附屬公司之員工

(2) 不包括集團在中國內地合營企業之員工

員工溝通

九巴及龍運設立六個勞資協商委員會，提供直接的溝通平台讓管理層和員工的代表深入討論共同關注的事宜。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，檢討安全及營運程序、工作環境及員工福利等事宜。九巴和龍運的僱員可登入員工網站獲取各種資訊，例如公司通告、過往員工活動摘要、年假尚餘日數、最新天氣情況，以及活動預告的詳情。

九巴還透過公司月刊《今日九巴》及光碟，提供額外渠道，讓員工進一步掌握公司及行業發展的最新動態。

員工發展

集團視員工發展為人力資本方面的關鍵投資。為維持及提升服務質素，我們致力栽培各級員工，不時安排相關的培訓及發展課程，以加強管理人員及前線員工的管理及營運技能。



九巴採用巴士模擬駕駛室，為車長提供最先進的訓練

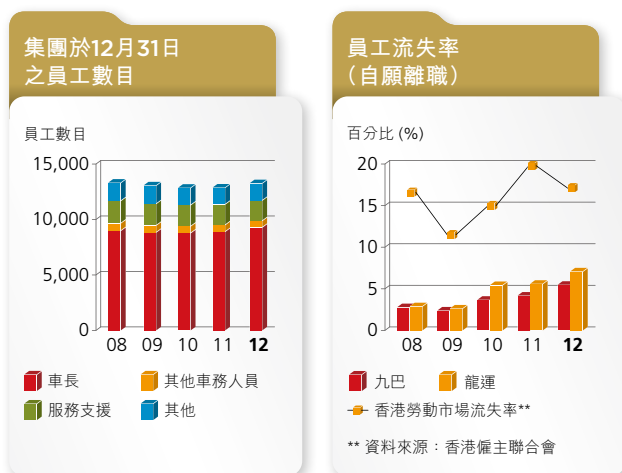
於2012年，我們為管理人員提供一系列培訓和發展課程，包括涵蓋報告技巧、項目管理技巧以及解難和決策技巧的培訓計劃。於2012年內，我們為督導級及文職員工安排了多個有關提升個人能力的工作坊，傳授有助他們克服未來挑戰的技能及知識。我們亦為前線督導員舉辦顧客服務技巧工作坊，以加強其為顧客提供最優質服務意識的水平。

於2012年，576名員工報讀由職業安全健康局與香港特區政府勞工處合辦的課程。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，讓他們迅速地掌握最新的法例規定。此外，九巴和龍運的

管理人員連續第七年出席由一位擅長商業策略的著名哈佛商學院教授開辦的研討會，以掌握商業世界的最新發展。

車長培訓

九巴致力提供安全舒適的公共巴士服務，把培訓車長的工作視為首要任務，並為車長的駕駛表現訂立嚴格要求。每年，九巴位於沙田車廠的車長訓練學校為約6,000名新入職和資深車長提供全面的培訓及駕駛技術改進培訓課程。於2012年，訓練學校聘有57名資深駕駛導師及擁有42輛訓練巴士。



九巴車長訓練學校運用累積多年的培訓經驗，提供有系統的巴士駕駛訓練，透過全面而精心設計的課程，提升車長的防衛性駕駛技巧。新入職的車長參加一系列基本培訓課程，其重點包括巴士操控、道路安全意識、安全行車技巧、道路守則、巴士停泊、夜間駕駛、各款巴士型號、認識巴士路線和車上設施，以及顧客服務技巧。所有新車長在正式為公眾服務前，必須接受嚴格的內部評估，以確保他們能有效履行職責。九巴亦持續為資深車長安排駕駛技術改進培訓課程，以提高他們的道路安全意識及駕駛技巧。所有車長均須修讀培養良好駕駛習慣的環保駕駛培訓課程，例如停車熄匙等，以加強環保意識。

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環境及駕車行為，讓車長改善駕駛技巧，訓練他們面對各種突發的路面情況時所作出的反應。訓練學校的四台模擬器均設有巴士駕駛艙，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，能播放高解像度的立體景觀。模擬駕駛室更能模擬真巴士與路面的互動情況及車長駕駛時經常聽到的聲音，以進一步提高仿真度。為確保培訓成效，導師即場向每位受訓者提供

九巴學徒培訓計劃的質素於2012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獲得嘉許。

意見，並派發一份報告，當中載有行車速度、旅程時間、乘客舒適度等資料。

駕駛導師定期檢討培訓計劃的內容，並配合新的巴士型號及培訓項目進行更新。為騰出更多時間進行路上駕駛練習，我們已以網上培訓取代課堂教學，向新入職的車長灌輸交通規則、安全貼士及公司規例等知識。為推廣自學文化，我們正在設立一個專門網上學習平台，以供各級員工使用。

技術及學徒培訓

九巴的技術訓練學校自1973年成立以來，一直栽培維修員工掌握最新的巴士科技。於2012年，我們為1,525名技術人員舉辦共211個內部訓練課程，並與巴士製造商合辦九項培訓課程，供116名工程師、督導員及科文參加。

為確保巴士車隊獲得足夠的熟練維修員工，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。由於2012年有44位學徒畢業，令學校自成立以來的畢業生總數達2,275名。於2012年年底，共有149名學徒入讀技術訓練學校。

九巴學徒培訓計劃的質素於2012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分別獲得季軍及第六名，並獲邀前往英國參觀Gateshead College及鄰近的汽車生產基地。

在2012年12月舉行的長期服務頒獎典禮上，資深員工多年來的忠誠服務獲得表揚及獎勵。

表現評估

為提升整體表現水平，九巴及龍運透過有系統的表現評估機制監察車長表現，確保車長的服務保持在最高的水平。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，我們會向該車長採取紀律處分。集團的非專營巴士車長也受相若的表現評估措施監察。表現出色的車長則獲頒授獎金及獎狀以作表揚。

表揚卓越服務

為促進員工發展及鼓勵員工盡心服務顧客，九巴舉辦了多項比賽及設立多個獎項，以嘉許表現出色的員工。

長期服務獎

我們於2012年12月舉行長期服務頒獎典禮，以表揚資深員工多年來的忠誠服務，其中36位僱員獲頒40年長期服務獎，而獲得30年長期服務獎的員工則有315人。典禮的主題是「邁向八十新里程」。另有634位於九巴服務了20年的員工獲發感謝狀、襟章及筆。

安全駕駛獎

為推廣道路安全，我們自1990年起設立安全駕駛獎，車長若於五年、十年、15年、20年、25年及超

過30年內並無發生須承擔責任的交通意外，便會獲得表揚。於2012年，我們向668名九巴和龍運車長頒發安全駕駛獎，以嘉許他們出色的安全表現。

安全駕駛年獎及良好服務年獎

於2012年，我們向九巴及龍運車長頒發5,368個良好服務年獎及3,761個安全駕駛年獎，以及332個為九巴及龍運的站長、助理站長和顧客服務助理而設的良好服務年獎，表揚他們長期保持傑出表現。

傑出服務獎

我們每年舉辦傑出服務獎，以表揚全公司員工的傑出貢獻。於2012年，有52名員工獲頒發傑出服務獎，肯定了他們的出色表現。我們亦嘉許團隊，以表揚員工共同締造佳績。



集團非專營運輸業務部旗下的營運公司，於2012年再次推行各自的良好服務和安全駕駛獎勵計劃，以表揚員工的模範表現。

醫療中心

九巴在其物業設立四個醫療中心，為員工提供專門的門診服務，以及為新入職和有需要的僱員分別提供驗身及年度體檢。

前線人員休息室

我們根據員工調查結果，把多間員工飯堂翻新成為自助食堂，讓前線員工用膳或休息。我們亦提供電冰箱、微波爐及電視機，方便員工使用。

工作與生活相平衡

我們定期為員工及其家人舉辦健康講座，以推廣健康的工作與生活相平衡。我們也鼓勵終身學習，員工可

以透過員工網站的電子目錄，借閱公司內部圖書館的書籍及其他資料。

員工活動

慈善競跑

於2012年，我們的長跑隊繼續參加各項慈善競跑活動，如「公益慈善馬拉松」及「渣打香港馬拉松」等，並屢奪獎項。於2012年12月，長跑隊更在新辦的「勇闖ICC-100-新地公益金慈善跑」活動中，奪得團體冠軍。

車廠比賽

我們於2012年舉辦多項車廠比賽及錦標賽，包括羽毛球、足球及長跑等運動競賽，以及提高團隊精神及歸屬感的問答比賽。

職業健康及安全管理體系認證



九巴的車務營運部慶祝榮獲OHSAS 18001職業健康及安全管理體系證書



愛護環境

集團繼續致力為環保作出各項貢獻，以締造更美好的環境。

環保政策

九巴承諾透過保育和愛護環境，建設更理想的環境。

九巴深明所提供的服務對環境的潛在影響，因此致力通過下列措施，紓緩及盡量減低這些影響：

- 透過制訂和實現目標及指標，以預防污染並持續改善環保表現
- 節省資源，包括進行源頭減廢，並回收和再用資源
- 實施控制措施及提供專業巴士維修和保養工程服務，以盡量減低及控制巴士的排放
- 舉辦培訓課程來提升員工的環保意識，範圍包括九巴的環保政策和環保目標與指標，以及業務對環境的潛在影響
- 向承辦商和供應商傳達我們的環保政策及相關環保規定，並向公眾公布我們的環保政策
- 迅速回應外界對環保事宜的查詢，並確保九巴內部就環保事宜進行高效溝通
- 確保遵守所有適用的本地環保法例及其他相關規定

卓越環境管理

ISO 14001是國際認可的環境管理系統標準，為工商機構提供一個框架以處理業務運作對環境的影響。九巴的沙田和荔枝角車廠早在2003年已獲香港品質保證局頒發ISO 14001證書。

於2010年，九巴再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，有效期由2010年5月1日至2013年4月30日。九巴獲此證書，見證其四間位於九龍灣、荔枝角、沙田及屯門的主要車廠均



輪胎經翻新後，使用壽命可延長三倍

符合香港Q嘜環保管理計劃對專營巴士服務和巴士維修及保養服務所規定的標準。作為首家獲此認證的香港公共運輸機構，九巴每季需要接受一次監督審核，以確保在認證期內維持最嚴謹的環境管理標準。

集團從以下四大範疇著手，致力減低所提供的服務對環境的潛在影響：環保巴士、環保使用耗材、環保廢物處理，以及環保工作場所。

環保巴士

九巴和龍運不斷應用最新環保科技及設備來提升旗下巴士車隊的質素，從而建設更美好的環境。我們為車隊引進的新巴士在環保表現方面一般均遠超香港的法例規定。集團很高興肩負業界領導角色，包括引入創新科技及設備來改善環保表現，並對香港環境的可持續發展作出貢獻。



零排放的gBus巴士預計於2014年投入服務

歐盟第四代及第五代引擎

為努力進一步減少路邊排放，九巴分別於2006年5月及2009年2月率先引進多部歐盟第四代及第五代雙層巴士。目前，九巴營運本港最大規模的歐盟第四代及第五代巴士車隊。

於2012年12月31日，九巴於旗下車廠共裝設了23台氮素補給站，以進一步改善歐盟第四代及第五代巴士的環保表現。九巴共有435部歐盟第四代及第五代

巴士配備選擇性催化還原(SCR)催化轉換器。由於氮素溶液形成的氨氣能將氮氧化物還原成氮和水蒸汽，所以若配合氮素使用，SCR催化轉換器能減低氮氧化物的排放。為配合九巴日後不斷增加的環保巴士數目，我們將於2013年在將軍澳及青衣的車廠安裝氮素補給站，亦會於荔枝角、九龍灣、屯門及元朗的車廠裝設更多此類補給站，令年底氮素補給站的總數增至約47台。

集團的非專營運輸車務營運部(包括陽光巴士集團和新香港巴士有限公司)的車隊，共有355部巴士配備了歐盟第三代、歐盟第四代或歐盟第五代引擎。

環保車隊

於2012年年底，九巴及龍運合共營運3,985部巴士，全部符合歐盟環境部長理事會嚴格的廢氣排放標準。為使這些巴士的廢氣排放達至歐盟對微粒排放訂立的更高標準，共有3,135部巴士安裝了柴油催化器或柴油微粒過濾器。現時九巴車隊整體的平均微粒排放水平較歐盟於1992年首次引入歐盟第一代廢氣排放的標準下降93%，而氮氧化物的排放水平亦減低約59%。

於2012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：

引擎類型	巴士數目			廢氣排放水平(按微粒排放量計算)		
	九巴	龍運	總數	歐盟第二代	歐盟第三代	歐盟第四代/ 歐盟第五代
歐盟第一代 [#]	653	—	653	653	—	—
歐盟第二代	200	—	200	200	—	—
歐盟第二代 [*]	1,334	84	1,418	—	—	1,418
歐盟第三代	42	9	51	—	51	—
歐盟第三代 [*]	1,056	8	1,064	—	—	1,064
歐盟第四代	106	32	138	—	—	138
歐盟第五代	429	32	461	—	—	461
	3,820	165	3,985	853	51	3,081

[#] 已安裝柴油催化器。

^{*} 已安裝柴油催化器或柴油微粒過濾器。



探討零排放及低排放巴士技術

近年來，我們作出重大努力提升環保表現，包括發掘各種零排放技術。

於2010年8月至2011年4月期間，我們在香港對零排放的超級電容巴士(或稱「gBus」)進行測試，測試結果令人滿意。九巴完成gBus的測試後，再引入具有兩倍蓄電能力的第二代超級電容巴士(或稱「gBus²」)，續航力亦因而提高了一倍。

九巴於2012年3月至9月期間對gBus²進行測試，其表現令人滿意。gBus²在完全充電後，可連續行駛8至10公里，相當於由尖沙咀至葵芳的路程，為第一代gBus的行車距離的兩倍。因此，我們可減少沿途安裝的充電站，這對在香港的繁忙道路上運作非常有利，並有助降低有關的基建成本。這亦意味著，gBus²可行走短途路線而毋需於途中充電。

與第一代gBus一樣，gBus²同樣由超級電容技術推動，而且毋需倚靠龐大而連續的架空電纜網絡操作。由於超級電容器可快速充電，gBus²可於乘客上車和下車時在巴士站進行充電，只需約30秒即可儲存足夠行駛多一公里的電力。為配合九巴的環保承諾，用完的超級電容器及電池將由供應商回收再用。

九巴於2012年3月底向香港特區政府提交於兩條路線試行超級電容巴士的建議，並已獲得批准。兩條路線分別為行走沙田的循環線284線，以及行走牛頭角福淘街與啟德發展區德朗邨之間的全新循環線5M線，共有四個巴士站。九巴擬於兩個巴士站設置充電站。預期兩條路線將於2014年年初投入服務。

同時，我們繼續探討其他零排放技術，包括靠電池電力推動，可大大延長運行車程的電動巴士。於2012年9月九巴接收了首部與一間著名電動巴士製造商聯合開發的全電池推動的單層巴士，以便進行道路測試，從而評估該巴士是否適合香港的運作環境。

香港特區政府已撥出港幣1.8億元予本港專營巴士公司，用以購置36部電動巴士於不同路線試行，以評估這些巴士在不同環境下的表現。政府將資助九巴及龍運購置14部單層電動巴士及八部gBus，以投入試驗運行。

在香港特區政府的資助下，九巴於2012年第三季訂購了三部12米長的柴油電力混能三軸空調雙層巴士。這些混能巴士於2014年付運抵港後，將於市區路線進行運作測試。

由於零排放巴士在營運上更具靈活性，而且所需的資本投資遠低於鐵路等其他零排放的公共運輸方案，我們將繼續與香港特區政府合作，探討在特別適合的地區，尤其是繁忙道路和九龍啟德發展區，投入上述巴士的可行性。我們將繼續留意巴士技術的最新發展，並與生產商及供應商緊密合作，開發適合香港獨特營運環境的零排放巴士。

環保使用耗材

含硫量近乎零的柴油

自2009年起，九巴和龍運車隊中的巴士已全面採用含硫量近乎零的柴油，其含硫量只有0.001%。含硫量近乎零的柴油大幅降低氧化硫和微粒的排放水平，因而使環境更加潔淨。

合成變速箱機油

九巴及龍運的車隊於2005年開始全線採用合成變速箱機油後，廢油量減少了80%，而合成機油每次換油期限亦由三萬公里大幅延長至15萬公里。

九巴自2001年起支持香港地球之友的碳粉匣回收計劃，合共回收了5,782個用於打印機及傳真機的碳粉匣作循環再用。

全環保驅動系統

自全環保驅動系統於2003年引進以來，現已成為我們所有新巴士的標準裝置。與傳統的驅動系統比較，透過節省燃料，該系統已被證實能有效減少平均6%至10%的廢氣排放。全環保驅動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，可提供更順暢、更舒適的旅程。

淨電空氣淨化器

九巴在空調巴士上安裝淨電空氣淨化器，能有效地隔除車廂內的微塵。淨電空氣淨化器透過多層收塵極板，吸收空氣中極微細的污染物及微粒，如塵埃及花粉等，效能比傳統空氣隔塵網更強。測試結果顯示，淨電空氣淨化器能有效隔除車廂內近八成的微塵。於2012年年底，九巴共有1,338部巴士已安裝淨電空氣淨化器。

海棉空氣過濾器

九巴和龍運繼續以高性能的海棉空氣過濾器，取代傳統的紙空氣過濾器。海棉空氣過濾器的平均壽命可長達12個月，較傳統的紙空氣過濾器高出六倍。海棉空氣過濾器不但保持巴士的營運表現，更大大減少需要棄置的固體廢物量。

可變式空調壓縮器

九巴於2008年後訂購的巴士均配備節能可變式空調壓縮器。此壓縮器極具能源效益，能為巴士車廂提供

更靈便、更精密的溫度監控，同時全天候應付多變的城市操作環境。

輪胎翻新及循環使用

於2012年，九巴的輪胎翻新工場共翻新了30,800條輪胎，使自1972年以來，共有超過75萬條輪胎被翻新。另外，回收商收集原本需要傾倒於政府垃圾堆填區的19,000多條廢輪胎，以及220噸的輪胎碎料，循環製成各類橡膠產品。新巴士輪胎的壽命一般為七個月，但由於每條輪胎普遍能進行兩次翻新，故輪胎的壽命可延長14個月。

碳粉匣回收計劃

九巴自2001年起支持香港地球之友的碳粉匣回收計劃。於2012年年底，九巴共回收了5,782個用於打印機及傳真機的碳粉匣作循環再用。

環保廢物處理

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。我們於2012年繼續在回收日常用品方面締造卓越成績，這些日常用品包括傳真機和打印機所用的塑膠碳粉盒、充電池、光管及廢紙等。九巴自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。為表揚我們對保護環境的成就，九巴於2012年再度獲環境保護運動委員會頒發「卓越級別」減廢標誌。

化學廢料及廢油的環保處理

於2012年，約32.9萬千克的固體化學廢料，首先於巴士車廠內的特設區域進行處理及作分類儲存，再經註冊化學廢料回收商於政府化學廢物處理中心內棄置。另外，從巴士車廠和其他巴士維修工場排出的約73.8萬公升廢油由一註冊廢油回收商收集，並按法定標準進行循環再造或棄置處理程序。



污水循環再用

九巴在日常運作中推行多項環保措施。九巴車廠共安裝了11個自動污水處理及循環再用系統，每日的污水處理量達520立方米。我們加入化學物，以分解車廠日常運作所產生的污水中的固體雜質。然後，這些雜質會被棄置於堆填區，而經處理的污水會被排放至公用排水渠。在每日清洗巴士車隊所產生的污水中，70%會經循環系統處理及循環再用，有助減少耗水量。我們亦發起節水運動，提醒車廠及總部員工珍惜用水。

金屬廢料循環再用

於2012年，九巴每日、每月、每半年及每年在各車廠進行檢修，因替換變舊的巴士零件而產生的金屬廢料超過851噸。九巴將其悉數回收，大大減低了需要棄置的固體廢物量。在金屬廢料中，近95%屬於廢鐵，連同有色廢金屬可反覆循環冶煉，而處理廢金屬的成本及能源耗用量更比原礦石冶煉為低。為更有效回收金屬廢料，九巴已於四個主要車廠及總修中心設立收集點。九巴每年以招標形式，委任廢料回收商處理收集的金屬廢料，以作循環再用。

環保工作場所

我們所有車廠均配備專有的節能環保設施，包括污水處理及循環再造系統和環保消防系統。照明、空調及通風系統亦均採用節能設計。我們同時在車廠範圍內定期檢查空氣樣本，以維持健康的工作環境。

九巴於2009年在沙田車廠實施試行計劃，將高棚燈換成省電的長壽光管，成功地使耗電量節省12%。其後，九巴陸續在車廠採用能源效益光管，作為推動低碳經濟的部分承諾。於2012年，九龍灣車廠採用

節能無極燈，每月耗電量因而減少11%。九巴其他車廠現正進行換燈工程。

九巴為全港首間參與光管回收計劃的機構。於2012年，約7.2萬支舊光管被送到政府化學廢物處理中心循環再造，令九巴自2006年推出計劃以來的回收總數增至約53.7萬支。九巴已於荔枝角車廠、九龍灣車廠、沙田車廠、屯門車廠及九巴總修中心合共設立五個收集點，收集由約3,800部巴士、2,000多個巴士候車亭燈箱及車廠使用過的棄置光管。每當員工更換光管時，均會利用新光管的封套包裹棄置的光管，再集中存放於指定地方，並通知合資格的回收商收集。回收商會把棄置光管內的水銀清除，再把玻璃廢料壓碎，而收集到的水銀、玻璃微粒及其他金屬件則可循環再用。

「環保辦公室」概念帶動了集團於荔枝角總部的設計及翻新工程。我們安裝了預設時間掣，在不需要照明的時段內或在天然光源充足時，自動關掉照明系統。此外，為響應政府的「藍天行動」，我們利用空調恆溫器，將冷氣溫度維持在攝氏25.5度，藉以節約能源和提升空氣質素。我們也於總部大堂等公共範圍安裝低耗電量的發光二極管照明系統，以減少耗電量及空調需求。

自行研發的過濾器壓縮機

自九巴的沙田車廠使用自行研發的「過濾器壓縮機」以來，棄置燃料或機油過濾器等固體化學廢物的體積減少了60%。另外，過濾器於壓縮過程中擠壓出來的廢油亦可以循環再用。



營運實務

我們的營運實務乃深深紮根於多方面的政策及程序，包括供應鏈管理、公司紀律守則、法律及監管規定、舉報政策等。



供應鏈管理

供應鏈的環境及社會風險管理政策

在登記成為九巴的供應商時，供應商必須承諾遵守我們的「供應商/承辦商的環境保護、健康及安全」守則。我們亦在購置新巴士和其他主要採購項目的標書評審中，加入「企業責任考慮」一項。

有關聯繫供應商及承辦商的營運實務

我們要求供應商及承辦商以對社會及環境負責任的方式營運業務，並遵守所有法例及監管規定。

公司紀律守則

供應商/承辦商的環境保護、健康及安全

我們要求所有供應商及其承辦商承諾愛護環境、為僱員提供健康、安全的工作環境，並採取下列措施：

- 通過以下措施防止污染，從而持續改善環境表現：
 - 提升僱員的環保意識；
 - 鼓勵節能；
 - 適當處理廢物及發掘另類的廢物用途，以推廣減廢；
 - 遵守所有相關法例規定。

- 通過以下措施貫徹執行適當的健康及安全程序：

- 在工作中採納優良的系統、設備及工具，以提供並維持安全及無風險的營運環境；
- 對物料採取適當的使用、處理、存放及運送程序，並執行安全的作業方法；
- 遵守所有相關法定要求。

強迫勞工及童工

供應商及其承辦商承諾不會使用任何形式的強迫勞工或童工(即年齡低於當地最低年齡限制或不足16歲的人士)。

為確保供應商在業務營運中充分考慮環境和社會因素，我們要求投標者提供下列營運方面的背景資料，並會以他們在這些方面的表現作為批約時的關鍵考慮因素：

- 投標者在以下方面的意識
 - 環境保護、健康和安全；
 - 防止使用強迫勞工及童工。
- 投標者採取措施，以查察其主要供應商/承辦商是否符合在環保、健康、安全、強迫勞工及童工方面所須達到的標準。
- 與投標者的供應商/承辦商的業務活動有關的重大社會爭議、罰款或和解。

我們鼓勵公平及公開競爭，並旨在與供應商及承辦商建立及維繫長久的互信關係。

遵守法例及監管規定

集團要求供應商以恰當而合法的方式承接集團所有合約，並且在任何情況下均不得違反香港特區政府的法例。

董事及僱員的個人紀律

集團的政策嚴禁董事或僱員向顧客、供應商或與集團業務有關連的任何其他人士索取任何利益。我們特別在九巴的《董事及僱員紀律守則》訂明以下方面的詳細指引：

- 索取、收受及提供利益；
- 應酬；
- 使用專有資訊；
- 處理利益衝突；
- 誤用資產及資源；
- 貸款；
- 賭博；
- 受僱於外間機構；及
- 妥善行使職權。

此外，集團的《僱員手冊》提醒所有員工不可濫用其職權向公眾索取或收受任何利益；同時，員工在執行日常職務時，若遇上公眾向其提供禮物或金錢時，必須通知管理層，並等候管理層發出指引，以妥善處理有關的禮物/金錢。集團的《董事及僱員紀律守則》及《僱員手冊》均已登載於公司的員工網站。

於採購過程中防止賄賂及舞弊行為

我們對本地及海外的所有供應商、承辦商及顧問公司均一視同仁，鼓勵公平及公開競爭，並旨在與供應商及承辦商建立及維繫長久的互信關係。我們確保在採購物品及服務時秉持最高的道德標準，以保障最終產品的品質，以及持續維持顧客、供應商及公眾對集團的信心。我們亦確保涉及甄選供應商和承辦商及採購



過程的人士不會濫用職權，並會要求他們避免牽涉某些情況而可能影響或看來會影響他們就採購事宜自由及獨立作出決定的能力。

採購及投標程序

就服務或貨品進行採購及招標的考量準則，完全取決於價格、品質、需要及其他相關因素，包括環境及社會責任的標準。

我們的採購及招標行動乃按下列原則進行：

- 不偏不倚地挑選有能力及負責任的供應商和承辦商；
- 充分利用競爭機制；
- 按需要選擇合適的合約種類；
- 遵守法律、相關規例及合約責任；及
- 採用有效的監察機制及管理監控，以在採購及招標過程中查察及防止賄賂、詐騙及其他舞弊行為。落實此政策的採購及招標程序，將特別加入為查察及防止欺詐活動而設計的程序及措施。

我們要求供應商申報與集團董事、員工或代理人任何密切的個人或業務關係，並在發現任何僱員觸犯防止賄賂條例(香港法例第201章)下的任何貪污罪行時，向香港廉政公署舉報。若發現任何供應商或承辦商有違反上述條例的任何舞弊行為，集團有權即時終止所有未完成的合約，有關的供應商或承辦商不可追討任何賠償或提出損失索償。

舉報政策

集團致力秉持坦誠溝通、正直誠實、承擔問責的最高操守水平。為貫徹這項承諾，集團鼓勵僱員、業務夥伴、供應商及任何第三方挺身而出，就所懷疑的集團內部任何不當行為或舞弊情況表達關注。集團會盡力公平及適當地回應舉報人的關注。

已登載於公司網站的集團舉報政策及程序，適用於本集團各職級及各部門的僱員，以及業務夥伴、供應商及與本集團有往來之第三方。

審核委員會全盤負責舉報政策，並已將監察和執行該政策的日常責任授予公司秘書。審核委員會負責監察和檢討該政策的運作，以及就投訴的調查行動提出相關建議。公司秘書將定期監察及檢討該政策的應用及成效。



與持份者的溝通

我們透過各種渠道，與所有持份者，包括乘客、供應商、製造商、香港特區政府、政治及社區團體等維持密切溝通。



《企業社會責任約章2012》詳述九巴的企業價值觀，包括以顧客及僱員為本、融入社區、聯繫各界，以及承諾保護環境及促進可持續發展。

企業社會責任約章

於2012年，九巴再度發表參照《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》。《企業社會責任約章》詳述九巴以客及僱員為本、融入社區、聯繫各界、承諾保護環境以及促進可持續發展的企業價值觀。九巴的2011年企業社會責任約章的卓越表現得到認同，在Communications Concepts舉辦的「2012年Apex Awards for Publication Excellence」中榮獲優異獎。

接觸傳媒

於2012年，九巴召開記者會及簡報會以宣揚所推動的各項措施，並讓市民加深了解九巴以客為尊的服務方針。這些活動的內容，包括介紹專業的「巴士車長培訓計劃」、推廣旨在協助新入職車長提供卓越服務的「伴你同行」計劃、推出九巴及龍運「第二代智能手機應用程式」來提供九巴及龍運路線資料，以及介紹「屯門公路轉車站」。該轉車站能為屯門乘客提供更廣泛的巴士網絡覆蓋範圍。

九巴亦透過記者會，宣傳為維持安全、優質的巴士服務而推出的活動計劃，包括「九巴強勢建構關愛長者文化」、「九巴車神締造30年『零意外』紀錄」、「九巴招收學徒，培育巴士維修專才」、「九巴車務營運部榮獲職業健康和安全管理體系(OHSAS)18001證書」及「九巴・長者安全有計」等。

九巴傳媒簡報會的另一個主要焦點是九巴車隊的最新環保成就，包括介紹九巴環保巴士車隊、超級電容巴士「gBus²」測試活動，以及新一代E500型雙層巴士等。

九巴亦定期與傳媒進行聚會，以促進雙方的夥伴關係。



九巴董事總經理何達文先生於記者會上向傳媒簡介九巴的環保措施



在乘客聯絡小組會議上，公司管理層與乘客聚首一堂，共商改善服務的構思

乘客聯絡小組會議

九巴和龍運分別自1993年及2000年起舉行乘客聯絡小組會議，目的是收集乘客的意見，以便更好地了解他們的期望。於2012年，九巴舉辦了六次乘客聯絡小組會議，所討論的範圍涵蓋前線服務、巴士服務、模範乘客等。九巴參詳多年來收到的有關建議，對其巴士業務作出了多項改善及調整。

九巴發佈的《2012年九巴乘客聯絡小組報告》已上載於九巴網站。龍運於2012年亦舉辦了六次乘客聯絡小組會議，並已採納多項由與會者提出，與龍運不斷提升優質服務的目標相符的建議。

資料刊物

九巴於2012年再次出版《九巴環保屢創先河》小冊子，重點介紹九巴於減排、能源及資源管理、重用和回收，以及廢物管理方面採納的環保措施及政策。該刊物亦有欄目專門報道九巴的企業管治及其對香港經濟和社會發展所作出的貢獻。

於2012年，龍運派發不同內容的宣傳單張，以提供機場線巴士路線及開出時間表資訊，其中包括《龍運在北大嶼山及機場巴士服務資料》宣傳單張、通天巴士卡、個別路線宣傳單張，以及酒店和香港迪士尼樂



園的位置圖等。自2010年6月起，龍運向遊客派發宣傳單張，當中載有香港旅遊發展局提供的酒店及交通資訊。

企業網站

載通國際的網站(www.tih.hk)為投資者提供有關集團動向及其不同業務的最新資訊。屢獲獎譽的九巴網站(www.kmb.hk)顧及某些群體的特別需要，同時亦考慮到最常用瀏覽器的功能及限制。九巴網站設有香港首創的公共巴士公司地圖版點對點巴士路線搜尋功能，只需觸按幾下，便可獲得相關路線的詳細資料。

九巴屢獲獎譽的網站設有香港公共巴士公司首創的地圖版點對點巴士路線搜尋功能，只需觸按幾下，便可獲得相關路線的詳細資料。



該網站的「點到點路線搜尋」服務具備「街道景像」功能，能透過360度實景的街景圖像，讓乘客猶如置身其選擇的巴士站，預先全方位掌握周邊景物的實地情況。

九巴網站榮膺香港互聯網註冊管理有限公司頒發的香港十大.hk網站選舉銅獎，並再次憑藉其無障礙特色，榮獲互聯網專業人員協會舉辦的無障礙優異網站獎鑽石大獎。



深入社群

集團熱心服務社群及贊助慈善機構的承諾於2012年再次獲得表揚。九巴及路訊通於香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷」計劃中獲延續其「連續10年商界展關懷標誌」，並獲同一團體頒發「全面關懷大獎」。此外，九巴亦獲得香港公益金頒發公益榮譽獎。



社區贊助

集團定期贊助及參與各項社區活動，包括香港公益金舉辦的新界區百萬行、公益金便服日及公益慈善馬拉松(半馬拉松賽)，以及香港地球之友舉辦的Earth Partner計劃。此外，集團亦積極參與由香港特區政府、慈善機構、專業團體及環保組織舉辦的其他公益活動。

於2012年，集團贊助促進行業發展和提升社區關注意識的計劃，以及各項體育及文化盛事。受惠項目包括香港管理專業協會優質管理獎、香港工商業獎、香港大學傑出交通運輸講座系列、香港傑出運動員選舉、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，再次榮獲「2011-2012大埔區傑出企業公民獎」的表揚。

於2012年，路訊通持續透過其安裝在公共巴士上的「流動多媒體」(「巴士電視」)系統，支持多個慈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」，向來致力推廣環境保護、公民教育及其他社區服務活動。於2012年，3,650名會員投入了超過1.6萬小時服務社區，包括在兒童之家和老人中心擔任義工，以及參與多個慈善及環保活動。「九巴之友」更於2012年推出兩項新的義工計劃。九巴與東華三院合辦「九巴·長者安全有計」，以締造關懷長者的文化，並宣揚巴士安全提示。九巴從香港十八區年滿65歲或以上的

長者中，選出乘搭巴士時注意安全行為的模範乘客為長者安全大使。這些長者安全大使聯同九巴之友成員一起推廣長者乘搭巴士的安全意識。九巴與香港國際社會服務社合辦全新的「親子全攻略」計劃，以協助有需要的家庭。來自香港國際社會服務社天水圍綜合家庭服務中心的單親家庭及低收入家庭出席多個簡介會，以了解正面思考、環保生活及和諧家庭等課題。在過去16年，「九巴之友」累積超過13.2萬小時的義工服務時數，因而獲得社會福利署頒發「最高服務時數(私人團體——最積極動員客戶參與獎)」亞軍及「最高服務時數(私人團體——組別一)優異獎」。

協助有特別需要的乘客

集團繼續支持為有特別需要人士而舉辦的活動。九巴及龍運於2012年11月11日的「國際復康日」，讓傷健人士及其護理人員免費乘搭巴士，並於2012年11月18日的「長者日」免費接載65歲或以上的乘客。

集團繼續對巴士設施作出投資，為有特別需要的乘客提供乘車便利。巴士車頭正面的液晶體目的地顯示屏，已採用較大的中英文字體及數字，讓在巴士站候車的乘客一目瞭然。九巴車隊的巴士全部配備電子報站系統，以廣東話、英語及普通話廣播，並顯示下一個巴士站的中、英文名稱。所有新巴士均配備超低地台及無梯級上車處、輪椅擺放空間，以及上車處旁邊的防滑扶手。

九巴及龍運已加入「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」，成員還包括其他公共巴士營運商、傷健人士機構及運輸署的代表。

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

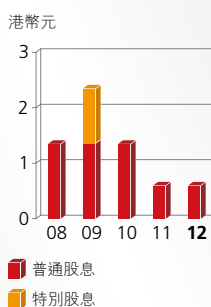
2012年財務表現回顧

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



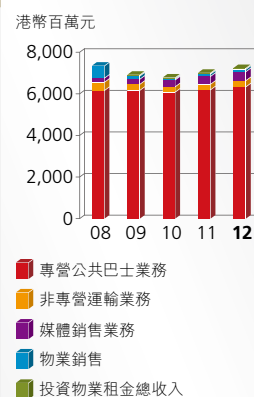
固定資產平均淨值回報率 (不包括銷售及出售物業)



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
	7,181.0	6,947.5	300.0	256.5
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

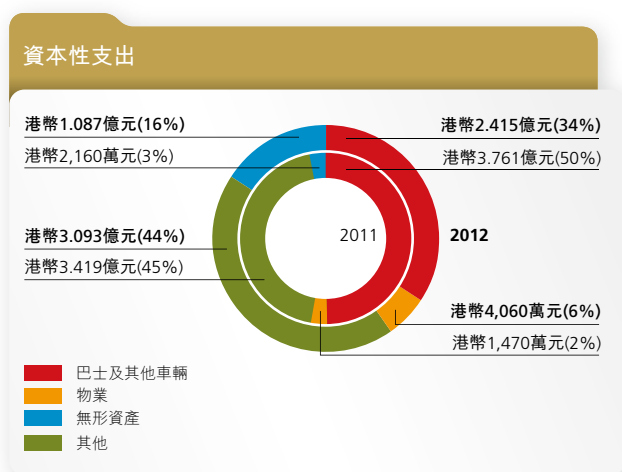
固定資產與資本性支出

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。

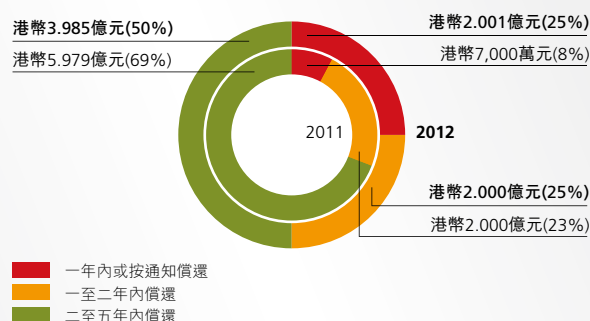
於2012年，集團的資本性支出為港幣7.001億元(2011年為港幣7.543億元)。資本性支出的減少，主要由於年內車隊添置的新巴士數目減少所致。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第181頁財務報表附註14(a)及第183頁財務報表附註15。

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)，其中主要包括流動資金港幣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
於2012年12月31日				
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
於2011年12月31日				
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

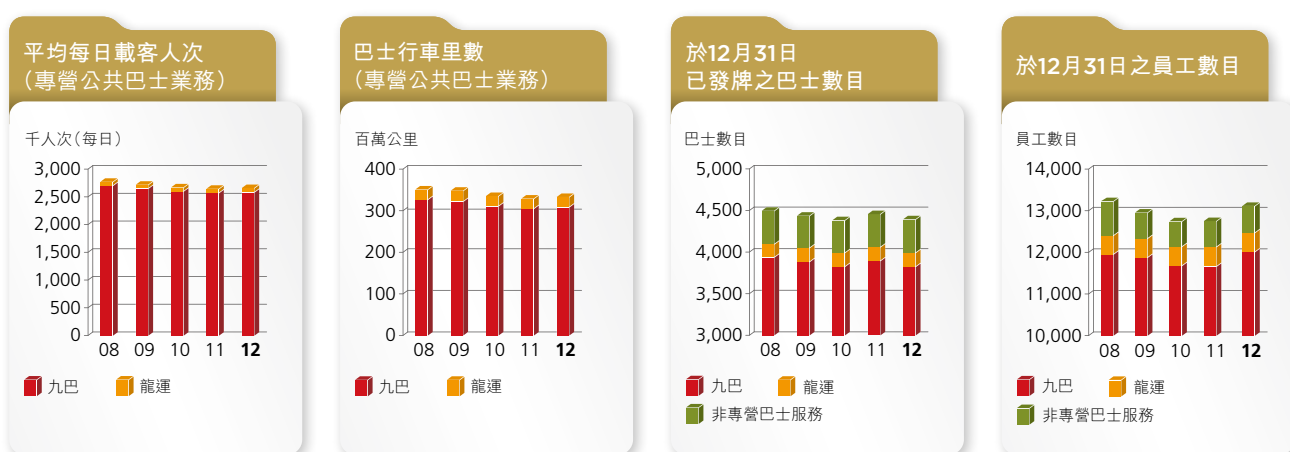
為港幣3.011億元，較2011年的港幣2.645億元增加13.8%。有關本業務部各主要業務單位的經營詳情如下：

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的，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。

載通國際致力透過一個具有商業及環保可持續性的業務平台，使集團可提供切合顧客需要的服務，並支持集團業務所在社區的整體發展，同時為股東獲取穩定的盈利回報。集團的管治架構建基於承擔問責、高透明度、正直不阿及誠信為本的四大準則。董事會按此四大準則制訂及推行政策，為高級管理人員提供經營集團業務的指引。我們致力符合所有法定及監管要求，以及採納良好的政策、程序及規則，並由董事會成員以至前線員工嚴格遵守，以維持最高的企業管治標準。



企業管治架構

我們深信良好的企業管治體制，對維繫持份者信心及進一步加強公司競爭力至關重要，同時亦可讓公司實踐使命，並締造營運卓績。公司的企業管治架構是用以評估業務績效表現的基準，有助董事及高級管理人員按照既定的策略性目標來經營集團業務，以符合環保及社區需要，並滿足股東、顧客、員工、債權人及供應商的期望。從公司企業管治架構基礎發展出來的良好管理政策及實務，全面涵蓋集團一切商業交易，確保集團所有業務均達致最高的管治標準。企業管治架構確保我們有足夠的靈活性可配合不斷演變的監管規定、兼顧環保及本地社區的需要，並應對不斷轉變

的社會期望及國際發展。卓越的企業管治原則，包括承擔問責、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，是我們規劃及設計企業管治架構的關鍵元素。我們在集團各層面的業務中採用的管理政策及實務，令我們得以達致最高的企業管治標準。

我們主要透過執行以下措施，以達致企業管治目標：

- 最適當的董事會組合、高效的管理匯報系統、專業的管理團隊及嚴謹的內部監控程序，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；

- 有效的內部稽核和監控系統有助防範風險，以保護集團的資產，同時確保集團的政策及管理實務均按照預定計劃執行，並且能迅速發現和糾正任何違規、偏差及濫用情況；及
- 有效的溝通渠道，可確保股東、顧客及其他持份者即時了解集團事務。

我們深明良好的企業管治是可持續業務發展的成功關鍵，因此管理層致力不斷改善現行實務，確保一切實務均符合監管規定的最新發展，並不時尋求可行方法來減低風險。

本企業管治報告詳述集團在管理業務方面所採用的企業管治政策及實務。有關披露符合香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的《證券上市規則》(「上市規則」)附錄14所載對「企業管治報告」的要求。

企業管治實務

集團密切留意(「上市規則」)附錄14所載的「良好管治原則、守則條文及建議最佳常規」(「企業管治守則」)所建議的企業管治實務。企業管治守則向香港上市發行機構提供兩個層次的建議用以評估及改進企業管治實務：「守則條文」(當局期望發行機構予以遵守，但可容許他們選擇偏離守則，前提是他們要提供經過深思熟慮的原因)及「建議最佳常規」(僅作指引之用)。

企業管治原則主要涵蓋以下範疇：

- 董事會
- 董事會的授權
- 問責及審核
- 與持份者的聯繫

除本公司兩名非執行董事郭炳聯先生及郭炳湘博士因有其他事務在身而未能根據守則條文第A.6.7條規定出席本公司於2012年5月17日舉行之股東週年大會外，本公司在截至2012年12月31日止年度內遵守上市規則附錄14所載之《企業管治常規守則》(有效期至2012年3月31日)及《企業管治守則》(由2012年4月1日起生效)中的適用守則條文。集團在適當處採納企業管治守則中的「建議最佳常規」，並在所有主要範疇內符合或超越「守則條文」，其中包括：

- 公司建立全面的企業管治架構，並以持份者的最佳利益為依歸，確定最佳企業管治實務，並於集團的各項業務內貫徹執行。
- 董事會及常務委員會均定期舉行會議(於2012年各舉行了六次會議)，以商討與集團業務相關的重大企業策略及營運事宜。
- 主席與董事總經理之間並無財務、業務、親屬或其他關係。這可確保主要人員的獨立性，並各司其職。
- 審核委員會大部分成員均為獨立非執行董事。在高級管理人員不在場的情況下，審核委員會與獨立核數師每年舉行兩次會議。
- 獨立核數師出席股東週年大會，回答股東提問。
- 提名委員會所有成員均為獨立非執行董事。這些成員的獨立性尤為重要，為公司和其股東的最佳利益，客觀地物色優秀人選。
- 公司已制訂一套適用於全體董事和僱員的《董事及僱員紀律守則》(「紀律守則」)。紀律守則強調在業務活動中務須恪守道德價值及良知，並已載於九巴的內聯網。

企業管治報告

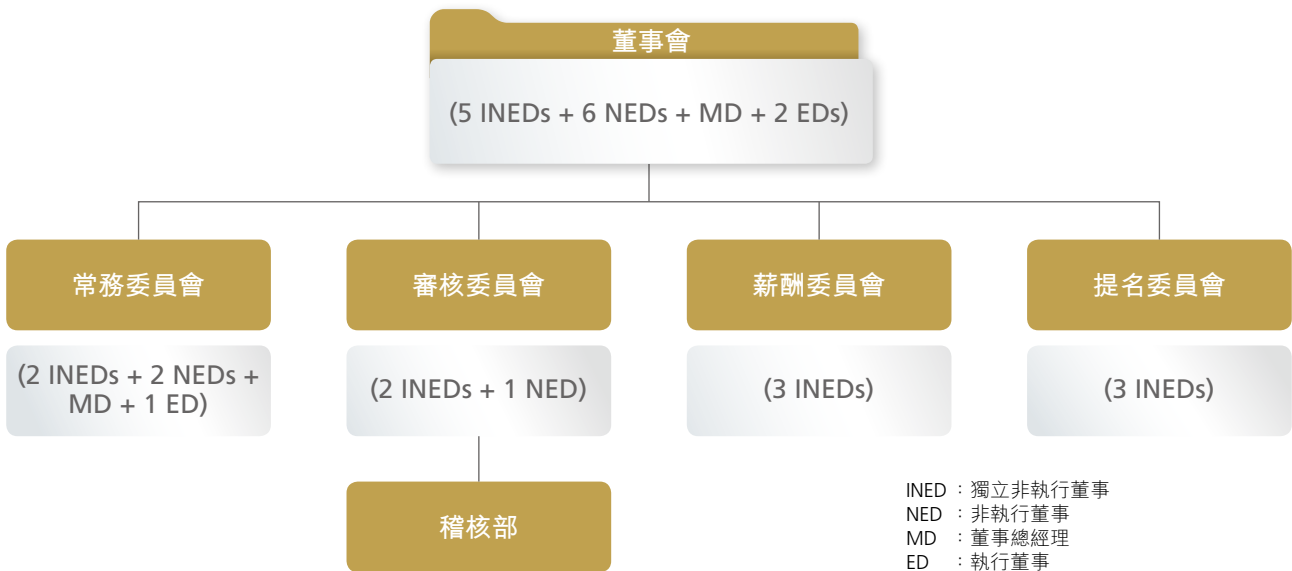
- 除了上市規則附錄10所載的《上市發行機構董事進行證券交易標準守則》外，公司還透過紀律守則和《僱員手冊》規管價格敏感資料的處理和發佈。
- 公司的內部監控及風險管理框架符合 Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission 及相關的ISO標準，為訂立企業管治常規提供全面的指引。
- 薪酬委員會所有成員均為獨立非執行董事。薪酬委員會確保執行董事及非執行董事的薪酬，乃根據工作量、業務的規模及複雜性，與同級公司的薪酬水平作適當比較，並參照經引證的方法客觀地釐定出來。
- 公司另行發表薪酬報告，當中列載對董事的薪酬政策、董事的職權範圍，及釐定董事薪酬的方法。
- 公司制訂一套舉報政策，透過井然有序的報告系統讓員工、業務夥伴、供應商及任何第三方人士，可就任何與公司相關事宜的潛在不當行為，私下向審核委員會表達關注。該政策已登載於公司網站。

- 公司建立了一套通訊政策，目的是讓股東及投資界人士可以隨時，平等及適時地掌握均衡而容易理解的公司資料(包括財務表現、策略目標及規劃、重大發展、管治及風險概況)。該政策已登載於公司網站。

本公司榮獲香港上市公司商會頒發「2012年香港公司管治卓越獎」，足見其在執行公司管治最佳常規方面的卓越表現。公司亦是「其他主板及創業板公司」類別的唯一得獎者。該獎項肯定了公司在股東權益、合規、誠信、問責、透明度、董事會的獨立性和領導能力，以及企業社會責任方面的努力。

董事會架構

本公司的董事會由14名董事組成，其中五名為獨立非執行董事、六名為非執行董事及三名為執行董事(包括董事總經理及副董事總經理)。本公司的高級管理人員為本公司的執行董事，在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)監督下，負責經營集團的日常業務。本公司的董事會架構如下：



董事會

董事會組成

董事會負責為集團作出策略性的領導，在業務營運方面以爭取股東最大利益為依歸，同時亦要充份兼顧廣泛持份者的權益。

董事會的首要職責涵蓋以下範疇：

- 制訂集團的目標、策略、政策、業務計劃及企業價值
- 檢討內部監控及風險管理的效益
- 確保集團的會計及財務報告系統以及公告的誠信
- 監察管理層表現
- 制定股息政策
- 審批主要融資安排
- 評估重大收購及出售
- 檢視關連交易是否合規
- 審視及評估董事會需要的技能和專長
- 監督集團與持份者(包括股東、顧客、香港特區政府、供應商、員工及社群)關係的管理。

董事會的執行董事及非執行董事(包括獨立非執行董事)具備來自不同業務及專業背景的多元化經驗，確保董事會有均衡的專長及強大的獨立元素，有效地作出獨立判斷，並以股東的最佳利益為行事的依歸。

董事會的組成按年齡及性別劃分如下：

年齡組別	男性	女性
41 – 50 歲	1	1
51 – 60 歲	4	0
61 – 70 歲	5	0
70 歲以上	3	0
總數	13	1

獨立非執行董事(彼等的獨立非執行董事職銜明確載於本公司所有企業通訊)，有助確保關連交易及其他重大事宜得到董事會客觀及徹底考慮，而股東的整體利益亦得到全面及公平的考慮。本公司現時全數 14 名董事當中，有五名為獨立非執行董事，因此符合上市規則第 3.10A 條規定董事會成員最少須有三分之一為獨立非執行董事，並超越上市規則第 3.10(1)及(2)條的規定，即每間上市公司最少應有三名獨立非執行董事，其中最少一名須持有合適的專業資格或會計或相關財務管理專長。

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。

企業管治報告

於本年報日期，本公司的董事名單如下：

獨立非執行董事	梁乃鵬博士太平紳士 GBS(主席)(附註1) 陳祖澤博士太平紳士 GBS(副主席)(附註2) 李家祥博士太平紳士 GBS, OBE 蕭炯柱太平紳士 GBS, CBE 廖柏偉教授太平紳士 SBS
非執行董事	郭炳聯太平紳士(由容永忠先生擔任替代董事) 郭炳湘博士太平紳士(由蘇偉基先生擔任替代董事) 伍兆燦先生(由伍穎梅女士擔任替代董事) 雷禮權先生 伍穎梅女士 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) 歐陽杞浚先生(副董事總經理)

附註：

1. 在本公司2012年5月17日股東週年大會後獲委任為本公司主席，以取代已退任的鍾士元爵士。
2. 自2012年1月4日起由非執行董事調任獨立非執行董事，並在本公司2012年5月17日股東週年大會後獲委任為本公司副主席。

董事的詳細履歷按上市規則規定，載於本年報第130至135頁，所提供資料包括姓名、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)、還有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，以及其他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。

董事的責任

紀律守則

公司為董事及員工制訂一套《董事及僱員紀律守則》，並登載於員工網站。紀律守則就董事和僱員的個人操守、與供應商和承辦商的关系、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紀律守則。另

外，公司亦制訂舉報政策，確立正式的報告程序，讓董事及員工可舉報違反紀律守則的真實或潛在個案，以及其他懷疑違規行為。有關政策同樣登載於公司網站及員工網站。

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集團股票證券交易的紀律守則。就回應本公司的具體查詢，所有董事均確認於2012年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2012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140及141頁。

董事的入職簡報及專業發展

公司秘書負責向新任和現任董事提供全面、正規及度身設計的入職說明、簡介和其他培訓課程，以確保董

事對公司的運作及業務有正確的認識，並充份明白他們在上市規則下的責任，以及法例及其它規例的要求。適當時亦會為董事提供上市規則及其它適用的管治事宜最新發展的資訊。董事還獲提供詳盡的每月管理報告，以及每月媒體報告，包括有關公司業務的新聞。於2012年，一所專業服務公司為董事舉行了一場座談會，詳述企業管治的最新發展狀況。公司還鼓勵董事參加由合資格機構舉辦的持續專業進修課程，並要求他們向公司提交所接受培訓活動的記錄。

董事的委任、重選、退任及輪值

公司按照經深思熟慮而具透明度的正式程序委任新董事。在有需要填補董事會的臨時空缺時，任何一名經提名委員會推薦的人士，可於任何時間由股東於股東大會上，或由董事會委任為董事會成員。所有董事均有指定的任期，及須最少每三年一次在公司股東週年大會上依章輪值退任並參與重選。獲委任填補董事會臨時空缺的董事，其任期至下一屆股東週年大會召開時為止，並可參與重選。即使董事的任期尚未屆滿，在適當地根據公司細則召開罷免董事的股東大會上，股東亦可通過特別決議案罷免其職位。

為符合上市規則，選舉個別董事須由股東按個別決議案批准。如要重新委任已服務董事會逾九年的獨立非執行董事，公司將在向股東發出有關召開股東週年大會的通函中，解釋公司為何認為該名獨立非執行董事仍具獨立性，以及為何建議股東投票贊成其連任。

於2012年5月17日舉行的股東週年大會（「2012年股東週年大會」）上，本公司的六位董事（分別為郭炳聯先生、雷中元先生、伍穎梅女士、李家祥博士、何達文先生及廖柏偉教授）輪值退任，並均獲選連任本公

司董事。本公司的前主席鍾士元爵士於2012年股東週年大會後辭任本公司、九巴及龍運的董事，並表明不再重選連任的意願。同時，本公司的兩位董事，包括梁乃鵬博士及陳祖澤博士，分別獲委任為本公司的主席及副主席。

有關董事委任、重選和退任的適當公佈，均根據上市規則第2.07條的規定登載。

將於2013年5月23日舉行的股東週年大會（「2013年股東週年大會」）上，梁乃鵬博士、郭炳湘博士及雷禮權先生將須輪值退任董事職位。以上全體退任董事均符合資格並獲得提名委員會提名，以及獲董事會推薦於2013年股東週年大會上候選連任。每位董事的選舉將按個別決議案，由股東投票的方式表決。

提名董事候選人的程序

股東可於本公司的股東大會上提名一名人士候選董事，提名董事候選人的程序登載於本公司及聯交所網站。

主席及董事總經理的職責劃分

公司的前主席鍾士元爵士及其繼任人梁乃鵬博士（兩人均為獨立非執行董事），與公司的董事總經理何達文先生並無任何財務、業務、親屬或其他關係。公司劃分兩個職位以確保主席及董事總經理之間的角色及職責有清晰的界定。

企業管治報告

獨立非執行主席可對公司的管理層進行獨立監察，並確保股東的利益全面獲得董事會的關注。

主席與董事總經理的角色及職責已透過書面作明確界定，並簡述如下：

主席之職責

- 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
- 採取適當措施與股東進行有效溝通，並確保向董事會全體成員傳達股東的意見
- 確保遵守良好的企業管治常規

董事總經理之職責

- 制訂、建議及執行集團政策及策略，以反映由董事會批准的長遠目標及工作重點
- 就集團營運及表現的所有範疇向董事會作全面問責
- 與董事會主席及其他董事保持持續性對話
- 代表公司及管理集團的日常業務
- 發展及領導高效的行政團隊
- 根據計劃及預算，緊密監察營運及財務業績
- 確保完備的營運、規劃及財務控制系統投入運作

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。此會議已於2012年10月18日舉行。

董事會會議

董事會定期舉行全體會議，以商討和議決重大的企業策略及營運事宜，同時評估重大的投資機會。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所載的守則條文進行，其程序簡述如下：

- 董事會成員於每年年初均獲發董事會常規會議的年度時間表，時間表的任何修訂須於常規會議舉行前最少14日通知董事；
- 董事可要求將若干議題納入董事會會議的議程內；
- 董事會常規會議的議程由公司秘書草擬，並由公司主席批准；
- 召開董事會會議通知書一般於開會前一個月向董事發出，有關議程及討論文件亦在會議一星期前傳閱給董事，讓董事有足夠時間了解將會討論的相關事宜，以便作出符合公司最佳利益的知情決定；
- 高級管理人員就各業務範疇的營運及財務表現向董事會匯報；及
- 所有董事會會議的會議記錄均由公司秘書負責編寫，當中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以聽取他們的意見。會議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。已獲採納的會議記錄由公司秘書保存，並可供董事查閱。

就關連交易進行票決

所有董事均被要求每年兩次向公司披露他們於其他上市公司或機構所持有的職務。根據公司細則，董事必須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。有關利益申報將被記錄於會議記錄中。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。

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，且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均符合上市規則規定。於2012年，本公司有兩項持續關連交易，詳情載於本年報第104至105頁。

各委員會的成員名單載述如下：

董事姓名	常務委員會	審核委員會	薪酬委員會	提名委員會
梁乃鵬博士太平紳士 [^] GBS(附註1)	主席			
陳祖澤博士太平紳士 [^] GBS(附註2)	成員		主席	主席
李家祥博士太平紳士 [^] GBS, OBE		主席	成員	成員
郭炳聯太平紳士 [#]	成員			
蕭炯柱太平紳士 [^] GBS, CBE		成員		成員
伍穎梅女士 [#]	成員			
苗學禮先生 [#] SBS, OBE		成員		
雷中元先生 [*] M.H.	成員			
何達文先生 [*]	成員			
廖柏偉教授太平紳士 [^] SBS(附註3)			成員	

[^] 獨立非執行董事

[#] 非執行董事

^{*} 執行董事

附註：

- 於2012年5月17日股東週年大會後辭任薪酬委員會主席及提名委員會主席。
- 自2012年1月4日起由非執行董事調任獨立非執行董事，並於2012年5月17日股東週年大會後獲委任為薪酬委員會主席(之前為薪酬委員會成員)及提名委員會主席。
- 於2012年5月17日股東週年大會後獲委任為薪酬委員會成員。

董事免責及保障

公司已就董事可能牽涉法律訴訟而安排適當保險，以向因公司業務而承擔法律責任的董事作出彌償。此等彌償於2012年內生效，並繼續有效。

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。各委員會均以書面列明其職權範圍，並有足夠的權力及資源履行其職務。闡述董事會授予各董事委員會的角色和權限的職權範圍，已上載本公司及聯交所網站。

常務委員會

常務委員會由董事會成立，按特定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。於2012年，常務委員會與高級管理人員舉行了六次會議，共同檢討和商議與集團現時業務及潛在投資機會相關的財務、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

審核委員會獲授權負責監察本公司的財務報告程序、內部監控程序和風險管理系統，以及與獨立核數師的關係。審核委員會主席李家祥博士為本公司的獨立非執行董事。他是執業會計師，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行業及專業範疇累積了豐富的經驗，詳情載於本年報第130至135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，並定期參照上市規則的企業管治守則的建議作出更新。

於2012年，審核委員會連同高級管理人員和本公司獨立核數師畢馬威會計師事務所舉行了兩次會議，透徹地審視及討論本公司的財務報告、內部監控及其他有關事宜。於會議完結後，獨立核數師獲邀請與審核委員會成員私下商議於審計過程中發現的事項，以及在高級管理人員不在場的情況下提出他們希望討論的任何其他事宜。於每次會議後，審核委員會主席向董事會呈交報告，並簡報所有產生的重要事項。

審核委員會於2012年的主要工作包括：

- (a) 檢討本公司的財務匯報程序、內部監控及風險管理系統
- 與高級管理人員檢討本集團採納的會計原則及實務、本公司及主要附屬公司的財務業績、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；
 - 檢討經修訂的會計準則及其可能的轉變，以及其對本公司及本集團財務報告的影響；
 - 與獨立核數師檢討審計程序的成效，以及獨立核數師有關中期及全年度財務報表和業績公佈的發現；
 - 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發現。審核委員會評核負責會計及財務匯報和內部監控工作員工的資歷及經驗，以及為這些員工提供的資源、培訓課程及預算是否足夠，並檢視內部監控職能；
 - 為內部核數師及高級管理人員提供指引，確保集團採用相關的會計政策及實務與適用的會計準則及法例規定一致，並得到貫徹執行；
 - 與獨立核數師及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；及

- 制訂一套舉報政策及報告系統，讓員工、業務夥伴、供應商及任何第三方人士，可就在公司相關事宜中可能出現的不當行為，私下向審核委員會表達關注。審核委員會全盤負責監察及檢討此政策的運作，以及就投訴個案的調查行動提出建議。公司秘書獲授權負責管理及檢討舉報政策的日常運作。舉報政策及程序均登載於公司網站。

根據這些檢討及討論的結論，審核委員會建議董事會批准本公司截至2012年6月30日止六個月的未經審核中期財務報告，以及截至2012年12月31日止年度的全年財務報表。

(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進行其審計及非審計服務。

根據這些檢討所得結論，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2013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2012年的職權範圍、薪酬政策及所進行的工作，載於本年報第126至129頁的薪酬報告中。

提名委員會

提名委員會負責物色擁有合適技能及經驗的董事人選，以供董事會作出考慮，並確保董事委任乃按正式、嚴謹及透明的程序來進行。提名委員會全體成員（包括主席）均為本公司的獨立非執行董事。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），並就任何改變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。

企業管治報告

各董事於2012年的股東週年大會、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					
	2012年 股東週年大會	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 (前主席)(附註1)	1/1	2/2				
梁乃鵬博士太平紳士 GBS (主席)(附註2)	1/1	6/6	6/6		1/1	1/1
陳祖澤博士太平紳士 GBS (副主席)(附註3)	1/1	6/6	6/6		2/2	
李家祥博士太平紳士 GBS, OBE	1/1	6/6		2/2	2/2	1/1
蕭炯柱太平紳士 GBS, CBE	1/1	6/6		2/2		1/1
廖柏偉教授太平紳士 SBS(附註4)	1/1	6/6			1/1	
非執行董事						
郭炳聯太平紳士 (由容永忠先生擔任替代董事)	0/1	1/6	6/6			
郭炳湘博士太平紳士 (由蘇偉基先生擔任替代董事)	0/1	0/6				
伍兆燦先生 (由伍穎梅女士擔任替代董事)	1/1	5/6				
雷禮權先生	1/1	5/6				
伍穎梅女士	1/1	6/6	6/6			
苗學禮先生 SBS, OBE	1/1	6/6		2/2		
執行董事						
雷中元先生 M.H.	1/1	6/6	4/6			
何達文先生 (董事總經理)	1/1	6/6	6/6			
歐陽杞浚先生 (副董事總經理)	1/1	6/6				
替代董事						
伍穎梅女士 (擔任伍兆燦先生的替代董事)		1/1				
容永忠先生 (擔任郭炳聯太平紳士的替代董事)	1/1	5/5				
蘇偉基先生 (擔任郭炳湘博士太平紳士的替代董事)	1/1	6/6				
列席人士						
獨立核數師	1/1			2/2		

附註：

- 於2012年5月17日股東週年大會後退任本公司主席。
- 於2012年5月17日股東週年大會後獲委任為本公司主席，並辭任薪酬委員會主席及提名委員會主席。
- 自2012年1月4日起由非執行董事調任獨立非執行董事，並於2012年5月17日股東週年大會後獲委任為本公司副主席、薪酬委員會主席及提名委員會主席。
- 於2012年5月17日股東週年大會後獲委任為薪酬委員會成員。

董事會成員定期開會並親身出席，於2012年共舉行六次董事會會議，超出企業管治守則中守則條文的規定，即每年最少舉行四次董事會會議。董事會及董事委員會的常規會議時間平均最少持續一小時。

向高級管理人員授予職責

本公司高級管理人員(包括本公司的執行董事)及其管理層具備不同範疇的廣泛經驗及專長。他們獲授權在董事會及相關董事委員會的督導下，負責執行集團的策略及管理集團的日常業務。本公司的高級管理人員團隊適時為董事會提供準確、充足及詳盡的財務及營運資料，以便掌握集團的最新發展，從而作出知情決定和有效地履行職責。

公司秘書

本公司的公司秘書胡蓮娜小姐是香港特許秘書公會的會員，向本公司的董事總經理匯報，負責就管治事宜向董事會提供意見，並協助董事的入職簡介及專業發展。公司秘書為公司的高級行政人員，由董事會委任。於2012年內，公司秘書接受了逾15小時專業培訓，以掌握最新知識。

問責及審核

財務報告

董事會明白本身有責任根據香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》以及香港公司條例中的披露要求編製本公司及本集團的財務報表，以作出真實和公允的反映。這些責任範圍涵蓋中期報告及年報、「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為符合法例規定要求而需要披露的任何資料。

本公司在相應會計期結束後之兩個月及三個月期限內，分別適時公佈中期及全年度財務業績。

刊載於本年報第147至215頁的本公司及本集團截至2012年12月31日止年度的財務報表，以真實和公允的觀點，反映本公司及本集團於年內的狀況，以及業績和現金流量的情況。這些財務報表乃根據由香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》編製。獨立核數師畢馬威會計師事務所的責任載於本年報第146頁的核數師報告內。

本公司審核委員會聯同管理層及獨立核數師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2012年12月31日止年度的財務報表。本公司截至2012年12月31日止年度財務業績的初步公告已由公司的核數師按照香港會計師公會所頒佈的《香港相關服務準則》第4400號「接受委聘進行有關財務資料的協定程序」及《應用指引》第730號「有關年度業績初步公告的核數師指引」審閱。

內部監控及風險管理

董事會明白本身有責任建立、維持並檢討集團的內部監控系統的成效，以保障集團的資產、盡量減低營運系統風險，以及就避免出現財務及非財務資料上的重大錯誤作出合理保證。我們於集團各層面採用嚴謹的內部監控措施，確保有效監察集團的日常營運。

由董事會委任來監察本集團內部監控框架及評估其成效的審核委員會，就確保具備有效的內部監控系統扮演至關重要的角色。審核委員會在獨立核數師及稽核部的協助下，為公司監控實務的質素及成效提供有力保證。

企業管治報告

監控環境

架構分明而權責清晰的內部監控框架、管理層及員工秉持高度操守標準的企業文化，以及有效的風險管理制度，是維持完善監控環境的關鍵。

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個別營運及業務單位的權限及監控責任。管理層負責在管理

層及員工層面宣揚重視崇高道德標準的企業文化，確保集團設有行之有效的風險管理系統。管理層還負責設計、採用和維護內部監控，並編製營運計劃和財務預算，以便按照經確定及須優先把握的商機分配資源。獲批准的計劃及預算會作為監察執行成效的基準。董事會及審核委員會則監督管理表現及衡量內部監控措施的成效。我們亦不時成立特別董事委員會及跨部門工作委員會以處理特定事項。

內部監控框架

本集團的內部監控框架是建基於下列元素：

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
- 確保具備完善和有效的內部監控措施
- 監察及審視內部監控框架的表現

審核委員會

- 審視內部監控框架
- 提出指示以便設計及執行完善和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
- 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
- 促進內部稽核人員與獨立核數師的合作
- 向董事會報告有關本公司內部監控系統的表現

稽核部

- 制訂執行計劃，以監察內部監控系統的成效
- 與各營運單位合作，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
- 對內部監控實務的成效提供獨立客觀的保證

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根據內部監控實務的要求履行職責
- 與稽核部合作，並支援他們的工作
- 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道德意識的文化、崇高道德觀及管理層誠信。登載於九巴員工網站的紀律守則及《僱員手冊》訂立本集團預期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，包括與顧客、供應商、競爭者及員工的關係，並彰顯本集團的社會責任。紀律守則亦強調在處理財務資料及於財務報告作出披露時，務須透明、客觀、具誠信及可靠。審核委員會已制訂舉報政策，以鼓勵員工、業務夥伴、供應商及任何第三方人士舉報可能違反紀律守則的個案及其他懷疑違規行為。

卓有成效的品質管理系統

集團於其三間主要附屬公司九巴、陽光巴士有限公司（「陽光巴士」）及龍運切實執行一套卓有成效的品質管理系統。該系統乃建基於國際標準組織（「ISO」）要求的參照標準。九巴的品質管理系統於1999年獲得涵蓋全公司的ISO 9001:1994品質管理系統認證。其後，九巴的兩間主要車廠亦於2003年取得ISO 14001環境管理系統認證。於2008年，陽光巴士的非專營巴士服務獲得ISO 9001:2000證書，而九巴及陽光巴士於2009年成功完成升級審核後，亦獲取新的ISO 9001:2008證書。於2012年11月，龍運亦取得ISO 9001:2008品質管理系統證書。

架構清晰及有系統的文件模式亦有助本集團制訂策略及營運計劃，並可作為表現指標，讓每個業務單位用以衡量自身的成效。按ISO規定，所有主要財務及營運程序及指示，包括解說的流程圖，均需作清晰記錄，並經認可人士批核。這些文件記錄涵蓋九巴、陽光巴士及龍運的主要營運流程，清晰界定負責每個流

程的每位員工的責任和職權，並不時接受檢討及修訂，以確保文件記錄能夠配合工序的轉變。久經訓練的內部品質審核人員亦定期進行實地審核，確保日常營運是根據文件所記錄的程序進行。如發現任何違規情況，將會立即採取預防及糾正措施。管理層每三個月召開會議，檢討品質管理系統的成效及達標情況，並持續制訂及落實改善計劃，以進一步提升成效。

香港品質保證局（獨立的ISO認證機構）每年均會對品質管理系統作出獨立的審核，以確保該系統的效益、效率和符規情況，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。於2012年，在九巴及陽光巴士的ISO認證審核中，並無發現品質管理系統有違規情況。

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。這些風險可能阻礙我們達致或提升企業價值觀。集團根據Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission訂立的框架，制訂及推行管理這些風險的政策和程序。框架有助集團識別與集團目標相關的不同業務流程中的潛在風險，並採用合適的定量和定質技術來評估其影響及發生的可能性。本公司按照各業務的重要性，就其流程中的內在風險水平，釐定適當的優先處理次序，並制訂及落實合適的



企業管治報告

應對措施及監控，把風險承擔減至最低。同時定期編制及向管理層傳達相關資料，以監察風險管理程序的成效。

下圖展示風險管理程序：

營運持續計劃

作為本集團的主要附屬公司，九巴已確立及把營運持續計劃製成書面文件，並不時根據情況變化作出檢討及更新。營運持續計劃是風險管理程序的重要一環，提供有系統的方法來建立有效回應，讓管理層在危機出現時迅速對有關情況作出回應以保障股東的利益，並將九巴關鍵的業務運作及服務回復至一個可接受的預設水平。營運持續計劃按風險造成業務中斷的可能性及後果，識別及評估受影響業務職能的主要風險，並界定責任、確立目標復原時間和所需資源，以及訂立必要的應對措施。九巴定期進行模擬測試及演習，以確保應對措施切實而可行。

緊急情況管理小組由董事總經理領導，致力確保在意外事故發生時，仍能維持有效的管理，並迅速採取可改善情況的相應行動。

企業資源規劃系統

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，為有系統地分析大量營運及財務數據提供度身訂造的解決方案。此系統協助董事會及高級管理人員適時作出知情的策略性業務決定，並按預算對照評估管理表現。

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中擔當關鍵角色。該部門負責對審核委員會和高級管理人員作出獨立和客觀的保證，確保集團的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充分處理。要達到此項目標，需要透過落實有系統、自律及以風險為本的審核方式，並按照國際內部審計師協會(The Institute of Internal Auditors)發出的「國際內部審計實務標準」(International Standards for the Professional Practice of Internal Auditing)，來查察並評估集團的內部監控。當中涉及審視每個主要業務流程的內在風險、評估降低這些風險的內部監控措施、測試內部監控是否合規，並進行實質性測試(例如交易測試、存貨盤點、實地檢查及主要範疇的分析性檢討)以證明內部監控系統的成效和會計數據的準確度，以及在適當的時候提出有關提升內部監控系統的改善機會。

稽核部主管負責督導全面審核工作的執行，並對集團的財務和營運流程及實務進行定期和特定檢討。為確保集團內部審核職能的獨立性，稽核部主管直接向審核委員會和董事總經理匯報。

於2012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，向有關的營運單位傳遞結果及建議跟進行動，並向審核委員會及董事總經理匯報；

- 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；
- 提供內部諮詢服務以幫助改善集團內各業務單位的營運及財務表現；及
- 並對高級管理人員或審核委員會所關注的重點事項進行檢討。

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。審核委員會對集團的內部監控系統進行年度檢討後，董事會認為集團於2012年內完全遵照有關內部監控的守則條文。

有關處理和發佈價格敏感及/或內幕資料的監控措施

本公司明白本身在上市規則及《證券及期貨(修訂)條例》下的責任，並已具備適當的程序及內部監控措施來對與集團有關的價格敏感及/或內幕資料進行保密。能夠取得價格敏感及/或內幕資料的董事會成員、高級管理人員和特定的行政人員均受上市規則內《證券交易標準守則》約束。此外，紀律守則和《僱員手冊》要求每名員工對未公佈的價格敏感及/或內幕資料嚴加保密。

獨立審核

獨立核數師對確保財務資料得到如實披露發揮重大作用。如在審閱本公司中期財務報告及審核本公司全年財務報表的過程中有任何重大發現，本公司的獨立核數師會直接向審核委員會及董事會匯報。獨立核數師亦獲邀出席審核委員會會議及股東週年大會。

審核委員會負責監察獨立核數師對集團進行的審核及非審核服務。我們訂立了正式的政策，確保委任獨立核數師提供非審核服務，並不會影響其擔任獨立核數師的獨立性。獨立核數師亦須每年檢討其與本集團的關係，並向審核委員會提交其獨立地位的書面確認。

本公司委任畢馬威會計師事務所為獨立核數師以審核本公司截至2012年12月31日止年度的財務報表。就此，畢馬威會計師事務所已根據香港會計師公會對獨立性的規定，書面正式向審核委員會確認截至2012年12月31日止年度及直至本年報公佈日期，皆為獨立於本集團的人士。

截至2012年12月31日止年度，畢馬威會計師事務所向集團提供的服務收費如下：

	港幣百萬元
審計相關服務	6.4
非審計相關服務	0.2
總數	6.6

與持份者的聯繫

股東

於2012年12月31日，本公司擁有4,453名登記股東。除個人股東外，部分公司股份由機構投資者持有，或由個人或機構通過金融仲介人持有，例如代理人、投資基金及香港的中央結算及交收系統(「中央結算系統」)。

於2012年12月31日，持有本公司5%或以上股份的股東(本公司董事除外)芳名，已於本年報第142頁之董事會報告書內披露。本公司的最大單一股東為新鴻基地產發展有限公司，該公司持有本公司的33.0%權益。

企業管治報告

於2012年年底，本公司的股份分配情況如下：

登記持股量	股東數目	佔股東總數的百分比	股份數量 (附註)	佔已發行股本的百分比
0 – 1,000 股	1,452	32.61	482,565	0.12
1,001 – 5,000 股	1,739	39.05	4,160,500	1.03
5,001 – 10,000 股	528	11.86	4,052,538	1.00
10,001 – 100,000 股	612	13.74	18,404,431	4.56
100,000 股以上	122	2.74	376,539,379	93.29
	4,453	100.00	403,639,413	100.00

附註：載通國際所有已發行股本的39.58%乃經中央結算系統持有。

根據本公司所能獲取的公開資訊及董事所掌握截至本年報日期止的資料，本公司的公眾持股量維持在上市規則所規定的水平。

股東通訊政策

董事會深信透明度乃良好企業管理的基石，因此已制訂股東通訊政策，並登載於本公司網站，同時定期作出檢討，以確保發揮成效。我們透過多種溝通渠道傳達集團的訊息，包括新聞稿、公佈、中期報告、年報及通函。其他關乎股東利益的各種資訊亦上載本公司的網站www.tih.hk及聯交所網站。英文版及/或中文版的中期報告及年報、股東大會通告及通函，亦會各自按上市規則規定的時限寄發予股東。

年報

管理層深知本公司的年報乃股東及其他持份者藉以了解集團業務的資料重要來源。因此，我們致力確保集

團的年報資料詳盡、全面、具透明度，且有極高的披露程度。多年來，本公司的年報於本地及國際獎勵計劃中屢獲殊榮。於2012年，本公司榮獲下列獎項：

- 「香港管理專業協會最佳年報獎的銅獎」；及
- 「ARC 國際年報大獎的封面照片/設計銀獎及財務數據銅獎」

本年報以英文及中文製作，有印刷及電子版本可供選擇。股東可選擇收取印刷版本(英文、中文或中英文)或電子版本。我們建議股東以電子途徑閱覽本公司的企業通訊，包括年報和中期報告、會議通告、上市文件、通函及代表委任表格，以保護環境並節省費用。股東可於任何時間免費更改收取本公司企業通訊的語言及途徑的選擇，但須於最少七日前以書面通知本公司的股票註冊處香港中央證券登記有限公司，或發電郵至 tih.ecom@computershare.com.hk。

股東權利

持有不少於本公司已繳足股本十分之一，並有權於本公司股東大會上投票的股東，可要求董事會就其提出的事宜召開股東特別大會進行商議。該要求必須以書面提呈，當中說明召開大會的目的，並送達本公司位於香港九龍荔枝角寶輪街9號的總辦事處。該要求必須由有關股東簽署，並可包含兩份或以上同樣格式，且每份均由一位或多位股東簽署的文件。在獲得本公司股份過戶登記處確認有關要求有效後，公司秘書將安排召開股東特別大會，並根據公司細則及法定要求，給予所有登記股東足夠的通知期。

章程文件

經更新的綜合版公司細則已載於本公司及聯交所的網站。有關對股東使用電子通訊途徑的第2(e)、160及161條細則修訂已於2012年股東週年大會上由股東批准，並於細則的綜合版內更新。修訂細節詳見於2012年4月17日向股東發出的通函。該通函已登載於本公司及聯交所的網站。

於股東大會上提呈建議的程序

在擁有股東大會投票權的股東中佔總投票權不少於二十分之一的股東，或不少於100名持有公司股份的股東，可以書面要求在股東大會上提呈決議案。於股東大會上提呈建議的程序詳見本公司的股東通訊政策。該政策已登載於本公司網站。

股東週年大會

公司的股東大會乃董事與股東直接溝通的重要平台。全體董事、高級管理人員及本公司的獨立核數師通常都會出席股東週年大會或其他股東大會，以回應股東的意見或提問。

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，每一個事項均需個別提呈進行獨立表決，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履歷，以及投票表決程序資料的通函，會於股東週年大會召開日期前最少20個完整工作日連同年報一併寄發予股東。

於2012年5月17日召開的2012年股東週年大會，議決的事項概述如下：

作為一般事項：

- 通過截至2011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；
- 批准截至2011年12月31日止年度的普通末期股息每股港幣0.45元；
- 重選郭炳聯先生、雷中元先生、伍穎梅女士、李家祥博士、何達文先生及廖柏偉教授為本公司董事；
- 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；
- 釐定董事會、審計委員會、薪酬委員會及常務委員會的主席和其他每名董事的薪酬；
- 全面授權董事會發行不超過本公司已發行股本20%的股份；

企業管治報告

- 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；及
- 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。

作為特別事項：

- 批准公司細則的若干修訂，以容許公司利用本公司網站或聯交所網站及其他電子途徑向股東寄出或發出可供閱覽的通知書或文件。

有關 2012 年股東週年大會會議的詳情及投票結果已於 2012 年 5 月 17 日刊載於本公司及聯交所的網站內。

以下為本公司 2013 年度財政紀要：

2012 年度全年業績公佈	2013 年 3 月 21 日
向股東派發 2012 年年報及隨附的通函	2013 年 4 月 22 日
有權出席 2013 年股東週年大會並於會上投票的最後登記過戶日期	2013 年 5 月 15 日
2013 年股東週年大會的股份過戶停辦日期 (首尾兩天包括在內)	2013 年 5 月 16 至 23 日
2013 年股東週年大會舉行日期	2013 年 5 月 23 日
2012 年度末期股息最後登記過戶日期	2013 年 5 月 28 日
2012 年度末期股息的股份過戶停辦日期	2013 年 5 月 29 日
派發 2012 年度末期股息	2013 年 6 月 7 日
2013 年度中期業績公佈	2013 年 8 月中旬
派發 2013 年度中期股息	2013 年 10 月中旬
財政年度結算日	2013 年 12 月 31 日



在 2012 年股東週年大會上，載通國際董事與股東會晤

向董事會垂詢的程序

股東亦可向董事會作出查詢。所有查詢應送達本公司位於香港九龍荔枝角寶輪街 9 號的總辦事處，並註明由董事會或公司秘書收啟。股東亦可透過本公司的電郵地址 director@tih.hk 向董事會作出查詢。有關查詢會第一時間由本公司的公司秘書處理。

公眾

我們致力透過以下的溝通渠道，讓公眾知悉本集團過往進行的工作，以及我們取得的成就如何與他們相關連：

網站 — 本公司的企業網站 www.tih.hk 為股東及其他相關人士提供有關本集團及其各項業務的廣泛資訊。

媒體 — 為了讓公眾了解本集團兩間主要附屬公司九巴及龍運巴士服務的最新資訊，我們定期舉行記者會，向傳媒介紹巴士公司在服務、設施、安全及環保方面的最新發展。



刊物 — 九巴及龍運發行多份小冊子及單張，讓乘客得悉服務和營運的最新資訊。

於2012年，九巴網站榮膺由香港互聯網註冊管理有限公司舉辦的2011年香港十大.hk網站選舉中的銅獎。

九巴的刊物可於網站www.kmb.hk下載。網站也會定期更新與本集團有關的企業、財務及傳媒資訊。

員工

管理層與員工保持緊密的雙向溝通，是我們提升員工的忠誠度及服務效率以持續締造佳績的關鍵。

為提升各階層員工對彼此的了解及合作精神，本集團為九巴與龍運成立了六個勞資協商委員會，提供渠道予管理層及員工商討安全和工作環境，以及員工福利事宜。

集團的員工網站是另一個重要渠道，讓員工取得有關的管理通告，以及掌握如有關工資、員工事項及活動等切身問題的資訊。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》企業月刊，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。《今日九巴》中的每月專欄「給同事的信」，是管理層與員工進一步加強溝通的重要渠道。

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

薪酬報告

薪酬委員會於2003年成立，現由本公司獨立非執行董事兼副主席陳祖澤博士擔任委員會主席。委員會其他成員為李家祥博士和廖柏偉教授，兩人均為本公司獨立非執行董事。

薪酬委員會獲董事會授權，負責確保公司採取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其他持份者的利益一致，並配合公司的理想、目標和表現。薪酬委員會制訂本公司及其附屬公司（「集團」）董事及僱員的薪酬政策，以供董事會審批。薪酬水平乃基於工作表現、公平性、透明度及市場競爭力的原則來釐定，並結合多個薪酬元素，包括基本薪金、按工作表現分派的花紅、退休福利等，以吸引及保留人才，並盡量鼓勵個人對集團作出貢獻。

薪酬委員會的書面職權範圍完全符合《上市規則》附錄14所載的守則條文，並已上載公司網站。

集團採納的主要薪酬政策如下：

- 董事及高級管理人員均不得參與釐定其個人薪酬；
- 包括董事在內的薪酬政策及常規須具最高的透明度；及
- 薪酬組合為所有參與者提供一個公平的獎勵制度，考慮因素包括資歷、職責及表現等，同時參照市場常規及同類公司為類似職位提供的薪酬組合。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。



委員會的主要職務包括：

- 為董事薪酬制訂指引(包括執行董事的聘用條款、薪酬及退休福利)，並就本公司董事及高級管理人員的薪酬政策及架構，向董事會提出建議；
- 對個別執行董事、高級管理人員及非執行董事的薪酬組合，作出檢討並向董事會提出建議；
- 檢討及批准因執行董事及高級管理人員喪失或終止聘用或委任後應予支付的補償，以確保與合約條款相符，若未能符合有關的合約條款，補償亦須公平合理，且不會過多；
- 檢討及批准因董事行為失當而遭罷免或解僱的補償安排，以確保與合約條款相符，若未能符合有關的合約條款，補償亦須合理和恰當；
- 根據集團的業務目標及指標，就集團僱員按工作表現獲派的花紅制訂適當的準則，並按集團的評核標準評估僱員的表現，同時參照市場慣例，以就集團僱員每年按工作表現獲派之花紅，向董事會提出建議；
- 檢討及考慮董事總經理就人力資源或相關政策提出的建議，並向董事會提出合適建議；及
- 確保並無董事或其任何關連人士參與制訂本身薪酬。

於2012年，薪酬委員會：

- 檢討2012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，考慮市場慣例，並根據集團的表現及個別員工的成就，檢討集團僱員每年按工作表現分派之花紅；及
- 參考通脹幅度和根據僱員本身的條件，審議僱員的工資及薪酬加幅。

釐定董事薪酬的準則

為符合良好的企業管治常規，董事的薪酬乃按正規化的原則進行評估，當中考慮市場實務及行之有效的方法。

下列2012年的董事袍金級別乃按英國方面關於「非執行董事角色及職效檢討」(Review of the Role and Effectiveness of Non-executive Directors)的「希格斯報告」(Higgs Report)中所訂的計算法釐定，當中考慮預計工作量、業務規模及複雜性，以及董事的職責。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進行桌面調查所得的結果，委員會亦用作參照來釐定董事袍金。

	每年袍金 港幣
董事會成員	
– 主席	369,600
– 其他董事	264,000
審核委員會成員	
– 主席	92,400
– 其他成員	66,000
薪酬委員會成員	
– 主席	46,200
– 其他成員	33,000
常務委員會成員(執行董事除外)	
– 主席	323,400
– 其他成員	231,000

上述袍金架構已於本公司2012年股東週年大會上獲股東批准，並將繼續有效，直至本公司於股東大會上另有決定為止。

除上文披露之袍金外，獨立非執行董事或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2012年12月31日止年度按名列示的薪酬組合，連同2011年的比較數字刊載於本年報第173及174頁的綜合財務報表附註7內。

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，即本公司執行董事雷中元先生、何達文先生和歐陽杞浚先生三位(其個人履歷載於本年報第130至135頁之董事簡介內)，以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，須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

薪酬委員會參考集團的業務表現、市場常規及個人表現來檢討基本報酬，包括薪金、津貼及福利。

酌情花紅

集團根據業績表現，考慮員工相應作出的貢獻而釐定酌情花紅。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，而其表現至少須達到滿意評級，才會獲考慮授予獎勵花紅。

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》(「強積金條例」)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，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的僱用條款及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《強積金條例》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，有關上限於2012年6月1日調整為港幣25,000元。

董事簡介



梁乃鵬博士太平紳士
GBS, LLD, BA

主席及獨立非執行董事，72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。梁博士自2012年5月17日本公司週年大會結束時起獲委任為本公司主席。梁博士亦為本公司的常務委員會主席。梁氏亦為電視廣播有限公司的行政主席及新鴻基地產發展有限公司的獨立非執行董事（兩家均為香港上市的公司）。梁博士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。



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

副主席及獨立非執行董事，69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。他自2012年1月4日起調任本公司獨立非執行董事。陳博士自2012年5月17日本公司週年大會結束時起獲委任為本公司副主席。他亦為本公司薪酬委員會及提名委員會之主席及常務委員會成員。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、粵海投資有限公司及太古地產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。陳博士亦為香港公益金董事、尤德爵士紀念基金理事會主席、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月獲頒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。陳博士於1997年取得國際管理中心工商管理學榮譽博士學位，並於2011年、2009年及2012年分別獲香港大學、香港科技大學及嶺南大學頒發社會科學榮譽博士學位。陳博士是英國特許管理協會Companion會員、香港運輸及物流學會及香港董事學會的資深會員。



郭炳聯太平紳士

MA(Cantab), MBA, Hon DBA, Hon LLD

非執行董事，59歲。郭先生自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。郭先生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」）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及永泰地產有限公司之非執行董事。

於社會公職方面，郭先生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。郭先生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，62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資深會員。郭博士為中央財經大學會計學院榮譽顧問，並為同濟大學及南京大學名譽校董。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非執行董事，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。郭博士為法國亞洲文化藝術協會委員會成員，並獲頒法國榮譽軍團騎士團勳章，亦為世界華商聯合促進會及世界華人中國藝術收藏家學會榮譽會長。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，82歲。伍氏自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）董事。他亦自1983年3月3日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）及龍運巴士有限公司（「龍運」）董事。伍氏為世紀城市國際控股有限公司、百利保控股有限公司及富豪酒店國際控股有限公司之獨立非執行董事。

伍氏為伍穎梅女士之父親。伍女士為本公司、九巴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，53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，隨後更於2011年6月獲邀請為Vice-Chancellor's Circle之委員；並於2013年2月獲St. Hugh's College頒授Elizabeth Wordsworth Fellowship以表揚雷氏對教育上之貢獻。雷氏是牛津大學有史以來首位獲頒授此榮譽之人仕。雷氏亦於2003年至2012年被委任為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。



雷中元

M.H., BEc, AASA, FCILT

執行董事，78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，49歲。伍氏自1995年起出任九龍巴士(一九三三)有限公司董事，並於1997年起出任載通國際控股有限公司(「本公司」)董事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。伍氏榮獲多項獎項及表揚。她於2010年獲選為傑出女性及六十名有成就及對國家有貢獻的傑出華裔之一。往年，她獲亞洲週刊頒授華人青年企業家大獎；被選為中國百名傑出女企業家；獲哈佛大學授予Mason Fellow；並獲頒授Caring Heart獎項。

伍氏於2008年10月23日獲委任為本公司常務委員會成員，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。她由1995至2008年10月13日期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、採購、保險、設施管理、市場推廣及銷售及企業傳訊。她創辦多媒體公司路訊通，並將其成功上市，其商業模式亦為本港、中國內地及世界各地的機構爭相仿效。

伍氏熱心社會服務，她為香港明天更好基金理事委員、智經之友副主席及理事、醫院管理局成員、香港旅遊發展局成員、職業訓練局委員、僱員再培訓局委員及香港公益金公共關係委員會委員，她亦參與其他多個公共及社會事務機構董事局成員。

伍氏為本公司董事伍兆燦先生之千金，亦為伍兆燦先生之替代董事。伍氏持有芝加哥大學工商管理碩士學位及哈佛大學公共行政碩士學位。伍氏為英國特許市務學會資深會員。



李家祥博士太平紳士

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

獨立非執行董事，59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、中國航空技術國際控股有限公司及美維控股有限公司(於2010年4月19日撤回其上市地位前，是一家在聯交所上市之公司)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十二屆全國委員會委員及法律援助服務局主席。彼亦為前香港立法會議員及香港會計師公會前會長。李博士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。

董事簡介



何達文

MA(Cantab), MBA, FCILT, MHKIoD

董事總經理，51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。何氏現時亦為商界環保協會董事及香港僱主聯合會理事會成員。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，67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，62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。他亦是新意網集團有限公司及數碼通電訊集團有限公司之非執行董事。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。



歐陽杞浚

BA, MBA

副董事總經理，41歲。自2010年5月20日起出任載通國際控股有限公司、九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)及龍運巴士有限公司董事。歐陽氏為香港美國商會董事會成員，並擔任其環境督導小組主席。他亦為香港城市大學能源及環境學院諮詢委員會成員。歐陽氏於2009年10月加入九巴，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美國西北大學(Northwestern University)凱洛格工商管理學院(Kellogg School of Management)之工商管理碩士學位。



廖柏偉教授太平紳士

SBS

獨立非執行董事，65歲。廖教授自2011年9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)有限公司及龍運巴士有限公司獨立非執行董事。廖教授自2012年5月17日本公司週年大會結束時起被委任為薪酬委員會成員。廖教授為美國普林斯頓大學學士及史丹福大學博士，廖教授為前任香港中文大學副校長，現任經濟學講座教授。廖教授出任多項與其學術領域相關之職位，包括擔任全球經濟及金融研究所執行委員會主席、香港亞太研究所經濟研究中心主任及東亞經濟學會副會長。廖教授現亦為恒隆地產有限公司之獨立非執行董事，恒隆地產有限公司為香港聯合交易所有限公司主板上市之公司。廖教授為香港金融管理局之金融研究中心董事，亦曾出任證券及期貨事務監察委員會之非執行董事及其薪酬委員會主席。在社會服務方面，廖教授為前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會及證券及期貨事務監察委員會屬下產品諮詢委員會之委員，亦曾任防止及處理潛在利益衝突獨立檢討委員會及香港特別行政區行政會議成員、立法會議員及政治委任制度官員薪津獨立委員會之委員。

主要公司行政人員

公司/職位	姓名
載通國際控股有限公司 公司秘書	胡蓮娜 MBA, BA, AAT, CGA, FCIS, MIFC, CFC
九龍巴士(一九三三)有限公司 財務及行政總監	何世基 BBA, MBA, CA(Canada), FCPA
商務總監	雷兆光 BSc
車務總監	霍彩福 CMILT
企業事務總監	陳碧君 BA, MA, EMBA
運輸發展總監	施偉廉 BSc, FCILT, CDir, MloD
車廠總主管	何志文 MA, CMILT
財務會計部主管	麥守行 MBA, MSc(Finance), LLB(Peking), ACA, CPA, ACIS
企業傳訊部主管	關永祥 BA, MSc
顧客服務部主管	陳碧燕 BA
車務配置部主管	溫健添 BSc
商務及資產管理部主管	唐東明 MSc, MBA, CEng, MIStructE, MHKIE, RPE, AP, RSE
財務策劃及成本會計部主管	劉冠坤 MBA, ACA, CPA
人力資源部主管	黃佩儀 BSocSc, MIHRM
資訊科技部主管	梁開添 BSc, DMS
保險部主管	梁美芬 ACII, Chartered Insurance Practitioner
稽核部主管	梁文龍 BSc(Hons), ACA, FCCA, CPA, CGA
辦公室行政部主管	邱麗明 BBA
採購部主管	李文浩 MBA, BMath, R.Inst.Pa
安全及服務質量部主管	王家豐 MSc(SafMgt), GD(OHS)
工程部主管	梁健宏 BSc
首席機械工程師	沈乙紅 BSc(Eng), MSc, MSc(Eng), MBA, MIRTE, FIMechE, CEng, FHKIE, ACGI, MSOE, RPE, CEnv
交通部主管	邵慧雯 BA, CMILT
財政部主管	張澤盛 MBA, BSc, CGA, FCCA, CMILT
署理九龍灣廠總經理	楊國豪 BA, MBA
署理荔枝角廠總經理	關智偉 CMILT
沙田廠總經理	馮兆雄 BSc(Econ), MA, CMILT
屯門廠總經理	胡堅強
龍運巴士有限公司 總經理	馬少華 BA, CMILT, AMInstTA, PgD
九巴(中國)控股有限公司及新香港巴士有限公司 總經理	杜式文 MBA, CMILT
陽光巴士控股有限公司 總經理	黃振鴻 CMILT
路訊通控股有限公司 董事總經理	毛迪生
財務總裁兼公司秘書	文妙嫦 ACA, CPA
營運總裁	盧瑞盛
市務及營業總經理(大中華地區)	蕭家振
營運及策劃總監	盧清

財務報告

138 – 145	董事會報告書		
146	獨立核數師報告		
147	綜合損益計算表		
148	綜合全面收益表		
149 – 150	綜合資產負債表		
151	資產負債表		
152	綜合權益變動表		
153	綜合現金流量表		
154 – 215	財務報表附註		
154 – 168	1 主要會計政策	195 – 196	23 現金及現金等價物
169	2 會計估算及判斷	197	24 銀行貸款及透支
170	3 營業額	197	25 應付賬款及應計費用
170	4 其他收益淨額	198	26 或有事項準備金 — 保險
171	5 除稅前盈利	198 – 199	27 於綜合資產負債表列出之所得稅
172	6 於綜合損益計算表列出之所得稅	200	28 長期服務金準備金
173 – 174	7 董事之酬金	200 – 202	29 股本及儲備金
175	8 最高薪酬之員工	202 – 203	30 承擔
175	9 本公司股權持有人應佔盈利	203	31 已發出財務擔保
175	10 其他全面收益	204 – 205	32 業務合併
176	11 每股盈利	205 – 211	33 金融風險管理及公平價值
176	12 股息	211 – 213	34 與有關連人士的重大交易
177 – 179	13 分部匯報	214	35 無需調整之結算日後事項
180 – 183	14 固定資產	214 – 215	36 已頒佈但尚未於截至2012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
183	15 無形資產		
184	16 商譽		
184	17 非流動預付款		
184 – 188	18 附屬公司權益		
189	19 聯營公司權益		
190	20 其他金融資產		
191 – 193	21 僱員退休福利		
193 – 195	22 應收賬款		

董事會報告書

董事會同寅欣然向各股東提呈截至2012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及以香港作為常駐地，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，以及媒體銷售業務。本公司主要附屬公司之資料刊載於財務報表附註18。

集團之營業額及盈利主要是來自專營巴士業務、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2012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147至215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309,197,000元(2011年為港幣242,351,000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0.15元(2011年為每股港幣0.15元)已於2012年10月16日派發予股東。董事會現建議於2013年6月7日向股東派發截至2012年12月31日止年度之末期股息每股港幣0.45元(2011年為每股港幣0.45元)。

慈善捐款

集團於年內的慈善捐款為港幣504,000元(2011年為港幣285,000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137,067,000元(2011年為港幣388,829,000元)，以及工具和其他固定資產，總值港幣309,336,000元(2011年為港幣334,071,000元)。年內，總值港幣334,388,000元(2011年為港幣621,046,000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

本公司的股本詳情刊載於財務報表附註29(b)。年內並無股本變動。

董事會

於本財政年度及截至本年報日期止，董事會成員列報如下：

梁乃鵬博士太平紳士*	(主席)
陳祖澤博士太平紳士*	(副主席，自2012年1月4日起調任為獨立非執行董事)
郭炳聯太平紳士	
郭炳湘博士太平紳士	
伍兆燦	
雷禮權	
雷中元	
伍穎梅	(董事及伍兆燦先生之替代董事)
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	
歐陽杞浚	(副董事總經理)
廖柏偉教授太平紳士*	
容永忠	(郭炳聯太平紳士之替代董事)
蘇偉基	(郭炳湘博士太平紳士之替代董事)
鍾士元爵士太平紳士*	(於2012年5月17日退任)

* 獨立非執行董事

根據本公司附則及《香港聯合交易所有限公司上市證券規則》(「上市規則」)附錄14規定，梁乃鵬博士、郭炳湘博士及雷禮權先生將於即將舉行之股東週年大會依章輪值退任，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130至135頁。

董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉

於2012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：

(a) 在本公司之已發行股份權益

	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		
梁乃鵬博士*	—	—	—	—	—	—
陳祖澤博士*	2,000	—	—	—	2,000	—
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	6,251,416	—	—	—	6,251,416	1.549%
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%
李家祥博士*	—	—	—	—	—	—
何達文	—	—	—	—	—	—
蕭炯柱*	—	—	—	—	—	—
苗學禮	—	—	—	—	—	—
歐陽杞浚	—	—	—	—	—	—
廖柏偉教授*	—	—	—	—	—	—
容永忠 (郭炳聯先生之替代董事)	—	—	—	—	—	—
蘇偉基 (郭炳湘博士之替代董事)	—	—	—	—	—	—

* 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。

董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉 (續)

(b) 在本公司之附屬公司路訊通控股有限公司(「路訊通」)之已發行股份權益

	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		
梁乃鵬博士*	-	-	-	-	-	-
陳祖澤博士*	-	-	-	-	-	-
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%
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%
李家祥博士*	-	-	-	-	-	-
何達文	-	-	-	-	-	-
蕭炯柱*	-	-	-	-	-	-
苗學禮	-	-	-	-	-	-
歐陽杞浚	-	-	-	-	-	-
廖柏偉教授*	-	-	-	-	-	-
容永忠 (郭炳聯先生之替代董事)	-	-	-	-	-	-
蘇偉基 (郭炳湘博士之替代董事)	-	-	-	-	-	-

* 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2012年12月31日，各董事並無在本公司股本中持有非實益權益。

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、其附屬公司或其相聯法團公司之股份、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

正如在財務報表附註34(a)中披露，集團的若干附屬公司與一名股東(即新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」)的若干附屬公司進行交易。郭炳聯先生及郭炳湘博士為新鴻基地產董事。根據《證券及期貨條例》第XV部，郭炳聯先生由於在新鴻基地產已發行股份中擁有或視作擁有逾5%股權而於該等交易中持有重大權益，而郭炳湘博士於新鴻基地產已發行股份中持有的權益則尚待解決。

除上文所述外，本公司、其任何控股公司、附屬公司或同系附屬公司並未參與簽訂任何重要合約，使本公司董事於本年度完結之日或在本年度任何期間內享有重大利益。

股東所持有的股份、相關股份及債券證權益及淡倉

於2012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香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)，以及按《證券及期貨條例》第336條需載於本公司的登記冊者，詳情如下：

	每股面值港幣1元之普通股			佔已發行股份總額百分比
	登記股東	公司權益	所持有股份總數	
新鴻基地產發展有限公司(附註1及2)	–	133,271,012	133,271,012	33.0%
藝湖有限公司(附註1)	68,600,352	–	68,600,352	17.0%
滙豐國際信託有限公司(附註3)	35,837,445	–	35,837,445	8.9%
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。只要有關投票權自該日起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。自2011年10月19日起，上述過渡期條款結束，新鴻基地產為收購守則第26.1(c)及(d)條的2%自由增購率所規限。
- (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170,179,418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。

優先購買權

本公司的公司細則或百慕達法例概無有關優先購買權的規定。

高級管理人員

本公司執行董事雷中元先生、何達文先生及歐陽杞浚先生為本集團之高級管理人員，其簡介分別刊載於本年報第132、134及135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」。

(a) 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2013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) 該計劃之精算師為雷詠芬小姐(美國精算師公會會員)。精算估價乃採用「到達年齡籌資方法」(見背頁附註)，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2011年香港人口生命表為準，以及正常退休年齡為65歲。
- (iii) 該計劃的資產於2012年12月31日之市值為港幣1,139,345,000元(2011年為港幣1,040,741,000元)。
- (iv) 基於對該計劃未來經濟表現的假設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2012年及2011年12月31日止年度暫停供款。
- (v) 於2012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396,072,000元(2011年為港幣307,698,000元)，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣397,142,000元(2011年為港幣307,756,000元)。

僱員退休福利計劃(續)

(a) 界定利益退休福利計劃(續)

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) 該計劃之精算師為雷詠芬小姐(美國精算師公會會員)。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2011年香港人口生命表為準，以及正常退休年齡為60歲。
- (iii) 該計劃的資產於2012年12月31日之市值為港幣2,464,553,000元(2011年為港幣2,347,364,000元)。
- (iv) 基於對該計劃未來經濟表現的假設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2012年及2011年12月31日止年度暫停供款。
- (v) 於2012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908,635,000元(2011年為港幣790,566,000元)，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣976,885,000元(2011年為港幣865,470,000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(y)(ii)及21)。

(b) 界定供款退休福利計劃

新地強積金僱主營辦計劃(「新地強積金計劃」)

集團亦是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25,000元(於2012年6月1日之前為港幣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2012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2012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24。

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 216 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

除本公司兩名非執行董事郭炳聯先生及郭炳湘博士因有其他事務在身而未能根據守則條文第 A.6.7 條規定出席本公司於 2012 年 5 月 17 日舉行之股東週年大會外，本公司在截至 2012 年 12 月 31 日止年度內已遵守上市規則附錄 14 所載之《企業管治常規守則》(有效期至 2012 年 3 月 31 日)及《企業管治守則》(由 2012 年 4 月 1 日起生效)中的適用守則條文。本公司所採納的企業管治實務刊載於本年報第 106 至 125 頁。

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 101 及 102 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 2012 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

梁乃鵬

香港，2013 年 3 月 21 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」)已審計列載於第147至215頁載通國際控股有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(合稱為「貴集團」)的綜合財務報表，此綜合財務報表包括於2012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資料。

董事就綜合財務報表須承擔的責任

貴公司的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》之披露規定編製綜合財務報表，以令綜合財務報表作出真實而公平的反映及落實其認為編製綜合財務報表所必要的內部控制，以使綜合財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

核數師的責任

我們的責任是根據我們的審計對該等綜合財務報表作出意見。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，我們的報告不可用作其他用途。我們概不就本報告的內容，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》進行審計。該等準則要求我們遵守道德規範，並規劃及執行審計，以合理確定綜合財務報表是否不存在任何重大錯誤陳述。

審計涉及執行程序以獲取有關綜合財務報表所載金額及披露資料的審計憑證。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綜合財務報表存在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綜合財務報表以作出真實而公平的反映相關的內部控制，以設計適當的審計程序，但目的並非對公司內部控制的有效性發表意見。審計亦包括評價董事所採用會計政策的合適性及作出會計估計的合理性，以及評價綜合財務報表的整體列報方式。

我們相信，我們所獲得的審計憑證能充足和適當地為我們的審計意見提供基礎。

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》真實和公平地反映 貴公司和 貴集團於2012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》之披露規定妥為編製。

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

2013年3月21日

綜合損益計算表

截至2012年12月31日止年度
(以港幣呈列)

	附註	2012年 千元	2011年 千元
營業額	3及13	7,181,010	6,947,544
其他收益淨額	4	228,544	248,471
出售物業成本		(21,489)	(25,103)
員工成本	5(a)	(3,238,980)	(3,075,104)
折舊及攤銷		(842,725)	(883,491)
燃油		(1,593,553)	(1,548,498)
零件及物料		(239,412)	(219,080)
隧道費		(390,883)	(383,563)
物業銷售及市場推廣支出		(3,334)	(1,206)
其他經營成本		(735,898)	(697,658)
經營盈利		343,280	362,312
融資成本	5(b)	(9,433)	(8,630)
應佔聯營公司盈利		34,526	31,292
其他金融資產減值虧損	20(d)	–	(109,606)
除稅前盈利	5	368,373	275,368
所得稅	6(a)	(34,297)	(41,253)
本年度盈利		334,076	234,115
歸屬于：			
本公司股權持有人		309,197	242,351
非控制性權益		24,879	(8,236)
本年度盈利		334,076	234,115
本公司股權持有人應佔本年度盈利：			
來自出售曼克頓山物業		76,320	72,869
來自本集團其他業務		232,877	169,482
		309,197	242,351
每股盈利 — 基本及攤薄：	11		
來自出售曼克頓山物業		0.19元	0.18元
來自本集團其他業務		0.58元	0.42元
		0.77元	0.60元

第154至215頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。有關歸屬於本年度盈利的已付及應付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2012年12月31日止年度
(以港幣呈列)

	附註	2012年 千元	2011年 千元
本年度盈利		334,076	234,115
年內其他全面收益(除稅及作出重新分類調整後)：			
換算按外幣結算之香港境外實體財務報表之匯兌差額		1,075	26,552
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	8,995	(1,023)
出售香港境外業務後兌換儲備重新分類		-	(751)
本年度全面收益總額		344,146	258,893
歸屬予：			
本公司股權持有人		319,267	267,129
非控制性權益		24,879	(8,236)
本年度全面收益總額		344,146	258,893

第154至215頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。

綜合資產負債表

於2012年12月31日
(以港幣呈列)

	附註	2012年 千元	2011年 千元
非流動資產			
固定資產	14(a)		
– 投資物業		120,398	123,135
– 發展中投資物業		13,397	11,741
– 租賃土地權益		69,414	71,426
– 其他物業、機器及設備		3,648,572	3,914,255
		3,851,781	4,120,557
無形資產	15	132,122	44,178
商譽	16	84,051	63,315
非流動預付款	17	3,741	1,667
聯營公司權益	19	671,521	668,136
其他金融資產	20	591,020	472,465
僱員福利資產	21(a)	758,371	800,656
遞延稅項資產	27(b)	4,499	3,536
		6,097,106	6,174,510
流動資產			
持作出售的已落成物業		351	19,702
零件及物料		46,224	59,420
應收賬款	22	455,071	348,444
其他金融資產	20	48,435	15,032
按金及預付款		27,946	30,340
可收回本期稅項	27(a)	21,581	110,757
已抵押及受限制銀行存款	23(a)	62,885	45,455
現金及現金等價物	23(a)	3,033,703	2,928,606
		3,696,196	3,557,756
流動負債			
銀行貸款及透支	24	200,082	70,040
應付賬款及應計費用	25	1,116,877	1,066,876
或有事項準備金 — 保險	26	135,997	136,297
應付本期稅項	27(a)	17,627	4,541
		1,470,583	1,277,754
淨流動資產		2,225,613	2,280,002
資產總值減流動負債		8,322,719	8,454,512

綜合資產負債表

於2012年12月31日
(以港幣呈列)

	附註	2012年 千元	2011年 千元
非流動負債			
銀行貸款	24	598,497	797,901
遞延稅項負債	27(b)	602,796	607,445
或有事項準備金 — 保險	26	310,718	309,575
長期服務金準備金	28	28,859	37,254
		1,540,870	1,752,175
資產淨值		6,781,849	6,702,337
股本及儲備金			
股本	29(b)	403,639	403,639
儲備金		6,193,504	6,116,421
歸屬本公司股權持有人總權益		6,597,143	6,520,060
非控制性權益		184,706	182,277
權益總額		6,781,849	6,702,337

經董事會於2013年3月21日核准及授權公佈

主席
梁乃鵬

董事總經理
何達文

第154至215頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。

資產負債表

於2012年12月31日
(以港幣呈列)

	附註	2012年 千元	2011年 千元
非流動資產			
機器及設備	14(b)	–	–
投資於附屬公司	18(a)	1,188,423	1,188,423
		1,188,423	1,188,423
流動資產			
按金及預付款		726	801
應收附屬公司款項	18(b)	8,395,304	8,178,226
現金及現金等價物	23(a)	31,859	38,368
		8,427,889	8,217,395
流動負債			
應付賬款及應計費用	25	39,781	41,300
應付附屬公司款項	18(b)	7,591,422	7,437,109
		7,631,203	7,478,409
淨流動資產			
		796,686	738,986
資產淨值			
		1,985,109	1,927,409
股本及儲備金			
股本	29(a)	403,639	403,639
儲備金		1,581,470	1,523,770
權益總額		1,985,109	1,927,409

經董事會於2013年3月21日核准及授權公佈

主席
梁乃鵬

董事總經理
何達文

第154至215頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。

綜合權益變動表

截至2012年12月31日止年度
(以港幣呈列)

附註	歸屬本公司股權持有人						非控制 性權益 千元	權益總額 千元	
	股本	其他儲備	兌換儲備	公平 價值儲備	保留盈利	總額			
	千元	千元	千元 (附註 29(c)(i))	千元 (附註 29(c)(ii))	千元	千元			
於2011年1月1日之結餘	403,639	1,102,851	133,073	8,228	5,089,507	6,737,298	204,919	6,942,217	
於2011年的權益變動：									
本年度盈利/(虧損)	-	-	-	-	242,351	242,351	(8,236)	234,115	
本年度其他全面收益	-	-	25,801	(1,023)	-	24,778	-	24,778	
本年度全面收益總額	-	-	25,801	(1,023)	242,351	267,129	(8,236)	258,893	
批准上年度的股息	12(b)	-	-	-	(423,821)	(423,821)	-	(423,821)	
派付予非控制性權益股息		-	-	-	-	-	(13,058)	(13,058)	
出售附屬公司		-	(237)	-	237	-	(1,348)	(1,348)	
批准本年度的股息	12(a)	-	-	-	(60,546)	(60,546)	-	(60,546)	
		-	(237)	-	(484,130)	(484,367)	(14,406)	(498,773)	
於2011年12月31日及 2012年1月1日之結餘		403,639	1,102,614	158,874	7,205	4,847,728	6,520,060	182,277	6,702,337
於2012年的權益變動：									
本年度盈利		-	-	-	309,197	309,197	24,879	334,076	
本年度其他全面收益		-	-	1,075	8,995	10,070	-	10,070	
本年度全面收益總額		-	-	1,075	8,995	309,197	24,879	344,146	
批准上年度的股息	12(b)	-	-	-	(181,638)	(181,638)	-	(181,638)	
派付予非控制性權益股息		-	-	-	-	-	(22,450)	(22,450)	
批准本年度的股息	12(a)	-	-	-	(60,546)	(60,546)	-	(60,546)	
		-	-	-	(242,184)	(242,184)	(22,450)	(264,634)	
於2012年12月31日之結餘		403,639	1,102,614	159,949	16,200	4,914,741	6,597,143	184,706	6,781,849

第154至215頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。

綜合現金流量表

截至2012年12月31日止年度
(以港幣呈列)

	附註	2012年 千元	2011年 千元
經營業務			
來自經營業務的現金	23(c)	1,049,506	1,136,901
已收利息		72,449	53,994
已付利息		(8,848)	(8,011)
已退還/(已付)稅項			
– 香港利得稅		49,234	(32,103)
– 中華人民共和國(「中國」)所得稅		(94)	–
– 中國預扣稅		(1,525)	(1,477)
來自經營業務的現金淨額		1,160,722	1,149,304
投資活動			
已抵押及受限制銀行存款(增加)/減少		(17,430)	28,466
原本到期日超過三個月的銀行存款(增加)/減少		(1,357,973)	845,447
添置固定資產		(565,474)	(758,142)
添置無形資產		–	(21,642)
購入可供出售債務證券		(171,047)	–
出售固定資產所得款項		18,075	8,530
可供出售債務證券到期所得款項		15,000	–
收購附屬公司經扣除收購所得現金款項	32(b)	(104,583)	–
收購附屬公司的交易成本		(861)	–
來自出售附屬公司的現金流出淨額		–	(2,337)
承資公司貸款減少		–	27,064
聯營公司股息收入		32,142	29,560
非上市股權證券股息收入		77,252	31,000
(用於)/產自投資活動的現金淨額		(2,074,899)	187,946
融資活動			
新增銀行貸款		–	550,000
償還銀行貸款		(70,000)	(350,000)
支付本公司股權持有人的股息		(242,184)	(484,367)
支付非控制性權益股息		(22,450)	(13,058)
用於融資活動的現金淨額		(334,634)	(297,425)
現金及現金等價物淨額(減少)/增加		(1,248,811)	1,039,825
於1月1日的現金及現金等價物		1,689,528	642,062
匯兌差額		(4,107)	7,641
於12月31日的現金及現金等價物	23(a)	436,610	1,689,528

第154至215頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

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1(c)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。

(b) 編製財務報表之基準

截至2012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的權益。

除若干證券投資(見附註1(g))、衍生金融工具(見附註1(h))及僱員福利資產(見附註1(y)(ii))按其公平價值列賬(如下述會計政策所闡述)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應用並作為基礎，為未能透過其他方法容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期的會計期間造成影響，集團將於該會計期間確認會計估算調整；若會計估算的調整將對當期及未來的會計期間構成影響，集團將會在該會計期間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，以及估算方面的重大不確定因素，已載於附註2。

(c) 會計政策的變動

香港會計師公會已頒佈多項《香港財務報告準則》的修訂，並於本集團及本公司的本會計期間首次生效。這些發展並無對集團的業績及財政狀況造成重大影響。

本集團並沒有採用尚未於本會計期間生效的新訂準則或詮釋。

1 主要會計政策(續)

(d) 附屬公司及非控制性權益

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。

非控制性權益是指非由本公司直接或間接應佔的附屬公司權益。就非控制性權益而言，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。就每項業務合併，集團可選擇以公平價值或附屬公司的可予識別資產淨值的份額以計量非控制性權益。

非控制性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。至於非控制性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，並作為非控制性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。

集團於附屬公司的權益變更，如不構成失去控制權，這些變更會被視為權益交易，於綜合權益的控制性權益及非控制性權益將會被調整，以反映相關權益的轉變，但不會調整商譽及確認收益或損失。

如集團失去附屬公司控制權，該權益變更會被視為出售該附屬公司的全部權益，其收益或損失將會計入綜合損益計算表。於失去附屬公司控制權當日，任何仍然持有的前附屬公司權益將會以公平價值確認，而該金額將被視為金融資產初始確認的公平價值(見附註1(g))，或於聯營公司的投資成本(如適用)(見附註1(e))。

在本公司資產負債表內的附屬公司投資乃按成本減去累計減值虧損列賬(見附註1(n)(i))。

(e) 聯營公司及合營企業

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實體。

合營企業是指集團與其他方根據合約安排經營經濟活動，該活動受雙方共同控制。

共同控制資產是指集團與其他合營方根據合約安排共同控制的資產，而集團透過共同控制，可共同控制集團應佔該等資產的未來經濟利益。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

1 主要會計政策(續)

(e) 聯營公司及合營企業(續)

聯營公司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，及就集團佔該承資公司可識別淨資產在收購日期的公平價值及該項投資成本的多餘數額(如有)作出調整。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(f)及1(n))。任何於收購日期超逾成本的差額、集團所佔承資公司於收購後的除稅後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除稅後的全面收益項目則於綜合全面收益表內確認。

如集團應佔聯營公司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付款則除外。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的應佔投資淨值的長期權益。

集團與各聯營公司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，但假如未變現虧損提供證據證實已轉讓資產已產生減值，則這些未變現虧損會即時在綜合損益計算表內確認。

如集團不再對聯營公司擁有重大影響，會被視為出售在該承資公司的全部權益，其收益或損失將會計入綜合損益計算表。於失去前承資公司重大影響當日，任何仍然持有該承資公司的權益將會以公平價值確認，而該金額將被視為金融資產初始確認的公平價值(見附註1(g))。

集團應佔共同控制資產及與其他合營者共同承擔的任何負債根據其性質分類於財務報表內確認。而因共同控制資產上的權益而直接產生的負債及支出均以應計基準入賬。出售或運用由集團應佔共同控制資產產品的收入，連同集團應佔合營企業所產生的支出，在交易相關的經濟利益可能流入或流出集團時，均於綜合損益計算表內確認。

(f) 商譽

商譽指下列兩者的差額

- (i) 所轉讓代價公平價值、於被收購者的非控制性權益金額及集團先前持有被收購者權益的公平價值的總和；
- (ii) 集團應佔被收購者的可識別資產及負債於收購當日之公平淨值。

當(ii)較(i)為大，則該差額即時在綜合損益計算表內確認為優惠承購之收益。

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(n)(ii))。

若於年內出售現金生產單位，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。

1 主要會計政策(續)

(g) 其他債務及股權證券投資

集團及公司就債務及股權證券(附屬公司及聯營公司的投資除外)的會計政策如下：

債務及股權證券投資初時乃按公平價值，即是其交易價格列賬，除非可用估值技巧(其變數只包括來自可觀察市場的數據)更可靠地估計其公平價值。成本包括應佔交易成本。其後此等投資項目按其分類以以下方式處理：

若股權證券投資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，則按成本值減去累計減值虧損(見附註1(n)(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(v)(v)所載的會計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(v)(iv)所載的會計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(n)(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。

(h) 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(i))。

(i) 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次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)的同期或期間內，於損益計算表內確認。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

1 主要會計政策(續)

(i) 現金流量對沖(續)

除上述兩項會計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，並於被對沖的預期交易對損益計算表造成影響的同期或期間內，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，並按照以上會計政策確認。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即時重新分類至損益計算表。

(j) 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(l))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(n)(ii))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(v)(vi)所載會計政策列賬。

(k) 其他物業、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(n)(ii))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(w))。

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。

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
界定為按融資租賃持有之租賃土地	– 租約的剩餘年期
巴士	– 14年
其他車輛	– 5至14年
其他	– 2至7年

裝配中的巴士並無計提折舊。

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)。

1 主要會計政策(續)

(l) 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。

(i) 按融資租賃購入的資產

對於集團以租賃持有的資產，如果租賃將與所有權有關的絕大部分風險和報酬實質上轉移至集團，有關的資產便會歸類為按融資租賃持有。如果集團是按融資租賃獲得資產的使用權，會按租賃資產的公平價值及最低租賃付款額的現值兩者中的較低者記入固定資產。折舊是在相關的租賃期或資產的可用年期(如集團很可能取得資產的所有權)內，以沖銷其成本的比率計提；有關的資產可用年期乃按照附註1(k)所載的會計政策釐定。減值虧損按照附註1(n)(ii)所載的會計政策處理。集團所有歸類為按融資租賃持有的租賃土地已完全繳足。

(ii) 經營租賃

未有將所有權的絕大部分風險及報酬轉讓予集團的租賃，被歸類為經營租賃。假如集團按經營租賃使用資產，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。

(m) 無形資產(不包括商譽)

經集團評估及視為具有無限可用年期的客運服務牌照及運輸營運權，乃按成本減除累計減值虧損(見附註1(n)(ii))列賬。

被評估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，並在綜合損益計算表確認。

(n) 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視按成本或經攤銷成本值列賬或歸類為可供出售證券的債務及股權證券投資與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多項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
- 股權投資工具的公平價值顯著或長期下跌至低於其成本值。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

1 主要會計政策(續)

(n) 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)

若存在減值證據，集團將按以下方式決定及確認減值虧損：

- 對於在附屬公司及聯營公司的投資(包括按權益法確認的投資(見附註1(e)))，其減值虧損是按附註1(n)(ii)所載會計政策比較投資的整體可收回價值與其賬面值來計量。倘按附註1(n)(ii)所載會計政策用以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按類似金融資產的目前市場回報率計算貼現值。按成本列賬的股權證券的減值虧損不會撥回。
- 對於按攤銷成本值列賬的應收賬款以及其他金融資產，其減值虧損為金融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(即初次確認此等金融資產時採用的實際利率)計算。倘這些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，其未來現金流量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金融資產的賬面值大於假設該資產於往年從來沒有確認減值虧損而釐定的賬面值。

- 就可供出售債務證券而言，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減值虧損確認後發生之事件有關，則減值虧損予以撥回。在此情況下，撥回之減值虧損於損益計算表中確認。

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

1 主要會計政策(續)

(n) 資產減值(續)

(ii) 其他資產之減值

集團於每個結算日需檢討內部及外來資料來源，以辨識下列資產是否有可能減值的跡象，或之前所確認之減值虧損(商譽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：

- 固定資產；
- 無形資產；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，無論有無減值跡象，商譽及具有無限可用年期的無形資產之可收回價值仍按年進行評估。

- 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量並非大致上獨立於其他資產的現金流，則按獨立賺取現金流的最小一組資產組合(即一個現金生產單位)釐定可收回的價值。

- 減值虧損之確認

若資產或其所屬現金生產單位的賬面值超逾其可收回價值，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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

1 主要會計政策(續)

(n) 資產減值(續)

(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的相同(見附註1(n)(i)及1(n)(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，則該增加會於其他全面收益而非損益計算表中確認。

(o) 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。

持作出售的已落成物業的成本值包括所有購置成本、改建成本，以及使存貨達致現時的地點及狀況所涉及的其他成本。

(p) 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。

(q) 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，其後則以實際利率法按攤銷成本值減呆賬減值撥備(見附註1(n)(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。

(r) 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。

(s) 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(u)(i)所載會計政策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。

1 主要會計政策(續)

(t) 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分，因此亦被視為現金及現金等價物。

(u) 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責人未能按債務工具條款依期還款所造成的損失之合約。

當本公司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，本公司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，本公司將於以下情況按照附註1(u)(iii)所載會計政策確認準備金：當擔保合約的持有人可能根據擔保要求本公司支付擔保金額及預期該金額超越與該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) 於業務合併過程中承擔的或有負債

於業務合併過程中承擔的或有負債於收購當日為現有責任時，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(u)(iii)所載會計政策釐定之金額的較高者確認。於業務合併過程中承擔，但未能可靠地計算公平價值或並非收購當日的現有責任的或有負債將按附註1(u)(iii)所載會計政策披露。

(iii) 其他準備金及或有負債

當集團或公司因過去的事件需在某個不確定的時段或金額上承擔法律或推定責任，而集團可能需要以能可靠估計的經濟利益來抵償此等責任時，便會為有關責任計提準備金。倘金錢的時間值對相關準備金構成重大影響，則會按預期抵償有關責任所需支付的費用現值將準備金列賬。

倘不可能肯定是否需要付出經濟利益，或不能可靠估計有關的金額，除非需支付經濟利益的可能性非常低，否則有關的負債會被視作或有負債披露。此外，如有關負債需視乎會否發生一項或多項未來事件時才能確定存在與否，除非需支付經濟利益的可能性非常低，否則該負債會被視作或有負債披露。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

1 主要會計政策(續)

(v) 收入確認

收入按已收或應收作價之公平價值計算。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：

- (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物業落成時確認，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，則計入資產負債表的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。

(w) 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分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。

1 主要會計政策(續)

(x) 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幣。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幣。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幣。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。

香港境外業務的業績是按年內之平均匯率換算為港幣，資產負債表項目(包括將於2005年1月1日或之後收購的香港境外業務綜合列賬而產生之商譽)則按結算日之匯率換算為港幣，而所產生的兌換差額確認為其他全面收益，並另於權益賬的兌換儲備中累計。在2005年1月1日之前收購的香港境外業務於綜合列賬產生的商譽，則按收購香港境外業務當日的匯率換算。

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。

(y) 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每一項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(當該等企業債券並無深廣的市場時，則為政府債券)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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

1 主要會計政策(續)

(y) 僱員福利(續)

(ii) 界定福利退休計劃負債(續)

在計算集團對某一計劃的負債時，若任何累計未確認之精算損益超過界定福利負債的現值和計劃資產的公平價值之較高者的10%，則該部分將按參與是項計劃的僱員的預計平均剩餘工作年期，於損益計算表內確認。倘不超越上述的10%，則精算損益無需確認。

倘集團計算的負債淨額出現負數，則所確認的資產限於以下項目的合計淨值：任何累計未確認精算虧損淨額、以往服務成本，以及此計劃未來任何退款或減少的供款額之現值。

(iii) 於終止聘用時支付的長期服務金總額

集團根據香港《僱傭條例》在若干情況下終止聘用員工而支付的長期服務金總額而衍生之負債淨額，是指僱員從現時及過去的服務所賺取的未來福利。此負債額是以預計單位信貸法計算，並計算貼現值，再扣除集團退休計劃下集團供款所佔的應計權益。貼現率為與集團負債到期日相若之優質企業債券(當該等企業債券並無深廣的市場時，則為政府債券)在結算日的孳息率。

(iv) 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，並且不大可能撤回，才會確認解僱福利。

(z) 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。

1 主要會計政策(續)

(z) 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一種情況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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

1 主要會計政策(續)

(aa) 有關連人士

- (i) 倘屬以下人士，則該人士或該人士之近親與集團有關連：
 - (1) 擁有集團的控制權或共同控制權；
 - (2) 對集團有重大影響；或
 - (3) 為集團或集團母公司的管理層要員。
- (ii) 倘符合下列任何條件，則一實體與集團有關連：
 - (1) 該實體與本集團屬同一集團之成員公司(即各母公司、附屬公司及同系附屬公司彼此間有關連)。
 - (2) 一間實體為另一實體的聯營公司或合營企業(或一實體為集團旗下成員公司之聯營公司或合營企業而另一實體為集團成員公司)。
 - (3) 兩間實體均為同一第三方的合營企業。
 - (4) 一實體為第三方實體的合營企業，而另一實體為該第三方實體的聯營公司。
 - (5) 該實體是為集團或為與集團有關連的實體的僱員而設的退休福利計劃。
 - (6) 實體受(i)所識別人士控制或受共同控制。
 - (7) 於(i)(1)所識別人士對實體有重大影響力或屬該實體(或該實體的母公司)主要管理層成員。

該人士的家庭近親成員是指在與實體往來的過程中，預期可影響該人士或受其影響的家庭成員。

(ab) 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。若個別並不重大的營運分部符合上述大部分條件，或會彙集處理。

2 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、21(f)及33(g)。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26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，因此會影響未來年度的盈利或虧損。

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) 確認遞延稅項資產

於2012年12月31日，集團已確認的遞延稅項資產，主要包括附註27(b)所列出的尚未使用稅務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，並於撥回期內於損益計算表確認。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

3 營業額

本公司之主要業務為投資控股。本公司主要附屬公司之主要業務刊載於財務報表附註18。

集團之營業額包括年內確認之專營公共巴士及非專營運輸服務之車費收入、物業銷售收入、媒體銷售收入和投資物業租金總收入，分類列報如下：

	2012年 千元	2011年 千元
專營公共巴士服務車費收入	6,315,180	6,177,135
非專營運輸服務收入	301,417	265,021
媒體銷售收入	424,673	374,817
物業銷售收入	112,720	109,084
投資物業租金總收入	27,020	21,487
	7,181,010	6,947,544

集團的客戶群廣泛，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

	2012年 千元	2011年 千元
非按公平價值計入損益計算表之其他金融資產利息收入	67,695	46,667
銷售物業應收分期付款利息收入	66	143
非上市股權證券股息收入	77,252	31,000
就界定福利退休計劃所確認之收入淨額(附註21(e))	42,715	84,673
乘客回饋結餘變動淨額(附註)	(2,851)	28,066
已收索償	21,546	23,272
雜項業務收入淨額	7,147	7,826
出售固定資產之收益淨額	580	3,636
可供出售債務證券：於到期時從權益賬重新分類(附註10)	1	-
匯兌(虧損)/收益淨額	(2,463)	10,954
雜項收入	16,856	12,234
	228,544	248,471

附註：根據審批巴士票價調整申請的現行基準——經修改後的「經修訂的考慮多方面因素做法」，專營巴士服務營辦商在某年獲得的回報，若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。2012年及2011年的指定觸發回報率為每年9.7%。於2012年12月31日，集團包括在應付賬款及應計費用(見附註25)的乘客回饋結餘為6,546,000元(2011年為3,695,000元)。

5 除稅前盈利

除稅前盈利已扣除/(計入)：

	2012年 千元	2011年 千元
(a) 員工成本：		
界定供款退休計劃之供款	81,618	73,094
長期服務金準備金變動(附註28)	689	14,994
薪金、工資及其他福利	3,156,673	2,987,016
	3,238,980	3,075,104
(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	9,433	8,630
(c) 已收及應收投資物業租金		
租金總額(附註)	(27,020)	(21,487)
扣除：直接支出	8,256	7,471
	(18,764)	(14,016)
附註：包括或有租金收入343,000元(2011年為510,000元)。		
(d) 其他項目：		
租賃土地溢價攤銷	2,012	2,012
折舊	840,713	881,479
貿易及其他應收賬款減值虧損(附註22(b))		
– 已確認	912	104
– 已撥回	(27)	–
零件及物料減值	16,691	4,817
營業租賃費用：物業、巴士及候車亭之最低營業租賃付款	37,481	36,963
核數師酬金		
– 審計服務	4,754	4,389
– 其他服務	1,855	2,647
收購相關成本	861	–

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

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：

	2012年 千元	2011年 千元
本期稅項 — 香港利得稅		
本年度準備	53,033	33,991
以往年度稅項準備修訂(附註)	-	(104,527)
以往年度準備 — 不足/(超額)	315	(196)
	53,348	(70,732)
本期稅項 — 中國所得稅		
本年度準備	163	-
中國預扣稅	1,525	1,477
	55,036	(69,255)
遞延稅項		
修訂以往年度稅項準備的影響(附註)	-	104,527
其他暫時差異之出現及回撥	(20,739)	5,981
	(20,739)	110,508
	34,297	41,253

2012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(2011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。

附註：於截至2011年12月31日止年度，香港稅務局(「稅務局」)修改了有關界定福利退休計劃稅務處理的評稅實務。於以往年度，在計算本公司一家附屬公司的稅項時，就界定福利退休計劃而確認的收益/支出淨額被視為應課稅收益/可扣稅支出。根據經修訂的評稅實務，該等收益毋須課稅，而支出亦不可用以扣稅。取而代之，界定福利退休計劃的任何現金回款必須課稅，而附屬公司作出的任何實際普通供款則在《稅務條例》所定的規限下，可用以扣稅。由於稅務局改變評稅實務，一家附屬公司因而享有額外的稅項扣減，從而可獲得稅務局退回以往年度的稅項。因此，該附屬公司已修訂以往年度的香港利得稅計算，令其有關以往年度的可收回本期稅項於2011年12月31日增加104,527,000元，而遞延稅項負債也同額相應增加。這項轉變對集團於2011年12月31日的資產淨值及於截至該日止年度的盈利並無重大影響。

(b) 按適用稅率調節稅項支出及會計盈利：

	2012年 千元	2011年 千元
除稅前盈利	368,373	275,368
除稅前盈利的估算稅項，按有關地區適用利得稅率計算	62,594	47,128
不可扣稅支出之稅務影響	5,650	22,431
免稅收入之稅務影響	(36,514)	(28,661)
未確認之未使用稅務虧損的稅務影響	1,739	1,746
以往年度準備 — 不足/(超額)	315	(196)
其他	513	(1,195)
實際稅項支出	34,297	41,253

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：

	附註	2012年				總額 千元
		董事袍金 千元	薪金、 津貼及 實物利益 千元	酌情 授予之 花紅 千元	退休金 計劃之 供款 千元	
執行董事						
雷中元	(a)	264	840	62	—	1,166
何達文	(a)	374	4,240	400	509	5,523
歐陽杞浚	(a)	264	3,746	353	187	4,550
非執行董事						
郭炳聯		495	—	—	—	495
郭炳湘博士		264	—	—	—	264
伍兆燦		264	—	—	—	264
雷禮權		264	—	—	—	264
伍穎梅	(a)	671	—	—	—	671
苗學禮	(a)	440	—	—	—	440
容永忠	(b)	218	—	—	—	218
蘇偉基		—	—	—	—	—
獨立非執行董事						
梁乃鵬博士		671	—	—	—	671
陳祖澤博士	(a)及(c)	690	—	—	—	690
李家祥博士	(a)	592	—	—	—	592
蕭炯柱		330	—	—	—	330
廖柏偉教授		285	—	—	—	285
鍾士元爵士	(d)	139	—	—	—	139
		6,225	8,826	815	696	16,562

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

7 董事之酬金(續)

	附註	2011年				總額 千元
		董事袍金 千元	薪金、 津貼及 實物利益 千元	酌情 授予之 花紅 千元	退休金 計劃之 供款 千元	
執行董事						
雷中元	(a)	360	840	43	–	1,243
何達文	(a)	450	4,064	400	488	5,402
歐陽杞浚	(a)	360	3,590	352	197	4,499
非執行董事						
郭炳聯		600	–	–	–	600
郭炳湘博士		360	–	–	–	360
伍兆燦		360	–	–	–	360
雷禮權		360	–	–	–	360
伍穎梅	(a)	750	–	–	–	750
苗學禮	(a)	480	–	–	–	480
容永忠	(b)	178	–	–	–	178
蘇偉基		–	–	–	–	–
錢元偉	(e)	208	–	–	–	208
獨立非執行董事						
梁乃鵬博士		738	–	–	–	738
陳祖澤博士	(a)及(c)	756	–	–	–	756
李家祥博士	(a)	648	–	–	–	648
蕭炯柱		420	–	–	–	420
廖柏偉教授		120	–	–	–	120
鍾士元爵士	(d)	504	–	–	–	504
		7,652	8,494	795	685	17,626

附註：(a) 金額包括來自本公司及其若干附屬公司之酬金。

(b) 郭炳聯先生之替代董事容永忠先生自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。

(c) 陳祖澤博士於2012年1月4日調任為獨立非執行董事。

(d) 鍾士元爵士於2012年5月17日退任。

(e) 錢元偉先生於2011年7月1日辭任。

8 最高薪酬之員工

酬金最高之五名員工，其中兩名(2011年為兩名)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：

	2012年 千元	2011年 千元
袍金	638	810
薪金、津貼及實物利益	14,138	13,438
酌情授予之花紅	2,774	2,509
退休金計劃之供款	825	807
	18,375	17,564

最高酬金之五名員工，其酬金分析如下：

	員工人數	
	2012年	2011年
2,000,001元至2,500,000元	2	2
3,000,001元至3,500,000元	–	1
3,500,001元至4,000,000元	1	–
4,000,001元至4,500,000元	–	1
4,500,001元至5,000,000元	1	–
5,000,001元至5,500,000元	–	1
5,500,001元至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299,884,000元(2011年為701,084,000元)。

有關已付及應付本公司股權持有人的股息，其資料載於附註12。

10 其他全面收益

	2012年 千元	2011年 千元
可供出售債務證券：		
年內確認之公平價值變動	8,996	(1,023)
就於到期時撥入損益計算表的數額作出重新分類調整(附註4)	(1)	–
	8,995	(1,023)

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

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309,197,000元(2011年為242,351,000元)及截至2012年及2011年12月31日止兩年度之已發行股份403,639,413股計算。來自出售曼克頓山物業，與本集團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76,320,000元(2011年為72,869,000元)及232,877,000元(2011年為169,482,000元)以及截至2012年及2011年12月31日止年度已發行股份403,639,413股計算。

(b) 每股攤薄盈利

集團於呈報年度內並無可攤薄盈利之潛在普通股，而每股攤薄盈利則與每股基本盈利相同。

12 股息

(a) 付予/應付予本公司股權持有人的本年度股息

	2012年		2011年	
	每股 元	總額 千元	每股 元	總額 千元
已宣佈及派付的中期股息	0.15	60,546	0.15	60,546
於結算日後建議派發之末期股息	0.45	181,638	0.45	181,638
	0.60	242,184	0.60	242,184

於結算日後建議派發之末期股息並未於結算日確認為負債。

(b) 於本年度獲批准及派付予本公司股權持有人的上一個財政年度股息

	2012年		2011年	
	每股 元	總額 千元	每股 元	總額 千元
於年內獲批准及派付之上年度末期息	0.45	181,638	1.05	423,821

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「營運業務分部」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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

13 分部匯報(續)

(a) 分部業績、資產及負債(續)

集團截至2012年及2011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	
	2012年 千元	2011年 千元	2012年 千元	2011年 千元	2012年 千元	2011年 千元	2012年 千元	2011年 千元	2012年 千元	2011年 千元
來自外間顧客收入	6,318,984	6,180,941	421,154	371,491	113,197	109,512	327,675	285,600	7,181,010	6,947,544
來自分部間之收入	110,028	101,318	-	-	-	-	25,586	22,971	135,614	124,289
須匯報分部收入	6,429,012	6,282,259	421,154	371,491	113,197	109,512	353,261	308,571	7,316,624	7,071,833
須匯報分部 (虧損)/盈利	(25,142)	69,045	79,499	(43,744)	76,320	72,869	80,288	64,321	210,965	162,491
利息收入	9,762	2,952	11,885	9,815	-	-	213	142	21,860	12,909
利息支出	(9,433)	(8,630)	-	-	-	-	-	-	(9,433)	(8,630)
本年度折舊及攤銷	(793,676)	(835,740)	(10,784)	(9,699)	-	-	(38,265)	(38,052)	(842,725)	(883,491)
貿易及其他應收賬款減 值虧損撥備	-	-	-	-	-	-	(885)	(104)	(885)	(104)
其他金融資產減值虧損	-	-	-	(109,606)	-	-	-	-	-	(109,606)
員工成本	(3,061,200)	(2,916,398)	(72,743)	(60,047)	-	-	(98,192)	(90,224)	(3,232,135)	(3,066,669)
應佔聯營公司盈利	-	-	-	-	-	-	34,526	31,292	34,526	31,292
所得稅抵免/(支出)	5,267	(10,847)	(16,991)	(12,863)	(10,991)	(9,163)	(11,569)	(8,335)	(34,284)	(41,208)
須匯報分部資產	5,376,550	5,430,052	766,483	766,074	3,080	36,653	1,488,383	1,163,533	7,634,496	7,396,312
- 包括聯營公司權益	-	-	-	-	-	-	671,521	668,136	671,521	668,136
年內增加非流動分部 資產	544,787	626,790	6,696	66,567	-	-	148,641	60,966	700,124	754,323
須匯報分部負債	2,628,839	2,654,887	110,369	124,344	149,161	154,944	71,290	56,536	2,959,659	2,990,711

13 分部匯報(續)

(b) 須匯報分部收入、盈利、資產及負債之調節

	2012年 千元	2011年 千元
收入		
須匯報分部收入	6,963,363	6,763,262
所有其他分部之收入	353,261	308,571
對銷分部間之收入	(135,614)	(124,289)
綜合營業額	7,181,010	6,947,544
盈利		
須匯報分部盈利	130,677	98,170
所有其他分部之盈利	80,288	64,321
未分配盈利	123,111	71,624
除稅後綜合盈利	334,076	234,115
資產		
須匯報分部資產	6,146,113	6,232,779
所有其他分部之資產	1,488,383	1,163,533
未分配資產	2,158,806	2,335,954
綜合資產總值	9,793,302	9,732,266
負債		
須匯報分部負債	2,888,369	2,934,175
所有其他分部之負債	71,290	56,536
未分配負債	51,794	39,218
綜合負債總額	3,011,453	3,029,929

(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，而就聯營公司權益而言，則指有關業務的所在地點。

	指定非流動資產	
	2012年 千元	2011年 千元
香港(常駐地)	3,981,540	4,218,166
中國	757,935	678,020
	4,739,475	4,896,186

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

14 固定資產

(a) 集團

	樓宇	巴士及 其他車輛	在裝配中 的巴士	工具 及其他	小計	發展中 投資物業	投資物業	租賃 土地權益	固定 資產總額
	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元
原值：									
於2011年1月1日結存	1,408,025	9,196,907	492,536	2,903,727	14,001,195	7,256	154,597	115,513	14,278,561
添置	14,660	37,227	388,829	334,071	774,787	6,505	1,363	–	782,655
出售	–	(300,830)	–	(90,041)	(390,871)	–	–	–	(390,871)
匯兌調整	–	–	–	40	40	–	–	–	40
轉撥	(7,199)	621,046	(621,046)	–	(7,199)	–	7,199	–	–
於2011年12月31日結存	1,415,486	9,554,350	260,319	3,147,797	14,377,952	13,761	163,159	115,513	14,670,385
累計折舊、攤銷及減值虧損：									
於2011年1月1日結存	889,351	6,641,961	–	2,446,251	9,977,563	2,020	30,830	42,075	10,052,488
本年度折舊及攤銷	30,337	527,357	–	317,531	875,225	–	6,254	2,012	883,491
出售項目撥回	–	(299,861)	–	(86,116)	(385,977)	–	–	–	(385,977)
匯兌調整	–	–	–	33	33	–	–	–	33
轉撥	(2,940)	–	–	–	(2,940)	–	2,940	–	–
於2011年12月31日結存	916,748	6,869,457	–	2,677,699	10,463,904	2,020	40,024	44,087	10,550,035
賬面淨值：									
於2011年12月31日結存	498,738	2,684,893	260,319	470,098	3,914,048	11,741	123,135	71,426	4,120,350
加：已付訂購巴士按金					207	–	–	–	207
					3,914,255	11,741	123,135	71,426	4,120,557

14 固定資產(續)

(a) 集團(續)

	樓宇	巴士及 其他車輛	在裝配中 的巴士	工具 及其他	小計	發展中 投資物業	投資物業	租賃 土地權益	固定 資產總額
	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元
原值：									
於2012年1月1日結存	1,415,486	9,554,350	260,319	3,147,797	14,377,952	13,761	163,159	115,513	14,670,385
添置									
– 透過收購附屬公司 (附註32(b))	–	12,081	–	–	12,081	–	–	–	12,081
– 其他	37,613	33,398	137,067	309,336	517,414	1,656	1,375	–	520,445
出售	(2,860)	(279,353)	–	(218,024)	(500,237)	–	–	–	(500,237)
匯兌調整	–	–	–	8	8	–	–	–	8
轉撥	(4,467)	334,388	(334,388)	–	(4,467)	–	4,467	–	–
於2012年12月31日結存	1,445,772	9,654,864	62,998	3,239,117	14,402,751	15,417	169,001	115,513	14,702,682
累計折舊、攤銷及減值虧損：									
於2012年1月1日結存	916,748	6,869,457	–	2,677,699	10,463,904	2,020	40,024	44,087	10,550,035
本年度折舊及攤銷	29,310	479,370	–	325,229	833,909	–	6,804	2,012	842,725
出售項目撥回	(2,860)	(278,724)	–	(201,158)	(482,742)	–	–	–	(482,742)
匯兌調整	–	–	–	8	8	–	–	–	8
轉撥	(1,775)	–	–	–	(1,775)	–	1,775	–	–
於2012年12月31日結存	941,423	7,070,103	–	2,801,778	10,813,304	2,020	48,603	46,099	10,910,026
賬面淨值：									
於2012年12月31日結存	504,349	2,584,761	62,998	437,339	3,589,447	13,397	120,398	69,414	3,792,656
加：已付訂購巴士按金					58,825	–	–	–	58,825
透過收購附屬公司 所得按金 (附註32(b))					300	–	–	–	300
					3,648,572	13,397	120,398	69,414	3,851,781

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

14 固定資產(續)

(b) 公司

	其他固定資產	
	2012年 千元	2011年 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，發展中投資物業及租賃土地權益均在香港持有，物業賬面淨值分析如下：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
中期租賃	429,653	450,396
短期租賃	277,905	254,644
	707,558	705,040
代表：		
樓宇	504,349	498,738
發展中投資物業	13,397	11,741
投資物業	120,398	123,135
租賃土地權益	69,414	71,426
	707,558	705,040

(d) 投資物業及發展中投資物業按成本值減累計折舊及減值虧損列賬。投資物業及發展中投資物業於2012年12月31日之公平價值分別為1,607,000,000元及1,640,000,000元(2011年分別為1,065,910,000元及1,065,000,000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。於2012年12月31日，於固定資產中確認的發展中投資物業13,397,000元(2011年為11,741,000元)與集團於共同控制資產的權益有關。

14 固定資產(續)

- (e) 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。若干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	
	2012年 千元	2011年 千元
一年內	26,501	17,233
一年後但五年內	22,118	16,174
	48,619	33,407

15 無形資產

- (a) 客運服務牌照及運輸營運權

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
原值及賬面淨值：		
於1月1日結存	44,178	22,536
添置		
– 透過收購附屬公司(附註32(b))	87,944	–
– 其他	–	21,642
於12月31日結存	132,122	44,178

被視為有無限可用年期的集團客運服務牌照及運輸營運權，其預期可為集團產生現金流的期間並沒有可預見的限制。

- (b) 被視為有無限可用年期的無形資產已分配至非專營運輸業務的現金生產單位，而減值評估詳情載於財務報表附註16。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

16 商譽

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
原值及賬面值：		
於1月1日結存	63,315	63,315
添置：透過收購附屬公司(附註32(b))	20,736	-
於12月31日結存	84,051	63,315

包含商譽及具有無限可用年期之無形資產的現金生產單位的減值評估

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：

	2012年 %	2011年 %
增長率	3.0	3.0
貼現率	12.3	10.9

所使用的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。

現金生產單位按使用價值計算方式釐定的可收回價值已超越其賬面值，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 非流動預付款

非流動預付款包括用作添置固定資產的按金。該款項並無逾期或出現減值。

18 附屬公司權益

(a) 投資於附屬公司

	公司	
	2012年 千元	2011年 千元
非上市股份原值	1,188,423	1,188,423

18 附屬公司權益(續)

(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。應收附屬公司款項並無逾期或出現減值。

(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 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 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 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 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 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 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 1元	100	–	100	在香港提供非專營巴士服務

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

18 附屬公司權益(續)

(c) 主要附屬公司詳情(續)

公司名稱	註冊/成立 及營業地點	已發行/已註 冊及已繳足 股本概要	擁有權益之百分比			主要業務
			集團之 實際權益	由本 公司持有	由附屬 公司持有	
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 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
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 100元	100	–	100	提供非專營 巴士服務
廣東奔力冠一旅游 客運有限公司	在香港註冊 並於香港及 中國營運	10,000股 每股面值 1元	100	–	100	提供非專營 巴士服務
廣東奔力業威旅游 客運有限公司	在香港註冊 並於香港及 中國營運	10,000股 每股面值 1元	100	–	100	提供非專營 巴士服務
湛港旅運有限公司	在香港註冊 並於香港及 中國營運	500,000股 每股面值 1元	100	–	100	提供非專營 巴士服務
永銳運輸有限公司	在香港註冊 並於香港及 中國營運	5股 每股面值 1元	100	–	100	提供非專營 巴士服務
Lai Chi Kok Properties Investment Limited	在英屬處女 群島註冊並於 香港營運	1股 面值1美元	100	–	100	物業發展

18 附屬公司權益(續)

(c) 主要附屬公司詳情(續)

公司名稱	註冊/成立 及營業地點	已發行/已註 冊及已繳足 股本概要	擁有權益之百分比			主要業務
			集團之 實際權益	由本 公司持有	由附屬 公司持有	
LCK Real Estate Limited	在英屬處女 群島註冊並於 香港營運	1股 面值1美元	100	–	100	物業投資
LCK Commercial Properties Limited	香港	1股 面值1元	100	–	100	物業投資
KT Real Estate Limited	在英屬處女 群島註冊並於 香港營運	1股 面值1美元	100	–	100	物業投資
TM Properties Investment Limited	在英屬處女 群島註冊並於 香港營運	1股 面值1美元	100	–	100	物業投資
TIH Financial Services Limited	香港	2股 每股面值 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 面值1美元	100	–	100	投資控股
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 0.1元	73	–	73	投資控股
RoadShow Creations Limited	香港	2股 每股面值 1元	73	–	100	經營巴士 紀念品 銷售業務

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

18 附屬公司權益(續)

(c) 主要附屬公司詳情(續)

公司名稱	註冊/成立 及營業地點	已發行/已註 冊及已繳足 股本概要	擁有權益之百分比			主要業務
			集團之 實際權益	由本 公司持有	由附屬 公司持有	
RoadShow Media Limited	香港	2股 每股面值 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
RoadShow Productions Limited	香港	2股 每股面值 1元	73	–	100	製作客運車輛上 「流動多媒體」 系統的內容
Bus Power Limited	香港	1股 面值1元	73	–	100	提供客運車輛 車身外部廣告的 媒體銷售服務

集團擁有一間上市附屬公司路訊通控股有限公司的權益，於2012年12月31日的市值為524,251,000元(2011年為444,157,000元)。

19 聯營公司權益

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
所佔資產淨值	584,241	579,296
商譽	66,766	66,657
應收聯營公司款項(附註(a))	25,436	27,105
應付聯營公司款項(附註(a))	(4,922)	(4,922)
	671,521	668,136

(a) 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。應收聯營公司款項並無逾期或出現減值。

(b) 下表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	
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 166,000,000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

(c) 聯營公司財務資料摘要

	資產 千元	負債 千元	股權 千元	收入 千元	淨盈利 千元
2012年					
百分之百	4,671,482	2,966,995	1,704,487	2,539,835	99,964
集團之實際權益	1,614,940	1,030,700	584,241	873,482	34,526
2011年					
百分之百	4,785,305	3,095,624	1,689,681	2,643,273	90,122
集團之實際權益	1,656,443	1,077,147	579,296	910,964	31,292

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

20 其他金融資產

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
出售物業應收分期付款(附註(a))	1,040	2,437
非上市股權證券原值(附註(b))	15,355	15,355
可供出售債務證券公平價值(附註(c))		
– 於香港上市	69,131	–
– 於香港境外上市	531,592	431,944
– 非上市	22,337	37,761
	639,455	487,497
減：分類為流動資產之可供出售債務證券		
– 於香港境外上市	(36,249)	–
– 非上市	(12,186)	(15,032)
	(48,435)	(15,032)
分類為非流動資產之其他金融資產	591,020	472,465

- (a) 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。
- (b) 為數 15,355,000 元(2011 年為 15,355,000 元)的非上市股權證券則與集團的一項投資有關，並無計提減值虧損的需要。
- (c) 債務證券乃由多家信貸評級為 BBB 至 AAA 不等的公司實體所發行。於 2012 年及 2011 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。於一年內到期之債務證券分類為流動資產。
- (d) 於截至 2011 年 12 月 31 日止年度，路訊通控股有限公司及其附屬公司(「路訊通集團」)要求創智傳動大業廣告有限公司(「承資人」)於到期日償還欠下之貸款合共 70,154,000 元。然而，承資人沒有按協定之還款時間償還貸款。

鑑於承資人未能償還貸款，路訊通集團已重估在承資人的非上市可供出售股權及承資人未償還貸款的可收回金額。路訊通集團已就其於承資人的投資、向其提供的貸款及應收款項作出額外的減值虧損 109,606,000 元，導致於 2011 年 12 月 31 日對該等資產作出全數減值虧損。於 2012 年 12 月 31 日，向承資人提供的貸款及應收款項仍未償還。

21 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2012年12月31日。精算評估由韜睿惠悅香港有限公司以預計單位信貸法進行，其僱員當中包括有美國精算師公會的會員。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110%(2011年為108%)。

(a) 於綜合資產負債表確認之款項如下：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
已撥資的債務現值(附註(c))	(3,278,016)	(3,124,902)
計劃資產公平價值(附註(b))	3,603,898	3,388,105
未確認精算虧損淨額	432,489	537,453
	758,371	800,656

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，因為未來退回或減少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。預期於截至2013年12月31日止年度並無界定福利退休計劃供款。

(b) 計劃資產包括以下項目：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
股權證券	2,790,112	2,452,502
債券	694,275	776,605
現金及其他	119,511	158,998
	3,603,898	3,388,105

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

21 僱員退休福利(續)

(c) 界定福利負債的現值變動：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
於1月1日結存	3,124,902	2,700,389
計劃所支付福利	(188,039)	(191,409)
現期服務成本	132,553	122,599
利息成本	45,056	80,089
精算虧損	163,544	413,234
於12月31日結存	3,278,016	3,124,902

(d) 計劃資產變動：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
於1月1日結存	3,388,105	3,973,271
計劃所支付福利	(188,039)	(191,409)
計劃資產預期精算回報	231,113	273,384
精算收益/(虧損)	257,719	(593,141)
退回計劃盈餘(附註)	(85,000)	(74,000)
於12月31日結存	3,603,898	3,388,105

附註：根據集團兩個界定福利退休計劃的條款，於清償所有僱員福利負債後，剩餘的資產可退還集團。截至2012年12月31日止年度，集團已獲退還85,000,000元(2011年為74,000,000元)。

(e) 於綜合損益計算表確認之收入淨額如下：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
現期服務成本	(132,553)	(122,599)
利息成本	(45,056)	(80,089)
計劃資產預期精算回報	231,113	273,384
已確認精算(虧損)/收益淨額	(10,789)	13,977
就界定福利退休計劃所確認之收入淨額(附註4)	42,715	84,673

上述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)為收益淨額488,830,000元(2011年為虧損淨額319,757,000元)。

21 僱員退休福利(續)

(f) 於結算日所使用之主要精算假設如下：

	集團	
	2012年 %	2011年 %
貼現率	0.6	1.5
計劃資產預期回報率	7.0	7.0
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				
	2012年 千元	2011年 千元	2010年 千元	2009年 千元	2008年 千元
計劃資產公平價值	3,603,898	3,388,105	3,973,271	3,816,704	3,110,517
界定福利負債的現值	(3,278,016)	(3,124,902)	(2,700,389)	(2,886,274)	(3,443,631)
計劃盈餘/(不足額)	325,882	263,203	1,272,882	930,430	(333,114)
計劃負債的經驗(虧損)/收益	(13,014)	18,413	85,373	125,284	(47,681)
計劃資產的經驗收益/(虧損)	257,719	(593,141)	72,798	644,339	(1,846,847)

22 應收賬款

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
貿易及其他應收賬款	432,165	330,649
出售物業應收分期付款	52	1,003
應收利息	22,960	16,896
減：呆賬撥備(附註22(b))	(106)	(104)
	455,071	348,444

預期所有應收賬款可於一年內收回。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

22 應收賬款(續)

(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，其於結算日根據到期日的賬齡分析如下：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
即期	189,407	105,951
逾期一至三個月	57,367	50,888
逾期三個月以上	9,873	8,037
	256,647	164,876

根據財務報表附註33(a)所載的集團信貸政策，客戶一般享有30至90天的信貸期。因此，上文披露的未逾期結餘的賬齡由發票日起計均不超過三個月。

(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(n)(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	
	2012 千元	2011 千元
於1月1日結存	104	345
已確認減值虧損(附註5(d))	912	104
減值虧損回撥(附註5(d))	(27)	-
撇銷無法收回款項	(883)	(345)
於12月31日結存	106	104

於2012年12月31日，集團的貿易及其他應收賬款147,000元(2011年為206,000元)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，並因此於2012年12月31日確認特定呆賬撥備106,000元(2011年為104,000元)。

22 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	
	2012年 千元	2011年 千元
並無逾期或減值	387,816	289,519
逾期一至三個月	57,366	50,888
逾期三個月以上	9,848	7,935
	67,214	58,823
	455,030	348,342

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。

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。

23 現金及現金等價物

(a) 現金及現金等價物包括：

	集團		公司	
	2012年 千元	2011年 千元	2012年 千元	2011年 千元
銀行存款及現金	262,413	301,141	31,859	38,368
銀行存款	2,834,175	2,672,920	—	—
	3,096,588	2,974,061	31,859	38,368
減：已抵押及受限制銀行存款 (附註(b))	(62,885)	(45,455)	—	—
於資產負債表列賬的現金及 現金等價物	3,033,703	2,928,606	31,859	38,368
減：原本到期日超過三個月之 銀行存款	(2,597,011)	(1,239,038)		
銀行透支	(82)	(40)		
於綜合現金流量表列賬的現金及 現金等價物	436,610	1,689,528		

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

23 現金及現金等價物(續)

(b) 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。本集團已就銀行發出的擔保，向銀行提供銀行存款60,200,000元(2011年為41,200,000元)作為抵押。

此外，集團被要求按經修改後的「經修訂的考慮多方面因素做法」，將乘客回饋結餘(附註4)結存於指定銀行賬戶。於2012年12月31日，相關的受限制銀行存款為2,685,000元(2011年為4,255,000元)。

(c) 除稅前盈利與來自經營業務的現金之調節表：

	2012年 千元	2011年 千元
除稅前盈利	368,373	275,368
為以下項目作出調整：		
– 折舊及攤銷	842,725	883,491
– 其他金融資產減值虧損	–	109,606
– 融資成本	9,433	8,630
– 非上市股權證券股息收入	(77,252)	(31,000)
– 利息收入	(67,761)	(46,810)
– 應佔聯營公司盈利	(34,526)	(31,292)
– 收購附屬公司之交易成本	861	–
– 出售固定資產之淨收益	(580)	(3,636)
– 出售附屬公司之虧損	–	468
匯兌差額	5,115	(6,904)
營運資金變動前之經營盈利	1,046,388	1,157,921
營運資金變動：		
非流動預付款減少	–	9,580
僱員福利資產減少/(增加)	42,285	(10,673)
零件及物料減少	13,196	2,612
貿易及其他應收賬款增加	(101,514)	(88,823)
出售物業應收分期付款減少/(增加)	2,348	(12)
按金及預付款減少	2,488	2,229
持作出售的已落成物業減少	19,351	25,543
應付賬款及應計費用增加	32,516	16,700
或有事項準備金 — 保險增加	843	14,455
長期服務金準備金(減少)/增加	(8,395)	7,369
來自經營業務的現金	1,049,506	1,136,901

24 銀行貸款及透支

於2012年12月31日，銀行貸款及透支的還款期如下：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
一年內或按通知	200,082	70,040
一年後但二年內	200,000	200,000
二年後但五年內	398,497	597,901
	598,497	797,901
	798,579	867,941

所有銀行貸款及透支均為無抵押。

25 應付賬款及應計費用

	集團		公司	
	2012年 千元	2011年 千元	2012年 千元	2011年 千元
應付貿易賬款	235,858	220,642	–	–
乘客回饋結餘(附註4)	6,546	3,695	–	–
其他應付賬款及應計費用	874,473	842,539	39,781	41,182
以攤銷成本計算的財務負債	1,116,877	1,066,876	39,781	41,182
已發出的財務擔保(附註31)	–	–	–	118
	1,116,877	1,066,876	39,781	41,300

集團預期所有於2012年及2011年12月31日的應付賬款及應計費用可於一年內結算。

應付賬款及應計費用包括應付貿易賬款，其於結算日根據到期日的賬齡分析如下：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
一個月內到期或按通知	200,236	197,655
一個月後至三個月內到期	33,862	17,219
超過三個月到期	1,760	5,768
	235,858	220,642

集團所獲的信貸期一般為30至90天。因此，上文披露於一個月內到期或按通知應付的結餘的賬齡由發票日起計均不超過三個月。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

26 或有事項準備金 — 保險

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
於1月1日結存	445,872	431,417
於綜合損益計算表扣除的準備金	47,746	50,976
本年度付款	(46,903)	(36,521)
於12月31日結存	446,715	445,872
代表：		
流動部分	135,997	136,297
非流動部分	310,718	309,575
	446,715	445,872

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。

27 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	
	2012年 千元	2011年 千元
本年度香港利得稅準備	53,033	33,991
已付暫繳利得稅	(56,927)	(13,209)
	(3,894)	20,782
以往年度可收回利得稅餘額	—	(127,258)
透過收購附屬公司獲得的可收回利得稅(附註32(b))	(389)	—
	(4,283)	(106,476)
應付中國所得稅	329	260
可收回本期稅項淨額	(3,954)	(106,216)
代表：		
可收回本期稅項	(21,581)	(110,757)
應付本期稅項	17,627	4,541
可收回本期稅項淨額	(3,954)	(106,216)

27 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：

(i) 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	無形資產	準備金	稅務虧損	界定福利資產	其他	合計
	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元
於2011年1月1日結存	516,985	–	(41,671)	(27,138)	41,827	3,398	493,401
扣自/(計入)綜合損益計算表	29,907	–	(3,719)	(4,719)	90,282	(1,243)	110,508
於2011年12月31日結存	546,892	–	(45,390)	(31,857)	132,109	2,155	603,909
於2012年1月1日結存	546,892	–	(45,390)	(31,857)	132,109	2,155	603,909
增加：透過收購附屬公司(附註32(b))	1,900	14,511	–	(1,284)	–	–	15,127
(計入)/扣自綜合損益計算表	(31,154)	–	9,210	7,979	(6,978)	204	(20,739)
於2012年12月31日結存	517,638	14,511	(36,180)	(25,162)	125,131	2,359	598,297

(ii) 於綜合資產負債表確認之金額：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
遞延稅項資產淨額	(4,499)	(3,536)
遞延稅項負債淨額	602,796	607,445
	598,297	603,909

(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使用稅務虧損之應課稅溢利，故集團並無確認有關稅務虧損191,922,000元(2011年為183,826,000元)之遞延稅項資產31,697,000元(2011年為30,357,000元)。根據現行稅例，除稅務虧損349,000元(2011年為308,000元)會於五年後到期外，其餘的稅務虧損並無應用限期。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

28 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	
	2012年 千元	2011年 千元
於1月1日結存	37,254	29,885
於綜合損益計算表扣除之準備金(附註5(a))	689	14,994
本年度付款	(9,084)	(7,625)
於12月31日結存	28,859	37,254

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歸屬於集團供款的部份。集團並無撥出任何資產以應付上述剩餘的責任。

29 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列報如下：

	附註	股本 千元	繳納盈餘 千元	保留盈利 千元	權益總額 千元
於2011年1月1日結存		403,639	1,300,000	7,053	1,710,692
2011年之權益變動：					
批准上年度的股息	12(b)	–	–	(423,821)	(423,821)
本年度盈利及全面收益總額	9	–	–	701,084	701,084
批准本年度的股息	12(a)	–	–	(60,546)	(60,546)
於2011年12月31日結存		403,639	1,300,000	223,770	1,927,409
於2012年1月1日結存		403,639	1,300,000	223,770	1,927,409
2012年之權益變動：					
批准上年度的股息	12(b)	–	–	(181,638)	(181,638)
本年度盈利及全面收益總額	9	–	–	299,884	299,884
批准本年度的股息	12(a)	–	–	(60,546)	(60,546)
於2012年12月31日結存		403,639	1,300,000	281,470	1,985,109

29 股本及儲備金(續)

(a) 權益組成部分變動(續)

本公司於2012年12月31日可供分派予股東的儲備金為1,581,470,000元(2011年為1,523,770,000元)。董事會於結算日後建議派發末期股息每股0.45元(2011年為每股0.45元)，金額為181,638,000元(2011年為181,638,000元)。建議派發的末期股息並未於結算日確認為負債。

(b) 法定及已發行股本

	2012年 千元	2011年 千元
法定：		
600,000,000股每股面值1元之普通股	600,000	600,000
已發行及繳足：		
403,639,413股每股面值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(x)所述的會計政策處理。

(ii) 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(g)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。

集團以現金淨額與資本相對的水平來監察資本架構。基於此，集團將現金淨額界定為資產負債表內現金及現金等價物及已抵押和受限制銀行存款減帶息貸款及借款。資本包括權益的所有組成部分。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

29 股本及儲備金(續)

(d) 資本管理(續)

於2012年及2011年12月31日的現金淨額與權益如下：

	集團		公司	
	2012年 千元	2011年 千元	2012年 千元	2011年 千元
現金及現金等價物(附註23(a))	3,033,703	2,928,606	31,859	38,368
已抵押及受限制銀行存款(附註23(a))	62,885	45,455	–	–
減：銀行貸款及透支(附註24)	(798,579)	(867,941)	–	–
現金淨額	2,298,009	2,106,120	31,859	38,368
權益總額	6,781,849	6,702,337	1,985,109	1,927,409

本公司或其附屬公司並無受外在的資本規定所限制。

30 承擔

(a) 資本承擔

(i) 於2012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	
	2012年 千元	2011年 千元
已簽訂合約者	1,032,702	120,045
經批准但仍未簽訂合約者	242,337	229,254
	1,275,039	349,299

(ii) 於2012年12月31日，集團並未就與共同控制的發展中投資物業在財務報表內撥備以下應佔之資本承擔：

	集團	
	2012年 千元	2011年 千元
已簽訂合約者	22,338	23,308
經批准但仍未簽訂合約者	1,766,507	1,767,976
	1,788,845	1,791,284

30 承擔(續)

(b) 經營租賃

於2012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	
	2012年	2011年
	千元	千元
一年內	6,743	6,044
一年後但五年內	8,020	14,668
	14,763	20,712

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) 本集團獲授若干獨家特許權，經營指定巴士候車亭的媒體銷售代理及管理業務，並為香港特別行政區政府擁有的廣告板招攬廣告。該等特許權將於2014年至2017年間到期。根據該等特許權，本集團已承諾按所收取淨廣告租金的預先釐定百分比繳付特許費或專利費，未來應付最低保證特許費或專利費如下：

	集團	
	2012年	2011年
	千元	千元
一年內	41,588	16,696
一年後但五年內	114,117	–
	155,705	16,696

31 已發出財務擔保

於2011年12月31日，本公司承諾就一間附屬公司獲得的一項銀行貸款，提供140,000,000元的擔保。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2011年12月31日在已發出的擔保下需承擔的最高負債額，為附屬公司所獲得的銀行貸款的未償還金額70,000,000元。

與已發出的擔保有關的遞延收入於財務報表附註25中披露。該財務擔保已於截至2012年12月31日止年度內解除。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

32 業務合併

(a) 收購附屬公司

- (i) 為擴展業務及提升服務質素，本集團於2012年5月23日，收購廣東奔力業威旅游客運有限公司、廣東奔力冠一旅游客運有限公司，以及香港冠一運輸有限公司的全部股權。這些新收購的附屬公司均在香港註冊成立，並共同經營非專營運輸服務。

自收購日至2012年12月31日期間，此項收購對總營業額及除稅後虧損總額分別作出2,448,000元及831,000元的貢獻。若此項收購在2012年1月1日完成，集團於年內的營業額及盈利將分別約為7,184,727,000元及334,673,000元。在釐定上述款額時，集團假設暫時釐定的於收購日的公平價值調整，與收購若在2012年1月1日完成時相同且已計算相應稅項影響。

- (ii) 為擴展業務及提升服務質素，本集團於2012年9月13日，收購港旅運有限公司及永銳運輸有限公司的全部股權。這些新收購的附屬公司均在香港註冊成立，並共同經營非專營運輸服務。

自收購日至2012年12月31日期間，此項收購對總營業額及除稅後虧損總額分別作出2,009,000元及293,000元的貢獻。若此項收購在2012年1月1日完成，集團於年內的營業額及盈利將分別約為7,190,624,000元及332,028,000元。在釐定上述款額時，集團假設暫時釐定的於收購日的公平價值調整，與收購若在2012年1月1日完成時相同且已計算相應稅項影響。

(b) 轉讓代價、所收購之可識別資產及所承擔之負債

於截至2012年12月31日止年度完成的收購項目，對集團於收購日的資產及負債造成以下影響：

	千元
固定資產	
– 巴士及其他車輛(附註14(a))	12,081
– 已付訂購巴士按金(附註14(a))	300
無形資產(附註15(a)及附註(ii))	87,944
現金及現金等價物	1,117
按金及預付款	94
可收回本期稅項(附註27(a))	389
應付賬款及應計費用	(1,834)
遞延稅項負債(附註27(b)(i))	(15,127)
可識別淨資產之公平價值	84,964
以現金支付的總代價	105,700
商譽(附註16及附註(ii))	20,736
已付現金代價	105,700
已收購現金及現金等價物	(1,117)
有關收購附屬公司的現金及現金等價物流出淨額	104,583

附註(i) 無形資產的公平價值乃暫時釐定，以待管理層完成估值。

(ii) 商譽主要來自將有關實體併入集團現有業務所預期產生的協同效益。已確認的商譽預期不可用以扣減所得稅。

32 業務合併(續)

(b) 轉讓代價、所收購之可識別資產及所承擔之負債(續)

若於收購日起計一年內取得有關與於收購日已存在的事實及情況的新資料，並從而確定上述款額的調整或在收購日已存在的撥備有任何的額外增加，則有關收購項目的會計賬項將相應修訂。

33 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信貸評級的持牌金融機構，而集團會監察每家金融機構的存在風險。

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，以盡量減少與此等應收款項有關的信貸風險。

由於客戶數目眾多，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20及22作進一步披露。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

33 金融風險管理及公平價值(續)

(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，連同尚未動用的已承諾銀行備用信貸，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。

下表載列集團及公司非衍生金融負債於結算日之剩餘合約年期，乃按合約無貼現現金流量(包括利用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

	2012年					2011年				
	合約無貼現現金流量				於資產 負債表的 賬面值	合約無貼現現金流量				於資產 負債表的 賬面值
	1年內或 按通知	1年 以上但 不足2年	2年 以上但 不足5年	總額		1年內或 按通知	1年 以上但 不足2年	2年 以上但 不足5年	總額	
千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	
銀行貸款	207,200	204,379	404,486	816,065	798,497	79,206	207,628	609,429	896,263	867,901
銀行透支	82	-	-	82	82	40	-	-	40	40
應付賬款及 應計費用	1,116,877	-	-	1,116,877	1,116,877	1,066,876	-	-	1,066,876	1,066,876
	1,324,159	204,379	404,486	1,933,024	1,915,456	1,146,122	207,628	609,429	1,963,179	1,934,817

公司

	2012年					2011年				
	合約無貼現現金流量				於資產 負債表的 賬面值	合約無貼現現金流量				於資產 負債表的 賬面值
	1年內或 按通知	1年 以上但 不足2年	2年 以上但 不足5年	總額		1年內或 按通知	1年 以上但 不足2年	2年 以上但 不足5年	總額	
千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	
應付附屬公司 款項	7,591,422	-	-	7,591,422	7,591,422	7,437,109	-	-	7,437,109	7,437,109
其他應付賬款及 應計費用	39,781	-	-	39,781	39,781	41,182	-	-	41,182	41,182
	7,631,203	-	-	7,631,203	7,631,203	7,478,291	-	-	7,478,291	7,478,291
已發出財務 擔保：										
最高擔保金額 (附註31)	-	-	-	-	-	70,000	-	-	70,000	118

33 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2012年及2011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			
	2012年		2011年	
	實際年利率	金額	實際年利率	金額
	%	千元	%	千元
定息資產：				
銀行存款	1.6	2,834,175	1.9	2,672,920
可供出售債務證券	3.6	623,060	3.7	469,705
		3,457,235		3,142,625
浮息資產/(負債)：				
銀行存款	0.1	51,401	0.1	45,198
應收分期付款	5.0	1,092	5.0	2,616
銀行透支	5.0	(82)	5.0	(40)
銀行貸款	1.1	(798,497)	1.1	(867,901)
		(746,086)		(820,127)

(ii) 敏感度分析

於2012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/增加約6,145,000元(2011年為6,773,000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11,354,000元(2011年為9,455,000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2011年所用的相同基準進行。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

33 金融風險管理及公平價值(續)

(d) 貨幣風險

集團的貨幣風險主要來自以與集團功能貨幣以外有關之貨幣向海外購買新巴士及汽車零件、債務證券投資及銀行存款。此等風險之主要來源為英鎊、美元及人民幣。

集團就以英鎊結算的極有機會進行的採購，對沖約21%(2011年為35%)的估計外匯風險。於截至2012年及2011年12月31日止年度，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2012年及2011年12月31日，集團並無未平倉的遠期外匯合約。

(i) 外匯風險

下表詳列集團於結算日因確認以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幣列示，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)					
	2012年			2011年		
	人民幣 千元	英鎊 千元	美元 千元	人民幣 千元	英鎊 千元	美元 千元
現金及現金等價物	187,147	661	208,808	32,731	623	200,748
應付賬款及應計費用	(1,758)	(30,108)	(4,953)	–	(38,067)	(2,487)
可供出售債務證券	–	–	600,723	–	–	431,944
應收聯營公司款項	25,436	–	–	27,105	–	–
整體淨風險	210,825	(29,447)	804,578	59,836	(37,444)	630,205

此外，集團公司之間人民幣應收款項因人民幣並非貸款人的功能貨幣而承受外匯風險。截至2012年12月31日，該等公司間應收款項為人民幣123,050,000元，相等於151,770,000元(2011年為人民幣123,730,000元，相等於152,361,000元)。

33 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，集團假設港幣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

	2012年			2011年		
	外匯匯率的 上升/(下跌)	對除稅後 盈利及保留 盈利的影響	對權益其 他組成部 分的影響	外匯匯率的 上升/(下跌)	對除稅後 盈利及保留 盈利的影響	對權益其 他組成部 分的影響
		(增加/(減少))	(增加/(減少))		(增加/(減少))	(增加/(減少))
		千元	千元		千元	千元
人民幣	1%	3,631	-	4%	9,348	-
	(1%)	(3,631)	-	(4%)	(9,348)	-
英鎊	5%	(1,224)	-	4%	(1,247)	-
	(5%)	1,224	-	(4%)	1,247	-
美元	1%	2,039	6,007	1%	1,987	4,319
	(1%)	(2,039)	(6,007)	(1%)	(1,987)	(4,319)

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按結算日當時的匯率換算為港幣。

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，包括集團內以貸款人或借款人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2011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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

33 金融風險管理及公平價值(續)

(e) 燃油價格風險

集團的政策是密切監察燃油價格變動。截至2012年及2011年12月31日止年度，公司並無簽訂任何燃油價格掉期合約。

(f) 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

	集團					
	2012年			2011年		
	第一層級	第二層級	總額	第一層級	第二層級	總額
	千元	千元	千元	千元	千元	千元
資產						
可供出售債務證券						
– 上市	600,723	–	600,723	431,944	–	431,944
– 非上市	–	22,337	22,337	–	37,761	37,761
	600,723	22,337	623,060	431,944	37,761	469,705

截至2012年及2011年12月31日止年度，第一與第二層級的金融工具之間並無轉撥。

(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2012年及2011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/應付附屬公司及聯營公司的款項均為無抵押、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15,355,000元(2011年為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累計減值虧損列賬。

33 金融風險管理及公平價值(續)

(g) 公平價值估算

下文總結用以估算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) 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。

(iii) 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)。

(iv) 無形資產

因業務合併確認的無形資產公平價值，乃按預期來自使用及最終出售資產的貼現現金流量計算。

34 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	2012年 千元	2011年 千元
巴士服務收費	(i) 及 (ii)	52,312	42,379
已付保險費	(iii)	68,675	71,134
發展中物業管理承建商服務的已付及應計費用	(iv)	–	–
租賃及銷售代理協議的可收回費用	(v)	–	–
管理協議的已付及應計費用	(vi)	5,073	4,472
物業發展項目管理服務的已付及應計費用	(vii)	–	–
發展中投資物業管理承建商服務的已付及應計費用	(viii)	–	–
無抵押定息票據已收及應收利息收入	(ix)	51	396
於到期日償還無抵押定息票據本金	(ix)	15,000	–
項目管理服務及契約修訂的已付及應計費用	(x)	–	2,000

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

34 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：

- (i) 年內，集團向本公司主要股東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。集團就這些巴士服務已收及應收的款項為2,189,000元(2011年為5,419,000元)。於2012年12月31日，集團應收這些公司的餘額為264,000元(2011年為1,382,000元)。
- (ii) 集團亦為由新鴻基地產附屬公司及其若干成員(「新鴻基地產集團」)管理的若干住宅項目的居民提供巴士服務，而新鴻基地產集團以代理人分收取服務費(「巴士服務安排」)。集團就這些巴士服務安排已收及應收的款項為50,123,000元(2011年為36,960,000元)。於2012年12月31日，集團應收這些公司的餘額為15,365,000元(2011年為9,358,000元)。
- (iii) 2011年，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(「2012年保險安排」)，為集團提供保險服務。按2012年保險安排的已付及應付款項為68,675,000元(2011年為71,134,000元)。於2012年12月31日，集團並無應付予新鴻基地產保險的餘額(2011年為10,000元)。
- (iv) 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1,617,743,000元。於2012年12月31日，集團按此合約應付之餘額為95,805,000元(2011年為95,805,000元)。
- (v) 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65,000,000元。於2012年12月31日，集團按此合約應付之餘額為2,676,000元(2011年為2,676,000元)。
- (vi) 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。集團就管理協議已付及應付的款項為5,073,000元(2011年為4,472,000元)。於2012年12月31日，集團按此合約應付之餘額為22,000元(2011年為330,000元)。
- (vii) 於1999年，集團與新鴻基地產一家附屬公司簽訂合約，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相等於以下兩者中較高者的金額：15,000,000元；及項目成本的1%與20,000,000元之較低者。於2012年12月31日在此合約下的應付管理服務費用為3,800,000元(2011年為3,800,000元)。
- (viii) 於2008年4月16日，本公司間接全資附屬公司LCK Commercial Properties Limited(「LCKCP」)與CFCCL簽訂主要成本協議(「主要成本協議」)，據此CFCCL提供有關曼克頓山平台商場(「曼坊」)的管理承建商服務，及進行並完成改建及加建工程。根據主要成本協議，應付予CFCCL的總代價不超過37,400,000元。於2012年12月31日，此合約下的應付餘額為2,419,000元(2011年為2,419,000元)。
- (ix) 於2009年3月6日，本公司全資附屬公司KMB Financial Services Limited(「KMBFS」)以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2.65%。從SHKPCM收取的利息收入為51,000元(2011年為396,000元)。於2011年12月31日，KMBFS持有之定息票據的公平價值為15,032,000元，SHKPCM已於2012年2月17日的到期日償還定息票據的本金。
- (x) 於2010年4月26日，本公司全資附屬公司KT Real Estate Limited(「KTRE」)及新鴻基地產的附屬公司Turbo Result Limited(「TRL」)與新鴻基地產代理訂立協議，據此KTRE及TRL同意委任新鴻基地產代理為項目經理，以管理、監督及控制申請位於觀塘的一幅工業用地(「觀塘地段」)的規劃許可、交還及重新批出，以及觀塘地段的建築工程。
- 項目管理服務應付費用相等於以下兩者中較高者的金額：(1)20,000,000元；及(2)(a)項目成本的1%及(b)25,000,000元兩者中之較低者。
- 契約修訂服務應付費用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，按每平方米3.2元計算；及(2)3,840,000元。
- 於2012年12月31日，此合約下的應付餘額為2,000,000元(2011年為2,000,000元)。

34 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) 與關連交易有關之上市規則的適用範圍

上文附註(a)(i)及(a)(vi)所述的與有關連公司的交易，按上市規則第14A章界定為本公司的持續關連交易。然而，根據上市規則第14A.33(3)條，該等交易獲豁免於上市規則第14A章之披露規定。

於上文附註(a)(ii)所述之巴士服務安排，當中相關的新鴻基地產集團成員公司以代理人身分收取巴士服務費，並不符合上市規則第14A章有關關連交易之定義。

上文附註(a)(iii)所述之與有關連公司的交易，按上市規則第14A章界定為本公司的持續關連交易。本公司已按上市規則第14A章所述的匯報規定，於本年報第104至105頁「財務回顧」之「持續關連交易」部分予以披露。

上文附註(a)(iv)、(a)(vii)、(a)(viii)及(a)(x)所述之與有關連公司的交易，按上市規則第14A章界定為本公司的關連交易。本公司已遵守上市規則第14A章的相關匯報規定，在緊接有關交易後出版的年報中披露有關交易的詳情。於截至2012年12月31日止年度，該等交易並無產生任何交易金額(2011年：附註(a)(iv)、(a)(vii)及(a)(viii)所述之與有關連公司的交易：無，附註(a)(x)所述之與有關連公司的交易：2,000,000元)。

上文附註(a)(v)所述之與有關連公司的交易，按上市規則第14A章界定為本公司的持續關連交易，但於截至2012年12月31日止年度，集團並無進行任何有關交易(2011年：無)。

上文附註(a)(ix)所述之與有關連公司的交易，按上市規則第14A章界定為本公司的關連交易。本公司已遵守上市規則第14A章的相關匯報規定於2009年年報中披露有關交易的詳情。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

35 無需調整之結算日後事項

董事會於結算日後建議派發本年度普通末期股息，詳情於財務報表附註12(a)披露。

36 已頒佈但尚未於截至2012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2012年12月31日止年度尚未生效的修訂和五項新準則，而集團並未於本財務報表內提早採納。下列為其中可能與集團有關的修訂和新準則。

	於以下日期或之後 開始的會計期間生效
修訂《香港會計準則》第1號「財務報表之呈列」— 其他全面收益項目的呈列	2012年7月1日
《香港財務報告準則》第10號「綜合財務報表」	2013年1月1日
《香港財務報告準則》第11號「聯合安排」	2013年1月1日
《香港財務報告準則》第12號「披露於其他實體之權益」	2013年1月1日
《香港財務報告準則》第13號「公平價值估量」	2013年1月1日
《香港會計準則》第27號「個別財務報表」(2011年)	2013年1月1日
《香港會計準則》第28號「投資於聯營公司及合營企業」	2013年1月1日
已修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」	2013年1月1日
年度優化《香港財務報告準則》(2009年至2010年週期)	2013年1月1日
《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」之修訂 — 披露 — 「抵銷金融資產及金融負債」	2013年1月1日
《香港會計準則》第32號「金融工具：呈列」之修訂 — 「抵銷金融資產及金融負債」	2014年1月1日
《香港財務報告準則》第9號「金融工具」	2015年1月1日

集團正在評估此等發展對初次應用期間內所帶來的影響，至今認為以上發展與集團的財務報表有關。除已修訂的《香港會計準則》第19號外，採納它們不會對綜合財務報表構成重大影響。

已修訂的《香港會計準則》第19號於2013年1月1日或以後開始之年度期間生效，並可提早採納。

因採納已修訂的《香港會計準則》第19號而產生的會計政策變動預期包括以下各項：

- 精算損益將即時在其他全面收益內確認。目前，只有於上一結算日的累計未確認精算損益，超出界定福利負債於該日的現值與任何計劃資產於該日的公平價值(以較高者為準)10%的部分，方按僱員的預計平均剩餘工作年期，於綜合損益計算表內確認。
- 於綜合損益計算表內確認的計劃資產預期回報將按界定福利負債的貼現率計算。目前，計劃資產預期回報是按集團預期的計劃資產長期回報率確認。

36 已頒佈但尚未於截至2012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(續)

此外，已修訂的《香港會計準則》第19號引入有關界定福利計劃的額外披露規定。

根據集團的初步評估，採納已修訂的《香港會計準則》第19號將導致追溯重列以下曾列報的金額：

	2012年12月31日	2012年1月1日
	千元	千元
綜合資產負債表		
資產淨值減少	361,128	448,773
		2012年
		千元
本年度綜合損益計算表		
本年度盈利減少		143,360
每股基本及攤薄盈利減少		0.36元
本年度綜合全面收益表		
本年度全面收益總額增加		87,645

財務匯報

截至12月31日止年度
(以港幣呈列)

	2012年 百萬元	2011年 百萬元	2010年 百萬元	2009年 百萬元	2008年 百萬元	2007年 百萬元	2006年 百萬元	2005年 百萬元	2004年 百萬元	2003年 百萬元
損益計算表										
營業額	7,181	6,948	6,687	6,842	7,353	12,013	8,705	6,456	6,544	6,540
除稅前盈利	368	275	931	800	694	4,074	2,002	691	913	857
所得稅	(34)	(41)	(75)	(118)	(18)	(206)	(133)	(96)	(169)	(259)
除稅後盈利	334	234	856	682	676	3,868	1,869	595	744	598
非控制性權益	(25)	8	11	(9)	(18)	(21)	(31)	(11)	(13)	(1)
本公司股權持有人應佔盈利	309	242	867	673	658	3,847	1,838	584	731	597
資產負債表										
固定資產	3,852	4,121	4,276	4,100	4,466	4,981	5,463	5,720	6,119	6,491
無形資產	132	44	23	22	15	14	8	–	–	–
商譽	84	63	63	63	63	52	49	33	30	50
媒體資產	–	–	–	–	1	1	1	96	115	61
非流動預付款	4	2	44	19	29	38	48	63	470	105
聯營公司權益	672	668	640	612	834	911	834	776	330	162
共同控制實體權益	–	–	–	–	20	23	23	16	5	1
其他金融資產	591	472	636	334	136	138	46	34	15	15
僱員福利資產	758	801	790	716	755	602	537	485	414	339
流動資產淨額	2,226	2,280	1,763	2,455	2,083	3,224	1,426	184	253	548
運用資金總額	8,319	8,451	8,235	8,321	8,402	9,984	8,435	7,407	7,751	7,772
資金來源：										
股本	404	404	404	404	404	404	404	404	404	404
儲備金	6,193	6,116	6,334	6,385	6,257	7,145	4,670	3,628	3,847	3,935
歸屬本公司股權持有人總權益	6,597	6,520	6,738	6,789	6,661	7,549	5,074	4,032	4,251	4,339
非控制性權益	185	182	205	229	253	249	245	269	289	260
權益總額	6,782	6,702	6,943	7,018	6,914	7,798	5,319	4,301	4,540	4,599
或有事項準備金 — 保險	311	310	300	305	337	295	271	52	59	106
長期銀行貸款	598	798	470	470	590	1,155	2,052	2,218	2,298	2,218
其他負債	628	641	522	528	561	736	793	836	854	849
動用資金總額	8,319	8,451	8,235	8,321	8,402	9,984	8,435	7,407	7,751	7,772
每股盈利(元)	0.77	0.60	2.15	1.67	1.63	9.53	4.55	1.45	1.81	1.48
每股股息(元)	0.60	0.60	1.35	2.35	1.35	5.53	2.03	2.03	2.03	2.03
每股資產值(元)	24.24	24.11	24.01	24.71	25.49	29.57	29.98	23.78	23.32	23.44
每股資產淨值(元)	16.80	16.60	17.20	17.39	17.13	19.32	13.18	10.65	11.25	11.39

附註：於2005年，集團已更改其多項會計政策，以符合於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《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編制2004年至2012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。

公司資料

董事會

梁乃鵬博士太平紳士[^]

GBS, LLD, BA
主席

陳祖澤博士太平紳士[^]

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

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[#]之替代董事)

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)

歐陽杞浚

BA, MBA
副董事總經理

廖柏偉教授太平紳士[^]

SBS

容永忠

(郭炳聯太平紳士[#]之替代董事)

蘇偉基

(郭炳湘博士太平紳士[#]之替代董事)

董事委員會

審核委員會

李家祥博士太平紳士[^]

蕭炯柱太平紳士

苗學禮

提名委員會

陳祖澤博士太平紳士[^]

李家祥博士太平紳士

蕭炯柱太平紳士

薪酬委員會

陳祖澤博士太平紳士[^]

李家祥博士太平紳士

廖柏偉教授太平紳士

常務委員會

梁乃鵬博士太平紳士[^]

郭炳聯太平紳士

陳祖澤博士太平紳士

雷中元

何達文

伍穎梅

公司秘書

胡蓮娜

MBA, BA, AAT, CGA, FCIS, MIFC, CFC

註冊辦事處

Clarendon House, 2 Church Street
Hamilton HM11, Bermuda

總辦事處

香港九龍荔枝角寶輪街九號

電話：(852) 2786 8888

傳真：(852) 2745 0300

互聯網網址：www.tih.hk

電郵：director@tih.hk

核數師

畢馬威會計師事務所

香港中環遮打道10號

太子大廈8樓

股票註冊處

香港

香港中央證券登記有限公司

香港灣仔皇后大道東183號

合和中心17樓

百慕達

Butterfield Fulcrum Group (Bermuda) Limited

26 Burnaby Street

Hamilton HM 11

Bermuda

股東名冊

2013年股東週年大會

的股份過戶停辦日期：

2013年5月16日至

2013年5月23日

(首尾兩天包括在內)

2012年度末期股息

的股份過戶停辦日期：

2013年5月29日

股息

中期

每股港幣0.15元

已於2012年10月16日派付

末期(建議)

每股港幣0.45元

將於2013年6月7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)

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。

