

載通國際控股有限公司
2013年年報

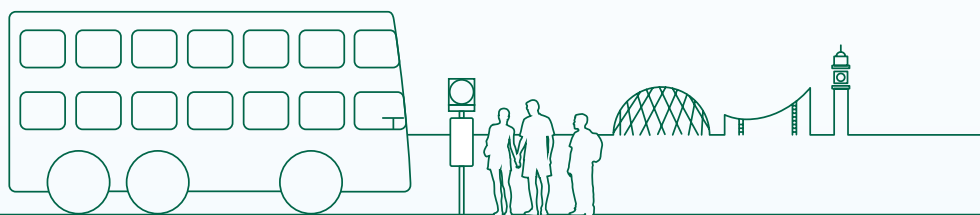


載通國際
Transport International

持續創新 優化服務



目錄



2	集團簡介
4	業務一覽
6	集團之策略性據點
8	財務及營運摘要
10	八十周年紀念盛事
12	集團大事記2013
14	主席函件
18	與董事總經理的一席話
22	管理層討論及分析

業務回顧

24	香港專營公共巴士業務
42	香港非專營運輸業務
46	中國內地運輸業務
50	物業持有及發展
52	媒體銷售業務

持續創新 優化服務

創新精神是載通國際控股有限公司(「載通」)業務發展的動力泉源。除了促進變革來提升顧客服務質素外，創新精神更有助我們實踐推動環保的可持續發展目標。無論集團的業務如何多樣化，大家始終恪守對技術創新和卓越服務的共同承諾，因此得以提供最高質素且物有所值的服務，滿足顧客的嚴格要求。



可持續發展報告

54 關懷顧客

62 關懷僱員

68 愛護環境

74 與持份者緊密聯繫

78 深入社群

80 財務回顧

94 企業管治報告

112 薪酬報告

116 董事簡介

123 主要公司行政人員

124 財務報告

208 財務匯報

209 公司資料

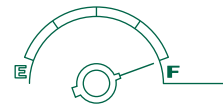
集團簡介

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。

載通國際的目標是成為公共運輸業界的先行者，因此致力持續創新，優化服務。為實現這個目標，我們採納最創新而符合環保的解決方案，提供以客為尊的最高服務標準，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，亦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

我們制訂創新的解決方案，並關注顧客的需要和期望，從而提升每個營運環節的服務質素。

價值觀

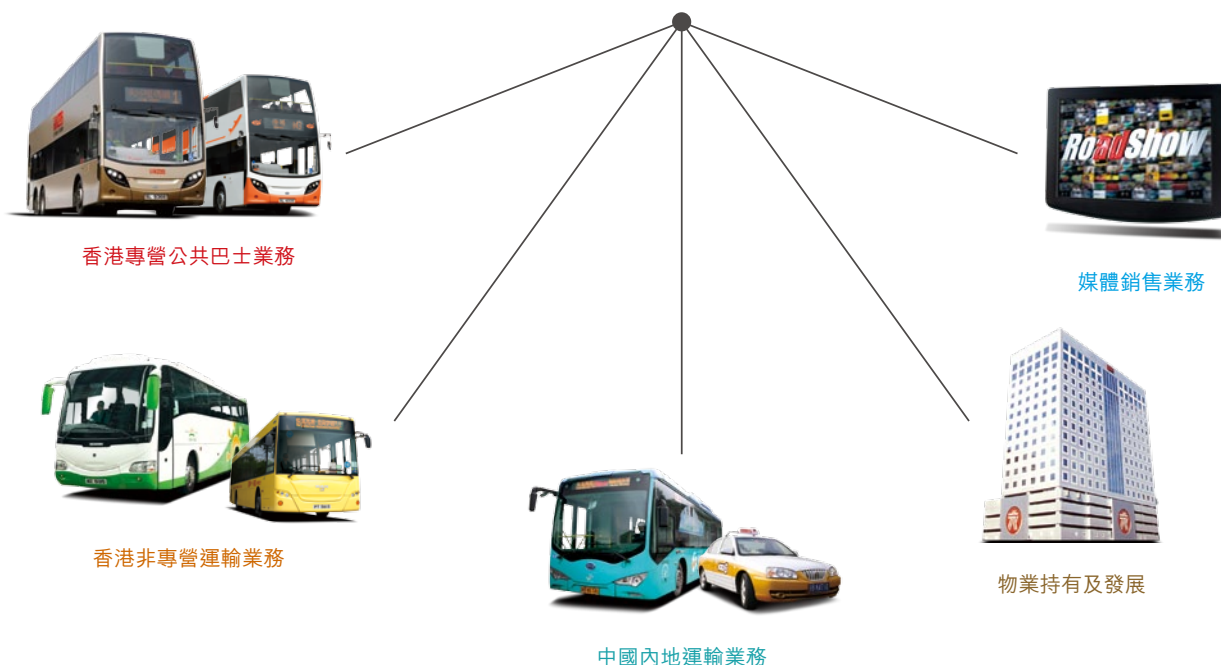
我們的企業價值觀乃建基於提供切合顧客期望的服務標準、為股東爭取穩定的盈利，以及支持我們業務所在地的整體發展。

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：透徹了解顧客的需要、採用創新而經驗證的環保技術，並制訂安全表現、服務質素和營運效率的新標準。

業務一覽

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，經營覆蓋九龍、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172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386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(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，在深圳經營公共巴士及計程車出租服務。



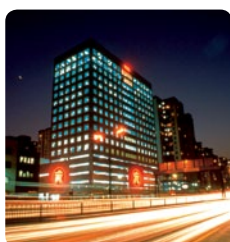
北京北汽九龍出租汽車股份有限公司

一家中外合資股份有限公司，在北京經營計程車出租服務。

北京北汽福斯特股份有限公司

一家中外合資股份有限公司，在北京經營汽車租賃服務。

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

擁有一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

擁有一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。

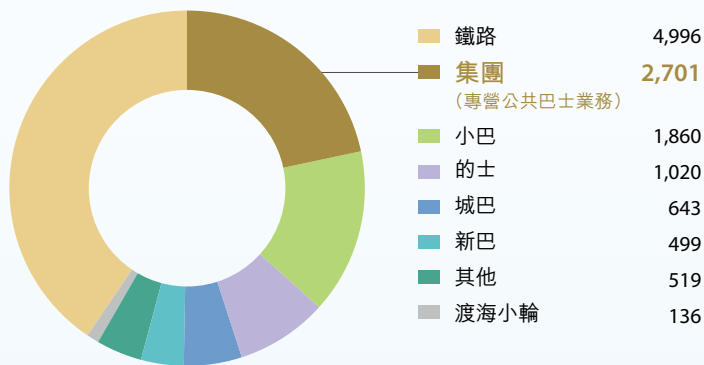


BUS POWER LIMITED*

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

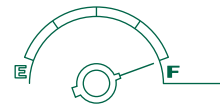


2013年各類公共交通工具的每日平均載客人次(以千計)

集團於香港的巴士總站、車廠及顧客服務中心

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





財務及營運摘要

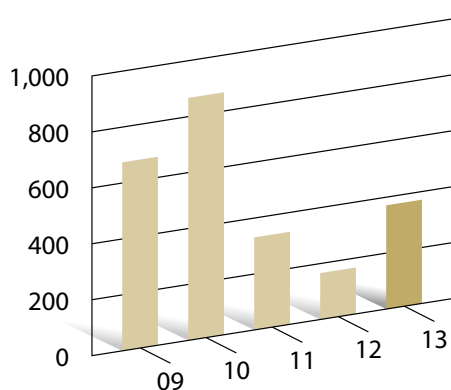
截至2013年12月31日止年度

	單位	2013年	2012年 (重列)	增加/ (減少)
財務摘要				
營業額：	港幣百萬元	7,420.4	7,181.0	3%
– 車費收入	港幣百萬元	6,922.7	6,616.6	5%
– 物業銷售收入	港幣百萬元	1.6	112.7	(99)%
– 媒體銷售收入	港幣百萬元	466.4	424.7	10%
– 投資物業租金總收入	港幣百萬元	29.7	27.0	10%
除稅前盈利	港幣百萬元	458.5	196.7	133%
本公司股權持有人應佔盈利	港幣百萬元	371.3	165.8	124%
每股盈利	港幣元	0.92	0.41	124%
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	7,108.2	6,236.0	14%
總資產	港幣百萬元	10,236.8	9,360.8	9%
淨現金	港幣百萬元	2,029.7	2,298.0	(12)%
淨利息收入	港幣百萬元	59.0	58.3	1%
來自經營業務的現金	港幣百萬元	1,047.9	1,049.5	–
財務分析				
盈利率		5.0%	2.3%	117%
盈利率 (不包括(a)來自曼克頓山物業盈利及(b)撥回其他金融資產減值虧損)		3.5%	1.3%	169%
歸屬本公司股權持有人權益回報率		5.2%	2.7%	93%
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	1.53	0.68	125%
年終每股股價	港幣元	16.60	16.08	3%
年終市值	港幣百萬元	6,700.4	6,490.5	3%
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	2.70	2.66	2%
年終已獲發牌之巴士數目		4,017	3,985	1%
年終僱員數目		12,468	12,466	–
年終平均每部已獲發牌巴士所需之僱員數目		3.10	3.13	(1)%
非專營運輸業務：				
年終已獲發牌之巴士數目		401	401	–
年終僱員數目		624	656	(5)%
中國內地				
中國內地運輸業務：				
年終已獲發牌之巴士數目		5,451	5,363	2%
年終可供租賃之計程車及汽車數目		5,419	5,130	6%



本公司股權持有人應佔盈利

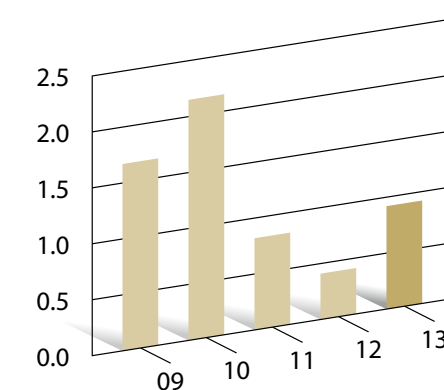
港幣百萬元



2013年股權持有人應佔盈利港幣3.713億元

每股盈利

港幣元

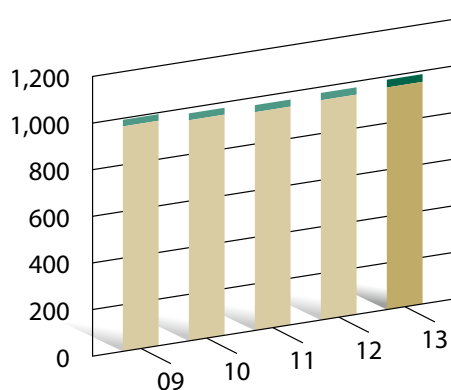


2013年每股盈利港幣0.92元

全年載客人次

(專營公共巴士業務)

百萬人次



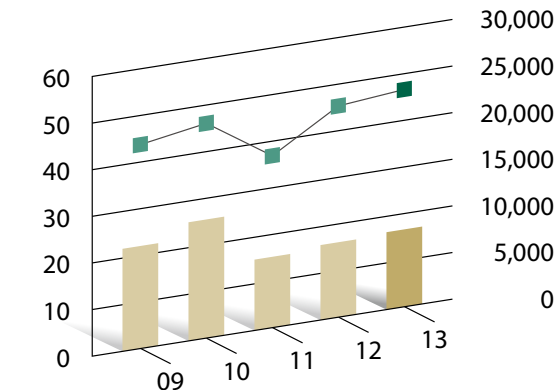
■ 九巴 ■ 龍運

2013年的載客量由2012年的9.742億人次上升至9.860億人次

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

2013年年底本公司股票之收市價為每股港幣16.60元，較2012年年底上升3%

八十周年紀念盛事



九巴盛大慶祝八十周年紀念，包括在沙田車廠舉辦嘉年華會、在香港歷史博物館舉行專題展覽會，以及出版一本與公司歷史和發展有關的新書。

政府高官與紳士名流一齊參加九巴八十周年紀念慶典

政務司司長林鄭月娥女士與載通國際主席梁乃鵬博士主持祝酒儀式



九巴八十周年紀念嘉年華會獲得不少貴賓與業務夥伴參與，九巴深感榮幸

集團大事記 2013

一月

屯門公路轉車站(往九龍方向)第二期啟用

屯門公路轉車站(往九龍方向)第二期於1月26日啟用。屯門各地區的乘客可以透過這個轉車站，前往九龍城、觀塘、沙田、佐敦及尖沙咀等廣泛的目的地。

二月

九巴網站榮膺無障礙優異網站獎鑽石大獎

九巴網站以無障礙特色，榮膺互聯網專業人員協會舉辦的2011-2012年度無障礙優異網站獎鑽石大獎。

三月

九巴加價生效

九巴票價由3月17日起上調4.9%。

四月

九巴推出「五線假日通」

九巴於4月7日推出「五線假日通」。乘客可於星期日及公眾假期購買，並於當日內無限次乘搭五條指定路線的巴士，暢遊九龍、新界及香港的旅遊景點。

九巴慶祝八十周年紀念

於4月13日，九巴在沙田車廠舉行嘉年華會，同時進行九巴傑出車長選舉。除了多位貴賓外，活動還吸引約26,000名市民參加，共度愉快一天。



九巴網站連續三年獲選為香港十大「.hk」網站並榮獲金獎

九巴網站獲得香港互聯網註冊管理有限公司頒發「2012香港十大『.hk』網站選舉 — 金獎」，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。此外，九巴在政府資訊科技總監辦公室及平等機會委員會合辦的「無障礙網頁嘉許計劃」中，榮獲金獎。

七月

屯門公路轉車站(往屯門方向)啟用



由7月27日起，由市區經屯門公路或青山公路前往屯門或元朗的乘客，可以利用轉車站享有更方便的路線接駁及更多的轉乘折扣優惠。

九巴推出《九巴同行八十年》，慶祝八十周年紀念

為慶祝成立八十周年紀念，九巴與三聯書店(香港)有限公司合作出版由本地歷史學家編纂的《九巴同行八十年》。



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2012》，在美國「2013 Apex Awards for Publication Excellence」中奪得優異獎。

九巴連續四年獲頒「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」(2012-2013 — 運輸/交通界別)獎項。

八月

九巴推出北區巴士路線重組計劃

九巴在北區進行首個「區域性」路線重組計劃，涵蓋20多條路線，為乘客帶來更迅速、更直接和更完善的巴士服務，並提供轉乘折扣。



舉辦「伴您同行：香港巴士故事」展覽會

9月25日至11月11日，九巴與康樂及文化事務署攜手呈獻全港有史以來最大型的巴士歷史「伴您同行：香港巴士故事」展覽會。展覽在香港歷史博物館舉行，重溫九巴與香港共同成長的八十載歷程。



載通國際年報奪得國際獎項

載通國際的2012年年報榮獲ARC國際年報大獎兩個獎項，包括傳統年報金獎及文稿銅獎。



九月

九巴提升「五線假日通」為「五線全日通」

「五線假日通」於9月7日擴展至包括平日使用，並易名為「五線全日通」。

九巴為專營巴士服務投入香港首部電池驅動電動巴士(eBus)

九巴於9月9日將電動巴士投入2號線為乘客服務，開展為期一個月的測試。這標誌著九巴零排放的新里程，並帶領香港公共巴士業攀上環保的新台階。



九巴推出屯門巴士路線重組計劃

九巴於9月28日推出屯門路線重組計劃，為乘客提供更多轉乘折扣優惠及路線選擇。

九巴培訓計劃榮獲表揚



九巴的全新車長基礎訓練計劃榮獲香港管理專業協會主辦的「2013年最佳管理培訓及發展計劃獎項」卓越獎(技術訓練組)。

十一月

載通年報雙喜臨門



載通國際2012年年報贏得香港會計師公會的「2013年最佳企業管治資料披露大獎」非恒指成份股(大市值)組別的評判嘉許。此外，集團更榮獲香港管理專業協會「最佳年報獎」優異獎。

九巴遞交加價申請

於11月29日，九巴向香港特區政府運輸署遞交加價申請，加幅為4.3%。

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2013「卓越企業品牌選舉」中，榮獲「香港消費者最喜愛的服務品牌大獎」。

「九巴之友」獲社會福利署嘉許

「九巴之友」榮獲香港特區政府社會福利署頒發「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 — 最積極動員員工參與獎)」優異獎。

主席函件

鑑於我們所面對的挑戰，包括鐵路網絡擴展帶來的激烈競爭、燃油價格高企、通脹對營運支出的壓力，我們一直與香港特區政府保持緊密配合，務求可盡快落實路線重組計劃。我希望九巴能夠一如其在過往漫長歲月中的表現，克服當前的挑戰。



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，儘管集團的旗艦附屬公司九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)截至2013年12月31日止年度因經營環境困難而錄得虧損，但載通國際控股有限公司(「載通國際」)於2013年的業績仍然向好。鑑於我們所面對的挑戰，包括鐵路網絡擴展帶來的激烈競爭、燃油價格高企、通脹對營運支出的壓力，我們一直與香港特區政府保持緊密配合，務求可盡快落實路線重組計劃。我希望九巴能夠一如其在過往漫長歲月中的表現，克服當前的挑戰。

集團財務業績

截至2013年12月31日止年度，集團的股權持有人應佔盈利為港幣3.713億元，而2012年的重列盈利為港幣1.658億元。集團重列之前呈報的2012年股權持有人應佔盈利港幣3.092億元，是由於採納於2013年1月1日開始的會計期間生效的經修訂《香港會計準則》第19號「僱員福利」(「經修訂的香港會計準則第19號」)。2013年的每股盈利為港幣0.92元，而2012年的重列每股盈利為港幣0.41元。

集團旗下由九巴和龍運巴士有限公司(「龍運」)經營的專營公共巴士業務於2013年的業績各異。儘管九巴獲准由2013年3月17日起上調票價4.9%，但2013年仍繼續錄得除稅後虧損港幣2,120萬元，是九巴

專營巴士業務連續第二年錄得虧損。然而，龍運於2013年卻錄得除稅後盈利港幣3,540萬元，較2012年增加港幣1,170萬元或49.4%。龍運的盈利增加，主要由於國際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，令載客量按年上升6.1%所致。

集團以陽光巴士有限公司為旗艦公司的非專營運輸業務部，於2013年錄得除稅後盈利港幣3,060萬元，較2012年微升0.3%。年內營業額較2012年增加7.8%，營業額增加主要由於業務增長，加上於2012年下半年購入兩家跨境非專營巴士營運商而令營業額提高。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2013年表現平穩。

由路訊通集團經營的媒體銷售業務，錄得股權持有人應佔盈利港幣1.048億元，較2012年的港幣7,480萬元增加港幣3,000萬元。業績改善主要由於業務增長，加上撥回為中國內地一家承資公司的部分貸款所作的減值虧損港幣2,560萬元。

股息

董事會已宣佈派發普通末期股息每股港幣0.45元(2012年為每股港幣0.45元)。連同於2013年10月17日派發之普通中期股息每股港幣0.15元(2012年為每股港幣0.15元)，全年股息將為每股港幣0.60元(2012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(2012年為港幣2.422億元)。

九巴八十周年誌慶活動

九巴於2013年舉行連串八十周年誌慶活動。為慶祝九巴成立的大日子，九巴於2013年4月13日在沙田車廠天台舉行嘉年華會，包括古董巴士展覽，同日還舉行九巴傑出車長選舉。我們深感榮幸當日獲多名政府及運輸界要員親臨盛會，包括政務司司長林鄭月娥女士、行政會議召集人林煥光先生、運輸及房屋局局長張炳良教授、立法會交通事務委員會主席陳鑑林議員，以及交通諮詢委員會主席郭琳廣先生。年內舉行的其他誌慶活動包括出版《九巴同行八十年》(2013年香港書展的暢銷書之一)，以及舉辦本港歷來最大型的巴士展覽會「伴你同行：香港巴士故事」，深受市民歡迎。展覽開幕禮於9月假座香港歷史博物館舉行，由財政司司長曾俊華先生擔任主禮嘉賓。

持續創新 優化服務

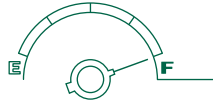
於2013年第三季，九巴成功落實首項「區域性路線重組計劃」，涉及新界北區約200部巴士及每日18萬載客人次。區域性路線重組是一個全新概念，即是對某個地區的整個路線網絡進行檢討，以根據良好的運輸規劃原則，落實全面的重組方案。我們不會只特別檢視個別路線的表現，而是綜觀全局，全盤考量，以盡量減少重複和迂迴的路線，同時開闢利用香港的道路基礎設施的全新特快路線。北區區域性路線重組計劃的成功，可以從巴士營運效率、道路交通及空氣質素的改善情況反映出來。

同樣地，屯門公路轉車站第二期於2013年7月投入服務後，屯門區的巴士路線已經重組，加強了路線接駁和網絡覆蓋。截至2013年年底，共有29條提供轉乘折扣優惠的巴士路線使用轉車站，服務平日每天約20,000人次的乘客。除了有助提升資源的運用效益外，屯門公路轉車站轉乘計劃更大大改善整體的巴士網絡聯繫，以合理票價為乘客帶來更快和更直接的巴士服務。這個模式也適用於九巴營運範圍內的其他地區。

集團力臻卓越，一向致力引進最新技術。於2013年9月，九巴為香港專營巴士服務開拓新里程，推出全港首部電池驅動電動巴士，投入途經彌敦道的2號線，試行一個月。這將有利進一步開發適合本地營運環境的電動巴士，並有助改善空氣質素。

企業管治表現

集團秉持最高的企業管治標準經營業務，不但維持持份者對集團的信心，更有助提升本身的競爭力。多年來，公司管治表現廣獲本地及國際獎項表揚，包括香港會計師公會舉辦「2013最佳企業管治資料披露大獎」的「評判嘉許」。此外，本公司的2012年年報亦榮獲ARC國際年報大獎的傳統年報金獎和文稿銅獎。



展望未來

由於九巴已連續兩年錄得虧損，集團專營巴士業務的前景將主要取決於九巴獲准實施路線重組計劃的進度和規模。過去11年，在九巴營運範圍內有六條鐵路線通車，令每日巴士乘客量流失超過50萬人次。在九巴經營的大約400條巴士路線中，七成路線繼續處於虧損狀態，需要依賴其餘三成錄得營利的路線補貼，這個情況並不健康，而且難以持續。為了解決這個問題，九巴一直與香港特區政府和區議會緊密合作，以重組不合時宜和使用率偏低的路線。鑑於北區及屯門於2013年第三季成功落實路線重組計劃，九巴希望於2014年與香港特區政府及社會各界合作，透過檢討過時的巴士路線和開闢新路線，同時在多個地區加快落實路線重組計劃，以達致雙贏局面。九巴的路線重組計劃符合行政長官在《施政報告》中強調的環保政策。該計劃的迅速落實，將有助減少馬路上使用率偏低的巴士數目、紓緩交通擠塞、節省燃油消耗，並透過減少路邊空氣污染來改善環境質素。

雖然九巴一直致力開源節流，以面對因路線網絡欠缺效率、燃油價格高企及年度加薪壓力而日益困難的經營環境。然而，為了回復財務穩健性，九巴迫不得已於2013年11月29日向運輸署申請上調票價4.3%，幅度與當前的通脹率相若。我們希望申請盡快獲得批准並生效，使我們有足夠資源提升服務質素、維持12,000名員工的生計，並於未來數年購置最新款的環保巴士。

儘管燃油價格高企繼續對營運構成重大挑戰，集團的非專營運輸業務於2013年仍錄得穩健增長。我們將繼續提升旅遊車服務的質素，並發掘可增加集團收入的商機。

位於九龍觀塘巧明街98號觀塘地段的發展項目正繼續進行，集團佔有這個項目50%權益，計劃發展該地段為非住宅（不包括酒店）用途，項目落成後，集團會持有作長線投資之用。集團總樓面面積達50,000平方呎的商場「曼坊」及其隔鄰荔枝角總部大樓的店舖，連同屯門建豐街1號的工廠物業，將繼續為集團提供穩定的租金收入。

致謝

集團各項業務的持續發展，全賴集團員工努力不懈，竭誠提供最優質的服務。本人謹向集團各級員工、以及專心致志的管理層及董事會同寅衷心致謝。

主席

梁乃鵬

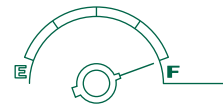
2014年3月24日

與董事總經理的一席話

「至於九巴的服務效益方面，我們繼續推行巴士路線重組來優化網絡效率，可確保九龍及新界新發展區日後的龐大人口可享有更完善、更快捷、更直接的巴士服務。」



董事總經理
何達文



問 集團旗下核心業務九巴已由3月17日起上調票價4.9%，但於2013年仍然錄得虧損。請問虧損的基本因素是什麼？

答 近年來，影響九巴財務表現的其中一個主要因素，是我們服務地區的鐵路網絡擴展，導致競爭加劇。另一個因素是交通擠塞，這個問題大大影響九巴及廣大社群的生產力。事實上，由2007年至2013年間，塞車問題導致99%的九巴巴士路線車程時間平均增加了17%。另一個結構性問題，就是九巴營運的路線有超過三分之二皆錄得虧損，這個情況肯定不能長期維持，需要從速解決。

問 區域性路線重組計劃的進展如何？

答 正如行政長官在2013年施政報告中指出，巴士路線重組十分重要，因此九巴於2013年年底在屯門及北區成功推行路線重組計劃，讓乘客受惠於更完善的路線接駁及網絡覆蓋。雖然這項計劃的成績令人鼓舞，使乘客及九巴同樣受惠，但我們仍然需要擴大路線重組規模和加快實施，以有效應對太多重複和迂迴路線的結構性問題。我們期待與香港特區政府和我們所服務的各社區作更有成效的配合，為所有持份者帶來有利的解決方案。

問 現行的專營巴士業務模式是否具有長遠的可行性？

答 由於香港的路面空間狹窄，因此公共交通政策必須在專營營運商與其他路面使用者之間取得平衡。由於專營巴士是效率最高的道路公共交通工具，故此有需要重新研究能夠最善用道路空間的巴士優先計劃，並著眼於擴大計劃的規模及範疇。至於私家車擁有量上升，當然會使交通擠塞惡化而且有損空氣質素，這點亦需要認真考慮。至於九巴的服務效益方面，我們繼續推行巴士路線重組來優化網絡效率，可確保九龍及新界新發展區日後的龐大人口可享有更完善、更快捷、更直接的巴士服務。這些路線重組計劃亦會有助紓緩鐵路系統日益擠迫的情況。

問 在推行電動巴士方面，你們有什麼計劃？

答 隨著過去三年一系列的超級電容巴士(「gBus」)試驗計劃，九巴於2013年9月成功將全港首部專營的電池驅動電動巴士(「eBus」)投入2號線為乘客服務。九巴將運用香港特區政府為資本性支出項目提供的資金，購入18部電動巴士，包括十部eBus及八部gBus，並於2014年年底或2015年年初在不同路線進行試驗。我們希望這些試驗能為香港可持續的電動巴士模式奠定成功的發展藍圖。

問 集團的非專營巴士業務表現如何？

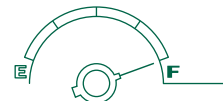
答 我很高興，儘管面對燃油價格高企及通脹壓力的挑戰，集團的非專營運輸業務於2013年仍錄得穩健增長。非專營巴士業務的旗艦陽光巴士有限公司是香港唯一一間通過ISO 9001品質管理標準認證的商業非專營巴士公司，我們對此感到自豪。公司在2013年新增33部歐盟第五代巴士，其後亦訂購了兩部歐盟第六代巴士，將於2014年付運。我們將繼續購買市場上最新型的環保巴士，以進一步提升巴士服務質素。我們亦將繼續尋覓機會，以審慎步伐擴展業務。

問 集團其他業務，例如物業持有及發展部的前景如何？

答 購物商場「曼坊」99%的可供出租面積已經租予多間商店及餐廳，總部大樓約30%的樓面也已租予類似的零售租戶。整體而言，集團的投資物業組合繼續提供令人滿意的租金收入。集團持有五成權益的東九龍巧明街98號工業用地完成發展後，中期將顯著提升集團旗下的出租物業組合。

問 你們推出什麼創新措施以優化社區服務？

答 屯門公路轉車站設有巴士到站時間預報系統，不僅是香港首個同類系統，更是九巴自行研發的系統。該預報系統使用全球定位技術，為乘客提供經轉車站的八條長途線的巴士到站時間。掌握了2013年全年運作的經驗後，我們計劃把巴士到站時間預報系統逐步擴展至更多巴士轉車站。於2013年，隨著屯門公路、華明及上水的新轉車站啟用，九巴已增添設施來改進乘客候車區，包括提供圖象資訊顯示屏、座位及免費無線上網服務等。



問 對上市公司在企業管治及企業社會責任方面的表現，公眾的期望越來越高。公司採取了什麼措施加強這些範疇的表現？

答 我們不斷檢討企業管治及企業社會責任政策，確保符合最新的標準及指引。除了為董事提供培訓及發展活動外，我們還制訂《董事會多元化政策》，肯定了多元化董事會對提升表現質素的裨益。我們對貫徹良好企業管治實務的承諾獲得表揚，載通國際獲香港會計師公會頒發「2013最佳企業管治資料披露大獎」非恒指成份股(大市值)組別的「評判嘉許」。

問 你們計劃如何提升九巴的品牌形象？

答 於2013年，我們舉辦連串八十周年誌慶活動，受到市民熱烈歡迎。有關活動包括嘉年華會的古董巴士展覽、出版「九巴同行八十年」，並在香港歷史博物館舉行「伴你同行：香港巴士故事」展覽。展望未來，我們將繼續舉辦企業及公益活動，而九巴義工組織「九巴之友」亦會積極參與。「九巴之友」正在不斷壯大，現有大約4,300名滿懷熱誠的義工成員。

問 以巴士營運效率來說，你認為香港仍然領先全球嗎？

答 香港解決交通運輸方案從供應方面著眼，例如擴展鐵路網，在這方面是公認的領導者。然而，其他許多大都會亦廣泛採用從需求方面著眼的交通管理實務，值得香港借鑑。當中包括推行集體運輸優先政策及控制汽車增長、採用智能科技管理交通流量，以及改善路口交通及行人區等。以智能資訊科技系統為例，這方面的投資將使監督系統可進行執法任務，毋須再倚靠人手執法。雖然這些國際最佳實務必須經過調適以符合本地環境要求，但許多人口密度跟香港相若的城市，例如倫敦、首爾及新加坡，已嚴格執行創新的需求面交通管理實務，成效顯著。

管理層討論及分析



由左至右：

杜式文

陽光巴士控股有限公司執行董事

霍彩福

龍運巴士有限公司車務及項目總監

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

歐陽紀浚

副董事總經理

雷兆光

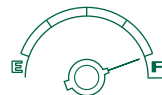
商務總監

施偉廉

運輸發展總監

Owen ECKFORD

車務總監



業務回顧

- 24 香港專營公共巴士業務
- 42 香港非專營運輸業務
- 46 中國內地運輸業務
- 50 物業持有及發展
- 52 媒體銷售業務

可持續發展報告

- 54 關懷顧客
- 62 關懷僱員
- 68 愛護環境
- 74 與持份者緊密聯繫
- 78 深入社群

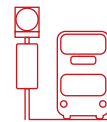
財務回顧

- 80 集團
- 86 各業務部
- 91 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核心業務。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，範圍涵蓋九龍半島、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」)

九巴創立於1933年，為本集團全資擁有的旗艦附屬公司，提供廣泛覆蓋全港的公共巴士服務。九巴的車隊包括逾3,800部巴士，行走約390條路線，每天為約260萬人次的乘客服務。九巴的工作團隊匯聚約12,000名員工，包括約8,400名車長，承諾為乘客提供世界級的運輸服務。

卓越服務

九巴在香港經營專營公共巴士服務八十年，致力維持深遠持久的卓越服務質素。九巴在品質管理、環境保護、職業健康與安全等營運範疇取得認證，足以證明九巴對建立最高服務質量標準的一份堅持。

1999

九巴成為香港首家全面取得ISO 9001:1994認證的公共巴士公司，亦是全港第四家取得此項公司認證的機構。

2002

九巴取得ISO 9001:2000認證，確認其卓越的管理系統。

2003

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。

2007

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。

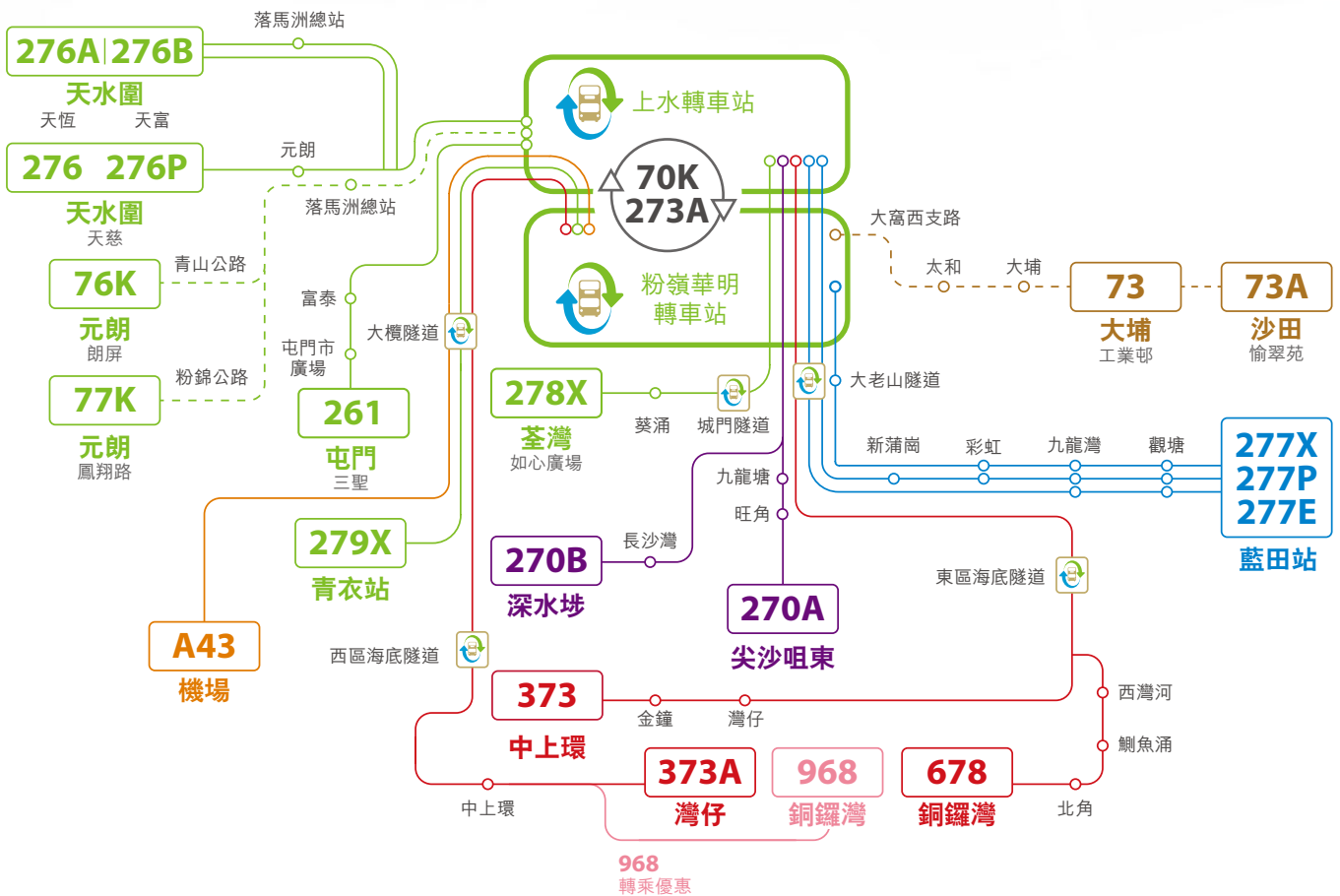
2009

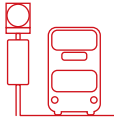
九巴的四個認證單位：九巴總部、交通部及四個營運車廠、總修中心及主件翻修中心完成升級審核後，取得香港品質保證局最新的ISO 9001:2008認證。

2012

九巴的車務營運部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 18001:2007職業健康和安全體系證書，使九巴成為香港首間獲得該項認證的專營巴士公司。

九巴在品質管理、環境保護、職業健康與安全等營運範疇取得認證，足以證明九巴對建立最高服務質量標準的一份堅持。





粉嶺華明巴士轉車站經過改進，提升了網絡聯繫和運作效率

表現承諾

我們致力為顧客提供安全便捷而具最高質素的巴士服務。本集團訂立關鍵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2013年，九巴車隊的機械可靠性，對比目標指標45,000公里：1，為44,667公里：1。

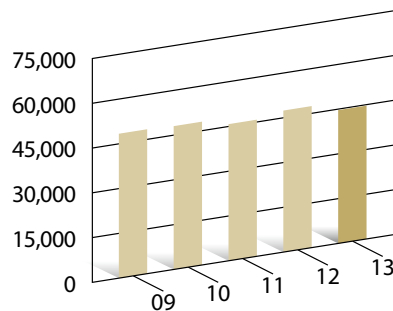
車隊運作能力指標是指早上7時至9時的繁忙時間在整個巴士服務網絡內，向繁忙方向開出之實際班次，與時間表預定開行班次的比例。於2013年，九巴的車隊運作能力對比目標指標100%，則為97.9%。



北區巴士路線
重組計劃詳情

機械可靠性 — 九巴

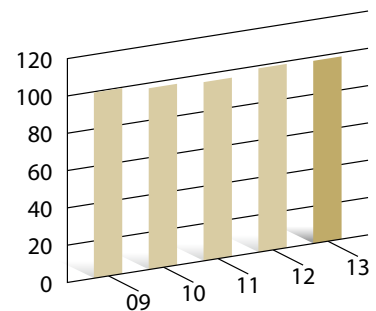
公里



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

百分比(%)



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

巴士車隊及提升車隊質素

九巴改進服務的兩大重點是不斷創新及車隊現代化。

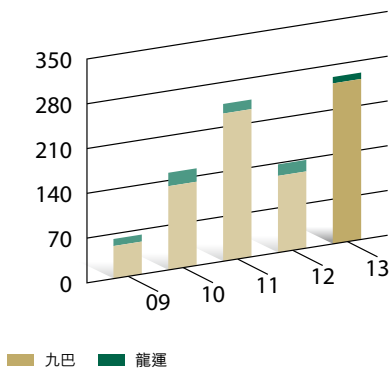
於1997年，九巴與其巴士供應商合作，為香港引進全球首部可供輪椅上落的超低地台雙層巴士。九巴還在巴士上陸續增設各種創新功能，包括車上電子報站系統、八達通智能卡系統，以及為乘客提供娛樂資訊的全港首創「資訊娛樂共同睇」服務。於2003年，九巴率先引入新一代巴士，除了車身和上車處較為寬敞外，還採用革命性的筆直梯級設計以方便乘客登上上層，並設有全新空調系統，加強車廂內空氣流通。

我們承諾締造更理想的環境，投資於符合歐盟環境部長理事會嚴格廢氣排放標準的環保巴士。為貫徹這項承諾，我們於2009年在當時的法例(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之時，引進了亞洲首部歐盟第五代雙層巴士。為進一步提升車隊的環保表現，九巴與英國一家巴士製造商共同開發可在香港使用的新一代歐盟第五代E500雙層巴士，並於2013年5月在香港投入服務。新一代的E500巴士除了採用全新驅動技術及能源效益更佳的空調系統外，車身也較輕盈，以節省燃油消耗，並使碳排放量減少10%。此外，新巴士的底盤設計更可與將來歐盟第六代引擎甚至混合動力技術的發展兼容。

於2013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250部全新超低地台空調巴士，包括239部歐盟第五代雙層巴士及11部歐盟第五代單層巴士。

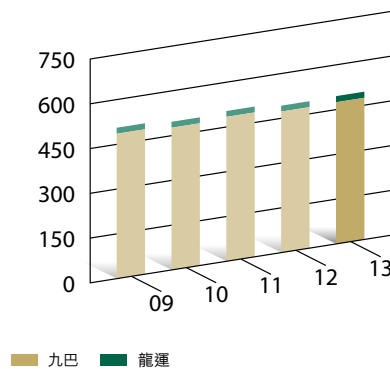
車隊引入新巴士數目

巴士數目



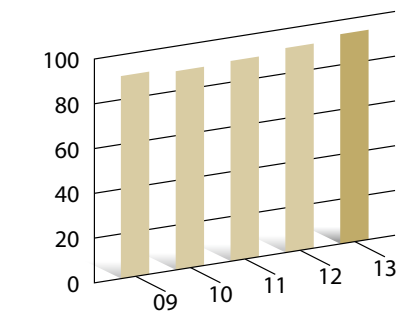
於12月31日之車隊總載客量

千位乘客

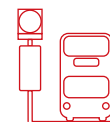


車隊運用 — 九巴

百分比(%)



實際路面行車數目與已獲發牌的車輛數目之百分比



九巴的環保車隊開創本港巴士業的綠色先河

九巴車隊	空調雙層巴士	空調單層巴士	巴士總數
於2013年1月1日	3,652	168	3,820
年內添置	244	11	255
年內廢置	(228)	(2)	(230)
於2013年12月31日	3,668	177	3,845

為配合提升車隊質素，我們採用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，車廂高度較高，為乘客提供更舒適的旅程。

於2013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250部全新超低地台空調巴士，包括239部歐盟第五代雙層巴士及11部歐盟第五代單層巴士。

於2013年12月31日，九巴共營運3,845部空調巴士（包括3,668部雙層巴士和177部單層巴士）。

此外，九巴訂購了226部歐盟第五代空調雙層巴士，將於2014年付運。

巴士服務網絡

於2013年年底，九巴共營辦392條巴士路線，覆蓋九龍、新界及港島。為提升巴士網絡效率，九巴繼續因應外界營運環境的轉變，包括鐵路擴建、人口重新分佈及新高速公路落成等，檢討巴士路線的營運能力。九巴根據新的需求模式重新分配資源，不但可以確保長遠的可持續發展，更有利開拓具增長潛力的新市場，例如服務過境地點的路線。因此，策略性的巴士網絡重組，仍是九巴用以應對市場持續轉變的主要方法。

我們於2013年向政府提交了75項重組路線方案，其中64項已向區議會進行諮詢。我們亦引入「區域性路線重組計劃」，不會零碎地檢視個別路線的表現，而會檢討某個地區的整個路線網絡，以根據完善的運輸規劃原則，設計全面、整體的重組方案，從而為廣大乘客提供以下效益：

- 消除不同交通工具之間因路線重疊而造成的浪費，因此可騰出資源重新投入具增長潛力的新地區；
- 重整以往過於迂迴的路線；

- 引進利用全新公路基建的特快路線；
- 根據「軸輻路網」原理，透過巴士轉乘計劃提供新的路線接駁；
- 簡化「老舊」巴士路線的網絡，以改善其效益。

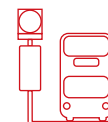
屯門公路轉車站第二期於2013年7月啟用後，屯門區的巴士路線已經重組，加強了路線接駁和網絡覆蓋。該轉車站設有多項乘客設施，例如免費Wi-Fi、座位及經改善的指示牌。此外，由2013年8月起，北區的「區域性路線重組計劃」成功分三期落實，覆蓋21條路線。此等區域性檢討使乘客量有所提高，網絡接駁亦有改善。

除路線重組外，我們還提交了約111項有關服務班次調整的建議供政府考慮。這些路線重組和服務班次調整的建議經政府考慮及採納後，九巴節省了31部巴士，並有9部巴士被重新投入新路線（例如服務啟德發展區的5M線）及其他具潛力的服務計劃。

在屯門及北區路線重組的成功基礎上，九巴已就網絡範圍內其餘區域制訂重組建議，於2014年進行正式諮詢。在全面實行「區域性路線



重組計劃」的過程中，我們聯繫地方社區及鼓勵持份者參與路線重組建議，並有信心因應當前環境的需要適當調配車隊，為顧客及廣大市民帶來重大裨益。



區域性路線重組使北區居民受惠

下表簡述於2013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
路線重組建議	75	47	41	8 (17.0%) [#]
減少服務班次	111	76	44	23 (30.3%) [#]
總數	186	123	85	31 (25.2%)[#]

[#] 佔建議節省巴士數目的百分比



九巴推出「五線全日通」，方便遊客遊覽香港著名景點

可靠的巴士服務

近年來，九巴巴士服務的可靠度已受到交通情況不斷惡化的負面影響。在九巴的路線中，其中很多的實際車程時間超過政府憲報中公佈的時間。為應對日益惡化的交通擠塞以及盡量確保巴士準時從總站開出，我們於2013年全面重新編排大約100條路線的車程時間，並會

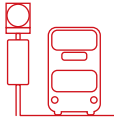
於未來幾年推出更多這類改善計劃。我們繼續致力提供安全、可靠及價有所值的服務，讓巴士繼續成為香港市民及遊客(包括九巴每天逾260萬人次的現有乘客)首選的交通工具。

我們將繼續與香港特區政府緊密配合，紓緩交通擠塞及執行等相關事

宜。我們倡議增加巴士優先措施，包括已於世界其他城市使用的交通訊號優先、延長巴士專線時間、推出巴士快線系統等。

巴士路線推廣活動

於2013年，九巴舉辦了一項廣泛的路線推廣活動，以推動北區的



「區域性路線重組計劃」、屯門公路巴士轉乘計劃及路線重組計劃，涉及共 89 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，我們還在各區派發乘客宣傳冊子及地區網絡地圖，以及向目標區域的居民派發或郵寄宣傳單張。

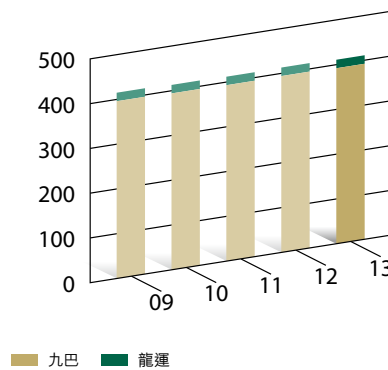
除了巴士路線推廣計劃外，九巴繼續參與多個商場的聯合推廣活動。乘客在參與計劃的商場消費滿指定金額，便可免費乘坐一程巴士。為吸引遊客，我們還推出五線全日通。

該全日通初期只限於假日及週末使用，但自 2013 年 9 月 7 日起擴展至每日適用。在推出長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃後，為了鼓勵更多長者乘坐巴士，

我們對宣傳目標採取直接郵寄宣傳活動，向被挑選的公共屋邨寄出特製的宣傳單張，提供巴士路線及沿途主要景點的詳情。於 2013 年，九巴合共推出九次直銷郵寄宣傳活動。

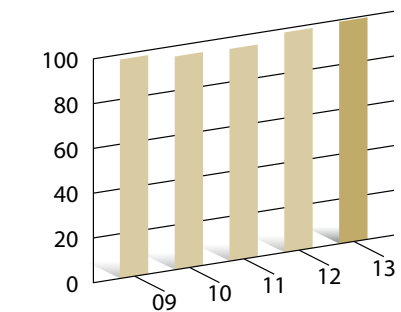
於12月31日之路線數目

路線數目

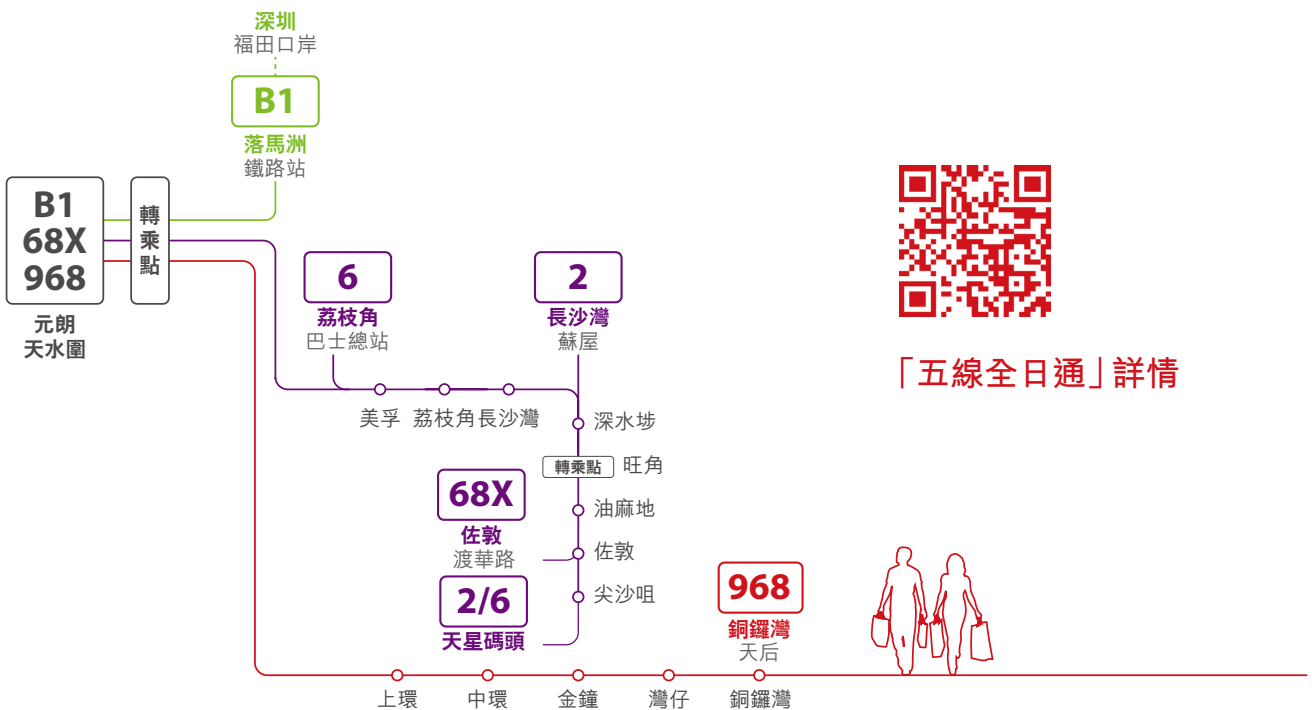


時間表的成效 — 九巴

百分比(%)



實際行車數目與時間表預定的行車數目之百分比



「五線全日通」詳情

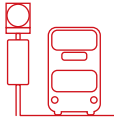
車廠

九巴位於九龍灣、沙田、荔枝角及屯門的四個主要車廠，為其巴士團隊提供日常保養及維修服務，另外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的巴士維修服務。九巴不斷改進車廠設施，確保維持高水平的生產力及服務質素。

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2013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	1,018	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	1,109	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	855	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	863	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年按市價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	172	1998	該車廠用地乃以短期租約形式向政府租用 [#]
總數		2,749,287	4,017		

[#] 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

截至2013年年底，九巴與龍運聯合推出的免費第二代智能手機應用程式(「應用程式」)已獲得逾200萬名iPhone、iPad、iPodTouch、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或按主要地標搜尋路線，亦會列出途

經最少車站的路線建議及以最低車費到達乘客所選目的地的資訊，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，而該應用程式具備強效的「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，並列出其約200米半徑範圍內可乘搭的巴士路線及車

站的位置。此外，為使乘客更感安心，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。



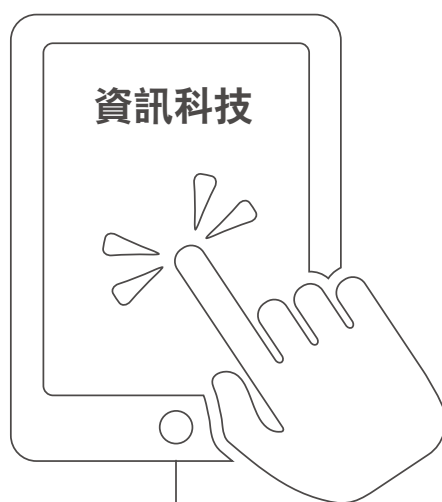
iPhone版



Android版



Windows版



九巴採用先進資訊科技提高生產力、有效監察每日營運表現，以及改善內外溝通。



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，是全港首個同類型系統。該系統採用全球定位技術，計算出入轉車站的巴士到站時間，並就轉車站的八條長途路線提供有關的資訊。

綜合巴士服務資訊顯示系統

九巴的主要巴士總站設有綜合巴士服務資訊顯示系統，使用大型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。該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。於2013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。

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，除預先為乘客提供下一個巴士站的詳細資料外，該系統亦會廣播安全提示和巴士服務訊息。

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。於2013年，該系統處理約30,000宗失物個案，涉及約70,000項失物。



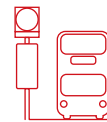
營運

站務管理系統

九巴在165個巴士總站安裝站務管理系統以便管理日常巴士運作。當車長出示個人化八達通卡向巴士總站報到時，系統便會自動顯示下一個開出時間及特別指示，並將巴士到站及開出的數據記錄及提供予總部及車廠，以便作出必要的服務調配。

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，讓車廠員工確認巴士停泊位置，以供車長於派更部取閱，方便進行派更工作。此外，TOM更可讓管理層掌握最新的派更情況。



九巴廣泛採用先進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2013年年底，九巴各項設施共使用2,162部個人電腦，每部電腦透過高速通訊線路連接總部內的89部伺服器。這個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47套應用軟件，其中包括公司自行編寫的程式和專利軟件。我們不斷提升資訊科技系統，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。



人力資源及財務管理

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、路面擠塞及天氣狀況等)的實時資訊，簡化九巴無線電監控組處理有關資訊的過程，藉以提升向車廠及部門發佈消息的速度及準確度。

巴士車內監察系統

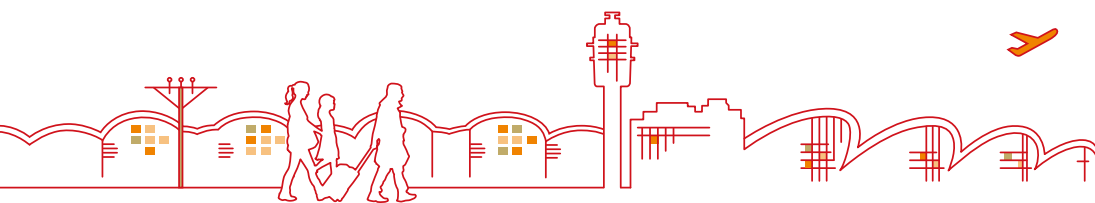
巴士車內監察系統提供車長的駕駛表現報告，以供車廠和部門進行分析，從而提升駕駛安全和乘客舒適度的訓練標準。

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車型、維修和保養記錄、主件大修、維修人員工作記錄等資料，以監察維修費用和協助分配工作。該系統亦記錄翻新輪胎的表現，以優化翻新輪胎的應用，確保安全及符合環保。

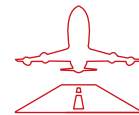
先進財務及行政系統

九巴採用SAP ERP電子商貿軟件來管理財務及人力資源，不但提高了財務策劃、監控及匯報機制的效率，更改善了人力資源管理及規劃的整體質素。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。



龍運於1997年6月1日成立，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。龍運目前的服務範圍包括機場、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」)

於2012年4月，龍運獲香港特區政府發出新的十年專營權，由2013年5月1日起生效。

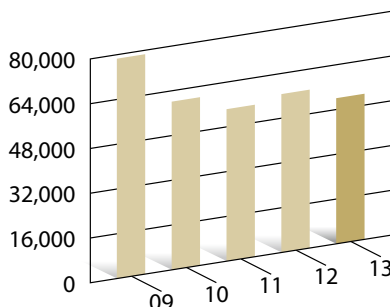
由於內地訪港旅客、機場新發展項目及附近地區建築工程帶來的交通需求，龍運的載客量於2013年持續上升。憑藉全面的網絡覆蓋，龍運佔有優勢，為港珠澳大橋和東涌住宅項目的建築工人，以及新空運貨站的員工提供運輸服務。

表現承諾

龍運不時檢討其巴士服務，確保車隊的安全度及效率維持在最高水平。龍運採用兩項重要表現指標，即機械可靠性和車隊運作能力來檢視營運表現。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2013年，龍運巴士的機械可靠性

機械可靠性 — 龍運

公里



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

對比 50,000 公里：1 的目標，達到 52,053 公里：1；而車隊運作能力對比 100% 的目標，則達到 99.6%。

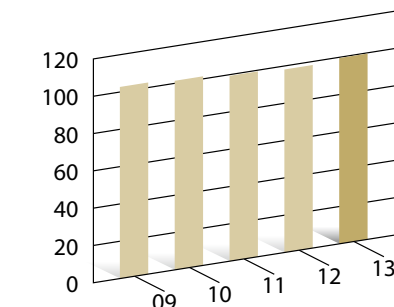
自 2012 年 11 月以來，龍運的品質管理系統一直獲得 ISO 9001:2008 認證。

巴士車隊及提升車隊質素

於 2013 年，為配合乘客需求增加及改善整體服務，龍運引進十部全

車隊運作能力 — 龍運

百分比(%)



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

新歐盟第五代超低地台空調雙層巴士，以取代較舊的巴士，強化車隊實力。新巴士安裝多項先進設備，包括提升車隊管理功能的遠程信息處理系統，以及監察乘客行李和提高安全性的車上閉路電視。

於 2013 年 12 月 31 日，龍運共營運 172 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。

龍運空調雙層巴士車隊

巴士總數

於 2013 年 1 月 1 日	165
年內添置(附註)	12
年內廢置	(5)
於 2013 年 12 月 31 日	172

附註：包括十部新巴士及兩部重新發牌巴士。

業務回顧

於年終時，龍運已訂購40部歐盟第五代超低地台空調雙層巴士，將於2014年付運。

巴士服務網絡

於2013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2013年增派共四部巴士行走A43、E33及E34線，並於2013年8月將A41P線擴展至烏溪沙，以

滿足新增人口的服務需求。此外，龍運年內為機場員工推出十項全新八達通巴士轉乘計劃、11個新分段收費，以及一項新的即日回程票價優惠計劃。

鑑於旅遊及消閒活動日益興旺，龍運致力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。

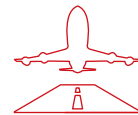
龍運將繼續提供快捷、直接及便利的巴士服務，以滿足顧客的需要及期望。

車廠

龍運營運一個位於小濠灣的車廠，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。



龍運的乘客受惠於往返機場的便捷交通服務



● 位於大嶼山的龍運巴士總站

龍運將繼續提供快捷、直接及便利的巴士服務，以滿足顧客的需要及期望。

安全及顧客服務

龍運按照嚴謹的巴士維修保養計劃為巴士進行定期和詳細的檢查，確保巴士達到最高的保養標準，而駕駛導師則監察車長的駕駛表現及對顧客服務態度，並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。龍運並舉行優質服務推廣活動，以肯定及獎勵員工的優秀表現。

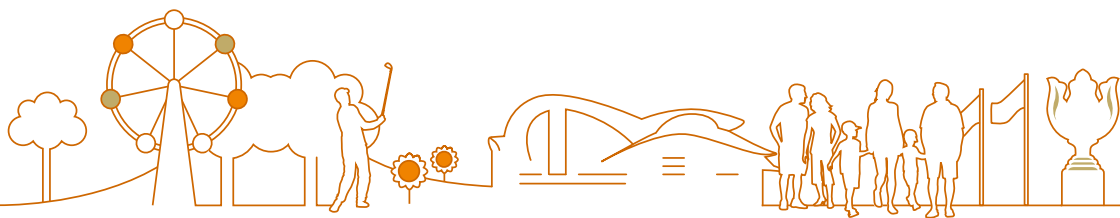
龍運的公司網站 www.lwb.hk，提供方便乘客閱覽的巴士路線資料。龍運在沿線巴士站顯示的路線資料，提供部份路線的預計巴士到站

時間，而經提升的智能手機應用程式，則可讓顧客通過其智能手機獲取巴士服務資訊。

環境保護

龍運致力為改善環境作出貢獻，於2013年引進十部全新歐盟第五代巴士(令其所佔車隊巴士數目比例提高至25%)。此外，所有歐盟第二代及歐盟第三代巴士均加裝了柴油微粒過濾器，以減少粒狀物排放。

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。



香港非專營運輸業務

集團非專營運輸業務以多元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，並提供跨境穿梭巴士服務及包車服務。





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，按不同顧客的需要提供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巴士服務。其車隊服務大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、旅行社及學校，並為公眾提供包車服務。

年內，陽光巴士集團繼續購置市場上最新型的環保巴士，以加強其服務。集團車隊於2013年增添了33部歐盟第五代巴士，以取代較舊的巴士。於2013年年底，陽光巴士集團的車隊擁有386部巴士。集團在試用最新一代引擎方面搶佔先機，其訂購的兩部歐盟第六代巴士將於2014年付運。陽光巴士集團將繼續引進更多新型的歐盟第五/六代巴士，以配合車隊提升計劃。

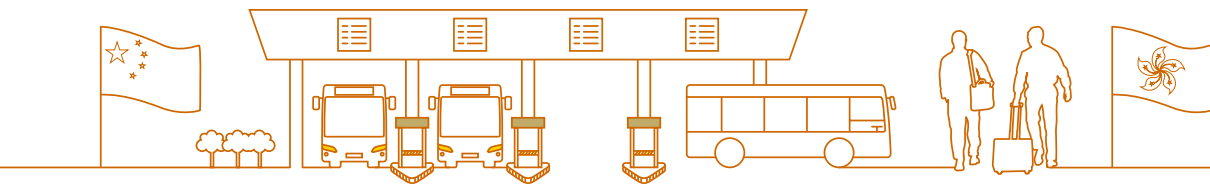
陽光巴士致力不斷全面提升管理及營運能力，於2008年取得ISO 9001:2000認證，成為香港首間獲得這項認證的商業非專營巴士公司。陽光巴士隨後又獲香港品質保證局升級達至ISO 9001:2008認證，確認其品質管理系統的卓越質素。

陽光巴士的ISO 9001:2008認證，確認其品質管理系統的卓越質素。



陽光巴士為各類顧客提供質素超卓及物有所值的服務





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2013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。為使乘客更感舒適便利，新港巴位於新田公共運輸交匯處的總站大樓設有四個空調候車室及綜合資訊顯示系統。

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。皇崗管制站搬遷後，旅客需要前往更遠的地點辦理

為使乘客更感舒適便利，新港巴位於新田的總站大樓設有四個空調候車室及綜合資訊顯示系統。

出入境手續，對新港巴的載客量增長構成影響。因此，新港巴的跨境巴士服務需求下跌，載客量由2012年的490萬人次下跌至2013年的470萬人次。

即使載客量下降，但由於中港兩地的社會及經濟聯繫日趨緊密，加上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，旅客人數可望增長，故預料會帶動跨境巴士服務需求上升。新港巴已準備就緒，透過提供方便及優質的服務，使其穿梭巴士服務繼續成為跨境旅客的首選交通工具。



● 新港巴的巴士總站



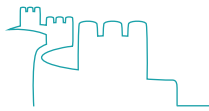
新港巴的穿梭巴士服務深受過境旅客及上班族歡迎



中國內地運輸業務

於2013年，集團貫徹其在中國內地運輸相關領域探索商機並享合理回報的策略，在深圳和北京經營一系列運輸業務。





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

2013年12月31日，深圳巴士集團營辦約270條路線，投入530部計程車及5,451部巴士。於2013年，深圳巴士集團的巴士載客量跌至8.348億人次，較2012年的8.773億人次減少4.8%，主要由於深圳地鐵新線開通令競爭加劇所致。

為應付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2013年內進一步提升營運效率及加強成本控制措施。為改善在公

共運輸市場的競爭力，深圳巴士集團採取各項措施，包括策略性的巴士網絡重組、重新編排設有售票員的巴士路線等，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2013年，深圳巴士集團開辦更多接駁巴士路線以連接住宅區與地下鐵路站，並把巴士路線網絡擴展至鄰近地區。



深圳巴士集團透過其270條路線網絡為乘客服務

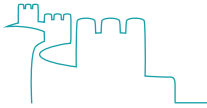


深圳巴士集團實踐環保，在深圳經營一支電動計程車車隊

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。

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排放標準的引擎以及採用環保燃油。深

圳巴士集團亦擴大使用新潔淨能源（如液化天然氣和電力）巴士和計程車的試驗規模，並收集更多研究數據以便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年在北京成立，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。

自2006年起，北汽九龍的計程車服務憑著卓越的品質管理系統取得ISO 9001:2000認證。北汽九龍作為北京的領導營運商之一，在競爭激烈的市場上，提供最高水平的服務。北汽九龍在北京經營計程車及汽車租賃業務，直至2013年4月

為止。為更加專注在發展蓬勃但富於挑戰的汽車租賃市場上發掘新商機，北汽九龍已將其汽車租賃業務轉讓予新成立的合資股份公司北京北汽福斯特股份有限公司。

儘管面對員工成本及其他營運費用不斷上漲的挑戰，北汽九龍秉持穩健的可持續發展原則，繼續提升營運效率和效益，於年內投入約560部混合動力計程車。於2013年年底，北汽九龍營運一支擁有3,719部計程車的車隊，在2013年取得令人滿意的業務進展，並將憑藉其優質服務的卓譽繼續往前邁進，同時發掘具盈利能力的新商機。

北京北汽福斯特股份有限公司(「北汽福斯特」)

北汽福斯特成立於2013年4月，是一家中外合資股份有限公司，經營原由北汽九龍營運的汽車租賃業務，其股權架構與北汽九龍相同。

受惠於北京的商務旅客以及當地舉辦的各項盛事、會議和展覽活動，北汽福斯特具備優勢從中把握與日俱增的商機。於2013年12月31日，北汽福斯特擁有1,170部車輛提供包車服務，主要在北京和天津。中國內地日趨富裕和國際化，有利北汽福斯特在北京和其他內地城市尋覓新的市場機遇。



北汽九龍是北京規模最大的計程車公司之一



物業持有及發展

集團的投資物業組合包括一個購物商場、一座辦公大樓及一項工業物業，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。兩個私人會所，為住客提供高級運動及消閒設施。

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住宅單位和13個車位，而僅餘的一個車位也已於2013年上半年售出。

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擁有曼克頓山兩層高級的平台商場「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。自2009年3月開幕以來，商場為曼克頓山住戶及其他購物人士提供優質零售設施。於2013年年底，該商場的五萬平方呎中可出租樓面面積已有99%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156,700平方呎的商業大廈，毗鄰為曼克頓山。現時，本集團使用該商業大廈其中約70%的總樓面面積作總部，而其餘的樓面面積則留作商舖及食肆用途。於2013年年底，可出租樓面面積已經全部租出，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，確保項目發展質素達致業內最高標準。

TM PROPERTIES INVESTMENT LIMITED (「TMPI」)

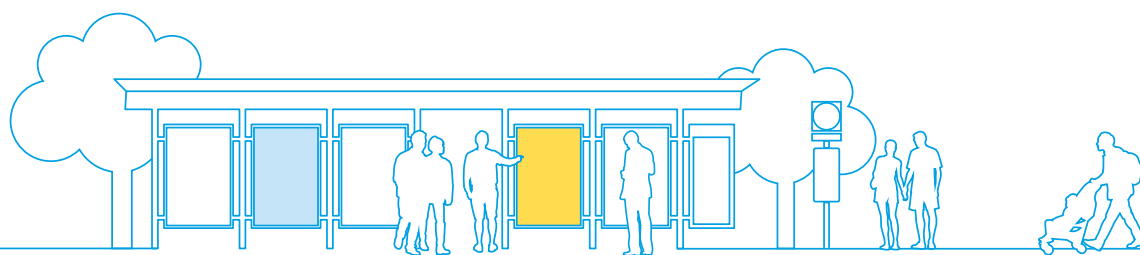
TMPI是載通國際的全資附屬公司，擁有位於香港新界屯門市地段第80號的物業。

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：修訂地契轉作非住宅(不包括酒店)用途的申請仍在處理中。



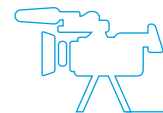
媒體銷售業務

路訊通為營銷及廣告業界提供多樣及創新的渠道，有效地向其受眾傳達訊息。



路訊通在香港海底隧道入口的廣告牌，是一個威力強大的廣告平台

RoadShow



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，並從事節目製作及採購，以及推廣和銷售廣告時段。由於附設有巴士電視的巴士數目由2012年7月的4,800部銳減至3,600部，2013年為巴士電視業務帶來重大挑戰。路訊通能迅速及有效地應對這些轉變，實行多項措施來改善整體銷售方針。為此，路訊通已進一步提升及加強聯播節目，並溫和實施有關措施的能力。

於未來一年，路訊通會繼續將巴士電視與其他路訊通平台全面整合，以達致更大的協同效益和改善客戶服務的最終目標。

巴士車身

巴士車身廣告繼續取得穩健的增長。除了加強目前已深厚的客戶基礎外，路訊通更在吸引新業務夥伴，尤其是利潤豐厚的藍籌公司方面持續取得進展。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，證明巴

士車身是一個極具創意及功效的平台，有助品牌提升對目標觀眾的吸引力。

巴士車廂

於2013年，巴士車廂廣告業務表現穩定。年內，路訊通實施多項特別措施，以確保業務進一步增長，並繼續往前邁進。當中包括推出全新廣告形式，並以更創新的技術應用來提升創意和互動性，從而提高這個廣告平台的吸引力。

巴士候車亭

路訊通自2001年起與德高展域有限公司合營巴士候車亭廣告業務。於2013年，巴士候車亭廣告業務取得令人鼓舞的增長，有助擴大路訊通的市場佔有率，並鞏固路訊通作為香港領先戶外廣告代理人之一的地位。

綜合市場推廣服務

於2013年，路訊通領導市場的綜合市場推廣服務受惠於顯著增長的需求。主要顧客不但包括廣告商、專業項目管理及製作公司，甚至創意產業及公關專才。為使需求增長無間，路訊通將致力為客戶制訂度身設計的綜合推廣計劃，創造更高的宣傳價值。

憑藉多媒體平台、獨特的節目製作及優質的項目管理服務，路訊通具備優越條件滿足廣告媒體及廣告商

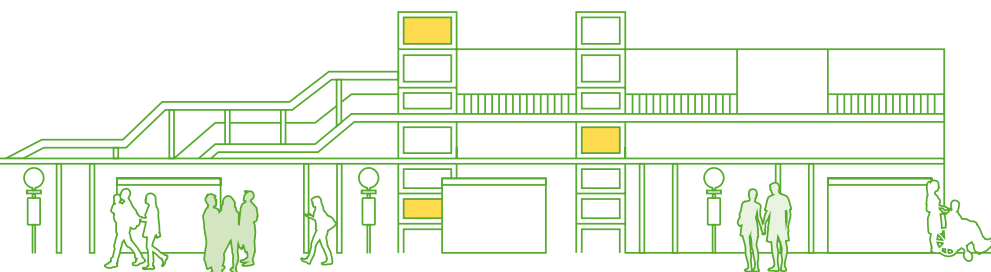
對綜合媒體及市場服務的需求。除了既有的巴士電視及巴士車身廣告平台外，路訊通更於2013年底將營業範疇進一步拓展至廣告牌、電子平台及流動應用程式。節目製作團隊繼續為不同客戶製作許多度身定制的節目。路訊通還舉辦各種產品發佈會、演唱會及其他活動，進一步加強在項目管理方面的昭著聲譽。路訊通繼續開創多媒體平台，提供功效強大、遠超合作夥伴期望的廣告活動，成為廣告客戶首選的合作對象。

廣告牌

自2012年12月首次承接廣告牌業務以來，廣告牌已成為路訊通一個創新的發展方向。座落海底隧道入口顯眼位置的優越展示區，為期望接觸龐大目標觀眾的廣告商提供前所未見的宣傳功效。自2013年3月起，路訊通亦負責管理多個位於三號幹線（郊野公園段），包括大欖隧道收費廣場的廣告牌。

路訊通將經營範疇擴展至廣告牌業務，不僅進一步鞏固其在戶外廣告市場的領導地位，同時為其不同層面的廣告平台增添新元素。

於未來一年，路訊通將繼續擴展廣告牌網絡及進一步擴大市場佔有率。路訊通亦計劃投入更多資源擴展業務，並繼續研發新技術及廣告模式，以提升廣告展示效果，對香港受眾發揮最大的影響力。



關懷顧客

我們的願景是成為舉世公認的公共運輸業領導者。我們致力滿足顧客的需要和期望，並為他們提供物有所值及最優質的運輸服務。





屯門公路巴士轉車站為往返外區的乘客提供更多接駁選擇

八達通巴士轉乘計劃

集團的專營巴士服務提供八達通巴士轉乘計劃，為乘客提供第二程接駁巴士的車資折扣優惠，並擴大了網絡的覆蓋範圍。轉乘計劃提高巴士的使用率並紓緩繁忙道路上的交通擠塞，有助締造更潔淨的環境。於2013年年底，九巴共營辦109個八達通巴士轉乘計劃，覆蓋269條路線，而龍運則營辦16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。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。

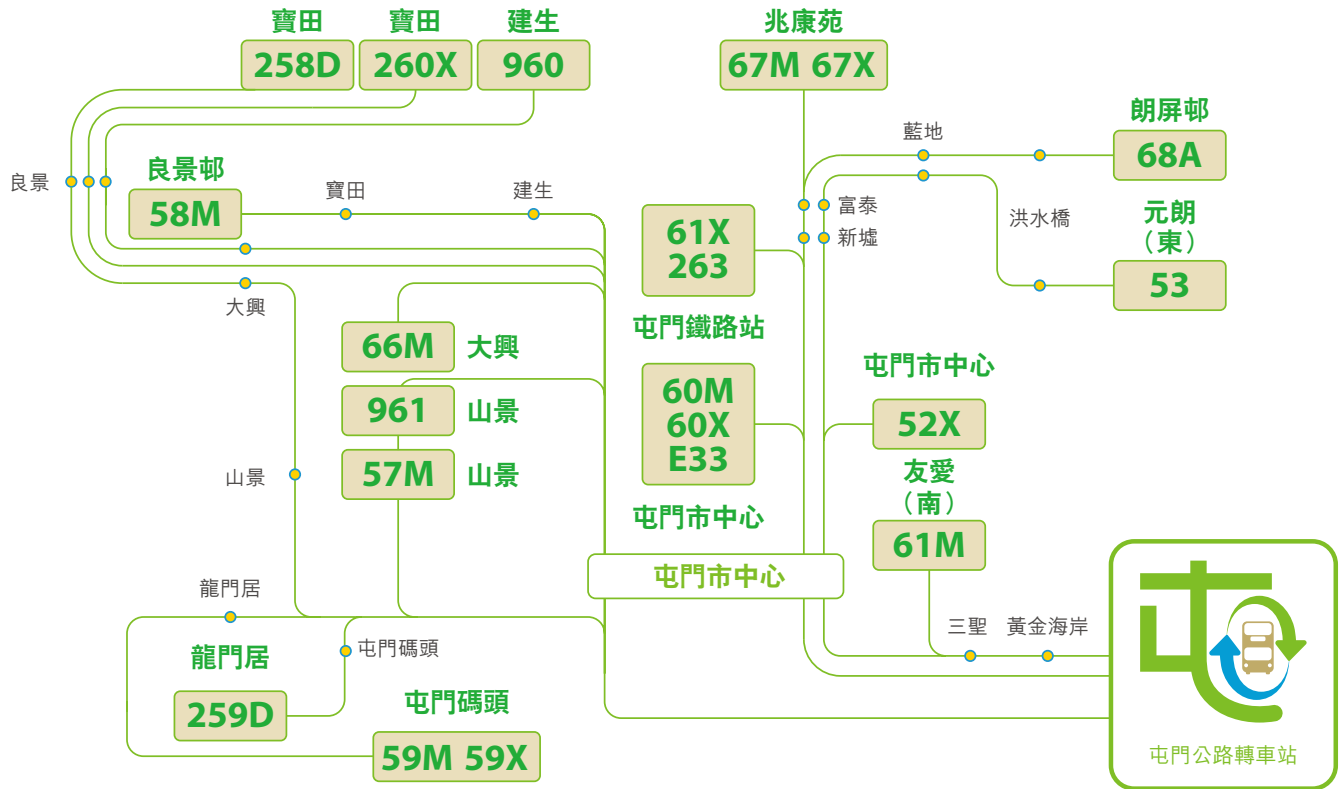
屯門公路轉車站

自屯門公路轉車站於2012年底啓用以來，屯門公路巴士轉乘折扣計劃已經過多個擴充階段。目前，共有29條巴士路線參加了轉乘計劃，並提供轉乘折扣優惠。轉乘計劃的實行亦有利於巴士路線重組，

包括將資源從低使用率的路線投入需求持續上升的路線。現時，平日每天約有20,000名乘客使用屯門公路轉車站。除了提升資源的運用效益外，轉乘計劃更可改善整體的巴士網絡聯繫，以合理票價為乘客帶來更快和更直接的巴士服務。九巴營運範圍內的其他地區也可採用這種兩全其美的安排。



屯門巴士路線
重組詳情



50元「五線全日通」，無限次乘搭

九巴於2013年4月7日推出「五線假日通」，為本地市民和遊客提供

更便利、更舒適的巴士旅程。乘客可於購買當日內無限次乘搭五條指定路線的巴士，暢遊九龍、新界及香港的旅遊景點。

自2013年9月7日起，「五線假日通」已擴展至包括平日使用，並易名為「五線全日通」。「五線全日通」的標準票價為港幣52.5元(12歲以下的小童和65歲及以上的長者則為半價，即港幣26.3元)，但在2013年9月7日至2014年3月6日推廣期內，乘客可以港幣50元的特惠票價(12歲以下的小童和65歲及以上的長者則為半價，即港幣25元)使用此項服務。

五條指定路線為：

路線	全程車費 (港元)
B1 線 落馬洲鐵路站 ↔ 天水圍鐵路站	12.70
968 線 元朗(西) ↔ 銅鑼灣(天后)	22.70
68X 線 佐敦(渡華路) ↔ 洪水橋(洪元路)	13.60
2 線 蘇屋 ↔ 尖沙咀碼頭	4.70
6 線 荔枝角 ↔ 尖沙咀碼頭	4.90



「八達通」聰明卡

八達通卡電子繳費系統於1997年推出，現深受香港的公共交通乘客歡迎。八達通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2013年，集團的專營巴士服務車費收入中約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節省成本。

水晶巴士站柱

為使在鬧市的站牌更加美觀實用，九巴於2013年增設了80枝全新的水晶巴士站柱，令水晶站柱總數增至約280枝。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。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，方便乘客查閱路線資料。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。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。水晶巴士站柱還安裝計時器，以調節照明的操作時間，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2013年，九巴加建了20個新候車亭，令候車亭總數增至2,462個。候車亭不但為乘客帶來方便，其附設的2,750塊廣告板亦為集團的專營巴士業務帶來廣告收入。

提升轉車站設施

於2013年，為配合屯門公路、華明及上水新轉車站啟用，九巴改善了乘客等候區的設施，包括增設顯眼的屋頂指示牌、大型圖像信息板、長椅、連座位的排隊欄杆，以及免費WiFi無線上網服務。九巴亦於屯門公路轉車站設置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。

顧客服務中心

九巴的八個顧客服務中心分佈於尖沙咀、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

安裝簡體中文版本，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。

為配合跨境旅客需要，九巴於2013年4月在落馬洲設立票務處，提供八達通服務及售賣新推出的「五線全日通」。

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)是九巴與乘客之間的有效溝通渠道。於2013年，熱線共處理了約280萬個來電，即平均每月處理約23.4萬個來電。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、交通消息及留言信箱服務。九巴是本港首間透過短訊服務(SMS)向顧客手提電話傳送巴士路線資料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2013年內共處理18,854個來電，即平均每月處理大約1,571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。



九巴按照國際認可標準，提供車隊保養服務

作為世界級的公共巴士營運商，我們的首要目標是確保日常運作的安全表現達致甚或超越顧客的期望。

安全守則

我們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。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，我們的首要目標是確保日常運作的安全表現達致甚或超越顧客的期望。我們採納「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。



九巴的車務營運部自2012年8月起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，在香港專營巴士業界中是唯一取得該項資格的公司。

安全管理系統

九巴的安全管治架構，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。九巴的車務營運部於2012年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。該驗證機構於2013年6月進

行OHSAS 18001監督審核，確保九巴的安全管理系統持續發揮成效。監督審查中未有發現違規情況。

作為安全文化的基石，九巴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。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安全感。

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。

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閉路電視監察系統，有助車長監察巴士上層的情況、在倒車時查察車後的物件，以及留意乘客下車的情況。為加強巴士乘客的保障，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。車隊還安裝電子速度記錄儀 (KMBLOG) 及遠程信息處理系統來記錄行車速度和其他操作參數。於 2013 年年底，九巴及龍運車隊中的每部巴士均已安裝 KMBLOG 及遠程信息處理系統，方便車隊管理。

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。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。

車長培訓及發展

我們致力栽培巴士車長，以保障乘客安全及提供可靠舒適的巴士服務。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，模擬現實世界的路面環境，讓車長改善駕駛技術，特別是在面對突發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。我們又製作了一個有關防衛性駕駛技巧的安全錄像，並上載至員工網。除了規定車長觀看安全錄像外，我們還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。

為鼓勵車長恪守道路安全原則，我們於 2013 繼續舉辦路線安全表現獎和路線安全改善獎，以宣揚安全駕駛的重要性。

為提升服務質素，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 年推出「伴你同行」計劃，協助新入職車長盡快適應工作環境，並提高他們的道路安全意識。我們委任行車經驗豐富而安全記錄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。九巴於 2013 年進一步擴展該計劃，以加強其成效。

巴士車長「駕駛貼士」資料庫

我們製作了全港首創的「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。這資料庫就九巴營運地區內巴士路線需注意的路段，為車長提供條理分明的指引和實用駕駛貼士，並附加相片及平面圖方便車長參閱。這樣，經驗老到的車長便可與其他車長分享個人專長及知識。我們已摘取重要的駕駛貼士編製成「安全駕駛貼士集」，並放在巴士總站供車長查閱。



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。這些措施有利我們為乘客提供舒適安全的旅程，並為車長提供支援。

關懷乘客

九巴貫徹為乘客提供安全巴士旅程的政策，於2013年7月27日推出全新系列的安全訊息，透過報站系統及「流動多媒體」系統播放，溫

馨提醒乘客不論在車廂內走動或站立時，都應該緊握扶手。

為加強成效，九巴邀請一名聲音為港人所熟悉的著名本地藝人為廣東話訊息錄音。報站系統的版本，包含五條以廣東話、普通話及英語播放的安全訊息，而「流動多媒體」系統的版本則是一輯名為「巴士仔說：請緊握扶手，安全第一！」的動畫。九巴再接再厲，於2013年9月16日推出一輯全新的安全錄

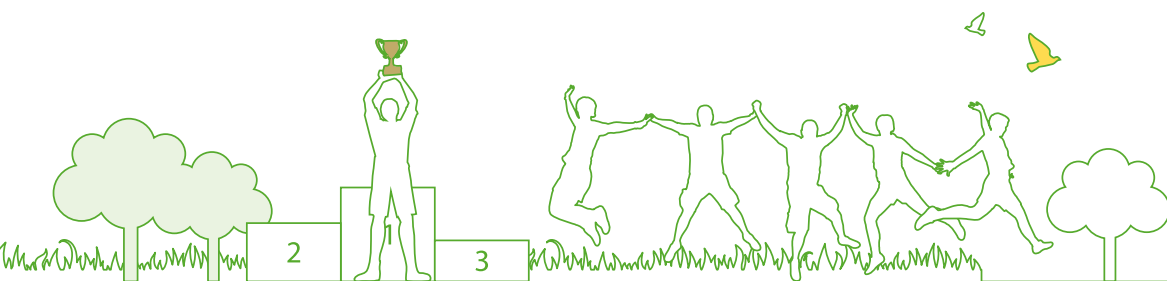
像，宣揚相若的「緊握扶手 安全第一」安全訊息，在九巴巴士上的「流動多媒體」系統以廣東話播放。

推廣安全駕駛

自2013年1月起，我們每月與警方合辦研討會，向新入職車長進一步推廣安全駕駛及分享駕駛貼士。此外，我們於2013年10月推出「工地座談會」，讓前線主管向車長傳達日常安全訊息，以加強他們的安全意識。



九巴推出「伴你同行」計劃，協助新入職車長盡快適應工作環境



關懷僱員

我們繼續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，以獎勵員工的卓越表現。





人力資源政策

為維持安全、和諧及尊重他人的工作環境，九巴採納一套全面的人力資源政策，當中訂立各項原則，包括推廣性別平等、防止性騷擾、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。我們恪守香港的勞工法例，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。

延長用膳時間

自2012年第三季起，九巴延長了車長用膳時間至60分鐘，並相應增聘並訓練巴士車長，以填補車長

因延長休息及用膳時間而出現的服務空檔。我們還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2013年繼續透過不同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、在巴士車身登載招聘廣告、在巴士總站派出招聘小組，以及與非政府機構合辦招聘日。

員工溝通

為加強九巴及龍運管理層和員工代表的雙向溝通，集團已設立了六個勞資協商委員會。九巴的五個委員會每月開會一次，而龍運的委員會則每兩個月舉行一次會議，各自檢討安全及營運程序、工作環境及員工福利等事宜。此外，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》，提供有效渠道，讓員工進一步掌握公司及行業發展的最新動態。

員工發展

我們致力栽培各級員工，作為不斷提升服務質素的重要一環。為此，我們不時安排適合的培訓及發展課程，以加強管理人員及前線員工的管理及營運技能。

下表提供集團各業務分部於2013年年底和2012年的員工數目：

業務分部	2013年	2012年
專營公共巴士業務		
• 九巴	11,999	12,006
• 龍運	469	460
小計	12,468	12,466
非專營運輸業務	624	656
媒體銷售業務 ⁽¹⁾	163	145
內地運輸業務 ⁽²⁾	5	5
總數	13,260	13,272

(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

於2013年，我們為管理人員提供一系列培訓和發展課程，內容涵蓋團隊管理技巧、領導技巧、訓練技巧、激勵技巧、談判及影響力技巧，以及創意和創新。我們亦為車務督察及站長安排培訓計劃，以提升他們的督導技巧及個人能力。我們還舉辦時間管理及Excel工作坊等培訓課程，以提升文職人員的技能。

於2013年，300多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各級員工舉行一場研討會，讓他們掌握最新的法例規定。九巴和龍運的管理人員連續第八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。

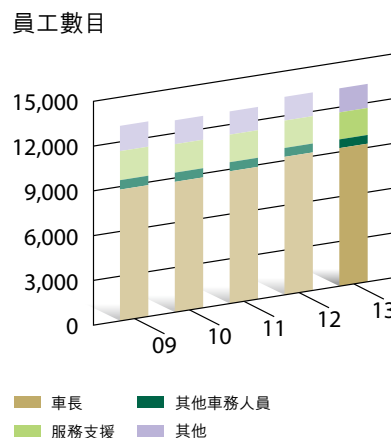
車長培訓

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。於2013年，九巴位於沙田車廠的車長訓練學校再為約6,300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2013年年底，訓練學校聘有67名資深駕駛導師及擁有45輛訓練巴士。

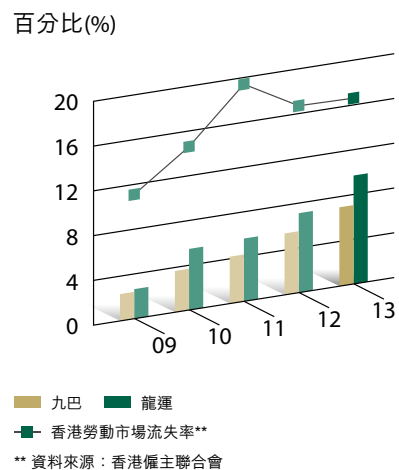
九巴車長訓練學校提供的系統性培訓，重點是透過全面而精心設計的課程，提升車長的防衛性駕駛技巧。新入職的車長參加一系列基本培訓課程，其重點包括巴士操控、道路安全意識、安全行車技巧、道路守則、巴士停泊、夜間駕駛、各款巴士型號、認識巴士路線和車上設施，以及顧客服務技巧。所有新車長在正式為公眾服務前，必須通過嚴格的內部評估，以確保他們能安全、有效地履行職責。九巴亦持續為資深車長安排駕駛技術改進培訓課程，以提高他們的道路安全意識及防衛性駕駛技巧。所有車長均須修讀培養良好駕駛習慣的環保駕駛培訓課程，以加強環保意識。

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，協助車長改善駕駛技巧，訓練他們面對不同交通情況時所作出的反應。模擬駕駛室不會佔用路面或消耗燃料，符合環保。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，駕駛導師即場向每位受訓者提供意見，並派發一份電腦報告，當中載有行車速度、旅程時間、乘客舒適度等資料。

集團於12月31日之員工數目



員工流失率 (自願離職)





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，我們亦設立了一個專門網上學習平台。

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2013年，我們為1,759名技術人員舉辦共182個

內部訓練課程，並與巴士製造商合辦18項培訓課程，供235名工程師、督導員及科文參加。

為確保巴士車隊獲得穩定供應的熟練維修員工，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2013年有39位學徒畢業，令學校自成立以來的畢業生總數達2,316名。於2013年年底，共有175名學徒入讀技術訓練學校。

九巴學徒培訓的質素於2013年再次獲得肯定，一位學徒在職業訓練

局舉辦的最佳汽車學徒比賽中獲得殿軍，並獲邀前往日本參觀豐田汽車廠。

表現評估

九巴及龍運利用有系統的表現評估機制來監察車長表現，確保把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。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。



九巴的巴士模擬駕駛室模擬真實的路面環境，協助車長提升駕駛技巧

表揚卓越服務

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及鼓勵員工持續地全心全意為顧客服務。

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2013年，我們向703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2013年，我們向九巴及龍運車長頒發5,534個良好服務年獎及3,846個安全駕駛年獎，而307個車站員工則獲頒良好服務年獎，表揚他們長期保持傑出表現。

集團非專營運輸業務部旗下的營運公司，於2013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。

傑出服務獎

我們每年舉辦傑出服務獎，以表揚員工的傑出貢獻。於2013年，有

62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。

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，讓前線員工用膳及休息。我們亦在休息室



九巴推廣工作生活平衡，鼓勵員工參與康體活動



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借閱公司內部圖書館的書籍及雜誌。

員工活動

慈善競跑

於2013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2013年12月，九巴長跑隊更在「勇闖ICC-100-新地公益金慈善跑」活動中，奪得團體接力賽冠軍及亞軍。

長跑賽

由人力資源部舉辦的2013年九巴長跑賽於4月14日在烏溪沙運動場舉行。這項活動的目的是向員工及其家人推廣健康的生活方式。為慶祝九巴成立八十年，我們還舉辦九巴八十周年盃，吸引逾240名員工及其家人參與。經過一日輕鬆愉快的活動後，優勝者獲董事總經理頒發獎項。

龍舟賽

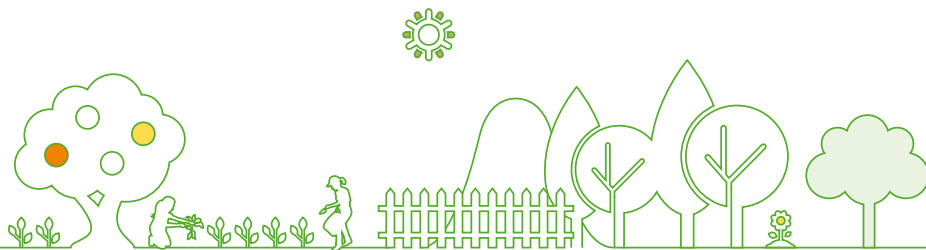
在2013年6月12日舉行的赤柱國際龍舟錦標賽中，九巴龍舟隊贏得三個獎項(男子乙組初賽第一名、男子B組銅杯決賽冠軍及赤柱廣場混合銀碟決賽冠軍)。比賽過後，九巴高級管理層為龍舟隊舉行了祝捷午餐。

車廠比賽

我們於2013年舉辦多項車廠比賽及錦標賽，包括乒乓球、足球及長跑等運動競賽。



我們每年舉辦傑出服務獎，以表揚員工的傑出貢獻。



愛護環境

集團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，並向公眾公佈我們的環保政策

- 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於 2001 及 2003 年分別獲香港品質保證局頒發 ISO 14001 證書。

九巴是全港首家榮獲「Q 嘜環保管理計劃」認證的上市公共運輸機構，並於 2013 年再獲香港工業總會轄下優質標誌局頒發此認證，有效期由 2013 年 5 月至 2016 年 4 月。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。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

九巴和龍運透過不斷投資最新環保科技及設備，從而建設更美好的環境。我們的新巴士在環保表現方面一般均遠超香港的法例規定。集團高度重視肩負在業界的領導角色，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。

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 2013 年 12 月 31 日，九巴於旗下車廠共裝設了 39 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 715 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。由於氨素溶液形成的氨氣能將氮氧化物還原成氮和水蒸汽，所以若配合氨素使用，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2014年在水圍的車廠安裝氨素補給站，亦會於荔枝角、九龍灣、將軍澳及青衣的車廠裝設更多此類補給站，令年底氨素補給站的總數增至65台。

集團的非專營運輸業務部(包括陽光巴士集團和新香港巴士有限公司)的車隊，共有384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2013年年底，九巴及龍運合共營運4,017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2,905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約93.8%，而氮氧化物的排放水平亦減低約61.4%。

於2013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 [#]	423	0	423	423	0	0
歐盟第二代	200	0	200	200	0	0
歐盟第二代*	1,339	79	1,418	0	0	1,418
歐盟第三代	42	10	52	0	52	0
歐盟第三代*	1,056	8	1,064	0	0	1,064
歐盟第四代	106	32	138	0	0	138
歐盟第五代	679	43	722	0	0	722
	3,845	172	4,017	623	52	3,342

[#] 已安裝柴油催化器

* 已安裝柴油微粒過濾器

探討零排放及低排放巴士技術

九巴服務香港市民八十載，一直致力引進最新的巴士技術，力臻卓越。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及低排放技術。

零排放的超級電容巴士

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。九巴完成第一代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(完全充電後，可連續行

駛8至10公里)。這意味著我們可把gBus²投入短途路線而毋需於途中充電，因此可減少沿途安裝的充電站。gBus²於2012年3月至9月進行測試，表現令人滿意。

gBus²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



九巴專營巴士服務於2013年9月推出全港首部電池驅動巴士

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的終點設置充電站。預期兩條路線將於2014年第四季投入服務。

零排放電池推動巴士

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，以便進行測試，從而評估該巴士是否適合香港的運作環境。

電動巴士長12米，採用磷酸鐵鋰電池，車速可達致每小時約70公里，最高載客量為66人。電動巴士在車廠充電只需約3小時便可滿電。充滿電後，續航距離可超過180公里。經過七個月不載客的道路測試(測試項目包括續航力、可靠性、耐用性、電池性能、電動機性能、其他機械性能，以及在不同天氣和路面情況下行駛時的表現等)後，九巴由2013年5月開始，

把電動巴士投入服務，接載員工往返荔枝角車廠與九巴總部。為進一步評估電動巴士在香港其中一條最繁忙道路上行走的表現，九巴由2013年9月9日起，派出電動巴士在早上及晚上繁忙時段經彌敦道行走往來尖沙咀天星碼頭巴士總站與蘇屋的2號線，為期一個月。因此，電動巴士成為香港首部提供載客服務的零排放專營巴士，標誌著九巴及本地公共巴士業的一個里程碑。九巴將檢討電動巴士的營運表現，以決定採購下一批電動巴士在香港作進一步試驗運行。

為了確保電動巴士與九巴的現有車隊看齊，生產商在設計上已經配合九巴採用多項進口組件，包括前軸、轉向系統、空調、車門、座椅、地板、車身噴漆及有關組件。這些組件均符合歐盟標準以及九巴對本身車輛所訂的嚴格標準。電動巴士亦具有多項特別設計的強化功能，如電池監控系統，讓車長監察電池的電壓、電流及溫度，並可按需要截斷電流。

採購零排放或低排放巴士

為保障市民的健康及改善路邊空氣質素，香港特區政府已撥出港幣1.8億元予本港專營巴士公司，包括九巴，用以採購一共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。香港特區政府將資助九巴及龍運購

置 14 部單層電動巴士及八部單層 gBus，以投入試驗運行。九巴及龍運已展開招標及採購程序。

低排放巴士方面，九巴在香港特區政府資助下，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。這些混能巴士將於 2014 年下半年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模式，我們將繼續與特區政府合作，探討在特別適合的地區，尤其是繁忙公路，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，開發適合香港的零排放及低排放巴士。

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，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，使廢油量減少了 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。

全環保驅動系統

全環保驅動系統自 2003 年起，成為我們所有新巴士的標準裝置。該系統節省燃料，與傳統驅動系統比較能減少平均 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，可提供更順暢的旅程。

淨電空氣淨化器

九巴在巴士上安裝淨電空氣淨化器，能有效隔除車廂內的微塵。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八成的微塵。於 2013 年年底，九巴共有 1,449 部巴士已安裝淨電空氣淨化器。

海棉空氣過濾器

九巴和龍運正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約為 12 個月，較傳統的紙空氣過濾器高出六倍。使用海棉空氣過濾器，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，能全天候為巴士車廂提供更靈便、更精密的溫度監控。

輪胎翻新及循環使用

於 2013 年，九巴的輪胎翻新工場共翻新了 28,500 條輪胎，使自 1972 年以來，共有超過 78 萬條輪胎被翻新。另外，回收商收集原本需要傾倒於堆填區的 17,000 多條廢輪胎，以及 200 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

由 2001 年起，九巴支持香港地球之友的碳粉匣回收計劃。截至 2013 年年底，九巴共回收了 6,436 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

九巴為減少需要棄置的固體廢物量，已在全公司推行減廢計劃。我們於 2013 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 819 千克以往需要棄置於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



2013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2013年，約31.5萬千克的固體化學廢料，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71.5萬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

環保一向是九巴營運上一項重要的考慮因素。我們車廠共安裝了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。我們亦於車廠及總部發起節水運動，鼓勵員工珍惜用水。

金屬廢料循環再用

於2013年，九巴每日、每月、每半年及每年在各車廠進行檢修，因

替換舊巴士零件而產生的金屬廢料超過957噸。九巴將其悉數回收，以減少需要棄置的固體廢物量。在金屬廢料中，約94%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一系列環保設施，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。

作為推動低碳環境承諾的一部分，九巴陸續在車廠將高棚燈換成能源效益光管。於2013年，沙田車廠、九龍灣車廠及九巴總修中心採用節能無極燈，九巴因而合共節省4%耗電量。

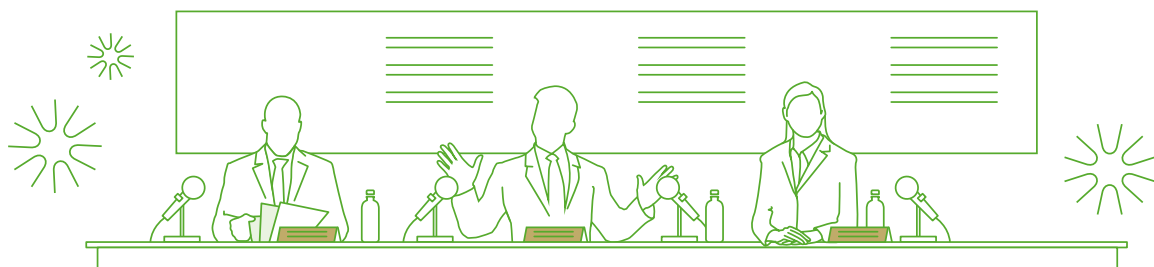
於2013年，九巴作為全港首間參與光管回收計劃的機構，把約8.6萬支舊光管送到政府化學廢物處理中心循環再造，令九巴自2006年以來的回收總數增至約62.3萬支。

九巴設於荔枝角車廠、九龍灣車廠、沙田車廠、屯門車廠及九巴總修中心的五個收集點，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，藉以節約能源和保護空氣質素。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的體積減少了60%。過濾器於壓縮過程中擠壓出來的廢油亦可以循環再用。



與持份者緊密聯繫

我們透過各種渠道，與持份者，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。





與社會各界的溝通

企業社會責任約章

九巴定期發表參照《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》詳述九巴以顧客及僱員為本、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。

接觸傳媒

於 2013 年，九巴舉行多場慶祝開業八十周年的記者會及簡報會。為紀念九巴在八十年前成立的大日子，九巴於 4 月 13 日在沙田車廠天台舉行盛大活動，同時進行九巴傑出車長選舉。當日的節目除了開幕典禮暨嘉年華會外，還包括古董巴士展覽，而「定向八十」挑戰賽的六支參賽隊伍亦於當日探索九巴在港九各地的巴士路線，並順利完成賽事。嘉年華會吸引逾 26,000 人參加，為九巴締造一項新紀錄。另外，本地歷史學家高添強先生亦於 7 月 17 日在 2013 年香港書展中舉行其《九巴同行八十年》新書發佈會的講座。這本新書成為書展中的暢銷書之一。另一項值得回味的盛

事，是本港歷來最大型的巴士展覽會「伴你同行：香港巴士故事」的開幕禮，展覽假座香港歷史博物館舉行，展期由 9 月 25 日至 11 月 11 日。開幕禮翌日，本身是巴士迷的國際著名武打巨星甄子丹先生亦到場參觀。九巴兩名資深員工王霖先生和孫寶安先生與傳媒一同參觀展覽，其後接受訪問暢談昔日的工作點滴。九巴最後在沙田車廠天台舉行巴士模型分享會暨迷你巴士大賽，為展覽劃上完美句號。九巴還派出旗下兩部古董巴士，分別是丹拿 A 型及亞比安 55 型，與 2013 年「新倫敦巴士」進行「世紀會面」。

此外，九巴舉行其他傳媒活動，重點介紹巴士路線重組措施，如屯門

公路轉車站(往屯門方向)啓用、北區的區域性路線重組計劃，以及包括「五線全日通」的路線推廣活動。

九巴還舉行介紹環保措施的傳媒活動，包括全港首部電池驅動電動巴士「eBus」的啟用禮。該巴士由 2013 年 9 月 9 日起投入服務，行走尖沙咀碼頭與蘇屋的 2 號線。

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意願和期望。於 2013 年，九巴舉辦了六次乘客聯絡小組會議，所討論的範圍涵蓋轉乘計



開創新猷的屯門公路巴士轉車站啟用，備受傳媒關注

劃、環保巴士、網絡聯繫及跨境服務。九巴參詳多年來收到的建議，大大改善了巴士業務的營運及服務質素。

九巴發佈的《2013年九巴乘客聯絡小組報告》已上載於九巴網站。龍運於2013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

為配合路線重組計劃，九巴於2013年派發了逾46萬張路線圖及宣傳單張，將路線更改的消息告知乘客，並推廣新路線。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)照顧廣大乘客的需要，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，提供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，為乘客提供360度實景的街景圖像。

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網站選舉金獎，並於2013年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。

與供應商合作

供應鏈管理

供應鏈的環境及社會風險管理政策

我們深信供應商應該秉持與九巴相同的可持續發展方針，因此要求他們在登記成為九巴的供應商時，

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

集團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採取下列措施，以承諾愛護環境、為僱員提供健康、安全的工作環境：

- 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；及



九巴派發簡明的路線圖及單張，告知乘客有關路線重組的服務改動



- 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；及
 - 遵守所有相關法例。

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：

- 投標者的環境保護、健康和安全管理意識，以及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境保護、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。

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履行集團所有合約，並且在任何情況下均不得違反香港特區政府的法例。

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作出自由及獨立決定的能力。

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；
- 公平競爭；
- 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協定，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。



深入社群

集團熱心服務社群及贊助慈善機構的承諾於2013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」。此外，九巴亦獲得香港公益金頒發公益優異獎。





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)，以及綠色力量舉辦的「綠色力量環島行」。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2013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、香港大學傑出交通運輸講座系列、香港傑出運動員選舉、衝勁樂、苗圃挑戰十二小時，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「2012-2013大埔區傑出企業公民獎」的表揚。

於2013年，路訊通持續透過其安裝在九巴巴士上的「流動多媒體」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2013年，4,300名會員投入了超過17,500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。自2008年起，「九巴之友」與基督教正生會合辦一項名為「我有一個家在香港」的義工活動，邀請來自湖南和福建兩省的孤兒或患病兒童，在香港的寄宿家庭歡度為期一周的春節假期。自2010年起，「九巴之友」參加由康樂及文化事務署舉辦的「綠化義工計劃」，包括種花及協助樹木保育，為深水埗區帶來更青綠的市區景致。為鼓勵更多年青人參與社區活動，「九巴之友」更把招募參加者的年齡降至12歲。在過去17年，「九巴之友」累積超過15萬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2013年11月10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2013年11月17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。

顧客服務大使

為加強北區巴士路線重組計劃期間的顧客服務，九巴招募及培訓了62名顧客服務大使，在巴士站及巴士總站即場提供協助，處理乘客的服務查詢。大使還在上水、華明、清河和聯和墟巴士總站，以及藍田和灣仔的中途站派發宣傳單張，並收集乘客意見。該項計劃由2013年8月中旬舉行至9月底，為期六周。

財務回顧

集團

財務表現摘要

	2013年	2012年	變動	
	港幣百萬元	港幣百萬元 (重列)	港幣百萬元	百分比
營業額	7,420.4	7,181.0	239.4	+3.3
其他收益淨額	271.4	185.8	85.6	+46.1
經營成本	(7,286.4)	(7,195.2)	91.2	+1.3
融資成本	(7.3)	(9.4)	(2.1)	-22.3
應佔聯營公司盈利	34.8	34.5	0.3	+0.9
撥回其他金融資產減值虧損	25.6	-	25.6	不適用
除稅前盈利	458.5	196.7	261.8	+133.1
本公司股權持有人應佔盈利	371.3	165.8	205.5	+123.9
每股盈利(港幣元)	0.92	0.41	0.51	+123.9

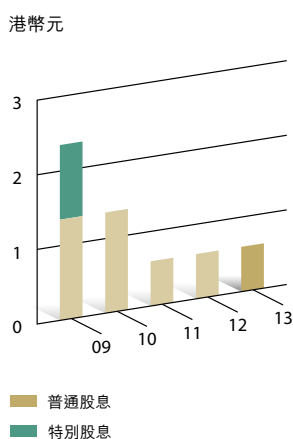
2013年財務表現回顧

集團全年業績

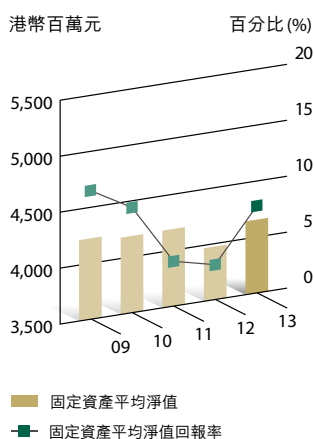
截至2013年12月31日止年度，集團的股東應佔盈利為港幣3.713億元，而經重列的2012年盈利則為港幣1.658億元。集團因採納於2013年1月1日開始的會

計期間生效的經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」(「經修訂的香港會計準則第19號」)，故此重列之前呈報的2012年股東應佔盈利港幣3.092億元。2013年的每股盈利為港幣0.92元，而經重列的2012年每股盈利則為港幣0.41元。

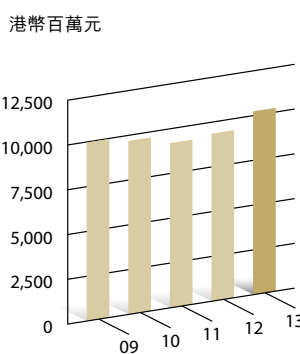
每股股息



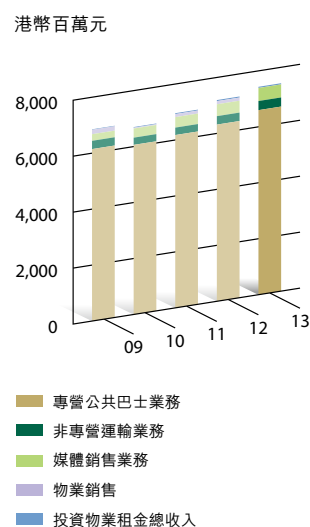
固定資產平均淨值回報率
(不包括物業發展及出售物業)



於12月31日之資產總值



集團營業額





下表為集團截至2013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)	
	2013年	2012年	2013年	2012年 (重列)
專營公共巴士業務部	6,602.5	6,319.0	18.0	(202.1)
非專營運輸業務部	324.6	301.1	34.9	34.6
物業持有及發展部	31.3	139.7	147.7	120.5
媒體銷售業務部	462.0	421.2	124.5	96.5
財政服務部	-	-	71.0	44.3
中國內地運輸業務部	-	-	34.8	34.5
	7,420.4	7,181.0	430.9	128.3
融資成本			(7.3)	(9.4)
未分配之經營收入淨額			34.9	77.8
除稅及非控制性權益前盈利			458.5	196.7
所得稅			(55.1)	(6.0)
非控制性權益			(32.1)	(24.9)
本公司股權持有人應佔盈利			371.3	165.8

集團主要業務之分部分類資料詳情，已刊載於本年報第166至168頁財務報表附註13。

集團收入及經營成本的主要變動

截至2013年12月31日止年度，集團營業額為港幣74.204億元，較2012年的港幣71.810億元增加港幣2.394億元或3.3%。營業額增加，主要由於九巴的票價自2013年3月17日起上調4.9%，令集團專營公共巴士業務的營業額按年增長港幣2.835億元。此外，主要受在香港的核心業務增長帶動，集團媒體銷售業務部的營業額亦由2012年的港幣4.212億元，增加港幣4,080萬元至2013年的港幣4.620億元。然而，隨著曼克頓山最後一個住宅單位於2012年售出，上述利好因素已被物業銷售收入按年減少港幣1.111億元以致部分抵銷。

集團於2013年的總經營成本為港幣72.864億元，較2012年的港幣71.952億元(重列)增加港幣9,120萬元或1.3%。總經營成本增加，主要由於員工於2013年獲年度加薪3.9%，令員工成本按年增加港幣1.611億元。

於2013年，集團的應佔聯營公司盈利為港幣3,480萬元(2012年為港幣3,450萬元)，較2012年增加港幣30萬元或0.9%。

本年度所得稅支出為港幣5,510萬元(2012年為港幣600萬元(重列))。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第161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86至91頁。

股息

董事會已建議派發普通末期股息每股港幣0.45元(2012年為每股港幣0.45元)。連同於2013年10月派發之中期股息每股港幣0.15元(2012年為每股港幣0.15元)，2013年全年股息將為每股港幣0.60元(2012年為每股港幣0.60元)。擬派末期股息須待股東於2014年5月22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

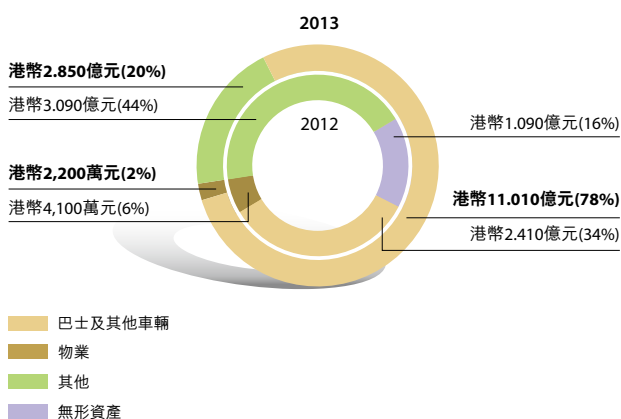
集團的固定資產主要包括樓宇、巴士及其他車輛、裝配中巴士、工具及其他設備、投資物業，以及租賃土地權益。於2013年12月31日，集團的固定資產並無作為抵押。

於2013年，集團的資本性支出為港幣14.084億元(2012年為港幣7.001億元)。資本性支出的增加，主要由於九巴及龍運於年內購入更多新巴士以替換舊巴士所致。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第169頁財務報表附註14(a)及第173頁財務報表附註15。

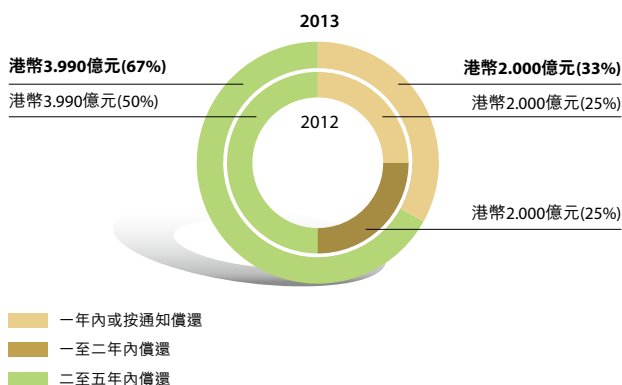
無形資產及商譽

於2013年12月31日，集團的無形資產及商譽分別為港幣1.321億元(2012年為港幣1.321億元)及港幣8,410萬元(2012年為港幣8,410萬元)。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。

資本性支出



於12月31日之集團借貸還款分析



流動資產及流動負債

於2013年12月31日，集團的流動資產總額為港幣35.455億元(2012年為港幣36.962億元)，其中主要包括流動資金港幣26.288億元(2012年為港幣30.966億元)及應收賬款港幣4.316億元(2012年為港幣4.321億元)。於2013年年底，集團的流動資金主要為港幣、美元及人民幣。

集團於2013年12月31日的流動負債總額為港幣15.365億元(2012年為港幣14.706億元)，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2013年12月31日，銀行貸款及透支為港幣5.991億元(2012年為港幣7.986億元)，全部均為無抵押。於2013年12月31日及2012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2013年12月31日，集團的未動用銀行信貸總額為港幣6.100億元(2012年為港幣6.099億元)，其中港幣6.000億元(2012年為港幣6.000億元)屬已承諾性質。

資本承擔

於2013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22.342億元(2012年為港幣30.639億元)。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	2013年	2012年
觀塘地段發展項目	1,788.2	1,788.8
購買巴士及其他車輛	219.3	1,097.5
購置其他固定資產	178.5	177.6
興建車廠及其他車廠設施	48.2	-
總計	2,234.2	3,063.9

於2013年12月31日，集團已訂購269部新巴士（2012年為407部），並將於2014年付運。

資金及融資

流動資金與財政資源

集團密切監察其流動資金需求及財政資源，從而確保集團擁有充裕的現金及流動資產儲備，以及充裕而尚未動用的已承諾銀行備用信貸，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負責本身的現金管理，包括將現金盈餘作短期投資來提升收益，以及按預期的資金需求進行借貸，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政策，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。管理層透過妥善規劃和嚴密監察負債水平，以及維持充裕的已承諾備用信貸額，確保集團的日常庫務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

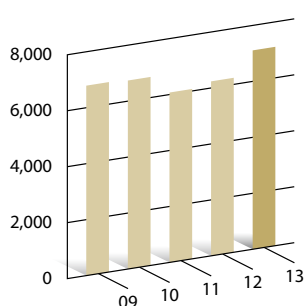
於2013年12月31日，集團擁有現金淨額（即現金及銀行存款減借貸總額）港幣20.297億元（2012年為港幣22.980億元），而流動資金比率（流動資產對流動負債的比率）則為2.3（2012年為2.5）。下表列出集團按貨幣劃分的淨現金詳情：

貨幣	現金及 銀行存款	現金及 銀行存款	銀行貸款及 透支	淨現金
	外幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
於2013年12月31日				
港幣		1,485.3	(599.1)	886.2
人民幣	784.6	1,003.9	-	1,003.9
美元	17.9	139.6	-	139.6
英鎊	-	-	-	-
總計		2,628.8	(599.1)	2,029.7
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

財務回顧

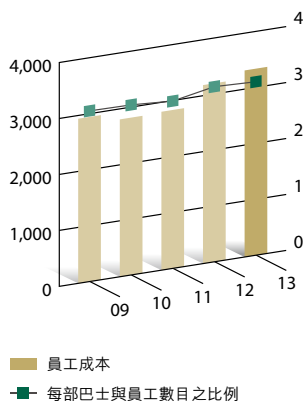
於12月31日之股東權益

港幣百萬元



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)

港幣百萬元 每部巴士的員工數目



融資成本及利息盈利率

截至2013年12月31日止年度，集團的融資成本為港幣730萬元，較2012年的港幣940萬元減少港幣210萬。融資成本下降，主要由於年內集團平均銀行借貸額減少，而平均年利率由2012年的1.14%下降至2013年的1.06%。

截至2013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5,900萬元(2012年為港幣5,830萬元)，因而錄得淨利息收入。

現金流量淨額

截至2013年12月31日止年度，現金及現金等價物淨額增加港幣4.762億元(2012年為淨額減少港幣12.488億元)，其來源如下：

	2013年 港幣百萬元	2012年 港幣百萬元
產自/(用於)以下活動 的現金淨額：		
• 經營活動	1,072.4	1,160.7
• 投資活動	(129.8)	(2,074.9)
• 融資活動	(466.4)	(334.6)
總計	476.2	(1,248.8)

於2013年，集團由經營及投資活動產生之現金淨額為港幣9.426億元(2012年為現金流出淨額港幣

9.142億元)，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9.272億元(2012年為港幣8.556億元)；(ii)出售曼克頓山物業所得的現金收益港幣160萬元(2012年為港幣1.135億元)；(iii)支付予資本性支出的金額港幣12.033億元(2012年為港幣6.865億元)；及(iv)原本到期日超過三個月的銀行存款減少港幣9.770億元(2012年為增加港幣13.580億元)。

年內，銀行貸款額減少港幣2.000億元(2012年為減少港幣7,000萬元)。2013年未扣除付予股權持有人股息前的現金流入淨額為港幣7.184億元，而2012年則為現金流出淨額港幣10.066億元。

有關集團截至2013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140頁的綜合現金流量表。

財務風險管理

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、信貸風險，以及現金流量及流動資金風險。集團的整體財務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

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，以及人民幣存款。集團的庫務團隊緊密監察外匯市場的最新情況，並考慮現時及預計風險，採用敏感度分析來衡量外匯風險。集團將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2013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5%進行對沖(2012年為21%)。於2013年年底及2012年年底，集團並無未平倉的遠期外匯合約。

利率風險管理

集團以審慎態度，運用各種技術和工具來管理利率風險，包括為貸款安排不同的續期時段及不同到期日，以達致自然對沖效果。集團並於適當情況



下，採用利率掉期等衍生金融工具。於2013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2013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「A」信貸評級，前景為穩定。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。雖然使用燃油衍生工具可管理燃油價格波動的風險，但集團仍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2013年並無訂立任何燃油價格對沖合約。為紓緩燃油價格波動的影響，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、引入電池驅動電動巴士，並為車長提供環保駕駛訓練。此外，我們亦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。管理層將不斷密切監控燃油價格走勢，並檢視燃油價格風險的管理策略，以尋求方法應對燃油價格上漲的影響。

信貸風險

集團的信貸風險主要來自貿易及其他應收賬款和債務投資。貿易及其他應收賬款方面，集團對需要高於某一水平信貸額的所有顧客作出個別信貸評估。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。為了盡量減少應收賬款的信貸風險，集

團定期為應收賬款編製賬齡分析及採取適當的跟進措施。債務投資只會與投資信貸評級可以接受的交易對手進行。鑑於交易對手的信貸評級優越且債務投資的到期日較短，管理層並不預期任何交易對手會無法履行責任。集團在整個交易期間密切監察交易對手的信貸質素。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

集團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，從而確保現金結餘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、股息派發、資本性支出，以及新投資的需要。集團將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沒有長期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。然而，假若燃油價格持續處於高位而九巴未能適時全面落实路線重組計劃，或不獲香港特區政府批准足夠的車費加幅來抵銷不斷上升的經營成本，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2013年員工成本佔集團總營運成本48.4%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2013年12月31日止年度，集團的薪酬總額為港幣32.992億元（2012年為港幣31.567億元），增幅為4.5%。集團於2013年年底的員工數目為13,260人，較2012年年底的13,272人減少0.1%。

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	2013年	2012年 (重列)
營業額	港幣百萬元	6,320.8	6,056.2
其他收益淨額	港幣百萬元	67.5	78.3
總經營成本	港幣百萬元	(6,405.6)	(6,355.7)
經營虧損	港幣百萬元	(17.3)	(221.2)
融資成本	港幣百萬元	(7.3)	(9.3)
除稅前虧損	港幣百萬元	(24.6)	(230.5)
所得稅抵免	港幣百萬元	3.4	38.3
除稅後虧損	港幣百萬元	(21.2)	(192.2)
淨虧損率		(0.3)%	(3.2)%
總載客量	百萬人次	952.8	942.9
行車里數	百萬公里	300.7	307.6
年終僱員數目	僱員數目	11,999	12,006
年終車隊規模	巴士數目	3,845	3,820
資產總值	港幣百萬元	5,444.3	4,693.0

儘管獲准由2013年3月17日起上調票價4.9%，九巴於2013年仍繼續錄得除稅後虧損港幣2,120萬元(2012年為除稅後虧損港幣1.922億元，已因採納於2013年1月1日生效的經修訂的香港會計準則第19號而就之前列報的虧損港幣5,150萬元作出重列)。由於連續第二年錄得虧損，為了回復穩健的財政狀況來提供持續的優質服務，九巴於2013年11月29日向運輸署申請上調票價4.3%，香港特區政府正在審批這項加價申請。

九巴於2013年的車費收入為港幣62.028億元，較2012年的港幣59.427億元增加港幣2.601億元，或4.4%。車費收入增加，主要由於票價於2013年3月17日上調4.9%和載客量按年微升所致。九巴於2013年的總載客量為9.528億人次(每日平均261萬人次)，較2012年的9.429億人次(每日平均258萬人次)上升

1.1%。載客量上升，主要由於自2012年8月5日起香港特區政府推出長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，令長者載客量上升。年內的廣告收入為港幣1.160億元，較2012年的港幣1.120億元增加3.6%。

2013年的總經營成本為港幣64.056億元，較2012年的港幣63.557億元(重列)增加港幣4,990萬元或0.8%。總經營成本上升，主要由於員工獲得平均3.9%的加薪幅度(九巴營運及維修員工自2013年6月1日起獲加薪，其他員工則自2013年9月1日起獲加薪)，導致員工成本增加港幣1.373億元，加上通脹令零件、隧道費及其他經營成本上升。然而，九巴的路線重組令行車里數減少，因而節省了燃油成本，加上折舊支出減少，抵銷了部分上述經營成本的增幅。



龍運巴士有限公司(「龍運」)

	單位	2013年	2012年 (重列)
營業額	港幣百萬元	394.5	374.2
其他虧損淨額	港幣百萬元	(2.2)	(1.7)
總經營成本	港幣百萬元	(349.7)	(343.9)
經營盈利	港幣百萬元	42.6	28.6
融資成本	港幣百萬元	-	(0.2)
除稅前盈利	港幣百萬元	42.6	28.4
所得稅支出	港幣百萬元	(7.2)	(4.7)
除稅後盈利	港幣百萬元	35.4	23.7
淨盈利率		9.0%	6.3%
總載客量	百萬人次	33.2	31.3
行車里數	百萬公里	25.8	25.4
年終僱員數目	僱員數目	469	460
年終車隊規模	巴士數目	172	165
資產總值	港幣百萬元	243.6	191.8

龍運於2013年錄得除稅後盈利港幣3,540萬元，較2012年的港幣2,370萬元(因採納經修訂的香港會計準則第19號而重列)增加港幣1,170萬元或49.4%。

龍運於2013年的車費收入為港幣3.936億元，較2012年的港幣3.725億元增加港幣2,110萬元或5.7%。車費收入增加，主要由於國際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，令載客量按年上升6.1%。龍運於2013年錄得3,320萬人次的總載客量(每日平均為90,899人次)，而2012年為3,130萬人次(每日平均為85,409人次)。

龍運於年內的總經營成本為港幣3.497億元，較2012年的港幣3.439億元(重列)增加港幣580萬元或1.7%。總經營成本上升，主要由於年度加薪導致員工成本上升，以及因通脹而令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2013年錄得除稅後盈利港幣3,060萬元，較2012年的港幣3,050萬元增加港幣10萬元或0.3%。2013年的營業額為港幣3.246億元，較2012年的港幣3.011億元增加7.8%。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2013年的營業額為港幣2.865億元，較2012年的港幣2.617億元增加港幣2,480萬元或9.5%。這主要由於業務增長，加上有兩家跨境非專營巴士營運商於2012年下半年加入陽光巴士集團，令營業額提高。由於薪金、燃油成本及其他經營成本因通脹而上升，2013年的總經營成本亦因而增加。

財務回顧

為貫徹對優質服務及環保的承諾，陽光巴士集團添置了33部歐盟第五代巴士，以擴展業務、提升服務水平及替換舊車。於2013年12月31日，陽光巴士集團的巴士數目為386部(2012年為386部)。

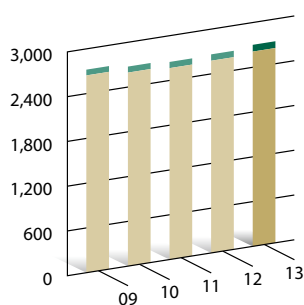
新香港巴士有限公司(「新港巴」)

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2013年的總載客量為470萬人次(每月平均載客量為39萬人次)，較2012年的490萬人次(每月平均載客量為41萬人次)減少。然而，由於午夜班次的單程車費自2013年5月13日起由港幣8元調升至港幣9元，因而抵銷了部分載客量下跌的負面影響。新港巴於2013年年底的巴士數目為15部，與2012年年底的數目相同。

平均每日載客人次
(專營公共巴士業務)

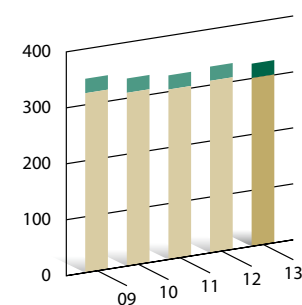
千人次(每日)



九巴 龍運

巴士行車里數
(專營公共巴士業務)

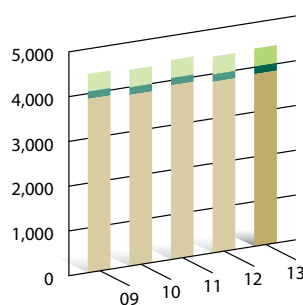
百萬公里



九巴 龍運

於12月31日
已發牌之巴士數目

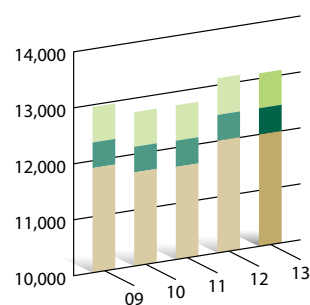
巴士數目



九巴 龍運
非專營巴士服務

於12月31日
之員工數目

員工數目



九巴 龍運
非專營巴士服務

物業持有及發展

Lai Chi Kok Properties Investment Limited (「LCKPI」)

集團全資附屬公司LCKPI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，LCKPI售出曼克頓山最後一個住宅單位及13個停車位，僅餘的一個停車位亦已於2013年售出，錄得港幣130萬元的除稅後盈利(2012年為港幣7,630萬元)。該發展項目完成後，LCKPI與其承判商及分判商就合約結算總額達成最終協議。根據工料測量師所簽發的最終工程造價，除稅前發展成本港幣1.082億元已於2013年撥回(一次性)至損益賬內。

由於此項回撥及售出上述一個停車位，LCKPI於2013年的除稅後盈利為港幣9,390萬元，較2012年的港幣7,630萬元增加港幣1,760萬元。

於2013年12月31日，荔枝角地產並無持作出售的已落成物業(2012年：在綜合資產負債表內流動資產項下持作出售的已落成物業為港幣40萬元)。

LCK Commercial Properties Limited (「LCKCP」)

LCKCP是集團的全資附屬公司，持有曼克頓山商用物業「曼坊」的業權。自2009年3月開幕以來，該樓面面積50,000平方呎的商場為曼克頓山住戶以及其他購物人士提供各類優質商店和食肆。於2013年12月31日，商場的可出租樓面面積已經租出約99%，為本集團帶來穩定的租金收入。



於2013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9,440萬元(2012年為港幣1.008億元)，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。於2013年12月31日，該大廈約36%的總樓面面積已租予外部人士，餘下寫字樓則由集團持作自用。

於2013年12月31日，該大廈按成本減累計折舊及減值虧損為港幣3,190萬元(2012年為港幣3,320萬元)，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。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有關的事宜。集團計劃持有該項目作長線投資之用。

於2013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1,490萬元(2012年為港幣1,340萬元)，而未履行及未撥備之資本承擔則為港幣17.882億元(2012年為港幣17.888億元)。

TM Properties Investment Limited(「TMPI」)

集團的全資附屬公司TMPI持有位於屯門建豐街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2013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740萬元(2012年為港幣860萬元)，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	2013年	2012年
營業額	462.0	421.2
其他收益	26.2	22.0
營運收入總額	488.2	443.2
總經營成本	(389.3)	(346.7)
經營盈利	98.9	96.5
撥回其他金融資產減值虧損	25.6	-
除稅前盈利	124.5	96.5
所得稅支出	(15.9)	(17.0)
除稅後盈利	108.6	79.5
非控制性權益	(3.8)	(4.7)
股權持有人應佔盈利	104.8	74.8

財務回顧

截至2013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4.882億元(2012年為港幣4.432億元)，其股權持有人應佔盈利為港幣1.048億元(2012年為港幣7,480萬元)。業績改善的主要原因是由於業務增長，以及撥回為中國內地承資公司的部分貸款所作的減值虧損港幣2,560萬元。

路訊通集團的香港媒體銷售業務於2013年的收入為港幣4.614億元，較2012年的港幣4.170億元增加港幣4,440萬元或10.6%。收入增加主要來自香港核心業務的增長。

路訊通集團的總經營成本由2012年的港幣3.467億元，增加港幣4,260萬元或12.3%至2013年的港幣3.893億

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2013年業績公佈及年報內。

中國內地運輸業務

於2013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7.240億元(2012年為港幣6.715億元)。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2013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3,480萬元(2012年為港幣3,450萬元)。

於2013年12月31日的中國內地運輸業務投資概要

	深圳	北京
業務性質	巴士及計程車租賃服務	計程車及汽車租賃服務
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	2005年1月	2003年4月
集團投資成本(人民幣百萬元)	387	80
集團擁有的實際權益	35%	31.38%
2013年年終的車隊規模(車輛數目)	5,981	4,889
巴士載客量(百萬人次)	834.8	不適用
巴士行車里數(百萬公里)	386.6	不適用
2013年年終僱員數目	21,427	5,521

深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)

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，投入約5,981部車輛，經營約270條巴士路線。深圳巴士集團在2013年錄得8.348億人次的載客量，較2012年的8.773億人次減少4.8%，主要由於來自新鐵路線的競爭加劇所致。深圳巴士集團透過提高生產力及管理能力，於2013年繼續穩步發展並錄得盈利。



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%。於2013年4月之前，北汽九龍在北京經營計程車及汽車租賃業務。為更加專注於發展蓬勃但充滿挑戰的汽車租賃市場上發掘新商機，北汽九龍將其汽車租賃業務轉讓予一家名為北京北汽福斯特股份有限公司(「北汽福斯特」)的新合資股份公司，北汽福斯特的股權結構與北汽九龍相同。於2013年12月31日，北汽九龍經營3,719部計程車及聘用5,374名員工。北汽九龍於2013年取得滿意的業務進展，並錄得盈利。

北京北汽福斯特股份有限公司(「北汽福斯特」)

北汽福斯特成立於2013年4月，是一家中外合資股份公司，經營原由北汽九龍營運的汽車租賃業務，其股權架構與北汽九龍相同。受惠於北京的商務旅客以及於當地舉辦的各項盛事、會議和展覽活動，北汽福斯特具備優勢從中把握與日俱增的商機。於2013年12月31日，北汽福斯特主要在北京和天津提供包車服務，有1,170部車輛，並聘用147名員工。北汽福斯特於2013年錄得盈利。

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」)14A章的匯報規定，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205頁的財務報表附註33(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(「2013年保險安排」)。有關的保單已於2013年1月1日開始生效，有效期為一年。根據上市規則規定，在2013年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至2013年12月31日止年度，集團按2013年保險安排付予及應付新鴻基地產保險的保費為港幣70,875,000元。於2013年10月23日，集團與新鴻基地產保險再訂立若干新的保險安排(「2014/15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2014/15年保險安排而訂立的保單已於2014年1月1日生效，有效期至2015年6月30日。至於集團根據2014/15年保險安排而應付的保費，在截至2014年12月31日止財政年度及截至2015年6月30日止六個月，估計集團應付新鴻基地產保險的保費將分別不會超過港幣86,000,000元及港幣43,000,000元。此上限金額乃主要參考本集團營業車輛的估計數

目、估計的僱員數目、需要投保的固定資產的估計價值，以及2014/15年保險安排定下的保費率等釐定。截至2014年12月31日止年度的估計保費相較2013年度增加，這主要是由於僱員賠償保費因保險索償上升而大幅增加所致。本集團將會運用內部資源來支付根據2014/15年保險安排而須支付的保費。2013年保險安排及2014/15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2012年10月18日及2013年10月23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」)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2013年12月31日止年度應付德高展域的管理費為港幣22,614,000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。

(c) 陽光巴士有限公司(「陽光巴士」)

與珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)訂立的穿梭巴士服務協議

如本年報第205頁的財務報表附註33(a)(i)所述，本公司的間接全資附屬公司陽光巴士與新鴻基地產附屬公司珀麗灣客運訂立服務協議，據此陽光巴士提供往返珀麗灣與港鐵青衣站的多項住客穿梭巴士服務，及/或經運輸署批准而雙方可另行協定以馬灣為起點的其他巴士路線(「穿梭巴士服務協議」)。截至2013年12月31日止年度，陽光巴士根據穿梭巴士服務協議已收或應收金額(包括基本服務、超時服務、按需要提供額外服務(如有)的費用，以及隧道費用)為港幣5,439,000元。

穿梭巴士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在2013年6月4日發出的公佈中披露。



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、德高展域及珀麗灣客運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，但尚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2013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2012年10月18日之公佈所披露的港幣76,000,000元限額；

3. Bus Focus於截至2013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2012年7月30日的通函中所披露的港幣26,500,000元限額；

4. Bus Focus於截至2013年12月31日止年度，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7,500,000元限額；

5. Bus Focus於截至2013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2012年7月30日的通函中所披露的港幣20,000,000元限額；及

6. 陽光巴士於截至2013年12月31日止年度，按穿梭巴士服務協議已收或應收珀麗灣客運的金額(包括基本服務、超時服務、按需要提供額外服務(如有)的費用，以及隧道費用)，並無超越本公司在2013年6月4日的公佈中所披露的港幣8,000,000元限額。

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。

企業管治報告

健全的企業管治原則，包括承擔問責、高透明度、正直不阿及誠信為本，是集團維繫價值觀和續締佳績的關鍵元素。集團致力符合所有法定及監管要求、採納最佳實務和政策並要求董事會成員以至前線員工嚴格遵守，同時充分考慮集團持份者的利益、業務發展和不斷轉變的外部環境，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，對締造可持續價值、培養誠信為本的文化，以及維繫持份者信心至關重要。我們的企業管治架構建基於健全的企業管治原則，包括承擔問責、高透明度、正直不阿及誠信為本，並以績效表現為依歸，讓董事及高級管理人員據此按照既定的策略性目標來評估集團的業務績效表現及經營集團業務。企業管治架構的靈活性足以配合不斷演變的監管規定、兼顧環保及本地社區的需要，並應對社會期望及國際發展的轉變。我們在集團各運作層面採用來自企業管治架構的健全管理政策及實務，確保我們得以不斷維持最高的企業管治標準。

我們透過執行以下健全的管理架構及實務，以達致企業管治目標：

- 多元化和最適當的董事會組合、高效的管理匯報系統，以及專業的管理團隊，確保董事及管理層能以持份者的最佳利益為依歸，作出知情和有價值的決定；
- 有效的內部監控有助防範未能達成業務目標的風險，以保護集團的資產，同時確保能迅速發現和糾正任何違規、偏差、重大錯誤陳述及濫用情況；及

- 清晰和有效的溝通渠道，以確保股東、顧客及其他持份者即時了解集團事務。

恪守企業管治守則

我們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。公司嚴格遵守上市規則中「企業管治守則」（「企業管治守則」）所載的企業管治實務原則。企業管治守則訂立良好企業管治的原則，並提供兩個層次的建議：(a) 守則條文；及 (b) 建議最佳常規。當局期望發行機構予以遵守，但可容許他們選擇偏離守則條文。建議最佳常規僅作指引之用。

除本公司兩名非執行董事郭炳聯先生及郭炳湘博士（於2014年1月27日辭任本公司非執行董事）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2013年5月23日舉行之股東週年大會外，本公司在截至2013年12月31日止年度內均遵守企業管治守則中的適用守則條文。至於建議最佳常規方面，集團並嚴格遵守企業管治守則方面的適用建議，在所有主要範疇內均符合或超越守則條文，其中包括：

- 建立全面的企業管治架構，確保集團全面採納最佳企業管治實務，以符合持份者的最佳利益。



- 我們的內部監控及風險管理框架符合 Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission 及相關的 ISO 標準，為訂立企業管治實務提供全面的指引。
- 董事會及常務委員會均定期舉行會議（於 2013 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。會議議程及隨附的討論文件一般會在會議日期前一星期送交董事會成員及常務委員會成員。
- 公司已制訂董事會多元化政策，以確保董事會在技能、知識和經驗、種族和性別方面取得適當的平衡。
- 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。
- 提名委員會及薪酬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，確保以客觀的方式來物色優秀人選及檢討董事會的組成和適當性，確保集團的長遠成功，同時確保執行董事及非執行董事的薪酬是以正規、具透明度和客觀的方式釐定。
- 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》。該紀律守則可於九巴的員工網站閱覽，強調在業務活動中務須恪守道德價值及良知。
- 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《董事及僱員紀律守則》和《僱員手冊》提供有關處理和發佈價格敏感資料的指引。
- 公司制訂一套舉報政策，透過結構嚴謹的報告系統讓員工、業務夥伴、供應商及任何第三方人士，可就任何與公司相關的懷疑失當行為、舞弊或不當行為，以保密方式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適時地掌握現有、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。
- 公司另行發表薪酬報告，當中列載公司對董事的薪酬政策、董事的職權範圍，及釐定董事薪酬的方法。
- 載於本年報的可持續發展報告詳述公司於年內在環境、社會及管治事宜方面的表現。

董事會

董事會組成

目前，本公司的董事會由 15 名董事組成，其中五名為獨立非執行董事、七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：常務委員會、審核委員會、薪酬委員會及提名委員會監督下，負責集團業務的日常管理。董事會及各董事委員會全部由獨立非執行董事擔任主席。

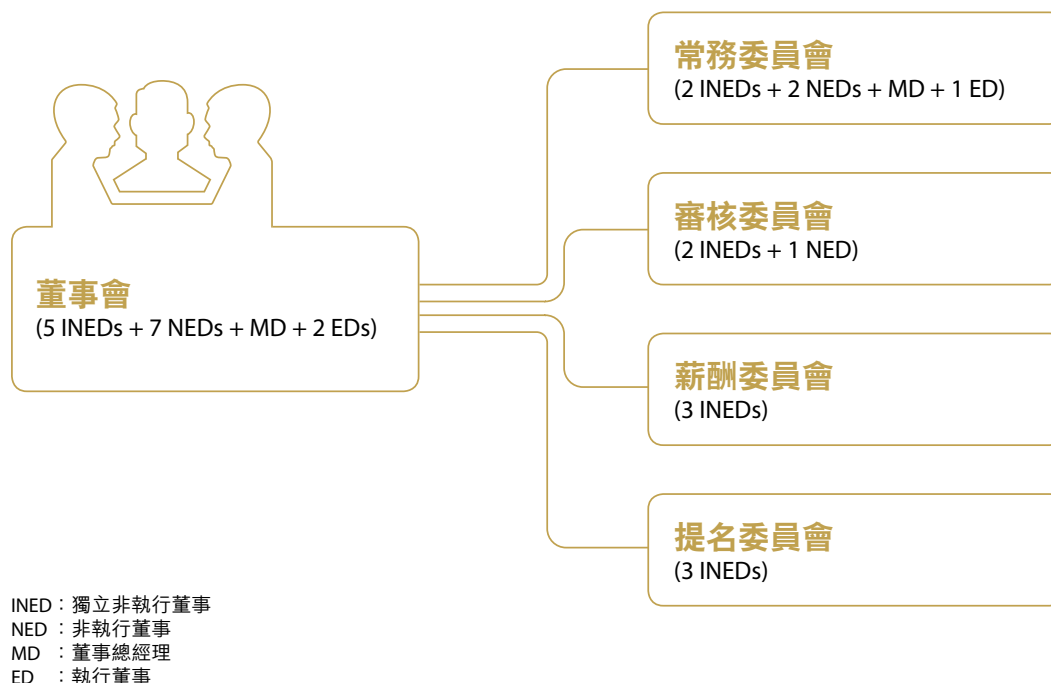
非執行董事審視集團在達致既定企業目標的表現，並監察表現報告。他們通過參與董事會會議，就集團的策略、政策、表現、問責性、資源、要員任命及操守準則等事宜提供獨立意見。他們不會參與集團業務的日常運作，但會監管公司的管治程序。

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)，有助確保董事會就重大事宜及關連交易，全面及公平考慮全體股東的整體利益。根據上市規則第3.13條，所有獨立非執行董事已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。本公司現時全數15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條規定要求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。

董事會多元化

本公司認為董事會成員日益多元化，是支持公司實現策略目標及可持續發展的關鍵元素。本公司在設計董事會的組合時，會從多個方面考慮董事會的多元性，包括但不限於性別、年齡、文化及教育背景、種族、專業經驗、技能、知識及服務年期。董事會以用人唯才的原則委任董事，根據客觀準則及適當考慮董事會成員多元化的裨益，甄選董事人選。董事會於2013年採納董事會多元化政策。

我們的執行董事及非執行董事來自不同背景，並具備相關經驗及專業知識的廣度和深度，有助督導和監察集團業務，確保以可持續方式創優增值和保障股東權益。董事會的成員是來自商界、專業界別和學術界的代表，組合均衡。





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	2	1
51-60歲	5	0
61-70歲	4	0
70歲以上	3	0
總數	14	1

董事會的角色

董事會負責為集團作出策略性的領導，確保集團以持份者最大的利益為依歸來經營業務。同時肩負領導公司的角色，並指導和監察管理層的表現。董事會的主要職責包括：

- 制訂集團的目標、策略、政策、業務計劃及企業價值；
- 監察管理層表現；
- 檢討內部監控及風險管理的效益；
- 審批主要融資安排及年度營運預算；
- 評估重大收購、出售及若干重大合約；
- 制訂股息政策；及
- 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。

主席及董事總經理的角色

公司的主席及董事總經理職位分別由獨立非執行董事梁乃鵬博士及執行董事何達文先生擔任。兩人之間並無任何財務、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。

主席與董事總經理的主要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，給予每位董事在董事會會議上發表不同意見及關注的機會；
- 確保董事會有效運作、履行職責，並及時討論所有主要及適當的事項；
- 確保所有董事迅速收到足夠、準確、清晰、完整及可靠的資料；
- 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；及
- 確保遵守良好的企業管治實務。

董事總經理之職責

- 參照董事會批准的長遠目標及工作重點，制訂、建議及執行集團的政策及策略；
- 為董事會提供監察管理層表現所需的一切資料；
- 領導高效的行政團隊管理集團的日常業務；
- 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；及
- 管理公司與持份者的關係。

主席每年均在董事總經理及其他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2013年10月17日舉行。

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董事。在有需要填補董事會的臨時空缺時，任何一名人士可於任何時間由股東於股東大會上，或由董事會經提名委員會推薦委任為董事會成員。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。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。全體董事現時的服務任期均不超過三年。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，股東有權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。

董事的委任

馮玉麟先生於2014年1月1日獲委任為本公司、九巴及龍運之非執行董事。馮先生獲董事會委任以填補於2012年5月17日退休的鍾士元爵士所產生之臨時

空缺，其董事任期將直至本公司於2014年5月22日召開下屆股東週年大會為止，並可參與重選。他將於本公司其後的股東週年大會上依章輪值退任及膺選連任。

李澤昌先生於2014年3月3日獲委任為本公司、九巴及龍運之非執行董事。李先生獲董事會委任以填補郭炳湘博士於2014年1月27日辭任而產生之臨時空缺，他的任期將直至本公司於2014年5月22日召開下屆股東週年大會為止，並可參與重選。他將於本公司其後的股東週年大會上依章輪值退任及膺選連任。

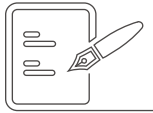
董事的辭任

基於私人理由，郭炳湘博士已於2014年1月27日辭任本公司、九巴及龍運之非執行董事。郭博士確認他與本公司董事會成員並無意見分歧，亦不知悉有任何與他辭任有關之事項需知會本公司股東。

董事的輪值

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，本公司三位董事（梁乃鵬博士、郭炳湘博士及雷禮權先生）依章輪值退任，並均獲重選為本公司董事。

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2014年5月22日舉行的下屆股東週年大會(「2014年股東週年大會」)上,陳祖澤博士、伍兆燦先生、蕭炯柱先生、苗學禮先生、歐陽杞浚先生、馮玉麟先生及李澤昌先生將退任董事職位。以上退任董事全部符合資格並獲得提名委員會提名,以及獲董事會推薦於2014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位人士候選董事,提名董事候選人的程序登載於本公司及聯交所網站。

董事會會議程序

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。

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會議舉行前最少14日通知董事。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。董事可要求將若干議題納入董事會會議的議程內。召開董事會會議通知書一般於開會前一個月向董事發出,有關議程及討論文件亦在會議一星期前傳閱,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。

在董事會會議上,高級管理人員及負責的主要公司行政人員就集團各業務範疇的營運及財務表現向董事會匯報。

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。就每個財務報告期,各董事均被要求檢視及向公司確認於該財務報告期間各董事或與其相關人士是否在與集團有關的任何交易(包括有待進行或尚未完成的交易)中擁有任何重大的直接或間接權益,或是否於財政報告期間的任何時間內將會參與該等交易。根據公司細則,董事必須申報他們在會議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2013年，本公司有三項持續關連交易，詳情載於本年報第91至93頁。

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。紀律守則載列有關董事和僱員的個人操守、與供應商和承辦商的關係、對股東的責任、顧客關係、僱傭實務和社會責任的指引，同時亦作為監察符規情況及執行方法的程序。紀律守則強調在業務活動中務須恪守道德價值，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

公司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，作為公司就董事進行有關公司的股票交易的紀律守則。就回應本公司的具體查詢，所有董事均確認於2013年年內遵守標準守則所載的交易準則。

於2013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127及128頁。

董事的入職簡報及專業發展

公司秘書負責為新任董事提供適合的入職導引課程和為所有董事提供持續進修資訊，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，以及法例及其他規例的要求。適當時亦會為董事提供上市規則及其他適用的管治最新發展的資訊。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2013年，一家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。

董事付出的時間

本公司已獲得所有董事確認，他們在2013年內已投入足夠的時間和精神處理公司的事務。

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2013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。董事委員會的職權範圍經定期檢討，並上載本公司及聯交所網站。



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	主席			
陳祖澤博士太平紳士 [^] GBS	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			成員	

[^] 獨立非執行董事

[#] 非執行董事

^{*} 執行董事

常務委員會

常務委員會的成立目的，是向董事會提供意見及協助其制訂商機策略及重大投資建議，同時監察管理層在執行時的表現。於2013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、營運及策略計劃，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116至122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。審核委員會獲授權負責監察本公司的財務匯報程序、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2013年，審核委員會及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，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，並簡報所有發生的重要事項。

審核委員會於年內的主要工作包括：

- (a) 檢討本公司的財務匯報程序、內部監控及風險管理系統
 - 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，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他可能的轉變，考慮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、獨立核數師就中期及全年度財務報表和業績公佈所提出的任何問題，以及管理層對有關問題的回應；
- 討論及檢討由稽核部主管編製的內部審核報告。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。並就負責會計及財務匯報的員工的資歷及經驗進行評核，亦審視為這些員工所提供的資源、培訓課程及預算是否足夠，同時檢視內部監控職能；
- 與獨立核數師及高級管理人員進行檢討，確保關連交易遵照上市規則的要求妥善披露；及
- 監察及檢討舉報政策的運作。

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2013年6月30日止六個月的未經審核中期財務報告，以及截至2013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2014年12月31日止年度財務報表的核數師。

薪酬委員會

董事會授權薪酬委員會制訂薪酬政策，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。薪酬委員會的職權範圍、薪酬政策及於2013年所進行的工作，載於本年報第112至115頁的薪酬報告中。

提名委員會

提名委員會的角色是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，目的是確保董事委任乃按正規、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(包括評估董事在技能、知識、經驗和多元化方面的平衡和組合)，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。



出席記錄表

各董事於2013年出席股東週年大會、董事會會議及委員會會議的情況如下：

董事會成員	出席次數/會議次數				
	2013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					
梁乃鵬博士太平紳士 GBS (主席)	1/1	6/6	6/6		
陳祖澤博士太平紳士 GBS (副主席)	1/1	6/6	6/6		3/3 2/2
李家祥博士太平紳士 GBS, OBE	1/1	5/6		2/2	3/3 2/2
蕭炯柱太平紳士 GBS, CBE	1/1	6/6		2/2	2/2
廖柏偉教授太平紳士 SBS	1/1	6/6			3/3
非執行董事					
郭炳聯太平紳士 (由李澤昌先生擔任替代董事)	0/1	0/6	6/6		
郭炳湘博士太平紳士 (由蘇偉基先生擔任替代董事)(附註1)	0/1	0/6			
伍兆燦先生 (由伍穎梅女士擔任替代董事)	1/1	4/6			
雷禮權先生	1/1	6/6			
伍穎梅女士	1/1	6/6	6/6		
苗學禮先生 SBS, OBE	1/1	6/6		2/2	
馮玉麟先生(附註2)	0/0	0/0			
李澤昌先生(附註3)	0/0	0/0			
執行董事					
雷中元先生 M.H.	1/1	5/6	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)		2/2			
容永忠先生 (擔任郭炳聯太平紳士的替代董事)(附註4)		1/1			
李澤昌先生 (擔任郭炳聯太平紳士的替代董事)(附註3)		4/5			
蘇偉基先生 (擔任郭炳湘博士太平紳士的替代董事)(附註5)		6/6			
列席人士					
獨立核數師	1/1			2/2	

附註：

- 於2014年1月27日辭任非執行董事。
- 於2014年1月1日獲委任為非執行董事。
- 於2013年4月1日至2014年3月2日期間擔任郭炳聯先生的替代董事，並於2014年3月3日獲委任為非執行董事。
- 擔任郭炳聯先生的替代董事至2013年3月31日為止。
- 擔任郭炳湘博士的替代董事至2014年1月27日為止，並於2014年3月3日獲委任為郭炳聯先生的替代董事。

企業管治報告

於2013年共舉行六次董事會會議，超出企業管治守則的規定，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管理層，均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業務的日常運作。本公司的高級管理人員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。

公司秘書的角色

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，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。雖然她向公司的董事總經理匯報，但全體董事均可隨時要求她就董事責任以至董事會及董事委員會的有效運作提供意見及協助。公司秘書為公司的高級行政人員，由董事會委任。於2013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

董事負責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。這個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。

刊載於本年報第134至207頁的本公司及本集團截至2013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。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2013年12月31日止年度的財務報表。

內部監控及風險管理

董事會有全盤責任建立、維持並檢討集團的內部監控系統的成效，以保障集團的資產及持份者權益、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陳述作出合理保證。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。

董事會成立的審核委員會負責監察本集團內部監控框架及評估其成效，對確保具備有效的內部監控系統扮演重要的角色。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。

監控環境

架構分明而權責清晰的內部監控框架、管理層及員工秉持誠信為本及高度操守標準的企業文化，以及有效的風險管理系統，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推動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。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。



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
- 維持完善和有效的內部監控系統
- 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
- 提供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
- 協調內部稽核人員與獨立核數師的溝通
- 向董事會報告有關本公司內部監控系統的表現

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

稽核部

- 制訂執行計劃，以監察內部監控系統的成效
- 與各營運單位協調，監察它們遵守內部監控實務的情況
- 對內部監控系統進行嚴格的檢討及測試，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

品質管理系統

集團採用品質管理系統，以透過高效的監控實務應對業務營運上的內在風險。集團於其三間主要附屬公司九巴、龍運及陽光巴士有限公司（「陽光巴士」）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認證，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，龍運亦取得ISO 9001:2008品質管理系統認證。

系統化及架構清晰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，所有主要財務和營運程序及指示，包括解說的流程圖，均需作清晰記錄，並經授權人士批核。這些文件記錄涵蓋九

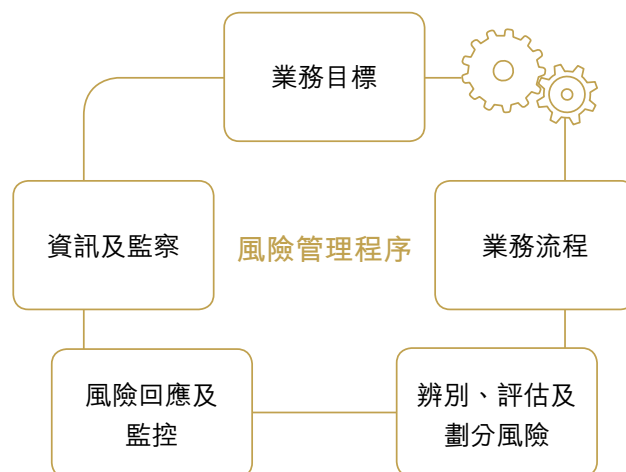
巴、龍運及陽光巴士的主要營運流程，清晰界定負責每個流程的每位員工的責任和職權，並不時接受檢討及修訂，使文件記錄能夠配合工序的轉變。久經訓練的內部品質審核人員亦定期進行實地審核，確保日常營運是根據文件所記錄的程序進行。如發現任何違規情況，將會立即採取預防及糾正措施。管理層每三個月召開會議，檢討品質管理系統的成效及達標情況，並持續制訂及落實改善計劃，以提升品質管理系統的成效。

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2013年，在九巴、龍運及陽光巴士的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

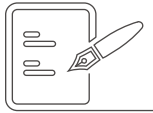
集團的業務涉及各種風險，如財務和營運風險。這些風險可能阻礙我們實現集團的企業價值。集團根據Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission訂立的框架，制訂及推行管理這些風險的政策和程序。框架有助集團識別與集團目標相關的不同業務流程中的潛在風險，並採用合適的定量和定質技術來評估其影響及發生的可能性。本公司按照各業務的重要性，就其流程中的內在風險水平，釐定適當的優先處理次序，並制訂及落實改善方案或合適的應對措施及監控，把風險承擔減至最低。同時定期編制及向管理層傳達相關資料，以監察風險管理程序的成效。

下圖展示風險管理程序：



營運持續計劃

本集團的旗艦附屬公司九巴已確立及把營運持續計劃製成書面文件，並定期根據情況變化作出檢討及更新。作為風險管理程序的一環，營運持續計劃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，並迅速採取相應行動以減少混亂。

商業道德

健全的監控環境，關鍵在於建立重視崇高道德觀及管理誠信的文化。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。紀律守則及《僱員手冊》訂立集團期望所有董事及員工遵守的規則及政策，並登載於九巴員工網站供隨時瀏覽。這些指引涵蓋所有層面的行政及營運活動，例如(a)索取、收受及提供利益；(b)應酬；(c)使用專有資訊；(d)處理利益衝突；(e)不當使用資產及資源；(f)貸款；(g)賭博；(h)受僱於外間機構；及(i)妥善行使職權，這些指引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披露財務報告時，務須力求透明、客觀、誠信和可靠。此外，集團的《僱員手冊》提醒所有員工不可利用其職權以向公眾索取或收受任何利益；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，並等候管理層就妥善處理有關的禮物/金錢事宜所發出的指示。

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，公司的審核委員會已制訂舉報政策，鼓勵僱員、業務夥伴、供應商及任何第三方就所懷疑的集團內部任何不當行為或舞弊，舉報潛在的違規行為和欺詐、不道德行為或違法情況。集團會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。公司秘書定期監察及檢討該政策的應用及成效。

全面的內部審核職能

稽核部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)以評估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。

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。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。

於2013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，並確保有關風險和任何內部監控之不足已得到適當處理；
- 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2013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，並已制訂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》要求所有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。對於在本公司中期財務報告及全年財務報表中的任何重大發現(如有)，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。我們訂立了明確的政策，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2013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2013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2013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	7.1
非審計相關服務	0.3
總數	7.4



與持份者的聯繫

股東

於2013年12月31日，本公司擁有4,336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2013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129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。

於2013年年底，本公司的持股量分佈情況如下：

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	1,450	33.44	473,808	0.12
1,001 – 5,000 股	1,688	38.93	4,042,124	1.00
5,001 – 10,000 股	503	11.60	3,843,421	0.95
10,001 – 100,000 股	576	13.28	17,175,901	4.26
100,000 股以上	119	2.75	378,104,159	93.67
	4,336	100.00	403,639,413	100.00

附註：載通國際所有已發行股本的40.97%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

良好的企業管理，離不開透明度。董事會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向股東傳達集團的訊息，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

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。本年報分英文及中文版，並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。為保護環境和節省費用，我們鼓勵股東選擇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。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。

企業管治報告

多年來，本公司的年報於本地及國際獎項計劃中屢獲殊榮。於2013年，本公司榮獲下列獎項：

- ARC國際年報大獎的傳統年報金獎及文稿銅獎；
- 香港會計師公會「最佳企業管治資料披露大獎」的評判嘉許；及
- 香港管理專業協會「最佳年報獎」的優異獎。

股東週年大會

公司的股東大會乃公司與股東溝通的主要途徑。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2013年5月23日召開的2013年股東週年大會，議決的事項概述如下：

作為一般事項：

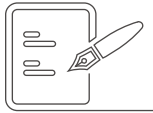
- 通過截至2012年12月31日止年度的經審核財務報表以及董事會與核數師報告；
- 批准截至2012年12月31日止年度的普通末期股息每股港幣0.45元；

- 重選梁乃鵬博士、郭炳湘博士及雷禮權先生為本公司董事；
- 重聘畢馬威會計師事務所為本公司核數師，並授權董事會釐定其酬金；
- 全面授權董事會發行不超過本公司已發行股本20%的股份；
- 全面授權董事會行使公司權力購入不超過本公司已發行股本10%的公司股份；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。

有關2013年股東週年大會會議的詳情及投票結果已於2013年5月23日刊載於本公司及聯交所的網站內。

以下為本公司2014年度財政紀要：

2013年度全年業績公佈	2014年3月24日
向股東派發2013年年報及隨附的通函	2014年4月17日
有權出席2014年股東週年大會並於會上投票的最後登記過戶日期	2014年5月14日
2014年股東週年大會的股份過戶停辦日期（首尾兩天包括在內）	2014年5月15至22日
2014年股東週年大會舉行日期	2014年5月22日
2013年度末期股息最後登記過戶日期	2014年5月27日
2013年度末期股息的股份過戶停辦日期	2014年5月28日
派發2013年度末期股息	2014年6月10日
2014年度中期業績公佈	2014年8月中旬
派發2014年度中期股息	2014年10月中旬
財政年度結算日	2014年12月31日



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。

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。

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。

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。本公司的章程文件於2013年內並無任何變動。

公眾

集團透過以下溝通渠道，讓公眾知悉集團的事務及所取得的成就：

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的巴士服務，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2013年，九巴網站榮膺由香港互聯網註冊管理有限公司舉辦的2012年香港十大.hk網站選舉中的金獎。

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

管理層與集團13,000名員工保持有效的溝通，是我們持續締造佳績、建立團隊精神及提升服務效率的關鍵。

集團的員工網站是一個重要渠道，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。集團並定期出版企業月刊《今日九巴》，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

集團採納的主要薪酬政策，確保董事及高級管理人員根據本身的條件、職責、資歷和經驗獲得公平的報酬，當中考慮市場慣例及同級公司為類似職位所提供的薪酬組合。

董事、高級管理人員及僱員的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，以吸引及保留人才，並鼓勵個人對集團作出貢獻。

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。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，並向董事會提出建議。

目前，薪酬委員會由三名成員組成，全部為獨立非執行董事。薪酬委員會由本公司副主席陳祖澤博士擔任主席。委員會其他成員為李家祥博士和廖柏偉教授。薪酬委員會獲授權在必要時就相關事宜徵詢獨立專業意見。

集團採納的主要薪酬政策如下：

- 包括董事在內的薪酬政策及常規應公平公正及具透明度；
- 董事及高級管理人員均不得參與釐定其個人薪酬；及
- 參與者應按其功績，工作責任，資格及經驗，以公平原則獲得獎勵，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。

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。委員會的主要職責包括：

- 制訂有關集團董事及僱員的薪酬政策，並提呈董事會審批；
- 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）；
- 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；
- 就集團僱員按工作表現獲派的花紅制訂適當的準則，當中參照市場慣例以及集團的業務目標及指標來釐定評核標準，以評估僱員的表現；
- 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。



於2013年，薪酬委員會：

- 檢討2013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，與同類的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，並根據員工的成就及集團的表現，檢討集團僱員每年按工作表現分派之花紅；及
- 參考有關因素和根據僱員本身的表現，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。與往年相同，2013年的董事袍金乃按英國方面關於「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。於2013年，董事的袍金架構如下：

	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
提名委員會成員	
- 主席	30,800
- 其他成員	22,000
常務委員會成員(執行董事除外)	
- 主席	323,400
- 其他成員	231,000

薪酬報告

除上文披露之袍金外，獨立非執行董事或非執行董事於2013年並無收取集團任何退休金福利或花紅。

各董事截至2013年12月31日止年度按名列示的薪酬組合，連同2012年的比較數字刊載於本年報第162及163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，即本公司執行董事何達文先生、歐陽杞浚先生及雷中元先生(其個人履歷載於本年報第116至122頁之董事簡介內)，以及其他員工的薪酬時，參考同類的本地公司類似職位的薪酬，此舉與集團採用的薪酬組合與市場實務看齊的薪酬政策一致。視乎集團本身的業績表現，集團可按個別員工的功績酌情派發花紅。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

每年，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

集團營辦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

日薪計劃以信託形式正式成立，並已根據《職業退休計劃條例》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，73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，1997年至2003年期間出任香港城市大學校董會主席，及2007年至2013年期間出任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。現任香港城市大學副監督。



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，70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、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，60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。

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。



伍兆燦

非執行董事，83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，54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日起分別出任其附屬公司九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司董事。

雷氏早期在英國已事業有成，曾先後於一家國際性商人銀行任職五年及在一間國際性會計師事務所任職三年。

雷氏為紀念其先祖父雷瑞德先生，於1995年成立了「雷瑞德教育基金」，以資助大中華區，包括香港的優秀學生負笈海外升學。近年，基金更為來自其他國家的優秀學生提供財政支援。於1999年，雷氏獲邀成為China Oxford Scholarship Fund委員會成員，隨後更於2011年獲邀請為牛津大學Vice-Chancellor's Circle之委員。

於2003年至2012年，雷氏獲委任為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。

雷氏於2013年2月獲St Hugh's College頒授Elizabeth Wordsworth Fellowship，以表揚他對教育事業的卓越貢獻。雷氏是牛津大學有史以來首位獲頒授此最高榮譽的人士。

董事簡介



雷中元

M.H., BEC, AASA, FCILT

執行董事，79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。

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，50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商之一。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。

性及六十名有成就及對國家有貢獻的傑出華商之一。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, LLD, DSocSc, BA, FCPA(Practising),
FCA, FCPA(Aust.), FCIS

獨立非執行董事，60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(直至2013年6月25日)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。



何達文

MA(Cantab), MBA, FCILT, MHKIoD

董事總經理，52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。

董事簡介



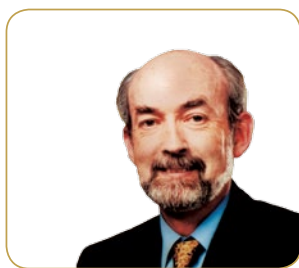
蕭炯柱太平紳士

GBS, CBE, MSS(Birmingham, UK)

獨立非執行董事，68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，63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。他亦是數碼通電訊集團有限公司及新意網集團有限公司(直至2013年12月31日)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，42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、香港科技大學環境學部本地諮詢委員會成員以及公共交通國際聯會亞太區域之副主席。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, JP

獨立非執行董事，66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，現任研究教授。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、長遠財政計劃工作小組成員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，亦曾任策略發展委員會成員、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。

董事簡介



馮玉麟

BA, Ph.D.

非執行董事，45歲。馮先生自2014年1月1日起出任載通國際控股有限公司、九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事。他是新鴻基地產發展有限公司（「新地」）的執行董事及數碼通電訊集團有限

公司和新意網集團有限公司之非執行董事。他亦為新地執行委員會成員及新地集團非地產相關的投資組合之行政總裁。馮先生獲得牛津大學（現代歷史）學士學位及持有哈佛大學歷史及東亞語言博士學位。他於1996年獲得古根海姆獎學金。馮先生於1993年至1994年期間出任哈佛大學導師，並於1996年至1997年期間出任布朗大學歷史系客席助理教授。馮先生於1997年加入環球管理諮詢公司麥肯錫公司（「麥肯錫」），並主要服務中國及香港的客戶，以及歐洲及東南亞的機構。馮

先生是麥肯錫基礎設施業務的聯席領袖。他曾於2004年至2010年期間出任麥肯錫香港之董事總經理，並於2011年成為麥肯錫之全球資深董事，是麥肯錫歷史上首位香港華人出任資深董事。他亦曾出任麥肯錫亞洲地區招聘的主管。

馮先生是香港保護兒童會主席，香港青年協會及香港管理專業協會理事會委員，以及香港社會服務聯會執行委員會之委員。馮先生亦是香港大學經濟及工商管理學院諮詢委員會成員。



李澤昌

BSc, MSc, MICE, CEng

非執行董事，51歲。李先生自2014年3月3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。李先生自2013年4月1日至2014年3月2日曾擔任郭炳聯先生於本公司、九巴及龍運的替代董事。李先生為新鴻基地產發展有限公司（「新地」）的交通運輸策劃部主管。李先生自2011年及2013年起分別於珀麗灣客運有限公司及威信集團（香港）有限公司任職董事。李先生於2006年加入新地之前曾於弘達香港有限公司任職董事，該公司為香港領先的交通及運輸顧問公司。在回香港前，

李先生於1986年至1994年間在英格蘭的West Sussex County Council, the London Borough of Bexley 及 East Sussex County Councils任職。李先生分別於1985年及1986年取得英國西敏寺大學（University of Westminster）之土木及結構工程學榮譽學士學位及英國南安普敦大學（University of Southampton）之運輸策劃及工程學碩士學位。李先生於1992年取得特許工程師資格並自1992年起成為英國土木工程師學會會員。

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, CGA, FCIS

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

企業事務總監

陳碧君 BA, MA, EMBA

運輸發展總監

施偉廉 BSc, FCILT, CDir, MIOd

車務總監

Owen ECKFORD BE, MEngSc, LLB

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

冼潔貞 MA in Politics

顧客服務部主管

陳碧燕 BA

署理車務配置部主管

鄭永鏗 BBA, BEng

商務及資產管理部主管

唐東明 MSc, MBA, CEng, MStructE, 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

袁錦明 BSc(Hons)

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

策劃及發展部主管

程艾樂 BEng, MEng, CMILT

採購部主管

李文浩 MBA, BMath, GDEHKL, M.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

車務及項目總監

霍彩福 CMILT

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

執行董事

杜式文 MBA, CMILT

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

125 – 132	董事會報告書		
133	獨立核數師報告		
134	綜合損益計算表		
135	綜合全面收益表		
136 – 137	綜合資產負債表		
138	資產負債表		
139	綜合權益變動表		
140	綜合現金流量表		
141 – 207	財務報表附註		
141 – 157	1 主要會計政策	188 – 189	23 現金及現金等價物
157 – 158	2 會計估算及判斷	190	24 銀行貸款及透支
158	3 營業額	190	25 應付賬款及應計費用
159	4 其他收益淨額	191	26 或有事項準備金 — 保險
160	5 除稅前盈利	191 – 193	27 於綜合資產負債表列出之所得稅
161	6 於綜合損益計算表列出之所得稅	193	28 長期服務金準備金
162 – 163	7 董事之酬金	194 – 195	29 股本及儲備金
164	8 最高薪酬之員工	196 – 197	30 承擔
164	9 本公司股權持有人應佔盈利	197 – 198	31 業務合併
164	10 其他全面收益	199 – 204	32 金融風險管理及公平價值
165	11 每股盈利	205 – 206	33 與有關連人士的重大交易
165	12 股息	207	34 無需調整之結算日後事項
166 – 168	13 分部匯報	207	35 比較數字
169 – 173	14 固定資產	207	36 已頒佈但尚未於截至2013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
173	15 無形資產		
174	16 商譽		
174	17 非流動預付款		
174 – 179	18 附屬公司權益		
179 – 181	19 聯營公司權益		
181 – 182	20 其他金融資產		
182 – 185	21 僱員退休福利		
186 – 187	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2013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 HM 11, 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

本公司之主要業務為投資控股，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2013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134至207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371,319,000元(2012年(重列)為港幣165,837,000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(2012年為每股港幣0.15元)已於2013年10月17日派發予股東。董事會現建議於2014年6月10日向股東派發截至2013年12月31日止年度之末期股息每股港幣0.45元(2012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317,000元(2012年為港幣504,000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1,092,875,000元(2012年為港幣137,067,000元)，以及工具和其他固定資產，總值港幣284,905,000元(2012年為港幣309,336,000元)。年內，總值港幣679,148,000元(2012年為港幣334,388,000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。

董事會報告書

董事會

於本財政年度及截至本年報日期止，董事會成員列報如下：

梁乃鵬博士太平紳士*	(主席)
陳祖澤博士太平紳士*	(副主席)
郭炳聯太平紳士	
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*	
馮玉麟	(於2014年1月1日獲委任)
李澤昌	(2013年4月1日至2014年3月2日期間為郭炳聯太平紳士之替代董事。於2014年3月3日獲委任為董事)
蘇偉基	(2013年1月1日至2014年1月27日期間為郭炳湘博士太平紳士之替代董事。於2014年3月3日獲委任為董事郭炳聯太平紳士之替代董事)
容永忠	(至2013年3月31日為郭炳聯太平紳士之替代董事)
郭炳湘博士太平紳士	(於2014年1月27日辭任)

* 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證券上市規則》(「上市規則」)附錄14規定，陳祖澤博士、伍兆燦先生、蕭炯柱先生、苗學禮先生、歐陽杞浚先生、馮玉麟先生及李澤昌先生將於即將舉行之股東週年大會依章退任，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116至122頁。



董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉

於2013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					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	所持有 股份總數	
梁乃鵬博士*	-	-	-	-	-	-
陳祖澤博士*	2,000	-	-	-	2,000	-
郭炳聯	393,350	-	-	-	393,350	0.097%
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*	-	-	-	-	-	-
李澤昌 (2013年4月1日至2014年3月2日 期間為郭炳聯先生之替代董事。 於2014年3月3日獲委任為董事)	-	-	-	-	-	-
蘇偉基 (2013年1月1日至2014年1月27日 期間為郭炳湘博士之替代董事。 於2014年3月3日獲委任為 郭炳聯先生之替代董事)	-	-	-	-	-	-
郭炳湘博士	61,522	-	-	-	61,522	0.015%

* 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%	
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*	-	-	-	-	-	-	
李澤昌 (2013年4月1日至2014年3月2日 期間為郭炳聯先生之替代董事。 於2014年3月3日獲委任為董事)	-	-	-	-	-	-	
蘇偉基 (2013年1月1日至2014年1月27日 期間為郭炳湘博士之替代董事。 於2014年3月3日獲委任為 郭炳聯先生之替代董事)	-	-	-	-	-	-	
郭炳湘博士	6,600	-	-	-	6,600	0.001%	

* 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2013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)而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33(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。

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2013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			
	登記股東	公司權益	所持有股份總數	佔已發行股份總額百分比
新鴻基地產發展有限公司(附註1及2)	-	133,271,012	133,271,012	33.0%
藝湖有限公司(附註1)	68,600,352	-	68,600,352	17.0%
滙豐國際信託有限公司	35,837,445	-	35,837,445	8.9%
Kwong Tai Holdings (PTC) Limited(附註3)	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68,600,652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(不論是否在一段時間內進行一系列交易)一家公司30%或以上的投票權，該人士必須提出強制性收購建議。自2001年10月19日起，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須受收購守則第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) 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118、119及121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2014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65歲。
- (iii) 該計劃的資產於2013年12月31日之市值為港幣1,220,501,000元(2012年為港幣1,139,345,000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2013年及2012年12月31日止年度暫停供款。
- (v) 於2013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466,756,000元(2012年為港幣396,072,000元)，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣467,188,000元(2012年為港幣397,142,000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2013年12月31日之市值為港幣2,578,882,000元(2012年為港幣2,464,553,000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2013年及2012年12月31日止年度暫停供款。
- (v) 於2013年12月31日，該計劃以持續運作基準計算之資金盈餘為港幣1,062,420,000元(2012年為港幣908,635,000元)，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣1,125,371,000元(2012年為港幣976,885,000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(w)(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2013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2013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%。

董事會報告書

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 208 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 2013 年 5 月 23 日舉行之股東週年大會外，本公司在截至 2013 年 12 月 31 日止年度內已遵守上市規則附錄 14 所載之《企業管治守則》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 94 至 111 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 88 至 89 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 2013 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，2014 年 3 月 24 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134至207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2013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2013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

2014年3月24日

綜合損益計算表

截至2013年12月31日止年度
(以港幣呈列)

	附註	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
營業額	3及13	7,420,374	7,181,010
其他收益淨額	1(c)(vi)及4	271,350	185,829
出售物業成本		(394)	(21,489)
員工成本	1(c)(vi)及5(a)	(3,529,075)	(3,367,954)
折舊及攤銷		(768,794)	(842,725)
燃油		(1,536,513)	(1,593,553)
零件及物料		(270,391)	(239,412)
隧道費		(396,424)	(390,883)
其他經營成本		(784,721)	(739,232)
經營盈利		405,412	171,591
融資成本	5(b)	(7,307)	(9,433)
應佔聯營公司之盈利		34,765	34,526
撥回其他金融資產減值虧損	20(c)	25,611	–
除稅前盈利	5	458,481	196,684
所得稅	1(c)(vi)及6(a)	(55,087)	(5,968)
本年度盈利	1(c)(vi)	403,394	190,716
歸屬予：			
本公司股權持有人		371,319	165,837
非控制性權益		32,075	24,879
本年度盈利		403,394	190,716
本公司股權持有人應佔本年度盈利：			
來自曼克頓山物業		93,854	76,320
來自本集團其他業務		277,465	89,517
	1(c)(vi)	371,319	165,837
每股盈利 — 基本及攤薄：	11		
來自出售曼克頓山物業		0.23元	0.19元
來自本集團其他業務		0.69元	0.22元
		0.92元	0.41元

第141至207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。截至2012年12月31日止年度綜合損益計算表之重列詳細已於附註1(c)(vi)披露。

綜合全面收益表

截至2013年12月31日止年度
(以港幣呈列)

	附註	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
本年度盈利		403,394	190,716
年內其他全面收益(除稅及作出重新分類調整後)：			
不會重新分類至損益計算表的項目：			
重新計量僱員福利資產，經扣除稅項143,465,000元 (2012年為45,648,000元)	1(c)(vi)	726,021	231,005
其後可能重新分類至損益計算表的項目：			
換算按外幣結算之香港境外實體財務報表之匯兌差額，經扣除零稅項		24,793	1,075
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	(7,810)	8,995
本年度全面收益總額	1(c)(vi)	1,146,398	431,791
歸屬予：			
本公司股權持有人		1,114,323	406,912
非控制性權益		32,075	24,879
本年度全面收益總額		1,146,398	431,791

第141至207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2013年12月31日
(以港幣呈列)

	附註	於2013年 12月31日 千元	於2012年 12月31日 千元 (重列)	於2012年 1月1日 千元 (重列)
非流動資產				
固定資產	14(a)			
– 投資物業		115,338	120,398	123,135
– 發展中投資物業		14,913	13,397	11,741
– 租賃土地權益		67,402	69,414	71,426
– 其他物業、機器及設備		4,289,246	3,648,572	3,914,255
		4,486,899	3,851,781	4,120,557
無形資產	15	132,122	132,122	44,178
商譽	16	84,051	84,051	63,315
非流動預付款	17	12,484	3,741	1,667
聯營公司權益	19	723,953	671,521	668,136
其他金融資產	20	229,355	591,020	472,465
僱員福利資產	1(c)(vi)及21(a)	1,017,614	325,882	263,203
遞延稅項資產	27(b)	4,790	4,499	3,536
		6,691,268	5,664,617	5,637,057
流動資產				
持作出售的已落成物業		–	351	19,702
零件及物料		60,344	46,224	59,420
應收賬款	22	449,566	455,071	348,444
其他金融資產	20	367,907	48,435	15,032
按金及預付款		21,282	27,946	30,340
可收回本期稅項	27(a)	17,617	21,581	110,757
已抵押及受限制銀行存款	23(a)	65,682	62,885	45,455
現金及現金等價物	23(a)	2,563,130	3,033,703	2,928,606
		3,545,528	3,696,196	3,557,756
流動負債				
銀行貸款及透支	24	200,003	200,082	70,040
應付賬款及應計費用	25	1,185,707	1,116,877	1,066,876
或有事項準備金 — 保險	26	140,999	135,997	136,297
應付本期稅項	27(a)	9,808	17,627	4,541
		1,536,517	1,470,583	1,277,754
淨流動資產		2,009,011	2,225,613	2,280,002
資產總值減流動負債		8,700,279	7,890,230	7,917,059

綜合資產負債表

於2013年12月31日
(以港幣呈列)

	附註	於2013年 12月31日 千元	於2012年 12月31日 千元 (重列)	於2012年 1月1日 千元 (重列)
非流動負債				
銀行貸款	24	399,093	598,497	797,901
遞延稅項負債	1(c)(vi) 及 27(b)	683,017	531,435	518,765
或有事項準備金 — 保險	26	297,621	310,718	309,575
長期服務金準備金	28	19,806	28,859	37,254
		1,399,537	1,469,509	1,663,495
資產淨值				
資產淨值	1(c)(vi)	7,300,742	6,420,721	6,253,564
股本及儲備金				
股本	29(b)	403,639	403,639	403,639
儲備金		6,704,515	5,832,376	5,667,648
歸屬本公司股權持有人總權益		7,108,154	6,236,015	6,071,287
非控制性權益		192,588	184,706	182,277
權益總額	1(c)(vi)	7,300,742	6,420,721	6,253,564

經董事會於2014年3月24日核准及授權公佈

主席
梁乃鵬

董事總經理
何達文

第141至207頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。

資產負債表

於2013年12月31日
(以港幣呈列)

	附註	2013年 千元	2012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		271	726
應收附屬公司款項	18(b)	8,179,041	8,395,304
現金及現金等價物	23(a)	6,734	31,859
		8,186,046	8,427,889
流動負債			
應付賬款及應計費用	25	39,895	39,781
應付附屬公司款項	18(b)	7,591,529	7,591,422
		7,631,424	7,631,203
淨流動資產		554,622	796,686
資產淨值		1,743,045	1,985,109
股本及儲備金			
股本	29(a)	403,639	403,639
儲備金		1,339,406	1,581,470
權益總額		1,743,045	1,985,109

經董事會於2014年3月24日核准及授權公佈

主席
梁乃鵬

董事總經理
何達文

第141至207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2013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	千元 (附註 29(c)(i))	千元 (附註 29(c)(ii))	千元			
於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	
會計政策變動的影響	-	-	-	-	(448,773)	(448,773)	-	(448,773)	
重列於2012年1月1日的結餘	1(c)(vi) 403,639	1,102,614	158,874	7,205	4,398,955	6,071,287	182,277	6,253,564	
於2012年的權益變動：									
本年度盈利(重列)	-	-	-	-	165,837	165,837	24,879	190,716	
本年度其他全面收益(重列)	-	-	1,075	8,995	231,005	241,075	-	241,075	
本年度全面收益總額(重列)	-	-	1,075	8,995	396,842	406,912	24,879	431,791	
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日及 2013年1月1日之結餘(重列)	1(c)(vi)	403,639	1,102,614	159,949	16,200	4,553,613	6,236,015	184,706	6,420,721
於2013年的權益變動：									
本年度盈利		-	-	-	371,319	371,319	32,075	403,394	
本年度其他全面收益		-	-	24,793	(7,810)	726,021	-	743,004	
本年度全面收益總額		-	-	24,793	(7,810)	1,097,340	32,075	1,146,398	
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		-	-	-	-	-	(24,193)	(24,193)	
批准本年度的股息	12(a)	-	-	-	(60,546)	(60,546)	-	(60,546)	
		-	-	-	(242,184)	(242,184)	(24,193)	(266,377)	
於2013年12月31日之結餘		403,639	1,102,614	184,742	8,390	5,408,769	7,108,154	192,588	7,300,742

第141至207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2013年12月31日止年度
(以港幣呈列)

	附註	2013年 千元	2012年 千元
經營業務			
來自經營業務的現金	23(c)	1,047,868	1,049,506
已收利息		82,305	72,449
已付利息		(6,707)	(8,848)
(已付)/已退還稅項			
– 香港利得稅		(47,720)	49,234
– 中華人民共和國(「中國」)所得稅		(485)	(94)
– 中國預扣稅		(2,911)	(1,525)
來自經營業務的現金淨額		1,072,350	1,160,722
投資活動			
已抵押及受限制銀行存款增加		(2,797)	(17,430)
原本到期日超過三個月的銀行存款減少/(增加)		977,020	(1,357,973)
添置固定資產		(1,204,959)	(565,474)
收取用以購置固定資產之政府撥款		1,650	–
購入可供出售債務證券		–	(171,047)
出售固定資產所得款項		7,284	18,075
可供出售債務證券到期所得款項		48,076	15,000
收購附屬公司經扣除收購所得現金款項	31(b)	–	(104,583)
收購附屬公司的交易成本		–	(861)
聯營公司股息收入		6,761	32,142
非上市股權證券股息收入		37,200	77,252
用於投資活動的現金淨額		(129,765)	(2,074,899)
融資活動			
償還銀行貸款		(200,000)	(70,000)
支付本公司股權持有人的股息		(242,184)	(242,184)
支付非控制性權益股息		(24,193)	(22,450)
用於融資活動的現金淨額		(466,377)	(334,634)
現金及現金等價物淨額增加/(減少)		476,208	(1,248,811)
於1月1日的現金及現金等價物		436,610	1,689,528
匯兌差額		30,318	(4,107)
於12月31日的現金及現金等價物	23(a)	943,136	436,610

第141至207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2013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))及僱員福利資產(見附註1(w)(ii))按其公平價值列賬外，本財務報表是以歷史成本作為編製基準(如下述會計政策所闡述)。

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

香港會計師公會頒佈了多項新訂及經修訂的《香港財務報告準則》，並於本集團及本公司的本會計期間首次生效。在這些變動中，以下各項與本集團的財務報表有關：

- 《香港會計準則》第1號「財務報表之呈列」的修訂 — 其他全面收益項目的呈列
- 《香港財務報告準則》第10號「綜合財務報表」
- 《香港財務報告準則》第11號「合營安排」

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)

(c) 會計政策的變動(續)

- 《香港財務報告準則》第12號「披露於其他實體之權益」
- 《香港財務報告準則》第13號「公平價值估量」
- 經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」
- 年度優化《香港財務報告準則》(2009年至2011年週期)
- 《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」的修訂 — 抵銷金融資產及金融負債

本集團並沒有採用尚未於本會計期間生效的任何新訂準則或詮釋。採納新訂或經修訂《香港財務報告準則》的影響於下文論述：

(i) 《香港會計準則》第1號「財務報表之呈列」的修訂 — 其他全面收益項目的呈列

根據《香港會計準則》第1號之修訂，實體須將日後在符合若干條件之情況下重新分類至損益計算表之其他全面收益項目，與不會重新分類至損益計算表之其他全面收益項目分開呈列。本集團於財務報表的綜合全面收益表中已相應修訂其他全面收益之呈列方式。

(ii) 《香港財務報告準則》第10號「綜合財務報表」

《香港財務報告準則》第10號取代與編製綜合財務報表有關之《香港會計準則》第27號「綜合及個別財務報表」及香港(常設詮釋委員會)詮釋第12號「合併 — 特殊目的實體」之規定。《香港財務報告準則》第10號引入單一控制權模式，根據多個著眼點來釐定應否將承資方綜合入賬，包括實體是否有支配承資方的權力、能否享有或有權享有來自參與承資方業務之浮動回報，以及能否運用其權力以影響該等回報的金額。

在採納《香港財務報告準則》第10號後，本集團已就如何釐定本身對承資方是否有控制權，修訂了有關的會計政策。採納是項準則，並沒有改變本集團於2013年1月1日就其參與其他實體所達致之任何控制權結論。

(iii) 《香港財務報告準則》第11號「合營安排」

《香港財務報告準則》第11號取代《香港會計準則》第31號「於合營企業之權益」，將合營安排分為合營業務及合營企業。實體須考慮與本身在合營安排下的權責相關之結構、法律形式、合約條款以及其他事實及情況，以釐定合營安排之種類。合營安排倘按《香港財務報告準則》第11號被歸類為合營業務，則採用分項總計法方式確認，惟以合營經營者於合營業務中持有之權益為限。所有其他按《香港財務報告準則》第11號被歸類為合營企業的合營安排，則按權益法於集團之綜合財務報表中入賬。

由於採納《香港財務報告準則》第11號，本集團已將其於共同控制資產的投資重新分類至合營業務。有關投資繼續採用分項總計法方式確認，因此是項重新分類沒有對本集團之財務狀況及財務業績造成任何重大影響。



1 主要會計政策(續)

(c) 會計政策的變動(續)

(iv) 《香港財務報告準則》第12號「披露於其他實體之權益」

《香港財務報告準則》第12號將實體於附屬公司、合營安排、聯營公司及未綜合結構實體之權益的所有相關披露規定綜合為一項單一準則。《香港財務報告準則》第12號規定之披露範圍普遍較相關準則過往所規定者更為廣泛。本集團已按有關規定的適用程度，於附註18及19作出有關披露。

(v) 《香港財務報告準則》第13號「公平價值估量」

《香港財務報告準則》第13號以單一公平價值計量指引來源取代個別《香港財務報告準則》之有關指引。《香港財務報告準則》第13號亦就金融工具及非金融工具之公平價值計量制訂廣泛之披露規定。本集團已按有關規定的適用程度，於附註14及32(f)作出有關披露。採納《香港財務報告準則》第13號不會對集團資產及負債之公平價值計量造成任何重大影響。

(vi) 經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」

經修訂的《香港會計準則》第19號引入多項與界定福利計劃會計方法有關的修訂。在這些修訂之中，經修訂的《香港會計準則》第19號取消了「走廊法」。根據「走廊法」，與界定福利計劃有關的精算損益可遞延和按預計的員工平均剩餘服務年期於損益計算表內確認。根據經修訂的準則，所有精算損益須即時在其他全面收益內確認。經修訂的《香港會計準則》第19號亦將釐定計劃資產收入的基準，由預期回報改為以負債貼現率計算的利息收入，以及規定須即時確認過往服務成本，無論是否已經歸屬。

由於採納經修訂的《香港會計準則》第19號，集團已改變與界定福利計劃(之前採納「走廊法」)有關的會計政策。是項會計政策變動已予追溯應用，除重列2012年1月1日及2012年12月31日之結餘外，並對截至2012年12月31日止年度的比較數字作出背頁所示之相應調整。

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)

(c) 會計政策的變動(續)

(vi) 經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」(續)

	以往呈報 千元	採納經修訂的 《香港會計準則》 第19號之影響 千元	重列 千元
截至2012年12月31日止年度的綜合損益計算表：			
其他收益淨額	228,544	(42,715)	185,829
員工成本	3,238,980	128,974	3,367,954
所得稅支出	34,297	(28,329)	5,968
本年度盈利	334,076	(143,360)	190,716
每股基本及攤薄盈利	0.77元	(0.36元)	0.41元
截至2012年12月31日止年度的綜合全面收益表：			
重新計量僱員福利資產	-	231,005	231,005
本年度全面收益總額	344,146	87,645	431,791
於2012年12月31日的綜合資產負債表：			
僱員福利資產	758,371	(432,489)	325,882
遞延稅項負債	602,796	(71,361)	531,435
資產淨值/權益總額	6,781,849	(361,128)	6,420,721
保留盈利	4,914,741	(361,128)	4,553,613
於2012年1月1日的綜合資產負債表：			
僱員福利資產	800,656	(537,453)	263,203
遞延稅項負債	607,445	(88,680)	518,765
資產淨值/權益總額	6,702,337	(448,773)	6,253,564
保留盈利	4,847,728	(448,773)	4,398,955

與並無更改政策的情況比較，集團於2013年12月31日的僱員福利資產淨值下跌223,615,000元。

有關調整截至2012年12月31日止年度本公司股權持有人應佔盈利的影響列載如下：

	2012年 千元
以往呈報	309,197
對其他收益淨額的調整	(42,715)
對員工成本的調整	(128,974)
對所得稅支出的調整	28,329
重列	165,837



1 主要會計政策(續)

(c) 會計政策的變動(續)

(vii) 年度優化《香港財務報告準則》(2009年至2011年週期)

此年度優化週期包括五項準則之修訂，其他準則及詮釋亦因此而作出修訂。其中《香港會計準則》第1號已作修訂，以澄清只有當追溯應用會計政策、追溯重列或重新分類對期初資產負債表中呈列之資料產生重大影響時，才需要呈列期初資產負債表。此外，根據修訂，在呈列期初資產負債表時，將毋須呈列有關的附註。

由於集團認為採納經修訂的《香港會計準則》第19號而進行重列對期初財務狀況產生重大影響，故在本財務報表中額外呈列於2012年1月1日的綜合資產負債表。

(viii) 《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」的修訂—抵銷金融資產及金融負債

有關修訂就抵銷金融資產及金融負債引入新披露規定。該等新披露規定適用於根據《香港會計準則》第32號「金融工具：呈列」而抵銷之所有已確認金融工具，以及受強制執行的主淨額結算安排或類似協議所涵蓋的類似金融工具及交易，而不論該等金融工具是否根據《香港會計準則》第32號抵銷。

由於本集團並無抵銷金融工具，亦無於呈報期間訂立受《香港財務報告準則》第7號之披露規定所限之主淨額結算安排或類似協議，故採納上述修訂並無對本集團之財務報告造成影響。

(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。當集團對某實體有控制權，是指集團能夠或有權享有來自參與該實體業務之浮動回報，並能運用其權力以影響該等回報。在評估集團是否有控制權時，只以實質權利(集團及其他方所持有者)為考慮因素。

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、交易及現金流，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，且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非控制性權益按比例應佔附屬公司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。

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)

(d) 附屬公司及非控制性權益(續)

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(如適用)初始確認聯營公司(見附註1(e))或合營企業投資的成本。

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(l)(ii))。

(e) 聯營公司及合營業務

聯營公司是指集團可以對其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。

合營業務是集團與其合營方訂約分享控制權並享有相關資產及承擔相關負債的安排。

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超出該項投資成本的數額(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(l))。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除稅後的其他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。

若聯營公司投資變成合營企業投資，則保留權益不予重新計量，而有關投資繼續按權益法列賬。

在所有其他情況下，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))。



1 主要會計政策(續)

(e) 聯營公司及合營業務(續)

集團應佔合營業務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。而因合營業務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合營業務產品的收入，連同集團應佔合營業務所產生的支出，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(l)(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。

(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，除非確定初始確認之公平價值與交易價格不同，且該公平價值得到活躍市場上相同資產或負債的報價佐證或根據只採用來自可觀察市場的數據的估值技巧釐定。成本包括應佔交易成本。

非持作買賣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，由此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。惟並無在活躍市場中獲得相同工具的報價，且其公平價值無法以其他方式可靠計量的股權證券投資，則按成本減去減值虧損於資產負債表中確認(見附註1(l))。

來自股權證券投資的股息收入及按實際利率法計算的債務證券利息收入，分別按附註1(t)(v)及1(t)(iv)所載的會計政策於損益計算表中確認。債務證券的攤銷成本變動所產生的外匯損益亦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(l)(i))，累計收益或虧損將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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

(h) 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(j))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(l)(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(t)(vi)所載會計政策列賬。

(i) 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(l)(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(u))。

政府為補償集團資產成本而提供的撥款將從該資產的賬面值中扣除，其後以扣減折舊支出方式，按資產的可用年期在損益計算表中實際確認。當有合理保證集團將會獲得政府撥款並遵守有關規定，則政府撥款初時於資產負債表中確認。

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)

(j) 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(i)所載的會計政策釐定。減值虧損按照附註1(l)(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。

(k) 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(l)(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。

(l) 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債務及股權證券投資與及按成本或經攤銷成本值列賬或歸類為可供出售證券的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)

(I) 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：

- 對於按權益法在綜合財務報表列賬的聯營公司投資(見附註1(e))，其減值虧損是按附註1(I)(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(I)(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)

(I) 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；
- 商譽；及
- 在公司資產負債表內的附屬公司投資。

若有任何跡象顯示上述情況，資產的可收回價值將會進行評估。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(如能計量)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)

(l) 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」之規定編製每個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(l)(i)及1(l)(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。

(m) 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。

(n) 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。

(o) 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(l)(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。

(p) 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。

(q) 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，但若貼現影響輕微，則按成本列賬。

(r) 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。



1 主要會計政策(續)

(s) 準備金及或有負債

(i) 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(s)(ii)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(s)(ii)所載會計政策披露。

(ii) 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。

(t) 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。來自製作廣告內容和材料的收入，於提供相關服務時確認。

(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。

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)

(u) 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中斷或完成時，借貸成本資本化則被暫停或終止。

(v) 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。

(w) 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。計算工作是由合資格精算師以預計單位信貸法進行。倘計算結果對集團有利，則所確認的資產限於所得經濟效益之現值，包括此計劃未來任何退款或減少的供款額。



1 主要會計政策(續)

(w) 僱員福利(續)

(ii) 界定福利退休計劃負債(續)

服務成本及界定福利責任(資產)淨額的利息支出(收入)淨額於損益計算表中確認。本期服務成本按本期間僱員服務引致的界定福利負債的現值增幅計量。當計劃的福利改變或計劃規模縮減，則改變的福利數額之中與僱員以往服務有關的部分，或縮減產生的收益或虧損，將於計劃進行修訂或縮減，以及確認相關重組成本或解僱福利時(以較早者為準)，在損益計算表內確認為支出。期內的利息支出(收入)淨額是根據界定福利負債(資產)淨額，應用計量報告期初界定福利責任所用的貼現率釐定。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)在報告期終的孳息率。

界定福利退休計劃的重新計量於其他全面收益中確認，並即時反映於保留盈利內。重新計量包括精算收益及虧損、計劃資產回報(不包括界定福利負債(資產)淨額的利息淨額)，以及資產上限影響的任何變動(不包括界定福利負債(資產)淨額的利息淨額)。

(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

解僱福利在集團無法再撤回有關福利之時，以及集團確認涉及支付解僱福利的重組成本之時予以確認，以較早者為準。

(x) 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用於財務報告的賬面值及其稅項基礎值所產生的可扣稅和應課稅之暫時性差異。遞延稅項資產亦會來自尚未使用的稅務虧損及稅務抵免。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

1 主要會計政策(續)

(x) 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。



1 主要會計政策(續)

(y) 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。

(z) 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及21(f)。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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

2 會計估算及判斷(續)

(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2013年12月31日，集團於附註27(b)所列出的已確認的遞延稅項資產，源於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。

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：

	2013年 千元	2012年 千元
專營公共巴士服務車費收入	6,596,373	6,315,180
非專營運輸服務收入	326,371	301,417
媒體銷售收入	466,359	424,673
物業銷售收入	1,600	112,720
投資物業租金總收入	29,671	27,020
	7,420,374	7,181,010

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

	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
撥回與曼克頓山發展成本有關的應計費用(附註(a))	108,246	-
非按公平價值計入損益計算表之其他金融資產利息收入	66,237	67,695
銷售物業應收分期付款利息收入	29	66
非上市股權證券股息收入	37,200	77,252
乘客回饋結餘變動淨額(附註(b))	(4,160)	(2,851)
已收索償	34,286	21,546
雜項業務收入淨額	6,512	7,147
出售固定資產之收益淨額	2,756	580
可供出售債務證券：於到期時從權益賬重新分類(附註10)	292	1
匯兌虧損淨額	(957)	(2,463)
雜項收入	20,909	16,856
	271,350	185,829

附註：

- (a) 於2003年，本公司間接全資附屬公司Lai Chi Kok Properties Investment Limited(「LCKPI」)與本公司主要股東新鴻基地產發展有限公司(「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(「主要成本合約」)。CFCCL根據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，LCKPI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，LCKPI應向CFCCL支付的總代價上限為1,617,743,000元。
- 於以往年度，LCKPI根據載於主要成本合約和補充協議的條款計提應付予CFCCL的費用。於2012年12月31日，集團按此合約應付而未付之餘額為95,805,000元。年內，此合約之最終工程造價已經完成，確定應付予CFCCL的決算金額為21,413,000元。計提金額的餘額74,392,000元已於期內撥回。
- 此外，於以往年度為曼克頓山發展項目的分判商有關的提撥33,854,000元準備，亦已於本期間內於最終工程造價完成時撥回。
- (b) 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。2013年及2012年的指定觸發回報率為每年9.7%。於2013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10,706,000元(2012年為6,546,000元)。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

5 除稅前盈利

除稅前盈利已扣除/(計入)：

	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
(a) 員工成本：		
界定福利退休計劃開支(附註21(e))	135,754	128,974
界定供款退休計劃之供款	95,145	81,618
長期服務金準備金變動(附註28)	(1,062)	689
退休成本總額	229,837	211,281
薪金、工資及其他福利	3,299,238	3,156,673
	3,529,075	3,367,954
(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	7,307	9,433
(c) 已收及應收投資物業租金		
租金總額(附註)	(29,671)	(27,020)
扣除：直接支出	9,033	8,256
	(20,638)	(18,764)
附註：包括或有租金收入50,000元(2012年為343,000元)。		
(d) 其他項目：		
租賃土地溢價攤銷	2,012	2,012
折舊	766,782	840,713
貿易及其他應收賬款減值虧損(附註22(b))		
– 已確認	27	912
– 已撥回	(75)	(27)
零件及物料(撥回)/減值	(1,518)	16,691
營業租賃費用：物業、巴士及候車亭之最低營業租賃付款	37,934	37,481
核數師酬金		
– 審計服務	5,602	5,121
– 其他服務	1,857	1,488
收購相關成本	–	861



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：

	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
本期稅項 — 香港利得稅		
本年度準備	44,453	53,033
以往年度準備(超額)/不足	(714)	315
	43,739	53,348
本期稅項 — 中國所得稅		
本年度準備	611	163
中國預扣稅	2,911	1,525
	47,261	55,036
遞延稅項		
暫時差異之出現及回撥	7,826	(49,068)
	55,087	5,968

2013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(2012年為16.5%)。在中國的附屬公司稅項則按中國適用的現行稅率計算。

(b) 按適用稅率調節稅項支出及會計盈利：

	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
除稅前盈利	458,481	196,684
除稅前盈利的估算稅項，按有關地區適用利得稅率計算	81,248	34,265
不可扣稅支出之稅務影響	7,533	5,650
免稅收入之稅務影響	(34,124)	(36,514)
未確認之未使用稅務虧損的稅務影響	995	1,739
以往年度準備(超額)/不足	(714)	315
其他	149	513
實際稅項支出	55,087	5,968

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

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	2013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	65	-	1,169
何達文	(a)	374	4,815	-	578	5,767
歐陽杞浚	(a)	264	4,254	3	213	4,734
非執行董事						
郭炳聯		495	-	-	-	495
伍兆燦		264	-	-	-	264
雷禮權		264	-	-	-	264
伍穎梅	(a)	671	-	-	-	671
苗學禮	(a)	440	-	-	-	440
李澤昌	(b)	-	-	-	-	-
蘇偉基	(c)	-	-	-	-	-
郭炳湘博士	(d)	264	-	-	-	264
容永忠	(e)	50	-	-	-	50
獨立非執行董事						
梁乃鵬博士		693	-	-	-	693
陳祖澤博士	(a)及(f)	726	-	-	-	726
李家祥博士	(a)	614	-	-	-	614
蕭炯柱		352	-	-	-	352
廖柏偉教授		297	-	-	-	297
鍾士元爵士	(g)	-	-	-	-	-
		6,032	9,909	68	791	16,800



7 董事之酬金(續)

	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
伍兆燦		264	–	–	–	264
雷禮權		264	–	–	–	264
伍穎梅	(a)	671	–	–	–	671
苗學禮	(a)	440	–	–	–	440
蘇偉基	(c)	–	–	–	–	–
郭炳湘博士	(d)	264	–	–	–	264
容永忠	(e)	218	–	–	–	218
獨立非執行董事						
梁乃鵬博士		671	–	–	–	671
陳祖澤博士	(a)及(f)	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	(g)	139	–	–	–	139
		6,225	8,826	815	696	16,562

附註：

- (a) 金額包括來自本公司及其若干附屬公司之酬金。
- (b) 李澤昌先生於2013年4月1日至2014年3月2日期間為郭炳聯先生之替代董事。於2014年3月3日獲委任為董事。
- (c) 蘇偉基先生於2013年1月1日至2014年1月27日期間為郭炳湘博士之替代董事。於2014年3月3日獲委任為董事郭炳聯先生之替代董事。
- (d) 郭炳湘博士於2014年1月27日辭任。
- (e) 容永忠先生至2013年3月31日為郭炳聯先生之替代董事。容先生自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於2013年1月1日至3月31日期間擔任路訊通董事的職位。
- (f) 陳祖澤博士於2012年1月4日調任為獨立非執行董事。
- (g) 鍾士元爵士於2012年5月17日退任。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

8 最高薪酬之員工

酬金最高之五名員工，其中兩名(2012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：

	2013年 千元	2012年 千元
袍金	748	638
薪金、津貼及實物利益	15,473	14,138
酌情授予之花紅	2,673	2,774
退休金計劃之供款	1,045	825
	19,939	18,375

最高酬金之五名員工，其酬金分析如下：

	員工人數	
	2013年	2012年
2,000,001 元至 2,500,000 元	1	2
2,500,001 元至 3,000,000 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	1
5,500,001 元至 6,000,000 元	1	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120,000元(2012年為299,884,000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

	2013年 千元	2012年 千元
可供出售債務證券：		
年內確認之公平價值變動	(7,518)	8,996
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)	(292)	(1)
	(7,810)	8,995



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371,319,000元(2012年(重列)為165,837,000元)及截至2013年及2012年12月31日止兩年度之已發行股份403,639,413股計算。來自曼克頓山物業，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93,854,000元(2012年為76,320,000元)及277,465,000元(2012年(重列)為89,517,000元)以及截至2013年及2012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

	2013年		2012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的末期股息	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

	2013年		2012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	0.45	181,638

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

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。



13 分部匯報(續)

(a) 分部業績、資產及負債(續)

集團截至2013年及2012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	
	2013年 千元	2012年 千元 (重列)	2013年 千元	2012年 千元	2013年 千元	2012年 千元	2013年 千元	2012年 千元	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
來自外間顧客收入	6,602,469	6,318,984	462,002	421,154	2,466	113,197	353,437	327,675	7,420,374	7,181,010
來自分部間之收入	111,700	110,028	-	-	-	-	62,021	25,586	173,721	135,614
須匯報分部收入	6,714,169	6,429,012	462,002	421,154	2,466	113,197	415,458	353,261	7,594,095	7,316,624
須匯報分部 盈利/(虧損)	14,198	(168,502)	108,622	79,499	93,854	76,320	77,921	80,288	294,595	67,605
利息收入	4,806	9,762	9,921	11,885	-	-	29	213	14,756	21,860
利息支出	(7,307)	(9,433)	-	-	-	-	-	-	(7,307)	(9,433)
本年度折舊及攤銷	(713,349)	(793,676)	(11,262)	(10,784)	-	-	(44,183)	(38,265)	(768,794)	(842,725)
貿易及其他應收賬 款減值虧損 回撥/(撥備)	-	-	-	-	-	-	48	(885)	48	(885)
撥回其他金融資產 減值虧損	-	-	25,611	-	-	-	-	-	25,611	-
撥回與曼克頓山 發展成本有關的 應計費用	-	-	-	-	108,246	-	-	-	108,246	-
員工成本	(3,332,876)	(3,190,174)	(81,973)	(72,743)	-	-	(107,443)	(98,192)	(3,522,292)	(3,361,109)
應佔聯營公司盈利	-	-	-	-	-	-	34,765	34,526	34,765	34,526
所得稅(支出)/抵免	(3,768)	33,596	(15,871)	(16,991)	(18,522)	(10,991)	(16,912)	(11,569)	(55,073)	(5,955)
須匯報分部資產	5,810,785	4,944,061	778,623	766,483	2,505	3,080	1,542,326	1,488,383	8,134,239	7,202,007
- 包括聯營公司權益	-	-	-	-	-	-	723,953	671,521	723,953	671,521
年內增加非流動 分部資產	1,358,228	544,787	11,226	6,696	-	-	38,988	148,641	1,408,442	700,124
須匯報分部負債	2,680,417	2,557,478	94,171	110,369	11,538	149,161	104,968	71,290	2,891,094	2,888,298

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

13 分部匯報(續)

(b) 須匯報分部收入、盈利/(虧損)、資產及負債之調節

	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
收入		
須匯報分部收入	7,178,637	6,963,363
所有其他分部之收入	415,458	353,261
對銷分部間之收入	(173,721)	(135,614)
綜合營業額	7,420,374	7,181,010
盈利/(虧損)		
須匯報分部盈利/(虧損)	216,674	(12,683)
所有其他分部之盈利	77,921	80,288
未分配盈利	108,799	123,111
除稅後綜合盈利	403,394	190,716
資產		
須匯報分部資產	6,591,913	5,713,624
所有其他分部之資產	1,542,326	1,488,383
未分配資產	2,102,557	2,158,806
綜合資產總值	10,236,796	9,360,813
負債		
須匯報分部負債	2,786,126	2,817,008
所有其他分部之負債	104,968	71,290
未分配負債	44,960	51,794
綜合負債總額	2,936,054	2,940,092

(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	
	2013年 千元	2012年 千元
香港(常駐地)	4,615,665	3,981,540
中國	811,360	757,935
	5,427,025	4,739,475



14 固定資產

(a) 集團

	樓宇 千元	巴士及 其他車輛 千元	在裝配中 的巴士 千元	工具 及其他 千元	小計 千元	發展中 投資物業 千元	投資物業 千元	租賃 土地權益 千元	固定 資產總額 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31(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31(b))					300	-	-	-	300
					3,648,572	13,397	120,398	69,414	3,851,781
原值：									
於2013年1月1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
添置	21,989	44,992	1,092,875	284,905	1,444,761	1,516	(704)	-	1,445,573
出售	(18,318)	(454,882)	-	(116,982)	(590,182)	-	-	-	(590,182)
匯兌調整	-	-	-	24	24	-	-	-	24
轉撥	(4,625)	679,148	(679,148)	-	(4,625)	-	4,625	-	-
於2013年12月31日結存	1,444,818	9,924,122	476,725	3,407,064	15,252,729	16,933	172,922	115,513	15,558,097
累計折舊、攤銷及減值虧損：									
於2013年1月1日結存	941,423	7,070,103	-	2,801,778	10,813,304	2,020	48,603	46,099	10,910,026
本年度折舊及攤銷	31,272	452,870	-	275,641	759,783	-	6,999	2,012	768,794
出售項目撥回	(18,318)	(454,821)	-	(112,515)	(585,654)	-	-	-	(585,654)
匯兌調整	-	-	-	26	26	-	-	-	26
轉撥	(1,982)	-	-	-	(1,982)	-	1,982	-	-
於2013年12月31日結存	952,395	7,068,152	-	2,964,930	10,985,477	2,020	57,584	48,111	11,093,192
賬面淨值：									
於2013年12月31日結存	492,423	2,855,970	476,725	442,134	4,267,252	14,913	115,338	67,402	4,464,905
加：已付訂購巴士按金					21,994	-	-	-	21,994
					4,289,246	14,913	115,338	67,402	4,486,899

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	
	2013年 千元	2012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，該等物業賬面淨值分析如下：

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
中期租賃	438,557	429,653
短期租賃	251,519	277,905
	690,076	707,558
代表：		
樓宇	492,423	504,349
投資物業	115,338	120,398
發展中投資物業	14,913	13,397
租賃土地權益	67,402	69,414
	690,076	707,558

(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2013年12月31日之公平價值分別為2,642,910,000元及1,835,000,000元(2012年分別為1,607,000,000元及1,640,000,000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區和類別的物業。在每個中期及年度報告日進行估值時，集團管理層均與測量師行討論估值假設及估值結果。於2013年12月31日，於固定資產中確認的發展中投資物業14,913,000元(2012年為13,397,000元)與集團於合營業務的權益有關。



14 固定資產(續)

(e) 物業的公平價值計量

(i) 公平價值層級

下表呈列集團投資物業及發展中投資物業之公平價值。該公平價值於結算日按經常性基準披露，並分類為《香港財務報告準則》第13號「公平價值計量」定義之三個公平價值層級。公平價值計量層級之分類乃按估值方法中所採所用數據之可觀察性及重要性而釐定：

- 第一層級估值：僅採用第一層級數據，即相同資產或負債於計量日於活躍市場上的報價(不作調整)來計算公平價值
- 第二層級估值：採用第二層級數據，即未能符合第一層級的可觀察數據，且不採用重大不可觀察數據來計算公平價值。不可觀察數據為無法獲得市場資料的數據
- 第三層級估值：採用重大不可觀察數據來計量公平價值

	集團			
	2013年			
	公平價值	公平價值計量分類為以下層級		
		第一層級	第二層級	第三層級
	千元	千元	千元	千元
經常性公平價值披露				
位於香港的投資物業：				
- 商用物業	1,673,910	-	-	1,673,910
- 工廠物業	969,000	-	-	969,000
位於香港的發展中投資物業：	1,835,000	-	-	1,835,000

截至2013年12月31日止年度，第一與第二層級之間並無轉撥，而第三層級亦無轉出或轉入。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

14 固定資產(續)

(e) 物業的公平價值計量(續)

(ii) 有關第三層級公平價值披露的資料

	估值技巧	不可觀察的數據	範圍
位於香港的投資物業 — 商用物業	投資法	市值租金折讓/溢價	-30%至35%
	市場比較法	商舖質素折讓/溢價	-30%至10%
位於香港的投資物業 — 工廠物業	市場比較法	重建項目 質素折讓/溢價	-10%至10%
		估計建築成本調整	每平方呎 3,000至3,500元
		估計更改租約 成本調整	300,000,000元
位於香港的發展中投資物業	市場比較法	地點特徵折讓/溢價	-20%至15%

位於香港的現已租出及現正空置的商用物業，其公平價值分別以投資法及直接比較法釐定。投資法計入目前的租金收入和預期未來的市值租金，並按物業質素作出調整。資本化率是香港特別行政區政府(「香港特區政府」)公佈的香港同類物業於2013年的收益率。公平價值計量與未來市值租金的預期溢價呈正關連，而與資本化率則呈負關連。採用的直接比較法釐定的商用物業公平價值，乃參考可比較物業於近期的每平方呎售價，並就集團投資物業的特質而予以溢價或折讓調整。較優質物業的較高溢價，將使計量的公平價值提高。

位於香港的工廠物業計入未來重建價值後，以市場比較法釐定其公平價值。市場比較法釐定總發展價值的公平價值，當中參考鄰近項目近期的成交數據，並就集團物業相對近期成交的特質而予以溢價或折讓調整。較優質重建項目的較高溢價，將使總發展價值提高。公平價值計量亦考慮估計發展成本(包括建築成本及更改租約成本)。公平價值計量與估計發展成本呈負關連。工廠物業的重建被視為《香港財務報告準則》第13號下的最高及最佳用途。

位於香港的發展中投資物業的公平價值，以市場比較法釐定，即參考可比較物業近期的每平方呎售價，並就集團發展中投資物業相對近期成交的特質而予以溢價或折讓調整。較優質大廈的較高溢價，將使計量的公平價值提高。



14 固定資產(續)

- (f) 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	
	2013年 千元	2012年 千元
一年內	20,952	26,501
一年後但五年內	6,993	22,118
	27,945	48,619

- (g) 2013年，集團收取香港特區政府為購買巴士而提供的補貼1,650,000元。補貼的目的是透過向專營公共巴士營運商提供購買柴油與電力混能巴士進行測試的財政援助，以鼓勵使用柴油與電力混能巴士。集團必須將柴油與電力混能巴士投入香港特區政府同意的若干路線進行試行，為期兩年。集團收到的補貼，已按附註1(i)所載的會計政策直接從資產賬面值中扣除。

15 無形資產

(a) 客運服務牌照及運輸營運權

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
原值及賬面淨值：		
於1月1日結存	132,122	44,178
添置 — 透過收購附屬公司(附註31(b))	-	87,944
於12月31日結存	132,122	132,122

集團持有被視為有無限可用年期的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) 為進行減值評估，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	
	2013年 千元	2012年 千元
原值及賬面值：		
於1月1日結存	84,051	63,315
添置 — 透過收購附屬公司(附註31(b))	–	20,736
於12月31日結存	84,051	84,051

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：

	2013年	2012年
	%	%
增長率	3.0	3.0
貼現率	10.8 – 11.5	12.3

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

非流動預付款及按金包括用作添置固定資產的預付款及按金、特許費及寫字樓租金的保證金。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	
	2013年 千元	2012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
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
九巴(北京) 出租汽車投資 有限公司	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
九巴(深圳) 交通投資 有限公司	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

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 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
RoadShow Media Limited	香港	2股 每股面值 1元	73	-	100	提供客運車輛 廣告，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2013年12月31日的市值為757,252,000元(2012年為524,251,000元)。



18 附屬公司權益(續)

(c) 主要附屬公司詳情(續)

下表列出集團唯一擁有重大非控制性權益的附屬公司路訊通控股有限公司的有關資料。以下的財務資料摘要為公司間進行對銷前的金額。

	2013年 千元	2012年 千元
非控制性權益百分比	27%	27%
流動資產	711,193	629,706
非流動資產	73,316	136,777
流動負債	99,928	110,212
非流動負債	129	157
資產淨值	684,452	656,114
非控制性權益賬面值	192,588	184,706
收入	488,214	443,173
本年度盈利	108,622	79,499
全面收益總額	107,140	81,323
分配至非控制性權益的盈利	32,075	24,879
付予非控制性權益的股息	22,450	24,193
來自經營活動的現金流	25,627	51,582
來自投資活動的現金流	59,764	29,961
來自融資活動的現金流	(80,002)	(85,939)

附註：金額包括路訊通控股有限公司非控制性權益的金額。

19 聯營公司權益

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
所佔資產淨值	610,719	584,241
商譽	69,272	66,766
應收聯營公司款項(附註(a))	48,884	25,436
應付聯營公司款項(附註(a))	(4,922)	(4,922)
	723,953	671,521

(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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

19 聯營公司權益(續)

(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	
北京北汽福斯特股份有限公司 (「北汽福斯特」) (附註 (b))	中外合資股份有限公司	中國	人民幣 100,000,000 元	31.4	-	31.4	提供汽車租賃服務 (附註 (a))
北京北汽九龍出租汽車股份有限公司 (「北汽九龍」)	中外合資股份有限公司	中國	人民幣 66,000,000 元	31.4	-	31.4	提供計程車租賃服務 (附註 (a))
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 (附註 (a))

附註：

- (a) 北汽福斯特、北汽九龍及深圳巴士集團股份有限公司為中國內地的運輸營運商，使集團可借助當地專長涉足內地市場。
- (b) 2013年4月，北汽九龍的汽車租賃業務已轉讓予一家新註冊成立的公司北汽福斯特。北汽福斯特的股權結構與北汽九龍相同。分拆業務對集團於聯營公司的權益並無造成影響。

以下為一家重大聯營公司的財務資料概要，當中已因應會計政策的差異作出調整，並就綜合財務報表中的賬面金額進行調節：

	深圳巴士集團股份有限公司	
	2013年 千元	2012年 千元
聯營公司總金額		
流動資產	1,234,367	1,824,290
非流動資產	2,248,370	2,314,601
流動負債	1,557,037	2,244,008
非流動負債	515,237	537,836
權益總額	1,410,463	1,357,047
收入	1,937,233	2,113,330
本年度盈利	78,254	79,173
其他全面收益	-	-
全面收益總額	78,254	79,173
聯營公司股息收入	25,030	25,436



19 聯營公司權益(續)

以下為一家重大聯營公司的財務資料概要，當中已因應會計政策的差異作出調整，並就綜合財務報表中的賬面金額進行調節：(續)

	深圳巴士集團股份有限公司	
	2013年 千元	2012年 千元
就集團的聯營公司權益進行調節		
聯營公司資產淨值總金額	1,410,463	1,357,047
集團實際權益	35%	35%
集團應佔聯營公司資產淨值	493,662	474,966
商譽	69,272	66,766
綜合財務報表的賬面值	562,934	541,732

個別計算並不重大的聯營公司的資料匯總：

	2013年 千元	2012年 千元
個別計算並不重大的聯營公司於綜合財務報表的賬面值總和 集團應佔該等聯營公司的總金額	47,785	42,509
本年度盈利	7,470	5,571
其他全面收益	-	-
全面收益總額	7,470	5,571

20 其他金融資產

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
出售物業應收分期付款(附註(a))	-	1,040
非上市股權證券原值(附註(b))	15,355	15,355
貸款予承資人(附註(c))	25,611	-
可供出售債務證券公平價值(附註(d))		
- 於香港上市	68,638	69,131
- 於香港境外上市	477,615	531,592
- 非上市	10,043	22,337
	597,262	639,455
減：分類為流動資產之承資公司貸款	(25,611)	-
分類為流動資產之可供出售債務證券		
- 於香港境外上市	(332,253)	(36,249)
- 非上市	(10,043)	(12,186)
	(367,907)	(48,435)
分類為非流動資產之其他金融資產	229,355	591,020

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(續)

- (a) 於2012年12月31日，出售物業應收分期付款均無逾期或出現減值。客戶已於2013年全數償還該應收款項。
- (b) 為數15,355,000元(2012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) 於截至2011年12月31日止年度，集團要求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。因此，集團就向承資人提供的貸款及應收款項，分別錄得全數減值虧損70,154,000元及15,882,000元。於截至2013年12月31日止年度，集團開始就出售集團於承資人的全部權益及向承資人提供的貸款及應收款項(「出售項目」)，與兩個獨立第三方進行磋商。於2013年12月31日，管理層認為出售項目極有可能達成協議，並預計可收回向承資人提供的部分貸款25,611,000元。因此，於截至2013年12月31日止年度，集團確認撥回就承資人貸款作出的減值虧損25,611,000元。有關出售項目的協議於結算日後簽訂(見附註34(a))。
- (d) 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2013年及2012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。

21 僱員退休福利

集團向兩個為退休僱員提供退休福利之界定福利退休計劃作出供款。兩個計劃均以信託形式成立，亦已根據《職業退休計劃條例》註冊。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。按信託契約規定，信託人須以計劃參與者的最佳利益為依歸，並負責為計劃制訂投資政策。退休福利乃根據僱員之最後薪金和其服務年資計算。

集團根據精算師按年度精算評估所作建議向計劃作出供款。最近一次的獨立精算評估日期為2013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137%(2012年為110%)。



21 僱員退休福利(續)

計劃使集團承受精算風險，如利率風險、投資風險及長壽風險。由於風險和特色相似，兩個退休計劃的資料匯總和披露如下：

(a) 於綜合資產負債表確認之金額如下：

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
已撥資的債務現值(附註(c))	(2,781,769)	(3,278,016)
計劃資產公平價值(附註(b))	3,799,383	3,603,898
	1,017,614	325,882

上述部份資產/負債預期於超過一年後收回/支付。然而，將此金額與未來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2014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	
	2013年 千元	2012年 千元
股權證券：		
– 香港及中國	962,051	1,020,484
– 歐洲	571,286	457,113
– 北美洲	697,473	603,128
– 亞太區其他地方	656,721	586,159
	2,887,531	2,666,884
債券	773,460	817,503
現金及其他	138,392	119,511
	3,799,383	3,603,898

所有股權證券及債券均在活躍市場上有報價。

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	
	2013年 千元	2012年 千元
於1月1日結存	3,278,016	3,124,902
重新計量：		
– 由人口模式假設的變動產生的精算收益	-	(104,530)
– 由金融假設變動產生的精算(收益)/虧損	(398,639)	255,060
– 由負債經驗產生的精算(收益)/虧損	(24,365)	13,014
	(423,004)	163,544
計劃所支付福利	(229,412)	(188,039)
本期服務成本	136,814	132,553
利息成本	19,355	45,056
	(73,243)	(10,430)
於12月31日結存	2,781,769	3,278,016

月薪及日薪界定福利負債的加權平均年期分別為10.7年及6.9年(2012年分別為11.3年及7.4年)。

(d) 計劃資產變動：

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
於1月1日結存	3,603,898	3,388,105
已付行政費用	(769)	(888)
計劃所支付福利	(229,412)	(188,039)
利息收入	21,184	49,523
計劃資產回報(不包括利息收入)	446,482	440,197
退回計劃盈餘(附註)	(42,000)	(85,000)
於12月31日結存	3,799,383	3,603,898

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2013年12月31日止年度，集團已獲退還42,000,000元(2012年為85,000,000元)。



21 僱員退休福利(續)

(e) 於綜合全面收益表確認之金額如下：

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
本期服務成本	136,814	132,553
界定福利資產淨值的利息淨額	(1,829)	(4,467)
已付行政費用	769	888
於損益計算表內確認的總金額	135,754	128,974
精算(收益)/虧損	(423,004)	163,544
計劃資產回報(不包括利息收入)	(446,482)	(440,197)
於其他全面收益內確認的總金額	(869,486)	(276,653)
界定福利收入總額	(733,732)	(147,679)

(f) 重要精算假設及敏感度分析如下：

	集團	
	2013年	2012年
貼現率		
- 月薪員工公積金計劃	2.4%	0.6%
- 日薪職工退休金計劃	2.0%	0.6%
未來薪金增幅	4.5%	4.5%

以下分析顯示若重要精算假設出現0.25%變動，界定福利負債於2013年12月31日的增加/(減少)：

	集團	
	增加0.25% 千元	減少0.25% 千元
貼現率	(55,293)	58,224
未來薪金增幅	51,552	(50,117)

上述敏感度分析假設精算假設的各項變動並無關連，因此分析並無考慮精算假設之間的相關性。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

22 應收賬款

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
貿易及其他應收賬款	431,667	432,212
出售物業應收分期付款	-	52
應收利息	18,004	22,960
減：呆賬撥備(附註22(b))	(105)	(153)
	449,566	455,071

預期所有應收賬款可於一年內收回。

(a) 賬齡分析

應收賬款包括經扣除呆賬撥備後的應收貿易賬款及出售物業應收分期付款，其於結算日根據到期日的賬齡分析如下：

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
即期	220,302	189,407
逾期一至三個月	37,977	57,367
逾期三個月以上	20,946	9,873
	279,225	256,647

根據財務報表附註32(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(l)(i))。



22 應收賬款(續)

(b) 貿易及其他應收賬款及出售物業應收分期付款的減值(續)

年內呆賬撥備(包括特定及整體虧損部分)的變動如下：

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
於1月1日結存	153	104
已確認減值虧損(附註5(d))	27	912
減值虧損回撥(附註5(d))	(75)	(27)
撇銷無法收回款項	-	(836)
於12月31日結存	105	153

於2013年12月31日，集團的貿易及其他應收賬款105,000元(2012年為194,000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，管理層預計無法或只能收回應收款項的其中一部分，並因此於2013年12月31日確認特定呆賬撥備105,000元(2012年為153,000元)。

(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	
	2013年 千元	2012年 千元
並無逾期或減值	390,643	387,816
逾期但無減值		
逾期一至三個月	37,977	57,366
逾期三個月以上	20,946	9,848
	58,923	67,214
	449,566	455,030

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。

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

(a) 現金及現金等價物包括：

	集團		公司	
	2013年 千元	2012年 千元	2013年 千元	2012年 千元
銀行存款及現金	272,351	262,413	6,734	31,859
銀行存款	2,356,461	2,834,175	-	-
	2,628,812	3,096,588	6,734	31,859
減：已抵押及受限制銀行存款(附註(b))	(65,682)	(62,885)	-	-
於資產負債表列賬的現金及現金等價物	2,563,130	3,033,703	6,734	31,859
減：原本到期日超過三個月之銀行存款	(1,619,991)	(2,597,011)		
銀行透支	(3)	(82)		
於綜合現金流量表列賬的現金及現金等價物	943,136	436,610		

- (b) 根據集團若干附屬公司與路訊通若干附屬公司，以及 — 第三方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，向集團附屬公司及該第三方提供銀行擔保。路訊通已就銀行發出的擔保，向銀行提供銀行存款61,400,000元(2012年為60,200,000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2013年12月31日，相關的受限制銀行存款為4,282,000元(2012年為2,685,000元)。



23 現金及現金等價物(續)

(c) 除稅前盈利與來自經營業務的現金之調節：

	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
除稅前盈利	458,481	196,684
為以下項目作出調整：		
折舊及攤銷	768,794	842,725
撥回其他金融資產減值虧損	(25,611)	-
融資成本	7,307	9,433
非上市股權證券股息收入	(37,200)	(77,252)
利息收入	(66,266)	(67,761)
應佔聯營公司之盈利	(34,765)	(34,526)
收購附屬公司之交易成本	-	861
出售固定資產之淨收益	(2,756)	(580)
撥回與曼克頓山發展成本有關的應計費用	(108,246)	-
匯兌差額	(30,156)	5,115
營運資金變動前之經營盈利	929,582	874,699
營運資金變動：		
非流動預付款增加	(1,107)	-
僱員福利資產減少	177,754	213,974
零件及物料(增加)/減少	(14,120)	13,196
貿易及其他應收賬款減少/(增加)	497	(101,514)
出售物業應收分期付款減少	1,092	2,348
按金及預付款減少	664	2,488
持作出售的已落成物業減少	351	19,351
應付賬款及應計費用(減少)/增加	(29,697)	32,516
或有事項準備金 — 保險(減少)/增加	(8,095)	843
長期服務金準備金減少	(9,053)	(8,395)
來自經營業務的現金	1,047,868	1,049,506

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

24 銀行貸款及透支

於2013年12月31日，銀行貸款及透支的還款期如下：

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
一年內或按通知	200,003	200,082
一年後但二年內	-	200,000
二年後但五年內	399,093	398,497
	399,093	598,497
	599,096	798,579

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	
	2013年 千元	2012年 千元	2013年 千元	2012年 千元
應付貿易賬款	211,276	235,858	-	-
乘客回饋結餘(附註4)	10,706	6,546	-	-
其他應付賬款及應計費用	963,725	874,473	39,895	39,781
	1,185,707	1,116,877	39,895	39,781

集團預期所有於2013年及2012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	
	2013年 千元	2012年 千元
一個月內到期或按通知	197,075	200,236
一個月後至三個月內到期	12,697	33,862
超過三個月到期	1,504	1,760
	211,276	235,858

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。



26 或有事項準備金 — 保險

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元
於1月1日結存	446,715	445,872
於綜合損益計算表扣除的準備金	43,115	47,746
本年度付款	(51,210)	(46,903)
於12月31日結存	438,620	446,715
代表：		
流動部分	140,999	135,997
非流動部分	297,621	310,718
	438,620	446,715

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	
	2013年 千元	2012年 千元
本年度香港利得稅準備	44,453	53,033
已付暫繳利得稅	(52,717)	(56,927)
	(8,264)	(3,894)
透過收購附屬公司獲得的可收回利得稅(附註31(b))	-	(389)
	(8,264)	(4,283)
應付中國所得稅	455	329
可收回本期稅項淨額	(7,809)	(3,954)
代表：		
可收回本期稅項	(17,617)	(21,581)
應付本期稅項	9,808	17,627
可收回本期稅項淨額	(7,809)	(3,954)

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

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2012年1月1日結存	546,892	-	(45,390)	(31,857)	132,109	2,155	603,909
會計政策變動之影響	-	-	-	-	(88,680)	-	(88,680)
經重列於2012年 1月1日之結餘	546,892	-	(45,390)	(31,857)	43,429	2,155	515,229
增加：透過收購 附屬公司 (附註31(b))	1,900	14,511	-	(1,284)	-	-	15,127
(計入)/扣自綜合 損益計算表(重列)	(31,154)	-	9,210	7,979	(35,307)	204	(49,068)
扣自其他全面收益 (重列)	-	-	-	-	45,648	-	45,648
	(29,254)	14,511	9,210	6,695	10,341	204	11,707
於2012年12月31日 結存(重列)	517,638	14,511	(36,180)	(25,162)	53,770	2,359	526,936
於2013年1月1日結存	517,638	14,511	(36,180)	(25,162)	53,770	2,359	526,936
扣自/(計入)綜合 損益計算表	114,641	-	9,385	(89,334)	(29,348)	2,482	7,826
扣自其他全面收益	-	-	-	-	143,465	-	143,465
於2013年12月31日 結存	632,279	14,511	(26,795)	(114,496)	167,887	4,841	678,227



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：(續)

(ii) 於綜合資產負債表確認之金額：

	集團	
	2013年 千元	2012年 千元 (重列)
遞延稅項資產淨額	(4,790)	(4,499)
遞延稅項負債淨額	683,017	531,435
	678,227	526,936

(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 198,129,000 元 (2012 年為 191,922,000 元) 之遞延稅項資產 32,692,000 元 (2012 年為 31,697,000 元)。根據現行稅例，於 2013 年 12 月 31 日，稅務虧損並無應用限期。於 2012 年 12 月 31 日，349,000 元的稅務虧損會於未來五年內到期。

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	
	2013年 千元	2012年 千元
於1月1日結存	28,859	37,254
(計入)/扣自綜合損益計算表之變動(附註5(a))	(1,062)	689
本年度付款	(7,991)	(9,084)
於12月31日結存	19,806	28,859

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。

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

(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
於2013年1月1日結存		403,639	1,300,000	281,470	1,985,109
2013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	-	-	120	120
批准本年度的股息	12(a)	-	-	(60,546)	(60,546)
於2013年12月31日結存		403,639	1,300,000	39,406	1,743,045

本公司於2013年12月31日可供分派予股東的儲備金為1,339,406,000元(2012年為1,581,470,000元)。董事會於結算日後建議派發末期股息每股0.45元(2012年為每股0.45元)，金額為181,638,000元(2012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。



29 股本及儲備金(續)

(b) 法定及已發行股本

	2013年 千元	2012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(v)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。

於2013年及2012年12月31日的現金淨額與權益如下：

	集團		公司	
	2013年 千元	2012年 千元 (重列)	2013年 千元	2012年 千元
現金及現金等價物(附註23(a))	2,563,130	3,033,703	6,734	31,859
已抵押及受限制銀行存款(附註23(a))	65,682	62,885	-	-
減：銀行貸款及透支(附註24)	(599,096)	(798,579)	-	-
現金淨額	2,029,716	2,298,009	6,734	31,859
權益總額	7,300,742	6,420,721	1,743,045	1,985,109

本公司或其附屬公司並無受外在的資本規定所限制。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

30 承擔

(a) 資本承擔

(i) 於2013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	
	2013年 千元	2012年 千元
已簽訂合約者	335,061	1,032,702
經批准但仍未簽訂合約者	111,006	242,337
	446,067	1,275,039

(ii) 於2013年12月31日，集團並未就與合營業務有關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	
	2013年 千元	2012年 千元
已簽訂合約者	22,320	22,338
經批准但仍未簽訂合約者	1,765,834	1,766,507
	1,788,154	1,788,845

(b) 經營租賃

於2013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	
	2013年 千元	2012年 千元
一年內	6,843	6,743
一年後但五年內	5,130	8,020
	11,973	14,763

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。



30 承擔(續)

- (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及其他獨立第三方擁有的廣告板及廣告位招攬廣告。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	
	2013年 千元	2012年 千元
一年內	49,178	41,588
一年後但五年內	79,161	114,117
	128,339	155,705

31 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191,313,000元(重列)。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，收購湛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188,668,000元(重列)。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。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

31 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

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：

	2012年 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))	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(i))	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)：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 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)

32 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

	2013年					2012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	204,065	3,640	400,534	608,239	599,093	207,200	204,379	404,486	816,065	798,497
銀行透支	3	-	-	3	3	82	-	-	82	82
應付賬款及 應計費用	1,185,707	-	-	1,185,707	1,185,707	1,116,877	-	-	1,116,877	1,116,877
	1,389,775	3,640	400,534	1,793,949	1,784,803	1,324,159	204,379	404,486	1,933,024	1,915,456

公司

	2013年					2012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	7,591,529	-	-	7,591,529	7,591,529	7,591,422	-	-	7,591,422	7,591,422
其他應付賬款 及應計費用	39,895	-	-	39,895	39,895	39,781	-	-	39,781	39,781
	7,631,424	-	-	7,631,424	7,631,424	7,631,203	-	-	7,631,203	7,631,203



32 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2013年及2012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			
	2013年		2012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	2.3	2,356,461	1.6	2,834,175
可供出售債務證券	3.6	556,296	3.6	623,060
		<u>2,912,757</u>		<u>3,457,235</u>
浮息資產/(負債)：				
銀行存款	0.1	67,805	0.1	51,401
應收分期付款	-	-	5.0	1,092
銀行透支	5.0	(3)	5.0	(82)
銀行貸款	0.9	(599,093)	1.1	(798,497)
		<u>(531,291)</u>		<u>(746,086)</u>

(ii) 敏感度分析

於2013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4,324,000元(2012年為6,145,000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6,150,000元(2012年為11,354,000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)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2012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)

32 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5%(2012年為21%)的估計外匯風險。於截至2013年及2012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。

於2013年及2012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)					
	2013年			2012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	823,383	26	139,645	187,147	661	208,808
應付賬款及應計費用	(2,337)	(264,039)	(3,613)	(1,758)	(45,017)	(4,953)
可供出售債務證券	-	-	546,253	-	-	600,723
承資公司貸款	25,611	-	-	-	-	-
應收聯營公司款項	48,884	-	-	25,436	-	-
整體淨風險	895,541	(264,013)	682,285	210,825	(44,356)	804,578

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2013年12月31日，該等公司間應收款項為人民幣122,836,000元，相等於157,193,000元(2012年為人民幣123,050,000元，相等於151,770,000元)。



32 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

	2013年			2012年		
	外匯匯率 的上升/ (下跌)	對除稅後 盈利及保留 盈利的影響 (增加/(減少))	對權益其 他組成部 分的影響 (增加/(減少))	外匯匯率 的上升/ (下跌)	對除稅後 盈利及保留 盈利的影響 (增加/(減少))	對權益其 他組成部 分的影響 (增加/(減少))
		千元	千元		千元	千元
人民幣	4%	42,133	-	1%	3,631	-
	(4%)	(42,133)	-	(1%)	(3,631)	-
英鎊	2%	(4,409)	-	5%	(1,846)	-
	(2%)	4,409	-	(5%)	1,846	-
美元	1%	1,362	5,463	1%	2,039	6,007
	(1%)	(1,362)	(5,463)	(1%)	(2,039)	(6,007)

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2012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。

(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2013年及2012年12月31日止年度，公司並無簽訂任何燃油價格掉期合約。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

32 金融風險管理及公平價值(續)

(f) 公平價值

(i) 以公平價值列賬的金融工具

公平價值層級

下表根據《香港財務報告準則》第13號「公平價值計量」所界定的三個公平價值層級，列出集團金融工具於報告期末按經常性基準計量之公平價值。在公平價值計量中分類的層級乃參考估值技術所用的輸入數據的可觀察性及重要性來釐定。詳情如下：

- 第一層級估值：僅採用第一層級數據，即相同資產或負債於計量日於活躍市場上的報價(不作調整)來計算公平價值
- 第二層級估值：採用第二層級數據，即未能符合第一層級的可觀察數據，且不採用重大不可觀察數據來計算公平價值。不可觀察數據為無法獲得市場資料的數據
- 第三層級估值：採用重大不可觀察數據來計量公平價值

	集團					
	2013年			2012年		
	公平價值	公平價值計量 分類為以下層級		公平價值	公平價值計量 分類為以下層級	
		第一層級	第二層級		第一層級	第二層級
千元	千元	千元	千元	千元	千元	
經常性公平價值計量						
資產：						
可供出售債務證券						
- 上市	546,253	546,253	-	600,723	600,723	-
- 非上市	10,043	-	10,043	22,337	-	22,337

截至2013年及2012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) 第二層級公平價值估量採用的估值技術及數據

第二層級非上市可供出售債務證券之公平價值，是以現行市場利率作為貼現率，根據債務證券未來現金流量的貼現值釐定。

(iii) 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2013年及2012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(2012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 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	2013年 千元	2012年 千元
巴士服務收費	(i) 及 (ii)	59,059	52,312
已付保險費	(iii)	70,875	68,675
撥回發展中物業管理承建商服務的應計費用	4(a)	74,392	–
租賃及銷售代理協議費用	(iv)	14	–
管理協議的已付及應計費用	(v)	4,839	5,073
物業發展項目管理服務的已付及應計費用	(vi)	–	–
撥回投資物業管理承建商服務的應計費用	(vii)	1,489	–
無抵押定息票據已收及應收利息收入	(viii)	–	51
於到期日償還無抵押定息票據本金	(viii)	–	15,000
項目管理服務及契約修訂的已付及應計費用	(ix)	–	–

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6,906,000元（2012年為2,189,000元）。於2013年12月31日，集團應收這些公司的餘額為1,908,000元（2012年為264,000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52,153,000元（2012年為50,123,000元）。於2013年12月31日，集團應收這些公司的餘額為13,485,000元（2012年為15,365,000元）。
- (iii) 2012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（「2013年保險安排」），為集團提供保險服務。按2013年保險安排的已付及應付款項為70,875,000元（2012年為68,675,000元）。於2013年12月31日，集團按此合約應付之餘額為97,000元（2012年：無）。
- (iv) LCKPI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，LCKPI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。年內，集團按此合約已付及應付的金額為14,000元。於2013年12月31日，集團按此合約並無應付餘額（2012年為2,676,000元）。
- (v) 於2003年，LCKPI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LCKPI、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，LCKPI、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4,839,000元（2012年為5,073,000元）。於2013年12月31日，集團按此合約並無應付餘額（2012年為22,000元）。
- (vi) 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2013年12月31日，集團按此合約並無應付餘額（2012年為3,800,000元）。
- (vii) 於2008年4月16日，本公司間接全資附屬公司LCK Commercial Properties Limited（「LCKCP」）與CFCL簽訂主要成本協議（「主要成本協議」），據此CFCL提供有關曼克頓山平台商場（「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CFCL的總代價不超過37,400,000元。年內，此合約之最終工程造價已經完成，確定應付予CFCL的決算金額為930,000元。餘額1,489,000元已於年內撥回。於2013年12月31日，集團按此合約並無應付餘額（2012年為2,419,000元）。

財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

33 與有關連人士的重大交易(續)

(a) 與有關連公司的交易(續)

附註：(續)

- (viii) 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%。2012年，從SHKPCM收取的利息收入為51,000元。SHKPCM已於2012年2月17日的到期日償還定息票據的本金。
- (ix) 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，按每平方呎3.2元計算；及(2) 3,840,000元。
- 於2013年12月31日，此合約下的應付餘額為2,000,000元(2012年為2,000,000元)。

(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) 與有關連交易有關之上市規則的適用範圍

上文附註(a)(i)、(a)(iv)及(a)(v)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，只有為珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)提供金額5,439,000元(2012年：無)的巴士服務需要披露。至於向珀麗灣客運提供的巴士服務，本公司已按上市規則第14A章所述的匯報規定，於本年報第91至93頁「財務回顧」之「持續關連交易」部分予以披露。

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91至93頁「財務回顧」之「持續關連交易」部分予以披露。

上文附註(a)(vi)、(a)(vii)、(a)(viii)及(a)(ix)及附註4(a)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2013年12月31日止年度，除撥回上年度應計費用外，該等交易並無產生任何交易金額(2012年：無)。



34 無需調整之結算日後事項

- (a) 於2014年1月9日，本公司全資附屬公司創智傳動廣告有限公司訂立股權轉讓協議，以人民幣30,000,000元(相等於38,370,000元)向獨立第三方出售及轉讓其於一承資公司的全部股權，並簽訂債權轉讓協議，以人民幣20,000,000元(相等於25,611,000元)向另一獨立第三方出售及轉讓其向該承資公司提供的貸款及應收款項的全部權益。直至本財務報表發表當日，獨立第三方已就獲轉讓向承資公司提供的貸款及應收款項，合共支付人民幣20,000,000元(相等於25,611,000元)。
- (b) 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。

35 比較數字

由於應用經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」，若干比較數字已作出調整以符合本期間之呈列方式。有關發展的進一步詳情於附註1(c)披露。

36 已頒佈但尚未於截至2013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2013年12月31日止年度尚未生效的多項修訂和一項新準則，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

《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」

尚未確定

集團正在評估此等修訂及新準則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，採納它們不會對集團營運業績及財政狀況構成重大影響。

財務匯報

截至12月31日止年度
(以港幣呈列)

	2013年 百萬元	2012年 百萬元 (重列)	2011年 百萬元 (重列)	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
損益計算表										
營業額	7,420	7,181	6,948	6,687	6,842	7,353	12,013	8,705	6,456	6,544
除稅前盈利	458	197	275	931	800	694	4,074	2,002	691	913
所得稅	(55)	(6)	48	(75)	(118)	(18)	(206)	(133)	(96)	(169)
除稅後盈利	403	191	323	856	682	676	3,868	1,869	595	744
非控制性權益	(32)	(25)	8	11	(9)	(18)	(21)	(31)	(11)	(13)
本公司股權持有人 應佔盈利	371	166	331	867	673	658	3,847	1,838	584	731
資產負債表										
固定資產	4,487	3,852	4,121	4,276	4,100	4,466	4,981	5,463	5,720	6,119
無形資產	132	132	44	23	22	15	14	8	-	-
商譽	84	84	63	63	63	63	52	49	33	30
媒體資產	-	-	-	-	-	1	1	1	96	115
非流動預付款	12	4	2	44	19	29	38	48	63	470
聯營公司權益	724	672	668	640	612	834	911	834	776	330
合營企業權益	-	-	-	-	-	20	23	23	16	5
其他金融資產	229	591	472	636	334	136	138	46	34	15
僱員福利資產	1,018	326	263	790	716	755	602	537	485	414
流動資產淨額	2,009	2,226	2,280	1,763	2,455	2,083	3,224	1,426	184	253
運用資金總額	8,695	7,887	7,913	8,235	8,321	8,402	9,984	8,435	7,407	7,751
資金來源：										
股本	404	404	404	404	404	404	404	404	404	404
儲備金	6,704	5,832	5,668	6,334	6,385	6,257	7,145	4,670	3,628	3,847
歸屬本公司股權持有人 總權益	7,108	6,236	6,072	6,738	6,789	6,661	7,549	5,074	4,032	4,251
非控制性權益	192	185	182	205	229	253	249	245	269	289
權益總額	7,300	6,421	6,254	6,943	7,018	6,914	7,798	5,319	4,301	4,540
或有事項準備金 — 保險	298	311	310	300	305	337	295	271	52	59
長期銀行貸款	399	598	798	470	470	590	1,155	2,052	2,218	2,298
其他負債	698	557	551	522	528	561	736	793	836	854
動用資金總額	8,695	7,887	7,913	8,235	8,321	8,402	9,984	8,435	7,407	7,751
每股盈利(元)	0.92	0.41	0.82	2.15	1.67	1.63	9.53	4.55	1.45	1.81
每股股息(元)	0.60	0.60	0.60	1.35	2.35	1.35	5.53	2.03	2.03	2.03
每股資產值(元)	25.36	23.19	22.78	24.01	24.71	25.49	29.57	29.98	23.78	23.32
每股資產淨值(元)	18.09	15.91	15.49	17.20	17.39	17.13	19.32	13.18	10.65	11.25

附註：為符合於2013年1月1日開始的會計期間生效的經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」，集團已為界定福利計劃採納新的會計政策。集團已調整2011年及2012年的數字，但重列較早年度的數字作比較用途並不可行。

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

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

馮玉麟^

BA, Ph.D.

李澤昌^

BSc, MSc, MICE, CEng

蘇偉基

(郭炳聯太平紳士^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, CGA, FCIS

註冊辦事處

Clarendon House, 2 Church Street
Hamilton HM 11, 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

(* 本公司之獨立非執行董事)

(^ 本公司之非執行董事)

(* 委員會主席)

本年報亦可於本公司之互聯網www.tih.hk下載

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

**MUFG Fund Services (Bermuda)
Limited**

26 Burnaby Street

Hamilton HM 11

Bermuda

股東名冊

2014年股東週年大會

的股份過戶停辦日期：

2014年5月15日至2014年5月22日

(首尾兩天包括在內)

2013年度末期股息

的股份過戶停辦日期：

2014年5月28日

股息

中期

每股港幣0.15元

已於2013年10月17日派付

末期(建議)

每股港幣0.45元

將於2014年6月10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

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。

