

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公佈的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公佈全部或任何部分內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。



Transport International Holdings Limited

(載通國際控股有限公司)*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份編號:62)

中期業績公佈 截至 2011 年 6 月 30 日止六個月

財務摘要

- 於 2011 年上半年，本公司股權持有人應佔盈利為港幣 6,430 萬元（2010 年上半年為港幣 6.585 億元，其中包括一項來自於 2010 年 1 月出售一幅位於官塘的工業用地的 50% 權益而錄得非經常性資本收益港幣 4.891 億元），較 2010 年同期減少 90.2%。
- 回顧期內，每股盈利為港幣 0.16 元，較 2010 年同期的港幣 1.63 元下跌 90.2%。
- 截至 2011 年 6 月 30 日止六個月之中期股息為每股港幣 0.15 元(截至 2010 年 6 月 30 日止六個月之中期股息為每股港幣 0.30 元)。
- 截至 2011 年 6 月 30 日止六個月，九巴錄得除稅後虧損港幣 1,600 萬元，較 2010 年同期的除稅後盈利港幣 1.359 億元出現港幣 1.519 億元的逆轉。2011 年上半年虧損已包括由獨立精算師按照《香港會計準則》第 19 號「僱員福利」對九巴經營的兩個界定福利員工退休計劃而釐定的視為收入港幣 4,240 萬元（2010 年上半年為港幣 3,710 萬元）。若不計及此視為收入，九巴於 2011 年上半年的除稅後虧損為港幣 5,140 萬元，較 2010 年上半年的除稅後盈利港幣 1.049 億元出現港幣 1.563 億元的逆轉。

財務摘要(續)

- 九巴於 2011 年上半年的財務表現轉差，主因是國際燃油價格大幅上升，令九巴 2011 年上半年的燃油成本急升至港幣 6.753 億元，較 2010 年同期大幅增加港幣 1.845 億元或 37.6%。
- 截至 2011 年 6 月 30 日止六個月，路訊通（本公司持有 73% 權益）的股東應佔虧損為港幣 8,300 萬元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為虧損港幣 9,770 萬元）。虧損主要由於路訊通集團對其中國內地合資公司創智傳動大業廣告有限公司之投資項目作出非現金減值虧損撥備港幣 1.096 億元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 1.100 億元）。儘管作出了減值虧損撥備，路訊通集團的核心業務仍維持穩健及錄得盈利。

綜合損益計算表

	附註	截至 6 月 30 日止六個月	
		2011 年 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 港幣百萬元 (未經審核)
營業額	3, 12	3,435.1	3,307.8
其他收益淨額	4	115.4	116.9
出售物業成本		(22.9)	(6.6)
員工成本	5	(1,522.1)	(1,518.6)
折舊及攤銷		(435.8)	(442.4)
燃油		(745.5)	(544.2)
隧道費		(191.6)	(181.4)
零件及物料		(120.5)	(120.4)
物業銷售及市場推廣支出		(1.3)	(2.2)
其他經營成本		(352.5)	(338.2)
經營盈利		158.3	270.7
融資成本	6	(4.2)	(3.3)
出售樓宇及租賃土地權益之收益	7	-	489.1
應佔聯營公司之盈利		17.7	21.0
其他金融資產減值虧損	8	(109.6)	(110.0)
除稅前盈利		62.2	667.5
所得稅	9	(17.9)	(32.9)
本期間盈利		44.3	634.6

綜合損益計算表（續）

	附註	截至 6 月 30 日止六個月	
		2011 年 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 港幣百萬元 (未經審核)
本期間盈利／(虧損) 歸屬予：			
本公司股權持有人		64.3	658.5
非控制性權益		(20.0)	(23.9)
本期間盈利		44.3	634.6
本公司股權持有人應佔本期間盈利／(虧損)：			
來自出售樓宇及租賃土地權益及曼克頓山物業		73.9	511.7
來自集團其他業務		(9.6)	146.8
		64.3	658.5
每股基本及攤薄盈利／(虧損)：			
	11		
來自出售樓宇及租賃土地權益及曼克頓山物業		港幣 0.18 元	港幣 1.27 元
來自集團其他業務		港幣 (0.02) 元	港幣 0.36 元
		港幣 0.16 元	港幣 1.63 元

綜合資產負債表

	附註	2011年 6月30日 港幣百萬元 (未經審核)	2010年 12月31日 港幣百萬元 (經審核)
非流動資產			
固定資產			
- 投資物業		121.5	123.8
- 發展中投資物業		5.6	5.2
- 租賃土地權益		72.4	73.4
- 其他物業、機器及設備		4,154.2	4,073.9
		4,353.7	4,276.3
客運服務牌照		22.5	22.5
商譽		63.3	63.3
非流動預付款		5.7	44.3
聯營公司權益		644.4	640.3
其他金融資產		485.5	636.2
僱員福利資產		758.3	790.0
遞延稅項資產		5.2	6.1
		6,338.6	6,479.0
流動資產			
持作出售的已落成物業		22.3	45.2
零件及物料		60.5	62.0
應收賬款	13	262.8	256.6
其他金融資產		15.2	-
按金及預付款		72.6	32.6
可收回本期稅項		12.8	15.8
已抵押及受限制銀行存款		59.9	73.9
現金及現金等價物		2,578.1	2,726.8
		3,084.2	3,212.9
流動負債			
銀行貸款及透支		73.5	197.6
應付賬款及應計費用	14	1,003.2	1,109.0
應付第三者保險賠償		144.2	131.1
應付本期稅項		17.8	12.4
		1,238.7	1,450.1
淨流動資產		1,845.5	1,762.8
資產總值減流動負債		8,184.1	8,241.8

綜合資產負債表（續）

	附註	2011 年 6 月 30 日 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 12 月 31 日 港幣百萬元 (經審核)
非流動負債			
銀行貸款		797.6	469.9
或有事項準備金 — 保險		300.3	300.3
遞延稅項負債		493.2	499.5
長期服務金準備金		26.3	29.9
		<u>1,617.4</u>	<u>1,299.6</u>
資產淨值		6,566.7	6,942.2
股本及儲備金			
股本		403.6	403.6
儲備金		5,992.6	6,333.7
歸屬本公司股權持有人總權益		6,396.2	6,737.3
非控制性權益		170.5	204.9
權益總額		6,566.7	6,942.2

附註：

1 獨立審閱

截至 2011 年 6 月 30 日止六個月的中期財務報告並未經審核，但已由獨立核數師－畢馬威會計師事務所按香港會計師公會發出的《香港審閱工作準則》第 2410 號「獨立核數師對中期財務信息的審閱」進行審閱。畢馬威會計師事務所的未經修改審閱報告已載於將寄予股東的中期報告內。此外，本中期財務報告已由本公司的審核委員會審閱。

2 編製基準

本中期財務報告乃根據《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》（「上市規則」）及由香港會計師公會頒佈之《香港會計準則》第 34 號「中期財務報告」之適用披露規定而編製，並於 2011 年 8 月 18 日獲授權公佈。

於編製本中期財務報告時所採納的會計政策，與載於集團 2010 年之年度財務報表的一致，惟預期會於 2011 年之年度財務報表中反映之會計政策變動除外。以下為這些會計政策變動之詳情。

香港會計師公會已公佈多項《香港財務報告準則》的修訂及一項新詮釋，並於本集團的本會計期間首次生效。當中與本集團財務報表有關的變動如下：

- 《香港會計準則》第 24 號(2009 年修訂)「有關連人士披露」
- 《香港財務報告準則》之優化（2010 年）
- 《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第 14 號之修訂，《香港會計準則》第 19 號 — 「界定利益資產之限額、最低資金規定及其相互關係 - 最低資金要求之預付款項」

本集團並沒有採用尚未於本會計期間生效的新訂準則或詮釋。《香港（國際財務報告詮釋委員會）詮釋》第 14 號之修訂與集團已採用之會計政策一致，故並無對集團之財務報表構成重大影響。《香港會計準則》第 24 號(2009 年修訂)及《香港財務報告準則》之優化（2010 年）主要有關澄清適用於集團財務報表的若干披露要求。這些變動對本中期財務報告之內容並無構成重大影響。

3 營業額

集團之營業額包括期內確認之專營公共巴士及非專營運輸服務之收入、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：

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2011 年 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 港幣百萬元 (未經審核)
專營公共巴士服務車費收入	3,011.7	2,991.1
非專營運輸服務收入	128.1	128.0
物業銷售收入	108.0	29.4
媒體銷售收入	178.0	153.1
投資物業租金總收入	9.3	6.2
	<u>3,435.1</u>	<u>3,307.8</u>

4 其他收益淨額

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2011 年 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 港幣百萬元 (未經審核)
乘客回饋結餘變動淨額	15.1	14.8
就界定福利退休計劃而確認之收入淨額	42.3	37.0
銷售物業應收分期付款利息收入	0.1	0.2
非按公平價值計入損益計算表 之其他金融資產利息收入	19.1	16.4
已收索償	12.3	11.5
非上市證券股息收入	13.6	16.1
雜項業務收入淨額	3.8	3.8
匯兌收益淨額	2.3	4.3
出售固定資產收益淨額	2.7	1.8
雜項收入	4.1	11.0
	<u>115.4</u>	<u>116.9</u>

5 員工成本

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2011 年 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 港幣百萬元 (未經審核)
界定供款退休計劃之供款	33.3	31.6
長期服務金準備金變動	3.3	2.3
薪金、工資及其他福利	1,485.5	1,484.7
	<u>1,522.1</u>	<u>1,518.6</u>

6 融資成本

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2011 年 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 港幣百萬元 (未經審核)
非按公平價值計入損益計算表之 銀行貸款及透支利息	<u>4.2</u>	<u>3.3</u>

7 出售樓宇及租賃土地權益之收益

在本公司於 2010 年 1 月 21 日舉行的股東特別大會上，本公司的獨立股東批准向新鴻基地產發展有限公司之附屬公司 Turbo Result Limited 出售集團位於觀塘的一幅工業用地的租賃土地權益的其中 50%，作價為港幣 4.900 億元。該作價乃參考由獨立物業測量師萊坊測計師行有限公司進行的估值，並經公平磋商後訂立。交易已於 2010 年 1 月 25 日完成，集團因而於截至 2010 年 6 月 30 日止六個月錄得出售收益港幣 4.891 億元。

8 其他金融資產之減值虧損

於截至 2011 年 6 月 30 日止六個月期內，路訊通集團要求創智傳動大業廣告有限公司（「承資人」）償還於到期日欠下路訊通集團之貸款合共港幣 7,020 萬元。然而，承資人沒有按協定之還款時間償還貸款。此外，路訊通集團已與承資人進行了多番磋商，以重組路訊通集團在承資人的投資及向其提供的貸款。截至本公佈日期，路訊通集團未能獲得承資人提出可行建議。路訊通集團現正積極考慮採取適當的法律行動，以保障其權益。

鑑於承資人未能償還貸款，路訊通集團已重估在承資人的非上市可供出售股權及承資人未償還貸款合共港幣 1.096 億元的可收回金額。根據最新資料，路訊通集團認為大幅收回投資資金及未償還貸款的機會相當不確定。因此，路訊通集團已就其於承資人的投資、向其提供的貸款及應收款項作出額外的減值虧損港幣 1.096 億元，導致於 2011 年 6 月 30 日對該等資產作出全數減值虧損撥備。

9 所得稅

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2011 年 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 港幣百萬元 (未經審核)
本期稅項		
本期間香港利得稅準備	22.0	45.8
中華人民共和國（「中國」）預扣稅	1.3	-
遞延稅項		
暫時差異之出現及回撥	(5.4)	(12.9)
所得稅	<u>17.9</u>	<u>32.9</u>

香港利得稅準備是根據截至 2011 年 6 月 30 日止六個月的估計年度實際稅率 16.5% 計算（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為 16.5%）。

10 股息

(a) 中期應佔股息：

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2011 年 港幣百萬元 (未經審核)	2010 年 港幣百萬元 (未經審核)
中期結算日後宣派的股息：		
普通中期股息每股港幣 0.15 元 (2010 年為普通中期股息每股港幣 0.30 元)	<u>60.5</u>	<u>121.1</u>

上述股息並沒有於結算日確認為負債。

(b) 上一財政年度應佔的股息，於本中期期間獲批准及派付：

	截至 6 月 30 日止六個月	
	2011 年	2010 年
	港幣百萬元	港幣百萬元
	(未經審核)	(未經審核)
截至 2010 年 12 月 31 日止財政年度之 普通末期股息已於隨後之中期期間獲批准 及派付，為每股港幣 1.05 元（2010 年：截至 2009 12 月 31 日止年度每股港幣 1.05 元）	423.8	423.8
截至 2009 年 12 月 31 日止財政年度之 特別股息已於隨後之中期期間獲批准 及派付，為每股港幣 1.00 元	-	403.6
	<u>423.8</u>	<u>827.4</u>

11 每股盈利／(虧損)

(a) 每股基本盈利／(虧損)

每股基本盈利是根據本公司股權持有人應佔盈利港幣 6,430 萬元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 6.585 億元）及呈報期間內已發行股份 4.036 億股計算。而計算由出售樓宇及租賃土地權益及曼克頓山物業以及集團其他業務產生的每股基本盈利／(虧損)是分別根據其經營盈利港幣 7,390 萬元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 5.117 億元）及虧損港幣 960 萬元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為盈利港幣 1.468 億元）及呈報期間內已發行股份 4.036 億股計算。

(b) 每股攤薄盈利／(虧損)

集團於截至 2011 年及 2010 年 6 月 30 日止六個月內並無可攤薄盈利／(虧損)之普通股。

12 分部匯報

	專營巴士業務		媒體銷售業務		物業發展		所有其他分部(附註)		總數	
	截至6月30日止六個月		截至6月30日止六個月		截至6月30日止六個月		截至6月30日止六個月		截至6月30日止六個月	
	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年
	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元	港幣百萬元
	(未經審核)	(未經審核)	(未經審核)	(未經審核)	(未經審核)	(未經審核)	(未經審核)	(未經審核)	(未經審核)	(未經審核)
來自外間顧客收入	3,012.9	2,992.0	176.8	152.2	108.0	29.4	137.4	134.2	3,435.1	3,307.8
來自分部間之收入	50.1	47.6	-	-	-	-	12.9	12.4	63.0	60.0
須匯報分部收入	<u>3,063.0</u>	<u>3,039.6</u>	<u>176.8</u>	<u>152.2</u>	<u>108.0</u>	<u>29.4</u>	<u>150.3</u>	<u>146.6</u>	<u>3,498.1</u>	<u>3,367.8</u>
須匯報分部(虧損)/盈利	<u>(10.7)</u>	<u>143.6</u>	<u>(80.6)</u>	<u>(95.8)</u>	<u>73.9</u>	<u>22.6</u>	<u>32.8</u>	<u>43.9</u>	<u>15.4</u>	<u>114.3</u>

附註：按《香港財務報告準則》第8號為確定須匯報業務分部所訂立的量化最低標準，其他未合乎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業務、投資物業租賃及於聯營公司的投資。

13 應收賬款

	2011年 6月30日 港幣百萬元 (未經審核)	2010年 12月31日 港幣百萬元 (經審核)
貿易及其他應收賬款	250.0	242.4
出售物業應收分期付款	0.2	0.4
應收利息	12.9	14.1
減：呆賬撥備	(0.3)	(0.3)
	<u>262.8</u>	<u>256.6</u>

預期所有應收賬款可於一年內收回。

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，於結算日其賬齡分析如下：

	2011年 6月30日 港幣百萬元 (未經審核)	2010年 12月31日 港幣百萬元 (經審核)
即期	99.0	97.3
逾期一至三個月	24.4	18.4
逾期三個月以上	7.3	7.9
	<u>130.7</u>	<u>123.6</u>

應收貿易賬款一般於賬單發出日後 30 至 90 日內到期。

14 應付賬款及應計費用

	2011年 6月30日 港幣百萬元 (未經審核)	2010年 12月31日 港幣百萬元 (經審核)
應付貿易賬款	261.9	237.7
乘客回饋結餘	16.5	31.6
其他應付賬款及應計費用	724.8	839.7
按攤銷成本計算的財務負債	<u>1,003.2</u>	<u>1,109.0</u>

預期所有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下列應付貿易賬款，於結算日其賬齡分析如下：

	2011年 6月30日 港幣百萬元 (未經審核)	2010年 12月31日 港幣百萬元 (經審核)
一個月內到期或按通知	252.3	202.1
一個月後至三個月內到期	7.9	33.1
三個月後到期	1.7	2.5
	<u>261.9</u>	<u>237.7</u>

中期業績

本集團截至 2011 年 6 月 30 日止六個月的未經審核本公司股權持有人應佔盈利為港幣 6,430 萬元（2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 6.585 億元），較 2010 年同期減少 90.2%。截至 2011 年 6 月 30 日止六個月的每股盈利為港幣 0.16 元（2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 1.63 元）。

中期股息

董事會宣佈截至 2011 年 6 月 30 日止六個月的中期股息為每股港幣 0.15 元（2010 年 6 月 30 日止六個月為每股港幣 0.30 元），合共港幣 6,050 萬元（2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 1.211 億元）。中期股息將於 2011 年 10 月 17 日派發予於 2011 年 10 月 7 日辦公時間結束時名列本公司股東名冊的股東。股份過戶登記處將由 2011 年 10 月 4 日至 2011 年 10 月 7 日（包括首尾兩日）暫停辦理股份過戶手續。如欲享有中期股息，股東須於 2011 年 10 月 3 日下午 4 時 30 分前，將過戶文件連同有關的股票，送交本公司的香港股份過戶登記分處香港中央證券登記有限公司（地址為香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心 17 樓），以辦理股份過戶手續。

管理層回顧及展望

個別業務單位營運及業績回顧

專營公共巴士業務

九龍巴士（一九三三）有限公司（「九巴」）

- 於截至 2011 年 6 月 30 日止六個月，九巴錄得除稅後虧損港幣 1,600 萬元，較 2010 年同期的除稅後盈利港幣 1.359 億元出現港幣 1.519 億元的逆轉。2011 年上半年虧損已包括由獨立精算師按照《香港會計準則》第 19 號「僱員福利」對九巴經營的兩個界定福利員工退休計劃而釐定的視為收入港幣 4,240 萬元（2010 年上半年為港幣 3,710 萬元）。若不計及此視為收入，九巴於 2011 年上半年的除稅後虧損為港幣 5,140 萬元，較 2010 年上半年的除稅後盈利港幣 1.049 億元出現港幣 1.563 億元的逆轉。
- 九巴於 2011 年上半年的財務表現轉差，主因是國際燃油價格大幅上升。如下表一所示，九巴專營巴士使用的近乎零含硫量柴油是以新加坡 0.5% 含硫柴油（「該柴油」）為計價基準，而該柴油於 2011 年上半年的平均價格為每桶 124.8 美元，較去年同期上升 43.1%。這導至九巴於 2011 年上半年的燃油成本急升至港幣 6.753 億元，較 2010 年同期大幅增加港幣 1.845 億元或 37.6%。

表一：該柴油的平均價格

月份	2011年 美元/桶	2010年 美元/桶	% 增加
1月	108.2	84.2	28.5
2月	117.5	82.3	42.8
3月	130.4	87.8	48.5
4月	138.0	94.8	45.6
5月	126.6	87.9	44.0
6月	125.9	85.7	46.9
平均價格(1-6月)	124.8	87.2	43.1

- 2011年上半年的每日平均載客量為255.3萬人次，較去年同期下跌1.4%。載客量下跌，主要由於鐵路網絡的擴展而令更多乘客流失所致。2011年上半年的廣告收入為港幣5,120萬元，較2010年上半年的港幣4,830萬元增加6.0%。
- 為了保持專營巴士業務的財政穩健及現有的服務水平，九巴於2010年7月30日向香港特別行政區政府（「香港特區政府」）申請將車費上調8.6%。於2011年4月19日，香港特區政府批准九巴調升車費3.6%，並由2011年5月15日起生效。如表一所示，當九巴於2010年7月向香港特區政府申請調高車費，當時該柴油的平均價格約為每桶86美元，但隨後該柴油的平均價格上升約46%至2011年6月的每桶125.9美元。獲批的票價加幅遠遠不足以抵銷燃油價格急升所引致的成本負擔。
- 於2011年6月30日，九巴共經營394條巴士路線（2010年12月31日為394條巴士路線）。此外，九巴共營辦75項八達通巴士轉乘計劃（「巴士轉乘計劃」），覆蓋261條巴士路線，其中包括九巴旗下巴士路線網絡及與其他公共運輸機構合辦的轉乘計劃。這些巴士轉乘計劃為乘客的第二程接駁巴士提供大幅的車資折扣優惠，而且改善了網絡的覆蓋範圍、節省資源及紓緩繁忙道路上的交通擠塞情況。
- 於2011年上半年，九巴繼續作出重大投資，添置集最新安全、環保及設計於一身的新巴士。共有14部全新歐盟第五代超低地台空調單層巴士及105部超低地台空調雙層巴士（包括100部歐盟第五代巴士及5部歐盟第四代巴士）獲得發牌。於2011年6月30日，九巴共營運3,835部巴士（2010年12月31日為3,822部巴士），包括3,682部雙層巴士及153部單層巴士，當中3,755部巴士（97.9%）為空調巴士。此外，九巴有182部超低地台空調雙層巴士（包括176部歐盟第五代巴士及6部歐盟第四代巴士）及46部歐盟第五代超低地台空調單層巴士正等待發牌或已訂購。

龍運巴士有限公司（「龍運」）

- 截至 2011 年 6 月 30 日止六個月的除稅後盈利為港幣 530 萬元，較 2010 年同期的港幣 780 萬元減少 32.1%。
- 2011 年上半年的車費收入為港幣 1.707 億元，較 2010 年同期的港幣 1.598 億元增加 6.8%。車費收入增加，主要是由於經濟復甦令航空客運需求增加、香港迪士尼樂園的擴建計劃，以及機場多個基建項目的動工，使來往北大嶼山的客運需求上升，從而導致載客量較上年同期增加了 5.8%。
- 回顧期內的總經營成本為港幣 1.658 億元，較 2010 年同期上升港幣 1,450 萬元或 9.6%。總經營成本上升，主要由於燃油成本較去年同期上升港幣 1,100 萬元或 39.3%所致。
- 於 2010 年 7 月 30 日，龍運向香港特區政府申請調升票價 7.4%。然而，於 2011 年 4 月 19 日，香港特區政府只批准龍運調高票價 3.2%，並由 2011 年 5 月 15 日起生效。如前所述，此獲批的票價升幅並不足以抵銷龍運燃油成本的飆升。
- 於 2011 年 6 月 30 日，龍運共有六項巴士轉乘計劃，覆蓋 12 條路線，其中包括龍運旗下的巴士網絡以及與其他公共運輸機構合辦的轉乘計劃。透過巴士轉乘計劃，龍運除了為乘客提供車資折扣優惠外，並能更有效地運用資源。
- 回顧期內，有三部全新的歐盟第五代超低地台空調雙層巴士獲發牌照，並投入需求增加的路線以提升服務水平。於 2011 年 6 月 30 日，龍運共營運 167 部超低地台空調雙層巴士。龍運共營運 19 條巴士路線，路線數目維持於 2010 年年底時的水平。
- 於 2011 年 6 月 30 日，龍運有六部全新歐盟第五代超低地台空調雙層巴士正等待發牌。

非專營運輸業務

於 2011 年上半年，集團的非專營運輸業務部錄得除稅後盈利港幣 800 萬元，較 2010 年同期的港幣 1,240 萬元下跌 35.5%。非專營運輸業務部旗下主要業務單位的業務回顧如下：

陽光巴士控股有限公司及其附屬公司（「陽光巴士集團」）

- 陽光巴士集團是香港領先的非專營巴士服務營運商，為大型住宅屋苑、購物中心、僱主、主題公園、豪華酒店、旅行社及學校提供度身設計的高質素客運服務，並為大眾提供包車服務。

- 陽光巴士集團於 2011 年上半年的營業額較 2010 年同期上升 1.3%，這主要由於陽光巴士集團籍調高服務收費來應付燃油成本的飆升。
- 於 2011 年 6 月 30 日，陽光巴士集團的車隊共有 380 部巴士。於 2011 年上半年，陽光巴士集團購入 13 部新巴士，以提升服務水平及更新車隊。

新香港巴士有限公司（「新港巴」）

- 新港巴與深圳夥伴公司合作，為往來香港落馬洲和深圳皇崗的商務及消閒旅客，開辦直接而且經濟實惠的 24 小時跨境穿梭巴士服務（一般稱為「皇巴士」服務）。自落馬洲支綫及落馬洲公共運輸交匯處於 2007 年 8 月啓用，以及兩岸直航包機服務於 2008 年 7 月通航以來，新港巴的載客量持續下跌。回顧期內，新港巴的每月平均載客量為 43 萬人次（2010 年上半年為 48 萬人次）。於 2011 年 6 月 30 日，新港巴的車隊共營運 15 部巴士，當中五部是於 2011 年上半年購入以替換舊巴士。

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高級豪華住宅「曼克頓山」的發展商。截至 2010 年年底，曼克頓山的住宅單位已接近全部售出。於 2011 年上半年，LCKPI 售出三個共約為可供出售樓面面積 6,900 平方呎的住宅單位及 12 個停車位，錄得港幣 7,390 萬元的除稅後盈利（2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 2,260 萬元）。於 2011 年 6 月 30 日，LCKPI 持有一個住宅單位及 15 個停車位可供出售。
- 於 2011 年 6 月 30 日，持作出售的已落成物業的賬面值（在綜合資產負債表內列為流動資產），包括一個住宅單位及 15 個停車位，為港幣 2,230 萬元（2010 年 12 月 31 日為港幣 4,520 萬元）。

LCK Commercial Properties Limited (「LCKCP」)

- LCKCP 是集團的全資附屬公司，亦是商場「曼坊」的業主。定位為高級購物中心，佔地 50,000 平方呎的「曼坊」，配合曼克頓山的形象，為曼克頓山住戶以及附近家庭及寫字樓員工提供優質零售設施，匯聚各式商店和食肆。該商場已於 2009 年第二季開幕，並於 2010 年年底全部租出，為集團帶來穩定的收入。
- 於 2011 年 6 月 30 日，該商場（在綜合資產負債表內列為投資物業）的賬面值為港幣 1.084 億元（2010 年 12 月 31 日為港幣 1.109 億元）。

LCK Real Estate Limited (「LCKRE」)

- 集團的全資附屬公司 LCKRE 擁有一座位於九龍荔枝角寶輪街 9 號，樓高 17 層的商業大廈。該大廈的總樓面面積約為 156,700 平方呎，現時主要由集團持有自用，部分樓面則作出租之用。
- 於 2011 年 6 月 30 日，該建築物按成本減累計折舊為港幣 3,420 萬元（2010 年 12 月 31 日為港幣 3,520 萬元），並列於綜合資產負債表內。

KT Real Estate Limited (「KTRE」)

- 本公司之全資附屬公司 KTRE 與新鴻基地產發展有限公司（「新鴻基地產」）之附屬公司 Turbo Result Limited（「TRL」），按等額權益分權共同擁有位於香港九龍巧明街 98 號觀塘內地段第 240 號（「觀塘地段」）的工業用地。自 2010 年 4 月起，新鴻基地產的全資附屬公司新鴻基地產代理有限公司獲委任為觀塘地段發展的項目經理。
- 於 2011 年 6 月 30 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 560 萬元（2010 年 12 月 31 日為港幣 520 萬元）。

TM Properties Investment Limited (「TMPI」)

- TMPI 擁有一項位於屯門建豐街 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。該物業於 2010 年空置，但自 2011 年 3 月起租出，為集團提供額外的租金收入。

- 於 2011 年 6 月 30 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 1,050 萬元（2010 年 12 月 31 日為港幣 1,030 萬元）。

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」）

- 路訊通集團為大中華區領先的媒體銷售公司之一，為廣告客戶提供一個充滿動感而又有效的宣傳渠道，向每日 400 萬的消費者推廣他們的商品及服務。路訊通集團主要透過其在香港的專利流動多媒體系統銷售及推廣商業廣告訊息，並同時經營巴士車廂廣告以及巴士車身廣告業務。集團現時持有路訊通集團 73% 的權益。
- 於截至 2011 年 6 月 30 日止六個月，路訊通錄得股權持有人應佔虧損港幣 8,300 萬元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為虧損港幣 9,770 萬元）。虧損主要由於路訊通集團於期內為其他非流動金融資產作出減值虧損港幣 1.096 億元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為虧損港幣 1.100 億元）。減值虧損屬於非現金性質，並且是路訊通集團向其中國內地合資公司創智傳動大業廣告有限公司之投資項目所作的最終及全數的撥備。儘管作出了減值虧損撥備，路訊通集團的核心業務仍維持穩健，並於截至 2011 年 6 月 30 日止六個月錄得經營盈利約為港幣 3,560 萬元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 1,650 萬元），較去年同期增加約 115.8%。
- 路訊通集團的其他有關資料已刊載於該集團的 2011 年中期業績公佈及中期報告內。

國內運輸業務

於 2011 年 6 月 30 日，集團的國內運輸業務部所擁有的業務權益總額為港幣 6.444 億元（2010 年 12 月 31 日為港幣 6.403 億元）。這些投資項目主要與集團在深圳經營的客運服務，以及在北京經營的計程車及汽車租賃業務有關。於 2011 年上半年，集團的國內運輸業務部錄得除稅後盈利港幣 1,770 萬元，較 2010 年同期的港幣 2,100 萬元減少 15.7%。

北京

- 北京北汽九龍出租汽車股份有限公司（「北汽九龍」）是一家中外合資股份有限公司，於 2003 年 3 月在北京成立。集團的投資額為人民幣 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 31.38% 的權益。北汽九龍擁有一支超過 4,500 部車輛的車隊，是北京市計程車及汽車租賃市場的主要經營商之一。儘管

面對營運成本持續上升的挑戰，北汽九龍致力為客戶提供優質服務，並於 2011 年上半年持續錄得盈利。

深圳

- 深圳巴士集團股份有限公司（「深圳巴士集團」）於 2005 年 1 月開始營運，是由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），相當於深圳巴士集團 35% 的權益。深圳巴士集團主要在廣東省深圳市提供公共巴士、小型巴士和計程車服務，經營約 260 條巴士路線，投入 5,450 部車輛。深圳巴士集團在 2011 年上半年繼續取得穩定進展，錄得 4.583 億人次的載客量（2010 年上半年為 4.495 億人次）。

流動資金與財政資源

集團秉持審慎理財原則，密切監察其流動資金及財政資源，以確保維持穩健的財務狀況，使來自經營業務的現金收入，連同尚未動用已承諾的銀行備用信貸，能足以應付日常營運、貸款償還、資本性支出，以及未來業務擴充和發展的資金需求。集團的營運資金主要來自股東權益、銀行貸款及透支。

現金淨額

- 於 2011 年 6 月 30 日，集團的現金淨額（即現金及銀行存款減去借貸總額）為港幣 17.669 億元（2010 年 12 月 31 日為港幣 21.332 億元）。集團於 2011 年 6 月 30 日的現金淨額按貨幣詳列如下：

貨幣	現金及 銀行存款 外幣 百萬元	現金及 銀行存款 港幣百萬元 (未經審核)	銀行貸款 及透支 港幣百萬元 (未經審核)	淨現金 港幣百萬元 (未經審核)
於 2011 年 6 月 30 日				
港幣		2,284.3	(871.1)	1,413.2
美元	25.4	197.2	-	197.2
英鎊	0.1	0.7	-	0.7
人民幣	129.4	155.8	-	155.8
總計		2,638.0	(871.1)	1,766.9

貨幣	現金及 銀行存款 外幣 百萬元	現金及 銀行存款 港幣百萬元 (經審核)	銀行貸款 及透支 港幣百萬元 (經審核)	淨現金 港幣百萬元 (經審核)
於2010年12月31日				
港幣		2,455.1	(667.5)	1,787.6
美元	25.0	194.1	-	194.1
英鎊	1.7	21.0	-	21.0
人民幣	110.2	130.5	-	130.5
總計		2,800.7	(667.5)	2,133.2

銀行貸款及透支

- 於2011年6月30日之無抵押銀行貸款及透支為港幣8.711億元（2010年12月31日為港幣6.675億元）。集團於2011年6月30日及2010年12月31日的銀行貸款及透支之還款期分析如下：

	於2011年 6月30日 港幣百萬元 (未經審核)	於2010年 12月31日 港幣百萬元 (經審核)
1年內或按通知	73.5	197.6
1年後但2年內	200.0	69.9
2年後但5年內	597.6	400.0
	797.6	469.9
總計	871.1	667.5

銀行信貸額

於2011年6月30日，集團的未動用銀行信貸總額為港幣7.264億元（2010年12月31日為港幣13.298億元），其中港幣7.200億元（2010年12月31日為港幣13.200億元）屬已承諾性質。

融資成本

集團截至2011年6月30日止六個月的融資成本為港幣420萬元（2010年6月30日止六個月為港幣330萬元）。集團於回顧期內的平均借貸年利率為0.88%，2010年同期的年利率為0.72%。

現金及銀行存款

於 2011 年 6 月 30 日，集團的現金及銀行存款（以港幣、美元、英鎊及人民幣為主）為港幣 26.380 億元（2010 年 12 月 31 日為港幣 28.007 億元）。

融資及財政政策

一般來說，集團的主要營運公司會自行安排融資以應付其個別的營運及投資需要。集團其他附屬公司的資金來源主要是由控股公司的資本提供。管理層定期檢討集團的融資策略，務求取得具成本效益及靈活的資金安排，以切合各附屬公司獨特的經營環境。集團已預留充裕的備用信貸額供日常財資活動之用。

利率風險管理

集團的政策是以審慎態度，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 2011 年 6 月 30 日，集團的所有借貸均為港元，並按浮動利率計算利息。上述安排使集團於回顧期內享有低利率。集團繼續按最新的市場情況不時檢討其利率風險管理策略，並制定合適的策略以應對風險。

貨幣風險管理

集團的外匯風險主要來自購買以英鎊結算的新巴士及海外車輛零件。雖然集團的外幣資產與負債水平相對其資產總值較低，因此沒有對集團構成重大的外匯風險，但集團仍將繼續密切監察匯價波動，把握機會策略性地簽訂遠期外匯合約，為外幣匯價波動進行對沖。於 2011 年 6 月 30 日，集團擁有數份尚未到期的遠期外匯合約，對 2011 年下半年所需的英鎊總額約 25.0% 進行對沖。

現金流量及流動風險管理

集團於出售曼克頓山住宅單位和觀塘地段 50% 權益後一直保持充裕的手頭現金儲備，故並無承受重大的現金流量及流動資金風險。集團的主要附屬公司九巴自行安排融資並主要賺取現金收入，故在正常環境而燃油價格沒有長期飆升的情況下，其現金流量及流動資金風險亦將處於低水平。集團透過妥善規劃及嚴密監察負債水平，得以有效應付融資及投資需要。

燃油價格風險管理

燃油價格波動足以對集團核心專營公共巴士業務的業績帶來重大影響。集團已細心考慮燃油價格對沖安排的利弊，結論是對沖與不對沖燃油價格的風險相等，而且長遠未必對集團的財務狀況有利。因此，集團於回顧期內並無訂立任何燃油價格對沖合約。集團兩間主要附屬公司九巴及龍運將會考慮申請調高票價，以應對燃油價格飆升對專營公共巴士業務的財務穩定性所帶來的負面影響，並會積極與香港特區政府研究其他紓緩措施，包括但不限於訂立票價穩定基金及進行更多路線重組計劃。集團將繼續密切留意燃油價格變動，並不斷檢視其燃油價格風險管理策略。

資本性支出與承擔

於綜合資產負債表列賬的集團固定資產主要包括樓宇、巴士及其他車輛、裝配中巴士、工具及其他、投資物業，及租賃土地之權益。於 2011 年 6 月 30 日，集團的固定資產並無作為抵押。回顧期內，集團之資本性支出為港幣 5.151 億元（2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 4.302 億元）。以上的資本性支出主要為集團專營公共巴士業務購置新巴士。

於 2011 年 6 月 30 日，集團在中期財務報告中尚未履行及未撥備的資本承擔為港幣 21.157 億元（2010 年 12 月 31 日為港幣 24.384 億元）。資本承擔主要是有關觀塘地段的發展、購置巴士及其他固定資產，集團將以銀行貸款及營運資金支付。

或有負債

於 2011 年 6 月 30 日，本公司承諾就一間附屬公司獲得的銀行貸款，提供港幣 1.400 億元（2010 年 12 月 31 日為港幣 1.400 億元）的擔保。於結算日，董事認為本公司不大可能因該擔保而招致索償。本公司於 2011 年 6 月 30 日在已發出的擔保下需承擔的最高負債額，為附屬公司所獲得的銀行貸款的未償還金額港幣 7,000 萬元（2010 年 12 月 31 日為港幣 7,000 萬元）。

僱員及薪酬政策

運輸業務屬勞工密集行業，員工成本為集團主要的營運成本項目。集團密切監察僱員數目及員工薪酬，以配合生產力和市場趨勢。截至 2011

年 6 月 30 日止六個月，薪酬總額為港幣 15.221 億元（截至 2010 年 6 月 30 日止六個月為港幣 15.186 億元）。於 2011 年 6 月 30 日，集團共聘用 12,801 名僱員（2010 年 12 月 31 日為 12,863 名）。

展望

專營公共巴士業務

由於鐵路網絡不斷擴展、燃油價格高企、薪酬及其他經營成本因通脹壓力而上漲，加上市民對服務水平的期望提高，我們預期九巴於 2011 年之餘下時間及其後數年的經營環境將更具挑戰性。為回應這些挑戰，集團將積極與香港特區政府及區議會溝通，透過重組低需求的路線及為需求上升的路線增加班次，以進一步重整我們的巴士網絡來改善營運效率。此外，集團也會尋求更多節省燃油及提升燃油效益的方法，並改善各層面的營運，以提升安全、效率及顧客滿意度。為此，集團積極探求其他零排放技術，包括零排放超級電容巴士及電池推動的電力巴士。

鑑於當前的通脹壓力，九巴及龍運由 2011 年 6 月 1 日起為旗下營運及維修員工，以及由 2011 年 9 月 1 日起為其他員工加薪 4.0%。這次加薪，加上該柴油價格飆升，意味著雖然九巴自 2011 年 5 月 15 日起將票價上調 3.6%，但幅度明顯不足以抵銷營運成本的大幅上升。面對近期公共巴士服務的營運環境轉差，集團現行的經營模式難以達致既要維持票價為普羅大眾所接受，又可保持專營巴士業務財政穩健的雙重目標。為應對這些挑戰，除了推行路線重組計劃，我們亦會積極與香港特區政府探討其他措施以紓緩票價上調的壓力。集團對近期高油價趨勢會達至何等程度及持續多久，並未有任何預景。然而，如果這個趨勢持續而又缺乏其他有效的紓緩措施，屆時集團唯有再按現行機制尋求票價調整，以維持現有的服務水平。

非專營業務

雖然燃油價格上升亦對旅遊巴士服務造成負面影響，但集團的非專營運輸業務於 2011 年上半年仍然錄得盈利，這是由於集團可藉調整服務收費來抵禦上升的營運成本。我們將會繼續提升服務質素，並盡力開拓能增加收入的業務。集團將繼續尋求中國內地的增長及投資機遇。

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。這個集團佔有 50% 權益的發展項目由項目經理新鴻基地產代理有限公司提供管理及監督。該地段將計劃發展為非住宅（不包括酒店）用途。項目落成後，集團將持有作長線投資之用。

曼克頓山住宅單位的銷售已近尾聲，僅餘一個特色住宅單位尚未售出。總樓面面積達 50,000 平方呎的商場「曼坊」已全部租出，並將繼續為集團提供額外收入。

購買、出售或贖回本公司之股份

於截至 2011 年 6 月 30 日止六個月內，本公司或其附屬公司並無購買、出售或贖回本公司之股份。

遵守《企業管治常規守則》

本公司在截至 2011 年 6 月 30 日止六個月內已遵守上市規則附錄 14 所載之《企業管治常規守則》中的守則條文。

審核委員會

本公司審核委員會聯同管理層及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 2011 年 6 月 30 日止六個月的未經審核中期財務報告。

刊登中期業績公佈及中期報告

本中期業績公佈已刊載於本公司網站(www.tih.hk)及香港聯合交易所有限公司網站(www.hkexnews.hk)。2011 年中期報告將刊載於本公司網站，並於 2011 年 9 月初寄發予本公司股東。

承董事會命

主席
鍾士元

香港，2011 年 8 月 18 日

於本通告公佈日期，本公司董事會成員包括董事會主席及獨立非執行董事鍾士元爵士太平紳士，GBM，GBE、董事會副主席及獨立非執行董事梁乃鵬博士太平紳士，GBS、獨立非執行董事李家祥博士太平紳士，GBS，OBE 及蕭炯柱太平紳士，GBS，CBE、董事總經理何達文先生、執行董事雷中元先生，M.H. 及歐陽杞浚先生、非執行董事郭炳聯太平紳士（代行董事容永忠先生）、郭炳湘博士太平紳士（代行董事蘇偉基先生）、伍兆燦先生（代行董事伍穎梅女士）、雷禮權先生、陳祖澤博士太平紳士，GBS、伍穎梅女士及苗學禮先生，SBS，OBE。

*僅資識別之用