

財務回顧

集團

2011年財務表現回顧

集團全年業績

截至2011年12月31日止年度，集團的股東應佔盈利為港幣2.424億元，較2010年的港幣8.669億元減少港幣6.245億元或下跌72.0%。每股盈利相應由2010年的港幣2.15元下跌至2011年的港幣0.60元。盈利減少，主要由於國際油價從2010年的水平急升，令九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)於2011年的財務表現轉差。盈利按年下跌的另一主因，是集團於2010年確認出售一幅位於觀塘的工業用地(「觀塘地段」)的50%權益而錄得的一次性非經常資本收益港幣4.891億元。

下表為集團截至2011年12月31日止年度六個部門的營業額及盈利貢獻：

截至2011年12月31日止年度，集團營業額為港幣69.475億元(2010年為港幣66.868億元)，較2010年增加港幣2.607億元或3.9%。營業額的增加，主要因為2011年出售三個曼克頓山的住宅單位(2010年為一個)及13個車位(2010年為三個)，令2011年確認的銷售總收益為港幣1.091億元(2010年為港幣2,930萬元)。集團專營公共巴士業務部及非專營運輸業務部的營業額也由2010年的港幣63.191億元增加港幣1.263億元至2011年的港幣64.454億元，主要是由於九巴及龍運巴士有限公司(「龍運」)的車費自2011年5月15日起分別上調3.6%及3.2%。此外，集團媒體銷售業務部的營業額由2010年的港幣3.252億元，增加港幣4,630萬元至2011年的港幣3.715億元。上升主要由於在香港的巴士車身廣告業務增長所致。

集團於2011年的總經營成本為港幣68.337億元(2010年為港幣63.489億元)，較2010年增加港幣4.848億元

百萬港元	營業額		除稅前盈利/(虧損)	
	2011年	2010年	2011年	2010年
專營公共巴士業務部	6,180.9	6,062.4	88.5	397.3
非專營運輸業務部	264.5	256.7	20.5	26.7
物業持有及發展部	130.6	42.5	112.1	493.6
媒體銷售業務部	371.5	325.2	(30.9)	(48.3)
財政服務部	-	-	35.0	23.3
中國內地運輸業務部	-	-	31.3	33.8
	6,947.5	6,686.8	256.5	926.4
融資成本			(8.6)	(6.6)
未分配之經營收入淨額			27.5	10.9
除稅及非控制性權益前盈利			275.4	930.7
所得稅			(41.2)	(75.3)
非控制性權益			8.2	11.5
本公司股權持有人應佔盈利			242.4	866.9

或7.6%。增加的主要原因是國際油價大幅飆升，令2011年的燃油成本急增至港幣15.338億元，較2010年的港幣11.270億元大增港幣4.068億元或36.1%。有關集團各業務部的財務狀況詳情，已刊載於本年報第88至93頁。

於2011年，集團的應佔聯營公司盈利為港幣3,130萬元(2010年為港幣3,380萬元)，較2010年減少港幣250萬元或7.4%。

本年度所得稅支出為港幣4,120萬元(2010年為港幣7,530萬元)。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(a)。

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。

股息

董事會已建議派發普通末期股息每股港幣0.45元(2010年為每股港幣1.05元)。連同於2011年10月派發之中期股息每股港幣0.15元(2010年為每股港幣0.30元)，2011年全年股息將為每股港幣0.60元(2010年為每股港幣1.35元)。擬派末期股息須待股東於2012年5月17日舉行之股東週年大會上通過，方能作實。

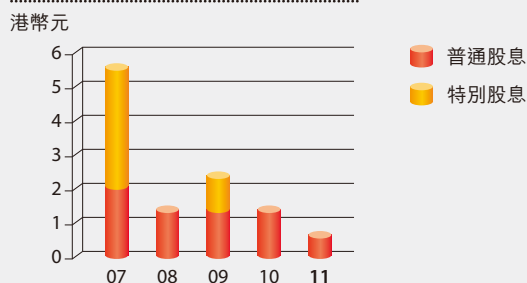
財務狀況主要變動

固定資產與資本性支出

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、工具及其他設備、投資物業，以及租賃土地權益。於2011年12月31日，集團的固定資產並無作為抵押。

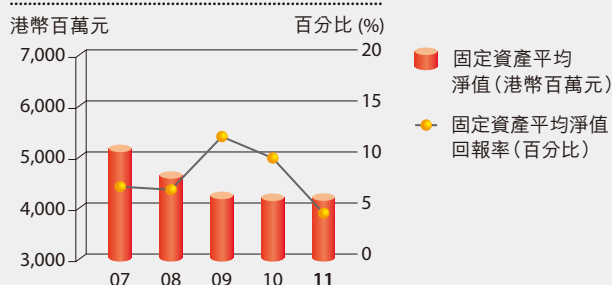
於2011年，集團的資本性支出為港幣7.543億元(2010年為港幣10.802億元)。資本性支出的減少，主要是由於年內減少購買新巴士供專營公共巴士業務使用所致。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第170頁財務報表附註14(a)及第172頁財務報表附註15。

每股股息

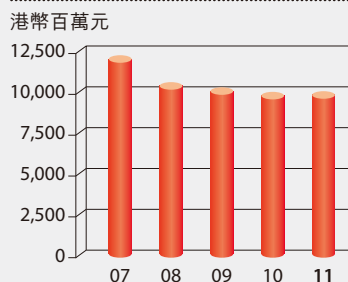


固定資產平均淨值回報率

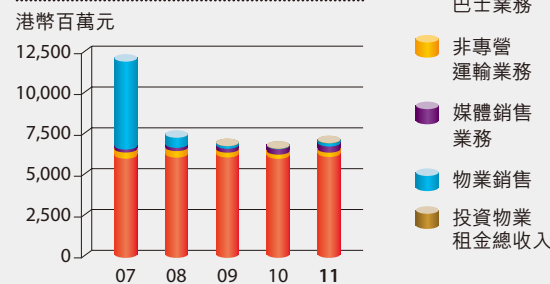
(不包括銷售及出售物業)



於12月31日之資產總值

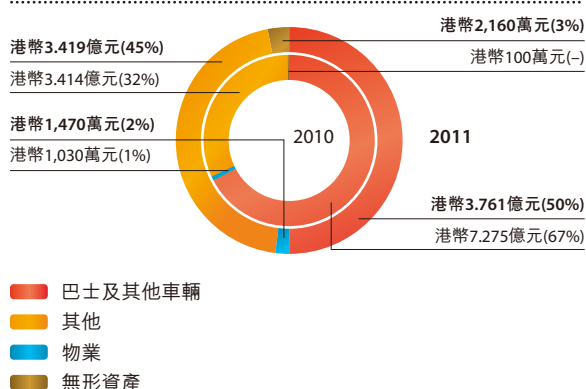


集團營業額



財務回顧

資本性支出



流動資產及負債

於2011年12月31日，集團的流動資產總額為港幣35.778億元(2010年為港幣32.130億元)，其中主要包括流動資金港幣29.741億元(2010年為港幣28.007億元)、應收賬款港幣3.315億元(2010年為港幣2.566億元)，以及持作出售的已落成物業港幣1,970萬元(2010年為港幣4,520萬元)。持作出售的已落成物業數額代表於年結日所持有的一個曼克頓山住宅單位及14個車位的成本。於2011年年底，集團的流動資金主要為港幣、美元及人民幣。

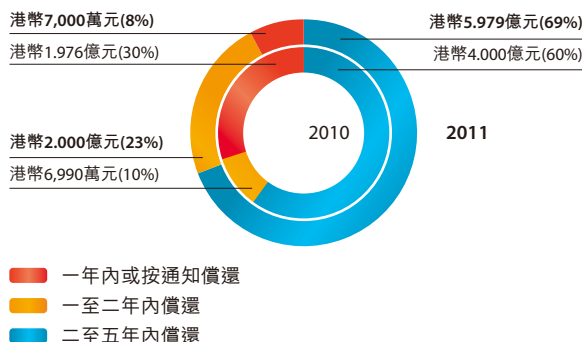
集團於2011年12月31日的流動負債總額為港幣12.778億元(2010年為港幣14.502億元)，其中主要包括銀行貸款的流動部分、應付賬款及其他應計費用。流動負債的減少，主要由於銀行貸款的流動部分及應付賬款減少。

銀行貸款及透支

於2011年12月31日，銀行貸款及透支為港幣8.679億元(2010年為港幣6.675億元)，全部均為無抵押。於

2011年12月31日及2010年12月31日，集團的銀行貸款及透支之還款期分析列於以下圖表：

於12月31日之集團借貸還款分析



淨現金

於2011年12月31日，集團現金淨額(即現金及銀行存款減去借貸總額)為港幣21.061億元(2010年為港幣21.332億元)。下表列出集團於2011年12月31日按貨幣劃分的淨現金詳情：

貨幣	現金及 銀行存款	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2011年12月31日				
港幣		2,568.1	(867.9)	1,700.2
人民幣	165.6	204.3	-	204.3
美元	25.8	201.0	-	201.0
英鎊	-	0.6	-	0.6
總計		2,974.0	(867.9)	2,106.1
於2010年12月31日				
港幣		2,455.1	(667.5)	1,787.6
人民幣	110.2	130.5	-	130.5
美元	25.0	194.1	-	194.1
英鎊	1.7	21.0	-	21.0
總計		2,800.7	(667.5)	2,133.2

資本承擔

於2011年12月31日，集團財務報表上未履行及未撥備之資本承擔為港幣21.406億元(2010年為港幣24.384億元)。上述承擔將由集團之貸款及營運資金支付。資本承擔的概要如下：

港幣百萬元	2011年	2010年
觀塘地段發展項目	1,791.3	1,797.1
購買巴士及其他車輛	119.3	346.3
購置其他固定資產	229.9	293.0
興建車廠及其他車廠設施	0.1	2.0
總計	2,140.6	2,438.4

截至2011年12月31日，集團已訂購114部新巴士(2010年為385部)，並將於2012年付運。

資金及融資

流動資金與財政資源

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，從而確保維持穩健的財務狀況，使來自經營業務的現金收入，連同尚未動用的銀行備用信貸，能足以應付日常營運、貸款償還、資本性支出，以及未來業務擴充和發展的資金需求。營運資金主要來自股東權益、銀行貸款及透支。一般而言，集團的主要營運公司會自行安排融資以應付其營運及投資需求。集團其他附屬公司的資金來源主要是由控股公司的資本提供。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。集團透過妥善規劃及嚴密監察負債水平，得以有效

應付融資及投資需要。於2011年12月31日，集團的銀行未動用信貸總額為港幣7.300億元(2010年為港幣13.298億元)。

資本負債比率及流動資金比率

於2011年年底及2010年年底，集團擁有現金淨額。於2011年12月31日，集團的流動資金比率(流動資產對流動負債的比率)為2.8(2010年為2.2)。

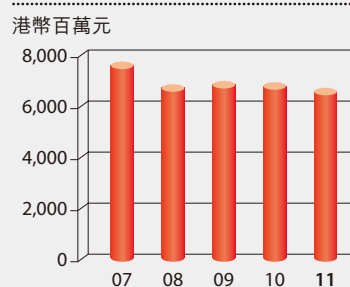
於2011年12月31日，集團現金淨額為港幣21.061億元(2010年為港幣21.332億元)。

融資成本及利息盈利率

截至2011年12月31日止年度，集團的融資成本由2010年的港幣660萬元上升至港幣860萬元。融資成本的增加，主要由於年內利率上調，以及平均銀行借貸額增加所致。集團於2011年的平均借貸年利率為0.95%，較2010年的0.80%上升15個基點。

截至2011年12月31日止年度，集團利息收入較總融資成本超出港幣3,820萬元(即為淨利息收入)(2010年為港幣3,000萬元)。

於12月31日之股東權益



財務回顧

現金流量淨額

年內，經營專營公共巴士業務所產生的現金流量為集團的主要流動資金來源。截至2011年12月31日止年度，現金及現金等價物淨額增加港幣10.398億元（2010年為淨額減少港幣3,470萬元），其來源如下：

	2011年 港幣百萬元	2010年 港幣百萬元
產自/(用於)以下 活動的現金淨額：		
• 經營活動	1,150.8	1,315.1
• 投資活動	186.4	(188.8)
• 融資活動	(297.4)	(1,161.0)
總計	1,039.8	(34.7)

於2011年，集團來自經營及投資活動之現金流入淨額為港幣13.372億元（2010年為港幣11.263億元），主要由以下部分組成：(i)來自專營公共巴士業務的現金淨額港幣8.504億元（2010年為港幣11.266億元）；(ii)出售曼克頓山住宅單位所得的現金收益港幣1.083億元（2010年為港幣1.338億元）；(iii)支付予資本性支出的金額港幣7.798億元（2010年為港幣10.352億元）；及(iv)原本到期日超過三個月的銀行存款減少港幣8.454億元（2010年為港幣7.430億元）。

年內，銀行貸款額增加港幣2.000億元（2010年為減少港幣2.000億元）。2011年末扣除付予股權持有人股息前的現金流入淨額為港幣15.242億元，而2010年為港幣9.139億元。

有關集團截至2011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141頁的綜合現金流量表。

財務政策

集團的業務承受不同種類的財務風險，包括燃油價格風險、外匯風險、利率風險、潛在的現金流量及流動資金風險，以及信貸風險。集團的整體風險管理方針及措施是針對處理金融市場無法預測的因素，並盡量減低此等因素對集團業績所帶來的潛在負面影響。

燃油價格風險

燃油價格波動足以對集團核心專營公共巴士業務的業績帶來重大影響。集團已細心考慮燃油價格對沖安排的利弊，結論是對沖與不對沖燃油價格的風險相等，而且長遠未必對集團的財務狀況有利。因此，集團於2011年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在燃油價格急升而對專營公共巴士業務的財政穩定產生負面影響時，考慮申請調高車資，並會積極與香港特區政府研究其他紓緩措施，包括但不限於進行更多路線重組計劃，並推出新的本地或邊境路線，以應對需求增長。集團將繼續密切留意燃油價格變動，並不斷檢視其燃油價格風險策略。

外匯風險管理

集團的外匯風險主要來自購買按英鎊結算的巴士及海外車輛零件。雖然集團的外幣資產與負債水平相對集團資產總值較低，沒有對集團構成重大的外匯風險，但集團仍將持續緊密監察匯價波動，把握機會策略性地簽訂遠期外匯合約，為外幣匯價波動進行對沖。為此，集團簽訂多份遠期外匯合約，對2011年所需英鎊總額約35%進行對沖（2010年為56%）。於2011年12月31日及2010年12月31日，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2011年12月31日，集團的所有借貸皆為港元，並按浮動利率計算利息。上述安排使集團於2011年可享有低息率所帶來的裨益。集團定期按最新的市場情況檢討其利率風險管理策略，並制訂適當的策略以妥善處理風險。自2002年1月14日以來，集團的主要附屬公司九巴獲標準普爾授予良好而穩定的「A」信貸評級。憑著該信貸評級，九巴得以獲得金融機構按優惠借貸利率提供所需資金。

現金流量及流動資金風險管理

現金流量及流動資金風險是指於債務到期時沒有足夠資金償還債務之風險，這是由於資產及負債的金額及/或到期日出現錯配所產生。

集團於出售曼克頓山住宅單位及觀塘地段50%權益後一直保持充裕的現金儲備，故並無承受重大的現金流量及流動資金風險。集團透過妥善規劃及嚴密監察負債水平，得以有效應付融資及投資需要。集團的主要附屬公司九巴自行安排融資並主要賺取現金收入，故在正常環境而燃油價格長期沒有大幅上升的情況下，其現金流量及流動資金風險亦將處於低水平。假若燃油價格持續處於高位而我們不獲香港特區政府批准足夠的車費加幅，便會對九巴的資產負債比率構成壓力。集團持續檢討其融資策略，務求取得具成本效益的資金安排，以切合各附屬公司獨特的經營環境。

信貸風險

集團的信貸風險主要來自貿易及其他應收賬款、物業銷售的應收分期付款以及債務投資。集團的信貸政策持續監察此等信貸風險。貿易及其他應收賬款方面，集團對需要高於某一特定水平信貸額的所有主要顧客作出信貸評估。該等評估集中於顧客過往的還款記錄及其還款能力，並考慮顧客以及顧客業務所在地的經

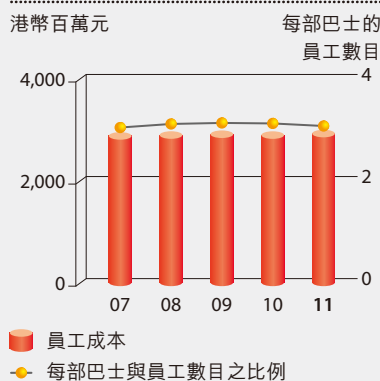
濟環境等特定資料。至於來自物業銷售的應收分期付款，集團則以售出的物業作為抵押品。債務投資只會與高信貸評級的交易對手進行。為了盡量減少信貸風險，集團定期檢討應收賬款的償還情況及採取適當的跟進措施。集團亦定期為應收賬款編製賬齡分析及密切監察其信貸風險。集團的信貸風險並非高度集中，亦不會向第三方提供使本身承受信貸風險的擔保。

僱員及薪酬政策

運輸服務為勞工密集行業，其中員工成本佔集團總營運成本的重大部分。集團根據生產力及市場趨勢，密切監察員工的數目和薪酬。截至2011年12月31日止年度，集團的薪酬總額為港幣29.870億元(2010年為港幣29.671億元)。集團於2011年年底的員工數目為12,879人，較2010年年底的12,863人增加0.1%。

員工成本及每部巴士與 員工數目之比例

(專營公共巴士業務)



各業務部

專營公共巴士業務

九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

	單位	2011年	2010年
營業額	港幣百萬元	5,929.1	5,829.7
其他收益淨額	港幣百萬元	103.8	114.0
總經營成本	港幣百萬元	(6,050.7)	(5,648.2)
不包括就界定福利退休計劃而釐定的視為收入之經營(虧損)/盈利	港幣百萬元	(17.8)	295.5
就界定福利退休計劃而釐定的視為收入	港幣百萬元	84.8	74.3
融資成本	港幣百萬元	(8.2)	(5.6)
出售樓宇及租賃土地權益所得收益	港幣百萬元	-	105.7
除稅前盈利	港幣百萬元	58.8	469.9
所得稅支出	港幣百萬元	(7.4)	(58.9)
除稅後盈利	港幣百萬元	51.4	411.0
淨盈利率		0.9%	7.1%
總載客量	百萬人次	936.4	946.7
行車里數	百萬公里	303.8	309.7
年終僱員數目	僱員數目	11,654	11,674
年終車隊規模	巴士數目	3,891	3,822
資產總值	港幣百萬元	5,139.5	4,826.5

九巴於2011年的除稅後盈利為港幣5,140萬元，較2010年的港幣4,110億元減少港幣3,596億元或87.5%。這筆盈利包括按照《香港會計準則》第19號「僱員福利」就九巴經營的兩個界定福利員工退休計劃而釐定的視為收入港幣8,480萬元(2010年為港幣7,430萬元)。若不包括這筆視為收入，九巴於2011年錄得經營虧損港幣1,780萬元，較2010年的經營盈利港幣2,955億元出現港幣3.133億元的逆轉。

九巴於2011年的車費收入為港幣58,228億元，較2010年的港幣57,237億元增加港幣9,910萬元，增幅為1.7%。2011年的總載客量為9,364億人次(每日平均256萬人次)，較2010年的9,467億人次(每日平均259萬人次)減少1.1%。車費收入上升，主要由於車費自

2011年5月15日起調升3.6%。然而，由於乘客持續流向鐵路，特別在九龍南綫通車後更為明顯，令巴士載客量流失，部分抵銷了車費收入的增加。年內的廣告收入為港幣1.045億元，較去年的港幣1.037億元增加0.8%。

2011年的總經營成本為港幣60,507億元，較2010年的港幣56,482億元，上升港幣4,025億元或7.1%。總經營成本上升，主要由於國際燃油價格大幅飆升，令2011年的燃油成本急增至港幣14,034億元，較2010年的港幣10,287億元大幅上升港幣3,747億元。集團的專營巴士採用的近乎零含硫量柴油的價格乃按新加坡0.5%含硫柴油(「該柴油」)的平均價格為計算基準，該柴油於2011年的平均價格為每桶124.6美元，較2010年的平均每桶89.6美元上升39.1%。儘管香港特區政

府批准調升車費3.6%，並由2011年5月15日起生效，但此升幅並不足以抵銷單是燃油成本的上漲，而燃油成本並非九巴所能控制。

九巴憑藉審慎的理財方針，自2002年1月14日以來一直保持標準普爾授予的「A」級企業信貸評級(前景為穩定)。

龍運巴士有限公司(「龍運」)

	單位	2011年	2010年
營業額	港幣百萬元	354.8	336.9
其他收益淨額	港幣百萬元	3.1	1.3
總經營成本	港幣百萬元	(336.2)	(310.3)
不包括就界定福利退休計劃而釐定的視為虧損之經營盈利	港幣百萬元	21.7	27.9
就界定福利退休計劃而釐定的視為虧損	港幣百萬元	(0.1)	(0.3)
融資成本	港幣百萬元	(0.4)	(0.4)
除稅前盈利	港幣百萬元	21.2	27.2
所得稅支出	港幣百萬元	(3.5)	(4.4)
除稅後盈利	港幣百萬元	17.7	22.8
淨盈利率		5.0%	6.8%
總載客量	百萬人次	30.3	29.4
行車里數	百萬公里	25.3	25.6
年終僱員數目	僱員數目	469	458
年終車隊規模	巴士數目	164	166
資產總值	港幣百萬元	292.9	288.7

龍運於年內錄得除稅後盈利港幣1,770萬元，較去年的港幣2,280萬元減少港幣510萬元或22.4%。

龍運於2011年的車費收入為港幣3.544億元，較2010年的港幣3.366億元增加港幣1,780萬元或5.3%。車費收入增加，主要由於車費自2011年5月15日起調升3.2%，以及載客量按年上升所致。年內，龍運錄得3,030萬人次的總載客量(每日平均為82,889人次)，較2010年的2,940萬人次(每日平均為80,579人次)上升2.9%。載客量上升，是由於中國內地訪港旅客以及參與機場新發展項目的建築工人對交通服務的需求增加。

龍運的總經營成本為港幣3.362億元，較2010年的港幣3.103億元增加港幣2,590萬元。總經營成本上升，主要由於燃油的價格飆升，令燃油成本上升港幣2,170萬元或37.0%，加上通脹壓力亦令員工成本、隧道費及其他經營成本增加。

非專營運輸業務

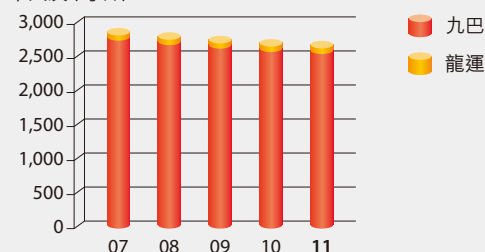
集團的非專營運輸業務部於2011年錄得除稅後盈利港幣1,750萬元，較2010年的港幣2,300萬元減少港幣550萬元，減幅為23.9%。2011年的營業額為港幣2.645億元，較2010年的港幣2.567億元增加3.1%。

財務回顧

平均每日載客人次

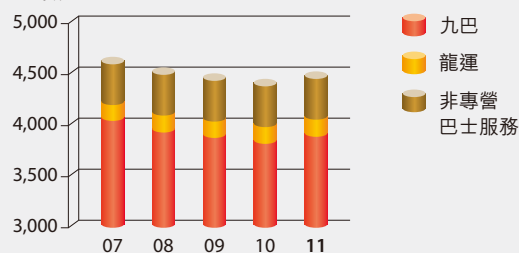
(專營公共巴士業務)

千人次(每日)



於12月31日 已發牌之巴士數目

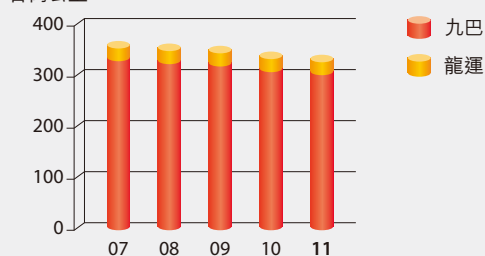
巴士數目



巴士行車里數

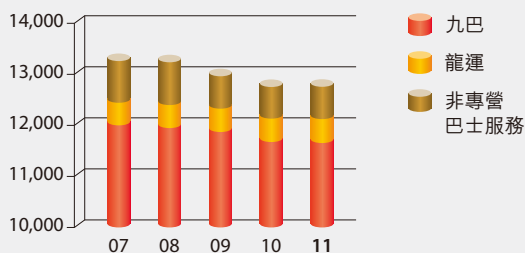
(專營公共巴士業務)

百萬公里



於12月31日之員工數目

員工數目



有關本業務部各主要業務單位的經營詳情如下：

陽光巴士控股有限公司及其附屬公司(「陽光巴士集團」)

陽光巴士集團是本港經營各類非專營巴士服務的一個主要營運商，透過包車服務向不同的顧客群提供度身設計的運輸服務，其顧客包括大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、旅行社和學校，以及普羅大眾。

雖然燃油價格上升對旅遊巴士服務造成負面影響，但陽光巴士集團可藉調整服務收費來應付上升的經營成本，因此2011年的營業額增至港幣2.263億元，較2010年的港幣2.167億元增加港幣960萬元或4.4%。為貫徹對優質服務及環保的承諾，陽光巴士集團於2011年添置25部歐盟第五代巴士，以取替舊巴士。

於2011年12月31日，陽光巴士集團的巴士數目為388部(2010年為382部)。年內，陽光巴士集團購入33部新巴士(2010年為38部)，以擴展業務、提升服務水平及取代舊巴士。

新香港巴士有限公司(「新港巴」)

新港巴與深圳的巴士公司為經常往來香港落馬洲和深圳皇崗的過境人士及旅客，開辦直接而且經濟實惠的24小時跨境穿梭巴士服務(一般稱為「皇巴士」)。隨著落馬洲支線及落馬洲公共運輸交匯處於2007年8月啟用，加上兩岸直航包機服務於2008年7月開展，新港巴的載客量因而下跌。新港巴於2011年的總載客量為520萬人次(每月平均載客量為43萬人次)，較2010年的560萬人次(每月平均載客量為46萬人次)下降6.8%。然而，通宵班次及日間班次的單程車費分別由2010年5月5日及2011年11月21日起由港幣7元調升至港幣8元，因而部分抵銷了載客量下跌的負面影響。新港巴於2011年年底的巴士數目為15部，與2010年年底相同。

物業持有及發展

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

集團全資附屬公司荔枝角地產是位於西九龍荔枝角的「曼克頓山」豪華住宅的發展商，提供1,115個豪華住宅單位，總樓面面積超過100萬平方呎。

於2011年，荔枝角地產售出三個曼克頓山住宅單位，佔可供出售樓面面積約6,963平方呎，另售出13個車位，帶來港幣7,290萬元的除稅後盈利(2010年為除稅後虧損港幣1,700萬元)。

於2011年12月31日，曼克頓山的住宅單位已接近售罄，現時僅餘一個佔可供出售樓面面積達5,008平方呎的特色單位，以及14個車位(在綜合資產負債表內列為流動資產)尚待出售，其總賬面值為港幣1,970萬元(2010年為港幣4,520萬元)。

於2011年12月31日，荔枝角地產並沒有與興建曼克頓山有關之未償還銀行貸款(2010年：無)。

LCK Commercial Properties Limited(「LCKCP」)

LCKCP是集團的全資附屬公司，亦是高級商場「曼坊」的業主。自2009年3月開幕以來，該商場為曼克頓山住戶以及附近家庭及寫字樓員工提供優質商店和食肆。於2011年，商場的50,000平方呎樓面面積中的可供出租面積已經全部租出，為本集團帶來穩定的租金收入。

於2011年12月31日，該商場(在綜合資產負債表內列為投資物業)的賬面值為港幣1.059億元(2010年為港幣1.109億元)，賬面值乃按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

LCK Real Estate Limited(「LCKRE」)

集團的全資附屬公司LCKRE擁有一座位於九龍荔枝角寶輪街9號，樓高17層的商業大廈。該大廈的總樓面面積約為156,700平方呎，現時主要由集團持有自用，部分樓面則作出租之用。於2011年12月31日，

該大廈按成本減累計折舊及減值虧損為港幣3,390萬元(2010年為港幣3,520萬元)，並列於綜合資產負債表內。

KT Real Estate Limited(「KTRE」)

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

於2009年12月11日，KTRE、TRL、本公司及新鴻基地產訂立協議，共同發展觀塘地段作非住宅(不包括酒店)用途。自2010年4月起，新鴻基地產的全資附屬公司新鴻基地產代理有限公司(「新鴻基地產代理」)獲委任為項目經理，以監督觀塘地段的發展事宜。新鴻基地產代理現正處理與契約修訂及提交建築圖則的有關事宜。地盤拆卸及建築工程將於獲得相關的法定批准後展開。項目落成後，集團計劃持有作長線投資之用。

於2011年12月31日，觀塘地段的賬面值(在綜合資產負債表內列為發展中投資物業)為港幣1,170萬元(2010年為港幣520萬元)，而未履行及未撥備之資本承擔則為港幣17.913億元(2010年為港幣17.971億元)。

TM Properties Investment Limited(「TMPI」)

TMPI擁有位於屯門建豐街1號的工廠物業，包括一幢高樓底單層建築物及一幢三層高工場物業，總建築面積約105,900平方呎。該物業於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990萬元(2010年為港幣1,030萬元)，賬面值乃按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

財務回顧

媒體銷售業務

路訊通控股有限公司及其附屬公司(「路訊通集團」)

港幣百萬元	2011年	2010年
營業額	371.5	325.2
其他收益	25.8	31.2
營運收入總額	397.3	356.4
總經營成本	(318.5)	(295.3)
經營盈利	78.8	61.1
其它非流動金融資產減值虧損	(109.6)	(110.0)
除稅前虧損	(30.8)	(48.9)
所得稅支出	(12.9)	(8.3)
除稅後虧損	(43.7)	(57.2)
非控制性權益	(4.9)	(4.4)
股權持有人應佔虧損	(48.6)	(61.6)

截至2011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3.973億元(2010年為港幣3.564億元)，其股權持有人應佔虧損為港幣4,860萬元(2010年為虧損港幣6,160萬元)。虧損主要由於路訊通集團為其他非流動金融資產作出減值虧損港幣1.096億元(2010年為港幣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，並且於截至2011年12月31日止年度錄得經營盈利港幣7,880萬元，較2010年的港幣6,110萬元增加港幣1,770萬元或29.0%。

路訊通集團香港媒體銷售業務於2011年的收入為港幣3.706億元，較2010年的港幣3.241億元增加14.3%。收入增加主要來自於2009年11月開辦的巴士

車身廣告業務，以及巴士車廂廣告業務在巴士電視廣播系統升級後錄得增長，加上路訊通集團透過在路面上的綜合三合一媒體(巴士電視、巴士車身及巴士車廂)平台，加強向廣告商提供獨特的市場推廣服務。

路訊通集團的總經營成本由2010年的港幣2.953億元，增加7.9%至2011年的港幣3.185億元，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2011年業績公佈及年報內。

中國內地運輸業務

於2011年12月31日，集團的中國內地運輸業務部所擁有的聯營公司權益總額為港幣6.681億元(2010年為港幣6.403億元)。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2011年12月31日止年度，集團的中國內地運輸業務部錄得盈利港幣3,130萬元(2010年為港幣3,380萬元)。

於2011年12月31日的中國內地運輸業務投資概要

	北京	深圳
業務性質	計程車及汽車租賃服務	巴士及計程車租賃服務
企業組成模式	中外合資股份有限公司	中外合資股份有限公司
開始營運日期	2003年4月	2005年1月
集團投資成本(人民幣百萬元)	80	387
集團擁有的實際權益	31.38%	35%
2011年年終的車隊規模(車輛數目)	4,637	5,946
巴士載客量(百萬人次)	不適用	907.0
巴士行車里數(百萬公里)	不適用	407.2
2011年年終僱員數目	4,934	23,323

北京

北京北汽九龍出租汽車股份有限公司(「北汽九龍」)於2003年3月在北京成立，是一間中外合資股份有限公司。北汽九龍的股東包括九巴(北京)出租汽車投資有限公司(集團旗下的一家全資附屬公司)、北京北汽出租汽車集團有限責任公司，以及中國內地另外三位投資者。集團在北汽九龍的投資額為人民幣8,000萬元(以投資當日計算相等於港幣7,550萬元)，佔北汽九龍股本權益的31.38%。北汽九龍主要經營計程車及汽車租賃業務，擁有約4,637部車輛及聘用4,934名員工。北汽九龍於2011年穩定進展，並持續錄得盈利。

深圳

深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)於2005年1月開始營運，是由九巴(深圳)交通投資有限公司(集團旗下一家全資附屬公司)，夥同中國內地其他四位投資者合作成立的中外合資股份有限公司。集團的投資額為人民幣3.871億元(以投資當日計算相等於港幣3.639億元)，相當於35%的權益。深圳巴士集團主要在廣東省深圳市提供公共巴士、小型巴士和計程車服務，經營267條巴士路線，投入約5,946部車輛。深圳巴士集團在2011年繼續取得穩定進展，錄得9.070億人次的載客量(2010年為9.325億人次)。

持續關連交易

集團根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)附錄14A的匯報規定，闡述以下持續關連交易的詳情：

(a) 本集團

與新鴻基地產保險有限公司(「新鴻基地產保險」)的交易

如本年報第200頁的財務報表附註35(a)(ii)所述，集團與新鴻基地產的全資附屬公司新鴻基地產保險在年內訂立若干保險安排，據此新鴻基地產保險同意為本集團提供保險及有關服務(「2011年保險安排」)。有關的保單已於2011年1月1日開始生效，有效期為一年。根據上市規則規定，在2011年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至2011年12月31日止年度，集團按2011年保險安排付予及應付新鴻基地產保險的保費為港幣71,134,000元。於2011年11月23日，集團與新鴻基地產保險再訂立若干新的保險安排(「2012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2012年保險安排而訂立的保單已於2012年1月1日生效，有效期為一年。估計集團在截至2012年12月31日止的

財政年度內，付予及應付新鴻基地產保險的保費不會超過港幣76,000,000元。2011年及2012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2010年11月24日及2011年11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」)(前稱德高動思有限公司)訂立的服務協議

於2008年11月12日，本公司及路訊通控股有限公司(「路訊通」)的間接非全資附屬公司Bus Focus與德高展域(按上市規則的定義，德高展域為本公司及路訊通的關連人士)訂立服務協議，據此Bus Focus同意委任德高展域為九巴擁有的指定巴士候車亭獨家提供媒體銷售代理服務以及保養及營運服務，年期由2008年8月1日至2012年7月31日止(「該服務協議」)。根據該服務協議，Bus Focus於截至2011年12月31日止年度應付/應收以下代價：

- (i) Bus Focus應付予德高展域總額港幣16,975,000元的管理費；及
- (ii) Bus Focus應收德高展域港幣557,000元的保證租金差額。

該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日發出的聯合公佈及路訊通於2011年3月29日發出的公佈中披露。

有條件豁免

有關上述與新鴻基地產保險及德高展域進行的持續關連交易，本公司已獲香港聯合交易所有限公司授予有條件豁免，可毋須嚴格遵守上市規則第14A章的規定，在此等交易發生時以新聞通告方式披露此等交易。為符合有關豁免的條件，本公司的董事(包括獨立非執行董事)已檢討及確認：

1. 上述每一項與新鴻基地產保險及德高展域進行的持續關連交易是：
 - (i) 於集團的日常及一般業務過程中訂立；
 - (ii) 按正常商業條款訂立，但倘沒有足夠可供比較的交易以判斷是否按正常商業條款進行，則按不遜於獨立第三者可享有或所提出(視情況而定)的條款訂立；及
 - (iii) 按照有關協議進行，且有關條款公平合理，並符合本公司股東的整體利益；

2. 集團於截至2011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2010年11月24日之公佈所披露的港幣77,250,000元限額；及
3. Bus Focus於截至2011年12月31日止年度，按該服務協議付予及應付德高展域的管理費，及已收及應收德高展域的保證租金差額，均無超越路訊通在2011年3月29日的公佈中所披露分別為港幣18,000,000元及港幣24,000,000元的限額。上述的公佈中載有兩者截至2011年12月31日止年度及截至2012年7月31日止七個月的限額。

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