



載通國際  
Transport International



展創意 求卓越



載通國際控股有限公司  
2011年年報

# 展創意. 求卓越

創新精神是載通國際控股有限公司(「載通國際」)的發展基石之一，不但令我們更能靈活回應環境變化，更反映我們致力提升對顧客的服務價值，同時締造更清潔、更綠色的環境。集團憑著對科技創新及卓越服務的一份堅持，推動各項業務的成功營運，同時得以維持質素優異而物有所值的運輸服務，滿足顧客的嚴格要求。

# 目錄

2	集團簡介		48	物業持有及發展	82	財務回顧
3	品牌背後				96	企業管治報告
4	業務一覽		52	媒體銷售業務	112	薪酬報告
6	集團之策略性據點		54	關懷顧客	116	董事簡介
8	財務及營運摘要				123	主要公司行政人員
10	集團大事記2011		60	關懷僱員	124	財務報告
12	主席函件		68	企業社會責任	204	財務匯報
16	與董事總經理的一席話		68	愛護環境	205	公司資料
20	管理層討論及分析					
24	業務回顧		76	與持份者的溝通		
			80	深入社群		
	 24 香港專營 公共巴士業務					
	 40 香港非專營 運輸業務					
	 44 中國內地運輸業務					



# 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。集團並在香港的物業及地產發展業務中擁有權益。

載通國際的願景是透過創新思維力臻卓越，從而奠定公共運輸業界的新標準。為此，集團致力採納創新而符合環保的解決方案、持續改善安全及服務標準，並妥善回應顧客的需要。使集團達致在提升股東價值的同時，又促進大中華地區社會和經濟的發展。

## 方針

我們的方針是提升對股東的價值，同時為香港及中國內地的社會及經濟發展作出貢獻。這方針為我們的業務運作貫注原動力：

卓越服務

可靠表現

不斷創新

創優增值

保護環境

運行不息

憑藉用心聆聽顧客的意見、掌握他們的期望，並制訂創新的解決方案，從而全面提升服務質素。

## 目標

我們銳意成為公共運輸業的世界級領導者，而支持達至此一目標的三項基礎因素為：了解顧客的需要、採用創新而經驗證的技術來提升環保效益，以及為安全表現、服務質素和營運效率奠定新標準。

## 企業價值觀

為達成可持續取得卓越業務價值的承諾，我們的企業價值觀乃建基於提供切合顧客需要的服務標準、為股東爭取穩定的盈利，以及支持業務所在地的整體發展。

# 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，提供覆蓋九龍、新界及香港島的專營公共巴士服務，行走約390條路線。



#### 龍運巴士有限公司

擁有164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388部巴士，以包車方式為住宅及商業客戶提供廣泛的非專營巴士服務。



#### 新香港巴士有限公司

與深圳一家公司合作經營往返香港落馬洲及深圳皇崗的24小時跨境穿梭巴士服務(又稱「皇巴士」服務)。





中國內地  
運輸業務

深圳巴士集團  
股份有限公司

一家中外合資股份有限公司，在深圳提供公共巴士及計程車出租服務。



北京北汽九龍出租  
汽車股份有限公司

一家中外合資股份有限公司，在北京提供計程車及汽車出租服務。



物業持有及發展

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」。



LCK Real Estate  
Limited

擁有一座位於香港九龍荔枝角寶輪街九號，樓高17層的商業辦公寫字樓，總樓面面積約為156,700平方呎。



LCK Commercial  
Properties Limited

擁有位於香港九龍荔枝角寶輪街一號曼克頓山一個面積約50,000平方呎的兩層式平台商場「曼坊」。

KT Real Estate  
Limited

擁有位於香港九龍觀塘巧明街98號觀塘內地段第240號土地50%的權益。

TM Properties  
Investment Limited

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



媒體銷售業務

RoadShow Media Limited\*

提供客運車輛內部車身廣告及流動多媒體的媒體銷售服務。



Bus Power Limited\*

提供客運車輛外部車身廣告的媒體銷售服務。

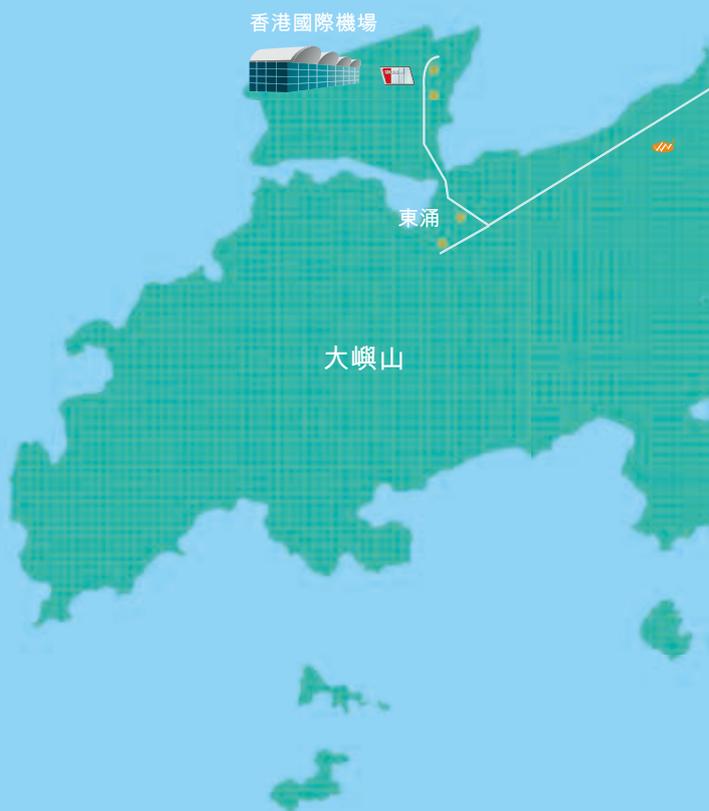
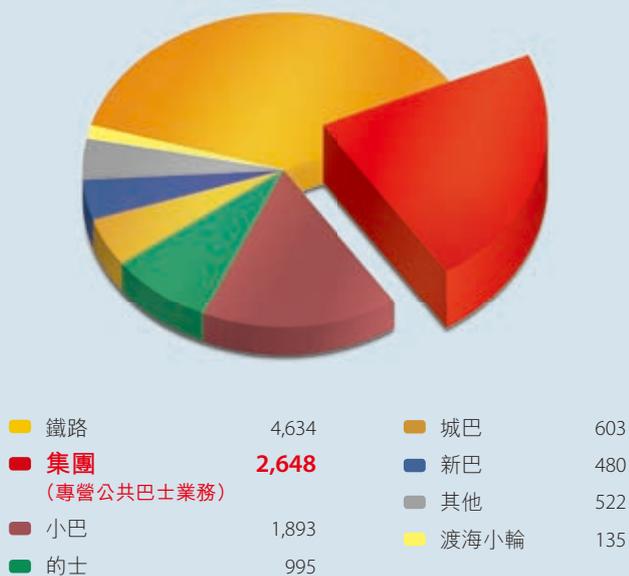


(\* 路訊通控股有限公司(於香港聯合交易所有限公司的主板上市，當中73%權益由載通國際控股有限公司持有)的全資附屬公司)

# 集團之策略性據點



2011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

● 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

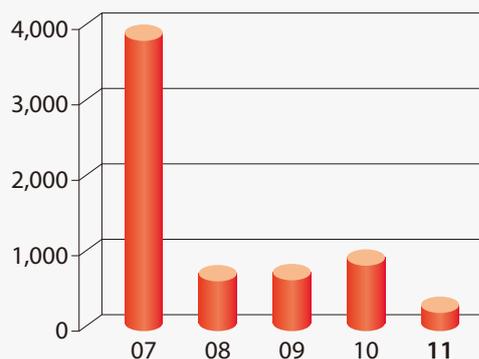
# 財務及營運摘要

截至2011年12月31日止年度

	單位	2011年	2010年	增加/ (減少) %
<b>財務摘要</b>				
營業額：	港幣百萬元	6,947.5	6,686.8	4%
– 車費收入	港幣百萬元	6,442.1	6,317.3	2%
– 物業銷售收入	港幣百萬元	109.1	29.3	272%
– 媒體銷售收入	港幣百萬元	374.8	327.0	15%
– 投資物業租金總收入	港幣百萬元	21.5	13.2	63%
除稅前盈利	港幣百萬元	275.4	930.7	(70%)
本公司股權持有人應佔盈利	港幣百萬元	242.4	866.9	(72%)
每股盈利	港幣元	0.60	2.15	(72%)
普通股息(每股)	港幣元	0.60	1.35	(56%)
歸屬本公司股權持有人總權益	港幣百萬元	6,520.1	6,737.3	(3%)
總資產	港幣百萬元	9,732.3	9,691.9	–
淨現金	港幣百萬元	2,106.1	2,133.2	(1%)
淨利息收入	港幣百萬元	38.2	30.0	27%
來自經營業務的現金	港幣百萬元	1,136.9	1,407.9	(19%)
<b>財務分析</b>				
盈利率		3.5%	13.0%	(73%)
盈利率(不包括銷售及出售物業的收益)		2.5%	5.9%	(58%)
歸屬本公司股權持有人權益回報率		3.7%	12.9%	(71%)
資本負債比率		淨現金	淨現金	不適用
(借貸淨額與歸屬本公司股權持有人總權益之比率)				
盈利股息比率	倍	1.00	1.59	(37%)
(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)				
年終每股股價	港幣元	15.20	25.45	(40%)
年終市值	港幣百萬元	6,135.3	10,272.6	(40%)
<b>營運摘要</b>				
<b>香港</b>				
<b>專營公共巴士業務：</b>				
每日平均載客人次	百萬人次	2.65	2.67	(1%)
年終已獲發牌之巴士數目		4,055	3,988	2%
年終僱員數目		12,123	12,132	–
年終平均每部已獲發牌巴士所需之僱員數目		2.99	3.04	(2%)
<b>非專營運輸業務：</b>				
年終已獲發牌之巴士數目		403	397	2%
年終僱員數目		633	620	2%
<b>中國內地</b>				
<b>中國內地運輸業務：</b>				
年終已獲發牌之巴士數目		5,496	4,748	16%
年終可供租賃之計程車及汽車數目		5,087	4,887	4%

### 本公司股權持有人應佔盈利

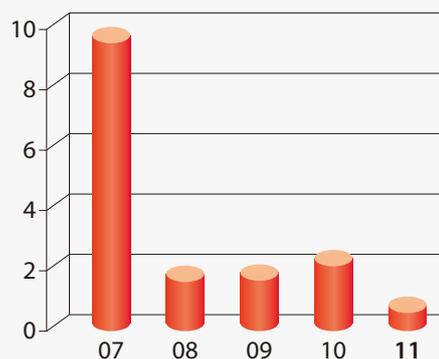
港幣百萬元



2011年股權持有人應佔盈利為港幣2.424億元

### 每股盈利

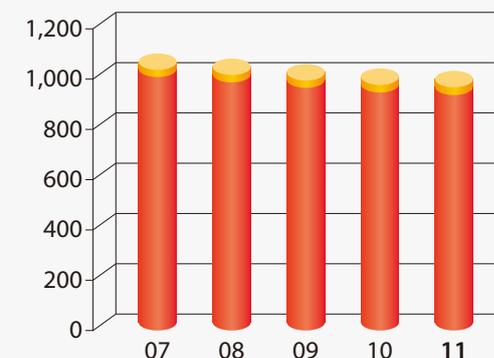
港幣元



2011年每股盈利為港幣0.60元

### 全年載客人次 (專營公共巴士業務)

百萬人次



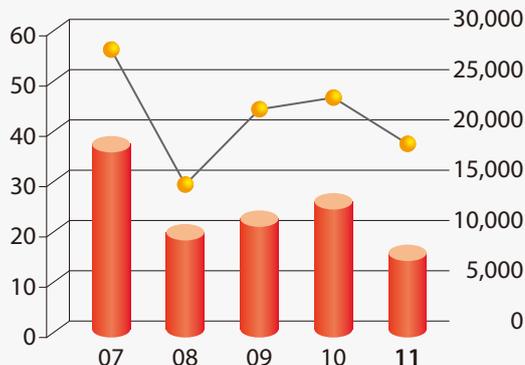
九巴 龍運

2011年的載客量由2010年的9.761億人次下降至9.667億人次

### 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

2011年年底本公司股票之收市價為每股港幣15.20元，較2010年年底下跌40%

# 集團大事記 2011

## 一月

### 九巴網站 榮膺「無障礙 優異網站」 鑽石大獎



九巴網站榮膺由互聯網專業人員協會舉辦之「無障礙優異網站」獎項中最高級別的鑽石大獎。是次獲獎肯定了公司對建立無障礙網站的長遠承諾。

## 二月

### 九巴榮獲優質顧客服務 卓越大獎

九巴以客為先的服務表現，榮獲香港優質顧客服務協會頒發「優質顧客服務大獎2010：卓越大獎」銀獎，而九巴的支援隊及一位顧客服務中心熱線職員分別獲得「外勤服務組別獎」銅獎及「熱線中心服務個人獎」金獎。

## 三月

### 九巴推出 iPhone App

九巴推出的 iPhone App，提供「點到點搜尋」、「路線搜尋」、「鄰近車站」及「落車提示」功能。



## 四月

### 九巴前線員工換上夏季新制服

全體九巴前線外勤員工，包括車務督察、站長及車長等，皆換上全新的夏季制服，以提供專業和優質的巴士服務。

### 九巴當選 「微笑服務企業」

九巴前線員工為乘客提供優質服務，使公司成功當選運輸及交通服務業的「微笑服務企業」。



## 五月

### 九巴及龍運加價申請獲批

九巴及龍運自2011年5月15日起分別加價3.6%及3.2%。

### 九巴獲表揚為負責任企業公民

九巴連續第十年榮獲香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」的標誌。

### 九巴榮獲人才企業 稱號

九巴在培訓及發展工作方面表現卓越，獲僱員再培訓局(ERB)主辦的「ERB人才企業嘉許計劃」頒予人才企業的稱號。



## 六月

### 九巴引入新一代 單層巴士

九巴引入新一代單層巴士，用於替代退役的舊式單層巴士，行走客運量較低的路線，以善用資源。

## 七月

### 九巴乘客之道公民教育宣傳系列 榮獲國際獎項

由「大巴哥」擔當主角的九巴乘客之道公民教育宣傳系列，榮獲2011年美國 Apex Awards for Publication Excellence 中的優異獎項。



## 九月

### 九巴乘客之道公民教育宣傳系列榮獲最受歡迎電視廣告大獎



九巴「乘客之道—與你同心同路」公民教育宣傳系列榮獲2011 TVB最受歡迎電視廣告大獎的最受歡迎資訊系列。

## 八月

### 九巴獲公益金頒發「公益嘉許獎」

九巴於2010/2011年度積極參與香港公益金舉辦的各項籌款活動，獲公益金頒發「公益嘉許獎」。



### 九巴連續兩年獲頒「Yahoo! 感情品牌大獎」

九巴早前經Yahoo!香港舉辦的網民投票，奪得「Yahoo!感情品牌大獎」(2010-2011—運輸/交通界別)。



### 九巴 iPhone App 雙喜臨門

九巴 iPhone App在「2011香港最受歡迎市場推廣Smartphone Apps大賽」中，勇奪最受歡迎市場推廣Smartphone Apps大獎及最佳市場推廣Smartphone Apps(健康社會)大獎，表揚九巴智能手機應用程式深受歡迎及帶來正面社會效益。



## 十一月

### 載通國際奪得企業管治披露金獎



在香港會計師公會主辦的「2011最佳企業管治資料披露大獎」中，載通國際的2010年年報榮獲非恆指成份股(大市值)組別的金獎。

### 載通國際2010年年報奪得本地及國際獎項

載通國際的2010年年報榮獲香港管理專業協會頒發的優異獎，同時奪得ARC國際年報大獎四個獎項，包括版面設計金獎及主席函件、財務數據及文稿等三個銅獎。

### 九巴奪得香港最受推崇知識型機構大獎

九巴憑著知識管理上的傑出成就，奪得香港最受推崇知識型機構大獎。

### 九巴推出Android版應用程式

九巴推出Android版智能手機應用程式。

## 十二月

### 「九巴之友」獲社會福利署稱許

「九巴之友」獲香港特區政府社會福利署頒發「最高服務時數獎(私人團體—最積極動員客戶參與獎)」亞軍獎項。



## 主席函件

為致力抗衡通脹環境，集團已提升生產力及效率，並維持卓越服務及創新精神，以推動可持續的業務發展。集團現在持有現金淨額，有利進一步增強在香港及中國內地運輸及相關業務的領導地位。

鍾士元爵士

主席



## 親愛的股東及夥伴：

本人謹代表董事會欣然宣佈，儘管面對許多持續及重大的挑戰，載通國際控股有限公司（「載通國際」）在2011年仍然取得盈利。為致力抗衡通脹環境，集團已提升生產力及效率，並維持卓越服務及創新精神，以推動可持續的業務發展。集團現在持有現金淨額，有利進一步增強在香港及中國內地運輸及相關業務的領導地位。

### 集團財務業績

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原因，是集團於2010年確認出售一幅位於觀塘的工業用地的50%權益而錄得的一次性非經常資本收益港幣4.891億元。

集團旗下九巴及龍運巴士有限公司（「龍運」）的專營公共巴士業務於2011年面對非常困難的經營環境。國際燃油價格攀升，令九巴於2011年的燃油成本大幅增加港幣3.747億元至港幣14.034億元，較2010年上升36.4%。燃油成本上升，加上九巴的員工成本及隧道費等其他營運支出增加，已遠超過九巴於2011年5月15日上調票價3.6%後的車費收入增長。此外，主要由於乘客持續流向鐵路，九巴於2011年的載客量按年下跌1.1%。這些負面因素均導致九巴於2011年的盈利大幅下降。

龍運方面，2011年的總載客量較2010年增加2.9%。這主要是由於在2011年上半年，訪港內地旅客及機場新發展項目的建築工人對交通服務的需求增加所致。然而，踏入下半年，歐美金融市場的不明朗因素，窒礙了載客量的增長。龍運於2011年5月15日調升票價3.2%，也有助帶動車費收入上升。然而，這些正面因素卻未能抵銷燃油價格急升以及員工成本、隧道費及其他營運支出上漲的影響，導致龍運於2011年的盈利下降。

於2011年，集團的非專營運輸業務亦受到燃油價格上升的不利影響。以陽光巴士有限公司為旗艦公司的非專營運輸業務部，繼續推行審慎的增長策略，擴展跨境客運服務，以應對訪港內地遊客的增長。年內，該業務部還調整旅遊巴士租賃費用，以紓緩營運成本上漲的影響。內地運輸業務部方面，集團在北京及深圳的聯營公司於2011年的表現持續平穩。集團旗下路訊通集團營運的媒體業務於2011年錄得虧損港幣4,860萬元，主要由於路訊通集團對一項內地非上市投資作出港幣1.096億元的減值虧損撥備。

### 股息

董事會已宣佈派發普通末期股息每股港幣0.45元（2010年為每股港幣1.05元）。連同於2011年10月17日派發之普通中期股息每股港幣0.15元（2010年為每股港幣0.30元），全年股息將為每股港幣0.60元（2010年為每股港幣1.35元）。全年所支付的股息總額為港幣2.422億元（2010年為港幣5.449億元）。

## 主席函件

### 展創意，求卓越

集團的其中一個重要目標，是透過不斷創新來提升服務水平。於2011年，九巴成為全港首間推出智能手機應用程式的專營公共巴士公司，程式簡單易用，讓乘客更容易及快捷地搜尋巴士資訊。於2011年年底，已有逾70萬名iPhone, iPad和iPod Touch用戶下載了九巴的智能手機應用程式。作為一個關懷員工的僱主，集團對旗下近12,900名僱員的需要關懷備至，並透過全面的培訓及獎勵計劃，實踐培育人才的承諾。年內，集團安排了一系列安全管理培訓課程，讓經挑選的員工透徹認識安全管理系統，以配合九巴各營運部門落實職業安全健康管理系統18001（「OHSAS 18001」）。

九巴自1999年起整體獲得ISO 9001認證，這確認了我們對卓越服務及持續改善的堅定承諾。我們除了重視優質管理外，更採取主動方針，強調風險管理為所有安全管理事務的關鍵元素。九巴於2012年1月全面實行根據OHSAS 18001度身設計的安全管理系統。九巴致力執行有效的風險監控系統，以確保其巴士營運的安全風險控制在合理的水平。

### 守承諾，盡社責

作為一家目光遠大，並且致力貫徹可持續經營實務的集團，載通國際非常重視企業社會責任。透過制訂及推行完善的政策及程序，集團得以確保所有業務部門均以問責、高透明度及誠信為營運的基礎。於2011年，九巴連續第十年榮獲香港社會服務聯會頒授「商

界展關懷」標誌，再次肯定九巴竭盡企業公民的社會責任。九巴於1995年成立的義工組織「九巴之友」，現時透過約3,350名會員為社群服務，包括參與各種社區建設、教育及環保活動。「九巴之友」的優秀表現，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。

為進一步提升環保，集團繼續探討最先進的零排放及低排放巴士技術。集團已將零排放的超級電容巴士(或稱「gBus」)引進香港，並進行為期八個月的測試，測試已於2011年4月結束。我們正與潛在的供應商及香港特別行政區政府(「特區政府」)緊密合作，以將右軌電動巴士投入服務。零排放巴士的運作比鐵路更加靈活，所需的資本投資也遠遠較低，因此集團視投放此類零排放巴士在新發展區內行走為一首要工作。我們會繼續致力與特區政府合作，將電動巴士引進香港。

運用最新技術來提升車隊質素，是集團不斷改進服務質素的重要一環。在這方面，集團於2011年向前邁進一大步，為九巴及龍運引進235部歐盟第五代巴士，令這類巴士的總數增至324部。

### 重管治，求精益求精

集團相信完善的企業管治，對維持持份者的信心及提升競爭力至為重要。因此，本人對載通國際2010年年報在香港會計師公會主辦的「2011最佳企業管治資料披露大獎」中榮獲非恆指成份股(大市值)組別的金獎，以及2011 ARC國際年報大獎的財務數據銅獎，感到特別欣慰。

## 展望未來

由於燃油價格持續高企、鐵路網絡不斷擴展、以及薪酬和其他營運支出因通脹壓力而進一步上漲，我們預期集團於2012年的經營環境將更具挑戰性。為回應這些挑戰，我們會與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，以改善九巴巴士網絡的效率。

由於近期營運環境轉差，集團要達致既要維持高度的服務標準，又要在現行的規管框架下保障專營巴士業務的財政穩健的雙重目標，將面對更大挑戰。為應對這些挑戰，我們除了進一步推行路線重組及提升效率的措施外，亦會與特區政府探討其他可紓緩票價上調壓力的辦法。若現時的高油價趨勢持續，而其他紓緩措施又不能有效緩和成本上漲的問題，我們唯有按現行機制申請票價調整，從而恢復穩健的財政，並維持現有的服務標準。

非專營運輸業務方面，我們將繼續提升本地及跨境服務的質素，並盡力開拓能增加收入的業務。集團亦會繼續把握中國內地出現的投資良機，擴展當地業務。

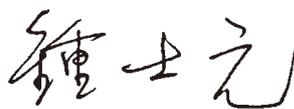
位於東九龍巧明街98號工業用地的發展項目正繼續進行。集團在該項目中佔有50%權益。該地段將發展為非住宅(不包括酒店)用途，物業落成後將為集團帶來租金收入。曼克頓山的住宅單位及車位已接近售罄。總樓面面積約五萬平方呎的「曼坊」購物商場，以及荔枝角寶輪街九號總部大樓的店舖均已全部租出，並將繼續為集團提供穩定的收入。

燃油價格高企，加上鐵路網絡不斷擴展，對集團的專營公共巴士業務構成重大挑戰。儘管如此，集團旗下各業務部門仍然表現良好，並有條件把握未來可行的發展機遇。我們深信集團能夠克服未來的挑戰，繼續運用核心能力，在本身的業務營運中創優增值。

## 致謝

本人於2011年4月14日宣佈決定不在即將舉行的股東週年大會上膺選連任，因此這將是本人最後一次向載通國際股東及夥伴發出主席函件。本人自1999年8月12日起出任本公司及其附屬公司九巴及龍運的獨立非執行董事及主席，深感榮幸。本人謹祝願繼任人梁乃鵬博士以及董事同寅未來事事順遂。

最後，本人衷心感謝各董事同寅、集團管理層及員工專心致志，為集團的成功發展作出寶貴貢獻。



主席

鍾士元

2012年3月15日

## 與董事總經理的一席話

「儘管面對鐵路運輸的激烈競爭，市場仍然需要安全舒適、快捷可靠，以及能提供點對點的巴士服務，而我們正能滿足乘客這方面的需求。長遠而言，我們對於能運用新科技來提供創新服務，例如路邊零排放電動巴士，感到十分振奮。」

何達文  
董事總經理



問

你會如何形容載通國際控股有限公司(「載通國際」)在2011年的表現？

答

對載通國際集團來說，2011年是充滿挑戰的一年。集團的專營巴士業務繼續面對高油價、通脹升溫，以及鐵路網絡擴展帶來負面影響的挑戰。為應對這些挑戰，我們致力提升生產力及控制成本，同時設法開源。我們繼續尋求透過路線重組，提高巴士網絡的營運效率，同時為一些遊客正在增長的區域加強服務，以及測試和運用先進科技來吸引乘客。至於非專營運輸業務方面，我們專注提供度身設計及物有所值的服務，以切合顧客的特定需要。地產業務方面，我們透過擴展租賃物業組合來提高2011年的租金收入。我們亦秉持可持續業務增長、良好企業管治、關懷社群等核心信念，繼續為香港及中國內地的顧客提供優質服務。

問

你對香港專營巴士服務的未來發展有何看法？

答

儘管面對鐵路運輸的激烈競爭，市場仍然需要安全舒適、快捷可靠，以及能提供點對點的巴士服務，而我們正能滿足乘客這方面的需求。長遠而言，我們對於能運用新科技來提供創新服務，例如路邊零排放電動巴士，感到十分振奮。今年年報以「展創意 求卓越」為主題，反映我們在致力提升服務質素之餘，更不忘為香港締造一個更清新、更綠色的環境。

問

面對未來數年鐵路網絡不斷擴展的激烈競爭，你有何對策？

答

我們會繼續致力重組巴士網絡，以提升巴士的營運效率，同時亦會帶來社會、環保及財務效益。2011年內，九巴透過重組路線減少投入28部巴士，較往年的九部為多。此外，我們將透過提升巴士服務資訊，繼續為我們的顧客，尤其是不斷增加的外來遊客，提供一個更容易掌握和使用的巴士服務。有關的措施包括改良巴士站和巴士總站的站牌設計、裝設車上報站系統、改進在大型巴士總站的綜合巴士服務資訊顯示系統、革新九巴網站、以及推出智能手機應用程式等。

問

公司透過智能手機應用程式加強提供巴士服務資訊，為甚麼這項措施如此重要？

答

鑑於九巴和龍運的巴士網絡龐大，共有400多條巴士路線，不常乘搭巴士的本地市民和外來遊客可能會不知道要乘坐那一條路線。隨著智能手機日漸普及，九巴和龍運分別於2011年3月和11月推出iPhone版和Android版手機應用程式，為包括遊客在內的所有顧客提供更方便易用的服務。這些手機程式的功能，例如創新的「落車提示」功能，為乘客帶來更佳的乘車體驗。乘客只要輸入旅程起點和終點，手機的應用程式便會提供所有可行路線的詳細資料及上落車的巴士站位置，同時建議途經最少車站而票價最化算的路線。

## 與董事總經理的一席話

問

對於公司要維持成功發展，科技的重要性有多大？

答

科技領域不斷創新對集團各項業務的成功營運十分重要。我們將繼續與製造商、供應商以及香港特區政府緊密合作，以具吸引力及具競爭力的服務保持在行業上的領導地位。雖然如此，我們深明公司最寶貴的資產仍然是一群訓練有素的專業員工。因此，除了進一步引入先進技術和創新的服務與產品，我們亦會繼續為員工提供資源及培訓，讓前線員工可為顧客提供最優質的服務。

問

在當前的通脹環境下，九巴和龍運採取甚麼策略來應對2011年票價加幅低於預期所帶來的影響？

答

九巴和龍運於2010年7月分別向香港特區政府申請上調車費8.6%及7.4%，並獲准由2011年5月15日起分別將車費調高3.6%及3.2%。在當前的通脹環境下，有關加幅已證明遠遠無法抵銷經營成本(尤其是燃料成本)的增加。因此，我們採取各項措施來提升巴士網絡的營運及成本效益。最好的方法是加快路線重組，從而更有效地運用資源，並締造更綠色的環境。然而，如果嚴格的節流措施仍然無法遏抑成本的升勢，我們將考慮申請票價調整，以維持穩健的財務及服務標準。

問

載客量方面，你認為甚麼範疇具有增長潛力？

答

訪港內地旅客的增長，肯定可帶來重大的發展機遇。中國內地訪港旅客於2011年顯著增長，突破2,800萬人次，較2010年增加約24%，並勢必隨著中、港兩地的社會及經濟聯繫更趨緊密而進一步上升。2011年內，九巴多條為跨境乘客服務的路線的載客量大幅上升。我們將繼續利用創新技術和投入充足的資源，從而有效地服務這個不斷增長的市場。

問

集團在內地的表現如何？

答

於2011年，集團位於深圳及北京的合資企業均取得穩健的業務進展。在深圳，深圳巴士集團繼續引領創新潮流，不但引入環保電動巴士進行測試，同時推出電動計程車開創新業務。

問

可否告訴大家電動巴士的最新發展？

答

九巴引入全港首部零排放超級電容巴士gBus，並於2010年8月至2011年4月進行了實地測試。在這八個月的密集測試期間，gBus已證明能在最高載重量和全空調的情況下，維持安全可靠的運行。由於電動巴士技術發展一日千里，我們正考慮引入其他電動車輛進行測試。九巴已探訪多家電動車輛製造商，並正研究與部分製造商合作，研發適合香港使用的電動車輛。

問

你認為電動巴士的最大優點是甚麼？

答

基於多個原因，我們希望採用以超級電容或電池技術作為動力的路邊零排放電動巴士。電動巴士除了不會產生路邊排放，而且所需的基建資本性支出遠低於鐵路，故更符合經濟效益。若能成功大規模地採用電動巴士，我們除了可減低燃油成本，更可為香港締造更綠色的環境。電動巴士具有分階段投入的高度靈活性，尤其適合人口和交通需求需時建立的新發展區。縱使電動巴士的價格和營運成本較傳統以柴油發動的巴士為高，香港特區政府認同前者的潛在優點，並已撥出港幣1.8億元支持專營巴士公司購買共36部電動巴士來進行測試，以評估它們在香港運作環境下的表現。

問

載通國際集團是否亦有計劃投資於柴油及電力混能巴士？

答

在香港特區政府的財政支持下，我們正計劃引入柴油及電力混能雙層巴士，並於香港部分最繁忙的道路進行測試，以研究它們在本港運作環境下的表現。我們已為進行測試的混能巴士制訂了規格，目前正在進行招標。

問

你們採取了甚麼優化措施，確保為乘客提供安全舒適的旅程？

答

我們採用「計劃、執行、檢查、實踐」的方針來持續改善各營運層面的安全表現。於2011年1月，九巴根據職業安全健康管理系統(OHSAS)18001的規定，制訂了一套度身設計的安全管理系統。該系統已於2012年1月全面實施。

多年來，為鼓勵乘客注重安全並為他人設想，我們透過印刷及傳播媒體推行公民教育計劃，成效理想。於2011年，我們更推出「關愛座」試驗計劃，鼓勵乘客讓座給長者、傷健人士、孕婦及攜同嬰孩的乘客。為此，我們在每部巴士上裝設四個配上耀眼頭枕的「關愛座」，供有需要人士使用。我們的目標是將這項計劃擴展至九巴和龍運車隊的大部分路線。

# 管理層討論及分析



由左至右：  
何世基, 財務及行政總監  
雷兆光, 商務總監  
何達文, 董事總經理  
歐陽杞浚, 副董事總經理  
霍彩福, 車務總監

## 業務回顧

---

-  24 香港專營公共巴士業務
-  40 香港非專營運輸業務
-  44 中國內地運輸業務
-  48 物業持有及發展
-  52 媒體銷售業務
-  54 關懷顧客
-  60 關懷僱員

## 企業社會責任

---

-  68 愛護環境
-  76 與持份者的溝通
-  80 深入社群

## 財務回顧

---

- 82 集團
- 88 各業務部
- 94 持續關連交易

展創意。  
服務創優





為確保優質服務，我們用心聆聽顧客的心聲，並更進一步，運用最新科技來滿足他們的需要。



## 香港專營公共巴士業務

專營公共巴士業務是集團的業務核心。九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司為乘客提供創新而可靠的世界級服務，同時也在巴士設計、舒適度及最新環保技術上奠定新標準。

鄰近巴士站

最直接巴士路線

### 最平車資

### 資料更新

沿途資訊

落車提示



## 九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

九巴，創立於1933年，為載通國際的全資附屬公司，提供廣泛覆蓋九龍、新界及港島的巴士服務。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11,700名員工，包括8,000多名車長，承諾為乘客提供世界級的運輸服務。

### 卓越服務

九巴開業78年，其一向以來受人稱頌的是一直貫徹為香港市民提供世界級公共巴士服務的承諾。以下服務里程見證九巴在各營運層面採用的最高標準：

1999年

九巴在全公司推行品質管理系統，因而成為香港首家全面獲得香港品質保證局頒授ISO 9001:1994品質證書的公共巴士公司。事實上，九巴是全港第四家榮獲此項公司認證的機構。

2002年

九巴獲得ISO 9001:2000認證。

2003年

九巴的荔枝角及沙田車廠獲得ISO 14001:1996環境管理系統認證，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。

2004年

九巴的荔枝角車廠升級至ISO 14001:2004環境管理系統認證。

2005年

九巴的沙田車廠升級至ISO 14001:2004環境管理系統認證。

2007年

九巴獲香港工業總會轄下的香港優質標誌局頒發證書，表揚九巴位於荔枝角、沙田、九龍灣及屯門的四所主要營運車廠，均符合香港Q嘜環保管理計劃所規定的環保管理標準。

2009年

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

2011年

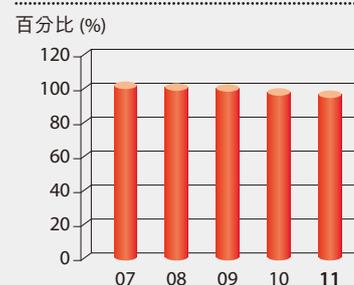
九巴以強大的品牌實力，進一步榮獲雅虎香港網站舉辦的Yahoo!感情品牌大獎2010-2011（運輸/交通界別）。九巴亦獲得香港理工大學評為「香港最受推崇知識型機構」，以及香港社會服務聯會頒發的香港長者友善社區2011銅星獎。

#### 機械可靠性 — 九巴



每一部巴士平均行走多少公里後才會在載客途中發生機械故障

#### 車隊運作能力 — 九巴



早上繁忙時間(7時至9時)整個巴士網絡內，向繁忙方向開出之實際巴士班次與時間表預定的班次之百分比

下載我們的  
企業介紹短片



# 3 個品牌大獎

於2011年，九巴榮獲雅虎香港、香港理工大學及香港社會服務聯會嘉許。

## 表現承諾

我們致力為顧客提供最高質素、安全而高效率的巴士服務。機械可靠性及車隊運作能力這兩項重要的表現指標，是衡量公共巴士服務的營運表現。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2011年，九巴車隊的機械可靠性，對比目標指標45,000公里：1，為45,780公里：1，而運作能力對比目標指標100%，則為95.8%。

## 巴士車隊及提升車隊質素

九巴的兩大優先目標是不斷創新，以及進行車隊現代化。自我

們於1997年與巴士供應商合作，為香港引進全球首部可供輪椅上落的超低地台雙層巴士，我們繼續為九巴車隊引入先進技術及環保設計的巴士。

今天的巴士型號包括多項創新設計，例如讓乘客更方便上落車廂上層的筆直梯級、較寬敞的車身、2+2座位、關愛座、輪椅空間、顏色鮮明的扶手、隨手可及的停車電鐘掣，以及更有效地控制車廂內溫度和濕度的先進空調系統。於2009年，我們成為亞洲首間引進歐盟第五代雙層巴士的公共巴士公司。我們亦提升了單層巴士車隊的質素，引進可供輪椅上落的全新超低地台單層巴士，以取代正在退役的單層巴士。這些新巴士設計時尚，車廂高度更高，為乘客提供更舒適的旅程。





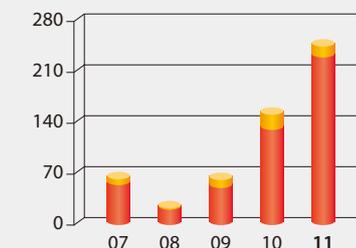
九巴網絡四通八達，帶你直達香港市中心

## 業務回顧 香港專營公共巴士業務

### 車隊引入新巴士數目

(專營公共巴士業務)

巴士數目

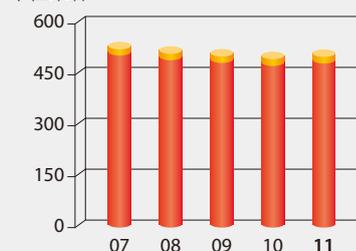


九巴 龍運

### 於12月31日之車隊總載客量

(專營公共巴士業務)

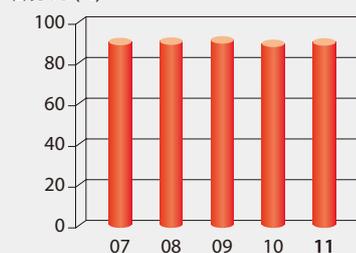
千位乘客



九巴 龍運

### 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

於2011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231部新超低地台空調巴士，包括11部歐盟第四代及188部歐盟第五代雙層巴

士，及32部歐盟第五代單層巴士。

截至2011年12月31日止，九巴共營運3,891部巴士(包括3,726部雙層巴士和165部單層巴士)，其中98.7%為空調巴士。

九巴車隊	空調雙層巴士	空調單層巴士	非空調雙層巴士	巴士總數
於2011年1月1日	3,534	157	131	<b>3,822</b>
年內添置	214 <sup>(1)</sup>	32	-	<b>246<sup>(1)</sup></b>
年內廢置	(72)	(24)	(81)	<b>(177)</b>
於2011年12月31日	3,676	165	50	<b>3,891</b>

<sup>(1)</sup> 包括15部來自龍運巴士有限公司的空調雙層巴士。

於2011年底，九巴訂購了77部歐盟第五代空調雙層巴士及28部歐盟第五代空調單層巴士，將於2012年付運。

### 巴士服務網絡

於2011年年底，九巴共營辦393條巴士路線。為求更妥善地運用資源，同時繼續滿足乘客的交通需求，我們繼續重整服務，以紓緩巴士乘客流向鐵路的影响。為了將低使用量路線的資源轉投需

求不斷增長的地區，九巴路線重組繼續集中於提出建議方案，實行重新規劃，縮短及合併路線以獲取更大的營運效益，及按需要調整服務班次。年內，我們向政府提交了42項重組路線方案和55項服務班次的建議，涉及削減123部巴士。然而，政府只批准其中四項重組路線方案和23項服務班次的建議，使九巴只能削減28部巴士。

為提升服務效率，九巴致力探討取消某些由於鐵路擴建而不再需要的巴士路線，以及削減客運需求下降路線的班次。路線重組後所騰出的資源將重新投放於需求較大或正在增長的地區。除了對巴士乘客有利外，這還有助緩和

交通擠塞及保護環境，並紓減車費加價壓力。策略性的巴士網絡重組，將繼續是九巴主要用以應對市場情況轉變的基本方法。

下表簡述於2011年進行的巴士網絡重組：

# 231

## 部新超低地台巴士

於2011年，九巴車隊共添置231部新超低地台空調巴士。

	建議		已實行	
	建議書數目	節省的巴士數目	建議書數目	節省的巴士數目
重組建議	42	66	4	5 (8%)
減少班次	55	57	23	23 (40%)
<b>總數</b>	<b>97</b>	<b>123</b>	<b>27</b>	<b>28 (23%)</b>



現代化的服務，切合現代化城市的需要

## 夜光水晶巴士站柱



九巴率先為香港引進夜光水晶巴士站柱，將美觀設計與實用功能完美結合。這款環保的巴士站柱採用發光二極管照明，其使用壽命等於光管的三倍，並能節省高達六倍電力。



## 7項巴士路線推廣活動

於2011年，九巴舉辦了七項涵蓋34條巴士路線的推廣活動。

### 巴士路線推廣活動

於2011年，九巴舉辦了七項涵蓋34條巴士路線的推廣活動，並透

過候車亭的巨型廣告板、巴士站柱及九巴網站的廣泛廣告攻勢配合宣傳。

推廣活動	參與路線
1 B1線	B1
2 大埔消閒路線	64K, 74K, 75K, 275R, 275S
3 西貢消閒路線	92, 96R, 99, 299
4 沙田市中心至科學園推廣路線	47X, 48X, 49X, 81, 85, 86, 89, 89X, 263, 269D
5 荃灣至葵青購物路線	35A, 36B, 38, 41A, 42A, 42C
6 黃金海岸至深井推廣路線	52X, 53, 234A, 234B, 61M
7 金山郊野公園推廣路線	72, 81, 86B

### 大型商場與九巴聯合推廣

九巴與多個商場在2010年10月開始舉行聯合推廣活動。個人遊計劃的顧客在新元朗中心、元朗廣場、新都廣場或上水廣場消費達港幣400元或以上，即可取得B1線、76K線或276B線的免費單程預付車票，並隨後可使用皇巴士服務。這項推廣活動已延長至2012年12月31日。

### 車廠

九巴位於九龍灣、沙田、荔枝角及屯門的四個主要車廠，為整個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維修服務。我們不斷改善車廠的設施，以維持巴士營運的高度生產力及優質服務。

服務九巴及龍運巴士的主要車廠

車廠	服務地區/車廠主要用途	樓面面積(平方呎)	於2011年12月31日	
			服務的巴士數目	開始運作年份
<b>九巴車廠：</b>				
九龍灣車廠	九龍東	768,038	1,059	1990
沙田車廠	新界東、北	720,005	1,098	1988
荔枝角車廠	九龍西、南	648,946	866	2002
屯門車廠	新界西	148,961	868	1979
九巴總修中心	巴士總修	380,915		1983
<b>龍運車廠：</b>				
小濠灣車廠	大嶼山	82,422	164	1998
<b>總數</b>		<b>2,749,287</b>	<b>4,055</b>	

於12月31日之路線數目



時間表的成效 — 九巴



我們不斷改善車廠的設施，以確保巴士維持在最高的營運能力及服務水平上。

## 資訊科技

九巴廣泛採用先進的資訊科技，來密切監察日常營運表現、加強內外溝通，以及提升生產力。



資訊科技



顧客服務

### 電子報站系統

九巴已於全線車隊安裝了電子報站系統。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，為乘客提供下一個巴士站的詳細資料。該系統亦會廣播安全提示和巴士服務訊息。

### 巴士服務資訊顯示系統

九巴在巴士總站安裝綜合巴士服務資訊顯示系統，向乘客發佈巴士服務資訊，包括巴士路線目的地、開出時間和車費。該系統的

大型發光二極管顯示屏亦會顯示重大交通事故等突發事件的最新訊息。於2011年年底，共有28個巴士總站已裝設綜合巴士服務資訊顯示系統，讓九巴總部及巴士總站的人員透過閉路電視，監控巴士總站四周的交通及運作情況。

### 電子失物處理系統

九巴於2009年推出電子失物處理系統，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，幫助我們更有效率處理失物認領及查詢。除了改善乘客失物查詢的處理程序外，該系統更有助員工準確地追查失物的狀況。於2011年，該系統平均每月處理約2,100宗失物個案(涉及約5,800項失物)。



營運

### 八達通管理系統

資訊科技部研發的八達通管理系統(「OMS」)，讀取八達通收費器的詳細保養記錄，並追蹤仍未下載至系統的車費收入記錄，或未有最新車費表的收費器的位置。除了提供準確的八達通車費收入對賬報告外，OMS還會提升用戶介面功能和數據分析功能。經詳細測試後，OMS於2011年年底全面運作。

於2011年年底，九巴各項設施共安裝了1,720部個人電腦，透過高速通訊線路連接九巴總部內的163部伺服器。這個精密的數據網絡將九巴總部、八個顧客服務中心、14個車廠及163個巴士總站之間的資訊頻度綜合起來。此外，我們在日常的業務及財務管理中使用共38套應用軟件，其中包括公司自行編寫的程式和專利軟件。我們經常提升資訊科技系統，以改善顧客服務的表現，同時亦加強人力資源管理、車隊和車廠的營運，以及財務管理。

#### 站務管理系統

九巴在163個巴士總站安裝站務管理系統，協助管理日常的巴士運作。該系統會自動透過車長的個人化八達通卡，顯示車長的下一個開出時間及特別指示。巴士到站及開出數據會作記錄及提供予總部、車廠及各有關部門，以便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)，為車廠員工提供手提無線射頻閱讀器，以查閱巴士停泊位置，並將資料上載以供車長於派更部取閱，從而提高車長的派更效率。此外，TOM可讓管理層掌握派更事宜，並優先調派低排放的巴士行走繁忙街道的路線。

#### 營運通訊管理系統

營運通訊管理系統簡化了九巴無線電監控組所錄得的巴士營運事故的實時資訊的記錄和傳送過程。

#### 巴士保養資訊系統

巴士保養資訊系統提供有用的巴士資料，包括巴士車型、維修和保養記錄、主件大修、維修人員的工作記錄等，有助管理層分配工作和監察維修費用。

#### 巴士車內監察系統

巴士車內監察系統於2011年研發，以編製車長駕駛表現報告，以供車廠和有關部門分析，從而加強對駕駛安全和提高乘客舒適感的訓練。



### 人力資源及財務管理

#### 先進財務及行政系統

九巴採用SAP ERP電子商貿軟件來管理財務及人力資源。這些先進的專利資訊管理系統可大大改善財務策劃、監控及匯報效率，並改善行政及規劃工作。九巴同時使用先進的電子文件管理系統、電子投標、電子糧單及公司電郵，大大降低耗紙量，同時改善了內外溝通、文件分發、存檔和取閱的流程。

## 九巴智能手機應用程式



隨著智能電話大行其道，九巴於2011年3月推出免費iPhone應用程式，並已獲逾70萬iPhone、iPad和iPod Touch用戶下載。九巴亦於2011年11月推出智能手機應用程式的Android版。用戶選定目的地後，該程式便會建議途經最少車站及車費最廉宜的路線，同時提供搜尋巴士路線的多個途徑，提供路線地圖、時間表及每個巴士站照片。而強勁的「鄰近車站」功能，則利用全球定位系統，自動偵察乘客的所在位置，快捷地列出其約200米範圍內可乘搭的巴士路線及車站的位置。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)。智能手機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。



點到點搜尋



路線搜尋



鄰近車站



落車提示



下載  
我們的智能手機應用程式



iPhone 版



Android 版

九巴的智能手機應用程式廣受市民歡迎，並帶來良好的社會效益，因而榮獲「2011 香港最受歡迎市場推廣 Smartphone Apps 大賽」的最佳市場推廣 Smartphone Apps (健康社會) 大獎及十大最受歡迎市場推廣 Smartphone Apps 大獎。

## 業務回顧 香港專營公共巴士業務

### 龍運巴士有限公司(「龍運」)

龍運自1997年6月1日起營辦連接新界、香港國際機場及北大嶼山的巴士服務。龍運廣闊的巴士網絡涵蓋香港國際機場、東涌，以及北大嶼山的消閒旅遊景點，包括香港迪士尼樂園、亞洲國際博覽館和昂坪360纜車。



隨著內地訪港旅客及機場新發展項目的建築工人帶來的交通需求持續上升，有助提升龍運於2011年上半年的載客量。但踏入下半年，受到歐美金融市場不明朗情況拖累，載客量增長放緩。龍運的全面網絡佔有優勢，為其增長中的客戶群提供服務。

## 表現承諾

龍運不斷檢討其業務運作，得以確保車隊的安全度及效率維持在最高水平。龍運參考兩項重要表現指標，即機械可靠性和車隊運作能力來量度營運表現。機械可靠性指標是指每部巴士平均行走多少公里後才會在載客途中發生機械故障。車隊運作能力指標是指早上7時至9時的繁忙時間在整個巴士服務網絡內，向繁忙方向開出之實際班次，與時間表預定開行班次的比例。於2011年，龍

## 龍運將繼續探討方法以緊握旅遊業持續增長的機遇，並維持最高質素的網絡覆蓋及服務水平。

運巴士的機械可靠性達到54,326公里：1，而車隊運作能力則達到99.4%。

## 巴士車隊及提升車隊質素

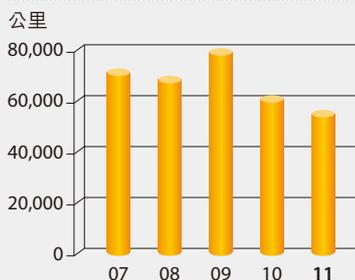
於2011年，為提升對外路線的服務質素，龍運引進15部全新歐盟第五代超低地台空調雙層巴士。龍運將於2012年繼續購買新巴士。龍運亦將會適當地為巴士設計，引入更多有助改善乘客舒適及安全度的強化功能。

於2011年12月31日，龍運共營運164部超低地台空調雙層巴士，全部可供輪椅上落，並設有電子報站系統及電子速度記錄儀，以便記錄巴士的行車速度和其他運作資料。

為滿足對加強服務質素的訴求，於2011年年底，龍運已訂購15部歐盟第五代超低地台空調雙層巴士，將於2012年付運。

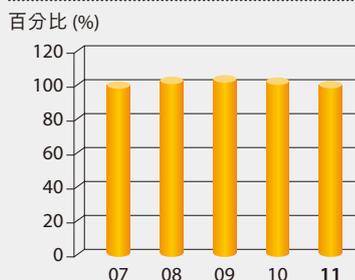
龍運空調雙層巴士車隊	巴士總數
於2011年1月1日	166
年內添置	15
年內廢置	(17)
於2011年12月31日	164

## 機械可靠性 — 龍運



每一部巴士平均行走多少公里後才會在載客途中發生機械故障

## 車隊運作能力 — 龍運



早上繁忙時間 (7時至9時) 整個巴士網絡內，向繁忙方向開出之實際巴士班次與時間表預定的班次之百分比



龍運巴士以高效率的服務，配合香港國際機場的運作

**龍運引進32部歐盟第四代巴士和15部歐盟第五代巴士，減少排放氮氧化物，從而有助建立清新的環境。**

## 巴士服務網絡

於2011年年底，龍運營運19條巴士路線。為提升服務水平，龍運於同年7月增派一部巴士行走A31路線，而該路線已延伸至荃灣西鐵路站。此外，龍運於12月提出增闢一條消閒路線的建議 — X34線，往返亞洲博覽館與天水圍市中心。該路線將滿足亞洲博覽館的大型娛樂活動所帶來的交通需求。

龍運將致力繼續研究方法把握持續的旅遊業增長所帶來的業務潛力，同時確保為所有乘客維持最高水平的網絡覆蓋及服務質素，配合龍運提供最有效率和最直接往來北大嶼山地區的交通服務的使命。

## 車廠

龍運位於小濠灣的車廠，提供日常巴士保養、加油、巴士清洗及



● 位於大嶼山的龍運巴士總站

車隊停泊。該車廠設有污水處理系統，確保排放至公眾污水排放系統的污水質素符合法定要求。

## 安全及客戶服務

龍運定期進行詳細檢查，以保持其巴士最高的運作標準。此外，龍運還指派駕駛導師監察車長的駕駛表現及顧客服務，同時定期舉行安全簡介會和向全體車長派發安全備忘。龍運還舉行優質服務推廣活動，嘉許表現良好的團隊及個人。

為了向乘客提供更大便利，龍運將繼續探索和研究方法來提高營運效率，例如在更多巴士總站採用站務管理系統，並於更多巴士總站和巴士站裝設電子路線資料顯示屏。

## 環境保護

龍運引進32部歐盟第四代巴士和15部歐盟第五代巴士(分別佔整支車隊約20%和9%)，減少排放氮氧化物，從而有助建立清新的環

境。為減少排放粒狀物，龍運為大部分歐盟第二代巴士及歐盟第三代巴士安裝柴油微粒過濾器。

龍運巴士車廂空調系統的靜電空氣過濾功能，大大改善車廂的空氣質素，同時採用全環保驅動系統，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樣化的客運服務配合商務人士、購物人士、學生及大型屋苑住戶的需要，並為市民大眾提供包車服務。



## 陽光巴士控股有限公司及其附屬公司 (「陽光巴士集團」)

陽光巴士集團是香港主要的非專營巴士服務營運商之一，為追求卓越優質以至物超所值巴士服務的各類顧客，提供度身訂造的客運服務。



陽光巴士集團以陽光巴士有限公司(「陽光巴士」)為旗艦公司，為特定的市場提供一系列度身訂造的巴士服務，其車隊的388部巴士服務大型住宅屋苑、購物中心、主要僱主、主題公園、豪華酒店、旅行社及學校。集團還透過提供包車服務為公眾服務。

採購市場上最先進的環保巴士以加強其服務是陽光巴士集團的目標。為配合這個宗旨，集團車隊於2011年加入了25部歐盟第五代巴士，以取代較舊的巴士。陽光巴士集團將繼續引進配備歐盟第五代引擎的新巴士，作為持續提升車隊計劃的一環。

陽光巴士力臻卓越的服務質素，因而於2008年11月成為香港首間獲得由香港品質保證局頒授ISO 9001:2000認證的商業非專營巴士公司。於2009年，陽光巴士完成

升級審核，獲香港品質保證局頒發ISO 9001:2008證書，肯定了陽光巴士管理系統的卓越質素。陽光巴士承諾繼續全面加強其管理及營運。



陽光巴士服務香港各區的學生及其他顧客

## 新香港巴士有限公司(「新港巴」)

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





新港巴投入環保新巴士，行走往返深圳的跨境路線

隨著中港兩地的社會及經濟聯繫日趨緊密，預期會帶動跨境巴士服務需求上升。

於2011年，新港巴的車隊擁有15部超低地台空調單層巴士，往來落馬洲和皇崗，提供24小時跨境穿梭巴士服務。令乘客舒適，新港巴位於新田公共運輸交匯處的總站大樓設置了四個空調候車室及綜合資訊顯示系統。

隨著落馬洲支綫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，例如深港西部通道，新港巴面對來自鐵路和公共小型巴士服務的激烈競爭。此外，皇崗管制站於2011年7月

搬遷，使旅客需要前往更遠的地點辦理出入境手續。因此，跨境巴士服務的需求下跌，載客量由2010年的560萬人次下跌至2011年的520萬人次。

即使客運需求短暫下跌，2011年的內地訪港旅客人數仍然大幅上升至超過2,800萬人次，按年上升約24%。隨著中港兩地的社會及經濟聯繫日趨緊密，預料內地更多主要城市的居民符合資格參加自由行計劃來港旅遊，預期會帶動跨境巴士服務需求上升。有見

及此，新港巴將努力不懈，繼續使其穿梭巴士服務成為具吸引力的跨境交通選擇。



■ 新港巴的巴士總站



---

## 中國內地運輸業務

---

於2011年，集團在深圳和北京經營一系列運輸業務，以配合其策略，在中國內地探索能提供合理回報並與運輸業務相關的商業機會。



## 深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)

深圳巴士集團是一家中外合資股份有限公司，由集團一家全資附屬公司九巴(深圳)交通投資有限公司，夥同內地其他四位投資者合作成立。集團擁有深圳巴士集團35%的權益。

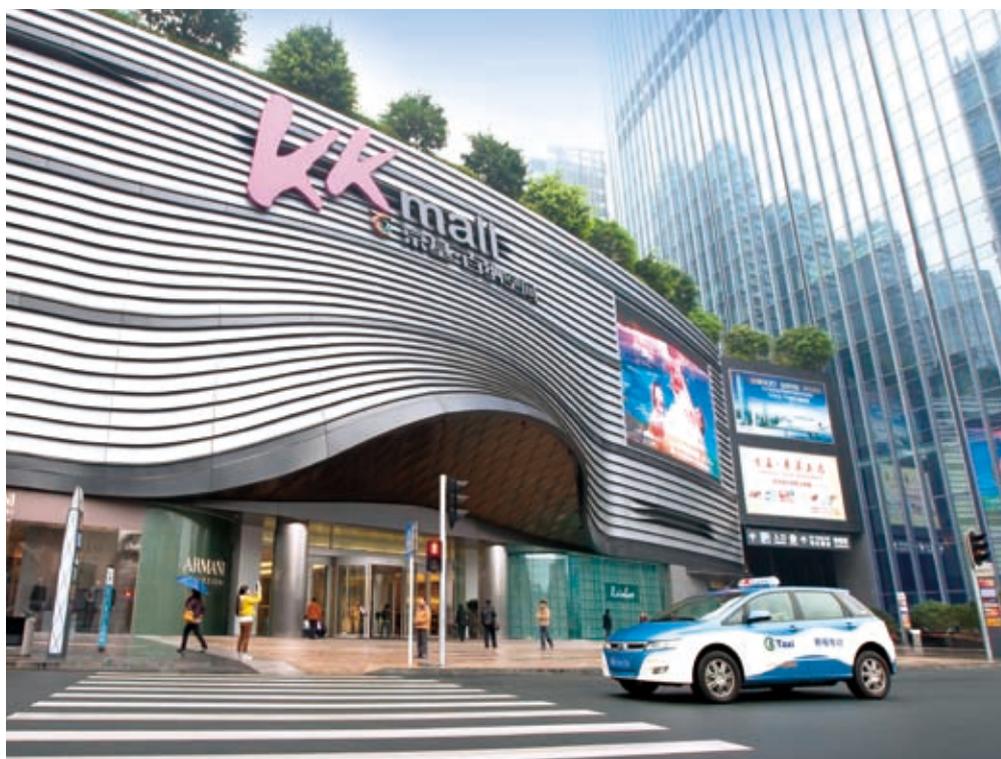
深圳巴士集團自2005年1月開始運作以來，一直在深圳市提供公共巴士、小型巴士及計程車服務。截至2011年12月31日，深圳巴士集團營辦267條路線，投入5,946部車輛。於2011年，由於受到深圳地鐵開通新路綫的負面影響，深圳巴士集團的巴士載客量跌至9.070億人次，較2010年的9.325億人次下降2.7%。

於2011年，面對中國內地的高通脹，加上來自深圳地下鐵路的激烈競爭，深圳巴士集團進一步加強成本控制措施及提升營運效率。為保持在公共運輸市場的地位，深圳巴士集團繼續採取措施提高生產力，包括進一步提升車隊質素及策略性地重組巴士路線網絡。此外，深圳巴士集團還採納嚴謹的財政預算監控措施，以減輕營運成本上漲的影響。於2011年，深圳巴士集團開辦更多接駁巴士路線以連接住宅區與深圳地鐵站，並擴展巴士路線網絡至鄰近地區。

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。為加強環保表現，深圳巴士集團的巴士車隊已開始採用符合歐盟第四代引擎排放標準的環保燃油及引擎。深圳巴士集團擴展

新潔淨能源(如液化天然氣或電力)巴士和計程車的試驗計劃，以收集更多研究數據來更有效地運用這些新技術。深圳巴士集團繼續致力改善服務，從而加強競爭力及擴大在深圳及其他市場的佔有率。

**深圳巴士集團擴展新潔淨能源(如液化天然氣或電力)巴士和計程車的試驗計劃，以收集更多研究數據來更有效地運用這些新技術。**



深圳巴士集團的電動計程車，令深圳大都會的空氣變得更清新

## 電動巴士

深圳巴士集團的環保努力永無休止。它對環保電動巴士進行的試驗，見證其堅定不移的環保承諾。



### 北京北汽九龍出租汽車股份有限公司 (「北汽九龍」)

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

北汽九龍作為北京計程車及汽車租賃市場上的領導營運商之一，在競爭激烈的市場上提供最高水平的服務，享負盛譽。北汽九龍自2006年憑著卓越的計程車服務管理系統，成功取得ISO 9001:2000認證。北汽九龍透

過其車隊的4,637部汽車，有優越條件把握於北京舉行的各種活動、會議及展覽所帶來的更多商機。於2009年，北汽九龍於天津市濱海新區開設代表辦事處，繼續發掘新的市場機遇。

北汽九龍憑藉其擁有  
4,637部汽車的車隊的優  
勢，緊握於北京舉行的  
各種活動、會議及展覽  
所帶來的商機。

儘管面對營運成本不斷上漲的挑  
戰，北汽九龍致力加強競爭力，  
包括提升效率及更有效地運用車  
隊而避免損害服務質素。北汽九  
龍以優質服務奠定卓譽，在繼續  
提升車隊質素之餘，更探索具盈  
利能力的途徑來把握新商機。



北汽九龍的現代化計程車車隊，以服務中國首都市民為榮



---

## 物業持有及發展

---

集團的豪華物業發展項目「曼克頓山」，開創西九龍大都會生活的新境界。





在西九龍，曼坊已成為社交聚會的時尚熱點

## **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西九龍荔枝角的豪華住宅——曼克頓山的發展商。

曼克頓山坐擁享譽全球的港島海景，是由五幢高層住宅大廈組成的尊貴府第。由平台上蓋計起，每幢樓高由41至43層不等。兩個豪華私人會所，為1,115個面積由

668平方呎至5,008平方呎不等的住宅單位的住客，提供最全面的設施。

五層高的平台內設有平台花園、公眾休憩場地及390個供住戶及訪客使用的車位。樓底特高及窗戶寬闊，為住戶提供充足的自然光源，均是住宅單位的特徵，同時亦以具能源效益的玻璃及自然對流的通風設計見稱，減少持續啟動機械通風及冷氣設備的需要。大廈的雲石大堂閃爍生輝、花園平台遍植林木，室內裝修極富時代感，並選用上乘的天然物料，配襯豪華的生活品味。位於

每幢住宅大樓中層位置有樓高兩層的空中花園，為住客提供一個寧靜且佈置卓越的休憩場地，並可飽覽維多利亞港迷人景緻。而一條配備扶手電梯及升降機的行人天橋則連接曼克頓山和主要公共交通匯點。

曼克頓山住宅單位於2006年11月公開發售，市場反應熱烈。於2011年，該項目售出三個住宅單位和13個車位，至2011年年底只剩下一個特色單位和14個車位尚未售出。



公共交通直達荔枝角的高級食府及商店

### **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的業權。

LCKCP 擁有曼克頓山高級的兩層平台商場「曼坊」。商場交通便利，全港各地透過巴士、鐵路及私家車均可到達，附近更有高速公路連接香港島及香港國際機場。商場自 2009 年 3 月開幕以來，各式高級商店和中西食府，為曼克頓山住戶及其他購物人士提供服務。於 2011 年年底，50,000 平方呎樓面面積中的可出租面積已經全部租出，為本集團帶來經常性租金收入。

### **LCK Real Estate Limited (「LCKRE」)**

LCKRE 是載通國際的全資附屬公司，擁有集團位於九龍荔枝角總部大樓的業權。

LCKRE 擁有座落於九龍荔枝角寶輪街九號，樓高 17 層，總樓面面積約為 156,700 平方呎的商業大廈，毗鄰為曼克頓山。本集團目前使用該商業大廈其中約 81% 的樓面作總部辦事處及行政用途。其餘的樓面面積留作商舖及食肆用途。於 2011 年年底，可出租樓面面積已經全部租予多間食肆及商店，帶來額外的經常性租金收入。

### **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。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，確保於整個發展期內均達致最高標準。

## TM Properties Investment Limited (「TMPI」)

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

TMPI擁有的一項工廠物業，包括一幢高樓底單層建築物及一幢三層高工場物業，總建築面積約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 (%)
觀塘內地段第240號 九龍觀塘巧明街98號	(附註)	1,150,000	50%
曼坊 九龍荔枝角寶輪街一號	購物中心	50,000	100%
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%
屯門市地段第80號 新界屯門建豐街1號	工業/貨倉	105,900	100%

附註：用作非住宅(不包括酒店)用途的申請仍在處理中。

「曼坊」提供各式高級商店和中西食府。



曼坊的商店及餐廳深受要求嚴謹的消費者歡迎



---

## 媒體銷售業務

---

路訊通發揮新思卓意，為營銷公司及廣告商提供無可比擬的推廣方式，每日向近 400 萬名消費者宣傳產品及服務。



## 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。

### 巴士電視項目

路訊通的巴士電視(「Bus-TV」)業務提供一個路上電子平台，專門播放度身訂造的節目和廣告，並同時從事節目製作及採購、推廣和銷售廣告時段，並以綜合形式為廣告商籌辦活動及進行推廣活動。

Bus-TV現時透過約二萬個液晶體顯示器，在香港每日為約370萬巴士乘客播放不同類型的節目。Bus-TV的內容包括文化、生活、娛樂及新聞等，憑藉度身設計其獨具創意的覆蓋層面以體現流動電視的精髓，路訊通得以一直領先於業內的競爭。

於2011年，路訊通完成對其媒體平台的升級，裝設全新的Bus-TV系統，並具備3G傳送能力，這個能輕易滲透並影響每日廣大觀眾群的重要媒體，是市場推廣人員的必然選擇。

### 巴士車廂內部項目

自2009年2月起，巴士車廂內部廣告證明能為路訊通增拓一個豐厚的收入來源。這個平台運用車廂內部廣告及Bus-TV度身訂造的電視節目，讓本地廣告商能獲享路訊通這個全能創意平台所帶來的好處。

### 巴士車身外部項目

自巴士車身外部項目於2009年推出以來，已成為一個希望把訊息傳達給全港市民的廣告商的一個有效渠道。現時，全港約3,500部專營巴士的車身外部廣告是由路訊通負責管理。

### 巴士候車亭

巴士候車亭的廣告繼續提升路訊通的市場佔有率，塑造路訊通成為香港其中一位戶外綜合廣告專家。

### 綜合市場推廣服務

於2011年，路訊通的綜合市場推廣服務需求經歷穩健增長，顯示愈來愈受業界歡迎。主要顧客包括廣告商、專業項目管理及製作公司，以至創意產業及專業公關公司。

作為卓越的戶外廣告供應商，路訊通仍然佔有優勢，能符合廣告公司及廣告商對綜合媒體及市場推廣服務的需要。

### 巴士電視 (「Bus-TV」)

16:9



路訊通裝設全新的Bus-TV系統，具備3G傳送能力，為廣告商對每日廣大的觀眾群提升影響力。



## 關懷顧客

優質服務 — 我們的願景是成為公共運輸業的環球領導者，因此我們致力滿足顧客的需要，並為他們提供最卓越可行的服務。



## 八達通巴士轉乘計劃

集團在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，同時亦擴充了網絡覆蓋範圍。八達通巴士轉乘計劃透過加強巴士的運用效益，舒緩繁忙道路上的交通擠塞，並對改善環境作出貢獻。於2011年年底，九巴共營辦76個八達通巴士轉乘計劃，覆蓋260條路線，而龍運則營辦六個八達通巴士轉乘計劃，涵蓋12條路線，其中包括前往香港迪士尼樂園和亞洲國際博覽館的路線。我們將繼續努力，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，進一步擴大八達通巴士轉乘計劃的覆蓋範圍。

## 巴士車資折扣計劃

於2011年，九巴和龍運為使用八達通繳付車資的65歲及以上長者提供星期日及公眾假期車資折扣。這些乘客於星期日及公眾假期乘搭所有九巴及龍運路線，每程票價一律為港幣2元或半價（以較低者為準），但不包括機場「A」線及馬場路線。該折扣計劃於2006年1月28日推出，並將於2012年6月30日（首尾兩天包括在內）屆滿。

## 「八達通」聰明卡

香港公共交通以八達通卡電子繳費系統付費日益普及。今天，該系統是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，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2011年，集團的專營巴士車費收入中有大約90%是透過八達通卡繳付。八達通卡為乘客帶來便利，亦為集團節省收集及處理現金的成本。

## 夜光水晶巴士站柱

於2011年，為使在鬧市的站牌更加美觀實用，九巴增設了70枝全新的夜光水晶巴士站柱，令水晶站柱總數增至130枝。除了方便乘客查閱路線資料，這些環保巴士站柱也為香港的夜色加添一份閃爍魅力。新站柱的設計源自揉合簡約及時尚的設計概念，頂部配有四方水晶站牌，保留了九巴傳統紅色圓形站牌式樣。站牌底部均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。站柱上的巴士路線資料盤，採用多面式設計，可作三百六十度旋轉，方便乘客迅速查閱路線資料。夜光水晶巴士站柱採用無污染的LED光管照明，

由氧化硅充電式電池供應電力，壽命較一般的慳電光管長約三倍，省電量亦較其高出超過六倍。新的巴士站柱還安裝計時器，以調節電力供應和進一步節約用電。

## 巴士候車亭

我們的巴士候車亭改善計劃，繼續為乘客在登車前帶來更舒適的路邊環境。於2011年，九巴加建了20個新候車亭，令其候車亭總數增至2,432個，而龍運的候車亭總數則維持在32個。候車亭不但為乘客帶來方便，其附設的2,720個廣告版位亦為集團的專營巴士業務帶來廣告收入。

## 顧客服務中心

九巴共有八個顧客服務中心，策略性地分布於尖沙咀、紅磡、藍田、美孚、荃灣、沙田、屯門及天水圍的公共交通交匯處。顧客服務中心為希望就我們的服務反映意見的乘客提供方便的一站式服務，亦可從友善的顧客服務大使中獲取巴士路線資料。中心亦提供八達通卡服務及出售九巴紀念品，並安裝了設有「數碼地圖乘客諮詢系統」的多媒體設備，讓顧客搜尋路線，及於立體地

## 關愛座

經挑選的雙層巴士位於近落客門處預留四個關愛座，鼓勵乘客讓座予有需要人士。



圖上瀏覽所選路線途經的地標。為配合不斷增加的內地遊客的需要，該系統現備有簡體中文版本。顧客亦可利用多媒體設備瀏覽九巴網站。

龍運在香港國際機場的顧客服務中心和票務處位置方便，提供票務、顧客查詢和失物認領一站式服務。

## 顧客服務熱線

九巴屢獲殊榮的顧客服務熱線(2745 4466)是公司與乘客之間一個證明行之有效的溝通渠道。於

2011年，熱線共處理了約340萬個來電，即平均每月處理約28.3萬個來電。我們的熱線服務員，於每日早上7時至晚上11時提供熱線接聽服務，並配合24小時運作的熱線系統，並以廣東話、英語及普通話，提供所需的巴士路線資料、最新服務資訊、交通消息、留言信箱服務等。九巴是首間本地運輸營運商向顧客的手提電話傳送巴士路線資料短訊服務(SMS)和巴士站位置數碼地圖。

龍運的顧客服務專線(2261 2791)於2011年內共處理18,594個來電，即平均每月處理大約1,550個

來電。除了解答乘客查詢外，該專線亦收集和回應顧客的意見及處理失物尋找的查詢。

## 巴士設計及維修

九巴工程師與主要的巴士製造商合作，不斷研發切合香港氣候和運作環境的新型巴士。九巴新的雙層巴士均配備三合一綜合安全監察系統，有助車長監察巴士上層的情況、在倒車時查察車後的物件，以及留意乘客下車的情況。作為這個系統的擴充及加強巴士乘客的安全，我們正籌備涵蓋上下車門、駕駛座、上下層車

廂和樓梯的車內影像記錄系統原型，以便進行運行測試。

九巴和龍運的巴士車隊均須進行經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接受檢查，以確定是否適合在路上行駛。我們透過嚴格的保養系統，為乘客帶來高度的機械可靠性。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。

## 總站的乘客資訊設施

於2011年，九巴加強及提升16個主要巴士總站的乘客資訊設施，令總數增至20個，不熟悉總站的乘客可透過在資訊板上經放大的平面圖搜尋巴士站的位置。路線資料表亦提供目的地的中英文名稱、座標參考編碼、月台編號及車費。而總站的大型巴士資訊顯示屏也有助乘客更快捷地找到所需的巴士站。

## 多用途服務站

於2011年，九巴把三個現存站長室轉換成多用途，同時提供巴士營運和客戶服務。這些多用途服務站分別位於旺角東鐵路站、濱景花園巴士總站和尚德巴士總站，為乘客提供巴士開出時間及路線推廣資料，以及面對面解答顧客查詢。



九巴建立先進且獲得ISO認證的巴士維修制度，使車隊運作暢順

## 巴士車隊的創新

今天的巴士型號包括多項創新設計，例如超低地台、關愛座、輪椅空間、顏色鮮明的扶手、隨手可及的停車電鐘掣及電子報站系統。



## 安全文化

我們制訂了策略計劃，以研發、推行、監察和檢討超越法例規定的安全管理系統，為建立安全文化奠定穩固根基。我們精益求精，以最高可實現的安全標準，展示我們努力貫徹世界級的安全管理。

## 安全管理系統

誠如企業安全守則所載述，九巴承諾致力持續改善安全表現。健

全的安全管治是我們安全管理系統的支柱。一個嚴格的安全管治架構是確保最高的安全表現及業務可持續發展的關鍵。我們於2010年設立安全及服務質量部，專注提升我們的安全表現及提供優質服務。

為了研發、執行、維持和監察職業安全衛生管理體系(「OHSAS」) 18001安全管理系統，符合ISO 9001(品質)及ISO 14001(環境)管理系統標準，我們採用了「計

劃、執行、檢查、實踐」方法來持續改善各營運層面的安全表現，並維持長遠的營運卓績。

作為世界級的公共巴士營運商，我們根據OHSAS 18001制訂度身設計的安全管理系統，已於2012年1月全面實行。風險管理方面，九巴採取主動方針，強調風險管理為所有安全管理活動的關鍵元素。我們致力執行有效的風險監控系統，以因應巴士營運的性質，確保把安全風險控制在合理的水平。

## 安全駕駛文化

沙田車廠的車長訓練學校設有先進的模擬駕駛室，並舉辦強調安全駕駛的培訓計劃。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。我們的巴士配備了一系列技術性措施來提高安全性，包括以車速限制器將車速限制在時速70公里，以及用電子速度記錄儀記錄行車速度和其他操作資料。於2011年年底，九巴及龍運分別已有3,832部及164部巴士安裝了電子速度記錄儀。

為提升巴士車長的安全駕駛意識，以及加強安全駕駛的訊息，我們向車長派發「安全駕駛卡」，同時於巴士總站張貼重要訊息海報。我們也製作了一本全新的《車長安全駕駛手冊》派發予車長，其中匯集了駕駛守則及安全駕駛的注意事項，涵蓋車長日常工作的每一個範疇。手冊特別提出一些駕駛要訣，以加強防衛性駕駛的概念，並提醒車長要特別注重路面情況和貫徹安全駕駛實務。

向乘客提供安全可靠的巴士旅程，一直是九巴的首要目標。為不斷致力提升安全駕駛表現，我們於2011年推出一項獎勵計劃，包括路線安全表現獎和路線安全改善獎。

## 「注意路段駕駛貼士」資料庫

我們製作了「注意路段駕駛貼士」資料庫，此類資料庫為全港首創，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。經諮詢巴士車長意見後，根據駕駛導師及營運人員的經驗，以揀選出這些注意路段。因應各個注意路段的特點，為每個路段度身制訂駕駛貼士及建議。為提升車長的安全駕駛意識，資料庫列出所有相關路線，並附加相片及平面圖方便車長參閱。資料庫亦就最優良的駕駛實務提供井然有序的指引和貼士，並讓經驗老到的車長可將個人專長及知識有效地傳授予其他車長。

為鼓勵雙向溝通和推廣巴士行車安全，員工網提供一個渠道，讓車長就駕駛貼士發表建議。經檢討後，有關的意見摘要將直接向車長派發。為提供最新及最準確的資訊，我們將繼續檢視所有路線，以優化及更新資料庫。這些措施顯示我們決心為乘客提供舒適安全的旅程，並為車長安全駕駛提供支援。

## 關懷年長乘客

九巴一向注重為乘客，尤其是長者提供安全的巴士旅程。為提升

社會人士對長者的關愛，我們在超過150個巴士總站、13間長者之家和10個商場派發宣傳單張。這些單張印上「九巴滿載關懷——長者乘車安全小學生海報設計比賽」的部分得獎海報。是次比賽公開給所有小學學生參加，反應熱烈，我們共收到超過2,000幅參賽作品。得獎作品於2010年12月至2011年4月期間於三部巴士車身上展示，並製作成海報於巴士車廂內張貼。這項活動提醒乘客關懷長者乘客，讓座予長者乘客和時刻緊握扶手，令巴士旅程更加安全舒適。

## 推廣關愛座

為鼓勵乘客關懷並讓座予有需要人士，如長者、傷健人士、孕婦和帶同嬰孩的乘客等，我們於2011年5月推出「關愛座」試驗計劃，推廣關愛乘客的文化。在試驗期間，我們在87部雙層巴士位於下層近落客門預留四個關愛座，並配以耀眼的頭枕。而在「關愛座」附近亦張貼了標語，鼓勵乘客讓座予有需要人士。我們希望透過提供這些「關愛座」，為有需要的乘客締造更安全和愉快的巴士旅程。



---

## 關懷僱員

---

作為一個關心的僱主，集團對旗下的僱員關懷備至，並視人才培育為提供優質服務的不二法門。我們推行全面性的培訓及獎勵計劃，以重視和表揚卓越表現來激勵員工。



集團以提供卓越及增值的巴士服務為首要目標，並以各種方法來達致，包括為車長提供服務培訓、加強員工表現監控程序、改善巴士設計，以及維持車隊最佳的運作標準。與此同時，我們重視人才培訓和嘉許出色表現的文

化，亦激勵員工提供最高質素的服務。

下表提供集團各業務分部於2011年年底和2010年年底的員工數目：

業務分部	2011年	2010年
專營公共巴士業務		
• 九巴	11,654*	11,674
• 龍運	469	458
小計	12,123	12,132
非專營運輸業務	633	620
媒體銷售業務 <sup>(1)</sup>	117	104
中國內地運輸業務 <sup>(2)</sup>	6	7
<b>總數</b>	<b>12,879</b>	<b>12,863</b>

<sup>(1)</sup> 包括集團在中國內地附屬公司之員工

<sup>(2)</sup> 不包括集團在中國內地合營企業之員工

\* 採用全工時當量

## 員工諮詢及溝通

九巴及龍運設立六個勞資協商委員會，提供平台讓管理層和員工的代表接觸和討論影響日常運作的事宜。九巴及龍運的勞資代表分別按月及每兩個月舉行一次會議，提出及討論安全及營運程序、工作環境及員工福利等事宜。九巴和龍運的僱員可登入員工網站獲取員工相關資訊，例如公司通告、過往員工活動報告、年假尚餘日數、最新天氣情況，以及活動預告的詳情。

九巴還透過月刊《今日九巴》及自製光碟，讓員工進一步掌握企業發展的最新動態。



## 員工網站

員工網站讓員工掌握員工相關資訊的最新動態，例如公司通告、過往員工活動報告，以及活動預告的詳情。

### 僱員發展

集團致力培訓員工，以提升他們的工作表現及向公眾提供的服務質素。集團亦視培訓員工為對未來的一項重要投資，因此為各級員工安排培訓及發展課程。

於2011年，我們提供的一系列培訓和發展課程涵蓋員工發展技巧、分析技巧、財務管理技巧、時間管理技巧、個人效率提升和溝通技巧。

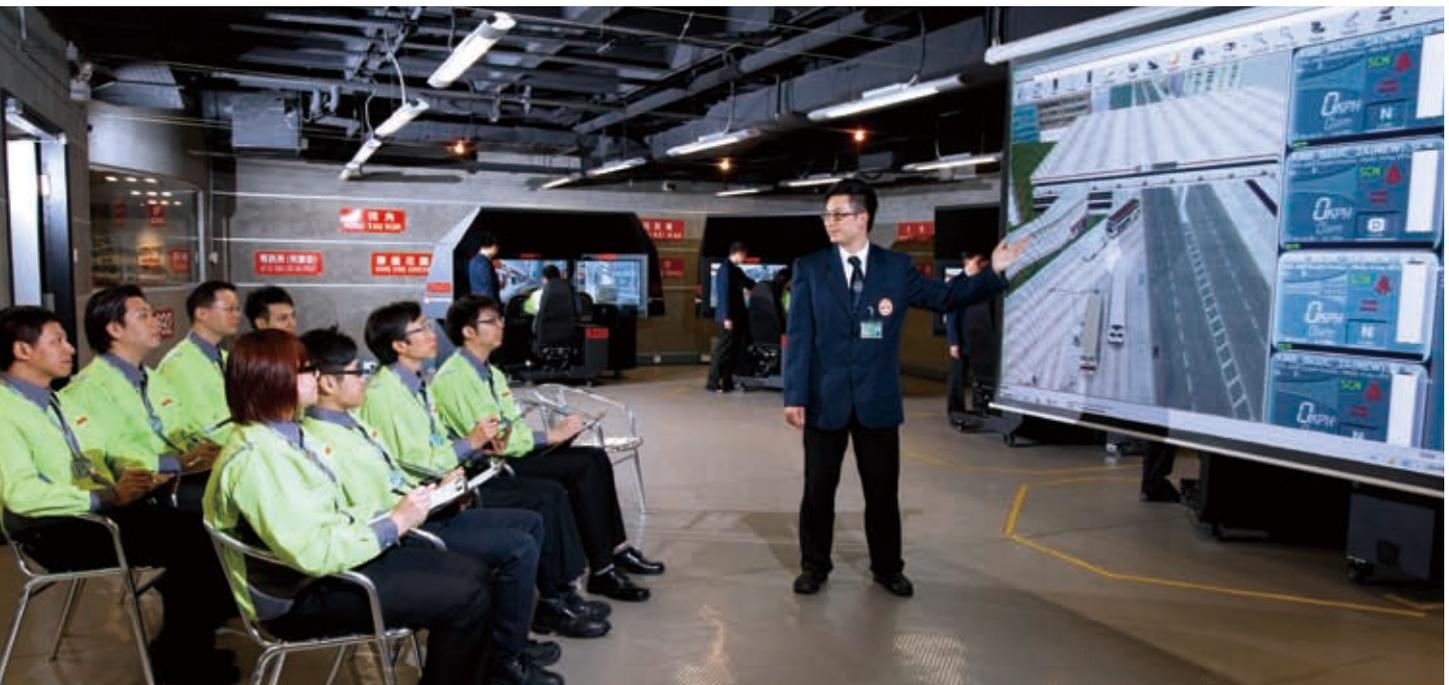
為配合在業務部發展和推行職業安全健康管理系統18001

(「OHSAS 18001」)，九巴於2011年內舉行了一系列安全管理訓練課程，其中包括OHSAS 18001意識訓練課程、OHSAS 18001理解與應用培訓課程，以及OHSAS內部職安健審核培訓課程。這些課程於2011年內順利舉行，員工因而對安全管理系統有深入認識，令OHSAS 18001的推行更為迅速有效。

為加強互相扶持和促進個人發展的文化，九巴於2011年為新入職的車長舉辦一系列團隊精神訓練工作坊，以歷奇學習方式鼓勵和加強工作環境的正面態度。

九巴於2011年1月舉行「最專業服務車長」選舉，讓公眾有機會表揚服務表現出色的九巴和龍運車長。

於2011年，483名員工報讀由職業安全健康局與勞工處合辦的課程。我們亦邀請平等機會委員會為管理層及前線員工舉行一系列研討會，讓他們掌握與法例規定有關的最新資訊。此外，我們連續第六年邀請以擅長商業策略的著名哈佛商學院教授開辦研討會，與九巴和龍運的管理人員分享商業世界的最新發展。



九巴透過巴士模擬駕駛室，為車長提供最高質素的培訓

## 車長培訓

九巴於沙田車廠自行營辦的車長訓練學校，分別為新入職和現職的車長提供全面的培訓及駕駛技術改進課程。於2011年，訓練學校聘有超過40名駕駛導師及擁有約35輛訓練巴士。

我們的初階訓練課程，包括路面駕駛技術訓練及強調提供安全及舒適巴士旅程和卓越顧客服務的理論課程。新車長除了要通過政府舉辦的駕駛考試外，更須接受嚴格的內部評估，以確保他們能有效履行職責。另一方面，經驗豐富的車長亦接受培訓，旨在加深他們的安全意識和對乘客舒適感的關注。所有車長均須修讀「環保駕駛」培訓課程，例如推廣停車熄匙等良好習慣。

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路面環境，讓車長改善駕駛表現，特別是面對不同情況下所作出的反應。四台模擬器均設有巴士駕駛艙，內置司機座椅、駕駛盤、加速裝置、制動裝置及儀錶板，並備有多部42吋等離子顯示屏，能播放高解像度的景觀。模

擬駕駛室更能模擬真巴士駛過不同路面時所產生的聲音及車長駕駛時經常聽到的其他聲音，以增加仿真度。每位受訓者將即時獲得導師提供意見，並獲發一份報告，當中載有行車速度、旅程時間、乘客舒適度等資料。

## 技術及學徒培訓

九巴的技術訓練學校自1973年成立以來，一直培訓維修員工掌握最新的巴士技術。於2011年，我們為1,669名技術人員舉辦共223個內部訓練課程，並與巴士製造商合辦16項課程，供224名工程師、督導員及科文參加。

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，為巴士車隊栽培足夠的熟練維修員工。由於2011年有45位學徒畢業，令學校自成立以來的畢業生總數達2,231名。於2011年年底，共有185名學徒入讀技術訓練學校。

九巴學徒培訓計劃的質素於2011年再次獲得肯定，其中一位學徒在職業訓練局舉辦的最佳汽車學徒比賽中獲得優異獎。

集團於12月31日之員工數目



員工流失率 (自願離職)



於車長訓練學校內巴士模擬駕駛室的四台模擬器均設有司機座椅、駕駛盤、加速裝置、制動裝置及儀錶板，並備有多部42吋等離子顯示屏，能播放高解像度的景觀。



九巴員工賀龍年

## 表揚卓越服務

我們透過有系統的評估機制持續監察車長表現，確保車長的表現保持在最高的水平。若車長的表現未能符合這些高標準，我們會提供改進培訓，並由表現管理小組協助車長認識自己的長處和短處。如車長表現持續欠佳或行為不當，我們會向該車長採取紀律行動。集團的非專營巴士車長也受相若的表現評估措施監察。車長的出色表現則獲頒授獎狀及獎金以作表揚。

我們自1990年起設立安全駕駛獎，以推廣道路安全。於2011年，668名九巴和龍運車長獲頒發安全駕駛獎，以加許他們出色的安全表現。

我們有59名員工於2011年獲頒發「傑出服務獎」，肯定了他們的傑出表現。我們亦嘉許團隊，以表揚員工共同締造佳績。

於2011年，我們向九巴及龍運車長頒發5,677個良好服務年獎及

3,878個安全駕駛年獎，以及338個為九巴及龍運的站長、助理站長和顧客服務助理而設的良好服務年獎，表揚他們長期保持傑出表現。

集團非專營運輸業務部旗下的營運公司，於2011年亦推行各自的良好服務和安全駕駛獎勵計劃，以表揚員工的優秀表現。



我們每年均會透過「傑出服務獎」嘉許表現傑出的個別員工及團隊。

### 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，作為推動工作與生活相平衡的一環。我們鼓勵自學文化，在員工網站建立內部圖書館，以方便員工透過電子圖書館目錄借閱圖書館資料。

### 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。

### 前線員工的新制服

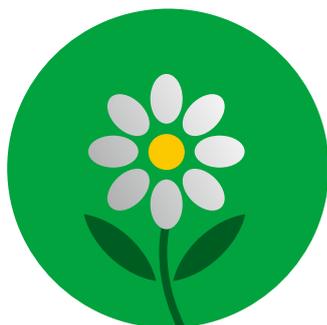
於2011年，所有九巴前線外勤員工(包括車長、車務督察及站長等)換上全新設計的制服，新制服以綠色為主調，突顯前線員工精力充沛，朝氣蓬勃的形象。新制服的背部增加了銀灰色反光滾邊和條子，有助加強營運上的安全，尤其是於黑暗環境下工作時的安全。



# 展創意 推動環保

集團業務達致可持續的卓越表現，關鍵在於不斷創新，同時在業務營運中周全考慮環境、社會及經濟因素。





## 愛護環境

集團致力為環保作出貢獻，以締造更美好的環境。作為廣受歡迎的公共運輸服務營運商，集團深明所提供的服務對環境的潛在影響，因此從四大範疇著手，致力減低這些影響。此四大範疇為：環保巴士、環保使用耗材、環保廢物處理，以及環保工作場所。我們的環保努力獲香港優質標誌局頒發「Q 嘜環保管理計劃」認證，以資表揚。



## 九巴的環境管理獲香港優質標誌局表揚

九巴的沙田和荔枝角車廠於2003年獲香港品質保證局頒發ISO14001證書。ISO14001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。於2010年，九巴再獲香港工業總會轄下優質標誌局頒發「Q嘜環保管理計劃」認證，有效期由2010年5月1日至2013年4月30日。此證書表揚九巴的專營巴士服務以及其四間位於九龍灣、荔枝角、沙田及屯門的主要車廠所提供的巴士維修及保養服務均符合香港Q嘜環保管理計劃規定的標準。作為首家獲此認證的上市公共運輸機構，九

巴每季需要接受一次監督審核，以確保在認證期內維持嚴謹的環境管理標準。

## 環保巴士

九巴和龍運不斷作出投資，應用環保科技來履行建設更美好環境的承諾。兩家公司逐步採用創新科技和設備，為實踐提升環保表現繼續作出投資，體現企業應盡的社會責任。為了確保符合所有相關的環保標準，我們經常購置先進的環保巴士，並不斷提升車隊的技術水平。我們的新巴士在環保表現上一般均遠超香港的法例規定，集團憑藉採用改善環保表現的嶄新技術及設備，成為業界的領導者。

## 歐盟第四代及第五代引擎

近年來，我們引進多部配備歐盟第四代及第五代引擎的新巴士。巴士引擎採用氮素選擇性催化還原(SCR)技術，能大大減低污染物，尤其是氮氧化物的排放。為配合不斷增加的環保巴士，九巴於荔枝角、九龍灣、沙田、屯門、元朗、大埔和上水的車廠裝設12台氮素補給站，以精簡工作流程及提升效率。氮素補給站每日可為超過1,000部巴士補給氮素。將軍澳和青衣的車廠將於2012年設置氮素補給站，令氮素補給站總數增至14台。



## 歐盟第五代引擎

EURO 5

歐盟第五代引擎結合氮素選擇性催化還原技術，能大大減低污染物，例如氮氧化物。

## 超級電容巴士 (或稱「gBus」)



gBus是採用超級電容技術的零排放電動巴士，每次充滿電後可行走五公里，而且毋需敷設連續的架空電纜。在為期八個月的測試中，gBus的路面表現令人滿意，我們正與供應商及香港特區政府密切聯繫，以推動gBus邁進更廣泛應用的階段。



與歐盟第三代引擎比較，歐盟第四代及第五代引擎可將氮氧化物的排放量分別減少達30%及60%（以每千瓦小時克數計算）。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，所以配備SCR催化轉換器的歐盟第四代及第五代巴士能減低氮氧化物的排放。截至2011年12月31日，九巴車隊有345部巴士採用該種技術。我們最近與環境保護署合作，探討可否在現有的歐盟第二代及第三代巴士上加裝選擇性催

化還原裝置，以進一步減低氮氧化物的排放。

集團的非專營運輸業務部旗下陽光巴士集團和新香港巴士有限公司的車隊，共有322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

截至2011年年底，九巴及龍運合共營運4,055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。其中共有3,348部巴士安裝了催化轉換器或柴油微粒過濾器，使這些巴士的廢氣排放標準達至更高歐盟引擎的微粒排放水平。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92%。

截至2011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列於第71頁的表內。



下載  
我們的gBus  
介紹短片



## 探討零排放及低排放巴士技術

九巴正嚴格探討及測試最先進的零排放和低排放巴士技術。我們引進零排放的超級電容巴士(或稱「gBus」)，於2010年8月至2011年4月間在香港進行測試，測試結果令人滿意。在不同的運作周期中，gBus在滿載乘客並啟動空調系統的情況下行走2.8至4.0公里後，只需約3分鐘即可為其超級電容器完全充電。香港特區政府、政黨及環保團體的代表在我們的荔枝角車廠試坐gBus後，對探討採用這款巴士的潛力表示濃厚興趣。我們繼續與供應商及香港特區政府緊密合作，希望開始將gBus投入真實的路線上嘗試運

行以服務乘客，同時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。香港特區政府已撥出1.8億港元予本港專營巴士公司，用以購置36部電動巴士於不同路線試行，以評估這些巴士在不同環境下的表現。

我們亦計劃在香港特區政府的資助下，引進柴油電力混能雙層巴士於繁忙道路行走，以測試及記錄這些巴士於本地營運環境下的運作效率和表現。對有意購入進行測試的柴油電力混能雙層巴士，九巴已制訂有關規格，而此項目現正進行招標及採購程序。

### 巴士數目

### 廢氣排放水平(按微粒排放量計算)

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	歐盟第一代	歐盟第二代	歐盟第三代	歐盟第四代/ 歐盟第五代
歐盟前期 <sup>(附註1)</sup>	1		1	1			
歐盟第一代 <sup>(附註1)</sup>	855		855		855		
歐盟第二代	200		200		200		
歐盟第二代 <sup>(附註2)</sup>	1,319	99	1,418				1,418
歐盟第三代	43		43			43	
歐盟第三代 <sup>(附註2)</sup>	1,056	18	1,074				1,074
歐盟第四代	108	32	140				140
歐盟第五代	309	15	324				324
	<b>3,891</b>	<b>164</b>	<b>4,055</b>	<b>1</b>	<b>1,055</b>	<b>43</b>	<b>2,956</b>

附註：

1. 已安裝催化轉換器。
2. 已安裝催化轉換器或柴油微粒過濾器。

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(含硫量只有0.001%)，大幅降低氧化硫和微粒的排放水平。

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

### 環保使用耗材

#### 含硫量近乎零的柴油

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

#### 合成變速箱機油

合成變速箱機油於2001年引入，並於2005年擴大應用範圍至九巴及龍運所有雙層巴士。結果，廢油量減少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

自2003年以來，全環保驅動系統已成為我們所有新巴士的標準裝置。該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，可節省燃油的消耗量。其燃油消耗量及廢氣排放表現均較傳統的驅動系統有6%至10%的改善。

#### 淨電空氣淨化器

為進一步改善車廂內的空氣質素，九巴在空調巴士上安裝淨電空氣淨化器，其操作極為寧靜，並能更有效地隔除車廂內的微塵。截至2011年12月底，共有1,229部九巴巴士已安裝這項設備。淨電空氣淨化器透過高壓靜電場作用，吸收空氣中極微細的污染物及微粒，如塵埃及花粉等，而淨化器內的多層金屬片設計，清除空中浮游微塵的能力遠較傳統空氣隔塵網更強。測試結果顯示，淨電空氣淨化器能有效隔除車廂內近八成的微塵，令九巴巴士上的乘客能享受更為舒適的旅程。

#### 海棉空氣過濾器

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

### 可變式空調壓縮器

九巴於2008年後訂購的巴士均配備節能可變式空調壓縮器。此壓縮器極具能源效益，能為巴士車廂提供更靈便、更精密的溫度監控，同時全天候切合多變的城市操作環境。

### 輪胎翻新及循環使用

透過翻新以延長輪胎壽命，不但具成本效益，更可減少工業廢物及節省資源，有利環保。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。於2011年，九巴的輪胎翻新工場共翻新了31,000條輪胎，使自1972年以來，共有超過72萬條輪胎被翻新。另外，回收商收集原本需要傾倒於政府垃圾堆填區的17,000多條廢輪胎，以及190噸的輪胎碎料，循環製成各類橡膠產品。

### 碳粉匣回收計劃

九巴自2001年起支持香港地球之友的碳粉匣回收計劃，收集打印機及傳真機的碳粉匣以作循環再

用。目的為保護環境及節省天然資源。截至2011年8月底，九巴共回收了4,733個碳粉匣作循環再用，不但協助減少被棄置在堆填區的固體廢物，亦可節省用以製造碳粉匣的寶貴資源。在過去10年，九巴回收的碳粉匣共減少四噸重的固體廢物，同時節省了生產等量碳粉匣所需的2,780公升石油，相等於一部雙層巴士經三號幹線往來港島至元朗184次的耗油量。



### 車廠裝設氮素補給站



九巴已於12個車廠裝設氮素補給站，氮素補給站每日可為超過1,000部巴士補給氮素。

我們所有車廠均配備專有的節能環保設施，包括污水處理系統、循環用水設備和環保消防系統。照明、空調及通風系統亦均採用節能設計。

### 環保廢物處理

為減少需要棄置的固體廢物量，九巴已在全公司推行減廢計劃。我們繼續在日常運作中締造良好的減廢及回收成績，回收的廢物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。自2009年起已收集大約1,200千克以往需要棄置於政府堆填區的印刷電路板，並交予回收商循環再造。為表揚我們對保護環境的成就，九巴於2011年再度獲環境保護運動委員會頒發「卓越級別」減廢標誌。

### 廢油及化學廢料

於2011年，從巴士車廠和其他巴士維修工場排出的764,000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。另外，約29萬千克的固體化學廢料，首先會於巴士車廠內的特別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。

### 污水循環再用

九巴在營運中，一向以環境保護為重要的考慮因素，在節省資源

方面更不遺餘力。於2011年，九巴總部及車廠的用水量比2010年下降6%。除了發起節水運動提醒員工自律節省用水外，九巴還在日常運作中推行多項環保措施。每日清洗巴士車隊所耗用的水，均會經由循環系統處理及循環再用。九巴車廠共安裝了11個自動污水處理系統，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。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系統。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，大大減少耗水量。

### 金屬廢料循環再用

於2011年，九巴每日、每月、每半年及每年在各車廠進行專業檢修，從替換變舊及損壞的巴士零件而產生逾1,160噸的金屬廢料。九巴將其悉數回收，大大減低了需要棄置的固體廢物量。在金屬廢料中，近95%屬於廢鐵。所有金屬廢料，包括有色廢金屬均可以循環冶煉，而處理廢金屬的成本及能源耗用量更比礦石冶煉為低。為更有效回收金屬廢料，

九巴已於荔枝角車廠、九龍灣車廠、沙田車廠、屯門車廠及九巴總修中心設立五個收集點。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。

### 出售廢棄部件

集團按照慣例，將退役巴士售予廢鐵回收商，以便出口或循環再造。為推廣環保及開拓車費以外的收入來源，九巴曾接觸本地多家大學，並於2011年與領先的地區設計學院——香港知專設計學院設立可持續合作項目，對過時和用過的巴士零件進行循環再造。該學院的產品設計高級文憑課程學生可以發揮才華，將過時的物件轉化成傢具、燈飾、音響器材等有用產品。作為本港第一個進行這種項目的公共運輸營運商，集團向公眾發出清晰訊息，並與年輕一代加強聯繫，讓他們認識集團高度重視社會、環境和教育責任。

### 環保工作場所

我們所有車廠均配備專有的節能環保設施，包括污水處理系統、

循環用水設備和環保消防系統。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。自2009年，九巴在沙田車廠實施試行計劃，將高棚燈換成省電的長壽光管，使耗電量節省12%。九巴繼續在車廠採用能源效益光管，作為推動低碳經濟的部分承諾。於2011年，九龍灣車廠採用節能無極燈，每月耗電量因而減少17%。九巴其他車廠現正進行換燈工程。

於2006年，九巴成為全港首間參與光管回收計劃的機構，並已於荔枝角車廠、九龍灣車廠、沙田車廠、屯門車廠及九巴總修中心合共設有五個收集點，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，並定期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。於2011年，約80,000支舊光管被送到政府化學

廢物處理中心循環再造，令回收總數增至約465,000支。

「環保辦公室」概念帶動了集團荔枝角總部的設計、翻新及實務。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，藉以節約能源和改善空氣質素。我們亦安裝預設時間掣，在不需照明的時段內或者在天然光源充足時，自動關掉照明系統。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，棄置的燃料或機油過濾器等產生的固體化學廢物體積已減少60%。另外，過濾器於壓縮過程中擠壓出來的廢油亦可以循環再用。



## 與持份者的溝通

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

下載  
我們的刊物



## 乘客聯絡小組會議

九巴和龍運分別自1993年及2000年起舉行乘客聯絡小組會議，目的是收集乘客的意見，以便更好地了解他們的期望。於2011年，九巴舉辦了六次乘客聯絡小組會議，所討論的範圍涵蓋前線服務、巴士服務、模範乘客等。我們參詳收到的有關建議，對巴士業務作出了多項改善及調整。九巴的《2011年九巴乘客聯絡小組報告》已獲發佈並上載於九巴網站。龍運於2011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，切合龍運不斷提升優質服務的目標相符的建議。

## 企業社會責任約章

於2011年，九巴再度發表參照《全球報告倡議組織G3指引》和《全球報告倡議組織—物流及運輸行業補充指引》而制訂的《企業社會責任約章》。《企業社會責任約章》詳述九巴以客及僱員為本、融入社區、聯繫各界、承諾保護環境以及促進經濟發展的企業價值觀。

## 接觸傳媒

於2011年，九巴召開記者會及簡報會以宣揚所推動的各項措施，並讓市民加深了解九巴以客為尊的服務方針。這些活動的內容，包括推出提供創新「落車提示」功能的九巴iPhone版應用程式及Android版應用程式、推廣專為有特別需要乘客而設的「關愛座」、採用新一代單層巴士以更有效運用資源，以至聘用獲獎的畢業學徒加入保養維修隊伍。

**九巴的《企業社會責任約章》詳述我們以顧客及僱員為本、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。**

九巴亦透過記者會，宣傳為維持安全、優質的巴士服務而推出的活動計劃，包括「最專業服務車長」選舉、「傑出車長」選舉、「路線安全檢討小組」的設立，以及「安全駕駛獎」和「傑出服務獎」頒獎禮。其他傳媒簡報會的內容則包括九巴電子失物處理系統、開學日增加班次、以及九巴車隊最新的環保成績等。



載通國際董事總經理會見傳媒



九巴及龍運透過乘客聯絡小組會議，向乘客搜集有關巴士服務的意見，務求提升服務水平

在電視廣播有限公司舉辦的2011 TVB 最受歡迎電視廣告大獎中，九巴乘客之道獲選為最受歡迎資訊系列，見證有關活動持續深受歡迎。

### 資料刊物

九巴於2011年再次出版《九巴環保履創先河》小冊子，重點介紹九巴於減排、能源及資源管理、回收和廢物管理方面採納的環保措施及政策，同時突顯九巴的企業管治及其對香港經濟和社會發展所作出的貢獻。

於2011年，龍運繼續派發不同內容的宣傳單張，包括《龍運在北大嶼山及機場巴士服務資料》宣傳單張以及載有龍運機場線巴士路線和時間表資訊的通天巴士卡。自2010年6月起，龍運向遊客派發

宣傳單張，提供酒店及相關交通資訊。

### 九巴乘客之道

為了讓大眾認識九巴如何與香港和市民同步成長，我們於2011年初舉辦一項推廣活動。透過巴士車身裝飾及巴士候車亭海報，以至記事月曆和年曆海報等，使「九巴·港心」的訊息成功深入整個社區。在電視廣播有限公司舉辦的2011 TVB最受歡迎電視廣告大獎中，九巴乘客之道獲選為最受歡迎資訊系列，見證有關活動持續深受歡迎。

## 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。在設計屢獲獎譽的九巴網站(www.kmb.hk)時，我們考慮某些群體的特別需要，並盡量配合最常用瀏覽器的功能及限制。九巴網站設有香港首創的公共巴士公司地圖版點對點巴士路線搜尋功能，只需觸按幾下，便可獲得相關路線的詳細資料。該網站更在「點到點路線

搜尋」服務中提供「街道景像」功能，透過360度實景的街景圖像，讓乘客猶如置身其選擇的巴士站，預先全方位掌握周邊景物的實地情況。

九巴網站榮膺互聯網專業人員協會舉辦的無障礙優異網站獎鑽石大獎、影視及娛樂事務管理處舉辦的優秀網站選舉中的優秀網站獎，以及香港互聯網註冊管理有限公司頒發的香港十大.hk網站選舉企業組優異獎。

九巴網站設有地圖版點對點巴士路線搜尋功能，只需觸按幾下，便可讓用者更快及更準確地獲得相關路線的詳細資料。



## 九巴網站的 嶄新「街道景像」 功能



九巴網站的嶄新「街道景像」功能，透過360度實景的街景圖像，讓乘客猶如置身其選擇的巴士站。





## 深入社群

集團熱心服務社群及贊助慈善機構的精神於2011年再次獲得表揚。除了九巴及路訊通於香港社會服務聯會舉辦的「商界展關懷」計劃中獲頒授「連續10年商界展關懷標誌」外，九巴亦獲得香港公益金頒發公益嘉許獎。



## 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)、香港地球之友舉辦的Earth Partner計劃，以及香港特區政府、慈善機構、專業團體及環保組織舉辦的其他公益活動。

於2011年，集團亦贊助促進行業發展和提升社區關注意識的計劃，以及各項體育及文化盛事。受惠項目包括香港管理專業協會優質管理獎、香港工商業獎、香港大學傑出交通運輸講座系列、香港傑出運動員選舉、衝勁樂、環島行，以及社會福利署的義工運動。

九巴克盡企業公民責任的角色，再次榮獲「2010-2011大埔區傑出企業公民獎」的表揚。

路訊通持續透過其安裝在公共巴士上的「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」，向來致力推廣社區服務、環境保護及公民教育。於2011年，3,350名會員投入了超過16,000小時服務社區，包括在兒童之家和老人中心擔任義工，以及參與多個慈善及環保活動。「九巴之友」更於2010-11年度推出兩項新的義工計劃。為推廣環保生活，「九巴之友」與香港國際社會服務社合辦名為「環保GO！GO！GOAL！」的新服務計劃。在該服務社的深水埗綜合家庭服務中心，新移民和低收入家庭出席有關環保生活的簡報會，並參觀推廣環保的機構。「九巴之友」又聯同禁毒處的禁毒義工團舉辦「入廚有出路」計劃，向戒毒人士提供基本廚藝訓練，希望幫助他們投身餐飲業。在過去16年，「九巴之友」累積超過116,000小時的義工服務時數，因而再次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。另外，在香港生產力促進局與公民教育委員會合辦的「香港企業公民計劃——香港傑出企業公民獎」活動中，「九巴之友」奪得最佳義工隊銅獎。

## 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2011年11月13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2011年11月20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。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，方便有特別需要的人士上車。巴士車頭正面的液晶體目的地顯示屏，則採用較大的中英文字體及數字，讓候車乘客一目瞭然。此外，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名稱。

九巴及龍運已加入「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」，其他成員包括運輸署、其他公共巴士營運商及傷健人士機構的代表。

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

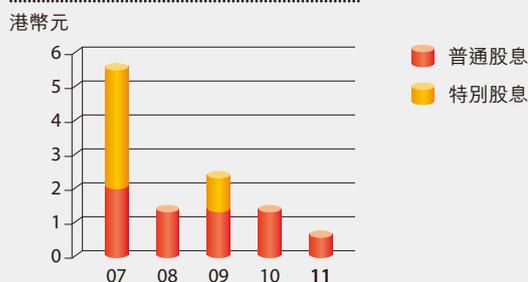
## 財務狀況主要變動

### 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

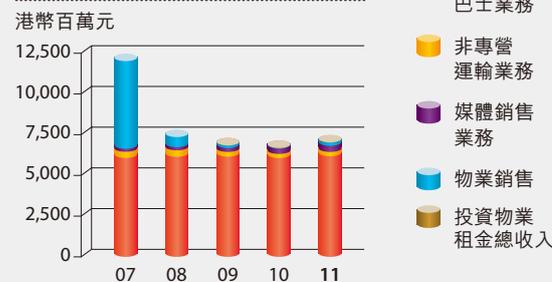
(不包括銷售及出售物業)



### 於12月31日之資產總值

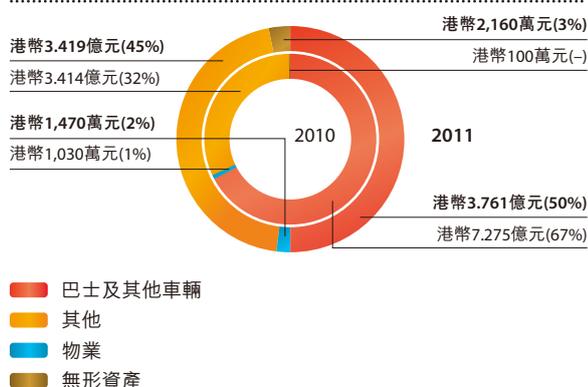


### 集團營業額



## 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。

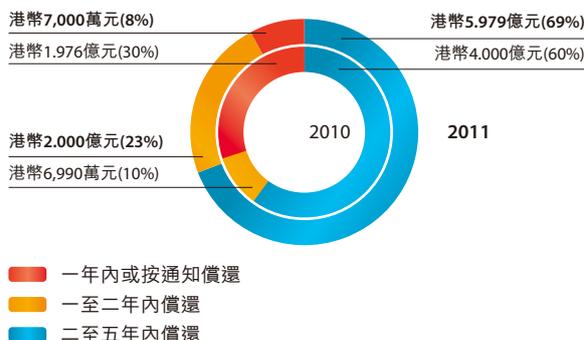
集團於2011年12月31日的流動負債總額為港幣12.778億元(2010年為港幣14.502億元)，其中主要包括銀行貸款的流動部分、應付賬款及其他應計費用。流動負債的減少，主要由於銀行貸款的流動部分及應付賬款減少。

### 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
<b>於2011年12月31日</b>				
港幣		2,568.1	(867.9)	1,700.2
人民幣	165.6	204.3	-	204.3
美元	25.8	201.0	-	201.0
英鎊	-	0.6	-	0.6
總計		2,974.0	(867.9)	2,106.1
<b>於2010年12月31日</b>				
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	<b>1,150.8</b>	1,315.1
• 投資活動	<b>186.4</b>	(188.8)
• 融資活動	<b>(297.4)</b>	(1,161.0)
總計	<b>1,039.8</b>	(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	<b>5,929.1</b>	5,829.7
其他收益淨額	港幣百萬元	<b>103.8</b>	114.0
總經營成本	港幣百萬元	<b>(6,050.7)</b>	(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	<b>(17.8)</b>	295.5
就界定福利退休計劃而釐定的視為收入	港幣百萬元	<b>84.8</b>	74.3
融資成本	港幣百萬元	<b>(8.2)</b>	(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	<b>58.8</b>	469.9
所得稅支出	港幣百萬元	<b>(7.4)</b>	(58.9)
除稅後盈利	港幣百萬元	<b>51.4</b>	411.0
淨盈利率		<b>0.9%</b>	7.1%
總載客量	百萬人次	<b>936.4</b>	946.7
行車里數	百萬公里	<b>303.8</b>	309.7
年終僱員數目	僱員數目	<b>11,654</b>	11,674
年終車隊規模	巴士數目	<b>3,891</b>	3,822
資產總值	港幣百萬元	<b>5,139.5</b>	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	<b>354.8</b>	336.9
其他收益淨額	港幣百萬元	<b>3.1</b>	1.3
總經營成本	港幣百萬元	<b>(336.2)</b>	(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	<b>21.7</b>	27.9
就界定福利退休計劃而釐定的視為虧損	港幣百萬元	<b>(0.1)</b>	(0.3)
融資成本	港幣百萬元	<b>(0.4)</b>	(0.4)
除稅前盈利	港幣百萬元	<b>21.2</b>	27.2
所得稅支出	港幣百萬元	<b>(3.5)</b>	(4.4)
除稅後盈利	港幣百萬元	<b>17.7</b>	22.8
淨盈利率		<b>5.0%</b>	6.8%
總載客量	百萬人次	<b>30.3</b>	29.4
行車里數	百萬公里	<b>25.3</b>	25.6
年終僱員數目	僱員數目	<b>469</b>	458
年終車隊規模	巴士數目	<b>164</b>	166
資產總值	港幣百萬元	<b>292.9</b>	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

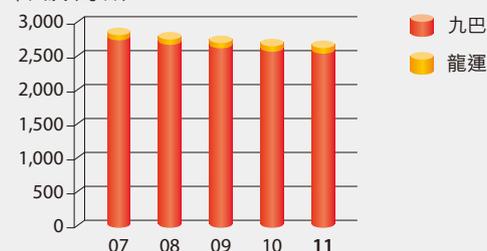
集團的非專營運輸業務部於2011年錄得除稅後盈利港幣1,750萬元，較2010年的港幣2,300萬元減少港幣550萬元，減幅為23.9%。2011年的營業額為港幣2.645億元，較2010年的港幣2.567億元增加3.1%。

## 財務回顧

### 平均每日載客人次

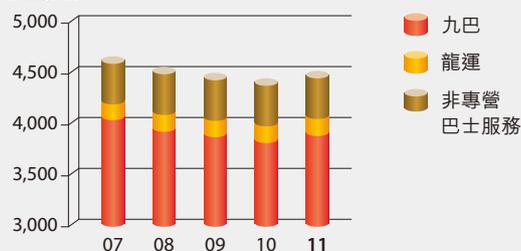
(專營公共巴士業務)

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

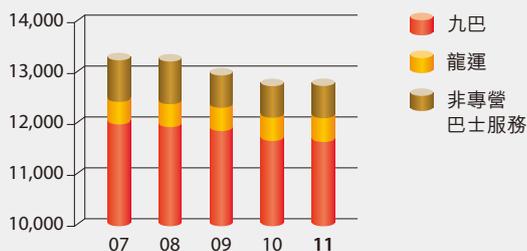
(專營公共巴士業務)

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

# 企業管治報告



董事會以承擔問責、高透明度、正直不阿及誠信為本四大準則制訂企業管治政策，以作為本公司領導及經營其業務的指引。集團致力符合所有法定及監管要求，以及採納健全政策、程序及規則，並由董事會成員及員工嚴格遵守，以維持最高的企業管治標準。

## 企業管治架構

我們深信透過強而有力的企業管治體制，公司可以實踐使命，並締造營運卓績。公司企業管治架構的設計，是為了幫助董事會及管理層按照既定的策略性目標來經營集團業務，以滿足我們的持份者，包括股東、顧客、員工、債權人及供應商的期望。除了確保我們符合所有監管規定並兼顧環境及本地社區的需要外，企業管治架構亦可作為一個評估我們營運效益的基準。良好企業管治原則的關鍵元素，包括承擔問責、高透明度、正直不阿、誠信為本、開誠布公、重視表現、互相尊重及信守承諾，是我們設計及規劃企業管治架構的根本。我們於集團各層面的業務中採用完善的管理政策及實務，以達致最高的企業管治標準。在力求嚴謹之餘，企業管治架構亦保持所需要的靈活性，以便對應不斷演進的本地監管規定、市場轉變、社會期望及國際發展。

我們執行以下措施，以達致企業管治目標：

- 最適當的董事會組成、專業的管理團隊、健全的管理匯報系統及嚴謹的內部監控程序，確保董事及管理層能以持份者的最佳利益為依歸，作出知情決定；
- 有效的內部稽核和監控系統有助防範風險，並保護集團資產，同時確保集團的政策及管理實務均按照預定計劃執行，且能迅速察知和糾正任何違規、偏差及濫用情況；及
- 有效的溝通渠道，確保股東、顧客及其他持份者適時了解集團事務。

我們的管理層承諾繼續強化及豐富現行實務，確保一切實務均符合監管規定的最新發展，並尋求一切可行方法來減低風險。在本企業管治報告中，我們詳述集團在管理業務方面所採用的企業管治政策及實務。

## 企業管治實務

集團時刻留意載於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)的《證券上市規則》(「上市規則」)附錄14所載的《企業管治常規守則》(「企業管治守則」)，以及載於《有關檢討企業管治守則及相關上市規則的諮詢總結》的經修訂企業管治守則所建議的企業管治實務。企業管治守則向香港上市發行機構提供兩個層次的建議用以評估及改進企業管治實務：「守則條文」(當局期望發行機構予以遵守，但可容許他們選擇偏離守則，前提是他們要提供經過深思熟慮的原因)及「建議最佳常規」(僅作指引之用)。

企業管治原則主要涵蓋以下範疇：

- 董事會
- 董事會的授權
- 董事及高級管理人員的薪酬
- 問責及審核
- 與持份者的溝通

在截至2011年12月31日止年度內，集團一直全面遵守甚至在若干範疇超越了企業管治守則中的守則條文規定，集團亦同時密切留意上市規則中不時經修訂的持續性上市責任。總括而言，公司在下列主要範疇超越或達致企業管治守則中的「守則條文」及「建議最佳常規」：

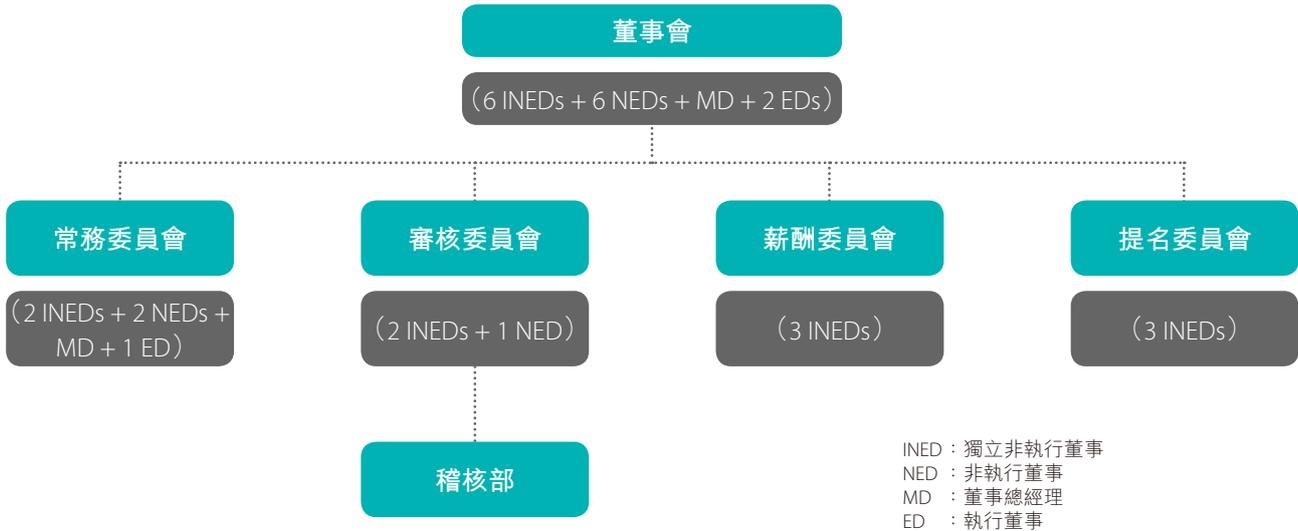
超越規定	達致規定	詳情
✓		公司建立全面的企業管治架構，並以持份者的最佳利益為依歸，確定最佳企業管治實務，並於集團內貫徹執行。
✓		董事會成員有三分之一為獨立非執行董事。
✓		董事會經常定期舉行全體會議(於2011年共舉行了11次會議)，以商討重大的企業策略及營運事宜。
✓		主席與董事總經理之間並無財務、業務、親屬或其他關係。這可確保主要人員的獨立性，並各司其職。
✓		我們設立四個與企業管治有關的委員會，分別為常務委員會、審核委員會、薪酬委員會及提名委員會。審核、提名和薪酬委員會的成員主要為獨立非執行董事。
✓		在高級管理人員不在場的情況下，審核委員會與獨立核數師每年舉行兩次會議。
✓		獨立核數師出席股東週年大會，回答股東提問。
✓		提名委員會所有成員均為獨立非執行董事。這些成員的獨立性尤為重要，為公司及其股東的最佳利益，客觀地物色優秀人選。
✓		公司已制訂一套適用於全體董事和僱員的《董事及僱員紀律守則》(「紀律守則」)。紀律守則強調在業務活動中務須恪守道德價值及良知。
✓		除了上市規則附錄10所載的《上市發行機構董事進行證券交易標準守則》外，公司還透過紀律守則和《僱員手冊》規管價格敏感資料的處理和發佈。
✓		公司的內部監控及風險管理框架符合Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission及相關的ISO標準，為訂立企業管治常規提供全面的指引。
✓		公司另行發表薪酬報告，當中列載對董事的薪酬政策、董事的職權範圍，及釐定董事薪酬的方法。
✓		公司採用「Higgs計算法」，並對在聯交所上市的20家大型公司的董事薪酬進行桌面資料搜集，作為釐定董事袍金的基礎。
	✓	公司採納企業管治守則中的所有「守則條文」。

# 企業管治報告

## 董事會架構

本公司整體的業務管理由董事會主掌，現由15名董事組成，其中六名為獨立非執行董事、六名為非執行董事及三名為執行董事(包括董事總經理及副董事

總經理)。本公司的高級管理人員為本公司的執行董事，獲授權在指定的四個董事委員會(包括常務委員會、審核委員會、薪酬委員會及提名委員會)監督下，管理集團的日常業務。以下為本公司的董事會架構：



## 董事會 董事會組成

董事會負責領導集團發展、訂立集團的策略性目標，同時確保集團擁有所需的資源以實現預定的策略性目標，並以持份者的最佳利益為依歸經營集團的業務。

董事會的首要職責是監察以下主要範疇：

- 制訂集團的目標、策略、政策、業務計劃及企業價值觀
- 監察管理層表現
- 股息政策
- 主要融資安排
- 重大收購及出售
- 關連交易
- 確保集團的會計及財務報告系統及公告的誠信
- 內部監控
- 風險管理

- 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
- 評估董事會需要的技能和專長

董事會由具有廣泛業務及專業經驗的執行董事及非執行董事(包括獨立非執行董事)組成，確保董事會有均衡的專長及強大的獨立元素，以有效地作出獨立判斷，提升股東的最佳利益。董事的名單，連同各自的履歷和任期，已登載於本公司及聯交所網站。

獨立非執行董事(彼等的獨立非執行董事職銜明確載於本公司所有企業通訊)，有助確保關連交易及其他重大事宜得到董事會客觀及徹底考慮，而股東的整體

利益亦得到全面及公平的考慮。本公司現有六名獨立非執行董事，符合上市規則的建議最佳常規A.3.2條（該條條文將由2012年4月1日起成為守則條文）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)條的要求，即每間上市

公司最少應有三名獨立非執行董事，而其中最少一名須持有合適的專業資格或會計或相關財務管理專長。

截至本年報日期，所有獨立非執行董事已根據上市規則第3.13條向聯交所及本公司提交有關其獨立性的確認書，而本公司亦視他們為獨立人士。

於本年報日期，本公司的董事名單如下：

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

附註：

1. 自2012年1月4日起由非執行董事調任獨立非執行董事。
2. 自2011年9月1日起獲委任為獨立非執行董事。

董事的詳細履歷按上市規則規定，載於本年報第116至122頁，所提供資料包括姓名、年齡、於本公司及其附屬公司的職位、於本公司及本集團的服務年期，以及其他股東應關注的資料(當中或包括業務經驗)、與其他董事或高級管理人員的關係，以及於過去三年在香港或海外任何證券市場上市的上市公司中擔任的其他董事職位，以及其他主要的任命及專業資格。全體董事的服務任期均不超過三年。

## 董事的責任

### 董事進行證券交易

集團已採納上市規則附錄10所載的《上市發行機構董事進行證券交易標準守則》(「標準守則」)的規定，作為集團就董事進行證券交易的紀律守則。就回應本公司的具體查詢，所有董事均確認於2011年年內進行的所有證券交易中，均遵守標準守則所規定的交易準則。

於2011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。

# 企業管治報告

## 紀律守則

公司有一套《董事及僱員紀律守則》(「紀律守則」)作為董事和僱員待人處事的指引。紀律守則就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提供指引，同時亦作為監察遵守紀律守則的程序及其執行的方法。紀律守則強調在業務活動中務須恪守道德價值及良知，並要求董事及僱員在履行其職責時遵守紀律守則。

## 董事的入職簡報及專業發展

為確保董事繼續對董事會作出知情及切合需要的貢獻，公司秘書負責向新任和現任董事提供全面、正式及度身設計的入職說明、簡介和其他培訓課程，藉此適時加強他們的知識和技能，以及對最佳企業管治常規的關注。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，並要求他們提交所參加培訓活動的記錄。

## 董事的委任、重選、退任及輪值

經提名委員會推薦，任何一名人士可於任何時間，由股東大會上的股東，或由董事會委任為董事會成員，以填補董事會的臨時空缺。所有董事均有指定的任期，及須最少每三年一次在公司股東週年大會上依章輪值退任並參與重選。獲委任填補董事會臨時空缺的董事，其任期至下一屆股東週年大會召開時為止，並可參與重選。即使董事的任期尚未屆滿，在適當地根據公司細則召開罷免董事的股東大會上，股東亦可透過特別決議案罷免其職位。

為了確保董事的獨立性，已服務董事會逾九年的獨立非執行董事的任何委任，須由股東以個別決議案批准。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。

## 提名董事候選人的程序

如有股東欲提議由在股東大會上即將退任的董事以外的人士參選董事，該股東應向本公司總辦事處(香港九龍荔枝角寶輪街9號)送達一份有關通知，表明其欲提議該人士參選董事之意向，並註明公司秘書收啟。該通告須由有關股東(並非提議的候選人，並有資格出席通告所述的股東大會並於會上投票的股東)簽署。股東亦應送達一份由獲提名候選人簽署以表明其參選意向的通知。提交上述通知的期限至少為七日，開始日期不得早於寄發進行此等選舉的股東大會的通告後一日，而最後日期不得遲於該股東大會召開日期前七天。為方便本公司將有關建議通知股東，該書面通知必須載有董事候選人的全名、《上市規則》第13.51(2)條規定該人士須予披露的個人履歷資料，以及該人士對公開其個人資料的同意書。股東提名董事候選人的程序登載於本公司網站。

## 董事委任及退任

廖柏偉教授自2011年9月1日起獲委任為本公司獨立非執行董事，以及九巴和龍運的董事。廖教授獲董事會委任以填補因錢元偉先生於2011年7月1日辭任而出現的臨時空缺，任期至下一屆於2012年5月17日召開的股東週年大會為止。屆時，廖教授將合資格參與重選，並須在本公司其後舉行的股東週年大會上依章輪值退任及膺選連任。

錢元偉先生於2011年7月1日辭任本公司、九巴和龍運的董事。

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。

### 董事輪值

於2011年股東週年大會上，本公司的六名董事(分別為鍾士元爵士、伍兆燦先生、陳祖澤博士、蕭炯柱先生、苗學禮先生及歐陽杞浚先生)輪值退任，並均獲選連任本公司董事。(附註：正如本公司在2011年4月14日的通函中披露，鍾士元爵士表示願意於2011年股東週年大會上參選連任，任期只為一年。)

將於2012年5月17日舉行的股東週年大會(「2012年股東週年大會」)上，郭炳聯先生、雷中元先生、伍穎梅女士、李家祥博士、何達文先生及廖柏偉教授將須輪值退任董事職位。以上全體退任董事均符合資格並獲得提名委員會提名，以及獲董事會推薦於2012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。

### 主席及董事總經理的職責劃分

主席及董事總經理職位分別由獨立非執行董事鍾士元爵士及執行董事何達文先生出任，兩人並無任何財務、業務、親屬或其他關係。公司清晰劃分主席及董事總經理之間的角色及職責，可確保更完善的管治。

公司透過設立獨立非執行主席一職，能確保董事會有策略地全面運作，並能評估運作董事會的成效。該獨立非執行主席亦會對管理層進行獨立監察，同時確保董事會一直緊守股東的利益。

主席與董事總經理的角色及職責已透過書面作明確界定，並簡述如下：

#### 主席之職責

- 主持董事會及股東會議
- 確保有效管理董事會的運作
- 確保所有重大及相關事項均以適時及具建設性的方式討論
- 確保遵守良好的企業管治常規
- 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

#### 董事總經理之職責

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

主席每年均在董事總經理及執行董事不在場的情況下，與非執行董事會面一次，以商討集團的業務事宜。此會議已於2011年10月24日舉行。

# 企業管治報告

## 董事會會議

董事會通常定期舉行全體會議，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建議的最佳常規進行，其程序簡述如下：

- 董事會成員於每年年初均獲發董事會常規會議的年度時間表；
- 董事可要求將若干議題納入董事會會議的議程內；
- 董事會常規會議的議程由公司秘書草議，並由公司主席批准；
- 召開董事會會議通知書一般於開會前一個月向董事發出，有關議程及討論文件亦在會議一星期前於董事間傳閱，令董事有足夠時間了解將會討論的相關事宜，以便作出符合公司最佳利益的知情決定；
- 高級管理人員就各業務範疇的營運及財務表現向董事會匯報；及
- 所有董事會會議的會議記錄草稿均由公司秘書負責編寫，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

董事均被要求每年兩次向公司披露他們於其他上市公司或機構所持有的職務。根據公司細則，董事必須申報他們在會上擬討論的任何交易、安排或其他事項中

的利益(如有)。如董事在建議進行的交易中有利益衝突或重大利益，則他們須就相關的決議案放棄投票。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2011年，本公司訂立兩項持續關連交易，詳情載於本年報第94至95頁。

## 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。

## 董事會的授權

高級管理人員和主要公司行政人員為董事會及時提供準確、充足及詳盡的財務及營運資訊，讓他們知悉集團的最新發展以便作出知情決定及有效地履行職責。

董事會設立四個特定的董事委員會，分別是常務委員會、審核委員會、薪酬委員會及提名委員會，以監察集團的特定事務。各委員會均以書面列明其職權範圍，並有足夠的權力及資源履行其職務。闡述董事會授予各董事委員會的角色和權限的職權範圍，已上載本公司及聯交所網站。

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 <sup>^</sup> GBS	主席		主席	主席
李家祥博士太平紳士 <sup>^</sup> GBS, OBE		主席	成員	成員
蕭炯柱太平紳士 <sup>^</sup> GBS, CBE		成員		成員
郭炳聯太平紳士 <sup>#</sup>	成員			
陳祖澤博士太平紳士 <sup>^</sup> GBS(附註1)	成員		成員	
伍穎梅女士 <sup>#</sup>	成員			
錢元偉先生 <sup>#</sup>		前任成員(附註2)		
苗學禮先生 <sup>#</sup> SBS, OBE		成員(附註3)		
雷中元先生* M.H.	成員			
何達文先生*	成員			

<sup>^</sup> 獨立非執行董事

<sup>#</sup> 非執行董事

\* 執行董事

附註：

1. 自2012年1月4日起由非執行董事調任獨立非執行董事。
2. 自2011年7月1日起辭任審核委員會成員。
3. 自2011年7月1日起獲委任為審核委員會成員。

### 常務委員會

常務委員會由董事會成立，以向董事會提供意見及協助其制訂政策，同時監察管理層在執行政策時的表現。於2011年，常務委員會與高級管理人員舉行了11次會議，共同檢討和商議與現時業務及潛在投資機會相關的財務、營運及策略事宜，並直接向董事會匯報討論結果及提出建議。

### 審核委員會

審核委員會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。審核委員會的職權範圍主要根據香港會計師公會於《審核委員會有效運作指引》中提出的建議，並參照上市規則的企業管治守則作出更新。審核委員會獲授權負責監察本公司的財務報告程序、內部監控程序和風險管理系統，及本公司與獨立核數師的關係。

於2011年，審核委員會連同高級管理人員和本公司獨立核數師畢馬威會計師事務所舉行了兩次會議，透徹地審視及討論本公司的財務報告、內部監控及其他有關事宜。於會議完結後，獨立核數師獲邀請與審核委員會成員私下商議審計上的事項及在高級管理人員不在場的情況下他們希望討論的任何其他事宜。於每次會議後，審核委員會主席向董事會呈交報告，並簡報所有產生的重要事項。

# 企業管治報告

審核委員會於2011年的主要工作包括：

## (a) 檢討本公司的財務匯報程序、內部監控及風險管理系統

- 與高級管理人員檢討本集團採納的會計原則及實務、本公司及主要附屬公司的財務業績、財務報表的準確性及公平性，以及內部稽核和獨立審計的範疇；
- 檢討經修訂的會計準則及其可能的轉變，以及其對本公司及本集團財務報告的影響；
- 與獨立核數師檢討審計程序的成效，以及獨立核數師審閱未經審計的中期財務報告及審計全年度財務報表和業績公佈的發現；
- 討論及檢討由稽核部主管編製的審核報告。這些報告涵蓋內部稽核各方面的事宜，包括稽核目的、稽核方法、曾進行的稽核工作及所得的發現。審核委員會評核負責會計及財務匯報和內部監控工作人員的資歷及經驗，以及為這些員工提供的資源、培訓課程及預算是否足夠，並檢視內部監控職能；
- 為內部核數師及高級管理人員提供指引，確保集團採用相關的會計政策及實務與適用的會計準則及法例規定一致，並得到貫徹執行；及
- 與獨立核數師及高級管理人員進行檢討，確保按上市規則的要求妥善披露關連交易。

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2011年6月30日止六個月的未經審核中期財務報告，以及截至2011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2012年12月31日止年度財務報表的核數師。

## 薪酬委員會

薪酬委員會負責制訂薪酬政策，包括訂立本集團董事及員工之聘用條款、薪酬及退休福利的指引。委員會還釐定按表現分派花紅的適當準則，並根據本集團的目標及目的，就人力資源的有關政策進行檢討及向董事會提出建議。薪酬委員會於2011年的職權範圍、薪酬政策及所進行的工作，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。提名委員會的角色是負責物色擁有合適技能及經驗的人士，以供董事會作出考慮，並確保董事委任乃按正式、嚴謹及透明的程序來進行。提名委員會的主要職權範圍包括：

- 制訂提名政策供董事會考慮，以及執行董事會訂立的提名政策；
- 檢討及監察董事會的架構、規模及組成(包括董事的技能、知識和經驗)，並就任何改變建議向董事會提供意見；
- 物色及提名具合適資格的人士為董事候選人，供董事會審批；
- 就委任或重新委任董事和董事的繼任安排(特別是主席及董事總經理職位)，向董事會提供意見；及
- 評估獨立非執行董事的獨立性。

各董事於2011年的股東週年大會、董事會會議及委員會會議的整體出席記錄表列如下：

董事會成員	出席次數/會議次數					
	2011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
<b>獨立非執行董事</b>						
鍾士元爵士太平紳士 GBM, GBE(主席)	1/1	11/11				
梁乃鵬博士太平紳士 GBS(副主席)	1/1	11/11	10/11		3/3	2/2
陳祖澤博士太平紳士 GBS(附註1)	1/1	11/11	11/11		3/3	
李家祥博士太平紳士 GBS, OBE	1/1	11/11		2/2	3/3	1/2
蕭炯柱太平紳士 GBS, CBE	1/1	11/11		2/2		2/2
廖柏偉教授太平紳士 SBS(附註2)		4/4				
<b>非執行董事</b>						
郭炳聯太平紳士 (由容永忠先生擔任替代董事)	1/1	11/11	11/11			
郭炳湘博士太平紳士 (由蘇偉基先生擔任替代董事)	1/1	10/11				
伍兆燦先生 (由伍穎梅女士擔任替代董事)	1/1	11/11				
雷禮權先生	1/1	11/11				
伍穎梅女士	1/1	11/11	10/11			
錢元偉先生(附註3)	1/1	5/5		1/1		
苗學禮先生 SBS, OBE(附註4)	1/1	11/11		1/1		
<b>執行董事</b>						
雷中元先生 M.H.	1/1	8/11	9/11			
何達文先生(董事總經理)	1/1	11/11	11/11			
歐陽杞浚先生(副董事總經理)	1/1	11/11				

附註：

1. 自2012年1月4日起由非執行董事調任獨立非執行董事。
2. 自2011年9月1日起獲委任為獨立非執行董事。
3. 自2011年7月1日起辭任董事，且不再擔任審核委員會成員。
4. 自2011年7月1日起獲委任為審核委員會成員。

### 向高級管理人員授予職責

授權由本公司執行董事組成的高級管理人員及其在不同範疇具備廣泛經驗及專長的管理團隊，在董事會及相關董事委員會的督導下，負責集團業務的日常管理。本公司的專業團隊適時為董事們提供準確、充足及詳盡的財務及營運資料，讓他們掌握集團的最新發展、作出知情決定和有效地履行職責。

### 公司秘書

胡蓮娜小姐為本公司的公司秘書。她是香港特許秘書公會的會員，向本公司的董事總經理匯報，負責就管治事宜向董事會提供意見，並協助董事的入職簡介及專業發展。

# 企業管治報告

## 問責及審核

### 財務報告

董事明瞭本身有責任根據香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》以及香港公司條例中的披露要求編製本公司及本集團的財務報表，以作出真實和公允的反映。這些責任範圍涵蓋中期報告及年報、「價格敏感資料」的通知和其他在上市規則下要求披露的財務資料，以及向規管當局提交的報告和為符合法例規定要求而需要披露的任何資料。

本公司在相應會計期結束後兩個月及三個月期限內，分別適時公佈中期及全年度財務業績。

刊載於本年報第135至203頁的本公司及本集團截至2011年12月31日止年度的財務報表，以真實和公允的觀點，反映本公司及本集團於年內的狀況，以及業績和現金流量的情況。這些財務報表乃根據由香港會計師公會頒佈的《香港財務報告準則》編製。獨立核數師畢馬威會計師事務所的責任載於本年報第134頁的核數師報告內。

本集團的內部監控框架是建基於下列元素：

#### 董事會

- 確立崇高的道德操守及德行標準，並監察管理層遵守這些準則的情況
- 確保具備完善和有效的內部監控措施
- 監察及審視內部監控框架的表現

#### 審核委員會

- 審視內部監控框架
- 提出指示以便設計及執行完善和有效的內部監控系統
- 確保內部稽核職能的獨立性與透明度
- 促進內部稽核人員與獨立核數師的合作
- 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
- 向董事會報告有關本公司內部監控系統的表現

#### 稽核部

- 制訂執行計劃，以監察內部監控系統的成效
- 與各營運單位合作，監察它們遵守內部監控實務的程度
- 對內部監控系統進行穩健的檢討及嚴格的測試，並提出改善建議
- 定期直接向審核委員會匯報
- 對內部監控實務的成效提供獨立客觀的保證

### 內部監控及風險管理

董事會明白本身有責任維持一套完善和有效的內部監控系統，以保障集團的資產、減低營運系統風險，以及就避免出現財務及非財務資料上的重大錯誤作出合理保證。我們於集團各層面採用嚴謹的內部監控措施，確保有效監察集團的日常營運。

由董事會委任用以監察本集團的內部監控框架及評估其成效的審核委員會，就確保有效的內部監控系統扮演重要角色。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

本集團透過結構分明而權責清晰的機構框架、管理層及員工秉持高度操守標準的企業文化，以及行之有效的風險管理制度，確保維持完善的監控環境。

#### 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

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。管理層負責設計、採用和維護內部監控，並編製營運計劃和財務預算，以便按照經確定及須優先把握的商機分配資源。獲批准的計劃及預算會作為監察執行成效的基準。董事會及審核委員會則監督管理表現及檢測內部監控措施的成效。我們亦不時成立特別董事委員會及跨部門工作委員會以處理特定事項。

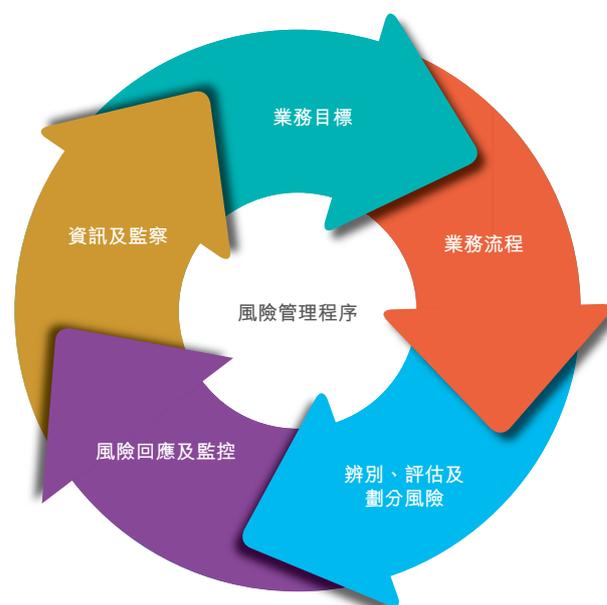
### 商業道德

本集團的內部監控環境乃建基於崇高道德觀及管理層誠信。《董事及員工守則》(「紀律守則」)及《僱員手冊》訂立本集團預期所有董事及員工須遵守的規則及政策。這些指引涵蓋所有層面的行政及營運活動，包括與顧客、供應商、競爭者及員工的關係，並彰顯本集團的社會責任。紀律守則亦強調在處理財務資料及於財務報告作出披露時，務須透明、客觀、具誠信及可靠。

### 企業風險管理

集團的業務涉及各種風險，如財務和營運風險。這些風險可能阻礙我們達致或提升企業價值觀。我們根據 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。框架涉及識別與集團目標相關的不同業務營運流程中的潛在風險，並採用合適的定量和定質技術來評估其影響及發生的可能性。本公司按照各業務的重要性，就其流程中的內在風險水平，釐定適當的優先處理次序，並制訂及落實合適的應對措施及監控，把風險承擔減至最低。同時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：



### 卓有成效的品質管理系統

本公司兩間主要附屬公司九巴及陽光巴士有限公司(「陽光巴士」)已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。九巴所採用的品質管理系統，於1999年獲得涵蓋全公司的ISO 9001:1994品質管理系統認證，而兩間主要九巴車廠則於2003年取得ISO 14001環境管理系統認證。陽光巴士所提供的非專營巴士服務於2008年獲得ISO 9001:2000證書，而九巴及陽光巴士於成功完成升級審核後，於2009年獲取ISO 9001:2008證書。

# 企業管治報告

在我們的品質管理系統中，所有主要財務和營運程序及指示，包括解說的流程圖，均已作清晰記錄，並在發佈前經認可人士批核。這些文件記錄涵蓋所有主要營運流程，以及負責人員及各自的職責，並不時接受查察及修訂，以確保文件記錄能夠配合工序的轉變。久經訓練的內部品質審核人員亦定期進行實地審核，確保日常營運是根據文件所記錄的程序進行。如發現任何違規情況，將會立即採取預防及糾正措施。管理層每三個月召開會議，檢討品質管理系統的成效及達標情況，並持續制訂及落實改善計劃，以提升標準。

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2011年，在九巴及陽光巴士的ISO認證審核中，並無發現品質管理系統有違規情況。

品質管理系統的採用，提升了員工的合作性，並確保參與營運過程的每個人均朝向達成同一目標及遵照所需的ISO標準。架構清晰及有系統的文件模式亦有助制訂本集團的策略及營運計劃，並訂立表現指標，讓每個業務單位衡量自身的成效。

## 營運持續計劃

作為本集團的主要附屬公司，九巴已確立及把營運持續計劃製成書面文件，並不時根據情況變化作出更新。營運持續計劃是風險管理程序的重要一環，有助管理層在危機中作出迅速的回應，並將九巴關鍵的業務功能回復至一個可接受的預設水平，藉以保障持份者的利益。營運持續計劃識別及評估受影響業務職能的主要風險，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可行。

## 企業資源規劃系統

本集團採用一套全面的企業資源規劃系統，包括SAP電子商務軟件，為有系統地分析大量營運及財務數據提供度身訂造的解決方案。此系統協助董事會及高級管理人員適時作出知情的策略性業務決定，並按預算對照評估管理表現。

## 建立全面的內部審核職能

稽核部在監察本集團的內部管治中擔當關鍵角色。該部門負責對集團的風險和監控措施進行獨立檢討，並向高級管理人員和審核委員會作出合理保證，確保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。

為確保集團內部審核職能的獨立性，稽核部主管直接向董事總經理和審核委員會匯報。

於2011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，並向有關的營運單位、董事總經理及審核委員會報告結果及建議跟進行動；
- 對集團的風險和監控措施進行獨立檢討，並確保有關風險和內部監控之不足已得到充分處理；及
- 對高級管理層或審核委員會所關注的重點事項進行特別檢討。

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2011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資料的監控措施

本公司明白本身在上市規則下的責任，因而設立適當的程序及內部監控來處理及發佈價格敏感資料。能夠取得價格敏感及/或特定資料的董事會成員、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要作用。如在審閱本公司中期財務報告及審計全年財務報表的過程中有任何主要發現，本公司的獨立核數師會直接向審核委員會及董事會匯報。獨立核數師亦獲邀出席審核委員會會議及股東週年大會。

審核委員會負責監察獨立核數師對集團進行的審核及非審核服務。我們訂立了正式的政策，確保委任獨立核數師提供非審核服務，並不會影響其提供審核服務的獨立性。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2011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就獨立性的規定，書面正式向審核委員會確認截至2011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2011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
有關審計的服務	5.9
有關非審計的服務	1.1
<b>總數</b>	<b>7.0</b>

## 與持份者的通訊

### 與股東的溝通

集團留意自身的企業責任，為股東提供評估集團表現所需的資料。董事會已制訂股東溝通政策，並登載於本公司網站，同時將予定期檢討，以確保發揮成效。我們透過多種溝通渠道傳達集團的訊息，包括新聞稿、中期及全年業績公佈、中期報告、年報及通函。其他關乎股東利益的各種資訊，亦上載於本公司的企業網站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。

本公司成功在各層面的業務建立及維持優秀的企業管治實務，備受專業機構肯定。本公司的2010年年報於2011年奪得以下六項殊榮：

- 香港會計師公會主辦的最佳企業管治資料披露大獎非恒指成份股(大市值)組別金獎；
- 香港管理專業協會最佳年報獎的優異年報獎；及
- ARC國際年報大獎的版面設計金獎(Gold Award for Interior Design)、主席函件銅獎(Bronze Award for Chairman's Letter)、財務數據銅獎(Bronze Award for Financial Data)，以及文稿銅獎(Bronze Award for Written Text)；

董事會視本公司股東大會為與股東直接溝通的重要良機。全體董事及高級管理人員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。

### 向董事會垂詢的程序

股東除了於股東大會上提問外，本公司亦歡迎股東向董事會作出查詢。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。

### 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



載通國際眾董事於2011年股東週年大會上與股東會晤

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。書面要求必須列明有關決議案，連同不超過1,000字而與建議決議案所指事宜相關的陳述書，並經所有有關股東簽署。書面要求可包含兩份或以上同樣格式，並由所有有關股東簽署的文件。書面要求必須送達本公司位於香港九龍荔枝角寶輪街9號的總辦事處，並註明公司秘書收啟。如屬於要求發出決議案通知的申請書，該申請書須於股東大會舉行前不少於六個星期送達；如屬於任何其他申請書，則須於股東大會舉行前不少於一個星期送達。申請書將由本公司股份過戶登記處核實，在確定為適當及符合程序後，公司秘書將安排將有關決議案納入股東大會的議程內，惟有關股東須繳存合理足夠款項（不少於港幣2,000元），用以支付公司根據法定要求向所有登記股東發出決議案通知及傳遞有關股東呈交的陳述書所產生的開支。反之，若有關要求經核實為不符合程序或有關股東未能繳存足夠款項作為公司上述用途的開支，有關股東將獲通知有關結果，而要求提出的決議案將不獲納入股東大會的議程內。

### 股東週年大會

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2011年5月19日召開的2011年股東週年大會，議決的事項概述如下：

- 通過截至2010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2010年12月31日止年度的普通末期股息每股港幣1.05元；
- 重選鍾士元爵士、伍兆燦先生、陳祖澤博士、蕭炯柱先生、苗學禮先生及歐陽杞浚先生為本公司董事；
- 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2011年股東週年大會會議的詳情及投票結果已於2011年5月19日刊載於本公司及聯交所的網站內。

以下為本公司2012年度財政紀要：

2011年度全年業績公佈	2012年3月15日
向股東派發2011年年報及隨附的通函	2012年4月17日
有權出席2012年股東週年大會並於會上投票的最後登記過戶日期	2012年5月9日
2012年股東週年大會的股份過戶停辦日期	2012年5月10日至17日(首尾兩天包括在內)
2012年股東週年大會舉行日期	2012年5月17日
2011年度末期股息最後登記過戶日期	2012年5月22日
2011年度末期股息的股份過戶停辦日期	2012年5月23日
派發2011年度末期股息	2012年6月1日
2012年度中期業績公佈	2012年8月中旬
派發2012年度中期股息	2012年10月中旬
財政年度結算日	2012年12月31日

### 章程文件

本公司的經更新及綜合細則已載於本公司及聯交所的網站。於2011年，本公司並無更改公司細則。

### 與公眾的溝通

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

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

**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** — 九巴及龍運印行多份小冊子及單張，讓乘客得悉服務和營運的最新資訊。

2011年，九巴網站榮膺由互聯網專業人員協會舉辦的「無障礙優異網站2010」鑽石大獎、由影視及娛樂事務管理處舉辦的「2010年優秀網站選舉」的十大優秀網站，以及由香港互聯網註冊管理有限公司舉辦的香港十大.hk網站選舉中的企業組優異獎。

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。

### 與員工溝通

管理層與員工保持緊密的雙向溝通，不但是我們締造佳績的關鍵，更是提升員工的忠誠度及服務效率的最有效方法。

為致力促進各階層員工的彼此了解及合作精神，本集團成立了六個勞資協商委員會，提供渠道予九巴與龍運管理層及員工商討安全和工作環境，以及與福利有關的事宜。

集團更設立員工網站，讓員工取得有關的管理通告，以及掌握有關工資、員工事項及活動等切身問題的資訊。網站還提供網上迎新培訓、電子學習課程及員工論壇。集團並定期製作視像光碟和出版《今日九巴》企業月刊，讓員工(特別是前線員工)緊貼集團以至業界的最新消息及活動。《今日九巴》中的每月專欄「給同事的信」，是管理層與員工進一步加強溝通的重要途徑。

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

# 薪酬報告

薪酬委員會於2003年成立，由本公司獨立非執行董事兼副主席梁乃鵬博士擔任委員會主席。委員會其他成員為李家祥博士和陳祖澤博士，兩人均為本公司獨立非執行董事。

薪酬委員會獲董事會授權，負責確保公司採用結構合適及公平公正的薪酬政策，使董事及員工的利益與公司其他持份者的利益一致，並配合公司的理想、目標和表現。薪酬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，並盡量鼓勵個人對集團作出貢獻。

集團採納的主要薪酬政策如下：

- 董事及高級管理人員均不得參與釐定其個人薪酬；
- 包括董事在內的薪酬政策及常規須具最高的透明度；及
- 薪酬組合為所有參與者提供一個公平的獎勵制度，考慮因素包括資歷、經驗及表現等，同時參照市場常規及同類公司為類似職位提供的薪酬組合。而必要時，亦可就人力資源相關事宜徵求獨立專業顧問的意見。

薪酬委員會的書面職權範圍現已上載公司網站，完全符合《上市規則》附錄14所載的守則條文。委員會的主要職務包括：

- 就本公司全體董事及高級管理人員的薪酬政策及架構，以及為制訂薪酬政策而確立正規而具透明度的程序，向董事會作出建議；

薪酬委員會獲董事會授權，負責確保公司採用結構合適及公平公正的薪酬政策，使董事及員工的利益與公司其他持份者的利益一致，並配合公司的理想、目標和表現。

- 為釐定董事薪酬制訂指引(包括執行董事的聘用條款、薪酬及退休福利)，並就個別執行董事及高級管理人員以至非執行董事的薪酬組合向董事會作出建議；
- 考慮可作比較的公司所支付的薪酬，以及集團相關僱員所投入的時間、所承擔的職責及聘用條件；
- 檢討及批准因執行董事及高級管理人員喪失或終止聘用或委任後應予支付的補償，以確保與合約條款相符，若未能符合有關的合約條款，補償亦須公平合理，且不會過多；
- 檢討及批准因董事行為失當而遭罷免或解僱的補償安排，以確保與合約條款相符，若未能符合有關的合約條款，補償亦須合理和恰當；
- 確保並無董事或其任何關連人士參與制訂本身薪酬；及
- 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2011年，薪酬委員會：

- 檢討2011年的薪酬政策；
- 檢討執行董事及非執行董事的薪酬，並根據工作量、業務的規模及複雜性，與大型上市公司的薪酬水平作比較；
- 因應集團的評核標準，並考慮市場慣例和根據集團的表現，檢討集團僱員每年按工作表現分派之花紅；及
- 參考通脹幅度和根據僱員本身的條件，審議僱員的工資及薪酬加幅。

### 釐定董事薪酬的準則

為符合良好的企業管治實務，集團根據正規化的原則來評估董事的薪酬，當中參照市場常規及經驗證的方法。集團以「Higgs計算法」，並參照本公司就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所作的桌面比較調查結果釐定董事袍金。

## 薪酬報告

2011年的董事袍金架構已獲本公司2008年和2010年股東週年大會批准，並保持有效至本公司股東大會另有決定為止。董事袍金架構列載如下：

	每年袍金 港幣	由1月1日起 生效
<b>董事會成員</b>		
- 主席	504,000	2008
- 其他董事	360,000	
<b>審核委員會成員</b>		
- 主席	84,000	2008
- 其他成員	60,000	
<b>薪酬委員會成員</b>		
- 主席	42,000	2008
- 其他成員	30,000	
<b>常務委員會成員 (執行董事除外)</b>		
- 主席	336,000	2010
- 其他成員	240,000	

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

各董事截至2011年12月31日止年度按名列示的薪酬組合，連同2010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，即本公司執行董事雷中元先生、何達文先生和歐陽杞浚先生三位(其個人履歷載於本年報第116至122頁之董事簡介內)，以及其他員工的薪酬時，參考本地公司類似職位的薪酬，使集團員工薪酬組合與市場常規的薪酬政策看齊。視乎集團本身的業績表現，集團可按個別員工的功勞酌情派發花紅。酌情花紅的金額，經考慮集團的業績後，須由薪酬委員會及董事會進行檢討及審批。集團並無高級管理人員擔任薪酬委員會成員。高級管理人員及其他僱員的薪酬包括以下主要組成部分：

### 基本報酬

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

### 酌情花紅

集團根據業績表現，考慮員工相應作出的貢獻而釐定酌情花紅。集團可授予酌情花紅，以表揚個別員工的傑出表現。員工須接受直屬上司全面的工作表現評估，而其表現至少須達到滿意評級，才會獲考慮授予獎勵花紅。

## 僱員退休福利計劃

集團提供兩個僱員無需供款之界定利益退休福利計劃，分別為「九巴月薪員工公積金計劃」(「月薪計劃」)及「九巴日薪職工退休金計劃」(「日薪計劃」)，並參與於2000年根據《強制性公積金計劃條例》設立及註冊的界定供款退休福利計劃——「新地強積金僱主營辦計劃」。

### i) 月薪計劃

月薪計劃於1978年以信託形式正式成立，並已根據《職業退休計劃條例》(第426章)註冊。該計劃交由一獨立信託人管理，其資產與集團之資產分開持有。根據現行的計劃條款，合資格成員的福利相等於其最後月薪乘以服務年資及成員已完成之服務年數所適用的福利系數。該計劃的供款，乃根據獨立精算師定期為退休計劃估值所提出的建議而作出。該計劃已停止接受於2000年12月1日或之後首次或再次獲九巴聘用(包括任何參與月薪計劃的附屬公司或聯營公司)的僱員參加。

### ii) 日薪計劃

日薪計劃於1983年以信託形式正式成立，並已根據《職業退休計劃條例》(第426章)註冊。該計劃交由一獨立信託人管理，其資產與集團之資產分開持有。該計劃為日薪僱員於死亡、退休或離職時提供福利。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入息5%之供款，而每月的有關收入之上限為港幣20,000元。

# 董事簡介



## 鍾士元爵士太平紳士

GBM, GBE, PhD, FREng

主席及獨立非執行董事，94歲。  
鍾士元爵士自1999年8月12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董事會主席及獨立非執行董事。之前他曾為中電控股有限公司獨立非執行董事及新鴻基地產發展有限公司(「新地」)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)。他現為香港科技大學副校監。鍾士元爵士40多年來對香港政治、工業、社會及高等教育有極大貢獻。曾任香港立法局(1974-78)及行政局(1980-88)首席

議員，回歸後出任特區行政會議召集人(1997-99)。他亦曾出任香港工業總會(1966-70)、生產力促進局主席(1974-78)、工程師學會(1960-61)及工程科學院(1994-97)會長。他曾於1972年負責成立香港理工、1984年成立城市理工、1991年成立香港科技大學三間高等學府及於1990年成立醫院管理局。他在1982年至1985年參與中英政府談判香港前途，及在1992年至1997年參與籌備香港特區成立，貢獻良多。



## 梁乃鵬博士太平紳士

GBS, LLD, BA

副主席及獨立非執行董事，71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。梁博士亦為本公司的提名委員會、薪酬委員會及常務委員會主席。梁氏亦為電視廣播有限公司(一家於香港上市的公司)的行政主席。梁博士積極參與公共事務超過30年，並於1993年至2007年期間出任民眾安全服務隊

處長，1997年至2002年期間出任廣播事務管理局主席及1997年至2003年期間出任香港城市大學校董會主席。現任香港城市大學副監督及前任行政長官及政治委任官員離職後工作諮詢委員會委員。



### 郭炳聯太平紳士

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

非執行董事，58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、永泰地產有限公司之非執行董事及渣打銀行（香港）有限公司之獨立非執行董事。

於社會公職方面，郭先生為香港地產建設商會董事、香港總商會理事及香港中文大學校董會副主席。郭先生為本公司董事郭炳湘博士太平紳士之弟弟。



### 郭炳湘博士太平紳士

D. Sc., MSc (Lond), DIC, MICE

非執行董事，61歲。郭博士自1997年9月4日起出任載通國際控股有限公司（「本公司」）董事。他亦自1990年11月15日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司董事。郭博士獲英國倫敦大學帝國理工學院榮譽理

學博士並持有英國倫敦大學帝國理工學院土木工程系碩士學位。並為英國土木工程師學會會員及香港工程師學會會員。郭博士為中央財經大學會計學院榮譽顧問，並為同濟大學及南京大學名譽校董。郭博士現為新鴻基地產發展有限公司（「新地」）之非執行董事（按證券及期貨條例第XV部涵義，新地屬本公司主要股東之一），郭博士是新意網集團有限公司之執行董事，亦是威信停車場管理（控股）有限公司及鴻昌進出口有限公司的董事。郭博士同時出任香港地產建設商會董事、東尖沙咀地產發展商聯會有限公司董事及香港酒店業聯會名譽司庫。

在社區參與方面，他曾為香港公益金歷屆董事委員會主席。他亦是香港中文大學工商管理碩士課程顧問委員會委員及香港科技大學顧問委員會榮譽委員。郭博士為北京市及廣州市榮譽市民及中華人民共和國全國政協常務委員。郭博士為法國亞洲文化藝術協會委員會成員，並獲頒法國榮譽軍團騎士團勳章，亦為世界華商聯合促進會及世界華人中國藝術收藏家學會榮譽會長。郭博士為本公司董事郭炳聯太平紳士之兄長。

## 董事簡介



### 伍兆燦

非執行董事，81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。



### 陳祖澤博士太平紳士

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

獨立非執行董事，68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。陳博士為本公司薪酬委員會及常務委員會成員。他自2012年1月4日起調任本公司獨立非執行董事。陳博士亦為路訊通控股有限公司(本公司間接持有，並於香港聯合交易所有限公司上市的附屬公司)主席兼非執行董事。陳博士為恒生銀行有限公司、粵海投資有限公司及太古地產有限公司獨立非執行董事。陳博士曾於2000年至2003年間任香港交易及結算所有限公司之獨立非執行董事。他於1964年至1978年及1980年至1993年間任職於香港政府，期間歷任港督私人秘書、副常

務司、政府新聞處處長、副布政司、工商司及教育及人力統籌司等要職。1978年至1980年間曾任職新鴻基財務有限公司為執行董事及總經理。陳博士亦為香港公益金董事、尤德爵士紀念基金理事會主席、香港科技大學顧問委員會主席及外匯基金諮詢委員會委員。陳博士於2000年12月獲頒DHL/南華早報傑出管理獎，並於同月獲香港大學頒授榮譽院士。陳博士於1997年取得國際管理中心工商管理學榮譽博士學位，並於2011年及2009年分別獲香港大學及香港科技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。



## 雷禮權

BSc (Econ)

非執行董事，52歲。雷氏自1997年9月4日起出任載通國際

控股有限公司董事。他亦自1993年1月14日及1997年5月8日起分別出任九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司董事。雷氏曾於英國之國際性商人銀行任職五年及英國之國際性會計師事務所任職三年。雷氏為紀念其先祖父雷瑞德先生，於1995年成立了「雷瑞德教育基金」，以資助優秀的中港學生負笈海外升學。由於該基金極為成功，

雷氏於1999年被邀請成為Hong Kong Oxford Scholarship Fund之委員會成員。雷氏亦於2003年被邀請成為The Friends of Cambridge University in Hong Kong之執委會成員。The Friends of Cambridge University乃Prince Philip Scholarship之籌辦機構。



## 雷中元

M.H., BEC, AASA, FCILT

執行董事，77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。

## 董事簡介



### 伍穎梅

BA, MBA (Chicago), MPA (Harvard),  
FCIM, CMILT, MHKIoD

非執行董事，48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之一；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、智經研究中心理事、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。



### 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，58歲。李博士自1998年12月10日起分別出任載通國際控股有限公司(「本公

司」)、九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司董事，並於2004年9月16日起獲委任為路訊通控股有限公司之獨立非執行董事。李氏為李湯陳會計師事務所高級合夥人，執業會計師，並為數碼通電訊集團有限公司、王氏國際(集團)有限公司、恒生銀行有限公司、華潤創業有限公司及交通銀行股份有限公司之獨立非執行董事，該等公司的股份於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)上市。他為萬科企業股份有限公司、中化化肥控股有限公司、中國航空技術國際控股有限

公司及美維控股有限公司(於2010年4月19日撤回其上市地位前，是一家在聯交所上市之公司)之前獨立非執行董事。他亦是新鴻基地產發展有限公司(「新地」)的獨立非執行董事(按證券及期貨條例第XV部涵義，新地屬本公司主要股東之一)。李氏為中國人民政治協商會議第十一屆全國委員會委員。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，50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。何氏曾擔任一間商人銀行的投資董事，及香港和國內多間運輸基建管理及投資公司的執行董事。他亦曾於一家國際著名汽水品牌旗下的四家中外合營企業擔任董事。何氏持有劍橋大學工程系碩士學位及香港大學工商管理碩士學位。



## 蕭炯柱太平紳士

GBS, CBE, MSS (Birmingham, UK)

獨立非執行董事，66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。

## 董事簡介



### 苗學禮

SBS, OBE, MPA (Harvard), BA (Lond)

非執行董事，61歲。苗學禮先生自2008年3月1日起出任載通

國際控股有限公司及九龍巴士(一九三三)有限公司董事，並自2008年3月20日起出任路訊通控股有限公司董事。他於2007年2月卸任中國香港特別行政區駐日內瓦世界貿易組織常設代表，並離開公務員隊伍。他在退休前的35年事業發展中曾任多個要職，包括在2002年至2004年任財經事務及庫務局常任秘書長，在1996年至2002年任房屋署署長及房屋委員會行政總裁，在1993年

至1996年任貿易署署長，在1991年至1993年任海事處處長，在1989年至1991年任布政司辦公室資訊統籌處長，以及在1979年至1982年任港督私人秘書。苗學禮先生現為新鴻基地產發展有限公司持有部分股權的附屬公司香港商用航空中心有限公司主席，並曾出任非執行董事。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，40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。歐陽氏於2009年10月加入九巴，在此之前，其曾擔任麥肯錫公司(McKinsey & Company)之全球副董事，參與領導麥肯錫公司之運輸、基建及物流事務，為多家著名的跨國公司及中國企業就一系列策略性議題提供諮詢。在任職管理顧問

之前，其曾就職於香港及新加坡兩所國際性金融機構的結構衍生產品部及外匯部。歐陽氏持有布朗大學(Brown University)之經濟及政治學學士學位及美國西北大學(Northwestern University)凱洛格工商管理學院(Kellogg School of Management)之工商管理碩士學位。



### 廖柏偉教授太平紳士

SBS

獨立非執行董事，64歲。廖教授自2011年9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獨立非執行董事。廖教授為美國普林斯頓大學學士及史丹福大學博士，廖教授為前任香港中文大學副校長，現任經濟學講座教授。廖教授出任多項與其學術領域相關之職位，包括擔任香港亞太研究所經濟研究中心主任、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。

公司/職位	姓名
<b>載通國際控股有限公司</b>	
公司秘書	胡蓮娜 MBA, BA, AAT, CGA, FCIS, MIFC, CFC
<b>九龍巴士(一九三三)有限公司</b>	
財務及行政總監	何世基 BBA, MBA, CA(Canada), FCPA
商務總監	雷兆光 BSc
車務總監	霍彩福 CMILT
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	何嘉麗 BRS, Hon.Dip.
顧客服務部主管	陳碧燕 BA
商務及資產管理部主管	唐東明 MSc, MBA, CEng, MIStructE, MHKIE, RPE, AP, RSE
財務策劃及成本會計部主管	劉冠坤 MBA, ACA, CPA
人力資源部主管	黃佩儀 BSocSc, MIHRM
資訊科技部主管	梁開添 BSc, DMS
保險部主管	梁美芬 ACII, Chartered Insurance Practitioner
稽核部主管	梁文龍 BSc(Hons), ACA, FCCA, CPA, CGA
辦公室行政部主管	邱麗明 BBA
策劃及發展部主管	梁彩明 MBA, CPA
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, ACCA, CMILT
九龍灣廠總經理	溫健添 BSc
荔枝角廠總經理	馬少華 BA, CMILT, AMInstTA, PgD
沙田廠總經理	馮兆雄 BSc(Econ), MA, CMILT
屯門廠總經理	胡堅強
<b>龍運巴士有限公司</b>	
總經理	陳永聰
<b>九巴(中國)控股有限公司及新香港巴士有限公司</b>	
總經理	杜式文 MBA, CMILT
<b>陽光巴士控股有限公司</b>	
總經理	黃振鴻 CMILT
<b>路訊通控股有限公司</b>	
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 – 133	董事會報告書		
134	獨立核數師報告		
135	綜合損益計算表		
136	綜合全面收益表		
137 – 138	綜合資產負債表		
139	資產負債表		
140	綜合權益變動表		
141	綜合現金流量表		
142 – 203	財務報表附註		
142 – 157	1 主要會計政策	181	23 以股票結算之股份交易
157	2 會計政策變動	182 – 184	24 應收賬款
158	3 營業額	184 – 185	25 現金及現金等價物
159	4 其他收益淨額	186	26 銀行貸款及透支
160	5 除稅前盈利	186	27 應付賬款及應計費用
161	6 於綜合損益計算表列出之所得稅	187	28 或有事項準備金 — 保險
162 – 163	7 董事之酬金	187 – 188	29 於綜合資產負債表列出之所得稅
164	8 最高薪酬之員工	189	30 長期服務金準備金
164	9 本公司股權持有人應佔盈利	189 – 191	31 股本及儲備金
165	10 其他全面收益	191 – 192	32 承擔
165	11 每股盈利	192	33 或有負債
165	12 股息	193 – 199	34 金融風險管理及公平價值
166 – 168	13 分部匯報	200 – 201	35 與有關連人士的重大交易
169 – 171	14 固定資產	201	36 無需調整之結算日後事項
172	15 無形資產	202	37 會計估算及判斷
172 – 173	16 商譽	203	38 已頒佈但尚未於截至2011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	17 媒體資產		
174	18 非流動預付款		
174 – 176	19 附屬公司權益		
177	20 聯營公司權益		
178	21 其他金融資產		
179 – 181	22 僱員退休福利		

# 董事會報告書

董事會同寅欣然向各股東提呈截至2011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，註冊辦事處位於Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM11, Bermuda，而主要營業地址為香港九龍荔枝角寶輪街九號。

## 主要業務

本公司之主要業務是投資控股，而集團之主要業務為專營及非專營公共運輸服務、物業持有及發展，以及媒體銷售業務。本公司主要附屬公司之資料刊載於財務報表附註19。

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2011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135至203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242,351,000元(2010年為港幣866,886,000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元已於2011年10月17日派發予股東(2010年為每股港幣0.30元)。董事會現建議於2012年6月1日向股東派發截至2011年12月31日止年度之普通末期股息每股港幣0.45元(2010年為每股港幣1.05元)。

## 慈善捐款

集團於年內的慈善捐款為港幣285,000元(2010年為港幣535,000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388,829,000元(2010年為港幣703,686,000元)，以及工具和其他固定資產，總值港幣334,071,000元(2010年為港幣335,051,000元)。年內，總值港幣621,046,000元(2010年為港幣341,080,000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31(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：

鍾士元爵士太平紳士*	(主席)
梁乃鵬博士太平紳士*	(副主席)
郭炳聯太平紳士	
郭炳湘博士太平紳士	
伍兆燦	
雷禮權	
陳祖澤博士太平紳士*	(自2012年1月4日起調任為獨立非執行董事)
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*	(於2011年9月1日獲委任)
容永忠	(郭炳聯太平紳士之替代董事)
蘇偉基	(郭炳湘博士太平紳士之替代董事)
錢元偉	(於2011年7月1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上市證券規則》(「上市規則」)附錄14規定，郭炳聯先生、雷中元先生、伍穎梅女士、李家祥博士、何達文先生及廖柏偉教授將於即將舉行之股東週年大會(「股東週年大會」)依章輪值退任，但符合資格並願意候選連任。此外，鍾士元爵士將於股東週年大會後退任董事職位，並且不會候選連任。

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2011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) 已發行股份權益

#### (i) 本公司

	每股面值港幣1元之普通股				所持有 股份總數	佔已發行 股份總額 百分比
	個人權益	家族權益	公司權益	信託權益		
鍾士元爵士*	18,821	—	—	—	18,821	0.005%
梁乃鵬博士*	—	—	—	—	—	—
郭炳聯	393,350	—	—	—	393,350	0.097%
郭炳湘博士	61,522	—	—	—	61,522	0.015%
伍兆燦	—	21,000,609	—	—	21,000,609	5.203%
雷禮權	6,251,416	—	—	—	6,251,416	1.549%
陳祖澤博士*	2,000	—	—	—	2,000	—
雷中元	12,427	—	—	2,651,750	2,664,177	0.660%
				(附註1)		
伍穎梅	41,416	—	—	21,000,609	21,042,025	5.213%
				(附註2)		
李家祥博士*	—	—	—	—	—	—
何達文	—	—	—	—	—	—
蕭炯柱*	—	—	—	—	—	—
苗學禮	—	—	—	—	—	—
歐陽杞浚	—	—	—	—	—	—
廖柏偉教授*	—	—	—	—	—	—
容永忠 (郭炳聯先生之替代董事)	—	—	—	—	—	—
蘇偉基 (郭炳湘博士之替代董事)	—	—	—	—	—	—

\* 獨立非執行董事

附註：(1) 雷中元先生及其家庭成員於若干私人信託中擁有權益，而該等私人信託合共實益持有本公司股份2,651,750股。

(2) 伍穎梅女士以若干私人信託之受益人身份於21,000,609股本公司股份中擁有權益，該等私人信託實益持有上述股份。

# 董事會報告書

## 董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉(續)

### (a) 已發行股份權益(續)

#### (ii) 路訊通控股有限公司(「路訊通」)，本公司之附屬公司

	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		
鍾士元爵士*	4,000	–	–	–	4,000	–
梁乃鵬博士*	–	–	–	–	–	–
郭炳聯	37,400	–	–	–	37,400	0.004%
郭炳湘博士	6,600	–	–	–	6,600	0.001%
伍兆燦	–	123,743	–	–	123,743	0.012%
雷禮權	412,371	–	–	–	412,371	0.041%
陳祖澤博士*	–	–	–	–	–	–
雷中元	–	–	–	209,131	209,131	0.021%
				(附註1)		
伍穎梅	1,000,000	–	–	123,743	1,123,743	0.113%
				(附註2)		
李家祥博士*	–	–	–	–	–	–
何達文	–	–	–	–	–	–
蕭炯柱*	–	–	–	–	–	–
苗學禮	–	–	–	–	–	–
歐陽杞浚	–	–	–	–	–	–
廖柏偉教授*	–	–	–	–	–	–
容永忠 (郭炳聯先生之替代董事)	–	–	–	–	–	–
蘇偉基 (郭炳湘博士之替代董事)	–	–	–	–	–	–

\* 獨立非執行董事

附註：(1) 雷中元先生及其家庭成員於若干私人信託中擁有權益，而該等私人信託合共實益持有路訊通股份209,131股。

(2) 伍穎梅女士以若干私人信託之受益人身份於123,743股路訊通股份中擁有權益，該等私人信託實益持有上述股份。

於2011年12月31日，各董事並無在本公司股本中持有非實益權益。

## 董事所持有的股份、相關股份和債券證的權益及淡倉(續)

### (b) 相關股份權益

路訊通於2001年6月7日採納一項購股權計劃(「該計劃」)。該計劃有效期為10年，並已於2011年6月6日結束。

年內並無授出購股權，於2011年12月31日並無購股權尚未行使(2010年：無)。

除上文所述者外，本公司董事或其配偶或其未滿18歲的子女，並無持有本公司、其附屬公司或其相聯法團公司之股份、相關股份或債券證之權益或淡倉，而需根據《證券及期貨條例》第352條規定載於本公司董事所佔權益及淡倉登記冊，或根據《上市公司董事進行證券交易的標準守則》規定通知本公司。

### 董事之服務合約

本公司或其附屬公司並無與擬於即將舉行之股東週年大會上候選連任之董事訂立任何於一年內若本公司或其附屬公司終止其合約時，需作出賠償(除法定賠償外)之尚未屆滿的服務合約。

### 董事之合約權益

正如在財務報表附註35(a)中披露，集團的若干附屬公司與一名股東(即新鴻基地產發展有限公司(「新鴻基地產」))的若干附屬公司進行交易。郭炳聯先生及郭炳湘博士為新鴻基地產董事。根據《證券及期貨條例》第XV部，郭炳聯先生由於在新鴻基地產已發行股份中擁有或視作擁有逾5%股權而於該等交易中持有重大權益，而郭炳湘博士於新鴻基地產已發行股份中持有的權益則尚待解決。

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

# 董事會報告書

## 股東所持有的股份、相關股份及債券證權益及淡倉

於2011年12月31日，本公司董事或最高行政人員以外之人士所持有本公司或其相聯法團公司(根據《證券及期貨條例》第XV部的定義)5%或以上之股份或相關股份的權益或淡倉，而根據《證券及期貨條例》第XV部第2及第3分部規定已通知本公司及香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)，以及按《證券及期貨條例》第336條需載於本公司的登記冊者，詳情如下：

	每股面值港幣1元之普通股			佔已發行股份總額百分比
	登記股東	公司權益	所持有股份總數	
新鴻基地產發展有限公司(附註1及2)	–	133,271,012	133,271,012	33.0%
藝湖有限公司(附註1)	68,600,352	–	68,600,352	17.0%
滙豐國際信託有限公司(附註3)	35,837,445	–	35,837,445	8.9%
HSBC Trustee (C.I.) Limited(附註3)	134,341,973	–	134,341,973	33.3%
Kwong Tai Holdings (PTC) Limited(附註4)	21,000,609	–	21,000,609	5.2%

附註：(1) 新鴻基地產所披露之權益包括藝湖有限公司所披露之68,600,352股。

(2) 根據香港公司收購及合併守則(「收購守則」)，如任何人士收購(不論是在一段時間內進行一系列交易與否)一家公司30%或以上的投票權，該人士必需提出強制性收購建議。自2001年10月19日起，該收購守則所觸發之強制性收購責任的臨界限額由35%下降至30%。然而，倘一位或兩位或以上一致行動之人士於緊接2001年10月19日之前已經持有一間公司超過30%但不多於35%的投票權，則過渡期條款將適用於該等人士。只要有關持有量維持在該個範圍內及有關持有量在該日起10年內維持在該個範圍內，就該名或該等人士而言，收購守則在詮釋及應用時應猶如收購守則第26.1(a)及(b)條所述的30%觸發點為35%，以及該名或該等人士毋需受收購守則第26.1(c)及(d)條的2%自由增購率所規限。就此而言，新鴻基地產於緊接2001年10月19日之前一直持有本公司超過30%但不多於35%的投票權，因此只要新鴻基地產於2001年10月19日起10年內之投票權維持在該範圍內，則上述過渡期條款將適用於新鴻基地產。自2011年10月19日起，上述過渡期條款結束，新鴻基地產為收購守則第26.1(c)及(d)條的2%自由增購率所規限。

(3) 滙豐國際信託有限公司及HSBC Trustee (C.I.) Limited被視作在為客戶信託持有之本公司170,179,418股股份中擁有權益，其中133,271,012股是為新鴻基地產所持有。

(4) Kwong Tai Holdings (PTC) Limited所披露之權益包括由伍兆燦先生和伍穎梅女士(均為本公司董事)所披露的21,000,609股股份。

## 購買、出售或贖回本公司之股份

本年度內本公司或其附屬公司並無購買、出售或贖回任何本公司之股份。

## 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119、121及122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」。

### 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2012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2001年香港人口生命表為準、成員離職率為零，以及正常退休年齡為65歲。
- (iii) 該計劃的資產於2011年12月31日之市值為港幣1,040,741,000元(2010年為港幣1,206,019,000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2011年12月31日止年度暫停供款。
- (v) 於2011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307,698,000元(2010年為港幣504,970,000元)，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣307,756,000元(2010年為港幣505,221,000元)。

### 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2001年香港人口生命表為準、成員離職率為零，以及正常退休年齡為60歲。
- (iii) 該計劃的資產於2011年12月31日之市值為港幣2,347,364,000元(2010年為港幣2,767,252,000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2011年12月31日止年度暫停供款。
- (v) 於2011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790,566,000元(2010年為港幣1,212,364,000元)，而以即時解散基準計算之資金盈餘則為港幣865,470,000元(2010年為港幣1,294,235,000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(x)(ii)及22)。

# 董事會報告書

## 僱員退休福利計劃(續)

### 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2011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2011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26。

## 主要顧客及供應商

來自集團之首五大客戶收入佔集團全年總收入不足30%。

從集團之首五大供應商全年所購買的貨品值佔集團購貨總支出不足30%。

## 財務匯告

集團最近10個財政年度之業績、資產及負債撮要刊載於本年報第204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

本公司在年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。

## 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91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2011年12月31日止年度的財務報表。

## 確認獨立性

根據上市規則第3.13條的規定，各獨立非執行董事已按年向本公司確認其獨立性，而經本公司考慮後，認為所有獨立非執行董事均為獨立人士。

## 足夠公眾持股量

根據本公司所能獲取的公開資訊及董事所掌握的截至本年報日期止資料，董事確認本公司的公眾持股量在年內一直維持在上市規則所規定的水平。

## 核數師

畢馬威會計師事務所依章告退但願接受重聘。有關重聘畢馬威會計師事務所為本公司核數師的決議案將於下次股東週年大會上提出。

承董事會命

主席

**鍾士元**

香港，2012年3月15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135至203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2011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2011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

2012年3月15日

# 綜合損益計算表

截至2011年12月31日止年度  
(以港幣呈列)

	附註	2011年 千元	2010年 千元
<b>營業額</b>	3及13	<b>6,947,544</b>	6,686,836
其他收益淨額	4	<b>248,471</b>	186,570
出售物業成本		<b>(25,103)</b>	(6,665)
員工成本	5(a)	<b>(3,075,104)</b>	(3,040,705)
折舊及攤銷		<b>(883,491)</b>	(899,248)
燃油		<b>(1,548,498)</b>	(1,140,289)
零件及物料		<b>(219,080)</b>	(245,274)
隧道費		<b>(383,563)</b>	(363,827)
物業銷售及市場推廣支出		<b>(1,206)</b>	(1,832)
其他經營成本		<b>(697,658)</b>	(651,095)
<b>經營盈利</b>		<b>362,312</b>	524,471
融資成本	5(b)	<b>(8,630)</b>	(6,618)
出售樓宇及租賃土地權益所得收益	35(a)(ix)	–	489,052
應佔聯營公司盈利		<b>31,292</b>	33,821
其他金融資產減值虧損	21(b)	<b>(109,606)</b>	(110,000)
<b>除稅前盈利</b>	5	<b>275,368</b>	930,726
所得稅	6(a)	<b>(41,253)</b>	(75,352)
<b>本年度盈利</b>		<b>234,115</b>	855,374
<b>歸屬予：</b>			
本公司股權持有人	9	<b>242,351</b>	866,886
非控制性權益		<b>(8,236)</b>	(11,512)
<b>本年度盈利</b>		<b>234,115</b>	855,374
<b>本公司股權持有人應佔本年度盈利：</b>			
來自出售樓宇及租賃土地權益及曼克頓山物業		<b>72,869</b>	471,952
來自本集團其他業務		<b>169,482</b>	394,934
		<b>242,351</b>	866,886
<b>每股盈利 — 基本及攤薄：</b>	11		
來自出售樓宇及租賃土地權益及曼克頓山物業		<b>0.18 元</b>	1.17 元
來自本集團其他業務		<b>0.42 元</b>	0.98 元
		<b>0.60 元</b>	2.15 元

第142至203頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。有關歸屬於本年度盈利的已付及應付本公司股權持有人的股息，其資料載於附註12。

# 綜合全面收益表

截至2011年12月31日止年度  
(以港幣呈列)

	附註	2011年 千元	2010年 千元
本年度盈利		234,115	855,374
年內其他全面收益(除稅及作出重新分類調整後)：			
換算按外幣結算之香港境外實體財務報表之匯兌差額		26,552	21,885
出售香港境外業務後兌換儲備重新分類		(751)	-
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	(1,023)	8,222
本年度全面收益總額		258,893	885,481
歸屬予：			
本公司股權持有人		267,129	896,993
非控制性權益		(8,236)	(11,512)
本年度全面收益總額		258,893	885,481

第142至203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2011年12月31日  
(以港幣呈列)

	附註	2011年 千元	2010年 千元
<b>非流動資產</b>			
固定資產	14(a)		
– 投資物業		123,135	123,767
– 發展中投資物業		11,741	5,236
– 租賃土地權益		71,426	73,438
– 其他物業、機器及設備		3,914,255	4,073,853
		<b>4,120,557</b>	4,276,294
無形資產	15	44,178	22,536
商譽	16	63,315	63,315
非流動預付款	18	1,667	44,267
聯營公司權益	20	668,136	640,263
其他金融資產	21	472,465	636,262
僱員福利資產	22(a)	800,656	789,983
遞延稅項資產	29(b)	3,536	6,055
		<b>6,174,510</b>	6,478,975
<b>流動資產</b>			
持作出售的已落成物業		19,702	45,245
零件及物料		59,420	62,032
應收賬款	24	348,444	256,628
其他金融資產	21	15,032	–
按金及預付款		30,340	32,569
可收回本期稅項	29(a)	110,757	15,781
已抵押及受限制銀行存款	25(a)	45,455	73,921
現金及現金等價物	25(a)	2,928,606	2,726,776
		<b>3,557,756</b>	3,212,952
<b>流動負債</b>			
銀行貸款及透支	26	70,040	197,592
應付賬款及應計費用	27	1,066,876	1,109,044
應付第三者保險賠償	28	136,297	131,122
應付本期稅項	29(a)	4,541	12,400
		<b>1,277,754</b>	1,450,158
<b>淨流動資產</b>		<b>2,280,002</b>	1,762,794
<b>資產總值減流動負債</b>		<b>8,454,512</b>	8,241,769

# 綜合資產負債表

於2011年12月31日  
(以港幣呈列)

	附註	2011年 千元	2010年 千元
<b>非流動負債</b>			
銀行貸款	26	<b>797,901</b>	469,916
或有事項準備金 — 保險	28	<b>309,575</b>	300,295
遞延稅項負債	29(b)	<b>607,445</b>	499,456
長期服務金準備金	30	<b>37,254</b>	29,885
		<b>1,752,175</b>	1,299,552
<b>資產淨值</b>		<b>6,702,337</b>	6,942,217
<b>股本及儲備金</b>			
股本	31(b)	<b>403,639</b>	403,639
儲備金		<b>6,116,421</b>	6,333,659
<b>歸屬本公司股權持有人總權益</b>		<b>6,520,060</b>	6,737,298
<b>非控制性權益</b>		<b>182,277</b>	204,919
<b>權益總額</b>		<b>6,702,337</b>	6,942,217

經董事會於2012年3月15日核准及授權公佈

主席  
**鍾士元**

董事總經理  
**何達文**

第142至203頁的財務報表附註屬本財務報表的一部分。

# 資產負債表

於2011年12月31日  
(以港幣呈列)

	附註	2011年 千元	2010年 千元
<b>非流動資產</b>			
機器及設備	14(b)	-	-
投資於附屬公司	19(a)	<b>1,188,423</b>	1,188,423
		<b>1,188,423</b>	1,188,423
<b>流動資產</b>			
按金及預付款		<b>801</b>	473
應收附屬公司款項	19(b)	<b>8,178,226</b>	7,890,053
現金及現金等價物	25(a)	<b>38,368</b>	31,590
		<b>8,217,395</b>	7,922,116
<b>流動負債</b>			
應付賬款及應計費用	27	<b>41,300</b>	42,088
應付附屬公司款項	19(b)	<b>7,437,109</b>	7,357,759
		<b>7,478,409</b>	7,399,847
<b>淨流動資產</b>		<b>738,986</b>	522,269
<b>資產淨值</b>		<b>1,927,409</b>	1,710,692
<b>股本及儲備金</b>	31(a)		
股本		<b>403,639</b>	403,639
儲備金		<b>1,523,770</b>	1,307,053
<b>權益總額</b>		<b>1,927,409</b>	1,710,692

經董事會於2012年3月15日核准及授權公佈

主席  
**鍾士元**

董事總經理  
**何達文**

第142至203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2011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	千元	千元		
			(附註31(c)(i))	(附註31(c)(ii))				
<b>於2010年1月1日之結餘</b>	403,639	1,102,851	111,188	6	5,171,173	6,788,857	228,843	7,017,700
<b>於2010年的權益變動：</b>								
本年度盈利/(虧損)	-	-	-	-	866,886	866,886	(11,512)	855,374
其他全面收益	-	-	21,885	8,222	-	30,107	-	30,107
本年度全面收益總額	-	-	21,885	8,222	866,886	896,993	(11,512)	885,481
批准上年度的股息	12(b)	-	-	-	(827,460)	(827,460)	-	(827,460)
償還非控制性權益資本	-	-	-	-	-	-	(3,976)	(3,976)
派付予非控制性權益股息	-	-	-	-	-	-	(8,436)	(8,436)
批准本年度的股息	12(a)	-	-	-	(121,092)	(121,092)	-	(121,092)
<b>於2010年12月31日及 2011年1月1日之結餘</b>	<b>403,639</b>	<b>1,102,851</b>	<b>133,073</b>	<b>8,228</b>	<b>5,089,507</b>	<b>6,737,298</b>	<b>204,919</b>	<b>6,942,217</b>
<b>於2011年的權益變動：</b>								
本年度盈利/(虧損)	-	-	-	-	242,351	242,351	(8,236)	234,115
其他全面收益	-	-	25,801	(1,023)	-	24,778	-	24,778
本年度全面收益總額	-	-	25,801	(1,023)	242,351	267,129	(8,236)	258,893
批准上年度的股息	12(b)	-	-	-	(423,821)	(423,821)	-	(423,821)
派付予非控制性權益股息	-	-	-	-	-	-	(13,058)	(13,058)
出售附屬公司	-	(237)	-	-	237	-	(1,348)	(1,348)
批准本年度的股息	12(a)	-	-	-	(60,546)	(60,546)	-	(60,546)
<b>於2011年12月31日之結餘</b>	<b>403,639</b>	<b>1,102,614</b>	<b>158,874</b>	<b>7,205</b>	<b>4,847,728</b>	<b>6,520,060</b>	<b>182,277</b>	<b>6,702,337</b>

第142至203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2011年12月31日止年度

(以港幣呈列)

	附註	2011年 千元	2010年 千元
<b>經營業務</b>			
來自經營業務的現金	25(b)	<b>1,136,901</b>	1,407,931
已收利息		<b>53,994</b>	31,816
已付利息		<b>(8,011)</b>	(8,411)
已付香港利得稅		<b>(32,103)</b>	(116,301)
<b>來自經營業務的現金淨額</b>		<b>1,150,781</b>	1,315,035
<b>投資活動</b>			
已抵押及受限制銀行存款減少/(增加)		<b>28,466</b>	(22,721)
原本到期日超過三個月的銀行存款減少		<b>845,447</b>	742,962
添置固定資產		<b>(758,142)</b>	(1,034,218)
添置無形資產		<b>(21,642)</b>	(1,000)
購入可供出售債務證券		-	(386,565)
出售固定資產所得款項		<b>8,530</b>	496,399
來自出售附屬公司的現金流出淨額		<b>(2,337)</b>	-
承資公司貸款減少/(增加)		<b>27,064</b>	(26,127)
聯營公司股息收入		<b>28,083</b>	26,374
非上市股權證券股息收入		<b>31,000</b>	16,145
<b>產自/(用於)投資活動的現金淨額</b>		<b>186,469</b>	(188,751)
<b>融資活動</b>			
支付本公司股權持有人的股息		<b>(484,367)</b>	(948,552)
支付非控制性權益股息		<b>(13,058)</b>	(8,436)
新增銀行貸款		<b>550,000</b>	200,000
償還銀行貸款		<b>(350,000)</b>	(400,000)
償還非控制性權益資本		-	(3,976)
<b>用於融資活動的現金淨額</b>		<b>(297,425)</b>	(1,160,964)
<b>現金及現金等價物淨額增加/(減少)</b>		<b>1,039,825</b>	(34,680)
<b>於1月1日的現金及現金等價物</b>		<b>642,062</b>	671,654
<b>匯兌差額</b>		<b>7,641</b>	5,088
<b>於12月31日的現金及現金等價物</b>	25(a)	<b>1,689,528</b>	642,062

第142至203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2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2011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(f))、衍生金融工具(見附註1(g))及僱員福利資產(見附註1(x)(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。

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時的會計期間造成影響，集團將於同期內確認會計估算調整；若會計估算的調整將對當時及未來的會計期間構成影響，集團將會在同期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37。

### (c) 附屬公司及非控制性權益

附屬公司是指集團控制之實體。若本集團有權控制一個實體的財務及經營政策從而於其活動之中獲益，則表示該實體受本集團控制。現時可行使的潛在投票權，為評估控制權的考慮因素之一。

在附屬公司之投資將由取得控制權當日起合併入綜合財務報表內，直至控制權結束當日止。集團內公司間之結存及交易，及集團內公司間之交易所產生之任何未變現盈利，將於編製綜合財務報表時予以全面抵銷。集團內公司間之交易所產生之未變現虧損按與未變現盈利相同之方式抵銷，惟只限於未變現虧損並不顯示存在減值的情況。

## 1 主要會計政策(續)

### (c) 附屬公司及非控制性權益(續)

非控制性權益是指非由本公司直接或間接應佔的附屬公司權益。就非控制性權益而言，集團並沒有與持有此等權益的人士達成任何額外條款，以至令集團整體上須就該等權益承擔符合金融負債定義的合約責任。就每項業務合併，集團可選擇以公平價值或附屬公司的可予識別資產淨值的份額以計量非控制性權益。

非控制性權益列入綜合資產負債表的權益賬內，與本公司股權持有人應佔權益分開列賬。至於非控制性權益應佔集團業績的權益，則於綜合損益計算表及綜合全面收益表內列報，並作為非控制性權益與本公司股權持有人應佔年內總盈利或虧損及全面收益總額的一個分配項目。

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

如集團失去附屬公司控制權，該權益變更會被視為出售該附屬公司的全部權益，其收益或損失將會計入損益賬。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(f))，或於聯營公司的投資成本(如適用)(見附註1(d))。

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(m)(ii))。

### (d) 聯營公司及合營企業

聯營公司是指集團可以對該公司管理層產生相當大的影響，包括參與財務及經營決策，但不是控制或共同控制其管理層的實體。

合營企業是指集團與其他方根據合約安排經營經濟活動，該活動受雙方共同控制。

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

聯營公司的投資是按權益法列入綜合財務報表。按照權益法，投資先以成本入賬，及就集團佔該承資公司可識別淨資產在收購日期的公平價值及該項投資成本的多餘數額(如有)作出調整。其後，就集團佔該承資公司淨資產在收購後的變動及與該項投資有關的任何減值虧損作出調整(見附註1(e)及1(m))。任何於收購日期超逾成本的差額、集團所佔承資公司於收購後的除稅後業績及年內任何減值虧損於綜合損益計算表內確認，而集團在收購後所佔承資公司其他除稅後的全面收益項目則於綜合全面收益表內確認。

# 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) 聯營公司及合營企業(續)

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償付的承擔除外。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，但假如未變現虧損證實已轉讓資產已產生減值，則這些未變現虧損會即時在綜合損益計算表內確認。

如集團不再對聯營公司擁有重大影響，會被視為出售在該承資公司的全部權益，其收益或損失將會計入損益賬。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(f))。

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

### (e) 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於被收購者持有的權益公平價值的總和；
- (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(m)(ii))。

若於年內出售現金生產單位，任何歸屬予出售項目的收購商譽將被計入出售項目的收益或虧損之內。

## 1 主要會計政策(續)

### (f) 投資於其他債務及股權證券

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)的政策如下：

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

若投資於股權證券未能在活躍市場上取得市場報價，以及未能可靠地計量其公平價值，則按成本值減去累計減值虧損(見附註1(m)(i))在資產負債表列賬。

不屬於以上類別的證券投資歸類為可供出售證券。於每個結算日，集團將重新計量其公平價值，並將因公平價值變動而產生的收益或虧損於其他全面收益確認，並另於權益賬中的公平價值儲備累計，惟因貨幣性項目(例如債務證券)的攤銷成本變動而產生的外匯損益則直接於損益計算表中確認。來自該等投資的股息收入根據附註1(u)(v)所載的政策於損益計算表中確認，而倘該等投資附有利息，則按實際利率法計算並根據附註1(u)(iv)所載的政策於損益計算表中確認。倘該等投資被剔出賬目或出現減值(見附註1(m)(i))，之前於權益賬中確認的累計收益或虧損將由權益賬重新分類至損益計算表。

投資項目將於集團承諾購入/出售該投資項目當日或項目到期當日被列入/剔出賬目。

### (g) 衍生金融工具

衍生金融工具最初乃按公平價值確認，並於每個結算日重新計量其公平價值，由此產生的盈虧將即時於損益計算表中確認，但若衍生工具符合現金流量對沖會計方法，則任何因此產生的盈虧將按照被對沖項目的性質確認(見附註1(h))。

### (h) 現金流量對沖

當衍生金融工具是指定用來對沖已確認資產或負債或非常可能進行的預期交易的現金流量變動，或已承諾未來交易的外匯風險變動，則其重新計量公平價值時所產生的任何盈虧中的有效部份於其他全面收益中確認，並另於權益賬中的對沖儲備累計。無效部份則即時於損益計算表內確認。

如對沖一項預期交易將導致非金融資產或非金融負債被確認，有關的盈虧將從權益賬中重新分類，並計入非金融資產或負債的初次成本或其他賬面值中。

如對沖一項預期交易將導致金融資產或金融負債被確認，有關的盈虧將從權益賬中重新分類，並於所購入的資產或承擔的債務對損益計算表造成影響(例如當利息成本或支出被確認時)的同期或期間內，於損益計算表內確認。

除上述兩項政策說明所涵蓋者外，與現金流量對沖相關的盈虧將從權益賬中重新分類，並於被對沖的預期交易對損益計算表造成影響的同期或期間內，於損益計算表內確認。

# 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)

### (h) 現金流量對沖(續)

當對沖工具到期或被出售、被終止或被行使、或集團取消指定的對沖用途但被對沖的預期交易預期仍然會進行，則當時的累計盈虧會保留在權益賬中直至交易進行為止，並按照以上政策確認。如被對沖的交易不再預期會進行，權益賬中的累計未變現盈虧則重新分類至損益計算表。

### (i) 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(k))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(m)(ii))於資產負債表中列賬。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(u)(vi)所述列賬。

### (j) 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(m)(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(v))。

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)

### (k) 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。

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載列於附註1(j)。減值虧損按照附註1(m)(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。

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。

### (l) 無形資產(不包括商譽)

媒體資產是指廣告權，而廣告權為購入中華人民共和國(「中國」)廣告展示屏上安放廣告之經營權之成本，當中包括使廣告展示屏達致現時狀態及運往現址以進行擬作的用途時所涉及之任何直接攤佔的成本。廣告權乃按成本減累計攤銷及減值虧損(見附註1(m)(ii))列賬。

廣告權乃以直線法按5至10年(即廣告權的協議使用期)在損益計算表攤銷。

集團收購具有有限可用年期的客運服務牌照及運輸經營權，按成本減除累計攤銷及減值虧損(見附註1(m)(ii))列賬。這些資產乃按其估計可用年期以直線法在綜合損益計算表攤銷。至於被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經營權，則按成本減除累計減值虧損(見附註1(m)(ii))於資產負債表上列賬。

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，並在損益計算表確認。

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 1 主要會計政策(續)

### (m) 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討按成本或經攤銷成本值列賬或歸類為可供出售證券的投資於債務及股權證券及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
- 股權工具投資的公平價值顯著或長期下跌至低於其成本值。

若存在減值證據，集團將按以下方式決定及確認減值虧損：

- 對於在附屬公司及聯營公司的投資(包括按權益法確認的投資(見附註1(d)))，其減值虧損是按附註1(m)(ii)比較投資的整體可收回價值與其賬面值來計量。倘用於按附註1(m)(ii)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。

## 1 主要會計政策(續)

### (m) 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)

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。

#### (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：

- 物業、機器及設備；
- 投資物業；
- 發展中投資物業；
- 無形資產；及
- 商譽。

若有任何跡象顯示上述情況，資產的可收回價值將會評估。此外，即使並無任何減值跡象，商譽及具有無限可用年期的無形資產仍按年進行減值評估。

#### - 可收回價值之計算方法

資產的可收回價值為其公平價值減出售成本或使用價值之間的較高者。在衡量使用價值時，預計未來現金流量將按除稅前貼現率計算貼現值，以反映市場目前對金錢的時間值和該資產的特定風險的評估。倘某項資產所賺取之現金流量並非大致上獨立於其他資產的現金流，則按獨立賺取現金流的最小一組資產組合(即一個現金生產單位)釐定可收回的價值。

#### - 減值虧損之確認

若資產或其所屬現金生產單位的賬面值超逾其可收回價值，則於損益計算表確認其減值虧損。為現金生產單位而確認之減值虧損，將首先用以撇減該現金生產單位(或一組單位)之任何商譽之賬面值，然後按比例減少單位(或一組單位)內其他資產之賬面值，但資產的賬面值不可減至低於其扣除出售成本後的公平價值或使用價值(如能確定)。

# 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)

### (m) 資產減值(續)

#### (ii) 其他資產之減值(續)

- 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。

#### (iii) 中期財務報告及減值

根據上市規則，本集團必須遵照《香港會計準則》第34號「中期財務報告」之規定編製本財政年度首六個月的中期財務報告。在中期期間結束時，本集團應用的減值測試、確認及撥回標準與財政年度結束時將會採用的相同(見附註1(m)(i)及(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，則確認為其他全面收益而非損益計算表中。

### (n) 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。

### (o) 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。

### (p) 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(m)(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。

### (q) 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。

## 1 主要會計政策(續)

### (r) 貿易及其他應付賬款

貿易及其他應付賬款最初按公平價值確認，其後則按攤銷成本列賬(但按附註1(t)(i)計量的財務擔保負債則屬例外)，但若貼現影響輕微，則按成本列賬。

### (s) 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。

### (t) 已發出財務擔保、準備金及或有負債

#### (i) 已發出之財務擔保

財務擔保是指擔保受益人(「持有人」)要求發行人(即擔保人)支付指定金額，以賠償持有人因指定負責人未能按債務工具條款依期還款所造成的損失之合約。

當本公司為附屬公司之借貸發出財務擔保，該擔保的公平價值將初步確認為遞延收入並列入應付賬款及應計費用內。而遞延收入初始確認後，本公司於附屬公司的投資亦相應增加。

初步確認為遞延收入的擔保金額，將於擔保期內在損益計算表攤銷，並作為已發出的財務擔保之收入列賬。此外，本公司將於以下情況按照附註1(t)(iii)確認準備金：當擔保合約的持有人可能根據擔保要求本公司支付擔保金額及預期該金額超越與該擔保有關係之應付賬款及應計費用的賬面值，即初步確認的金額減累計攤銷。

#### (ii) 於業務合併過程中承擔的或有負債

於業務合併過程中承擔的或有負債於收購當日為現有責任時，初步按公平價值列賬，惟此公平價值必須能夠可靠地計算。此等或有負債初步按公平價值確認後，將按初步確認金額減累計攤銷(如適用)或按附註1(t)(iii)所述方法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(t)(iii)披露。

#### (iii) 其他準備金及或有負債

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

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

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 1 主要會計政策(續)

### (u) 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，則計入應付賬款及應計費用內。  
  
如物業按遞延條款出售，令部分銷售收入須於一段免息期過後方可收取，其售價與不採用遞延條款的售價兩者之差額成為融資收入，並參考免息期內應收銷售收入的實際收益率，撥入損益計算表。
- (iii) 媒體銷售收入乃在有關廣告播放或公開推出時確認。
- (iv) 利息收入乃按實際利率法計算確認。
- (v) 非上市投資股息收入將於股東收取股息權利被確立時確認。
- (vi) 經營租賃之應收租金收入，於租賃期內以等額分期在損益計算表中確認，除非有其他基準能更清楚地反映使用租賃資產所產生的效益模式。給予的租金優惠在損益計算表中確認，作為累計應收租賃款項淨額的一部分。或有租金於賺取的會計期內作為收益確認。

### (v) 借貸成本

直接用作收購或需要相當長時間建造才可投入擬定用途或銷售的資產之借貸成本予以資本化，作為資產的部分成本。其他借貸成本均於產生期內支銷。

在合資格資產的開支及借貸成本開始產生時，以及將該資產投入擬定用途所需的籌備工作進行期間，即開始將借貸成本資本化，作為合資格資產成本一部份。當將合資格資產投入擬定用途所需的大部分籌備工作被中斷或完成時，借貸成本資本化則被暫停或終止。

## 1 主要會計政策(續)

### (w) 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(包括於2005年1月1日或之後因收購香港境外業務而產生之商譽)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，並另於權益賬中的兌換儲備累計。於2005年1月1日之前因收購香港境外業務而產生的商譽，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。

### (x) 僱員福利

#### (i) 短期僱員福利及界定供款退休計劃之供款

薪酬、年度花紅、有薪年假、界定供款退休計劃之供款及非貨幣利益的成本，將於僱員提供相關服務的年度內計提。倘付款或結算出現遞延並造成重大影響，則有關數額將按現值列賬。

#### (ii) 界定福利退休計劃負債

集團估計僱員從現時及以往之服務所賺取的未來福利數額，並分別計算其對每個界定福利退休計劃的負債淨額。有關福利以貼現值計算，並扣減每一項計劃資產的公平價值。貼現率為與集團負債到期日相若之優質企業債券或政府債券(當該等企業債券並無深廣的市場時)在結算日的孳息率，而計算工作是由合資格精算師以預計單位信貸法進行。

當計劃的福利有所增加，則所增福利數額之中與僱員以往服務有關的部分將於平均期內以直線法在損益計算表內確認為支出，直至福利歸屬為止。倘福利即時歸屬，則有關支出即時於損益計算表內確認。

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 1 主要會計政策(續)

### (x) 僱員福利(續)

#### (ii) 界定福利退休計劃負債(續)

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

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

#### (iii) 於終止聘用時支付的長期服務金總額

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

#### (iv) 以股份為基礎的支出

授予僱員之購股權的公平價值被確認為僱員成本，而權益賬的資本儲備賬亦作出相應的增加。購股權的公平價值乃於授出當日按二項式模型釐定，並會考慮授出購股權的條款和細則。如僱員需符合歸屬條件方可無條件獲授購股權，需考慮購股權歸屬的機會率，將購股權的估計公平價值總額於歸屬期間攤分。

集團將會在歸屬期間，檢討預期將會歸屬的購股權數目。對以往年度確認之累計公平價值所導致的任何調整會在檢討年度內扣自/計入損益計算表內，並於資本儲備賬作出相應調整。於購股權歸屬當日，集團將會調整已確認為支出的金額，以反映歸屬的實際購股權數目(並在資本儲備賬內作出相應調整)。權益金額於資本儲備賬確認後，直至購股權被行使(屆時該金額將撥入股本溢價賬內)或購股權期滿(屆時該金額將直接撥入保留盈利內)為止。

#### (v) 解僱福利

只有當集團明確終止僱傭關係或已正式推出詳盡的正規計劃以提供自願離職福利，並且不大可能撤回，才會確認解僱福利。

## 1 主要會計政策(續)

### (y) 所得稅

年內所得稅包括本期稅項和遞延稅項資產及負債之變動。本期稅項和遞延稅項資產及負債之變動於損益計算表內確認，但倘與在其他全面收益或直接在權益賬中確認的項目有關，則有關的稅項分別於其他全面收益或直接於權益賬中確認。

本期稅項是根據年內應課稅收益，按結算日已實施或實質實施的稅率計算的預期應付稅項，及就以往年度的應付稅項作出的任何調整。

遞延稅項資產及負債乃分別源自資產及負債項目於用於財務報告的賬面值及其稅項基礎值所產生的可扣稅和應課稅之暫時性差異。遞延稅項資產亦會來自尚未使用的稅務虧損及稅務抵免。

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。

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 1 主要會計政策(續)

### (y) 所得稅(續)

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之一項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。

### (z) 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，即實體與集團有關連：

- (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。

## 1 主要會計政策(續)

### (aa) 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 會計政策變動

香港會計師公會頒佈了多項《香港財務報告準則》修訂和一項新詮釋，並於集團及本公司的本會計期間初次生效。其中，下列發展與集團財務報表有關：

- 《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」

本集團並沒有採用於本會計期間尚未生效的新訂準則或詮釋(見附註38)。

《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。

其他發展的影響論述如下：

- 《香港會計準則》第24號(2009年修訂)修訂了有關連人士的定義。因此，集團重新評估有關連人士的身份，並確定經修訂的定義並無對集團於現時及過往期間的有關連人士披露有任何重大影響。《香港會計準則》第24號(2009年修訂)也為政府相關實體引進經修訂的披露要求。由於集團並非與政府相關的實體，故該項修訂對集團並無影響。
- 《香港財務報告準則》之優化(2010年)綜合標準對《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」中的披露要求作出多項修訂。這些修訂並無對現時及過往期間於財務報表中確認的金額的分類、確認及計量有任何重大影響。

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 3 營業額

本公司之主要業務為投資控股。主要附屬公司之主要業務刊載於財務報表附註19。

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：

	2011年 千元	2010年 千元
專營公共巴士服務車費收入	6,177,135	6,060,373
非專營運輸服務收入	265,021	256,986
物業銷售收入	109,084	29,263
媒體銷售收入	374,817	327,000
投資物業租金總收入	21,487	13,214
	<b>6,947,544</b>	6,686,836

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

	2011年 千元	2010年 千元
乘客回饋結餘變動淨額(附註(a))	28,066	26,657
就界定福利退休計劃所確認之收益淨額(附註22(e))	84,673	73,990
銷售物業應收分期付款利息收入	143	284
非按公平價值計入損益計算表之其他金融資產利息收入	46,667	36,310
已收索償	23,272	27,059
非上市股權證券股息收入	31,000	16,145
雜項業務收入淨額	7,826	8,642
匯兌收益淨額	10,954	15,519
出售固定資產之收益淨額	3,636	3,345
之前確認的物業銷售收益淨額回撥(附註(b))	-	(38,628)
雜項收入	12,234	17,247
	<b>248,471</b>	186,570

附註：(a) 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。2011年及2010年的指定觸發回報率為每年9.7%。於2011年12月31日，集團包括在應付賬款及應計費用的乘客回饋結餘為3,695,000元(2010年為31,572,000元)(見附註27)。

(b) 截至2010年12月31日止年度，由於兩個物業單位的買家拖延支付購買價，故集團根據買賣協議取消該兩個物業單位於以往年度進行的銷售。根據買賣協議條款，集團已沒收按金中相當於購買價10%的款項，而扣除被沒收金額後的按金餘額將退回買家。因此，2010年因取消物業銷售而確認虧損淨額38,628,000元，而持作出售的已落成物業則增加9,072,000元。虧損淨額包括撥回現已取消的物業銷售曾於以往年度確認的收入53,111,000元(經扣除相關銷售及市場推廣支出999,000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)：

	2011年 千元	2010年 千元
<b>(a) 員工成本：</b>		
界定供款退休計劃之供款	<b>73,094</b>	68,048
長期服務金準備金變動(附註30)	<b>14,994</b>	5,593
薪金、工資及其他福利	<b>2,987,016</b>	2,967,064
	<b>3,075,104</b>	3,040,705
<b>(b) 融資成本：</b>		
非按公平價值計入損益計算表之銀行貸款及透支利息	<b>8,630</b>	6,618
<b>(c) 其他項目：</b>		
核數師酬金		
- 審計服務	<b>4,389</b>	4,810
- 其他服務	<b>2,647</b>	1,738
物業、臨時車廠、巴士及車站之營業租賃費用	<b>36,963</b>	31,417
折舊	<b>881,479</b>	896,987
租賃土地溢價攤銷	<b>2,012</b>	2,056
媒體資產攤銷	-	205
應收貿易及其他應收賬款減值虧損	<b>104</b>	663
媒體資產減值虧損	-	171
貿易及其他應收賬款減值虧損回撥	-	(731)
零件及物料減值	<b>4,817</b>	12,440
扣除直接支出7,471,000元(2010年為6,961,000元)後之應收投資物業租金(附註)	<b>(14,106)</b>	(6,253)

附註：包括或有租金收入510,000元(2010年為324,000元)。

## 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：

	2011年 千元	2010年 千元
<b>本期稅項 — 香港利得稅</b>		
本年度準備	33,991	71,902
以往年度稅項準備修訂(附註)	(104,527)	-
以往年度準備 — (超額)/不足	(196)	1,923
	<b>(70,732)</b>	73,825
<b>本期稅項 — 中國所得稅</b>		
本年度準備	-	260
以往年度超額準備	-	(401)
	-	(141)
<b>中國預扣稅</b>	<b>1,477</b>	1,400
<b>遞延稅項</b>		
修訂以往年度稅項準備的影響(附註)	104,527	-
其他暫時差異之出現及回撥	5,981	268
	<b>110,508</b>	268
	<b>41,253</b>	75,352

2011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(2010年為16.5%)。在中國的附屬公司稅項則按中國適當的現行稅率計算。

附註：於截至2011年12月31日止年度，香港稅務局(「稅務局」)修改了有關界定福利退休計劃稅務處理的評稅實務。於以往年度，在計算本公司一家附屬公司的稅項時，就界定福利退休計劃而確認的收益/支出淨額被視為應課稅收益/可扣稅支出。根據經修訂的評稅實務，該等收益毋須課稅，而支出亦不可用以扣稅。取而代之，界定福利退休計劃的任何現金回款必須課稅，而附屬公司作出的任何實際普通供款則在《稅務條例》所定的規限下，可用以扣稅。由於稅務局改變評稅實務，一家附屬公司因而享有額外的稅項扣減，從而可獲得稅務局退回以往年度的稅項。因此，該附屬公司已修訂以往年度的香港利得稅計算，令其有關以往年度的可收回本期稅項增加104,527,000元(2010年：無)，而遞延稅項負債也同額相應增加。這項轉變對集團於2011年12月31日的資產淨值及於截至該日止年度的盈利並無重大影響。

(b) 按適用稅率調節稅項支出及會計盈利：

	2011年 千元	2010年 千元
除稅前盈利	275,368	930,726
除稅前盈利的估算稅項，按有關地區適用利得稅率計算	47,128	151,416
不可扣稅支出之稅務影響	22,431	23,008
免稅收入之稅務影響	(28,661)	(102,022)
未確認之未使用稅務虧損的稅務影響	1,746	1,078
以往年度準備 — (超額)/不足	(196)	1,522
其他	(1,195)	350
實際稅項支出	<b>41,253</b>	75,352

## 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：

	2011年				總額 千元
	董事袍金 千元	薪金、 津貼及 實物利益 千元	酌情 授予之 花紅 千元	退休金 計劃之 供款 千元	
<b>執行董事</b>					
雷中元	360	840	43	–	1,243 <sup>(1)</sup>
何達文	450	4,064	400	488	5,402 <sup>(1)</sup>
歐陽杞浚	360	3,590	352	197	4,499 <sup>(1)</sup>
<b>非執行董事</b>					
郭炳聯	600	–	–	–	600
郭炳湘博士	360	–	–	–	360
伍兆燦	360	–	–	–	360
雷禮權	360	–	–	–	360
伍穎梅	750	–	–	–	750 <sup>(1)</sup>
苗學禮	480	–	–	–	480 <sup>(1)</sup>
容永忠	178	–	–	–	178 <sup>(2)</sup>
錢元偉 <sup>(3)</sup>	208	–	–	–	208
<b>獨立非執行董事</b>					
鍾士元爵士	504	–	–	–	504
梁乃鵬博士	738	–	–	–	738
陳祖澤博士 <sup>(4)</sup>	756	–	–	–	756 <sup>(1)</sup>
李家祥博士	648	–	–	–	648 <sup>(1)</sup>
蕭炯柱	420	–	–	–	420
廖柏偉教授(於2011年9月1日獲委任)	120	–	–	–	120
	<b>7,652</b>	<b>8,494</b>	<b>795</b>	<b>685</b>	<b>17,626</b>

## 7 董事之酬金(續)

	2010年				總額 千元
	董事袍金 千元	薪金、 津貼及 實物收益 千元	酌情 授予之 花紅 千元	退休金 計劃之 供款 千元	
<b>執行董事</b>					
雷中元	360	840	67	–	1,267 <sup>(1)</sup>
何達文	450	3,963	1,000	476	5,889 <sup>(1)</sup>
歐陽杞浚(於2010年5月20日獲委任)	223	3,501	502	200	4,426 <sup>(1)</sup>
<b>非執行董事</b>					
郭炳聯	600	–	–	–	600
郭炳湘博士	360	–	–	–	360
伍兆燦	360	–	–	–	360
雷禮權	360	–	–	–	360
陳祖澤博士 <sup>(4)</sup>	756	–	–	–	756 <sup>(1)</sup>
伍穎梅	750	–	–	–	750 <sup>(1)</sup>
苗學禮	450	–	–	–	450 <sup>(1)</sup>
容永忠	178	–	–	–	178 <sup>(2)</sup>
錢元偉 <sup>(3)</sup>	420	–	–	–	420
<b>獨立非執行董事</b>					
鍾士元爵士	504	–	–	–	504
梁乃鵬博士	738	–	–	–	738
李家祥博士	648	–	–	–	648 <sup>(1)</sup>
蕭炯柱	420	–	–	–	420
孔祥勉博士 <sup>(5)</sup>	159	–	–	–	159
	7,736	8,304	1,569	676	18,285

附註：(1) 金額包括來自本公司及其若干附屬公司之酬金。

(2) 郭炳聯先生之替代董事容永忠先生自2008年11月20日起獲委任為路訊通控股有限公司(「路訊通」)之非執行董事。容先生的報酬全部來自擔任路訊通董事的職位。

(3) 錢元偉先生於2011年7月1日辭任。

(4) 陳祖澤博士於2012年1月4日調任為獨立非執行董事。

(5) 孔祥勉博士於2010年5月9日辭世。

## 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(2010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：

	2011年 千元	2010年 千元
袍金	810	673
薪金、津貼及實物利益	13,617	14,089
酌情授予之花紅	1,147	2,655
退休金計劃之供款	795	888
	<b>16,369</b>	18,305

最高酬金之五名員工(2010年為五名)，其酬金分析如下：

	員工人數	
	2011年	2010年
2,000,001元至2,500,000元	3	1
2,500,001元至3,000,000元	–	2
4,000,001元至4,500,000元	1	1
5,000,001元至5,500,000元	1	–
5,500,001元至6,000,000元	–	1

### 9 本公司股權持有人應佔盈利

本公司股權持有人應佔綜合盈利包括一筆已於本公司財務報表內作出處理之盈利，為數701,084,000元(2010年為900,895,000元)。

上述金額與本公司年內盈利之調節如下：

	2011年 千元	2010年 千元
已於本公司財務報表內處理的本公司股權持有人應佔綜合盈利	701,084	900,895
已於年內獲批准及派發的附屬公司關於過往年度盈利的末期股息	–	50,631
本公司於本年度之盈利(附註31(a))	<b>701,084</b>	951,526

## 10 其他全面收益

	2011年 千元	2010年 千元
可供出售債務證券： 年內確認之公平價值變動	(1,023)	8,222

## 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242,351,000元(2010年為866,886,000元)及截至2011年及2010年12月31日止兩年度之已發行股份403,639,413股計算。來自出售樓宇及租賃土地權益及曼克頓山物業，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72,869,000元(2010年為471,952,000元)及169,482,000元(2010年為394,934,000元)以及截至2011年及2010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

本公司於本年內並無可攤薄盈利之普通股，因此並無編列本年度及上年度之每股攤薄盈利。

## 12 股息

### (a) 付予/應付予本公司股權持有人的本年度股息

	2011年		2010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	0.30	121,092
於結算日後建議派發的普通末期股息	0.45	181,638	1.05	423,821
	<b>0.60</b>	<b>242,184</b>	1.35	544,913

於結算日後建議派發之普通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

	2011年		2010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	1.05	423,821	1.05	423,821
於年內獲批准及派付之上年度特別股息	-	-	1.00	403,639
	<b>1.05</b>	<b>423,821</b>	2.05	827,460

# 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2011年及2010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	
	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年	2011年	2010年
	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元	千元
來自外間顧客收入	6,180,941	6,062,437	371,491	325,231	109,512	29,633	285,600	269,535	6,947,544	6,686,836
來自分部間之收入	101,318	102,072	-	-	-	-	22,971	28,010	124,289	130,082
<b>須匯報分部收入</b>	<b>6,282,259</b>	<b>6,164,509</b>	<b>371,491</b>	<b>325,231</b>	<b>109,512</b>	<b>29,633</b>	<b>308,571</b>	<b>297,545</b>	<b>7,071,833</b>	<b>6,816,918</b>
<b>須匯報分部 盈利/(虧損)</b>	<b>69,045</b>	<b>328,028</b>	<b>(43,744)</b>	<b>(57,155)</b>	<b>72,869</b>	<b>(16,999)</b>	<b>64,321</b>	<b>73,078</b>	<b>162,491</b>	<b>326,952</b>
利息收入	2,952	1,044	9,815	12,024	-	-	142	284	12,909	13,352
利息支出	(8,630)	(5,993)	-	-	-	-	-	(625)	(8,630)	(6,618)
本年度折舊及攤銷	(835,740)	(859,399)	(9,699)	(6,498)	-	-	(38,052)	(33,351)	(883,491)	(899,248)
應收賬減值虧損 回撥/(撥備)	-	731	-	(318)	-	-	(104)	(345)	(104)	68
其他金融資產減值 虧損	-	-	(109,606)	(110,000)	-	-	-	-	(109,606)	(110,000)
媒體資產減值虧損	-	-	-	(171)	-	-	-	-	-	(171)
員工成本	(2,916,398)	(2,886,038)	(60,047)	(54,454)	-	-	(90,224)	(91,445)	(3,066,669)	(3,031,937)
應佔聯營公司之盈利	-	-	-	-	-	-	31,292	33,821	31,292	33,821
所得稅(支出)/抵免	(10,847)	(63,266)	(12,863)	(8,269)	(9,163)	1,846	(8,335)	(5,663)	(41,208)	(75,352)
<b>須匯報分部資產</b>	<b>5,430,052</b>	<b>5,113,638</b>	<b>766,074</b>	<b>806,756</b>	<b>36,653</b>	<b>64,610</b>	<b>1,163,533</b>	<b>1,087,663</b>	<b>7,396,312</b>	<b>7,072,667</b>
- 包括聯營公司權益	-	-	-	-	-	-	668,136	640,263	668,136	640,263
年內增加非流動分部 資產	626,790	1,044,774	66,567	1,303	-	-	60,966	34,112	754,323	1,080,189
<b>須匯報分部負債</b>	<b>2,654,887</b>	<b>2,415,519</b>	<b>124,344</b>	<b>71,088</b>	<b>154,944</b>	<b>176,156</b>	<b>56,536</b>	<b>49,373</b>	<b>2,990,711</b>	<b>2,712,136</b>

## 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、資產及負債之調節

	2011年 千元	2010年 千元
<b>收入</b>		
須匯報分部收入	6,763,262	6,519,373
所有其他分部之收入	308,571	297,545
對銷分部間之收入	(124,289)	(130,082)
綜合營業額	6,947,544	6,686,836
<b>盈利</b>		
須匯報分部盈利	98,170	253,874
所有其他分部之盈利	64,321	73,078
出售樓宇及租賃土地權益所得收入	-	489,052
未分配盈利	71,624	39,370
除稅後綜合盈利	234,115	855,374
<b>資產</b>		
須匯報分部資產	6,232,779	5,985,004
所有其他分部之資產	1,163,533	1,087,663
未分配資產	2,335,954	2,619,260
綜合資產總值	9,732,266	9,691,927
<b>負債</b>		
須匯報分部負債	2,934,175	2,662,763
所有其他分部之負債	56,536	49,373
未分配負債	39,218	37,574
綜合負債總額	3,029,929	2,749,710

#### (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	
	2011年 千元	2010年 千元
香港(所在地)	4,218,166	4,354,299
中國	678,020	648,109
	4,896,186	5,002,408

## 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
<b>原值：</b>									
於2010年1月1日結存	1,423,742	9,133,778	129,930	2,834,680	13,522,130	-	120,959	126,120	13,769,209
添置	10,261	40,553	703,686	335,051	1,089,551	5,236	1,093	-	1,095,880
出售	-	(318,591)	-	(266,047)	(584,638)	-	-	(2,020)	(586,658)
匯兌調整	-	87	-	43	130	-	-	-	130
轉撥	(25,978)	341,080	(341,080)	-	(25,978)	2,020	32,545	(8,587)	-
於2010年12月31日結存	1,408,025	9,196,907	492,536	2,903,727	14,001,195	7,256	154,597	115,513	14,278,561
<b>累計折舊、攤銷及 減值虧損：</b>									
於2010年1月1日結存	874,179	6,405,087	-	2,403,528	9,682,794	-	5,034	48,174	9,736,002
本年度折舊及攤銷	31,695	555,237	-	304,897	891,829	-	5,158	2,056	899,043
出售項目撥回	-	(318,436)	-	(262,200)	(580,636)	-	-	(2,020)	(582,656)
匯兌調整	-	73	-	26	99	-	-	-	99
轉撥	(16,523)	-	-	-	(16,523)	2,020	20,638	(6,135)	-
於2010年12月31日結存	889,351	6,641,961	-	2,446,251	9,977,563	2,020	30,830	42,075	10,052,488
<b>賬面淨值：</b>									
於2010年12月31日結存	518,674	2,554,946	492,536	457,476	4,023,632	5,236	123,767	73,438	4,226,073
加：已付訂購巴士按金					50,221	-	-	-	50,221
					4,073,853	5,236	123,767	73,438	4,276,294

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 14 固定資產(續)

### (a) 集團(續)

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

### (b) 公司

	其他固定資產	
	2011年 千元	2010年 千元
<b>原值：</b>		
於1月1日及12月31日結存	201	201
<b>累計折舊：</b>		
於1月1日及12月31日結存	201	201
<b>賬面淨值：</b>		
於12月31日結存	-	-

## 14 固定資產(續)

(c) 集團所有樓宇、投資物業、發展中投資物業及租賃土地權益均在香港持有，物業賬面淨值分析如下：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
中期租賃	450,396	462,614
短期租賃	254,644	258,501
	<b>705,040</b>	721,115
<b>代表：</b>		
樓宇	498,738	518,674
租賃土地權益	71,426	73,438
投資物業	123,135	123,767
發展中投資物業	11,741	5,236
	<b>705,040</b>	721,115

(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2011年12月31日之公平價值分別為1,065,910,000元及1,065,000,000元(2010年分別為790,900,000元及775,000,000元)。估值工作由獨立測量師行中原測量師行有限公司進行，該測量師行的員工之中有香港測量師學會會員，其近期的估值經驗包括與所估值投資物業屬於同一地點和類別的物業。估值按公開市值基準進行。於2011年12月31日，於固定資產中確認的發展中投資物業11,741,000元(2010年為5,236,000元)與集團於共同控制資產的權益有關。

(e) 於截至2011年12月31日止年度，集團租出投資物業。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。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	
	2011年 千元	2010年 千元
一年內	17,233	13,315
一年後但五年內	16,174	5,236
	<b>33,407</b>	18,551

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 15 無形資產

#### 客運服務牌照及運輸營運權

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
<b>原值及賬面淨值：</b>		
於1月1日結存	22,536	21,536
添置	21,642	1,000
於12月31日結存	44,178	22,536

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

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，而減值評估詳情已載於財務報表附註16。

### 16 商譽

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
<b>原值：</b>		
於1月1日及12月31日結存	75,802	75,802
<b>累計減值虧損：</b>		
於1月1日及12月31日結存	12,487	12,487
<b>賬面值：</b>		
於12月31日結存	63,315	63,315

包含商譽的現金生產單位及具有無限可用年期之無形資產之減值評估

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。

## 16 商譽(續)

### 包含商譽的現金生產單位及具有無限可用年期之無形資產之減值評估(續)

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：

	2011年	2010年
	%	%
增長率	3.0	3.0
貼現率	7.8	8.1

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 媒體資產

	集團	
	2011年	2010年
	千元	千元
<b>原值：</b>		
於1月1日結存	2,053	2,030
匯兌調整	-	23
出售	(2,053)	-
於12月31日結存	-	2,053
<b>累計攤銷及減值虧損：</b>		
於1月1日結存	2,053	1,658
本年度攤銷	-	205
匯兌調整	-	19
減值虧損	-	171
出售項目撥回	(2,053)	-
於12月31日結存	-	2,053
<b>賬面淨值：</b>		
於12月31日結存	-	-

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 18 非流動預付款

非流動預付款包括用作添置固定資產的按金及於客運車輛及沿線的客運網絡設備的廣告及媒體節目播放的預付款。該款項並無逾期或出現減值。

### 19 附屬公司權益

#### (a) 投資於附屬公司

	公司	
	2011年 千元	2010年 千元
非上市股份原值	1,188,423	1,188,423

#### (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

## 19 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	
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
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
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
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

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 19 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	
TM Properties Investment Limited	在英屬處女 群島註冊並於 香港營運	1股 面值1美元	100	–	100	物業投資
TIH Financial Services Limited	香港	2股 每股面值 1元	100	–	100	提供二按 貸款服務
KMB Financial Services Limited	在英屬處女 群島註冊並於 香港營運	1股 面值1美元	100	–	100	投資控股
路訊通控股 有限公司	在百慕達註冊 並於香港營運	997,365,332股 每股面值 0.1元	73	–	73	投資控股
RoadShow Creations Limited	香港	2股 每股面值 1元	73	–	100	經營巴士 紀念品銷售業務
RoadShow Media Limited	香港	2股 每股面值 1元	73	–	100	提供客運車輛 廣告和車站 廣告板以及客運 車輛「流動多 媒體」業務的 媒體銷售代理及 管理服務
RoadShow Productions Limited	香港	2股 每股面值 1元	73	–	100	製作客運車輛上 「流動多媒體」 系統的內容
Bus Power Limited	香港	1股 面值1元	73	–	100	提供客運車輛 車身外部廣告的 媒體銷售服務

集團擁有一間上市附屬公司路訊通控股有限公司的權益，於2011年12月31日的市值為444,157,000元(2010年為473,282,000元)。

## 20 聯營公司權益

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
所佔資產淨值	579,296	581,364
商譽	66,657	63,821
應收聯營公司款項	27,105	-
應付聯營公司款項	(4,922)	(4,922)
	<b>668,136</b>	640,263

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。

下表列出對集團業績或資產帶來主要影響的聯營公司詳情，此等聯營公司均為非上市企業：

聯營公司名稱	企業 組成模式	註冊/成立 及營業地點	已發行/已註 冊及已繳足 股本概要	擁有權益之百分比			主要業務
				集團之 實際權益	由本 公司持有	由附屬 公司持有	
北京北汽九龍 出租汽車股份 有限公司	中外合資 股份有限 公司	中國	人民幣 166,600,000元	31.4	-	31.4	提供計程車 及汽車租賃 服務
深圳巴士集團 股份有限公司	中外合資 股份有限 公司	中國	人民幣 951,430,306元	35	-	35	提供巴士及 計程車租賃 服務

## 聯營公司財務資料摘要

	資產 千元	負債 千元	股權 千元	收入 千元	盈利 千元
<b>2011年</b>					
百分之百	4,785,305	(3,095,624)	1,689,681	2,643,273	90,122
集團之實際權益	1,656,443	(1,077,147)	579,296	910,964	31,292
<b>2010年</b>					
百分之百	3,573,937	(1,944,990)	1,628,947	2,625,011	96,375
集團之實際權益	1,287,401	(706,037)	581,364	905,507	33,821

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 21 其他金融資產

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
出售物業應收分期付款	2,437	3,019
非上市股權證券原值	15,355	38,925
貸款予承資人	-	97,218
應收承資人款項	-	15,882
可供出售債務證券		
- 於香港境外上市	431,944	442,717
- 非上市	37,761	38,501
	487,497	636,262
減：分類為流動資產之非上市可供出售債務證券	(15,032)	-
分類為非流動資產之其他金融資產	472,465	636,262

- (a) 出售物業應收分期付款均無逾期或出現減值。出售物業應收分期付款近期並無拖欠記錄。而售出的物業是作為應收分期付款的抵押品。
- (b) 於截至2011年12月31日止年度，路訊通及其附屬公司(「路訊通集團」)要求創智傳動大業廣告有限公司(「承資人」)於到期日償還欠下之貸款合共70,154,000元。然而，承資人沒有按協定之還款時間償還貸款。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。截至本財務報表日期，路訊通集團未能獲得承資人提出可行建議。路訊通集團已聘請中國律師，並向承資人發出律師信，要求承資人還款。截至本財務報表日期，承資人尚未還款，而貸款均已逾期。

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109,606,000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109,060,000元，導致於2011年12月31日對該等資產作出全數減值虧損。

餘下15,355,000元的非上市股權證券則與集團的另一項投資有關，並無計提減值虧損的需要。

- (c) 債務證券乃由多家信貸評級為BBB+至AAA不等的公司實體所發行。於2011年及2010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。

## 22 僱員退休福利

集團向兩個為集團合資格僱員提供退休福利之界定福利退休計劃作出供款。兩個計劃均交由獨立信託人管理，其資產與集團之資產分開持有。

最近一次的獨立精算評估日期為2011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108%(2010年為147%)。

(a) 於綜合資產負債表確認之款項如下：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
已撥資的債務現值	<b>(3,124,902)</b>	(2,700,389)
計劃資產公平價值	<b>3,388,105</b>	3,973,271
未確認精算虧損/(收益)淨額	<b>537,453</b>	(482,899)
	<b>800,656</b>	789,983

上述部份資產/負債預期於超過一年後收回/支付。然而，將此款項與未來12個月的應收/應付款項區分並不可行，因為未來退回或減少的供款亦與僱員未來的服務和精算假設及市況的轉變有關。預期2012年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	
	2011年 千元	2010年 千元
股權證券	<b>2,452,502</b>	2,955,833
債券	<b>776,605</b>	894,688
現金及其他	<b>158,998</b>	122,750
	<b>3,388,105</b>	3,973,271

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 22 僱員退休福利(續)

(c) 界定福利負債的現值變動：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
於1月1日結存	2,700,389	2,886,274
計劃所支付福利	(191,409)	(199,878)
現期服務成本	122,599	135,474
利息成本	80,089	74,139
精算虧損/(收益)	413,234	(195,620)
於12月31日結存	3,124,902	2,700,389

(d) 計劃資產變動：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
於1月1日結存	3,973,271	3,816,704
計劃所支付福利	(191,409)	(199,878)
計劃資產預期精算回報	273,384	283,647
精算(虧損)/收益	(593,141)	72,798
退回計劃盈餘	(74,000)	-
於12月31日結存	3,388,105	3,973,271

(e) 於綜合損益計算表確認之收益淨額如下：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
現期服務成本	122,599	135,474
利息成本	80,089	74,139
計劃資產預期精算回報	(273,384)	(283,647)
已確認精算(收益)/虧損淨額	(13,977)	44
	(84,673)	(73,990)

上述收益淨額已列入綜合損益計算表的其他收益淨額內。計劃資產實際回報(已計入計劃資產公平價值所有變動，但不包括已收取的供款及已支付的福利)為虧損淨額319,757,000元(2010年為收益淨額356,445,000元)。

## 22 僱員退休福利(續)

(f) 於年終所使用之主要精算假設如下：

	集團	
	2011年	2010年
	%	%
貼現率	1.5	3.0
計劃資產預期回報率	7.0	7.0
未來薪金增幅	4.5	4.5

計劃資產的預期長期回報率乃根據整體組合釐定，而非按個別資產類別的回報總額計算。有關回報僅以歷史回報為基礎，並沒有作出調整。

(g) 歷史資料

	集團				
	2011年	2010年	2009年	2008年	2007年
	千元	千元	千元	千元	千元
計劃資產公平價值	3,388,105	3,973,271	3,816,704	3,110,517	4,782,207
界定福利負債的現值	(3,124,902)	(2,700,389)	(2,886,274)	(3,443,631)	(2,755,991)
計劃盈餘/(不足額)	263,203	1,272,882	930,430	(333,114)	2,026,216
計劃負債的經驗收益/(虧損)	18,413	85,373	125,284	(47,681)	84,445
計劃資產的經驗(虧損)/收益	(593,141)	72,798	644,339	(1,846,847)	866,572

## 23 以股票結算之股份交易

路訊通於2001年6月7日採納的一項購股權計劃(「購股權計劃」)，據此路訊通董事會獲授權酌情向路訊通或其任何全資附屬公司的僱員(包括任何董事)授予路訊通股份的購股權。獲授購股權的人士可按每份購股權認購一股路訊通普通股份。該購股權計劃有效期為10年，已於2011年6月6日結束。

年內並無授出購股權，於2011年及2010年12月31日並無購股權尚未行使。

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 24 應收賬款

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
貿易及其他應收賬款	330,649	242,408
出售物業應收分期付款	1,003	409
應收利息	16,896	14,156
減：呆賬撥備(附註24(b))	(104)	(345)
	<b>348,444</b>	256,628

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，其於結算日的賬齡分析如下：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
即期	105,951	97,294
逾期一至三個月	50,888	18,427
逾期三個月以上	8,037	7,934
	<b>164,876</b>	123,655

集團的信貸政策載於財務報表附註34(a)。

#### (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(m)(i))。

## 24 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	
	2011年 千元	2010年 千元
於1月1日結存	345	4,529
已確認減值虧損	104	663
減值虧損回撥	-	(731)
撇銷無法收回款項	(345)	(4,116)
於12月31日結存	104	345

於2011年12月31日，集團的貿易及其他應收賬款206,000元(2010年為814,000元)個別出現減值。出現減值的個別應收款項涉及不履行還款責任的客戶，而經過評估後，管理層預計只能收回應收款項的其中一部分，並因此於2011年12月31日確認特定呆賬撥備104,000元(2010年為345,000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	
	2011年 千元	2010年 千元
並無逾期或減值	289,519	230,267
逾期一至三個月	50,888	18,427
逾期三個月以上	7,935	7,465
	58,823	25,892
	348,342	256,159

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。

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 24 應收賬款(續)

#### (c) 並無出現減值的應收賬款(續)

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。

### 25 現金及現金等價物

#### (a) 現金及現金等價物包括：

	集團		公司	
	2011年 千元	2010年 千元	2011年 千元	2010年 千元
銀行存款及現金	301,141	185,208	38,368	31,590
銀行存款	2,672,920	2,615,489	-	-
	2,974,061	2,800,697	38,368	31,590
減：已抵押及受限制銀行存款(附註)	(45,455)	(73,921)	-	-
於資產負債表列賬的現金及現金等價物	2,928,606	2,726,776	38,368	31,590
減：原本到期日超過三個月之銀行存款	(1,239,038)	(2,084,485)		
銀行透支	(40)	(229)		
於綜合現金流量表列賬的現金及現金等價物	1,689,528	642,062		

附註：根據集團若干附屬公司與路訊通若干附屬公司所訂立的若干特許協議，路訊通附屬公司就在特許協議下適當履約及支付款項，向集團附屬公司提供銀行擔保。本集團已就銀行發出的擔保，向銀行提供銀行存款41,200,000元(2010年為41,200,000元)作為抵押。

此外，集團被要求按經修改後的「經修訂的考慮多方面因素做法」，將乘客回饋結餘(見附註4)結存於指定銀行賬戶。於2011年12月31日，相關的受限制銀行存款為4,255,000元(2010年為32,721,000元)。

## 25 現金及現金等價物(續)

(b) 除稅前盈利與來自經營業務的現金之調節表：

	2011年 千元	2010年 千元
<b>除稅前盈利</b>	<b>275,368</b>	930,726
為以下項目作出調整：		
- 非上市股權證券股息收入	<b>(31,000)</b>	(16,145)
- 利息收入	<b>(46,810)</b>	(36,594)
- 融資成本	<b>8,630</b>	6,618
- 其他金融資產減值虧損	<b>109,606</b>	110,000
- 折舊及攤銷	<b>883,491</b>	899,248
- 媒體資產減值虧損	-	171
- 出售固定資產之淨收益	<b>(3,636)</b>	(492,397)
- 出售附屬公司之虧損	<b>468</b>	-
- 應佔聯營公司之盈利	<b>(31,292)</b>	(33,821)
匯兌差額	<b>(6,904)</b>	(3,495)
<b>營運資金變動前之經營盈利</b>	<b>1,157,921</b>	1,364,311
非流動預付款減少/(增加)	<b>9,580</b>	(25,106)
僱員福利資產增加	<b>(10,673)</b>	(73,990)
零件及物料減少	<b>2,612</b>	10,344
貿易及其他應收賬款增加	<b>(88,823)</b>	(10,433)
出售物業應收分期付款(增加)/減少	<b>(12)</b>	149,410
按金及預付款減少	<b>2,229</b>	7,505
持作出售的已落成物業減少/(增加)	<b>25,543</b>	(3,163)
應付賬款及應計費用增加/(減少)	<b>16,700</b>	(5,360)
應付第三者保險賠償增加	<b>5,175</b>	3,580
或有事項準備金 — 保險增加/(減少)	<b>9,280</b>	(4,772)
長期服務金準備金增加/(減少)	<b>7,369</b>	(4,395)
<b>來自經營業務的現金</b>	<b>1,136,901</b>	1,407,931

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 26 銀行貸款及透支

於2011年12月31日，銀行貸款及透支的還款期如下：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
一年內或按通知	70,040	197,592
一年後但二年內	200,000	69,916
二年後但五年內	597,901	400,000
	797,901	469,916
	867,941	667,508

### 27 應付賬款及應計費用

	集團		公司	
	2011年 千元	2010年 千元	2011年 千元	2010年 千元
應付貿易賬款	220,642	237,737	–	–
乘客回饋結餘(見附註4)	3,695	31,572	–	–
其他應付賬款及應計費用	842,539	839,735	41,182	41,615
以攤銷成本計算的財務負債	1,066,876	1,109,044	41,182	41,615
已發出的財務擔保	–	–	118	473
	1,066,876	1,109,044	41,300	42,088

本公司並無發出預期於超過一年後確認為收入的財務擔保(2010年為151,000元)。集團預期所有於2011年及2010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，其於結算日的賬齡分析如下：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
一個月內到期或按通知	197,655	202,101
一個月後至三個月內到期	17,219	33,120
超過三個月到期	5,768	2,516
	220,642	237,737

## 28 或有事項準備金 — 保險

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
於1月1日結存	431,417	432,609
扣自綜合損益計算表之準備金	50,976	39,466
本年度付款	(36,521)	(40,658)
於12月31日結存	445,872	431,417
<b>代表：</b>		
流動部分	136,297	131,122
非流動部分	309,575	300,295
	445,872	431,417

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。

## 29 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	
	2011年 千元	2010年 千元
本年度香港利得稅準備	33,991	71,902
已付暫繳利得稅	(13,209)	(75,473)
	20,782	(3,571)
以往年度可收回利得稅餘額	(127,258)	(70)
	(106,476)	(3,641)
應付中國所得稅	260	260
	(106,216)	(3,381)
<b>代表：</b>		
可收回本期稅項	(110,757)	(15,781)
應付本期稅項	4,541	12,400
	(106,216)	(3,381)

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 29 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：

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 千元	準備金 千元	稅務虧損 千元	界定福利資產 千元	其他 千元	合計 千元
於2010年1月1日結存	513,148	(37,180)	(31,832)	41,877	7,120	493,133
扣自/(計入)綜合損益計算表	3,837	(4,491)	4,694	(50)	(3,722)	268
於2010年12月31日結存	516,985	(41,671)	(27,138)	41,827	3,398	493,401
於2011年1月1日結存	<b>516,985</b>	<b>(41,671)</b>	<b>(27,138)</b>	<b>41,827</b>	<b>3,398</b>	<b>493,401</b>
扣自/(計入)綜合損益計算表	<b>29,907</b>	<b>(3,719)</b>	<b>(4,719)</b>	<b>90,282</b>	<b>(1,243)</b>	<b>110,508</b>
於2011年12月31日結存	<b>546,892</b>	<b>(45,390)</b>	<b>(31,857)</b>	<b>132,109</b>	<b>2,155</b>	<b>603,909</b>

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
於綜合資產負債表確認之金額：		
遞延稅項資產淨額	<b>(3,536)</b>	(6,055)
遞延稅項負債淨額	<b>607,445</b>	499,456
	<b>603,909</b>	493,401

#### (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應用稅務虧損之應課稅溢利，故集團並無確認有關稅務虧損183,826,000元(2010年為177,007,000元)之遞延稅項資產30,357,000元(2010年為29,385,000元)。根據現行稅例，除稅務虧損308,000元(2010年為2,107,000元)會於五年後到期外，其餘的稅務虧損並無應用限期。

### 30 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	
	2011年 千元	2010年 千元
於1月1日結存	29,885	34,280
扣自綜合損益計算表之準備金(附註5(a))	14,994	5,593
本年度付款	(7,625)	(9,988)
於12月31日結存	37,254	29,885

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集團所供之款項。集團並無撥出任何資產以應付上述剩餘的責任。

### 31 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：

	股本 千元	繳納盈餘 千元	保留盈利 千元	權益總額 千元
於2010年1月1日結存	403,639	1,300,000	4,079	1,707,718
<b>2010年之權益變動：</b>				
批准上年度的股息(附註12(b))	–	–	(827,460)	(827,460)
本年度盈利及全面收益總額	–	–	951,526	951,526
批准本年度的股息(附註12(a))	–	–	(121,092)	(121,092)
於2010年12月31日結存	403,639	1,300,000	7,053	1,710,692
於2011年1月1日結存	<b>403,639</b>	<b>1,300,000</b>	<b>7,053</b>	<b>1,710,692</b>
<b>2011年之權益變動：</b>				
批准上年度的股息(附註12(b))	–	–	(423,821)	(423,821)
本年度盈利及全面收益總額	–	–	701,084	701,084
批准本年度的股息(附註12(a))	–	–	(60,546)	(60,546)
於2011年12月31日結存	<b>403,639</b>	<b>1,300,000</b>	<b>223,770</b>	<b>1,927,409</b>

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 31 股本及儲備金(續)

### (a) 權益組成部分變動(續)

本公司於2011年12月31日可供分派予股東的儲備金為1,523,770,000元(2010年為1,307,053,000元)。董事會於結算日後建議派發普通末期股息每股0.45元(2010年為每股1.05元)，金額為181,638,000元(2010年為423,821,000元)。建議派發的普通末期股息並未於結算日確認為負債。

### (b) 股本

#### 法定及已發行股本

	2011年 千元	2010年 千元
<b>法定：</b>		
600,000,000股每股面值1元之普通股	600,000	600,000
<b>已發行及繳足：</b>		
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(w)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(f)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。

### 31 股本及儲備金(續)

#### (d) 資本管理(續)

於2011年及2010年12月31日的現金淨額與權益如下：

	集團		公司	
	2011年 千元	2010年 千元	2011年 千元	2010年 千元
現金及現金等價物(附註25(a))	<b>2,928,606</b>	2,726,776	<b>38,368</b>	31,590
已抵押及受限制銀行存款(附註25(a))	<b>45,455</b>	73,921	-	-
減：銀行貸款及透支(附註26)	<b>(867,941)</b>	(667,508)	-	-
現金淨額	<b>2,106,120</b>	2,133,189	<b>38,368</b>	31,590
權益總額	<b>6,702,337</b>	6,942,217	<b>1,927,409</b>	1,710,692

本公司或其附屬公司並無受外在的資本規定所限制。

### 32 承擔

(a) 於2011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	
	2011年 千元	2010年 千元
已簽訂合約者	<b>120,045</b>	530,314
經批准但仍未簽訂合約者	<b>229,254</b>	111,006
	<b>349,299</b>	641,320

於2011年12月31日，集團並未就與共同控制的發展中投資物業在財務報表內撥備以下應佔之資本承擔：

	集團	
	2011年 千元	2010年 千元
已簽訂合約者	<b>23,308</b>	11,200
經批准但仍未簽訂合約者	<b>1,767,976</b>	1,785,900
	<b>1,791,284</b>	1,797,100

## 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

### 32 承擔(續)

(b) 於2011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	
	2011年 千元	2010年 千元
一年內	6,044	2,326
一年後但五年內	14,668	1,523
	<b>20,712</b>	3,849

集團以經營租賃形式租入多項物業。這些租約一般為期一至五年，並且不包括或有租金。

(c) 本集團獲授若干為流動多媒體業務提供媒體銷售管理服務特許權，該等特許權將於2012年到期。根據該等特許權，本集團已承諾按所接獲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	
	2011年 千元	2010年 千元
一年內	16,696	29,713
一年後但五年內	-	16,696
	<b>16,696</b>	46,409

### 33 或有負債

#### 已發出財務擔保

於2011年12月31日，本公司承諾就一間附屬公司獲得的一項銀行貸款，提供140,000,000元的擔保(2010年為140,000,000元)。

於結算日，董事認為本公司不大可能因已作出的擔保而招致索償。本公司於結算日在已發出的擔保下需承擔的最高負債額，為附屬公司所獲得的銀行貸款的未償還金額70,000,000元(2010年為70,000,000元)。

與已發出的擔保有關於遞延收入於財務報表附註27中披露。

### 34 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21及24作進一步披露。

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 34 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(包括利用約定利率或(倘浮息)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

	2011年					2010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	
銀行貸款	79,206	207,628	609,429	896,263	867,901	205,120	74,575	403,592	683,287	667,279
銀行透支	40	-	-	40	40	229	-	-	229	229
應付賬款及應計費用	1,066,876	-	-	1,066,876	1,066,876	1,109,044	-	-	1,109,044	1,109,044
	<b>1,146,122</b>	<b>207,628</b>	<b>609,429</b>	<b>1,963,179</b>	<b>1,934,817</b>	<b>1,314,393</b>	<b>74,575</b>	<b>403,592</b>	<b>1,792,560</b>	<b>1,776,552</b>

#### 公司

	2011年					2010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	
應付附屬公司款項	7,437,109	-	-	7,437,109	7,437,109	7,357,759	-	-	7,357,759	7,357,759
其他應付賬款及 應計費用	41,182	-	-	41,182	41,182	41,615	-	-	41,615	41,615
	<b>7,478,291</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7,478,291</b>	<b>7,478,291</b>	<b>7,399,374</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7,399,374</b>	<b>7,399,374</b>
已發出財務擔保： 最高擔保金額 (附註33)	70,000	-	-	70,000	118	70,000	-	-	70,000	473

### 34 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2011年及2010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			
	2011年		2010年	
	實際年利率 %	金額 千元	實際年利率 %	金額 千元
<b>定息資產：</b>				
銀行存款	1.9	2,672,920	0.7	2,615,489
貸款予承資人	–	–	5.3	97,218
可供出售債務證券	3.7	469,705	3.7	481,218
		<b>3,142,625</b>		<b>3,193,925</b>
<b>浮息資產/(負債)：</b>				
銀行存款	0.1	45,198	0.1	75,898
應收分期付款	5.0	2,616	5.0	3,428
銀行透支	5.0	(40)	5.0	(229)
銀行貸款	1.1	(867,901)	0.9	(667,279)
		<b>(820,127)</b>		<b>(588,182)</b>

#### (ii) 敏感度分析

於2011年12月31日，在其他所有變數維持不變的情況下，估計若利率全面上升/下調100點子，集團之除稅後盈利及保留盈利將相應減少/增加約6,773,000元(2010年為4,786,000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9,455,000元(2010年為13,662,000元)。

以上的敏感度分析列出在假設利率變動已於結算日發生，並被用於重新計量集團於結算日持有而承受公平價值利率風險的金融工具，集團除稅後盈利(及保留盈利)及綜合權益的其他組成部分將即時出現之變動。至於集團於結算日持有的浮息非衍生工具之現金流量利率風險，集團除稅後盈利(及保留盈利)及綜合權益的其他組成部分所受影響，乃按該等利率變動對年度化利息支出或收入的影響估計。分析按與2010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)

## 34 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集團功能貨幣以外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。

集團就極有機會進行的採購，對沖約35%(2010年為56%)的估計外匯風險。於截至2011年及2010年12月31日止年度，集團使用遠期外匯合約對沖此等外匯風險，並將此歸類為現金流量對沖。

於2011年及2010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)					
	2011年			2010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	32,731	623	200,748	4,112	20,963	194,191
應付賬款及應計費用	-	(38,067)	(2,487)	-	(52,516)	(3,168)
可供出售債務證券	-	-	431,944	-	-	442,717
應收聯營公司款項	27,105	-	-	-	-	-
應收承資人款項	-	-	-	-	-	15,882
貸款予承資人	-	-	-	27,064	-	70,154
整體淨風險	59,836	(37,444)	630,205	31,176	(31,553)	719,776

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2011年12月31日，該等公司間應收款項為人民幣123,730,000元，相等於152,361,000元(2010年為人民幣123,734,000元，相等於145,882,000元)。

### 34 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

	2011年			2010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%	9,348	-	3%	5,319	-
	(4%)	(9,348)	-	(3%)	(5,319)	-
英鎊	4%	(1,247)	-	4%	(916)	-
	(4%)	1,247	-	(4%)	916	-
美元	1%	1,987	4,319	1%	2,776	4,427
	(1%)	(1,987)	(4,319)	(1%)	(2,776)	(4,427)

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2010年所用的相同基準進行。

人民幣並非可完全自由兌換的貨幣。所有涉及人民幣的外匯交易必須透過中國人民銀行或其他獲授權買賣外匯的機構進行。

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 34 金融風險管理及公平價值(續)

### (e) 燃油價格風險

集團的政策是密切監察燃油價格變動，把握機會策略性地簽訂燃油價格掉期合約，為燃油價格變動進行對沖。於2011年及2010年12月31日，集團並無未平倉的燃油價格掉期合約。

### (f) 公平價值

#### (i) 以公平價值列賬的金融工具

下表根據《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」所界定的三個公平價值層級，列出以公平價值列賬的金融工具於結算日的賬面值。每項金融工具的公平價值均完全根據對公平價值估量有重大影響的最低輸入數據進行分類。三個層級的公平價值界定如下：

- 第一層級(最高層級)：採用相同金融工具於活躍市場上的報價(不作調整)來計算公平價值
- 第二層級：採用類似金融工具於活躍市場上的報價，或採用估值技術以計算其公平價值而所有重要輸入均直接或間接基於可觀察市場數據
- 第三層級(最低層級)：採用估值技術以計算其公平價值而任何重要輸入並非基於可觀察市場數據

#### 2011年

	集團		總額 千元
	第一層級 千元	第二層級 千元	
<b>資產</b>			
可供出售債務證券			
– 上市	431,944	–	431,944
– 非上市	–	37,761	37,761
	<b>431,944</b>	<b>37,761</b>	<b>469,705</b>

#### 2010年

	集團		總額 千元
	第一層級 千元	第二層級 千元	
<b>資產</b>			
可供出售債務證券			
– 上市	442,717	–	442,717
– 非上市	–	38,501	38,501
	<b>442,717</b>	<b>38,501</b>	<b>481,218</b>

年內，第一與第二層級的金融工具之間並無轉撥。

### 34 金融風險管理及公平價值(續)

#### (f) 公平價值(續)

##### (ii) 以公平價值以外方式列賬的金融工具公平價值

除以下項目外，所有按成本或攤銷成本列賬的金融工具均按與於2011年及2010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、聯營公司及承資人的款項均為無抵押、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(2010年為38,925,000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。

#### (g) 公平價值估算

下文總結用以估算金融工具公平價值的主要方法及假設。

##### (i) 可供出售債務證券

公平價值按結算日之市場報價計算，不會扣除交易成本。

##### (ii) 帶息貸款及借款

帶息貸款及借款的估計公平價值為未來現金流量的貼現值，而貼現率是按類似金融工具的現行市場利率計算。

##### (iii) 財務擔保

已發出財務擔保的公平價值乃參照按公平原則就類似服務所收取的費用而釐定(如能取得此等資料)，或參照利率差距而釐定，即將貸款機構在有擔保情況下所收取的實際利率，與估計在無擔保情況下所收取的利率作出比較(如能對有關資料作出可靠的估計)。

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 35 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	2011年 千元	2010年 千元
巴士服務收費	(i)	42,379	36,612
已付保險費	(ii)	71,134	67,869
發展中物業管理承建商服務的已付及應計費用	(iii)	-	-
租賃及銷售代理協議的可收回費用	(iv)	-	(127)
管理協議的已付及應計費用	(v)	4,472	4,659
物業發展項目管理服務的已付及應計費用	(vi)	-	-
發展中投資物業管理承建商服務的已付及應計費用	(vii)	-	-
無抵押定息票據已收及應收利息收入	(viii)	396	396
出售樓宇及租賃土地權益之收益	(ix)	-	489,052
項目管理服務及契約修訂的已付及應計費用	(x)	2,000	2,920

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。集團於2011年12月31日應向這些公司收取的款項為10,740,000元(2010年為10,067,000元)。

(ii) 年內，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(「2011年保險安排」)，為集團提供保險服務。按2011年保險安排的已付及應付款項為71,134,000元(2010年為67,869,000元)。於2011年12月31日，集團應付予新鴻基地產保險的應付餘額為10,000元(2010年為25,000元)。

(iii) 本公司間接全資附屬公司Lai Chi Kok Properties Investment Limited(「荔枝角地產」)於2003年與新鴻基地產附屬公司駿輝建築有限公司(「CFCL」)簽訂主要成本合約。CFCL根據此主要成本合約提供有關集團發展中物業(「曼克頓山」)的管理承建商服務。為提升曼克頓山的設計、物料及施工質素，荔枝角地產於2004年與CFCL簽訂主要成本合約的補充協議(「補充協議」)。根據經補充協議修訂的主要成本合約，荔枝角地產應向CFCL支付的總代價上限為1,617,743,000元。於2011年12月31日，集團按此合約應付之餘額為95,805,000元(2010年為101,845,000元)。

(iv) 荔枝角地產於2003年7月17日與新鴻基地產的附屬公司新鴻基地產代理有限公司(「新鴻基地產代理」)簽訂租售代理協議(「原協議」)，委任新鴻基地產代理為曼克頓山的住宅單位、商用單位及停車位提供租售代理及推廣服務。於2007年8月15日，原協議被終止並由一份函件協議(「函件協議」)所取代。根據函件協議，荔枝角地產按與原協議相同的條款及條件，繼續委任新鴻基地產代理為曼克頓山的租售代理，惟根據原協議及函件協議下應付代理費用的上限合計不得超過65,000,000元。於2011年12月31日，集團按此合約應付之餘額為2,676,000元(2010年為3,605,000元)。

(v) 於2003年，荔枝角地產與新鴻基地產的附屬公司康業服務有限公司(「康業」)簽訂管理協議，同意委任康業為曼克頓山的管理公司，按照荔枝角地產、康業及首名購買曼克頓山已落成單位的買家就曼克頓山行將訂立的大廈公契及管理協議的條款及條件，提供有關的服務。

於2007年，荔枝角地產、康業及康業的同系附屬公司帝譽服務有限公司(「帝譽」)簽訂補充契約(「補充契約」)，以修訂及補充管理協議。三方同意以帝譽取代康業為管理人，並根據大廈公契履行管理人的職責及義務。管理協議所訂的條款已全部納入補充契約內。於2011年12月31日，集團按此合約應付之餘額為330,000元(2010年：無)。

## 35 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)

- (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2011年12月31日在此合約下的應付管理服務費用為3,800,000元(2010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」)的改建及加建工程的管理承建商服務。根據主要成本協議，應付予CFCL的總代價不超過37,400,000元。於2011年12月31日，此合約下的應付餘額為2,419,000元(2010年為4,229,000元)。
- (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%。SHKPCM須於2012年2月12日的到期日向KMBFS償還定息票據的本金，以及按季支付定息票據的利息。於2011年12月31日，KMBFS持有之定息票據的公平價值為15,032,000元(2010年為15,282,000元)，於本年度及過往年度均無重大應收而未收之利息。
- (ix) 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附屬公司Turbo Result Limited(「TRL」)出售集團位於觀塘的一幅工業用地(「觀塘地段」)的樓宇及租賃土地權益的其中50%，作價為490,000,000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訂立。交易已於2010年1月25日完成，集團因而錄得出售收益489,052,000元。
- 在同一股東特別大會上，本公司獨立股東亦批准本集團與TRL就以等額方式共同發展觀塘地段而訂立的發展協議。根據發展協議，觀塘地段所產生的所有收入及盈利，在扣除所有成本及費用後，將由本集團與TRL平分。觀塘地段是本集團的共同控制資產，並列入固定資產之中(見附註14(d))。本集團於2011年12月31日就其在共同控制資產的權益而作出的資本承擔，已於綜合財務報表附註32(a)中披露。
- (x) 於2010年4月26日，本公司全資附屬公司KT Real Estate Limited(「KTRE」)及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2011年12月31日，此合約下的應付餘額為2,000,000元(2010年：無)。

### (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。

## 36 無需調整之結算日後事項

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

# 財務報表附註

(除另有註明外，均以港幣呈列)

## 37 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、22(f)及34(g)。以下為其他與估算有關的主要不確定因素：

### (a) 或有事項準備金 — 保險

附註28所披露的或有事項準備金 — 保險乃根據集團以往之索償經驗及最近之索償發展而釐定。由於最終的索償金額將受未來的外界事故(例如法庭裁定的賠償額高低、法律責任標準的變化，以及索償人對解決索償事件之態度等)所影響，因此實際的索償金額可能有別於此等估算。此等準備金的增減，將會影響集團未來年度的業績。

### (b) 折舊/攤銷

固定資產乃按其估計可用年限以直線法折舊/攤銷。集團每年檢討有關資產的估計可用年限及剩餘價值，以判斷任何報告期間所需記錄的折舊/攤銷支出。可用年限及剩餘價值乃根據集團對類似資產的使用經驗以及預期的科技轉變而釐定。若實際情況與過往估算有重大改變，集團將調整未來期間的折舊/攤銷支出。

### (c) 資產減值

集團於每個結算日檢視內部及外來資料以評估每件資產有否減值跡象，如有減值跡象存在會透過估計相關資產或現金生產單位的可收回金額來判斷減值虧損。如事實及環境出現轉變，集團或須重新考慮減值跡象是否存在，並相應修訂對可收回金額的估算，因此會影響未來數年的盈利或虧損。

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) 持作出售之已落成物業的可變現淨值

管理層參考該物業及鄰近地區最近的銷售交易，以判斷持作出售之已落成物業的可變現淨值。於估算可變現淨值時亦計入出售該物業而引致的銷售成本。在作出估算的過程中，管理層須判斷估計將來的售價、新物業的銷售速度、推廣成本及整體市況。市況改變會對實際樓價構成影響，或會影響將來年度的損益。

### (e) 確認遞延稅項資產

於2011年12月31日，集團已確認的遞延稅項資產，主要包括附註29(b)所列出的尚未使用稅務虧損及可扣稅的暫時差異。遞延稅項資產能否變現，主要取決於未來會否取得應課稅盈利或應課稅暫時性差異以使用有關的資產。如實際產生的未來應課稅盈利或應課稅暫時性差異少於預期，則可能會撥回遞延稅項資產，並於撥回期內於綜合損益計算表確認。

## 38 已頒佈但尚未於截至2011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2011年12月31日止年度尚未生效的修訂和五項新準則，而集團並未於本財務報表內提早採納。下列為其中可能與集團有關的修訂和新準則。

	於以下日期或之後 開始的會計期間生效
《香港財務報告準則》第7號「金融工具：披露」之修訂—金融資產轉讓	2011年7月1日
《香港會計準則》第12號「所得稅」之修訂—遞延稅項：收回相關資產	2012年1月1日
《香港會計準則》第1號「財務報表之呈列」之修訂—其他全面收益項目的呈列	2012年7月1日
《香港財務報告準則》第10號「綜合財務報表」	2013年1月1日
《香港財務報告準則》第11號「聯合安排」	2013年1月1日
《香港財務報告準則》第12號「披露於其他實體之權益」	2013年1月1日
《香港財務報告準則》第13號「公平價值估量」	2013年1月1日
《香港會計準則》第27號「個別財務報表」(2011年)	2013年1月1日
《香港會計準則》第28號「投資於聯營公司及合營企業」	2013年1月1日
已修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」	2013年1月1日
《香港財務報告準則》第9號「金融工具」	2015年1月1日

集團正在評估此等修訂、新詮釋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，而採納它們(已修訂的《香港會計準則》第19號除外)亦不會對集團的經營業績和財務狀況構成重大影響。

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

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

- 精算損益將即時在其他全面收益內確認。目前，只有於上一報告期結束時的累計未確認精算損益，超出界定福利負債於該日(未扣除計劃資產前)的現值與任何計劃資產於該日的公平價值(以較高者為準)10%的部分，方按僱員的預計平均剩餘工作壽命，於損益計算表內確認。
- 於損益計算表內確認的計劃資產預期回報將按界定福利負債的貼現率計算。目前，計劃資產預期回報是按集團預期的計劃資產長期回報率確認。

此外，已修訂的《香港會計準則》第19號引入有關界定福利計劃的額外披露規定。

採納此已修訂準則，可能對集團呈報的資產淨值及財務業績的金額產生重大影響。然而，要在完成詳細檢討前對有關影響作出合理估計，並不可行。

# 財務匯報

截至12月31日止年度  
(以港幣呈列)

	2011年 百萬元	2010年 百萬元	2009年 百萬元	2008年 百萬元	2007年 百萬元	2006年 百萬元	2005年 百萬元	2004年 百萬元	2003年 百萬元	2002年 百萬元
<b>損益計算表</b>										
營業額	<b>6,948</b>	6,687	6,842	7,353	12,013	8,705	6,456	6,544	6,540	6,843
除稅前盈利	<b>275</b>	931	800	694	4,074	2,002	691	913	857	1,142
所得稅	<b>(41)</b>	(75)	(118)	(18)	(206)	(133)	(96)	(169)	(259)	(175)
除稅後盈利	<b>234</b>	856	682	676	3,868	1,869	595	744	598	967
非控制性權益	<b>8</b>	11	(9)	(18)	(21)	(31)	(11)	(13)	(1)	(28)
本公司股權持有人應佔盈利	<b>242</b>	867	673	658	3,847	1,838	584	731	597	939
<b>資產負債表</b>										
固定資產	<b>4,121</b>	4,276	4,100	4,466	4,981	5,463	5,720	6,119	6,491	6,497
無形資產	<b>44</b>	23	22	15	14	8	–	–	–	–
商譽	<b>63</b>	63	63	63	52	49	33	30	50	53
媒體資產	<b>–</b>	–	–	1	1	1	96	115	61	–
非流動預付款	<b>2</b>	44	19	29	38	48	63	470	105	101
聯營公司權益	<b>668</b>	640	612	834	911	834	776	330	162	61
共同控制實體權益	<b>–</b>	–	–	20	23	23	16	5	1	2
其他金融資產	<b>472</b>	636	334	136	138	46	34	15	15	15
僱員福利資產	<b>801</b>	790	716	755	602	537	485	414	339	278
流動資產淨額	<b>2,280</b>	1,763	2,455	2,083	3,224	1,426	184	253	548	465
運用資金總額	<b>8,451</b>	8,235	8,321	8,402	9,984	8,435	7,407	7,751	7,772	7,472
資金來源：										
股本	<b>404</b>	404	404	404	404	404	404	404	404	404
儲備金	<b>6,116</b>	6,334	6,385	6,257	7,145	4,670	3,628	3,847	3,935	4,157
歸屬本公司股權持有人總權益	<b>6,520</b>	6,738	6,789	6,661	7,549	5,074	4,032	4,251	4,339	4,561
非控制性權益	<b>182</b>	205	229	253	249	245	269	289	260	244
權益總額	<b>6,702</b>	6,943	7,018	6,914	7,798	5,319	4,301	4,540	4,599	4,805
或有事項準備金 — 保險	<b>310</b>	300	305	337	295	271	52	59	106	117
長期銀行貸款	<b>798</b>	470	470	590	1,155	2,052	2,218	2,298	2,218	1,830
其他負債	<b>641</b>	522	528	561	736	793	836	854	849	720
動用資金總額	<b>8,451</b>	8,235	8,321	8,402	9,984	8,435	7,407	7,751	7,772	7,472
<b>每股盈利(元)</b>	<b>0.60</b>	2.15	1.67	1.63	9.53	4.55	1.45	1.81	1.48	2.33
<b>每股股息(元)</b>	<b>0.60</b>	1.35	2.35	1.35	5.53	2.03	2.03	2.03	2.03	2.03
<b>每股資產值(元)</b>	<b>24.11</b>	24.01	24.71	25.49	29.57	29.98	23.78	23.32	23.44	22.70
<b>每股資產淨值(元)</b>	<b>16.60</b>	17.20	17.39	17.13	19.32	13.18	10.65	11.25	11.39	11.90

附註：2005年，集團已更改其多項會計政策，以符合於2005年1月1日或之後開始的會計期間生效，或可供提早採納的《香港財務報告準則》。集團已按照過渡條款規定，為此等全新或經修訂政策編制2004年至2011年的數字，而較早年度的數字，只會在集團以追溯方式採納新會計政策時予以重列。

# 公司資料

## 董事會

### 鍾士元爵士太平紳士\*

GBM, GBE, PhD, FREng  
主席

### 梁乃鵬博士太平紳士\*

GBS, LLD, BA  
副主席

### 郭炳聯太平紳士^

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

### 郭炳湘博士太平紳士^

D.Sc., MSc(Lond), DIC, MICE

### 伍兆燦^

### 雷禮權^

BSc(Econ)

### 陳祖澤博士太平紳士\*

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

### 雷中元

M.H., BEc, AASA, FCILT  
執行董事

### 伍穎梅^

BA, MBA(Chicago), MPA(Harvard),  
FCIM, CMILT, MHKIoD  
(非執行董事及  
伍兆燦先生^之替代董事)

### 李家祥博士太平紳士\*

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

### 何達文

MA(Cantab), MBA, FCILT, MHKIoD  
董事總經理

### 蕭炯柱太平紳士\*

GBS, CBE, MSS(Birmingham, UK)

### 苗學禮^

SBS, OBE, MPA(Harvard), BA(Lond)

### 歐陽杞浚

BA, MBA  
副董事總經理

### 廖柏偉教授太平紳士\*

SBS

### 容永忠

(郭炳聯太平紳士^之替代董事)

### 蘇偉基

(郭炳湘博士太平紳士^之替代董事)

## 董事委員會

### 審核委員會

#### 李家祥博士太平紳士#

#### 蕭炯柱太平紳士

#### 苗學禮

### 提名委員會

#### 梁乃鵬博士太平紳士#

#### 李家祥博士太平紳士

#### 蕭炯柱太平紳士

### 薪酬委員會

#### 梁乃鵬博士太平紳士#

#### 李家祥博士太平紳士

#### 陳祖澤博士太平紳士

### 常務委員會

#### 梁乃鵬博士太平紳士#

#### 郭炳聯太平紳士

#### 陳祖澤博士太平紳士

#### 雷中元

#### 何達文

#### 伍穎梅

## 公司秘書

### 胡蓮娜

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

## 註冊辦事處

Clarendon House, 2 Church Street

Hamilton HM11, Bermuda

## 總辦事處

香港九龍荔枝角寶輪街九號

電話 : (852) 2786 8888

傳真 : (852) 2745 0300

互聯網網址 : www.tih.hk

電郵 : director@tih.hk

## 核數師

### 畢馬威會計師事務所

香港中環遮打道10號

太子大廈8樓

## 股票註冊處

### 香港

香港中央證券登記有限公司

香港灣仔皇后大道東183號

合和中心17樓

## 百慕達

Butterfield Fulcrum Group

(Bermuda) Limited

Rosebank Centre

11 Bermudiana Road

Pembroke, HM 08

Bermuda

## 股東名冊

2012年股東週年大會

的股份過戶停辦日期 :

2012年5月10日至17日

(首尾兩天包括在內)

2011年度末期股息

的股份過戶停辦日期 :

2012年5月23日

## 股息

### 中期

每股港幣0.15元

已於2011年10月17日派付

### 末期(建議)

每股港幣0.45元

將於2012年6月1日派付

## 公司股份編號

香港聯合交易所 : 62

彭博 : 62HK

路透社 : 0062.HK

## 顧客服務熱線

九龍巴士(一九三三)有限公司

電話 : (852) 2745 4466

傳真 : (852) 2745 0600

龍運巴士有限公司

電話 : (852) 2261 2791

陽光巴士有限公司

電話 : (852) 2371 2666

(\*本公司之獨立非執行董事)

(^本公司之非執行董事)

(\*委員會主席)

本年報亦可於本公司之互聯網www.tih.hk下載

## 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](http://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。

