財務回顧

集團

財務表現摘要

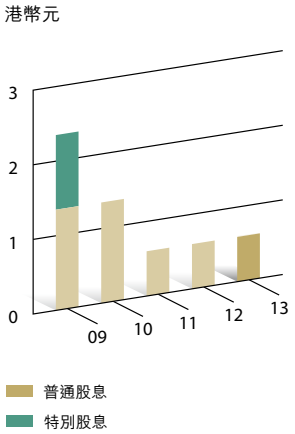
	2013年 港幣百萬元	2012年 港幣百萬元（重列）	變動 港幣百萬元	變動 百分比
營業額	**7,420.4**	7,181.0	239.4	+3.3
其他收益淨額	**271.4**	185.8	85.6	+46.1
經營成本	**(7,286.4)**	(7,195.2)	91.2	+1.3
融資成本	**(7.3)**	(9.4)	(2.1)	-22.3
應佔聯營公司盈利	**34.8**	34.5	0.3	+0.9
撥回其他金融資產減值虧損	**25.6**	–	25.6	不適用
除稅前盈利	**458.5**	196.7	261.8	+133.1
本公司股權持有人應佔盈利	**371.3**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

2013年財務表現回顧

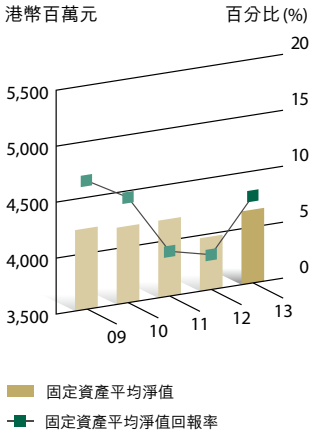
集團全年業績

截至2013年12月31日止年度，集團的股東應佔盈利為港幣3.713億元，而經重列的2012年盈利則為港幣1.658億元。集團因採納於2013年1月1日開始的會計期間生效的經修訂的《香港會計準則》第19號「僱員福利」(「經修訂的香港會計準則第19號」)，故此重列之前呈報的2012年股東應佔盈利港幣3.092億元。2013年的每股盈利為港幣0.92元，而經重列的2012年每股盈利則為港幣0.41元。

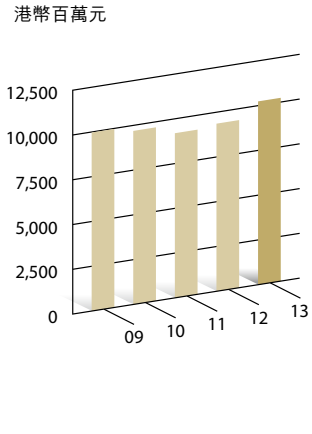
每股股息



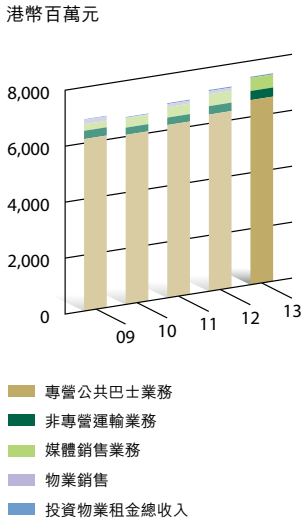
固定資產平均淨值回報率
（不包括物業發展及出售物業）



於12月31日之資產總值



集團營業額



下表為集團截至2013年12月31日止年度六個部門的營業額及盈利貢獻：

港幣百萬元	營業額		除稅前盈利/(虧損)	
	2013年	2012年	**2013年**	2012年（重列）
專營公共巴士業務部	**6,602.5**	6,319.0	**18.0**	(202.1)
非專營運輸業務部	**324.6**	301.1	**34.9**	34.6
物業持有及發展部	**31.3**	139.7	**147.7**	120.5
媒體銷售業務部	**462.0**	421.2	**124.5**	96.5
財政服務部	**–**	–	**71.0**	44.3
中國內地運輸業務部	**–**	–	**34.8**	34.5
	7,420.4	7,181.0	**430.9**	128.3
融資成本			**(7.3)**	(9.4)
未分配之經營收入淨額			**34.9**	77.8
除稅及非控制性權益前盈利			**458.5**	196.7
所得稅			**(55.1)**	(6.0)
非控制性權益			**(32.1)**	(24.9)
本公司股權持有人應佔盈利			**371.3**	165.8

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

集團收入及經營成本的主要變動

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

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

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

本年度所得稅支出為港幣5,510萬元(2012年為港幣600萬元(重列))。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第161頁財務報表附註6。

集團各業務部的資料詳情，已刊載於本年報第86至91頁。

股息

董事會已建議派發普通末期股息每股港幣0.45元（2012年為每股港幣0.45元）。連同於2013年10月派發之中期股息每股港幣0.15元（2012年為每股港幣0.15元），2013年全年股息將為每股港幣0.60元（2012年為每股港幣0.60元）。擬派末期股息須待股東於2014年5月22日舉行之股東週年大會或其任何續會上通過，方能作實。

財務狀況主要變動

固定資產與資本性支出

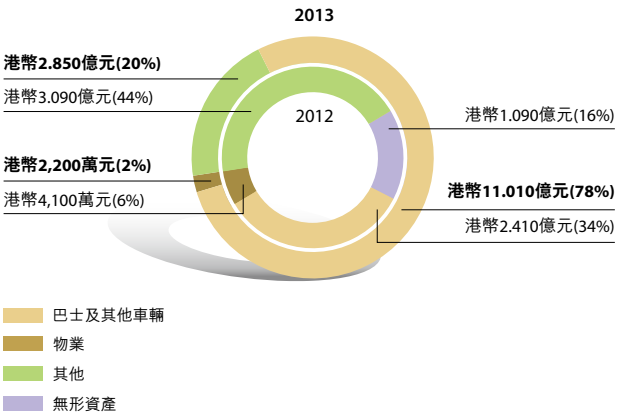
集團的固定資產主要包括樓宇、巴士及其他車輛、裝配中巴士、工具及其他設備、投資物業，以及租賃土地權益。於2013年12月31日，集團的固定資產並無作為抵押。

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

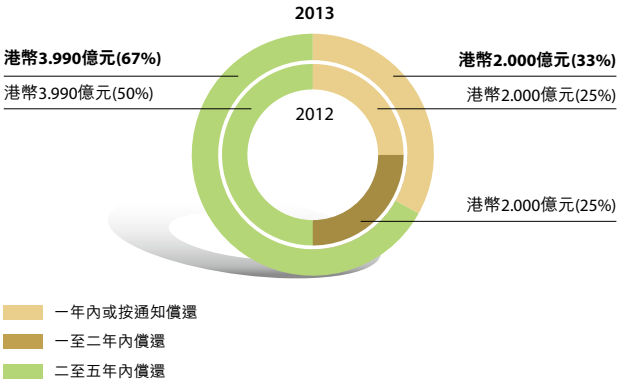
無形資產及商譽

於2013年12月31日，集團的無形資產及商譽分別為港幣1.321億元（2012年為港幣1.321億元）及港幣8,410萬元（2012年為港幣8,410萬元）。無形資產包括集團非專營運輸業務的客運服務牌照及運輸營運權。

資本性支出



於12月31日之集團借貸還款分析



流動資產及流動負債

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

集團於2013年12月31日的流動負債總額為港幣15.365億元（2012年為港幣14.706億元），其中主要包括銀行貸款的流動部分、應付賬款及其他應計費用。

銀行貸款及透支

於2013年12月31日，銀行貸款及透支為港幣5.991億元（2012年為港幣7.986億元），全部均為無抵押。於2013年12月31日及2012年12月31日，集團的銀行貸款及透支之還款期分析載於上列圖表。

於2013年12月31日，集團的未動用銀行信貸總額為港幣6.100億元（2012年為港幣6.099億元），其中港幣6.000億元（2012年為港幣6.000億元）屬已承諾性質。

資本承擔

於2013年12月31日，集團的資本承擔（包括已獲董事會授權但尚未撥備者）為港幣22.342億元（2012年為港幣30.639億元）。上述承擔將由貸款及集團的營運資金支付。

資本承擔的概要如下：

港幣百萬元	2013年	2012年
觀塘地段發展項目	**1,788.2**	1,788.8
購買巴士及其他車輛	**219.3**	1,097.5
購置其他固定資產	**178.5**	177.6
興建車廠及其他車廠設施	**48.2**	–
總計	**2,234.2**	3,063.9

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

資金及融資

流動資金與財政資源

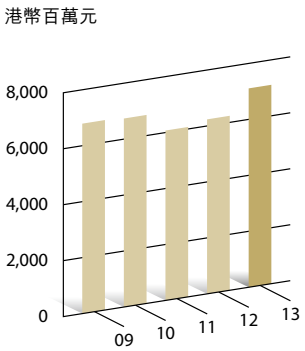
集團密切監察其流動資金需求及財政資源，從而確保集團擁有充裕的現金及流動資產儲備，以及充裕而尚未動用的已承諾銀行備用信貸，以應付日常營運、貸款償還、資本性支出，以及未來業務擴充和發展的資金需求。集團的營運資金主要來自股東權益、銀行貸款及透支。一般而言，集團的主要營運公司負責本身的現金管理，包括將現金盈餘作短期投資來提升收益，以及按預期的資金需求進行借貸，以應付其營運及投資需求。集團其他附屬公司的資金來源主要是由其母公司的資本提供。管理層定期檢討集團的融資政策，務求取得具成本效益及靈活的資金安排，以切合各附屬公司獨特的經營環境。管理層透過妥善規劃和嚴密監察負債水平，以及維持充裕的已承諾備用信貸額，確保集團的日常庫務運作能有效應付正常融資及特別投資需要。

現金淨額及流動資金比率

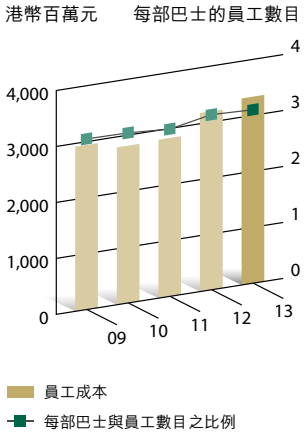
於2013年12年31日，集團擁有現金淨額（即現金及銀行存款減借貸總額）港幣20.297億元（2012年為港幣22.980億元），而流動資金比率（流動資產對流動負債的比率）則為2.3（2012年為2.5）。下表列出集團按貨幣劃分的淨現金詳情：

貨幣	現金及銀行存款 外幣百萬元	現金及銀行存款 港幣百萬元	銀行貸款及透支 港幣百萬元	淨現金 港幣百萬元
於2013年12月31日				
港幣		**1,485.3**	**(599.1)**	**886.2**
人民幣	**784.6**	**1,003.9**	**–**	**1,003.9**
美元	**17.9**	**139.6**	**–**	**139.6**
英鎊	**–**	**–**	**–**	**–**
總計		**2,628.8**	**(599.1)**	**2,029.7**
於2012年12月31日				
港幣		2,527.8	(798.6)	1,729.2
人民幣	290.1	359.3	–	359.3
美元	26.8	208.8	–	208.8
英鎊	0.1	0.7	–	0.7
總計		3,096.6	(798.6)	2,298.0

於12月31日之股東權益



員工成本及每部巴士與員工數目之比例
(專營公共巴士業務)



融資成本及利息盈利率

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

截至2013年12月31日止年度，集團的利息收入較總融資成本超出港幣5,900萬元(2012年為港幣5,830萬元)，因而錄得淨利息收入。

現金流量淨額

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

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

於2013年，集團由經營及投資活動產生之現金淨額為港幣9.426億元(2012年為現金流出淨額港幣9.142億元)，其主要組成部分包括：(i)來自專營公共巴士業務的現金淨額港幣9.272億元(2012年為港幣8.556億元)；(ii)出售曼克頓山物業所得的現金收益港幣160萬元(2012年為港幣1.135億元)；(iii)支付予資本性支出的金額港幣12.033億元(2012年為港幣6.865億元)；及(iv)原本到期日超過三個月的銀行存款減少港幣9.770億元(2012年為增加港幣13.580億元)。

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

有關集團截至2013年12月31日止年度的現金流量變動詳情，已刊載於本年報第140頁的綜合現金流量表。

財務風險管理

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

外匯風險管理

集團的外匯風險主要來自支付按英鎊結算的新巴士及海外車輛零件的款項，以及人民幣存款。集團的庫務團隊緊密監察外匯市場的最新情況，並考慮現時及預計風險，採用敏感度分析來衡量外匯風險。集團將把握機會策略性地簽訂遠期外匯合約，為外幣匯價波動進行對沖。截至2013年12月31日止年度，集團簽訂多份遠期外匯合約，對所需英鎊總額中的大約5%進行對沖(2012年為21%)。於2013年年底及2012年年底，集團並無未平倉的遠期外匯合約。

利率風險管理

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

下，採用利率掉期等衍生金融工具。於2013年12月31日，集團的所有借貸皆為港元，並按浮動利率計算利息。上述策略使集團於2013年可充分享有持續低息環境所帶來的裨益。集團將定期按最新的市場情況檢討其利率風險管理策略，並制訂適當的策略以妥善處理風險。

自2002年1月14日以來，集團的主要附屬公司九巴獲標準普爾授予「A」信貸評級，前景為穩定。該信貸評級機構視九巴為載通國際控股有限公司的一個綜合經濟實體，因此九巴所獲評級亦反映集團的信貸概況。

燃油價格風險

燃油價格的波動足以對集團核心專營公共巴士業務的業績帶來重大影響。雖然使用燃油衍生工具可管理燃油價格波動的風險，但集團仍細心評估並考慮燃油價格對沖安排的利弊，結論是對沖與不對沖燃油價格的風險相等，而且長遠未必對集團的財務狀況有利。因此，集團於2013年並無訂立任何燃油價格對沖合約。為紓緩燃油價格波動的影響，集團兩間主要附屬公司九巴及龍運積極探索節省燃油的方法，例如與巴士製造商研究減低新一代巴士的重量、引入電池驅動電動巴士，並為車長提供環保駕駛訓練。此外，我們亦與香港特區政府研究其他措施，包括但不限於按區域進行路線重組計劃。管理層將不斷密切監控燃油價格走勢，並檢視燃油價格風險的管理策略，以尋求方法應對燃油價格上漲的影響。

信貸風險

集團的信貸風險主要來自貿易及其他應收賬款和債務投資。貿易及其他應收賬款方面，集團對需要高於某一水平信貸額的所有顧客作出個別信貸評估。該等評估集中於顧客過往的還款記錄及其還款能力，並考慮顧客以及顧客業務所在地的經濟環境等特定資料。為了盡量減少應收賬款的信貸風險，集團定期為應收賬款編製賬齡分析及採取適當的跟進措施。債務投資只會與投資信貸評級可以接受的交易對手進行。鑑於交易對手的信貸評級優越且債務投資的到期日較短，管理層並不預期任何交易對手會無法履行責任。集團在整個交易期間密切監察交易對手的信貸質素。集團的信貸風險並非高度集中，亦不會向第三方提供使本身承受信貸風險的擔保。

現金流量及流動資金風險管理

集團保持充裕的現金儲備，故並無承受重大的現金流量及流動資金風險。集團每月編製及檢視未來12個月滾動現金流量預測，以密切監察其流動資金及財政資源，從而確保現金結餘連同尚未動用的已承諾銀行備用信貸，能足以應付日常營運、貸款償還、股息派發、資本性支出，以及新投資的需要。集團將持續檢討其融資策略，務求取得具成本效益的資金安排，以切合各附屬公司獨特的經營環境。

集團的主要附屬公司九巴自行安排融資並主要賺取現金收入，故在正常環境而燃油價格沒有長期在預期以外大幅上升的情況下，其現金流量及流動資金風險亦將處於低水平。然而，假若燃油價格持續處於高位而九巴未能適時全面落實路線重組計劃，或不獲香港特區政府批准足夠的車費加幅來抵銷不斷上升的經營成本，便會對九巴的日常運作構成財務壓力。

僱員及薪酬政策

運輸服務為勞工密集行業，於2013年員工成本佔集團總營運成本48.4%以上。集團根據生產力及市場趨勢，密切監察員工的數目和薪酬。截至2013年12月31日止年度，集團的薪酬總額為港幣32.992億元（2012年為港幣31.567億元），增幅為4.5%。集團於2013年年底的員工數目為13,260人，較2012年年底的13,272人減少0.1%。

各業務部

專營公共巴士業務

九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

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

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

九巴於2013年的車費收入為港幣62.028億元，較2012年的港幣59.427億元增加港幣2.601億元，或4.4%。車費收入增加，主要由於票價於2013年3月17日上調4.9%和載客量按年微升所致。九巴於2013年的總載客量為9.528億人次(每日平均261萬人次)，較2012年的9.429億人次(每日平均258萬人次)上升1.1%。載客量上升，主要由於自2012年8月5日起香港特區政府推出長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，令長者載客量上升。年內的廣告收入為港幣1.160億元，較2012年的港幣1.120億元增加3.6%。

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

龍運巴士有限公司(「龍運」)

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

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

龍運於2013年的車費收入為港幣3.936億元，較2012年的港幣3.725億元增加港幣2,110萬元或5.7%。車費收入增加，主要由於國際旅客以及參與機場各基建項目和香港迪士尼樂園擴建工程的建築工人對交通服務的需求增加，令載客量按年上升6.1%。龍運於2013年錄得3,320萬人次的總載客量(每日平均為90,899人次)，而2012年為3,130萬人次(每日平均為85,409人次)。

龍運於年內的總經營成本為港幣3.497億元，較2012年的港幣3.439億元(重列)增加港幣580萬元或1.7%。總經營成本上升，主要由於年度加薪導致員工成本上升，以及因通脹而令其他經營成本增加所致。

非專營運輸業務

集團的非專營運輸業務部於2013年錄得除稅後盈利港幣3,060萬元，較2012年的港幣3,050萬元增加港幣10萬元或0.3%。2013年的營業額為港幣3.246億元，較2012年的港幣3.011億元增加7.8%。有關本業務部各主要業務單位的經營詳情如下：

陽光巴士控股有限公司及其附屬公司(「陽光巴士集團」)

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

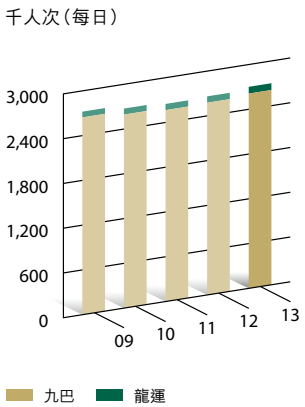
陽光巴士集團於2013年的營業額為港幣2.865億元，較2012年的港幣2.617億元增加港幣2,480萬元或9.5%。這主要由於業務增長，加上有兩家跨境非專營巴士營運商於2012年下半年加入陽光巴士集團，令營業額提高。由於薪金、燃油成本及其他經營成本因通脹而上升，2013年的總經營成本亦因而增加。

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

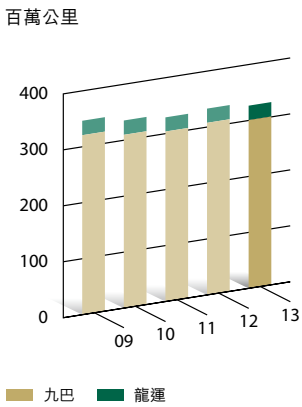
新香港巴士有限公司(「新港巴」)

新港巴與深圳的巴士公司為經常往來香港落馬洲和深圳皇崗的過境人士及旅客，合辦直接而且經濟實惠的24小時跨境穿梭巴士服務(一般稱為「皇巴士」)。隨著落馬洲支線及落馬洲公共運輸交匯處的啟用，加上乘客的跨境交通選擇增多，新港巴面對來自鐵路和公共小型巴士服務的激烈競爭，載客量因而下跌。新港巴於2013年的總載客量為470萬人次(每月平均載客量為39萬人次)，較2012年的490萬人次(每月平均載客量為41萬人次)減少。然而，由於午夜班次的單程車費自2013年5月13日起由港幣8元調升至港幣9元，因而抵銷了部分載客量下跌的負面影響。新港巴於2013年年底的巴士數目為15部，與2012年年底的數目相同。

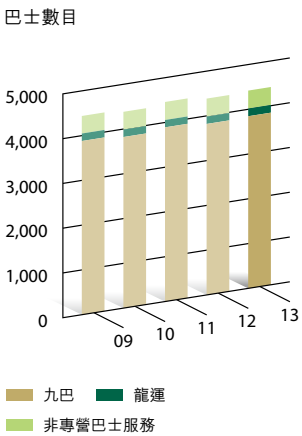
平均每日載客人次
(專營公共巴士業務)



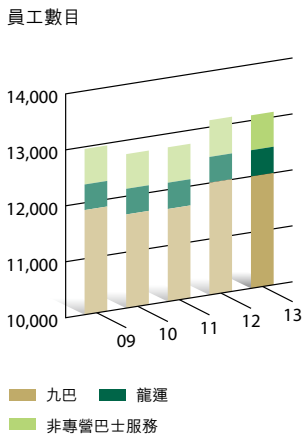
巴士行車里數
(專營公共巴士業務)



於12月31日
已發牌之巴士數目



於12月31日
之員工數目



物業持有及發展

Lai Chi Kok Properties Investment Limited (「LCKPI」)

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

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

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

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

LCK Commercial Properties Limited (「LCKCP」)

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

於2013年12月31日，該商場(在綜合資產負債表內列為投資物業)的賬面值為港幣9,440萬元(2012年為港幣1.008億元)，賬面值乃按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

LCK Real Estate Limited(「LCKRE」)

集團的全資附屬公司LCKRE擁有一座位於九龍荔枝角寶輪街9號，樓高17層的商業大廈。該大廈的總樓面面積約為156,700平方呎。於2013年12月31日，該大廈約36%的總樓面面積已租予外部人士，餘下寫字樓則由集團持作自用。

於2013年12月31日，該大廈按成本減累計折舊及減值虧損為港幣3,190萬元(2012年為港幣3,320萬元)，並列於綜合資產負債表內。

KT Real Estate Limited(「KTRE」)

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

於2009年12月11日，KTRE、TRL、本公司及新鴻基地產訂立協議，共同發展觀塘地段作非住宅(不包括酒店)用途。新鴻基地產的全資附屬公司新鴻基地產代理有限公司(「新鴻基地產代理」)獲委任為項目經理，以監督觀塘地段的發展事宜。新鴻基地產代理現正處理與契約修訂及提交建築圖則有關的事宜。集團計劃持有該項目作長線投資之用。

於2013年12月31日，觀塘地段(在綜合資產負債表內列為發展中投資物業)的賬面值為港幣1,490萬元(2012年為港幣1,340萬元)，而未履行及未撥備之資本承擔則為港幣17.882億元(2012年為港幣17.888億元)。

TM Properties Investment Limited(「TMPI」)

集團的全資附屬公司TMPI持有位於屯門建豐街1號的工廠物業，包括一幢高樓底單層建築物及一幢三層高工場物業，總建築面積約105,900平方呎。該物業自2011年3月起租出，為集團提供額外的租金收入。

於2013年12月31日，該工廠物業(於綜合資產負債表內列為投資物業)的賬面值為港幣740萬元(2012年為港幣860萬元)，賬面值乃按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

媒體銷售業務

路訊通控股有限公司及其附屬公司(「路訊通集團」)

港幣百萬元	**2013年**	2012年
營業額	**462.0**	421.2
其他收益	**26.2**	22.0
營運收入總額	**488.2**	443.2
總經營成本	**(389.3)**	(346.7)
經營盈利	**98.9**	96.5
撥回其他金融資產減值虧損	**25.6**	–
除稅前盈利	**124.5**	96.5
所得稅支出	**(15.9)**	(17.0)
除稅後盈利	**108.6**	79.5
非控制性權益	**(3.8)**	(4.7)
股權持有人應佔盈利	**104.8**	74.8

截至2013年12月31日止年度，路訊通集團錄得的營運收入總額為港幣4.882億元(2012年為港幣4.432億元)，其股權持有人應佔盈利為港幣1.048億元(2012年為港幣7,480萬元)。業績改善的主要原因是由於業務增長，以及撥回為中國內地承資公司的部分貸款所作的減值虧損港幣2,560萬元。

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

路訊通集團的總經營成本由2012年的港幣3.467億元，增加港幣4,260萬元或12.3%至2013年的港幣3.893億元，與媒體銷售業務的增長同步。

有關路訊通集團的進一步資料已刊載於路訊通集團的2013年業績公佈及年報內。

中國內地運輸業務

於2013年12月31日，集團的中國內地運輸業務部所擁有的聯營公司權益總額為港幣7.240億元(2012年為港幣6.715億元)。此等投資項目主要與集團在深圳經營的客運公共運輸服務，以及在北京經營的計程車及汽車租賃業務有關。截至2013年12月31日止年度，集團的中國內地運輸業務部錄得除稅後盈利港幣3,480萬元(2012年為港幣3,450萬元)。

於2013年12月31日的中國內地運輸業務投資概要

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

深圳巴士集團股份有限公司(「深圳巴士集團」)

深圳巴士集團於2005年1月開始營運，是由九巴(深圳)交通投資有限公司(集團旗下一家全資附屬公司)，夥同中國內地其他四位投資者合作成立的中外合資股份有限公司。集團的投資額為人民幣3.871億元(以投資當日計算相等於港幣3.639億元)，相當於35%的權益。深圳巴士集團主要在廣東省深圳市提供公共巴士、小型巴士和計程車服務，投入約5,981部車輛，經營約270條巴士路線。深圳巴士集團在2013年錄得8.348億人次的載客量，較2012年的8.773億人次減少4.8%，主要由於來自新鐵路線的競爭加劇所致。深圳巴士集團透過提高生產力及管理能力，於2013年繼續穩步發展並錄得盈利。

北京北汽九龍出租汽車股份有限公司(「北汽九龍」)

北汽九龍於2003年3月在北京成立，是一間中外合資股份有限公司。北汽九龍的股東包括九巴(北京)出租汽車投資有限公司(集團旗下一家全資附屬公司)、北京北汽出租汽車集團有限責任公司，以及中國內地另外三位投資者。集團在北汽九龍的投資額為人民幣8,000萬元(以投資當日計算相等於港幣7,550萬元)，佔北汽九龍股本權益的31.38%。於2013年4月之前，北汽九龍在北京經營計程車及汽車租賃業務。為更加專注於發展蓬勃但充滿挑戰的汽車租賃市場上發掘新商機，北汽九龍將其汽車租賃業務轉讓予一家名為北京北汽福斯特股份有限公司(「北汽福斯特」)的新合資股份公司，北汽福斯特的股權結構與北汽九龍相同。於2013年12月31日，北汽九龍經營3,719部計程車及聘用5,374名員工。北汽九龍於2013年取得滿意的業務進展，並錄得盈利。

北京北汽福斯特股份有限公司(「北汽福斯特」)

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

持續關連交易

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

(a) 本集團

與新鴻基地產保險有限公司(「新鴻基地產保險」)的交易

如本年報第205頁的財務報表附註33(a)(iii)所述，集團與新鴻基地產的全資附屬公司新鴻基地產保險在年內訂立若干保險安排，據此新鴻基地產保險同意為本集團提供保險及有關服務(「2013年保險安排」)。有關的保單已於2013年1月1日開始生效，有效期為一年。根據上市規則規定，在2013年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。截至2013年12月31日止年度，集團按2013年保險安排付予及應付新鴻基地產保險的保費為港幣70,875,000元。於2013年10月23日，集團與新鴻基地產保險再訂立若干新的保險安排(「2014/15年保險安排」)，據此新鴻基地產保險將繼續為本集團提供保險及有關服務。根據2014/15年保險安排而訂立的保單已於2014年1月1日生效，有效期至2015年6月30日。至於集團根據2014/15保險安排而應付的保費，在截至2014年12月31日止財政年度及截至2015年6月30日止六個月，估計集團應付新鴻基地產保險的保費將分別不會超過港幣86,000,000元及港幣43,000,000元。此上限金額乃主要參考本集團營業車輛的估計數

目、估計的僱員數目、需要投保的固定資產的估計價值，以及2014/15年保險安排定下的保費率等釐定。截至2014年12月31日止年度的估計保費相較2013年度增加，這主要是由於僱員賠償保費因保險索償上升而大幅增加所致。本集團將會運用內部資源來支付根據2014/15年保險安排而須支付的保費。2013年保險安排及2014/15年保險安排下的交易只須遵守上市規則的匯報及公佈規定，而無須取得獨立股東的批准。本公司已在2012年10月18日及2013年10月23日發出的公佈中披露此等持續關連交易的詳情。

(b) Bus Focus Limited(「Bus Focus」)

與德高展域有限公司(「德高展域」)訂立的服務協議及補充服務協議

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

於2012年7月3日，Bus Focus與德高展域達成協議，將該服務協議續期，額外年期由2012年8月1日起至2017年6月30日止(「補充服務協議」)。

根據服務協議及補充服務協議，Bus Focus於截至2013年12月31日止年度應付德高展域的管理費為港幣22,614,000元。Bus Focus並無應付德高展域的銷售回扣或應收德高展域的保證租金差額。

服務協議及補充服務協議所述的交易僅須遵守上市規則的匯報及公佈規定，而無須取得獨立股東的批准。上述持續關連交易的詳情已於本公司及路訊通在2008年11月13日發出的聯合公佈、路訊通於2011年3月29日發出的公佈，以及路訊通於2012年7月30日發出的通函中披露。

(c) 陽光巴士有限公司(「陽光巴士」)

與珀麗灣客運有限公司(「珀麗灣客運」)訂立的穿梭巴士服務協議

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

穿梭巴士服務協議所述的交易僅須遵守上市規則的匯報及公佈規定，而無須取得獨立股東的批准。上述持續關連交易的詳情已於本公司在2013年6月4日發出的公佈中披露。

按照上市規則規定，本公司的董事(包括獨立非執行董事)已檢討及確認：

1. 上述每一項與新鴻基地產保險、德高展域及珀麗灣客運進行的持續關連交易是：

   (i) 於集團的日常及一般業務過程中訂立；

   (ii) 按正常商業條款訂立，但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2013年12月31日止年度內付予及應付新鴻基地產保險的全年保費並無超越2012年10月18日之公佈所披露的港幣76,000,000元限額；

3. Bus Focus於截至2013年12月31日止年度，按服務協議及補充服務協議付予及應付德高展域的管理費，並無超越路訊通在2012年7月30日的通函中所披露的港幣26,500,000元限額；

4. Bus Focus於截至2013年12月31日止年度，按補充服務協議付予及應付德高展域的銷售回扣，並無超越路訊通在2012年7月30日的通函中所披露的港幣7,500,000元限額；

5. Bus Focus於截至2013年12月31日止年度，按服務協議及補充服務協議已收及應收德高展域的保證租金差額，並無超越路訊通在2012年7月30日的通函中所披露的港幣20,000,000元限額；及

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

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