集團

財務表現摘要

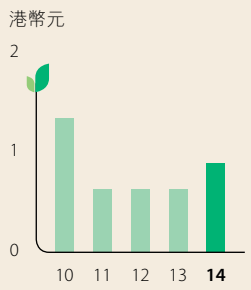
	2014年 港幣百萬元	2013年 港幣百萬元	變動 港幣百萬元	變動 百分比
營業額	**7,556.6**	7,420.4	136.2	1.8
其他收益淨額	**115.0**	271.4	(156.4)	(57.6)
經營成本	**(7,233.0)**	(7,286.4)	(53.4)	(0.7)
融資成本	**(5.0)**	(7.3)	(2.3)	(31.5)
應佔聯營公司盈利	**37.8**	34.8	3.0	8.6
出售其他金融資產收益	**36.6**	–	36.6	不適用
撥回其他金融資產減值虧損	**–**	25.6	(25.6)	(100.0)
除稅前盈利	**508.0**	458.5	49.5	10.8
所得稅支出	**(69.0)**	(55.1)	13.9	25.2
非控制性權益	**(23.9)**	(32.1)	(8.2)	(25.5)
本公司股權持有人應佔盈利	**415.1**	371.3	43.8	11.8
每股盈利(港幣元)	**1.03**	0.92	0.11	11.8

2014年財務表現回顧

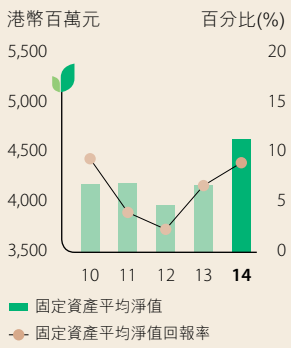
集團全年業績

截至2014年12月31日止年度，集團的股東應佔盈利為港幣4.151億元，較2013年的港幣3.713億元增加港幣4,380萬元或11.8%。每股盈利相應由2013年的港幣0.92元上升至2014年的港幣1.03元。盈利增加，主要由於集團的旗艦公司 — 九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)於2014的財務表現回升，在2012及2013年連續出現虧損後錄得盈利。

每股股息

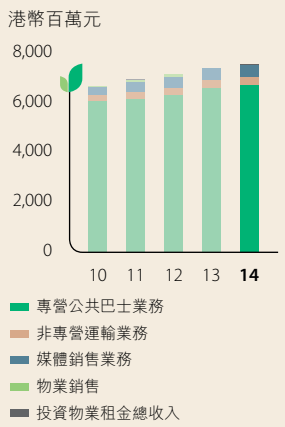


固定資產平均淨值回報率
(不包括物業發展及出售物業)



於12月31日之資產總值

集團營業額



下表為集團截至2014年12月31日止年度六個部門的營業額及基本盈利貢獻：

港幣百萬元	營業額		除稅前盈利	
	2014年	2013年	**2014年**	2013年
專營公共巴士業務部	**6,724.8**	6,602.5	**277.2**	18.0
非專營運輸業務部	**339.8**	324.6	**40.8**	34.9
物業持有及發展部	**32.5**	31.3	**40.3**	147.7
媒體銷售業務部	**459.5**	462.0	**84.7**	124.5
財政服務部	**–**	–	**33.0**	71.0
中國內地運輸業務部	**–**	–	**37.8**	34.8
	7,556.6	7,420.4	**513.8**	430.9
融資成本			**(5.0)**	(7.3)
未分配之經營(虧損)/收入淨額			**(0.8)**	34.9
除稅及非控制性權益前盈利			**508.0**	458.5
所得稅支出			**(69.0)**	(55.1)
非控制性權益			**(23.9)**	(32.1)
本公司股權持有人應佔盈利			**415.1**	371.3

集團主要業務之分部分類資料詳情，已刊載於本年報第159至161頁財務報表附註13。

集團營業額、其他收益淨額及經營成本的主要變動

於2014年，集團營業額為港幣75.566億元，較2013年的港幣74.204億元增加港幣1.362億元或1.8%。營業額增加，主要由於九巴的票價自2014年7月6日起上調3.9%，以及龍運於年內的載客量上升，令集團專營公共巴士業務的營業額按年增加港幣1.223億元。集團非專營運輸業務部方面，營業額亦由2013年的港幣3.246億元，增加港幣1,520萬元至2014年的港幣3.398億元。營業額增加，主要由於新舊顧客要求優質服務，因而帶動業務增長所致。

其他收益淨額由2013年的港幣2.714億元，減少港幣1.564億元至2014年的港幣1.150億元，主要由於2013年就「曼克頓山」項目作一次性回撥除稅前發展成本港幣1.082億元，以及因人民幣於2014年兌港元貶值而錄得匯兌虧損港幣3,860萬元所致。

集團於2014年的總經營成本為港幣72.330億元，較2013年的港幣72.864億元減少港幣5,340萬元或0.7%。總經營成本減少，主要由於路線重組計劃提高了巴士營運效率，以及國際燃油價格於2014年下半年下調，令燃油成本按年減少港幣1.848億元或12.0%。這項利好因素有助抵銷員工成本及其他經營成本因通脹而上升的影響。

於2014年，集團的應佔聯營公司盈利為港幣3,780萬元（2013年為港幣3,480萬元），較2013年增加港幣300萬元或8.6%。

本年度所得稅支出為港幣6,900萬元（2013年為港幣5,510萬元）。有關所得稅支出之項目分析刊載於本年報第154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82至87頁。

股息

董事會已建議派發普通末期股息每股港幣0.75元(2013年為每股港幣0.45元)。連同於2014年10月派發之中期股息每股港幣0.15元(2013年為每股港幣0.15元)，2014年全年股息將為每股港幣0.90元(2013年為每股港幣0.60元)，較2013年增加50%。擬派末期股息須待股東於2015年5月21日舉行之股東週年大會或其任何續會上通過，方能作實。全年所支付的股息總額為港幣3.633億元(2013年為港幣2.422億元)。

財務狀況主要變動

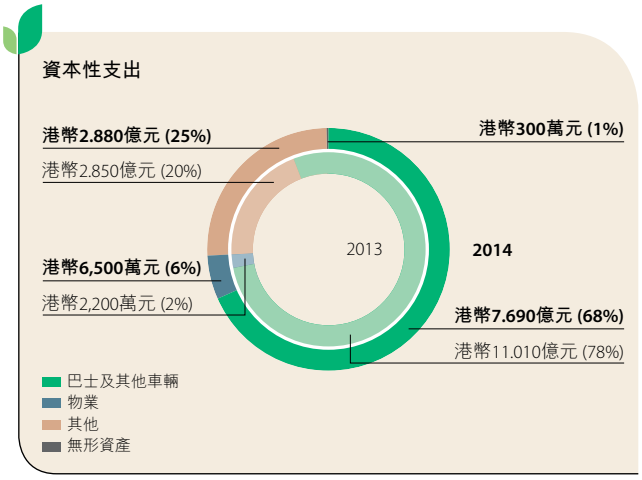
固定資產與資本性支出

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2014年12月31日，集團的固定資產並無作為抵押。

於2014年，集團的資本性支出為港幣11.245億元(2013年為港幣14.084億元)。有關資本性支出之項目分析刊載於本年報第162頁財務報表附註14(a)及第166頁財務報表附註15(a)。

無形資產及商譽

於2014年12月31日，集團的無形資產及商譽分別為港幣1.346億元(2013年為港幣1.321億元)及港幣8,410萬元(2013年為港幣8,410萬元)。無形資產主要包括集團非專營運輸業務的客運服務牌照及運輸營運權。



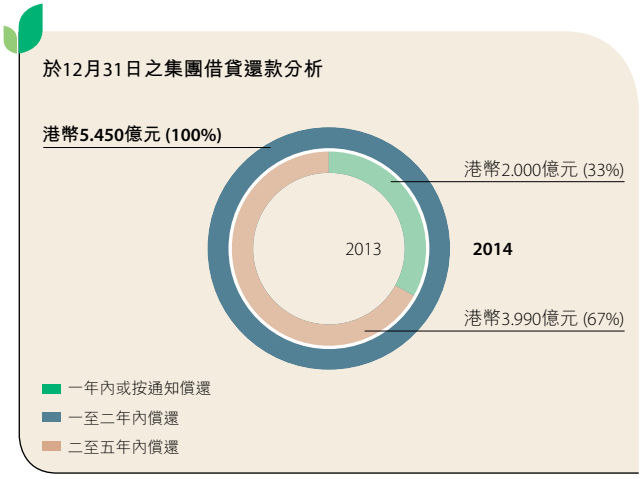
流動資產及流動負債

於2014年12月31日，集團的流動資產總額為港幣33.709億元(2013年為港幣35.455億元)，其中主要包括流動資金港幣27.034億元(2013年為港幣26.288億元)及應收賬款港幣5.186億元(2013年為港幣4.496億元)。於2014年年底，集團的流動資金主要為港幣、美元及人民幣。

集團於2014年12月31日的流動負債總額為港幣12.586億元(2013年為港幣15.365億元)，其中主要包括應付賬款及應計費用。2013年的流動負債亦包括銀行貸款的流動部分。

銀行貸款及透支

於2014年12月31日，銀行貸款及透支為港幣5.445億元(2013年為港幣5.991億元)，全部均為無抵押。於2014年12月31日及2013年12月31日，集團的銀行貸款及透支之還款期分析載於下列圖表。



於2014年12月31日，集團的未動用銀行信貸總額為港幣2.950億元(2013年為港幣6.100億元)，其中港幣2.850億元(2013年為港幣6.000億元)屬已承諾性質。

資本承擔

於2014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35.723億元(2013年為港幣22.342億元)。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頁所示：

港幣百萬元	**2014年**	2013年
觀塘地段發展項目	**1,788.2**	1,788.2
購買巴士及其他車輛	**1,581.2**	219.3
購置其他固定資產	**198.9**	178.5
興建車廠及其他車廠設施	**4.0**	48.2
總計	**3,572.3**	2,234.2

於2014年12月31日，集團已訂購605部新的歐盟第五代巴士(2013年為269部)，並將於2015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，從而確保經營活動的現金流入連同集團的現金及流動資產儲備，以及尚未動用的已承諾銀行備用信貸，足以應付日常營運、貸款償還、資本性支出，以及未來業務擴充和發展的資金需求。集團的營運資金主要來自股東權益、銀行貸款及透支。一般而言，集團的主要營運公司均自行安排融資，以應付本身的營運及投資需求。集團其他附屬公司的資金主要是由公司的資本提供。管理層不時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。

現金淨額及流動資金比率

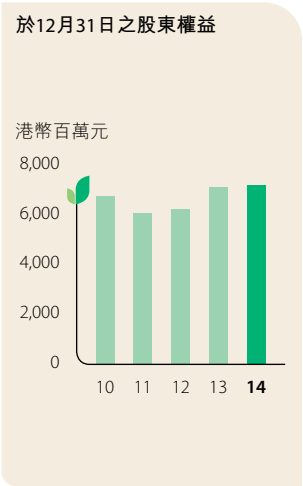
於2014年12年31日，集團擁有現金淨額(即現金及銀行存款減借貸總額)港幣21.589億元(2013年為港幣20.297億元)，而流動資金比率(流動資產對流動負債的比率)則為2.7(2013年為2.3)。下表列出集團按貨幣劃分的現金淨額詳情：

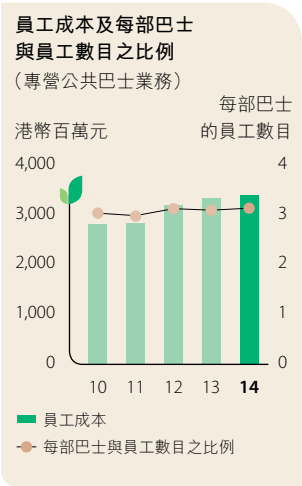
貨幣	**現金及銀行存款** 外幣百萬元	**現金及銀行存款** 港幣百萬元	**銀行貸款及透支** 港幣百萬元	**現金淨額** 港幣百萬元
於2014年12月31日				
港幣		**1,232.9**	**(544.5)**	**688.4**
人民幣	**1,020.0**	**1,271.6**	**–**	**1,271.6**
美元	**19.3**	**150.4**	**–**	**150.4**
英鎊	**3.1**	**37.8**	**–**	**37.8**
其他貨幣		**10.7**	**–**	**10.7**
總計		**2,703.4**	**(544.5)**	**2,158.9**
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
總計		2,628.8	(599.1)	2,029.7

融資成本及利息盈利率

截至2014年12月31日止年度，集團的融資成本為港幣500萬元，較2013年的港幣730萬元減少港幣230萬元。融資成本下降，主要由於年內集團平均銀行借貸額減少，以及平均年利率由2013年的1.06%下降至2014年的1.00%所致。

截至2014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6,490萬元(2013年為港幣5,900萬元)，因而錄得淨利息收入。





現金流量淨額

截至2014年12月31日止年度，現金及現金等價物淨額增加港幣4.733億元(2013年為港幣4.762億元)，其來源如下：

港幣百萬元	**2014年**	2013年
產自/(用於)以下活動的現金淨額：		
• 經營活動	**1,246.7**	1,072.4
• 投資活動	**(449.7)**	(129.8)
• 融資活動	**(323.7)**	(466.4)
總計	**473.3**	476.2

於2014年，集團由經營及投資活動產生之現金淨額為港幣7.970億元(2013年為港幣9.426億元)，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10.372億元(2013年為港幣9.272億元)；(ii) 支付予資本性支出的金額港幣12.024億元(2013年為港幣12.033億元)；(iii) 原本到期日超過三個月的銀行存款減少港幣3.741億元(2013年為港幣9.770億元)；及(iv)可供出售債務證券到期所得款項港幣3.630億元(2013年為港幣4,810萬元)。

年內，銀行貸款減少港幣5,500萬元(2013年為港幣2.000億元)。2014年未扣除付予股權持有人股息前的現金流入淨額為港幣7.155億元(2013年為港幣7.184億元)。

有關集團截至2014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136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、利率、燃油價格、信貸和流動資金風險。集團面對的這些風險及其風險管理政策和措施載述如下。

貨幣風險

集團的貨幣風險主要來自向海外購買新巴士及汽車零件，以及用以提升收益的外幣存款。此等風險之主要來源為英鎊及人民幣。對於以英鎊購買巴士所產生的貨幣風險，集團的庫務團隊將於適當情況下策略性地簽訂遠期外匯合約。至於用以提升收益的人民幣存款，人民幣與港元間的有利息差將在某程度上紓緩外幣匯價的不利波動。

於2014年，集團就以英鎊結算的巴士採購，對沖其中約30.0%(2013年為5.0%)的估計外匯風險。於2014年12月31日，集團未平倉的遠期外匯合約為970萬英鎊(2013年：無)，均於結算日後一年內到期。

利率風險

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2014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2014年可充分享有持續低息環境所帶來的裨益。集團定期按最新的市場情況檢討其利率風險管理策略。

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2014年並無訂立任何燃油價格掉期合約。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已找出節省燃油的方法，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。

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。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，集團對需要高於某一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。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。集團將銀行現金及銀行存款存放在信貸評級優越的持牌金融機構，並監察每家金融機構帶來的風險。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。

現金流量及流動資金風險

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，能足以應付貸款償還、日常營運、股息派發、資本性支出，以及潛在業務擴充和發展的資金需要。集團不時檢討其融資策略，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，假若燃油價格大幅反彈至高位而九巴未能全面落實路線重組計劃或適時調整車費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2014年員工成本佔集團總營運成本約50.0%。集團根據生產力及市場趨勢，密切監察及調整員工的數目和薪酬。集團於2014年未計入退休成本的薪酬總額為港幣34.203億元（2013年為港幣32.992億元），增幅為3.7%。集團於2014年年底的員工數目超逾13,400人。

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	**2014年**	2013年
營業額	港幣百萬元	**6,436.7**	6,320.8
其他收益淨額	港幣百萬元	**97.7**	67.5
總經營成本	港幣百萬元	**(6,295.3)**	(6,405.6)
經營盈利/(虧損)	港幣百萬元	**239.1**	(17.3)
融資成本	港幣百萬元	**(5.0)**	(7.3)
除稅前盈利/(虧損)	港幣百萬元	**234.1**	(24.6)
所得稅(支出)/抵免	港幣百萬元	**(37.5)**	3.4
除稅後盈利/(虧損)	港幣百萬元	**196.6**	(21.2)
淨盈利/(虧損)率		**3.1%**	(0.3%)
總載客量	百萬人次	**955.2**	952.8
行車里數	百萬公里	**284.7**	300.7
年終僱員數目	僱員數目	**12,146**	11,999
年終車隊規模	巴士數目	**3,855**	3,845
資產總值	港幣百萬元	**5,448.2**	5,444.3

九巴於2014年錄得除稅後盈利港幣1.966億元，相對2013年的除稅後虧損港幣2,120萬元，錄得港幣2.178億元的有利變動。

九巴於年內的車費收入為港幣63.040億元，較2013年的港幣62.028億元增加港幣1.012億元或1.6%。車費收入增加，主要由於票價於2014年7月6日上調3.9%和載客量按年微升所致。2014年的總載客量為9.552億人次(每日平均262萬人次)，較2013年的9.528億人次(每日平均261萬人次)上升0.3%。年內的廣告收入為港幣1.303億元，較2013年的港幣1.160億元增加12.3%。

2014年的總經營成本為港幣62.953億元，較2013年的港幣64.056億元減少港幣1.103億元或1.7%。總經營成本下跌，主要由於巴士營運效率改善及國際燃油價格於2014年下半年下跌，令燃油成本減少港幣1.727億元。然而，這項利好因素卻部分被其他成本上升所抵銷，當中包括年度加薪平均4.2%而導致員工成本增加港幣6,020萬元、折舊支出上升，以及其他經營成本因通脹而提高。

龍運巴士有限公司(「龍運」)

	單位	**2014年**	2013年
營業額	港幣百萬元	**416.0**	394.5
其他收益/(虧損)淨額	港幣百萬元	**4.1**	(2.2)
總經營成本	港幣百萬元	**(377.1)**	(349.7)
經營盈利	港幣百萬元	**43.0**	42.6
融資成本	港幣百萬元	**–**	–
除稅前盈利	港幣百萬元	**43.0**	42.6
所得稅支出	港幣百萬元	**(7.2)**	(7.2)
除稅後盈利	港幣百萬元	**35.8**	35.4
淨盈利率		**8.6%**	9.0%
總載客量	百萬人次	**34.8**	33.2
行車里數	百萬公里	**26.1**	25.8
年終僱員數目	僱員數目	**510**	487
年終車隊規模	巴士數目	**179**	172
資產總值	港幣百萬元	**381.8**	370.9

龍運於2014年錄得除稅後盈利港幣3,580萬元，較2013年的港幣3,540萬元微升港幣40萬元或1.1%。

龍運於2014年的車費收入為港幣4.135億元，較2013年的港幣3.936億元增加港幣1,990萬元或5.1%。車費收入增加，主要由於國際旅客以及參與香港迪士尼樂園擴建工程和機場及鄰近各基建項目的建築工人對交通服務的需求增加，令載客量按年上升5.0%。龍運於2014年錄得3,480萬人次的總載客量(每日平均為95,430人次)，而2013年為3,320萬人次(每日平均為90,899人次)。

年內的總經營成本為港幣3.771億元，較2013年的港幣3.497億元增加港幣2,740萬元或7.8%。總經營成本上升，主要由於員工成本上升，以及因提升服務水平及通脹而令折舊、保險及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2014年錄得除稅後盈利港幣3,490萬元，較2013年的港幣3,060萬元增加港幣430萬元或14.1%。2014年的營業額為港幣3.398億元，較2013年的港幣3.246億元增加4.7%。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，是香港領先的非專營巴士服務營運商，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，並為普羅大眾提供包車服務。

陽光巴士集團於2014年的營業額為港幣2.991億元，較2013年的港幣2.865億元增加港幣1,260萬元或4.4%。這主要由於新舊顧客對優質服務需求殷切，帶動業務增長。由於薪金及其他經營成本因通脹而上升，2014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40部歐盟第五代巴士及兩部歐盟第六代巴士，以擴展業務、提升服務水平及替換舊車。於2014年12月31日，陽光巴士集團的巴士數目為386部(2013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」服務)。雖然皇巴士午夜及日間班次的單程車費，分別自2013年5月13日及2014年9月29日起由港幣8元調升至港幣9元，但新港巴於2014年的總載客量較2013年的470萬人次(每月平均39萬人次)微升至480萬人次(每月平均40萬人次)。新港巴於2014年年底的巴士數目為15部，與2013年年底的數目相同。此外，新港巴已訂購五部歐盟第五代超低地台單層巴士，將於2015年付運。

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。

LCKPI於2014年錄得港幣40萬元的除稅後盈利，主要來自停車場的租金收入。於2013年，LCKPI與其承判商及分判商就完成該發展項目的最終合約結算總額達成最終協議，因而作出一次性回撥除稅前發展成本港幣1.082億元，並錄得除稅後盈利港幣9,390萬元。

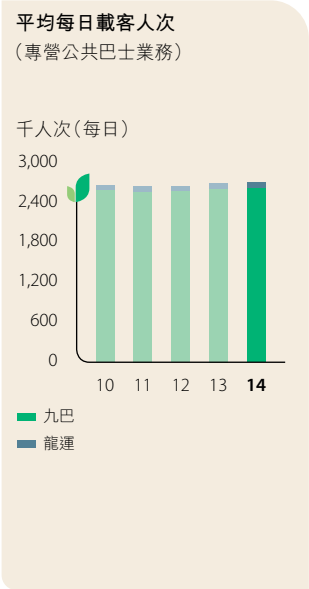
LCK Commercial Properties Limited(「LCKCP」)

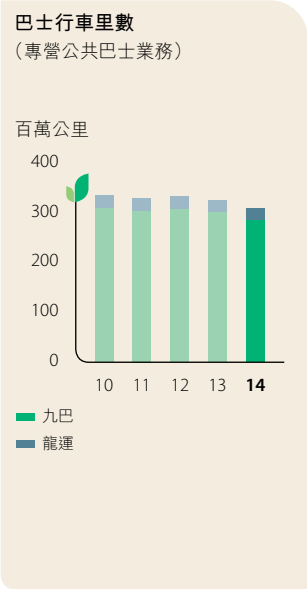
LCKCP是集團的全資附屬公司，持有曼克頓山商用物業「曼坊」的業權。自2009年3月開幕以來，該樓面面積50,000平方呎的商場為曼克頓山住戶以及其他購物人士提供各類優質商店和食肆。於2014年12月31日，該商場的可供出租樓面面積經已租出約99%，為本集團帶來穩定的租金收入。

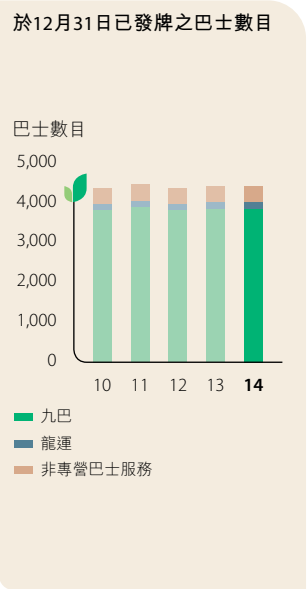
於2014年12月31日，該商場(在綜合資產負債表內列為投資物業)的賬面值為港幣8,970萬元(2013年為港幣9,440萬元)，賬面值乃按成本減累計折舊及減值虧損列賬。

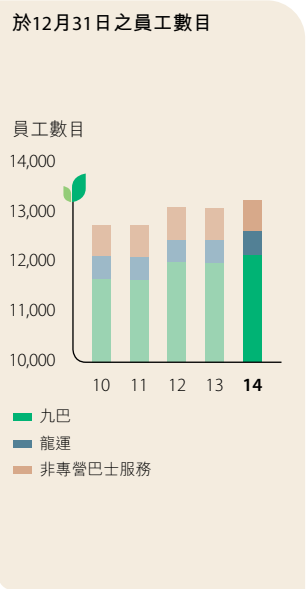
LCK Real Estate Limited(「LCKRE」)

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2014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2014年12月31日，該大廈按成本減累計折舊及減值虧損為港幣3,060萬元(2013年為港幣3,190萬元)，並列於綜合資產負債表內。

KT Real Estate Limited(「KTRE」)

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。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2014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1,560萬元(2013年為港幣1,490萬元)，而未履行及未撥備之資本承擔則為港幣17.882億元(2013年為港幣17.882億元)。

TM Properties Investment Limited(「TMPI」)

公司的全資附屬公司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，總樓面面積約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2014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610萬元(2013年為港幣740萬元)，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	**2014年**	2013年
營業額	**459.5**	462.0
其他收益	**15.7**	26.2
營運收入總額	**475.2**	488.2
總經營成本	**(427.1)**	(389.3)
經營盈利	**48.1**	98.9
出售其他金融資產收益	**36.6**	–
撥回其他金融資產減值虧損	**–**	25.6
除稅前盈利	**84.7**	124.5
所得稅支出	**(8.0)**	(15.9)
除稅後盈利	**76.7**	108.6
非控制性權益	**(6.1)**	(3.8)
股權持有人應佔盈利	**70.6**	104.8

截至2014年12月31日止年度，路訊通集團錄得營運收入總額港幣4.752億元(2013年為港幣4.882億元)，其股權持有人應佔盈利為港幣7,060萬元(2013年為港幣1.048億元)。2014年的盈利下跌，主要由於廣告市場不振，尤其是零售行業對廣告的需求疲弱，令廣告收入減少，加上營運支出增加，以及因人民幣兌港

元貶值而錄得匯兑虧損約港幣510萬元。於2014年，路訊通集團錄得出售其他金融資產收益約港幣3,660萬元，而2013年則一次性撥回就與中國內地承資公司有關的其他金融資產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2014年的收入為港幣4.595億元，較2013年的港幣4.614億元減少港幣190萬元或0.4%。

路訊通集團的總經營成本由2013年的港幣3.893億元，增加港幣3,780萬元或9.7%至2014年的港幣4.271億元，主要由於特許費及製作成本增加。

有關路訊通集團的進一步資料已刊載於路訊通集團的2014年業績公佈及年報內。

中國內地運輸業務

於2014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7.396億元(2013年為港幣7.240億元)。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2014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3,780萬元(2013年為港幣3,480萬元)。

於2014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%
2014年年終的車隊規模(車輛數目)	5,929	4,879
巴士載客量(百萬人次)	809.4	不適用
巴士行車里數(百萬公里)	393.6	不適用
2014年年終僱員數目	20,098	5,917

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530部計程車及5,399部巴士，經營約270條巴士路線。深圳巴士集團在2014年錄得8.094億人次的載客量，較2013年的8.348億人次減少3.1%，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2014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。在北京

發展蓬勃但充滿挑戰的汽車租賃市場上，北汽九龍為了更好地確立其作為領先營運商之一的地位，已將其汽車租賃業務轉讓予另一家名為北京北汽福斯特股份有限公司的中外合資股份公司，其股權結構與北汽九龍相同。於2014年12月31日，北汽九龍經營3,697部計程車及聘用5,767名員工。北汽九龍於2014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有限公司，經營原由北汽九龍營運的汽車租賃業務，其股權架構與北汽九龍相同。受惠於首都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2014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1,182部車輛，並聘用150名員工。北汽福斯特於2014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：

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194頁的財務報表附註32(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於2013年10月23日訂立若干保險安排，據此新鴻基地產保險同意為本集團提供保險及有關服務（「2014/2015年保險安排」）。有關的保單於2014年1月1日至2015年6月30日生效。根據上市規則規定，在2014/2015年保險安排下的交易構成本公司的持續關連交易。本公司已在2013年10月23日發出的公告中披露此項持續關連交易的細節。按上述公告所披露，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，集團根據2014/15年保險安排而應付新鴻基地產保險的保費上限金額分別不會超過港幣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，集團付予及應付新鴻基地產保險的保費為港幣82,053,000元。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。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。

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) 按正常或更佳的商業條款訂立；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；及

2. 集團於截至2014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2013年10月23日之公告所披露的港幣86,000,000元上限金額。

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.56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。