



HANS ENERGY COMPANY LIMITED  
漢思能源有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)  
股份代號：554

收購

城巴  Citybus



本公司財務顧問

ANGLO CHINESE 英高  
CORPORATE FINANCE, LIMITED

---

## 此乃要件 請即處理

---

閣下如對本通函之任何方面或應採取之行動有任何疑問，應諮詢閣下之股票經紀或其他註冊證券交易商、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已將名下漢思能源有限公司股份全部售出或轉讓，應立即將本通函及隨附之代表委任表格送交買主或承讓人，或經手買賣或轉讓之銀行、股票經紀或其他代理商，以便轉交買主或承讓人。

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本通函之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本通函全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

本通函僅作參考用途，並不構成提出收購、購買或認購本公司證券的邀請或邀約。

---



## HANS ENERGY COMPANY LIMITED

### 漢思能源有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：00554)

- (I) 有關收購目標公司全部已發行股份的54.44%之極端交易；**  
**(II) 根據特別授權發行代價股份；**  
**及**  
**(III) 股東特別大會通告**

本公司財務顧問

ANGLO CHINESE 英高  
CORPORATE FINANCE, LIMITED

---

本封面所用詞彙與本通函「釋義」一節所界定者具有相同涵義。

董事會函件載於本通函第18至54頁。

本公司謹訂於二零二四年七月十七日(星期三)上午十時三十分假座香港灣仔港灣道一號萬麗海景酒店閣樓三至四號會議室舉行股東特別大會，召開大會的通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。隨附股東特別大會適用的代表委任表格。無論閣下是否擬出席股東特別大會，務請按照隨附代表委任表格上印備的指示填妥表格，並儘快交回本公司的香港股份過戶登記分處卓佳秘書商務有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，惟於任何情況下須於股東特別大會或其任何續會指定舉行時間至少四十八小時(即二零二四年七月十五日(星期一)上午十時三十分)前交回。填妥及交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會，並於會上投票。

本通函以中英文編製。若中英版本存在任何差異，以英文版本為準。

二零二四年六月二十一日

---

## 目 錄

---

	頁次
釋義 .....	1
董事會函件 .....	18
附錄一 – 有關目標集團之資料 .....	I-1
1. 風險因素 .....	I-1
2. 行業概覽 .....	I-20
3. 監管概覽 .....	I-38
4. 歷史及發展 .....	I-49
5. 業務 .....	I-59
6. 核心管理團隊 .....	I-136
7. 管理層討論及分析 .....	I-143
8. 與控股股東的關係 .....	I-193
附錄二 – 本集團之財務資料 .....	II-1
附錄三 – 目標集團會計師報告 .....	III-1
附錄四 – 經擴大集團未經審核備考財務資料 .....	IV-1
附錄五 – 估值報告 .....	V-1
附錄六 – 有關目標集團盈利預測之告慰函 .....	VI-1
附錄七 – 一般資料 .....	VII-1
股東特別大會通告 .....	EGM-1

---

## 釋 義

---

在本通函內，除非文義另有所指，否則下列詞彙具備以下涵義。

「ABL」或「第二賣方」	指	Ascendal Bravo Limited，一家根據澤西法律註冊成立的有限公司
「收購事項」	指	本公司通過其直接全資附屬公司Glorify向TWB Holdings及ABL收購銷售股份
「收購協議」	指	TWB Holdings與ABL(作為賣方)、Glorify(作為買方)及本公司就收購事項所訂立日期為二零二四年五月二十四日的收購協議
「額外利息」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義
「廣告合作夥伴」	指	第三方廣告代理商
「固定資產平均淨值」	指	固定資產平均淨值
「英高」或「財務顧問」	指	英高財務顧問有限公司，一家根據證券及期貨條例註冊從事證券及期貨條例所界定之第1類(證券交易)、第4類(就證券提供意見)、第6類(就機構融資提供意見)及第9類(提供資產管理)受規管活動之註冊機構，為本公司有關收購事項之財務顧問
「Ascendal安排」	指	具有「董事會函件 – 有關訂約方的資料以及彼等與目標集團的關係 – 有關ABL的資料」一節賦予該詞的涵義
「Ascendal Group」	指	Ascendal Holdings Limited及其附屬公司，包括ABL及Ascendal Group Limited
「聯繫人」	指	具有上市規則賦予該詞之涵義
「BMHL」	指	Bravo Media Holdings Limited，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的英屬處女群島商業有限公司，為BTHL的直接全資附屬公司
「匯達傳媒」	指	匯達傳媒有限公司，一家根據香港法律註冊成立的有限公司，為BTHL的間接全資附屬公司

---

## 釋 義

---

「董事會」	指	董事會
「BTHL」或「目標公司」	指	Bravo Transport Holdings Limited，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的英屬處女群島商業有限公司
「BTHL賬目」	指	BTHL截至二零二三年十二月三十一日止三個年度的經審核綜合賬目
「BTHL集團」或「目標集團」	指	BTHL及其各附屬公司，及「BTHL集團公司」、「目標集團公司」、「BTHL集團成員公司」以及「目標集團成員公司」應作相應解釋
「BTHL股份」	指	BTHL的普通股
「匯達交通」	指	匯達交通服務有限公司(前稱新創建交通服務有限公司)，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，為BTHL的直接全資附屬公司
「匯達交通集團」	指	匯達交通及其附屬公司
「匯達交通股份」	指	匯達交通的普通股
「營業日」	指	香港境內的銀行開門辦理一般商業業務的日子(不包括星期六或星期日或香港的公眾假期，以及於上午9時正至下午5時正期間內任何時間在香港懸掛8號或以上熱帶氣旋警告或「黑色」暴雨警告信號的任何日子)
「英屬處女群島」	指	英屬處女群島
「年複合增長率」	指	年複合增長率
「認購代價」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權」一節賦予該詞的涵義

---

## 釋 義

---

「認購期權」	指 具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權」一節賦予該詞的涵義
「認購期權期間」	指 於完成日期起直至(包括)完成日期五週年期間
「認購價」	指 每股BTHL股份500,000港元
「中央結算系統」	指 香港中央結算有限公司設立及運作的中央結算及交收系統
「城巴旅遊」	指 城巴旅遊有限公司，一家根據香港法律註冊成立的有限公司，為城巴的直接全資附屬公司
「城巴」	指 城巴有限公司，一家根據香港法律註冊成立的有限公司，為匯達交通的間接全資附屬公司
「城巴中國」	指 城巴中國有限公司，一家根據香港法律註冊成立的有限公司，為城巴的直接全資附屬公司
「中信銀行(國際)」	指 中信銀行(國際)有限公司，一家根據香港法律註冊成立的有限公司
「署長」	指 香港運輸署署長
「公司條例」	指 香港法例第622章《公司條例》(經不時修訂、補充或以其他方式更改)
「本公司」	指 漢思能源有限公司Hans Energy Company Limited，一家根據開曼群島法律註冊成立的有限公司，其股份在聯交所主板上市
「完成」	指 根據收購協議完成所有銷售股份的收購事項
「完成日期」	指 完成日期，應為滿足條件(vi)(就於股東特別大會上通過必要決議案以批准收購事項而言)後第十(10)個營業日的日期，或Glorify與TWB Holdings(為其本身及代表ABL)可能協定的其他日期

---

## 釋 義

---

「代價」	指	買方根據收購事項就銷售股份應付的總代價2,722,045,000港元
「代價股份」	指	本公司將向TWB Holdings配發及發行的278,915,965股新股份，以結算第一賣方銷售股份代價222,045,000港元，須獲得上市批准
「控股股東」	指	具有上市規則賦予該詞的涵義
「控股股東集團」	指	戴先生(本公司控股股東)及其緊密聯繫人
「COR」	指	由運輸署發出公共服務車輛宜於道路上使用證明書，確認巴士符合於香港道路上作為公共服務車輛運行所須的安全、機械穩健性及適行標準
「交易對手銀行」	指	具有「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 5.業務 – 供應商及分包商 – 供應商 – 燃料價格對沖政策」一節賦予該詞的涵義
「CP重大不利變動」	指	(a) 撤銷或暫停任何專營權；或  (b) 任何單獨或共同會或可合理預期會導致目標集團的淨溢利減少400,000,000港元或以上的任何變動、事件、影響或狀況，惟須排除與以下有關的任何影響：  (i) 在收購協議日期後由買方或應買方或代表買方的要求、指示或指引進行的活動；  (ii) 根據適用的財務報告準則及香港公認會計原則及慣例，採用強制性要求的會計準則，對會計原則進行變更；及  (iii) 僅因收購協議項下擬進行的交易而對目標集團財務報表產生的任何會計影響，惟該交易不會觸發二零二三年融資協議項下的違約事件

---

## 釋 義

---

「創豐國際」	指	創豐國際控股有限公司，本公司的直接全資附屬公司
「城巴(專營權一)」	指	以城巴作為專營公司的港島及過海巴士網絡的非獨家專營權，為二零一五年第7692號公告於憲報中刊登
「城巴(專營權二)」	指	以城巴作為專營公司的機場及北大嶼山巴士網絡的非獨家專營權，為二零一二年第3182號公告於憲報中刊登
「城巴二零二三年(專營權二)」	指	以城巴作為專營公司的機場及北大嶼山巴士網絡的非獨家專營權，自二零二三年五月一日起為期十年，為二零二二年第3898號公告於憲報中刊登
「遞延付款」	指	「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節所述的2,000,000,000港元的遞延付款
「遞延付款利息」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義
「Delta Pearl」	指	Delta Pearl Limited，為匯達交通的原直接全資附屬公司
「Dietmar」	指	Dietmar Limited，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，為匯達交通的直接全資附屬公司
「董事」	指	本公司董事
「領售權」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – 轉讓及發行BTHL股份的限制」一節賦予該詞的涵義
「載重噸」	指	載重噸，以公噸或長噸為單位表示船舶之運力(包括貨物、船用燃料、淡水、船員及物資)的量度單位
「東洲國際」	指	東莞市東洲國際石化倉儲有限公司，一家根據中國法律註冊成立的有限公司，為本公司的間接附屬公司

---

## 釋 義

---

「東洲石化庫」	指	東洲石化品碼頭，東洲國際經營及擁有的液化產品碼頭，位於中國廣東省東莞市沙田鎮虎門港區立沙島
「意向金」	指	Glorify於簽署收購協議後向賣方支付合共175,000,000港元作為意向金
「EBIT」	指	除息稅前盈利
「EBITDA」	指	除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利
「長者票價優惠計劃」	指	長者票價優惠計劃，專營巴士公司根據該計劃為長者乘客提供半價優惠
「股東特別大會」	指	本公司謹訂於二零二四年七月十七日(星期三)上午十時三十分假座香港灣仔港灣道一號萬麗海景酒店閣樓三至四號會議室召開的股東特別大會，以批准(其中包括)收購協議、新股東協議及其項下擬進行的交易、以及授出特別授權
「電動巴士採購框架協議」	指	城巴(作為買方)與威馳騰(香港)(作為供應商)於二零二三年十月十一日就採購電池電動巴士訂立的總框架協議
「經擴大集團」	指	緊隨完成後的經擴大集團
「Enrich」	指	Enrich Group Limited，周大福企業有限公司之附屬公司，自二零零三年五月二十六日至二零一六年十二月三十日為匯達交通的股東
「Extreme Wise」	指	Extreme Wise Investments Ltd.，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的公司
「票價調整安排」	指	專營巴士票價調整安排。有關詳情請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 3.監管概覽 – 有關香港公共巴士服務的法律及法規 – 香港法例第230章《公共巴士服務條例》 – 巴士票價及回報率」一節
「第一賣方銷售股份」	指	TWB Holdings將根據收購事項向Glorify銷售的5,390.32股BTHL股份，佔全部已發行BTHL股份的約53.90%

---

## 釋 義

---

「第一賣方銷售股份代價」	指	第一賣方銷售股份的應付代價，金額為2,695,160,000港元
「第一賣方股份質押」	指	於完成時，Glorify將以TWB Holdings為受益人授出3,400股BTHL股份(佔全部已發行BTHL股份的34%)的股份質押
「專營權合併」	指	城巴(專營權一)及新巴專營權的合併，導致單一的合併專營權於二零二三年七月一日生效
「專營權」	指	合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)，各自為「專營權」
「基本保證」	指	收購協議中已規定為基本保證(包括就銷售股份的授權及所有權有關的基本保證)的賣方保證
「按公允值計入其他全面收益」	指	按公允值計入其他全面收益
「按公允值計入損益」	指	按公允值計入損益
「二零二零財政年度」	指	截至二零二零年十二月三十一日止財政年度
「二零二一財政年度」	指	截至二零二一年十二月三十一日止財政年度
「二零二二財政年度」	指	截至二零二二年十二月三十一日止財政年度
「二零二三財政年度」	指	截至二零二三年十二月三十一日止財政年度
「憲報」	指	政府發佈的憲報
「Glorify」或「買方」	指	Glorify Group Limited，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，為本公司的直接全資附屬公司
「政府」	指	香港政府
「政府委任董事」	指	根據《公共巴士服務條例》，政府可委任代表出任巴士專營權專營公司的董事
「綠能巴士」	指	以氫氣或其他綠色／可再生燃料來源為動力的車輛

---

## 釋 義

---

「總收入付款」	指	具有「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 7.管理層討論及分析 – 有關綜合損益表主要項目的討論 – 收入 – 廣告收入」一節賦予該詞的涵義
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港元」	指	香港法定貨幣港元
「香港財務報告準則」	指	香港財務報告準則
「香港財務報告準則第16號修訂本」	指	香港財務報告準則第16號修訂本 – 與COVID-19相關的租金寬減
「香港」	指	中國香港特別行政區
「獨立第三方」	指	就董事作出一切合理查詢後所知，並非在上市規則定義下的本公司關連人士的個人或公司
「獨立估值師」	指	Kroll (HK) Limited
「第一筆分期付款」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義
「第二筆分期付款」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義
「第三筆分期付款」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義
「第四筆分期付款」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義
「第五筆分期付款」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義
「第六筆分期付款」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義

---

## 釋 義

---

「Ipsos」	指 Ipsos Asia Limited
「Ipsos報告」	指 本公司委託Ipsos編製的獨立市場調查報告
「發行價」	指 每股代價股份發行價0.7961港元
「Julius Baer」	指 Julius Baer Family Office & Trust Ltd.
「最後可行日期」	指 二零二四年六月十七日，即本通函付印前就確定當中所載若干資料之最後可行日期
「上市批准」	指 聯交所上市委員會就代價股份的上市及買賣授出的批准
「上市委員會」	指 聯交所上市委員會
「上市規則」	指 聯交所證券上市規則
「最後截止日期」	指 收購協議日期起計六(6)個月的日期(或賣方與買方可能書面協定的其他日期)
「主板」	指 聯交所運作之聯交所主板
「合併專營權」	指 以城巴作為專營公司的市區及新界巴士網絡的非獨家專營權，自二零二三年七月一日起為期十年，即合併城巴(專營權一)及新巴專營權，為二零二二年第3896號公告於憲報中刊登
「標準守則」	指 上市規則附錄C3所載之上市發行人董事進行證券交易的標準守則
「普氏價格」	指 已公佈的新加坡汽油普氏平均價
「戴先生」	指 戴偉先生，本公司主席、執行董事兼控股股東
「港鐵公司」	指 香港鐵路有限公司，一家根據香港法律註冊成立的有限公司，其股份於聯交所主板上市(股份代號：66.HK)

---

## 釋 義

---

「新融資A」	指	具有「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 7.管理層討論及分析 – 負債 – 銀行貸款」
「新融資B」	指	具有「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 7.管理層討論及分析 – 負債 – 銀行貸款」
「新股東協議」	指	Glorify與TWB Holdings於完成時將就BTHL訂立之新股東協議
「新世界第一控股」	指	新世界第一控股有限公司(前稱Supreme Sterling Limited)，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司
「非專營巴士」	指	非專營巴士
「新巴」	指	新世界第一巴士服務有限公司，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，為匯達交通的直接全資附屬公司
「新巴專營權」	指	以新巴為專營公司的非獨家專營權，為二零一二年第3180號公告於憲報中刊登
「新創建」	指	新創建集團有限公司，一家根據百慕達法律註冊成立的有限公司，其股份於聯交所主板上市(股份代號：659.HK)
「新創建服務」	指	新創建服務管理有限公司，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，並為新創建的間接全資附屬公司
「初始分期付款日」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價 – 遞延付款」一節賦予該詞的涵義
「職業退休計劃條例計劃」	指	香港法例第426章《職業退休計劃條例》項下之職業退休計劃
「其他業務」	指	具有「附錄二 – 本公司財務資料 – 本集團的管理層討論及分析」一節賦予該詞的涵義
「《防止賄賂條例》」	指	香港法例第201章《防止賄賂條例》

---

## 釋 義

---

「《公共巴士服務條例》」	指	香港法例第230章《公共巴士服務條例》，經不時修訂、補充或以其他方式更改
「《公共巴士服務規例》」	指	香港法例第230A章《公共巴士服務規例》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「利潤管制計劃」	指	具有「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 3.監管概覽 – 有關香港公共巴士服務的法律及法規 – 香港法例第230章《公共巴士服務條例》 – 巴士票價及回報率」一節賦予該詞的涵義
「百分比率」	指	具有上市規則賦予該詞之涵義
「中國」	指	中華人民共和國，就本通函而言，不包括台灣、澳門特別行政區及香港
「過往交易」	指	Glorify根據二零二零年BTHL股份認購協議認購BTHL股份，以及根據二零二一年收購事項購買BTHL股份
「價格」	指	具有「董事會函件 – 有關訂約方的資料以及彼等與目標集團的關係 – 有關TWB Holdings及Templewater的資料 – 目標集團與Templewater之間的合作 – 電池電動巴士之總框架協議」一節賦予該詞的涵義
「公共交通票價優惠計劃」	指	長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
「買方保證」	指	收購協議所載或提述的買方及本公司作出的聲明、保證及承諾
「認沽代價」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權」一節賦予該詞的涵義
「認沽期權」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權」一節賦予該詞的涵義

---

## 釋 義

---

「認沽期權期間」	指	認購期權期間結束後的兩(2)年內期間
「認沽期權股份」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權」一節賦予該詞的涵義
「認沽價」	指	每股BTHL股份500,000港元
「人民幣」	指	中國法定貨幣人民幣
「路線規劃指引」	指	巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引
「路線規劃計劃」	指	路線規劃計劃
「《道路交通條例》(第374章)」	指	香港法例第374章《道路交通條例》
「銷售股份」	指	第一賣方銷售股份及第二賣方銷售股份的統稱
「第二筆現金付款」	指	Glorify根據收購協議應付賣方的合共325,000,000港元
「第二賣方銷售股份」	指	ABL將根據收購事項向Glorify出售的53.77股BTHL股份，佔全部已發行BTHL股份的0.5377%
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例，經不時修訂、補充或以其他方式更改
「股份質押」	指	二零二零年貸款協議項下的股份質押
「股份」	指	本公司股本中每股面值0.10港元的普通股
「股東」	指	股份持有人
「特別授權」	指	擬根據將於股東特別大會通過的普通決議案授予董事的特別授權，以配發及發行代價股份
「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司

---

## 釋 義

---

「戰略購買」	指 具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 戰略購買及退還意向金及第二筆現金付款」一節賦予該詞的涵義
「附屬公司」	指 具有上市規則賦予該詞之涵義
「供應商A」	指 目標集團的主要燃料供應商。詳情請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 5.業務 – 供應商及分包商 – 供應商 – 長期燃料供應協議」一節
「隨售權」	指 具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – 轉讓及發行BTHL股份的限制」一節賦予該詞的涵義
「Templewater」或 「Templewater集團」	指 Templewater集團的公司、合夥企業及實體
「善水香港」	指 善水資本香港有限公司，一家根據香港法律註冊成立的有限公司
「碼頭倉儲業務」	指 具有「附錄二 – 本公司財務資料 – 本集團的管理層討論及分析」一節賦予該詞的涵義
「終止協議」	指 (其中包括) 目標公司、城巴、新巴及一家獨立第三方廣告代理於二零二一年十月訂立的終止協議
「豁免隧道費基金」	指 具有「附錄一 – 1.風險因素—有關目標集團業務及行業之風險」一節賦予該詞的涵義
「貿易業務」	指 具有「附錄二 – 本公司財務資料 – 本集團的管理層討論及分析」一節賦予該詞的涵義
「營業紀錄期」	指 二零二一年一月一日至二零二三年十二月三十一日期間
「運輸署」	指 政府運輸署
「《職工會條例》 (第332章)」	指 香港法例第332章《職工會條例》

---

## 釋 義

---

「TW諮詢協議」	指	具有「董事會函件 – 有關訂約方的資料以及彼等與目標集團的關係 – 有關TWB Holdings及Templewater的資料 – 目標集團與Templewater之間的合作 – 氫氣諮詢及顧問協議」一節賦予該詞的涵義
「TWB Holdings」或「第一賣方」	指	Templewater Bravo Holdings Limited，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司
「英國」	指	大不列顛及北愛爾蘭聯合王國
「美元」	指	美元
「Vand Petro-Chemicals」	指	Vand Petro-Chemicals (BVI) Company Ltd.，一家根據英屬處女群島法律註冊成立的公司
「車輛」	指	具有「董事會函件 – 有關訂約方的資料以及彼等與目標集團的關係 – 有關TWB Holdings及Templewater的資料 – 目標集團與Templewater之間的合作 – 電池電動巴士之總框架協議」一節賦予該詞的涵義
「賣方保證」	指	收購協議所載或提述賣方作出的陳述、保證或承諾(包括基本保證)
「賣方」及各自為「賣方」	指	ABL及TWB Holdings
「威馳騰」	指	威馳騰(福建)汽車有限公司，一家總部位於中國福建的汽車製造商
「威馳騰(香港)」	指	威馳騰(香港)有限公司，一家根據香港法律註冊成立的有限公司
「第一期認沽股份」	指	具有「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權」一節賦予該詞的涵義
「二零一二年購股權計劃」	指	本公司於二零一二年十二月二十八日採納的購股權計劃
「二零一九年股份獎勵計劃」	指	本公司於二零一九年四月十五日採納的股份獎勵計劃

---

## 釋 義

---

「二零二零年收購事項」	指	BTHL根據二零二零年收購協議之條款，向新創建服務收購500,000,016股匯達交通股份，包括全部已發行匯達交通(前稱新創建交通服務有限公司)股份，該收購事項於二零二零年十月十五日完成
「二零二零年收購協議」	指	BTHL與新創建服務於二零二零年八月二十一日就二零二零年收購事項訂立的協議
「二零二零年收購貸款」	指	根據二零二零年貸款協議向BTHL提供最高1,245,000,000港元的定期貸款
「二零二零年BTHL股份認購協議」	指	TWB Holdings、Glorify及ABL訂立的日期為二零二零年八月二十一日的協議，以認購BTHL新股份，於協議完成後，二零二零年股份認購集團持有全部已發行BTHL股份
「二零二零年貸款協議」	指	BTHL(作為借款人)與中信銀行(國際)(作為原貸款人)訂立的貸款融資協議，內容有關(其中包括)貸款人向BTHL授出二零二零年收購貸款
「二零二零年貸款融資」	指	二零二零年收購貸款、二零二零年定期貸款及二零二零年循環融資
「二零二零年新創建股份質押」	指	TWB Holdings就二零二零年收購事項向新創建服務授出全部已發行BTHL股份的合共51%的股份質押
「二零二零年循環融資」	指	根據二零二零年貸款協議向匯達交通提供400,000,000港元的循環貸款融資
「二零二零年股份認購集團」	指	該集團由TWB Holdings、Glorify及ABL組成，以根據二零二零年BTHL股份認購協議認購BTHL的新股份，於認購事項完成後，上述各方持有全部已發行BTHL股份
「二零二零年定期貸款」	指	根據二零二零年貸款協議向匯達交通提供最高200,000,000港元的定期貸款
「二零二一年收購事項」	指	Glorify根據二零二一年收購協議之條款收購合共700股BTHL股份(包括TWB Holdings的695股BTHL股份及ABL的5股BTHL股份，合共佔全部已發行BTHL股份的7%)

---

## 釋 義

---

「二零二一年收購協議」	指	Glorify、TWB Holdings及ABL就二零二一年收購事項訂立日期為二零二一年十二月三日的協議
「二零二一年年報」	指	本公司於二零二二年四月二十五日刊發的二零二一年年報
「二零二一年招標」	指	具有「有關訂約方的資料以及彼等與目標集團的關係 – 有關TWB Holdings及Templewater的資料 – 目標集團與Templewater之間的合作 – 電池電動巴士之總框架協議」一節賦予該詞的涵義
「二零二二年年報」	指	本公司於二零二三年四月二十七日刊發的二零二二年年報
「二零二二年燃料供應協議」	指	城巴、新巴及供應商A訂立日期為二零二二年七月二十九日的燃料供應協議
「二零二二年購股權計劃」	指	本公司於二零二二年六月十五日採納的購股權計劃
「二零二三年年報」	指	本公司於二零二四年三月二十七日刊發的二零二三年年報
「二零二三年融資協議」	指	由匯達交通(作為借款人)及中信銀行(國際)(作為委託牽頭安排行及賬簿管理人、貸款人、信貸代理人及質押代理人)就最高13億港元的定期貸款、最高5億港元的循環貸款融資訂立日期為二零二三年十二月七日的融資協議
「二零二三年股份獎勵計劃」	指	本公司於二零二三年五月三十一日採納的漢思能源股份獎勵計劃II
「二零二三年購股權計劃」	指	本公司於二零二三年五月三十一日採納的購股權計劃

---

## 釋 義

---

「二零二四年新創建股份 指 於完成後，Glorify(就全部已發行BTHL股份的36%)及  
質押」 TWB Holdings(就全部已發行BTHL股份的15%)將以新創  
建服務為受益人授出合共51%全部已發行BTHL股份的股份  
質押，以取代二零二零年新創建股份質押

「%」 指 百分比

本通函所載若干數額及百分比數字已經四捨五入調整，因此，若干表格所顯示的總計數字未必為其上所列數字的算術總和。



**HANS ENERGY COMPANY LIMITED**

**漢思能源有限公司**

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：00554)

執行董事：

戴偉先生 (主席)

楊冬先生 (行政總裁)

張雷先生

註冊辦事處：

P.O. Box 309

Ugland House

Grand Cayman, KY1-1104

Cayman Islands

獨立非執行董事：

李偉強先生

陳振偉先生

鍾澤文先生

香港主要營業地點：

香港

灣仔

港灣道25號

海港中心26樓2608室

敬啟者：

**(I)有關收購目標公司全部已發行股份的54.44%之極端交易；**

**(II)根據特別授權發行代價股份；**

**及**

**(III)股東特別大會通告**

緒言

茲提述本公司日期為二零二四年五月二十四日之有關收購事項的公告。同時，茲提述本公司日期為二零二零年八月二十一日及二零二零年十月二十一日有關二零二零年收購事

項的公告、本公司日期為二零二一年十二月三日及二零二二年三月二十八日的公告以及本公司日期為二零二二年七月二十九日有關二零二一年收購事項的通函(統稱為「過往公告」)。

誠如過往公告所披露：

- 於二零二零年八月二十一日，TWB Holdings、Glorify、ABL及BTHL訂立二零二零年BTHL股份認購協議，據此，TWB Holdings、Glorify及ABL各自認購分別合共佔全部已發行BTHL股份的約90.8%、8.6%及0.6%的BTHL股份。於同日(緊隨簽訂二零二零年BTHL股份認購協議後)，新創建服務與BTHL訂立二零二零年收購協議，據此，新創建服務同意出售，而BTHL同意購買全部已發行匯達交通股份，總代價為3,200,000,000港元。二零二零年BTHL股份認購協議項下認購BTHL股份於二零二零年九月三十日悉數完成，而二零二零年收購協議項下的二零二零年收購事項於二零二零年十月十五日完成；及
- 於二零二一年十二月三日，Glorify與TWB Holdings及ABL訂立二零二一年收購協議，據此，Glorify收購，而TWB Holdings及ABL出售合共700股BTHL股份(即TWB Holdings的695股BTHL股份及ABL的5股BTHL股份)，合共佔全部已發行BTHL股份的7%。二零二一年收購協議項下的收購事項於二零二二年三月二十八日悉數完成。完成二零二一年收購事項後，TWB Holdings、Glorify及ABL各自分別持有全部已發行BTHL股份的約83.90%、15.56%及0.54%。

於二零二四年五月二十四日(交易時段前)，TWB Holdings及ABL(作為賣方)、Glorify(作為買方)與本公司訂立收購協議，據此，Glorify有條件同意收購，而TWB Holdings及ABL有條件同意出售銷售股份(約佔全部已發行BTHL股份的約54.44%)，代價為2,722,045,000港元。於完成後，Glorify及TWB Holdings將分別持有全部已發行BTHL股份的70%及30%。有關目標集團業務的進一步詳情請參閱本通函「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 5.業務」。於最後可行日期及完成後目標集團的股權架構載於下文「有關目標集團之資料 – 目標集團的股權架構」一節。

上市委員會決議，收購事項構成上市規則第14.06C條項下的極端交易，上市規則第14章的反收購規定並不適用。

---

## 董事會函件

---

本通函旨在向閣下提供(其中包括)(i)收購協議、新股東協議及其項下擬進行交易之詳情；(ii)有關目標集團之資料；(iii)本集團財務資料；(iv)目標集團會計師報告；(v)目標公司之估值報告；(vi)經擴大集團之未經審核備考財務資料；(vii)英高及申報會計師就目標集團之盈利預測出具的告慰函；(viii)上市規則要求有關加強披露的其他資料；及(ix)股東特別大會通告。

### 收購事項

#### 收購協議之主要條款

##### 日期

二零二四年五月二十四日

##### 訂約方

- (1) Glorify(作為買方)
- (2) TWB Holdings(作為第一賣方)
- (3) ABL(作為第二賣方)
- (4) 本公司

據董事作出合理查詢後所深知、全悉及確信，TWB Holdings及ABL及其各自的最終實益擁有人均為獨立第三方。

##### 標的事項

根據收購協議，TWB Holdings及ABL已有條件同意出售，而Glorify已有條件同意購買合共5,444.09股BTHL股份(其中5,390.32股BTHL股份將來自TWB Holdings，53.77股BTHL股份將來自ABL)，合共佔全部已發行BTHL股份的約54.44%。

於最後可行日期，Glorify持有1,555.91股BTHL股份或全部已發行BTHL股份的約15.56%。根據目標公司組織章程細則，目標公司可發行不足一股的股份，及不足一股的股份應具有同一類別股份的一股完整股份相應不足一股股份的權利、義務及責任。於完成時，Glorify及TWB Holdings將分別持有全部已發行BTHL股份的70%及30%，而BTHL將成為本公司之間接非全資附屬公司。

### 意向金

於簽署收購協議後，買方已向賣方支付合共175,000,000港元的意向金(該金額須以信託方式持有，以作所述用途的特殊目的，並須根據收購協議的條款支付予有關賣方或退還予買方)，如下：

- (1) 向TWB Holdings支付170,295,125港元，佔代價的約6.26%；及
- (2) 向ABL支付4,704,875港元，佔代價的約0.17%。

### 代價

代價為2,722,045,000港元(相當於每股銷售股份500,000港元)，將按以下方式結算：

#### 現金付款

- (a) 於完成時，意向金應按等額基準用於清償應付予相關賣方的部分代價；
- (b) 舉行股東特別大會並滿足下文「先決條件」一節所載的條件(vi)，於切實可行的情況下(惟於任何情況下不超過十(10)個營業日)，及待滿足下文「先決條件」一節所載的條件(i)(2)及(ii)後，Glorify應支付總額325,000,000港元的第二筆現金付款，其中(i)316,262,375港元(佔代價的約11.62%)應支付予TWB Holdings；及(ii)8,737,625港元(佔代價的約0.32%)應支付予ABL，並應以現金電匯或Glorify與TWB Holdings及ABL可能協定的方式(視情況而定)支付。於完成時，第二筆現金付款應按等額基準用於清償應付予相關賣方的部分代價；及

#### 代價股份

- (c) 待獲得上市批准後，於完成時，本公司應向TWB Holdings配發及發行代價股份以償付第一賣方銷售股份代價中的222,045,000港元(佔代價的約8.16%)；及

遞延付款

(d) 2,000,000,000港元(佔代價的約73.47%)的遞延付款，即代價結餘，應分期按以下方式於下列日期(各日期均為「**初始分期付款日**」，視乎下文所載延長期限)以現金支付：

(i) 於完成日期後的六(6)個月之日，Glorify應向TWB Holdings支付243,278,750港元，向ABL支付6,721,250港元(即總額250,000,000港元)(「**第一筆分期付款**」)；

(ii) 於完成日期後的一週年日，Glorify應：

(a) 向TWB Holdings支付145,967,250港元，向ABL支付4,032,750港元(即總額150,000,000港元)(「**第二筆分期付款**」)；

(b) 向TWB Holdings支付450,000,000港元(「**第三筆分期付款**」)；

(iii) 於完成日期後的兩週年日，Glorify應：

(a) 向TWB Holdings支付97,311,500港元，向ABL支付2,688,500港元(即總額100,000,000港元)(「**第四筆分期付款**」)；

(b) 向TWB Holdings支付450,000,000港元(「**第五筆分期付款**」)；及

(iv) 於完成日期後的三週年日，Glorify應向TWB Holdings支付600,000,000港元(「**第六筆分期付款**」)。

Glorify應從完成日期起直至支付該遞延付款之日(包括該日)，按2.5%的年利率(單利)支付未償還遞延付款金額的利息(「**遞延付款利息**」)，並同時支付相關分期付款。

若Glorify未能於相關初始分期付款日支付第三筆分期付款、第五筆分期付款及／或第六筆分期付款項下之任何應付金額，將於有關初始分期付款日(包括該日)起至實際全額支付有關金額之日(包括該日)止期間就該未償還金額按7.5%的年利率(單利)計算額外利息(「**額外利息**」)。

---

## 董事會函件

---

若未能於相關初始分期付款日支付，未償還及未支付的遞延付款(連同相關應計遞延付款利息及額外利息(如有))將於以下日期即時到期並由Glorify支付：

- (i) 倘屬第一筆分期付款，日期應為完成日期後的一週年日；
- (ii) 倘屬第二筆分期付款，日期應為完成日期後的十八(18)個月之日；
- (iii) 倘屬第三筆分期付款，日期應為完成日期後的兩週年日；
- (iv) 倘屬第五筆分期付款，日期應為完成日期後的四週年日；及
- (v) 倘屬第六筆分期付款，日期應為完成日期後的四週年日。

所有付款須以可用資金現金電匯予TWB Holdings及ABL的方式或Glorify與相關賣方可能協定的方式支付。倘付款到期日並非營業日，有關金額將於下一個營業日到期並予以支付。

倘上市批准未於股東特別大會舉行日期後十(10)個營業日(或訂約方可能協定的有關較遲日期)內取得但所有其他條件均已達成(或豁免，倘適用)，本公司不會配發及發行代價股份，惟須以現金支付第一賣方銷售股份代價222,045,000港元，在此情況下，該筆金額將予以支付，如下所示：

- (i) 100,000,000港元將於完成日期後的兩週年日到期並予以支付；及
- (ii) 122,045,000港元將於完成日期後的三週年日到期並予以支付；

若有關金額未於上文(i)及(ii)所載初始付款到期日支付，有關金額應於完成日期後四週年日到期並予以支付。

本集團擬動用其內部資源及外部借貸支付現金款項325,000,000港元(即於舉行股東特別大會後應付的第二筆現金付款)，其中預期(i)約225,000,000港元將以內部資源撥付；及(ii)約100,000,000港元透過外部借貸支付。截至最後可行日期，本集團已自獨立第三方獲得外部借貸，以於完成前支付第二筆現金付款。

就代價的餘下部分而言，預期將由經擴大集團的內部資源及銀行貸款撥付，視乎作出支付前任何時間的業務及財務情況。該等貸款安排預期於完成後予以磋商及／或訂立。誠如目標公司估值報告所載之財務預測所述，截至二零二九年十二月三十一日止六年期間之自由現金流量總額預計約為38億港元，其中，本集團管理層估計約29億港元將用於支付代價的餘下部分，視乎作出支付前任何時間的業務及財務情況。有關財務預測，請參閱本通函附錄五所載估值報告第V-16頁。若經營環境發生不可預見的變化及／或經擴大集團的財務業績未達到預期，預計將通過股權及／或債務融資(包括但不限於配售新股及／或股東貸款)進行額外籌資來支付代價的餘下部分。

倘並未根據上文所述情況配發及發行代價股份，且222,045,000港元的部分代價須以現金支付，本集團有意通過股權及／或債務融資(包括但不限於根據本公司的一般授權配售新股及／或股東貸款)來支付款項。

### 代價之基準

代價由本公司、TWB Holdings及ABL經考慮(i)「收購事項的理由及裨益」一節所載收購事項的理由及裨益；(ii)BTHL集團的近期財務表現；(iii)獨立估值師基於收入法(作為釐定BTHL股權價值之市值之主要方法)編製之日期為二零二四年五月二十一日的估值報告中顯示BTHL股權價值於二零二三年十二月三十一日的經評估市值不低於5,000,000,000港元；(iv)訂約方各自於BTHL的股權；及(v)BTHL集團的業務前景後公平磋商釐定。

獨立估值師主要採納收入法評估BTHL股權於二零二三年十二月三十一日的市值。獨立估值師的估值報告全文載於本通函附錄五。有關估值中採用的主要假設，請參閱本通函附錄五所載估值報告第V-7至V-8頁。

董事會已檢討於估值中採用的方法、基準及假設，並認為獨立估值師於本通函附錄五所載估值報告中採用的該等方法(包括獨立估值師考慮及應用的不同估值方式及方法)及假設屬公平合理。因此，董事認為代價屬公平合理及按正常商業條款訂立，故符合本公司及股東的整體利益。

---

## 董事會函件

---

本公司申報會計師畢馬威會計師事務所匯報，就計算而言，貼現未來現金流量於所有重大方面乃按估值報告(不涉及會計政策的採納)所載董事採納的基準及假設妥善編製。本公司財務顧問英高已確認，盈利預測乃由董事會經適當及仔細查詢後作出。畢馬威會計師事務所報告及英高函件全文載於本通函附錄六。

為免生疑問，據悉，二零二零年收購事項的代價乃根據目標集團於二零二零年的財務預測釐定，由於目標集團的營運環境、財務表現及預測自二零二零年起已大幅改變，其與代價缺乏可比性，主要由於：(i) COVID-19疫情已於二零二三年結束；(ii) 城巴(專營權一)及新巴專營權於二零二一年的票價增加12.0%，合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)於二零二三年的票價分別增加4.9%及4.2%；(iii) 目標集團的財務表現已有所改善；(iv) 合併專營權令巴士路線規劃及營運更具彈性；及(v) 新合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)分別獲續期至二零三三年七月一日及二零三三年五月一日，為未來業務營運更具確定性。

### 代價股份

於最後可行日期，本公司已發行3,956,638,000股股份。假設已發行股份總數概無其他變動，278,915,965股代價股份(如發行)將相當於(i)本公司於最後可行日期已發行股本約7.05%；及(ii)經發行代價股份而擴大之本公司已發行股本約6.59%。

代價股份獲配發及發行時於所有方面彼此之間及與當時已發行的股份享有同等地位。代價股份將根據擬於股東特別大會上尋求的特別授權予以發行。本公司將向聯交所申請代價股份上市及批准買賣。

### 先決條件

完成須待以下各項條件獲達成或(如適用)獲Glorify或第一賣方(代表賣方)豁免，方可作實：

- (i) (1) 賣方保證(基本保證除外)於所有重大方面均屬真實及準確且無誤導；及(2)基本保證於所有重大方面均屬真實及準確且無誤導；
- (ii) 股東特別大會舉行之日或之前未發生CP重大不利變動；

---

## 董事會函件

---

- (iii) 有關二零二零年新創建股份質押的解除契據已獲新創建服務簽立，其憑證已交付予Glorify；
- (iv) 賣方及／或目標集團就收購協議及／或項下擬進行的交易須向股東、監管機構、銀行及債權人及任何其他第三方取得的所有必要同意及／或批文已經取得，且維持十足效力及生效；
- (v) 聯交所已確認收購協議項下擬進行的收購事項不構成上市規則第14.06B條界定的「反收購」交易，且本公司不會被視為新上市申請人；
- (vi) 股東(根據上市規則或適用法律、規則及法規須放棄表決的股東(如有)除外)於本公司擬根據上市規則規定召開的股東大會上通過必要決議案批准收購協議、新股東協議、授出特別授權以及相關交易文件項下擬進行之交易(包括收購事項、認購期權及認沽期權)；
- (vii) Glorify及／或本公司已就相關交易文件及／或其項下擬進行之交易向有關機構作出所有必要監管備案、取得通知以及豁免、同意、許可及批准，且相關備案、通知、豁免、同意、許可及批准保持有效及生效(如相關備案、通知及批准受條件規限，如有關機構要求，該等條件須於完成前達成或滿足)；
- (viii) 全額支付意向金；
- (ix) 買方保證在各重大方面仍屬真實及準確且無誤導；及
- (x) 股份仍於聯交所主板上市且並未自聯交所主板撤回。

除(a)Glorify可隨時全權酌情決定以書面形式豁免(i)(1)及(ii)所載之全部或部分條件之外，及(b)賣方(由TWB Holdings代表)可隨時全權酌情決定以書面形式豁免(ix)及(x)所載之全部或部分條件，所有其他條件均不得由買方或賣方豁免。

---

## 董事會函件

---

倘收購事項或戰略購買於最後截止日期下午12時正或之前尚未完成，收購協議將告停止及終止，而此後概無訂約方須對彼此承擔收購協議項下的任何義務及責任，惟就任何先前違反其條款所引致除外。

於最後可行日期，上文(v)及(viii)所載先決條件已獲達成。

### 完成

待上文「先決條件」一節所載的全部條件達成(或豁免，倘適用)後，完成應於滿足條件(vi)(就於股東特別大會上通過必要決議案以批准收購事項而言)後第十(10)個營業日或 TWB Holdings(代表其自身及第二賣方)與Glorify可能同意的其他日期發生。

### 戰略購買及退還意向金及第二筆現金付款

鑒於收購事項受制於上述各種先決條件(其中若干條件超出了訂約方的控制範圍)，作為賣方與Glorify之間商業談判的一部分，賣方要求Glorify作出誠意保證以其對收購事項的承諾。因此，賣方要求作出以下安排。

倘「先決條件」一節所載的條件(i)(2)(就基本保證而言)、(vi)(就於股東特別大會通過必要決議案以批准收購事項而言)及(viii)(就意向金付款而言)已滿足並持續滿足，但條件(ii)(就股東特別大會舉行之日或之前未發生CP重大不利變動而言)於股東特別大會舉行之日未滿足，收購協議的訂約方協定完成未落實，惟Glorify應改為購買350股銷售股份(即346.54股第一賣方銷售股份及3.46股第二賣方銷售股份或由第一賣方(代表其自身及第二賣方)釐定的其他數目的BTHL股份，惟BTHL股份總數不得超過350股銷售股份，且各賣方收到的代價應為每股銷售股份500,000港元)「**戰略購買**」，且意向金應悉數用於支付有關銷售股份的代價。戰略購買的完成應於各訂約方商定的日期(於任何情況下均不得遲於最後截止日期)發生。倘發生戰略購買，於完成戰略購買後，Glorify於BTHL的持股比例將由15.56%增加至19.06%。

考慮到下文「收購事項的理由及裨益」一節所載的因素，董事認為，戰略購買(倘發生)亦將符合本集團的整體發展戰略，且戰略購買乃本公司經訂約方公平磋商後所協定。

倘上文「先決條件」一節所載的任何條件(i)(2)(就基本保證於所有重大方面仍屬真實及準確且無誤導的情況下)及(vi)(就於股東特別大會上通過必要決議案以批准收購事項而言)於最後截止日期前未獲達成，則完成既不落實，亦不會進行戰略購買，賣方應向Glorify全額(不含利息)退還意向金及第二筆現金付款(倘已支付)。

### ***TWB Holdings的承諾***

根據收購協議，就代價股份而言：

- (i) 於完成日期起計一年期間，TWB Holdings不得直接或間接提呈發售、質押、出售或以其他方式轉讓、處置任何代價股份或就任何代價股份設置產權負擔；
- (ii) 自完成日期一週年日起，TWB Holdings可處置最多25%的代價股份；
- (iii) 自完成日期二週年日起，TWB Holdings可另行處置最多35%的代價股份，惟無論如何不得處置合共超過60%的代價股份；及
- (iv) 於完成日期三週年日或之後，TWB Holdings可處置其當時持有的任何或全部代價股份。

### **擔保**

TWB Holdings已將全部已發行BTHL股份的51%質押予新創建服務作為二零二零年收購事項遞延代價之付款擔保(即二零二零年新創建股份質押)。根據二零二零年收購協議，待向新創建服務悉數償還二零二零年收購協議項下的分期付款(及應計利息，如有)後，倘發生任何建議轉讓BTHL股份的情況，導致TWB Holdings不再持有至少51%的全部已發行BTHL股份，則須將全部已發行BTHL股份的51%的替換股份質押予新創建服務。於最後可行日期，二零二零年收購事項的遞延代價仍有兩筆分期付款合共3.10億港元尚未償還，且將於二零二四年十月及二零二五年十月到期且由BTHL(為二零二零年收購協議項下的買方)應償還予新創建服務。因此，為推動收購事項，TWB Holdings將與新創建服務安排二零二零年新創建股份質押將於緊接完成前由新創建服務解除，於緊隨完成後由Glorify及TWB Holdings根據彼等各自於緊隨完成後於BTHL的股權按比例將全部已發行BTHL股份的51%重新質押予新創建服務，作為二零二零年收購事項未償還遞延代價的付款擔保(即二零二四

年新創建股份質押)。因此，於完成後，根據二零二四年新創建股份質押，Glorify及TWB Holdings各自將向新創建服務分別授出3,600股BTHL股份(佔全部已發行BTHL股份的36%)及1,500股BTHL股份(佔全部已發行BTHL股份的15%)的股份質押。

作為收購事項項下遞延付款的付款擔保，Glorify應於完成時，以TWB Holdings為受益人，授出3,400股BTHL股份(即Glorify於完成時持有的BTHL股份(其沒有根據二零二四年新創建股份質押進行質押)，佔全部已發行BTHL股份的34%)的股份質押(即第一賣方股份質押)。根據每股銷售股份的代價500,000港元，第一賣方股份質押項下質押的BTHL股份價值為1,700,000,000港元。收購事項項下應付TWB Holdings及ABL的遞延付款(不包括遞延付款利息及額外利息)為2,000,000,000港元(約佔代價的73.47%)。鑒於應付TWB Holdings及ABL的代價之50%或以上將遞延支付，因此賣方要求設立擔保安排以減輕遞延付款相關風險。經公平磋商後，訂約方認為相對於遞延付款金額而言，擔保價值(即第一賣方股份質押項下的BTHL股份價值)乃為合適的抵押金額。

綜上所述，董事認為，Glorify於完成後將根據二零二四年新創建股份質押及第一賣方股份質押進行質押BTHL股份的比例屬公平合理。

### 新股東協議

完成落實後，Glorify、TWB Holdings及ABL於二零二零年八月二十一日訂立並於二零二零年十月十五日修訂的有關BTHL的現有股東協議將於完成日期起終止，且於完成時，Glorify及TWB Holdings將就BTHL訂立新股東協議(「新股東協議」)，其主要條款載列如下：

### 業務範圍

BTHL的業務為促使BTHL集團開展目前由BTHL集團經營的業務，即提供專營及非專營巴士服務及廣告服務。

### 董事會組成及管理層

BTHL的董事會將由五名董事組成，其中Glorify及TWB Holdings有權分別提名三名及兩名董事，前提是(其中包括)，就新股東協議的一方而言，倘其中一方在新股東協議規定的範圍內和情況下轉讓或出售其BTHL股份，則上述人數將減少；就TWB Holdings而言，倘其持有的BTHL股份佔全部已發行BTHL股份的10%或以下，其可能委任的BTHL董事會

---

## 董事會函件

---

之董事數目應減少至一位，且其委任董事的權利將在其完全停止持有BTHL股份(佔全部已發行BTHL股份的1.0%)時終止。BTHL的業務及事務應由其董事會管理。

協議各訂約方應促使BTHL董事會在未獲得Glorify(倘已獲任命)提名的至少一名董事和TWB Holdings(倘已獲任命)提名的至少一名董事出席及／或代表出席該會議的贊成票的情況下，不得就以下任何事項通過任何決議案：

- (a) 變更目標集團(或其任何部分)的業務；將目標集團的業務與任何其他業務綜合或合併；或剝離目標集團業務所包含的任何部分業務或資產；及
- (b) BTHL集團的任何成員公司為另一人(除BTHL集團成員公司外)的債務或義務提供貸款或發放任何擔保或彌償。

### *Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權*

於認購期權期間的任何時間，待收購協議項下應付予賣方的所有未償還金額獲悉數結清後，Glorify應擁有選擇權(而非義務)(「認購期權」)(可通過向TWB Holdings發出書面通知行使該選擇權)購買TWB Holdings當時持有的全部或部分BTHL股份，認購價為每股BTHL股份500,000港元，加上自認購期權期間第一天起直至認購期權行使日期止期間按認購價年利率3%(單利)計算的應計利息(連同認購價，統稱「認購代價」)，前提是作為每份認購期權通知的標的事項的BTHL股份數目應為100的整倍數。

倘Glorify於認購期權期間內並未悉數行使上述認購期權，於認沽期權期間，TWB Holdings應擁有選擇權，可通過向Glorify發出書面通知予以行使，以要求Glorify於認沽期權期間開始日期購買其持有的BTHL股份(「認沽期權」，TWB Holdings當時持有的BTHL股份總數為「認沽期權股份」)(並非任何認購期權通知的標的事項)，認沽價為每股BTHL股份500,000港元，加上相當於(i)認購期權期間按認沽價年利率3%(單利)計算的應計利息；及(ii)自認沽期權期間第一天起直至認沽期權行使日期止期間按認沽價年利率5%(單利)計算的應計利息(連同認沽價，統稱「認沽代價」)的金額，按以下三期：(a)於認沽期權期間開始日期，最多認沽期權股份的三分之一(1/3)(若不是整數，應四捨五入至下一個整數)(「第一期認沽股份」)；(b)於認沽期權期間開始的一週年日，最多認沽期權股份的三分之一(1/3)(若不是整數，應四捨五入至下一個整數)加上尚未出售予Glorify的剩餘第一期認沽股份(並非任何認沽期權通知的標的事項)；及(c)認沽期權期間末，有關TWB Holdings當時持有的全

部BTHL股份，前提是認沽期權應被視為在認沽期權期間的最後一天就TWB Holdings當時持有的全部(但非部分)BTHL股份(如有)行使(並不受上述就認購期權或認沽期權發出的任何書面通知約束)，且TWB Holdings應向Glorify提供上述的書面通知。

每股BTHL股份的認購價及認沽價均為500,000港元，乃根據每股銷售股份的代價500,000港元釐定。僅供說明用途，假設全部已發行BTHL股份自完成時起並無其他變動，倘Glorify於認購期權期間末悉數行使認購期權，則應付認購代價為17.25億港元(包括本金15億港元及利息2.25億港元)；以及倘Glorify並無行使認購期權，而TWB Holdings於認沽期權期間末悉數行使認沽期權，則應付認沽代價則為18.75億港元(包括本金15億港元及利息3.75億港元)。於行使認購期權或認沽期權時，認購代價或認沽代價(視情況而定)將根據新股東協議之條款以現金償付。

就支付認購代價及／或認沽代價而言，本集團計劃利用經擴大集團的內部資源、銀行貸款及集資活動。根據獨立估值師採納的每年2%的永續增長率，預計不低於70%的付款可由經擴大集團的內部資源及銀行貸款撥款，視乎付款前任何時間的業務及財務情況。剩餘付款預計通過集資活動撥款，包括但不限於發行證券、行使購股權及／或股東貸款。

### *轉讓及發行BTHL股份的限制*

新股東協議各訂約方均不得轉讓其持有的任何BTHL股份，惟符合新股東協議條款除外(即以下情況：(i)訂約方之間的轉讓；(ii)領售權(定義見下文)；(iii)隨售權(定義見下文)；(iv)認購期權；(v)認沽期權；(vi)二零二四年新創建股份質押生效後；及(vii)第一賣方股份質押生效後)。倘Glorify將其BTHL股份出售予第三方，Glorify可要求TWB Holdings根據提供予Glorify的相同條件出售其所有BTHL股份(「領售權」)。在遵守上述條件且Glorify並不行使領售權的情況下，TWB Holdings有權(但無義務)出售(連同Glorify)(i)TWB Holdings當時持有的全部BTHL股份(倘Glorify在上述轉讓完成後持有的BTHL股份百分比將低於全部已發行BTHL股份的50%)，或(ii)按照Glorify轉讓的BTHL股份數目與Glorify當時持有的BTHL股份總數之相同比例出售BTHL股份(在其他情況下)(「隨售權」)。於行使上述領售權或隨售權時，TWB Holdings每股BTHL股份的最低代價不得低於認購代價或認沽代價(視情況而定行使上述權利)。

---

## 董事會函件

---

此外，未經新股東協議雙方的同意，自新股東協議之日起至認沽期權期間結束為止，BTHL不得發行任何新證券(包括股份或可換股債券)。

### 戴先生的承諾

於二零二四年五月二十四日，戴先生以本公司為受益人作出承諾，據此，戴先生向本公司無條件且不可撤銷地承諾：在上市規則容許的範圍內，彼須行使(或促使行使)合共2,766,593,980股股份(於最後可行日期佔本公司全部已發行股本約69.92%)所附之所有投票權，將於股東特別大會上提呈以投票贊成批准收購協議、新股東協議及其項下擬進行之交易之決議案。

### 發行價

發行價0.7961港元較：

- (i) 聯交所於最後可行日期所報每股股份收市價0.280港元溢價約184.32%；
- (ii) 聯交所於二零二四年五月二十三日(即緊接收購協議日期前最後一個交易日)所報每股股份收市價0.400港元溢價約99.03%；
- (iii) 聯交所於緊接收購協議日期前最後五個連續交易日所報每股股份平均收市價0.391港元溢價約103.61%；
- (iv) 聯交所於緊接收購協議日期前最後十個連續交易日所報每股股份平均收市價0.344港元溢價約131.42%；及
- (v) 基於本集團截至二零二三年十二月三十一日的綜合資產淨值約1,233,077,000港元(摘錄自二零二三年年報)及於最後可行日期已發行3,956,638,000股股份計算的截至二零二三年十二月三十一日的每股股份綜合資產淨值約0.3116港元溢價約155.49%。

發行價乃由本公司與TWB Holdings經參考(其中包括)股份的現行市價、本集團的財務狀況及經擴大集團的前景後公平磋商達致。

### 特別授權

代價股份將根據擬於股東特別大會上尋求的特別授權予以配發及發行。

本公司將向聯交所申請上市批准。代價股份一旦獲配發及發行，將於所有方面與所有現有已發行股份享有同等地位。本公司將作出一切所需安排，令代價股份獲准納入中央結算系統。

### 對本集團的財務影響

於完成後，BTHL將成為本公司之非全資附屬公司，而BTHL之財務業績將併入本集團之綜合財務報表。此外，於全面行使認購期權及／或認沽期權後，BTHL將成為本公司的全資附屬公司。

### 對盈利的潛在影響

誠如二零二三年年報所載，本集團於二零二三財政年度錄得股東應佔虧損約3,510萬港元。根據本通函附錄四所載經擴大集團的未經審核備考財務資料，假設完成已於二零二三年一月一日發生，由於目標集團產生虧損約7,360萬港元及備考調整約4.011億港元，二零二三財政年度股東應佔經擴大集團的備考虧損將約為5.098億港元。有關備考數字及調整的進一步詳情，請參閱本通函附錄四。

### 對資產及負債的潛在影響

誠如二零二三年年報所載，於二零二三年十二月三十一日，本集團的總資產、總負債及資產淨值分別約為19.570億港元、7.239億港元及12.331億港元。基於本通函附錄四所載經擴大集團的未經審核備考財務資料，倘若收購事項已於二零二三年十二月三十一日完成，則經擴大集團的總資產、總負債及資產淨值預計分別約為100.190億港元、88.069億港元及12.121億港元。誠如本通函附錄四所載經擴大集團未經審核備考財務資料所示，本集團之流動資產淨值約為3.762億港元，而經擴大集團於二零二三年十二月三十一日之流動負債淨值約為6.046億港元，此乃由於目標集團之流動負債淨值約為2.303億港元及相關備考調整約為7.505億港元所致，其中，於完成前將支付的部分代價為5億港元，而餘下部分的代價2.423億港元將於二零二四年十二月三十一日或之前支付。有關備考數字及調整的詳情，請參閱本通函附錄四。

誠如上文「收購協議之主要條款」一節所述，本集團擬動用其內部資源及外部借貸支付第二筆現金付款，並動用經擴大集團的內部資源及銀行貸款支付代價的餘下部分，惟須視乎付款前任何時間的業務及財務狀況而定。

有關目標集團的財務狀況及資本管理，請參閱本通函「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 7.管理層討論及分析」中「流動資產及負債淨值」及「財務風險管理目標及政策 – 資本管理」分節。

### 收購事項的理由及裨益

本公司長期於中國從事物流業務，包括(i)經營碼頭及港口轉輸服務；及(ii)出租「漢思能源」品牌名下的零售加油站。為使本公司業務更為多元及增加收入來源，本公司一直在尋求各種發展機遇，務求拓闊其收入基礎。

根據二零二零年收購事項對目標公司進行投資為本集團提供一個通過參與香港重要的公共交通服務從而實現多元化業務及拓寬收入的戰略良機，因為本公司對目標集團的前景及潛在投資回報感到樂觀。具體而言，由於本集團滿意目標集團的表現，且對其前景感到樂觀，因此於二零二零年首次投資約一年後加大對目標集團的投資。於最後可行日期，Glorify為1,555.91股BTHL股份(相當於全部已發行BTHL股份的約15.56%)的持有人。根據收購事項進一步增加目標集團的持股權符合本集團的多元化擴充戰略。

目標集團主要於香港從事提供「城巴」品牌下的公共巴士服務，擁有逾40年香港公共巴士服務行業的卓越往績。透過收購事項，本公司將佔據香港約24.4%專營巴士營辦商的市場份額(基於二零二二年香港所有專營巴士營辦商的日均乘客總人次)。於最後可行日期，目標集團經營逾200條橫跨港島、九龍及新界的巴士路線，擁有超過1,700輛註冊巴士的龐大巴士車隊，是在港島設有巴士網絡的主要專營公共巴士營辦商。其具備強大的巴士工程及技術開發能力，擁有一支深諳行業知識的資深管理團隊，領導和監督由5,000多名僱員組成的員工隊伍。董事認為，於完成時，本集團可藉收購事項持有BTHL70%的權益，在提升品牌聲譽、業務規模及市場份額方面可從目標集團獲益匪淺。

## 董事會函件

目標集團及本集團的業務類似，目標集團在香港從事交通業務及提供專營客運巴士服務，而本集團主要從事物業業務。此外，本公司已參與投資香港西九龍首座加氫站的建設。加氫站目前由城巴營運並為香港首輛城巴旗下的氢能巴士營運提供加氫服務。

經考慮以上所述，董事認為收購事項符合本集團的發展策略並會促進本集團的長期可持續增長，並認為收購協議、新股東協議的條款及其項下擬進行之交易屬公平合理，並符合本公司及股東的整體利益。鑒於收購事項受制於上述各種先決條件(其中若干條件超出了訂約方的控制範圍)，作為賣方與Glorify之間商業談判的一部分，賣方要求Glorify誠意保證其對收購事項的承諾。因此，賣方要求實施戰略購買安排。考慮到本公司有意增持BTHL的股份，董事認為，戰略購買(倘發生)亦將符合本集團的整體發展戰略，且戰略購買乃本公司經訂約方公平磋商後所協定。

### 代價股份對股權結構之影響

下表闡述本公司(i)於最後可行日期；及(ii)緊隨完成及配發及發行代價股份後的股權架構。

股東	於最後可行日期		緊隨完成及配發及發行 代價股份後	
	股份數目	%	股份數目	%
戴先生及其聯繫人(附註)	2,766,593,980	69.92	2,766,593,980	65.32
TWB Holdings	–	–	278,915,965	6.59
其他公眾股東 (不包括TWB Holdings)	<u>1,190,044,020</u>	<u>30.08</u>	<u>1,190,044,020</u>	<u>28.09</u>
總計	<u><b>3,956,638,000</b></u>	<u><b>100.00</b></u>	<u><b>4,235,553,965</b></u>	<u><b>100.00</b></u>

附註：該等股份中有218,390,000股由戴先生直接個人持有、209,773,980股由Extreme Wise直接持有及2,338,430,000股由Vand Petro-Chemicals直接持有。兩家公司均由Julius Baer全資擁有，其為信託之受託人，而戴先生為全權信託創始人。根據證券及期貨條例，戴先生被視為於該2,766,593,980股股份中擁有權益。戴先生為Extreme Wise、Vand Petro-Chemicals及本公司之董事。

如上文所述，於完成時，戴先生將於緊隨配發及發行代價股份後而擴大的已發行股份約65.32%中擁有權益。根據以上基準，戴先生仍將為本公司控股股東，而本公司控制權不會因收購事項而發生改變。

### 有關目標集團之資料

BTHL為一家於二零二零年七月二十三日在英屬處女群島註冊成立的有限公司。二零二零年收購事項完成後，BTHL於二零二零年十月十五日成為匯達交通集團的控股公司。BTHL的主要附屬公司為城巴（為間接全資附屬公司，為合併專營權及城巴二零二三年（專營權二）的專營商），主要於香港從事提供公共巴士及旅遊相關服務。於營業紀錄期，城巴及新巴各自透過（其中包括）根據《公共巴士服務條例》授予的公共巴士專營權在香港經營巴士服務。專營巴士（包括城巴及新巴營運的巴士）在香港公共交通體系發揮重要角色，於二零二二年貢獻總乘客人次的約三分之一。於最後可行日期，目標集團擁有由逾1,700輛註冊巴士組成的巴士車隊，經營橫跨港島、九龍及新界的逾200條專營巴士路線。於二零二二年七月，城巴推出專為香港特別設計及製造的香港首輛氫燃料電池雙層巴士。結合這一發展，於二零二三年五月，本集團宣佈會參與投資香港西九龍首座加氫站的建設。加氫站目前由城巴營運並為香港首輛城巴旗下的氫能巴士營運提供加氫服務。城巴於二零二四年二月將第一輛氫能巴士引入其營運車隊。為進一步拓展業務並實現業務多元化，目標集團可能會於該等機會出現時，不時投標海外與交通相關的項目，且於二零二四年三月，目標集團就政府合約遞交競標書以於新加坡提供一系列公共巴士服務。

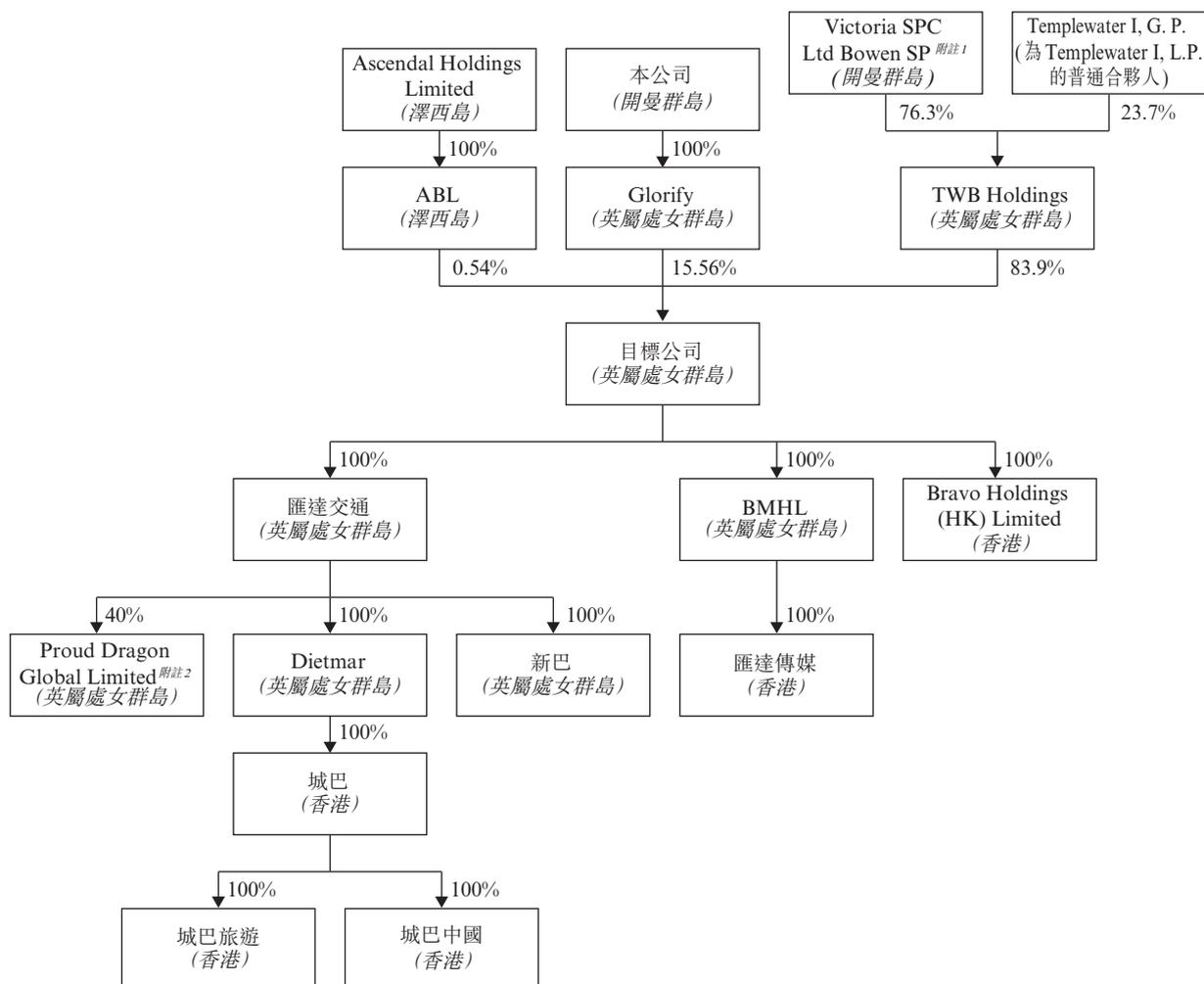
匯達傳媒為BTHL的全資附屬公司，於二零二一年十月二十八日註冊成立，主要從事廣告業務。匯達傳媒通過公開招標程序獲得巴士車身廣告合約，擔任城巴巴士車身（外觀）及巴士內部廣告的獨家廣告代理商，為期十年至二零三三年。此外，於二零二三年七月，匯達傳媒（作為服務提供商）亦通過公開招標程序獲得香港一家鐵路營辦商的合約，就該鐵路營辦商營運的若干鐵路線及巴士的廣告媒體提供廣告銷售代理服務，據此，匯達傳媒將負責經營、銷售及營銷該廣告媒體。

有關目標集團及其業務之進一步資料，請參閱本通函附錄一。

目標集團的股權架構

下表載列於完成後及全面行使認購期權及／或認沽期權後於最後可行日期目標集團的股權架構。

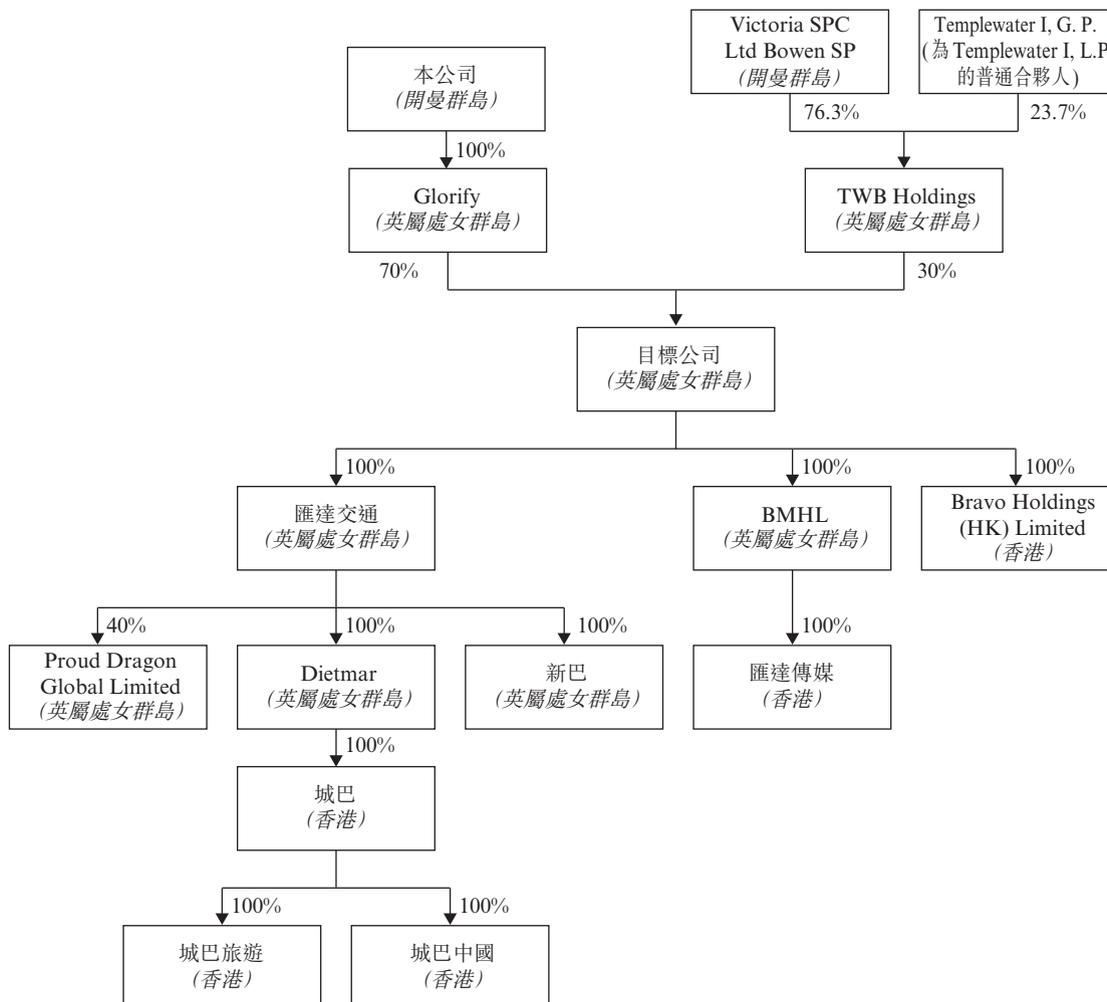
(i) 於最後可行日期目標集團的股權架構



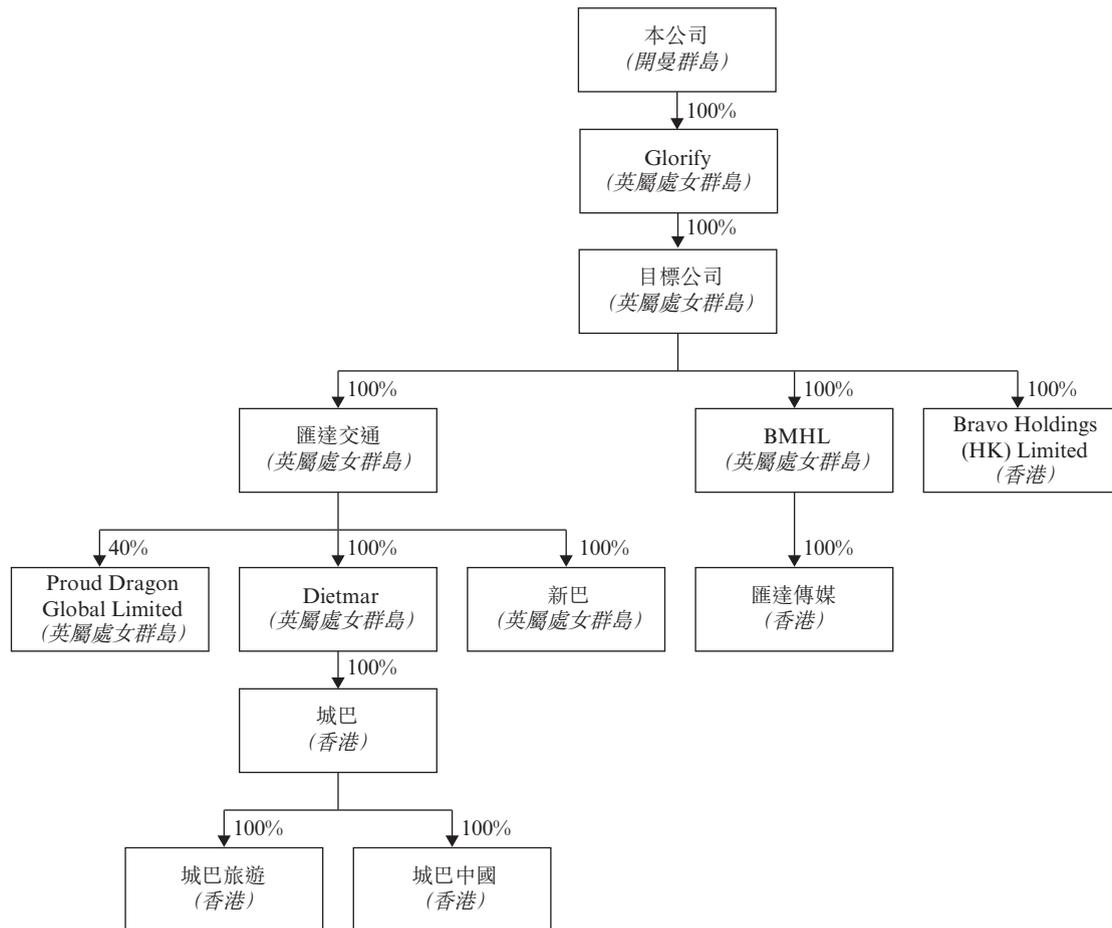
附註：

- (1) 截至最後可行日期，據董事作出合理查詢後所深知、全悉及確信，Victoria SPC Ltd Bowen SP及其各自的最終實益擁有人均為獨立第三方。Templewater、其僱員及相關家庭成員為最終實益擁有人，持有Victoria SPC Ltd Bowen SP約82.6%的股權。其餘17.4%的個人最終實益擁有人均未持有Victoria SPC Ltd Bowen SP 10%或以上的股權。有關Templewater的詳情，請參閱下文「有關TWB Holdings及Templewater的資料」一節。
- (2) Proud Dragon Global Limited由新世界第一控股及匯達交通成立，旨在於二零二零年收購事項後維持匯達交通、城巴及新巴的現有職業退休計劃條例計劃。截至最後可行日期，Proud Dragon Global Limited由新世界第一控股及匯達交通分別擁有60%及40%。除上文所述外，Proud Dragon Global Limited並無參與任何其他業務、活動或目的。

(ii) 緊隨完成後目標集團的股權架構



(iii) 全面行使認購期權及／或認沽期權後目標集團的股權架構



目標集團的財務資料

下表載列目標集團於營業紀錄期的綜合除稅前及除稅後虧損淨額及收入，其乃根據目標集團按照香港財務報告準則編製的經審核綜合財務資料：

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
收入	2,838,572	2,538,395	3,399,509
除稅前虧損	(246,281)	(286,248)	(63,474)
除稅後虧損	<u>(220,619)</u>	<u>(206,582)</u>	<u>(73,628)</u>

於營業紀錄期，目標集團於二零二二財政年度及二零二三財政年度的除稅後虧損分別減少約1,400萬港元及1.33億港元。就二零二二財政年度而言，除稅後虧損略微減少主要是由於所得稅抵免增加，部分被收入及其他收入減少所抵銷。就二零二三財政年度而言，除稅後虧損減少主要由於收入及其他收入增加，部分被營運成本及財務成本增加所抵銷。

於營業紀錄期，目標集團於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日的綜合資產淨值分別為約13.655億港元、10.288億港元及6.151億港元。截至二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標集團資產淨值分別減少約3.367億港元及4.137億港元。資產淨值於二零二二年十二月三十一日較二零二一年十二月三十一日減少乃主要由於(i)二零二二財政年度的經營虧損約為2.053億港元；及(ii)於二零二二財政年度派發股息2.000億港元。資產淨值於二零二三年十二月三十一日較二零二二年十二月三十一日減少乃主要由於(i)於二零二三財政年度派發股息2.500億港元；及(ii)於二零二三財政年度，年內總全面虧損約1.632億港元。儘管出現虧損，目標集團仍有足夠的現金及現金等值項目維持其業務營運，並根據有關目標集團成員公司的憲章文件及相關法律法規於二零二二財政年度和二零二三財政年度派發股息。

有關目標集團之資料及財務資料的更多詳情，請參閱本通函附錄一及附錄三。

### 有關訂約方的資料以及彼等與目標集團的關係

#### 有關Glorify及本集團的資料

Glorify主要從事投資控股，為本公司的全資附屬公司。本集團為能源行業的主要營運商，於華南地區提供石油及液體化學產品的綜合碼頭港口、貯存罐及倉儲物流服務，並於其自有港口及貯存罐區提供增值服務、買賣石油及石化產品及出租加油站業務。

#### 有關TWB Holdings及Templewater的資料

TWB Holdings為一家投資控股公司，其權益由Templewater I, L.P. (國際私募股權基金)和一家獨立組合公司Victoria SPC Ltd Bowen SP(共同投資平台)擁有。TWB Holdings由Templewater I, G.P.控制、提供建議及管理，Templewater I, G.P.由Templewater Holdings Limited全資擁有，而Templewater Holdings Limited則為Investec Bank plc及張堃先生(「張先生」)成立的另類投資公司。

Investec於一九七四年在南非成立，並於一九九二年進軍英國。於二零零二年，該集團實施兩地上市公司架構，其中Investec plc在倫敦證券交易所上市，而Investec Limited則於約翰尼斯堡證券交易所上市。Investec Bank plc由Investec plc全資擁有，為一家英國專業銀行。

據董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，Investec plc及張先生為Templewater Holdings Limited的最終實益擁有人，其各自於Templewater Holdings Limited股權中擁有50%的實益權益。

於創立Templewater Holdings Limited前，張先生曾在周大福企業有限公司以及在香港滙豐銀行及德意志銀行的投資銀行部任職，在企業諮詢、資本市場及私募股權投資方面擁有豐富經驗。

Templewater集團是亞洲領先的資產管理機構，其投資策略涵蓋私募股權、房地產及脫碳。善水香港為Templewater於香港的主要營運實體，並獲證監會授權從事第1類、第4類及第9類受規管活動。

Templewater在協助香港政府將氫能作為替代能源引入香港地面交通和公共交通方面發揮了重要作用。二零二三年五月，香港政府就氫燃料技術實驗項目與城巴達成了「原則性協議」，包括使用首輛氫燃料電池雙層巴士和建設首座加氫站。Templewater及本公司參與開發及建設加氫站。

脫碳一直是Templewater投資戰略的核心重點，Templewater有一個專門的脫碳團隊，專注於脫碳科技、資產、政府政策（例如香港專營巴士的氫能相關法規）以及行業標準的投資及開發。近年來，Templewater一直專注於脫碳和影響力投資戰略，包括投資氫能項目，並與國內外企業和政府部門就氫能開發和合作建立了戰略合作夥伴關係。

Templewater的管理層和脫碳團隊一直協助城巴向清潔能源巴士轉型，並在城巴引進香港首輛電動雙層巴士、首輛氫能雙層巴士和首座加氫站的採購、開發、執行和政策制定方面發揮了關鍵作用。

### **目標集團與Templewater之間的合作**

#### **氫氣諮詢及顧問協議**

儘管目標集團擁有一支在公共巴士服務行業具備豐富知識及經驗的核心管理團隊，但目標集團認為，Templewater於上述綠色／可再生能源行業等領域擁有良好往績記錄及豐富經驗，並在作為BTHL股東期間對目標集團的業務有深入了解，因此非常適合擔任目標集團的戰略顧問，並在目標集團向綠色／可再生能源及其他業務拓展過渡中為其提供建議，從而與現有管理層的知識和經驗形成互補，因為現有管理層的經驗更側重於傳統巴士業務的管

理。就此，於二零二四年四月八日，匯達交通與善水香港訂立氫氣諮詢及顧問協議（「**TW諮詢協議**」）以記錄善水香港（作為匯達交通集團的顧問）自二零二四年一月一日起向匯達交通集團提供諮詢服務的條款。根據TW諮詢協議所載條款，有關諮詢服務包括（其中包括）就匯達交通集團向以氫氣或其他綠色／可再生燃料來源為動力的下一代車輛轉型以及業務發展和收購提供建議。TW諮詢協議的主要服務及其他條款如下：

**服務：** 善水香港向匯達交通提供的服務包括下列諮詢及顧問服務：

- 1) 協助匯達交通集團於香港的業務轉向使用綠能巴士及相關事宜，包括：
  - (i) 進行可行性研究，以確定使用綠能巴士的可行性，包括評估有加油站的可行性、此類車輛可行駛的潛在路線以及對營運成本的影響；
  - (ii) 協助匯達交通集團確定最適合於香港營運的綠能巴士的型號（例如，考慮到香港獨特的地域及氣候等因素）；
  - (iii) 協助匯達交通集團評估及甄選綠能巴士供應商及提供資源及支援服務（例如維修、加油站），並制定應變計劃，以處理供應鏈中斷等事件；
  - (iv) 為推出綠能巴士營運的巴士服務制定策略計劃，例如制定時間表、確定所需資源、規劃綠能巴士沿線道路的基礎設施、升級匯達交通集團的現有物業（例如巴士車廠）以滿足綠能巴士的需求，及確定使用綠能巴士應達到的關鍵績效指標（例如減排）；

- (v) 為負責營運及支持綠能巴士的新業務部門物色合適的人才，或提高現有員工的技能以營運及管理該部門，並應匯達交通集團的要求，在內部團隊建立時提供過渡性人員配置、管理及人力資源支持；
  - (vi) 使匯達交通集團了解綠色能源技術的最新發展，並於協議期內就必要或建議的升級提供意見；
  - (vii) 為培訓及／或相關事宜提供現場工作人員；及
  - (viii) 就綠色／可再生能源相關事宜提供意見。
- 2) 協助匯達交通集團於香港及全球的業務發展及戰略機遇，需要Templewater分析師團隊審查並確定適合匯達交通集團發展及增長的項目，包括：
- (i) 為匯達交通集團的現有業務部門尋找潛在的商機，包括尋找新的投標，並就投標策略提供意見；
  - (ii) 確定匯達交通集團可拓展的新市場及新領域，利用並鞏固匯達交通集團現有的業務記錄；
  - (iii) 於香港及全球尋找潛在的併購機會，並審查及提供意見；
  - (iv) 應匯達交通集團提出的要求，聯絡交易對手，談判交易條款，協調並出席與已確定機會有關的會議；及
  - (v) 針對不同機會，就適當的集資策略(資本及／或債務)提供意見。

**條款：** TW諮詢協議的初始期限為三年，自二零二四年一月一日起生效。於初始期限三年屆滿後，(i)倘TWB Holdings持有全部已發行BTHL股份的5%或以上，則TW諮詢協議的期限將自動延長24個月；或(ii)倘TWB Holdings持有全部已發行BTHL股份少於5%，則TW諮詢協議的期限將由匯達交通選擇是否延長24個月；及(iii)此後，根據訂約方的協定，後期續簽為十二(12)個月。為免生疑問，除上文所述的自動延期外，匯達交通並無義務於該情況下延長TW諮詢協議的期限。

考慮到上述(ii)及(iii)所述延長期限的情況，匯達交通將考慮Templewater所提供服務的性質及質素，包括但不限於(i)Templewater協助匯達交通集團投資營運綠能巴士及加氫站作出的貢獻；(ii)完成城巴第二個加氫站的興建及營運；及(iii)為匯達交通集團的巴士車隊增購至少20輛綠能巴士的採購進度及定價。

**顧問費：** 除償還Templewater因提供服務而合理適當產生的費用外，匯達交通集團根據TW諮詢協議應支付每年20,000,000港元的顧問費，於每三個月的期限內分四期等額支付，以及每年支付一筆5,000,000港元的酌情花紅。

顧問費乃由匯達交通與善水香港經公平磋商後釐定。在釐定顧問費時，訂約方已考慮(包括但不限於)合約期內所提供的服務範疇，及上述Templewater集團在綠色及可再生能源行業的經驗及知識以及善水香港就提供該等服務調動的資源。鑒於綠色及可再生能源的發展日新月異，預期善水香港將投入一支由八至十人不等的隊伍，以跟隨業界的最新發展及為匯達交通集團提供服務。根據本公司所得的資料，善水香港根據TW顧問協議收取的顧問費，與其他按時收費的行業顧問所收取的費用相若。因此，目標集團管理層認為，而本公司亦同意，該費用對目標集團而言屬公平合理。

由於BTHL及匯達交通均為城巴及新巴的控股公司(BTHL由此而註冊成立)，其各自的董事會成員主要由彼等各自的投資者組成。張先生及Nicolas Charles Philippe de Mascarel de la Corbiere先生(「**de Mascarel de la Corbiere先生**」)均為TWB Holdings委任人。於完成後，TWB Holdings將繼續持有全部已發行BTHL股份的30%。TWB Holdings由Templewater I, G.P.控制、提供建議並管理，Templewater I, G.P.由Templewater Holdings Limited全資擁有，而Templewater Holdings Limited則由Investec Bank plc及張先生分別擁有50%的股權。善水香港亦由Templewater Holdings Limited全資擁有。de Mascarel de La Corbiere先生目前是善水香港的董事及Templewater的執行合夥人。於完成後，張先生及de Mascarel de La Corbiere先生將繼續擔任BTHL及匯達交通的董事。

TW諮詢協議(包括其項下顧問費及酌情花紅的付款)是目標集團與Templewater集團在收購協議訂立前已存在的一項安排。TW諮詢協議的各訂約方於收購協議訂立當日至目前並非為本公司的關連人士。根據上市規則第14A章，於完成後，TWB Holdings將成為本公司附屬公司(即BTHL)的主要股東，並被視為本公司附屬公司層面的關連人士。Templewater Holdings Limited，誠如以上所述，作為TWB Holdings的間接控股公司，是TWB Holdings的聯繫公司，因此，將根據上市規則第14A章成為本公司的關連人士。由於善水香港由Templewater Holdings Limited全資擁有，因此，其為Templewater Holdings Limited的聯繫公司，且善水香港將根據上市規則第14A章於完成後成為本公司的關連人士。於完成

後，由於根據上市規則第14A章善水香港因上述的關係成為本公司的關連人士，倘續簽TW諮詢協議，根據上市規則第14A章構成本公司關連交易，本公司將遵守上市規則的所有適用規定。

為管理於完成後經擴大集團及Templewater集團之間的關連交易，本公司須確保經擴大集團及Templewater集團的成員公司之間訂立之任何協議，其條款不得遜於獨立第三方提供之條款，並屬公平合理及符合股東整體利益。

### 電池電動巴士之總框架協議

根據專營權規定，目標集團主要通過公開招標選擇巴士供應商。為過渡至並發展更環保的巴士車隊，城巴在二零二一年六月公開招標採購電池電動巴士（「二零二一年招標」）。威馳騰就二零二一年招標提交標書，並於二零二一年八月獲悉其為中標者之一。二零二二年三月，威馳騰（作為供應商）與城巴（作為買方）訂立第一份框架協議。其後，於第一份框架協議屆滿後，城巴於二零二三年進行第二次公開招標，威馳騰（香港）應此提交標書。經上述招標程序後，威馳騰（香港）獲悉其為此次招標的中標者之一，且城巴（作為買方）與威馳騰（香港）（作為供應商）於二零二三年十月十一日訂立電動巴士採購框架協議。

電動巴士採購框架協議的主要條款如下：

- 主體：** 城巴有權（但無義務）訂購一次或多次最多50輛電池電動雙層巴士（「車輛」），而威馳騰（香港）須根據交付時間表供應該等車輛，惟城巴須於二零二五年十二月三十一日或之前訂購該等車輛。
- 協議期限：** 二零二三年十月十一日至二零二五年十二月三十一日（城巴可下訂單的最後日期）。
- 價格：** 每輛車輛價格（「價格」）如下：
- (i) 於二零二三年十二月三十一日或之前：446,000美元
  - (ii) 於二零二四年一月一日至二零二四年十二月三十一日：447,000美元
  - (iii) 於二零二五年一月一日至二零二五年十二月三十一日：448,000美元

---

## 董事會函件

---

**定價基準：** 每輛車輛的價格應為扣除所有貿易折扣後的淨價；並應包括材料、設備、部件、人工、生產、型式認可檢驗、車輛檢驗、合格證簽發、保險（包括但不限於卸貨港保險、運輸途中保險及保單）、倉儲、運輸、清關、本地交付的費用；任何適用的稅費及關稅；以及將車輛交付至城巴指定地點所需的任何其他成本及費用。

**付款條款：** 威馳騰(香港)須根據協定價格及付款條款就每輛車輛向城巴發出發票，而城巴須根據以下付款條款就每輛車輛的供應向威馳騰(香港)付款：

城巴收到威馳騰(香港)發票後六十(60)個營業日內 車輛價格的10%

城巴收到威馳騰(香港)於車輛底盤鋪設完成後發出的發票及證明上述事項的證據後六十(60)個營業日內 車輛價格的50%

城巴收到威馳騰(香港)於車輛通過城巴的品質控制檢查及車輛檢驗，以及所有必要文件準備就緒且可供城巴取得運輸署發出的車輛登記牌照後發出的發票後六十(60)個營業日內 車輛價格的40%

於最後可行日期，城巴尚未根據電動巴士採購框架協議下單。經TWB Holdings及目標公司確認，選擇威馳騰(香港)為供應商及價格乃根據公開招標程序釐定。招標程序包括由城巴發出投標邀請書，然後由投標者提交投標書。城巴會根據其採用的評分制度，按價格及質素評估準則評審已提交的投標書。總分最高的投標被推薦給城巴董事會考慮及批准，且城巴

與已獲選的投標者就投標書內的中標項目訂立有關協議。有關巴士採購程序之詳情請參閱本通函「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 5.業務 – 採購新巴士」分節。

### 有關威馳騰(香港)的資料

威馳騰(香港)是威馳騰集團公司的一部分。威馳騰集團公司的總部位於中國，主要從事設計及製造零排放商用車輛，提供電池電動車輛及氫燃料電池電動車輛，其產品包括電動及氫動力巴士、客車、卡車、物流車輛及專用車輛。威馳騰是威馳騰集團內的主要營運公司，於二零一九年成立。根據公開可得資料，其產品遠銷海外，包括澳大利亞及日本等國家，於二零二四年二月，其推出香港首輛氫動力三軸雙層巴士，供香港公眾使用。在威馳騰作為獨立第三方於二零二一年招標中提交投標書後，威馳騰集團首次為Templewater集團所知。在二零二二年三月威馳騰與城巴就二零二一年招標簽署首個巴士供應框架後，Templewater決定投資威馳騰集團。於二零二二年六月，Templewater與Ballard Power Systems Inc(一家於納斯達克上市的公司，股份代號：BLDP)帶領完成威馳騰集團的系列A輪投資，而於最後可行日期，Templewater集團控制滙智控股集團有限公司(一家根據開曼群島法律註冊成立的獲豁免公司，為威馳騰集團公司的控股公司)。

根據本公司可得資料，威馳騰(香港)為滙智控股集團有限公司的間接全資附屬公司。Templewater集團透過其於Wisdom Moon (BVI) Limited、TW Moon Limited、Templewater Wisdom A Limited及Templewater Decarb P2 Ltd持有的股權控制滙智控股集團有限公司，該等公司合共持有滙智控股集團有限公司全部已發行股份的約58.63%。Wisdom Moon (BVI) Limited、TW Moon Limited、Templewater Wisdom A Limited及Templewater Decarb P2 Ltd均由Templewater Holdings Limited控制。截至最後可行日期，據董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，滙智控股集團有限公司的股東(包括上文所披露的由Templewater控制的股東)及彼等各自的最終實益擁有人均為獨立第三方。

截至最後可行日期，據董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，張先生及Investec plc均為Templewater Holdings Limited的最終實益擁有人，各自實益擁有Templewater Holdings Limited全部已發行股份的50%。

電動巴士採購框架協議是目標集團與威馳騰(香港)在收購協議訂立前已存在的安排，而電動巴士採購框架協議的訂約方於收購協議訂立當日至今並非本公司的關連人士。由於電動巴士採購框架協議屬框架協議，城巴可根據協議條款於協議期內向威馳騰(香港)訂購電池電動巴士。如上所述，於完成後，TWB Holdings將成為本公司附屬公司(即BTHL)的主要股東，並被視為本公司附屬公司層面的關連人士，而Templewater Holdings Limited將根據上市規則第14A章成為本公司的關連人士，且由於威馳騰(香港)為Templewater Holdings Limited的聯繫公司，因此威馳騰(香港)將成為本公司的關連人士，且經擴大集團成員公司與威馳騰(香港)之間的交易將根據上市規則第14A章構成本公司關連交易。由於購買電池電動巴士屬資本性質，該等交易並不屬於上市規則第14A.31條項下的持續關連交易範疇內。於完成後，本公司就向威馳騰(香港)購買巴士將遵守第14章及第14A章的相關規定。為管理經擴大集團及威馳騰集團於完成後的關連交易，本公司須確保經擴大集團及威馳騰集團的成員公司之間訂立之任何協議，其條款不得遜於獨立第三方提供之條款，並屬公平合理及符合股東整體利益。

### 有關ABL的資料

ABL為一家投資控股公司及主要從事向匯達交通及其附屬公司提供管理服務。ABL為Ascendal Holdings Limited(Ascendal Group Limited的母公司)的全資附屬公司。Ascendal Group Limited自二零二零年起獲BTHL委聘，為BTHL及其附屬公司提供車隊管理及營運服務以及戰略諮詢。

Ascendal Group Limited別樹一格，旨在就如何認知、接受及提供公共交通實施世界級解決方案。其創始人及執行主席Adam Daniel Leishman先生(「Leishman先生」)在若干世界先進城市(包括倫敦及新加坡)的轉型中擁有出色的公共交通往績記錄。於二零一三年，Leishman先生為Tower Transit的聯合創始人，並作為Ascendal Group的行政總裁領導業務發展，期間該公司在倫敦及新加坡取得快速增長及成功，並於二零一七年獲授英國專業國際公司年度大獎(British Expertise International Company of the Year Award)。Ascendal Group Limited於四大洲開展項目，涉及運輸、基礎設施投資、戰略諮詢及城市發展。ABL由一個其受益人包括Leishman先生及其家人的信託最終全資擁有。截至最後可行日期，據董事深知、全悉及確信，ABL及其最終實益擁有人均為獨立第三方。於完成後，ABL將不再持有BTHL任何股權。

---

## 董事會函件

---

Ascendal Group自二零二零年收購事項起向BTHL(及其附屬公司)提供車隊管理及營運服務相關的戰略諮詢服務，其為收購公司，一直為二零二零年收購事項的投資者控股公司(即TWB Holdings、ABL及Glorify)。有關二零二零年收購事項的背景資料請參閱上文「緒言」一節。Ascendal Group Limited根據於二零二零年十二月訂立的經營合夥協議開始為BTHL提供顧問服務，該協議其後被車隊管理經營協議(經修訂，其期限於二零二一年二月開始)(「Ascendal安排」)取代，該協議利用Ascendal團隊(包括但不限於Leishman先生)於公共交通領域的營運經驗。該等安排旨在(i)建議投資者透過BTHL鑒別改善表現及滿足預算的策略；(ii)建立緩解專營權風險及保護BTHL及其投資者投資的架構；(iii)提供業務改善及全面改革服務，同時就相關巴士專營權的續期進行磋商；及(iv)發揮更高層次的全面監督作用，以建立永久性結構，為投資者的未來機遇做準備。根據Ascendal安排提供的服務分為兩個階段。第一階段於Ascendal安排的首兩年進行，現已完成，Ascendal在第一階段的職責包括但不限於，在談判專營權續約的同時，領導目標集團完成業務改進及檢修階段，確保目標集團的業務按照專營權協議的要求營運，在合理可能的情況下，代表目標集團降低風險，並使目標集團的業務達到目標預算。Ascendal安排目前處於第二階段，該階段Ascendal的職責包括但不限於，BTHL遵守目標集團持有的專營權及其他經營許可，確保目標集團的業務按照專營權的要求營運，代表BTHL降低風險，以及業務達到目標預算。Ascendal安排於二零二一年二月十六日開始並預計將持續至二零二六年二月十五日。

根據Ascendal安排的規定，Ascendal在協定期的首兩年每年收取1,800萬港元的管理費，協定期的第三年(二零二三年二月十六日至二零二四年二月十五日期間)收取800萬港元，協定期的第四年(二零二四年二月十六日至二零二五年二月十五日期間)收取700萬港元，協定期的第五年(二零二五年二月十六日至二零二六年二月十五日)收取600萬港元。Ascendal安排項下的管理費主要用於支付為該安排聘請的高級管理人員以及根據Ascendal安排提供服務的其他Ascendal團隊成員的費用，包括Ascendal團隊最初搬遷至香港及／或於香港長期停留所用的費用，以及反映Ascendal根據其經驗提高巴士營運效率作出的預期貢獻的議定金額。可根據Ascendal(及其代表)在Ascendal安排下的表現酌情支付花紅。由於Ascendal安排下的服務是由Ascendal通過其指定代表提供的，所有與員工相關的成本實際上都將由Ascendal承擔，目標集團的成本將僅限於管理費。BTHL亦須向Ascendal支付

Ascendal或其代表於協議期內就提供服務所產生的定額津貼，首兩年為每年100萬港元，第三年(二零二三年二月十六日至二零二四年二月十五日期間)為445,000港元，第四年(二零二四年二月十六日至二零二五年二月十五日期間)為389,000港元，及第五年(二零二五年二月十六日至二零二六年二月十五日期間)為333,000港元。

鑒於Ascendal Group及Leishman先生於上述公共交通領域之經驗及往績記錄，目標集團亦現與彼等合作(包括但不限於訂立合資企業安排)，共同探索及尋找新商機、新市場及領域，以便目標集團能夠向東南亞和中東等地拓展。於最後可行日期，Leishman先生為BTHL、匯達交通、城巴、新巴及匯達傳媒各自的董事。

### 上市規則的涵義

由於有關收購事項的一項或多項適用百分比率(定義見上市規則)超過100%，根據上市規則第14章，收購事項構成本公司的一項非常重大收購事項。此外，上市委員會決議，收購事項為上市規則第14.06C條項下的極端交易，不適用於上市規則第14章的反收購規定。因此，收購事項須遵守上市規則第14章所載的申報、公告、通函、股東批准及會計師報告規定。本公司須根據與招股章程標準相若之加強披露擬備交易通函。英高已就收購事項獲委任為本公司財務顧問，並對目標集團進行盡職審查。

就戰略購買而言，倘發生，(i)單獨而言，所有適用百分比率(定義見上市規則)超過5%(但低於25%)，將構成上市規則第14章項下本公司的須予披露交易(但並非為極端交易或反收購)，及(ii)與過往交易合併時，一項或多項適用百分比率(定義見上市規則)超過25%(但低於100%)，合併而言，將構成上市規則第14章項下本公司的主要交易(但並非為極端交易或反收購)。由於本公司已遵守過往交易的主要交易規定，因此，戰略購買(倘發生)將毋須通過與過往交易合併進行重新分類。倘發生戰略購買，本公司將根據上市規則適用規定適時作出公告。

由於行使認購期權由買方酌情決定，因此在對TWB Holdings向買方授出認購期權須予公佈交易進行分類時，僅須考慮其溢價。由於認購期權將以零代價授出，根據上市規則第14.75(1)條計算的適用百分比率低於5%，因此，單獨而言，根據上市規則第14章，授出認購期權並不構成本公司的須予公佈交易。

---

## 董事會函件

---

由於行使認沽期權並非由買方酌情決定，根據上市規則第14.74(1)條，買方向TWB Holdings授出認沽期權將被視為已行使認沽期權。為說明用途，假設自完成日期起至認沽期權期間結束，全部已發行BTHL股份未發生任何變化，倘Glorify未行使認購期權，且於認沽期權期間結束時有關全部已發行BTHL股份的30%的認沽期權由TWB Holdings悉數行使，則認沽代價將由買方支付18.75億港元。基於以上所述，由於根據上市規則第14.07條計算有關授出認沽期權的一項或多項適用百分比率超過100%，因此，單獨而言，根據上市規則第14章，授出認沽期權構成本公司的一項非常重大收購事項。

本公司(透過買方)可決定行使認購期權。由於行使認購期權以及授出並行使認沽期權屬有關收購事項安排的一部分，根據上市規則第14章，彼等將與收購事項合併。代價2,722,045,000港元、遞延付款利息144,375,000港元、額外利息146,250,000港元及最高認沽代價1,875,000,000港元(假設Glorify並未行使認購期權，而TWB Holdings於認沽期權期間結束時就全部已發行BTHL股份的30%悉數行使認沽期權)的總額為4,887,670,000港元。由於收購事項構成上市規則第14.06C條項下的極端交易，故行使認購期權以及授出並行使認沽期權(與收購事項合併時)構成前述的極端交易。

因此，除尋求股東批准授出認沽期權外，本公司亦會根據上市規則第14.76(2)條於股東特別大會上尋求股東批准行使認購期權及認沽期權。

因此，倘收購事項完成，行使任何認購期權或認沽期權(視情況而定)將毋須獲得股東的任何進一步批准，惟就此作出進一步公告說明除外。

據董事作出一切合理查詢後所深知、全悉及確信，概無股東於收購事項及其項下擬進行的交易(包括收購協議、戰略購買、特別授權、新股東協議、授出認購期權及認沽期權，以及行使認購期權及認沽期權)中擁有重大權益，股東概毋須於股東特別大會上放棄投票。

### 暫停辦理股份過戶登記

股東特別大會預定於二零二四年七月十七日(星期三)舉行。為釐定出席股東特別大會並於會上投票的權利，本公司將於二零二四年七月十二日(星期五)至二零二四年七月十七日(星期三)(包括首尾兩日)期間暫停辦理股份過戶登記，該期間不會辦理任何股份過戶登

記手續。為出席股東特別大會並於會上投票，所有已填妥的股份過戶文件連同有關股票須於二零二四年七月十一日(星期四)下午四時三十分前，送交本公司之香港股份過戶登記分處卓佳秘書商務有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)辦理登記手續。

### 股東特別大會

股東特別大會通告載於本通函第EGM-1至EGM-3頁。

根據上市規則，除主席以誠實信用之原則決定容許純粹有關程序或行政事宜的決議案以舉手方式表決外，股東於股東大會上作出之所有表決必須以投票方式進行。有關投票結果之公告將於股東特別大會後由本公司按照上市規則所規定之方式刊發。

本通函隨附股東特別大會適用之代表委任表格，而該代表委任表格亦已刊登於香港交易及結算所有限公司網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))及本公司網站([www.hansenergy.com](http://www.hansenergy.com))。閣下必須按代表委任表格印備之指示填妥及簽署，並最遲於股東特別大會或其續會指定舉行時間四十八小時前(即不遲於二零二四年七月十五日(星期一)上午十時三十分前)交回本公司之香港股份過戶登記分處卓佳秘書商務有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，方為有效。填妥及交回代表委任表格後，閣下屆時仍可依意願親身出席股東特別大會及其任何續會，並於會上投票。在此情況下，代表委任表格即被視為撤回論。

### 推薦建議

董事(包括獨立非執行董事)認為，收購協議、特別授權、新股東協議及其項下擬進行交易的條款按一般商業條款訂立，誠屬公平合理，而收購事項亦符合本公司及股東的整體利益。董事推薦股東投票贊成擬於股東特別大會提呈批准收購協議、新股東協議及其項下擬進行交易及授出特別授權的普通決議案。

---

## 董事會函件

---

### 其他資料

謹請閣下垂注本通函附錄及股東特別大會通告所載的其他資料。

收購事項的完成須待本通函「先決條件」一段所載的條件獲達成後方可作實，而有關條件未必一定獲達成。因此，收購事項未必會進行。本公司股東及有意投資者於買賣或考慮買賣股份或本公司其他證券時務請審慎行事。

此 致

列位股東 台照

承董事會命  
**Hans Energy Company Limited**  
漢思能源有限公司  
行政總裁兼執行董事  
楊冬  
謹啟

二零二四年六月二十一日

## 有關收購事項的風險

完成須待收購協議所載先決條件達成後方為作實，且完成未必會如預期般進行，或根本不會進行。若干該等先決條件涉及第三方(包括相關監管機構)之行動及決定，而這不受收購協議訂約方控制。本公司無法向其股東保證收購協議所載之所有或任何先決條件將會達成或如預期般完成，或根本不會進行。有關詳情請參閱本通函「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款」一節。

此外，根據收購協議，部分代價將由遞延付款支付，而Glorify於完成後分期支付該筆遞延付款。完成後，買方亦預計根據新股東協議於行使認購期權及／或認沽期權後支付認購代價及／或認沽代價。有關代價、認購期權及認沽期權的進一步詳情，請參閱「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 代價」及「董事會函件 – 收購事項 – 收購協議之主要條款 – 新股東協議 – Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權」。此外，正如「董事會函件 – 對本集團的財務影響 – 對資產及負債的潛在影響」一節所述，由於支付意向金及第二筆現金付款及於二零二四年十二月三十一日或之前到期的部分遞延付款，經擴大集團將擁有流動負債淨值。本集團擬動用經擴大集團的內部資源及借貸以支付餘下部分的代價。然而，本公司無法向其股東保證，本公司將來能夠以商業上令人滿意的條款獲得充足的融資(股權或債務)或產生足夠的現金流量，以支付遞延付款、認購代價及／或認沽代價(包括相關應計利息)。

## 有關目標集團業務及行業之風險

**概不保證目標集團專營巴士業務的乘客量會恢復到COVID-19之前的水準。**

於二零二零年一月香港報告首宗COVID-19確診病例。自此，COVID-19於香港多輪爆發，政府已公佈若干措施，包括旅行限制及安全距離措施，以減低本地傳播風險，對目標集團的專營巴士業務及經營業績(包括營業紀錄期內的乘客量)造成重大不利影響。

於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，目標集團專營巴士業務的乘客量分別為3.220億人次、2.765億人次及3.397億人次。隨著COVID-19疫情趨於穩定，以及香港於二零二三年三月取消佩戴口罩規定，香港已開始恢復正常。然而，因為乘客

量受多種因素影響，包括但不限於乘客的出行習慣、乘客對不同交通工具的偏好、來自其他交通服務供應商的競爭(詳情見下文)、巴士路線規劃及頻率、票價以及目標集團巴士網絡內的人口變化，概不保證目標集團的乘客量會恢復至COVID-19前的水準(鑒於截至二零一九年十二月三十一日止年度的乘客量為3.943億人次)。此外，倘若香港大規模爆發任何新的COVID-19或其他流行病，可能會導致實施新的旅行限制、安全距離措施及檢疫安排，這可能對香港經濟造成重大不利影響，並可能導致香港市民的巴士乘客量及出行班次減少，進而可能對目標集團的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

**目標集團於香港從事競爭激烈的行業，來自其他交通服務供應商的競爭可能會對目標集團造成不利影響。**

目標集團與其他交通服務供應商競爭，主要包括列車、其他專營巴士營辦商、公共小巴營辦商，以及非專營巴士、電車及渡輪營辦商及的士。目標集團的部分競爭對手可能具有若干優勢，包括但不限於經營歷史悠久、融資能力不同及交通網絡發達。儘管目標集團就全面的巴士路線規劃、低班次失誤率、速度、可靠性及舒適性而言具有競爭優勢，但亦面臨來自其他交通服務供應商的重大挑戰，例如列車網絡的擴展。根據政府於二零一七年六月發佈之公共交通策略研究，儘管政府確認專營巴士對公共交通體系中影響重大，但其亦重申鐵路是香港公共交通系統的支柱(近期於二零二三年七月立法會交通事務委員會討論的《政府交通及運輸策略研究的最新進展》中重申)，而其他公共交通工具(例如非專營巴士、公共小巴及電車)將繼續發揮補充作用。未來列車網路的擴展(例如屯馬線屯門南延線)可能會對沿線的巴士線路的收入及乘客量造成不利影響。例如，於二零二二財政年度，東鐵線過海段於二零二二財政年度開通，對目標集團的乘客量造成影響。

由於目標集團的巴士專營權屬非獨家性質，倘具備適當技能、當地經驗、巴士車隊、僱員、持有所需的設備、資金，以及獲政府授予所需的專營權，則新參與者可能有意加入該行業。面對來自其他公共交通營辦商的激烈競爭，目標集團必須以具競爭力的票價提供優質服務，以維持及擴大其市場份額。若競爭大幅加劇，經營利潤及市場份額或會減少，進而會對目標集團的盈利能力及經營業績造成不利影響。

目標集團受到政府施加的廣泛監管審查及規定，如未能遵守該等審查及規定可能導致目標集團未來的業務活動受到處罰、限制及禁止，或暫停或撤銷目標集團的專營權及牌照，進而可能對目標集團的業務、財務狀況、營運及前景造成重大不利影響。

政府通過《公共巴士服務條例》及根據《公共巴士服務條例》授出專營權，以系統地規管及監察專營巴士服務。城巴作為巴士專營權的專營公司，須在專營期間的任何時間，根據《公共巴士服務條例》的規定，隨時維持適當及高效的公共巴士服務以令署長滿意。倘若城巴未能提供適當及高效的公共巴士服務，並未能遵守《公共巴士服務條例》及專營權的規定，行政長官會同行政會議可對城巴施加罰款，或撤銷其經營任何指定路線或專營權的權利。有關《公共巴士服務條例》及專營權要求的進一步詳情，請參閱本附錄「3. 監管概覽 – 有關香港公共巴士服務的法律及法規」一節。

雖然政府已授予目標集團的巴士專營權，合併專營權於二零二三年七月一日生效，而城巴二零二三年（專營權二）已於二零二三年五月一日生效，但不能保證政府不會行使上述撤銷權。倘若目標集團的巴士專營權或其他牌照（例如客運營業證或旅行社牌照）被暫時吊銷或撤銷，其將無法經營其專營巴士業務或其他業務（例如非專營巴士業務及旅行社業務），因此無法從相關業務分部產生收入，這可能對其業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。

**目標集團專營巴士業務提高票價的能力及盈利能力受限於多項因素或限制。**

概不保證目標集團的乘客量將會增加或維持不變，亦不能保證目標集團會收取更高的票價以彌補任何增加的營運成本或提高盈利能力。儘管目標集團可向政府提交提高巴士專營權票價的申請，但其提高票價的能力受限於票價調整安排項下的機制。於評估巴士票價調整時，政府會考慮(i)自上次票價調整以來的營運成本及收入變化；(ii)對未來成本、收入及回報的預測；(iii)需要向專營巴士營辦商提供合理的回報率；(iv)公眾的接受程度及負擔能力；(v)所提供服務的質量及數量；及(vi)可支持票價調整率公式的結果，其已考慮成本要素價格的變動及專營巴士行業生產效率的提升。因此，概不保證目標集團能適時提高票價以彌補任何不斷上升的營運成本。

就專營巴士營辦商的盈利能力而言，政府將參考巴士行業的加權平均資本成本，以營辦商的固定資產平均淨值（「**固定資產平均淨值**」）回報率計量相關專營巴士營辦商的合理回報率。票價調整安排訂明回饋乘客之安排，當營辦商的固定資產平均淨值回報率超過觸發水平（現時設定為8.7%，即巴士行業的加權平均資本成本）時，專營巴士營辦商須通過票價優惠，按50：50的基準與乘客分享高於觸發水平的利潤。乘客的利潤份額維持為「乘客回饋餘額」，以方便提供巴士票價優惠。因此，目標集團提高盈利能力的的能力受限於政府設定的上述上限。政府日後可能會提高或下調城巴固定資產平均淨值回報率，倘若政府下調上述回報率，目標集團的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

**目標集團於營業紀錄期內曾獲得政府補貼，部分補貼屬非經常性，概不保證目標集團將繼續按類似水平獲得政府補貼或根本無法獲得政府補貼。**

目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別確認約1.01億港元、3.207億港元及830萬港元的政府補貼。政府補貼主要包括：(i)因COVID-19疫情爆發，政府支援以緩解營運壓力，主要包括燃料成本補貼、定期維修及維護成本補貼、專營及非專營巴士的一次性補貼，「保就業」計劃及創造職位計劃的工資補貼；(ii)對三輛混合動力巴士及十輛電動巴士使用壽命確認的政府補助；及(iii)租賃負債與COVID-19相關的租金寬減（不適用於二零二三財政年度）。有關目標集團所獲政府補貼及補助的詳情，請參閱本附錄「7.管理層討論及分析 – 有關綜合損益表主要項目的討論 – 其他收入 – 政府補貼」一節。

由於目標集團的政府補貼屬非經常性，目標集團未必能按類似水平獲得上述或其他形式的政府補貼，或根本無法獲得政府補貼。倘若政府措施或政策發生任何變化，導致目標集團所接受的政府補貼暫停、大幅減少或終止，目標集團的業務、財務狀況及經營業績可能受到重大不利影響。

難以招聘到足夠勞工(包括巴士車長)，可能會妨礙目標集團遵守專營權要求，並破壞未來的業務策略。

根據合併專營權、城巴二零二三年(專營權二)及《公共巴士服務條例》的要求，巴士專營權專營公司應保持適當及高效的巴士服務。此外，通過招聘更多巴士車長以擴充目標集團的勞動力資源是目標集團的業務策略之一，以維持目標集團目前的人員需求及擴展巴士路線網絡。然而，香港的專營巴士行業一直面臨勞動力短缺及勞動力老化的問題。為管理勞動力風險，目標集團採用多種方式招聘及挽留合資格的巴士車長，包括轉介機制、迎新獎金、具競爭力的薪酬及附加福利，以及持續培訓等。然而，目標集團仍可能難以招聘足夠勞工(包括巴士車長)，以維持低班次失誤率以及適當及高效的巴士服務，以及實施目標集團未來擴展巴士網絡的業務策略。在招聘足夠勞工(包括巴士車長)以實施目標集團的未來業務策略方面，任何重大困難均可能對目標集團成功發展目標集團業務的能力造成不利影響，進而可能對目標集團的業務、財務狀況及／或經營業績造成不利影響。

**概不保證專營巴士在使用政府收費隧道及道路時可繼續獲豁免收費。**

自二零一九年二月起，根據《行車隧道(政府)規例》(香港法例第368A章)第12(3)條，專營巴士在使用政府收費隧道及道路時可獲豁免收費。各專營權均設立了一個儲備金，即專營巴士豁免隧道費基金，以保持通行費的節省。當城巴作為專營巴士營辦商申請提高票價，而行政長官會同行政會議認為有合理需要提高票價時，豁免隧道費基金的餘額將作為豁免隧道費基金的收入發放，以減輕乘客所承擔的票價增加幅度，與其他專營巴士營辦商一樣。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別從豁免隧道費基金中獲得收入約7,790萬港元、6,940萬港元及1.028億港元。如專營巴士營辦商並無面臨票價增加的壓力，而節省的隧道費超過政府設立的豁免隧道費基金相關上限，則超出部分會通過適當的票價優惠安排向乘客分發。

倘若目標集團日後不再獲豁免繳付該等隧道費，目標集團的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

概不保證公共交通票價優惠計劃及長者票價優惠計劃會繼續推行。

儘管公共交通票價優惠計劃為香港長者及合資格殘疾人士提供優惠，令彼等以優惠票價2港元乘坐指定公共交通工具，但可被視為政府向專營巴士營辦商提供的支持，因為該計劃可能會增加目標集團的乘客量，且政府於扣除專營巴士營辦商提供的任何優惠減去合資格受惠人每程支付的統一2港元票價後向專營巴士營辦商發還實際適用的票價。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度從公共交通票價優惠計劃確認的票價收入分別約為1.449億港元、2.955億港元及4.159億港元。

此外，根據長者票價優惠計劃，城巴為長者提供自願票價優惠，可獲豁免繳付汽車牌照年費，並獲發還就政府土地支付的租金，以抵銷根據該計劃所扣除的收入。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度從長者票價優惠計劃確認的票價收入分別約為5,070萬港元、5,040萬港元及7,480萬港元。

然而，概不保證政府會繼續推行公共交通票價優惠計劃及長者票價優惠計劃，或有關豁免及發還款項保持不變。倘若政府措施或政策發生任何變化，導致目標集團應收取的費用豁免或發還款項暫停、大幅減少或終止，其業務、財務狀況及／或經營業績可能受到不利影響。

**目標集團的債務可能會對其流動資金及盈利能力造成重大不利影響。**

目標集團有重大債務，尤其是與二零二零年收購事項有關的債務。於二零二三年十二月三十一日，目標集團的總債務(銀行貸款及遞延付款的總和)約為20.693億港元，資本負債比率(按負債總額除以權益總額再乘以100%計算)為336%。目標集團按期償還目標集團債務及維持目標集團流動資金的能力將很大程度上取決於目標集團未來的經營業績及現金流量，而現金流量取決於眾多因素，例如對專營巴士服務的市場需求及來自其他運輸服務供應商的競爭。無法保證目標集團未來會繼續產生足夠的現金流量來償還其債務。倘目標集團無法及時支付部分或全部該等債務，則目標集團可能需要與貸款人重新協商或獲得額外的股權或債務融資。無法保證該等替代方案中的任何一種均能以令人滿意的條款實施。因此，目標集團的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

目標集團於過往曾蒙受虧損，而這種情況在未來可能會持續。

目標集團於過往曾產生淨虧損，且日後未必能實現或保持盈利或正現金流量。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別錄得淨虧損約2.206億港元、2.066億港元及7,360萬港元。於可預見的未來，隨著目標集團繼續發展業務、購置新巴士、服務質素提升投資、開發服務產品及提高品牌知名度，目標集團的營運成本及開支可能會增加。任何該等投入均可能產生大量的資本投資及經常性成本，使得收入及成本結構不同，並且需要花費時間以實現更高的盈利。由於宏觀經濟及監管環境的變化以及競爭動態，目標集團未來亦可能繼續產生淨虧損。倘若目標集團繼續蒙受虧損，目標集團可能須以股權或債務融資方式融資，而該等融資未必能以理想的價格提供，或根本無法提供。

**燃料成本的變動可能會降低目標集團的盈利能力。**

燃料價格波動可能會降低目標集團的盈利能力。燃料對專營巴士行業而言是相當大的成本。因此，燃料價格的上漲可能會增加目標集團的成本。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別錄得燃料及燃油開支約2.035億港元、3.083億港元及4.502億港元。倘若目標集團的乘客量及收費水準未能彌補不斷上升的燃油成本，其盈利能力可能會受到不利影響。燃料成本可能會大幅波動，並受到許多目標集團無法控制的經濟及政治因素的影響，主要包括產油地區的政治不穩定及地緣政治格局。

為降低燃料價格變動的風險，目標集團已對沖部分風險。然而，這僅有助於降低但並不能消除燃料價格上漲的影響。

**員工成本及應付分包商的費用增加可能會對目標集團的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。**

於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，目標集團的員工成本分別約為17.206億港元、16.696億港元及17.876億港元，為目標集團營運成本的單一最大組成部分，分別佔目標集團營運成本約54.5%、52.9%及53.0%。此外，目標集團已將若干職能外包予分包商，包括巴士清潔及加油、車廠及其他設施、巴士車廠及其他設施的保安服務、配套資訊科技系統及機器的維修及維護、從巴士收取現金車費的現金運輸服務，以及與廣告有關的製作及安裝。於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，目標集團的分包成本總額約為1.169億港元、1.321億港元及1.689億港元，分別佔目標集團營運成本約3.7%、4.2%及5.0%。

為維持及提高目標集團的盈利能力，控制及管理其員工成本及分包成本對目標集團而言至關重要。然而，出於各種原因，目標集團面臨有關員工成本及分包成本日益增加的壓力。香港的最低工資近年持續上升，導致其員工成本及支付予分包商費用的壓力增大。倘若目標集團未能增加巴士票價或未能改善其營運效率以補償較高的員工成本，則目標集團的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

**隨著目標集團巴士車隊的老化，目標集團的營運成本及資本開支日後可能增加，對目標集團的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。**

一般而言，保持巴士處於良好運行狀態的成本隨著巴士的使用年限而增加。隨著目標集團的巴士車隊老化，目標集團的維修及維護成本將增加。與近期生產的巴士相比，舊巴士通常燃油效率較低，且維護成本更高。此外，包括城巴在內的專營巴士營辦商已承諾於巴士使用年限滿18年之前更換巴士，以維持為出行市民提供適當及高效的專營巴士服務。使用年限滿18年及以上的巴士通常不允許在道路上行駛。這可能需要額外的資本支出以儘早或正常更換巴士。目標集團無法保證，隨著目標集團巴士車隊的老化，市場狀況將證明該等開支屬合理，或使目標集團能夠在其剩餘使用年限內營運目標集團的巴士以產生盈利。

**目標集團收購更多巴士及目標集團招聘更多巴士車長後，折舊開支及員工成本潛在增加可能對目標集團的盈利能力造成重大不利影響。**

目標集團將於二零二三年進行專營權合併，預期可重整資源、員工及巴士路線，而不時添置新巴士，特別是環保及符合乘客期望的巴士，以及增聘巴士車長以填補現時巴士車長不足的情況，改善服務質素，並配合政府推動綠色運輸(包括過渡至零排放巴士車隊)、舒緩空氣污染及減少碳排放的策略和措施，亦是目標集團的業務策略之一。倘目標集團收購更多巴士及招聘更多巴士車長，目標集團可能產生更高的折舊開支及員工成本。

目標集團於其招聘及留住員工時可能需要支付更高的薪資，這導致目標集團員工成本增加。此外，員工人數增加亦將增加目標集團的相關成本，如與培訓及強積金供款有關的成本。倘未來無法招聘及留住合資格僱員，可能會延緩目標集團業務增長。

目標集團的成功取決於其留住核心管理團隊及招聘、培訓以及留住合資格員工的能力。

目標集團的持續成功高度依賴於其核心管理團隊及關鍵僱員的努力。倘目標集團的任何核心管理團隊成員及關鍵僱員離開，而目標集團無法及時聘用及整合合資格替補人員，其業務、財務狀況及／或經營業績可能會受到重大不利影響。有關目標集團核心管理團隊的進一步資料，請參閱本附錄「6. 核心管理團隊」一節。此外，目標集團未來的業務增長將部分取決於其吸引及留住其業務各方面的合資格員工的能力，包括但不限於巴士車長、企業管理層及巴士車隊管理人員。倘目標集團無法吸引及留住合資格員工，其發展可能受限，且業務、財務狀況及／或經營業績可能會受到重大不利影響。

目標集團的業務需要大量資金，並面臨利率變動的影響，包括(其中包括)其借貸利率可能長期升高。如果目標集團在需要時無法以商業上令人滿意的條件獲得額外資本，其發展前景和未來盈利能力可能會受到不利影響。

目標集團每年都有大量的資本支出，用於維護、更新和更換其營運資產和基礎設施，如巴士、巴士轉乘站的站長室、輔助車輛、技術和系統、車廠和設施。此外，在對設施進行新的升級和購置新巴士時，也會產生大量資本支出。目標集團的大部分營運現金流量用於支付該等資本支出。倘目標集團無法從營運現金流量和外部來源為資本支出提供資金，則需要減少資本支出。這將限制目標集團的發展能力，而且隨著時間的推移，可能會降低其所提供服務的質量和可靠性。

此外，目標集團已按浮動利率借入並預計將繼續借入大筆款項。因此，目標集團可能會受到利率變動的影響，包括(其中包括)借貸利率可能長期升高。為了減少利率變動的風險，目標集團通常會對部分風險進行對沖。然而，這僅有助於減少而無法消除利率變動的影響。

目標集團在專營權合併後的業務、員工及巴士路線重組以及其他業務計劃及戰略可能無法在預期時間內或在預計預算內取得成功或實現。

於營業紀錄期，城巴營運兩個獨立的專營權，即城巴(專營權一)及城巴(專營權二)，而新巴營運一個專營權，即新巴專營權。城巴(專營權一)及新巴專營權合併成合併專營權，於

二零二三年七月一日生效。專營權合併可使目標集團減少每日營運的輕型里數。在專營權合併前，由於專營權之間未能共享資源，巴士須長途跋涉，才能抵達專營權車廠或路線的起點／終點，因此大部分行車里數均被視為輕型里數(不產生收入)。專營權合併預計將產生提高效率的效果，通過消除一些重複的線路來降低直接營運成本，允許在減少巴士數量的情況下在熱門線路上增加巴士班次，從而提高燃油效率，並簡化維修和維護工作。

此外，BTHL集團亦可從其他多項協同效益及更有效率的資源使用中受惠。專營權合併後，城巴或能以不同方式調配司機，減少所需的超時工作開支，並改善巴士車長的輪值安排。

然而，目標集團的資源重組、計劃和戰略可能會受到風險的阻礙，包括但不限於本章節其他地方提及的風險。概不保證目標集團在調配目標集團的管理和財務資源後，能夠成功維持或增加目標集團的市場份額或成功發展目標集團的業務。

此外，如上文所述，目標集團的業務策略之一是購置和發展環保巴士車隊，以配合政府推廣綠色交通和減少碳排放的措施。然而，尚不確定目標集團能否按計劃、在預期的時間內或以預期的成本推出和實施該業務策略。

倘不能保持目標集團目前的市場地位或不能實施目標集團的計劃，目標集團的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

**政府可對目標集團的專營巴士業務施加重大影響，並可能促使目標集團作出決策、修改業務範圍或施加新的義務，而其未必符合目標集團的最佳利益。本通函所載的政府政策、意向、取向、看法、預期、推算、預測及意見日後可能會有所變更或修訂。**

根據《公共巴士服務條例》，政府有權委任不超過兩名人士為政府委任董事，而該等人士須代表政府。政府委任董事有權參與專營公司及城巴等專營公司董事會的會議。因此，政府可在很大程度上影響目標集團專營巴士業務的主要商業決定及策略。

目標集團亦與其他專營公共交通系統營辦商(政府有權委任該等營辦商的若干董事會成員)競爭。因此，政府可能會利用其能力影響目標集團的專營巴士業務及／或目標集團競爭

對手的業務(無論是通過持股權益、董事會代表或通過監管)，而這種方式可能不符合目標集團的最佳利益。

本通函所載的政府政策、意向、取向、看法、預期、推算、預測及意見，例如專營巴士在公共運輸規劃中擔當重要角色的定位，日後可能會變更或修訂。政府亦可能採取新政策及制定新法例，內容有關專營巴士服務、環境、僱傭及安全事宜，可能導致目標集團的營運成本增加，或對目標集團的業務造成不利影響。

**工業行動或罷工可能會對目標集團的業務造成重大不利影響。**

於營業紀錄期，目標集團並無遭遇任何對目標集團於香港的業務造成重大干擾的罷工行動或其他重大勞工糾紛。

於最後可行日期，目標集團僱員主要參與其自身的勞資關係諮詢委員會(即城巴各部門勞資協商會，其並非為根據《職工會條例》(第332章)註冊的工會)及以下工會組織：(i)汽車交通運輸業總工會城巴分會(一個根據《職工會條例》(第332章)註冊的工會)；(ii)匯達交通服務有限公司(城巴)職工會(前稱為「新世界第一巴士公司職工會」)(一個根據《職工會條例》(第332章)註冊的工會)；及(iii)城巴有限公司職工會(一個根據《職工會條例》(第332章)註冊的工會)。

首先，無法保證未來不會發生要求增加福利及／或利益的工業行動或罷工。其次，此類工業行動或罷工可能會對目標集團的業務、財務狀況及／或經營業績造成不利影響。

就目標集團的非專營巴士營運及廣告服務而言，目標集團的客戶亦可能考慮任何因上述行動或罷工而引致的服務延誤或未能如期提供服務的情況，因而影響目標集團日後投標的中標機會。

**任何有關目標集團的負面宣傳或對目標集團品牌或聲譽的損害，均可能對目標集團的業務、市場份額及經營業績造成重大不利影響。**

目標集團相信，作為專營及非專營巴士服務及廣告服務供應商，建立良好的品牌及聲譽對目標集團的業務及競爭力至關重要。目標集團的「城巴」和「新巴」品牌的知名度及聲譽，以及成功維護和提升其品牌及聲譽，已經並將繼續為其成功和發展作出重大貢獻。任何負面

觀感及宣傳(不論是否有理據支持),例如與乘客體驗及所提供的服務、其品牌知名度及認可度有關的投訴及事件,以及實際或觀感上目標集團的服務質素下降,均可能損害其聲譽及減低其品牌價值,從而導致乘客或客戶流失。

隨著社交媒體使用的增加,負面宣傳可以迅速而廣泛地傳播,使目標集團越來越難以作出有效回應和緩解。公眾對目標集團業務的負面看法,即使與事實不符或基於個別事件,亦可能破壞目標集團已建立的信任和信譽,並對目標集團吸引乘客或新客戶或留住目標集團現有乘客或客戶的能力產生負面影響。

**倘目標集團未能遵守適用的反腐敗和反賄賂法律,目標集團的聲譽可能會受到損害,目標集團可能會受到處罰並產生巨額費用,從而對目標集團的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。**

目標集團須遵守香港反腐敗和反賄賂法律,包括但不限於《防止賄賂條例》。目標集團監督反腐敗和反賄賂合規性的程序和措施可能無法保護目標集團免受目標集團員工的魯莽或犯罪行為的影響。倘目標集團因自身或他人的行為而未能遵守適用的反腐敗和反賄賂法律,目標集團的聲譽可能會受到損害,目標集團可能會招致刑事或民事處罰、其他制裁及/或重大開支,這可能會對目標集團的業務(包括目標集團的財務狀況、經營業績、現金流量和前景)造成重大不利影響。

**現有法律、法規和政府政策的任何未來變化,包括但不限於在巴士專營權、牌照、環境保護、勞工安全等方面引入更嚴格的法律和法規,均可能導致目標集團產生大量額外支出。**

目標集團業務營運的許多方面受各種法律法規和政府政策的管制,而該等法律法規和政策可能會發生變化。該等變動亦可能增加目標集團遵守該等法律法規和政策的成本及負擔,從而對目標集團的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。倘專營及非專營巴士營運資格的規定(包括有關環境保護及勞工安全的規定)有任何變更及/或實施,而目標集團未能及時遵守新規定,或未能遵守規定,目標集團的業務營運將會受到重大不利影響。

目標集團依賴於其巴士、車輛部件和燃料的供應商，以及清潔和保安等服務依賴於分包商。倘目標集團的供應商和分包商出現任何供應短缺、供應延遲或產品或服務質量下降的情況，均可能對目標集團的業務、財務狀況及／或經營業績造成不利影響。

目標集團向供應商採購巴士、車輛零件和燃料，並與分包商簽訂提供清潔和保安服務的合約。城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的其中一項專營權條款，規定城巴作為專營公司，須在切實可行的情況下，盡量把對其巴士服務有重大影響的合約公開招標。為控制及確保目標集團的供應商和分包商的產品、工程和進度的質素，目標集團在選擇供應商和分包商時，會基於彼等的服務質素、資格、技能和技術、現行市場價格、交貨時間、可用資源(如適用)以滿足目標集團的要求及信譽等因素。

概不保證目標集團的供應商和分包商的工程或產品質量始終符合目標集團的要求。目標集團可能會受到目標集團的供應商和分包商不履約、提供不適當或質量差的工程或產品的影響。目標集團依賴目標集團的供應商穩定和及時地交付車輛零部件和燃料，以維持目標集團的營運。倘目標集團的供應商出現任何此類供應短缺及／或嚴重延遲交貨的情況，目標集團可能無法維持一個充分利用的巴士車隊，其專營巴士的營運可能會中斷。此外，無法保證目標集團的供應商和分包商將來不會遇到任何問題。此類事件可能會影響目標集團的盈利能力、財務表現和聲譽。此外，無法保證目標集團在需要時總能從合適的供應商和分包商處獲得服務，或與供應商和分包商談判達成可接受的費用和條款。在此情況下，目標集團的業務、財務狀況及／或經營業績可能會受到不利影響。

倘若目標集團分包商的僱員因受傷工人在目標集團的設施及／或巴士內工作時導致及／或在作業過程中發生意外以致人身傷害，目標集團可能會捲入索賠及訴訟。於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團並無涉及與目標集團分包商僱員在向目標集團提供服務的日常生活中產生的任何索償及訴訟。

自然災害、惡劣天氣條件、政治動盪、恐怖襲擊或大範圍流行病可能會對目標集團的業務營運造成不利影響，導致收入減少、支出增加，並降低目標集團營運靈活性。

自然災害、惡劣天氣條件、政治動盪、恐怖襲擊或大範圍流行病，如豬流感、禽流感、嚴重急性呼吸系統綜合症、伊波拉病毒、茲卡病毒、冠狀病毒、意外事故等，均可能導致目標集團減少或停止營運，對其業務營運造成不利影響，增加成本及／或使其無法提供專營和非專營巴士服務，以及無法完成項目和服務合約。任何一件此類事件均可能對目標集團的業務、財務狀況和經營業績造成重大不利影響。這可能導致收入減少、巴士維修及維護成本和巴士車長超時工資增加、專營和非專營巴士業務長期中斷或減少、目標集團的營運靈活性降低、目標集團的負債增加，並帶來加強監管的壓力。目標集團相信其已投保的保險是充分的及符合行業慣例，但無法保證該等保險足以彌補目標集團的損失，亦不能保證目標集團將繼續以相同的條款獲得該等保險。

如果香港發生災難或長期爆發流行病，或出現其他不利於公共衛生的情況，可能會嚴重擾亂目標集團的業務和營運。任何大範圍流行病的爆發或再次爆發，亦可能導致勞工短缺、工人／巴士車長工資上漲及／或目標集團其他業務(包括合約及私人租賃服務及廣告服務)營運受阻，例如目標集團的廣告代理項目及合約及私人租賃服務的工程進度暫時中止或延誤。此外，亦無法保證目標集團不會因此而出現任何項目延誤，或未能按計劃規格及時間完成或交付其廣告項目及合約和私人租賃服務，從而可能面臨客戶索償，並對目標集團的聲譽、業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。

倘若目標集團的任何員工或目標集團的清潔和保安服務分包商的員工被懷疑感染任何傳染病，目標集團的營運也可能受到影響，因為這可能要求目標集團及其分包商對部分或全部相關員工進行隔離，並對目標集團用於營運的車廠和設施進行消毒。該等不利影響如果發生並持續相當長的時間，可能會對目標集團的業務營運和財務業績產生重大不利影響。

此外，倘若政府採取措施來遏制任何流行病蔓延，包括在整個城市範圍內實施封鎖政策，則無法保證目標集團的供應商將能夠(a)維持其正常業務營運不受幹擾；及／或(b)向目標集團提供服務、材料或分包服務且未有延誤。若此類措施在相當長一段時間持續生效，概不保證目標集團能夠及時從替代供應商或分包商獲取服務、材料或分包服務。

**目標集團可能不時涉及法律程序，且無法向閣下保證相關法律程序不會對目標集團的業務造成重大不利影響。**

目標集團可能不時涉及其巴士營運及與其業務有關的其他各方就各種事宜所提出的申索及訴訟。有關申索可能包括(尤其是)道路使用者(例如司機、行人及乘客)因目標集團的巴士營運及／或於目標集團的巴士營運過程中及／或受傷工人因工作及／或在僱傭期間遭遇意外以致人身受傷而提出僱員補償申索及人身傷害申索。於營業紀錄期及於最後可行日期，目標集團涉及日常業務過程中產生的多項僱員賠償申索及人身傷害申索，但目標集團認為彼等不會對目標集團的業務、財務狀況及／或經營業績產生重大不利影響。有關詳情，請參閱本附錄「5.業務 – 健康與工作安全」及「5.業務 – 法律訴訟及監管合規」各段。

無法保證目標集團將不會捲入任何申索或法律程序，且無法保證任何相關申索或法律程序將不會對目標集團的業務造成重大不利影響。如任何針對目標集團的申索不在保險理賠範圍及／或限額內，目標集團的財務狀況可能會受到不利影響。不論任何未決及潛在申索是否有勝算，目標集團須投入管理資源並承擔額外成本以處理該等申索，更甚者，若相關申索事件獲新聞報導，則此或會影響目標集團的企業形象及聲譽。上述針對目標集團的申索一旦勝訴且不屬於保單範圍內，目標集團或會須支付損害賠償及法律成本，因此可能會對目標集團的財務狀況及／或經營業績造成不利影響。

目標集團的保險未必涵蓋與目標集團業務營運相關的所有損失。

目標集團已投保涵蓋若干潛在風險及責任的保險。目標集團為其巴士、輔助車輛及財產投保了各種保險，例如(其中包括)第三方汽車保險(巴士)、輔助車輛的汽車保險以及巴士的火災及盜竊保險。然而，除涉及火災及／或盜竊的事件外，目標集團巴士車隊的保單不涵蓋不可抗力或颱風及洪災等自然災害事件，以及刑事損壞等若干刑事案件。有關詳情，請參閱本附錄「5.業務 – 保險」一段。因此，無法保證目標集團的保險範圍可以涵蓋與目標集團業務營運相關的所有損失，亦無法保證目標集團將能及時成功索賠目標集團當前保單項下目標集團的損失。倘目標集團蒙受的任何損失不在目標集團的保險範圍內，或賠償金額遠低於目標集團的實際損失，其業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

**目標集團收集、處理及使用數據，部分數據包含個人資料。任何隱私或數據安全洩露可能會損害目標集團的聲譽及品牌，並嚴重損害其業務、財務狀況及經營業績。**

目標集團在其巴士上安裝了閉路電視並記錄了其營運的所有巴士的行程，該等記錄僅會儲存一段有限的時間(通常為三到五天)直至被覆蓋。目標集團亦收集及保留客戶的個人資料(包括可識別個人資料)，以便在客戶投訴或意外等情況下跟進。例如，為管理巴士轉乘優惠，目標集團須識別及保留客戶首次巴士旅程的記錄，以自動減少第二次巴士旅程的車費。於此情況下，目標集團收集及保留客戶的八達通卡號，但不收集或保留客戶的姓名。

因此，目標集團需要在其伺服器及網絡上儲存大量數據。該等數據的例子包括其巴士車隊的位置，巴士車長的駕駛行為、個人資料、閉路電視記錄等。儘管目標集團已採取措施減低可能導致個人資料外洩甚至巴士服務中斷的網絡安全風險，例如檢查內部資訊科技系統、聘請外部資訊科技顧問進行健康檢查，以及維護網絡安全保險政策，但安全漏洞及黑客入侵目標集團的系統可能導致目標集團用以保護機密資料的技術及基礎設施受損。目標集團可能無法防止第三方(尤其是黑客或其他從事類似活動的個人或實體)非法獲得機密資

料。任何隱私或數據安全漏洞均可能損害目標集團的聲譽及品牌，並嚴重損害其業務、財務狀況及經營業績。有關進一步詳情，請參閱本附錄「5.業務 – 內部控制與風險管理 – 風險管理 – 個人資料相關風險」及「5.業務 – 內部控制與風險管理 – 風險管理 – 網絡安全風險」各段。

**目標集團面臨與政府(作為業主)授予目標集團專營巴士營運的租約有關的風險，政府可在短時間內終止該租約，或政府不重續條款。**

於最後可行日期，政府(作為業主)授予目標集團的大部分租約(就目標集團的專營巴士營運而言)為短期租約，初始租期為固定租期，並按季重續，直至租約終止為止。概不保證目標集團將能夠重續或維持對其專營巴士營運至關重要的租約。根據上述租約，政府有權提前一個月通知目標集團終止租約，以恢復、重新進入及重新接管全部或任何部分租賃物業，如為改善香港或任何其他公共目的(香港行政長官的決定為最終決定)。此外，於初始固定租期屆滿後，政府可無故終止該等租約，但須提前三個月或六個月發出通知(視乎租約而定)。

因此，如目標集團未能與政府重續或維持租約，這可能會對目標集團的專營巴士業務及／或經營業績造成重大不利影響。此外，目標集團亦可能因此而產生大量資本開支，以恢復、搬遷、翻新、安裝及／或建造相關設施。此外，倘若政府終止上述任何租約，目標集團可能被要求物色類似替代物，因此目標集團的業務、財務狀況及經營業績可能會受到重大不利影響。

### **於香港經營業務有關的風險**

**香港的經濟及社會以及政治環境狀況可能會影響目標集團的業績及財務狀況。**

於營業紀錄期，目標集團所有業務均於香港進行，所有收入亦於香港產生。香港經濟、社會及政治環境的任何重大變動將對目標集團的業務造成重大影響。倘香港經濟低迷、社會動盪、市民運動或抗議可能中斷目標集團專營巴士營運，其業務、財務狀況及／或經營業績亦可能會受到不利影響。

香港稅務法律法規的變動可能會對目標集團的業務造成不利影響。

根據現行香港法律法規，目標集團須就溢利繳納香港稅項。無法保證未來將不會修改或修訂現行稅務法律及法規。香港稅務法律及法規的任何修改或修訂可能會對目標集團的業務營運及財務業績造成不利影響。

### 與本通函有關的風險

本通函所載若干統計數據來自Ipsos報告及公開刊物。

本通函所載若干事實及統計數據(包括但不限於專營巴士行業有關的資料及統計數據)乃基於Ipsos報告或源自董事認為可靠的各種公開刊物。該等資料及統計數據來源於各種官方政府及其他刊物及本公司委託的Ipsos報告。本公司認為該等資料的來源乃適當來源，並於提取複製該等資料時已採取合理措施，但該等資料未經本公司、財務顧問或任何本公司或財務顧問各自的董事、高級職員或代表獨立核實，並未對其準確性作出聲明。本公司因此無法保證有關事實和統計數據的質量和可靠性。因此，閣下不應過分倚賴本通函所載的任何行業事實及Ipsos報告或公開來源的統計數據。

本通函所載的前瞻性陳述具有風險及不確定性。

本通函載有若干前瞻性陳述及資料，並使用「預計」、「相信」、「能」、「展望」、「擬」、「計劃」、「預料」、「尋求」、「預期」、「可」、「應該」、「應」、「會」或「將」等前瞻性措辭及類似詞彙。閣下務請注意，依賴任何前瞻性陳述涉及風險及不確定因素，部分或全部假設均可能證實為不準確，因而基於該等假設的前瞻性陳述亦可能不準確。鑒於該等及其他風險及不確定因素，本通函載有前瞻性陳述不應視為本公司將實行相關計劃或達致目標的聲明或保證，而考慮該等前瞻性陳述時，應參照多項重要因素，包括本節所載因素。在上市規則規定的規限下，本公司無意因出現新資料、未來事件或其他原因而公開更新或以其他方式修訂本通函中的前瞻性陳述。因此，閣下不應過分依賴任何前瞻性資料。本提示聲明適用於本通函所載的所有前瞻性陳述。

閣下應仔細閱讀整本通函，且本公司謹此鄭重提醒 閣下切勿依賴報章或其他媒體所報道有關我們或收購事項的任何資料。本通函刊發日期後及完成前，報章及媒體可能作出有關本公司及收購事項的報導，包括(其中包括)有關本公司及收購事項的若干財務資料、預測、估值及其他前瞻性資料。本公司並無授權於新聞或其他媒體中披露任何此類資料，亦不對該等新聞文章或其他媒體報道的準確性或完整性承擔任何責任。本公司並無就任何有關本公司的預測、估值或其他前瞻性資料的適當性、準確性、完整性或可靠性作出任何聲明。倘該等陳述與本通函所載資料不符或存有抵觸，本公司概不負責。因此，有意投資者在作出投資決定時，務須僅根據本通函所載的資料，而不應依賴任何其他資料。

閣下於作出關於投資股份的投資決定時，應僅依賴本通函和我們在香港作出的任何正式公告所載的資料。本公司概不對新聞或其他媒體所報道的任何資料的準確性或完整性承擔任何責任，也不對新聞或其他媒體所發表的任何關於股份、收購事項或本公司的預測、觀點或意見的公平性或適當性承擔任何責任。本公司概不對任何有關數據或刊物的適當性、準確性、完整性或可靠性發表任何聲明。因此，有意投資者於作出關於是否投資股份的投資決定時，不應依賴任何該等資料、報告或刊物。

本節所載資料部分取材自各種公開的政府來源、市場數據提供商及其他獨立第三方來源，以及本公司委任Ipsos編製的市場調查報告。董事相信資料已取材自合適來源，並已在摘錄及複製有關資料時採取合理審慎措施。董事並無理由相信有關資料於重大方面屬虛假或含誤導成分，或遺漏任何事實以使有關資料於重大方面屬虛假或含誤導成分。來自官方政府來源的資料未經本公司、財務顧問或任何彼等各自之聯屬人士、董事或顧問或參與收購事項的任何其他人士或各方獨立核實 (Ipsos就Ipsos報告所載的資料除外)，且並無就資料的正確性及準確性發表任何聲明。因此，本通函所載來自官方政府來源的資料可能不準確，閣下不應過度倚賴。

### 資料來源

本公司已委任Ipsos (一家獨立市場調查公司) 分析二零一八年至二零二八年期間的香港專營巴士行業的行業發展及競爭格局並提交報告，費用為410,000港元，董事認為，有關費用反映此類報告的市場收費。Ipsos乃Ipsos Group S.A.全資擁有的獨立市場調查公司，於一九七五年在法國巴黎成立，並於一九九九年於紐約泛歐證券交易所(巴黎)公開上市。Ipsos於二零一一年十月收購思緯市場資訊有限公司，目前在全球90個國家僱用約19,500名員工。Ipsos是全球最大的調查公司之一，從事市場狀況、市場規模、市場份額及市場細分分析、分銷及價值分析、競爭對手跟蹤及公司情報等研究。其受聘於對超過170家聯交所上市公司的首次公開發售進行市場研究、分析及評估。

由於董事認為若干資料促進股東及本公司投資者對香港專營巴士行業的了解，本公司已將Ipsos報告的資料納入本通函。Ipsos報告包含香港專營巴士行業的資料及本通函所引述的其他經濟數據。Ipsos報告的資料來自以下方面獲得的數據及情報：(i)通過對關鍵知識領導者的訪談進行初步研究；及(ii)基於政府及監管統計數據、行業報告以及其他分析師報告的二次案頭研究。除特別註明外，本章節所載所有數據及預測均來自Ipsos報告。Ipsos於編製及準備研究時，假設相關市場的社會、經濟及政治環境於預測期內可能保持穩定，其確保香港專營巴士行業的穩定發展。

## 香港宏觀經濟環境概覽

### 香港人口趨勢

根據香港政府統計處數據顯示，香港人口從二零一八年的約748萬人增加至二零二三年的約752萬人，年複合增長率為0.09%。該輕微增加主要由於(i)居民移民速度放緩；及(ii)於二零二三年，持單程通行證的香港居民流入約40,800人，其他香港居民淨流入約10,800人。

隨著COVID-19疫情的穩定及政府放寬相關限制，香港已開始恢復正常，預計部分移居的居民可能會繼續返港。政府亦已推行移民政策，吸引內地及海外人才支持城市的經濟及社會發展。因此，香港人口預計由二零二三年至二零二八年期間保持相對穩定在約754萬人。

### 香港每1,000名居民的私家車數目

香港的機動化率相對較低。根據運輸署公佈的統計數據，香港每1,000名居民的註冊私家車數目緩慢增長，由二零一八年的75.5輛增長至二零二三年的77.0輛，年複合增長率約為0.4%。預計香港每1,000名居民的註冊私家車數目將保持相對穩定，緩慢增長，由二零二四年的78.9輛增長至二零二八年的82.4輛，年複合增長率約為1.1%。

儘管香港居民的財富相當可觀，但彼等對汽車的依賴度較低，主要由於城市發達的公共交通系統及有限的空間。香港的機動化率低的部分原因在於政府推行公共交通、不鼓勵擁有及使用私家車的政策。該等因素於過往期間創造了一個有利於大眾交通而非私人機動化的環境，並將在整個預測期間內保持不變。

### 香港公共交通類型

根據二零二三年全球交通指數調查，香港公共交通系統在全球排名第三。這種高效而全面的多模式系統包括以下主要類型的公共交通工具：

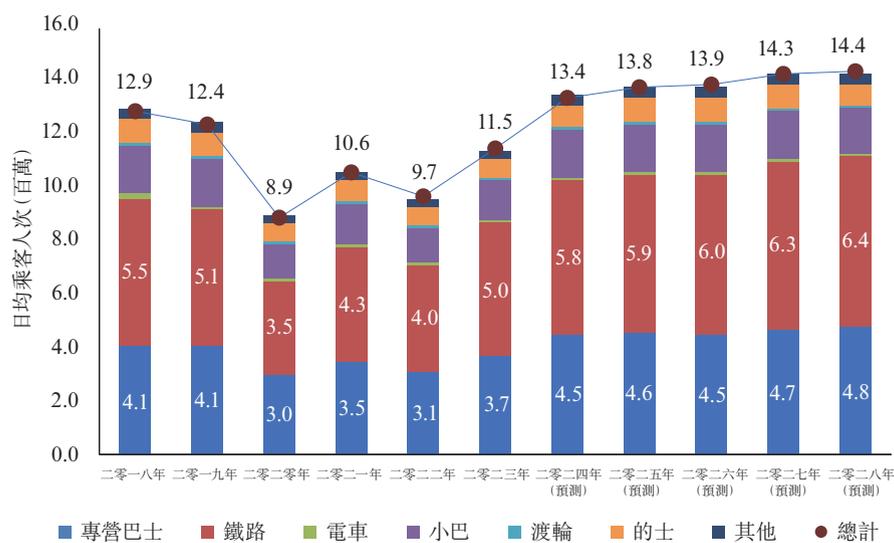
- (i) **鐵路**：鐵路是香港公共交通系統的支柱，於二零二三年佔每日公共交通總人次約42%。香港鐵路由港鐵公司運作，該公司擁有廣泛的鐵路網絡，包括九條本地線、機場快線、廣深港高速鐵路(香港段)以及輕軌系統。
- (ii) **公共巴士**：香港公共巴士服務可以分類為專營及非專營巴士服務。有關詳情，請參閱下文「香港專營巴士行業概覽」。
- (iii) **公共小型巴士**：公共小型巴士亦稱為小巴，分為提供定期服務的綠色小巴及提供非定期服務的紅色小巴。
- (iv) **其他**：此類主要包括其他選擇，如香港電車有限公司在港島經營的電車，在香港大部分地區經營的的士，及連接多個離島並促進維多利亞港交通的渡輪。

### 香港公共交通系統日均乘客人次

香港公共交通系統日均乘客人次由二零一八年的約1,290萬減少至二零二三年約1,150萬，年複合增長率約為-2.3%。該期間的下降趨勢歸因於(其中包括)(i)COVID-19疫情爆發期間政府施加限制的影響；(ii)香港企業更多採用遠程辦公或居家辦公安排；及(iii)於某種程度而言到港遊客人數恢復不如預期。

於二零二四年至二零二八年預測期間，預計香港公共交通系統日均乘客人次將由二零二三年1,150萬的基礎增加至二零二四年的1,340萬，預計到二零二八年會增加至1,440萬。預計施行交通運輸策略研究中的建議會支撐該增長。這包括建議於二零二五年出台交通研究藍圖，據此預計會採取相關措施提高道路使用效率並縮短乘客出行時間，這將加大二零二三年至二零二八年期間乘客對公共交通的需求。

下圖載列香港二零一八年至二零二八年(預測)各種公共交通工具的日均乘客人次：



資料來源：運輸署；Ipsos研究與分析

與其他公共交通工具相符，專營巴士的日均乘客人次由二零一八年的約410萬減少至二零二三年的約370萬，年複合增長率約為-2.0%。於COVID-19爆發期間，居家辦公安排、社交距離措施及邊境管制措施加強令香港市民及海外旅客對公共交通的需求下降，致使日均乘客人次減少。隨著香港於二零二三年三月全面放開，日均乘客人次由二零二二年的970萬恢復至二零二三年的1,150萬。

香港使用率最高的公共交通為鐵路、專營巴士及小巴，於二零二三年的日均乘客人次分別為約500萬、370萬及150萬。該三大交通工具分別約佔二零二三年日均乘客總人次的43.9%、31.9%及12.7%。

預計專營巴士的日均乘客人次將由二零二四年的約450萬增加至二零二八年的約480萬，年複合增長率約為1.4%。預計專營巴士服務的年複合增長率將是所有公共交通工具中的最高者，原因是政府正在研究引入更多交通選項(包括更多專營巴士線路)來配合新發展區(例如古洞北／粉嶺北新發展區)的擴充。預計該計劃將提高專營巴士網絡的營運效率，從而提高新發展區內乘客的需求。

## 香港專營巴士行業概覽

### 公共巴士營辦商類型

專營巴士仍是重要的公共交通工具，服務鐵路無法輕易到達的區域，為鐵路系統的支撐。根據《公共巴士服務條例》，行政會議可授予註冊公司專營權，賦予經營不超過十年公共巴士服務的權利。於專營期間，專營巴士營辦商須(i)維持令署長滿意的適當高效的公共巴士服務及(ii)願意加大投資專營巴士業務。

非專營巴士充當補充鐵路及專營巴士等集體運輸系統的角色，尤其在高峰期，為特定群體提供度身定制的服務。非專營巴士服務有八種，包括(i)遊覽服務、(ii)酒店服務、(iii)校園服務、(iv)僱員服務、(v)國際客運服務、(vi)居民服務、(vii)多重運輸服務及(viii)合約租賃服務。為經營非專營巴士服務，個人或公司須申請運輸署簽發的客運營業證。

### 專營巴士營辦商及其各自的路線覆蓋範圍

於二零一八年至二零二三年六月，香港有五大專營公共巴士營辦商，即城巴、新巴、九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龍運巴士有限公司(龍運)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(嶼巴)。於專營權合併(於二零二三年七月一日生效)後及直至最後可行日期，香港有四大專營公共巴士營辦商，即城巴、九巴、龍運及嶼巴。

香港的公共巴士服務網絡廣泛，覆蓋港島、九龍、新界及大嶼山幾乎所有地區。於二零二二年十二月三十一日，香港的專營巴士網絡包括729條路線。香港各專營巴士營辦商於二零二二年十二月三十一日經營的路線數目概述於下表：

專營巴士營辦商	港島	九龍與新界	市區與	過海	總計
			機場/ 北大嶼山 之間		
城巴	51	10	30	44	135
新巴	47	16	不適用	32	95
九巴	不適用	365	不適用	68	433
龍運	不適用	不適用	39	不適用	39
嶼巴	不適用	不適用	27	不適用	27

資料來源：運輸署；城巴；相關專營巴士營辦商的年報

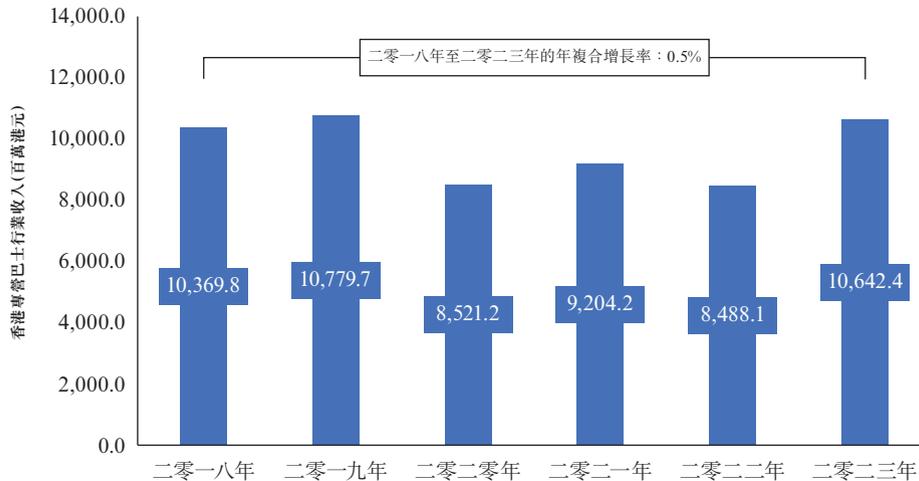
自二零二零年十月起，城巴及新巴一直由目標公司全資持有。城巴及新巴過往專注於港島及過海路線。為加強港島專營巴士網絡，目標集團向政府申請合併當時授予城巴及新巴（服務於眾多地區的大部分並行網絡）的專營權，而城巴獲授予新的十年期專營權（即合併專營權），於二零二三年七月一日生效。於二零二三年七月一日，城巴經營234條巴士路線，包括100條港島路線、50條九龍及新界路線以及84條過海路線。於二零二三年九月，城巴通過競標亦獲授予十四鄉新發展區的5條新專營巴士路線，與馬鞍山、九龍及沙田接駁。

九巴及龍運均為載通國際控股有限公司（其股份在聯交所上市，股份代號：0062）的附屬公司。九巴主要專注於九龍及新界路線。於二零二二年十二月三十一日，(i)九巴經營433條巴士路線，包括365條九龍及新界巴士路線及68條過海服務路線；及(ii)龍運經營39條路線，主要往返新界、北大嶼山及香港國際機場。

嶼巴為冠忠巴士集團有限公司（其股份於聯交所上市，股份代號：306.HK）的附屬公司。嶼巴專注於香港國際機場及北大嶼山路線。於二零二二年十二月三十一日，其主要經營大嶼山及新界27條巴士路線。

## 專營巴士行業規模

下圖載列香港專營巴士行業二零一八年至二零二三年的過往收入：



資料來源：運輸署、Ipsos研究與分析

附註：上述專營巴士營辦商過往的收入僅包括票價收入。

香港專營巴士行業的收入由二零一八年的約103.698億港元增加至二零二三年約106.424億港元，年複合增長率約為0.5%。二零一九年至二零二二年期間，行業收入以及香港所有專營權營辦商的收入受到COVID-19疫情及相關社交距離措施以及對到港人數限制的負面影響。然而，隨著香港恢復常態化並重新開關，行業收入已恢復至疫情前的水準。

## 主要增長驅動因素

### 新住宅及商業區開發

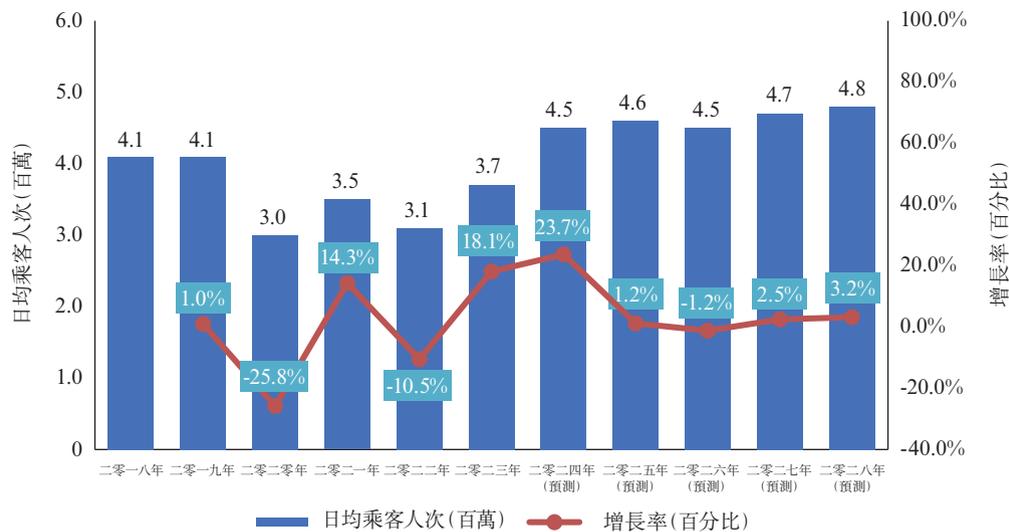
新住宅及商業區開發導致人口密度及該等地區對專營巴士服務的需求增加。例如，啟德地區新住宅開發項目的落成對交通覆蓋產生需求（尤其對於舊機場跑道區上的樓宇而言）。此外，九龍東的第二個核心商業區（包括前啟德機場、觀塘商業區及九龍灣區）的持續開發為往返該等地區的通勤者提供更多交通方式選擇。隨著該等地區的持續發展，對專營巴士服務的需求會繼續增加。

### 彌合交通差距

隨著城市不斷擴充，接駁相對偏遠住宅及商業區的交通需求日益增加。鐵路系統不失為一種高效的交通方式，但無法覆蓋部分區域或可能無法輕易到達部分區域。因此，專營巴士系統成為為鐵路提供接駁服務的可行解決方案，為該等區域的通勤者提供可靠高效的替代方案。

### 專營巴士日均乘客人次

下圖顯示二零一八年至二零二八年專營巴士的日均乘客人次：



資料來源：Ipsos研究與分析

專營巴士日均乘客人次由二零一八年的約410萬減少至二零二三年的約370萬，年複合增長率約為-2.0%。該減少乃由於二零二零年至二零二二年期間各項COVID-19相關的社交隔離措施及出行限制導致。此外，四條巴士路線與二零二一年六月通車的屯馬線(二期)重疊，因此被運輸署取消。東鐵過海延伸線於二零二二年五月通車，亦導致專營巴士的日均乘客人次減少。所有COVID-19限制均於二零二三年三月解除。因此，專營巴士的日均乘客人次較COVID-19爆發前二零一九年的410萬略微恢復至二零二三年的370萬。

預計專營巴士的日均乘客人次將由二零二四年的約450萬增加至二零二八年的約480萬，年複合增長率約為1.6%。預計自二零二三年開始，新發展區的許多新住宅及建設工程將會落成。例如，古洞北及粉嶺北新發展區預期於完成後將提供約60,000套住宅。預計新發展區項目會增加預測期內對額外專營巴士路線的需求以滿足交通需要。此外，城巴於二零二三年獲得經營由十四鄉新發展區至馬鞍山、九龍及沙田五條新專營巴士路線以及新界內線的招標，預計會進一步增加二零二三年以後的日均乘客人次。

### 專營巴士路線數目

下表載列公共巴士營辦商於二零一八年至二零二二年的專營巴士路線總數：

專營巴士 營辦商						年複合增長率
	二零一八年	二零一九年	二零二零年	二零二一年	二零二二年	(二零一八年至 二零二二年)
九巴	409	411	417	423	433	1.4%
龍運	33	36	38	39	39	4.3%
城巴	111	116	121	126	135	5.0%
新巴	94	93	93	94	95	0.3%
嶼巴	<u>23</u>	<u>27</u>	<u>27</u>	<u>27</u>	<u>27</u>	<u>4.1%</u>
總計	<u>670</u>	<u>683</u>	<u>696</u>	<u>709</u>	<u>729</u>	<u>2.1%</u>

附註：二零一八年至二零二一年專營巴士路線總數源自相關專營巴士營辦商的年報，而二零二二年路線源自運輸署。

香港專營巴士路線總數由二零一八年的670條增至二零二二年的729條，年複合增長率為2.1%。二零一八年至二零二二年，城巴經營的巴士路線數目顯著增加。例如，城巴於二零二一年開通新綜合巴士網絡，路線接駁屯門第54區及其他城區，於二零二二年加開為粉嶺皇后山的新公共屋邨提供服務的巴士路線、一條連接元朗及小西灣的新路線及三條經北角的改道路線。

## 主要專營巴士營辦商擁有的專營巴士數目

以下概述二零一八年至二零二三年期間各營辦商擁有的專營巴士總數：

專營巴士營辦商	於十二月三十一日					
	二零一八年	二零一九年	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年
九巴	4,094	4,065	3,997	4,001	3,901	3,979
龍運	261	279	238	257	264	281
城巴	978	992	967	959	890	1,495
新巴	663	685	690	688	640	不適用 <sup>(2)</sup>
嶼巴	155	156	150	135	132	144
總計	<u>6,151</u>	<u>6,177</u>	<u>6,042</u>	<u>6,040</u>	<u>5,827</u>	<u>5,899</u>

資料來源：運輸署

附註：

1. 上表中各營辦商擁有的專營巴士數目乃根據政府運輸署披露的持牌巴士數目計算。
2. 由於合併專營權於二零二三年七月一日生效，新巴擁有的專營巴士已轉讓至城巴。

## 專營巴士票價趨勢

於二零二二年一月至九月，五家專營巴士營辦商向政府提交申請，提高下表所載六家巴士專營商的票價。相關加價於二零二三年六月十八日施行。

專營權	二零二二年申請的漲幅	行政長官會同行政會議 批准的加權平均漲幅， 自二零二三年六月十八 日起生效	二零二三年六月十八日前票價的 歷史變動
九巴	9.5%	3.9% (豁免隧道費基金 緩釋前為5.5%)	四次加價：二零一一年(3.6%)、 二零一三年(4.9%)、二零一四 年(3.9%)及二零二一年(5.8%)
龍運	8.5%	4.2% (豁免隧道費基金 緩釋前為4.5%)	二零一一年後未有加價
城巴(專營權一)	一律加價2港元	4.9% (豁免隧道費基金 緩釋前為6.2%)	三次加價：二零一九年(9.9%)、 二零二一年(8.5%)、二零二二 年(3.2%)

專營權	二零二二年申請的漲幅	行政長官會同行政會議 批准的加權平均漲幅， 自二零二三年六月十八 日起生效	二零二三年六月十八日前票價的 歷史變動
城巴(專營權二)	23%，路線A、NA除 外 <sup>(1)</sup> (50%)	4.2% (豁免隧道費基金 緩釋前為6.4%)	一九九七年年中後未有加價
新巴專營權	所有路線一律加價2港 元	4.9% (豁免隧道費基金 緩釋前為6.2%)	三次加價：二零一九年(9.9%)、 二零二一年(8.5%)、二零二二 年(3.2%)
嶼巴	9.8%	7.0% <sup>(2)</sup>	過往15年內僅二零二一年加價一 次(9.8%)

資料來源：立法會參考資料摘要(文檔參考號：TLB CR 3/5595/00)

附註：

1. 城巴(專營權二)的路線「A」及「NA」指連接香港國際機場與城區及將軍澳各地的機場快線巴士服務。
2. 若為嶼巴，則無豁免隧道費基金緩釋，原因是嶼巴不經營任何路過政府收費隧道的路線。

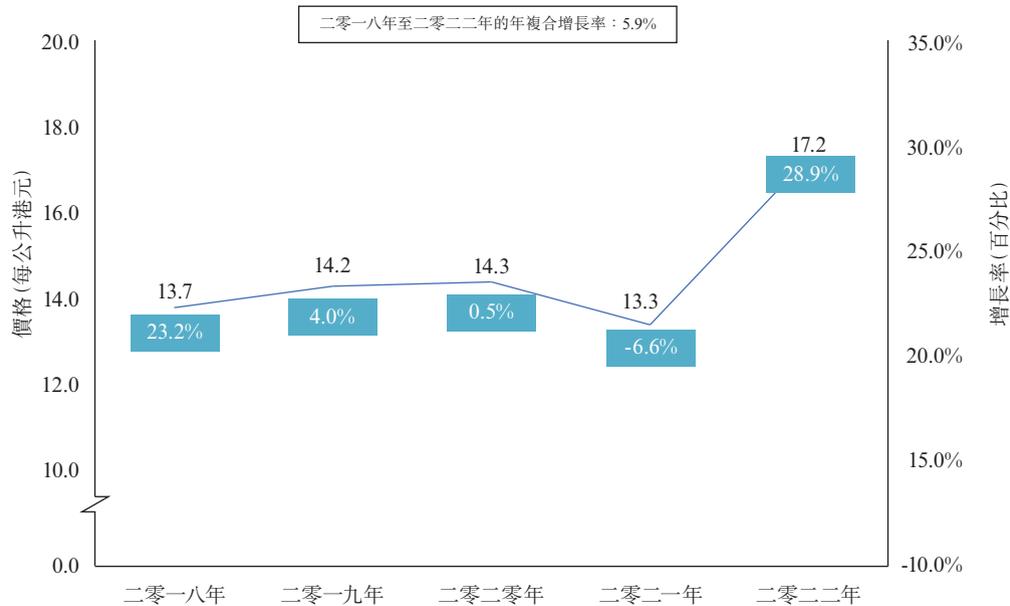
政府鼓勵私營機構經營公共交通服務，旨在為乘客及營辦商提高成本效益及平衡票價。過往，部分營辦商對加價表示反對。例如，城巴自一九九七年年中首次獲授城巴(專營權二)後即不再提高據此經營路線的票價。同樣，龍運從二零一一年開始維持票價。城巴(專營權一)及新巴自二零零八年年中起僅加價三次，而嶼巴於過往15年內僅加價一次。

於二零零六年至二零一五年，票價調整安排下的六項巴士專營權票價有0%至18%的漲幅，明顯低於同期38.6%的累計通脹。根據票價調整安排，逐次統一加價模式預計於可見將來會持續。

## 主要費用趨勢

## 柴油價格趨勢

下圖顯示二零一八年至二零二二年香港的柴油價格趨勢：



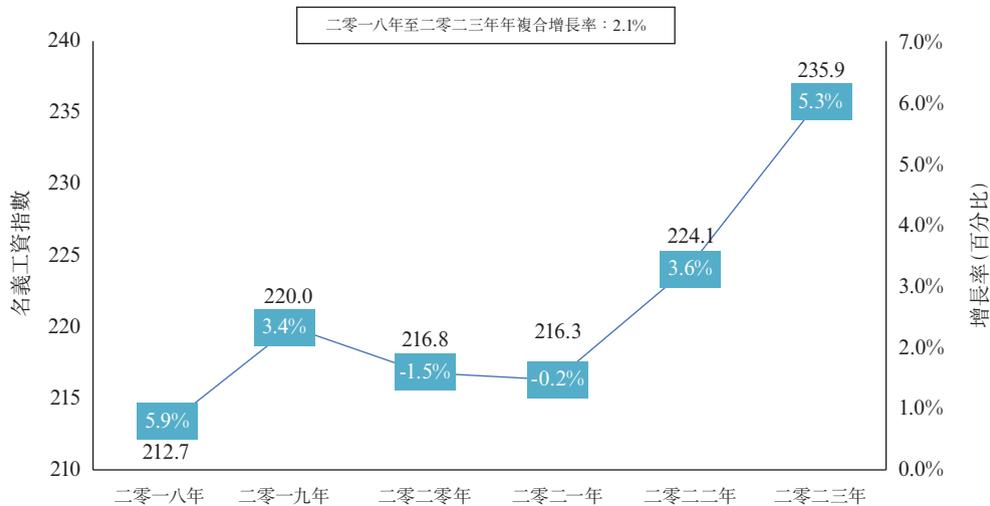
資料來源：消費者委員會、Ipsos研究與分析

附註：柴油價格指香港柴油零售價(每公升港元)，即面向終端消費者的價格。

根據運輸署，所有營辦商的註冊持牌專營巴士均使用柴油。二零一八年至二零二零年，柴油價格在每公升13.7港元至14.3港元之間波動。二零二一年柴油價格有所下跌，原因是私家車主及專營巴士營辦商等柴油消費者的需求減少。二零二一年至二零二二年價格飆升，增長率為28.9%，主要因俄烏危機導致。該危機導致全球石油市場存在不確定性及油價上漲。此外，因全球經濟復甦及供應憂慮，二零二二年原油(柴油的主要成分)價格大幅上漲。

## 運輸業名義工資指數趨勢

下圖顯示二零一八年至二零二三年香港運輸業名義工資指數趨勢：



資料來源：香港政府統計處

附註：

1. 名義工資指數衡量香港運輸業監管級別或以下僱員的勞動價格變化。
2. 上述名義工資指數指二零一八年至二零二三年的年末指數。

運輸業名義工資指數呈總體上漲趨勢。名義工資指數由二零一八年的212.7增至二零二三年的235.9，年複合增長率約為2.1%。名義工資指數通常表明運輸業僱員獲發較高工資。於二零二零年及二零二一年，名義工資指數增長率略微下降，原因是疫情導致經濟衰退，致使業務面臨財政壓力，因而分配予僱員的工資資源有限。於二零二二年及二零二三年，名義工資指數反彈，增長率約為3.6%及5.3%，原因是經濟活動(尤其是旅遊業)復甦，推動運輸業勞動力需求，令僱員工資進一步增長。

## 市場的日後趨勢及發展

### 數據驅動的巴士調度及路線規劃

運輸署可能引入於二零二三年七月十四日召開的立法會交通事務委員會會議上所述的「按需求提供的公共交通服務模式」。香港目前的公共交通體系主要包括在高峰期頗具成效的固定調度及固定路線服務。然而，非高峰期間，資源通常未充分使用，例如雙層巴士僅乘載極少乘客。為解決這一問題，運輸署正研究實施按需求提供的公共交通服務模式，採用技術預測及安排不同運力的車輛，調整班次並規劃特定區域的路線。

### 加強可持續性及體驗

根據二零二二年七月十二日的行政會議，數個新專營權按照《公共巴士服務條例》第5條授出。該等專營權被認為對香港巴士網絡的長期可持續發展有重大貢獻。根據新專營權規定，龍運及城巴等專營巴士營辦商致力於在本地需求量大的位置安裝額外乘客候車亭並尋求替代措施克服場地限制。此外，專營巴士營辦商亦將翻新現有候車亭並研究新的候車亭設計，以提高美觀性、清潔度並提供乘客資料。此外，部分專營巴士營辦商（例如城巴）正制定計劃以改善其網站及流動應用程式，旨在提高整體參與度，提供過境資訊及推行顧客忠誠計劃以進一步全面提升乘客的體驗。

### 公共巴士電動化

政府已宣佈多項計劃及措施鼓勵採用新能源交通技術以於二零五零年前實現零車輛排放，包括《香港電動車普及化路線圖》（電動車路線圖）、《香港清新空氣藍圖2035》及《香港氣候行動藍圖2050》。政府亦將於二零二五年之前引入推廣電動公共交通及商業車輛的路線圖，並制定將氫能運用於道路交通的長期戰略。

## 香港專營巴士行業的競爭格局分析

## 香港專營巴士行業的競爭格局

香港專營巴士行業受運輸署監管。香港於二零二二年十二月三十一日僅有五家專營巴士營辦商，於二零二三年七月一日僅有四家專營巴士營辦商，香港專營巴士行業高度集中成熟。總體而言，該等行業參與者佔據香港專營巴士行業100%的市場份額。

下表載列二零二零年、二零二一年、二零二二年以及二零二三年香港按於乘客人次計算的五大專營巴士營辦商排名。

排名	專營巴士 營辦商	二零二零年		二零二一年		二零二二年		二零二三年	
		乘客		乘客		乘客		乘客	
		人次總數 (百萬)	市場份額 (%)	人次總數 (百萬)	市場份額 (%)	人次總數 (百萬)	市場份額 (%)	人次總數 (百萬)	市場份額 (%)
1	九巴 <sup>(1)</sup>	777.5	70.0	891.3	70.3	805.5	71.1	923.6	69.0
2	城巴 <sup>(2)</sup>	156.0	14.0	174.0	13.7	146.4	12.9	264.3	19.7
3	新巴 <sup>(2)</sup>	127.3	11.5	146.6	11.6	129.2	11.4	74.7	5.6
4	龍運 <sup>(1)</sup>	28.2	2.5	28.9	2.3	28.6	2.5	42.9	3.2
5	嶼巴	22.3	2.0	26.2	2.1	23.8	2.1	32.8	2.5
	<b>總計</b>	<b>1,111.3</b>	<b>100.0</b>	<b>1,267.0</b>	<b>100.0</b>	<b>1,133.5</b>	<b>100.0</b>	<b>1,338.3</b>	<b>100.0</b>

資料來源：Ipsos研究與分析

附註：

- 九巴及龍運均為載通國際控股有限公司的附屬公司。於二零二零年、二零二一年、二零二二年及二零二三年，九巴及龍運合共乘客人次總數分別約為8.057億、9.202億、8.341億及9.665億，分別約佔香港專營巴士市場的市場份額(以同期乘客人次總數計算)為72.5%、72.6%、73.6%及72.2%。
- 城巴及新巴均為目標公司的附屬公司。於二零二零年、二零二一年、二零二二年及二零二三年，城巴及新巴合共乘客人次總數分別約為2.833億、3.206億、2.756億及3.389億，分別約佔香港專營巴士市場的市場份額(以同期乘客人次總數計算)為25.5%、25.3%、24.3%及25.3%。

下表載列二零二零年、二零二一年、二零二二年以及二零二三年香港以專營巴士服務收入計算的五大專營巴士營辦商排名：

排名	專營巴士 營辦商	二零二零年		二零二一年		二零二二年		二零二三年	
		專營巴士 服務收入 (百萬港元)	市場 份額 (%)	專營巴士 服務收入 (百萬港元)	市場 份額 <sup>(5)</sup> (%)	專營巴士 服務收入 (百萬港元)	市場 份額 (%)	專營巴士 服務收入 (百萬港元)	市場 份額 (%)
1	九巴 <sup>(2)</sup>	5,308.4	67.3	6,289.7	68.5	5,774.9	68.6	7,171.4	67.4
2	城巴 <sup>(3)</sup>	1,260.8	16.0	1,400.7	15.3	1,269.0	15.1	2,431.0	22.8
3	新巴 <sup>(3)</sup>	855.8	10.8	1,024.2	11.2	933.8	11.1	536.6	5.0
4	龍運 <sup>(2)</sup>	346.1	4.4	320.4	3.5	316.5	3.8	333.4	3.1
5	嶼巴 <sup>(4)</sup>	121.5	1.5	143.4	1.6	120.0	1.4	169.9	1.6
	<b>總計</b>	<b>7,892.6</b>	<b>100.0</b>	<b>9,178.4</b>	<b>100.0</b>	<b>8,414.2</b>	<b>100.0</b>	<b>10,642.4</b>	<b>100.0</b>

資料來源：(i)載通國際控股有限公司；(ii)城巴；及(iii)新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的年報

附註：

- 專營巴士服務的上述過往收入僅包括票價收入。
- 九巴及龍運均為載通國際控股有限公司的附屬公司。於二零二零年、二零二一年、二零二二年及二零二三年，九巴及龍運專營公共巴士服務的總收入分別約為56.545億港元、66.101億港元、60.914億港元以及75.048億港元，分別約佔香港專營巴士市場的市場份額(以同期專營公共巴士服務的車費收入計算)為71.6%、72.0%、72.4%及70.5%。
- 城巴及新巴均為目標公司的附屬公司。於二零二零年、二零二一年、二零二二年及二零二三年，城巴及新巴專營公共巴士服務的總收入分別約為21.166億港元、24.249億港元、22.028億港元及29.677億港元，分別約佔香港專營巴士市場的市場份額(以同期專營公共巴士服務的總收入計算)為26.8%、26.4%、26.2%及27.9%。
- 由於嶼巴的財政年度結算日為三月三十一日，上表所載其於二零二零年、二零二一年、二零二二年及二零二三年的專營巴士服務收入，是根據(i)嶼巴分別於截至二零二零年、二零二一年、二零二二年及二零二三年三月三十一日止財政年度營運的專營公共巴士服務每程乘客人次總數的收入；(ii)嶼巴分別於二零二零年、二零二一年、二零二二年及二零二三年營運的專營巴士服務的乘客人次總數；及(iii)嶼巴分別於二零二零年、二零二一年、二零二二年及二零二三年加權平均票價增幅估算得出。
- 由於湊整，有關百分比數字明細合計可能不足100%。

## 關鍵競爭因素

### 全面的路線覆蓋

香港專營巴士營辦商面臨來自其他公共交通工具的競爭。令自身與眾不同的方式是提供全面的路線網絡，提高通勤者的可達性。這對於依賴公共交通去往城市不同地方或特定目的地的個人而言尤為重要，因為直達多個目的地的路線可提供更高效便捷的通勤體驗。

### 擴大及維持路線覆蓋範圍的能力

香港專營巴士行業通過傳統及具競爭力的招標制度營運，營辦商競標經營巴士服務的機遇。運輸署監管流程並設定新招標服務規格。專營巴士營辦商爭奪新路線(如有)的經營權。概不保證現有營辦商會因為其地理分佈情況而獲得該等權利。贏得更多路線及運行最佳時程表是專營巴士營辦商在市場上成功的關鍵。

### 有效管理加價及成本上漲的能力

在香港專營巴士營辦商的競爭格局中，有效管理加價的同時應對營運成本上漲至關重要。然而，自二零零八年起，各營辦商加價不超過四次。隨著燃料及勞動力成本上漲，專營巴士營辦商必須妥善管理成本基礎並有效應對票價上漲，由於行業勞動密集的性質，這有助於專營巴士營辦商維持可持續性，增強抵禦短期市場波動的能力，並為員工提供穩定的工作環境。

## 專營巴士行業的進入障礙

### 專營要求

專營巴士行業受高度監管，行政長官會同行政會議對市場准參與者施加限制。根據《公共巴士服務條例》，政府有權監督及參與專營巴士營辦商的策劃及營運活動。巴士營辦商的行為受監管機構制定的政策所監管。遵守有關規定對於業內的新進入者及現有營辦商而言均可能是一個耗時而苛刻的過程。

**現有營辦商主導**

在成熟的專營巴士及公共交通市場，現有營辦商的主導地位明顯不利於新進入者。從需求的角度而言，目前的專營巴士營辦商已建立強大的市場佔有率並隨時間推移贏得顧客忠誠度。從供應的角度而言，現有營辦商已形成廣泛的投資者及股東網絡，並與供應商及僱員建立長期關係。因此，新進入者在進入高度集中的專營巴士市場並與現有巴士營辦商競爭時可能會遇到困難。

**營運成本高昂**

專營巴士營運的高昂營運成本對新進入者構成挑戰。該等成本包括燃料、燃油、員工及維修及維護成本。現有專營巴士營辦商通過大規模交易與燃料及維修供應商建立長期關係，因而受惠於規模經濟。這有助於將固定成本分配予更多巴士及乘客人次。相比之下，高昂的營運成本構成對缺乏現有營辦商所享有財務資源或規模經濟的新進入者的障礙。

## 概覽

本節載有與目標集團業務營運相關的香港法律、規則及法規若干方面的概要。本節所載資料不應詮釋為適用於目標集團的香港法律、規則及法規的全面概要。

### 有關香港公共巴士服務的法律及法規

香港公共巴士服務可按根據《公共巴士服務條例》授出的專營權或香港法例第374章《道路交通條例》授出的客運營業證經營。

運輸署負責執行《道路交通條例》及相關法例中有關管理道路交通、規管公共交通服務、以及營運主要交通基礎設施的條文。具體而言，運輸署負責實施政府關於巴士服務的交通政策，尤其是監督巴士專營權及香港巴士網絡的發展。

### 香港法例第230章《公共巴士服務條例》

《公共巴士服務條例》，包括香港法例第230A章《公共巴士服務規例》（「《公共巴士服務規例》」）（即《公共巴士服務條例》的附屬法例）是規管根據香港政府專營權經營的公共巴士的主要法例。根據《公共巴士服務條例》第4條，除非按照《公共巴士服務條例》或其他法例獲行政長官會同行政會議批授專營權，否則不得經營公共巴士服務。

根據《公共巴士服務條例》第6條，專營權可授予不超過十年的期限，並可在專營公司要求且行政長官會同行政會議信納專營公司有能力和維持適當有效的服務時，再延長不超過五年的期限。《公共巴士服務條例》第7條規定，未經行政長官會同行政會議批准，專營公司不得轉讓或以其他方式處置其專營權或其任何部分。此外，《公共巴士服務條例》對專營公司施加若干限制，例如，《公共巴士服務條例》第11條規定在指定路線經營公共巴士服務的責任，《公共巴士服務條例》第12條規定在專營權期內始終提供令署長滿意的適當有效的公共巴士服務，《公共巴士服務條例》第12A條要求每年就指定事項擬備專營公司未來5年的營運計劃並與署長達成協議。

若專營公司未能按照《公共巴士服務條例》及其專營權規定提供適當有效的公共巴士服務，行政長官會同行政會議可對專營公司處以經濟處罰（《公共巴士服務條例》第22條）或撤銷其營運任何指定路線的權利或其專營權（《公共巴士服務條例》第24條）。

《公共巴士服務規例》（即《公共巴士服務條例》的附屬法例）亦規定與（其中包括）提供巴士上的標誌及目的地指示、巴士司機、售票員及乘客行為、巴士貨物運輸及巴士站有關的事宜。

### 專營權

根據《公共巴士服務條例》第5(3)(c)條，專營權須受行政長官會同行政會議訂明的條件約束。

### 合併專營權

合併專營權為城巴（專營權一）（由城巴持有）及新巴專營權（由新巴持有）的合併。於二零二二年七月十二日的行政會議上，行政長官會同行政會議頒令，按照《公共巴士服務條例》第5條批出合併專營權，賦予城巴以「城巴有限公司（市區及新界巴士網絡專營權）」的專營權名經營城巴（專營權一）及新巴專營權項下兩個巴士網絡的非獨家權利，為期十年，自二零二三年七月一日凌晨四時正起至二零三三年七月一日凌晨四時正止。為進行合併，城巴（專營權一）的屆滿日已由「二零二六年六月一日凌晨四時正」修訂為「二零二三年七月一日凌晨四時正」（即與新巴專營權的屆滿日相同）。

### 城巴二零二三年（專營權二）

城巴自一九九七年起一直經營機場及北大嶼山巴士網絡。於上述二零二二年七月十二日召開的行政會議上，行政長官會同行政會議頒令批授城巴二零二三年（專營權二），賦予城巴經營機場及北大嶼山巴士網絡的非獨家權利，為期十年，自二零二三年五月一日凌晨四時正起至二零三三年五月一日凌晨四時正止。

### 城巴二零二三年（專營權二）及合併專營權的主要規定

就城巴二零二三年（專營權二）而言，城巴當時的城巴（專營權一）中當時存續的若干專營條件已予納入以加強對城巴客戶服務及採購事宜的監管，反映署長監督巴士服務的監管權力。

就城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權而言,新專營條件已予納入,通過授權署長索取意外或安全事故相關資料及記錄,進一步訂明城巴購置新巴士的規定,以及要求城巴建立有記錄的巴士維護制度及遵守署長關於巴士司機培訓的所有規定,進一步提高巴士服務品質及政府對城巴的監管。

城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的主要規定與當時的專營權(即城巴(專營權一)、城巴(專營權二)及新巴專營權)相若。城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的若干主要規定載列如下:

- (i) *董事留駐*: 城巴絕大多數董事須為通常居住於香港的個人。
- (ii) *提供巴士上的設施*: (i)署長經向城巴諮詢後可能合理要求其巴士上加強安全或服務設施、裝置、固定裝置、配件、儀器或設備,城巴須於切實可行情況下購置、提供、採用、維持或改動以令署長滿意;及(ii)城巴在購入新巴士以經營其巴士服務時,須遵守署長就購入新巴士發出的所有規格及規定(可能由署長不時向專營公司諮詢後合理修訂)。
- (iii) *廣告*: 未經署長預先書面批准,城巴不得為廣告、贊助或商業推廣之目的使用或允許使用城巴或任何其他專營公司的設施、食堂、洗手間及廁所。
- (iv) *公開各指定路線的資料*: 城巴須就每條指定路線的巴士服務,以署長不時合理訂明的形式及方式、方法及時間,免費或收取不超過署長合理釐定的費用,在城巴的網站及透過署長經向城巴諮詢後可能合理要求的易於訪問的常用網絡瀏覽器,向市民提供署長經向城巴諮詢後可能合理要求的(i)巴士票價;(ii)路線及時間表;及(iii)巴士站位置、行車時間及任何其他有關資料。
- (v) *與公眾溝通*: 城巴須作出令署長滿意的適當安排,包括建立乘客聯絡小組,與市民聯絡、溝通及聽取其意見,從而評估及改善巴士服務水準。

- (vi) *乘客滿意度*：(i)城巴須作出令署長滿意的適當安排，按署長經向城巴諮詢後可能合理要求的形式及方式、方法及時間進行乘客滿意度調查；及(ii)城巴須公佈其乘客服務承諾，訂明回應市民投訴及建議的合理時限，以及乘客服務承諾的達標率，並按署長經向城巴諮詢後而可能合理要求的時間及方式，回應署長傳達給城巴的投訴及建議。
- (vii) *建立有記錄的巴士維護制度*：城巴應建立一套令署長滿意的有記錄的巴士維護制度，根據該制度，所有巴士在投入城巴服務之前均應接受檢查及維護。
- (viii) *專營公司的承諾*：城巴須於專營權期內一直提供及維持足以在指定路線上提供適當有效的公共巴士服務的承諾。
- (ix) *出售限制*：未經署長預先書面同意，城巴不得指讓、轉讓、抵押、押記、租賃、授予租賃選擇權、放棄部分佔有或以其他方式出售城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權訂明的其全部或任何部分資產，包括土地、樓宇及巴士。
- (x) *證券投資*：未經署長預先書面同意，城巴不得投資或出售任何證券，該同意不得無故遭拒絕或延遲。
- (xi) *或有基金*：城巴須在署長可能直接以書面指示的時間內，安排委任精算師審查或有基金，評估基金可能出現的撥備不足或超額撥備情況。
- (xii) *定期報告責任*：城巴須向署長提供與其巴士服務有關的資料及城巴保存的記錄(包括各指定路線每日的乘客人次及每日載客收據、各指定路線每日使用的巴士數量及與意外或安全有關事故的數據及記錄)，以及年度經審核財務報表、月度管理賬目、燃料相關開支月度報告及會計政策等。
- (xiii) *重大合約*：城巴須確保盡可能通過公開招標獲得對其巴士服務而言屬重大的合約。

## 巴士票價及回報率

根據《公共巴士服務條例》第13(1)條，專營巴士服務票價將按照行政長官會同行政會議釐定的費率收取。目前的專營巴士票價調整安排規定，行政長官會同行政會議於評估巴士票價調整時應考慮多項因素，包括(i)自上次票價調整以來營運成本及收入的變化；(ii)對未來成本、收入及回報的預測；(iii)為專營巴士營辦商提供合理回報率的需要；(iv)公眾的接受程度及可負擔性；(v)所提供服務的品質及數量及(vi)可支持票價調整率公式的結果，其中考慮成本要素的價格變動及專營巴士行業生產力的改善情況。行政長官會同行政會議已於二零一九年一月檢討及重申票價調整安排因素。

根據香港法例第368A章《行車隧道(政府)規例》第12(3)條，專營巴士使用政府收費隧道及道路時獲豁免繳納通行費。省下的通行費將存入各專營權名為專營巴士豁免隧道費基金的專用賬戶。倘若巴士專營權的專營公司申請加價而行政長官會同行政會議認為有正當理由需要加價，則可利用豁免隧道費基金中節省的通行費降低加價幅度。倘若專營公司未有加價壓力且節省的通行費超過行政長官會同行政會議設定的上限，則超出的金額會通過適當的票價優惠安排分派予乘客。

概不保證專營公司的最低回報率。取而代之，政府以專營公司的固定資產平均淨值回報率衡量專營公司的合理回報率時會參考巴士行業的加權平均資本成本。

根據當前的票價調整安排，當專營公司的固定資產平均淨值回報率超過觸發水準(現時設定為8.7%，即巴士行業加權平均資本成本)，專營公司通過票價優惠，按50:50的基準與其乘客分享高於上述觸發水準的利潤。乘客的利潤份額應保存作「乘客回饋餘額」，以方便提供巴士票價優惠。專營公司須於上一年度披露累計的乘客回饋餘額後12個月內，將乘客回饋餘額中超過相當於其年收入1%的金額用於提供票價優惠。

根據《公共巴士服務條例》第5(3)(b)條，除立法會以決議案排除適用利潤管制計劃（「利潤管制計劃」）的全部或任何條文外，專營權須受《公共巴士服務條例》第V部訂明的利潤管制計劃約束。根據利潤管制計劃，票價應定於可收回成本加上一定程度的利潤，並設置准許的回報上限。任何一年超過准許回報的利潤都將保留在發展基金中。當利潤低於准許的回報時，專營公司可提取發展基金中的金額彌補差額。鑒於前立法會及社會人士認為利潤管制計劃鼓勵專營公司過度擴張及抬高其資產價值，從而保證不論表現如何均可獲利，而未在成本效益及開支控制方面提供激勵，當時的總督會同行政局於一九九二年六月作出決定，其後批出的巴士專營權均不涉及利潤管制計劃。運輸及物流局已於二零二三年六月按照既定慣例，根據所述第5(3)(b)條尋求並獲得立法會決議，撤銷城巴二零二三年（專營權二）及合併專營權的利潤管制計劃。

### 香港法例第374章《道路交通條例》

《道路交通條例》（包括其附屬法例）是香港規管非專營巴士營運的主要法例。根據《道路交通條例》第27條，非專營巴士營辦商獲得運輸署出具的客運營業證方可經營非專營巴士服務。

### 香港法例第201章《防止賄賂條例》

《防止賄賂條例》（「《防止賄賂條例》」）禁止各類形式的賄賂。根據《防止賄賂條例》附表1，城巴及新巴均屬於公共機構，因而其僱員被視為《防止賄賂條例》第2條項下的公職人員。

根據《防止賄賂條例》第4(2)條，任何公職人員（不論在香港或其他地方）無合法權限或合理辯解，禁止索取或接受任何利益，作出以下行為的誘因或報酬：

- (i) 作出或不作出，或曾經作出或不作出任何憑其公職人員身份而作的作為；
- (ii) 加速、拖延、妨礙或阻止，或曾經加速、拖延、妨礙或阻止由該人員作出或由其他公職人員作出任何憑該人員或該其他人員的公職人員身份而作的作為；或
- (iii) 協助、優待、妨礙或拖延，或曾經協助、優待、妨礙或拖延任何人與公共機構間往來事務的辦理。

根據《防止賄賂條例》第12條，任何人觸犯《防止賄賂條例》第4條，(i)一經循簡易程序裁定，處第6級罰款(現為100,000港元)及監禁3年；或(ii)一經循公訴程序裁定，罰款500,000港元及監禁7年。

## 有關香港旅行代理商業務的法律及法規

### 香港法例第634章《旅遊業條例》

《旅遊業條例》於二零二二年九月一日生效，取代先前的香港法例第218章《旅行代理商條例》。根據《旅遊業條例》，有意經營旅行代理商業務的人士必須向旅遊業監管局申請旅行代理商牌照。旅行代理商的發出牌照過往由旅遊事務署轄下的旅行代理商註冊處負責，但現時由旅遊業監管局負責。

根據《旅遊業條例》第33條，持牌旅行代理商如無旅遊業監管局事先書面批准，不得改變其旅行代理商業務的擁有權或控制權，亦不得准許該等改變。倘若公司董事或大部分董事慣常按該人士的指示行事，則該人士即公司的控權人。《旅遊業條例》第34條規定，持牌旅行代理商如有意改變其旅行代理商業務的擁有權或控制權，須向旅遊業監管局發出書面通知，旅遊業監管局屆時須在顧及《旅遊業條例》第18條的事宜後(例如建議擁有人或控權人是否正在清盤當中，或是否任何清盤令之標的)，決定建議擁有人或控權人是否適合持有旅行代理商牌照。

其他有關旅行代理商的法規目前在生效中，作為《旅遊業條例》的附屬法例，包括《旅遊業(旅監局徵費 – 外遊費百分比)公告》(第634A章)、《旅遊業(賠償基金徵費 – 外遊費百分比)公告》(第634B章)、《旅遊業(收取徵費、繳付徵費及記錄徵費)規例》(第634C章)、《旅遊業賠償基金(特惠賠償款額)規例》(第634D章)、《旅遊業賠償基金(特惠賠償申領程序)規例》(第634E章)及《旅遊業(一般)規例》(第634F章)。

目標集團透過其全資附屬公司城巴旅遊提供旅行代理商服務，須遵守上述法律及法規。

## 有關香港電訊服務的法律及法規

### 《電訊條例》(香港法例第106章)

在巴士上提供無線網絡服務受《電訊條例》及《電訊規例》(香港法例第106A章)規管，而通訊事務管理局為執行上述條例及規例的主管部門。

根據《電訊條例》第8條，除根據與按照總督會同行政局批給的牌照或以通訊事務管理局批給或設立的適當牌照行事外，任何人不得在香港設置或維持任何電訊設施，或在業務過程中提供電訊服務。城巴中國已相應取得在目標集團巴士上提供無線網絡服務的服務營辦商牌照。

《電訊規例》(即《電訊條例》項下的附屬法例)規定有關(其中包括)牌照的有效期、牌照的遺失或損毀及交回牌照的事項。

## 有關香港燃料及柴油貯存設施的法律及法規

### 《危險品條例》(香港法例第295章)

根據《危險品條例》第6條，除根據並按照《危險品條例》批給的牌照外，任何人不得製造、貯存、運送或使用任何危險品，危險品定義包括(其中包括)爆炸品、氣體、易燃液體或易燃固體、易於自燃的物質、遇水放出易燃氣體的物質、氧化性物質、有機過氧化物及毒性物質。於目標集團的設施中儲存危險品(如在巴士車廠及巴士服務站內的油箱及加油區)受限於上述法律法規。

任何人違反《危險品條例》第6條，如屬初犯，可處第6級罰款(現為100,000港元)及監禁6個月，如屬再犯，可處罰款200,000港元及監禁12個月。

**《消防條例》(香港法例第95章)及《消防(裝置及設備)規例》(香港法例第95B章)**

根據《消防(裝置及設備)規例》(即《消防條例》的附屬法例)第6及7條，除註冊承辦商外，任何人均不得在任何處所內安裝消防裝置或設備、或維護、檢查或修理安裝在任何處所內的任何消防裝置或設備。《消防(裝置及設備)規例》第9條規定，每當註冊承辦商在任何處所內安裝、維護、修理或檢查任何消防裝置或設備，彼須於完成有關工程後14天內，向作出指示(據該指示彼承擔進行該工程)的人發出一份證明書，並將副本送交消防處。目標集團設施(如巴士車廠及加油站)中消防裝置及設備的安裝及維護受限於上述法律法規。

任何人違反第6、7或9條的條文，即屬犯罪，一經定罪，可處第5級罰款(現為50,000港元)。

**《電力條例》(香港法例第406章)及《電力(線路)規例》(香港法例第406E章)**

根據《電力(線路)規例》(即《電力條例》的附屬法例)第20條，設於若干處所(例如危險品貯存的處所)內的固定電力裝置的擁有人，須安排該裝置每12個月最少作一次檢查、測試及領取證明書以確保遵守《電力條例》的相關規定。

**有關香港勞工、健康及安全的法律及法規****《僱傭條例》(香港法例第57章)**

《僱傭條例》就僱員工資的保障訂定條文，對僱傭及僱傭機構的一般情況作出規管，並就其他相關事宜訂定條文。

根據《僱傭條例》第25條，凡僱傭合約終止，到期付給僱員的任何款項須在切實可行範圍內盡快支付，但在任何情況下不得遲於僱傭合約終止後7天支付。任何僱主如故意及無合理辯解而違反《僱傭條例》第25條的規定，即屬犯罪，可判處最高罰款350,000港元及監禁3年。

此外，根據《僱傭條例》第25A條，如任何工資或《僱傭條例》第25(2)(a)條所提述的任何款項由其到期支付當日起計的7天內仍未獲支付，則僱主須按指明的利率就尚未清付的工資款額或款項支付利息，利息自該等工資或款項變為到期支付的日期起計算，直至實際支付工資或款項的日期為止。根據《僱傭條例》第63CA條，任何僱主如故意及無合理辯解而違反《僱傭條例》第25A條的規定，即屬犯罪，一經定罪，可處第3級罰款（現為10,000港元）。

#### **《僱員補償條例》(香港法例第282章)**

根據《僱員補償條例》第5條，僱員若在受僱工作期間因工遭遇意外以致受傷或死亡，僱主在一般情況下仍須負起補償責任。此外，根據《僱員補償條例》第32條，如職業病引致僱員喪失工作能力或引致僱員死亡，僱員有權獲得因工遭遇意外的相同補償。

根據《僱員補償條例》第15條，僱主須提交表格2通知勞工處處長有關工作事故（就一般工業事故於14天內及就致命事故於7天內），不論有關事故會否產生支付賠償責任。

根據《僱員補償條例》第40條，所有僱主均須為其所有僱員（包括全職僱員及兼職僱員）投購保險，以承擔根據《僱員補償條例》及普通法就工傷產生的責任。未能遵守《僱員補償條例》獲取保險保障的僱主(i)一經循簡易程序定罪，可處第6級罰款（現為100,000港元）及監禁1年，或(ii)一經循公訴程序定罪，可處第6級罰款（現為100,000港元）及監禁2年。

#### **《時效條例》(香港法例第347章)**

根據《時效條例》，原告就人身傷害提出普通法申索的時效期限是事故發生當日起計3年。

#### **《佔用人法律責任條例》(香港法例第314章)**

《佔用人法律責任條例》規定佔用或控制處所的人士須對該土地的人士所受傷害或對在該土地的物品或其他財產所造成的損害承擔法律責任。

《佔用人法律責任條例》規定處所佔用人須負上一般謹慎責任，採取在有關個案中所有情況下屬合理謹慎的措施，以確保訪客為獲佔用人邀請或准許該訪客到處所的目的而使用該處所時屬合理安全。

#### 《最低工資條例》(香港法例第608章)

《最低工資條例》就《僱傭條例》下依僱傭合約委聘的所有僱員訂明在工資期內的法定每小時最低工資額(現為每小時40港元)(惟《最低工資條例》第7條所列除外)。僱傭合約的任何條文，如看來是終絕或減少《最低工資條例》賦予僱員的任何權利、利益或保障的，即屬無效。

#### 《強制性公積金計劃條例》(香港法例第485章)

根據《強制性公積金計劃條例》第7條，僱主必須採取所有切實可行的步驟，以確保該僱員在有關時間之後的特准限期內成為註冊計劃的成員。

根據《強制性公積金計劃條例》第7A條，僱主如在二零零零年十二月一日後僱用任何有關僱員，該僱主必須就本條生效之後出現的每一供款期用其本身的資金向有關註冊計劃作出供款，款額則按照《強制性公積金計劃條例》釐定；從該僱員在該供款期的有關收入中作出扣除，以作為該僱員向該計劃作出的供款，款額則按照《強制性公積金計劃條例》釐定。

#### 《職業安全及健康條例》(香港法例第509章)

《職業安全及健康條例》為僱員在工業及非工業工作地點，提供安全及健康保障。僱主應在合理可行範圍內通過(i)提供及維持安全及不會危害健康的作業裝置及工作系統；(ii)作出有關安排，以確保在使用、處理、貯存或運載作業裝置或物質方面屬安全及不會危害健康；(iii)提供所有所需的資料、指導、訓練及監督，以確保安全及健康；(iv)提供及維持安全進出工作地點途徑；及(v)提供及維持安全及健康的工作環境以保障其全體僱員的工作安全及健康。根據《職業安全及健康條例》第6條，若僱主沒有遵守上述規定，即屬犯罪，(i)一經循簡易程序定罪可處罰款3,000,000港元，或(ii)一經循公訴程序定罪可處罰款10,000,000港元。任何僱主蓄意地沒有遵守、明知而沒有遵守或罔顧後果地沒有遵守，即屬犯罪，(i)一經循簡易程序定罪可處罰款3,000,000港元及監禁6個月，或(ii)一經循公訴程序定罪可處罰款10,000,000港元及監禁2年。

## 歷史

目標集團的歷史可追溯至一九七九年，即城巴(現為目標公司的間接全資附屬公司)開始在香港提供非專營巴士服務的年度。憑藉提供非專營巴士服務的經驗，城巴於一九九一年開辦首條專營巴士路線(12A號線)，以擴展其業務範圍。於一九九三年，城巴獲政府批出先前專營巴士營辦商的26條專營巴士路線後大幅擴展其專營巴士業務。於一九九八年，新巴(現為目標公司的間接全資附屬公司)成立，由新世界第一控股擁有，於獲批新的專營權以取代前專營巴士營辦商的巴士專營權後，開始經營專營巴士服務。

於營業紀錄期，目標集團透過城巴及新巴營運專營巴士服務。目標集團亦透過城巴提供非專營巴士服務，並透過其全資附屬公司城巴旅遊提供旅行社服務。目標集團亦透過其全資附屬公司匯達傳媒單獨提供廣告服務。於最後可行日期，目標集團在港島、九龍及新界經營逾200條專營巴士路線，並管理逾1,700輛登記巴士的車隊。

## 業務發展里程碑

目標集團已達成下列主要里程碑：

年份	事件
一九七七年	● 城巴註冊成立。
一九七九年	● 城巴購買其第一輛巴士並開始其非專營巴士業務。
一九八一年	● 城巴旅遊成立並開始其旅行社服務。
一九九一年	● 城巴獲批其於港島的第一條專營線路(12A號線)。
一九九三年	● 於獲政府批出前專營巴士營辦商的26條專營巴士路線(在宣傳活動中稱為「26新里程」)後，城巴擴展其專營巴士服務。

年份	事件
一九九六年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 青馬大橋通車後，政府授予城巴經營東涌及香港國際機場13條專營巴士路線的權利。</li></ul>
一九九八年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 新巴註冊成立。</li><li>● 新巴獲得新的巴士專營權，經營88條先前由一家專營巴士營辦商經營的專營巴士路線，並開始在香港經營專營巴士業務。</li><li>● 城巴推出連接香港國際機場的路線「城巴機場快線」，為旅客提供交通服務。</li></ul>
二零零三年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 匯達交通註冊成立。</li><li>● 城巴及新巴歸入同一集團。</li></ul>
二零零九年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 新巴人力車觀光巴士及城巴觀光巴士投入服務，於香港提供敞篷觀光巴士觀光之旅。</li></ul>
二零二零年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 目標公司註冊成立。</li><li>● 目標公司收購匯達交通集團(包括城巴及新巴)。</li></ul>
二零二一年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 匯達傳媒註冊成立並開始其廣告代理業務。</li><li>● 城巴在競爭激烈的投標中勝出，營運連接新界與港島東區的4條新路線。</li><li>● 城巴在競爭激烈的投標中勝出，營運連接粉嶺皇后山至其他地區的新線路。</li><li>● 城巴在競爭激烈的投標中勝出，營運連接屯門第54區至其他地區的新線路。</li></ul>
二零二二年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 在目標集團的「零排放轉型計劃(#MissionZero)」中，城巴引入了香港首輛電動雙層巴士及首輛氫能雙層巴士。</li></ul>

年份	事件
二零二二年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 城巴二零二三年(專營權二)獲政府批准。</li><li>● 城巴(專營權一)及新巴專營權合併為合併專營權獲政府批准。</li></ul>
二零二三年	<ul style="list-style-type: none"><li>● 城巴二零二三年(專營權二)自二零二三年五月一日起生效。</li><li>● 城巴作為專營公司的合併專營權於二零二三年七月一日生效，標誌著新巴專營巴士業務的結束。</li><li>● 城巴在競爭激烈的投標中勝出，營運位於十四鄉新發展區的新線路。</li><li>● 匯達傳媒中標為城巴提供車身廣告服務。</li><li>● 匯達傳媒中標為一家香港鐵路營辦商提供廣告銷售代理服務。</li></ul>

## 企業發展

以下是目標集團附屬公司的註冊成立及主要股權變更的簡要公司歷史：

### 目標公司(即BTHL)

目標公司於二零二零年七月二十三日由TWB Holdings根據英屬處女群島法律註冊成立為有限公司。目標公司獲授權發行不超過50,000股的無面值股份。其為一家投資控股公司，自二零二零年收購事項起一直持有匯達交通集團。

於二零二零年八月二十一日，TWB Holdings、Glorify及ABL分別認購89股、9股及1股BTHL股份，每股BTHL股份的代價為0.01美元。於二零二零年九月三十日，TWB Holdings、Glorify及ABL分別進一步認購8,995.32股、846.91股及57.77股BTHL股份，代價分別約為1.623億美元、1,530萬美元及110萬美元。

於二零二一年十二月三日，Glorify、TWB Holdings及ABL訂立二零二一年收購協議，據此，Glorify分兩期共收購700股BTHL股份，即自TWB Holdings收購695股BTHL股份及自ABL收購5股BTHL股份，合共佔目標公司全部已發行股份的7%，總代價為350,000,000港元，詳情如下：

- (i) 於二零二一年十二月八日完成第一期後，目標公司分別由TWB Holdings、Glorify及ABL擁有約85.99%、13.45%及0.56%的權益；及
- (ii) 於二零二二年三月二十八日完成第二期後，目標公司分別由TWB Holdings、Glorify及ABL擁有約83.90%、15.56%及0.54%的權益。

於最後可行日期，目標公司合共持有10,000股已發行BTHL股份，其中TWB Holdings、Glorify及ABL分別持有8,390.32股、1,555.91股及53.77股BTHL股份，分別佔目標公司全部已發行股份約83.90%、15.56%及0.54%。

### 匯達交通

匯達交通為一家於二零零三年五月八日以其前稱Merryhill Group Limited根據英屬處女群島法律註冊成立的有限公司，並於二零零四年三月二日根據公司條例的前身條例註冊為非香港公司。匯達交通的法定股本為1,000,000,000港元，分為1,000,000,000股每股面值1.00港元的股份。其為一家投資控股公司，持有本節下文所述的營運附屬公司。

於二零零三年十一月十九日，由Enrich持有之匯達交通面值1.00美元的唯一已發行股份被重新指定及細分為8股每股面值1.00港元之股份。

於二零零四年三月九日，匯達交通向新創建服務發行250,000,008股股份，並向Enrich發行250,000,000股股份。於二零零四年十二月十四日，其更改名稱為新創建交通服務有限公司。

於二零一六年十二月三十日，新創建服務向Enrich收購250,000,008股匯達交通股份，匯達交通成為新創建服務的全資附屬公司及新創建的間接全資附屬公司。

二零二零年收購事項於二零二零年十月十五日完成後，匯達交通成為目標公司的全資附屬公司。於二零二零年十月十五日，其更改名稱為現時名稱。

於最後可行日期，其已發行股份為500,000,016港元，分為500,000,016股每股面值1.00港元的股份，該等股份由目標公司全資擁有。

## Dietmar

Dietmar於一九九一年九月二十四日根據英屬處女群島法律註冊成立為有限公司。Dietmar的法定資本為50,000美元，分為50,000股每股面值1.00美元的股份。其為一家投資控股公司，持有城巴、城巴旅遊及城巴中國。

經過一系列收購後，Dietmar於一九九六年十一月四日擁有城巴全部已發行股份，惟已轉讓予Citybus Nominees Limited的1股股份除外(進一步詳情見下文「城巴」一節)。

於二零零三年十二月二日，當時為匯達交通(當時由周大福企業有限公司間接全資擁有)直接全資附屬公司的Delta Pearl，向SGC (HK Holdings) Limited收購Dietmar(其一直持有城巴)的全部已發行股份，自此，城巴及新巴成為共同控制下的集團公司。

於二零一九年六月三十日，Delta Pearl將其持有的Dietmar全部已發行股份轉讓予匯達交通，Dietmar成為匯達交通的直接全資附屬公司。於最後可行日期，Dietmar共有10,000股每股面值1.00美元的已發行股份，該等股份由匯達交通全資持有。

## 城巴

城巴於一九七七年八月五日以其前稱Passenger Transportation Services (Asia) Limited根據香港法律成立為有限公司。其於一九八三年五月十三日更名為現時名稱。

於一九九一年十二月六日至一九九六年十一月四日期間，城巴進行了一系列股份配發，並於城巴當時的股東之間轉讓城巴的股份，城巴的全部已發行股份於一九九六年十一月四日由Dietmar全資擁有，Dietmar隨後於同一天將城巴的1股股份轉讓予Citybus Nominees Limited(匯達交通當時的附屬公司)，該1股股份於二零一八年六月二十五日轉回Dietmar。

於最後可行日期，城巴已發行合共37,500,000股股份，全部由Dietmar持有，已發行股本總額為376,295,750港元。城巴主要從事提供專營巴士服務(進一步詳情請參閱本附錄「5.業務」一節)。

## 新巴

新巴於一九九八年一月八日以其前稱Stanton Star Limited根據英屬處女群島法律註冊成立為有限公司，當時由新世界第一控股(當時為匯達交通的直接全資附屬公司)擁有。於一九九八年二月二十五日，其更名為現時名稱。該公司於一九九八年三月十日根據公司條例的前身條例註冊為非香港公司。

新巴分別於一九九八年五月二十二日及二零零三年七月三十日向新世界第一控股發行9,999,999股及190,000,000股每股面值1.00港元的股份。

於二零一九年六月三十日，新世界第一控股以約959,000,000港元的代價將新巴的全部已發行股份及其股東貸款悉數轉讓予匯達交通。此後，新巴成為匯達交通的直接全資附屬公司。

於最後可行日期，新巴合共有200,000,000股每股面值1.00港元的已發行股份。自一九九八年起，新巴一直為香港公眾提供專營巴士服務，直至城巴(專營權一)及新巴專營權合併為城巴經營的合併專營權(於二零二三年七月一日生效)，城巴亦經營城巴二零二三年(專營權二)。自專營權合併後，新巴不再進行任何重大業務營運。

## 城巴旅遊

城巴旅遊於一九八一年五月二十九日根據香港法律註冊成立為有限公司。

於一九八一年七月十五日至一九九五年七月二十九日期間，城巴旅遊進行了一系列股份配發及轉讓後，城巴持有城巴旅遊的全部已發行股份(惟於二零一八年六月二十五日轉讓予城巴的1股城巴旅遊股份除外)。

於最後可行日期，城巴旅遊的已發行股本為8,000,000港元，分為800,000股股份，由城巴全資擁有。城巴旅遊主要於香港提供巴士、客車及旅遊相關服務，目前經營觀光敞篷巴士旅遊及私人租賃服務。

**城巴中國**

城巴中國於一九八四年六月十五日以其前稱Pomegranate Limited根據香港法律註冊成立為有限公司。於一九八四年十二月十一日，其更改名稱為現時名稱。

於最後可行日期，城巴中國的已發行股本為1,000港元，分為100股股份，由城巴全資擁有。城巴中國主要從事於巴士上提供無線網絡服務。

**BMHL**

BMHL於二零二一年十月二十六日根據英屬處女群島法律註冊成立為有限公司。該公司獲准發行最多50,000股每股面值1.00美元的股份。其為一家投資控股公司。

自註冊成立之日起至最後可行日期，BMHL共有100股每股面值1.00美元的已發行股份，由BTHL全資擁有。

**匯達傳媒**

匯達傳媒於二零二一年十月二十八日根據香港法律註冊成立為有限公司。

自註冊成立之日起至最後可行日期，匯達傳媒共有100股每股面值1.00港元的已發行股份，由BMHL全資擁有。該公司主要從事提供廣告代理服務。

**Bravo Holdings (HK) Limited**

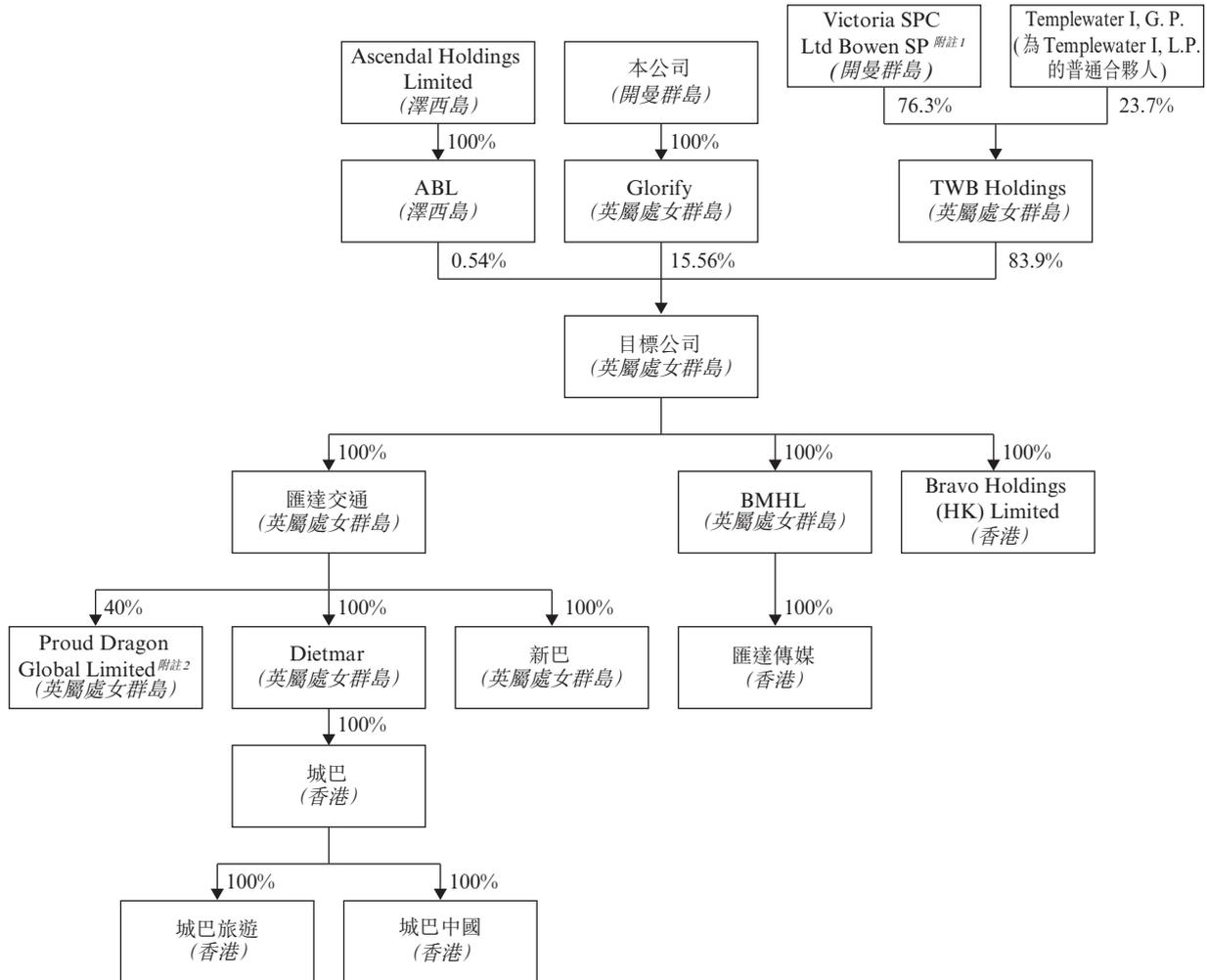
Bravo Holdings (HK) Limited於二零二三年五月二十四日根據香港法律註冊成立。

自註冊成立之日起至最後可行日期，Bravo Holdings (HK) Limited共有10股每股面值1.00港元的已發行股份，由目標公司全資擁有。該公司主要為目標集團處理集團內的營運事宜，主要為僱傭事宜。

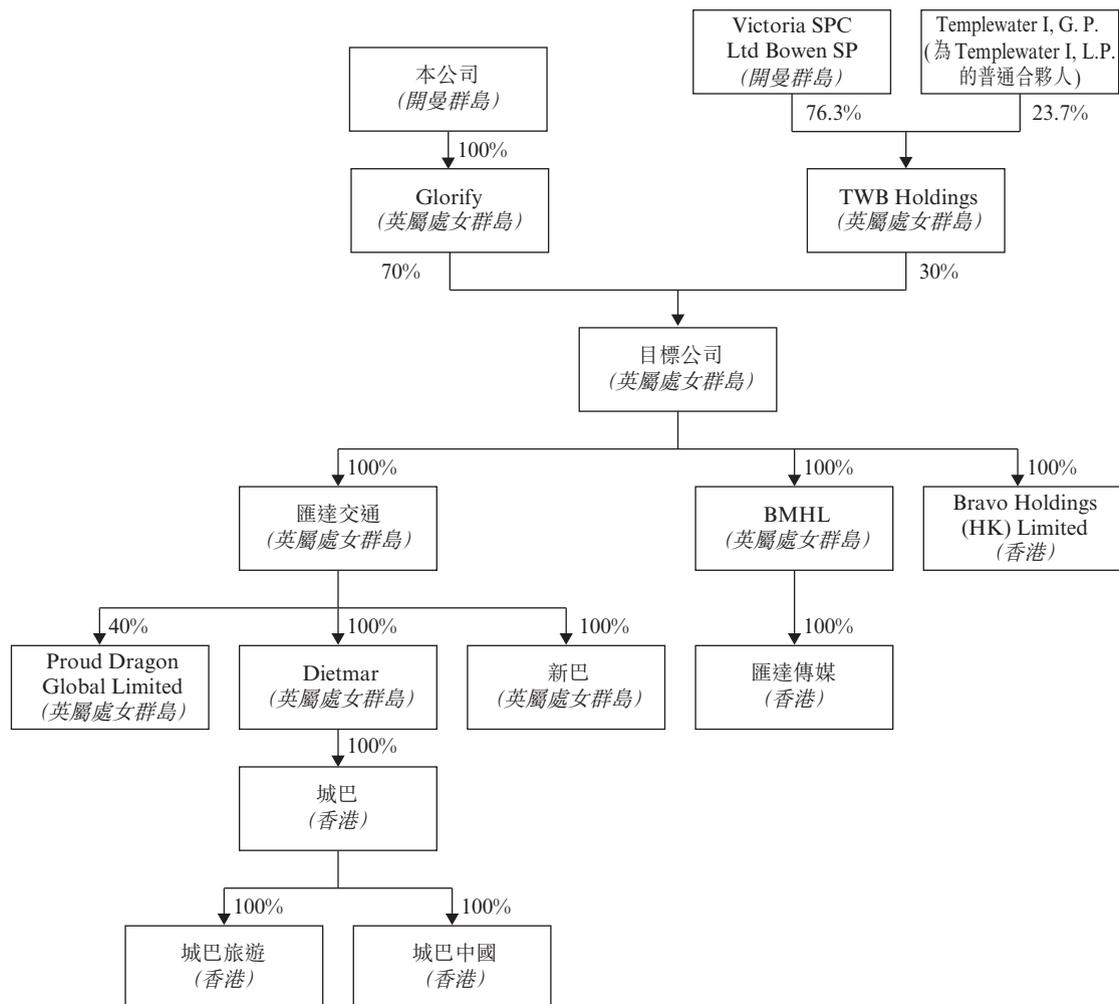
目標集團的股權架構

下表載列於完成後及全面行使認購期權及／或認沽期權後於最後可行日期目標集團的股權架構。

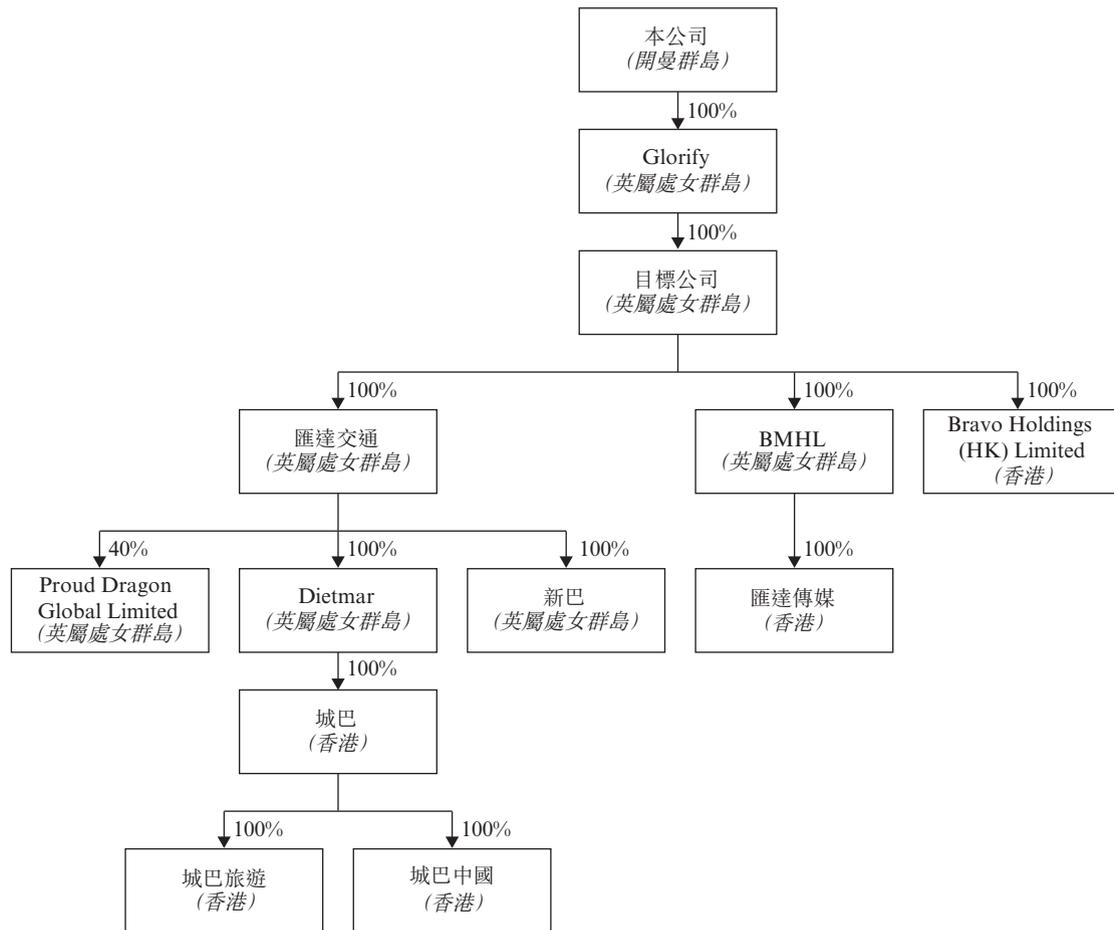
(i) 於最後可行日期目標集團的股權架構



(ii) 緊隨完成後目標集團的股權架構



(iii) 全面行使認購期權及／或認沽期權後目標集團的股權架構



## 概覽

目標集團主要於香港提供公共巴士服務。於營業紀錄期，目標集團透過城巴及新巴(專營權合併前)／城巴(專營權合併後)經營其公共巴士服務，而城巴及新巴／城巴為相關期間內香港五家(專營權合併前)／四家(專營權合併後)專營公共巴士服務營辦商之一。根據 Ipsos，城巴及新巴於二零二二年於所有專營公共巴士服務營辦商中，分別在專營公共巴士營運收入、乘客人次數目、專營巴士路線數目及持牌巴士數目各方面分別排名第二及第三。專營權合併後，於二零二三年，城巴於所有專營公共巴士服務營辦商中，在乘客人次數目及持牌巴士數目方面均排名第二。於最後可行日期，目標集團在港島、九龍及新界經營超過200條巴士路線，擁有超過1,700輛登記巴士的車隊，按網絡覆蓋範圍計算，為港島主要的專營公共巴士營辦商。

目標集團致力於提供安全可靠的巴士服務及提高乘客的生活質量。目標集團主要提供公共巴士服務，二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的票價收入分別佔總收入的90.8%、92.1%及92.9%。於二零二三年七月一日前，目標集團經營3個專營網絡，包括以其「城巴」品牌經營的城巴(專營權一)及城巴(專營權二)，以及以其「新巴」品牌經營的新巴專營權。自二零二三年七月一日生效起，城巴(專營權一)與新巴專營權合併為合併專營權，涵蓋港島、九龍、新界及過海巴士網絡。城巴(專營權二)亦獲重續，成為城巴二零二三年(專營權二)，自二零二三年五月一日起生效，繼續涵蓋目標集團的機場及北大嶼山巴士網絡。合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)的有效期均為十年，至二零三三年為止。目標集團亦在香港提供非專營巴士服務，包括為若干公司提供僱員巴士服務、為屋邨提供居民巴士服務，以及私家巴士出租服務及敞篷觀光服務。

政府運輸及物流局於二零二二年七月表示，專營巴士為僅次於鐵路的第二大公共交通工具，二零二二年日均乘客人次約310萬，佔整體公共交通載客量約三分之一。城巴及新巴於專營權合併前為香港五家專營公共巴士服務中的其中兩家營辦商，二零二一年及二零二二年合共乘客人次分別約3.220億及2.765億，即日均乘客人次分別約88萬及76萬，佔同期香港所有專營巴士營辦商日均乘客人次總數約25.2%及24.4%。

為配合政府制訂的於二零二五年左右使用新能源公共交通工具及商用車輛的時間表，以及改善路邊空氣質量的目標，城巴再次承諾與政府合作，推動電動及其他新能源公共交通工具的發展，例如試驗電動及氫燃料電池巴士。例如，目標集團於二零一五年引入香港首批單層電動巴士，並於二零二二年引入香港首輛雙層電動巴士。於二零二二年，目標集團進一步推出零排放轉型計劃(#MissionZero)戰略，這是一個旨在綠化其車隊，確保可持續營運，同時進一步減少碳排放的大型項目，其後於二零二二年七月推出香港及全球首輛氫燃料電池雙層三軸巴士。此後，目標集團一直與政府及車輛供應商緊密合作，為氫燃料車輛於香港的營運制定相關法規。於二零二二年十月，目標集團宣佈計劃於其位於西九龍的巴士車廠內建造香港首個加氫站。於二零二三年五月，政府原則上同意目標集團的若干示範項目，內容有關一輛氫燃料電池巴士及專營巴士的一家加氫站。於二零二三年八月，政府原則上同意目標集團申請在柴灣巴士車廠設立加氫設施，以及營運5輛氫燃料電池雙層巴士的示範項目。於二零二四年二月，目標集團於香港推出首輛氫燃料電池雙層巴士的公共服務。

目標集團亦通過匯達傳媒提供巴士車身廣告及其他媒體服務。目標集團的公共巴士業務覆蓋廣泛的路線網絡，並擁有龐大的巴士車隊，為香港各主要地區的大量客戶及公眾提供廣告平台。

目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別錄得約28.386億港元、25.384億港元及33.995億港元的收入。下表載列目標集團於營業紀錄期的收入明細：

	二零二一財政年度		二零二二財政年度		二零二三財政年度	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
票價收入	2,577,203	90.8	2,337,569	92.1	3,158,539	92.9
廣告收入	204,041	7.2	171,954	6.8	209,570	6.2
巴士租賃收入	18,071	0.6	18,506	0.7	22,395	0.7
租金收入	7,423	0.3	4,847	0.2	3,979	0.1
股息收入	25,012	0.9	-	-	-	-
雜項	6,822	0.2	5,519	0.2	5,026	0.1
<b>總計</b>	<b>2,838,572</b>	<b>100.0</b>	<b>2,538,395</b>	<b>100.0</b>	<b>3,399,509</b>	<b>100.0</b>

## 競爭優勢

目標集團管理層認為，以下競爭優勢為目標集團之成功作出貢獻並將繼續驅動其進一步增長：

### 目標集團在公共巴士服務行業擁有逾40年的經驗及良好記錄

目標集團於一九七九年以非專營巴士服務營辦商的身份開始經營公共巴士服務業務，並於一九九一年獲得首條專營路線。經過40多年的不懈努力，目標集團已於香港建立了優質、安全和可信賴公共巴士營辦商的聲譽。於最後可行日期，目標集團擁有逾1,700輛登記巴士的車隊，營運逾200條專營巴士路線，遍及港島、九龍及新界，於營業紀錄期合共服務逾9.38億乘客人次(即日均乘客人次86萬)。縱觀其歷史，目標集團曾多次獲得獎項及認證，以表彰其表現、成就及對保持高質量標準的承諾。詳情請參閱下文「獎項及榮譽」。

於最後可行日期，目標集團根據兩項專營權經營其專營公共巴士服務，即合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)，兩項專營權的專營期均為十年，至二零三三年為止。目標集團的公共巴士專營權得以延續不變，證明目標集團一直致力提供安全、可靠及高質素的巴士服務，這對目標集團持續擴大在香港公共巴士服務市場的佔有率，不單在專營公共巴士營運收入方面，亦在營運的巴士路線數目及乘客量方面起關鍵作用。根據Ipsos，城巴及新巴於二零二二年在專營公共巴士營運收入、乘客人次數目、專營巴士路線數目及持牌巴士數目各方面，分別在所有專營公共巴士服務營辦商中排名第二及第三。專營權合併後，於二零二三年，城巴於所有專營公共巴士服務營辦商中，在乘客人次數目及持牌巴士數目方面均排名第二。於營業紀錄期，目標集團亦透過競投獲得多項新的主要專營巴士路線組合，包括四條連接元朗／荃灣／沙田與港島東的過海巴士新路線、為粉嶺皇后山新公共屋邨提供服務的巴士路線，以及為屯門第54區主要公共屋邨發展項目提供服務的巴士路線。尤其是，於二零二三年九月，目標集團獲得一個重要的新路線組合，為新十四鄉發展區提供巴士服務，涵蓋房屋發展項目及香港其中一個主要的新體育及休閒公園，並將於二零二四年第一季度開始分階段營運。

由二零二三年七月一日起生效的專營權合併，通過更靈活地調配車隊、巴士車長及其他資源，有助進一步提升目標集團的營運效率，預期可為巴士路線規劃及營運帶來更大的協同效益。詳情請參閱下文「公共巴士服務 – 1. 專營巴士服務 – 1.1.1 合併專營權」。專營權合併所節省的資源會重新調配，以進一步提升目標集團的巴士服務及服務質素，預期可進一步擴大其市場佔有率，並把握未來的市場需求，尤其是在北部都會區、較廣闊的新界區及其他新興的市區發展或重建地區。

政府運輸及物流局表示，專營巴士作為路面集體載客運輸工具，在公共運輸系統中擔當重要角色，特別是為沒有鐵路直達的地區提供服務，以及提供連接鐵路網絡和跨區服務的接駁服務。鑒於香港市民大量使用公共巴士運輸服務，目標集團致力維持並在可能的情况下提高巴士的乘客使用率，為顧客提供優質的運輸服務，並格外注重提高營運效率、編排適時的運作時間表，以及提供良好的顧客服務。目標集團管理層相信，憑藉其在公共巴士服務行業的市場地位和良好業績，目標集團將繼續受益於香港公共巴士服務需求的增長。

#### **目標集團的專營巴士服務運作靈活，能適時回應市場情況、適應及掌握乘客需求**

目標集團一直透過重組巴士路線、重定路線及優化資源，提升專營巴士服務的靈活性，務求更能因應市場變化作出調整，以滿足及掌握乘客的需求。

目標集團會密切監察專營巴士服務的載客量，以及乘客對現有專營路線及潛在路線的巴士服務需求，並與運輸署保持緊密溝通，務求適時調整專營巴士服務以配合乘客的需要。例如，於營業紀錄期，目標集團曾多次實行服務調整，包括(i)於若干熱門巴士路線推出優化服務及延長服務時間，以滿足乘客需求及(ii)開辦特別路線、實施特別交通安排及為現有路線提供額外服務，以應對節日及大型活動(例如香港體育館、西九文化區演唱會、亞洲國際博覽館活動及香港國際七人欖球賽等)期間增加的公共交通需求。

在長遠路線規劃方面，目標集團透過路線規劃計劃，向運輸署提交每年審閱及調整專營巴士服務的建議。例如，於營業紀錄期內，目標集團建議精簡、延長及重組多條專營巴士路線，並在某些目的地之間提供更佳及更直接的接駁服務，以(其中包括)方便乘客、於服務不足及有商機的地區增加服務覆蓋範圍，以及改善連接性。運輸署於諮詢有關區議會及其他相關利益相關方後，已採納其中多項建議。目標集團的管理層相信，這些建議的落實可擴大目標集團的網絡覆蓋範圍，增加有關專營路線對乘客的曝光率和吸引力，並可更好地滿足有關地區因人口結構轉變、城市發展及其他轉變所帶來的需求。

此外，由於新巴專營權與城巴(專營權一)於很多地區的服務網絡大致上並行，根據專營權合併合併兩項專營權後，預期目標集團可更有效地運用其車隊，並更靈活地調配巴士車長及其他營運人員，從而達致更大的規模經濟效益。例如，於專營權合併後，新巴無須再獲得運輸署的特別批准，便可租用城巴車輛應付特別的乘客需求。若發生未能預見的情況，需要臨時調配巴士或巴士車長(不論彼等屬於哪項專營權)時，新巴更可及時作出運作上的調整，從而減低對乘客的影響及班次失誤率。專營權合併可靈活調配資源，預期可進一步提升目標集團應付市場需求，隨時調整公共巴士服務的能力。

#### **目標集團擁有強大的巴士工程及技術開發能力**

目標集團擁有強大的工程及技術部門，具備雄厚的研發實力，致力維持高水平的工程標準，貫徹持續改善的政策，並為目標集團的車輛及巴士營運引入新技術，務求不斷提升目標集團的安全記錄、經營業績、客戶體驗及服務質素。

於營業紀錄期內，目標集團已開發及引進多項巴士工程解決方案，以提升巴士的安全、減低意外率及改善乘客舒適度，並持續提升目標集團巴士車隊的環保特色。

此外，目標集團與總部設於中國福建的汽車製造商威馳騰合作，於二零二二年推出香港首輛電動雙層巴士及首輛氫燃料電池雙層巴士。目標集團與威馳騰緊密合作，為香港開發首輛電動雙層巴士，從概念設計到首輛量產車的完成，每一個階段都實現了高水平的開發及認知，並專注於創造適合香港具有挑戰性的地形及營運環境的車輛。繼該項目取得成功後，目標集團和威馳騰又領導了一個專家團體，設計並建造了首輛氫燃料電池三軸雙層巴士，其亦獲得世界第一的額外榮譽。今後，目標集團將繼續與多個國際知名合作夥伴及主要組件供應商合作，發展現有技術的應用，並為在香港進行的氫燃料雙層巴士試驗計劃開創新路向。

根據Ipsos，政府已推出多項計劃及措施，旨在鼓勵採用新能源交通技術，並於二零五零年前實現車輛零排放。該等措施包括《香港電動車普及化路線圖》（電動車路線圖）、《香港清新空氣藍圖2035》及《香港氣候行動藍圖2050》。此外，政府計劃於二零二五年前推出電動公共交通和商用車輛路線圖，並制定於道路交通中使用氫能源的長期戰略。目標集團管理層相信，引入香港首輛電動雙層巴士及首輛氫燃料電池雙層巴士，展示目標集團在香港公共交通行業的零排放轉型過程中處於領先地位。目標集團管理層亦相信，隨著電池電動雙層巴士及氫燃料電池雙層巴士同時進行測試，目標集團已做好準備，與政府合作為香港未來過渡至碳中和運輸制定全面計劃，為政府發展更環保及可持續發展的運輸系統作出貢獻。

因此，目標集團強大的巴士工程及技術開發能力預期將有助於支持及擴展其在對技術知識和專業技能要求較高的新興行業的業務，並為其帶來更多的業務增長機會，鞏固其強大的品牌和聲譽。

### 目標集團擁有一支經驗豐富的管理團隊，具備深厚的行業知識

目標集團的核心管理團隊於公共巴士服務行業擁有豐富的知識及經驗。目標集團的核心管理團隊多數成員平均擁有逾十年的公共交通行業經驗。有關高級管理層團隊的履歷詳情，請參閱本通函「附錄一 - 有關目標集團之資料 - 6. 核心管理團隊」。

目標集團的管理團隊憑藉其深謀遠慮及對行業的深入認識，能夠制定穩健的業務策略、評估及管理風險、預測客戶需求及喜好的轉變，以及捕捉商機。

目標集團還非常重視促進同事的持續專業成長。於招聘過程中，目標集團尤其注重挑選及培養有潛力成為目標集團長期重要成員的人才。必要時會組織以技術知識為重點的培訓課程，讓員工了解最新的發展動態。目標集團的核心管理團隊還定期與其他員工舉行互動會議，以確保遵守目標集團的管理、指導和標準。

### 業務策略

目標集團有意於未來繼續鞏固其在公共巴士服務市場的地位，提高整體競爭力，並擴大市場佔有率。為實現這些目標，目標集團正推行以下主要業務策略：

#### 進一步提升目標集團公共巴士服務業務的營運效率

目標集團擬通過以下措施進一步提高公共巴士服務業務的營運效率：

- **進一步優化路線及時間表：**目標集團已就現有專營巴士路線及時間表進行深入分析，以找出可改善之處。目標集團將根據乘客需求、交通工具及營運要求，進一步優化巴士路線，以縮短行車時間、減少擁堵及提高整體服務效率。尤其是由於港島的公共交通網絡不斷轉變，過往分別由新巴專營權及城巴(專營權一)在區內營運的並行巴士網絡，有一定的重組空間。專營權合併

讓目標集團可從這些巴士網絡中產生協同效應，目標集團將進一步檢討港島的巴士服務，務求提高網絡的整體效率。

優化路線及時間表亦將有助於更好地分配及更有效地利用資源，包括巴士、司機及維修人員，預計這還將有助於減少空載里程及班次失誤，降低燃料消耗及巴士車隊的持續損耗，從而降低總體營運成本。

- *實施技術解決方案*：目標集團將繼續採用可簡化巴士營運的先進技術，如提高自動化水平，以簡化巴士車長的工作程序，改善彼等的工作條件；採用工具收集更多實時數據，以縮短對路況變化的反應時間；及利用數據分析找出需要改進的地方，並根據數據作出決策。
- *促進部門間合作*：目標集團將繼續在其組織內促進跨部門合作及溝通，包括在專營權合併前，於新巴專營權及城巴(專營權一)下部署的員工。預計這將進一步簡化流程，識別需要改進的領域，並確保以全面協調的方式提高規劃、調度、營運、維護和客戶服務等各項職能的營運效率。
- *加強與地方當局及利益相關方的溝通*：目標集團將繼續加強與政府及其他利益相關方(如區議會及社區代表)的關係及溝通，使其提供的服務符合社區需求。

目標集團管理層認為，提高營運效率可進一步實現成本效益、提升顧客滿意程度及增加乘客量，有助於確保其提供公共巴士服務的長遠可靠性。

### 擴大目標集團於新界及九龍的市場佔有率

城巴及新巴於上世紀九十年代獲鼓勵進軍專營巴士市場，以提升市民對港島專營巴士服務水平的滿意程度，並初步集中發展港島及過海專營巴士路線。由於政府積極推動九龍及新界的持續發展，包括大型基礎設施工程、新市鎮及交通改善等，九龍及新界的市區發展及擴展迅速，人口密度增加，住宅及商業區擴大，為公共交通服務提供更大的市場潛力。例如，根據Ipsos報告，九龍東的第二個核心商業區(包括前啟德機場、觀塘商業區及九龍灣區)的持續發展為往返這些地區的通勤者提供更多的交通方式選擇，而這些地區對專營巴士服務的需求亦會隨著其持續發展而進一步增加。

目標集團將繼續擴展及增加其在這些地區的服務覆蓋範圍及市場佔有率，以開拓不斷增長的顧客群，並滿足九龍及新界大量人口的通勤需要，以及把握這些地區因城市急速發展而產生的交通需求。此舉亦可使目標集團繼續發展，並在香港不同地區取得更均衡的服務覆蓋範圍，同時確保其服務能配合人口的轉變及不斷轉變的需求，並為香港更廣泛的交通基礎設施的持續發展及整體發展作出貢獻。

為達致該策略，目標集團不斷展開深入研究，以了解九龍及新界的規劃及發展政策、人口結構、通勤模式、交通需要及顧客喜好。該等研究將有助了解目標集團將涉足的地區內對公共交通服務的具體要求，以及區內公共交通服務的不足之處或機會。目標集團亦意圖提供切合區內特定需要的服務，例如(i)設計路線及時間表，以配合區內的通勤模式及需要；(ii)開辦新路線，以改善服務不足地區的連接；以及(iii)推出針對區內特定人口組別(如學生或長者)的服務。為加強目標集團在九龍及新界的品牌知名度，並協助當地社區了解其願景及價值主張，目標集團將繼續在區內推出針對性的市場推廣及宣傳活動，並加強與地方當局及利益相關方的溝通。

### 不斷提高目標集團公共巴士服務的質素

目標集團致力於通過提供安全、可靠、以客為尊的巴士服務，提高香港居民的生活質素。目標集團管理層相信，該承諾已使目標集團成為一家可靠、以客為尊且負責任的公共巴士營辦商，其良好的聲譽及品牌形象已幫助目標集團與其客戶、利益相關方及更廣泛的社區之間建立了牢固的信任，並使他們對目標集團提供的服務充滿信心。目標集團的管理層亦相信，不斷檢討及改善服務質素，是維持乘客對公共巴士服務的滿意度、挽留現有乘客和吸引新乘客的關鍵，從而有助增加乘客量及票價收入。高水平的服務質素亦會加強目標集團在公共巴士行業的競爭優勢，從而擴大其市場佔有率，鞏固其在於公共運輸領域的市場地位。

目標集團致力持續提高公共巴士服務質素，主要包括：(i)提高服務可靠度，包括優化巴士班次、盡量縮短乘客候車時間，以及確保遵守時間表；(ii)提升乘客服務質素，主要透過加強前線員工的培訓，以提供高水平的服務，確保與乘客進行積極且禮貌的互動，以及保持良好的溝通，宣傳其服務及產品；(iii)不斷提升巴士車隊與舒適度、可達度及安全度相關的功能，以提升乘客的整體體驗；(iv)在採取嚴格的安全措施同時，保持良好的安全績效，特別強調確保在各級建立以安全為導向的組織文化，並採用技術手段予以支持；(v)提升乘客資訊系統，提供有關巴士到站時間、路線及服務更新的準確實時資訊，讓乘客更有效地計劃行程，並掌握服務受阻的最新情況；及(vi)積極與利益相關方及社會各界溝通，並將乘客的意見納入服務改善計劃。

## 目標集團的服務

目標集團主要在香港提供專營及非專營巴士服務，並額外於香港提供廣告服務。下表載列目標集團於營業紀錄期的收入明細：

	二零二一財政年度		二零二二財政年度		二零二三財政年度	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
票價收入	2,577,203	90.8	2,337,569	92.1	3,158,539	92.9
廣告收入	204,041	7.2	171,954	6.8	209,570	6.2
巴士租賃收入	18,071	0.6	18,506	0.7	22,395	0.7
租金收入	7,423	0.3	4,847	0.2	3,979	0.1
股息收入	25,012	0.9	–	–	–	–
雜項	6,822	0.2	5,519	0.2	5,026	0.1
<b>總計</b>	<b>2,838,572</b>	<b>100.0</b>	<b>2,538,395</b>	<b>100.0</b>	<b>3,399,509</b>	<b>100.0</b>

有關目標集團於營業紀錄期的收入變動詳情，請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 7. 管理層討論及分析 – 於營業紀錄期的經營業績 – 有關綜合損益表主要項目的討論 – 收入」。

## 公共巴士服務

於香港提供公共巴士服務乃目標集團的主要業務。於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，來自公共巴士服務的票價收入分別約為25.772億港元、23.376億港元及31.585億港元，佔目標集團同期總收入約90.8%、92.1%及92.9%。

香港公共巴士服務是根據《公共巴士服務條例》批出的專營權或根據《道路交通條例》(第374章)批出的客運營業證經營。目標集團同時提供專營及非專營公共巴士服務。

就目標集團的專營公共巴士服務而言，匯達交通全資擁有(i)城巴，即合併專營權(即城巴及新巴在專營權合併前分別持有的城巴(專營權一)及新巴專營權合併)及城巴二零二三年(專營權二)的專營公司，及(ii)新巴，即專營權合併前新巴專營權的專營公司。目標集團的專營巴士網絡覆蓋及連接港島、九龍、新界、北大嶼山、香港國際機場、深圳灣口岸及港珠澳大橋香港口岸等。

就目標集團的非專營公共巴士服務而言，城巴提供私家車出租、巴士及勞工合約營運，以及僱員及居民巴士服務。

## 1. 專營巴士服務

城巴及新巴分別於一九九一年及一九九八年獲批彼等的首條專營巴士路線，目標集團自此經營專營巴士服務。

### 1.1 專營權

批出巴士專營權是指行政長官會同行政會議根據《公共巴士服務條例》批出在指定路線經營公共巴士服務的非獨家權利。一般而言，巴士專營權的有效期不超過10年，並可延展一段不超過5年的後續期間。專營權通常會在專營期第五年進行中期檢討，檢討時會考慮專營公司的營運表現及顧客滿意度。有關《公共巴士服務條例》中規管批出巴士專營權的相關條文，請參閱「附錄一 - 有關目標集團之資料 - 3. 監管概覽 - 有關香港公共巴士服務的法律及法規 - 專營權 - 城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的主要規定」。

#### 1.1.1 合併專營權

於上世紀九十年代，政府分別鼓勵新巴及城巴進入專營巴士市場，以引入更多競爭，並提高港島專營巴士的服務水平及客戶滿意度。這項安排大體上改善了巴士服務的水平及質素。然而，由於港島的人口結構隨著公共交通網絡的發展而轉變，新巴與城巴的巴士網絡雖然各有不同，但在某些情況下是並行的，因此有檢討及重組的空間。城巴的城巴(專營權一)與新巴的新巴專營權合併後，預期將於巴士網絡、路線規劃及營運方面發揮更大的協同效應，更靈活地調配合併後的車隊及其他支援資源。消除不必要的行政工作、更有效地利用資源、減少空載里程及其他營運收益，預計亦會帶來營運成本方面的效益。此外，新巴與城巴專營權合併後，可望更靈活及有效地調配人手。

具體而言，目標集團巴士業務的以下方面預計將通過專營權合併得到改善：

- **車隊調配：**城巴(專營權一)及新巴專營權的服務範圍相同，某些情況下，服務網絡並行，合併專營權可透過更有效調配車隊，進一步達致規模經濟效益。例如，專營權合併前，為更有效地運用資源，目標集團曾向運輸署申請並獲得批准，以使新巴得以租用城巴(專營權一)的巴士(反之亦然)，以應付繁忙時段的乘客特別需求，或實施特別服務安排。專營權合併後，目標集團無須事先向運輸署申請批准，便可採用這些靈活的營運安排，這減省了行政工作並提高了營運效率。
- **人員調配：**合併專營權預期可提高靈活性，從而改善日常營運及突發情況下巴士車長調配等方面的運作效率，並透過更靈活的調度及輪值，改善員工的整體工作條件。例如，倘出現需要臨時調配巴士車長的突發情況，目標集團將能夠更及時地作出必要的安排，從而有可能降低班次失誤率。
- **使用巴士車庫、車廠及停車場：**目標集團已共用城巴(專營權一)及新巴專營權的部分設施，但須確保兩項專營權的成本分攤得宜，以便進行會計及規管監察。合併專營權可消除該等特別安排所涉及的行政及審核工作，從而提高效率；同時，合併專營權可採用最佳解決方案，從最接近的設施調配巴士及員工，而不受不同專營權的適用限制所約束，從而有助減少空載里程及降低燃料成本。

- **整體營運：**合併專營權預期可全面整合其他共用設施的營運，包括路旁設施，例如巴士站柱、巴士候車亭，以及員工休息室、站長室及洗手間。此外，於專營權合併前，城巴及新巴須分別於城巴(專營權一)及新巴專營權下，備存各自的工程零件庫存及獨立的貯存庫。專營權合併後，目標集團預期可持續以較低的存貨水平營運(視乎車隊的車齡及調配情況而定)。此外，於行政及維修及維護工作方面略為提高效率，也可節省若干成本，有助目標集團達致最佳的財務可持續性。

因此，目標集團於二零二一年九月申請專營權合併，城巴於二零二二年七月十二日獲批合併專營權，自二零二三年七月一日凌晨四時正起至二零三三年七月一日凌晨四時正止的十年內，城巴獲賦予非獨家權利，營運先前於城巴(專營權一)及新巴專營權下的巴士路線的公共巴士服務。

#### 1.1.2 城巴二零二三年(專營權二)

城巴自一九九七年起營運機場及北大嶼山巴士網絡。於二零二二年七月十二日，城巴亦獲批城巴二零二三年(專營權二)，自二零二三年五月一日凌晨四時正起至二零三三年五月一日凌晨四時正止的十年內，城巴獲賦予非獨家權利，營運其巴士網絡。

#### 1.1.3 專營權的主要條文

專營權訂明城巴於各專營期內須遵守的各項條文。專營權條文反映署長於監察目標集團專營巴士服務方面的規管權力。

城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的主要規定與目標集團過往的專營權(即城巴(專營權一)、城巴(專營權二)及新巴專營權)相若。城巴於二零二二年七月獲批合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)的續期時，(i)納入目標集團先前專營權的若干現有專營權條件；(ii)增訂新的專營權條件，以進一步提升城巴的巴士服務質素及政府與城巴的交流，例如賦權署長要求城巴提供有關意外或安全事故的資料及記錄，就城巴購置新巴士訂立進一步規定，以及要求城巴設立最新

有記錄的巴士維護制度，並遵守署長就巴士司機培訓的所有規定。目標集團的管理層已確認，自合併專營權批出後至最後可行日期止，城巴已履行及遵守上述要求及署長的規定。

下文載列城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的若干主要條文概要，該等條文與目標集團過往的專營權(即城巴(專營權一)、城巴(專營權二)及新巴專營權)的條文大致相同：

- *提供巴士上的設施*：城巴須按署長的合理要求，在巴士上提供加強安全或服務的設施。此外，城巴在購置新巴士時，必須符合署長發出的規格及要求。
- *建立有記錄的巴士維護制度*：城巴應建立一套令署長滿意的有記錄的巴士維護制度，根據該制度，所有巴士在投入城巴服務之前均應接受檢查及維護。
- *出售限制*：未經署長預先書面同意，城巴不得出售專營權內訂明的重要資產，包括土地、樓宇及巴士。
- *公開各指定路線的資料*：城巴有義務按照署長要求的形式、方式和時間，向公眾提供指定路線的巴士服務資料。這包括提供巴士票價、路線及時間表、巴士站位置、行車時間及任何其他相關資料。
- *與公眾溝通*：城巴須建立適當的安排，例如乘客聯絡小組，以有效地與公眾溝通並聽取彼等意見。這些安排旨在評估及提高城巴的巴士服務水平，並滿足署長要求。
- *乘客滿意度*：城巴有責任作出適當安排，進行乘客滿意度調查。此外，城巴須公佈乘客服務承諾，訂明回應公眾投訴及建議的合理時限。城巴還應公開其乘客服務承諾的達標率。此外，城巴必須按署長合理要求的方式及時間，對署長轉交的投訴和建議作出回應。

- **定期報告責任：**城巴須向署長提供與其巴士服務有關的資料及城巴保存的記錄(包括各指定路線每日的乘客人次及每日載客收據、各指定路線每日使用的巴士數量及與意外或安全有關事故的數據及記錄)，以及年度經審核財務報表、月度管理賬目、燃料相關開支月度報告及會計政策等。

有關城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的主要規定的詳情，請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 3.監管概覽 – 有關香港公共巴士服務的法律及法規 – 專營權 – 城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的主要規定」。

目標集團已採取多項政策及措施，以幫助確保遵守專營權的條文，包括但不限於巴士安全、巴士車隊維護及管理、巴士路線規劃、表現保證及客戶滿意度等範疇。有關詳情請參閱下文「1.3巴士路線」、「1.4巴士車隊管理」、「4.安全」及「5.表現保證」。

目標集團管理層已確認，於營業紀錄期內及直至最後可行日期，目標集團於所有重大方面均已遵守城巴(專營權一)及新巴專營權(於專營權合併前)、城巴(專營權二)(更新為城巴二零二三年(專營權二)前)、合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)的條文。

## 1.2 巴士營運

### 1.2.1 目標集團巴士營運涉及的主要流程

下列流程圖說明於一般營運日目標集團巴士營運涉及的主要或典型流程：



- **按班次及值班分配巴士：**日常營運從巴士分配流程開始，分配巴士至各自的路線、時間表及駕駛員值班。營辦商根據調度數據確定每條路線所需的巴士數量，而調度數據乃根據乘客需求以及可能影響客流量的預期事件或因素生成。

- **巴士車長簽到**：巴士車長將八達通卡輕觸巴士內智能系統的系統感應器。這將啟動智能系統中與彼等將執行的任務或行程相關的多個自動化流程，包括：
  - (i) **GPS導航及實時系統**：智能系統自動更新GPS導航及追蹤功能。此舉將允許目標集團的控制室及街道監管人員對巴士進行追蹤。實時系統可於必要時更新出車時間及路線，為巴士車長提供協助。
  - (ii) **更新票價收取系統**：該系統亦可自動更新巴士的票價收取系統及電子支付系統，確保向乘客收取指定路線的正確票價。
  - (iii) **客戶顯示屏及目的地屏幕更新**：該系統亦可更新並顯示內部及外部客戶顯示屏及目的地屏幕所需的更改。
- **行車前檢查**：於巴士開始在其路線運行之前，巴士車長會進行行車前目視檢查，以確保車輛的安全性及功能性。這包括對輪胎、液位(通過自動報警系統)、車燈及其他重要區域進行目視檢查。
- **巴士離開停車場**：巴士按照預定出車時間開始其行程並從目標集團的停車場出發。
- **客戶上車**：巴士於沿線的指定站點接載乘客。巴士車長確保乘客上車時收取票價及乘客安全上落車，幫助有特殊需要的乘客，並提供任何必要資訊或幫助。
- **路線營運及服務提供**：巴士車長按照預先確定的時間表及路線及時提供服務。於GPS系統的協助下，巴士車長可保持正軌，在十字路口進行必要轉彎，並於複雜的道路網絡中導航。這有助於保持路線一致性，提高營運效率，並為乘客提供可靠及時的巴士服務。GPS追蹤功能亦能確定巴士的實時位置，有助於監察及追蹤預定路線的遵守情況，同時透過目標集團城巴流動應用程式及巴士站的資料顯示屏等各種渠道為乘客提供

到達時間。巴士車長與目標集團的控制中心保持溝通，以報告任何營運問題、接收更新或在需要時請求協助。這可以對服務的任何中斷或變更進行有效的協調及快速回應。

- *駕駛員／巴士變更*：巴士車長於預定的休息時間，並於目標集團的員工設施或彼等選擇的地點休息及補給。日間將進行換班，由一名巴士車長於指定地點替換另一名車長，以確保巴士連續運行及有效利用巴士。工作休息及輪班時間乃根據運輸署發出的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》及目標集團的其他內部勞工政策制定。詳情請參閱下文「公共巴士服務 - 4.安全 - 4.1安全措施 - 為巴士車長提供良好工作條件」。
- *返回停車場 - 加油、清洗、清潔、停車／維護*：於一天結束時，巴士返回目標集團的指定停車場。巴士車長可完成行車後檢查，報告任何營運問題或事故，確保為巴士加油並清洗，然後將巴士停放於指定停車場或將巴士移交予維修團隊進行必要的故障維修或維護。

此外，於高峰時段，巴士可能會於指定維護設施進行例行維護或檢查。這包括解決任何小問題或維修，以保持車隊的最佳性能。

現金票價收入將定期從停放於目標集團指定停車場的巴士投幣箱中收取。詳情請參閱下文「1.2.2票價收取」。

### 1.2.2 票價收取

目標集團已於其巴士上安裝八達通卡及其他電子支付系統。八達通機的每日收費資料於每晚收集並傳送至八達通中央系統，由八達通卡有限公司生成每日報告。目標集團通常於下一個營業日自八達通卡有限公司收款。

乘客亦可通過將現金存入安裝於目標集團巴士上的投幣箱，以支付現金票價。巴士車長無法找續。現金收集團隊負責從巴士上卸下裝載的投幣箱，並將裝載的投幣箱放置於手推車上。目標集團的指定保安服務提供商將收集所有裝載投幣箱的手推車，並將其運送至服務提供商的場所進行現金清點，然後定期將清點後的現金存入目標集團的指定銀行賬戶。

目標集團主要透過八達通付款及其他電子付款方式收取其專營巴士服務的巴士票價，佔營業紀錄期各期間票價總收入(不包括豁免隧道費基金收入及政府返還的優惠票價)的82%以上。現金票價於營業紀錄期各期間僅佔票價總收入(不包括豁免隧道費基金收入及政府返還的優惠票價)不足4%。

有關目標集團於營業紀錄期內及直至專營權合併完成的巴士票價定價及票價調整的詳情，請參閱下文「公共巴士服務 – 3. 票價收入及客流量」。

### 1.3 巴士路線

#### 1.3.1 專營巴士路線

專營權規定，目標集團擁有當時有效的相關路線表令中規定路線的經營權，該路線表令由署長指定。路線表令不時更新，以反映目標集團可能獲批的新路線，以及根據路線規劃計劃對目標集團營運的現有路線可能作出的任何變更及其他變更。

於最後可行日期，目標集團營運234條巴士路線，包括97條港島路線、53條九龍及新界路線以及84條過海路線。

城巴(專營權一)及新巴專營權(於二零二三年七月一日專營權合併前)及合併專營權(於二零二三年七月一日專營權合併完成後)主要覆蓋目標集團的港島、九龍、新界及過海巴士網絡，而城巴(專營權二)(於其二零二三年五月一日屆滿前)及城巴二零二三年(專營權二)(於其二零二三年五月一日生效後)主要覆蓋目標集團的機場及北大嶼山巴士網絡。

下表載列目標集團於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日以及最後可行日期營運的專營巴士路線總數：

	於十二月三十一日			最後 可行日期
	二零二一年	二零二二年	二零二三年	
<b>城巴</b>				
<i>城巴(專營權一)</i> <sup>附註1</sup>				
港島路線	51	51	不適用	不適用
過海隧道路線	39	44	不適用	不適用
九龍／新界路線	6	10	不適用	不適用
<b>小計</b>	<b>96</b>	<b>105</b>	<b>不適用</b>	<b>不適用</b>
<i>城巴(專營權二)／城巴二零二三年(專營權二)</i> <sup>附註2</sup>				
過海隧道路線	8	8	8	8
九龍／新界路線	22	22	23	23
<b>小計</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
<i>合併專營權</i> <sup>附註1</sup>				
港島路線	不適用	不適用	98	97
過海隧道路線	不適用	不適用	76	76
九龍／新界路線	不適用	不適用	28	30
<b>小計</b>	<b>不適用</b>	<b>不適用</b>	<b>202</b>	<b>203</b>
<i>授予城巴的所有專營權</i>				
港島路線	51	51	98	97
過海隧道路線	47	52	84	84
九龍／新界路線	28	32	51	53
<b>小計</b>	<b>126</b>	<b>135</b>	<b>233</b>	<b>234</b>
<b>新巴</b>				
<i>新巴專營權</i> <sup>附註1</sup>				
港島路線	47	47	不適用	不適用
過海隧道路線	33	32	不適用	不適用
九龍／新界路線	14	16	不適用	不適用
<b>小計</b>	<b>94</b>	<b>95</b>	<b>不適用</b>	<b>不適用</b>
<b>總計</b>	<b>220</b>	<b>230</b>	<b>233</b>	<b>234</b>

附註：

1. 根據專營權合併，城巴(專營權一)及新巴專營權於二零二三年七月一日屆滿，以及合併專營權於二零二三年七月一日生效。
2. 城巴(專營權二)於二零二三年五月一日屆滿，及城巴二零二三年(專營權二)於二零二三年五月一日生效。

如上表所示，於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團營運的專營巴士路線數目保持相對穩定。

### 1.3.2 營運新巴士路線

目標集團主要透過(i)路線投標程序；及(ii)路線規劃計劃下的直接授標程序，取得新巴士路線的經營權。

#### 路線投標

新路線的營辦商由運輸署透過競標程序選出。例如，作為新發展區城市規劃及交通基礎設施發展的一部分，新發展區通常會引入新的路線組合，以服務新發展區並連接其與香港其他地區。運輸署通常會邀請現有公共巴士營辦商申請該等新路線組合的經營權。

下文載列通過招標向目標集團授出新路線組合通常涉及的主要流程概覽：

- **確定投標邀請：**目標集團確定潛在的投標機會及接獲運輸署的投標邀請。運輸署將直接向包括城巴在內的公共巴士營辦商發出投標邀請。目標集團的規劃部通過留意運輸署發佈的路線規劃計劃草圖的業界諮詢情況，從而持續跟蹤招標通告。

- *編製及審閱投標書*：目標集團的規劃部對投標邀請進行深入分析，主要了解擬承接的新路線以及相關地區當前及潛在交通需求。這可能包括收集及分析可資比較地區的出行特徵資料、人口統計、運輸署的規劃投入，以及進行實地考察以了解相關地區。規劃部亦會與目標集團的其他部門(如工程、技術、物業及財務等部門)協調，評估新路線的營運及財務可行性，並估計將分配至新路線的所需資源，包括巴士車隊及巴士車長。根據所進行的分析及收集的數據，規劃部將於財務部對財務模型進行驗證後，編製一份議案供目標集團的執行管理層考慮。目標集團的執行管理層負責根據規劃部的議案，並經考慮多項因素(包括投標的性質及重要性(如投標會否為目標集團提供開拓新地理區域的機遇或於主要地理區域增加市場份額)、目標集團的現有承擔及可用資源、估計毛利率及遞交投標書時的市場情況)，向城巴的管理委員會或董事會提交建議，以供決定是否遞交投標書。
- *遞交投標書*：倘決定目標集團將遞交投標書，目標集團的規劃部將於徵詢其他部門的意見後編製投標書並遞交至運輸署。投標書包括有關建議新路線組合的詳細資料，例如巴士類型分配、巴士班次、服務時間、建議票價結構、巴士狀況及設施、乘客資料提供、工程安排、環境、社會及管治(ESG)舉措以及員工管理安排。遞交投標書須完全遵循運輸署訂明的指引及規定。
- *中標*：當目標集團獲批新路線組合，目標集團將與運輸署進行商討，以最終確定新路線的開始日期及確切的營運條款。

- *路線實施*：當新路線的營運條款最終確定，目標集團將籌備實施新路線。此舉通常包括購買新巴士或從現有巴士車隊中調配巴士。其他籌準備工作包括招聘或調派巴士車長至新路線、規劃巴士車長的工作班次以配合新路線，隨後幫助巴士車長及營運人員就新路線做好準備(如進行並書面記錄道路風險評估，以提醒巴士車長新路線的特點及交通風險點，並要求巴士車長參加新路線沿線的駕駛員培訓)，並於新路線沿線設置巴士站柱及巴士候車亭，以及員工休息室及洗手間以及其他基礎設施。
- *投入營運*：於新路線投入營運前，目標集團將遵照專營權的規定及署長的要求，與運輸署合作，告知公眾新的服務，包括巴士票價、路線及時間表、巴士站位置及行車時間。目標集團亦將於有關地區進行市場推廣活動，並與該地區內主要利益相關方(如立法會及相關區議會議員以及社區代表)保持聯絡，以提升乘客對新路線投入服務的認識。

自接獲新路線組合的投標邀請至遞交投標書，通常需時約3週。中標時間視乎運輸署的判斷而定，自遞交投標書至新路線投入服務，需時可能介乎數月至一年以上期間。

於營業紀錄期，目標集團已就23條新路線的經營權遞交投標書，並獲批21條路線的經營權，中標率約為91%。目標集團於營業紀錄期內透過投標獲批的主要新路線包括連接新界東／西與港島東的過海巴士路線、為粉嶺皇后山新公共屋邨及屯門第54區主要公共屋邨發展提供服務的路線組合。

### 路線規劃計劃下的直接授標程序

根據《公共巴士服務條例》，專營巴士營辦商須每年向運輸署遞交五年遠期規劃計劃（遠期規劃計劃）。遠期規劃計劃包括路線規劃計劃，當中載列專營巴士營辦商根據預先制定的路線規劃指引（詳見下文），提出改善服務、重組及未來發展的建議，以應對乘客需求的實際或預測變化。於巴士營辦商遞交路線規劃計劃後，運輸署將與巴士營辦商審閱及商討，並制定已商定的建議，呈交至區議會或其他利益相關方（包括其他公共交通營辦商）以供當地諮詢。運輸署於考慮當地社區的意見後，將同意、調整或撤銷有關項目，以達到落實路線規劃計劃。巴士營辦商其後將遞交正式申請以供批准有關項目。

運輸署已於二零一零年發佈路線規劃指引，以規管專營巴士路線的發展及規劃。例如，倘僅靠改善現有路線的服務班次不足以滿足乘客需求，且並無其他切實可行的替代方法，運輸署將考慮提供新的巴士服務，並優先為現有鐵路或鐵路支線匯集區以外的地區提供服務。運輸署於批准任何新的巴士服務時，亦將考慮現行的公共交通政策、所引發的競爭，以及任何該等新服務對主要道路及繁忙地段交通狀況的影響。

目標集團於根據路線規劃計劃下的直接授標程序制定新路線建議時，將運用其經驗、審閱其自身的數據及統計資料，並進行市場調查，以及分析其建議營運新路線地區的交通需求、人口統計及通勤模式，並研究可資比較現有路線的統計資料。這有助於識別可能需要新巴士路線或可能需要調整現有路線的潛在地區。根據此等經驗及數據以及市場研究及分析，目標集團將根據路線規劃指引的指導原則，考慮相關地區的性質（住宅或商業）及人口密度、影響相關地區的城市化或發展政策、相關地區的連通性以及與相關地區其他公共交通營辦商的競爭等因素，以制定路線建議。

目標集團的規劃部主要負責就路線規劃計劃下的直接授標程序編製新路線建議，於遞交前須獲目標集團的執行管理層批准。路線規劃計劃下的新路線建議通常於每年六月遞交。

倘運輸署認為新路線建議屬合理，則將就該建議諮詢其他公共交通營辦商。運輸署將評估所接獲的意見，並於必要時與目標集團商討修訂建議。新路線建議隨後將提交至相關區議會進行磋商。運輸署將評估區議會對該建議的意見及反饋，並適時與目標集團商討及修訂建議。於有關建議經過該協商流程及酌情修訂後，其將得到落實。目標集團隨後將於新路線建議實施前約一個月向運輸署遞交正式申請。根據路線規劃計劃授出的新路線實施及投入營運所涉及的程序與通過招標批出的新路線大致相若。詳情請參閱上文「路線投標」。

根據目標集團的路線規劃計劃，自編製路線建議至提出路線建議，通常需時約四個月。變更或新路線的實施可能需要相當長的時間，因而於若干情況下，將於較長期間內分階段完成。

於營業紀錄期內，目標集團根據其路線規劃計劃建議營運48條新路線，其中26條已獲運輸署批准，中標率為54%。於營業紀錄期內，透過路線規劃計劃授予目標集團的主要新路線包括一條服務啟德及尖沙咀的新路線A25、兩條經跨灣連接路及將軍澳 - 藍田隧道連接日出康城及九龍市區的新路線790及795、一條連接郵輪碼頭、啟德及油尖旺的新路線20A，以及連接皇后山及屯門第54區的新路線56A。

### 1.3.3 巴士路線重組

除建議新路線外，公共巴士營辦商亦可根據路線規劃計劃提交建議，以將現有路線重組，以應對乘客需求的變化並提升巴士的營運效率。巴士路線重組建議可包括調整服務班次、取消或合併路線，以及縮短路線。巴士路線重組建議的批准程序與根據路線規劃計劃提交的新路線營運建議的批准程序大致相若。

運輸署於考慮巴士路線重組建議時，將考慮的因素載於路線規劃指引，包括(其中包括)建議取消服務的性質、合理替代方案的可用性、最佳可用替代服務的票價、運輸營運考慮因素、建議服務重組對巴士車長的影響，以及服務重組帶來的環境效益。運輸署亦會充分考慮以確保乘客的利益，並盡量減少對彼等的影響。

目標集團已採用多種方法監察其巴士路線，並收集數據以制定巴士路線重組建議：

- **營運數據分析**：目標集團分析營運數據，包括票價收取數據(以深入了解乘客活動)、票價收入及路線利用率。該等數據有助於目標集團評估其巴士路線的表現，識別趨勢，並就服務調整作出知情決策。
- **自動計算乘客人數系統**：目標集團利用安裝於部分巴士上的自動計算乘客人數系統來跟蹤每個站點上下車的乘客人數。該等數據有助於目標集團了解客流情況，識別高峰時段，並深入了解特定路線的使用情況，以及幫助識別高需求或未充分使用的區域。
- **GPS追蹤及車載資訊系統**：目標集團採用GPS追蹤及車載資訊系統，實時監控巴士的行駛及位置。這使目標集團能夠追蹤巴士時間表、行程時間、分析路線效能，並識別擁堵或延誤以及需求量高或低的區域。
- **城巴流動應用程式**：目標集團擁有為乘客提供實時巴士資料的流動應用程式。通過該應用程式，乘客可追蹤巴士位置、查看預計到達時間並接收服務更新。目標集團可利用該應用程式的數據監控乘客需求、熱門路線，並識別可能需要調整服務的區域。
- **乘客反饋**：目標集團鼓勵乘客及利益相關方提供有關巴士服務的反饋並報告投訴。目標集團定期進行車上調查及乘客用戶小組會議，以收集乘客的反饋。監測及分析該等反饋有助於目標集團了解乘客的偏好及滿意度，並強調過度擁擠、等待時間過長或乘客滿意度低等問題，指明需要注意的區域或路線。

如上文「1.3.2 營運新巴士路線 - 路線規劃計劃下的直接授標程序」所述，目標集團的規劃部主要負責編製路線規劃計劃。規劃部將與目標集團其他部門(包括工程及營運部及財務部)協調，(i)收集及分析上述數據；(ii)根據數據及路線規劃指引，確定巴士路線重組的需求；及(iii)建議修訂現有服務、評估建議修訂，及評估建議修訂的營運可行性及財務影響。商務部隨後將編製巴士路線重組建議，供目標集團執行管理層批准，然後根據路線規劃計劃提交。編製巴士路線重組建議並根據目標集團的路線規劃計劃遞交通常需時約四個月。

根據巴士路線重組建議，實施建議變更所涉及的程序與實施通過招標批出的新路線所涉及的程序大致相若。詳情請參閱上文「路線投標」。

#### 1.3.4 輕微服務調整

除實施主要路線的規劃改動(例如營運新路線及使巴士路線重組)外，目標集團亦會不時作出輕微服務調整，以應對實際道路情況及配合乘客的特別需求。該等輕微服務調整可能包括(i)為若干巴士路線引入高峰期服務並延長服務時間，以滿足乘客需求；(ii)營運特別路線、實施特別交通安排，以及為現有路線提供額外服務，以預備及應付節日及大型活動期間增加的公共交通需求；及(iii)調整班次以維持可靠性。

目標集團就此方面與運輸署保持緊密溝通，並於需要時向運輸署申請批准以實施輕微服務調整。

## 1.4 巴士車隊管理

### 1.4.1 巴士車隊

目標集團為提供專營及非專營巴士服務而營運的所有巴士均為其自有。

下表載列目標集團於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日以及最後可行日期營運的持牌巴士總數：

	於十二月三十一日			最後 可行日期
	二零二一年	二零二二年	二零二三年	
<b>專營巴士服務</b>				
<b>城巴</b>				
持牌巴士總數	959	890	1,495	1,489
於道路營運的持牌巴士實際數量	898	805	1,417	1,399
<b>新巴</b>				
持牌巴士總數	688	640	-	-
於道路營運的持牌巴士實際數量	628	593	-	-
<b>小計</b>				
持牌巴士總數	1,647	1,530	1,495	1,489
於道路營運的持牌巴士實際數量	1,526	1,389	1,417	1,399
<b>非專營巴士服務</b>				
持牌巴士總數	36	37	39	33
於道路營運的持牌巴士實際數量	35	32	37	32
<b>總計</b>				
持牌巴士總數	1,683	1,567	1,534	1,522
於道路營運的持牌巴士實際數量	1,561	1,430	1,454	1,431

目標集團的持牌車隊規模由二零二一年十二月三十一日的1,683輛略減少約6.9%至二零二二年十二月三十一日的1,567輛，乃由於COVID-19疫情期間服務需求減少而停用巴士，並略減少約2.1%至二零二三年十二月三十一日的1,534輛，原因是部分巴士的車輛牌照在續期中。

於二零二零年COVID-19疫情爆發期間，政府實施的社交距離措施及相關限制導致目標集團的客流量急劇下降。儘管政府於二零二一財政年度放寬了COVID-19的限制措施，但於二零二一年十二月三十一日，目標集團於道路營運的持牌巴士實際總數及目標集團於二零二一財政年度的客流量，均低於疫情爆發前的水準。

於二零二二財政年度期間實施了嚴格的COVID-19限制，以應對疫情的連續波動。該等限制於很長一段時間內有效，超過了二零二一財政年度實施的限制期限。受COVID-19限制所帶來的不利影響，加上沙田至中環線（東鐵線過海段）二期於二零二二財政年度投入營運，導致目標集團的客流量由二零二一財政年度的約3.220億人次減少約14.1%至二零二二財政年度的約2.765億人次。這導致目標集團於道路營運的持牌巴士實際總數由二零二一年十二月三十一日的1,561輛略減少約9.2%至二零二二年十二月三十一日的1,430輛。

由於COVID-19疫情得到控制後，香港經濟正在復甦，於二零二三財政年度，目標集團的客流量有所增加，致使目標集團於道路營運的持牌巴士實際總數由二零二二年十二月三十一日的1,430輛增加約1.7%至二零二三年十二月三十一日的1,454輛。

於專營權合併後，目標集團已進行巴士路線重組工作，主要涉及取消非盈利路線、整合部分先前於城巴（專營權一）及新巴專營權項下營運的並行巴士路線，以及全面重組目標集團的巴士路線，以優化目標集團的巴士網絡。此舉使得目標集團的巴士車隊得以更有效利用並預期將繼續得以更有效利用，原因為於新巴及城巴的並行巴士網絡營運的巴士（主要於港島）可以騰出並分配至需求較高的地區及目標集團擬增加市場份額的地區，例如新界。儘管目標集團的客流量自二零二三年十二月三十一日起及直至最後可行日期呈上升趨勢，但主要由於專營權合併後目標集團巴士車隊的調配效率更高，目標集團於道路營運的持牌巴士實際總數於該期間一直保持相對穩定。

有關導致目標集團於營業紀錄期內客流量變動的原因詳情，請參閱「3. 票價收入及客流量 - 3.1. 於營業紀錄期內的票價收入及客流量 - 於營業紀錄期內票價收入及客流量變動」。

#### 1.4.2 車隊更換及擴充

由於磨損、技術進步及監管規定，巴士的經濟壽命有限。具體而言，根據運輸署的規定，專營巴士須於車齡最長達到18年內退役。當目標集團巴士車隊中的巴士達到其經濟壽命或維護及維修成本較高、不符合環保考量或法規，或無法滿足客戶或營運需求及要求時，目標集團可選擇將其逐級淘汰或處置，並以可提供完善的客戶體驗、環保認證更強、性能、可靠性及燃油效率更高的更新車型取而代之。於最後可行日期，目標集團巴士車隊的平均車齡約為八年。

不符合最新環保標準(如排放要求)的較舊巴士將被更綠色及更環保的巴士取代，以減少污染並有助於實現可持續目標。例如，政府於二零一九年十二月將專營巴士低排放區(即銅鑼灣怡和街、中環德輔道中與畢打街交界處，及旺角彌敦道與荔枝角道交界處)的廢氣排放規定收緊至歐盟五期或以上排放標準，以進一步改善專營巴士低排放區內繁忙路段及低排放巴士營運地區的路邊空氣質量。於最後可行日期，柴油巴士佔目標集團巴士車隊的99%，其中歐盟四期、歐盟五期及歐盟六期柴油巴士分別佔4%、80%及16%。目標集團於規劃其巴士路線及營運時，已考慮專營巴士低排放區的排放要求，因此僅有歐盟五期或以上的柴油巴士或電動巴士獲分配至途經專營巴士低排放區的路線。

目標集團亦可不時擴充其巴士車隊，以支持獲批新路線的營運，或因應巴士路線重組而擴展現有路線的服務、應付乘客需求增長及擴大服務覆蓋範圍。

根據專營權規定，目標集團於收購新巴士時須遵守署長發佈的基本規格及要求，未經署長事先書面同意，不得出售巴士。目標集團向運輸署遞交其車隊更換

及擴充計劃以供審批，作為其遠期規劃計劃的一部分。目標集團工程部下屬的中央工程及行政部門主要負責制定該等計劃。為確定車隊的更換及擴充需求，規劃部根據服務改進及重組計劃，為未來高峰期車輛需求提供意見。根據所收集的資料，目標集團將制定車隊更換及擴充的計劃。

*營業紀錄期內添置及出售註冊巴士*

下表載列目標集團於營業紀錄期內添置及出售註冊巴士的數量：

	目標集團 註冊巴士的 數量
於二零二一年一月一日	1,767
於二零二一財政年度添置	16
於二零二一財政年度出售	<u>(16)</u>
<b>於二零二一年十二月三十一日</b>	<b><u>1,767</u></b>
於二零二二年一月一日	1,767
於二零二二財政年度添置	16
於二零二二財政年度出售	<u>(4)</u>
<b>於二零二二年十二月三十一日</b>	<b><u>1,779</u></b>
於二零二三年一月一日	1,779
於二零二三財政年度添置	1
於二零二三財政年度出售	<u>(10)</u>
<b>於二零二三年十二月三十一日</b>	<b><u>1,770</u></b>

*附註：* 上表所列營業紀錄期內各期間添置註冊巴士的數量代表該期間新註冊巴士的數量。

目標集團於營業紀錄期內添置及出售巴士，符合其車隊更換及新路線投標策略。此項政策確保目標集團通過用更新、更高效的車型(如上文所述)取代較舊巴士來戰略性地管理其車隊，並增強其競爭優勢。

有關目標集團採購新巴士所涉及之程序詳情，請參閱下文「採購新巴士」。

#### 目標集團的註冊巴士及持牌巴士數量

目標集團的註冊巴士乃目標集團進口並在運輸署完成首次車輛註冊的巴士，註冊的目的是給予車輛一個註冊標誌，並將其歸入合適的車輛類別，即公共巴士。巴士註冊通常是一次性程序。

目標集團的持牌巴士乃目標集團的註冊巴士，該等巴士持有有效的車輛牌照，法律規定註冊巴士於道路營運時須持有該等牌照。巴士的車輛牌照通常須每年續期，須向運輸署繳納續期費用。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標集團分別擁有1,767輛、1,779輛及1,770輛註冊巴士（詳見上文「營業紀錄期內添置及出售註冊巴士」），其中，分別有1,683輛、1,567輛及1,534輛為持牌巴士（詳見上文「1.4巴士車隊管理 - 1.4.1巴士車隊」）。目標集團的註冊巴士總數與持牌巴士總數之差（於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日分別為84輛、212輛及236輛）主要由於目標集團實施政策保留部分註冊巴士作為備用車輛，確保為日常營運提供高效的巴士。有關保留車隊主要包括(a)閒置巴士，用於(i)更換正在進行維護、維修或出現技術問題的持牌巴士；(ii)開通經營目標集團不時獲批的新路線；或(iii)滿足目標集團營運的現有路線需求增加；及(b)維修檢查中發現存在問題的巴士及涉及道路交通事故的巴士，該等巴士有待評估是否需要維修或出售。釐定備用車隊的數目時，目標集團會考慮多項因素，包括車隊的數目、車隊的車齡、車隊的維修時間表和要求，以及顧客的需求。備用車隊的巴士一般不會申請或續領車輛牌照，直至重新調配投入服務為止。

為節省目標集團註冊巴士的車輛牌照續期開支，目標集團也可根據有關期間的公共巴士服務需求，調整持牌巴士的數量。例如，在COVID-19疫情期間，經運輸署批准，目標集團已調整其服務及路線，以配合公共交通需求的減少（詳見上文「1.4巴士車隊管理 - 1.4.1巴士車隊」及下文「COVID-19疫情的影響」）。為配合有關服務調整，目標集團於COVID-19疫情期間，尤其是於二零二二財政年度（目標

集團的公共巴士服務受COVID-19疫情影響最為嚴重的期間)，申請續領車輛牌照的註冊巴士數量較疫情前有所減少。因此，目標集團於二零二二年十二月三十一日的註冊巴士總數(即1,779輛)遠高於二零二二年十二月三十一日的持牌巴士總數(即1,567輛)。

鑒於目標集團在專營權合併後進行巴士路線重組，於新巴與城巴過往並行的巴士網絡營運的巴士可騰出並分配到目標集團有意擴大市場佔有率的地區。在出現需要調配這些巴士的機會前，這些巴士會作為目標集團的備用註冊巴士，在重新調配前不會續領車輛牌照。專營權合併後，新巴亦推出巴士重漆計劃，以令目標集團巴士的外觀設計及形象更為簡約。分配予重漆計劃的新巴巴士歸類為目標集團的備用車隊。儘管目標集團的乘客量在COVID-19疫情受到控制後，於二零二三財政年度有所上升，但由於上述因素，於二零二三年十二月三十一日的註冊巴士總數(即1,770輛)，與於二零二三年十二月三十一日的持牌巴士總數(即1,534輛)仍有較大差距。

#### 1.4.3 車隊投資及現代化

投資對車隊進行現代化改造可提高營運效率、降低維護成本、提高乘客滿意度同時降低車輛排放。目標集團於營業紀錄期內實施以下主要車隊投資及現代化措施：

- 綠色倡議：

為支持政府制定具體前進路向的目標，及於二零二五年前後引入新能源公共交通及商用車輛的時間表，以及改善路邊空氣質量，城巴已重申其承諾，與政府合作推動電動、氫能及任何其他新能源公共交通工具發展，例如進行氫燃料電池及電動巴士的試驗。

引進新能源巴士：例如，目標集團於二零一五年引入香港首批單層電動巴士，並於二零二二年引入香港首輛電動雙層巴士。於二零二二年，目標集團亦在其車隊中引入一輛氫能巴士原型車，作為其對可持續公共交

通持續承諾的一部分。於二零二三年十二月三十一日，目標集團營運6輛電動巴士。

*改造減排系統*：於政府的支持下，目標集團現正進行一項試驗，為現有一批巴士改造選擇性催化還原技術系統(SCRT)，以達到歐盟六期排放標準。該改造項目可減少氮氧化物的排放，有助於改善空氣質量。

*採用混合動力巴士*：目標集團已通過與政府合作，將混合動力巴士納入其車隊。混合動力巴士將傳統的內燃機與電動機相結合。與傳統巴士相比，該等巴士的油耗及排放更低，有助於改善環境的可持續性。

- *提高乘客舒適度*：目標集團專注於提高乘客舒適度，引入座位安排更合理、空調系統(包括等離子過濾器)更先進及增加無障礙功能(如低地板設計及輪椅坡道)的巴士以及於所有新車內為行動不便的乘客提供兩個輪椅停放處。該等升級旨在為乘客提供更愉悅及包容性更強的出行體驗。
- *實施智能交通系統*：目標集團已於巴士上安裝智能交通系統，包括實時乘客資料顯示屏、下一站目的地顯示屏、GPS跟蹤及自動收費系統。該等技術提高營運效率，為乘客提供準確的出行資料並簡化乘車流程。
- *加強安全*：目標集團將安全置於首位，為其巴士配備防抱死制動系統(ABS)、電子穩定控制系統(ESC)、高級駕駛員輔助系統(ADAS)、駕駛員狀態監控系統(DSM)、車門互鎖及額外的監控攝像頭等先進的安全設施。該等措施旨在加強乘客及駕駛員的安全。

#### 1.4.4 車隊維護

##### 車隊維護措施

目標集團已採取穩健的車隊維護措施，以保持高水平的車隊可靠性、安全性及巴士的最佳性能。目標集團不僅遵守當地有關巴士維護及安全的法規及標準，且於多種情況下加強該等法規及標準，並已採取一套全面的措施，以幫助確保其維護工作符合專營權所載的規定及運輸署訂明的規定。以下為車隊維護措施的概述：

- **預防性維護**：預防性維護有助於最大限度地減少故障，確保安全，並延長巴士的使用壽命。

目標集團對其巴士車隊實施全面的預防性維護計劃，包括定期月度檢查、年度COR檢查及政府測試（詳見下文「運輸署的檢查」），其中包括巴士的年度大修。年度大修於目標集團位於柴灣的兩個車廠進行，包括按時間週期對制動部件、轉向部件等主要部件及其他關鍵系統進行全面檢查、維修及更換。完成年度COR檢查（包括政府的年度大修及測試）通常需時四至五個工作日。

目標集團亦對其巴士的關鍵部件（包括發動機、變速箱及差速器）進行主要單元大修。主要單元大修乃按要求進行安排。

- **每月維護**：目標集團每月對其巴士進行維護，其為一項詳細的維護計劃，涉及涵蓋發動機性能、電子系統、制動系統、轉向系統及其他部件等關鍵方面的特定維護任務。每月維護確保目標集團的每輛巴士每月接受例行及必要的檢查及維護。目標集團的工程師團隊及維修及維護人員經過培訓，可每月進行維護，並通過監測、維修或更換部件及時處理發現的問題。每月維護可於目標集團的任何車庫或車廠按預先確定的時間表進行。完成每月維護工作通常需時約三小時，根據發現的問題，巴士可於同一天移交予營運部，以便恢復服務。於每月維護檢查中發現問題的巴士將保留在目標集團的車庫或車廠進行維修。
- **運行維修**：目標集團擁有一支由維護人員及支援車輛組成的團隊，包括戰略性地部署在其整個營運網絡中的重型救援卡車，以提供故障援助。該等支持團隊可快速應對故障或緊急情況，提供即時現場維修，或於需要時安排將受影響的巴士拖至適當的維護場所。
- **技術診斷**：目標集團利用訓練有素的員工及先進的診斷工具及技術以有效地識別並糾正問題。計算機化系統及診斷設備有助於診斷各種系統及部件的問題，從而提高維修的準確性及速度。
- **維護設施**：目標集團營運及維護車間設施，配備按規定標準製造的足夠設備及設施，並設有隔離區域，用於不同的維護任務，以確保維護工作能夠安全及妥善進行。車間設施將不斷審查及升級，以確保始終如一的服務質素及高效的維修及維護工作。該等設施配備訓練有素的工程師、技術人員及機械師，可於目標集團車隊中的特定巴士型號上工作。

### 運輸署的檢查

作為專營巴士營辦商，目標集團負責為其持牌巴士申請COR。COR是一份文件，確認巴士符合於香港道路上作為公共服務車輛運行所須的安全、機械穩健性及適行標準，並須每年更新。為取得或更新COR，巴士須接受運輸署授權檢查人員的檢查，並符合運輸署制定的規定安全及適行標準，方可獲授COR。

鑒於目標集團的巴士車隊龐大，且有不少巴士已完成年度大修並須不時接受檢查以更新其COR，故運輸署的既定做法是每週數天派員到目標集團的柴灣車廠進行所須檢查。

除為評估是否批出或更新COR而進行的檢查外，運輸署亦會根據巴士營辦商的往績紀錄及安全表現，按預先確定的頻率抽查目標集團的巴士。於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，運輸署分別進行407次、441次及407次抽查。平均每年檢查約1,500輛巴士。

目標集團管理層已確認，於營業紀錄期內及直至最後可行日期，目標集團的巴士車隊於重要方面均通過運輸署的檢查，且目標集團並無因該等檢查中發現的任何問題而被處以任何重大罰款或處罰。

#### 1.4.5 車庫、車廠及其他維護設施

目標集團位於港島柴灣及黃竹坑、九龍荔枝角及北大嶼山小蠔灣的五個巴士車庫及車廠均提供日常維護及維修服務，其中位於柴灣的兩個車庫支持大修服務。目標集團的車庫及車廠所用的土地由政府建設並以短期租約方式出租予目標集團，按市場價格向政府支付租金。

下表載列目標集團巴士車庫及車廠的主要資料：

序號	車廠	主要功能	總佔地面積 (平方米)	自以下年份起 投入營運
1.	創富道車庫	為市區及新界巴士網絡提供服務，並為整個營運提供年度大修服務。	13,000	二零零二年
2.	柴灣車庫	同上。	11,297	二零零四年
3.	黃竹坑巴士車庫	為市區及新界巴士網絡提供服務。	3,002	一九八六年
4.	西九龍車廠 - 九龍荔枝角連翔道與興華街西交界處	為市區及新界巴士網絡提供服務。	7,750	二零一三年
5.	北大嶼山小蠔灣車庫	為機場及北大嶼山巴士網絡提供服務。	8,800	一九九九年

於最後可行日期，目標集團亦於港島黃竹坑及上環、西九龍、新界屯門及將軍澳，以及大嶼山東涌營運七個巴士服務區域及／或停車場。

## 2. 非專營巴士服務

非專營巴士於公共交通系統中擔當輔助角色，填補定期公共交通服務無法切實滿足的乘客需求缺口。具體而言，非專營巴士為特定個人或乘客群體提供量身定制的服務，例如僱員服務(即僱主為其僱員提供往返工作地點的接送服務)、居民服務(即接送乘客往返住宅區的服務)及學生服務(即接送學生往返學校、大學或其他教育機構的服務)以及其他商業私營出租服務，其中目標集團的巴士被包租用於一次性活動或出租。

城巴提供非專營僱員及居民巴士服務，主要服務於沙田屋邨、一家位於將軍澳的廣播公司及一家設於沙田的國際健康及美容零售商總部。城巴為香港馬拉松提供穿梭巴士服務已超過25年。其非專營巴士亦為個人及團體、團體郊遊或活動提供包車服務，以及為活動或場地提供臨時穿梭巴士服務。

有關目標集團營運的非專營持牌巴士總數，請參閱「公共巴士服務 – 1. 專營巴士服務 – 1.4 巴士車隊管理 – 1.4.1 巴士車隊」。

### 3. 票價收入及客流量

#### 3.1 於營業紀錄期內的票價收入及客流量

##### 票價收入

於營業紀錄期內，目標集團主要通過提供公共巴士服務產生收入。目標集團的票價收入分別約佔目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度總收入的90.8%、92.1%及92.9%。其主要包括：

- **巴士票價**：主要指通過營運合併專營權(或專營權合併前的城巴(專營權一)及新巴專營權)、城巴(專營權二)及非專營巴士服務提供巴士運輸服務所獲得的收入；
- **豁免隧道費基金收入**：自二零一九年二月起，專營巴士於使用政府收費隧道及管制區時，豁免繳付通行費。每項專營權均設有儲備金，即豁免隧道費基金，以節省隧道費。當專營巴士營辦商申請上調票價，而行政長官會同行政會議認為有合理需要上調票價時，豁免隧道費基金的結餘將作為收入發放，以減輕乘客所承擔的票價上調幅度。誠如下文「3.3 於營業紀錄期內的票價調整」所述，目標集團於營業紀錄期內曾兩次獲得上調票價同意，並透過運用豁免隧道費基金的資金緩釋票價上調幅度。該等資金確認為豁免隧道費基金收入。有關規管使用豁免隧道費基金為上調票價資金的法規詳情，請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 3. 監管概覽 – 有關香港公共巴士服務的法律及法規 – 巴士票價及回報率」；及
- **優惠票價**：根據長者票價優惠計劃，城巴為65歲或以上的長者乘客提供半價優惠。政府通過向目標集團退還車輛牌照費，以及就出租予目標集團的政府物業(例如上文「1.4 巴士車隊管理 – 1.4.5 車庫、車廠及其他維護設施」所述的車庫及車廠)向目標集團收取的租金，從而償還折扣金額。此外，根據「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(公

共交通票價優惠計劃，或俗稱2元計劃)，政府按實報實銷的基礎向目標集團發還實際適用的票價(減(i)其提供的自願優惠及(ii)合資格受益人根據2元計劃所支付的每程2元的統一費率)。根據長者票價優惠計劃及2元計劃，該等退款及發還款項均確認為票價收入。

下表載列目標集團於營業紀錄期內票價收入明細：

	二零二一財政年度		二零二二財政年度		二零二三財政年度	
	千港元		千港元		千港元	
票價收入						
- 合併專營權 <sup>附註1</sup>	2,179,243	84.6	1,974,027	84.4	2,423,128	76.7
- 城巴(專營權二) <sup>附註2</sup>	245,674	9.5	228,730	9.8	544,539	17.2
- 非專營巴士服務	23,687	0.9	15,025	0.6	13,252	0.4
- 豁免隧道費基金收入	77,936	3.0	69,401	3.0	102,810	3.3
- 優惠票價	50,663	2.0	50,386	2.2	74,810	2.4
<b>總計</b>	<b><u>2,577,203</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>2,337,569</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>3,158,539</u></b>	<b><u>100.0</u></b>

附註：

- 就二零二三年七月一日開始專營權合併前的期間而言，合併專營權票價收入指城巴(專營權一)及新巴專營權的總額。
- 就二零二三財政年度的票價收入而言，上表中「城巴(專營權二)」包括城巴(專營權二)(於二零二三年五月一日屆滿)及城巴二零二三年(專營權二)(於二零二三年五月一日生效)。

### 客流量

下表載列目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度根據專營及非專營營運的巴士車隊客流量(即乘客人次總數)：

	巴士車隊客流量(百萬乘客人次)		
	二零二一	二零二二	二零二三
	財政年度	財政年度	財政年度
城巴	175.4	147.3	265.0
新巴	<u>146.6</u>	<u>129.2</u>	<u>74.7</u>
<b>總計</b>	<b><u>322.0</u></b>	<b><u>276.5</u></b>	<b><u>339.7</u></b>

*於營業紀錄期內票價收入及客流量變動*

自二零二零年COVID-19爆發以來及隨後的COVID-19疫情的高峰期，尤其是二零二二年，目標集團的巴士服務年總客流量大幅下降，原因是政府採取防疫措施以對抗疫情蔓延。根據Ipsos，受COVID-19疫情及相關的社交距離措施的影響，香港所有專營巴士營辦商於二零一八年至二零二二年期間的收入均出現下降，而香港專營巴士行業的收入則以約4.9%的年複合增長率下跌。

儘管政府於二零二一財政年度放寬了COVID-19的限制措施，但二零二二財政年度期間實施了高強度的COVID-19限制，以應對連續的COVID-19疫情，與二零二一財政年度相比，該等限制的有效期更長。這嚴重影響了目標集團於二零二二財政年度的客流量。此外，由當地鐵路營辦商營運的東鐵線沙田至中環線二期（由九龍紅磡至港島金鐘）已於二零二二年五月投入營運。此舉加劇了鐵路營辦商與公共巴士營辦商（包括目標集團，於整個營業紀錄期內其過海隧道路線佔其專營路線總數超過30%）於營運過海交通服務方面的競爭。目標集團為此採取了一系列全面行動，並與政府採取強有力的措施，以減少並重新調整其過海營運，以配合新鐵路線的開通。由於COVID-19的嚴格限制措施延長，以及沙田至中環線二期於二零二二財政年度投入營運，導致目標集團的客流量由二零二一財政年度的約3.220億人次減少約14.1%至二零二二財政年度的約2.765億人次。因此，票價收入由二零二一財政年度的約25.772億港元減少約2.396億港元或約9.3%至二零二二財政年度的約23.376億港元。

隨著COVID-19疫情得到控制及COVID-19相關限制的放寬，香港經濟出現回升，目標集團的客流量大幅上升，從二零二二財政年度的約2.765億人次增加約22.9%至二零二三財政年度的約3.397億人次。目標集團的票價收入相應由二零二二財政年度的約23.376億港元增加約8.209億港元或約35.1%至二零二三財政年度的約31.585億港元。預計客流量將持續增長。根據Ipsos報告，預計香港專營巴士的日均乘客人次自二零二四年至二零二八年將以約1.4%的年複合增長率增長，這

主要是由於預計由二零二三年開始，各新發展區內新住宅及建築項目將陸續落成。該等發展預計將於未來五年內對更多專營巴士路線產生更高需求，以滿足交通需求。由於目標集團將於二零二三年獲批(透過競投方式)由十四鄉新發展區至馬鞍山、九龍及沙田的五條新專營巴士路線，及若干新界內部路線的經營權，預期目標集團將受惠於此增長趨勢。

有關目標集團於營業紀錄期內的票價收入變動詳情，請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 7.管理層討論及分析 – 於營業紀錄期的經營業績 – 有關綜合損益表主要項目的討論 – 收入 – 票價收入」。

### 3.2 釐定巴士票價

專營巴士服務的票價是按照行政長官會同行政會議釐定的票價表收費，而調整巴士票價須事先獲得彼等批准。根據現行專營巴士票價調整安排，政府於評估巴士票價調整時會考慮以下因素：

- 自上次票價調整以來營運成本及收入的變動；
- 對未來成本、收入及回報的預測；
- 為專營巴士營辦商提供合理回報率的需要；
- 公眾的接受程度及可負擔性；
- 所提供服務的質素及數量；及
- 成本要素價格的變動及專營巴士行業生產力的提高。

非專營巴士服務的巴士票價不受類似限制。事實上，於大多數情況下，可能並不收取個人票價，而是收取與車輛類型、租用距離及租用時間有關的車輛租用費。採用此種模式及／或單獨收費模式，通常以成本加成為基礎定價，並根據招標或報價或直接定價及目標集團與客戶之間磋商釐定。

### 3.3 於營業紀錄期內的票價調整

於營業紀錄期內，目標集團曾兩次獲得上調票價同意，主要是為了應對通脹導致的成本上漲。由於目標集團的營運成本(包括工資及燃料成本)大幅增加，而資本開支又用於廠房及設備、車隊添置及更換，因此目標集團於有關期間一直錄得虧損：

- 第一輪票價調整申請涉及城巴(專營權一)及新巴專營權。目標集團獲准分兩個階段上調其路線票價，整體加權平均費率為12.0%(即8.5%於二零二一年四月四日生效，另外3.2%於二零二二年一月二日生效)；及
- 第二輪票價調整申請涉及城巴(專營權一)、城巴(專營權二)及新巴專營權。目標集團獲准上調城巴(專營權一)及新巴專營權的票價，整體實際加權平均費率為4.9%(已考慮豁免隧道費基金的緩釋效果)(即緩釋前為6.2%)，以及上調城巴(專營權二)路線的票價，整體實際加權平均費率為4.2%(已考慮豁免隧道費基金的緩釋作用)(即緩釋前為6.4%)。每次票價上調均於二零二三年六月十八日生效。

根據專營權合併，經行政會議批准，新巴專營權及城巴(專營權一)的票價表已進行合併。自二零二三年七月一日起，合併專營權的票價表將繼承新巴港島路線的票價表及城巴(專營權一)餘下路線類別的票價表。合併專營權及城巴二零二三年(專營權

二) 的最新票價表(已考慮上文披露的票價調整)中,最高許可票價主要根據有關巴士路線的總行程距離及路線類別而釐定。於最後可行日期生效的合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)的摘錄票價表載列如下:

路線組 (不包括娛樂、過夜及特殊服務)	合併專營權	
	行程距離不超過 (千米)	可收取的最高票價 (港元)
港島	4	3.7
	13	6.9
	27	13.0
九龍市區及新界	3	4.7
	18	13.2
	35	17.8
	65	23.7
過海	18	16.4
	35	23.2
	65	27.2
	85	32.5

#### 城巴二零二三年(專營權二)

路線組 (不包括娛樂、過夜及特殊服務)	城巴二零二三年(專營權二)	
	行程距離不超過 (千米)	可收取的最高票價 (港元)
空中巴士服務	35	27.2
	65	52.4
北大嶼山對外服務	25	13.5
	40	17.6
	65	28.5
北大嶼山穿梭巴士服務	4	3.1
	12	7.2

### 3.4 票價調整申請

票價調整申請的評估及準備通常涉及以下流程：

- *財務狀況評估*：目標集團持續評估目標集團的財務狀況，考慮營運成本、收入、通貨膨脹率、燃料價格、工資水平、投資需求及其他相關財務指標等因素。此項評估有助於確定是否有必要調整票價以維持其巴士服務的財務可行性。
- *票價調整建議*：基於財務評估，目標集團編製票價調整建議，其中包括建議票價調整率、調整原因及支持數據以及分析等詳細資料，以符合票價調整申請的需求。
- *與利益相關方磋商*：目標集團隨後與各利益相關方進行磋商，並為利益相關方提供機會表達彼等意見、提出關切，並就票價調整建議提供意見。
- *向運輸署遞交*：目標集團向運輸署遞交票價調整申請。申請通常包括票價調整建議、任何相關理據及支持數據，如營運成本、通貨膨脹率、燃料價格、工資水平，以及影響目標集團專營巴士服務財務可行性的其他相關因素。

運輸署會根據既定的指引及準則評估票價調整申請，該等指引及準則已考慮包括但不限於營運成本、收入、服務質素、經濟狀況及乘客負擔能力等因素。運輸署通常委託目標集團提供多個數據集，以支持其於較長期間內的評估。

目標集團一般需時約三個月編製及向運輸署遞交票價調整申請，而政府經相關評估及隨後的審核及批准程序後，需時約六至九個月以審議及公佈其關於票價調整申請的決定。

### 3.5 票價收取

有關目標集團專營巴士服務票價收取流程的詳情，請參閱上文「公共巴士服務 – 1. 專營巴士服務 – 1.2.2 票價收取」。目標集團非專營巴士服務的票價收取流程與目標集團專營巴士服務大致相若，惟目標集團非專營巴士服務於二零二二年停止收取現金付款后，僅接受八達通及其他形式的電子付款。

## 4. 安全

### 4.1 安全措施

目標集團已實施嚴格措施，以確保其乘客、駕駛員及其他道路使用者的安全。下文載列目標集團採取的主要措施概要：

- **全面安全培訓**：目標集團為其巴士車長提供全面的安全培訓計劃。該等計劃涵蓋廣泛的主題，包括防禦性駕駛技術、道路安全法規、乘客安全、緊急情況處理及客戶服務。

目標集團亦進行持續培訓以加強安全知識及技能。例如，每位巴士車長須每三年參加八小時的進修課程。巴士車長於駕駛新巴士路線或新巴士類型之前，亦須參加特定培訓。

目標集團的營運部亦會密切監察每位巴士車長的訓練記錄，確保巴士車長於分配至其特定路線前已接受規定的訓練。目標集團亦會於其內聯網及其他在線媒體平台發佈有關新路線及現有路線的道路風險評估報告，提醒巴士車長有關路線的特點及風險點。

- **駕駛員招聘、選拔及勝任**：目標集團對巴士車長有嚴格的招聘及選拔流程。彼等根據候選人的工作經歷、勝任情況、駕駛技能、經驗以及對客戶及安全的態度進行評估。潛在駕駛員須接受全面評估，包括體檢、能力傾向測試、駕駛測試及面試，以確保彼等符合所要求的安全及專業標準。

巴士車長亦須定期接受健康檢查，並須跟進獲發現的健康問題，以確保彼等適合擔任駕駛職責。具體而言，目標集團亦全數資助50歲或以上的巴士車長及指定夜班工作人員的年檢。

- *為巴士車長維持良好工作條件*：目標集團認為其巴士車長團隊乃營運公共巴士業務的重要資產，並致力為巴士車長提供及維持良好工作條件。

例如，目標集團遵守運輸署發佈的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，並制定內部政策，為巴士車長提供適當輪班工作及休息時間，使巴士車長得以休息及恢復，減少疲勞並提高駕駛員警覺性，旨在降低於疲勞相關事故及事件的風險。

目標集團巴士車隊的持續升級及現代化亦考慮到可改善巴士車長工作條件的設計，例如，設計符合人體工學原則的巴士駕駛室，以提高駕駛員的舒適度及便利性，並將巴士內各個系統的自動化程度提高到適當水準，以減少與駕駛無關的工作量，讓巴士車長專注於駕駛及路況。舉例而言，目標集團的巴士配備智能系統，當巴士車長在輪班開始時通過刷卡在系統感應器上確認登記，該系統將自動升級巴士的GPS導航及追蹤系統及收費系統，以設定預先確定的路線及票價。詳情請參閱上文「公共巴士服務 – 1.專營巴士服務 – 1.2 巴士營運 – 1.2.1目標集團巴士營運涉及的主要流程」。

- *車輛維護及檢查*：目標集團尤為重視車輛的維護及檢查。其車隊定期進行維護檢查及核查，以確定巴士處於最佳狀態並符合安全標準。遵循預防性維護計劃，通過維修或零件更換及時解決任何獲發現的問題。詳情請參閱上文「1.4巴士車隊管理 – 1.4.4車隊維護」。

- **巴士安全功能**：目標集團於巴士中融入先進安全技術，以提升安全性能。該等技術包括防抱死制動系統(ABS)、電子穩定控制系統(ESC)、高級駕駛員輔助系統(ADAS)、駕駛員狀態監控系統(DSM)、門聯鎖以及額外監控攝像頭等。該等系統有助於預防事故、減輕風險及提高整體安全。自二零二二年起，目標集團已實施預警警示功能，當巴士接近事先識別的危險地段(例如行人亂穿馬路、急轉彎)時，將提前約2秒通過巴士駕駛員控制面板播報定制提醒音頻。目標集團亦於二零二三年推出智駕全城系統，可實時監測所有路段的每輛巴士及駕駛員的駕駛表現。詳情請參閱下文「4.2智駕全城系統」。
- **安全宣傳活動及公眾教育**：目標集團開展廣泛安全宣傳活動及公眾教育計劃，旨在提高員工、乘客及道路使用者的安全意識，並鼓勵彼等採取安全行為。該等舉措主要涉及安全上下車、行駛過程中保持就座、佩戴安全帶、行人安全以及負責地共用道路等主題。此外，目標集團在重要巴士站、巴士轉換站、流動應用程式以及巴士上以印刷及數字形式展示海報及標誌以提醒乘客注意乘車安全。
- **事件報告及調查**：目標集團已建立一套健全的事件報告及調查系統。所有事件、事故及未遂事件均得到報告並進行徹底調查。從該等事件中吸取的經驗教訓用於明確需要改進的地方，並落實糾正措施，以防止未來發生類似事件。針對特定員工群體提供培訓，以利用吸取的新知識以增強學習及發展，減少或預防再次發生。
- **與部門及持份者合作**：目標集團積極與運輸署、香港警務處、其他政府部門及其他持份者合作，以解決安全問題，並共同致力於提高安全標準及法規。例如，目標集團按要求向多位持份者提出安全措施建議，以處理交通危險地段，並定期與運輸署安全總監及香港警務處各個部門會面並討論道路安全問題及解決方案等。

該等措施顯示目標集團不僅致力於維持高水準的安全表現，亦致力於巴士營運方面提供針對性安全改進，為乘客提供安全可靠的交通服務，確保員工安全，並為香港道路安全作出貢獻。

#### 4.2 智駕全城系統

目標集團於二零二三年推出自主研发的智駕全城系統。該系統利用與駕駛表現相關數據，向巴士車長提供清晰及時的反饋，並總結其駕駛表現。該系統將監控四類駕駛安全相關事件，即急剎車、急加速、急轉彎及傾斜。

智駕全城系統將每位巴士車長的駕駛表現編譯至評分及儀表盤中，以便查看，而巴士車長可通過安裝在手機上的流動應用程式(App)查看評分。該系統能夠實時追蹤巴士車長的駕駛行為，向巴士車長更新道路情況，並在觸發事件(例如超過規定速限)時向其發出警告或提醒。該警告／提醒情況的報告將按照異常報告的方式發送予目標集團的管理層，如有必要，指定人員將審查監控影像，以核實巴士車長是否存在任何潛在危險駕駛行為，並相應地採取後續措施。

當某條特定巴士路線的巴士車長持續收到差評時，系統將對相關巴士路線進一步評估，且負責該路線的巴士車長將獲得特定針對性的培訓。日後，目標集團亦可於巴士車長的績效評估中納入智駕全城系統的評分及結果以供考慮，並設立相應激勵獎勵及／或紀律機制。

#### 4.3 安全表現

作為專營商，城巴委任一位稱職的安全總監以監督安全相關問題並就安全事宜與運輸署聯絡。

於最後可行日期，作為改善安全的整體戰略的一部分，目標集團正在為城巴二零二三年(專營權二)項下所有巴士路線獲取ISO 39001(道路交通安全管理系統)全面認證。有關ISO 39001認證的詳情，請參閱下文「風險管理 – 營運風險」各段。

## 5. 表現保證

### 5.1 表現保證措施

目標集團致力於維持高水準的表現保證，並已採取多項措施檢討、維護及持續提升其表現，包括：

- **全面維護計劃**：目標集團嚴格遵循維護計劃，以確保其巴士車隊得到妥善維護。開展定期檢查、預防性及糾正性維護以及定期維修以及時識別及解決任何機械問題。此外，與車輛及零部件供應商保持牢固關係，以便獲得技術更新及公告，而員工培訓通常與此相關。定期舉行員工例會及「工具箱講座」，讓前線員工充分了解任何變動，有助於保持巴士的可靠性及安全性。
- **監控及報告系統**：目標集團利用先進監控及報告系統以跟蹤巴士服務的表現，包括捕獲里程、速度及其他關鍵操作參數的系統。收集及分析實時數據，以識別任何異常或潛在問題，以便及時採取行動。例如，城巴與新巴於二零一八年推出第二代實時系統，以加強車隊管理，並為所有路線提供「下一班巴士」到站時間查詢。實時車隊管理系統使目標集團的營運控制中心能夠作出例如向巴士發送即時分流指令等更明智的決策。
- **駕駛員培訓及表現評估**：目標集團極其重視駕駛員培訓及表現評估。其制定全面培訓計劃，以確保駕駛員熟悉安全駕駛技術、客戶服務及遵守操作程序。有關目標集團巴士車長培訓及表現評估的安全政策詳情，請參閱上文「公共巴士服務 - 4.安全 - 4.1安全措施」。
- **客戶反饋及投訴處理**：目標集團重視客戶反饋，並為乘客建立反饋及投訴渠道。彼等擁有專用客戶服務團隊，能及時處理及調查投訴。反饋及投訴在明確需要改進的地方及解決任何表現問題方面發揮至關重要的作用。

- **服務績效指標：**目標集團設定服務績效指標以衡量及監控其營運的各個方面。服務關鍵績效指標主要包括班次失誤、首班出車時間準時性、車輛清潔度及客戶滿意度。定期審查其關鍵績效指標有助於目標集團明確需要改進的地方並採取糾正行動。
- **持續改進措施：**目標集團提倡持續改進的文化，並積極尋求提高績效的方法。定期進行自我審核、內部審核及質量評估，以明確改進機會，其包括評估營運流程、分析數據及實施措施，以優化安全性、效率及客戶滿意度。
- **遵守監管標準：**目標集團已採取內部政策，以確保遵守專營權的規定以及運輸署或其他政府部門制定的相關監管標準及要求，包括但不限於保持合法經營許可證、遵守安全法規及滿足環境標準。

## 5.2 運輸署的表現審查

運輸署定期審查目標集團專營巴士服務表現，包括(其中包括)乘客滿意度調查、實地調查、車輛檢查、目標集團遞交的定期申報表以及公眾反饋審查。

運輸署分別於二零二一年三月至四月就城巴(專營權二)及新巴專營權及於二零二一年十月就城巴(專營權一)進行獨立調查，收集乘客對巴士服務的總體意見。結果顯示，分別有94.4%、94.4%及90.4%的受訪者對城巴(專營權一)、城巴(專營權二)及新巴專營權的整體服務質素感到滿意。署長對城巴及新巴在專營期間持續提供適當及高效的公共巴士服務表示滿意。

## 廣告及其他服務

### 1. 廣告服務

目標集團亦透過匯達傳媒及廣告合作夥伴提供廣告服務。於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，廣告收入分別約為2.04億港元、1.72億港元及2.096億港元，約佔目標集團同期總收入的7.2%、6.8%及6.2%。此乃目標集團的第二大收入來源，目標集團一直積極發展該分部。

目標集團提供香港優質戶外廣告機會。匯達傳媒是城巴專營巴士車隊車身外部及內部的獨家廣告代理商。於最後可行日期，匯達傳媒的廣告合作夥伴可利用超過1,700輛註冊巴士及超過200條巴士路線。

#### 巴士車身廣告

通過城巴於二零二三年開展的公開招標，匯達傳媒獲得巴士車身廣告合約，擔任城巴專營巴士車隊車身外部及內部的獨家廣告代理商，為期十年至二零三三年。根據城巴與匯達傳媒訂立的現行巴士車身廣告代理商協議，城巴將收取匯達傳媒巴士車身廣告業務的廣告收入總額的一定百分比。倘於合約期內任何月份的實際付款金額低於預定最低保證水準，匯達傳媒亦須向城巴支付保證金。

匯達傳媒致力於為客戶的品牌建設活動提供創新的廣告解決方案，並提供各種廣告套餐以滿足客戶的需求。

匯達傳媒提供的廣告服務包括設計和安裝廣告。對於典型的廣告項目，匯達傳媒首先會諮詢客戶，以了解其廣告目標、目標受眾、信息傳遞需求及活動目標。根據客戶要求，匯達傳媒的創意團隊將制定全面的廣告活動計劃，包括確定廣告活動的最佳巴士路線，確定適合做廣告的巴士外觀和內飾，以及設計符合客戶品牌形象和資訊、具有視覺吸引力和影響力的廣告。隨後，匯達傳媒將配合匯達交通，確保所選巴士位置在活動期間的可用性。獲得廣告位後，匯達傳媒開始製作廣告，確保廣告符合選定巴士的尺寸、佈局和技術規格，並配合匯達交通，在選定巴士上投放廣告。

匯達傳媒服務的定價通常取決於所涉及的巴士數量、廣告持續時間和巴士車身的覆蓋範圍。

### 其他廣告代理服務

於二零二三年七月，匯達傳媒自一家鐵路營辦商中標，就該鐵路營辦商營運的若干鐵路線及巴士的廣告媒體提供廣告銷售代理服務。匯達傳媒將負責該廣告媒體的營運、銷售及市場推廣。合約期限為二零二四年一月一日至二零二八年十二月三十一日，為期5年，鐵路營辦商可自行決定是否續約5年。

## 2. 其他服務

目標集團亦透過城巴擁有及經營城巴旅遊。城巴旅遊並無直接經營任何巴士服務，但提供旅行社服務，並持有旅行代理商牌照，於香港經營巴士、旅遊巴士及旅遊等相關服務。

目標集團亦透過其非專營業務提供巴士租賃服務，包括(i)按固定時程表租賃的合約巴士服務；及(ii)根據臨時需要提供的私人租賃服務。於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，巴士租賃收入分別約為1,810萬港元、1,850萬港元及2,240萬港元，約佔目標集團同期收入總額的0.6%、0.7%及0.7%。

## 客戶

於營業紀錄期各期，目標集團的公共巴士服務業務產生的票價收入佔總收入90%以上。由於目標集團的業務性質，目標集團專營巴士服務的所有客戶均為公眾人士，而目標集團非專營巴士服務的客戶主要為聘用目標集團提供私人租賃(包括居民或僱員巴士服務)的企業及個人客戶。目標集團廣告服務及其他服務的客戶主要為企業客戶。

於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，概無目標集團的客戶佔其收入總額的5%或以上，且於營業紀錄期並無依賴任何單一客戶。於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團並無與客戶訂立任何長期合約。

## 採購新巴士

誠如上文「1.4巴士車隊管理 - 1.4.2車隊更換及擴充」所述，目標集團將不時採購新巴士以取代退役巴士，並擴大其巴士車隊以支撐其服務擴展。目標集團向巴士製造商採購新巴士。於營業紀錄期，目標集團主要從總部位於英國和瑞典的巴士製造商採購巴士，自該等巴

士製造商採購的巴士於馬來西亞、中國內地、北愛爾蘭及東歐生產。目標集團通常就巴士採購進行公開招標，並與中標者訂立合約。

根據專營權規定，目標集團主要通過公開招標選擇巴士供應商。目標集團已成立一個由其財務總監帶領的採購分委會，成員包括董事總經理、風險、合規及人事總監以及戰略採購經理，以確保採購的公正性和公平性。就巴士採購而言，將成立內部工作小組，成員包括採購部門、商業部門及工程部門的代表。該工作小組負責制定規格及要求、於投標評估前制定評分標準，並於向採購分委會遞交其推薦意見以供審閱前進行評估工作。目標集團根據運力需求、服務擴展計劃、技術進步以及環境考慮及要求等因素評估其車隊要求。該評估有助於確定所需巴士的規格及數量，並據此編製巴士採購議案。於獲得管理層對巴士採購議案的認可後，目標集團將準備招標文件，詳細闡明採購要求、技術規格、合約條款及條件，並邀請投標人投標。目標集團將成立評估委員會，以評估收到的投標書。評估標準可能包括技術合規性、價格競爭力、交貨時程表、售後服務、保修及供應商的往績記錄等因素。目標集團通常將選擇既能滿足其要求且提供最優惠條款的巴士製造商。

根據巴士供應協議中規定階段完成情況，目標集團通常將向巴士製造商進行分期付款。

## 供應商及分包商

### 供應商

目標集團採購的主要物資是燃料、潤滑油、巴士零件及輪胎。於營業紀錄期，該等材料及設備大部分來自香港及在香港設有本地代理商或銷售渠道的國際公司。

於營業紀錄期，目標集團的主要供應商(就目標集團應佔其營運成本金額而言)包括(其中包括)燃料、巴士零件及工具供應商、收費公路及隧道電子收費系統營運商、政府(就租金及地稅及豁免隧道費基金開支而言)及保險公司。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別應佔其五大供應商的營運成本總額合共佔其營運成本總額不到30%。

目標集團已與其主要供應商建立長期業務關係。於營業紀錄期，其主要供應商的款項主要以支票及銀行轉賬方式支付。就購買燃料及巴士零件及工具而言，授予目標集團的信貸期一般為30至45天。通行費、租金及地稅均須預先繳付，而保險費通常在有關保單生效當日收取。

於營業紀錄期，目標集團與主要供應商保持穩定業務關係。目標集團管理層已確認，目標集團並無出現任何材料價格異常上漲、供應商材料短缺或延遲交付或與供應商產生對其業務營運造成任何重大不利影響的糾紛。

### 長期燃料供應協議

目標集團自二零零七年起與其主要燃料供應商A建立業務關係。於營業紀錄期，目標集團已與供應商A訂立長期燃料供應協議。目標集團與供應商A訂立的最新供應協議(即二零二二年燃料供應協議)為期三年，自二零二二年八月一日起生效。根據二零二二年燃料供應協議，其中包括：

- **獨家性**：目標集團已同意獨家購買供應商A的柴油，除非事先獲得供應商A的同意，否則目標集團唯有於供應商A購買柴油。

- **維持充足庫存的義務**：供應商A須在二零二二年燃料供應協議期限內維持相關燃料的充足庫存，以滿足目標集團的需求。然而，倘供應商A違反二零二二年燃料供應協議而延遲或暫停燃料供應，目標集團可從其他來源購買類似燃料，而供應商A應根據二零二二年燃料供應協議條款，向目標集團支付目標集團於該類採購中產生的差價。
- **訂單及交付**：訂單應在預定交付時間前至少24小時下單。供應商A負責將目標集團不時訂購的燃料交付至其巴士車廠，以及將燃料卸載及運送至目標集團巴士車廠的加油站及柴油儲罐車設施。
- **價格**：每份燃料訂單的價格應包括(i)下單相關月份公佈的新加坡汽油普氏平均價(即普氏價格)或二零二三年七月一日至二零二四年六月三十日及二零二四年七月一日至二零二五年七月三十一日各期間固定的普氏價格；及(ii)固定保證金(包括運費及手續費)，並按月支付。
- **燃料規格**：供應商A已保證供應予目標集團的燃料須符合(其中包括)歐盟五期標準柴油規格及所有適用法律(包括但不限於環境合規相關要求)。
- **質量保證**：為確保所供應燃料的質量，根據二零二二年燃料供應協議，目標集團有權要求供應商A在二零二二年燃料供應協議有效期內就目標集團每月從供應商A交付的燃料中隨機抽取的燃料樣本的成分及其他特性提供定性分析報告。
- **終止**：於若干特定情況下，任何一方均可通過事先通知另一方終止二零二二年燃料供應協議，例如違反或不履行二零二二年燃料供應協議或終止或撤銷專營權。

### 燃料價格對沖政策

燃料成本或會大幅波動，並受諸多目標集團無法控制的經濟及政治因素影響，而可能會影響目標集團的盈利能力。詳情請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 1. 風險因素 – 有關目標集團業務及行業之風險 – 燃料成本的變動可能會降低目標集團的盈利能力」。

為降低與燃料價格波動相關的財務風險，目標集團採取了燃料價格對沖政策，主要涉及使用燃料價格掉期合約和燃料價格期權合約，以鎖定有利的燃料價格，限制燃料價格波動的風險：

- 於二零二一財政年度及二零二二財政年度，目標集團與香港一家銀行（「**交易對手銀行**」）訂立燃料價格掉期合約，據此：(i)倘在合約期內任何商品營業日的市場燃料價格高於預先協定的固定價格，目標集團同意向交易對手銀行支付差額；及(ii)倘在合約期內任何商品營業日的市場燃料價格低於預先協定的固定價格，交易對手銀行同意向目標集團支付差額；及
- 於二零二三財政年度，目標集團與交易對手銀行訂立燃料價格期權合約，據此，目標集團獲得認購期權，如果市場燃料價格於相關期權有效期內超過行權價，目標集團可按預先確定的價格（一般稱為「**行權價**」）購買燃料。

上述掉期合約和期權合約的期限介乎六個月至十二個月之間。該等合約的付款一般按月結算。

根據目標集團的燃料價格對沖政策，目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別對沖其預期燃料消耗量的80%、90%及80%，而目標集團於相應期間的燃料對沖比率（以對沖燃料量除以預期燃料消耗總量計算）分別約為0.8、0.9及0.8。目標集團管理層於釐定指定期間（通常為十二個月）的燃料對沖比率時，一般會考慮的因素包括（其中包括）市況、掉期／期權合約的條款、目標集團的燃料消耗模式及其風險承受能力和風險管理目標等。

### 分包商

為提供靈活的資源調配及達致更具成本效益的營運模式，目標集團聘請分包商提供配套服務，例如(i)清潔巴士、車廠及其他設施及加油；(ii)維持巴士車廠及其他設施的安全；(iii)維修及維護車廠及其他設施、系統及設備；(iv)收費及處理服務；及(v)製作及安裝巴士廣告。

於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，總分包成本分別為1.169億港元、1.321億港元及1.689億港元，約佔目標集團同期總營運成本的3.7%、4.2%及5.0%。分包費通常以競標方式釐定，並參照可比服務的市場價格估計。

目標集團的分包商既不是目標集團僱員，亦不是目標集團代理，且目標集團並非分包商與其僱員的僱傭安排中的一方。由於分包商負責提供工人，相關勞工成本由目標集團分包商承擔。

於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團與其分包商之間並無出現重大違約問題或糾紛，亦無於向分包商取得服務方面遇到任何重大困難。

### 供應商及分包商的選擇

根據專營權條款，目標集團須於切實可行的情況下，對採購產品及服務的重大合約進行招標。因此，目標集團主要通過招標選擇供應商及分包商，並通常為每份合約於多個潛在供應商／分包商獲得報價。對於合約金額超過固定金額的合約而言，目標集團通過公開招標程序選擇供應商，並在其網站上發佈招標通告。

目標集團通常將根據以下因素考慮投標書，其中包括目標集團評估供應商或分包商的表現、往績記錄、經營規模、相關供應物或服務的質量及價格，以及供應商或分包商是否有豐富經驗、資源及技能，以提供符合目標集團相關要求的相關供應物或服務。

目標集團通常與供應商及分包商訂立固定期限的合約。目標集團不時評估其供應商及分包商的表現，以維持可靠的材料供應商及分包商的穩固基礎，並以具競爭力的價格提供所需的供應物及配套服務。

### 質量控制

目標集團致力於提供以安全、可靠及客戶滿意度為首要考量的公共巴士服務。目標集團認為，落實及遵守上文「公共巴士服務 - 5.1 表現保證措施」所載的表現保證措施，是維持其公共巴士優質服務的關鍵。此外，目標集團已採取以下質量控制措施：

- **質量管理體系**：目標集團已建立全面質量管理體系(QMS)，以確保其營運的質量標準一致。質量管理體系概述其服務各個方面的政策、程序及指引，包括維護、營運、客戶服務及安全。目標集團的質量管理體系須得以持續改進。

- *定期審核及檢查*：除上文「1.4巴士車隊管理 - 1.4.4車隊維護」所載的目標集團工程部門對巴士進行例行檢查外，目標集團亦定期進行內部審核及檢查，以評估是否符合質量標準，並明確需要改進的地方。該等審核涵蓋營運的各個方面，包括維護作業、操作程序、安全協議及客戶服務。審核結果用於落實糾正行動並推動持續改進。
- *設備及材料*：目標集團與供應商及分包商維持緊密關係，以確保彼等提供的供應物及服務的品質。定期進行溝通、績效評估及質量評估，以監察供應商表現並解決任何問題。

具體而言，目標集團於採購及驗收新巴士期間保持嚴格的質量控制。在設計及開發階段，目標集團與巴士製造商緊密溝通，確保製造及供應的新巴士符合目標集團的規格及質量標準。目標集團亦通過要求巴士製造商定期提供狀態報告以監控新巴士的製造過程，並於將新巴士納入其巴士車隊之前對新巴士進行廣泛質量檢查，包括驗證巴士的規格、性能及安全功能，以確保其符合目標集團的質量要求。

目標集團亦監察所購材料的品質(例如巴士零件及輪胎)以及巴士維修及維護設備。供應商須確保材料及設備符合目標集團規定的質量標準。所有材料在使用前均已交付予目標集團進行初步核查。核查包括檢查交付的材料及設備的類型及數量,以及是否存在任何可觀察到的缺陷。任何有缺陷的材料及設備或未達到指定質量標準的材料及設備,均會退回供應商進行更換。於營業紀錄期,並無發生目標集團材料因質素欠佳而被退回供應商的重大事故。

- **供應商及分包商**: 目標集團主要通過招標向供應商及分包商授予以供應及服務合約,並根據一系列選擇標準及定期績效評估進行選擇。詳情請參閱上文「供應商及分包商 - 供應商及分包商的選擇」。

## 研發

目標集團高度重視研發工作,因為這能使其創新、提高營運效率、提升乘客體驗及應對日新月異的挑戰,最終確保提供高品質及可持續的巴士服務,並在競爭激烈的公共交通市場中保持其市場地位及競爭優勢。

目標集團的工程部及技術部主要負責研發項目。

目標集團研發計劃的主要重點領域包括:(i)車隊現代化及替代燃料及能源,包括探索電動或混合動力巴士等新巴士技術,以減少排放及提高燃料效率,並探索生物燃料、氫燃料電池或其他創新能源解決方案,以減少對環境的影響及提高巴士營運效率;(ii)實施智慧交通系統,利用先進技術,如實時數據收集、交通管理及乘客資訊系統,以提高巴士服務的效率、可靠性及便利性;及(iii)加強安全功能及系統,包括探索及測試包括防撞系統、駕駛員輔助系統及先進制動系統等新安全技術,以盡量減低意外風險及提升整體安全性能。

於營業紀錄期，目標集團已推出多項解決方案，旨在改善(其中包括)巴士車隊的安全及環保功能。值得注意的是，於二零二二年，目標集團與威馳騰合作，開發並推出了香港首輛電動雙層巴士及首輛氫燃料電池雙層巴士。目標集團與威馳騰緊密合作以開發首輛電動雙層三軸巴士，專注於打造適合香港獨具挑戰的地形及營運環境的車輛。於該項目取得成功後，目標集團及威馳騰引領專家團隊，設計及打造首輛氫燃料電池雙層三軸巴士原型。展望未來，目標集團將與國際合作夥伴及零部件供應商合作，進一步開發現有技術應用以及未來電動及氫燃料雙層巴士，以便在香港持續進行試驗。

## 市場推廣

目標集團於香港運輸行業已建立知名品牌，並採用全面市場推廣策略推廣其巴士服務，並建立強大的市場地位。其從事各類市場推廣及促銷活動，以吸引乘客並推動收入增長：

- **客戶參與及關係管理**：目標集團尤為重視建立及維護牢固客戶關係。其通過多渠道與乘客互動，包括直接溝通、廣告、線上平台、社交媒體及傳統媒體。目標集團積極尋求客戶反饋，開展調查，並落實以客戶為中心的舉措，以提高滿意度及忠誠度。
- **社區外展**：目標集團積極參與多項社區活動，並參與企業社會責任倡議，例如與非政府組織、當地慈善機構合作、贊助社區活動、教育機構及學術界。該等活動有助於建立積極品牌形象，並為社區福祉作出貢獻。
- **線上業務及數碼推廣**：目標集團致力透過其網站、城巴流動應用程式及社交媒體平台(提供有關路線、班次、票價及服務更新的實時資料)提升其線上業務。數碼推廣工作將包括有針對性的線上廣告及吸引更多受眾的內容。
- **合作夥伴關係及合作**：目標集團積極尋求合作夥伴關係及合作，以擴大其服務範圍並增強其服務內容。目標集團與其他交通提供商、旅行社及當地企業合作，開發綜合旅遊解決方案、聯合促銷及特別優惠，使乘客受惠並推動客戶獲取。

## 獎項及認證

近幾年來，目標集團屢獲獎項及認證，以表彰其表現、成就及質素水準。下表載列目標集團近年榮獲的重要獎項：

獎項／認證	年份	頒發機構
15年Plus「商界展關懷」標誌	二零二零年、 二零二一年、 二零二二年、 二零二三年	香港社會服務聯會
20年Plus「商界展關懷」標誌 香港綠色機構認證	二零二二年 二零二零年	香港社會服務聯會 環境運動委員會、環境保護署、 環境諮詢委員會、商界環保協會、 香港中華總商會、香港中華廠商聯合會、香港工業總會、 香港中華出入口商會、香港社會服務聯會、香港總商會及香港生產力促進局合辦

獎項／認證	年份	頒發機構
二零二零年香港環境卓越大獎金獎 - 交通及物流	二零二一年	環境運動委員會、環境保護署、環境諮詢委員會、商界環保協會、香港中華總商會、香港中華廠商聯合會、香港工業總會、香港中華出入口商會、香港社會服務聯會、香港總商會及香港生產力促進局合辦
二零二零年至二零二二年年 度社會資本動力(SCB)標誌 獎	二零二零年	勞工及福利局社區投資共享基金 (「基金」)
賽馬會齡活城市「全城•長者 友善」	二零二一年	香港賽馬會慈善信託基金
「無障礙網頁嘉許計劃」流動 應用程式組別及友善網站 三連金獎	二零二一年、 二零二三年	香港互聯網註冊管理有限公司
人才企業	二零一三年至 二零二五年	僱員再培訓局
HR Asia亞洲最佳企業 僱主獎	二零二三年	HR Asia

## 競爭

香港僅有四家(或於二零二三年七月專營權合併前有五家)專營巴士營辦商，專營巴士服務市場為一個高度集中及成熟的行業。根據Ipsos的資料，城巴及新巴於二零二二年在各區所有專營公共巴士服務營辦商中分別排名第二及第三：專營公共巴士營運收入、乘客人次數目、營運專營巴士路線數目及營運持牌巴士數目。專營權合併後，於二零二三年，城巴於所有專營公共巴士服務營辦商中，在乘客人次數目及持牌巴士數目方面均排名第二。有關目標集團競爭格局的資料，請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 2. 行業概覽」。

目標集團專注於服務質量及創新，旨在通過提供舒適可靠的交通體驗以滿足客戶的需求，從而與香港其他公共巴士營辦商及其他交通工具提供商競爭。目標集團通過其高效營運及以客戶為中心方針脫穎而出，致力於競爭激烈的市場中吸引及留住乘客。

## 季節性

由於目標集團的業務性質，於營業紀錄期並無任何顯著季節性趨勢。

## 保險

目標集團管理層認為，目標集團目前的保險範圍符合香港行業慣例。該保險範圍符合業務規模及類別要求，並符合其經營所在行業的標準商業慣例。

目標集團投購的保單涵蓋其業務營運所固有的主要風險，例如涵蓋道路風險的車輛責任及商用車輛保險，以及涵蓋工傷相關風險的僱員補償保險。目標集團亦投保火災及盜竊保險、財產及電腦保險，以保障其車廠及其他設施、機器、設備及其他固定資產以及車輛免生損害，以及免受因火災、洪澇或其他自然災害而導致的損失。此外，目標集團投購海運貨物保險，以涵蓋其於香港以外製造的巴士進口及運輸至目標集團的車廠及車庫的更具體風險。此外，目標集團投保公眾責任保險，保障其在業務營運過程中免受因第三方所蒙受的人身或財產損害而產生的索償或責任。倘遭受網絡安全攻擊，目標集團還投購網絡安全保險以管理其風險敞口。

於營業紀錄期及直至最後可行日期，存在多項交通意外及工傷相關保險索償，但均未對目標集團的業務營運造成重大不利影響。然而，倘若其任何財產、巴士車隊、機械或其他資產或負債發生任何重大未投保損害，其業務、財務狀況及經營業績可能會受到不利影響。詳情請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 1. 風險因素 – 有關目標集團業務及行業之風險 – 目標集團的保險未必涵蓋與目標集團業務營運相關的所有損失」。

## 僱員

就人力資源管理而言，目標集團的側重點是提高僱員福祉，並營造一個促進積極健康組織文化的工作環境。於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團並無因勞工相關問題或重大勞工糾紛而發生任何罷工、營運中斷，亦無於招聘或挽留合資格僱員方面遇到任何重大困難。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標集團僱員總數分別為5,370人、5,062人及5,483人。

於最後可行日期，目標集團合共擁有5,677名僱員，包括5,097名全職僱員及580名兼職僱員。目標集團所有僱員均位於香港。下表載列於最後可行日期目標集團按職能劃分的僱員明細：

	僱員人數
高級管理層	10
營運職能	4,719
工程職能	588
財務職能	50
商務職能	113
風險、法律、合規及人力資源職能	101
其他職能	<u>96</u>
<b>總計</b>	<b><u><u>5,677</u></u></b>

## 招聘

主要通過於求職機構網站及公告欄、代理機構、目標集團網站、巴士車身廣告以及社交媒體投放廣告而進行員工招聘。目標集團亦舉辦多場招聘活動，並推出不同的招聘計劃，以吸引具備所需技能的人士加入其工作團隊。例如，目標集團將舉辦區域性招聘日，並設有推薦獎金計劃，持有第9類、第10類或第17類駕駛執照的新員工將獲得特別簽約獎金。目標集團將落實多項措施以挽留員工，並提升彼等對目標集團的歸屬感。

由於香港專營巴士行業持續面臨勞工短缺的問題，而勞工老齡化亦加劇勞工短缺問題，目標集團可能難以招聘充足勞工(包括巴士車長)以維持適當及高效巴士服務。詳情請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 1. 風險因素 – 難以招聘到足夠勞工(包括巴士車長)，可能會妨礙目標集團遵守專營權要求，並破壞未來的業務策略」。

## 薪酬待遇

目標集團為僱員提供具競爭力的薪酬待遇。除收取按僱傭合約訂明的基本月薪外，巴士車長如須於僱傭合約訂明的工作時間之外工作，亦可獲支付加班費。此外，為員工提供適用於不同職位的各種津貼；例如，倘巴士車長須上夜班，其將獲得夜班津貼。工作人員亦可根據其表現獲得合約或酌情花紅。目標集團向強制性公積金或職業退休計劃條例計劃作出不少於香港法例規定的供款，並按照香港法例投保僱員補償保險。

除該分節所載列之具競爭力的薪酬、津貼及花紅、僱員福利及員工培訓外，目標集團亦為員工提供24週全薪產假及2週全薪侍產假，並為僱員及其家人舉辦各類體育及康樂活動，如保齡球比賽及烘焙工作坊等。目標集團每年亦舉辦「年度最佳巴士車長」比賽，以表彰巴士車長的專業精神、高水準客戶互動及駕駛技巧。

## 培訓

目標集團為入職員工提供全面就職及入職培訓，內容包括(其中包括)目標集團的健康及安全政策、公司架構、公司文化、公司設施，以及持續在職培訓，以提升員工表現。詳情請參閱上文「公共巴士服務 - 4.安全 - 4.1安全措施 - 全面安全培訓」。

## 評估

目標集團設有定制評估制度，獨立評估行政人員及前線員工的表現。巴士車長亦將根據彼等服務表現及道路安全記錄進行評估。詳情請參閱上文「公共巴士服務 - 4.安全 - 4.2智駕全城系統」。

## 平等機會及勞工權利

作為提供平等機會的僱主，目標集團亦致力於防止因種族、性別、婚姻狀況、家庭狀況、懷孕或殘疾而歧視求職者及僱員。

目標集團維護勞工權利，尊重僱員加入工會的權利。目標集團設有五個工人組織，定期與目標集團的管理層互動，並召開會議討論僱員相關事宜。

## 離職率

目標集團通常於二月及三月的離職率略高，因為僱員於領取年終花紅後可能會辭職，但於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團並無出現任何重大或異常勞工流動。

目標集團管理層已確認，於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團並無出現任何重大勞工糾紛或招聘員工的重大困難，從而對目標集團的業務營運造成任何重大不利影響。

## 健康與工作安全

目標集團的業務受各類工作安全及環境保護法律及法規的約束。其風險、法律、合規及人力資源部門監督有關此類事項的法律要求及內部標準的遵守情況。目標集團遵守《職業安全及健康條例》(香港法例第509章)所載的規例。

安全對目標集團的業務至關重要，於目標集團管理團隊的支持及承諾下，目標集團已採取各種政策及制度加強安全。全體僱員(包括巴士車長)均須參加職業安全培訓，以作為其入職計劃的一部分。入職巴士車長須接受健康檢查，跟進發現的健康問題，並參加道路安全培訓，以作為其入職計劃的一部分。現有巴士車長及工程師亦須定期接受健康檢查，並按要求跟進發現的健康問題，以確保彼等適配駕駛職責。詳情請參閱上文「公共巴士服務 – 4.安全」。

除道路安全外，作為巴士營辦商，目標集團為轄下巴士車廠及巴士服務中心提供加油及柴油儲存設施。目標集團已落實有關柴油處理的危險品儲存及處理方案，並指定安全小組負責確保該等方案得以遵循。安全小組亦負責推廣、檢查及制定車廠安全的預防措施，以盡量減少受傷及檢控。

目標集團管理層已確認，於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團並無因健康及工作安全而面臨任何重大申索或罰款。

## 環境事宜

為配合政府擬制定具體的前進路線及於二零四五年前後引入新能源公共交通及商用車輛的時程表，以及持續改善道路邊空氣質量，城巴於專營權協商期間重申承諾與政府合作，推動電動及其他新能源公共交通工具的發展，例如進行氫燃料電池巴士的試驗。運輸及物流局亦認為，合併城巴(專營權一)及新巴專營權，將提供更廣闊的空間實施主要巴士網絡重組或服務重組，從而減少道路邊空氣污染。

## 發展更環保的巴士車隊

二零二二年七月，城巴推出香港首輛專為香港設計及製造的氫燃料電池雙層三軸巴士。城巴將持續致力於與政府緊密合作，制定相關規例及條例，使氫能車輛在香港運作，旨在於可預見未來推出預計續航里程超過400公里的量產車型。誠如「董事會函件 – 收購事項的理由及裨益」所述，本公司已參與及投資位於西九龍的香港首個加氫站的建設，為城巴旗下香港首輛氫燃料電池雙層三軸巴士提供加氫服務。

此外，目標集團於二零二三年七月與香港最大能源供應商之一訂立諒解備忘錄，探索使用氫作為公共巴士的替代燃料來源，並就氫相關業務及市場推廣計劃交換資料。隨著該諒解備忘錄的簽署，雙方將建立戰略聯盟，共同協助政府制定於巴士及重型車輛中使用氫的法規及適當補貼計劃。

於最後可行日期，柴油巴士佔目標集團巴士車隊的99%，其中4%、80%及16%為歐盟四期、歐盟五期及歐盟六期柴油巴士。目標集團正逐步增加其巴士車隊中電動或其他新能源巴士的比例。

### 廢棄物處理措施

目標集團於其巴士車廠及巴士服務中心儲存柴油。柴油集裝箱貼有適當標籤，按類型分開存放，並存放在巴士車廠及車庫內的特定區域。化學廢物亦會存放在指定區域，繼而由持牌化學廢物收集商收集，以便妥善處置。廢油按照適用法律要求進行處理、回收或處置。目標集團委聘獲認可的外部顧問，按照環境保護署的要求，對其營運進行環境審核。已過使用年限的巴士電池，將由持牌化學廢物收集商按照環境保護署制定的措施處置。

目標集團亦致力於營運中推廣環保及可持續發展。目標集團已制定環保政策，將環保視為企業社會責任價值體系中實現可持續發展的關鍵屬性之一。

目標集團管理層認為，於營業紀錄期，遵守適用健康、工作安全、社會及環境法律及法規的年度成本並不重大，而該等合規成本預計日後亦不屬重大。

目標集團管理層已確認，於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團並無因環保問題而受到任何重大索償或罰款，且目標集團於所有重大方面均符合香港適用環境法律及法規。

## COVID-19疫情的影響

### 減少客流量及營運挑戰

二零二零年一月，香港首次報告首例COVID-19確診病例。自此，香港爆發多輪COVID-19疫情，政府宣佈多項包括旅行限制、強制檢疫措施及社交距離等措施，以降低COVID-19於本地傳播的風險。該等政府限制及措施，加上廣泛採用居家辦公安排、零售及餐飲業暫停或限制經營、學校停課及轉向遠程學習，以及關閉港口及遊客人數下降，導致通勤需求急劇下降，二零二二財政年度目標集團的客流量及票價收入大幅減少。例如，目標集團客流量由二零二一年的約3.22億人次減少約14.1%至二零二二財政年度的約2.765億人次。

COVID-19爆發期間，目標集團亦面臨著營運挑戰。例如：

- **服務調整**：由於使用公共巴士的乘客減少，目標集團在運輸署的批准下，調整服務及路線，以應對公共交通需求的減少，例如調整班次及落實節約資源措施。邊境及香港國際機場的關閉以及旅行限制亦導致目標集團的機場巴士路線暫時停運。
- **實施健康及安全措施**：目標集團須實施嚴格補充健康及安全措施，以確保乘客及員工的健康與安全。該等措施包括對巴士及場所進行徹底消毒，提供個人防護設備，執行社交距離措施，以及促進良好衛生習慣。該等措施需要額外資源、員工培訓及上漲的營運成本。
- **勞工管理**：於疫情期間，目標集團還面臨勞工管理相關挑戰，包括確保管理巴士車長及員工的健康及安全，管理潛在COVID-19病例及追蹤接觸者，為彼等健康與精神狀態提供必要的支持及資源，以及解決因疾病或隔離要求而導致任何員工短缺問題，增加目標集團勞工的行政負擔。
- **溝通及乘客教育**：由於目標集團在疫情期間持續靈活調配巴士及人手，因此已採取額外措施，及時與乘客溝通服務變更、健康及安全指引的最新情況以及對巴士班次或路線的任何影響。

於COVID-19疫情爆發期間，為應對營運挑戰而實施上述措施，客流量減少及營運成本增加，對目標集團的公共巴士服務業務、營運表現(包括客流量)及於營業紀錄期的票價收入造成不利影響。

儘管政府於二零二一財政年度放寬了COVID-19的限制措施，但於二零二二財政年度，為應對連續疫情波動，與二零二一財政年度相比，實施嚴格COVID-19措施的時間更長。在二零二二財政年度，目標集團的客流量因此受到該等限制的不利影響。該影響加上沙田至中環線二期投入營運而引致的更激烈競爭，令目標集團的客流量由二零二一財政年度的約3.220億人次減少約14.1%至二零二二財政年度的約2.765億人次。因此，票價收入由二零二一財政年度的約25.772億港元減少約2.396億港元，或約9.3%至二零二二財政年度的約23.376億港元。

隨著COVID-19疫情得到控制以及隨後放寬相關限制，目標集團的客流量從二零二二財政年度的約2.765億人次大幅增加約22.9%至二零二三財政年度的約3.397億人次。因此，客流量激增，致使票價收入由二零二二財政年度的約23.376億港元大幅增加約8.209億港元或約35.1%至二零二三財政年度的約31.585億港元。

有關導致目標集團於營業紀錄期內客流量發生變化的原因詳情，請參閱「3. 票價收入及客流量 – 3.1. 於營業紀錄期內的票價收入及客流量 – 於營業紀錄期內票價收入及客流量變動」。

目標集團管理層已確認，除上文所披露外，於最後可行日期，目標集團並未因COVID-19疫情而遭遇且預期其業務將不會遭遇任何障礙。

### 政府補助及補貼以及租金減免

政府於二零二零年陸續推出兩期「保就業計劃」，向各行各業提供經濟支援，以挽留僱員，並於二零二零年至二零二二年推出六輪防疫抗疫基金，以(其中包括)協助企業維持生計，紓緩企業財務負擔，並在COVID-19疫情得到控制後協助經濟復甦。

於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，政府分別向目標集團發放約170萬港元、3.132億港元及240萬港元的補貼，以減輕因COVID-19疫情爆發產生的營運壓力，該等補貼主要包括燃料成本補貼、定期維修及維護成本補貼、保險費補貼、專營

及非專營巴士的一次性補貼以及「保就業」計劃下的工資補貼。政府亦向目標集團授予租賃負債與COVID-19相關的租金寬減。於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，就目標集團租賃負債與COVID-19相關的租金寬減之其他收入確認的金額分別約為9,290萬港元、100萬港元及零。

該等補貼於其綜合財務報表中獲確認為目標集團其他收入及經營現金流量的一部分，因為其旨在模擬暫時受影響的收入來源以應對當時特殊情況及時期，並確保巴士在困難時刻不間斷的營運，為公眾提供服務。該等補貼包括燃料成本、定期維修及維護成本、保險費、專營及非專營巴士的一次性補貼，以及工資補貼等各項基本開支。

上述政府對COVID-19疫情的紓困措施屬非經常性措施，並不保證目標集團會獲得上述或其他形式的類似水準政府補貼，或根本無法獲得。詳情請參閱「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 1. 風險因素 – 有關目標集團業務及行業之風險 – 目標集團於營業紀錄期內曾獲得政府補貼，部分補貼屬非經常性，概不保證目標集團將繼續按類似水平獲得政府補貼或根本無法獲得政府補貼」。

## 物業

於二零二三年十二月三十一日，目標集團各車庫及車廠的建設用地均由政府以短期租約形式出租予目標集團，根據該租約，租金按市場價格向政府支付。相關地塊的總佔地面積約為44,000平方米。

於二零二三年十二月三十一日，目標集團擁有5處物業，總建築面積約為122,000平方米；於香港租賃或獲得所需使用權的物業共計161處，總建築面積約為30,000平方米。目標集團所擁有的物業包括車庫及車廠建築，而租賃的物業主要用於目標集團的巴士服務中心、監管機構辦公室及員工亭。有關目標集團車庫及車廠的進一步資料，請參閱「公共巴士服務 – 1. 專營巴士服務 – 1.4 巴士車隊管理 – 1.4.5 車庫、車廠及其他維護設施」。

與目標集團租賃物業有關的租賃協議的租賃期限介乎一至五年，其後按季度計算。目標集團管理層已確認，於最後可行日期，彼等並未預見於有關租約屆滿後續約時將遇到任何重大困難或障礙。目標集團並無擁有任何物業。

盡目標集團管理層所知，於最後可行日期，並無與上述物業有關的監管或環境問題可能對目標集團使用上述物業造成重大影響。

### 知識產權

目標集團依賴其設計、商標及其他知識產權，包括其擁有及註冊的服務標誌及域名。於最後可行日期，目標集團為(i)9項香港註冊設計(包括城巴及新巴巴士設計)；(ii)38項香港及中國的商標；及(iii)9項域名(包括城巴及目標集團的公司網站)的註冊擁有人。對目標集團業務及營運至關重要的知識產權的更多詳情，載於「附錄六 – 一般資料 – 10.目標集團的知識產權」。

目標集團可不時與第三方合作開發新巴士技術或設計修改，可能涉及共用與目標集團現有設計相關的若干資料及知識。為保障其知識產權，目標集團要求其合作夥伴在開始有關合作前訂立保密協議。

目標集團亦可將其知識產權授權予第三方，用於生產巴士玩具及模型。於監控其知識產權的風險及威脅方面，目標集團對市場上銷售的產品定期進行抽樣檢查，以識別及防止任何侵犯其知識產權的行為。

目標集團擁有一支專屬員工團隊，負責管理及監督其知識產權組合，包括申請知識產權註冊及續期。

目標集團管理層已確認，於最後可行日期，目標集團並無面臨對其提出的任何重大知識產權索償，亦未遭受任何重大知識產權侵權。

### 專營權、執照及許可證

目標集團已制定程序，用於識別及獲取有關其營運、工作標準、職業健康與安全以及環境影響的法律及其他規定，並記錄適用於其營運的法律及其他規定。

下表概述目標集團於最後可行日期的主要專營權、執照、許可證及註冊情況：

編號	專營權／執照／ 許可證／批准	目標公司之 控股附屬公司	授權	有效期
1.	合併專營權(即城巴有限公司 (市區及新界巴士網絡專營 權))	城巴	行政長官會同 行政會議	二零二三年七月一日至 二零三三年七月一日
2.	城巴二零二三年(專營權二) (即城巴有限公司(機場及北 大嶼山巴士網絡專營權))	城巴	行政長官會同 行政會議	二零二三年五月一日至 二零三三年五月一日
3.	客運營業證證明書 - 公共 巴士服務	城巴	署長	二零二三年五月十九日至 二零二五年五月十八日
4.	旅行代理商執照	城巴旅遊有限 公司	旅行代理商 註冊處處長	二零二三年十二月二日至 二零二四年十二月一日
5.	基於服務的營辦商執照	城巴中國有限 公司	通訊事務管理局	二零二二年八月至 二零二四年七月

目標集團管理層已確認，於最後可行日期，目標集團已取得對其業務營運至關重要的所有必要專營權、許可證、執照、批准及證書。

### 內部控制與風險管理

目標集團及其風險、法律及合規職能的總監，以及各職能／部門的主管，負責制定及監督內部控制措施的實施情況及風險管理系統的有效性，該等措施旨在為實現與營運、報告及合規性有關的目標提供合理保證。

根據適用法律及法規，目標集團已制定程序開發及維持內部控制系統。該等系統涵蓋企業管治、營運、管理、安全、法律事務、財務、人力資源及資訊科技系統，視乎其需要而定。

目標集團的僱員獲提供員工行為守則，其載列僱員必須遵守的規則及標準，以保證向公眾提供服務時秉持高標準的誠信、敬業及專業精神。行為守則會不時獲審查以與最新法規及公司政策變化保持一致。

目標集團的員工行為守則亦載有鼓勵僱員舉報集團內部有關不當行為、瀆職、賄賂及違規行為的政策。目標集團將對經證實或經核實的案件採取適當行動，包括紀律措施。此外，目標集團亦委聘廉政公署為其僱員提供培訓，以提高彼等對反腐政策及誠信管理的意識。倘疑似違反《防止賄賂條例》(香港法例第201章)，目標集團的政策是即時向廉政公署匯報該事宜。目標集團管理層已確認目標集團於營業紀錄期及直至最後可行日期並無涉及任何貪污罪行。

目標集團的人力資源及培訓部門亦負責確保本集團僱員持有適當的資格證書以履行彼等工作職責。巴士車長需持有巴士駕駛執照，而工程師及技術人員或需持有各種執照及註冊以操作拖拉機、起重機、進行焊接工作及／或機械工作。目標集團會記錄執照及註冊的到期日(如有)，並於必要時候協助僱員更新相關執照及註冊。

## 風險管理

### 營運風險

目標集團將安全及勞動力供應視為其主要營運風險。

目標集團已採取多種道路安全措施，包括培訓、評估及加強巴士硬件，以提升道路安全。詳情請參閱「健康與工作安全」。此外，目標集團的其中一條巴士路線已獲取專為運輸相關行業而設的ISO 39001(道路交通安全管理體系)認證，現正為城巴二零二三年(專營權二)項下所有巴士路線申請ISO 39001認證。目標集團已根據ISO 39001的要求加強其風險管理系統，並自二零二三年初起於經強化風險管理系統下營運。目標集團為城巴二零二三年(專營權二)項下的所有巴士路線預計將於二零二四年第四季度之前獲取ISO 39001全面認證。風險、法律及合規部門亦負責確保目標集團於交通事故、工傷及公眾責任方面投購足夠的保險。

政府於批准巴士專營權續期或新巴士路線予專營公司時，其中一個考慮因素是專營公司能否提供適當及高效的公共巴士服務。巴士車長短缺可能導致巴士班次出現不良偏差而引發政府關注。為管理勞工風險，目標集團採取多種方式招聘及挽留合資格巴士車長，包括推薦機制、簽約獎金、具競爭力的薪酬及附帶福利，以及持續培訓。目標集團亦定期與工會及其聯合諮詢委員會溝通，以了解員工的回饋意見。目標集團的董事因應目標集團的營運規模及人手情況，定期審閱及修訂其人力資源政策及薪酬政策。

### **個人資料相關風險**

目標集團已於其巴士安裝監控並記錄其營運的所有巴士行程。其已就監控的錄製、該等監控記錄的儲存及調閱採取內部控制政策。監控記錄僅會存儲一段有限的時間(通常為三至五天)，直至被覆蓋。監控記錄僅能出於授權目的(如調查客戶投訴或協助執法部門進行交通事故調查)調取及／或提供予第三方。於向相關要求方提供監控記錄副本之前，必須獲得目標集團資料管理員或管理層的批准，並征得所涉及各方(如被監控拍攝到影像的巴士車長)的同意。

目標集團收集並保存客戶個人資料，包括個人身份資料(PII)，以應對客戶投訴或事故，以便採取後續行動。目標集團已出台政策將資料搜集的範圍限制至其業務營運的合適範圍。比如，為管理若干巴士換乘折扣，目標集團需識別並保存客戶首次巴士路程記錄，以自動減少第二次巴士路程收取的票價。於該等情況下，目標集團收集並保存客戶的八達通卡號，惟不收集或保留客戶姓名。

### **網絡安全風險**

目標集團的營運需要通過其服務器及網絡存儲大量數據。該等數據包括巴士車隊的位置、巴士車長駕駛行為、個人資料、監控記錄等。此外，其亦依賴其資訊科技系統，及其網站及流動應用程式，向公眾提供最新的巴士班次或追蹤資料，以確保平穩運行。為防止網絡安全風險導致個人資料外洩甚至巴士服務中斷，目標集團的資訊科技服務團隊會對其內部資訊科技系統進行掃描，初步識別漏洞及薄弱環節，並提出解決方案，以加強目標集團的網絡安全措施。目標集團的管理層隨後會審閱資訊科技服務團隊的結果及建議，以採取適當措

施加強網絡安全。目標集團亦會於必要時委聘外部資訊科技顧問為其資訊科技基礎設施進行健康檢查。目標集團亦已於二零二二年購買網絡安全保單，以應對遭受網絡攻擊的風險。

### 法律訴訟及監管合規

目標集團不時面臨與其業務開展有關的法律訴訟、調查及索賠。目標集團管理層已確認，於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團未曾成為亦並非任何重大法律、仲裁或行政訴訟之當事人一方，且並不知悉目標集團認為或會對其整體業務營運或財務狀況造成重大不利影響的任何未決或面臨威脅的重大法律、仲裁或行政訴訟。

目標集團的管理層已確認於營業紀錄期及直至最後可行日期，目標集團並無根據《公共巴士服務條例》第22條受到任何處罰，且目標集團於所有重大方面均遵守所有相關法律及法規。

## 緒言

誠如上文「4. 歷史及發展」一節所述，目標公司(即BTHL)僅為二零二零年收購事項而設立的競投公司。二零二零年收購事項完成後，目標公司繼續作為目標集團的投資控股公司，因此，就目標集團的主要業務(即公共巴士服務)而言，BTHL的董事職責屬非執行性質。

此外，根據《公共巴士服務條例》第9條，政府有權委任不超過兩(2)位額外董事加入巴士專營權專營公司的董事會。於合併由城巴及新巴當時持有的兩項相關巴士專營權前，城巴及新巴通常各有兩名由政府委任的董事。於合併專營權生效後，政府委任人士不再出任新巴董事。現時政府委任人士(即李碧茜女士及李頌恩女士)僅出任城巴董事會成員。該兩名政府委任人士的職責為非執行性質。

目標集團擁有一支具有高技能且盡職的核心管理團隊負責推動其專營及非專營巴士的營運，並取得成果。目標集團的主營業務(即公共巴士服務)一直並將繼續由其主要營運附屬公司，即城巴及(於目標集團兩項巴士專營權合併前)新巴負責。根據本公司目前的意向，現有核心管理團隊(詳情載於下文)將於完成後繼續於目標集團留任。

就目標集團現任董事而言，除於目標集團擔任高級職位的該等董事外，即(i)鍾澤文先生，城巴及新巴的副主席兼前董事總經理(其職銜及職能已由HALL Richard John Stoneham先生(「Hall先生」)接任，作為目標集團管理及執行繼任計劃的一部份)；(ii)Hall先生；(iii)馮家輝先生及(iv)吳義君先生，彼等均為匯達交通及／或其附屬公司(包括城巴及新巴)之董事，並將於完成後繼續留任目標集團，惟若干非執行董事可能會作出適當調整。

## 核心管理團隊

下表載列於最後可行日期目標集團主要業務的核心管理團隊(包括以下五個主要業務職能的核心管理人員，於整個營業紀錄期直至最後可行日期保持穩定)，彼等將於完成後繼續服務於目標集團：

業務職能	姓名	年齡	職銜	營業地址
策略、規劃及一般業務 管理及營運職能	(1) Hall先生	52	董事總經理	香港港島柴灣創富道 8號
商務職能	(2) 吳義君先生 (「吳先生」)	52	商務總監	同上
	(3) 黃漢中先生 (「黃漢中先生」)	55	規劃及調度主管	同上
營運及工程職能	(4) 馮家輝先生 (「馮先生」)	55	營運及工程總監	同上
	(5) 馬詹唯先生 (「馬先生」)	51	總經理(營運)	同上
	(6) 蘇國健先生 (「蘇先生」)	59	總經理(工程)	同上
風險、法律、合規及人 力資源職能	(7) 陳婉婷女士 (「陳婉婷女士」)	50	風險、合規及 人力資源總監	同上
財務職能	(8) 王世揚先生 (「王世揚先生」)	44	財務總監	同上
	(9) 陳潔儀女士 (「陳潔儀女士」)	52	財務主管	同上

核心管理團隊各成員在上述各主要業務職能中擔任高級行政職位，因此被視為相關職能的核心管理人員，並因此成為核心管理團隊的一員。除Hall先生於二零二一年二月加入目標集團及王世揚先生於二零二二年九月加入目標集團外，核心管理團隊所有其他成員於整個營業紀錄期間及直至最後可行日期一直為目標集團服務。

## 業務職能

就目標集團主要業務而言，上述五個業務職能各自於最後可行日期的職責載列如下：

(i) 策略、規劃及一般業務管理及營運職能

策略、規劃及一般業務管理及營運職能的範圍包括(其中包括)監管成果及正在進行的業務發展，並維持與媒體、公眾、工會及政府所有部門的關係。

(ii) 商務職能

商務職能的範圍包括(其中包括)負責收入及業務發展、規劃巴士路線網絡、確保高效適當的服務水平，並處理乘客關係。

(iii) 營運及工程職能

營運及工程職能的範圍包括(其中包括)監管日常營運、工程、維修及維護巴士及巴士車長的人員配備事宜，並負責交付高水平輸出予客戶，及保證所有營運領域的安全。

(iv) 風險、法律、合規及人力資源職能

風險、法律、合規及人力資源職能的範圍包括(其中包括)監管法律及公司秘書事宜、招聘、員工關係及溝通、培訓、保險、管治及風險管理(包括道路安全及健康及安全管理)。

(v) 財務職能

財務職能的範圍包括(其中包括)監管財務及業務規劃及預測、財務報告及管理向政府及監管部門提交的強制性財務報告，以及業務的採購職能。

## 核心管理團隊的履歷

上述五個業務職能各自的核心管理團隊成員的履歷詳情載列如下：

**Hall Richard John Stoneham**先生，52歲，擔任董事總經理(自二零二二年五月起)。Hall先生為匯達交通、城巴及新巴各自的董事會成員。Hall先生負責業務事宜的全面管理及監管。Hall先生現時擔任匯達交通董事(自二零二三年七月二十八日起)。Hall先生現時亦為城巴及新巴各自的董事(自二零二三年九月十三日起)。Hall先生於二零二一年二月從Ascendal Group Limited(其於二零二零年十一月加入該公司)借調至目標集團，出任城巴及新巴的營運副總監。其後Hall先生於二零二一年十二月至二零二二年五月期間於目標集團直接受僱下獲晉升及擔任業務營運總監一職。Hall先生於公共交通行業擁有逾20年經驗。於加入目標集團之前，Hall先生於二零一六年四月至二零二零年三月期間擔任愛丁堡市議會管理的蘇格蘭愛丁堡主要巴士營辦商Lothian Buses Limited的董事總經理。Hall先生於二零一三年七月至二零一六年四月期間擔任London United Busways Limited的董事總經理。Hall先生為英國皇家物流與運輸學會的特許會士。

**吳義君**先生，52歲，擔任商務總監(自二零二一年六月起)。吳先生為城巴及新巴各自的董事會成員。吳先生負責業務發展、票價收入、巴士服務規劃及維護客戶滿意度。吳先生於一九九八年六月首次加入目標集團，並於公共交通行業擁有超過25年的經驗。吳先生曾分別於二零二一年一月至二零二一年五月及二零一九年四月至二零二一年一月擔任商務主管及開發主管。彼於二零一七年一月至二零一九年三月於新創建(新創建服務及匯達交通當時的控股公司)物流及航空部門擔任助理總監。彼亦於二零一三年九月至二零一六年十二月及二零零七年八月至二零一三年九月分別擔任城巴及新巴的高級營運經理和高級營運支援經理。吳先生為香港運輸物流學會的特許會員。

吳先生於一九九三年獲得香港中文大學工商管理學士學位，並於二零零三年獲得理學碩士學位。彼亦於二零一一年獲得加拿大西安大略大學毅偉商學院工商管理碩士學位(通過於其香港校區上課獲得)。

**黃漢中**先生，55歲，為規劃及調度主管(自二零二一年六月起)。黃漢中先生負責制定及執行策略以確保路線網絡、服務水平及車費策略的優化及可持續性。黃漢中先生於一九九八年九月加入目標集團，並於公共交通行業擁有逾25年經驗。於其擔任規劃及調度主管前，黃

漢中先生分別(i)自二零零四年三月至二零一零年十月擔任服務規劃及調度經理，及(ii)自二零一零年十月至二零二一年五月擔任規劃及調度經理。

黃漢中先生於一九九一年於香港理工大學(前稱香港理工學院)獲商業研究(運輸)專業文憑。黃漢中先生於一九九九年以優異成績進一步獲香港大學運輸政策與規劃碩士學位。

馮家輝先生，55歲，為營運及工程總監(自二零二一年六月起)。馮先生為城巴及新巴各自的董事會成員。馮先生負責制定巴士營運政策，以優化表現，保持服務品質及乘客安全。馮先生於一九九八年一月加入目標集團，於公共交通行業擁有超過25年的經驗。於擔任現職之前，馮先生曾於(i)二零二一年一月至二零二一年五月擔任營運及工程主管；(ii)二零一九年四月至二零二一年一月擔任營運主管；(iii)二零一七年一月至二零一九年三月擔任高級營運經理；(iv)二零一四年一月至二零一六年十二月擔任高級車廠經理；(v)二零零七年十月至二零一三年十二月擔任高級工程支援經理；及(vi)二零零四年三月至二零零七年九月擔任工程技術支援經理。馮先生亦於二零零二年三月至二零零四年三月及一九九八年一月至二零零二年二月分別擔任城巴的品控經理及高級技術工程師。馮先生於二零零四年獲選為英國機械工程師學會會員，並註冊為特許工程師。馮先生於二零一一年獲准成為香港工程師學會會員。

馮先生於一九九二年獲得香港理工大學(前稱香港理工學院)機械工程學士學位，並於一九九六年獲得香港科技大學機械工程碩士學位。彼亦於二零一零年獲得加拿大西安大略大學毅偉商學院工商管理碩士學位(通過於其香港校區上課獲得)。

馬詹唯先生，51歲，為營運總經理(自二零二一年六月起)。馬先生負責監督營運團隊的表現，並就營運事宜擔任與工會及運輸署的主要聯絡人。馬先生於一九九六年七月加入目標集團，於公共交通行業擁有超過27年的經驗。馬先生曾於二零一九年四月至二零二一年五月及二零一五年十月至二零一九年三月分別擔任高級營運經理及營運經理。馬先生亦曾於二零一三年九月至二零一五年九月擔任交通經理，並於二零零七年八月至二零一三年八月擔任新巴助理營運經理。

馬先生於一九九五年於香港城市大學獲得管理統計學士學位。

蘇國健先生，59歲，為工程總經理(自二零二一年六月起)。蘇先生負責監督及監管城巴及新巴的工程運作表現，領導新能源巴士及加油設施的發展，並就工程事宜擔任運輸署的聯絡人。蘇先生於二零零一年十二月加入目標集團，於公共巴士行業擁有超37年的經驗。蘇先生曾於(i)二零一四年一月至二零二一年五月擔任高級工程支援經理；(ii)二零一一年一月至二零一三年十二月擔任高級車廠經理；(iii)二零零七年十月至二零一零年十二月擔任工程技術支援經理；(iv)二零零四年三月至二零零七年九月擔任工程服務經理及(v)二零零一年十二月至二零零四年三月擔任工程營運經理。蘇先生於二零二三年獲選為英國機械工程師學會會士。

蘇先生於一九八六年獲加拿大多倫多大學應用科學學士學位，並於一九九五年以優異成績獲香港大學工程碩士學位。彼其後於一九九九年於英國華威大學獲工商管理研究生證書。彼分別於二零零七年及二零零九年獲香港城市大學法律博士學位及法學專業證書。

陳婉婷女士，50歲，為風險、合規及人力資源總監(自二零二一年六月起)。陳婉婷女士負責監管人力資源、法律、保險、內部控制、培訓、健康及安全、風險管理及公司秘書職責。陳婉婷女士亦自二零一七年十二月二十日起於噶•高美集團有限公司(股份代號：8371，於聯交所GEM上市的公司)擔任獨立非執行董事。陳婉婷女士於二零一一年十月加入目標集團，並於法律及合規事宜方面擁有逾17年經驗。陳婉婷女士曾於(i)二零一六年七月至二零二一年五月擔任法律主管及公司秘書，及(ii)二零一一年十月至二零一六年六月擔任法律顧問。

陳婉婷女士於(i)一九九五年獲香港中文大學社會科學學士學位，(ii)一九九八年獲英國約克大學公共行政及公共政策碩士學位，(iii)二零零四年修畢香港大學專業進修學院英國及香港法律(統一專業考試)認可課程後，獲英國曼徹斯特都會大學頒授研究生文憑，(iv)二零零五年獲香港大學頒授法學研究生證書，及(v)二零零七年獲英國杜倫大學頒授國際貿易及商業法碩士學位。其後，彼於二零零八年獲得香港高等法院律師資格，現為香港律師會會員。

王世揚先生，44歲，為財務總監(自二零二二年九月起)。王世揚先生負責監管財務及採購職能。王世揚先生於二零二二年九月加入目標集團，並於香港及加拿大財務及業務管理、財務諮詢、企業融資、審計及賬目事宜方面擁有超20年經驗。於加入目標集團之前，王世揚先生於二零一九年三月至二零二一年十月擔任Vega Global Limited的首席財務官。王世揚先生於二零一三年五月至二零一九年二月亦擔任雅滙翻譯有限公司的董事總經理兼首席財

務官。王世揚先生於二零一零年十一月至二零一三年二月擔任嘉漢板業(亞洲)有限公司的助理副總裁(財務)。王世揚先生於二零零七年一月至二零一零年十月擔任香港羅兵咸永道會計師事務所有限公司經理。王世揚先生於二零二零年十月獲選為香港會計師公會資深會員。王世揚先生於二零零五年獲准成為加拿大英屬哥倫比亞特許專業會計師協會(前稱加拿大英屬哥倫比亞特許會計師學會)的會員。

王世揚先生於二零零一年獲得加拿大英屬哥倫比亞大學商業學士學位。

**陳潔儀女士**，52歲，為財務主管(自二零二一年六月起)。陳潔儀女士負責整體財務、會計及稅務工作。陳潔儀女士於二零一三年五月加入目標集團，於審計、會計、財務及稅務方面擁有逾29年經驗。陳潔儀女士此前曾於二零一七年五月至二零二一年五月及二零一三年五月至二零一七年四月分別擔任高級會計經理及會計經理。於加入目標集團之前，陳潔儀女士於二零零三年五月加入Greenwood Industry Limited，二零零六年一月調任Greenwood Management Services (H.K.) Limited，並於二零零七年八月調任Greenwood Comercial Offshore de Macau Limitada，二零零九年一月進一步調任Greenwood Trading Company Limited，並於二零一二年十二月離職，期間均擔任會計經理職務。陳潔儀女士亦曾於一九九三年九月至二零零一年九月於畢馬威會計師事務所工作，其最後職位是審核經理。陳潔儀女士為香港會計師公會及特許公認會計師公會會員。

陳潔儀女士於一九九四年獲得香港理工大學(前稱香港理工學院)會計學學士學位。

除上文所披露外，上述核心管理團隊成員於過去三年並無在任何公眾公司擔任董事職務。

除上文所披露外，上述核心管理團隊成員與目標集團或本公司任何其他董事、高級管理層或主要或控股股東概無關連。於最後可行日期，上述核心管理團隊成員概無於目標集團任何公司或本公司股份中擁有證券及期貨條例(第571章)第XV部所界定的任何權益。

除上文所披露外，概無其他資料根據上市規則第13.51(2)條或附錄1A第41(3)段須予披露。

## 目標集團的管理層討論及分析

以下載列目標集團於營業紀錄期的管理層討論及分析。

### 概覽

目標集團主要(i)以「城巴」品牌在香港提供公共巴士服務及(ii)廣告服務。在專營權合併前，巴士服務業務透過其主要營運附屬公司(即城巴及新巴)經營，而在專營權合併後，則主要透過城巴經營，而廣告服務則透過匯達傳媒經營。目標集團的收入主要來自提供專營公共巴士服務。

就目標集團的專營公共巴士服務而言，該等服務是透過匯達交通的以下全資附屬公司營運：(i)城巴，即合併專營權(即專營權合併前城巴及新巴分別持有的城巴(專營權一)及新巴專營權的合併)及城巴二零二三年(專營權二)的專營公司；及(ii)新巴，即專營權合併前新巴專營權的專營公司。目標集團的專營巴士網絡覆蓋及連接(其中包括)港島、九龍、新界、北大嶼山、香港國際機場、深圳灣口岸及港珠澳大橋香港口岸等。就目標集團的非專營公共巴士服務而言，城巴主要提供僱員及居民巴士服務。

在廣告服務方面，匯達傳媒通過其遍佈香港的巴士廣告網絡提供優質的戶外廣告機會。自二零二一年十一月以來，匯達傳媒一直為目標集團巴士車隊車身內外廣告的獨家代理商。

### 編製基準

根據上市規則，營業紀錄期應涵蓋其最近一個財務期的年度結束日期前不少於三年的期間，並自本通函日期起不超過六個月的日期結束，即截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止三個年度。

BTHL賬目已根據香港會計師公會(香港會計師公會)頒佈的適用香港財務報告準則(香港財務報告準則)編製。有關本通函所載財務資料編製基準的更多資料，請參閱本通函附錄三所載目標集團會計師報告附註1。

## 於營業紀錄期的經營業績

下表載列目標集團於營業紀錄期的綜合全面收益表概要，其乃摘錄自本通函附錄三所載目標集團會計師報告。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
收入	2,838,572	2,538,395	3,399,509
其他收入	<u>166,137</u>	<u>410,842</u>	<u>90,788</u>
收入及其他收入	3,004,709	2,949,237	3,490,297
營運成本	<u>(3,155,614)</u>	<u>(3,154,586)</u>	<u>(3,373,619)</u>
經營(虧損)／溢利	<b>(150,905)</b>	<b>(205,349)</b>	<b>116,678</b>
財務成本	<u>(95,376)</u>	<u>(80,899)</u>	<u>(180,152)</u>
除所得稅前虧損	<b>(246,281)</b>	<b>(286,248)</b>	<b>(63,474)</b>
所得稅抵免／(開支)	<u>25,662</u>	<u>79,666</u>	<u>(10,154)</u>
年內虧損	<b>(220,619)</b>	<b>(206,582)</b>	<b>(73,628)</b>
其他全面收益／(虧損)			
將不會重列往損益的項目：			
重估長期服務金費用	1,562	51,477	(1,895)
按公允值計入其他全面收益之金融資產之 公允值變動	<u>192,140</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
	193,702	51,477	(1,895)
其後可能重列往損益的項目：			
現金流量對沖：			
公允值變動	138,796	189,511	(21,162)
轉入至綜合損益表	8,011	(33,655)	(66,611)
有關現金流量對沖的所得稅	<u>(19,049)</u>	<u>(18,509)</u>	<u>95</u>
	127,758	137,347	(87,678)
年內其他全面收益／(虧損)	<b>321,460</b>	<b>188,824</b>	<b>(89,573)</b>
年內總全面收益／(虧損)	<b><u>100,841</u></b>	<b><u>(17,758)</u></b>	<b><u>(163,201)</u></b>

## 有關綜合損益表主要項目的討論

## 收入

於營業紀錄期，目標集團的收入主要源於(i)票價收入；(ii)廣告收入；及(iii)巴士租賃收入，所有收入均僅於香港產生。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別產生收入約28.386億港元、25.384億港元及33.995億港元。

下表載列目標集團於營業紀錄期的收入明細：

	二零二一財政年度		二零二二財政年度		二零二三財政年度	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%
票價收入	2,577,203	90.8	2,337,569	92.1	3,158,539	92.9
廣告收入	204,041	7.2	171,954	6.8	209,570	6.2
巴士租賃收入	18,071	0.6	18,506	0.7	22,395	0.7
租金收入	7,423	0.3	4,847	0.2	3,979	0.1
股息收入 <sup>附註</sup>	25,012	0.9	-	-	-	-
雜項	6,822	0.2	5,519	0.2	5,026	0.1
<b>總計</b>	<b><u>2,838,572</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>2,538,395</u></b>	<b><u>100.0</u></b>	<b><u>3,399,509</u></b>	<b><u>100.0</u></b>

附註：目標集團於二零二二年一月已出售其於八達通控股有限公司的所有權益。

## 票價收入

下表載列目標集團於營業紀錄期票價收入的明細：

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
合併專營權 <sup>附註</sup>	2,179,243	1,974,027	2,423,128
城巴(專營權二)／城巴二零二三年 (專營權二)	245,674	228,730	544,539
非專營巴士服務	23,687	15,025	13,252
豁免隧道費基金收入	77,936	69,401	102,810
優惠票價	<u>50,663</u>	<u>50,386</u>	<u>74,810</u>
<b>總計</b>	<b><u>2,577,203</u></b>	<b><u>2,337,569</u></b>	<b><u>3,158,539</u></b>

附註：就二零二三年七月一日開始專營權合併前的期間，合併專營權票價收入指城巴(專營權一)及新巴專營權的總額。

票價收入主要指通過在香港營運合併專營權(或二零二三年七月一日開始專營權合併前的城巴(專營權一)及新巴專營權)、城巴二零二三年(專營權二)(或城巴(專營權二)於二零二三年五月一日到期前的專營權)及非專營巴士服務提供巴士運輸服務所獲得的收入。

於豁免隧道費基金收入方面，政府自二零一九年二月十七日起實施機制，豁免所有專營巴士營辦商繳付政府收費隧道及青馬和青沙管制區的隧道費，以紓緩加價壓力，並造福廣大市民。每家專營巴士營辦商均須向豁免隧道費基金撥出相等於所節省隧道費的款項。該筆款項在目標集團的營運成本中確認為「隧道費及豁免隧道費基金」，而在應付款項及應計費用中確認為「應計費用」。於專營巴士營辦商申請增加車費或用於署長所指示的其他用途時，有關專營巴士營辦商的豁免隧道費基金於政府批准的範圍內用作紓緩加價，使乘客無須負擔全部加幅。目標集團從豁免隧道費基金中提取用以紓緩票價加幅的款項，確認為「票價收入 – 豁免隧道費基金收入」。

在優惠票價收入方面，城巴根據長者票價優惠計劃，為65歲或以上的長者乘客提供半價優惠。政府通過豁免目標集團的車輛牌照費，並退還自目標集團就其租用的政府物業(包括巴士車廠)所收取的租金，以補償目標集團的有關折扣。目標集團將該等退款確認為「票價收入 – 優惠票價」。實際上，目標集團向政府繳付的租金款項及獲政府豁免的牌照費，是根據長者票價優惠計劃可獲發還款額的上限。當根據長者票價優惠計劃可獲發還的款額高於目標集團向政府繳付的租金款項及獲政府豁免的牌照費時，便會出現發還不足的情況。於營業紀錄期內，政府向目標集團提供與COVID-19相關的租金寬減，以減少其租金開支，從而減輕COVID-19所帶來的經營困難。然而，此舉降低了長者票價優惠計劃的發還款項上限，意味著該等租金寬減的益處(該等對租賃負債之租金寬減如於二零二二年六月三十日或之前到期，則確認為目標集團的「其他收入」，如於二零二二年六月三十日之後到期，則透過重新計量使用權資產及租賃負債以作為租賃修改入賬。更多詳情請參閱下文「其他收入 – 二零二二財政年度與二零二一財政年度其他收入之比較」各段。該等短期租賃的租金寬減已扣除短期租賃項下的租賃費用(計入營運成本項下的「租金及差餉淨額」)，由政府根據長者票價優惠計劃發還的款額(在收入下確認為「票價收入 – 優惠票價」)減少所抵銷。

由於票價收入佔目標集團收入的很大一部分，公共交通需求對其總收入有直接影響。這一點在COVID-19疫情期間尤為明顯，原因是為防止疫情擴散而採取的防疫措施大大降低了公共交通的使用率。於COVID-19疫情的若干高發期，目標集團於二零二二財政年度的巴士服務全年總客流量大幅下降。具體而言，全年總客流量較上年減少約14.1%。需求減少對目標集團的經營業績造成不利影響。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的票價收入分別約為25.772億港元、23.376億港元及31.585億港元。

### 廣告收入

目標集團充分利用其公共巴士服務部門及廣告服務部門間的協同效應。由於前者通過巴士車身及巴士候車亭提供媒體平台，使得二零二三財政年度每天吸引約上百萬乘客及香港公眾參與，供企業宣傳彼等的商品及服務。

廣告收入主要指(i)收取廣告合作夥伴使用巴士候車亭提供廣告服務的費用；(ii)通過匯達傳媒於巴士車身內部及外部提供廣告服務；及(iii)廣告製作及安裝收入。

於營業紀錄期內，(i)新巴就新巴轄下的巴士候車亭向廣告合作夥伴收取固定的最低許可費加盈餘許可費(參照廣告收入淨額計算)；及(ii)城巴就城巴轄下巴士候車亭向廣告合作夥伴收取廣告收入淨額的一定比例。鑒於專營權合併，目標集團與廣告合作夥伴訂立新協議，據此，目標集團根據合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)向廣告合作夥伴收取一定比例的巴士候車亭廣告總收入。倘於合約期內任何月份的實際付款額低於預設的最低保證水準，廣告合作夥伴亦須向城巴支付保證金額。

匯達傳媒於二零二一年十月註冊成立前，巴士車身廣告外包予第三方廣告代理商。於(其中包括)目標公司、城巴、新巴及一家獨立第三方廣告代理商於二零二一年十月簽立終止協議(「終止協議」)後，據此，各方同意自二零二一年十一月一日起終止該獨立第三方廣告代理商與目標集團訂立的提供巴士車身廣告服務的協議，匯達傳媒成為城巴及新巴於巴士車身及巴士內部廣告方面的獨家廣告代理商，有效期由二零二一年十一月一日起至二零二三

年六月三十日止。其後，匯達傳媒透過公平公開的投標程序，投得一份為期十年的巴士車身廣告合約，成為城巴巴士車隊車身(外部)及車廂廣告的獨家廣告代理商，合約期由二零二三年七月一日起計，為期十年。

於二零二一年十一月至二零二三年六月期間，匯達交通根據之前就車身廣告訂立的合約向匯達傳媒收取固定許可費；而根據於二零二三年七月訂立的現行巴士車身廣告協議，匯達交通向匯達傳媒收取匯達傳媒廣告總收入的一定比例(「**總收入付款**」)。倘某月份的總收入付款低於預設的最低保證水準，則匯達傳媒會向城巴支付保證金額。由於匯達交通與匯達傳媒的交易屬公司間交易，因此已完全沖銷，對目標集團的業績和表現無影響。

匯達傳媒致力於為客戶的品牌建設活動提供創新的廣告解決方案，並提供各種廣告套餐以滿足客戶的需求。

匯達傳媒提供的廣告服務包括設計和安裝廣告。對於典型的廣告項目，匯達傳媒會首先與客戶協商，了解其廣告目標、目標受眾、資訊要求和活動目標。根據客戶要求，匯達傳媒的創意團隊將制定全面的廣告活動計劃，包括確定廣告活動的最佳巴士路線，確定適合做廣告的巴士外觀和內飾，以及設計符合客戶品牌形象和資訊、具有視覺吸引力和影響力的廣告。隨後，匯達傳媒將配合匯達交通，確保所選巴士廣告位在活動期間的可用性。獲得廣告位後，匯達傳媒開始製作廣告，確保廣告符合選定巴士的尺寸、佈局和技術規格，並配合匯達交通，在選定巴士上安裝廣告。在整個活動期間，匯達傳媒將監測廣告的表現和效果，主要通過收集覆蓋率、印象和受眾反應等資料來評估活動的成功與否，並可能向客戶提供最新狀態和報告。

匯達傳媒服務的定價通常取決於所涉及的巴士數量、廣告持續時間和巴士車身的覆蓋範圍。

目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度產生的廣告收入總額分別達致約2.040億港元、1.720億港元及2.096億港元。此乃目標集團於營業紀錄期收入的第二大來源。

### 巴士租賃收入

巴士租賃服務包括兩項不同服務：(i)根據固定時間表租用的合約巴士服務；及(ii)臨時營運的私人租賃服務。於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度，巴士租賃收入分別達致約1,810萬港元、1,850萬港元及2,240萬港元。

### 二零二二財政年度與二零二一財政年度收入之比較

目標集團的收入由二零二一財政年度的約28.386億港元減少約3.002億港元或約10.6%至二零二二財政年度的約25.384億港元，主要由於票價收入、廣告收入及股息收入減少，部分由巴士租賃收入增加所抵銷。

票價收入由二零二一財政年度的約25.772億港元減少約2.396億港元或約9.3%至二零二二財政年度的約23.376億港元，主要由於城巴(專營權一)及新巴專營權票價收入由二零二一財政年度的約21.792億港元減少約2.052億港元或約9.4%至二零二二財政年度的約19.740億港元。有關下降主要是由於(誠如上文「收入 – 票價收入」各段所述)為遏制病毒傳播而實施COVID-19限制措施，導致巴士服務需求下降，全年總客流量由二零二一財政年度的約3.22億人次減少約4,550萬人次或約14.1%至二零二二財政年度的約2.765億人次。此外，沙田至中環線二期(東鐵線過海段)於二零二二年五月通車，亦影響了部分巴士服務的需求。由二零二二年一月起，向乘客收取的車費增加3.2%，部分抵銷了巴士服務需求下降的影響，令票價收入輕微減少約9.3%。有關票價調整之詳情，請參閱本附錄「5.業務 – 公共巴士服務 – 3.票價收入及客流量 – 3.3於營業紀錄期內的票價調整」各段。

廣告收入由二零二一財政年度的約2.040億港元減少約3,210萬港元或約15.7%至二零二二財政年度的約1.720億港元，主要是由於二零二一財政年度終止協議項下的終止費用所致。由於匯達傳媒於二零二一年十月成為目標集團的巴士車身廣告代理商，與目標集團之前的代理相比，匯達傳媒以不同的收入模式營運，因此二零二二財政年度的廣告製作和安裝收入增加，部分抵銷了上述的減少。匯達傳媒同時向客戶收取(i)廣告費和(ii)製作及安裝費；而之前的代理商只收取廣告費，並與目標集團分享所收取廣告費的一定比例。

股息收入由二零二一財政年度的約2,500萬港元減少至二零二二財政年度的零港元，原因為目標集團出售於八達通控股有限公司所有權益已於二零二二年一月完成。

巴士租賃收入保持相對穩定，由二零二一財政年度的約1,810萬港元輕微增長約40萬港元或約2.4%至二零二二財政年度的約1,850萬港元。

#### 二零二三財政年度與二零二二財政年度收入之比較

目標集團的收入由二零二二財政年度的約25.384億港元增加約8.611億港元或約33.9%至二零二三財政年度的約33.995億港元，主要由於票價收入、廣告收入及巴士租賃收入增加。

票價收入由二零二二財政年度的約23.376億港元增加約8.210億港元或約35.1%至二零二三財政年度的約31.585億港元，乃由於合併專營權的票價收入由二零二二財政年度的約19.740億港元增加約4.491億港元或約22.8%至二零二三財政年度的約24.231億港元，以及城巴(專營權二)的收入由二零二二財政年度的約2.287億港元增加約3.158億港元或約138.1%至二零二三財政年度的約5.445億港元。該等增加主要由於(i)在二零二二財政年度長期實施的COVID-19限制措施自二零二三年二月初起已大致撤銷，令客流量增加；(ii)機場服務恢復；(iii)出境旅遊增長；及(iv)開展新的專營巴士路線，擴大網絡，令總客流量由二零二二財政年度的約2.765億人次增加約6,320萬人次或約22.9%至二零二三財政年度的約3.397億人次。

廣告收入由二零二二財政年度的約1.720億港元增加約3,760萬港元或約21.9%至二零二三財政年度的約2.096億港元，主要是由於COVID-19限制措施從二零二三年二月初解除，以及與廣告合作夥伴訂立的自二零二三年七月一日起生效的新協議項下的巴士候車亭廣告收入增加。

巴士租賃收入由二零二二財政年度的約1,850萬港元增加約390萬港元或約21.0%至二零二三財政年度的約2,240萬港元，主要由於COVID-19限制措施從二零二三年二月初解除。

#### 其他收入

於營業紀錄期，目標集團的其他收入主要來自：(i)政府補貼，包括確認政府補助收入及租賃負債與COVID-19相關的租金寬減；及(ii)其他收入來源，包括(a)提取豁免隧道費基金，(b)修改租賃、出售燃料價格認購權合約，及(c)利率掉期合約已變現公允值收益。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的其他收入分別約為1.661億港元、4.108億港元及9,080萬港元。

下表載列目標集團於營業紀錄期的其他收入明細：

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
<i>政府補貼</i>			
- 確認政府補助收入	8,164	319,694	8,292
- 租賃負債與COVID-19相關的租金寬減	<u>92,863</u>	<u>1,010</u>	<u>-</u>
<b>小計</b>	<b>101,027</b>	<b>320,704</b>	<b>8,292</b>
<i>其他收入來源</i>			
- 違約金	13,065	-	-
- 銀行存款利息收入	882	3,648	12,332
- 匯兌收益淨額	-	3,892	356
- 政府特惠津貼	-	90	-
- 出售物業、廠房及設備之收益淨額	620	-	22
- 出售燃料價格認購權合約之收益	-	33,476	-
- 利率掉期合約已變現公允值收益	-	-	56,000
- 修改租賃之收益	-	37,990	10
- 提取豁免隧道費基金	34,080	-	-
- 雜項 <sup>附註</sup>	<u>16,463</u>	<u>11,042</u>	<u>13,776</u>
<b>小計</b>	<b>65,110</b>	<b>90,138</b>	<b>82,496</b>
<b>總計</b>	<b><u>166,137</u></b>	<b><u>410,842</u></b>	<b><u>90,788</u></b>

附註：其他雜項收入主要包括(i)事故索賠收入；(ii)紀念品銷售收入；(iii)零部件銷售收入；及(iv)工程師培訓補貼。

### 政府補貼

政府補貼包括政府在營業紀錄期內提供的多項補貼，如(i)用以支撐專營巴士服務在營業紀錄期內持續營運的補貼。該等補貼包括(a)與COVID-19相關的燃料成本、定期維修和維護成本補貼、專營及非專營巴士一次性補貼、「保就業」計劃及創造職位計劃的工資補貼；及(b)三輛混合動力巴士及十輛電動巴士的政府補助；及(ii)租賃負債與COVID-19相關的租金寬減。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度確認的政府補貼分別約為1.010億港元、3.207億港元及830萬港元。

### 其他收入來源

於營業紀錄期間的其他收入來源亦主要包括(i)於二零二一財政年度提取豁免隧道費基金約3,410萬港元；(ii)於二零二二財政年度出售燃料價格認購權合約之收益約3,350萬港元；(iii)於二零二二財政年度修改租賃之收益約3,800萬港元；及(iv)於二零二三財政年度利率掉期合約已變現公允值收益5,600萬港元。

在提取豁免隧道費基金方面，政府宣佈由二零一九年二月十七日起，所有專營巴士營辦商獲豁免繳付政府收費隧道及青馬和青沙管制區的隧道費，但須向豁免隧道費基金撥出相等於所節省隧道費的款項，用作紓緩專營巴士營辦商提出加價申請後獲政府批准由乘客承擔的車費加幅，或作署長指示的其他用途。在其他收入中確認的從豁免隧道費基金提取的款項，已用於減輕專營巴士營辦商因COVID-19疫情而承受的財政負擔。

由於目標集團的經營和融資活動面臨各種風險，如燃料定價、利率、外匯、信貸和流動資金風險，目標集團已實施戰略，以減輕市場不可預測因素的潛在影響。該等策略涉及利用特定的衍生金融工具，包括掉期合約和認購權合約。有關目標集團風險管理之詳情，請參閱下文「財務風險管理目標及政策」各段。

出售燃料價格認購權合約之收益與最初於其他全面收益項下的對沖儲備中確認的燃料價格認購權合約收益有關，於出售後重新分類至綜合損益表。由於目標集團的核心巴士營運業務依賴燃料消耗，因此面臨燃料價格的巨大風險，目標集團採取了各種對沖策略，以降低燃油價格波動帶來的風險。於二零二二財政年度，政府通過按市價向目標集團發還部分燃料成本，向目標集團提供燃料補貼。因此，目標集團出售了政府所覆蓋部分的燃料價格認購權合約，並確認了出售收益。

利率掉期合約已變現公允值收益與最初在其他全面收益項下的對沖儲備中確認的利率掉期合約收益有關，於出售後重新分類至綜合損益表。由於目標集團面臨計息銀行貸款所帶來的利率風險，目標集團訂立了浮動至固定的利率掉期合約，以對沖計息銀行貸款所帶來的現金流量利率風險。

修改租賃之收益來自(i)政府授予的租賃負債與COVID-19相關的租金寬減(於二零二二年六月三十日後到期)；及(ii)縮短城巴租賃土地的租期(於二零二三年六月三十日屆滿，而非二零二六年六月三十日)，以符合專營權合併後的新專營權期限。

#### 二零二二財政年度與二零二一財政年度其他收入之比較

其他收入由二零二一財政年度的約1.661億港元增加約2.447億港元或約147.3%至二零二二財政年度的約4.108億港元，主要由於(i)政府補貼增加；(ii)修改租賃之收益；及(iii)出售燃料價格認購權合約之收益。

政府補貼由二零二一財政年度的約1.010億港元增加約2.197億港元或約217.4%至二零二二財政年度的約3.207億港元，主要由於確認政府補助收入增加約3.115億港元或約3,815.9%，部分由租賃負債與COVID-19相關的租金寬減減少約9,190萬港元或約98.9%所抵銷。

於二零二一財政年度確認政府補助收入主要僅包括(i)與COVID-19相關的工資補貼約70萬港元及非專營權巴士的一次性補貼約60萬港元；(ii)混合動力巴士及電動巴士的政府補助約650萬港元；而於二零二二財政年度主要包括(i)與COVID-19相關的燃料成本補貼約1.171億港元、定期維修及維護成本補貼約8,550萬港元、工資補貼約5,720萬港元及專營及非專營巴士的一次性補貼約5,310萬港元；及(ii)混合動力巴士及電動巴士的政府補助約650萬港元。此乃由於政府提供補貼用於二零二二財政年度抗擊第五波COVID-19。

根據BTHL賬目，於二零二二年六月三十日或之前到期的與COVID-19相關的租賃負債租金寬減，按照香港財務報告準則第16號修訂本 - 與COVID-19相關的租金寬減(「香港財務報告準則第16號修訂本」)規定的實用權宜法，在綜合損益表中確認為其他收入，允許選擇不將該等寬減作為租賃修改入賬。然而，香港財務報告準則第16號修訂本規定的實用權宜法不再適用於二零二二年六月三十日之後到期的與COVID-19相關的租賃負債租金寬減。因此，在二零二二年六月三十日或之後到期的與COVID-19相關的租賃負債租金寬減，通過重新計量使用權資產和租賃負債作為租賃修改入賬，而不是在綜合損益表中確認為其他收入。

目標集團於二零二二財政年度收到其他收入來源包括(i)於二零二二財政年度修改租賃之收益約3,800萬港元，主要是由於(a)政府授予的租賃負債與COVID-19相關的租金寬減(於二零二二年六月三十日後到期)被列作租賃修改；及(b)根據合併專營權於二零二三年七

月一日開始的新專營權期限，縮短城巴租賃土地的租期（於二零二三年六月三十日屆滿，而非二零二六年六月三十日）；及(ii)於二零二二財政年度出售燃料價格認購權合約之收益約3,350萬港元。

#### 二零二三財政年度與二零二二財政年度其他收入之比較

其他收入由二零二二財政年度的約4.108億港元減少約3.201億港元或約77.9%至二零二三財政年度的約9,080萬港元。此乃主要由於(i)政府補貼減少；及(ii)於二零二二財政年度確認的出售燃料價格認購權合約及修改租賃之收益，部分由二零二三財政年度的利率掉期合約已變現公允值收益所抵銷。

由於二零二二財政年度較二零二三財政年度實施COVID-19限制措施的時間較長，政府補貼由二零二二財政年度的3.207億港元大幅減少約3.124億港元或約97.4%至二零二三財政年度的約830萬港元。COVID-19限制措施於二零二三年二月大致解除時，政府相應減少提供予目標集團的財政支持。

修改租賃之收益於二零二二財政年度確認為約3,800萬港元，而二零二三財政年度為1萬港元，乃由於(a)政府於二零二二財政年度授予的租賃負債與COVID-19相關的租金寬減（於二零二二年六月三十日後到期），及(b)根據合併專營權於二零二三年七月一日開始的新專營期限，縮短二零二二財政年度城巴租賃土地的租期（於二零二三年六月三十日屆滿，而非二零二六年六月三十日）；及(ii)於二零二二財政年度確認出售燃料價格認購權合約之收益約3,350萬港元，而二零二三財政年度為零，此乃由於出售燃料價格認購權及於現貨市場購買石油所致。

作為目標集團對沖策略的一部分，該等減少部分由二零二三財政年度的利率掉期合約已變現公允值收益5,600萬港元所抵銷，而二零二二財政年度為零。

#### 營運成本

目標集團的營運成本主要包括員工成本，於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別佔總營運成本的約54.5%、52.9%及53.0%。其他營運成本主要包括(i)燃油；(ii)維修及維護；(iii)折舊；及(iv)隧道費及豁免隧道費基金，上述成本總計於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別佔總營運成本的約35.1%、36.5%及35.8%。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的營運成本分別約為31.556億港元、31.546億港元及33.736億港元。

下表載列目標集團於營業紀錄期的營運成本明細：

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
員工成本	(1,720,577)	(1,669,579)	(1,787,631)
燃油	(203,549)	(308,303)	(450,247)
維修及維護	(165,583)	(166,145)	(217,354)
保險	(125,868)	(98,085)	(89,490)
折舊	(495,585)	(468,688)	(326,770)
隧道費及豁免隧道費基金	(242,803)	(208,163)	(214,942)
租金及差餉淨額	(31,515)	(32,265)	(24,455)
清潔、加油及安全	(60,179)	(58,977)	(74,709)
票價收費	(23,449)	(19,484)	(25,491)
製作及安裝費用	(11,477)	(33,379)	(36,451)
其他費用	(75,029)	(91,518)	(126,079)
<b>總計</b>	<b><u>(3,155,614)</u></b>	<b><u>(3,154,586)</u></b>	<b><u>(3,373,619)</u></b>

#### 員工成本

員工成本乃目標集團營運成本的主要組成部分。員工成本包括(i)司機成本；(ii)工程人員成本；(iii)交通人員成本；(iv)管理人員成本；及(v)銷售人員成本。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度產生的員工成本分別達約17.206億港元、16.696億港元及17.876億港元，分別佔總營運成本的約54.5%、52.9%及53.0%，其中司機成本分別佔總員工成本的約72.5%、72.1%及72.1%。

下表載列目標集團於營業紀錄期按員工類型劃分的員工成本：

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
司機	(1,247,727)	(1,203,757)	(1,289,438)
工程人員	(239,340)	(207,331)	(212,136)
交通人員	(147,137)	(104,410)	(115,607)
管理人員	(83,562)	(142,985)	(156,941)
銷售人員	(2,811)	(11,096)	(13,509)
<b>總計</b>	<b><u>(1,720,577)</u></b>	<b><u>(1,669,579)</u></b>	<b><u>(1,787,631)</u></b>

**折舊**

折舊包括(i)物業、廠房及設備；及(ii)使用權資產折舊。由於目標集團業務資產龐大的性質，目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度產生的折舊分別達約4.956億港元、4.687億港元及3.268億港元，分別佔總營運成本的約15.7%、14.9%及9.7%，其中巴士及其他汽車的折舊分別佔折舊總額的約68.8%、73.0%及64.5%。

下表載列目標集團於營業紀錄期折舊的明細：

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
物業、廠房及設備	(384,717)	(388,732)	(255,286)
使用權資產	<u>(110,868)</u>	<u>(79,956)</u>	<u>(71,484)</u>
<b>總計</b>	<b><u>(495,585)</u></b>	<b><u>(468,688)</u></b>	<b><u>(326,770)</u></b>

**燃油**

燃油包括(i)燃料成本；(ii)氫氣成本；(iii)AdBlue成本；及(iv)潤滑油成本。AdBlue是一種柴油機尾氣處理液，用於減少車輛排放的有害氣體。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度產生的燃油成本分別達約2.035億港元、3.083億港元及4.502億港元。

下表載列目標集團於營業紀錄期燃油的明細：

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
燃料	(192,763)	(295,719)	(436,488)
氫氣	-	-	(22)
AdBlue	(6,630)	(8,104)	(8,024)
潤滑油	<u>(4,156)</u>	<u>(4,480)</u>	<u>(5,713)</u>
<b>總計</b>	<b><u>(203,549)</u></b>	<b><u>(308,303)</u></b>	<b><u>(450,247)</u></b>

**維修及維護**

維修及維護包括(i)巴士；(ii)輪胎；及(iii)車廠、總站及辦公室。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的維修及維護成本分別達致約1.656億港元、1.661億港元及2.174億港元。大部分成本來自巴士，分別佔二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度維修及維護成本的約76.8%、78.1%及80.3%。

下表載列目標集團於營業紀錄期的維修及維護明細。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
巴士	(127,095)	(129,733)	(174,436)
輪胎	(17,820)	(15,169)	(17,051)
車廠、總站及辦公室	<u>(20,668)</u>	<u>(21,243)</u>	<u>(25,867)</u>
<b>總計</b>	<b><u>(165,583)</u></b>	<b><u>(166,145)</u></b>	<b><u>(217,354)</u></b>

**隧道費及豁免隧道費基金**

隧道費及豁免隧道費基金包括(i)隧道費及(ii)豁免隧道費基金成本。隧道費指於營業紀錄期內政府接管西區過海隧道前至二零二三年八月一日為止的隧道費開支及大欖隧道的隧道費開支；而豁免隧道費基金成本則指使用政府收費隧道及管制區的隧道費，如上文「收入 - 票價收入」各段所概述，該等隧道費已轉撥至豁免隧道費基金。

目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的隧道費及豁免隧道費基金分別達致約2.428億港元、2.082億港元及2.149億港元，其中隧道費佔隧道費及豁免隧道費基金總額的約67.3%、68.3%及47.6%。

下表載列於營業紀錄期隧道費及豁免隧道費基金的明細。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
隧道費	(163,402)	(142,121)	(102,311)
豁免隧道費基金	<u>(79,401)</u>	<u>(66,042)</u>	<u>(112,631)</u>
<b>總計</b>	<b><u>(242,803)</u></b>	<b><u>(208,163)</u></b>	<b><u>(214,942)</u></b>

**二零二二財政年度與二零二一財政年度營運成本之比較**

目標集團的營運成本保持穩定，由二零二一財政年度的約31.556億港元略微減少約100萬港元或約0.03%至二零二二財政年度的約31.546億港元，主要是由於(i)員工成本；(ii)隧道費及豁免隧道費基金；(iii)保險；(iv)折舊；以及(v)票價收費的下降，部分由(i)燃油；(ii)製作及安裝費用；以及(iii)其他費用的增加所抵銷。

員工成本由二零二一財政年度的約17.206億港元減少約5,100萬港元或約3.0%至二零二二財政年度的約16.696億港元，主要是由於全職員工總數由於二零二一年十二月三十一日的4,836人降至於二零二二年十二月三十一日的4,568人，降幅約為5.5%。

隧道費及豁免隧道費基金由二零二一財政年度的約2.428億港元減少約3,460萬港元或約14.3%至二零二二財政年度的約2.082億港元，主要是由於二零二二財政年度爆發COVID-19導致服務水平下降。

保險由二零二一財政年度的約1.259億港元減少約2,780萬港元或約22.1%至二零二二財政年度的9,810萬港元，主要是由於第五波COVID-19期間巴士班次減少從而減少了巴士事故索償撥備、二零二二財政年度全職員工總數減少以及通過協商達成了更優的保險方案。

折舊由二零二一財政年度的約4.956億港元減少約2,690萬港元或約5.4%至二零二二財政年度的約4.687億港元，主要由於使用權資產折舊由二零二一財政年度的約1.109億港元減少約3,090萬港元至二零二二財政年度的約8,000萬港元，此乃由於租賃修改，重新計量車廠租賃土地的使用權資產。進行租賃修改的主要原因是：(i)於二零二二年六月三十日之後到期的與COVID-19相關的租賃負債租金寬減不能確認為綜合損益表中的其他收入，因為香港財務報告準則第16號修訂本中規定的實用權宜法，即此類寬減並不作為租賃修改入賬不再適用於二零二二年六月三十日之後到期的租賃負債租金寬減；及(ii)縮減城巴租賃土地的規模，其租期由二零二六年六月三十日縮短至二零二三年六月三十日，以符合專營權合併後的新專營權年期。

票價收費由二零二一財政年度的約2,340萬港元減少約400萬港元或約16.9%至二零二二財政年度的約1,950萬港元，主要由於二零二二財政年度的票價收入減少。

燃油由二零二一財政年度的約2.035億港元增加約1.048億港元或約51.5%至二零二二財政年度的約3.083億港元，主要由於燃料成本由二零二一財政年度的約1.928億港元增加約1.030億港元或約53.4%至二零二二財政年度的約2.957億港元，這主要是由於平均燃料價格由二零二一財政年度的每公升約2.56港元上漲至二零二二財政年度的每公升約4.62港元。

製作及安裝費用由二零二一財政年度的約1,150萬港元增加約2,190萬港元或約190.8%至二零二二財政年度的約3,340萬港元，原因是匯達傳媒自二零二一年十一月一日起開始營運，匯達傳媒向廣告客戶提供製作及安裝服務的收入引入至目標集團。

其他費用由二零二一財政年度的約7,500萬港元增加約1,650萬港元或約22.0%至二零二二財政年度的約9,150萬港元。

#### 二零二三財政年度與二零二二財政年度營運成本之比較

目標集團的營運成本由二零二二財政年度的約31.546億港元增加約2.190億港元或約6.9%至二零二三財政年度的約33.736億港元，主要是由於(i)燃油成本；(ii)員工成本；及(iii)維修及維護成本增加，部分由折舊減少所抵銷。

燃油由二零二二財政年度的約3.083億港元增加約1.419億港元或約46.0%至二零二三財政年度的約4.502億港元，主要由於(i)平均燃料價格由二零二二財政年度的每公升約4.62港元增至二零二三財政年度的每公升約6.02港元；及(ii)隨著COVID-19形勢逐步改善，服務水平有所提升，令總行車里數增加。

員工成本由二零二二財政年度的約16.696億港元增加約1.181億港元或約7.1%至二零二三財政年度的約17.876億港元，主要是由於邊境重新開放後，服務水平於二零二三財政年度得以恢復。

該等增加部分由於折舊由二零二二財政年度的約4.687億港元減少約1.419億港元或約30.3%至二零二三財政年度的約3.268億港元所抵銷，乃主要由於(i)物業、廠房及設備的折舊由二零二二財政年度的約3.887億港元減少約1.334億港元或約34.3%至二零二三財政年度的約2.553億港元，這主要由於專營巴士的可使用年期由14或15年延長至18年以及若干其他物業、廠房及設備的可使用年期延長；及(ii)使用權資產的折舊由二零二二財政年度的約8,000萬港元減少約850萬港元或約10.6%至二零二三財政年度的約7,150萬港元，乃由於使用權資產由二零二二年一月一日的約2.722億港元減少至二零二三年一月一日的約370萬港

元，這主要是由於以下各項導致的租賃修改：(i) 授予目標集團的與COVID-19相關的寬減不能確認為綜合損益表中的其他收入，因為香港財務報告準則第16號修訂本規定的實用權宜法，即此類寬減並不作為租賃修改入賬不再適用於二零二二年六月三十日之後到期的租賃負債租金寬減；及(ii) 縮減城巴租賃土地的規模，其租期由二零二六年六月三十日縮短至二零二三年六月三十日，以符合專營權合併後的新專營權年期，部分由使用權資產自二零二三年一月一日的約370萬港元增加至二零二三年十二月三十一日的約12.877億港元所抵銷，該增加主要是由於重新評估有關城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的城巴租賃土地之租賃期(分別自二零二三年五月一日起及自二零二三年七月一日起)後，二零二三財政年度增加使用權資產及租賃負債約13.559億港元。

### 經營(虧損)／溢利及經營利潤率

經營(虧損)／溢利指收入和其他收入減去營運成本，而經營利潤率指經營(虧損)／溢利除以收入。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的經營(虧損)／溢利分別為虧損約1.509億港元、虧損約2.053億港元及溢利約1.167億港元，而目標集團的經營利潤率約為 -5.3%、-8.1%及3.4%。

下表載列於營業紀錄期的經營(虧損)／溢利和經營利潤率。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
經營(虧損)／溢利	(150,905)	(205,349)	116,678
經營利潤率	-5.3%	-8.1%	3.4%

經營虧損由二零二一財政年度的約1.509億港元增加約5,440萬港元或約36.1%至二零二二財政年度的約2.053億港元。此後，經營虧損由二零二二財政年度的約2.053億港元減少約3.220億港元或約156.8%至二零二三財政年度的溢利約1.167億港元。

## 財務成本

財務成本主要包括銀行貸款利息，分別約佔二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度財務成本總額的64.6%、64.2%及55.0%。於營業紀錄期，目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度產生的財務成本分別約為9,540萬港元、8,090萬港元及1.802億港元。目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的實際借貸成本分別約為3.28%、3.83%及7.92%。

下表載列目標集團於營業紀錄期的財務成本明細。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
銀行貸款利息	61,635	51,942	99,014
貸款安排費攤銷	5,535	5,535	15,771
撥回遞延付款貼息	17,357	17,357	12,752
租賃負債利息	10,608	4,950	51,354
其他借貸成本	241	1,115	1,261
<b>總計</b>	<b>95,376</b>	<b>80,899</b>	<b>180,152</b>

## 二零二二財政年度與二零二一財政年度財務成本之比較

目標集團的財務成本由二零二一財政年度的約9,540萬港元減少約1,450萬港元或約15.2%至二零二二財政年度的約8,090萬港元，主要由於(i)銀行貸款利息由二零二一財政年度的約6,160萬港元減少約970萬港元或約15.7%至二零二二財政年度的約5,190萬港元，乃由於二零二二財政年度償還銀行貸款；及(ii)租賃負債利息由二零二一財政年度的約1,060萬港元減少約570萬港元或約53.3%至二零二二財政年度的約500萬港元，主要是由於車廠租賃土地的租賃修改所致。進一步詳情請參閱上文「其他收入 - 二零二二財政年度與二零二一財政年度其他收入之比較」各段。

## 二零二三財政年度與二零二二財政年度財務成本之比較

目標集團的財務成本由二零二二財政年度的約8,090萬港元增加約9,930萬港元或約122.7%至二零二三財政年度的約1.802億港元，主要是由於(i)銀行貸款利息由二零二二財政年度的約5,190萬港元增加約4,710萬港元或約90.6%至二零二三財政年度的約9,900萬港元，乃由於二零二三財政年度提取銀行貸款；及(ii)租賃負債利息由二零二二財政年度的約

500萬港元增加約4,640萬港元或約937.5%至二零二三財政年度的約5,140萬港元，乃由於租賃負債由二零二二年十二月三十一日的約1,090萬港元增加至二零二三年十二月三十一日的約13.188億港元，這主要由於重新評估有關城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的租賃土地之租賃期(分別自二零二三年五月一日起及自二零二三年七月一日起)後，二零二三財政年度增加使用權資產及租賃負債約13.559億港元。

### 除稅後虧損

下表載列目標集團於營業紀錄期的除稅後虧損。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
除稅後虧損	<u>(220,619)</u>	<u>(206,582)</u>	<u>(73,628)</u>

### 二零二二財政年度與二零二一財政年度除稅後虧損之比較

由於上述原因，目標集團的除稅後虧損由二零二一財政年度的約2.206億港元減少約1,400萬港元或約6.4%至二零二二財政年度的約2.066億港元。

### 二零二三財政年度與二零二二財政年度除稅後虧損之比較

由於上述原因，目標集團的除稅後虧損由二零二二財政年度的約2.066億港元減少約1.330億港元或約64.4%至二零二三財政年度的約7,360萬港元。

### 敏感度分析

#### 員工成本

下表載列對營業紀錄期員工成本波動影響的敏感度分析。該敏感度分析乃屬假設性質，僅供說明用途。該分析表明，於所有其他變數保持不變的情況下，若員工成本增加或減少到所示的範圍，對於營業紀錄期的盈利能力可能產生影響。

為說明對目標集團財務業績的潛在影響，以下敏感度分析顯示了於營業紀錄期，目標集團員工成本增加或減少2.0%和5.0%對經營(虧損)/溢利的影響。

	員工成本					
	二零二一 財政年度 千港元		二零二二 財政年度 千港元		二零二三 財政年度 千港元	
員工成本變化						
-5.0%	(1,634,548)	(1,586,100)	(1,698,249)			
-2.0%	(1,686,165)	(1,636,187)	(1,751,878)			
當前	(1,720,577)	(1,669,579)	(1,787,631)			
2.0%	(1,754,989)	(1,702,971)	(1,823,384)			
5.0%	(1,806,606)	(1,753,058)	(1,877,013)			

	經營(虧損)/溢利					
	二零二一財政年度		二零二二財政年度		二零二三財政年度	
	千港元	% 變化	千港元	% 變化	千港元	% 變化
員工成本變化						
-5.0%	(64,876)	-57%	(121,870)	-41%	206,060	77%
-2.0%	(116,493)	-23%	(171,957)	-16%	152,431	31%
當前	(150,905)	-	(205,349)	-	116,678	-
2.0%	(185,317)	23%	(238,741)	16%	80,925	-31%
5.0%	(236,934)	57%	(288,828)	41%	27,296	-77%

任何導致員工工資上漲的不利立法或事件都將對營運成本產生重大不利影響。若目標集團無法將增加的成本轉嫁予客戶，其業務、經營業績、財務狀況和盈利能力均可能受到重大不利影響。

### 折舊

下表載列對營業紀錄期折舊波動影響的敏感度分析。該敏感度分析乃屬假設性質，僅供說明用途。該分析表明，於所有其他變數保持不變的情況下，若折舊增加或減少到所示的範圍，對於營業紀錄期的盈利能力可能產生影響。

為說明對目標集團財務業績的潛在影響，以下敏感度分析顯示了於營業紀錄期，目標集團折舊增加或減少5.0%和10.0%對經營(虧損)/溢利的影響。

	折舊		
	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
折舊變化			
-10.0%	(446,027)	(421,819)	(294,093)
-5.0%	(470,806)	(445,254)	(310,432)
當前	(495,585)	(468,688)	(326,770)
5.0%	(520,364)	(492,122)	(343,109)
10.0%	(545,144)	(515,557)	(359,447)

	二零二一財政年度		二零二二財政年度		二零二三財政年度	
	千港元	% 變化	千港元	% 變化	千港元	% 變化
	經營(虧損)/溢利					
折舊變化						
-10.0%	(101,347)	-33%	(158,480)	-23%	149,355	28%
-5.0%	(126,126)	-16%	(181,915)	-11%	133,016	14%
當前	(150,905)	-	(205,349)	-	116,678	-
5.0%	(175,684)	16%	(228,783)	11%	100,339	-14%
10.0%	(200,464)	33%	(252,218)	23%	84,001	-28%

巴士車隊的任何重大損壞或可使用年期、折舊方法、剩餘價值和折舊時間表的變化都將對營運成本產生重大不利影響。

## 流動資產及負債淨值

下表載列於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日的流動資產及流動負債明細。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>流動資產</b>			
存貨	44,715	47,956	50,648
應收款項、預付款項及按金	242,180	444,311	313,840
衍生金融資產	33,150	57,974	9,563
即期所得稅資產	99	-	-
現金及現金等值項目	505,255	298,810	342,263
持作出售資產	<u>460,000</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>總流動資產</b>	<b>1,285,399</b>	<b>849,051</b>	<b>716,314</b>
<b>流動負債</b>			
銀行貸款	56,715	87,840	59,060
應付款項及應計費用	478,215	380,879	461,131
撥備	122,384	114,521	107,705
衍生金融負債	4,573	-	-
遞延收入	6,469	6,392	1,126
合約負債	73,347	70,830	72,749
租賃負債	118,682	9,474	112,759
遞延付款	-	348,373	112,713
即期所得稅負債	<u>1,719</u>	<u>477</u>	<u>19,328</u>
<b>總流動負債</b>	<b><u>862,104</u></b>	<b><u>1,018,786</u></b>	<b><u>946,571</u></b>
<b>流動資產／(負債)淨值</b>	<b><u>423,295</u></b>	<b><u>(169,735)</u></b>	<b><u>(230,257)</u></b>

## 二零二二年十二月三十一日與二零二一年十二月三十一日之比較

目標集團的財務狀況惡化，由二零二一年十二月三十一日的流動資產淨值約4.233億港元變為二零二二年十二月三十一日的流動負債淨值約1.697億港元，該變動主要是由於(i)遞延付款由二零二一年十二月三十一日的零增加約3.484億港元至二零二二年十二月三十一日

的約3.484億港元，由於就二零二零年收購事項應付予新創建服務的剩餘代價3.550億港元將於一年內到期；(ii)於二零二二財政年度償還二零二零年貸款融資約2.973億港元；(iii)於二零二二財政年度經營虧損約2.053億港元；及(iv)於二零二二財政年度派發股息2.000億港元。

流動負債淨值的增加部分由以下各項所抵銷：(i)應收款項、預付款項及按金增加約2.021億港元，由二零二一年十二月三十一日的約2.422億港元增至二零二二年十二月三十一日的約4.443億港元，主要由於二零二二財政年度為緩解目標集團來自COVID-19的營運壓力，燃料以及維修及維護的一次性應收政府補貼增加；(ii)租賃負債的流動部分減少約1.092億港元，由二零二一年十二月三十一日的約1.187億港元減少至二零二二年十二月三十一日的約950萬港元，主要由於(a)城巴租賃土地的租期縮短導致租賃修改，以符合專營權合併後的新專營權年期；及(b)已授予目標集團的租賃負債與COVID-19相關的租金寬減(於二零二二年六月三十日後到期)進行租賃修改；及(iii)應付款項及應計費用減少約9,730萬港元，由二零二一年十二月三十一日的約4.782億港元減少至二零二二年十二月三十一日的約3.809億港元，乃由於二零二二財政年度實施COVID-19的限制措施時對巴士服務的需求減少。

#### 二零二三年十二月三十一日與二零二二年十二月三十一日之比較

目標集團的流動負債淨值狀況有所增加，由二零二二年十二月三十一日的約1.697億港元增加至二零二三年十二月三十一日的約2.303億港元，該增加主要是由於(i)於二零二三財政年度派發股息2.500億港元；(ii)於二零二三年十二月三十一日，現金及現金等值項目1.50億港元被重新分類為受限制銀行結餘，即根據二零二三年融資協議中信銀行(國際)需要額外的銀行結餘；(iii)於二零二三年十二月三十一日，就二零二零年收購事項應付予新創建服務的剩餘代價1.15億港元於議決將提前支付餘下尚未支付收購代價的若干款項後，將於一年內到期；及(iv)租賃負債的流動部分增加約1.033億港元，由二零二二年十二月三十一日的約950萬港元增加至二零二三年十二月三十一日的約1.128億港元，主要是由於二零二三財政年度開始經營城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權而新增約13.559億港元的租賃負債所致。

流動負債淨值的增加部分由以下各項所抵銷：(i)二零二三財政年度中信銀行(國際)貸款額度再融資以補足已償還本金後，於二零二三財政年度銀行貸款之淨現金流入約4.484億港元；及(ii)於二零二三財政年度經營溢利約1.167億港元。

## 有關綜合財務狀況表主要項目的討論

## 資產

## 物業、廠房及設備

物業、廠房及設備包括：(i)樓宇；(ii)車廠設施及租賃物業裝修；(iii)巴士及其他汽車；(iv)機器及設備；(v)電腦設備；(vi)傢具、裝置及辦公設備；以及(vii)在建工程。

下表載列目標集團於營業紀錄期的物業、廠房及設備明細。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>賬面淨值</b>			
樓宇	481,390	458,177	438,949
車廠設施及租賃物業裝修	12,811	11,931	16,119
巴士及其他汽車	2,559,546	2,239,100	2,034,643
機器及設備	66,842	93,033	94,647
電腦設備	8,026	7,519	8,588
傢具、裝置及辦公設備	2,064	1,607	1,417
在建工程	<u>154,109</u>	<u>111,474</u>	<u>105,492</u>
<b>總計</b>	<b><u>3,284,788</u></b>	<b><u>2,922,841</u></b>	<b><u>2,699,855</u></b>

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，物業、廠房及設備分別約為32.848億港元、29.228億港元及26.999億港元，分別佔目標集團總資產的約67.6%、76.5%及55.6%。物業、廠房及設備為目標集團營運不可或缺的資產，其中巴士及其他汽車為主要營運資產，分別約佔物業、廠房及設備的77.9%、76.6%及75.4%。

目標集團的物業、廠房及設備之賬面淨值由二零二一年十二月三十一日的約32.848億港元減少約3.619億港元或約11.0%至二零二二年十二月三十一日的約29.228億港元，主要是由於二零二二財政年度的物業、廠房及設備折舊約3.887億港元，部分由二零二二財政年度添置物業、廠房及設備約2,760萬港元(經扣除政府補助約6,130萬港元)所抵銷，主要包括巴士及巴士安全設備。

目標集團的物業、廠房及設備之賬面淨值由二零二二年十二月三十一日的約29.228億港元進一步減少約2.230億港元或約7.6%至二零二三年十二月三十一日的約26.999億港元，主要是由於二零二三財政年度的物業、廠房及設備折舊約2.553億港元，部分由二零二三財政年度添置物業、廠房及設備約3,890萬港元(經扣除政府補助約970萬港元)所抵銷，主要包括巴士及巴士安全設備以及廣告合作夥伴回購的候車亭。

### 使用權資產

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，使用權資產分別約2.722億港元、370萬港元及12.877億港元，分別佔目標集團總資產的約5.6%、0.1%及26.5%。使用權資產包括：(i)用於車廠的租賃土地；(ii)用於巴士總站的租賃土地；(iii)樓宇；(iv)汽車；及(v)設備。車廠的租賃土地是最大的組成部分，分別約佔於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日使用權資產的98.6%、11.3%及97.8%。

下表載列目標集團於營業紀錄期的使用權資產明細。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
車廠的租賃土地	268,429	420	1,259,485
巴士總站的租賃土地	3,478	3,105	25,471
樓宇	-	-	843
汽車	-	-	1,872
設備	<u>330</u>	<u>202</u>	<u>74</u>
<b>總計</b>	<b><u>272,237</u></b>	<b><u>3,727</u></b>	<b><u>1,287,745</u></b>

目標集團的使用權資產由二零二一年十二月三十一日的約2.722億港元減少約2.685億港元或約98.6%至二零二二年十二月三十一日的約370萬港元，主要是由於車廠租賃土地的使用權資產由二零二一年十二月三十一日的約2.684億港元減少約2.680億港元或約99.8%至二零二二年十二月三十一日的約40萬港元，原因是以下各項導致的租賃修改：(i)已授予目標集團的與COVID-19相關的租金寬減(於二零二二年六月三十日後到期)；(ii)城巴租賃土地的租期縮短(於二零二三年六月三十日而非二零二六年六月三十日屆滿)，以符合專營權合併後的新專營權年期；及(iii)二零二二財政年度的使用權資產折舊。

目標集團的使用權資產由二零二二年十二月三十一日的約370萬港元增加約12.840億港元或約34,451.8%至二零二三年十二月三十一日的約12.877億港元，主要由於就分別於二零二三年五月一日及二零二三年七月一日開始的城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權，重新評估城巴租賃土地的租期後，二零二三財政年度的使用權資產及租賃負債增加約13.559億港元。

### 應收款項、預付款項及按金

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，應收款項、預付款項及按金分別約為2.422億港元、4.443億港元及3.138億港元，分別約佔目標集團總資產的5.0%、11.6%及6.5%。應收款項、預付款項及按金包括：(i)應收款項；(ii)合約資產；(iii)其他應收款項；以及(iv)預付款項及按金。其他應收款項是最大的組成部分，分別約佔應收款項、預付款項及按金的41.6%、56.2%及9.5%。

下表載列目標集團於營業紀錄期的應收款項、預付款項及按金明細。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
應收款項 <sup>附註1</sup>	90,181	124,873	170,323
合約資產	17,506	37,017	76,215
其他應收款項	100,770	249,516	29,720
預付款項及按金 <sup>附註2</sup>	<u>33,723</u>	<u>32,905</u>	<u>37,582</u>
<b>總計</b>	<b><u>242,180</u></b>	<b><u>444,311</u></b>	<b><u>313,840</u></b>

附註：

1. 應收款項主要包括通過非現金支付方式(如八達通、支付寶和信用卡)收取但尚未轉給目標集團的部分票價收入，以及車費和補貼的發還款。
2. 預付款項及按金主要包括預付租金和差餉、預付保險費和巴士事故索償，以及水電費和租金按金。

目標集團的應收款項、預付款項及按金由二零二一年十二月三十一日的約2.422億港元增加約2.021億港元或約83.5%至二零二二年十二月三十一日的約4.443億港元，主要是由於其他應收款項由二零二一年十二月三十一日的約1.008億港元增加約1.487億港元或約147.6%至二零二二年十二月三十一日的約2.495億港元，主要原因是二零二二財政年度的COVID-19形勢較二零二一財政年度更為嚴峻，導致二零二二年十二月三十一日燃料以及維修及維護的應收政府補貼增加。

此後，目標集團的應收款項、預付款項及按金由二零二二年十二月三十一日的約4.443億港元減少約1.305億港元或約29.4%至二零二三年十二月三十一日的約3.138億港元，主要由於其他應收款項由二零二二年十二月三十一日的約2.495億港元減少約2.198億港元或約88.1%至二零二三年十二月三十一日的約2,970萬港元，原因是於二零二三財政年度收到於二零二二年十二月三十一日燃料以及維修及維護的應收政府補貼，部分由二零二二年十二月三十一日的約1.249億港元的應收款項增加約4,550萬港元或約36.4%至二零二三年十二月三十一日的約1.703億港元所抵銷，此乃主要由於二零二三財政年度COVID-19疫情後恢復巴士營運。

#### 應收款項之賬齡分析

下表載列目標集團於營業紀錄期的應收款項之賬齡分析。

	於十二月三十一日		
	二零二一年	二零二二年	二零二三年
	千港元	千港元	千港元
一個月內	70,605	84,393	101,771
一個月以上但兩個月內	19,149	15,702	42,081
兩個月以上但三個月內	367	3,298	15,962
三個月以上但六個月內	35	20,310	8,265
六個月以上	25	1,170	2,244
<b>總計</b>	<b>90,181</b>	<b>124,873</b>	<b>170,323</b>

目標集團採用香港財務報告準則第9號簡化方法計量預期信貸損失，允許就所有應收款項使用全期預期信貸損失撥備。經評估，應收款項的預期信貸損失微乎其微，因此於各報告期末均未計提減值撥備。

**存貨**

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，存貨分別約為4,470萬港元、4,800萬港元及5,060萬港元，分別約佔目標集團總資產的0.9%、1.3%及1.0%。存貨包括：(i) 零部件、燃油；及(ii) 庫存。零部件、燃油是最大的組成部分，分別約佔總存貨的97.7%、97.7%及97.8%。

下表載列目標集團於營業紀錄期的存貨明細。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
零部件、燃油	43,699	46,875	49,537
庫存	<u>1,016</u>	<u>1,081</u>	<u>1,111</u>
<b>總計</b>	<b><u>44,715</u></b>	<b><u>47,956</u></b>	<b><u>50,648</u></b>

目標集團的存貨由二零二一年十二月三十一日的約4,470萬港元增加約320萬港元或約7.2%至二零二二年十二月三十一日的約4,800萬港元，主要是由於巴士服務隨著COVID-19形勢於二零二二財政年度末有所改善而逐步恢復，因此巴士維修及維護需求增加，從而導致巴士零部件的需求增加。

目標集團的存貨由二零二二年十二月三十一日的約4,800萬港元增加約270萬港元或約5.6%至二零二三年十二月三十一日的約5,060萬港元，主要是由於從二零二二財政年度至二零二三財政年度，隨著COVID-19形勢有所改善，巴士服務逐漸恢復，巴士的維修及維護需求增加，從而導致巴士零部件的需求增加。

**負債****應付款項及應計費用**

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，應付款項及應計費用分別約為4.782億港元、3.809億港元及4.611億港元。應計費用是的最大組成部分，分別約佔應付款項及應計費用的90.3%、90.1%及88.1%。

下表載列目標集團於營業紀錄期的應付款項及應計費用。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
應付款項 <sup>附註1</sup>	46,338	37,751	55,032
應計費用 <sup>附註2</sup>	<u>431,877</u>	<u>343,128</u>	<u>406,099</u>
<b>總計</b>	<b><u>478,215</u></b>	<b><u>380,879</u></b>	<b><u>461,131</u></b>

附註：

1. 應付款項與巴士服務和廣告業務有關，其中包括燃料、巴士零部件、AdBlue和潤滑油以及廣告的製作及安裝費用。
2. 應計費用包括司機工資、薪水、獎金、提供的休假、清潔費和固定資產採購。

目標集團的應付款項及應計費用由二零二一年十二月三十一日的約4.782億港元減少約9,730萬港元或約20.4%至二零二二年十二月三十一日的約3.809億港元，主要由於應計費用由二零二一年十二月三十一日的約4.319億港元減少約8,870萬港元或約20.5%至二零二二年十二月三十一日的約3.431億港元，此乃由於(i)於二零二二年十二月三十一日全職員工總數較於二零二一年十二月三十一日有所減少，隨後於二零二二年十二月三十一日的獎金撥備減少；及(ii)固定資產應計費用減少。

目標集團的應付款項及應計費用由二零二二年十二月三十一日的約3.809億港元增加約8,030萬港元或約21.1%至二零二三年十二月三十一日的約4.611億港元，主要由於應計費用由二零二二年十二月三十一日的約3.431億港元增加約6,300萬港元或約18.4%至二零二三年十二月三十一日的約4.061億港元，乃由於二零二三財政年度COVID-19疫情後恢復巴士營運。

**應付款項之賬齡分析**

下表載列目標集團於營業紀錄期的應付款項之賬齡分析。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
一個月內	4,892	11,001	24,370
一個月以上但三個月內	38,969	26,357	27,928
三個月以上	<u>2,477</u>	<u>393</u>	<u>2,734</u>
<b>總計</b>	<b><u>46,338</u></b>	<b><u>37,751</u></b>	<b><u>55,032</u></b>

**撥備**

目標集團的撥備包括索償和長期服務金。

下表載列目標集團於營業紀錄期的撥備明細。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
索償	122,069	110,482	104,408
長期服務金	<u>1,522</u>	<u>44,620</u>	<u>47,936</u>
<b>總計</b>	<b><u>123,591</u></b>	<b><u>155,102</u></b>	<b><u>152,344</u></b>

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，撥備分別為約1.236億港元、1.551億港元及1.523億港元。索償撥備指目標集團預留的款項，以償付預期因與目標集團巴士營運有關的第三方汽車索償而產生的負債。於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，索償撥備分別為1.221億港元、1.105億港元及1.044億港元。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，長期服務金的撥備分別為約150萬港元、4,460萬港元及4,790萬港元。二零二二財政年度長期服務金的撥備增加乃由於取消了強積金與長期服務金（「強積金與長期服務金」）對沖安排，因此對計劃進行了修訂，產生了額外的過往服務費，並於二零二二財政年度綜合損益表中確認為員工成本。

## 合約負債

目標集團的合約負債為就廣告服務自客戶收取之墊款。於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標集團的合約負債分別約為7,330萬港元、7,080萬港元及7,270萬港元。

目標集團於營業紀錄期確認了以下與客戶合約相關的負債。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
自客戶收取之墊款			
– 廣告服務	<u>73,347</u>	<u>70,830</u>	<u>72,749</u>

## 營業紀錄期的現金流量

下表載列目標集團於營業紀錄期的綜合現金流量。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
<b>經營活動的現金流量</b>			
經營(虧損)／溢利	(150,905)	(205,349)	116,678
物業、廠房及設備的折舊	384,717	388,732	255,286
使用權資產的折舊	110,868	79,956	71,484
燃料價格認購權合約溢價攤銷	–	3,806	38,180
出售物業、廠房及設備之(收益)／虧損	(620)	798	(22)
出售燃料價格認購權合約之收益	–	(33,476)	–
利率掉期合約已變現公允值收益	–	–	(56,000)
修改租賃之收益	–	(37,990)	(10)
確認政府補助收入	(6,469)	(6,469)	(5,934)
與COVID-19相關的租金寬減	(92,863)	(1,010)	–
利息收入	(882)	(3,648)	(12,332)
股息收入	(25,012)	–	–
修訂遞延付款之虧損	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>11,471</u>

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
未計營運資金變動的經營溢利	218,834	185,350	418,801
衍生金融工具增加	(6,149)	(38,180)	(35,566)
存貨減少／(增加)	20,728	(3,241)	(2,692)
應收款項、預付款項及按金(增加)／減少	(1,499)	(225,015)	122,196
應付款項、應計費用及撥備增加	35,518	13,101	59,370
合約負債增加／(減少)	<u>3,347</u>	<u>(2,517)</u>	<u>1,920</u>
經營活動所得／(所用)的現金淨額 (已繳)／已退回香港利得稅	<u>270,779</u> <u>(587)</u>	<u>(70,502)</u> <u>99</u>	<u>564,029</u> <u>(1,380)</u>
<b>經營活動所得／(所用)的現金淨額</b>	<b><u>270,192</u></b>	<b><u>(70,403)</u></b>	<b><u>562,649</u></b>
<b>投資活動的現金流量</b>			
添置物業、廠房及設備	(190,576)	(115,733)	(38,556)
添置物業、廠房及設備之政府補助	89,021	63,870	18,408
出售物業、廠房及設備	738	37	4,786
出售按公允值計入其他全面收益之 金融資產	—	460,000	—
出售衍生金融資產	—	35,819	56,000
收購附屬公司所得之或然代價 <sup>附註</sup>	164,411	—	—
已收股息	25,012	—	—
已收利息	<u>194</u>	<u>3,319</u>	<u>11,687</u>
<b>投資活動所得的現金淨額</b>	<b><u>88,800</u></b>	<b><u>447,312</u></b>	<b><u>52,325</u></b>

## 附註：

根據二零二零年收購協議，新創建服務同意提供現金流補貼，該補貼根據二零二零年九月一日至二零二一年八月三十一日期間的每月經營現金流出計算，上限為2.8億港元。二零二零年收購事項完成後，應收或然代價2.8億港元已入賬。於二零二一財政年度，自新創建服務收到的現金流補貼總額為164,411,000港元。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
<b>融資活動的現金流量</b>			
提取銀行貸款	105,000	150,000	871,750
償還銀行貸款	(271,125)	(447,250)	(423,375)
貸款安排費付款	-	-	(29,700)
租賃負債付款的資本部分	(31,039)	(27,926)	(47,518)
租賃負債付款的利息部分	(2,222)	(4,950)	(51,354)
銀行貸款利息付款	(60,389)	(52,470)	(90,211)
其他借貸成本付款	(155)	(758)	(1,113)
已付股息	-	(200,000)	(250,000)
償還遞延付款	-	-	(400,000)
受限制銀行結餘增加	-	-	(150,000)
<b>融資活動所用的現金淨額</b>	<b><u>(259,930)</u></b>	<b><u>(583,354)</u></b>	<b><u>(571,521)</u></b>
<b>現金及現金等值項目淨增加／(減少)</b>	<b>99,062</b>	<b>(206,445)</b>	<b>43,453</b>
於年初的現金及現金等值項目	<u>406,193</u>	<u>505,255</u>	<u>298,810</u>
<b>於年末的現金及現金等值項目</b>	<b><u>505,255</u></b>	<b><u>298,810</u></b>	<b><u>342,263</u></b>

#### 經營活動所得／(所用)的現金淨額

經營活動所得的現金流入主要包括從專營巴士業務向乘客收取的車費。用於經營活動的現金流出主要包括以下各項的付款：(i)員工成本；(ii)燃油成本；(iii)維修及維護成本；(iv)隧道費及豁免隧道費基金；(v)保險費；以及(vi)其他費用。

二零二一財政年度，經營活動所得的現金淨額約為2.702億港元，主要歸因於：(i)未計營運資金變動的經營溢利約2.188億港元；(ii)應付款項、應計費用及撥備增加約3,550萬港元；及(iii)存貨減少約2,070萬港元。該等現金流入部分由衍生金融工具增加約610萬港元所抵銷。

二零二二財政年度，經營活動所用的現金淨額約為7,040萬港元，主要歸因於(i)應收款項、預付款項及按金增加約2.250億港元；(ii)衍生金融工具增加約3,820萬港元；及(iii)存貨增加約320萬港元。該等現金流出部分由未計營運資金變動的經營溢利約為1.854億港元所抵銷。

二零二三財政年度，經營活動所得的現金淨額約為5.626億港元，主要歸因於(i)未計營運資金變動的經營溢利約4.188億港元；(ii)應收款項、預付款項及按金減少約1.222億港元；及(iii)應付款項、應計費用及撥備增加約5,940萬港元。該等現金流入部分由以下各項所抵銷：(i)衍生金融工具增加約3,560萬港元；及(ii)存貨增加約270萬港元。

### 投資活動所得的現金淨額

目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度投資活動所得的現金淨額分別約為8,880萬港元、4.473億港元及5,230萬港元。

二零二一財政年度，投資活動所得的現金淨額約為8,880萬港元。現金流入主要來自(i)收購附屬公司所得之或然代價約1.644億港元，這是從新創建服務收到的二零二零年收購事項或然代價的剩餘部分；及(ii)添置物業、廠房及設備之政府補助約8,900萬港元。該等現金流入部分由添置物業、廠房及設備(包括巴士及巴士安全設備)約1.906億港元所抵銷。

二零二二財政年度，投資活動所得的現金淨額約為4.473億港元。現金流入主要來自(i)出售按公允值計入其他全面收益之金融資產4.6億港元；及(ii)添置物業、廠房及設備之政府補助約6,390萬港元。該等現金流入部分由添置物業、廠房及設備(包括巴士及巴士安全設備)約1.157億港元所抵銷。

二零二三財政年度，投資活動所得的現金淨額約為5,230萬港元。現金流入主要來自(i)出售衍生金融資產5,600萬港元；(ii)添置物業、廠房及設備之政府補助約1,840萬港元；及(iii)已收利息約1,170萬港元。該等現金流入部分由添置物業、廠房及設備(包括一輛電動巴士、一輛氫能巴士及巴士安全設備)3,860萬港元所抵銷。

#### 融資活動所用的現金淨額

融資活動所得的現金流入包括提取銀行貸款。融資活動所得的現金流出主要包括償還銀行貸款、銀行貸款利息及貸款安排費付款、已付股息、償還遞延付款和租賃付款以及受限制銀行結餘的增加。

二零二一財政年度，融資活動所用的現金淨額約為2.599億港元。現金流出主要包括(i)償還銀行貸款約2.711億港元；(ii)銀行貸款利息付款約6,040萬港元；及(iii)租賃付款約3,330萬港元。該等現金流出部分由提取銀行貸款1.05億港元所抵銷。

二零二二財政年度，融資活動所用的現金淨額約為5.834億港元。現金流出主要包括(i)償還銀行貸款約4.473億港元；(ii)已付股息2億港元；(iii)銀行貸款利息付款約5,250萬港元；及(iv)租賃付款約3,290萬港元。該等現金流出部分由提取銀行貸款1.5億港元所抵銷。

二零二三財政年度，融資活動所用的現金淨額約為5.715億港元。現金流出主要包括(i)償還銀行貸款約4.234億港元；(ii)償還遞延付款4億港元；(iii)已付股息2.5億港元；(iv)受限制銀行結餘增加1.5億港元；(v)租賃付款約9,890萬港元；及(vi)銀行貸款利息付款約9,020萬港元及貸款安排費付款約2,970萬港元。該等現金流出部分由提取銀行貸款約8.718億港元所抵銷。

#### 負債

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標集團的債務總額分別約為25.513億港元、20.214億港元及33.881億港元。

下表載列目標集團於營業紀錄期的債務明細。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>非流動</b>			
銀行貸款	1,571,173	1,248,333	1,711,559
租賃負債	147,652	1,377	1,206,070
遞延付款	<u>657,066</u>	<u>326,050</u>	<u>185,933</u>
	<u>2,375,891</u>	<u>1,575,760</u>	<u>3,103,562</u>
<b>流動</b>			
銀行貸款	56,715	87,840	59,060
租賃負債	118,682	9,474	112,759
遞延付款	<u>-</u>	<u>348,373</u>	<u>112,713</u>
	<u>175,397</u>	<u>445,687</u>	<u>284,532</u>
<b>總計</b>	<b><u>2,551,288</u></b>	<b><u>2,021,447</u></b>	<b><u>3,388,094</u></b>

### 銀行貸款

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標集團的銀行貸款金額分別約為16.279億港元、13.362億港元及17.706億港元。

下表載列目標集團於營業紀錄期的銀行貸款情況。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
有抵押	<u>1,627,888</u>	<u>1,336,173</u>	<u>1,770,619</u>
一年內	56,715	87,840	59,060
一年後但於兩年內	87,840	118,965	59,060
兩年後但於五年內	<u>1,483,333</u>	<u>1,129,368</u>	<u>1,652,499</u>
<b>總計</b>	<b><u>1,627,888</u></b>	<b><u>1,336,173</u></b>	<b><u>1,770,619</u></b>

目標集團於二零二一年及二零二二年十二月三十一日的銀行貸款指從中信銀行(國際)獲得的18.45億港元貸款融資，其中包括(i)二零二零年收購貸款12.45億港元，用於二零二零年收購匯達交通的100%股權；(ii)二零二零年定期貸款之本金額2億港元，用於為銀行貸款再融資；及(iii)二零二零年循環融資之本金額4億港元，用於為銀行貸款再融資及用作一般營運資金。於二零二三年十二月十二日，目標集團重續本金額分別為13億港元及5億港元的現有定期貸款(「新融資A」)及循環貸款融資(「新融資B」)。進一步詳情請參閱本通函附錄三所載目標集團會計師報告附註26。

主要由於出售按公允值計入其他全面收益之金融資產以進一步償還貸款，銀行貸款由二零二一年十二月三十一日的約16.279億港元減少約2.917億港元或約17.9%至二零二二年十二月三十一日的約13.362億港元。

銀行貸款由二零二二年十二月三十一日的約13.362億港元增加約4.344億港元或約32.5%至二零二三年十二月三十一日的約17.706億港元，乃由於二零二零年從中信銀行(國際)獲得的18.45億港元貸款融資進行再融資，主要用於償還或預付貸款融資18.45億港元及用作一般營運資金。

於二零二一年及二零二二年十二月三十一日，二零二零年收購貸款及二零二零年定期貸款的可得款項總額均已提取，分別於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度償還二零二零年收購貸款約3,110萬港元、6,230萬港元及9,340萬港元，於二零二一年及二零二二年十二月三十一日，目標集團分別可動用尚未提取的二零二零年循環融資1.65億港元及4.00億港元。於二零二三財政年度進行再融資後，於二零二三年十二月三十一日，新融資A及新融資B的可得款項總額均已提取，且二零二三財政年度並無償還新融資A及新融資B。進一步詳情請參閱本通函附錄三所載目標集團會計師報告附註26。

目標集團的銀行貸款以港元計價。於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，銀行貸款的實際年利率分別如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年	二零二二年	二零二三年
實際利率	<u>3.28%</u>	<u>3.83%</u>	<u>7.92%</u>

於二零二三年十二月三十一日，目標集團的銀行結餘包括受限制銀行結餘1.50億港元，即銀行要求用於重續貸款融資的受限制銀行結餘。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標集團的銀行貸款由以下各項提供抵押和擔保：

- (i) 若干附屬公司的全部已發行股份；以及
- (ii) 若干附屬公司的若干資產。

目標集團的銀行貸款包含商業銀行貸款安排中常見的若干標準契約。目標集團的董事已確認，於營業紀錄期，彼等並無拖欠或延遲任何付款，亦無違反與目標集團銀行貸款有關的任何重要契約。

### 租賃負債

目標集團的租賃負債主要是用於公共交通業務(如車廠及巴士總站)的租賃土地之未來最低租賃付款。

下表載列目標集團於營業紀錄期的租賃負債。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
流動	118,682	9,474	112,759
非流動	<u>147,652</u>	<u>1,377</u>	<u>1,206,070</u>
<b>總計</b>	<b><u>266,334</u></b>	<b><u>10,851</u></b>	<b><u>1,318,829</u></b>

目標集團的租賃負債主要指香港各地車廠和巴士總站的租賃土地之租賃協議項下尚未支付的租賃付款之現值。於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，租賃負債分別約為2.663億港元、1,090萬港元及13.188億港元。

租賃負債由二零二一年十二月三十一日的約2.663億港元減少約2.555億港元或約95.9%至二零二二年十二月三十一日的約1,090萬港元，主要是由於(i)城巴租賃土地的租期縮短(於二零二三年六月三十日而非二零二六年六月三十日屆滿)導致租賃修改，以符合專營權合併後的新專營權年期；(ii)已授予目標集團COVID-19相關的租賃負債租金寬減(於二零二二年六月三十日後到期)進行租賃修改；及(iii)租賃付款。

租賃負債由二零二二年十二月三十一日的約1,090萬港元大幅增加約13.080億港元或約12,054.0%至二零二三年十二月三十一日的約13.188億港元，主要由於就分別於二零二三年五月一日及二零二三年七月一日開始的城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權，重新評估城巴租賃土地的租期後，使用權資產及租賃負債於二零二三財政年度增加約13.559億港元，部分由租賃付款所抵銷。

### 遞延付款

#### 於二零二一年及二零二二年十二月三十一日

遞延付款指於二零二零年收購事項完成日期起計第三、五及六週年分期支付予新創建服務的餘下收購代價7.10億港元。於收購日期，遞延付款之現值6.360億港元是通過計算未來預期現金流量的現值估算得出的。該等估算乃基於每年約2.45%至2.78%的貼現率。

#### 於二零二三年十二月三十一日

於二零二三年六月二十三日，目標公司董事會於征得新創建服務同意後，議決將提前支付二零二零年收購事項項下餘下尚未支付收購代價7.10億港元的若干款項。

因此，對遞延付款進行了修改，並通過考慮經修訂的未來預期現金流，按原貼現率每年約為2.45%至2.78%重新計量了該金融負債的現值。於修訂日期的現值由6.360億港元變為約6.475億港元，約1,150萬港元的差額乃於二零二三財政年度於綜合損益表中確認。

下表載列目標集團於營業紀錄期的遞延付款情況。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
流動	–	348,373	112,713
非流動	<u>657,066</u>	<u>326,050</u>	<u>185,933</u>
<b>總計</b>	<b><u>657,066</u></b>	<b><u>674,423</u></b>	<b><u>298,646</u></b>

## 或然負債

於最後可行日期，目標集團沒有任何重大或然負債。

## 資本開支及承擔

## 資本(收入)／開支淨額

於營業紀錄期，目標集團的資本(收入)／開支淨額主要包括添置物業、廠房及設備，以及收購一家附屬公司匯達交通所得之或然代價。目標集團於二零二一財政年度產生的資本收入淨額約為6,290萬港元，於二零二二財政年度及二零二三財政年度產生的資本開支淨額分別約為5,190萬港元及2,010萬港元；部分由二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度添置物業、廠房及設備之政府補助分別約為8,900萬港元、6,390萬港元及1,840萬港元所抵銷。

下表載列目標集團於營業紀錄期的資本(收入)／開支淨額。

	二零二一 財政年度 千港元	二零二二 財政年度 千港元	二零二三 財政年度 千港元
添置物業、廠房及設備	190,576	115,733	38,556
添置物業、廠房及設備之政府補助	(89,021)	(63,870)	(18,408)
收購附屬公司所得之或然代價	<u>(164,411)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
<b>總計</b>	<b><u>(62,856)</u></b>	<b><u>51,863</u></b>	<b><u>20,148</u></b>

二零二一財政年度的資本收入淨額約為6,290萬港元，指根據二零二零年收購協議自新創建服務收到現金流補貼約1.644億港元，以及用於添置物業、廠房及設備之政府補助約8,900萬港元；部分由添置物業、廠房及設備(包括巴士及巴士安全設備)約1.906億港元所抵銷。

二零二二財政年度的資本開支淨額約為5,190萬港元，主要指添置包括巴士和巴士安全設備在內的物業、廠房及設備約1.157億港元，部分由添置物業、廠房及設備之政府補助約6,390萬港元所抵銷。添置物業、廠房及設備由二零二一財政年度的約1.906億港元減少約7,480萬港元或約39.3%至二零二二財政年度的約1.157億港元。

二零二三財政年度的資本開支淨額約為2,010萬港元，主要指添置物業、廠房及設備約3,860萬港元，包括一輛電動巴士、一輛氫能巴士及巴士安全設備；部分由添置物業、廠房及設備之政府補助約1,840萬港元所抵銷。

### 資本承擔

目標集團的資本承擔主要與添置物業、廠房及設備有關，該等設備於每個報告期都已訂約但尚未撥備。該等承擔由目標集團的內部資源提供資金。

下表載列目標集團於營業紀錄期的資本承擔總額。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
已訂約但未撥備	<u>73,633</u>	<u>22,449</u>	<u>26,844</u>

### 經營租賃承擔

目標集團根據經營租賃安排租賃用作樓宇及車廠的租賃土地，租期最長為三個月。除短期租約外，目標集團已就租約確認使用權資產。目標集團沒有已承諾但尚未開始的租約。

下表載列於營業紀錄期根據短期租約的未來租賃付款承擔總額。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
用作樓宇及車廠的租賃土地			
一年以內	<u>18,703</u>	<u>18,662</u>	<u>194</u>

經營租賃承擔僅包括租期為一年以內的用作樓宇及車廠的租賃土地。目標集團於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日的經營租賃承擔總額分別約為1,870萬港元、1,870萬港元及20萬港元。

## 關聯方交易

於營業紀錄期，目標集團的關聯方交易包括主要管理層酬金（僅包括目標公司的董事），於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別約為1,320萬港元、1,020萬港元及1,330萬港元。

於營業紀錄期，目標集團的關聯方交易亦包括目標集團與關聯公司的交易，其中包括經營合夥協議、諮詢服務協議以及借調協議，於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別約為2,990萬港元、3,550萬港元及2,740萬港元。

目標集團認為，該等交易乃按正常商業條款公平進行，不會扭曲目標集團於營業紀錄期的經營業績。

## 資產負債表外安排

於最後可行日期，目標集團未訂立任何資產負債表外安排。

## 主要財務比率

下表載列目標集團於營業紀錄期的主要財務比率。

	於十二月三十一日		
	二零二一年	二零二二年	二零二三年
流動比率 <sup>附註1</sup>	1.49	0.83	0.76
速動比率 <sup>附註2</sup>	1.44	0.79	0.70
資本負債比率 <sup>附註3</sup>	167%	195%	336%

附註：

1. 流動比率的計算方法為：於相關年度結束時的總流動資產除以總流動負債。
2. 速動比率的計算方法為：於相關年度結束時的總流動資產減去存貨，再除以總流動負債。
3. 資本負債比率的計算方法為：債務總額（銀行貸款和遞延付款的總和）除以相關年度結束時的總權益，再乘以100%。

### 流動比率及速動比率

流動比率由二零二一年十二月三十一日的約1.49下降至二零二二年十二月三十一日的約0.83，而速動比率由二零二一年十二月三十一日的約1.44下降至二零二二年十二月三十一日的約0.79。該等下降主要是由於(i)流動資產由二零二一年十二月三十一日的約12.854億港元下降約4.363億港元或約33.9%至二零二二年十二月三十一日的約8.491億港元，乃由於(a)二零二二財政年度內償還二零二零年貸款融資淨額約2.973億港元；(b)二零二二財政年度內經營虧損約2.053億港元；及(c)二零二二財政年度內派付股息達2.00億港元後，現金及現金等值項目減少；及(ii)就二零二零年收購事項應付予新創建服務的剩餘代價3.550億港元，根據其付款時間表將於一年內到期，致使流動負債由二零二一年十二月三十一日的約8.621億港元大幅增加約1.567億港元或約18.2%至二零二二年十二月三十一日的約10.188億港元。

流動比率由二零二二年十二月三十一日的約0.83下降至二零二三年十二月三十一日的約0.76，而速動比率由二零二二年十二月三十一日的約0.79下降至二零二三年十二月三十一日的約0.70。該等下降主要是由於(i)於二零二三財政年度派發股息2.500億港元；(ii)於二零二三年十二月三十一日，現金及現金等值項目1.50億港元被重新分類為受限制銀行結餘，即根據二零二三年融資協議中信銀行(國際)需要額外的銀行結餘；(iii)於二零二三年十二月三十一日，就二零二零年收購事項支付予新創建服務的剩餘代價為1.15億港元於議決將提前支付餘下尚未支付收購代價的若干款項後，將於一年內到期；及(iv)主要由於新增開展城巴二零二三年(專營權二)及合併專營權的相關租賃負債，二零二三財政年度租賃負債的流動部分增加約13.559億港元，致使流動負債淨值狀況惡化。

### 資本負債比率

資本負債比率由二零二一年十二月三十一日的約167%增至二零二二年十二月三十一日的約195%。該增長主要歸因於總權益由二零二一年十二月三十一日的約13.655億港元減少約3.367億港元或約24.7%至二零二二年十二月三十一日的約10.288億港元，乃主要由於(i)由於二零二二財政年度實施COVID-19的限制措施時對巴士服務的需求減少，導致年內虧損約2.066億港元；及(ii)於二零二二財政年度派發股息2億港元。

資本負債比率由二零二二年十二月三十一日的約195%進一步增至二零二三年十二月三十一日的約336%。該增長主要歸因於總權益由二零二二年十二月三十一日的約10.288億港元減少約4.137億港元或約40.2%至二零二三年十二月三十一日的約6.151億港元，主要由於(i)於二零二三財政年度派發股息2.5億港元；及(ii)於二零二三財政年度，年內全面虧損總額約1.632億港元。

### 財務風險管理目標及政策

目標集團在日常業務過程中的經營及融資活動使其面臨各種風險，包括燃料價格風險、利率風險、外匯風險、信貸風險及流動資金風險。目標集團的整體風險管理計劃專注於財務市場及燃料市場的難預測性，並尋求盡量減低對目標集團財務表現的潛在不利影響。衍生金融工具僅用於減少或消除與目標集團負債相關的財務風險，不用於交易或投機目的。目標集團管理及監控相關風險，以確保及時有效地實施適當的措施。目標集團透過下文所述的財務管理政策及慣例管理該等風險。

下表載列目標集團於營業紀錄期末履行的衍生金融工具概要。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>資產：</b>			
按公允值計值的燃料價格掉期合約	21,540	-	-
按公允值計值的燃料價格認購權合約	11,610	21,602	8,016
按公允值計值的利息掉期合約	15,131	82,188	-
按公允值計值的利率封頂期權合約	-	-	2,202
<b>總計</b>	<b><u>48,281</u></b>	<b><u>103,790</u></b>	<b><u>10,218</u></b>
<b>負債：</b>			
按公允值計值的利息掉期合約	(4,573)	-	-
<b>總計</b>	<b><u>(4,573)</u></b>	<b><u>-</u></b>	<b><u>-</u></b>

下表載列目標集團於營業紀錄期與以下對沖工具相關的對沖儲備概要。

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
燃料價格掉期合約	34,832	-	-
燃料價格認購權合約	4,560	(13,843)	(14,822)
利率掉期合約	10,558	82,188	-
利率封頂期權合約	-	-	(5,010)
<b>總計</b>	<b><u>49,950</u></b>	<b><u>68,345</u></b>	<b><u>(19,832)</u></b>

### 燃料價格風險

由於目標集團的核心業務包含巴士業務，因此其對燃料的需求量甚大，故面臨燃料價格上行風險。當合約價對目標集團有利時，目標集團會採用燃料價格掉期及燃料價格認購權合約管理此項風險。

為降低與燃料價格波動相關的財務風險，目標集團採取了燃料價格對沖政策，主要涉及使用燃料價格掉期合約和燃料價格期權合約，以鎖定有利的燃料價格，限制燃料價格波動的風險。

上述掉期合約和期權合約的期限從六個月到十二個月不等。該等合約的付款一般按月結算。

根據目標集團的燃料價格對沖政策，目標集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度分別對沖其預期燃料消耗量的80%、90%及80%，而目標集團於相應期間的燃料對沖比率(以對沖燃料量除以預期燃料消耗總量計算)分別約為0.8、0.9及0.8。目標集團管理層於釐定指定期間(通常為十二個月)的燃料對沖比率時，一般會考慮的因素包括(其中包括)市況、掉期/期權合約的條款、目標集團的燃料消耗模式及其風險承受能力和風險管理目標等。

有關進一步詳情，請參閱本附錄「5.業務 - 供應商及分包商 - 燃料價格對沖政策」各段。

### 利率風險

目標集團的利率風險主要來自於其計息銀行貸款，包括二零二零年收購貸款、二零二零年定期貸款、二零二零年循環融資、新融資A及新融資B，其利率根據香港銀行同業拆息率浮動。

因此，目標集團面臨市場利率變化導致的現金流量利率風險。為管理相關利率風險，目標集團已訂立一份浮動至固定的利率掉期合約及利率封頂期權合約，以對沖計息銀行貸款產生的現金流量利率風險。

於二零二零年收購事項完成後，目標集團訂立一份5年期浮動至固定的利率掉期，將香港銀行同業拆息率轉換為每年0.755%的固定利率。該掉期的名義金額為12.45億港元。於二零二三年五月，利率掉期合約因利率上升而提前終止。終止後，目標集團收取5,600.0萬港元，並同時訂立一份新的利率封頂期權合約，名義金額為10.0億港元，香港銀行同業拆息率上限為每年5%。

## 外匯風險

目標集團的外匯風險主要來自向海外供應商採購巴士和零部件，以功能貨幣以外的外幣計價，包括英鎊、歐元及美元。鑒於當時的市場情況，於各報告期末，目標集團沒有使用任何衍生金融工具對沖外匯風險。

然而，目標集團將繼續密切關注外匯走勢，並將考慮簽訂外匯遠期合約，以支付其主要的外幣付款承擔。

於編製下文敏感度分析時，假定於報告期末以外幣計價的未清償資產／負債於整個期間均未清償，而所有其他變量都保持不變。就此，假定港元與美元之間的固定匯率不受美元對其他貨幣價值變動的重大影響。就於報告期末有重大風險的其他外幣而言，則採用了500個基點的增減幅度，乃由於這代表了管理層對匯率合理可能變化的評估。

倘英鎊的匯率在所有其他變數保持不變的情況下上升／下跌5%，則二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的年內除所得稅前虧損將分別增加／減少約120萬港元、20萬港元及40萬港元。

倘歐元的匯率在所有其他變數保持不變的情況下上升／下跌5%，則二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度的年內除所得稅前虧損將分別增加／減少約20萬港元、20萬港元及20萬港元。

有關外幣匯率敏感度分析的進一步詳情，請參閱本通函附錄三所載目標集團會計師報告附註3(a)(iii)。

## 信貸風險

目標集團的信貸風險主要產生於目標集團持有的應收款項、合約資產、其他應收款項、按金、銀行存款及衍生金融工具。目標集團採用以下政策管理信貸風險。

管理層採用信貸政策以管理日常業務活動。目標集團通常只向具有良好信貸歷史的客戶授予信貸額度。必要時，目標集團通常將要求信貸額超過特定數額之重大客戶提供銀行擔

保或按金。雖然巴士乘客以現金或八達通及其他不需要信貸期的電子支付方式支付車費，但匯達傳媒客戶通常可獲得一至四個月的信貸期。目標集團將緊密監控所有應收款項，該等款項預計將於一年內收回。

目標集團應用香港財務報告準則第9號簡化方法計量預期信貸損失，就應收款項及合約資產使用全期預期損失撥備。在計算應收款項及合約資產的預期信貸損失率時，目標集團考慮過往的信貸損失經驗，為按照共有信貸風險特點和逾期日數分組的不同類別應收款項及合約資產納入相關、當前及更為前瞻性的資料。於各報告日期會更新過往觀察所得違約率，並會分析前瞻性估計的變動。

對於應收款項及合約資產，目標集團對其客戶進行定期信貸評估，當中考慮其財務狀況、過去經驗及其他因素。目標集團定期審查信貸限額的使用情況。於營業紀錄期內未超過任何重大信貸限額，由於並無應收款項及合約資產的重大違約歷史，目標集團管理層預計該等交易對手的不履約不會造成任何重大損失。

對於按金及其他應收款項(主要包括租金按金、水電費及管理費按金)，已參考交易對手有關違約率及財務狀況的歷史資料評估信貸質素。鑒於該等交易對手並無違約歷史，目標集團預計信貸風險不會顯著增加。

對於存放於銀行及金融機構的存款，所有銀行結餘和銀行存款均存放在信貸風險較低、信譽良好的領先金融機構。該等交易對手並無違約歷史。

### 流動資金風險

在流動資金風險的管理中，目標集團監控並維持目標集團管理層認為足以為目標集團營運提供資金並減輕現金流量波動影響的現金及現金等值項目水平。目標集團通過採用預計現金流量分析來管理流動資金風險，以預測付款及收款的時間和金額。

### 資本管理

目標集團的主要資本管理目的是保障其持續營運的能力，同時為股東帶來最大回報，並維持最佳的資本結構。為維持最佳的資本結構，目標集團可通過向股東派付股息來調整其資本結構。

目標集團透過淨債務與總權益比率監控資本結構，淨債務為銀行貸款減現金及銀行結餘。

目標集團於營業紀錄期的淨債務與總權益比率如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年	二零二二年	二零二三年
淨債務與總權益比率	<u>82.21%</u>	<u>100.83%</u>	<u>207.83%</u>

淨債務與總權益比率由二零二一年十二月三十一日的約82.21%增至二零二二年十二月三十一日的約100.83%，主要由於(i)於二零二二財政年度派發股息2.000億港元；及(ii)由於二零二二財政年度實施COVID-19的限制措施時對巴士服務的需求減少，導致年內虧損約2.066億港元。

其後，淨債務與總權益比率由二零二二年十二月三十一日的約100.83%增至二零二三年十二月三十一日的約207.83%，主要由於(i)於二零二三財政年度償還4.000億港元的遞延付款，作為就二零二零年收購事項應付予新創建服務的剩餘代價的一部分；(ii)於二零二三財政年度派發股息2.500億港元；及(iii)於二零二三財政年度，年內全面虧損總額約1.632億港元。

儘管仍處於虧損狀態，但目標集團的年內虧損已從二零二二財政年度的約2.066億港元收窄至二零二三財政年度的約7,360萬港元，目標集團於二零二二財政年度的經營虧損約為2.053億港元，而於二零二三財政年度的經營溢利約為1.167億港元，主要是由於COVID-19疫情得到控制後，香港經濟回暖，COVID-19相關限制措施放寬使得客流量大幅上升約22.9%，由二零二二財政年度的約2.765億人次增至二零二三財政年度的約3.397億人次。

### 無重大不利變動

目標公司董事確認，直至最後可行日期，自二零二三年十二月三十一日(目標集團會計報告申報期末)以來，目標集團的財務或經營狀況並無任何重大不利變動，及自二零二三年十二月三十一日起並無事件對本通函附錄三所載目標集團之會計師報告呈列的資料造成重大影響。

## 本公司控股股東

於最後可行日期，戴先生於已發行股份中擁有約69.92%權益，並為本公司控股股東。

誠如「董事會函件 - 代價股份對股權結構之影響」一節所載，在完成後，戴先生將於緊隨配發及發行代價股份後持有經擴大已發行股份的約65.32%權益。基於上文所述，於完成後戴先生仍將繼續為本公司控股股東。

## 獨立於本公司控股股東

董事認為，目標集團或能夠獨立經營其業務，且不會過分依賴控股股東集團（即戴先生及其緊密聯繫人），經考慮以下因素：

### 經營獨立性

於營業紀錄期內及直至最後可行日期，目標集團：

- (i) 沒有與控股股東集團共享任何業務營運、營運團隊、設施及設備；
- (ii) 擁有經營業務所需的專營權（包括合併專營權及城巴二零二三年（專營權二））、執照、許可證、批准及證書。有關進一步詳情，請參閱本附錄「5. 業務 - 專營權、執照及許可證」一節；
- (iii) 擁有自己的組織結構，其各職能／部門均設有特定的職責及職能；及
- (iv) 可以獨立接觸其客戶（主要為巴士乘客及廣告業務客戶）、供應商及分包商。

因此，董事認為目標集團能夠獨立於控股股東集團經營。

### 管理獨立性

本公司執行董事兼行政總裁楊冬先生為BTHL及匯達交通各自的董事(作為本公司的委任人)。

此外，獨立非執行董事鍾澤文先生為匯達交通董事會副主席、城巴及新巴各自的董事。獨立非執行董事李偉強先生為城巴及新巴各自的董事。

於最後可行日期，除上文所披露外，目標集團與本公司的董事或核心管理團隊成員不存在重疊。有關目標集團核心管理團隊的詳情，請參閱本附錄「6.核心管理團隊」一節。

董事認為，目標集團的核心管理團隊能夠獨立於控股股東集團履行其管理職務，乃由於(a)目標集團的日常營運由獨立的核心管理團隊開展；(b)楊冬先生並無於目標集團擔任任何執行職務，亦不參與目標集團的日常營運；及(c)鍾澤文先生及李偉強先生於本公司之董事職位均屬非執行性質，因此彼等於目標集團及本集團之角色並無重疊。

### 財務獨立性

於營業紀錄期內及直至最後可行日期，目標集團有自身的內部控制、會計及財務管理系統、財務部門，並根據其業務需要作出財務決策。於最後可行日期，目標集團並無欠控股股東集團之未償還貸款，且控股股東集團亦無就目標集團之任何融資或貸款提供任何抵押或擔保。

本公司認為於完成後，目標集團將能夠通過其經營現金流量、外部銀行及信貸融資而獨立地為其業務提供資金，無需本公司控股股東的信貸支持。

經考慮上述因素，董事認為目標集團於完成後不會對本公司控股股東產生財務依賴。

## 本集團之財務資料

本集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度各年的經審核綜合財務資料於本公司在香港交易及結算所有限公司網站(www.hkexnews.hk)及本公司網站(www.hansenergy.com)所刊發的下列年報中披露：

- 本集團之二零二一財政年度經審核綜合財務報表在二零二一年年報中第103至219頁披露。亦請參閱下列二零二一年年報的鏈接：

[www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0425/2022042501068\\_c.pdf](http://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2022/0425/2022042501068_c.pdf)

- 本集團之二零二二財政年度經審核綜合財務報表在二零二二年年報中第117至231頁披露。亦請參閱下列二零二二年年報的鏈接：

[www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0427/2023042701765\\_c.pdf](http://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2023/0427/2023042701765_c.pdf)

- 本集團之二零二三財政年度經審核綜合財務報表在二零二三年年報中第118至231頁披露。亦請參閱下列二零二三年年報的鏈接：

[www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0327/2024032700695\\_c.pdf](http://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0327/2024032700695_c.pdf)

## 經擴大集團的債務聲明

於二零二四年四月三十日(即就本債務聲明而言的最後可行日期)營業時間結束時，經擴大集團的債務如下：

### 借貸

於二零二四年四月三十日(即就本經擴大集團債務聲明而言印刷本通函前的最後可行日期)營業時間結束時，經擴大集團的借貸總額約為26.14億港元，包括有抵押有擔保銀行貸款約16.42億港元、有抵押無擔保銀行貸款約6.0億港元，及應付予非控股股東及一名董事的無抵押無擔保款項約7,100萬港元，以及應付予新創建服務的無抵押無擔保遞延付款約3.01億港元。

於二零二四年四月三十日，經擴大集團的銀行貸款約22.42億港元由賬面值約74.78億港元的於若干附屬公司的投資、賬面值約3.61億港元的若干物業、廠房及設備、賬面值約1.52億港元的若干租賃土地權益及持作自用的樓宇、賬面值約42.41億港元的若干

貿易及其他應收款項(包括經擴大集團內集團公司之間應收款項)、賬面值約2.21億港元的若干現金及銀行結餘以及賬面值1.50億港元的受限制銀行結餘所抵押。

於二零二四年四月三十日營業時間結束時，經擴大集團的租賃負債約為13.19億港元。

### 聲明

除前述者外，以及不計集團內公司間負債和一般應付款項外，經擴大集團於二零二四年四月三十日營業時間結束時並無任何未償還銀行透支、貸款、債務證券、借貸或其他類似債務、承兌負債或承兌信貸、債權證、按揭、押記、融資租賃、租購承諾(有擔保、無擔保、有抵押或無抵押)、擔保或其他重大或然負債。據董事作出一切合理查詢後所深知，自二零二四年四月三十日至最後可行日期，本集團的債務或或然負債並無重大變動。

### 營運資金

經考慮收購事項的影響及相關資金需求的成功安排後，經擴大集團可用的財務資源，包括內部產生的資金、現有銀行結餘及現金、可用的銀行信貸及其他信貸，董事經適當及審慎查詢後認為，倘無不可預見的情況，經擴大集團自本通函日期起計至少未來十二個月內有足夠營運資金應付其目前所需。

### 無重大不利變動

於最後可行日期，據董事所知，本集團之財務或經營狀況自二零二三年十二月三十一日(即本集團最近期刊發經審核綜合財務報表的結算日)以來並無任何重大不利變動。

### 本集團的管理層討論及分析

本集團為能源行業之主要營運商，於華南地區提供石油及液體化學產品之綜合碼頭港口、貯存罐及倉儲物流服務，並於其自有港口及貯存罐區提供增值服務(「碼頭倉儲業務」、買賣油品及石化產品(「貿易業務」)及出租加油站(「其他業務」)。

下文載列本集團於二零二一財政年度、二零二二財政年度及二零二三財政年度各年的管理層討論及分析及其他資料。

## 二零二三財政年度

## 業務回顧

## (i) 碼頭倉儲業務

本集團擁有及經營一個液體產品碼頭，即由東洲國際經營的東洲石化庫。東洲石化庫位於中國廣東省東莞市沙田鎮虎門港區立沙島，土地及海域佔地總計超過830,000平方米，建有可容納介乎500至100,000載重噸的泊位，裝備94台油品及石化產品貯存罐，總庫容約為260,000立方米，其中180,000立方米用於汽油、柴油及貿易消費市場常見的類似石油產品。80,000立方米的貯存罐建作石化產品之用。本集團專注發掘市場潛力，利用東洲石化庫的碼頭閒置空間和空置土地，使旗下碼頭倉儲業務發展更為多元，藉此產生更多收入，將股東價值推至最高。於過往年度，本集團就東洲石化庫第二期發展項目與不同持份者進行商討，以改造現有碼頭及擬在約150,000平方米的空置土地上興建液化天然氣貯存罐及相關設施。本集團已向當地政府遞交申請，於二零二三年年報報告日期，申請審批工作仍在進行當中。

儘管二零二三年的轉輸量及灌桶數目有所下跌，然而東洲國際引入的新客戶促進了二零二三財政年度其他營運統計數字有所改善。本地泊岸船隻數目增加，連同接收貨物之貨車數目也上升。因此，庫區吞吐量及碼頭吞吐量相比二零二二財政年度分別增長43.4%及33.9%。於二零二三財政年度，油品及石化產品貯存罐的平均出租率為95.8%，較二零二二財政年度下跌1.7個百分點，下跌乃主要由於近年化工工廠的業務模式轉變，更傾向於生產下游產品並直接送遞至終端客戶。

## (ii) 貿易業務

本集團於中國(包括香港)經營油品及石化產品貿易，並與中海油、中石化及中化集團等大型能源企業建有長期合作關係。本集團貿易業務的策略是將客戶群擴大至加油站終端客戶，通過簽訂主要燃料供應協議，優先向加油站供應汽柴油，並向其提供品牌管理服務，從而提升貿易業務的單位利潤。憑藉與行業巨頭建立長期合作關係，並以主要燃料供應協議及品牌管理服務主打零售市場，本集團有能力實現長期增長及盈利。

鑒於過去數年COVID-19疫情對全球經濟造成影響，以及原油價格於二零二二年大幅波動，因此本集團於二零二二年採取更審慎的貿易戰略，包括減少訂立銷售合同數目，以應對該等外圍不穩因素。隨著二零二三年疫情限制措施放寬及全球經濟漸趨復甦，市場上對油品及石化產品的需求整體上升。本集團乘此大好勢頭，自二零二三年第二季起加速推進貿易業務。於二零二三財政年度，已訂立銷售合同數目及油品及石化產品銷量均較二零二二財政年度分別大幅增加1,320.7%及61.2%。

### *(iii) 其他業務*

本集團於中國增城擁有一所佔地約12,500平方米的加油站。其佔地面積、加油區配置、設備水平及建設標準等各方面，均達到當地旗艦級加油站的水準。自二零二零年四月開始營運以來，本集團一直在營運該加油站，自二零二一年八月起，透過簽署主要燃料供應協議及提供品牌管理服務，把該加油站出租予一名獨立第三方，以賺取租金收入。於二零二三年年報報告日期，「漢思能源」品牌旗下共有八家加油站，分佈於中國廣東省及廣西省各地。

### **業務展望**

展望二零二四年，本集團碼頭倉儲業務仍將保持高負荷運轉。貿易及加油站油品配送銷售業務，將加大與中海油集團、中化集團等央企以及廣東地方國企的合作。在控制經營風險的前提下，汽油、柴油和燃料油營運數量力爭達到25萬至30萬公噸。

### **財務回顧**

#### *收入及毛利率*

於二零二三財政年度，本集團的收入約為9.485億港元，較二零二二財政年度增加36.5%。增加的主要原因是貿易業務收入較二零二二財政年度增加46.7%。於二零二三財政年度，毛利約為8,920萬港元，較二零二二財政年度減少4.7%，毛利率為9.4%，按年減少4.1個百分點。儘管本集團收入有所增加，然而直接成本及經營費用增加幅度高於收入的增加，導致二零二三財政年度毛利及毛利率下跌。

### 直接成本及經營費用

於二零二三財政年度，本集團的直接成本及經營費用約為8.593億港元，較二零二二財政年度增加42.9%；當中油品和石化產品的存貨成本約為7.756億港元，佔直接成本及經營費用總額90.3%，並按年增加48.4%。直接成本及經營費用增幅主要歸因於二零二三財政年度存貨成本增加，這與二零二三財政年度銷售收入的增幅相符，以及二零二三財政年度經營費用增加，特別是東洲石化庫的維護成本增加所致。

### EBIT及EBITDA

於二零二三財政年度，本集團EBIT及EBITDA分別約為250萬港元及5,770萬港元，較二零二二財政年度減少95.6%及48.6%。減少的主要因為二零二三財政年度確認出售有限合夥公司權益虧損約3,940萬港元，以及經營費用和行政費用增加所致。

### 財務成本

於二零二三財政年度，財務成本主要來自本集團之未償還銀行貸款，金額約為3,170萬港元，較二零二二財政年度減少38.9%。減少的主要因為二零二三財政年度平均銀行貸款利率減少所致。

### 稅項

於二零二三財政年度，概無就香港利得稅計提撥備，因本集團就香港利得稅而言於該年度錄得虧損。於二零二三財政年度，本集團的中國附屬公司之適用稅率為25%。

### 每股基本及攤薄虧損

於二零二三財政年度，每股基本及攤薄虧損為0.91港仙。

### 流動資金、資本負債及資本結構

於二零二三年十二月三十一日，本集團的現金及銀行結餘總額約為3.749億港元。大部分資金以港元、人民幣及美元持有。

於二零二三年十二月三十一日，本集團的總資產約為19.570億港元，而流動資產淨值約為3.762億港元。本集團於二零二三年十二月三十一日的流動比率為2.38。

於二零二三年十二月三十一日，本集團有未償還銀行貸款約為5.640億港元。本集團於二零二三年十二月三十一日的權益總額約為12.331億港元。於二零二三年十二月三十一日，資本負債比率(即總負債除以總資產)為37.0%。本集團繼續考慮不同融資方法，以改善現有財務狀況及降低本集團的槓桿水平。

### 財務資源

於二零二三財政年度，本集團主要通過其業務營運滿足營運資金需求，並以銀行提供的融資撥付資金。

定息借貸包括租賃負債及銀行貸款，實際利率分別為2.6%–6.8%及4.1%–4.7%。

### 重要投資、重大收購及出售事項以及重大投資或資本資產的未來計劃

於二零二三年十二月三十一日，本集團重要投資包括非上市股本證券及金融資產，詳情載列如下。

#### 非上市股本證券

非上市股本證券乃佔BTHL(該公司從事投資控股)全部已發行BTHL股份的約15.56%。BTHL的主要附屬公司包括城巴(一家間接全資附屬公司)，城巴是現時合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)的持有人，主要在香港提供公共巴士服務。

於二零二三年十二月三十一日，本集團就持有的有關非上市股本證券約15.56%錄得公允值為7億港元。有關非上市股本證券的公允值佔本集團總資產的35.8%及佔本集團投資組合總公允值的100%。就表現而言，於二零二三財政年度，按公允值計入其他全面收益之投資於資產重估儲備中錄得公允值收益約6,200萬港元。於二零二三財政年度，從有關投資獲得股息分派約3,890萬港元。

#### 金融資產

金融資產指本集團認購Templewater I, L.P.的有限合夥公司權益，乃由資產管理人管理的非上市基金，其應用多元化投資策略，以達成各項投資目標，透過股權及股權相關證券的投資，主要投資於亞太區及歐洲的公司以及投資具有類似重點的投資組合基金。Templewater I, L.P.的主要業務為透過使用特殊目的實體或直接投資以進行投資，藉資本增值及投資收入獲得回報。

有限合夥公司權益指創豐國際持有的全部有限合夥公司權益，即認繳資本額2,000萬美元(包括(i)實繳資本額1,570萬美元及(ii)尚未出資的認繳資本430萬美元)及創豐國際的100%資本賬結餘(即上述實繳資本額)，以及創豐國際與有限合夥公司的普通合夥人Templewater I, G.P.於二零一九年三月二十六日訂立的認購協議所載與有限合夥公司有關的權利、所有權及權益。有關創豐國際認購有限合夥公司權益的詳情，載於本公司日期為二零一九年四月十二日及二零一九年五月十七日的公告。

於二零二三年十一月二十三日，創豐國際(作為轉讓人)與Chantilly TM Strategic Fund L.P.(作為承讓人)及Templewater I, G.P.訂立出讓契據，據此，創豐國際同意向Chantilly TM Strategic Fund L.P.出讓及轉讓，而Chantilly TM Strategic Fund L.P.同意承擔及接收創豐國際於有限合夥公司權益的所有權利、所有權及權益，代價約為1.296億港元(相當於16,570,822.38美元)，而Templewater I, G.P.已同意該等交易。交易於出讓契據日期完成。

於二零二三財政年度，出售虧損約3,940萬港元已計入損益，該虧損乃根據代價約1.296億港元減有限合夥公司權益的賬面值約1.690億港元計算，其賬面值包括本集團實繳資本總額約1.234億港元(相當於1,570萬美元)及截至出售日期止，已確認的累計公允值收益約5,860萬港元，並扣除於投資期內從有限合夥公司收取的分派金額約1,300萬港元。出售完成後，創豐國際不再擁有有限合夥公司的任何權益。有限合夥公司權益不再於本集團綜合財務報表中作為按公允值計入損益之金融資產入賬。

出售有限合夥公司權益之詳情載於本公司二零二三年十一月二十三日之公告。

除上文所披露外，於二零二三財政年度概無其他重要投資，亦無任何其他重大收購或出售事項。

### **匯率及價格波動風險及有關對沖**

本集團之現金及銀行結餘主要以港元、人民幣及美元持有。本集團之中國附屬公司之營運支出主要為人民幣，並常以人民幣收取收益。管理層認為本集團承受的匯率波動風險不大。油品價格受全球及國內大範圍因素的影響，其不受本集團所控制。上述價格波動可能對本集團構成有利或不利影響。然而，本集團主要以背對背買賣模式營運，並大力發展及開拓

建立加油站終端客戶(包括品牌加油站)，通過集中採購、零售和批發的方式，降低採購成本，利用市場價格波動獲得更高的收益，有助本集團提高對抗市場油價波動風險的能力。因此管理層認為本集團之匯率及價格風險不大，並認為毋須採用衍生工具進行對沖。

除上文所披露外，於二零二三財政年度概無其他重大匯率及價格風險。

### **僱員及薪酬政策**

於二零二三年十二月三十一日，本集團共有約174名僱員，其中145名僱員在庫區中任職。本集團根據行業慣例及個人表現和經驗支付僱員薪酬。本集團每年制定一份預算方案，訂明該年度總薪金及花紅計劃，藉以鼓勵本集團僱員竭盡所能，為本集團帶來最大的經濟利益。根據相關中國政府規例，本集團須為中國每名合資格僱員投購社會保險，包括但不限於退休、醫療、工人賠償及失業保險，以及房屋津貼。本集團希望藉著該等保險政策及員工福利，為每名合資格僱員提供合理福利。除基本薪酬外，董事會可以決定根據本集團及個人的表現向選定僱員授予酌情花紅或獎金(以現金或其他形式的實物)。本集團已採納購股權計劃及股份獎勵計劃，其中合資格參與者分別可獲授購股權以認購本公司的股份或獲授本公司股份獎勵。

### **購股權計劃**

根據於二零一二年十二月二十八日通過的普通決議案，本公司採納於二零二二年十二月二十七日屆滿的二零一二年購股權計劃。為了使本公司的購股權計劃得以延續，終止二零一二年購股權計劃及採納二零二二年購股權計劃已於二零二二年六月十五日獲股東批准。二零二二年購股權計劃將於二零三二年六月十四日屆滿。鑒於二零二三年一月一日生效的上市規則第17章的修訂，終止二零二二年購股權計劃及採納二零二三年購股權計劃已於二零二三年五月三十一日獲股東於股東大會上批准。二零二三年購股權計劃將自採納日期起十年有效，並將於二零三三年五月三十日屆滿。於二零二三財政年度，於二零一二年購股權計劃、二零二二年購股權計劃及二零二三年購股權計劃下，本公司並無授出、行使、使之失效或註銷購股權。

**股份獎勵計劃**

本公司於二零一九年四月十五日採納二零一九年股份獎勵計劃，該計劃將於二零二九年四月十四日屆滿。鑒於二零二三年一月一日生效的上市規則第17章的修訂，終止二零一九年股份獎勵計劃及採納二零二三年股份獎勵計劃於二零二三年五月三十一日獲股東於股東大會上批准。二零二三年股份獎勵計劃將自採納日期起十年有效。於二零二三年十二月三十一日，並無根據二零二三年股份獎勵計劃授出任何獎勵。

**集團資產抵押**

於二零二三年十二月三十一日，本集團之銀行貸款合共564,026,000港元，乃以本集團賬面淨值為326,072,000港元之若干物業、廠房及設備及賬面淨值153,579,000港元之持作自用之租賃土地及樓宇權益作抵押。本集團之銀行融資總額為574,443,000港元，其中564,026,000港元已動用。

**或然負債**

於二零二三年十二月三十一日，本集團並無重大或然負債。

**資本承擔**

於二零二三年十二月三十一日，本集團並無重大資本承擔。於二零二二年十二月三十一日，本集團就已訂約但未於財務報表撥備的資本開支涉及7,800萬港元的有限合夥公司權益。有限合夥公司的目的主要是透過股權及股權相關證券投資實現資本增值，投資對象主要是位於亞太區及歐洲的公司以及投資焦點相近的組合基金。

**結算日後的事項**

於二零二三年十二月三十一日後直至本通函發佈日期，本集團並無重大期後事項。

**末期股息**

董事不建議就二零二三財政年度派發任何末期股息。

## 二零二二財政年度

## 業務回顧

## (i) 碼頭倉儲業務

於二零二二財政年度，東洲石化庫的主要營運統計數字受到部分外來因素考驗，包括(i)中國政府自二零二一年六月起對部分油品及石化產品開徵消費稅；(ii)二零二二年初中國多個城市因疫情持續而短暫停工及封城；及(iii)二零二二年油價波幅較高，導致東洲石化庫部分客戶縮減產能及營運能力。因此，外地泊岸船隻總數、接收貨物的貨車數目及庫區吞吐量分別較二零二一財政年度減少27.4%、35.8%及20.9%。然而，油品及石化產品貯存罐的平均出租率於二零二二財政年度仍高達97.5%，較二零二一財政年度只微跌0.3個百分點。

## (ii) 貿易業務

疫情持續逾三年，對本集團的貿易業務造成若干影響。由於中國政府自二零二一年六月起對輕質循環油、混合芳烴、稀釋瀝青等成品油產品開徵消費稅，以及加強對成品油產品上下游流通環節的稅收監管，使市場價格愈加透明，南北價差收窄，此外二零二二年原油價格波幅較高，促使本集團減少不少銷售合同訂立的數目及銷量，將外部環境對貿易業務的不明朗因素降至最低。

於二零二二財政年度，已訂立的銷售合同與油品及石化產品銷量分別較二零二一財政年度下跌37.6%及74.1%。為提高單位利潤，本集團已採取積極措施，大力開拓及擴充客戶群至加油站終端客戶，這不但促進業務營運，發揮集中採購的優勢，降低採購成本，通過集中採購、零售及批發的方式獲得穩定利潤，而且有助提高抵禦市場風險的能力，利用市場價格波動獲得更高的收益。隨著疫情趨緩，本集團積極擴大客戶群及業務規模，並增加貿易活動量，以提升本集團利潤。

## (iii) 其他業務

於二零二一年八月，本集團透過簽署主要燃料供應協議及提供品牌管理服務，把中國增城加油站出租予一名獨立第三方，以賺取租金收入。於二零二二年年報報告日期，「漢思能源」品牌旗下共有九家加油站，分佈於中國廣東省及廣西省各地。

### 財務回顧

#### 收入及毛利率

於二零二二財政年度，本集團的收入約為6.949億港元，較二零二一財政年度下跌64.8%。下跌的主要原因是貿易業務收入減少69.6%。於二零二二財政年度，毛利約為9,360萬港元，較二零二一財政年度減少12.4%，但毛利率為13.5%，按年增加8.1個百分點。毛利下降的主要原因是二零二二財政年度貿易活動減少。然而，碼頭倉儲業務於二零二二財政年度嚴格執行成本控制，此舉使本集團二零二二財政年度整體毛利率有所提升。

#### 直接成本及經營費用

於二零二二財政年度，本集團的直接成本及經營費用約為6.012億港元，較二零二一財政年度減少67.8%；當中油品及石化產品的存貨成本約為5.228億港元，佔直接成本及經營費用總額87.0%。直接成本及經營費用的減少主要由於二零二二財政年度收入減少所致。

#### EBIT及EBITDA

於二零二二財政年度，本集團EBIT約為5,540萬港元，較二零二一財政年度增加18.3%。增加的主要原因來自(i)其他收入增加，其主要由於來自非上市股本證券股息收入約3,110萬港元，及(ii)本集團銷售及行政費用減少，其主要由於(a)以權益結算的股份支出減少約4,070萬港元，(b)折舊及攤銷減少約1,930萬港元及(c)二零二二財政年度撥回貿易及其他應收款項之虧損撥備400萬港元，而二零二一財政年度確認貿易及其他應收款項之虧損撥備1,370萬港元，其部分抵銷二零二二財政年度毛利的減少約1,320萬港元及確認按公允值計入損益的金融資產之公允值虧損淨額約810萬港元。撇除折舊及攤銷的減少，二零二二財政年度EBITDA錄得約1.123億港元，較二零二一財政年度減少8.7%。

#### 財務成本

於二零二二財政年度，財務成本主要來自本集團之未償還銀行貸款，金額約為5,190萬港元，較二零二一財政年度減少5.5%。減少的主要原因為於二零二二財政年度償還銀行貸款，令平均銀行貸款結餘減少所致。

### 稅項

於二零二二財政年度的香港利得稅撥備乃按二零二二財政年度的估計應課稅溢利的16.5%計算，惟本集團的一家附屬公司為兩級利得稅制下的合資格公司除外。於二零二二財政年度，本集團的中國附屬公司之適用稅率為25%。

### 每股基本及攤薄盈利

於二零二二財政年度，每股基本及攤薄盈利為0.01港仙。

### 流動資金、資本負債及資本結構

於二零二二年十二月三十一日，本集團的現金及銀行結餘總額約為1.623億港元。大部分資金以港元、人民幣及美元持有。

於二零二二年十二月三十一日，本集團的總資產約為19.767億港元，而流動資產淨值約為2.353億港元。本集團於二零二二年十二月三十一日的流動比率為1.73。

於二零二二年十二月三十一日，本集團有未償還銀行貸款約為5.848億港元。本集團於二零二二年十二月三十一日的權益總額約為12.070億港元。於二零二二年十二月三十一日，資產負債比率（即總負債除以總資產）為38.9%。

### 財務資源

於二零二二財政年度，本集團主要通過其業務營運滿足營運資金需求，並以銀行提供的融資撥付資金。

定息借貸包括租賃負債及銀行貸款，實際利率分別為2.6%–6.8%及5.4%–7.5%。

### 重要投資、重大收購及出售事項以及重大投資或資本資產的未來計劃

於二零二二年十二月三十一日，本集團重要投資包括非上市股本證券及金融資產，詳情載列如下。

#### 非上市股本證券

緊隨二零二一年收購事項完成後，於二零二二年十二月三十一日，非上市股本證券佔BTHL全部股份的15.56%。

於二零二二年十二月三十一日，本集團就持有BTHL股份約15.56%錄得公允值6.38億港元。有關非上市股本證券的公允值佔本集團總資產的32.3%及佔本集團投資組合的總公允

值83.8%。就表現而言，於二零二二財政年度按公允值計入其他全面收益之投資於資產重估儲備中錄得公允值虧損1.4億港元。於二零二二財政年度，從有關投資獲得股息分派約3,110萬港元。

### 金融資產

金融資產指本集團認購Templewater I, L.P.的有限合夥公司權益。有關進一步詳情，請參閱上文「二零二三財政年度 – 金融資產」一節。

於二零二二年十二月三十一日，本集團向Templewater I, L.P.注資合共約7,800萬港元（相當於約1,000萬美元），而本集團對Templewater I, L.P.最高資本承擔為1.56億港元（相當於2,000萬美元），資本承擔總額約1.87億美元，本集團就此持有該等金融資產權益約10.7%。於二零二二年十二月三十一日，本集團錄得有關投資公允值為1.233億港元。金融資產的公允值超逾有關投資的購入成本，佔本集團總資產的6.2%及佔本集團投資組合的總公允值16.2%。

於二零二二財政年度，本集團並無向Templewater I, L.P.作任何投資（包括顧問費）。就表現而言，該金融資產的公允值虧損淨額為810萬港元，於二零二二財政年度損益中確認。於二零二二財政年度，從該投資中所得款為1,300萬港元。

於二零二二年十二月三十一日，有限合夥公司權益的認購尚未完成。

除上文所披露外，於二零二二財政年度概無其他重要投資，亦無任何其他重大收購或出售事項。

### 匯率及價格波動風險及有關對沖

除上文「二零二三財政年度 – 匯率及價格波動風險及有關對沖」一節所披露外，於二零二二財政年度概無其他重大匯率及價格風險。

### 僱員及薪酬政策

於二零二二年十二月三十一日，本集團共有約172名僱員，其中146名在庫區中任職。有關本集團薪酬政策的詳情請參閱上文「二零二三財政年度 – 僱員及薪酬政策」一節。

**購股權計劃**

於二零二二財政年度，於二零一二年購股權計劃下，本公司並無授出購股權，相關承授人使3,500,000份購股權失效，無註銷購股權及概無購股權由相關承授人行使。

於二零二二年購股權計劃下，本公司並無授出、行使、使之失效或註銷購股權。

**股份獎勵計劃**

於二零二二年一月六日，受託人以總代價約3,241,000港元在市場上購入合共20,000,000股股份，以供股份獎勵計劃之用。於二零二二年十二月三十一日，並無根據二零一九年股份獎勵計劃授出任何獎勵。

**集團資產抵押**

於二零二二年十二月三十一日，本集團之銀行貸款合共584,839,000港元，乃以本集團賬面淨值為287,897,000港元之若干物業、廠房及設備及賬面淨值為160,447,000港元之持有作自用之租賃土地及樓宇權益作抵押。本集團之銀行融資總額為808,236,000港元，其中584,839,000港元已動用。

**或然負債**

於二零二二年十二月三十一日，本集團並無重大或然負債。

**資本承擔**

於二零二二年十二月三十一日，本集團就已訂約但未於財務報表撥備之資本開支涉及有限合夥公司權益7,800萬港元。

有關進一步詳情，請參閱二零二二年年報財務報表所載「32 資本承擔」一節。

**結算日後的事項**

於二零二二年十二月三十一日後，本集團已償還銀行貸款584,191,000港元以及取得新的銀行融資額為683,978,000港元。

**末期股息**

董事不建議就二零二二財政年度派發任何末期股息。

## 二零二一財政年度

## 業務回顧

## (i) 碼頭倉儲業務

東洲石化庫於二零二一財政年度的主要營運統計數字有所下跌，主要受到(i)部份油品及石化產品徵收消費稅的影響；及(ii)客戶搬遷廠房所帶來的壓力。儘管本集團在二零二一年初引進若干優質的本地國有企業新客戶，該等企業以貯存成品油及裝卸貨船為主，帶動本地泊岸船隻數量較二零二零財政年度增加53.5%，但中國政府在二零二一財政年度開始對部分產品徵收消費稅，導致接收貨物的貨車數量減少。再加上若干客戶計劃搬遷廠房及縮減生產，使本集團的整體轉輸量及庫區吞吐量分別較二零二零財政年度減少58.7%及11.7%。於二零二一財政年度，油品及石化產品貯存罐的平均出租率為97.8%，較二零二零財政年度微降0.7個百分點。

## (ii) 貿易業務

於二零二一財政年度，中國政府對輕質循環油、混合芳烴、稀釋瀝青等部分成品油產品開始徵收消費稅，導致本集團拓展的輕質循環油貿易業務受阻。加上中國政府加強對成品油產品上下游流通環節的稅收監管，使市場價格愈加透明，南北價差收縮，令上海迪友實業有限公司(本公司的間接附屬公司，主要從事本集團自二零一九年十二月起收購的貿易業務)於二零二一財政年度減少不少背靠背訂單，導致二零二一財政年度訂立的銷售合同數目及銷量分別減少超過25%及50%。為提高單位利潤以及減少消費稅對銷量的影響，本集團改變經營策略，大力開拓及發展加油站終端客戶，這不但有利於營運業務發揮集中採購的優勢，降低採購成本，通過集中採購、零售及批發的方式獲得穩定的利潤，而且有助提高市場抗風險能力，利用市場價格波動獲得更高的收益。除此之外，本集團積極拓展進口貿易，帶動本集團香港附屬公司的貿易業務。於二零二一財政年度，本集團共簽訂93份銷售合同，總銷量約為447,000公噸。

*(iii) 其他業務*

於二零二一年八月，本集團透過簽訂主要燃料供應協議及提供品牌管理服務，把中國增城加油站出租予一名獨立第三方，以賺取租金收入。於二零二一年年報報告日期，「漢思能源」品牌旗下共有八家加油站，分佈於中國廣東省及廣西省各地。

**財務回顧***收入及毛利率*

於二零二一財政年度，本集團的收入約為19.724億港元，較二零二零財政年度下跌20.5%。下跌主要由於貿易業務收入較二零二零財政年度下跌22.1%。於二零二一財政年度，貿易業務的總收入為17.911億港元，佔本集團總收入的90.8%。於二零二一財政年度，毛利約為1.044億港元，較二零二零財政年度增加57.3%，毛利率為5.3%，按年增加2.6個百分點。增長的原因乃主要由於毛利率較高的加油站終端客戶的貿易活動增加所致。

*直接成本及經營費用*

於二零二一財政年度，本集團的直接成本及經營費用約為18.679億港元，較二零二零財政年度減少22.7%；當中油品及石化產品的存貨成本約為17.595億港元，佔直接成本及經營費用總額94.2%。直接成本及經營費用的減少與二零二一財政年度收入的減少相符。

**EBIT及EBITDA**

於二零二一財政年度，本集團EBIT約為4,680萬港元，較二零二零財政年度增加304.9%。增加主要由於按公允值計入損益的金融資產之公允值收益淨額增加約7,340萬港元及毛利增加約3,800萬港元，抵銷了貿易及其他應收款項之虧損撥備增加約1,370萬港元及權益結算的股份支付費用增加約5,600萬港元。由於EBIT增加，於二零二一財政年度EBITDA亦增加至1.23億港元，較二零二零財政年度增加43.3%。

*財務成本*

於二零二一財政年度，財務成本主要來自本集團之未償還銀行貸款，金額約為5,490萬港元，較二零二零財政年度增加10.1%。增長的主要因為二零二一財政年度銀行平均貸款利率的提高及人民幣平均匯率較二零二零財政年度有所升值。

### 稅項

於二零二一財政年度的香港利得稅撥備乃按二零二一財政年度的估計應課稅溢利的16.5%計算，惟本集團的一家附屬公司為兩級利得稅制下的合資格公司除外。於二零二一財政年度，本集團的中國附屬公司之適用稅率為25%。

### 每股基本及攤薄虧損

於二零二一財政年度，每股基本及攤薄虧損為0.41港仙。

### 流動資金、資本負債及資本結構

於二零二一年十二月三十一日，本集團的現金及銀行結餘總額約為1.182億港元。大部分資金以港元、人民幣及美元持有。

於二零二一年十二月三十一日，本集團的總資產約為22.867億港元，而流動資產淨值約為3.543億港元。本集團於二零二一年十二月三十一日的流動比率為2.02。

於二零二一年十二月三十一日，本集團有未償還銀行貸款約為7.682億港元。本集團於二零二一年十二月三十一日的權益總額約為13.524億港元。於二零二一年十二月三十一日的資本負債比率（即總負債除以總資產）為40.9%。

### 財務資源

於二零二一財政年度，本集團主要通過其業務營運滿足營運資金需求，並以銀行提供的融資撥付資金。

定息借貸包括租賃負債及銀行貸款，實際利率分別為1.7%–6.8%及6.5%–7.0%。

### 重要投資、重大收購及出售事項以及重大投資或資本資產的未來計劃

於二零二一年十二月三十一日，本集團重要投資包括非上市股本證券及金融資產，詳情載列如下。

#### 非上市股本證券

有關進一步詳情，請參閱本通函「附錄一 – 有關目標集團之資料 – 4. 歷史及發展 – 企業發展 – 目標公司（即BTHL）」一節及本公司日期為二零二一年十二月三日及二零二二年三月二十八日的公告。

### 金融資產

金融資產指本集團認購Templewater I, L.P.的有限合夥公司權益。有關進一步詳情，請參閱上文「二零二三財政年度 – 金融資產」一節。

於二零二一年十二月三十一日，本集團向Templewater I, L.P.注資合共約7,800萬港元（相當於約1,000萬美元），而本集團對Templewater I, L.P.最高資本承擔為1.56億港元（相當於2,000萬美元），資本承擔總額約1.87億美元，本集團就此持有該等金融資產權益約10.7%。於二零二一年十二月三十一日，本集團錄得有關投資公允值為1.444億港元。金融資產的公允值超逾有關投資的購入成本，佔本集團總資產的6.3%及佔本集團投資組合的總公允值17.7%。

於二零二一財政年度，本集團向Templewater I, L.P.進一步投資約2,500萬港元（包括顧問費）。就表現而言，該金融資產的公允值收益為7,000萬港元，於二零二一財政年度損益中確認。於二零二一財政年度，從該投資中所得款為20萬港元。

於二零二一年十二月三十一日，有限合夥公司權益的認購尚未完成。

除上文所披露外，於二零二一財政年度概無其他重要投資，亦無任何其他重大收購或出售事項。

### 匯率及價格波動風險及有關對沖

除上文「二零二三財政年度 – 匯率及價格波動風險及有關對沖」一節所披露外，於二零二一財政年度概無其他重大匯率及價格風險。

### 僱員及薪酬政策

於二零二一年十二月三十一日，本集團一共約有230名僱員，其中187名在庫區中任職。有關本集團薪酬政策的詳情請參閱上文「二零二三財政年度 – 僱員及薪酬政策」一節。

### 購股權計劃

於二零二一財政年度，於二零一二年購股權計劃下，本公司已授出639,427,600份購股權並註銷3,000,000份購股權，本公司並無購股權由相關承授人行使及使之失效。

### 股份獎勵計劃

於二零二一年十二月三十一日，並無根據二零一九年股份獎勵計劃授出任何獎勵。

**集團資產抵押**

於二零二一年十二月三十一日，本集團之銀行融資額度合共768,175,000港元，乃以本集團賬面淨值為332,032,000港元之若干物業、廠房及設備及賬面淨值為180,384,000港元之持有作自用之租賃土地及樓宇權益作抵押。本集團之銀行融資為928,325,000港元，其中768,175,000港元已動用。

**或然負債**

於二零二一年十二月三十一日，本集團並無重大或然負債。

**資本承擔**

於二零二一年十二月三十一日，本集團就已訂約但未於財務報表撥備之資本開支涉及有限合夥公司權益7,800萬港元及BTHL的股份1.06億港元。

有關進一步詳情，請參閱二零二一年年報財務報表所載「32 資本承擔」一節。

**結算日後的事項**

於二零二一年十二月三十一日後，受託人於二零二二年一月六日在市場上購買總數20,000,000股股份，總代價約為3,234,000港元，以供二零一九年股份獎勵計劃之用。

於二零二二年三月二十八日，本集團完成1.06億港元的第二批認購BTHL的211股非上市股本證券。

有關進一步詳情，請參閱二零二一年年報財務報表所載「36 結算日後的非調整事件」一節。

**末期股息**

董事不建議就二零二一財政年度派發任何末期股息。

以下為本公司申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)發出的報告全文(載於第III-1至III-73頁)，以供載入本通函。



## 致漢思能源有限公司董事有關BRAVO TRANSPORT HOLDINGS LIMITED及其附屬公司過往財務資料的會計師報告

### 緒言

吾等就第III-5至III-73頁所載Bravo Transport Holdings Limited(「目標公司」)及其附屬公司(統稱「目標集團」)的過往財務資料出具報告，當中包括目標集團於二零二一年十二月三十一日、二零二二年十二月三十一日及二零二三年十二月三十一日的綜合財務狀況表，截至二零二一年十二月三十一日、二零二二年十二月三十一日及二零二三年十二月三十一日止各年度(「相關期間」)的綜合損益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，以及重要會計政策資料及其他解釋資料(統稱「過往財務資料」)。第III-5至III-13頁所載的過往財務資料構成本報告的組成部分，乃為載入漢思能源有限公司(「貴公司」)日期為二零二四年六月二十一日有關收購目標公司54.44%股權的通函(「通函」)而編製。

### 董事就過往財務資料須承擔的責任

貴公司董事負責根據過往財務資料附註1所載的編製及呈列基準編製真實而中肯的過往財務資料。

第III-4頁所界定的目標集團相關財務報表(過往財務資料以此為基準)由目標公司董事編製。目標公司董事負責根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港財務報告準則(「香港財務報告準則」)編製真實而中肯的相關財務報表，並落實目標公司董事認為編製相關財務報表必要的內部控制，以使相關財務報表不存在由於欺詐或錯誤而導致的重大錯誤陳述。

### 申報會計師之責任

吾等的責任是對過往財務資料發表意見，並將吾等的意見向閣下報告。吾等已按照香港會計師公會頒佈的《香港投資通函呈報準則》第200號「投資通函內就過往財務資料出具之會計師報告」執行吾等的工作。該準則要求吾等遵守道德規範，並規劃及執行工作以對過往財務資料是否不存在任何重大錯誤陳述獲取合理保證。

吾等的工作涉及執执行程序以獲取有關過往財務資料所載金額及披露的證據。所選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估由於欺詐或錯誤而導致過往財務資料存在重大錯誤陳述的風險。在評估該等風險時，申報會計師考慮與該實體根據過往財務資料附註1所載編製及呈列基準編製真實而中肯的過往財務資料相關的內部控制，以設計在有關情況下適當的程序，但目的並非對該實體內部控制的有效性發表意見。吾等的工作亦包括評價董事所採用會計政策的恰當性及作出會計估計的合理性，以及評價過往財務資料的整體列報方式。

吾等相信，吾等所獲得的證據能充足及適當地為吾等的意見提供基礎。

### 意見

吾等認為，就會計師報告而言，過往財務資料已根據過往財務資料附註1所載的編製及呈列基準，真實而中肯地反映目標集團於二零二一年十二月三十一日、二零二二年十二月三十一日及二零二三年十二月三十一日的財務狀況，以及目標集團於相關期間的財務表現及現金流量。

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則須呈報事項

調整

於編製過往財務資料時，概無對第III-4頁所界定的相關財務報表作出調整。

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

二零二四年六月二十一日

### 過往財務資料

下文所載為構成本會計師報告一部分的過往財務資料。

編製過往財務資料所依據的目標集團於相關期間的綜合財務報表(「**相關財務報表**」)已由畢馬威會計師事務所依照與目標公司訂立的委聘的個別條款，根據香港會計師公會頒佈的《香港審核準則》進行審核。

過往財務資料以港元呈列，及除另有指明外，所有數值均約整至最接近的千位(千元)。

## 綜合損益表

	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
收入	6	2,838,572	2,538,395	3,399,509
其他收入	6	<u>166,137</u>	<u>410,842</u>	<u>90,788</u>
		<u>3,004,709</u>	<u>2,949,237</u>	<u>3,490,297</u>
營運成本				
員工成本	11	(1,720,577)	(1,669,579)	(1,787,631)
燃油		(203,549)	(308,303)	(450,247)
維修及維護		(165,583)	(166,145)	(217,354)
保險		(125,868)	(98,085)	(89,490)
折舊		(495,585)	(468,688)	(326,770)
隧道費及專營巴士豁免隧道費基金		(242,803)	(208,163)	(214,942)
其他費用		<u>(201,649)</u>	<u>(235,623)</u>	<u>(287,185)</u>
		<u>(3,155,614)</u>	<u>(3,154,586)</u>	<u>(3,373,619)</u>
經營(虧損)/溢利	7	(150,905)	(205,349)	116,678
財務成本	8	<u>(95,376)</u>	<u>(80,899)</u>	<u>(180,152)</u>
除所得稅前虧損		(246,281)	(286,248)	(63,474)
所得稅抵免/(開支)	9	<u>25,662</u>	<u>79,666</u>	<u>(10,154)</u>
年內虧損		<u>(220,619)</u>	<u>(206,582)</u>	<u>(73,628)</u>

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

## 綜合全面收益表

	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>全面虧損</b>				
年內虧損		<u>(220,619)</u>	<u>(206,582)</u>	<u>(73,628)</u>
<b>其他全面收益／(虧損)</b>				
<b>將不會重列至損益的項目</b>				
重估長期服務金費用	21(b)	1,562	51,477	(1,895)
按公允值計入其他全面收益 (「按公允值計入其他全面收益」)				
之金融資產之公允值變動	18	<u>192,140</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
		<u>193,702</u>	<u>51,477</u>	<u>(1,895)</u>
<b>其後可能重列至損益的項目</b>				
現金流量對沖：				
公允值變動		138,796	189,511	(21,162)
轉入綜合損益表		8,011	(33,655)	(66,611)
有關現金流量對沖的所得稅		<u>(19,049)</u>	<u>(18,509)</u>	<u>95</u>
		<u>127,758</u>	<u>137,347</u>	<u>(87,678)</u>
<b>年內其他全面收益／(虧損)</b>		<u>321,460</u>	<u>188,824</u>	<u>(89,573)</u>
<b>年內總全面收益／(虧損)</b>		<u>100,841</u>	<u>(17,758)</u>	<u>(163,201)</u>

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

## 綜合財務狀況表

	附註	於十二月三十一日		
		二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>資產</b>				
<b>非流動資產</b>				
物業、廠房及設備	14	3,284,788	2,922,841	2,699,855
使用權資產	16	272,237	3,727	1,287,745
衍生金融資產	23(a)	15,131	45,816	655
受限制銀行結餘	26	—	—	150,000
		<u>3,572,156</u>	<u>2,972,384</u>	<u>4,138,255</u>
<b>流動資產</b>				
存貨	19	44,715	47,956	50,648
應收款項、預付款項及按金	20	242,180	444,311	313,840
衍生金融資產	23(a)	33,150	57,974	9,563
即期所得稅資產		99	—	—
現金及現金等值項目	29(b)	<u>505,255</u>	<u>298,810</u>	<u>342,263</u>
		<u>825,399</u>	<u>849,051</u>	<u>716,314</u>
持作出售資產	18	<u>460,000</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
<b>總資產</b>		<u><u>4,857,555</u></u>	<u><u>3,821,435</u></u>	<u><u>4,854,569</u></u>
<b>權益</b>				
<b>資本及儲備</b>				
股本	25	1,384,481	1,384,481	1,384,481
虧絀		<u>(18,985)</u>	<u>(355,695)</u>	<u>(769,395)</u>
<b>總權益</b>		<u><u>1,365,496</u></u>	<u><u>1,028,786</u></u>	<u><u>615,086</u></u>

	附註	於十二月三十一日		
		二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>負債</b>				
<b>非流動負債</b>				
銀行貸款	26	1,571,173	1,248,333	1,711,559
撥備	21	1,207	40,581	44,639
遞延所得稅負債	24	238,805	149,861	139,591
遞延收入		14,052	7,661	5,120
租賃負債	16	147,652	1,377	1,206,070
遞延付款	28	<u>657,066</u>	<u>326,050</u>	<u>185,933</u>
		<u>2,629,955</u>	<u>1,773,863</u>	<u>3,292,912</u>
<b>流動負債</b>				
銀行貸款	26	56,715	87,840	59,060
應付款項及應計費用	21	478,215	380,879	461,131
撥備	21	122,384	114,521	107,705
衍生金融負債	23(b)	4,573	–	–
遞延收入		6,469	6,392	1,126
合約負債	22	73,347	70,830	72,749
租賃負債	16	118,682	9,474	112,759
遞延付款	28	–	348,373	112,713
即期所得稅負債		<u>1,719</u>	<u>477</u>	<u>19,328</u>
		<u>862,104</u>	<u>1,018,786</u>	<u>946,571</u>
<b>總負債</b>		<u>3,492,059</u>	<u>2,792,649</u>	<u>4,239,483</u>
<b>總權益及負債</b>		<u>4,857,555</u>	<u>3,821,435</u>	<u>4,854,569</u>

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

## 綜合權益變動表

	股本 千港元	對沖儲備 千港元	重估儲備 千港元	按公允值計入 其他全面收益之 金融資產重估儲備 千港元	累計虧損 千港元	虧絀 千港元	總權益 千港元
於二零二一年一月一日	1,384,481	4,794	20,204	-	(62,222)	(37,224)	1,347,257
全面虧損							
- 年內虧損	-	-	-	-	(220,619)	(220,619)	(220,619)
其他全面收益							
- 重估長期服務金費用	-	-	1,562	-	-	1,562	1,562
- 現金流量對沖之收益淨額	-	127,758	-	-	-	127,758	127,758
- 按公允值計入其他全面 收益之金融資產之 公允值變動	-	-	-	192,140	-	192,140	192,140
	-	127,758	1,562	192,140	-	321,460	321,460
年內總全面收益/(虧損)	-	127,758	1,562	192,140	(220,619)	100,841	100,841
重新分類現金流量對沖儲備 (至存貨)	-	(82,602)	-	-	-	(82,602)	(82,602)
於二零二一年十二月三十一日	1,384,481	49,950	21,766	192,140	(282,841)	(18,985)	1,365,496

	股本 千港元	對沖儲備 千港元	重估儲備 千港元	按公允值計入 其他全面收益之 金融資產重估儲備 千港元	累計虧損 千港元	虧絀 千港元	總權益 千港元
於二零二二年一月一日	1,384,481	49,950	21,766	192,140	(282,841)	(18,985)	1,365,496
全面虧損							
– 年內虧損	–	–	–	–	(206,582)	(206,582)	(206,582)
其他全面收益							
– 重估長期服務金費用	–	–	51,477	–	–	51,477	51,477
– 現金流量對沖之收益淨額	–	137,347	–	–	–	137,347	137,347
	–	137,347	51,477	–	–	188,824	188,824
年內總全面收益／(虧損)	–	137,347	51,477	–	(206,582)	(17,758)	(17,758)
出售按公允值計入其他全面收益 之金融資產後轉入累計虧損	–	–	–	(192,140)	192,140	–	–
重新分類現金流量對沖儲備 (至存貨)	–	(118,952)	–	–	–	(118,952)	(118,952)
已付股息(附註10)	–	–	–	–	(200,000)	(200,000)	(200,000)
於二零二二年十二月三十一日	1,384,481	68,345	73,243	–	(497,283)	(355,695)	1,028,786

	股本 千港元	對沖儲備 千港元	重估儲備 千港元	累計虧損 千港元	虧絀 千港元	總權益 千港元
於二零二三年一月一日	1,384,481	68,345	73,243	(497,283)	(355,695)	1,028,786
全面虧損						
– 年內虧損	–	–	–	(73,628)	(73,628)	(73,628)
其他全面虧損						
– 重估長期服務金費用	–	–	(1,895)	–	(1,895)	(1,895)
– 現金流量對沖之虧損淨額	–	(87,678)	–	–	(87,678)	(87,678)
	–	(87,678)	(1,895)	–	(89,573)	(89,573)
年內總全面虧損	–	(87,678)	(1,895)	(73,628)	(163,201)	(163,201)
重新分類現金流量對沖儲備 (至存貨)	–	(499)	–	–	(499)	(499)
已付股息(附註10)	–	–	–	(250,000)	(250,000)	(250,000)
於二零二三年十二月三十一日	1,384,481	(19,832)	71,348	(820,911)	(769,395)	615,086

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

## 綜合現金流量表

	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>經營活動的現金流量</b>				
經營活動所得／(所用)的現金淨額	29(a)	270,779	(70,502)	564,029
(已繳)／已退回香港利得稅		(587)	99	(1,380)
<b>經營活動所得／(所用)的現金淨額</b>		<u>270,192</u>	<u>(70,403)</u>	<u>562,649</u>
<b>投資活動的現金流量</b>				
添置物業、廠房及設備		(190,576)	(115,733)	(38,556)
添置物業、廠房及設備之政府補助		89,021	63,870	18,408
出售物業、廠房及設備		738	37	4,786
出售按公允值計入其他全面收益之 金融資產		–	460,000	–
出售衍生金融資產		–	35,819	56,000
收購附屬公司所得之或然代價 (附註27)		164,411	–	–
已收股息		25,012	–	–
已收利息		194	3,319	11,687
<b>投資活動所得的現金淨額</b>		<u>88,800</u>	<u>447,312</u>	<u>52,325</u>

	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>融資活動的現金流量</b>				
提取銀行貸款	29(c)	105,000	150,000	871,750
償還銀行貸款	29(c)	(271,125)	(447,250)	(423,375)
貸款安排費付款	29(c)	–	–	(29,700)
租賃負債付款的資本部分	29(c)	(31,039)	(27,926)	(47,518)
租賃負債付款的利息部分	29(c)	(2,222)	(4,950)	(51,354)
銀行貸款利息付款	29(c)	(60,389)	(52,470)	(90,211)
其他借貸成本付款		(155)	(758)	(1,113)
已付股息		–	(200,000)	(250,000)
償還遞延付款	29(c)	–	–	(400,000)
受限制銀行結餘增加		–	–	(150,000)
<b>融資活動所用的現金淨額</b>		<u>(259,930)</u>	<u>(583,354)</u>	<u>(571,521)</u>
<b>現金及現金等值項目的</b>				
淨增加／(減少)		99,062	(206,445)	43,453
於年初的現金及現金等值項目		<u>406,193</u>	<u>505,255</u>	<u>298,810</u>
於年末的現金及現金等值項目	29(b)	<u>505,255</u>	<u>298,810</u>	<u>342,263</u>

隨附附註構成過往財務資料的一部分。

## 過往財務資料附註

### 1 過往財務資料的編製及呈列基準

目標公司為一家於二零二零年七月二十三日在英屬處女群島註冊成立的有限公司。

目標公司為一家投資控股公司。目標集團主要於香港從事提供公共巴士、旅遊相關及媒體服務。

目標公司由Templewater Bravo Holdings Limited(一家於英屬處女群島註冊成立的公司)、Glorify Group Limited(一家於英屬處女群島註冊成立的公司)及Ascendal Bravo Limited(一家於澤西島註冊成立的公司)聯合擁有。

過往財務資料乃根據香港會計師公會所頒佈的所有適用香港財務報告準則(包括所有適用個別香港財務報告準則、香港會計準則及詮釋)而編製。目標集團所採納的主要會計政策的進一步詳情載於附註2。

香港會計師公會已頒佈多項新訂及經修訂香港財務報告準則。就編製本過往財務資料而言，目標集團已貫徹採納整個相關期間的所有適用新訂及經修訂香港財務報告準則。

目標集團並無採納於相關期間已頒佈但尚未生效的任何新訂及經修訂會計準則及詮釋(載於附註36)。

過往財務資料亦遵守香港聯合交易所有限公司證券上市規則適用披露規定。

下文所載會計政策已於過往財務資料呈列的所有期間貫徹應用。

於二零二三年十二月三十一日，目標集團的流動負債淨值為230,257,000港元。董事已評估目標集團自本報告日期起十二個月內的現金流量預測值，認為目標集團將有足夠的營運資金來支付到期的債務並履行義務，以及維持自本報告日期起未來十二個月內的營運。因此，董事認為，目標集團將繼續持續經營。因此，董事以持續經營為基礎編製財務報表。

估計及相關假設會持續予以審閱。倘會計估計的修訂僅對作出修訂的期間產生影響，則有關修訂於該期間內確認，或倘修訂對現時及未來期間均產生影響，則會於作出該修訂期間及未來期間內確認。

### 2 主要會計政策

#### (a) 計量基準

過往財務資料以港元(「港元」)列示，並按歷史成本基準編製，惟附註2(i)、2(k)及2(h)分別所說明之按公允值列賬的衍生金融工具、持作出售資產及按公允值計入其他全面收益之金融資產除外。

**(b) 使用估計及判斷**

編製符合香港財務報告準則的過往財務資料需要使用若干關鍵估計，亦需要管理層在應用目標集團會計政策的過程中作出判斷。涉及高度判斷或高度複雜性的範疇，或涉及對過往財務資料作出重大假設及估計的範疇，在附註4中披露。

**(c) 集團會計處理****(i) 綜合入賬基準**

附屬公司由控制權轉移至目標集團當日起全面綜合入賬，並於控制權終止之日起停止綜合入賬。保留在前附屬公司的任何投資均按失去控制權之日的公允值確認。

目標集團採用收購會計法將所有業務合併入賬，而不論是否已收購股本工具或其他資產。收購一家附屬公司轉讓之代價包括：

- 所轉讓資產之公允值，
- 被收購業務前擁有人所產生之負債，
- 目標集團發行之股權，
- 或然代價安排產生之任何資產或負債公允值，及
- 於附屬公司任何已存在權益之公允值。

除少數特殊情況外，於業務合併收購之可識別資產以及承擔之負債及或然負債，初步按收購日期之公允值計量。目標集團按逐項收購基準確認被收購實體任何非控股權益，以公允值或以非控股權益應佔被收購實體可識別資產淨值之比例計量。

收購相關成本於產生時支銷。

- 所轉讓代價；
- 被收購實體之任何非控股權益金額；及
- 任何先前於被收購實體之股本權益於收購日期之公允值

超出所收購可識別資產淨值公允值之差額，乃入賬列作商譽。倘該等金額低於所收購業務可識別資產淨值之公允值，則其差額直接於損益表內確認為議價購買。

倘任何部分現金代價的結算遞延，則日後應付金額會折現至匯兌日期的現值。所用折現率為實體的遞增借貸利率，即根據可比較條款及條件可向獨立財務機構取得的類似借貸的利率。或然代價分類為權益或金融負債。分類為金融負債之金額隨後按公允值重新計量，而公允值變動則於損益表內確認。

集團內公司之間的交易、交易的結存及未變現收益或虧損會予以對銷。

按需要，可對過往財務資料進行調整，使得附屬公司的會計政策符合目標集團的會計政策。

#### **(ii) 附屬公司**

附屬公司指目標集團擁有控制權的實體（包括結構性實體）。當目標集團因參與該實體的營運而獲得或有權享有其可變回報，並能夠運用其對該實體的權力影響此等回報時，目標集團即對該實體擁有控制權。

於附屬公司的投資在目標公司的財務狀況表中按成本扣除減值虧損撥備予以列示。成本包括投資直接應佔的成本，及或然事項產生的代價。附屬公司的業績以來自附屬公司的股息收入的形式在目標公司損益表中入賬。

#### **(iii) 聯營公司**

聯營公司指除附屬公司及合資企業以外的公司，目標集團通過在董事會的代表對其行使重大影響。

目標集團於聯營公司的權益包括向聯營公司提供的貸款及墊款，其實質上構成了目標集團於聯營公司的部分權益。向聯營公司提供貸款及墊款是聯營公司各方之間為項目發展提供資金的一種商業安排形式，並被視為目標集團投資於相關項目的一種方式。

於聯營公司的投資以會計的權益法處理，最初按成本確認。目標集團於一家聯營公司的投資包括收購時識別的商譽（扣除任何累積減值虧損）。於聯營公司的權益亦包括長期權益，而其實質上構成了目標集團在該聯營公司的部分淨投資。

目標集團應佔收購後損益於綜合損益表內確認，應佔其他綜合收益的收購後變動於其他綜合收益確認，並就投資賬面價值作出相應調整。倘目標集團應佔聯營公司虧損相等於或超過其於聯營公司擁有之權益（包括任何其他無抵押應收款項），除非目標集團已產生法定或推定義務或已代表聯營公司支付款項，否則不予確認進一步虧損。

目標集團於各個報告日期決定是否有任何客觀證據顯示於聯營公司之投資已出現減值。倘有該等證據，目標集團將計算減值金額（即聯營公司之可收回金額與其賬面價值之差額），並將該金額於綜合損益表內確認。

目標集團與其聯營公司之間的上下游交易的溢利及虧損，在目標集團的過往財務資料中確認，但僅限於無關連投資者在聯營公司權益的數額。除非交易提供證據顯示所轉讓資產已減值，否則未變現虧損亦予以對銷。

**(d) 物業、廠房及設備**

物業、廠房及設備按歷史成本扣除累計折舊和減值虧損列賬。歷史成本包括收購該等項目直接引致的開支。

其後成本僅在很可能為目標集團帶來與該項目有關的未來經濟效益，而該項目的成本能可靠計量時，方會計入在資產的賬面值內或確認為一項獨立資產（若適用）。所有其他維修及維護成本在產生時於綜合損益表支銷。

物業、廠房及設備的折舊乃於其估計可使用年內按直線法分攤其成本至其剩餘價值計算：

樓宇	
– 車廠及服務場地	40至50年
– 其他樓宇	10年或土地租賃期（包括延期或更新期限）
– 內置公用設施	7至10年
車廠設施及租賃物業裝修	40至50年或土地租賃期
巴士（電動單層巴士除外）	自首次登記日起計12至20年
電動單層巴士	自首次登記日起計8年
其他汽車	4至15年
機器及設備	7至15年
傢具、固定裝置及設備	3至15年
電腦設備	3至10年

在建工程完成並在有關資產投入使用前不對在建工程計提折舊。已完工工程成本轉撥入物業、廠房及設備的適當類別，並開始計提折舊。

於每個報告期末，相關資產的剩餘價值及可使用年期均進行檢討，並在適當情況下進行調整。若資產的賬面值高於其估計可收回價值，其賬面值即時減至其可收回金額。

出售物業、廠房及設備之收益或虧損乃出售所得款項淨額與相關資產賬面金額之差額，並於綜合損益表入賬。

**(e) 存貨**

存貨包括零部件、燃油及庫存，乃按成本值與可變現淨值較低者列賬。成本採用先入先出法釐定。可變現淨值為在日常業務過程中的估計售價減去估計完成成本及估計銷售所需成本。

**(f) 應收款項及合約資產**

應收款項初步按公允值確認，其後採用實際利率法扣除減值撥備後按攤銷成本重新計量，除非由於應收款項無利息且無固定還款日期使得貼現影響不重大或者貼現不可計量。在此等情況下，應收款項按成本扣除減值撥備計量。

合約資產是換取轉讓給客戶的商品或服務的代價的權利。如果目標集團在客戶支付代價之前或在付款到期之前通過向客戶轉讓商品或服務進行履約，則對有條件的賺取的代價確認合約資產。合約資產或須進行減值評估，有關詳情載於金融資產減值的會計政策中。

**(g) 非金融資產減值**

須作折舊或攤銷的資產，在情況或環境變化下顯示賬面值可能無法收回時就作減值檢討。

減值虧損乃資產的賬面值超過其可收回金額。可收回金額為其公允值減處置成本及使用價值兩者中的較高者。為評估減值，資產可按具有獨立可識別現金流量(現金產生單位)之最低水平組合。

減值損失於確認時在綜合損益表中確認。若減值損失(與商譽相關損失除外)在後續期間減少，且該減少客觀上與減值確認後出現的事件相關，則之前已確認的減值損失可在綜合損益表撥回。

**(h) 其他金融資產****(i) 分類**

目標集團按以下計量類別對金融資產進行分類：

- 後續以公允值計量(且其變動計入其他全面收益(「其他全面收益」)或損益)的金融資產；及
- 以攤銷成本計量的金融資產。

該分類取決於實體管理金融資產的業務模式以及現金流量的合約條款。

對於以公允值計量的金融資產，其收益和虧損計入損益或其他全面收益。

對於非交易性的股本工具投資，其將取決於目標集團在初始確認時是否作出不可撤銷的選擇而將其指定為按公允值計入其他全面收益入賬。

僅當管理該等資產的業務模式發生變化時，目標集團才對債權投資進行重新分類。

**(ii) 確認和終止確認**

常規方式購買及出售的金融資產於交易日確認。交易日是指目標集團承諾購買或出售資產的日期。

僅當從金融資產收取現金流量的合約權利已屆滿或目標集團已轉讓金融資產，或目標集團已將金融資產擁有權的絕大部分風險及回報轉移予另一實體時，目標集團會終止確認金融資產。倘目標集團既無轉移亦無保留擁有權的絕大部分風險及回報，並繼續控制獲轉讓資產，目標集團會繼續按其持續涉及的程度確認該資產，並確認相關負債。倘目標集團保留獲轉讓金融資產的擁有權的絕大部分風險及回報，目標集團則繼續確認金融資產，另會就收到的所得款項確認有抵押借貸。

**(iii) 計量**

對於按公允值計入其他全面收益之金融資產，在初始確認時，目標集團以其公允值加上可直接歸屬於獲得該項金融資產的交易費用計量該資產。對於按公允值計入損益（「按公允值計入損益」）的金融資產，目標集團則以其公允值計量，並在損益內支銷交易費用。

對於包含嵌入式衍生工具的金融資產，目標集團對整個合約考慮其現金流量是否僅代表對本金和利息的支付。

**債務工具**

債務工具的后續計量取決於目標集團管理該資產的業務模式以及該資產的現金流量特徵。目標集團將債務工具分為以下三種計量類別：

- 以攤銷成本計量：對於持有以收取合約現金流量的資產，如果合約現金流量僅代表對本金和利息的支付，則該資產以攤銷成本計量。該等金融資產的利息收入以實際利率法計算，計入其他收入。終止確認時產生的收益或虧損直接計入損益，並列示在其他收入或其他費用中。減值損失作為單獨的項目在綜合損益表中列示。
- 按公允值計入其他全面收益：對於持有以收取合約現金流量及出售金融資產的資產，如果該資產的現金流量僅代表對本金和利息的支付，則該資產按公允值計入其他全面收益計量。除確認減值收益或虧損、利息收入以及匯兌收益和虧損計入損益外，賬面價值的變動計入其他全面收益。該等金融資產終止確認時，之前計入其他全面收益的累計收益或虧損從權益重新分類至損益中，並計入其他收入或其他費用。該等金融資產的利息收入用實際利率法計算，計入其他收入。匯兌收益和虧損在其他收入或其他費用中列示，減值開支作為單獨的項目在綜合損益表中列示。
- 按公允值計入損益：不符合以攤銷成本計量或按公允值計入其他全面收益標準的資產，均按公允值計入損益計量。對於後續按公允值計入損益計量的債務投資，其收益或虧損計入損益，並於產生期間以淨值在其他收入或其他費用中列示。

### 股本工具

目標集團以公允值對所有股本投資進行後續計量。如果目標集團管理層選擇將股本投資的公允值收益和虧損計入其他全面收益，則在終止確認該項投資後，不會將公允值收益和虧損重新分類至損益。對於股息，當目標集團確立收取股息的權利時，該等投資的股息會繼續作為收入而計入損益。

對於按公允值計入損益的金融資產，其公允值變動列示於綜合損益表的其他收入或其他費用(如適用)。對於按公允值計入其他全面收益計量的股本投資，其減值損失(以及減值損失撥回)不與其他公允值變動分開列報。

#### (iv) 減值

對於以攤銷成本計量和按公允值計入其他全面收益的債務工具，目標集團就其預期信用損失作出前瞻性評估。減值方法取決於其信貸風險是否顯著增加。

對於應收款項及合約資產，目標集團採用香港財務報告準則第9號允許的簡化方法，在初始確認時確認應收款項的預期全期損失，詳見附註3(a)(iv)。應收款項及合約資產的預期信用損失採用撥備矩陣計算，當中使用的撥備率以其過往觀察所得違約率為基準，並就當前及前瞻性資料作出調整。

其他應收款項、按金及銀行存款的減值按12個月預期信用損失或全期預期信用損失計量，視乎信貸風險自初始確認以來有否顯著增加而定。倘應收款項的信貸風險自初始確認以來顯著增加，則按全期預期信用損失計量減值。

#### (i) 衍生金融工具

衍生工具初始以衍生工具合約簽訂日的公允值確認，其後按其公允值重新計量。確認所產生的收益或虧損的方法取決於該衍生工具是否指定作對沖工具，如指定為對沖工具，則取決於其所對沖項目的性質。

當衍生工具符合對沖會計，目標集團將衍生工具指定為(i)公允值對沖：對沖已確認資產或負債的公允值或承諾；或(ii)現金流量對沖：對沖與已確認資產和負債或極有可能出現的預測交易的現金流量相關的特定風險。

作為對沖用途的各項衍生工具的公允值在附註23中披露。股東權益中的目標集團對沖儲備變動見綜合權益變動表。

#### (i) 現金流量對沖

被指定並符合資格作為現金流量對沖的衍生工具的公允值變動的有效部分直接於權益中確認為其他全面收益。與無效部分有關的收益或虧損即時在綜合損益表內確認。

權益中的累計金額在被對沖項目影響損益的期間內轉撥入綜合損益表。當被對沖的預測交易導致一項非金融資產或一項非金融負債的確認，之前在權益中確認的相關收益和虧損自權益中撥出，並列入該資產成本的初始計量中。

當一項對沖工具到期或售出或終止後，或當對沖不再符合對沖會計的條件時，當時權益內的任何累計遞延收益或虧損及遞延對沖成本會保留在權益內，直至預測交易發生為止。當預測交易預期不會再出現時，在權益中呈報的累計收益或虧損及遞延對沖成本即時重新分類至綜合損益表。

**(ii) 不符合對沖會計的衍生工具**

不符合對沖會計的衍生工具在公允值變動時即時在綜合損益表內確認。

**(j) 現金及現金等值項目**

現金及現金等值項目包括庫存現金、持有的銀行通知存款及原到期日為三個月或以內的其他短期高流通投資。

**(k) 持作出售資產**

如果一項資產的賬面值將主要通過出售交易收回，並且出售被認為是高度可能，則該資產分類為持作出售。如果其賬面值將主要通過出售交易而非持續使用收回，則按賬面值及公允值減處置成本後的較低者列賬。

**(l) 撥備**

倘目標集團須就已發生的事件承擔法定或推定責任，因而很有可能需要資源流出以履行該責任，並在能可靠估算有關款項的情況下，會確認為撥備。對未來經營虧損則不會確認撥備。

如有多項類似責任出現時，在釐定其需流出資源以清償責任的可能性，則可根據責任的類別作整體考慮。即使在同一責任類別所包含的任何一個項目相關的資源流出的可能性很低，仍須確認撥備。

若貨幣時間價值重大，則撥備須按照預計用於履行責任資源的現值列賬。

**(m) 應付款項及應計費用**

應付款項及應計費用呈列為流動負債，除非付款並非於報告期後12個月內到期。其最初按其公允值確認，其後使用實際利率法按攤銷成本計量。

**(n) 合約負債**

當客戶支付代價或按合約規定支付代價且金額已到期時，合約負債(而非應付款項)會於目標集團確認相關收入前確認。就與客戶的單一合約而言，呈列為合約資產淨值或合約負債淨額。就多份合約而言，非相關合約的合約資產及合約負債並非按淨額基準呈列。

**(o) 租賃**

於租賃資產可供目標集團使用之日便會確認租賃為使用權資產及其相應負債。每期租金均按負債及財務成本分配。財務成本於租賃期內計入損益，以令每期餘下的負債結餘達至固定的週期利率。使用權資產乃按資產可使用年期及租期(以較短者為準)以直線法折舊。

租賃產生的資產及負債按現值初始計量。租賃負債包括以下租賃付款的淨現值：

- 固定付款(包括實質固定付款)減任何應收租賃激勵；
- 以指數或利率為基準的可變租賃付款；
- 承租人根據剩餘價值擔保預期應付的款項；
- 購買選擇權的行使價(若承租人合理確定行使該選擇權)；及
- 終止租賃的罰款(若租賃期反映承租人行使該選擇權)。

租賃付款採用租賃所隱含的利率貼現。倘若無法釐定該利率，則使用承租人的增量借款利率，即承租人在類似經濟環境中以類似條款及條件借入所需資金以獲得相近價值資產而須支付的利率。

使用權資產按成本計量，包括以下項目：

- 租賃負債的初始計量金額；
- 於開始日期或之前支付的任何租賃付款減去獲得的租賃激勵；
- 任何初始直接成本；及
- 修復成本。

與短期租賃及低價值資產租賃相關的付款於綜合損益表中按直線法確認為開支。短期租賃指租賃期為12個月或以內的租賃。低價值資產指5,000美元(相當於約39,000港元)或以下的資產。

某些租賃包含與產生的銷售額或淨溢利掛鈎的可變支付條款。取決於銷售額或淨溢利的可變租賃付款在觸發該等付款的條件發生當期在損益中確認。大部分租賃為固定付款。

目標集團已採用一個可選的實際權宜法，允許承租人選擇不評估與COVID-19相關的租金寬減是否為租賃修改。採用這一選擇的承租人可按照不屬於租賃修改的同一方式來核算合資格的租金寬減。該實際權宜法僅適用於COVID-19疫情直接引致的租金寬減，且僅在滿足以下所有條件的情況下適用：a) 租賃付款的變化導致修訂後的租賃代價與緊接該變化之前的租賃代價基本相同或更少；b) 任何租賃付款的減少僅影響二零二二年六月三十日或之前到期的付款；及c) 租賃的其他條款及條件並無實質變化。採用實際權宜法的承租人應將COVID-19疫情直接造成的租金寬減的影響確認為授出時綜合損益表中的其他收入。

目標集團已對所有合資格的與COVID-19相關的租金寬減採用實際權宜法。於二零二二年六月三十日後到期的與COVID-19相關的租金寬減，將採用租賃修改以重新計量使用權資產及租賃負債。租賃修改產生的任何收益或虧損均於綜合損益表中確認。

**(p) 僱員福利**

**(i) 僱員休假權利**

僱員的年假於僱員有權享有該等權利時確認。目標集團為僱員於報告期末就提供服務所享有的年假而產生的估計負債作出撥備。僱員的病假及產假乃於休假時方予確認。

**(ii) 應享花紅**

當目標集團因僱員提供服務而承擔現有法定或推定責任，且有關責任能可靠地估計時，預計花紅支付成本確認為負債。

**(iii) 退休福利**

目標集團設有多項供全體僱員參與之界定供款退休計劃。該等計劃之資產與目標集團資產分開管理，並由獨立管理基金持有。

供款在應付時確認為僱員福利開支。

**(iv) 長期服務金**

於香港《僱傭條例》規定的若干情況下，長期服務金須於終止僱傭關係時向僱員支付。目標集團之長期服務金負債採用預計單位給付成本法貼現計算以釐定現值，並根據目標集團設定供款計劃歸屬於僱員之福利予以扣減。

根據經驗調整產生的精算收益及虧損以及精算假設的變動，在產生期間於其他全面收益中之權益支銷或記入。

即期及過往服務成本立即計入綜合損益表。

**(q) 所得稅**

期內所得稅包括即期所得稅以及遞延稅項資產及負債之變動。所得稅在綜合損益表中確認，除非與直接在權益中確認的項目有關，在這種情況下，所得稅在權益中確認。

即期所得稅根據目標集團營運及產生應課稅收入的司法管轄區於報告期末已頒佈或實質頒佈的稅務法例計算。即期所得稅是按期內應課稅所得計算的預期應付稅項，加上以往期間應付稅項的任何調整。

遞延所得稅利用負債法就用作財務報告用途的資產與負債的賬面值與用作稅項用途的金額的暫時性差額悉數撥備。然而，若遞延所得稅來自在交易（不包括業務合併）中對資產或負債的初始確認，而不影響會計或應課稅損益，且不會產生相等的應課稅及可扣稅暫時性差額，則不予列賬。遞延所得稅採用在報告期末前已頒佈或實質頒佈，並在有關的遞延所得稅資產實現或遞延所得稅負債結算時預期將會適用的稅率（及法例）釐定。

遞延所得稅資產只會在未來應課稅溢利可能用作抵銷結轉之稅項虧損時予以確認。

遞延所得稅就於附屬公司的投資所產生的暫時差額而撥備，惟目標集團可以控制撥回的暫時性差額時以及暫時性差額可能不會於可預見未來撥回的遞延所得稅負債除外。

當有法定可執行權力將即期稅項資產與即期稅務負債抵銷，且有意向以淨額基準結算所得稅結存時，則可將遞延所得稅資產與負債互相抵銷。

**(r) 政府補助**

政府補助於能夠合理地保證目標集團將會符合所有附帶條件且可收取時予以確認。不符合附帶條件的政府補助僅於綜合財務狀況表內作為遞延收入入賬。

若補助的附帶條件得到滿足且補助與資產有關，則補助將從遞延收入中扣除，並在相關資產的預期使用年內系統地記入綜合損益表，或從資產賬面金額中扣除，並通過減少折舊費用計入綜合損益表。若補助與費用項目有關，其將從遞延收入中扣除，並於其所要補償的成本在支出期間內系統地確認為收入。

**(s) 收入及其他收入確認**

收入包括目標集團日常業務過程中已收或應收代價的公允值。收入按扣除折讓及折扣後列賬。

目標集團的收入及其他收入按以下基準確認：

**來自客戶合約之收入**

- (i) 票價收入及巴士租賃收入於一段時間內確認，乃因為客戶同時收取及使用目標集團所提供的利益。
- (ii) 來自客戶的廣告收入於廣告或商業廣告出現於公眾面前時一段時間內確認。所授予廣告許可證的廣告收入按相關協議於一段時間內及按應計基準確認。
- (iii) 司機租賃收入於提供服務時於一段時間內確認。
- (iv) 加油收入於提供服務的某一時間點確認。

**來自其他來源之收入**

- (v) 租金收入按照租賃條款確認。
- (vi) 非上市投資的股息收入在確立收取股息的權利時確認。
- (vii) 利息收入採用實際利率法按時間比例確認。

**(t) 外幣匯兌**

**(i) 功能及呈列貨幣**

目標集團各實體之過往財務資料所列項目均採用有關實體營運所在地的主要經濟環境的貨幣（「功能貨幣」），即港元計算。

本過往財務資料以港元呈列，港元為目標集團的呈列貨幣。

**(ii) 交易及結存**

外幣交易採用交易日的匯率兌換為功能貨幣。除了符合在權益中遞延入賬的現金流量對沖外，結算此等交易產生的外匯損益以及將外幣計值的貨幣資產和負債以期末匯率折算產生的外匯損益於綜合損益表中確認。

**(iii) 集團公司**

目標集團旗下所有實體的功能貨幣倘有別於呈列貨幣(當中沒有高度通貨膨脹經濟的貨幣)，其業績及財務狀況須按以下方法兌換為呈列貨幣：

- (1) 各財務狀況表所列的資產及負債按報告期末的收市匯率換算；
- (2) 各損益表內的收入和費用按平均匯率換算(除非此匯率並不代表交易日期匯率的累計影響的合理約數；在此情況下，收支按交易日期的匯率換算)；及
- (3) 一切因此而產生的匯兌差額均確認為權益的一個獨立部分。

**(u) 借貸**

借貸按公允值(並扣除產生的交易費用)初始確認。借貸其後按攤銷成本列賬；所得款項(扣除交易費用)與贖回價值之間的任何差額利用實際利率法於借貸期內於綜合損益表中確認。

倘目標集團於報告期末無權延遲償還負債至報告期末後最少十二個月，借貸則分類為流動負債。

**(v) 借貸成本**

借貸成本於其產生期間於綜合損益表中確認。

**(w) 股息分派**

當目標公司股東或董事(倘適用)批准分派股息時，將於批准期間確認為負債。

**(x) 關聯方**

(a) 倘符合下列一項，該人士或其親屬即為與目標集團有關連：

- (i) 控制或共同控制目標集團；
- (ii) 對目標集團有重大影響力；或
- (iii) 為目標集團或目標集團母公司的主要管理層成員。

- (b) 倘符合下列任何條件，某實體即為與目標集團有關連：
- (i) 該實體與目標集團屬同一目標集團的成員公司(即各母公司、附屬公司及同系附屬公司彼此之間有關連)。
  - (ii) 一家實體為另一實體的聯營公司或合營企業(或另一實體所屬集團旗下一家成員公司的聯營公司或合營企業)。
  - (iii) 兩家實體均為同一第三方的合營企業。
  - (iv) 一家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。
  - (v) 該實體為就目標集團或與目標集團有關連的實體的僱員福利而設的離職後福利計劃。
  - (vi) 該實體受(a)所識別人士控制或共同控制。
  - (vii) 於(a)(i)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)的主要管理層成員。
  - (viii) 該實體或所屬集團的任何成員公司向目標集團或向目標集團的母公司提供主要管理人員服務。

一名人士的親屬是指預期彼等在與實體的交易中可影響該人士或受該人士影響的家屬。

**(y) 分部報告**

於財務報表中呈報的營運分部及各分部項目金額乃自定期向目標集團最高行政管理人員提供，以分配目標集團各業務線及地理位置的資源，並評估各業務線及地理位置表現的財務資料中獲取。

個別重大營運分部不會因財務報告而進行總計，除非分部之間有相似的經濟特徵，在產品及服務性質、生產流程性質、客戶類型或類別、用於分銷產品或提供服務的方法及監管環境的性質方面相似則另作別論。個別非重大的營運分部倘符合上述大多數準則可予總計。

### 3 財務風險管理

#### (a) 財務風險因素

目標集團的營運及融資活動涉及多種財務風險：包括燃料價格風險、利率風險、外匯風險、信貸風險及流動資金風險。目標集團的整體風險管理計劃專注於財務市場及燃料市場的難預測性，並尋求盡量減低對目標集團財務表現的潛在不利影響。衍生金融工具僅用於減少或消除與目標集團負債相關的財務風險，不用於交易或投機目的。用於緩和上述財務風險之政策載述如下。

##### (i) 燃料價格風險

因巴士業務對燃料的需求量甚大，所以目標集團面臨燃料價格上行風險。當合約價對目標集團有利時，目標集團會採用燃料價格掉期及燃料價格認購權合約管理此項風險。於各報告期末燃料價格掉期及燃料價格認購權合約的公允值及詳情請參見附註23。

##### (ii) 利率風險

目標集團的利率風險來自於其計息銀行貸款。由於市場利率的變化，此類借款使目標集團面臨現金流量利率風險。

目標集團已訂立一份浮動至固定的利率掉期合約及利率封頂期權合約，以對沖計息銀行貸款產生的現金流量利率風險。其利率掉期合約及利率封頂期權合約的公允值及詳情請參見附註23。

##### (iii) 外匯風險

目標集團的外匯風險主要來自向海外供應商採購巴士和零部件，以目標集團實體的功能貨幣以外的外幣計價，包括英鎊、歐元及美元。鑒於目前的市場情況，於各報告期末，目標集團沒有使用任何衍生金融工具對沖外匯風險。然而，目標集團將繼續密切關注外匯走勢，並將考慮簽訂外匯遠期合約，以支付其主要的外幣付款承諾。

## 外匯風險敏感度分析

該分析乃假設於報告期末，以外幣計值之未償還資產／負債金額，於整個期間均未償還，而所有其他變量維持不變而編製。就此，假設港元與美元之間的聯繫匯率不會因美元兌其他貨幣的任何幣值變動而受到重大影響。就於報告期末有重大風險之其他外幣而言，採用500個基點之增減，因為其代表管理層對匯率合理可能變動之評估。

	於十二月三十一日					
	二零二一年		二零二二年		二零二三年	
	年內除所得		年內除所得		年內除所得	
	外幣匯率 增加／ (減少)	稅前虧損 增加／ (減少) 千港元	外幣匯率 增加／ (減少)	稅前虧損 增加／ (減少) 千港元	外幣匯率 增加／ (減少)	稅前虧損 增加／ (減少) 千港元
英鎊	5% (5%)	1,206 (1,206)	5% (5%)	200 (200)	5% (5%)	387 (387)
歐元	5% (5%)	158 (158)	5% (5%)	246 (246)	5% (5%)	177 (177)

## (iv) 信貸風險

信貸風險指交易對手無法支付到期款項之風險。信貸風險主要產生於目標集團持有的應收款項、合約資產、其他應收款項、按金、銀行存款及衍生金融工具。目標集團採用以下政策管理信貸風險：

除提供公共巴士服務外，管理層採用信貸政策以管理日常營運活動。提供的公共巴士服務以現金或以主要信用卡或八達通支付。目標集團通常只向具有良好信用歷史的旅遊相關及媒體服務客戶授予信用額度。必要時，目標集團將要求信用額超過特定數額之重大客戶提供銀行擔保或按金。信用期通常為一至四個月。目標集團將持續緊密監控所有應收款項，該等款項預計將於一年內收回。

目標集團應用香港財務報告準則第9號簡化方法計量預期信用損失，就應收款項及合約資產使用全期預期損失撥備。

在計算應收款項及合約資產的預期信用損失率時，目標集團已考慮過往的信用損失記錄，為按照共有信貸風險特點和逾期日數分組的不同類別應收款項及合約資產納入相關、當前及更為前瞻性的資料。於各報告日期會更新過往觀察所得違約率，並會分析前瞻性估計的變動。

#### 應收款項及合約資產之信貸風險

應收款項包括電子支付服務供應商的應收款項，並自發票日期起計T+1內到期。目標集團定期考慮旅遊相關及媒體服務客戶之財務狀況、過往記錄及其他因素，以對彼等進行信貸評估，亦定期檢討信貸限額運用情況。於相關期間並無發現嚴重超出信用限額之情況，管理層預期不會因該等交易對手未履約而產生任何重大虧損。目標集團應用簡化方法就香港財務報告準則第9號規定的預期信貸損失（「**預期信貸損失**」）計提撥備，該準則允許就所有應收款項及合約資產使用全期預期信貸損失撥備。為計量預期信貸損失，應收款項及合約資產已根據共同信貸風險特徵及逾期日數進行分類。預期信貸損失率乃根據以往付款歷史和過往信貸損失計算得出。過往虧損率已作出調整以反映影響電子支付服務供應商及客戶結算應收款項能力的宏觀經濟因素的當前及前瞻性資料。由於應收款項及合約資產並無出現重大違約記錄，故按集體基準計提的預期信貸損失撥備並不重大。就存在客觀證據顯示債務人面臨重大財務困難或進行清算的相關應收款項及合約資產而言，有關款項會單獨進行減值撥備評估。

#### 按金及其他應收款項之信貸風險

按金及其他應收款項主要為租金按金以及公用事業及管理費按金。按金及其他應收款項之信貸質素乃經參考過往有關違約率及交易對手財務狀況之資料後進行評估。鑒於該等交易對手並無違約記錄，目標公司董事認為預期信貸風險並無顯著增加，以及預期信貸損失僅限於12個月的預期信貸損失。因此，按金及其他應收款項的預期信貸損失率被評估為近乎無，且於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日並未計提撥備。

#### 銀行及金融機構存款之信貸風險

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，所有銀行結餘及銀行存款均存放於信譽良好之金融機構。這些金融機構有較低的信貸風險且具有領導地位及此等交易對手並無違約記錄。預期信貸損失率近乎為零，且於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日並未計提撥備。

#### (v) 流動資金風險

流動資金風險指目標集團無法滿足其到期的現時責任的風險。目標集團採用預計現金流量分析管理流動資金風險，以預測付款和收款的時間和金額。

下表根據綜合財務狀況表內的剩餘期限至合約到期日，按相關到期組別分析目標集團的金融負債：

	未貼現的合約現金流量				
	一年以內或 須按要求 償還	一年至兩年	兩年至五年	總計	賬面值
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>於二零二一年十二月三十一日</b>					
<b>非衍生金融負債</b>					
應付款項	46,338	-	-	46,338	46,338
應計費用	431,877	-	-	431,877	431,877
銀行貸款	114,613	136,035	1,567,654	1,818,302	1,627,888
租賃負債	126,104	62,488	91,432	280,024	266,334
遞延付款	-	355,000	355,000	710,000	657,066
總計	<u>718,932</u>	<u>553,523</u>	<u>2,014,086</u>	<u>3,286,541</u>	<u>3,029,503</u>
<b>衍生金融負債</b>					
以淨額結算的利率掉期合約					
- 流出	<u>4,573</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>4,573</u>	<u>4,573</u>
<b>於二零二二年十二月三十一日</b>					
<b>非衍生金融負債</b>					
應付款項	37,751	-	-	37,751	37,751
應計費用	343,128	-	-	343,128	343,128
銀行貸款	137,603	164,778	1,162,184	1,464,565	1,336,173
租賃負債	9,685	1,248	150	11,083	10,851
遞延付款	355,000	-	355,000	710,000	674,423
總計	<u>883,167</u>	<u>166,026</u>	<u>1,517,334</u>	<u>2,566,527</u>	<u>2,402,326</u>

	未貼現的合約現金流量					
	一年以內或 須按要求 償還	一年至兩年	兩年至五年	五年以上	總計	賬面值
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
於二零二三年十二月三十一日						
<b>非衍生金融負債</b>						
應付款項	55,032	-	-	-	55,032	55,032
應計費用	406,099	-	-	-	406,099	406,099
銀行貸款	201,727	196,190	2,016,659	-	2,414,576	1,770,619
租賃負債	208,937	198,914	594,131	838,459	1,840,441	1,318,829
遞延付款	115,000	195,000	-	-	310,000	298,646
總計	<u>986,795</u>	<u>590,104</u>	<u>2,610,790</u>	<u>838,459</u>	<u>5,026,148</u>	<u>3,849,225</u>

**(b) 資本管理**

目標集團的主要資本管理目的是為保障目標集團持續營運的能力以為股東帶來最大回報，並維持最佳的資本結構。

為維持最佳的資本結構，目標集團通過向股東支付股息來調整資本結構。

目標集團透過淨債務與總權益比率監控資本結構。此比率按照債務淨額除以總權益計算。淨債務為銀行貸款減現金及銀行結餘。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日的淨債務與總權益比率如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
銀行貸款	1,627,888	1,336,173	1,770,619
減：現金及銀行結餘	<u>(505,255)</u>	<u>(298,810)</u>	<u>(492,263)</u>
淨債務狀況	<u>1,122,633</u>	<u>1,037,363</u>	<u>1,278,356</u>
總權益	<u>1,365,496</u>	<u>1,028,786</u>	<u>615,086</u>
淨債務與總權益比率	<u>82.21%</u>	<u>100.83%</u>	<u>207.83%</u>

## (c) 公允值估計

目標集團金融工具的賬面值及公允值披露如下：

- (i) 非上市股本投資按公允值入賬，其公允值乃根據近期的其他成交價估算，倘市場交投疏落，則以估值技術估算。
- (ii) 衍生金融工具公允值的估計，乃按未來合約現金流量以目標集團相類似的衍生金融工具的可得現行市場利率或現行燃料價格貼現計算。
- (iii) 由於銀行結餘、應收款項、應付款項及短期借貸將於短期內到期，因此該等資產及負債的賬面值與其公允值相若。

綜合財務狀況表內的金融工具按下列公允值計量層級以公允值計量和披露：

第一級： 相同資產或負債於活躍市場的報價(未經調整)；

第二級： 除了第一級的報價外的資產和負債的可觀察參數(無論直接(即價格)或間接(即按價格推算)觀察到的參數)；以及

第三級： 並非基於可觀察市場資料的資產和負債參數(即不可觀察的參數)。

於二零二一年十二月三十一日，目標集團分別歸類為第二級及第三級的非上市股本投資和衍生金融工具及其公允值摘要如下：

	第二級 千港元	第三級 千港元	總計 千港元
<b>資產</b>			
持作出售資產			
按公允值計入其他全面收益之 金融資產之非上市股本投資	-	460,000	460,000
衍生金融工具			
燃料價格掉期合約	21,540	-	21,540
燃料價格認購權合約	11,610	-	11,610
利率掉期合約	15,131	-	15,131
	<u>48,281</u>	<u>460,000</u>	<u>508,281</u>
<b>負債</b>			
衍生金融工具			
利率掉期合約	4,573	-	4,573
	<u>4,573</u>	<u>-</u>	<u>4,573</u>

於二零二二年十二月三十一日，目標集團歸類為第二級的衍生金融工具及其公允值摘要如下：

	第二級 千港元
<b>資產</b>	
衍生金融工具	
燃料價格認購權合約	21,602
利率掉期合約	<u>82,188</u>
	<u><u>103,790</u></u>

於二零二三年十二月三十一日，目標集團歸類為第二級的衍生金融工具及其公允值摘要如下：

	第二級 千港元
<b>資產</b>	
衍生金融工具	
燃料價格認購權合約	8,016
利率封頂期權合約	<u>2,202</u>
	<u><u>10,218</u></u>

目標集團按公允值計入其他全面收益之金融資產之公允值歸類入第三級，乃根據市場法或收入法釐定。市場法的重大不可觀察輸入因素包括是否有可比公司及缺乏市場流通性折讓。就收入法而言，重大不可觀察輸入因素包括收入增長、終值、終端增率及貼現率。

層級內第三級之資產之公允值變動，列載於下文：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
年初	267,860	460,000	-
年內「按公允值計入其他全面收益之金融資產之公允值變動」而於其他全面收益確認之總收益	192,140	-	-
年內出售	<u>-</u>	<u>(460,000)</u>	<u>-</u>
年末	<u><u>460,000</u></u>	<u><u>-</u></u>	<u><u>-</u></u>

於相關期間內，各級之間並無任何轉撥。

#### 4 關鍵會計估算及判斷

在編製過往財務資料時，目標集團會作出若干估算及假設。估算和判斷會被持續評估，並根據其經驗和其他因素進行評價，包括在有關情況下相信對未來事件的合理預測。

編製本過往財務資料所採用的關鍵會計估算及判斷如下：

##### (a) 索償撥備

目標集團就巴士業務計提的索償撥備(附註21(b))是根據獨立專業精算師出具的精算估值報告計算得出。由於最終索償金額可能受未來外部事件影響，如法院對類似案件的裁決態度、影響賠償責任的法律以及索償人對解決索償的態度而可能改變，所以最終索償金額或會與估計有所偏離。撥備的任何增減，將會影響目標集團未來期間之經營成果。

##### (b) 購買價格的分配

目標集團業務合併的購買價格分配(附註27)需要釐定所收購可識別資產和所承擔負債的公允值，當中涉及管理層的判斷和估計，應使用不同的估值技術或假設，購買價格分配所產生的議價購買可能受到影響。

#### 5 分部資料

目標集團主要在香港從事提供公共巴士、旅遊相關及媒體服務。目標集團在其內部報告中並未區分不同分部的收入、成本及開支，而是按照性質整體呈報成本及開支。

目標集團的主要營運決策者(「主要營運決策者」)已確定為行政總裁，就分配資源及評估目標集團的整體表現作出決策時，會審閱綜合業績，因此，目標集團僅有一個可呈報分部。目標集團在內部報告中並未就市場或分部作出區分。由於目標集團的非流動資產均位於香港，且目標集團收入產生自香港，因此本報告並無呈列地區資料。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，概無與單一外部客戶進行交易產生的收入佔目標集團收入的10%或以上。

## 6 收入及其他收入

收入分析如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
收入			
票價收入	2,577,203	2,337,569	3,158,539
廣告收入(附註)	204,041	171,954	209,570
巴士租賃收入	18,071	18,506	22,395
租金收入	7,423	4,847	3,979
股息收入(附註18)	25,012	—	—
雜項	6,822	5,519	5,026
	<u>2,838,572</u>	<u>2,538,395</u>	<u>3,399,509</u>

附註：

截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度的廣告收入包括了分別為50,716,000港元、零港元及零港元的終止廣告協議後沒收的利益。

收入分析如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
來自客戶合約之外部收入：			
收入確認時間			
某時間點	3,148	1,928	1,174
隨著時間	2,802,989	2,531,620	3,394,356
來自其他來源之外部收入：			
租金收入	7,423	4,847	3,979
股息收入	25,012	—	—
	<u>2,838,572</u>	<u>2,538,395</u>	<u>3,399,509</u>

下表顯示於本報告期內已確認的與結轉合約負債有關的收入金額以及與去年已履行的履約義務有關的收入金額：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
已計入年初合約負債結餘的已確認收入			
廣告合約	<u>2,909</u>	<u>6,827</u>	<u>4,310</u>

## 未達成履約責任

下表顯示固定價格長期廣告合約帶來的未達成履約責任：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
於各報告期末仍有部分或全部未履約之長期廣告合約 獲分配的交易價格總額	67,091	66,520	66,520
按已確認收益分析：			
一年以內	17,694	23,828	37,127
一年至五年	49,397	42,692	29,393
	<u>67,091</u>	<u>66,520</u>	<u>66,520</u>

上表披露金額不包括受限可變代價。

誠如香港財務報告準則第15號允許，目標集團已選用實際權宜法，倘合約預計於訂約起計一年內確認收益，則不會就該類合約披露其餘履約責任（未履約或部分未履約）。

其他收入分析如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
其他收入			
確認政府補助收入 (附註(i))	8,164	319,694	8,292
租賃負債與COVID-19相關的租金寬減 (附註(ii))	92,863	1,010	-
違約金	13,065	-	-
銀行存款利息收入	882	3,648	12,332
匯兌收益淨額	-	3,892	356
政府特惠津貼	-	90	-
出售物業、廠房及設備之收益淨額	620	-	22
出售燃料價格認購權合約之收益	-	33,476	-
利率掉期合約已變現公允值收益	-	-	56,000
修改租賃之收益 (附註(ii)及(iii))	-	37,990	10
提取專營巴士豁免隧道費基金	34,080	-	-
雜項	16,463	11,042	13,776
	<u>166,137</u>	<u>410,842</u>	<u>90,788</u>

附註：

- (i) 於綜合損益表內確認的政府補助收入之性質及範圍如下：
- (a) 於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，香港特別行政區政府（「政府」）因應爆發COVID-19疫情為紓緩營運壓力而分別提供1,695,000港元、313,225,000港元及2,358,000港元的補貼，主要包括就燃料成本補貼、定期維修及維護成本補貼、專營及非專營巴士一次性補貼、「保就業」計劃及創造職位計劃的工資補貼。
- (b) 於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，政府就混合動力巴士和電動巴士而分別提供6,469,000港元、6,469,000港元及5,934,000港元的補助，並已按該等巴士的可使用年期於綜合損益表內確認。於總成本為59,240,000港元的三輛混合動力巴士及十輛電動巴士中，五輛電動巴士其總成本、賬面淨值及剩餘遞延收入分別為24,250,000港元、1,873,000港元及1,873,000港元，於獲得政府的同意後在二零二三年十月於其可使用年期結束前以總金額72,000港元自願出售。截至二零二三年十二月三十一日止年度期間，綜合損益表內並未確認相關出售的收益或虧損，乃由於倘該等補貼巴士於可使用年期內提前結束服務，則根據與政府訂立的補助協議的條款，出售事項的任何所得款項須將退回予政府。
- (ii) 於二零二二年六月三十日或之前到期的租賃負債與COVID-19相關的租金寬減，透過應用《香港財務報告準則第16號修訂本 – 與COVID-19相關的租金寬減》所規定的實際權宜法，選擇不將與COVID-19相關的租金寬減列為租賃修改，於授予時在綜合損益表確認為其他收入。由於實際權宜法不再適用於原定於二零二二年六月三十日後到期的與COVID-19相關的租金寬減，因此，原定於二零二二年六月三十日後到期的與COVID-19相關的租金寬減，透過重新計量使用權資產及租賃負債，入賬列為租賃修改。租賃修改產生的收益確認為綜合損益表中的其他收入。

短期租賃與COVID-19相關的租金寬減扣除了短期租賃的租金支出，於綜合損益表中作為開支扣除。

與COVID-19相關的租金寬減的利益由確認為收入項下的票價收入之政府長者優惠票價發還款項的減少所抵銷。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，就租賃負債於其他收入確認與COVID-19相關的租金寬減的金額分別為92,863,000港元、1,010,000港元及零港元。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，就租賃負債與COVID-19相關的租金寬減的相關租賃修改確認為收益的金額分別為零港元、22,547,000港元及零港元。

- (iii) 於二零二三年七月一日，目標公司之附屬公司，城巴有限公司(港島及過海巴士網絡專營權) (「城巴(專營權一)」)，與另一附屬公司新世界第一巴士服務有限公司的專營權合併為授予城巴有限公司的新專營權(即市區及新界巴士網絡專營權)，原所屬城巴(專營權一)的一處租賃土地，其租期因此由二零二六年六月三十日縮短至二零二三年六月三十日，即城巴有限公司的租賃土地範圍於截至二零二二年十二月三十一日止年度期間有所減少。租賃修改已獲採納以重新計量使用權資產及租賃負債。租賃修改產生的收益於綜合損益表的其他收入中確認。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，因縮短租期而確認為修改租賃之收益的金額分別為零港元、15,443,000港元及10,000港元。

## 7 經營(虧損)/溢利

經營(虧損)/溢利已扣除以下項目：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
核數師酬金	517	1,861	1,925
物業、廠房及設備的折舊(附註14)	384,717	388,732	255,286
使用權資產的折舊(附註16)	110,868	79,956	71,484
員工成本(附註11)	1,720,577	1,669,579	1,787,631
燃油(附註(i))	203,549	308,303	450,247
維修及維護	165,583	166,145	217,354
隧道費及專營巴士豁免隧道費基金(附註(ii))	242,803	208,163	214,942
短期租賃下的租金費用(附註16)	20,156	20,793	10,927
索償撥備(附註21(b))	49,535	29,837	29,575
出售物業、廠房及設備之虧損淨額	—	798	—
修訂遞延付款之虧損(附註28)	—	—	11,471

附註：

- (i) 於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，包括因燃料價格掉期合約及燃料價格認購權合約從對沖儲備轉出至存貨及遞延所得稅，其後轉出至損益的貸記款項分別為98,925,000港元、122,283,000港元及598,000港元。於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，亦包括分別為零港元、3,806,000港元及38,180,000港元的攤銷燃料價格認購權合約溢價。

- (ii) 政府宣佈，由二零一九年二月十七日起，所有專營巴士營辦商獲豁免繳付專營巴士使用政府收費隧道以及青馬和青沙管制區的隧道費，以紓緩加價壓力，並造福廣大市民。每間專營巴士營辦商均須向專營巴士豁免隧道費基金(「基金」)注入相等於所節省的隧道費的款項，該款項納入「隧道費及專營巴士豁免隧道費基金」及「應計費用」中，將於專營巴士營辦商申請增加車費時，經政府批准後，可用以緩減乘客須承擔的車費加幅，或用於運輸署署長所指示的其他用途。為減輕車費增幅而從基金提取的款項計入「票價收入」，而為減輕專營巴士營辦商因COVID-19疫情而產生的財政負擔，從基金提取的款項則確認為其他收入。

## 8 財務成本

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
銀行貸款利息(附註)	61,635	51,942	99,014
銀行貸款安排費攤銷	5,535	5,535	15,771
撥回遞延付款貼息	17,357	17,357	12,752
租賃負債利息(附註16)	10,608	4,950	51,354
其他借貸成本	241	1,115	1,261
	<u>95,376</u>	<u>80,899</u>	<u>180,152</u>

附註：

於截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，包括因利率掉期合約從對沖儲備轉出的金額分別為借記款項8,011,000港元、貸記款項5,703,000港元及貸記款項10,611,000港元。於截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，亦分別包括了為零港元、零港元及2,588,000港元的利率封頂期權合約的溢價攤銷。

## 9 所得稅(抵免)／開支

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
即期所得稅			
香港利得稅			
– 年內撥備	1,681	2,087	20,429
– 往年的超額撥備	–	–	(163)
	<u>1,681</u>	<u>2,087</u>	<u>20,266</u>
遞延所得稅(附註24)	<u>(27,343)</u>	<u>(81,753)</u>	<u>(10,112)</u>
所得稅(抵免)／開支	<u>(25,662)</u>	<u>(79,666)</u>	<u>10,154</u>

目標集團就除所得稅前虧損，與採用目標集團經營所在地所適用的香港利得稅稅率而產生的理論稅額的差額，載列如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
除所得稅前虧損	<u>(246,281)</u>	<u>(286,248)</u>	<u>(63,474)</u>
按香港利得稅稅率16.5%計算	(40,637)	(47,231)	(10,473)
毋須課稅的收入	(4,466)	(52,193)	(11,664)
不可作扣稅用途的開支	18,064	18,002	28,508
動用先前未確認的稅項虧損	-	(20)	(24)
未確認稅項虧損	1,287	1,746	3,611
未確認暫時性差額	-	16	-
往年的超額撥備	-	-	(163)
其他	<u>90</u>	<u>14</u>	<u>359</u>
所得稅(抵免)／開支	<u>(25,662)</u>	<u>(79,666)</u>	<u>10,154</u>

## 10 股息

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
於年內已宣派及派付中期股息每股普通股零港元、 20,000港元及25,000港元	<u>-</u>	<u>200,000</u>	<u>250,000</u>

## 11 員工成本(包括董事酬金)

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
工資、薪金及津貼	1,646,949	1,502,782	1,691,738
退休福利成本 - 界定供款計劃	74,521	68,778	73,389
未使用年假之(撥備撥回)／撥備	(42)	63	14,870
長期服務金(撥備撥回)／撥備(附註21(b))(附註)	<u>(851)</u>	<u>97,956</u>	<u>7,634</u>
	<u>1,720,577</u>	<u>1,669,579</u>	<u>1,787,631</u>

附註：

截至二零二二年十二月三十一日止年度的長期服務金撥備已計入《二零二二年僱傭及退休計劃法例(抵銷安排)(修訂)條例》廢除強積金 - 長期服務金對沖安排產生的過往服務成本。

## 12 董事酬金

根據香港公司條例第383(1)條及《公司(披露董事利益資料)規例》第2部披露之董事酬金如下：

	截至二零二一年十二月三十一日止年度				合共 千港元
	董事袍金 千港元	薪酬、津貼及 實物收益 千港元	酌情花紅 千港元	退休計劃 供款 千港元	
<b>執行董事</b>					
張埜	-	-	-	-	-
De Mascarel de la Corbiere, Nicolas Charles Philippe (獲委任 為替任董事)	-	-	-	-	-
楊冬	-	-	-	-	-
Crosby, Tanis Lee Leishman, Adam Daniel	-	-	-	-	-
Burg, Gary Zalman	235	-	-	-	235
Koseff, Stephen	235	-	-	-	235
黃偉昇	-	-	-	-	-
	<u>470</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>470</u>

	截至二零二二年十二月三十一日止年度				
	董事袍金 千港元	薪酬、津貼及 實物收益 千港元	酌情花紅 千港元	退休計劃 供款 千港元	合共 千港元
執行董事					
張堃	-	-	-	-	-
De Mascarel de la Corbiere, Nicolas Charles Philippe (獲委任 為替任董事)	-	-	-	-	-
楊冬	-	-	-	-	-
Crosby, Tanis Lee	-	-	-	-	-
Leishman, Adam Daniel	-	-	-	-	-
Burg, Gary Zalman	477	-	-	-	477
Koseff, Stephen	478	-	-	-	478
黃偉昇	-	-	-	-	-
	<u>955</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>955</u>

	截至二零二三年十二月三十一日止年度				
	董事袍金 千港元	薪酬、津貼及 實物收益 千港元	酌情花紅 千港元	退休計劃 供款 千港元	合共 千港元
執行董事					
張堃	-	-	-	-	-
De Mascarel de la Corbiere, Nicolas Charles Philippe (獲委任 為替任董事)	-	-	-	-	-
楊冬	-	-	-	-	-
Crosby, Tanis Lee	-	-	-	-	-
Leishman, Adam Daniel	-	-	-	-	-
Burg, Gary Zalman	480	-	-	-	480
Koseff, Stephen	480	-	-	-	480
黃偉昇	-	-	-	-	-
	<u>960</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>960</u>

於相關期間內，目標公司並無向董事支付任何款項作為招攬彼等加入目標公司或於加入後的獎勵或離職補償。

## 13 最高薪酬人士

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，概無董事為五名最高薪酬人士之一，其酬金於附註12披露。五名最高薪酬人士之酬金總額如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
薪酬及其他酬金	11,071	9,879	12,915
酌情花紅	1,041	720	-
退休計劃供款	882	813	925
	<u>12,994</u>	<u>11,412</u>	<u>13,840</u>

上述最高薪酬人士之酬金在以下範圍內：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
零港元至1,000,000港元	-	-	-
1,000,001港元至1,500,000港元	-	-	-
1,500,001港元至2,000,000港元	1	1	-
2,000,001港元至2,500,000港元	2	3	2
2,500,001港元至3,000,000港元	1	1	2
3,000,001港元至3,500,000港元	-	-	-
3,500,001港元至4,000,000港元	-	-	-
4,000,001港元至4,500,000港元	1	-	1
	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>5</u>

於相關期間內，目標集團並無向五名最高薪酬人士支付任何款項作為招攬彼等加入目標集團或於加入後的獎勵或離職補償。

## 14 物業、廠房及設備

	車廠設施及 租賃物業		巴士及其他 汽車	機器及設備	電腦設備	傢具、裝置及 辦公設備		在建工程	合共
	樓宇 千港元	裝修 千港元				千港元	千港元		
成本									
於二零二一年一月一日	567,474	29,188	2,925,516	56,214	10,948	2,273	164,177	3,755,790	
添置(附註)	-	-	29,003	25,906	1,510	597	9,495	66,511	
出售	-	-	(778)	(1,007)	(288)	(263)	(60)	(2,396)	
轉撥	-	-	17,151	2,045	307	-	(19,503)	-	
於二零二一年 十二月三十一日	567,474	29,188	2,970,892	83,158	12,477	2,607	154,109	3,819,905	
累計折舊及減值									
於二零二一年一月一日	62,873	15,473	71,198	2,195	795	144	-	152,678	
年內計提	23,211	904	340,868	15,128	3,944	662	-	384,717	
出售	-	-	(720)	(1,007)	(288)	(263)	-	(2,278)	
於二零二一年 十二月三十一日	86,084	16,377	411,346	16,316	4,451	543	-	535,117	
賬面淨值									
於二零二一年 十二月三十一日	481,390	12,811	2,559,546	66,842	8,026	2,064	154,109	3,284,788	
成本									
於二零二二年一月一日	567,474	29,188	2,970,892	83,158	12,477	2,607	154,109	3,819,905	
添置(附註)	-	19	6,796	15,442	476	74	4,813	27,620	
出售	-	-	(3,304)	(414)	-	-	-	(3,718)	
轉撥	-	-	44,397	787	2,136	128	(47,448)	-	
重新分類	-	-	(121,358)	121,358	-	-	-	-	
於二零二二年 十二月三十一日	567,474	29,207	2,897,423	220,331	15,089	2,809	111,474	3,843,807	
累計折舊及減值									
於二零二二年一月一日	86,084	16,377	411,346	16,316	4,451	543	-	535,117	
年內計提	23,213	899	342,311	18,531	3,119	659	-	388,732	
出售	-	-	(2,469)	(414)	-	-	-	(2,883)	
重新分類	-	-	(92,865)	92,865	-	-	-	-	
於二零二二年 十二月三十一日	109,297	17,276	658,323	127,298	7,570	1,202	-	920,966	
賬面淨值									
於二零二二年 十二月三十一日	458,177	11,931	2,239,100	93,033	7,519	1,607	111,474	2,922,841	

	車廠設施及 租賃物業		巴士及其他	機器及設備	電腦設備	傢具、裝置及 辦公設備		在建工程	合共
	樓宇	裝修	汽車			千港元	千港元		
成本									
於二零二三年一月一日	567,474	29,207	2,897,423	220,331	15,089	2,809	111,474	3,843,807	
添置(附註)	-	234	10,270	20,997	1,681	279	5,476	38,937	
出售	-	-	(29,816)	-	-	(78)	-	(29,894)	
轉撥	-	5,194	2,835	1,499	1,872	58	(11,458)	-	
於二零二三年 十二月三十一日	<u>567,474</u>	<u>34,635</u>	<u>2,880,712</u>	<u>242,827</u>	<u>18,642</u>	<u>3,068</u>	<u>105,492</u>	<u>3,852,850</u>	
累計折舊及減值									
於二零二三年一月一日	109,297	17,276	658,323	127,298	7,570	1,202	-	920,966	
年內計提	19,228	1,240	210,925	20,882	2,484	527	-	255,286	
出售	-	-	(23,179)	-	-	(78)	-	(23,257)	
於二零二三年 十二月三十一日	<u>128,525</u>	<u>18,516</u>	<u>846,069</u>	<u>148,180</u>	<u>10,054</u>	<u>1,651</u>	<u>-</u>	<u>1,152,995</u>	
賬面淨值									
於二零二三年 十二月三十一日	<u>438,949</u>	<u>16,119</u>	<u>2,034,643</u>	<u>94,647</u>	<u>8,588</u>	<u>1,417</u>	<u>105,492</u>	<u>2,699,855</u>	

## 附註：

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，添置物業、廠房及設備已分別扣除政府補貼90,178,000港元、61,344,000港元及9,652,000港元。

自二零二三年一月一日起，目標集團將其專營巴士(單層電動巴士除外)的預計使用年期從14至15年更改為18年。該變更更能反映專營巴士的預期使用年期、目標集團在巴士使用年限達到18年之前更換巴士的承諾，以及未經特別批准禁止營運使用年限達到或超過18年的專營巴士的現行政府政策。該會計估算的變更自二零二三年一月一日起適用，導致截至二零二三年十二月三十一日止年度期間計提的折舊減少107,596,000港元。自二零二三年七月一日起，目標集團亦更改對若干其他物業、廠房及設備的可使用年期的估計。該變更符合該等資產的預期使用年限。由於此次會計估算的變更自同日起生效，截至二零二三年十二月三十一日止年度期間的折舊費用減少了14,639,000港元。由於無法預測這一會計估算變更對未來期間的影響，因此沒有進行相關披露。

## 15 於聯營公司的投資

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
投資成本，非上市	1	1	1
分佔收購後虧損及其他全面虧損	(1)	(1)	(1)
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

由目標公司間接持有的目標集團聯營公司詳情如下：

公司名稱	股本	註冊地點	目標集團 擁有權百分比	主要業務
Proud Dragon Global Limited	100美元	英屬處女群島	40%	無業務

目標公司董事認為，該聯營公司對目標集團不重大。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，目標集團未確認之應佔聯營公司虧損分別為10,000港元、3,000港元及3,000港元。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標集團並無就其於聯營公司之投資產生任何或然負債及承擔。

## 16 租賃

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>使用權資產</b>			
車廠的租賃土地 (附註(i))	268,429	420	1,259,485
巴士總站的租賃土地 (附註(ii))	3,478	3,105	25,471
樓宇	–	–	843
汽車	–	–	1,872
設備	330	202	74
	<u>272,237</u>	<u>3,727</u>	<u>1,287,745</u>
<b>租賃負債</b>			
流動	118,682	9,474	112,759
非流動	147,652	1,377	1,206,070
	<u>266,334</u>	<u>10,851</u>	<u>1,318,829</u>
<b>租賃負債</b>			
一年內	118,682	9,474	112,759
一年後但兩年內	59,422	1,228	110,752
兩年後但五年內	88,230	149	383,837
五年後	–	–	711,481
	<u>147,652</u>	<u>1,377</u>	<u>1,206,070</u>
	<u>266,334</u>	<u>10,851</u>	<u>1,318,829</u>

附註：

- (i) 目標集團為其公共交通業務向相關政府部門租用租賃土地，作為巴士車廠。目標集團按照有關巴士車廠的可使用年期或巴士車廠所屬的十年專營期之較短者確認使用權期間。租金乃按有關政府部門設定的應課差餉租值定期支付。該等付款因時而異且應付予有關政府部門。

於二零二二年六月三十日或之前到期的租賃負債與COVID-19相關的租金寬減，透過應用《香港財務報告準則第16號修訂本 – 與COVID-19相關的租金寬減》所規定的實際權宜法，選擇不將與COVID-19相關的租金寬減列為租賃修改，於授予時在綜合損益表確認為其他收入。由於實際權宜法不再適用於原定於二零二二年六月三十日後到期的與COVID-19相關的租金寬減，因此，原定於二零二二年六月三十日後到期的與COVID-19相關的租金寬減，透過重新計量使用權資產及租賃負債，入賬列為租賃修改。租賃修改產生的收益確認為綜合損益表中的其他收入。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，就租賃負債於其他收入確認與COVID-19相關的租金寬減的金額分別為92,863,000港元、1,010,000港元及零港元。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，就租賃負債與COVID-19相關的租金寬減的相關租賃修改確認為收益的金額分別為零港元、22,547,000港元及零港元。

於二零二三年七月一日，城巴有限公司城巴(專營權一)與新世界第一巴士服務有限公司的專營權合併為授予城巴有限公司的新專營權(即市區及新界巴士網絡專營權)，原所屬城巴(專營權一)的一處租賃土地，其租期因此由二零二六年六月三十日縮短至二零二三年六月三十日，即城巴有限公司的租賃土地範圍於二零二二年十二月三十一日止年度期間有所減少。租賃修改已獲採納以重新計量使用權資產及租賃負債。租賃修改產生的收益於綜合損益表的其他收入中確認。

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，因縮短租期而確認為修改租賃之收益的金額分別為零港元、15,443,000港元及10,000港元。

- (ii) 目標集團透過租賃協議，取得使用其他租賃土地作為員工休憩亭和巴士監管機構辦公室的權利。該等租賃一般為期三至十年。
- (iii) 截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間添置的使用權資產及租賃負債分別為4,643,000港元、1,478,000港元及1,355,928,000港元。

就於損益確認的租賃所確認的開支項目及租賃現金流量分析如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
按相關資產類別劃分的使用權資產折舊開支 (附註7)：			
車廠的租賃土地	108,598	77,976	68,152
巴士總站的租賃土地	2,100	1,852	3,113
樓宇	-	-	77
汽車	-	-	14
設備	170	128	128
	<u>110,868</u>	<u>79,956</u>	<u>71,484</u>
租賃負債利息 (附註8)	<u>10,608</u>	<u>4,950</u>	<u>51,354</u>
短期租賃下的租金費用 (附註7)	<u>20,156</u>	<u>20,793</u>	<u>10,927</u>
租賃現金流出總額	<u>53,417</u>	<u>53,669</u>	<u>109,799</u>

## 17 主要附屬公司

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，目標公司的主要附屬公司詳情如下：

名稱	註冊成立及營運地點以及法律實體類別	主要業務	已發行股本／註冊資本詳情	於二零二一年		於二零二二年		於二零二三年	
				十二月三十一日 所持直接 權益	所持間接 權益	十二月三十一日 所持直接 權益	所持間接 權益	十二月三十一日 所持直接 權益	所持間接 權益
# 匯達交通服務有限公司	英屬處女群島／ 香港，有限公司	投資控股	500,000,016股普通股，每股面值1港元	100%	-	100%	-	100%	-
# 城巴有限公司	香港，有限公司	提供專營及非專營巴士服務	37,500,000股普通股，面值376,295,750港元	-	100%	-	100%	-	100%
# 城巴旅遊有限公司	香港，有限公司	提供巴士、客車及旅遊相關服務	800,000股普通股，面值8,000,000港元	-	100%	-	100%	-	100%
** 新世界第一巴士服務有限公司	英屬處女群島／ 香港，有限公司	於香港提供專營巴士服務	200,000,000股普通股，每股面值1港元	-	100%	-	100%	-	100%
、 匯達傳媒有限公司	香港，有限公司	提供媒體服務	100股普通股，每股面值1港元	-	100%	-	100%	-	100%

- #) 該等附屬公司於二零二零年七月一日至二零二一年十二月三十一日期間及截至二零二二年十二月三十一日止年度的法定財務報表已經羅兵咸永道會計師事務所審核。
- \*) 新世界第一巴士服務有限公司自二零二三年七月一日上午四時正(香港時間)起不再提供專營巴士服務。
- ^) 匯達傳媒有限公司於二零二一年十月二十八日(註冊成立日期)至二零二二年十二月三十一日期間的法定財務報表已經羅兵咸永道會計師事務所審核。

上表僅披露了目標公司的直接或間接主要附屬公司。董事認為，披露其他附屬公司詳情會導致篇幅過長，而未披露的附屬公司不會對目標集團的財務業績及／或淨資產產生任何重大影響。

### 18 持作出售資產及按公允值計入其他全面收益之金融資產

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
持作出售資產 (附註)	460,000	-	-

附註：

附屬公司於二零二二年一月十七日及二零二二年一月十九日訂立協議，內容有關出售其於八達通控股有限公司的全部權益，總代價為460,000,000港元。出售於二零二二年一月完成，並於二零二一年十二月三十一日，於八達通控股有限公司的權益由按公允值計入其他全面收益之金融資產重新分類為持作出售資產。

於相關期間，在綜合損益表及綜合全面收益表確認以下收益。

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>綜合損益表</b>			
股息收入 (附註6)	25,012	-	-
<b>綜合全面收益表</b>			
按公允值計入其他全面收益之金融資產之公允值變動	192,140	-	-

## 19 存貨

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
零部件及燃油	43,699	46,875	49,537
庫存	<u>1,016</u>	<u>1,081</u>	<u>1,111</u>
	<u>44,715</u>	<u>47,956</u>	<u>50,648</u>

## 20 應收款項、預付款項及按金

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
應收款項 (附註(a)及(c)(i))	90,181	124,873	170,323
合約資產 (附註(b)及(c)(i))	17,506	37,017	76,215
其他應收款項 (附註(c)(ii))	100,770	249,516	29,720
預付款項及按金 (附註(c)(ii))	<u>33,723</u>	<u>32,905</u>	<u>37,582</u>
	<u>242,180</u>	<u>444,311</u>	<u>313,840</u>

## (a) 應收款項之賬齡分析

於報告期末，應收款項基於發票日期的賬齡分析如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
一個月內	70,605	84,393	101,771
一個月以上但兩個月內	19,149	15,702	42,081
兩個月以上但三個月內	367	3,298	15,962
三個月以上但六個月內	35	20,310	8,265
六個月以上	<u>25</u>	<u>1,170</u>	<u>2,244</u>
	<u>90,181</u>	<u>124,873</u>	<u>170,323</u>

(b) 目標集團在收取代價之前提供服務，故收取代價之權利為有條件。

(c) 目標集團就不同的金融工具採納不同的信貸政策：

(i) 釐定應收款項及合約資產的可收回程度時，目標集團會評估各個別應收款項及合約資產的可收回金額，並評估有關應收款項及合約資產是否有客觀減值證據。此證據可包括於各報告期末的可觀察數據，包括債務人的付款狀況、本地經濟狀況及前瞻性估計發生不利變化。

目標集團應用香港財務報告準則第9號簡化方法計量預期信用損失，就所有應收款項及合約資產使用全期預期損失撥備。管理層認為，於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日應收款項及合約資產的預期信用損失微乎其微，並無計提減值撥備。

- (ii) 在確定其他應收款項及按金的可收回性時，目標集團評估每筆其他應收款項及按金的可收回金額，是否有客觀證據表明其他應收款項及按金已減值。該證據可能包括各報告期末的可觀察資料，包括債務人的付款狀況、本地經濟狀況以及前瞻性估計發生不利變化。

其他應收款項及按金被視為信貸風險偏低，因此期內確認的損失撥備以12個月預期損失為限。該等款項被視為信貸風險偏低，而對方有能力應付其合約現金流量。管理層認為，於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日其他應收款項及按金的預期信用損失微乎其微，並無計提減值撥備。

- (iii) 應收款項、預付款項及按金的賬面值以下列貨幣計值：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
港元	238,114	440,004	313,754
美元	3,801	4,136	-
英鎊	236	148	86
歐元	29	21	-
瑞典克朗	-	2	-
	<u>242,180</u>	<u>444,311</u>	<u>313,840</u>

## 21 應付款項、應計費用及撥備

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
應付款項 (附註(a))	46,338	37,751	55,032
應計費用	<u>431,877</u>	<u>343,128</u>	<u>406,099</u>
	478,215	380,879	461,131
撥備 (附註(b))	<u>123,591</u>	<u>155,102</u>	<u>152,344</u>
	601,806	535,981	613,475
減：非流動部分 – 長期服務金撥備	<u>(1,207)</u>	<u>(40,581)</u>	<u>(44,639)</u>
流動部分 – 應付款項、應計費用及撥備	<u>600,599</u>	<u>495,400</u>	<u>568,836</u>

## (a) 應付款項之賬齡分析

於報告期末，應付款項基於發票日期的賬齡分析如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
一個月內	4,892	11,001	24,370
一個月以上但三個月內	38,969	26,357	27,928
三個月以上	2,477	393	2,734
	<u>46,338</u>	<u>37,751</u>	<u>55,032</u>

## (b) 年內撥備變動情況如下：

	索償 (附註(i)) 千港元	長期服務金 (附註(ii) 及(iii)) 千港元	總計 千港元
於二零二一年一月一日	119,126	4,614	123,740
使用	(46,592)	(679)	(47,271)
增加及重新計量	49,535	-	49,535
本期服務成本	-	(861)	(861)
淨利息開支	-	10	10
於損益確認之總額	<u>49,535</u>	<u>(851)</u>	<u>48,684</u>
重新計量：			
- 源於人口經驗的收益	-	(1,480)	(1,480)
- 源於財務假設變動的收益	-	(82)	(82)
於其他全面收益確認的總額	<u>-</u>	<u>(1,562)</u>	<u>(1,562)</u>
於二零二一年十二月三十一日	<u>122,069</u>	<u>1,522</u>	<u>123,591</u>



附註：

- (i) 索償撥備指目標集團用於支付預期因與目標集團巴士營運有關的第三方汽車索償負債而預留的款項。
- (ii) 因廢除強積金 – 長期服務金對沖安排而作出的計劃修訂所產生的過往服務成本已根據於二零二一年十二月三十一日的假設進行估值，並於截至二零二二年十二月三十一日止年度的綜合損益表確認為員工成本。

根據經驗調整產生的精算收益和虧損以及精算假設的變動，在產生期間於其他全面收益中之權益支銷或記入。用於評估於本年度及過往年度因向員工支付提供服務所需的預期未來長期服務金現值的主要精算假設載列如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 每年%	二零二二年 每年%	二零二三年 每年%
貼現率	0.80	3.80	3.50
長期薪金增長率	1.80	3.50	4.50
最高薪金及長期服務金付款之預期長期增長	2.00	0.00	不適用
強積金有關收入限額之預期長期增長	2.00	2.50	2.50
界定供款計劃之預期長期回報率			
– 強積金結存	4.50	6.00	5.50
– 職業退休計劃結存	4.75	6.50	6.00

- (iii) 界定受益義務對加權主要假設變動的敏感性如下：

	於十二月三十一日					
	二零二一年		二零二二年		二零二三年	
	增加0.25個 百分點	減少0.25個 百分點	增加0.25個 百分點	減少0.25個 百分點	增加0.25個 百分點	減少0.25個 百分點
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
貼現率	(10)	10	(1,031)	1,070	(1,185)	1,233
長期薪金增長率	42	(44)	89	(89)	69	(73)
最高薪金及長期服務金付款之預期長期增長	72	(75)	3,874	–	不適用	不適用
強積金有關收入限額之預期長期增長	–	–	11	(12)	11	(15)
界定供款計劃之預期長期回報率	(103)	110	(203)	210	(164)	165

以上的敏感性分析以某項假設的改變而所有其他假設維持不變為基準。實際上這不大可能發生，而且若干假設的變動可能互有關連。

(c) 應付款項、應計費用及撥備的賬面值以下列貨幣計值：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
港元	564,730	522,953	597,773
英鎊	26,193	4,360	8,072
歐元	5,640	5,605	3,944
日圓	3,709	1,189	1,240
美元	680	199	492
其他貨幣	854	1,675	1,954
	<u>601,806</u>	<u>535,981</u>	<u>613,475</u>

## 22 合約負債

目標集團已確認以下與客戶合約有關的負債：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
自客戶收取之墊款			
– 廣告服務	<u>73,347</u>	<u>70,830</u>	<u>72,749</u>

23 衍生金融工具

(a) 衍生金融資產

按未清償金融工具的未貼現現金流量計算的合約名義金額、公允值和到期日載列如下：

	燃料價格掉期合約		燃料價格認購權合約		利率掉期合約		利率掉期權合約		總計	
	於十二月三十一日 二零二一年 千港元	於十二月三十一日 二零二二年 千港元								
現金流量對沖：										
名義金額	74,547	-	6,187	38,065	25,789	1,213,875	1,151,625	-	1,294,609	1,189,690
公允值	21,540	-	11,610	21,602	8,016	15,131	82,188	-	48,281	103,790
於一年內到期的未貼現合約現金流量以淨額結算：										
- 流入	21,540	-	11,610	21,602	8,016	-	36,372	-	33,150	57,974
於一至五年內到期的未貼現合約現金流量以淨額結算：										
- 流入	-	-	-	-	-	15,131	45,816	-	15,131	45,816
到期日	二零二二年六月三十日	不適用	二零二二年十二月三十一日	二零二三年十二月三十一日	二零二四年十二月三十一日	二零二五年十月十五日	二零二五年十月十五日	不適用	不適用	二零二五年六月十九日
價格/利率	70.20美元	不適用	100.00美元	135.00美元	125.00美元	125.00美元	125.00美元	不適用	不適用	每年5.00%

## (b) 衍生金融負債

按未到期金融工具的未貼現合約現金流量計算的合約名義金額、公允值和到期日載列如下：

	利率掉期合約		
	於十二月三十一日		
	二零二一年	二零二二年	二零二三年
	千港元	千港元	千港元
現金流量對沖：			
名義金額	<u>1,213,875</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
公允值	<u>(4,573)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
於一年內到期的 未貼現合約現金流量 以淨額結算：			
- 流出	<u>(4,573)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
到期日	二零二五年 十月十五日	不適用	不適用
價格／利率	每年0.755%	不適用	不適用

## (c) 對沖儲備

目標集團於綜合權益變動表披露之對沖儲備涉及以下對沖工具：

	燃料價格 掉期合約	燃料價格 認購權合約	利率 掉期合約	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元
於二零二一年一月一日	25,594	-	(20,800)	4,794
於其他全面收益確認之對沖工具的 公允值變動	109,988	5,461	23,347	138,796
重新分類現金流量對沖儲備 (至存貨)	(82,602)	-	-	(82,602)
轉入綜合損益表	-	-	8,011	8,011
遞延所得稅	<u>(18,148)</u>	<u>(901)</u>	<u>-</u>	<u>(19,049)</u>
於二零二一年十二月三十一日	<u>34,832</u>	<u>4,560</u>	<u>10,558</u>	<u>49,950</u>

	燃料價格 掉期合約 千港元	燃料價格 認購權合約 千港元	利率 掉期合約 千港元	總計 千港元
於二零二二年一月一日	34,832	4,560	10,558	49,950
於其他全面收益確認之對沖工具的 公允值變動	53,161	59,017	77,333	189,511
重新分類現金流量對沖儲備 (至存貨)	(79,220)	(39,732)	-	(118,952)
轉入綜合損益表	-	(27,952)	(5,703)	(33,655)
遞延所得稅	(8,773)	(9,736)	-	(18,509)
於二零二二年十二月三十一日	<u>-</u>	<u>(13,843)</u>	<u>82,188</u>	<u>68,345</u>
	燃料價格 認購權合約 千港元	利率 掉期合約 千港元	利率封頂 期權合約 千港元	總計 千港元
於二零二三年一月一日	(13,843)	82,188	-	68,345
於其他全面虧損確認之對沖工具的 公允值變動	(575)	(15,577)	(5,010)	(21,162)
重新分類現金流量對沖儲備 (至存貨)	(499)	-	-	(499)
轉入綜合損益表	-	(66,611)	-	(66,611)
遞延所得稅	95	-	-	95
於二零二三年十二月三十一日	<u>(14,822)</u>	<u>-</u>	<u>(5,010)</u>	<u>(19,832)</u>

## 附註：

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，未到期衍生金融工具的總名義本金額分別為1,294,609,000港元、1,189,690,000港元及1,025,789,000港元。

目標集團訂立之對沖工具的關鍵條款與對沖項目相若。

目標集團並無對沖所有商品、銀行貸款及外幣，因此，獲確認之對沖項目僅為未到期對沖項目之一部分，並以對沖工具之名義金額為上限，而對沖比率為一對一。由於所有關鍵條款大致相符，於相關期間之經濟關係高度有效。

於相關期間，有關對沖工具的無效部分並不重大。

## 24 遞延所得稅

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
於年初	263,395	238,805	149,861
在所得稅抵免(附註9)	(27,343)	(81,753)	(10,112)
在對沖儲備支銷／(記入)	19,049	18,509	(95)
在燃油記入	<u>(16,296)</u>	<u>(25,700)</u>	<u>(63)</u>
於年末	<u>238,805</u>	<u>149,861</u>	<u>139,591</u>

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度期間，遞延所得稅乃按稅率16.5%就暫時性差額以負債法全數計算。

就過往財務資料的呈列而言，若干遞延所得稅資產及負債已予抵銷。就財務報告目的對遞延所得稅結餘的分析如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
遞延所得稅負債	<u>238,805</u>	<u>149,861</u>	<u>139,591</u>

目標集團於年內遞延所得稅負債／(資產)(沒有考慮結存可在同一徵稅區內抵銷)的組成和變動如下：

	加速稅項 折舊 千港元	稅項虧損 千港元	其他應課稅／ (可抵扣)	總計 千港元
			暫時性差額 千港元	
於二零二一年一月一日	555,640	(281,028)	(11,217)	263,395
在所得稅(抵免)／支銷 (附註9)	(54,029)	13,542	13,144	(27,343)
在對沖儲備支銷	—	—	19,049	19,049
在燃油記入	—	—	<u>(16,296)</u>	<u>(16,296)</u>
於二零二一年十二月三十一日	<u>501,611</u>	<u>(267,486)</u>	<u>4,680</u>	<u>238,805</u>

	加速稅項 折舊 千港元	稅項虧損 千港元	其他應課稅／ (可抵扣) 暫時性差額 千港元	總計 千港元
於二零二二年一月一日	501,611	(267,486)	4,680	238,805
在所得稅抵免(附註9)	(51,022)	(30,559)	(172)	(81,753)
在對沖儲備支銷	-	-	18,509	18,509
在燃油記入	-	-	(25,700)	(25,700)
於二零二二年十二月三十一日	<u>450,589</u>	<u>(298,045)</u>	<u>(2,683)</u>	<u>149,861</u>
	加速稅項 折舊 千港元	稅項虧損 千港元	其他可抵扣 暫時性差額 千港元	總計 千港元
於二零二三年一月一日	450,589	(298,045)	(2,683)	149,861
在所得稅(抵免)／支銷 (附註9)	(75,360)	65,250	(2)	(10,112)
在對沖儲備記入	-	-	(95)	(95)
在燃油記入	-	-	(63)	(63)
於二零二三年十二月三十一日	<u>375,229</u>	<u>(232,795)</u>	<u>(2,843)</u>	<u>139,591</u>

於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，並未就分別為33,667,000港元、44,125,000港元及65,869,000港元的未動用稅項虧損確認遞延稅項資產，因為其乃來自若干長期虧損的附屬公司，且不大可能有應課稅溢利可用於抵銷有關稅項虧損。有關稅項虧損可無限期結轉，並無固定期限。

## 25 股本

	股份數目	單一類別普通股 美元	千港元
法定：			
於二零二一年、二零二二年及 二零二三年十二月三十一日(附註)	<u>50,000</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
已發行及繳足：			
於二零二一年、二零二二年及 二零二三年十二月三十一日	<u>10,000</u>	<u>178,661,172</u>	<u>1,384,481</u>
附註：			

目標公司於二零二零年七月二十三日註冊成立，法定股本為50,000股股份。目標公司股份並無面值。



- (v) 目標集團的貸款融資亦受有關控制權變更之契約的規限。倘1) Templewater Bravo Holdings Limited (「**Templewater**」) 不再直接或間接實益擁有目標集團全部已發行股本的至少51%；2) Templewater不再控制目標集團之董事會；3) 出售目標集團之全部或大部分業務或資產，則契約將不獲達成。目標集團每半年遵守該契約。於二零二三年十二月十二日，目標集團已重續現有貸款融資並訂立新融資協議，以確保目標集團控制權變更時保持遵守該契約。
- (vi) 於二零二一年及二零二二年十二月三十一日，銀行貸款的每年實際利率分別約為3.28%及3.83%。該等貸款須按還款計劃於二零二五年十月三十日悉數償還。於二零二三年十二月三十一日，貸款之每年實際利率約為7.92%，亦須按還款計劃於二零二八年十二月十二日悉數償還。
- (vii) 銀行貸款的賬面值與其公允值相若。
- (viii) 於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，銀行貸款的賬面值分別列作尚未償還淨額1,648,875,000港元、1,351,625,000港元及1,800,000,000港元及貸款安排費用的未攤銷部分20,987,000港元、15,452,000港元及29,381,000港元。
- (ix) 於二零二三年十二月三十一日，目標集團的銀行結餘包括受限制銀行結餘150,000,000港元，即銀行要求的受限制銀行結餘。

## 27 業務合併

於二零二零年八月二十一日，目標公司與新創建服務管理有限公司(「**新創建服務管理**」)訂立協議，以收購匯達交通服務有限公司(「**匯達交通**」)(前稱新創建交通服務有限公司)100%股權，代價為3,200,000,000港元，包括遞延付款(請參閱附註28)。匯達交通及其附屬公司(「**匯達交通集團**」)主要從事於香港提供公共巴士及旅行相關服務。收購於二零二零年十月十五日完成。

收購乃作為目標集團促進香港交通業務的策略的一部分而作出。

### 所得之或然代價

根據買賣協議，倘匯達交通集團於二零二零年九月一日至二零二一年八月三十一日期間每月的月度經營現金流量為負數，新創建服務管理同意向目標公司提供補貼，金額為補足該月的月度經營現金流量至收支平衡所需。於二零二零年七月二十三日(註冊成立日期)至二零二零年十二月三十一日期間及截至二零二一年十二月三十一日止年度自新創建服務管理收到的現金流補貼總額分別為115,589,000港元及164,411,000港元。

## 28 遞延付款

於二零二一年及二零二二年十二月三十一日

遞延付款指目標公司就收購匯達交通100%股權而須於完成日期第三、第五及第六週年當日分期向新創建服務管理支付的其餘收購代價710,000,000港元。於收購日期，636,000,000港元遞延付款的現值乃透過計算未來預期現金流量的現值估計。該估計乃根據每年2.45%至2.78%的貼現率進行。

於二零二三年十二月三十一日

於二零二三年六月二十三日，目標公司董事會決議修訂餘下購買代價710,000,000港元的若干付款，並獲新創建服務管理同意。因此，遞延付款經修訂，而此財務負債的現值透過考慮經修訂預期未來現金流量的方式按每年2.45%至2.78%的最初貼現率予以重新計量。於修訂日期的現值由636,000,000港元變更為647,471,000港元，差額11,471,000港元於截至二零二三年十二月三十一日止年度的綜合損益表確認。有關遞延付款變動情況之詳情，請參閱附註29(c)。

## 29 綜合現金流量表附註

### (a) 經營(虧損)/溢利與經營業務所得/(所用)的現金淨額對賬

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
經營(虧損)/溢利	(150,905)	(205,349)	116,678
物業、廠房及設備的折舊	384,717	388,732	255,286
使用權資產的折舊	110,868	79,956	71,484
燃料價格認購權合約溢價攤銷	-	3,806	38,180
出售物業、廠房及設備之(收益)/虧損	(620)	798	(22)
出售燃料價格認購權合約之收益	-	(33,476)	-
利率掉期合約已變現公允值收益	-	-	(56,000)
修改租賃之收益	-	(37,990)	(10)
確認政府補助收入	(6,469)	(6,469)	(5,934)
與COVID-19相關的租金寬減	(92,863)	(1,010)	-
利息收入	(882)	(3,648)	(12,332)
股息收入	(25,012)	-	-
修訂遞延付款之虧損	-	-	11,471
未計營運資金變動的經營溢利	218,834	185,350	418,801
衍生金融工具增加	(6,149)	(38,180)	(35,566)
存貨減少/(增加)	20,728	(3,241)	(2,692)
應收款項、預付款項及按金(增加)/減少	(1,499)	(225,015)	122,196
應付款項、應計費用及撥備增加	35,518	13,101	59,370
合約負債增加/(減少)	3,347	(2,517)	1,920
經營業務所得/(所用)的現金淨額	<u>270,779</u>	<u>(70,502)</u>	<u>564,029</u>

## (b) 現金及現金等值項目分析

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
原到期日為三個月以內之定期存款	84,000	199,500	216,000
銀行結餘	420,389	98,363	124,195
庫存現金	<u>866</u>	<u>947</u>	<u>2,068</u>
現金及現金等值項目	<u>505,255</u>	<u>298,810</u>	<u>342,263</u>

## 附註：

- (i) 於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，銀行結餘分別包括受限制銀行結餘 9,959,000 港元、5,964,000 港元及 6,026,000 港元，即為超過目標集團以往年度平均物業、廠房及設備及使用權資產指定觸發回報點 50% 之回報結存而持有的指定銀行賬戶。
- (ii) 於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，銀行結餘亦分別包括受限制銀行結餘 4,523,000 港元、2,030,000 港元及 1,084,000 港元，即為專營巴士豁免隧道費基金結存而持有的指定銀行賬戶。
- (iii) 於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，銀行結餘亦分別包括受限制銀行結餘 5,340,000 港元、8,681,000 港元及 36,415,000 港元。於二零二一年及二零二二年十二月三十一日，債務服務儲備金賬戶的金額至少維持相等於緊隨相關銀行貸款利息支付日後的應付銀行貸款利息總額。於二零二三年十二月三十一日，債務服務儲備金賬戶的金額至少維持相等於緊隨支付相關銀行貸款利息的三個月應付銀行貸款利息總額。
- (iv) 現金及現金等值項目的賬面值按以下貨幣計值：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
港元	497,799	296,720	340,914
英鎊	1,845	203	239
美元	3,151	1,224	711
歐元	<u>2,460</u>	<u>663</u>	<u>399</u>
	<u>505,255</u>	<u>298,810</u>	<u>342,263</u>

## (c) 融資活動所產生負債之對賬：

	租賃負債 千港元	銀行貸款 千港元	應付銀行 貸款利息 千港元	遞延付款 千港元
於二零二一年一月一日之結存	(377,207)	(1,788,478)	(699)	(639,709)
融資現金流量之變動：				
提取銀行貸款	-	(105,000)	-	-
償還銀行貸款	-	271,125	-	-
銀行貸款利息付款	-	-	60,389	-
租賃負債付款的資本部分	31,039	-	-	-
租賃負債付款的利息部分	2,222	-	-	-
	<u>33,261</u>	<u>166,125</u>	<u>60,389</u>	<u>-</u>
其他變動：				
貸款安排費攤銷	-	(5,535)	-	-
租賃負債與COVID-19相關的				
租金寬減	92,863	-	-	-
新租賃	(4,643)	-	-	-
利息開支	(10,608)	-	(61,635)	-
撥回遞延付款貼息	-	-	-	(17,357)
	<u>77,612</u>	<u>(5,535)</u>	<u>(61,635)</u>	<u>(17,357)</u>
於二零二一年十二月三十一日及 二零二二年一月一日之結存	(266,334)	(1,627,888)	(1,945)	(657,066)
融資現金流量之變動：				
提取銀行貸款	-	(150,000)	-	-
償還銀行貸款	-	447,250	-	-
銀行貸款利息付款	-	-	52,470	-
租賃負債付款的資本部分	27,926	-	-	-
租賃負債付款的利息部分	4,950	-	-	-
	<u>32,876</u>	<u>297,250</u>	<u>52,470</u>	<u>-</u>
其他變動：				
貸款安排費攤銷	-	(5,535)	-	-
租賃負債與COVID-19相關的				
租金寬減	1,010	-	-	-
新租賃	(1,478)	-	-	-
利息開支	(4,950)	-	(51,942)	-
租賃修改	228,025	-	-	-
撥回遞延付款貼息	-	-	-	(17,357)
	<u>222,607</u>	<u>(5,535)</u>	<u>(51,942)</u>	<u>(17,357)</u>
於二零二二年十二月三十一日之 結存	<u>(10,851)</u>	<u>(1,336,173)</u>	<u>(1,417)</u>	<u>(674,423)</u>

	租賃負債 千港元	銀行貸款 千港元	應付銀行 貸款利息 千港元	遞延付款 千港元
於二零二三年一月一日之結存	(10,851)	(1,336,173)	(1,417)	(674,423)
融資現金流量之變動：				
提取銀行貸款	-	(871,750)	-	-
償還銀行貸款	-	423,375	-	-
銀行貸款利息付款	-	-	90,211	-
貸款安排費付款	-	29,700	-	-
償還遞延付款	-	-	-	400,000
租賃負債付款的資本部分	47,518	-	-	-
租賃負債付款的利息部分	51,354	-	-	-
	<u>98,872</u>	<u>(418,675)</u>	<u>90,211</u>	<u>400,000</u>
其他變動：				
貸款安排費攤銷	-	(15,771)	-	-
新租賃	(1,355,928)	-	-	-
利息開支	(51,354)	-	(96,426)	-
租賃修改	432	-	-	-
修訂遞延付款之虧損(附註28)	-	-	-	(11,471)
撥回遞延付款貼息	-	-	-	(12,752)
	<u>(1,406,850)</u>	<u>(15,771)</u>	<u>(96,426)</u>	<u>(24,223)</u>
於二零二三年十二月三十一日之結存	<u>(1,318,829)</u>	<u>(1,770,619)</u>	<u>(7,632)</u>	<u>(298,646)</u>

### 30 承諾

#### (a) 資本承擔

與物業、廠房及設備相關的資本承擔載列如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
已訂約但未撥備	<u>73,633</u>	<u>22,449</u>	<u>26,844</u>

**(b) 經營租賃承諾**

目標集團確認租賃的使用權資產，但不包括短期租賃。目標集團並無已承諾但未開始的租賃。根據短期租賃未來支付的租金總額如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
樓宇及車廠的租賃土地 一年以內	<u>18,703</u>	<u>18,662</u>	<u>194</u>

**(c) 未來應收最低租金**

根據不可撤銷租賃，目標集團未來應收的最低租金總額如下：

	於十二月三十一日		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
(i) 樓宇 – 一年以內	<u>34</u>	<u>993</u>	<u>–</u>
(ii) 巴士 – 一年以內	<u>15,006</u>	<u>15,225</u>	<u>15,435</u>

**31 關聯方交易**

除過往財務資料其他地方披露的關聯方交易外，目標集團日常業務過程中與關聯方的重大交易概述如下：

**(a) 關鍵管理人員酬金**

向關鍵管理人員(僅包括目標公司及其附屬公司的董事)支付服務的已付或應付酬金如下：

	截至十二月三十一日止年度		
	二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
董事袍金	1,299	1,783	1,788
薪金及其他薪酬	9,983	7,129	10,045
酌情花紅	1,206	720	761
退休計劃供款	<u>705</u>	<u>568</u>	<u>684</u>
	<u>13,193</u>	<u>10,200</u>	<u>13,278</u>

## (b) 與關聯公司交易

交易性質	附註	截至十二月三十一日止年度		
		二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
管理服務費	(i)	21,750	20,317	9,250
住宿費	(i)	1,185	1,000	514
諮詢服務費	(ii)、(iii)	5,056	12,191	17,635
借調費	(ii)、(iii)	<u>1,951</u>	<u>2,040</u>	<u>-</u>

## 附註：

- (i) 於二零二零年，目標公司與一名股東訂立經營合夥協議，該協議於二零二一年通過新的車隊管理經營協議進行修訂，並於二零二二年通過與車隊管理經營協議相關的修訂及重述協議向目標集團提供服務，其中包括提供一個由經驗豐富的高級人員及專家組成的支援團隊，為執行支援服務、領導及營運目標集團的服務。於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，概無應收股東未償還餘額。
- (ii) 於二零二一年，目標集團與一家關聯公司訂立一項諮詢服務協議及一項借調協議，並於二零二二年通過新的諮詢服務協議進行修訂，以提供諮詢服務，提高目標集團的營運有效性及效率，並將其員工借調至目標集團執行特定項目。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度的諮詢服務費金額分別為2,003,000港元、零港元及零港元。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度的借調費金額分別為229,000港元、零港元及零港元。於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，概無應收關聯公司未償還餘額。
- (iii) 於二零二一年，目標集團與一家關聯公司訂立一項諮詢服務協議及一項借調協議，以提供諮詢服務，提高目標集團的營運有效性及效率，並將其員工借調至目標集團執行特定項目。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度的諮詢服務費金額分別為3,053,000港元、12,191,000港元及17,635,000港元。截至二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日止年度的借調費金額分別為1,722,000港元、2,040,000港元及零港元。於二零二一年、二零二二年及二零二三年十二月三十一日，概無應收關聯公司未償還餘額。

## 32 目標公司之財務狀況表

	附註	於十二月三十一日		
		二零二一年 千港元	二零二二年 千港元	二零二三年 千港元
<b>資產</b>				
<b>非流動資產</b>				
於附屬公司的投資		2,846,001	2,846,001	2,846,001
<b>流動資產</b>				
應收附屬公司款項	34	11	11	911
應收利息		31	372	68
現金及現金等值項目		350,028	116,138	37,447
		<u>350,070</u>	<u>116,521</u>	<u>38,426</u>
<b>總資產</b>		<u>3,196,071</u>	<u>2,962,522</u>	<u>2,884,427</u>
<b>權益</b>				
<b>資本及儲備</b>				
股本		1,384,481	1,384,481	1,384,481
累計虧損	33	(68,830)	(317,570)	(21,514)
<b>總權益</b>		<u>1,315,651</u>	<u>1,066,911</u>	<u>1,362,967</u>
<b>負債</b>				
<b>非流動負債</b>				
遞延付款	28	657,066	326,050	185,933
<b>流動負債</b>				
其他應付款項及應計費用		2,101	2,786	3,854
應付附屬公司款項	34	1,221,253	1,218,402	1,218,960
遞延付款	28	–	348,373	112,713
		<u>1,223,354</u>	<u>1,569,561</u>	<u>1,335,527</u>
<b>總負債</b>		<u>1,880,420</u>	<u>1,895,611</u>	<u>1,521,460</u>
<b>總權益及負債</b>		<u>3,196,071</u>	<u>2,962,522</u>	<u>2,884,427</u>

## 33 目標公司之儲備變動

	累計虧損 千港元
於二零二一年一月一日	(27,238)
年內虧損	<u>(41,592)</u>
於二零二一年十二月三十一日	<u>(68,830)</u>
於二零二二年一月一日	(68,830)
年內虧損	(48,740)
已付股息	<u>(200,000)</u>
於二零二二年十二月三十一日	<u>(317,570)</u>
於二零二三年一月一日	(317,570)
年內溢利	546,056
已付股息	<u>(250,000)</u>
於二零二三年十二月三十一日	<u>(21,514)</u>

## 34 應收／(付)附屬公司款項

應收／(付)附屬公司款項為無抵押、不計息及無固定償還期。

## 35 相關期後事件

二零二三年十二月三十一日後無重大事件。

### 36 於相關期間已頒佈但尚未生效的修訂、新訂準則及詮釋之潛在影響

於本財務報表刊發日，香港會計師公會已發出多項新準則或經修訂準則，尚未在相關期間生效，亦未獲採納於過往財務資料。該等發展包括下列可能與目標集團相關的修訂。

	在以下日期或之後開始 的會計期間生效
香港會計準則第1號(修訂本) 財務報表呈列：分類為流動或非流動負債 (「二零二零年修訂」)	二零二四年一月一日
香港會計準則第1號(修訂本) 財務報表呈列：有契約的非流動負債 (「二零二二年修訂」)	二零二四年一月一日
香港財務報告準則第16號(修訂本)，租賃：售後租回的租賃負債	二零二四年一月一日
香港會計準則第7號(修訂本) 現金流量表及香港財務報告準則第7號金融工具： 披露：供應商融資安排	二零二四年一月一日
香港會計準則第21號(修訂本)，外幣匯率變動的影響：缺乏可兌換性	二零二五年一月一日

目標集團現正評估此等修訂於首次應用期間的預期影響。迄今為止，目標集團認為採納此等修訂不大可能對目標集團的財務資料產生重大影響。

### 期後財務報表

目標集團包括目標公司及其附屬公司概無就二零二三年十二月三十一日之後的任何期間編製經審核財務報表。

**經擴大集團未經審核備考財務資料**

以下為供說明用途的經擴大集團未經審核備考財務資料（「未經審核備考財務資料」），包括經擴大集團的未經審核備考綜合資產負債表、未經審核備考綜合損益表、未經審核備考綜合全面收益表及未經審核備考綜合現金流量表，旨在說明建議收購Bravo Transport Holdings Limited（「目標公司」）及其附屬公司（統稱「目標集團」）（「建議收購」）的影響，猶如建議收購已於(i)二零二三年一月一日完成（就未經審核備考綜合損益表、未經審核備考綜合全面收益表及未經審核備考綜合現金流量表而言）；及(ii)二零二三年十二月三十一日完成（就未經審核備考綜合資產負債表而言）。

未經審核備考財務資料乃董事根據本集團刊發的截至二零二三年十二月三十一日止年度的年報所載本集團於二零二三年十二月三十一日的綜合資產負債表，以及本集團截至二零二三年十二月三十一日止年度的綜合損益表、綜合全面收益表及綜合現金流量表、目標集團於二零二三年十二月三十一日及截至二零二三年十二月三十一日止年度的過往財務資料（摘錄自本通函附錄三所載的會計師報告），以及為反映建議收購的影響而編製的備考調整（如隨附附註所述）而編製。該等備考調整(i)直接歸因於建議收購事項，而與其他未來事件或決定無關，及(ii)於事實上是可支持的。

隨附之未經審核備考財務資料乃由董事根據上市規則第4.29段編製，僅供說明用途，並基於若干假設、估計、不確定因素及其他現有可得資料。因此，基於其假設性質，未經審核備考財務資料未必能真實反映經擴大集團在建議收購於二零二三年十二月三十一日或二零二三年一月一日（如適用）或任何未來日期完成時之財務狀況、經營業績及現金流量。

經擴大集團未經審核備考財務資料應與載於本通函其他章節的其他財務資料一併閱讀。

## 未經審核備考綜合資產負債表

(以港元列示)

	本集團	目標集團	備考調整				經擴大集團
	於二零二三年 十二月三十一日	於二零二三年 十二月三十一日	千港元 (附註3)	千港元 (附註4A)	千港元 (附註4B)	千港元 (附註4C)	於二零二三年 十二月三十一日
	千港元 (附註1)	千港元 (附註2)	千港元 (附註3)	千港元 (附註4A)	千港元 (附註4B)	千港元 (附註4C)	千港元 (附註5)
<b>非流動資產</b>							
物業、廠房及設備	373,390	2,702,644	1,170,875				4,246,909
衍生金融資產	-	655					655
受限制銀行結餘	-	150,000					150,000
持作自用之租賃土地及樓宇							
權益	176,224	1,284,956					1,461,180
投資物業	37,734	-					37,734
預付款項及其他應收款項	11,813	-					11,813
其他投資	700,000	-			(700,000)		-
無形資產	756	-	1,902,400				1,903,156
於聯營公司之權益	1,015	-					1,015
於合營企業之權益	1,777	-					1,777
商譽	4,674	-			1,328,442		1,333,116
	<u>1,307,383</u>	<u>4,138,255</u>					<u>9,147,355</u>
<b>流動資產</b>							
存貨	184,713	50,648					235,361
貿易及其他應收款項、 預付款項及按金	90,065	313,840					403,905
衍生金融資產	-	9,563		5,707			15,270
現金及銀行結餘	<u>374,862</u>	<u>342,263</u>		(500,000)			<u>217,125</u>
	<u>649,640</u>	<u>716,314</u>					<u>871,661</u>
<b>流動負債</b>							
貿易及其他應付款項以及 合約負債	57,096	642,711				14,000	713,807
銀行貸款	136,703	59,060					195,763
租賃負債	3,879	112,759					116,638
遞延付款	-	112,713		242,253			354,966
即期稅項	1,604	19,328					20,932
應付關聯方款項	<u>74,182</u>	<u>-</u>					<u>74,182</u>
	<u>273,464</u>	<u>946,571</u>					<u>1,476,288</u>
<b>流動資產/(負債)淨值</b>	<u>376,176</u>	<u>(230,257)</u>					<u>(604,627)</u>
<b>總資產減流動負債</b>	<u>1,683,559</u>	<u>3,907,998</u>					<u>8,542,728</u>

	本集團	目標集團	備考調整				經擴大集團
	於二零二三年 十二月三十一日	於二零二三年 十二月三十一日	千港元 (附註3)	千港元 (附註4A)	千港元 (附註4B)	千港元 (附註4C)	於二零二三年 十二月三十一日 千港元 (附註5)
<b>非流動負債</b>							
銀行貸款	427,323	1,711,559					2,138,882
租賃負債	23,159	1,206,070					1,229,229
撥備	-	44,639					44,639
其他應付款項	-	-		1,349,812			1,349,812
遞延所得稅負債	-	139,591	507,090				646,681
遞延收入	-	5,120					5,120
遞延付款	-	185,933		1,730,317			1,916,250
	<u>450,482</u>	<u>3,292,912</u>					<u>7,330,613</u>
<b>資產淨值</b>	<u>1,233,077</u>	<u>615,086</u>					<u>1,212,115</u>
<b>資本及儲備</b>							
股本	395,664	1,384,481		27,892		(1,384,481)	423,556
儲備	816,031	(769,395)		27,333	(62,187)	769,395	(14,000) 767,177
本公司股東應佔總權益	1,211,695	615,086					1,190,733
非控股權益	21,382	-					21,382
<b>總權益</b>	<u>1,233,077</u>	<u>615,086</u>					<u>1,212,115</u>

## 未經審核備考綜合損益表

(以港元列示)

	本集團	目標集團	備考調整		經擴大集團
	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註1)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註2)	千港元 (附註5)	千港元 (附註6)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註7)
收入	948,510	3,399,509			4,348,019
直接成本及經營費用	(859,327)	(2,820,621)			(187,060) (3,867,008)
毛利	89,183	578,888			481,011
其他收益	8,860	90,788		(38,898)	60,750
銷售及行政費用	(96,591)	(552,998)	(14,000)		(663,589)
撥回貿易及其他應收款項之 虧損撥備	1,000	—			1,000
經營溢利/(虧損)	2,452	116,678			(120,828)
財務成本	(31,700)	(180,152)			(191,967) (403,819)
除稅前虧損	(29,248)	(63,474)			(524,647)
所得稅(開支)/抵免	(3,821)	(10,154)			30,865 16,890
年內虧損	<u>(33,069)</u>	<u>(73,628)</u>			<u>(507,757)</u>
應佔：					
本公司股東	(35,125)	(73,628)			(509,813)
非控股權益	2,056	—			2,056
年內虧損	<u>(33,069)</u>	<u>(73,628)</u>			<u>(507,757)</u>

## 未經審核備考綜合全面收益表

(以港元列示)

	本集團	目標集團	備考調整		經擴大集團	
	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註1)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註2)	千港元 (附註5)	千港元 (附註6)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註7)	
年內虧損	(33,069)	(73,628)	(14,000)	(38,898)	(348,162)	(507,757)
年內其他全面收益(經除稅及重新分類調整後)：						
其後可能重新分類至綜合損益表的項目：						
換算附屬公司財務報表之						
匯兌差額	(2,925)	-				(2,925)
現金流量對沖：						
公允值變動	-	(21,162)				(21,162)
轉入綜合損益表	-	(66,611)				(66,611)
有關現金流量對沖的所得稅	-	95				95
其後不會重新分類至綜合損益表的項目：						
按公允值計入其他全面收益						
([按公允值計入其他全面收益])之投資之公允值						
增加/(減少)	62,045	-		(62,045)		-
重估長期服務金費用	-	(1,895)				(1,895)
年內其他全面收益	59,120	(89,573)				(92,498)
年內全面收益總額	<u>26,051</u>	<u>(163,201)</u>				<u>(600,255)</u>

## 未經審核備考綜合現金流量表

(以港元列示)

	本集團	目標集團	備考調整		經擴大集團	
	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註1)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註2)	千港元 (附註5)	千港元 (附註6)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註7)	
除稅前虧損	(29,248)	(63,474)	(14,000)	(38,898)	(379,027)	(524,647)
就以下各項作出調整：						
利息收入	(5,019)	(12,332)				(17,351)
財務成本	31,700	180,152			191,967	403,819
折舊	55,054	326,770			123,647	505,471
無形資產攤銷	170	-			63,413	63,583
燃料價格認購權合約溢價攤銷	-	38,180				38,180
出售物業、廠房及設備之收益	-	(22)				(22)
利率掉期合約已變現公允價值收益	-	(56,000)				(56,000)
修改租賃之收益	-	(10)				(10)
確認政府補助收入	-	(5,934)				(5,934)
撥回貿易及其他應收款項之虧損撥備	(1,000)	-				(1,000)
出售按公允價值計入損益的投資產生之虧損	39,392	-				39,392
股息收入	(38,898)	-		38,898		-
匯兌差額	2,217	-				2,217
修訂遞延付款之虧損	-	11,471				11,471
營運資金之變動：						
存貨增加	(66,020)	(2,692)				(68,712)
貿易及其他應收款項、預付款項及按金減少	182,253	122,196				304,449
貿易及其他應付款項以及合約負債(減少)/增加	(19,248)	61,290				42,042
應付關聯方款項減少	(2,300)	-				(2,300)
衍生金融資產增加	-	(35,566)				(35,566)
經營業務所得現金	149,053	564,029				699,082
已付中國企業所得稅	(3,334)	-				(3,334)
已付香港利得稅	(734)	(1,380)				(2,114)
營業活動所得現金淨額	<u>144,985</u>	<u>562,649</u>				<u>693,634</u>

	本集團	目標集團	備考調整		經擴大集團
	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註1)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註2)	千港元 (附註5)	千港元 (附註6)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註7)
<b>投資活動</b>					
添置物業、廠房及設備之支出	(7,559)	(38,556)			(46,115)
添置投資物業之支出	(763)	-			(763)
購買其他投資之支出	(45,153)	-			(45,153)
出售物業、廠房及設備之 已收所得款項	-	4,786			4,786
出售其他投資之已收所得款項	129,597	-			129,597
已收利息	5,019	11,687			16,706
已收非上市股本投資之股息	38,898	-		(38,898)	-
出售衍生金融資產	-	56,000			56,000
已付建議收購事項之現金代價	-	-			(500,000)
添置物業、廠房及設備之政府補助	-	18,408			18,408
<b>投資活動所得／(所用)現金淨額</b>	<b>120,039</b>	<b>52,325</b>			<b>(366,534)</b>

	本集團	目標集團	備考調整		經擴大集團
	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註1)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註2)	千港元 (附註5)	千港元 (附註6)	截至二零二三年 十二月三十一日 止年度 千港元 (附註7)
<b>融資活動</b>					
新銀行貸款所得款項	687,993	871,750			1,559,743
償還銀行貸款	(702,301)	(423,375)			(1,125,676)
貸款安排費付款	-	(29,700)			(29,700)
已付租賃租金的利息部分	(1,674)	(51,354)			(53,028)
已付租賃租金的資本部分	(4,969)	(47,518)			(52,487)
已付利息	(30,767)	(91,324)			(6,250)
已付股息	-	(250,000)		175,000	(75,000)
償還遞延付款	-	(400,000)			(250,000)
受限制銀行結餘增加	-	(150,000)			(150,000)
<b>融資活動所用現金淨額</b>	<b>(51,718)</b>	<b>(571,521)</b>			<b>(704,489)</b>
<b>現金及現金等值項目增加／(減少)</b>					
淨額	213,306	43,453			(377,389)
於一月一日之現金及現金等值項目	162,297	298,810			461,107
外匯匯率變動之影響	(741)	-			(741)
<b>於十二月三十一日之現金及現金等值項目</b>	<b>374,862</b>	<b>342,263</b>			<b>82,977</b>

## 未經審核備考財務資料附註

1. 該等金額乃摘錄自本集團截至二零二三年十二月三十一日止年度已刊發本集團年報所載之經審核綜合財務報表。
2. 該等金額乃摘錄自本通函附錄三所載目標集團會計師報告。
3. 調整指於假設建議收購於二零二三年十二月三十一日完成的情況下，納入將由本集團收購的目標集團的可識別資產及負債。於建議收購完成後（「完成」），目標集團的可識別資產及負債將根據香港財務報告準則第3號（經修訂）業務合併（「香港財務報告準則第3號」）於本集團的綜合財務報表中按照收購會計法以公允值入賬。

為編製經擴大集團的未經審核備考綜合資產負債表，董事已估計目標集團的可識別資產及負債於二零二三年十二月三十一日的公允值，並委聘獨立專業合資格估值師根據香港財務報告準則第3號進行購買價格分配工作，包括評估目標集團所收購資產及負債的公允值。

參考估值報告，董事估計(i)目標集團的物業、廠房及設備的公允值調整為1,170,875,000港元；及(ii)因建議收購可識別的無形資產（即目標集團的巴士網絡專營權）為1,902,400,000港元。

相應遞延所得稅負債為507,090,000港元，乃按相關應課稅暫時性差額結算時預期適用的稅率計量，即適用於香港的目標集團的16.5%。

所有該等資產及負債之實際金額僅可於完成時方可釐定。

4. A. 根據日期為二零二四年五月二十四日的購股協議(「收購協議」)，本集團有條件同意收購目標公司54.44%股權，代價為2,722,045,000港元(「代價」)。於完成日期(「完成日期」)起至完成日期五週年(包括該日)期間(「認購期權期間」)內任何時間，本集團擁有可購買第一賣方持有目標公司之全部或部分剩餘股權的選擇權(「認購期權」)。倘本集團於認購期權期間內並無悉數行使上述認購期權，則於認購期權期間結束後兩年內(「認沽期權期間」)，第一賣方擁有要求本集團分批購買目標公司之餘下股本權益的選擇權(「認沽期權」)。認沽期權期間結束時，就第一賣方持有的目標公司全部股本權益而言，認沽期權將被視為於認沽期權期間最後一日行使。認購期權及認沽期權的條款詳情載於本通函Glorify的認購期權及TWB Holdings的認沽期權一節。本集團將按以下方式向賣方支付代價：
- 買方將分階段支付現金代價：(a)於簽署收購協議後支付175,000,000港元及於不遲於本公司於股東特別大會批准收購後10個營業日支付325,000,000港元；(b)於完成日期後的一週年日支付250,000,000港元；(c)於完成日期後的十八個月之日支付150,000,000港元；(d)於完成日期後的二週年日支付550,000,000港元；(e)於完成日期後的三週年日支付450,000,000港元；及(f)於完成日期後的四週年日支付600,000,000港元；及
  - 本公司按發行價每股代價股份0.7961港元向其中一名賣方發行278,915,965股新股份(「代價股份」)，金額為222,045,000港元。

### 代價股份

代價222,045,000港元將透過向第一賣方按發行價每股代價股份0.7961港元發行代價股份(合共278,915,965股股份)支付。就此未經審核備考財務資料而言，每股代價股份的公允值被視為0.198港元(即二零二三年十二月三十一日的股份收市價)。

經參考認購期權及認沽期權的條款，董事已確定，第一賣方目前無法獲得與目標集團剩餘擁有權權益相關的回報。因此，未經審核備考財務資料中沒有確認非控股權益。

代價的公允值應根據香港財務報告準則第13號公允值計量估算，並與本集團採納的會計政策一致。就未經審核備考財務資料而言，總代價的公允值估計為3,871,900,000港元，其中包括：

- i. 合共現金代價500,000,000港元，其中175,000,000港元將於簽署收購協議時由本集團支付，而325,000,000港元將於本公司股東特別大會批准收購事項後不遲於10個營業日支付。董事假設將通過各種渠道進行融資，包括但不限於銀行貸款、股東貸款及營運資金；
- ii. 確認為應付代價的遞延現金代價2,000,000,000港元。就未經審核備考財務資料而言，代價金額已按經調整的行業企業曲線折現，而242,253,000港元及1,730,317,000港元已分別於流動負債及非流動負債內確認；
- iii. 本公司發行278,915,965股代價股份。本公司每股普通股面值0.1港元。就未經審核備考財務資料而言，董事假設代價股份的公允值為55,225,000港元，並採納本公司於二零二三年十二月三十一日的股份的收市報價0.198港元，其中27,892,000港元應確認為股本，而餘下的27,333,000港元應確認為股份溢價；及

- iv. 認購期權／認沽期權指通過提前還款期權／延期期權結算目標公司剩餘權益代價的期權。就未經審核備考財務資料而言，代價金額的貼現額1,349,812,000港元確認為非流動其他應付款項，而認購期權／認沽期權確認為嵌入式衍生資產5,707,000港元。

B. 於建議收購完成後，於目標集團投資的推定成本分析如下：

	千港元
收購目標公司84.44%已發行股本之總代價	3,871,900
本集團持有目標公司15.56%已發行股本之公允值 (附註b)	<u>637,813</u>
於目標公司投資的推定成本	<u><u>4,509,713</u></u>

附註：

- a. 本集團持有目標公司已發行股份的15.56%，於二零二三年十二月三十一日之賬面值為700,000,000港元，並計入二零二三年十二月三十一日的其他投資。目標公司15.56%已發行股本的公允值(見下文附註(b))將於完成日期重估，公允值變動62,187,000港元將在其他全面收益中確認。於完成日期，該投資將終止確認，而目標集團資產及負債將於本集團綜合入賬。

b.

	千港元
收購目標公司84.44%已發行股本之總代價	3,871,900
隱含目標公司15.56%股權(未扣除缺乏控制權貼現)	
(即 $3,871,900,000 \text{ 港元} \div 84.44\% \times 15.56\%$ )	713,437
缺乏控制權貼現	<u>(75,624)</u>
本集團持有目標公司15.56%已發行股本之公允值	<u><u>637,813</u></u>

- c. 目標公司15.56%已發行股本之公允值須作出變動，因為公允值會於完成日期重新評估及更新。

根據香港財務報告準則第3號，代價超出所購目標集團可識別資產淨值的公允值的部分為商譽。倘代價低於所收購目標集團的可識別資產淨值的公允值，則差額將直接於損益中確認為議價購買。倘建議收購於二零二三年十二月三十一日完成，建議收購目標集團所產生的商譽計算如下：

	千港元
於目標公司投資的推定成本	4,509,713
減：目標集團可識別資產及負債之公允值	<u>(3,181,271)</u>
建議收購之商譽 (附註i)	<u><u>1,328,442</u></u>

附註：

- i. 預計完成建議收購可能會給本集團帶來約1,328,442,000港元的商譽。由於目標集團之資產及負債之公允值於完成日期尚未釐定及計量，商譽實際金額僅能於完成時釐定。
- C. 就未經審核備考財務資料而言，目標集團的股本及儲備於本集團併表後予以剔除。因此，目標集團的股本1,384,481,000港元及儲備(769,395,000)港元已被剔除。
  - D. 由於建議收購於完成日期的代價及目標集團可識別資產淨值的公允值可能與編製未經審核備考財務資料時所使用的公允值存在重大差異，就建議收購確認的可識別資產淨值(包括無形資產)及商譽的最終金額可能有別於上述金額，且差異可能重大。
  - E. 董事已參考香港會計準則第36號「資產減值」(「香港會計準則第36號」)的原則評核建議收購所產生商譽是否出現減值跡象，此與本集團會計政策一致。董事已委聘獨立專業合資格估值師對目標集團進行估值用於商譽減值評估測試。根據估值報告，本集團認為現金產生單位的可收回金額高於賬面值。因此，董事並不知悉因

建議交易而產生商譽減值的任何跡象。董事確認，於往後報告期間，彼等將根據香港會計準則第36號之規定，對建議交易所產生商譽的減值評估採用一致的會計政策。

5. 該調整指額外估計法律及專業服務費用及與建議收購相關的其他直接開支約14,000,000港元，猶如建議收購就未經審核備考綜合損益表及未經審核備考綜合資產負債表之目的分別已於二零二三年一月一日及二零二三年十二月三十一日完成。該調整於隨後幾年對經擴大集團並無持續影響。
6. 就未經審核備考綜合損益表而言，由於目標集團於建議收購完成後成為本集團的附屬公司，本集團的股息收入38,898,000港元與目標公司宣派的股息，連同目標公司於合併時支付的股息撥回175,000,000港元一併對銷。

此外，於其他全面收益中確認的目標集團15.56%股權的公允值增加62,045,000港元已撥回。該調整於隨後幾年對經擴大集團並無持續影響。

7. 該調整指(a)就建議收購目標集團所產生的無形資產的公允值額外攤銷63,413,000港元；(b)物業、廠房及設備的額外折舊123,647,000港元；(c)因確認無形資產以及物業、廠房及設備之公允值調整產生的折舊及攤銷而導致的遞延所得稅負債相關撥回30,865,000港元；及(d)未付代價的財務成本191,967,000港元(遞延付款1,972,570,000港元及其他應付款項1,349,812,000港元)。就本未經審核備考財務資料而言，董事認為並假設獨立專業估值師編製日期為二零二四年五月二十一日的估值報告中所載的目標集團無形資產、物業、廠房及設備以及持作自用之租賃土地及樓宇權益的公允值於二零二三年一月一日至二零二三年十二月三十一日期間並無重大變動，亦未編製截至二零二三年一月一日的獨立估值報告。倘編製此報告，就編製經擴大集團之未經審核備考財務資料的額外攤銷開支、折舊開支及遞延所得稅負債撥回的金額可能與本附錄所呈列之金額不同。

就未經審核備考綜合損益表而言，無形資產攤銷以及物業、廠房及設備的折舊乃採用直線法於其估計可使用年期內計算，符合本集團會計政策。

未經審核備考綜合現金流量表投資活動的調整指將於完成日期或之前結算的現金代價500,000,000港元。

未經審核備考綜合現金流量表融資活動的調整指將於完成後一週年結算的現金代價250,000,000港元及其相關利息6,250,000港元。

此備考調整預期於隨後幾年對經擴大集團產生持續影響。

8. 於經擴大集團之未經審核備考綜合資產負債表中，除上文有關建議收購事項附註3、4及5外，概無作出其他調整以反映本集團或目標集團於二零二三年十二月三十一日後的任何貿易業績或訂立的其他交易。
9. 於經擴大集團之未經審核備考綜合損益表、未經審核備考綜合全面收益表及未經審核備考綜合現金流量表中，除上文有關建議收購事項附註5、6及7外，概無作出其他調整以反映本集團或目標集團於二零二三年十二月三十一日後的任何貿易業績或訂立的其他交易。

以下為申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)發出的有關本集團備考財務之報告全文，以供載入本通函。



## 獨立申報會計師就編製備考財務資料發出的核證報告

### 致漢思能源有限公司董事

吾等已完成核證工作，就漢思能源有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱「貴集團」)的備考財務資料(由 貴公司董事(「董事」)編製)作出報告，僅供說明用途。備考財務資料包括 貴公司於二零二四年六月二十一日刊發的通函(「通函」)附錄四A部所載於二零二三年十二月三十一日的未經審核備考綜合財務狀況表以及截至二零二三年十二月三十一日止年度的未經審核備考綜合損益表、備考綜合全面收益表、備考綜合現金流量表及相關附註。董事編製備考財務資料所依據的適用準則載於通函附錄四A部。

備考財務資料由董事編製，以說明建議收購Bravo Transport Holdings Limited(「建議收購」)對 貴集團於二零二三年十二月三十一日的財務狀況及 貴集團截至二零二三年十二月三十一日止年度的財務表現及現金流量的影響，猶如建議收購已分別於二零二三年十二月三十一日及二零二三年一月一日進行。作為這一過程的一部分，有關 貴集團於二零二三年十二月三十一日的財務狀況以及 貴集團截至二零二三年十二月三十一日止年度的財務業績和現金流量的資料，已由董事從 貴公司截至該日止年度的綜合財務報表中摘錄，並已就此發佈審核報告。

### 董事對備考財務資料之責任

董事負責根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第4.29段及參考香港會計師公會(「香港會計師公會」)所頒佈之會計指引第7號「編製備考財務資料以供載入投資通函」(「會計指引7」)編製備考財務資料。

### 吾等之獨立性及品質管理

吾等已遵守香港會計師公會所頒佈之「專業會計師職業道德守則」內有關獨立性及其他職業道德之規定，有關規定乃基於誠信、客觀、專業能力及應有審慎態度、保密及專業行為等基本原則。

本事務所應用香港品質管理準則第1號「事務所在對財務報表執行審計或審閱或其他鑒證或相關服務時的質量管理」，其規定本事務所設計、實施並運作品質管理系統，包括關於遵守職業道德規定、專業標準及適用法律與監管規定之政策或程序。

### 申報會計師之責任

吾等之責任乃根據上市規則第4.29(7)段之規定，就備考財務資料發表意見，並向閣下匯報吾等之意見。對於吾等過往就編製備考財務資料所用任何財務資料而發出之任何報告，除對該等報告出具當日之報告收件人負責外，吾等概不承擔任何責任。

吾等根據由香港會計師公會頒佈之香港核證業務準則（「香港核證業務準則」）第3420號「就編製載入招股章程之備考財務資料作出報告之核證工作」進行有關工作。該準則規定申報會計師規劃並執程序，以合理確定董事是否已遵照上市規則第4.29段之規定以及參照香港會計師公會頒佈之會計指引第7號編製備考財務資料。

就是次委聘而言，吾等並無責任更新編製備考財務資料所用之任何過往財務資料或就有關資料重新發出任何報告或意見，而在是次受聘之過程中，吾等亦無審核或審閱編製備考財務資料所用之財務資料。

投資通函載入備考財務資料之目的，僅為說明某一重大事件或交易對貴集團未經調整財務資料之影響，猶如該事件或交易已於為作說明而選擇之較早日期發生或進行。因此，吾等概不保證該等事件或交易於二零二三年十二月三十一日或二零二三年一月一日之實際結果會否與所呈列者相同。

就備考財務資料是否已按照適用標準妥善編製作出報告而進行之合理鑒證工作，涉及執行有關程序以評估董事用以編製備考財務資料之適用標準有否提供合理基準以呈列該事件或交易所直接造成之重大影響，並須就以下事項獲取充分適當之憑證：

- 相關備考調整是否已適當地按照該等標準編製；及
- 備考財務資料是否反映已對未經調整財務資料適當地作出有關調整。

所選用之程序取決於申報會計師之判斷，並考慮申報會計師對 貴集團之性質、與編製備考財務資料有關之事件或交易以及其他相關受聘情況之了解。

是次委聘工作亦涉及評估備考財務資料之整體呈列方式。

吾等相信，吾等所獲得之憑證充分適當，足以為吾等意見提供基礎。

## 意見

吾等認為：

- a) 備考財務資料已按所述基準妥為編製；
- b) 有關基準與 貴集團之會計政策貫徹一致；及
- c) 就根據上市規則第4.29(1)段所披露之備考財務資料而言，該等調整乃屬適當。

## 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

二零二四年六月二十一日

以下為本公司獨立估值師Kroll (HK) Limited之估值報告全文，乃為載入本通函而編製。



漢思能源有限公司

董事

香港灣仔

港灣道25號

海港中心

26樓2608室

**有關：Bravo Transport Holdings Limited的企業價值估值(參考編號：E025651Q)**

敬啟者：

根據漢思能源有限公司(「貴公司」或「客戶」)和Kroll (HK) Limited(「Kroll Hong Kong」)於二零二三年八月十四日訂立的委聘協議、於二零二三年十二月二十日訂立的補充協議及於二零二四年三月二十一日訂立的補充協議(統稱為「委聘協議」)的條款、條件及目的，吾等對Bravo Transport Holdings Limited(「BTHL」或「目標公司」)進行企業價值估值(「估值」)，以釐定其於二零二三年十二月三十一日(「估值日期」)100%股權的價值(按合併基準)。吾等獲悉 貴公司擬收購BTHL的控股股權(「交易」)，而估值是根據 貴公司及目標公司管理層(統稱為「管理層」)提供的預期財務資料、相關假設及資料而編製。

本函件明確所評估的資產，列明工作範圍、陳述估值依據、訂明主要輸入的數據和假設、解釋所用估值方法並呈列吾等的估值結論。於編製本函件時，吾等旨在大致遵守國際評估準則理事會建議的國際評估準則(「國際評估準則」)。本函件所載的深入探討為針對客戶的需要及用作下文所述擬定用途。吾等已在工作文件中保留與此等事宜有關的支持性文件。

吾等理解，經吾等同意後， 貴公司將根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)證券上市規則(「上市規則」)之規定於通函內向其股東和聯交所批露本函件。概無第三方有權依賴本函件，而任何第三方接獲或管有本函件亦不會產生任何明確或隱含的第三方實益權利。

## 估值目的

客戶擬自其股東收購BTHL控股股權。經客戶批准及誠如委聘協議所訂明，吾等就目標公司企業價值的市場價值達成意見時，吾等依賴管理層提供的營運及財務資料的完整性及準確性。倘任何該等假設或事實出現變動，吾等的市場價值結論則會出現不同結果。

就Kroll Hong Kong所獲提供或另行審閱或與Kroll Hong Kong討論之目標公司財務預測而言，有關資料由管理層呈列且就本意見而言，假設該等分析及預測已根據反映管理層就該等分析及預測相關的目標公司預期未來經營業績及財務狀況目前可得之最佳估算及判斷的假設合理編製。然而，Kroll Hong Kong無法保證該等財務分析及預測可實現或實際結果與所預測者不會出現重大偏離。

估值的擬定用途乃作為 貴公司評估其就交易及相關交易價格作出決策時所考慮的部分資料以遵守上市規則為基礎。最終交易(如發生)及相應收購價格將為交易各方磋商的結果。 貴公司須對釐定目標公司股權交易價格負全責。吾等的分析結果不應被解釋為公正意見、償付能力意見或投資建議。吾等的估值報告除擬定用途外不應作其他用途或由第三方使用。該等第三方應對財務預測及相關假設自行展開調查並進行獨立評估。

## 準則及基準

估值以市場價值為基礎編製，根據國際評估準則，市場價值之定義為資產或負債經適當營銷後，自願買方及自願賣方在知情、審慎及不受脅迫的情況下於估值日期按公平原則進行交易的估計金額。

企業價值之定義為一項持續業務之所有有形資產(樓宇、機器及設備)、長期投資、營運資金淨額及無形資產之總和。另外，企業價值相當於業務之投資資本，即股東權益、股東貸款及計息債項之價值總和。

## 目標公司之描述

BTHL透過其全資附屬公司匯達交通服務有限公司(「匯達交通」)於香港從事城巴有限公司(「城巴」)旗下的專營及非專營巴士服務。BTHL於二零二零年成立，作為Templewater Bravo Holdings Limited(「TWB Holdings」，佔90.8%)、Glorify Group Limited(「Glorify」，貴公司全資附屬公司，佔8.6%)及Ascendal Bravo Limited(「ABL」，佔0.6%)之間的財團。於二零二零年八月二十一日，宣佈BTHL將以32億港元從新創建服務管理有限公司收購匯達交通(前稱新創建交通服務有限公司(「新創建交通」))的全部已發行股本。於本次收購時，匯達交通的主要附屬公司包括城巴及新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)。於二零二一年十二月三日，Glorify收購，而TWB Holdings及ABL同意出售合共700股BTHL股份(即TWB Holdings的695股BTHL股份及ABL的5股BTHL股份)，合共佔BTHL全部已發行股本的7%。收購完成後，TWB Holdings、Glorify及ABL分別持有BTHL全部已發行股本約83.90%、15.56%及0.54%。於二零二二年七月，匯達交通宣佈，當時授予城巴及新巴的巴士專營權將合併，並將不再延用新世界第一巴士品牌，而專營權合併於二零二三年七月一日生效。

城巴於一九七九年八月五日由前中華汽車有限公司(「中華汽車」)交通經理李日新創立，以一輛Volvo B55雙層巴士為紅磡香港聯合船塢提供班車服務。於一九八一年，其開辦一條來往沙田第一城與九龍塘地鐵站的居民巴士路線。於一九九一年，香港政府批出城巴首條位於港島的專營路線12A(金鐘添馬街至麥當勞道)，該線路原先由中華汽車經營，後於一九八零年代撤銷。

新巴於一九九八年一月八日以其前稱Stanton Star Limited於英屬處女群島註冊成立為有限責任公司，當時由新世界第一控股有限公司擁有。該公司於一九九八年三月十日根據公司條例的前身條例註冊為非香港公司。於一九九八年，其接管港島88條巴士路線的專營權。

巴士專營權由香港政府發出。於二零二三年七月一日前，目標公司經營三個專營網絡，包括以其「城巴」品牌經營的城巴(專營權一)及城巴(專營權二)及以其「新巴」品牌經營的新巴專營權。自二零二三年七月一日生效起，城巴(專營權一)與新巴專營權合併為一個專營權(「合併專營權」)，涵蓋港島、九龍、新界及過海巴士網絡。城巴(專營權二)亦獲重續，成為城巴二零二三年(專營權二)，自二零二三年五月一日起生效，繼續涵蓋機場及北大嶼山巴士網絡。合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)的有效期均為十年，至二零三三年為止。目標公司亦在香港提供非專營巴士服務，包括為若干公司提供僱員巴士服務、為屋邨提供居民

巴士服務，以及私家巴士出租服務及敞篷觀光巴士服務。於二零二三年十二月三十一日，城巴共經營233條巴士路線，包括98條港島路線、84條過海路線及51條九龍及新界路線，並擁有約1,534輛持牌巴士。

### 目標公司之財務回顧

吾等已收到目標公司在不同財政年度（「**財政年度**」）的綜合財務報表。吾等已審閱管理層提供的截至二零二一年十二月三十一日止年度（「**二零二一財政年度**」）、二零二二年十二月三十一日止年度（「**二零二二財政年度**」）及二零二三年十二月三十一日止年度（「**二零二三財政年度**」）的實際綜合財務報表，吾等沒有獨立核實該等財務報表。

過往綜合財務報表列示如下：

<b>千港元(除另有指明外)</b>	<b>二零二一 財政年度</b>	<b>二零二二 財政年度</b>	<b>二零二三 財政年度</b>
收入及其他收入	3,004,709	2,949,237	3,490,297
營運成本	(3,155,614)	(3,154,586)	(3,373,619)
經營(虧損)/溢利	(150,905)	(205,349)	116,678
除所得稅前虧損	(246,281)	(286,248)	(63,474)
年內虧損	(220,619)	(206,582)	(73,628)
流動資產及持作出售資產	1,285,399	849,051	716,314
非流動資產	3,572,156	2,972,384	4,138,255
流動負債	862,104	1,018,786	946,571
非流動負債	2,629,955	1,773,863	3,292,912
股東權益	1,365,496	1,028,786	615,086

來源：實際財務報表

目標公司的收入主要來自票價收入、來自專營巴士豁免隧道費基金（「**豁免隧道費基金**」）收入、長者票價優惠計劃（「**長者票價優惠計劃**」）、合約及私人租賃服務、廣告收入以及製作及安裝費收入。於COVID-19期間，目標公司錄得的綜合收入由二零二一財政年度的30.05億港元下降至二零二二財政年度的29.49億港元。於二零二三年初放寬所有出行限制後，目標公司的收入已恢復至34.90億港元，目標公司經營層面轉虧為盈，經營溢利於二零二三財政年度達到1.17億港元。營運成本主要包括司機成本、燃油成本、維修及維護成本、折舊及其他費用。營運成本於二零二一財政年度為31.56億港元，並於二零二二財政年度減少至31.55億港元，於二零二三財政年度增加至33.74億港元。年內虧損於二零二一財政年度為2.21億港元，於二零二二財政年度減少至2.07億港元，於二零二三財政年度進一步收窄至7,400萬港元。相較二零二一財政年度及二零二二財政年度，目標公司於二零二三財政年度的年內虧損大幅減少。

根據目標公司的實際綜合財務報表，於二零二三年十二月三十一日，總資產約為48.55億港元。固定資產賬面值約為27億港元，主要為巴士。

## 經濟前景

業務或業務權益的合理評估必須考慮國民經濟當前及預期經濟狀況。為評估國民經濟整體狀況所審閱的主要變量包括國內生產總值(GDP)、匯率及通脹率的當前水平及變化情況。香港經濟概覽對於編製本前景尤關重要。以下經濟討論摘自經濟學人智庫(「EIU」)二零二三年十一月二十九日發佈的「國家前景」。

### 香港

**經濟增長：**EIU預測二零二四年香港GDP將增長3.2%。這與二零二三年3.4%的預計增長率相比有所放緩，私人消費增長隨著疫情後的反彈趨於穩定而放緩。隨著全球貿易加快步伐，外貿及服務出口的快速增長將有助於抵銷這一影響。來自中國內地的旅遊業也將支持零售及消費的增長。至二零二四年底，實際GDP將恢復至二零一八年的水平。

**通脹：**與二零一零年代3.3%的平均水平相比，整個預測期內的消費物價通脹率將保持在較低水平。私人住宅租金(佔消費價格總覽的三分之一以上)的疲軟將抑制整體通脹，儘管全球油價上漲及其對全球供應鏈的傳導效應所帶來的輸入性通脹抵銷了這一影響。在EIU預測期的後期，隨著租金重回上升軌道，通脹速度將加快。強勁的固定投資也將支持通脹。

**匯率：**由於港元與美元掛鈎有利於貿易和投資，特別是對香港龐大的金融服務業有利，因此在整個二零二四年至二零二八年期間，港元將繼續與美元掛鈎。在預測期內，隨著經濟復蘇得到鞏固、金融市場資金流入增加以及美國利率下降，港元兌美元匯率將升值至交易區間的較強一端(7.75-7.85港元兌1美元)。香港金融管理局將不時進行干預，以維持聯繫匯率區間。在中國沒有開放資本賬戶和人民幣自由化的情況下，各部門不會就聯繫匯率制的替代方案進行討論。香港擁有龐大的儲備資產，這意味著它可以輕鬆捍衛聯繫匯率制，不會面臨重新考慮匯率政策的壓力。

### 行業概覽

以下部分摘錄自運輸署於二零二四年二月五日發佈的「運輸資料年報(二零二三年)」以及香港旅遊發展局近期於二零二四年一月十三日的新聞稿。

## 公共交通

香港擁有多元化的公共交通系統，包括港鐵、電車、專營巴士、公共小型巴士、的士、非專營巴士及渡輪等，服務範圍幾乎遍及香港。此外，本港設有復康巴士服務，供行動不便的人士使用。

二零二二年的公共交通服務乘客量比二零二一年下跌8.3%，至每日約970萬人次。二零二二年港鐵每日接載乘客約403萬人次，是乘客量最高的公共交通服務。鐵路日均乘客量比二零二一年下跌6.1%。載客量佔次位的是專營巴士服務，二零二二年每日接載乘客311萬人次，比二零二一年下跌了10.5%。

鐵路網絡作為最環保的集體交通工具，將會繼續擴展成為香港交通系統的骨幹，其他交通工具則會繼續發揮輔助但仍具十分重要的角色，以確保乘客有多種公共交通服務選擇。專營巴士服務的質素持續改善。在二零二二年底，本港所有專營巴士均配備空調，為廢氣排放量較低的歐盟三期或以上的巴士。為確保更有效地運用巴士資源，並讓乘客有更多路線選擇，當局繼續推廣巴士轉乘計劃。於二零二二年底，巴士轉乘計劃共有522項。

渡輪的市場佔有率在二零二二年稍微下降至0.8%，日均載客82,060人次。於二零二二年底，本港共有11個專營和持牌渡輪營辦商，提供22條定期載客渡輪服務、2條運載危險品車輛的汽車渡輪服務及2條特別服務，提供港內和往新市鎮及離島的服務。

## 旅遊業

根據香港旅遊發展局於二零二四年一月初公佈的預估數據，二零二三年訪港旅客近3,400萬人次，由於香港於節日期間推出了一系列吸引遊客的活動，十二月的訪港旅客人數達到疫情前水平的65%。訪港旅客中半數為過夜旅客，這一比例高於疫情前的水平。彼等平均在港逗留3.6晚，較疫情前更長。

就全年而言，內地仍為香港最大的客源市場，勞動節黃金周、暑假及國慶黃金周的訪港旅客人次均令人滿意。另一方面，東南亞市場復甦最快。菲律賓及泰國十二月的訪港旅客人數超過疫情前的水平(二零一七年及二零一八年的平均水平)，分別達到疫情前的116%及106%。按旅遊目的劃分，MICE(會議、獎勵旅遊、大型會議及展覽)遊客人數恢復至疫情前的約70%，超過休閒旅遊客群，成為恢復最快的客群。

## 工作範圍和主要假設

吾等的調查包括與管理層討論目標公司的歷史、營運情況及前景、若干財務數據概覽，行業和競爭環境分析、可比公司分析，以及審閱交易、營運統計數據及其他相關文件。吾等已就此評估參照或審閱以下主要文件及數據：

- 管理層提供的截至二零二一年十二月三十一日、二零二二年十二月三十一日及二零二三年十二月三十一日止年度的實際財務報表
- 管理層編製的截至二零二四年十二月三十一日至二零二九年十二月三十一日止財政年度的財務預測
- 有關香港專營巴士服務行業市場狀況的管理層討論
- 其他相關文件

吾等假設在估值過程中取得的數據及管理層向吾等提供的意見和陳述乃真實及準確，除本函件另有明確說明外，吾等均直接採用該等數據，並未進行獨立核實。吾等並無理由懷疑有任何重要事實遭遺漏，亦不知曉任何將導致吾等所收到的資料、意見、陳述不真實、不準確或產生誤導的事實或情況。在得出估值意見過程中，吾等考慮了以下主要因素：

- 目標公司的發展階段
- 目標公司的歷史成本
- 香港經濟前景對行業的影響
- 香港專營巴士服務行業的一般法律法規問題及其他與目標公司相關的具體法律意見
- 與目標公司相關的風險
- 目標公司的歷史及其在香港公共巴士服務行業的過往表現及經驗

鑒於目標公司的營運環境不斷變化，於達致估值結論的過程中吾等必須作出一些假設。本估值採用的主要假設包括：

- 預期香港的政治、法律及經濟狀況不會出現重大變化；

- 香港專營巴士服務行業的監管環境和市場條件將按照市場預期發展；
- 適用於目標公司的現行稅法不會出現重大變化；
- 按照其現行業務計劃，資金供應不會限制目標公司經營業務的預測增長；
- 匯率和利率的未來走勢與當前的市場預期不會有重大差異；
- 目標公司持續保留有能力的管理層、關鍵人員及營運人員，以支持其持續經營；
- 授予目標公司的專營權條款不會出現任何變動，所有正常運作所需的相關法律批文及牌照均已取得且不會被撤銷；及
- 專營巴士的上調票價申請將按申請的幅度獲得批准。

儘管吾等的工作涉及對財務資料及會計記錄的分析，但吾等的工作範圍不包括根據公認審核準則對目標公司現有業務記錄進行審核。因此，吾等概不就目標公司或代表目標公司提供之任何資料之準確性或完整性承擔責任及作出聲明。

業務估值並非精確的科學及於許多情況下得出的結論必然帶有主觀性質及視乎個人判斷而定。因此，並無毋庸置疑的單一估值。儘管吾等認為基於可獲得的資料，估值結論屬合理及具有理據，惟其他人士或會對股權價值的估值持不同意見。

### 估值方法概覽

在評估商業權益或淨資產方面，無論商業多元化、地理位置、技術複雜性如何，均有三種基本估值方法。這三種方法一般稱為成本法、收入法和市場法。在正常情況下，評估者有義務同時考慮所有三種方法，因為當中任何一種或可能所有方法均可提供可靠之估值計量。

成本法乃按重建或重置有關財產的成本減實質損耗以及功能與經濟陳舊所引致折舊(倘存在及可計量)而確定價值。當所評估資產缺乏既有二手市場或應佔個別可識別現金流量時,成本法可能被視為顯示該等資產持續最可靠估值的指標。

收入法將擁有權的預計定期利益轉換為價值指標。此方法乃基於一項原則,即知情買家就財產所支付金額不會高於在類似風險下同一或等值財產預計未來利益(收入)之現時價值。

市場法考慮最近就類似資產的價格,並就指標市價作出調整,以反映所評估資產相對於市場可比資產的狀況和效用。當所評估資產具備既有二手市場,可採用此方法進行評估。

為形成估值意見,吾等考慮了三種公認估值方法:成本法、市場法和收入法。儘管成本法適合某些目的,但由於不能反映業務的未來盈利能力,一般不適合用於評估持續經營業務的價值。因此,此估值並無使用成本法。

就市場法而言,由於採用指引交易法的市場交易或採用指引公司法(「指引公司法」)的公司均不能與交易或目標公司作比較以得出估值結果,因此市場法不是合適的估值方法。就市場交易而言,由於每家目標公司在許多方面都各不相同,例如地理位置、監管環境、人口、營運階段和巴士資產狀況,因此交易價格會考慮不同的因素。同樣,指引公司不太合適,因為(i)每家指引公司有其獨特的巴士專營權/業務;(ii)應用前瞻性倍數時,指引公司並無全年未受COVID-19不利影響的估計業績;及(iii)部分該等指引公司亦開展專營巴士服務業務以外的業務。

鑒於目標公司將於二零二四財政年度恢復可持續的盈利,吾等認為採用收入法來確定BTHL的股權價值是合適的。根據國際評估準則,收入法更適用於對預測進行可靠估計的情況,吾等認為公共交通屬於此類情況。此外,根據The Appraisal Foundation,市場參與者的收購溢價(如新巴及城巴的合併)更適合於現金流量中反映,因此採用收入法。此外,收入法可從可比公司的參數中減少適用於目標公司的某些調整,例如專營權合併的協同效益、資產效率、資產負債比率的差異等,其會對估值結果造成重大影響。吾等於分析時更多考慮其他基本因素,如目標公司未來的詳細表現。

有鑒於此，於達致吾等的意見時，吾等僅使用收入法釐定目標公司股權價值的市場價值。

以估值為基礎，使用其他估值方法對估值結果進行合理性檢查乃良好慣例。儘管市場法並不適合對目標公司進行直接估值，但指引公司主要從事與目標公司相同的行業，因此可提供適當範圍作為檢查用途。

## 收入法

吾等使用收入法之貼現現金流量法（「貼現現金流量法」）評估目標公司的估值。該方法明確確認，一項投資之現值須以預計收取未來經濟利益（如定期收入、成本節約或銷售所得款項）為前提。價值指標按反映市場流動回報需求及特定投資中固有風險之比率由貼現未來現金流量淨額計算出現值。於使用貼現現金流量法時，吾等依賴管理層編製之目標公司之預期財務資料及營運資金預測（按合併基準）以及假設（「財務預測」）。

## 自由現金流量定義

自由現金流量（「自由現金流量」）或（「FCF」）定義可以由如下公式得出：

$$FCF = NP + DEPR + INT - CAPEX - NWC$$

其中：

*FCF* = 對股權及債權人可得之預測自由現金流量

*NP* = 稅後淨溢利

*DEPR* = 折舊與攤銷費用

*INT* = 稅後利息費用

*CAPEX* = 資本開支

*NWC* = 營運資金淨變動

貼現現金流量法主要要求盈利預測，尤其是現金流量的預測。每年的自由現金流量由如上公式計算得出。由於假設企業的可用年限不確定，因此永續價值乃根據香港的預測通脹率，通過對二零三零年及以後的自由現金流量採用每年2%的永續增長率而計算得出。

目標公司的企業價值之市場價值隨後通過將二零二四年至二零二九年期間預計每年的自由現金流量現值及二零三零年終值相加來計算。現值是通過反映投資目標公司的風險貼現率貼現自由現金流量。

### 貼現率

每年淨現金流量貼現為現值的比率是以估計的資本加權平均成本(「資本加權平均成本」)或(「WACC」)為基礎，當中包括股權及債務成本，並根據資本結構當中各資本來源之比例加權計算。

WACC之計算方法：

$$\text{WACC} = K_e \times (E_q/IC) + K_d \times (D/IC)$$

$$9.90\% (\text{四捨五入}) = 13.35\% \times 50\% + 6.49\% \times 50\%$$

其中：

$K_e$  = 股權成本

$E_q$  = 股權

$IC$  = 投資資本(股權加所有計息債務)

$K_d$  = 稅後債務成本

$D$  = 債務

資本架構乃基於摘自Capital IQ中三家可比公司(即載通國際控股有限公司(香港聯交所：62)、冠忠巴士集團有限公司(香港聯交所：306)以及四川富臨運業集團股份有限公司(深圳證券交易所：002357))的平均債務比率。估值的股權成本通過應用資本資產定價模型(「CAPM」)進行確定，該模型是估算股權所需收益率最常用的方法。CAPM指出股權成本是無風險利率加系統性風險系數(「貝塔值」)乘以市場股權溢價的線性函數。於估算目標公司的貝塔值時利用指引公司估算股權成本。指引公司基於以下標準選取：

1. 主要於香港及／或中國內地主要城市開展業務；
2. 於香港聯交所或中國內地主要證券交易所上市；

3. 具有與目標公司相若的業務(即主要從事巴士交通服務，於最近財政年度該分部產生70%以上的年收入)；及
4. 市值低於80億港元。

	可比公司	Capital IQ代號	於二零二三年十二月三十一日的市值(百萬元)	主要商業活動
1	載通國際控股有限公司	香港聯交所：62	4,657港元	載通國際控股有限公司，一家投資控股公司，以九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)作為旗艦營運公司，與其他營運公司在中國提供專營及非專營公共交通服務。
2	冠忠巴士集團有限公司	香港聯交所：306	753港元	冠忠巴士集團有限公司，一家投資控股公司，於香港、澳門及中國內地提供巴士及巴士相關服務。
3	四川富臨運業集團股份有限公司	深圳證券交易所：002357	人民幣2,367元	四川富臨運業集團股份有限公司於中國從事道路客運服務及客運站服務。

儘管四川富臨運業集團股份有限公司的主要業務在中國，其亦符合上述挑選標準。因此，在吾等的估值中，其被視為可比公司。由於以下原因，就交通營運而言，將香港及中國同時作為營業地點屬公平合理：

#### 綜合交通環境

由於香港與中國的地理位置相近、乘客需求以及香港回歸超過25年以來的文化交融，香港與中國之間的交通環境本質上屬一體化。

事實上，香港及中國已經有連接香港及中國的聯合基礎設施，例如港珠澳大橋、高鐵連接，以及多個邊境口岸。該等發展於兩個地區之間建立了牢固的聯繫。例如：由香港鐵路有限公司及中國國家鐵路集團有限公司聯合營運的高鐵線路，通過廣州及深圳連接香港及北

京。此外，亦已建立(i)跨境專營巴士服務，包括由目標公司及九巴營運的B線，提供前往深圳灣口岸的交通服務；及(ii)前往珠海及廣州的非專營巴士。

考慮到營辦商與政府之間的緊密合作，香港與中國之間的交通環境顯然屬高度一體化。

### 不可分割的經濟狀況

香港與中國有著緊密的經濟聯繫，兩地資本市場聯繫密切。香港與中國在業務營運、供應鏈及需求來源方面有大量資金流及跨境合作。例如，滬港通及深港通計劃使投資者能夠交易於該等交易所上市的股票。此外，香港及中國在資本市場上互為主要投資者。根據政府統計處的資料，於二零二二財政年度，中國對香港的外來直接投資貢獻最大。投資金額約為3,516億港元，佔該年度外來直接投資總額約32.2%。另一方面，香港是海外直接投資中國的主要來源地。根據中國國務院新聞辦公室的資料，二零二二財政年度外商直接投資流入約1,891億美元(相當於約14,752億港元)。根據政府統計處的資料，香港已貢獻約4,694億港元，佔投資總額約31.8%。

因此，儘管香港及中國的經濟狀況未必相同，但深度的融合關係將使兩個市場有一定程度的相似性。

無論具體的營運地點如何，巴士交通營辦商的業務及收入模式基本相似。若干關鍵方面包括：(i)巴士車隊為主要資本支出項目，(ii)根據乘客人次的交通費用所產生的收入流，(iii)主要與燃料、司機工資及車輛維護相關的成本，及(iv)主要業務營運，以實施定期時程表以滿足乘客的通勤需求。儘管營運細節可能有所不同，但巴士交通業務及收入模式的基本原則在香港及中國保持一致。

綜上所述，吾等認為將包括四川富臨運業集團股份有限公司在內的中國營辦商列為可比公司屬公平及適當。

以下為得出股權成本的方法：

$$K_e = R_f + MRP \times \text{貝塔值} + SSR + CSR$$

$$13.35\% = 2.907\% + 6.40\% \times 0.74 + 1.21\% + 4.5\%$$

其中：

$$K_e = 13.35\% \quad \text{股權所需回報率}$$

$$R_f = 2.907\% \quad \text{根據香港政府債券的最長年期收益率計算的無風險利率}$$

$$MRP = 6.40\% \quad \text{市場風險溢價，即基於美國股權風險溢價加上香港市場的系統性風險，預期市場組合產生超出無風險比率的回報}$$

$$\text{貝塔值} = 0.74 \quad \text{「貝塔值」，計量所評估資產相對於市場組合風險的相對風險。計算方法是將可比資產的回報與市場組合的回報進行迴歸分析。此乃資產系統性風險的計量方法。}$$

$$SSR = 1.21\% \quad \text{根據實證研究得出的小型公司風險溢價}$$

$$CSR = 4.5\% \quad \text{公司特定風險溢價}$$

制定貝塔值時，吾等自彭博獲取了三家可比公司的原始貝塔值，以每月為頻率，回溯期為5年。對目標公司進行估值時，原始貝塔值乃根據彭博提供的每週及每月數據得出，顯著性水平為0.0000。載通國際控股有限公司(香港聯交所：62)及四川富臨運業集團股份有限公司(深圳證券交易所：002357)於估值日期的槓桿化貝塔值分別為0.577及0.551。由於t-test結果超過了0.000的顯著性水平，冠忠巴士集團有限公司(香港聯交所：306)的原始貝塔值0.25在數據統計上被認為無定論，因此不在分析之列。其後，吾等將原始貝塔值與各自的債務比率去杠桿化，得出無槓桿原始貝塔平均值。最後，吾等對無槓桿原始貝塔平均值進行再杠桿化，得出再杠桿化貝塔值為0.74。

美國股權風險溢價被視為一個起點，因為：

- (i) 美國股權市場於發達市場中歷史最長。鑒於與美國相比，香港及中國資本市場歷史相對較短，吾等並無直接參考香港及中國市場的市場風險溢價；

- (ii) 使用基本市場法作為參考及考慮市場特定溢價作為調整並不罕見。該方法允許不同估值之間的一致性及其可比性；
- (iii) 有關基本市場法的選擇，吾等優先考慮市場的歷史長度，因為基本市場法更傾向穩定可靠。儘管香港及中國的股票市場分別擁有約38年（一九八六年至今）及33年（一九九零年至今）的歷史，與美國股票市場約230年（一七九二年至今）的歷史相比，香港及中國的股票市場歷史相對較短；及
- (iv) 港元與美元掛鈎。從大多數機構投資者的角度來看，美國股權風險溢價乃為更易接受的基準。

MRP使用美國股權風險溢價作為基本市場法參考，隨後，利用中國內地及香港債券市場的違約風險溢價以及債券與股權市場之間的波動指數，美國股權風險溢價分別調整為中國及香港市場的MRP。

SSR是指投資者期望通過投資小市值公司獲得的相較於大市值公司的額外風險溢價，市值是釐定SSR的價值時關鍵因素。

根據Kroll的研究，一家公司的實際回報通常超過CAPM所估計回報。一般而言，公司規模越小，實際回報則越高。根據對與目標公司相若規模的公司所進行實證研究，股權成本應加入1.21%的SSR。SSR乃基於與低市值公司有關的規模溢價釐定的。該類公司包括市值介乎約30億港元至180億港元的公司。因此，吾等參考1.21%的低市值溢價價值，其源自吾等的專有研究工具，即Kroll Cost of Capital Navigator。該工具涵蓋不同市值類別的各種風險溢價，於市場中廣泛使用。風險溢價乃根據中市值、低市值及微小市值組合的估計收益及實際收益之間的差額得出。

此外，CAPM僅能計量系統性風險，而這些風險無法通過持有投資組合來分散。在對特定企業進行估值時，應考慮CSR。考慮到目標公司的歷史發展與密集型勞動力成本結構、政府政策的不確定性以及歷史財務業績的波動，吾等加入了4.5%的風險溢價。吾等亦考慮到目標公司的悠久營運歷史、穩定的財務表現往績記錄（不包括COVID-19期間）及在市場增長預測中的領導地位。根據管理層，COVID-19後旅遊復蘇將對目標公司的收入增長率產生積極影響。

資本加權平均成本的另一組成部分為除稅後債務成本，乃按目標公司最近借貸率7.77%及標準稅率16.5%計算。其後將加權股權成本與除稅後債務成本的總和，按三家可比公司平均負債權益比率加權計算得出資本加權平均成本。因此，吾等的分析結論認為貼現率9.90%適用於評估目標公司。

### 預測假設

吾等收到管理層於二零二三年十二月三十一日提供的截至二零二四年十二月三十一日至二零二九年十二月三十一日止年度的財務預測。主要預測假設如下：

千港元	二零二四 財政年度 (預計)	二零二五 財政年度 (預計)	二零二六 財政年度 (預計)	二零二七 財政年度 (預計)	二零二八 財政年度 (預計)	二零二九 財政年度 (預計)
收入及其他收入	4,158,695	4,402,205	4,640,213	4,807,156	4,968,929	5,129,234
營運成本	(3,663,864)	(3,835,331)	(3,960,616)	(4,085,981)	(4,220,824)	(4,362,738)
EBITDA	901,898	985,356	1,099,932	1,146,759	1,183,547	1,215,378
EBIT	494,831	566,874	679,597	721,175	748,104	766,495
淨溢利	234,160	300,348	404,387	445,584	477,870	509,958
自由現金流量	436,547	633,719	728,446	805,516	588,987	584,960
現值系數	0.9538	0.8677	0.7896	0.7184	0.6537	0.5948
自由現金流量的 現值	416,366	549,905	575,163	578,722	385,038	347,958

### 收入及其他收入

目標公司的總收入主要來自(i)票價收入；(ii)來自專營巴士豁免隧道費基金(「豁免隧道費基金」)的收入；(iii)長者票價優惠計劃(「長者票價優惠計劃」)；(iv)合約及私人租賃服務；(v)廣告收入；及(vi)製作及安裝收入。

主要收入來源為票價收入，預計於預測期內將佔總收入逾80%。乘客量預計將在二零二七年逐步恢復至疫情前的水平，預計二零二三財政年度至二零二九財政年度的票價收入年複合增長率（「年複合增長率」）為6.39%。預測BTHL的預期票價收入乃根據(i)過往營運數據；(ii)香港行政會議批准的收費表；(iii)預期混合票價；及(iv)預期年度乘客量。專營巴士服務佔整體票價收入超過99%，而非專營巴士服務則佔餘下部分。二零二四財政年度至二零二九財政年度，專營巴士服務票價的年複合增長率預計約為1.00%–1.25%，取決於專營權並參考相關成本的預期增長。就乘客量而言，預計二零二四財政年度至二零二九財政年度的年複合增長率約為3.00%–4.40%（視乎專營權而定），主要受票價調整和乘客量增長驅動。

其中，二零二四財政年度的收入及其他收入預計自以下若干方面增長約19.2%，包括：

- (i) 就票價收入而言，其主要由票價及乘客量決定，預計二零二四財政年度將增長約16.3%，乃由於(a)二零二三年六月十八日實施的二零二三年票價增加，合併專營權的預期混合票價增長約5.4%，城巴二零二三年（專營權二）的預期混合票價收入增長約8.6%，預計與二零二三年下半年相比，將於二零二四財政年度得到充分反映<sup>附註1</sup>，且增加的部分乘客不享受優惠，如旅客；(b)合併專營權的預期乘客量增長約8.1%，主要由於COVID-19疫情的持續恢復、邊境服務乘客量增加以及擴展營運網絡至九龍及新界；及(c)城巴二零二三年（專營權二）的預期乘客量增長約17.1%<sup>附註2</sup>，主要由於COVID-19疫情的持續恢復，新啟用的跑道與機場新航站樓的投入營運提高了載客量，以及政府投資及旅遊相關的舉措改善了旅遊業，帶來了其餘增長；
- (ii) 就豁免隧道費基金而言，由於自二零二三年十二月起三條過海隧道的收費整合，預計收入將減少8.4%，從而減少總體隧道費支出以至來自豁免隧道費基金的收入。具體而言，作為分時段隧道收費計劃的一部分，西區過海隧道隧道費從200港元減至50港元，致使二零二四財政年度估計減少870萬港元；
- (iii) 就長者票價優惠計劃的淨收入而言，預計二零二四財政年度將大幅增長約183.6%，此乃主要由於以下假設（其中包括）：(i)政府僅於二零二三財政年度提供租金寬減<sup>附註3</sup>；(ii)65歲以上的乘客比例上升<sup>附註4</sup>；及(iii)預期票價上升；

- (iv) 合約和私人租賃服務預計二零二四財政年度將有約52.5%的顯著增長，乃由於因旅遊相關活動預計將於COVID-19疫情後反彈，員工招聘服務的大型活動及集會相關的私人租賃需求不斷增加；及
- (v) 根據與一家鐵路營運商訂立的廣告合約，預計將於二零二四財政年度開始並帶來收入約6,160萬港元，約佔二零二四財政年度總收入及其他收入增長的9.2%。

附註：

1. 行政長官會同行政會議批准的城巴(專營權一)、城巴(專營權二)及新巴專營權的實際票價上漲於扣除豁免隧道費基金的影響後，分別為4.9%、4.2%及4.9%(或於扣除豁免隧道費基金的影響前為6.2%、6.4%及6.2%)，由二零二三年六月十九日起生效。

就混合票價而言，其指考慮到乘客組合和票價結構後每名乘客的平均票價，即符合優惠條件的乘客的票價。

於豁免隧道費基金方面，根據《行車隧道(政府)規例》(第368A章)第12(3)條，專營巴士自二零一九年二月起使用政府收費隧道及道路時獲豁免繳付通行費。省下的通行費將存入已設立各專營權名為豁免隧道費基金的專用賬戶。當專營巴士營辦商申請加價而行政長官會同行政會議認為有正當理由需要加價時，可利用豁免隧道費基金以降低加價幅度，同時專營巴士營辦商可從該基金賬戶撥出款項。倘若專營巴士營辦商未面臨加價壓力且節省的通行費超過政府所設定的豁免隧道費基金的有關上限，則超出的金額會通過適當的票價優惠安排分派予乘客。

2. 根據引用運輸署的Ipsos研究，預計專營巴士於二零二四財政年度的日均乘客人次增長約21.6%。就機場路線乘客量的假設而言，經參考(其中包括)國際航空運輸協會修訂的香港乘客量預測，該預測預計到二零二四財政年度末將完全恢復到疫情前的水平。根據城巴概覽，截至二零一八年及二零一九年六月三十日止年度，疫情前(及社會動盪前)城巴(專營權二)的乘客量約為3,800萬人次，與預測的二零二五財政年度城巴二零二三年(專營權二)約3,800萬人次相近。
3. 就租金寬減而言，務請留意，發還的長者票價優惠計劃最高金額以應付予政府的租金為上限，意味著政府的租金寬減可能會影響長者票價優惠計劃的發還款項。二零二三財政年度長者票價優惠計劃淨額損失的總額約為9,500萬港元，主要與政府提供的COVID-19租金寬減有關，由於預計政府不會提供進一步的租金寬減，因此預計二零二四財政年度將減少至約1,990萬港元。租金寬減加長者票價優惠計劃虧損減少約7,510萬港元，約佔二零二四財政年度總收入及其他收入增長的11.2%。
4. 根據香港政府統計處的研究，65歲或以上人口的比例預計將從二零二一年的20%增至二零二六年的26%，因此預計65歲以上的乘客比例將會上升。

## 二零二四財政年度的預計收入及其他收入之明細

千港元	估收入和 其他收入的		二零二四	估收入和 其他收入的		二零二三	二零二三
	二零二三 財政年度	百分比	財政年度 (預測)	二零二四 財政年度的 差額	百分比	二零二四 財政年度與 二零二四 財政年度 百分比的 變動	二零二三 財政年度與 二零二四 財政年度 百分比的 變動
票價收入	2,980,919	85.4%	3,465,808	484,889	83.3%	16.3%	
豁免隧道費基金收入	102,810	3.0%	94,130	(8,680)	2.3%	(8.4%)	
合約和私人租賃服務	22,395	0.6%	34,152	11,757	0.8%	52.5%	
廣告收入	139,570	4.0%	229,995	90,425	5.5%	64.8%	
長者票價優惠計劃 淨收入	74,810	2.1%	212,169	137,359	5.1%	183.6%	
製作及安裝收入	70,000	2.0%	85,110	15,110	2.1%	21.6%	
其他收入	99,793	2.9%	37,331	(62,462)	0.9%	(62.6%)	
<b>總計</b>	<b>3,490,297</b>	<b>100.0%</b>	<b>4,158,695</b>	<b>668,398</b>	<b>100.0%</b>	<b>19.2%</b>	

## 營運成本

營運成本包括司機成本、燃油、維修及維護、隧道費及豁免隧道費基金、票價收費、折舊及其他費用。於預測期內，預計最大的部分為司機成本，估計平均約佔總營運成本的41.1%。其次為燃油，平均約佔總營運成本的13.5%。司機成本及燃油均與服務水平直接相關。

通過將城巴(專營權一)及新巴專營權合併為合併專營權，目標公司有望利用一系列協同效應，尤其是在直接成本方面。例如，合併後，預計城巴將能根據需要從新巴及城巴調配車長，從而減少所需的加班費，並改進調度及輪班。此外，亦可減少涵蓋此前由不同專營權經營的類似路線所需的培訓資源，並在發生任何意外事件時，亦不再需要分別儲備兩批備用司機。

合併後，目標公司亦可減少每日產生的空載里程。大部分的空載里程由於各專營權之間無法共享資源，巴士不得不長途跋涉到往專營權的車廠，而非去最近的車廠。效率的提高影響所有直接成本(不包括票價收費及折舊費用)，因為其能消除重複的線路，允許在減少巴士數量的情況下在熱門線路上增加巴士班次，從而提高燃油效率，並簡化維修及維護工作。

總營運成本佔總收入的百分比預計將從二零二四財政年度的88.1%降至二零二九財政年度的85.1%。

**加班費及培訓資源成本佔總營運成本的比例：**

千港元	二零二一 財政年度	二零二二 財政年度	二零二三 財政年度
加班費	228,018	172,017	254,035
培訓資源成本 <sup>附註</sup>	1,313	9,639	13,024
<b>小計</b>	<b><u>229,331</u></b>	<b><u>181,656</u></b>	<b><u>267,059</u></b>
總營運成本	<u>3,155,614</u>	<u>3,154,586</u>	<u>3,373,619</u>
<b>比率</b>	<b><u>7%</u></b>	<b><u>6%</u></b>	<b><u>8%</u></b>

附註： 培訓資源成本指目標公司學習及發展部的經營費用。

**二零二四財政年度EBITDA及EBIT的預計增長**

EBITDA預計增長約103%，主要由於(i)如上所述，收入及其他收入增長約19.2%；及(ii)總營運成本增長減緩約8.6%，來自若干方面，包括：

1. 票價收入的直接成本，包括司機成本、燃油及維修及維護，預計將自二零二三財政年度的19.6億港元增長約12.7%至二零二四財政年度的22.1億港元，此乃主要由於服務水平提升，開始恢復至疫情前水平；
2. 隧道費及豁免隧道費基金，預計由二零二三財政年度的2.15億港元減少約42%至二零二四財政年度的1.24億港元，主要是由於自二零二三年十二月起三條過海隧道的收費整合，導致整體隧道費開支減少；
3. 其他員工成本，預測將自二零二三財政年度的4.98億港元增長約11.9%至二零二四財政年度的5.57億港元，主要是由於與一家鐵路營運商簽訂合約所需的員工人數致使計劃擴大匯達傳媒的銷售團隊；
4. 保險，預測將自二零二三財政年度的8,950萬港元略微減少約13.5%至二零二四財政年度的7,740萬港元；及
5. 清潔、加油及保安，預測將自二零二三財政年度的7,470萬港元穩定增長約0.6%至二零二四財政年度的7,510萬港元。

就EBIT而言，EBIT預計將自二零二三財政年度的1.17億港元增長約324%至二零二四財政年度的4.95億港元，此乃主要由於(i)如上所述，收入及其他收入增長約19.2%；及(ii)營運成本增長減緩約8.6%，包括與隧道費及豁免隧道費基金、保險開支減少，且不包括二零

二三財政年度產生的與收購有關的其他一次性開支。上述三項成本總額預計將由二零二三財政年度的4.31億港元減少至二零二四財政年度的3.22億港元。

整體而言，二零二四財政年度的EBITDA利潤率及EBIT利潤率預計將分別為21.7%及11.9%，相當合理地接近於社會動盪及COVID-19爆發前城巴及新巴於二零一七年及二零一八年六月三十日止年度的合併EBIT利潤率及EBITDA利潤率（分別約為4.1%–11.8%及15.3%–21.0%）。

#### 二零二四財政年度至二零二九財政年度淨溢利的預測增長

於二零二四財政年度至二零二九財政年度的預測期內，淨溢利的增長主要得益於票價調整、乘客量增長以及合併專營權帶來的成本節約協同效應。

此外，值得注意的是，二零二三年第一季度仍受到COVID-19的嚴重影響，造成了巨大損失。恢復機場及跨境服務亦需要時間，因此不能將二零二三財政年度視為完全正常化的年度。然而，由於COVID-19的影響於二零二三年第四季度左右大致消退，預計二零二四年將實現扭虧為盈。此後的增長預計保持相對穩定。

#### 所得稅

目標公司須繳納香港利得稅。估值分析中採用的稅率為16.5%。

#### 資本開支

資本開支（「資本開支」）包括對巴士及其他物業、廠房及設備（「物業、廠房及設備」）的投資。就巴士而言，資本開支分為兩類，即傳統車隊及新能源巴士，包括雙層電動車及雙層氫動力電動車。就其他物業、廠房及設備而言，預計的資本開支主要包括租賃物業裝修及升級車廠設施、搬遷屯門車廠、興建西九龍首個加氫站、更換巴士轉乘站的站長室，以及升級資訊科技基礎設施。

千港元	預計資本開支及相應的增長率					
	二零二四 財政年度 (預計)	二零二五 財政年度 (預計)	二零二六 財政年度 (預計)	二零二七 財政年度 (預計)	二零二八 財政年度 (預計)	二零二九 財政年度 (預計)
資本開支						
– 巴士	1,506	–	–	–	224,486	224,486
– 其他物業、 廠房及設備	<u>76,531</u>	<u>29,407</u>	<u>44,407</u>	<u>38,748</u>	<u>23,748</u>	<u>23,748</u>
總計	<u><u>78,037</u></u>	<u><u>29,407</u></u>	<u><u>44,407</u></u>	<u><u>38,748</u></u>	<u><u>248,234</u></u>	<u><u>248,234</u></u>

如上所示，巴士的資本開支預計將於二零二四財政年度、二零二八財政年度以及二零二九財政年度產生。就二零二四財政年度而言，預計的資本開支主要與試運行雙層電動車及雙層氫動力電動車的投資有關，該投資於二零二二財政年度開始並預計將於三年內投資。就二零二八財政年度以及二零二九財政年度而言，預計資本開支與約70個傳統柴油車隊的更換有關。預計城巴在二零二八財政年度前不會更換巴士，因為現時的車隊較為年輕，而合併專營權及相應的服務重組可有助減少高峰時段的車輛需求。由於直接成本項下的預計「維修及維護」費用已考慮巴士的維護資本開支，均可滿足運輸署所要求的任何改裝及安全升級工程，因此巴士的維護資本開支並無列入資本開支內。

二零二四財政年度至二零二九財政年度資本開支項下的其他物業、廠房及設備明細載列如下：

千港元	其他物業、廠房及設備項目					
	二零二四 財政年度 (預計)	二零二五 財政年度 (預計)	二零二六 財政年度 (預計)	二零二七 財政年度 (預計)	二零二八 財政年度 (預計)	二零二九 財政年度 (預計)
搬遷屯門車廠	1,500	15,000	15,000	15,000	—	—
租賃物業裝修 <sup>附註1</sup>	55,180	6,418	27,077	20,000	20,000	20,000
電腦設備 <sup>附註2</sup>	18,694	6,062	1,367	1,070	1,070	1,070
其他 <sup>附註3</sup>	1,157	1,927	963	2,678	2,678	2,678
<b>總計</b>	<b>76,531</b>	<b>29,407</b>	<b>44,407</b>	<b>38,748</b>	<b>23,748</b>	<b>23,748</b>

附註：

1. 租賃物業裝修包括翻新車廠、新控制室及新巴士候車亭。
2. 電腦設備包括企業資源規劃系統。
3. 其他包括車廠設備、電機設備及其他設備。

### 其他現金流量調整

根據匯達交通與香港政府達至的乘客回饋安排(「回饋乘客安排」)，於會計年度內，超過規定觸發點的固定資產平均淨值回報率(「固定資產平均淨值回報率」)的50%將與合併專營權及城巴二零二三年(專營權二)的乘客分享。於估值日期，所採用觸發點為自二零一九年指定的8.7%，而當時的利率是相對較低。但是由於二零二二年開始利率大幅上升，因此管理層預期觸發點將不時調整。於本次估值中，倘固定資產平均淨值回報率高於觸發點，退還予乘客的估計金額將被視為預測期間內現金流出調整的一部分。

## 營運資金

營運資金資產包括(i)存貨，主要包括維修及維護過程中使用的巴士零部件；(ii)應收款項，主要包括通過非現金支付方式(如八達通、支付寶和信用卡)收取但尚未轉給城巴的部分票價收入，廣告應收款項及以及票價和補貼的發還款；及(iii)預付款項及按金，主要包括租金和差餉付款、保險費和巴士事故索償、水電費按金及收購貸款預付費。

營運資金負債由各種開支項目組成，包括：(i)巴士服務及廣告業務的應付款項，包括燃料、巴士零件及潤滑油、製作及安裝費用及銷售人員佣金；及(ii)應計費用及撥備，包括司機工資及薪金、清潔費及巴士事故索償撥備。

營運資金估計佔收入約(4.3%)至(2.7%)，乃根據巴士服務的應收款項及應付款項周轉天數分別為21天至23天及32天至33天得出。

營運資金佔收入比例計算如下：

千港元	二零二四 財政年度 (預計)	二零二五 財政年度 (預計)	二零二六 財政年度 (預計)	二零二七 財政年度 (預計)	二零二八 財政年度 (預計)	二零二九 財政年度 (預計)
收入	4,158,695	4,402,205	4,640,213	4,807,156	4,968,929	5,129,234
存貨	54,483	63,988	65,424	67,400	69,246	71,532
應收款項	297,907	329,630	293,247	304,855	316,408	329,351
預付款項	55,297	49,486	59,783	36,577	45,140	52,376
應付款項	51,425	52,838	53,421	55,194	56,894	58,941
應計費用及撥備	533,872	534,174	491,197	507,837	523,687	542,971
總營運資金	(177,610)	(143,908)	(126,164)	(154,199)	(149,787)	(148,653)
營運資本佔收入%	(4.3%)	(3.3%)	(2.7%)	(3.2%)	(3.0%)	(2.9%)

吾等認為管理層提供的財務預測乃經過審慎考慮後編製，適合用於本次估值分析。於評估財務預測是否乃經審慎考慮後編製時，吾等已：

- 將預計收入增長與目標公司的歷史增長及經濟增長以及行業性質及巴士專營權進行比較；
- 與管理層討論並評估管理層對固定資產平均淨值及其相關超額收益的計算及對現金流出的影響；及

- 根據周轉天數及賬齡分析審閱營運資金需求。

### 總體分析

儘管需求低迷及利率高企，使香港復甦步伐減緩，但各行各業受到的影響卻不盡相同。例如，經濟復甦步伐不影響對日用品／必需品的需求。此外，由於前幾年實施封鎖措施，眾多香港遊客及市民無法出行。吾等有理由認為，COVID-19後將恢復出行活動。

關於交通工具的競爭，吾等知悉鐵路仍是主流。然而，目標公司認為其能夠就鐵路為市民及遊客提供公共交通的替代選擇，並於二零二四年領先市場，主要因為：(i)運輸署於二零二三財政年度及二零二四財政年度推出巴士路線規劃計劃，預期可改善網絡；(ii)未來五年擴展至新界北部；(iii)服務改善；(iv)根據機場管理局，由於航班及客運量預期於二零二四財政年度完全恢復至疫情後水平，令機場航線持續增長；及(v)政府繼續大力投資與旅遊業有關的措施，使香港重新成為國際旅遊目的地。此外，目標公司亦能於新的專營巴士招標中獲得小巴的市場份額，尤其是過往以小巴為主的地區。於財政預測餘下期間，吾等認為增長與其他競爭者一致，主要來自票價調整及乘客量增長。

### 缺乏市場流通性折讓(「DLOM」)

市場流通性的概念涉及擁有權權益的流通性，即擁有人選擇出售有關權益時，其轉換為現金的速度及容易程度。缺乏市場流通性折讓反映非上市公司之股份並無即時市場。與上市公司類似權益相較，非上市公司之擁有權權益通常缺乏即時市場流通性。因此，非上市公司之股份價值通常較上市公司之股份價值為低。

於估值中，主要採用Finnerty模型，乃一種期權定價法來評估企業價值層面的DLOM，而這是一種普遍接受的方法。在期權定價法下，認沽期權的成本，用以對沖出售非上市公司之股份前的價格變動，作為確定DLOM的基準。利用期權定價法計算認沽期權的成本時，考慮了出售目標公司股份可能所需的估計時間以及該期間內可比公司股份的波幅。一般而言，預期流動性事件的發生時間距離估值日期越遠，認沽期權價值越高，因而隱含DLOM也越高。

首先，模型假設預期行使時間為3年，資產波幅為14%。由於目標公司目前並無穩定的派息政策，年化股息率假設為0%。於計算資產波幅時，吾等從彭博獲取了可比公司的股權波幅，用其各自的債務比率去杠桿化，然後取中位數。DLOM主要受假定在資產(企業)層面或股權層面的波幅影響。由於可比公司與目標公司之間的資本結構可能存在差異，因此在股權層面應用DLOM將需要對假定資本結構進行更多判斷。

Finnerty模型的公式如下：

$$DLOM = V_0 e^{-qT} \left[ N\left(\frac{v\sqrt{T}}{2}\right) - N\left(-\frac{v\sqrt{T}}{2}\right) \right]$$

其中：

$$v\sqrt{T} = \sqrt{\sigma^2 T + \ln[2(e^{T\sigma^2} - \sigma^2 T - 1)] - 2\ln(e^{T\sigma^2} - 1)}$$

N(.)	=	常態分佈的累計概率函數
Ln(.)	=	自然對數函數
e	=	數學常數；自然對數的底數
q	=	證券的年化股息率
T	=	認沽期權屆滿時間(年) – 即持有期
$\sigma$	=	相關證券的年波幅
$V_0$	=	相同無限制的權益價值

5%的DLOM適用於企業價值層面，而非股權層面，其為一個未杠桿化數字，因此相對適用於股權層面的DLOM較小。此外，該模型基於假定時間框架，轉讓目標公司大約需要3年，根據類似公司的近期交易，尤其是於二零二零年匯達交通轉讓予BTHL，吾等認為這並非不合理。吾等認為該參考屬合理，乃由於：

- (i) 退出期乃根據最近期交易釐定；
- (ii) 交易並非於關連方之間進行；

- (iii) 時間間隔已包括招標、談判及執行的時間；及
- (iv) 交易價格與該參數無關，其僅與持有期的持續時間有關。

### 按收入法得出的價值結論

於得出目標公司經營企業價值並作出必要調整後，吾等就5%的DLOM進行調整，並考慮以下項目得出目標公司全部股權市值：

- 加目標公司應佔總現金及銀行結餘4.92億港元；
- 減遞延所得稅負債1.40億港元；
- 減目標公司應佔未償還債務20.69億港元

基於上述分析，目標公司於估值日期的企業價值總額及股權價值的市值分別為71.02億港元及50.33億港元。

### 敏感度／情景分析

作為估值的一部分，吾等已按採用收入法釐定之價值指標作出敏感度／情景分析。吾等已測試目標公司的股權價值於預測期內對貼現率變動及專營巴士服務票價(因其為主要收入來源)上漲的敏感度。

股權價值 港元(百萬元)	二零二三財政年度至二零二九財政年度專營巴士服務 混合票價的年複合增長率			
	1.92%-2.23%	1.85%-2.23%	1.75%-2.23%	1.50%-2.23%
資本加權平均成本 (基本數值)				
9.00%	5,828	5,682	5,574	5,310
9.30%	5,542	5,400	5,297	5,045
9.60%	5,278	5,139	5,041	4,800
9.90%(基本數值)	5,033	4,899	4,804	4,574
10.20%	4,807	4,675	4,585	4,364
10.50%	4,596	4,467	4,381	4,169
10.80%	4,399	4,273	4,190	3,986

## 合理性檢查 – 指引公司法

如前文所述，吾等亦已搜索上市公司，以檢查是否合理。由於每間指引公司均有其獨特的巴士專營權／經營業務，且部分公司亦有經營專營巴士服務以外的業務，因此吾等不宜採用該等公司的倍數作為估值分析的主要方法進行估值。儘管市場法不適用於評估目標公司，但指引公司主要從事與目標公司相同的行業，因此可提供相關範圍以作檢查。

指引公司法使用從事與目標公司相同或類似業務之企業之股票市價數據，是固有業務之適當估值方法。此等企業之股票於公開、自由和開放的市場(交易所或場外交易)上活躍買賣。吾等使用目標公司最近一個完整財政年度(即二零二三財政年度)的財務業績及其從上述收入法得出的企業價值(「EV」)計算目標公司隱含業績倍數，並與上文「收入法 – 自由現金流量定義 – 貼現率」一節所述的三家指引公司進行交叉核對，以進一步驗證從吾等收入法得出的目標公司EV。

目標公司於二零二三財政年度錄得虧損。此外，除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利(「EBITDA」)以及除息稅前盈利(「EBIT」)並不具代表性，主要由於(其中包括)：(i)路線的盈利嚴重受到COVID-19的影響，由於需要在乘客量極少的情況下保持所需營運水平，儘管收入受到影響，但營運成本仍相對固定；(ii)目標公司在巴士路線、巴士車長、維護成本等方面沒有以最佳效率營運，導致EBITDA和EBIT利潤率受到影響；(iii)COVID-19後，業務營運需要時間和努力才能恢復到正常和穩定的水平；及(iv)二零二三財政年度的財務表現未能充分反映新巴與城巴合併的正面協同效應。吾等亦觀察到，與可比公司的EV／收入倍數相比，可比公司過去三年的EV/EBITDA倍數及EV/EBIT倍數波動且不穩定。因此，吾等認為EV/EBITDA及EV/EBIT倍數就合理性檢查而言並不可靠。所以，由於指引公司的EV／收入倍數與目標公司的相關性，指引公司的EV／收入倍數適合用於吾等的分析，吾等注意到目標公司的隱含EV／收入倍數在指引公司的EV／收入倍數範圍內。

可比公司	Capital IQ股票代號	EV/收入
1 載通國際控股有限公司	香港聯交所：62	0.96x
2 冠忠巴士集團有限公司	香港聯交所：306	1.33x
3 四川富臨運業集團股份有限公司	深圳證券交易所：002357	3.33x
	最高	3.33x
	最低	0.96x
	平均	1.87x
	中位數	1.33x
目標公司根據收入法計算的隱含 EV/收入倍數		2.03x

來源：Capital IQ

於本次估值中，吾等僅採納收入法。誠如估值方法概覽所述，吾等認為收入法適用於釐定BTHL的股權價值。根據國際評估準則，收入法更適用於預測的可靠估算，吾等認為公共交通屬於這一類。此外，根據The Appraisal Foundation，市場參與者的收購溢價（例如新巴與城巴的合併）應在現金流量中得以更適當的反映，因此採納收入法。僅採納指引公司法來交叉檢查及評核收入法的合理性，是因吾等認為，鑒於行業性質，各指引公司均有自己獨特的巴士專營權，其中一些公司亦經營專營巴士服務業務以外的業務。倘僅採納指引公司的交易倍數作為吾等估值分析的主要方法而得出估值結論屬不適當。相反，收入法能夠從可比公司的參數中減少適用於目標公司的某些調整，例如合併專營權的協同效應、資產效益、資產負債率的差異等，均會對結果產生重大影響。吾等在分析中會更側重於基本因素，如目標公司的財務預測詳情。

## 估值結論

基於上述調查分析，吾等認為於估值日期，目標公司股權價值之市值可合理訂為伍拾億叁仟叁佰萬港元。

此估值結論乃基於公認估值程序及慣例，而該等程序及慣例非常倚賴使用多項假設及對多種不確定因素的考慮，惟並非所有假設或不確定因素均可輕易量化或確定。直至本報告日期，吾等並不知悉任何可能會導致截至估值日期的最終估值產生重大變更的重大事件或資料。

由於事件及情況經常與預期有差異，吾等並不保證目標公司能實現任何預估的財務業績；實際業績與預期業績之間可能存在較大差異；實現預測業績依賴於管理層的行動、計劃及假設。

吾等謹此證明，吾等於目標公司或所呈報估值中並無任何現有或預期利益。

此 致

**Kroll (HK) Limited**

李成安  
董事總經理

梁偉恒  
董事總經理

二零二四年五月二十一日

附註： 本次估值由梁偉恒先生作為項目負責人直接監督編製，梁智謙先生及周銘鍵先生提供大量專業協助，並由李成安先生（常駐於香港的另一位董事總經理）進行技術審閱。

梁偉恒先生在合資企業、併購及公開上市提供企業估值服務方面擁有逾十五年的經驗。梁偉恒先生曾為運輸行業進行股權價值評估。彼為美國會計師公會(AICPA)會員，獲發商業價值評估資格(ABV)及為香港會計師公會(HKICPA)資深會員。

李成安先生在合資企業、併購及公開上市提供企業估值服務方面擁有逾二十年的經驗。李成安先生曾為運輸行業進行股權價值評估。彼為特許金融分析師(CFA)、美國評估師協會(ASA)、英國特許公認會計師公會(FCCA)及加拿大特許企業價值評估師協會(CBV)的特許持有人／合資格會員。李成安先生亦為香港會計師公會(HKICPA)財務報告準則委員會(FRSC)下設的財務報告估值顧問小組(提供財務報告相關估值方面的顧問)的成員之一，以及美國評估師協會香港分會的分會幹事(及前任主席)。

Kroll (HK) Limited、梁偉恒先生、李成安先生於本報告標的資產中概無任何當前或未來權益，且對有關各方並無個人利益或偏見。Kroll (HK) Limited的酬金並不取決於本報告中的分析、意見或結論或使用本報告而引起的行動或事件。

## A. 畢馬威會計師事務所之報告

以下乃本公司申報會計師畢馬威會計師事務所(香港執業會計師)發出的報告全文，以供載於本通函。



### 就BRAVO TRANSPORT HOLDINGS LIMITED業務估值有關之貼現未來現金流量之報告

#### 致漢思能源有限公司董事會

吾等提述Kroll (HK) Limited就評估Bravo Transport Holdings Limited及其附屬公司(「目標集團」)於二零二三年十二月三十一日之公允值而擬備的日期為二零二四年五月二十一日的業務估值(「估值」)所依據的貼現未來現金流量。估值根據貼現未來現金流量擬備，被視為香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第14.61段項下的盈利預測。

#### 董事的責任

漢思能源有限公司董事(「董事」)負責根據董事確定並載於估值中的基準及假設擬備貼現未來現金流量。該責任包括就擬備估值所用的貼現未來現金流量執行適當的程序，並應用適當的擬備基準；及根據情況作出合理估計。

#### 吾等的獨立性及質量管理

吾等遵守香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的《職業會計師道德守則》中對獨立性及其他職業道德的要求，有關要求是基於誠信、客觀、專業勝任能力和應有的關注、保密及專業行為的基本原則而制定的。

本事務所應用香港質量管理準則第1號「會計師事務所層面的質素管理」，該準則要求事務所設計、實施及運作一個質量管理系統，包括有關遵從道德規範、專業標準及適用法律法規規定之政策及程序。

### 申報會計師的責任

吾等的責任是根據上市規則第14.60A(2)段的要求，就估值中所用的貼現未來現金流量之計算作出報告。貼現未來現金流量並無涉及採納任何會計政策。

### 意見的基礎

吾等根據香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」執行工作。此項準則要求吾等規劃及執行有關程序，以就計算而言，董事是否已根據載於估值中董事所採納的基準及假設妥為擬備貼現未來現金流量獲取合理保證。吾等按照董事所採納的基準及假設對貼現未來現金流量的算術計算及擬備執行程序。吾等的工作範圍遠較根據香港會計師公會頒佈之《香港審計準則》進行的審計範圍為小。因此，吾等不會發表任何審計意見。

### 意見

吾等認為，就計算而言，貼現未來現金流量於所有重大方面已根據載於估值中董事所採納之基準及假設妥為擬備。

### 其他事項

在毋須作出保留意見的情況下，吾等謹請閣下注意，吾等並非對貼現未來現金流量所依據之基準及假設的適當性及有效性作出報告，吾等的工作亦不構成對目標集團作任何估值或對估值發表審核或審閱意見。

貼現未來現金流量取決於未來事件及多項無法如過往業績般進行確認及核實的假設，且並非全部假設於整個期間內一直有效。此外，因貼現未來現金流量取決於未來事件，實際結果很可能因為未來事件和情況經常未能按照預期發展而與貼現未來現金流量有差異，且該差異可能重大。吾等執行的工作旨在根據上市規則第14.60A(2)段僅向閣下報告，而不作其他用途。吾等不會向任何其他人士承擔吾等的工作所涉及、產生或相關的任何責任。

**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

二零二四年五月二十四日

**B. 英高函件**

以下為英高函件全文，旨在(其中包括)載入本通函。

---

**ANGLO CHINESE**

英高財務顧問有限公司  
www.anglochinesegroup.com

財務顧問有限公司  
**英高**

敬啟者：

茲提述 貴公司日期為二零二四年五月二十四日的公告(「該公告」)，內容有關Glorify Group Limited(漢思能源有限公司之直接全資附屬公司)建議自Templewater Bravo Holdings Limited及Ascendal Bravo Limited收購Bravo Transport Holdings Limited的54.44%股權(本函件構成其中一部分)。除文義另有所指外，本函件所用詞彙與該公告所界定者具有相同涵義。

誠如該公告所披露，代價乃參考Kroll (HK) Limited(「獨立估值師」)評估的目標公司於二零二三年十二月三十一日的100%股權的市值(「估值」)釐定，其詳情載於獨立估值師編製的日期為二零二四年五月二十一日的估值報告(「估值報告」)。吾等了解到，估值報告及若干收購事項相關的其他文件已提供予閣下(作為董事)以供審議收購事項。

根據估值報告，估值採用基於貼現現金流量的收入法得出。因此，估值被視為上市規則第14.61條項下的盈利預測。

就編製本函件而言，吾等已審閱有關估值的目標公司未來現金流量預測(「預測」)，閣下(作為董事)就此承擔全部責任，並已與 貴公司管理層及獨立估值師討論編製預測所依據

之基準及假設。吾等亦已考慮 貴公司之申報會計師畢馬威會計師事務所(「申報會計師」)於二零二四年五月二十四日致 閣下之函件(載有其根據香港會計師公會頒佈的《香港鑒證業務準則》第3000號(經修訂)「非審核或審閱過往財務資料之鑒證工作」的執行工作對貼現未來現金流量的計算及擬備之意見)，其詳情載於該公告附錄一。

吾等並無獨立核實獨立估值師釐定估值之計算。吾等根據於本函件日期當時之財務、經濟、市場及其他狀況以及吾等所得資訊進行本函件中所提述之評估、審閱及討論，並於達致意見時依賴 貴公司、獨立估值師及申報會計師所提供之資訊及資料以及 貴公司、獨立估值師及申報會計師之僱員及／或管理層發表之意見及陳述。吾等已假設(未經獨立核實)獲提供之所有資訊、資料及陳述(包括 閣下身為董事須全權負責之該公告所提述或載列之所有資訊、資料及陳述)於提供或作出時直至本函件日期於所有重大方面均為真實、準確、完整且並無誤導成分，而獲提供資訊、資料及陳述亦無隱瞞或遺漏重大事實。吾等概不對該公告提述或載列的資訊、資料、意見及／或陳述的真實性、準確性或完整性作出明確或隱含的聲明或保證，且吾等並不承擔任何相關的責任或義務。吾等於編製本函件時如得悉過往可能出現或日後可能出現的情況，則該等情況或將改變吾等的評估及審閱。

務請留意，預測乃按照一系列假設編製，其中包括對於未來事件未必會發生的假定，因此，預測除用於估值外，未必適用於其他用途。即使假定中預期發生的事件發生，惟相關預期事件可能會不時發生或未必會發生，故實際財務表現仍可能有別於預測，且差異可能重大。

基於上文所述且不對估值所採用之評估方法、基礎及假設(獨立估值師及 貴公司對該等評估方法、基礎及假設負責)的合理性發表任何意見，吾等認為，預測( 閣下作為董事對預測全權負責)乃經 閣下審慎周詳查詢後作出。為免生疑問，本函件並不構成獨立評估或公允意見，並明確限於本函件所述之事項。

吾等就發表上述意見而進行之工作僅為根據上市規則第14.60A(3)條向閣下作出報告，除此之外並無其他目的。本函件(不論是全部或其中部分)不得被任何一方使用、披露、提述或傳遞以用作任何其他用途，惟獲得吾等事先書面批准則作別論。吾等不會向任何其他人士承擔吾等的工作或本函件所涉及、產生或相關的任何責任。

此 致

漢思能源有限公司

香港灣仔  
港灣道25號  
海港中心  
26樓2608室

董事會 台照

代表

英高財務顧問有限公司

董事總經理

祁立德

謹啟

二零二四年五月二十四日

## 1. 責任聲明

本通函(董事願共同及個別對此負全責)乃遵照上市規則之規定而提供有關本集團之資料。董事經作出一切合理查詢後，確認就彼等所知及所信，本通函所載資料在各重大方面均屬準確及完整，並無誤導或欺詐成分，且並無遺漏任何其他事項致使本通函或當中所載任何聲明產生誤導。

## 2. 本公司股本

本公司法定及已發行股本(i)於最後可行日期及(ii)於緊隨配發及發行代價股份後(假設本公司的股本於有關配發及發行前並無其他變動)如下：

### (i) 於最後可行日期

	股份數目	金額 千港元
法定：	10,000,000,000	1,000,000
已發行及繳足：	3,956,638,000	395,664

### (ii) 於緊隨配發及發行代價股份後(假設本公司的股本於配發及發行前並無其他變動)

	股份數目	金額 千港元
法定：	10,000,000,000	1,000,000
已發行及繳足：	3,956,638,000	395,664
完成後將予配發及發行的代價股份：	<u>278,915,965</u>	<u>27,892</u>
總計：	<u><u>4,235,553,965</u></u>	<u><u>423,556</u></u>

所有已發行股份彼此之間在各方面均享有同等地位，包括有關股息、投票及資本回報之權利。代價股份將於已發行及繳足時於前述股份配發及發行日期在各方面與當時現有股份享有同等地位。

本公司概無股本或任何其他證券於聯交所以外之任何證券交易所上市或買賣，而現時亦無申請或建議或尋求股份及代價股份或本公司任何其他證券於任何其他證券交易所上市或買賣。

### 3. 董事及最高行政人員之證券權益

於最後可行日期，董事及本公司最高行政人員及其聯繫人於本公司及其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份及債權證中，擁有已根據證券及期貨條例第XV部第7及8分部條文知會本公司及聯交所之權益及淡倉，或已記入根據證券及期貨條例第352條規定存置之登記冊內之權益及淡倉，或已根據標準守則規定另行知會本公司及聯交所之權益及淡倉如下：

#### 股份及相關股份好倉：

董事姓名	身份	所持股份數目	所持股份數目佔		總權益	所持股份數目佔	
			本公司已發行股本之概約百分比	根據購股權持有之相關股份數目		本公司已發行股本之概約百分比	
戴先生	全權信託創始人	2,548,203,980 <i>(附註1)</i>	64.40%	-	2,548,203,980	64.40%	
	實益擁有人	218,390,000	5.52%	636,427,600 <i>(附註2)</i>	854,817,600	21.61%	

#### 附註：

- 戴先生因是全權信託創始人而被認為於該等股份中擁有權益。該等股份中有209,773,980股股份由Extreme Wise及2,338,430,000股股份由Vand Petro-Chemicals直接持有。兩家公司均由Julius Baer全資擁有，其為全權信託之受託人。根據證券及期貨條例，戴先生被視為於該2,548,203,980股股份中擁有權益。
- 戴先生所持本公司相關股份權益指本公司根據二零一二年購股權計劃(定義見下文)，向其授出636,427,600份附帶權利可認購636,427,600股股份的購股權。根據證券及期貨條例，戴先生被視為於636,427,600股相關股份中擁有權益，於行使授出之購股權後，本公司可予發行及配發相關股份，而前提是有關行使不會導致本公司不符合上市規則項下的公眾持股量規定。

有關戴先生及其他董事於本公司購股權計劃項下授出的購股權之相關股份的權益好倉詳情，請參閱本附錄「9.股份計劃」一節。

除上文所披露外，於最後可行日期，概無董事及本公司最高行政人員於本公司或任何其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)之股份、相關股份或債權證中擁有根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的權益或淡倉(包括根據該等條文彼等被當作或視為擁有的權益或淡倉)；或記錄於本公司根據證券及期貨條例第352條須予存放之登記冊之權益或淡倉；或根據標準守則須知會本公司及聯交所之權益或淡倉。

#### 4. 主要股東之證券權益

除下文所披露外，於最後可行日期，據董事所知，並無董事或本公司最高行政人員以外及(就本集團其他成員公司而言)本公司以外之其他人士於股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部條文須向本公司及聯交所披露之權益或淡倉，或記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條須予存放之登記冊之權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶權利可在任何情況下於本集團任何其他成員公司之股東大會上投票之任何類別股本面值10%或以上之權益：

股東名稱	身份	於最後可行日期	
		於最後可行日期所持股份數目	佔本公司已發行股本之概約百分比
Julius Baer <sup>(附註)</sup>	受託人(被動受託人除外)	2,548,203,980	64.40%
Vand Petro-Chemicals <sup>(附註)</sup>	實益擁有人	2,338,430,000	59.10%
Extreme Wise <sup>(附註)</sup>	實益擁有人	209,773,980	5.30%

附註：戴先生因是全權信託創始人而被認為於該等股份中擁有權益。該等股份中有209,773,980股股份由Extreme Wise及2,338,430,000股股份由Vand Petro-Chemicals直接持有。兩家公司均由Julius Baer全資擁有，其為全權信託之受託人。因此，Julius Baer被視為於Vand Petro-Chemicals及Extreme Wise持有的該等股份中擁有權益。根據證券及期貨條例，戴先生被視為於該2,548,203,980股股份中擁有權益。

## 5. 其他權益披露

### (i) 經擴大集團於競爭業務之權益

就董事所知，於最後可行日期，概無董事或彼等各自緊密聯繫人於任何直接或間接與經擴大集團業務構成競爭或可能構成競爭之業務中擁有權益，而須根據上市規則予以披露。

### (ii) 經擴大集團於資產、合約或安排之權益

於最後可行日期，概無董事於經擴大集團任何成員公司自二零二三年十二月三十一日（即本集團最近期刊發經審核綜合賬目之結算日）以來所收購或出售或租賃，或建議收購或出售或租賃之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

於最後可行日期，概無董事於現時仍然有效且對經擴大集團業務而言屬重大的任何合約或安排中擁有重大權益。

## 6. 董事之服務合約

於最後可行日期，概無董事與本集團任何成員公司訂立或建議訂立服務合約，不包括於一年內屆滿或僱主可於一年內免付賠償（法定賠償除外）終止之合約。

## 7. 重大合約

經擴大集團已於緊接本通函日期前兩年內訂立以下重大或可能屬重大的合約（並非在日常業務過程中訂立之合約）：

- (a) 日期為二零二四年五月二十四日的收購協議；
- (b) 日期為二零二三年十二月七日的二零二三年融資協議；及
- (c) 日期為二零二四年四月八日的TW諮詢協議。

## 8. 重大訴訟

於最後可行日期，經擴大集團概無涉及任何重大訴訟或申索，且據董事所知，經擴大集團概無任何待決或面臨威脅之重大訴訟或申索。

## 9. 股份計劃

於最後可行日期，目標集團成員公司概無擁有任何受上市規則第17章規限的股份計劃。

### 本公司股份計劃

自二零二三年一月一日起直至最後可行日期，本公司並未授出任何購股權或獎勵。在上述期間，本公司概無根據本公司所有購股權計劃及股份獎勵計劃授出購股權或獎勵而可能發行的股份。於最後可行日期，就根據計劃授權及服務供應商分項限額下可供授出的購股權及獎勵可予發行的股份總數分別為395,663,800股股份及39,566,380股股份。有關本公司的購股權計劃及股份獎勵計劃的詳情，請參閱下文。

### 本公司購股權計劃

根據於二零一二年十二月二十八日通過的普通決議案，本公司採納將於二零二二年十二月二十七日屆滿的二零一二年購股權計劃。為了使本公司的購股權計劃得以延續，終止二零一二年購股權計劃及採納二零二二年購股權計劃已於二零二二年六月十五日獲本公司股東於股東大會上批准。二零二二年購股權計劃將於二零三二年六月十四日屆滿。鑒於上市規則第17章的修訂於二零二三年一月一日生效，終止二零二二年購股權計劃及採納新購股權計劃(即二零二三年購股權計劃)已於二零二三年五月三十一日獲股東於股東大會上批准。二零二三年購股權計劃將自採納日期起十年內有效，並將於二零三三年五月三十日屆滿。

有關採納二零二三年購股權計劃及終止二零二二年購股權計劃的詳情載於二零二三年年報。有關二零一二年購股權計劃及二零二二年購股權計劃的詳情載於二零二二年年報。

## 二零一二年購股權計劃

於二零二三年十二月三十一日及最後可行日期，二零一二年購股權計劃下授出的購股權詳情載列如下：

合資格參與者	授出日期	歸屬期	行使期	於最後可行日期	
				行使價 (港元)	尚未行使
<b>執行董事</b>					
戴先生	二零二零年 十二月二十三日	-	二零二一年 一月二十五日至 二零二五年 十二月二十二日 (附註1)	0.400	243,763,800
	二零二一年 四月十四日	二零二一年 六月二日至 二零二二年 四月十三日	二零二二年 四月十四日至 二零二七年 四月十三日 (附註2)	0.340	392,663,800
楊冬先生	二零一八年 八月三十日	二零一八年 八月三十日至 二零一九年 五月三十日	二零一九年 八月三十日至 二零二八年 八月二十九日 (附註3)	0.236	20,000,000
張雷先生	二零二零年 十二月二十三日	-	二零二零年 十二月二十三日至 二零二五年 十二月二十二日 (附註4)	0.400	5,000,000
<b>獨立非執行董事</b>					
李偉強先生	二零一八年 八月三十日	二零一八年 八月三十日至 二零一九年 五月三十日	二零一九年 八月三十日至 二零二八年 八月二十九日 (附註3)	0.236	3,000,000
陳振偉先生	二零一八年 八月三十日	二零一八年 八月三十日至 二零一九年 五月三十日	二零一九年 八月三十日至 二零二八年 八月二十九日 (附註3)	0.236	3,000,000
				<b>小計</b>	<b>667,427,600</b>
僱員	二零一八年 八月三十日	二零一八年 八月三十日至 二零一九年 五月三十日	二零一九年 八月三十日至 二零二八年 八月二十九日 (附註3)	0.236	34,000,000
顧問	二零一八年 八月三十日	二零一八年 八月三十日至 二零一九年 五月三十日	二零一九年 八月三十日至 二零二八年 八月二十九日 (附註3)	0.236	10,000,000
				<b>總計</b>	<b>711,427,600</b>

附註：

1. 相關購股權於二零二一年一月二十五日舉行的股東大會上取得獨立股東批准後生效，而相關購股權於二零二一年一月二十五日歸屬，並於二零二一年一月二十五日至二零二五年十二月二十二日可予行使。
2. 相關購股權於二零二一年六月二日舉行的股東大會上取得獨立股東批准後生效，而相關購股權於二零二二年四月十四日歸屬，並於二零二二年四月十四日至二零二七年四月十三日可予行使。
3. 相關購股權於二零一九年五月三十一日歸屬，並於二零一九年八月三十日至二零二八年八月二十九日可予行使。
4. 相關購股權於二零二零年十二月二十三日歸屬，並於二零二零年十二月二十三日至二零二五年十二月二十二日可予行使。
5. 緊接於二零一八年八月二十九日、二零二零年十二月二十二日及二零二一年四月十三日授出有關購股權日期前的股份收市價分別為0.225港元、0.390港元及0.340港元。
6. 上述授出的相關購股權毋須達致任何績效目標。

於二零二三年十二月三十一日及最後可行日期，在二零一二年購股權計劃下所授出的所有尚未行使的購股權予以行使後可能發行的股份總數為711,427,600股股份，即於最後可行日期本公司已發行股份的18.0%。

#### 二零二二年購股權計劃

自二零二二年六月十五日採納日期起及直至二零二三年五月三十一日終止日期，本公司概無根據二零二二年購股權計劃授出、行使、失效或註銷購股權。於二零二三年十二月三十一日及最後可行日期，根據二零二二年購股權計劃，本公司概無已授出的購股權尚未獲行使。

#### 二零二三年購股權計劃

根據二零二三年購股權計劃下授出的所有購股權及本公司其他股份計劃下授出的所有購股權及獎勵所涉及的股份最高數目為395,663,800股股份，佔本公司於二零二三年購股權計劃採納日期已發行股本的10%。根據二零二三年購股權計劃下授出的所有購股權及本公司其他股份計劃下授予服務供應商的所有購股權及獎勵所涉及的股份最高數目為39,566,380股股份，佔於二零二三年購股權計劃採納日期已發行股份總數的1%。

自二零二三年五月三十一日採納日期起及直至最後可行日期，概無根據二零二三年購股權計劃授出、行使、失效或註銷購股權。於二零二三年十二月三十一日及最後可行日期，根據二零二三年購股權計劃，本公司概無已授出的購股權尚未獲行使。

### **本公司股份獎勵計劃**

本公司於二零一九年四月十五日採納二零一九年股份獎勵計劃，該計劃將於二零二九年四月十四日屆滿。鑒於上市規則第17章的修訂於二零二三年一月一日生效，終止二零一九年股份獎勵計劃及採納漢思能源股份獎勵計劃II，即本公司的新股份獎勵計劃(即二零二三年股份獎勵計劃)於二零二三年五月三十一日獲本公司股東於股東大會上批准。二零二三年股份獎勵計劃將自採納日期起十年內有效。有關採納二零二三年股份獎勵計劃及終止二零一九年股份獎勵計劃的詳情載於二零二三年年報。

### **二零一九年股份獎勵計劃**

於二零二三年十二月三十一日及最後可行日期，並無根據二零一九年股份獎勵計劃授出任何獎勵。於最後可行日期，受託人並無根據二零一九年股份獎勵計劃持有任何股份。就二零一九年股份獎勵計劃購入的78,590,000股股份已轉入二零二三年股份獎勵計劃。

### **二零二三年股份獎勵計劃**

根據二零二三年股份獎勵計劃下授出的所有獎勵以及本公司其他股份計劃下授出的所有購股權及獎勵所涉及的最高股份數目為395,663,800股股份，佔本公司於二零二三年股份獎勵計劃採納日期已發行股本的10%。根據二零二三年股份獎勵計劃下授出的所有獎勵以及本公司其他股份計劃下授予服務供應商的所有購股權和獎勵所涉及股份最高數目為39,566,380股股份，佔於二零二三年股份獎勵計劃採納日期已發行股份總數的1%。

於二零二三年十二月三十一日及最後可行日期，就二零二三年股份獎勵計劃而持有的本公司股份數目為78,590,000股股份。於最後可行日期，自採納二零二三年股份獎勵計劃以來，並無根據該計劃授出任何獎勵。

## 10. 目標集團知識產權

於最後可行日期，目標集團已註冊或申請註冊以下對目標集團業務屬重大的知識產權。

## 商標

於最後可行日期，目標集團已在香港註冊以下商標：

序號	商標	註冊擁有人	類別	註冊編號	到期日
1.		匯達交通	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	305493312	二零三零年 十二月二十八日
2.		匯達交通	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	305493349	二零三零年 十二月二十八日
3.		匯達交通	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	305867911	二零三二年 一月二十四日
4.		匯達交通	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	305867920	二零三二年 一月二十四日
5.		匯達交通	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	305867939	二零三二年 一月二十四日
6.		匯達交通	6, 16, 42	305493321AA	二零三零年 十二月二十八日
7.		匯達交通	6, 16, 42	305493330AA	二零三零年 十二月二十八日
8.		匯達交通	6, 16, 42	305493358AA	二零三零年 十二月二十八日
9.		城巴	16	199400846	二零三二年 十二月三十日
10.		城巴	39	1998B13032	二零二四年 十月十四日
11.		城巴	39	199905904	二零三三年 十月二十四日

序號	商標	註冊擁有人	類別	註冊編號	到期日
12.		城巴	39	199905983	二零三三年 十月二十四日
13.		城巴	39	199905984	二零三三年 十月二十四日
14.		城巴	28	2000B13609	二零二六年 六月四日
15.		城巴	28	2000B13610	二零二六年 六月四日
16.		城巴	28	200013611	二零二六年 六月四日
17.		城巴	28	2002B15390	二零二八年 九月十八日
18.		城巴	28	2002B15391	二零二八年 九月十八日
19.		城巴	16, 28	200300799	二零二八年 九月十八日
20.		城巴	39	200300800	二零二八年 九月十八日
21.		城巴	9, 16, 28, 42	302409444	二零三二年 十月十七日
22.		城巴	9, 16, 28, 42	302409453	二零三二年 十月十七日
23.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	305696623	二零三一年 七月二十二日
24.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306010460	二零三二年 七月十三日
25.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306010479	二零三二年 七月十三日
26.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306242562	二零三三年 五月十一日

序號	商標	註冊擁有人	類別	註冊編號	到期日
27.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306244461	二零三三年 五月十五日
28.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306248070	二零三三年 五月十八日
29.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306257773	二零三三年 五月三十日
30.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306257782	二零三三年 五月三十日
31.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306257791	二零三三年 五月三十日
32.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306258989	二零三三年 五月三十一日
33.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306259014	二零三三年 五月三十一日
34.	<b>城巴快線</b>	城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306284016	二零三三年 六月二十九日
35.	<b>Cityflyer</b>	城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306284025	二零三三年 六月二十九日
36.	<b>城巴機場快線</b>	城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306284034	二零三三年 六月二十九日
37.	<b>CityExpress</b>	城巴	6, 9, 16, 28, 41, 42	306284007AA	二零三三年 六月二十九日

於最後可行日期，目標集團已在中國註冊以下商標：

序號	商標	註冊擁有人	類別	註冊編號	到期日
1.		城巴	39	1129801	二零二七年 十一月二十日

於最後可行日期，目標集團已於香港申請註冊下列商標：

序號	商標	申請人	類別	申請編號	申請日期
1.		匯達交通	9, 28, 35, 39, 41	305493321AB	二零二零年 十二月二十九日
2.	<b>BRAVO</b>	匯達交通	9, 28, 35, 39, 41	305493330AB	二零二零年 十二月二十九日
3.		匯達交通	9, 28, 35, 39, 41	305493358AB	二零二零年 十二月二十九日
4.	<b>CityExpress</b>	城巴	39	306284007AB	二零二三年 六月三十日
5.		城巴	6, 9, 12, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306510627	二零二四年 三月二十五日
6.		城巴	6, 9, 12, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306510618	二零二四年 三月二十五日
7.		匯達傳媒	9, 16, 35, 41, 42	305796811	二零二一年 十一月九日
8.		城巴	6, 9, 16, 28, 35, 39, 41, 42	306567058	二零二四年 五月三十日

## 域名

於最後可行日期，目標集團已註冊以下域名：

序號	域名	註冊人	到期日
1.	citybus.hk	城巴	二零二七年 四月二十日
2.	ctb.com.hk	城巴	二零二四年 十一月二十九日
3.	citybus.com.hk (連同城巴.公司. HK/.公司.香港)	城巴	二零二五年 八月三十一日
4.	rickshawbus.com	由新巴通過Network Solutions, LLC擁有	二零二五年 七月三十日
5.	bravotransport.com.hk	匯達交通	二零二五年 十月五日
6.	bravotransport.hk	匯達交通	二零二五年 十月五日
7.	bravobus.com.hk	匯達交通	二零二五年 十月五日
8.	bravobus.hk	匯達交通	二零二五年 十月五日
9.	bravoholdings.com.hk	BTHL	二零二八年 十一月二日

## 註冊外觀設計

於最後可行日期，目標集團已於香港註冊以下外觀設計：

序號	外觀設計	註冊人	洛迦諾分類 編號	註冊編號	到期日
1.		城巴	21-01	2016336.4M002	二零二五年 六月十五日
2.		城巴	21-01	2016336.4M001	二零二五年 六月十五日
3.		城巴	21-01	2016247.5	二零二五年 五月二十八日
4.		城巴	21-01	2016057.2	二零二五年 四月二十三日

序號	外觀設計	註冊人	洛迦諾分類 編號	註冊編號	到期日
5.		城巴	19-04	1914657.0	二零二四年 九月十二日
6.		城巴	3-01	1914656.8	二零二四年 九月十二日
7.		新巴	21-01	2016584.9	二零二五年 七月二十九日
8.		新巴	21-01	2016056.0	二零二五年 四月二十三日
9.		城巴	6-01	2422793.4	二零二九年 二月五日

於最後可行日期，目標集團已於香港申請註冊以下外觀設計：

序號	外觀設計	註冊人	洛迦諾分類編號	申請日期
1.		城巴	2-02, 03, 04, 05, 07, 99	二零二四年 四月十七日
2.		城巴	3-01, 03, 99	二零二四年 四月十七日
3.		城巴	6-01, 09, 13	二零二四年 四月十七日
4.		城巴	9-03	二零二四年 四月十七日
5.		城巴	19-01, 02, 03, 04, 06, 07, 08, 99	二零二四年 四月十七日

## 11. 專家及同意書

以下為於本通函載列或提述已提供建議之專家名稱及資格：

名稱	資格
英高	一家根據證券及期貨條例可進行第1類(證券交易)、第4類(就證券提供意見)、第6類(就機構融資提供意見)及第9類(提供資產管理)受規管活動的持牌法團
畢馬威會計師事務所	香港執業會計師
Kroll (HK) Limited	獨立估值師
Ipsos Asia Limited	行業顧問

上述專家各自已就本通函之刊發發出書面同意書，同意按既有形式及文義收錄其報告及／或提述其名稱或意見，且迄今並無撤回其書面同意書。

於最後可行日期，上述各位專家概無於經擴大集團任何成員公司之股本中擁有實益權益，亦無持有任何可認購或提名他人認購經擴大集團任何成員公司證券之權利(不論可否依法強制執行)。

於最後可行日期，上述各位專家概無於經擴大集團任何成員公司自二零二三年十二月三十一日(即本集團最近期刊發經審核綜合賬目之結算日)以來所收購或出售或租賃，或建議收購或出售或租賃之任何資產中擁有任何直接或間接權益。

## 12. 重大不利變動

於最後可行日期，董事確認，自二零二三年十二月三十一日(即本集團最近期刊發經審核綜合財務業績之結算日)以來，本集團的財務或貿易狀況並無重大不利變動。

## 13. 其他資料

- (a) 本公司註冊辦事處位於P.O. Box 309, Ugland House, Grand Cayman, KY1-1104, Cayman Islands。
- (b) 香港主要營業地點位於香港灣仔港灣道25號海港中心26樓2608室。

- (c) 本公司香港股份過戶登記分處為卓佳秘書商務有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓。
- (d) 本公司之公司秘書為林麗雲女士，彼為香港會計師公會及英國特許公認會計師公會資深會員，以及為加拿大特許專業會計師協會會員。
- (e) 就詮釋而言，本通函之中英文版本如有歧義，概以英文本為準，惟本通函所述中國實體、部門、設施或職銜的中文名稱與英文翻譯如有任何歧義，概以中文版本為準。
- (f) 於最後可行日期，除本公司於聯交所上市外，本公司股份或借貸資本概無於任何其他證券交易所上市或買賣，亦無尋求或建議尋求有關上市或買賣批准。
- (g) 於緊接本通函日期前兩年內，並無就發行或出售本集團任何成員公司的任何資本而授出佣金、折扣、經紀佣金或其他特殊條款。

#### 14. 展示文件

以下文件副本將於本通函日期起至股東特別大會日期（包括該日）在本公司網站([www.hansenergy.com](http://www.hansenergy.com))及香港交易及結算所有限公司網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))刊登：

- (a) 本公司之經修訂及重列之組織章程大綱及細則；
- (b) 畢馬威會計師事務所就目標集團編製之會計師報告，全文載於本通函附錄三；
- (c) 畢馬威會計師事務所就經擴大集團之未經審核備考財務資料編製之報告，全文載於本通函附錄四；
- (d) 本附錄「7.重大合約」一節中提及的各重大合約之副本；
- (e) 本附錄「11.專家及同意書」一節中提及的書面同意書；
- (f) 二零二一年年報、二零二二年年報及二零二三年年報；
- (g) 獨立估值師出具的估值報告，全文載於本通函附錄五；

- (h) Ipsos報告；
- (i) 畢馬威會計師事務所就目標公司業務估值出具的貼現未來現金流量的報告，全文載於本通函附錄六；
- (j) 英高就目標公司業務估值出具的貼現未來現金流量的函件，全文載於本通函附錄六；及
- (k) 本通函。



## HANS ENERGY COMPANY LIMITED

### 漢思能源有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：00554)

### 股東特別大會通告

茲通告漢思能源有限公司Hans Energy Company Limited(「本公司」)謹訂於二零二四年七月十七日(星期三)上午十時三十分假座香港灣仔港灣道一號萬麗海景酒店閣樓三至四號會議室舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，藉以考慮並酌情通過以下決議案(不論有否修訂)作為本公司普通決議案。除文義另有所指外，本通告所用詞彙與本公司發佈之日期為二零二四年六月二十一日之通函(「通函」)所界定者具有相同涵義。

#### 普通決議案

1. 「動議：

- (a) 謹此追認、確認及批准日期為二零二四年五月二十四日的收購協議(標有「A」字樣的收購協議副本已送呈至股東特別大會，並由股東特別大會主席簽署以供識別)及其項下擬進行之交易(包括收購事項、戰略購買、授出並行使認購期權及認沽期權以及新股東協議(標有「B」字樣的新股東協議副本已送呈至股東特別大會，並由股東特別大會主席簽署以供識別))；
- (b) 批准授予特別授權，以便董事獲授權配發及發行278,915,965股代價股份；及

## 股東特別大會通告

- (c) 授權任何一名董事代表本公司作出所有有關行動和事宜及簽署所有有關文件、契約或文據(包括加蓋本公司印章)，並採取該董事全權酌情認為對執行或使收購協議、新股東協議及其項下擬進行之交易生效或與上述有關的必需、適當或適宜的一切有關措施。」

承董事會命

**Hans Energy Company Limited**

**漢思能源有限公司**

**楊冬**

行政總裁兼執行董事

香港，二零二四年六月二十一日

註冊辦事處：

P.O. Box 309

Ugland House

Grand Cayman, KY1-1104

Cayman Islands

總部及主要營業地點：

香港

灣仔

港灣道25號

海港中心26樓2608室

附註：

1. 根據聯交所證券上市規則(「上市規則」)，於股東特別大會上提呈之決議案將以投票方式表決(除主席以誠實信用的原則作出決定，容許純粹有關程序或行政事宜的決議案以舉手方式表決外)且有關投票結果將根據上市規則在香港交易及結算所有限公司及本公司網站公佈。
2. 凡有權出席股東特別大會並於會上投票之本公司股東均有權委任一名或多名委任代表代為出席及投票。委任代表毋須為本公司之股東。倘委任超過一名委任代表，必須於有關代表委任表格上註明如此委任之委任代表涉及之股份數目。
3. 委任代表的委任文件須由委任人或其正式書面授權人親筆簽署，或如委任人為法團，則須加蓋公司印章或由高級人員、授權人或其他正式授權人士親筆簽署。
4. 代表委任表格連同簽署人之授權書或其他授權文件(如有)或經公證人簽署證明之授權書或授權文件副本，最遲須於股東特別大會或其任何續會舉行時間前四十八小時(即不遲於二零二四年七月十五日(星期一)上午十時三十分前)交回本公司之香港股份過戶登記處卓佳秘書商務有限公司，地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓，方為有效。填妥及交回代表委任表格後，本公司股東屆時仍可依意願親身出席股東特別大會，並於會上投票。在此情況下，上述代表委任表格即被視為撤回論。

---

## 股東特別大會通告

---

5. 為釐定本公司股東出席股東特別大會並於會上投票之資格，本公司將於二零二四年七月十二日(星期五)至二零二四年七月十七日(星期三)(包括首尾兩日)暫停辦理股份過戶登記，期間不會進行股份過戶登記。如欲符合資格出席股東特別大會並於會上投票，投資者最遲須於二零二四年七月十一日(星期四)下午四時三十分前將所有過戶文件連同有關股票送交本公司之香港股份過戶登記處卓佳秘書商務有限公司(地址為香港夏慤道16號遠東金融中心17樓)辦理登記手續。
6. 倘於股東特別大會日期上午九時正或其後任何時間懸掛8號或以上颱風信號或香港政府宣佈「極端情況」或黑色暴雨警告信號生效，股東特別大會將押後或延期舉行。本公司將在香港交易及結算所有限公司及本公司網站登載公告通知股東有關押後舉行股東特別大會的日期、時間及地點。
7. 倘黃色或紅色暴雨警告信號生效，股東特別大會將如期舉行。股東應考慮自身情況後方始決定是否在惡劣天氣情況下出席大會。

於本通告日期，董事會成員包括三名執行董事，即戴偉先生(主席)、楊冬先生及張雷先生，以及三名獨立非執行董事，即李偉強先生、陳振偉先生及鍾澤文先生。