

概 要

本概要旨在向閣下提供有關本文件所載資料的總覽。由於本文純屬概要性質，故並不包括對閣下而言可能重要的所有資料。閣下在決定是否投資我們的●前，應細閱整份文件。

任何投資均涉及風險。本文件「風險因素」一節載有投資●的若干特殊風險。閣下在決定是否投資●前，應小心細閱該章節。

概述

我們是一家以中國旅客為對象的渠道媒體集團。我們致力為中國的鐵路網絡運營和發行平面媒體和音頻節目。我們目前運營的平面媒體是在中國所有和諧號動車組列車及經挑選常規列車發行，而我們製作和供應的音頻節目是在中國的常規列車上播放。我們的董事相信，這些以商務和休閒旅客為對象的平面媒體及音頻節目能在獨一無二環境下，當旅客在列車旅程中閱讀和享受時，接觸到旅客。

除列車上的平面媒體和音頻節目外，我們取得獨家權利，於中國民用機場的航空管制塔宣傳及出售廣告位。截至最後實際可行日期，我們在中國20個經挑選民用機場的航空管制塔運營廣告位。

由於中國高鐵網絡及民航產業迅猛發展，結合中國鐵路網絡及民用機場的媒體渠道，容許我們於旅客市場的迅速增長中獲益。隨著中國經濟持續增長，加上中國政府計劃繼續發展高鐵網絡，我們的董事預期中國高鐵網絡及民航產業的客運量將繼續增長。

我們的多重媒體渠道亦與其他經營單一媒體渠道的媒體運營商存在差異。我們的媒體渠道，包括我們運營的平面媒體、我們製作和供應的音頻節目及航空管制塔的戶外廣告位，以及我們目標對象的分佈特色，讓我們向廣告客戶提供多元化的廣告平台。

我們的董事相信，我們運營及發行的平面媒體提供有效渠道，以相比傳統平面媒體較低的發行成本接觸到大量數目讀者。傳統平面媒體運營商需要獲得大量投資設立發行網絡，但我們運營的平面媒體透過列車網絡在中國發行，毋須設立本身的發行網絡。此外，傳統平面媒體需要維持高印刷量，以供讀者購買，而我們運營的平面媒體透過在中國的列車上免費發行，接觸到大量讀者。我們因此毋須產生相比傳統媒體的大量印刷成本，就能接觸大量讀者。

概 要

我們亦與我們的中國出版夥伴維持密切關係。我們根據合作協議獲授權利，與該等中國出版夥伴在中國的高鐵網絡運營和發行平面媒體。我們的中國出版夥伴(即中國鐵道出版社及人民鐵道報社)是政府資助的事業單位，受到鐵道部直接監管。我們的中國出版夥伴從事在鐵路業出版書籍、期刊和報章的業務，並有權在中國出版及發行我們運營的平面媒體。

我們是我們運營和發行的平面媒體的獨家廣告代理。截至最後實際可行日期，我們運營兩份期刊，即《旅伴》及《報林》，及一份報章《旅客報》，全部均在中國的高鐵網絡上發行。《旅伴》及《報林》也在中國經挑選的常規列車上發行。我們的董事相信，由於我們運營和發行的平面媒體佔鐵道部批准在列車上發行的五份刊物其中三份，我們在中國高鐵網絡列車上平面媒體業務擁有重要份額。

我們是我們製作和供應的音頻節目的獨家廣告代理。這些音頻節目提供全國覆蓋，接觸乘坐常規列車的乘客。除全國覆蓋的音頻節目外，我們亦與中國多個地方鐵路局訂立合約。這些合約給予我們額外播放時間，在中國常規列車經挑選路線播放廣告。這些地方鐵路局包括南昌鐵路局(南昌客運段及福州客運段)、武漢鐵路局、廣州鐵路局(長沙鐵路客運段)及西安鐵路局(西安客運段)。

除平面媒體及音頻節目外，我們也透過中國民用機場航空管制塔的大型戶外廣告位，為我們的客戶提供廣告位，接觸航空交通旅客。航空管制塔無可匹比的高度和獨特的造型，在機場範圍內提供相當容易可見的戶外廣告位。截至最後實際可行日期，我們於在中國20個經挑選民用機場的航空管制塔經營戶外廣告位。根據合約，我們亦有權於中國民用機場其他航空管制塔運營廣告位。我們有權於各機場的航空管制塔運營廣告位，由接管廣告位的日期起計為期九年。就我們截至最後實際可行日期運營的20個航空管制塔，運營期由2008年12月開始至2019年1月。基於多項原因，我們的策略是逐步發展我們的戶外媒體業務。首先，航空管制塔的廣告位較我們運營和發行的平面媒體廣告位規模較大，因此適合較成熟及規模較大的廣告客戶。第二，於初步發展階段，我們僅選擇我們相信對我們的廣告客戶具吸引力的最適合的地點。第三，截至最後實際可行日期，位於若干民用機場的戶外廣告位由其他公司根據現有合約用作廣

概 要

告用途。因此，於業績記錄期間，我們並無採取非常進取的手法發展我們的戶外媒體業務。考慮到航空管制塔的獨特位置和中國很多城市採取措施監控戶外廣告位，我們的董事相信航空管制塔戶外廣告位的需求將會增加，而我們將逐步增加我們戶外媒體的覆蓋。

截至最後實際可行日期，中國有103條高鐵路線，而高鐵總長約8,358公里。根據鐵道部在2009中國科協年會提供的資料及鐵道部在2010年第十一屆全國人民代表大會第三次會議發佈的資料，中國在2012年底將運營超過110,000公里的鐵路，其中約13,000公里將用作高鐵網絡。根據發改委於2004年公佈及於2008年更新的《中長期鐵路網規劃》，2020年底中國運營的鐵路網絡約120,000公里，其中約50,000公里將用作高鐵網絡，連接所有省會和人口超過500,000的城市，並覆蓋全國總人口約90%。

下表載列我們的主要業務發展里程碑：—

年份／月份	業務發展里程碑
2002年9月	我們開始進行報章發行及廣告代理業務。
2007年4月	我們透過運營和發行《旅伴》在中國高鐵網絡開展渠道媒體業務。
2008年1月	我們開始製作和在中國經挑選的常規列車上供應音頻節目「和諧鐵路之聲」。
2008年4月	我們首次在中國高鐵網絡和經挑選的常規列車上發行《報林》。
2008年6月	我們取得獨家權制，銷售於中國民用機場航空管制塔的廣告位。
2008年8月	我們首次在中國高鐵網絡發行《旅客報》。
2010年1月	我們開始在中國所有常規列車上播放音頻節目。

概 要

我們的收入模式

我們根據我們與我們中國出版夥伴訂立的合作協議及獨家廣告代理協議經營我們的平面媒體業務。根據合作協議，福建奧神及北京大提速負責我們運營的三份平面媒體的日常運營及發行。根據中國現行法律及規例，外資擁有企業被禁止於中國從事書籍、期刊及報章的出版及一般發行業務。由於福建奧神及北京大提速的運營可能涉及外資擁有企業被禁止從事的業務，我們與(其中包括)福建奧神及北京大提速訂立結構協議。我們的五家新實體則運營廣告代理業務，外資擁有企業未被禁止從事該項業務，並為我們收入的主要來源。

透過合作協議、各份廣告代理合約及與我們業務夥伴的合約安排，我們可從銷售我們運營的三個平面媒體的廣告位獲得收入，包括我們所發行及運營的平面媒體、我們所製作和供應的音頻節目，以及在中國經挑選民用機場航空管制塔提供戶外廣告位收取的廣告費。

於業績記錄期間內，我們的收入由截至2008年12月31日止年度約人民幣28.7百萬元，增至截至2009年12月31日止年度約人民幣104.7百萬元，以及截至2010年10月31日止十個月約人民幣165.0百萬元。收入大幅增長，主要由於平面媒體業務的收入及於2009年開始運營的戶外媒體業務的銷售貢獻增加，以及於業績記錄期間擴充音頻節目的覆蓋範圍。

下表載列業績記錄期間我們各業務分類的收入及平面媒體從各刊物所得的收入分析：—

	截至12月31日止年度		截至10月31日止十個月	
	2008年 ⁽¹⁾	2009年	2009年	2010年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
平面媒體業務.....	26,954	77,889	60,949	131,914
戶外媒體業務.....	—	17,571	16,643	7,726
音頻節目.....	1,753	9,259	7,518	25,316
合計	28,707	104,719	85,110	164,956

概 要

	截至12月31日止年度		截至10月31日止十個月	
	2008年 ⁽¹⁾	2009年	2009年	2010年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
我們運營平面媒體的收入				
—《旅伴》 ⁽²⁾	22,457	54,349	35,282	67,347
—《報林》 ⁽²⁾	2,325	7,139	7,822	13,705
—《旅客報》 ⁽³⁾	1,570	14,728	16,369	44,620
擔任其他平面媒體廣告代理 的收入	602	1,673	1,476	6,242
合計	26,954	77,889	60,949	131,914

附註：—

- (1) 截至2008年12月31日止年度財務資料反映我們的中國運營實體截至2008年12月31日止六個月的經營業績。
- (2) 截至最後實際可行日期，《旅伴》及《報林》均於所有和諧號動車組列車和經挑選的北京至西安的常規列車上發行。進一步資料載於本文件「業務—平面媒體」一節。
- (3) 截至最後實際可行日期，《旅客報》乃於和諧號動車組列車的專線發行。進一步資料載於本文件「業務—平面媒體」一節。

根據我們、我們的中國出版夥伴及業務夥伴就我們運營和發行的媒體渠道訂立的各份廣告代理合約，我們需要就我們作為廣告代理向我們的中國出版夥伴及業務夥伴支付廣告代理費或管理費。於業績記錄期間，我們已付的廣告代理費或管理費分別約為人民幣3.8百萬元、人民幣15.4百萬元及人民幣18.2百萬元。

我們的毛利由截至2008年12月31日止年度約人民幣12.5百萬元增至截至2009年12月31日止年度約人民幣61.4百萬元，主要原因是我們的收入增加。毛利率亦由截至2008年12月31日止年度約43.5%增至截至2009年12月31日止年度約58.7%。截至2010年10月31日止十個月，毛利率約69.9%，相比截至2009年10月31日止十個月約58.4%。

概 要

我們的競爭優勢

我們的董事相信，我們具有以下競爭優勢：—

- (a) 我們與中國迅速發展的高鐵網絡一起成長
- (b) 我們合併的媒體渠道可接觸到乘搭火車或飛機的商務及休閒旅客
- (c) 我們的運營策略，讓我們擴大我們廣告客戶基礎，並有效發行我們運營的平面媒體
- (d) 我們是專注在中國高鐵網絡媒體的領先企業
- (e) 我們媒體渠道組合涉及於平面媒體、音頻節目及戶外媒體的廣告，可滿足不同廣告客戶的需要
- (f) 我們的管理人員團隊投入工作，經驗豐富

有關我們競爭優勢的其他資料，載於本文件「業務—我們的競爭優勢」一節。

我們的媒體渠道

我們的媒體渠道包括我們所運營的平面媒體、我們所製作和供應的音頻節目，以及我們所運營的航空管制塔戶外廣告位。

平面媒體

我們運營及發行兩份期刊(即《旅伴》和《報林》)和一份報章(《旅客報》)，分別針對不同讀者及不同廣告客戶。由於我們各期刊及報章以不同讀者及/或不同地區為對象，我們的廣告客戶或會策略地投放廣告在選定的期刊、報章或同時投放在兩者。我們的董事相信，我們的市場推廣策略有助於在平面媒體創造協同效應，增加市場佔有率，並毋須在我們運營的期刊及報章之中造成任何競爭。我們營運和發行的期刊和報章是我們的中國出版夥伴出版的。我們的中國出版夥伴是該等期刊及報章刊號的登記人，有效期直至2013年12月31日。根據有關合作協議及有關廣告代理合約，我們獲委任為我們運營和發行的平面媒體的獨家廣告代理商。特別是，截至2016年12月、2018年2月及2018年4月為止，我們分別為《旅伴》、《報林》和《旅客報》的獨家廣告代理。

概 要

《旅伴》及《報林》在所有和諧號動車組列車及經挑選常規列車上發行，而《旅客報》的不同路線專刊則在指定路線發行。下表說明截至最後實際可行日期我們運營及發行的平面媒體的發行網絡：-

序號	線路	《旅伴》	《報林》	《旅客報》
1	武漢—廣州	✓	✓	湖南專刊、湖北專刊
2	鄭州—西安	✓	✓	鄭西專刊
3	長沙—廣州	✓	✓	湖南專刊、湖北專刊
4	南京—上海	✓	✓	江蘇專刊
5	常州—上海	✓	✓	江蘇專刊
6	無錫—上海	✓	✓	江蘇專刊
7	蘇州—上海	✓	✓	江蘇專刊
8	昆山—上海	✓	✓	江蘇專刊
9	上海—杭州	✓	✓	浙江專刊
10	南京—杭州	✓	✓	浙江專刊
11	北京—天津	✓	✓	京津專刊
12	北京—塘沽	✓	✓	京津專刊
13	北京—瀋陽	✓	✓	X
14	北京—長春	✓	✓	X
15	北京—哈爾濱	✓	✓	X
16	北京—上海	✓	✓	X
17	北京—泰山	✓	✓	山東專刊
18	北京—濟南	✓	✓	山東專刊
19	北京—青島	✓	✓	山東專刊
20	北京—吉林	✓	✓	江西專刊
21	上海—青島	✓	✓	X
22	上海—鄭州	✓	✓	X
23	上海—南昌	✓	✓	江西專刊
24	杭州—南昌	✓	✓	江西專刊
25	上海—長沙	✓	✓	浙江專刊
26	吉林—哈爾濱	✓	✓	X
27	長沙—南昌	✓	✓	X
28	北京—武漢	✓	✓	湖北專刊
29	北京—鄭州	✓	✓	X
30	北京—安陽	✓	✓	X
31	鄭州—武漢	✓	✓	湖北專刊
32	濟南—鄭州	✓	✓	X
33	濟南—瀋陽	✓	✓	X
34	太原—鄭州	✓	✓	京石太專刊

概 要

序號	線路	《旅伴》	《報林》	《旅客報》
35	瀋陽—哈爾濱	✓	✓	X
36	天津—瀋陽	✓	✓	X
37	天津—哈爾濱	✓	✓	X
38	太原—瀋陽	✓	✓	X
39	上海—瀋陽	✓	✓	X
40	北京—杭州	✓	✓	X
41	北京—成都	✓	✓	成渝專刊
42	北京—重慶	✓	✓	成渝專刊
43	天津—上海	✓	✓	X
44	北京—南京	✓	✓	X
45	上海—重慶	✓	✓	成渝專刊
46	上海—成都	✓	✓	成渝專刊
47	上海—福州	✓	✓	海西專刊、浙江專刊
48	北京—蘇州	✓	✓	X
49	北京—太原	✓	✓	京石太專刊
50	太原—石家莊	✓	✓	京石太專刊
51	上海—武漢	✓	✓	湖北專刊、江蘇專刊
52	南京—武漢	✓	✓	湖北專刊、江蘇專刊
53	合肥—武漢	✓	✓	湖北專刊、江蘇專刊
54	溫州—福州	✓	✓	海西專刊、浙江專刊
55	杭州—福州	✓	✓	海西專刊、浙江專刊
56	寧波—福州	✓	✓	海西專刊、浙江專刊
57	上海—廈門	✓	✓	海西專刊、浙江專刊
58	杭州—廈門	✓	✓	海西專刊、浙江專刊
59	寧波—廈門	✓	✓	海西專刊、浙江專刊
60	武漢—南昌	✓	✓	江西專刊
61	北京—邯鄲	✓	✓	X
62	北京—龍家營	✓	✓	X

概 要

序號	線路	《旅伴》	《報林》	《旅客報》
63	石家莊—龍家營	✓	✓	京石太專刊
64	北京—石家莊	✓	✓	京石太專刊
65	長春—吉林	✓	✓	X
66	瀋陽—長春	✓	✓	X
67	瀋陽—吉林	✓	✓	X
68	西安—寶雞	✓	✓	鄭西專刊
69	重慶—成都	✓	✓	成渝專刊
70	成都—達州	✓	✓	成渝專刊
71	成都—南充	✓	✓	成渝專刊
72	武漢—襄樊	✓	✓	湖北專刊
73	武漢—十堰	✓	✓	湖北專刊
74	合肥—上海	✓	✓	江蘇專刊、湖北專刊
75	徐州—上海	✓	✓	江蘇專刊
76	上海—六安	✓	✓	江蘇專刊
77	上海—溫州	✓	✓	浙江專刊
78	蒼南—上海	✓	✓	浙江專刊
79	杭州—溫州	✓	✓	浙江專刊
80	杭州—蒼南	✓	✓	浙江專刊
81	溫州—寧波	✓	✓	浙江專刊
82	寧波—上海	✓	✓	浙江專刊
83	南京—溫州	✓	✓	浙江專刊、江蘇專刊
84	寧波—蒼南	✓	✓	浙江專刊
85	杭州—寧波	✓	✓	浙江專刊
86	上海—義烏	✓	✓	浙江專刊
87	上海—金華	✓	✓	浙江專刊
88	上海—江山	✓	✓	浙江專刊
89	上海—衢州	✓	✓	浙江專刊
90	杭州—江山	✓	✓	浙江專刊
91	濟南—青島	✓	✓	山東專刊
92	泰山—青島	✓	✓	山東專刊
93	成都—青城山	✓	✓	成渝專刊
94	成都—都江堰	✓	✓	成渝專刊
95	福州—廈門	✓	✓	海西專刊
96	福州—泉州	✓	✓	海西專刊
97	福鼎—廈門	✓	✓	海西專刊
98	九江—南昌	✓	✓	江西專刊
99	萍鄉—南昌	✓	✓	江西專刊

概 要

序號	線路	《旅伴》	《報林》	《旅客報》
100	廣州—深圳	✓	✓	廣東專刊
101	海口—三亞	✓	✓	廣東專刊
102	廣州—珠海	✓	✓	廣東專刊
103	廣州—新會	✓	✓	廣東專刊

音頻節目

我們製作和發行的音頻節目均在中國的常規列車上廣播。於2008年1月，我們開始製作和在經挑選的常規列車上發行音頻節目「和諧鐵路之聲」。從2010年1月起，我們的音頻節目(包括廣告及非廣告內容)便獲准在中國所有常規列車上廣播。北京大提速於2009年12月31日與鐵道影視音像中心訂立協議，據此北京大提速負責提供音頻節目及提供和支付在中國常規列車上播放的音樂和歌曲。在中國所有常規列車上播放的音頻節目的廣告及非廣告內容分別佔每趟列車旅程總播放時間的10%及90%。非廣告內容包括省會及目的地城市的基本資料，以及各種各樣的音樂節目。

音頻節目所包括的音樂和歌曲均由獨立第三方特許給我們。我們的收入來自在音頻節目上銷售廣告時段，並根據音頻廣告的播放時間長短計算有關收入，而我們自行承擔製作成本。鑑於音頻節目的獨有性質和全國覆蓋性，我們的董事相信該等音頻節目為我們的廣告客戶提供獨一無二的廣告平台。在全國廣播音頻節目的協議由2010年1月1日起為期兩年，並可在各方同意下，於屆滿時重續。

鐵道影視音像中心是受鐵道部監管的政府贊助事業單位。於2002年獲人民鐵道報社收購。我們的董事相信，鐵道影視音像中心為在中國取得和批准在列車播放音頻節目的主管機構，原因是其為政府資助事業單位。

概 要

此外，截至最後實際可行日期，北京大提速已與地方鐵路局或交通部門訂立五份合約，以製作將於上述全國播放的音頻節目以外的時段內播放的音頻節目。根據該等合約，北京大提速負責提供音頻節目的廣告及非廣告內容，費用由其承擔。以下載列該等合約的進一步資料：-

鐵路局／運輸處	網絡覆蓋	合約年期	獨有權	主要條款及條件
南昌鐵路局南昌客運段	南昌客運段在84條列車線路運營的所有常規列車	2008年6月1日至2015年6月1日	是	<ul style="list-style-type: none"> — 北京大提速有權銷售在南昌客運段的所有常規列車上播放的音頻節目的廣告時段，並獲授權製作及供應音頻節目的非廣告內容。 — 南昌鐵路局負責在北京大提速製作的音頻節目播放前進行審查。 — 南昌客運部授權的南昌中鐵廣告傳媒有限公司負責播放音頻節目和協助音頻節目的質量控制。 — 北京大提速將在整個合約年期應付年度固定費用。
南昌鐵路局福州客運段	福州客運段在30條列車線路運營的所有常規列車	2008年8月1日至2015年8月1日	是	<ul style="list-style-type: none"> — 北京大提速有權銷售在福州客運段的所有常規列車上播放的音頻節目的廣告時段，並獲授權製作及供應音頻節目的非廣告內容。 — 南昌鐵路局負責在北京大提速製作的音頻節目播放前進行審查。 — 南昌鐵路局授權的南昌中鐵廣告傳媒有限公司負責播放音頻節目，並協助音頻節目的質量控制。 — 北京大提速將在整個合約年期應付年度固定費用。

概 要

鐵路局／運輸處	網絡覆蓋	合約年期	獨有權	主要條款及條件
武漢鐵路局	武漢鐵路局在109條列車線路運營的所有常規列車	2009年1月1日至 2014年12月31日	是	<ul style="list-style-type: none"> — 北京大提速有權銷售在武漢鐵路局的所有常規列車上播放的音頻節目的廣告時段，並獲授權製作及供應音頻節目的非廣告內容。 — 武漢鐵路局黨委宣傳部負責在北京大提速製作的音頻節目播放前進行審查。 — 武漢鐵路局黨委宣傳部負責播放音頻節目，並協助音頻節目的質量控制。 — 北京大提速將在整個合約年期分兩期支付年度固定費用。
廣州鐵路局長沙鐵路客運段	長沙鐵路客運段在70條列車線路運營的所有常規列車	2009年1月1日至 2013年12月31日	是	<ul style="list-style-type: none"> — 北京大提速有權銷售在長沙鐵路客運段的所有常規列車上播放的音頻節目的廣告時段，並獲授權製作及供應音頻節目的非廣告內容。 — 長沙鐵路客運段授權長沙鐵路客運段信息廣告公司在北京大提速製作的音頻節目播放前進行審查。 — 長沙鐵路客運段授權長沙鐵路客運段信息廣告公司協助音頻節目的質量控制。 — 北京大提速將在整個合約年期應付年度固定費用。

概 要

鐵路局／運輸處	網絡覆蓋	合約年期	獨有權	主要條款及條件
西安鐵路局西安客運段	西安鐵路局西安客運段在73條列車線路運營的所有常規列車	2008年1月1日至2014年7月31日	是	<ul style="list-style-type: none"> — 北京大提速有權運營在西安客運段的所有常規列車上播放的音頻節目的廣告時段，並獲授權製作及供應音頻節目的非廣告內容。 — 西安鐵路局負責在北京大提速製作的音頻節目播放前進行審查。 — 西安鐵路局授權的陝西客運廣告信息部協助音頻節目的質量控制。 — 北京大提速將在整個合約年期應付年度固定費用。

於業績記錄期間，就我們的音頻節目向鐵道部有關單位及地方鐵路局已付的總管理費用分別約人民幣0.2百萬元、人民幣0.6百萬元及人民幣0.5百萬元。我們的董事相信，音頻節目與我們的平面媒體業務相輔相成，並為我們的廣告客戶在列車上提供音頻平台，以中國鐵路網絡的乘客為對象。

航空管制塔戶外廣告位

截至最後實際可行日期，我們在中國20個經挑選的民用機場運營航空管制塔的廣告位。我們有權於各機場的航空管制塔運營廣告位，由接管廣告位的日期起計為期九年。於業績記錄期間，我們成功取得金融機構及餐飲企業、珠寶業及汽車產業企業成為我們於航空管制塔戶外廣告位的廣告客戶。

我們宣傳及出售航空管制塔廣告位的獨家權利乃根據本集團與新視線於2008年6月訂立的合約獲得。新視線獲空中交通管理局授權在中國民用機場運營及出售航空管制塔廣告位。空中交通管理局是民用航空局轄下，主要是負責提供航空交通管制服務、航班資料服務和航空氣象服務，以及監管地區航空交通管理局。空中交通管理局獲賦予權力，在中國的民用機場運營航空管制塔。按此基準，空中交通管理局亦有權使用於民用機場航空管制塔的外部作廣告用途。鑒於上文所述，我們的董事因此相信，與新視線訂立合約乃屬適當之舉。

概 要

由於空中交通管理局是民用航空局轄下的一個中國政府部門，我們的董事相信，其為主管機關，並獲所須授權，就有關於民用機場宣傳及出售航空管制塔的廣告位，授予新視線獨家授權。根據我們的董事公開可得的資料，新視線由獨立於本公司的兩名獨立人士擁有，而就我們的董事所深知及確信，是獨立於空中交通管理局及民用航空局。

本集團與新視線訂立的合約安排的進一步資料載列如下：-

截至最後實際

可行日期我們

運營廣告位的

航空管制塔^(附註)

合約年期	獨家權	北京旅伴(出讓予及更替為北京奧神)的權利/責任	新視線的權利/責任
貴陽 昆明 西安 廈門 南京 烏魯木齊 桂林 哈爾濱 蘭州 銀川 拉薩 合肥 西寧 石家莊 深圳 長春 長沙 福州 瀋陽 濟南	<p>合約日期： 2008年6月21日</p> <p>北京奧神有權在每個機場的航空管制塔運營廣告位，由我們接管某航空管制塔的廣告位作廣告用途的日期起計，為期九年。</p> <p>任何訂約方均可在協議期滿前不少於12個月要求按相同條款及條件重續協議。倘獨立第三方尋求根據相同條件合作，北京奧神有優先拒絕權。</p>	<p>是</p> <p>在所有現有民用機場及中國未來將予興建的任何民用機場的航空管制塔上運營廣告位的獨家權利。</p> <p>本集團已支付/將予支付的代價：-</p> <p>(i)北京旅伴在簽訂合約後支付的一筆過裝修費用人民幣11.5百萬元及按金人民幣8百萬元；及(ii)廣告代理費每半年計算一次，根據航空管制塔交給我們運營的實際時間和數目計算。起初29個可供運營的航空管制塔於簽訂合約時的年度廣告代理費介乎每年人民幣100,000元至人民幣800,000元不等。</p> <p>倘任何航空管制塔不可使用，有權取得賠償或其他廣告位。</p> <p>負責取得運營戶外廣告位的必要許可及批准，並確保廣告內容遵守中國適用法律及規例。</p>	<p>向有關機構取得及維持於機場航空管制塔運營戶外廣告位規定的所有必要批准及許可。</p> <p>負責航空管制塔的整修，廣告的發佈、監察及維修，以及為廣告取得電力供應及政府批准，以及承擔有關履行所有該等責任的費用。</p> <p>負責確保將廣告位交予北京奧神運營一事並無任何法律爭議，且在權利和業權、准許證或安全標準方面並無任何風險或缺陷，以及隨時適合經營廣告業務。</p> <p>倘若因民航業的行政機關作出不適當的干預，使北京奧神不能繼續經營廣告業務，則負責就北京奧神投資於廣告位的不可收回開支所產生的經濟損失、廣告收入的直接及間接損失、北京奧神因不經營廣告業務而欠負第三方的損害賠償金額，以及北京奧神的聯屬公司所蒙受的任何有關損失，向北京奧神作出賠償。</p>

概 要

附註：－

根據有關合約的條款，我們需要就交給我們運營的航空管制塔，每半年向新視線支付一次廣告代理費。截至最後實際可行日期，我們於20個經挑選民用機場運營航空管制塔的廣告位及已就該20個航空管制塔支付廣告代理費。

我們的業務目標及策略

憑藉中國高鐵網絡的持續發展，我們擬成為中國運輸業的領先媒體渠道公司，並實現以下業務目標：－

- (a) 擴充我們的渠道媒體業務及廣告客戶基礎的地區覆蓋範圍；
- (b) 向我們的廣告客戶提供額外廣告位，並增加我們的廣告收入；及
- (c) 擴大新廣告平台。

我們計劃實行以下業務策略從而實現我們的業務目標：－

- (a) 伸延我們的廣告業務到火車站；
- (b) 在中國高鐵網絡的發展下一起擴充我們的現有業務；
- (c) 在中國的列車上開始運營新列車上媒體；
- (d) 於互聯網開始廣告業務；及
- (e) 尋求可以與我們創造協同效應的併購機會。

有關上述業務目標及業務策略的其他資料，載於本文件「業務－我們的業務目標」、「業務－我們的業務策略」及「未來計劃」各節。

概 要

合作協議及與我們中國出版夥伴的關係

我們的平面媒體業務是透過福建奧神、北京大提速與我們的中國出版夥伴之間訂立的合作協議經營。

於2006年11月，福建奧神與中國鐵道出版社(我們其中一名中國出版夥伴)訂立合作協議。據此，福建奧神獲授獨家權利以運營及發行《旅伴》，並獲委任為《旅伴》的獨家廣告代理商。於2007年4月及2008年4月，北京大提速與人民鐵道報社(另一名中國出版夥伴)訂立合作協議，以分別運營及發行《報林》和《旅客報》。北京大提速亦獲委任為《報林》廣告位的獨家廣告代理商，而北京路網獲委任為《旅客報》廣告位的獨家廣告代理。

根據合作協議，福建奧神和北京大提速負責或協助運營和發行這些平面媒體，而我們的中國出版夥伴則負責內容和出版事宜。由於平面媒體是透過我們的中國運營實體福建奧神和北京大提速運營和發行，故即使我們並無持有我們的中國合約實體的股本權益，但結構協議下的安排讓我們得以獲得從其運營中取得的經濟利益。

在業績記錄期間，我們通過已經與我們中國出版夥伴簽訂合作協議的其中兩個我們的中國運營實體(即福建奧神和北京大提速)進行業務，以運營和發行我們的平面媒體。該等安排以我們開拓中國鐵路業渠道媒體業務的業務視野而開展。其後我們與有關中國出版夥伴聯絡，表達我們對業務機遇和合作的見解。經多輪討論及磋商後，我們與我們的中國出版夥伴訂立合作協議。我們的中國出版夥伴是政府資助的事業單位，受到鐵道部監管，並在鐵路業從事出版書籍、期刊和報章的業務。根據中國有關法律及法規，例如《出版管理條例》、《期刊出版管理規定》及《報紙出版管理規定》，我們的中國出版夥伴是我們運營和發行的平面媒體有關刊號的登記人，享有與出版有關的許可及權利。就我們運營和發行的平面媒體而言，出版刊號有效期均由2008年6月6日起至2013年12月31日為止。截至最後實際可行日期，我們每名中國出版夥伴就我們運營的平面媒體的有關許可、權利及出版刊號維持有效。

合作協議的進一步資料載於本文件「業務—與我們中國出版夥伴的關係」一節。

概 要

結構協議

根據合作協議，福建奧神及北京大提速負責兩本期刊，即《旅伴》和《報林》，以及一份報章《旅客報》於中國高鐵網絡的日常運營及發行。該等刊物的刊號是發行給我們的中國出版夥伴。根據中國現行法律及規例，外資企業均被禁止於中國從事書籍、期刊及報章的出版及全面發行業務。

由於福建奧神和北京大提速的業務運營可能涉及外商擁有企業被禁止從事的業務，我們不可收購福建奧神及北京大提速的股權，否則會影響我們的中國運營實體現時進行的業務活動。其他中國合約實體（即北京旅伴、上海旅伴、廣州旅伴、濟南旅伴和成都旅伴，統稱為五家運營實體）並非合作協議的一方，及並未涉及外商擁有企業被禁止從事的業務。然而，作為一組外商投資者根據於2008年5月訂立的協議作出投資的先決條件，我們已就我們在2008年6月起提供服務與該等中國合約實體（成都旅伴除外）訂立類似結構協議的2008年合約協議。我們亦就我們在2010年1月起提供服務與成都旅伴訂立類似的合約安排。故此，除下文所述我們的五家新實體接管或經營的廣告代理業務外，我們的業務一直主要根據結構協議通過合約安排經營。

我們的中國合約實體全部由林先生和阮先生擁有。我們的中國法律顧問確認，收購我們的中國合約實體（福建奧神及北京大提速除外）的任何股權可能被商務部視為須經商務部根據併購規定作出事先批准的相關收購。

結構協議讓我們對我們的中國運營實體的財務及營運政策擁有實際控制權，從我們的中國運營實體取得經濟利益；並在中國適用法律所准許的情況下收購我們的中國合約實體的股權。結構協議亦阻止我們的中國運營實體可能流失任何資產及價值給本集團成員公司以外任何一方。結構協議的主要條款及條件包括：—

- (a) 一項選擇權，可在中國法律准許的情況下按面值或中國法律規定的其他最低付款收購我們的中國合約實體的所有股權；
- (b) 我們的中國合約實體承諾在未得奧神技術的事先書面同意前不會訂立任何重大業務交易；
- (c) 行使我們的中國合約實體股東權利的權利；及
- (d) 林先生及阮先生以奧神技術為受益人質押我們的中國合約實體的所有股權。

概 要

根據上述合約安排及結構協議，我們能保持我們的中國運營實體的運營控制權及從中所得的收入。結構協議實際上轉讓我們的中國運營實體的經濟利益及轉嫁相關風險給我們。因此，我們的中國運營實體的經營業績已與本集團的財務業績合併計算，猶如就有關我們的中國合約實體(即就成都旅伴而言，自2010年1月起)及就有關中國運營實體(自2008年6月起)有關合約安排生效的有關日期起已成為我們的附屬公司。除於我們的中國合約實體清算時自動終止外，結構協議僅可由奧神技術終止。作為結構協議的部份安排，奧神技術現時聘用我們的中國運營實體的所有高級管理人員。

結構協議安排的進一步資料載於本文件「結構協議」一節。

為了進一步減低結構協議可能對我們業務帶來的風險，我們的五家新實體已成立，以接手經營我們的五家運營實體的廣告代理業務。我們的中國法律顧問確認，成立我們的五家新實體並不構成外國投資者併購任何內資實體，因此成立上述公司並不屬於併購規定的範疇。就我們的五家運營實體與客戶之間的當時現有廣告代理合約而言，我們的五家運營實體已：-

- (1) 於2010年以訂立轉讓及更替合約的方式向我們的五家新實體轉讓，並與其更替當時現有廣告代理合約；
- (2) 於2010年12月底前終止不能予以轉讓和更替的合約；
- (3) 在出版我們運營及發行的2010年12月期平面媒體時，完成履行彼等於合約項下的責任；或
- (4) 就廣州旅伴與其廣告客戶訂立的其中一份廣告代理合約而言，該合約於我們所運營及發行有關平面媒體的2011年1月及2011年2月版刊登時完成，廣州旅伴已按相當於廣告有關客戶應付費用的金額將該合約項下的廣告代理服務分包給廣州奧神。誠如我們的中國法律顧問所知會，該分包安排根據適用中國法律為合法及有效。

此外，於2010年12月，北京旅伴已向北京奧神轉讓及更替與新視線於中國民用機場的航空管制塔運營廣告位訂立的該合約，而北京奧神取得獨家權利，於航空管制塔運營、宣傳及出售廣告位。

概 要

鑒於上文所述，我們的五家運營實體將不會享有當時未完成廣告代理服務合約和戶外媒體合約項下的任何權利或利益，並將無責任履行未完成廣告代理服務合約和戶外媒體合約項下的任何責任。完成履行當時現有合約項下的責任，和終止及／或完成不能予以轉讓和更替的現有合約後，我們的五家運營實體已終止經營、發行和廣告代理服務業務。

此外，我們已採納以下安排：—

- (a) 林先生和阮先生已向我們承諾，在結算我們的五家運營實體的所有未支付貿易應付賬款及應收賬款，以及償付我們的五家運營實體作為一方及奧神技術、其附屬公司及／或聯屬公司作為另一方之間的任何未支付集團內結餘（「**集團內結餘**」）後，盡快解散我們的五家運營實體；
- (b) 我們的五家運營實體各自己向我們承諾，且林先生和阮先生各自己向我們承諾促使我們的五家運營實體，在切實可行範圍內盡快償付未支付的集團內結餘；及
- (c) 我們的五家運營實體各自己向我們承諾，且林先生和阮先生各自己向我們承諾促使我們的五家運營實體，知會本集團並向本集團轉介廣告代理服務的所有商機，以及終止與和可能與我們及／或我們的聯屬公司競爭的任何業務。

結構協議已規定，彼等將於解散相關我們的中國合約實體（包括我們的五家運營實體）時自動終止。

我們的董事預計，償付未支付結餘、解散我們的五家運營實體和其後自動終止相關結構協議預期將於2011年6月底完成。這段估計期限是根據我們的五家運營實體向廣告客戶提供一至三個月的一般信貸期，廣告客戶的最低壞賬記錄，以及根據中國適用法律和法規進行公司清盤所需的時間而計算。截至最後實際可行日期，我們的五家運營實體有關92名客戶的未償還淨應收賬款結餘約為人民幣11.9百萬元。

在清算未能於2011年6月底完成的情況下，受限於我們遵守規則的適用規定，我們計劃(1)按不少於我們的五家運營實體當時的賬面值向林先生及阮先生出售我們的五家運營實體的利益及權益，並終止與此等五家運營實體的結構協議；或(2)透過轉讓及更替結構協議，按不少於我們的五家運營實體當時的賬面值向獨立第三方出售該等經濟利益及權益（或倘該等經濟利益及權益未能按當時的賬面值或以上向獨立第三方出售，則林先生及阮先生須向我們補償差額）。林先生及阮先生各自己承諾按上述條款購買及接納我們的銷售，或倘我們選擇向獨立第三方出售該等經濟利益及權益，以按上述條款補償上述差額。

概 要

由於福建奧神及北京大提速的業務運營可能涉及外資企業被禁止從事的活動，上市後與福建奧神及北京大提速訂立的結構協議將按照其各自的條款繼續。

如我們的中國法律顧問所告知，我們的五家運營實體的所有負債將於清算時根據中國適用法律及規例撤銷。五家運營實體均為有限責任公司，而本集團、林先生、阮先生或(若我們的五家運營實體任何一家出售予第三方)該第三方不會就作為這些公司的法定或實益擁有人，對我們的五家運營實體的相關負債負責。

於業績記錄期間我們的業績概要

於業績記錄期間內，我們的業務是透過我們的中國運營實體經營的。2008年合約協議於2008年6月30日就我們中國運營實體(成都旅伴除外)訂立。就成都旅伴訂立的類似合約安排於2010年1月生效。2008年合約協議及就成都旅伴的合約安排其後於2010年12月被結構協議取代。根據2008年合約協議、就成都旅伴的合約安排及結構協議的條款，我們能夠控制我們的中國運營實體的財務和運營政策，從彼等的業務活動中獲得經濟利益，即使我們並無擁有彼等任何股權。因此於2008年合約協議及就成都旅伴的合約安排分別在2008年6月30日及2010年1月1日生效時，我們的中國運營實體的財務業績和狀況與本集團合併計算，並按國際財務報告準則的購買法處理。

下表載列本集團的合併財務資料概要。由於本集團只從2008年7月1日以來合併計算我們中國運營實體的業績，截至2008年12月31日止年度的財務資料僅反映該等中國運營實體(成都旅伴除外)於截至2008年12月31日止六個月的經營業績。

概 要

以下概要摘錄自本文件附錄一所載會計師報告所載我們的合併財務報表，並應與其及其附註一併閱讀，始屬完備：-

合併收益表概要

	截至12月31日止年度		截至10月31日止十個月	
	2008年	2009年	2009年	2010年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
	(未經審核)			
收益	28,707	104,719	85,110	164,956
銷售成本.....	(16,217)	(43,295)	(35,385)	(49,696)
毛利	12,490	61,424	49,725	115,260
其他收入及收益.....	194	915	480	728
銷售及分銷支出.....	(11,518)	(26,677)	(20,242)	(26,692)
行政支出.....	(8,884)	(18,253)	(15,965)	(20,828)
其他經營支出.....	(1,287)	(2,967)	(2,506)	1,834
聯營公司應佔利潤.....	46	52	16	40
除稅前利潤／(虧損).....	(8,959)	14,494	11,508	66,674
所得稅抵免／(支出).....	434	(5,814)	(4,263)	(18,446)
年／期內利潤／(虧損).....	(8,525)	8,680	7,245	48,228
應佔：				
本公司擁有人.....	(7,954)	8,690	7,742	48,227
非控股權益.....	(571)	(10)	(497)	1
	(8,525)	8,680	7,245	48,228

概 要

合併財務狀況表概要

	截至12月31日		截至10月31日
	2008年	2009年	2010年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
非流動資產.....	60,569	50,943	43,704
流動資產.....	50,850	92,084	150,389
流動負債.....	82,837	107,810	112,133
流動(負債)/資產淨值.....	(31,987)	(15,726)	38,256
資產淨值.....	19,413	28,532	77,346

流動負債／資產淨值

	截至12月31日		截至10月31日
	2008年	2009年	2010年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
流動資產			
貿易應收賬款.....	11,799	27,537	58,988
預付款項、按金及其他應收款項.....	2,227	4,854	13,259
應收董事款項.....	69	2,005	1,765
現金及現金等價物.....	36,755	57,688	76,377
流動資產總額.....	50,850	92,084	150,389
流動負債			
貿易應付賬款.....	2,596	2,915	8,822
其他應付款項及應計款項.....	14,231	31,018	25,930
應付董事款項.....	2,119	1,884	1,460
應付最終控股公司款項.....	62,427	62,398	63,827
應付所得稅.....	1,464	9,595	12,094
流動負債總額.....	82,837	107,810	112,133
流動資產／(負債)淨值.....	(31,987)	(15,726)	38,256

截至2008年及2009年12月31日，我們錄得流動負債淨值分別約人民幣32.0百萬元及人民幣15.7百萬元，其原因是由於一組海外投資者投資於力眾，用以支付我們當時的業務拓展計劃及營運資金需要，最終控股公司(即力眾)於2008年5月至7月提供墊款約人民幣62.4百萬元。我們分別於2008年4月和2008年8月開始發行《報林》和《旅客報》，因此，為經營和推廣我們的平面媒體業務而招聘更多製作和營銷員工，故需要更多資本應付業務拓展事宜，以及因增加印刷量

概 要

而招致更多印刷費。此外，於2008年6月，我們取得獨家權利，銷售中國的民用機場航空管制塔的廣告位。根據相關協議，我們須就合約年期支付按金人民幣8.0百萬元，而整筆金額將於合約到期時悉數償還。於2008年，我們亦投資約人民幣11.5百萬元，以就展示廣告於航空管制塔安裝和建設所需設施。截至2008年12月31日、2009年12月31日及2010年10月31日，應付最終控股公司的結餘分別約為人民幣62.4百萬元、人民幣62.4百萬元及人民幣63.8百萬元。

我們的流動負債狀況已改善為截至2010年10月31日的流動資產淨值狀況約人民幣38.3百萬元，主要原因是由於我們不斷改善和拓展業務，令到貿易應收賬款及現金及現金等價物增加。截至最後實際可行日期應付力眾款項的全部結餘約人民幣59.9百萬元將於該交易前或於該交易時全數償付，其中約人民幣21.5百萬元的款額將以抵銷於該交易前應收力眾的未償還結餘相同款額償付，其中約人民幣34.5百萬元將以該交易部份所得款項淨額償付及其餘約人民幣3.9百萬元將於該交易前以本集團內部資源償還。於該交易日期前我們與我們的控股股東之間的任何其他未償還結餘(如有)將於該交易前償付及償還。連同預期來自該交易的所得款項淨額及從我們經營活動中獲得的現金，我們的董事預期將進一步加強我們的流動資產狀況。

隨著資本化發行及該交易完成後，我們的董事計劃以該交易所得款項淨額及我們經營業務產生的現金滿足我們的流動資金及資本開支需求。按照我們當前和預計的業務增長水平，於考慮到以下因素，包括因中國的預期經濟增長和中國的高鐵不斷發展，以致預期業務會增長，以及規模經濟預期會受惠於持續的業務增長、預期來自業務的利潤，以及我們於業績紀錄期間錄得正現金流量的事實，我們的董事相信，我們將能從我們的業務賺取足夠現金，撥付我們的持續經營現金需要和持續拓展我們的業務。我們也可能使用短期銀行借款為我們的業務提供資金。我們的董事將定期監察我們的流動資金需要，以確保可以維持充足的現金及現金等價物。

截至2010年10月31日，我們的貿易應收賬款及貿易應付賬款結餘分別約為人民幣59.0百萬元及人民幣8.8百萬元，其中56.6%及73.3%的結餘已分別於截至最後實際可行日期償付。

概 要

中國運營實體於2008年1月1日至2008年6月30日期間的經營業績

由於我們僅從2008年7月1日起才合併我們的中國運營實體的業績，故我們截至2008年12月31日止年度的財務資料，僅反映我們的中國運營實體截至2008年12月31日止六個月的經營業績。為了提供更多有關我們的中國運營實體於業績記錄期間內的表現的資料，下表載述我們的中國運營實體由2008年1月1日起至2008年6月30日止期間的合併收益表，以及我們的中國運營實體截至2008年6月30日的合併財務狀況表，兩者乃摘錄自本文件附錄一所載會計師報告附註29。

我們的中國運營實體的合併收益表

	截至2008年 6月30日 止六個月 人民幣千元
收益	22,242
銷售成本	<u>(18,302)</u>
毛利	3,940
其他支出，淨額	254
銷售及分銷支出	(6,696)
行政及其他經營支出	<u>(6,601)</u>
除稅前虧損	(9,103)
所得稅支出	<u>(387)</u>
期內虧損	<u><u>(9,490)</u></u>
應佔：	
我們的中國運營實體的擁有人	(9,490)
非控股權益	<u>—</u>
	<u><u>(9,490)</u></u>

概 要

中國運營實體的合併財務狀況表

	截至2008年 6月30日 人民幣千元
非流動資產	
物業、廠房及設備.....	4,523
於聯營公司的權益.....	747
	5,270
流動資產	
貿易應收賬款.....	8,446
預付款項、按金及其他應收款項.....	15,795
應收董事款項.....	35
現金及現金等價物.....	6,759
	31,035
流動負債	
貿易應付賬款.....	641
其他應付款項及應計款項.....	15,890
應付董事款項.....	11,885
應付最終控股公司款項.....	12,921
應付稅項.....	383
	41,720
流動負債淨值.....	(10,685)
負債淨值.....	(5,415)
資產虧絀	
資本.....	7,010
儲備.....	(12,825)
	(5,815)
非控股權益.....	400
資產虧絀總額.....	(5,415)

概 要

主要運營統計數據

	截至12月31日止年度		截至10月31日
			止十個月
	2008年 ^(附註)	2009年	2010年
平面媒體業務			
每頁廣告平均價格	人民幣23,238元	人民幣31,599元	人民幣36,009元
月均廣告頁數	189	201	349
戶外媒體業務			
航空管制塔平均數目	—	20	16
廣告位總面積	—	14,622平方米	6,786平方米
按每名客戶計算航空管制塔的 每個廣告位的平均每月價	—	人民幣48,528元至 人民幣84,000元	人民幣48,528元至 人民幣63,000元
音頻節目業務			
總廣告時段(分鐘)	92,820	1,108,274	2,624,115

附註：—

截至2008年12月31日止六個月的統計數字反映於訂立2008年合約協議後自2008年7月1日起合併我們的中國運營實體的業績於我們的業績。

股息及股息政策

於業績記錄期間，我們概無向股東宣派及派付任何股息。我們於該交易後宣派及支持的任何日後股息，將取決於我們的經營業績、我們的營運資金需要、適用法律及法規，以及未來前景及其他我們的董事認為相關的因素。我們的董事可酌情決定宣派及派付股息及其金額。股息僅可從根據相關法例許可可供分派的利潤中派付。對於已作為股息分派的利潤，該部份的利潤將不可再投資於我們的業務。

在上文所述規限下，我們的董事擬於完成該交易後每個年度(為免生疑，即截至2012年12月31日止年度起)向全體股東建議分派金額不少於本公司擁有人應佔可分派淨利潤30%的金額。我們股份的現金股息(如有)將以港元支付。其他派付(如有)將根據我們的董事可能不時批准的該等其他方式派付予我們的股東。

概 要

風險因素

有關結構協議的風險

- 我們通過結構協議在中國經營我們的業務

有關我們業務的一般風險

- 我們可能無法維持業績記錄期間所錄得的增長
- 我們渠道媒體業務的經營歷史有限，未來計劃未必可行
- 我們並無與我們的廣告客戶訂立長期合約
- 我們未必能挽留合資格人員及經驗豐富的高級管理人員
- 我們在截至2009年12月31日止兩個年度錄得流動負債淨值
- 我們在業績記錄期間經歷淨利潤出現大幅波動的情況
- 季節性因素可能影響我們的收入和財政狀況
- 我們在業績記錄期間未有為部分僱員作出住房公積金供款和社會保障供款
- 我們可能面對訴訟索償
- 我們所使用物業的租約並未經適當登記，而我們佔用的一些物業未必有恰當的合法業權

有關我們平面媒體業務的風險

- 我們的收入主要來自出售平面媒體的廣告位，後者受我們不能控制的因素所影響
- 我們在業績記錄期間委聘的印刷公司數目有限

有關我們戶外媒體業務的風險

- 我們航空管制塔的戶外廣告業務受多項我們不能控制的因素所影響
- 我們未必可以從我們已付廣告代理費的航空管制塔獲得收入

概 要

有關我們的中國出版夥伴的風險

- 我們倚賴我們的中國出版夥伴於中國運營和發行平面媒體
- 我們可能面對支付予我們中國出版夥伴的廣告代理費大幅增加的情況

有關我們音頻節目業務的風險

- 我們的音頻節目業務分部獨立於中國的鐵路網絡

與我們業務所在行業有關的風險

- 我們的業務主要視乎中國高鐵網絡的發展
- 我們面對中國媒體廣告業的激烈競爭
- 中國媒體廣告行業受到不同法律、法規和政策的嚴格規管

在中國開展業務相關的風險

- 全球金融市場在過去兩年經歷明顯衰退和波動，對全球經濟造成負面影響
- 中國法律制度存在不確定因素，可能對閣下和我們的法律保護造成限制
- 我們可能被歸類為中國「居民企業」，可能對我們及我們的非中國股東帶來不利稅務後果
- 併購規定就部分外國實體收購中國公司訂立程序，可能令我們更難以通過在中國進行收購尋求增長
- 倘若我們任何身為中國公民或居民的股東或實益持有人未能遵守若干中國外匯管理條例，可能會限制我們分配利潤的能力、限制我們的海外和跨境投資活動，或導致我們須承擔中國法律責任
- 貨幣兌換的限制可能對我們有效運用收益的能力及我們的中國運營實體取得融資的能力構成限制
- 閣下可能難以在中國發出法律程序文件、執行海外裁決或採取原來行動