

## 概覽

我們主要於北京及香港從事設計、實施及維護用於集中公共交通系統的多個功能的應用解決方案。公共交通系統主要包括計算機系統及基礎設施建設系統，並形成路網。我們的應用解決方案用於公共交通系統的路網層面，在路網層面系統內各條線路相互連接。我們的應用解決方案提供一個中央計算機平台，可使在公共交通系統線路層面執行不同功能的計算機子系統在路網層面實現互連及互通，藉此公共交通系統營運商可在控制中心監察及監控整個公共交通系統的運行狀況。我們提供的ACC系統及TCC系統的應用解決方案以及我們將予開發的PCC系統的應用解決方案，可使公共交通系統所必備的三項重要路網層面功能（即票務、收費及數據採集功能、交通控制及乘客相關功能）實現互連，並使該等系統之間實現信息交換。

我們的ACC系統應用解決方案在路網層面整合公共交通系統內個別線路的票務、交通費及數據採集子系統，而我們的TCC系統應用解決方案則在路網層面整合個別線路的交通控制。目前我們正在開發PCC系統應用解決方案，其將在路網層面連接及集中乘客相關功能。

我們在公共交通系統路網層面上為ACC系統及TCC系統提供軟件及硬件應用解決方案，而我們的聯營公司京投億雅捷則在線路層面為AFC系統、TCC系統的子系統（包括SIG系統、ISCS、PSCADA系統、BAS、PSD及FAS）及PCC系統的子系統（即PIS）提供應用解決方案軟件、硬件及產品，以及維護技術服務。本集團及京投億雅捷分別與Vix集團訂立一份許可協議。億雅捷北京許可協議及京投億雅捷許可協議均根據被許可人的業務向被許可人授予Vix集團擁有的若干技術，包括可在自動售檢票系統應用及使用的路網層面及／或線路層面的一系列應用解決方案及產品。

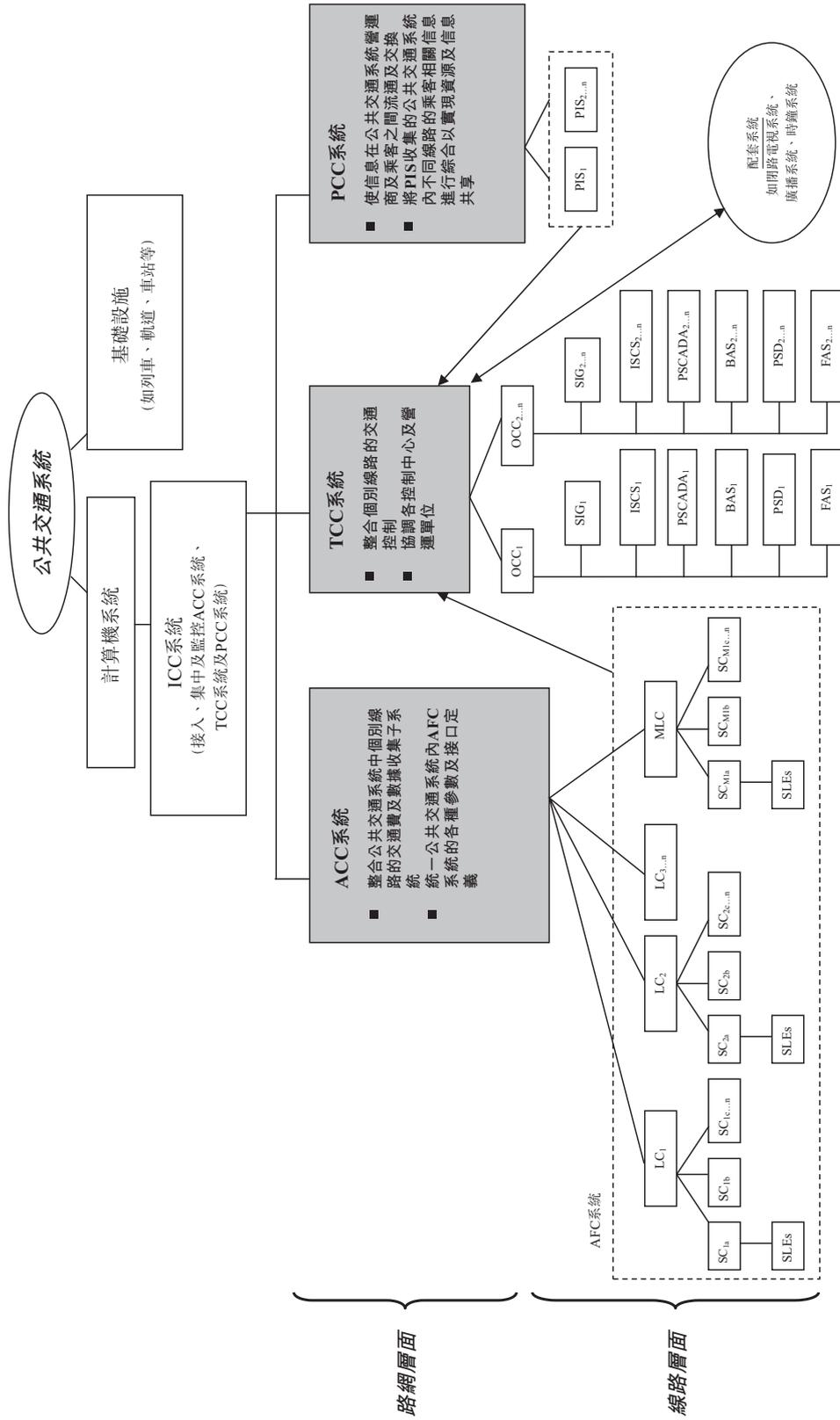
董事認為，由於線路層面應用解決方案將連接及整合入路網層面系統，倘若解決方案供應商（或隸屬同一集團的不同解決方案供應商）有能力設計及提供線路及路網兩個層面的應用解決方案，則使用同一供應商所提供的應用解決方案可更有效率地整合該兩個層面的系統及確保兩者的兼容性，同時亦可更有效率地維護及管理該等系統。因此，我們認為，由於能夠同時提供線路層面及路網層面的應用解決方案及產品，我們（連同我們的聯營公司京投億雅捷作為一個企業集團）有能力向客戶提供更佳服務及吸引潛在客戶。

根據慧聰研究報告，於2009年及2010年，北京所提供地鐵系統項目的數量及合約價值均居中國各地之首，於該期間提供的項目合約價值總額估計約為人民幣25.5億元，佔中國所提供項目合約總額約30%。

根據慧聰研究報告，億雅捷北京於2009年及2010年獲得的合約價值總額約為人民幣33,000,000元，使得億雅捷北京佔北京於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額約92%的市場份額，且其佔中國於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額約8%市場份額。同期，億雅捷北京分別佔北京及中國所提供的地鐵系統路網層面及線路層面項目總額的約1.3%及0.4%的市場份額。

公共交通系統的營運商可藉中央計算機平台有效及高效地在線路層面控制、監控及管理公共交通系統乃至整個交通網絡。我們認為，隨著中國經濟及人口持續增長，乘客及公共交通系統的數量相應增加，交通網絡將變得愈加複雜，因而需要更高效的控制、監控及管理方案。我們認為，作為少數幾家有能力和為公共交通系統提供廣泛應用解決方案及產品的公司之一，我們處於有利位置可隨著公共交通系統的持續發展實現業務增長。

下圖簡要說明公共交通系統的架構，以及不同系統在路網層面及線路層面的互動情況。



主要功能：

↔ TCC系統與配套系統可互動，彼此之間可交換信息。

→ ACC系統與PIS向TCC系統傳送信息，以便TCC系統協調及監管各控制中心。

- BAS** : 環境與設備監控系統，一種在公共交通系統內用於為人群及運行設備控制內部空氣流通，以及監察及管理照明、排水系統、閘機、PSD及升降機等運行設備的線路層面系統
- FAS** : 火災自動報警系統
- ISCS** : 綜合監控系統，一種為綜合、中央及局部控制提供相關設施並遠程監測裝設在客運站、聯網變電站及隧道內的電氣及機電子系統的線路層面系統
- LC** : 線路中心，是一種線路層面系統，其從車站計算機及ACC系統接收系統數據及指令，監控公共交通系統內相關線路的車站計算機及站內設備的運行，上載數據至ACC系統，與ACC系統進行對賬，管理相關線路的設備及票務
- MLC** : 複合線路中心
- OCC** : 營運控制中心系統，一種整合及連接不同子系統至TCC系統的線路層面系統
- PIS** : 乘客信息系統，一種透過計算機化公告及數字顯示子系統向乘客提供即時音頻及多媒體信息的線路層面系統
- PSCADA**: 電力監控及數據收集系統，一種透過管理變電站內的裝置、提供報警及報告功能、判斷及協助檢修設備故障，從而使鐵路營運商可遠程監控變電站的線路層面系統
- PSD** : 安全門，一種主要應用於地鐵的線路層面安全系統，其利用安裝在地鐵月台的滑門（與列車車門同時開關）來將地鐵月台與路軌分開
- SC** : 車站計算機，負責整合所有由站內設備傳送的交易記錄、核數記錄及狀況，透過接收線路中央計算機發出的控制參數並向站內設備發佈相同參數來向站內設備提供指令及控制功能
- SLE** : 由自動售票機、人工售票機、自動閘門及自動驗票機組成的站內設備，可執行多種功能，包括票務增值、售票、驗票、退票、換票、車票的申請及掛失，以及票務信息服務
- SIG** : 信號系統，一種執行TCC系統監察及控制功能的線路層面系統，包括設計及編製各車站及線路的監控圖表

公共交通系統（如地鐵、列車等）主要包括計算機系統及基礎設施。透過計算機系統（即ICC系統），公共交通系統便可接入、集中及控制不同的信息技術系統，該等系統在路網層面大致可分為ACC系統、TCC系統及PCC系統。ICC系統的主要功能為綜合管理公共交通系統的各個部份，包括交通控制、乘客管理、電力供應、設備監控、緊急控制及票務。ICC系統可採集、記錄、組織、共享、交換及分析所需信息及數據。我們目前就ACC系統及TCC系統提供應用解決方案及技術服務。

ACC系統主要執行收費、清算、結算及分配功能，亦在路網層面管理及控制公共交通系統站內設備的售檢票功能。AFC系統在線路層面管理及控制公共交通系統站內設備的售檢票功能，並處理交通費的計算、收取及結算。當同一公共交通系統的不同線路由超過一家營運商運營（如北京地鐵即由兩家營運商運營），或乘客可在若干中轉站換乘不同交通工具（例如由列車換乘巴士），致使相關交通費須在兩家或以上交通系統營運商之間結算時，ACC系統的清算中心功能顯得尤為重要。

TCC系統為公共交通系統的軌道交通指揮中心，負責監控及協調不同營運單位（例如不同的軌道或地鐵的線路或路線）、電氣及機電子系統、緊急控制及信息共享之間的運作。為增強TCC系統的綜合監控功能，AFC系統及PIS均連接至TCC系統，以確保信息共享。

我們目前正在開發PCC系統的應用解決方案。PCC系統為乘客信息控制中心系統。該系統將彙編及發佈多媒體信息及日常運營數據功能集於一身，並集成了公共交通系統內不同線路的乘客信息子系統以便共享資源及信息，如天氣、新聞、音樂及廣告等。該等信息可透過使用各類廣播或顯示系統向乘客提供。

我們已向其提供應用解決方案的客戶及實體包括北京軌交通路網、Bangkok Smartcard及港鐵、城巴、九巴、新巴和新渡輪等香港公共交通系統營運商。於往績記錄期間，我們在中國參與的所有項目均位於北京。於2010年，北京地鐵的軌道總里程位居世界第五，僅次於紐約、上海、倫敦及東京的地鐵；而年載客量亦位列第五，緊隨莫斯科、東京、首爾及上海之後。於2009年及2010年，北京所提供公共交通系統項目的數量及合約價值均居中國所有地區之首。根據慧聰研究報告，按於2006年至2010年期間的合約價值計，北京地鐵系統項目的市場規模總額佔同期整個中國市場的25%以上。

中國首個ACC系統於2005年在上海建成及運行。同年，北京亦開始建設ACC系統並於2008年試營運。中國首個TCC系統於2006年在北京開始建設，該系統於2008年開始營運，接入了北京地鐵的八條線路。中國首個ISCS（TCC系統的子系統）亦於2000年在北京建成。於2010年，透過北京軌交通路網單獨投標，我們在路網層面贏得北京地鐵五條線路（即15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線）的ACC及TCC接入項目。於2011年，億雅捷北京進一步獲授有關北京地鐵四條線路（即6號線一期、8號線二期、9號線及10號線二期）的ACC及TCC接入項目。

作為應用解決方案供應商，我們根據客戶的要求設計及開發應用解決方案。向客戶銷售我們的應用解決方案後，我們可為客戶提供維護與技術服務，協助客戶管理、提升和維護應用解決方案。我們亦向客戶提供營運支援服務、技術顧問服務和維護與技術服務。

於截至2011年6月30日止兩個年度及於截至2011年11月30日止五個月，我們分別錄得收益約24,450,000港元、72,050,000港元及65,250,000港元，以及純利約4,950,000港元、40,470,000港元及26,030,000港元。

## 業 務

就董事所知，中國近期的信貸危機對我們的營運或財務狀況並無重大影響。尤其是，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無任何銀行借貸，我們亦無遭遇任何客戶取消或延遲執行合約或客戶拖欠其應付款項的情況。董事亦認為，本集團於日後有任何需要時在獲得銀行融資方面將不存在任何困難。

### 已完工項目

本集團於往績記錄期間曾參與的已完工主要項目／工程（其所產生收益於截至2010年6月30日止年度、於截至2011年6月30日止年度及於截至2011年11月30日止五個月分別約為14,210,000港元、7,530,000港元及2,900,000港元）載列如下：

項目年份／期限	項目名稱	參與有關 項目／工程的 我們的附屬公司	獲提供 產品或服務 的公共交通 系統／客戶	概述	於2011 年11月 30日的 狀態
---------	------	---------------------------	--------------------------------	----	-----------------------------

### 已完工主要項目

#### 國內項目 (附註1)

2009年／ 2009年1月1日至 2009年12月31日	ACC應用系統 維護項目	億雅捷北京	北京地鐵	為ACC系統應用 軟件提供維護服務 (附註3)	已完工
2009年／ 2009年1月1日至 2009年12月31日	網絡系統和TCC 服務器維護項目	億雅捷北京	北京地鐵	就TCC服務器提供 維護服務	已完工
2010年／ 2010年1月1日至 2010年12月31日	ACC及TCC硬件 維護項目	億雅捷北京	北京地鐵	為ACC及TCC系統 硬件提供維護服務 (附註3)	已完工

**業 務**

項目年份／期限	項目名稱	參與有關 項目／工程的 我們的附屬公司	獲提供 產品或服務 的公共交通 系統／客戶	概述	於2011 年11月 30日的 狀態
2010年／ 2010年1月1日至 2010年12月31日	ACC應用系統 維護項目	億雅捷北京	北京地鐵	為ACC系統應用 軟件提供維護服務 (附註4)	已完工
<i>香港項目 (附註2)</i>					
2008年／ 2008年7月1日至 2011年6月30日	新渡輪維護項目	億雅捷香港	新渡輪	就AFC系統提供維 護服務	已完工
2010年／ 2010年9月1日至 2011年8月31日	城巴維護項目	億雅捷香港	城巴	就AFC系統提供維 護服務	已完工
2010年／ 2010年10月1日至 2011年9月30日	九巴維護項目	億雅捷香港	九巴	就AFC系統提供維 護服務	已完工
2010年／ 2010年9月1日至 2011年8月31日	新巴維護項目	億雅捷香港	新巴	就AFC系統提供維 護服務	已完工

**收入**

	<b>截至2011年</b>		
	<b>截至6月30日止年度</b>		<b>11月30日</b>
	<b>2010年</b>	<b>2011年</b>	<b>止五個月</b>
	<b>(千港元)</b>	<b>(千港元)</b>	<b>(千港元)</b>
<i>主要已完工項目 (如上文所披露)</i>	小計： 14,208	7,531	2,901
<i>其他</i>	小計： 5,814	9,072	2,668
	合計： <b>20,022</b>	<b>16,603</b>	<b>5,569</b>

附註：

1. 於往績記錄期間，我們在中國的所有已完工項目的合約總額約為人民幣52,290,000元。
2. 於往績記錄期間，我们在香港的所有已完工項目的合約總額約為51,760,000港元。
3. 一位身為獨立第三方的承包商，受聘為我們的分包商。
4. 京投億雅捷及另一位身為獨立第三方的承包商受聘為我們的分包商。

### 進行中的項目

本集團於2011年11月30日曾參與的進行中的主要項目／工程（其所產生收益於截至2010年6月30日止年度、於截至2011年6月30日止年度及於截至2011年11月30日止五個月分別約為3,660,000港元、50,810,000港元及54,350,000港元）載列如下：

項目年份／期限 (倘適用)	項目名稱	參與有關 項目／工程的 我們的附屬公司	獲提供 產品或服務 的公共交通 系統／客戶	概述	於2011年 11月30日 的狀態	於2011年 11月30日 的待確認 收益 (%)
------------------	------	---------------------------	--------------------------------	----	-------------------------	---------------------------------------

### 進行中的主要項目

#### 國內項目 (附註1)

2010年 (附註7)	有關15號線、 大興線、亦莊線、 房山線及昌平線的 ACC及TCC 接入項目	億雅捷北京 (附註2)	北京地鐵	為ACC及 TCC系統 接入提供服務 (附註3)	進行中 (65% 經驗收)	11.67
2011年／ 2011年1月1日至 2013年12月31日	北京地鐵ACC及 TCC硬件及軟件 維護項目	億雅捷北京	北京地鐵	就北京地鐵的 ACC系統及 TCC系統以及 其他網絡系統 提供技術服務， 包括日常監測、 設備故障處理和 硬件升級	進行中 (附註4)	69.44 (附註5)

**業 務**

項目年份／期限 (倘適用)	項目名稱	參與有關 項目／工程的 我們的附屬公司	獲提供 產品或服務 的公共交通 系統／客戶	概述	於2011年	於2011年
					11月30日 的狀態	11月30日 的待確認 收益 (%)
2011年／ 2011年1月1日至 2013年12月31日	ACC應用系統 維護項目	億雅捷北京	北京地鐵	就北京地鐵的 ACC系統 提供技術服務 (附註3)	進行中 (附註4)	69.44 (附註5)
2011年／ 2011年11月2日至 2012年6月30日 (附註8)	採購用於8號線、 9號線、10號線二期、 15號線、亦莊線、 昌平線、大興線及 房山線的讀卡器	億雅捷北京	北京地鐵	銷售讀卡器	進行中	33.00
<i>香港項目 (附註6)</i>						
2011年／ 2011年11月10日至 2011年12月31日	網絡應急通信 指揮系統設計及 開發項目	億雅捷北京	北京地鐵	提供網絡應急 通信指揮系統 的設計及安裝服務	進行中	30.00
2011年／ 2011年9月1日至 2012年8月31日 (城巴可選擇續期 一年)	城巴維護項目	億雅捷香港	城巴	就AFC系統 提供維護服務	進行中 (附註4)	75.00 (附註5)
2011年／ 2011年10月1日至 2012年9月30日	九巴維護項目	億雅捷香港	九巴	就AFC系統 提供維護服務	進行中 (附註4)	83.33 (附註5)
2011年／ 2011年9月1日至 2012年8月31日 (新巴可選擇 續期一年)	新巴維護項目	億雅捷香港	新巴	就AFC系統 提供維護服務	進行中 (附註4)	75.00 (附註5)

## 業 務

項目年份／期限 (倘適用)	項目名稱	參與有關 項目／工程的 我們的附屬公司	獲提供		於2011年	於2011年
			產品或服務 的公共交通 系統／客戶	概述	11月30日	11月30日
					的待確認 收益	(%)
2011年／ 2011年7月1日至 2012年6月30日 (新渡輪可選擇 續期一年)	新渡輪維護項目	億雅捷香港	新渡輪	就AFC系統 提供維護服務	進行中 (附註4)	58.33 (附註5)

	收入			
	截至6月30日止年度		截至2011年	
	2010年	2011年	11月30日	
	(千港元)	(千港元)	止五個月 (千港元)	
<b>進行中的主要項目(如上文所披露)</b>	小計：	3,663	50,805	54,346
<b>其他</b>	小計：	769	4,639	5,332
	<b>總計：</b>	<b>4,432</b>	<b>55,444</b>	<b>59,678</b>

附註：

- 於2011年11月30日，本集團在中國的所有進行中項目的合約總額約為人民幣109,560,000元。
- 億雅捷北京、紫光捷通科技股份有限公司及奔訊電子科技(北京)有限公司之間的收入分佔比率分別為超逾75%、約2%及22%。
- 京投億雅捷與其他兩位身為獨立第三方的承包商受聘為我們的分包商。
- 維護項目毋須提供進度證明。
- 收入乃根據合約期限及合約金額按月確認。
- 於2011年11月30日，本集團在香港的所有進行中項目的合約總額約為20,630,000港元。
- 該協議並無訂明通過本集團與相關客戶的相互協議而將予釐定的合約期。
- 該協議並未規定預期完成日期。根據該協議的規定，向客戶交付首批讀卡器的日期為2011年12月31日。據董事所了解，餘下的讀卡器將根據本集團與相關客戶共同協定的時間表交付。

於往績記錄期間及於最後實際可行日期，上表所載所有已完工及進行中的主要項目均已按本集團與客戶一致協定的進度及時間表交付。董事預測，將不會產生任何有關協議條款及條件所規定的可預見罰款。

### 我們的聯營公司

於往績記錄期間，我們的聯營公司京投億雅捷已完成複合線路中心的設計及開發，並已成功中標北京地鐵複合線路中心的採購及安裝，該複合線路中心可與十條地鐵線路連接。該項目為國內首個複合線路中心，已於2010年12月完工及交付使用，而於最後實際可行日期，於2010年開始營運的北京地鐵的五條路線均已接入複合線路中心。於往績記錄期間，京投億雅捷已就PSD系統的組件展開研發工作，而截至最後實際可行日期，京投億雅捷已就採購和安裝北京地鐵10號線二期的PSD訂立合約。截至最後實際可行日期，京投億雅捷亦已就採購和安裝長春輕軌的PSCADA和BAS訂立合約。

目前在中國範圍內，本集團尚不涉獵為公共交通系統線路層面提供應用解決方案或產品，而京投億雅捷亦不為公共交通系統路網層面提供應用解決方案及產品。於2012年4月24日，京投億雅捷已向本集團作出不可撤銷承諾，有關詳情載於本招股章程「業務」一節「競爭」一段。董事認為該兩種業務所需的專業知識及技術各有不同。京投億雅捷並不對本集團構成競爭，而且由於本集團與京投億雅捷的專長及業務方向有別，董事亦認為京投億雅捷亦不對本集團構成潛在競爭。然而，董事認為，本集團的業務與京投億雅捷的業務可相互補充。

本集團於截至2010年6月30日止年度分佔京投億雅捷的虧損約為540,000港元，而於截至2011年6月30日止年度則錄得分佔溢利約13,340,000港元。於截至2010年11月30日及2011年11月30日止五個月，本集團分佔京投億雅捷的虧損分別約為440,000港元及1,410,000港元。

### 競爭優勢

我們認為，我們迄今所取得的成就及未來的長遠增長潛力均歸功於我們以下優勢。

我們是一家專為公共交通系統業主方及營運商提供應用解決方案以及維護和技術支援服務的資深供應商，具備履行北京公共交通系統營運商所授予各項合約所需的核心技術專長及經驗

億雅捷北京於2009年成為本集團的成員公司。在中國，億雅捷北京自2008年起一直向北京地鐵提供有關ACC系統的維護和技術支援服務。自2006年成立億雅捷北京以來，億雅捷北京已參與多項合約，以就北京地鐵所使用的不同系統（包括ACC系統及

TCC系統) 提供應用解決方案或產品。於2010年, 我們在路網層面贏得北京地鐵五條線路(即15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線)的ACC及TCC接入項目。於2011年, 億雅捷北京進一步獲授有關北京地鐵四條線路(即6號線一期、8號線二期、9號線及10號線二期)的ACC及TCC接入項目。於往績記錄期間, 我們連同其他承包商提出投標申請, 且我們均為該等聯合申請的牽頭方。億雅捷香港於2010年成為本集團的成員公司。億雅捷香港於1995年至1997年在香港參與智能卡項目的安裝調試及測試, 當時該公司為Vix Technology的全資附屬公司。自此, 億雅捷香港一直向港鐵、九巴、城巴、新巴和新渡輪等香港公共交通服務供應商提供應用解決方案及產品、維護和技術支援服務。

近幾年來, 我們在向多名公共交通系統的營運商或擁有人提供應用解決方案以及維護及技術支援服務方面, 累積了專門知識和相關經驗。我們亦因履行北京地鐵的各項合約而具備核心技術專長及經驗。

我們的業務往績記錄令我們相信, 我們已在業內樹立了良好聲譽, 這亦在我們於北京所佔市場份額得到佐證。慧聰研究報告載列, 億雅捷北京於2009年及2010年獲得的合約價值總額約為人民幣33,000,000元, 使其佔北京於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額的約92%市場份額, 且其佔中國於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額的約8%市場份額。我們為向北京地鐵提供應用解決方案的供應商之一, 而按2010年的軌道里程和乘客流量計算, 北京地鐵是全球五大地鐵系統之一。我們亦一直與包括港鐵在內的香港其他主要公共交通營運商合作, 因此, 我們認為, 我們的業務往績記錄將提升我們從現有客戶以及其他公共交通系統業主方或營運商等潛在客戶獲取更多合約的能力。在北京, 除14條已運營的地鐵線路外, 目前至少有七條在建線路, 預計該等線路將於2011年至2014年期間通車。我們認為, 依憑過往與北京地鐵的合作經驗及我們提供廣泛應用解決方案及產品的能力, 我們有可能自北京地鐵獲得更多有關新網絡化營運系統及現有系統升級項目的合約。

於2010年北京地鐵開設五條新線路時, 我們獲授ACC和TCC接入項目。我們認為, 在為接入有關系統提供應用解決方案的同時, 我們憑藉對有關系統的知識、專長及專有技術, 在獲取相應維護合約方面具有競爭優勢, 這將為我們提供穩定的收入來源。

根據慧聰研究報告, 於2009年及2010年, 北京所提供的軌道交通系統項目的數量及合約價值均居中國所有地區之首, 於該期間提供的項目合約價值總額估計約為人民幣25.5億元, 佔國內所提供項目合約總額的約30%。慧聰研究報告亦載列, 億雅捷北京於2009年及2010年獲得的合約價值總額約為人民幣33,000,000元, 使得億雅捷北京佔北京於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額的約92%的市場份額, 且其佔

中國於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額的約8%市場份額。同期，億雅捷北京分別佔北京及中國所提供的地鐵系統路網層面及線路層面項目總額的約1.3%及0.4%的市場份額。

### 我們擁有覆蓋公共交通系統內廣泛應用層面的專門技術和特許技術解決方案

億雅捷香港及億雅捷北京均獲Vix IP授權使用Vix IP或其聯屬公司所擁有或獲授權的任何知識產權，而該等知識產權可用於自動售檢票系統、產品或服務。於2012年2月28日，億雅捷香港及億雅捷北京分別與Vix IP訂立許可協議，年期自協議日期起至2014年7月20日止，其後可於到期時根據各許可協議的條款每三年續期一次及進行磋商。根據許可協議，Vix IP（作為許可方）分別向億雅捷香港及億雅捷北京（各自作為獲許可方）授出非獨家及不可轉讓許可權，以使用Vix IP或其聯屬公司所擁有或獲授權的技術。根據許可協議，取決於Vix集團於許可協議期限內向億雅捷香港和億雅捷北京提供的支援類型，億雅捷香港和億雅捷北京或須向Vix集團支付額外支援費用。同樣，取決於向Vix集團提供的服務類型，Vix集團或須向億雅捷香港及億雅捷北京提供額外費用。有關許可協議的其他資料載於本招股章程「持續關連交易」一節。

我們的香港員工已於Vix集團旗下成員公司共事多年，並積累了ACC系統及AFC系統等多方面的經驗。作為Vix Technology的前附屬公司，億雅捷香港長久以來一直向香港公共交通系統營運商提供應用解決方案，而我們將繼續向港鐵、九巴、城巴、新巴和新渡輪等香港主要公共交通營運商提供維護和技術支援服務。由於我們的香港員工擁有相關專長、經驗及專有技術，而香港的員工及運營成本一般較澳洲方面為低，因此，於往績記錄期間，Vix集團旗下成員公司亦向我們分包其所獲項目的多項作業。

我們的管理層和員工亦擁有為TCC系統的不同層面提供應用解決方案和產品的經驗和專門技術。

我們認為，我們的綜合業務模式及在為公共交通系統內廣泛應用層面提供應用解決方案方面所擁有的專門技術和相關經驗，使我們能夠更好地滿足及切合客戶需求，從而鞏固客戶關係。

### 我們擁有一支具備定製能力的資深設計和工程團隊

我們有能力設計和實施用於公共交通系統的多種應用解決方案。於最後實際可行日期，我們有超過40名員工負責設計和工程作業，彼等絕大部份具有大學文化程度。我們的主要設計和工程人員在設計和提供公共交通系統所用各種系統（包括ACC系統及TCC系統）的應用解決方案和產品方面擁有豐富的經驗。

自1995年以來，億雅捷香港曾參與香港多個項目，包括1995年至1997年的非接觸式智能卡項目以及2000年至2002年的港鐵將軍澳站線延伸項目，負責提供AFC系統的應用解決方案和產品。自2006年以來，億雅捷北京一直向北京地鐵提供應用解決方案以及維護和技術服務，而北京地鐵是全球「最繁忙」的地鐵系統之一，於2010年擁有14條地鐵線路和超過18億乘客流量。

我們的設計和工程團隊為客戶量身定製和開發應用解決方案，以迎合特定客戶要求和用於不同營運環境。我們相信，透過我們多年來所服務的各類客戶，我們在為公共交通系統提供應用解決方案方面已積累相關經驗，並已具備定製能力。我們為各種公共交通系統（從全球最繁忙地鐵系統之一到巴士、輕軌和渡輪等其他公共交通系統）的各個層面提供應用解決方案。

我們的多個軟件已獲註冊，有關詳情載於下文「主要知識產權」一段。於2010年11月，我們獲北京市經濟和信息化委員會認定為「軟件企業」。於2010年12月，我們獲北京市科學技術委員會、北京市財政局、北京市國家稅務局和北京市地方稅務局認定為「高新技術企業」。根據科學和技術部、財政部和國家稅務總局《關於印發〈高新技術企業認定管理辦法〉的通知》（國科發火[2008]172號）及《關於印發〈高新技術企業認定管理工作指引〉的通知》（國科發火[2008]362號），認證機構由省級技術機關、金融機關和稅務機關（「**認證機構**」）組成，認證機構負責本行政區域範圍內所註冊企業的高新技術認證。申請高新技術企業認證的企業必須進行自我評估、登記，並在指定網站提交所需文件。認證機構將評估所提交的申請，並公佈有關評估結果。倘無任何異議，認證機構將向已認證企業頒發證書。中國法律顧問認為，億雅捷北京已依法取得高新技術企業證書，且該證書屬合法有效。我們相信，上述認定亦表明我們在質量和技術進步方面較其他應用解決方案供應商更具競爭優勢。

### 致力提供優質的服務和產品

我們矢志為客戶提供優質及時的服務和產品，並十分注重提供優質高效的客戶服務。我們是公共交通系統的應用解決方案供應商，而我們的大部份客戶為中國、香港及亞洲其他地區為數不多的公共交通系統業主方或營運商。由於該等公共交通系統營運商或擁有人在各地的數目有限，故我們認為向客戶提供優質服務和產品對挽留客戶而言至關重要。

在地鐵系統軟件以及集成系統的設計、開發和服務方面，我們獲北京聯合智業認證有限公司頒發ISO 9001質量管理系統認證，有效期直至2013年8月止。

我們認為，我們的往績記錄和客戶基礎、嚴格的質量控制標準，以及我們所獲授或參與項目所獲頒的認證，提高了我們的市場聲譽，並增強了客戶對我們服務的信心。此外，由於我們通過招標程序獲得項目協議，客戶已於我們受聘前訂明所需標準，我們亦會會同我們的客戶定期檢討我們的工作。於往績記錄期間，我們的服務並無出現嚴重偏離該等標準的情況，且我們亦無與任何客戶發生過任何重大糾紛。

### 我們擁有經驗豐富以及具備扎實行業知識、管理技巧和專有技術的團隊

我們的設計及工程團隊在信息技術領域（尤其是在為公共交通系統提供應用解決方案方面）擁有豐富經驗。我們認為，我們經驗豐富的團隊使我們得以把握市場機會，並制定和執行可靠的業務策略。彼等在獲得及實施北京地鐵及中港兩地公共交通系統不同營運商或業主方的不同類別項目方面的能力及成就有目共睹。同時，我們還為員工提供培訓課程，以確保彼等的技能和專有技術始終緊跟業內技術發展的步伐。

### 與重要及其他客戶保持良好關係

我們的管理層注重維持良好的客戶關係。我們的客戶包括北京軌道交通路網、港鐵、九巴、城巴、新巴和新渡輪。我們已與客戶建立並一直維持良好關係。我們通過與客戶保持業務關係來深入瞭解彼等的要求，使我們可有效及高效地提供切合彼等需要的服務。此外，我們向客戶提供售後服務，使客戶可隨時透過我們的24小時熱線聯絡我們。

我們認為，憑藉我們的優質服務和產品，加上務實和體貼的客戶服務，我們已成功與客戶建立並維持穩固的關係。我們已建立的客戶基礎彰顯了我們的實力，我們認為，這將有助我們吸引和招攬更多新客戶。

憑藉穩固的客戶基礎和緊密的客戶關係，我們亦能夠更深入地瞭解客戶要求以及公共交通系統的發展趨勢。我們認為，對行業的瞭解有助我們更有效地開發產品和制定擴張計劃。

### 業務策略

根據慧聰研究報告，億雅捷北京於2009年及2010年獲得的合約價值總額約為人民幣33,000,000元，使得億雅捷北京佔北京於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項

目總額的約92%的市場份額，且其佔中國於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額的約8%市場份額。同期，億雅捷北京分別佔北京及中國所提供的地鐵系統路網層面及線路層面項目總額的約1.3%及0.4%的市場份額。憑藉我們的市場地位和客戶基礎，我們認為我們已準備就緒，可進一步拓展我們與中港現有客戶的業務，把握不斷壯大的中國市場所湧現的商機，同時在香港拓展業務。

憑藉我們在公共交通系統內廣泛應用解決方案方面的經驗，我們充分發揮我們的實力，矢志成為公共交通系統行業內的積極參與者，透過整合公共交通系統內的不同應用子系統，以及透過逐步標準化整個公共交通系統的應用解決方案及產品的應用來提高公共交通系統的效率。我們認為，我們可透過改進現有系統，以及在擴大公共交通系統的過程中使用類似及可互換的應用解決方案和產品，來實現上述應用解決方案及產品應用的標準化。

我們認為，業內應用解決方案標準化不僅可提升公共交通系統的效率，亦可降低採購成本和維護成本。此外，標準化亦使公共交通系統的營運商或擁有人能夠更有效地監察和監督系統的運行狀況，更有效地偵測和處理日常營運所產生的問題，處理和使用所獲取的數據，加強乘客與公共交通系統營運商之間的溝通，並可向公眾提供更多有關交通選擇的信息。

在實現業內應用解決方案標準化這一長遠目標的同時，我們將繼續豐富我們的行業經驗，建立我們的客戶基礎，鞏固我們在中國的市場地位，並在中國及香港拓展業務。為達致這一目標，我們計劃實行以下業務策略：

### 拓展我們的業務

鑑於中國經濟及人口持續增長，加上預期乘客人數將不斷增加，而公共交通系統亦將繼續發展，我們計劃透過收購及投資於業內擁有相關技術知識及生產技術的公司或透過與彼等進行業務合作，或透過增聘員工及招募具備相關技術知識及生產技術的人員來拓展我們的業務。

我們計劃收購或投資的實體包括提供TCC系統應用解決方案的實體，設計及製造讀卡器的實體，亦包括主要從事公共交通系統基礎設施建設的實體。我們將提供TCC系統應用解決方案，尤其是專注於維護及開發TCC系統軟件，但尚未佔據主要市場份額的實體定為收購目標。市場現時存在一些小至中型的業務營運實體，董事認為本公司應能從市場可供選擇者中物色適合的收購對象。董事亦認為，由於本公司現時的收購目標為小至中型業務，故目前撥作此用途的資金應屬足夠。透過出席業界人士舉辦的推廣活動，我們可瞭解潛在收購目標，而我們在識別收購目標公司時會考慮多種因

素，包括其於相關領域的聲譽、專業知識及經驗。此外，我們擬吸收有能力設計及製造讀卡器硬件的實體，以結合我們的現有能力和開發讀卡器軟件。此外，我們可透過收購或投資專注於公共交通系統基礎設施建設，尤其是建造及維護軌道系統的數據傳輸系統（使數據得以透過使用電纜或其他數據傳輸方式在軌道系統內傳輸及與其他接收設備進行傳輸）的實體來拓展業務。除收購或投資該等實體外，我們可與彼等進行業務合作以拓展我們的業務。倘我們未能物色到合適的收購目標，我們亦可透過增聘員工及招募具備相關技術知識的人員來將我們的業務拓展至該等領域。

為籌備我們的業務擴張，本集團已招募相關人員來執行研發職能，並已組建部份設計和工程團隊。該研發團隊在讀卡器的開發、生產和銷售以及提供智能卡系統應用解決方案方面擁有豐富的經驗。研發範圍內的主要產品包括軌道交通自動售票系統讀卡器、高速公路收費讀卡器以及其各自的應用解決方案。為便於開展產品研發，本集團已聘用曾參與制訂AFC系統標準及其後續運行以及實驗測試的相關管理人員。該等人員將負責實施建議及管理產品質量。我們的產品開發嚴格遵守ISO 9000的質量管理規定。目前，本集團有能力開發讀卡器所用軟件。為了削減聘用其他實體提供讀卡器硬件的成本，本集團計劃併購有能力設計及製造讀卡器硬件的實體，從而令本集團能夠更具成本效益地擴大其讀卡器銷售業務。同時，預期本集團將就擴展業務而聘用新技術人員。除讀卡器外，基礎設施在公共交通系統中亦起著重要作用。憑藉有關各種軌道系統應用解決方案的經驗，我們獲得了有關基建業務的知識。我們相信，通過收購或投資此類實體進行業務擴張，可提升我們的技術實力、拓展我們的收入來源並擴大我們在行業內的市場份額。

#### **提升我們開發新應用解決方案的專門技術和專有技術知識**

為配合我們的擴展計劃，我們擬投放額外資源，以進一步增強我們的設計和工程能力，並增進我們於公共交通系統應用解決方案方面的產品知識和生產技術的專門技術和專有技術知識。由於北京地鐵正在擴展地鐵線路並計劃進行多項系統升級，我們的董事計劃初步將資源集中投放於軌道交通系統的應用解決方案。我們將繼續改善和提升我們於往績記錄期間的核心業務領域（即ACC系統和TCC系統的應用解決方案）的實力。同時，我們亦會將業務擴展至軌道交通系統的其他主要層面，包括PCC系統和ICC系統。我們亦矢志於機會出現時擴展業務至其他涉及自動售檢票及清算功能的行業。

我們會提升應用解決方案的質量和穩定性，同時改良生產技術、提高效率並降低生產過程中產生的成本。我們亦計劃擴大我們現有軟件系統和其他數據庫的容量，使其可處理更大量的數據，以切合我們的業務擴展計劃。

我們計劃擴大用於ACC系統的現有軟件系統及數據庫的容量。我們擬增加ACC系統支援的線路數量，擴大其處理客流量數據的容量，及提升其在處理與交易有關的統計資料方面的效率。目前，ACC系統每天能夠處理700萬人次的數據並支援14條線路，支持14條線路的現有容量已得到充分利用。現擬擴大ACC系統的容量以處理每天高達1,100萬人次的數據並支援23條線路。ACC系統亦將設置新參數以提升其有效性及靈活性，同時設想增強人力資源以配合ACC系統的發展。我們亦計劃提交標書，競標承建北京地鐵TCC系統二期工程。

我們計劃招聘更多專業人士加入我們的設計和工程團隊，購置更多設備並提供更多培訓，從而提升設計和工程團隊的實力。

我們會繼續與Vix集團緊密合作，以充分利用彼等的行業知識和資源；同時我們亦計劃繼續就所產生的任何商機遞交標書，並就此與Vix集團通力合作。

### 提高我們的聲譽

我們相信，聲譽和形象對我們的業務至關重要，而擁有實力雄厚和聲譽卓著的客戶基礎同樣重要，因為這可彰顯我們的實力，使我們從市場內其他服務供應商中脫穎而出。

我們會繼續鞏固我們作為綜合、標準及優質應用解決方案和服務供應商的聲譽和形象。為此，我們認為，繼續根據客戶需求提供創新及優質應用解決方案及服務極其重要。我們認為，與我們的現有及潛在客戶維持密切關係同樣重要。我們的設計、工程以及市場推廣人員將密切關注業內技術發展趨勢。彼等亦將與客戶保持密切聯繫，提供售後服務及技術支援，並深入瞭解客戶的業務發展方向及相關需要。我們認為，這可使我們積極地回應及滿足客戶的需要及提供量身訂製及創新的解決方案，並協助客戶實施業務計劃。

此外，我們將著重開發與PCC系統及其他軌道系統有關的應用解決方案，以保持我們作為公共交通系統廣泛應用解決方案及產品供應商的聲譽。PCC系統在路網層面上連接並集中各項乘客相關功能。PCC系統的組件包括各種設備或軟件系統。例如，服務器包括媒體服務器、數據服務器、接口服務器、存儲服務器和web代理服務器。

軟件系統包括操作系統、數據庫管理系統（存儲、修改和提取來自數據庫的信息）、收集數據的數據倉庫（應用於網絡管理系統）、信息門戶系統（將數據倉庫中的數據傳送至不同地點或用戶等）。就設備而言，則有服務器、存儲設備系統、安全設備、網絡設備、網絡災難備份系統和其他組件。為開發PCC系統的應用解決方案，我們擬購入更多軟件系統及設備（包括服務器及數據庫），以及聘用有關技術及市場推廣人員。我們亦計劃參加行業推廣活動及其他市場營銷活動。

在一般情況下，我們亦將參與針對目標客戶或為從業者組辦的市場推廣活動、行業展覽和技術會議，以提升客戶對本集團、本集團的過往業務記錄和專業知識的認知度。

### 擴大我們的客戶基礎

我們矢志成為受公共交通系統業主方及營運商青睞的業務夥伴，不僅為客戶提供項目應用解決方案，亦持續向客戶提供技術服務，同時亦成為向客戶提供業務發展諮詢服務的業務夥伴。我們將繼續推廣我們的應用解決方案及服務，並擴大我們的客戶基礎。

我們擬積極參與現有及潛在客戶舉辦的招標活動。我們將根據深入的內部研究及成本分析，決定是否就即將展開的招標活動提交標書。我們將繼續加強我們在中國及香港的市場推廣力度，向我們的網絡尚未覆蓋的國內其他潛在市場的客戶推廣我們的服務。根據慧聰研究報告，中國的28個城市已獲得建設城市地鐵系統的批文，這亦為本集團提供未來增長潛力。於2010年，北京地鐵由14條軌道線路及龐大軌道構築物組成。自2006年以來，億雅捷北京一直向北京地鐵提供應用解決方案及維護和技術服務，並已於截至最後實際可行日期就北京地鐵的合共9條線路獲授兩個ACC及TCC接入項目。本公司與北京地鐵的合作使我們獲得相關經驗及能力，可參與建設其他新市場的軌道交通系統。截至2012年2月底，儘管已獲得有關建設地鐵系統的政府批文，長春、青島及鄭州的地鐵系統尚處於線路層面，及其ACC系統仍尚未開始建立。由於該等地區的地鐵系統的線路數目不斷增加，其架構也日趨複雜，ACC系統有助整合該等系統中個別線路的票務及交通費及數據收集子系統。本集團擬於該等新市場複製在北京應用ACC系統的經驗及模式。我們可以在該等尚未建立ACC系統的新市場找到應用解決方案及維護服務的潛在項目。北京地鐵亦有發展空間，此乃由於ACC系統所支持的線路數目將會增加，且其客流承載能力將會擴大。於最後實際可行日期，本集團尚未就該等新市場提供的項目提交標書，此乃由於目前我們正在研究及分析該等新市場，且未有舉行適合的招標活動所致。預期本年稍後時間將組辦適合的招標活動，屆時我們將提交標書。類似於北京地鐵ACC接入項目的競標規定，預計該等新市場的ACC項目將要求競標方擁有一級CISI資質。因此，本公司董事預計，本集團將與其業務夥伴就該等新項目提交聯合投標申請。

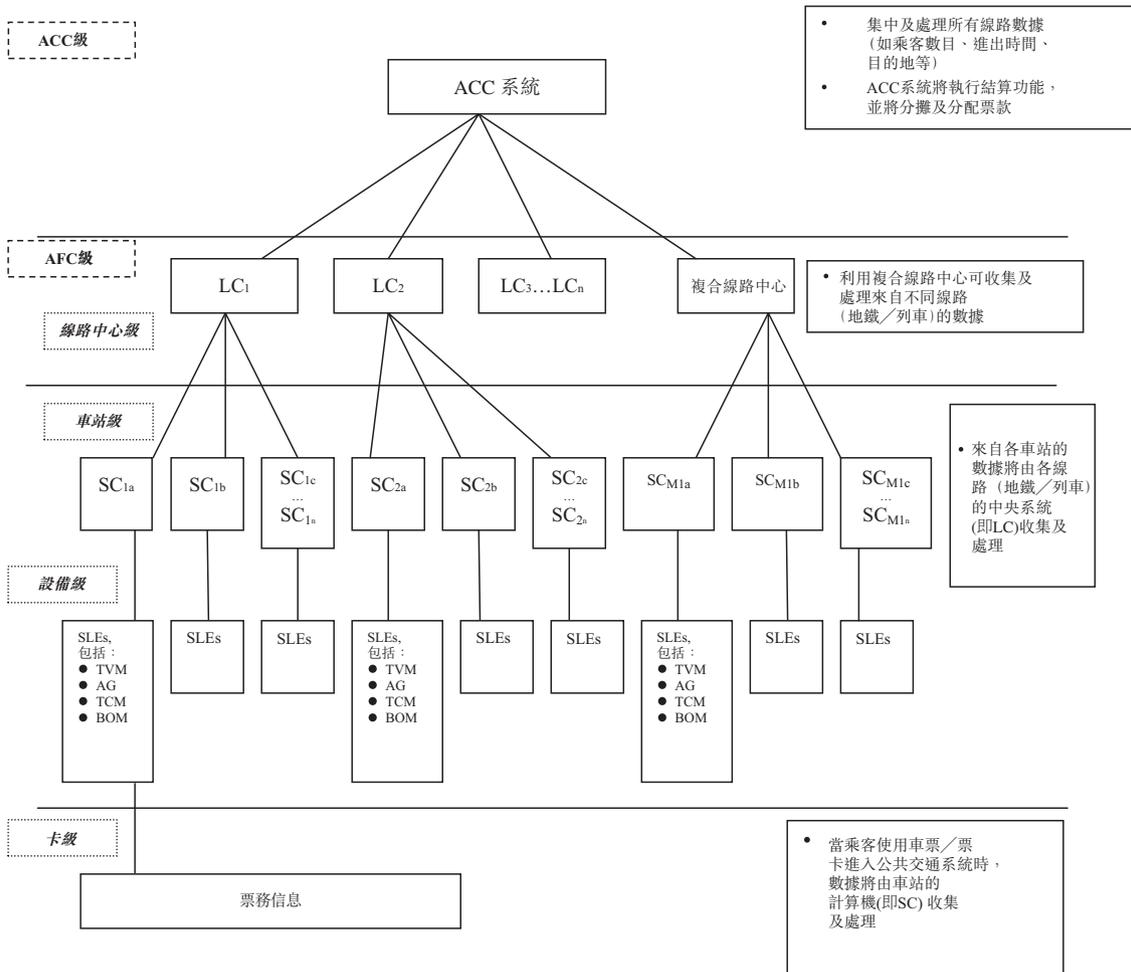
本集團期望拓展新市場，並已建立一支由約10名員工組成的市場拓展團隊。按照華東、華北和華南的地區分部，該團隊嘗試在中國其他城市（如鄭州、成都、昆明及長春）複製北京的成功經驗和模式。目前，我們正在製作宣傳資料，以向中國其他地區介紹我們的業務。我們已拜訪鄭州、成都、昆明及長春等中國其他城市的潛在客戶，以推廣本集團業務及調查彼等的要求及需求。我們亦與彼等保持聯絡，以便瞭解該等地區公共交通系統的最新發展情況。在該等拜訪中，我們已向潛在客戶介紹本集團於北京的工作經驗。

我們亦尋求在時機出現時將我們的技術和應用解決方案用於涉及自動售檢票和清算功能的其他行業。

## 公共交通系統

### ACC系統

以下是ACC系統及AFC系統的系統架構簡圖：



**AG:** 自動閘門

**BOM:** 人工售票機

**LC:** 線路中心，是一種線路層面系統，其從車站計算機及ACC系統接收系統數據及指令，監控公共交通系統內相關線路的車站計算機及站內設備的運行，上載數據至ACC系統，與ACC系統進行對賬，管理相關線路的設備及票務

**MLC:** 複合線路中心

**SC:** 車站計算機，負責整合所有由站內設備傳送的交易記錄、核數記錄及狀況，透過接收線路中央計算機發出的控制參數並向站內設備發佈相同參數來向站內設備提供指令及控制功能

**SLE:** 由自動售票機、人工售票機、自動閘門及自動驗票機組成的站內設備，可執行多種功能，包括票務增值、售票、驗票、退票、換票、車票的申請及掛失，以及票務信息服務

**TCM:** 自動驗票機

**TVM:** 自動售票機

ACC系統的主要功能是將公共交通系統中AFC系統內的不同參數及介面定義標準化。ACC系統在路網層面收集AFC系統所記錄的交易和財務數據統計信息，以便進行結算、分配和對賬處理。有關票務管理、運營管理和系統維護管理的特定技術要求均由ACC系統進行規範。

### **AFC系統**

AFC系統主要處理線路層面的收費，並管控公共交通系統的票務及站內設備功能。鑑於不同的公共交通系統具有不同的特性，AFC系統可包括票務軟硬件、讀卡器、進行數據資料處理和分析的自動閘門介面。

### **線路中心及複合線路中心**

線路中心是一套線路層面系統，可收集和記錄來自相關線路各車站的信息，包括票務、會計和乘客流量信息。線路中心亦監控相關線路各車站的設備運行情況。可通過線路中心打印某時段內有關數據的處理和統計報告。

複合線路中心具有較大容量，可綜合及處理公共交通系統內不同線路的車站計算機的數據及信息。複合線路中心可取代線路中心的用途，實現ACC系統與少數複合線路中心而非多個線路中心通信，從而提升效率和標準化水平。複合線路中心可統一每個線路中心的圖表用戶介面，並可追蹤每台車站計算機和站內設備各組件所記錄的數據。

### **車站計算機和站內設備**

每個車站均配置車站計算機，用於從有關車站的自動售票機、人工售票機、自動驗票機和自動閘門收集信息。車站計算機與線路中心進行實時通信，允許每個車站上載資料，亦允許線路中心下載資料。車站計算機操控車站設備，包括閘門的開關等。車站計算機監控車站的站內設備運行情況，收集和記錄有關信息。與線路中心相類似，車站計算機可以打印某時段內有關數據的處理和統計報告。

站內設備是構成AFC系統的主要設備，包括自動售票機、人工售票機、自動閘門和自動驗票機。

自動售票機是一種可由乘客自行操作的自動售票機。乘客可根據其前往的目的地選擇車票，投入足額車費，即可獲得相應車票。

人工售票機是一種由車站工作人員操作的售票機。乘客可向服務台的工作人員提出要求，透過人工售票機購買、更新、退還或更換車票以及為車票充值。

自動閘門是乘客進出公共交通系統時通過的閘機。自動閘門的主要功能是核實車票是否有效、記錄時間、設備編號和車票的其他行程信息。

自動驗票機是供乘客查核車票餘額和其他行程信息的自動機器。

### ACC系統及AFC系統解決方案

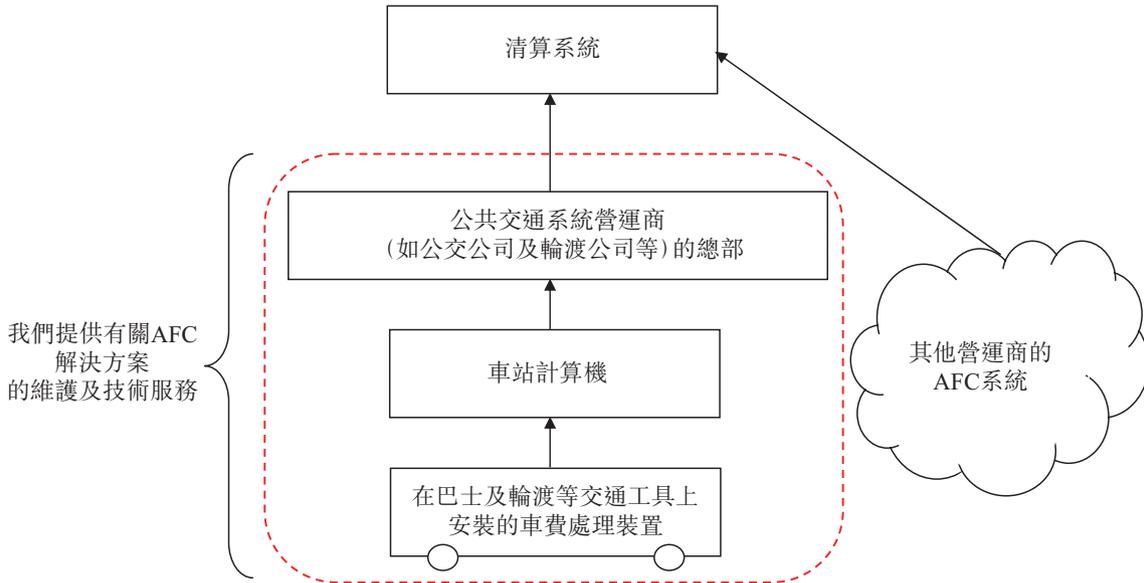
自2006年成立以來，億雅捷北京曾參與多個ACC系統項目。於2006年，億雅捷北京參與興建北京地鐵的ACC系統（北京的首個ACC系統）。該系統於2008年進行試營運。自此，億雅捷北京一直向北京地鐵提供有關ACC系統的軟件應用和其他軟硬件的維護和技術支援服務。

於往績記錄期間，我們亦曾參與北京地鐵ACC系統接入的其他項目。

向北京地鐵提供ACC系統接入服務的公司須具備一定資格（即計算機信息系統集成資質證書）。於最後實際可行日期，我們尚未具備該項資格，因此，我們已於往績記錄期間攜手紫光捷通科技股份有限公司（一名獨立第三方）等具備該項資格的公司提交有關ACC系統接入的標書。有關我們與業務夥伴合作的詳情，載於下文「與業務夥伴合作」一段。

億雅捷香港於1995年至1997年期間曾參與香港智能卡項目的安裝協調及測試，其當時仍是Vix Technology的間接全資附屬公司。該智能卡系統為全球首個非接觸式智能卡系統，此後發展為香港廣泛使用的付款系統（覆蓋香港各種形式的公共交通），同時亦可於便利店、超市及其他銷售點作付款用途。自此，億雅捷香港曾參與香港多個AFC系統項目，包括港鐵將軍澳站擴建項目、輕軌AFC擴建項目等，同時一直向港鐵、九巴、城巴、新巴和新渡輪等香港公共交通服務供應商提供維護和技術支援服務。於往績記錄期間，億雅捷香港曾向港鐵、九巴、城巴、新巴和新渡輪等香港主要交通營運商提供有關AFC解決方案的維護和支援服務。

以下簡圖闡釋億雅捷香港向香港若干公共交通系統營運商或擁有人提供有關AFC解決方案的維護及技術服務。



我們的集團公司於往績記錄期間曾參與的ACC系統及AFC系統項目／工程的實例載於上文「已完工項目」及「進行中的項目」一段。

### TCC系統

TCC系統是公共交通系統內路網層面的軌道交通指揮中心。該系統協調各控制中心和運作單位。TCC系統具有綜合監控、協調各營運主體（例如不同鐵路或地鐵線路或路線）的運行、電力及機械子系統、緊急事故控制和信息共享等功能。為增強TCC系統的綜合監控功能，AFC系統及PIS均與TCC系統連接，以保障信息共享。視乎公共交通系統的特性或規模，TCC系統可能包括OCC、SIG、ISCS、PSCADA、BAS和PSD。

### OCC

OCC是一種線路層面的營運控制中心系統，其將不同子系統（即ISCS、PSCADA、BAS和PSD）整合至及接入TCC系統。

### SIG

SIG是一種實現TCC系統監控功能的線路系統，包括為各車站及線路設計及編製監測圖。

### ISCS

ISCS是一種線路層面的綜合監控系統，採用系統集成的方法連接不同軟件平台（如PSCADA、BAS、PSD及FAS）的信息和資源來實施監控。

### **PSCADA**

PSCADA負責監管公共交通系統內線路層面供電設備的運行情況，保障供電設備的正常運行。

### **BAS**

BAS負責監管公共交通系統內線路層面應急設備的運行情況，其中包括通風系統、冷水系統、排水系統、照明和升降機。該系統確保在緊急情況下交通暢順運作。

### **PSD**

PSD是監控月台上安全門或幕門運行的線路層面系統，可保證乘客安全性，防止乘客在月台上候車時意外墜入路軌。

### **TCC解決方案**

於往績記錄期間，我們曾參與TCC系統接入工程項目，為北京地鐵的TCC系統提供硬件維護服務。目前，本集團擁有TCC系統的若干技術，諸如獲取軌道建設設計數據、繪製並設計軌道監控圖、收集並處理監控信息、更新數據庫內數據及測試網絡連接。

我們的集團公司於往績記錄期間曾參與的TCC系統項目／工程的實例載於上文「已完工項目」及「進行中的項目」分段。

### **PCC系統**

PCC系統是一種路網層面的系統，透過接入PIS系統在線路層面所搜集的公共交通系統內不同線路的乘客信息子系統來實現資源和信息共享。該系統旨在向乘客提供全面的信息服務，確保暢順地進行運營和行政管理。

PIS透過音頻廣播和數碼顯示系統等不同渠道向乘客傳達天氣信息、廣告、新聞速遞等信息。

### **業務模式**

我們的業務主要是為公共交通系統（包括地鐵、巴士和渡輪）的營運商或擁有人設計及實施應用解決方案。我們的應用解決方案主要應用於公共交通系統的路網

層面，可在公共交通系統線路層面執行不同功能的不同計算機子系統實現整合及互連，藉此公共交通系統營運商可在控制中心監控及監督整個公共交通系統的運行情況。

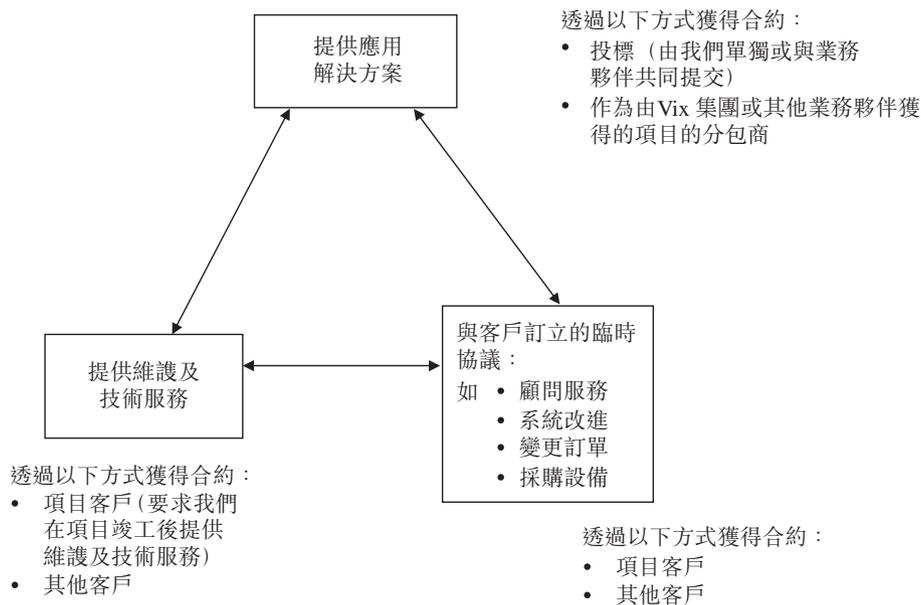
我們主要在中國為ACC系統及TCC系統提供在公共交通系統路網層面使用的軟硬件應用解決方案及相關維護服務，以及在香港提供與AFC系統有關的維護服務。本集團已與Vix集團訂立一份許可協議。許可協議根據被許可人的業務向億雅捷北京及億雅捷香港授予Vix集團擁有的若干技術，包括可在自動售檢票系統中應用及使用的路網層面及／或線路層面的一系列應用解決方案及產品。目前，本集團尚不為中國公共交通系統線路層面提供應用解決方案或產品。

於往績記錄期間，本集團所承接的項目均無要求承包商同時為路網層面及線路層面的公共交通系統提供應用解決方案及產品。

我們亦為公共交通系統業主方或營運商提供維護及技術服務。我們的維護合約一般按年計算，且期限可長於一年。我們透過招標程序取得有關應用解決方案的項目協議。我們的客戶或潛在客戶的所有招標活動均要求承包商具備承接有關合約的若干認證資質，因此當我們就這類合約提交標書時，我們會連同具備有關認證的其他承包商一同投標。我們亦與Vix集團合作，就彼等獲授承接的海外項目提供採購或技術服務。

此外，我們亦不時提供諮詢服務和銷售設備及相關產品。

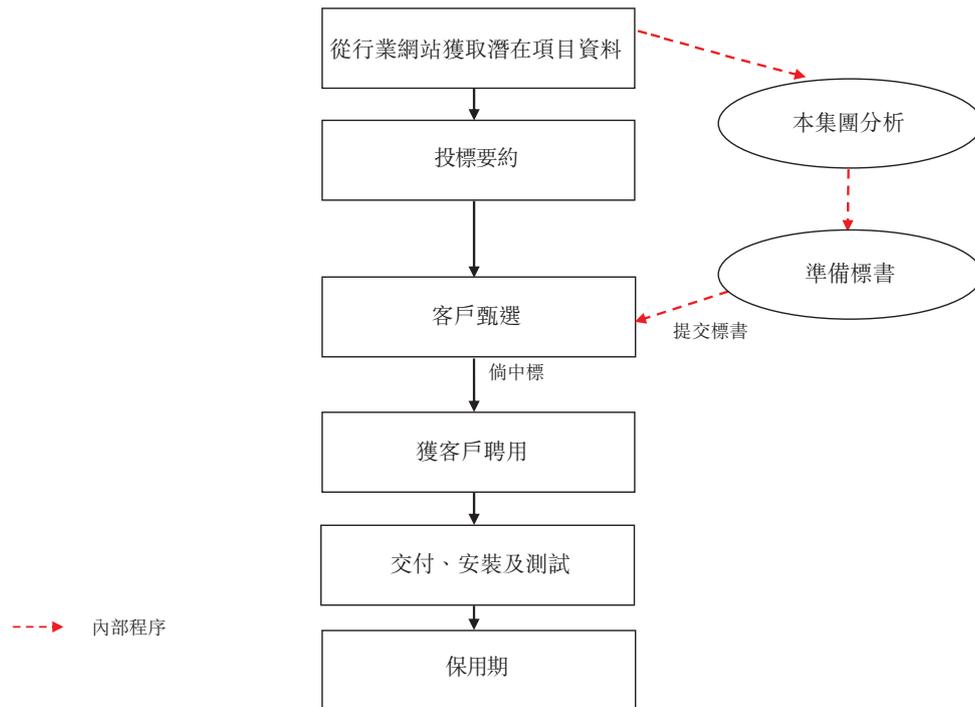
下圖概述我們業務運營的不同分部及各業務分部之間可能出現客戶重疊的情況。



項目協議及維護協議

項目協議

下圖闡述我們獲得項目協議的一般投標程序。



根據我們目前的業務模式，我們的應用解決方案及產品的合約是以項目為基準透過投標程序獲得。我們向客戶提供設計、交付及安裝、測試及檢測服務。

我們不時從行業網站獲得潛在項目信息。我們是中國國際招標網的註冊用戶，我們可從中獲取定時更新的行業信息，及時掌握潛在的投標項目。我們亦是港鐵網站「電子投標系統」的註冊用戶，可從中獲取有關港鐵不時推出的招標及合約信息。我們亦可透過定期與其他公共交通系統營運商溝通獲取有關信息。除此之外，我們的客戶或潛在客戶或會接洽我們，與我們商討其業務發展計劃，其中或須採購應用系統及／或設備。

當我們得悉可能要舉行一項招標，或我們的客戶或潛在客戶就他們的業務發展計劃與我們接洽時，我們會對即將進行的有關項目或計劃進行研究分析。分析潛在項目的可行性時，我們會考慮預算、定價、時間表、競爭格局、資質要求、軟硬件零部件以及相關技術及業務架構及風險等多項因素。倘潛在招標是由我們的客戶或潛在客戶提出，我們亦會就建議計劃與他們進行討論並交換意見。潛在客戶會不時與本集團進行信息交換及溝通。

可行性研究完成後，我們的管理層會根據可行性研究的結果考慮是否應就有關潛在項目編製詳細的標書。倘管理層認為申請投標切實可行，我們將著手編製詳細的標書。視乎有關招標的資質及技術要求，我們或會聯絡具備所需投標資質或所需技術的公司作聯合投標申請人。於往績記錄期間，億雅捷北京曾連同紫光捷通科技股份有限公司等具備所需資質的公司及奔訊電子科技（北京）有限公司等具備所需技術的公司提出投標申請。對於我們於往績記錄期間在中國連同業務夥伴提出的投標申請而言，我們均為投標的牽頭方。在大中華地區（中國內地除外），投標乃由Vix集團的成員公司單獨或Vix集團的成員公司與億雅捷香港共同進行。

我們認為，潛在客戶在授標時一般會考慮三個主要方面，即「技術能力」、「定價」及「業務」。「技術能力」方面涵蓋（其中包括）申請人所具備的專有技術及其技術人員的經驗。「定價」方面涵蓋（其中包括）投標價、預算及成本分析的合理程度。「業務」方面涵蓋（其中包括）申請人的過往工程經驗、相關資質以及進一步的盡職審查項目，包括相關申請人的財務記錄及其是否曾牽涉任何法律訴訟。於往績記錄期間，我們通常須根據在中國獲得的項目協議提供投標保證金及履約保證金。一般而言，我們會按合約金額的約1%向投標代理支付投標保證金。倘投標成功，投標保證金將會於簽訂協議及支付履約保證金後退還。倘投標不成功，投標保證金將會於確定中標者並與該投標者簽訂協議後退還本集團。於香港毋須支付項目投標保證金。於2011年11月30日及直至最後實際可行日期，未退還的投標保證金為約491,000港元。對於履約保證金而言，本集團須就因未能按協議完成工程而導致客戶可能蒙受的損失按合約金額的3%至10%支付。該筆款項將於本集團根據協議完成所有工程後退還。於2011年11月30日及直至最後實際可行日期，概無未退還的履約保證金。

我們對項目協議的定價通常會考慮所需軟硬件、所需軟件服務升級、將進行的安裝及測試工程以及將提供的相關技術服務後釐定。根據有關服務質量、項目進度和協調的瑕疵或事故類型，有關協議會規定不同的賠償標準。例如，對於服務質量，如在未經客戶同意的情況下更換項目經理、工程師或團隊成員，或所提交的技術建議書中被發現存在錯誤，則會被處以罰款。在項目進度方面，倘提供服務或測試出現延誤而影響項目完工，本集團可能會受到處罰。在項目協調方面，如本集團未能與客戶或監理機構進行協調，則有可能被罰款。一般而言，賠償金範圍介乎人民幣500元至合約總額不等。賠償金總額取決於所涉故障或事故的性質及數量。因此無法估計賠償金上限。

在一般情況下，倘本集團（其中包括）(i)未能在協議規定的時間或訂約方協定延長的時限內提供貨品；(ii)未能根據協議履行相關義務；或(iii)進行賄賂或欺詐，則我們的客戶可能會發出書面通知終止整個協議或部份協議。我們的客戶亦可在本集團並無違約的情況下發出合理書面通知終止協議，說明違約範圍及終止生效日期。於通知書送達後30天內，本集團將有權就按照合同條款或雙方協定的金額就已採購或已提供的商品或服務收取付款。對於未完成的商品或服務採購，我們的客戶可根據合同條款向我們付款，亦可取消該項採購。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們並無經歷任何客戶終止上述協議的情況。

倘本集團中標，本集團將會著手就簽訂有關項目協議與客戶進行磋商。我們亦將討論及協定所需服務的詳細範圍。然後，我們會根據有關項目協議所列的要求及時間表以及由客戶批准的相關實施計劃執行項目。客戶會與本集團定期作進度方面的檢討及討論，以掌握我們的工作情況及解決執行項目當中遇到的問題。當項目完工可供交付時，客戶會安排進行驗收及測試。倘客戶對檢測及測試結果表示滿意，所交付項目即告驗收通過。項目完成後，通常會有一至三年不等的保用期，保用期內我們會免費向客戶提供修理及維護服務。

據我們的中國法律顧問告知，我們的投標程序符合中國的適用法律法規規定。

就本集團所承接的項目訂立的協議一般有固定期限，惟須視乎具體項目而定，而招標文件及我們隨後訂立的項目協議會詳列有關要求（包括項目各階段的完工時間表（如有））。於往績記錄期間，本集團曾進行14個項目。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，億雅捷北京就北京地鐵其中九條線路的兩個ACC和TCC接入項目及就為ACC系統提供商品及技術服務等的一個ACC項目提交標書並中標。億雅捷香港方面，其連同Vix集團的成員公司就一個香港項目和一個澳門項目共同提交了標書，但未獲授項目協議。於往績記錄期間，我們的所有工程均按照與客戶共同商定的進度或時間表交付。

於往績記錄期間，我們亦委聘分包商及服務供應商就完成本集團根據項目協議承接的若干部份服務提供所需的勞務、材料及服務。於往績記錄期間，京投億雅捷為本集團的最大分包商。於截至2011年6月30日止年度，由於京投億雅捷根據京投億雅捷與Vix R&D於2009年12月3日訂立的許可協議擁有許可技術，故分包費主要支付予本集團的聯營公司京投億雅捷。截至2011年6月30日止兩個年度，向京投億雅捷支付的分包費分別佔我們的總分包費用的約37.8%及56.8%。截至2011年11月30日止五個月，由於本

集團於該期間承接的工程均無需使用該許可技術，故本集團概無訂立任何分包安排。億雅捷北京已與Vix IP訂立億雅捷北京許可協議。因此，預期億雅捷北京與京投億雅捷之間將不再需要就ACC系統領域簽訂分包安排。除京投億雅捷外，我們亦與其他承包商（位於中國，主要從事IT服務、數據中心和基礎設施解決方案或智能交通業務的公司）訂立分包安排。市場上存在許多具備相關專業知識的潛在分包商。此外，根據該等分包安排，我們擁有承包商所進行工作的相關專長、知識及技術。在工期緊及工作量大的情況下，我們亦與分包商訂立該等安排。除先前業務關係外，彼等與本公司、我們的附屬公司、其股東、董事、高級管理人員或任何各自的聯營公司過往或現時均無任何關係。於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，支付予本集團三位及九位分包商的分包費佔我們於各期間的總分包費的百分比為超過99%及99%。本集團於截至2011年11月30日止五個月並無聘用任何分包商。

本集團於往績記錄期間訂立的分包協議主要涉及有關系統測試、軟件及產品維護的技術開發、諮詢服務及技術服務。我們按項目基準或特定期限訂立分包協議。分包費用乃參考（其中包括）項目類別、所涉及的人力資源數量及項目期限釐定。

展望未來，我們將減少使用分包商，因為億雅捷北京已於2012年2月28日與Vix IP訂立億雅捷北京許可協議，因而獲授權使用北京地鐵ACC系統相關項目所應用經不時更新的ACC技術及其他技術，即額外支援開發及額外支援。因此，本集團預期億雅捷北京與京投億雅捷之間將毋須就ACC系統簽訂分包安排。於截至2011年11月30日止五個月，我們並無與分包商訂立任何分包安排。然而，我們仍將視工程計劃及工作量聘用分包商。

### **維護協議**

我們的維護及技術服務合約乃透過與潛在客戶進行商業洽談而獲得。

我們相信，項目完成後我們的客戶將會委聘我們就有關系統提供持續的維護及技術服務。我們認為，倘有關系統由我們提供，我們進行持續維護工作的效率將會更高，因為我們熟悉該系統的技術細節。

多年來，我們曾參與多個項目，尤其是ACC系統及TCC系統項目，故我們相信我們已在公共交通系統行業積累了相當經驗及名聲。

我們的維護協議通常每年重續，而部份協議的年期最長可達三年。我們的維護協議定價通常參考所提供的服務類別（如技術服務、軟硬件檢測、軟件支援及所需的

諮詢服務)釐定。付款條款會在有關協議中訂明。對於維護作業，有關費用會根據有關合約的條款定期支付予我們。在一般情況下，倘發生事故或故障，我們的客戶有權發出合理書面通知終止維護協議，而本集團將不會得到任何賠償。在某些情況下，我們的客戶將須發出三個月的通知方可提前終止，而本集團將有權根據終止時間收取一定比例的金額。在另外一些情況下，我們的客戶可在出現協議規定的違約事項時終止協議。若干違約事項包括本集團(i)終止或出售本集團的主營業務或威脅會如此行事；(ii)開始自願清盤的法律程序；(iii)根據任何國家或地區有關無力償債、破產、查封、破產清算、破產接管或債權人救濟的法律進行相關法律程序；或(iv)訂立有利於其債權人的安排。此外，根據服務期間可能發生的故障或事故的頻率和類型，有關協議訂有不同的賠償標準。發生的故障或事故越頻密或越嚴重，抵扣的金額就越大。2011年，我們就為北京地鐵的ACC系統及TCC系統提供維護服務訂立期限截至2013年12月31日止為期兩年的合同。於往績記錄期間，本集團曾參與23個維護項目。

### 與業務夥伴合作

信息產業部於1999年12月頒佈《計算機信息系統集成資質管理辦法》，並自2000年1月1日起試行計算機信息系統集成解決方案供應商資質的認證程序。中國的所有計算機信息系統集成解決方案供應商均須取得計算機信息系統集成資質證書。有關資質證書分為四個不同等級，而所屬等級乃經考慮(其中包括)申請者的經驗及行業專門知識水平、已完工項目的金額，以及申請者在最近三年的業務中來自系統集成的收入金額而釐定。一級CISI資質證書是最高等級資質，擁有該證書的企業可獨立進行國家級的系統集成作業。二級CISI資質證書容許有關企業獨立進行省級的系統集成作業。三級及四級CISI資質證書分別容許有關企業承接中型和小型項目。有關CISI資質的進一步詳情載於本招股章程內「法規」一節「計算機信息系統集成資質」一段。

據本公司中國法律顧問所知，於最後實際可行日期，概無法律或法規特別規定公共交通系統項目的參與者須擁有若干級別的CISI資質。所要求的CISI資質等級取決於招標人的要求。於最後實際可行日期，億雅捷北京並無擁有上述資質。億雅捷北京從未申請該項資質。本公司確認，根據我們目前的經營和發展戰略，由於億雅捷北京能夠與擁有CISI資質的業務夥伴聯合投標，故並非必須申請該資質不可。此外，誠如本公司確認及根據我們的中國法律顧問進行的盡職調查，負責CISI資質工作的國家機關(即工信部)目前正在修改一至三級CISI資質要求，目前不接受一至三級CISI資質的申請。

於2003年10月10日，工信部頒佈《計算機信息系統集成資質等級評定條件（修訂版）》（信部規[2003]440號），其中載列一至四級CISI資質評定的規定。於2011年3月8日，工信部發佈《關於計算機信息系統集成企業資質和信息系統工程監理單位資質管理有關事項的通知》（工信計資[2011]3號），其中載列四級CISI資質評定的新規定，並稱一至三級CISI資質評定要求正在修訂，及在新規出台之前暫停受理一至三級CISI資質的申請。據我們的中國法律顧問所悉，於最後實際可行日期，工信部尚未表明該等新規定何時會發佈。

於最後實際可行日期，億雅捷北京擁有22名技術人員。除有關須擁有至少50名技術人員（包括六名項目經理）的規定外，億雅捷北京曾符合2003年所發佈的原評級要求下有關三級CISI資質的所有其他規定。目前，倘再招募兩名技術人員擔任項目經理，億雅捷北京便可符合四級CISI資質的所有規定。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，億雅捷北京並未符合四級CISI資質的相關規定，故並無擁有四級CISI資質證書。由於億雅捷北京擬招聘約30名技術人員，視新規定何時頒佈而定，我們計劃在億雅捷北京能夠符合工信部將發佈的新規定時申請辦理三級CISI資質。董事認為，億雅捷北京直接申請三級CISI資質會更具成本效益。我們亦計劃壯大員工隊伍及聘請具備相關技術知識的有經驗工作人員以擴大我們的業務。我們將評估三級CISI資質的新規定何時發佈並隨後採取適當行動。

我們的中國法律顧問認為，倘億雅捷北京符合計算機信息系統集成資質管理辦法及相關政策所規定的條件，並根據工信部或工信部指定部門的規定提交申請，則億雅捷北京在取得相關資質方面將不會遭遇重大法律障礙。計算機信息系統集成資質管理辦法下的條件詳情載於本招股章程「法規」一節「計算機信息系統集成資質」一段。經考慮取得一級CISI資質的現行資質規定，董事認為億雅捷北京不太可能於近期獲授一級CISI資質。

根據國信招標集團於2010年8月就北京地鐵大興線、亦莊線、昌平線、房山線及15號線的ACC及TCC接入項目發出的標書中所訂明的規定，投標方須獲得一級CISI資質證書。由於億雅捷北京現時並無擁有上述相關資質，視乎有關投標要約的資質規定，當我們就有關招標提交標書時，我們須繼續與具備所需資質證書的其他企業合作。

根據慧聰研究報告，在2009年至2010年間，就北京的TCC系統接入、ACC系統接入及AFC系統建設提交的標書中，約77%中標項目被授予以聯合投標體身份參加投

標的申請人。由於上述三類項目需要相關CISI資質，該等聯合投標體通常由具有相關CISI資質的實體與不具有該資質的實體共同組成。董事及聯席保薦人均認為我們就有關招標與業務夥伴合作乃本行業的慣常做法。

當我們決定就中國的有關招標提交標書時，我們會聯手具備所需資質的有關公司組成共同申請人投標。視乎投標要約所載的技術規定，我們亦可能邀請具備所需專有技術知識的其他企業作為業務夥伴及共同申請人與我們一同申請投標。我們會與業務夥伴訂立協議，當中將列明（其中包括）各方在項目中的職責、權利和義務，以及各方的收入分享比例。

於往績記錄期間，我們曾連同紫光捷通科技股份有限公司及奔訊電子科技（北京）有限公司就北京地鐵5條線路（即15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線）的ACC及TCC接入項目進行投標。根據國信招標集團於2010年8月就北京地鐵大興線、亦莊線、昌平線、房山線及15號線的ACC及TCC接入項目發出的標書中所訂明的規定，投標方須獲得一級CISI資質證書，倘投標方為聯合投標體，則至少聯合投標體中的一方應符合上述規定，而聯合投標體須提交共同安排合約。

根據《中華人民共和國招標投標法》第31條，兩位或兩位以上的法人或其他組織可組成一個聯合投標體並共同提交彼等的標書。經盡職審查後，中國法律顧問認為億雅捷北京與其業務夥伴訂立的聯合投標安排符合招標人的規定且亦已遵守中國法律及法規。於截至2010年6月30日止年度，我們並無自與我們的業務夥伴訂立的聯合投標安排獲得任何收入。於截至2011年6月30日止年度及截至2011年11月30日止五個月，我們約39.4%及2.6%的收益分別產生自與我們的業務夥伴訂立的聯合投標安排。董事預期本集團日後將繼續與業務夥伴訂立聯合投標安排。董事認為為了符合投標要約（倘適用）中所載的相關資格預審或技術要求，須不時與業務夥伴訂立聯合投標安排。我們的董事亦計劃與多個業務夥伴合作以避免過度倚賴任何業務夥伴。

就董事所知，紫光捷通科技股份有限公司前身為國內一間公司的智能交通業務部，主要從事智能交通業務及在技術及人力資源發展方面與清華大學合作，並已獲授一級CISI資質證書，專注從事智能交通行業的三大領域：(i)電氣工程；(ii)產品；及(iii)服務。

就董事所知，奔訊電子科技（北京）有限公司為一間於1999年在北京成立的資訊科技公司，由新加坡的一家軟件開發公司全資擁有。該公司主要從事(i)項目維護；(ii)軟件開發；及(iii)項目測試，在涉及TCC系統維護的項目管理方面擁有人力資源及相關經驗。

由於紫光捷通科技股份有限公司及奔訊電子科技（北京）有限公司均無運作ACC系統的豐富經驗，故彼等與本集團合作參與北京地鐵五條線路（即於2010年批建的15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線）所涉及的ACC及TCC接入項目。除彼等因參與該項目而建立的業務關係及我們就北京地鐵其他四條線路（即6號線一期、8號線二期、9號線及10號線二期）的ACC及TCC接入項目與奔訊電子科技（北京）有限公司的合作外，紫光捷通科技股份有限公司及奔訊電子科技（北京）有限公司與本公司、其附屬公司、彼等的股東、董事、高級管理層及彼等各自的任何聯繫人過往或目前均無任何業務關係。

於投標該項目的整個過程中，紫光捷通科技股份有限公司、奔訊電子科技（北京）有限公司與本集團均互相信賴。在上述項目中，紫光捷通科技股份有限公司為參與該項目三方中唯一具備一級CISI資質證書的一方。然而，紫光捷通科技股份有限公司並不具備奔訊電子科技（北京）有限公司所具備運作TCC系統接入所需的經驗及本集團所具備的運作ACC系統所需的豐富經驗。由於上述項目的中標方乃根據投標方於遞交標書時所具備的技術及財務實力以及彼等的資質等多項標準進行遴選，我們相信，其他兩名訂約方均認為自身無法完全滿足上述全部標準，故彼等並無獨立參與該項目招標。為增加中標機率，彼等決定與本集團共同參與投標。

TCC系統執行鐵路運營、透過綜合平台交換數據、提供電子工具支援日常營運及處理臨時事項以及透過收集、校對及分析數據協助作出決策等不同功能。TCC系統涉及（但不限於）數據收集、綜合監控、數據交換、信息管理及調查分析等廣泛的技術。目前，本集團擁有TCC系統的若干技術，諸如獲取軌道建設設計數據、繪製並設計軌道監控圖、收集並處理監控信息、更新數據庫內數據及測試網絡連接。奔訊電子科技（北京）有限公司擁有TCC系統接入方面的其他必要技術。

就於往績記錄期間我們連同業務夥伴在中國提交的投標申請而言，我們在該等投標中為牽頭方。就北京地鐵五條線路（即於2010年批建的15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線）所涉及的ACC及TCC接入項目而言，該等項目的主要部份工程（包括與ACC系統接入及TCC系統接入硬件有關的部份）由本集團處理。奔訊電子科技（北京）有限公司負責與TCC系統接入軟件有關的部份；而紫光捷通科技股份有限公司在不涉及任何技術參與的情況下負責協助億雅捷北京（牽頭方）監管系統安裝、調整及測試、技術管理及協調以及與承包商聯繫。億雅捷北京（即該投標的牽頭方）負責ACC系統接入的各項工作以及TCC系統接入的現場工作。此外，億雅捷北京為牽頭方，負責為該聯合投標體協調及執行所有行政、商業及項目管理，並須在與客戶進行交易時代

表該協議的其他兩名訂約方。因此，就該項目而言，我們有權享有該合約金額的75%以上，而奔訊電子科技（北京）有限公司及紫光捷通科技股份有限公司因參與該項目的份額較少而分別有權享有該合約金額的約22%及2%。

鑑於(i)紫光捷通科技股份有限公司並無擁有運作北京地鐵ACC系統及TCC系統所需的核⼼技術及經驗；(ii)奔訊電子科技（北京）有限公司並無擁有運作ACC系統的必要技術，亦無擁有一級CISI資質證書；(iii)該兩個業務夥伴並無擁有本集團已擁有的北京地鐵ACC系統的核⼼技術且彼等亦未能物色到另外一家擁有運作北京地鐵ACC系統經驗的公司，因為本集團乃是迄今業內唯一擁有相關經驗的公司（自2006年北京地鐵ACC系統建立以來，為Vix集團前附屬公司的億雅捷北京一直是唯一一家參與Vix集團為北京地鐵ACC系統的建立、接入及維護提供服務的公司）；及(iv)誠如下文所述，倘該等業務夥伴無法與我們合作完成日後項目，則本集團可輕易物色到擁有所需CISI資質及技術的其他業務夥伴，故董事認為倘該等業務夥伴自行或聯手其他公司進行投標，則彼等成功中標的機率將較過去與我們聯合投標所取得成功的機率为低。

基於上述理由，董事及聯席保薦人認為業務夥伴不會選擇自行單獨投標。

此外，董事預期未來北京軌道交通路網就北京地鐵ACC系統及TCC系統接入所提供的日後項目將以ACC系統與TCC系統的組合方式進行，類似於我們於2010年獲授的北京地鐵五條線路（即15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線）的ACC及TCC接入項目。因此，董事認為，鑑於我們在取得該類項目方面具有競爭力，且我們有能力物色到其他替代業務夥伴，即使該兩名業務夥伴選擇不與我們聯合投標，本集團亦不會受到任何重大不利影響。

根據工信部網站所載的資料，中國共有逾3,000家實體擁有CISI資質，其中逾600家實體位於北京。倘日後出現任何商機，本公司將把握機會與該等市場參與者合作（倘必要）。我們的管理層認為，憑藉我們穩固的客戶基礎及與客戶之間的良好業務關係，我們能夠瞭解客戶的要求以及公共交通系統的發展趨勢。我們亦能夠成功物色到具備必要資質及技術的適當業務夥伴進行合作。

就香港的投標要約而言，招標文件內一般載有資質及其他要求。一般而言，在香港提交標書的投標方須符合資質預審（例如相關的過往經驗及往績財務記錄），而就編製相關標書而言，投標方毋須獲得特定許可。香港項目的標書不時由Vix集團成員公司獨自編製，或由Vix集團成員公司與億雅捷香港聯合編製，因為Vix集團成員公司擁有

在香港提交標書的投標方資質。億雅捷香港因為並無所需資質而無法進行任何投標。過去億雅捷香港曾參與的中標項目的標書均由Vix集團成員公司單獨編製。此外，由於大多數先前在香港訂立的合約皆由Videlli Limited (Vix集團的成員公司，前稱ERG Limited，並於2009年6月在澳洲證交所除牌) 作為相關標書編製方履行，我們認為聯手Vix集團成員公司共同提交標書可更好地展現我們的過往經驗，從而提升我們成功中標的機率。此外，聯合Vix集團成員公司組成相關項目團隊及設計團隊能提升我們的資源有效利用率，從而符合投標的資質預審。自往績記錄期間開始，根據我們的聯合投標安排，本集團及Vix集團並無獲授任何項目協議，故我們並無錄得來自該聯合投標安排的任何收益。

根據Vix Transportation集團以本集團為受益人作出的不競爭承諾，在未經本集團同意的情況下，Vix Transportation或其任何控股公司、附屬公司或Vix Transportation的控股公司的附屬公司以及Vix Transportation或其聯屬公司於其中擁有控股權益或股權的任何公司及／或Vix Transportation控制的公司不會在大中華區就乘客自動售檢票範圍內含有的商機單獨進行任何投標活動。

鑑於上述原因，董事及聯席保薦人認為Vix集團自身未必會進行任何投標活動。

Vix Transportation已於2012年4月24日以本集團為受益人作出不可撤銷承諾，據此，Vix Transportation (作為契諾人) 不可撤銷地向本公司承諾，Vix Transportation不會並將促使其控股公司、附屬公司或Vix Transportation的控股公司的附屬公司以及Vix Transportation或其聯屬公司於其中擁有控股權益或股權的任何公司及／或Vix Transportation控制的公司不會從事與本集團業務類似或構成或可能構成競爭的任何業務或活動。為保護本集團免遭任何潛在競爭，Vix Transportation已 (其中包括) 向本集團作出不可撤銷及無條件承諾，於有關期間內任何時間，Vix Transportation不會並將促使Vix Transportation的聯屬公司及／或Vix Transportation控制的公司 (不包括本集團) 不會：(i) (不論是否為賠償) 以任何方式或身份從事 (不論作為當事人或代理人及不論直接進行或通過任何法人團體、合夥企業、合資企業或其他契約或其他安排) 或以其他方式參與將會或可能會與本集團業務構成競爭的任何業務或活動或於其中擁有權益 (無論作為受託人、當事人、代理人、股東、董事、單位持有人或以任何其他身份作出)；(ii) 在任何時候誘使或嘗試誘使本集團任何董事、經理或僱員終止其與本集團的僱傭關係 (不論該人士的該項行為是否違反該人士的僱傭合約)；及(iii) 誘使或勸說已與本集團交易或正就本集團業務與本集團談判的任何人士停止與本集團交易或減少該人士與本集團正常交易的業務量。此外，Vix Transportation承諾給予本集團優先取捨權，可就本集團業務範圍內的商機投標或提供建議。有關Vix集團不競爭承諾的進一步詳情載於本招股章程「與ERG Greater China BVI及Vix集團的關係」一節「Vix集團的不競爭承諾」一段。

### 與Vix集團訂立的分包協議

Vix集團或會不時就亞洲地區（大中華地區除外）的不同項目提交標書。Vix集團獲授招標項目時，其或會將有關項目其中若干部份分包予我們，包括設備供應採購和產品製造支援。我們的香港員工已於Vix集團旗下成員公司供職多年，並在ACC系統及AFC系統的多個方面積累了相關經驗。作為Vix Technology的前附屬公司，億雅捷香港長久以來一直向香港公共交通系統營運商提供應用解決方案，而於往績記錄期間，我們一直向港鐵、九巴、城巴、新巴和新渡輪等香港主要公共交通營運商提供維護和技術支援服務。由於我們的香港員工擁有相關專長、經驗及專門技術知識，而香港的員工及運營成本一般較其澳洲對手方為低，因此，Vix集團成員公司亦向我們分包其在香港所獲取項目的多個部份。於往績記錄期間，Vix集團曾獲授曼谷及香港的智能卡項目，並將有關項目的若干部份分包予我們。於截至2010年6月30日止年度，我們並無自Vix集團的分包工程錄得任何收益。於截至2011年6月30日止年度及截至2011年11月30日止五個月，我們約5.7%及6.2%的收益分別產生自Vix集團的分包工程。

### 臨時協議

我們就銷售軟件系統維護工作所需的設備和相關產品與客戶訂立臨時協議，亦向客戶提供諮詢服務（如就軟件系統用途進行可行性研究），並就若干公共交通系統的工程變更指令（如軟件系統更新）提供技術服務。於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月，我們約13.7%、9.6%及73.0%的收益分別產生自臨時協議。

### 於往績記錄期間後獲授的合約

於往績記錄期間後直至最後實際可行日期，本集團獲授新合約的總合約價值約為36,530,000港元。

經考慮下述各種因素，董事及聯席保薦人均認為，本集團的往績記錄業績代表其未來業績表現，且我們將有能力維持業務增長。首先，市場上存在許多潛在業務夥伴。根據工信部網站所載的資料，中國共有逾3,000家實體擁有CISI資質，其中逾600家實體位於北京。倘日後出現任何商機，本公司將把握機會與該等市場參與者合作（倘必要）。鑑於我們通過參與北京地鐵多個ACC及TCC項目而在ACC及TCC系統方面獲得的經驗及技術，本集團相對於該等市場參與者具有競爭優勢。CISI資質僅為ACC及TCC項目的一個甄選標準。我們相信其他市場參與者未必擁有ACC及TCC系統的必

備技術及經驗，而該等技術及經驗對實施ACC及TCC項目極其重要。此外，本集團與全球領先的自動售檢票技術供應商Vix集團訂有合作安排。Vix集團已授予億雅捷香港及億雅捷北京一項非獨家及不可轉讓許可證，以使用可用於AFC系統及其相關產品或服務的技術以及北京地鐵ACC系統相關項目的ACC技術，這增強了我們的競爭實力。此外，本行業僅有少數主要客戶，均為公共交通系統的營運商或擁有人。本集團與中港兩地若干該等客戶維持穩定的關係。尤其是，鑑於我們與北京軌道交通路網的既有業務關係，董事認為本集團擁有穩定的收入來源。鑑於我們亦計劃積極參與現有及潛在客戶組辦的投標活動，我們繼續加強中港兩地的市場推廣，向潛在客戶及在我們的網絡尚未覆蓋的中國其他潛在市場（如鄭州、成都、昆明及長春）推廣我們的產品，董事及聯席保薦人均認為本集團的業務將會持續。

自2011年12月1日以來直至最後實際可行日期，本公司已參與下列項目及維護協議、與Vix集團訂立的分包協議及臨時協議：

**項目及維護協議**

項目名稱	參與 相關項目／ 工作的 集團公司	獲提供 產品／服務 的公共交通 系統／客戶	商品／ 服務類型	預期期限／期限	於最後 實際可行 日期的 狀態
新渡輪 維護項目	億雅捷香港	新渡輪	提供AFC系統 維護服務	2011年7月1日至 2012年6月30日	進行中
新巴維護項目	億雅捷香港	新巴	提供AFC系統 維護服務	2011年9月1日至 2012年8月31日	進行中
城巴維護項目	億雅捷香港	城巴	提供AFC系統 維護服務	2011年9月1日至 2012年8月31日	進行中

## 業 務

項目名稱	參與 相關項目/ 工作的 集團公司	獲提供 產品/服務 的公共交通 系統/客戶	商品/ 服務類型	預期期限/期限	於最後 實際可行 日期的 狀態
九巴維護項目	億雅捷香港	九巴	提供AFC系統 維護服務	2011年10月1日至 2012年9月30日	進行中
ACC項目	億雅捷北京 (附註1)	北京地鐵	為ACC系統 提供商品、 技術開發及 技術服務	2011年10月11日至 2013年1月1日	進行中
網絡應急通信 指揮系統設計 及開發項目	億雅捷北京 (附註2)	北京地鐵	提供網絡應急 通信指揮系統 的設計及 安裝服務	2011年11月10日至 2011年12月31日	已完工
有關6號線一期、 8號線二期、 9號線及10號線 二期的ACC及 TCC接入項目	億雅捷北京 (附註3)	北京地鐵	提供ACC及 TCC系統 接入服務	2011年12月13日至 2013年12月31日	進行中

附註：

1. 該項目乃透過與一名獨立第三方訂立的聯合投標安排獲得。億雅捷北京與該獨立第三方之間的收益分成比率約為52%及48%。
2. 該項目並非透過聯合投標安排獲得。該項目被分包予億雅捷北京，該項目的最終用戶為北京地鐵。
3. 該項目乃透過與奔訊電子科技(北京)有限公司及一名獨立第三方訂立的聯合投標安排獲得。億雅捷北京、奔訊電子科技(北京)有限公司與該獨立第三方之間的收益分成比率分別為78%以上、約18%及4%。
4. 除該等訂明者外，上述項目並非通過聯合投標安排獲得。

截至最後實際可行日期，我們的所有項目及維護協議的未完成訂單總金額約為131,540,000港元。

與Vix集團訂立的分包協議

項目名稱	參與 相關項目/ 工作的 集團公司	獲提供 產品/服務 的公共交通 系統/客戶	商品/ 服務類型	預期期限/期限	於最後 實際可行 日期的 狀態
Bangkok Smartcard 系統項目	億雅捷香港	Bangkok Smartcard 系統	提供配置結構 數據簽名服務	2011年1月11日至 2012年5月31日 (附註2)	進行中
Bangkok Smartcard 系統項目	億雅捷香港	Bangkok Smartcard 系統	提供特別傳輸 產品至子系統 及退票站	2011年2月9日至 2012年5月31日 (附註2)	進行中
Bangkok Smartcard 系統項目	億雅捷香港	Bangkok Smartcard 系統	開發零售終端 解決方案	2011年5月16日至 2012年5月31日 (附註2)	進行中

附註：

1. 上述與Vix集團訂立的所有分包協議均非通過聯合投標安排獲得。億雅捷香港就Bangkok Smartcard系統項目提供的大部分服務在香港進行。
2. 該協議並未規定預期完工日期，其將由本集團與有關客戶透過共同協議釐定。上表所述日期乃本集團基於項目進度所作的估計。

截至最後實際可行日期，我們與Vix集團訂立的所有分包協議的未完成訂單總金額約為7,030,000港元。

---

## 業 務

---

### 臨時協議

商品／服務類型	參與相關項目／工作的集團公司	獲提供產品／服務的公共交通系統／客戶	預期期限／期限	於最後實際可行日期的狀態
提供技術支援服務	億雅捷香港	港鐵	2011年9月19日至 2011年12月31日	已完工
八達通卡替換	億雅捷香港	新渡輪	2011年3月15日至 2011年12月31日	已完工
八達通卡替換	億雅捷香港	新巴及城巴	2011年3月4日至 2011年12月31日	已完工
讀卡器銷售	億雅捷北京	北京地鐵	2011年11月2日至 與客戶共同協定的日期	進行中 (附註2)

### 附註：

1. 所有上述臨時協議均非透過聯合投標安排獲得。
2. 該協議並未規定預期完工時間。根據該協議的規定，向客戶交付首批讀卡器的日期為2011年12月31日。據董事所了解，餘下的讀卡器將根據本集團與有關客戶共同協定的時間表交付。協議中並未規定該等讀卡器分多少批交付。

截至最後實際可行日期，我們的臨時協議的未完成訂單總金額約為49,560,000港元。

### 協議現狀

於最後實際可行日期，未完成訂單中約有25.8%乃透過聯合投標安排獲得。於2011年12月1日起至最後實際可行日期止期間已完成臨時協議的合約價值總額約為540,000港元。自2011年12月1日至最後實際可行日期，Vix集團授出的合約均未完成。

截至最後實際可行日期，上述所有與Vix集團訂立的項目及維護協議、分包協議以及臨時協議均已按本集團與客戶一致協定的進度或時間表交付。董事預測將不會產生任何有關合約條款及條件所規定的罰款。

## 採購

### 供應商和品質控制

我們從第三方採購所需部件和設備。我們的主要採購物品包括調製解調器、資料處理器、服務器、計算機、讀卡器硬件和提供維護服務所需的零部件。對於我們負責的項目工程，客戶一般會在投標要約中列明項目的技術要求和規格（包括部件和設備的規格），且有時亦會要求指定供應商。我們會按逐項基準採購有關項目所需部件。倘客戶已指定所需部件及／或設備，我們會根據客戶的要求採購有關物品。當我們採購項目所需部件及／或設備時，我們的技術人員通常會選擇曾與我們合作過的供應商。倘我們須向未曾與我們合作過的供應商採購若干部件及／或設備，則我們的技術人員會與有關供應商討論我們的要求，確保供應予我們的部件及／或設備適合我們使用。

我們主要在中國和香港採購所需部件和設備。對於我們在中國採購的部件和設備，貨款以人民幣結付，而對於我們在香港採購的部件和設備，貨款主要以港元結付。於往績記錄期間，我們亦聘請分包商及服務供應商提供所需勞務、物料及服務以完成本集團根據項目協議所承擔的若干部份服務。本集團於往績記錄期間訂立的分包協議主要涉及委託提供有關係統測試、軟件及產品維護的技術開發、諮詢服務及技術服務。提供該等服務毋須任何執照。

我們的供應商包括部件及設備供應商及分包商。於截至2011年6月30日止兩個年度及截至2011年11月30日止五個月，我們向五大供應商的採購額合共分別佔採購總額的約76.7%、72.3%及93.7%，其中向最大供應商的採購額分別佔同期採購總額的約29.9%、43.6%及89.3%。

截至2011年11月30日止五個月，我們向最大供應商的採購額增加至其採購總額的約89.3%，此乃由於我們作出的一次性採購金額約為28,280,000港元的讀卡器所致。於截至2011年11月30日止五個月，我們的最大供應商為我們讀卡器硬件的唯一供應商。為提升品質控制及產品一致性，經考慮供應商的定價及能力後，我們僅向一名供應商採購讀卡器硬件。

向五大分包商支付的分包費合共分別佔截至2010年6月30日及2011年6月30日止兩個年度分包費總額的約99.1%及90.6%。而於截至2011年11月30日止五個月，並無產生分包費。

我們按項目基準或特定期限訂立分包協議及採購協議。並無特定條款規定我們僅於收到客戶付款時向分包商付款。然而，該等分包協議或採購協議規定，於分包商或供應商的工程或材料獲本集團及最終用戶接納後方向其支付相關款項，其一般與該等項目的接納及收款進度一致。我們於接獲客戶進度收款單時作出付款。向供應商作出的付款一般由我們於收到供應商付款要求日期起15天內或於約45天的信貸期內作出。

於最後實際可行日期，除京投透過京投香港於本公司中擁有約13.26%權益及京投於京投億雅捷（於往績記錄期間為我們的五大供應商之一）中擁有46%權益外，我們的董事、主要行政人員或據董事所知擁有我們5%以上已發行股本的任何人士或我們的任何附屬公司或其各自的聯繫人（定義見創業板上市規則）於往績記錄期間概無於我們的任何五大供應商中擁有任何權益。我們與現有供應商並無任何尚未解決的重大爭議。

### 存貨控制

我們的存貨主要包括我們的應用解決方案所需部件、設備和其他一般物品，以及我們的維護服務所需零部件。

由於我們的服務大多是按個別項目基準提供，我們會按逐項基準採購有關項目所需部件。因此，由於我們的業務性質使然，我們毋須保持大量存貨。

於往績記錄期間並無就陳舊存貨作出撥備。

### 品質控制

根據項目協議，我們通常自產品或服務交付及通過驗收之日起提供一至三年的保用期。於保用期內，我們會密切監察系統的運行情況，以確保有關系統能穩定暢順運行；而我們的技術人員會不時進行現場檢查、現場和遠程「故障排查」。於保用期內，我們一般會向客戶提供免費售後維護及維修服務。該等服務包括技術支援、系統檢查、設備維修、更換和維護。於保用期內，客戶可享有售後服務，並可撥打熱線電話諮詢技術問題，而我們或會根據合約條款每月進行一次現場檢查。我們亦會應客戶要求進行檢查。於保用期屆滿後，客戶會根據合約條款支付保留金（如有），有關金額一般佔合約金額約5%。此外，客戶與本集團會定期就有關進度進行檢討和討論，以瞭解我們的工作進度及解決執行協議時遇到的困難。於往績記錄期間，由於全部保用項目均於近期完成或仍在建設當中而並無提供免費售後維護及維修服務，因此並無產生售後服務費用。董事認為，由於在已完工項目的保用期內產生的費用微不足道，故毋須按過往經驗對進行中的項目作出保用撥備。

向供應商採購的部件和設備在應用於項目前，我們會進行測試和質檢，以確保有關物料符合所規定的品質標準。不符合我們標準要求的有關部件或設備將會被退回有關供應商調換或改進。

我們的軌道交通系統軟件以及我們接入系統的設計、開發和服務，已獲北京聯合智業認證有限公司（「聯合智業認證」）頒授ISO 9001質量管理體系認證，有效期至2013年8月止。聯合智業認證為經中華人民共和國國家認證認可監督管理委員會（「認監委」）批准提供質量、環境、健康及安全管理體系認證及產品認證的認證機構，並為認監委批准的培訓機構，向國家合資格核數師及內部核數師提供管理體系方面的相關培訓。聯合智業認證亦為英國皇家認可委員會認可的有關質量及環境管理體系認證的認證機構。

ISO 9001乃有關質量管理體系的一套標準和指引，代表國際公認的良好質量管理慣例。ISO 9001乃由國際標準化組織運作，並由鑒定和認證機構執行。我們通過ISO 9001標準認證，證明我們一直貫徹執行一致的業務程序，並就第三方評估我們的管理和生產程序的質量提供客觀標準。我們的質量管理體系符合國內和國際質量保證標準，亦肯定我們的產品質量上乘。

於2011年11月30日，我們的品質控制團隊擁有合共兩名僱員。我們的品質控制團隊密切監察我們的服務。為確保我們的分包商遵守合約條款及相關法律法規，我們亦監督分包商的工作執行情況。例如，就系統測試等技術服務而言，我們的分包商將須進行測試直至達標。就產品維護而言，彼等將須遵守由本集團制定的標準並提供符合招標文件所規定技術要求的服務。就軟件維護、技術開發及諮詢服務而言，我們將僅於完成後有關工作的內容及質量獲認可時支付相關款項，在某些情況下，於收到測試或評估報告時支付。此外，我們要求分包商就彼等未能根據相關合約履行其承諾而導致的違約行為向本集團作出賠償。我們的分包商亦可能須向本集團作出承諾。例如，倘彼等因其自身過失對本集團造成損失或損害，則須向本集團作出賠償或作出相關替換，或倘其所提供的服務出現任何延遲，則須賠償議定的部份合約金額。於往績記錄期間，我們並無收到客戶有關我們服務質量的任何重大投訴。

## 銷售及市場推廣

### 客戶

於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月，我們的總收益分別為約24,450,000港元、72,050,000港元及65,250,000港元。於往績記錄期間，我們的收益源自中國和香港。我們的客戶主要包括北京軌交通路網、港鐵、九巴、城巴、新巴、新渡輪及北京建誼。我們與客戶建立的業務關係介乎約六個月至三年。

我們其中一位主要客戶為在中國成立的公司及為獨立第三方，其主要業務包括研發、生產及銷售智能終端產品以及提供智能卡系統應用解決方案（「**2012年主要客戶**」）。億雅捷北京與我們的2012年主要客戶的業務關係始於2011年。2012年主要客戶於2004年成立，註冊資金為人民幣10,000,000元，一直為中國主要軌道交通營運商、金融機構及收費公路營運商提供智能卡應用服務。該公司為一間總部設於香港的集團的附屬公司，開發符合國際標準的泊車計時器及非接觸式讀卡器，一直在香港及北京提供IC卡泊車計時器。我們的2012年主要客戶承接北京地鐵的AFC系統工程及委聘本集團提供讀卡器。於北京地鐵新線路快投入營運時，我們於2011年11月初自該客戶接獲有關為北京地鐵八條線路採購讀卡器的一次性訂單，其中該訂單的約67.0%已於2011年11月30日前交付。本公司董事認為，我們2012年主要客戶委聘本集團採購讀卡器，是經考慮(i)本集團已通過參與北京地鐵的ACC項目取得有關讀卡器的必要技術；及(ii)該等讀卡器可作為數據交換設備應用於北京地鐵的現有ACC系統。

億雅捷北京與北京建誼的業務關係始於2011年。北京建誼為在中國成立的公司及為獨立第三方，其主要業務包括研發、設計、生產、安裝AFC系統及PSD及有關的售後服務。北京建誼於2004年成立，註冊資金為人民幣10,000,000元，向北京地鐵多條線路以及國內其他城市的其他城市軌道交通營運商提供AFC及PSD設備。該公司在上海及昆明均設有分支機構，已通過ISO 9001質量管理體系認證及中國軌道交通產品認證，並獲認定為高新技術企業。北京建誼承接了北京地鐵的網絡應急通信指揮系統設計及開發項目，並委聘本集團提供北京地鐵的軟件技術服務及數據。與北京建誼進行的網絡應急通信指揮系統設計及開發項目為一個一次性項目。董事認為，由於本集團通過與北京地鐵在TCC項目方面的合作已取得北京地鐵的大量數據，該等數據對最終用戶北京地鐵建立網絡應急通信指揮系統設計及開發將非常必要，故北京建誼聘請我們參與該項目。

北京建誼及我們的2012年主要客戶的項目性質與本集團於往績記錄期間承接的北京軌道交通路網項目性質不同。北京建誼及我們的2012年主要客戶的項目涉及建立北京地鐵網絡應急通信指揮系統及讀卡器，而本集團在該等項目方面並無豐富經驗。

於截至2011年6月30日止兩個年度以及截至2011年11月30日止五個月，對我們五大客戶的總銷售額分別約為22,150,000港元、69,500,000港元及60,300,000港元，佔我們總收益分別約90.6%、96.5%及92.4%。於截至2011年6月30日止兩個財政年度，我們的最大客戶為北京軌道交通路網，而於截至2011年11月30日止五個月，我們的最大客戶為我們的2012年主要客戶。於截至2011年6月30日止兩個年度及截至2011年11月30日止五個月，我們的最大客戶分別佔我們總收益約69.2%、70.7%及43.3%。在與我們最大客戶的業務中，於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，我們總收益中約11.2%及49.0%分別來自向該等客戶提供項目服務，我們總收益中約58.1%及21.7%分別來自向該客戶提供維護服務。截至2011年11月30日止五個月，來自我們最大客戶的全部收益為銷售零部件。截至2011年11月30日止五個月，來自北京軌道交通路網的收益有所減少，此乃由於(i)北京地鐵五條線路的ACC及TCC接入項目產生的大部份收益已確認，及(ii)本集團於2011年12月方接獲北京地鐵四條線路的ACC及TCC接入項目，故於截至2011年11月30日止五個月，並無確認相關收益。據董事所知，北京軌道交通路網乃為在北京建立及經營軌道交通指揮中心而成立，且北京地鐵的相關招標乃由北京軌道交通路網提供，因此，本行業經營者可能自一個主要客戶獲得收益。

展望將來，本集團將繼續專注於設計及實施路網層面的應用解決方案。於截至2011年11月30日止五個月期間，我們的業務集中於零部件銷售，此僅由於我們自2012年主要客戶獲得的一次性訂單所致。然而，倘日後出現有關需求，我們仍將從事零部件銷售業務。

億雅捷北京與北京軌道交通路網的業務關係始於2006年，而於整個往績記錄期間，北京軌道交通路網一直為我們的客戶。我們與北京地鐵訂立了為期兩年的合約，為北京地鐵的ACC系統及TCC系統提供維護服務至2013年12月31日止，因此預期我們與北京軌道交通路網的業務關係將會持續。此外，自2006年億雅捷北京成立以來，億雅捷北京一直是唯一一家參與Vix集團為北京地鐵ACC系統的建立、接入及維護提供服務的公司。

過往，北京軌道交通路網亦倚賴億雅捷北京的專業知識及提供經許可的技術解決方案。於2006年，當時身為Vix集團成員的億雅捷北京參與組建北京地鐵於北京的首個ACC系統。該系統於2008年開始試運行。中國首個TCC系統的建設亦於2006年在北京展開，該系統於2008年開始營運並接入北京地鐵八條線路。此後，億雅捷北京一

直就ACC系統的軟件應用及其他軟硬件，以及TCC系統的硬件向北京地鐵提供維護及技術支援服務。成為本集團成員之一的億雅捷北京於2009年及2010年獲授北京地鐵五條線路的ACC及TCC接入項目。該等線路包括15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線。於2011年，我們與北京地鐵訂立了為期兩年的合約，為北京地鐵的ACC系統及TCC系統提供維護服務至2013年12月31日止。於2011年，億雅捷北京進一步獲授有關北京地鐵其他四條線路（即6號線一期、8號線二期、9號線及10號線二期）的ACC及TCC接入項目。我們獲聘請就北京地鐵現有ACC系統的建立、接入及維護提供服務。

董事認為，我們一直在就北京地鐵兩個重要的路網層面系統（即ACC系統及TCC系統）在現有系統維護及擴展方面與北京軌道交通路網進行密切合作。此外，鑑於我們所開發的應用解決方案以及進行維護工作所需相關專有技術非常複雜深奧，我們相信客戶一般會持續依賴我們提供售後維護及技術支援服務，以及日後升級及其他集成服務。自2006年至最後實際可行日期，京投億雅捷及億雅捷北京為國內僅有的兩家擁有北京地鐵目前正在使用的Vix集團授予的ACC系統許可技術解決方案的公司。業內其他企業所擁有的ACC系統相關技術有別於Vix集團的許可技術。我們亦相信，若需要擴展現有系統或開發新系統，客戶都會選擇或優先使用曾對其現有系統實施或提供維護服務，有過合作並且往績記錄良好的同一家供應商，因為我們相信就施工、解決問題及持續維護而言，客戶與熟悉他們系統的供應商進行合作會更高效。譬如，我們於2011年就向北京地鐵ACC系統及TCC系統提供維護服務獲授截至2013年12月31日止為期兩年的合約。

基於上文所述，董事相信我們與北京軌道交通路網的業務關係屬互相倚賴及互惠互利，以及我們與北京軌道交通路網建立的業務關係，連同慧聰研究報告的資料顯示我們於2009年及2010年佔北京所提供的地鐵系統路網層面項目總額約92%的市場份額，且其於2009年及2010年佔中國所提供地鐵系統路網層面項目總額的約8%市場份額，將會進一步加強我們日後與北京軌道交通路網的合作。然而，儘管相互依賴，仍然存在未來北京軌道交通路網可能不與本公司合作的可能性。

我們在中國的銷售乃以人民幣計值，而在香港的銷售則以港元計值。

於最後實際可行日期，除京投透過京投香港於本公司中擁有約13.26%權益及北京軌道交通路網（於往績記錄期間為我們的五大客戶之一）為京投的全資附屬公司外，我們的董事、主要行政人員或據董事所知擁有我們5%以上已發行股本的任何人士或我們的任何附屬公司或其各自的聯繫人（定義見創業板上市規則）於往績記錄期間概無於我們的任何五大客戶中擁有任何權益。

我們的管理層相信，憑藉我們穩固的客戶基礎及與客戶業已建立的業務關係，我們可進一步深入瞭解客戶的要求以及公共交通系統的發展趨勢，從而有助我們更有效地開發產品和制定我們的擴展計劃。我們亦計劃參與現有及潛在客戶主辦的招標活動。我們將繼續加強中港兩地的市場推廣，向潛在客戶及在我們的網絡尚未覆蓋的中國其他潛在市場推廣我們的產品。

### 付款條款

對於我們以個別項目基準向客戶提供的項目工程，付款條款和時間表一般在客戶的招標要約中載列，並會在就項目訂立的有關項目協議中協定和列明。客戶通常在項目的不同階段分期支付合約金額。在簽署項目協議時（或稍後不久）通常須支付首付款。視乎項目的預期期限及價值，或須在項目各竣工階段支付部分款項，而倘須分期付款，則可在若干工程可予交付或達致若干重要階段後付款。我們通常會在相關項目竣工階段向客戶提交檢驗報告，而客戶委聘的項目管理公司將核實有關項目階段是否確已竣工。該項目管理公司隸屬於中國鐵道部，為獨立第三方，其亦可能會自行檢驗我們的工程。一般而言，款項分五期支付。合約金額的10%於簽訂協議時支付；合約金額的25%待通過軟件系統測試後支付；合約金額的30%待通過線路接入測試後支付，而合約金額的另外30%則於通過系統首次檢測後支付。餘下5%將於通過保用期後支付。

實踐中，在開具發票後，本集團通常視具體情況向其客戶授出約60天的信貸期。該等項目協議一般不會規定僅於接獲終端客戶付款後方會作出付款。然而，實踐中，我們的客戶一般會在不同階段對我們的工程進行驗收，並於項目竣工時進行最終驗收。對於我們服務的終端用戶或中間用戶，我們將於每次驗收完成後向該等客戶發出發票。據董事所悉，我們服務的中間用戶一般於接獲終端用戶付款後作出付款。總體上，在該兩種情況下，我們將於出具發票後60天內接獲客戶付款。

大部分合約款項（通常最多95%）會在有關工程竣工並經客戶驗收後支付，惟客戶可扣留任何保留金（如有），直至有關項目的保用期屆滿為止。保留金（如有）可由訂約各方協定作任何允許的扣減（通常不超過合約金額的5%），並將由我們的客戶於保用期屆滿後償付。於往績記錄期間，我們未曾經歷任何扣減保留金的情況。根據項目協議，我們通常自產品或服務交付及通過驗收之日起提供一至三年的保用期。於保用期內，我們通常向客戶提供免費售後維護及維修服務。就項目協議及維護協議而言，根據服務期間可能發生的故障或事故類別，相關協議中訂明的賠償標準有所不同。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無遭致任何有關我們應用解決方案的產品責任索償、訴訟、投訴或負面報導。

就維護及技術服務以及與客戶的其他臨時協議而言，付款條款會在有關協議中訂明。而維護工作的費用會根據有關合約的條款定期支付予我們。

我們的大部分中國及香港客戶以支票結算付款。

為確保及時結算應收款項，我們有專人跟進有關客戶的欠款。於往績記錄期間，我們並無就任何呆壞賬作出撥備。

我們過往並無遭遇任何現金流錯配風險。我們使用完工進度法確認收益。在一般情況下，我們根據合約條款於取得階段性成果時向客戶收取進度付款。我們一般於收到客戶的進度付款後方會向供應商（主要包括服務分包商及材料供應商）付款。因此，我們的收入確認時間通常與我們的現金流出時間一致。

## 市場推廣團隊

於2011年11月30日，我們的市場推廣團隊包括六名僱員，彼等均具有豐富的銷售和市場推廣經驗。我們的市場推廣團隊定期向我們報告客戶的要求，並收集市場資料供我們分析。根據客戶的反饋和市場推廣團隊收集的統計數字及資料，我們的管理層能夠持續改善服務和產品，並為客戶開發新產品。

我們並非始終與客戶訂立長期銷售合約。我們與項目客戶一直不時按項目基準開展業務，預期這種模式將會沿用。就我們的服務客戶而言，我們一般按一至三年不等的固定年期與客戶訂立協議。我們預期日後會繼續與我們的服務客戶訂立固定年期協議。我們認為，以上做法乃本行業在中國和香港的商業慣例。

## 定價政策

由於我們投標書內的成本分析須符合客戶的要求和預算，故我們的定價政策在很大程度上受客戶招標書的影響。就維護和技術服務合約而言，價格一般由訂約方基於商業磋商而釐定。於估計我們提供所需服務的成本時，我們會考慮將提供服務的複雜程度、執行有關服務預計所需的人力、所需零部件和其他設備的估計成本，另加我們認為客戶可接受的利潤。

## 客戶投訴

於往績記錄期間，我們並無就我們所提供的應用解決方案或服務收到客戶的任何重大投訴。

## 營銷及推廣

我們不時參加由業界組辦的研討會和座談會。由於本集團透過投標程序向公共交通系統的營運商及擁有人提供服務並取得大部分業務，故我們並不倚重推廣活動。我們已憑藉可靠健的往績記錄和在業內的聲譽建立起客戶基礎。我們的市場推廣員工主要負責監察整個銷售週期，包括協調作業流程、開具發票和監察付款結算。我們打算日後參與更多由業界組織的推廣活動，以進一步提升我們的聲譽和鞏固客戶基礎。

## 設計和工程

我們深諳設計及工程對提供優質服務的重要性。

於最後實際可行日期，我們的設計和工程團隊成員超過40人。彼等大部份受過高等教育。我們的設計和工程團隊主要專注於五大方面，即：(1)改良／提升我們現有的軟件系統，以提高效率和容量；(2)為客戶設計更好或新穎的產品和技術；(3)收集市場情報；(4)為員工提供技術服務和在職培訓；及(5)緊跟全球行業最新發展趨勢。

截至最後實際可行日期，我們已從中國國家版權局取得六項計算機軟件版權。我們的主要知識產權的進一步詳情，載於下文「主要知識產權」一段。

我們的設計和工程團隊與學術機構緊密合作，並與彼等就新軟件系統、進一步開發和改良現有軟件系統進行討論並交換意見，以符合客戶的需求。我們會繼續不時與大學或學術或研究機構合作，進一步加強我們在開發新軟件系統和改進技術方面的實力。

## 僱員

於2011年11月30日，我們擁有62名全職僱員。下表列示我們於2011年11月30日按部門劃分的僱員明細：

部門	僱員人數
管理	2
採購	3
市場推廣	6
設計和工程	42
品質控制	2
公司行政	3
財務	4
合計	<u>62</u>

於2011年11月30日，我們的設計和工程團隊為本集團最大的部門，共有逾40名成員。彼等超過80%已完成高等教育，其中逾三分之二獲計算機科學或工程學位。我們的設計和工程團隊成員曾參與北京多個ACC及TCC項目及香港若干智能卡項目。彼等擁有在該等項目中擔任工程師、軟件程序員或項目經理的工作經驗，其中約50%擁有5年或以下相關經驗，約30%擁有6至10年相關經驗及約20%擁有逾10年相關經驗。

我們定期向員工提供培訓，以提升彼等在行業質量標準、安全標準和客戶銷售技巧等方面的技術和產品知識。我們亦持續進行員工評估，不時評估彼等的表現。我們鼓勵員工報讀與工作有關的課程，學習必要的技術知識，以提升自身能力，而我們會報銷有關進修費用。

我們根據中國適用法律法規向社會保險計劃供款。於2009年，我們與北京外企人力資源服務有限公司（「FESCO」）訂立信託協議，委聘FESCO管理我們的社會保險事宜，加強人力資源管理及減少人力資源管理成本。FESCO於1979年在中國成立，向外企駐華代表辦事處、外國金融機構及經濟組織提供專業化人力資源服務。FESCO已確認，自2009年4月1日以來，我們已繳納中國法律法規所規定的一切社會保險費用。我們的中國法律顧問亦告知，本集團已根據中國相關法律法規的規定作出所有社保及住房公積金供款。

本集團按香港僱傭法例的規定參加強制性公積金計劃，為我們的香港員工提供退休福利。我們的僱員享有醫療福利，同時亦可享有本集團提供的固定及／或酌情花紅。

我們與員工維持良好的關係。我們認為，為僱員提供良好的工作環境和福利，有利於建立和諧的僱主／僱員關係及挽留員工。截至最後實際可行日期，我們概無經歷任何罷工或與員工發生任何勞資糾紛而對業務造成重大影響。

## 獎項及認證

億雅捷北京曾獲授以下獎項及認證：

授予日期／ 屆滿日期	獎項／證書	頒授機構
2010年 12月24日／ 2013年12月23日	高新技術企業	北京市科學技術委員會 北京市財政局 北京市國家稅務局 北京市地方稅務局
2010年 8月17日／ 2013年8月16日	ISO 9001質量管理系統認證	北京聯合智業認證有限公司

## 保險

在香港，我們已投購（其中包括）僱員補償保險、產品責任保險、專業索償保險、財產保險和業務中斷保險。董事認為，我們的投保範圍符合香港的行業慣例。

在中國，我們按照中國社會保障條例的規定為僱員提供退休、失業及傷病等社會保險。我們並無在中國投購產品責任保險，而是基於投標文件為每個項目購買保險。我們的中國法律顧問已確認，產品責任保險為一種商業保險，而非中國法律法規強制要求購買的險種。誠如本公司確認及經中國法律顧問作出盡責審查後認為，億雅捷北京所涉及現時有效的任何合約均無要求購買產品責任保險。一般而言，根據透過投標程序取得的項目協議，我們會在產品或服務已交付並通過驗收後提供一年至三年的保用期。於保用期內，我們通常向客戶提供免費的售後維護及維修服務。就項目協議及維護協議而言，根據服務期間可能發生的故障或事故類別，相關協議中訂明的賠償標準有所不同。於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團並無遭致任何有關應用解決方案的產品責任索償、訴訟、投訴或負面報導。我們認為，於中國的投保範圍對本集團業務而言屬合適且符合行業慣例。截至最後實際可行日期，我們概無遭受對我們構成重大影響的保險索償。

於往績記錄期間，本集團從未因服務和產品質量而招致第三方提出任何重大索償。

### 主要知識產權

本集團的知識產權對其業務乃屬重要，截至最後實際可行日期，本集團已獲授兩項許可證。詳情概述如下：

許可人	被許可人	許可證期限	許可技術	覆蓋地區
Vix IP	億雅捷北京	2012年2月28日至 2014年7月20日	有關使用北京地鐵ACC系統相關項目的ACC技術及其他技術的非獨家及不可轉讓許可權	中國
Vix IP	億雅捷香港	2012年2月28日至 2014年7月20日	有關使用Vix IP或其聯屬公司所擁有或獲授權的可用於AFC系統、產品或服務的技術的非獨家及不可轉讓許可權	香港、澳門及台灣

有關上述許可協議的其他資料載於本招股章程「持續關連交易」一節。由於億雅捷香港及億雅捷北京於往績記錄期間並未訂立許可協議，故我們將須使用許可技術的工作分包予擁有許可技術的京投億雅捷。於截至2010年6月30日止年度及截至2011年11月30日止五個月，間接使用該許可技術並無產生任何收益。截至2011年6月30日止年度，26.8%的收益源自間接使用許可技術。直至最後實際可行日期，我們約15.3%的未完成訂單項目採用許可技術。董事認為，許可技術將為不時須於我們的項目中使用的技術。現階段，董事估計我們截至2012年6月30日止年度約10%的收益將產生自須使用該許可技術的項目。董事認為，經考慮Vix Holdings現時為本公司股東並擁有本公司權益後，Vix IP很可能於2014年許可協議到期後與億雅捷香港及億雅捷北京重續協議。

Vix集團為全球領先的自動售檢票技術（包括付款處理、智能技術及相關硬件）供應商。Vix集團為自動售檢票行業設計、開發及供應前台及後台解決方案，業務遍及澳洲、美國、泰國、中國及其他多個國家。Vix集團向交通營運商提供量身訂製的軟件解決方案，包括MASS、eO及eBrio（定義見下文），亦提供可發售及讀寫智能卡並進行驗證及授權的硬件。Vix集團提供的綜合收費管理及軟件系統包括巴士計算機、巴士及軌

道交通驗票機（包括車票處理器、自動售票機、讀卡器及嵌入式設備適用的viper處理器）。Vix集團的產品使車票發售、智能卡發售、智能卡加載及收費處理應用程序可在巴士、電車、渡輪、站台、售票點及售票處得以運行。Vix集團提供開放式付款、綜合付款、單一／多種模式轉乘及一站式AFC解決方案，亦提供AFC諮詢、產品設計、管理及寄存服務。

這三項技術，即MASS、eO及eBrio（定義見下文），現由Vix集團擁有，並授予本集團許可權。Vix集團並無於其業務中使用該等技術，而是開發或替客戶量身定制有關技術，授出許可權及銷售軟件解決方案。上述三項技術是Vix集團開發並擁有的多項軟件技術的一部分，Vix集團將該等技術的許可權授予全球其他交通營運商。近期，Vix集團亦根據合營協議向京投億雅捷授出上述技術的非獨家許可權，以於北京地鐵ACC系統相關項目中使用ACC技術。除億雅捷北京、億雅捷香港及京投億雅捷外，Vix集團並無向大中華區任何其他公司授出許可技術。Vix集團不擬向本集團轉讓許可技術，此乃由於Vix集團為一間跨國公司，及其一項業務為向全球其他第三方授出該項技術。Vix集團擬於上市前及上市後繼續根據許可協議向本集團授出許可技術，此舉可令本集團於有需要時使用許可技術。為保護本集團免遭任何潛在競爭，Vix Transportation向本集團作出以本集團為受益人的承諾，據此，Vix Transportation（作為契諾人）向本公司作出不可撤銷承諾，Vix Transportation將不會並將促使Vix Transportation的控股公司、附屬公司或其控股公司的附屬公司以及Vix Transportation或其聯屬公司擁有控股權益或股權的任何公司不會從事與本集團業務相互競爭或可能構成競爭的任何業務或活動。Vix集團不競爭承諾的進一步詳情載於本招股章程「與ERG Greater China BVI及Vix集團的關係」一節內「Vix集團的不競爭承諾」一段。

Vix集團現擁有三項技術，分別為MASS、eBrio及eO（定義見下文），並將許可權授予本集團。MASS（又稱多應用智能卡系統）為Vix集團的大型綜合售檢票解決方案，該方案為全球大型智能卡支付及計費系統的基石。MASS軟件組合涵蓋售檢票設備應用程序、車站或站台計算機系統、營運商前台計算機系統及多個交通營運商間清算及償付資金用大宗交易結算系統。eBrio系統為Vix集團的中型自動售檢票系統，面向單一交通營運商。eBrio軟件組合包括設有網絡前端的中央服務器軟件、售檢票設備應用軟件（包括智能卡校驗機、驅動控制台、手攜式驗票機、售票機及閘門）、車站及站台級計算機系統。eBrio系統處理車輛及車站售檢票設備上所產生的智能卡交易，並生成財務及統計報告，以便營運商管理業務。最後，eO系統是套寄存式AFC系統，其設計目的旨在使交通營運商能低成本、安全及公開地以電子方式向乘客收取車資。eO系統的主要特色是其為後台運行、按賬戶計算的解決方案，商務智能及車資處理規則置於中央處理系統，與現場車資收取設備相反。該架構令系統可支持非接觸式智能卡及非接觸式信用卡，一經向交通營運商的車資收取設備拍刷此等卡，便視作簡單確鑿的車資代幣。該等設備所產生的交易隨後會傳送至eO後台系統以作後台處理，處理過程中應用相關商業規則計算車資淨額，並於其後記入所屬營運商的賬戶。該三項技術均為同等重要的技術，我們已於ACC系統及AFC系統相關項目中採納該等技術。

過往，億雅捷香港曾於1995年至1997年期間在香港智能卡項目、於2000年至2002年期間在港鐵將軍澳站擴建項目、於2001年至2003年期間在輕軌AFC項目及於2003年在南昌站AFC項目中使用由Vix集團擁有並由億雅捷香港在若干情況下加以修改的若干技術。當時，Vix集團與億雅捷香港並無訂立許可協議，而億雅捷香港可自Vix集團免費使用Vix集團擁有的有關技術，乃因其當時是Vix Technology的間接全資附屬公司。該等項目由Vix集團相關成員投標競得，並於其後分包予億雅捷香港。當時，Vix集團與億雅捷北京亦未訂立許可協議。因此，億雅捷北京於2010年獲授的一部分須使用許可技術的ACC及TCC接入項目乃分包予我們的聯營公司京投億雅捷。京投億雅捷已於2009年12月3日與Vix IP訂立許可協議，並根據該協議獲授權使用有關許可技術。京投億雅捷許可協議根據被許可人的業務向被許可人授予Vix集團在自動售檢票系統方面擁有的若干技術，包括一系列應用解決方案及可在自動售檢票系統應用及使用的路網層面及／或線路層面產品。

於往績記錄期間，由於Vix集團與本集團並無訂立許可協議，故我們將一部分需要使用許可技術的項目分包予京投億雅捷。因此，我們於往績記錄期間並未自使用Vix集團的許可技術中產生任何收入。

此外，截至最後實際可行日期，我們已於中國取得六項計算機軟件著作權：

軟件名稱	申請人	申請號	註冊日期
軌道交通車站模擬器軟件	億雅捷北京	2010SR050849	2010年9月26日
地鐵環境與設備監控系統 (BAS系統)	億雅捷北京	2010SR051132	2010年9月27日
售檢票系統實時監控軟件 (實時監控軟件)	億雅捷北京	2010SR051098	2010年9月27日
售檢票系統運行監控軟件 (運行監控軟件)	億雅捷北京	2010SR050524	2010年9月24日
清分結算報表系統 (ACC清 分系統)	億雅捷北京	2010SR050918	2010年9月26日
清算管理中心綜合查詢系 統 (綜合查詢系統)	億雅捷北京	2010SR051099	2010年9月27日

我們已訂立保密安排來保護商業機密，包括要求我們的技術和管理人員訂立保密協議，確保我們的商業機密不會外泄予任何第三方。

## 環境保護

鑑於我們的業務性質使然，我們的經營業務不會產生工業污染物，我們的營運亦不會產生任何重大安全或健康問題。於往績記錄期間，我們概無因遵守適用的環保規例及法規而產生任何費用。經北京市海澱區環境保護局及董事確認，2009年至2011年期間，億雅捷北京並無因違反環境保護法律、法規或政策而遭受任何處罰的記錄。我們的中國法律顧問認為，就本集團而言，北京市海澱區環境保護局為發出有關確認的主管及適合機關。截至最後實際可行日期，我們並無違反環保及安全方面的任何適用法律法規，亦無就與使用我們的應用解決方案有關或因使用我們的應用解決方案而產生的安全及健康問題而遭到客戶或公眾的任何投訴。

董事認為，環境及安全法律法規不會嚴重影響我們提供應用解決方案及服務，且我們的經營業務符合中國環保及安全方面的適用法律法規。

## 競爭

我們主要從事設計及執行用於集中控制北京及香港公共交通系統的多個功能的應用解決方案。我們的應用解決方案應用在連接系統內線路的公共交通系統的路網層面，設有中央計算機平台，可使在公共交通系統線路層面的不同計算機子系統執行不同功能，從而使路網層面的各系統互連及互通，藉此公共交通系統營運商可在控制中心監察及監控整個公共交通系統的運行狀況。

近年來，中國公共交通系統行業發展迅速。我們在為軌道交通計算機系統提供應用解決方案及產品方面須與眾多從業者展開競爭。國內該行業的市場參與者一般在技術、定價及售後服務方面展開競爭。

於2009年及2010年，北京的地鐵系統路網層面項目有兩名企業集團參與者。大部份參與者擁有一項或少數幾項特定方面的專長，例如專為ACC系統、TCC系統、AFC系統或其他子系統提供應用解決方案。

我們亦獲授有關Vix集團所擁有的若干技術（包括自動售檢票系統可能應用及使用的一系列應用解決方案及產品）的許可，以保持我們的技術水平及較競爭對手更具

優勢。億雅捷香港及億雅捷北京均獲Vix IP授出許可，可在大中華地區不時使用Vix IP或其聯屬公司所擁有或獲授的任何可用於自動售檢票系統的知識產權。

此外，於北京地鐵2010年開通五條新線路時，我們亦獲得其ACC及TCC接入項目。我們相信，在為接入有關系統提供應用解決方案時，我們可依憑對相關系統的瞭解，在取得相應維護合約方面佔據優勢，這將成為我們穩定的收入來源。

監管部門並無就公共交通系統行業專門設置准入門檻。據董事所了解，中國提供公共交通系統應用解決方案方面的招標並不局限於曾與有關項目所有人開展過工作的競標人。然而，相關招標可能對相關投標方提出資質及技術要求，如CISI資質、技術員工的專有技術及經驗以及相關的過往從業經驗。董事認為新從業者不易滿足該等要求，亦難以覓得合適的商業夥伴共同提出投標申請。於往績記錄期間，我們曾聯合紫光捷通科技股份有限公司和奔訊電子科技(北京)有限公司就北京地鐵5條線路(即15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線)的ACC及TCC接入項目提呈投標申請。就我們於往績記錄期間在中國攜手業務夥伴所提呈的投標申請而言，我們均為該等投標的牽頭方。

董事認為，曾與有關項目所有人就若干地點的已竣工公共交通系統有過業務關係的行業營運商將更有優勢奪得合同，因為相關的往績記錄及合作經驗可以提升項目所有人對潛在供應商的信心。為現有系統提供應用解決方案的供應商在取得維護項目及臨時性項目(如該等現有系統的系統升級項目)方面尤其更具優勢。

目前，本集團尚不涉獵為中國公共交通系統線路層面提供應用解決方案或產品，而京投億雅捷亦不為中國公共交通系統路網層面提供應用解決方案及產品。為保護本集團免遭任何潛在競爭，京投億雅捷已於2012年4月24日發出以本集團為受益人的不可撤銷承諾，只要股份仍在聯交所上市，京投億雅捷或其附屬公司均不得(i)直接或間接以任何聯營、合夥、合作、合資或其他合約關係在全球任何地區參與將會或可能會與公共交通系統路網層面的ACC系統、TCC系統及PCC系統目前所用或將會使用的本集團應用解決方案業務構成競爭的業務；及(ii)直接或間接持有在全球任何地方從事與億雅捷北京或本集團業務直接或間接構成競爭的業務的任何公司或企業的股份。此外，京投億雅捷亦承諾授予本集團優先取捨權，倘京投億雅捷收到與中國任何路網層面或線路層面業務有關的實際或潛在商機的查詢，京投億雅捷應告知本集團並向本集團提供充足的信息。京投億雅捷須於收到本集團有關本集團將不會就該商機投標或提供建議或參與該商機的確認後方可參與相關商機。

為保護本集團免遭進一步潛在競爭，Vix Transportation於2012年4月24日以本集團為受益人發出不可撤銷承諾，據此，Vix Transportation不會並將促使其控股公司、附屬公司或Vix Transportation的控股公司的附屬公司以及Vix Transportation或其聯屬公司於其中擁有控股權益或股權的附屬公司及／或Vix Transportation控制的公司（不包括本集團）：(i)（不論是否為賠償）不會以任何方式或身份從事（不論作為當事人或代理人及不論直接進行或通過任何法人團體、合夥企業、合資企業或其他契約或其他安排）或以其他方式參與將會或可能會與本集團業務構成競爭的任何業務或活動或於其中擁有權益（無論作為受託人、當事人、代理人、股東、董事、單位持有人或以任何其他身份作出）；(ii)不會在任何時候誘使或嘗試誘使本集團任何董事、經理或僱員終止其與本集團的僱傭關係（不論該人士的該項行為是否違反該人士的僱傭合約）；及(iii)不會誘使或勸說已與本集團交易或正就本集團業務與本集團談判的任何人士停止與本集團交易或減少該人士與本集團正常交易的業務量。此外，Vix Transportation承諾給予本集團優先取捨權，可就本集團業務範圍內的商機投標或提供建議。有關Vix集團的不競爭承諾的進一步詳情載於本招股章程「與ERG Greater China BVI及Vix集團的關係」一節「Vix集團的不競爭承諾」一段。

我們的控股股東及董事並無於與本集團業務直接或間接構成或可能構成競爭的任何業務（本集團業務除外）中擁有任何權益。

### 物業

截至最後實際可行日期，為支持我們的業務活動和營運，我們租用(i)中國一處物業；及(ii)香港兩處物業（總建築面積合共約10,237平方呎）作為辦事處，全部租約均與獨立第三方訂立，並按照有關租賃協議列明的用途使用租賃物業。有關我們的所有物業權益的進一步詳情載於本招股章程附錄三。

### 規管合規

經我們的中國法律顧問告知，截至最後實際可行日期，我們已正式獲得有關我們註冊成立所需的批文、許可、同意、執照及登記。我們的中國法律顧問亦確認，於往績記錄期間直至最後實際可行日期，我們已正式獲得營業所需的批文、許可、同意、執照及登記（目前均已生效）。有關我們在中國營運所適用的法律及法規的其他資料載於本招股章程「法規」一節。

經我們的香港法律顧問告知，於往績記錄期間直至截至最後實際可行日期，我們已遵守所有相關法律法規，亦取得我們在香港營運所需的所有必要許可、執照及批文。

### 法律程序

於往績記錄期間直至最後實際可行日期，我們並無牽涉任何重大訴訟、仲裁或索償，而董事亦不知悉有任何待決或構成威脅的重大訴訟、仲裁或索償。