

投資者應將本節內容與本招股章程附錄一所載綜合財務資料（包括其附註）（「財務資料」）一併閱讀。財務資料乃根據國際財務報告準則（「國際財務報告準則」）編製。

以下為載有若干前瞻性陳述的討論及分析，當中涉及若干風險及不明朗因素。該等陳述乃基於本公司根據經驗及對過往趨勢、現況及預期未來發展的認知，以及其認為在該等情況下適合的其他因素作出的假設及分析而作出。然而，實際結果及發展是否將符合本公司預期及預測視乎多項本公司無法控制的因素而定。投資者應細閱本招股章程「風險因素」一節有關可導致本公司的實際結果與前瞻性陳述中所述或所示結果大相逕庭的主要因素之論述。

### 概覽

我們主要在北京及香港實施從事設計、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，該解決方案將在路網層面連接及集中乘客相關功能。

我們主要在中國於公共交通系統路網層面提供ACC系統及TCC系統的軟件及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。億雅捷北京許可協議根據被許可人的業務向億雅捷北京授予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，本集團不提供中國公共交通系統線路層面的應用解決方案或產品。

根據慧聰研究報告，於2009年及2010年，向北京所提供的地鐵系統項目的數量及合約價值均居全國各地之首，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，佔國內相關項目合約總額的約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，即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。

### 影響本集團經營業績的因素

董事認為，下文所載的因素或已影響本集團的業務及過往財務業績，亦可能影響我們的未來財務業績。以下內容應與本招股章程「風險因素」及「法規」兩節一併閱讀。

### 依賴主要客戶

於往績記錄期間，我們的業務主要依賴少數客戶，即北京軌道交通路網、九巴、城巴、新巴及北京建誼。截至2011年6月30日止兩個財政年度及截至2011年11月30日止五個月，我們五大客戶分別佔我們總收益的約90.6%、96.5%及92.4%，其中我們最大客戶佔我們總收益的約69.2%、70.7%及43.3%。於截至2011年6月30日止兩個財政年度，就我們與最大客戶之間的業務而言，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，而於截至2011年11月30日止五個月，來自我們最大客戶的全部收益來自銷售零部件。

我們的部分業務主要透過公開投標獲得。據董事所知，北京軌道交通路網乃為建立及經營北京軌道交通指揮中心而成立及北京地鐵的相關招標由北京軌道交通路網組辦，因此，本行業經營者可能自一名主要客戶獲得收益。概不保證我們的主要客戶將繼續按相同標準或更高標準或根本不與我們進行業務往來。倘來自我們主要客戶的工程（按數量或價值計）大幅減少，而本集團無法自現有或新客戶獲得工程合約彌補相關業務損失，則本集團的業務、經營業績及盈利能力或會受到不利影響。

儘管如此，我們與北京軌道交通路網已建立穩固的業務關係。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截至2013年12月31日止為期兩年的合約，為北京地鐵的ACC系統及TCC系統提供維護服務。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。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。過往北京軌道交通路網亦倚賴億雅捷北京的專長及提供經許可的技術解決方案。此外，鑑於我們所開發的應用系統以及進行維護工作所需相關專有技術非常複雜深奧，客戶通常會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。例如，於2006年，億雅捷北京曾參與建設北京地鐵ACC系統。完工後，億雅捷北京自2009年起獲得北京地鐵ACC系統的維護合約，該合約於2011年續期三年。截至2011年6月30日止兩個財政年度及截至2011年11月30日止五個月，來自使用本集團所開發應用解決方案的客戶的維護服務收益佔比分別約為55.6%、32.4%及14.2%，而來自使用其他服務供應商所開發應用解決方案的客戶的維護服務收益佔比分別約為22.2%、11.4%及4.0%。由於我們與北京軌道交通路網已建立穩定業務關係，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，故此董事認為我們日後與北京軌道交通路網的合作將會持續及加強。

除此之外，於最後實際可行日期，中國有28項已批准的城市軌道交通建設項目。2011年至2015年，中國及北京預計分別有合共約2,800公里及324公里新增軌道將投入運行。2009年及2010年北京的項目最多。2006年至2010年，北京地鐵系統行業涉及計算機系統的市場規模約為人民幣57億元。預計2011年至2015年該市場規模會達到約人民幣83億元。鑑於潛在的市場增長，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，並向潛在客戶及我們網絡尚未覆蓋的國內其他潛在市場推廣我們的產品。有鑑於此，董事認為本集團日後的收益能夠得以保持。

### 服務成本出現意外波動

本集團的大部份收益來自固定價格合約。根據該等合約，我們按固定價格執行項目或實施服務，因此我們或會無法收回任何超支成本。在釐定合約價格時，本集團需要估算執行項目或實施服務的成本，包括但不限於工程、材料、零部件及人工成本。由於未能預料的技術問題或會令我們產生無法收回的成本、未能適當估計我們客戶的維修或維護要求及其他不可預見的原因，實際成本可能與本集團的估計存在差異。倘合約成本意外增加，導致本集團須承擔大量額外成本而不能獲足夠補償，則本集團的財務表現及盈利能力將受到不利影響。

### 呈列基準

作為本集團所進行重組的一部分，本公司於2011年1月7日在開曼群島註冊成立。於2011年6月27日重組完成後，本公司成為本集團現有成員公司的控股公司，有關詳情載於本招股章程「重組」一節。於往績記錄期間，參與重組的公司乃由曹先生及王女士控制。

由於本集團現有成員公司在重組前及重組後均由曹先生及王女士控制，因此曹先生及王女士的風險及利益得以連續，故財務資料已採用合併會計基準編製，猶如本集團一直存在一般。本集團成員公司的資產淨值乃按曹先生及王女士認定之賬面值綜合入賬。

本招股章程附錄一所載本集團於往績記錄期間的綜合收益表、綜合全面收益表、綜合權益變動表及綜合現金流量表，包括本集團現有成員公司於往績記錄期間（或倘為本集團於2009年7月1日之後註冊成立／成立／收購的公司，則為自註冊成立／成立／收購日期起至2011年11月30日止期間）的經營業績，猶如現有集團架構於整個往績記錄期間一直存在一般。本集團於2010年6月30日及2011年6月30日以及2011年11月30日的綜合資產負債表經已編製，以呈列本集團成員公司於各相關日期的財務狀況，猶如現有集團架構於各相關日期一直存在一般。

集團內公司間的所有重大交易及結餘均已於合併時沖銷。

### 應用本集團會計政策時的重要會計判斷

本集團的財務狀況及經營業績易受編製綜合財務資料所使用的會計方法、假設及估計所影響。相關假設及估計乃由管理層基於過往經驗及其認為合理的其他因素而作

出，並構成就未能從其他來源確定的事宜作出判斷的基準。管理層會持續對其估計作出評估。倘事實、情況及條件發生變化，實際結果可能與該等估計不同。

在審閱財務資料時，重大會計政策的選擇、對應用該等政策產生影響的判斷及其他不明朗因素以及呈報結果對條件及假設變動的敏感程度均為須予考慮的因素。重大會計政策載於本招股章程附錄一所載財務資料附註1。管理層認為，以下重大會計政策包含了編製財務資料時所採用的最重要判斷及估計。

### (a) 物業、廠房及設備減值

倘情況顯示物業、廠房及設備的賬面值可能無法收回，則有關資產會被視為「已減值」，並可能根據本招股章程附錄一所載財務資料附註1(i)(ii)所述有關資產減值的會計政策確認減值虧損，以扣減其賬面值至可收回金額。可收回金額為淨售價及使用價值二者中的較高者。在釐定使用價值時，資產產生的預期現金流量會被貼現至其現值，此舉須對未來收入及營運成本水平作出重大判斷。本集團在釐定與可收回金額相若的合理數額時會採用所有便於取得的資料，包括基於合理及有根據的假設作出的估計以及對未來收入及營運成本的預測。該等估計發生變動可對資產的賬面值產生重大影響，並可導致於未來期間產生額外減值支出或減值撥回。

### (b) 貿易及其他應收款項減值

本集團會對因客戶無法償付的貿易及其他應收款項的減值虧損作出估計。本集團根據貿易及其他應收款項結餘的賬齡、客戶信譽及過往撇銷經驗作出估計。倘客戶的財務狀況惡化，則實際撇銷金額將高於預期，並會對未來期間的業績產生重大影響。

### (c) 所得稅

本集團須在多個司法權區繳納所得稅。於釐定所得稅撥備時須作出重大判斷。在日常業務過程中，許多交易及計算的最終稅項結果不能準確釐定。倘最終稅項結果不同於初步入賬金額，則相關差額或會影響稅項釐定年度／期間內的所得稅及遞延稅項撥備。

## 財務資料

### (d) 收入確認

誠如本招股章程附錄一所載財務資料政策附註1(p)(i)所闡釋，未完成項目的收入確認取決於對服務合約總結果的估計，以及迄今已進行的工程。根據本集團的近期經驗及本集團進行的服務業務的性質，本集團會估計其認為工程已充分完工及能可靠估計完成成本及收益的時間點。因此，在達到該時間前，應收客戶合約工程款項（如本招股章程附錄一所載財務資料附註12所披露）將不會包括本集團最終可自迄今已進行的工程變現的溢利。此外，有關總成本或收益的實際結果可能高於或低於報告期末的估計，其將會影響於未來年度作為迄今所入賬金額的調整確認的收益及溢利。

### 經營業績概要

下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月及截至2010年11月30日止相應期間本集團的綜合收益表：

	截至6月30日止年度		截至11月30日止五個月	
	2010年 千港元	2011年 千港元	2010年 千港元	2011年 千港元
				(未經審核)
收入	24,454	72,047	16,988	65,247
銷售成本	(11,555)	(24,576)	(6,604)	(15,593)
營業税金及附加	(865)	(2,668)	(402)	(1,273)
<b>毛利</b>	<b>12,034</b>	<b>44,803</b>	<b>9,982</b>	<b>48,381</b>
其他收入／(虧損)淨額	11	12	(11)	27
銷售、一般及行政費用	(5,396)	(12,384)	(3,311)	(14,186)
<b>經營溢利</b>	<b>6,649</b>	<b>32,431</b>	<b>6,660</b>	<b>34,222</b>
投資收入	63	48	—	—
分佔聯營公司(虧損)／溢利	(535)	13,341	(439)	(1,411)
<b>除稅前溢利</b>	<b>6,177</b>	<b>45,820</b>	<b>6,221</b>	<b>32,811</b>
所得稅	(1,229)	(5,350)	(1,060)	(6,781)
<b>年／期內溢利</b>	<b>4,948</b>	<b>40,470</b>	<b>5,161</b>	<b>26,030</b>
以下人士應佔：				
本公司權益股東	<b>4,948</b>	<b>40,470</b>	<b>5,161</b>	<b>26,030</b>

## 財務資料

### 綜合全面收益表

	截至6月30日止年度		截至11月30日止五個月	
	2010年 千港元	2011年 千港元	2010年 千港元	2011年 千港元
年／期內溢利	4,948	40,470	5,161	26,030
年／期內其他全面收益				
換算香港境外實體財務資料 所產生的匯兌差額	938	1,409	249	834
年／期內全面收益總額	<u>5,886</u>	<u>41,879</u>	<u>5,410</u>	<u>26,864</u>
以下人士應佔：				
本公司權益股東	<u>5,886</u>	<u>41,879</u>	<u>5,410</u>	<u>26,864</u>

### 主要收益表項目概覽

#### 收入

我們於往績記錄期間的收入來自位於北京及香港的附屬公司。下表載列於往績記錄期間及截至2010年11月30日止相應期間本集團按附屬公司所在地劃分的收益明細：

#### 按附屬公司地區劃分的收益

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
北京	19,195	78.5	51,354	71.3	8,482	49.9	53,143	81.4
香港	<u>5,259</u>	<u>21.5</u>	<u>20,693</u>	<u>28.7</u>	<u>8,506</u>	<u>50.1</u>	<u>12,104</u>	<u>18.6</u>
總計	<u>24,454</u>	<u>100.0</u>	<u>72,047</u>	<u>100.0</u>	<u>16,988</u>	<u>100.0</u>	<u>65,247</u>	<u>100.0</u>

本集團的收入來自：

- (i) 為公交公司的聯網及監控系統提供設計及實施應用解決方案服務以及相關維護及技術支援服務（統稱「交通系統設計、安裝及維護服務」）；及



## 財務資料

因業務性質使然，本集團的收益主要來自少數主要客戶。截至2011年6月30日止兩個財政年度及截至2011年11月30日止五個月，來自本集團主要客戶的收益佔我們總收益的約90.6%、96.5%及92.4%。下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月及截至2010年11月30日止相應期間本集團按客戶劃分的收益明細：

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
2012年主要客戶 (附註1及2)	-	-	-	-	-	-	28,280	43.3
北京建誼 (附註2)	-	-	-	-	-	-	17,109	26.2
北京軌道交通路網	16,938	69.2	50,958	70.7	8,092	47.6	7,755	11.9
Vix Technology	600	2.5	4,094	5.7	1,403	8.3	4,021	6.2
九巴	2,092	8.6	8,703	12.1	4,126	24.3	3,134	4.8
城巴	781	3.2	3,204	4.4	1,349	7.9	1,395	2.1
新巴	689	2.8	2,607	3.6	1,051	6.2	1,073	1.6
新渡輪	196	0.8	760	1.1	315	1.9	331	0.5
其他	3,158	12.9	1,721	2.4	652	3.8	2,149	3.4
<b>總計</b>	<b>24,454</b>	<b>100.0</b>	<b>72,047</b>	<b>100.0</b>	<b>16,988</b>	<b>100.0</b>	<b>65,247</b>	<b>100.0</b>

附註：

1. 本公司2012年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。並未獲得同意披露本公司2012年主要客戶的名稱。
2. 本集團向其2012年主要客戶及北京建誼所提供服務及／或零部件的最終用戶為北京地鐵。據董事所知，本公司2012年主要客戶及北京建誼均獨立於北京軌道交通路網。

### 提供交通系統設計、安裝及維護服務產生的收益

本集團的交通系統設計、安裝及維護服務主要針對公共交通系統在路網層面的應用，可使在公共交通系統的線路層面執行不同功能的不同計算機子系統互接及互通，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狀況。

一般而言，鑑於我們所開發的應用解決方案以及維修及維護所需相關技術知識非常複雜及深奧，我們的客戶將需聘用我們提供若干售後服務，如維護及技術支援服務、日後升級及集成服務。本集團亦有能力按的要求承擔其他服務供應商所開發的其他

應用解決方案相關的維護及支援服務。例如，於2006年，北京地鐵的TCC系統由其他應用解決方案供應商承建。然而，我們自2009年起獲得北京地鐵TCC系統的維護合約，該合約於2011年續期三年。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，來自使用本集團所開發應用解決方案的客戶的維護服務收入分別佔本集團總收入的約55.6%、32.4%及14.2%，來自使用其他服務供應商所開發應用解決方案的客戶的維護服務收入分別佔本集團總收入的約22.2%、11.4%及4.0%。

本集團來自維護服務的收益指就本集團及其他服務供應商所開發的應用系統向我們的客戶提供維修及維護服務所產生的收入。

我們來自交通系統設計及安裝項目的收入會隨公共交通系統建設進度波動，然而，我們來自維護服務的收入保持穩定或會增加。我們已成功與主要客戶北京軌道交通路網續訂維護協議，並將該等維護協議的期限由一年延長為三年，從而保證了我們來自現有維護服務的收入來源。另一方面，就由我們提供設計及安裝服務的項目而言，我們已準備就緒自客戶獲得後續維護合約，從而推動我們來自維護服務的收入持續增長。考慮到該等應用解決方案及維護該系統所需相關技術知識的重要性，我們的客戶需要聘用我們提供系統維護服務，以避免系統發生故障。有鑑於此，維護服務為本集團提供穩定的經常性收入來源，每年可按初期建設費的約10%收取費用。

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，提供維護服務產生的收益佔本集團總收益的約77.8%、43.8%及18.2%。

於往績記錄期間，交通系統設計及安裝服務以及維護服務所佔收益比例出現波動，乃因為於截至2010年6月30日止年度，本集團剛透過於2009年5月收購億雅捷北京當時的控股公司ERG Greater China的70%權益及ERG Greater China於2010年3月收購億雅捷香港而成立，且我們處於重新制定市場推廣策略階段，故本集團的收益大部分來自我們的業務經營實體（即億雅捷北京及億雅捷香港）根據該等公司於本集團收購前訂立的協議而持續提供的維護服務。截至2011年6月30日止年度及其後，由於我們就北京地鐵擴建項目制訂市場推廣策略，本集團承接了更多大型交通系統設計及安裝服務，從而導致提供維護服務產生的收益的比例減少。

我們預期，維護服務所得收益將繼續為本集團提供穩定的收入來源，但我們預期，隨著我們在該領域承接更多的項目工程，設計及安裝服務所得收入的比例會隨之提高。

### 銷售零部件產生的收益

本集團來自零部件銷售的收益主要來自銷售與其應用解決方案相關的零部件，包括數據安全系統軟件、電池以及讀卡器。本集團所售零部件通常於本集團採購前由客戶指定。

於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，我們銷售零部件產生的收益主要與數據安全系統軟件及電池銷售有關。於截至2011年11月30日止五個月，我們的零部件銷售收益主要來自銷售北京地鐵八條線路所使用的讀卡器。

讀卡器為AFC系統的一部分，用於驗證智能卡信息。我們所銷售的讀卡器軟件由我們開發，而相關硬件則自第三方採購。自本集團成立以來，我們一直向客戶推銷我們的讀卡器。於北京地鐵新線路即將投入營運時，我們於2011年11月初接獲客戶的一次性訂單，為北京地鐵八條線路採購讀卡器，其中該訂單的約67.0%已於2011年11月30日前交付。

過往，銷售零部件產生的收益僅佔本集團總收益的甚小部分，原因為其僅包括銷售電池及數據安全系統軟件等小型零部件，且該等零部件之銷售規模甚小。然而，於截至2011年11月30日止五個月，本集團接獲一宗採購我們自主研發的讀卡器的大訂單。因此，於截至2011年11月30日止五個月，我們銷售零部件產生的收益佔我們總收益的比例上升至約43.6%，而於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年則分別為約7.9%及3.9%。

我們於截至2011年11月30日止五個月接獲為八條北京地鐵線路採購讀卡器的訂單，其中該訂單的約67.0%已於2011年11月30日前完成，餘下約33.0%將於2011年11月30日之後交付。誠如本招股章程「全球發售所得款項淨額的用途」一節所披露，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，預期我們的讀卡器業務於上市後將繼續經營。然而，銷售水平可能會不如於往績記錄期間般高，因為我們預期於近期北京每年將僅增開三條地鐵線路。

## 財務資料

### 銷售成本

本集團的整體銷售成本包括分包費用、直接勞務成本、材料成本及其他直接成本。銷售成本的組成部分會發生變化，並主要受所承接工程的性質及複雜性、勞動強度以及所需材料的類型等因素所影響。下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月及截至2010年11月30日止相應期間本集團的整體銷售成本明細：

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)							
分包費用	5,410	46.8	13,748	55.9	2,308	34.9	-	-
直接勞務成本	3,595	31.1	7,598	30.9	2,925	44.3	4,255	27.3
材料成本	1,633	14.1	2,177	8.9	562	8.5	10,821	69.4
其他直接成本	917	8.0	1,053	4.3	809	12.3	517	3.3
<b>總額</b>	<b>11,555</b>	<b>100.0</b>	<b>24,576</b>	<b>100.0</b>	<b>6,604</b>	<b>100.0</b>	<b>15,593</b>	<b>100.0</b>

### 有關交通系統設計及安裝服務的銷售成本

本集團有關交通系統設計及安裝服務的銷售成本包括分包費用、直接勞務成本、材料成本及其他直接成本。下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月及截至2010年11月30日止相應期間本集團有關交通系統設計及安裝服務的銷售成本明細：

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)							
分包費用	-	-	10,135	74.0	-	-	-	-
直接勞務成本	501	83.5	2,879	21.0	436	61.7	2,529	90.6
材料成本	-	-	-	-	7	1.0	81	2.9
其他直接成本	99	16.5	678	5.0	263	37.3	182	6.5
<b>總額</b>	<b>600</b>	<b>100.0</b>	<b>13,692</b>	<b>100.0</b>	<b>706</b>	<b>100.0</b>	<b>2,792</b>	<b>100.0</b>

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，本集團有關交通系統設計及安裝服務的銷售成本分別佔本集團總銷售成本的約5.2%、55.7%及17.9%。

### 分包費用

有關交通系統設計及安裝服務的分包費用指支付予本集團分包商及服務供應商的開支及費用，彼等提供本集團完成若干部份所承接服務所必需的勞務、材料及服務。

截至2010年6月30日止年度及截至2011年11月30日止五個月，並無產生有關交通系統設計及安裝服務的分包費用，主要因為本集團並無承接需使用Vix許可技術的交通系統設計及安裝服務，因承接需使用該技術的服務時會分包予本集團聯營公司京投億雅捷，彼於往績記錄期間為中國可使用Vix許可技術的唯一獲許可方。

截至2011年6月30日止年度，本集團有關交通系統設計及安裝服務的分包費用佔本集團有關交通系統設計及安裝服務的總銷售成本的約74.0%。於該期間聘用分包商乃主要因本集團在中國承接需使用Vix許可技術的若干系統接入項目，而於該期間產生的分包費用乃主要支付予京投億雅捷。於2009年12月3日，京投億雅捷與Vix IP訂立許可協議及獲授權使用Vix許可技術。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。因此，本集團預期億雅捷北京與京投億雅捷之間將毋須訂立ACC系統方面的分包安排。此外，與其他承包商之間的分包安排主要因工期緊及工作量增加所致。所有該等承包商均為駐中國公司，主要從事IT服務、數據中心及基礎設施解決方案或智能交通業務。除前述業務關係外，所有該等承包商過往或目前均無與本公司、我們的附屬公司、彼等的股東、董事、高級管理層及任何彼等各自的聯繫人建立任何關係。

本集團於截至2010年6月30日止年度訂立的有關交通系統設計及安裝服務的分包協議主要涉及從事技術及研發服務。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。對我們的供應商(包括組件及設備供應商以及分包商)的付款通常由本集團於接到付款要求之日起計15日內或於約45天的信貸期內作出。

### 直接勞務成本

有關交通系統設計及安裝服務的直接勞務成本指提供系統設計及安裝服務所產生的勞務成本，包括非行政人員的薪金。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，有關交通系統設計及安裝服務的直接勞務成本分別佔有關交通系統設計及安裝服務的總銷售成本的約83.5%、21.0%及90.6%。於京投億雅捷的

## 財務資料

資深技術人員調回億雅捷北京及考慮到億雅捷北京許可協議即將生效，本集團預期有關交通系統設計及安裝服務的直接勞務成本將構成本集團此後的主要成本。

### 材料成本

關於交通系統設計及安裝服務，我們一般僅負責開發系統軟件。在某些情況下，當我們的客戶要求我們提供相關硬件時，我們通常將其訂單單獨列作銷售零部件的訂單。因此，有關交通系統設計及安裝的材料成本有限且通常僅包含細小零部件成本。截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，並無產生有關交通系統設計及安裝服務的材料成本，而截至2011年11月30日止五個月，材料成本佔我們有關交通系統設計及安裝服務的總銷售成本的約2.9%。

### 其他直接成本

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，有關交通系統設計及安裝服務的其他直接成本（主要包括耗材、差旅費及其他服務管理費）分別佔我們有關交通系統設計及安裝服務的總銷售成本的約16.5%、5.0%及6.5%。

### 有關維護服務的銷售成本

本集團有關維護服務的銷售成本包括分包費用、直接勞務成本、材料成本及其他直接成本。下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月及截至2010年11月30日止相應期間本集團有關維護服務的銷售成本明細：

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
分包費用	5,410	57.5	3,613	38.3	2,308	40.8	-	-
直接勞務成本	3,094	32.9	4,719	50.1	2,489	44.1	1,726	83.7
材料成本	177	1.9	768	8.1	333	5.9	272	13.2
其他直接成本	734	7.7	328	3.5	521	9.2	63	3.1
總額	<u>9,415</u>	<u>100.0</u>	<u>9,428</u>	<u>100.0</u>	<u>5,651</u>	<u>100.0</u>	<u>2,061</u>	<u>100.0</u>

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，本集團有關維護服務的銷售成本分別佔本集團總銷售成本的約81.5%、38.4%及13.2%。

### 分包費用

有關維護服務的分包費用指支付予本集團分包商及服務供應商的開支及費用，彼等提供本集團完成若干部份所承接服務所必需的勞務、材料及服務。

截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，有關維護服務的分包費用分別佔本集團有關維護服務的總銷售成本的約57.5%及38.3%，而截至2011年11月30日止五個月，並無產生有關維護服務的分包費用。

截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，鑑於本集團在中國承接若干需使用Vix許可技術的系統接入項目，而京投億雅捷根據其與Vix R&D於2009年12月3日訂立的許可協議擁有許可技術，故本集團已於該期間將部份相關維護工作分包予京投億雅捷。因此，於該期間產生的維護服務分包費用乃主要支付予京投億雅捷。在工期緊及工作量大的情況下，除京投億雅捷外，本集團亦於該期間聘用其他分包商進行部份維護工作。所有該等承包商均為駐中國公司，主要從事IT服務、數據中心及基礎設施解決方案或智能交通業務。除前述業務關係外，所有該等承包商過往或目前均無與本公司、我們的附屬公司、彼等的股東、董事、高級管理層及任何彼等各自的聯繫人建立任何關係。由於億雅捷北京已於2012年2月28日與Vix IP訂立億雅捷北京許可協議，故本集團預期億雅捷北京與京投億雅捷之間在未來將毋須就ACC系統工程簽訂分包安排。

本集團於截至2010年6月30日及2011年6月30日止年度訂立的有關維護服務的分包協議主要涉及從事技術支援、研發及維護服務。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。對我們的供應商（包括組件及設備供應商以及分包商）的付款通常由本集團於接到付款要求之日起計15日內或於約45天的信貸期內作出。

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%，而截至2011年11月30日止五個月，本集團並無聘用任何分包商。

### 直接勞務成本

有關維護服務的直接勞務成本指提供維修及維護服務所產生的勞務成本，包括非行政人員的薪金。除一般例行維護服務外，本集團亦於需要時負責提供技術支援及維護服務。因此，有關維護服務的直接勞務成本主要取決於已進行的非例行服務的數量及其複雜程度。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，有關維護服務的直接勞務成本分別佔有關維護服務的總銷售成本的約32.9%、50.1%及83.7%。於京投億雅捷的資深技術人員調回億雅捷北京後，本集團預期有關維護服務的直接勞務成本將構成本集團此後的主要成本。

### 材料成本

有關維護服務的材料成本主要包括提供維護服務所消耗的零部件成本，分別佔截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月本集團有關維護服務的總銷售成本的約1.9%、8.1%及13.2%。

### 其他直接成本

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，有關維護服務的其他直接成本（主要包括耗材、差旅費及其他服務管理費）分別佔我們有關維護服務的總銷售成本的約7.7%、3.5%及3.1%。

### 有關零部件銷售的銷售成本

本集團有關零部件銷售的銷售成本包括材料成本及其他直接成本。下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月及截至2010年11月30日止相應期間本集團有關零部件銷售的銷售成本明細：

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
材料成本	1,456	94.5	1,409	96.8	222	89.9	10,468	97.5
其他直接成本	84	5.5	47	3.2	25	10.1	272	2.5
總額	<u>1,540</u>	<u>100.0</u>	<u>1,456</u>	<u>100.0</u>	<u>247</u>	<u>100.0</u>	<u>10,740</u>	<u>100.0</u>

---

## 財務資料

---

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，本集團有關零部件銷售的銷售成本分別佔本集團總銷售成本的約13.3%、5.9%及68.9%。

如上表所示，主要成本項目為材料成本，分別佔截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月有關零部件銷售總銷售成本約94.5%、96.8%及97.5%。材料成本指購買零部件或待售商品的成本。本集團通常僅根據客戶指示採購零部件，故所售零部件性質會因客戶需求不時有所變動。

其他直接成本主要包括銷售合約管理費用，包括差旅費及招待費。

### 毛利

毛利指收益減銷售成本以及營業税金及附加。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日止五個月及截至2010年11月30日止相應期間，本集團的毛利如下：

	截至6月30日止年度		截至11月30日止五個月	
	2010年	2011年	2010年	2011年
	千港元	千港元	千港元	千港元
			(未經審核)	
毛利	<u>12,034</u>	<u>44,803</u>	<u>9,982</u>	<u>48,381</u>

期內，本集團的毛利有所增加，乃由於我們承擔的毛利較高的項目增加及分包安排減少所致。

### 其他收入淨額

本集團的其他收入淨額包括銀行利息收入及匯兌收益或虧損。

### 銷售、一般及行政費用

本集團的銷售、一般及行政費用指在本集團一般業務過程中定期產生的費用，主要包括員工成本、辦公室開支、差旅費、法律及專業費以及租賃費。

## 財務資料

下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月及截至2010年11月30日止相應期間本集團的銷售、一般及行政費用明細：

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)							
員工成本	1,781	33.0	6,657	53.7	1,568	47.4	2,678	18.9
辦公室開支	1,061	19.7	1,428	11.5	474	14.3	729	5.2
差旅費	771	14.3	1,085	8.8	302	9.1	685	4.8
法律及專業費	777	14.4	1,049	8.5	135	4.1	8,431	59.4
租賃費	463	8.6	1,048	8.5	436	13.2	996	7.0
其他	543	10.0	1,117	9.0	396	11.9	667	4.7
<b>總計</b>	<b>5,396</b>	<b>100.0</b>	<b>12,384</b>	<b>100.0</b>	<b>3,311</b>	<b>100.0</b>	<b>14,186</b>	<b>100.0</b>

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，本集團的銷售、一般及行政費用分別佔本集團總收益的約22.1%、17.2%及21.7%。截至2011年11月30日止五個月的有關百分比增加乃主要由於本公司計劃上市所產生的法律及專業費增加所致。

截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，銷售、一般及行政費用主要為員工成本，分別佔本集團銷售、一般及行政費用的約33.0%及約53.7%。截至2011年11月30日止五個月，銷售、一般及行政費用主要為法律及專業費（主要包括為本公司計劃上市聘請律師、會計師及金融機構所產生的費用），佔該期間本集團銷售、一般及行政費用的約59.4%。

### 投資收入

截至2011年6月30日止兩個年度各年，本集團的投資收入分別為約63,000港元及48,000港元。截至2010年及2011年6月30日止兩個財政年度，本集團認購到期時可收回本金及投資收益的金融產品。該等金融產品為由中國金融機構發行的短期持至到期債務投資。截至2011年11月30日止五個月，本集團並無認購該等金融產品。

過往，本集團於現金超逾營運所需時投資該等金融產品，以期獲得較相同期限銀行存款為多的回報。我們的董事確認，於上市後，本集團將不會認購該等金融產品。

### 分佔聯營公司損益

本集團分佔聯營公司損益包括應佔本集團聯營公司京投億雅捷的損益。京投億雅捷主要為ACC系統、TCC系統及PCC系統的子系統提供應用解決方案軟件及產品。

## 所得稅

根據開曼群島及英屬處女群島的規則及規例，本集團毋須繳納任何開曼群島及英屬處女群島所得稅。

本公司於香港註冊的附屬公司的法定所得稅稅率為16.5%。中國的法定所得稅稅率為25%。億雅捷北京被認定為高新技術企業，由2010年至2012年各曆年享有15%的經下調稅率。

本集團須繳納的所得稅包括億雅捷香港的香港利得稅及億雅捷北京的中國企業所得稅。除該兩間公司外，由於其他公司並無須繳納所得稅的應課稅溢利，故於往績記錄期間並無計提所得稅撥備。

## 過往經營業績回顧

### 截至2011年11月30日止五個月與截至2010年11月30日止五個月本集團業績的比較

#### 收入

本集團收入由截至2010年11月30日止五個月的約16,990,000港元增加約284.0%至截至2011年11月30日止五個月的約65,250,000港元。該增加乃主要由於所提供交通系統設計、安裝及維護服務（尤其是網絡應急通信指揮系統設計及開發項目）增加以及零部件（尤其是讀卡器）銷售增加所致。

#### *提供交通系統設計及安裝服務產生的收入*

本集團提供交通系統設計及安裝服務產生的收入由截至2010年11月30日止五個月的約2,960,000港元增加約742.2%至截至2011年11月30日止五個月的約24,930,000港元。該增加主要由於為北京地鐵提供北京建誼分包予我們的網絡應急通信指揮系統設計及開發項目所致。

#### *維護服務產生的收入*

本集團提供維護服務所產生的收入由截至2010年11月30日止五個月的約13,520,000港元減少約12.3%至截至2011年11月30日止五個月的約11,860,000港元。該減少主要因為於過往期間我們的一名客戶要求我們在一般維護服務的基礎上提供另一項一次性維修及維護服務，而於截至2011年11月30日止五個月卻無提供該項服務。除此之外，我們提供維護服務產生的收入總體上維持在相若水平。

### 銷售零部件產生的收入

本集團銷售零部件產生的收入由截至2010年11月30日止五個月的約510,000港元增加約5,480.4%至截至2011年11月30日止五個月的約28,460,000港元。該增加主要由於向我們2012年主要客戶銷售北京地鐵八條線路所使用的讀卡器，有關銷售額約佔我們於該期間的零部件銷售收入的99.4%。

### 銷售成本

本集團整體銷售成本由截至2010年11月30日止五個月的約6,600,000港元增加約136.2%至截至2011年11月30日止五個月的約15,590,000港元。整體銷售成本增加乃主要由於採購本集團客戶所訂購讀卡器硬件所致。

### 有關交通系統設計及安裝服務的銷售成本

本集團有關交通系統設計及安裝服務的銷售成本由截至2010年11月30日止五個月的約710,000港元增加約293.0%至截至2011年11月30日止五個月的約2,790,000港元。該增加主要因該期間產生的直接勞務成本增加所致。

於截至2010年11月30日止五個月及截至2011年11月30日止五個月均無產生有關交通系統設計及安裝服務的分包費用。

有關交通系統設計及安裝服務的直接勞務成本由截至2010年11月30日止五個月的約440,000港元增加約475.0%至截至2011年11月30日止五個月的約2,530,000港元。該增加主要由於自京投億雅捷調回以替代分包商工作的技術人員增加所致。

有關交通系統設計及安裝服務的材料成本由截至2010年11月30日止五個月的約10,000港元增加約700.0%至截至2011年11月30日止五個月的約80,000港元。由於交通系統設計及安裝服務一般無須太多材料，因此材料成本極低。

有關交通系統設計及安裝服務的其他直接成本由截至2010年11月30日止五個月的約260,000港元減少約30.8%至截至2011年11月30日止五個月的約180,000港元。該減少主要因用於執行服務的其他直接一般及行政費用（包括差旅費）減少所致。

### **有關維護服務的銷售成本**

本集團有關維護服務的總銷售成本由截至2010年11月30日止五個月的約5,650,000港元減少約63.5%至截至2011年11月30日止五個月的約2,060,000港元。該減少乃主要由於該期間的分包費用減少所致。

截至2010年11月30日止五個月，有關維護服務的分包費用為約2,310,000港元，而截至2011年11月30日止五個月並無產生分包費用。分包費用減少乃主要由於通過自京投億雅捷調回具備所需專有技術處理維護工作的技術人員以重組我們的人力資源所致。億雅捷北京亦於2012年2月28日與Vix IP訂立億雅捷北京許可協議。有鑑於此，本集團預期億雅捷北京與京投億雅捷之間將毋須就ACC系統領域訂立分包安排。

有關維護服務的直接勞務成本由截至2010年11月30日止五個月的約2,490,000港元減少約30.5%至截至2011年11月30日止五個月的約1,730,000港元。該減少乃主要由於截至2011年11月30日止五個月所進行的非例行技術支援及維護服務減少所致。此外，於資深技術人員調回本集團後，本集團可更加高效地向其客戶提供維護服務，從而進一步節省我們提供服務的若干直接勞務成本。

有關維護服務的材料成本由截至2010年11月30日止五個月的約330,000港元減少約18.2%至截至2011年11月30日止五個月的約270,000港元。該減少乃主要由於截至2011年11月30日止五個月涉及更換零部件的維護服務數量減少所致。

有關維護服務的其他直接成本由截至2010年11月30日止五個月的約520,000港元減少約88.5%至截至2011年11月30日止五個月的約60,000港元。該減少乃主要由於截至2011年11月30日止五個月進行的非例行技術服務維護服務減少所致。

### **有關零部件銷售的銷售成本**

本集團有關零部件銷售的總銷售成本由截至2010年11月30日止五個月的約250,000港元增加約4,196.0%至截至2011年11月30日止五個月的約10,740,000港元。該增加乃主要由於材料成本上漲所致。

有關零部件銷售的材料成本由截至2010年11月30日止五個月的約220,000港元增加約4,659.1%至截至2011年11月30日止五個月的約10,470,000港元。該增加乃主要由於採購本集團客戶所訂購讀卡器硬件所致。

其他直接成本主要包括簽立銷售合約的直接一般費用，包括差旅及其他行政費用。

### 毛利

本集團毛利由截至2010年11月30日止五個月的約9,980,000港元增加約384.8%至截至2011年11月30日止五個月的約48,380,000港元。毛利增加乃主要由於所提供高利潤服務（尤其是網絡應急通信指揮系統設計及開發項目）增加以及較高利潤零部件（尤其是讀卡器）銷售增加所致。

### 其他虧損／收入淨額

本集團於截至2010年11月30日止五個月產生其他虧損淨額約11,000港元，而截至2011年11月30日止五個月則錄得其他收入淨額約27,000港元。本集團其他收入淨額包括銀行利息收入及匯兌虧損。截至2010年11月30日止五個月及截至2011年11月30日止五個月，本集團錄得的銀行利息收入分別為約2,000港元及33,000港元。截至2010年11月30日止五個月及截至2011年11月30日止五個月，本集團產生的匯兌虧損分別為約13,000港元及6,000港元。

### 銷售、一般及行政費用

本集團的銷售、一般及行政費用由截至2010年11月30日止五個月的約3,310,000港元增加約328.7%至截至2011年11月30日止五個月的約14,190,000港元。該增加乃主要由於法律及專業服務費、員工成本及租賃費增加所致。

法律及專業服務費由截至2010年11月30日止五個月的約140,000港元增加約5,921.4%至截至2011年11月30日止五個月的約8,430,000港元。該增加乃主要由於為本公司上市聘請律師、會計師、金融機構及其他專業公司所致。

員工成本由截至2010年11月30日止五個月的約1,570,000港元增加約70.7%至截至2011年11月30日止五個月的約2,680,000港元，乃主要由於本集團僱用三名高級管理人員監察本集團企業融資、業務發展及會計事務所致。

租賃費由截至2010年11月30日止五個月的約440,000港元增加約127.3%至截至2011年11月30日止五個月的約1,000,000港元。該增加乃主要由於本集團自2011年7月開始於香港設立新管理及行政辦事處的租金所致。

### 經營溢利

本集團的經營溢利由截至2010年11月30日止五個月的約6,660,000港元增加約413.8%至截至2011年11月30日止五個月的約34,220,000港元。經營溢利增加乃主要由於所提供交通系統設計、安裝及維護服務，以及客戶對零部件（尤其是讀卡器）訂單增加所致。

### 分佔聯營公司虧損

本集團分佔聯營公司虧損由截至2010年11月30日止五個月的應佔虧損約440,000港元增加約220.5%至截至2011年11月30日止五個月的應佔虧損約1,410,000港元。該增加主要因我們的聯營公司直接及間接勞務成本增加及經營收入減少所致。直接及間接成本增加總體上因僱用新技術人員及現有僱員薪資增加所致。經營收入減少主要由於現有的大部分合約已於過往期間完成，因此，於截至2011年11月30日止五個月來自現有合約的收入有限。此外，我們的若干聯營公司於截至2011年11月30日止五個月獲授的新合約僅於臨近期末獲授，因此該等合約仍處於規劃階段，故期內該等新合約並無產生任何收入。由於我們的聯營公司於臨近截至2011年11月30日止期間獲授的該等新合約及隨後於最後實際可行日期獲授的新合約均已生效，預期本集團聯營公司於截至2012年6月30日止財政年度下半年將錄得良好業績。

### 除稅前溢利

本集團的除稅前溢利由截至2010年11月30日止五個月的約6,220,000港元增加約427.5%至截至2011年11月30日止五個月的約32,810,000港元。除稅前溢利增加乃主要由於所提供交通系統設計、安裝及維護服務，以及客戶對零部件（尤其是讀卡器）訂單增加所致。

### 所得稅

本集團的所得稅由截至2010年11月30日止五個月的約1,060,000港元增加約539.6%至截至2011年11月30日止五個月的約6,780,000港元。該增加與本集團除稅前溢利增長大體一致。由於本集團溢利增長，所得稅亦隨之增加。

截至2010年11月30日止五個月及截至2011年11月30日止五個月，我們的實際所得稅稅率分別為17.0%及20.7%。我們的實際所得稅稅率上升乃主要由於截至2011年11月30日止五個月所產生的不可扣減開支增加所致。有關開支主要產生自於香港新設立的管理及行政辦事處。

### **本公司權益股東應佔溢利**

本公司權益股東應佔本集團溢利由截至2010年11月30日止五個月的約5,160,000港元增加約404.5%至截至2011年11月30日止五個月的約26,030,000港元。該增加乃主要由於收入增加及毛利增長所致。

### **截至2011年6月30日止年度與截至2010年6月30日止年度本集團業績的比較**

#### **收入**

本集團收入由截至2010年6月30日止年度的約24,450,000港元增加約194.7%至截至2011年6月30日止年度的約72,050,000港元。中國軌道網絡的持續快速擴張、億雅捷北京贏得多個大型ACC及TCC解決方案項目及計入億雅捷香港（於2010年3月30日收購的附屬公司）的全年經營業績，促使本集團於截至2011年6月30日止年度提供交通系統設計、安裝及維護服務所得收入增加。根據本集團的業務策略，提供服務產生的收入將繼續為我們的主要收入來源。

#### **提供交通系統設計及安裝服務產生的收入**

本集團提供交通系統設計及安裝服務產生的收入由截至2010年6月30日止年度的約3,490,000港元增加約978.2%至截至2011年6月30日止年度的約37,630,000港元。該增加乃主要由於北京軌道交通路網授予億雅捷北京就北京地鐵五條線路（即15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線）的ACC及TCC接入項目提供ACC及TCC應用解決方案集成服務（其收益佔截至2011年6月30日止年度提供交通系統設計及安裝服務所得總收入的約75.4%）合約所致。

#### **維護服務產生的收入**

本集團提供維護服務產生的收入由截至2010年6月30日止年度的約19,030,000港元增加約66.1%至截至2011年6月30日止年度的約31,600,000港元。該增加主要由於計入億雅捷香港的全年經營業績。億雅捷香港主要從事提供交通系統維護服務，其維護服務收入佔本集團截至2011年6月30日止年度提供維護服務總收入的約49.3%。於截至2010年6月30日止年度，僅計入億雅捷香港於2010年3月30日被本集團收購起的三個月經營業績。

### 銷售零部件產生的收入

本集團銷售零部件產生的收入由截至2010年6月30日止年度的約1,930,000港元增加約46.6%至截至2011年6月30日止年度的約2,830,000港元。該增加乃主要由於供應北京軌道交通路網15號線一期、大興線、亦莊線、房山線及昌平線數據交換及清算系統所需零部件所致。

### 銷售成本

本集團的整體銷售成本由截至2010年6月30日止年度的約11,560,000港元增加約112.6%至截至2011年6月30日止年度的約24,580,000港元。整體銷售成本增加乃主要由於億雅捷北京贏得多個大型ACC及TCC系統項目令我們的業務量增加，以及計入億雅捷香港（於2010年3月30日收購的附屬公司）的全年營運所致。

### 有關交通系統設計及安裝服務的銷售成本

本集團有關交通系統設計及安裝服務的總銷售成本由截至2010年6月30日止年度的約600,000港元增加約2,181.7%至截至2011年6月30日止年度的約13,690,000港元。該增加與本集團提供交通系統設計及安裝服務產生的收入增長大體一致。

於截至2010年6月30日止年度並無產生有關交通系統設計及安裝服務的分包費用。於截至2011年11月30日止五個月產生的分包費用約為10,140,000港元，主要由於就為北京地鐵15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線提供ACC及TCC接入項目（該等項目需使用Vix許可技術）而與京投億雅捷訂立的分包安排所致。

有關交通系統設計及安裝服務的直接勞務成本由截至2010年6月30日止年度的約500,000港元增加約476.0%至截至2011年6月30日止年度的約2,880,000港元。該增加乃主要由於為北京地鐵15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線提供交通系統設計及安裝服務（特別是ACC及TCC接入項目）增加所致。

於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，並無產生有關交通系統設計及安裝服務的材料成本。

有關交通系統設計及安裝服務的其他直接成本由截至2010年6月30日止年度的約100,000港元增加約580.0%至截至2011年6月30日止年度的約680,000港元。該增加主要與本集團於截至2011年6月30日止年度所提供服務增加有關。

### **有關維護服務的銷售成本**

本集團有關維護服務的總銷售成本由截至2010年6月30日止年度的約9,420,000港元增加約0.1%至截至2011年6月30日止年度的約9,430,000港元。該增加乃主要由於期內直接勞務成本及材料消耗增加所致。

有關維護服務的分包費用由截至2010年6月30日止年度的約5,410,000港元減少約33.3%至截至2011年6月30日止年度的約3,610,000港元。該減少乃主要由於截至2010年6月30日止年度完成一次性維護合約（該合約部份分包予我們的分包商）所致。

有關維護服務的直接勞務成本由截至2010年6月30日止年度的約3,090,000港元增加約52.8%至截至2011年6月30日止年度的約4,720,000港元。該增加乃主要由於截至2011年6月30日止年度億雅捷香港所提供的維護服務增加，而億雅捷香港於2010年3月30日方被本集團收購，故億雅捷香港僅有三個月的經營業績計入截至2010年6月30日止年度的賬目所致。

有關維護服務的材料成本由截至2010年6月30日止年度的約180,000港元增加約327.8%至截至2011年6月30日止年度的約770,000港元。該增加乃主要由於截至2011年6月30日止年度億雅捷香港所提供的維護服務增加，而億雅捷香港於2010年3月30日方被本集團收購，故億雅捷香港僅有三個月的經營業績計入截至2010年6月30日止年度的賬目所致。

有關維護服務的其他直接成本由截至2010年6月30日止年度的約730,000港元減少約54.8%至截至2011年6月30日止年度的約330,000港元。該減少乃主要由於截至2011年6月30日止年度有關差旅費及招待費減少所致。

### **有關零部件銷售的銷售成本**

本集團有關零部件銷售的總銷售成本由截至2010年6月30日止年度的約1,540,000港元減少約5.2%至截至2011年6月30日止年度的約1,460,000港元。

有關零部件銷售的材料成本由截至2010年6月30日止年度的約1,460,000港元減少約3.4%至截至2011年6月30日止年度的約1,410,000港元。該減少乃主要因於截至2011年6月30日止兩個年度各年所銷售零部件的性質不同所致。一般而言，本集團將僅按客戶的規格採購零部件，因此所銷售零部件的性質可能因應客戶的要求而不時發生變化。

其他直接成本主要包括銷售合約管理費用，包括差旅費及招待費。

### 毛利

本集團毛利由截至2010年6月30日止年度的約12,030,000港元增加約272.4%至截至2011年6月30日止年度的約44,800,000港元。毛利增加乃主要由於我們承接的高毛利項目增加及分包安排減少，以及因中國軌道交通系統快速發展及於2010年3月30日收購億雅捷香港致令我們所獲授的服務數量增加所致。

### 其他收入淨額

截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，本集團其他收入淨額分別約為11,000港元及12,000港元。本集團其他收入淨額包括銀行利息收入及匯兌收益或虧損。截至2011年6月30日止兩個財政年度各年錄得的銀行利息收入分別約為9,000港元及24,000港元。截至2010年6月30日止年度，匯兌收益約為2,000港元，而截至2011年6月30日止年度，匯兌虧損約為12,000港元。

### 銷售、一般及行政費用

本集團的銷售、一般及行政費用由截至2010年6月30日止年度的約5,400,000港元增加約129.3%至截至2011年6月30日止年度的約12,380,000港元。該增加乃主要由於以下原因所致：

- (i) 截至2010年6月30日止年度，本集團的銷售、一般及行政費用僅包括億雅捷香港三個月的銷售、一般及行政費用（乃因其於2010年3月30日方成為本集團的一部份），而截至2011年6月30日止年度，銷售、一般及行政費用包括億雅捷香港全年的相關費用，該費用佔截至2011年6月30日止年度本集團銷售、一般及行政費用總額的約51.5%；
- (ii) 員工成本增加主要與行政、市場推廣及財務人員的薪金有關。截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，員工成本為銷售、一般及行政費用項下的主要項目，分別佔各年度銷售、一般及行政費用總額的約33.0%及53.7%。於截至2011年6月30日止年度，我們增加人力資源以滿足其業務及營運發展需求，因此增加了部份員工成本。此外，與上文第(i)項類似，員工成本增加乃由於計入億雅捷香港截至2011年6月30日的全年經營業績所致。

### 經營溢利

本集團的經營溢利由截至2010年6月30日止年度的約6,650,000港元增加約387.7%至截至2011年6月30日止年度的約32,430,000港元。經營溢利增加乃主要由於截至2011年6月30日止年度因交通系統業主方及營運商（尤其是在中國）為滿足軌道交通網絡的

迅猛發展而對我們的服務需求增加導致所提供的服務有所增加所致。此外，成本控制的改善亦為本集團截至2011年6月30日止年度的經營溢利增加作出了貢獻，成本控制的改善尤其表現在銷售、一般及行政費用佔本集團總收益的比例由截至2010年6月30日止年度的約22.1%降至截至2011年6月30日止年度的約17.2%。

### 分佔聯營公司損益

本集團分佔聯營公司損益包括應佔京投億雅捷的損益。截至2010年6月30日止年度的虧損為540,000港元，而截至2011年6月30日止年度的溢利為13,340,000港元，該項改善乃主要由於京投億雅捷於2009年9月方才成立，於截至2010年6月30日止年度自其客戶取得的項目較少。截至2011年6月30日止年度，京投億雅捷透過向北京軌道交通路網授予的線路項目提供多個應用解決方案而取得強勁業務表現。

### 除稅前溢利

本集團的除稅前溢利由截至2010年6月30日止年度的約6,180,000港元增加約641.4%至截至2011年6月30日止年度的約45,820,000港元。除稅前溢利增加乃主要由於截至2011年6月30日止年度本集團承接提供的服務有所增長以及分佔聯營公司溢利有所增加所致。

### 所得稅

本集團的所得稅由截至2010年6月30日止年度的約1,230,000港元增加約335.0%至截至2011年6月30日止年度的約5,350,000港元。該增加乃主要由於除稅前溢利由截至2010年6月30日止年度的約6,180,000港元增加至截至2011年6月30日止年度的約45,820,000港元所致。

截至2010年及2011年6月30日止年度，我們的實際所得稅稅率分別為19.9%及11.7%。我們的實際稅率下降乃主要由於分佔聯營公司損益的稅務影響所致。根據中國有關稅務規則及法規，分佔聯營公司的損益毋須課稅亦不可扣減。截至2010年6月30日止年度，我們確認分佔聯營公司的不可扣減虧損約540,000港元，導致我們的實際稅率較除稅前溢利的名義稅率上升約2.2%。截至2011年6月30日止年度，我們確認分佔聯營公司的毋須課稅溢利約13,340,000港元，導致我們的實際稅率較除稅前溢利的名義稅率下降約7.3%。

## 財務資料

### 本公司權益股東應佔溢利

本公司權益股東應佔本集團溢利由截至2010年6月30日止年度的約4,950,000港元增加約717.6%至截至2011年6月30日止年度的約40,470,000港元。該增加乃主要由於收入增長、毛利改善、分佔聯營公司溢利增加以及計入於2010年3月30日收購的億雅捷香港的全年經營業績所致。

### 主要財務比率

下表載列本集團截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月的若干主要財務比率：

		截至6月30日止年度		截至 2011年 11月30日 止五個月
	附註	2010年	2011年	
<b>盈利比率</b>				
毛利率(%)	1	49.2	62.2	74.1
純利率(%)	2	20.2	56.2	39.9
資產回報率(%)	3	20.9	47.0	18.6
股本回報率(%)	4	22.4	98.8	23.6
<b>流動資金比率</b>				
流動比率	5	8.0	1.5	4.0
<b>資本充足率</b>				
資本負債比率(%)	6	不適用	37.4	不適用

附註：

1. 毛利率乃按年／期內的毛利除以年／期內的總收益，再乘以100%計算。
2. 純利率乃按年／期內的純利除以年／期內的總收益，再乘以100%計算。
3. 資產回報率乃按年／期內的純利除以年／期末的總資產，再乘以100%計算。
4. 股本回報率乃按年／期內的純利除以年／期末的已發行股本及儲備，再乘以100%計算。
5. 流動比率乃按年／期末的流動資產總值除以年／期末的流動負債總額計算。
6. 資產負債比率乃按年／期末的總負債除以年／期末的總資產，再乘以100%計算。計算此比率時，負債被界定為包括並非於一般業務過程中產生的應付款項，包括來自投資者的預先現金注資、應付股東款項及應付溢利分配，惟不包括貿易應付款項。

主要財務比率分析

毛利率

下表載列本集團於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月的毛利率明細：

	截至6月30日止年度		截至
	2010年	2011年	2011年
	%	%	11月30日 止五個月 %
毛利率			
— 交通系統設計及安裝服務	79.9	58.8	84.9
— 維護服務	46.5	67.4	80.0
— 銷售零部件	20.3	48.5	62.3
整體	49.2	62.2	74.1

本集團的整體毛利率由截至2010年6月30日止年度的約49.2%增加至截至2011年6月30日止年度的約62.2%，該增加乃主要由於成本控制改善所致。於截至2011年11月30日止五個月，本集團的毛利率進一步增至約74.1%，此乃主要由於分包安排減少及自客戶收到較高毛利率的零部件銷售訂單所致。

本集團所承接的交通系統設計、安裝及維護服務的各自毛利率於截至2011年6月30日止兩個財政年度分別介乎約3.7%至93.3%及約47.4%至87.3%不等，而於截至2011年11月30日止五個月則介乎約59.6%至92.1%不等。於往績記錄期間，具有較低毛利率（低於5%）及較高毛利率（高於90%）的合約主要有以下特點：

- 毛利率低於5%的合約：

往績記錄期間僅有一份合約的毛利率低於5%。該合約乃由北京軌道交通路網授出，以為北京地鐵ACC應用系統提供維護服務。由於本集團在中國承接若干需使用Vix許可技術的系統接入項目，故本集團將該合約的大部份工作分包予京投億雅捷，因此該合約的毛利率相對較低。

- 毛利率高於90%的合約：

往績記錄期間共有三份合約的毛利率高於90%。該等合約乃由Vix Technology及港鐵授出。該等合約均屬專項性質，主要是提供大體上僅涉及直接勞務成本的AFC系統修正服務以及與Bangkok Smartcard系統項目有關的小修工程訂單。AFC系統修正服務方面，由於系統由本集團開發且僅須微小修正，所產生的直接勞務成本較少，因此毛利率較高。小修工程合約方面，由於其主要涉及數據簽名，故產生的成本有限。

本集團於交通系統設計及安裝服務方面的毛利率由截至2010年6月30日止年度的約79.9%減至截至2011年6月30日止年度的約58.8%，其後增加至截至2011年11月30日止五個月的約84.9%。截至2011年6月30日止年度的毛利率特別低，乃主要由於截至2011年6月30日止年度委聘分包商承接我們所獲部分工程所致，所委聘的主要分包商為我們的聯營公司京投億雅捷，該公司為於該期間在中國唯一擁有Vix集團所授出有關ACC系統的必要許可技術的公司。我們在工期緊及工作量大時委聘外部分包商。我們委聘分包商及服務供應商提供完成本集團根據項目協議所承擔若干部分服務所需的勞工、材料及服務。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，我們概無任何分包安排。於截至2011年6月30日止年度，由於需使用許可技術，故已就15號線、大興線、亦莊線、房山線及昌平線的ACC及TCC接入項目委聘分包商。由於部份項目協議需使用許可技術，故我們委聘京投億雅捷。京投億雅捷乃唯一獲授權根據京投億雅捷與Vix R&D於2009年12月3日訂立的許可協議使用Vix許可技術的公司。

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，但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。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。

本集團有關交通系統設計及安裝服務的利潤率由截至2011年6月30日止年度的約58.8%增至截至2011年11月30日止五個月的約84.9%。該增加乃主要由於本集團於期內並無承接需要使用Vix許可技術及其他分包商協助的任何工作，從而導致分包費用減少所致。

此外，新獲授的網絡應急通信指揮系統設計及開發項目錄得高達約88.1%的毛利率，極大地推動了我們於截至2011年11月30日止五個月有關交通系統設計及安裝服務的整體毛利率的增加，因為於截至2011年11月30日止五個月來自該項目的收益約佔我們來自交通系統設計及安裝服務總收益的68.6%。北京建誼將該項目分包予本集團，以協助其為北京地鐵開發地理信息系統（「地理信息系統」，為網絡應急通信指揮系統的子系統）。設計地理信息系統旨在獲取、存儲、利用、分析、管理及呈列各種地理參考數據。為北京地鐵開發地理信息系統的主要目的為，在出現緊急情況時提供即時準確的北京地鐵定位信息，包括但不限於有關北京地鐵每一個地鐵站的地面狀況、架構資料、出入口位置及換乘站位置的信息以及有關北京地鐵網絡架構的信息。考慮到本集團在先前開發北京地鐵ACC系統及TCC系統的過程中已取得所需數據，北京建誼與本集團訂立分包安排。正式的分包協議已於2011年11月10日訂立，然而，本集團必須於2011年12月31日前交付工程。由於時間緊迫，我們得以為該項目爭得更高價款。此外，由於將交付的工程幾近完成，故所涉及的勞務成本有限。因此，本集團得以在該項目上錄得較高毛利率。

本集團於維護服務方面的毛利率由截至2010年6月30日止年度的約46.5%增至截至2011年6月30日止年度的約67.4%，並進一步增至截至2011年11月30日止五個月的約80.0%。該增加乃主要由於本集團服務團隊實力得到加強，從而承擔過往由分包商進行的工作所致。此外，由於我們參與開發北京ACC系統及於京投億雅捷成立期間調入該公司的若干員工已於2011年6月底調回億雅捷北京，我們得以借助彼等的經驗以更具效率方式提供維護服務，從而降低我們的服務成本。此外，維護服務主要涉及常規定期檢查及非常規特別技術支援服務。於截至2011年11月30日止五個月，由於特別技術支援服務的市場需求較少，故我們於該期間產生較少成本，因而能夠於該期間透過固定價格的維護合約錄得較高毛利率。然而，於往績記錄期間，由於本集團需使用許可技術或缺乏相關人才，故對於分包商的需求仍然上升。

展望未來，我們預期將減少使用分包商，因為我們參與北京ACC系統開發及於京投億雅捷成立期間調派至京投億雅捷的若干員工已調回億雅捷北京。億雅捷北京亦與Vix IP訂立億雅捷北京許可協議，並將因此擁有可用於AFC系統、其相關產品或服務以及適用於北京地鐵ACC系統相關項目的ACC技術。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。

## 財務資料

於往績記錄期間，我們的交通系統設計、安裝及維護服務合約的若干服務尚未全部完成。下表載列於往績記錄期間本集團已施工及已完成的合約的毛利率與截至最後實際可行日期本集團已施工但未完成的合約的預期毛利率的比較：

	已完成合約 %	未完成合約 %
毛利率		
交通系統設計及安裝服務 (附註)	65.4%	63.4%
維護服務 (附註)	59.6%	75.7%

附註：交通系統設計、安裝及維護服務的毛利率乃考慮營業稅金及附加後計算得出。已完成合約及未完成合約的主要條款並無重大差異。所有合約均為固定價格合約。

本集團有關銷售零部件的毛利率由截至2010年6月30日止年度的約20.3%提升至截至2011年6月30日止年度的約48.5%，並進一步提升至截至2011年11月30日止五個月的約62.3%。毛利率改善主要歸功於銷售較高毛利率的產品，尤其是讀卡器，該產品於截至2011年11月30日止五個月約佔我們的零部件銷售總收入的99.4%。由於核心部件（即讀卡器軟件）由本集團開發，故本集團有能力就該產品實現較高毛利率。於過往期間，我們所銷售的所有零部件均採購自第三方供應商，因此，於過往期間的毛利率相對低於截至2011年11月30日止五個月的毛利率。

### 純利率

下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月本集團的純利率：

	截至6月30日止年度		截至 2011年 11月30日 止五個月
	2010年	2011年	%
	%	%	%
純利率	20.2	56.2	39.9

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，本集團的純利分別約為4,950,000港元、40,470,000港元及26,030,000港元。

本集團的純利率由截至2010年6月30日止年度的約20.2%增至截至2011年6月30日止年度的約56.2%。純利率增加乃主要由於截至2011年6月30日止年度聯營公司的溢利增加及毛利率上升所致。此外，億雅捷北京有權自2010年至2012年的曆年按15%的減免所得稅率繳稅，因此，億雅捷北京有權於截至2011年6月止年度全年按減免所得稅率繳稅，從而進一步提高本集團的純利率。

於截至2011年11月30日止五個月，本集團的純利率降至約39.9%，純利率降低乃主要由於銷售、一般及行政費用增加（特別是因籌備本公司上市而產生的法律及專業服務費約8,310,000港元）及分佔聯營公司虧損增加（由截至2011年6月30日止年度的應佔溢利約13,340,000港元轉為應佔虧損約1,410,000港元）所致。

於截至2012年2月29日止三個月，除我們現有的有關交通系統設計及安裝項目、維護服務及銷售零部件的合約外，本集團另取得五份有關提供交通設計及安裝服務的新合約及一份有關銷售零部件的新合約，總合約價值分別約為30,210,000港元及3,000,000港元。根據我們於截至2011年11月30日止五個月的收入及業績以及我們近期的工程進度，董事預期，我們於截至2012年6月30日止年度的收入將會有所增加。然而，由於我們的設計及工程團隊人員自2011年12月起有所增加，以及我們的直接勞務成本因我們對現有技術人員薪金進行覆核而自2012年1月起有所增加，故董事預計，我們截至2012年6月30日止年度的毛利率將低於截至2011年11月30日止五個月所錄得者，此乃由於增加的勞務成本將於截至2012年6月30日止財政年度確認。此外，董事亦預期，我們於截至2012年6月30日止年度的銷售、行政及一般開支將會因（其中包括）員工相關成本及就上市聘用專業人士產生的上市費用增加而有所增加。考慮到上述因素，董事預期我們於截至2012年6月30日止年度的純利率將會低於截至2011年11月30日止五個月的純利率。

### 資產回報率

於截至2010年6月30日及2011年6月30日止兩個財政年度各年，資產回報率分別約為20.9%及47.0%。於截至2011年6月30日止年度，我們的純利及總資產分別較截至2010年6月30日止年度增加約717.9%及262.8%。我們的純利增加主要由於來自所佔聯營公司溢利增加及億雅捷北京的所得稅率下降所致。總資產增加主要由於對聯營公司的投資增加及投資者注入的現金增加所致。截至2011年6月30日止年度的資產回報率較截至2010年6月30日止年度有所增加，乃由於純利增幅超過總資產增幅所致。

於截至2010年11月30日及2011年11月30日止五個月的資產回報率分別約為15.7%及18.6%。於截至2011年11月30日止五個月，我們的純利及總資產分別較截至2010年11月30日止五個月增加約404.4%及325.4%。我們的純利增加主要由於經營溢利增長所

致，而總資產增加主要由於對聯營公司投資增加及投資者注入的現金增加所致。截至2011年11月30日止五個月的資產回報率較截至2010年11月30日止五個月有所增加，乃主要由於純利增幅超過總資產增幅所致。

### 股本回報率

於截至2010年6月30日及2011年6月30日止兩個財政年度各年，股本回報率分別約為22.4%及98.8%。於截至2011年6月30日止年度，我們的純利及股本分別較截至2010年6月30日止年度增加約717.9%及85.1%。於截至2011年6月30日止年度，本集團的純利及股本均有所增加，然而，純利增幅超過股本增幅，導致截至2011年6月30日止年度的股本回報率較截至2010年6月30日年度有所增加。

於截至2010年11月30日及2011年11月30日止五個月，股本回報率分別約為18.7%及23.6%。於截至2011年11月30日止五個月，我們的純利及股本分別較截至2010年11月30日止五個月增加約404.4%及300.3%。於截至2011年11月30日止五個月，本集團的純利及股本均有所增加，然而，純利增幅超過股本增幅，導致截至2011年11月30日止五個月的股本回報率較截至2010年11月30日止五個月有所增加。

### 流動比率

於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，本集團的流動比率分別為8.0、1.5及4.0。於2010年6月30日錄得較高流動比率乃主要由於本集團在年末償付大部份貿易應付款項所致。於2011年6月30日流動比率降至1.5，乃主要由於本集團於2011年6月30日後方完成向我們的一名首次公開發售前投資者國泰君安發行股份，因此，自國泰君安接獲的現金注資約22,860,000港元已於2011年6月30日確認為一項負債。於2011年11月30日流動比率升至4.0，乃主要由於應付國泰君安款項已轉作本公司股本所致。此外，本集團獲另一名首次公開發售前投資者注入現金約19,510,000港元。於2011年11月30日，我們的流動資產中約有43.2%為現金。我們認為本集團的流動比率維持在合理水平。

### 資本負債比率

於截至2010年6月30日止年度，本集團並無擁有任何不在日常業務過程中產生的銀行借貸、長期債項及應付款項。然而，於2011年6月1日，國泰君安向本集團注資約22,860,000港元以認購我們的股份，且該認購事項已於2011年6月30日獲我們的董事會及股東批准。此外，於截至2011年6月30日止年度，本集團獲控股股東提供墊款約4,500,000港元，並產生應付一名原始股東的溢利分派約4,880,000港元。故此，於截至2011年6月30日止年度，本集團的資產負債比率上升至37.4%。

## 財務資料

於截至2011年11月30日止五個月，由國泰君安注入的資金22,860,000港元已全部轉作股本。此外，4,500,000港元的股東墊款及4,880,000港元的應付溢利分派已全部清償。另外，於2011年11月30日，本集團並無擁有任何不在日常業務過程中產生的銀行借貸、長期債項及應付款項。故此，於2011年11月30日，本集團的資產負債比率下降至零。

### 流動資金及資本來源

#### 現金流量

	截至6月30日止年度		截至11月30日止五個月	
	2010年 千港元	2011年 千港元	2010年 千港元	2011年 千港元
經營活動產生的現金淨額	11,524	22,553	6,103	5,693
投資活動所用的現金淨額	(8,763)	(207)	(155)	(1,710)
融資活動產生的現金淨額	—	4,685	10	14,699
現金增加淨額	2,761	27,031	5,958	18,682
年／期初的現金	2,997	5,812	5,812	33,021
外匯匯率變動的影響	54	178	160	29
年／期末的現金	<u>5,812</u>	<u>33,021</u>	<u>11,930</u>	<u>51,732</u>

#### 經營活動所得現金流量

於截至2010年6月30日止年度，經營活動產生的現金淨額約為11,520,000港元。我們的除稅前溢利約為6,180,000港元。現金流入量調整主要由於客戶償付服務費導致貿易及其他應收款項減少約6,860,000港元所致。現金入流量調整部份由(i)貿易及其他應付款項減少約1,250,000港元（主要由於償付分包費用所致）；及(ii)所得稅付款約1,050,000港元所抵銷。

於截至2011年6月30日止年度，經營活動產生的現金淨額約為22,550,000港元，較截至2010年6月30日止年度增長約95.7%。我們的除稅前溢利約為45,820,000港元。現金流入量調整主要由於：(i)貿易及其他應付款項增加約15,580,000港元，此乃主要由於應付控股股東款項增加約4,500,000港元、應付原股東溢利分派增加約4,880,000港元及

應付聯營公司款項增加約8,000,000港元所致；及(ii)就溢利分配自聯營公司收取現金約5,010,000港元。現金流入量調整部份由(i)所得稅付款約5,360,000港元；(ii)貿易及其他應收款項增加約25,540,000港元（主要由於臨近年底完工項目增加所致）；及(iii)就分佔聯營公司溢利而作出調整所抵銷。

於截至2010年11月30日止五個月，我們經營活動產生的現金淨額約為6,100,000港元。我們的貿易及其他應收款項增加被我們的貿易及其他應付款項增加所抵銷，而我們經營活動產生的現金淨額與我們的除稅前溢利相若，約為6,220,000港元。

於截至2011年11月30日止五個月，經營活動產生的現金淨額約為5,690,000港元，較截至2010年11月30日止五個月的約6,100,000港元減少約6.7%。我們的除稅前溢利約為32,810,000港元，較截至2010年11月30日止五個月增長約427.4%。現金流入量部份由(i)貿易及其他應收款項增加約38,770,000港元（主要由於應收客戶合約工程（已完工但尚未向客戶開出賬單）款項總額增加所致）；及(ii)所得稅付款約2,880,000港元所抵銷。

#### **投資活動所得現金流量**

於截至2010年6月30日止年度，投資活動所用現金淨額約為8,760,000港元，其中約10,000,000港元用於向聯營公司注資及約740,000港元用於購置固定資產。此外，現金流入約為1,970,000港元，即收購附屬公司所獲得的現金。

於截至2011年6月30日止年度，投資活動所用現金淨額約為210,000港元，其中約260,000港元用於購置辦公室設備。此外，年內短期投資所得現金流入淨額約為50,000港元。

於截至2010年11月30日止五個月，投資活動所用現金淨額約為160,000港元，用於購置固定資產。

於截至2011年11月30日止五個月，投資活動所用現金淨額由截至2010年11月30日止五個月的約160,000港元增長至約1,710,000港元，主要用於翻新我們於香港新設立的管理及行政辦事處以及採購新辦事處所用傢俬及設備。

#### **融資活動所得現金流量**

於截至2010年6月30日止年度，融資活動並無產生現金流量。

於截至2011年6月30日止年度，融資活動產生的現金流入淨額約為4,690,000港元，即本公司權益股東提供現金約400,000港元及投資者注入現金約22,860,000港元。現金流入部份由向原股東分派的溢利約18,570,000港元所抵銷。

## 財務資料

於截至2010年11月30日止五個月，融資活動產生的現金流入淨額約為10,000港元，其因曹先生投資北京城軌而產生。

於截至2011年11月30日止五個月，融資活動產生的現金流入淨額由截至2010年11月30日止五個月的約10,000港元增長至約14,700,000港元。截至2011年11月30日止五個月的現金流入主要為本集團其中一名首次公開發售前投資者就其向本公司所作約19,510,000港元注資而收取的現金，並部份由向原股東分派的溢利約4,880,000港元抵銷。

### 營運資金

下表載列本集團於2010年6月30日、2011年6月30日、2011年11月30日及2012年2月29日的流動資產淨值：

	於2010年 6月30日 千港元	於2011年 6月30日 千港元	於2011年 11月30日 千港元	於2012年 2月29日 千港元
<b>流動資產</b>				
存貨	680	685	1,064	878
貿易應收款項	4,002	17,055	37,085	40,454
應收客戶合約工程 款項總額	–	6,665	28,198	41,876
預付款項、按金及 其他應收款項	696	3,420	1,533	2,055
應收關聯方款項 (附註1)	1,716	5,539	248	19,759
現金及現金等價物	5,812	33,021	51,732	22,538
	<u>12,906</u>	<u>66,385</u>	<u>119,860</u>	<u>127,560</u>
<b>流動負債</b>				
貿易應付款項	–	1,741	13,312	15,444
其他應付款項	1,401	3,002	6,080	5,387
即期稅項	209	194	7,377	7,383
投資者的現金注資	–	22,855	–	–
應付關聯方款項	–	17,373	2,991	2,647
	<u>1,610</u>	<u>45,165</u>	<u>29,760</u>	<u>30,861</u>
<b>流動資產淨值</b>	<u>11,296</u>	<u>21,220</u>	<u>90,100</u>	<u>96,699</u>

附註：

1. 於2012年2月29日，應收關聯方款項包括向More Legend提供的貸款19,511,300港元。根據本集團與More Legend訂立的借款協議，本集團已於2012年1月12日代表More Legend向京投香港支付該款項，作為More Legend根據More Legend與京投香港所訂立協議承擔對京投香港的付款責任的擔保。該項借款其後已償還，且有關款項連同應計利息收入已於2012年4月10日收訖。

經計及全球發售估計所得款項淨額、本集團營運產生的現金流量及投資者注入的現金後，董事確認，本集團擁有充足的營運資金，可滿足其當前及自本招股章程日期起計未來12個月的需求。

### 存貨

本集團的存貨結餘主要包括我們的應用解決方案所使用的部件、設備和其他一般物品，以及我們的交通系統設計、安裝及維護服務所使用的零部件。本集團通常不會就零部件銷售保留存貨，因本集團僅於接獲客戶訂單時方會進行採購。

本集團的存貨水平由2010年6月30日的約680,000港元微增約1.5%至2011年6月30日的約690,000港元，並進一步增加約53.6%至2011年11月30日的約1,060,000港元。2011年11月30日存貨水平增加乃主要由於就房山線及昌平線的ACC及TCC接入項目採購零部件所致。

於最後實際可行日期，本集團截至2011年6月30日及2011年11月30日的存貨結餘約54.6%及41.9%已於其後使用，餘下存貨主要為我們的應用解決方案所需的一般物件及維護服務所需的零部件，均可於日後動用。因此，於截至2011年6月30日止兩個財政年度及截至2011年11月30日止五個月並無就過期存貨作出撥備。

### 貿易應收款項

本集團的貿易應收款項主要指於日常業務過程中應收獲提供若干信貸期的本集團客戶的結餘。貿易應收款項主要源自截至2011年6月30日止兩個年度的交通系統設計、安裝及維護服務以及截至2011年11月30日止五個月的零部件銷售。本集團客戶通常須於達成合約訂明的若干階段時按要求清償服務費。然而，實際上本集團通常按個案基準在向客戶開出發票後授出約60天信貸期。本集團過往並無遭遇任何重大不可收回貿易應收款項。

本集團的貿易應收款項結餘由2010年6月30日的約4,000,000港元增加約326.5%至2011年6月30日的約17,060,000港元。該增加乃主要由於本集團所取得的業務量及項目數量增多，致令收益增加所致。截至最後實際可行日期，本集團於2011年6月30日的貿易應收款項結餘約有98.6%已於其後償付。

本集團的貿易應收款項餘額由截至2010年6月30日的約17,060,000港元增加約117.4%至截至2011年11月30日的約37,090,000港元。該增加乃主要由於臨近2011年11月30日前向我們2012年主要客戶交付讀卡器引致貿易應收款項（佔截至2011年11月30日止貿易應收款項餘額約50.7%）增加所致。本集團於2011年11月2日接獲一份訂購6,637台讀卡器的訂單，其中5,431台讀卡器已按訂單中所訂明者於2011年12月31日前交付予客戶。於截至2011年11月30日止，我們已向客戶交付4,442台讀卡器，並已於當時確認相應的貿易應收款項。因此，於截至2011年11月30日止，貿易應收款項錄得大幅增加。

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，一直在香港及北京供應IC卡泊車計時器。基於2012年主要客戶的業務歷史及規模，我們按本集團一般慣例向2012年主要客戶授出60天信貸期。儘管2012年主要客戶在接獲相關客戶付款後即結付其貿易應付款項乃屬一般慣例，但鑑於讀卡器最終由北京地鐵採購，我們認為，於通過北京地鐵官方認證後，2012年主要客戶收取其賬款以向我們付款不存在任何潛在障礙。因此，我們估計將不會出現任何與我們結付該客戶賬款有關的潛在可收回性事項。除上述因素外，我們並不知悉有任何其他主要因素（包括與客戶及最終用戶的糾紛）會導致於截至2011年11月30日的貿易應收款項餘額有所增加。儘管如此，我們將密切監控該客戶的結付狀況。基於上文所述，聯席保薦人認為，未結清貿易應收款項於2011年11月30日的償付比率相對較低乃屬合理。

我們的貿易應收款項中尚未結清部分主要包括於2011年11月接獲的與讀卡器訂單有關的貿易應收款項。根據讀卡器銷售合約，億雅捷北京將分批向我們的2012年主要客戶交付讀卡器，並於收到客戶的最終貨物驗收報告及最終質檢驗收報告後發出賬單及發票。由於億雅捷北京會根據合約條款陸續交付有關讀卡器，並預期會於2012年6月30日前完成全部訂單交付，故截至最後實際可行日期尚未收到最終貨物驗收報告或最終質檢驗收報告。根據我們的會計政策，我們認為於交付每批讀卡器時，隨著商品的交付，已將相關風險及回報或所有權轉移，故儘管尚未收到最終驗收報告及質檢報告，仍應確認收入。該項目所產生的貿易應收款項並未如其他常規合約或日常訂單般及時結清，然而，我們已對包括該讀卡器訂單在內的所有合約及訂單實施信貸控制。此外，我們過往並無遭遇重大不可收回應收賬款。我們的管理層認為，我們收回有關讀卡器訂單的貿易應收款項的能力並不存在重大不確定性。然而，我們將密切跟進該等未結清的應收賬款，並竭力加快貿易及其他應收款項的週轉。基於上文所述，聯席保薦人信納在結算應收該名客戶款項方面並不存在任何重大不可收回事宜。截至最後實際可行日期，於2011年11月30日的未結清貿易應收款項結餘中約有15.4%其後已獲償付。

## 財務資料

下表載列於結算日本集團按發票日期劃分的貿易應收款項的賬齡分析概要：

	截至6月30日止年度		截至
	2010年	2011年	2011年
	千港元	千港元	11月30日 止五個月 千港元
一個月內	2,201	14,770	33,441
超過一個月但不足三個月	1,801	2,285	3,644
總計	<u>4,002</u>	<u>17,055</u>	<u>37,085</u>

下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月貿易應收款項的平均週轉期概要：

	截至6月30日止年度		截至
	2010年	2011年	2011年
			11月30日 止五個月
貿易應收款項週轉期 (天數)			
(附註)	57	53	63

附註：貿易應收款項週轉期 (按天數計) 等於平均貿易應收款項除以週轉期再乘以各期間天數。平均貿易應收款項等於各期初的貿易應收款項加各期末的貿易應收款項再除以二。

於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，貿易應收款項的週轉天數分別約為57天、53天及63天。2010年6月30日與2011年6月30日貿易應收款項的週轉天數相若。然而，於2011年11月30日，貿易應收款項的週轉天數增加至約63天。該增加乃主要由於因本集團於臨近截至2011年11月30日止期間接獲及完成的部分讀卡器訂單的賬單有所增加所致。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，本集團的信貸政策一直維持不變，而各日期的貿易應收款項的週轉天數一般與本集團正常信貸期一致。

## 財務資料

下表列示於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月貿易應收款項（包括經營活動所產生的應收關聯方款項）的平均週轉期概要：

	截至6月30日止年度		截至
	2010年	2011年	2011年 11月30日 止五個月
貿易應收款項週轉期（天數）			
（附註）	70	59	64

附註：貿易應收款項週轉期（按天數計）等於平均貿易應收款項（包括經營活動所產生的應收關聯方款項）除以週轉期再乘以各期間天數。平均貿易應收款項（包括經營活動所產生的應收關聯方款項）等於各期初的貿易應收款項（包括經營活動所產生的應收關聯方款項）加各期末的貿易應收款項（包括經營活動所產生的應收關聯方款項）再除以二。

於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，貿易應收款項（包括經營活動所產生的應收關聯方款項）的週轉天數分別約為70天、59天及64天。於2010年6月30日的週轉天數相對較多，乃主要由於確認根據商定的計費時間與我們的聯營公司京投億雅捷簽訂的分包協議所產生的貿易應收款項（於年底到期）所致。除此之外，截至2011年6月30日止兩個財政年度及截至2011年11月30日止五個月的週轉天數總體上與我們的一般信貸期一致。截至2011年11月30日，貿易應收款項（包括經營活動所產生的應收關聯方款項）的週轉天數增至約64天，與扣除經營活動產生的應收關聯方款項後本集團貿易應收款項的週轉天數相若，原因為本集團於截至2011年11月30日止五個月所承接關聯方項目並不甚多。應收關聯方款項須於要求時或根據與授予第三方類似的合約條款償還。

### 應收客戶合約工程款項總額

就在建工程合約而言，應收客戶合約工程款項總額指就迄今所完成合約工程預期自客戶收取的未開賬單款項總額。其乃按成本加迄今已確認溢利減已開賬單進度款項及已確認虧損計算。成本包括所有直接與特定項目有關的費用及按正常經營能力計算的本集團合約活動中所產生的固定及可變管理費用的應佔部份。

就其中所產生成本加已確認溢利超逾已開賬單進度款項的所有合約而言，應收客戶合約工程款項總額乃於資產負債表中列作貿易及其他應收款項的一部份。倘進度款項超逾所產生成本加已確認溢利，其差額乃於資產負債表中列作遞延收入／收益。

於2010年6月30日，本集團就合約項目並無應收客戶款項總額，截至2011年6月30日及2011年11月30日，本集團就合約項目應收客戶款項總額的未清償餘額分別約為6,670,000港元及28,200,000港元，該等款項為本集團就其已完工但尚未向客戶發出賬

單的工程項目應收客戶結餘。於2011年11月30日有關結餘大幅增加乃主要由於為北京建誼於2011年11月10日分包予我們的網絡應急通信指揮系統設計及開發項目進行的尚未發出賬單的工程所致。鑑於我們須於2011年12月31日前交付已完全竣工的工程，而將交付的工程在我們先前開發北京地鐵ACC系統及TCC系統過程中已基本完成，故於2011年11月30日我們已完成約70%的工程。北京建誼向我們分包的工程僅為北京地鐵最終授出的整個網絡應急通信指揮系統設計及開發項目的一部分。與任何其他北京地鐵相關項目相同，我們所進行的工程須通過北京地鐵官方認證，有關認證通常按整個項目進度分階段進行。一旦相關工程通過北京地鐵認證，我們即向客戶發出進度收款單。因此，即使我們的工程進度已獲北京建誼確認，於截至最後實際可行日期，我們僅就20%的工程量向北京建誼發出收款單。除上述因素外，我們並不知悉有任何其他主要因素（包括與客戶及最終用戶的糾紛）會導致於截至2011年11月30日所進行的未收款工程總額有所增加。

北京建誼於2004年成立，註冊資金為人民幣10,000,000元，為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的AFC及PSD設備供應商。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。基於本公司的市場聲譽及與其聯營公司的過往合作關係，我們按本集團一般慣例向北京建誼授出60天信貸期。儘管承包商在接獲客戶付款後即支付其分包商款項乃屬一般慣例，鑑於該項目最終由北京地鐵授出，我們認為北京建誼在收取其賬款以向我們付款方面不存在任何潛在障礙。因此，我們估計將不會出現任何與我們結付該客戶賬款有關的潛在可收回性事項。儘管如此，我們將密切跟進北京建誼的賬單及結付情況。基於上文所述，聯席保薦人認為，應收客戶合約工程款項總額於2011年11月30日的償付比率相對較低乃屬合理。

於最後實際可行日期，2011年11月30日的尚未償還結餘中有約52.7%的賬單已發予有關客戶，其中約14.9%已結付。於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，概無任何遞延收入。於往績記錄期間，餘下未發出賬單的未結清結餘約佔47.3%，與合約的結賬條款一致。此外，截至最後實際可行日期，向有關客戶發出未結清餘額賬單中約有85.1%仍未結付，主要是由於該等賬單仍處於信貸期內。我們已對所有合約及訂單實施信貸控制，未結清餘額的可收回性並不存在重大不確定性。然而，我們將密切跟進該等未結付應收賬款，並竭力加快貿易及其他應收款項的週轉。基於上文所述，聯席保薦人信納在結算應收該名客戶款項方面並不存在任何重大不可收回事宜。

截至2010年6月30日，我們已就所有在建工程合約向有關客戶開具賬單。根據上述會計政策，該賬單金額已列作貿易及其他應收款項的一部份，而非列作合約工程應收客戶款項總額。於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，並無進度款項超逾所產生成本加已確認溢利，故並未於財務狀況表中錄得遞延收入／收益。

#### 預付款項、按金及其他應收款項

本集團的預付款項、按金及其他應收款項主要由就籌備本公司上市、租賃按金及投標保證金而支付予專業機構及中介公司的按金構成。

本集團的預付款項、按金及其他應收款項結餘由2010年6月30日的約700,000港元增加約388.6%至2011年6月30日的約3,420,000港元。該增加乃主要由於就籌備本公司上市向專業機構及中介公司支付按金所致。有關結餘隨之減少約55.3%至2011年11月30日的約1,530,000港元，乃主要由於向專業機構及其他中介公司支付的大部份按金於期內產生所致。

#### 應收關聯方款項

應收關聯方款項為無抵押、免息及須於要求時或根據與第三方獲授的合約條款相若的條款償還。

截至2011年6月30日，應收關聯方款項總額約為5,540,000港元（即主要為應收京投億雅捷的股息）。應收關聯方款項已於2011年11月悉數償付。

於2011年11月30日，應收關聯方款項約為250,000港元，乃經營活動產生的應收Vix Technology款項。未清償結餘已於2012年4月悉數償付。

#### 貿易應付款項

本集團的貿易應付款項主要包括應付本集團分包商的分包費用及應付材料及耗材供應商的款項。我們通常在收到供應商的付款要求起計15天內或約45天的信貸期內向供應商作出付款。本集團的貿易應付款項由2010年6月30日的零港元增至2011年6月30日的約1,740,000港元。該增加乃主要由於截至2010年6月30日止年度所產生的應付款項已悉數償付，且於臨近年底並無接獲賬單所致，而於截至2011年6月30日止年度，本集團於臨近年底接獲多份賬單。截至最後實際可行日期，約有84.5%的結餘經已償付。

## 財務資料

本集團的貿易應付款項由2011年6月30日的約1,740,000港元增加約664.9%至2011年11月30日的約13,310,000港元。該增加乃主要由於本集團於臨近期末接獲採購讀卡器硬件的客戶訂單所致。於最後實際可行日期，約5.9%的結餘經已償付。

下表載列於結算日按交割日計算的貿易應付款項賬齡分析：

	截至6月30日止年度		截至 2011年 11月30日
	2010年	2011年	止五個月
	千港元	千港元	千港元
一個月內	–	1,741	12,252
超過三個月但不足六個月	–	–	1,060
	<u>–</u>	<u>–</u>	<u>1,060</u>
	<u>–</u>	<u>1,741</u>	<u>13,312</u>

下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月貿易應付款項的週轉期概要：

	截至6月30日止年度		截至 2011年 11月30日
	2010年	2011年	止五個月
貿易應付款項的週轉期 (天數)			
(附註)	5	13	74

附註：貿易應付款項的週轉期 (按天數計) 等於平均貿易應付款項除以銷售成本再乘以各期間天數。平均貿易應付款項等於各期初貿易應付款項加上各期末貿易應付款項再除以二。

於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，本集團貿易應付款項的週轉天數分別約為5天、13天及74天。於2011年6月30日，貿易應付款項的週轉天數並無超逾本集團獲授的信貸期。週轉天數較2010年6月30日有所增加，乃主要由於臨近年底接獲多份賬單所致。2011年11月30日貿易應付款項週轉天數有所增加，乃主要由於截至期末採購讀卡器硬件導致確認貿易應付款項所致。本集團通常於信貸期內結算其貿易應付款項。

## 財務資料

下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月貿易應付款項（包括經營活動所產生的應付關聯方款項）的平均週轉期概要：

	截至6月30日止年度		截至
	2010年	2011年	2011年 11月30日 止五個月
貿易應付款項的週轉期（天數） （附註）	5	72	128

附註：貿易應付款項的週轉期（按天數計）等於平均貿易應付款項（包括經營活動所產生的應付關聯方款項）除以銷售成本再乘以各期間天數。平均貿易應付款項（包括經營活動所產生的應付關聯方款項）等於各期初貿易應付款項（包括經營活動所產生的應付關聯方款項）加上各期末貿易應付款項（包括經營活動所產生的應付關聯方款項）再除以二。

貿易應付款項（包括經營活動所產生的應付關聯方款項）的週轉天數由2010年6月30日的約五天增至2011年6月30日的約72天。該增加乃主要由於臨近年底本集團自其聯營公司京投億雅捷接獲的賬單增多所致。截至2011年11月30日，貿易應付款項（包括經營活動所產生的應付關聯方款項）的週轉天數進一步增至約128天，乃主要因為客戶檢定延遲致令相關應收客戶款項尚未清償，故產生尚未清償應付京投億雅捷款項所致。按慣例，本集團通常僅於接獲相應應收款項後方向供應商付款，而應付京投億雅捷款項尚未清償，故於2011年11月30日，本集團貿易應付款項（包括經營活動所產生的應付關聯方款項）的週轉天數有所增加。應付關聯方款項須於要求時或根據與授予第三方類似的合約條款償還。

### 其他應付款項

本集團的其他應付款項主要包括應計僱員薪金、應計營業稅及增值稅以及其他應計開支。

本集團的其他應付款項由2010年6月30日的約1,400,000港元增加約114.3%至2011年6月30日的約3,000,000港元。該增加乃主要由於應計營業稅增加所致。其他應付款項進一步增加約102.7%至約6,080,000港元，乃主要因為銷售讀卡器產生的應計增值稅增加所致。

於2010年6月30日及2011年6月30日以及2011年11月30日，概無應付質保金款項。

### 投資者現金注資

於2011年6月30日的投資者現金注資結餘指本公司根據其與國泰君安於2011年5月31日訂立的股份認購協議，就後者認購本公司的698股普通股向其收取的現金約22,860,000港元。股份認購於2011年7月6日完成，所收取的現金款項隨即悉數轉撥至股本，因此，於2011年11月30日概無有關結餘。

### 應付關聯方款項

於2010年6月30日並無應付關聯方款項，於2011年6月30日及2011年11月30日的應付關聯方款項分別約為17,370,000港元及2,990,000港元。

於2011年6月30日，應付關聯方款項主要包括：

- 應付控股股東款項約4,500,000港元，即我們的控股股東向本集團提供的墊款，用作支付香港的若干專業服務費。該款項已於2011年11月悉數償還；
- 應付ERG Greater China（億雅捷香港及億雅捷北京的時任股東）的溢利分派約4,880,000港元已於2011年7月悉數償還；及
- 就億雅捷北京僱用我們的聯營公司京投億雅捷進行分包工程而向其支付的分包費用約7,990,000港元。於最後實際可行日期，約74.5%的未償還結餘已償還，餘款將於收到客戶付款後立即償還。

於2011年11月30日，應付關聯方款項主要包括：

- 應付京投億雅捷的分包費用約2,990,000港元。於最後實際可行日期，約30.2%的結餘已清償，餘下應付京投億雅捷款項將於本集團收到客戶付款後立即償付。

上述所有款項為無抵押、不計息，並須於要求時或按與第三方提供的條款相若的合同條款償還。

### 截至2009年7月1日的累計虧損

截至2009年7月1日，億雅捷北京乃我們僅有的營運附屬公司。億雅捷北京由Vix Holdings於2006年9月成立。自2006年以來，億雅捷北京一直向北京地鐵提供與ACC系統的軟件應用及其他軟件及硬件有關的維修及技術支援服務。於其發展初期，億雅捷北京並未獲得足夠項目來彌補其成本。於2009年4月，曹先生及王女士透過彼等於BETIT Australia的權益收購億雅捷北京的控股公司ERG Greater China的70%股權。通過我們的控股股東的努力，於截至2010年6月30日止年度，億雅捷北京開始盈利。於2010年3月，Vix Technology向ERG Greater China轉讓其於億雅捷香港的全部股權。億雅捷香港自收購日期以來的溢利已計入截至2010年6月30日止年度的綜合財務業績。於收購前，億雅捷香港一直盈利。

### 資本開支

本集團擬維持最低資本開支額，並傾向於租賃而非購置物業用作營運，因此，本集團於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月並無任何重大資本開支。

## 財務資料

### 資本承擔

於最後實際可行日期，本集團並無重大資本承擔。

### 我們過往的未完成訂單

下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月我們的交通系統設計及安裝服務、維護服務及零部件銷售的未完成訂單資料。

	截至6月30日止年度								
	2010年			2011年			截至2011年11月30日止五個月		
	授予方			授予方			授予方		
	北京軌道 交通路網	其他	合計	北京軌道 交通路網	其他	合計	北京軌道 交通路網	其他	合計
千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	
年初未完成訂單 餘額 (附註1及7)	22,235	31,632	53,867	44,979	40,004	84,983	58,598	32,463	91,061
已簽訂新合約 (附註2)	42,373	10,396	52,769	51,339	26,404	77,743	6,220	73,965	80,185
已完成訂單 (附註6)	(19,629)	(2,024)	(21,653)	(37,720)	(33,945)	(71,665)	-	(19,105)	(19,105)
年末未完成訂單餘額 (附註7)	<u>44,979</u>	<u>40,004</u>	<u>84,983</u>	<u>58,598</u>	<u>32,463</u>	<u>91,061</u>	<u>64,818</u>	<u>87,323</u>	<u>152,141</u> (附註5)

附註：

- 截至2010年6月30日止年度的年初未完成訂單餘額指億雅捷北京及億雅捷香港於彼等被本集團收購前獲授的合約。
- 於截至2011年6月30日止年度，ACC接入項目下獲授的五項新合約乃透過聯合投標獲得，該等合約的價值約為32,110,000港元。此外，於截至2011年11月30日止五個月期間，ACC項目下獲授的一項價值約6,220,000港元的新合約（期內北京軌道交通路網提供的唯一ACC項目）乃透過聯合投標獲得。
- 於最後實際可行日期，未完成訂單總金額約為188,130,000港元（截至2014年6月30日止三個年度各年的估計應完成訂單金額分別約為78,340,000港元、22,380,000港元及87,410,000港元），其中七份未完成訂單均獲授自北京軌道交通路網，金額約為95,640,000港元。於最後實際可行日期，自本集團成立以來，我們與未完成訂單客戶的關係年期介乎約四個月至三年。由億雅捷香港簽立且受香港法例規管的未完成訂單項下的合約於香港屬有效並可強制執行。由億雅捷北京簽立且受中國法律規管的未完成訂單項下的合約於中國亦有效並可強制執行。
- 於最後實際可行日期，我們約15.3%的未完成訂單需使用許可技術。
- 本公司董事認為，考慮到本公司現金流量及人力資源的充足性後，其能夠履行其於未完成訂單下的責任。
- 該金額指於年／期內已完成合約的合約總額。
- 特定年度／期間的未完成訂單指於所示相關年度／期間結束時尚未完成的合約；相關未完成訂單的合約總額經已計入以計算於相關年度／期間（視情況而定）開始及結束時的未完成訂單金額。

## 財務資料

本集團的年末未完成訂單餘額由截至2010年6月30日止年度約84,980,000港元增至截至2011年6月30日止年度約91,060,000港元，乃主要由於本集團於截至2011年6月30日止年度獲授的合約數目及價值有所增長所致。於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年，我們的未完成訂單無需使用許可技術，此乃由於我們已於該期間將需使用許可技術的部份項目分包予京投億雅捷。

本集團的年末未完成訂單餘額由截至2011年6月30日止年度的約91,060,000港元增至截至2011年11月30日止五個月的約152,140,000港元，乃主要由於本集團於截至2011年11月30日止五個月獲授的新合約增加所致，積壓合約預期將於2013年12月31日完成。

### 債項

於2012年2月29日，本集團並無重大借貸或貸款。董事亦認為本集團在日後獲得所需銀行融資方面將不存在任何困難。

作為暫定安排，於2011年7月6日，北京城軌、京投香港及億雅捷北京訂立補充股權質押協議，倘本公司未能於2012年6月30日或之前完成股份上市、京投億雅捷的44%權益將抵押予京投香港，作為More Legend就京投香港購買其所持本公司股份所承擔付款責任的抵押品。有關抵押於2011年9月1日解除。

根據北京城軌、京投香港及億雅捷北京於2011年7月6日訂立的股權質押協議，本公司同意將其於億雅捷北京的70%股權抵押予京投香港，作為More Legend就京投香港購買其所持本公司股份的付款責任的抵押品。有關股權抵押隨後於2011年12月16日解除。

有關上述協議的更多詳情載於本招股章程「首次公開發售前投資者」一節。

### 經營租賃承擔

於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，本集團就不可撤銷經營租賃應付的未來最低租金總額如下：

	於6月30日		於2011年
	2010年	2011年	11月30日
	千港元	千港元	千港元
一年內	838	285	2,508
一年後但五年內	278	—	4,378
	<u>1,116</u>	<u>285</u>	<u>6,886</u>

除本節所述者外，本集團並無任何尚未償還的按揭、質押、抵押、債券、貸款資本、銀行貸款及透支、債務證券或其他類似債項、融資租賃或租購承擔、承兌負債、承兌信貸、任何擔保或其他重大或然負債。

### 無重大變動

董事確認，自2012年2月29日（即確定本節披露資料的最後實際可行日期）直至本招股章程日期，本集團的債項及或然負債並無任何重大變動。

## 財務風險

### 信貸風險

本集團的信貸風險主要與貿易及其他應收款項有關。管理層已制定信貸政策，並會持續監控該等信貸風險。

本集團會對所有需要超過一定金額信貸的客戶進行信貸評估。

本集團的信貸風險主要受各客戶的各自特點所影響，而非該等客戶經營所處的行業或國家，因此，重大信貸集中風險主要於本集團就個別客戶承受重大風險時產生。於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，貿易應收款項的約41.5%、89.5%及50.7%乃應收本集團最大客戶的款項，而貿易應收款項的80.3%、96.2%及98.3%乃應收本集團五大客戶的款項。

本集團所面臨的最大信貸風險（未計及所持有的任何抵押品）為資產負債表中各金融資產的賬面值（經扣除任何減值撥備）。本集團並無提供會令本集團承受信貸風險的任何其他擔保。

### 外幣風險

就呈報而言，本集團及本公司的財務資料乃以港元列值。本集團旗下並非以港元作為功能貨幣的公司於綜合賬目時已將其財務資料中的貨幣換算為港元。於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，本集團旗下所有公司均無持有以其各自計值功能貨幣以外貨幣列值的金融工具。

## 利率風險

本集團及本公司的計息金融工具的利率概況如下：

### 本集團

	於6月30日		於2011年
	2010年	2011年	11月30日
	千港元	千港元	千港元
浮息工具			
金融資產－銀行現金	5,786	32,618	51,250
	<u>5,786</u>	<u>32,618</u>	<u>51,250</u>

於2010年6月30日、2011年6月30日及2011年11月30日，估計倘銀行現金利率整體上調／下調10個基點，而所有其他變因維持不變，則本集團的年內溢利及保留溢利會分別增加／減少約4,000港元、19,000港元及42,000港元。

## 流動資金風險

本公司負責本集團的整體現金管理及借貸融資以滿足預期現金需求。本集團的政策為定期監控當前及預期流動資金需求，確保維持充裕的現金儲備，從而滿足其短期及長期流動資金需求。

## 物業權益

本集團物業權益詳情載於本招股章程附錄三。高緯評值及專業顧問有限公司已於2012年3月31日對本集團物業權益進行估值。

## 溢利分派

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，本集團並無作出任何溢利分派。

於截至2011年6月30日止年度，本集團對原股東作出溢利分派約23,450,000港元，其中約18,570,000港元已於截至2011年6月30日止年度支付，餘下款項約4,880,000港元則於2011年7月悉數支付。

## 股息

本公司現時並無股息政策。未來股息的宣派、派付及金額將由董事酌情釐定，並將取決於我們未來的營運及盈利、資本需求及盈餘、總體財務狀況、合約限制及董事認為相關的其他因素。所作任何股息宣派及派付以及金額須受章程細則及公司法規限。根據章程細則及公司法，我們可自股份溢價賬派付股息，惟我們須能夠償付於將予派付擬派股息時我們在一般業務過程中到期的債務。本公司股東於股東大會所批准的派息不得超逾本公司董事建議的金額。不得以我們的溢利及法定可作分派儲備以外的資源宣派或派付。我們的未來股息宣派未必反映過往股息宣派，且將由本公司董事全權酌情決定。此外，本公司控股股東將可於股東大會上影響股東批准任何股息派付。本公司股份的現金股息（如有）將以港元派付。其他分派（如有）將以本公司董事視為合法、公平及可行的方式向股東派付。

作為控股公司，我們能否宣派及派付股息將視乎能否自其附屬公司（尤其是其中國營運附屬公司億雅捷北京）收取充足資金而定。億雅捷北京須遵守其章程細則及中國法律法規中關於向我們宣派及派付股息的規定。根據中國法律，股息僅可自可分派溢利支付，可分派溢利的定義為中國一般公認會計原則所釐定的除稅後溢利減任何可收回的累計虧損及須分配至我們的中國營運附屬公司的法定儲備。一般而言，我們不會於無可分派盈利的年度宣派股息。

## 可供分派保留盈利

本公司於2011年1月7日註冊成立，自其註冊成立之日起尚未開展任何業務。因此，於2011年11月30日本公司並無可供分派予權益股東的保留盈利。

## 根據創業板上市規則第十七章作出披露

於最後實際可行日期，董事確認其概不知悉根據創業板上市規則第17.15至17.21條引致披露責任的任何情況。

## 無重大不利變動

董事並不知悉，自2011年11月30日（即本集團編製最近期經審核財務報表當日）起直至本招股章程日期，本集團的財務或交易狀況或前景有任何重大不利變動。

未經審核備考經調整有形資產淨值

未經審核備考經調整有形資產淨值僅為參考用途而編製，且基於其假設性質，假如全球發售已於2011年11月30日或任何未來日期完成，其未必真實反映本集團的財務狀況。其乃基於會計師報告（全文載於本招股章程附錄一）所載我們於2011年11月30日的綜合資產淨值而編製，並作出如下調整。未經審核備考經調整有形資產淨值並不構成本招股章程附錄一所載會計師報告的一部分。

	於2011年 11月30日		未經審核	未經審核
	本公司	全球發售	備考經	備考經調整
	權益股東	估計所得	調整有形	每股有形
	應佔有形	款項淨額	資產淨值	資產淨值
	資產淨值	千港元	千港元	千港元
	千港元	(附註1)	(附註2)	(附註3)
按發售價每股				
股份1.23港元計算	<u>109,488</u>	<u>232,719</u>	<u>342,207</u>	<u>0.43</u>
按發售價每股				
股份0.95港元計算	<u>109,488</u>	<u>178,679</u>	<u>288,167</u>	<u>0.36</u>

附註：

- 於2011年11月30日本公司權益股東應佔有形資產淨值乃摘錄自本招股章程附錄一所載會計師報告，其乃按於2011年11月30日本公司權益股東應佔綜合資產淨值110,252,000港元減於2011年11月30日的無形資產764,000港元計算。
- 全球發售的估計所得款項淨額乃分別按估計發售價每股股份0.95港元及1.23港元計算，經扣除本公司應付的包銷費用及其他相關開支，且並無計及超額配股權獲行使後將予配發及發行的股份或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使後可能發行的任何股份。
- 未經審核備考經調整每股有形資產淨值乃經作出上文附註(2)所指的調整後及假設緊隨資本化發行及全球發售完成後合共已發行股份800,000,000股得出，惟未計及因超額配股權獲行使後可予發行的任何股份或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使後可能發行的任何股份。
- 並無作出調整以反映本集團於2011年11月30日之後的任何經營業績或所訂立的其他交易。