

業務

概覽

本公司是中國和亞洲最大的綜合型建設集團，按年工程承包總收入計，在2005年及2006年分別位列全球第四及第三大建設工程承包商，是財富全球500強企業。本公司提供全套建設相關服務，包括基建建設、勘察設計與諮詢服務、工程設備和零部件製造，可向客戶提供綜合的一站式解決方案，且在競投大型複雜項目時具有競爭優勢。自20世紀50年代以來，本公司在中國鐵路建設行業一直享有市場主導地位。本公司在橋樑、隧道及電氣化鐵路設計和建設以及道岔及橋樑鋼結構的研發和製造等領域也居中國領先地位。在這些業務方面，本公司的產品和服務已達到國際先進水平。此外，本公司還利用在基建建設行業的穩固平台拓展至房地產開發及礦產資源開發等其他行業。本公司在中國每個省市和自治區均有業務，在國際上也地位日顯，本公司已在境外逾55個國家和地區承建超過230個建設項目。自20世紀80年代以來，本公司於工程、建設、研究及設計各領域榮獲超過200個最高獎項。於截至2006年12月31日止年度和截至2007年6月30日止六個月，本公司的總收入分別為人民幣1,536億元和人民幣725億元；同期，本公司的股權持有人應佔利潤分別為人民幣20.46億元和人民幣6.43億元。

下表是本公司的業務分部和本公司於各業務分部提供的主要服務和產品的摘要：

| 業務分部 | 主要服務和產品 |
|------------|--|
| 基建建設 | 鐵路、公路、橋樑、隧道、城市軌道交通（包括地鐵和輕軌鐵路）、房屋建築、水利水電項目、港口、碼頭、機場和其他市政工程的建設 |
| 勘察設計與諮詢服務 | 就基礎設施建設項目提供勘察、設計、諮詢、研發、可行性研究和監理服務 |
| 工程設備和零部件製造 | 道岔和其他鐵路相關設備和器材、鋼樑鋼結構以及工程機械的設計、研發、製造和銷售 |
| 房地產開發 | 住房和商用房的開發、銷售和管理 |
| 其他業務 | 鐵路和公路投資及經營項目、礦產資源開發、原材料買賣和其他配套業務 |

業務

下表列載截至2004年、2005年和2006年12月31日止三個年度和截至2006年和2007年6月30日止六個月，本公司五個業務分部各部的收入金額和佔總收入的百分比：

| | 截至12月31日止年度 | | | | | | 截至6月30日止六個月 | | | |
|----------------|-------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|-------------|-------------|---------|-------------|
| | 2004年 | | 2005年 | | 2006年 | | 2006年 | | 2007年 | |
| | 收入 | 佔總收入的百分比(%) | 收入 | 佔總收入的百分比(%) | 收入 | 佔總收入的百分比(%) | 收入 | 佔總收入的百分比(%) | 收入 | 佔總收入的百分比(%) |
| (未經審計) | | | | | | | | | | |
| (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | | | | | | | |
| 基建建設 | 77,249 | 87.8 | 99,204 | 87.9 | 140,399 | 89.6 | 54,423 | 88.6 | 67,637 | 88.0 |
| 勘察設計與諮詢服務 | 2,780 | 3.2 | 3,480 | 3.1 | 4,124 | 2.6 | 1,565 | 2.6 | 1,507 | 2.0 |
| 工程設備和零部件製造 | 3,024 | 3.4 | 3,814 | 3.4 | 4,095 | 2.6 | 1,955 | 3.2 | 2,222 | 2.9 |
| 房地產開發 | 863 | 1.0 | 1,622 | 1.4 | 1,879 | 1.2 | 932 | 1.5 | 1,408 | 1.8 |
| 其他業務 | 4,018 | 4.6 | 4,747 | 4.2 | 6,278 | 4.0 | 2,544 | 4.1 | 4,043 | 5.3 |
| 小計 | 87,934 | 100.0 | 112,867 | 100.0 | 156,775 | 100.0 | 61,419 | 100.0 | 76,817 | 100.0 |
| 分部間扣除 | (1,105) | | (1,444) | | (3,207) | | (1,045) | | (4,328) | |
| 合計 | 86,829 | | 111,423 | | 153,568 | | 60,374 | | 72,489 | |

下表列載截至2004年、2005年和2006年12月31日止三個年度和截至2006年和2007年6月30日止六個月，本公司五個業務分部各部的分部業績金額和佔本公司分部業績的百分比：

| | 截至12月31日止年度 | | | | | | 截至6月30日止六個月 | | | |
|-------------------|-------------|------------|-------|------------|-------|------------|-------------|------------|-------|------------|
| | 2004年 | | 2005年 | | 2006年 | | 2006年 | | 2007年 | |
| | 經營利潤 | 佔總額的百分比(%) | 經營利潤 | 佔總額的百分比(%) | 經營利潤 | 佔總額的百分比(%) | 經營利潤 | 佔總額的百分比(%) | 經營利潤 | 佔總額的百分比(%) |
| (未經審計) | | | | | | | | | | |
| (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | | | | | | | |
| 基建建設 | 157 | 19.6 | 566 | 36.3 | 2,227 | 61.3 | 607 | 45.7 | 715 | 57.2 |
| 勘察設計與諮詢服務 | 169 | 21.1 | 132 | 8.5 | 351 | 9.7 | 115 | 8.7 | 67 | 5.4 |
| 工程設備和零部件製造 | 379 | 47.4 | 432 | 27.7 | 445 | 12.3 | 168 | 12.6 | 67 | 5.4 |
| 房地產開發 | 90 | 11.3 | 344 | 22.0 | 426 | 11.7 | 257 | 19.3 | 285 | 22.8 |
| 其他業務 | 5 | 0.6 | 87 | 5.5 | 181 | 5.0 | 182 | 13.7 | 116 | 9.2 |
| 小計 | 800 | 100.0 | 1,561 | 100.0 | 3,630 | 100.0 | 1,329 | 100.0 | 1,250 | 100.0 |
| 調整 ⁽¹⁾ | 45 | | 58 | | 52 | | (110) | | 189 | |
| 合計 | 845 | | 1,619 | | 3,682 | | 1,219 | | 1,439 | |

- (1) 本招股書內個別業務分部的經營利潤指分部業績，包括計入已分配融資收入淨額或扣除已分配融資開支淨額。本集團的經營利潤總額，是指計及未分配收入(開支)淨額和扣除分部間交易及已分配融資收入(開支)淨額而作出調整後，個別業務分部的經營利潤總和。

基建建設

本公司是中國和亞洲最大的綜合型建設集團，按年工程承包總收入計，在2005年及2006年分別位列全球第四及第三大建設工程承包商。由於本公司擁有成功完成眾多大型建設項目的往績記錄，

業務

加上本公司在完成這些項目的過程中開發和應用了創新技術及施工方法，使本公司成為中國及世界各地基建建設行業內領先的公司。本公司主要專注於鐵路建設，自20世紀50年代以來，曾參與建設國內所有主要鐵路線。本公司同時專注於建設大型、複雜的橋樑及隧道，也是中國建設高速公路、公路及城市軌道交通市場的領軍企業之一。

本公司於中國的主要基建建設業務還包括房屋建築、水利水電項目、港口、碼頭、機場和其他市政工程的建設。本公司參與的國際基礎設施建設項目愈來愈多，已在境外逾 55 個國家和地區承建超過 230 個建設項目。截至 2007 年 6 月 30 日止六個月，本公司的基建建設業務收入和調整前經營利潤分別約為人民幣 676 億元和人民幣 7.15 億元，分別佔本公司總收入和調整前經營利潤的 88.0% 和 57.2%。

勘察設計與諮詢服務

本公司是中國基礎設施勘察設計與諮詢服務行業的領軍企業之一，提供全面的勘察設計與諮詢服務（包括鐵路電氣化、橋樑以及隧道設計領域的綜合一站式解決方案和專業服務）。尤其是，本公司是鐵路勘察設計與諮詢服務市場的龍頭企業，在協助鐵道部制定設計、建設施工規範和質量驗收等方面的鐵路行業標準中發揮重要作用。中國城市軌道交通勘察設計服務市場參與者眾多，各佔小部分的市場佔有率，本公司則憑藉超逾 31% 的市場佔有率，與聯營公司雄據中國城市軌道交通勘察設計服務市場。本公司也在中國橋樑、隧道及電氣化鐵路勘察設計市場和航空遙感勘察設計市場佔有領先地位。截至 2007 年 6 月 30 日止六個月，本公司的勘察設計與諮詢服務業務收入和調整前經營利潤分別約為人民幣 15 億元和人民幣 6,700 萬元，分別佔本公司總收入和調整前經營利潤的 2.0% 和 5.4%。

工程設備和零部件製造

本公司是中國多項鐵路相關工程設備和零部件的最大製造商。本公司的主要產品線包括道岔、及其他鐵路設備、鋼樑鋼結構、軌行機械和工程機械。按總產量計，本公司是全球最大的道岔研發製造商之一。本公司在中國的道岔市場佔主導地位，是中國唯一的高錳鋼焊接轍叉研發製造商，也是目前唯一生產提速道岔的製造商。本公司是唯一獲鐵道部批准製造高錳鋼焊接轍叉的實體，也是獲鐵道部批准製造提速道岔的兩家實體之一。本公司還是橋樑鋼結構的龍頭製造商之一，是中國鐵路相關大型橋樑鋼結構的唯一製造商。本公司是獲鐵道部許可製造軌行機械（諸如軌道車及電氣化鐵路工程車）的為數不多的製造商之一。本公司十分注重研發和設計能力，以及提供預售和售後服務，包括安裝本公司製造的產品。截至 2007 年 6 月 30 日止六個月，本公司的工程設備和零部件製造業務的收入和調整前經營利潤分別約為人民幣 22 億元和人民幣 6,700 萬元，分別佔本公司總收入和調整前經營利潤的 2.9% 和 5.4%。

房地產開發

本公司的房地產開發業務主要包括在中國開發、銷售和管理各類以中產及上中產購買者為目標的住房和商用房。迄今為止，本公司的開發項目主要位於北京、成都、深圳、貴陽、廣州、武漢、石家莊和安慶等大中型城市。本公司計劃繼續在中國珠江三角洲、長江三角洲和渤海灣地區的城市

業務

以及其他省會城市重點從事房地產開發業務，並將致力把資源投放在舊城區改造、新城及新城區建設或未開發土地的開發業務。於2007年9月30日，本公司擁有47個處於不同開發階段的項目，總地盤面積約為3,743,643平方米，總建築面積合共約為6,308,816平方米。於2007年9月30日，本公司的房地產開發和投資組合由西門（遠東）有限公司評估的價值約為人民幣80億元。請參閱「附件四－物業估值」。截至2007年6月30日止六個月，這項業務的收入和調整前經營利潤分別約為人民幣14億元和人民幣2.85億元，分別佔本公司總收入和調整前經營利潤的1.8%和22.8%。

其他業務

本公司還從事多項其他業務的發展和經營，包括鐵路與公路的投資營運項目、礦產資源開發、原材料買賣和若干其他配套業務。本公司獲鐵道部授權興建、經營和擁有鐵路，並獲各地方政府授特許經營權興建、經營和轉讓收費公路。此外，本公司在中國內蒙古自治區的一座金礦和在剛果民主共和國的兩座銅鈷礦持有控制權益。目前，本公司的全部礦場仍處於勘探階段，預期金礦將於2008年投產，而兩座銅鈷礦將分別於2008年下半年及2009年上半年投產。本公司的原材料買賣活動主要包括採購和轉售建設相關的原材料。此外，本公司的其他業務包括提供物業管理服務和物流等。截至2007年6月30日止六個月，本公司的其他業務的收入和調整前經營利潤分別約為人民幣40億元和人民幣1.16億元，分別佔本公司總收入和調整前經營利潤的5.3%和9.2%。

競爭優勢

本公司是中國和亞洲最大的建設集團，同時也是全球排名第三且最具競爭力的綜合性建設集團之一。

本公司是中國及亞洲最大的綜合型建設集團，按年工程承包總收入計，在2006年位列全球第三。本公司歷史悠久且備受公認，其品牌在中國和全球廣為人知。本公司在《財富》雜誌2007年公佈的「世界企業500強」名單中排名第342位，較2006年的第441位有所提升。在世界品牌實驗室2007年公佈的「世界最具影響力的500品牌」名單中排名第417位，較2006年的第476位有所提升。

本公司在建設行業有著豐富的業務經驗，在若干建設及建設相關業務領域已建立領導地位。

- 本公司是中國最大的鐵路建設集團，所興建、改建和／或擴建的鐵路約佔中國鐵路目前總營運里程的三分之二以上，並自行承建或參建中國幾乎所有的大型及複雜鐵路建設項目，尤其是擅長於建設電氣化鐵路。
- 本公司是中國領先的公路建設集團，尤其擅長建設高速公路。在高度分散的中國公路建設市場上，本公司擁有相當的市場份額。

業務

- 本公司是中國橋樑和隧道建設市場的龍頭企業之一，尤其擅長於設計和建設超長橋及超長隧道，並曾自行興建或參建橫跨長江或黃河的全部鐵路橋及鐵路公路兩用橋。
- 本公司是中國城市軌道交通市場上的領軍企業之一，參與勘察設計與建設了全部已建成或在建中的城市軌道交通項目。本公司還在中國設有城市軌道交通的各大城市參與建設城市軌道交通。
- 本公司是中國基礎設施勘察設計市場上的領軍企業，2005年及2006年均為《美國工程新聞雜誌》(U.S. Engineering News-Record)和《中國建設報》聯合評選的中國對外工程承包及勘察設計施工公司雙60強第一名。2005年和2006年，按勘察設計與諮詢業務所產生收入計算，本公司的子公司中鐵二院工程集團有限責任公司被建設部評為中國勘察設計企業50強的第一名。
- 本公司是中國多項鐵路相關工程設備和零部件的最大製造商，產品包括橋樑鋼結構、道岔和其他鐵路工程設備。按總產量計，在往績記錄期間，本公司是全球最大的道岔開發製造商之一。本公司在中國的道岔市場佔主導地位，為中國目前生產高錳鋼焊接轍叉的唯一開發製造商，也是目前唯一生產提速道岔的製造商；本公司也是中國鐵路相關大型橋樑鋼結構的唯一製造商。
- 本公司擁有超過30年的海外經驗，在境外逾55個國家和地區承建超過230個建設項目，包括鐵路、高速公路、橋樑、隧道、市政工程、房屋建築和水利水電項目等各個領域。

本公司是中國建設行業相關資質覆蓋面最廣的承包商之一，擁有不同類別的頂級建設資質，包括鐵路、公路、房屋建築、公用基礎設施及其他市政工程建设等各方面，以及海外承包工程項目資格和多項勘察設計與諮詢資質。

本公司在中國和亞洲最大建設集團的地位和良好的往績記錄為本公司打造出世界領先的優質品牌。本公司相信，我們在建設行業的領導地位及於市場上享負盛名，將令本公司繼續在贏取建設服務合同方面獲得重大的競爭優勢，並有機會憑藉本公司的著名品牌權益拓展至其他相關服務和行業。

本公司已做好充分準備以把握中國建設行業高速發展的機遇，令本公司發展前景樂觀。

本公司大部分業務在中國經營，作為中國領先的建設集團，本公司已做好充分準備，從中國突飛猛進的經濟發展（尤其是建設行業）中受惠。

1997年至2006年間，中國國內生產總值的複合年增長率達11.5%。中國的城市化和工業化進程日益加快，加上持續開發經濟發展較為落後的地區，刺激了經濟增長，因而進一步提高中國基建建設和交通運輸活動的水平。根據Datamonitor的資料，2000年至2004年間中國的建設工程市場的複合年增長率為11.1%。為繼續開發交通運輸系統和其他基礎設施以維持國家經濟增長，中國政府已

業務

宣佈於十一五規劃期間撥款人民幣 3.8 萬億元用於交通運輸基礎設施（包括公路及水道）項目及人民幣 1.25 萬億元用於鐵道基礎設施項目。根據十一五規劃，於 2006 年至 2010 年期間，中國政府將：

- 投資逾人民幣 1.25 萬億元用於建設 17,000 公里的新鐵路；提升用於現有鐵路網絡的技術、擴充現有鐵路網絡至較為偏遠的西部；
- 平均每年投資約人民幣 1,400~1,600 億元，用於興建 380,000 公里的公路，包括 24,000 公里的高速公路；和
- 於期內投資合共約人民幣 2,000 億元於地鐵網絡。

中國經濟的強勢增長和城市化進程的高速發展還推動市政工程投資及房地產業增長，包括舊城區改造、新城及新城區建設或未開發土地的房地產開發業務的增長。本公司認為這些趨勢將繼續為本公司提供充分的市場機遇和重大的發展前景。

作為中國領先的綜合型建設集團，本公司已準備就緒，把握中國經濟持續增長帶來的市場機遇，特別是鐵路及公路建設市場高速增長以及房地產開發業務所帶來的商機。截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止三個年度以及截至 2007 年 6 月 30 日止六個月，本公司的未完成合同量分別約達人民幣 692 億元、人民幣 1,307 億元、人民幣 1,590 億元及人民幣 1,917 億元。

本公司廣泛的業務範圍和規模經濟使得本公司可提供綜合的一站式解決方案和體現業務間的協同效應。

本公司業務範圍廣泛、服務能力強勁，為中國最大的綜合性建設集團，令本公司相比中國的小型企業明顯具有優勢。本公司的基礎設施建設項目包括鐵路、公路、橋樑、隧道、市政工程、房屋建築、水利水電、港口和航道工程等。除基建建設、勘察設計與諮詢服務業務外，本公司還從事工程設備和零部件製造、房地產開發及礦產資源開發等業務。本公司能為客戶提供不同項目階段的全套綜合服務，包括勘察設計與諮詢服務、建設、建設監理、設備設計和製造以及保養及維護服務。本公司相信，本公司有能力向客戶提供一站式解決方案使本公司具有顯著的競爭優勢，尤其是較大型和較複雜的項目（例如內江—昆明鐵路、京九鐵路阜九段、德商高速公路）一般傾向於由本公司這樣的綜合服務供應商承建。

同時，本公司綜合的業務模式及規模經濟使本公司可實現各業務間的協同效應，例如：

- 可在各業務間分享市場信息及進行交叉銷售；
- 協調各業務間的銷售及原材料採購工作，以增強本公司的議價能力；
- 憑藉信譽卓著的基建建設業務平台拓展其他可獲利的業務；及
- 理順和整合各業務分部間的管理職能。

業務

這些方法使本公司能夠擴大市場份額，鞏固領先的市場地位，並把握基建建設行業內不同的發展趨勢和機遇。

本公司的研發實力、領先技術和先進設備使本公司可贏得並進行大型、複雜的突破性項目。

研發實力：本公司具備國內基建建設行業數一數二先進的研發實力。本公司擁有五個研究院所、三個博士後工作站和 15 個技術中心（包括三個省級技術中心）。本公司還計劃組建國家註冊的實驗室，將專注於開發高速鐵路建造技術及相關關鍵設備；本公司也正在籌建中國首個道岔專業研發中心。本公司獲中國政府國家 863 計劃資助在河南新鄉設立了隧道掘進機專業研發及生產基地。

領先技術：本公司擁有若干世界領先並且在中國建設行業內屬最先進方法和技術的建設專才。本公司的設計、施工及製造專業能力均達最高水平，包括設計和建設電氣化鐵路、超長橋樑、深水基礎設施和超長隧道的技術，以及設計和製造橋樑鋼結構和道岔的技術。於 2007 年 6 月 30 日，本公司擁有 202 項專利權、61 項國家級及 359 項省級和部級工法。

先進設備：本公司擁有多達 48 台對地鐵和隧道建設起關鍵作用的隧道掘進機、亞洲起重能力最大的吊裝船「天一號」、中國的大部分用於新鐵路線建設的架橋機和鋪軌機，以及中國的大部分用於電氣化鐵路線建設的架空接觸線路施工設備。此外，本公司的工程設備和零部件製造業務擁有具國際先進水平的各種重工設備。

本公司強大的研發能力及先進設備與技術使得本公司可按創新的和具成本效益的方式完成複雜的大型項目。本公司在行業中的創新和卓越表現為本公司贏得了多個獎項。於 2007 年 6 月 30 日，本公司已獲得了 72 項國家科技進步獎、70 項魯班獎、64 項國家優質工程獎、25 項土木工程詹天佑獎和 67 項國家優秀勘察設計獎，以及多個其他在工程、建設、研究和設計領域的政府獎項。本公司還參與制定了相關的國家、行業標準和技術規格。本公司認為，本公司的研發實力、領先技術和先進設備將繼續成為本公司贏得並履行最大規模及最具挑戰性項目的雄厚資本。

本公司擁有在國內和海外的豐富經營經驗，並與中國及海外相關政府部門合作關係悠久。

本公司在中國擁有超過 50 年從事工程和建設行業的經驗，通過本公司旗下的子公司，擁有在中國各個不同地區經營項目的豐富經驗，充分瞭解不同地方的特別的經營環境。本公司相信，這些經驗和廣泛的地域覆蓋是本公司得以在中國建設行業保持領先地位的重要優勢。

本公司與其在中國的主要客戶均保持長期的良好關係，其中包括本公司的最大客戶鐵道部。在鐵路建設方面，本公司多年來與鐵道部保持良好合作，而鐵道部將一如既往擔當中國鐵路管理的核

業務

心角色，包括審批新建鐵路線和行業戰略規劃，同時是中國首要的鐵路建設服務客戶。本公司相信，本公司一貫按時並按高質量標準完成合同的往績記錄已贏得鐵道部及其他相關政府部門的信任及支持，包括建設部、交通部、商務部和國家發改委以及地方各級政府機關。本公司相信，本公司良好的往績記錄以及與鐵道部和其他相關政府部門的良好關係，使本公司在爭取未來新業務方面處於具競爭力的位置。

本公司在與外國政府和政府機構的合作方面也有著悠久的歷史和豐富的經驗。例如，早在 20 世紀 70 年代，本公司已參與了坦贊鐵路項目。本公司與多個地區和國家的政府機構有著深入廣泛的合作，包括中東、東南亞、南美洲及非洲等地的多個國家。本公司相信，本公司在許多該等政府及政府機構當中建立的信譽和資助將有利於本公司的未來業務發展，並有助本公司進一步開拓國際業務。

本公司擁有經驗豐富的管理團隊、強大的專業技術人才隊伍和追求卓越的企業文化。

本公司的高級管理團隊擁有豐富的管理技能和營運經驗，經驗平均超過 20 年，擁有廣泛的中國建設行業知識。尤其是，本公司的管理團隊在經營大型及複雜的建設項目方面擁有豐富的經驗和專業知識，使本公司成功運營超過 50 年，成為中國和亞洲綜合型建設集團中的翹楚。本公司相信，本公司管理團隊的豐富專門技能和營運經驗已為並將繼續為本公司的成功奠定穩固基礎。

本公司擁有強大的技術人才隊伍。於 2007 年 6 月 30 日，本公司擁有約 121,000 名各方面專長的技術專業人員，其中包括多名中國最傑出的科學家和工程師，例如三名中國工程院院士、七名國家勘察設計大師、六名國家級有突出貢獻的中青年專家及 295 名享受國家特殊津貼的專家。於 2007 年 6 月 30 日，其他在不同學科擁有專長的技術專業人員包括約 390 名教授級高級工程師、約 8,000 名高級技術人員及約 230 名房地產及礦產資源開發高級專家和技術人員。於 2007 年 6 月 30 日，本公司擁有國家一級註冊項目經理約 4,200 人和國家一級註冊建築師 4,231 人，較中國任何一家建築公司為多。本公司相信，本公司高質量的技術人才在過去及未來同樣是本公司成功的關鍵。

本公司追求卓越的企業文化，鼓勵創新和解決問題的能力。在長期的歷史發展中，本公司形成了包括企業使命、發展願景、價值理念、管理宗旨和企業精神在內的企業文化，鑄造了「誠信經營、客戶至上、回報股東、服務社會」的企業宗旨和「勇於跨越，追求卓越」的企業精神。本公司相信，本公司的企業宗旨及精神所體現的企業文化使得本公司具備強大的凝聚力、高效的項目執行能力以及運用創新的新技術和工法完成複雜里程碑項目的能力。本公司相信，企業文化是有助本公司過去有別於競爭對手的主要優勢之一，且將繼續成為本公司未來發展的基石。

業務戰略

本公司的主要目標是進一步鞏固本公司在中國和亞洲建設行業的領導地位，從而成為一家在國際上享負盛名、具卓越國際競爭力的建設集團。本公司為實現該目標而採取的主要戰略如下：

加強本公司在中國發展迅速的基建建設市場的領先地位並擴大市場份額。

本公司將繼續致力將重要資源投向基建建設業務，特別是高速鐵路、重載鐵路及電氣化鐵路與公路的建設。進一步發展業務的特定計劃，包括通過加強培訓繼續發展本公司的專業技術團隊、提升高速鐵路、橋樑及隧道的建設技術、不斷加強質量控制及提高項目管理標準以及降低項目成本。本公司還有意利用「中長期鐵路網規劃」及國家「7918 高速公路網計劃」（即國家高速公路網規劃）所帶來的機會，取得更多公路、高速公路及鐵路建設的合同。本公司計劃整合和協調鐵路建設項目招標的投標準備工作，作為本公司進一步增加市場份額工作的一部分。尤其是，本公司的目標是在京滬鐵路項目和哈大客運專線項目各項建設服務供應中獲得較大份額。本公司還計劃保持並提高在城市軌道交通及市政工程市場的市場份額，並增加港口、機場和環保項目的建設。

本公司還將投放資源到勘察設計與諮詢服務業務及工程設備和零部件製造業務，目標在於鞏固現有市場領先地位進而佔領額外的市場份額。

憑藉本公司先進的技術能力和設備繼續從事大規模的高利潤複雜項目和生產高利潤產品。

本公司擁有較高水平的技術知識和先進的設備，因此在大規模的複雜項目和高利潤產品市場具競爭力。本公司計劃繼續專注高利潤項目和產品，包括規定使用先進隧道掘進機的地鐵和隧道建設項目、設計項目、製造高速鐵路道岔和製造施工設備。本公司還計劃專注於大規模的項目，該等項目除需要高水平的專門技術知識外，將更有利本公司在項目的不同階段和方面提供綜合解決方案。此類高檔次及／或大規模項目也趨於提供較高的利潤。

為實施該戰略，本公司將繼續加大研發力度，調撥大量財務和其他資源以開發先進技術和維持高水平的專門技術知識，主力開發與高速鐵路、重載鐵路、鐵路提速、橋樑和隧道、鐵路通信及信號項目以及電氣化鐵路項目有關的重點技術。該等技術包括高速鐵路無碴軌道修建成套技術、海底隧道修建技術、高速多線重載大跨新型橋樑修建技術、高速鐵路道岔製造技術及電氣化鐵路系統集成技術。本公司將逐步建立穩定的有效機制以實時保護開發出的新技術及其他各類知識產權，不斷鞏固和提升本公司各業務分部的技術含量，提高本公司產品和服務的技術價值。

業務

憑藉本公司在基建建設行業的專門知識繼續擴展本公司的房地產開發業務、基礎設施建設投資與運營項目以及礦產資源開發業務。

本公司正憑藉在基建建設業務的專門知識、聲譽和關係，擴展本公司的業務範圍至其他領域，包括房地產開發業務、基礎設施投資與運營項目以及礦產資源開發業務等其他業務範疇，使本公司能適應不斷轉變的行業趨勢，提高本公司的盈利能力，使本公司的業務範疇更多元化。本公司計劃：

- 繼續增加本公司的房地產開發業務，並重點在中國珠江三角洲、長江三角洲和渤海灣地區以及其他省會城市開展房地產開發業務。為盡量利用現有的自身優勢，本公司將投入更多資源著重發展房地產開發項目，進行舊城改造、新城或新城區建設或未開發土地的開發項目。作為本公司的戰略的一部分，本公司已將本公司現有房地產開發業務合併入一家新成立的全資子公司中鐵置業集團有限公司。這家新的子公司將在本集團層面負責本公司房地產開發業務的規劃和開發，協調目前由本公司其他子公司運營的房地產開發業務。本公司的目標是將本公司的「中鐵置業」品牌打造成中國知名房地產開發品牌之一。
- 增加本公司所投資項目的數量及對所建基礎設施作最終運營。這些項目普遍給予本公司提供主承包商服務以及建成後運營基礎設施的機會，從而令本公司受惠於較高的投資回報和穩定長期現金流量。
- 繼續開發本公司的現有礦山，直至其全面投產並取得盈利。此外，本公司將繼續開拓新商機以擴大本公司的礦產資源開發業務。本公司計劃利用在基建建設方面的優勢，建設將礦產運輸至目標市場的運輸線路。

繼續有選擇地發掘新的海外發展機會。

本公司在過去 30 年間通過在海外逾 55 個國家和地區參與多個鐵路、高速公路、橋樑、隧道和市政工程項目，在國際上建立了良好聲譽。中國政府已出台多項政策，鼓勵國際承包，預期這將進一步推動本公司的海外擴張。尤其是，中國政府近期承諾將根據中非合作論壇框架，為非洲的基礎設施發展作出更大的貢獻。憑藉這些政策、本公司的經驗和業務關係，本公司將繼續積極物色機會，以使本公司能在擴大海外業務的同時，對海外項目的風險控制保持審慎。因此，本公司將繼續拓展利潤豐厚的國際建設項目，包括鐵路、公路、橋樑、通信及信號系統項目和其他土木建築工程，以及拓展鐵路道岔和其他零部件製成品的海外市場。在地域方面，本公司將著重發展在自然資源豐富、市場需求旺盛的非洲、東南亞及南美洲各發展中國家的業務。本公司相信，本公司專注國內高檔次項目和較複雜基礎設施建設項目，將有助本公司維持和加強本公司的海外市場份額。本公司正在成立一家名為中鐵國際的新公司，將聯同中國海外工程有限責任公司在本集團層面負責管理本公司的所有海外業務。

業務

進一步改善本公司的成本結構和提高經營效率。

本公司計劃採取以下成本削減和提高效率措施來進一步提高盈利能力：

- 優化管理結構和提高經營效率—本公司將繼續優化管理結構及加強項目管理，從而降低管理成本，提高盈利能力。提高管理效率的具體計劃包括重塑本公司的內部流程並精簡本公司的管理層級和管理結構。此外，本公司認為全面精細化項目管理是本公司提升整體運營效率的根本之道。本公司還建立機制以逐步實現各個業務單位的招投標協調管理。本公司亦將繼續分配更多資源予研發活動，製造並逐步實現關鍵技術設備等固定資產的集中管理，提高運營效率。
- 優化財務資源分配和資本結構以削減融資成本—本公司數以千計項目是盈利和現金流量產生的根本源泉。本公司各層面相關利益方須就多項目管理集成資源，並探索管理人員、設備、資金、技術等資源的平衡之道。本公司將通過建立內部資源的有效配置機制，加強財務資源特別是現金流量的集中管理，降低融資成本，優化資本結構。本公司將繼續加強本公司的財務控制力，實施集中的投融資政策、分配政策，強化預算控制和業績考核，監控非生產用資本開支。
- 加強本公司信息技術基礎設施以加強集中管理和控制—本公司將優化升級本公司的電腦系統，特別是加強標準化的財務信息體系。本公司還計劃設立單一的內部資料數據庫，其中包括有關研發、客戶和市場推廣的所有信息，以優化管理控制、改善經營及信息流程。
- 採取各種措施以減低原材料價格波動的風險—本公司計劃通過集中原材料採購及就主要原材料簽訂長期供應合同等方式，減低原材料價格波動和成本上升的風險。

本公司的業務

本公司的基建建設業務

概覽

本公司是中國和亞洲最大的綜合型建設集團，按工程承包總收入計，在 2005 年及 2006 年分別位列全球第四及第三大建設工程承包商。

- 本公司是中國最大的鐵路建設承包商。自 20 世紀 50 年代以來，本公司參與過中國所有主要鐵路的建設，且新建、改建和擴建的鐵路總里程超過 50,000 公里，佔中國已建設鐵路總營運里程的三分之二以上。本公司已參與建設超過 22,600 公里的電氣化鐵路，約佔 2007 年

業務

6月30日中國電氣化鐵路總營運里程的95%。本公司在中國重載鐵路、高速鐵路及鐵路提速建設市場居主導地位。到目前為止，本公司已成功參與建設逾100條鐵路，其中包括青藏鐵路（世界上海拔最高的鐵路線）、大秦鐵路（中國最長的重載鐵路項目）、成昆鐵路（在地質構造最為複雜的地區進行的鐵路建設項目之一）和京九鐵路（中國最長的南北鐵路幹線，連接北京至香港）等等。

- 本公司也是中國領先的高速公路和公路建設集團。自20世紀80年代以來，本公司曾建設的公路超過7,400公里，包括長達3,400公里的高速公路。
- 此外，本公司是超長橋和超長隧道（鐵路和公路）建設的龍頭企業之一。本公司曾建設逾4,230公里的橋樑，並曾獨立或參與建設所有跨長江和黃河的鐵路公路兩用橋和鐵路橋，其中包括中國橋樑建設史上的四座里程碑——武漢長江大橋、南京長江大橋、九江長江大橋及蕪湖長江大橋。本公司還獨立或參與建設逾3,900公里的隧道（不包括地鐵），包括烏鞘嶺隧道（中國最長的隧道）、大瑤山隧道（中國最長的雙線電氣化隧道）、武漢過江隧道（在長江水底建設的首條隧道）和廈門翔安海底隧道（中國首條自主設計和建設的海底隧道）。
- 同時，本公司還是中國城市軌道交通市場上的領軍企業之一。
- 本公司有參與的基建建設業務還包括房屋建築、水利水電、港口、碼頭、機場和其他市政工程的建設。

本公司主要通過19家直接子公司和聯營公司經營本公司的基建建設業務。

本公司「獨力承建」或「獨力建設」的項目指本公司獨自參與項目以完成所需服務，相對於與其他合營企業夥伴或聯合體成員共同參與以完成所需服務的項目。

於本招股書「本公司的基建建設業務」及「本公司的勘察設計與諮詢業務」兩節披露的所有項目均是由本公司作為總承包商進行，並代表了本公司的主要實力、經營範圍以及本公司現時和未來收入的重要來源。這些項目包括那些代表全球或國內工程及／或建設的里程碑項目、涉及高度複雜工程或提供廣泛服務的項目、需運用精密技術的項目以及高合同價值的項目。

業務

下表列載本公司的基建建設業務於截至 2004 年、2005 年及 2006 年 12 月 31 日止三個年度和截至 2006 年及 2007 年 6 月 30 日止六個月的若干主要財務信息：

| | 截至 12 月 31 日止年度 | | | 截至 6 月 30 日止六個月 | |
|---------------------------|-----------------|--------|---------|-----------------|--------|
| | 2004 年 | 2005 年 | 2006 年 | 2006 年 | 2007 年 |
| | (未經審計) | | | | |
| | (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | |
| 收入 | 77,249 | 99,204 | 140,399 | 54,423 | 67,637 |
| 收入在扣除分部間交易前 | | | | | |
| 佔本集團收入總額的百分比 | 87.8% | 87.9% | 89.6% | 88.6% | 88.0% |
| 分部業績 | 157 | 566 | 2,227 | 607 | 715 |
| 分部業績佔本集團經調整 | | | | | |
| 經營利潤總額的百分比 ⁽¹⁾ | 19.6% | 36.3% | 61.3% | 45.7% | 57.2% |

(1) 本集團的經營利潤總額，是指計及未分配收入（開支）淨額和扣除分部間交易及已分配融資收入（開支）淨額而作出調整後，個別業務分部的經營利潤總和。本集團經調整經營利潤相等於個別業務分部經營利潤的總和。

下表列載本公司的基建建設業務於截至 2004 年、2005 年及 2006 年 12 月 31 日止三個年度和截至 2006 年及 2007 年 6 月 30 日止六個月按業務類別劃分的總收入的細目分類：

| | 截至 12 月 31 日止年度 | | | | | | 截至 6 月 30 日止六個月 | | | |
|-----------|-----------------|--------------------------------------|--------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------|-----------------|--------------------------------------|--------|--------------------------------------|
| | 2004 年 | | 2005 年 | | 2006 年 | | 2006 年 | | 2007 年 | |
| | 營業額 | 佔分部總 收入的百 分比(%) ⁽¹⁾ | 營業額 | 佔分部總 收入的百 分比(%) ⁽¹⁾ | 營業額 | 佔分部總 收入的百 分比(%) ⁽¹⁾ | 營業額 | 佔分部總 收入的百 分比(%) ⁽¹⁾ | 營業額 | 佔分部總 收入的百 分比(%) ⁽¹⁾ |
| | (未經審計) | | | | | | | | | |
| | (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | | | | | | |
| 鐵路建設 | 28,291 | 36.6 | 37,891 | 38.2 | 61,373 | 43.7 | 23,309 | 42.8 | 31,293 | 46.3 |
| 公路建設 | 24,222 | 31.4 | 33,131 | 33.4 | 42,051 | 30.0 | 16,732 | 30.8 | 18,547 | 27.4 |
| 市政工程和其他建設 | 24,736 | 32.0 | 28,182 | 28.4 | 36,975 | 26.3 | 14,382 | 26.4 | 17,797 | 26.3 |
| 合計 | 77,249 | 100.0 | 99,204 | 100.0 | 140,399 | 100.0 | 54,423 | 100.0 | 67,637 | 100.0 |

(1) 收入在扣除分部間交易前佔基建建設業務總收入的百分比。

經營

鐵路建設

按工程承包總收入計，本公司是中國最大的鐵路建設承包商，參與過中國幾乎所有大型和複雜鐵路建設項目。尤其是，本公司在中國重載鐵路、高速鐵路及鐵路提速建設市場居於主導地位。自 20 世紀 50 年代以來，本公司參與過中國所有主要鐵路的建設，其中新建、改建和擴建的鐵路總里程超過 50,000 公里，佔中國鐵路總營運里程的三分之二以上。本公司還參與建設過超過 22,600 公里的電氣化鐵路，約佔 2007 年 6 月 30 日中國電氣化鐵路總營運里程的 95%。

本公司還是中國鐵路橋和隧道建設行業的領軍企業之一，參加過建設大量需要創新和世界級技術和工藝的複雜鐵路橋和隧道。本公司專門建設國內高度複雜的超長鐵路橋，並佔有領導性市場份

業務

額。本公司曾獨力或參與建設所有跨越長江和黃河的鐵路橋和鐵路公路兩用橋。本公司在中國建成的鐵路橋（包括鐵路公路兩用橋）總里程超過 2,700 公里，鐵路隧道超過 2,800 公里。本公司還建設用於鐵路的信號和通信系統，並已在中國建成數個大型火車站，包括北京火車站、深圳火車站（一期）、南京火車站和拉薩火車站。

截至 2007 年 6 月 30 日，本公司 13 家子公司獲建設部授予鐵路工程施工總承包企業特級資質，26 家子公司獲授予鐵路工程施工總承包企業一級資質。

已完成項目

下表列載本公司大量參與的若干大型鐵路（包括鐵路橋、鐵路隧道及鐵路公路兩用橋）建設項目：

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-------------|-------------|-------------------------|--|
| 青藏鐵路格爾木至拉薩段 | 2006 年 | 10,014 | 本項目為西藏自治區首條鐵路的一部分，於 2001 年動工。本項目全長約 1,100 公里，本公司獨力建設其中約 61%。青藏鐵路為世界上海拔最高和最長的高原鐵路，最高海拔達 5,072 米。本項目全長中約有 965 公里的線路海拔超過 4,000 米。建設這條鐵路需要克服眾多自然界困難，包括海拔高、缺氧、永久凍土、生態脆弱等。 |
| 秦瀋高速客運專線 | 2002 年 | 6,235 | 本項目是連接秦皇島和瀋陽的雙軌電氣化高速鐵路線，於 1999 年動工。本項目全長約 404 公里，本公司獨力建設其中約 60%。這是第一條由中國企業獨立設計和建設的高速客運專線。本項目榮獲魯班獎。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-----------|-------------|-------------------------|--|
| 京九鐵路 | 1996 年 | 13,633 | 本項目是連接華北至華南的鐵路幹線項目之一，接通北京和深圳，並連接香港九廣鐵路。本項目於1993年動工，全長約2,397公里，本公司獨力建設其中約60%。本項目榮獲魯班獎和國家優質工程金獎。 |
| 西康鐵路秦嶺隧道 | 2005 年 | 1,876 | 本項目建成時是中國最長的鐵路隧道，全長在亞洲排行第二。本項目於1995年動工，全長18公里，本公司獨力建設其中約60%。本項目是於中國隧道建設項目中首次使用大型隧道掘進設備。本項目榮獲魯班獎、土木工程詹天佑獎和國家科技進步一等獎。 |
| 南京長江大橋 | 1968 年 | 292 | 本項目為第二座跨長江的鐵路公路兩用橋，於1960年動工。鐵路橋全長約6,772米，公路橋約4,589米，本公司獨力建設整座大橋。本項目極為複雜，榮獲國家科技進步特等獎。 |
| 大瑤山隧道 | 1989 年 | 413 | 本項目是衡廣鐵路的一部分，於1981年動工。隧道全長約14公里，本公司建設整條隧道。於竣工時，該隧道是中國最長的雙線超長山嶺電氣化鐵路隧道，其長度在世界雙線鐵路隧道中名列第十位。本項目是中國第一次採用新奧法修建，榮獲國家科技進步特等獎。 |

業務

在建項目

下表列載本公司截至2007年6月30日大量參與的若干在建大型鐵路（包括鐵路橋、鐵路隧道和鐵路公路兩用橋）建設項目：

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|---------------|--------------------|--------------------------------|--|
| 武廣客運專線 | 2010年 | 34,341 | 本項目連接武漢和廣州，於2005年動工。本項目的設計全長約為995公里，本公司獲委託建設其中約40%。本項目在中國目前所有在建的客運專線中是最長和資本開支最大的。 |
| 南京大勝關 長江大橋 | 2010年 | 3,684 | 本項目為六線鐵路公路兩用橋，可承受的行駛速度可達到時速300公里，於2006年動工。本項目的設計全長約為9.3公里，本公司獲委託獨力承建大橋。本橋是目前世界上設計時速最高、荷載最大、跨度最大的高速鐵路橋。 |
| 京津城際 軌道交通 | 2008年 | 3,250 | 本項目是2008年北京奧運相關基礎設施建設項目之一，於2005年動工，設計全長約為115公里，本公司獲委託建設其中約47%。竣工後，該鐵路將可承受的行駛速度可達到時速350公里。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-------------------|--------------------|--------------------------------|---|
| 武漢天興洲公鐵 兩用長江大橋 | 2009 年 | 3,068 | 本項目是連接武漢市漢口和武昌的鐵路公路兩用橋，為第一座跨越長江的客運專線橋樑，於2004年動工。本項目的設計全長約為 4,657 米，本公司獲委託建設其中約61%，包括橫跨長江的一段。竣工後，該大橋的主跨將達 504 米，預期將是世界上跨度最大的公鐵兩用斜拉橋，設計承載約20,000噸，是世界上載荷最大的公鐵兩用橋。 |
| 太行山隧道 | 2008 年 | 698 | 本項目是石太客運專線的一部分，於2005年動工。本項目的設計全長約為28公里，本公司獲委託建設其中約35%。竣工後，預期本項目將是中國最長的鐵路隧道。 |

公路建設

本公司是中國公路建設業內翹楚之一。本公司尤擅於建設高速公路及大型公路。本公司自 20 世紀 80 年代以來便於中國從事公路建設。於該期間內，本公司承擔建設的公路超過 7,400 公里，包括超過 3,400 公里的高速公路，總計超過 90 條高速公路、公路及其他道路項目，當中包括一些中國最大和最複雜的項目。

本公司還是中國公路橋和隧道建設行業的主要領軍企業之一，參與過多個非常複雜的公路橋和隧道建設項目。本公司已於中國完成建設總長度超過 1,494 公里的公路橋（包括鐵路公路兩用橋）以及超過 1,115 公里的公路隧道。

截至2007年6月30日，本公司一家子公司獲建設部授予公路工程施工總承包企業特級資質，36家子公司獲授予公路工程施工總承包企業一級資質。

業務

已完成項目

下表列載本公司參與建設的若干大型公路建設項目（包括公路橋和公路隧道項目）：

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-----------|-------------|-------------------------|---|
| 東海大橋 | 2005 年 | 1,120 | 本項目連接洋山深水港和上海，於2002年動工。本項目全長約33公里，本公司獨力建設其中約35%。東海大橋是現時世界最長的跨海橋之一。本項目榮獲魯班獎和國家科技進步二等獎（公示中）。 |
| 終南山隧道 | 2007 年 | 629 | 本項目建於陝西省終南山下，於2002年動工。本項目全長約 18 公里，本公司獨力建設其中約 49%。於 2007 年 6 月 30 日，本公路隧道是世界上最長的雙洞公路越嶺隧道。 |
| 京滬高速公路 | 2000 年 | 516 | 本項目是「國道主幹線規劃」的重要部分，並且是根據「兩縱兩橫」高速公路網規劃建成的首條連接南北的主要公路，於 1987 年動工。本項目全長約 1,262 公里，本公司建設其中約 5%。 |
| 成渝高速公路 | 1995 年 | 364 | 本項目是中國西部地區建設的第一條高速公路，於 1990 年動工。本項目全長約 340 公里，本公司建設其中約 29%。本項目榮獲魯班獎。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-----------|-------------|-------------------------|---|
| 汕頭海灣大橋 | 1995 年 | 247 | 本項目連接深汕高速公路與汕汾高速公路，於1992年動工。本橋主跨長為452米，全長約2,400米，本公司建設整座大橋。本橋為中國第一座現代懸索橋。本項目榮獲魯班獎、國家優質工程金獎和國家科技進步二等獎。 |

在建項目

下表列載本公司截至2007年6月30日參與承建的若干大型在建高速公路和公路建設項目（包括公路橋和公路隧道項目）：

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-----------|--------------------|--------------------------------|---|
| 杭州灣跨海大橋 | 2008 年 | 3,588 | 本項目連接嘉興和寧波，於2003年動工。本橋樑的設計長度為36公里，本公司獲委託建設其中約51%。竣工後，杭州灣跨海大橋將成為世界上最長的跨海橋樑。本公司已採用世界級建築技術和設備克服在本項目建築過程中遇到的諸多困難。 |
| 菜園壩長江大橋 | 2007 年 | 2,240 | 本項目位於重慶，橫跨長江，於2003年動工。本項目的設計長度為1,867米，本公司獲委託建設全橋。竣工後，預期本項目將是中國為公路和城市軌道交通兩用而設計的最長的拱橋。 |
| 德商高速公路 | 2009 年 | 1,811 | 本項目為濟廣高速公路的重要部分，並是國家主要公路網絡的一部分，於2006年動工。本項目的設計長度為87公里，本公司獲委託建設整個項目。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|--------------|--------------------|--------------------------------|--|
| 武漢長江隧道 | 2008 年 | 998 | 本項目為公路隧道，連接武漢市漢口區和武昌區（此兩區位於長江兩岸），於 2004 年動工。本項目的設計長度約為 3.6 公里，本公司獲委託建設整條隧道及為其提供工程設計及採購服務。竣工後，這將是橫跨長江水底的首條隧道。 |
| 廈門翔安 海底隧道 | 2008 年 | 876 | 本項目為海底隧道，連接廈門和翔安島，於 2005 年動工。本項目的設計長度約為九公里，海底隧道長度約為六公里，本公司獲委託建設其中約 50%。這將是中國首條全部由中國承包商設計及建設的海底隧道。 |

市政工程和其他建設

本公司亦參與建設城市軌道交通、港口、碼頭、機場和其他市政工程。本公司是中國城市軌道交通市場的領先者之一。儘管中國的城市軌道交通市場相對尚屬於初期階段，但主要受益於中國近郊地區日益都市化和現代化，因而是一個不斷發展的市場。本公司還在中國有城市軌道交通的各個城市參與城市軌道交通的建設。

截至 2007 年 6 月 30 日：

- 本公司兩家子公司獲建設部授予房屋建築工程施工總承包企業特級資質；
- 本公司 32 家子公司獲建設部授予房屋建築工程施工總承包企業一級資質；
- 本公司 55 家子公司獲建設部授予市政工程施工總承包企業一級資質；
- 本公司一家子公司獲建設部授予港口與航道工程施工專業承包企業一級資質；及
- 本公司 18 家子公司獲建設部授予城市軌道交通建設專業承包企業資質。

業務

已完成項目

下表列載本公司參與的若干大型市政工程和其他建設項目：

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-------------------|-------------|-------------------------|---|
| 北京地鐵 1、5 號線和八通線 | 1 號線：1999 年 | 374 | 該等項目為北京地鐵網絡的一部分。本公司參與北京地鐵 1、5 號線和八通線的建設。本項目早於 1965 年動工。該等線路全長約 78 公里，本公司獨力建設其中約 23%。本公司已在建築階段發展出若干創新的工法。本公司就本項目榮獲一項魯班獎、一項省級科技進步獎和三項國家級工法。 |
| | 5 號線：2007 年 | 1,142 | |
| | 八通線：2003 年 | 515 | |
| 上海地鐵 1、2、4 和 5 號線 | 1 號線：1993 年 | 180 | 該等項目為上海地鐵網絡的一部分。本公司參與上海地鐵 1、2、4 和 5 號線的建設。本項目早於 1988 年動工。該等線路全長約 102 公里，本公司獨力建設其中約 9%。本公司的建築工作榮獲土木工程詹天佑獎(中國土木工程項目的最高國家級獎項)和國家市政工程金杯獎。 |
| | 2 號線：1999 年 | 265 | |
| | 4 號線：2005 年 | 127 | |
| | 5 號線：2003 年 | 112 | |
| 廣州地鐵 1、2、3 和 4 號線 | 1 號線：1997 年 | 519 | 該等項目為廣州地鐵網絡的一部分。本公司參與廣州地鐵 1、2、3 和 4 號線的建設。本項目早於 1993 年動工。該等線路全長約 146 公里，本公司獨力建設其中約 23%。本公司獲得了包括火車頭優質工程一等獎等與建築該等地鐵線路有關的九個獎項。 |
| | 2 號線：2002 年 | 488 | |
| | 3 號線：2005 年 | 1,240 | |
| | 4 號線：2007 年 | 1,258 | |

業務

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|---------------------|-------------|-------------------------|--|
| 深圳雅園 立交橋 | 1993 年 | 73 | 本項目是深圳最大的立交橋項目，在中國也屬於高度複雜的項目，於1992年動工。本公司負責建設整座大橋，包括將橋樑、公路、承重牆、通訊、電力、煤氣和排水系統集中於同一座立交橋。本項目榮獲魯班獎。 |
| 上海國際 (一級方程式) 賽車場 | 2004 年 | 520 | 本項目位於上海嘉定區安亭鎮東北部，於 2002 年動工。本項目總地盤面積約為 70 萬平方米，本公司獨力建設其中約68%。本項目極富挑戰性，且需要運用複雜的建築技術，以使賽道達到一級方程式比賽的高標準。本項目榮獲魯班獎。 |

在建項目

下表列載本公司截至 2007 年 6 月 30 日承建的若干大型在建市政工程和其他建設項目：

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|--|
| 北京地鐵 機場延伸線 | 2008 年 | 2,090 | 本項目是連接北京首都國際機場和北京市中心區的地鐵，於 2005 年動工。本項目的設計全長約為 27 公里，本公司獲委託建設其中約57%。竣工後，本項目將是中國首個無人駕駛城市軌道交通系統。 |
| 北京地鐵 4 和 10 號線 | 4 號線：2009 年 10 號線：2008 年 | 1,062 868 | 該等項目是北京地鐵網絡的一部分，於 2003 年動工。該等北京地鐵項目的設計全長約為61公里，本公司獲委託建設其中約 6%。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|---|--------------------|--------------------------------|--|
| 2008年北京 地鐵奧運支線 | 2008年 | 1,095 | 本項目為與2008年北京奧運有關的基礎設施建設項目之一，於2005年動工。本項目的設計全長約為4,398米，本公司獲委託建設整個項目。 |
| 國家圖書館二期 工程暨國家 數字圖書館 工程 | 2008年 | 610 | 本項目為建設部興建科技大樓的立項項目，於2005年動工。本項目總建築面積合共為80,538平方米。圖書館由地下三層和地上五層組成。本公司獲委託建設整個圖書館。竣工後，該圖書館的總建築面積將居世界第三。 |
| 南水北調穿越 黃河輸水隧道 項目中線輸水 隧道第一期 2-A 號標 | 2010年 | 525 | 本項目是南水北調項目的一部分，於2005年動工，設計全長約為4,250米，本公司獲委託建設整條隧道。本公司將使用隧道掘進機在黃河下連續掘進3,450米。 |

海外業務

本公司在國際建設市場享負盛名。本公司的基建建設業務由20世紀70年代建設長度約為1,861公里的坦桑尼亞至贊比亞鐵路項目，展開了海外業務。在本公司海外業務前期，本公司業務主要與由中國政府資助的援外建設項目有關。於1987年，本集團獲商務部授予對外工程承包資格。自20世紀70年代起，本公司已承接境外超過55個國家和地區逾230個海外項目的建設工程及提供建設相關服務，包括鐵路、高速公路、公路、橋樑、隧道、房屋建築、疏浚、機場和市政工程項目等方面。

本公司通常獨力承接本公司的海外項目。但是，在允許的情況下及如果一個項目的規模特別大或當地法規要求，本公司也可能將項目的一部分分包出去。本公司在個別情況下也會和其他公司組

業務

成項目團隊經營海外項目。截至 2007 年 6 月 30 日，本公司在五大洲的 52 個國家有 96 個海外業務機構，以及 152 個在建項目。本公司在國際建設市場享有良好的聲譽，特別是在非洲、東南亞、太平洋島國、中東和南美洲。本公司特別將海外業務集中於非洲國家，原因如下：

- 當地基礎設施發展缺乏和不足，商機處處；
- 本公司相比當地同業，擁有較強實力和競爭優勢；
- 中國政府和非洲國家之間良好的外交關係；和
- 中國政府政策支持中國企業和非洲國家之間建立更緊密經濟關係。

中國政府鼓勵國內企業承建國際承包項目，近期更積極參與非洲的基建發展，本公司預計這將加大海外的擴展，並為中國承包商開闢更多海外機遇。因此，本公司將海外拓展作為本公司戰略的一部分，以進一步擴大基建建設業務的規模。本公司有意繼續在非洲、中東、南美洲及太平洋島國開拓業務，並計劃進軍歐美市場。本公司擴展這些海外市場時有可能需要克服重重關卡，例如語言溝通的障礙及文化、市場慣例和監管制度的差異等。不同境外市場的政治及環境局面可能互有出入，本公司以外國參與者身份應付這些狀況時或會面對一定困難。

已完成項目

下表列載本公司大量參與的若干大型海外建設項目：

| 項目 | 竣工年份 | 合同價值 (百萬美元) | 簡述 |
|----------------|--------|----------------|--|
| 阿聯酋棕櫚島項目 | 2006 年 | 300 | 本項目為疏浚和填海項目，於 2002 年動工。本項目涉及地盤面積達 64 平方公里的掌形填海工程，填海容量為 1.24 億立方米。本公司獨力完成整個項目。本項目為阿聯酋授予一家中國建築公司承辦的首個大型項目。 |
| 香港地鐵 602 項目 | 2002 年 | 128 | 本項目涉及香港地鐵將軍澳線的地鐵建設，於 1999 年動工。本公司建設整個項目的 40%。 |
| 孟加拉 Paksey 橋項目 | 2004 年 | 127 | 本項目為首條橫跨 Padma 河的大橋建設項目，於 2000 年動工。本橋全長約 1,786 米，全橋由本公司獨力建設。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (百萬美元) | <u>簡述</u> |
|-----------------|-------------|-----------------------|--|
| 老撾 13 號 公路項目 | 1997 年 | 45 | 本項目為老撾13號公路改建項目，於1992年動工。本項目全長約 276 公里，本公司獨力建設整個項目。 |
| 加納公路 改造項目 | 2006 年 | 21 | 本公路項目為一項由中國政府授予的援外項目，於2004年動工。本項目全長約17公里，整個項目由本公司獨力建設。 |

在建項目

下表列載本公司截至 2007 年 6 月 30 日參與的若干大型在建海外建設項目：

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|----------------|--------------------|--------------------------------|--|
| 菲律賓北呂宋 鐵路項目 | 2009 年 | 1,350 | 本項目為菲律賓北面鐵路的一部分，連接加洛幹市至馬洛羅，於2007年動工。本鐵路的設計全長約為 32 公里，本公司獲委託獨力建設整條鐵路。 |
| 香港沙田嶺 隧道項目 | 2007 年 | 1,041 | 本項目為公路隧道建設項目，於2002年動工。該隧道的設計全長約為兩公里，本公司獲委託建設其中的40%。建設本項目時動用了先進設備和高科技物料，尤其是在隧道口使用的隔音物料。本項目要求的質量、安全和環保標準均較高，而本公司能夠一一達成，因此獲香港政府及不同機構頒發多個獎項。 |

| |
|-----------|
| 業務 |
|-----------|

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-------------------|--------------------|--------------------------------|---|
| 南非 Vaal 河 供水項目 | 2008 年 | 533 | 本項目為Vaal河東岸灌溉系統的擴建工程，於2006年動工。灌溉水道的設計全長約為 150 公里，本公司獲委託建設整個項目。本項目涉及公路建築、地下水源開鑿，以及興建鋼結構車站、電力及電纜裝置。 |
| 馬鐵改造 項目 A 段 | 2008 年 | 285 | 本項目為馬來西亞鐵路改造項目，於2005年動工。本項目的設計全長約為 136 公里，本公司獲委託建設其中約 40% 。 |
| 埃塞俄比亞 公路項目 | 2008 年 | 246 | 本項目為阿迪哥瑞特至阿迪斯阿巴巴公路改造項目，位於埃塞俄比亞北部山區，於2005年動工。本項目的設計全長約為 109 公里，本公司獲委託建設整個項目。 |

業務

技術

本公司在基建建設業務中的技術實力在中國同行業中具有顯著的競爭優勢。本公司在鐵路客運專線建設、複雜結構超大型橋樑建造、複雜地質超長隧道施工和鐵路客運專線無碴軌道建設具有領先的科技。此外，本公司在大跨度結構系統、深基礎施工、超高層房屋建築等方面發展出若干創新技術。特別是：

- 本公司具有無碴軌道設計施工的創新技術。

在秦瀋客運專線、贛龍鐵路、渝懷線無碴軌道研發的基礎上，通過引進國外先進技術，本公司發展出擁有自主知識產權的中國式無碴軌道設計施工技術，並採用這種技術設計修建了中國首條無碴軌道客運專線—全長約 13 公里的遂渝鐵路試驗段，最高試驗時速達 232 公里。

- 本公司在永久凍土上進行綜合施工技術達到國際先進水平。

本公司在永久凍土施工的技術，特別是凍土鐵路路基、橋樑及隧道的設計施工技術達到國際先進水平，包括：高原鐵路製氧站研製技術、高原高寒地區鐵路鋪架施工關鍵技術、高原永久凍土區橋涵及隧道施工技術與混凝土控制技術等。

本公司更聯同不同領域的領導者合作開發和擁有若干技術，特別是：

- 鐵道轆叉專用超強高韌可焊接空冷鴻康貝氏體鋼。由於生產高效鐵道轆叉必須使用貝氏體鋼，本公司的子公司中鐵寶橋股份有限公司出資與清華大學合作研發技術，提升貝氏體鋼的質量和功能，並且與清華大學這方面的一位頂尖專家教授共同開發這項技術。中鐵寶橋股份有限公司與清華大學共同擁有這項技術的註冊專利，並在向清華大學支付人民幣65萬元後，有權享有這項專利權所產生的所有收入。
- 磁懸浮關節型道岔與重接法及磁懸浮道岔的手柄傳動裝置。中鐵寶橋股份有限公司與上海磁懸浮交通工程技術研究中心(Shanghai Magnetic Levitation Jiaotong Engineering and Technology Research Center)(「上海磁懸浮交通」) 共同擁有磁懸浮關節型道岔與重接法的註冊專利。儘管上海磁懸浮交通負責磁懸浮道岔的手柄傳動裝置的所有研發成本，但中鐵寶橋股份有限公司為其註冊專利的唯一擁有人。本公司通過與上海磁懸浮交通工程技術研究中心的共同努力，已開發出磁懸浮的專業技術知識，並預期未來會從這些技術中獲取收益。

業務

設備

本公司在基建建設業務中擁有和使用多種重型機械和其他設備，包括以下各項重要設備：

- 本公司擁有中國絕大部分對地鐵和隧道建設起關鍵作用的隧道掘進機；
- 本公司擁有亞洲起重能力最大的「天一號」吊裝船（起重能力高達 3,000 噸）及一整套深水海上作業施工的重要設備；
- 本公司擁有中國大部分對新鐵路線和橋樑建設起關鍵作用的鋪軌機和架橋機；和
- 本公司擁有中國大部分對電氣化鐵路線建設起關鍵作用的架空接觸線路施工工具和設備。

本公司在國內購買及從海外進口設備，部分業務所需的大型設備由本公司自行開發生產。

於 2007 年 6 月 30 日，本公司在基建建設業務中所使用的自有設備超過 44,600 台。部分設備如下：

| <u>名稱</u> | <u>單位數目</u> |
|--------------------|-------------|
| 隧道掘進機 | 48 |
| 海洋工程船 | 6 |
| 造橋機／架橋機 | 14/91 |
| 電氣化鐵路作業車／架空接觸線路施工車 | 246 |
| 液壓鑿岩台車 | 30 |
| 鋪軌機 | 22 |
| 瀝青鋪裝機 | 40 |
| 液壓挖掘機 | 454 |

訂約過程／合同條款／營運管理

訂約過程

物色和協商基建建設業務新項目的過程一般包括以下幾個步驟：

- 信息收集；
- 項目評估；

業務

- 資格預審（或資格覆核）程序；
- 投標；和
- 委託商議。

信息收集

本公司收集及時和可靠的信息以幫助本公司物色潛在項目。本公司物色潛在項目所使用的信息來源包括從本公司的勘察設計與諮詢服務業務、政府公開投標通知獲取信息，聯繫相關政府部門（尤其是規劃和建設部門）、基建建設行業的專家和與本公司現有客戶持續溝通。

項目評估

本公司注意到某一潛在項目後，將進行初步評估，以估算：(a)本公司是否符合項目的具體資格標準；(b)本公司的資源是否充足；(c)項目的成本和潛在盈利能力；及(d)決定是否爭取有關項目的若干其他因素。

若本公司初步評估某一潛在項目為合適時，就會詳細估算（其可能涉及現場視察）項目的技術和商業特徵，以便本公司能精確估計時間和資源要求，準備一項具競爭力而又有利可圖的投標。有關估算通常涉及以下分析：

- 原材料成本、勞工成本和類似的成本分析；
- 位置分析，涉及供水、電力供應、運輸和其他基礎設施；
- 有關所需設備和其預測使用年期的資本開支分析；及
- 有關本公司客戶和其付款期限的信用分析。

在本公司行動前，此估算將須經參與建設的相關子公司的內部評估委員會審核和批准。大型項目估算的審核和批准須送交上級控股公司。

資格預審（資格覆核）程序

於獲准就某一項目進行投標前，本公司通常須進行資格預審程序。在接納本公司就某一項目進行投標前，客戶通常要求本公司符合有關財務狀況、建築資質水平和經營規模的若干最低要求。因此，本公司多數情況下須呈遞有關本公司的財務狀況、經營歷史和本公司可用資源（如人力）的預審資料。

投標

根據中國法律，有關社會和公共福利和公眾安全的項目、由國家資金提供全部或部分融資的項目和由國際機構或外國政府提供資金的項目，均須進行投標。有關社會和公共福利和公眾安全的項目包括大型基礎設施建設項目和公共事業項目，如涉及使用新能源的項目，以及有關通信和交通、郵政和電信、水電、市政設施和環保的項目。故此，中國大多數基礎設施建設項目是從投標競逐中取得的。在本公司進行估算和評估，並符合潛在客戶規定的資格預審標準後，若本公司決定爭取某

業務

一具體項目，本公司通常須準備投標文件並將其送交本公司的潛在客戶。估算某一項目涉及的成本對計算本公司所有費用及確保盈利能力至關重要。本公司在作出投標前會仔細估算各項目的成本。本公司在估算項目成本時依賴本公司自身的經驗，並考慮多項因素，例如對比過去投標所涉及地點及環境條件的差異、項目的地理位置、原材料、機械及勞工的供應及價格，以及所涉及的稅務費用。中國大型基礎設施建設項目通常分為多個部分進行投標。一般而言，儘管本公司的子公司呈遞單獨擔任設計師或建築商的標書，但本公司獲授勘察設計與建設合同。本公司相信本公司有能力提供從勘察設計到建築的一體化服務，讓本公司在競爭複雜和大型項目時享有優勢。相對公路建設項目，本公司在鐵路建設項目的中標次數較多，原因是後者的市場參與者數目有限，而公路建設的相關市場比較分散，競爭也更激烈。

委託商議

在獲選為項目承包商後，本公司通常會收到本公司客戶的書面通知，進行進一步但有限的磋商，以敲定和訂定主要合同條款。

授予本公司的大部分建設合同按固定價格或固定單位價格基準執行，且有項目竣工的固定時間表。此等種類的建設合同通常要求本公司報出項目總固定價格或固定單位價格，且不得超出該價格。某些合同含有價格調整條款，以彌補由於原材料成本超出事先協商同意水平、設計或作業範圍變動，或其他引起施工中斷的具體因素（例如水電供應短缺）而導致的成本增加。對於不含有價格調整條款的建設合同，本公司通常將或有款項計入本公司的投標價，以應付任何可能增加的成本。

合同條款

本公司向所有客戶提供相同的合同條款。本公司的基建建設合同通常包含以下相關特徵的條文：

- 項目保證金；
- 項目進度款項；
- 保留款項；和
- 維護。

項目保證金

通常情況下，在本公司勝出投標程序後，客戶會在二至四周的通知期內要求本公司提供金額相等於總合同價值10%的履約保證。如果本公司未能履行職責，客戶可根據有關合同將履約保證提交予發行金融機構以獲取款項。履約保證將在竣工證明發出之後一年退還本公司。

業務

項目進度款項

就大型建設項目而言，本公司通常按工程完成進度分期收取進度款項。一般情況下，本公司的建設合同要求本公司的客戶先向本公司提供總合同值的 10% 至 30% 作為預付款。這些款項一般應在合同簽署後特定期間內支付。本公司按達到有關合同所載某些指定階段，分期收取其後的進度款項。當本公司達到該類指定階段後，本公司將通知本公司的客戶，客戶隨後派出第三方品質認證工程師核實本公司的建設進度。本公司通常在核實後特定期間內收到進度款項。

保留款項

項目整個工程全部竣工後，本公司將通知客戶，客戶隨後派出第三方品質認證工程師對本公司的工程進行最後驗收。如果本公司已竣工工程符合有關竣工和檢驗標準，第三方品質認證工程師將向本公司的客戶發出一份正式竣工和檢驗報告。根據合同規定，本公司的客戶將基於此報告，向本公司支付最終款項。然而，如下文所述，按中國建築行業的慣例，本公司的客戶一般扣取總合同價值的約 5% 或 10% 作為保留款項，以防維護期內的作業質量出現任何瑕疵。不過，本公司部分客戶願意接受本公司提供的合同銀行擔保，以取代全部或部分保留款項。這些保留款項及／或銀行擔保於合同維護期內由客戶持有，待發出竣工證明後退還本公司。

維護

一般而言，本公司的建設合同規定合同維護期為 12 或 24 個月。於維護期內，本公司依照合同條款對工程中的任何瑕疵負責。

經營管理

在執行不同基礎設施建設項目中，本公司視乎項目要求、項目規模和客戶偏好，扮演不同的角色，例如主要承包商、聯合體或合營企業成員、或分包商。由於本公司的規模龐大及本集團有能力提供全方位的各類型服務，本公司一般作為項目主要承包商獨立遞交標書，而非作為合營企業或聯合體的成員與其他公司共同遞交標書。不過，在某些非常大型的項目中，本公司可能會與其他公司訂立合營企業或聯合體安排。於往績記錄期間，以合同價值計算，本公司獲委託承包的項目中，超過總額的 95% 為主要承包商，並且以合營企業伙伴或聯合體成員的身份參與了其餘的項目。

項目管理和工程範圍變更

本公司實施和維持綜合管理和內部控制系統，以助本公司管理層在項目週期內各階段行使適當監督和控制，包括項目執行、勞工管理、原材料監控、質量控制和監理／認證方面。本公司按照標書和合同所載已協商同意的時間進度和施工範圍施工。不過，由於設計變更或修正設計誤差，本公

業務

司的客戶有時會在建設期間，變更項目的已協商同意的施工範圍。本公司會就施工範圍的變更與本公司的客戶磋商更改付款或建設時間表。

本公司通常運用內部勞務資源建設基礎設施項目。然而，鑑於基礎設施建設屬勞工密集行業，尤其是在項目的某些階段，本公司通常需要大量人力及可能須聘請外部勞務公司，以達至本公司項目的勞工需求。本公司亦根據項目需要聘請外部勞務公司，為本公司提供所需人力，令本公司更好地管理人力資源和成本架構。本公司僅聘請符合我們特定標準的高質量勞務公司，以及與本公司建立了長期良好工作關係，且遵守所有相關勞工法律及法規的優質勞務公司。這些勞務公司必須具有相關專業承包企業資質，方可承辦鐵路、公路、橋樑、隧道或其他基礎設施項目(視乎情況而定)建設工程，另外須具有相關的勞務分包企業資質方可提供勞工服務。不少勞務公司提供木材、水泥、金屬、電纜及電力工程、油漆、焊接配管等建設勞工服務。於2006年12月31日，本公司與約8,900家勞務公司簽訂勞務合同，其勞動力合計超過本公司可支配的內部勞動力四倍以上。聘請勞務公司的成本比動用本身的資源便宜，而且本公司通常按個別項目聘請勞務公司，所以能夠更有效控制項目成本。因此，為項目聘請外部勞務公司不會增加邊際項目成本，預期本公司將增加使用外部勞務公司。

行業趨勢和競爭地位

2004年12月前，中國鐵路建設行業的競爭有限，只有幾家經鐵道部授予相關鐵路建設資質的企業(包括中國鐵道建築總公司)獲准在這個行業經營。而在2004年12月，鐵道部和建設部聯合發佈通知，放寬對中國鐵路建設行業的管制，准許在其他基礎建設行業擁有專業資格的企業進入中國鐵路建設市場。然而，由於獲取特等鐵路建設資質的門檻高，僅有少數的企業獲授特等鐵路建設資質。此外，中國鐵路建設行業的趨勢是技術上複雜的大型項目增多，客戶更加傾向選擇有能力提供綜合和一站式解決方案的知名公司。故此，本公司在鐵路建設行業只有並持續僅有少數競爭對手。本公司相信，本公司具備經驗、經營規模，參與勘察設計階段早著先機，而且資源充足、技術工法領先，使本公司能夠在與競爭對手爭逐要求高技術規格、先進建設技術、複雜的大型鐵路建設項目時達到最有利發揮。

就中國建設行業的其他領域而言，行業參與者高度分散。到2005年年底，參與房屋建築工程及土木工程行業的企業有超過58,750家，其中僅有少數企業(包括國有和地方國有企業，以及國內的私人公司)獲得建設部授出的總承包企業特級資質。該等企業包括本公司兩家子公司，而大部分其餘的競爭對手的規模比本公司小得多，本公司與該等競爭對手並無任何業務聯繫。本公司在公路、市政工程和其他房屋建築行業專門參與大規模項目，本公司主要和其他大型國有企業競爭。基礎設

業務

施建設項目的競爭主要以市場聲譽和往績記錄、價格、技術能力、設備水準、技術人員質量、客戶關係和財力為考慮因素。鑑於根據十一五規劃的投資大量增加，本公司相信鐵路和其他中國基建建設行業具有可觀增長潛力，並相信本公司已做好充分準備以從中獲益。請參閱「行業概覽」。

隨著鐵路建設和公路及其他土木工程建設行業進一步向外開放，未來如果國外競爭對手獲准進入這些行業，本公司可能面對國外競爭對手的競爭。不過，由於建設行業市場開放的程度有限，本公司的基建建設業務迄今為止受到國外競爭對手的影響有限。此外，世貿組織框架為本公司提供更多機會進入海外新市場，鑑於本公司在海外的業務早已建立聲譽，相信本公司將因此獲益。

本公司的勘察設計與諮詢服務業務

概覽

本公司是中國基建勘察設計與諮詢服務行業的主要企業之一。本公司向中國和海外客戶就鐵路、城市軌道交通、高速公路、公路、橋樑和隧道的建設提供一整套勘察、設計、諮詢、研發和監理服務。本公司（包括本公司的聯營公司）過往業績中的亮點包括如下：

- 2005年及2006年，本公司是《美國工程新聞雜誌》(U.S. Engineering News-Record) 和《中國建設報》聯合評選的中國對外工程承包及勘察設計施工公司雙60強第一名；
- 2005年，按勘察設計業務產生的收入計，本公司的子公司中鐵二院工程集團有限責任公司位居中國勘察設計企業全國50強之首；
- 按以截至2006年12月31日的電氣化鐵路總營運里程計，本公司所佔中國電氣化鐵路勘察設計市場的市場份額超過50%；
- 按城市軌道交通的總營運里程計，本公司所佔中國城市軌道交通勘察設計市場的市場份額超過31%；
- 本公司曾為超過58%的跨長江超長橋提供勘察設計與諮詢服務；
- 本公司曾協助鐵道部制定建設規格和質量要求方面的鐵路行業標準；
- 本公司亦是中國橋樑、隧道、高速公路和電氣化鐵路勘察設計市場的領先公司之一；和
- 本公司在中國航空和遙感勘察設計市場具有領先地位。

本公司的勘察設計與諮詢服務業務擁有所有基礎設施勘察設計與諮詢服務領域的人才，他們均有能力且具備資歷，並擁有豐富的技術知識。本集團（包括聯營公司）以擁有27家具有甲級勘察設計資質的公司為榮，這些公司可為本公司的客戶提供一站式綜合勘察設計與諮詢服務，尤其是在大

業務

型複雜的項目方面。下表列載本公司的勘察設計與諮詢服務業務於截至 2004 年、2005 年及 2006 年 12 月 31 日止三個年度和截至 2006 年及 2007 年 6 月 30 日止六個月的若干主要財務信息：

| | 截至 12 月 31 日止年度 | | | 截至 6 月 30 日止六個月 | |
|---------------------------------|-----------------|--------|--------|-----------------|--------|
| | 2004 年 | 2005 年 | 2006 年 | 2006 年 | 2007 年 |
| | (未經審計) | | | | |
| | (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | |
| 收入 | 2,780 | 3,480 | 4,124 | 1,565 | 1,507 |
| 收入在扣除分部間交易前 | | | | | |
| 佔本集團收入總額的百分比 | 3.2% | 3.1% | 2.6% | 2.6% | 2.0% |
| 分部業績 | 169 | 132 | 351 | 115 | 67 |
| 分部業績佔本集團經調整 | | | | | |
| 經營利潤總額的百分比 ⁽¹⁾ | 21.1% | 8.5% | 9.7% | 8.7% | 5.4% |

(1) 本集團的經營利潤總額，是指計及未分配收入（開支）淨額和扣除分部間交易及已分配融資收入（開支）淨額而作出調整後，個別業務分部的經營利潤總和。本集團經調整經營利潤相等於個別業務分部經營利潤的總和。

經營

本公司的勘察設計與諮詢服務業務的主營業務包括提供與建設中國和海外主要鐵路、電氣化鐵路、城市軌道交通、橋樑、隧道和火車站有關的諮詢和規劃服務、可行性研究、勘察設計服務、研發服務、施工監理和項目管理。

已完成項目

下表列出本集團（包括聯營公司）已提供過勘察設計與諮詢服務的若干大型建設項目：

| 項目 | 竣工年份 | 合同價值 | 簡述 |
|---------|--------|----------|--|
| | | (人民幣百萬元) | |
| 杭州灣跨海大橋 | 2007 年 | 3,588 | 本項目在竣工後將成為全球最長的跨海橋樑。本橋於 2003 年動工，設計全長約 36 公里，本公司提供其中約 60% 的勘察服務和約 78% 的設計服務（均按長度計）。由於杭州灣為全球潮水最為洶湧的三個海灣之一，故以先進及創新的設計技術以克服嚴峻的海上情況。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-----------|-------------|-------------------------|--|
| 京津城際軌道交通 | 2007 年 | 3,250 | 本項目連接北京、天津兩大鐵路樞紐。本項目於 2005 年動工，設計全長 115 公里，本公司為整個項目提供勘察設計服務。鐵路線可適應時速高達 350 公里的列車，是中國率先動工建設的速度目標值最高的鐵路客運專線之一。 |
| 南昆鐵路線 | 1997 年 | 256 | 本項目地處西南艱險山區，在完成項目時需克服地形險峻、地質複雜等若干罕見的困難。本項目於 1991 年動工，全長約 899 公里，本公司為整個項目提供勘察設計服務。本項目榮獲國家科技進步一等獎。 |
| 成昆鐵路線 | 1970 年 | 103 | 本項目地處大斷裂帶，因此在提供勘察設計服務時遭遇不少前所未見的困難。本項目於 1964 年動工，全長約 1,100 公里，本公司為整個項目提供勘察設計服務。本項目於 1985 年和 1984 年分別榮獲國家科技進步特等獎和聯合國特別獎。 |
| 寶成鐵路線 | 1958 年 | 75 | 本項目為中國首條建設的電氣化鐵路幹線。本項目於 1952 年動工，全長約 668 公里，本公司負責提供其中約 68% 的勘察設計服務。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>竣工年份</u> | <u>合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-----------|-------------|-------------------------|--|
| 蕪湖長江大橋 | 1997 年 | 37 | 本項目在竣工時是當時橫跨長江最長的大橋，並且是中國跨度最大的鐵路公路兩用橋。本項目於1995年動工。鐵路橋全長約10,624米，而公路橋全長約6,078米。本公司為整個項目提供勘察設計服務。本項目於2002年榮獲國家優秀工程設計金獎、國家科技進步一等獎和鐵道部優秀工程設計一等獎。 |

在建項目

下表列載本公司截至 2007 年 6 月 30 日參與的若干大型在建勘察設計或諮詢項目：

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|-----------------|--------------------|--------------------------------|---|
| 鄭西客運專線 | 2009 年 | 221 | 本項目是中國「中長期鐵路網規劃」的重要組成部分。本項目於2005年動工，設計全長454公里，本公司將提供本項目三分之一的設計服務。鐵路在竣工後可適應時速高達 350 公里的列車。本項目全線均為越嶺地段，地勢複雜險要，勘察設計難度很大。 |
| 成都地鐵一號線 及二號線 | 2010 年 | 125 | 本項目是成都地鐵網絡的一部分，於2005年動工，設計全長為72公里，本公司將為本項目提供所有勘察設計服務。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>預期 竣工年份</u> | <u>預期 合同價值</u> (人民幣百萬元) | <u>簡述</u> |
|------------------|--------------------|--------------------------------|--|
| 杭州地鐵二號線 (第一期) | 2011 年 | 119 | 本項目為杭州地鐵網絡的一部分，於2006年動工。本地鐵線第一期的設計全長為30公里，而本公司將為本項目提供所有勘察設計服務。本公司還提供本地鐵線第一期的建設工程服務。 |
| 鄭州黃河公鐵 兩用橋 | 2009 年 | 62 | 本項目屬於技術密集型，包括尖端橋樑構造的建設。本項目於 2006 年動工，設計全長 15 公里，其中公路長度將約為九公里。本公司將為本項目提供全部勘察設計服務。上層公路橋面寬32.5米，設雙向六車道，設計時速 100 公里；下層為雙線客運專線鐵路，設計時速為 350 公里。 |
| 青島膠州灣 海底隧道 | 2009 年 | 11 | 本項目位於青島和黃島之間，下穿膠州灣灣口海域。本項目於2006年動工，估計全長6,170米，本公司為整個項目提供全部勘察設計服務。隧道長度將為 5,550 米（其中海域段長度將為 3,950 米）。本項目設計為城市隧道，有雙向雙洞六車道，設計時速 80 公里，設計隧道最低點為海平面下 70.5 米，離海底面 44.5 米。 |

技術人員和設計院

本公司的勘察設計與諮詢服務業務的行業特點是以服務為導向、人力資源密集，而本公司招聘和挽留具有相關專業資格的高素質技術人員的能力，對本公司的成功至關重要。

業務

本公司擁有大批在中國專門從事基建勘察設計與諮詢的技術人員。截至2007年6月30日，本公司的勘察設計與諮詢服務業務的人員人數為13,000人，其中中國工程院院士三人、國家勘察設計大師七人(其中一名為中國工程院院士)、高級專業技術人員2,800多人、各類國家註冊執業工程師831人。

本公司還擁有27所為不同行業和這些行業的子行業專門從事勘察設計的甲級設計與諮詢企業。其中，本公司的十家主要勘察設計與諮詢企業和其各自的主要經營範圍如下：

| 設計院 | 經營範圍 |
|-------------------------------|--|
| 中鐵二院工程集團有限責任公司和中鐵工程設計諮詢集團有限公司 | 就鐵路、城市軌道交通、高速公路和其他公路、橋樑、隧道、市政工程、佈線系統、通信、信號系統等提供綜合／專門勘察設計、諮詢、監理、主要承包商和／或項目管理服務 |
| 中鐵西北科學研究院有限公司和中鐵西南科學研究院有限公司 | 就與鐵路和／或其他基礎設施相關的施工方法和技術、建築結構問題、環保問題、工程機械和軟件、特殊地質問題、防治地質災害和自然科學現象(例如永久凍結帶)進行專門研發，其結果對青藏鐵路的建設作出了巨大貢獻 |
| 中鐵大橋勘測設計院有限公司 | 就橋樑工程項目提供勘察設計與諮詢服務，尤擅長於超長橋項目。該設計院曾為中國多個大型著名橋樑(如武漢長江大橋、南京長江大橋、九江長江大橋和蕪湖長江大橋)提供設計服務 |
| 中鐵隧道勘測設計院有限公司 | 就隧道工程、城市軌道交通項目提供勘察設計與諮詢服務 |
| 中鐵電氣化勘測設計研究院 | 中國唯一一所專門就電氣化鐵路項目、城市軌道交通相關的電力供應和傳輸系統提供勘察設計與諮詢服務的設計院 |
| 華鐵工程諮詢有限責任公司 | 就鐵路、城市軌道交通、高速公路、公路、橋樑和市政工程項目提供工程監理服務 |

業務

| 設計院 | 經營範圍 |
|---------------|---|
| 北京中鐵工建築工程設計院 | 提供房屋建築的綜合或專門的勘察設計與諮詢服務和工程監理服務 |
| 北京中鐵通信信號勘測設計院 | 就與鐵路、與廣播和與城市公用事業相關的通信、信號和／或電力系統提供勘察設計與諮詢服務，以及進行研發 |

訂約程序

本公司的基建勘察設計與諮詢服務業務的訂約程序一般涉及下列步驟：

- 收集和分析市場信息，確定潛在的勘察設計項目；
- 根據項目規格制定初步方案，為投標作準備；
- 提交投標文件；
- 若投標成功，進一步進行現場踏勘、地質勘察和地形分析，以制定更詳細的設計方案；
- 按照協定的委聘範圍，草擬設計方案或諮詢報告，這些文件通常在定案前由本公司的客戶審閱；和
- 在由本公司設計的項目的施工期內提供現場諮詢服務，以處理任何可能產生的未預見設計問題。

合同條款

本公司通常使用建設部印行的勘察設計與諮詢標準合同作為起點。因應與客戶磋商的結果，本公司按個別情況對這些合同作出必要的修改。本公司的合同通常包括以下主要特徵：

- 定價條款—通常按最高固定價格列出（在若干情況下會包含價格上調條款，以彌補由於工作範圍隨後出現變動而導致本公司成本增加）；
- 支付條款—通常訂明按完成工作量向本公司分期支付的合同價格總額；和
- 履行保證條款—通常訂明本公司將於項目展開前向客戶交付相等於合同價值總額5%的金額作為履行保證，或客戶須保留每次分期支付金額的5%，該款額在項目完成後可由本公司收回。

行業趨勢和競爭地位

本公司為中國基建建設勘察設計與諮詢行業的領軍企業之一。本公司在中國電氣化鐵路勘察設計與諮詢市場上所佔市場份額超過50%。按總營運里程計，本公司承建的勘察設計與諮詢項目佔中國城市軌道交通的份額超過31%。

業務

由於中國鐵路建設的勘察設計與諮詢服務市場由兩大主導國有企業支配(其中一家為本公司)，故競爭很有限。雖然鐵道部和建設部在2004年12月宣佈了旨在開放市場的措施，但迄今為止，競爭性僅稍為增加。

中國其他基礎設施建設項目的勘察設計與諮詢服務市場較為分散，競爭也較激烈。本公司的競爭對手主要為大型國有企業，以及地方的省級或市級交通設計院。雖然競爭繼續主要來自國內企業，但由於中國加入世貿時，承諾向國外企業開放市場，故本公司預期未來越來越多國外企業進入中國基建勘察設計與諮詢服務市場。本公司計劃利用在基建建設行業擁有的豐富經驗，以及向客戶提供綜合解決方案和專業服務的能力，與國外對手進行競爭。

本公司的工程設備和零部件製造業務

概覽

本公司為中國多項鐵路相關工程設備和零部件的最大製造商，包括道岔及其他鐵道設備及鋼結構。按總產量計，在往績記錄期間，本公司是全球最大的道岔研發製造商之一。本公司在中國道岔市場佔有壟斷性地位，不僅是中國唯一一家高錳鋼焊接轆叉製造商，也是中國目前唯一生產提速道岔的製造商。此外，本公司還是中國橋樑鋼結構的領先製造商之一和唯一一家鐵路相關大型橋樑鋼結構製造商。本公司在2006年佔國內大型橋樑鋼結構市場的80%。截至2006年12月31日止三個年度，本公司生產超過500,000噸橋樑鋼結構，主要用於中國的大型鐵路鋼橋和公路鋼橋。本公司在中國鐵道建設機械市場、架橋機和鐵路鋪軌機市場上擁有領先地位。本公司的其他軌行機械和工程機械包括軌道車、養路機械、電氣化鐵路作業車和吊裝船等。本公司是經鐵道部許可從事製造軌行機械為數不多的製造商之一。本公司還設計和製造了中國首輛軌道車、軌道探傷車、軌道打磨車和電氣化鐵路作業車。

本公司主要通過五家主要直接子公司經營工程設備和零部件製造業務，其各自的專長如下：

| 子公司 | 經營範圍 |
|-----------------------|--|
| 中鐵山橋集團有限公司及中鐵寶橋股份有限公司 | 生產裝配式橋樑鋼結構、鐵路道岔、地鐵和城市輕軌鐵路道岔、門吊、架橋機及運樑車 |
| 中鐵寶工有限責任公司 | 生產軌道車、電氣化鐵路作業車和大型養路機械 |
| 中鐵重工有限公司 | 生產架橋機、鐵路鋪軌機和起重機，包括鐵路站場集裝箱門吊 |
| 中鐵工程機械研究設計院有限公司 | 研究開發、設計及生產運樑車、架橋設備、鐵路和城市軌道交通建設設備及大噸位橋樑運架設備 |

業務

下表列載了本公司的工程設備和零部件製造業務截至 2004 年、2005 年及 2006 年 12 月 31 日止三個年度以及截至 2006 年和 2007 年 6 月 30 日止六個月的一些主要財務信息：

| | 截至 12 月 31 日止年度 | | | 截至 6 月 30 日止六個月 | |
|---------------------------|-----------------|--------|--------|-----------------|--------|
| | 2004 年 | 2005 年 | 2006 年 | 2006 年 | 2007 年 |
| | (未經審計) | | | | |
| | (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | |
| 收入 | 3,024 | 3,814 | 4,095 | 1,955 | 2,222 |
| 收入在扣除分部間交易前 | | | | | |
| 佔本集團收入總額的百分比 | 3.4% | 3.4% | 2.6% | 3.2% | 2.9% |
| 分部業績 | 379 | 432 | 445 | 168 | 67 |
| 分部業績佔本集團經調整 | | | | | |
| 經營利潤總額的百分比 ⁽¹⁾ | 47.4% | 27.7% | 12.3% | 12.6% | 5.4% |

(1) 本集團的經營利潤總額，是指計及未分配收入（開支）淨額和扣除分部間交易及已分配融資收入（開支）淨額而作出調整後，個別業務分部的經營利潤總和。本集團經調整經營利潤相等於個別業務分部經營利潤的總和。

主要產品和服務

本公司設計、製造和銷售以下四個主要產品系列，並提供有關產品的安裝和售後服務：

鋼結構

本公司的鋼結構廣泛用於各個領域，按其用途可劃分為四類：

- 用於樑式橋、鋼拱橋、斜拉橋、懸索橋、鋼桁樑橋和鋼混結合樑的橋樑鋼結構產品；
- 用於劇院、會議中心和火車站候車室的鋼結構和用於發電廠鍋爐底架鋼結構、輕鋼結構、廠房鋼結構、結構零部件和鋼廠房結構零部件的鋼結構；
- 用於各種機械（包括運樑車、起重機和架橋機）的鋼結構；及
- 其他鋼結構零部件，包括可裝撥鋼板房屋、拆裝橋、折疊式集裝箱和國際規格集裝箱。

本公司擁有豐富的橋樑鋼結構生產經驗，其中一家子公司在業內有 100 年以上的經驗。本公司是中國首家設計和製造鐵路橋樑鋼結構的公司，對國內的市場發展有著深遠影響。受國家主管部門委託，本公司主持和參與制定了鐵路橋生產規格和技術標準，成為中國鐵路橋的通行標準和規格。

道岔

道岔指軌道線路分叉或交叉的連接點。道岔用途多而廣泛。本公司的道岔產品包括鐵路和城市輕軌鐵路道岔、轍叉以及若干鐵路配件。就過岔速度和穩定性而言，本公司的鐵路道岔是全球最先

業務

進的鐵路道岔之一。本公司在國內的鐵路道岔市場佔主導地位，並且是中國唯一的高錳鋼焊接轍叉研發製造商，及唯一製造提速道岔的製造商。本公司是唯一獲鐵道部批准製造高錳鋼焊接轍叉的實體，並是獲鐵道部批准製造提速道岔的兩家實體之一。本公司製造提速道岔的許可並無固定期限或任何條件。由於獲准製造提速道岔的另一家實體尚未開始生產；因此，該實體目前對本公司並不構成競爭，本公司仍是中國唯一的提速道岔製造商。本公司的道岔產品已出口至亞洲、非洲和北美洲多個地區的國家。

軌行機械

本公司的軌行機械產品包括鐵路鋪軌機、軌道車和養路機械。本公司是中國首家開發可用於高海拔地區的架橋機和鐵路鋪軌機的製造商。本公司在國內架橋機和鐵路鋪軌機市場居領先地位。本公司是用於青藏鐵路建設項目全部三套架橋機和鐵路鋪軌機的供貨商。本公司還生產用於高速無碴軌道和其他無碴軌道鋪裝的專用設備。本公司是經鐵道部許可從事製造軌行機械為數不多的製造商之一。此外，本公司還設計和製造了中國首輛軌道車、軌道探傷車、軌道打磨車和電氣化鐵路作業車。

工程機械

本公司的工程機械產品包括架橋機和起重機械，例如鐵路站場集裝箱門吊、吊裝船、水上架橋設備和其他工程機械。本公司經鐵道部許可生產鐵路站場集裝箱門吊。鐵路站場集裝箱門吊主要用於在鐵路集裝箱運轉場裝卸、移動和堆放集裝箱。2006年，本公司製造出首個適用於鐵路集裝箱運轉場的專用門吊。本公司鐵路站場集裝箱門吊目前的起重能力最高可達40噸。本公司認為鐵路站場集裝箱門吊市場的潛力巨大。本公司生產的水上架橋設備用於建造大跨度橋樑。2005年，本公司設計和製造「天一號」吊裝船，起重能力高達3,000噸，居亞洲吊裝船之首。本公司因設計及生產「天一號」而於2005年獲國務院授予國家科技進步二等獎。

生產設施和設備

下表列載有關本公司的子公司所使用的主要生產設施和工廠的信息，本公司通過這些子公司經營工程設備和零部件製造業務：

| 子公司 | 於2007年6月30日的概約面積 (平方米) | 主要功能 |
|------------|---------------------------|----------------------------|
| 中鐵山橋集團有限公司 | 1,230,000 | 製造橋樑鋼結構、鐵路道岔、城市輕軌鐵路道岔及起重機械 |

業務

| 子公司 | 於 2007 年 6 月 30 日的概約面積 (平方米) | 主要功能 |
|-----------------|---------------------------------|----------------------------|
| 中鐵寶橋股份有限公司 | 超過 700,000 | 製造橋樑鋼結構、鐵路道岔、城市輕軌鐵路道岔及起重機械 |
| 中鐵寶工有限責任公司 | 400,000 | 製造軌道車、電氣化鐵路作業車及養路機械 |
| 中鐵重工有限公司 | 270,000 | 製造架橋機、鐵路鋪軌機及起重機械如鐵路站場集裝箱門吊 |
| 中鐵工程機械研究設計院有限公司 | 25,000 | 製造運樑車、架橋設備、鐵路鋪軌機、大噸位橋樑運架設備 |

本公司採用各式各樣的先進製造設備製造產品。本公司許多高科技設備和機械由日本、德國、瑞典和瑞士等多個國家進口，例如鋼樑數控鑽床加工中心、大型弧焊中心、板材預處理線、道岔及轆叉數控銑床、高錳鋼轆叉焊接機、真空澆鑄生產線、低壓鑄造設備和其他大型先進設備。

本公司高度重視生產效率的提升，並定期更新生產過程中使用的設備、機械和設施。截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止三個年度以及截至 2007 年 6 月 30 日止六個月，本公司就工程設備和零部件製造業務而購買物業、廠房及設備的開支分別約為人民幣 6,000 萬元、人民幣 1.49 億元、人民幣 8,300 萬元和人民幣 1.00 億元。

技術和研發

本公司高度重視建立研發實力。於 2007 年 6 月 30 日，本公司擁有一支由超過 1,000 名專門從事產品設計和技術開發工作員工組成的研發團隊。此外，本公司已設有一所專業工程設備和零部件製造研究院，並在涉及工程設備和零部件製造業務的各家子公司設立個別的研發部門。本公司現時正籌備成立中國首個道岔專業研發中心。

本公司的研發團隊自主開發並與全國各地的科研機構和大學合作開發出多項先進產品和技術。本公司已自主研發了包括跨座式單軌 PC 軌道樑運架設備(carrying and installing equipment for pre-stressed concrete beams)、客運專線 600t / 900t 架橋機和運樑車、CPG500 型無縫線路長軌條鋪軌機

業務

組、KTY4000 型動力頭鑽機和系列液壓振動錘等多項大型設備及產品。特別是，本公司研發出多項技術用於高速和提速道岔的設計製造，包括機加工扭轉技術和翼軌模鍛成型技術等。本公司已開始自行研發生產高速鐵路道岔。2006 年，本公司的子公司中鐵山橋集團有限公司獲國家發改委指定為國家級企業技術中心。此外，本公司獲中國高科技研發計劃國家 863 計劃資助，在河南省新鄉市設立了一個隧道掘進機研發及生產基地。

本公司與領先的國際道岔製造商 VAE 集團 (VAE GmbH (「VAE」)) 和其德國子公司 BWG GmbH & Co. KG (「BWG」)) 就開發、設計和生產高速道岔成立合營企業。合營企業新鐵德奧道岔有限公司的註冊股本為 2,150 萬歐元。本公司通過直接子公司中鐵山橋集團有限公司擁有該合營企業的五成權益，其餘五成由 VAE 集團擁有 (其中 VAE 及 BWG 分別各 29% 及 21%)。該公司目前在成立階段，剛開始建設本身的道岔生產廠。該合營企業將作為共同控制實體入賬。VAE 集團將提供領先的高速道岔技術及專業知識，包括道岔設計、道岔轉轍裝置修正 (FAKOP) 生產數據、道岔安裝時的規劃、物流和諮詢、質量控制及驗證測試。本公司計劃與 VAE 集團合作，為中國鐵路市場研發高速道岔技術及專業知識。

本公司還獲得獨立第三方法國科吉富公司和 VAE GmbH 等國際行業領導者特許使用一些特定生產技術，包括高速道岔製造技術、高錳鋼轍叉焊接技術和真空澆鑄生產技術。本公司有意獨力進行其他研究，於不久將來開發該等特許技術。

銷售和營銷

本公司的產品主要在中國國內市場銷售，主要客戶包括鐵道部、中國中央和地方建設／交通主管機構，以及中國多家大型建築公司。本公司將橋樑鋼結構產品出口至巴基斯坦、孟加拉、泰國、緬甸和柬埔寨，以及把道岔產品出口至美國、東南亞、新西蘭、俄羅斯、日本、加拿大、韓國和非洲。

絕大部分訂單是通過參與私人或公開投標而獲得。私人投標以邀請方式只公開予選定的供應商參與，而公開投標則公開予任何符合資格的供應商參與。本公司的五家主要工程設備和零部件製造業務子公司各自已為其製造和出售的產品成立專門的銷售部門。這些銷售部門主要負責相關產品的銷售和營銷。此外，這些銷售部門還負責投標的準備工作。投標的主要步驟包括詳細審閱邀請文件或通告、研究產品的技術標準和規格、將供應產品的技術分析和評估以及編製投標文件。此外，本公司還通過與客戶進行直接磋商獲得採購訂單。本公司與最大的客戶鐵道部已建立和維持逾 25 年的長期關係。

業務

行業趨勢和競爭地位

由於中國基建建設行業發展快速，本公司相信中國鐵路設備和零部件製造行業的前景將會繼續樂觀。中國鐵路建設的投資不斷增加，應會使道岔、鐵路鋼橋樑、軌行機械、鐵路站場集裝箱門吊及其他鐵路專用大型設備和設施的需求不斷增長。

進入中國的工程設備和零部件製造行業需要高度專業的設備。進入此市場還面對許多重大的經濟及監管門檻，例如此項業務的資本密集性質及工業產品生產牌照的監管規定。本公司是全球最大的道岔製造商之一，並且是國內製造軌行機械和鐵路站場集裝箱門吊的領先企業。本公司在中國大型橋樑鋼結構市場佔主導地位，於 2006 年的市場份額約為 80%。

然而，隨著中國工程設備和零部件製造行業進一步開放，吸引更多潛在參與者，本公司可能會面對更多競爭。工程設備和零部件製造行業的關鍵成功因素包括聲譽、技術、設備、經驗、質量、價格和售後服務。

本公司的房地產開發業務

概覽

為更充分利用本公司的基建建設業務的領先地位和聲譽，本公司開始通過一些子公司選擇性地參與房地產開發項目。本公司的房地產開發業務主要包括開發、銷售和管理包括以下項目類型的住房和商用房：

住房 本公司提供多樣化的住房／住宅單位，包括公寓和別墅，著重以中上等收入買家為目標；和

商用房 本公司從事多種商用房的開發、銷售、租賃和管理，主要包括零售商鋪、商業開發項目、辦公樓和酒店。

本公司主要通過於 2007 年 2 月成立的全資子公司中鐵置業集團有限公司以及數家主要直接子公司和其各自的子公司或聯營公司來經營房地產開發業務，其中多家公司還從事本公司的基建建設業務和／或勘察設計與諮詢服務業務。作為房地產開發業務成長戰略的一環，中鐵置業集團有限公司將在集團層面規劃和發展本公司的房地產開發業務，並協調目前由多家子公司經營的業務。本公司的目標是打造「中鐵置業」品牌成為國內領先的房地產開發品牌之一。

本公司相信，目前國內的營商環境為本公司的房地產開發業務帶來許多機會。本公司的策略是憑藉本身基建建設行業領導者的實力，例如對建設項目運作積累的深厚經驗，與建設部及地方政府機關等官方部門建立了長期穩定的關係等，為本公司在爭取新房地產開發項目方面提供競爭優勢。這些優勢開拓的商機顯現於我們的舊城區改造、新城及新城區建設或未開發土地等房地產開發項目。另外，我們更配合前述的部分官方部門，在承辦市政建設工程的地段提供房地產開發服務。由於投

業務

身籌備階段的工作，本公司也處於更有利的位置最終能夠參與土地開發，例如為有關地區提供基礎建設服務，進而開發大型、多期房地產項目。我們與前述官方部門合作關係良好，也有助本公司的房地產開發項目順利完成，進而使本公司更有機會贏得未來官方部門招標的房地產開發項目。

本公司還有意通過合營企業模式，與其他房地產開發商攜手合作爭取重點房地產開發項目。本公司的短期目標是將房地產開發業務的大部分實力和資源集中於住宅房地產開發，並在未來五年逐步擴展至商用房地產開發。

於2007年9月30日，本公司有47個處於不同開發階段的項目。這些項目主要位於北京、成都、深圳、貴陽、廣州、武漢、石家莊和安慶等中國大中型城市，這些城市對住宅物業和商用物業的市場需求十分殷切。本公司計劃繼續主力在中國珠江三角洲、長江三角洲和渤海灣地區的城市以及其他省會城市開展房地產開發業務，並將資源主力投放於舊城區改造、新城及新城區建設或未開發土地的房地產開發項目。

下表列載了本公司的房地產開發業務截至2004年、2005年和2006年12月31日止三個年度以及截至2006年和2007年6月30日止六個月的一些主要財務信息：

| | 截至12月31日止年度 | | | 截至6月30日止六個月 | |
|---------------------------------|----------------|-------|-------|-------------|-------|
| | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2006年 | 2007年 |
| | (未經審計) | | | | |
| | (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | |
| 收入 | 863 | 1,622 | 1,879 | 932 | 1,408 |
| 收入在扣除分部間交易前 | | | | | |
| 佔本集團收入總額的百分比 | 1.0% | 1.4% | 1.2% | 1.5% | 1.8% |
| 分部業績 | 90 | 344 | 426 | 257 | 285 |
| 分部業績佔本集團經調整 | | | | | |
| 經營利潤總額的百分比 ⁽¹⁾ | 11.3% | 22.0% | 11.7% | 19.3% | 22.8% |

(1) 本集團的經營利潤總額，是指計及未分配收入（開支）淨額和扣除分部間交易及已分配融資收入（開支）淨額而作出調整後，個別業務分部的經營利潤總和。本集團經調整經營利潤相等於個別業務分部經營利潤的總和。

本公司的房地產開發項目

本公司的房地產開發項目主要位於北京、成都、深圳、貴陽、廣州、武漢、石家莊和安慶等大中城市。於2007年9月30日，本公司有47個處於不同開發階段的項目。這些項目的總地盤面積合共約為3,743,643平方米，總建築面積合共約為6,308,816平方米，包括持有作未來開發的物業的總建築面積約3,330,769平方米。於2007年9月30日，本公司的房地產開發和投資組合由西門（遠東）有限公司評估的價值約為人民幣80億元。本公司已就房地產開發項目所處的所有土地取得有效土地使用權證，並（如適用）就持作房地產開發的建築物取得有效業權證書，惟有關一幅地盤面積約7,000平方米的土地除外，本公司現正申請有關土地使用權證。請參閱「物業」和「附件四－物業估值」。

本公司根據房地產項目的開發階段將其分為三大類，即已完成開發的物業、發展中物業和持有作未來發展的物業。

業務

下表列載於2007年9月30日本公司已完成開發的物業、發展中物業和持有作未來發展的物業的總建築面積信息：

| 城市 | 已完成開發的物業 | | | | 發展中物業 | | | | 持有作未來發展的物業 | | | |
|-------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|--------------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|--------------------------------|
| | 總建築面積 估計總建築 面積總計 | 佔總建築 面積總計的 百分比 | 本公司應佔 的總建築 面積總計 | 佔本公司應 佔的總建築 面積總計的 百分比 | 總建築面積 估計總建築 面積總計 | 佔總建築 面積總計的 百分比 | 本公司應佔 的總建築 面積總計 | 佔本公司應 佔的總建築 面積總計的 百分比 | 總建築面積 估計總建築 面積總計 | 佔總建築 面積總計的 百分比 | 本公司應佔 的總建築 面積總計 | 佔本公司應 佔的總建築 面積總計的 百分比 |
| 安慶 | — | — | — | — | — | — | — | 684.5 | 20.5 | 624.2 | 22.0 | |
| 北京 | — | — | — | — | 73.8 | 2.8 | 38.4 | — | — | — | — | |
| 成都 | 10.1 | 3.2 | 8.5 | 2.9 | 1,145.9 | 43.1 | 462.1 | 440.2 | 13.2 | 191.5 | 6.8 | |
| 深圳 | — | — | — | — | 265.2 | 10.0 | 159.1 | — | — | — | — | |
| 廣州 | 45.5 | 14.3 | 34.1 | 11.5 | — | — | — | 243.8 | 7.3 | 182.8 | 6.5 | |
| 貴陽 | 206.5 | 64.7 | 206.5 | 69.6 | 157.5 | 5.9 | 157.5 | 702.2 | 21.1 | 702.2 | 24.8 | |
| 達縣 | — | — | — | — | 143.2 | 5.4 | 37.1 | — | — | — | — | |
| 合肥 | — | — | — | — | — | — | — | 379.9 | 11.4 | 379.9 | 13.4 | |
| 淮南 | — | — | — | — | 295.6 | 11.1 | 221.1 | 72.4 | 2.2 | 50.7 | 1.8 | |
| 遂寧 | — | — | — | — | 78.9 | 2.9 | 78.9 | 14.8 | 0.4 | 14.8 | 0.5 | |
| 武漢 | — | — | — | — | 85.2 | 3.2 | 55.4 | 83.4 | 2.5 | 54.2 | 1.9 | |
| 石家莊 | — | — | — | — | 121.1 | 4.6 | 121.1 | 181.5 | 5.5 | 181.5 | 6.4 | |
| 株洲 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 蘭州 | 22.0 | 6.9 | 22.0 | 7.4 | — | — | — | — | — | — | — | |
| 西安 | — | — | — | — | — | — | — | 352.8 | 10.6 | 352.8 | 12.4 | |
| 其他城市 ¹ | 34.9 | 10.9 | 25.6 | 8.6 | 292.6 | 11.0 | 262.6 | 175.4 | 5.3 | 99.7 | 3.5 | |
| 合計 | 319.0 | 100.0 | 296.8 | 100.0 | 2,659.0 | 100.0 | 1,593.3 | 3,330.8 | 100.0 | 2,834.2 | 100.0 | |

附註：(1) 其他城市包括寶雞、重慶、肥城、濟南、錦州、凱里、蘇州、都江堰、呼和浩特、瀋陽、大連和鄭州。

業務

以下為本公司於中國各地規模或總建築面積較大的部分主要房地產開發項目的詳情（除青城假日和中鐵·龍城外，其餘項目並非本公司全資擁有）：

住宅物業項目

東山國際新城座落於成都龍泉驛區，與成都中心商業區相距約40分鐘車程。項目的總地盤面積約為300,000平方米，預期總建築面積約為830,000平方米。本項目於2006年3月動工，預期於2011年落成。竣工後，預期本項目將包括公寓樓、別墅、公園、文化中心、酒店、國際學校和醫院。2006年，東山國際新城榮獲建設部科技發展促進中心及中國地產節組委會頒發的中國最佳國際花園社區和亞洲房地產峰會組委會頒發的亞洲最佳人居規劃金獎等獎項。

興隆·楓丹白鷺座落於貴陽城郊，距離貴陽中心商業區約七分鐘車程。項目的總地盤面積約為220,000平方米，總建築面積約為380,000平方米。本項目於2004年8月動工，預期於2008年落成。竣工後，預期本項目將包括2,000多個住宅單位及學校、醫院等社區設施。本項目於2006年榮獲兩個房地產開發獎項。

自在城市花園座落於廣州番禺區。項目的總地盤面積約為200,000平方米，預期總建築面積約為353,650平方米。本項目於2003年7月動工，預期於2010年12月落成。竣工後，預期本項目將包括22幢公寓樓。自在城市花園於2005年獲中國指數研究院和中國房地產指數系統頒發全國代表性住宅項目，並於2004年獲中國房地產協會和中國房地產業發展大會編委會頒發中國房地產時尚簡約典範。

青城假日座落於成都市青城山鎮。本項目是度假式綜合別墅區，地處列入世界文化遺產、景色秀麗的山景區，總地盤面積約為130,000平方米，總建築面積約為65,000平方米。本項目於2003年3月動工，於2005年12月落成。本項目主要包括203個住宅單位。截至2004年12月，本項目的物業已全部售出。青城假日榮獲多個獎項，包括2003年由成都房地產品牌推廣中心和成都市統計局頒發的首屆金芙蓉杯「經典人居獎」和「最具投資價值樓盤」獎、2003年由成都房地產協會和成都市精品住宅發展中心頒發的房地產業「群眾信得過品牌」及2002年由成都房地產協會和成都市精品住宅發展中心頒發的「最受消費者喜愛的生態居住片區」。

中景·四季花城座落於石家莊長安區。項目的總地盤面積約為120,000平方米，總建築面積約為390,000平方米。本項目於2006年10月動工，預期於2010年落成。竣工後，預期本項目將包括19幢太陽能樓宇、佔地約100,000平方米的公園、購物街及國際學校。

業務

商用物業項目

沿海·賽洛城座落於北京朝陽區。項目的總地盤面積約為250,000平方米，總建築面積約為860,000平方米。本項目於2005年6月動工，預期於2009年落成。竣工後，預期本項目將包括服務式公寓組成的高樓、辦公室和商鋪、體育中心、醫院及學校。本項目於2006年5月成為全國首個項目通過美國綠色建築委員會(U.S. Green Building Council)的社區發展能源及環境設計先鋒獎(LEED for Neighborhood Development)評級。

中鐵·龍城座落於四川遂寧。項目的總地盤面積約為84,000平方米，總建築面積約為150,000平方米。本項目於2006年8月動工，預期於2007年12月落成。竣工後，預期本共管式公寓項目將包括25幢多層式住宅樓宇、兩幢高樓及兩座辦公樓。

亞洲資源大廈座落於北京市丰台區。項目的總地盤面積約為8,200平方米，總建築面積約為42,000平方米。本項目於2004年5月動工，於2005年7月落成。本項目為一幢辦公樓。亞洲資源大廈榮獲北京優質工程評審委員會頒授2004年度優質結構長城杯金獎。

深圳諾德中心座落於深圳市福田區。項目的總地盤面積約為4,900平方米，總建築面積為70,000平方米。本項目於2004年6月動工，於2007年6月落成。本項目包括一幢辦公樓。

房地產開發

本公司通過為管理個別房地產開發項目而設立的個別項目公司從事房地產開發業務。這些公司從事項目選址和收購土地以至售後服務等各方面的房地產開發業務。

房地產開發商資格

根據相關中國法律和法規，在中國的房地產開發商須獲得正式資格證書後，方可於中國開展房地產開發業務，且所有資格證書須每年續期。有關詳情請參閱「監管概覽」。於最後實際可行日期，本公司所有從事房地產開發業務的項目公司和其他子公司均持有有效的正式資格證書。

開發程序

房地產開發的不同階段概述如下：

- 選定城市和地點及收購土地，包括物色地點、項目評估、可行性研究、項目確認、項目融資和收購土地；
- 項目規劃和前期工作，包括市場分析和產品定位；
- 設計，包括建築和建設設計和景觀設計；
- 建設，包括招標投標和採購物資、建設監理和完工驗收；

業務

- 預售，包括向現有和潛在客戶介紹物業的計劃、結構和設計概念和提供房地產顧問服務、申請出售物業許可證，以及設立銷售辦事處和展示廳等籌備工作；
- 銷售，包括出售物業單位和結算本公司銷售人員進行的銷售交易；和
- 售後服務，包括登記物業銷售協議、向相關地方機關申請購買的物業業權證書、移交物業、在取得正式業權證書前交付臨時法律文件以向買方證明業權、協助買方根據相關規則和行業準則取得融資或按揭融資。本公司也可能通過直接子公司衡平信託有限責任公司向買方提供財務服務及物業管理服務。

開發程序中的每個階段還包括銷售策劃、質量控制、成本控制和審批或監理事宜。

銷售和營銷

目前，本公司的銷售和營銷職能交由個別項目公司負責，這些公司均設有專責銷售和營銷團隊負責個別房地產開發項目。一家項目公司的銷售和營銷部門間或會與外部銷售和營銷諮詢公司一同對某項房地產開發項目決定和執行廣告和銷售計劃。於2007年6月30日，本公司房地產開發業務的銷售和營銷人員共計逾600名僱員。

就住宅物業而言，本公司的目標對象主要是中等和中高等收入個人買家。就商用物業而言，本公司的目標對象主要是中高級企業。

行業趨勢和競爭地位

房地產開發行業是資本密集行業，入行成本高。但是，中國的房地產開發行業競爭仍然非常激烈。於2006年底，中國有超過30,000家房地產開發商，包括國內主要的國有和民營房地產開發商，以及來自香港和亞洲及全球其他地區的房地產開發商。

中國經濟增長和中國家庭平均可支配收入增加，以及都市化的進程，都將繼續推動房地產業增長。此外，法規及政策的變動繼續鼓勵私人購買物業，令擁有自有住房的城市居民比例持續增加。本公司相信，這些因素為能夠瞭解某地區的特點和特定需求並具有龐大經營規模的房地產開發商提供了巨大潛力。

房地產開發市場的主要成功因素包括經驗、品牌、樓盤供應和資金成本。本公司計劃向房地產開發業務投入更多資源，強化本公司在這一市場的地位，獲得可觀收入和獲利的各種機遇。

本公司的其他業務

概覽

憑藉本公司現有業務所建立的平台，本公司還從事鐵路與公路的投資經營項目、礦產資源開發、原材料買賣和其他多種業務。本公司主要通過十家直接子公司和合營公司經營這些業務，所提供的服務一般與本公司的主營業務分部相輔相成。

業務

下表列載了本公司的其他業務截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止三個年度以及截至 2006 年和 2007 年 6 月 30 日止六個月的一些主要財務信息：

| | 截至 12 月 31 日止年度 | | | 截至 6 月 30 日止六個月 | |
|---------------------------------|-----------------|--------|--------|-----------------|--------|
| | 2004 年 | 2005 年 | 2006 年 | 2006 年 | 2007 年 |
| | (未經審計) | | | | |
| | (人民幣百萬元，百分比除外) | | | | |
| 收入 | 4,018 | 4,747 | 6,278 | 2,544 | 4,043 |
| 收入在扣除分部間交易前 | | | | | |
| 佔本集團收入總額的百分比 | 4.6% | 4.2% | 4.0% | 4.1% | 5.3% |
| 分部業績 | 5 | 87 | 181 | 182 | 116 |
| 分部業績佔本集團經調整 | | | | | |
| 經營利潤總額的百分比 ⁽¹⁾ | 0.6% | 5.5% | 5.0% | 13.7% | 9.2% |

(1) 本集團的經營利潤總額，是指計及未分配收入（開支）淨額和扣除分部間交易及已分配融資收入（開支）淨額而作出調整後，個別業務分部的經營利潤總和。本集團經調整經營利潤相等於個別業務分部經營利潤的總和。

鐵路投資和經營項目

本公司已獲得鐵道部批准，建設、經營和擁有蘇尼特鐵路、臨策鐵路和太原—中衛—銀川鐵路。這三條鐵路均為往來中國西部的貨運大通道。本公司是僅有的少數幾家在中國有權經營和擁有鐵路線的公司之一。本公司已將此類別的鐵路投資和經營項目定為本公司的未來潛在發展方向。本公司相信，與本公司僅提供建設服務的項目相比，這些項目將使本公司更有效地控制和管理成本。本公司亦自該等項目取得較高回報率及令人滿意的穩定長期現金流。

下表列載於 2007 年 6 月 30 日本公司參與承接的本公司鐵路投資和經營項目：

| 項目 | 預期建設 竣工年份 | 預期 投資總額 | 概述 |
|------------------|--------------|------------|--|
| | | (人民幣百萬元) | |
| 太原—中衛—銀川 鐵路項目 | 2009 年 | 27,500 | 本項目經中衛連接太原至銀川，將是中國西部煤炭和礦產交通運輸的貨運大通道，於 2006 年動工。本項目設計全長約 944 公里，本公司獲委託建設整條鐵路。本項目為共同投資項目，其中，本公司擁有約 18% 權益。 |

業務

| <u>項目</u> | <u>預期建設 竣工年份</u> | <u>預期 投資總額</u> (人民幣百萬元) | <u>概述</u> |
|-----------|----------------------|--------------------------------|--|
| 臨策鐵路項目 | 2008年 | 3,880 | 本項目位於內蒙古自治區，連接包蘭鐵路臨河火車站及嘉策鐵路，將是中國與蒙古國的貨運通道，於2006年動工。本項目設計全長約755公里，本公司獲委託建設整條鐵路。本項目為共同投資項目，其中，本公司擁有29%權益。 |
| 蘇尼特鐵路項目 | 2008年 | 846 | 本項目位於內蒙古自治區錫林郭勒盟，將是中國西部煤炭和礦產交通運輸的貨運大通道的一部分，於2007年動工。本項目設計全長約97公里，本公司獲委託建設整條鐵路。本項目為共同投資項目，其中，本公司擁有51%權益。 |

公路投資和經營項目

本公司已獲得國內多個地方政府給予特許經營權興建、經營和轉讓收費公路。這些合同通常是根據地方政府的的要求進行收費公路的建設，部分或全部籌資由本公司安排。本公司還會在預定期內（「特許經營期」）自行出資經營和管理收費公路。為籌措收費公路建設成本資金，本公司可在特許經營期內向收費公路的最終使用者收取路費。本公司的全部收費公路項目仍在建設階段，尚未投入運作，故本公司仍未有來自這些項目的路費收入，而這些項目的特許經營權以無形資產在本公司的財務報表記賬。本公司相信，本公司在公路建設領域具備豐富的經驗和知識，使本公司贏得興建和經營收費公路的特許經營合同，未來更會為本公司締造類似的商機。這些項目以競爭性投標方式招標，特許經營期通常由25年至30年不等。本公司只會針對提供一定程度財務回報的特許經營項目，而且會定期檢討本公司在這些項目的總體參與狀況，衡量爭取這些項目作為本公司主營業務是否符合經濟效益，從而使經營這些項目成為本公司的主要業務分部之一。

業務

下表列載於 2007 年 6 月 30 日本公司承接的一些公路投資和經營項目：

| 項目 | 預期建設 竣工年份 | 預期 投資總額 (人民幣百萬元) | 概述 |
|----------------|--------------|------------------------|---|
| 雲南富硯 高速公路項目 | 2008 年 | 6,826 | 本項目連接雲南富寧和硯山。本項目為衡昆高速公路(從雲南至廣西和主要港口的交通運輸的大通道)的一部分。本項目於2005年動工，設計全長為140公里，本公司於本項目中擁有70%權益。 |
| 岑興高速公路 項目 | 2008 年 | 5,164 | 本項目連接廣西興業和岑溪。本項目為廣昆高速公路(連接珠江三角洲和中國西南地區的大通道)的一部分。本項目於2006年動工，設計全長為152公里，本公司獲委託建設整個項目，於本項目中擁有85%權益。 |
| 德商高速 公路項目 | 2009 年 | 1,811 | 本項目連接山東德州與河南商丘。本項目為濟廣高速公路的重要部分，並是國家主要公路網絡的一部分。本項目於2006年動工，設計全長為87公里，本公司獲委託建設整個項目。 |

礦產資源開發

配合本公司繼續開拓新市場和積極拓展海外發展機遇的策略，本公司收購了三個礦場（一個位於中國內蒙古自治區的金礦，兩個位於剛果民主共和國（「剛果民主共和國」）的銅鈷礦）的控股權益。

本公司的金礦目前正處於勘探階段，預期將於2008年投入礦產資源開發試行營運。本公司還從事兩個銅鈷礦的勘探活動，不過過去這些礦場的一些地方已被開採。本公司預期這兩個銅鈷礦礦場將分別於2008年下半年及2009年上半年投入礦產資源開發商業營運。本公司一直並計劃繼續投資於支援本公司礦場的基礎設施。

本公司的策略是擁有合營公司（本公司通過合營公司擁有和經營礦場）的控股權益。透過控股權益，本公司可委任合營公司的大多數董事會成員和主要管理層人員，從而可讓本公司密切監控其日常經營和財務安排。

業務

礦產資源開發業務

本公司的常福龍金礦

本公司的金礦項目（「常福龍金礦」）位於中國內蒙古自治區，包含一個佔地約七平方公里的礦場，本公司計劃在此建設及經營一座地下金礦。常福龍金礦由本公司的合營公司武川縣國金礦業有限責任公司（「武川金礦」）擁有。該公司由本公司的子公司青海中鐵礦業發展有限公司（「青海礦業」，持有 52% 權益）與本公司的直接子公司中鐵三局集團有限公司（「中鐵三局」，持有 48% 權益）合營。武川金礦於 2006 年 3 月由青海礦業（持有 20% 權益）與天津地質礦產研究所（「天津研究所」，持有 80% 權益）成立。本公司分別於 2006 年 8 月和 2007 年 4 月通過青海礦業和中鐵三局，收購 32% 額外權益和其餘 48% 權益，共計人民幣 1.146 億元。本公司於 2007 年 10 月投資人民幣 4,000 萬元建設一座冶煉廠，以冶煉從這個礦場開採出來的黃金礦石。本公司預期這個礦場將於 2008 年投入礦產資源開發試行營運，並預期可取得所有必須的許可證，包括開始礦產資源開發業務前的安全生產許可證。

本公司位於剛果民主共和國的銅鈷礦

本公司位於 La Compagnie Minière De Luishia Sprl Mine（「綠紗礦」）和 La Minière De Kalumbwe – Myunga Sprl Mine（「MKM 銅鈷礦」）的銅鈷礦項目，均包含位於剛果民主共和國東南地區加丹加礦帶的露天礦。這兩座礦場在過去曾使用中型機械化方法進行採礦。由於剛果民主共和國政局動盪，這些礦場在 2001 年停產。政局動盪停止後，這些礦場再進行有限的機械化生產，但採礦活動目前已經終止。

根據合資協議，綠紗礦由本公司的合營公司綠紗礦業有限責任公司（「綠紗公司」，一家於 2006 年 4 月為經營綠紗礦而根據剛果民主共和國法律成立的有限責任公司）擁有，據此，本公司的子公司中國海外工程有限責任公司（「COVEC」）出資 72,000 美元作為股本及 400 萬美元作為准入費，以收購合營公司 72% 權益；而 LA GENERALE DES CARRIERES ET DES MINES（「GECAMINES」，剛果民主共和國政府擁有的公司）出資 28,000 美元作為股本，並將綠紗礦的採礦許可證轉讓予綠紗公司，以取得合營公司的 28% 權益。於 2006 年 11 月，COVEC 轉讓綠紗公司 36.72% 權益予中鐵工。根據本公司與中鐵工訂立的重組協議，中鐵工轉讓綠紗公司 36.72% 權益予本公司。因此，本公司目前直接擁有綠紗公司 36.72% 權益，以及通過 COVEC 間接擁有另外 35.28% 權益。本公司計劃進行綠紗礦的其他建設。竣工後，綠紗礦將由一個露天礦、一座選礦廠、一座冶煉廠、公共及輔助設施以及一個住宿區組成。

MKM 銅鈷礦由本公司的合營公司 Kalumbwe Myunga (MKM) 採礦私營有限責任公司擁有。於 2006 年 1 月，本公司收購該公司 71% 權益。該公司其餘 29% 權益由 GECAMINES（持有 17.5% 權益）和剛果國家礦業公司（持有 11.5% 權益）分別持有，而剛果國家礦業公司則由 Evangelos Spanogiannis 以個人身份擁有，其所在地為剛果民主共和國。除為主要股東外，GECAMINES 和剛果國家礦業公司均為獨立第三方。本公司於 2006 年 5 月開始 MKM 銅鈷礦建設工程的準備工作。竣工後，MKM 銅鈷礦將由一個露天礦、一座選礦廠、公共及輔助設施以及一個住宿區組成。

業務

本公司擬將全球發售的部分所得款項用於綠紗礦及MKM銅鈷礦。有關詳情請參閱「未來計劃及所得款項用途」。本公司預期綠紗礦及MKM銅鈷礦將分別於2008年下半年及2009年上半年投產。

礦產資源

於2007年6月30日，本公司的黃金、銅和鈷資源如下：

常福龍金礦已發現的礦產資源總量達80萬噸，每噸的平均含金量為5.05克。

綠紗礦礦床已確定的礦產資源總量2,610萬噸，平均含銅量和含鈷量分別為2.95%和0.68%。金屬總量估計有80萬噸銅和10萬噸鈷。

MKM銅鈷礦礦床已確定的礦產資源總量145萬噸，平均含銅量和含鈷量分別為3.74%和0.54%。金屬總量估計有五萬噸銅和一萬噸鈷。

本公司的礦產資源是根據中國國土資源部於1999年推出的固體礦產資源／儲量分類國家標準而計算。該分類制度與「報告礦物資源量及礦產儲量的澳大利西亞守則」（澳大利西亞礦冶學會、澳大利亞地質學家協會及澳大利亞礦物委員會所組成的聯合礦產儲量委員會（「JORC」）所刊發的2004年版，「JORC守則」）在確定資源及儲量時在某些方面有差異。Minarco-MineConsult對根據中國礦產報告準則所報告的礦產資源進行了詳盡的檢查，並在廣義上與JORC守則的報告規定作出比較。討論詳情請參閱Minarco-MineConsult所編製的獨立技術報告，載於本招股書「附件五－獨立技術報告」一節內。

採礦權

本公司已成功取得所有礦場的採礦權。本公司持有常福龍金礦的採礦權。採礦許可證(1500 0007 10309號)涉及面積約七平方公里，有效期自2007年5月25日起計為期三年。根據國務院於1998年2月12日頒佈的《礦產資源開採登記管理辦法》，採礦許可證的續期申請必須於到期日30日前遞交，未有依時辦理者，採礦許可證將會終止。常福龍金礦的採礦許可證於2010年5月24日到期，本公司準備在2010年4月24日前申請續期。由於本公司準備繼續經營常福龍金礦，並根據中國有關規定支付所有適用稅項及費用，在採礦許可證續期方面，本公司預期不會有重大困難。本公司正在申請常福龍金礦的安全生產許可證，預計將於2008年3月取得。

綠紗礦業有限責任公司持有綠紗礦的採礦許可證(526號)。此許可證涉及面積約1.7平方公里，有效期自1999年4月4日起計為期十年，惟本公司須遵守La Generale Des Carrieres Et Des Mines與綠紗礦業有限責任公司於2006年6月14日訂立的採礦許可轉讓協議所載條款。根據剛果民主共和國於2002年7月採納的採礦守則，採礦許可證的有效年期為30年，並可不斷續期。根據剛果民主共和國於2003年3月採納的採礦法規，採礦許可證的續期申請須於到期日前最少一年向剛果民主共

業務

和國採礦登記處遞交（惟不可超過五年）。綠紗礦的採礦許可證於2009年4月3日到期。本公司準備在2008年4月3日前申請續期。由於本公司的採礦業務依據剛果民主共和國的採礦法規經營，在採礦許可證續期方面，本公司預期不會有重大困難。

本公司的合營公司Kalumbwe Myunga (MKM) 採礦私營有限責任公司於剛果民主共和國註冊成立，持有MKM銅鈷礦的採礦許可證(657號)。此許可證涉及面積約2.0平方公里，有效期自2002年5月27日起計為期20年。

下表列載於2007年6月30日本公司採礦權的概要：

| 採礦權區域 | 證書編號 | 採礦方法 | 採礦權許可證的授出日期 | 採礦權有效期 (年) | 採礦權許可證續期日 |
|---------|------------------|------|-------------|---------------|-----------|
| 常福龍金礦 | 1500 0007 10309 | 地下 | 2007年5月25日 | 3 | 2010年5月 |
| 綠紗礦 | CAMI/CE/344/2003 | 露天 | 1999年4月4日 | 10 | 2009年4月 |
| MKM 銅鈷礦 | CAMI/C5/351/2003 | 露天 | 2002年5月27日 | 20 | 2022年5月 |

本公司明白，剛果民主共和國政府目前正審閱在該國訂立的採礦合同，包括本公司於剛果民主共和國擁有的兩個銅鈷礦項目的採礦合同，目的為重新商討或終止該等被釐定為有損國家利益的合同。本公司相信，本公司的兩份採礦合同不大可能會重新商討或被終止。然而，不能保證重新商討或終止合同不會根據有關審閱或於其後發生。請參閱「風險因素—與本公司業務及所經營行業有關的風險—本公司的海外業務受國外經濟及政治不明朗因素影響」。

其他

本公司也從事輔助主營業務分部或以往由主營業務分部發展出來的多項其他業務。這些業務所提供的服務，很大程度上與本公司的主營業務分部相輔相成。本公司的目標是向客戶和顧客提供額外的價值和便利，並賺取額外收入。除鐵路及公路投資和經營項目以及礦產資源開發業務外，本公司還參與建設相關原材料的貿易，主要包括鋼材、水泥、木材和沙泥。本公司的其他業務亦包括但不限於物業管理、物流、國際貿易、就業服務、運輸服務、紡織品和藥品製造。

此外，本公司通過直接子公司衡平信託有限責任公司（「衡平信託」）提供託管和金融服務。於2005年，本公司收購衡平信託約60.0%股本權益，藉以為本集團提供金融業務。鑒於金融中介業務當時的利好業務環境，本公司認為這能令本公司受惠於該公司的業務潛力，並協助進一步優化本集團財務資源的分配。衡平信託獲准從事多項金融服務，包括託管、財務顧問、基金管理和委託貸款服務。這些服務配合本公司其他業務的需要。然而，這些業務須承受合同失誤及股市下滑或外匯波動或利率變動等風險。

未完成合同量和新合同價值

未完成合同量

未完成合同量指本公司根據未完成合同的條款在特定日期尚待完成工程的估計合同總價值。作出這些估計時假設本公司將會按照有關合同的條款全面履行合同。然而，許多合同可因設計問題作出工作範圍的調整或可由顧客修訂或終止。終止或修訂任何一宗或多宗大額合同或增加其他合同，

業務

可能會對未完成合同量產生直接影響。此外，由於各種原因(包括一些項目在短期內開始和結束)，並非所有收入都會記錄在未完成合同量內。已在本公司的未完成合同量內反映的項目，留在本公司的未完成合同量內的時間可能會延長。因此，本公司的未完成合同量數字僅反映已訂約的未來工程量的一般情況，未必可直接反映未來的經營業績。投資者不應過分依賴本公司的未完成合同量資料，作為本公司未來盈利和經營業績的可靠指標。請參閱「風險因素－與本公司業務及所經營行業有關的風險－本公司未完成合同量並非本公司未來經營業績的指標」。

下表列載於2004年、2005年和2006年12月31日以及2007年9月30日，本公司基建建設業務、勘察設計與諮詢服務業務以及工程設備和零部件製造業務的未完成合同量中項目總值的分部情況：

| | 於12月31日 | | | 於9月30日 |
|------------|----------|---------|---------|----------|
| | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2007年 |
| | (人民幣百萬元) | | | (人民幣百萬元) |
| 基建建設 | 63,286 | 124,778 | 151,490 | 181,555 |
| 勘察設計與諮詢服務 | 4,672 | 4,331 | 5,117 | 5,354 |
| 工程設備和零部件製造 | 1,222 | 1,561 | 2,373 | 4,773 |
| 合計 | 69,180 | 130,670 | 158,980 | 191,682 |

新合同價值

新合同價值指本公司於特定期間訂立的合同的總值。合同價值為本公司預期按合同條款履行合同後根據合同條款可收取的價值。

下表列載截至2004年、2005年和2006年12月31日止三個年度和截至2007年9月30日止九個月，本公司就基建建設業務、勘察設計與諮詢服務業務以及工程設備和零部件製造業務訂立的新合同的總值：

| | 截至12月31日止年度 | | | 截至9月30日 止九個月 |
|------------|-------------|---------|---------|-----------------|
| | 2004年 | 2005年 | 2006年 | 2007年 |
| | (人民幣百萬元) | | | (人民幣百萬元) |
| 基建建設 | 123,597 | 181,573 | 185,596 | 150,260 |
| 勘察設計與諮詢服務 | 2,666 | 3,266 | 5,063 | 2,337 |
| 工程設備和零部件製造 | 4,972 | 6,148 | 6,796 | 4,903 |
| 合計 | 131,235 | 190,987 | 197,455 | 157,500 |

客戶和顧客

由於本公司通過不同的業務分部提供多元化服務，因此本公司的客戶和顧客的背景通常各不相

業務

同。本公司的主要客戶和顧客包括中國國家級、省級和地方政府機構投資及管理的公司、國有和外資企業、海外政府及其代理機構和機關、國內外基建建設公司和承包商。

鐵道部（在此文意中包括鐵道部擁有的公司及其地方鐵路局和客運專線公司）是本公司最大的顧客，主要涉及基建建設業務以及勘察設計與諮詢服務業務。截至2004年、2005年和2006年12月31日止三個年度和截至2007年6月30日止六個月，對鐵道部作出的銷售分別佔本公司總收入的22.9%、25.5%、33.6%和28.0%。同期，對本公司的五大顧客（包括鐵道部）作出的銷售合共分別約佔本公司總收入的25.0%、27.8%、35.0%和32.0%。本公司的董事、其聯繫人或據董事所知任何擁有本公司已發行股本5%以上的股東，概無於本公司的五大顧客中擁有任何權益。

原材料及供應商

本公司的基建建設業務及工程設備和零部件製造業務需要大量原材料。本公司使用的原材料主要包括鋼材、水泥、沙、混凝土和木材。截至2004年、2005年和2006年12月31日止三個年度和截至2007年6月30日止六個月，原材料及消耗品成本分別佔本公司的總銷售成本約53.1%、55.5%、57.9%和64.1%。

本公司使用的主要原材料包括鋼鐵產品、水泥和沙。本公司一般按個別項目訂立原材料供應合同。本公司的原材料供應合同一般訂有固定價格，而合同期限按本公司承建項目的週期和性質而改變。本公司部分合同（包括大部分鐵路建設項目）載有價格調整條款。有關條款容許本公司回收部分因原材料成本上升而產生的額外成本。然而，如有關條款不包括額外原材料成本或本公司合同（包括大部分公路和市政工程建設項目合同）沒有價格調整條款，本公司須承擔原材料價格波動的風險。本公司近年經歷了若干主要原材料（特別是鋼鐵產品）價格大幅波動，影響了本公司的利潤率。這些產品的供應商一般比買方有較佳的議價能力，因而不願意訂立固定價格的供應合同。然而，本公司的供應鏈並沒有中斷。本公司通過訂立長期供應合同採購鋼鐵產品，據此，價格將會根據當時市價定期覆核和調整。本公司並沒有就其在項目當地採購的原材料（例如水泥和沙等須在項目地點採購）訂立長期合同，避免支付高昂的運輸費用。請參閱「風險因素－與本公司業務及所經營行業有關的風險－由於政府大力控制價格且本公司最大客戶集中，故本公司為本身有關基礎設施建設項目的服務和產品取得理想價格的能力有限」一節。本公司根據產品質量和價格的競爭力選擇供應商。本公司與大部分主要供應商維持長期業務關係。

本公司通過獨立營運的子公司採購大部分原材料。然而，本公司正在將一些採購職能集中管理，由獨立子公司轉移至總公司，而本公司相信這些措施將提高本公司與供應商磋商時的議價能力，並有助降低成本。本公司的大部分原材料在中國國內採購。

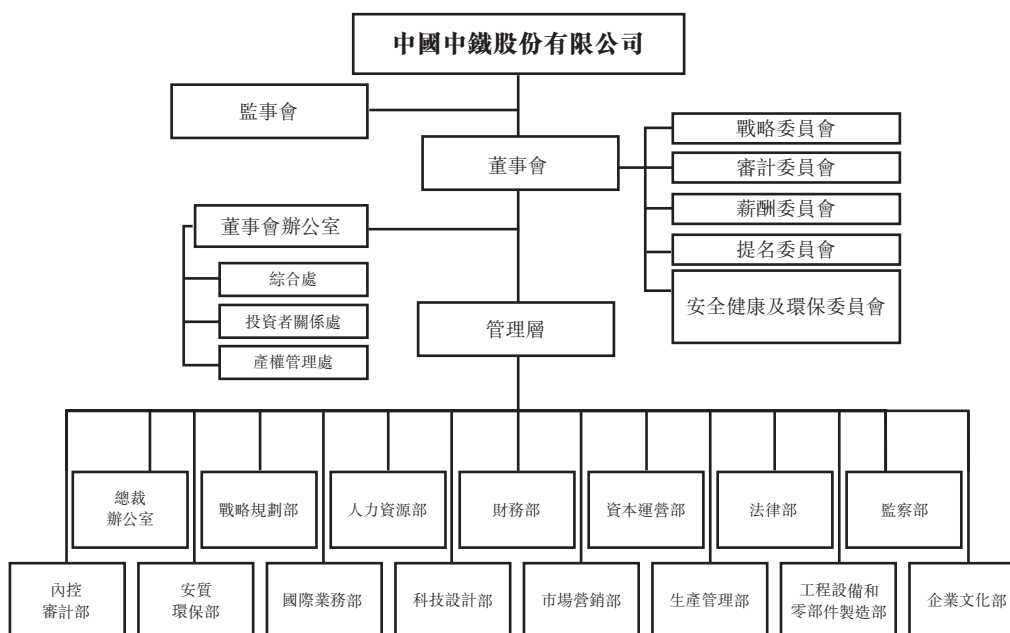
截至2004年、2005年和2006年12月31日止三個年度和截至2007年6月30日止六個月，本公司的最大供應商分別佔本公司的總收入約0.3%、0.4%、0.4%和0.4%。同期，本公司的五大供應商合共分別佔本公司的總收入約0.9%、0.9%、1.0%和1.1%。

業務

本公司的五大供應商均為獨立第三方，本公司的董事或監事或他們各自的聯繫人或據董事所知任何擁有本公司全部已發行股本5%以上的本公司股東，概無於五大供應商任何一家擁有任何權益。

管理層架構

下表載列本公司的管理層架構。



研究和開發

本公司非常注重研究和開發活動。本公司相信，這些活動可幫助本公司改善項目質量、建設速度、市場競爭力並最終提高本公司的盈利能力，讓本公司可開展本公司競爭對手難以完成的項目。截至2004年、2005年和2006年12月31日止三個年度和截至2007年6月30日止六個月，本公司的研發開支分別為人民幣1.91億元、人民幣1.60億元、人民幣3.30億元和人民幣2.11億元。未來幾年內，本公司預期會以相若水平進行研發投資。

於2007年6月30日，本公司僱用約389名教授級高級工程師、1,826名高級工程師和2,314名其他工程師專責研發活動。本公司的研發措施和活動並不限於本公司的全職研發人員，也可能由實力雄厚的實地工程師和技師團隊進行，本公司鼓勵這些人員進行實地研發工作。另外，本公司與西南交通大學、北京交通大學及中南大學在客運及貨運高速鐵路建設技術、超長橋及超長隧道建設技術、提速道岔生產及鐵路電氣化技術等領域也建立了長期研發關係。本公司部分著名研發成果包括：

- 在地質複雜險峻的山區興建成昆鐵路新技術（榮獲國家科技進步獎特等獎）；

業務

- 大瑤山鐵路隧道修建新技術（榮獲國家科技進步獎特等獎）；
- 建設武漢長江二橋時開發大跨度預應力鋼筋混凝土斜拉橋建造技術（榮獲國家科技進步獎一等獎）；
- 在地質複雜艱險的山區興建南昆鐵路的成套技術（榮獲國家科技進步獎一等獎）；
- 大跨度低塔斜拉橋板桁組合結構建造技術（榮獲國家科技進步獎一等獎）；和
- 軟硬不均地層複雜環境隧道複合盾構研發與掘進技術（榮獲國家科技進步獎二等獎）。

為從中國政府宣佈的在未來五至十年內大幅增加對基建建設行業的投資中受益，本公司短期內的研發重點集中在以下方面：

- 高速鐵路和客運專線；
- 特大型橋樑新結構、超長隧道和大型地下建設；
- 大型專門設備和產品；
- 城市軌道交通；及
- 市政工程。

本公司亦將重點研發以下方面的核心技術：

- 高速鐵路興建技術和設備；
- 不同地質條件下隧道掘進施工技術和設備；
- 鐵路提速和其他鐵路改造工程綜合技術；
- 高速鐵路線道岔；
- 環境節能安全綜合技術；
- 大跨度鋼結構設計施工綜合技術；及
- 運用信息技術建立磁懸浮系統。

此外，本公司在時速高達 200 公里的高速鐵路的施工、時速高達 200 公里的客貨混跑高速鐵路的施工及勘察設計、時速高達 350 公里的高速電氣化鐵路的施工及勘察設計以及防干擾設計施工技術等核心技術方面具有豐富的知識和專門技術。

知識產權

本公司非常重視對知識產權的保護。通過研發和在本公司的日常業務過程中，本公司獲得了各種對本公司業務有價值的知識產權。本公司通過版權、專利權、商標和合同權利等方法保護並繼續

業務

致力保護這些知識產權。於 2007 年 6 月 30 日，本公司在中國擁有 42 項商標和 202 項專利權，並有 56 項商標和 85 項專利權申請有待相關部門批准。

本公司的知識產權組合詳情，載於「附件十一法定及一般資料」內「知識產權」一節。

質量控制

本公司在基建建設業務、勘察設計與諮詢服務業務、工程設備和零部件製造業務和房地產開發業務的各營運子公司中設有獨立的質量控制部門。這些質量控制部門負責監控本公司在中國和海外的成品和項目管理的質量。

於 2007 年 6 月 30 日，本公司有逾 8,400 名人員負責在本公司業務的不同領域進行質量控制，其中 4,881 人負責本公司的基建建設業務，1,210 人負責本公司的勘察設計與諮詢服務業務，1,501 人負責本公司的工程設備和零部件製造業務，及 816 人負責本公司的房地產開發業務。

就本公司的基建建設業務及勘察設計與諮詢服務業務而言，在不同的項目階段，尤其是在向客戶交付已完成項目或產品前，本公司均會按照相關國家或行業標準進行一系列嚴格的質量控制測試。就本公司的基建建設業務而言，本公司的客戶一般也會委聘屬於獨立第三方的監理機構，根據有關項目的進度付款對項目各個階段的工程質量進行檢測。

本公司對建設項目所使用的所有原材料進行抽樣測試及質量檢測。在本公司的工程設備和零部件製造業務中，所有原材料、半成品和成品在各個加工階段均會進行抽樣和質量檢測。

本公司還實施由國際標準化組織制定的一些質量控制標準。本公司已為本公司不同業務分部的質量控制體系取得各種 ISO 9001 和 ISO 9002 系列認證。

健康和 safety

本公司視職業健康和 safety 為本公司重要的社會責任之一。本公司業務營運涉及重大風險或危險。這些風險或危險可能會導致財產損害或破壞、死亡及人身傷害、業務中斷，並可能引致法律責任。請參閱「風險因素－與本公司業務及所經營行業有關的風險－本公司在營業過程中可能會對人身、財產或環境造成重大損害，從而可能有損本公司的聲譽，並致使本公司產生龐大成本」。

本公司的業務營運已受到並可能於將來受到從高處墜下、有毒氣體、隧道塌方、颱風和泥石流等事故造成僱員死亡及傷害的意外所影響。尤其是本公司的基建建設業務和礦產資源開發業務已受到及／或可能於將來受到塌方、爆炸和機械事件等事故造成死亡及傷害的事件所影響。於往績記錄期間內，本公司發生了 14 宗意外事故，造成 98 人死亡，38 人受傷，其中最嚴重的一宗事故是於 2005 年 12 月 22 日在四川省的一處公路隧道施工現場發生瓦斯爆炸，導致本公司 44 名僱員喪生。若干管理層人員被刑事起訴、定罪和判刑，另有數人受到相關行政和紀律處分。這些個人均已被撤銷管理層職務，並降職為本集團的低級別員工。本公司已根據相關法規規定，向死者家屬作出喪葬補貼、

業務

每月救濟金和其他一次性付款補償，亦向受傷人士作出一次性付款補償和每月補貼。此外，本公司已向維持生計有困難的死者家屬作出額外的一次性付款。本公司還對事故進行了詳細調查，並由本集團對隧道建設實施了若干保障措施。此外，本公司改善了安全措施，並加強了本公司施工現場的安全，以防止該類事故再次發生。本公司已就該瓦斯爆炸意外採取一切補救措施，且不會有任何由此產生的未償還負債。其他事故涉及的死亡人數均不超過八人。於往績記錄期間內，本公司並無因這些事故出現重大業務中斷。這些事故個別或總體上並無對本公司的財務狀況和經營業績構成重大影響。

本公司在控股公司層面設有中央安全監督管理部門，以及在各自獨立營運的子公司中均設有安全監督管理部門。這些部門負責制定並推行職業安全的規則、法規和標準（包括本公司的職業健康安全監督管理規則）。各安全監督管理部門由一名安全總監領導。這些部門也和本公司的人力資源部門協調，就職業安全事宜向本公司的僱員提供培訓。本公司還為各建設項目設有安全監督管理部門，負責實地推行和遵守與安全相關的規則、法規和內部政策及其他與安全相關的事宜。本公司相信，本公司的業務在所有重大方面符合目前適用的國家、地方和國外的健康和法律法規。於2007年6月30日及除本招股書所披露者外，本公司並不知悉與違反任何現有健康和法律法規相關的任何處罰。

本公司的主要業務符合國際健康安全標準。本公司達到 OHSAS18000（職業健康安全評估體系18000，唯一一個健康安全管理國際認可標準）。本公司承認，主要業務涉及進行可能導致意外而傷及個人、財產和環境的固有危險活動，而本公司一直致力於達到適用法律規定的健康安全標準，並管理該等健康安全相關風險。

環境保護和社會責任

本公司須遵守由中國國家、省、市政府和機關頒佈規管空氣污染、噪音排放、有害物質、污水及廢物排放和其他有關環境事宜的中國國家和地方環境法律和法規。

尤其是，就本公司參與的投資項目（如房地產開發項目）而言，在項目動工前，本公司須進行環境評估，並向相關政府機關提交環境影響評估文件供其審批。本公司相信，本公司已就本公司所有投資項目取得一切相關政府機關的批文，並已向地方機關提交必需的環境影響評估文件。本公司著重環境保護，致力於環境保護項目和新環境保護技術、設備和產品的研發。

業務

本公司部分環境保護措施包括以下各項：

- 設立和執行環境保護程序，以及建立建設項目環保設施，而且作為項目初步規劃階段的一部分，必須經本公司安全、質量和環境保護部門批准；
- 根據當地標準處置本公司業務排放的污染物，以減低污水、廢氣和固體廢物的污染和循環再用廢物（如可行）；
- 投資減音設備、抗震裝置、隔聲和吸音方法減低噪音污染；
- 只使用符合國家環境保護標準的設備和產品，並鼓勵使用天然和潔淨資源提升產品質素；和
- 利用綠色建築方法，盡量減低任何本公司建築工程可能造成的自然環境影響。本公司使用非入侵式建築設計和方法（如可行）避免對動植物造成損害。例如，本公司在保育區建設鐵路和公路時，建造橋樑代替路基，並且不會建設施工營地，以及在完工後進行再造林。

本公司已實施符合ISO14001標準規定的環境保護控制標準。本公司各家主要營運子公司均已取得ISO14001認證。

就本公司的海外業務而言，本公司非常重視能否遵循適用的外國法律和法規。有關合規事宜直接影響本公司任何特定國外項目成功與否，因此是本公司在決定參與一個項目前考慮的多項因素之一。如有必要，本公司會聘請當地的法律顧問向本公司提供有關這些事宜的意見。

本公司相信，本公司的業務在所有重大方面均符合目前適用的國家、地方和國外環境法律和法規。於2007年6月30日，本公司並不知悉與違反任何環境法律和法規或不遵守任何環境法律和法規相關的任何處罰。

本公司已承擔社會責任項目。本公司曾改善基建設施，在供水、防疫系統和公眾道路等方面，向湖南省貧困地區提供具體幫助。為配合政府援外政策，本公司也進行低利潤海外工程，例如道路改造和建造水利系統以提升第三世界國家人民的生活。於2007年6月30日，本公司並無任何有關進行社會責任項目的重大損失或面臨任何重大索償。由於這些項目不時有不同要求，而且受多項因素影響，包括地點、自然環境、政治環境和資源的提供，因此本公司未能預見任何現有項目或日後承建這些項目產生的潛在業務風險。

僱員

於2004年、2005年和2006年12月31日以及2007年6月30日，本公司根據中期和長期僱傭合同僱用的國內僱員人數分別為276,783人、277,189人、276,504人和272,050人。

業務

下表列載於所示日期，本公司的國內僱員根據業務分部分類的情況：

| 營運職能 | 於 2007 年 6 月 30 日 | |
|------------------|-------------------|--------------|
| | 僱員人數 | 佔總數的百分比(%) |
| 基建建設 | 245,810 | 90.4 |
| 勘察設計與諮詢服務 | 8,245 | 3.0 |
| 工程設備和零部件製造 | 11,270 | 4.1 |
| 房地產開發 | 5,413 | 2.0 |
| 其他 | 1,312 | 0.5 |
| 總計 | 272,050 | 100.0 |

下表列載於 2007 年 6 月 30 日本公司僱員根據年齡分類的情況。

| | 於 2007 年 6 月 30 日 | |
|-----------------|-------------------|--------------|
| | 僱員人數 | 佔總數的百分比(%) |
| 31 歲以下 | 92,963 | 34.2 |
| 31 至 40 歲 | 66,321 | 24.4 |
| 41 至 50 歲 | 79,929 | 29.4 |
| 50 歲以上 | 32,837 | 12.0 |
| 總計 | 272,050 | 100.0 |

下表列載於 2007 年 6 月 30 日本公司僱員根據教育程度分類的情況。

| | 於 2007 年 6 月 30 日 | |
|-----------------|-------------------|--------------|
| | 僱員人數 | 佔總數的百分比(%) |
| 研究生學位 | 1,176 | 0.4 |
| 本科學位 | 39,046 | 14.3 |
| 大專學位 | 45,606 | 16.8 |
| 其他 | 186,222 | 68.5 |
| 總計 | 272,050 | 100.0 |

根據本公司業務所在地不同地方政府適用於企業的規定，本公司向退休金供款計劃、僱員醫療保險、失業保險、分娩保險和工傷賠償保險供款，供款金額按相關中國政府部門規定的本公司僱員總薪金的指定百分比計算。本公司也根據中國適用法規向僱員住房公積金供款。

除法定供款外，本公司還向僱員和退休僱員提供自願福利。這些福利包括向在職和退休僱員提供補充醫療保險計劃和補充退休金計劃，及向在職僱員提供年度獎金。

截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止三個年度和截至 2007 年 12 月 31 日止六個月，本

業務

公司的僱員薪酬及福利（包括工資、薪金和福利）總額分別約為人民幣86.85億元、人民幣103.92億元、人民幣116.76億元和人民幣63.37億元。

本公司大部分僱員為中華全國鐵路總工會會員。過去本公司並未出現任何重大勞資糾紛，本公司認為本公司的勞資關係令人滿意。

本公司投資於管理人員和技術人員的持續教育和培訓計劃，藉以不斷提升他們的技能和知識。除了派出若干高級經理往海外受訓外，本公司也向高級經理提供管理課程，並為項目經理提供年度項目管理培訓。

本公司與各僱員均訂立僱傭合同。這些合同通常訂明與工資、僱員福利、培訓計劃、健康和安全、商業機密保密責任和終止合同的理由有關的條款。

內部控制

本公司董事會負責監察本公司內部控制系統及檢討其效能。根據適用法例法規，本公司已制定內部程序，以確立及維持本公司的內部控制系統，此等系統涵蓋企業管治、營運、管理、法律事務、財務和審計，切合本公司整體的需要。本公司董事相信，本公司的內部控制系統及現有程序，足夠確保其完備性、合理性和效能。儘管我們相信本公司的內部控制系統過去一直有效運作，隨著本公司近期進行重組及正透過全球發售轉變成為公眾上市公司，本公司將持續加強內部控制系統，確保符合國內和海外的監管規定。

保險

本公司就所進行的大部分項目購買施工綜合險及第三方責任險。有關保單一般適用於整個合同期間，包括項目完成後的保修期。此外，就本公司的基建建設業務，本公司一般為主要設備、海上船隻、庫存和辦公樓等固定資產購買保險，以及僱主責任險／勞工賠償保險。就本公司的工程設備和零部件製造業務，本公司一般為固定資產和流動資產購買綜合險，並為鐵路、公路和海路運輸的貨物購買運輸險。

本公司也根據有關中國法律和法規的規定，為僱員購買退休金保險、失業保險、醫療保險、勞工賠償保險和分娩保險。本公司的投保金額相信與損失風險及業內慣例相符。

按照本公司認為的中國慣例，本公司沒有購買任何業務中斷保險、重要人員人壽保險或潛在環境損害索償保險。根據中國的法律和法規，這些保險並非法定保險，且無法在中國購得，或即使有，也需要巨額成本。

物業

本公司現在在中國擁有1,076幅土地，總地盤面積約為17,324,209平方米，另在境外國家和地區擁有11幅土地，總地盤面積約為397,849平方米。同時，本公司在中國租賃七幅土地，總地盤面積約為100,650平方米。本公司現在在中國擁有5,081幢樓宇或單位，總建築面積合共約為4,829,019平方米，在境外國家和地區擁有十幢樓宇或單位，總建築面積合共約為86,413平方米。本公司現在在

業務

中國租賃 238 幢樓宇或單位，總建築面積合共約為 292,436 平方米，在海外國家租賃 28 幢樓宇或單位，總建築面積合共約為 13,620 平方米。上述物業中，中國境內 75 幅土地的地盤面積合共約為 3,743,643 平方米，為本公司的房地產開發業務持有。

本公司於中國擁有的 1,076 幅土地中，國家於 1995 年將 206 幅土地（地盤面積合共約 4,747,266 平方米）注入本集團作為出資。這些物業的土地使用權證並無指定特定使用期。有關本公司作價出資土地的地點和用途的詳情，請參閱「附件四－物業估值」。

本公司或相關業主仍未取得本公司所佔用的一些中國物業的完整業權證書。在本公司的自置物業中，於 2007 年 9 月 30 日，總地盤面積約為 718,145 平方米的 47 幅土地的業權證書有欠妥之處，總建築面積合共約為 1,426,752 平方米的 1,833 幢樓宇尚未取得正式的房屋所有權證或房地產權證。本公司已就這些土地當中總地盤面積約為 695,510 平方米的 44 幅土地與當地政府訂立買賣協議，並已根據這些協議支付定金和適當的土地使用權出讓金。當地政府機關目前正重新劃分其餘三幅土地，本公司亦會於完成重新劃分後申請適當的業權證書。本公司並不知悉任何可能阻礙本公司取得任何這些土地的業權證書的任何情況。總建築面積合共約為 1,177,851 平方米、119,092 平方米、80,907 平方米和 47,217 平方米的 1,833 幢樓宇分別用作本公司的基建建設業務、勘察設計與諮詢業務、工程設備和零部件製造業務以及其他業務。本公司認為，這些樓宇對本集團整體而言並不重要，原因是本公司的基建建設業務主要於戶外進行，而本公司的勘察設計與諮詢業務、工程設備和零部件製造業務以及其他業務（就收入而言，其各自均為相對小型的業務分部）所使用的樓宇佔各相關業務分部的整體物業的比例甚小。此外，部分這些物業用作辦公室和配套用途，本公司可輕易搬遷至其他物業以進行相同業務。本公司尚未取得並正申請有關一幅正進行一項持續的房地產開發項目的土地的土地使用權證。該幅土地的地盤面積約為 7,000 平方米。鑒於有關項目相對小型，本公司認為，現時尚未取得該幅土地的土地使用權證在整體上將不會對本集團造成重大不利影響。在本公司的租賃物業中，於 2007 年 9 月 30 日，業主擁有的總地盤面積約為 32,887 平方米的三幅土地的業權證書有欠妥之處，總建築面積合共約為 246,528 平方米的 224 幢樓宇尚未取得或未向本公司出示正式的房屋所有權證或房地產權證。這些用於本公司基建建設業務的租賃物業大部分作辦公室、生產設施和配套用途，對本公司的基建建設業務並不重要。因此，本公司認為，這些租賃物業並無業權證，不會對本集團整體造成重大不利影響。然而，本公司計劃通過要求本公司的業主申請所需的證書，逐步減少不具有正式業權證書的租賃物業的數目，並逐步將本公司在這些租賃物業內進行的經營或業務，搬遷至其他自有物業或具有正式業權證書的租賃物業。

業權證書有欠妥之處或尚未取得業權證書的自置和租賃物業用於多種用途，包括辦公室、員工宿舍、生產及配套用途等。本公司直接用於業務（包括辦公室、生產和配套用途）但業權證書欠妥或並無業權證書的自置物業，總建築面積合共僅為 276,639 平方米，佔本公司於國內擁有的物業總面

業務

積約 5.7%，而本公司直接用於業務（包括辦公室、生產和配套用途）但業權證書欠妥或並無業權證書的租賃物業，總建築面積合共為 66,746 平方米，佔本公司於國內租賃的物業總建築面積合共約 22.8%。本公司董事相信，該等物業整體而言對本公司的業務並不重大，若本公司因佔用這些物業的權利欠妥而須搬遷業務，本公司能夠輕易以相若的其他物業代替這些物業作相關用途，而不會對本公司的業務營運帶來重大不利影響。除上文所披露者外，本公司已取得就房地產開發業務而在中國擁有的所有土地、樓宇或單位所需的業權證書、房屋所有權證或房地產權證。根據重組，中鐵工已承諾對本公司因自有物業的所有權欠妥而蒙受的任何損失，包括搬遷成本和罰款給予本集團賠償。有關本公司物業的詳情，請參閱「附件四－物業估值」。

本公司董事確認，並無可能會對本公司目前佔用和使用物業的權利（不論作為業主或租戶）造成重大不利影響的爭議。本公司董事並不知悉本公司因未持有正式業權證書而被指非法使用物業而面臨任何法律訴訟。本公司確認並無非法佔用任何物業。

有關估值報告的若干規定的豁免

關於估值報告的格式和內容，載於本招股書附件四的物業估值報告載有完全遵照所有適用的香港上市規則及香港公司條例附表三第 II 部第 34 段的規定編製的本公司就房地產開發業務持有的物業權益的估值報告。然而，由於本公司擁有和租賃的物業數目眾多，故本公司已向香港聯交所申請並獲得豁免，無須嚴格遵守香港上市規則第 5.01 條、第 5.06 條、第 19A.27(4)條和第 16 項應用指引第 3 (a)段的規定；以及獲得證監會豁免，無須嚴格遵守香港公司條例附表三第 II 部第 34 段的規定，理由是：

- (a) 在本招股書中列載所有物業和逐項列示其詳情和價值將過於繁瑣；和
- (b) 本公司物業絕大部分位於中國，相關估值和業權資料均以中文編寫，為估值報告全文編製英文譯本將過於繁瑣。

已獲授豁免符合「附件十一－法定及一般資料－15.豁免及免除遵守有關物業估值報告的若干規定」所載的條件。

可供公眾查閱估值報告全文的時間和地點，請參閱附件十一「備查文件」一段。

法律訴訟和合規

本公司間或在本公司日常業務過程中會涉及法律訴訟。「附件十一法定及一般資料—其他資料—訴訟」載有本公司目前所涉及而各項爭議金額均超逾人民幣5,000萬元的若干法律訴訟。本公司認為，涉及金額少於人民幣5,000萬元的法律訴訟單獨及／或合併而言不會對本公司的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。本公司相信已就該等法律訴訟的潛在虧損作出最佳估計，並已按此基準作出足夠撥備。

除本文所述者外，據本公司所深知，目前並無針對本公司或本公司任何董事且可能對本公司的財務狀況或經營業績造成重大不利影響的訴訟或仲裁程序。

本公司的中國律師北京嘉源律師事務所已確認，本公司在所有重要方面均遵守一切相關法律和法規，而在中國的經營業務已取得相關和適當的監管機關的所有必要牌照、批文和許可證。

由於本公司在海外也從事業務，故也須遵守業務所在各個國家和地區的法律和法規。本公司業務所在的一些國家，包括蘇丹、伊朗、朝鮮和利比里亞，受到美國財政部外國資產管制辦公室（簡稱OFAC）的制裁或受到在1996年制定、並在2001年8月和2006年9月修訂的美國對伊朗—利比亞制裁法案（ILSA）的管制。本公司聘用的美國人，或在本公司集團內的美國公司，並無涉及向受到OFAC制裁的國家提供產品和服務，本公司也並無將源自美國的貨物再出口到受美國貿易制裁的國家。本公司在伊朗的業務與當地開發石油業無關。

截至2004、2005和2006年12月31日止三個年度和截至2007年6月30日止六個月，本公司在這些國家的業務產生的收入分別約為人民幣780萬元、人民幣2,260萬元、人民幣1.276億元和人民幣1.099億元，分別佔本公司的總收入約0.01%、0.02%、0.08%和0.15%。本公司預期來自或與受美國制裁的國家的業務活動將繼續產生收入。雖然相關法規一般僅適用於美國人和在美國司法轄區內的一些其他人士，對本公司的影響因而有限，但該等法規可能對本公司獲取美國人的投資或向美國人融資的能力造成潛在影響。本公司將不會利用全球發售的任何所得款項，資助OFAC或ILSA的制裁禁止美國公司從事的活動。