

業務

在閣下決定投資於H股之前，敬請閱讀本招股說明書全文。閣下不應僅依賴摘要或概要資料。本節的財務信息摘錄自「附錄一—會計師報告」並未經重大調整。

概覽

本公司為全球的特大型綜合建設集團之一。2007年，按總收入計算，本公司在《財富》雜誌世界500強公司中排名第384位。同年，按2006年工程承包業務總收入計算，本公司在《工程新聞紀錄》雜誌評出的全球225家最大承包商中名列第六位；本公司也在中國企業聯合會及中國企業家協會按總收入評選的「中國企業500強」中，排名第15位。

本公司的業務分為四大板塊，即：(i)工程承包業務；(ii)勘察設計及諮詢業務；(iii)工業製造業務；和(iv)其他業務，包括與本公司主營業務相關的房地產開發及物流業務。此外，本公司的收入也來自資本運營業務，其中涉及對若干BT、BOT及BOO項目的投資。

工程承包業務

本公司的工程承包業務主要集中於基礎設施建設，構成本公司的核心主營業務，且幾乎覆蓋了工程承包的所有領域，包括：鐵路、公路、城市軌道交通、水利及水電、機場、港口、工業與民用建築及市政工程等。本公司是中國最大的鐵路建設承包商之一，曾參與中國在1949年以後建設的幾乎所有鐵路線，而獨立修建的鐵路里程約34,000公里，佔1949年來全國新建鐵路的大部分。本公司為中國最大的公路工程承包商，以建設高速公路為主，並同時建設作為公路項目組成部分的橋樑和隧道，並且本公司已建設逾100條高速公路及公路，總長達約22,600公里。以收入計，本公司也是領先國內市場的橋樑和隧道工程建設承包商，並已完成多項達到國際水平的橋樑、隧道和地下工程。本公司還是中國城市軌道交通建設市場的先行者，在中國所有已有或在建城市軌道交通的城市中，參與了城市軌道交通項目的勘察、設計和建設。截至2007年11月30日，本公司的工程承包服務遍及中國的31個省市、自治區和香港、澳門以及全球60多個國家和地區。本公司國內工程承包業務的最大客戶主要是由中央和地方政府設立和管理的工程建設項目公司等商業機構。本公司海外工程承包業務的最大客戶主要是政府機構和半官方機構。本公司曾完成287項海外工程，現時在27個不同國家和地區為137項海外工程提供工程承包服務。本公司完成的主要海外工程包括香港西鐵、尼日利亞鐵路大修、澳門立法會大樓、澳門威尼斯人賭場東翼裙樓及坦贊鐵路。截至最後可行日期，本公司正在進行的重大海外工程包括阿爾及利亞東西高速公路工程、尼日利亞拉各斯至卡諾鐵路現代化項目、沙特南北鐵路CTW200標段、以色列Camel隧道及土耳其安卡拉至伊斯坦布爾鐵路改造項目。儘管本公司於往績期間只有少部分收入來自海外工程，分別僅佔截至2004年、2005年及2006

業務

年 12 月 31 日止年度及截至 2007 年 11 月 30 日止十一個月本公司總收入的 1.6%、2.0%、2.3% 及 3.4%，但基於截至 2007 年 11 月 30 日止十一個月的新簽合同額和未完成合同額金額龐大，分別佔同期工程承包業務新簽合同額及未完成合同額合計的 39.8% 及 40.0%，本公司預期，本公司海外建築工程業務的收入未來數年將會增加，並會構成工程承包業務總收入的重要部分。

勘察設計及諮詢業務

以收入計，本公司是國內基礎設施建設勘察設計及諮詢服務的領航者。本公司主要開展鐵路、橋樑、隧道、城市軌道交通、高速公路、市政工程、工業及民用建築、機場及港口等基礎設施建設的勘察設計及諮詢業務。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司為 117 項國家級或省級重點建設項目提供了勘察設計及諮詢服務。本公司為中國已開工在建的 17 條客運專線中的 12 條提供了勘察設計服務。本公司在勘察設計及諮詢方面業務實力雄厚，中國僅有的四家大型鐵路勘察設計院中的兩家為本公司的子公司，另外兩家分別為鐵道部和國內另外一家公司所有。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司擁有國家頒發的 61 項涉及工程勘察設計及諮詢服務資質證書，並通過本公司的勘察設計院協助鐵道部制訂了 40 多項中國現有的鐵路工程標準。本公司在山區鐵路、高原凍土鐵路、沙漠鐵路、電氣化鐵路、客運專線、水下工程、特長隧道、無線列車指揮調度系統、大型互通式立交工程等方面的成套勘察設計技術達到國內領先、世界先進水平。自 1982 年至今，本公司先後榮獲超過 430 項勘察設計及諮詢工作的獎項。本公司的勘察設計及諮詢業務覆蓋全中國，並遍及海外多個國家及地區。本公司勘察設計及諮詢業務的主要客戶包括政府機關及由中央和地方政府設立和管理的工程建設項目公司等機構。以 2006 年設計服務的收入計算，本公司於 2007 年獲《工程新聞紀錄》雜誌排名為全球 150 家最大設計企業中的第 69 位。

工業製造業務

以年產量計，本公司是世界第二大的大型養路機械生產製造商。截至最後可行日期，本公司也是中國乃至亞洲最大的大型養路機械研發、生產、銷售和保養及維修公司，佔國內大型養路機械市場份額逾 80%。

本公司參與近年來中國大型養路機械產業的發展，通過自身強大的技術研發能力，在從國外引進製造大型養路機械先進技術的基礎上，僅用了不到兩年的時間就完成了自主國產化的目標。本公司的尖端養路機械產品使中國的軌道維護工作促進了從人工向自動化的升級轉變，並使中國鐵路網的多次鐵路大提速工程得以成功實現。此外，本公司也積極進入中國新興的高速鐵路軌道系統產品

業務

市場，並成為中國僅有的兩家獲得鐵道部高速鐵路道岔生產廠家資格的企業之一。本公司成功開發生產了一系列中國高速鐵路專用的零部件，例如高速鐵路道岔和鋼軌扣件。本公司工業製造業務的主要客戶包括大型企業，例如鐵路局、工程局、地方鐵路公司、地鐵公司和擁有鐵路專用線的礦業公司等。

其他業務

除了前述的業務，本公司也積極開發與工程承包和設計業務相關並具有發展潛力的各項業務，包括房地產開發和物流業務等。本公司還經營資本運營業務。儘管於往績期間，本公司的房地產開發、物流和資本運營業務在收入和利潤方面對本公司整體業務貢獻不大，但本公司仍相信，配合和利用本公司以往豐富牢固的專業知識，這些新業務不僅有助於本公司的主營業務，而且因其相較於本公司其他業務，利潤率可能更高，故日後還會成為本公司的重要業務。

房地產開發業務作為本公司重要的利潤增長點，已成為本公司的業務發展重點。本公司計劃整合資源，並運用各種方法增加資金和土地儲備，促進房地產開發業務。本公司以開發民用住宅為主，商舖、寫字樓等商用房產為輔，主要用於向公眾出售；本公司主要在經濟較發達城市進行房地產開發，以北京等直轄市和省會城市為主。截至 2007 年 12 月 31 日，本公司處於不同開發階段的房地產開發項目共有 21 個，總佔地面積約達 230 萬平方米，預期總建築面積約 540 萬平方米，待售總建築面積約 490 萬平方米。截至 2007 年 12 月 31 日，本公司主要房地產開發項目預計將在未來三至四年內竣工。本公司的子公司中鐵房地產集團有限公司亦成功建立品牌「中鐵地產」，於 2007 年名列北京地產類十大影響力品牌之一。本公司物流業務包括鐵路物資的運輸、施工裝備與物資的存儲和施工物資的貿易。本公司擴張營業規模和發展戰略合作夥伴，提升了現代化物流業務和貿易業務的競爭能力。於 2006 年，本公司專門從事於物流業務的子公司中鐵物資集團有限公司是中國最大的鐵路工程物流服務商，更是全球第二大的鐵路物資供應商，同時在中國 50 家最具競爭力的供應商中排名第 20 位。本公司資本運營業務涉及於若干 BT、BOT 及 BOO 項目的投資，該等項目通常按客戶要求建造，並由承包商提供全部或部分融資安排。本公司相信，國內以 BT、BOT、BOO 及 PPP 方式完成的基礎設施建設項目將會不斷增加，因此，本公司也計劃積極增加參與與本公司工程承包業務有關的 BT、BOT、BOO 或 PPP 項目，並提升相關營運能力，擴展資本運營業務。

重大成就

本公司在與基礎設施建設的施工、設計相關的技術領域居領先地位。近幾年，本公司取得了下列重大成就，例如：

- 本公司承擔了青藏鐵路一期和二期的全部勘察設計工程，單獨完成了青藏鐵路兩期工程的71.1%，或約1,406公里的路段，包括青藏鐵路二期海拔4,900米以上全部工程和海拔4,600米以上的絕大部分重難點工程，包括穿越唐古拉山和崑崙山脈的鐵路路段，並成功地解決了青藏高原多年凍土、高寒缺氧、生態脆弱三大難題。青藏鐵路線於2006年完工。
- 作為目前國內唯一擁有磁懸浮高精度軌道樑制架技術自主知識產權的公司，本公司參與建設了世界首條商用高速磁懸浮營運線－最高時速達432公里的上海磁浮列車示範營運線。
- 本公司參與修建了秦瀋鐵路客運專線，包括最高試驗時速達321公里的試驗段。該項目已於2002年完成。
- 本公司設計並於2006年建成了當時亞洲最長的隧道－烏鞘嶺隧道。
- 本公司參與了亞洲最長的輸氣管道的建設－西氣東輸項目，並於2004年年底完成了黃河鄭州段的頂管輸氣管道工程。
- 本公司目前正在利用盾構修建長江上長度最長、盾構直徑最大的隧道－南京長江隧道。
- 本公司承擔了即將開工建設的京滬高速鐵路的大部分勘察設計任務。同時，截至最後可行日期，本公司就京滬高速鐵路兩個標段單獨獲得工程承包合同價值為人民幣337億元。此外，本公司通過與中國水利水電建設集團公司組成聯合體，就該項目另一標段獲得工程承包合同價值人民幣143億元，本公司在全部工程承包合同價值中預計佔人民幣52億元以上。因此，本公司預計就京滬高速鐵路獲得工程承包合同價值逾人民幣389億元，或超過全部工程承包合同價值的46.5%。於獲得本項目合同的四家公司中，以合同價值計算，本公司獲得該項目的最大部分。
- 於2006年，本公司完成了的橋樑和隧道建設分別超過1,038.5公里和1,076.0公里。

截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度和截至2007年11月30日止十一個月，本公司新簽合同額分別約為人民幣1,445.398億元、人民幣1,930.442億元、人民幣2,023.414億元和人民幣2,329.287億元。截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度和截至2006年和2007年11

業務

月 30 日止十一個月，本公司的總收入分別為人民幣 861.875 億元、人民幣 1,107.947 億元、人民幣 1,536.090 億元、人民幣 1,382.837 億元和人民幣 1,466.670 億元，淨利潤則分別為人民幣 1.926 億元、人民幣 5.259 億元、人民幣 15.020 億元、人民幣 12.334 億元和人民幣 20.055 億元。

競爭優勢

本公司經營歷史悠久、專業資質完善、經驗豐富，是中國乃至全球專注於基礎設施建設最具實力、最具規模的特大型綜合建設集團之一，能夠充分利用國內外市場機遇，具有持續發展的潛力。

本公司是中國建築工程市場的領導者之一。本公司名下業務覆蓋面廣泛，涵蓋了基礎設施建設、勘察設計及諮詢、大型養路機械設備的製造和物流業務等領域，從而成功打造了一個完整的建築業產業服務體系，本公司充分利用不同業務間的設施和資源，可以有效實現不同業務間的協同效應，向客戶提供全方位的綜合服務，特別是在運作超大型及複雜項目時具有明顯優勢，並已取得了輝煌的業績。

截至 2007 年 11 月 30 日，本公司通過子公司擁有多項資質，可在中國承包 44 種不同的工程項目。該等資質包括大型建設的特殊資質，從而獲准在中國從事相應的建築施工項目，涵蓋了鐵路、公路、橋樑、隧道、城市軌道交通、水利及水電設施、機場、港口、房地產、市政和地質災害防治等只有具備優良往績和運營資產的大型建設公司才能取得的多種項目。本公司擁有資質數量之多，覆蓋範圍之廣，均位居行業前茅。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司擁有 19 項施工總承包特級資質和 251 項施工總承包一級資質；324 項專業施工承包一級資質，以及 17 項城市軌道交通工程專業施工承包資質。本公司擁有承包鐵路項目建設特級資質數量之多，在國內同業中無與倫比；本公司亦擁有水利及水電設施工程施工總承包一級資質 20 項，是全國少數擁有多項水利水電工程承包一級資質的企業之一。廣泛的資質，使本公司能夠投標及承包的工程項目類型不斷擴大，並能專注把握由基礎設施建設行業持續發展而創造的新興市場機遇，從而有效分散經營風險，確保本公司業務持續發展。

本公司傳承了其前身，組建於 1948 年 7 月的鐵道兵的悠久歷史和豐富的專業經驗。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司建設了百餘條鐵路新線、現有複線、幹線鐵路，累計里程約達 34,000 公里，佔 1949 年來全國新造鐵路的大多數。其中的標誌性項目包括青藏（一期、二期）、京九、大秦、南疆、南昆、內昆、廣深、秦瀋、渝懷、西合、朔黃、襄渝、成昆、鷹廈、寶蘭鐵路和粵海通道等。本公司參與四電項目，增加了本公司建設電氣化鐵路的能力。由 2006 年 11 月 30 日至 2007 年 11 月

業務

30日，本公司取得鐵道部招標計劃所有四電項目約42%。本公司建設了瀋大、濟青、太舊、宣大、同三、成渝、京珠、京滬、京福、京深、京承、贛粵等上百條高速公路和高等級公路工程，累計里程約22,600公里。本公司參加建設了機場項目30項，大型水利及水電設施130項，地下鐵路和城市軌道交通148項，房屋建築面積4,114萬平方米。以往的建設經驗和累積的專業技術已成為本公司寶貴的財富和持續發展的基礎。

依靠本公司的雄厚實力和專業經驗，國內外建築市場的發展以及本公司與主要客戶的良好關係為本公司提供了難得的發展機遇。國內方面，中國政府計劃在五年內增加國內的鐵路網投資以發展交通網，尤其是客運專線、高速公路網和城市軌道交通，並將重點投資港口建設、大江大河的治理、水資源的開發利用、新型能源、房地產開發、環境保護、生態工程等建設領域。國際方面，受惠於經濟全球化進一步加快、亞洲地區建築投資快速增長、非洲國家不斷加大基礎設施建設投資和其他發展中國家和地區基礎設施建設工程的大幅增長，全球工程承包的總體市場呈現繁榮的景象。

本公司相信憑藉著本公司雄厚的實力和豐富的經驗，配合全球建築市場增長的機遇和中國政府鼓勵企業「走出去」政策的支持，鞏固核心主營業務、發展國內外市場的業務，必能推動本公司持續的發展。

本公司擁有多項業務的核心關鍵技術和自主的技術創新能力，以及先進的設備，使本公司拓展核心業務具備了堅實基礎。

本公司持續引進先進技術並大力發展具有自主知識產權的技術創新項目，使本公司擁有發展不同市場的關鍵技術。在往績期間，本公司參與了複雜且具挑戰性的項目，並取得下列成就：

- 承擔所有青藏鐵路一期和二期工程的全部勘察設計工作，並成功地解決了青藏高原多年凍土、高寒缺氧、生態脆弱三大難題。本公司獨力承建了青藏鐵路兩期工程的71.1%，或約1,406公里的路段，包括二期工程中海拔4,900米以上所有工程和海拔4,600米以上的絕大部分重難點工程，及穿越唐古拉山和崑崙山脈的鐵路路段。該項目已於2006年完成。
- 掌握了高速公路和機場跑道的路基、路面施工用的先進技術。
- 橋樑施工技術已達到了國際領先水平，進入了斜拉橋、懸索橋、輕軌PC樑及磁懸浮高精度軌道樑制架等高技術橋樑工程領域。本公司現成為國內唯一擁有磁懸浮高精度軌道

業務

樑制架技術的企業，掌握了先進的箱樑技術和移動模架建造和組建技術，成功把架樑建造技術的最高負重提高至 900 噸；可架設橋樑跨度由原來不足 200 米發展到施工跨度達 430 米、設計跨度達 580 米。

- 掌握了先進的高速客運專線設計施工技術，參與建設了 2002 年完工的秦瀋鐵路客運專線，包括最高試驗時速 321 公里的試驗段；並參與建設最高時速達 432 公里的世界首條商用磁懸浮營運線—上海磁浮列車示範運營線，該工程於 2002 年完成；此外，本公司還成功地實現了長軌條鋪設技術的突破。掌握客運專線路基的設計和施工技術，為中國鐵路建造技術改良作出重大貢獻。同時，截至最後可行日期，本公司就京滬高速鐵路兩個標段單獨獲得工程承包合同價值為人民幣 337 億元。此外，本公司通過與中國水電建設集團公司組成聯合體，就該項目另一標段獲得工程承包合同價值人民幣 143 億元，本公司在全部工程承包合同價值中預計佔人民幣 52 億元以上。因此，本公司預計就京滬高速鐵路獲得工程承包合同價值逾人民幣 389 億元，或超過全部工程承包合同價值的 46.5%。於獲得本項目合同的四大公司中，以合同價值計算，本公司獲得該項目的最大部分。
- 發揮處於世界領先水平的隧道及地下工程技術，承擔或參加中國幾乎所有具有標誌性意義的主要地下工程項目，包括於 2006 年建成時號稱亞洲最長的隧道—烏鞘嶺隧道；於 2000 年建成採用 TBM 施工的最長隧道—西康鐵路秦嶺特長隧道；於 2007 年建成亞洲最長的公路隧道—秦嶺終南山公路隧道；還有於 2007 年建成世界海拔最高的鐵路隧道—風火山隧道；利用盾構技術設計施工了中國長江上盾構直徑最大及最長的過江隧道—南京長江隧道；完成了亞洲最長穿過黃河段的頂管工程；本公司目前正參與位於廈門的中國第一條海底隧道的建造。
- 製造了處於國內領先地位的高精度的系列自動化養路機械設備，並改變了中國傳統依賴人工養護鐵路的方式。
- 運用先進的盾構技術、冷凍開挖、樁基托換技術、複雜地質斷面開挖等技術；參與了全國各地城市軌道交通的建設。

截至最後可行日期，本公司已擁有國家專利 87 項、國家級工法 67 項。目前，本公司擁有四個設計院，技術團隊包括一名中國工程院院士、五名國家設計大師、6,375 名高級工程師以及 16,207 名工程師。本公司的子公司昆明中鐵也掌握了研發大型養路機械及設備的能力。本公司相信，本公司所擁有的核心關鍵技術和科研實力可以保證本公司的持續發展。

業務

本公司從事海外建築承包工程歷史悠久、成就斐然，是中國目前成長最快、在建規模最大的海外基礎設施工程承包商。

本公司通過主要子公司中土集團公司經營海外業務，中土集團公司成立於1979年，是最早進入國際市場的中國公司之一，其前身是鐵道部援外辦公室，曾組織、設計及建造當時中國最大的經援項目—坦贊鐵路，而且成功完成了這條對中國開拓海外市場意義重大的跨國鐵路項目。中土集團公司專長鐵路工程，在海外國家和地區進行工程承包、設計諮詢、勞務合作等業務。2007年，在以2006年各公司海外工程承包收入計算的全球225家最大承包商排名中，有49家中國工程承包公司入選，中土集團公司單獨排名列第82位。本公司在世界20多個國家和地區設有31個代表處、項目工程部和分公司，經營業務遍及世界60多個國家和地區，擁有一批熟練掌握國際商務、投標報價、施工管理的人才。自中土集團公司於2004年2月加入本公司以來，本公司即借重中土集團公司在海外市場的優勢及其海外業務網，結合本公司自身的設計和施工實力及其他子公司的專業知識，開拓海外市場的業務。多年來，本公司擁有的「中國鐵建」和「中土集團公司」品牌在國際工程承包業的的品牌優勢已經日漸確立，令本公司揚名國際建築業。本公司也在香港、尼日利亞、阿聯酋、坦桑尼亞、阿爾及利亞、土耳其、沙特阿拉伯、以色列和博茨瓦納等國家和地區取得了當地經營的最高資質。

憑藉本公司長期以來在海外市場的耕耘和資源，自2005年以來，本公司先後(i)以聯合體方式中標土耳其高速鐵路項目，合同金額12.7億美元；(ii)與中信集團組成聯合體，根據標準合同中標阿爾及利亞東西高速公路中、西兩個標段工程，標準合同總金額62.5億美元；並(iii)單獨中標迄今為止中國的建築企業在國際市場得標的最大項目—總投資額達83億美元的尼日利亞拉各斯至卡諾鐵路現代化項目。近年來，按新簽合同額增幅計算，本公司已成為海外基礎設施建設市場增長最快的中國工程承包商。截至2006年12月31日止年度和截至2007年11月30日止十一個月期間，本公司新簽署海外合同額分別約達人民幣436億元和人民幣891億元，在中國所有經營海外業務的工程公司中居領先地位。

本公司相信，依賴自身在海外基礎設施建設市場從事工程設計施工的經驗和成功建立的品牌效應，借助中國政府「走出去」政策，本公司將能保持海外業務高速增長的動能，繼續保持領先地位，提高市場佔有率。

本公司在大型建築工程勘察設計及諮詢方面擁有雄厚的專業能力，成績卓越，是目前中國基礎設施建設勘察設計諮詢行業的領航者。

截至2007年11月30日，本公司擁有五家中國甲級工程設計研究院，即中鐵第一勘察設計院、中鐵第四勘察設計院、中鐵第五勘察設計院、中鐵上海設計院集團有限公司和北京中鐵建電氣化設計研究院。本公司擁有的中鐵第一勘察設計院和中鐵第四勘察設計院均位居中國四家大型鐵路勘察

業務

設計院行列，而另外兩家分別為鐵道部和國內另外一家大型建築公司所有。2007年，中鐵第一勘察設計院在中國勘察設計協會和中國工程諮詢協會的聯合組織的評比中，按工程項目管理與營業收入計，是名列第一的工程勘察設計及諮詢企業。此外，中鐵第一勘察設計院和中鐵第四勘察設計院均為國際諮詢工程師聯合會(FIDIC)的資深會員，並連續八年名列*中國勘察設計100強企業*。

截至2007年11月30日，本公司總共擁有2,116名從事勘察設計的高級工程師從事國內大型基礎建設工程，包括設計鐵路、公路、橋樑、隧道、城市軌道交通、水利及水電、機場、港口、工業及民用建築和市政工程。本公司通過下屬研究院，協助鐵道部制訂了超過40項與鐵道建設設計、質檢相關的業界準則，以及其他現已在中國生效且因應項目而定的準則。在往績期間，本公司下屬設計院為117項國家級及省級主要工程項目完成了勘察設計服務，其中包括：

- 青藏鐵路一期及二期均為全球海拔最高的高原鐵路線；
- 京九鐵路，中國當時投資最龐大的鐵路項目，亦為全國一舉建設完成的鐵路中最龐大及最長的一條；
- 鄭州樞紐，乃亞洲最龐大的鐵路樞紐；
- 大瑤山隧道，中國最長的電氣化雙軌鐵路隧道；及
- 廣深準高速鐵路，乃中國首條準高速鐵路線。

截至最後可行日期，本公司共承擔了中國現有時速300公里以上客運專線近70%的勘察設計服務，包括中國目前建設中最長的客運專線—武廣客運專線的全線勘察設計。此外，本公司為中國已開工在建的17條高速客運專線中的12條提供了勘察設計服務，設計完成的總里程數約為3,448.1公里，佔這17條客運專線總里程的63.3%。其中，由本公司獨立完成設計任務的線路達到七條。截至2007年11月30日，本公司擁有國家頒發的工程勘察設計及諮詢、工程測繪、地質災害防治評估、智能化設計和環境影響評估勘察共61項資質證書。

本公司在山地鐵路、高原凍土鐵路、沙漠鐵路、電氣化鐵路、高速客運專線、水下工程、特長隧道、無線列車指揮調度系統、大型互通式立交工程等方面，擁有全面的勘察設計技術，達到國內領先、世界先進的水平。自1982年至今，本公司先後榮獲國家級勘察設計「四優」獎勵證書60項和省部級勘察設計「四優」獎勵證書373項，並以其他各類工程勘察設計及諮詢業務多次獲得國家級

業務

大獎。本公司相信本公司所獲獎項有力的支持了本公司建立的品牌。本公司的勘察設計及諮詢業務覆蓋中國，並遍及海外多個國家及地區。2007年，本公司在《工程新聞紀錄》雜誌以2006年設計服務的營業收入計算的全球150家最大設計企業中排名第69位。

本公司在大型建築工程勘察設計及諮詢方面的強大實力，不僅為本公司發展經營主營業務帶來了綜合成本優勢，更為本公司在中國政府大力發展中國的交通網絡，加大各項基礎設施建設領域的重點投資的良好的國內產業環境背景和全球工程承包的總體市場呈現繁榮的景象的國際環境下，擴大勘察設計及諮詢業務的國內外市場份額，尋求穩定發展奠定了基礎。

本公司利用在資金、勘察設計和施工技術與能力等方面的優勢，在全國多個大中城市進行房地產開發；「中鐵地產」已成為在市場上具有較高影響力的品牌。

近年來，中國境內的房地產業蓬勃發展，全國最大的70個城市的房地產平均價格於2006年全面上揚，為包括本公司在內等在中國境內從事房地產業務的公司帶來新的發展機遇。房地產業務是國資委批准的本公司的主營業務之一。本公司在2007年4月20日設立了以開發住宅為主、商用建築為輔的房地產專業子公司—中鐵房地產集團有限公司，並成功地樹立了「中鐵地產」品牌，被評為北京房地產十大具影響力品牌之一。

本公司主要在省會城市和其他大城市發展房地產業務。憑藉本公司卓越的工程承包、勘察設計及諮詢業務、成熟的施工技術和優越的融資能力，近年來本公司的房地產開發業務取得快速成長。於2007年12月31日，本公司正在發展中的房地產開發項目共有21項，總佔地面積約達230萬平方米，預計總建築面積約達540萬平方米。該等項目的待售總建築面積約490萬平方米。本公司相信在可預見的未來，房地產開發業務將會有更快的發展並成為本公司重要的利潤來源。

本公司是亞洲第一、世界第二的鐵路大型養路機械製造商；高速鐵路軌道系統產品技術領先，區位優勢明顯，市場前景廣闊。

截至2007年11月30日，本公司是中國乃至亞洲最大的大型養路機械研發、生產、銷售和保養及維修公司，佔中國大型養路機械市場逾80%。以年產量計，本公司也是世界第二大的大型養路機械製造商。

本公司技術研發能力強大，參與近期中國大型養路機械行業的發展，通過從國外引進製造大型自動化養路機械的先進技術，僅用了兩年的時間就完成了自主國產化的目標。本公司的尖端養路機

業務

械產品促進了中國的軌道維護工作從人工向自動化的重大升級轉變，並使中國鐵路網的多次鐵路大提速工程得以成功實現。本公司將繼續為中國鐵路持續發展生產及提供重要的技術和裝備支持。

本公司的子公司昆明中鐵運營歷史悠久，在大型養路機械設計製造行業內經驗豐富、技術先進，所出品的機械設備廣為中國各鐵路局所使用，近年來也積極拓展海外市場。

本公司也積極進入高速鐵路軌道零部件市場，成立了中鐵軌道，並成為中國僅有的兩家獲得鐵道部高速鐵路道岔定點生產廠家資格的技术密集型企業之一。本公司成功開發生產了一系列中國客運專線專用的配套產品和零部件，例如高速鐵路道岔和鋼軌扣件。本公司在華南地區的生產設施區位優勢明顯，讓本公司能夠把握不斷增加的機會，為擁有主要高速鐵路的經濟發達地區供應本公司產品。本公司相信這些新產品及設施的加入擴大了本公司的生產業務範圍。

本公司相信，在中國政府大力推動大型採購及大型養路機械裝備國產化的情況下，本公司可以享有大型養護機械及鐵路軌道零部件製造業務所帶來的綜合成本優勢。

本公司是中國最大的鐵路工程物流服務商和全球第二大鐵路物資供應商，物流網絡發達，物流業務發展潛力巨大。

本公司主要通過子公司中鐵物資集團有限公司從事物業業務。中鐵物資集團有限公司近年來在物流業務領域迅速發展，積累了廣泛經驗。2006年，中鐵物資集團有限公司是中國最大的鐵路工程物流服務供應商和全球第二大鐵路物資供應商。2006年，中鐵物資集團有限公司在中國最具競爭力供應商50強評選中位居第20名。

本公司在全國25個物流樞紐設有31個倉儲基地，總倉儲面積約1,330,000平方米，鐵路專用線8線，總長逾40公里。本公司為加強重點物資的採購供應能力，與中國石油天然氣集團公司、中國石油化工股份有限公司及國內幾大鋼鐵公司建立了良好的戰略合作關係，擴大了本公司的經營覆蓋區域。本公司的鋼軌業務在2005年和2006年的銷售量均超過30萬噸，佔全國鋼軌市場的20%以上。本公司相信物流業務除了作為一個獨立的利潤增長點之外，也能夠降低本公司工程承包業務板塊的材料採購成本，進而提升本公司的利潤率和競爭力。

本公司擁有具備豐富行業經驗的管理團隊和實力雄厚的專業人員隊伍，建立了「中國鐵建」品牌的廣泛認知度，能夠有效地維護企業文化，調整戰略，保障本公司的持續成長。

本公司的高級管理人員由擁有大型基礎設施工程設計施工、大型養路機械設備製造及其他基礎設施建設相關領域豐富經驗的專業人士組成，平均業內經驗超過20年。本公司相信，本公司的管理

業務

團隊具備在本行業經營的重要知識，能夠把握市場機遇，制訂有利的經營戰略，評估並管理風險，執行各項管理和生產措施，以預期增加公司整體利潤，創造更高的股東價值。

本公司管理層團隊的專業知識與其對優良品質的追求，成功打造本公司「中國鐵建」的品牌。本公司相信國內外政府及大型工程項目的業主在選擇大型基礎設施工程承包商時，著重考慮投標者的設計施工經驗和品牌。由於本公司打造的品牌已經在國內外市場上享有廣泛的知名度，也因而成為國內外大型工程業主的首選之一。於2007年，按總收入計算，本公司在《財富》雜誌世界500強公司中排名第384位。本公司連續多年入選《工程新聞紀錄》雜誌的全球225家最大承包商，按2006年工程承包業務總收入計算，2007年本公司名列第六位。

本公司視研究開發和技術創新能力為本公司持續發展的關鍵，建立了專業的科研機構，培養了雄厚的專業技術人才隊伍。截至2007年11月30日，本公司擁有六個工程實驗室、四個主要聘用博士畢業生的博士後工作站、16個技術中心、五家新型及高技術企業。截至2007年11月30日，本公司擁有初、中、高級技術人員超過86,000人，其中中國工程院院士1人、國家級設計大師5人、享受國務院特殊津貼的專家188人、省部級突出貢獻專家21人、在研發部工作的教授級高級工程師217人、高級工程師6,375人、高級專業技術人員8,050人、以及工程師16,207人。此外，本公司在工程承包業務方面也擁有大量的專業人員，包括國家一級項目經理3,391人及國家一級建造工程師5,061人。

本公司相信其成功的重要因素之一在於管理團隊維護核心企業文化。本公司的管理團隊致力於宣揚兼具紀律與執行業務戰略、勇於接受挑戰和不斷創新的鐵道兵精神。本公司相信在核心領導團隊的帶領下，本公司將繼續獲得迅速發展。

本公司的業務戰略

本公司擬發展成為以工程承包、工程勘察設計及諮詢業務、工業製造及大型建設項目的開發和管理業務為主，最終目標是產業運作與資本運營一體化，施工與勘察設計服務一體化，國內與國際經營一體化，多種業務板塊有機結合的，跨地區、跨行業、跨國經營的中國領先建築企業和具有國際競爭力的現代企業。本公司相信，以下戰略有助於本公司利用自身的力量，抓住中國建築市場未來發展的機遇，積極實施國際化戰略，增強本公司的核心競爭力，保持在國內的行業領導者地位。

業務

強化核心主營業務的市場領導地位，增加本公司在中國建築行業的市場份額。

工程承包服務為本公司傳統與核心的主營業務，佔本公司截至 2007 年 11 月 30 日止十一個月期間分部抵銷之前總收入的 93.9%。截至最後可行日期，本公司不論在總資產、總收入或新簽合同額等方面在中國基礎設施建設行業中都處於領先地位。本公司致力積極擴大國內整體市場份額。本公司計劃鞏固在中國基礎設施建設工程市場的領導地位，繼續穩健經營鐵路、特別是客運專線和高速鐵路、高速公路、隧道、橋樑、港口與機場的建築承包業務，進一步擴大房地產、城市軌道交通、水利及水電、市政工程的市場份額。此外，本公司計劃將業務拓展至港口、環保及能源相關等高增長的新興業務，以增加本公司國內市場的整體份額。本公司將充分運用施工技巧，發揮規模經濟效益，善用資金及採購先進設備和設施，並提升施工技術和結合公司資源，藉以貫徹上述計劃。本公司將繼續充分發揮綜合結構的優勢，加強本公司業內領先地位。本公司也計劃通過 BT、BOT、BOO 及 PPP 等不同的資本運營項目，開發新的業務，帶來穩定收入。

本公司計劃積極把握中國政府在五年內通過(i)投資人民幣 1.2 萬億元，建成包括「四縱四橫」的高速客運專線的全國鐵路網；(ii)建設增加近 35 萬公里公路，其中包括 2.5 萬公里的高速公路；(iii)投資總額近人民幣 5,000 億元，新增達 1,000 公里的城市軌道交通；及(iv)重點投資港口建設、大江大河的治理、水資源的開發利用、替代能源、房地產開發、環境保護、生態工程等建設領域等方式來發展中國交通網絡的計劃，開發國內市場，大力發展經營高利潤的項目，並努力發展技術整合層次更高、利潤更豐厚的工程總承包模式，以維持在國內基礎設施建設市場的強勁增長和領先地位。

擴大海外業務，實現海外市場持續、更大發展。

本公司計劃提高在海外工程承包、勘察設計業務的競爭優勢。本公司將把握中國政府鼓勵中國大型建築工程企業海外發展的「走出去」政策營造的良好機遇，開拓世界各地的市場。本公司計劃整合公司內工程施工技術與設計資源，以公司本部為海外業務的承攬協調平台，利用中土集團公司及其聯屬公司在海外經營紮下的根基，積累海外拓展的經驗，培育人才。本公司還將開拓大型養路機械以及鐵路軌道裝備（如高速鐵路道岔和鋼軌扣件）的海外市場。本公司以成為高水平、高科技

業務

含量的國際性公司為目標，並計劃鞏固與海外政府部門的合作關係，以援外項目、政府貸款項目及能源項目等為切入點，增加亞洲、非洲以及拉丁美洲等發展中國家的業務份額。本公司將配合屬地管理團隊，踏實經營現有的海外鐵路或公路等在建工程項目，開發高附加價值的新興業務，並進一步擴大與國際企業及國內工程企業合作結盟，拓展在歐美等發達國家市場的發展，從而實現海外業務的持續發展，並擴大海外業務的規模，使海外收入及利潤佔本公司總收入及利潤的比例上升。

優化產業結構，擴展高回報的業務板塊。

本公司計劃圍繞核心主營業務發展相關產業，調整產業結構，通過完善產業鏈條，相信將成為中國少數集工程承包、勘察設計及諮詢、工業製造、房地產開發、物流和資本運營等高度綜合業務於一體的超大型建設公司之一。

本公司由 20 多家專精於建築工程設計、施工和機械及設備製造等子公司所組成。於重組後，為了達到規模經濟效益並增強市場競爭力，本公司擬充分發揮本公司強大的技術能力與設備優勢，以及融資和資源整合等能力，通過重組、併購、控股、參股、重整架構、合營、共同合作及資產互換等多種經營方式，發展核心主營業務的創新業務模式，開拓具備高發展潛能及高回報的新業務。

新業務的具體發展規劃如下：

房地產開發業務：隨著中國經濟持續穩定的增長和中國的城市化的發展，中國房地產項目上的資金流動和投入不斷增加。此外，為了保障房地產市場的持續穩定發展，中國政府也採取了一系列的宏觀調控措施，包括提高房地產市場的進入門檻，將競爭限制在大型企業之間以確保市場能穩定及有系統地增長。本公司的目標是抓住有利的市場環境形成的機遇，繼續拓展房地產開發業務，特別是商用房地產項目。作為實現這一戰略的措施，本公司成立了子公司中鐵房地產集團有限公司，以整合本公司內部各子公司的相關房地產資源，繼續發展房地產開發業務。

本公司計劃通過加大房地產開發的資本開支，組織戰略合作，精選有發展潛力的項目，進一步擴大整體土地儲備和增加業務規模，希望受益於協同效益與經濟規模和取得穩定收益，進而鞏固本公司的市場地位。本公司業務將於北京、上海、天津、重慶和廣州等經濟發展速度較高的大型城市和直轄市重點發展業務。

物流業務：利用已取得的資質和原材料分銷代理業務，以子公司中鐵物資集團有限公司整合資源供應系統和發展國內鐵路及其他市場的採購業務，加強採購及供應能力，以應付工程承包和其他業務的採購需求。本公司計劃繼續發展現代物流業，從而強化本公司主營業務的成本優勢，並為本公司開發新的利潤來源。

業務

資本運營：本公司從 2002 年開始從事與工程承包業務相關的資本運營業務，本公司相信該等業務未來帶來更多現金流量。本公司相信，以 BT 及 BOT 方式完成的基礎建設工程項目將會不斷增加，這也是國內基礎設施建設持續發展的重要因素。本公司計劃拓展資本運營業務，增加參與 BT、BOT、BOO 或 PPP 項目，並提升相關營運能力。本公司將積極搭建融資平台，集中公司資金，開拓交通、能源開發和高新技術領域的投資，並以 BT、BOT、BOO 及 PPP 等多種資本運營項目方式帶動新生產經營，創造穩定收益。

鐵路軌道裝備製造：本公司計劃利用中鐵軌道已經獲得作為兩家鐵道部高速鐵路道岔指定生產廠家其中一家的資格，抓住國內高速客運專線發展的機遇，開發國內市場，擴展市場份額。同時，本公司將繼續升級開發包括高速鐵路道岔和鋼軌扣件在內的軌道零部件，並努力進入海外市場。本公司預期擴大這項業務的規模會帶來新利潤來源。

藉由上述措施，本公司將促進上下游縱向業務鏈接，通過設備製造與維修、項目運作與管理及後續諮詢管理等領域，補足施工業務板塊，以工程承包為主體，走向設計、諮詢、投資、融資、管理全方位服務產業的路線。

加大科技創新力度，核心競爭力進一步加強。

本公司的可持續發展與科學及技術息息相關。本公司計劃通過主要研究所及工程實驗室，建立以工程項目為依託的科技開發體系，做好研發、培訓、開發新技術的工作，最終實現技術自主，讓本公司更好地整合子公司的研發資源。另外，本公司具有引進、消化吸收國際先進技術，將技術轉化至適合國內市場的能力。

本公司於截至 2004 年、2005 年及 2006 年 12 月 31 日止年度和截至 2006 年和 2007 年 11 月 30 日止十一個月已分別投入人民幣 3,900 萬元、人民幣 2,790 萬元、人民幣 9,960 萬元、人民幣 8,840 萬元和人民幣 8,490 萬元的研發費用。本公司將利用現有業務的核心技術優勢，包括工程承包業務相關的客運專線、高原鐵路、軌道、橋樑、隧道施工方面與鐵路養護設備方面等先進技術，消化吸收國際為中國鐵路網量身定造的先進技術，提升產品創新的能力，特別是高速客運專線發展的產品，以滿足國內鐵路市場需求，實現本公司的持續發展。

本公司通過中鐵第一勘察設計院、中鐵第四勘察設計院、中鐵第五勘察設計院、中鐵上海設計院集團有限公司、北京中鐵建電氣化設計研究院與昆明中鐵持續進行技術研究與發展，並進一步取

業務

得主營業務的自主知識產權保障。目前，本公司的自主技術範圍以工程承包業務、勘察設計及諮詢業務和工業製造為主軸。

推行精益生產和管理創新戰略，提升管理水平和效率，削減成本，提高公司效益。

本公司人員、資產規模龐大。為優化管理層決策過程，改善效率和生產力，本公司將明確公司各級公司管理定位並推行扁平化管理。重組後，本公司總部未來將著重投資決策、資本運營、市場開發及資源整合等經營工作，而由各子公司負責施工和生產。本公司也制訂了決策和風險評估的機制用以加強本公司的內部管控。此外，本公司將提高項目成本管理水平和效率，特別是加強基層工程公司項目管理力度，從而提高公司的盈利水平。

本公司認為，成本控制和提升效率是使得本公司利潤最大化以及保持競爭力的關鍵所在。本公司將繼續理順和整合內部管理，並進一步集成本公司的內部資源分配系統，以求加強本公司的管理控制，提高本公司的資源利用率。此外，本公司還將繼續增強原材料的集中採購，並計劃與提供鋼材等關鍵原材料的主要供應商達成長期協議，進而降低原材料價格波動帶來的風險。本公司相信，原材料採購的集中化，將會降低本公司的採購成本，保障穩定的原材料質量，並提高本公司的收益。

本公司將繼續提升供應鏈、客戶關係管理系統、現場管理系統和財務信息系統的效率，促進企業內部管理科學化，並建立公司內統一的，可以提高本公司對財務風險的管理，以及對資本運營、營運和利潤整體監控的，電子化會計核算與財務信息共享平台，以及一個可供各子公司分享的，經過整合的科研開發、市場銷售及客戶等信息的數據庫。本公司相信資金集中管理的方式可以提升資金使用效率，擴大資金渠道，並降低財務費用，從而使本公司得以統籌進行本公司的資本運營業務的投資，增加資金運用的靈活度並尋求更高的投資報酬。

建設卓越文化，進一步提升「中國鐵建」的品牌知名度和美譽度。

本公司視「中國鐵建」品牌為最具價值的無形資產，也是企業文化的體現。本公司將加強品牌統一管理，增強品牌營銷意識，例如利用2008年奧運會、2010年世博會等重大活動宣揚品牌，充分發掘品牌商機，吸引資本，開闢市場，凝聚人才。於拓展海外市場時，本公司將致力提升「中國鐵建」品牌在海外各地的知名度，務求形成品牌印象代表高質量且具標誌性的精品工程項目和產品的印象。

本公司也將在公司整合、發展的過程中利用「中國鐵建」的品牌強化企業精神，相信本公司和各附屬企業的員工能夠在共同文化的引領下，為本公司股東創造最大利潤。

業務

主要產品和服務

本公司主要經營以下業務：

- 工程承包業務，是本公司的傳統和核心主營業務。工程承包業務主要包括鐵路、公路、城市軌道交通、水利及水電、機場、港口、工業與民用建築、市政工程等基礎設施的承包和施工；
- 勘察設計及諮詢業務，包括鐵路、公路、城市軌道交通、橋樑、隧道、市政工程、電氣工程、高層建築、機場與港口的勘察設計及諮詢服務；
- 工業製造業務，包括大型養路機械設備設計、研發、製造及銷售業務和鐵路建設元件，如高速客運專線鐵路道岔和鋼軌扣件的製造；及
- 其他業務，包括房地產開發和物流等與本公司主營業務相關的業務。此外，本公司也從事資本運營業務。

下表為本公司各業務板塊於所示期間的在分部間銷售抵銷前的收入及其在本公司在分部間銷售抵銷前的總收入中所佔百分比：

	截至12月31日止年度						截至11月30日止十一個月			
	2004年		2005年		2006年		2006年		2007年	
	(經審計) (人民幣 百萬元)	%	(經審計) (人民幣 百萬元)	%	(經審計) (人民幣 百萬元)	%	(未經審計) (人民幣 百萬元)	%	(經審計) (人民幣 百萬元)	%
收入										
工程承包業務 ⁽¹⁾	80,565.8	93.1	104,133.7	93.6	146,359.7	94.7	131,658.1	94.7	139,184.6	93.9
勘察設計及諮詢業務	2,345.6	2.7	2,909.3	2.6	3,348.5	2.2	2,995.8	2.2	2,748.7	1.9
工業製造業務	1,362.5	1.6	1,388.3	1.2	1,355.2	0.9	1,237.4	0.9	1,633.8	1.1
其他業務 ⁽²⁾	2,217.2	2.6	2,872.5	2.6	3,553.9	2.3	3,152.8	2.3	4,625.0	3.1
小計	86,491.1	100.0	111,303.7	100.0	154,617.3	100.0	139,044.1	100.0	148,192.2	100.0
抵銷	(303.6)		(509.0)		(1,008.3)		(760.4)		(1,525.2)	
總計	86,187.5		110,794.7		153,609.0		138,283.7		146,667.0	

(1) 包括本公司資本運營業務（含BT及BOT項目）的工程承包收入。截至2004年、2005年及2006年12月31日止年度和截至2006年及2007年11月30日止十一個月，本公司的BT及BOT項目所產生的工程承包收入分別為人民幣1.859億元、人民幣21.358億元、人民幣16.046億元、人民幣14.515億元及人民幣14.348億元。

(2) 包括房地產開發、物流服務及其他業務的收入（不包括本公司資本運營業務（含BT及BOT項目）的工程承包收入）。

工程承包業務

概覽

自本公司註冊成立以來，工程承包業務即為本公司的傳統及核心主營業務。在截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度和截至2006年和2007年11月30日止十一個月，本公司工程承包業務的分部間銷售抵銷前的收入分別佔本公司分部間銷售抵銷前總收入的93.1%、93.6%、94.7%、

業務

94.7%和93.9%。本公司通過15家局集團公司、中土集團公司、中鐵建設集團有限公司等子公司從事境內外包括鐵路、公路、橋樑、隧道、城市軌道交通、水利及水電、機場、港口、工業與民用建築、市政等工程的建設業務。本公司是中國最大的鐵路工程承包商之一和最大的公路工程承包商。本公司在中國的隧道、橋樑、城市軌道交通和地下工程建設方面均為市場領先企業之一。本公司獨立修建鐵路近34,000公里，佔中國自1949年以來新建鐵路的半數以上、新建高速公路和高等級公路約22,600公里、隧道約5,390公里、橋樑約5,336公里、房屋竣工面積4,114萬平方米；先後承建大型水利及水電設施130項、大型機場30個、城市軌道交通工程148項、海外工程項目200多項。按總收入計算，2007年本公司在《財富》雜誌全球500強中排名第384位。同年，按2006年工程承包業務總收入計算，本公司在《工程新聞紀錄》雜誌評出的世界承包商225強中名列第六位；本公司也在中國企業聯合會及中國企業家協會按總收入評選的「中國企業500強」中排名第15位。

本公司所承攬的工程項目遍及中國境內所有的省份、自治區和直轄市(台灣地區除外)。此外，本公司也在非洲、亞洲、中東和歐洲等海外國家和地區承包基礎設施建設項目。

本公司的工程承包業務在截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度和截至2006年和2007年11月30日止十一個月，於分部間抵銷前收入分別為人民幣805.658億元、人民幣1,041.337億元、人民幣1,463.597億元、人民幣1,316.581億元和人民幣1,391.846億元。

下表為本公司截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度和截至2007年11月30日止十一個月各類建設工程的工程承包業務的新合同價值：

	截至12月31日止年度			截至11月30日 止十一個月
	2004年	2005年	2006年	2007年
	人民幣 (百萬元)	人民幣 (百萬元)	人民幣 (百萬元)	人民幣 (百萬元)
<i>國內</i>				
鐵路	26,041	69,308	81,646	65,019
公路	67,247	72,016	35,054	27,319
城市軌道交通	2,896	3,108	5,354	6,123
水利及水電	5,596	6,452	4,348	6,572
其他	34,795	25,365	28,187	29,544
國內小計	136,574	176,247	154,589	134,576
<i>海外</i>				
鐵路	22	4,435	13,430	76,293
公路	479	548	26,716	6,810
其他	3,261	7,926	3,469	5,981
海外小計	3,762 ⁽¹⁾	12,909 ⁽²⁾	43,615 ⁽³⁾	89,084 ⁽⁴⁾
總計	140,336	189,156	198,204	223,660

業務

- (1) 海外新合同價值包括下列地區的工程項目：中東(27.3%)、非洲(42.6%)、東南亞(1.8%)及其他(28.3%)。
- (2) 海外新合同價值包括下列地區的工程項目：中東(19.9%)、非洲(17.2%)、東南亞(2.7%)及其他(60.2%)。
- (3) 海外新合同價值包括下列地區的工程項目：非洲(91.6%)及其他(8.4%)。
- (4) 海外新合同價值包括下列地區的工程項目：中東(4.7%)、非洲(78.2%)、東南亞(3.8%)及其他(13.4%)。

截至最後可行日期，本公司的新合同預計在有關工程開始後一到五年內完成。

鐵路建設

本公司的前身是鐵道兵，鐵路建設長期以來即為本公司核心主營業務的重要部分。本公司是中國最大的鐵路建設承包商之一，參與新中國幾乎全部鐵路線路的建設，其中由本公司獨立修建的鐵路里程約 34,000 公里，佔 1949 年來全國新造鐵路的半數以上。本公司在中國境內鐵路建設新簽合同額的市場份額約為 45% 至 50%。於截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止年度和截至 2006 年和 2007 年 11 月 30 日止十一個月，本公司由承包鐵路建設項目所得總收入在分部間銷售抵銷前分別為人民幣 224.611 億元、人民幣 324.343 億元、人民幣 614.969 億元、人民幣 584.770 億元和人民幣 624.979 億元。

已完工項目

自組建以來，本公司承建了青藏(一期、二期)、京九、大秦、南疆、南昆、內昆、廣深、秦瀋、渝懷、西合、朔黃，襄渝、成昆、鷹廈、寶蘭和粵海通道等百餘條鐵路新線、複線、幹線鐵路，總里程近 34,000 公里，佔全國自 1949 年以來新線鐵路的半數以上。近年先後完成了以下具有標誌性意義的鐵路或鐵路系統工程：

- **青藏鐵路 (一期、二期)**：青藏鐵路專線是世界上最長、海拔最高、科技含量也最高的高原鐵路。這項舉世矚目的鐵路工程連接西寧和拉薩，共由兩段組成，分別於 1984 年 7 月和 2006 年 7 月建成通車。本公司獨力承建了青藏鐵路兩期工程的 71.1%，或約 1,406 公里的路段，包括二期工程中海拔 4,900 米以上所有工程和海拔 4,600 米以上的絕大部分重難點工程，包括穿越唐古拉山脈和崑崙山脈的鐵路路段。在本項目中，本公司成功地解決了青藏高原多年凍土、高寒缺氧和生態脆弱三大工程技術難題。第二期工程的合同總值約為人民幣 131 億元；

業務

- **大秦鐵路：**大秦鐵路是中國第一條開行重載單元列車的複線電氣化運煤專用鐵路，於1991年完成。本公司承建了大秦鐵路的第一期和第二期工程，合同總值為人民幣30億元。本公司參與完成了2億噸年運量擴能提速改造。本公司藉由傑出的工程品質獲得了代表中國建築工程最高榮譽的魯班獎，以及國家優質工程金獎；
- **秦瀋高速客運專線：**秦瀋客運專線為中國第一條鐵路客運專線，於2002年完成，合同總值為人民幣52億元。本公司承建包括綜合試驗段（最高時速達321公里以上）的部分路段。通過承建秦瀋高速客運專線，本公司掌握了修建高速客運專線的技術能力；
- **京九鐵路幹線吉安至定南段：**京九鐵路為中國第二條南北大動脈鐵路，沿線地形地質複雜，建築工期緊迫，於1995年完成。本公司在39個月內完成了346.2公里的建設任務，合同總值為人民幣79億元，並因傑出的建築質量獲中國建築工程魯班獎；及
- **廣深準高速鐵路幹線：**是中國第一條準高速鐵路，第一條客貨分線運輸的四線電氣化鐵路，於1994年完成。本公司承攬了目前運行時速超過200公里的客運專線的建設，合同總值為人民幣39億元，是組成廣深城際專線鐵路的一部分。

施工中項目

憑藉著過去的經驗和品牌優勢，本公司目前正積極參與中國政府規劃的高速客運專線鐵路網的建設。本公司已承攬目前於中國施工的高速客運專線項目約45%。截至2007年11月30日，本公司未完成的鐵路工程合同總額約為人民幣917億元。同時，截至最後可行日期，本公司就京滬高速鐵路兩個標段單獨獲得工程承包合同價值為人民幣337億元。此外，本公司通過與中國水利水電建設集團公司組成聯合體，就該項目另一標段獲得工程承包合同價值人民幣143億元，本公司在全部工程承包合同價值中預計佔人民幣52億元以上。因此，本公司預計就京滬高速鐵路獲得工程承包合同價值逾人民幣389億元，或超過全部工程承包合同價值的46.5%。於獲得本項目合同的四大公司中，

業務

以合同價值計算，本公司獲得該項目的最大部分。下表列示截至 2007 年 11 月 30 日本公司正在進行的部分重大鐵路工程項目：

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至 2007 年 11 月 30 日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
京津城際鐵路	2005 年 1 月	2008 年 7 月	38.0	95%	由北京南站東段引出連接到天津站，全長 115.4 公里。本公司承擔第二標段，長度為全線的 50% 以上。
武廣客運專線	2005 年 6 月	2009 年 3 月	239.0	75%	武廣客運專線全長 995 公里，連接了武漢和廣州，其中包括了長沙—衡陽樞紐配套工程。本公司承擔武漢火車站及第 SDIII、SDIV、SJDI、SQDGIII、XXTJI、XXJIII、XXTJV 及 XXTJVI 標段，佔總工程量的 50% 以上。
鄭西客運專線	2005 年 7 月	2009 年 4 月	158.8	70%	與隴海鐵路專線平行，連接了鄭州和西安，全長 484.5 公里。本公司承擔了約 300 公里的鐵路工程和超過 280 公里的鋪軌任務。本公司負責 ZXZQ02、ZXZQ03、ZXZQ05、ZXZQ07 及 KHZQ02 標段。
石太客運專線	2005 年 6 月	2008 年 10 月	43.000	75%	連接石家莊至太原，全長 189.93 公里。本公司承擔建設約 60% 的工程。本公司負責 Z1、Z2、Z3、Z4、Z7、Z8 及 Z10 標段。

(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立的所有有關合同所訂明的實際合同價值之和。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。而在某些情況下，本公司僅參與該項目的若干部分。

公路工程

本公司為最大的中國公路工程承包商，以建設高速公路為主，並同時建設公路項目組成部分的橋樑和隧道。客戶群體主要包括各省、市的交通廳和公路開發公司等。截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止年度和截至 2006 年和 2007 年 11 月 30 日止十一個月，本公司由承包公路工程項目所得收入在分部間銷售抵銷前分別為人民幣 355.397 億元、人民幣 475.654 億元、人民幣 569.254 億元、人民幣 509.914 億元和人民幣 476.698 億元。

業務

已完工項目

本公司自組建以來建設各級公路約22,600公里，包括100多條高速公路，分佈於中國各省市和地區(台灣除外)，包括瀋大、濟青、太舊、宣大、同三、成渝、京珠、京滬、京福、京深、京承、贛粵等。近年建成較具指標意義的公路工程項目包括：

- **京珠高速公路**：這條全長 2,291 公里的雙向四線高速公路連接了北京與中國南方的兩個重要城市—廣州和珠海，是中國第一條全部以高速公路標準貫通的國道主幹線。本公司於 2003 年完成了該項目的土建工程，合同總值約為人民幣 14.5 億元；
- **瀋大高速公路**：中國修建的第一條高速公路，也是中國大陸第一條八車道高速公路。瀋大高速公路連接了中國東北部兩大主要城市瀋陽和大連，全長375公里。本公司於1990年完成了全長28公里的土建工程，完成合同投資人民幣6,900萬元。本公司還參與了該公路的擴建工程，並於 2004 年完成，合同總值人民幣 12 億元；及
- **濟青高速公路**：濟青公路連接濟南和青島，橫貫山東省，成為連接內陸省份和沿海港口的通道，對中國山東省的經濟發展相當重要。本公司承擔了其中 90 公里的建設工程，並於 1993 年完成，合同總值為人民幣 4.5 億元。

施工中項目

截至 2007 年 11 月 30 日，本公司未完成的公路工程合同總額約為人民幣 424 億元。下表列示截至 2007 年 11 月 30 日本公司正在進行的重大公路工程項目：

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至 2007 年	項目簡介 ⁽²⁾
				11 月 30 日 進度估計	
浦南高速公路	2005 年 10 月	2009 年 10 月	66.0	70%	全長 244.5 公里，全線共有大中橋 99 座，隧道 24 座。本公司承建了這個項目全部三個標段的施工任務。本公司負責 A、B 及 C 標段。
京津第二通道	2005 年 12 月	2008 年 12 月	13.0	90%	連接了北京和天津，全長約 135 公里。本公司承建了這個項目五個標段的施工任務。本公司負責 3、5、6 及 10 標段。
泉三高速公路	2006 年 1 月	2008 年 6 月	44.0	75%	該高速公路全長 265 公里，總投資估計約人民幣 150 億元，是福建省規劃的高速公路網的重要組成部分。本公司負責 15 個公路標段，並完成了 13 個標段的施工任務。

(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立的所有有關合同所訂明的實際合同價值之和。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。在某些情況下，本公司僅參與該項目的若干部分。

橋樑

本公司是國內市場領先的橋樑工程建設承包商，擁有達到了國際領先水平的橋樑建造技術，進入了斜拉橋、懸索橋、輕軌 PC 樑及磁懸浮高精度軌道樑制架等高技術橋樑工程領域，並成為國內唯一擁有磁懸浮高精度軌道樑制架技術的企業。本公司也掌握了先進的箱樑制架技術和移動模架建造和裝配技術，架樑能力提高到了900噸；可架設橋樑跨度由原來不足200米發展到施工跨度達430米、設計跨度達 580 米。本公司修建的橋樑既有獨立項目，又有作為本公司修建的鐵路、公路工程的組成部分的項目。憑藉本公司優良的施工質量和處理複雜地質條件的專業能力，以及本公司所擁有的先進技術和裝備，例如900噸架橋機和900噸移動模架造橋機，本公司建設、完成了多項贏得國內大獎的優質橋樑項目。橋樑工程作為鐵路或公路工程的組成部分時，其所產生的收入計入相關鐵路或公路項目的收入中。

已完工項目

本公司自組建以來承建了包括青藏鐵路三岔河特大橋、蕪湖長江大橋、夷陵長江大橋、靈武鐵路黃河特大橋、廈門環島路跨海大橋、三峽綏佳線松花江特大橋、南昆鐵路清水河特大橋、南昆鐵路八渡南盤江特大橋在內的鐵路、公路主要橋樑約 5,336 公里。近年建成較具指標意義的橋樑工程項目包括：

- *南昆鐵路清水河大橋*：清水河大橋全長約 260.5 米，是中國鐵路橋樑墩高首次超過 100 米的標誌性工程，於 1998 年完成。本公司承辦整個項目的建築工程，合同價值為人民幣 6,800 萬元。於 2000 年，憑藉該項目的優秀質量獲得魯班獎；
- *內昆鐵路花土坡特大橋*：這座總長約 678.6 米的大橋主橋墩高度超過 110 米。該項目於 2001 年完成，合同總值為人民幣 1.6 億元。本工程被評為 2004 年度魯班獎和 2005 年度中國詹天佑土木工程大獎；
- *內昆鐵路李子溝特大橋*：李子溝特大橋是內昆鐵路幹線重點建設項目，建築高度 161.1 米，大橋全長 1,031.9 米，主跨長達 529 米。該項目於 2002 年完成，合同總值為人民幣 2.3 億元，並被評為 2003 年度魯班獎；及
- *上海奉浦大橋*：這座總長度達 2.2 公里的跨越黃浦江的大橋坐落在上海。本公司於 1995 年 10 月建成了本大橋，並憑藉其施工質量獲得 1997 年度魯班獎。該項目的合同總值為人民幣 2.3 億元。

業務

施工中項目

依靠本公司優良的施工質量和處理複雜地質條件的專業能力，本公司正在進行以下的工程項目：

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至 2007 年 11 月 30 日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
重慶魚洞長江大橋	2005 年 2 月	2008 年 5 月	4.2	85%	該橋是中國第一座雙幅橋（兩單橋並列修建），本公司負責該橋的全部工程，雙向 8 車道，全寬 42 米，其中，有兩車道為輕軌預留車道。
溫福鐵路鰲江特大橋	2005 年 7 月	2008 年 8 月	4.9	60%	目前中國在建的最長鐵路橋樑之一，全長 11.3 公里。該特大橋工程使用移動模架造橋機制樑技術建造。本公司負責該橋的全部工程。
恩利高速公路龍潭河大橋	2004 年 5 月	2008 年 6 月	2.2	95%	龍潭河大橋的主橋墩高約 178.3 米，是亞洲最高的橋墩之一。本公司負責該橋的全部工程。

(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立的所有有關合同所訂明的實際合同價值之和。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。在某些情況下，本公司僅參與該項目的若干部分。

隧道

本公司是國內市場領先的隧道工程建設承包商之一。本公司修建的隧道均為本公司修建的鐵路及公路工程的組成部分。憑藉本公司優良的施工質量和處理複雜地質條件的專業能力，以及本公司所擁有的盾構、TBM 機械等在內的先進技術裝備，本公司已承擔或參加中國幾乎所有具有標誌性意義的重要地下工程項目，目前正在修建中國首條海底隧道。隧道工程作為鐵路或公路項目的組成部分時，其所產生的收入計入相關鐵路或公路項目的收入中。

已完工項目

本公司自組建以來包括建設了總長度逾 5,390 公里的鐵路隧道和公路隧道，標誌性項目包括：西康鐵路秦嶺特長隧道、青藏鐵路風火山隧道、蘭武二線烏鞘嶺鐵路特長隧道等。

- **西康鐵路秦嶺特長隧道**：該隧道由兩座基本平行的單線隧道組成。本公司在施工中首度使用隧道掘進開挖技術，成功解決了不良地質條件、隧道獨頭通風和特硬岩爆破等施工難題，先後六次創造了全國隧道施工新記錄，提前安全順利貫通，該項目於 2000 年完

業務

成，合同總值為人民幣 7.5 億元。本公司榮獲 2003 年度國家科技進步獎、2002 年魯班獎和 2003 年度詹天佑獎三項大獎；

- **青藏鐵路風火山隧道**：該隧道位於青藏高原風火山上，軌面海拔標高 4,905 米，全部位於永久性凍土層內，作為世界上海拔最高的高原永久性凍土鐵路隧道被列入吉尼斯世界記錄。該項目於 2006 年完成，合同總值為人民幣 8.5 億元。本公司因為該項目獲 2005 年國家科技進步獎二等獎；
- **烏鞘嶺隧道**：該蘭武線隧道穿越祁連山系高中山區四條區域性大斷層，海拔 2,400 米以上，是中國鐵路史上首次突破 20 公里的隧道，也消除了歐亞大陸橋通道的瓶頸制約。該項目於 2006 年完成，合同總值為人民幣 2 億元；和
- **秦嶺高速公路終南山公路隧道**：該隧道橫穿秦嶺山脈，於 2007 年建成，是建成當時中國最長的公路雙洞隧道，為「十五規劃」期間陝西交通三大標誌性運輸工程之一。該項目的合同總值為人民幣 9.1 億元。

施工中項目

下表列示本公司利用優秀的建築素質，和於複雜地質條件建造隧道的專業技術正在進行的項目：

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至 2007 年 11 月 30 日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
南京長江隧道	2005 年 9 月	2009 年 12 月	22.0	30%	這條隧道全長 6.2 公里，連接南京市兩個區，是目前長江上最長的過江隧道工程。該項目所用的盾構的直徑也是世界上最寬的直徑之一。本公司負責該工程項目全部工程。
廈門翔安海底隧道	2005 年 8 月	2008 年 8 月	7.8	50%	廈門翔安隧道不僅是中國大陸第一條海底隧道，也是第一條由國內專家自行設計的海底隧道。全長約 9 公里，其中海底隧道長 6.0 公里。隧道的最深部分為海平面下 70 米。本公司負責該工程項目第 A2 及 A3 標段。
廣深港鐵路客運專線獅子洋隧道	2006 年 5 月	2009 年 3 月	11.8	15%	全長 10.8 公里，是中國水深最深的水下隧道和第一條鐵路水下隧道。本公司負責該工程項目的第二標段。

業務

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至 2007 年 11 月 30 日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
石太客運專線太行山隧道	2005 年 6 月	2008 年 8 月	9.7	75%	隧道全長約 27.4 公里。本公司負責約 18 公里的該工程項目路段，包括 Z2、Z3 及 Z4 標段。
關角隧道	2007 年 11 月	2012 年 11 月	13.6	10%	關角隧道是中國目前最長的鐵路隧道，全長約 32.6 公里。本公司承擔該工程項目第 5-1 標段長約 17,352 米的施工任務。

(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立的所有有關合同所訂明的實際合同價值之和。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。在某些情況下，指本公司僅參與該項目的若干部分。

城市軌道交通

本公司是中國城市軌道交通工程建設建築市場的翹楚，獨立承建了中國第一條地鐵—北京地鐵一號線，並參與了或正參與建設包括大連、天津、重慶、武漢、北京、廣州、上海、南京和深圳等在內的全中國各大城市的城市軌道交通項目。近年來，本公司的業務在城市軌道交通建築市場有重大發展。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司承建或參與的城市軌道交通項目有 148 項。本公司在城市輕軌建設、盾構技術、樁基托換技術、複雜地質大斷面開挖技術及城市軌道交通防震降噪技術方面均有突破。客戶群體主要包括中國各主要城市的交通局和交通系統運營商。截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止年度和截至 2006 年和 2007 年 11 月 30 日止十一個月，本公司由承包城市軌道交通工程項目在分部間銷售抵銷前的所得收入分別為人民幣 20.553 億元、人民幣 26.908 億元、人民幣 48.238 億元、人民幣 36.262 億元和人民幣 44.249 億元。

已完工項目

本公司近年已完工的標誌性軌道和城市軌道交通工程如下：

- **上海磁浮列車示範運營線**：2001 年，本公司參與興建磁懸浮列車軌道，這是國內首條也是唯一的一條商業運行的磁懸浮列車軌道。試驗時速高達 432 公里。該項目於 2002 年完成，合同總值為人民幣 5.4 億元。本公司因此項目獲得了兩項自主知識產權。本公司是中國目前唯一擁有磁懸浮高精度軌道樑制架技術自主知識產權的企業；
- **北京城市軌道交通**：本公司承擔了北京城市軌道交通系統的地鐵 1、2、5、13 號線、八通線和連接北京首都國際機場和北京市中心的地鐵和輕鐵等的建設。1 號及 2 號線的

業務

建設於 1989 年完成，合同總值為人民幣 17 億元。因為部分地鐵線路要穿過市中心，我們採用暗挖施工法來盡量減少給市區交通造成的干擾；

- **重慶輕軌**：採用跨座式單軌交通系統，本公司運用自行研發並獲得樑體、模板、工法三項國家專利的 PC 樑技術承擔施工任務，解決了大坡度、多彎道曲線和 S 形反向曲線 PC 樑生產、架設等多項技術難題。該項目於 2004 年完成，合同總值為人民幣 1.1 億元。2005 年，該項目獲頒中國十大建設技術成就獎；及
- **上海地鐵 2 號線西延伸項目**：這項工程是上海地鐵 2 號線的西向延伸項目，全長約 6.1 公里。本公司為總承包商，並完成了全部車站區間的土建工程、機電系統工程及軌道工程建設。該項目於 2006 年完成，合同總值為人民幣 36 億元。

施工中項目

截至 2007 年 11 月 30 日，本公司未完成的城市軌道交通工程合同總額約為人民幣 102 億元。下表列示截至 2007 年 11 月 30 日本公司正在進行的重大城市軌道交通工程項目：

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至 2007 年 11 月 30 日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
北京地鐵 4 號線及 10 號線	2004 年 12 月 2003 年 12 月	2008 年 4 月 2008 年 6 月	4.9 16.6	4 號線:70%; 10 號線: 即將竣工	建成的新線將成為北京城市軌道交通的重要組成部分。本公司承建了 4 號地鐵線的第 8、15 及 18 標段和 10 號地鐵線的第 2、3、6、7、10、14、15、17 及 18 標段。
天津站交通樞紐地鐵 2 及 3 號線天津站工程	2005 年 12 月 不適用	2009 年 9 月	5.9	2 號線:40%; 3 號線: 工程尚未 開工	總建築面積約為 45 萬平方米，作為天津站交通樞紐工程的重要組成部分，地鐵 1、2 及 3 號線共同構成了天津城市軌道交通的基本骨架。本公司承建了其中第二標段的工程。
廣州地鐵 5 號線工程	2005 年 3 月	2007 年 12 月	7.3	即將竣工	這條線路全長約 40.5 公里，本公司承擔了其中七個標段的施工任務。
瀋陽地鐵 1 號線工程	2004 年 4 月	2008 年 7 月	5.9	40%	瀋陽市東西向最長的交通走廊，全長約 22.5 公里。本公司承建了該項目的第 4、6、8、10 標段及擴建線路的工程。

業務

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至 2007 年 11 月 30 日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
成都地鐵 1 號線	2006 年 6 月	2008 年 11 月	4.1	50%	全長約 31.6 公里，設有 23 個車站。本公司承建了其中四個標段的工程。

(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立的所有有關合同所訂明的實際合同價值之和。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。在某些情況下，本公司僅參與該項目的若干部分。

水利及水電工程

作為全國少數擁有多項水利及水電項目承包一級資質的大型建設企業，本公司也參與建設了 100 餘項水利及水電工程建設項目，其中包括長江三峽水利樞紐、黃河小浪底水利樞紐工程、引灤入津、引黃入晉和南水北調等工程項目。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 11 月 30 日止十一個月，本公司由承包水利及水電工程項目所得收入在分部間銷售抵銷前分別為人民幣 32.231 億元、人民幣 38.463 億元、人民幣 49.582 億元、人民幣 44.108 億元和人民幣 54.483 億元。

已完工項目

本公司近年已完工且具標誌性的水利及水電工程項目如下：

- **引灤入津工程**：本工程項目是國家級重點建設工程項目。整個工程全長約 234 公里，其中引水隧道長度達 9.7 公里。本公司為本項目完成了超過 8.1 公里的隧道，並憑藉施工質量榮獲國家優質工程金獎。該項目於 1984 年完成，合同總值為人民幣 1.7 億元；
- **引大入秦水利工程項目**：本工程項目為中國中西部 86 萬畝的土地提供了農業用水，並於 1993 年完成。本項目是中國國家級重點水利工程項目，包括 75 公里的隧洞群和 12 公里的其他引水工程項目。本公司總共完成了超過 29.2 公里的引水隧洞，合同總值為人民幣 1.6 億元；及
- **九旬峽水利樞紐引水發電系統工程項目三標段**：本工程項目坐落在甘肅省，是一項綜合性水利工程項目。本工程項目為附近城市提供了工業、農業用水。該項目於 2007 年完成，合同總值為人民幣 1.1 億元。本公司採用 TBM 施工方式參與了本工程項目的建設。

業務

施工中項目

截至 2007 年 11 月 30 日，本公司未完成的水利及水電工程合同總額約為人民幣 64 億元。下表列示截至 2007 年 11 月 30 日本公司參建的重大水利及水電工程項目：

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至 2007 年 11 月 30 日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
雅礮江錦屏水電站二期 引水隧道	2007 年 5 月	2014 年 12 月	45.7	10%	本引水隧道項目將是世界上規模最大的水利及水電工程。本公司在施工採用的盾構直徑約達 12.4 米。本公司負責完成長約 52 公里的引水隧道的 C4 及 C5 標段工程。
南水北調中線工程	2004 年 8 月	2008 年 4 月	20.5	40%	這個主要的基礎設施建設工程項目中段支線從丹江口水庫引水入北京及天津地區。本項目幹線全長約 1,427 公里，實現供水範圍 5,876 平方公里。本公司負責本工程項目 13 個主要的困難標段的建設。
白龍江水泊峽水電站 發電引水系統工程	2006 年 9 月	2008 年 7 月	0.9	62%	本工程項目包括了多個引水項目，如引水隧道和多個便橋。系統工程總長約為 4.2 公里，本公司參建該工程項目的 C1 標段。
遼寧省大伙房水庫 引水工程 D&B1 及 D&B2 標段	2003 年 10 月	2009 年 6 月	1.9	即將竣工	本工程項目是國家級重點工程，施工總長度約為 234 公里。本公司完成了其中約 14.0 公里的引水隧道工程。

(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立的所有有關合同所訂明的實際合同價值之和。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。在某些情況下，本公司僅參與該項目的若干部分。

其他工程項目

由本公司所承建的其他基礎建設工程項目包括電力工程、機場、港口以及市政工程項目等。

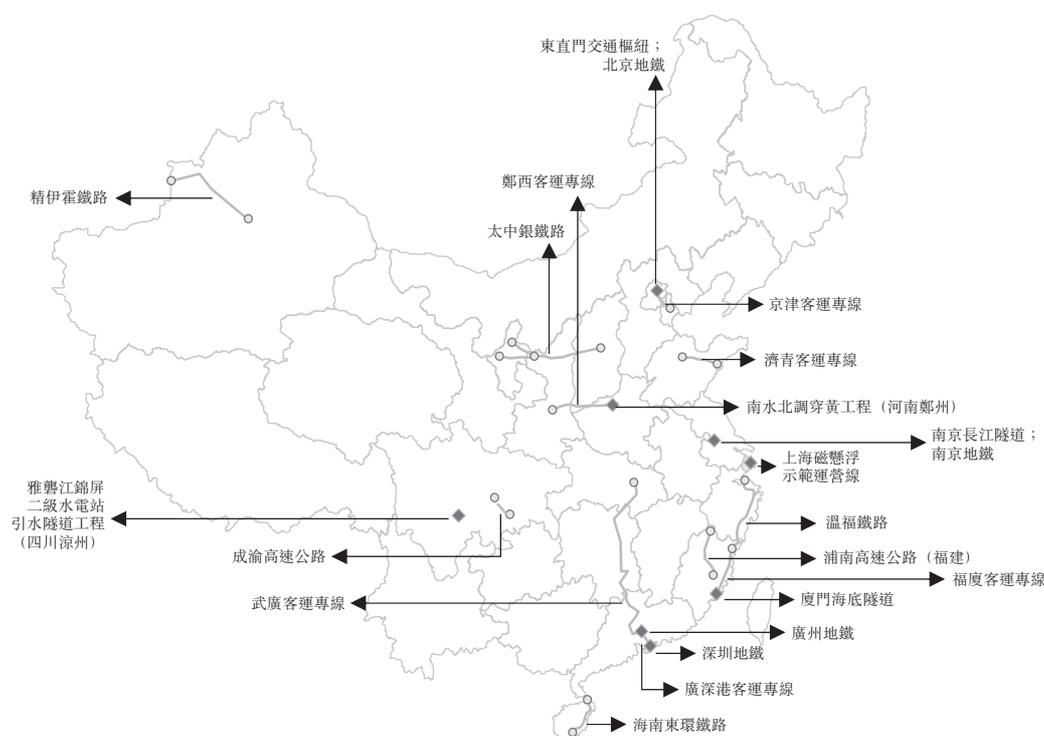
本公司積極承攬機場、火車站和港口的新建和改建工程項目。雖然本公司在這些項目的市場份額仍屬有限，本公司相信這些業務將成為本公司未來的利潤增長點。客戶群體主要包括各省、市的

業務

交通廳和各機場、港口等管理局與中央或地方政府管理設立的工程建設項目機構。本公司參加建造了包括北京首都機場三號客運大樓、上海虹橋、上海浦東、長沙黃花、海南美蘭、溫州、重慶江北在內的 30 多個機場工程項目，以及青島港等港口工程項目，設計施工了新廣州火車站和新武漢火車站等火車站工程項目。其中溫州機場、重慶江北機場和大連大窯灣新港一期工程為本公司贏得了建築工程魯班獎。

本公司也投入各大城市的房建工程項目，而承包這些工程項目所取得的經驗提升本公司房地產開發業務的競爭力。本公司所建造的中鋼大廈獲北京市建設委員會評定為國際先進水平。本公司建造的北京中科院圖書館、北京大學理科教學樓群與中國建設銀行總行（即信達金融大廈）等工程獲得魯班獎。

以下地圖標示目前正在進行中的國內市場部分項目的具體位置：



海外承包項目

就新簽合同額而言，本公司是近年中國成長最快的海外基礎設施工程承包商，致力發展海外工程承包業務。本公司主要通過子公司中土集團公司從事海外業務經營。中土集團公司成立於1979年，是最早進入國際建築市場的中國公司之一，其前身是鐵道部援外辦公室，曾組織實施過當時中國最大的經援項目—坦贊鐵路。中土集團公司專門從事鐵路工程，在海外國家和地區進行承包工程、設計諮詢、勞務合作等主業。2007年，在以2006年各公司海外工程承包收入計算的全球225家最大承

業務

包商排名中，有49家中國工程承包公司入選，中土集團公司單獨排名名列第82位。自中土集團公司於2004年2月加入本公司以來，本公司即借重中土集團公司在海外市場的實力和地位，結合本公司自身的設計和建築實力和本公司其他子公司的實力，開拓海外市場。多年來，本公司擁有的「中國鐵建」和「中土集團公司」品牌已在國際工程承包業逐漸確立了品牌聲譽。本公司在海外設立了31個代表處、項目工程部和分公司，包括設立在香港、澳門及亞洲、非洲的多個國家和地區分公司，及在阿曼、迪拜、泰國、沙特、尼日利亞及博茨瓦納公司的聯屬公司，在阿爾及利亞的辦事處，位於安哥拉的工程項目總部以及位於以色列的項目工程部等。這些分公司及子公司主要從事工程承包、勘察設計及諮詢業務，並在香港、阿爾及利亞、尼日利亞、阿聯酋、坦桑尼亞和博茨瓦納等國家和地區取得了當地經營的最高資質。本公司曾承建287項海外工程，現時在27個不同國家和地區為137項海外工程提供工程承包服務。本公司已參與多項與擁有豐富能源國家進行的合作項目，並已完成安哥拉、加納、貝寧及尼日利亞新鐵路幹線工程的可行性研究。本公司已為日後在海外市場發展奠定深厚根基。

作為業務遍及世界各地的非美國公司，本公司有時會在這些美國法律禁止其國民從事活動或受美國法律約束的其他人士（在若干情況下包括外國人及企業）進行活動的國家從事活動及與其他人士合作從事活動。本公司在蘇丹從事經營業務，而該國目前或於截至2004年、2005年及2006年12月31日止年度內受美國財政部外國資產管制局（「外國資產管制局」）所制裁。本公司聘用的美國人士或與本公司有業務往來的美國公司概無在受外國資產管制局制裁的國家提供本公司的產品和服務，而本公司並無把美國原產貨物轉口至受美國貿易制裁的國家。本公司了解過往或日後在蘇丹經營業務活動，可能導致本公司無法在美國尋求業務機遇或從美國獲得融資。截至2005年和2006年12月31日止年度和截至2007年11月30日止十一個月，本公司在蘇丹建築項目所產生的收入分別約為人民幣3,990萬元、人民幣5,880萬元和人民幣7,040萬元，分別佔本公司同期總收入約0.05%、0.05%和0.05%。截至2004年12月31日止年度，本公司並無自蘇丹項目產生收入。雖然有關法規一般僅適用於美國人士及受美國司法權區約束的若干其他人士，因而對本公司構成的影響有限，有關法規或會對本公司從美籍人士取得投資或其他融資的能力構成潛在影響。

本公司不會將全球發售的任何所得款項用於資助根據外國資產管制局實施制裁禁止美國公司從事的活動。本公司會通過本公司董事會下屬戰略與投資委員會密切監察所得款項的用途，以符合已獲核准的計劃而不涉及外國資產管制局國家的任何項目或計劃。

截至2004年、2005年及2006年12月31日止三個年度和截至2006年和2007年11月30日止十一個月，本公司由承包海外項目所得收入分別為人民幣14.173億元、人民幣21.677億元、人民幣35.166億元、人民幣32.217億元和人民幣49.832億元。截至2004年、2005年及2006年12月31日和2007年11月30日，本公司未完成的承包海外項目合同總額分別約為人民幣30.100億元、人民幣

業務

91.160億元、人民幣420.140億元和人民幣1,169.537億元。截至2004年、2005年及2006年12月31日止年度和截至2007年11月30日止十一個月，本公司海外建築的新簽合同額分別約為人民幣37.617億元、人民幣129.089億元、人民幣436.151億元和人民幣890.836億元。

海外建築工程

本公司過去完成的重大海外項目包括：

- **香港西鐵**：香港西鐵是香港最大型基礎設施建設項目之一。當時該項目業主為九廣鐵路公司（九廣鐵路），而九廣鐵路目前是香港鐵路有限公司的一部分。本公司參與實施的項目包括：屯門站、兆康站、元朗站和朗屏站以及北段軌道工程四個子項目，該項目於2003年完成，合同總值約為49億港元；
- **尼日利亞鐵路大修工程**：本公司進行尼日利亞鐵路系統的保養與修建，同時向其提供機車車輛並培訓當地技術人員。該項目於2003年完成，合同總值約為人民幣44億元；
- **澳門立法會大樓**：這項工程是澳門的標誌性建築，建築總面積達到17,500平方米。本公司承建了整個項目的主體和裝修工程。該項目於1999年完成，合同總值為1.124億澳門幣；
- **澳門威尼斯人賭場東翼裙樓**：東翼內設賭場和商業零售場於2007年完成。本公司與其他公司合作組成這個項目的總承包商。該項目的合同總值為1.01億澳門幣；及
- **坦贊鐵路**：坦贊鐵路是本公司的子公司中土集團公司的前身鐵道部援外辦公室代表我國政府組織、設計及建造的工程。該建設工程包括全長860公里的鐵路，共建成320座橋、22條隧道、兩個大型機車輛廠、一個培訓中心和約376,000平方米的房屋。該項目於1975年完成，合同總值為人民幣9.88億元。

業務

自 2005 年以來，本公司連續多次刷新中國對外承包單項工程合同額的記錄：(i)中標土耳其高速鐵路項目，由本公司作為牽頭公司，合同金額 12.7 億美元的聯合項目；(ii)與中信集團聯合，中標阿爾及利亞東西高速公路中、西兩個標段工程，框架合同總金額為 62.5 億美元；及(iii)中標迄今中國建設公司在國際市場得標的最大項目－總投資 83 億美元的尼日利亞拉各斯至卡諾現代化鐵路項目。截至 2007 年 11 月 30 日止，本公司新簽署海外合同額達人民幣 890.836 億元。本公司截至最後可行日期正在施工中的主要海外項目如下：

項目名稱	開工日期	預計竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (億美元)	截至 2007 年 11 月 30 日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
阿爾及利亞東西高速公路工程	2007 年 3 月	2010 年 10 月	22.4	5%	本公司負責修建本工程的中間標段，總長度 528 公里。本公司與中信集團聯合中標本工程。
尼日利亞拉各斯至卡諾現代化鐵路項目	2007 年 2 月	2011 年 2 月	83.0	1.5%	本公司為自拉各斯至卡諾雙線標準軌鐵路提供勘測、設計、施工和五年維修服務，全長 2,733 公里。
沙特南北鐵路 CTW200 標段	2007 年 4 月	2010 年 7 月	5.2	2.5%	該項目是中國承包商在沙特承建的第一條鐵路項目。本公司負責 Bauxte 至 Nafud 全長約 435 公里的路段。
以色列 Camel 隧道	2007 年 6 月	2009 年 9 月	0.9	7%	本項目位於以色列海法市中心，全長 9.6 公里，是以色列目前在建的最長高速公路隧道。本公司負責全部工程。
土耳其安卡拉至伊斯坦布爾鐵路改造項目	不適用	開工後 28 個月	12.7	尚未開工	該工程項目是我國企業在國際上承攬的第一個高速鐵路工程項目。全長約 157 公里。本公司負責伊斯坦布爾至安卡拉的鐵路線項目。

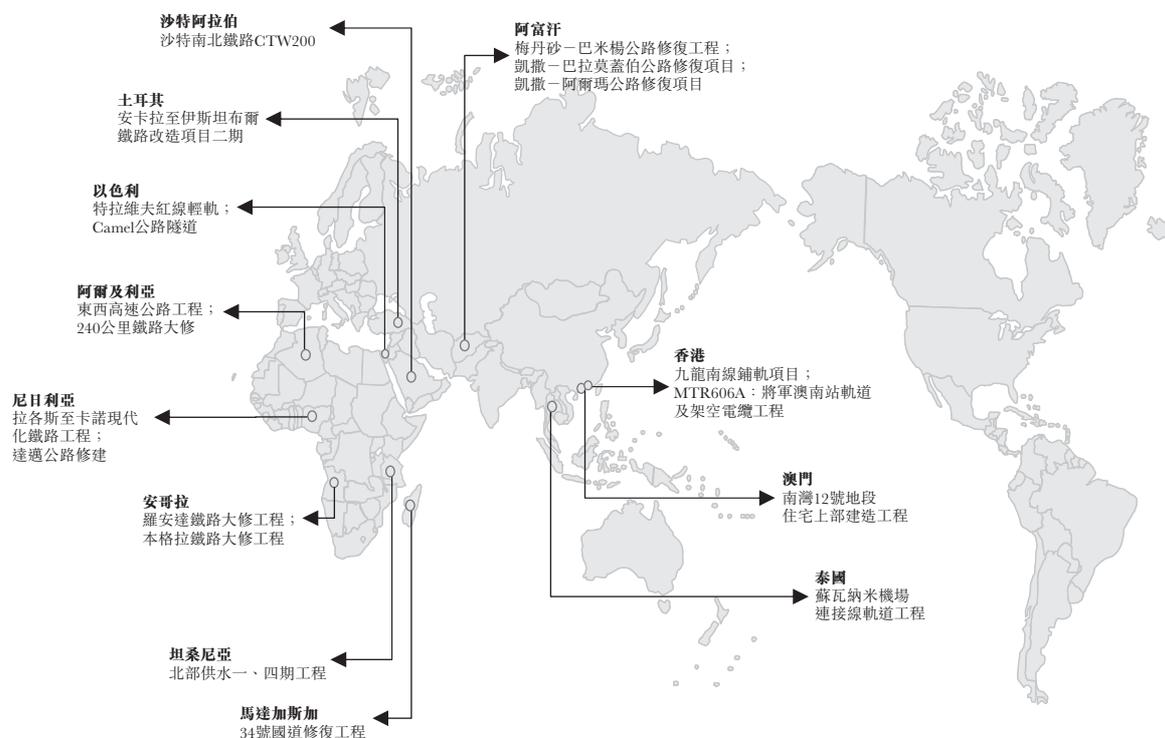
(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立所有的有關合同所訂明的實際合同價值之和，但不包括其他方的合同價值。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。在某些情況下，本公司僅參與該項目的若干部分。

2008 年 2 月，公司中標利比亞沿海鐵路和利比亞南北鐵路兩個項目，合同總金額約 26 億美元。利比亞沿海鐵路從胡姆斯至西爾特段，是貫穿利比亞境內東西向的鐵路幹線，主要服務於胡姆斯和西爾特之間的貨物和旅客運輸。利比亞南北鐵路從黑舍至塞卜哈，主要用於從南部塞卜哈區域向北部沿海城市米蘇拉塔運輸鐵礦石以及南北間的旅客運輸。這兩個項目預計將在 2008 年 6 月份開工，並將於四年內完成。

業務

以下地圖標示本公司目前正在進行中的海外項目的具體位置：



資質

本公司通過旗下的137家子公司擁有覆蓋範圍廣泛的工程建設資質，包括：(i)透過18家子公司擁有工程施工總承包特級資質；(ii)透過98家子公司擁有工程施工總承包一級資質；及(iii)透過21家子公司擁有工程專業承包一級資質。本公司擁有的資質涉及的專業範圍達到44項，其中包括但不限於：鐵路、公路、城市軌道交通、水利及水電、工業與民用建築及市政工程。

業務

下表載列本公司截至 2007 年 11 月 30 日所持的資質數目：

	施工總承包 特級資質	施工總承包 一級資質	專業施工承包 一級資質	專業施工 承包資質 ⁽¹⁾
鐵路工程	17	18		
公路工程		67		
房屋建築工程	2	50		
橋樑工程			83	
隧道工程			75	
城市軌道交通工程				17 ⁽¹⁾
水利及水電工程		20		
其他		96 ⁽²⁾	166 ⁽³⁾	
總計	19	251	324	17

(1) 城市軌道交通工程承包資質，不分級別。

(2) 包括 96 個市政工程施工總承包一級資質。

(3) 包括 56 個公路路基工程的專業施工承包一級資質、30 個公路路面工程的專業施工承包一級資質、13 個鋪軌及架樑專業施工承包一級資質、8 個鐵路電氣化工程的專業施工承包一級資質、18 個鐵路電務工程的專業施工承包一級資質、21 個鋼結構施工合同的專業施工承包一級資質及 20 個機電設備裝置工程的專業施工承包一級資質。

技術與研發

本公司在工程建設方面擁有眾多的核心技術，包括：(i) 高速鐵路及客運專線的設計與施工技術；(ii) 電氣化鐵路的修建與維護技術；(iii) 磁懸浮軌道樑的製造和安裝技術；(iv) 高速公路的設計與施工技術；(v) 造橋機和架橋機製造技術；(vi) 高墩大跨橋樑的建造技術；(vii) 在複雜地形下隧道修建技術；及 (viii) 大型民用建築的設計與施工技術，大型水利及水電施工技術。本公司的先進技術與強大研發能力，已取得國家專利 87 項、國家級工法 67 項。

施工裝備和設施

本公司擁有並採用大量先進機器及設備，為鐵路、公路、城市軌道交通、電氣化鐵路及其他項目提供工程承包服務，該等設備主要包括：

- 本公司在中國境內擁有大量 900 噸混凝土箱樑運樑車、900 噸架橋機、900 噸提樑機及移動模架造橋機，而這些設備對橋樑的建築（客運專線的一部分）至關重要；

業務

- 本公司擁有大量專為中國境內客運專線的修建而設計的無碴軌道建築設備，本公司擁有其自主知識產權；
- 本公司擁有大量的盾構，盾構是鐵路及隧道工程必不可少的設備；及
- 本公司在中國境內擁有大量的架空接觸線路建築設備，這些設備對電氣化鐵路工程而言至關重要。

截至 2007 年 11 月 30 日，本公司擁有逾 41,000 套設備，而這些設備均可用於本公司的建築業務。下表列出本公司用於建築的主要設備詳情：

名稱	數目 (台套)
盾構機	31
TBM	1
隧道挖掘裝載機	71
900 噸混凝土箱樑運樑車／900 噸架橋機／900 噸提樑機／移動模架造橋機 ...	41/36/41/138
液壓鑿岩機	23
瀝青鋪裝機	69
重型軌道車／電氣化作業車／電氣化放線車／軌道起重機	59/117/33/58
專為客運專線的修建而設計的無碴軌道建設設備	42
液壓挖掘機	654
輪式裝載機	779

本公司也擁有並經營多家混凝土預鑄件工廠和鋼結構製造工廠，以製造用於本公司多項工程的預鑄元件，如鋼樑、盾構襯砌管片和軌枕等。

業務模式、合同程序及合同條款

業務模式

中國建築承包行業經營模式主要包括：

- **施工承包**：即承包商按照客戶提供的施工圖和設計施工，一般只對施工工程部分負責。在此種業務模式中，工程項目業主一般負責原材料採購和控制工程進度。
- **施工總承包**：即承包商按照設計單位和工程項目業主提供的設計及工期安排施工，就工程施工負總責，但可以將部分項目分包給第三方。施工過程中，業主在設計單位協助下或者另請監理單位對工程進行監督。施工總承包是中國大中型建築企業經常採用的經營方式。

業務

- **工程總承包**：即按照合同約定對工程項目的勘察、設計、採購、施工、試運行（竣工驗收）等實行全過程或若干階段的承包。工程總承包商對工程項目的質量、工期、造價等向工程項目業主負責，是目前國際建築市場上比較流行的經營方式。

本公司工程承包業務運營模式主要包括施工承包、施工總承包與工程總承包。於往績期間，本公司絕大部分項目均根據施工總承包按項目數目或合同價值訂約。但憑藉發揮本公司的總體勘察設計及諮詢和施工能力，本公司正在加強推行工程總承包作為本公司的主要業務模式。

業務程序及合同條款

本公司對工程承包業務制訂了一套全面的業務流程，其中重點分述如下：

工程項目評估

為了配合項目投標工作的需要，本公司設立投標部門，成員由公司管理層以及熟悉招投標業務的技術、計劃、合同條款、預算等方面的專業人員組成。取得招標信息並履行初步因素評估（包括本公司從事項目的資質、本公司資源的充足率以及項目的成本及收益性）後，投標部門會初步判斷是否進行投標。如投標部門同意進行項目投標，便會研究招標文件內容和有關要求，進行全面部署投標工作。經確定可進行的項目後，投標部門進行投標評估：主要是指投標工程的自然、經濟及社會條件、項目規模及地點、持續時間、公司可用人員、從事項目所需設備、此等設備的成本及可預期壽命、本公司客戶的信用分析、付款條款、現有未完成合同額、競爭優勢與劣勢、過往經驗、競爭對手和談判對手的狀況，以正確估計工程成本或利潤，權衡投標風險，制訂投標策略。本公司進行投標前，此等評估須經從事項目的子公司的相關內部控制部門（由會計、法律、財務及審計人員組成）審核及批准。通常，對合同價值超過人民幣 10 億元的大型項目的評估的審核及批准將提交予高級管理人員及上級控股公司並經其審核。

提交資格預審資料

在決定進行的工程項目後，及在協商或接納本公司的項目投標前，本公司一般須通過有關工程項目業主的資格預審。工程項目業主會在協商或接納本公司的項目投標前要求本公司符合若干資質要求。資格預審程序或要求本公司在呈交投標文件前提供有關本公司財務狀況、過往專業經驗及可用人員與設備等信息。

業務

投標

如本公司符合某工程項目的資格預審，提交標書前，本公司要對工程項目進行詳細研究，一般包括在實地視察前進行投標的技術條件、商業條件及規定的詳細研究。本公司的投標部門也邀請供應商及分包商就有關投標的各項項目或活動報價。投標部門搜集得來的信息之後會加以分析，計算出本公司工程量清單內的成本，得出提供予客戶的投標價格。

合同簽訂

本公司由專業技術人員和商務人員協同負責合同的談判與簽訂。一般根據某一工程項目的類型簽訂由有關建設行政主管部門制訂的該項目類型的通用格式合同。本公司大部分合同均以固定價格履行為主，並有事先確定的項目竣工時間表。本公司的投標書是根據該基準編製。此類合同一般會要求承包商按招標文件約定的工程量計算規則，及招標文件中要求的技術標準、竣工規定進行工程工作。部分合同中載有涉及原材料成本增加的價格調整或風險分擔條款。

估計固定價格合同所涉及的成本對本公司的盈利相當重要。本公司會在投標之前審慎估計項目成本。本公司的估計依賴工程項目業主對所需材料的估計及本公司在估算工程項目成本方面的經驗。較原有投標價格而言，有很多因素可能影響最終的項目成本。最重要的因素包括與原來投標的假設不同的場地及環境狀況、工程項目的地理位置、原材料的可用性及定價、投標價格的準確性及惡劣的天氣狀況。

本公司採用的工程項目成本控制措施就是在保證工期和質量滿足要求的情況下，對工程施工中所消耗的各種資源和費用開支進行監督和調節，加強財務與核算管理並及時糾正可能發生的偏差，把各項費用的實際發生額控制在計劃成本的範圍之內，以保證成本估算的實現。

施工圖設計

施工圖設計是工程總承包合同的關鍵環節，其內容包括：設計總說明、總平面佈置及說明、工程總概算、單項工程預算、計算書及相關設計軟件等。施工圖設計完成後，要進行設計交底，是指在施工圖按工程項目業主要求完成並經其批准後，設計師或設計單位在設計文件交付施工時，按法律規定就施工圖及相關設計文件作出詳細的說明。設計交底的內容必須包括：施工圖設計文件總體介紹、設計說明、特殊工法要求、建築、結構、工法、設備、在施工中的可能存在的難點和容易發生的問題說明等。

工程施工與計量計價

工程施工和計量計價為項目最核心環節，其流程由成立項目部開始，由承包商與業主進行現場交樁複測，再根據設計圖與業主指定的工期安排編製施工組織設計，並進行臨時設施建設。最後，

業務

由承包商按設計圖進行正式施工，施工過程中依合同規定按月或按季進行計量計價。最後由項目部編製竣工文件，業主進行驗收，完成竣工驗收的手續。

設計變更

在大部分工程項目的一般進程中，業主及承包商有時對原有合同作出修訂或更改，以反映(其中包括)規格或設計、履行方法或方式、設施、設備、材料、場地條件及竣工期限的變動。這些修訂或更改的範圍及價格一般以文件形式加載於原有合同的「設計變更」中，並根據合同的一般設計變更條款進行審核、批准及付款。在很多情況下，即使客戶並未事先就須進行工作的範圍或價格達成協議，本公司仍須根據客戶指示進行額外工作或設計變更。請參閱「風險因素－有關本公司業務的風險－本公司合同的實際整體風險或成本可能會超過原本估值，導致成本超支，造成該等合同的收入減少、盈利下降甚至出現虧損」。履行額外工作或工作指示的變更可能會引起就各方事先協議的工作範圍或本公司客戶願意為此等額外工作付款之價格的爭議。此外，因任何額外工作或設計變更引致的延誤可能影響本公司項目的進度或本公司達到特定合同完工日期的能力。但於往績期間，本公司並未經歷對本公司業務、財務狀況及經營業績產生重大不利影響的相關成本超支的任何事件。

付款條款

大部分合同規定預先支付預付款及按月或定期應收工程進度款項，而工程項目的每個階段的完成須經現場工程師核實和工程項目業主接受。本公司的工程項目通常按合同條款規定要求本公司客戶預先支付不低於工程總造價的 10% 的預付款，用於本公司支付原材料、油料購置費用及支付勞工成本。為確保預付款專款專用，本公司客戶有時也要求本公司將預付款項存放於業主指定的銀行賬戶中。關於此要求，預付款常以銀行出具的保證函形式交付。

大部分合同規定按月或定期按進度驗收並應收工程進度款項。於工程項目的每個階段，由項目經理部向監理工程師和業主提交已完成工程報告，並按照合同約定和業主核實的進度辦理應收工程進度款項結算。若干階段性工程的完成通常由獨立第三方，如監理工程師，進行檢查並出具證明。本公司會於項目的整個期間審慎監察成本，以防止出現或盡量減低成本大幅超支情況的出現。

本公司大部分收入來自基礎設施建設工程項目施工，而有關發票乃根據規管有關交易的合同所訂的條款而向本公司的國內客戶發出，付款一般須於收到符合相關法律規定的發票後 1 至 30 天內作出。為保證按時回收應收賬款，減少和避免壞賬出現，本公司制訂了應收賬款管理辦法並建立應收賬款回收責任、清查制度等，以降低應收賬款金額。本公司海外項目的付款條件與國內項目的付款

業務

條件類似。本公司可能根據客戶的信用資格而授予客戶不同的信用條件。為提高本公司海外市場而產生的應收貿易款項及應收票據的收回率，於開始承建項目前，本公司不時要求海外客戶提供預付款項。本公司亦已採取一系列的政策及內部控制措施(符合本公司國內收款的政策及內部控制措施)，監控海外客戶提供的到期未付工程付款。

本公司的應收賬款管理團隊由財務、管理、工程、法律和監察等不同的內部部門組成，負責調查、監督、管理及收回應收賬款。透過及時核實和從速確認應收賬款金額，以及嚴格的收款和損失管理措施，減少本公司的應收賬款，從而有效促進資金周轉，提高資金利用效率。在產品銷售和服務提供方面，一般給付款記錄良好的大型客戶或長期客戶三至六個月的信貸期；對於小型客戶、新客戶或短期客戶，一般在提供服務或交付產品後短期內結款。

於進行若干工程項目的一般過程中，本公司可能會遇到意料之外或未能預見的場地條件，可能會令本公司承擔的成本超出本公司原本預算。本公司一般將該等額外成本或工程計價加入總合同金額，並計入本公司工程承包業務總收入的一部分。

項目保證金

合同一般規定本公司在工程項目的期間內向業主提供各類保證金。本公司競標項目時，通常須附帶投標保證金(以信用證、保兌支票、銀行匯票或現金形式)。投標保證金一般為固定金額或標價的固定比率。若本公司標得有關項目但決定不簽訂合同，工程項目業主將有權要求沒收本公司繳納的投標保證金。

成功競標並簽訂合同後，投標保證金將退還本公司，本公司將提出履約保證並交付予項目業主，該保證應按照業主在招標文件中的規定，或者根據業主在評標後作出的決定，以適當的格式和金額採用現金、履約擔保書或信用狀等形式提供，其金額應足以督促本公司履行合同。履約保證金通常相等於合同金額的10%，若本公司不履行合同，工程項目業主可向有關開證銀行或財務公司出示履約保證獲得該等金額的付款。工程項目業主發出完工證明確認合同完成之後，履約保證金將退還本公司。

工程項目完成後，客戶通常會預扣相當於合同金額的5%作為質量保證金。有時，客戶可能願意接受本公司的維修保證金，以代替全部或部分質量保證金。該維修保證金將由客戶於保修期(通常為完工證明發出後的24個月)內持有。

為符合本公司認為的慣例做法，本公司通常會按上述金額以商業銀行發出保證函的形式提供履約保證及質量保證金。截至2004年、2005年及2006年12月31日及2007年11月30日，本公司項目保證金的金額約為人民幣17.749億元、人民幣19.085億元、人民幣26.015億元及人民幣28.836億元。

約定的損害賠償

根據本公司的合同，如某個工程項目出現並非因由本公司的過失而產生的延誤，如由惡劣天氣、技術問題或預料外的複雜地理條件引起的延誤，本公司通常會獲得與延遲日期相等的延期；如延誤屬本公司的過失，則本公司通常須支付約定的損害賠償，賠償金額一般為每延誤一天須按協定的比率賠償，最高可達合同金額的 10%。如延誤是因本公司的過失或工程缺陷引起，客戶有權委請第三方來完成工程，並從合同金額中扣除完成工程所產生的額外成本或費用。本公司根據特定項目的性質和特性及工程實際需要施行了一系列適用於建築項目每一階段的項目管理規則，包括項目實施、勞務管理、原料採購及監控以及質量控制以確保項目可按合同條款(尤其在時間和勞動範圍方面)完工。本公司也對本公司員工及分包商採用了嚴格的獎懲方案，以確保他們嚴格遵守本公司的項目管理規則。本公司還實施常規和非常規的目標管理、責任管理和現場檢查，以確保本公司員工及分包商遵守本公司的項目管理規則。於往績期間，本公司未曾經歷會對本公司業務產生重大損害賠償的任何重大事件。如客戶於施工期間因設計更改或糾正設計錯誤而修改協定的項目工作範圍，本公司將根據工作範圍的變化與客戶協商調整付款或施工時間表。

保修

本公司合同一般規定從工程項目完成驗收後，及完工證書簽發日期起算，為期 12 個月的契約保修期。於保修期間內，本公司依合同條款對因本公司工作中的任何缺陷承擔負責；但本公司承包工程常有完工日期距離工程項目業主驗收完成日期較長的情形，本公司對該期間內大自然因素所致的任何缺陷則不負任何責任。

項目實施

本公司由負責承包工程項目的施工單位負責實施所有工程項目。施工單位通常會編撰一份詳細的工程項目施工方案與作業指導並配合公司的施工手冊，經由公司總工程師與工程項目業主審批後實施，其內容一般包括：(i)按工作條件和付款時間表制訂工程建設進度計劃；(ii)按技術水準和各類工程所需的估計人數調配人力；及(iii)工程項目各期工程的詳細施工計劃。

項目實施程序包括設計項目詳細建設計劃、採購原料、委託分包商進行建設工作、與工程項目業主或其顧問協調、與分包商及供應商協調及負責該等工程的整體管理。

本公司也將繼續加強項目實施的管理，從組織架構、管理方法和現場管理措施等方面入手，優化管理流程、優化管理細節、全面推行項目精細化管理。

分包商及合營企業

本公司會視乎項目的要求和所取得合同的條款而定，擔任任何既定項目的總承包商、聯合體或合營企業的成員或分包商。由於本公司是一家綜合建設公司，能以本身的資源完成工程，因此，就中國境內市場，本公司一般多以獨立投標方式擔任總承包商，而不是以某一合營企業或聯合體成員身份進行。對於部分海外業務及國際性工程項目，本公司以自我身份或作為某一合營企業或聯合體成員身份進行投標。如作為聯合體或合營企業成員，本公司會與其他聯合體成員或合營方按照聯合體或合營協議的規定分擔工程範圍並向客戶承擔連帶和個別責任。本公司通常以獨立承包商的身份實施工程項目。在本公司大部分聯合項目中，本公司與其他方成立聯合體，並根據有關協議進行商議，確定各方的權益份額。各方將根據權益份額分享收入，並共同擔保建築工程質量的責任。

本公司在大部分承包工程項目中擔任總承包商。如本公司因人力短缺或為加快工程進度而需要額外勞動力，必要時本公司會採用本公司內勞務分包、僱用短期臨時工或委聘獨立第三方分包商以提供本公司無法或一般不提供的某些服務。截至2004年、2005年及2006年12月31日止年度和截至2006年及2007年11月30日止十一個月，本公司分包成本分別為人民幣86.128億元、人民幣88.527億元、人民幣107.078億元、人民幣95.393億元及人民幣102.587億元，分別佔本公司總銷售成本10.8%、8.6%、7.4%、7.4%及7.5%。本公司與分包商訂立的合同中一般會反映總合同的條款。就分包項目的施工安全問題由分包商及本公司共同承擔責任。本公司根據過往合作經驗和表現評估等因素選擇獨立第三方分包商。本公司對分包商的工程質量與對本公司子公司的要求一致。本公司已採用一套嚴格的測試及識別機制以確保本公司考慮保留的分包商的資質。本公司採取一系列措施確保分包商的質素，包括實行嚴格的評估制度來監督每名分包商的質量、表現和信用歷史，及根據本公司的質量控制要求在施工期間對分包商進行監查督導。此外，由於根據有關合同或適用法律，本公司最終須就全部施工項目向工程項目業主負責，故本公司密切監督本公司分包商的表現，以確保優質的工作質量。本公司定期對優先的分包商的名單進行檢討及更新。本公司也會通過培訓計劃及技術合作安排與可靠的分包商維持長久緊密的關係。

季節性

本公司工程承包業務存在季節性，主要是因為中國幅員遼闊，各地的氣候差別較大。本公司於七月至十二月間錄得的收入通常高於一月至六月間的收入。本公司將此季節性不同歸因於冬季（通常自一月至三月）對本公司於中國北部的建築運營的影響以及中國新年（在此期間本公司某些項目

業務

及建築均會停工) 的影響。隨著技術水平的提高和裝備水平的加強, 本公司或可逐漸克服業務的季節性特徵, 但仍可能使本公司在特定季節開展業務時成本增加或進度延緩。

原材料和供應商

本公司工程承包業務板塊根據工程承包合同的不同規定, 接受業主採購、業主控制採購和承包商採購三種模式。本公司用於基礎設施建設施工的原材料包括鋼材、水泥、火工品、防水材料、外加劑與軌道材料等。

一般來說, 某些特定原材料如鋼材、火工品、木材、水泥等往往規定工程項目業主採購。業主採購模式下, 由本公司編製工程施工所需要的主要原材料清單, 並報於業主。經業主確認後, 將由業主負責採購經確認後的原材料。

業主控制採購, 指在業主管轄下, 由承包商組織招標, 確定所需原材料的供應商, 再由承包商根據業主指定的供應商範圍內談判商業條件、簽訂供貨合同。

本公司的大部分工程承包合同屬於固定價格合同, 即本公司負責原材料的採購, 採購成本構成工程單位造價的一部分, 業主不另行返還已付的原材料採購款項。

本公司目前的自主採購主要還是採取了相對集中採購方式, 即每一工程局集團公司的採購部負責統計該局承攬的具體工程項目所需的原材料, 並負責該工程局集團公司所需原材料的採購。近年來, 本公司也鼓勵集中採購的模式。集中採購將明顯降低採購成本, 保證原材料質量, 從而提高本公司的業務盈利率。本公司預期將大大提高原材料集中採購的數量。

通過與本公司供應商訂立長期採購協議或組成戰略聯盟, 本公司相信, 本公司已經和主要的原材料供應商建立了穩定的合作關係, 這使本公司用於基礎設施建設工程的原料獲得可靠供應。本公司通過與本公司供應商建立穩定的合作關係, 避免原材料成本波動。本公司還相信, 本公司所採購的原材料都是可替代的商品, 加上本公司也自行經營物流和物資供應業務, 因此, 預期在獲得足夠的原料供應方面, 不存在任何困難。但是本公司仍有原材料價格波動的風險。請參閱「風險因素—有關本公司業務的風險—本公司可能無法確保能持續並及時地按可接受的價格與品質獲得充足的原材料與能源供應」。

電力和油料是本公司採用的主要能源。本公司視工程項目所在地的方便性獲取水源。近年來, 本公司未出現過電力、油料或水源重大短缺的現象。

截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止年度和截至 2007 年 11 月 30 日止十一個月, 本公司自最大供應商的採購額分別約佔本公司總銷售成本的 0.51%、0.61%、0.38% 和 0.38%。同期, 本公司自五大供應商 (均為國有企業) 的採購額分別約佔本公司工程承包業務銷售成本的 1.11%、0.99%、0.73% 和 1.45%。

業務

上述五大供應商均為獨立第三方。就董事所知，截至最後可行日期，概無任何董事或監事及其各自的聯繫人或任何持有本公司已發行股本 5% 以上的股東持有上述五大供應商的任何權益。

營銷和客戶關係

本公司國內工程承包業務的最大客戶主要是中央及地方政府設立和管理的機構，如工程建設項目公司。本公司工程承包業務的海外客戶主要為官方與半官方機構。

基礎設施項目通常採用公開招標的方式，由合資格的建築工程公司參與投標。當取得工程項目相關的信息及經評估後，本公司及各子公司單獨或以聯合體或合營企業的方式參與投標。

憑藉著本公司良好的綜合實力和信譽，本公司與客戶維持良好關係，並與建築行業內的各專業機構和顧問公司等保持密切聯繫，以便獲得重大的工程信息並挖掘潛在的業務機會。本公司也指派專門人員隨時留意政府對重大建設工程項目的招標公告。

截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止年度和截至 2007 年 11 月 30 日止十一個月，本公司來自對本公司工程承包業務最大客戶的銷售額分別約佔本公司工程承包業務收入的 1.6%、2.7%、3.0% 和 3.6%。本公司的五大客戶均為國有企業，同時也是工程承包業務板塊的五大客戶。本公司對工程承包業務五大客戶的銷售額在以上各年度分別約佔本公司工程承包業務收入的 4.6%、7.5%、10.2% 和 12.8%。

上述五大客戶均為獨立第三方。就董事所知，截至最後可行日期，概無任何董事或監事及其各自的聯繫人或任何持有本公司已發行股本 5% 以上的股東持有上述五大客戶的任何權益。

行業趨勢與本公司的競爭地位

本公司承包重大基礎設施建設工程項目的機會受到自身實力以及市場因素的雙重影響。自身實力包括行業經驗、資質、資本、融資能力、科技和技術水平、設備、人員素質及品牌等。市場因素則包括政府政策、監管環境、經濟發展、價格水平等。本公司相信依靠強大的實力和先進的技術裝備，以及優秀的管理、設計、施工團隊，本公司目前在國內及部分國際市場的競爭中處於有利地位。

國內市場

除鐵路建設行業以外，中國建設行業的參與者一般來說相當零散。本行業的參與者主要是國有企業，也有國際建設公司及少數民營企業參與競爭。本行業目前出現明顯的整合現象，規模較小的企業傾向於被規模較大的企業收購。本公司相信將來在中國將形成少數大型建築工程集團參與各種

業務

大型基礎設施建設工程項目，而本公司將會是其中的主要參與者之一。另外，若干國際大型建設公司已通過合資或外資投資的方式於中國國內開展業務，然而，受限於外資建築工程公司投標若干大型建築工程的監管規定，這些國際建築工程公司所帶來的競爭尚不重大。本公司相信本公司現時尚處於有利的競爭地位。

本公司在國內市場的主要競爭對手包括與本公司的資本額相當、科技實力、人員素質和品牌也近似的中國大型建築工程企業，如中國建築工程總公司、中國鐵路工程總公司和中國交通建設股份有限公司。

由於目前的行業趨勢由以往的施工承包轉向工程或施工總承包或工程總承包的方式，每一項大型工程項目所劃分的標段明顯減少，有時甚至要求一家工程承包商獨立總承包從設計、施工到交付或轉移的所有工程細節。由於標段減少，少數承包商承包大部分主要建設項目的施工，競爭的程度將持續加劇。中國市場參與者之間的競爭將越來越集中於建築工程企業聘用的專業人才和採用的工程技術，以及為客戶提供綜合服務的能力，包括勘察設計及諮詢。

本公司認為，由於中國正處於經濟快速起飛，城市化迅速發展，對基礎設施建設，尤其是鐵路、公路的建設，需求甚殷的時機。憑藉本公司在規模、技術、經驗，特別是在運作超大型及複雜項目上的優勢，本公司將能夠保持當前在中國建築市場上的領先地位並持續發展。

國際市場

2006年，本公司對外承包工程完成營業額比2005年增長62.2%，新簽合同額增長率達到237.9%。相較於以往，現時有更多的外國國家及地區表達了希望中國公司參與其國家建設的願望。因此，有更多技術和工程經驗與本公司相當類似的中國工程承包商借助中國政府「走出去」的鼓勵政策，進入了國際工程項目承包市場。因此，本公司在國際市場角逐大型工程項目承包商的地位時，不但面臨國外大型工程承包商的競爭，同樣面臨來自中國的大型工程承包商的競爭。

當前，歐美日各地的大型承包商或會在技術、專利、融資能力、管理水平等方面佔有優勢。能向客戶提供綜合工程承包服務（包括勘察設計及諮詢）的能力和進行現代化管理以獲得最大利潤的能力，對在國際工程承包市場保持競爭力而言至關重要。但本公司與其競爭的能力也將不斷提高，可體現在勞工成本、價格、提供大型養路機械設備的能力和先進技術上。同時，日益增長的專業技

業務

術和項目責任的劃分令建設業務公司之間的合作不斷增強。本公司打算繼續與具備更強大工程管理能力的外國公司或外國當地承包商合作組成聯合體，以便與其他對手作更有效的競爭。

中國政府相繼出台了若干行政措施使建築行業的規範化程度持續加強。此外，中國政府鼓勵中國公司承攬海外工程承包項目，而最近亦致力於促進非洲的基礎設施項目。本公司相信這些政策將進一步擴大並增加中國工程承包商的海外機遇。這些措施也使得包括本公司在內的中國對外工程承包商的競爭實力不斷增強。本公司認為在這樣的政策環境下，配合公司自身的發展和實力，本公司可以在國際大型工程承包市場取得一定的地位並不斷增加市場份額。

勘察設計及諮詢業務

概覽

勘察設計及諮詢業務為本公司重要的業務板塊，截至2007年11月30日，本公司擁有中國僅有的七家甲一級鐵路工程設計研究院中的四家，即中鐵第一勘察設計院、中鐵第四勘察設計院、中鐵第五勘察設計院和中鐵上海設計院集團有限公司。本公司的業務包括提供鐵路、橋樑、隧道、城市軌道交通、公路、市政工程、工業及民用建築、機場、港口等土木交通工程的勘察設計及諮詢服務。本公司提供新型技術與裝備的管理與研發服務。近年，本公司也加強了供電系統與通信網絡設計服務，業務遍及中國與多個外國及地區。截至2007年11月30日，本公司擁有國家頒發的建造勘察設計及諮詢、工程勘察、地質災害防治評估、智能化設計軟件和環境影響評估與勘察共61項證書，並通過本公司的鐵路勘察設計院協助鐵道部制訂了40多項中國現正實施的鐵路設計規範、質量驗收規範和專項標準。本公司在山區鐵路、高原凍土鐵路、沙漠鐵路、電氣化鐵路、客運專線、水下工程、特長隧道、無線列車指揮調度系統、大型互通式立交工程等方面掌握了成熟完善的勘察設計技術。本公司的勘察設計技術躋身中國至先進水平，被視為達至國際先進水準。

勘察設計及諮詢業務與本公司工程承包業務息息相關，尤其在鐵路建設部分，與本公司的工程承包業務緊密結合，主要客戶與本公司工程承包業務客戶群大致相同。本公司將一如既往地結合兩項業務，更有效地在本公司建設工程項目中分配資源，提高對工程項目的進展和質量的控制，通過生產力的提高和降低工程項目的成本來提高本公司的利潤率。本公司設計院也協助鐵道部制訂多種現行國家鐵路行業標準。截至2007年11月30日，本公司研究院共完成了117項國家級或省級重要項目的勘察設計服務。

本公司的勘察設計及諮詢業務在截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度和截至2006年和2007年11月30日止十一個月，實現分部間銷售抵銷前收入分別為人民幣23.456億元、人民幣

業務

29.093 億元、人民幣 33.485 億元、人民幣 29.958 億元和人民幣 27.487 億元，佔本公司該等年度分部間銷售抵銷前總收入的比重分別為 2.7%、2.6%、2.2%、2.2% 和 1.9%。

下表列示本公司於截至 2004 年、2005 年及 2006 年 12 月 31 日止三個年度和截至 2006 年和 2007 年 11 月 30 日止十一個月由勘察設計及諮詢業務產生的銷售收入及其所佔銷售收入總額的百分比及勘察設計及諮詢業務新簽合同額及其所佔本公司當年新簽合同總額的百分比：

	截至 12 月 31 日止年度						截至 11 月 30 日止十一個月			
	2004 年		2005 年		2006 年		2006 年		2007 年	
	人民幣 (百萬元)	%	人民幣 (百萬元)	%	人民幣 (百萬元)	%	人民幣 (百萬元)	%	人民幣 (百萬元)	%
銷售收入	2,345.6	2.7	2,909.3	2.6	3,348.5	2.2	2,995.8	2.2	2,748.7	1.9
新簽合同額	2,479.7	1.7	2,743.3	1.4	3,073.3	1.5	不適用		2,947.6	1.3

鐵路勘察設計及諮詢業務

本公司鐵路建設項目相關的收入佔勘察設計及諮詢總收入的 80% 以上，於最後可行日期，本公司鐵路建設項目勘察設計及諮詢市場佔有率達 50% 以上。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司附屬設計院公司共完成 117 項國家級或省級重點建設項目，包括約 45,569 公里的鐵路的勘察設計及諮詢任務，佔 1949 年以來全國鐵路勘察設計任務的很大一部分。本公司完成的標誌項目包括：

- 世界海拔最高的青藏鐵路一期和二期的全部工程；
- 中國鐵路建設史上規模最大、當時投資最多、一次建成里程最長的鐵路幹線—京九鐵路；
- 亞洲規模最大的鐵路樞紐—鄭州樞紐；
- 全國最長的雙線電氣化鐵路隧道—大瑤山隧道；及
- 中國第一條準高速鐵路—廣深準高速鐵路。

於最後可行日期，本公司承擔了中國現有時速 300 公里以上客運專線近 70% 的勘察設計服務，包括中國目前建設中最長的客運專線—武廣客運專線。本公司為中國已開工在建的 17 條高速客運專線中的 12 條提供了勘察設計服務，本公司獨立完成了其中七條線路的設計任務。設計完成的里程數共為 3,448.1 公里，約佔這 17 條客運專線總里程的 63.3%。

本公司在鐵路建設市場深入耕耘國內外市場，致力於鐵路交通戰備的搶修研究、高原鐵路設計施工、風沙地鐵路設計施工、軟基鐵路施工、長大山嶺鐵路隧道施工、跨江跨海鐵路橋樑或水底隧道工程設計施工、地鐵施工、橋樑設計施工、無碴軌道、客運專線「四電」配套的技術研究與設計，

業務

研發開創了領先的技術、裝備與施工法。下表載列本公司近年內承接的鐵路勘察設計及諮詢標誌性項目：

名稱	項目開工日期	竣工／預期 竣工日期	截至 2007 年 11 月 30 日		項目簡介 ⁽²⁾
			合同總值 ⁽¹⁾	進度估計	
(人民幣億元)					
青藏鐵路 (一期和二期)	2001 年 5 月 (二期)	2006 年 7 月 (二期)	10.2 (二期)	二期已於 2006 年 7 月竣工	是世界上最長、海拔最高、科技含量也最高的高原鐵路。本公司勘察設計了青藏鐵路的全部路線。
京滬高速鐵路	1998 年 8 月	2009 年	不適用	80%	連接北京和上海的一條設計時速高達 300 公里的高速鐵路。本公司承擔了京滬高速鐵路徐州至上海共計 640 公里的設計服務。
京九鐵路吉安至 定南段	1993 年 5 月	1997 年 7 月	1.2	已於 1999 年 7 月竣工	京九線是中國一次建成的最大的也是最長的鐵路線。本公司負責勘察設計的阜陽至深圳段榮獲全國優秀設計金質獎。
武廣客運專線烏龍泉至 韶關段	2005 年 7 月	2010 年 7 月	13.1	95%	是目前我國在建里程最長的高速客運專線，正線全長約達 968.4 公里，設計時速達 350 公里。本公司設計勘察了這段工程的武漢至花都段。
廣深準高速鐵路	1992 年 8 月	2000 年 3 月	0.4	已於 2000 年 3 月竣工	廣深準高速鐵路全長約 147.2 公里，是中國第一條準高速鐵路。本公司負責整個項目的設計和勘察任務，2000 年榮獲全國優秀設計金質獎。

(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立的所有有關合同所訂明的實際合同價值之和。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。在某些情況，指本公司僅參與該項目的若干部分。

其他勘察設計及諮詢業務

除鐵路領域外，本公司近年亦積極參與公路、橋樑、隧道、市政工程、城市軌道交通等工程。此外參與北京、上海、西安、深圳、南京、廣州、哈爾濱、成都及重慶等 13 個城市的地鐵設計工作，大型建築與車站設計施工，測量監測，結構技術研發與施工設計等業務。本公司獲得的獎項包括：

業務

長江三峽工程專用公路獲2000年國家優秀工程設計銅獎，為天津新港提供的勘察服務獲得1996年國家優秀工程勘測銀獎，為108國道工程提供的勘測服務獲得2000年國家優秀工程勘測銀獎。

下表載列本公司近年內承接的其他勘測設計及諮詢標誌性項目：

名稱	項目開工日期	竣工／預期 竣工日期	合同總值 ⁽¹⁾ (人民幣億元)	截至2007年 11月30日 進度估計	項目簡介 ⁽²⁾
武漢長江隧道	2005年4月	2010年4月	0.3	95%	位於武漢長江大橋和武漢長江二橋之間，隧道總長約3,295米，越江部分長約1,300米，為左右隔離雙向四車道。本公司負責設計整個工程項目。
南京長江隧道	2005年3月	2008年12月	0.7	80%	南京長江隧道是連接南京浦口區和河西新城區的市內快速通道。本公司實施整個工程項目。
上海城市軌道交通 3號線（一期）	1997年7月	2000年12月	0.6	已於2000年 12月竣工	此為中國首個市內高架城市軌道交通，包括高架鐵路線21.5公里及地面鐵路線3.5公里，總長度25公里。本公司為該工程項目的總設計者。
北京地鐵10號線 （一期及二期）	2003年5月	2009年12月	0.8	即將竣工	北京地鐵10號線是2008年北京奧運交通的組成部分，本公司獨立完成八個標段的設計。

(1) 此處所述的「合同總值」是指本公司已訂立的所有有關合同所訂明的實際合同價值之和。

(2) 此處所述的「項目簡介」屬一般性質，僅供參考。在某些情況，指本公司僅參與該項目的若干部分。

資質

於最後可行日期，本公司擁有國家頒發的工程勘察、工程設計、工程測繪、設計諮詢、工程測量、地質災害防治評估、智能化設計軟件和環境影響評估及勘察共61項證書。本公司在質量控制、環境保護和安全方面努力確保遵守本公司所持證書的要求，並繼續進行技術研究和開發，以維持本公司所獲證書及相關資質。本公司董事盡其所知相信，本公司維持其證書及資質或將證書及資質續期並無任何障礙。此外，中鐵第一勘察設計院和中鐵第四勘察設計院均為國際諮詢工程師聯合會(FIDIC)的資深會員。

獲獎

本公司在山區鐵路、高原凍土鐵路、沙漠鐵路、電氣化鐵路、客運專線、水下工程、特長隧道、無線列車指揮調度系統、大型互通式立交工程等方面掌握了成熟完善的勘察設計技術。本公司的勘察設計技術躋身中國至先進水平，被視為達至國際先進水準。自 1982 年至今，本公司先後榮獲國家級勘察設計「四優」獎勵證明 60 項和省部級勘察設計「四優」獎勵證明 373 項，其中：

- 本公司主持設計的西康鐵路秦嶺特長隧道榮獲 2004 年「國家科技進步一等獎」、2005 年「國家地質勘察金獎」和 2006 年「國家優質工程金獎」；
- 大瑤山隧道獲得 1992 年「國家科技進步特等獎」；
- 包蘭鐵路治沙工程獲國家 1987 年「國家科技進步特等獎」；
- 徐州樞紐擴建工程編組站和相關工程獲 1993 年「全國優秀設計金質獎」；
- 京九鐵路幹線總體設計獲 1999 年「全國優秀設計金質獎」；及
- 廣深準高速鐵路專線設計獲 2000 年「全國優秀設計金質獎」。

所獲獎項通常每年或每兩年審查和頒發一次。所獲獎項彰顯本公司的品牌實力。

技術與研發

截至 2007 年 11 月 30 日，本公司有中國工程院院士一人和高級勘察設計專業技術人員 2,116 名，具有強大的設計與研發能力，可根據客戶的需要研發新型施工技術與裝備。

本公司的主要設計院核心競爭力如下：

- 中鐵第一勘察設計院：大型山嶺鐵路隧道、高原鐵路與沙漠鐵路的設計；
- 中鐵第四勘察設計院：軟基或其他特殊地形的鐵道設計、過江過海隧道與特殊橋樑設計。近年來，業務範圍擴大到公路、城市軌道交通、城際鐵路、市政工程設計及諮詢服務領域；
- 中鐵上海設計院集團有限公司：城市軌道交通設計；
- 中鐵第五勘察設計院：研究、開發並製造鐵路與城市軌道交通建設項目所需的設備、建

業務

築機械、器具及相關技術，以及橋樑移動換架的研究和開發；及

- 北京中鐵建電氣化設計研究院：研究和設計鐵路電氣化、城市軌道交通工程供電系統、高低壓配電線、變壓器、配電站和相關技術。

本公司相信，隨著設計團隊在不同項目領域的持續技術提升與創新，其將與本公司的勘察設計及諮詢業務和其他業務相輔相成，為客戶提供卓越服務。

客戶

本公司勘察設計及諮詢業務的主要客戶為政府機關和中央及地方政府設立和管理的機構，如工程建設項目公司等。在勘察設計及諮詢業務方面，本公司一般會向具備良好付款記錄的客戶授予一至三個月的信用期間。除要求支付的階段性付款外，本公司通常要求小客戶、新客戶或短期客戶於提供服務後一個月內付清賬款。

行業趨勢與競爭

本公司勘察設計及諮詢業務實力雄厚，擁有五家中國最高等級的工程設計研究院。2007年，本公司在以2006年設計服務的收入計算的全球最大設計企業中排名第69位。2006年中鐵第一勘察設計院在中國勘察設計協會和中國工程諮詢協會聯合評比的以工程項目管理與營業收入計算的排名中名列第一的工程勘察設計及諮詢企業。在中國建設部組織的2005年度全國勘察設計企業收入百強排名中，中鐵第四勘察設計院單一機構名列第十名。此外，中鐵第一勘察設計院和中鐵第四勘察設計院均為國際諮詢工程師聯合會（FIDIC）的資深會員，並連續八年名列中國勘察設計100強企業。

本公司在國內勘察設計及諮詢業務的市場中，也有其他綜合型的競爭對手，例如其他設有省級勘察設計院及省級設計院的公司。但由於鐵道勘察設計及諮詢行業進入壁壘較高，行業目前由包括本公司在內的兩大企業支配的局面在過去幾年內尚未變化。本公司將憑藉自身實力，繼續保持強勁的業務增長和在行業內的領軍地位。

本公司認為勘察設計及諮詢業務發展的趨勢，將走向與工程承包進行上下游產業鏈合作以提供全面性與一體化服務的方向。本公司將利用其他主營業務板塊的專業分工與資源整合，憑藉市場現有技術經驗優勢，配合自有科技提升與研發，實現最大利益。

工業製造業務

概覽

本公司是中國乃至亞洲最大的大型養路機械生產商。在國內大型養路機械市場佔有率逾80%。以年產量計算，本公司也是世界第二大大型養路機械製造商，年產量僅次於奧地利的普拉塞公司（「奧地利普拉塞」）。本公司生產的大型養路機械是中國鐵路運營維護工作中不可缺少的現代化裝備。本公司通過兩家子公司昆明中鐵和中鐵軌道，從事大型養路機械以及養護和施工部件的設計、研發、生產和維護。

昆明中鐵始建於1954年。1989年，鐵道部提出了發展大型養路機械要「貫徹國產與引進相結合，並以國產為主」的原則。多年來，本公司通過昆明中鐵致力於中國大型鐵路養路機械化事業，通過引進技術、聯合開發和自主創新，現已形成包括道碴清篩機和搗固車在內的大、中、小型設備及配套設備產品體系。

此外，中鐵軌道（本公司新成立的以生產高速鐵路道岔和鋼軌扣件為主的技術密集型企業）預計於2008年2月正式投產。截至最後可行日期，中鐵軌道已經成為中國獲得鐵道部高速鐵路道岔定點生產廠家資格的僅有兩家企業之一。於2007年年底，其道岔產品已獲得了鐵道部的道岔生產合同價值人民幣7.600億元。預計高速鐵路系統產品製造業務將成為本公司工業製造業務的重要組成部分。

本公司的工業製造業務在截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度和截至2006年和2007年11月30日止十一個月，實現分部間抵銷前收入分別約為人民幣13.625億元、人民幣13.883億元、人民幣13.552億元、人民幣12.374億元和人民幣16.338億元，佔本公司分部間抵銷前總收入的比重分別為1.6%、1.2%、0.9%、0.9%和1.1%。

產品

截至2007年11月30日，本公司已生產各類大中型養路機械設備603台，其中清篩、搗固、穩定、配碴等四大系列的主型產品已累計生產587台。這些產品裝備了全路18個鐵路局的17個大機段，佔全路現有大機保有量逾80%。

本公司自主研發製造的大型養路機械裝備包括搗固車、連續式搗固車、道岔搗固車、全斷面道床清篩機、道岔打磨車、動力穩定車、配碴整形車、道岔鋪換機組、散料自動裝卸運輸車等。本公司引進國外技術並自主研發的WD-320型動力穩定車和SRJ-21型自動道碴鋪配機屬世界先進水平。本公司也開發客運專線用的養路機械產品，如鋼軌打磨車、粗調車與中調車等。

業務

本公司六種主要大型養路機械產品包括：SRM80 型大型清篩機、CD08-475 型道岔搗固車、D09-32 型連續式搗固車、D08-32 型雙自動拔道抄平搗固車、WD-320 型動力穩定車及 SPZ-200 型配碴車。下表為前述大型養路機械產品於顯示期間的產能、產量和銷量：

	產能 ⁽¹⁾ (台/套)	產量 (台/套)	銷量 (台/套)
2004 年	80	81	78
2005 年	80	89	92
2006 年	80	85	86
2007 年 11 月 30 日	111	111	123

(1) 產能以 D08-32 型自動拔道抄平搗固車為標準台計算，因其是本公司主要產品之一，亦是產量最高的產品。

本公司最近成立的中鐵軌道，生產高速客運專線的部件，如高速鐵路道岔、鋼軌扣件、高速鐵路箱樑混凝土結構件及鋼結構產品等。預計位於株洲的中鐵軌道高速鐵路道岔工廠將於 2008 年 2 月正式投產。

製造設施

下表列舉了截至最後可行日期，本公司主要的生產設施的位置、面積及主要產品：

名稱	位置	面積 (平方米)	主要產品
昆明中鐵	中國雲南省昆明市	54,806	搗固車、連續式搗固車、道岔搗固車、全斷面道床清篩機、道岔打磨車、動力穩定車、配碴整形車、道岔鋪換機組、散料自動裝卸運輸車等
中鐵軌道	中國湖南省株洲市	114,000	軌道系統產品、混凝土結構件、鋼結構產品和機械產品

原材料和能源供應商

本公司主要通過招標模式，按照採購計劃單採購工業製造業務的原材料。本公司採購的主要原材料為鋼材、水泥、電機設備和有色金屬。電力是本公司工業製造業務的主要能源，主要從工廠所在地當地的電網採購。

技術與研發

本公司是中國鐵路大型養路機械設備行業技術研發與製造的佼佼者，從國外業務夥伴進口機械製造技術和進一步研發有關技術，以適應國內大型養路機械生產要求，從而提升本公司的研發能力。

業務

自 1988 年起，昆明中鐵先後從奧地利普拉塞引進了三類大型養路機械製造技術，通過研究與再創新，本公司成功研製出符合中國鐵路指定需要的國產化產品，並協助中國政府進行幾次國內鐵路大提速的工作。其後更集成創新了 20 多個新產品，逐步完善了中國鐵路大型養路機械的配套。

本公司的研發團隊獲得多個獎項，包括：

- 由昆明中鐵研發的「鐵路線路大型養路機械成套裝備技術與應用」獲 2006 年國家科技二等獎；
- 「D09-32 型連續式搗固車」獲 2004 年昆明市科技進步一等獎；及
- 「CD08-475 型道岔搗固車」獲 2005 年昆明市科技進步二等獎。

基於本公司的研發能力，本公司已獲國家科技進步獎和國家級新產品獎七項，鐵道部和雲南省科技進步獎八項；已獲得技術發明和設計專利 16 項，正在受理的 20 項；計算機軟件著作權五項。

由於成就突出，昆明中鐵先後榮獲雲南省高新技術企業、雲南省職工經濟技術創新先進單位、雲南省質量效益型先進企業、雲南名牌 30 強等稱號。

營銷、市場推廣和客戶

本公司的大型養路機械設備訂單主要來自政府及民營渠道：一部分為鐵道部根據鐵路局對大型養路機械的需求進行年度／定期檢閱後通過招標程序下達給本公司的供需任務，受當前國家政策影響甚大，但該等任務一經下達，短時間內不會有所變化，於往績期間，通過政府渠道獲得的訂單額約佔本公司工業製造業務總收入的 80%。另一部分為鐵路局、工程公司和礦業公司等根據各自需求自主進行採購，該部分市場競爭較為激烈。本公司主要通過比價及招標等方式取得該部分訂單。於往績期間，通過民營渠道獲得的訂單額約佔本公司工業製造業務總收入的 20%。

本公司工業製造業務的客戶主要是鐵路局、工程公司、民營鐵路公司、地方鐵路公司、地鐵公司、具有自備鐵路的礦業公司等大型企業單位。本公司近年來也積極開拓海外市場。

本公司一般授予工業製造業務客戶的信貸期為三至六個月。

業務

截至最後可行日期，概無任何董事或任何持有本公司股份總數5%以上的股東或其聯繫人與該等客戶有關連或持有其任何權益。

行業趨勢和競爭

本公司預期中國政府將繼續實行有利於國內大型養路機械設備產品的政策。因此，本公司相信本公司在行業內的領先地位仍將持續。雖然中國境內多數養路機械製造廠規模都不大且不具備與本公司競爭的實力，但本公司不能向閣下保證中國政府不會扶持第二家大型養路機械設備製造基地進行自主研發，從而加大市場競爭的可能性。

目前，國內大型養路機械設備市場共有三個生產廠家，昆明中鐵、襄樊金鷹軌道車輛有限公司和興平養路機械廠，其中昆明中鐵是中國自主研發和製造能力最強、規模最大的大型養路機械裝備生產基地。截至2007年11月30日，昆明中鐵生產大中型養路機械設備603台套，佔全國大型養路機械設備市場份額的逾80%。

隨著中國鐵路跨越式大發展和不斷提速的要求，本公司認為，大型養路機械設備市場前景廣闊。雖然該市場的競爭將逐漸激烈，但昆明中鐵無論在產品產量、質量、綜合性價比、技術實力、品牌效應還是企業信譽等方面均具有明顯的優勢，在未來三年的國內大型養路機械設備市場競爭中仍將佔據主導地位。

由於大型養路機械設備製造商所需具備的專業性較強且資金較龐大，進入壁壘較高，競爭的主要因素包含技術含量、科研成果、產品質量、製造能力、價格以及售後服務等。本公司認為本公司在國內外市場處於非常有利的競爭地位。

其他業務及資本運營

其他業務

除經營主營業務之外，本公司也憑藉現有業務開始從事房地產開發和物流服務等其他業務。

下表顯示這些業務在截至2004年、2005年及2006年12月31日止年度和截至2006年和2007年11月30日止十一個月的分部間抵銷前收入及其所佔本公司分部間抵銷前總收入的百分比：

	截至12月31日止年度						截至11月30日止十一個月			
	2004年		2005年		2006年		2006年		2007年	
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比
	(經審計)		(經審計)		(經審計)		(未經審計)		(經審計)	
	(人民幣	(%)	(人民幣	(%)	(人民幣	(%)	(人民幣	(%)	(人民幣	(%)
	百萬元)		百萬元)		百萬元)		百萬元)		百萬元)	
房地產開發.....	356.5	0.4	486.6	0.4	570.0	0.4	472.6	0.3	636.4	0.4
物流及其他.....	1,860.7	2.2	2,385.9	2.2	2,983.8	1.9	2,680.2	2.0	3,988.7	2.7
總計.....	2,217.2	2.6	2,872.5	2.6	3,553.9	2.3	3,152.8	2.3	4,625.0	3.1

業務

房地產開發

本公司的房地產開發業務以往是由聯屬建設集團公司零星進行的。最近受若干宏觀調控影響，土地與金融信貸政策方面的緊縮，房地產開發行業的進入壁壘進一步提高；中國房地產行業持續增長。2006年全國70個大城市房地產銷售價格平均增幅5.5%，為本公司等優勢企業帶來新的發展機遇。同時，行業整合加劇也給本公司在房地產開發方面帶來了難得的發展機遇。此外，房地產業務是國資委核定本公司的主業之一。於2007年4月20日，本公司成立了子公司中鐵房地產集團有限公司，以開發民用住宅為主，商舖、寫字樓等商用房產為輔；在經營地域上，以經濟發達的北京等直轄市和省會城市為主。此外，本公司亦透過中鐵房地產集團有限公司成功建立品牌「中鐵地產」，名列北京十大最具影響力房地產品牌。

本公司計劃整合資源，並運用多種手段增加資金和土地儲備，以期能在發展建築工程業務的同時，促進房地產開發的業務。截至2007年12月31日，本公司處於不同開發階段的房地產項目共有21個，總佔地面積約達230萬平方米，計劃總建築面積合計約540萬平方米。該等項目的待售總建築面積約490萬平方米。該等項目的具體情況載列如下：

項目	物業類型	城市	佔地面積 (平方米)	計劃	待售	動工／	預期 落成年份	本公司 所有權 (%)	項目狀況 ⁽⁴⁾
				總建築 面積 (平方米)	總建築 面積 ⁽¹⁾ (平方米)	預期 動工年份			
貴陽山語城	住宅、商用	貴州貴陽	592,139	1,790,000	1,790,000	2008	2011	70%	已簽署土地出讓合同
長沙山語城	住宅	湖南長沙	367,626	901,973	901,973	2006	2011	51%	在建
徐州新城	住宅、商用	江蘇徐州	286,096	600,000	600,000	2008	2010	100%	一期：持有 作未來開發 二期：已簽署 土地出讓合同
京南一品	住宅	河北保定	147,800	442,200	442,200	2008	2010	100%	已簽署土地出讓合同
同景國際	住宅、商用	重慶	253,855	431,760	431,760	2008	2010	93%	持有作未來開發
岸芷汀蘭	住宅、商用	山東萊西	124,947	175,000	175,000	2008	2010	100%	已簽署土地出讓合同
西派國際公寓	住宅、商用	北京	24,533	138,600	112,765	2006	2009	70%	在建

業務

項目	物業類型	城市	佔地面積 (平方米)	計劃	待售	動工／	預期 落成年份	本公司 所有權 (%)	項目狀況 ⁽⁴⁾
				總建築 面積	總建築 面積 ⁽¹⁾	預期 動工年份			
盈泰家園	商用	山東青島	93,247	125,790	28,161	2004	2009	100%	第一期：持有 供出售 第二期：持有 作日後發展
興隆山莊	住宅	山東濟南	52,734	102,548	99,658	2008	2009	100%	持有作日後發展
其他項目 ⁽²⁾	住宅、商用、 辦公室		332,575	695,607	333,212			89% ⁽³⁾	
總計			2,275,552	5,403,478	4,914,729				

(1) 截至 2007 年 12 月 31 日。

(2) 包括中國瓊海（海南省）、海口（海南省）、廈門（福建省）、齊齊哈爾（黑龍江省）、黃石（湖北省）、柳州（廣西省）、膠南（山東省）及其他城市（由於該等項目的規模而被視為不太重要）。

(3) 按本公司於其他項目的股份權益計算的本公司於該等項目的應佔待售總建築面積百分比。

(4) 參閱「附錄四－物業估值」。

截至 2007 年 12 月 31 日，除徐州中鐵新城項目由本公司全資擁有外，本公司在全國持有以下主要房地產開發項目 50% 以上的權益：

- ▶ **貴陽山語城**：該大型住宅綜合建築位於貴州省貴陽市，總佔地面積約為 592,139 平方米，計劃總建築面積約為 180 萬平方米。本項目於 2008 年 1 月動工，預計 2011 年落成。截至 2007 年 11 月 30 日該項目產生的成本總額達到人民幣 12 億元。該項目預計開發總成本約人民幣 44 億元（不包括土地成本人民幣 10 億元）。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司約已完成該項目工程的 5%。
- ▶ **長沙山語城**：位於湖南省長沙市，該項目總佔地面積約為 367,626 平方米，計劃總建築面積約為 901,973 平方米。該項目於 2004 年 4 月動工，預計 2011 年落成。截至 2007 年 11 月 30 日，該項目產生的成本總額為人民幣 2.91 億元。該項目預計開發總成本約人民幣 10 億元（不包括土地成本人民幣 7,000 萬元）。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司約已完成該項目工程的 40%。
- ▶ **徐州新城**：位於江蘇省徐州市，該項目總佔地面積約為 286,096 平方米，計劃總建築面積約 60 萬平方米，其中一期開發建築面積約 40 萬平方米；二期開發建築面積約 20 萬平方米。該項目於 2007 年 8 月動工，預計 2010 年落成。截至 2007 年 11 月 30 日，該項目產生的成本總額為人民幣 2,520 億元。徐州新城項目由徐州中鐵房地產開發有限公司承

業務

建，該公司為本公司的兩家直接子公司中鐵房地產集團有限公司和中鐵建設集團有限公司擁有的間接子公司。該項目預計開發總成本約人民幣13.3億元（不包括土地成本人民幣4.1億元）。截至2007年11月30日，本公司約已完成該項目工程的5%。

- ▶ **西派國際公寓**：位於北京市西城區，該項目總佔地面積約為24,533平方米，計劃總建築面積約為138,600平方米。該項目於2006年10月動工，預計2009年落成。該項目預計開發總成本約人民幣8.6億元（不包括土地成本人民幣5.4億元）。截至2007年11月30日，本公司約已完成該項目工程的50%。

截至2007年12月31日，本公司在北京房山、長春和成都分別投得約107,000平方米、235,000平方米和180,000平方米的土地。但是，截至最後可行日期，該三項物業土地交易協議尚未簽訂。本公司亦持有於山東青島鳳凰城49%少數權益，計劃總建築面積為約10,000平方米，另持有湖北鄂州凱旋城40%少數權益，計劃總建築面積為約25,000平方米。

本公司房地產開發業務的運作流程概要如下：

- ▶ 選址；
- ▶ 徵地；
- ▶ 支付物業開發費用及土地出讓金；
- ▶ 項目規劃和設計工作；
- ▶ 建築工程工作（包括原材料的投標和採購）；
- ▶ 裝修和裝潢工作；
- ▶ 檢查和質量控制；
- ▶ 預售（包括申請銷售物業必需的法律許可和維修工作）；
- ▶ 營銷和銷售；
- ▶ 付款安排；及
- ▶ 售後客戶服務。

本公司房地產開發業務的銷售和營銷功能委託予擁有專門的內部銷售團隊或聘用外部專業營銷和銷售服務供應商的本公司個別子公司或聯屬工程建設項目公司。

根據相關中國法律法規，房地產開發商須取得在中國進行房地產開發業務的資格。截至最後可行日期，本公司及本公司聯屬建設集團公司具有有效資格並有能力進行房地產開發業務。本公司通過持續遵守相關法規要求或及時為該等資格續期以維持該等資格。根據本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所的法律意見，截至最後可行日期，本公司在所有實質方面遵守適用於本公司房地產開發業務的相關法律法規（包括在中國的物業預售）。

物流

本公司的物流業務主要由專注於物流領域的中鐵物資集團有限公司(本公司的子公司)運營。中鐵物資集團有限公司近年來在物流業務領域迅速發展，積累了廣泛經驗，2006年是中國最大的鐵路工程物流服務商、全球第二大鐵路物資供應商、在中國最具競爭力供應商50強評選中位居第20名。本公司的物流中心分佈於中國東北、西北、華東、西南、中西部和華北等七地。本公司在全國25個物流樞紐設有31個倉儲基地，總倉儲面積約1,330,000平方米，有鐵路專用線八條，總長逾40公里。本公司近年來取得多項重點物資經營資質，得以發展更多物流樞紐。

本公司也經營建設物資貿易，加強重點物資的採購供應能力，與中國石油天然氣集團公司、中國石油化工股份有限公司及國內幾家大型鋼鐵公司建立了戰略合作關係，擴大了本公司經營覆蓋區域。本公司通過客運專線物料物流服務的高速發展，亦已全面發展鐵路建設物資物流業務。鋼軌業務在2005年和2006年的銷售量均超過30萬噸，佔全國鋼軌市場的20%以上。本公司獲相關中國政府機構批准可在本公司內部批發銷售成品油產品，使得本公司成品油產品的總體購買成本降低。

本公司相信物流業務除了作為一個獨立的利潤增長點之外，也能夠降低本公司建設業務板塊的材料採購成本，進而提升本公司的利潤率和競爭力。

資本運營業務

本公司採用BT、BOT、BOO等資本運營的模式參與承建部分工程。BOT，即建設—經營—移交，是指國家或地方政府部門通過特許經營權協議，授予本公司承擔建設項目的融資、建設、運營和維護，特許經營期屆滿，本公司將設施無償移交給簽約方的政府部門。BT，即建設—轉讓方式，是BOT模式的一種變換形式，在此模式下由本公司負擔工程建設費用的融資，工程竣工驗收合格後移交給業主，業主按協議向承包商分期支付工程建設費用和融資費用。BOO，即建設—擁有一經營方式，是本公司根據政府賦予的特許經營權利，建設並經營某項產業項目，並不將此項基礎設施產業項目移交給公共部門。

本公司相信，國內以BT、BOT、BOO及PPP方式完成的基礎設施建設工程項目將會不斷增加，這也是中國基礎設施建設持續發展的重要因素。BT、BOO或BOT項目通常按客戶的要求建造，並由承包商提供項目的全部或部分融資安排。BT和BOT項目的回報通常較高，原因是承包商控制

業務

項目成本的能力較高。BOT 項目亦可能為承包商提供較佳投資回報及穩定的現金流量。本公司計劃拓展資本運營業務，積極謹慎地增加參與 BT、BOO、BOT 或 PPP 項目，並提升相關營運能力。

截至 2007 年 11 月 30 日，本公司運作實施了南京城快內環東線、重慶魚洞長江大橋、廣西桂林蘇橋園等 12 個 BT 項目，哈爾濱繞城公路東北段、濟陽黃河公路大橋、湖北山南鐵路專用線等三個 BOT 項目，呼准鐵路、四川納敘地方鐵路等三個 BOO 項目。往績期間內由 BT 和 BOT 項目所帶來的收入歸納為工程承包業務的收入。此外，往績期間內由 BOO 項目產生路費收入而非建築收入。請參閱「財務信息－管理層對財務狀況及經營業績的討論與分析－經營業績的組成部分敘述節選」。出於商業考慮，本公司於 2007 年 8 月與第三方訂立一份出售協議，出售本公司於呼准鐵路的全部 35% 股權（本公司於 2003 年 2 月 26 日發起設立）。於 2007 年 11 月 30 日，本公司在呼准鐵路的總投資成本為人民幣 2.1 億元。呼准鐵路的其他股東為鄂爾多斯市國有資產投資經營有限責任公司（一家國有企業）、內蒙古伊泰煤炭有限公司（一家民營企業）和呼和浩特鐵路局（一家國有企業）。截至 2007 年 11 月 30 日，整個工程項目已完工。出售項目的代價經獨立估值釐定為呼准鐵路資產淨值的 35%。獨立估值仍在進行中，因此出售項目代價仍未落實。

業務

截至2007年11月30日，本公司運作實施的有代表性的資本運營項目有：

項目名稱	竣工/預計竣工日期	投資總額/預計投資總額	項目性質	狀態 ⁽²⁾	豁免期	其他股東	由集團成員(或獨立第三方)運營	股東與營運商之間的利潤分配	項目簡介
呼准鐵路 ⁽¹⁾	2007年1月	14.161	BOO	運營，100%的建築工程已完工	所有權存續期間	中國鐵建擁有35%、鄂爾多斯市國有資產投資經營有限責任公司擁有32%、內蒙古伊泰煤炭有限公司擁有30%、呼和浩特鐵路局擁有3%。	是	股東有權按其持股比例獲取項目的收入。	內蒙古「十五規劃」重點工程建設項目，是一條以煤炭運輸為主的地方鐵路，連接呼和浩特及准格爾。正線全長約124.2公里，設計輸送能力2,670萬噸/年。該項目由內蒙古呼准鐵路有限公司具體運作，本公司持有其35%的權益。
濟陽黃河公路大橋	2007年12月	3.697	BOT	在建工程，約60%的建築工程已完工	30年	中國鐵建擁有100%	是	股東有權按其持股比例獲取項目的收入。	位於山東省濟南市，是濟陽縣連接濟南國際機場、濟南市跨越黃河的主要通道。線路全長約5.9公里。該項目由濟陽迎賓黃河大橋有限公司具體運作，本公司持有其100%的權益。

業務

項目名稱	竣工/預計竣工日期	投資總額/預計投資總額 (人民幣億元)	項目性質	狀態 ⁽²⁾	需免期	其他股東	由集團成員(或獨立第三方)運營	股東與營運商之間的利潤分配	項目簡介
納敘鐵路	2008年6月	14.5	BOO	在建工程，約70%的建築工程已完工	所有權 存續期間	中國鐵建擁有16.85%、四川省地方鐵路局擁有43.15%、瀘州興瀘投資擁有20%、鐵道部中國鐵路建設開發中心擁有20%。	否	股東有權按其持股比例獲取項目的收入。	納敘鐵路全長約77.6公里，連接納溪與敘永，是四川省和瀘州市的重點建設項目。該項目於2004年11月開工。該項目由四川納敘鐵路有限公司負責，公司具體運作，本公司持有其16.85%的權益。
哈爾濱繞城公路東北段	2008年12月	19,247	BOT	在建工程，約50%的建築工程已完工	30年	中國鐵建擁有100%	是	股東有權按其持股比例獲取項目的收入。	該工程項目是國道主幹線，為哈爾濱市的過境公路，是黑龍江省公路網主骨架的重要組成部分，全長約25.8公里。該項目由哈爾濱遠達繞城高速公路有限公司負責，公司具體運作，本公司持有其100%的權益。

項目名稱	竣工/預計竣工日期	投資總額/預計投資總額 (人民幣億元)	項目性質	狀態 ⁽²⁾	需免期	其他股東	由集團成員(或獨立第三方)運營	股東與營運商之間的利潤分配	項目簡介
尼日利亞萊基自由貿易區項目	2011年5月(一期)	18.732(一期)	BOO	在建工程，約5%的建築工程已完工	所有權 存續期間	萊基開發區公司60%權益由中國合營企業(中國鐵建擁有25%，南京江寧經濟技術開發總公司擁有15%，南京北亞投資有限公司擁有60%) 擁有；40%權益由尼日利亞方擁有(尼日利亞拉各斯州政府與 Lekki Global Investment Company Limited 分別持有20%)。	否	股東有權按其持股比例獲取項目的收入。	尼日利亞萊基自由貿易區(一期)面積約7.8平方公里，位於尼日利亞的萊基半島地區，預期將成為服務於尼日利亞、西非、歐洲及北美商業的多功能、國際化的經濟貿易區。該項目由萊基開發區公司具體實施，其中中方集團持有60%的股本權益，本公司在中方的股本權益中佔比為25%。

(1) 截至最後可行日期，本公司的股份出售尚未完成。

(2) 截至2007年11月30日。

業務

未完成合同額

未完成合同額指本公司於某個日期仍未完工的工程的估計合同價值，而項目合同價值是指本公司預期於按照簽署的合同條款履行合同後，可根據合同條款收取的金額。未完成合同額並非一般公認會計準則所界定的措施。

未完成合同額可能不能代表本公司未來的經營業績。本公司的收入金額因各種理由(包括部分項目開始與結束的期間短暫等)並未包括未完成合同額。本公司的許多合同並未要求客戶須購買一定金額以上的服務，且客戶可以在發出短時間的通知後將合同終止。具有這些特質的項目的合同額可能會被歸類為本公司的未完成合同額，而就合同所反映於未完成合同額中各項工作範圍也可能會不時調整。另外，不良的項目或履行合同的困難也會造成與未完成合同相關的收入預測不準確。此外，終止或修改任何一項或多項大型合同或新增其他合同，可能對本公司未完成合同額及本公司從該等合同中所獲收入及利潤產生重大及直接的影響，也可能會對本公司的財務狀況及營利能力造成重大不利的影響。因此，不應依賴本招股說明書所載未完成合同額的信息作為本公司未來收益的指標。不過，於往績期間，本公司並無發生涉及未完成合同額而對本公司業務、財務狀況及經營業績有重大不利影響的任何事件。請參閱「風險因素—有關本公司業務的風險—本公司未完成合同額的收入預測可能減少，並且可能不會全部實現或轉成利潤」。

下表載列於所示期間本公司工程承包業務、勘察設計及諮詢業務和工業製造業務未完成合同額中的項目總值：

	截至 12 月 31 日			截至
	2004 年	2005 年	2006 年	11 月 30 日
	(人民幣百萬元)			
工程承包業務	61,047.0	139,531.2	198,374.9	292,662.0
國內	58,037.0	130,415.2	156,360.9	175,708.3
海外	3,010.0	9,116.0	42,014.0	116,953.7
勘察設計及諮詢業務	2,389.5	2,498.0	2,476.8	2,921.5
工業製造業務	3,608.4	2,503.4	1,602.2	6,554.0
總計	67,044.9	144,532.6	202,453.8	302,137.5

新簽合同額

新簽合同額指本公司於特定期間訂立的合同的總額。合同額則指本公司預期按合同條款履行合同後，可根據合同條款收取的款額。

業務

下表載列於所示期間本公司工程承包業務、勘察設計及諮詢業務和工業製造業務訂立新簽合同的總額：

	截至 12 月 31 日止年度			截至 11 月 30 日 止十一個月
	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
	(人民幣百萬元)			
工程承包業務	140,336.1	189,156.4	198,203.7	223,659.6
國內	136,574.4	176,247.5	154,588.5	134,576.1
海外	3,761.7	12,908.9	43,615.1	89,083.6
勘察設計及諮詢業務	2,479.7	2,743.3	3,073.3	2,947.6
工業製造業務	1,724.1	1,144.6	1,064.4	6,321.5
總計	144,539.8	193,044.2	202,341.4	232,928.7

研究與開發

本公司非常重視培養研究開發能力。除本公司下屬設計院等專業研發機構之外，公司總部還設有技術研發中心，而本公司的工程集團公司也設有技術中心從事研發工作。本公司也制訂了相關規章制度，規範公司的技術研發中心、技術研發投資、技術研發項目、技術研發成果評審和獎勵制度。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司擁有初、中、高級技術人員共 86,000 餘人，其中中國工程院院士 1 人、國家級設計大師 5 人、省部級突出貢獻專家 21 人、獲發國務院特殊津貼的專家 188 人、教授級高級工程師 217 人、高級工程師 6,375 人與工程師 16,207 人。

截至 2007 年 11 月 30 日，本公司共承擔省部級政府機關科研課題 404 項，獲得國家科技進步獎 48 項；國家級勘察設計「四優」60 項；省級科技進步獎 325 項；省部級勘察設計「四優」獎 373 項；詹天佑大獎 18 項；專利 87 項；國家級工法 67 項；以及省部級工法 351 項。

未來五年，本公司將著重開展鐵路客運專線、高原鐵路、橋樑工程、隧道及地下工程、無碴軌道等領域的技術創新，完善投資、評價、激勵、培訓及考核分配系統，培養技術創新的管理、研發與技能人才。

本公司目前正致力研究並預計於 2010 年取得突破進展的科研項目包括：客運專線的成套技術、過江隧道與黃土地區修建系統技術、無碴軌道施工設備與大號碼道岔研製與相關工藝和鐵路養護設備的國產化等。

本公司的總研發費用在截至 2004 年、2005 年和 2006 年 12 月 31 日止年度和截至 2006 年和 2007 年 11 月 30 日止十一個月分別為人民幣 3,900 萬元、人民幣 2,790 萬元和人民幣 9,960 萬元、人民幣 8,840 萬元和人民幣 8,490 萬元，佔本公司總收入的比重分別為 0.05%、0.03%、0.06%、0.06% 和 0.06%。

品質控管

本公司實行ISO9001：2000質量管理體系，並依據該體系程序文件制訂、執行本公司的質量控制制度，包括招投標管理、合同管理、物資採購管理、生產計劃管理等涉及營銷、生產、售後服務、檢驗、資源管理等 71 個流程管理制度。

本公司在《工程項目管理暫行辦法》中就工程項目質量管理的體系、各級人員的職責、控制措施、檢查標準及程序、業績回顧、分包工程的管理資質、事故報告和處理、獎懲措施及其他措施等作了專門的規定。本公司要求每一個項目設立合資格的監督管理部門，並設立「工程質量管理領導小組」，成員由項目經理、技術負責人和有關部門負責人組成，按照確定初期質量標準、編製項目質量計劃、施工準備階段質量控制、施工階段質量控制和竣工驗收階段質量控制的程序分階段採取質量控制措施。項目經理對本工程的質量管理負全面責任。

本公司的子公司中鐵建設集團有限公司以質量管理體系贏得了2005年全國質量管理獎。此外，本公司的另一家子公司中鐵十二局集團有限公司也在 2003 年獲得了第十屆全國工程建設企業管理現代化成果一等獎和第七屆全國企業管理現代化創新成果二等獎兩個獎項。2006年4月29日，本公司公佈實施了公司管理體系法規，2006年7月7日，通過了ISO9001:2000 質量管理體系認證，取得新質量管理體系認證證書。此次認證範圍在以前施工承包和總承包的基礎上，不僅新增了公路工程總承包管理，還擴展了工程設計總承包管理，資本運作、代業主管理和代表國資委對下屬企業履行投資者的職責等內容。此次認證所包括內容範圍之廣在國內亦屬首例。現時，本公司所屬 18 家子公司和四個設計院亦全部取得質量管理體系認證證書。

職業健康、安全與環保

本公司的業務會產生空氣污染、噪音、危險物品、水污染和固體垃圾，且本公司受到《中華人民共和國安全生產法》、《企業職工傷亡事故報告和處理規定》、《建設工程安全生產管理條例》、《安全生產許可證條例》以及《中華人民共和國環境保護法》、《中華人民共和國環境噪聲污染防治法》、《中華人民共和國建設項目環境保護管理辦法》等相關職業健康、安全與環保相關法規的規範。根據本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所的法律意見，於往績期間，本公司並無因違反環境法例而導致任何嚴重環境污染事故。

業務

本公司已於2006年4月29日公佈實施健康、安全和環保管理體系。2006年7月7日，本公司在國有大型企業中率先通過了ISO9001:2000質量管理體系、ISO14001:2004環境管理體系和GB/T28001-2001職業健康安全管理体系認證。本公司所屬主營業務為工程承包的18家子公司、四個設計院也全部取得安全、質量、環保三合一管理體系認證證書。

此外，本公司在總部和各下屬公司層面設有安全質量管理部和環保部門，負責：(i)監督檢查施工單位與建設管理公司的安全與質量控制措施；(ii)管理勞動力、衛生和安全狀況；以及(iii)監控與空氣、水、噪音和固體廢物污染有關的法定環保規則的遵行情況。在運作工序的各個階段，本公司均會實施安全和環保措施，並定期進行內部安全和環境檢查，盡可能減少與工作有關的事故和傷害的發生機率。本公司也會對分包商經營的安全環保狀況進行監察。由於本公司相信安全作業對僱員安全至關重要，本公司向僱員定期提供安全培訓課堂和安全教育，在購買、安裝及操作新設備、建造新設施和改良現有設施等方面設立安全標準。本公司遵照職業健康、安全和環境問題的規定，在對制訂和實施措施相關的員工進行培訓方面投資，並幫助該等人員獲取證書，以確保其合資格並能足夠專業地處理該等問題。

本公司所有營運子公司已取得及保持由相關中國地方政府發出的安全生產許可證。安全生產許可證每三年覆核一次。根據本公司業務經營所在地的當地市環保局發出的確認，本公司在過去三年一直遵守中國所有國家、省、市的環境監管規定。本公司從未被有關中國地方政府機關終止或暫停安全生產許可證。此外，相關中國政府機關對本公司物業或項目的調查並未產生任何不利結果或引致本公司採取任何補救措施。

至於本公司的海外業務，本公司會盡力嚴格遵守當地適用的職業健康、安全及環保事宜的法律規章。本公司決定在外國司法管轄權區開展業務前，會將本公司能否遵從當地的法律列入考慮範圍。本公司的安全、健康和環保等相關部門將會監督本公司的聯屬營運公司是否遵從海外業務所在外國司法管轄權區的當地職業健康、安全及環境保護相關法令規定。本公司位於外國司法管轄權區的聯屬公司的安全、健康和環境保護部門所開展的定期檢查有助於監控其是否遵守相關安全及環境保護規定。必要時，本公司亦將委請當地法律顧問就有關規定提供意見。

雖然本公司實施嚴謹的安全措施，但本公司的工程承包業務涉及固有職業危險。於截至2004、2005及2006年12月31日止年度，本公司每人民幣百億元收入的死亡率分別為1.18人、2.27人及1.35人，遠低於相關政府部門統計的同期工程承包行業每人民幣百億元收入的實際平均死亡率（分別約

業務

為 4.76 人、3.43 人及 2.65 人)。於往績期間，本公司有 43 人重傷及 96 人傷亡，為賠償該等災害事故合共承擔約人民幣 1,900 萬元。宜萬事故發生在 2007 年 8 月 5 日，當時本公司子公司中鐵十六局集團有限公司所屬的中鐵十六局集團第四工程有限公司正在興建的宜萬鐵路野三關隧道掌子面突發突水、突泥，造成 10 人死亡。由於當地的地質條件十分複雜，有關當局仍在調查這起事故，目前尚未作出結論。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司因該事故支付的賠償總額為人民幣 290 萬元。根據本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所的法律意見，本公司已正式支付賠償的全額。於 2007 年 3 月，北京地鐵 10 號線施工期間隧道發生突發性塌方，造成六人死亡，發生在北京的該事故已經被有關機構進行了調查。截至 2007 年 11 月 30 日，本公司子公司中鐵十二局集團有限公司所屬的中鐵十二局集團第二工程有限公司部分管理人員已受到紀律處分和其他處罰。其中三名管理人員已因該事故遭撤離其管理崗位，本公司並無高級管理人員因該事故遭撤離其管理崗位。本公司已向工人家屬提供不同形式的賠償，包括每月撫養費、殯葬補助費及向因該事故而出現經濟困難的死者親屬提供的補償。本公司截至 2007 年 11 月 30 日因該事故而支付的賠償總額為人民幣 220 萬元。根據本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所的法律意見，本公司已正式支付賠償的全額。本公司亦對事故展開全面調查，並將於日後隧道工程建設工作中執行額外保護措施。本公司已在本公司的建設工地加強安全措施，以防止再次發生該等事故，包括修改本公司隧道工程施工方法以防止發生類似事故，培養本公司僱員的危險意識及採取措施應對緊急情況，以及通過增加本公司於安全生產的投資，改善本公司建設工地的安全保障。於 2008 年 1 月 23 日，本公司的子公司中鐵十六局集團有限公司所屬的中鐵十六局集團第二工程有限公司的分包商部分外部勞務人員在膠濟鐵路非施工時間，進入時速 200 公里的鐵路運營線，造成重大鐵路交通事故，死亡 18 人，受傷 9 人，截至最後可行日期，有關當局仍在調查這起事故。概無其他意外個別或共同對本公司構成重大影響。本公司不能保證該等安全相關的事件不會對本公司的聲譽、公司形象及經營業績造成不利影響。

內部控制

本公司董事會負責監控本公司的內部控制系統及檢討其有效程度。根據適用法律及法規，本公司已就建立及維護本公司的內部控制系統實施內部程序，該系統涵蓋本公司的重大生產經營決策、信息系統建設、本公司知識產權保護、風險及資產管理系統的建立、內部審計系統維護及遵守國內及國際市場中當地的法律及法規。1987 年，本公司在總部成立內部審計部門，該部門由財務、審計、

業務

工程及法律專業人員組成，負責建立內部審計機構設置與職責劃分及工作程序，並負責落實各類專項審計工作制度與配套措施。本公司的審計部門直接向本公司的審計委員會報告。

根據本公司不時從獨立第三方獲取的無保留意見，本公司董事相信，目前的內部控制系統為合理、充分及有效，在過去一直行之有效。然而，儘管該等內部控制系統收納各種規則、政策及程序，並屬適當有效，但該等內部控制系統落實起來或仍有不足。而且，本公司並不能保證本公司僱員的個人行為不會違反本公司的內部控制程序。請參閱「一法律程序」。本公司近期已進行重組且將通過全球發售而成為一家上市公司，隨著本公司的業務擴展而需要招聘專業人員，本公司可能需要進一步完善內部控制的制度。詳情請參閱「風險因素—有關本公司業務的風險—由於本公司營運中的子公司數目眾多，且其營業範圍廣泛，本公司可能無法有效並及時監控和實施有關本公司營運的內部控制機制」。

知識產權

本公司依賴專利、版權、商標及合同權利來保障本公司的知識產權。知識產權對本公司的業務極為重要。截至最後可行日期，本公司在中國註冊了 67 個商標，取得了 87 項專利、國家級工法 67 項與省部級工法 351 項。本公司一直為名下研發的產品和技術申請專利。本公司也有尚未註冊的專有商業秘密、技術、專有知識、工藝和其他知識產權。就本公司所知，截至最後可行日期，本公司並未遭受任何侵害本公司知識產權的行為，而本公司並未違反任何第三方的任何知識產權。

截至最後可行日期，本公司並無捲入因侵犯知識產權而受任何第三方指控的任何訴訟一方。有關本公司知識產權的詳情，載於本招股說明書「附錄九—法定與一般資料—有關本公司業務的其他資料」一節。

物業

本公司的總部位於中國北京市。截至 2007 年 12 月 31 日，本公司擁有 844 幅土地及 3,368 幢建築物。

在 844 幅土地中，有 836 幅土地位於中國，總佔地面積約 15,798,262 平方米，有八幅土地位於海外，總佔地面積約 51,563.4 平方米。此外，有 21 幅土地由本公司的房地產開發業務持有，總佔地面積約 1,038,519.3 平方米。

在本公司擁有的建築物中，有 3,322 幢建築物或單元位於中國，總建築面積合計約 3,160,069.9 平方米，46 幢建築物或單元位於海外，總建築面積合計約 22,076.6 平方米。

此外，本公司已租賃五幅土地，總佔地面積約 101,588.4 平方米。本公司亦在中國租賃 172 幢建築物或單位，總建築面積合計約 207,690.7 平方米，在海外國家租賃 22 幢建築物或單位，總建築面積合計約 8,608.2 平方米。

業務

根據獨立物業估值師西門的估值，本公司自有物業權益截至 2007 年 12 月 31 日的價值約為人民幣 135.77 億元。彭樂賢就其估值編撰的估值師函件全文、估值概要和估值證書載於本招股說明書「附錄四－物業估值」。

土地使用權

根據重組，中鐵建總公司向本公司轉讓 836 幅中國土地的土地使用權及自國家租賃的五幅土地的租約，詳情如下：

- (i) 317 幅出讓土地，總佔地面積約 3,520,134.5 平方米，出讓土地使用權證已頒發予本公司；
- (ii) 349 幅劃撥土地，總佔地面積約 9,851,262.6 平方米，該等土地的土地使用權已作為資本注入本公司。該 349 幅劃撥土地的土地使用權證尚待更改登記；
- (iii) 117 幅土地，總佔地面積約 1,856,822.5 平方米，該等土地已於本公司持有該等土地的子公司的股本權益轉讓時作為注資轉讓予本公司。本公司已獲得 117 幅土地的土地使用權證，而該等土地使用權證乃屬子公司名下；
- (iv) 53 幅土地，總佔地面積約 570,042.5 平方米，該等土地尚待頒發出讓土地使用權證；及
- (v) 自國家租賃的五幅土地的租約，總佔地面積約 101,588.4 平方米，其中四幅土地的土地使用權於 2032 年屆滿，一幅土地的土地使用權於 2011 年屆滿。

截至 2007 年 12 月 31 日，在上文(iiv)項所述的 53 幅土地中，本公司已與有關政府部門簽訂土地出讓合同，並已或將根據該等合同的條款規定支付適用出讓金。在尚未取得出讓土地使用權證的 53 幅土地中，總建築面積合計約 493,268.6 平方米、51,258 平方米及 25,515.9 平方米分別由本公司的工程承包業務、勘察設計及諮詢業務及其他業務使用。本公司預計將於 2008 年年底之前支付所有未清償的土地使用權出讓金，數額為人民幣 2.33 億元。

本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所認為：(1)就上文(ii)項所述尚待更改登記的 349 幅劃撥土地而言，因國土資源部已批准該等劃撥土地作為出資注入本公司，本公司更改該等土地的登記及獲取有關土地使用權證並無法律障礙；及(2)假設相關土地出讓金將由本公司支付，本公司獲取上文(iiv)項所述的 53 幅土地の出讓土地使用權證並無法律障礙。

經本公司中國法律顧問德恒律師事務所確認，本公司已獲得持作本公司房地產開發及投資的土地的所有土地使用權證。

建築物

根據重組，中鐵建總公司向本公司轉讓下列位於中國境內的合共 3,322 幢建築物包括：

- 2,044 幢建築物，總建築面積合計約 2,182,275.3 平方米，本公司擁有正式房屋所有權證或房產證。其中，1,877 幢建築物（總建築面積合計約 1,909,350.5 平方米）是建於中鐵建總公司擁有正式土地使用權證的土地之上；餘下 167 幢建築物（總建築面積合計約 272,924.9 平方米）是建於中鐵建總公司並無正式法定業權的土地之上。在這 167 幢建築物中，(i)95 幢（總建築面積合計約 128,094 平方米）是建於 43 幅劃撥土地之上，中鐵建總公司尚未將該等地塊轉讓予本公司；及(ii)72 幢（總建築面積約 144,830.9 平方米）是建於根據重組轉讓予本公司的土地之上，而本公司正在申請獲授予土地使用權證。

就 43 幅劃撥土地之上的 95 幢建築物而言，中鐵建總公司在 2007 年 12 月 10 日訂立承諾信，據此，中鐵建總公司承諾自本公司創建日期起計 12 個月內盡全力完成將相關的 43 幅土地的劃撥土地使用權轉變為出讓土地使用權的手續，然後將該等土地使用權轉讓或租賃予本公司。同時，在完成手續前，中鐵建總公司還承諾(i)允許本公司使用該 43 幅土地而無須支付任何代價；(ii)如中鐵建總公司無法在一年內將該等劃撥土地使用權轉變為出讓土地使用權，則以獨立估值師的估值為基準收購該 43 幅土地之上的建築物；(iii)補償（其中包括）本公司可能因此以致業務受到不利影響而蒙受的一切損失或損害。

就本公司正在申請獲授予出讓土地使用權證的土地之上的 72 幢建築物而言，中鐵建總公司已於重組協議中承諾，將根據重組就本公司正在收購的物業的任何業權欠妥之處對本公司作出賠償。

- 1,278 幢建築物，總建築面積合計約 977,794.5 平方米，本公司或其相關子公司未獲得正式房屋所有權證。在該等建築物中，有 456 幢建築物（總建築面積合計約 499,067.3 平方米）以前身或個人的名義登記。在其餘 822 幢建築物中，(i)751 幢建築物（總建築面積合計約 403,218.3 平方米）是建於中鐵建總公司擁有正式土地使用權證的土地之上。本公司正在申請該等建築物的房屋所有權證，並預計於 2008 年底前獲得該等證書。由於所有相關建築物均由中鐵建總公司擁有並根據重組轉讓予本公司的土地之上投資及興建，因此，根據北京市德恒律師事務所的法律意見，本公司認為，並不存在有關該等建築物使用的法律問題；(ii) 42 幢建築物（總建築面積約 24,239.8 平方米）是建於中鐵建總公司並無正式法定業權的 43 幅劃撥土地之上；及(iii) 29 幢建築物是建於本公司正在申請獲授予土地使用權的土地之上。本公司預計於 2008 年底前獲授予該等建築物的出讓土地使用權證。在這 822 幢建築物中，總建築面積合計約 445,134.1 平方米、9,481.3 平方米、16,006.2 平方米及 8,105.7 平方米分別由本公司的工程承包業務、勘察設計及諮詢業

業務

務、工業製造業務及其他業務使用。本公司認為該等無妥善業權建築物對本公司的業務並無重大影響，原因是(1)本公司的基礎設施建設工程業務主要在露天場地開展，該等無妥善業權建築物概無與任何基礎設施建設工程項目或房地產開發業務相關；及(2)該等建築物主要用於辦公室等輔助用途，本公司可輕易遷至其他處所以開展相同的活動。

子公司前身或個人持有房屋所有權證的建築物過戶至本公司名下的事宜尚未完成，截至2007年12月31日，456幢建築物的過戶事宜仍未完成。本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所認為，該等房屋所有權證的過戶並無法律障礙。過戶事宜將於2008年底前完成。

根據重組協議，中鐵建總公司已承諾全力協助本公司申請有關房屋所有權證。在2008年底，本公司預期以本公司或本公司其中一家子公司的名義取得所有有關房屋所有權證。中鐵建總公司還同意承擔為房屋所有權證過戶而產生的任何費用或開支，並保證如本公司未能取得房屋所有權證，其將向本公司賠償一切因中鐵建總公司缺乏該等建築物的業權而引致的損失或損害，但若未能取得房屋所有權證乃因本公司造成則另作別論。

在建建築物

中鐵建總公司向本公司轉讓18幢在建中新建築物，該等建築物落成時的估計總建築面積約為136,531平方米。本公司已獲得18幢新建築物工程承包的所有相關許可證及批文。本公司或本公司的相關子公司將於在建中建築物落成並於相關機構進行物業登記後，取得相關房屋所有權證。本公司擬將這些建築物作生產、辦公以及其他輔助業務用途。

租賃建築物

截至2007年12月31日，本公司在中國租賃172幢建築物。在這172幢租賃建築物中，本公司已取得96幢的房屋所有權證。本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所認為，所有租賃物業的租約均在法律上具約束力且可予執行。其餘76幢租賃建築物尚未取得房屋所有權證。本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所認為，並不存在有關該等建築物使用的法律問題。該等建築物中，主要用作辦公用途的164幢建築物的租賃協議尚未登記。本公司正在安排該等租賃協議的登記，預計2008年年底之前可完成租賃登記。租賃建築物的總建築面積合計約為207,690.7平方米。在這些租賃建築物中，本公司或本公司的相關子公司自中鐵建總公司租賃133幢建築物，總建築面積合計約為180,892.0平方米，而本公司或本公司的相關子公司也向多名獨立第三方租賃39幢建築物，總建築面積約為26,798.7平方米。本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所認為，該等事務不會影響租賃協議的合法性。由於本公司可輕易地重新安排其他建築物開展相同業務，因此，本公司董事認為，該等無有效登記的租賃建築物對本公司經營而言無關緊要。此外，中鐵建總公司已於重組協議中承諾，並將其向本公司轉讓的任何租約而產生的任何損失對本公司作出賠償。

海外物業

截至2007年12月31日，本公司在波蘭、博茨瓦納、德國、吉布提及尼日利亞擁有八幅土地，總佔地面積約為51,563.4平方米及46幢建築物。本公司亦在香港及澳門擁有數項物業。此外，本公

業務

司已在香港、澳門、日本、尼泊爾、阿聯酋、沙特阿拉伯、利比亞、馬達加斯加及阿富汗租賃數項物業。本公司董事認為，該等租賃協議乃根據地方法律規定訂立，為有效及具約束力。

有關估值報告的若干規定的豁免

至於估值報告的格式和內容，本招股說明書附錄四所載的物業估值報告中載有一份有關本公司持作物業發展及投資業務的物業權益的估值報告，該估值報告完全遵守一切適用香港上市規則及公司條例附表三第II部第34段。不過，除了本公司持作物業發展及投資業務的物業權益外，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，無須嚴格遵守公司條例附表三第II部第34段的規定，理由是：

- (a) 逐項羅列本招股說明書附錄四所載估值報告的第一、二、七及八類物業，以及在本招股說明書中逐項列示其詳情和價值將過於繁瑣；和
- (b) 由於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，倘就本招股說明書附錄四所載估值報告的第一、二、七及八類物業而為估值報告全文編製英文譯本將過於繁瑣。

豁免授予的條件載於「附錄九—法定與一般資料」。

有關公眾查閱估值報告全文的時間及地點，請參閱「附錄十一—送呈公司註冊處及備查文件—備查文件」一節。

保險

依據一般同業的行業慣例，本公司須就與本公司的主要業務有關的物業、設備或存貨投保火災、責任或其他財產保險，並須就本公司進行的工程承包大部分項目購買建築工程一切險。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。根據中國相關法律法規的規定，本公司也為僱員投保基本養老、醫療、失業、工傷和生育保險，並為海外和現場施工人員購買人身傷害保險。

與中國行業慣例一樣，本公司並未就本公司財產意外事故所引起或因本公司業務經營而導致的人身傷害或有關的物業或環境損害的索償，購買第三方責任險；也沒有購買任何業務中斷保險或有關本公司主要僱員的人壽保險。根據中國的法律法規，該等保險並非必要或將對本公司產生額外業務成本，可能減損本公司在中國與其對手競爭的競爭力。請參閱「風險因素—有關本公司業務的風險—本公司若干業務令本公司可能面臨責任索賠」。

業務

本公司董事相信，本公司可維護與本公司損失及行業實踐風險一致的精確保險責任範圍。本公司將繼續審核和評估本公司的風險情況，並根據本公司的需要和中國行業慣例對本公司的保險政策作必要及適當的調整。

法律程序

截至最後可行日期，本公司分別向三名獨立的當事人提起三宗法律程序。本公司針對這三個當事人尋求的寬免總額達人民幣 2.534 億元。本公司認為，鑑於所尋求寬免的數額及該等程序產生於日常業務過程的事實，三宗法律程序的結果不會對本公司財務狀況和業務經營造成重大不利影響。

2007 年 11 月，澳門特別行政區終審法院就澳門前運輸工務司司長被指稱受賄及貪污開展法律訴訟程序。在另一項法律訴訟程序中，本公司於澳門的三級公司之一中鐵（澳門）有限公司的一名董事因涉及前述事件而作為被告被檢控，本公司認為，本公司在該前運輸工務司司長尚在任期間獲得的某些項目涉嫌於該案件。該名董事則因健康原因於 2007 年 12 月底退休。由於該項法律程序仍處於早期，本公司無法預測判決結果。根據本公司於澳門的特別法律顧問的法律意見，本公司並不會承擔澳門法律下的刑事法律責任。然而，倘若發現本公司前任僱員在該法律程序中負有法律責任，本公司可能須就此作出損害賠償。儘管有關程序結果尚未作出，但本公司相信該事件不會對本公司業務經營造成重大影響。

除上述法律訴訟之外，本公司或其任何子公司均未涉及標的超過人民幣 5,000 萬元的任何其他訴訟或仲裁，而據本公司所知，本公司也沒有任何有關本公司物業或業務且尚未解決或可能對本公司或其子公司構成威脅的重大訴訟、仲裁或索償。

員工

截至 2006 年 12 月 31 日及 2007 年 11 月 30 日，本公司分別擁有 183,308 名和 180,986 名在崗職工。下表載列按職能劃分的本公司在崗職工人數：

	在崗職工 ⁽¹⁾ 人數	
	截至 2006 年 12 月 31 日	截至 2007 年 11 月 30 日
營運、施工、保養及生產		
工程承包業務	142,797	140,988
勘察設計及諮詢業務	3,847	3,802
工業製造業務	7,515	7,410
其他主營業務	2,563	2,534
小計	156,912	154,924
管理、財務及行政	16,498	16,289
研發及技術支援	3,666	3,619
銷售及營銷	2,932	2,896
其他	3,300	3,258
總計	183,308	180,986

(1) 「在崗職工」指在本公司工作，並從本公司取得工資或其他形式的勞動報酬的人員。

業務

截至2006年12月31日及2007年11月30日，本公司分別擁有54,527及53,182名非在崗人員，主要包括內退人員及待崗人員，而其生活費用及保險已從國有資產中計提，本公司無需承擔與該等非在崗人員有關的其他費用。本公司按照《國有企業富餘職工安置規定》（國務院第111號令（1993年））為該等非在崗人員提供福利及津貼。

本公司僱員的工資收入主要根據崗位級別和貢獻大小確定，總報酬包括津補貼、績效獎金和特別獎勵。截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度及截至2006年和2007年11月30日止十一個月，本公司向僱員支付的工資、獎金和津貼總額分別為人民幣61.864億元、人民幣63.575億元、人民幣78.846億元、人民幣71.677億元和人民幣79.894億元。

本公司的僱員亦享有醫療、養老、失業、生育保險、工傷保險、員工住房公積金及其他多種福利。根據適用法規規定，基本養老、失業保險等嚴格按照中國國家和省市的規定繳納保險費，基本養老保險全國一般按照個人8%、企業20%至23%的比例繳納保險費。除上述每年供款外，本公司對於支付其他僱員福利並無義務。本公司於截至2004年、2005年和2006年12月31日止年度和截至2006年和2007年11月30日止十一個月的僱員福利供款分別為人民幣10.025億元、人民幣10.922億元、人民幣13.931億元、人民幣12.704億元和人民幣15.895億元。本公司也根據中國適用法規繳納住房公積金。

僱員須按工資的1%繳納失業保險費，僱主須按相應比例，即僱員工資的2%繳納失業保險費。工傷保險根據行業性質不同，費率介於僱員工資的0.5%至1.5%之間，本公司目前按1%的費率繳納工傷保險費。醫療保險費的繳納比例則依地方規定執行。

目前，除了直接僱用的短期臨時工外，本公司根據書面僱傭合同聘用全體員工，合同訂明僱員的職務、責任、報酬和合同終止的事由。本公司與若干臨時工簽訂一年以下短期勞動合同，臨時工由用工單位管理，員工薪酬、福利和保險由派遣單位承擔，在勞動合同中約定。

本公司建立了工會來保護僱員權利，鼓勵員工參與本公司管理決策。本公司和其子公司各自的經營單位都有獨立的工會分支機構。本公司沒有發生過影響本公司營運的罷工或其他勞資糾紛。本公司相信，本公司與員工之間的關係良好。

根據本公司中國法律顧問北京市德恒律師事務所的意見，新的中國《勞動合同法》在人力資源部門在其與僱員簽署勞動合同、訂明試用期及違規處罰、解除勞動合同、支付薪金和經濟賠償及社會保險保費方面，要求更加嚴格規定。本公司須採取多種強化措施改善僱用關係管理，並相應且切實履行法定義務。此外，本公司還須根據新法律選擇僱用形式，尤其是工人勞務派遣的形式。主管中央政府機關對此所做的法律解釋規定，工人勞務派遣期限不得超過六個月，否則僱主須透過正常

業務

的僱用程序僱用工人。就法律規定的派遣而言，接受實體須提供相應的工作條件及勞工保護、支付加班薪金和業績獎金，並提供與該職位有關的福利。接受實體不得將工人派遣予任何其他僱主。新的中國《勞動合同法》規定，如果派遣工人的合法權利及權益受到任何損害，接受實體及派遣實體須承擔共同及連帶賠償責任。因此，新規定加強了對派遣工人的保護。整體而言，本公司認為，新的中國《勞動合同法》將有助本公司在僱員與本公司間建立一種更穩定和諧的勞資關係。