

概覽

本公司是全球最大的軌道交通裝備製造商和解決方案供應商之一，向市場提供全方位的軌道交通裝備產品和服務。同時以2007年收入計，本公司也是中國最大的軌道交通裝備製造商和解決方案供應商。本公司為客戶提供有關鐵路機車、客車、貨車、動車組、城軌地鐵車輛等軌道交通裝備及主要零部件的研發、製造、銷售、修理以及租賃的創新解決方案及系統，以及軌道交通裝備專有技術延伸產業。於截至2007年12月31日止三年內，以產量計，本公司機車新造及動車組新造的中國國內市場份額分別為51.1%及80.0%，而以修理數量計，本公司機車修理及貨車修理的中國國內市場份額分別為50.9%及51.8%。憑藉本公司在中國軌道交通裝備市場的領先地位，本公司產品更出口至全球超過30個國家及地區。

中國鐵路機車車輛市場的蓬勃發展使市場對新造機車車輛及已有車輛升級與修理服務的需求增長，成為推進中國軌道交通裝備需求的主要動力。隨着城市化以及中國經濟的增長迅速，城軌交通市場的快速發展也推動了這一需求。本公司開發、製造和銷售全方位的軌道交通裝備產品，主要分成以下五類：

- **機車：**以2006年產量計，本公司擁有中國最大的電力機車研發製造基地，該基地亦為全球領先的電力機車研發製造基地之一。本公司的機車產品包括了牽引客運和貨運列車的電力和內燃機車。本公司採用世界領先的機車技術生產四軸、六軸及八軸電力及內燃機車。自中國開始生產電力和內燃機車以來，本公司與政府共同制定國內電力及內燃機車市場行業標準。此外，本公司擁有並經營多個中國修理、升級再造各類機車的基地，並提供機車租賃服務。
- **客車：**本公司為中國兩大客車開發商及製造商之一。本公司的客車包括主要用於客運的鐵路車輛，包括座車、臥車、餐車、發電車和雙層鐵路客車。本公司獨家研發製造技術含量極高的高原鐵路專用客車。該等先進的客車用於世界上海拔最高的高原鐵路——青藏鐵路。此外，本公司擁有及經營多個中國修理、升級再造客車的基地。
- **貨車：**本公司擁有全球領先的貨車研發製造基地之一。本公司的貨車產品主要包括敞車、平車、棚車、罐車、漏斗車及其他專用貨車車輛。本公司於中國國內市場提供全面的貨車產品系列，足以滿足國內市場對貨運的廣泛需求。本公司已成功生產出能承載貨物重量超過160噸的重載貨車以及40噸軸重的貨車。本公司亦積極向國際貨車市場銷售本公司的產品。本公司自2006年至2008年初簽訂共110輛礦石

業 務

漏斗貨車及976輛超大軸重的礦石車的出口合同。本公司的重載貨車是中國首條電氣化運煤專用鐵路幹線—大秦鐵路線，及其他主要中國貨運鐵路幹線上最常用的車型。

- **動車組**：本公司的動車組產品包括時速200公里以下、時速200公里以上及時速300公里以上的動車組。近年來，本公司注重開發及生產電力動車組，並擁有全球技術領先的電力動車組製造基地。本公司生產的動車組及其相關子系統和零部件，廣泛用於現有鐵路線。中國鐵路在2007年4月成功實現第六次大提速，初期共有52列高速動車組開始運營，其中的47列由本公司及本公司的合營企業供應。目前，本公司在用於生產時速200公里以上的電力動車組技術的基礎上，積極研發時速300公里以上更高速度的新一代高速動車組。中國第一列300公里以上高速動車組已於2007年底在本公司下屬企業四方股份的生產線成功下線。本公司正在研發時速350公里及以上的高速動車組，將於2010年開始商業化生產。
- **城軌地鐵車輛**：以2007年中標的合同總值計，本公司是中國最大的城軌地鐵車輛製造商。2007年本公司成功投得總值約人民幣120億元的買賣合同，佔中國同年合同新投標總值60%以上。本公司的城軌地鐵車輛包括地鐵車輛及輕軌車輛，分別被應用於地鐵和輕軌系統。北京、上海、深圳、廣州及南京等中國主要城市及直轄市的城軌交通系統已使用了本公司生產的技術精密的城軌地鐵車輛。本公司已開發了城軌地鐵車輛的先進直線電機技術，並已將該等技術應用於廣州地鐵四號及五號線。過去本公司只為香港地鐵公司提供運用於其城軌地鐵車輛上的關鍵零部件和控制系統。於2008年第一季度，本公司新簽訂合同為香港地鐵公司提供22輛城軌地鐵車輛。

下表顯示於所示期間本公司各生產線所產生的銷售額及服務收入以及各自佔總收入的百分比：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2005年		2006年		2007年		2007年		2008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)	%
	(未審計)									
機車.....	6,681.1	33.8	7,173.5	31.2	7,086.1	26.5	1,279.3	21.1	1,722.1	26.2
客車.....	2,922.2	14.8	3,416.2	14.8	3,408.0	12.7	991.8	16.4	803.8	12.2
貨車.....	7,184.7	36.3	8,073.3	35.0	9,193.3	34.3	2,341.8	38.6	2,161.8	32.8
動車組.....	74.2	0.4	1,113.4	4.8	2,679.7	10.0	663.4	10.9	791.9	12.0
城軌地鐵車輛.....	1,215.4	6.1	1,227.2	5.3	1,699.1	6.3	268.2	4.4	245.5	3.7
其他.....	1,706.9	8.6	2,043.4	8.9	2,737.3	10.2	521.3	8.6	861.0	13.1
合計.....	<u>19,784.5</u>	<u>100.0</u>	<u>23,047.0</u>	<u>100.0</u>	<u>26,803.5</u>	<u>100.0</u>	<u>6,065.8</u>	<u>100.0</u>	<u>6,586.1</u>	<u>100.0</u>

本公司的品牌「CSR」及「南車」在國內外市場均廣為人知。多年來，本公司的軌道交通裝備產品已出口到包括美國、澳大利亞和巴西在內的30多個國家和地區。截至2005年、2006年

和2007年12月31日止年度與截至2007年及2008年3月31日止三個月，本公司海外銷售所得收入分別約為人民幣1,659.6百萬元、人民幣1,777.1百萬元、人民幣1,929.2百萬元、人民幣605.8百萬元及人民幣301.7百萬元，分別佔本公司總收入的8.4%、7.7%、7.2%、10.0%及4.6%。

本公司通過積極研發，不斷向鐵道相關業務和新業務中推出具備創新性和先進技術的產品，例如新能源發電技術及其應用方案。本公司憑藉自身在變流及內燃機的核心技術和知識，在2007年推出了中國首輛混合動力公交車，並開始了風力發電設備的生產。本公司通過研發機構和實驗室共同努力開發並改良了用於製造本公司大部分產品的主要軌道交通裝備零部件，包括轉向架、牽引電機、內燃機及車載電力控制系統等，並通過改良生產技術提高了本公司所有軌道交通裝備產品的質量及產量。同時，通過本公司擁有和運營五家國家認證的研發中心，本公司參與了國內行業標準的制定。

截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2007年及2008年3月31日止三個月，本公司總收入分別為人民幣19,784.5百萬元、人民幣23,047.0百萬元、人民幣26,803.5百萬元、人民幣6,065.8百萬元及人民幣6,586.1百萬元，而同期股份公司股權持有人應佔利潤分別為人民幣407.1百萬元、人民幣544.8百萬元、人民幣613.0百萬元、人民幣101.5百萬元及人民幣367.6百萬元。

本公司的競爭優勢

本公司是國內軌道交通裝備行業的領導者，在發展迅速的中國軌道交通裝備市場佔有領先地位。

以2007年收入計，本公司是中國最大的軌道交通裝備和相關零部件的綜合製造商。於截至2007年12月31日止三年內，本公司積極與龐巴迪、川崎重工、西門子、通用電氣(GE)等國際知名企業合作開發及生產高速動車組、大功率電力機車及大功率內燃機車，並在下列主要業務領域處於中國國內領先地位：

- 本公司擁有中國最大的電力機車研發製造基地，並擁有行業領先的大功率內燃機車及柴油機和大功率電力機車及電傳動系統的開發能力。本公司生產了目前中國最大功率的機車用於重載貨運，也生產了中國最高時速的機車用於快捷客運。本公司亦採用先進的技術專為世界上海拔最高的高原鐵路—青藏鐵路開發高原內燃機車。
- 本公司擁有國內客車的主要製造基地，並出口時速達120公里及時速160公里的國

產客車。本公司正在開發具有世界先進水平的時速200公里客車。此外，本公司是鐵道部指定的中國研發製造高檔客車的主要單位。

- 本公司擁有並經營全球領先的貨車製造基地之一。本公司為重載貨車技術開發、製造和供應的領先者，並自主開發和製造了70噸級及80噸級的各型貨車。本公司亦開發世界領先的40噸軸重貨車。
- 本公司開發了運行時速超過200公里的中國第一列國產化交流電力動車組—CRH₂型列車，2007年12月，本公司開始試產時速高達300公里及以上的高速動車組。在2007年4月中國第六次鐵路大提速初期共有52列高速動車組開始運營，其中的47列由本公司及本公司的合營企業製造及供應。
- 2007年本公司成功投得約人民幣120億元的城軌地鐵車輛買賣合同，佔中國合同新投標合同總值超過60%。同年，以中標的合同總值計，本公司為中國最大的城軌地鐵車輛製造商。目前本公司生產的鋁合金A型車和B型車以及不銹鋼A型車和B型車均具有世界先進水平。

本公司相信，作為軌道交通裝備行業的領導者，本公司將憑藉品種齊全的軌道交通裝備產品和相關零部件的龐大生產能力和健全的修理服務體系，以及強大的研發能力，有助本公司在不斷發展的中國軌道交通裝備行業穩居領先地位。

本公司擁有完整的軌道交通裝備產品組合，符合瞬息萬變的軌道交通裝備市場需求。

本公司擁有完整的軌道交通裝備產品組合，可為客戶提供全方位、一體化的軌道交通裝備產品和相關服務，包括機車、客車、貨車、動車組及城軌地鐵車輛的研發、製造及修理。本公司相信能滿足客戶的各類需求，並有效把握鐵路機車車輛及城軌地鐵車輛的發展機會。隨着中國鐵路電氣化的發展，電力機車的市場需求穩步增長，增幅也超過了內燃機車。本公司近年來對機車產品組合的調整以配合近期對使用電力機車需求的趨勢，有助本公司受惠於有關增長。本公司下屬的四方股份引進了時速200公里的電力動車組技術，並在該技術的基礎上自主開發時速300公里及以上的電力動車組。本公司正在研發時速350公里及以上的高速動車組，將於2010年開始商業化生產。本公司亦利用整車製造能力及變流技術，自國外先進企業引進技術及合資、合作的方式，建立了中國最大的城軌地鐵車輛研發、試驗及製造基地，因此，本公司成為中國國內城軌地鐵車輛市場的主要供貨商。通過合理

地配置城軌地鐵車輛生產資源，本公司能夠擴大銷售覆蓋至中國發達城市及其他地區，以迎合市場的發展需求，及提高本公司的收入與業績。

本公司能向客戶提供全方位綜合軌道交通裝備及開發應用於不同生產線的多樣專有技術，使得我們能夠利用一個共通的技术平台，從而調整本公司的生產需要以及減低經營風險。

本公司擁有領先的技術優勢及強大的研發能力。

本公司投入大量資源研發新材料、新產品及新生產工藝，務求鞏固本公司在市場上的領先地位。本公司從國外公司引進先進技術，再通過本公司強大的研發能力，能夠開發出運營所需及滿足市場需要的專有創新而具市場價值的技術及產品。本公司通過機車技術研發中心、專門開發機車和電力動車組的零部件的研究機構，注重開發和生產新型主要零部件(如轉向架、牽引電機、內燃機及車載電力控制系統)，並開發用於製造軌道交通裝備和相關零部件的核心創新技術。本公司下設五家國家認證的研發中心及一家變流技術國家工程中心和四家博士後工作站，這些單位對於本公司產品的研發工作至為重要，亦使本公司可以參與制定國內行業標準。

2006年，本公司成功解決五項主要技術難題後，為青藏鐵路開發了185輛客車並投入運營。該等技術難題包括研發供氧技術、環保設計、發電車、高可靠性及高技術電氣系統以提高產品防紫外線和防風沙的能力。本公司為青藏鐵路成功設計了高質量專用鐵路客車，提高了本公司在市場的聲譽，證實了本公司的專業研發實力及專業技能。近年來，本公司亦投入研發資源，利用本公司的現有變流技術開拓新能源的應用及開發。憑藉本公司強大的研發資源，本公司可運用自有技術大量生產和推廣產品，從而在高速及重載貨車市場佔據領先地位。為配合京滬高速鐵路的建設而正在研發的時速350公里及以上高速動車組預計將在2010年下線。

經本公司卓越研發能力研製出的大部分創新產品在中國創下新佳績。例如，本公司將先進技術應用於特別為應付高海拔處及低溫地區而設計的高原內燃機車，而該等機車現正用於位處全球最高的高原鐵路—青藏鐵路。本公司為中國首家開發高速動車組的公司，並已率先進行商業化投產。本公司所設計的時速可超過300公里的CRH₂-300新一代高速動車組也已開始試產。

業 務

本公司亦與國內外研究機構及製造商建立技術開發合作關係，包括株洲所與美國密西根大學合作成立的本公司首家海外工業電力電子研發中心。

截至2008年3月31日，本公司擁有483項授權專利。本公司另有604項專利申請有待中國國家知識產權局審批。本公司投入大量資源開發核心技術，藉以降低經營成本及增進軌道交通裝備和其他新開發產品的經營效益。此外，本公司相信，本公司強大的研發能力，已使本公司能生產新型且極具商業價值的先進產品，如混合動力公交車、內燃機、船舶引擎曲軸和風力發電設備的主要零部件等。

本公司具備完善的服務體系和全面的客戶關係管理程序，有利本公司進一步鞏固及發展現有客戶基礎。

本公司向客戶提供完善的服務體系，包括協助客戶選擇適合的產品，為客戶提供技術諮詢及指導，提供操作與維修等培訓，以及就本公司所有軌道交通裝備產品提供產品質量保證。本公司設有專門的售後服務團隊為客戶提供支持和快捷協助服務，承諾並實施二十四小時服務，及時受理客戶投訴。此外，為提高客戶滿足度及改善客戶支援服務，本公司亦建立服務機制，處理及分析客戶反饋。本公司定期拜訪客戶，就本公司產品質量進行討論及取得客戶對本公司產品滿意度的反饋，以期為客戶提供更完善的服務。本公司在全國多處設有服務網點，能夠快速回應客戶與產品有關的詢問。本公司的服務網點亦對質保期內發生的產品設計或製造問題提供免費維修或零部件，還在質保期後繼續提供及時維護保養服務。本公司相信，本公司的客戶會因本公司提供全面的售前及售後服務而受益。

本公司在鞏固國內鐵路市場地位的同時，也持續開發海外市場及路外市場。本公司已於全國31個省份、自治區和直轄市銷售軌道交通裝備產品。本公司亦與包括鐵路局、鐵道部及轄下企業在內的主要國內客戶建立了逾五十年的深厚關係，此外，本公司也與合資鐵道運營商、地方鐵路、城軌交通系統運營商、港口以及中國其他大型企業(如中國神華能源、中國石油化工股份有限公司、中國石油天然氣集團公司等)以及數家大型工礦企業建立了良好的關係。在國際市場方面，本公司不僅鞏固了東南亞及非洲市場，亦拓展了中亞、東歐及南美洲市場。此外，本公司將產品出口澳大利亞、烏茲別克斯坦、哈薩克斯坦、土庫曼斯坦、越南、巴基斯坦、馬來西亞、柬埔寨、孟加拉、印度、菲律賓、南非、納米比亞、安哥拉、馬達加斯加、委內瑞拉及巴西等國家。本公司亦將主要零部件出口美國、德國及香港等國家及地區。本公司的海外客戶包括安哥拉鐵路局、澳大利亞 FORTESCUE Metals Group 和通用電氣等。

本公司的品牌在國內外市場廣為人知。

本公司建立了「CSR」及「南車」等享負盛名的品牌，用以推廣本公司的軌道交通裝備產品和相關零部件。本公司的品牌名稱在本公司經營的行業及本公司銷售產品所及的海內外市場均廣為人知。於截至2007年12月31日止三年內，以產量計，本公司在機車新造及動車組新造方面的中國國內市場佔有率超過50%；以修理量計，本公司在機車修理及貨車修理方面的中國國內市場佔有率亦超過50%，足證本公司品牌於內地市場覆蓋廣泛。截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司海外簽約總額分別約2.5億美元、3.7億美元、5.7億美元及2.3億美元。本公司自2006年至2008年初簽訂了出口貨車至澳大利亞的出口合同，包括976輛超大軸重的礦石車及110輛礦石漏斗貨車。本公司亦出口曲軸、貨車大部件及電子控制系統到美國。本公司亦開創先河，首度將鐵路機車車輛出口至南美洲國家。憑藉強大的研發能力，加上大規模產能，本公司可確保軌道交通裝備產品在安全可靠、耐用程度、高速、讓乘客舒適程度及先進設計方面的良好質量。本公司有能力創新自海外引進的先進技術，並改良這些技術以符合中國國內市場的需要。

此外，本公司能夠開發運用於縱向一體化的製造流程及集成化生產平台所普遍採用的基本材料及零部件。這一能力使本公司能不斷向市場推出產品，並及時滿足客戶的需求。本公司相信，這些因素加上本公司與領先國際軌道交通裝備製造商的戰略合作關係，會更加提高本公司品牌知名度。本公司多項產品曾經屢次榮獲各級中國政府機關所頒發的獎項。本公司亦相信，本公司以享負盛名和廣為人知的品牌推廣出眾的自主軌道交通裝備產品，可以使本公司以較佳的價格銷售產品，從而獲得更高利潤。

本公司擁有經驗豐富的優秀管理團隊和高技能專業人才隊伍，確保本公司可持續發展和成功。

本公司的高級管理層由一支專業人士組成的核心團隊領導，其在軌道交通裝備生產、業務管理、財務和工程方面平均有20年以上的經驗。本公司的某些高管是國內主要行業協會的委員會成員。本公司相信，本公司的管理團隊具備必需的領導才能、遠見和淵博的行業知識，能夠洞悉和捕捉市場先機、將本公司的研發和營銷實力用於高度增長的領域、策劃和實踐周全的商業戰略，並以實現股東價值最大化為最終目標。此外，本公司高級管理層從經營海外業務中汲取到豐富的經驗，領導本公司的業務發展。本公司亦有眾多具備專業知識水平的員工，已在本公司工作多年，擁有對於本公司經營業務非常重要的技巧和知識。截至2008年3月31日，本公司擁有中國軌道交通裝備製造行業唯一的1名中國工程院院士、9名國家級中青年專家、169名省部級中青年專家、134名享受國務院特殊津貼的專家、約138名教授級高級工程師、2,484名高級技術專業人才及近萬名各類工程技術人員。為吸

引具更高專業資格的僱員，本公司提供具吸引力的薪酬待遇。本公司相信，本公司擁有竭誠效力的管理團隊及工作人員，得以發揮本公司的核心優勢，並確保本公司持續發展及成功。

本公司的業務戰略

隨着中國的經濟持續迅猛增長，加上城市化進程不斷加快，鐵道交通和城軌地鐵的需求也會相應增加。本公司的目標是全面提高公司的競爭實力，發展成為行業一流、世界知名的軌道交通裝備製造商。為達到這些目標，本公司將致力實施以下戰略措施：

本公司將鞏固在中國軌道交通裝備市場上的領先地位，擴大市場份額

以2007年收入計，本公司是全國最大的軌道交通裝備和相關零部件的綜合製造商。於截至2007年12月31日止三年內，以產量計，本公司在機車新造及動車組新造方面的中國國內市場佔有率超過50%；以修理量計，本公司在機車修理及貨車修理方面的中國國內市場佔有率亦超過50%。本公司相信，本公司的成功與否，與本公司持續生產充分適應市場需求的新產品及開發核心技術的能力息息相關。為此，本公司擬建立三大技術平台，即設計技術平台、製造技術平台和產品技術平台，在這些平台的基礎上，本公司將持續創新本公司從海外引進的先進技術，以產出擁有自主專利、切合中國國內市場需求的專有技術和產品。本公司通過應用本身在製造電力機車、內燃機車、客車、貨車、動車組和城軌地鐵車輛方面的專門技術和市場專業知識，致力擴大產能和加強技術開發，提供符合市場趨勢的軌道交通裝備產品升級服務及修理。例如，為配合中國國鐵鐵路提速(包括近期的第六次大提速)，本公司已成功製造並向中國市場推出了時速逾200公里的新一代電力動車組CRH₂型列車及時速超過300公里的電力動車組CRH₂-300型列車。為了滿足中國建設新貨運網絡，以改進自然資源及原材料的輸送，本公司亦計劃增加對中國鐵路貨運至關重要的重載貨車的產量及銷量。

此外，由於中國眾多大中型城市開始採用城軌交通系統，以促進城市化進程，緩解公共交通系統壓力，本公司也積極順應該行業增長趨勢，開發及製造了多種城軌地鐵車輛。本公司現有的先進核心技術與專業技術及知識，為本公司開發路外市場產品提供了理想的平台。近年來，本公司利用在鐵路車輛開發及製造方面的專業知識及成果，研發、生產及推出了城軌地鐵車輛產品(如地鐵車輛及輕軌車輛)，順利進軍城軌交通市場。本公司計劃持續擴展城軌地鐵車輛製造業務，增加在城軌交通市場中的份額。

本公司會在現有的技術平台上，不斷開發達到國際領先水準的軌道交通裝備產品。本公司也將在軌道交通裝備主業的基礎上，發展成為軌道交通裝備及相關零部件綜合供應商，擴大在電力機車、動車組、城軌地鐵車輛及重載貨車市場的市場份額，以鞏固本公司在整個國內軌道交通裝備市場的領先地位。

優化本公司產品組合及服務，積極發展軌道交通裝備專有技術延伸產業

為獲得最佳利益並提升本公司在市場上的競爭地位，本公司計劃調整產品組合，並根據市場趨勢調整業務重點。例如，當高端軌道交通裝備市場的電力機車及高速動車組的需求增加時，本公司會投入資源研究開發相關的產品及技術。當前，中國及多個海外國家的多個城市的經濟迅速成長增加了城軌地鐵車輛和相關零部件的需求。為了把握這一市場增長趨勢，本公司亦計劃投入更多資源開發製造相關高科技產品。伴隨軌道交通裝備市場的迅速增長，軌道交通裝備車輛數量也會增加，本公司計劃相應擴大修理業務。

本公司現已開發運用的技術和專門知識以及本公司目前擁有的知識和技能，均可用於開發製造其他路外產品。本公司一直為電氣化軌道交通裝備產品開發的變流技術為本公司開拓新的業務範疇，例如，本公司在中國推出首輛混合動力公交車，並於2007年開始生產風力發電設備。本公司亦憑借經驗及技術，開始大量生產船舶柴油發電機組及曲軸銷往全球市場。該等新產品與技術以及本公司用於風力發電的風力發電設備及風力渦輪等新能源產品構成本公司新實行的「綠色業務策略」。本公司有信心利用現有的技術和知識開發與本公司核心製造業務共享同一平台的裝備和產品，亦可進軍路外市場，從而進一步擴大本公司的總體業務運營。本公司相信，身為中國軌道交通裝備行業的領先製造商，本公司具備進軍新市場所需的資源和執行能力，並可利用現有業務平台繼續開拓新的增長契機。

為鞏固現有市場，本公司計劃整合產品研發製造資源，發揮利用軌道交通領域的技術專長，建立和擴展軌道交通裝備相關技術延伸產業產品的生產基地。本公司亦計劃重點繼續發展風力發電設備、電動汽車、齒輪傳動系統、汽車配件、大功率半導體元件和工業變流裝置及工程機械等已商業化投產的業務，並通過開拓及發掘軌道交通裝備相關技術市場，增加及拓展收入來源並擴大在新業務領域的整體經營。

通過提升品牌知名度和發展海外業務，進一步擴張本公司的全球佈局並增加本公司的海外市場份額

預計未來數年，國際軌道交通裝備市場的前景向好。一方面，迅速成長的發展中國家對軌道交通裝備產品的需求不斷增加，另一方面，發達國家軌道交通裝備的升級換代，也推動了新造鐵路機車產品和替換組件的市場需求。為了充分利用良好的市場態勢，本公司擬強化國際網絡，增加軌道交通裝備產品出口，構建海外市場營銷體系，拓寬全球客戶基礎，本公司相信這能加快本公司國際併購的步伐和開拓海外市場業務。本公司力求依托海外辦事處，增強本公司的競爭力和在國際領域的品牌知名度，使本公司成為國際市場上主要的軌道交通裝備產品出口商，由主要在中國國內市場運營轉變成較高層次的技術出口，逐步將業務擴張到鄰近區域。作為本公司長遠戰略的重要一步，本公司亦開始各種業務組合，使軌道交通裝備產品和相關零部件優先佔據發展中國家市場，並有選擇的進入發達國家市場，擴大海外市場銷售，力求於海外市場中從軌道交通裝備產品出口公司轉型為領先的行業相關技術供應商。本公司相信，憑藉本公司長期以來藉由質量優良、安全可靠、種類多樣、價格具競爭力的產品而享譽的盛名，令本公司處於有利的競爭位置，可充分利用海外市場的需求增長而獲利。

通過資本運作，促進並加速本公司持續發展

本公司的資本運營部專門負責制訂及實行融資及資金管理方案，擬通過提升營運機制、選擇戰略性夥伴、兼併、收購、或重組等資本開支活動，進一步擴充營運規模，實現更大的規模經濟效益。為取得本公司擴展海外業務的資金，本公司計劃通過不同的融資市場籌集資金，包括證券資本市場及債券市場。本公司亦計劃拓展路外軌道交通裝備融資租賃業務，並將該業務模式應用於國鐵市場。此外，本公司將建立綜合高效的資金管理體系，充分利用信譽和資金規模的優勢，統一對外融資，以降低本公司整體融資成本，並作好財務規劃，為企業持續發展提供必需的財務支持。

本公司將繼續提升業務運營及設備管理效率，優化人力資源，提升本公司的競爭力

本公司致力於優化整體運營以確保持續成功。本公司計劃提升和整合本公司總體業務運營和設施的管理，以增強投資風險控制，完善成本監管，並提高在需求預測、準時交貨和降低倉儲量等方面的能力。本公司計劃繼續完善企業資源規劃系統(ERP)以改善研發、新造、修理業務以及產品銷售及售後服務的資源配置和管控措施。為了降低成本、增加效率和整合生產流程，本公司將繼續採用並增強其原材料的集中採購方式。同時，本公司也會整合不同生產線的資源配置。

本公司亦計劃建設人力資源信息系統，統一配置人力資源，通過人力資源成本評估系統提高員工使用效率，繼續深化三項制度改革(包括勞動、人事和分配制度)，形成與現代企業制度相適應的勞動分配機制、公開選拔競爭上崗的核心人才招聘考核機制、與市場接軌的有效激勵機制。本公司亦將有計劃的培養管理、技術、技能僱員，完善薪酬福利制度，建立僱員中長期激勵機制。本公司相信，上述措施能夠使本公司達到最佳營運和高運營效率，從而加強本公司的整體競爭力和盈利能力。

本公司的產品及服務

營業紀錄期間，本公司的收入主要來自鐵路機車、客車、貨車、動車組、城軌地鐵車輛及主要零部件的製造、銷售和修理。本公司的鐵路機車、客車、貨車、動車組及城軌地鐵車輛新造業務及修理業務均根據相關法律法規在相應的監管部門取得所需的證照及許可。截至2008年3月31日，本公司擁有型號合格證共101個，生產許可證共214個和維修許可證共43個。本公司全線產品包括：

- 機車，主要包括多種電力及內燃機車型號；
- 客車，主要包括座車、臥車、餐車、發電車及雙層鐵路客車；
- 貨車，主要包括敞車、平車、棚車、罐車、漏斗車及其他專用車輛；
- 動車組，主要包括時速200公里以下、時速200公里以上及時速300公里以上的動車組；及
- 城軌地鐵車輛，主要包括地鐵車輛及輕軌車輛。

此外，作為產品組合多元化戰略，本公司利用相關電力變流和內燃機的核心技術及專業知識，於2007年推出了中國首輛混合動力公交車，並開始生產風力發電機。

業 務

下表顯示於所示期間本公司各類軌道交通裝備產品的銷售及修理總量：

	單位	截至12月31日止年度			截至3月31日
		2005年	2006年	2007年	止三個月
					2008年
機車					
新造.....	台	536	492	378	97
修理.....	台	883	836	985	308
客車					
新造.....	輛	599	561	629	361
修理 ⁽¹⁾	輛	1,742	2,112	1,912	32
貨車					
新造.....	輛	15,037	14,168	16,431	4,487
修理 ⁽²⁾	輛	41,716	43,779	37,810	4,742
動車組					
新造.....	列	2	18	41	5
修理 ⁽³⁾	列	1	4	7	40
城軌地鐵車輛					
新造.....	輛	228	246	338	54
修理.....	輛	—	—	—	—

- (1) 截至2008年3月31日止三個月內的客車修理數量極低，主要是由於中國新年期間，此乃一年的第一季，客車需要保持運營以便運送大量的旅客。因此，本公司的客戶通常不會在中國新年期間安排修理服務。
- (2) 截至2008年3月31日止三個月內的貨車修理數量極低，主要由於2005年到2007年一個名為「K2技術更新」特殊修理項目已完成。
- (3) 截至2008年3月31日止三個月內的動車組修理數量極高，主要由於首批動車組於2008年第一季進入維修期所致。

本公司軌道交通裝備產品及服務

機車

機車是牽引客貨車輛的動力車，本身不載旅客或貨物。本公司製造直流傳動電力機車、交流傳動電力機車、直流傳動內燃機車及交流傳動內燃機車。本公司除生產重載貨物機車外，亦生產快捷客運服務所需的機車。

截至2005年、2006年、2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司分別售出536台、492台、378台及97台機車，及分別修理883台、836台、985台及308台機車。近年，本公司已生產更多交流傳動電力機車，一般較柴油及直流傳動電力機車有更佳載重力及更具效率。

就產量而言，本公司擁有並經營中國最大的電力機車生產基地。隨着電氣化鐵路日增，電力機車需求隨之增長，其增長速度較內燃機車需求的增長速度更快。因此，2006年度，

業 務

中國鐵路機車車輛製造商總共生產了472台電力機車及467台內燃機車，電力機車的產量首次超過內燃機車產量。此外，本公司亦提供機車租賃服務。

本公司擁有生產四軸、六軸及八軸內燃及電力機車的世界領先技術。本公司與中國政府共同制定了中國內燃及電力機車行業標準。

下表顯示本公司及前身公司具里程碑性的機車產品的詳情：

	類型	重要成就
	電力機車	<ul style="list-style-type: none">• 中國第一台電力機車；• HXD1大功率交流傳動電力機車；• 總功率9,600kW復線機車，在大秦線雙機牽引2萬噸貨運列車；• 設計最高時速200km的「九方」DJ型及「奧星」DJ2型高速電力機車；• 在國內幾次大提速擔當主要長距離運輸任務的SS9型電力機車及SS4型電力機車；及• 廣獲好評的出口烏茲別克斯坦時速120km六軸交流傳動貨運電力機車和出口哈薩克斯坦時速高達200km的交流傳動客運電力機車。
	內燃機車	<ul style="list-style-type: none">• 目前國際上功率最大的內燃機車之一，總功率為6,000馬力的DF8BJ型內燃機車；• 國內速度最快的內燃機車，DF11G型內燃機車。其速度可達170km/h，在國內幾次大提速中擔當長距離運輸任務；• 5,000馬力DF8B貨運內燃機車；及• 青藏鐵路使用的內燃機車。

鐵路客車

鐵路客車指供鐵路運送旅客以及原則上編組在旅客列車中使用的車輛。本公司的客車產品為主要用於旅客運輸的鐵路車輛，包括座車、臥車、餐車、發電車及雙層鐵路客車。

截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司分別售出599輛、561輛、629輛及361輛鐵路客車，及分別修理了1,742輛、2,112輛、1,912輛及32輛鐵路客車。本公司在南京、青島及成都三家修理基地為鐵路局及其他鐵路運營商的鐵路客車提供修理服務。

本公司擁有生產高檔鐵路客車的核心技術，為國內高檔鐵路客車的定點生產企業，設計及製造的產品已符合世界領先技術水平。本公司還擁有客車電氣研究中心，從事鐵路客車零部件的電氣技術創新。

下表顯示本公司鐵路客車的主要類別及產品描述：

	類型	產品描述
	座車	設有座椅設備的客車
	臥車	設有臥鋪設備的客車
	餐車	設有廚房、餐室及儲藏室等設備，供旅客就餐的車輛
	發電車	設有動力機械驅動的發電設備的車輛
	雙層鐵路客車	設有上、下兩層客室的車輛

貨車

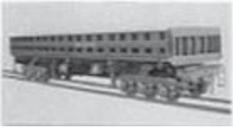
貨車是指主要用於運輸貨物或用於鐵路線路施工、橋樑架設及軌道檢測等特殊用途的鐵路車輛。本公司的貨車產品主要包括敞車、平車、棚車、罐車、漏斗車及其他專用車輛。本公司的貨車用於運輸多種產品(包括集裝箱、木材、燃油、化學品、礦石、煤、化學及液態氣體等等)。

業 務

截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司分別售出15,037輛、14,168輛、16,431輛及4,487輛貨車，及分別修理41,716輛、43,779輛、37,810輛及4,742輛貨車。本公司通過下屬三家子公司(包括長江公司、二七車輛及石家莊公司)提供貨車修理、升級再造服務。

本公司已成功生產出可承載重量超過160噸的重載貨車以及40噸軸重的貨車。本公司的重載貨車是中國貨運鐵路幹線(如中國首條電氣化運煤專用鐵路幹線—大秦鐵路線)最常用的貨車。身為具有世界級貨車設計和生產能力的企業，本公司自2006年至2008初又成功簽訂共110輛礦石漏斗貨車及976輛超大軸重的礦石車的出口合同。

下表顯示於所示期間本公司各類貨車產品的詳情：

	類型	產品描述
	敞車	用於運裝煤炭、礦石、建材、機械設備、鋼材及木材等貨物的通用鐵路機車車輛，除能滿足人工裝卸外，還能適應翻車機等機械化卸車作業和解凍庫的要求。
	平車	用於裝運原木、機器、車輛、構件、鋼材、成箱貨物、大型混凝土橋樑及集裝箱的組件。
	棚車	用於裝運各種須防日曬及防潮的成箱貨物和箱裝、袋裝的貨物，添加輔助設施，可運裝人員；能夠滿足叉車等機械化裝卸作業要求。
	罐車	用於裝運汽油、煤油、柴油等輕油，裝運原油、潤滑油等粘油，以及裝運水泥、氧化鋁粉等粉狀介質或黃磷等。
	漏斗車	用於裝運煤炭、礦石及糧食等散裝貨物，可風動裝卸。
	其他專用車輛	用於裝運小汽車、預製樑、長大貨物、需隔熱貨物等特殊貨物。

動車組

動車組指由具有牽引動力裝置的動車車輛和不具備牽引動力裝置的拖車車輛組成的固定編組使用的列車。本公司的動車組包括時速200公里以下、時速200公里以上及時速300公里以上動車組。

截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司分別售出2、18、41及5列列車。本公司的電力動車組加速快、運行無污染且噪音低，而廣泛用於中國高速列車及市內與城際鐵路網絡。近年來，本公司成功開發及製造了最高時速逾200公里的高速動車組—CHR₂型列車。隨後，本公司亦已開發出時速超過300公里的新一代高速動車組。

下表顯示本公司動車組的主要類別及產品描述：

	類型	產品描述
	時速200公里以下的動車組	運行速度等級為200公里以下的動車組
	時速200公里以上的動車組	運行速度等級為200公里以上的動車組
	時速300公里以上的動車組	運行速度等級為300公里以上的動車組

城軌地鐵車輛

本公司的城軌地鐵車輛產品包括地鐵車輛及輕軌車輛。

截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司分別售出228輛、246輛、338輛及54輛城軌地鐵車輛。本公司以2007年合同新投標總值計是中國最大的城軌地鐵車輛製造商。國內城軌地鐵車輛生產能力的發展減少了中國對進口發達國家城軌地鐵車輛的依賴，並縮小了中國與具精密技術的國家之間的技術差距。北京、上海、深圳、廣州及南京等中國主要城市及直轄市均已購買了本公司生產的技術精密的城軌地鐵車輛並應用於其城軌系統。本公司成功為廣州地鐵四號及五號線開發製造了應用先進的直線電機技術的地鐵車輛。

業 務

下表顯示本公司城軌地鐵車輛的主要類別及產品描述：

	類型	產品描述
	地鐵車輛(直線電機車輛)	直線電機地鐵車輛運用先進技術，具有噪音小，爬坡能力強及維修成本低等優點。廣州四號、五號線是目前國內唯一正式使用直線電機車輛運營的地鐵線。
	地鐵車輛(非直線電機車輛)	非直線地鐵車輛相比城市公交車輛具有運行速度快、載客人員多、高效率、低能耗、低污染、安全、環保及佔地少等優點。
	其他城軌地鐵車輛	專為行駛於地面上的城軌車輛。

其他產品

本公司亦生產用於軌道交通裝備產品的主要零部件，包括轉向架、直流傳動牽引電機、交流傳動牽引電機、內燃機、電力控制系統及其他鐵路車輛零部件。本公司的監控及記錄系統被廣泛使用於國內外軌道交通裝備市場。作為產品多元化戰略的一環，本公司利用在電力變流及柴油引擎方面的核心技術及知識優勢，於2007年推出了中國首輛混合動力公交車，並開始生產風力發電設備。此外，本公司利用歷年在內燃機製造方面累積的專業經驗和技術，開始大量生產船舶柴油發電機組及曲軸銷往全球市場。

新產品及新產品開發

在評估新產品的市場計劃是否可行時，本公司的研發與營銷團隊會就其預期市場需求及產品能否使本公司發揮其核心技術及實力的優勢進行評估。本公司一直致力開發利潤豐厚且具有使本公司達到收入目標的潛力的產品。

本公司可基於自海外引進的專業技術及運用本身強大的研發能力生產創新產品。本公司持續引進先進高端技術，並根據經營業務的需要改良該等技術，本公司還通過研發及改進該等引進技術，成功開發自有及具有市場潛力的技術及產品以滿足中國國內市場的特定需求。

業 務

截至最後實際可行日期，本公司軌道交通裝備市場及軌道交通裝備專有技術延伸市場的新產品及開發中產品：

新產品	產品描述
時速300公里以上等級電力動車組	研究時速200公里電力動車組技術以開發技術以增加電力動車組最高速度至時速300公里以上。該項計劃於2006年已獲鐵道部科技部門立項支持，目前各子項目已展開工作。
六軸9,600千瓦電力機車	研究軸功率1,200kW八軸交流傳動電力機車，並成功地實現了該等機車的國產化，目前正在自主開發軸功率1,600kW六軸交流傳動貨運電力機車。
時速200公里以上客車轉向架	時速200公里的鐵路客車的技術關鍵是轉向架設計，目前該項處於小批量試運用階段。時速200公里的鐵路軌道檢測車已投入試營。
6,000馬力內燃機車	引進升級馬力更大的交流傳動內燃機車。
最高時速120公里的通用貨車及最高時速160公里的特快貨車	為進一步提高通用貨車運行速度，本公司現正開發最高時速120公里的通用貨車；另外，亦正開發最高時速160公里的特快貨車，以促進特種貨物運輸。
承載能力超過130噸的重載貨車	為滿足專用線路重載運輸需要，提高載重量而開發的大軸重載貨車。
混合動力車輛	與業內知名的運營商合作，利用本身於主傳動系統核心技術的經驗研製混合動力車輛及純電動車。
風力發電設備	引進、消化、吸收國外知名風電企業的核心技術並與國外知名風電企業合作，開發適合於國內的風力發電設備。
內燃機及船舶引擎曲軸	與國外知名發動機公司合作，開發使用包括柴油、燃氣、重油及其他燃料等的發動機。本公司在曲軸方面具有較強的研發能力，引進多種已獲多家船級社認證的船用發動機曲軸，拓展產品領域。

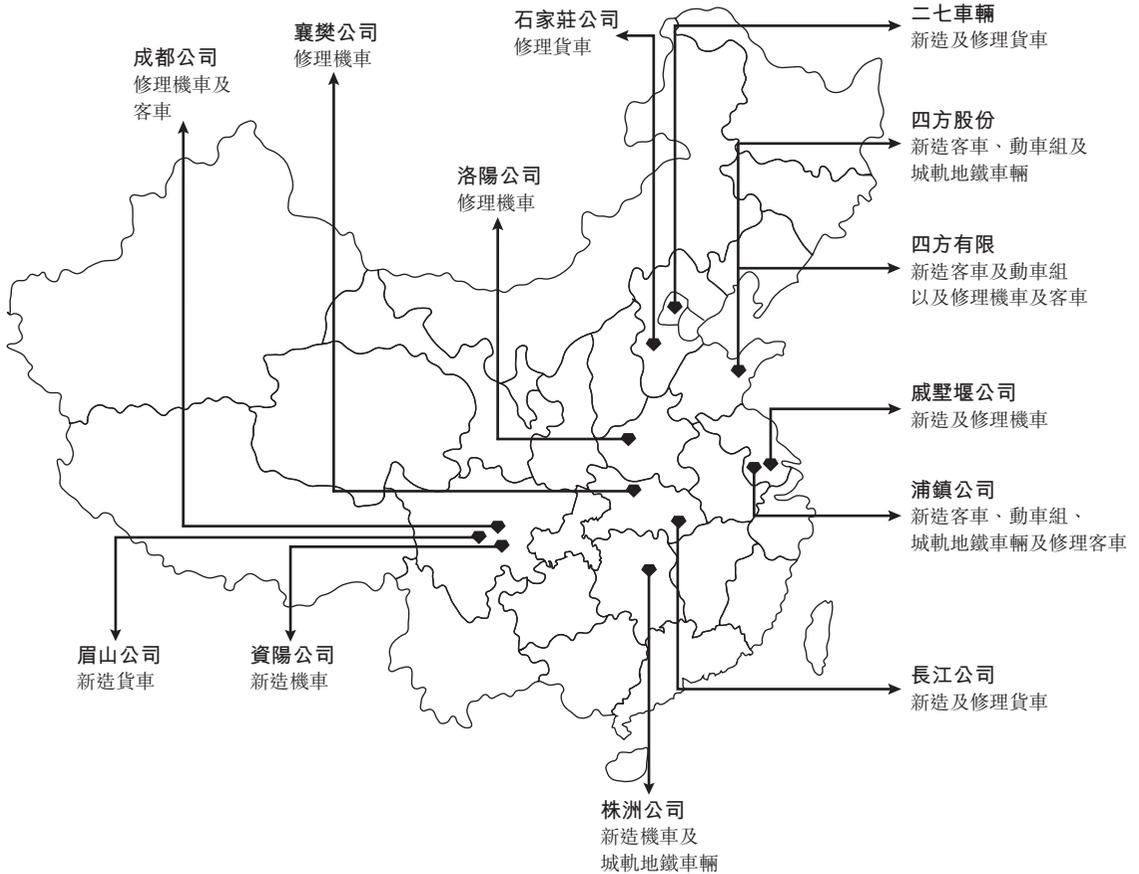
本公司設施

現有基地

截至2008年3月31日，本公司擁有9家製造基地及9家修理基地，佔地合計約1,045.83萬平方米。截至2008年3月31日，本公司擁有合計5,383台金屬切削設備、1,489台鍛壓設備、4,405台動力設施、13,184台電氣設施、6,167台起重機械或運輸設備、1,253台金屬處理設備、1,098台木工和鑄造機械、2,127台試驗設備、256台工程機械及4,788台其他設備。

生產基地

本公司在中國九個省市擁有並經營多家大型軌道交通裝備生產基地。截至2008年3月31日，本公司在全國9個地點提供機車、客車、貨車、動車組、城軌地鐵車輛及其他軌道交通裝備產品的修理、升級再造服務。下圖顯示截至最後實際可行日期本公司主要製造及修理基地的詳情及位置：



業 務

本公司致力維持設施無間斷經營。然而，本公司各份訂單的時間或有差距。下表載列於所示日期，本公司各生產線生產設施的產能利用率，以及實際與規劃產量的資料⁽¹⁾：

			截至2005年12月31日			截至2006年12月31日			截至2007年12月31日		
			產能利用率		產能	產能利用率		產能	產能利用率		產能
			(%)	實際產量		(%)	實際產量		(%)	實際產量	
機車 ⁽²⁾	生產	輛	85.8	564	870	77.4	495	770	60.8	346	770
	修理	輛	84.5	862	1,020	74.5	760	1,020	91.9	937	1,020
客車 ⁽³⁾	生產	輛	51.5	772	1,500	62.1	932	1,500	45.7	685	1,500
	修理	輛	88.5	1,946	2,200	85.7	1,885	2,200	89.1	1,961	2,200
貨車	生產	輛	85.5	16,508	19,300	80.4	15,523	19,300	89.7	17,319	19,300
	修理	輛	108.3	30,120	27,800	105.9	29,443	27,800	104.2	28,959	27,800
動車組	生產	組	—	4	—	100.0	240	240	118.9	523	440
城軌地鐵車輛 ⁽⁴⁾	生產	組	66.5	206	310	45.7	201	440	50.4	262	520

(1) 上表的產能及產能利用率乃以標準計算法計算所得，並僅為估計數字。

(2) 上表所列之新造機車產能利用率相較實際產量除以產能的商為高。表列之產能利用率是根據調整後的產量計算，並假設所有產品均為標準中等功率機車，反映近期發展的大功率機車。

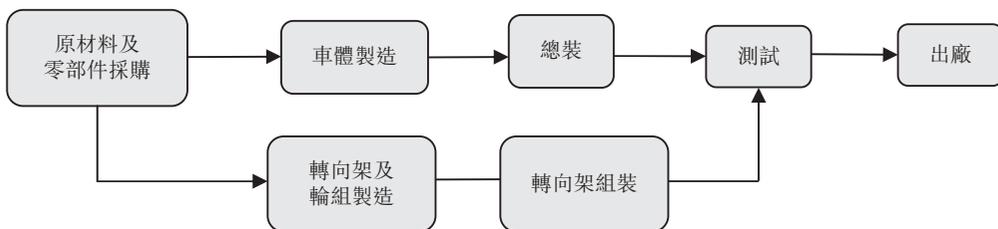
(3) 2007年客車新造的產能利用率下降是由於市場對動車組的需求上升，導致對客車的需求下降。

(4) 2006年、2007年城軌地鐵車輛的實際產能利用率高於表中相應數據，主要是因為表中的產能統計口徑包含了當時正在形成中的產能。

製造及修理流程

本公司為客戶提供創新的軌道交通裝備產品(包括機車、客車、貨車、動車組及城軌地鐵車輛)，以及用於軌道交通裝備產品的主要零部件(如轉向架、牽引電機及車載電力控制系統等)的解決方案及系統。所有軌道交通裝備的製造大體上包括生產及採購主要零部件及模組、組裝零部件、調試及出廠。以下流程圖概述本公司軌道交通裝備產品的製造流程：

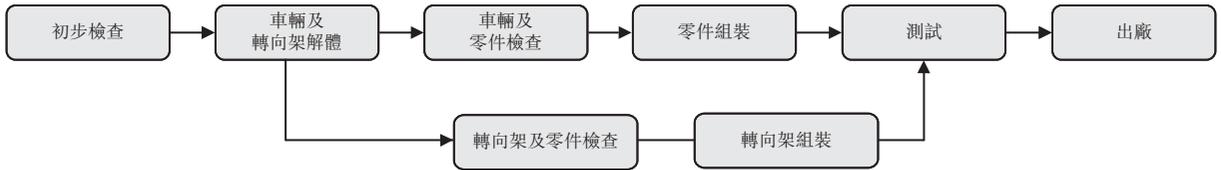
軌道交通裝備製造流程



業 務

本公司亦為各類軌道交通裝備提供修理、升級再造服務。軌道交通裝備產品的修理流程主要包括解體、清洗或基本檢查、檢修、零部件修理、組裝、調試、整車組裝、整車調試、驗收及出廠。貨車修理涉及額外步驟，包括底盤打磨與防銹、提速改造及車輛改造。以下流程圖概述本公司的修理服務流程：

軌道交通裝備修理流程



原材料、零部件及供應商

本公司用以生產軌道交通裝備的主要原材料及零部件包括鋼材、鋁材、銅材、裝飾材料、引擎、變流器、配電櫃、高低壓電器、柴油機、車輪、車軸、齒輪傳動裝置、軸承、搖枕、側架、製動樑、枕彈簧、緩衝器及車鈎等。這些原材料及零部件大部分由國內製造商及供應商提供，而小部分由國際製造商提供。

下表顯示本公司截至2008年3月31日止三個月在製造流程中所使用的金屬原材料及提供這些原材料的主要供應商：

類別	原材料／零部件	主要供應商
原材料 金屬	鋼材、鋁材、銅材	武漢鋼鐵(集團)公司；馬鞍山鋼鐵股份有限公司；攀枝花鋼鐵(集團)公司；太原鋼鐵(集團)有限公司；武鋼集團漢口軋鋼廠

本公司採用集中採購和分散採購相結合的模式，匯集本公司子公司所需普通原材料的訂單，並選擇供應商，談判簽訂所需總量的購買合同。集中採購可增強本公司採購的談判力，實現大批量採購折扣；特殊原材料的採購則由各子公司負責，選擇合適的供應商並談判簽訂合同。此合併採購模式有利於降低採購成本，確保供應穩定。

針對本公司主要的原材料—鋼材、銅材、鋁材和主要零部件，本公司採用三種採購方式：就原材料的主要採購而言，本公司集中從大型物料供應商直接採購；批量小的材料由各子公司實行個別招標競價採購或議價採購；科技含量高的零部件一般由各子公司直接負責採購，其中價值大的零部件採用戰略採購策略，側重和供應商的技術合作，而價值較小的零部件，由子公司實行比價而向價格較具競爭力的供應商採購。

本公司通常至少選擇兩家供應商來採購主要原材料及零部件，以增加議價空間，避免過份依賴單一供應商，而可能壟斷價格及購買條件對本公司不利的供應商。在供應商的確定上，本公司按其質量、價格、供貨能力、信貸條款、履約能力及客戶服務等多項標準進行綜合評定後確定，並每年根據該等準則及市況變化審核本公司供應商各自的表現並及時更新許可供應商數據庫。本公司相信，本公司與主要原材料供應商保持着穩定的關係，使本公司可獲得生產鐵路車輛所需原材料的可靠供應。此外，本公司也與主要供應商建立並維持了戰略夥伴關係，與其簽訂直供或總代理協議，從而享受該等協議的政策優惠，可降低整體採購成本。截至最後實際可行日期，本公司並無面臨任何業務所需主要原材料及零部件供應嚴重中斷的情形。

本公司相信，自供應商購買的原材料並非不可取代，因此預期在有需要取得另一供應來源時不會遇到嚴重困難。本公司亦從事物流及材料供應業務。

電力是本公司業務運營的主要能源。本公司從工廠所在地的地方電網獲得電力供應。除2008年第一季的惡劣天氣導致本公司部分子公司廠房無任何重大損失之停電數天外，本公司近年來並無面臨任何重大的電力、燃料或供水中斷的情形。

截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司自最大供應商的採購支出分別佔本公司總採購成本約5.5%、4.2%、2.4%及2.3%。截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司自前五大供應商購買原材料的支出分別佔本公司總採購成本約13.4%、11.7%、9.3%及6.5%。

在營業紀錄期間內，以下中國國有企業曾為本公司前五大供應商：北京中鐵物總貿易有限公司、中國鐵路物資總公司、中國鐵路物資上海公司、中國鐵路建設投資公司及中國鐵路物資成都公司。截至2005年、2006年及2007年12月31日止三年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司來自該等前五大供應商企業的總採購額分別為人民幣849.8百萬元、人民幣1,018.1百萬元、人民幣753.4百萬元及人民幣256.7百萬元，分別佔本公司總採購成本5.5%、6.2%、3.9%及4.6%。

本公司五大供應商均為獨立第三方。截至最後實際可行日期，就本公司董事所知，董事、其各自的聯繫人或持有本公司已發行股本5%以上的任何股東概無擁有五大供應商任何權益。

未完成合同量及存貨

未完成合同量

未完成合同量指於某個日期仍未完工的工程的估計合同價值。而項目合同價值指本公司預期於按照合同條款履行合同後，可根據合同條款收取的金額。未完成合同量並不是公

認會計準則已界定的項目。截至2008年3月31日，本公司未完成合同的總量約為人民幣68,400百萬元。營業紀錄期間，本公司並無經歷任何未完成合同量所記錄收益未能成為實際收益及溢利的事件。然而，本公司不能保證本公司未完成合同量的預期收益金額不會下跌或不會影響實際收入或換算成利潤。

存貨

本公司的存貨包括(i)原材料；(ii)在製品；及(iii)製成品。本公司編製連續兩至三個月的原材料需求預測。如預期市場會出現材料短缺或成本上升，則會購入原材料以增加存貨。本公司亦定期(尤其是旺季)與供應商審閱原材料的供應及本公司的需要。

銷售及營銷

本公司產品及服務的銷售及營銷主要在北京總部的中央銷售及營銷部門協調及統籌下，由各運營子公司的銷售團隊配合進行。截至最後實際可行日期，本公司約有2,500名僱員從事銷售及營銷，包括產品銷售及售後服務。

本公司所有軌道交通裝備產品及主要零部件均為以銷定產。

鐵路機車車輛的國內銷售

本公司在中國國內市場提供機車、客車、貨車及動車組等鐵路機車車輛產品。本公司一般通過招標過程取得採購訂單後，與國內客戶訂立買賣協議。採購價格一般為本公司的投標價格。

買賣協議載有關於交貨方式、成本分攤、技術要求及其他文件、聲明及保證、鐵路機車車輛的檢查、試行及測試、檢驗及驗收、質量保證、保險、售後服務、不可抗力事件、交貨時間、延遲履行或終止協議的罰則或定額損害賠償的條文。根據銷售地區及客戶，本公司的產品價格或會按離岸價(離岸價)或到岸價(到岸價)(均包含增值稅)計算。本公司為軌道交通裝備的整車產品及組成整車產品的多種零部件提供不同的質量保證期。整車的質量保證期為一年至三年不等，或於鐵路機車車輛運行固定里程後，而零部件的質量保證期則視鐵道部頒佈的行業準則而定。

城軌地鐵車輛的國內銷售

本公司一般通過當地政府成立並管理的城軌運營商或業務實體(如項目公司)舉行的公開招標過程，獲得城軌地鐵車輛的訂單。本公司中標後，與國內客戶訂立買賣協議。此外，由於本公司城軌地鐵車輛產品的進口零部件或設備的成本及稅項已計入投標價，故本公司會定期承擔有關成本及稅項。採購價格一般為本公司於投標文件中所建議的固定價格。如

採購價格以外幣計值，則協議通常規定按固定匯率以人民幣付款，本公司因而承擔匯率波動風險。然而，就追加訂單而言，或會設有價格調整機制以反映該訂單作出時的匯率或原材料成本。就協議所列明的有關耗件或備用零部件以及特定設備的付款，客戶須在收到這些零部件或設備時全數付清。

本公司有時會與一位國際市場參與者組成聯合體參與國內項目的投標，這是由於根據現行法律及法規，後者仍不得單獨參與動車組、機車及城軌地鐵車輛等項目的投標。本公司與聯盟夥伴通常會簽訂聯合體合作備忘錄或協議，規定雙方於項目執行期間應遵守的具備約束力的條款和條件。根據該等安排，加上雙方均希望中標，聯盟夥伴一般會提供項目所需技術，而本公司為項目的主要投標者。

買賣協議一般會對交貨方式、成本分攤、技術要求、檢驗及驗收、質量保證、保險、售後服務及雙方的其他權利義務進行規範。零部件或設備的進口協議將視為買賣協議的一部分。本公司一般為城軌地鐵車輛的整車產品提供有限產品質保。但是，本公司通常不會對耗件提供質量保證。

海外銷售

本公司出口機車、客車、貨車、動車組及城軌地鐵車輛等各種軌道交通裝備產品。採購價格一般為投標文件所列明的固定價格。本公司按有關協議規定提供相當於預付款金額的銀行擔保函後，可收取介於10%至30%採購價格的預付款。營業紀錄期間，儘管中國政府已於2007年6月調整若干出口產品的退稅率，但是軌道交通裝備產品的退稅率並無改變。

本公司一般通過以下方法進行海外銷售：(i)直接參與國際投標過程；(ii)聘請當地代理聯絡外國客戶；及(iii)通過當地代理指派部分項目予本公司作為分包商參與工程、採購及建築項目。

本公司海外銷售的買賣協議通常載有與本公司國內銷售協議類似的條文。本公司通常於收到海外客戶訂單的銀行擔保函後才開始生產。本公司享有出口產品的增值稅退稅。本公司的海外銷售付款主要以按美元計值的定期匯票、信用證或電匯作出。於特定情況下，本公司亦向售予海外客戶的產品提供技術轉讓或持續技術支持。

定價

本公司在國內市場及海外市場的軌道交通裝備產品售價不受中國政府的價格監管。本公司大部分採購訂單均通過招標或議標取得，而產品價格按成本加合理溢利確定。

信用政策及收款

本公司客戶一般須於銷售合同履行及本公司投產之前，按總合同價格的20%至30%支付預付款。合同價格其餘部分則按交貨時程支付。若干合同的總合同價格尾款5%至15%，將會被保留至產品質量保期過後（一般為於客戶收到產品後的一至兩年）支付。如有需要，本公司將根據市場情況持續評估信用政策。

本公司根據以下多項因素決定客戶的付款條款，包括與客戶的過往交易、銷量、客戶目前的財務狀況及當時市場情況等。本公司一般於銷售合同內所訂明的交貨時間接受客戶付款。就新客戶或短期客戶而言，本公司通常實行嚴格的付款條件，並規定須於交貨前全數付款。本公司國內客戶的所有付款均以人民幣計值。如本公司產品採購價格以外幣計值，則本公司海外客戶通常以外匯付款，本公司因而承擔匯率波動風險。然而，就追加訂單而言，或會設有價格調整機制以彌補匯率波幅或原材料成本。

於2008年3月31日，本公司的貿易應收款項及票據約為人民幣6,172.7百萬元。營業紀錄期間，本公司概無經歷任何欠款或拖欠款項的事件而嚴重損害本公司的業務經營及財務狀況。

交貨

根據市場慣例及本公司與國內客戶之間的合同，本公司的鐵路機車車輛產品一般於製造工廠交貨。下線測試完成且客戶代表接管產品後，即視為完成交貨。本公司的城軌地鐵車輛產品則通過鐵路路網運往客戶指定地點。

本公司絕大多數出口產品均通過鐵路路網或海運運往海外客戶。

質保

本公司就所有軌道交通裝備產品及零部件向客戶提供質保。質保期一般為一至三年，或按固定運行里程而定。本公司根據產品出現問題的比率及維修成本等過往紀錄作出質保撥備。本公司不斷審查過往的成本信息所出現的重大誤差，以適當調整撥備。本公司於營業紀錄期間貫徹應用質保撥備政策。

業 務

截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度及截至2008年3月31日止三個月，本公司的質保撥備分別為人民幣86.8百萬元、人民幣99.6百萬元、人民幣152.5百萬元及人民幣28.7百萬元。該增加主要是由於營業紀錄期間質保負債因銷售增長而增加。截至2008年3月31日，本公司的質保撥備餘額為人民幣135.9百萬元。

季節性

本公司的生產及銷售活動不受季節性影響。

客戶

本公司客戶類別

下表顯示本公司各類客戶、按客戶類別所得收入和以上各類別客戶所得收入佔總收入的百分比：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2005年		2006年		2007年		2007年		2008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)	%
國內銷售										
鐵路局、鐵道部及 轄下企業.....	10,828.4	54.7	13,434.7	58.3	16,528.4	61.7	3,815.9	62.9	4,060.1	61.6
其他企業.....	6,081.1	30.8	6,608.0	28.7	6,646.8	24.8	1,375.9	22.7	1,978.8	30.1
城軌地鐵運營商及 城軌地鐵車輛及 零部件購買商....	1,215.4	6.1	1,227.2	5.3	1,699.1	6.3	268.2	4.4	245.5	3.7
小計.....	18,124.9	91.6	21,269.9	92.3	24,874.3	92.8	5,460.0	90.0	6,284.4	95.4
出口銷售.....	1,659.6	8.4	1,777.1	7.7	1,929.2	7.2	605.8	10.0	301.7	4.6
合計.....	<u>19,784.5</u>	<u>100.0</u>	<u>23,047.0</u>	<u>100.0</u>	<u>26,803.5</u>	<u>100.0</u>	<u>6,065.8</u>	<u>100.0</u>	<u>6,586.1</u>	<u>100.0</u>

國內客戶

鐵道部及鐵路局

中國國鐵路網由政府所有的18個運營商或鐵路局各自於分區段運營。鐵路局是鐵道部（即中國鐵路行業的主管部門）的經營實體。就機車、客車及動車組而言，鐵路局（通過鐵道部）為最終購買者，而鐵道部授權的若干合資質企業則為貨車的購買者。因此，鐵道部實際上是所有在國家鐵路（佔中國國鐵路網總長度的98%以上）上運行的鐵路機車車輛的唯一購買者。

向鐵路局、鐵道部及轄下企業出售鐵路機車車輛的定單，一般通過招投標的形式獲得。鐵路局、鐵道部及轄下企業的採購訂單很大程度上取決於當前的政府政策，價格及利潤的協商空間極小。請參閱「風險因素—與本公司經營業務有關的風險—本公司大部分收入來自少數客戶。因此，如果流失一家或多家客戶，或這些客戶大幅降低採購額，均可能對本公司的業務、財務狀況和經營業績造成負面影響」。

本公司相信，作為中國軌道交通裝備產品的兩大供應商之一，本公司主要憑藉本身的資質、聲譽、產品質量及可靠性、高精尖的技術與研發實力可與鐵道部保持緊密關係。

其他企業

本公司亦向其他企業(主要包括地方鐵路運營商、港口或大型工礦企業)出售軌道交通裝備產品及主要零部件。這些客戶一般會按其特別要求提出採購訂單。本公司各運營子公司皆設有銷售及營銷團隊，負責搜集市場情報、議價條款及條件及參與採購訂單的投標或議標。

城軌地鐵運營商

近年來，本公司亦專注於生產北京、上海、廣州、深圳、南京、沈陽、成都及香港等主要城市及直轄市的城軌系統所運行的城軌地鐵車輛。在中國，由於城軌系統並非國家鐵道系統的一部分，故不受鐵道部監管。獲地方政府支持的城軌運營商以及城軌地鐵車輛採購者可通過公開招標過程選擇城軌地鐵車輛及零部件供應商。本公司不時參與招標過程以訂立合同，為在中國各主要城市及直轄市運行的城軌系統提供城軌地鐵車輛及零部件。

本公司城軌地鐵車輛及零部件的銷售及營銷由生產該等產品的各子公司進行。本公司相信，在城軌地鐵車輛及零部件市場中，本公司的資質、精密技術、聲譽、產品質量、交貨時間及價格極具競爭力。

海外客戶

本公司將軌道交通裝備產品出口至30多個國家及地區，包括澳大利亞、越南、巴基斯坦、馬來西亞、柬埔寨、斯里蘭卡、孟加拉及印度等亞太國家；烏茲別克斯坦、哈薩克斯坦及土庫曼等中亞國家；南非、納米比亞、安哥拉及馬達加斯加等非洲國家以及委內瑞拉、巴西、阿根廷等南美洲國家。本公司亦將城軌交通裝備及主要零部件出口美國、德國、香港等國家及地區。本公司絕大部分出口銷售由經營國際業務的運營子公司進行。本公司向美國的銷售透過時代電氣美國進行。時代電氣美國為本公司一家主要從事以通用電氣等美國客戶為目標的銷售及營銷業務的子公司。時代電氣美國於賓夕凡尼亞州正式成立，目前於賓夕凡尼亞州記錄良好，而且並無面臨任何訴訟或罰款。時代電氣美國擁有目前經營業務所在地區的所有經營許可、資格及批准。

本公司根據多項因素決定海外客戶的付款條款，如與客戶的過往交易、銷量、客戶目前的財務狀況及當時市場情況等。本公司一般於與海外客戶訂立的銷售合同內約定交貨付款。

業 務

本公司銷售的地域分析

下表顯示截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2007年及2008年3月31日止三個月本公司按地域分佈的分銷商的銷售收入：

	2005年		2006年		2007年		截至3月31日止三個月			
	收入	百分比	收入	百分比	收入	百分比	2007年		2008年	
	(人民幣 百萬元)	%								
國內.....	18,124.9	91.6	21,269.9	92.3	24,874.3	92.8	5,460.0	90.0	6,284.4	95.4
海外.....	1,659.6	8.4	1,777.1	7.7	1,929.2	7.2	605.8	10.0	301.7	4.6
合計.....	19,784.5	100.0	23,047.0	100.0	26,803.5	100.0	6,065.8	100.0	6,586.1	100.0

大客戶

截至2005年、2006年、2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司自前五大客戶所得收入佔本公司收入約62.0%、66.2%、69.4%及69.6%，而自最大客戶(包括鐵路局、鐵道部及轄下企業)所得收入則分別佔本公司總收入約54.7%、58.3%、61.7%及61.6%。

截至2005年、2006年、2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月的最大客戶為鐵路局、鐵道部及轄下企業，為獨立第三方。此外，本公司前五大供應商均為獨立第三方。截至2005年、2006年、2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司董事、主要行政人員、管理層及聯繫人或持有本公司已發行股本5%以上的股東概無擁有本公司五大客戶任何權益。

競爭

本公司生產及銷售軌道交通裝備產品的市場受多項因素影響，包括產品的壽命周期、可靠性、性能、乘客舒適度及特性、銷售時機、技術領先水平與售後服務。本公司軌道交通裝備產品的價格主要取決於市場需求及原料成本等其他因素。市場需求受本公司銷售軌道交通裝備產品所在市場的鐵路及城軌基建發展所影響。

本公司在國內市場及海外市場從事業務，並面臨競爭。

國內市場

以2007年收入計，本公司是中國國內最大的軌道交通裝備製造商。根據中國統計協會，按截至2007年12月31日止的三個年度的數量計算，本公司鐵路機車、客車、貨車、動車組及城軌地鐵車輛新造的市場份額分別為51.1%、46.4%、40.8%、80.0%及36.6%，機車、客車及貨車修理的市場份額分別為50.9%、39.4%及51.8%。此外，本公司在中國國內貨車新造市場還與一些規模較小的公司競爭，包括包頭北方創業股份有限公司、重慶重型鑄鍛廠及晉

西機器工業集團。機車及客車修理的其他競爭者則為柳州機車車輛廠和瀋陽客車廠。貨車修理除本公司及北車集團外，也有廣州鐵道車輛廠及柳州機車車輛廠參與其中。

中國軌道交通裝備製造業的海外參與者包括龐巴迪、阿爾斯通、西門子、通用電氣和川崎重工等。由於產業政策和一些技術准入壁壘的限制，目前國外軌道交通裝備製造企業尚不能在中國獨立開展整車業務，因此中國國內市場內國際運營商現時並無對本公司形成正面的競爭。

海外市場

本公司將鐵路機車、客車、貨車、動車組及相關零部件等軌道交通裝備產品出口予全球30多個國家和地區。本公司依據產品性能、價格、修理成本及交貨期等條件在這些市場競爭。近年來，除亞洲及非洲等已開發市場外，本公司已投入資源發展中亞、南亞、澳大利亞、俄羅斯、東歐及南美等新興市場。2007年度，本公司軌道交通裝備的新海外合同投標總值約為5.7億美元，於過去五年增加171.4%。

在出口市場方面，本公司面對來自龐巴迪、阿爾斯通、西門子、通用電氣、川崎重工以及其他主要中國國內市場參與者等國際公司、全球知名品牌及製造商的激烈競爭。本公司在國際軌道交通裝備市場所佔的份額相對較該等競爭者低。

於營業紀錄期間，本公司大部分軌道交通裝備產品出口至發展中國家。本公司計劃在選定的已開發國家開拓及發展市場，以出口電力動車組及城軌地鐵車輛等較高端的產品。本公司或會在這些已開發市場與國際同業有更激烈的競爭。

研發

本公司投入大量資源發展本公司的研發實力。本公司不斷提升技術開發，並擁有下列16家技術研發中心及研究所，為運營子公司及一家聯營公司提供技術支持、服務及本公司生產軌道交通裝備及相關零部件相關問題的解決方案：

類別	數量	經營實體
國家工程技術研究中心	1	<ul style="list-style-type: none"> • 南車株洲電力機車研究所有限公司的變流技術國家工程研究中心(「NERCC」)
國家認證研發中心	5	<ul style="list-style-type: none"> • 南車株洲電力機車有限公司 • 南車四方機車車輛股份有限公司 • 株洲時代新材料科技股份有限公司 • 南車長江車輛有限公司株洲分公司 • 南車眉山車輛有限公司
省級工程技術研究中心	3	<ul style="list-style-type: none"> • 南車株洲電力機車研究所有限公司 • 戚墅堰機車車輛工藝研究所有限公司 • 南車四方車輛有限公司
省級企業研發中心	2	<ul style="list-style-type: none"> • 南車資陽機車有限公司 • 南車戚墅堰機車車輛有限公司
省級重點實驗室	1	<ul style="list-style-type: none"> • 南車四方機車車輛股份有限公司
博士後工作站	4	<ul style="list-style-type: none"> • 南車株洲電力機車有限公司 • 南車株洲電力機車研究所有限公司 • 南車四方機車車輛股份有限公司 • 南車資陽機車有限公司

本公司亦制訂了有關規則及指引，以規範管理本公司的研發中心、技術研究投資、技術研究項目和技術研究成果的評估與獎勵制度。截至2008年3月31日，本公司擁有軌道交通裝備製造行業唯一的1名中國工程院院士、9名國家級中青年專家、169名省部級中青年專家、134名享受國務院特殊津貼的專家、138名教授級高級工程師、2,484名高級技術專業人才及近萬名各類工程技術人員。

截至最後實際可行日期，本公司共承辦了59項由國家級及省級政府機關支持的研究項目，其中23項獲國家級支持、12項獲鐵道部支持及24項獲省級機關支持。

業 務

本公司亦與中國國內外研究所及製造商建立合作關係，包括南車株洲電力機車研究所有限公司與美國密西根大學合作成立的本公司首家海外工業電力電子研發中心。

近年來，本公司亦通過利用現有電力變流技術，將部分研發實力投入於其他能源的應用。憑藉雄厚的研發資源，本公司可進行大規模生產並推廣技術，進而佔據發展高速重載鐵路機車車輛市場的領先地位。除將重點放在時速200公里客運機車、客車，軸重25噸重載貨運機車、23噸軸重貨車和時速120公里新型通用貨車、時速160公里快速貨車及其他專用貨車外，本公司已成功開發下列產品／技術：

- 引進技術，將HXD1八軸大功率交流傳動貨運電力機車國產化；
- 成功研製青藏客車，開發了高原客車製造技術，提高了本公司的市場知名度，並證明本公司強大的研發實力；
- 成功研製礦石漏斗車、雙聯平車等多種新貨車產品，並開發了時速160公里集裝箱專用車；
- 成功研製了北京八通線B型不銹鋼地鐵列車和上海A型鋁合金地鐵列車、在廣州地鐵成功運營首批直線電機城軌地鐵車輛；
- 於中國開發首列具有自主知識產權的國產化地鐵車輛變流系統、網絡控制系統、牽引電機和齒輪傳動系統。

本公司亦致力於通過與部分主要國際參與者戰略合作，開發新項目及／或技術，包括時速200公里電力動車組技術、時速200公里CL242轉向架、不銹鋼車體製造技術、時速200公里動車組牽引交流系統技術、大功率交流傳動電力及內燃機車生產技術，以及生產時速200公里電力動車組、大功率電力及內燃機車。

截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司在損益表確認的總研發支出分別約人民幣2.477億元、人民幣3.285億元、人民幣4.786億元及人民幣1.220億元，分別佔本公司總收入的1.3%、1.4%、1.8%及1.9%。

於未來五年，本公司預期會以營業紀錄期間的相當水平進行研發投資，專注研究與開發新技術。本公司亦會優化本公司的投資、評估、激勵、培訓及業績評估制度，並培養本公司管理、研發及技術人員的創新技能。本公司將按行業走勢及市場需求不時調整本公司的研發重點，以維持本公司在市場的領先地位。

質量控制

本公司根據國家標準連同ISO9001:2000 質量管理標準、ISO14001:2004 標準及OHSAS18001:1999標準，在本公司在整個製造流程中實施嚴謹的質量控制措施。本公司成員公司均遵守質量控制守則及手冊。除供應商的保證外，本公司亦為質量控制而監控獲供應的原材料。本公司在製造流程的各階段均採取多項措施，控制本公司產品的性能、功能及安全，如避免瑕疵、軟件測試及可靠性試驗等。

下表顯示截至最後實際可行日期本公司成員公司或本公司產品獲認可的國際質量標準：

國際標準	本公司子公司或產品
ISO9001:2000 (質量系統)	<ul style="list-style-type: none"> • 本公司所有成員公司
ISO10012 (計量系統)	<ul style="list-style-type: none"> • 南車株洲電力機車有限公司 • 南車四方機車車輛股份有限公司 • 南車資陽機車有限公司 • 南車戚墅堰機車有限公司 • 南車戚墅堰機車車輛工藝研究所有限公司旗下的測試及檢驗中心
ISO/TS16949 (質量管理系統)	<ul style="list-style-type: none"> • 南車資陽機車有限公司 • 南車戚墅堰機車車輛工藝研究所有限公司
AAR M — 210 (產品質量認證)	<ul style="list-style-type: none"> • 南車長江車輛有限公司及南車戚墅堰機車有限公司出口予美國的搖枕及側架
AAR M — 1003 (產品質量認證)	<ul style="list-style-type: none"> • 南車長江車輛有限公司及南車戚墅堰機車有限公司出口予美國的搖枕及側架
德國DIN6700 — 2焊接認證	<ul style="list-style-type: none"> • 南車株洲電力機車有限公司 • 南車戚墅堰機車車輛工藝研究所有限公司 • 南車四方機車車輛股份有限公司 • 南車資陽機車有限公司
國外多個權威船級社認證	<ul style="list-style-type: none"> • 南車資陽機車有限公司 • 南車戚墅堰機車有限公司

截至最後實際可行日期，本公司並未收到客戶的任何銷售退貨，亦未因有關本公司產品質量問題而面臨任何重大產品責任或其他法律索賠。

職業健康及安全

本公司業務經營涉及電氣、冶煉、焊接、起重、機械及運輸作業與若干易燃易爆物質，故本公司僱員可能面對多種工傷及意外風險。本公司受職業健康及安全的相關規定及法規監管，如中華人民共和國《安全生產法》、《職業病防治法》、《安全生產許可證條例》及《生產安全事故報告和調查處理條例》。本公司設立安全生產委員會，由本公司總裁領導，組成並監管本公司職業健康及安全的組織架構。本公司基於安全生產的核心價值設立安全規定及體制。本公司的應急預案包括上報及處理緊急事項，該預案由國家安全生產監督管理總局審核。安全生產委員會亦組織相關部門及人員對本公司設施進行定期檢查，努力確保本公司運營的每個環節（包括本公司總部及各經營子公司辦公室的安全及環保部門）都符合現有法律及法規。該部門由專業僱員管理，負責日常的遵守及監察工作。本公司相信安全作業是確保職工安全的最佳辦法，故本公司的安全生產委員會亦透過各級安全及環保部門定期就預防及管理意外事件為職工提供培訓課程。本公司中國法律顧問國浩律師集團（北京）事務所表示，本公司的運營於所有重大方面符合目前有關勞工及安全規例。

本公司對運營的每個環節（包括但不限於購買、安裝及操作新設備，以及興建新廠房及製造產品）都實施安全措施，並定期進行內部安全檢查，以減低出現與工作相關的意外和受傷的可能性。本公司根據有關法律和法規，為職工提供各種健康保障福利和保險，亦為他們提供安全教育。本公司亦於僱員培訓方面投放資源，當中包括制定及推行符合保障職業健康及安全事宜的措施，協助員工取得所需資格，以確保其具備合適專業技術處理工作安全事務。

本公司須取得並繼續持有由相關中國地方機關所發出的安全生產許可證的運營子公司現時持有該許可證。本公司95%從事工業生產的子公司已獲職業健康安全監管當局頒發GB/T 280001證書，而超過二分之一從事工業生產的子公司已通過國家質量安全標準化的一級和二級企業認證。

本公司於2005年發生四宗死亡事故，於2006年發生一宗死亡事故與一宗重傷事故並於2007年發生一宗重傷事故。所有事故為獨立個別的意外，乃因有關僱員未有遵守本公司強制規定的安全程序所致。於營業紀錄期間發生的職業死亡事故及重傷事故與本公司的內部控制措施無關。本公司已對所有事故進行調查，並對受傷僱員及死者家屬進行賠償，故並無任何有關事故尚未解決的法律糾紛。此外，為進一步改善本公司的內部控制措施，本公司已於廠房加強安全措施，防止該等意外再次發生，包括於營運區段安裝警鐘及警告指示、定期檢驗機械及營運地盤，以偵察及解決潛在安全隱患，同時亦為僱員採用安全教育及培訓計劃。本公司亦建立多項安全規則及程序，為本公司僱員提供詳細指引，包括高空作業的批准程序、起重機的操作標準及使用新設備的安全檢測程序。此外，本公司亦正式實施

名為「嚴重工作安全意外責任調查」的系統，作為本公司部分內部工作安全監控系統。除此以外，本公司已盡量減低或消除重大事故或死亡事故、火災和交通事故再次發生。發生該等事故將對本公司的聲譽、企業形象、生產資質、業務和經營業績產生不利影響。本公司並無因上述事故而發生任何嚴重經營中斷的情形。然而，本公司不能保證日後不會再發生安全相關事故。

環保事宜

本公司所屬行業並非高污染行業，生產程序主要涉及技術加工及製造。然而，本公司認為遵守環保規定對本公司經營至關重要。在相關的環保標準中本公司在中國的運營受下列環境法律與法規的規範：(i)《環境保護法》；(ii)《水污染防治法》；(iii)《固體廢物污染防治法》；(iv)《大氣污染防治法》；及(v)《清潔生產促進法》。根據中國法例，本公司若未取得有關環保機構的適用批准，不得展開興建及擴展項目。本公司亦自行為該等項目進行環境影響評估，並須密切監察污水、廢氣、噪音及其他廢物的排放，確保完全遵守國家及地方規例。本公司全面並嚴格遵守中國的有關環保要求，採用無污染或少污染的新技術或新工藝，以防止、減低及管理於生產過程中造成的污染。本公司於生產過程中所排放的少量廢水、廢氣、噪音及固體污染物，經內部處理後均達標排放。本公司亦在所有生產基地設立污水處理設施。

本公司於其總部及各經營子公司辦公室設立安全及環保部門。該部門由專業僱員管理，負責檢查各個項目、監察日常營運及識別潛在環境風險，亦會與有關國家、省級及市政機關緊密合作，確保遵守環保法例及規定。本公司協助該等專業僱員取得所需資格，確保彼等符合資格及具備合適知識處理環境保護事宜。根據本公司運營當地的地方環保局所發出的確認，在過去三年，本公司並無重大違反任何國家、省級和市級環保法律和法規。根據本公司中國法律顧問國浩律師集團(北京)事務所，營業紀錄期間，本公司已全面遵守有關環保條例及規定，且並無發生任何重大環境污染事件。於營業紀錄期間，本公司概無因違反環保條例及規定而遭受重大行政處分。

本公司亦會為本公司的所有項目進行環境可行性研究和環境影響評估，並會在有需要時安裝污染控制設施，以確保本公司在擴建生產設施時，遵守現有和未來更嚴格的環保標準和／或要求。

除其中一家子公司因重置生產設施(預期於2009年完成)外，本公司所有子公司均在環境控制系統上成功取得ISO14001證書。

內部控制

本公司根據中國《公司法》和中國《上市公司治理準則》及其他有關法律的規定，制定了《中國南車股份有限公司股東大會議事規則》、《中國南車股份有限公司董事會議事規則》、《中國南車股份有限公司監事會議事規則》、《中國南車股份有限公司獨立董事工作細則》及《中國南車股份有限公司總裁工作細則》等內部規章制度，明確了董事會、監事會及總裁的權利義務、責任範圍及工作程序。重大決策過往一直且將於股東大會、董事會會議、監事會會議作出，而該等重大決策一直及將為合法有效。本公司在投資管理、財務管理、人事管理、崗位責任考核、對外信息披露及行政管理等方面建立並維持了有效的內部控制制度。

本公司管理層對本公司按照財政部頒發的《內部會計控制規範—基本規範(試行)》及具體規範標準建立及中國會計準則編製的財務報表相關的內部會計控制制度進行了評估並出具了《評估意見》，認為本公司現行內部控制制度涵蓋了本公司內部管理的主要方面，是針對本公司自身特點設計的，在完整性、有效性及合理性方面並無重大缺陷。本公司管理層將根據公司營運需要及業務發展，不斷完善內部控制制度。

知識產權

本公司依賴專利、軟件著作、商標和合同權利保障本公司的知識產權。這些知識產權對本公司業務非常重要。就重組而言，股份公司與南車集團公司於2007年12月28日簽署了商標轉讓協議(並經日期為2008年7月15日的補充協議補充)，據此南車集團公司以象徵性人民幣1.0元一次性向股份公司轉讓了與本公司核心業務相關、已由南車集團公司在中國或香港註冊或正在由南車集團公司在中國或香港申請註冊的商標。截至最後實際可行日期，本公司擁有162個商標、26項發明專利、實用新型共計383項、外觀設計共計74項，並正在向中國國家知識產權局辦理604項其他的專利登記註冊手續以及向國家工商總局商標局辦理8項其他的商標註冊登記手續。國浩律師集團(北京)事務所認為該等待批准的商標申請於獲取批准時並無法律障礙。本公司不斷為本公司開發的產品和技術提交專利申請，以積極保護本公司的知識產權。本公司亦擁有未有註冊的營業秘密、技術、技能及知識、工藝與其他知識產權。

本公司並無涉及任何關於侵犯知識產權的訴訟或法律程序，亦無任何嚴重侵權行為。本公司的知識產權詳情，載於本招股說明書內「附錄九 — 法定及一般資料 — 關於本公司業務的其他資料」。

物業

本公司的總部位於中國北京。於2008年6月30日，本公司擁有在中國144幅土地的土地使用權及2,371幢房屋的所有權證。此外，本公司有19幢在建建築物，並已租賃中國8幢房屋或單位及一幅土地。本公司亦在海外租賃3個單位。

獨立物業估值師仲量聯行西門有限公司，估計本公司擁有的物業權益於2008年6月30日時的價值約為人民幣6,949,990,000元(扣除少數股東權益後)。由仲量聯行西門有限公司編製，關於其估值的估值師函件、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，南車集團公司向本公司轉讓位於中國佔地總面積約11,246,746.31平方米的144幅土地的土地使用權，詳情如下：

- (i) 57幅佔地總面積約為2,843,790.38平方米的出讓土地，有關的土地使用權已於轉讓持有該等土地的子公司股權時轉讓予本公司。本公司已取得該57幅土地的土地使用權證並以有關子公司名義持有；
- (ii) 62幅佔地總面積約為5,409,782.4平方米的授權經營土地，而南車集團公司已獲國土資源部授權管理及經營該等土地，並已注入該等土地至本公司作為本公司成立的資本以換取股份。本公司已取得該62幅土地的土地使用權證；
- (iii) 23幅佔地總面積約為2,722,997.59平方米的作價出資土地，已全部注入作為本公司相關子公司的資本。本公司已取得該23幅作價出資土地的土地使用權證；以及
- (iv) 2幅佔地總面積約270,175.94平方米的出讓土地，已向南車集團相關成員頒發土地使用權證。本公司現正更改土地註冊名稱，令土地以本公司名義正式註冊。根據本公司中國法律顧問國浩律師集團(北京)事務所，更改註冊名稱並無法律障礙，且更改名稱正式註冊後，將會以本公司之名獲授相關土地使用權證。南車集團已同意就本公司未能取得該兩幅土地的相關土地使用權證而可能遭受的損失或損害彌償本公司。

建築物

南車集團作為重組一部分而轉讓予本公司的房產包括：

- 2,045幢總建築面積約3,311,784.24平方米的建築物。在這些建築物當中，本公司已取得1,979幢建築物總建築面積約3,250,902.76平方米的房屋所有權證，總建築面積19,136.68平方米的28幢建築物(全部主要用作輔助生產或辦公室並位於本公司已取得土地使用權證的土地上)正進行更改房屋所有權證註冊的程序，並以本公司名義註冊。董事預期將於2008年12月31日前完成有關證書註冊名稱的更改。根據本公司中國法律顧問國浩律師集團(北京)事務所，該等物業的註冊名稱更改並無法律障礙。餘下總建築面積約41,744.80平方米的38幢建築物建於2幅土地使用權以南車集團公司成員名義註冊的出讓土地上，本公司正在進行更改房屋所有權證註冊的程序，並以本公司名義註冊。由於該2幅土地及38幢樓宇主要用作輔助生產或辦公室，於經營並非關鍵，故可於有需要時遷到其他物業進行相同活動；及
- 本公司未取得正式房屋所有權證的326幢總建築面積約282,019.03平方米的房產。該等房屋之中125幢建築面積約86,622.23平方米的房屋位於石家莊及成都，全部均主要用作輔助生產或辦公室且位於本公司已取得土地使用權證的土地上，須根據有關城市規劃規例遷移至其他地區，且並未獲發有關房屋所有權證，該125幢樓宇並非本公司營運的關鍵。本公司正與當地政府協商搬遷事宜，但並未協定遷移的新地點或時間。其餘建築面積約為195,396.80平方米的201幢樓宇尚未取得正式房屋所有權證，主要是由於有關政府規劃或建築手續尚未辦理完畢。本公司現正辦理有關手續及申請該201幢樓宇的房屋所有權證。本公司將盡力於上市日期起一年內取得所有相關房屋所有權證。

本公司中國法律顧問國浩律師集團(北京)事務所及董事認為，未取得有關326幢建築物的所有權文件對本公司業務並無重大不利影響，理由是(i)根據地方市政規劃條例該125幢樓宇必須遷址，故該等樓宇將遷往其他地點；(ii)201幢樓宇建於本公司自有土地上，故使用該等樓宇不會引起法律糾紛；及(iii)該201幢樓宇主要作輔助用途，例如輔助生產或辦公室，且本公司可輕易遷往其他物業進行相同活動。根據本公司中國法律顧問國浩律師集團(北京)事務所，本公司並無違法使用有關物業。根據重組協議，南車集團公司已承諾就本公司未能取得有關房屋的正式房屋所有權證所可能蒙受的所有損失、索償、支出及費用向本公司作出補償保證。

根據重組協議，南車集團公司已承諾，在本公司申請房屋所有權證時提供一切必須的協助。南車集團公司亦承諾，承擔所有因轉讓這些房屋所有權證而產生的任何成本或開支，並承諾在本公司無法取得房屋所有權證，而該等無法取得並非由於本公司引致時，補償本公司所蒙受的所有損失或索償、支出及費用。

在建房屋

南車集團公司已向本公司轉讓19幢在建新建築物，該等建築均建於本公司持有有效土地使用權證的土地上。建成後，這些建築物的估計總建築面積約為223,439.28平方米。有關在建建築物的房屋所有權證，會在建成，並在有關機關進行建築及物業登記後，由本公司或本公司的有關子公司取得。本公司擬把這些建築物用作辦公和生產用途。現時在建的19幢新樓宇中，13幢樓宇未取得所有相關許可前已開始施工，因為本公司決定在開工同時申請相關許可。本公司現時正申請建築工程施工的所有相關許可。

根據本公司中國法律顧問國浩律師集團(北京)事務所表示，因本公司尚未取得部分在建物業的全部相關的許可證，若建築會對城市規劃帶來無法修正的影響，相關中國政府機關可能沒收或勒令本公司拆毀樓宇並徵收最高等同建設工程造價10%的罰款。若建築對城市規劃的影響能夠修正，本公司可在限期內作出修正，然而亦可能被徵收介乎建設工程造價5%至10%的罰款。

本公司董事認為，除13幢樓宇在未取得所有相關許可前已開始施工外，其他在建工程並無重大違反任何城市規劃規定，或即使有違規劃規定，亦可予以修正，而相關許可證將於上市日期起計12個月內發出。因此，本公司不會僅為等候發出相關許可而停工。

本公司已制定內部政策以確保日後的建築工程不會於授出必需許可前動工。南車集團公司已承諾彌償本公司因無法取得有關許可而遭受的任何損失、損害、申索、開支及費用。

租賃土地和物業

截至2008年6月30日，本公司已在中國租賃一幅約5,000平方米的土地及8幢總建築面積約25,648.59平方米的房屋。

本公司向中國政府租賃了一幅位於中國並有有效產權文件的土地。在本公司租賃的8幢房屋或單位中，其中總建築面積約4,425.55平方米的4幢房屋或單位的有關出租人已取得

房屋所有權證，其餘總建築面積約21,223.04平方米的房屋或單位則未取得正式房屋所有權證。8幢樓宇的租約尚未登記。本公司中國法律顧問國浩律師集團(北京)事務所已確認，登記並非租約有效的法定條件，而租約尚未登記不會影響租約合法性或影響本公司使用有關物業。由於本公司遷往其他物業進行相同活動並不困難，故董事認為上述出租樓宇未登記不會影響本公司的經營。根據重組協議，南車集團公司已承諾解決有關租賃的產權糾紛，並負責糾紛產生的所有損失或損害及成本與開支。南車集團公司亦已承諾協助出租人在本公司成立日期起計12個月內取得有關土地使用權證。

本公司約177,643.25平方米的小部分土地及樓宇已租予多名獨立第三方為其生產、辦公及輔助設施之用。本公司已與該等土地及樓宇的租戶訂立租賃協議，但並未註冊有關協議。根據本公司中國法律顧問國浩律師集團(北京)事務所表示，租賃註冊並非強制性。此外，國浩律師集團(北京)事務所確認，由於本公司為該等土地及樓宇的業主，故此本公司作為業主的權利不會因未作出該等註冊而受影響，而不註冊的唯一影響為租戶於轉租土地或樓宇時或須繳付罰款或遭懲處。然而，南車集團公司已同意彌償本公司因未註冊租賃而遭受的任何損失及損害。

海外物業

於2008年6月30日，本公司在香港、美國及德國租賃總建築面積約259.94平方米的3個單位。該等物業均由獨立第三方租予本公司。本公司董事認為有關租約乃根據當地法律規定訂立，有效及具約束力。

豁免若干關於估值報告的規定

由於大部分物業由本公司擁有及出租，本公司基於下列理由已向香港聯交所申請並獲豁免嚴格遵守上市規則第5.01條、5.06(1)條、5.06(2)條、5.06(3)條及19A.27(4)條及香港上市規則第16項應用指引第3(a)段規定，並向香港證監會申請並獲豁免嚴格遵守公司條例附表三第34(2)段規定：

- (a) 於本招股說明書附錄四估值報告載列各物業及於本招股說明書分別列示各物業詳情及估值會造成過份沉重負擔；及
- (b) 由於本公司所有物業位於中國，相關估值及產權資料均為中文，故編製有關本招股說明書附錄四所載估值報告之物業的估值報告全文英譯本會造成過份沉重負擔。

獲授豁免之條件載於「附錄九 — 法定及一般資料」。

估值報告全文可供備查的時間及地點請參閱「附錄十一 — 送呈公司註冊處處長及備查文件 — 備查文件」。

僱員

目前，本公司與所有全職勞動成員訂立僱傭合同，當中按中國勞動法和其他相關法規訂明僱員的職位、職責、薪酬和終止理由。本公司部分子公司與其僱員訂立集體談判協議。該等集體談判協議乃根據所有相關法律及法規所規定相關條件公平及平等磋商訂立，故為合法且有效。本公司的僱員均經嚴格的聘請程序挑選出來。於2008年3月31日，本公司約有僱員79,575人，當中9,302人擁有學士學位、620人擁有碩士學位和14人擁有博士學位。下表顯示本公司按職能劃分的僱員人數：

	於2008年3月31日	
	僱員人數	佔總人數%
生產人員.....	53,698	67.5
技術人員.....	9,423	11.8
管理人員.....	7,164	9.0
其他.....	9,290	11.7
合計.....	79,575	100.0

本公司於近年內實施了多項措施，以提升本公司僱員的生產能力。本公司為僱員定期進行績效考核，其薪酬和獎金與績效掛鉤。此外，本公司按不同工作要求實施培訓計劃。本公司相信，這些措施有助提升僱員的生產能力。

本公司的僱員薪酬組合一般包括薪資和獎金。僱員也享有醫療、住房津貼、退休、職業工傷保險和其他雜項等福利。截至2005年、2006年和2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司共計向僱員支付的上述工資、薪金及其他僱員福利總額分別為人民幣2,479.7百萬元、人民幣2,682.6百萬元、人民幣2,788.4百萬元及人民幣742.7百萬元。

按相關法規規定，本公司為員工參與由省市政府及多項退休金計劃以及補充退休金計劃、退休金補貼及提早退休福利計劃。本公司須對政府退休金計劃作出相當於工資、薪金及其他僱員福利約20%的供款。計劃成員可退休後享有相當於屆時薪資固定比例的退休金。除上述年度供款外，本公司並無與這些計劃相關的退休福利付款的其他重大責任。截至2005年、2006年和2007年12月31日止年度與截至2008年3月31日止三個月，本公司有關政府及補充退休金計劃、退休金補貼及提早退休福利計劃的成本分別為人民幣447.9百萬元、人民幣436.2百萬元、人民幣516.7百萬元及人民幣139.2百萬元。目前，本公司各僱員按其薪資某百分比對政府退休金計劃作出供款。退休後，本公司僱員可享有政府計劃的退休金。因患病或殘障而未能工作的所有僱員均可於缺席期間享有若干福利。

本公司設有工會保障僱員權益，而工會旨在協助本公司達成經濟目標、激勵僱員參與管理決策並協助調解本公司與工會成員之間的糾紛。本公司子公司及其各運營單位均設有個別的工會分支。營業紀錄期間，本公司並無因罷工或勞資糾紛而導致本公司面臨日常業務運營中斷的重大情形，而本公司相信，本公司與僱員已建立並將持續維持良好關係。

保險

根據行業一般慣例，本公司須就有關本公司運營的物業、設備或存貨購買火險、責任保險或其他物業保險。本公司也遵照有關中國法律和法規為本公司僱員購買退休保險、醫療保險、失業保險、工傷保險、人身傷害保險和生育保險。請參閱「風險因素 — 與本公司業務運營有關的風險 — 涵蓋本公司的業務、產品及財產的保險範圍或金額可能不足」。

與本公司所知的中國慣常做法一致，本公司沒有購買任何第三方責任保險，以保障因本公司物業內發生的意外而導致或有關本公司運營的人身傷害或物業或環境損失的索賠，而本公司也沒有購買任何業務中斷保險，或為本公司的主要僱員購買主要人員人壽保險或董事和監事責任保險。本公司及本公司所屬子公司並未對本公司之產品購買產品責任險。中國法律和法規沒有規定必須購買這些保險，而這些保險可能會為本公司的運營帶來額外成本，因而削弱本公司的競爭力。請參閱「風險因素 — 與本公司業務運營有關的風險 — 本公司可能必須就本公司產品相關或因使用本公司產品而導致的損害或損失承擔責任」。

本公司將繼續審查並評估本公司的風險組合，並根據本公司的需求和遵照中國行業慣例對本公司的保險內容作出所需和適當的調整。截至最後實際可行日期，本公司並無接獲客戶就本公司任何產品提出的任何重大索賠。

OFAC 規則

作為業務遍及世界各地的非美國公司，本公司在美國法律禁止其國民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，以及與來自該等國家的人士合作經營業務。主要由 OFAC 執行的美國經濟制裁法對若干國家及實體實施貿易及經濟制裁，在部分情況下更實施全面制裁。目前，古巴、伊朗及蘇丹受到全面制裁。營業紀錄期間，本公司在蘇丹及伊朗經營業務。本公司亦於營業紀錄期間與位於其他 OFAC 制裁國家(包括敘利亞)的實體有較少量的業務往來。截至2005年、2006年及2007年12月31日止年度，本公司在蘇丹及伊朗經營業務的總收入分別約為人民幣535.4百萬元、人民幣480.0百萬元及人民幣50.1百萬元，分別佔本公司總收入約2.7%、2.1%及0.2%。本公司於截至2008年3月31日止三個月內並未於蘇丹及伊朗產生任何收入。但本公司無法保證，本公司不會在可預見的將來從受美國制裁國家的業務活動獲得收入。

OFAC 規則一般只適用於美國人士、美國人士擁有或控制的非美國實體及(在若干情況下)出口含美國內容10%以上的貨品之非美國實體。根據本公司美國法律顧問，除與受制裁國家無業務關係的時代電氣美國外，股份公司及股份公司子公司並非美國人士或美國人士擁有或控制的非美國實體。此外，本公司向受制裁國家出口的貨品並無含有美國內容10%以上。因此，本公司並未受到 OFAC 拘束。股份公司也不受伊朗制裁法(ISA)的拘束。

雖然相關法規一般只適用於美國人士及位於美國司法權區的若干其他人士，且對本公司影響有限，但是有可能影響本公司從美國人士獲得投資或其他融資的能力。

本公司不會將全球發行的任何所得款項用於資助根據 OFAC 或 ISA 實施制裁禁止美國公司從事的活動。

法律訴訟

本公司可能會不時在日常運營過程中涉及合同糾紛或法律訴訟。截至最後實際可行日期，股份公司或任何子公司概無涉及任何對本公司財務狀況或經營業績有重大不利影響的嚴重訴訟、仲裁或索賠。此外，股份公司及其子公司於營業紀錄期間內並未遭受任何重大索賠、損壞、損失或退貨。截至最後實際可行日期本公司概無任何面臨有關重大訴訟、仲裁或索賠的威脅。