

與城建集團的關係

概覽

本公司是我們的前身北京城建設計研究總院有限責任公司(一間有限公司)根據中國法律於2013年10月28日改制後成立的股份有限公司。我們的控股股東城建集團是本公司的發起人之一。改制為股份有限公司後，城建集團直接擁有本公司已發行股本總額的65%。緊隨全球發售完成後，如超額配股權未獲行使，城建集團將擁有本公司已發行的股本總額約46.84%(如超額配股權獲全數行使，則約為44.87%)，並將仍為本公司的控股股東。

城建集團作為國有獨資有限責任公司成立，直接受北京市國資委監督。城建集團的主營業務包括工程承包、房地產開發和設計諮詢。截至最後可行日期，城建集團持有北京城建投資發展股份有限公司(一間於上海證券交易所上市的公司，股份代號：600266.SH，主要從事地產開發業務)的50.41%股權。於2012年12月，城建集團將其城市軌道交通工程承包業務及相關資產劃轉予本公司。有關重組的詳情，請參閱本招股章程「歷史、重組及公司架構—公司架構及業務板塊—重組」。於完成重組後，除對下文所界定三家被投資公司持有的少數權益外，城建集團不再保留任何與城市軌道交通工程有關的業務及資產，及於本公司取得相關業務資質後，城建集團經營城市軌道交通工程的資質亦已註銷，城建集團已不再具備經營城市軌道交通工程業務的資質，將不再具有從事城市軌道交通工程業務的資格，並將不再從事任何城市軌道交通工程總承包(包括施工總承包)業務。城建集團的保留業務主要包括：

- 除軌道交通之外的工程承包業務，主要包括房屋建築、市政公用事業、公路等工程總承包業務，及機電安裝、鋼結構等專業工程承包業務，以及在該等工程承包業務中涉及的專項設計業務(該等專項設計業務僅為城建集團保留業務提供服務，並不單獨對外承攬業務)；
- 房地產開發；及
- 園境設計諮詢。

此外，城建集團分別持有北京城建遠東建設投資集團有限公司、北京城建道橋建設集團有限公司和北京城建中南土木工程集團有限公司(「三家被投資公司」)20%、20%和6%的少數股權(「少數權益」)，這三家公司均擁有城市軌道交通工程承包專業資質。北京城建遠東建設投資集團有限公司主要從事(其中包括)(i)持牌業

與城建集團及軌道交通設計院的關係

務，包括承包與其實力、規模及業務相配的海外工程項目，以及為實施前述海外項目所需的派遣服務人員；及(ii)一般業務(其中包括)一般工程承包。其註冊資本為人民幣101百萬元，而雖然城建集團有權並已委任該公司董事會九名成員中的一名代表，但其管理層乃獨立於本公司，且與本公司概無關連。北京城建道橋建設集團有限公司主要從事(其中包括)(i)持牌業務，包括生產商品混凝土及蠟青混凝土、貨物運輸及為實施海外承包項目派遣所需的服務人員；及(ii)一般業務(其中包括)一般工程承包。其註冊資本為人民幣300百萬元。城建集團有權並已委任該公司董事會七名成員中的一名代表，即陳代華先生，彼亦為我們的非執行董事。城建集團已提名李勝軍先生取代陳代華先生，該等委任尚有待完成公司審批程序。根據北京城建遠東建設投資集團有限公司及北京城建道橋建設集團有限公司所發出日期均為2014年4月16日的確認函，截至確認函的日期，彼等概無進行任何城市軌道交通工程總承包項目，而彼等概無就城市軌道交通工程總承包業務與本公司存在競爭。北京城建中南土木工程集團有限公司主要從事(其中包括)(i)持牌業務，包括一般貨品運輸；及(ii)一般業務(其中包括)一般工程承包。其註冊資本為人民幣200百萬元，而其管理層乃獨立於本公司且與本公司概無關連，即使城建集團有權並已委任該公司董事會五名成員中的一名代表。根據由北京城建中南土木工程集團有限公司所發出日期為2014年6月4日的確認函，截至該確認函日期止，其尚未承接任何城市軌道交通總承包工程項目。除少數權益外，城建集團沒有在任何其他擁有城市軌道交通工程承包專業資質的公司中持有任何股權或權益。

為重組和設立本公司，城建集團已分別與三家被投資公司的其他股東就其擬將所持有的相關少數權益分別轉讓予本公司事宜進行討論，鑒於三家被投資公司各自的現行公司章程均設有有利於其他股東的優先購買權，且其他股東亦向城建集團表示於少數權益擬轉讓完成後將行使優先購買權，使得城建集團無法將少數權益轉讓予本公司。有鑒於此，城建集團於2013年12月26日向本公司出具承諾函，承諾：

- 繼續分別與三家被投資公司的其他股東進行溝通，並促使其認可城建集團將少數權益轉讓予本公司事宜；
- 在未來合適的時機，在獲得三家被投資公司的所有其他股東同意及取得相關主管部門批准的前提下，將少數權益轉讓給本公司；及
- 不再增加在三家被投資公司中所持有的股權比例。

業務說明及競爭

我們的主營業務包括：

- 勘察、設計及諮詢業務，包括但不限於城市軌道交通工程業務和工業、民用建築及市政工程的規劃、勘察、設計及諮詢業務(園境業務除外)；
- 城市軌道交通及其一體化項目的工程總承包、施工總承包、投資和運營業務；及
- 城市軌道交通相關的自有和共有專利技術商業化業務。

設計、勘察及諮詢業務包括有關城市軌道交通和工業與民用建築及市政工程的設計、勘察及諮詢，但並不包括由城建集團保留和從事的園境設計及其相關的諮詢業務。我們的工程承包業務集中於城市軌道交通及其一體化項目的承包業務，而城建集團只經營除軌道交通之外的工程總承包業務。城建集團的工程總承包業務主要包括房屋建築、市政公用、公路等工程總承包業務及有關機電安裝、鋼結構等專項工程承包業務。城建集團亦從事提供其工程總承包業務中涉及的專項設計(如建築智能化系統專項設計、建築裝飾工程專項設計和輕型鋼結構工程專項設計)業務，該等專項設計業務僅為城建集團的保留業務提供服務，並不單獨對外承攬業務。

董事認為，除城建集團於三家被投資公司持有的少數權益外，城建集團的保留業務與我們的主營業務並不存在任何直接或間接的競爭，並且連同城建集團以我們為受益人出具的不競爭承諾函以及本公司與城建集團簽訂的避免同業競爭協議(載述見下文)的相關規定得到適當執行，董事認為，城建集團的保留業務並不對我們的主營業務構成任何競爭或潛在競爭。待H股上市後，我們與城建集團仍會進行若干持續關連交易，為此，本公司亦已與城建集團簽訂若干框架協議，以於H股上市後對該等持續關連交易進行管治。有關該等協議與安排的詳請，請參閱本招股章程「關連交易」。

避免同業競爭協議

避免同業競爭

本公司於2014年1月24日與城建集團簽訂避免同業競爭協議及於2014年6月16日訂立避免同業競爭的補充協議，據此城建集團同意不與我們的主營業務競爭，並將促使其子公司(本集團除外)及其聯繫人不與我們的主營業務競爭，並且通知我們任何新業務機遇。

與城建集團及軌道交通設計院的關係

城建集團亦在避免同業競爭協議中承諾，在協議有效期內，城建集團不會，並將(i)促使其子公司和聯繫人不會，及(ii)通過其於相關參股公司行使投票權促使相關被投資公司不會：

- 以任何形式直接或間接地自行或協助他人進行或參與，任何與我們主營業務構成或未來構成或可能構成競爭的業務；或
- 透過任何第三方於競爭業務中持有權益或利益。

繼作出採購承諾之外，城建集團已亦建議將其於三家被投資公司的少數權益劃轉至本公司。由於該項劃轉受限於其他股東的優先購買權，故城建集團一直未能將少數權益劃轉至本公司。城建集團亦已就此該項劃轉向我們作出承諾。見「與城建集團的關係－概覽」。

以上的非競爭承諾不適用於城建集團或其子公司通過證券投資方式，在從事與我們主營業務相競爭業務的本地或海外上市的公司中持有合共不超過該公司5%權益，但不控制該公司董事會的情況。

新業務機遇

城建集團在避免同業競爭協議中進一步承諾，在協議有效期內：

- (1) 如果城建集團發現任何與我們主營業務相同或類似的新業務機遇：
 - 將盡快在得悉該新業務機遇後3日內書面通知我們，並向我們提供一切資料及合理的協助，包括促使其子公司和聯繫人向我們提供有關資料，以便我們考慮是否取得或競投該新業務機遇；及
 - 如果我們經考慮有關資料後決定不取得或競投該新業務機遇(包括任何與規劃、勘察、設計及／或諮詢有關的業務)，城建集團承諾亦不以任何方式進行或參與該新業務機遇。
- (2) 儘管有上述(1)項的規定，如果新業務機遇與軌道交通運輸工程無關或與工業與民用建築及市政工程的規劃、勘察、設計及諮詢業務無關(例如，化工工程、冶金礦山工程相關設計業務等)，則我們將以下列方式決定是否取得或競投該新業務機遇：
 - 如果該新業務機遇的總金額不超過人民幣80百萬元(包括人民幣80百萬元)，我們的總經理辦公室將全權決定是否取得或競投該新業務機遇；及

與城建集團及軌道交通設計院的關係

- 如果該新業務機遇的總金額超過人民幣80百萬元，我們將召開由全部獨立非執行董事參加的董事會會議審議是否取得或競投該新業務機遇。

如果總經理辦公室決定放棄或超過半數出席獨立董事會議的獨立非執行董事不贊成取得或競投該新業務機遇，我們將盡快通知城建集團該等決定。僅在此情形下，城建集團在事先書面通知我們後，方可自行取得或競投該新業務機遇。

城建集團的進一步承諾

根據避免同業競爭協議，城建集團已進一步承諾：

- (1) 同意我們在年度報告中披露獨立非執行董事就根據城建集團避免同業競爭協議作出承諾的執行情況的年度審結果；及
- (2) 於每個會計年度結束後盡快向我們提供關於其避免同業競爭協議執行情況的資料。

終止

避免同業競爭協議將持續有效，直至下列任何一種情況發生時(以較早者為準)：

- (1) 城建集團與其子公司及聯繫人合計(包括直接或間接)持有本公司全部已發行股本不足30%，或城建集團不再被視為我們之控股股東；或
- (2) H股終止在香港聯交所上市(但H股因任何原因暫時停牌除外)。

我們的中國法律顧問海問律師事務所認為，避免同業競爭協議內容不違反中國法律的任何相關規定，該協議對協議雙方具有法律約束力。

獨立非執行董事進行審閱及定期披露

獨立非執行董事將審閱由城建集團引薦予本公司的新業務機會，並將於H股上市後於我們的中期及年度報告中披露有關審閱的結果及其基準。

與城建集團及軌道交通設計院的關係

獨立於城建集團

管理層的獨立性

鑒於下列因素，我們相信在全球發售後，我們可在獨立於城建集團及其聯繫人（或「緊密聯繫人」，定義見將於2014年7月1日生效的新香港上市規則第1.01條）的情況下經營我們的業務：

董事會由12名董事組成，其中有3名董事即王麗萍女士、徐賤雲先生和陳代華先生分別在城建集團兼任董事或高管職位。下表概述3名董事在本公司及城建集團擔任的職位：

董事姓名	截至最後可行日期	
	於本公司擔任的職位	於城建集團擔任的職位
王麗萍	非執行董事兼董事長	副總經理
徐賤雲	非執行董事	董事長
陳代華	非執行董事	董事兼總經理

王麗萍女士、徐賤雲先生和陳代華先生（「業務重疊董事」）均為我們的非執行董事，主要作為董事會成員參與制訂我們總體發展戰略、公司經營策略等重大事項的決策，但不參與本公司的日常管理。本公司副總經理成硯女士及廖國才先生亦擔任城建集團的總經理助理。彼等並不參與城建集團的任何業務及管理事宜，亦並無自城建集團收取薪酬。有關業務重疊董事的技術知識、專長和經驗，請參閱本招股章程「董事、監事、高級管理人員及僱員」中載列彼等各自的履歷詳情。

除上述者外，概無董事和高管成員在城建集團擔任任何董事或高管職位。我們的管理團隊有別於城建集團的管理團隊。董事會擁有足夠的非業務重疊董事，該等董事獨立於城建集團並且具備相關經驗，能夠確保董事會正常履行其職能。

於重組完成時及於我們取得相關業務資質後，城建集團不再保留任何與城市軌道交通工程有關的工程承包資質，亦不再經營任何城市軌道交通工程總承包（包括施工總承包）業務。董事預期不會有任何涉及城建集團或其聯繫人利益衝突的狀況出現。即使發生任何利益衝突，我們相信我們有足夠而有效的控制機制使董事和高管人員能夠獨立履行其職務，避免潛在的利益衝突及維護股東的整體利益，理由如下：

- 城建集團已簽訂避免同業競爭協議，同意不與我們直接或間接競爭，及通知我們新業務機遇。獨立非執行董事將根據避免同業競爭協議的相關規定

與城建集團及軌道交通設計院的關係

決定是否取得或競投新業務機遇，如當新業務機遇與軌道交通或運輸或與工業與民用建築及市政工程的規劃、勘察、設計及諮詢業務無關時，有足夠的機制由獨立非執行董事決定是否取得或競投該等項目機會。我們已採納一系列防範措施，以確保執行避免同業競爭協議，處理潛在利益衝突及維護股東的整體利益。防範措施的詳情載於本節「避免同業競爭協議」。

- 公司章程中細則所載的董事會決策機制對於避免利益衝突已做出相關規定，包括但不限於：例如，如果發生利益衝突及在對有關與城建集團交易的決議案進行審議時，與城建集團有關聯關係的董事將放棄表決並且不得計入會議法定人數。該等決議須經獨立於有關事宜的過半數董事表決同意，方可通過。
- 在城建集團擔任職務的三名董事均為非執行董事，主要作為董事會成員參與制訂我們的總體發展戰略、公司經營策略等重大事項的決策，但不參與本公司的日常經營管理。本公司的日常經營由執行董事和一批經驗豐富並且在本公司長期任職的高級管理人員負責管理，該等人員均獨立於城建集團並且是我們的全職員工。
- 董事和高管成員概無在城建集團持有任何股權，而除業務重疊董事外，亦概無自城建集團領取薪酬、福利及獎金。
- 各董事瞭解其作為董事應當承擔的受信責任，該等責任要求(其中包括)其為本公司的利益最佳權益行事。

綜合上文，董事認為我們擁有本身的管理團隊，能夠保持我們獨立於城建集團及其聯繫人(或「緊密聯繫人」，定義見將於2014年7月1日生效的新香港上市規則第1.01條)。

經營的獨立性

根據重組協議，城建集團已將其城市軌道交通工程承包業務及相關資產劃轉予我們。該等業務擁有完整的生產、供應和銷售鏈，且為獨立經營。除因我們根據物業及土地租賃框架協議租用城建集團位於北京市海淀區北太平庄路18號的城建大廈部分物業而共用該大廈的部分設施外，我們與城建集團並無共用任何設施或資源。我們擁有獨立經營業務所需的足夠資金、財產、設備、技術和人力資源，並且具備開展我們的所有現有業務所需的資質。除本招股章程披露者外，我們擁有目前經營的業務涉及的所有重要專利的合法所有權。

與城建集團及軌道交通設計院的關係

由2012年12月訂立重組協議至2014年1月止的過渡期內，當時我們取得工程承包業務的最後資質，而由於我們並無取得城市軌道交通工程承包業務的所有牌照，故城建集團代表我們競投及履行城市軌道交通工程承包項目。有關詳情，請參閱本招股章程「歷史、重組及公司架構」一節的「公司架構及業務板塊—重組」。待我們於2014年1月取得城市軌道交通工程承包業務的一切所需資質及牌照後，我們能夠獨立競投、訂立及履行新合同，而毋須向城建集團要求協助，亦並無需要城建集團的協助以競投任何工程合同，始後董事認為，假設我們於往績記錄期之前已取得進行城市軌道交通工程承包業務的所有牌照，我們將能夠於整段往績記錄期內獨立於城建集團下競投、簽訂及履行取得進行城市軌道交通工程承包業務。

本公司於H股上市後將繼續與城建集團進行若干關連交易。因此，我們已與城建集團訂立商標許可使用框架協議、專利實施許可框架協議、房屋土地租賃框架協議和綜合服務框架協議。有關該等協議與安排的詳情，請參閱本招股章程「關連交易」。就有關城建集團、其子公司及／或聯繫人根據綜合服務框架協議提供勞務服務而言，而該等勞務服務乃只需要一般牌照而非技術牌照方可提供的一般非技術工程服務，且我們可隨時向其他勞務服務供應商覓得其他勞務服務來源。我們一般透過投標程序(公開投標或私人邀請參與投標)或從優先勞務服務供應商名單中進行價格查詢程序按公平基準及達成正常商業條款將勞務服務分包。在各情況下，我們將根據商業條款委聘分包商及實行嚴格評估以監察各分包商的質素、表現及信貸歷史，並應用我們的品質監控及監督分包商表現。綜合服務框架協議項下的培訓服務主要有關由一家與城建集團有聯屬關係的培訓中心提供一般工作知識所需的學術財務培訓服務。我們可隨時覓得有關培訓服務的其他供應商。因上述理由，本公司就根據綜合服務提供勞務服務及培訓服務方面並無依賴城建集團。董事已確認該等關連交易乃於我們的一般業務過程中按正常商業條款及按公平基準而訂立。若我們能以類似或更優惠的條款和條件獲取該等服務及／或交易，則根據相關框架協議，我們能夠自行酌情向其他獨立第三方尋求相關服務或與該等第三方進行交易。

我們有自身的組織架構，設有負責各種特定職能的獨立部門。我們的經營決策均由股東大會、董事會、監事會和管理人員根據各自的職責作出。除制訂一套全面的內部控制程序，以促進業務的有效運營外，本公司已採取一系列完善的防範措施，以避免利益衝突，切實維護股東的整體利益。該等措施的詳情載於本節「獨立於城建集團—管理層的獨立性」。此外，為確保城建集團與本公司之間的避免同業競爭協議得到切實執行，我們已採取防範措施。該等防範措施的詳情，請參閱本節「避免同業競爭協議」。本公司已採納股東大會議事規則、董事會議事規則、監事會議事規則以及關連交易管理辦法和信息披露事務管理辦法等一整套企業管治守則，上述規則均按相關法律和法規制訂。

與城建集團及軌道交通設計院的關係

基於以上原因，董事認為我們在經營上並不倚賴城建集團及其聯繫人(或「緊密聯繫人」，定義見將於2014年7月1日生效的新香港上市規則第1.01條)。

財務的獨立性

於往績記錄期內，城建集團就我們的設計、勘察及諮詢項目而向有關客戶提供的若干投標保函、履約保函和預付款保函所產生的責任作出擔保。該等擔保大部分將於上市日期起計三至五年後到期。截至2013年12月31日，該等擔保金額約為人民幣360.23百萬元。此外，重組前，城建集團向其城市軌道交通工程項目的客戶發出投標保函、履約保函和預付款保函，雖然城市軌道交通工程承包項目已於重組後劃轉予我們，但城建集團仍然是該等擔保的發出人。截至2013年12月31日，該等擔保為數約人民幣843.40百萬元。前述擔保是城建集團以我們為受益人提供，而我們並無就該等擔保提供任何抵押品。即時解除城建集團提供的該等擔保並不符合本公司的商業利益，而取得相關對手方的同意在商業上並不可行，故該等擔保將於H股上市後繼續有效。儘管城建集團持續提供前述擔保，我們於H股上市後能夠根據下列各項獨立於城建集團進行我們的業務：

- 就設計、勘察及諮詢板塊而言，截至2014年4月30日，有關本集團所訂立68份合同及本集團將於中標後訂立的其他合同，我們自重組開始以來自銀行獲得的履約保函、投標保函及預付款保函合共約人民幣198.65百萬元。該68份已簽訂合同的總合同金額約人民幣1,475.34百萬元，而所有有關擔保乃在與城建集團獨立的情況下提供；
- 就工程承包板塊而言，截至2014年4月30日，有關已簽訂的5份施工總承包合同及一項未能中標項目，我們獲得的履約保函、投標保函及預付款保函合共約人民幣396.76百萬元。然而，該等保函乃以城建集團的名義透過動用我們所獲得的銀行融資提供，而成功獲授的施工總承包合同乃由城建集團代表我們根據重組協議之補充協議項下的過渡期安排而訂立或競投。該5份已簽訂施工總承包合同的總合同金額約人民幣1,386.54百萬元；
- 我們具備獲得充裕融資的能力，有跡可尋。截至2014年4月30日，我們有備用信貸融資額合共約人民幣16.9億元，其中約人民幣7.8億元用於為我們的合同提供不同形式的保函，包括由城建集團代表我們所訂立及以城建集團的名義但透過動用我們的銀行融資以提供保函的合同；
- 我們目前正與多間中國商業銀行討論以於H股上市前增加我們的備用信貸融資；及

與城建集團及軌道交通設計院的關係

- 我們的現金狀況穩定。截至2013年12月31日，我們的現金及銀行結存及已抵押存款為人民幣1,817.76百萬元，已超出城建集團以我們為受益人所提供的未償還擔保總額。

本公司在上市後既有的城建集團提供的擔保失效後不會再從城建集團處獲取任何擔保。

於往績記錄期，我們向城建集團取得借款，而我們亦向城建集團若干子公司提供借款。來自城建集團借款及向城建集團若干子公司提供的借款已於截至2013年12月31日全數清算。憑藉充裕的資金及銀行融資以獨立經營業務，我們具備足夠的內部資源及良好信譽以支持公司的日常運作，並可透過獨立途徑獲得第三方融資。請參閱本招股章程「財務資料—債務及或有負債」。

我們亦設有獨立的財務部門，建立了自身的內部控制和會計制度，以及完整的財務管理制度。我們獨立開立並管理銀行賬戶，未與城建集團共用任何銀行賬戶。本公司已按照適用中國稅法及法規辦理獨立稅務登記及納稅。

基於以上原因，董事認為我們於上市後財務將獨立於城建集團及其聯繫人(或「緊密聯繫人」，定義見將於2014年7月1日生效的新香港上市規則第1.01條)。

與軌道交通設計院的關係

2012年11月15日，本公司、城建集團、軌道公司和北京城市軌道交通諮詢有限公司共同出資設立了軌道交通設計院，註冊資本為人民幣10.00百萬元，其中本公司、城建集團、軌道公司和北京城市軌道交通諮詢有限公司(軌道公司的子公司)的出資分別佔軌道交通設計院股權的40%、10%、30%和20%。軌道公司是我們的股東之一(其於全球發售完成後將持有本公司約3.60%股本權益(假設超額配股權不獲行使))，是往績記錄期內本公司的最大客戶。有關軌道公司的詳情，請參閱「業務—主要客戶」。關於軌道公司的更多信息，請參閱「業務—主要客戶」。於2014年1月24日，本公司將與城建集團訂立股東及董事投票權行使協議，據此，城建集團已同意就有關軌道交通設計院經營管理過程中需要其股東及董事於股東大會批准的所有事項決策與本公司一致行動。

軌道交通設計院的經營範圍涵蓋城市軌道交通線網及線路的勘察、設計；城市地下空間開發的勘察、設計；技術諮詢及財務信息諮詢。由於軌道交通設計院的經營範圍某程度上與本公司的經營範圍部分存在重疊，為避免任何潛在競爭，軌道交通設計院向本公司出具承諾函，表示自承諾日期開始，其主要業務將限於軌道交通工程技術項目的研究、標準網絡建設、監理業務、工程技術解決方案及軌道交通科學研究項目(該等業務與我們的主營業務不構成競爭)，並進一步承諾並將不會從事任何與我們的主要業務產生競爭的業務。