

概 要

本概要旨在向閣下概述本[編纂]所載資料。由於純屬概要，故並未完全載列可能對閣下重要的全部資料，且在整體上受限於[編纂]全文，故閣下須連同本[編纂]全文一併閱讀。閣下決定投資[編纂]之前，應細閱包括屬於本[編纂]不可或缺部分的附錄在內的整份[編纂]。

凡投資均涉及風險。投資[編纂]所涉及的部分特定風險載於本[編纂]「風險因素」一節。閣下決定投資[編纂]之前，務請細閱該節。

概覽

根據沙利文報告，按收入計算，我們自2009年起一直是全球最大的軌道交通控制系統解決方案提供商。我們的收入主要來自截至2014年世界上最大的軌道交通控制系統市場中國。我們是中國軌道交通控制系統行業的先行者和領導者，作為國有企業是保障中國軌道交通安全高效運行的核心企業。截至2015年3月31日，我們是全國鐵路調度指揮中心列車調度指揮系統的唯一供應商，同時我們的核心控制系統產品全面覆蓋了中國鐵路網絡。我們以研發為核心，截至最後可行日期，擁有700項註冊專利及186項待審批的專利申請，主導了中國軌道交通控制系統絕大部分行業標準的制定。我們為客戶提供軌道交通控制系統設計集成、設備製造及系統交付的一站式專業化服務，通過推行專業化的「三位一體」業務模式，成為全球唯一可在整個產業鏈獨立提供全套產品和服務的軌道交通控制系統解決方案提供商，並在產業鏈各環節都佔據優勢。

我們的主要業務

我們主要從事以下三類業務：

- **設計與集成**：主要包括為軌道交通控制系統工程提供工程設計及系統集成等服務，並提供集成解決方案以實現控制系統的性能；
- **設備製造**：主要包括生產和銷售信號系統產品、通信信息系統產品和其他產品等；及

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

概 要

- 系統交付：包括為軌道交通控制系統工程提供施工、安裝、測試、維護等服務。

我們亦提供市政工程及相關建設服務以及商品貿易等。

下表載列所示期間我們按業務類型劃分的收入明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2012年		2013年		2014年		2014年		2015年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
設計集成	3,551,245	33.7	3,478,596	26.6	4,908,771	28.3	857,888	25.6	1,346,443	28.3
設備製造	4,157,659	39.4	4,960,899	38.0	5,870,725	33.9	1,365,973	40.8	1,730,041	36.4
系統交付服務	2,842,008	26.9	4,167,894	31.9	5,368,037	31.0	1,015,478	30.3	1,255,408	26.4
其他業務	—	—	457,196	3.5	1,181,110	6.8	107,232	3.3	425,168	8.9
總收入	10,550,912	100.0	13,064,585	100.0	17,328,643	100.0	3,346,571	100.0	4,757,060	100.0

下表載列所示期間我們按業務類型劃分的毛利明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2012年		2013年		2014年		2014年		2015年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
設計集成	1,109,753	38.3	1,204,210	35.0	1,633,777	38.9	316,269	35.0	510,808	40.0
設備製造	1,468,012	50.6	1,733,903	50.4	1,915,478	45.7	465,614	51.5	621,075	48.6
系統交付服務	322,828	11.1	457,647	13.3	511,488	12.2	91,233	10.1	117,733	9.2
其他業務	—	—	43,544	1.3	133,861	3.2	30,562	3.4	27,820	2.2
總毛利	2,900,593	100.0	3,439,304	100.0	4,194,604	100.0	903,678	100.0	1,277,436	100.0

下表載列所示期間我們按業務類型劃分的毛利率明細：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2012年	2013年	2014年	2014年	2015年
	%	%	%	%	%
設計集成	31.2	34.6	33.3	36.9	37.9
設備製造	35.3	35.0	32.6	34.1	35.9
系統交付服務	11.4	11.0	9.5	9.0	9.4
其他業務	不適用	9.5	11.3	28.5	6.5
總體毛利率	27.5	26.3	24.2	27.0	26.9

概 要

我們的銷售與客戶

我們採用直銷模式通過總部系統集成部和我們附屬公司的銷售團隊進行銷售，並且該等銷售一般通過獨立招投標或聯同合作夥伴共同招投標方式進行。我們通過競標成為全國鐵路調度指揮中心列車調度指揮系統的唯一供應商。我們參與軌道交通控制系統集成項目投標活動的中標率穩定增長，由2012年的50.0%增至2013年的52.9%及2014年的53.9%。截至2015年3月31日止三個月內，我們該等投標中標率為100%。我們的銷售除了通過招投標方式之外，也會通過二次招投標的方式進行。

我們2012年度、2013年度、2014年度及截至2015年3月31日止三個月最大客戶分別為向莆鐵路股份有限公司、蘭新鐵路甘青有限公司、滬昆鐵路客運專線湖南有限責任公司及中國鐵建電氣化局集團有限公司。在鐵路部門，我們的絕大部分客戶為中國鐵路總公司聯屬實體。在城市軌道交通部門，我們的客戶大多數為受當地政府控制的地鐵建設公司及運營公司。我們於營業紀錄期間的前五大客戶均為獨立廠商。營業紀錄期間內及截至最後可行日期，據董事所知，我們的董事、及其聯繫人或持有我們已發行股本5%或以上的股東概無擁有我們前五大客戶任何權益。

鐵路是我們最主要的終端市場。近年來，隨着城市軌道交通的迅速發展，城市軌道交通也是我們日益重要的市場。同時，我們也在逐步拓展海外市場。

下表載列所示期間我們在國內按終端市場劃分的收入明細以及海外業務的收入：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2012年		2013年		2014年		2014年		2015年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
國內業務										
鐵路	8,740,565	82.8	10,279,799	78.7	13,642,049	78.8	2,825,206	84.5	3,497,744	73.5
城市軌道交通	1,696,074	16.1	1,984,972	15.2	1,928,806	11.1	329,111	9.8	788,185	16.6
其他業務	—	—	457,196	3.5	1,181,110	6.8	107,232	3.2	425,168	8.9
國內業務總計	10,436,639	98.9	12,721,967	97.4	16,751,965	96.7	3,261,549	97.5	4,711,097	99.0
海外業務	114,273	1.1	342,618	2.6	576,678	3.3	85,022	2.5	45,963	1.0
總收入	10,550,912	100.0	13,064,585	100.0	17,328,643	100.0	3,346,571	100.0	4,757,060	100.0

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

概 要

下表載列所示期間我們按終端市場及地理位置劃分的毛利明細：

	截至12月31日止年度						截至3月31日止三個月			
	2012年		2013年		2014年		2014年		2015年	
	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%	人民幣千元	%
國內業務										
鐵路	2,429,301	83.7	2,898,531	84.3	3,422,672	81.6	771,638	85.4	1,011,177	79.2
城市軌道交通	436,785	15.1	413,273	12.0	454,092	10.8	81,441	9.0	223,909	17.5
其他業務	—	—	43,544	1.3	133,861	3.2	30,562	3.4	27,820	2.2
小計	2,866,086	98.8	3,355,348	97.6	4,010,625	95.6	883,641	97.8	1,262,906	98.9
海外業務	34,507	1.2	83,956	2.4	183,979	4.4	20,037	2.2	14,530	1.1
總毛利	2,900,593	100.0	3,439,304	100.0	4,194,604	100.0	903,678	100.0	1,277,436	100.0

下表載列所示期間我們按終端市場及地理位置劃分的毛利率明細：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2012年	2013年	2014年	2014年	2015年
	%	%	%	%	%
國內業務					
鐵路	27.8	28.2	25.1	27.3	28.9
城市軌道交通	25.8	20.8	23.5	24.7	28.4
其他業務	不適用	9.5	11.3	28.5	6.5
小計	27.5	26.4	23.9	27.1	26.8
海外業務	30.2	24.5	31.9	23.6	31.6
整體毛利率	27.5	26.3	24.2	27.0	26.9

有關按終端市場及地理位置劃分的毛利率討論，請參閱本[編纂]第308頁開始的「財務信息－我們損益表摘要詳情－毛利及毛利率」。

概 要

歷史新簽合同額與未完成合同額

合同額指我們預期按合同條款履行合同後，可根據合同條款收取的款額。新簽合同額指我們於特定期間內訂立合同的總額。截至2012年、2013年及2014年12月31日止年度，我們的新簽合同的總額約為人民幣9,115.2百萬元、人民幣22,038.4百萬元及人民幣25,530.1百萬元。截至2015年5月31日止五個月，我們新簽合同的總額約為人民幣11,154.9百萬元。

未完成合同額指於某個日期仍未完成的已訂立合同的估計總合同價值(假設根據合同條款履行)。未完成合同額並不是公認會計準則已界定的衡量指標，且未必反映我們將來的經營業績。於2012年、2013年及2014年12月31日，我們未完成合同的總額分別為人民幣4,851.6百萬元、人民幣13,825.5百萬元及人民幣26,812.1百萬元。截至2015年5月31日，我們未完成合同的總額約為人民幣29,762.1百萬元，預期其中約人民幣12,596.0百萬元、人民幣9,490.4百萬元及人民幣7,675.7百萬元將分別被確認為我們2015年、2016年及2017年或之後的收入。下表載列我們分別於2014年12月31日及2015年5月31日的未完成合同額明細：

	於2014年 12月31日	於2015年 5月31日
	(人民幣百萬元)	
國內業務		
鐵路	15,708.9	16,407.3
城市軌道交通	6,384.6	6,035.0
其他業務	4,511.1	6,983.6
國內業務總計	26,604.6	29,425.9
海外業務	207.5	336.2
總計	26,812.1	29,762.1

我們的研發

我們擁有全球領先的研發能力及技術。我們投入大量資源提升研發能力，致力於軌道交通控制系統領域的技術創新和產品開發。截至2015年3月31日，我們擁有省部級工程技術研究中心2個、省級企業技術中心11個及院士專家工作站4個。截至2015年3月31日，我們還擁有61個科研實驗室，包括2個CRTCC簽約實驗室、4個CNAS認證實驗室和5個CMA資質認證實驗室。截至2012年、2013年及2014年12月31日止年度，我們的研發支出分別為人民幣

概 要

443.7百萬元、人民幣585.2百萬元及人民幣749.9百萬元，分別佔我們同期總收入的4.2%、4.5%及4.3%。截至2015年3月31日止三個月，我們的研發支出為人民幣151.0百萬元，佔我們同期總收入的3.2%。我們的研發能力獲得充分認可，曾多次榮獲國家科學技術進步獎一等獎、中國鐵道學會鐵道科技獎特等獎及一等獎等多項國家級獎項。我們是中國軌道交通控制系統設備制式、技術標準和產品標準的歸口單位。截至2015年3月31日，在已發佈的現行有效技術標準中，我們主導參與制定及修訂了系統及產品標準199項，其中包括12項國家標準及183項行業標準。我們主導參與制定及修訂了18項工程建設標準，其中包括4項國家標準和14項行業標準。在佔據領先地位的軌道交通信號技術領域，我們編製了13項國家標準中的9項及159項行業標準的91項。截至最後可行日期，我們在中國擁有700項註冊專利及186項待批專利申請。

我們的競爭優勢

- 我們是全球最大的軌道交通控制系統解決方案提供商，是保障國家軌道交通安全高效運營的核心企業。
- 我們世界領先的綜合研發實力和技術鞏固和保障了我們領先的行業地位。
- 我們在中國戰略性的軌道交通佈局使我們擁有了行業主導地位和顯著的先發優勢，使得我們更好地受益於中國軌道交通控制系統新建、維護和升級的巨大市場空間。
- 我們是軌道交通控制領域專業一站式解決方案的引領者，是全球唯一可在整個產業鏈獨立提供全套產品和服務的企業。
- 我們於營業紀錄期的軌道交通控制系統解決方案和核心產品具備高可靠性和高安全性的記錄。
- 我們擁有業績出色、行業經驗豐富的管理層團隊，以及極為強大的行業人才庫。

概 要

我們的發展策略

- 繼續增強科技研發體系，保證科研成果的產業化，鞏固及提高我們的行業領先地位
- 持續擴充產業鏈，鞏固和提升我們提供一站式解決方案的能力
- 進入新的業務領域，實現技術應用的多元化
- 積極開拓國際業務，大力推進海外市場佈局
- 通過加強工程總承包和提高資本管理能力推動業務綜合發展
- 進一步加強企業管理，構建優秀的企業文化

股權架構和控股股東

中國通號集團為全資國有企業，並一直是我們唯一的控股股東，持有本公司約96.8343%的股份。截至最後可行日期，中國通號集團註冊股本約為人民幣2,694百萬元。緊隨[編纂]完成後，假設[編纂]未獲行使，中國通號集團將擁有我們約[編纂]%的股份，並將繼續為我們唯一的控股股東。進一步詳情請參閱本[編纂]自第138頁起「我們的歷史及發展」、自第246頁起「與控股股東的關係」及自第286頁起「主要股東」等章節。

通號集團主要業務包括為本集團生產零部件(如變壓器、線圈及電纜)及提供後勤服務，以及提供房屋租賃服務。我們的主要業務包括軌道交通控制系統設計與集成、設備製造及系統交付。中國通號集團和本公司確認，本集團與通號集團之間並未現存或將存在潛在業務競爭。進一步詳情請參閱本[編纂]自第246頁起「與控股股東的關係」一節。

我們與中國通號集團訂立了一系列框架協議，包括物業租賃框架協議、域名使用許可協議、中國通號集團綜合服務框架協議及中國通號集團採購及銷售框架協議(定義見「關連交易」一節)。根據該等協議已進行或擬進行的交易將構成上市規則第14A章所界定我們的持

概 要

續關連交易。我們已就相關交易中非獲完全豁免持續關連交易向聯交所申請，且已獲聯交所批准豁免我們嚴格遵守上市規則的相關規定。進一步詳情請參閱本[編纂]自第253頁起「關連交易」一節。

我們獨立擁有與我們的生產經營相關的資產的所有權或者使用權，其中包括土地、房屋、商標、專利、軟件著作權等。我們獨立經營主營業務，有權獨立制定及執行經營決策。我們自行接觸客戶及供貨商，在客戶資源方面並不倚賴中國通號集團。我們有足夠資本、設備及僱員，並擁有自身的組織架構和有效的內控程序獨立運營業務。我們本身有獨立於中國通號集團的財務部門，負責執行財務、會計、報告和本集團信貸及內部監控工作。我們獨立開立銀行賬戶，不與中國通號集團共享任何銀行賬戶。我們運用自有資金獨立辦理稅務登記和納稅。於最後可行日期，除本公司董事長於中國通號集團擔任總經理外，本公司及中國通號集團各由不同的管理團隊管理，概無其他董事、監事或高級管理層在中國通號集團或其聯繫人擔任任何職位或有任何職責或責任。概無獨立非執行董事與中國通號集團有任何關係。我們認為，[編纂]後，董事及高級管理層能獨立執行有關本公司的職務而本公司亦能獨立於中國通號集團管理自身業務。有關進一步詳情，請參閱本[編纂]自第251頁起「與控股股東的關係－獨立於中國通號集團」一節。

風險因素

投資[編纂]涉及若干風險，可總結為四類：(i)與我們的業務有關的風險；(ii)與我們所處行業有關的風險；(iii)與中國有關的風險；以及(iv)與[編纂]有關的風險。我們目前不知悉、下文並未明示或暗示或我們認為不重大的其他風險及不確定因素亦可能有損我們的業務、財務狀況及經營業績。

我們認為以下是我們所面臨的部分主要風險：

- 中國政府改變有關軌道交通行業的政策可能影響我們的業務及財務表現。軌道交通公共支出的削減，或任何公共採購政策或行業標準改變均可能會影響我們的業務；

概 要

- 中國軌道交通行業不斷演變，具有不確定因素，中國軌道交通行業的負面發展或會對我們的業務運營有不利影響；
- 流失主要客戶或其更改訂單可能會對我們的業務有不利影響；
- 我們可能會因產品或服務的缺陷而面臨責任申索或蒙受損失；
- 我們發展新業務(包括電力電氣化、綜合型信息系統解決方案等)面對各種風險；及
- 我們的客戶可能延期支付、拖欠貿易應收款項，或不按時退回質量保證金，可能會影響我們的現金流及營運資金、財務狀況及經營業績。

7.23事故

2011年7月23日，寧波至溫州高速鐵路的D301次列車與D3115次列車發生追尾事故。中國通號作為發生故障的列車控制系統設備的製造商及事故責任單位之一，為應對該事故，即刻採取補救措施並實施已增強的內部控制機制。有關詳情請參閱「業務－品質與安全－7.23事故」、「風險因素－與我們的業務有關的風險－我們可能會因產品或服務的缺陷而面臨潛在產品責任申索或蒙受損失」。

過往違規事項

我們的董事確認，營業紀錄期間及截至最後可行日期我們並無重大違規事件。我們的中國法律顧問表示，營業紀錄期間及截至最後可行日期，我們在我們實際業務經營的所有重大方面均符合中國相關的法律、法規和規範。

在受到制裁的國家的銷售及經營

美國(「美國」)及(在較低程度上)歐盟(「歐盟」)、澳大利亞和聯合國安全理事會(「聯合國安理會」)目前都對古巴、克里米亞、蘇丹、伊朗、敘利亞及朝鮮六個國家或地區(統稱「受制裁國家」)實施廣泛的經濟制裁。另外，美國及其他司法管轄區的其它某些制裁亦針對特定個人或實體，而無論他們是否身處受制裁國家。例如，美國與其他司法管轄區(包括歐

概 要

盟)對俄羅斯的特定實體、個人及經濟部門或被制裁機構認定為涉及消弱或威脅烏克蘭領土完整、國家主權、和獨立的各方實施有限的制裁。亦有針對伊拉克的特定實體和個人或與伊拉克前政府有關聯的特定實體和個人實施的有限的制裁。有關制裁法律的詳情，請參閱本[編纂]第129頁起的「監管環境－制裁法律的說明」。營業紀錄期間，我們為位於伊朗(屬受制裁國家)和伊拉克的某些項目銷售鐵路運輸通信信號產品並提供相關服務。我們還在2013年1月與一家俄羅斯公司簽署了一份營銷推廣合作協議；截至最近可行日期，在該合作協議項下我們並未產生任何收入，我們理解這份協議與克里米亞地區(屬受制裁國家)並無關係。截至2012年、2013年及2014年12月31日止年度以及截至2015年3月31日止三個月，來自受到制裁的國家的收入分別約佔本集團收入總額的0.02%、1.22%、1.09%及0.51%。有關在受到制裁的國家經營業務的詳情，請參閱本[編纂]第234頁起的「業務－在受到制裁的國家的銷售及經營」。

我們向香港聯交所承諾不會動用[編纂]所得款項以及其他通過香港聯交所籌集的資金直接或間接地資助或協助(i)與任何制裁對象有關的、或與之進行的任何活動或業務，或與受到美國、歐盟、香港、澳大利亞或聯合國制裁的任何國家有關的、或與之進行的、或位於該等國家的任何活動或業務，或(ii)與我們的附屬公司之一通號國際有關的任何活動或業務，考慮到通號國際在營業紀錄期間每年來自與伊朗有關的項目的收入。此外，我們還向香港聯交所承諾，我們不會進行導致香港聯交所、聯交所上市委員會、香港結算公司、香港結算代理人、我們的股東及／或[編纂](統稱「**相關人士**」)或我們面臨制裁風險的受制裁交易。倘我們在[編纂]後違背該等向香港聯交所作出的承諾，則[編纂]或會遭香港聯交所除牌。為確保遵守向香港聯交所作出的承諾，我們會持續監察和評估我們的業務，以及採取措施保障本集團與股東的利益。有關我們內部控制程序的詳情，請參閱本[編纂]第242頁起的「業務－在受到制裁的國家的銷售及經營－我們的承諾及內部控制程序」。另外，請參見本[編纂]第60頁起的「風險因素－與我們的業務有關的風險－我們在若干受美國、聯合國、歐盟及其他相關司法管轄區實施不同經濟制裁的國家營運，或訂有涉及該等國家的合同，因此可能受到不利影響」。

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

概 要

過往財務信息概要

下表載列所示期間我們的合併綜合收益表：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2012年	2013年	2014年	2014年	2015年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
收入	10,550,912	13,064,585	17,328,643	3,346,571	4,757,060
營業成本	(7,650,319)	(9,625,281)	(13,134,039)	(2,442,893)	(3,479,624)
毛利	2,900,593	3,439,304	4,194,604	903,678	1,277,436
其他收入及收益	140,265	154,665	756,924	32,583	40,199
銷售及分銷開支	(295,842)	(369,979)	(458,625)	(85,968)	(107,605)
行政開支	(1,562,204)	(1,706,370)	(2,158,320)	(394,556)	(502,076)
其他開支	(49,064)	(191,603)	(29,466)	(18,250)	(21,441)
財務費用	(46,013)	(14,382)	(14,736)	(3,569)	(5,900)
應佔合營公司利潤	120,097	134,432	143,207	39,511	9,944
應佔聯營公司利潤	28,364	26,640	39,327	9,303	2,605
除稅前利潤	1,236,196	1,472,707	2,472,915	482,732	693,162
所得稅	(148,861)	(233,793)	(433,000)	(89,687)	(116,380)
期內利潤	1,087,335	1,238,914	2,039,915	393,045	576,782

下表載列所示日期我們的合併財務狀況表節選項目：

	於12月31日			於3月31日
	2012年	2013年	2014年	2015年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元
資產				
非流動資產總額	5,196,069	5,010,577	6,749,629	6,771,462
流動資產總額	11,888,126	16,634,674	21,826,919	22,702,399
資產總額	17,084,195	21,645,251	28,576,548	29,473,861
權益與負債				
流動負債總額	8,299,366	10,637,841	14,993,866	18,597,042
非流動負債總額	1,142,818	1,008,526	1,107,383	1,068,892
總權益	7,642,011	9,998,884	12,475,299	9,807,927
權益與負債總額	17,084,195	21,645,251	28,576,548	29,473,861

本文件為草擬本，所載資料並不完整，並可能會作出修訂。閱覽資料時須一併細閱本文件封面「警告」一節。

概 要

下表載列所示期間我們的現金流量概況：

	截至12月31日止年度			截至3月31日止三個月	
	2012年	2013年	2014年	2014年	2015年
	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元	人民幣千元 (未經審核)	人民幣千元
經營活動所得／(所用)					
現金淨額	690,599	1,585,360	1,190,816	(114,201)	(198,495)
投資活動(所用)／所得					
現金淨額	(909,355)	(1,354,468)	1,503,933	86,067	(112,291)
融資活動(所用)／所得					
現金淨額	(280,594)	688,743	52,124	(20,806)	(106,820)
現金及現金等價物(減少)／					
增加淨額	(499,350)	919,635	2,746,873	(48,940)	(417,606)
期初現金及現金等價物	2,751,121	2,252,322	3,171,451	3,171,451	5,917,548
匯率變動對現金及現金等					
價物的影響	551	(506)	(776)	378	(249)
期末現金及現金等價物	2,252,322	3,171,451	5,917,548	3,122,889	5,499,693

下表載列所示日期及年度我們的若干財務比率：

	於12月31日			於3月31日
	2012年	2013年	2014年	2015年
流動比率 ⁽¹⁾	143.2%	156.4%	145.6%	122.1%
速動比率 ⁽²⁾	118.8%	137.1%	126.5%	107.6%
負債權益比率 ⁽³⁾	9.0%	3.5%	2.5%	3.0%

	截至12月31日止年度		
	2012年	2013年	2014年
總資產回報率 ⁽⁴⁾	6.5%	6.4%	8.1%
股本回報率 ⁽⁵⁾	15.3%	14.0%	18.2%

附註：

(1) 流動比率按有關日期的流動資產總額除以流動負債總額再乘以100%計算。

概 要

- (2) 速動比率按有關日期的流動資產總額減存貨除以流動負債總額再乘以100%計算。
- (3) 負債權益比率按有關日期的負債總額除以權益總額再乘以100%計算。負債總額指長期和短期的計息債務的總和。
- (4) 總資產回報率按年度的利潤除以期初至期終資產總額平均結餘再乘以100%計算。
- (5) 股本回報率按年度的利潤除以期初至期終總權益平均結餘再乘以100%計算。

我們的財務業績視乎多項因素而定，包括與中國軌道交通控制系統行業有關的整體經濟及市場狀況、我們的產品及服務組合等。於2012年至2014年各年，我們的總收入及毛利的增長主要是由於我們的業務規模持續擴大。於2012年至2014年各年，我們的毛利率略有下降，主要是由於(i)零部件及原材料成本以及人工成本上漲，以及(ii)我們的系統交付服務及其他業務的業務量上升，來自這兩個毛利率相對較低的板塊的收入佔比增加。

截至2012年、2013年及2014年12月31日止年度及截至2015年3月31日止三個月，我們分別擁有其他收入及收益人民幣140.3百萬元、人民幣154.7百萬元、人民幣756.9百萬元及人民幣40.2百萬元。我們於營業紀錄期間的其他收入及收益包括性質屬重複性的利息收入及性質屬非重複性的其他收益(如政府補助，出售物業、廠房及設備收益，處置預付土地租賃款的收益，處置附屬公司及聯營公司收益以及收購卡斯柯的額外1%股權收益)。截至2012年、2013年及2014年12月31日止年度及截至2015年3月31日止三個月，我們接獲確認為其他收入及收益的政府補助分別為人民幣94.0百萬元、人民幣111.4百萬元、人民幣124.9百萬元及人民幣15.1百萬元。此外，截至2014年12月31日止年度，我們亦擁有下列主要一次性收益：(i)處置一處房產獲得收益人民幣393.9百萬元；以及(ii)對我們原先持有的50%卡斯柯股權在收購日的公允價值重新計量產生的收益人民幣135.2百萬元。我們無法向閣下保證日後會繼續符合資格獲得政府補助或補助金額不會減少，亦無法保證我們的性質屬非重複性的其他收益將保持在截至2014年12月31日止年度的水平或營業紀錄期間任何其他期間的水平。

概 要

[編纂]費用

我們因H股[編纂]而產生[編纂]費用，當中包括專業費用、承銷佣金及其他費用以及開支。[編纂]費用(包括承銷佣金)估計約為人民幣[編纂]百萬元。當中約人民幣[編纂]百萬元與H股[編纂]直接相關並將被資本化，而約人民幣[編纂]百萬元已經或預期將反映在我們的損益表中。截至2015年3月31日，已產生[編纂]費用約人民幣[編纂]百萬元，且該部分費用已反映在我們的損益表中，而約人民幣[編纂]百萬元預期將於2015年3月31日後產生。我們的董事預計該等費用不會對我們2015年的經營業績造成重大影響。

[編纂]統計數字

下表所有統計數字乃基於以下假設得出：(i)[編纂]已完成及於[編纂]中發行及出售[編纂]股H股，(ii)[編纂]未獲行使，及(iii)[編纂]完成後發行在外[編纂]股股份。

	按[編纂] 每股股份 [編纂]港元計算	按[編纂] 每股股份 [編纂]港元計算
[編纂]完成後股市值	[編纂]百萬港元	[編纂]百萬港元
每股未經審核備考經調整有形資產淨額	[編纂]港元	[編纂]港元

[編纂]所得款項用途

假設[編纂]為每股H股[編纂]港元(即本[編纂]所述[編纂]範圍的中間價)，扣除承銷費用及佣金和我們應付有關[編纂]的估計開支後(假設[編纂]未獲行使)，我們估計[編纂]所得款項淨額約為[編纂]百萬港元(約等於人民幣[編纂]百萬元)。

董事擬將[編纂]所得款項淨額作下列用途：

- 約[編纂]用於長期研發，包括對鐵路及城市軌道交通控制系統的研發投資、建立相關研發中心、研發通信信息技術、研發現代有軌電車技術；

概 要

- 約[編纂]將主要用於固定資產投資；隨著我們部分生產基地所在的城市的發展及重新規劃，我們計劃藉此機會搬遷我們的現有基地及升級我們的設備以加強產品質量保證，我們亦計劃將我們的業務拓展至智慧城市及電子信息等領域，以補充我們的產業價值鏈，達成我們的企業發展戰略及應對市場需求。此外，我們在軌道交通設備及車輛領域有少數儲備項目，現時仍處於初步階段；
- 約[編纂]用於境內外一般性收購，其中包括落實我們的業務策略、補充我們的技術、提升我們的核心價值鏈、以及擴充我們的營銷渠道的項目；
- 不超過[編纂]用於投資符合政府政策的軌道交通領域的公私合營（「公私合營」）項目；及
- 不超過[編纂]用於補充運營流動資金。

股息及股息政策

本公司分別議決宣派針對截至2012年及2013年12月31日止年度股息人民幣318.7百萬元及人民幣250.7百萬元。根據本公司股東於2015年2月6日通過、並於2015年5月21日修訂和補充的股東決議，本公司批准宣派截至2015年6月30日的全部未分配的可供分配利潤予現有股東。代表截至2014年12月31日的未分配的可供分配利潤的這部分特殊股息的金額為人民幣3,227.7百萬元。我們於2015年6月已經利用在手可用的現金及現金等價物撥付向本公司的現有股東支付了該等特殊股息。代表2015年1月1日至2015年6月30日的未分配的可供分配利潤的這部分特殊股息的具體金額將根據我們的獨立審計師將要對截至2015年6月30日止六個月進行的特殊審計的結果確定。我們計劃於[編纂]後六個月內支付該等特殊股息，支付該等特殊股息的資金來源預計為我們當時在手可用的現金及現金等價物。我們會在支付該等特殊股息前，就該等特殊股息的具體金額作出公告。根據我們截至2015年5月31日止五個月的管理賬目，我們目前預計2015年1月1日至2015年6月30日期間該部分特殊股息的金額大約為人民幣750百萬元。有關特殊股息的具體信息，請參閱本[編纂]第357頁起的「財務信息—股息及股息政策」。

我們預計每年以現金方式分配的利潤將不少於當年實現的合併報表可供分配利潤（以中國會計準則及國際會計準則審計結果之孰低者為準）的15%。股息宣派及派付或須遵守法定限制或日後可能訂立的融資安排。

概 要

近期發展

根據我們的未經審核管理賬目，與截至2014年5月31日止五個月比較，我們於截至2015年5月31日止五個月的收入及毛利持續穩定增長，主要由於我們的業務規模持續擴大。

考慮到我們運營的潛在運營資金需求，我們於2015年6月與中國的多家商業銀行訂立貸款協議，取得總額人民幣2,500百萬元的短期貸款。根據該等貸款協議，我們在進行額外債務融資前，需事先書面通知貸款人或取得貸款人書面同意。有關該額外債務融資的詳情，請參閱本[編纂]349頁起的「財務信息－債項」。

營業紀錄期間及之後的收購

為進一步擴充我們的城市軌道交通業務並受惠於卡斯柯的市場及技術資源，我們透過與卡斯柯當時的現有股東的公平磋商，於2014年12月31日收購了卡斯柯的額外1%股權，並因此獲得卡斯柯的控制權。由於原先持有卡斯柯50%股權及隨後收購額外1%股權根據國際財務報告準則被視為分步實現的業務收購，我們對原先持有的50%卡斯柯股權在收購日的公允價值重新計量，並確認就此產生的收益人民幣135.2百萬元。自2014年12月31日起，卡斯柯已由此前的合營公司變為我們的合併附屬公司之一。因此，待於2014年12月31日完成收購後，卡斯柯的經營業績已合併入我們的合併綜合收益表，且不再反映為我們的合併綜合收益表項下的應佔合營公司利潤部分。因此，我們於截至2015年12月31日止年度及其後的未來經營業績未必可與我們截至2012年、2013年及2014年12月31日止年度的過往業績比較。截至2015年3月31日止三個月，我們來自卡斯柯的收入達人民幣481.0百萬元，佔我們同期總收入的10.1%。卡斯柯主要在中國城市軌道交通行業從事設計、集成、承包、生產及銷售通信信號設備及配套設備。收購卡斯柯將增強我們在城市軌道交通控制系統行業的競爭力。有關我們收購卡斯柯以及卡斯柯業務及財務重點的詳情，請參閱本[編纂]360頁起「財務信息－營業紀錄期間及之後的收購－收購卡斯柯」一節。

概 要

我們就擬通過增資方式收購鄭州中原65%經擴大股本訂立多項協議。截至最後可行日期，該交易並未完成。有關建議收購鄭州中原以及鄭州中原業務及財務重點的詳情，請參閱本[編纂]87頁起的「豁免嚴格遵守香港上市規則－豁免嚴格遵守香港上市規則第4.04(2)條及第4.04(4)條」，本[編纂]149頁起的「我們的歷史及發展－擬議收購事項」及本[編纂]361頁起的「財務信息－營業紀錄期間及之後的收購－營業紀錄期間之後擬議收購事項」各節。

無重大逆轉

董事經進行其認為適當的所有盡職審查後確認，自2015年3月31日(即我們最近期經審核綜合財務報表的編製日期)以來並無任何事件對本[編纂]附錄一會計師報告所載綜合財務報表所示資料造成重大影響，及截至最後可行日期及本[編纂]日期，我們的財務或貿易狀況、業務、經營所處行業及市場監管環境並無重大逆轉。

概 要

軌道交通控制系統圖示

我們通過實施整體解決方案為軌道交通提供完備高效的整體控制系統，控制系統大致由地面和車載兩大部分組成，形成高速、通暢的信息回路，進而確保軌道交通運輸的安全和效率。大體上，我們的控制系統組成如下圖所示：

