

香港交易及結算所有限公司及香港聯合交易所有限公司對本公告的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示，概不對因本公告全部或任何部份內容而產生或因倚賴該等內容而引致的任何損失承擔任何責任。

**京投軌道交通科技控股有限公司**  
**BII Railway Transportation Technology Holdings Company Limited**

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

(股份代號：1522)

**截至2019年12月31日止年度的全年業績公告**  
**及薪酬委員會成員變更**

京投軌道交通科技控股有限公司(「本公司」)董事(「董事」)會(「董事會」)欣然宣佈本公司及其附屬公司(統稱「本集團」)截至2019年12月31日止年度的綜合財務業績。

本公告所列載的綜合財務業績乃摘錄自本集團截至2019年12月31日止年度(「2019財年」)的經審核綜合財務報表。

## 綜合損益表

截至2019年12月31日止年度(以港元(「港元」)為單位)

	附註	2019年 千港元	2018年 (附註) 千港元
收入	4	1,193,937	453,204
銷售成本		<u>(769,158)</u>	<u>(344,389)</u>
毛利	4(b)	424,779	108,815
其他收入		70,758	42,336
銷售、一般及行政開支		(249,725)	(77,717)
研究開支		<u>(117,928)</u>	<u>(33,423)</u>
經營溢利		127,884	40,011
融資成本	5(a)	(27,414)	(2,747)
應佔合營企業及聯營企業之溢利 或然代價公允價值變動		25,182	21,375
		<u>(6,304)</u>	<u>—</u>
除稅前溢利	5	119,348	58,639
所得稅	6	<u>(8,865)</u>	<u>(5,311)</u>
年內溢利		<u>110,483</u>	<u>53,328</u>
應佔：			
本公司權益股東		96,870	47,398
非控股權益		<u>13,613</u>	<u>5,930</u>
年內溢利		<u>110,483</u>	<u>53,328</u>
每股盈利			
—基本(港元)	7	<u>0.046</u>	<u>0.023</u>
—攤薄(港元)	7	<u>0.046</u>	<u>0.023</u>

附註：本集團已於2019年1月1日使用經修訂追溯法初始應用國際財務報告準則第16號。根據此方法，比較資料並無重列。見附註3。

## 綜合損益及其他全面收益表

截至2019年12月31日止年度(以港元為單位)

	2019年	2018年
	千港元	(附註) 千港元
年內溢利	110,483	53,328
年內其他全面收益(稅後)：		
其後可重新分類至損益的項目：		
—財務報表換算為呈列貨幣的匯兌差額	<u>(51,058)</u>	<u>(37,139)</u>
年內全面收益總額	<u>59,425</u>	<u>16,189</u>
應佔：		
本公司權益股東	44,015	11,441
非控股權益	<u>15,410</u>	<u>4,748</u>
年內全面收益總額	<u>59,425</u>	<u>16,189</u>

附註：本集團已於2019年1月1日使用經修訂追溯法初始應用國際財務報告準則第16號。根據此方法，比較資料並無重列。見附註3。

## 綜合財務狀況表

於2019年12月31日(以港元為單位)

	附註	2019年 千港元	2018年 (附註) 千港元
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備		175,604	107,415
無形資產		228,771	101,438
商譽		622,239	62,389
於合營企業及聯營企業的權益		462,687	413,466
可收回所得稅		3,934	–
或然代價		181	–
遞延稅項資產		35,055	18,704
		<u>1,528,471</u>	<u>703,412</u>
<b>流動資產</b>			
其他金融資產		169,680	74,983
存貨及其他合約成本		502,489	79,027
合約資產	8(a)	424,721	326,726
貿易及其他應收款項	9	557,594	789,723
現金及銀行結餘		850,891	1,069,561
		<u>2,505,375</u>	<u>2,340,020</u>
<b>流動負債</b>			
貿易及其他應付款項	10	784,340	394,444
合約負債	8(b)	31,568	66,045
銀行及其他借款		59,876	–
來自一名關聯方的貸款		–	342,388
租賃負債		5,634	–
即期稅項		23,501	24,887
或然代價		73,309	–
保修撥備		8,628	–
		<u>986,856</u>	<u>827,764</u>
<b>流動資產淨值</b>		<u>1,518,519</u>	<u>1,512,256</u>
<b>總資產減流動負債</b>		<u>3,046,990</u>	<u>2,215,668</u>

綜合財務狀況表(續)  
於2019年12月31日(以港元為單位)

	附註	2019年 千港元	2018年 (附註) 千港元
<b>非流動負債</b>			
銀行及其他借款		500,000	–
租賃負債		11,537	–
或然代價		207,076	–
遞延稅項負債		52,497	18,016
遞延收入		1,077	–
保修撥備		2,263	–
		<u>774,450</u>	<u>18,016</u>
<b>資產淨值</b>		<u>2,272,540</u>	<u>2,197,652</u>
<b>股本及儲備</b>			
	11		
股本		21,001	21,001
儲備		<u>2,168,215</u>	<u>2,147,809</u>
<b>本公司權益股東應佔權益總額</b>		<u>2,189,216</u>	2,168,810
<b>非控股權益</b>		<u>83,324</u>	<u>28,842</u>
<b>權益總額</b>		<u>2,272,540</u>	<u>2,197,652</u>

附註：本集團已於2019年1月1日使用經修訂追溯法初始應用國際財務報告準則第16號。根據此方法，比較資料並無重列。見附註3。

## 綜合財務報表附註

(除另有指明外，以港元為單位)

### 1 企業信息

本公司於2011年1月7日根據開曼群島公司法(2011年修訂版)第22章(1961年第三號法例，經綜合及修訂)在開曼群島註冊成立為獲豁免有限公司。本公司股份於2012年5月16日在香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)創業板(「GEM」)上市。於2013年12月6日，本公司的股份從創業板轉移到聯交所主板上市。本公司於2019年12月31日及截至該日止年度之綜合財務報表包含本集團以及本集團於合營企業及聯營企業中權益的資料。本集團的主要業務為設計、生產、實施和銷售及維護用於公共交通及其他公司的網路及控制系統的應用解決方案，提供民用通信傳輸服務，以及綜合管廊領域相關軟件、硬件及配件設計、實施及銷售服務，以及通過股權投資的方式投資拓展軌道交通領域的業務。

### 2 重大會計政策

#### (a) 合規聲明

此等財務報表是根據所有適用的國際財務報告準則(「國際財務報告準則」)，其集合條款包括國際會計準則理事會(「國際會計準則理事會」)頒佈的所有適用個別國際財務報告準則、國際會計準則(「國際會計準則」)及詮釋，以及香港公司條例的適用披露規定而編製。此等財務報表亦符合聯交所證券上市規則(「上市規則」)的適用披露條文。

國際會計準則理事會已頒佈若干新訂及經修訂的國際財務報告準則，此等準則將於本集團當前的會計期間首次生效或可提早採納。首次應用該等與本集團有關的國際財務報告準則所引致當前及過往會計期間的會計政策變動已反映於此等財務報表，有關資料載列於附註3。

#### (b) 財務報表的編製基準

截至2019年12月31日止年度的綜合財務報表包括本集團及本集團於合營企業及聯營企業的權益。

編製財務報表乃按歷史成本法計量基準予以編製，惟以下資產以公允價值列賬除外(如下文所載會計政策所闡釋)：

- 於債務的投資；
- 或然代價；及
- 期權

財務報表乃與國際財務報告準則一致編製，其需要管理層作出影響政策應用及資產、負債、收入及開支的申報金額的判斷、估計及假設。此等估計及相關假設乃按過往經驗及其相信在各種情況下屬合理的多項其他因素得出，其結果組成作出有關不可自其他來源即時得出的資產及負債賬面值的判斷的基準。實際結果可能與此等估計有所不同。

此等估計及相關假設乃按持續基準審閱。會計估計的修訂乃於對估計作出修訂期間確認(倘該修訂僅影響該期間)或於修訂期間及未來期間確認(倘該修訂影響即時及未來期間)。

### 3 會計政策變動

國際會計準則理事會已頒佈一項新訂國際財務報告準則、國際財務報告準則第16號租賃以及多項國際財務報告準則之修訂，此等準則及修訂於本集團之本會計期間首次生效。

除國際財務報告準則第16號租賃外，概無其他變動對本集團本期或過往期間的業績及財務狀況的編製或呈報產生重大影響。本集團並無應用於本會計期間尚未生效的任何新訂準則或詮釋。

#### 國際財務報告準則第16號，租賃

國際財務報告準則第16號取代國際會計準則第17號租賃及其相關詮釋、國際財務報告詮釋委員會詮釋第4號釐定安排是否包括租賃、常務詮釋委員會詮釋第15號經營租賃—激勵，以及常務詮釋委員會詮釋第27號按租賃的法律形式評估交易的實質內容。其為承租人引入單一會計模式，即規定承租人確認所有租賃的使用權資產及租賃負債，惟租賃期限為12個月或以下的租賃(「短期租賃」)及低價值資產的租賃除外。出自國際會計準則第17號的出租人會計處理規定大致保持不變。

國際財務報告準則第16號亦引入額外的定性及定量披露規定，旨在令財務報表的使用者得以評估租賃對實體的財務狀況、財務業績及現金流量的影響。

本集團自2019年1月1日初始應用國際財務報告準則第16號。本集團已選擇使用經修訂追溯法並已因此確認初始應用的累計影響，作為對2019年1月1日期初結餘的調整。比較資料並無重列並繼續根據國際會計準則第17號予以呈報。

有關以往會計政策變動之性質和影響以及所應用過渡選擇之進一步詳情載列如下：

#### a. 租賃之新定義

租賃定義的變動主要關於控制權的概念。國際財務報告準則第16號對租賃的定義乃根據客戶是否可在某一段時間內控制已識別資產的使用權為基準，而該使用權可按已界定的使用量釐定。倘客戶擁有指示使用該已識別資產的權利，並可從該使用中切實獲取所有經濟利益，則成為控制。

本集團僅將國際財務報告準則第16號於租賃的新定義應用於2019年1月1日或之後所訂立或變動之合約。就2019年1月1日之前訂立的合約而言，本集團已使用過渡可行權宜方法融入過往的評估，當中現有安排為(或包含)租賃。因此，過往根據國際會計準則第17號評估為租賃的合約將繼續按國際財務報告準則第16號入賬列作租賃，而過往評估為非租賃服務安排的合約則將繼續入賬列為待履行合約。

b. 承租人會計及過渡性影響

國際財務報告準則第16號消除國際會計準則第17號過往要求承租人須將租賃分類為經營租賃或融資租賃的規定。相反，要求本集團作為承租人時須將所有租賃資本化，包括過往根據國際會計準則第17號歸類為經營租賃的租賃，惟短期租賃及低價值資產之租賃除外。就本集團而言，該等新資本化租賃主要與物業、廠房及設備有關。

於過渡至國際財務報告準則第16號(即2019年1月1日)當日，本集團釐定剩餘租賃期的年限，並按剩餘租賃付款的現值為過往分類為經營租賃的租賃計量租賃負債，並使用2019年1月1日的相關增量借款利率貼現。用於釐定剩餘租賃付款現值的增量借款利率的加權平均數為5.14%。

為簡化過渡至國際財務報告準則第16號，本集團於首次應用國際財務報告準則第16號之日採納以下確認豁免及可行權宜方法：

- (i) 本集團選擇不將國際財務報告準則第16號就確認租賃負債及使用權資產的規定，應用於剩餘租期自首次應用國際財務報告準則第16號之日起12個月內終止(即租期於2019年12月31日或之前結束)之租賃；
- (ii) 於首次應用國際財務報告準則第16號之日計量租賃負債時，本集團對具有合理類似特徵的租賃組合(例如於類似經濟環境下具有同類級別的相關資產且其剩餘租期類似的租賃)採用單一貼現率；及
- (iii) 於首次應用國際財務報告準則第16號之日計量使用權資產時，本集團按照於2018年12月31日就虧損性合約撥備的過往評估作為進行減值審查的替代方案。

下表為於2018年12月31日的經營租賃承擔與於2019年1月1日確認的期初租賃負債結餘對賬：

	千港元
於2018年12月31日的經營租賃承擔	10,518
減：有關獲豁免資本化之租賃的承擔	
—剩餘租期於2019年12月31日或之前結束之短期租賃及其他租賃	(5,453)
	5,065
減：未來利息開支總額	(208)
	4,857
剩餘租賃付款之現值，使用於2019年1月1日的增量借款利率及確認的租賃負債總額貼現	

將過往分類為經營租賃且其確認金額相等於剩餘租賃負債確認金額的租賃有關的使用權資產，與該租賃相關且於2018年12月31日財務狀況表確認的任何預付或應計租賃付款金額進行調整。

下表概述於本集團的綜合財務狀況表採納國際財務報告準則第16號的影響：

	於2018年 12月31日的 賬面值 千港元	資本化的 經營租賃 合約 千港元	於2019年 1月1日的 賬面值 千港元
<b>受國際財務報告準則第16號所影響</b>			
<b>於綜合財務狀況表的項目：</b>			
物業、廠房及設備	107,415	4,857	112,272
<b>非流動資產總值</b>	<b>703,412</b>	<b>4,857</b>	<b>708,269</b>
租賃負債(即期)	-	3,157	3,157
<b>流動負債</b>	<b>827,764</b>	<b>3,157</b>	<b>830,921</b>
<b>流動資產淨值</b>	<b>1,512,256</b>	<b>(3,157)</b>	<b>1,509,099</b>
<b>總資產減流動負債</b>	<b>2,215,668</b>	<b>1,700</b>	<b>2,217,368</b>
租賃負債(非即期)	-	1,700	1,700
<b>非流動負債總值</b>	<b>18,106</b>	<b>1,700</b>	<b>19,806</b>
<b>資產淨值</b>	<b>2,197,652</b>	<b>-</b>	<b>2,197,652</b>

c. 對本集團財務業績、分部業績及現金流量的影響

於2019年1月1日初步確認使用權資產及租賃負債後，本集團作為承租人須確認租賃負債未償還結餘應計之利息開支及使用權資產折舊，而非根據過往政策於租期內按直線法基準確認根據經營租賃所產生之租賃開支。相比之下(倘國際會計準則第17號本已於年內應用)，該等結果對本集團綜合損益表的經營報告利潤產生積極的影響。

於現金流量表，本集團作為承租人須將資本化租賃項下的已付租金分拆為本金部分及利息部分。該些部分被歸類為融資現金流出，與過往根據國際會計準則第17號將租賃分類為融資租賃的處理方式相同，而並非根據國際會計準則第17號將經營租賃歸類為經營現金流出。儘管現金流量總額未受影響，惟因採納國際財務報告準則第16號而導致現金流量表呈列現金流量變動。

下表可顯示就採納國際財務報告準則第16號對本集團截至2019年12月31日止年度的財務業績及現金流量的估計影響，方法為將該等於綜合財務報表中根據國際財務報告準則第16號申報的金額與本將根據國際會計準則第17號確認的假設金額進行調整(倘該被取代的準則於2019年繼續應用，而非應用國際財務報告準則第16號，並將該等2019年度的假設金額與根據國際會計準則第17號編製的2018年度實際相應金額進行比較)。

2019年				2018年	
根據國際財務報告準則第16號申報的金額	加回： 國際財務報告準則第16號折舊及利息開支	扣除： 倘根據國際會計準則第17號與經營租賃有關的估計金額 (附註1)	倘根據國際會計準則第17號的2019年度假設金額	與2018年度根據國際會計準則第17號申報的金額比較	
(A)	(B)	(C)	(D=A+B-C)		
千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	

受採納國際財務報告準則第16號影響  
於截至2019年12月31日止年度的  
財務業績：

經營溢利	127,884	5,437	5,832	127,489	40,011
融資成本	(27,414)	649	-	(26,765)	(2,747)
除稅前溢利	119,348	6,086	5,832	119,602	58,639
年內溢利	110,483	6,086	5,832	110,737	53,328

本集團的一般及行政開支及財務成本並未分配至個別分部，因此採納國際財務報告準則第16號對本集團的分部業績並無重大影響。

2019年				2018年	
根據國際財務報告準則第16號申報的金額	倘根據國際會計準則第17號與經營租賃有關的估計金額 (附註1及2)	倘根據國際會計準則第17號的2019年度假設金額	與2018年度根據國際會計準則第17號申報的金額比較		
(A)	(B)	(C=A+B)			
千港元	千港元	千港元	千港元		

受採納國際財務報告準則第16號影響  
於截至2019年12月31日止年度的  
綜合現金流量表項目：

經營所得現金	42,984	(8,085)	34,899	67,910
經營活動所得現金淨額	39,126	(8,085)	31,041	82,107
已支付租金的本金部分	(7,436)	7,436	-	-
已支付租金的利息部分	(649)	649	-	-
融資活動所得現金淨額	13,043	8,085	21,128	313,415

附註1：「與經營租賃相關的估計金額」為2019年現金流量的估計金額。倘國際會計準則第17號仍於2019年適用，該等金額則與已歸類為經營租賃的租賃相關。該估計假設租金與現金流量之間並無差額，且倘國際會計準則第17號於2019年仍屬適用，則於2019年訂立的所有新租賃均將分類為國際會計準則第17號項下的經營租賃。任何潛在稅務淨影響均忽略不計。

附註2：於此影響表中，該等現金流出乃由融資重新分類至運營，以計算經營活動所用現金淨額及融資活動所用現金淨額的假設金額，猶如國際會計準則第17號仍然適用。

## 4 收入及分部報告

### (a) 收入

本集團的主要業務為設計、生產、實施和銷售及維護用於公共交通及其他公司的網路及控制系統的應用解決方案，提供民用通信傳輸服務，以及綜合管廊領域相關軟件、硬件及配件設計、實施及銷售服務，以及通過股權投資的方式投資拓展軌道交通領域的業務。有關本集團主要業務的進一步詳情於附註4(b)披露。

#### (i) 分拆收入

按主要服務項目之客戶合約收入分拆如下：

	2019年 千港元	2018年 千港元
國際財務報告準則第15號範圍內之 來自客戶合約收益		
—來自智慧軌道交通服務的收入	1,008,564	323,812
—來自基礎設施信息服務的收入	185,373	129,392
	<u>1,193,937</u>	<u>453,204</u>

截至2019年12月31日止年度，本集團與一名客戶(2018年：三名客戶)的交易收入已超過本集團收入的10%。

	2019年 千港元	2018年 千港元
客戶A	246,540	77,140
客戶B	未超過 本集團 收入的10%	58,983
客戶C	未超過 本集團 收入的10%	47,411

(ii) 預期於未來確認的收益來自於報告日期已存在的與客戶的合約

於2019年12月31日，分配至本集團現有合約項下餘下履約責任的交易價格總額為1,991,014,000港元(2018年12月31日：965,619,000港元)。該金額指預期未來將自客戶與本集團訂立的智慧軌道交通合約及基礎設施信息服務合約確認的收益。本集團將於日後工程完成時或因此確認預期收益，預期將於一至四十八個月(2018年12月31日：一至六十個月)內發生。

上述金額並未包括本集團透過符合本集團與客戶的服務合約所載的條件而可能於未來賺取的完工花紅的任何金額，本集團很有可能將於報告日期符合賺取該等花紅的條件則除外。

(iii) 本集團應收的民用通信傳輸服務有關的未來最低收入總額

	2019年 千港元	2018年 千港元
一年內	98,614	100,007
一年後但於五年內	266,477	311,782
	<u>365,091</u>	<u>411,789</u>

(b) 分部報告

本集團按業務範圍管理其業務，其與向本集團最高行政管理人員內部彙報資料以進行資源分配及表現評估的方式一致。截至2019年12月31日止年度，本集團已擴展相關業務，因此決定變更先前於截至2018年12月31日止年度報告的「民用通信傳輸」至「基礎設施信息」。因此，本集團呈列以下三項可申報分部。概無合併任何經營分部以組成以下可申報分部：

- 智慧軌道交通：本分部提供設計、生產、實施及銷售以及維護應用解決方案服務，當中包括軌道交通領域的相關軟件、硬件及備件。
- 基礎設施信息：本分部提供民用通信傳輸服務以及綜合管廊領域相關軟件、硬件及配件設計、實施及銷售服務。
- 業務拓展的投資：本分部管理軌道交通及基礎設施領域的股本投資。

(i) 分部業績

就評估分部業績及分配分部之間的資源而言，本集團最高行政管理人員按以下基準監察各可申報分部應佔的業績：

收益及開支乃參考可申報分部產生的收益及其產生的成本而分配至該等分部。可呈報分部的溢利以毛利計量。截至2019年及2018年12月31日止年度，並無發生分部間的內部銷售。本集團的其他收入與開支項目，如其他收入、銷售、一般及行政費用，研究開支、融資成本以及或然代價公允價值變動及資產與負債，包括分享技術知識，並非根據個別分部計量。相應地，相關資料予以呈報。

按收益確認之時間劃分之來自客戶合約收益分拆以及截至2019年及2018年12月31日止年度有關提供予本集團最高行政管理人員以分配資源及評估分部表現的本集團可申報分部資料載列如下。

	2019年			
	智慧軌道 交通 千港元	基礎設施 信息 千港元	業務拓展的 投資 千港元	總計 千港元
按收益確認之時間劃分之分拆				
即時確認	899,334	32,726	-	932,060
隨時間確認	109,230	152,647	-	261,877
來自外部客戶的收益及可申報 分部收益	1,008,564	185,373	-	1,193,937
可申報分部毛利	353,221	71,558	-	424,779
應佔合營企業及聯營企業之溢利	-	-	25,182	25,182
	2018年			
	智慧軌道 交通 千港元	基礎設施 信息 千港元	業務拓展的 投資 千港元	總計 千港元
按收益確認之時間劃分之分拆				
即時確認	166,628	-	-	166,628
隨時間確認	157,184	129,392	-	286,576
來自外部客戶的收益及可申報 分部收益	323,812	129,392	-	453,204
可申報分部毛利	61,583	47,232	-	108,815
應佔合營企業及一間聯營企業之溢利	-	-	21,375	21,375

(ii) 可申報分部損益之對賬

	2019年 千港元	2018年 (附註) 千港元
可申報分部毛利	424,779	108,815
應佔合營企業及聯營企業之溢利	25,182	21,375
其他收入	70,758	42,336
銷售、一般及行政開支	(249,725)	(77,717)
研究開支	(117,928)	(33,423)
融資成本	(27,414)	(2,747)
或然代價公允價值變動	(6,304)	—
	<u>119,348</u>	<u>58,639</u>
除稅前溢利	<u>119,348</u>	<u>58,639</u>

附註：本集團已於2019年1月1日使用經修訂追溯法初始應用國際財務報告準則第16號。根據此方法，比較資料並無重列。見附註3。

(iii) 地區資料

本集團來自外部客戶的收益均來自於中華人民共和國(「中國」)(包括中國大陸地區及香港)。

本集團的非流動資產(包括物業、廠房及設備，無形資產、商譽及於合營企業及聯營企業的權益)全部位於或者分配至位於中國的業務。

## 5 除稅前溢利

除稅前溢利乃經扣除以下各項後達致：

### (a) 融資成本

	2019年 千港元	2018年 (附註) 千港元
銀行及其他借款的利息	15,430	–
來自一名關聯方的貸款利息	11,335	2,747
租賃負債的利息	649	–
	<u>27,414</u>	<u>2,747</u>

附註：本集團已於2019年1月1日使用經修訂追溯法初始應用國際財務報告準則第16號。根據此方法，比較資料並無重列。見附註3。

### (b) 員工成本

	2019年 千港元	2018年 千港元
薪金、工資及其他福利	226,000	107,782
界定退休計劃供款	15,622	11,043
以權益結算並以股份為基礎的交易開支	505	–
	<u>242,127</u>	<u>118,825</u>

本集團於中國(除香港以外)成立的附屬公司的僱員參與地方政府機關管理的界定供款退休福利計劃，據此該等附屬公司須按僱員基本薪金的20%向該計劃供款。根據上述退休計劃，該等附屬公司僱員於到達正常退休年齡時有權享有按中國(除香港以外)平均薪金水平百分比計算的退休福利。

本集團亦根據香港強制性公積金計劃條例委托受托人為本集團於香港註冊成立的附屬公司所僱傭的僱員參與強制性公積金計劃(「強積金計劃」)。根據強積金計劃，僱主及其僱員均須按僱員有關收入的5%向該計劃作出供款，每月有關收入上限為30,000港元。向強積金計劃作出的供款即時歸屬。

本集團並無進一步承擔支付上述年度供款以外的其他退休福利的責任。

(c) 其他項目

	附註	2019年 千港元	2018年 (附註) 千港元
存貨成本	<i>b</i>	<b>513,946</b>	128,053
核數師酬金：			
– 法定核數服務		<b>3,182</b>	3,308
– 其他服務		<b>1,364</b>	768
或然代價公允價值變動		<b>6,304</b>	–
貿易及其他應收款項及合約資產的減值虧損		<b>22,578</b>	226
存貨撇減		<b>10,177</b>	–
折舊費			
– 自有物業、廠房及設備		<b>31,549</b>	23,603
– 使用權資產		<b>5,437</b>	–
無形資產攤銷		<b>25,271</b>	20,314
出售自有物業、廠房及設備以及無形資產的 虧損／(收益)淨額		<b>10,612</b>	(487)
先前根據國際會計準則第17號分類為經營租賃 的租賃		–	9,363
剩餘租期於2019年12月31日或之前結束之短期 租賃及其他租賃		<b>7,783</b>	–

附註

- a 本集團已於2019年1月1日使用經修訂追溯法初始採用國際財務報告準則第16號，並於2019年1月1日調整期初結餘，以確認與先前根據國際會計準則第17號分類為經營租賃的租賃相關的使用權資產。於2019年1月1日初步確認使用權資產後，本集團作為承租人須確認使用權資產折舊，而非根據過往政策於租期內按直線法基準確認根據經營租賃所產生之租賃開支。根據此方法，比較資料並無重列。見附註3。
- b 存貨成本中120,983,000港元(2018年：96,302,000港元)，與員工成本及折舊及攤銷開支有關，而該金額亦分別包含於上述分別披露之相關總金額或附註5(b)之各項類型開支中。

## 6 所得稅

### (a) 綜合損益表的所得稅指：

	2019年 千港元	2018年 千港元
即期稅項：		
— 香港利得稅	2,444	1,882
— 中國企業所得稅	21,827	(1,961)
	<u>24,271</u>	<u>(79)</u>
遞延稅項：		
— 產生及撥回臨時差額	(15,406)	3,313
— 稅率變動	—	2,077
	<u>(15,406)</u>	<u>5,390</u>
	<u>8,865</u>	<u>5,311</u>

### (b) 按適用稅率計算的稅項開支與會計溢利之間的對賬：

	2019年 千港元	2018年 千港元
除稅前溢利	<u>119,348</u>	<u>58,639</u>
除稅前溢利的預期稅項，按於有關司法權區獲得的溢利的適用稅率計算(附註(i)、(ii)及(iii))	27,149	10,017
不可扣減開支的稅務影響	4,870	2,921
不可扣減公允價值變動的稅務影響	1,040	—
應佔合營企業及聯營企業之溢利	(3,382)	(2,950)
免稅利息收入	(1,642)	(4,492)
免稅外匯收益	(2,041)	—
稅率變動的稅務影響	—	2,077
動用先前未確認的過往年度暫時差額的稅務影響	(1,003)	—
未確認稅項虧損及可扣減暫時差額的稅務影響	14,730	2,298
稅項減免(附註(iv)、(v)及(vi))	<u>(30,856)</u>	<u>(4,560)</u>
所得稅	<u>8,865</u>	<u>5,311</u>

附註：

- (i) 本公司及本集團於香港註冊成立的附屬公司截至2019年12月31日止年度須按16.5%的稅率繳納香港利得稅，但本集團一間根據兩級利得稅稅率制度屬合資格法團的附屬公司除外(2018年：16.5%)。

就此附屬公司而言，首2百萬港元的應課稅溢利按8.25%的稅率徵稅，餘下應課稅溢利按16.5%的稅率徵稅。該附屬公司的香港利得稅撥備於2018年按相同基準計算。

- (ii) 根據其各自註冊成立國家的規則及法規，本公司及本集團於中國(包括香港)以外的國家註冊成立的附屬公司無須繳納任何所得稅。
- (iii) 本集團於中國(除香港以外)成立的附屬公司截至2019年12月31日止年度須按25%(2018年：25%)的稅率繳納中國企業所得稅。
- (iv) 本集團於中國成立的若干附屬公司已獲得稅務局批准作為高新技術企業繳納稅項。因此，該等附屬公司截至2019年12月31日止年度享有15%的中國企業所得稅優惠稅率。除中國企業所得稅優惠稅率外，該等附屬公司亦有權享有按其產生的合資格研發成本的75%計算的額外減免稅項津貼(2018年：75%)。
- (v) 本集團若干附屬公司有權享受中國企業所得稅豁免兩年，然後自兩年末起享受中國企業所得稅50%的減免幅度三年。因此，該等附屬公司截至2019年12月31日止年度享有中國企業所得稅豁免(2018年：不適用)。
- (vi) 截至2019年12月31日止年度，本集團的一間附屬公司符合小型微利企業標準並享受所得稅優惠政策。據此，該附屬公司的年應納稅所得額未超過人民幣1百萬元的一部分按實際稅率5%徵稅；年納稅所得額超過1百萬元但不超過人民幣3百萬元的部份，按實際稅率10%徵稅。

## 7 每股基本及攤薄盈利

截至2019年12月31日止年度的每股基本盈利根據本公司普通權益股東應佔溢利96,870,000港元(2018年：47,398,000港元)及年內已發行加權平均數2,100,127,000股普通股計算(2018年：2,103,294,000股普通股)，計算如下：

普通股加權平均數

	2019年 千股	2018年 千股
於1月1日已發行的普通股	2,100,127	2,104,787
股份購回的影響	-	(1,493)
於12月31日的普通股加權平均數	<u>2,100,127</u>	<u>2,103,294</u>

截至2019年及2018年12月31日止年度，本集團並無流通在外的可攤薄普通股。因此，每股基本及攤薄盈利並無差額。

## 8 合約資產及合約負債

### (a) 合約資產

	2019年 千港元	2018年 千港元
合約資產		
履行客戶合約所產生	451,566	335,441
減：虧損撥備	<u>(26,845)</u>	<u>(8,715)</u>
	<u>424,721</u>	<u>326,726</u>
國際財務報告準則第15號範圍內之來自客戶合約的 應收款項，計入「貿易及其他應收款項」(附註9)	<u>471,001</u>	<u>268,212</u>

對確認的的合約資產金額有影響的一般付款條款如下：

本集團的服務合約包括服務期間一旦達到里程碑則必須作出階段性付款的付款時間表。該等付款時間表防止積聚重大合約資產。本集團一般同意履行銷售合約後的一到三年保留期限，在此期間，可以根據行業的市場慣例和管理層對個別客戶進行的信貸評估，就應收保留款項授予客戶信貸期。

預期將於超過一年以後收回的合約資產金額為57,473,000港元(2018年：38,617,000港元)，全部均與保留金有關。

(b) 合約負債

	2019年 千港元	2018年 千港元
合約負債		
服務合約		
—預收履約賬款	<u>31,568</u>	<u>66,045</u>

對服務合約確認的合約負債金額有影響的一般付款條款如下：

當本集團於生產活動開始前收到按金，則會於合約開始時產生合約負債，直至就項目所確認的收益超過按金金額為止。

合約負債變動

	2019年 千港元	2018年 千港元
於1月1日的結餘	66,045	33,312
合約負債因年內確認收益導致期初列賬合約負債的減少	(60,671)	(32,899)
透過業務合併增加	476	—
合約負債因預收服務賬款而增加	28,087	68,370
匯兌調整	<u>(2,369)</u>	<u>(2,738)</u>
於12月31日的結餘	<u>31,568</u>	<u>66,045</u>

預期將於同一年度確認為收入的已收預收履約賬款及後續銷售按金金額為31,568,000港元(2018年：66,045,000港元)。

## 9 貿易及其他應收款項

	附註	2019年 千港元	2018年 千港元
來自下列各方的貿易應收款項：			
– 第三方		271,343	228,208
– 本公司權益股東的聯繫人		26,227	28,376
– 本集團的一間聯營企業		3,019	–
– 本集團一間附屬公司非控股權益持有人的 權益持有人		–	22,182
應收票據		<u>184,582</u>	<u>–</u>
		<u>485,171</u>	<u>278,766</u>
應收關聯方款項：	9(b)		
– 本公司權益股東及彼等之聯繫人		244	215
– 本集團的一間合營企業		1,116	1,141
– 本集團一間附屬公司非控股權益持有人		2,598	–
– 本集團一間附屬公司非控股權益持有人的 一名權益持有人的聯繫人		–	1,826
		<u>3,958</u>	<u>3,182</u>
減：虧損撥備		(14,170)	(10,554)
預付款項、按金及其他應收款項		62,744	41,269
可收回增值稅		18,752	–
收購之誠意金		–	477,060
		<u>556,455</u>	<u>789,723</u>
按攤銷成本計量的金融資產		556,455	789,723
按公允價值計量的與收購北京樂碼仕智能 科技有限公司(「樂碼仕」)相關的期權		<u>1,139</u>	<u>–</u>
		<u>557,594</u>	<u>789,723</u>

全部貿易及其他應收款項預計於一年內結算或確認為開支。

### (a) 賬齡分析

於報告期末，貿易應收款項及應收票據的賬齡分析(基於發票日期)如下：

	2019年 千港元	2018年 千港元
一年內	410,511	191,232
超過一年	<u>74,660</u>	<u>87,534</u>
	<u>485,171</u>	<u>278,766</u>

(b) 應收關聯方款項

應收關聯方款項乃為無抵押、不計息及並無固定償還期限。

10 貿易及其他應付款項

	2019年 千港元	2018年 千港元
應付以下各方的貿易應付款項：		
– 第三方	540,776	301,797
– 本集團一間附屬公司非控股權益持有人的權益持有人	–	236
– 本集團的一間合營企業	5,628	2,377
– 本集團的一間聯營企業	123	–
應付票據	133,569	20,071
	<b>680,096</b>	324,481
應付本公司權益股東聯繫人款項	234	240
應計開支及其他應付款項	87,141	46,161
按攤銷成本計量的金融負債	767,471	370,882
其他應付稅項	16,364	23,562
與以股份為基礎的交易有關的期權	505	–
	<b>784,340</b>	394,444

賬齡分析

於報告期末，包括在貿易及其他應付款項內的貿易應付款項及應付票據的賬齡分析(按到期日)如下：

	2019年 千港元	2018年 千港元
1個月內到期或按要求	568,855	304,916
1個月後但6個月內到期	74,928	19,565
6個月後但1年內到期	36,313	–
	<b>680,096</b>	324,481

## 11 股本及股息

### (a) 股息

#### (i) 歸屬於年內的應付本公司權益股東股息

	2019年 千港元	2018年 千港元
報告期末後建議派發之末期股息每股普通股2港仙 (2018年：1港仙)	<u>42,002</u>	<u>21,001</u>

報告期末後建議派發之末期股息並未於報告期末確認為負債。

#### (ii) 歸屬於上一財政期間並於本年度批准的本公司權益股東股息

	2019年 千港元	2018年 千港元
於年內已批准及派付有關上一個財政年度之 末期股息每股普通股1港仙(2018年：1港仙)	<u>21,001</u>	<u>21,048</u>

(b) 股本

(i) 法定及已發行股本

	2019年		2018年	
	股份數目	千港元	股份數目	千港元
法定：				
每股面值0.01港元的普通股	<u>5,000,000,000</u>	<u>50,000</u>	<u>5,000,000,000</u>	<u>50,000</u>
已發行及繳足：				
於1月1日	2,100,126,727	21,001	2,104,786,727	21,048
註銷股份	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(4,660,000)</u>	<u>(47)</u>
於12月31日	<u>2,100,126,727</u>	<u>21,001</u>	<u>2,100,126,727</u>	<u>21,001</u>

(ii) 根據購股權計劃發行的股份

截至2019年12月31日止年度，概無購股權獲行使。

## 管理層討論及分析

### 營運回顧

#### 我們身處的市場和經營環境

隨著城鎮化的推進和人口加速向中心城市集聚，中國城市軌道交通持續呈現爆發式增長。根據中國城市軌道交通協會信息顯示，城市軌道交通新增運營里程在2019年突破900公里。截至2019年12月31日，中國內地累計有40個城市開通城市軌道交通運營綫路6,730.27公里。2019年，國家發改委批覆鄭州、西安、成都3個城市新一輪城市軌道交通建設規劃，獲批地鐵綫路長度共計486.25公里，總投資額約人民幣3,426億元。此外，截至2019年末，全國鐵路營運里程達到13.9萬公里，全國鐵路2019年固定資產投資總額超人民幣8,000億元，京張高鐵、京雄城際北京大興機場段、成貴高鐵等51條新綫建成投產，鐵路投資建設保持高位運行。

2019年，北京軌道交通路網總客運量約39.62億人次，日均客運量達到約1,085.558萬人次。隨著北京地鐵大興機場綫等3條綫路的開通，截至2019年末，北京市軌道交通運營里程達到699.3公里，運營綫路23條，運營車站405座。在原規劃綫路總長998.5公里、總投資額人民幣2,122.8億元的基礎上，根據國家發改委於2019年12月批覆的《關於調整北京市城市軌道交通第二期建設規劃方案》，調整綫路長度共計201.2公里，總投資額人民幣1,222.12億元。

在宏觀政策引導和支持下，中國內地鐵路和城市軌道交通還將保持較快的發展速度，從而帶動相關行業的投資、建設、運營、維護全產業鏈的持續快速發展。本集團在高速發展環境下，立足於自身優勢和對發展機會的判斷，較好地完成了2019年度的目標；同時，內部整合系統、集聚勢能，為未來一個階段的持續增長打好了基礎。

### 業務回顧

#### 概覽

2019年，本集團充分把握中國內地鐵路和城市軌道交通建設的發展機遇，堅決推進「一主體、一平台、一中心」三年(2019年-2021年)發展戰略，旗下智慧軌道交通業務和基礎設施信息業務兩大主業快速發展。2019財年，本公司權益股東應佔溢利約港幣96.9百萬元，較上年實現了翻倍增長，全年業績實現歷史性新突破，這一規模性增長標誌著本集團的發展邁上了新台階，進入了新階段。

2019年，本集團經營業績高速增長，經營質量持續提升，全年實現銷售收入約港幣1,193.9百萬元，較去年增長約163.4%。其中，智慧軌道交通業務佔比上升至約84.5%，銷售收入取得約港幣1,008.5百萬元，較上年同比增長約211.5%；增長的主要原因來自2019年一季度收購的蘇州華啟智能科技有限公司(「華啟智能」)的95%股權，其收入貢獻約港幣556.1百萬元。基礎設施信息業務銷售收入取得約港幣185.4百萬元，較上年同比增長約43.3%。在銷售收入增長的同時，本集團2019財年的毛利率較上年提升了約11.6個百分點，達約35.6%，大幅提升了盈利空間。

2019年3月，本集團以人民幣10.45億元(約港幣11.91億元)的交易對價收購了華啟智能95%的股權，進一步補齊補強PIS(乘客信息系統)業務，夯實了在中國內地PIS行業的領導地位，強化了公司業務的核心競爭力。自收購以來，華啟智能在市場、研發、資金、品牌、管理等多個方面與本集團深度融合，協同效應初見成效。茲提述本公司日期為2019年1月31日的通函，該通函涉及(其中包括)收購華啟智能95%的股權(「VSA通函」)。董事會欣然宣佈，華啟智能的2019年度實際淨利潤數(按VSA通函定義)超過2019年度承諾淨利潤數(按VSA通函定義)的90%以上但不足100%，因此2019年度承諾淨利潤數應根據收購協議(按VSA通函所定義)的條款視為已完成。

本集團繼續推進「立足京港、輻射全國、進軍國際」的市場策略，市場拓展成效顯著。本集團在北京參與了地鐵12號綫AFC(自動售檢票)等項目；在中國內地新開拓了福州、合肥、昆明、徐州、南通、佛山、平遙、都江堰等亟待升級公共交通的城市；並通過華啟智能國際業務部在印度深耕，進入了孟買、浦那市。截至2019年底，本集團業務累計覆蓋中國39個城市及海外9個城市。截至2019年底，本集團在手訂單約為港幣19.9億元。

2019年，本集團先後參加了北京國際軌道交通展覽會、瑞典斯德哥爾摩世界公共交通大會、印度新德里國際鐵路及軌道交通展等行業一流展會，在多個國際、國內行業平台上展示技術實力和項目能力。本集團於2019年成為中國城市軌道交通協會、北京軌道交通學會的理事會員單位，並加入城軌雲1+N產業聯盟，這些行業溝通平台將有助於提升企業知名度和增強品牌價值。

本集團持續重視知識產權保護，於2019財年新取得13項專利證書(截至2019年底，累計75項)、59項軟件著作權證書(截至2019年底，累計291項)，並已在多個項目中得到充分應用，保持強勁的研發創新水平，為實現集團可持續發展增質提效。聚焦主業發展的同時，本集團亦積極探索軌道交通創新業務，科技研發投入達到約港幣117.9百萬元，研發投入佔2019財年收入約9.9%的較高水平。該等投入有效促進科研成果轉化，提升本集團未來的盈利能力，為實現本集團軌道交通智慧化升級持續夯實基礎。

## 分部業務分析

### 智慧軌道交通業務：發展•突破

本集團智慧軌道交通業務的主要業務範圍包括：PIS、AFC、ACC(自動售檢票清算中心)、TCC(綫網指揮中心)。本集團持續做大做專以軌道交通智慧系統為核心的主體業務，全年實現銷售收入約港幣1,008.5百萬元，較上年增加約港幣684.7百萬元，增幅約為211.5%。該收入主要組成為：(1)2019年3月完成華啟智能95%股權的收購交割，併入銷售收入約港幣556.1百萬元；(2)除華啟智能外，本集團對收入貢獻較大的項目如昆明地鐵4號綫AFC項目、新機場高速公路項目、港鐵K0856項目、鄭州地鐵ANCC(自動售檢票綫網管理中心)項目、京津冀一卡通改造項目等一批大項目按項目進度和完工情況在2019財年確認收入所致。

根據集團內部的市場統計數據，本集團旗下車載PIS業務在高鐵領域的市場份額約為48%、在地鐵領域的市場份額約為32%、在城際鐵路領域的市場份額約為95%，實現了行業綜合排名第一；車載PIS行業的龍頭地位更加鞏固，協同效應逐步顯現。2019年，AFC/ACC業務在地鐵領域的市場份額約為6.0%，行業排名第九，較2018年的2.3%大幅增長，與行業第一梯隊(行業第一梯隊(即行業排名前五)的平均市場份額約為12.3%)的差距進一步縮小。

**北京業務穩健發展。**本集團新拓展北京地鐵12號綫自動售檢票系統(AFC)設備採購項目、12號綫PIS項目、北京市軌道交通新綫接入指揮中心信息中心系統項目、新機場綜合管廊項目04、05標供貨調試、平西府大修廠ERP(企業資源計劃)項目等多個項目。未來，本集團還將緊密圍繞總體戰略，深度參與北京智慧地鐵及路網三期平台的建設，致力成為北京智慧地鐵完善升級的主要服務商，從補齊既有產品綫、構建智慧地鐵產品體系、不斷做大現有AFC、PIS、TCC等核心業務角度，著力提升該部分業務在北京市場佔有率，進一步鞏固本集團在北京大本營的行業領先地位。

**京外的內地新項目拓展成效顯著。**本集團先後簽約昆明4號綫AFC項目、福州地鐵6號綫PIS項目、深圳4號綫三期項目、徐州地鐵3號綫、蘇州地鐵5號綫車載PIS項目、南通地鐵1號綫車載PIS項目、杭州地鐵7號綫、8號綫一期車載PIS項目、成都9號綫項目、寧波地鐵4號綫項目、杭州5號綫項目、河北京車ERP項目、合肥市廬陽區一環內慢行系統完善工程等多個項目。繼取得鄭州ANCC項目後，本集團又取得了鄭州大數據雲平台項目，為將鄭州逐步打造成為新興區域樞紐奠定重要基礎。本集團充分借鑒「北京產品+北京服務」的成熟模式，有效結合項目當地實際情況，因地制宜、深厲淺揭，逐步實現京外內地市場拓展的向深、向廣，向好。

**海外市場成功突破。**本集團新中標印度孟買2號綫、7號綫車載PIS項目、印度浦那地鐵項目、斯里蘭卡DMU(動力分散式內燃動車組)動車組旅客信息、廣播系統及影視系統、印度尼西亞雅萬高鐵旅客信息系統等「一帶一路」沿綫國家項目，憑借技術和項目管理方面的競爭優勢加快了拓展國際市場的步伐。

**科技研發成果顯現。**本集團積極向軌道交通智慧系統引入大數據、雲計算技術，搭建以大數據和雲計算為依托的雲平台、統一數據接口平台、數據中心、以基於客流數據分析為基礎的乘客信息服務產品綫、以降本增效精準化運營為目標的智能維修維護產品綫。同時，本集團注重將研發創新成果與項目實施緊密結合，持續提升主體業務的技術競爭優勢，鄭州地鐵正式上綫運營的ANCC系統，成功將ACC與MLC(多線共用線路中心)進行融合，實現AFC五層架構到四層架構的變革，節省了系統建設投資成本，提高了運營管理效率，這也是國內首次在雲平台上部署搭建的地鐵綫網管理中心系統；面向乘客服務的「車載可視乘客報警系統」在杭州地鐵項目、面向安全生產的「受電弓監測系統」在京雄高鐵項目、面向安全駕駛的「司機疲勞駕駛系統」在香港MTR項目紛紛示範落地，進一步提升了列車裝備的智慧服務、智慧運維能力；鄭州地鐵大數據雲平台項目、佛山市軌道交通綫網清分中心項目的落地實施進一步提升本集團自主研發的智慧化平台在行業中的影響力。

## 基礎設施信息業務：乘勢·創新

本集團基礎設施信息業務的主要業務範圍包括：地鐵民用通信的4G、5G傳輸服務及地下綜合管廊的智慧管理系統建設，業務主要集中在北京。其中地鐵民用通信業務主要通過向中國三大電信運營商提供民用通信傳輸服務取得收入及以移動數據流量分成收入的模式獲取收益；地下綜合管廊智慧管理系統主要通過提供系統建設、運維服務的模式獲取收益。

2019年，本集團基礎設施信息業務實現銷售收入約港幣185.4百萬元，較上年增加約港幣56.0百萬元，增幅約為43.3%。該部分收入的來源和增長主要是由於民用通信傳輸業務的持續發展及綜合管廊業務的進一步開展。

2019年中國內地正式進入5G商用元年，本集團基礎設施信息業務之一的民用通信業務也跑步進入「5G時代」。本集團通過精細化運營固有民用通信業務，持續提升民用通信資產價值；通過創新拓展增值業務，不斷開拓新市場新客戶新收入。截至2019年底，本集團民用通信業務已覆蓋至北京地鐵21條綫、208座車站，其中2019年新增的3條綫路均具備5G傳輸能力，且三大電信運營商3G、4G百兆資源使用數量增加100餘條。同時，積極開拓新的增值業務，完成既有19條綫路光纖互聯互通，為後續光纖及寬帶租賃市場拓展打基礎，並與相關電信運營商簽訂光纖資源使用協議，持續探索新的盈利模式和增長點。

**綜合管廊業務快速發展。**本集團在綜合管廊領域開啟全新嘗試，建成國內領先、自主研發並擁有完全自主知識產權的綜合管廊智慧管理平台，並已在2019年北京世園會中正式投入使用。本集團亦成功中標2022年北京冬奧會延慶賽區外圍配套綜合管廊工程配套系統項目，將為有著冬奧會「生命綫」之稱的地下綜合管廊提供弱電集成、軟件開發、供貨調試等服務，全面提升冬奧會綜合管廊智慧化管理與運維水平。本集團依托現有平台，結合融合通信、人臉識別等多項自主核心技術，打造出集人員物資定位、視頻監控、勞務管廊、環境監控、物資管理、人員通訊於一體，全面整合後臺軟件及終端設備的智慧化工地管理系統，並已在軌道交通冬奧支綫全部三個施工標段中實施，全面提升基礎設施智慧建設水平。同時，本集團積極打造基於物聯網LoRa技術及邊緣計算技術的新型綜合管廊本地控制單元(LCU)設備，即將應用於北京地鐵7號綫東延綜

合管廊項目，並逐步推進綜合管廊自主化產品的落地和推廣。此外，本集團積極配合政府相關部門推動城市級綜合管廊中心籌劃工作，全力提升北京市綜合管廊整體管理水平。從長遠來看，本集團的基礎設施信息業務作為智慧城市的具體落地場景之一，未來存在比較廣闊的市場拓展空間。

## 投資與合資合作：完善·升級

2019年，本集團以促進主體業務快速發展、加速拓展新業務為出發點，緊跟智慧軌道交通發展趨勢，對主體業務的上下游產業鏈和業務綫進行梳理和分析研究，完成戰略投資規劃，持續完善以產業升級和提升產業競爭優勢為核心的戰略投資和產業投資，並進一步加強投後管控，促進業務協同和資本增值。在優化擴大既有主業版圖的基礎上，積極佈局地鐵運營、維護維修、移動支付以及智慧地鐵等多個業績增長點，圍繞軌道交通智慧系統產業鏈，有針對性通過股權投資、合資合作等方式深入推動發展，快速獲取經驗業績、成熟產品、市場份額、關鍵技術及行業資質，進一步補齊、補強業務綫，提升集團整體核心競爭力，為本公司股東創造更多收益。

2019年3月，本集團完成收購華啟智能95%股權的交割工作。財務業績已併入本集團，成為本集團2019財年整體收入及溢利增長的主因。

本集團增資控股北京樂碼仕智能科技有限公司(「樂碼仕」)，補齊資產管理業務板塊。2019年12月，本集團附屬公司京投眾甫科技有限公司(「京投眾甫」)向樂碼仕增資約人民幣1,920萬元認購其51%股權，本集團快速切入軌道交通資產管理系統這一高速成長的行業，迅速獲取智慧軌道交通細分板塊的行業經驗及技術能力，帶動業績提升。

地鐵運營平穩有序，維護維修再接再厲，透過移動支付億通行應用程序完成的交易量截至2019年底突破9億人次。本集團亦加強對已投資參控股企業的管控及協同，實現差異化管理，優化整合資源，發揮協同效應：

- 本集團的參股公司北京京城地鐵有限公司(「京城地鐵」)運營的北京地鐵首都機場綫2019年客運量約1,269萬人次，日均3.48萬人次，同比增長約3.3%，實現營業收入同比增長約4.1%，淨利潤同比增長約21.6%，積極開拓廣告等多種經營業務並向紹興等城市拓展運營業務，獲得紹興地鐵1號綫及杭紹綫運營權。

- 本集團的參股公司北京地鐵科技發展有限公司(「地鐵科技」)在鞏固北京地鐵首都機場綫綜合維護維修模式的基礎上，在AFC運維、開拓多專業市場等業務板塊進一步發力，實現營業收入同比增長約15.8%，淨利潤同比增長約13.4%。
- 本集團參股公司研發的億通行應用程序註冊用戶達到2,100萬人，二維碼乘車過閘用戶突破9億人次，月平均活躍用戶近600萬，實現23條城市軌道交通綫路全覆蓋，並將業務擴展至呼和浩特、大連、瀋陽等城市。
- 同時，本集團通過保定基石連盈創業投資基金中心(有限合夥)(「基石連盈」)積極探索新的潛力業務和合資合作項目，嚴選投資標的，孵化優質企業，為集團未來業務的協同開展探索新的合作夥伴。

## 財務回顧

### 收入

本集團2019財年取得的收入約港幣1,193.9百萬元，較截至2018年12月31日止年度(「2018財年」)增加約港幣740.7百萬元，增幅約163.4%。智慧軌道交通服務業務、基礎設施信息服務業務分別約佔總收入的約84.5%及15.5%。

本集團的經營活動主要集中於中國內地以及中國香港。2019財年，本集團於中國內地實現收入約港幣1,124.0百萬元，較2018財年增加約港幣712.3百萬元。主要原因在於2019年3月完成對華啟智能95%股權的收購，其業績併入本集團的業績，使得本集團中國內地收入大幅增加。與此同時，本集團中國香港業務亦持續拓展，實現收入約港幣69.9百萬元，較2018財年增加約港幣28.4百萬元，增幅達約68.4%。

### 銷售成本

本集團2019財年的銷售成本約港幣769.2百萬元，較2018財年增加約港幣424.8百萬元，增幅約123.3%。銷售成本增加乃主要因上述收入增加，相應其成本增加所致。

### 毛利

本集團2019財年的毛利約港幣424.8百萬元，較2018財年增加約港幣316.0百萬元，增幅約290.4%。毛利增加乃主要由於完成對華啟智能95%股權的收購，其業績併入本集團，使得本集團毛利增加。

## 投資收益

本集團的投資收益約港幣25.2百萬元，較上年增長約17.8%。投資收益增加主要得益於本集團的合營企業京城地鐵客流增加帶來票款收入增加以及本集團的合營企業地鐵科技業務的持續發展所致。

## 銷售、一般及行政費用

本集團2019財年銷售、一般及行政費用約港幣249.7百萬元，較2018財年增加約港幣172.0百萬元，增幅約221.4%。有關增加乃主要歸因於新收購附屬公司華啟智能銷售、一般及行政費用併入本集團業績及本集團人工成本上升所致。

## 本公司權益股東應佔溢利

本公司2019財年權益股東應佔溢利約港幣96.9百萬元，同比上升約104.4%。每股盈利為0.046港元，同比上升100%。

## 流動資金、財務及資本資源

### 資本架構

於2019年12月31日，本集團已發行股本為2,100,126,727股，每股面值為0.01港元的普通股(2018年12月31日：2,100,126,727股，每股面值為0.01港元的普通股)。

### 現金狀況

於2019年12月31日，本集團的現金及銀行結餘約港幣850.9百萬元(2018年12月31日：約港幣1,069.6百萬元)。

### 銀行借貸及本集團資產抵押

於2019年12月31日，本集團貸款約港幣559.9百萬元，其中港幣500百萬元為向本公司最終控股公司北京市基礎設施投資有限公司之一間附屬公司的貸款，餘下為銀行借款約港幣59.9百萬元。(2018年：約港幣342.4百萬元)。

## 運營資金及資產負債比率

於2019年12月31日，本集團擁有流動資產約港幣2,505.4百萬元(2018年12月31日：約港幣2,340.0百萬元)及流動負債約港幣986.9百萬元(2018年12月31日：約港幣827.8百萬元)，因而產生流動資產淨值約港幣1,518.5百萬元(2018年12月31日：約港幣1,512.2百萬元)，於2019年12月31日的流動比率(按流動資產除以流動負債計算)為約2.5(2018年12月31日：約2.8)。

資產負債率乃按期末的總負債除以期末的總資產，再乘以100%計算。於2019年12月31日，本集團資產負債率為43.7%(2018年12月31日：27.8%)。

## 外匯風險

本集團擁有六間主要運營的附屬公司，一間於香港註冊成立，另外五間於中國內地註冊成立。所有附屬公司均以其當地貨幣賺取收入及產生成本。董事認為本集團外匯風險沒有重大影響。

## 或然負債

於2019年12月31日，本集團並無任何重大或然負債(2018年12月31日：零)。

## 僱員及薪酬政策

於2019年12月31日，本集團擁有889名僱員(包括執行董事)(2018年12月31日：316名)。員工總成本(包括董事薪酬)為約港幣242百萬元(2018財年：約港幣119百萬元)。

本集團參考市場狀況以及僱員的工作表現、資歷及經驗每年檢討薪酬待遇。除基本薪金外，亦根據本集團的業績及僱員的貢獻支付獎金。其他福利包括購股權、中國社會保險計劃供款、香港強制性公積金計劃及保險供款。本集團也為僱員安排專業及職業培訓。

## 報告期後事項

於本公告日期概無其他2019財年後重大事項發生。

## 業務展望

### 軌道交通行業持續向好

中國國家的《交通強國建設綱要》提出，2020年，中國將完成「十三五」現代綜合交通運輸體系發展規劃各項任務，並大力發展智慧交通，推動大數據、互聯網、人工智能等新技術與交通行業深度融合，構建綜合交通大數據中心體系。未來幾年，中國城市軌道交通投資額將保持穩步上漲的趨勢。另據中國軌道交通網發佈的《2019中國城市軌道交通市場發展報告》顯示，2020年作為「十三五」的收官之年，城市軌道交通的建設運營，有望迎來一定幅度的增長。2020年將有成都、杭州、深圳、青島、重慶、寧波等25座城市的54條軌道交通綫路新增開通運營，總里程達1,152.6公里，車站745座，總投資額達7,528.17億元。此外，根據《鐵路「十三五」發展規劃》，預計到2020年末，全國鐵路營運里程將突破15萬公里，重點提升高速鐵路、城際和市域(郊)鐵路、支綫鐵路規模，全國鐵路網基本覆蓋城區常住人口20萬以上城市，高速鐵路網覆蓋80%以上的大城市。

本集團的收入主要來源於鐵路和城市軌道交通新綫建設中的PIS、AFC等信息化系統供應的業務收入，其市場需求規模與地鐵新建綫路總里程緊密正相關；此外隨著越來越多的地鐵綫路投入運營，許多一二綫城市軌道交通也呈現出網絡化運營管理的新趨勢，急切需要通過新建ACC、TCC、大數據中心等路網級的系統來實現統一指揮調度與管理，這些快速增長的新需求給本集團帶來了新的業務機會。

### 智慧軌交推動構建智慧城市

國家近年來陸續推出《國家新型城鎮規劃(2014-2020)》、《關於促進智慧城市健康發展的指導意見》、《推進智慧交通發展行動計劃2017-2020年》等多項政策，隨著智慧城市的發展，物聯網、雲計算、大數據等新技術的廣泛應用，新一代信息技術驅動下的智慧軌道交通運營將成為智慧城市的主要標誌之一。《國家中長期科學和技術發展規劃綱要(2006-2020年)》中指明，「高速軌道交通系統」和「智能交通管理系統」是優先主題，軌道交通智能化系統是以電力/電氣化系統、信號/通信系統、以及信息系統為基礎的綜合平台，是現代軌道交通發展的必然趨勢。

中國內地軌道交通的智慧化升級，帶來了系統架構(如雲平台、大數據分析)、支付方式(如人臉識別支付、手機二維碼支付、銀聯卡支付)、運營管理(如智能監控、乘客導航、客流感知、疲勞駕駛識別)等一系列新的功能需求，未來本集團將積極擴展產品功能，提高產品性能，並創造更多的經濟附加值。

### **業務聚焦，協同創新，持續增長**

作為一家專注於軌道交通領域，集投融資、技術研發、智慧軌道交通建設及運營維護於一體的企業，未來，本集團將充分把握軌道交通行業黃金發展機遇，緊跟軌道交通信息化、智慧化發展趨勢，繼續依托科研技術創新，圍繞軌道交通主業，堅定市場拓展策略，實現高質量、可持續發展，努力成為有較強核心競爭力的軌道交通高科技企業。

### **堅持科研技術創新，助力構建智慧軌交**

憑藉自身技術研發優勢，及對軌道交通行業的深度理解和豐富經驗，基於大數據、雲計算、物聯網、人工智能等新一代信息技術及移動支付等新型工具的迅速發展，本集團將始終堅持科研技術創新，持續構建以「軌道交通大數據標準體系架構」為核心的智慧軌道關鍵技術及產品體系，具體包括軌道交通大數據平台、智慧乘客信息服務平台、智慧運維及調度平台、多維資產綜合管理平台、智慧互聯感知裝備、交互式融合信息展示平台、安全互聯管控平台等。同時，本集團將深度參與北京市智慧軌道交通平台的設計、搭建及運維工作，致力成為北京智慧地鐵和智能列車最主要的智慧系統服務商，並依托北京市智慧軌道交通平台，在2021年形成基於雲計算、大數據的「交付1.0」智慧系統整體解決方案，推進智慧技術應用的標準化進程，逐步向全國輸出「北京智慧軌道交通新模式」，全面助力智慧城市的構建。此外，作為中國城市軌道交通協會理事會會員單位，本集團將繼續加強與業主單位、用戶單位、行業專家及高端技術團隊的學術溝通交流，精準把握前沿技術發展脈絡，儲備高端技術資源，打造智慧軌道交通協同創新生態。

## 持續聚焦主業，延伸產業鏈條，促進均衡發展

本集團將持續聚焦智慧軌道交通綫網級指揮中心系統及綫路級核心系統的發展，其中，完善以乘客為中心的PIS業務，持續鞏固行業龍頭地位；開發標準化產品，升級基於雲計算的AFC業務，加速進入行業第一梯隊；進一步升級以數據分析為核心的TCC業務，打造數據中台優勢；完善民用通信資源佈局，實現業務多元發展。同時，本集團將持續構建全產業鏈發展模式，逐步延伸至軌道交通運營維護、管理信息化等後市場，並不斷提升自主研發產品與技術的多場景推廣應用，將智慧軌道技術成果拓展應用於綜合管廊智慧管控系統等生態領域，向高技術含量、高附加值、現金流穩定業務方向升級擴展，實現技術共生、生態共贏，走向業務均衡、可持續發展之路。

## 堅定策略，鞏固存量市場，開拓增量市場

隨著軌道交通運營城市及綫路里程的不斷增長，本集團將繼續堅定「立足京港、輻射全國、進軍國際」的市場策略，深耕京港市場，不斷挖掘潛在機遇，持續落地國內其他城市，積極培育鄭州等新興區域樞紐，進一步拓展業務類型、提升市場份額，並逐步向「一帶一路」國家等海外市場延伸。

## 積極應對疫情影響，夯實持續發展基礎

2020年1月，中國內地發生了新冠肺炎的疫情，並迅速波及到世界70多個國家和地區，特別對旅遊、餐飲、交通等行業造成了很大的衝擊。為應對疫情影響，本集團採取「線下+遠程」的辦公方式，與客戶和供應商保持了良好的溝通，確保業務進展不中斷，並穩步推進復工復產；本集團內部亦採用多項措施來降本增效。本集團積極履行企業社會責任，向武漢市慈善總會捐款100萬元人民幣。經過審慎分析研判：當前中國大陸已初步呈現疫情防控形勢持續向好、生產生活秩序開始恢復的態勢。同時，本集團目前資產負債率相對合理，賬面資金保持充裕，疫情不會影響本集團的可持續經營能力。當前疫情對本集團的經營業績影響有限。機遇方面，預計疫情結束後，今年下半年中國內地將加大基礎設施投資力度，其中也包括作為「新基建」之一的城際高速鐵路和城市軌道交通，這將為本集團帶來更多的市場機會。

未來，本集團將緊跟行業發展趨勢，始終堅持戰略引領，聚焦發展核心主業，不斷深化創新驅動，打造「軌道+科技」旗艦品牌，爭創更佳業績。

## 審核委員會

本公司於2011年12月8日根據上市規則第3.21條及第3.22條的規定成立審核委員會，並已列明其書面職權範圍。於2015年12月30日，董事會已採納經修訂之書面職權範圍，於2016年1月1日生效。於2018年12月25日，董事會採納經進一步修訂之書面職權範圍，該職權範圍於同日生效。審核委員會的書面職權範圍已參照企業管治守則(誠如上市規則附錄十四所載「企業管治守則」)之守則條文第C.3.3條及第C.3.7條獲採納。

審核委員會的主要職責包括(i)就審核範圍、外聘核數師的委任、重新委任及罷免向董事會提供建議；(ii)審閱財務報表及就財務申報事宜作出重要建議；(iii)監察本公司內部監控及風險管理系統，以及(iv)審閱內部審核職責及安排的有效性，以讓本公司僱員可就本公司財務申報、內部監控或其他事項可能發生的不正當行為提出關注。

於2019年12月31日，審核委員會由三名獨立非執行董事羅振邦先生CPA(審核委員會主席)、白金榮先生及黃立新先生組成。

## 審閱財務報表

審核委員會已審閱本集團2019財年的年度業績並已推薦董事會予以批准。

## 畢馬威會計師事務所對年度業績公告工作範圍

本集團的核數師，執業會計師畢馬威會計師事務所(「畢馬威」)已就本集團截至二零一九年十二月三十一日止年度業績公告中披露的綜合損益表、綜合損益及其他全面收益表、綜合財務狀況表以及其他附註解釋數據的財務數據與本集團該年度的經審核綜合財務報表內的數據進行了核對，兩者數字相符。畢馬威在這方面進行的工作並不構成按照香港會計師公會頒布的《香港核數準則》、《香港審閱準則》或《香港鑒證業務準則》進行的審計、審閱或其他鑒證工作，所以畢馬威沒有提出任何鑒證結論。

## 購買、出售或贖回本公司上市證券

本公司及其附屬公司於截至2019年12月31日止年度概無購買、出售或贖回本公司任何已上市證券。

## 企業管治

本公司已採用企業管治守則為其企業管治守則。董事會認為，2019財年，本公司已遵守企業管治守則。

## 末期股息

從本集團業績增長及回饋股東長期支持的角度，董事會建議宣派2019財年的末期股息每股0.02港元(2018財年：每股0.01港元)。建議末期股息將派發於2020年6月4日(星期四)名列本公司股東名冊之股東，惟須待股東於2020年股東週年大會(「**2020年股東週年大會**」)上批准。預期末期股息將於2020年8月31日(星期一)或之前派付。

## 暫停辦理股份過戶登記手續

為確定出席將於2020年5月26日(星期二)舉行的2020年股東週年大會及在會上投票的資格，本公司將於2020年5月21日(星期四)至2020年5月26日(星期二)(包括首尾兩日)期間暫停辦理股份過戶登記手續。為確保符合資格出席2020年股東週年大會並於會上投票，本公司的未登記股份持有人須於2020年5月20日(星期三)下午4時30前(香港時間)將所有過戶文件連同有關股票送達本公司的香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心54樓)辦理登記。

為確定股東是否符合資格收取建議末期股息(惟須待本公司股東於2020年股東週年大會上批准)，本公司將於2020年6月2日(星期二)至2020年6月4日(星期四)(包括首尾兩日)期間暫停辦理股份過戶登記手續。為符合資格收取建議末期股息，本公司的未登記股份持有人務請於2020年6月1日(星期一)下午4時30分前(香港時間)將所有過戶文件連同有關股票送達本公司的香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心54樓)辦理登記。

## 股東週年大會

2020年股東週年大會將於2020年5月26日(星期二)舉行。有關2020年股東週年大會的詳情，本公司股東可參閱本公司將寄發的通函以及隨附的大會通告及委任表格。

## 發佈業績公告及年報

本公告已在本公司網站(www.biitt.cn)及香港交易及結算所有限公司網站(www.hkexnews.hk)發佈。本公司2019年年報將於稍後時間寄發予本公司股東，並在上述網站發佈。

## 薪酬委員會成員變更

董事會宣佈，由於曹瑋先生決定將投入更多時間處理其他事務，故辭任薪酬委員會(「薪酬委員會」)成員，自2020年3月30日起生效。非執行董事關繼發先生已獲委任為薪酬委員會成員，自2020年3月30日起生效。

辭任薪酬委員會成員後，曹瑋先生仍為執行董事。

承董事會命  
京投轨道交通科技控股有限公司  
執行董事  
行政總裁  
宣晶

香港，2020年3月30日

於本公告日期，執行董事為曹瑋先生及宣晶女士；非執行董事為張燕友先生、關繼發先生、鄭毅先生及任宇航先生；以及獨立非執行董事為白金榮先生、羅振邦先生及黃立新先生。