

概覽

根據SCI Verkehr的資料，按2012年新軌道交通裝備的銷售收入計算，我們是全球最大的軌道交通裝備製造商和解決方案供應商。根據SCI Verkehr的資料，營業紀錄期間，我們大部分收益來自中國，而中國自2010年以來一直是全球最大的軌道交通裝備市場。我們提供全面的軌道交通裝備產品和服務，具有強大的技術研發能力，廣泛的銷售和服務網絡以及全球領先的製造能力。根據SCI Verkehr的資料，按2008年至2012年各類產品的交貨總量計算，我們為全球最大的電力機車及地鐵車輛製造商以及全球第二大及中國最大貨車製造商。憑藉全面豐富的產品組合，我們為全球客戶提供軌道交通裝備系統解決方案。按2012年的收入計算，我們是中國最大的軌道交通裝備製造商。根據中國鐵路總公司的資料，2013年我們中標的最高時速300公里及以上的動車組、機車及貨車分別佔中國鐵路總公司採購總量的66.0%、53.2%及47.8%，在中國鐵路總公司各類產品中標數量均為最大。截至2013年12月31日，在中國19個營運87條城市軌道交通線路的城市中，我們提供的城軌地鐵車輛運行於13個城市的48條城市軌道交通線路，國內市場份額領先。我們擁有世界一流的生產設備、領先的生產工藝、先進的質量控制體系及種類齊全的安全可靠的產品。我們於2013年獲中國質量協會授予國內最高品質獎「全國質量獎」，是中國軌道交通裝備行業獲得該榮譽的唯一製造商。

我們主要專注於製造及修理高速動車組、機車、客車、貨車、城軌地鐵車輛、軌道工程機械裝備及軌道交通裝備核心系統及部件。為充分利用我們在軌道交通裝備產品及零部件方面的強大研發能力、與中國原材料供應商的長期關係及對中國鐵路及城軌地鐵運輸市場的了解，圍繞為未來城市提供系統解決方案的目標，我們亦製造機電產品及清潔能源和節能環保設備、進行原材料貿易、提供軌道交通裝備及機械設備的融資租賃與城軌及其他相關項目管理承包服務。我們主要從事以下四類業務：

- **軌道交通裝備產品製造及修理。**我們投入大量資源經營該核心業務，開發、製造、銷售及修理全方位的軌道交通裝備產品，主要包括：
 - **高速動車組。**根據 SCI Verkehr 的資料，按2011年及2012年的交付總量計算，我們是最高時速300公里及以上的動車組全球最大製造商，市場份額為29.7%。根據中國鐵路總公司的資料，2013年我們中標的最高時速300公里及以上的動車組佔中國鐵路總公司採購總數的66.0%，佔同期中國最大市場份額。我們的高速動車組最高時速介乎200公里至380公里。我們擁有世界頂級的高速動車組研發製造平台及領先全球的高速動車組製造及修理基地。2008

年，我們的CRH3型動車組錄得中國當時最高時速394.3公里，曾於2012年榮獲國家科學技術進步獎一等獎。截至最後可行日期，我們是中國唯一一家可批量提供高寒高速動車組的生產商。

- **機車**。根據 SCI Verkehr 的資料，按2008年至2012年的交貨總量計算，我們是全球最大的電力機車製造商，市場份額為30.6%。根據中國鐵路總公司的資料，2013年我們中標的機車佔中國鐵路總公司採購總數的53.2%，佔同期中國最大市場份額。我們的機車產品組合完整，包括直流傳動及交流傳動電力機車和內燃機車，電力機車功率介乎4,800千瓦至10,000千瓦，內燃機車功率介乎1,000馬力至6,000馬力。我們擁有世界頂級的機車研發製造平台及領先全球的機車製造及修理基地。2010年，我們的HXD3型六軸7,200千瓦交流傳動電力機車榮獲中國交流傳動機車發展史上最高獎項國家科學技術進步獎一等獎。截至最後可行日期，我們的HXD3系列六軸7,200千瓦交流傳動電力機車是中國最廣泛使用的交流傳動電力機車。
- **客車**。我們擁有開發及生產高端客車的核心技術。我們採用全球領先技術開發、製造及修理客車產品。我們開發的「25」系列客車是中國客運線所用主要車型。我們的客車產品組合完整，以迎合客戶對時速低於最高時速200公里的客車不同需求。
- **貨車**。根據 SCI Verkehr 的資料，按2008年至2012年的交貨總量計算，我們是全球第二大及中國最大的貨車製造商，市場份額為8.1%。根據中國鐵路總公司的資料，2013年我們中標的貨車佔中國鐵路總公司採購總量的47.8%，同期中國市場份額最大。我們憑藉全球領先的研發、製造及修理能力向客戶提供滿足重載貨運等所有鐵路運輸需求的貨車。我們開發製造的C70型通用敞車、P70型棚車及GQ70型罐車是中國鐵路貨運主用車型。我們亦設計開發C80系列敞車，成為中國最先進貨運專線大秦線的主要運煤貨車車型。我們出口至澳大利亞軸重37.5噸及最大載重137.5噸的重載貨車是全球自重最輕、載重最重的貨車。我們作為大秦鐵路重載運輸成套技術與應用項目的主要參與者，於2008年曾榮獲國家科學技術進步獎一等獎。

業 務

- **城軌地鐵車輛**。根據 SCI Verkehr 的資料，按2008年至2012年的交貨總量計算，我們是全球最大的地鐵車輛(城軌地鐵車輛主要類別)製造商，市場份額為22.4%。我們能夠憑藉世界頂級的研發平台及領先全球製造及修理能力向客戶提供滿足各種城軌地鐵運輸需求的地鐵、輕軌車輛、城際列車及有軌電車。截至2013年12月31日，在中國19個營運87條城市軌道交通線路的城市中，我們提供的城軌地鐵車輛運行於13個城市的48條城市軌道交通線路，國內市場份額領先。我們的城軌地鐵車輛亦遠銷香港、沙特阿拉伯、巴西、阿根廷、泰國、加納和孟加拉國並投入使用。
- **軌道工程機械裝備及軌道交通裝備核心系統及部件**。我們是中國領先的接觸網多功能綜合作業車製造商，製造鐵路起重機、路基處理車、鋼軌打磨列車、邊坡清篩機、接觸網多功能綜合作業車及機車柴油機。我們是中國主要鐵路大型養路機械製造商之一。我們製造軌道交通裝備產品配套的牽引系統、網絡控制系統、制動系統、齒輪傳動系統、換熱冷卻系統等關鍵核心系統及高壓電動渦輪增壓器、大功率半導體器件及密接式車鉤等關鍵零部件產品。
- **機電產品製造**。我們利用軌道交通裝備核心系統及部件方面的經驗與技術製造用於鐵路以外行業的機電產品，主要包括石油鑽探機、採礦機械及冶金機械所用電機、齒輪箱、彈簧及空氣彈簧。此外，我們以先進技術成功設計、開發及製造大功率IGBT組件。
- **現代服務業務**。我們的現代服務業務主要包括原材料貿易、軌道交通裝備及機械設備等融資租賃與城軌及其他相關項目管理承包服務。
- **新產業**。為充分發揮我們在軌道交通裝備產品及零部件方面的強大研發能力及核心技術的作用，我們亦透過子公司生產風力發電設備、電動汽車、清潔能源和節能環保設備。我們的新產業亦包括企業資源規劃及其他信息技術服務。

業 務

下表列示所示年度我們各業務的收入及佔收入總額的百分比：

	截至12月31日止年度					
	2011年		2012年		2013年	
	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比	金額	佔總額 百分比
	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)	(人民幣 百萬元)	(%)
軌道交通裝備產品製造及修理.....	70,417.9	79.3	66,466.3	72.4	68,003.9	70.3
機電產品製造.....	1,314.5	1.5	2,251.9	2.5	1,793.5	1.9
現代服務業務.....	14,915.0	16.8	20,241.2	22.0	22,806.2	23.5
新產業.....	2,163.4	2.4	2,838.8	3.1	4,152.5	4.3
總計.....	88,810.8	100.0	91,798.2	100.0	96,756.1	100.0

我們擁有製造軌道交通裝備產品的全球領先研發能力及核心技術。我們投入大量資源提升研發能力，為鐵路相關及其他產業開發創新先進技術及產品。截至最後可行日期，我們擁有四家國家級研發機構，八家國家級企業技術中心及27家省級研發機構。自2008年以來，我們的研發能力獲得認可，曾榮獲國家科學技術進步獎特等獎一次及國家科學技術進步獎一等獎四次。作為中國軌道交通裝備行業處於領先地位的公司，我們於營業紀錄期間就制訂及修訂29項國家標準及159項行業標準擔當主導角色。我們還參加了電力、電工、石油、材料等其他行業多項國家和行業標準的制定和修訂。截至最後可行日期，我們在中國擁有3,352項註冊專利及1,061項待批專利申請。截至最後可行日期，我們在境外亦擁有37項註冊專利及67項待批專利申請。

我們以「CNR」及「中國北車」品牌在全球範圍內推廣及銷售軌道交通裝備產品，該等品牌備受認可且享譽國際。我們目前將產品出口至大洋洲、東南亞、拉丁美洲、中亞、南亞、中東、非洲、歐洲及北美洲超過80個國家及地區。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的海外銷售收入分別為人民幣6,271.5百萬元、人民幣9,630.5百萬元及人民幣7,576.2百萬元，分別佔同期我們收入的7.1%、10.5%及7.8%。

我們透過營運子公司的銷售團隊直接於中國市場銷售產品，並無設立分銷商或銷售代理。我們通過自營銷售及第三方出口代理向國際市場銷售及出口產品。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的收入分別為人民幣88,810.8百萬元、人民幣91,798.2百萬元及人民幣96,756.1百萬元，同期我們的利潤分別為人民幣3,144.6百萬元、人民幣3,584.3百萬元及人民幣4,226.0百萬元。

我們的競爭優勢

我們是全球規模最大的軌道交通裝備製造商，擁有領先的市場地位、完善的產品組合、強大的技術研發及產品開發能力、廣闊的銷售網絡和完善的客戶服務、以及領先的製造及修理工藝和先進的質量管理體系，為客戶提供系統解決方案。

全球軌道交通裝備市場的領導者，有把握國內外市場增長機遇的優勢

我們在全球軌道交通裝備市場處於領先地位，可以更好地把握全球及中國快速增長的軌道交通裝備市場的機遇。根據SCI Verkehr的資料，以2012年新軌道交通裝備收入計，我們是全球最大的軌道交通裝備製造商。

高速動車組。我們擁有高速動車組強大的研發能力及世界領先的製造和修理基地。根據SCI Verkehr的資料，按2011年及2012年的交付總量計算，我們是全球最高時速300公里及以上動車組的最大供應商，市場份額為29.7%。根據中國鐵路總公司的資料，我們在其2013年購買的最高時速300公里及以上動車組總數中中標66.0%，佔同期中國最大市場份額。我們的高速動車組穿梭於中國所有主要高速鐵路線。例如，目前在2008年開始試通車的中國首條時速300公里的高鐵京津城際鐵路運行的所有高速動車組均為我們製造的CRH3動車組。此外，截至2012年12月31日，我們製造的高速動車組佔京滬高鐵所配置動車組約68.0%。截至最後可行日期，我們是中國唯一一家可大量生產在高緯低溫環境下運行的高速動車組製造商。中國首條在高緯低溫環境下運行的高寒高鐵哈大高鐵獨家使用我們的CRH380B動車組。

機車。我們擁有機車強大的研發能力及世界領先、中國最大的製造基地和機車修理基地。根據SCI Verkehr的資料，按2008年至2012年交付的總量計，我們是全球最大電力機車製造商，市場份額為30.6%。根據中國鐵路總公司的資料，我們在其2013年購買的機車總數中中標53.2%，佔同期中國最大市場份額。於最後可行日期，我們的HXD3系列六軸7,200千瓦大功率電力機車是中國最廣泛使用的交流傳動機車。我們的HXD2系列八軸10,000千瓦大功率電力機車是中國最先進的運煤專線大秦鐵路的主要機型之一，我們的HXN3型6,000馬力交流傳動內燃機車採用全球領先技術，可在高緯且冬季低溫等惡劣環境運行。

客車。我們擁有客車強大的研發能力及世界領先的製造和修理基地，開發並製造迎

合全球客戶需求的客車，例如我們出口至澳大利亞的不銹鋼雙層客車。我們開發的「25」系列客車是中國客運線所用主要車型。

貨車。我們擁有鐵路貨車強大的研發能力及世界領先的製造和修理基地，並在制定中國國內貨運線路所用主要貨車車型技術標準方面發揮行業主導作用。根據SCI Verkehr的資料，按2008年至2012年交付的總量計，我們是全球第二大及中國最大的貨車製造商，市場份額為8.1%。根據中國鐵路總公司的資料，我們在其2013年購買的貨車總數中中標47.8%，佔據同期中國最大市場份額。我們開發及製造的C70型敞車、P70型棚車和GQ70型罐車是中國鐵路貨運的主力車型。我們亦設計及開發C80系列敞車，是中國最先進運煤專線大秦線的主力車型。截至最後可行日期，我們已出口超過10,000輛貨車至澳大利亞。

城軌地鐵車輛。我們擁有城軌地鐵車輛強大的研發能力及世界領先的修理基地，我們的區域覆蓋廣、能夠適應不同地理環境要求。根據SCI Verkehr的資料，按2008年至2012年交付的總量計，我們是全球最大的地鐵車輛(城軌地鐵車輛主要類別)製造商，市場份額為22.4%。截至2013年12月31日，在中國19個營運87條城市軌道交通線路的城市中，我們提供的城軌地鐵車輛運行於13個城市的48條城市軌道交通線路，國內市場份額領先。我們的城軌地鐵車輛還出口至香港、沙特阿拉伯等海外多個對城軌地鐵車輛產品質量標準或運營條件要求較高的國家和地區。我們的城軌地鐵車輛在2008年北京奧運會、2010年上海世博會、2010年廣州亞運會及2011年深圳大運會時承擔運輸任務，預期會在2014年巴西世界盃和2016年巴西奧運會中承擔運輸任務。

軌道工程機械裝備。我們還是中國軌道工程機械裝備重要供應商，具備鐵路大型養路機械、鐵路起重機、鐵路工程作業車及機車柴油機的研發、製造和修理能力。我們是中國主要的鐵路大型養路機械的製造商之一，也是中國領先的接觸網多功能作業車製造商。

軌道交通裝備核心系統及部件、機電產品及其他產品。我們自主開發軌道交通裝備核心系統包括牽引系統、網絡系統和制動系統。我們的軌道牽引系統領先國內行業水平，擁有中國領先的機車及動車組電傳動裝置設計與製造設施。我們還是中國第一家封裝6,500伏電壓等級IGBT組件的製造商。

完整的軌道交通裝備產品組合，擁有強勁增長的新業務

我們擁有完整的軌道交通裝備產品組合及相關的配套修理及服務能力，因此能夠滿足客戶對製造及修理不同軌距與供電方式軌道交通裝備產品多樣化的需求和全方位的服務：

高速動車組。我們的動車組產品組合完整，包括電力集中及分散內燃動車組及電力高速動車組。我們的高速動車組最高時速介乎200公里至380公里。我們目前主要的高速動車組產品包括最高時速200公里及以上的CRH5和CRH3A動車組，最高時速300公里及以上的CRH3、CRH380CL、CRH380B、CRH380BL和CRH380B高寒動車組。

機車。我們的機車產品組合完整，包括直流傳動及交流傳動的電力機車和內燃機車；電力機車產品功率介乎4,800千瓦至10,000千瓦，內燃機車介乎1,000馬力至6,000馬力；我們的機車產品運用於客、貨運、列車調度及礦用機牽引。我們目前具備特色優勢的機車產品包括HXD2、HXD3兩個系列六軸7,200千瓦大功率電力機車、HXD2系列八軸10,000千瓦大功率電力機車以及HXN3系列6,000馬力大功率內燃機車。

客車。我們的客車產品組合完整，包括了25型G、K及T等系列化產品，最高時速低於200公里，包括座車、臥車、餐車、發電車及雙層鐵路客車。

貨車。我們擁有品種齊全的貨車產品，擁有軸重23噸、27噸和30噸及以上，載重70噸、80噸、100噸，最高時速低於160公里的鉗夾車與落下孔車、敞車、棚車、平車、罐車、漏斗車、其他專用快捷貨車和其他專用貨車等全系列貨車產品。我們還開發、設計及向大洋洲、歐洲及其他地區出口先進貨車產品。

城軌地鐵車輛。我們擁有包括適用於地鐵、輕軌、城際、單軌、有軌電車和磁浮交通系統等多種城軌地鐵車輛。我們的城軌地鐵車輛應用的地理範圍廣闊，包括了寒帶、溫帶和熱帶地區。此外，我們能夠採用不同牽引方式、車體材質生產可在多種地理環境運行且車體大小不同的城軌地鐵車輛，能夠滿足國內外城市軌道交通客戶的所有需求。

軌道工程機械裝備。我們的軌道工程機械裝備產品包括鐵路起重機、路基處理車、鋼軌打磨列車、邊坡清篩機、接觸網多功能綜合作業車和機車柴油機等，產品種類豐富。我們亦製造高速鐵路的檢查車。

業 務

軌道交通裝備核心系統及部件、機電產品及其他產品。我們生產軌道交通裝備產品配套的牽引系統、網絡控制系統、制動系統、齒輪傳動系統、換熱冷卻系統等關鍵核心系統及高壓電氣、渦輪增壓器、大功率半導體器件、空氣彈簧、密接式車鉤等關鍵零部件產品。我們還出售非軌道行業的同類產品。

憑借我們在軌道交通裝備行業的技術優勢，我們進入清潔能源、節能環保、信息技術服務等新產業領域。圍繞「全面建設以軌道交通裝備為核心，為未來城市提供系統解決方案，具有國際競爭力的世界一流企業」的理念，依託我們在軌道交通裝備行業的強大市場地位和客戶資源優勢，我們可不失時機地發展風電裝備、節能環保裝備、電動汽車、現代信息技術等新興產業和金融服務、現代物流、信息服務等現代服務，形成能夠產生協同作用的產業組合。

強大的技術研發實力和產品開發能力

我們擁有世界領先的軌道交通裝備研發平台：擁有國家級研發機構4個，國家級企業技術中心8個，省級研發機構27個，海外研發中心2個，專項技術研發中心7個，博士後工作站5個，院士專家工作站4個。

我們擁有完善的技術研發和創新體系：我們的產品技術研發體系基本涵蓋了從嵌入式底層軟件技術到應用級控制軟件技術，從基礎技術、行業共性技術到研發與生產技術，從系統集成技術到產品工程化實現技術的全技術鏈。我們的產品技術研發平台涵蓋從芯片到板卡，從零件到部件，從系統到整機整車的全產品鏈。我們亦與北京交通大學、大連交通大學、捷克布拉格工業大學及密歇根大學等國內外研究機構建立合作關係。

2013年12月31日，我們強大的專業技術人才團隊包括26名首席專家、103名高級專家、856名專家、190多名享受國務院特殊津貼的專家、471名教授級高級工程師及其他擁有高級職稱的人才、3,440名高級工程師及副高級職稱人才與20,700多名其他專業技術及管理人員。

憑藉我們強大的研發實力，我們正在引領中國軌道交通裝備行業由「中國製造」向「中國創造」的跨越。於營業紀錄期間，我們就制定及修訂中國軌道交通裝備的29項國家標準及159項行業標準擔當主導角色，以及電力、電工、石油及材料等其他行業的多項國家及行業標準。於最後可行日期，我們在中國擁有3,352項註冊專利及1,061項待審批的專利。我們在海外亦擁有37項註冊專利及67項待批專利申請。2008年以來我們獲得了一個國家科學技術進步獎特等獎及四個國家科學技術進步獎一等獎。我們的下屬企業獲獎眾多，例如，北車長

業 務

春獲工信部評為首批技術創新示範企業之一，我們由此成為首個獲此殊榮的軌道交通裝備製造商。我們的三家子公司被科學技術部、國務院國資委及中華全國總工會評為「創新型企業」。

我們在軌道交通裝備各個產品的研發實力都擁有顯著競爭優勢：

- **高速動車組**。我們擁有研發高速動車技術的國家工程實驗室及國家工程技術研究中心各一個，且擁有世界一流的最高時速200公里及以上的高速動車組研發平台，具備獨立開發並擁有的相關知識產權。2008年，我們的CRH3為中國最高時速的動車組，時速達394.3公里，並於2012年榮獲國家科學技術進步獎一等獎。2011年，我們的CRH380BL動車組創造了全球運營鐵路試驗最高時速487.3公里。我們的全球領先CRH380B高寒動車組成功於哈大高鐵運行，是全球在高緯且冬季溫度低至零下40攝氏度的地區運營達最高時速的動車組。
- **機車**。我們擁有國際一流的電力機車與內燃機車產品技術平台。我們的HXD3型六軸7,200千瓦交流傳動大功率電力機車2010年獲得國家科學技術進步獎一等獎，是中國交流傳動機車發展史上所獲最高獎項。
- **客車**。我們憑藉強大的技術研發平台開發及生產高端客車，所開發及製造的客車產品品類全面，可應付全球各地客戶對時速200公里以下客車的不同需求。
- **貨車**。我們擁有中國唯一的重載或快捷鐵路貨車國家工程技術研究中心，並且擁有世界最先進、中國唯一的貨車整車疲勞振動實驗台。我們成功研發了中國鐵路貨車80%以上的車型，在中國鐵路貨車的升級換代中發揮重要作用，開發了多個重載及專用貨車產品。預計中國鐵路貨車將迎來又一次升級換代，我們開始投產軸重27噸與載重80噸的C80E敞車、軸重30噸與載重96噸的C96和軸重30噸與載重98噸的KM98。我們擁有製造時速160至200公里快捷貨車的先進技術，以滿足未來客戶對快捷貨物鐵路運輸的需求。我們作為「大秦鐵路重載運輸成套技術與應用」項目的主要參與者於2008年獲得國家科學技術進步獎一等獎。我們的DQ45鉗夾式貨車和D45型落下孔車載重量為中國最大的。我們出口澳大利亞的軸重37.5噸及最大載重達137.5噸的重載貨車是世界上自重最輕、載重最大的貨車產品。

業 務

- **城軌地鐵車輛**。我們擁有製造A、B及C型城軌及輕軌車輛及有軌電車的全球領先研發平台。我們的中低速磁懸浮車輛的研發被列入中國國家科技支撐計劃。我們自主開發的100%低地板輕軌車輛正在運營。我們為哈爾濱地鐵成功研製了國內首列耐高寒城軌地鐵車輛，該設計獲得了德國IF漢諾威工業設計大獎。
- **軌道工程機械裝備**。我們擁有國內一流的鐵路工程機械研發中心與國內領先的鐵路大型養路機械產品技術平台。我們採用世界先進技術生產鋼軌打磨列車、路基處理車、邊坡清篩機和接觸網多功能綜合作業車。
- **軌道交通裝備核心系統及部件、機電產品及其他產品**。我們擁有動車組與機車牽引和控制的國家重點實驗室。我們自主開發的牽引及網絡控制系統「北車心」廣泛應用於交流傳動電力機車。我們擁有一流的機車內燃發動機開發平台，可應付客戶的各類需求。我們亦具備研發制動系統、密接式車鉤、換熱冷卻系統等關鍵系統及部件的能力。

廣泛的銷售網絡和為客戶提供增值服務的能力

我們擁有廣泛的銷售網絡，我們的軌道交通裝備國內銷售網絡覆蓋中國的鐵路市場包括中國鐵路總公司及其轄下企業，城軌地鐵運營商以及城軌地鐵車輛及零部件採購商及大型工礦、石油企業等；我們的非軌道交通裝備市場客戶包括物流運輸公司、石油鑽探公司、港口及大型工礦企業、風機製造商及電力公司；我們亦擁有廣泛的國際銷售網絡，目前產品已經出口至大洋洲、東南亞、拉丁美洲、中亞、南亞、中東、非洲、歐洲及北美洲的超過80個國家及地區。

我們向客戶提供完善的服務體系，為客戶推薦合適的產品、提供產品的技術資訊及指導以及操作和維修培訓。我們為客戶提供產品質量保證，設有龐大的售後服務團隊，為客戶提供即時支援。此外，我們定期拜訪客戶，就我們產品性能質量進行討論及取得第一手反饋資料以衡量客戶對我們產品及服務的滿意度，以為客戶提供更完善的服務。我們建立了龐大的售後服務網絡，由分佈在中國各地的售後服務站以及位於澳大利亞、巴西等國家的16個海外售後服務站組成，以提供產品現場技術支持服務。

我們開拓多元化的業務模式，致力將項目融資、總包和租賃與我們的產品銷售緊密結合，為我們的客戶創造最大的價值。憑藉我們完善的服務體系和為客戶創造最大價值的成熟企業文化，「CNR」及「中國北車」的品牌已經具有較高的知名度和美譽度，為我們進一步拓展銷售網絡、開發新的客戶群奠定了堅實的基礎。

業 務

世界一流的生產設備和領先的生產工藝，先進的質量控制體系及提供安全可靠的產品

我們擁有世界一流的製造、檢測和試驗裝備以及領先的生產工藝，並且全面推進高效生產的理念。我們根據不同類型的產品採取不同的生產模式，提高效率的同時滿足客戶的個性化需求。

我們擁有先進的質量控制體系。覆蓋從產品研發、原材料採購、生產流程、成品檢驗及產品售後監督等全部流程；我們的子公司採取多個嚴格的質量控制標準如ISO 9000，我們的子公司北車齊齊哈爾於2013年獲中國質量協會授予國內最高品質獎「全國質量獎」，我們成為中國軌道交通裝備行業獲得該榮譽的唯一製造商。我們擁有一支由逾3,000名質量管理人員組成的質量管理團隊專職負責產品及服務質量監控工作。

受益於我們先進的生產設備、生產工藝和質量控制體系，我們為客戶提供安全可靠的產品。

優秀的管理團隊、專業人才隊伍和完善的公司治理

我們擁有一支軌道交通裝備行業經驗豐富、往績卓越的高級管理層團隊。公司高級管理層人員平均具有20年以上的軌道交通裝備的管理、生產、財務或工程等方面的經驗。我們的某些高管是國內主要行業協會的委員會成員。我們的高級管理層團隊具備領先的行業前瞻和戰略意識，能夠洞察市場先機，不斷鞏固軌道交通裝備行業領先地位，實現可持續的高度增長，為股東創造最大的價值。我們的高管擁有豐富的海外業務經驗，有助實施國際化戰略。

除了我們的高級管理層團隊外，我們還擁有一支龐大的專業管理、技術和操作人才隊伍和訓練有素的員工。我們在產品研發、生產、質量控制和售後服務等各個方面均擁有行業頂尖的人才，我們的技能工人經驗及技術為軌道交通裝備行業佼佼者。我們作為世界最大的軌道交通裝備製造商，具備吸引行業專業人才的優勢。我們非常重視招聘、培訓及留用人才，亦認為人才乃支持我們未來發展不可或缺的一環。

我們亦建立了現代化的公司治理架構，並且自A股於2009年在上海證券交易所上市以來不斷完善我們的公司治理架構。此外，我們已按照香港上市規則建立了健全的企業管治措施。我們還採納了針對公司董事、高級管理人員以及核心技術人員和骨幹的股票期權激勵方案。

我們的業務戰略

我們將繼續以軌道交通裝備業務為核心，以鞏固全球軌道交通裝備行業的領導者地位，成為具有國際競爭力的世界一流企業。同時，我們會憑藉行業領導地位為未來城市提供系統解決方案。為達到以上目標，我們計劃實施以下業務戰略：

進一步鞏固我們在全球軌道交通裝備行業的領先地位，致力為客戶提供覆蓋全產業鏈系統解決方案，引領軌道交通裝備行業未來發展

軌道交通裝備業務是我們的核心業務，我們會抓住全球軌道交通產業未來發展和中國經濟結構戰略性調整的機遇，進一步發展壯大我們的軌道交通裝備核心產業，亦計劃通過不斷的技術、經營模式、管理創新及市場開拓，進一步鞏固我們在軌道交通裝備市場的領導地位。

為成為國際領先的軌道交通裝備服務製造商，我們計劃面向全球市場，完善整機整車產品結構，並繼續專注發展檢修業務、系統和零部件製造以及其他增值服務領域業務，實現從設備生產商向軌道交通綜合服務提供商的轉變。我們將緊密跟蹤市場需求變化趨勢及中國鐵路體制機制改革，形成適應市場需求的鐵路機車車輛產品結構；主動適應鐵路市場環境和產品招標採購方式等變化，針對不同產品制定適當對策，確保高速動車組、大功率機車、重載快捷貨車、城軌車輛等主要產品國內市場份額保持領先。我們會強化與客戶的戰略合作，構建與軌道交通裝備市場結構相適應的營銷管理體制和服務網絡，不斷開發為全球用戶創造價值的產品和服務。我們將積極研製滿足國內外市場客戶特定需求的軌道交通裝備產品，優化城軌業務佈局，滿足客戶對於項目開發、融資方式的多元化需求，並通過為城軌項目及其他相關項目提供項目管理承包服務帶動設備銷售，進一步擴大我們在中國及全球軌道交通裝備的市場份額，為用戶提供軌道交通裝備產品系統解決方案，為用戶創造最大價值。

推動新興產業發展，深化業務組合的多元化，為未來城市提供系統解決方案

我們會把握中國城鎮化趨勢所提供的發展機遇，繼續以為未來城市提供系統解決方案為方向，深化業務組合的多元化，發展戰略新興產業。

憑藉在軌道交通裝備行業取得的成功，我們將抓住國家培育發展戰略性新興產業的

業 務

契機，發展與非軌道高端裝備新能源裝備、新材料、節能環保產品、電動汽車、新一代信息技術相關的其他業務，使戰略新興產業成為我們未來重要的支柱性業務。

我們還致力整合自有生產與服務資源支持拓展外部高端服務市場，以物流、金融及技術為重點領域，加快發展現代服務業務。此外，我們會在提升風險管理的前提下大力發展融資租賃業務，擴大融資租賃業務規模，更計劃整合內部金融資源及加強資金集中管理，積極探索其他金融服務商機；我們計劃整合研發資源，利用先進技術進一步擴闊技術服務業務範圍。

擴大國際客戶基礎，開拓全球市場，優化全球資源配置以發展國際業務

我們擬通過不斷提升品牌價值增加公司競爭優勢，進一步提升海外市場份額，打造技術領先、擁有自主品牌的世界一流跨國公司。

我們積極開拓全球市場，面向全球市場推廣城軌車輛、客車、貨車，內燃機車聚焦有增長機遇的優勢區域，電力機車、高速動車組瞄準目標項目，同時進一步擴大軌道交通裝備核心系統及部件和機電產品的出口。我們將進一步擴闊在大洋洲、南美、獨聯體、南亞、中東、非洲等區域的客戶基礎，利用本地化把握商機提升海外傳統優勢市場份額，並持續在全球開拓新的市場。

視乎海外業務發展需要，我們會通過併購、投資等方式，在境外建立研發、製造、供應、修理基地，完善我們的全球資源配置、優化業務組合，縮短與客戶的距離，進一步擴展我們的國際銷售網絡，提升為全球客戶提供本土化服務的能力。我們會擴大產品相關服務及技術出口，例如在產品銷售的基礎上加強技術輸出、優化資本運作，提供融資租賃、產品壽命周期服務。透過海外市場本地化及全球戰略佈局，拓展全球產品及服務，實現由產品製造商向產品、技術及服務全方位供應商的轉型。

通過技術研發、提升企業管治水平、經營模式創新，提升我們的競爭力，保持未來業務增長

我們擬透過研發對於軌道交通裝備行業的未來發展十分重要的關鍵產品及技術，進一步提升核心競爭力。

業 務

軌道交通裝備方面，我們會持續構建具有國際先進水平的整機、系統和部件三級產品技術平台，提升持續自主創新能力。我們擬進一步開發新的優質機車、客車、貨車產品、城軌車輛和先進軌道工程機械裝備，發展擁有自主知識產權、達到國際領先水平系列化的軌道交通裝備產品結構。我們持續自主研發，全面發展機車柴油機、牽引變流、網絡控制、制動、行走及驅動等軌道交通裝備系統的關鍵技術。

我們亦會加快非軌道交通裝備產品的研發，集中現有資源，盡快形成工程機械、風電裝備、電動汽車、節能環保、信息技術方面的業務創新能力和技術優勢。

此外，我們會繼續把握中國和全球軌道交通裝備行業及相關新興行業的發展趨勢，亦進一步加強對於新技術、材料、產品的應用與研發，為迎接全球軌道交通裝備行業的潛在發展機遇做好準備，結合我們的產品及技術優勢，透過研發及創新推動長期發展。

我們亦會持續提升公司的管理水平，以成本控制為重點，提升公司盈利能力；推進電子商務採購平台應用，努力降低採購成本。我們擬繼續優化融資管理，及時籌集生產計劃的資金及在各個業務分部之間有效配置財務資源。我們亦計劃進一步鞏固內部風險控制機制

此外，我們將不斷完善公司產品組合併提升系統服務能力，更好地適應當下中國鐵路體制的改革及全球軌道交通裝備市場不斷變化的競爭格局。圍繞為未來城市提供系統解決方案，依託我們在軌道交通裝備行業的領先優勢，我們將開發創新產品及服務，相信亦會促進公司現有主要軌道交通裝備產品的銷售。

我們認為技術、經營模式、管理三個方面的持續創新是保持公司核心競爭力及未來業務增長。

實施人才強企戰略，構築人才資源優勢，不斷提高我們的盈利能力及核心競爭力

我們認為專業人才是公司的制勝關鍵。我們會以建立符合世界級企業發展需要的國際化專業隊伍為目標，實施人才強企戰略，以支持業務組合優化及擴大國際客戶基礎的需要，不斷提升公司盈利能力及核心競爭力。

我們會進一步健全人才選拔流程，完善專業人才激勵方案，積極推進公開選拔和競爭上崗，吸引及在集團內部合理調配專業人才。以重點業務、重大項目、關鍵技術為依託，突

業 務

出領軍型人才的選拔培養，積極構建人才儲備。繼續推進經營管理人才職業化、專業化、國際化，通過管理實踐、研修、培訓等形式，掌握國際行業標準，培養全球視野，提高職業技能。進一步加強職工隊伍建設，多層次、多渠道地開展培訓，提高職工隊伍整體素質，整合人力資源優勢，為我們的發展提供支撐。

我們的產品與服務

營業紀錄期間，我們的收入主要來自開發、製造及銷售以下產品與提供如下服務：

業務	類別	特定產品／服務	主要營運子公司
軌道交通裝備產品 製造及修理	高速動車組	最高時速200公里及以上和300公里及以上的動車組	北車長春及北車唐山
	機車	直流及交流電力與內燃機車，用於客運與貨運	北車大連、北車北京二七、北車大同、北車太原 ⁽¹⁾ 及北車蘭州 ⁽¹⁾
	客車	座車、臥車、餐車、發電車及雙層鐵路客車	北車長春 ⁽²⁾ 、北車唐山 ⁽²⁾ 、北車長春裝備 ⁽¹⁾ 及北車西安 ⁽¹⁾
	貨車	敞車、棚車、平車、罐車、漏斗車及其他專用貨車	北車齊齊哈爾、北車太原、北車西安、北車瀋陽、北車濟南 ⁽²⁾ 及北車哈爾濱
	城軌地鐵車輛	地鐵車輛、輕軌車輛、城際列車及有軌電車	北車長春、北車長春裝備、北車大連、北車唐山及北車軌發
	軌道工程機械裝備及軌道交通裝備核心系統及部件	鐵路起重機、路基處理車、鋼軌打磨列車、邊坡清篩機及接觸網多功能綜合作業車、機車柴油機、牽引系統、網絡控制系統、制動系統、齒輪傳動系統、換熱冷卻系統、高壓電氣渦輪增壓器、大功率半導體器件及密接式車鉤	北車齊齊哈爾、北車北京二七、北車太原、永濟新時速、北車蘭州、北車長春裝備、北車天津、北車北京南口、北車大連研究所及北車青島四方

業 務

業務	類別	特定產品／服務	主要營運子公司
機電產品製造	電機及齒輪箱等機電設備	用於石油鑽探機、採礦機械及冶金機械的電機及齒輪箱、彈簧與空氣彈簧	永濟新時速、北車北京南口、北車天津及北車青島四方
	電子電氣設備	IGBT組件、變流器及逆變器、空壓機、其他動力／電力產品	永濟新時速、北車北京南口及北車青島四方
現代服務業務	貿易	原材料貿易，包括鋼材、煤炭、礦石及化工產品	北車物流及北車中鐵
	項目管理承包服務	城軌及其他相關項目管理承包服務	北車建設工程
	融資租賃	軌道交通裝備與機械設備融資租賃	北車租賃
新產業	清潔能源	風力發電設備	永濟新時速、北車濟南、北車北京南口及北車蘭州
	節能環保設備與系統	電動汽車、污水／垃圾回收利用系統以及相關解決方案	北車濟南、北車長春及北車大同
	企業資源規劃及其他信息技術服務	企業資源規劃服務及系統解決方案、能源管理服務、軟件測試及驗證服務及系統解決方案以及設備資產管理服務	北車英泰

附註：

- (1) 僅修理。
- (2) 僅製造。

業 務

軌道交通裝備產品製造及修理

我們開發、製造和修理全方位的軌道交通裝備產品，包括高速動車組、機車、客車、貨車、城軌地鐵車輛、軌道工程機械裝備及軌道交通裝備關鍵系統及部件。下表列示所示年度我們各類主要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		
		2011年	2012年	2013年
高速動車組				
製造.....	輛	1,160	936	936
修理.....	輛	456	592	1,008
機車				
製造.....	台	1,089	840	634
修理.....	台	634	1,048	1,074
客車				
製造.....	輛	1,030	1,580	1,732
修理.....	輛	1,749	1,706	2,182
貨車				
製造.....	輛	28,180	27,466	25,111
修理.....	輛	27,894	26,941	23,867
城軌地鐵車輛				
製造.....	輛	1,255	1,546	1,106

高速動車組

根據 SCI Verkehr 的資料，按2011年及2012年的交貨總量計算，我們是最高時速300公里及以上的動車組全球最大製造商，佔同期市場份額29.7%。根據中國鐵路總公司的資料，2013年我們中標的最高時速300公里及以上的動車組佔中國鐵路總公司採購總數的66.0%，同期佔中國市場最大份額。我們提供的高速動車組最高時速介乎200公里至380公里。



我們擁有全球領先的高速動車組製造基地，亦擁有全球一流的高速動車組研發、製造關鍵技術。我們主要立足於自主技術研發，依託自身的研發活動及對國外先進技術的引進、消化、吸收以開發高速動車組。於1993年開始開發高速動車組時，我們於開發早期階段形成了基本的動車組產品技術規範，為日後開發高速動車組相關技術奠定了堅實基礎。之後，我們投入大量資源，借助自身的研發實力及與全球行業專家進行引進、消化、吸收國外高速動車組相關的先進技術，我們搭建了具有國際先進水平的最高時速分別為200公里及以上和300公里及以上的兩個高速動車組產品技術平台，並研製了最高時速介乎200至380公里的高速動車組系列產品。我們還進一步實現了高速動車組的主要技術自主創新，擁有自主知識產權，並不斷提升和改進該等技術，以即時應對行業趨勢和市場需求。通過該等努

業 務

力，我們自主研發了具有國際先進水平的高速動車組整機產品且擁有其自主的知識產權，就該等產品，我們未作出與第三方的設計、開發高速動車組的合作或特許安排。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們分別售出1,160輛、936輛及936輛高速動車組，分別修理456輛、592輛及1,008輛高速動車組。

下表列示我們的高速動車組的主要類別及產品描述：

	類型	我們的產品	產品描述
	時速200公里及以上的高速動車組	CRH5、CRH3A	最高運行時速200公里及以上的高速動車組
	時速300公里及以上的高速動車組	CRH3、CRH380CL、CRH380B、CRH380BL	最高運行時速300公里及以上的高速動車組

近年來，我們的高速動車組業務取得巨大成功，主要成就包括：

- 2011年，我們的CRH380BL動車組錄得全球當時運營中鐵路的最快試行時速487.3公里。
- CRH3動車組於2008年錄得中國最高時速394.3公里，於2012年榮獲國家科學技術進步獎一等獎。
- 所有現時在京津城際鐵路(中國首條時速300公里的高速鐵路，於2008年投入運營)運行的高速動車組均為我們的CRH3動車組。
- 截至最後可行日期，我們是中國唯一一家可生產在高緯低溫環境下運行的重載高速動車組的製造商。中國首條在高緯低溫環境下運行的高寒地區高速鐵路哈大高鐵僅使用我們的CRH380B動車組。
- 截至2012年12月31日，我們所製造的高速動車組佔京滬高速鐵路(中國主要鐵路線之一)運行高速動車組約68.0%。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的高速動車組產品銷售額分別為人民幣24,954.4百萬元、人民幣22,129.6百萬元及人民幣23,858.3百萬元，分別佔我們收入的28.1%、24.1%及24.7%。

機車

根據 SCI Verkehr 的資料，按2008年至2012年交貨總量計算，我們是全球最大電力機車製造商，市場份額為30.6%。根據中國鐵路總公司的資料，2013年我們中標的機車佔全國

業 務

鐵路總公司採購總數的53.2%，同期佔中國市場最大份額。我們有全球一流的機車研發平台及世界領先的製造設備。我們製造的機車分為直流傳動及交流傳動電力機車與內燃機車，電力機車功率介乎4,800千瓦至10,000千瓦，內燃機車功率介乎1,000馬力至6,000馬力，包括重載貨運機車及快捷客運服務所用機車與列車調度及礦用車。同時，我們也為這些機車提供配套的修理、升級和維護服務。我們在中國擁有並經營多個製造、修理、升級及維護各類機車的基地。按2012年的機車總交付量計算，我們的子公司北車大連是中國最大的機車製造基地。按2012年修理的電力機車計算，我們擁有並經營的北車太原是中國最大的電力機車修理基地。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們分別售出1,089台、840台及634台機車，分別修理634台、1,048台及1,074台機車。

下表列示我們的主要機車產品詳情：

	類型	我們的產品	產品描述
	直流傳動 電力機車	SS3、SS3B、SS4、SS7、 SS7B、SS7C、SS7D、 SS7E、SS6B、SS4G	重載貨運及快捷客運服務
	交流傳動 電力機車	SSJ3、HXD2、HXD3、 HXD2B、HXD2C、 HXD3B、HXD3C	重載貨運及快捷客運服務
	直流傳動 內燃機車	DF4B、DF4C、DF4D、 DF7、DF8、DF10、 GKD5、CKD7、GK1E	重載貨運、快捷客運服務、 列車調度及礦用車輛牽引
	交流傳動 內燃機車	DF4DJ、DF7J、CKD8E、 HXN3、HXN3B	重載貨運及快捷客運服務、 列車調度及礦用車輛牽引

近年來，我們的機車業務取得巨大成功，主要成就包括：

- 我們的HXD3系列六軸7,200千瓦大功率交流傳動電力機車於2010年榮獲中國交流傳動機車發展史上最高獎項國家科學技術進步獎一等獎。
- 我們的HXD3系列六軸7,200千瓦大功率交流傳動電力機車是2007年中國貨運線路提速主推車型，截至最後可行日期為中國最廣泛使用的交流傳動電力機車。

業 務

- 我們的HXD2系列八軸10,000千瓦大功率交流傳動電力機車是大秦線運行的主要機車類型之一。大秦線是中國最先進的運煤專線，適合開行載重20,000噸的運煤列車。
- 我們的HXN3型6,000馬力交流傳動內燃機車採用全球領先技術，可在高緯且冬季低溫等惡劣環境運行。

此外，我們與中國政府及有關部門共同制定中國內燃及電力機車市場行業標準。




截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的機車產品銷售額分別為人民幣19,862.2百萬元、人民幣16,023.7百萬元及人民幣15,774.1百萬元，分別佔我們收入的22.4%、17.5%及16.3%。

客 車



我們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。我們擁有生產高端客車的核心技術，開發及製造的客車產品符合世界領先技術水平。我們開發的「25」系列客車是中國客運線所用主要車型。我們的客車產品組合完整，包括25G、25K及25T系列產品，最高運行時速低於200公里，迎合客戶對時速低於200公里客車的不同需求。我們在中國擁有並經營多個製造、修理、升級及維護各類鐵路客車的基地。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們分別售出1,030輛、1,580輛及1,732輛鐵路客車，分別修理1,749輛、1,706輛及2,182輛鐵路客車。

下表列示我們鐵路客車產品的主要類別及產品描述：

	類型	我們的產品	產品描述
	座車 (硬座及 軟座)	YZ25B、YZ25G、YZ25K、 YZ25T、SRZ25B、 RZ25Z、RZ25K、RZ25T	設有座椅的客車
	臥車 (硬臥及 軟臥)	YW25B、YW25G、 YW25K、YW25T、 RW25B、RW25G、 RW25K、RW19T、RW25T	設有臥鋪設備的客車
	餐車	CA25B、CA25G、 CA25K、CA25T	設有廚房、餐廳及儲藏室等設備，供旅客就餐的車輛

業 務

類型	我們的產品	產品描述
	發電車 KD25G、KD25K	設有動力機械驅動的發電設備的車輛
	雙層鐵路客車 SYZ25B、SYZ25Z、 SYW25B、SYW25Z	設有兩層客室的車輛



截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的客車產品銷售額分別為人民幣4,076.6百萬元、人民幣5,471.5百萬元及人民幣7,996.3百萬元，分別佔我們收入4.6%、6.0%及8.3%。

貨車



根據SCI Verkehr的資料，按2008年至2012年的交貨總量計算，我們是全球第二大及中國最大的貨車製造商，市場份額為8.1%。根據中國鐵路總公司的資料，2013年我們中標的貨車佔中國鐵路總公司採購總量的47.3%，同期佔中國市場最大份額。我們的貨車產品品種齊全，用途廣泛。貨車產品主要包括敞車、棚車、平車、罐車、漏斗車及其他專用貨車。我們製造的貨車用於運輸多種產品，包括煤炭、鋼鐵、木材、日用商品、集裝箱、燃油、化學品、礦石及液態氣體。我們的研發和製造能力全球領先，可提供能滿足所有鐵路運輸需求的貨車。我們擁有並經營全球領先貨車製造基地之一北車齊齊哈爾。我們開發製造的C70型通用敞車、P70型棚車及GQ70型罐車是中國鐵路貨運主用車型。我們還在中國擁有並經營多個修理、升級及維護各類貨車的基地。我們目前是制定中國大型鐵路貨車技術標準的行業領先者。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們分別售出28,180輛、27,466輛及25,111輛貨車，分別修理27,894輛、26,941輛及23,867輛貨車。

下表列示我們貨車產品的主要類別及產品描述：

類型	我們的產品	產品描述
	敞車 C70、C70A、C70E、C80、 C80B、C100、C100A	裝運煤炭、礦石、建材、機械設備、鋼材、木材及其他材料
	棚車 P70、P65、P64GK	裝運須防曬、防雨及／或防損的箱裝或袋裝貨物

業 務

類型	我們的產品	產品描述
	X2K、X2H、X3K、X4K、 X6K、X70、NX70、NX70A	裝運集裝箱、機器、木 材、鋼材
	GQ70、GN70、GJ70、 GS70、GHA70、GH70B、 GHA70A、GQ70A、 GN70A、GF70、GL70	裝運輕油、粘油、食用 油、液化氣、粉狀貨物 及其他化學品
	KM70、KZ70、L70	裝運煤炭、礦石及穀物 等散貨，可風動裝卸
	SQ6、DL1、D15、D22A、 D30A、D32、D35、 D38、D45、DQ45、D70、 T6DK、W5K、W6、W6S	裝運汽車、預製樑、長 大貨物、需隔熱貨物等 特殊貨物

近年來，我們的貨車業務取得重大成功，主要成就包括：

- 我們作為主要參與者參與研究的「大秦鐵路重載運輸成套技術與應用」項目於2008年榮獲國家科學技術進步獎一等獎。
- 我們開發製造的70噸級的敞車、棚車和罐車等已成為中國鐵路貨運的主力車型。
- 我們設計開發C80B系列不鏽鋼運煤敞車，成為中國最先進貨運專線大秦線的主要運煤貨車車型。
- 我們的DQ45型鉗夾車是中國載重量最大的鉗夾車，D45型落下孔車是中國載重量最大的落下孔車。
- 我們出口至澳大利亞軸重37.5噸及最大載重137.5噸的重載貨車是全球自重最輕、載重最重的貨車。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的貨車產品銷售額分別為人民幣14,098.5百萬元、人民幣14,493.0百萬元及人民幣13,298.3百萬元，分別佔我們收入的15.9%、15.8%及13.7%。

城軌地鐵車輛

根據SCI Verkehr的資料，按2008年至2012年的交貨總量計算，我們是全球最大的地鐵車輛(城軌地鐵車輛主要類別)製造商，市場份額為22.4%。我們的城軌地鐵車輛產品種類齊全，研發和製造實力強大，可提供能滿足各種城軌運輸需求的200多種地鐵、輕軌、城際列車及有軌電車。我們亦可開發及製造磁懸浮列車。此外，我們亦提供動車組，包括時速介乎70公里至140公里的電力動車組及內燃動車組。我們的電力動車組採用先進的安全、交流傳動、動力控制、列車監控及乘客信息系統。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們分別售出1,255輛、1,546輛及1,106輛城軌地鐵車輛。

下表列示我們城軌地鐵車輛的主要類別及產品描述：

	類型	我們產品	產品描述
	地鐵車輛 (直線電機車輛)	L型地鐵車輛	直線電機車輛具有噪音小、爬坡能力強及維護成本低等優點。
	地鐵車輛 (非直線電機車輛)	A、B及C型地鐵車輛	非直線電機車輛具有時速快、載客多、效率高、能耗低及污染少等優點。
	輕軌車輛	DK32型車輛、FG型車輛、B型鋁合金車輛、低地板車輛、跨座式單軌車	專為行駛於市區地面上而設計的輕軌車輛。
	城際列車	DLK型車輛、里約動車組、TSK DMU	專為臨近城市之間地面交通設計的城際列車。
	有軌電車	70%和100%低地板有軌電車	專為地面交通設計的有軌電車。

近年來，我們的城軌地鐵車輛業務取得了巨大成功，主要成就包括：

- 截至2013年12月31日，在中國19個營運87條城市軌道交通線路的城市中，我們的城軌地鐵車輛運行於13個城市的48條城市軌道交通線路，國內市場份額領先。
- 我們為哈爾濱地鐵成功研製了國內首列耐高寒城軌地鐵車輛，該設計獲得了德國IF設計大獎。
- 我們的城軌地鐵車輛遠銷香港、沙特阿拉伯、巴西、阿根廷、泰國、加納及孟加拉國並投入使用。
- 我們的城軌地鐵車輛產品曾服務2008年北京奧運會、2010年上海世博會、2010年廣州亞運會及2011年深圳大運會。
- 2012年10月，里約熱內盧市郊鐵路運營商SuperVia選擇我們作為320.1百萬美元合約的中標人，供應60列電力動車組，用於服務2014年世界盃及2016年奧運會。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的城軌地鐵車輛銷售額分別為人民幣6,370.4百萬元、人民幣8,096.6百萬元及人民幣5,851.3百萬元，分別佔我們同期收入的7.2%、8.8%及6.0%。

軌道工程機械裝備及軌道交通裝備核心系統及部件

我們是國內大型軌道工程機械裝備市場的主要供應商，製造鐵路起重機、路基處理車、鋼軌打磨列車、邊坡清篩機、接觸網多功能綜合作業車和機車柴油機。我們是中國主要鐵路大型養路機械製造商之一，亦是中國領先的接觸網多功能綜合作業車製造商。

我們亦為動車組、機車、客車及城軌地鐵車輛生產零部件，包括柴油機、電動機／牽引電機及交流發電機、變流器、網絡控制產品、牽引控制集成產品、乘客相關信息技術產品、大功率半導體設備、空壓機、渦輪增壓器、換熱冷卻系統、水泵、油泵、轉向架、空氣彈簧、密接式車鉤、緩沖器及制動裝置。我們已自主開發軌道交通裝備產品關鍵系統牽引系統、控制系統和網絡系統，自給能力及核心競爭力大幅提高。我們自主開發的牽引及網絡控制系統「北車心」應泛應用於交流傳動電力機車。我們所製造的軌道交通裝備核心系統及部件大部分作內部使用或用作軌道交通裝備產品的零部件。我們認為能否開發及製造軌道交通裝備產品的零部件對確保以具成本效益的方式生產及執行嚴格品質監控至關重要。我們向第三方軌道交通裝備製造商銷售軌道交通裝備核心系統及部件，賺取收益。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的軌道工程機械裝備及軌道交通

業 務

裝備核心系統及部件銷售額分別為人民幣1,055.8百萬元、人民幣251.9百萬元及人民幣1,225.6百萬元，分別佔我們同期收入的1.1%、0.2%及1.3%。

機電產品製造

憑藉製造軌道交通裝備零部件等機電產品的相關經驗及技術，我們能為第三方客戶提供路外行業的類似機電產品（例如石油鑽探機、採礦機械及電氣零部件（包括IGBT組件），並根據客戶提供的技術規範要求定製有關機電產品。

我們的直流傳動和交流傳動電機的功率介乎200千瓦至1,600千瓦。按2013年的總銷量計算，我們於中國石油鑽探電機市場佔據領先地位。截至2013年12月31日，中國大慶、勝利、遼河、華北、新疆及長慶等大型油田以及俄羅斯及委內瑞拉的若干海外油田運營的1,000米至12,000米石油鑽塔均配備我們的鑽探電機。

我們是中國首家封裝6,500伏IGBT組件的製造商。IGBT組件是新一代半導體核心器件，廣泛用於智能電網、電動汽車、清潔能源發電及工業控制。我們利用先進技術成功設計、開發及製造可提供電壓介乎1,200伏至6,500伏及電流介乎75安至3,600安的大功率IGBT組件。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們對客戶銷售機電產品的收入分別為人民幣1,314.5百萬元、人民幣2,251.9百萬元及人民幣1,793.5百萬元，分別佔我們同期收入1.5%、2.5%及1.9%。

現代服務業務

我們的現代服務業務主要包括原材料貿易、城軌及其他相關項目管理承包服務與軌道交通裝備及機械設備融資租賃。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的現代服務業務錄得收入分別為人民幣14,915.0百萬元、人民幣20,241.2百萬元及人民幣22,806.2百萬元，分別佔我們同期收入的16.8%、22.0%及23.5%。

原材料貿易

我們透過北車物流、北車中鐵及其他營運子公司進行原材料貿易。營業紀錄期間，我們買賣逾80類品種及規格各異的原材料。具體而言，憑藉與中國主要鋼鐵公司及其他原材料供應商的關係及議價能力，我們從第三方賣家採購鋼材、煤炭、礦石及化工產品滿足內部需求及轉售予第三方客戶。我們的運營子公司亦銷售生產廢料予第三方。

我們透過與供應商建立成熟的供銷網絡以及批量採購獲取優惠價格與其他競爭對手競爭。我們與河北敬業鋼鐵有限公司、鞍山鋼鐵集團公司、寶鋼集團有限公司、太原鋼鐵（集團）有限公司及武漢鋼鐵（集團）有限公司等中國大型鋼材供應商建立長期合作關係，可以優惠價格從該等公司採購鋼材。我們原材料貿易業務的客戶主要包括第三方中國鋼材貿

易公司、重型機械公司及化工公司。我們收取客戶訂單後從供應商獲取報價。為盡量減少存貨及增加盈利，我們一般根據市價及採購成本釐定原材料售價，且僅在有利可圖的情況下與客戶訂立直接買賣協議。由於我們通常採用上述盈利模式，且無意為貿易目的長期主動採購及保存原材料，故我們通常能夠將原材料貿易之價格波動風險轉嫁予客戶。我們通常要求交貨前支付全部或大部分款項。我們一般不負責運送原材料予客戶。我們的售價通常包括運輸成本，而原材料通常由供應商直接發送予我們的客戶或由我們的客戶自身去取原材料。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的原材料貿易毛利分別為人民幣425.0百萬元、人民幣402.7百萬元及人民幣439.0百萬元，所佔同期毛利總額比例低於5%。考慮到原材料貿易的毛利貢獻較低，且我們能夠轉嫁原材料貿易之價格波動風險予客戶，故我們相信原材料貿易之價格波動風險並無亦不會對我們的經營業績及財務狀況產生嚴重影響。

城軌及其他相關項目管理承包服務

憑藉我們的技術進步、軌道交通行業的經驗及對中國城市交通的深入了解，我們透過子公司北車建設工程提供城軌及其他相關項目管理承包服務。項目管理承包服務一般指我們全面承包城軌及其他相關項目的採購、施工及試運行中全部或部分流程。我們一般就項目施工質量、進度及成本對業主負責。預計我們項目管理承包服務的客戶主要為地方政府設立並管理的城軌及其他相關項目商業實體。營業紀錄期間及截至最後可行日期，我們並無遭遇地方政府或其附屬機構對我們業務、經營業績及財務狀況有重大不利影響的拖欠或延遲付款。

我們以建設—移交(BT)方式承接城軌及其他相關項目，即我們承擔建設開支融資並在竣工驗收後將項目轉交回客戶。我們或會不時與其他合資格夥伴聯合投標承接對工程分包有特定資質要求的項目。經諮詢我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所後，我們的董事認為，根據中國招標投標法，此種透過財團競標的方式符合中國招標投標法的有關要求。一般BT項目建設通常按客戶要求執行，承包商(例如我們)須提供項目的全部或部分融資，一般BT項目完成後，該等BT項目客戶則根據雙方協議向承包商分期購買竣工驗收項目。

於最後可行日期，我們有兩項以BT方式承接的城軌項目。2012年2月17日，我們與其他第三方合伙人聯合透過投標程序以BT方式承接中國首個現代有軌電車項目遼寧瀋陽渾南新區城市鐵路項目（「渾南項目」）。渾南項目包括四條總長60公里的線路、一座車輛段、一個停車場、兩個綜合交通樞紐站。我們負責渾南項目的融資、管理及施工，瀋陽渾南現代交通有限公司（「渾南交通」，遼寧省瀋陽東陵區地方政府成立的項目公司）同意自渾南項目竣工起三年內以不低於人民幣4,820百萬元的代價購買渾南項目，相關款項分別於2014年7月、2015年7月及2016年7月分三期支付。為服務中國第十二屆全國運動會，我們於2013年8月15日完成渾南項目的主體建設工程。我們擬透過招商證券股份有限公司將人民幣4,820百萬元的代價證券化，獲相關機構審批後，我們將向公眾發行人民幣4,206百萬元之優先證券，並由我們的子公司北車建設工程購買人民幣126百萬元之次級證券。為支持該證券化項目，北車建設工程已與渾南交通簽署委託貸款協議，北車建設工程向渾南交通提供為期三年不超過人民幣1,850百萬元的貸款。於最後可行日期，該證券化安排仍待有關當局批准。假設獲得批准，我們預期可於優先證券按證券化計劃發行後短期內獲得人民幣4,206百萬元，即總代價人民幣4,820百萬元的大部分。我們相信該證券化安排有助於更有效地將該長期應收款項的大部分轉換為現金，進一步改善流動資金及現金流狀況，減少財務費用及提高經營效率。我們亦會不時評估該證券化安排的裨益，包括考慮代價人民幣4,820百萬元原定還款期，以決定是否及如何進行該證券化安排。於最後可行日期，渾南交通並無告知我們且就我們所知亦無任何事件或情況致使我們合理認為，我們很大程度上將無法收回渾南交通就渾南項目應付我們的代價。此外，根據渾南交通及遼寧省瀋陽市東陵區地方政府於2013年11月發出的確認函及遼寧省瀋陽市東陵區人民代表大會常務委員會於2013年11月發佈的決議，渾南項目應付我們的代價人民幣4,820百萬元已納入東陵區2014年至2016年的年度預算。因此，我們相信，即使有關當局不批准或我們決定不進行該證券化安排，我們收回代價人民幣4,820百萬元亦不會有重大風險。2013年12月31日，應收貿易及建設合約款項人民幣4,964.5百萬元中，人民幣2,523.7百萬元確認為長期應收款項，餘下人民幣2,440.8百萬元確認為長期應收款項的即期部分。該等長期應收款項是否部分或全部於我們的財務狀況表終止確認視乎證券化安排交易文件的條款及條件進一步落實及相關方協商而定。

業 務

通過競爭激烈的競標後，2014年3月21日我們與重慶市軌道交通(集團)有限公司(「重慶軌道交通」)就以BT模式承建重慶市軌道交通4號線一期(「重慶項目」)訂立協議。重慶項目涉及建設(i)總長17.58公里的軌道網，其中地下及地上分別為12.44公里及5.14公里；及(ii)九個車站，其中六個亦為連接其他線路的換乘站。我們負責重慶項目的融資、管理及建設，而重慶軌道交通同意於重慶項目竣工(計劃於2017年12月竣工)後三年內以代價人民幣7,898.6百萬元(以政府審計機構的審計為準)購買該項目。

除渾南項目及重慶項目外，我們或繼續以BT或其他類似方式承接部分城軌及其他相關項目。BT項目相關的風險包括(其中包括)客戶可能延遲甚至無法於項目竣工時付款。發展現代服務業務(尤其是以BT或任何其他類似方式進行的業務)相關的風險，請參閱「風險因素—與我們的業務有關的風險—我們發展現代服務及新產業業務(特別是以BT或其他類似基準進行或涉及融資租賃的業務)面對各種風險。」

為減輕該等風險，我們已就承接城軌及其他相關項目實施並擬繼續實施全面內部控制措施。我們根據近年來國內生產總值及地方政府的財務狀況與預算、客戶整體往績紀錄、聲譽、項目規模及能否及時向我們付款審慎選擇地方政府客戶及其附屬機構。我們亦考慮技術要求、規格、期限、合約條款、項目特殊要求、項目風險、我們的技術能力及資本與其他資源估計建築成本及利潤，不時或會諮詢專家。任何BT或其他類似項目均須遵守我們的內部呈報及審批程序。一旦開展BT項目，我們會密切審慎監察成本及定期對比實際成本與預算，確保有充足資金進行BT與其他同類項目及識別可能面對的風險。我們亦嚴格控制施工過程中的任何重大設計變動並就成本控制與風險管理進行內部及外界審計。

融資租賃

我們的融資租賃業務主要集中於軌道交通裝備及機械設備的融資租賃，旨在促進軌道交通裝備產品的銷售。我們透過子公司北車租賃(已自商務部取得該業務的所有必要牌照)從事該業務。

我們向客戶提供設備融資租賃，包括直接融資租賃及售後租回交易，並通過銀行貸款撥付融資租賃交易資金。典型的直接融資租賃交易通常指我們從第三方採購客戶指定的設備租予客戶，並收取租金。我們亦向客戶提供售後租回服務，即客戶向我們出售設備後，我們向客戶重新租出相關設備，並收取租金。對於直接融資租賃及售後租回服務，相關設備

業 務

的所有權通常均於租期屆滿後從我們轉移至客戶。我們融資租賃的期限通常介乎3至5年，客戶主要包括化工、製造、運輸、採礦、電力及供暖、水泥、清潔能源及市政建設行業的第三方公司。

我們經營融資租賃業務時面對拖欠租金等業務風險。有關融資租賃業務的風險，請參閱「風險因素 — 與我們的業務有關的風險 — 我們發展現代服務及新產業業務(特別是以BT或其他類似方式進行或涉及融資租賃的業務)面對各種風險。」為減輕融資租賃業務相關風險，我們已經並擬繼續實施多項內部控制措施，例如，我們對所有融資租賃客戶進行個別信貸評估。評估著重客戶的背景與財力、過往付款紀錄及當時的還款能力，並考慮客戶的個別情況與營業所處經濟環境及行業。根據信貸評估，客戶一般需提供物業、機械或第三方擔保等抵押品。我們與潛在客戶訂立融資租賃前，要求彼等提供章程文件、財務報告及我們認為有必要審查的其他文件，並對潛在客戶的信譽、財務狀況、經營業績、股權架構、管理、實益擁有人、發展規劃及所從事行業進行盡職調查。此外，我們基於嚴格的風險管理原則、相關業務的表現、有關法律法規及當時市況經常更新風險管理政策。我們會繼續嚴格執行既有的風險管理政策及措施，包括租前調查、租賃審批程序、租金追討及管理。

新產業

為充分發揮我們在軌道交通裝備方面的強大研發能力及核心技術，我們也進入清潔能源、節能環保、信息技術等新產業領域。在清潔能源方面，我們具有風電機組和部分關鍵部件的批量生產能力，例如風力發電機及齒輪箱。在節能環保方面，我們製造電動汽車與污水／廢物回收利用設備與系統。在信息技術服務方面，我們向第三方客戶提供企業資源規劃及其他信息技術服務。

我們開發及製造功率介乎600千瓦至5,000千瓦的水冷及空冷雙饋異步風力發電機，以把握中國風力發電設備製造行業的市場需求。我們已在中國風力發電機市場佔據領先地位。2012年，我們售出1,512台風力發電機，佔同年中國所售風力發電機總裝機容量的18.1%。我們亦在制定風力發電機國家標準方面一直發揮主導作用，在中國擁有風力發電機領先開發技術。

我們的企業資源規劃及其他信息技術服務主要包括企業資源規劃及系統解決方案、能源管理服務、軟件測試及核證服務及系統解決方案以及設備資產管理服務。我們透過子

業 務

公司北車英泰從事信息技術服務業務。北車英泰運營中國領先信息技術研究中心國家企業信息化應用支撐軟件工程技術研究中心。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們新產業的收入分別為人民幣2,163.4百萬元、人民幣2,838.8百萬元及人民幣4,152.5百萬元，分別佔我們同期收入2.4%、3.1%及4.3%。

我們的生產基地

我們產品的所有製造及修理流程均在自有生產基地進行。截至最後可行日期，我們在中國24座城市擁有合共48個生產基地。

下表載列最後可行日期我們生產基地的主要業務：

直接子公司 ⁽¹⁾	生產基地位置	主要業務
• 新北車齊齊哈爾	齊齊哈爾	貨車及鐵路起重機製造及修理
	齊齊哈爾	貨車製造及修理
	哈爾濱	貨車製造及修理
	牡丹江	貨車零部件製造
	大連	貨車製造及出口
• 北車長春	長春	高速動車組、城軌地鐵車輛及客車製造及出口
	長春	客車修理及軌道交通裝備零部件製造
	重慶	城軌地鐵車輛製造及修理
	武漢	城軌地鐵車輛修理
• 北車瀋陽	瀋陽	貨車製造及修理
	瀋陽	制動系統製造及修理
• 北車大連	大連	電力機車及內燃機車及機車零部件製造及修理
	大連	城軌地鐵車輛製造
	珠海	有軌電車開發、製造及修理
• 北車唐山	唐山	高速動車組及城軌地鐵車輛製造及出口
	泉州	城軌地鐵車輛修理
	天津	城軌地鐵車輛修理

業 務

直接子公司 ⁽¹⁾	生產基地位置	主要業務
• 北車天津	天津	機車零部件製造
• 北車北京二七	北京	內燃和電力機車及鐵路養護機械製造及修理
• 北車北京南口	北京	軌道交通裝備產品的主要零部件開發及製造
• 北車太原	太原	電力機車修理、貨車製造及修理及軌道工程機械裝備製造
• 北車大同	大同	電力機車及機車零部件製造及修理
	大同	機電產品製造
	大同	車輪製造
	大同	非標準車輪製造
	北京	高壓電力機械製造
• 永濟新時速	永濟	軌道交通裝備主要系統和零部件、風力發電機、鑽探機及機電產品製造
	西安	IGBT及其他高壓電力機械製造
	西安	風力發電機製造
	西安	石油鑽探機及風力發電機製造
• 北車濟南	濟南	貨車及主要組件製造
	濟南	風電機組及製造風電機零件組裝
	濟南	鋼構及風電機零件製造
	濟南	廢氣及污水循環系統製造
• 北車西安	西安	貨車製造及修理、客車修理及軌道交通裝備零部件製造
• 北車蘭州	蘭州	內燃和電力機車修理
	哈密	風電機組塔製造
	玉門	風電機組塔製造
• 北車大連研究所	大連	軌道交通裝備產品組件及機電產品製造
	大連	換熱系統製造

業 務

直接子公司 ⁽¹⁾	生產基地位置	主要業務
	大連	內燃機車的渦輪增壓器製造
	大連	內燃機車的空壓機及渦輪增壓器修理
	蘭州	內燃機車的空壓機及渦輪增壓器修理
	洛陽	內燃機車的空壓機及渦輪增壓器修理
• 北車青島四方	青島	軌道交通裝備產品的電氣系統製造
	青島	軌道交通裝備產品的零部件製造
• 北車大連電牽	大連	電力牽引及控制系統開發、製造及修理
• 上海軌發	上海	城軌地鐵車輛製造及修理

附註：

(1) 由我們直接子公司控制的公司所擁有及營運的生產基地列作該等直接子公司的生產基地。

下表列示所示日期我們主要生產線的設施利用率與實際產量及產能：

		2011年12月31日			2012年12月31日			2013年12月31日		
		利用率%	實際產量	產能 ⁽¹⁾	利用率%	實際產量	產能 ⁽¹⁾	利用率%	實際產量	產能 ⁽¹⁾
高速動車組	製造輛數	82.8	1,272	1,536	56.3	1,136	2,016	59.5 ⁽²⁾	1,200	2,016
	修理輛數	158.3	456	288	72.9	560	768	94.4 ⁽³⁾	1,088	1,152
機車	製造台數	136.5	1,133	830	93.5	776	830	78.6 ⁽⁴⁾	652	830
	修理台數	74.5	641	860	116.4	1,001	860	128.7 ⁽⁵⁾	1,107	860
客車	製造輛數	113.9	975	2,000 ⁽⁶⁾	173.0	1,384	800	183.5 ⁽⁷⁾	1,468	800
	修理輛數	67.5	1,688	2,500	71.2	1,781	2,500	87.5 ⁽⁸⁾	2,118	2,500
貨車	製造輛數	114.2	29,687	26,000	93.7	26,248	28,000	90.0 ⁽⁹⁾	25,222	28,000
	修理輛數	80.4	25,714	32,000	83.5	26,708	32,000	73.0 ⁽¹⁰⁾	23,387	32,000
城軌地鐵車輛	製造輛數	113.9	1,302	2,000 ⁽⁹⁾	79.9	1,519	1,900	65.0 ⁽¹¹⁾	1,236	1,900

附註：

- 產能指保守估計的設計產能，假設生產線每年運行250天，每天8小時。因採取以下措施：(i)提高工人工作效率及技能水平；(ii)優化生產佈局及提高生產環節的效率；及(iii)在生產高峰期增加工人上班班次，實際產量或超過產能。雖然營業紀錄期間我們的實際產能或會超出設計產能，但生產基地並無發生任何對財務狀況、經營業績、聲譽、業務活動或前景有重大不利影響的事故或安全生產問題。
- 2011年至2013年高速動車組的產能利用率普遍下降，主要是由於中國鐵路總公司因重組及從鐵道部承繼鐵路運營業務和資產而於2013年將高速動車組的採購推遲至2013年8月所致。2012年至2013年微升主要是由於2013年下半年中國鐵路總公司高速動車組訂單量增加所致。

業 務

- (3) 高速動車組修理產能利用率於2011年至2012年下降但於2012年至2013年有所提高，主要是由於我們2010年及2011年生產的高速動車組在運營兩年後逐漸需進行修理。
- (4) 2011年至2013年機車的產能利用率下降，主要是由於(i)中國鐵路總公司因重組及從鐵道部承繼鐵路運營業務和資產而於2013年將機車的採購推遲至2013年8月；及(ii)中國鐵路總公司於有關期間減少機車採購量所致。
- (5) 2011年至2013年機車修理能力的利用率上升，主要是由於我們2010年及2011年製造的機車在使用兩年後均須送修所致。
- (6) 2011年，客車與城軌地鐵車輛可在同一生產線生產，因此2011年客車與城軌地鐵車輛產品的產能為兩者的合併產能。客車與城軌地鐵車輛產品各自的利用率=客車與城軌地鐵車輛產品的實際合併產量/客車與城軌地鐵車輛產品的合併產能x100%。2012年及2013年，我們的客車及城軌地鐵車輛產品在不同的生產線生產。
- (7) 2011年至2013年客車的產能利用率上升，主要是由於中國鐵路總公司不斷增加採購客車所致。
- (8) 客車修理能力的利用率上升，主要是由於中國客車須安裝環保設備的需求日益上升令客車修理及升級的數量不斷增加所致。
- (9) 2011年至2013年貨車的產能利用率下降，主要是由於中國鐵路總公司因重組及從鐵道部分拆出來而於2013年將貨車採購推遲至2013年8月所致。
- (10) 2011年至2013年貨車修理能力的利用率下降，主要是由於我們修理基地所處區域可送修的貨車減少所致。
- (11) 營業紀錄期間城軌地鐵車輛的產能利用率下降，主要是由於2011年我們減少城軌地鐵車輛投標，使2013年市場上交付的城軌地鐵車輛減少所致。城軌地鐵車輛通常於兩年內交付。

根據業務發展策略，我們擬拓展軌道交通裝備、現代服務及新產業等多個領域的業務，提升市場領先地位，特別是致力於繼續鞏固在優勢區域市場及產品系列方面的領先地位。此外，我們擬升級研發設施及設備，進一步提升研發實力。更多詳情請參閱「我們的業務策略」、「財務信息 — 流動資金和資本資源 — 資本開支」及「未來計劃及所得款項用途」。

設備、製造及修理流程

設備

我們擁有先進的製造、檢測和試驗設備以及採用領先的生產工藝，並且推進有效生產的營運理念。截至2013年12月31日，我們合共有51,470台設備，詳情如下：

類別	台數
金屬切割.....	4,614
鍛壓.....	1,541
動力.....	3,059
電器.....	16,817
起重運輸.....	8,991
工作爐金屬處理.....	1,096
木工鑄造.....	567
試驗檢測和驗證.....	2,960
工程機械.....	1,274
其他設備.....	10,551
總計	51,470

業 務

下表載列截至2013年12月31日按淨值計算我們主要製造基地的十大生產設備：

編號	設備名稱	數量 (台)	採購日期	淨值 (人民幣千元)	擁有人	餘下期限 (月)
1	焊接機器人	1	2008年1月1日	44,746	北車大連	57
2	焊接機器人	1	2008年1月1日	36,697	北車大連	57
3	貨車整車疲勞振動實驗台	1	2012年12月31日	34,613	北車齊齊哈爾	84
4	雙機聯動折彎機	1	2007年9月1日	29,293	北車大連	45
5	測試風電齒輪箱系統	1	2013年6月29日	28,970	北車北京南口	165
6	車身點焊機器人	1	2011年8月22日	25,769	北車長春	77
7	龍門加工中心	1	2011年8月22日	25,368	北車長春	89
8	焊接機器人	1	2008年12月1日	24,478	北車大連	57
9	移動橫樑龍門加工中心	1	2011年6月30日	21,324	北車長春	87
10	臥式銑床加工中心	1	2013年1月23日	20,390	北車長春	87

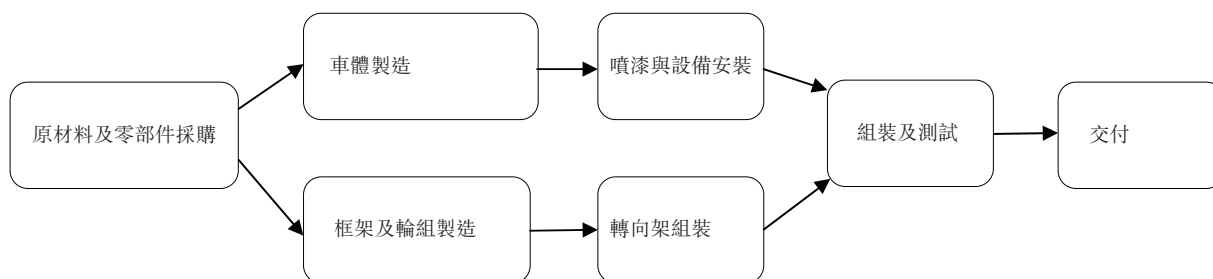
整體而言，我們的主要生產機械設備使用年期約為10年。基於我們的經驗，使用年期可通過適當維修與維護而延長。我們對設備操作、管理及維護實施多項規則、程序及指引。各營運子公司資產部門負責設備維護，定期檢查以評估設備狀況。此外，我們的操作人員負責於一般操作過程中進行必要檢測，如有任何問題則向相關資產部門匯報，而必要時資產部門會下達維修服務命令。

營業紀錄期間，我們並無因設備失靈而面臨意外重大營運中斷。

業 務

軌道交通裝備製造流程

我們為客戶提供軌道交通裝備產品(包括高速動車組、機車、客車、貨車及城軌地鐵車輛)以及軌道交通裝備產品主要零部件(如轉向架、牽引電機及車載電力控制系統等)的系統解決方案。所有軌道交通裝備產品的製造大體上包括生產及採購原材料、主要零部件及模塊、組裝零部件、調試及出廠等步驟。以下流程圖概述我們軌道交通裝備產品的製造流程：

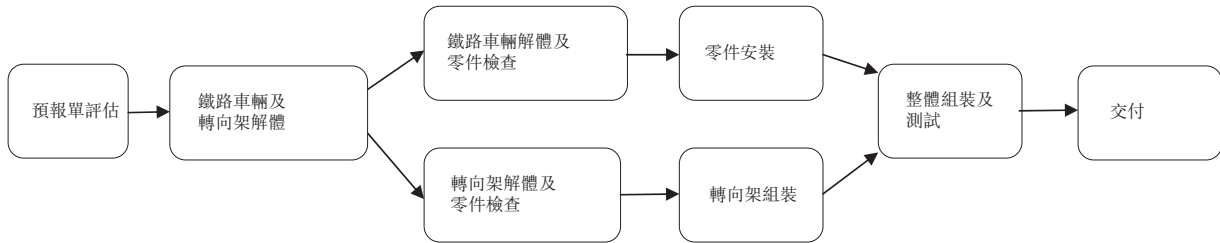


步驟	具體工作	概約時耗
原材料及零部件採購	準備原材料及零部件，例如動車組及機車所用鋼材、轉向架、牽引電機及控制系統	數日至兩個月，視乎所需零部件而定
車體製造	切割、沖壓及焊接原材料；組裝底架、駕駛室、側牆和車頂	1至90天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
噴漆與設備安裝	車體除銹和噴漆；安裝部件及電氣設備	1至90天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
框架及輪組製造	毛坯切割、成型及焊接，用於製造轉向架、車軸和車輪；探傷及測試	1至90天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
轉向架安裝	組裝轉向架的車軸、車輪及其他零部件	1至7天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
組裝及測試	組裝車體和轉向架，安裝引擎、變流器、配電櫃、高低電壓電子器件等主要零部件；安裝座椅及內飾材料洩漏測試、氣密性測試、壓力測試、承重、雨水測試和試運行	1至90天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
交付	將產品交付予客戶	1至7天，視乎軌道交通裝備產品類型而定

業 務

軌道交通裝備修理流程

我們亦為各類軌道交通裝備提供維護、升級及修理服務。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。以下流程圖概述我們修理軌道交通裝備流程：



步驟	具體工作	概約時耗
預報單評估	檢查鐵路車輛；查找維護紀錄；及與客戶交接	1至2天
鐵路車輛及轉向架解體	清洗鐵路車輛外殼；將鐵路車輛拆離轉向架並拆除相關零部件；及清洗鐵路車輛內部	1至2天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
鐵路車輛解體及零件檢查	拆除鐵路車輛的相關零件，包括受電弓、電氣零部件、電池、控制系統及通風系統；及清洗、檢查及修理相關零件	1至10天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
零件安裝	將之前卸下的零件安裝到鐵路車輛上；及重新噴漆(如有需要)	1至5天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
轉向架解體及零件檢查	拆除轉向架的相關零件，包括車輪、車軸箱、電機、齒輪箱、制動系統；及清洗、探傷、檢查及修理相關零件(包括無法拆除者)	1至10天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
轉向架安裝	將之前卸下的零件安裝到轉向架上	1至5天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
整體組裝及測試	組裝鐵路車輛及轉向架；測試相關零件；及試運行	1至5天，視乎軌道交通裝備產品類型而定
交付	將修好的鐵路車輛交付予客戶	1至2天，視乎軌道交通裝備產品類型而定

研發

我們在製造軌道交通裝備產品及機電產品方面具備強大的研發實力及創新核心技術。我們認為研發對我們日後增長與能否在各業務分部保持競爭力很重要，因此投入大量資源提高研發實力，不斷提升技術開發實力。截至最後可行日期，我們擁有四個國家級研發機構、八個國家級企業技術中心及27個省級研發機構。對於大型研發項目，我們北京總部科技管理部門協調本集團全部研發資源，組織負責項目管理的研發團隊進行產品技術開發。我們有七個專項技術研發中心，分別專研柴油機、換熱、彈簧、制動、環保工程、車鈎鈎緩及齒輪傳動的產品及技術。我們所有營運子公司各自均設有企業技術中心，企業技術中心與我們的其他研發機構及中心合作為營運子公司提供生產我們的軌道交通裝備、機電產品、清潔能源和節能環保設備及相關零部件的技術支持、服務及解決方案，我們的研發平台使我們能完成開發等級、用途、主要系統及核心零部件各異的產品以滿足用戶的各種需求。

下表列示最後可行日期我們的部分研發中心的若干資料：

類別	數目	名稱／經營實體
國家級研發機構	4	<ul style="list-style-type: none"> • 北車大連電牽的動車組和機車牽引與控制國家重點實驗室 • 北車長春的高速列車系統集成國家工程實驗室 • 北車齊齊哈爾的國家重載快捷鐵路貨車工程技術研究中心 • 北車長春的國家軌道客車系統集成工程技術研究中心
國家級企業技術中心	8	<ul style="list-style-type: none"> • 北車大連企業技術中心 • 北車長春企業技術中心 • 永濟新時速企業技術中心 • 北車大同企業技術中心 • 北車齊齊哈爾企業技術中心 • 北車唐山企業技術中心 • 北車濟南企業技術中心 • 北車青島四方企業技術中心

業 務

類別	數目	名稱／經營實體
省級工程技術研究中心、 省級工程實驗室及 省級實驗室	5	<ul style="list-style-type: none"> • 永濟新時速的山西省船舶電力推進技術重點實驗室 • 北車齊齊哈爾的軌道交通貨運裝備工程實驗室 • 北車唐山的軌道車輛綠色智能與安全河北省工程實驗室 • 北車齊齊哈爾的黑龍江省鐵路貨車工程研究中心 • 北車長春的吉林省高速軌道客車工程研究中心
省級工程技術研究中心	13	<ul style="list-style-type: none"> • 我們13個子公司的13個省級工程技術研究中心
省級企業技術中心	9	<ul style="list-style-type: none"> • 我們9個子公司的九個省級企業技術中心
博士後工作站	5	<ul style="list-style-type: none"> • 北車長春 • 北車唐山 • 永濟新時速 • 本公司 • 北車齊齊哈爾
院士工作站	4	<ul style="list-style-type: none"> • 北車齊齊哈爾 • 北車唐山 • 北車瀋陽 • 北車濟南
海外研發中心	2	<ul style="list-style-type: none"> • 北車 — 捷克布拉格工業大學牽引與控制技術聯合研發中心(CNR-Czech Technical University in Prague Traction and Control Technology Joint Research Center) • 北車 — 密歇根大學焊接結構研發中心(CNR-University of Michigan Welding Structure Research Center)

截至2013年12月31日，我們僱用26名首席專家、103名高級專家、856名專家、190多名享受國務院特殊津貼的專家、471名教授級高級工程師及其他擁有高級職稱的人才、3,440名高級工程師及副高級職稱人才與20,700多名其他類型專業技術及管理人員。

業 務

下表列示中國科學技術部嘉獎我們的研發實力而授予我們的主要獎項：

年份	項目／產品	獎項
2012年	京津城際鐵路項目使用的CRH3型高速動車組	國家科技進步獎一等獎
2010年	HXD3型六軸7,200千瓦大功率電力機車	國家科技進步獎一等獎
2008年	青藏鐵路工程(我們為主要參加單位)	國家科技進步獎特等獎
2008年	大秦鐵路重載運輸成套技術與應用(我們為主要參加單位)	國家科技進步獎一等獎

除上述獎項外，北車長春獲工信部評為技術創新示範企業，我們由此成為中國軌道交通裝備行業首家獲此殊榮的製造商，而我們的三家子公司獲科學技術部、國務院國資委及中華全國總工會評為「創新型企業」。

作為中國軌道交通裝備行業處於領先地位的公司，我們於營業紀錄期間就制訂及修訂29項國家標準及159項軌道交通裝備行業標準擔當主導角色。我們還參加了電力、電工、石油、材料等其他行業多項國家和行業標準的制定和修訂。

營業紀錄期間及截至最後可行日期，我們共承辦67項國家級及部級政府機關支持、29項省級機關支持和27項市級機關支持的研究項目。

進行研發活動時，我們亦與中國國內外研究所建立合作關係，包括與北京交通大學、大連交通大學、捷克布拉格工業大學及密歇根大學合作。我們與該等大學的合作協議一般規定，我們負責研究工作的費用與開支，且我們或將為該研究工作成果相關知識產權的獨家擁有人，或與研究合作夥伴共同擁有該知識產權但不互享利潤。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們在損益表確認的總研發支出分別人民幣2,182.8百萬元、人民幣2,589.2百萬元及人民幣2,790.3百萬元，同期分別相當於總收入的2.5%、2.8%及2.9%。

於未來五年，我們擬維持與營業紀錄期間相同的研發投資水平，專注研究新技術與

業 務

產品。我們將順應行業走勢及市場需求不時調整研發重點，維持軌道交通裝備領先地位並進軍其他新興產業。

原材料、零部件及供應商

製造及修理軌道交通裝備產品與製造清潔能源和節能環保設備的主要原材料及零部件包括鋼材、鋁材、銅材、裝飾材料、高低壓電器、電氣零部件、車輪及車軸。我們向多家第三方國內外供應商採購大部分原材料及零部件。

下表載列所示年度所選取的子公司採購主要原材料的價格範圍及平均價格：

	截至12月31日止年度								
	2011年			2012年			2013年		
	最高	最低	平均	最高	最低	平均	最高	最低	平均
	(每噸人民幣元)								
耐候鋼.....	5,390	4,750	5,086	4,890	4,250	4,603	4,920	4,310	4,485
鋁片.....	35,890	32,000	33,945	44,320	38,000	41,108	47,260	47,260	47,260
鋁擠型材.....	29,790	29,150	29,470	29,150	28,650	28,900	27,030	20,900	23,965
銅膜導線.....	98,850	79,950	89,210	84,520	80,480	82,530	82,250	73,570	77,910

下表載列所示年度我們主要產品的平均售價：

	截至12月31日止年度		
	2011年	2012年	2013年
	(每輛/台人民幣千元)		
高速動車組.....	19,893.2	19,833.4	21,316.3
機車.....	14,617.0	13,797.5	16,035.2
客車.....	2,287.3	2,417.1	3,216.4
貨車.....	396.0	412.8	406.7
城軌地鐵車輛.....	4,861.1	4,833.5	4,755.9

我們不同類型的產品採用不同原材料，部分產品對原材料價格變動較其他產品敏感。更多資料請參閱「財務信息 — 影響經營業績的因素 — 原材料、零部件成本」。我們採用多項措施降低原材料價格波動的影響。大量採購原材料時，我們盡量在與供應商訂立採購合約的同時與客戶簽訂銷售合約，將原材料成本轉嫁予客戶。對於從海外進口的原材料及零部件及我們向海外客戶的銷售，我們逐個與銀行訂立外匯遠期合約以享有預先協定的固定匯率，對沖外匯風險。

營業紀錄期間，我們外匯風險的主要對沖活動為我們訂立的外匯遠期合約。根據我們的對沖政策，我們通常於客戶要求自海外市場購買相對大量的原材料及零部件以製造根據供應合約（以人民幣結算、期限相對較長且有固定採購金額）交付的產品時訂立該等合約。借

業 務

助載列預定固定匯率的外匯遠期合約，我們可鎖定原材料及零部件的人民幣等值採購額，避免有關與中國客戶所訂立供應合約的預計收入的任何不確定性。因此，我們認為外匯遠期合約是預測及鎖定以外幣產生的人民幣等值成本的方式，且不擬為於一般業務過程中產生收入而擴大該方式。我們訂立任何外匯遠期合約前會考慮當時相關外幣兌人民幣的匯率，按特定匯率進行採購的人民幣等值成本及(倘原材料及零部件採購以特定匯率採購，則)或會變現與客戶所訂立供應合約的預期收入。我們所採納的任何對沖活動須經財務部門、內部法律顧問及材料和設備部審查。參與審查對沖活動的該等部門大多數僱員擁有逾十年的會計、融資、採購或法律經驗及專業知識，能夠評估對沖活動相關的財務及法律風險和採取對沖活動的潛在成本與利益及實際業務需要。我們所有對沖活動須經相關子公司總經理辦公會逐一批准，並經總部總裁辦公會進一步批准。我們認為，營業紀錄期間對沖活動的目的已基本實現，我們所面對的外匯風險得到一定緩解，對沖活動總體而言屬有效。

2013年12月31日，該等入賬為財務衍生工具資產及財務衍生工具負債的外匯遠期合約未償付金額分別為人民幣4.9百萬元及人民幣1.2百萬元。我們的外匯遠期合約一般以歐元計值。

下表載列所示年度我們根據有關外幣遠期合約結算外幣的明細分析：

	截至12月31日止年度		
	2011年	2012年	2013年
貨幣			
千歐元.....	177,785.5	8,007.0	16,576.1
千美元.....	2,894.1	3,752.7	4,677.7

採購控制

採購原材料及零部件時採用集中採購與分散採購相結合的模式。對於鋼材等大批量採購的原材料以及從中國鐵路總公司認定的供應商大批量採購的零部件(例如我們貨車的主要零部件)，我們滙集子公司所需訂單後甄選供應商，然後透過招標集中協商及支付採購價。我們認為集中採購可增強我們對採購條款的談判力，取得大批量採購折扣，而不時使

業 務

用其他原材料及零部件的個別子公司則直接透過招標或協商另外採購。我們集中與分散採購相結合的模式有助我們從可靠供應商採購原材料並憑藉集中談判力獲取採購價格折扣。

由於我們的原材料及零部件可替代，預計獲得其他供應來源並無重大困難。我們的各原材料及零部件一般自多個供應商採購，以減低任何可能的營運中斷及對個別供應商的倚賴，維持原材料及零部件採購穩定性並從供應商獲取採購折扣。

電力是我們業務運營的主要能源。我們從工廠所在地的地方電網獲得電力供應。營業紀錄期間及截至最後可行日期，我們並無發生任何重大的電力、柴油燃料或供水中斷情形。

供應商

營業紀錄期間，我們與主要供應商保持穩定關係。截至2013年12月31日，我們有8,000多名供應商，與主要供應商的合作時間介乎10至20年。我們根據供應質量、價格、產品性質及規格、產能、信用紀錄及售後服務等多項標準篩選供應商，並探訪潛在候選供應商，評估其有否達到該等標準。鐵路相關產品採購方面，我們選取資質合乎要求的知名供應商並與彼等建立戰略關係。我們與國內主要鋼鐵供應商建立了長期關係，包括我們以優惠價格採購鋼鐵的河北敬業鋼鐵有限公司、鞍山鋼鐵集團公司、寶鋼集團有限公司、太原鋼鐵(集團)有限公司及武漢鋼鐵(集團)公司。此外，我們持續監察及評估現有及潛在供應商有否達到我們要求及標準。我們定期審查各供應商在交付時間、產品質量及售後服務方面的表現。鋼鐵方面，我們通常須於交貨前付清款項，而對於其他原材料及零部件，供應商一般授予我們30至90天的信貸期。營業紀錄期間及截至最後可行日期，我們並無發生任何業務所需主要原材料、部件及零部件供應嚴重中斷的情形。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們向最大供應商的採購額分別佔我們總採購成本約8.1%、7.4%及8.3%。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們向五大供應商的採購額分別佔我們總採購成本約17.7%、16.6%及23.2%。

我們的五大供應商均為獨立第三方。截至最後可行日期，就我們的董事所知，董事、其各自的聯繫人或持有我們已發行股本5%以上的任何股東概無擁有五大供應商任何權益。

我們的零部件供應商之一晉西車軸股份有限公司(股份於上海證券交易所上市)已批准透過合資格境內機構投資基金投資我們的H股，金額約為30.0百萬美元，惟須待若干條件達成後方可作實。

未完成合約量及存貨

未完成合約量

未完成合約量指於某個日期仍未完工的工程的估計合約價值。項目合約價值指我們預期於按照合約條款履行合約後，可根據合約條款收取的金額。未完成合約量並不是公認會計準則已界定的衡量指標。截至2013年12月31日，我們未完成合約的總量約為人民幣818.0億元。營業紀錄期間，我們並無經歷任何未完成合約量的合約金額未能成為實際收入及利潤的事件。然而，我們無法保證未完成合約量的預期收入金額不會減少，亦無法保證預期收入必會成為實際收入甚至錄得利潤。請參閱「風險因素 — 與我們的業務有關的風險 — 我們的未完成合約量未必反映我們將來的經營業績」。

存貨

我們的存貨包括原材料、在製品及製成品。我們定期對各營運子公司進行存貨水平檢查以降低備貨風險，並維持適當水平的原材料及零部件存貨以促進生產活動。我們的子公司採用信息管理系統監控各自存貨水平。為配合我們的生產計劃或預期有可能出現原材料供應短缺或原材料成本增加的情況，則會不時購入原材料以增加存貨。我們亦定期與供應商核查原材料的供應情況。當存貨賬面值低於其估計可實變現淨值時，存貨會進行撇減。

銷售及營銷

我們直接透過營運子公司的銷售團隊而非委聘分銷商或銷售代理在中國國內市場銷售產品。我們透過自營銷售及第三方出口代理銷售並出口產品至國際市場。我們基於聲譽、交易紀錄及營銷規模與分銷網絡等多項標準篩選出口代理。

我們所有軌道交通裝備產品、機電產品及清潔能源和節能環保設備一般均為以銷定產。

鐵路車輛的國內銷售

我們在中國國內市場提供高速動車組、機車、客車及貨車等鐵路機車車輛產品。我們一般在透過招標取得對我們產品的採購訂單後，與中國客戶訂立買賣協議。客戶應付的採購價格一般相等於我們的投標價格，投標價由我們考慮生產成本、預計利潤率及市場競爭後擬定。

業 務

我們與國內客戶訂立的鐵路車輛買賣協議一般載有關於交付方式、技術要求、鐵路車輛的檢查、試行及測試、檢驗及驗收、質量保證、不可抗力事件、交付時間、延遲履行或終止協議的罰則或定額損害賠償的條文。根據有關協議，質保期為一年至九年不等，或根據中國鐵路總公司所頒佈行業標準按鐵路車輛固定運行里程而定。

城軌地鐵車輛的國內銷售

我們一般透過城軌運營商或項目公司舉行的公開招標，獲得城軌地鐵車輛的訂單。我們一般於中標後與國內客戶訂立買賣協議。客戶應付的採購價格一般相等於我們的投標價格。

我們與國內客戶訂立的城軌地鐵車輛買賣協議一般載有關於交付方式、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與責任的條文。我們一般為城軌地鐵車輛的整車產品提供有限質保期，但我們通常不會對耗件提供質量保證。

機電產品及清潔能源和節能環保設備的國內銷售

對於機電產品及清潔能源和節能環保設備，我們一般在獲取對我們產品的採購訂單後與國內客戶訂立買賣協議。該等產品的價格由相關方考慮生產成本、產能、市場供需、當前市況、技術創新變革及改進和利潤率等因素後商定。

我們的買賣協議一般載有關於交付方式、技術要求、聲明及保證、檢查、檢驗及驗收、質量保證、售後服務、交付時間、延遲履行或終止協議的罰則或定額損害賠償的條文。我們就清潔能源和節能環保設備提供的質保期介乎五至九年，而我們就機電產品提供的質保期介乎一至六年。

海外銷售

依靠我們在中國軌道交通裝備市場的經驗和技術，我們於過去數年在國際市場的份額不斷增長，已出口各種軌道交通裝備產品、機電產品及清潔能源和節能環保設備至多個海外國家及地區。我們的售價一般相等於投標價格或採購訂單所列明的價格。我們通常提供相等於預付款金額的銀行擔保函後，收取介於10%至40%採購價格的預付款，再於交貨所

業 務

收取採購價格總額的90%至95% (包括預付款)，餘下5%至10%於客戶驗收產品後支付。驗貨時間一般為用戶收到貨物後一至兩個月。我們一般不向海外客戶授出信貸期。我們一般為銷往海外市場的產品提供一至兩年的有限質保期，並向客戶提供不超過總價10%的銀行擔保函，擔保我們履行買賣協議質保責任的情況。

我們一般透過自營銷售及國際貿易公司等部分第三方出口代理進行海外銷售。我們並無委聘第三方出口代理作為分銷商，而僅在第三方出口代理聯絡我們以銷售特定數目軌道交通裝備及雙方協定有關建議銷售的條款及條件後，方與彼等個別訂立海外買賣協議。

我們的海外買賣協議一般載有國際貿易合約的慣常條文。我們通常於收到海外客戶訂單的信用證後方會開始生產。我們享有部分出口產品的增值稅退稅。我們的海外銷售款項主要以按美元、歐元或港元計值的信用證或電匯支付。於特定情況下，我們亦就售予海外客戶的產品提供持續技術支持。

定價

我們在國內外市場的產品售價不受中國政府的價格監管。我們大部分訂單均透過公開招標或議標取得。我們按成本及利潤率確定軌道交通裝備產品的價格。我們考慮生產成本、產能、市場供需、當前市況、技術創新變革及改進和利潤率等因素參考市價制定並調整機電產品及清潔能源和節能環保設備的價格。

信用政策及收款

中國鐵路總公司及其轄下企業向我們採購鐵路車輛產品時，一般毋須支付預付款，但高速動車組銷售除外，通常須於我們投產之前，按總合約價格10%支付預付款，餘款通常於我們向客戶交付產品並提交相關發票後30日內支付。中國鐵路總公司以外的客戶向我們採購鐵路車輛產品時，我們一般要求客戶按總合約價格50%或60%支付預付款，餘款於交付產品起計7日內支付，但對於信用紀錄良好的若干客戶，我們所授信貸期為交付產品起計不超過一年。在個別情況下，客戶會扣留不超過合約價格10%的質量保證金，在我們交付產品後一年內退還。對於城軌地鐵車輛產品，我們通常要求客戶按總合約價格的15%至35%支付

預付款，於產品交付時再支付35%至50%，完成驗收後支付餘下的40%至50%。對於機電產品及清潔能源和節能環保設備，我們一般要求客戶在接受產品起計7至90日內付清款項，惟客戶可扣留合約價格5%至10%的質量保證金直至質保期屆滿。我們根據以下多項因素釐定客戶的付款條款，包括與客戶的過往交易、市場慣例、銷量、客戶目前的財務狀況及當時市況等。對於新客戶或短期客戶，我們通常實行嚴格的付款條件，並規定須於交付前全數付款。我們國內客戶的所有付款均以人民幣計值。如果我們的產品採購價以外幣計值，則我們的海外客戶通常以合約載明的外幣付款，我們因而承擔匯率波動風險。必要時可訂立外匯遠期合約予以對沖。

有關海外銷售信用政策的詳情請參閱「—海外銷售」分節。

於2013年12月31日，我們的貿易應收款項及應收票據約為人民幣31,922.6百萬元。貿易應收款項及應收票據數額較大主要是由於2013年第四季我們按計劃交付的採購訂單量增加所致。

交付

根據當時市場慣例及本公司與國內客戶之間的合約，我們的鐵路車輛產品一般於製造工廠交付予客戶。下線測試完成且客戶在製造工廠接管產品後，即視為完成交付。我們的城軌地鐵車輛產品通常透過鐵路路網或公路運往客戶指定地點。我們的機電產品及清潔能源和節能環保設備產品透過鐵路路網或公路運往客戶指定地點。

我們絕大多數出口產品根據相關買賣協議的條款及條件運往客戶指定的口岸並透過海運或鐵路路網運往海外客戶。

客戶服務

我們就所有軌道交通裝備產品、機電產品及清潔能源和節能環保設備產品向客戶提供質保。我們售予國內客戶的軌道交通裝備產品的質保期一般為一至九年，或根據中國鐵路總公司所頒佈行業標準按固定運行里程而定。我們售予海外客戶的軌道交通裝備產品的質保期一般為一至兩年。我們就清潔能源和節能環保設備提供的質保期介乎五至九年，而我們就機電產品提供的質保期介乎一至六年。我們根據產品過往出現問題的比率及維修成本作出質保撥備，如產品維修成本有任何大幅增減，我們會調整該等質保。我們於營業紀錄期間貫徹應用質保政策。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，質保撥備分別為人民幣459.8百萬元、人民幣379.3百萬元及人民幣516.1百萬元。2013年12月31日，質保撥備餘額（經考慮2012年剩

業 務

餘的人民幣471.6百萬元以及已於2013年動用的撥備人民幣451.8百萬元)為人民幣535.9百萬元。

我們亦已建立售後服務網絡，由分佈在中國各市的售後服務站以及位於澳大利亞、巴西等國家的16個海外售後服務站組成，以提供產品現場技術支持服務。

營 銷

我們各營運子公司皆設有銷售及營銷團隊，負責搜集市場情報、商議採購條款及條件及參與採購訂單的投標或議價。

季 節 性

我們的生產及銷售活動不受季節性影響。

客 戶

我們的客戶類別

下表列示我們各類客戶、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					
	2011年		2012年		2013年	
	金額 (人民幣 百萬元)	佔總額 百分比 (%)	金額 (人民幣 百萬元)	佔總額 百分比 (%)	金額 (人民幣 百萬元)	佔總額 百分比 (%)
國內銷售						
中國鐵路總公司及轄下企業.....	51,602.8	58.0	43,829.8	47.8	46,949.9	48.5
城軌地鐵運營商以及城軌地鐵車輛及 零部件購買商.....	6,370.4	7.2	8,096.6	8.8	5,851.3	6.0
其他企業.....	24,566.1	27.7	30,241.3	32.9	36,378.7	37.7
小計.....	82,539.3	92.9	82,167.7	89.5	89,179.9	92.2
海外銷售.....	6,271.5	7.1	9,630.5	10.5	7,576.2	7.8
合計.....	88,810.8	100.0	91,798.2	100.0	96,756.1	100.0

國內客戶

中國鐵路總公司及轄下企業

中國鐵路總公司(原鐵道部)是中國國家鐵路運營商。中國鐵路總公司透過由政府所有的18個運營商(鐵路局)在中國運營通勤鐵路及貨物運輸。鐵路局及中國鐵路總公司轄下企業(透過中國鐵路總公司)為高速動車組、機車、客車及貨車的最終購買者，而中國鐵路總公司授權的若干合資質企業亦為高速動車組、機車、客車及貨車的購買者。因此，中國鐵路總公司是在中國國家鐵路上運行的大多數鐵路車輛的購買者。

業 務

我們一般透過投標程序獲得中國鐵路總公司及轄下企業採購鐵路機車車輛的訂單。中國鐵路總公司及轄下企業(包括鐵路局)的採購訂單很大程度上取決於當前的政府政策，中國鐵路總公司一般對中國軌道交通裝備產品的採購有重大影響力。請參閱「風險因素 — 與我們的業務有關的風險 — 我們大部分收入來自主要客戶。因此，流失一名或多名主要客戶或彼等更改訂單或會對我們的業務有重大不利影響」。有關我們對中國鐵路總公司及轄下企業的信用政策，請參閱「— 銷售及營銷 — 信用政策及收款」。

我們相信，作為中國鐵路車輛產品的兩大供應商之一，我們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中國鐵路總公司保持緊密關係。

城軌地鐵運營商

近年來，我們為北京、上海、廣州、天津、深圳、武漢、重慶、長春、大連、瀋陽、西安、佛山及哈爾濱等中國主要城市提供城軌系統運行所需的城軌地鐵車輛。在中國，由於城軌系統並非國家鐵路系統的一部分，故不受中國鐵路總公司監管。城軌運營商可通過公開招標過程選擇城軌地鐵車輛及零部件的供應商。有關我們對城軌地鐵運營商的信用政策，請參閱「— 銷售及營銷 — 信用政策及收款」。

我們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。我們相信，在城軌地鐵車輛及零部件市場中，我們的資質、精密技術、聲譽、產品質量、交付時間及價格極具競爭力。

其他企業

我們亦向其他企業(主要包括地方鐵路運營商、物流運輸公司、石油鑽探公司、港口及大型工礦企業、風力機製造商及電力公司)出售軌道交通裝備產品、機電產品、清潔能源和節能環保設備及主要零部件。該等客戶一般會按具體要求提出採購訂單。有關我們對鐵路車輛產品的中國鐵路總公司以外客戶和機電產品及清潔能源和節能環保設備客戶等其他企業的信用政策，請參閱「— 銷售及營銷 — 信用政策及收款」。

業 務

營業紀錄期間，本集團所面對地方政府客戶及其附屬機構的所有風險主要與本公司的城軌及其他相關項目管理承包服務及本公司向中國城軌地鐵運營商供應城軌地鐵車輛及零部件有關。營業紀錄期間各年度或截至相關年度末相關收益及應收款項為：

	截至12月31日止年度 / 12月31日					
	2011年		2012年		2013年	
	收益	應收款項	收益	應收款項	收益	應收款項
	(人民幣百萬元)					
供應城軌地鐵車輛及零部件.....	3,902.6	1,510.4	4,105.6	1,337.1	5,666.5	3,944.2
項目管理承包服務.....	—	—	1,627.7	1,646.9	2,692.5	4,443.7
合計.....	3,902.6	1,510.4	5,733.3	2,984.0	8,359.0	8,387.9

營業紀錄期間，本集團並無遭遇地方政府或其附屬機構任何重大拖欠或延遲付款。大部分應收款項於一年內到期。壞賬撥備主要按應收款項的賬齡計提。

與地方政府客戶及其附屬機構相關的風險詳情，請參閱「風險因素 — 與我們的業務有關的風險 — 我們與中國地方政府及其附屬機構訂立合約時面對風險，且政府對城軌運輸及其他相關項目的支出或會對我們的業績有重大影響」。

海外客戶

我們目前出口產品至大洋洲、東南亞、拉丁美洲、中亞、南亞、中東、非洲、歐洲及北美洲的超過80個國家及地區。我們的動車組、城軌地鐵車輛、內燃機車、電力機車、客車、貨車及多種其他產品的出口收入由2011年的人民幣6,271.5百萬元上升53.6%至2012年的人民幣9,630.5百萬元。營業紀錄期間，我們與受制裁國家客戶亦有業務往來。詳情請參閱「一在受制裁國家的經營」。

我們根據多項因素釐定海外客戶的付款條款，例如與客戶的過往交易、銷量、客戶目前的財務狀況及當時市況等。有關我們對海外客戶的信用政策，請參閱「一銷售及營銷 — 海外銷售」。

我們銷售的地域分析

下表列示截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們按客戶所在地域劃分的銷售收入：

	截至12月31日止年度					
	2011年		2012年		2013年	
	金額	佔總額百分比	金額	佔總額百分比	金額	佔總額百分比
	(人民幣百萬元)					
		(%)		(%)		(%)
國內.....	82,539.3	92.9	82,167.7	89.5	89,179.9	92.2
海外.....	6,271.5	7.1	9,630.5	10.5	7,576.2	7.8
合計.....	88,810.8	100.0	91,798.2	100.0	96,756.1	100.0

主要客戶

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們自五大客戶所得收入分別佔我們收入約62.4%、56.3%及58.9%，而自最大客戶中國鐵路總公司及轄下企業所得收入則分別佔我們同期總收入約58.0%、47.8%及48.5%。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度的最大客戶為中國鐵路總公司及轄下企業，均為獨立第三方。此外，我們於營業紀錄期間的前五大客戶均為獨立第三方。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的董事、主要行政人員、管理層及聯繫人或持有我們已發行股本5%以上的股東概無擁有我們五大客戶任何權益。

客戶與供應商重疊

截至2012年及2013年12月31日止年度，我們的主要客戶其中兩名客戶是中鐵聯合物流股份有限公司（「中鐵聯合」）與中國鐵路物資股份有限公司（「中鐵物資」），亦是我們的主要供應商之一。中鐵物資亦是截至2011年12月31日止年度我們的主要供應商與主要客戶之一。我們向中鐵物資採購軌道交通裝備零部件，同時向中鐵物資出售原材料。我們向中鐵聯合採購煤炭，同時向中鐵聯合出售木漿、銅原料及瀝青。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們售予主要客戶（亦為主要供應商）的銷售額分別約佔我們收入的2.7%、1.5%及2.7%，而向主要客戶（亦為主要客戶）的採購額分別約佔我們營業成本的4.1%、3.5%及2.7%。

競爭

我們主要在國內市場經營業務，而在國內外市場均面對競爭。

國內市場

我們是中國軌道交通裝備行業兩大主要製造商之一。我們於中國市場的主要競爭對手是中國南車。按2012年的收入總額計算，我們是中國最大的軌道交通裝備製造商。根據中國鐵路總公司的資料，2013年我們中標的最高時速300公里及以上的高速動車組、機車及貨車分別佔中國鐵路總公司採購總量的66.0%、53.2%及47.8%，在各類產品數量方面成為中國鐵路總公司的最大中標者。截至2013年12月31日，在中國19個營運87條城市軌道交通線路的城市中，我們提供的城軌地鐵車輛運行於13個城市的48條城市軌道交通線路，國內市場份額領先。除中國南車外，我們於國內貨車製造及修理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、重慶長征重工有限責任公司、晉西鐵路車輛有限責任公

業 務

司、濟南東方新興車輛有限公司、柳州機車車輛廠及廣州鐵道車輛廠。在機車及客車製造及修理市場，我們的主要競爭對手為中國南車。

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、川崎重工和現代Rotem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不得在中國製造整車，因此中國國內市場內該等國際參與者現時並無對我們形成正面的競爭。

我們機電產品、原材料貿易及融資租賃等其他產品與服務的市場高度分散，競爭激烈。我們基於我們產品及服務的質量及價格與業內相關產品及服務企業競爭。

海外市場

我們目前將動車組、城軌地鐵車輛、機車、客車、貨車及相關零部件等軌道交通裝備產品出口至全球超過80個國家及地區。我們依據產品性能、價格、修理成本及交貨期等條件在該等市場競爭。我們的軌道交通裝備產品大部分銷往大洋洲、亞洲、非洲及拉丁美洲，我們已經通過投入資源擴大北美、歐洲等發達市場的客戶基礎。我們已有軌道交通裝備產品銷往法國、白俄羅斯、波蘭等歐洲市場，零部件產品也已進入美國市場。

在出口市場方面，我們面對來自龐巴迪、阿爾斯通、西門子、通用電氣、川崎重工及現代Rotem以及其他國內市場主要參與者(如中國南車)等國際公司的激烈競爭。

我們計劃在選定的發達國家開拓及發展市場，向國際客戶出口高速動車組、城軌地鐵車輛及機車等較高端的產品。我們或會在該等成熟市場與國際同業有更激烈的競爭。

品質監控

我們注重品質監控。品質監控是我們採購及生產流程的主要組成部分。我們根據國家標準以及ISO9001：2008質量管理標準、ISO10012：2003計量系統及EN15085質量體系，在整個生產流程中實施嚴謹的品質監控措施。我們在生產流程的各環節均採取措施，例如瑕疵檢測、軟件測試及可靠性試驗等，以控制我們產品的性能、功能及安全。除供應商提供保證外，我們亦檢測原材料以進行品質監控。2013年12月3日，北車齊齊哈爾獲中國質量協會授予國內最高品質獎「全國質量獎」，我們成為中國軌道交通裝備行業內獲得該榮譽的唯一製造商。2013年12月12日，北車長春在首屆中國質量獎評選中獲中華人民共和國國家質量監督檢驗檢疫總局授予中國質量獎提名獎。

業 務

下表列示截至最後可行日期本公司的子公司獲認可的質量標準：

標準	我們的子公司
GB/T19001-2000/ISO9001：2008（質量系統）	• 本公司18間子公司
IRIS	• 本公司17間子公司
ISO17025	• 本公司10間子公司
EN15085 — 軌道交通裝備及焊接認證	• 本公司11間子公司
GB/T19022-2003/ISO10012：2003（計量系統）	• 本公司11間子公司

截至2013年12月31日，我們的質量控制團隊由超過3,000名質量控制人員組成，並擁有相關質量控制工作所需的證書。我們的總部及各子公司的質量管理團隊監督我們各方面運營，包括原材料及輔料採購、生產流程、成品檢驗及產品售後監督。我們營運子公司質量控制團隊中的骨干質量控制人員一般擁有十年以上行業經驗。

營業紀錄期間，我們曾經歷一次產品撤回。2011年6月京滬高鐵通車後，我們注意到CRH380BL型高速動車組可能因自動安全系統警訊發生問題而出現數宗延遲事故。我們已向原鐵道部報告潛在故障，並提出全面改善措施。其後，本公司及北車長春於2011年8月收到原鐵道部運輸局關於我們暫停生產17列CRH380BL型高速動車組的通知，合約價值約人民幣670百萬元。本公司為確保所有高速動車組按時運行，於2011年8月11日向原鐵道部報告，除按要求暫停生產17列動車組外，主動撤回京滬高鐵運行的54列CRH380BL型高速動車組。我們撤回高速動車組後，立即對自動安全系統進行了檢查，並主動對高速動車組的生產、品質監控及產品評估程序進行全面內部調查，修理相關高速動車組以糾正缺陷從而確保安全，產生支出數額不大，在相關產品的保修撥備範圍內，對我們收益表並無任何不利影響。本次召回並未對本公司高速動車組合約產生負面影響，僅延誤我們確認有關合約產生的收入。糾正缺陷、驗證程序、第三方評估及專家審批完成後，中鐵檢驗認證中心認可整改有效，撤回的全部54列高速動車組自2011年11月16日起投入運行。截至最後可行日期，我們並無因本次撤回遭受任何行政處罰。我們預期日後毋須就與召回有關的任何法律訴訟或索償承擔責任。截至最後可行日期，我們並無經歷任何其他產品的撤回或召回。更多詳情請參閱「風險因素 — 與我們的業務有關的風險 — 我們或會因缺陷產品而面臨產品責任申索或蒙受損失」。

2009年6月19日及2011年6月2日，我們與新西蘭鐵路公司KiwiRail訂立兩份設計、製造、檢查、測試及交付協議。根據協議，我們同意向KiwiRail供應北車大連製造的40台機車。2014年3月3日，KiwiRail表示我們提供的機車可能含有溫石棉，相關機車已暫停運營。收到通知後，我們立即全面檢查有關機車所有生產流程，包括原材料與零部件採購、機車製造、噴漆與設備安裝及框架與輪組製造流程。檢查發現獨立第三方供應的阻尼槳及降噪材料含少量溫石棉。我們的檢查結果經KiwiRail所委託進行的獨立檢查證實。KiwiRail委託新西蘭政府核准的獨立機構對機車進行抽樣檢查。進行抽樣分析的實驗室符合國際標準ISO 17025，為獲得新西蘭國際認證的新西蘭認證實驗室。檢查結果顯示，引擎室頂與機車駕駛室內壁黏合噴劑發現石棉材料，空氣中未含石棉材料，但部分引擎室門鉸鏈包裝材料中發現的石棉材料易碎，視為存在石棉風險。根據KiwiRail於2014年3月7日舉行的新聞發佈會，結果顯示對健康並無直接影響。

獲悉該事件後，我們分別在總部及北車大連成立兩個工作組，積極與KiwiRail合作調查以解決該事件。我們安排技術人員處理相關問題或替換相關零部件。於最後可行日期，問題的處理及相關零部件的替換順利進行，成功取得進展。於最後可行日期，預計完成目前正進行的流程或替換並進行後續檢查後，該等機車將陸續恢復運營。就本公司所知，KiwiRail會在機車恢復運營後每六星期進行測試。我們會密切關注KiwiRail的運營後測試及機車的運營。

該事件的發生是由於我們在製造過程中未能妥善管理相關原材料及零部件供應商。我們同意承擔處理及／或替換瑕疵零部件產生的費用，估計直接費用不會超過約人民幣40.0百萬元。以本集團的綜合總收益及資產衡量，董事認為該等費用對本集團營運及財務表現的財務影響並不重大。於最後可行日期，本公司並無因該事件遭遇任何賠償申索。

為堅持向客戶提供優質服務的承諾，並防止同類事件再次發生，我們子公司的高級管理人員(包括負責原材料和零部件生產與採購的管理人員)、法律顧問及品質管理團隊(成員包括總部及各子公司逾三千名品質監控人員，彼等均持有進行品質監控工作所須的證照)

業 務

會持續檢查及檢討所有相關產品、供應商與承包商提供的所有材料、零部件及服務的品質監控程序以及本集團產品及零件的所有製造流程，並確保我們獲供應的原材料、零件及組件嚴格遵守我們的條款及細則。此外，我們正採取以下措施：

- 進一步檢討及完善我們的品質監控體系，例如向負責品質監控的僱員提供更新的指引及向聯屬公司發佈通知，強調嚴格遵守標準合約條款與條件的重要性；
- 加快推進現有實施內部品質規定的計劃，例如對原材料與零部件供應商採取更嚴格的標準並在採購合約中訂明原材料與零部件的屬性與品質；
- 通過擴大對非金屬原材料與零部件的檢查，進一步檢討我們的測試程序以提升效率及採取改進措施以識別有害物質，並增加投資升級生化實驗室；及
- 增加隨機抽查產品與服務的頻次，進一步鞏固我們的監控體系。

我們會聘請外界顧問(包括技術專家及／或獨立檢測機構)協助執行及監督上述措施，並在原材料、零件及組件投入製造流程前進行樣本測試。董事認為，由外界顧問協助執行及監督過程，內部控制措施得以加強，能充分及有效預防同類意外再次發生。考慮到KiwiRail與我們所進行上述調查的結果、事件性質、我們積極反應以解決事件及預計處理或替換瑕疵零部件產生的費用，董事認為該事件不會對我們的業務、財務狀況、經營業績及聲譽產生任何重大不利影響。此外，董事認為KiwiRail與我們的調查結果及該事件並非反映我們的業務、內部控制或風險管理存在任何重大缺陷。我們現時及未來會繼續加強對供應商的內部管理與監控，防止再發生類似事件。

於最後可行日期，相關方仍在對事件進行最後的處理。我們承諾根據香港上市規則進一步披露事件的任何重大進展。

除上文所披露者外，於營業紀錄期間及直至最後可行日期，我們並未收到客戶的任何重大銷售退貨或召回，亦未因產品質量問題而面臨任何重大產品責任或其他法律申索。

職業健康及安全

我們將職業健康及安全視為重要社會責任。我們的業務經營涉及機械作業、電氣、焊接、起重、運輸作業、冶煉與若干易燃易爆物質，故我們的僱員可能面對多種工傷及意外風險。我們高度重視安全，以盡可能降低生產過程相關事故導致人員傷亡。我們實施多

業 務

項職業健康及安全管理系統標準，符合國內認證的國際標準。我們採用一套健康、安全及監督與管理系統，由政府監督、內部控制及外部認證組成。我們從事製造和修理業務的各營運子公司的健康、安全及環境管理系統已通過OHSAS18001認證。我們16間子公司通過國家安全生產標準化一級企業認可為一級企業。

我們所成立的安全生產委員會全面負責本集團安全監督及管理。我們的董事長崔殿國先生帶頭的安全生產委員會由本公司各部門領導組成。此外，我們各營運子公司亦成立安全生產委員會進行安全控制。

我們已制定並實施多份安全控制流程和標準手冊和內部政策，包括但不限於處理安全事故流程、事故調查流程、防護和補救措施、事故報告流程及處罰和糾正措施。我們各營運子公司及分公司均設有安全控制管理體系。

截至2013年12月31日，我們有超過200名僱員負責不同業務的作業安全控制。我們定期向全體僱員提供職業安全培訓。各安全生產委員會亦定期檢查我們的設施，確保我們運營的每個環節均符合相關法律及法規。

購買、安裝及操作新設備、新建設施及製造產品等運營各個環節均實施安全措施，並定期進行內部安全檢查，以減小出現與工作相關的意外和受傷。我們根據有關法律和法規為僱員提供各種醫療保健福利和保險及安全教育。我們重視職業健康管理。營業紀錄期間，我們定期監察工作環境，積極處理工作區域內的職業安全隱患，為僱員提供全面勞動防護用品和設備，設立職業健康紀錄，並定期安排僱員體檢以有效保護僱員免受職業傷害。

營業紀錄期間及截至最後可行日期，我們於2011年及2012年發生兩起員工死亡事故，引致兩名僱員死亡。兩起事故均為獨立個別的意外，因有關僱員設備操作不當違反我們的安全程序所致。我們已全面調查兩起事故，並補償死者家屬，故並無任何有關該等事故尚未解決的法律糾紛。截至最後可行日期，該等事故並未造成重大索賠，亦未導致任何重大的經營中斷，對我們的財務狀況及經營業績亦無重大影響。我們審慎調查所發生的事故。為防止日後類似事故發生，我們定期進行安全檢查，亦執行安全加強措施。我們為僱員提

業 務

供密集的安全教育及培訓課程，分析事故起因及檢討預防措施，檢查機械及營運地盤以偵察及解決潛在安全隱患，亦通過對擁有執照技師的技術及安全檢查，按照安全標準，強化對僱員的設備營業執照要求。鑑於上述兩起致命事故的緣由及對我們的營運和財務影響，經考慮我們遵照行業慣例改進的安全措施以覆蓋營運中重點防止潛在事故的主要方面，董事表示，我們改進後的安全措施有效。

我們認為，我們在業務安全控制方面全面符合相關的中國法律、法規和規章。營業紀錄期間及截至最後可行日期，除本售股章程所披露者外，我們並無發生任何有關嚴重違反中國相關安全控制相關法律法規而遭處罰的情況。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所表示，我們的運營在所有重大方面均符合有關勞工及安全法規。

環境保護

我們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，我們認為環境保護是重要的企業責任，因此十分重視日常業務過程中的環保措施及制度。我們的作業須遵守有關(其中包括)排氣排水、有害物質及廢物管理的環境法律、規則及法規。請參閱「法規—環保法律法規」。我們致力遵守中國有關環保規定。我們所有從事工業生產的子公司均已成功獲得ISO14001環境管理系統認證。我們採用少污染或無污染、對環境無害或少害的原材料及新技術，努力防止、減少及管理於生產過程中造成的污染。我們於生產過程中排放的廢水、廢氣、噪音及固體污染物並無超出中國准許的範圍，經內部處理後達標排放。此外，我們為所有項目進行環境可行性研究及環境影響評估，並在有需要時安裝污染控制設施，確保我們遵守生產設施環保標準。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們遵守相關環保法律法規的成本分別約為人民幣72.0百萬元、人民幣83.0百萬元及人民幣81.0百萬元，主要用於支付排污費及購買環保設備，而預期截至2014年12月31日止年度遵守相關環保法律法規的成本約為人民幣85.0百萬元。

根據我們經營所在地區的地方環保局發出的確認，營業紀錄期間，我們已於所有重大方面遵守所有適用國家、省級和市級環保法律和法規，惟我們的子公司北車北京二七因超標排放廢物而遭有關地方政府部門處以人民幣0.02百萬元的罰款，截至最後可行日期已

妥善糾正有關行為。詳情請參閱「一 過往違規事項」。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所表示，除「一 過往違規事項」另有披露者外，根據北京市環保局及子公司環保主管機構出具的證明函，營業紀錄期間，我們在所有重大方面均遵守有關環保條例及規定。除「一 過往違規事項」所披露者外，營業紀錄期間，我們概無因違反環保條例及規定而遭受重大行政處罰。

內部控制

我們的內部控制系統涉及公司治理、營運、管理、法律事務、財務和審計，切合我們的整體需要。我們已根據中國《公司法》和中國《上市公司治理準則》及其他有關法律規定制定《中國北車股份有限公司股東大會議事規則》、《中國北車股份有限公司董事會議事規則》、《中國北車股份有限公司監事會議事規則》、《中國北車股份有限公司獨立董事工作細則》及《中國北車股份有限公司總裁工作細則》等內部規章制度，明確董事會、監事會及總經理的權利義務、責任範圍及議事規則，亦訂明股東大會的議事程序。有關本集團的重大決策過往一直且將來亦會於股東大會、董事會會議及監事會會議作出。

我們已建立全面風險管理及內部控制系統以監察、評估及管理我們業務活動中面對的財務、營運、合規及法律風險。我們的審計與風險控制委員會代表董事會審查及批准我們的風險管理及內部控制政策與策略，採納有關主要風險緩解計劃決議。審計與風險控制委員會的組成和職責詳情，請參閱「董事、監事、高級管理人員 — 董事委員會 — 審計與風險控制委員會」。我們的管理層實施風險管理制度並審查年度風險評估結果。本公司及子公司不同部門負責定期進行風險管理及內部控制評估，並將已識別風險呈報我們的管理層。

此外，我們採用多項內部規則及政策管治僱員的行為，於各總部及子公司設立監控部門，密切監控及報告僱員可能出現的腐敗或其他不當行為。截至最後可行日期，我們的監控部門有近100名擁有豐富內部控制經驗的成員，負責我們業務營運及風險管理重要環節（包括財務控制、項目投標、原材料與設備採購、僱員招聘及人力資源管理）的內部審查，確保僱員遵守內部規則、政策及相關法律法規。我們每年為監控部成員提供法規學習及案例分析等培訓課程，不斷提高彼等履行內部控制職責所需知識和技能。我們亦設有反腐電郵賬戶，借此可收到僱員不當行為的報告，並計劃設立同樣用途的反腐熱線。營業紀錄期間，就我們所知概無僱員出現腐敗或任何其他嚴重不當行為。

我們每年編製及更新內部控制指引。我們的董事認為內部控制系統及現有程序足夠且有效。

業 務

執照及批文

中國軌道交通裝備行業的監管及法律制度載於本售股章程「監管」一節。董事及我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所認為本公司及中國子公司已取得且現時仍然持有營運所必要的一切執照及批文，而我們的業務營運在所有重大方面均符合相關的中國法規。

下表列出有關我們業務的主要執照和批文及各自的失效日期：

編號	執照種類	本集團 持有的 執照數目	授出日期／授出日期範圍	失效日期／失效日期範圍
1.	鐵路機車車輛型號合格證	102	2006年8月15日至 2013年11月13日	不適用 ⁽¹⁾
2.	鐵路機車車輛生產 許可證	98 ⁽²⁾	2007年4月14日至 2013年3月23日	2012年4月13日至 2018年11月13日
3.	鐵路機車車輛維修合格證	97	2010年10月10日至 2013年11月13日	2015年10月9日至 2018年11月18日
4.	特種設備設計許可證	2	2012年9月24日至 2013年3月31日	2016年9月23日至 2017年3月31日
5.	特種設備製造許可證	5	2012年1月15日至 2013年9月1日	2016年1月14日至 2017年9月1日
6.	特種設備安裝改造維修 許可證	1	2013年5月22日	2017年5月21日
7.	金融許可證	1	2012年11月29日	不適用 ⁽³⁾
8.	保險兼業代理業務許可證	1	2013年11月26日	2016年11月25日
9.	全國工業產品生產許可證	2	2011年6月13日	2017年1月28日
10.	危險化學品經營許可證	1	2011年9月28日	2014年9月27日
11.	道路運輸經營許可證／ 道路危險貨物運輸許可證	6	2013年11月26日	2016年3月25日
12.	武器裝備科研生產許可證	1	2011年9月28日	2014年7月23日

業 務

編號	執照種類	本集團 持有的 執照數目	授出日期／授出日期範圍	失效日期／失效日期範圍
13.	安全生產許可證	2	2011年1月19日	2016年11月18日
14.	建築業企業資質證書	1	2013年3月20日	不適用 ⁽⁴⁾
15.	對外承包工程資格證書	1	2013年4月9日	不適用 ⁽⁴⁾

附註：

- (1) 根據相關法規，該合格證發出後永久有效。
- (2) 該98份許可證其中2份已於2014年1月22日到期，另外2份已於2014年2月23日到期。我們正辦理該4份許可證的續期。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所認為上述許可證續期並無法律障礙。
- (3) 該合格證發出後永久有效。
- (4) 該許可證並無屆滿日期，惟須接受有關部門的年檢。

知識產權

我們依賴專利、商標註冊、不競爭及商業秘密法和與僱員的保密協議保障我們的知識產權。於最後可行日期，我們在中國擁有173個註冊商標、3,352項註冊專利及1,061項待審批的專利。我們在美國、澳大利亞、加拿大、日本、巴西及歐盟亦擁有236個註冊商標、37項註冊專利及67項待批專利申請。我們不時提交自身所開發產品和技術的專利申請，積極保護我們的知識產權。我們亦擁有未註冊的營業秘密、技術、知識、工藝與其他知識產權。

我們與研發人員已訂立保密協議，研發人員承諾嚴格遵守內部規章，保護且不披露任何商業機密。

我們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。我們的知識產權詳情載於本售股章程「附錄七—法定及一般資料—B.有關我們業務的其他資料」。

物業

土地使用權

截至最後可行日期，我們在中國擁有或租用佔地總面積約20,976,762平方米的150幅土地，主要作生產或研發用途。

自有土地

截至最後可行日期，我們擁有中國佔地總面積約20,840,056平方米的147幅土地的土地使用權，詳情如下：

- 85幅佔地總面積約10,176,464平方米的土地為獲授土地使用權證的出讓土地。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所表示，我們可根據中國相關法律法規，按土地使用權證所述條款合法佔用、使用、出讓、轉讓、出租、抵押或以其他方式處置上述85幅土地的使用權；
- 60幅佔地總面積約10,621,235平方米的土地為國土資源部授權管理及經營的土地。我們已取得上述60幅土地的土地使用權證。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所表示，我們可按土地使用權證所述使用範圍合法佔用及使用該等土地；及
- 兩幅佔地總面積42,358平方米的土地為擁有土地使用權證的劃撥土地。中國法律顧問競天公誠律師事務所表示，我們可按土地使用權證所述使用範圍合法及使用該等土地。

此外，對於地盤總面積約2,728,784平方米的12幅土地，我們與相關機構已訂立土地使用權轉讓協議，並正申請土地使用權證。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所表示，由於我們已訂立相關協議，且該等證書的申請只涉及若干手續，故我們獲取該等證書並無重大法律障礙。

租賃土地

截至最後可行日期，我們租用佔地總面積約136,706平方米的3幅土地作工業用途。有關出租人已取得有效土地使用權證。

樓宇

我們的總部設於中國北京市豐台區芳城園一區15號樓。截至最後可行日期，我們在中國擁有及租用總建築面積約4,624,687平方米的1,473幢樓宇。

自有樓宇

截至最後可行日期，我們在中國擁有總建築面積約4,580,461平方米的1,458幢樓宇（包括樓宇所在地的土地使用權），其中：

- 總建築面積約4,305,232平方米的1,267幢樓宇（佔我們自有樓宇總建築面積的93.99%）已取得相關房屋所有權證，該等物業所在地亦已取得土地使用權證；及

業 務

- 總建築面積約275,230平方米的191幢樓宇尚未取得相關房屋所有權證，其中：
 - 總建築面積約188,730平方米的146幢樓宇(佔我們自有樓宇總建築面積的4.12%)尚未取得房屋所有權證，但已取得該等樓宇所在地的土地使用權證。該等樓宇主要用於工業用途。我們正在向政府主管部門申請房屋所有權證或將房屋所有權證自北車集團公司變更登記至我們名下。該等樓宇由控股股東北車集團公司於我們重組過程中注入本公司。根據北車集團公司與我們的重組協議，北車集團公司已承諾，在我們申請房屋所有權證時提供一切必要協助，亦承諾承擔轉讓該等房屋所有權證而產生的任何成本或開支，及補償我們因無法取得房屋所有權證(無法取得房屋所有權證並非我們所致)而可能蒙受的所有損失、索償、支出及費用。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所認為，待取得相關房屋所有權證後，我們擁有該等物業的完整所有權。鑑於該等物業僅佔我們自有物業總值的一小部分，且並無發生對我們營運有重大不利影響的有關該等物業所有權的糾紛，故董事認為缺乏相關產權證不會個別或共同對我們的營運有重大不利影響；
 - 總建築面積約75,781平方米的38幢樓宇(佔我們自有樓宇總建築面積的1.65%)尚未取得房屋所有權證。該等樓宇主要用於經營業務且安全狀況良好。我們未能取得上述38幢樓宇的房屋所有權證，主要是由於我們在根據相關法律及法規取得必要許可證及批文前動工修建該等樓宇；及
 - 總建築面積約10,719平方米的7幢樓宇(佔我們自有樓宇總建築面積的0.20%)尚未取得房屋所有權證。該等樓宇主要用於經營業務且安全狀況良好。我們正在申請相關房屋所有權證。

截至最後可行日期，主管部門認為，我們的業權缺陷並無違反相關法律法規，故此我們並未因物業存在該等缺陷而遭受任何行政處罰。相信我們不會因未能取得相關業權證明書而遭受任何行政處罰。

總括而言，我們認為該等有缺陷的物業對核心業務並不重要。我們的董事認為該等物業的安全狀況良好。我們相信能夠以最少開支及時搬遷而不會對業務或財務狀況有重大影響。因此，我們的董事認為，該等物業的業權缺陷(個別或共同)不會對我們的業務產生

業 務

重大影響。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所認為，由於存在業權缺陷的物業僅佔本公司自有物業的極小部分且我們已取得相關土地使用權證，因此未取得相關業權證明書的該等物業(個別或共同)不會對我們的營運有重大不利影響。

租賃樓宇

截至最後可行日期，我們在中國租用總建築面積約44,225平方米的15幢樓宇，其出租人已取得有效的房屋所有權證。我們並無向相關機構登記租賃協議。我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所認為，並無登記上述租賃不會影響租賃的合法性、有效性或可執行性。

海外物業

於截至2013年12月31日，我們在香港、巴西、阿拉伯及泰國租用總建築面積約4,104平方米的若干單位。該等物業均向獨立第三方租賃。我們的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。

截至2013年12月31日，本集團物業活動中並無單一物業權益佔本集團總資產賬面值的1%或以上，而本集團非物業活動中亦無單一物業權益佔本集團總資產賬面值的15%或以上。因此，我們獲豁免遵守香港上市規則第5.01A及5.01B條有關於本售股章程載入物業估值報告的規定。我們的董事確認，就收入貢獻或租賃費用而言，概無個別物業權益對本公司而言屬重大。

在建項目

於最後可行日期，我們有25個在建項目，總地盤面積約2,809,518平方米，包括以下辦事處、廠房、研發等建築項目：

- 其中7個項目總地盤面積823,972平方米，我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所認為我們已取得該等物業各建設階段的相關批文及執照；
- 其中6個項目總地盤面積約777,415平方米，我們已取得土地使用權證，而我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所認為我們取得相關建設規劃許可證及／或建設施工許可證不會有重大法律障礙；
- 其中5個項目總地盤面積約558,781平方米，我們已取得土地使用權證，現正申請建設施工許可證。根據遼寧省大連市旅順口區城市建設管理局於2014年1月29日發出的通知，(i)我們的子公司獲准於獲發施工許可證前動工；(ii)我們的子公司

業 務

取得施工許可證並無法律障礙；(iii)地方政府將協助我們取得施工許可證；及(iv)我們的子公司不會因於獲發施工許可證前動工而遭受任何行政處罰；

- 其中3個項目總地盤面積約131,874平方米，我們正申請土地使用權證以及規劃及施工許可證。根據河北省唐山市豐潤區人民政府於2014年1月27日發出的意見，(i)國土資源部已批准該等項目的土地使用；及(ii)相關政府部門已准許我們的子公司在獲發施工許可證前動工，並豁免我們可能因未完成有關手續而遭到的罰款；及
- 其中4個項目總地盤面積約517,476平方米，我們已就大部分佔地面積訂立國有土地使用權合同，正申請相關國有土地使用權證、規劃及相關的建設許可證。根據山西省太原市萬柏林區人民政府於2014年1月27日發出的意見，當地政府支持我們申請相關國有土地使用權證、建設用地許可證、建設規劃許可證及施工許可證，且不會由於我們未完成相關手續而處分，並將容許我們按現時狀況動工。

根據我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所的意見，我們完成上述項目的有關手續且政府相關部門完成施工驗收後，我們取得有關的房屋所有權證不會有重大法律障礙。

僱員

目前我們已與所有全職人員訂立僱傭合約，通常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。我們部分子公司與其僱員根據所有適用法律法規公平及平等磋商相關條件後訂立並簽署集體談判協議，故合法有效。我們的僱員均通過嚴格的聘請程序聘用而出。截至2013年12月31日，本公司有86,138名全職僱員，全部長駐中國。截至2013年12月31日，我們的16,686名僱員擁有學士學位、2,289名擁有碩士學位和51名擁有博士學位。下表列示我們按職能劃分的僱員人數：

	2013年12月31日	
	僱員人數	佔總人數百分比
生產人員.....	58,314	67.7
技術人員.....	12,032	13.0
管理人員.....	13,038	15.1
其他.....	2,754	3.2
合計.....	86,138	100.0

業 務

我們認為培養及留任能幹及進取的管理和技術人員及其他僱員是我們成功的關鍵。我們的僱員聘留政策反映市況、業務需求及擴充計劃等多項因素。我們計劃通過招聘及培訓等多步流程聘任、培訓及留任優秀的專業人才，同時給予僱員可觀的績效掛鉤薪酬組合和發展機會。我們定期進行僱員績效考核，其薪酬和獎金與績效掛鉤。此外，我們按不同工作要求實施培訓計劃。我們相信，該等措施有助提升僱員的生產能力。

我們的僱員薪酬組合一般包括薪資和獎金。我們的僱員亦享有醫療、住房津貼、退休、職業工傷保險和其他雜項等福利。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的僱員成本包括工資、薪金及其他僱員福利，分別為人民幣7,354.4百萬元、人民幣8,225.9百萬元及人民幣9,090.9百萬元。

我們按相關法規規定參與省市政府組織的多項職員退休金計劃及補充退休金計劃、退休金補貼和提前退休福利計劃。我們須按僱員工資、薪金及其他福利約18%到22%向政府退休金計劃供款。除上述年度供款外，我們並無與該等計劃相關的退休福利的其他重大付款責任。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們有關政府及補充退休金計劃、退休金補貼及提前退休福利計劃的成本分別為人民幣858.7百萬元、人民幣1,130.2百萬元及人民幣1,314.2百萬元。

我們設有工會保障僱員權益、協助本公司達成經濟目標、激勵僱員參與管理決策及協助調解我們與工會成員之間的糾紛。我們的子公司及其各運營單位均設有獨立工會分支。營業紀錄期間及截至最後可行日期，我們的日常業務運營並未因罷工或勞資糾紛而受嚴重干擾，而我們認為已經且會繼續維持與僱員的良好關係。

保險

根據行業一般慣例，我們須就有關自身運營的物業、設備或存貨投購火險、責任保險或其他物業保險。我們亦遵照中國有關法律法規為僱員購買退休保險、醫療保險、失業保險、工傷保險、人身傷害保險和生育保險。我們亦為我們的董事、監事和主要管理人員購買了責任保險。請參閱「風險因素 — 與我們的業務有關的風險 — 保障我們的業務、產品及財產的保險範圍或金額可能不足」。

我們並未購買任何第三方責任保險保障我們的物業所發生意外而導致或有關我們運營的人身傷害或物業或環境損失的索賠，亦無購買任何業務中斷保險。除客戶要求外，本公司及其子公司並無為我們任何產品購買產品責任險，中國法律法規亦無強制規定須購買

該等保險，有關保險或會增加我們的運營成本而削弱我們的競爭力。請參閱「風險因素 — 與我們的業務有關的風險 — 我們或會因缺陷產品而面臨產品責任申索或蒙受損失」。

我們會持續檢討及評估自身風險組合，亦會根據我們的需求和中國行業慣例對我們的保險內容作出必要和適當的調整。截至最後可行日期，我們並無接獲客戶就我們任何產品提出的任何重大索賠。

在受制裁國家的經營

美國及其他司法權區(包括歐盟、澳大利亞和聯合國)針對受制裁國家實施全面或廣泛的經濟制裁。有關制裁法律的詳情，請參閱「法規 — 制裁法律的說明」。營業紀錄期間，我們在伊朗、古巴、蘇丹、緬甸、伊拉克、利比里亞及津巴布韋等若干受制裁國家經營若干業務，截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，來自該等國家的收入總額分別約佔我們收入的2.12%、1.00%及0.58%。我們預計未來三年來自該等業務的收入不會大幅上揚。

在受制裁國家的銷售及經營

伊朗

在伊朗的銷售

營業紀錄期間，我們根據六份總值約259.4百萬美元的合約向伊朗若干實體銷售鐵路車輛和零配件。涉及伊朗的銷售活動在日常業務過程中按商業條款進行，相關付款以人民幣或歐元結算，不涉及美元付款。截至最後可行日期，我們在伊朗的銷售及經營並不涉及美國人士、美國產品或美國財政體系。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們在伊朗的銷售及經營收入佔我們總收入分別約2.10%、0.95%及0.51%。預計未來三年我們在伊朗的經營收入不會大幅上揚。我們涉及伊朗的銷售及經營活動如下：

- 2008年7月，我們與一家伊朗列車製造公司訂立合約，向其銷售鐵路客車及發電車，合約總值約44.7百萬歐元。我們已交付了三輛樣車予該公司，該公司亦已結清已交付車輛的相關款項。由於該公司後續未能根據該合約付款，經雙方共同協商後，該合約於2012年9月終止。
- 2010年12月，我們與位於伊朗的合資企業TWM(我們透過子公司北車長春持有20%股權，見下文「一位於伊朗的合資企業與代表辦事處」)訂立合約，向其銷售車體，合約總值約12.3百萬歐元。由於TWM未能向我們付款，該合約於2011年底終止。

業 務

- 2011年3月，我們與一家中國貿易公司訂立合約，向其銷售轉向架，合約總值約人民幣45.8百萬元。該合約於2012年5月完成，我們已履行所有相關責任，該公司亦已結清相關付款。就我們所知，我們售予該公司的轉向架其後由該公司轉售予伊朗一家從事貨車製造的運輸公司。
- 2011年12月，我們與一家中國貿易公司訂立合約，向其銷售車鉤尾銷，合約總價值約為人民幣13.3百萬元。該合約部分於2012年5月完成，已支付合約價值為人民幣0.03百萬元。由於客戶未能根據合約發出付款信用證，故截至最後可行日期，我們暫停交付根據合約須交付的餘下貨物。就我們所知，我們向彼等銷售的車鉤尾銷最後由彼等售往伊朗。
- 2012年5月，我們與TWM訂立另一份合約，向其銷售30列地鐵車輛，合約總值約110.0百萬歐元。該等車輛仍處於生產籌備階段，預計合約將於2015年7月完成。
- 2012年10月，我們與主要從事鐵路車輛與列車製造及進出口的伊朗實體訂立合約，向其銷售三列地鐵車輛，合約總值約13.2百萬歐元。營業紀錄期間，我們已向其交付兩列地鐵車輛，預計合約將於2014年7月完成交付。

該等合約的對手方均為獨立第三方。

我們並無獲悉會因上述涉及伊朗的合約受到任何制裁。訂約方並非OFAC所列特別指定國民和封鎖實體（「特別指定國民」），亦非歐盟、澳大利亞及聯合國所列其他受限人士，因此不會視為制裁目標。我們根據該等合約進行的銷售和出口活動不涉及目前受美國、歐盟、澳大利亞或聯合國特別制裁的行業或領域，不視為有關制裁法律及法規禁止的活動。

位於伊朗的合資企業與代表辦事處

我們的子公司北車長春為位於伊朗的合資公司TWM的少數股東。TWM於2004年5月15日成立，北車長春在TWM的累計總投資額約為3.3百萬美元。TWM的合資方如下：

- 由伊朗政府控制的伊朗實體，負責規劃、建設及運營伊朗德黑蘭市的城軌道交通，擁有TWM 31%股權；
- 主要從事鐵路車輛與列車製造及進出口的伊朗實體Green Plour，擁有TWM 20%股權；

業 務

- 提供工程服務的中國實體，擁有TWM 29%股權；及
- 我們的子公司北車長春，擁有TWM 20%股權。

TWM的主要業務包括客車車體製造、客車及城軌地鐵車輛組裝與相關維修服務。TWM約有200名正式僱員，全部在當地僱用。我們並無涉及TWM的營運，對TWM的決策過程亦並無任何控制權。過往三年，我們投資TWM並無獲得任何回報。

並無TWM的合資方被明確列入特別指定國民或為歐盟、澳大利亞及聯合國存置的其他限制方名單，因此不會視為受制裁目標。

北車長春在伊朗設有代表辦事處，主要負責中國北車售予伊朗的城軌地鐵車輛、鐵路客車的售後服務，以及市場開發和支持服務。

北車長春作為TWM合資方的活動以及通過伊朗代表辦事處進行的相關活動並不涉及受美國、歐盟、澳大利亞或聯合國特別制裁的行業或領域，不視為有關制裁法律及法規禁止的活動。

於伊朗的財務交易

與我們向伊朗(包括TWM)銷售有關的財務交易由伊朗各方透過昆侖銀行以歐元或人民幣電匯或信用證與我們結算。儘管昆侖銀行因向伊朗提供重大財務服務而於2012年遭OFAC制裁，惟並未列入特別指定國民名單或歐盟、澳大利亞或聯合國存置的其他限制方名單。倘昆侖銀行與伊朗特別指定國民指定的銀行或歐盟、澳大利亞或聯合國所存置限制方名單的其他銀行進行財務交易，則會遭進一步制裁。基於我們法律顧問的意見，昆侖銀行所受任何制裁不會直接影響我們，惟倘昆侖銀行因擔心進一步制裁而不再進行伊朗相關交易，及中國其他金融機構採納類似政策不處理伊朗相關交易以避免遭受制裁，則可能令我們難以處理伊朗相關交易的付款。

TWM通過Bank Mellat進行財務交易，而Bank Mellat特別指定為特別指定國民(遭受歐盟及澳大利亞制裁)。然而，鑑於北車長春是TWM的少數股東，持有20%權益，並無實際或明顯控制TWM，故根據我們法律顧問的意見，我們相信，只要中國北車並無直接或透過北車長春控制TWM的業務，OFAC(或歐盟或澳大利亞監管機構)不大可能純粹由於TWM通過Bank Mellat進行交易而制裁北車長春。北車長春及中國北車與Bank Mellat或其他伊朗銀行概無任何直接關連。

古巴

營業紀錄期間，我們於古巴的銷售收入分別約佔截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度總收入的0%、0%及0.034%。預計未來三年我們在古巴的經營收入不會大幅上揚。我們的銷售款項一般以歐元支付，並不涉及美元付款。營業紀錄期間，我們根據以下四份合約向從事出口業務的古巴公司出售機車配件及零部件：

- 2011年12月，我們向該古巴出口公司銷售機車配件，合約總值約4.4百萬美元。我們已於2013年7月交付產品。
- 2012年4月，我們向該古巴出口公司銷售機車配件，合約總值約1.1百萬美元。我們已於2013年10月交付產品。
- 2012年10月，我們向該古巴出口公司銷售機車配件，合約總值約1.3百萬美元。截至最後可行日期，配件正在付運，預計合約將於2014年4月完成發貨。
- 2012年12月，我們向該古巴出口公司銷售機車配件，合約總值約1.2百萬美元。截至最後可行日期，合約仍處於準備階段，預計於2014年11月完成發貨。

就我們所知，我們售予該古巴出口公司的產品已／將於其後由該古巴出口公司轉售予古巴國有鐵路企業。

蘇丹

營業紀錄期間，我們於蘇丹的銷售收入分別約佔截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度總收入的0%、0.0003%及0.0081%。預計未來三年我們在蘇丹的經營收入不會大幅上揚。我們的銷售不涉及美元付款。營業紀錄期間，我們向以下若干蘇丹機構出售機車和零配件：

- 2012年5月，我們與蘇丹食品公司訂立合約，向其銷售鐵路電氣配件，合約總值約0.03百萬美元。合約於2012年9月完成。有關合約的所有責任及付款均已清算。
- 2013年4月及2013年7月，我們與上述蘇丹食品公司訂立兩份合約，向其銷售鐵路電氣配件，合約總值約0.03百萬美元。該等合約已先後於2013年8月及2013年10月完成。有關合約的所有責任及付款均已清算。
- 2013年7月，我們與蘇丹國有鐵路公司訂立合約，向其銷售內燃機車及相關配

業 務

件，合約總值約6.6百萬美元。該合約仍在進行中，預計於2015年初完成。

- 2013年7月，我們與上述蘇丹國有鐵路公司訂立合約，向其銷售鐵路貨車轉向架，合約總值約人民幣30.6百萬元。該合約仍然有效，預計於2014年6月完成。

緬甸

營業紀錄期間，我們於緬甸的經營所得收入分別約佔截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度總收入的0.0059%、0.00045%及0.0229%。預計未來三年我們在緬甸的經營收入不會大幅上揚。營業紀錄期間，我們與若干出口代理訂立有關銷售至緬甸的合約如下：

- 2012年6月，我們與中國造船公司訂立合約，向其銷售船用柴油發動機，合約總值約人民幣24.1百萬元。該合約仍在進行中，預計於2016年1月完成。就我們所知，我們並不知悉該中國造船公司向其出售我們產品的緬甸用戶的身份。
- 2013年3月，我們與緬甸貿易公司訂立合約，向其銷售鐵路電氣配件，合約總值約0.04百萬美元。該合約已於2013年7月完成。有關合約的所有責任及付款已清算。就我們所知，我們向該貿易公司出售的產品將／已於其後由該貿易公司轉售予緬甸國有鐵路企業。
- 2013年8月，我們與新加坡貿易公司就向其銷售彈簧訂立總值約0.2百萬美元的合約。該合約已於2013年11月完成。有關合約的所有責任及付款均已清算。就我們所知，我們並不知悉該新加坡公司向其出售我們產品的緬甸用戶的身份。

伊拉克

營業紀錄期間，我們於伊拉克的經營所得收入分別約佔截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度總收入的0%、0.0334%及0%。預計未來三年我們在伊拉克的經營收入不會大幅上揚。營業紀錄期間，我們與若干出口代理訂立以下兩份向伊拉克銷售的總值約6.2百萬美元的合約，詳情載列如下：

- 2012年4月，我們與中國出口公司訂立合約，向其銷售柴油機及配件，合約總值約3.2百萬美元。我們於2012年12月交付產品。就我們所知，我們向該中國出口公司出售的產品將／已於其後由該中國出口公司轉售予伊拉克鐵路公司。

業 務

- 2012年3月，我們與中國出口公司訂立合約，向其銷售轉向架配件，合約總值約3.0百萬美元。我們於2013年12月交付產品。就我們所知，我們向該中國出口公司出售的產品將／已於其後由該中國出口公司轉售予伊拉克鐵路公司。

利比里亞

營業紀錄期間，我們於利比里亞的經營所得收入分別約佔截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度總收入的0.0122%、0.0131%及0.0025%。預計未來三年我們在利比里亞的經營收入不會大幅上揚。營業紀錄期間，我們於2012年4月與一家香港貿易公司訂立一份向其銷售內燃機車及配件的總值約1.9百萬美元的合約。就我們所知，我們向該貿易公司出售的產品將／已於其後由該貿易公司轉售予利比里亞鐵路公司。我們於2012年9月完成產品交付。

津巴布韋

營業紀錄期間，我們並無於津巴布韋確認任何的經營收入。預計未來三年我們在津巴布韋的經營收入不會大幅上揚。我們於2010年與津巴布韋國有鐵路公司訂立一份向其銷售內燃機車的總值約29.0百萬美元的合約。由於我們尚未收到合約規定客戶必須提供的信用證，故該合約尚未履行。

受制裁國家概要

有關上述涉及古巴、蘇丹、緬甸、伊拉克、利比里亞及津巴布韋的合約，我們並無獲悉任何針對我們實施的制裁。該等合約的對手方均為獨立第三方。除蘇丹國有鐵路公司外，訂約方並非OFAC所列特別指定國民，亦非美國、歐盟、澳大利亞及聯合國所列其他受限人士，因此不會視為制裁目標。與蘇丹國有鐵路公司的交易並無涉及美籍人士或原產地為美國的貨品(美國有關制裁及出口的法律所界定者)。我們根據該等合約進行的銷售和出口活動不涉及目前受美國、歐盟、澳大利亞或聯合國特別制裁的行業或領域，不視為有關制裁法律及法規禁止的活動。

制裁風險

美國制裁

根據法律顧問的意見，我們認為(i)由於我們於古巴、伊朗、緬甸及蘇丹的業務活動不涉及美國人士、原產地為美國的貨品或美國財政體系，故我們不受美國相關制裁法律限制；(ii)由於緬甸業務的付款安排不涉及美國金融服務條款，故我們並無涉及OFAC對緬甸實施相關制裁的行為；(iii)我們伊朗及津巴布韋合約的交易對手並非特別指定國民，因此不受

美國制裁；(iv)儘管我們對OFAC所列受美國制裁的多個其他國家有出口業務，但OFAC有關該等國家的禁制乃與特別指定國民有關，並不針對整個國家，且僅禁止美籍人士與特別指定國民(而非伊朗)交易；及(v)我們於伊朗的銷售及業務活動不涉及受美國特別制裁的行業或領域(例如石油、能源、航運及汽車)，我們於伊朗的交易對手亦無被指明受美國制裁，因此我們不大可能因出口產品至伊朗或子公司北車長春於伊朗經營業務並擁有TWM股權而遭受美國現行制裁法律制裁。

基於以上分析，董事認為(i)我們不大可能因於受制裁國家的過往業務活動而被視作違反美國制裁禁令；及(ii)我們於受制裁國家的現有及持續業務亦不大可能遭美國現行制裁法律制裁。

此外，儘管Bank Mellat為特別指定國民，但由於我們及北車長春與Bank Mellat並無任何直接關係且北車長春僅為TWM的20%少數權益股東，對TWM並無實際或明顯控制，因此根據法律顧問的意見，我們認為只要我們並無直接或透過北車長春控制TWM的業務，則我們或北車長春不大可能純粹由於TWM通過Bank Mellat進行交易而遭受美國制裁。

雖然我們的一名蘇丹客戶(一家國有鐵路企業)為特別指定國民，鑑於並無涉及美籍人士或原產地為美國的貨品(美國有關制裁及出口的法律所定義者)，基於法律顧問的意見，我們與該等實體進行交易不會違反美國制裁的限制。

經諮詢我們的法律顧問及根據法律顧問的意見，我們亦認為上述分析亦適用於香港聯交所、上市委員會及其成員、香港結算公司、香港結算代理人、我們的股東及投資者(統稱「**相關人士**」)，由於規模有限且我們來自受制裁國家的業務收入甚微，故相關人士不大可能因其交易涉及中國北車而遭受美國制裁(假設相關人士並無能力控制我們且不參與受美國制裁國家相關的業務活動)。

歐盟制裁

我們於受制裁國家的業務不涉及受歐盟特別制裁的行業或領域(例如石油、能源及航運)。我們除於受制裁國家的交易對手外，亦無被指明受歐盟制裁。此外，由於就我們所知，我們在受制裁國家的業務並無直接或蓄意牽涉歐盟地區或歐盟人士(個人或實體)或受歐盟管轄的船隻或飛機，故經諮詢我們的法律顧問及根據法律顧問的意見，我們認為現行歐盟制裁法律不大可能適用於我們及我們的子公司。

業 務

基於以上分析，董事認為(i)我們不大可能因於受制裁國家的過往業務活動而被視作違反歐盟制裁；及(ii)我們於受制裁國家的現有及持續業務亦不大可能遭歐盟現行制裁法律制裁。

此外，儘管Bank Mellat明顯列於歐盟存置的限制方名單，惟北車長春與TWM的交易並無涉及歐盟居民或歐盟實體，且北車長春僅為TWM的20%少數權益股東，並無實際或明顯控制TWM，故此我們根據法律顧問的意見認為，只要我們並無直接或透過北車長春控制TWM的業務，則我們或北車長春不大可能純粹由於TWM通過Bank Mellat進行交易而遭受歐盟制裁。

經諮詢我們的法律顧問及根據法律顧問的意見，我們亦認為上述分析適用於相關人士，因此相關人士亦不大可能因其涉及中國北車的交易而遭受歐盟制裁(假設相關人士並無能力直接控制我們且不參與我們可能遭受歐盟制裁的業務活動)。

澳大利亞制裁

經諮詢我們的法律顧問及根據法律顧問的意見，由於我們在伊朗、伊拉克、蘇丹、利比里亞及津巴布韋的業務活動(包括付款安排)並無牽涉澳大利亞人士(個人或實體)或澳大利亞領土，故該等業務活動不受澳大利亞制裁法限制。此外，(i)我們於受制裁國家的業務不涉及受澳大利亞特別制裁的行業或領域(例如石油、石化及核能力)；及(ii)我們於受制裁國家的交易對手並無被指明受澳大利亞制裁，因此我們不大可能因出口產品至伊朗或其他受制裁國家或子公司北車長春於伊朗經營業務並擁有TWM合資企業的股權而遭受澳大利亞現行法律制裁。

基於以上分析，董事認為(i)我們不大可能因於受制裁國家的過往業務活動而被視作違反澳大利亞制裁禁令；及(ii)我們於受制裁國家的現有及持續業務亦不大可能遭澳大利亞現行制裁法律制裁。

此外，根據法律顧問的意見，儘管Bank Mellat為澳大利亞監管機構受限方名單的指明人士，但由於北車長春與TWM的交易並無牽涉澳大利亞公民或澳大利亞實體且北車長春僅為TWM的少數權益股東，對TWM並無明顯控制，因此我們認為只要我們並無直接或透過北車長春控制TWM的業務，則我們或北車長春不大可能純粹由於TWM通過Bank Mellat進行交易而遭受澳大利亞制裁。

經諮詢我們的法律顧問及根據法律顧問的意見，我們認為上述分析亦適用於相關人士，故相關人士不大可能因其交易涉及中國北車而遭受澳大利亞制裁。該分析亦適用於身為少數股東且對本公司業務並無影響的澳大利亞投資者。

聯合國制裁

根據法律顧問的意見，我們的董事認為，根據聯合國安理會相關解決方案，我們於受制裁國家的有關活動並無違反聯合國制裁，是由於(i)我們的業務活動不涉及受聯合國安理會制裁的領域、行業或產品及(ii)我們於伊朗及蘇丹的業務交易對手並非受聯合國安理會制裁的人士。鑑於我們於受制裁國家的業務活動並無牽涉聯合國安理會目前的制裁，故有關活動對相關人士並無影響。

香港制裁

經諮詢我們的法律顧問及根據法律顧問的意見，董事認為我們在受制裁國家的活動並無違反根據有關聯合國安理會決議適用於香港的聯合國制裁，是由於(i)我們的業務活動不涉及受聯合國安理會制裁的領域、行業或產品；及(ii)我們於伊朗及蘇丹的業務交易對手並非受聯合國安理會制裁的人士。鑑於我們於受制裁國家的業務活動並無牽涉目前適用於香港的聯合國安理會制裁，故有關活動對相關人士並無影響。

董事的意見

基於(i)我們於受制裁國家的經營收入總額分別僅佔我們截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度收入約2.12%、1.00%及0.58%；(ii)向我們法律顧問的諮詢及上述法律顧問的意見；及(iii)我們對香港聯交所的承諾與我們為控制於受制裁國家的現有及持續以及未來潛在業務遭受制裁的風險而實施的內部控制措施(請參閱下文「我們的承諾及內部控制程序」)，因此董事認為毋須終止或轉讓於伊朗或於其他現時受制裁國家的現有業務，且在伊朗或其他受制裁國家繼續開展我們的現有業務不會導致本公司不適合在香港聯交所上市。

我們評估是否繼續在受制裁國家從事現有及持續經營業務時參考的參數／標準

我們會持續監控和評估於受制裁國家之現有及持續經營業務，以控制我們面臨的制裁風險。評估是否繼續經營我們於受制裁國家之現有及持續經營業務時，我們會參考下列參數或標準：(i)業務活動價值及規模佔我們總收入的百分比；(ii)考慮相關制裁法律的變動，確定現有交易對手有否受到任何經濟制裁；(iii)考慮相關制裁法律的變動，確定相關業務活動有否涉及受相關制裁的行業或領域；及(iv)我們繼續進行相關活動可能面臨的法律及聲譽風險。

此外，決定是否接納來自於受制裁國家的新業務商機前，我們會考慮類似參數或標準，包括(i)新業務活動預計價值及規模佔我們總收入的百分比；(ii)新交易對手是否名列美國、歐盟、澳大利亞及聯合國的受限制人士名單；(iii)業務活動是否涉及受相關制裁的任何行業或領域；及(iv)從事相關活動面對的潛在法律及聲譽風險。

我們的承諾及內部控制程序

我們向香港聯交所承諾不會動用全球發行所得款項以及其他透過香港聯交所籌集的資金直接或間接資助或促進與任何受制裁國家或受美國、歐盟、澳大利亞、聯合國或香港制裁的任何其他政府、個人或實體(包括但不限於屬 OFAC 制裁對象的任何政府、個人或實體)之間的任何活動或業務，或為彼等利益資助或促進任何活動或業務(下文稱「**受制裁業務**」)。此外，我們現時並無計劃於日後進行任何業務而可能致令我們或相關人士違反美國、歐盟、澳大利亞、聯合國或香港的制裁規定或受到制裁。我們亦向香港聯交所承諾，我們不會訂立使我們或相關人士面對受制裁風險的受制裁交易。倘我們在上市後違背該等向香港聯交所作出的承諾，我們的H股或會遭香港聯交所除牌。

我們會持續監察及評估自身業務，採取措施遵守我們對香港聯交所的承諾及保障本集團及我們股東的利益。截至本售股章程日期，下列措施經已全面實施。

- 我們會監察及規管全球發行所得款項淨額及透過香港聯交所籌集的任何其他資金的用途，確保相關所得款項及資金現時並無及日後不會用作或用於任何受制裁業務。此外，我們會將全球發行所得款項及透過香港聯交所籌集的任何其他資金存入與其他資金分開的銀行賬戶。
- 我們成立海外風險控制委員會(「**海外風險控制委員會**」)以進一步完善我們現有的內部風險管理職能。相關委員會成員包括負責全面執行及監察制裁遵循政策及程序的制裁遵循主管、本公司總裁、兩名副總裁、財務部主管、法務部主管、海外事業部主管及負責資料披露的經理，委員會的職責包括監察及減低我們所面臨的制裁法律風險、實施及監察相關內部控制程序及遵守我們向香港聯交所作出的承諾等。我們的海外風險控制委員會每年至少舉行四次會議，監察所面臨的制裁風險。
- 我們亦在海外風險控制委員會下設立海外風險控制及管理工作組(「**海外風險控**

業 務

制工作組」)，由海外事業部總經理領導，由海外事業部及法務部其他成員以及本公司在受制裁國家參與業務的子公司的業務經理組成。

為確保我們遵守對香港聯交所有關不訂立使我們或相關人士面對受制裁風險之受制裁交易的承諾，我們更實施以下內部控制政策及程序：

- 根據我們的內部控制政策，海外風險控制工作組須審批新業務機會及確定相關業務有否涉及任何受制裁業務。特別是，我們的海外風險控制工作組將審閱合約對方的相關資料及新合約草擬本，查閱美國、歐盟、澳大利亞及聯合國存置的多個受限制方及國家公開名單，確定對方是否屬位處受制裁國家之人士或受制裁人士、或由位處受制裁國家之人士或受制裁人士擁有或受其控制。此外，海外風險控制工作組將在合約中規定，倘履行特定合約會使我們面臨制裁風險，則容許我們終止該合約。
- 此外，海外風險控制工作組須定期審閱現有合約，倘更新或修訂現有已簽訂合約，海外風險控制工作組須確保根據經更新或修訂合約開展的業務活動不屬於受制裁行業及活動，且我們不會因參與該等業務活動而面臨任何潛在法律或聲譽風險。
- 為降低於受制裁國家之現有或持續經營業務活動的制裁風險，我們的海外風險控制工作組亦需(i)檢查並防止美籍人士、歐盟居民或於歐盟成立之公司及澳大利亞人士參與相關業務活動；及(ii)具體就伊朗而言，監察新制裁法律及現有制裁法律的任何變動，並於必要時向外聘法律顧問徵求意見，確保我們的現有業務活動不違反最新相關制裁法律；及(iii)核查及確保我們從事於受制裁國家之業務的相關僱員了解及遵守我們的內部控制規定。海外風險控制工作組亦存置我們項目所用美國原產產品及技術清單，防止出口受美國出口控制法律管治及制裁的產品予受美國制裁的國家、個人及實體以及受制裁人士(如必要)。
- 海外風險控制工作組將提供季度狀況報告供海外風險控制委員會審閱，其中包括受制裁國家及受制裁人士及實體的最新名單以及合約經法務部審閱的項目清單。
- 海外風險控制工作組一經發現任何潛在制裁風險，會徵求具有相關專業知識及經驗的知名外聘國際法律顧問的意見，然後根據外聘國際法律顧問的意見向海外風險控制委員會報告，而海外風險控制委員會其後會評估是否繼續經營現有

業 務

業務或否決可能面臨制裁風險的新業務機會。海外風險控制委員會評估是否繼續在受制裁國家經營現有及持續經營業務時，會考慮的主要參數或標準包括：(i)按合約收入或價值所佔總收入百分比計，該業務是否屬於我們業務的主要部分；(ii)基於相關制裁法律法規的變動，現有交易對手有否受到經濟制裁；(iii)基於相關制裁法律法規的變動，相關業務活動是否涉及遭受相關制裁的行業或領域；及(iv)我們繼續進行相關活動可能面臨的法律及聲譽風險。海外風險控制委員會確定是否在受制裁國家爭取新業務機會時亦會考慮類似參數及標準。

- 倘基於上述內部控制措施我們認為任何交易會導致我們或相關人士遭受制裁風險，則海外風險控制委員會將指示我們不訂立該交易。
- 我們會一直留任具有制裁法律事宜等相關專業知識及經驗的外聘國際法律顧問。我們的海外風險控制委員會及海外風險控制工作組根據外聘國際法律顧問的意見定期審閱有關制裁法律事宜的內部控制政策及程序，並於必要時為我們提供建議及意見。
- 我們的海外風險控制工作組將邀請外聘國際法律顧問定期向董事、高級管理層、海外風險控制委員會、海外風險工作組以及海外事業部及在受制裁國家參與業務的子公司的其他相關人員提供有關制裁法律的培訓課程，協助彼等評估日常營運中的潛在制裁風險。

我們的法律顧問審閱及評估該等內部控制措施後認為，該等措施對本公司遵守對香港聯交所作出的承諾而言充分、有效。

我們的董事考慮法律顧問的上述意見後認為，該等措施乃合理充分且有效的內部控制架構，有助我們識別及監察任何與制裁法律有關的重大風險，從而保障股東及我們的利益。經進行相關盡職調查，在全面實行及執行該等措施的情況下，聯席保薦人認為該等措施乃合理充分且有效的內部控制架構，有助本公司識別及監察任何與制裁法律有關的重大風險。

業 務

過往違規事項

以下載列我們於營業紀錄期間的重大違規事項詳情。

違規事項	違規緣由	法律後果、潛在最高處罰及其他財務責任	整改／防範措施
2012年12月18日，北京市環保局查出北車北京二七排放的二氧化硫超標。	延期維修鍋爐的環保裝置，導致排放污染物超過法定標準	<ul style="list-style-type: none"> • 北京市環保局對北車北京二七處以罰款人民幣0.02百萬元；及 • 根據北京市環保局發出的函件，有關違規事項已妥為糾正。 	<ul style="list-style-type: none"> • 培訓維修環保裝置的人員，確保彼等嚴格遵守相關操作程序 • 制定應急備份方案 • 縮短維修週期，確保及時填充相關化學品 • 聘請第三方檢察員定期檢查排放水平
截至最後可行日期，我們尚未獲得總建築面積約75,781平方米(佔自有樓宇總建築面積的1.66%)的38幢樓宇的房屋所有權證。該等樓宇主要作業務營運。	我們於未根據相關中國法律及法規獲得規定許可證或批文的情況下已動工。	<ul style="list-style-type: none"> • 或會對於在未取得相關建築工程施工許可證前動工處訂約總承包價1%至2%的罰款； • 或會對於在未取得相關建設用地規劃許可證前動工處訂約總承包價5%至10%的罰款； • 或會對於在未向主管政府部門提 	<ul style="list-style-type: none"> • 培訓物業建設主管人員了解有關動工前所需許可證及批文的法律規定 • 就主要管理人員於新項目與物業建設等投資活動承擔的職責及本集團內的相關報

業 務

違規事項	違規緣由	法律後果、潛在 最高處罰及其他財務責任	整改／防範措施
		交環境影響評估文件前動工處人民幣10,000元以下罰款；及	告與審批程序採取內部政策
		<ul style="list-style-type: none"> • 在若干情況下或須拆除在未取得必要許可證前動工的建築。 	<ul style="list-style-type: none"> • 加強子公司與主管政府部門有關業務營運所需許可證及批文的交流，確保全面遵守相關法律法規

除上文所披露者外，董事確認，營業紀錄期間及截至最後可行日期並無違規事件。除上文所披露者外，我們的中國法律顧問競天公誠律師事務所表示，營業紀錄期間及截至最後可行日期，本公司及所有中國子公司在我們的實際業務經營方面在所有重大方面均符合中國相關的主要法律法規。

基於上述防治措施，我們的董事及聯席保薦人認為我們的內部控制程序充足，符合香港上市規則第3A.15(5)條規定。此外，考慮到導致本節所披露違規事件的事實因素及相關情況、我們董事的誠信責任及本集團為防止違規事件重演而實施的內部控制措施，我們的董事及聯席保薦人認為，過往違規事件不會影響董事作為香港上市規則第3.08條、第3.09條及第8.15條所述上市發行人董事的適宜性以及本公司根據香港上市規則第8.04條的上市適宜性。

法律訴訟

我們或會不時涉及日常業務過程中的合約糾紛或法律訴訟。截至最後可行日期，本公司、其任何子公司及我們的董事概無涉及任何對我們的財務狀況或經營業績有重大不利影響的重大訴訟、仲裁或申索。此外，除本售股章程所披露者外，營業紀錄期間本公司及其子公司概無遭受任何重大申索、損壞、損失或退貨。截至最後可行日期，本公司或我們任何子公司並無面臨任何重大訴訟、仲裁或行政訴訟。