
此 乃 要 件 請 即 處 理

閣下如對本通函任何方面或應採取之行動有任何疑問，應諮詢閣下之持牌證券交易商、註冊證券機構、銀行經理、律師、專業會計師或其他專業顧問。

閣下如已出售或轉讓名下所有京投軌道交通科技控股有限公司(「本公司」)之股份，應立即將本通函連同隨附之代表委任表格一併送交買主或承讓人或經手買賣或轉讓之銀行經理、持牌證券交易商或註冊證券機構或其他代理，以便轉交買主或承讓人。

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通函之內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示不會就本通函全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容而引致之任何損失承擔任何責任。

本通函僅供參考，並不構成收購、購買或認購證券之邀請或要約。

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)

持續關連交易
及
股東特別大會通告

獨立董事委員會及
獨立股東之獨立財務顧問



本封頁所用詞彙與本通函「釋義」一節所界定者具有相同涵義。董事會函件載於本通函第5至18頁。

本公司謹訂於2019年9月18日下午二時三十分假座中華人民共和國北京市朝陽區小營北路6號京投大廈4號樓4層會議室舉行股東特別大會，召開股東特別大會之通告載於本通函第50至51頁。本通函亦隨附股東特別大會適用之代表委任表格。

無論閣下是否有意出席股東特別大會，務請儘早按照隨附之代表委任表格印列之指示填妥表格，並且無論如何在股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前交回本公司香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司，地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心54樓。填妥並交回代表委任表格後，閣下仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會(視乎情況而定)並於會上投票。

2019年8月30日

目 錄

	頁次
釋義.....	1
董事會函件.....	5
獨立董事委員會函件.....	19
獨立財務顧問函件.....	20
附錄 – 一般資料.....	45
股東特別大會通告.....	50

釋 義

本通函內，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義：

「ACC」	指	自動售檢票清分中心，其為主要用於清分及結算軌道車票收費的自動系統
「AFC」	指	自動售檢票系統，其為主要用於(其中包括)協調軌道車票的銷售、計算及售檢車票收費的自動系統
「該公告」	指	與(其中包括)框架服務協議及其項下擬進行的交易有關日期為2019年8月2日的本公司公告
「聯繫人」	指	具上市規則所賦予的涵義
「北京路網公司」	指	北京軌道交通路網管理有限公司，一家於中國成立的有限公司，於最後實際可行日期京投擁有其全部已發行股本
「京投」	指	北京市基礎設施投資有限公司，一家於中國成立的有限公司，且於最後實際可行日期為最終控股股東
「京投香港」	指	京投(香港)有限公司，一家於香港註冊成立的有限公司，且於最後實際可行日期為控股股東，持有已發行股份總數約55.12%
「董事會」	指	董事會
「英屬維爾京群島」	指	英屬維爾京群島
「本公司」	指	京投軌道交通科技控股有限公司，一家於開曼群島註冊成立的有限公司，其股份於聯交所上市

釋 義

「關連人士」	指	具有上市規則賦予該詞之涵義，而「關連」一詞亦應據此詮釋
「董事」	指	本公司董事
「股東特別大會」	指	將予召開的本公司股東特別大會，以供獨立股東考慮及酌情批准(其中包括)(i)框架服務協議及其項下擬進行的交易；及(ii)就框架服務協議項下擬進行交易的建議年度上限
「前北京軌道交通路網框架協議」	指	本公司與北京路網公司就本公司於2016年7月1日至2019年6月30日期間提供若干服務訂立日期為2016年5月11日的框架協議
「本集團」	指	本公司及其附屬公司
「港元」	指	港元，香港法定貨幣
「香港」	指	中國香港特別行政區
「華啟智能」	指	蘇州華啟智能科技有限公司，一家於中國成立的有限公司，且於最後實際可行日期本公司非全資附屬公司
「獨立董事委員會」	指	由全體獨立非執行董事(即白金榮先生、羅振邦先生及黃立新先生)組成的董事會獨立董事委員會，乃為就框架服務協議及其項下擬進行的交易向獨立股東提供意見而成立
「獨立財務顧問」	指	滙盈融資有限公司，一家根據香港法例第571章證券及期貨條例可進行第6類(就企業融資提供意見)受規管活動的持牌法團，為本公司的獨立財務顧問以就框架服務協議及其項下擬進行的交易向獨立董事委員會及獨立股東提供意見

釋 義

「獨立股東」	指	除京投及其聯繫人外的股東
「獨立第三方」	指	獨立於本公司及其關連人士之第三方人士或公司
「最後實際可行日期」	指	2019年8月24日，即本通函付印前就確定若干資料之最後實際可行日期
「上市規則」	指	聯交所證券上市規則
「PIS」	指	乘客信息系統，其作為軌道乘客及軌道車站的通訊媒介，主要用於(其中包括)向乘客顯示信息
「中國」	指	中華人民共和國
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「服務」	指	諮詢及技術支援服務、信息技術支援服務、技術服務、技術開發、軟件開發、軟件採購、硬件設計及開發、硬件採購、系統集成、系統採購、運營維護、工程施工和有關各方不時以書面形式協定的其他類型輔助服務
「框架服務協議」	指	本公司與京投就提供服務訂立日期為2019年8月2日的框架協議
「證券及期貨條例」	指	香港法例第571章證券及期貨條例，經不時修訂、補充或以其他方式修改
「股份」	指	本公司股本中每股0.01港元之普通股
「股東」	指	本公司股東

釋 義

「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司
「TCC」	指	交通控制中心系統，其為軌道網絡背後的控制系統以管理及控制(其中包括)向列車供電、列車交通、緊急警報等
「%」	指	百分比

就本通函而言，除另有所指外，人民幣按人民幣1.00元兌1.14港元的概約匯率換算至港元。

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)

執行董事：

曹璋先生(副主席)
宣晶女士(行政總裁)

非執行董事：

張燕友先生(主席)
關繼發先生
鄭毅先生
任宇航先生

獨立非執行董事：

白金榮先生
羅振邦先生
黃立新先生

敬啟者：

註冊辦事處：

Cricket Square
Hutchins Drive
P.O. Box 2681
Grand Cayman, KY1-1111
Cayman Islands

香港主要營業地點：

香港上環
皇后大道中183號
中遠大廈44樓4407室

持續關連交易

1. 緒言

茲提述有關框架服務協議及其項下擬進行的交易之該公告。

本通函旨在向閣下提供(其中包括)(i)框架服務協議及其項下擬進行的交易之詳情；(ii)獨立董事委員會的推薦建議以及獨立財務顧問就框架服務協議及其項下擬進行的交易致獨立董事委員會及獨立股東之推薦建議；及(iii)股東特別大會通告。

2. 框架服務協議

本公司與京投於2019年8月2日訂立框架服務協議，據此，本集團將向京投、其附屬公司及／或其聯繫人提供服務。框架服務協議的主要條款載列如下：

日期

2019年8月2日

訂約方

- (i) 本公司；及
- (ii) 京投

提供服務

根據框架服務協議，倘(i)本集團成員按相關中國法律法規經過必須的流程獲得合約(如需要)；及(ii)訂約方就服務之單項協議所載商業條款展開公平協商，則本集團同意於框架服務協議的年期內向京投、其附屬公司及／或其聯繫人提供服務。

交易原則

根據框架服務協議，本集團與京投、其附屬公司及／或其聯繫人將就提供服務訂立單項協議。根據框架服務協議，將予訂立的單項協議的條款(包括服務費用)將由訂約方公平協商，並由訂約方不時在日常業務過程中按一般商業條款釐定。

定價原則

根據框架服務協議，其項下擬進行之交易價格將按照如下方式確定：

- (1) 凡有政府定價的，執行政府定價；

「政府定價」指由中華人民共和國中央政府、省政府或其他監管部門制定的法律、法規、決定、命令或針對某類服務或服務確定的價格；

- (2) 凡沒有政府定價，但有政府指導價的，參照市場因素執行政府指導價；

「政府指導價」指由中華人民共和國中央政府、省政府或其他監管部門制定的法律、法規、決定、命令或針對某類服務或服務確定的在一定幅度內可由交易雙方自行確定的價格；

- (3) 既沒有政府定價亦沒有政府指導價的，執行通過投標程序決定的價格或執行市場價；

「市場價」是指按照下列順序依次確定的價格：(i)在該類服務的提供地或其附近地區在正常商業交易情況下按一般商業條款供應同類服務的至少兩家獨立第三方當時收取的價格；或(ii)若以上(i)不適用時，在中國在正常商業交易情況下按一般商業條款供應同類服務的至少兩家獨立第三方當時收取的價格；或

- (4) 上述三者都沒有的或無法在實際交易中適用以上交易原則的，執行協議價；

「協議價」是指按照「合理成本+合理利潤」方式確定的價格。協議中，「合理成本」指雙方協商認可的、相關中國財務會計制度所許可的成本（含銷售稅金及附加），「合理利潤」指按市場慣例並依據合理成本計算的利潤。

董事會函件

本集團大部分過往持續關連交易採納上述第三種定價方式，即透過投標程序或市場價格，其透過參與公開投標取得服務合約以及確定合約條款及價格。本集團餘下過往持續關連交易採納上述第四種定價方式，即協議價。根據中國國家發展和改革委員會頒布於2018年6月1日生效的第16號令，其規定符合若干條件的建設項目應採納公開投標程序，例如，建設項目的資金為國有資金及預期合約價值為超過人民幣4百萬元。

於截至2019年6月30日止三個年度，本集團並無採納第一種及第二種的定價方式對相類似性質的過往持續關連交易進行定價，然而，按照中國法律及法規的可能變動及改革，日後的服務或會出現政府定價或政府指導價，而本集團預期將就服務採納有關政府定價或政府指導價。

根據本集團於過往三年的過往交易及慣例，倘價格確定根據第四種方式，即合理成本+合理利潤方式，本集團服務合約所產生的利潤一般介乎合約金額的10%至20%。董事會認為該等利潤範圍乃按一般商業條款訂立，於根據管理層經驗，倘利潤超過20%，本集團就磋商或取得客戶合約或會出現困難。另一方面，倘利潤少於10%，本集團盈利能力將會受影響。因此，本集團於過往三年與關連人士及獨立第三方進行的過往交易及慣例，本集團一般將確保服務合約的利潤介乎10%至20%。

上述定價原則遵守相關中國定價法，且符合市場慣例及狀況。

期限

框架服務協議須待達成以下先決條件後方可生效：

- (i) 本公司根據上市規則就框架服務協議項下擬進行的交易發出通函及取得獨立股東的批准；及
- (ii) 京投董事會批准有關框架服務協議項下擬進行的交易。

待達成以上先決條件後，框架服務協議將於2019年7月1日至2021年12月31日期間生效。

框架服務協議的期限設定為兩年半，以確保2020年、2021年兩年與公司財務會計年度保持一致。

結算方式

京投、其附屬公司及／或聯繫人須根據框架服務協議訂立的單項協議項下協定的結算週期內，向本集團支付已完成提供相關服務的服務費。根據本集團於過往三年間的過往交易及慣例，合約項下的服務費一般經以下方式收取：

- (i) 約10%至30%的合約總額須於合約生效後結算；
- (ii) 約70%至80%的合約總額須於完成服務及雙方確認後結算；及
- (iii) 約5%至10%的合約總額須於質保期屆滿後結算。

3. 建議年度上限

茲提述本公司日期為2016年5月11日之公告及本公司日期為2016年6月1日之通函，內容有關(其中包括)前北京軌道交通路網框架協議。本公司與北京路網公司於2016年5月11日就有關由本公司向北京路網公司於2016年7月1日至2019年6月30日期間提供若干服務訂立前北京軌道交通路網框架協議。由於(i)前北京軌道交通路網框架協議的期限已屆滿；(ii)本集團正擬與京投、其附屬公司及／或其聯繫人訂立持續關連交易；及(iii)北京路網公司為京投附屬公司之一，故本公司及京投同意框架服務協議須包括重續前北京軌道交通路網框架協議期限。

截至2019年6月30日止三個年度各年有關前北京軌道交通路網框架協議項下擬進行交易的已批准年度上限分別為430百萬港元、290百萬港元及760百萬港元。

截至2018年6月30日止兩個年度各年及截至2018年12月31日止六個月，有關前北京軌道交通路網框架協議項下擬進行交易的過往交易金額分別為約76百萬港元、118百萬港元及47百萬港元。就董事所知，於最後實際可行日期尚未超出截至2019年6月30日止年度有關前北京軌道交通路網框架協議項下擬進行交易的年度上限。由於2019年6月30日及直至最後實際可行日期前北京軌道交通路網框架協議期限屆滿，本集團概無進行任何前北京軌道交通路網框架協議或框架服務協議項下擬進行的交易。

截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度各年，有關框架服務協議項下擬進行之交易的建議年度上限分別為人民幣240百萬元、人民幣870百萬元及人民幣1,210百萬元(分別相當於274百萬元、992百萬元及1,379百萬元)。

建議年度上限基準

框架服務協議截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度建議年度上限乃經參考下列各項(其中包括)而釐定：

- (i) 本集團與北京路網公司(為京投的附屬公司)就提供服務訂立的若干項協議項下的過往交易金額；
- (ii) 本集團與北京路網公司(為京投的附屬公司)訂立的若干項協議的尚待完成合約金額；
- (iii) 京投、其附屬公司及／或其聯繫人截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止兩個年度預計招標的有關提供服務項目情況；
- (iv) 城市軌道交通行業(特別是北京)廣闊的發展前景，包括但不限於以下因素：
 - (1) 根據已獲國家發改委批覆的《北京市城市軌道交通第二期建設規劃(2015年—2021年)》及目前由京投編製的二期建設規劃調整方案，北京市的軌道交通運營里程將達到約1,000公里，大規模的新線建設將帶動本集團AFC、PIS、ACC、TCC等傳統業務的穩定增長；
 - (2) 根據北京市正在制定《北京智慧軌道交通發展行動計劃(2019年—2021年)》，預計將來智慧調度指揮、智慧運維、智慧乘客服務、智慧車輛等方面增加大量新的投資，軌道交通智慧化升級將帶動軌道交通大數據中心建設、AFC雲平台、互聯網票務(人臉+生物識別)等一系列全新業務的快速增長；及

- (3) 京投在北京以外地區開展的城市軌道交通PPP項目，本集團或會有較好的業務機會；
- (v) 本集團在2019年3月完成對華啟智能的收購，使合併後的營業收入規模大幅增加；及
- (vi) 本集團未來的業務範圍將由以AFC為主擴展到AFC、PIS、綜合監控系統、綜合安防系統、通信等五大業務領域，本集團主營業務範圍較以前大為增長。

另外，根據本集團進行的統計分析，若於2019年、2020年及2021年通過公開招投標的方式，根據框架服務協議取得與京投、其附屬公司及／或其聯繫人訂立的服務合約，預計取得項目數量將超過50個，並計及(其中包括)下列各項：

- (i) 本集團與北京路網公司訂立的若干項協議的尚待完成的合約金額約人民幣59百萬元；
- (ii) 日常運維

本集團持續提供信息中心運維、主機網絡運維、管控一體化運維等運維服務，該類運維項目執行周期將於2019年到期，並需要重新通過參與市場公開招投標，如果能夠中標，預期截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度該等運維服務預計可從合約中獲得的收入金額將分別約為人民幣22百萬元、人民幣44百萬元及人民幣44百萬元(按照7份合約進行估算，預計從單份合約中獲得的收入金額約為人民幣1百萬元至人民幣24百萬元之間)；

- (iii) 京內項目

根據已獲國家發改委批覆的《北京市城市軌道交通第二期建設規劃(2015年-2021年)》及京投正在編制的二期建設規劃調整方案，預期規劃將括建設北京地鐵3號綫、7號綫二期(東延)、8號綫四期、12號綫、17號綫、19號綫一期、22號綫(平谷綫)、25號綫二期(房山綫北延)、27號綫二期(昌平綫南延)、八通綫二期(南延)、首都機場綫二期(西延)、中央商務區(CBD)綫及新機場綫等綫路，且預期北京市軌道交通運營里程將達到約1,000公里。隨著北京地鐵新綫的建設，預期本集團將獲得北京地

鐵多條綫路中AFC、PIS、ACC、TCC、大數據中心、雲平台、互聯網票務等系統就提供建設、後續更新改造服務，並提供相關的網絡安全服務、信息系統技術服務的服務合約，如果本集團能夠通過公開招投標獲得相關項目，預期在截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度該等項目預計可從合約中獲得的收入金額將分別約為人民幣58百萬元、人民幣504百萬元及人民幣759百萬元(按照36份合約進行估算，預計從單份合約中獲得的收入金額約為人民幣1.7百萬元至人民幣150百萬元之間)；

(iv) 京外項目

依託京投「走出去」發展戰略以及踐行「政府和社會資本合作(「PPP」)走出去」，本集團將與京投緊密合作進行PPP項目，如紹興地鐵1號綫PPP項目及烏魯木齊市軌道交通2號綫PPP項目，預期本集團將通過招標參與相關的AFC、PIS及黃山市T1綫等項目。如果本集團能夠通過公開招投標獲得相關項目，則截至2019年12月31日止的六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度該等項目預計可從合約中獲得的收入金額將分別約為人民幣83百萬元、人民幣230百萬元及人民幣244百萬元(按照4份合約進行估算，預計從單份合約中獲得的收入金額約為人民幣22百萬元至人民幣200百萬元之間)；及

(v) 其他潛在項目

隨著國家及地方政府加大對於智慧城市的建設，並鼓勵出台相關的政策及補貼機制，本公司作為京投旗下唯一的境外上市平台和最重要的高科技企業，肩負著用智慧科技為軌道交通賦能的重要使命。圍繞京投「三個轉型」新發展方向，本集團將積極參與北京市綜合管廊、高速公路及大眾運輸導向發展(「TOD」)等項目智慧管理系統的建設，如果本集團能夠通過公開招投標獲得相關項目，則預期在截至2019年12月31日止的六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度該等項目預計可從合約中獲得的收入金額將分別約為人民幣18百萬元、人民幣92百萬元及人民幣163百萬元(按照13份合約進行估算，預計從單份合約中獲得的收入金額約為人民幣8百萬元至人民幣40百萬元之間)。

董事會函件

以上潛在項目合約價值的假設乃根據本集團從本集團與京投進行溝通及洽商的預期情況而釐定。

再者，前北京軌道交通路網服務協議項下進行的交易截至2018年12月31日止三個年度佔本集團總收入的比例約為16%、21%及10%。誠如以上所披露，北京市目前為中國最大的軌道交通市場之一，根據已獲國家發改委批覆的「北京市城市軌道交通第二期建設規劃(2015年-2021年)」及目前由京投編製的二期建設規劃調整方案，預期北京市的軌道交通運營里程將達到約1,000公里。大規模的新線建設可帶動本集團現有業務的增長。誠如本公司2018年年報所載列，受惠於本公司控股股東(即京投)的支持，本公司將致力成為中國領先的軌道交通智慧系統服務商。通過對外合作項目拓展，本公司進一步加強北京地鐵產業在全國的影響力。此外，於2019年3月，本集團完成收購華啟智能，並於收購後擴大本集團營運規模。根據本公司於6月20日刊發的業務進展自願性公告，本集團於2019年5月31日在手訂單總金額約為人民幣16億元(本集團截至2018年12月31日止年度的經審核收入約為人民幣453百萬元)。

本公司注意到框架服務協議的最高年度上限佔本公司截至2018年12月31日止年度的收入的比例約304%。然而，基於以上原因，預期本公司的未來收入將大幅增加，主要原因為預期市場前景較為樂觀及本公司控股股東的強大支持。根據董事會初步的預測，預期截至2021年12月31日止三個年度，框架服務協議項下的擬進行交易將為本集團的收入貢獻約10%至30%。因此，董事會認為框架服務協議項下擬進行的交易不會成為本公司未來的大部分收入，且本公司的業務和經營也不會嚴重依賴關聯人士。

4. 有關訂約方之資料

本公司及本集團

本公司為投資控股公司。本集團是一家集投融資、技術研發、智慧軌道交通建設及運營維護於一體的產業集團公司，形成「以智慧軌道交通服務、民用通信傳輸服務為主，以合資合作方式拓展新業務為輔」，構建為城市軌道交通發展提供全生命周期服務的業務格局。本集團的智慧軌道交通業務提供設計、實施、銷售及維護的應用解決方案，包括相關軟件；本集團以科技創新為導向，積極開展如軌道交通雲平台建設、大數據構建及分析等促進城市軌道交通從信息化向智慧化發展的業務。

京投

京投於最後實際可行日期為一家於中國成立的公司。京投透過其全資附屬公司(即京投香港)持有約55.12%的股份，故京投為本公司的最終控股股東。據董事所了解、盡悉及確信，京投主要從事以軌道交通為主的基礎設施投融資與管理，以及軌道交通裝備製造與信息技術服務、土地與物業開發經營等相關資源經營與服務。

5. 進行持續關連交易的理由

框架服務協議項下擬進行的交易將於本集團一般日常業務過程中進行。

由於(i)京投為本公司的最終控股股東；及(ii)京投、其附屬公司及／或其聯繫人與本集團長久的業務關係，董事認為京投、其附屬公司及／或其聯繫人均為可靠的業務夥伴，且進一步的業務合作有利於本集團及為本集團提供穩定的收入來源。

考慮到上述因素，董事認為：

- (i) 框架服務協議的條款及條件按公平原則協商並按正常商業條款訂立，屬公平合理；

(ii) 有關框架服務協議項下擬進行的交易截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度的建議年度上限屬公平合理；及

(iii) 框架服務協議項下擬進行的交易符合本公司及股東的整體利益。

6. 內部控制措施

為確保框架服務協議項下的交易條款及定價機制屬公平及公正，且交易乃根據上市規則規定進行，本集團採納有關管理持續關連交易的政策，其根據本集團實際日常業務營運以及上市規則及本公司組織章程細則所載相關規定、法律及法規制定。該政策將透過有關識別關連人士及關連交易、關連交易的內部審核及批准程序、監管上市規則項下的披露規定以及監察、管理及披露關連交易的嚴格規定及措施，確保框架服務協議項下的本集團持續關連交易遵守上市規則。

以下載列本集團內部控制措施的概要以確保框架服務協議項下由本公司提供的服務為(i)按一般商業條款訂立；及(ii)按照框架服務協議的條款：

1. 當本集團開展業務過程中出現框架服務協議項下的關聯交易時，相關人員將向本集團財務部、法務審計部報告有關關聯方及潛在關聯交易的詳情；
2. 本集團商務部將根據政府及／或行業協會公布的規則及規定編製潛在關連交易的預估成本及價格，以及涉及與本集團提供類似服務的獨立第三方的市場價格；
3. 根據潛在關連交易的資料及預估成本和價格，經營管理部、商務部、財務部、法務審計部以及本公司外部顧問將審閱及確認潛在關連交易的條款，包括但不限於條款及價格是否公平合理、結算周期及合規事項；

4. 若潛在關聯交易經本集團內部相關部門評審通過，本集團管理層將根據內部評估結果考慮是否批准該項潛在關聯交易；
5. 倘本集團管理層批准潛在關連交易，本集團財務部、法務審計部將持續監管該交易的情況以確保該交易符合框架服務協議的條款；及
6. 本集團關連交易亦須由獨立非執行董事及核數師根據上市規則進行年度審閱。

7. 上市規則涵義

於最後實際可行日期，京投透過其全資附屬公司(即京投香港)持有約55.12%的股份，故根據上市規則京投為本公司最終控股公司及本公司關連人士。因此，框架服務協議項下擬進行之交易將根據上市規則第14A章構成本公司的持續關連交易。

由於框架服務協議項下擬進行之交易的若干適用百分比率超過25%，且有關框架服務協議項下擬進行之交易的年度上限預期高於10百萬港元，故該等交易須遵守上市規則第14A章之申報、公告及獨立股東批准之規定。因此，本公司將於股東特別大會上尋求獨立股東批准框架服務協議項下擬進行之交易及截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度之建議年度上限。

由於(i)張燕友先生擔任京投的董事長；(ii)關繼發先生擔任京投的副總經理；(iii)鄭毅先生擔任京投的總經理助理兼軌道交通事業總部總經理；及(iv)任宇航先生擔任京投的董事會秘書兼投資發展總部總經理，故張燕友先生、關繼發先生、鄭毅先生及任宇航先生各自就彼等分別於京投擔任的高級管理層職位被視為於框架服務協議擁有重大權益，因此，彼等各自放棄於相關董事會會議就相關決議案進行投票。

8. 成立獨立董事委員會及委任獨立財務顧問

由白金榮先生、羅振邦先生及黃立新先生(均為獨立非執行董事)組成之獨立董事委員會已宣告成立，以就框架服務協議項下擬進行之交易及有關建議年度上限向獨立股東提供意見。獨立董事委員會已批准委任滙盈融資有限公司為獨立財務顧問，以就框架服務協議項下擬進行之交易及有關建議年度上限向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

9. 股東特別大會

股東特別大會將於2019年9月18日下午二時三十分假座中華人民共和國北京市朝陽區小營北路6號京投大廈4號樓4層會議室舉行，屆時將向股東提呈普通決議案以考慮並酌情按股數投票表決方式批准框架服務協議及其項下擬進行的交易以及相關建議年度上限，投票結果將於股東特別大會後公布。

股東特別大會通告載於本通函第50至51頁。本通函亦隨附股東特別大會適用之代表委任表格。無論股東能夠出席股東特別大會與否，務請儘早按照隨附之代表委任表格印列之指示填妥表格，並且無論如何在股東特別大會或其任何續會指定舉行時間48小時前交回本公司香港股份過戶登記分處的辦事處卓佳證券登記有限公司(地址為香港灣仔皇后大道東183號合和中心54樓)。填妥並交回代表委任表格後，股東仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會並於會上投票。

於最後實際可行日期，京投透過其全資附屬公司(即京投香港)持有約55.12%股份，故根據上市規則京投為本公司最終控股公司及本公司關連人士。京投香港將須於股東特別大會上就批准框架服務協議及其項下擬進行的交易以及相關建議年度上限的決議案放棄投票。除所披露者外，據董事所深知、盡悉及確信，概無其他股東於框架服務協議項下擬進行的交易以及相關建議年度上限中擁有重大權益，而將須於股東特別大會上就批准框架服務協議及其項下擬進行的交易以及相關建議年度上限的決議案放棄投票。

10. 推薦建議

董事認為框架服務協議的條款以及相關建議年度上限屬公平合理，且符合本公司及股東的整體利益，故建議獨立股東投票贊成於股東特別大會上提呈之相關決議案。

本公司已成立獨立董事委員會，以就框架服務協議及其項下擬進行的交易以及相關建議年度上限向獨立股東提供意見，而滙盈融資有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就此向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。獨立財務顧問意見函件全文載有其就框架服務協議及其項下擬進行的交易以及相關建議年度上限的推薦建議，其載於本通函第20至44頁。

11. 其他資料

謹請閣下垂注本通函第19頁所載獨立董事委員會函件、本通函第20至44頁所載獨立財務顧問致獨立董事委員會及獨立股東之意見函件及本通函附錄所載之資料。

此 致

列位股東 台照

承董事會命
京投軌道交通科技控股有限公司
執行董事
行政總裁
宣晶
謹啟

2019年8月30日

獨立董事委員會函件

以下為獨立董事委員會致獨立股東之推薦建議函件全文，乃為載入本通函而編製。

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)

敬啟者：

持續關連交易

吾等謹此提述本公司致股東日期為2019年8月30日之通函(「通函」)，本函件為其中一部分。除非文義另有所指，本函件所採用之詞彙與通函所界定者具相同涵義。

吾等已獲委任為獨立董事委員會，以按吾等之意見，就框架服務協議及其項下擬進行的交易之條款以及相關建議年度上限對獨立股東而言是否公平合理，向閣下提供意見。滙盈融資有限公司已獲委任為獨立財務顧問，以就此向吾等及獨立股東提供意見。有關意見之詳情連同達致有關意見時所考慮之主要因素載於通函第20至44頁。務請閣下垂注載於通函之「董事會函件」，以及通函附錄所載之其他資料。

經考慮框架服務協議及其項下擬進行的交易之條款及獨立財務顧問之意見後，吾等認為，儘管框架服務協議及其項下擬進行的交易均屬正常及日常的業務程序，是按照正常商業條款訂立，屬公平合理，且符合本公司及股東之整體利益。吾等亦認為框架服務協議項下的相關建議年度上限對股東(包括獨立股東)而言屬公平合理。因此，吾等建議獨立股東投票贊成將於股東特別大會上提呈之相關決議案，以批准框架服務協議及其項下擬進行的交易以及相關建議年度上限。

此 致

列位獨立股東 台照

代表
京投軌道交通科技控股有限公司
獨立董事委員會

白金榮先生
獨立非執行董事

羅振邦先生
獨立非執行董事

黃立新先生
獨立非執行董事

謹啟

2019年8月30日

獨立財務顧問函件

以下為獨立財務顧問滙盈融資有限公司就框架服務協議致獨立董事委員會及獨立股東的函件全文，以供載入本通函。



香港灣仔
告士打道181-185號
中怡商業大廈7樓

持續關連交易

敬啟者：

緒言

吾等謹此提述獲委任作為獨立財務顧問以向獨立董事委員會及獨立股東就框架服務協議項下擬進行的交易（「**持續關連交易**」）及有關建議年度上限（「**建議年度上限**」）提供意見，其詳情載列於貴公司向股東發出日期為2019年8月30日的通函（「**該通函**」）（本函件組成其中部分）所載的董事會函件（「**該董事會函件**」）。除文義另有所指外，本函件所採用之詞彙與該通函所界定者具相同涵義。

框架服務協議

貴公司與京投於2019年8月2日訂立框架服務協議，據此，貴集團將向京投、其附屬公司及／或其聯繫人提供服務。

茲提述貴公司日期為2016年5月11日之公告及貴公司日期為2016年6月1日之通函，內容有關（其中包括）前北京軌道交通路網框架協議。貴公司與北京路網公司於2016年5月11日就有關由貴公司向北京路網公司於2016年7月1日至2019年6月30日期間提供若干服務訂立前北京軌道交通路網框架協議。由於(i)前北京軌道交通路網框架協議的期限已屆滿；(ii)貴集團正擬與京投、其附屬公司及／或其聯繫人訂立持續關連交易；及(iii)北京路網公司為京投附屬公司之一，故貴公司及京投同意框架服務協議須包括重續前北京軌道交通路網框架協議。

獨立財務顧問函件

截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度各年，框架服務協議項下擬進行之交易的建議年度上限分別為人民幣240百萬元、人民幣870百萬元及人民幣1,210百萬元(分別相當於274百萬港元、992百萬港元及1,379百萬港元)。

於最後實際可行日期，京投透過其全資附屬公司(即京投香港)持有約55.12%股份，故根據上市規則京投為貴公司最終控股公司及貴公司關連人士。因此，框架服務協議項下擬進行交易將根據上市規則第14A章構成貴公司的持續關連交易。

由於框架服務協議項下擬進行之交易的若干適用百分比率超過25%，且預期有關框架服務協議項下擬進行之交易的年度上限將高於10百萬港元，故該等交易須遵守上市規則第14A章之申報、公告及獨立股東批准之規定。因此，貴公司將於股東特別大會上尋求獨立股東批准框架服務協議項下擬進行之交易及截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度之建議年度上限。

由於(i)張燕友先生擔任京投的董事長；(ii)關繼發先生擔任京投的副總經理；(iii)鄭毅先生擔任京投的總經理助理兼軌道交通事業總部總經理；及(iv)任宇航先生擔任京投的董事會秘書兼投資發展總部總經理，故張燕友先生、關繼發先生、鄭毅先生及任宇航先生根據彼等分別於京投擔任的高級管理層職位各自被視為於框架服務協議擁有重大權益，因此，彼等各自放棄於相關董事會會議就相關決議案進行投票。

獨立董事委員會

由白金榮先生、羅振邦先生及黃立新先生(均為獨立非執行董事)組成之獨立董事委員會已告成立，以就框架服務協議項下擬進行之交易及有關建議年度上限向獨立股東提供意見。吾等獲委任為獨立財務顧問，以就框架服務協議項下擬進行之交易及獨立董事委員會已批准的建議年度上限向獨立董事委員會及獨立股東提供意見。

獨立財務顧問函件

吾等作為獨立財務顧問的角色為向獨立董事委員會及獨立股東提供意見：(i) 框架服務協議的條款及建議年度上限是否按一般商業條款訂立，並屬公平合理，且符合貴公司及股東的整體利益；(ii) 框架服務協議及建議年度上限是否於貴集團的一般及日常業務過程中訂立；及(iii) 獨立股東應如何於股東特別大會上就框架服務協議及建議年度上限的決議案投票。

吾等的獨立性

於過去兩年，滙盈融資有限公司已誠如貴公司日期為2019年6月21日的通函詳述就有關關連交易作為貴公司當時的獨立董事委員會及當時的獨立股東之獨立財務顧問。除就上述委任向吾等支付一般專業費用外，並無任何安排致使吾等自貴公司或有關交易之任何其他各方收取任何其他費用或利益，因此吾等認為該關係不會影響吾等的獨立性。

於最後實際可行日期，除與此委任為獨立財務顧問有關應付吾等的一般專業費用外，吾等並無與貴集團或其他可能合理地被視為與吾等獨立性相關的各方具有任何關係或於當中擁有權益。因此，吾等認為吾等根據上市規則第13.84條具有獨立性。

吾等的意見基準

吾等向獨立董事委員會及獨立股東訂出意見及推薦建議時，已審閱(其中包括)：

- (i) 貴公司截至2016年12月31日(「**2016財年**」)、2017年12月31日(「**2017財年**」)及2018年12月31日(「**2018財年**」)止三個年度的年報(「**2018年年報**」，統稱「**該等年報**」)；
- (ii) 框架服務協議；
- (iii) 公告；及
- (iv) 該通函載列的其他資料。

吾等依賴該通函所載或所述之陳述、資料、意見及聲明及貴公司董事及管理層(統稱「**管理層**」)提供的資料及聲明。吾等假設該通函所載或所述以及所提供之資料及聲明及向吾等表達之意見於作出時在所有方面均屬真實、準確及完整，且直至最後實際可行日期將仍屬真實、準確及完整。董事已就該通函所載資料之

獨立財務顧問函件

準確性共同及個別負上全責，並已經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，概無遺漏其他事項而導致該通函作出之任何陳述具誤導性。吾等並無理由懷疑任何相關資料有所隱瞞或懷疑向吾等提供的資料之真實性及準確性或懷疑由管理層向吾等表達的意見之合理性。

吾等認為吾等已收到的資料足以達致知情意見並就吾等的推薦建議提供合理的基準。然而，吾等並未就貴集團的業務、財務狀況及事務或其前景進行任何獨立調查或對管理層提供的資料進行任何獨立核證。

主要因素及考慮理由

於訂出有關持續關連交易的意見時，吾等將考慮以下的主要因素及理由：

I. 貴公司及貴集團的資料

誠如該董事會函件所披露，貴公司為投資控股公司。貴集團為一家集投融資、技術研發、智慧軌道交通建設及運營維護於一體的產業集團公司，形成「以智慧軌道交通服務、民用通信傳輸服務為主，以合資合作方式拓展新業務為輔」，構建為城市軌道交通發展提供全生命周期服務的業務格局。貴集團的智慧軌道交通服務提供設計、實施、銷售及維護的應用解決方案，包含相關軟件；貴集團以科技創新為導向，持續加大研發力度，積極開展如軌道交通雲平台建設、大數據構建及分析等促進城市軌道交通從信息化向智慧化發展的業務。

以下載列摘錄自貴集團該等年報的綜合損益表概要：

	截至 2016年 12月31日 止年度 千港元 (經審核)	截至 2017年 12月31日 止年度 千港元 (經審核)	截至 2018年 12月31日 止年度 千港元 (經審核)
收入	479,309	564,587	453,204
除稅前溢利	29,925	51,576	58,639
除稅後溢利	28,394	45,240	53,328

獨立財務顧問函件

於2016財年、2017財年及2018財年，收入主要來自提供設計、實施及銷售以及維護應用解決方案服務。誠如上表所述，貴集團於2018財年的收入為約453.2百萬港元，相較2017財年約564.6百萬港元及2016財年約479.3百萬港元分別下跌約19.7%及約5.4%。誠如於2018年年報所披露及管理層所告知，下跌乃主要由於智慧軌道交通服務業務北京票改二期工程項目進入收尾階段以及部分項目的工程進度延誤所致。

儘管於2018財年的收入下跌，惟貴集團的除稅前溢利為約58.6百萬港元，相較2017財年約51.6百萬港元及2016財年約29.9百萬港元，分別上升約13.6%及約96.0%。誠如於2018年年報所披露及管理層所告知，上升乃主要由於相較2017年相應期間，民用通傳輸服務業務4G服務收入增加以及投資收入及理財帶來的其他收入增加所致。

誠如貴公司日期為2019年7月24日的正面盈利預警公告所披露，根據貴集團截至2019年6月30日止六個月（「期內」）的未經審核綜合管理賬目，貴集團期內溢利與去年相應期間所錄得的溢利比較預期將增加不少於180%。就吾等與管理層所討論，上述預期的溢利增加主要由於下列因素：(1)於2019年3月完成收購華啟智能及其財務業績已併入貴集團的財務業績。截至2019年6月30日，華啟智能的業績符合業績預期；及(2)貴集團的民用通信業務持續發展。

以下載列摘錄自貴集團該等年報的綜合財務狀況表之概要：

	於2016年 12月31日 千港元 (經審核)	於2017年 12月31日 千港元 (經審核)	於2018年 12月31日 千港元 (經審核)
現金及現金等價物	1,118,431	1,128,780	1,069,561
總資產	2,494,897	2,713,027	3,043,432
總負債	378,370	498,918	845,780
資產淨值	2,116,527	2,214,109	2,197,652

貴集團的總資產由於2016年12月31日約2,495百萬港元上升約8.7%至於2017年12月31日約2,713百萬港元，且其後進一步上升約12.2%至於2018年12月31日約3,043百萬港元，其主要包括現金及現金等價物、貿易及其他應收款項以及於合營企業及一間聯營企業的權益。

貴集團的總負債由於2016年12月31日約378百萬港元上升約32.0%至於2017年12月31日約499百萬港元，且其後進一步上升約69.5%至於2018年12月31日約846百萬港元，其主要包括貿易及其他應付款項以及來自關聯方的貸款。

貴集團於2019年3月完成收購華啟智能，其為中國車載PIS市場上具有技術能力的市場領導者。收購將提升貴集團於智慧軌道交通業務的競爭力，其將貢獻貴集團於中國軌道交通系統的市場份額及有助貴集團擴充其業務至其他國家。

誠如管理層所告知，於2019年6月30日，貴集團共有30間附屬公司及合營企業及超過700名僱員。貴集團業務涵蓋40個城市及海外地區如北京、上海、深圳及香港，業務範圍涵蓋各種產品及服務，例如AFC、ACC、PIS、TCC、數據中心、能源消耗監控、綜合監控及運維服務。

II. 京投的資料

京投於最後實際可行日期為一家於中國成立的公司。京投透過其全資附屬公司(即京投香港)持有約55.12%的股份，故京投為貴公司的最終控股股東。據董事所了解、盡悉及確信，京投主要從事以軌道交通為主的基礎設施投融资與管理，以及軌道交通裝備製造與信息技術服務、土地與物業開發經營等相關資源經營與服務。

根據京投網站，於2018年底，京投的總資產及資產淨值分別為約人民幣5,584億元及約人民幣2,089億元。由京投於2018年完成的政府項目投資為約人民幣639億元。

III. 進行持續關連交易的理由

框架服務協議項下擬進行的交易將於貴集團一般日常業務過程中進行。

由於(i)京投為貴公司的最終控股股東；及(ii)京投、其附屬公司及／或其聯繫人與貴集團長久的業務關係，董事認為京投、其附屬公司及／或其聯繫人均為可靠的業務夥伴，且進一步的業務合作有利於貴集團及為貴集團提供穩定的收入來源。

考慮到上述因素，董事認為：

- (i) 框架服務協議的條款及條件按公平原則協商並按正常商業條款訂立，屬公平合理；
- (ii) 有關框架服務協議項下擬進行的交易截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度的建議年度上限屬公平合理；及
- (iii) 框架服務協議項下擬進行的交易符合貴公司及股東的整體利益。

IV. 框架服務協議的主要條款

框架服務協議的主要條款概要載列如下：

日期： 2019年8月2日

訂約方： (i) 貴公司；及
(ii) 京投

提供服務： 根據框架服務協議，倘(i)貴集團成員按相關中國法律法規經過必須的流程獲得合約(如需要)；及(ii)訂約方就服務之單項協議所載商業條款展開公平協商，則貴集團同意於框架服務協議的年期內向京投、其附屬公司及／或其聯繫人提供服務。

交易原則： 根據框架服務協議，貴集團與京投、其附屬公司及／或其聯繫人將就提供服務訂立單項協議。根據框架服務協議，將予訂立的單項協議的條款(包括服務費用)將由訂約方公平協商，並由訂約方不時在日常業務過程中按一般商業條款釐定。

定價原則：

根據框架服務協議，其項下擬進行之交易價格將按照如下方式確定：

- (1) 凡有政府定價的，執行政府定價；

「政府定價」指由中華人民共和國中央政府、省政府或其他監管部門制定的法律、法規、決定、命令或針對某類服務或服務確定的價格；

- (2) 凡沒有政府定價，但有政府指導價的，參照市場因素執行政府指導價；

「政府指導價」指由中華人民共和國中央政府、省政府或其他監管部門制定的法律、法規、決定、命令或針對某類服務或服務確定的在一定幅度內可由交易雙方自行確定的價格；

- (3) 既沒有政府定價亦沒有政府指導價的，執行通過投標程序決定的價格或執行市場價；

「市場價」是指按照下列順序依次確定的價格：(i) 在該類服務的提供地或其附近地區在正常商業交易情況下按一般商業條款供應同類服務的至少兩家獨立第三方當時收取的價格；或(ii)若以上(i)不適用時，在中國在正常商業交易情況下按一般商業條款供應同類服務的至少兩家獨立第三方當時收取的價格；或

- (4) 上述三者都沒有的或無法在實際交易中適用以上交易原則的，執行協議價；

「協議價」是指按照「合理成本+合理利潤」方式釐定的價格。協議中，「合理成本」指雙方協商認可的、中國相關財務會計制度所許可的成本(含銷售稅金及附加)；「合理利潤」指按市場慣例並依據合理成本計算的利潤。根據吾等向管理層作出的查詢，當釐定合理利潤時，貴公司亦會參考先前類似項目的利潤率。

誠如董事會函件所披露，貴集團大部分過往持續關連交易採納上述第三種定價方式，即透過投標程序或市場價格，其透過參與公開投標取得服務合約以及確定合約條款及價格。貴集團餘下過往持續關連交易採納上述第四種定價方式，即協議價。

於與管理層討論後，吾等獲悉大部分的過往持續關連交易乃透過公開招標取得。按照吾等的研究，根據中國國家發展和改革委員會頒布的第16號令，必須招標的工程項目規定於2018年6月1日生效。其規定符合若干條件的建設項目應採納公開投標程序，例如，建設項目的資金為佔據主導地位的國有資金，且預期上述建造項目項下個別的合約價值為超過人民幣4百萬元。

誠如董事會函件所披露，於截至2019年6月30日止三個年度，貴集團並無採納第一種及第二種的定價方式對相類似性質的過往持續關連交易進行定價，然而，按照中國法律及法規的可能變動及改革，日後的服務或會出現政府定價或政府指導價，而貴集團預期將就服務採納有關政府定價或政府指導價。

誠如董事會函件所披露，根據貴集團於過往三年的過往交易及慣例，倘價格確定根據第四種方式，即合理成本+合理利潤方式，貴集團服務合約所產生的利潤一般介乎合約金額的10%至20%。董事會認為該等利潤範圍乃按一般商業條款訂立，由於根據管理層經驗，倘利潤超過20%，貴集團就磋商或取得客戶合約或會出現困難。另一方面，倘利潤少於10%，貴集團盈利能力將會受影響。因此，於過往三年貴集團與關連人士及獨立第三方進行的過往交易及慣例，貴集團一般將確保服務合約的利潤介乎10%至20%。

此外，根據吾等的研究，《中華人民共和國價格法》（「價格法」）規定於中國的定價原則。

誠如價格法第3條所載列，所作出定價應與大部分貨品及服務的價值法一致，以採納市場規定價格，極少數根據政府定價或指導價作出。

誠如價格法第18條所載列，政府或會就以下貨品及服務頒佈政府定價或指導價(倘需要)：

- (i) 極少數對發展國家經濟及民生至關重要的貨品；
- (ii) 少數處於資源短缺的貨品；
- (iii) 貨品屬壟斷性質；
- (iv) 重要的公共事業；
- (v) 屬公共福利性質的重要服務。

誠如價格法第6條所載列，所有貨品及服務的價格(除該等載列於第18條採納政府定價或指導價者外)根據價格法條文須受限於由業務營運者獨立制定的市場規管。

鑒於以上所述，吾等認為定價原則符合中國的法律規定。

期限：

框架服務協議須待達成以下先決條件後方可生效：

- (i) 貴公司根據上市規則就框架服務協議項下擬進行的交易發出通函及取得獨立股東的批准；及
- (ii) 京投董事會批准有關框架服務協議項下擬進行的交易。

獨立財務顧問函件

待達成以上先決條件後，框架服務協議將於2019年7月1日至2021年12月31日期間生效。

框架服務協議的期限設定為兩年半，以確保2020年、2021年兩年與貴公司財務會計年末保持一致。

結算方式：

京投、其附屬公司及／或聯繫人須根據框架服務協議訂立的單項協議項下協定的結算週期內，完成提供相關服務後向貴集團支付服務費。

誠如董事會函件所披露，根據貴集團於過往三年間的過往交易及慣例，合約項下的服務費一般經以下方式收取：

- (i) 約10%至30%的合約總額須於合約生效後結算；
- (ii) 約70%至80%的合約總額須於完成服務及雙方確認後結算；及
- (iii) 約5%至10%的合約總額須於質保期屆滿後結算。

V. 建議年度上限

過往交易金額

截至2018年6月30日止兩個年度各年及截至2018年12月31日止六個月，有關前北京軌道交通路網框架協議項下擬進行交易的過往交易金額分別為約76百萬港元、118百萬港元及47百萬港元。

建議年度上限概要

	截至 12月31日 止六個月 2019年 (百萬港元)	截至12月31日止年度 2020年 (百萬港元)	2021年 (百萬港元)
年度上限(概約)	274	992	1,379

建議年度上限的基準

截至2019年12月31日止六個月及截至2020年及2021年12月31日止年度的框架服務協議的建議年度上限乃參照下列各項(其中包括)而釐定：

- (i) 貴集團與北京路網公司(為京投的附屬公司)就提供服務訂立的若干協議項下的過往交易金額；
- (ii) 貴集團與北京路網公司(為京投的附屬公司)訂立的若干協議的尚待完成合約金額；
- (iii) 由京投、其附屬公司及／或其聯繫人截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止兩個年度就招標提供服務提供項目的預估數量；
- (iv) 城市軌道交通行業(特別是北京)的發展前景，包括但不限於以下因素：
 - (1) 根據已獲國家發改委批覆的《北京市城市軌道交通第二期建設規劃(2015年—2021年)》及京投正在編製的二期建設規劃調整方案，北京市的軌道交通運營里程預期將達到約1,000公里。該大規模的新線建設或帶動貴集團AFC、PIS、ACC及TCC等現有業務的穩定增長；
 - (2) 根據正在制定的《北京智慧軌道交通發展行動計劃(2019年—2021年)》，預計將在智慧調度指揮、智慧運維、智慧乘客服務、智慧車輛及其他相關方面增加大量新的投資。該等投資及軌道交通智慧化升級將加快貴集團軌道交通大數據中心建設、自動售檢票系統雲平台、互聯網票務(人臉+生物識別)等全新業務的增長；及
 - (3) 京投在北京以外其他地區開展的城市軌道交通政府和社會資本合作項目，或為貴集團帶來較好的業務機會；

(v) 貴集團在2019年3月完成對華啟智能的收購，使合併後的營業收入規模大幅增加；及

(vi) 貴集團擬擴展業務範圍由以AFC為主擴展到AFC、PIS、綜合監控系統、綜合安防系統及通信五大業務領域。

誠如管理層所建議，就現時及潛在有關由貴集團向京投提供服務的項目釐定的合約金額，貴集團將參照貴集團先前項目及過往交易中提供類似性質、規模及地區，並考慮包括時間、人手、將投放於該等項目的相關人員，且根據彼等的專門技術而有所不同的時薪等因素以預估所需的技術服務。貴集團亦基於過往市價及市場趨勢考慮零部件及其他設備的成本預估。

考慮到(i)京投及貴集團擁有長期的業務關係；及(ii)貴公司已考慮政府就不久將來的北京市軌道交通的計劃及就於北京以外其他地區的城市軌道交通政府和社會資本合作項目的發展計劃，吾等認為對獨立股東而言，就貴集團向京投提供服務的預期合約金額屬公平合理，且符合貴公司及股東的整體利益。

此外，根據貴集團進行的統計分析，倘與京投、其附屬公司及／或其聯繫人的服務合約於2019年、2020年及2021年以公開招標的方式取得，預期取得的項目數目將多於50個，並考慮到(其中包括)以下各項：

(i) 貴集團與北京路網公司訂立的若干項協議的尚待完成的合約金額約人民幣59百萬元；

(ii) 日常運維

貴集團持續提供信息中心運維、主機網絡運維、管控一體化運維等運維服務，該類運維項目執行周期將於2019年到期，並需要重新通過參與市場公開招投標，如果能夠中標，預期截至2019年12月31日止的六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度該等運維服務預計可從合約中獲得的收入金額將分別約為人民幣22百萬元、人民幣44百萬元及人民幣44百萬元(按照7份合約進行估算，預計從單份合約中獲得的收入金額約為人民幣1百萬元至人民幣24百萬元之間)；

(iii) 京內項目

根據已獲國家發改委批覆的《北京市城市軌道交通第二期建設規劃(2015年—2021年)》及京投正在編製的二期建設規劃調整方案，預期規劃將包括建設北京地鐵3號綫、7號綫二期(東延)、8號綫四期、12號綫、17號綫、19號綫一期、22號綫(平谷綫)、25號綫二期(房山綫北延)、27號綫二期(昌平綫南延)、八通綫二期(南延)、首都機場綫二期(西延)、中央商務區(CBD)綫及新機場綫等綫路，且預期北京市軌道交通運營里程將達到約1,000公里。隨著北京地鐵新綫的建設，預期貴集團將獲得北京地鐵多條綫路中AFC、PIS、ACC、TCC、大數據中心、雲平台、互聯網票務等系統就提供建設、後續更新改造服務，並提供相關的網絡安全服務、信息系統技術服務的服務合約，如果貴集團能夠通過公開招標獲得相關項目，預期在截至2019年12月31日止的六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度該等項目預計可從合約中獲得的收入金額將分別約為人民幣58百萬元、人民幣504百萬元及人民幣759百萬元(按照36份合約進行估算，預計從單份合約中獲得的收入金額約為人民幣1.7百萬元至人民幣150百萬元之間)；

(iv) 京外項目

依託京投「走出去」發展戰略以及踐行「政府和社會資本合作((PPP) (「PPP」))走出去」，貴集團將與京投緊密合作進行PPP項目，如紹興地鐵1號綫PPP項目及烏魯木齊軌道交通2號綫PPP項目，預期貴集團將通過招標參與相關的AFC、PIS及黃山市T1綫等項目。如果貴集團能夠通過公開招投標獲得相關項目，則截至2019年12月31日止的六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度該等項目預計可從合約中獲得的收入金額將分別約為人民幣83百萬元、人民幣230百萬元及人民幣244百萬元(按照4份合約進行估算，預計從單份合約中獲得的收入金額約為人民幣22百萬元至人民幣200百萬元之間)；及

(v) 其他潛在項目

隨著國家及地方政府加大對於智慧城市的建設，並鼓勵出台相關的政策及補貼機制，貴公司作為京投旗下唯一的境外上市平台和最重要的高科技企業，肩負著用智慧科技為軌道交通賦能的重要使命。圍繞京投「三個轉型」新發展方向，貴集團將積極參與北京市綜合管廊、高速

公路及大眾運輸導向發展(「TOD」)等項目智慧管理系統的建設，如果貴集團能夠通過公開招投標獲得相關項目，則預期在截至2019年12月31日止的六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度該等項目預計可從合約中獲得的收入金額將分別約為人民幣18百萬元、人民幣92百萬元及人民幣163百萬元(按照13份合約進行估算，預計從單份合約中獲得的收入金額約為人民幣8百萬元至人民幣40百萬元之間)。

誠如董事會函件所披露，以上潛在項目的合約價值之假設乃根據貴集團從貴集團與京投進行溝通及洽商的預期情況而釐定。

誠如董事會函件所披露，再者，前北京軌道交通路網服務協議項下進行的交易截至2018年12月31日止三個年度佔貴集團總收入的比例約為16%、21%及10%。誠如以上所披露，北京市目前為中國最大的軌道交通市場之一，根據已獲國家發改委批覆的「北京市城市軌道交通第二期建設規劃(2015年-2021年)」及目前由京投編製的二期建設規劃調整方案，預期北京市的軌道交通運營里程將達到約1,000公里。大規模的新線建設可帶動貴集團現有業務的增長。誠如貴公司2018年年報所載列，受惠於貴公司控股股東(即京投)的支持，貴公司將致力成為中國領先的軌道交通智慧系統服務商。通過對外合作項目拓展，貴公司進一步加強北京地鐵產業在全國的影響力。此外，於2019年3月，貴集團完成收購華啟智能，並於收購後擴大貴集團營運規模。根據貴公司於6月20日刊發的業務進展自願性公告，貴集團於2019年5月31日於6月20日刊發的業務進展自願性公告人民幣16億元(貴集團截至2018年12月31日止年度的經審核收入約為人民幣453百萬元)。

獨立財務顧問函件

誠如董事會函件所披露，貴公司注意到框架服務協議的最高年度上限佔貴公司截至2018年12月31日止年度的收入的比例約304%。然而，基於以上原因，預期貴公司的未來收入將大幅增加，主要原因為預期市場前景較為樂觀及貴公司控股股東的強大支持。根據董事會初步的預測，預期截至2021年12月31日止三個年度框架服務協議項下擬進行的交易將為貴集團的收入貢獻約10%至30%。因此，董事會認為框架服務協議項下擬進行的交易不會成為貴公司未來的大部分收入，且貴公司的業務和經營也不會嚴重依賴關聯人士。

經考慮(i)在截至2019年12月31日止的未來六個月以及截至2020年及2021年12月31日止兩個年度有關預期由貴集團向京投提供的相關服務的尚待完成及預期的合約金額；及(ii)由貴集團向京投提供的相關服務的需求將足以迎合快速增長的北京路網及貴集團正擴展業務的其他城市路網，經參照上述因素，吾等認為建議年度上限的釐定對獨立股東屬公平合理，且符合貴公司及股東整體的利益。

表1：前北京軌道交通路網框架協議之建議年度上限概要

	於2016年 7月1日至 2017年 6月30日 千港元	於2017年 7月1日至 2018年 6月30日 千港元	於2018年 7月1日至 2019年 6月30日 千港元
建議年度上限	430,000	290,000	760,000
實際過往金額	76,414	118,049	83,072 ^{附註}
實際過往金額佔建議年度上限 百分比(「利用率」)	17.77%	40.71%	10.93%

附註：截至2018年12月31日止六個月前北京軌道交通路網框架協議項下交易的實際過往金額已經審核，惟截至2019年6月30日止六個月的實際過往金額未經審核。

如表1所示，貴公司截至2017年、2018年及2019年6月30日止年度的利用率分別為約17.77%、40.71%及10.93%。為評估建議年度上限預估金額及框架服務協議的公平性及合理性，我們認為誠如2018年年報所述，貴公司透過增加發展軌道設施的投資(例如：於2018年的PIS系統、軟件及網絡)，致力成為中國領先的軌道交通智慧系統服務商。預期框架服務協議項下的建議年度上限的預估金額將會增加。根據吾等以上的分析，吾等認為增加建議年度上限預估金額乃為應付貴集團業務發展，且框架服務協議項下的建議年度上限乃按一般商業條款訂立及為公平合理，符合貴公司及獨立股東的整體利益。

表2：實際過往金額佔貴集團前北京軌道交通路網框架協議項下總收入的百分比

	截至12月31日止年度		
	2016年	2017年	2018年
	千港元	千港元	千港元
實際過往金額	73,000	111,420	77,140
貴集團年度收入	479,309	564,587	453,204
實際過往金額佔 貴集團年度收入的 百分比	15.23%	19.73%	17.02%

並無依賴關連人士

待吾等查詢後，管理層告知吾等，如表2所示，截至2016年、2017年及2018年12月31日止年度來源於京投的收入分別為約73百萬港元、111百萬港元及77百萬港元，僅為截至2016年、2017年及2018年12月31日止年度貴集團年度收入約15.23%、19.73%及17.02%。來自獨立第三方的收入佔貴集團截至2016年、2017年及2018年12月31日止年度收入分別約84.77%、80.27%及82.98%。誠如2018年年報所披露，貴集團所錄得的收入為約453.2百萬港元，且其業務主要集中於三個業務分部，即(i)智慧軌道交通服務；(ii)民用通信傳輸服務；及(iii)業務拓展的投資。此外，華啟智能的股權收購項目是落實貴集團發展戰略邁出的重要一步，是補齊補強業務板塊的戰略舉措，增強了貴集團核心技術實力和市場競爭力。因此，預期獨立第三方將為貴集團產生穩定收入。

誠如「III. 進行持續關連交易的理由」一節所述，框架服務協議項下擬進行的交易將於貴集團一般日常業務過程中進行。由於京投為貴公司的最終控股公司，且貴公司與京投穩固及穩定的業務關係，與京投有關的交易結算風險的水平一般較該等獨立第三方客戶低。

誠如「VI. 業務前景」一節所披露，由於近年中國軌道交通行業正在擴展及發展，貴公司擁有提供智慧軌道交通服務及民用通信傳輸服務的強大實力以擴展城市軌道交通方面的基礎建設項目及持續提升其業務表現，旨在為股東提供更好的投資回報。再者，貴集團將構建全新基於大數據、雲計

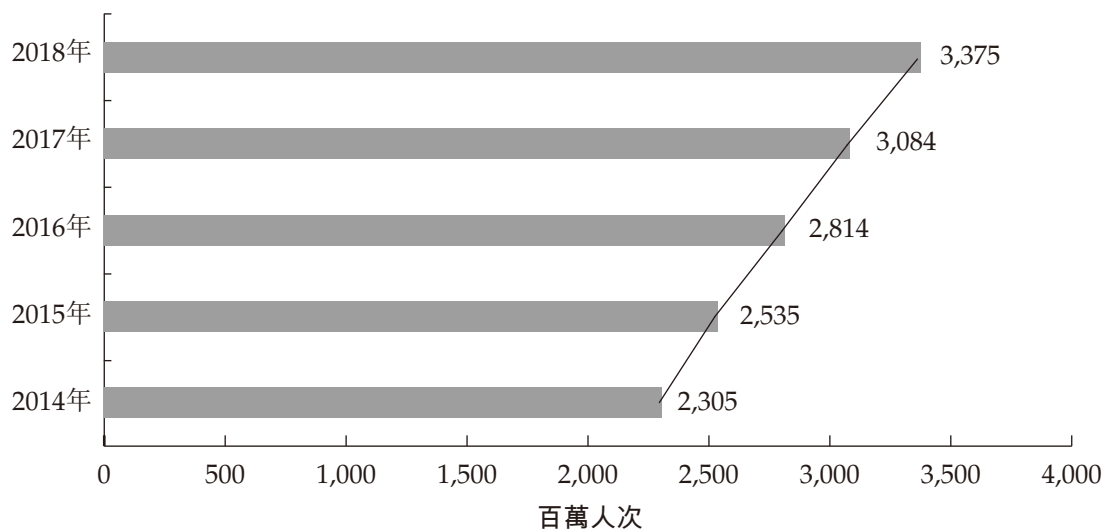
算、人工智能的產品體系，全面升級AFC、PIS、TCC等相關產品。待與管理層討論後，其為貴公司有意加強及提升服務，其將大大地提升其市場競爭力，且加大市場營銷力以及按城市軌道智慧系統提高生產力。

經考慮(i)隨著客戶群及市場份額的擴張，貴公司能夠由獨立第三方產生穩定的收入來源及可觀的收入；(ii)貴公司及京投之間的長久及穩定的業務關係；及(iii)貴公司將加強城市軌道智慧系統的主要業務及進一步鞏固其業務以提供業務分部間的協同效應及提升貴集團整體營運的效率，吾等認同董事以下之觀點：框架服務協議項下擬進行的交易不會成為公司未來的大部分收入，且公司的業務和經營也不會嚴重依賴關聯人士。

VI. 業務前景

由於中國軌道交通行業正在擴展及發展，故吾等就有關中國軌道交通增長的基本條件及軌道總客運量計量進行統計研究。下文載列於2014年至2018年中國軌道總客運量數目：

於2014年至2018年中國軌道總客運量



資料來源：中國國家統計局

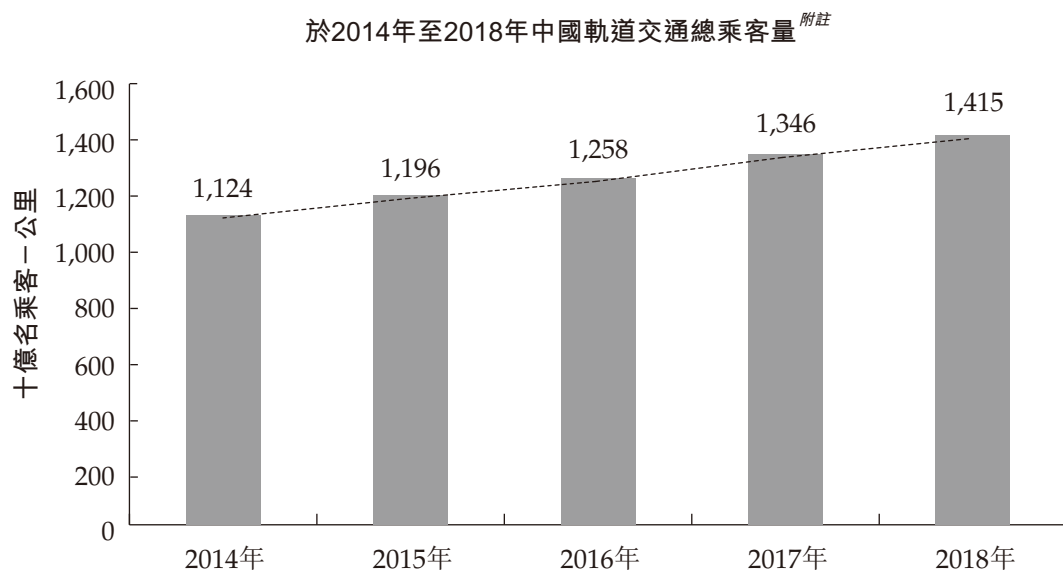
如上圖所示，軌道總客運量由2014年約2,305百萬人次上升約46%至2018年的約3,375百萬人次，其顯示中國軌道使用於過去數年迅速增加。誠如《中華人民共和國鐵路法》所述，國家應鼓勵軌道的科技研發以提升科技水平。因此，該升幅主要由於中國政府政策的整體營運及發展策略導致中國基礎建設市場迅速發展。

由於中國軌道交通於近年穩定及正面增長，故投資開發中國軌道設施維持穩定的動力。再者，京投為貴公司的最終控股股東，且貴集團與京投、其附屬公司及／或其聯繫人擁有長期的業務關係，框架服務協議項下擬進行的交易將有利於貴集團，並為貴集團提供穩定的收入來源。此外，貴公司擁有提供智慧軌道交通服務及民用通信傳輸服務的強大實力以擴展於城市鐵路運輸的基礎建設項目及持續改善其業務表現以為其股東提供更佳的投資回報。再者，貴集團將構建構建全新基於大數據、雲計算、人工智能的產品體系，全面升級AFC、PIS、TCC等相關產品。因此，吾等同意管理層認為框架服務協議符合貴公司及股東之整體最佳利益。

誠如於2018年年報所述，貴集團致力成為中國領先的城市軌道交通智慧系統服務商。未來三年，貴集團將根據「新征程•重塑2021」的發展戰略，緊密圍繞貴集團的「一主體、一平台、一中心」三大戰略主題，加快推進：「業務領域、產業鏈和市場區域」三個延伸，聚焦智慧軌道交通五大核心系統，用智慧科技為軌道交通賦能。

貴公司以「用智慧科技為軌道交通賦能」為使命，定位於「中國領先的軌道交通智慧系統服務商」。作為其中一名領先的行業參與者，貴集團將繼續謹守技術創新的原則以加強其技術競爭力及專注於研究，且發展核心產品線（例如：AFC及PIS）。基於上述背景，貴集團堅持以市場擴展作為核心以建立市場競爭力及專注為智慧軌道交通系統提供全生命周期的解決方案。

下文載列於2014年至2018年中國軌道交通總乘客量：



附註：軌道交通總乘客量=軌道運載乘客數目x運輸距離

資料來源：中國國家統計局

再者，誠如上圖所示，中國軌道交通總乘客量由2014年的約11,240億人—公里上升約26%至2018年的約14,150億人—公里。中國軌道交通總乘客量由2014年至2018年呈上升趨勢，最近五年的數據可供參考。

誠如上文「I. 貴公司及貴集團的資料」一節所討論，投融資、技術研發、智慧軌道交通業務及應用解決方案服務維護一直為貴集團一般及日常業務。

吾等已審閱年報，2018年亦為貴集團戰略轉型升級之年。作為貴公司最終控股公司的唯一境外上市公司，貴集團肩負著保障城市的軌道交通網絡化運營的重要使命。在京投的領導下，貴集團緊跟京投業務的步伐，且積極採用智慧科技為軌道交通賦能，並繼續為發展成為國際一流的城市智慧軌道交通引領者及系統服務商而不懈奮鬥。貴集團以科技創新為導向，持續加大研發力度，積極開展如軌道交通雲平台建設、大數據構建及分析等促進城市軌道交通從信息化向智慧化升級發展的業務，實現貴集團的高質量發展。

誠如與管理層所討論，訂立框架服務協議可被視為貴集團的其中一項戰略，以擴大貴集團收入來源，鞏固及提升貴集團於城市軌道交通行業的市場地位及競爭力。基於近年中國經濟及城市軌道交通行業的增長，吾等同意管理層認為，中國城市軌道交通行業的長遠前景向好，且預期貴集團及京投進行中的項目將為貴集團帶來有利的商機及潛在的資本增值。

鑒於以上所述，吾等認為訂立框架服務協議為貴集團一般及日常業務，並符合貴本司及股東的整體利益。

VII. 內部控制措施

根據向管理層所查詢，吾等獲得一份名為《關連交易管理規定》的手冊（「該手冊」）。經吾等審閱後，該手冊由（包括但不限於）關連人士的釋義、關連交易的釋義、聯交所有關關連交易的監管規定、關連交易的建議及初步審查以及由董事會進行關連交易審查等章節所組成。

誠如該董事會函件所披露，為確保框架服務協議項下交易條款及定價機制為公平及公開，且交易乃根據上市規則項下的規則進行，貴集團已採納有關持續關聯連交易的管理政策，其根據貴集團實際日常業務營運及相關的規則、法律及法規（包括上市規則及貴公司的組織章程細則）而制定。該政策將透過有關識別關連人士及關連交易、關連交易的內部檢討及批准程序的嚴格規定及措施，監察上市規則項下的披露規則及關連交易的監管、管理及披露，確保遵守有關貴集團根據框架服務協議進行持續關連交易的上市規則。

誠如董事會函件所披露，貴集團內部控制措施（「內部控制措施」）以確保框架服務協議項下由貴公司提供的服務為(i)按一般商業條款訂立；及(ii)按照框架服務協議的條款：

1. 當本集團開展業務過程中出現框架服務協議項下的關聯交易時，相關人員將向貴集團財務部、法務審計部報告有關關聯方及潛在關聯交易的詳情；

獨立財務顧問函件

2. 貴集團商務部將根據政府及／或行業協會公布的規則及規定編製潛在關連交易的預估成本及價格以及市場價格，以及涉及與本集團提供類似服務的獨立第三方的市場價格；
3. 根據潛在關連交易的資料及預估成本和價格，經營管理部、商務部、財務部、法務審計部以及貴公司外部顧問將審閱及確認潛在關連交易的條款，包括但不限於條款及價格是否公平合理、結算周期及合規事項；
4. 若潛在關聯交易經本集團內部相關部門評審通過，貴集團管理層將根據內部評估結果考慮是否批准該項潛在關聯交易；
5. 倘貴集團管理層批准潛在關連交易，貴集團財務部、法務審計部將持續監管該交易的情況以確保該交易符合框架服務協議的條款；及
6. 貴集團關連交易亦須由獨立非執行董事及核數師根據上市規則進行年度審閱。

就內部控制措施的第二步，與管理層討論後，吾等得悉內部監控措施所指的市場價格乃參照貴公司與獨立第三方就向貴集團提供相類似服務的過往及現時交易而釐定。

持續關連交易的建議年度上限將由獨立非執行董事進行年度審閱，其詳情須納入貴公司隨後刊發的年報及賬目內。再者，根據上市規則，貴公司核數師須向董事會提供函件，確認(其中包括)已根據其條款進行持續關連交易，且並無超過持續關連交易的建議年度上限。此外，根據上市規則，倘知悉或有理由相信獨立非執行董事及／或其核數師將無法確認該等交易的條款或並無超出持續關連交易的建議年度上限，則貴公司須刊發公告。鑒於以上所述，吾等認為已有適當措施以監管持續關連交易的操守及保障獨立股東之權益。

獨立財務顧問函件

按吾等的要求，管理層提供了一項於2018年8月發生的金額為3.92百萬港元關連交易的一系列穿行內部控制文件之文件（「內部控制文件」）。該交易涉及北京路網公司及北京京投億雅捷交通科技有限公司（貴公司的附屬公司），其為前北京軌道交通路網框架協議項下的持續關連交易的關連方。

內部控制文件中有若干的標準表格。誠如管理層所告知，該等表格由項目團隊所編製，並提交至貴集團的財務部以及法務審計部。交易的詳情包括但不限於背景、性質、預估成本、預估利潤及利潤率於表格中顯示，並已記錄不同部門（例如：財務部、法務審計部、經營管理部）及貴集團高級管理層的意見及批准。吾等亦取得貴集團高級管理層辦公室會議紀錄的摘要，其顯示交易的批准過程。上述顯示管理層已遵守內部控制措施所載列的一至四項的程序。

管理層亦代表貴集團財務部以及法務審計部密切監管持續關連交易的表現以確保交易遵守框架服務協議的條款。因此，已遵守內部控制措施所載列的第五項程序。

吾等亦已審閱截至2016年、2017年及2018年12月31日止年度的年報及有關獨立非執行董事確認持續關連交易乃根據上市規則第14A.55條之披露。獨立非執行董事已審閱持續關連交易及核數師之無保留意見函件，並已確認貴集團所訂立的持續關連交易乃於一般正常業務過程中按正常商業條款或不遜於獨立第三方所獲得或提供的條款而訂立，且根據協議條款，監管該等交易乃為公平及合理以及符合股東的整體利益。其顯示已執行內部控制措施所載列的第六項程序。

推薦建議

考慮到以上所披露的主要因素及理由後，吾等認為訂立框架服務協議及其項下擬進行的交易為貴集團一般及日常業務過程，且框架服務協議的條款及其項下擬進行的交易乃按照正常商業條款，對獨立股東而言屬公平合理，並符合貴公司及獨立股東的整體權益。因此，吾等推薦建議獨立董事委員會建議獨立股東，且吾等推薦建議獨立股東投票贊成於股東特別大會上提呈的普通決議案，以批准框架服務協議及其項下擬進行的交易。

此 致

獨立董事委員會及列位獨立股東 台照

代表

滙盈融資有限公司

董事總經理

Ginny Ho

2019年8月30日

附註： Ginny Ho女士為香港證券及期貨事務監察委員會之註冊持牌人士，並為滙盈融資有限公司之負責人，獲准從事證券及期貨條例項下之第6類(就機構融資提供意見)受規管活動。彼於機構融資行業具有逾14年經驗。

1. 責任聲明

本通函乃遵照上市規則之規定而提供有關本公司之資料。各董事願共同及個別就本通函負全責，並經作出一切合理查詢後確認，就彼等所深知及確信，本通函所載資料在各重大方面均屬準確完整，並無誤導或欺詐成分，且本通函並無遺漏任何其他事項以致本通函內任何陳述有所誤導。

2. 權益披露

(a) 董事及主要行政人員於本公司及其相聯法團的證券中的權益及淡倉

於最後實際可行日期，董事及主要行政人員於本公司或其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及債權證中，擁有須記錄於本公司根據證券及期貨條例第352條存置的登記冊的權益，或根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部、第7及第8分部以及上市發行人董事進行證券交易的標準守則(「標準守則」)須知會本公司及聯交所的權益如下：

董事姓名	好倉/淡倉	身份	股份數目	於最後實際可行日期	
				於購股權計劃項下持有有關購股權的相關股份數目	所持已發行股份的概約百分比
曹瑋先生 (「曹先生」)	好倉	受控法團權益 (附註1)	244,657,815	-	11.65%
	好倉	實益擁有人	800,000	500,000 (附註2)	0.06%
					11.71%
宣晶	好倉	實益擁有人	4,032,000	-	0.19%

附註：

1. 該等股份由More Legend Limited (「More Legend」)持有，而More Legend則由曹先生全資擁有。根據證券及期貨條例，曹先生被視為於More Legend擁有的244,657,815股股份中擁有權益。曹先生為More Legend的唯一董事。
2. 於2014年12月5日，曹先生根據本公司的購股權計劃獲授500,000份購股權，以認購500,000股股份，可於2015年12月5日至2019年12月4日期間按行使價每股股份2.690港元行使。該等購股權於2015年12月5日、2016年12月5日及2017年12月5日分別按20%、70%及100%之比例分三批歸屬及可予行使。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，概無董事或彼等之聯繫人於本公司或其任何相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及債權證中，擁有須記錄於本公司根據證券及期貨條例第352條存置的登記冊的權益及／或淡倉，或根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部、第7及第8分部以及標準守則須知會本公司及聯交所的權益及／或淡倉。

(b) 主要股東權益

於最後實際可行日期，以下人士擁有須記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條須予存置的登記冊內的本公司股份或相關股份5%或以上的權益：

主要股東名稱	好倉／淡倉	身份	股份數目	於購股權計劃項下	於最後實際
				持有有關購股權的相關股份數目	可行日期所持已發行股份的概約百分比
More Legend	好倉	實益擁有人 (附註1)	244,657,815	-	11.65%
王江平女士 (「王女士」)	好倉	配偶權益 (附註2)	245,457,815	500,000	11.71%
京投香港	好倉	實益擁有人 (附註3)	1,157,634,900	1,300,000	55.18%

主要股東名稱	好倉/淡倉	身份	股份數目	於購股權計劃項下	於最後實際
				持有有關購股權 的相關股份數目	可行日期 所持已發行股份 的概約百分比
京投	好倉	受控法團權益 (附註3)	1,157,634,900	1,300,000	55.18%
中國財產再保險 有限責任公司	好倉	實益擁有人 (附註4)	148,585,534	-	7.08%
中國再保險(集團)股份 有限公司	好倉	受控法團權益 (附註4)	191,193,534	-	9.10%
中央匯金投資 有限責任公司	好倉	受控法團權益 (附註4)	191,193,534	-	9.10%

附註：

1. More Legend為本公司244,657,815股股份的法定及實益擁有人，並由曹先生全資擁有。曹先生亦為More Legend的唯一董事。
2. 王女士為曹先生的配偶。根據證券及期貨條例，王女士被視為於曹先生擁有權益的245,457,815股股份及500,000股相關股份中擁有權益。
3. 京投香港為京投的全資附屬公司。根據證券及期貨條例，京投被視為於京投香港擁有的1,157,634,900股股份及1,300,000股相關股份中擁有權益。
4. 中國財產再保險有限責任公司及中國人壽再保險有限責任公司分別持有148,585,534股股份及42,608,000股股份，各自為中國再保險(集團)股份有限公司的全資附屬公司，而中央匯金投資有限責任公司擁有中國再保險(集團)股

份有限公司71.56%的權益。根據證券及期貨條例，中國再保險(集團)股份有限公司及中央匯金投資有限責任公司被視為於分別由中國財產再保險有限責任公司及中國人壽再保險有限責任公司擁有的148,585,534股股份及42,608,000股股份中擁有權益。

除上文所披露者外，於最後實際可行日期，本公司並不知悉任何其他人士於股份或相關股份中擁有須記錄於本公司根據證券及期貨條例第336條須予存置的登記冊內的任何權益或淡倉。

3. 於本集團資產或本集團重大合約或安排之權益

於最後實際可行日期，概無董事於與本集團之業務關連重大之任何合約或安排中直接或間接擁有重大權益。

於最後實際可行日期，概無董事於本集團任何成員公司自2018年12月31日(即本公司最近期刊發經審核綜合財務報表之編製日期)以來已收購、出售或租賃或擬收購、出售或租賃之任何資產中擁有或已擁有任何直接或間接權益。

4. 董事服務合約

於最後實際可行日期，概無董事與本集團任何成員公司已訂立並未屆滿或本公司不可於一年內不付賠償(法定賠償除外)而終止之服務合約。

5. 董事的競爭權益

於最後實際可行日期，就董事所知，董事或彼等各自的緊密聯繫人概無於直接或間接與本集團業務構成或可能構成競爭的任何業務中擁有權益。

6. 專家資格及同意書

下文載列本通函載述專家的意見或建議或陳述之專家資格：

名稱	資格
滙盈融資有限公司	根據證券及期貨條例可進行第6類(就機構融資提供意見)受規管活動之持牌法團

於最後實際可行日期，上述專家並無於本公司或本集團任何其他成員公司擁有股權，亦無任何權利(不論是否依法強制執行)認購或提名他人認購本公司或本集團任何其他成員公司之證券。

於最後實際可行日期，上述專家概無於本集團任何成員公司自2018年12月31日(即本集團最近期刊發經審核綜合財務報表之編製日期)以來所收購或出售或租賃，或擬收購或出售或租賃之任何資產中，擁有任何直接或間接權益。

於最後實際可行日期，上述專家已就本通函之刊發發出書面同意書，同意以本通函所載形式及涵義轉載其意見、函件、報告及／或其意見概要(視情況而定)以及引述其名稱及商標，且迄今並無撤回其書面同意書。

7. 重大不利變動

於最後實際可行日期，董事並不知悉於2018年12月31日(即本集團最近期刊發經審核綜合財務報表之編製日期)至最後實際可行日期期間內，本集團的財務或交易狀況有任何重大不利變動。

8. 備查文件

下列文件之副本自本通函日期起計14日的正常營業時間內於本公司香港總辦事處及主要營業地點(香港上環皇后大道中183號中遠大廈44樓4407室)可供查閱：

- (a) 框架服務協議；
- (b) 本通函所載獨立財務顧問函件；
- (c) 本通函所載獨立董事委員會函件；及
- (d) 本通函。

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)

茲通告京投軌道交通科技控股有限公司(「本公司」)謹訂於2019年9月18日(星期三)下午二時三十分假座中華人民共和國北京市朝陽區小營北路6號京投大廈4號樓4層會議室舉行股東特別大會(「股東特別大會」)，以審議及酌情通過(無論有否修訂)下列普通決議案：

普通決議案

「動議

- (a) 謹此批准、確認及追認日期為2019年8月2日之框架服務協議(「**框架服務協議**」)(註有「A」字樣之框架服務協議副本已提呈大會並經大會主席簽署以資識別)、其條款及條件以及其項下擬進行的交易，及本公司日期為2019年8月30日的通函所示的框架服務協議項下擬進行交易於截至2019年12月31日止六個月以及截至2020年及2021年12月31日止年度的相關建議年度上限金額；及
- (b) 謹此授權張燕友先生(本公司董事(「**董事**」)會主席兼非執行董事)或宣晶女士(執行董事)為本公司及代表本公司在彼可能認為就有關框架服務協議或令其生效以及實施其項下擬進行的交易而言屬必須、適當、適宜或合宜時(包括於需要時加蓋本公司印鑑)執行所有該等行動及事宜，以及簽署及簽立一切有關其他文件或文據，並同意有關變動、修訂或豁免事宜屬行政性質及輔助框架服務協議以及任何其他框架服務協議項下或附帶的擬進行交易之實施。」

承董事會命
京投軌道交通科技控股有限公司
執行董事
行政總裁
宣晶

香港，2019年8月30日

股東特別大會通告

附註：

1. 凡有權出席上述通告所召開之股東特別大會並於會上投票之本公司股東，均有權委派一名或(倘其為兩股或以上股份之持有人)以上之受委代表代其出席，並在遵守本公司之組織章程大綱及組織章程細則條文之規限下代彼投票。受委代表無須為本公司股東，但須親身代表股東出席股東特別大會。倘委派超過一名受委代表，則須註明各受委代表所代表之股份數目及類別。
2. 代表委任表格必須連同經簽署之授權書或其他授權文件(如有)或經公證人簽署之授權書或授權文件副本，於大會或其任何續會指定舉行時間不少於48小時前(即2019年9月16日(星期一)下午二時三十分之前)送達本公司之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)，方為有效。填妥及交回代表委任表格後，本公司股東仍可依願親身出席股東特別大會或其任何續會，並於會上投票。
3. 填妥及交回委任代表之文據後，本公司股東仍可親身出席大會及/或其任何續會，並於會上投票，而在此情況下，委任代表之文據將被視為已撤銷。
4. 按照香港聯合交易所有限公司證券上市規則之規定，上述決議案將以投票方式表決。
5. 隨附股東特別大會適用之代表委任表格。

於本通告日期，本公司執行董事為曹璋先生及宣晶女士；本公司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；本公司獨立非執行董事為白金榮先生、羅振邦先生及黃立新先生。