

本概要旨在為閣下提供有關本招股章程所載資料的概覽。由於此僅為概要，故未能盡錄對閣下可能屬重要的全部資料。閣下在決定投資於我們的股份前應先參閱整份招股章程。

任何投資均涉及風險，若干與投資於我們的股份有關的特定風險載於本招股章程「風險因素」一節。閣下在決定投資於我們的股份前，應先仔細閱讀該節內容。

概覽

緒言

我們主要於北京及香港從事設計、實施及維護用於集中公共交通系統的多個功能的應用解決方案。公共交通系統主要包括計算機系統及基礎設施建設系統，並形成路網。路網是由公共交通系統的多條線路組成，例如不同的城市軌道線路；而一條線路又包含了多個站點（即乘客目的地）。為進行集中控制，各站點所使用的系統均連接至一個可管理、控制及／或監控各條線路的線路層面系統，而線路層面系統則連接一個可控制及／或監控整個路網的路網層面系統。

我們的應用解決方案用於公共交通系統的路網層面，在路網層面與系統內各條線路相互連接。我們的應用解決方案提供一個中央計算機平台，可使在公共交通系統線路層面執行不同功能的計算機子系統在路網層面實現互連及互通，藉此公共交通系統營運商可在控制中心監察及監控整個公共交通系統的運行狀況。我們提供的ACC系統¹及TCC系統²的應用解決方案以及我們將予開發的PCC系統³的應用解決方案，可使公共交通系統所必備的三項重要路網層面功能（即票務、收費及數據採集功能、交通控制及乘客相關功能）實現互連，並使該等系統之間實現信息交換。

有關公共交通系統架構及不同系統在路網層面及線路層面的互動情況的其他詳情，請參閱本招股章程「業務」一節內「概覽」一段所載的簡圖。

¹ ACC系統為自動售檢票清算中心系統，是一種通過收集所記錄的有關公共交通系統的交易和財務數據、出票及管理的統計信息來規範所收取的費用在結算參與者（即公共交通系統內的營運商，如對於北京地鐵而言，有兩家營運商管理不同的軌道線路）之間結算及分配的路網層面系統。

² TCC系統為公共交通系統內路網層面的軌道交通指揮中心系統，其功能包括監控及協調不同運營單位（如不同軌道或地鐵線路或路線）、電氣或機械子系統、緊急控制（如與警方、消防局及氣象台進行聯絡和協調）及信息共享。

³ PCC系統為乘客信息控制中心系統，是一種將彙編及發佈多媒體信息及日常運營數據功能集中於一身的路網層面系統；該系統集成了公共交通系統內不同線路的乘客信息子系統，以便共享資源及信息，如天氣信息、廣告及新聞剪報等。

概 要

收益

按附屬公司所在地區劃分的收益

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元 (未經審核)	%	千港元	%
北京	19,195	78.5	51,354	71.3	8,482	49.9	53,143	81.4
香港	5,259	21.5	20,693	28.7	8,506	50.1	12,104	18.6
總計	24,454	100.0	72,047	100.0	16,988	100.0	65,247	100.0

於往績記錄期間，我們的所有工程均按照與客戶共同商定的進度或時間表交付。

按分部劃分的收益

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元 (未經審核)	%	千港元	%
交通系統設計及 安裝服務								
ACC	–	–	23,977	33.3	1,408	8.3	1,711	2.6
TCC	–	–	9,076	12.6	–	–	–	–
AFC (附註1)	600	2.5	4,095	5.7	1,403	8.2	5,765	8.8
技術支援及一般 顧問 (附註3)	2,889	11.8	479	0.7	145	0.9	17,458	26.8
	3,489	14.3	37,627	52.3	2,956	17.4	24,934	38.2
維護服務								
ACC	12,539	51.2	12,711	17.6	5,405	31.8	4,732	7.3
TCC	2,831	11.6	3,310	4.6	1,344	7.9	1,312	2.0
AFC (附註2)	3,663	15.0	15,574	21.6	6,771	39.9	5,814	8.9
	19,033	77.8	31,595	43.8	13,520	79.6	11,858	18.2
零部件銷售	1,932	7.9	2,825	3.9	512	3.0	28,455	43.6
總計	24,454	100.0	72,047	100.0	16,988	100.0	65,247	100.0

附註：

- 與AFC系統*相關的服務由億雅捷香港提供，該等服務主要與Bangkok Smartcard系統項目有關，大部分該等服務在香港提供。
- 與AFC系統*相關的服務由億雅捷香港在香港提供，該等服務主要與港鐵、九巴、城巴、新巴及新渡輪的維護項目有關。
- 該等技術支援及一般顧問服務包括，截至2011年6月30日止兩個年度向（其中包括）港鐵提供有關非接觸式智能卡系統的技術服務，及於截至2011年11月30日止五個月期間與北京建誼進行的網絡應急通信指揮系統設計及開發項目（有關北京建誼及網絡應急通信指揮系統設計及開發項目的其他詳情，請參閱本招股章程內「業務」一節「客戶」一段）。

⁴ AFC系統為自動售檢票系統，用於管理及控制公共交通系統的清分清算票務及線路內各車站設備功能的線路層面系統。

概 要

於往績記錄期間，交通系統設計及安裝服務以及維護服務所佔收益比例出現波動，乃因為於截至2010年6月30日止年度，本集團剛透過於2009年5月收購億雅捷北京及於2010年3月收購億雅捷香港而成立，且我們處於重新制定市場推廣策略階段，故我們的收益大部分來自我們的業務經營實體（即億雅捷北京及億雅捷香港）根據該等公司於本集團收購前訂立的協議而持續提供的維護服務。截至2011年6月30日止年度及其後，由於我們就北京地鐵擴建項目制訂市場推廣策略，本集團承接了更多大型的交通系統設計及安裝服務，從而導致提供維護服務產生的收益的佔比下降。

我們預期，維護服務所得收益將繼續為本集團提供穩定的收入來源，但我們預期，隨著我們承接更多的項目工程，設計及安裝服務所得收入的佔比會隨之提高。

截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月，本集團總收益中約7.9%、3.9%及43.6%源自零部件銷售。零部件銷售大量增加至佔本集團截至2011年11月30日止五個月總收益的約43.6%乃主要由於銷售北京地鐵八條線路所使用的讀卡器所致，而於先前期間僅銷售少量小型零部件。展望將來，本集團將繼續專注於設計及實施路網層面的應用解決方案。於截至2011年11月30日止五個月期間，我們的業務集中零部件銷售，此僅由於我們自2012年主要客戶（定義見下文）獲得的一次性訂單所致。然而，倘日後出現有關需求，我們仍將從事零部件銷售業務。

客戶

下表載列於往績記錄期間及截至2010年11月30日止相應期間按客戶劃分的本集團收益明細：

	截至6月30日止年度				截至11月30日止五個月			
	2010年		2011年		2010年		2011年	
	千港元	%	千港元	%	千港元	%	千港元	%
	(未經審核)							
2012年主要客戶 (附註1及2)	-	-	-	-	-	-	28,280	43.3
北京建誼 (附註2)	-	-	-	-	-	-	17,109	26.2
北京軌道交通路網	16,938	69.2	50,958	70.7	8,092	47.6	7,755	11.9
Vix Technology	600	2.5	4,094	5.7	1,403	8.3	4,021	6.2
九巴	2,092	8.6	8,703	12.1	4,126	24.3	3,134	4.8
城巴	781	3.2	3,204	4.4	1,349	7.9	1,395	2.1
新巴	689	2.8	2,607	3.6	1,051	6.2	1,073	1.6
新渡輪	196	0.8	760	1.1	315	1.9	331	0.5
其他	3,158	12.9	1,721	2.4	652	3.8	2,149	3.4
總計	24,454	100.0	72,047	100.0	16,988	100.0	65,247	100.0

附註：

- 本公司於2012年的主要客戶（「2012年主要客戶」）為在中國成立的公司及為獨立第三方，其主要業務包括研發、生產及銷售智能終端產品以及提供智能卡系統應用解決方案。我們未獲准披露本公司2012年主要客戶的名稱。
- 本集團向其2012年主要客戶及北京建誼所提供服務及／或零部件的最終用戶為北京地鐵。據我們的董事所知，本公司2012年主要客戶及北京建誼均獨立於北京軌道交通路網。

依賴主要客戶

於截至2011年6月30日止兩個年度以及截至2011年11月30日止五個月，對我們五大客戶的總銷售額分別約為22,150,000港元、69,500,000港元及60,300,000港元，佔我們總收益分別約90.6%、96.5%及92.4%；於該期間，我們的最大客戶佔我們總收益分別約69.2%、70.7%及43.3%。於截至2011年6月30日止兩個年度各年，北京軌道交通路網為我們的最大客戶，及於截至2011年11月30日止五個月，2012年主要客戶為我們的最大客戶。

億雅捷北京與北京軌道交通路網的業務關係始於2006年，當時億雅捷北京參與建立北京地鐵於北京的首個ACC系統。自2006年以來，億雅捷北京一直是唯一一家為北京地鐵ACC系統的建立、接入及維護提供服務的公司。自2006年至最後實際可行日期，京投億雅捷及億雅捷北京為國內僅有的兩家擁有北京地鐵目前正在使用的Vix集團授予的ACC系統許可技術解決方案的公司。業內其他企業所擁有的ACC系統相關技術有別於Vix集團的許可技術。截至2011年11月30日止五個月，來自北京軌道交通路網的收益有所減少，此乃由於(i)北京地鐵五條線路的ACC及TCC接入項目產生的大部份收益已確認，及(ii)本集團於2011年12月方接獲北京地鐵四條線路的ACC及TCC接入項目，故於截至2011年11月30日止五個月，並無確認相關收益。

董事相信我們與北京軌道交通路網的業務關係屬互相倚賴及互惠互利，以及我們與北京軌道交通路網建立的業務關係，將會進一步加強我們日後與北京軌道交通路網的合作。然而，儘管相互依賴，仍然存在未來北京軌道交通路網可能不與本公司合作的可能性。

我們的2012年主要客戶為在中國成立的公司及為獨立第三方，其主要業務包括研發、生產及銷售智能終端產品以及提供智能卡系統應用解決方案。我們的2012年主要客戶承接北京地鐵的AFC系統工程及委聘本集團提供讀卡器。另一位2012年的主要客戶北京建誼為在中國成立的公司及為獨立第三方，其主要業務包括研發、設計、生產、安裝AFC系統及PSD及有關的售後服務。北京建誼承接了北京地鐵的網絡應急通信指揮系統設計及開發項目。由於我們就TCC項目與北京地鐵合作而獲得大量數據，故北京建誼委聘本集團提供北京地鐵的軟件技術服務及數據。2012年主要客戶及北京建誼均已將彼等所承接北京地鐵的部份工作分包予億雅捷北京。北京建誼及我們的2012年主要客戶的項目性質與本集團於往績記錄期間承接的北京軌道交通路網項目性質不同。北京建誼及我們的2012年主要客戶的項目涉及建立北京地鐵網絡應急通信指揮系統及讀卡器，而本集團在該等項目方面並無豐富經驗。

供應商

我們在中國及香港從第三方採購所需部件和設備。我們的主要採購物品包括調製解調器、資料處理器、服務器、計算機、讀卡器硬件和提供維護服務所需的零部件。於往績記錄期間，我們向五大供應商作出的採購額合共分別佔於截至2011年6月30日止兩個年度及截至2011年11月30日止五個月採購總額的約76.7%、72.3%及93.7%，其中向最大供應商作出的採購額分別佔我們於該相同期間的採購總額的約29.9%、43.6%及89.3%。

截至2011年11月30日止五個月，我們向最大供應商的採購額增加至佔我們的採購總額的約89.3%，此乃由於一次性採購金額約為28,280,000港元的讀卡器所致。於往績記錄期間，我們未曾經歷任何供應商短缺問題。倘日後出現任何需求，市場中亦將有許多具備相關專長的潛在供應商可供更換。

市場份額

根據慧聰研究報告，億雅捷北京於2009年及2010年獲得的合約價值總額約為人民幣33,000,000元，使得億雅捷北京佔北京於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額約92%的市場份額，且其佔中國於2009年及2010年所提供地鐵系統路網層面項目總額約8%市場份額。就於2009年及2010年在北京及中國提供的地鐵系統路網層面及線路層面項目的總額而言，億雅捷北京所獲合約價值總額分別佔約1.3%及0.4%市場份額。

與業務夥伴合作

於最後實際可行日期，億雅捷北京並不具備CISI資質。CISI資質為工信部就認可企業符合有關計算機信息系統集成能力的多個標準而頒授的一種資質。該資質分為四個等級，各等級評定條件各異。據本公司中國法律顧問所知，於最後實際可行日期，中國並無法律或法規特別規定公共交通系統項目的參與者須擁有若干級別的CISI資質。所要求的CISI資質等級取決於招標人的要求。由於億雅捷北京並無擁有任何CISI資質，故我們須與我們的業務夥伴就需要CISI資質的項目申請聯合投標。於截至2010年6月30日止年度，我們並無自與我們的業務夥伴訂立的聯合投標安排獲得任何收入。於截至2011年6月30日止年度及截至2011年11月30日止五個月，我們約39.4%及2.6%的收益分別產生自與我們的業務夥伴訂立的聯合投標安排。

經盡職審查後，本公司中國法律顧問認為億雅捷北京與其業務夥伴訂立的聯合投標安排符合招標人的規定且亦已遵守中國法律及法規。董事預期本集團日後將繼續與業務夥伴訂立聯合投標安排。

未來計劃

我們擬積極參與現有及潛在客戶舉辦的招標活動。北京地鐵有發展空間，此乃由於ACC系統所支持的線路數目將會增加，且其客流承載能力將會擴大。根據慧聰研究報告，中國的28個城市已獲得建設城市地鐵系統的批文，這為我們提供未來增長潛力。此外，截至2012年2月底，儘管已獲得有關建設地鐵系統的政府批文，長春、青島及鄭州的地鐵系統尚處於線路層面，及其ACC系統尚未開始建立。由於該等地區的地鐵系統的線路數目不斷增加，其架構也日趨複雜，ACC系統可有助於整合該等系統中個別線路的票務及交通費及數據收集子系統。本集團擬於該等新市場複製在北京應用ACC系統的經驗及模式。於最後實際可行日期，本集團尚未就該等新市場提供的項目提交標書，此乃由於目前我們正在研究及分析該等新市場，且未有舉行適合的招標活動所致。預期今年下半年將組辦適合的招標活動，屆時我們將提交標書。

概 要

本集團將建立一支由約10名員工組成的市場拓展團隊。我們當前正在編製推廣材料，以向中國其他城市推介我們的業務。我們已拜訪鄭州、成都、昆明及長春等其他城市的潛在客戶，以推廣本集團業務及調查彼等的要求及需求。我們亦與彼等保持聯絡，以便瞭解該等城市公共交通系統的最新發展情況。在該等拜訪中，我們已向潛在客戶介紹本集團於北京的工作經驗。

競爭優勢

我們認為我們的競爭優勢主要在於：(i)擁有向公共交通系統業主方及營運商提供應用解決方案以及維護和技術支援服務的經驗；(ii)擁有覆蓋公共交通系統內廣泛應用層面的專門技術和特許技術解決方案；(iii)擁有一支具備強大定製能力的資深設計和工程團隊；(iv)致力提供優質的服務和產品；(v)擁有經驗豐富以及具備扎實行業知識、管理技巧和專有技術的團隊；及(vi)與重要及其他客戶保持良好關係。

業務策略

從根本上講，我們的業務策略為：(i)拓展我們的業務；(ii)提升我們開發新應用解決方案的專門技術和專有技術知識；(iii)提高我們的聲譽；及(iv)擴大我們的客戶基礎。

風險因素

我們認為，我們的業務涉及若干風險，其中部份風險並非我們所能控制。該等風險可大致分類為與本集團、行業、在中國經營業務及全球發售有關的風險，其中，相對重大的風險包括(i)我們的業務依賴中國及香港少數主要客戶；(ii)我們依賴與Vix集團的合作及其技術知識；(iii)不具備CISI資質；及(iv)我們在物色新客戶或發展業務時亦會面臨困難。該等風險的詳情載於本招股章程「風險因素」一節。

財務資料

下表與綜合收益表、綜合全面收益表及綜合資產負債表有關，概述本集團於往績記錄期間及截至2010年11月30日止相應期間的綜合財務資料，其詳情載於本招股章程附錄一會計師報告。

綜合收益表

	截至6月30日止年度		截至11月30日止五個月	
	2010年 千港元	2011年 千港元	2010年 千港元	2011年 千港元
收益	24,454	72,047	16,988	65,247
毛利	12,034	44,803	9,982	48,381
經營溢利	6,649	32,431	6,660	34,222
除稅前溢利	6,177	45,820	6,221	32,811
年／期內溢利	4,948	40,470	5,161	26,030

概 要

綜合全面收益表

	截至6月30日止年度		截至11月30日止五個月	
	2010年 千港元	2011年 千港元	2010年 千港元 (未經審核)	2011年 千港元
年／期內溢利	4,948	40,470	5,161	26,030
年／期內其他全面收益				
換算香港境外實體財務資料 所產生的匯兌差額	938	1,409	249	834
年／期內全面收益總額	<u>5,886</u>	<u>41,879</u>	<u>5,410</u>	<u>26,864</u>
以下人士應佔： 本公司權益股東	<u>5,886</u>	<u>41,879</u>	<u>5,410</u>	<u>26,864</u>

綜合資產負債表

	於6月30日		於2011年
	2010年 千港元	2011年 千港元	11月30日 千港元
非流動資產	10,829	19,736	20,152
流動資產	12,906	66,385	119,860
流動負債	<u>1,610</u>	<u>45,165</u>	<u>29,760</u>
流動資產淨值	<u>11,296</u>	<u>21,220</u>	<u>90,100</u>
總資產減流動負債	<u>22,125</u>	<u>40,956</u>	<u>110,252</u>
資產淨值	<u>22,125</u>	<u>40,956</u>	<u>110,252</u>
股本及儲備	<u>22,125</u>	<u>40,956</u>	<u>110,252</u>
權益總額	<u>22,125</u>	<u>40,956</u>	<u>110,252</u>

概 要

利潤分析

下表載列於往績記錄期間本集團的毛利率及純利率明細：

	截至6月30日止年度		截至
	2010年	2011年	2011年
	%	%	11月30日
			止五個月
			%
毛利率			
— 交通系統設計 及安裝服務	79.9	58.8	84.9
— 維護服務	46.5	67.4	80.0
— 銷售零部件	20.3	48.5	62.3
整體	49.2	62.2	74.1
純利率	20.2	56.2	39.9

毛利率

本集團於交通系統設計及安裝服務方面的毛利率由截至2010年6月30日止年度的約79.9%減至截至2011年6月30日止年度的約58.8%，其後增加至截至2011年11月30日止五個月的約84.9%。截至2011年6月30日止年度的毛利率比較低，乃主要由於截至2011年6月30日止年度委聘分包商承接我們所獲部分工程所致，所委聘的主要分包商為我們的聯營公司京投億雅捷，該公司為於該期間在中國唯一擁有Vix集團所授出有關ACC系統的必要許可技術的公司。我們委聘分包商及服務供應商提供完成本集團根據項目協議所承擔若干部分服務所需的勞工、材料及服務。於截至2010年6月30日止年度及截至2011年11月30日止五個月，我們概無任何分包安排。

本集團於維護服務方面的毛利率由截至2010年6月30日止年度的約46.5%增至截至2011年6月30日止年度的約67.4%，並進一步增至截至2011年11月30日止五個月的約80.0%。該增加乃主要由於本集團服務團隊實力得到加強，從而承擔過往由分包商進行的工作所致。此外，由於我們參與開發北京ACC系統及於京投億雅捷成立期間調入該公司的若干員工已於2011年6月底調回億雅捷北京，我們得以借助彼等的經驗以更具效率方式提供維護服務，從而降低我們的服務成本。此外，維護服務主要涉及常規定期檢查及非常規特別技術支援服務。於截至2011年11月30日止五個月，由於特別技術支援服務的市場需求較少，故我們於該期間產生較少成本，因而能夠於該期間透過固定價格的維護合約錄得較高毛利率。

本集團有關銷售零部件的毛利率由截至2010年6月30日止年度的20.3%大約提升至截至2011年6月30日止年度的48.5%，並進一步提升至截至2011年11月30日止五個月的約62.3%。毛利率改善主要歸功於銷售較高毛利率的產品，尤其是讀卡器。

概 要

純利率

應佔聯營公司溢利、分佔聯營公司虧損、毛利率增加及銷售、一般及行政費用增加等因素均會導致本集團的純利率產生波動。有關本集團純利率波動的分析載於本招股章程「財務資料」一節「純利率」一段。

近期發展

據董事所知，中國近期的信貸危機對我們的營運或財務狀況並無重大影響。尤其是，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，本集團並無任何銀行借貸，亦無遭遇任何客戶撤銷或延遲執行合約或客戶違約拖欠其應付款項的情況。董事亦認為本集團在日後獲得所需銀行融資方面將不存在任何困難。

於截至2012年2月29日止三個月，除我們現有的有關交通系統設計及安裝項目、維護服務及銷售零部件的合約外，本集團另取得五份有關提供交通設計及安裝服務的新合約及一份有關銷售零部件的新合約，總合約價值分別約為30,200,000港元及3,000,000港元。根據我們於截至2011年11月30日止五個月的收益及業績以及我們近期的工程進度，董事預期，我們於截至2012年6月30日止年度的收益將會有所增加。然而，由於我們的設計及工程團隊技術人員自2011年12月起有所增加，以及我們的直接勞務成本因我們對現有技術人員薪金進行檢討而自2012年1月起有所增加，故董事預計，我們截至2012年6月30日止年度的毛利率將低於截至2011年11月30日止五個月所錄得者，此乃由於增加的勞務成本將於截至2012年6月30日止財政年度確認。此外，董事亦預期，我們於截至2012年6月30日止年度的銷售、行政及一般開支將會因（其中包括）員工相關成本及就上市聘用專業人士產生的上市費用增加而有所增加。經計及上述因素，董事預期我們於截至2012年6月30日止年度的純利率將會低於截至2011年11月30日止五個月的純利率。

我們過往的未完成訂單

下表載列於截至2011年6月30日止兩個財政年度各年及截至2011年11月30日止五個月我們的交通系統設計及安裝服務、維護服務及零部件銷售的未完成訂單資料。

	截至6月30日止年度								
	2010年 授予方			2011年 授予方			截至2011年11月30日止五個月 授予方		
	北京軌道 交通路網	其他	合計	北京軌道 交通路網	其他	合計	北京軌道 交通路網	其他	合計
	千港元	千港元	千港元						
年初未完成訂單餘額 (附註1及7)	22,235	31,632	53,867	44,979	40,004	84,983	58,598	32,463	91,061
已簽訂新合約 (附註2)	42,373	10,396	52,769	51,339	26,404	77,743	6,220	73,965	80,185
已完成訂單 (附註6)	(19,629)	(2,024)	(21,653)	(37,720)	(33,945)	(71,665)	-	(19,105)	(19,105)
年末未完成訂單餘額 (附註7)	<u>44,979</u>	<u>40,004</u>	<u>84,983</u>	<u>58,598</u>	<u>32,463</u>	<u>91,061</u>	<u>64,818</u>	<u>87,323</u>	<u>152,141</u> (附註5)

概 要

附註：

1. 截至2010年6月30日止年度的年初未完成訂單餘額指億雅捷北京及億雅捷香港於彼等被本集團收購前獲授的合約。
2. 於截至2011年6月30日止年度，ACC接入項目下獲授的五項新合約乃透過聯合投標獲得，該等合約的價值約為32,110,000港元。此外，於截至2011年11月30日止五個月期間，ACC項目下獲授的一項價值約6,220,000港元的新合約（期內北京軌道交通路網提供的唯一ACC項目）乃透過聯合投標獲得。
3. 於最後實際可行日期，未完成訂單總金額約為188,130,000港元（截至2014年6月30日止三個年度各年的估計應完成訂單金額分別約為78,340,000港元、22,380,000港元及87,410,000港元），其中七份未完成訂單均獲授自北京軌道交通路網，金額約為95,640,000港元。於最後實際可行日期，自本集團成立以來，我們與未完成訂單客戶的關係年期介乎約四個月至三年。由億雅捷香港簽立且受香港法例規管的未完成訂單項下的合約於香港屬有效並可強制執行。由億雅捷北京簽立且受中國法律規管的未完成訂單項下的合約於中國亦有效並可強制執行。
4. 於最後實際可行日期，我們約15.3%的未完成訂單需使用許可技術。
5. 本公司董事認為，考慮到本公司現金流量及人力資源的充足性後，其能夠履行其於未完成訂單下的責任。
6. 該金額指於年／期內已完成合約的合約總額。
7. 特定年度／期間的未完成訂單指於所示相關年度／期間結束時尚未完成的合約；相關未完成訂單的合約總額經已計入以計算於相關年度／期間（視情況而定）開始及結束時的未完成訂單金額。

發售統計數據

	按發售價 每股股份 0.95港元計算	按發售價 每股股份 1.23港元計算
股份市值 (附註1)	760,000,000 港元	984,000,000 港元
歷史市盈率倍數 (附註2)	18.8倍	24.3倍
未經審核備考經調整每股有形資產淨值 (附註3) . . .	0.36港元	0.43港元

附註：

1. 股份市值乃根據緊隨資本化發行及全球發售完成後已發行800,000,000股股份（並無計及因超額配股權或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份或本公司根據發行授權及購回授權而可能配發及發行或購回的任何股份）計算。
2. 歷史市盈率倍數乃按(i)本公司股份（未計及超額配股權或根據購股權計劃可能授出的購股權獲行使而可能發行的任何股份或本公司根據發行授權及購回授權可能配發及發行或購回的任何股份）於緊隨資本化發行及全球發售完成後的市值（分別按發售價每股0.95港元或1.23港元計算）；及(ii)截至2011年6月30日止年度的歷史溢利的基準計算。

3. 未經審核備考經調整每股有形資產淨值乃經作出本招股章程「財務資料」一節所述調整後，以於緊隨資本化發行及全球發售完成後分別按發售價每股0.95港元及1.23港元已發行800,000,000股股份（惟未計及因超額配股權或根據購股權計劃可能授出的任何購股權獲行使而可能發行的任何股份或本公司根據發行授權及購回授權而可能配發及發行或購回的任何股份）為基準計算。

溢利分派

截至2010年6月30日止年度及截至2011年11月30日止五個月，本集團並無作出任何溢利分派。截至2011年6月30日止年度，本集團對原股東作出溢利分派約23,400,000港元，其中約18,570,000港元已於截至2011年6月30日止年度支付，餘下款項則於2011年7月支付。

股息

本公司現時並無股息政策。未來股息的宣派、派付及金額將由董事酌情釐定，並將取決於我們未來的營運及盈利、資本需求及盈餘、總體財務狀況、合約限制及董事認為相關的其他因素。所作任何股息宣派及派付以及金額須受章程細則及公司法規限。

所得款項用途

我們估計，假設超額配股權不獲行使，而發售價為每股股份1.09港元（即估計價格範圍的中位數），則經扣減我們就全球發售應付的包銷佣金及其他估計開支後，我們的全球發售所得款項淨額將約為191,700,000港元。我們擬將全球發售所得款項淨額作下列用途：

計劃	佔所得款項淨額的 概約百分比或金額
擴大我們的業務	64.0%或122,700,000港元
提升我們開發新應用解決方案的專業知識及專門技術	11.0%或21,100,000港元
開發用於PCC系統的應用解決方案	11.0%或21,100,000港元
擴大我們的客戶基礎	4.0%或7,600,000港元
用作營運資金及其他一般企業用途	10.0%或19,200,000港元

有關其他詳情，請參閱本招股章程「全球發售所得款項淨額的用途」一節。