

本概要旨在向閣下概述本售股章程所載之資料。由於純屬概要，故未必包含閣下認為重要之所有資料。在決定投資配售股份前，閣下應參閱整份售股章程。

投資創業板上市公司較主板上市公司須承擔較大風險。任何投資均涉及風險。投資配售股份所涉及之部分特定風險載於本售股章程「風險因素」一節內。在決定投資配售股份前，閣下應細閱其中內容。

## 業務

### 緒言

本集團主要從事提供交通運輸技術解決方案，涉及中國公路及高速公路之收費、交通監察、光纖公路網絡通訊及供電系統。本集團之總部設於香港，並透過北京安卓思及廣州英君經營業務，兩家公司均屬在中國成立之外商獨資企業。自一九九六年開業以來，本集團開發了一可按各戶要求訂製的收費電腦軟件，作為本集團之部分交通運輸技術解決方案，並以「B&A高速公路收費系統」為品牌在國內推銷。透過電腦伺服器支援之操作平台及使用微軟視窗之工作站作為操作環境，本集團之收費系統可連接光纖公路網絡通訊系統及交通監察系統，從而構成一個集成系統，以管理國內公路及高速公路之營運。

### 本集團提供之交通運輸技術解決方案

#### 公路及高速公路之交通運輸技術解決方案

本集團按全部承包基準提供交通運輸技術解決方案，涉及公路及高速公路之收費、交通監察、公路光纖網絡通訊及供電系統，當中主要涉及系統設計及執行、員工培訓及系統保養。本集團亦會因應其客戶要求而提供交通運輸科技解決方案之提升及加強服務。對於新建成之公路或高速公路，本集團一般於有關公路及高速公路之最後設計階段開始著手有關電腦系統之設計及執行。完成設計及執行整個工程一般需時約十八個月。此外，本集團亦會承接升級及改善現有公路或高速公路之項目。該等項目可能需時數個月完成，惟須視乎系統要求之複雜程度而定。

本集團亦為國內收費公路及高速公路開發了一可按客戶要求訂製的收費系統電腦軟件，並以「B&A高速公路收費系統」品牌在國內推銷。該電腦軟件具備多項技術及功

能，包括非接觸聰明卡技術、電子圖像稽查技術及決策支援分析等，不但可提高收費效率，並因縮短車輛停留收費亭繳費時間，從而改善交通流量。於最後可行日期，本集團於國內已於哈爾濱－大慶高速公路、深圳－汕頭高速公路、廣州－華南高速公路及廣州－珠海東高速公路推行「B&A高速公路收費系統」。根據本集團不時進行之市場研究，董事相信，「B&A高速公路收費系統」堪稱目前國內最精密之收費公路及高速公路收費電腦軟件之一。

### 貨運物流管理信息系統

自二零零零年一月以來，本集團一直進行有關貨運物流管理信息系統之研究及開發項目，該系統屬網上管理信息系統，有助運輸公司、貨場及貨主彼此間互相傳遞運輸及貨物運送資訊，以期提高經貨場及交通主樞紐安排付貨之效率。該系統將於不同站點經互聯網或廣域網絡連接，以微軟視窗操作環境所支援之平台運作。

本集團於二零零零年三月十六日與廣州市新市鶴南客貨運有限公司簽訂一份無約束力之諒解備忘錄，以於中國廣州白雲區之貨場內推行貨運物流管理信息系統，該公司為廣州一個貨場之經營商，並為一獨立第三方，與本集團任何成員公司、董事、本公司及其附屬公司之主要行政人員、本公司主要股東(定義見創業板上市規則)、上市時的管理層股東及彼等各自之聯繫人士概無關連。據此諒解備忘錄，本集團將負責設計、開發及執行貨運物流管理信息系統，而貨場之經營商則會為安裝管理信息系統硬件提供場地。本集團及廣州市新市鶴南客貨運有限公司將共同負責支付經營成本，並按雙方釐定之若干比例攤分經營收入。

於最後可行日期，本集團已完成貨運物流管理信息系統之系統設計工作，以及物業及設施管理子系統之電腦軟件開發工作。然而，鑑於電腦軟件甚為複雜，加上本集團之財務及人力資源有限，本集團尚未充分完成系統管理、運輸系統、倉儲系統、配送系統、資訊系統及電子商務等組成電腦軟件之所有子系統之開發工作，而各子系統之集成工作亦有待完成。憑著發售新股所得款項，董事預期電腦軟件之開發工作將於二零零一年年底前完成。

本集團正就有關合作之詳細條款及條件事宜與廣州市新市鶴南客貨運有限公司進行磋商。就此而言，董事預期雙方將於二零零一年九月底簽訂正式合同，以詳細闡述合作模式、詳細之實施條款及條件，以及溢利攤分比率。董事亦預期該貨運物流管理信息系統將於二零零一年九月開始逐步實施，並將於二零零一年十二月完成。預期本集團收入來自多個來源，包括會員費、交易佣金、倉庫管理費及其他增值服務收入。該系統之營運及保養費用估計約為每月人民幣150,000元，即約140,000港元。

另外，本集團現正就於其他貨場內推行貨運物流管理信息系統之問題，與中國多家貨場擁有人、廠家及大型運輸公司進行磋商，以拓展該系統之潛在市場。就此而言，本集團現正開發可在其他貨場內推行之貨運物流管理信息系統之電腦軟件。

於二零零一年六月三十日，本集團動用約650,000港元開發貨運物流管理信息系統。

### **本集團之主要優勢**

董事相信，本集團乃合共約三十家為國內公路及高速公路提供收費系統、交通監察及光纖公路網絡通訊系統之主要公司之一。董事認為，本集團擁有下列主要優勢：—

#### **本集團乃國內首批提供國內公路及高速公路交通運輸技術解決方案之公司之一**

董事相信，本集團乃國內首批公司從事提供及推行國內公路及高速公路管理信息系統業務，當中涉及公路收費、交通監察及光纖公路網絡通訊系統。於最後可行日期，本集團已為國內六條高速公路安裝該等系統。本集團憑著開發軟件之實力，開發了「B&A高速公路收費系統」，該系統已安裝於國內其中四條高速公路(全國共有六條)，另外兩條高速公路則使用其他公司開發之公路收費系統軟件。於一九九八年四月，本集團於哈爾濱一大慶高速公路安裝了中國首批電子圖像稽查系統，供監察交通之用。於二零零零年六月，本集團再於哈爾濱一大慶高速公路安裝了中國首批光纖公路網絡通訊系統。

## 研究及開發能力

於最後可行日期，本集團之研究與開發部及工程部共有三十位工程師。本集團於一九九七年率先開發了「B&A高速公路收費系統」。鑑於本集團於過往三年不斷致力開發及改良系統，根據本集團不時進行之市場研究，以及國內專業刊物發表之資訊及評論顯示，董事深信，「B&A高速公路收費系統」堪稱目前國內最精密之收費公路及高速公路收費電腦軟件之一。

## 經驗豐富之管理隊伍

本集團之管理隊伍經驗豐富，具備有關國內運輸及資訊科技業之專業技能。大部分核心管理人員自本集團於一九九六年創立之初已加入本集團。

## 業務目標及推行計劃

董事認為，正如日本及美國等先進國家一樣，資訊科技將於中國廣泛應用，以加強各種運輸工具間之協調工作。

董事相信，國內交通控制及運輸業對管理信息系統之需求將於日後增加。窺準此項發展趨勢，董事計劃憑藉本集團於推行公路及高速公路電腦系統之豐富經驗，將業務拓展至其他資訊科技應用方面，例如電子付款系統及貨運物流管理信息系統。本集團之業務目標乃成為國內數一數二之交通運輸技術解決方案供應商。是項業務目標將透過下列推行計劃加以實施：一

### 繼續進軍廣東省運輸技術解決方案市場

截至最後可行日期，董事相信中國廣東省共有22條收費高速公路在營運中，有八條收費高速公路仍在興建中，另有三條高速公路計劃動工興建。在33條收費高速公路當中，有17條公路並無裝置電腦系統處理收費程序及交通管理功能。該等收費高速公路大多數由省政府或省政府成立之合營企業經營。本集團將尋求與當地交通運輸業監管機構廣東省交通廳合作，以將其運輸科技解決方案之運用拓展至中國廣東省之收費高速公路。

### 擴展貨運物流管理信息系統

董事計劃開發一套貨運物流管理信息系統，預計可為中國廣東省之各大貨場提供資訊傳送渠道，以期於各貨場與運輸公司之間處理並交換數據。該系統預計可提高中國廣東省內及廣東省與國內鄰近主要城市及省份間以各種運輸工具運貨之效率及協調。待系統完成後，董事計劃在國內其他主要城市推出類似系統。

### 以套裝產品方式推銷應用軟件

董事認為，截至最後可行日期，「B&A高速公路收費系統」乃現時國內同類型軟件中最精密之一，至今已安裝於國內四條高速公路，管理合共339道收費閘。該電腦軟件過往由本集團按項目基準向客戶提供。由於該電腦軟件適用於中國不同種類之公路及高速公路，故此董事預期市場對「B&A高速公路收費系統」將有需求。為把握此等額外商業機會，董事計劃開發該電腦軟件備有若干基本系統功能之獨立及標準版本，適合授權最終用戶使用。

### 加強研究與開發能力

董事深信，本集團持續進行之研究與開發工作，將有助本集團緊貼最新市場及科技發展趨勢，對保持本集團所提供服務及產品之競爭優勢至為關鍵。本集團將繼續提升其於交通運輸科技解決方案方面之研究及開發能力，亦會尋求與國內若干具領導地位之研究所合作。

## 概 要

### 營業紀錄

以下為本集團於截至二零零零年十二月三十一日止兩個年度各年及截至二零零一年三月三十一日止三個月之合併業績概要，乃摘錄自本集團之會計師報告(不包括每股盈利／(虧損))，報告全文載於本售股章程附錄一：－

	截至十二月三十一日止年度		截至二零零一年
	一九九九年	二零零零年	三月三十一日
	千港元	千港元	止三個月
			千港元
營業額(附註1)	<u>25,254</u>	<u>47,080</u>	<u>1,718</u>
經營溢利／(虧損)	3,505	12,535	(2,197)
稅項	<u>65</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
除稅後溢利／(虧損)	<u>3,440</u>	<u>12,535</u>	<u>(2,197)</u>
少數股東權益	<u>(1,204)</u>	<u>(292)</u>	<u>—</u>
年內／期內合併溢利／(虧損)	<u>2,236</u>	<u>12,243</u>	<u>(2,197)</u>
股息	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
每股盈利／(虧損)(附註2)	<u>1.72仙</u>	<u>9.42仙</u>	<u>(1.69)仙</u>

附註：－

- 營業額指扣除中國增值稅及銷售稅後，向客戶提供之服務總值。
- 每股盈利之計算乃根據本集團於各期間之合併溢利／(虧損)，以及於截至二零零零年十二月三十一日止兩個年度及截至二零零一年三月三十一日止三個月一直視為已發行之130,000,000股股份計算，並假設重組已於一九九九年一月一日完成。

### 發售新股所得款項用途

按發售價計算，經扣除相關開支後，發售新股所得款項估計約為27,000,000港元，以上數目乃假設超額購股權未獲行使。倘超額購股權獲悉數行使，經扣除相關開支後，發售新股所得款項估計約增至33,000,000港元。

董事現擬將有關款項撥作以下用途：—

- 撥出約6,500,000港元擴展及改良本集團所提供之交通運輸技術解決方案，包括加強「B&A高速公路收費系統」之功能及服務模式，以改良成為適合授權客戶使用之標準電腦軟件產品；
- 撥出約6,000,000港元在中國廣東省開發及推行本集團之貨運物流管理信息系統；
- 撥出約5,000,000港元就本集團交通運輸科技解決方案及貨運物流管理信息系統進行研究及開發工作；
- 撥出約1,900,000港元於國內增聘人員及增設辦公室，以擴充本集團之國內業務；
- 撥出約2,200,000港元償還一家有關連公司之貸款；及
- 餘款約5,400,000港元撥作本集團之一般營運資金。

倘超額配股權獲悉數行使，董事擬將有關之額外款項撥作本集團一般營運資金。

倘發售新股所得款項毋須即時撥作上述用途，董事現有意將有關款項淨額以短期存款形式，存放於香港之銀行及／或財務機構。

根據本售股章程「業務目標及推行計劃」一節所述之基準及假設，董事預期發售新股所得款項淨額將於二零零三年六月三十日前全數動用，並且將不足以支付本售股章程「業務目標及推行計劃」一節所述本集團於截至二零零三年十二月三十一日止六個月之已計劃及／或擬定項目。董事現時估計可能額外需要5,000,000港元至10,000,000港元之資金，惟須視乎本集團業務計劃所有其他方面之成績，以及本售股章程「業務目標及推行計劃」一節所述之相同基準及假設能否實現而定。董事相信，股份在創業板上市後，本集團將能透過銀行融資或於資本及債券市場集資或透過同時採用上述兩種途徑以支付該等項目之開支。

倘本集團任何業務目標及推行計劃無法得以實踐，或未能如期進行，則董事將評估形勢變動(如有)，屆時可能將發售新股所得款項之原定資金轉為資助其他業務計劃及／或新項目及／或將有關資金撥作短期存款，惟董事認為此舉整體而言必須符合本公司及股東之最佳利益。在此情況下，本公司將遵守創業板上市規則之規定另行發表公佈。

## 配售事項之統計數字(附註1)

發售價 .....	0.70港元
市值(附註2) .....	126,000,000港元
往績備考經攤薄市盈率(附註3) .....	約10.07倍
經調整每股有形資產淨值(附註4) .....	25.3仙

---

### 附註：—

1. 除另有指明外，上述統計數字乃假設不會因行使超額配股權或根據購股權計劃可能授出之任何購股權而發行股份。
2. 市值乃根據發售價及緊隨配售事項完成後已發行180,000,000股股份計算，惟並無計及超額配股權或根據購股權計劃可能授出之任何購股權獲行使而發行之任何股份。若超額配股權獲悉數行使，按發售價計算之股份市值將為約132,615,000港元。
3. 往績備考經攤薄市盈率乃根據本集團截至二零零零年十二月三十一日止年度之股東應佔合併溢利計算，假設本公司已於二零零零年一月一日起上市，並已於年內發行合共180,000,000股股份。就是項計算而言，截至二零零零年十二月三十一日止年度之合併溢利經已調整，以計及若於二零零零年一月一日已收取發售新股之所得款項淨額，按年利率1厘計算可賺取之利息收入。往績備考經攤薄市盈率乃根據發售價及截至二零零零年十二月三十一日止年度之每股備考往績盈利約6.95仙計算。
4. 經調整每股有形資產淨值經作出本售股章程「財務資料」一節「經調整有形資產淨值」一段所述之調整後，並以緊隨配售事項完成後已發行合共180,000,000股股份為基準計算。

倘超額配股權獲全部或部分行使，則經調整每股資產淨值將會增加，同時每股盈利亦會相應攤薄。

## 出售股份之限制

以下為對上市時的管理層股東實施之凍結期概要：—

上市時的管理層股東	收購日期	每股之 概約成本	緊隨配售 事項後直接 持有之股份數目	緊隨配售 事項後直接 持股量之 百分比 (附註1)	凍結期
Sebastian (附註2)	二零零一年 八月十六日	0.095 港元	81,900,000	45.5	六個月 (附註4)
Mitac (附註3)	二零零一年 八月十六日	0.095 港元	35,100,000	19.5	六個月 (附註4)

附註：—

1. 上述數字乃假設不會因行使超額配股權及根據購股權計劃可能授出之購股權而發行股份。
2. Sebastian乃一家於英屬處女群島註冊成立之公司，其全部股本均由閻先生實益擁有。Sebastian為一家投資控股公司。根據披露權益條例，閻先生被視為擁有Sebastian所擁有之股份權益。按此基準，閻先生被視為上市時的管理層股東。
3. Mitac乃一家於英屬處女群島註冊成立之公司，其全部股本均由劉先生實益擁有。Mitac為一家投資控股公司。根據披露權益條例，劉先生被視為擁有Mitac所擁有之股份權益。按此基準，劉先生被視為上市時的管理層股東。
4. 各上市時的管理層股東及本公司之控股股東(定義見創業板上市規則)已向本公司、新加坡發展亞洲(代表包銷商)及聯交所承諾，於股份在創業板開始買賣日期後六個月(「首六個月期間」)內，彼等概不會出售(或訂立任何協議出售)其各自於本公司之任何直接或間接權益。有關承諾之詳情載於本售股章程「主要股東、重大股東及上市時的管理層股東」及「上市時的管理層股東之承諾」兩節。

各上市時的管理層股東及本公司之控股股東(定義見創業板上市規則)亦向本公司、新加坡發展亞洲(代表包銷商)及聯交所進一步承諾，於緊隨首六個月期間後六個月內(「次六個月期間」)，彼等概不會出售(或訂立任何協議出售)其各自於本公司之任何直接或間接權益，而導致上市時的管理層股東及本公司之控股股東(定義見創業板上市規則)不再控制本公司任何股東大會上投票權之35%，即控股股東之持股上限(定義見創業板上市規則)。有關承諾之詳情載於本售股章程「主要股東、重大股東及上市時的管理層股東」及「上市時的管理層股東之承諾」兩節。

閻先生及劉先生已各自向本公司、新加坡發展亞洲(代表包銷商)及聯交所承諾，彼等不會於首六個月期間及次六個月期間出售彼等分別於Sebastian或Mitac之任何權益。

豁免期之豁免詳情載於本售股章程「豁免嚴格遵守創業板上市規則」一節。

## 風險因素

董事認為，本集團之業務及運作涉及若干風險，該等風險概述於本售股章程「風險因素」一節。該等風險因素可分類為(i)與本集團業務有關之風險；(ii)與本集團經營之行業有關之風險；(iii)與股份有關之風險；(iv)政治及經濟風險；及(v)就本售股章程之若干陳述須加以考慮之事項，現概述如下：—

### 與本集團業務有關之風險

- 本集團未必能取得足夠資金，以達致其截至二零零三年十二月三十一日止六個月之業務目標，而籌集額外資金可能會有損股東之利益
- 本集團所有收入均源自推行國內公路及高速公路交通運輸技術解決方案所得之服務費收入，預期本集團推行之所有項目最遲於二零零二年二月竣工
- 本集團之收入乃按項目基準而產生，故難以預測
- 本集團之固定價格合同涉及項目管理風險
- 本集團之貨運物流管理信息系統在國內並不常用，且本集團並未取得任何具約束力之合同，為客戶推行該等系統
- 本集團須承受信貸風險
- 倘本集團未能推出或無法令市場接納其新服務及技術解決方案，則本集團之業務將會遭受負面影響
- 本集團依賴若干主要供應商
- 本集團之高級管理隊伍流失任何成員，或本集團無法招聘合資格高層人員時，其業務可能會遭受負面影響
- 本集團可能無法推行其業務目標

- 本集團並不保證可順利推行業務目標，而發售新股所得收益用途亦可予重新分配
- 本集團或須就所提交之技術方案之缺點及錯誤承擔責任
- 研究及開發之風險
- 本集團持續增長可能導致資源緊張，從而或會對業務及營運業績構成負面影響
- 本集團必須鞏固其品牌知名度，以期令計劃中之軟件使用授權業務維持競爭力
- 本集團可能無法保護本身之知識產權
- 就知識產權之侵權索賠進行抗辯費用不菲，可能干擾本集團之業務運作

### 與本集團經營之行業有關之風險

- 本集團未必能夠時刻追隨業內持續之技術轉變
- 交通運輸技術解決方案業競爭異常激烈，本集團競爭對手之規模較本集團為大

### 與股份有關之風險

- 股東之權利受開曼群島法例管制，惟於保障少數股東權益方面，有關法例可能與香港法例有所不同
- 股份交投未必活躍，而股份價格亦可能表現反覆
- 股東權益可能被攤薄
- 股份於創業板上市後，董事及上市時的管理層股東仍擁有本集團之重大控制權

### 政治及經濟風險

- 在香港營商涉及政治及經濟風險
- 在中國營商涉及政治及經濟風險

- 貨幣兌換及外匯管制

就本售股章程之若干陳述須加以考慮之事項

- 若干統計數字乃取錄自非官方刊物
- 本售股章程所載之前瞻性陳述未必準確