



中国南车股份有限公司

(北京市海淀区西四环中路 16 号)

首次公开发行 A 股股票招股说明书

联席保荐人（主承销商）



(北京市建国门外大街 1 号国贸大厦 2 座 27 层及 28 层)



(福建省福州市湖东路 99 号)

中国南车股份有限公司

首次公开发行 A 股股票招股说明书

- (一) 发行股票类型: 人民币普通股 (A 股)
- (二) 发行股数: 30 亿股
- (三) 每股面值: 人民币 1.00 元
- (四) 每股发行价格: 2.18 元
- (五) 发行日期: 2008 年 8 月 5 日
- (六) 拟上市证券交易所: 上海证券交易所
- (七) A 股发行后总股本 100 亿股
- (八) A 股、H 股发行后总股本 不超过 116 亿股 (H 股超额配售选择权行使前)
(若 H 股成功发行) 不超过 118.4 亿股 (H 股超额配售选择权行使后)
- (九) 境内上市流通股份 (A 股) 数量 30 亿股
- (十) 境外上市流通股份 (H 股) 数量 不超过 16 亿股 (H 股超额配售选择权行使前)
(不含社保基金持股) 不超过 18.4 亿股 (H 股超额配售选择权行使后)
- (十一) 本次发行前股东所持股份的流通限制及期限、股东对所持股份自愿锁定的承诺 本公司控股股东南车集团承诺: 自本公司 A 股股票在上海证券交易所上市之日起 36 个月内, 不转让或者委托他人管理其持有的本公司股份, 也不由本公司收购该部分股份。
本公司股东铁工经贸承诺: 自本公司 A 股股票在上海证券交易所上市之日起 36 个月内, 不转让或者委托他人管理其持有的本公司股份, 也不由本公司收购该部分股份。

承诺期限届满后，前述股份可以上市流通和转让。但是，若本公司 H 股发行成功，南车集团和铁工经贸按照相关规定进行国有股转持或减持，不受上述时间限制。

- (十二) 联席保荐人（主承销商）： 中国国际金融有限公司
兴业证券股份有限公司
- (十三) 招股说明书签署日期： 2008 年 8 月 14 日

发行人声明

发行人及全体董事、监事、高级管理人员承诺招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

公司负责人和主管会计工作的负责人、会计机构负责人保证招股说明书及其摘要中财务会计资料真实、完整。

中国证监会、其他政府部门对本次发行所做的任何决定或意见，均不表明其对发行人股票的价值或投资者收益的实质性判断或保证。任何与之相反的声明均属虚假不实陈述。

根据《证券法》的规定，股票依法发行后，发行人经营与收益的变化，由发行人自行负责，由此变化引致的投资风险，由投资者自行负责。

投资者若对本招股说明书及其摘要存在任何疑问，应咨询自己的股票经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

重大事项提示

本公司特别提醒投资者注意下列提示：

1. 经中国证监会批准，本公司在境内进行本次 A 股发行，同时本公司正在积极寻求进行面向境外投资者的 H 股发行。

本招股说明书的全部内容仅为本次 A 股发行所使用，不构成对境外投资者的宣传材料，本招股说明书中有关 H 股发行的情况介绍也不应被理解为进行 H 股发行的宣传。同时，本公司正在计划的 H 股发行可能在发行价格、信息披露的内容与格式等方面与 A 股发行存在一些差异。

此外，尽管本公司的 H 股发行方案已经公司股东大会通过，并计划在得到境内和境外相关监管机构批准之后尽快实施，但是本公司不能保证 H 股发行必然发生，H 股发行能否成功取决于境内外监管机构的审批、市场走势、投资者的信心，甚至 A 股发行价格等多种因素的影响。同时，如果 H 股发行成功实施，将摊薄公司的每股财务指标，本公司特别提醒投资者关注该等影响。

2. 本公司拟公开发行的 H 股的发行价格应不低于本公司 A 股的发行价格，最终发行价格应在考虑国内外投资者利益的情况下，根据发行时国内 A 股市场和国际资本市场发行情况，按照本公司所处行业的一般估值水平以及市场认购情况确定。

3. 根据《首次公开发行股票并上市管理办法》，报经国务院同意，本公司设立未满 3 年可申请在境内公开发行股票并上市。

4. 本公司于 2007 年 12 月 28 日注册成立，有关 2007 年 12 月 28 日以前业务经营情况的介绍，系指本公司重组设立以前重组范围内企业的实际业务经营情况。

5. 按照财政部颁发的《企业公司制改建有关国有资本管理与财务处理的暂行规定》（财企[2002]313 号），根据本公司发起人南车集团和铁工经贸签订的《关于发起设立中国南车股份有限公司的协议书》，并根据本公司 2007 年度股东大会决议，本公司自资产评估基准日（2007 年 6 月 30 日）起至本公司成立日（2007

年 12 月 28 日)止期间所产生的净利润(按合并报表口径)归南车集团享有,本公司拟以特别股息的形式于 2008 年派发。根据发起人南车集团和铁工经贸签订的协议,并根据本公司 2007 年度股东大会决议,自本公司成立次日(2007 年 12 月 29 日)至 2007 年 12 月 31 日止期间所产生的净利润(按合并报表口径)归南车集团享有。本公司已聘请安永华明会计师事务所对本公司 2007 年 6 月 30 日至 2007 年 12 月 31 日期间的财务报告进行审计,根据审计结果确定该期间可供分配利润为 3.278 亿元,并已于 2008 年 4 月派发完毕。

经本公司 2007 年度股东大会审议通过,自 2008 年 1 月 1 日至本公司本次 A 股发行前的滚存未分配利润由发行后的新老股东共同享有。

由于 H 股发行时间存在一定的不确定性,根据股东大会决议,如果在 A 股发行后的三个月内完成 H 股的发行,则从 A 股发行到 H 股发行期间的净利润,本公司将不作利润分配。在本次 H 股发行完成后,本公司新老股东按照 H 股发行后各自持有的股份共享发行前的累积未分配利润。

如果在 A 股发行后的三个月内未能完成 H 股的发行,则本公司将根据公司的分配政策与股东大会确定的分配议案对本公司 2008 年 1 月 1 日起产生的滚存未分配利润进行分配。

6. 根据《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》,本公司在编制母公司报表时,对下属子公司的长期股权投资采用成本法核算,并只有在下属子公司宣告分配股利或利润时,才确认投资收益。因此,合并财务报表的盈利指标更能反映本公司的盈利能力,但是母公司财务报表中的净利润及可供分配的利润会对本公司的利润分派能力(包括现金支付能力)产生影响。如果本公司下属子公司未能在本公司财务报告发布之前宣告分派现金股利,将导致母公司报表和合并报表的盈利指标(例如净利润)存在较大差异。

本公司拟按母公司财务报表的口径对 2008 年度和 2009 年度实现的净利润进行分配,向股东分配的利润不少于相应年度当年可供分配利润的 25%。为了保证该等分配能够充分体现本公司的实际盈利水平,本公司拟要求各子公司在每年的适当时候宣告分派现金股利,以保证本公司对股东的现金派利能力。

7. 本公司设立时,中联资产评估有限公司以 2007 年 6 月 30 日为评估基准

日，就南车集团拟投入本公司的资产及相关负债进行了评估。

中联资产评估有限公司出具了《中国南方机车车辆工业集团公司整体重组改制并境内外上市项目资产评估报告书》（中联评报字[2007]第 788 号），评估结果已经国务院国资委《关于中国南方机车车辆工业集团公司发起设立中国南车股份有限公司项目资产评估结果核准的批复》（国资产权[2008]26 号）批准。根据资产评估报告，南车集团拟投入本公司的净资产评估值为 8,588,479 千元，其中包括南车集团以作价出资方式注入的 65 宗评估值为 2,322,508 千元的授权经营土地使用权。除上述 65 宗土地使用权外，在评估基准日 2007 年 6 月 30 日持续经营的前提下，南车集团拟投入本公司的其他净资产账面价值为 1,052,321 千元，调整后的净资产值为 1,052,321 千元，评估值为 6,265,971 千元，较调整后净资产账面值增值 5,213,650 千元，增值率为 495.44%，其中最主要的是长期股权投资评估增值 5,211,741 千元。

在本次改制重组前，本公司下属各子公司多数已成为公司制企业，根据持续经营基础下的历史成本计量的原则，这些子公司在本次改制重组过程中并没有根据评估值进行调账。而部分子公司在本次重组改制过程中从全民所有制企业改为公司制企业的，将根据相关要求对以 2007 年 6 月 30 日为评估基准日经评估后的净资产增值入账，借记相关资产科目而贷记其资本公积。对于南车集团以作价出资方式注入本公司下属企业的授权经营土地使用权将作为南车集团的出资，相应增加其资本金及无形资产（土地使用权）等。此外，由于本次改制中涉及的重组属于《企业会计准则第 20 号—企业合并》中所指的同—控制下的企业合并，根据合并会计报表编制的有关要求，被合并方的有关资产、负债应以其账面价值并入合并财务报表，因此本公司在编制合并报表时将部分评估增值予以冲回。

基于上述会计处理方式，截至 2008 年 3 月 31 日，本公司归属母公司的权益为 4,714,677 千元，以总股本 70 亿股计算，每股净资产 0.67 元。每股净资产低于 1 元的原因主要是：除南车集团以作价出资方式注入的 65 宗评估值为 2,322,508 千元的授权经营土地使用权外，在评估基准日 2007 年 6 月 30 日持续经营的前提下，重组改制资产评估增值 5,213,650 千元没有反映于合并财务报表。

8. 本公司于 2007 年 1 月 1 日开始执行《企业会计准则》（2006）。根据相关会计准则，于 2007 年度，本公司使用应付福利费期初余额支付当期福利费用

240,026 千元，相关所得税影响为 51,672 千元，由此导致 2007 年度净利润增加 188,354 千元，占当期净利润的 17.62%。此项会计处理导致本公司申报财务报表与按照国际财务报告准则编制的财务报表或者根据中国证监会《关于发布〈公开发行证券的公司信息披露规范问答第 7 号——新旧会计准则过渡期间比较财务会计信息的编制和披露〉的通知》（证监会计字[2007]10 号）（2007 年修订）编制的备考合并利润表产生一定的差异。在后两者的会计处理方式下，福利费将按照当期实际支出计入管理费用。因福利费处理上的差异使得本公司申报财务报告的净利润较国际财务报告准则的净利润于 2007 年度增加 188,354 千元。

上述会计处理系因本公司于 2007 年度首次执行新企业会计准则所致，相关影响已计入 2007 年度非经常性损益，并在 2007 年度全部处理完毕，因此不会对本公司未来经营业绩造成影响。

9. 2008 年 5 月 12 日，四川汶川发生 8 级地震。成都公司、眉山公司及资阳公司的少部分生产设施受到轻微影响，这些轻微影响主要是少量厂房、建筑物的轻微龟裂和墙面脱落，个别生产设备的精密度轻微受损，少量正在加工的精密零部件的报废等。造成成都、眉山、资阳三家公司分别停产 10 天、8 天和 5 天，同时造成少量经济损失。虽然地震对本公司的部分生产设施有轻微影响，但由于成都公司和眉山公司 2 家企业已投保地震险，理赔工作正在开展；上述 3 家企业已经恢复正常生产，且正在组织部分关键工序的加班加点，以保证当月生产进度。因此，此次地震灾害不会对本公司的整体经营情况和经济效益带来实质性影响。

目 录

第一章 释义	12
第二章 概览	20
一、本公司简介	20
二、本公司现有股东简介	26
三、本公司主要财务数据和指标	26
四、本次发行概况	28
五、本次发行募集资金主要用途	29
第三章 本次发行概况	31
一、本次 A 股发行的基本情况	31
二、本次发行有关当事人	32
三、发行上市重要日期	36
四、本公司 H 股发行简介	36
第四章 风险因素	38
一、政策变动风险	38
二、市场和经营风险	39
三、管理风险	42
四、财务风险	44
五、募集资金投向风险	45
六、其他风险	45
第五章 发行人基本情况	47
一、本公司基本信息	47
二、本公司重组改制情况	47
三、本公司设立以来股本的形成及其变化和重大资产重组情况	53
四、本公司的组织结构	53
五、本公司下属企业简要情况	57
六、本公司发起人基本情况介绍	67
七、本公司股本情况	70

八、本公司资产评估及验资情况.....	71
九、工会持股、职工持股会持股、自然人代表持股和信托持股情况	72
十、本公司员工及其社会保障情况	78
十一、控股股东的重要承诺及其履行情况.....	80
第六章 业务和技术.....	81
一、本公司主营业务概览	81
二、行业概览.....	82
三、本公司在行业中的竞争地位	98
四、本公司主营业务的具体情况.....	106
五、与本公司业务相关的资产情况	119
六、生产资质.....	126
七、本公司技术状况	126
八、本公司质量控制情况	133
九、在境外经营及境外资产状况.....	134
第七章 同业竞争与关联交易	135
一、同业竞争.....	135
二、关联方与关联交易	138
第八章 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员.....	154
一、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员简介	154
二、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的兼职情况.....	167
三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的个人投资情况	168
四、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的薪酬情况.....	168
五、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间存在的关系	169
六、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员与本公司签订的有关协议、 作出的重要承诺及履行情况.....	170
七、董事、监事与高级管理人员的任职资格及变动情况	170
第九章 公司治理结构.....	171
一、股东大会.....	171
二、董事会.....	176
三、独立董事的设置及其作用.....	182

四、监事会.....	184
五、董事会秘书.....	186
六、本公司自成立以来违法违规情况.....	186
七、本公司自成立以来资金占用和对外担保情况.....	187
八、对内部控制制度的评估意见.....	187
第十章 财务会计信息.....	189
一、财务报表的编制基础及遵循企业会计准则的声明.....	189
二、财务会计报表.....	194
三、合并财务报表范围和主要控股子公司情况.....	207
四、主要会计政策及会计估计、确定依据及关键假设.....	211
五、非同一控制下的企业合并及处置子公司.....	235
六、最近一期末主要资产情况.....	236
七、最近一期末主要负债情况.....	240
八、股东权益情况.....	242
九、现金流量情况.....	242
十、财务报表附注中的或有事项、承诺事项、期后事项及其他重要事项.....	242
十一、非经常性损益情况.....	244
十二、主要财务指标.....	244
十三、盈利预测.....	247
十四、境内外财务报表差异调节表.....	249
十五、备考合并利润表.....	250
十六、资产评估情况.....	251
十七、验资情况.....	254
第十一章 管理层讨论和分析.....	256
一、影响本公司财务状况和经营业绩的主要因素.....	256
二、财务状况分析.....	259
三、盈利能力分析.....	272
四、现金流量分析.....	285
五、资本性支出分析.....	287
第十二章 业务发展目标.....	289

一、公司的发展目标和战略.....	289
二、公司发展计划.....	291
三、上述计划拟定的基本假设和面临的主要困难.....	296
四、发展计划与现有业务的关系.....	296
五、本次募集资金对实现上述业务目标的影响.....	297
第十三章 募集资金运用.....	298
一、募集资金投资项目情况介绍及经济效益估算.....	300
二、募集资金投入方式.....	344
三、募集资金运用对公司财务状况的影响.....	345
四、本公司 H 股募集资金运用情况.....	345
第十四章 股利分配政策.....	347
一、本公司股利分配政策及实际股利分配情况.....	347
二、本次发行前滚存利润的分配安排.....	348
第十五章 其他重要事项.....	350
一、信息披露与投资者服务.....	350
二、重大合同.....	352
三、对外担保情况.....	365
四、涉诉与仲裁事项.....	365
第十六章 董事及有关中介机构声明.....	366
第十七章 附录和备查文件.....	378
一、附录.....	378
二、备查文件.....	378

第一章 释义

本招股说明书中，除文意另有所指，下列简称或名词具有如下含义：

中国、我国	指中华人民共和国
公司、本公司、发行人、 本发行人、中国南车	指中国南车股份有限公司及其子公司
南车集团、控股股东、 主要发起人	指中国南方机车车辆工业集团公司，在本次公开发行前持有本公司 98.57% 股份的全民所有制企业
铁工经贸、其他发起人	指北京铁工经贸公司，在本次公开发行前持有本公司 1.43% 股份的全民所有制企业，是南车集团的全资子企业
联席保荐人（主承销 商）	指中国国际金融有限公司、兴业证券股份有限公司
《公司章程》	指 2007 年 12 月 28 日本公司 2007 年第一次临时股东大会通过的《中国南车股份有限公司章程》（草案），该章程自本次发行的股票挂牌交易之日起生效
元	如无特殊说明，指人民币元
“九五”期间	指 1996 年至 2000 年
“十五”期间	指 2001 年至 2005 年
“十一五”期间	指 2006 年至 2010 年
“九五”计划	指第八届全国人民代表大会第四次会议于 1996 年 3 月 17 日表决通过的《中华人民共和国国民经济和社会发展“九五”计划和 2010 年远景目标纲要》（1996 年至 2000 年）
“十五”计划	指第九届全国人民代表大会第四次会议于 2001 年 3 月 15 日表决通过的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十个五年计划纲要》（2001 年至 2005 年）

“十一五”规划	指十届全国人民代表大会四次会议于 2006 年 3 月 14 日表决通过的《中华人民共和国国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》（2006 年至 2010 年）
本次发行	指本公司本次在中国境内（不含香港、台湾、澳门地区）发行以人民币认购和交易的普通股股份的行为
香港联交所	指香港联合交易所有限公司
香港	指中华人民共和国香港特别行政区
A 股	指本公司本次在中国境内（不含香港、台湾、澳门地区）发行的以人民币认购和交易的普通股股份，每股面值 1.00 元，预计将在上海证券交易所上市交易
H 股	指本公司拟在境外发行的以港元认购和交易的普通股股份，每股面值 1.00 元，预计将于香港联交所主板上市交易
上市	指本公司首次公开发行的流通股股票在上海证券交易所挂牌交易
《中国会计准则》	指财政部于 2006 年 2 月 15 日颁布的《企业会计准则》及其应用指南和其他相关规定
《国际财务报告准则》	指《国际财务报告准则》及其解释
股东大会	指本公司股东大会
董事或董事会	指本公司董事或董事会
执行董事	指在本公司担任管理职务的董事
独立董事	指本公司的独立董事
监事或监事会	指本公司监事或监事会
长江公司	指南车长江车辆有限公司
株机公司	指南车株洲电力机车有限公司
资阳公司	指南车资阳机车有限公司

戚墅堰公司	指南车戚墅堰机车有限公司
四方股份	指南车四方机车车辆股份有限公司
四方有限	指南车四方车辆有限公司
浦镇公司	指南车南京浦镇车辆有限公司
眉山公司	指南车眉山车辆有限公司
成都公司	指南车成都机车车辆有限公司
洛阳公司	指南车洛阳机车有限公司
襄樊公司	指南车襄樊机车有限公司
二七车辆	指南车二七车辆有限公司
石家庄公司	指南车石家庄车辆有限公司
新力搏公司	指新力搏交通装备投资租赁有限公司
戚墅堰所	指南车戚墅堰机车车辆工艺研究所有限公司
株洲所	指南车株洲电力机车研究所有限公司
时代电气	指株洲南车时代电气股份有限公司
时代新材	指株洲时代新材料科技股份有限公司
南方汇通	指南方汇通股份有限公司
BSP	指青岛四方-庞巴迪-鲍尔铁路运输设备有限公司
庞巴迪	指庞巴迪公司（Bombardier Inc.）
阿尔斯通	指阿尔斯通公司（Alstom Co.,Ltd）
西门子	指西门子股份公司（Siemens AG）
通用电气、GE	指通用电气公司（General Electric Company）
川崎重工	指川崎重工业株式会社（Kawasaki Heavy Industries Inc.）
三菱电机	指三菱电机株式会社（MitsubishiElectric Corporation）

美国 EMD	指易安迪机车公司 (Electro-Motive Diesel, Inc.)
北车集团	指中国北方机车车辆工业集团公司及其下属企业
中国神华	指中国神华能源股份有限公司
中国石油	指中国石油天然气股份有限公司
中国石化	指中国石油化工股份有限公司
船级社	指民间组织的验船机构 (Classification Society), 经政府授权后可以代表国家签发有关国际公约规定的船舶证书。目前国际上大的船级社包括日本船级社、英国劳氏船级社、挪威船级社、美国船级社、法国船级社和中国船级社等
国务院	指中华人民共和国国务院
中国证监会	指中国证券监督管理委员会
国务院国资委	指国务院国有资产监督管理委员会
铁道部	指中华人民共和国铁道部
国家发改委	指中华人民共和国国家发展和改革委员会
国土资源部	指中华人民共和国国土资源部
国家工商局	指中华人民共和国国家工商行政管理总局
财政部	指中华人民共和国财政部
商务部	指中华人民共和国商务部
科技部	指中华人民共和国科学技术部
国家统计局	指中华人民共和国国家统计局
《公司法》	指《中华人民共和国公司法》
《证券法》	指《中华人民共和国证券法》
《上市规则》	指《上海证券交易所股票上市规则》
《中长期铁路网规划》	指 2004 年 1 月 7 日国务院审议通过的《中长期铁路网规划》

机车车辆	指包括铁路机车、客车、货车、动车、动车组及各类自轮运转特种设备的统称
列车	指按照铁路运输类别、性质以及编组计划等要求，由不同动力单元组合的机车车辆的总称，可以是机车牵引车辆（客车或货车），也可以是自带动力的固定编组的动力集中型或动力分散型动车组
铁路机车	指牵引铁路客货车辆的动力车（俗称火车头），其本身不载旅客或货物
内燃机车	指以内燃机为动力的机车。中国铁路内燃机车所使用的内燃机，绝大部分为柴油机
电力机车	指从接触网获取电能，用牵引电动机驱动的机车
高速列车	指列车时速大于 200 公里的列车
铁路客车	指供铁路运送旅客和为其服务的以及原则上编组在旅客列车中使用的车辆
动车组	指由具有牵引动力装置的动车车辆和不具备牵引动力装置的拖车车辆（有时还有控制车）组成的固定编组使用的列车
铁路货车	指以运输货物为主要目的的铁道车辆，包括用于铁路线路施工、桥梁架设、轨道检测等特殊用途的车辆
敞车	指不设车顶，供运输各种无需严格防止失损货物的车辆，用来装运散粒货物（如煤、矿石、砂子等）、木材、钢材和集装箱等
平车	指底架承载面为一平面，通常两侧设有柱插，有时还设有可活动向下翻倒的端板和侧板的车辆
棚车	指设有车顶和门窗，可防止雨水进入，供运输各种需防止失损、日晒和散失的货物的车辆
罐车	指设有罐体供装运液体、液化气体和粉状货物等的车辆

漏斗车	指设有一个或数个带盖或不带盖的，具有一定斜坡的装货斗的车辆
地铁车辆	指在地铁线路上可编入列车中运行的单节车，包括有动力的动车和无动力的拖车
地铁列车	指编组成列，可以正常载客的若干地铁车辆的完整组合
A 型地铁	指车体基本长度为 22 米、车体宽度为 3 米的地铁车辆
B 型地铁	指车体基本长度为 19 米、车体宽度为 2.8 米的地铁车辆
直线电机地铁车辆	指采用直线电机技术的地铁车辆
城轨车辆	一般指城轨列车中某一单节车辆，也可笼统地同于城轨列车
城轨列车	指用于城市区间和城区内部的从事公共交通的城市轨道交通系统中的轨道交通移动设备，目前多为自带动力的电动或内燃动车组。市郊（通勤）列车、地铁、轻轨、有轨电车等均属于城轨列车范畴
轻轨车辆	一般指城市轨道交通系统中高峰小时单向运量低于 30000—40000 人左右的轨道交通移动设备（城轨列车）。原则上轻轨的涵义是指就车辆相对轨道施加的荷载而言相对地铁和市郊列车较轻，早期的轻轨多由有轨电车发展而来
城轨交通运营商	通常指经营管理城轨地铁交通的企业
电机	通常指铁路机车、动车组及城轨地铁车辆所装用的发电机、电动机及其他各类电机，以及其延伸技术所制造各类电机，包括风力发电机、电动汽车电机等
柴油机	通常指铁路内燃机车所装用的大功率柴油发动机，以及其延伸技术所制造的柴油发电机组、燃气发电机组的柴油发动机、船用柴油发动机等
轴承	指用来固定轴的，并能够承担径向载荷，使轴只能实现转动，而控制其轴向和径向的移动

摇枕	指三大件式转向架簧上承载部件，其用途是将车体作用于下心盘的载荷传递给支承他的两端弹簧组上，并把两个侧架连接在一起
径向转向架	指在结构上解除了对轮对的摇头约束，使轮对进入曲线时能趋于曲线半径方向，而处于所要求的径向位置的一种转向架
牵引变流系统	通常指铁路机车、动车组及城轨地铁车辆所装用的牵引变流系统，以及其延伸技术所制造的电动汽车、起重设备等电机拖动类产品的传动控制系统
铁路局	指铁道部下属的铁路运输企业
中国铁路	指中国铁道部监管的干线铁路系统
国铁	指中国国家铁路的简称。法人代表是受铁道部严格监督和运营控制的各铁路局（目前是 18 个铁路局）
干线铁路	指铁道部所管辖铁路路网中的骨干铁路
铁路路网	指铁道部所管辖铁路路网
电气化	指以电力接触网供电驱动电力机车和动车组的铁路
复线	指上、下行双线铁路
路内	指铁道部所管辖铁路路网业务领域
路外	指铁道部所管辖铁路路网以外的业务领域
合资铁路	指路内与路外合资经营的铁路
城际轨道交通	指城市间运行的客运轨道交通
城市轨道交通	指包括城市地铁、轻轨电车以及市郊干线铁路在内的客运轨道交通
UNIFE	指欧洲铁路行业协会（the Association of the European Railway Industries）

国产化定点企业	指负责消化、吸收、制造铁道部引进的新型机车、动车组及配件的企业
三来一补	指来料加工、来样生产、来件装配等对外加工装配业务和补偿贸易
WTO	指成立于 1995 年 1 月 1 日的世界贸易组织（World Trade Organization）的英文缩写
ISO9001 质量体系	指国际认可论坛质量管理体系多边承认协议成员质量标准
ERP	指企业资源计划（Enterprise Resource Planning）的英文缩写
三同时	指新建、改建、扩建工程的劳动安全卫生和节能环保设施必须与主体工程同时设计、同时施工、同时投入生产和使用
四不放过	指处理事故应遵循的原则，即事故原因分析不清不放过，事故责任者和群众没有受到教育不放过，防范措施没有落实不放过，事故责任者没有受到处理不放过
三级安全教育	指厂级安全教育、车间安全教育、班组安全教育

本招股说明书中任何表格中若出现总计数与所列数值总和不符，均为四舍五入所致。

第二章 概览

本概览仅对招股说明书全文做扼要提示。投资者作出投资决策前，应认真阅读招股说明书全文。

一、本公司简介

(一) 概述

本公司是根据国务院国资委《关于设立中国南车股份有限公司的批复》（国资改革[2007]1588号）批准，由南车集团作为主要发起人联合铁工经贸发起设立的股份有限公司。本公司于2007年12月28日在国家工商局注册登记并领取《企业法人营业执照》，注册地为北京市海淀区西四环中路16号，注册资本为70亿元。本次公开发行前，本公司的股本总数为70亿股，实收资本70亿元。其中：主要发起人南车集团持有69亿股股份，占公司总股本的98.57%；铁工经贸持有1亿股股份，占公司总股本的1.43%。

本公司自设立以来至本次公开发行前，未发生股权结构变化及重大资产重组。

本公司目前的股本结构如下：

表 2-1 本公司股本结构

股东名称	股份（万股）	持股比例
南车集团	690,000	69.00%
铁工经贸	10,000	1.00%
社会公众股股东	300,000	30.00%
合计	1,000,000	100.00%

(二) 本公司的业务

本公司主要从事铁路机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆及重要零部件的研发、制造、销售、修理和租赁，以及轨道交通装备专有技术延伸产业。本

公司是全球最大的轨道交通装备制造和解决方案供应商之一。以 2007 年销售收入计，本公司是中国最大的轨道交通装备制造和解决方案供应商，向市场提供全方位的轨道交通装备产品和服务。本公司拥有：

- l 以 2006 年产量计，中国最大的电力机车研发制造基地；该基地亦为世界领先的电力机车研发制造基地之一；
- l 全球技术领先的高速动车组研发制造基地；
- l 行业领先的大功率内燃机车及柴油机研发制造基地；
- l 国内高档客车研制的领先企业；
- l 全球领先的铁路货车研发制造基地；
- l 三家城轨车辆国产化定点企业，以 2007 年新签合同总额计，本公司是中国最大的城轨地铁车辆制造商。

本公司不仅服务于中国干线铁路运输和城市轨道交通，同时多种产品实现批量出口。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的产品出口到 30 多个国家和地区，2007 年全年的出口签约额近 6 亿美元，2008 年 1-3 月的出口签约额为 2.3 亿美元。

自本公司设立以来，主营业务没有发生重大变化。

（三）本公司的主要竞争优势

1. 国内行业领导者和领先的市场地位

本公司在铁路及城市轨道交通装备市场占有率方面处于国内领先地位。在机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆等所有业务领域市场占有率均超过或接近 50%；在中国铁路第六次大提速时投入使用的 52 列动车组中，本公司及本公司的合营公司提供了 47 列。由于轨道交通装备制造业是资本及技术密集型行业，规模效益明显，因此本公司领先的业务规模也保证了本公司成为国内同行业盈利能力最强的企业。

机车方面：本公司拥有（以 2006 年产量计）中国最大的电力机车研发制造基地，该基地亦为世界领先的电力机车研发制造基地之一；行业领先的大功率内燃机车及柴油机研发制造基地，中国领先的电力机车及电传动系统研制能力。本公司生产了截至目前中国最大功率的机车用于重载货运，也生产了中国时速最高

的机车用于快捷货运。本公司亦采用成熟技术制造了专为满足世界上海拔最高的高原铁路——青藏铁路需要的高原内燃机车。目前，本公司生产的电力机车和内燃机车具有世界先进水平。本公司多年来持续参与国内电力机车市场行业标准的制定。

客车方面：本公司拥有国内铁路客车的主要研发制造基地，并批量为国内生产和出口时速 120 公里等级、时速 160 公里等级的铁路客车。正在研制的时速 200 公里等级铁路客车处于世界先进水平。本公司是中国研制高档铁路客车的指定单位。

货车方面：本公司拥有全球领先的铁路货车研发、制造基地（长江公司）。本公司亦为重载货车技术研发、制造和供应的领先者，自主开发的载重 70 吨级、80 吨级以上系列货车，在国内处于领先地位。本公司研制的 40 吨轴重的货车处于世界领先水平。

动车组方面：本公司拥有全球技术领先的高速动车组研发制造基地。本公司制造的 CRH₂ 型时速 200 公里动车组是第一列国产化高速动车组。在中国铁路第六次大提速时投入使用的 52 列动车组中，本公司及本公司的合营公司提供了 47 列。本公司生产的国内第一列时速 300 公里的具有自主知识产权高速动车组也于 2007 年底在四方股份正式下线。

城轨地铁车辆方面：以 2007 年新签合同总额计，本公司是中国最大的城轨地铁车辆制造商，不仅拥有三家城轨车辆国产化定点企业，且 2007 年获取 1584 辆城轨地铁车辆的生产合同，合同金额总计 120.33 亿元，约占当年国内新签合同市场份额 60%。目前本公司生产的铝合金和不锈钢车体的 A 型车、B 型车均具有世界先进水平。

2. 完整的产品组合

本公司拥有完整的轨道交通装备产品组合，包括电力机车、内燃机车、客车、货车、动车组和城轨地铁车辆，同时具备前述产品强大的修理能力，因而能满足对轨道交通装备产品的各类需求。此外，本公司的产品组合完全符合铁路及城轨交通发展的最新方向。

3. 强大的研发能力和领先的技术优势

本公司拥有完整配套、自主开发、设备先进、大规模的轨道交通装备研发、制造和修理体系；本公司具有强大的研究开发及技术商业化的能力；本公司的现代化研发设计体系日臻完善、产品技术和制造质量接近国际水平；并且，本公司同铁道部及其他行业主管部门紧密合作，有参与新技术标准制定的优势。

本公司在大功率内燃机车、大功率电力机车、客车、重载货车、动车组、城轨地铁车辆等方面研发技术领先、制造经验丰富，经过长期的稳定发展，具有了较好的技术、人才、装备资源、研发制造和服务体系。

本公司拥有机车车辆材料工艺研发中心和客车电气研发中心，重点开展共性的和基础性的新材料、新工艺、新技术研究，为本公司及各下属企业开展整车及零部件的技术创新、解决现场生产实际问题提供技术支持和服务。

本公司还拥有变流技术国家工程中心（依托在株洲所）、五家国家认定技术中心（株机公司、四方股份、眉山公司、长江公司株洲分公司、时代新材技术中心）和四个博士后工作站（株洲所、株机公司、四方股份、资阳公司博士后工作站）。此外，本公司目前也已开始出口技术到其他发展中国家。

4. 完善的服务体系和成熟的客户开发能力

本公司本着“用户第一”的指导思想，真诚地为用户着想，不断完善服务体系，提高服务效率；对客户开展售前、售中及售后服务，持续提高顾客满意度；为顾客提供技术咨询和技术指导。

本公司具有良好的客户关系和强大的客户开发能力。过去几年，在巩固中国铁路市场的同时，本公司在路外市场和海外市场的业务规模均有很大增长。路外市场方面，报告期内各大型工矿、港口、能源企业（如中国神华、中国石油、中国石化等）采购量逐年增长，其采购量占本公司销售收入比率也逐年提高；海外市场方面，本公司不仅继续巩固了亚洲、非洲市场，而且拓展了中东、中亚、南亚、澳洲、南美和东欧市场，促进了出口贸易的快速增长。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的产品出口到 30 多个国家和地区。

5. 全球知名的品牌

中国“南车”、“CSR”品牌在国内外轨道交通装备制造行业已经具有很高知名度和认同度。本公司以高度的社会责任感，担当起提供“人与自然和谐发展”

的交通装备的重任。本公司不仅在中国铁路行业享有较高信誉，而且在快速崛起的城轨地铁产业方面，服务于北京、上海、广州、深圳、南京、成都、沈阳及香港等城市，在社会上产生了良好反响；经过不懈努力，产品由最初出口东南亚发展到遍布五大洲 30 多个国家和地区，出口产品技术也逐步由传统技术向当代先进技术发展，凭借良好的性价比优势和周到的服务，树立了中国“南车”、“CSR”品牌的国际形象和影响力。

6. 优秀的人才队伍

本公司拥有一批具有丰富实践经验和奉献精神的高级管理人才，本公司经营管理层主要人员大多具有超过 20 年以上的轨道交通装备制造行业工作经验；同时，本公司还拥有一批包括中国工程院院士在内的专家级人才，对企业具有较高忠诚度，组成完整的产品研发、工艺、质量控制等人才队伍。

（四）本公司的发展战略

本公司未来几年将采取如下发展战略：

1. 坚持发展轨道交通装备主业，稳固本公司在国内轨道交通装备业的领先地位

坚持做好本公司的“三大技术平台”（设计技术、制造技术、产品技术）建设，充分发挥本公司的既有优势，将本公司打造成卓越的铁路机车、客车、货车、动车组及零部件系统集成供应商，巩固并努力提高国铁机车车辆造修业务综合市场占有率；采取创新产品先人一步的策略，创造城轨地铁车辆技术领先优势，保持并力争提高城轨地铁车辆国内市场占有率；利用信息技术有效地推进 ERP 管理，通过专业化和规模化降低成本，创造产品成本比较优势；以产品板块为主进行业务整合和结构调整，降低内部价值链成本，增强市场竞争力。

2. 发展专有技术延伸产业，在专有技术延伸市场实现跨越式发展

按照专有技术延伸产业重点发展方向，本公司将整合专有技术延伸产业产品研发和制造资源，实现专业化发展；按照不同产品所处的阶段，本公司将灵活采取投资新建、填平补齐、扩能建设等指导思想，打造若干专有技术延伸产品制造基地，重点发展风力发电设备、电动汽车、齿轮传动系统、汽车配件、大功率半导体元件和工业变流装置、工程机械等业务。通过巩固和提升特定产品的领先优

势，实现公司的快速发展。

3. 实施“走出去”战略，打造本公司的国际化品牌

本公司将努力实现高端铁路机车、客车、货车、动车组等产品出口至发达国家以及城轨地铁车辆的出口突破，采取以下措施打造本公司的国际化品牌：一是加快国际并购或海外建厂的步伐，尽快明确重点项目按步骤实施；二是构建统分结合的海外市场营销体系，丰富海外市场拓展手段，实现由单纯的贸易出口转变成较高层次的技术输出和资本运作；三是综合运用各种业务组合，使整车产品和部件优先占据次发达国家市场，并有选择地进入发达国家市场，积极延伸、开展技术服务，扩大海外市场销售规模。

4. 通过资本运作拓展本公司的业务，推动本公司更好更快地发展

在依靠内部积累与投资，寻求在自身机制上发展壮大途径的同时，本公司将择机通过兼并、收购、参股、建立战略联盟等资本运作手段，以组合更大产业集群等形式，促进本公司上规模、增效益。本公司还将加强对租赁业务的探索和实践，并从国铁以外市场或专有技术延伸业务做起，适时向国铁市场过渡。此外，本公司将建立集约高效的资金管理体系，充分利用整体信誉优势和资金规模优势统一对外融资，降低企业整体筹资成本，深入研究国家财政金融政策，做好财务筹划，为企业发展提供积极的财务支持。

5. 建设优秀的人力资源队伍，保障本公司持续快速发展

本公司将继续全面深化“三项制度”改革（包括劳动、人事、分配制度），形成与现代企业制度相适应的劳动用工机制、公开选拔竞争上岗的核心人才聘用考核机制和与市场接轨的有效激励机制。本公司将有计划、有目标、有选择地引进企业急需人才、紧缺人才，不断扩大人才优势；优化开发，注重继续教育和在职培训，形成适当的员工素质结构，并通过绩效管理促进员工素质持续提高；完善薪酬福利制度，建立人才中长期激励机制。通过建设一支有理想、有道德、有文化、有纪律的员工队伍，重点培养管理、技术、技能三类核心人才，为本公司的持续、快速、健康发展提供强有力的人力资源保障。

二、本公司现有股东简介

(一) 中国南方机车车辆工业集团公司

注册地址：北京市海淀区羊坊店路 11 号

企业法人营业执照：1000001003686

注册资金：705,549.4 万元

法定代表人：赵小刚

经济性质：全民所有制

主营业务：股权管理和资产管理等

南车集团成立于 2002 年 7 月 2 日，是经国务院批准，从原中国铁路机车车辆工业总公司分立重组的国有独资大型集团公司，由国务院国资委直接管理。南车集团是经国务院批准的国家授权投资的机构。

(二) 北京铁工经贸公司

注册地址：北京市海淀区羊坊店路 11 号

企业法人营业执照：110000005012255

注册资金：23,362 万元

法定代表人：孙克

主营业务：物业管理、酒店管理、股权投资

铁工经贸为南车集团下属全资子公司，南车集团拥有铁工经贸 100% 的权益。

三、本公司主要财务数据和指标

(一) 合并资产负债表主要数据

表 2-2 合并资产负债表数据摘要

单位：千元

项 目	2008年3月31日	2007年12月31日
流动资产	20,250,224	21,791,421

项 目	2008年3月31日	2007年12月31日
资产总额	31,529,532	32,725,858
流动负债	20,221,697	21,682,671
负债总额	24,705,962	26,309,990
股东权益	6,823,570	6,415,868
其中：少数股东权益	2,108,892	2,069,906

(二) 合并利润表主要数据

表 2-3 合并利润表数据摘要

单位：千元

项 目	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
营业收入	6,725,251	27,400,965	23,529,352	20,282,033
营业利润	482,296	961,950	628,004	571,534
利润总额	549,891	1,193,953	685,779	579,929
净利润	407,276	1,069,046	619,911	480,344
归属母公司股东/所有者的净利润	367,550	807,352	527,626	393,108

(三) 合并现金流量表主要数据

表 2-4 合并现金流量表数据摘要

单位：千元

项目	2008年1-3月	2007 年度
经营活动产生的现金流量净额	-2,919,372	1,443,173
投资活动产生的现金流量净额	-220,358	-2,349,293
筹资活动产生的现金流量净额	-495,258	2,502,634
现金及现金等价物净增加额	-3,634,204	1,592,135

(四) 主要财务指标

表 2-5 主要财务指标摘要

财务指标	2008 年 3 月 31 日	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日	2005 年 12 月 31 日
流动比率	1.00	1.01	-	-

财务指标	2008年 3月31日	2007年 12月31日	2006年 12月31日	2005年 12月31日
速动比率	0.71	0.74	-	-
资产负债率(母公司)(%)	38.09%	42.67%	-	-
每股净资产 (不含少数股东权益) (元)	0.67	0.62	-	-
无形资产(扣除土地使用 权后)占净资产比例	4.15%	4.46%	-	-

	2008年1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
应收账款周转率(次/年)	5.45	7.29	-	-
息税折旧摊销前利润(千元)	858,087	2,236,144	1,606,673	1,344,545
存货周转率(次/年)	3.73	4.18	-	-
利息保障倍数(倍)	7.08	7.10	5.28	6.37
每股经营活动的现金流量 (元)	-0.42	0.21	-	-
每股净现金流量(元)	-0.52	0.23	-	-

四、本次发行概况

(一) 本次发行总体框架

本公司本次发行 30 亿股 A 股股票, 占本次 A 股发行后公司股本总额的 30%。

(二) 本次发行情况简介

股票种类: 人民币普通股(A股)

每股面值: 1.00 元

发行股数: 30 亿股

发行价格: 2.18 元/股

发行方式: 网下向询价对象询价配售与网上资金申购定价发行相结合的方式

发行对象: 持有中国证券登记结算有限责任公司上海分公司证券账户的投资者
(中华人民共和国法律、法规及发行人须遵守的其他监管要求所禁

止购买者除外)

五、本次发行募集资金主要用途

经本公司 2007 年第一次临时股东大会批准，本公司本次拟公开发行不超过 30 亿股 A 股，发行募集资金扣除发行费用后，将按轻重缓急顺序投资于以下项目：

表 2-6 募集资金主要用途

序号	项目名称	项目承办单位	使用 A 股募集资金金额（万元）
第一类	引进技术、消化吸收，进行再创新，实现高速动车组、大功率机车产业化、国产化项目	-----	322,939
1	铁路高速列车项目	-----	67,853
(1)	时速 200 公里动车组生产建设项目	四方股份	20,000
(2)	时速 300 公里及以上高速动车组产业化项目	四方股份	24,353
(3)	高速铁路客车及城际动车组产业化项目	浦镇公司	23,500
2	电力机车项目	-----	34,785
(4)	大功率交流传动电力机车产业化项目（机车部分）	株机公司	8,000
(5)	交流传动电力机车研发体系建设和产业提升项目（六轴）	株机公司	16,785
(6)	大功率电力机车制造基地建设项目	资阳公司	10,000
3	内燃机车项目	-----	71,984
(7)	交流传动内燃机车国产化技术改造项目	戚墅堰公司	31,984
(8)	大功率内燃机车产业提升项目	戚墅堰公司	25,000
(9)	机车制造基地建设项目	资阳公司	15,000
4	关键零部件项目	-----	148,317
(10)	GE 大功率交流传动内燃机车技术转让及国产化项目配套交流电机技术改造项目	成都公司	3,938
(11)	高速动车组及大功率机车关键零部件产业化项目	戚墅堰所	27,761
(12)	大型发动机曲轴生产基地项目	资阳公司	21,900
(13)	提升（电控）内燃机关键零部件热加工制造能力项目	资阳公司	22,898
(14)	提升（电控）内燃机关键零部件冷加工制造能力项目	资阳公司	21,820
(15)	大功率交流传动电力机车、动车组牵引电机、变压器技术改造项目	株机公司	50,000

序号	项目名称	项目承办单位	使用 A 股募集资金金额（万元）
第二类	城市轨道交通装备产品研发、制造平台项目	-----	97,523
(16)	提高城轨地铁车辆生产能力项目	四方股份	7,785
(17)	城轨车辆研发和制造资源优化项目	株机公司	51,300
(18)	不锈钢轨道交通车辆生产建设项目	浦镇公司	9,883
(19)	地铁车辆研制及产业提升项目	浦镇公司	28,555
第三类	提高产品质量、提升技术水平和信息化能力建设项目	-----	294,363
1	铁路货车新造和修理项目	-----	234,363
(20)	长江公司总部、研发中心及武汉制造基地建设项目	长江公司	153,548
	20.1 总部及研发中心建设项目	长江公司	46,186
	20.2 铁道车辆新造建设项目	长江公司	54,219
	20.3 铁道车辆修理建设项目	长江公司	53,143
(21)	长江公司株洲基地技术改造项目	长江公司	19,880
(22)	铜陵基地技术改造项目	长江公司	33,935
(23)	铁路重载、快速货车及关键零部件技术改造项目	眉山公司	27,000
2	客车修理项目	-----	10,000
(24)	高档客车修理基地项目	浦镇公司	10,000
3	提升企业现代化管理水平项目	-----	50,000
(25)	提升企业信息化能力工程建设项目	中国南车	50,000
第四类	轨道交通装备专有技术延伸产业建设项目	-----	182,591
(26)	汽车增压器配件产业化项目	戚墅堰所	97,268
(27)	齿轮传动系统产业化项目	戚墅堰所	42,323
(28)	风力发电装备整机制造项目	株洲所	25,000
(29)	电动汽车整车及关键零部件产业化基地项目	株洲所	18,000
合计	-----	-----	897,416

第三章 本次发行概况

一、本次 A 股发行的基本情况

股票类型:	人民币普通股 (A 股)
每股面值:	1.00 元
发行股数及占发行后总股本的比例:	30 亿股, 占 A 股发行后总股本的 30%, 占 A 股和后续可能的 H 股发行后 (未考虑超额配售选择权的执行) 总股本的比例不超过 25.86%
每股发行价格:	2.18 元 (通过向询价对象询价确定发行价格区间, 在发行价格区间内向询价对象进行累计投标询价, 并综合累计投标询价结果和市场走势等情况确定发行价格)
发行后每股盈利 1:	0.136 元 (每股盈利按经会计师事务所审核的按中国会计准则编制的 2008 年度预测净利润除以本次发行后总股本计算, 未考虑后续可能的 H 股发行)
发行后每股盈利 2:	0.117 元 (每股盈利按经会计师事务所审核的按中国会计准则编制的 2008 年度预测净利润除以本次发行及后续可能的 H 股发行后总股本计算, 未考虑超额配售选择权的执行)
发行市盈率 1:	16.03 倍 (按“发行后每股盈利 1”计算)
发行市盈率 2:	18.59 倍 (按“发行后每股盈利 2”计算)
发行前每股净资产:	0.67 元 (根据经审计的按照中国会计准则编制的 2008 年 3 月 31 日的财务报表计算)
发行后每股净资产:	1.11 元 (根据经审计的按照中国会计准则编制的 2008 年 3 月 31 日的财务报表计算, 考虑 A 股发行募集资金的影响, 但未考虑后续可能的 H 股发行)
发行前市净率:	3.25 倍 (按照发行价格除以发行前每股净资产计算)

- 发行后市净率： 1.96 倍（按照发行价格除以发行后每股净资产计算）
- 发行方式： 网下向询价对象询价配售与网上资金申购定价发行相结合的方式
- 发行对象： 持有中国证券登记结算有限责任公司上海分公司证券账户的投资者（中华人民共和国法律、法规及发行人须遵守的其他监管要求所禁止购买者除外）
- 承销方式： 由联席主承销商牵头组织承销团对本次公开发行的社会公众股采用余额包销方式
- 本次发行募集资金总额： 654,000.0 万元，扣除发行费用后，募集资金净额为 636,941.1 万元
- 发行费用概算： 本次发行费用总计为 17,058.9 万元，主要包括：
- 承销和保荐费用： 10,333.2 万元
 - 审计费用： 3,587.0 万元
 - 评估费用： 305.5 万元
 - 律师费用： 550.0 万元
 - 发行手续费用： 216.5 万元
 - 路演推介费用： 1739.7 万元

二、本次发行有关当事人

1. 发行人：中国南车股份有限公司

英文名称：China South Locomotive & Rolling Stock Corporation Limited

地址：北京市海淀区西四环中路 16 号

法定代表人：赵小刚

电话：（010） 5186 2188

传 真：（010） 6398 4785

联 系 人：邵仁强

互联网网址：www.csrgc.com.cn

电子信箱：csr@csrgc.com.cn

2. 联席保荐人（主承销商）：

中国国际金融有限公司

地 址：北京市建国门外大街 1 号国贸大厦 2 座 27 层及 28 层

法定代表人：汪建熙

电 话：（010） 6505 1166

传 真：（010） 6505 1156

保荐代表人：吕洪斌、孙雷

项目主办人：金雷

项目经办人：蒋兴权、赵沛霖、刘淑贞、高峰、杨素兰、丁懿华

兴业证券股份有限公司

地 址：福建省福州市湖东路 99 号

法定代表人：兰荣

电 话：（021） 6841 9393

传 真：（021） 6841 9764

保荐代表人：王廷富、陈亮

项目主办人：李杰

项目经办人：徐阳军、阳昌云、李春明、李艳、王光清、高岩

3. 发行人法律顾问：国浩律师集团（北京）事务所

地 址：北京市朝阳区东三环北路 38 号泰康金融大厦 9 层

单位负责人：王卫东

电 话：（010） 6589 0699

传 真：（010） 6517 6800

经办律师：王卫东、陆绮、冯晓奕

4. 保荐人（主承销商）法律顾问：北京市嘉源律师事务所

地 址：北京市西城区复兴门内大街 158 号远洋大厦 F407

单位负责人：郭斌

电 话：（010） 6641 3377

传 真：（010） 6641 2855

经办律师：颜羽、徐莹、施贲宁、齐伯更

5. 会计师事务所：安永华明会计师事务所

地 址：北京市东城区东长安街 1 号东方广场安永大楼（东三办公楼）16
层

法定代表人：葛明

电 话：（010） 5815 3000

传 真：（010） 8518 8298

经办人：严志雄、李地、王莹、刘文芳

注册会计师：李地、王莹

6. 资产评估机构：中联资产评估有限公司

地 址：北京市西城区阜外大街 1 号四川大厦东塔 22 层

法定代表人：沈琦

电 话：（010） 6836 5066

传 真：（010） 6836 5038

经办注册评估师：沈琦、刘松

7. 土地评估机构：北京华源土地评估中心有限责任公司

地 址：北京市朝阳区北四环东路 108 号千鹤家园 1 号楼 602 室

法定代表人：王芳宇

电 话：（010） 8483 1464

传 真：（010） 8483 1874

经办注册评估师：王芳宇、王金成

8. 股票登记机构：中国证券登记结算有限责任公司上海分公司

地 址：上海市陆家嘴东路 166 号

电 话：（021） 3887 4800

传 真：（021） 5875 4185

9. 收款银行：

中国工商银行上海市分行营业部

中国建设银行上海市分行营业部

中国农业银行上海市分行第二营业部

交通银行上海分行第一支行

上海浦东发展银行上海分行营业部

兴业银行上海分行

招商银行上海分行营业部

上海银行营业部

中信银行上海分行营业部

中国银行上海市分行营业部

光大银行上海分行营业部

民生银行上海分行营业部

华夏银行上海分行营业部

深圳发展银行上海分行营业部

广东发展银行上海分行营业部

本公司与本次发行有关的中介机构及其负责人、高级管理人员、经办人员之间不存在直接或间接的股权关系或其他权益关系。

三、发行上市重要日期

事 项	日 期
路演推介时间:	2008 年 7 月 28 日-2008 年 7 月 31 日
初步询价时间:	2008 年 7 月 29 日-2008 年 7 月 31 日
网下申购日期和缴款日期:	2008 年 8 月 4 日、2008 年 8 月 5 日
网上申购日期和缴款日期:	2008 年 8 月 5 日
定价公告刊登日期:	2008 年 8 月 7 日
股票上市日期:	2008 年 8 月 18 日

四、本公司 H 股发行简介

本公司在进行本次 A 股发行的同时，正在积极寻求 H 股的发行。尽管本公司计划在得到境内和境外监管机构批准之后实施 H 股发行，但是本公司不能保证 H 股发行必然发生，能否成功发行 H 股取决于境内外监管机构的审批、市场走势、投资者信心、A 股发行价格等多种因素的影响。本公司目前预计的 H 股发行情况如下：

（一）本公司 H 股发行的股东批准

本公司的 H 股发行方案已经本公司 2007 年第一次临时股东大会审议通过，本公司的 H 股发行方案无需 A 股股东的另行批准。

（二）本公司 H 股发行的结构

本公司拟公开发行不超过 16 亿股 H 股，占 A 股和 H 股发行完成后股本总额的 13.79%。H 股发行后，如果全额行使超额配售选择权，最终将发行不超过 18.4 亿股 H 股，占发行完成后股本总额的 15.54%。

（三）本公司 H 股发行的定价

本公司拟公开发行的 H 股的发行价格应不低于本公司 A 股的发行价格，最终发行价格应在考虑国内外投资者利益的情况下，根据发行时国内 A 股市场和国际资本市场发行情况，按照本公司所处行业的一般估值水平以及市场认购情况确定。

（四）本公司 H 股发行的募集资金

本公司本次 H 股发行募集资金扣除发行费用后，将用于投资以下三类项目：

- （1）采购国外先进的研发、制造、试验设备，建设世界一流的轨道交通装备制造基地项目；
- （2）引进消化吸收技术、实施整车国产化配套进口关键零部件项目；
- （3）引进国外机车车辆关键技术，提高产品水平、设计水平和制造水平项目。

除非经有权部门批准，否则不拟在国内结汇。具体境外募集资金用途以本公司 H 股招股说明书披露内容为准。

第四章 风险因素

投资者在评价本公司的股票时，除应认真阅读本招股说明书提供的其他资料外，还应特别认真地考虑本章所述之各项风险因素。

一、政策变动风险

（一）产业政策变化的风险

首先，本公司所处的轨道交通装备制造行业受到国家产业和行业政策的监管。目前国家鼓励发展轨道交通装备制造行业，但如果未来的产业或行业政策出现变化，将可能导致公司的市场环境和发展空间出现变化，并给公司经营带来风险。

其次，铁道部及其所属的铁路局以及城市轨道交通运营商是本公司最主要的客户。铁道部和国家发改委分别是中国铁路运输装备和城市轨道交通运输装备发展的政策制订者，一旦其发展政策发生变化，而本公司不能及时适应变化，将给公司的经营带来风险。

最后，中国有相对特殊的铁路技术规范和标准（TB—铁标），且上述标准也在不断的变化之中，如果本公司不能及时调整并适应上述标准的变化，将给公司的经营带来风险。

（二）税收政策变化的风险

税收政策是影响本公司经营的重要外部因素。目前我国政府正积极稳妥地推进税制改革，与本公司经营相关的税收政策可能会发生调整。本公司一直高度重视税务风险管理，但某些税收政策的变化仍可能会对本公司的经营业绩和财务状况产生影响。

目前，本公司和部分子公司在企业所得税、增值税等方面享有税收优惠。本公司多家子公司地处高新技术开发区或中国西部，享有 15% 的所得税优惠税率，部分子公司享受技术改造国产设备投资抵免企业所得税、技术开发费于税前加计

扣除等税收优惠政策。于 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的实际税率分别为 25.94%、10.46%、9.60% 和 17.17%，低于 2008 年以前的适用法定所得税税率 33%。同时，本公司享受若干项增值税返还/退税优惠政策，于 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，增值税返还分别为 48,858 千元、115,124 千元、18,729 千元和 10,273 千元。如本公司的上述税收优惠政策发生变化，则本公司的盈利可能受到一定的影响。

（三）环保监管的风险

我国政府目前正在逐步实施日趋严格的环保法律和法规，同时颁布并执行更加严格的环保标准。尽管近年来本公司为遵守环保法规而支付的支出不断提高，该项支出预算仍可能不足，而需要花费更多的成本和资本性支出，有可能给本公司的业务经营和财务状况带来影响。

（四）其他监管方面的风险

本公司的业务受到中央和地方政府有关部门的监管，除上述提及的国家发改委、铁道部外，还包括国务院国资委、商务部、财政部、国土资源部等。

为符合现有的和未来新增的监管规定的要求，公司需要付出合规性成本，可能对本公司的业务产生重大影响。另外，监管政策的变化也可能对本公司的运营产生不利影响，从而给本公司的收入和利润带来不利影响。

二、市场和经营风险

（一）国内外市场竞争加剧的风险

中国的铁路机车、客车、货车等干线轨道交通装备制造行业目前并没有对外资完全放开，具有一定的进入壁垒，所以短期内面临的国外竞争对手压力较为有限。但随着行业准入可能进一步放开和国外厂商利用技术输出渠道在零部件方面的渗透，本公司面对国外领先的轨道交通装备制造商的竞争压力将逐步加大。在城轨地铁车辆领域，目前行业的国内外参与者数量已经较多，随着行业的发展，竞争也可能进一步加剧。伴随着国际化的步伐，本公司在海外市场的参与程度将不断提高，与国际竞争对手的直接竞争局面也将不断出现。

如本公司不能有效应对前述竞争,将可能导致利润率水平降低和市场占有率的下滑。

（二）其他运输形式竞争的风险

中国的客运和货运形式主要通过航空、铁路、公路、水路和管道五大类运输方式实现。在国内,客运以铁路、航空和公路运输为主,货运大多以铁路、公路和水路运输为主,液体和气体的运输主要以管道为主。如果客运和货运现有竞争格局发生转变,引起铁路总体运输量的降低,将可能降低对铁路交通装备的需求,从而影响本公司的业务、财务状况和经营业绩。此外,如果发生恐怖袭击、环保事件及其它重大安全事故等意外事件,引起铁路和城轨地铁运输系统使用量的下降,同样可能间接导致对本公司产品需求下降。

（三）依赖少数主要客户的风险

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度及 2005 年度,本公司对前五大客户的销售收入,分别占本公司当期销售收入的 68.85%、68.59%、65.18% 及 61.43%。本公司的最大客户为铁道部及其所属的铁路局,对其的销售收入于 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度及 2005 年度分别占本公司总销售收入的 60.66%、61.01%、57.44% 及 54.32%。

本公司预期,由于轨道交通装备行业的特点,如果整体行业格局不发生重大变化,本公司仍将对主要客户保持一定程度的依赖。因此,如果主要客户减少或取消订单,将可能使得本公司的销售收入大幅下跌,并对经营业绩产生不利影响。

由于铁道部及其所属的铁路局是本公司的最大客户和长期客户,其基本遵循市场定价原则,但由于受订单数量和长期客户的影响,本公司在向其销售产品时缺乏一定的议价能力,对公司的经营业绩有可能造成不利影响。

（四）市场开拓的风险

本公司在巩固铁路机车、客车、货车业务现有市场地位和扩大市场份额的同时,正在积极开拓城轨地铁车辆、高速动车组和轨道交通装备专有技术延伸业务等新业务,同时正在积极拓展海外市场,这些都将为公司带来持续增长空间。然而,在前述的各市场领域的开拓,一旦不能成功进行或无法达到预期目标,将可能对公司经营业绩的增长产生不利影响。

（五）与合资企业相关的风险

本公司与轨道交通装备制造行业的多家国际公司成立了若干家合资企业。本公司与合资企业的外方已经保持近十年的合作关系，今后也将努力继续保持良好合作。但如果合资双方出现意见不合，且无法通过协商或者仲裁解决纠纷和分歧，则有关的合资企业业务和经营业绩可能会受到不利影响。如果纠纷和分歧持续无法解决，合资企业甚至可能面临终止运营的风险。此外，若与本公司合资的外方在业务或财务上出现困境，将可能难以履行合资协议所规定的合同责任，也可能对合资企业产生不利影响，并影响到本公司的业务和经营业绩。

（六）原材料成本上升的风险

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度及 2005 年度，本公司的原材料成本占生产成本的比重分别为 81.37%、81.92%、79.37% 和 78.42%。本公司使用的原材料主要包括钢材、铝材和铜材。如果未来原材料价格出现明显上涨，而公司产品价格无法及时相应调整，将对公司经营情况造成不利影响。

（七）人才竞争的风险

本公司的业务需要大量具有管理和技术专长的员工。一方面，随着公司业务的扩展，公司需要持续地吸引优秀人才加入；另一方面，随着行业竞争对手在人才方面的竞争加剧，本公司现有人才也存在流失的风险。

虽然本公司已尽最大努力招聘及挽留人才，但如果本公司无法吸引及挽留足够数量的优秀人才，本公司的业务可能受到不利影响。

（八）技术创新的风险

本公司自成立以来，在技术创新方面已经取得了相当的进步，但技术创新能力仍需要进一步提高。首先，轨道交通运输装备的产品面临着持续的升级换代，对公司的持续创新能力提出了挑战；其次，本公司的一些产品需要引进部分核心技术，本公司在引进技术的消化、吸收和再创新方面面临着一定挑战；再次，伴随着产品的升级，对产品质量和可靠性也提出了更高要求，这也在技术创新上给公司提出了新的挑战。

本公司如果不能在上述领域成功应对技术创新的挑战，保持和增强本公司的技术竞争力，将会对本公司的经营业绩和财务状况产生不利影响。

（九）保险不足的风险

本公司目前主要投保了财产一切险、机器损坏险、机动车辆保险、货物运输保险（含进出口货运险）、雇主责任险、公众责任险、产品责任险等险种。

本公司已尽最大努力为所面对的若干风险投保，但目前已购买保险可能不足以弥补本公司所有的潜在损失。如果保险赔付不足，则可能会对本公司的业务造成不利影响。

（十）尚未获得部分房屋产权证的风险

截至本招股说明书签署日，本公司占有和使用的自有房产共计建筑面积 3,593,803.27 平方米。上述房产中，本公司拥有房屋所有权证或房屋权属证明的房产建筑面积共计 3,311,784.24 平方米（对应共 1,193 份房屋所有权证）；正在办理房屋所有权证或房屋权属证明的房产建筑面积共计 282,019.03 平方米，占本公司占有和使用的自有房产总面积的 7.85%。

本公司正在努力加快取得房屋权属证明的进度。如果本公司未能全部取得相关房屋的权属证明，可能对本公司使用这部分房屋的权利造成不利影响。例如，如果因有关主管机关责令停止使用，则本公司可能被迫寻找其他物业并因此产生额外费用。

（十一）宏观经济周期性波动的风险

从历史上看，我国国民经济的发展具有周期性波动的特征，本公司所处的轨道交通装备制造业作为国民经济的基础性行业之一，行业发展与国民经济的景气程度有很强的相关性。如果经济发展速度快，将不断提高对轨道交通运输的需求，从而刺激对轨道交通装备的需求，反之则抑制轨道交通装备的需求增长，进而影响本公司的业绩，给本公司的生产经营带来一定的风险。

三、管理风险

（一）控股股东的风险

南车集团为本公司的控股股东，预计在本次 A 股发行及后续 H 股发行完成后，仍将持有本公司超过 50% 股份。该持股比例使南车集团能够对本公司的董事

人选、经营决策、投资方向及股利分配政策等重大事项的决策施加控制和重大影响。因此，作为控股股东，南车集团对本公司的经营方针政策、管理及其他事务拥有较大的影响力，南车集团的利益可能与部分或全部少数股东的利益不一致。

本公司已经按照我国的法律法规和上市地的监管规定建立了比较完善的公司法人治理结构，严格按照“公平、公开、公正”的原则切实维护非控股股东利益，并将通过下列措施尽可能地减少控股股东控制风险：（1）在业务、资产、人员、机构和财务等方面与控股股东分开；（2）充分发挥独立董事的作用，并逐步完善董事会专门委员会的运作机制，增强专门委员会的作用；（3）股东大会、董事会将严格执行关联股东和关联董事回避制度；（4）加强信息披露的规范性，严格按照有关法规和本公司上市地证券交易所上市规则的规定，及时披露对本公司运营及股东权益将产生较大影响的决定和事件，保障本公司其他股东的知情权。

（二）关联交易的风险

在本公司重组的过程中，南车集团已将几乎全部主营业务和资产注入本公司，而将物业管理、非主营长期股权投资等资产和业务继续留在南车集团。由于业务的必然联系，本公司不可避免地与南车集团及其他关联方之间存在一定的关联交易。2008年1-3月、2007年度、2006年度和2005年度，本公司向关联方销售商品的收入占本公司营业收入的比例分别为4.95%、1.50%、0.72%和0.85%；同期，本公司向关联方购买商品的成本占本公司营业成本的比例分别为2.62%、2.55%、1.87%和2.56%。如果本公司在执行关联交易过程中未能履行关联交易的相关决策和批准程序，则可能损害本公司的利益以及本公司的股东权益。

如果本公司的关联交易不能严格按照公允的价格执行，将会影响本公司的正常生产经营活动，从而损害本公司和股东的利益。

本公司已经建立了一套规范关联交易的行之有效的制度，以确保关联交易符合有关的关联交易决策和批准程序。本公司与关联方之间（1）按照市场规律运作，坚持公平、合理、公允及市场化的原则签订关联交易协议，并严格将关联交易规范在本公司股东大会通过的《中国南车股份有限公司关联交易管理办法》的范围内；（2）按照法律法规、《公司章程》以及相关的公司治理准则的要求，准确执行、披露、表决、审批各项关联交易，以保障本公司全体股东的利益。

四、财务风险

（一）汇率变动的风险

本公司经营业务一定程度上受到人民币汇率波动的影响。2007 年度，本公司出口签约额近 6 亿美元。因此，如果人民币汇率进一步上涨，将逐步削弱本公司出口产品的价格吸引力，进而有可能影响本公司出口产品的销售收入。

本公司的海外收入从合同签订到实际收款之间存在时间间隔，公司的海外采购从合同签订到实际付款之间也同样存在一定时间间隔，上述的时间间隔也导致公司存在一定的汇率风险敞口，汇率的不利变动也可能给公司带来汇兑损失。

如本公司后续的 H 股发行获得成功，H 股全球发售所获募集资金将会以非人民币外汇存款存在海外。人民币汇率的变动将可能对本公司产生影响。

2005 年 7 月 21 日，中国人民银行公布了我国改革后的人民币汇率政策，即“以市场供求为基础、参考一揽子货币进行调节、有管理的浮动汇率制度”，改革后的汇率政策更加市场化，汇率的波动可能更为频繁。目前，境内可以对冲汇率风险的金融工具比较缺乏，在一定程度上限制了本公司管理汇率风险的能力。但本公司已对部分外汇交易采取相应的对冲措施来降低汇率变动所产生的风险，今后也将积极采用现有的金融工具和各种商务手段降低本公司面临的汇率风险。

（二）利率上升的风险

本公司 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度及 2005 年度的利息支出分别为 119,448 千元、314,448 千元、294,875 千元和 190,201 千元。

由于利率水平的变动受到经济政策、货币资金需求、货币资金供给、经济周期和通货膨胀率水平等多方面因素的影响，利率上升将直接增加本公司的财务负担，降低本公司的盈利水平。

（三）应收账款可能发生坏账和坏账准备提取不足的风险

于 2008 年 3 月 31 日，本公司扣除坏账准备前的应收账款余额为 6,139,023 千元，坏帐准备为 280,410 千元，净额为 5,858,613 千元；本公司的应收账款绝大部分账龄在 1 年以内。本公司的客户主要为铁道部及其下属铁路局、地方铁路、

城市轨道交通运营商和其他企业客户，上述客户拥有良好的信誉并与本公司保持长期的合作关系。如果未来应收账款发生坏账或者坏账准备提取不足，则本公司的经营业绩和财务状况将受到不利影响。

（四）客户可能延期支付的风险

本公司的客户通常会依照购销合同约定支付一定的定金、预付款或进度款。本公司一般在项目开始时收取预付款，并将所收取的项目预付款作为营运资金，以便继续进行项目未完成的工作。

除了向客户收取预付款外，本公司一般会根据合同签订的具体款项，向客户收取进度款（如有）和尾款。如果本公司遇到客户延期或者拖欠支付应收账款或进度款，则本公司可能需要垫付营运资金维持项目运作，从而对本公司的现金流、财务状况和经营业绩产生不利影响。

（五）净资产收益率下降的风险

2007 年度，本公司归属于母公司股东/所有者的净利润所对应的全面摊薄净资产收益率达 18.58%，主要是因改制相关的一系列资产重组与精算福利计提导致公司账面净资产大幅减少所致。本次 A 股发行后，本公司净资产规模将大幅提高，净利润水平将可能无法达到与净资产同比例的增长幅度，因此，净资产收益率水平存在大幅下降的风险。

五、募集资金投向风险

本公司的募集资金将主要用于对铁路机车、客车、货车、动车组和城轨地铁车辆以及部分专有技术延伸产品和业务的投资，本公司在考虑上述投资项目时已经较为充分地研究了项目的市场前景、原材料供应、资金和技术、人力资源等各种因素，并进行了可行性分析。但不能避免项目出现市场环境的不利变化和投资进度延期、投资超支等问题的可能性，上述情况的出现将可能影响到项目的可行性和实际的经济效益，进而影响公司的经营业绩、财务状况和发展前景。

六、其他风险

（一）股票价格的风险

本公司的 A 股股票将在上海证券交易所上市，除本公司的经营和财务状况之外，本公司的 A 股股票价格还将受到包括利率政策在内的国家宏观政策、国际和国内宏观经济形势、资本市场走势、市场心理和各类重大突发事件等多方面因素的影响。投资者在考虑投资本公司股票时，应预计到前述各类因素可能带来的投资风险，并做出审慎判断。

（二）A 股与 H 股市场存在差异

在本次 A 股发行的同时，本公司正在寻求 H 股的发行，H 股将在香港联交所主板挂牌上市。在未获得相关监管部门批准前，本公司的 A 股和 H 股不得互相转换或取代，A 股与 H 股市场之间不能互相进行买卖或结算。A 股和 H 股市场具有不同的特点和投资者基础。基于上述差别，本公司 A 股和 H 股的价格可能会有所不同。另外，本公司 A 股和 H 股的股价波动可能会相互影响。

（三）可能遭受诉讼和索赔而导致的风险

在正常的运营过程中，本公司可能会涉及诉讼和索赔。本公司可能涉及的诉讼和索赔包括产品瑕疵、产品交付和提供服务的延迟、违约等。本公司如遭诉讼和索赔，可能会对本公司的经营业绩及财务状况产生不利影响。

（四）自然灾害或其他不可抗力的风险

地震、台风、海啸、洪水等自然灾害以及突发性事件会对本公司的财产、人员造成损害，并有可能影响本公司的正常生产经营。

2008 年 5 月 12 日，四川汶川发生 8 级地震。成都公司、眉山公司及资阳公司的少部分生产设施受到轻微影响，这些轻微影响主要是少量厂房、建筑物的轻微龟裂和墙面脱落，个别生产设备的精密度轻微受损，少量正在加工的精密零部件的报废等。造成成都、眉山、资阳三家公司分别停产 10 天、8 天和 5 天，同时造成少量经济损失。虽然地震对本公司的部分生产设施有轻微影响，但由于成都公司和眉山公司 2 家企业已投保地震险，理赔工作正在开展；上述 3 家企业已经恢复正常生产，且正在组织部分关键工序的加班加点，以保证当月生产进度。因此，此次地震灾害不会对本公司的整体经营情况和经济效益带来实质性影响。

第五章 发行人基本情况

一、本公司基本信息

注册名称：中国南车股份有限公司

中文简称：中国南车

英文名称：China South Locomotive & Rolling Stock Corporation Limited

英文简称：CSR

法定代表人：赵小刚

董事会秘书：邵仁强

成立日期：2007 年 12 月 28 日

注册资本：700,000 万元

实收资本：700,000 万元

住 所：北京市海淀区西四环中路 16 号

邮政编码：100036

拟上市地点：上海证券交易所

联系电话：（010） 5186 2188

传真号码：（010） 6398 4785

互联网网址：www.csrgc.com.cn

电子信箱：csr@csrgc.com.cn

二、本公司重组改制情况

（一）发起人及发起设立方式

经国务院同意，国务院国资委于 2007 年 11 月 23 日以《关于中国南方机车

车辆工业集团公司整体重组改制并境内外上市的批复》(国资改革[2007]1289号)批准南车集团整体重组改制设立中国南车。国务院国资委于2007年12月26日以《关于设立中国南车股份有限公司的批复》(国资改革[2007]1588号)批准南车集团以其拥有的部分下属公司股权及总部其他净资产作为出资,联合铁工经贸以货币资金作为出资,以发起设立的方式设立本公司。本公司于2007年12月28日在国家工商局注册登记,并领取了《企业法人营业执照》。

除铁工经贸、南方汇通、湖南铁道职业技术学院和常州铁道高等职业技术学校等单位的权益及业务外,南车集团将其改制设立本公司前主要业务及相关资产均已投入本公司。

以2007年6月30日为基准日,中联资产评估有限公司对南车集团投入本公司的资产进行了评估,并出具了《中国南方机车车辆工业集团公司整体重组改制并境内外上市项目资产评估报告书》(中联评报字[2007]第788号)。国务院国资委以《关于中国南方机车车辆工业集团公司发起设立中国南车股份有限公司项目资产评估结果核准的批复》(国资产权[2008]26号)对南车集团投入本公司资产的评估结果予以确认。根据中联资产评估有限公司出具的上述评估报告,南车集团投入本公司的净资产评估值为858,847.86万元。

根据国务院国资委《关于中国南车股份有限公司国有股权管理及南车四方机车车辆股份有限公司股权变动有关问题的批复》(国资产权[2008]54号),南车集团投入本公司的净资产为858,847.86万元,按80.34019%的比例折为69亿股,股权性质为国有股,占本公司总股本的98.57%;铁工经贸投入本公司现金12,447.07万元,按80.34019%的比例折为1亿股,股权性质为国有股,占本公司总股本的1.43%。

(二) 主发起人与本公司签署的《重组协议》

为将资产注入本公司之目的,南车集团与本公司签署了《重组协议》,该《重组协议》的主要内容如下:

南车集团联合其下属全资子公司铁工经贸共同发起设立本公司。其中,南车集团将其下属全部主营业务资产(包括机、客、货车的新造与修理,动车组和城轨、地铁车辆的研发、制造及修理,重要零部件制造),及与主业密切相关且赢

利能力较强的相关多元化资产，全部投入本公司。

南车集团同意承担：与注入资产有关的、在本公司成立日之前产生的一切税费，无论该税费是在重组生效日当天或在该日以前或以后征收或缴纳；一切按照重组文件、会计报告和重组协议的规定注入本公司的资产在本公司成立日前（不含成立日）产生的没有在会计报告中作出拨备的税费。

南车集团承诺在其生产经营业务中将不会利用其对本公司的持股关系转移利润，损害本公司及本公司中小股东的利益。同时，南车集团将按照与本公司签订的《避免同业竞争协议》，避免与本公司从事的主营业务相竞争。

南车集团在《重组协议》中对本公司作出了如下主要声明和保证：

（1）注入资产为南车集团所有的或实际拥有的合法财产及权益，除已经做出披露者外，于本公司成立日，注入资产并没有受任何留置权、按揭、抵押、质押、租赁、许可权或第三者的权利所限制；

（2）南车集团根据中国法律的规定，有权经营注入资产并将注入资产注入本公司；同时竭力保证相关客户与当事人同意因重组而产生的业务转移；

（3）除已披露的注入资产正常经营中产生的负债之外，注入资产无其他负债（包括重大或有负债）；

（4）如注入资产涉及的任何第三方的授权、批准、许可、确认或豁免等在本公司成立之前未能完成，则南车集团承诺赔偿或者补偿本公司因此遭受的一切损失（如有）；

（5）就注入资产中的土地使用权以及相关期间新增的土地使用权，若有尚未以出让方式取得土地使用权或者尚未取得完备国有土地使用权证书的，南车集团承诺：自本公司成立日起六个月内，南车集团应当或者促使其下属企业尽商业上的最大努力协助本公司或本公司附属企业办理划拨土地的出让手续和/或办理土地使用权证书，该土地使用权证书应以本公司或本公司附属企业为权利人；南车集团承担办理上述事宜而发生的或与之有关的一切费用、契税、开支、索赔（但土地出让金由本公司承担），并赔偿本公司和/或附属企业因此而遭受的损失、索赔、支出和费用；

(6) 就注入资产中的房产（包括在建工程）以及于相关期间新增的房产（包括在建工程），南车集团承诺：自本公司成立日起（对于南车集团尚未办理房屋所有权证书、但具备有效房屋权属证明或在建项目许可证的房产，应在有关权属证明有效期限内或在建项目完工后）六个月内，南车集团应当或者促使其下属企业尽商业上的最大努力协助本公司或本公司附属企业向相关的房屋管理部门申请房屋所有权证；对尚未获得相关许可证的在建工程而言，应申请《建设用地规划许可证》、《建设工程规划许可证》及《施工许可证》。该等房屋所有权证和/或相关许可证应以相应的本公司下属企业为所有权人和/或被许可人；南车集团承担办理上述事宜而发生的或与之有关的一切费用、契税、开支、索赔并赔偿本公司和/或附属企业因此而遭受的损失、索赔、支出和费用。

（三）本公司成立前，主要发起人拥有的主要资产和实际从事的主要业务

本公司的控股东南车集团是经国务院批准组建的大型国有企业，是国务院国资委管理的中央骨干企业之一，是我国轨道交通装备制造工业的主要力量。

在重组改制设立本公司前，主要发起人南车集团实际从事的主要业务为铁路机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆及重要零部件的研发、制造、销售、修理和租赁，以及轨道交通装备专有技术延伸产业等，具体包括机车、客车、货车、动车组和城轨地铁车辆的制造与修理，轨道交通装备重大零部件的制造等，其主要资产为下属全资、控股企业，合营、联营企业的资产和权益。

（四）本公司成立时实际从事的主要业务和拥有的主要资产

本公司成立时，从事的主要业务为铁路机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆及重要零部件的研发、制造、销售、修理和租赁，以及轨道交通装备专有技术延伸产业等。

本公司成立时拥有的主要资产为与上述业务相关的资产。

（五）本公司成立后，主要发起人实际从事的主要业务和拥有的主要资产

由于南车集团将其改制设立本公司前主要业务及其相关资产均已投入本公司，因此本公司成立之后，主要发起人南车集团除持有本公司控股股权之外，其他业务主要为股权管理和资产管理。

本公司成立之后，主要发起人南车集团拥有的主要资产为与上述业务相关的资产。

（六）重组前原企业的业务流程、重组后本公司的业务流程以及原企业和本公司业务流程间的联系

本公司成立时，南车集团已将其绝大部分主要业务投入本公司，因此本公司继续沿用重组前南车集团的业务流程。本公司成立后的业务流程（具体业务流程参见“第六章 业务和技术”）与重组前南车集团的业务流程没有本质变化。本公司具有独立、完整的业务体系。

（七）本公司成立以来，在生产经营方面与主要发起人的关联关系及演变情况

本公司成立后，与南车集团之间仍存在一些关联交易，并主要通过关联交易协议对本公司与南车集团之间的关联交易进行规范，关联交易协议主要包括《房屋租赁框架协议》、《产品互供框架协议》、《综合服务互供框架协议》以及《商标转让协议》等。关联交易及关联交易协议的具体情况参见“第七章 同业竞争与关联交易”。

（八）发起人出资资产的产权变更手续办理情况

南车集团作为出资投入本公司的股权与资产中，16 家有限责任公司已全部完成股东由南车集团变更为本公司的工商变更登记手续，包括 13 家全资子公司、2 家控股子公司和 1 家参股公司（青岛四方川崎车辆技术有限公司）；1 家投入本公司的股份有限公司（四方股份）的股权经国务院国资委批准已办理完毕股东变更为本公司的法律手续；资产评估范围内的其他非货币资产包括但不限于办公和电子设备、运输工具等已经办理了由南车集团转移至本公司的资产交接手续。

（九）本公司“五分开”情况及独立性

本公司在资产、人员、财务、机构和业务方面均与控股东南车集团及其控制的其他企业相互独立。

1. 资产独立情况

本公司拥有独立、完整的生产经营所需的资产，包括土地房产、机器设备、商标等知识产权以及电子信息设备等，与南车集团资产完全分离。不存在南车集

团违规占用本公司资金、资产及其他资源的情况。

2. 人员独立情况

本公司的生产经营和行政管理完全独立于南车集团及其控制的其他企业，与公司经营业务相关的人员全部进入本公司。全部员工与本公司签订了劳动合同，员工工资单独造册，单独发放。本公司设有独立的劳动、人事、工资管理体系，设立了人事管理部门，独立履行人事职责。

公司总裁、副总裁、财务总监、董事会秘书等高级管理人员和核心技术人员均专职在公司工作并领取薪酬，未在股东单位及其他关联方担任除董事、监事以外的任何职务，也未在与公司业务相同或相似、或存在其他利益冲突的企业任职。本公司的董事、监事及高级管理人员均按照《公司法》、《公司章程》等有关规定产生，履行了合法的程序，不存在控股股东利用其控股地位干预本公司股东大会和董事会做出人事任免决定的情况。本公司已建立了规范的法人治理结构，健全了相关的决策规则，保证本公司及中小股东的利益不受侵害。

3. 财务独立情况

公司设立了独立的财务会计部门，配备了独立的财务人员，建立了独立的会计核算体系、财务会计管理制度和会计政策，依法独立纳税。本公司按照《公司章程》规定独立进行财务决策，建立独立的财会账簿，独立对外签订合同，不存在南车集团及其控制的其他企业干预本公司资金使用的情况。本公司在银行单独开立账户，不存在与南车集团及其控制的其他企业共用银行账户的情况，不存在控股股东或其他关联方占用本公司货币资金或其他资产的情形，也没有为控股股东南车集团、南车集团的控股子公司或附属企业、个人提供担保的情况。

4. 机构独立情况

本公司成立以后，按照法律法规及相关规定建立了股东大会、董事会及其下属各专门委员会、监事会、经营管理层等决策、监督及经营管理机构，明确了职权范围，建立了规范有效的法人治理结构。公司的生产经营和办公机构与控股股东完全分开，不存在控股股东直接干预本公司机构设置及经营活动的情况。

5. 业务独立情况

本公司通过下属公司主要从事铁路机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆及重要零部件的研发、制造、销售、修理和租赁，以及轨道交通装备专有技术延伸产业等业务，独立自主地开展业务，拥有独立的经营决策权和决策实施权。目前，公司独立从事业务，业务体系完全独立。本公司拥有独立的生产、供应、销售系统，具备独立面向市场的能力。本公司持有从事本公司业务的全部必要的相关证照、资质，并拥有相应的资金、设备及员工以独立经营本公司业务。

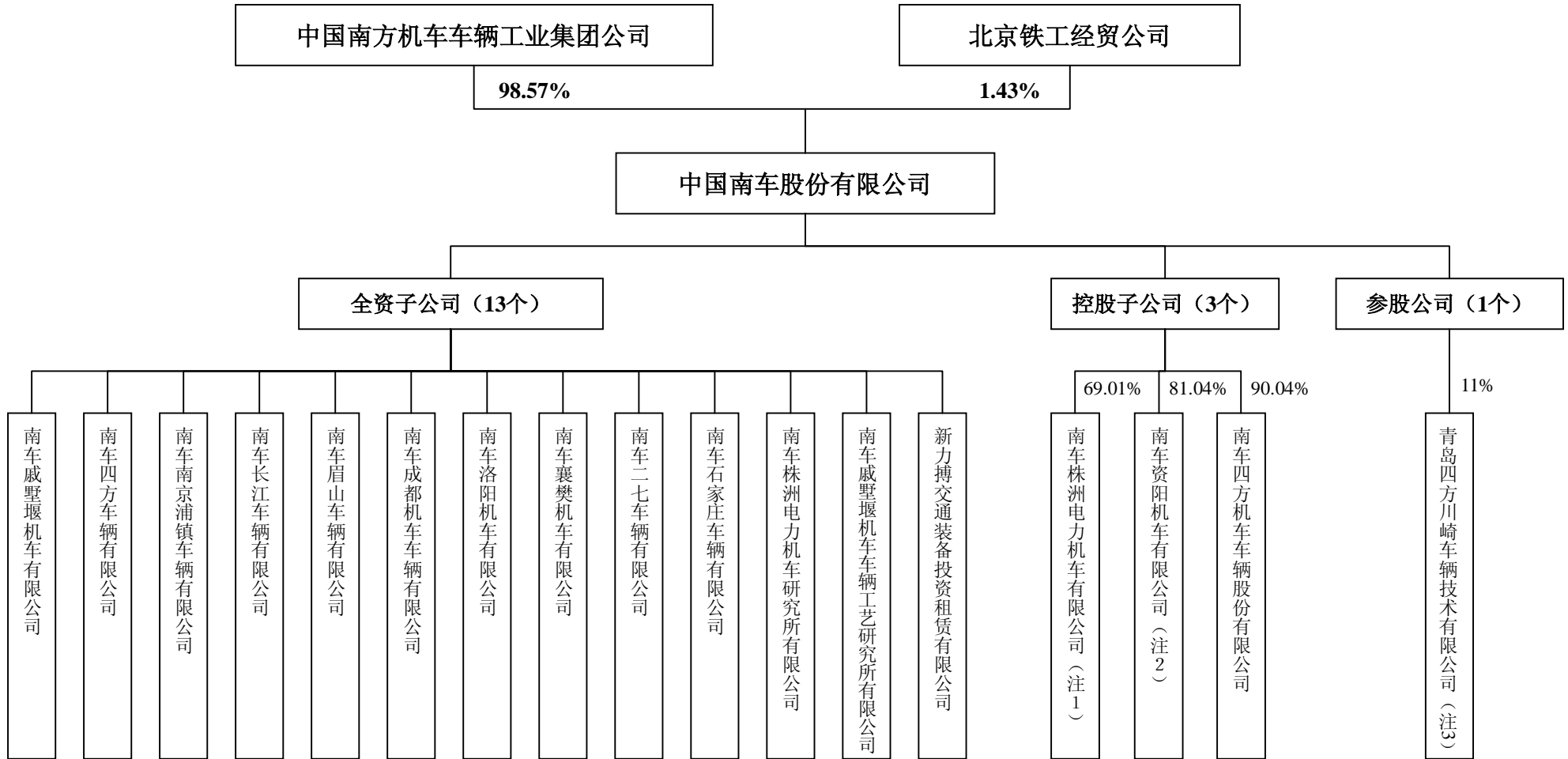
三、本公司设立以来股本的形成及其变化和重大资产重组情况

本公司成立时，控股东南车集团直接持有本公司 98.57% 的股份，铁工经贸直接持有本公司 1.43% 的股份。自本公司成立以来，未发生股权结构变化及重大资产重组。

四、本公司的组织结构

（一）组织结构图

以下组织结构图为本公司对下属二级公司的持股情况。



注 1: 本公司除直接持有株机公司 69.01% 的股权, 还通过株洲所持有其 16.31% 股权, 通过新力搏公司持有其 13.05% 股权。

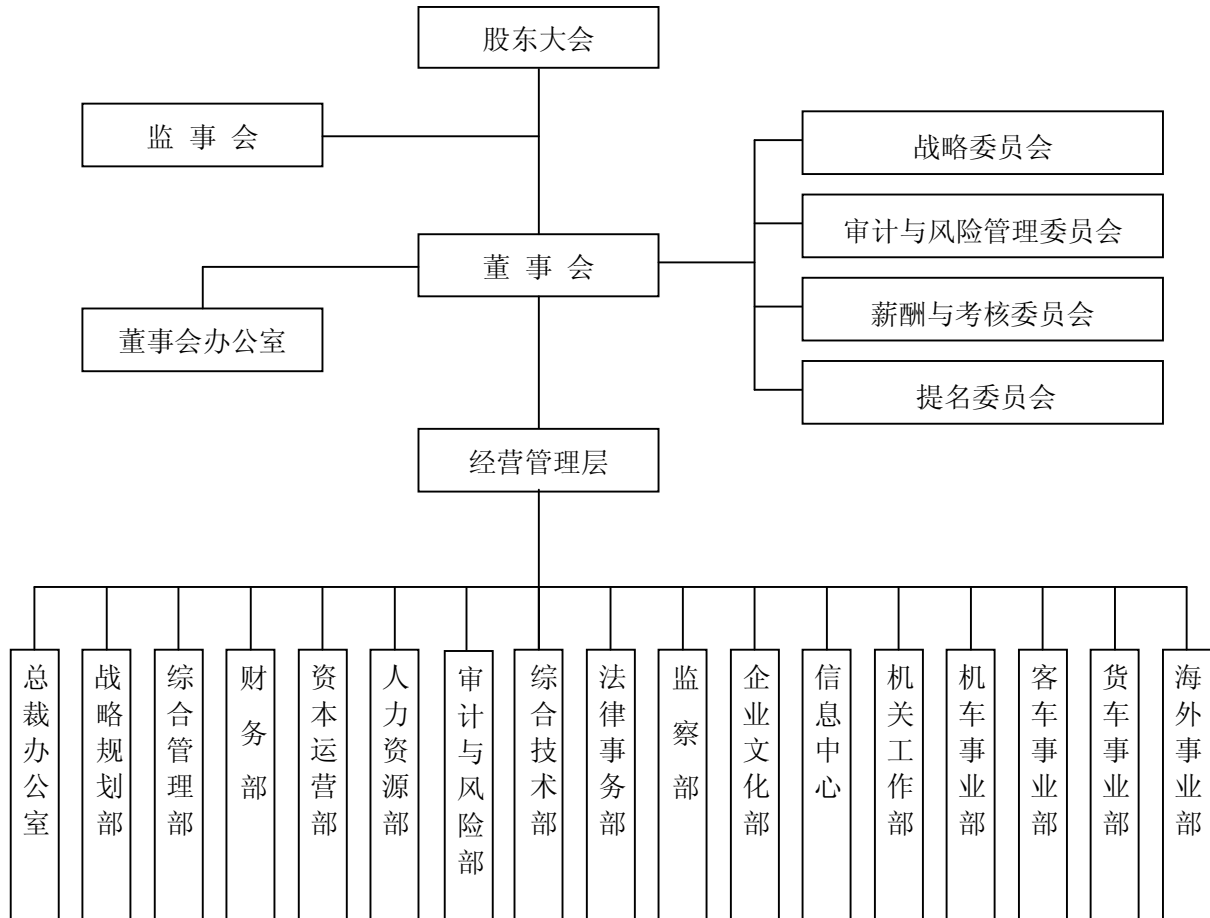
注 2: 本公司除直接持有资阳公司 81.04% 的股权, 还通过新力搏公司持有其 12.08% 的股权。

注 3: 本公司除直接持有青岛四方川崎车辆技术有限公司 11% 的股权, 还通过四方股份持有其 39% 的股权。

注 4: 以上组织结构图截至 2008 年 3 月 31 日。

（二）本公司职能部门设置情况

1. 本公司的职能部门设置情况如下图所示：



本公司按照相关法律规定，建立了完善的公司法人治理结构，设立了股东大会、董事会及其专门委员会和监事会，制定了相应的议事规则（股东大会、董事会、监事会机构及其职责参见本招股说明书“第九章 公司治理结构”）。本公司根据相关法律、法规及规范性文件和《公司章程》的要求，结合本公司的实际情况，设置了董事会办公室、总裁办公室、战略规划部、综合管理部、财务部等职能部门。

2. 本公司各部门的主要职能如下：

表 5-1 本公司各部门职能概述

序号	部门	主要职能
1	董事会办公室	负责股东大会、董事会和监事会日常工作；负责资本市场信息收集、分析和新闻发布、信息披露；负责投资者关系管理和与证券监管机构、上市地交易所及有关中介的联系。

序号	部门	主要职能
2	总裁办公室	负责公司综合事务管理、协调和政务调研、信息汇集、会议筹备、重点工作督办；负责公司工作流程运行协调与控制；负责公司外事管理、公共关系、保密和来信来访接待。
3	战略规划部	负责公司发展战略研究，组织中长期发展规划、投资规划制订和实施；负责新建、扩建、技改项目论证、立项、审批、报批和重大项目实施过程相关工作的管理和协调；负责合资合作和海外投资项目论证、立项、审批、报批；负责新产业市场研究、分析和策划工作。
4	综合管理部	负责制订公司资产经营责任制度，编制年度经营计划，组织经营活动分析和经营业绩考核；负责改革改制、推进管理创新和绩效评价工作；负责建立公司综合统计指标体系，开展综合统计、分析；负责公司设备、土地、节能和环境保护管理；负责公司安全生产管理体系建设和运行监督。
5	财务部	负责公司财务预算编制、实施、监控和考核评价；负责规划资本结构和资本来源渠道；负责公司财务风险控制、资金筹措、成本管理、价格管理，编制财务报表、提供财务会计报告；负责组织公司资产评估、产权登记、资产划转及产权转让等相关工作。
6	资本运营部	负责制订公司资本运营战略；负责资本市场融资方案的制订和实施；负责组织涉及股权投资、转让、并购、重组等项目的论证和方案制订及实施；负责资本市场研究，提供相关分析和决策建议。
7	人力资源部	负责制订、组织实施公司人力资源规划；负责子公司高层和总部中层管理人员的选拔（推荐）、培养和考核；负责公司薪酬、劳动组织、员工招聘、培训、出国政审的管理和专业技术职称、职业资格的考评；负责科技专家、拔尖人才和技术能手评审、认定和推荐。
8	审计与风险部	负责建立公司风险管理体系，归口组织实施风险控制；负责对公司经营活动进行经济责任审计、绩效审计、管理审计和专项审计。
9	综合技术部	负责制定和实施公司中长期科技发展规划，组织、管理和协调公司科技项目立项、审定、申报和实施；负责公司技术创新体系建设和科技成果审定、推广及相关科技奖项申报；负责公司质量体系、技术标准、相关知识产权、专利技术、科技信息、计量理化技术归口管理。
10	法律事务部	负责公司制度体系建设；负责公司工商注册登记和品牌、商标管理；负责公司知识产权保护的组织管理工作；负责论证和办理公司重大经济活动及资本市场运作中的涉法事务。
11	监察部	负责公司纪律监察和行政监察工作；负责指导子公司监察工作。
12	企业文化部	负责公司企业文化体系建设，指导子公司企业文化工作；协调公司对外形象推广，开展品牌宣传和企业价值观教育。
13	信息中心	负责编制公司信息化发展规划，组织实施公司信息化建设；负责组织公司信息技术的研究、开发、推广和计算机应用维护的管理。
14	机关工作部	负责公司总部财务费用预算、费用管理和工资发放；负责公司总部行政事务管理；负责总部离退休人员管理。
15	机车事业部	负责制订公司铁路机车及城轨地铁车辆产品技术发展规划，组织整机和重要部件及其核心技术研发项目的实施；负责公司铁路机车及城轨地铁车辆产品的质量管理，组织先进技术和工艺推广；负责公司前述产品市场研究、分析，制订营销策略。
16	客车事业部	负责制订公司铁路客车及动车组产品技术发展规划，组织整机和重要部件及其核心技术研发项目的实施；负责公司铁路客车及动车组产品的质量管理，组织先进技术和工艺推广；负责公司前述产品市场研究、分析，制订营销策略。

序号	部门	主要职能
17	货车事业部	负责制订公司铁路货车产品技术发展规划，组织整机和重要部件及其核心技术研发项目的实施；负责公司铁路货车产品的质量管理，组织先进技术和工艺推广；负责公司前述产品市场研究、分析，制订营销策略。
18	海外事业部	负责制订和实施公司对外出口贸易发展规划；负责公司海外市场研究、分析，制订市场营销策略，开展自营、代理外贸业务和相关延伸服务项目的开拓；负责公司海外市场培育、开发和销售网点的规划、建设和管理。

五、本公司下属企业简要情况

（一）本公司控股公司的简要情况

本公司现有 16 家二级全资及控股子公司，该等下属子公司基本情况如下：

1. 南车株洲电力机车有限公司

成立时间：2005 年 8 月 31 日		注册资本：61,302.58 万元	
住所：株洲市石峰区田心高科园			
股东及其持股比例： 本公司持有 69.01% 股权，株洲所持有 16.31% 股权，新力搏公司持有 13.05% 股权，株洲联城集团有限责任公司持有 1.63% 股权			
主营业务：铁路电力机车、动车组动车、城轨车辆及电机、电器、变压器的研发、制造			
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：利安达信隆会计师事务所	
总资产（2007 年 12 月 31 日）	净资产（2007 年 12 月 31 日）	净利润（2007 年度）	
4,984,365	625,616	106,027	
主要财务数据（千元）（未经审计）			
总资产（2008 年 3 月 31 日）	净资产（2008 年 3 月 31 日）	净利润（2008 年 1-3 月）	
5,572,136	701,649	68,643	

2. 南车资阳机车有限公司

成立时间：2006 年 5 月 12 日		注册资本：66,242.0607 万元	
住所：资阳市雁江区松树坪			
股东及其持股比例：本公司持有 81.04%，新力搏公司持有 12.08%，资阳市政府国有资产监督管理委员会持有 6.88%			
主营业务：铁路内燃、电力机车研发、制造；柴油、燃气发动机及其机器零部件的研发、制造；铸锻件生产			
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：利安达信隆会计师事务所	
总资产（2007 年 12 月 31 日）	净资产（2007 年 12 月 31 日）	净利润（2007 年度）	

2,158,577	22,669	-86,015
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
2,018,989	26,940	7,832

3. 南车戚墅堰机车有限公司

成立时间：2007年6月26日		注册资本：36,906.563628万元
住所：常州市延陵东路358号		股东及其持股比例：本公司持有100%
主营业务：铁路内燃机车研发、制造及修理；机车、柴油机关键零部件的研发、制造；铸件生产		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
1,486,394	363,397	-16,847
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
1,689,612	374,982	11,585

4. 南车四方机车车辆股份有限公司

成立时间：2002年7月22日		注册资本：55,006.12万元
住所：青岛市城阳区锦宏东路88号		
股东及其持股比例：本公司持有90.04%，青岛欧特美交通设备有限公司持有4.73%，中国铁路物资总公司持有2.95%，广州中车铁路机车车辆销售租赁有限公司持有1.18%，福建海鹏经贸有限公司持有0.94%，西南交通大学持有0.12%，中铁科学技术开发公司持有0.04%		
主营业务：铁路动车组、客车、城轨车辆研发、制造；铁路动车组、高档客车修理服务		
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：利安达信隆会计师事务所
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
4,783,882	1,067,511	154,627
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
4,199,994	1,121,084	51,461

5. 南车四方车辆有限公司

成立时间：1980年9月4日		注册资本：21,209.55万元
住所：青岛市四方区杭州路16号		股东及其持股比例：本公司持有100%

主营业务：铁路客车修理；铁路高档客车和动车组制造；铁路客车、动车组、城轨车辆配套产品制造与服务		
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：利安达信隆会计师事务所
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
3,938,950	367,807	22,662
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
1,687,120	379,292	8,154

6. 南车南京浦镇车辆有限公司

成立时间：2007年6月27日		注册资本：7,702.02万元
住所：南京高新开发区泰山园区浦珠北路68号		股东及其持股比例：本公司持有100%
主营业务：铁路客车、动车组、城轨车辆研发、制造；铁路客车修理		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
2,362,866	27,988	29,346
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
2,224,224	47,387	19,384

7. 南车长江车辆有限公司

成立时间：2006年9月14日		注册资本：43,696.008万元
住所：武汉市江夏经济开发区大桥新区		股东及其持股比例：本公司持有100%
主营业务：铁路货车研发、制造与修理；铁路机保车研发、制造；车轴、钢结构件、铸件生产		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
3,010,546	421,103	213,118
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
3,586,799	474,556	51,032

8. 南车眉山车辆有限公司

成立时间：2007年6月28日	注册资本：10,328.11万元
-----------------	------------------

住所：眉山市东坡区崇仁镇		股东及其持股比例：本公司持有 100%
主营业务：铁路货车、制动机研发、制造；铸件生产		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007 年 12 月 31 日）	净资产（2007 年 12 月 31 日）	净利润（2007 年度）
1,425,625	41,738	72,088
总资产（2008 年 3 月 31 日）	净资产（2008 年 3 月 31 日）	净利润（2008 年 1-3 月）
1,490,773	117,208	75,470

9. 南车成都机车车辆有限公司

成立时间：2007 年 6 月 28 日		注册资本：23,459.19 万元
住所：成都市成华区二仙桥北路 31 号		股东及其持股比例：本公司持有 100%
主营业务：铁路机车、客车修理；电机制造与修理		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007 年 12 月 31 日）	净资产（2007 年 12 月 31 日）	净利润（2007 年度）
947,813	337,360	18,860
总资产（2008 年 3 月 31 日）	净资产（2008 年 3 月 31 日）	净利润（2008 年 1-3 月）
914,379	342,311	4,951

10. 南车洛阳机车有限公司

成立时间：2007 年 6 月 27 日		注册资本：2,635.64 万元
住所：洛阳市瀍河区启明东路 2 号		股东及其持股比例：本公司持有 100%
主营业务：铁路机车修理		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007 年 12 月 31 日）	净资产（2007 年 12 月 31 日）	净利润（2007 年度）
798,551	52,899	8,098
总资产（2008 年 3 月 31 日）	净资产（2008 年 3 月 31 日）	净利润（2008 年 1-3 月）
890,246	55,564	2,666

11. 南车襄樊机车有限公司

成立时间：2007 年 6 月 27 日		注册资本：133.26 万元
住所：襄樊市襄阳区钢铁路 8 号		股东及其持股比例：本公司持有 100%

主营业务：铁路机车修理		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
360,880	24,542	14,629
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
343,574	26,838	2,296

12. 南车二七车辆有限公司

成立时间：2007年6月28日	注册资本：19,767.1068万元	
住所：北京市丰台区张郭庄甲1号	股东及其持股比例：本公司持有100%	
主营业务：铁路货车研发、制造及修理		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
1,183,254	189,112	-26
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
1,303,989	228,053	38,941

13. 南车石家庄车辆有限公司

成立时间：2007年6月28日	注册资本：7,839.40万元	
住所：石家庄车辆厂前街125号	股东及其持股比例：本公司持有100%	
主营业务：铁路货车制造、修理；空调、制冷机组研发、制造		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
850,676	165,008	11,363
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
849,888	168,361	3,364

14. 南车株洲电力机车研究所有限公司

成立时间：1992年9月9日	注册资本：200,000万元	
住所：株洲市田心	股东及其持股比例：本公司持有100%	

主营业务：轨道交通电传动与控制技术及相关电气设备的研究、制造；减振降噪弹性元件、高分子复合改性材料和绝缘材料的研发、制造；工业变流等电气设备的研发、制造；铁路机车车辆配件研发、制造；风力发电设备研发、制造；电动汽车及相关零部件研发、制造		
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：利安达信隆会计师事务所
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
5,820,065	2,114,823	184,320
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
5,114,835	2,130,968	57,852

15. 南车戚墅堰机车车辆工艺研究所有限公司

成立时间：1992年5月15日		注册资本：21,000万元
住所：常州市戚墅堰五一路		股东及其持股比例：本公司持有100%
主营业务：轨道交通装备关键制造工艺技术和新材料研究；机械传动、制动、减振器等关键零部件研发、制造		
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：利安达信隆会计师事务所
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
920,642	259,416	54,002
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
1,104,754	283,001	22,462

16. 新力搏交通装备投资租赁有限公司

成立时间：1999年4月26日		注册资本：30,000万元
住所：北京市海淀区羊坊店路11号		股东及其持股比例：本公司持有100%
主营业务：轨道交通装备项目投资开发；铁路机车车辆的租赁、修理、销售及技术服务、咨询		
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：天华中兴会计师事务所
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）
568,142	313,584	10,450
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）
702,564	316,445	2,861

(二) 本公司参股公司的简要情况

本公司现有参股公司一家，情况如下：

公司名称：青岛四方川崎车辆技术有限公司		成立时间：2005 年 4 月 4 日
注册资本：140 万美元		住所：青岛市崂山区秦岭路 17 号
股东及其持股比例：本公司持有 11%，四方股份持有 39%，日本川崎重工业株式会社持有 39%，日本伊藤忠商事株式会社持有 11%		
主营业务：轨道交通车辆的开发、设计、技术服务及相关的进出口业务		
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2007 年 12 月 31 日）	净资产（2007 年 12 月 31 日）	净利润（2007 年度）
8,780	8,512	3,178
总资产（2008 年 3 月 31 日）	净资产（2008 年 3 月 31 日）	净利润（2008 年 1-3 月）
7,979	7,772	-733

(三) 本公司重要三级公司的简要情况**1. 上市子公司的简要情况****(1) 株洲南车时代电气股份有限公司**

成立时间：2005 年 9 月 26 日		注册资本：108,425.5637 万元
住所：株洲市石峰区时代路		
上市地：香港联合交易所（主板）		上市时间：2006 年 12 月 25 日
股东及其持股比例：株洲所持有 54.38%，株机公司持有 0.92%，新力搏公司持有 0.87%，其他法人股东持有 1.77%，境外上市外资股股东持有 42.06%		
主营业务：轨道交通电传动与控制技术及相关电气设备的研究、制造；工业交流等电气设备的研发、制造		
主要财务数据 ^{注1} （千元）（经审计）		
总资产（2007 年 12 月 31 日）	净资产（2007 年 12 月 31 日）	净利润（2007 年度）
3,644,903	3,157,193	347,389

注 1：株洲南车时代电气股份有限公司是 H 股上市公司，财务数据为根据《国际财务报告准则》所编制，具体情况详见其公开披露文件。

注 2：由于 H 股上市公司不需披露季报，因此此处未披露 2008 年一季度财务数据。

2. 其他重要三级子公司

序号	公司名称	成立日期	注册资本（万元）	住所	公司形式	中国南车持股比例	主营业务
----	------	------	----------	----	------	----------	------

序号	公司名称	成立日期	注册资本 (万元)	住所	公司 形式	中国南车 持股比例	主营业务
1	株洲南车电机股份有限公司	2004年 4月	15,370	湖南省 株洲市	股份 公司	通过株机公司持 股 82.04%、通过 株洲所持股 13.02%	研发、制造、销售交通 运输设备牵引电机、变 压器和其他工业用、民 用电机、变压器
2	资阳晨风传动 有限责任公司	2003年 12月	6,600	四川省 资阳市	有限 公司	通过资阳公司持 股 84.85%	研发、制造、销售传动 装置、轨道交通装备配 件
3	青岛四方客车 修理股份有限 公司	2003年 7月	3,500	山东省 青岛市	股份 公司	通过四方有限持 股 66.57%、通过 株洲时代新材料 科技股份有限公司 持股 17.14%	铁路客车修理
4	南京南车浦镇 城轨车辆有限 责任公司	2006年 10月	34,000	江苏省 南京市	中外 合资 公司	通过浦镇公司持 股 42.50%、通过 新力搏公司持股 10%	制造和销售城轨地铁 车辆
5	株洲斯威铁路 产品有限公司	2001年 9月	10,852.25	湖南省 株洲市	中外 合资 公司	通过长江公司 持股 60%	设计、制造、销售铸钢 转向架及部件
6	四川制动科技 股份有限公司	2002年 4月	6,667.9	四川省 眉山市	股份 公司	通过眉山公司 持股 93.96%	设计、制造、销售轨道 交通装备和公路车辆 制动产品及配件
7	成都南车通力 铁道车辆有限 责任公司	1982年 5月	1,905	四川省 成都市	有限 公司	通过成都公司 持股 100%	铁路客车修理
8	北京南车时代 机车车辆机械 有限公司	1962年 6月	14,636.95	北京市	有限 公司	通过株洲所持 股 100%	制造加工铁路机车车 辆配件、铁路运输起重 设备
9	常州市铁马科 技实业有限公司	2000年 10月	6,000	江苏省 常州市	有限 公司	通过威墅堰所 持股 55%、通过 新力搏公司持 股 45%	机电技术的开发、咨询 和服务；铁路机车车辆 配件、机电设备零部件 的制造与修理
10	常州市瑞泰工 程机械有限公司	2000年 6月	800	江苏省 常州市	有限 公司	通过威墅堰所 持股 100%	工程机械技术开发、咨 询、服务；铁路工程机 械的制造、维修；机械 零部件的加工；金属材 料、矿产品的销售

上述子公司的 2007 年度简要财务情况如下表。所述财务数据均经审计。

单位：千元

序号	子公司名称	总资产 (2007年 12月31日)	净资产 (2007年 12月31日)	净利润 (2007年度)	审计机构

序号	子公司名称	总资产 (2007年 12月31日)	净资产 (2007年 12月31日)	净利润 (2007年度)	审计机构
1	株洲南车电机股份有限公司	535,569	168,528	20,794	利安达信隆会计师事务所
2	资阳晨风传动有限责任公司	130,339	61,318	-6,008	利安达信隆会计师事务所
3	青岛四方客车修理股份有限公司	320,519	42,990	4,625	利安达信隆会计师事务所
4	南京南车浦镇城轨车辆有限责任公司	761,480	427,137	19,507	利安达信隆会计师事务所
5	株洲斯威铁路产品有限公司	205,915	111,826	11,066	利安达信隆会计师事务所
6	四川制动科技股份有限公司	266,490	169,278	33,108	利安达信隆会计师事务所
7	成都南车通力铁道车辆有限责任公司	150,986	21,844	1,124	天华中兴会计师事务所
8	北京南车时代机车车辆机械有限公司	224,545	58,374	24,252	利安达信隆会计师事务所
9	常州市铁马科技实业有限公司	138,226	77,475	13,849	利安达信隆会计师事务所
10	常州市瑞泰工程机械有限公司	68,976	25,117	5,798	利安达信隆会计师事务所

上述子公司 2008 年 1-3 月简要财务情况如下表。所述财务数据均未经审计。

单位：千元

序号	子公司名称	总资产 (2008年 3月31日)	净资产 (2008年 3月31日)	净利润 (2008年1-3月)
1	株洲南车电机股份有限公司	613,294	178,518	9,744
2	资阳晨风传动有限责任公司	136,081	62,231	913
3	青岛四方客车修理股份有限公司	238,663	43,003	8
4	南京南车浦镇城轨车辆有限责任公司	819,825	246,730	1,126
5	株洲斯威铁路产品有限公司	216,806	106,041	-5,785
6	四川制动科技股份有限公司	325,830	167,713	8,497
7	成都南车通力铁道车辆有限责任公司	114,807	17,963	-3,882

序号	子公司名称	总资产 (2008年 3月31日)	净资产 (2008年 3月31日)	净利润 (2008年1-3月)
8	北京南车时代机车车辆机械有限公司	250,722	120,144	30,772
9	常州市铁马科技实业有限公司	173,719	44,503	1,892
10	常州市瑞泰工程机械有限公司	72,033	29,776	4,659

3. 本公司重要合营、联营公司的简要情况

(1) 株洲时代新材料科技股份有限公司（上市公司）

成立时间：1994年5月24日		注册资本：20,435.52万元	
住所：株洲市高新技术开发区黄河南路			
上市地：上海证券交易所		上市时间：2002年12月19日	
股东及其持股比例：株洲所持有16.79%，铁工经贸持有11.30%，株机公司持有2.11%，四方有限持有1.78%，资阳公司持有1.23%，其他法人股东持有13.36%，社会公众股股东持有53.43%			
主营业务：弹性减振降噪弹性元件、特种绝缘制品及涂料、特种工程塑料制品的开发、生产和销售			
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：利安达信隆会计师事务所	
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）	
854,517	405,571	34,843	
主要财务数据（千元）（未经审计）			
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）	
909,008	415,074	9,504	

(2) 青岛四方—庞巴迪—鲍尔铁路运输设备有限公司

成立时间：1998年11月		注册资本：4,412万美元	
住所：青岛市城阳区棘洪滩镇驻地			
股东及其持股比例：四方有限持有50%，庞巴迪—鲍尔（毛里求斯）有限公司持有50%			
主营业务：设计、制造、销售电动车组、铁路客车			
主要财务数据（千元）（未经审计）			
总资产（2007年12月31日）	净资产（2007年12月31日）	净利润（2007年度）	
2,991,016	541,069	259,077	
总资产（2008年3月31日）	净资产（2008年3月31日）	净利润（2008年1-3月）	

3,797,314	583,174	42,105
-----------	---------	--------

(3) 石家庄国祥运输设备有限公司

成立时间：2003 年 7 月		注册资本：1,000 万美元
住所：河北省石家庄高新技术产业开发区长江大道 255 号		
股东及其持股比例：石家庄公司持有 60%，台湾国祥冷冻机械股份有限公司持有 40%		
主营业务：设计、制造、销售和维修轨道交通装备用制冷空调通风设备		
主要财务数据（千元）（经审计）		审计机构：天华中兴会计师事务所
总资产（2007 年 12 月 31 日）	净资产（2007 年 12 月 31 日）	净利润（2007 年度）
379,067	100,099	60,862
主要财务数据（千元）（未经审计）		
总资产（2008 年 3 月 31 日）	净资产（2008 年 3 月 31 日）	净利润（2008 年 1-3 月）
410,610	111,429	8,754

六、本公司发起人基本情况介绍

（一）本公司发起人的基本情况

1. 南车集团

本公司控股东南车集团成立于 2002 年 7 月 2 日，是经国务院批准，从原中国铁路机车车辆工业总公司分立重组的国有独资大型集团公司，由国务院国资委直接管理。南车集团是经国务院批准的国家授权投资的机构。

南车集团的注册资金为 705,549.4 万元，注册地址为北京市海淀区羊坊店路 11 号，法定代表人为赵小刚，主营业务为股权管理和资产管理等。

截至 2007 年 12 月 31 日，南车集团经利安达兴隆会计师事务所审计的汇总报表总资产为 42,650,091 千元，净资产为 7,469,651 千元，2007 年度净利润为 749,590 千元。截至 2008 年 3 月 31 日，南车集团未经审计的汇总报表总资产为 40,237,940 千元，净资产为 12,137,463 千元，2008 年 1-3 月净利润为 324,880 千元。

2. 铁工经贸

本公司另一发起人铁工经贸为根据 1993 年 3 月 19 日铁道部《关于成立北京铁工经贸公司的批复》（铁劳函[1993]161 号）于 1993 年 4 月 2 日设立的企业。铁工经贸为南车集团的全资子企业，南车集团持有其 100% 的权益。

铁工经贸的注册资金为 23,362 万元，注册地址为北京市海淀区羊坊店路 11 号，法定代表人为孙克，主营业务为物业管理、酒店管理、股权投资等。

截至 2007 年 12 月 31 日，铁工经贸经天华中兴会计师事务所审计的汇总报表总资产为 675,566 千元，净资产为 551,049 千元，2007 年度净利润为 8,716 千元。截至 2008 年 3 月 31 日，铁工经贸未经审计的的汇总报表总资产为 627,634 千元，净资产为 551,023 千元，2008 年 1-3 月净利润为-27 千元。

（二）控股股东控制的其他公司情况

1. 截至 2008 年 3 月 31 日，南车集团控制的其他主要企业的简要情况如下表所示：

序号	企业名称	成立时间	注册资金 (万元)	注册地/ 主要生产 经营地	南车集团 持股比例	主营业务
1	北京铁工经贸公司	1993 年	23,362	北京市	100%	物业管理、酒店管理、股权投资等
2	湖南铁道职业技术学院	1951 年	6,561	湖南省 株洲市	100%	高等职业教育
3	常州铁道高等职业技术学校	1958 年	2,236	江苏省 常州市	100%	高等职业教育
4	南方汇通	1998 年	42,200	贵州省 贵阳市	42.64%	铁路运输货车的大修、改造，铁路特种专用货车的开发、制造，铁路车辆专用高柔弹簧及铸锻件制品的生产、销售，铁路车辆配件的制造、修理和棕纤维材料的开发、生产和销售等

2. 南车集团控制的其他主要企业 2007 年主要财务数据（经审计）如下表所示：

单位：千元

序号	企业名称	总资产 (2007年 12月31日)	净资产 (2007年 12月31日)	净利润 (2007年度)	审计机构
1	北京铁工经贸公司	675,566	551,049	8,716	天华中兴会计师事务所
2	湖南铁道职业技术学院	222,883	99,707	6,259	利安达信隆会计师事务所
3	常州铁道高等职业技术学校	70,063	45,172	3,490	利安达信隆会计师事务所
4	南方汇通	1,958,496	1,267,294	12,753	利安达信隆会计师事务所

南车集团控制的其他主要企业 2008 年 1-3 月主要财务数据（未经审计）如下表所示：

单位：千元

序号	企业名称	总资产 (2008年 3月31日)	净资产 (2008年 3月31日)	净利润 (2008年1-3月)
1	北京铁工经贸公司	627,634	551,023	-27
2	湖南铁道职业技术学院	175,950	101,123	893
3	常州铁道高等职业技术学校	63,235	45,904	696
4	南方汇通	1,718,297	984,276	1,547

3. 南车集团进行重组改制设立本公司时，将其下属 12 家全民所有制企业（中国南车集团戚墅堰机车车辆厂、中国南车集团南京浦镇车辆厂、中国南车集团株洲车辆厂、中国南车集团武汉江岸车辆厂、中国南车集团武昌车辆厂、中国南车集团铜陵车辆厂、中国南车集团眉山车辆厂、中国南车集团成都机车车辆厂、中国南车集团洛阳机车厂、中国南车集团襄樊机车厂、中国南车集团北京二七车辆厂、中国南车集团石家庄车辆厂）的主营业务及相关资产相应无偿划转至戚墅堰公司、浦镇公司、长江公司、眉山公司、成都公司、洛阳公司、襄樊公司、二七车辆和石家庄公司。重组完成后，该 12 家全民所有制企业仍为独立法人，为南

车集团享有 100% 权益的企业。目前该 12 家全民所有制企业的主要业务为存续资产管理。

（三）控股股东直接或间接持有本公司的股份是否存在质押或其他有争议情况

南车集团和铁工经贸持有的本公司股份不存在质押或其他有争议的情况。

七、本公司股本情况

（一）本次发行前的股本情况

按照国务院国资委出具的《关于中国南车股份有限公司国有股权管理及南车四方机车车辆股份有限公司股权变动有关问题的批复》（国资产权[2008]54 号），本公司设立后总股本为 70 亿股。南车集团投入本公司资产的资产评估项目已经国务院国资委以国资产权[2008]26 号文核准，根据中联资产评估有限公司出具的资产评估报告，评估后的净资产为 858,847.86 万元。国务院国资委同意将评估后的净资产按 80.34019% 的比例折为股本，计 69 亿股股份，由南车集团持有，占总股本的 98.57%；铁工经贸以 12,447.07 万元现金投入本公司，按 80.34019% 的比例折为股本，持有 1 亿股股份，占总股本的 1.43%。

本次 A 股发行前，本公司的总股本为 70 亿股，每股面值 1.00 元。

（二）本次发行前后的股本结构

从本公司成立后至本次发行前本公司股权结构未发生变更。本公司本次发行 30 亿股 A 股，占 A 股发行后总股本的 30%。假设 H 股发行股数为 16 亿股（未考虑超额配售选择权的执行），公司本次发行前后的股本结构如下表所示：

表 5-2 发行前后股本结构

股东名称	A 股发行		A 股及后续可能的 H 股发行 (未考虑超额配售选择权的执行)	
	股份 (万股)	持股比例	股份 (万股)	持股比例
公开发行前总股本	700,000	100.00%	700,000	100.00%
南车集团 (SS)	690,000	98.57%	690,000	98.57%
铁工经贸 (SS)	10,000	1.43%	10,000	1.43%
公开发行后总股本	1,000,000	100.00%	1,160,000	100.00%

股东名称	A 股发行		A 股及后续可能的 H 股发行 (未考虑超额配售选择权的执行)	
	股份(万股)	持股比例	股份(万股)	持股比例
南车集团 (SS)	690,000	69.00%	674,229	58.12%
铁工经贸 (SS)	10,000	1.00%	9,771	0.84%
A 股公开发行部分	300,000	30.00%	300,000	25.86%
H 股公开发行部分	-	-	160,000	13.79%
减持/转持国有股	-	-	16,000	1.38%

注：SS 指国有股股东。

(三) 本次发行前股东所持股份的流通限制和自愿锁定股份的承诺

本公司股东南车集团承诺：自本公司 A 股股票在上海证券交易所上市之日起 36 个月内，南车集团不转让或者委托他人管理其持有的本公司股份，也不由本公司收购该部分股份。

本公司股东铁工经贸承诺：自本公司 A 股股票在上海证券交易所上市之日起 36 个月内，铁工经贸不转让或者委托他人管理其持有的本公司股份，也不由本公司收购该部分股份。

根据国务院国资委 2007 年 11 月 23 日出具的《关于中国南方机车车辆工业集团公司整体重组改制并境内外上市的批复》（国资改革[2007]1289 号）和本公司 2007 年第一次临时股东大会决议，本公司拟在完成 A 股发行后短期内完成 H 股发行上市，若本公司 H 股发行成功，南车集团和铁工经贸按照相关规定进行国有股转持或减持，不受上述时间限制。

八、本公司资产评估及验资情况

根据国有资产管理的相关规定，本公司股东南车集团投入本公司的资产应通过资产评估确定其价值。为此，南车集团聘请了中联资产评估有限公司对南车集团投入本公司的资产进行了资产评估。

根据中联资产评估有限公司出具的《中国南方机车车辆工业集团公司整体重组改制并境内外上市项目资产评估报告书》（中联评报字[2007]第 788 号），截

至评估基准日 2007 年 6 月 30 日，净资产评估值为 858,847.86 万元。国务院国资委以《关于中国南方机车车辆工业集团公司发起设立中国南车股份有限公司项目资产评估结果核准的批复》（国资产权[2008]26 号）对上述资产评估结果予以核准确认。

2007 年 12 月 26 日，安永华明会计师事务所对本公司申请设立登记的注册资本实收情况进行了首次验资，出具了《验资报告》（安永华明（2007）验字第 60626562_A01 号）。根据该验资报告，截至 2007 年 12 月 21 日，本公司已收到全体股东首次缴纳的注册资本（实收股本）合计人民币 210,000 万元，占公司注册资本的 30%。其中南车集团以货币出资人民币 200,000 万元，铁工经贸以货币出资人民币 10,000 万元。

2007 年 12 月 30 日，南车集团与本公司签署了《资产交割协议》，南车集团就其对本公司出资的股权及相关资产进行移交。据此，截至 2007 年 12 月 31 日，本公司 70 亿元注册资本对应的股权及相关资产出资所涉及的权益及资产已由本公司所实际占有和控制，并开始办理权属变更及相关注册资本验资工作。上述股权及相关资产包括南车集团以股权出资人民币 657,209.79 万元、以货币出资人民币 1,638.07 万元；铁工经贸以货币出资人民币 2,447.07 万元，合计认缴股本人民币 490,000 万元，资本公积 171,294.93 万元，占公司注册资本的 70%。本公司于 2008 年 1 月 22 日前完成了上述股权的过户手续。2008 年 1 月 24 日，天华中兴会计师事务所有限公司出具了《验资报告》（天华中兴验字（2008）第 2009-100 号），对上述的资产出资情况进行了验资。

九、工会持股、职工持股会持股、自然人代表持股和信托持股情况

本公司由南车集团及铁工经贸发起设立，成立以来未发生、目前也不存在工会、职工持股会、自然人代表和信托持股的情况。

在本公司设立时，南车集团作为出资投入本公司的下属二级企业股权中均不存在工会、职工持股会、自然人代表和信托持股等不规范持股情形。

在发起设立的过程中，南车集团为保证所投入本公司的下属企业股权清晰，

对下属11家三级企业和1家四级企业中存在工会委员会职工持股会持股、自然人委托他人持股、上级公司高管持股和信托持股的情况分别进行了规范或处理，现已完全处理完毕。具体情况如下表：

表 5-3 持股规范所涉及企业情况汇总表

序号	持股类型	涉及企业	具体情形	规范方法	规范结果
1	工会委员会职工持股会持股	青岛四机设备工程有限公司	青岛四机设备工程有限公司工会委员会职工持股会持股 37.14%	四方有限收购职工持股会所持股权	四方有限以评估价格受让职工持股会持股，工商变更登记完成
2		青岛四机物流有限公司	青岛四机物流有限公司工会委员会职工持股会持股 29.06%	职工持股会所持股权转让给自然人	10 名自然人受让职工持股会所持股权，工商变更登记完成
3	自然人委托他人持股及自然人信托持股	株洲时代电工技术有限责任公司	显名自然人股东共 7 名，其中 4 名接受 26 名隐名自然人股东的委托代为持有公司股份，其他 3 名自然人直接持股。自然人股东共计持有 7.11% 股权	隐名自然人股东实名化	全部股东均为实名股东，工商变更登记完成
4		常州市瑞泰工程机械有限公司	16 名自然人股东代表 488 名自然人共计持有 54.99% 股权	股东威墅堰所收购全部自然人股东股权	威墅堰所以评估价收购自然人股东股权，工商变更登记完成
5		青岛四方机车车辆铸造有限公司	31 名自然人股东代表 36 名自然人持有股权共计持有 30% 股权	隐名自然人股东实名化	全部股东均为实名股东，工商变更登记完成
6		株洲九方电器设备有限公司	10 名自然人股东代表 478 名自然人共计持有 37.56% 股权	股东株机公司收购全部自然人股东股权	株机公司以评估价收购自然人股东股权，工商变更登记完成
7		成都南车通力铁道车辆有限责任公司	集体股代表和自然人委托他人持股。集体股代表朱克成代表持股 16.17%，陈桂华等 23 名自然人受 460 名自然人委托持股 30.76%	集体股代表所持有股权无偿转让给股东中国南车集团成都机车车辆厂 ¹ ；自然人委托他人持股的由股东中国南车集团成都机车车辆厂收购	中国南车集团成都机车车辆厂无偿受让集体股股权，以评估价受让自然人股东股权，工商变更登记完成

序号	持股类型	涉及企业	具体情形	规范方法	规范结果
8		北京南车时代制动技术有限公司	1 名自然人受托 20 名自然人持有 15.1% 股权	隐名自然人股东实名化	全部股东均为实名股东，工商变更登记完成
9		株洲南车电机股份有限公司	4 名自然人受托 71 名自然人持有 8.06% 股权	股东株机公司收购自然人股东股权	株机公司以评估价收购自然人股东股权，工商变更登记完成
10	上级公司高管持股	青岛四方客车修理股份有限公司	上级公司高管持股	上级公司高管所持股权转让给其他自然人	上级公司高管所持股权转让给其他自然人（非四方有限高管），工商变更登记完成
11		资阳晨风传动有限责任公司	459 名自然人通过衡平信托投资公司持有 14.18% 股权	股东资阳公司收购信托持股	资阳公司以评估价受让信托持股，工商变更登记完成
12	法人信托持股	资阳晨风精密机械有限责任公司	308 名自然人通过衡平信托投资公司持有 21.1% 股权（含工会受让离职员工 0.33% 股权）	股东资阳公司收购信托持股	资阳公司以评估价受让信托持股，工商变更登记完成

注 1：于本次重组，中国南车集团成都机车车辆厂大部分经营性资产无偿划转入新设的成都公司

具体规范方式、具体过程及规范结果如下：

1. 对存在工会委员会职工持股会持股企业的规范

(1) 对工会委员会职工持股会持股的规范方式

2007年9月18日，四方有限与青岛四机设备工程有限公司工会委员会职工持股会（持股37.14%）及另外两名自然人股东曹文学、高毓建分别签订《股权转让协议》，四方有限受让上述三方所持有的青岛四机设备工程有限公司股权（共持股47.62%），股权转让价格以《资产评估报告》结果为参考依据，经评估上述三方股权价值为人民币139.37万元。

2008年1月28日，青岛四机物流有限公司工会委员会职工持股会分别与张其荣、刘明收和徐河春等10名自然人签订《股权转让、受让协议》，青岛四机物流有限公司工会委员会职工持股会将持有的青岛四机物流有限公司共计29.06%的股权转让给上述10名自然人。

青岛四机设备工程有限公司和青岛四机物流有限公司已就职工持股会股权转让事项召开股东会，并一致通过了股权转让的决议。

(2) 对工会委员会职工持股会持股的规范结果

截至2008年2月3日，四方有限下属两家控股子公司青岛四机设备工程有限公司和青岛四机物流有限公司的工会委员会职工持股会所持股权，均已转让与四方有限或自然人，并已完成工会委员会职工持股会持股转让后的工商变更登记。

2. 对存在自然人委托他人持股、自然人信托持股及上级公司高管持股企业的规范或处理

(1) 对自然人委托他人持股、自然人信托持股及上级公司高管持股的规范方式

株洲时代电工技术有限责任公司、常州市瑞泰工程机械有限公司、青岛四方机车车辆铸造有限公司、株洲九方电器设备有限公司四家公司采取由对应的上级股东单位收购自然人股东持股或采取隐名自然人股东实名化的方式解决自然人委托他人持股问题。

根据成都南车通力铁道车辆有限责任公司第六届二次职工代表大会决定，职

工代表大会同意将成都南车通力铁道车辆有限责任公司集体股权全部无偿转让给中国南车集团成都机车车辆厂，并授权成都南车通力铁道车辆有限责任公司工会与中国南车集团成都机车车辆厂签订股权转让协议。对于自然人委托他人持股的由中国南车集团成都机车车辆厂与被委托股东签订《股权转让协议》的方式收购自然人所持股权，股权转让价格以《资产评估报告》结果为参考依据。

北京南车时代制动技术有限公司的自然人信托持股通过将股东朱京怀受托持有的股权转让给蔡东伟、曹宏哲、郭亮等21名自然人，朱京怀只持有自己出资所形成的股权，从而使隐名自然人股东实名化。

株洲南车电机股份有限公司存在的自然人信托持股通过株机公司以每股1.0798元（评估价格为1.1498元，扣除2006年度分红0.07元）的转让价格受让四名受托自然人持有的共计1240万股股份的方式予以解决。

青岛四方客车修理股份有限公司的自然人股东姜炯、张军通过签订《股权转让协议》将所持股份转让给自然人夏冰和栾雪艳（该两名自然人非四方有限高管）。

上述八家公司均就上述股权转让事项召开股东会，并一致通过了股权收购或股权转让的决议。

（2）对自然人委托他人持股、自然人信托持股及上级公司高管持股的规范结果

上述存在自然人委托他人持股、自然人信托持股及上级公司高管持股企业已通过有偿或无偿的方式转让给控股的二级企业、其他自然人，或实现了隐名自然人股东的实名化。上述八家公司均已完成了相应的工商变更登记。

3. 对存在法人信托持股企业的处理

（1）对法人信托持股的规范方式

根据资阳公司与衡平信托有限责任公司签订的《资阳晨风传动有限责任公司股权转让协议》和《资阳晨风精密机械有限责任公司股权转让协议》，衡平信托有限责任公司将所持有的资阳晨风传动有限责任公司和资阳晨风精密机械有限责任公司的股权以评估价格转让给股东资阳公司。

上述两家公司已就股权转让事宜召开了股东会，并一致通过了股权转让的决议。

(2) 对法人信托持股的规范结果

资阳晨风传动有限责任公司和资阳晨风精密机械有限责任公司的法人信托持股股份均已转让给资阳公司，该两家公司均已完成股权转让后的工商变更登记。

综上所述，对原南车集团下属三级及四级企业中存在工会委员会职工持股会持股，自然人委托他人持股和信托持股企业的规范均已履行了适当的内部决策程序，并均已办理完毕工商变更登记。股权转让双方签订的协议符合双方的真实意思表示，协议合法有效，该等股权转让未发生重大争议。其中采用由相应的二级企业受让自然人或信托持股形式予以规范的企业，相关款项均已支付完毕。

发行人律师国浩律师集团（北京）事务所认为：“本次对原南车集团下属企业中存在工会委员会职工持股会持股、自然人委托他人持股和信托持股情况的规范，均已得到解决，不存在可能对本次发行构成实质障碍的潜在纠纷和风险。”

十、本公司员工及其社会保障情况

本公司及下属公司分别与各自聘用的员工签订了劳动合同，约定双方的权利和义务，员工的聘用和解聘均根据劳动合同办理。

(一) 本公司及下属子公司员工基本情况

截至 2008 年 3 月 31 日，本公司共有员工 79,575 人。

1. 员工专业结构

表 5-4 本公司员工专业分布

分工	人数	占员工总数的比例
生产人员	53,698	67.48%
工程技术人员	9,423	11.84%
经营管理人员	7,164	9.00%
其他人员	9,290	11.67%

合计	79,575	100.00%
----	--------	---------

2. 员工受教育程度

表 5-5 本公司员工受教育程度

学历	人 数	占员工总数的比例
博 士	14	0.02%
研究生	620	0.78%
大 学	9,302	11.69%
大 专	13,698	17.21%
中 专	15,707	19.74%
高中及以下	40,234	50.56%
合计	79,575	100.00%

3. 员工技术职称分布

表 5-6 本公司员工职称分布

职 称	人 数	占员工总数的比例
高级职称	2,908	3.65%
中级职称（含技师）	7,912	9.94%
初级职称	39,386	49.50%
其 他	29,369	36.91%
合计	79,575	100.00%

4. 员工年龄分布

表 5-7 本公司员工年龄分布

年龄区间	人 数	占员工总数的比例
35 岁以下	23,985	30.14%
36—40 岁	17,430	21.90%
41—50 岁	26,049	32.74%
51 岁以上	12,111	15.22%
合计	79,575	100.00%

（二）本公司执行社会保障制度、住房制度改革、医疗制度改革情况

本公司及下属全资、控股子公司为员工制订了必要的社会保障计划，根据国家和各地方有关规定，为员工办理了基本养老保险、基本医疗保险、失业保险及工伤保险等社会保险。本公司建立了住房公积金管理制度。

十一、控股股东的重要承诺及其履行情况

截至本招股说明书签署日，本公司控股股东南车集团作出了上述股份锁定的承诺。此外，南车集团还作出了避免同业竞争及关于南方汇通重组的承诺，具体内容参见本招股说明书“第七章 同业竞争与关联交易”。

第六章 业务和技术

本章中所引用的数字均来自国家有关部门、国内外行业组织等的公开统计数据以及本公司的统计及分析，其中某些表述可能与其他公开资料有所不同。

一、本公司主营业务概览

本公司主要从事铁路机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆及重要零部件的研发、制造、销售、修理和租赁，以及轨道交通装备专有技术延伸产业。本公司是全球最大的轨道交通装备制造和解决方案供应商之一。以 2007 年销售收入计，本公司是中国最大的轨道交通装备制造和解决方案供应商。本公司拥有：

- l 以 2006 年产量计，中国最大的电力机车研发制造基地；该基地亦为世界领先的电力机车研发制造基地之一；
- l 全球技术领先的高速动车组研发制造基地；
- l 行业领先的大功率内燃机车及柴油机研发制造基地；
- l 国内高档客车研制的领先企业；
- l 全球领先的铁路货车研发、制造基地；
- l 三家城轨地铁车辆国产化定点企业。以 2007 年新签合同总额计，本公司是中国最大的城轨地铁车辆制造商。

本公司不仅服务于中国干线铁路和城市轨道交通运输的需要，同时多种产品实现批量出口。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的产品出口到 30 多个国家和地区，2007 年全年出口签约额近 6 亿美元，2008 年 1-3 月的出口签约额为 2.3 亿美元。

自本公司设立以来，主营业务没有发生重大变化。

二、行业概览

（一）全球行业概览

轨道交通装备制造业在全球交通运输业的发展中具有举足轻重的地位。近年来，随着经济的高速发展和城市化建设的不断提升，轨道交通运输在各类运输方式中的份额持续提高，轨道交通装备的市场需求保持良好的增长势头。

据 UNIFE 统计概览的统计，2003 年至 2005 年全球轨道交通装备制造市场年均容量高达 500 亿欧元。西欧、北美自由贸易区和亚太地区是最大的三个市场，共占约 80% 的市场份额。预计从 2006 年到 2015 年整车的年均增长率约为 1.5% 至 2.0%；修理服务的年均增长率约为 2.0% 至 3.0%。

- Ⅰ 西欧地区，尽管未来年均增长率不高，但其仍将是全球主要的市场之一，其增长主要来源于更新过往购置的轨道交通装备；
- Ⅰ 北美自由贸易区，也是未来主要的市场之一，增长主要来源于对修理业务的大量需求；
- Ⅰ 亚太地区，由于经济的高速增长和城市化进程的加快，轨道交通装备制造增速显著。尤其是中国市场，市场需求逐年递增，特别是单位价格及附加值较高的高速动车组、重载货运机车及城轨地铁车辆需求增幅明显，中国正成为未来增长潜力最大的区域之一；
- Ⅰ 此外，非洲、中东、拉丁美洲、东欧和中亚国家也有较多的市场机会。

未来几年，国际市场对轨道交通装备的需求量仍保持递增的态势。根据 UNIFE 预测，2006 年至 2015 年，国际市场对各类轨道交通装备的需求年均增长率为：机车 2.2%，客车 1.8%，货车 1.5%，动车组 1.3%，高速列车 2.1%，城轨地铁车辆 3.3%。

（二）中国行业概览

1. 行业基本情况

（1）行业环境分析

轨道交通运输是国民经济的大动脉。轨道交通装备制造业的现代化是铁路运

输现代化的主要标志，是国家经济技术实力的重要体现，是保证国家经济运行安全、国防安全，提高综合国力，推动我国工业化进程的骨干行业。过去几年，中国经济、铁路运输、铁路建设和城市化进程的加快，大大促进了轨道交通装备制造业的发展。

“十五”期间，全国铁路营业里程、复线增速明显，电气化得到较大发展，国家对铁路机车车辆购置规模也大幅上升，具体数据如下表 6-1：

表 6-1 “九五”期间与“十五”期间的铁路运输发展

		单位	“九五”计划 1996年—2000年	“十五”计划 2001年—2005年
全国铁路营业里程	期末总计	公里	68,650	75,000
	年均增加	公里	1,252	1,400
复线	期末总计	公里	21,408	25,000
	年均增加	公里	900	1,000
电气化	期末总计	公里	14,900	20,000
	年均增加	公里	1,032	1,020
国家铁路机车车辆购置规模	期末总计	亿元	600	950
	年均采购额	亿元	120	190

资料来源：“九五”计划、“十五”计划

在基础设施水平得到大幅提升的基础上，铁路运输近几年也呈现出快速发展的趋势。2007年，铁路全行业旅客发送量达到 13.6 亿人，较 2006 年增长 7.94%；货物发送量达 31.2 亿吨，较 2006 年增长 8.33%。

在铁路运输行业快速发展的同时，城市化进程的加快与城市规模的不断扩大给城轨地铁车辆制造注入了新的动力。很多大中城市为改善交通拥堵状况、减少污染，都在积极发展以城市轨道交通为主的城市公共交通体系。“十五”期间，我国已有北京、上海、广州、深圳、武汉、天津、南京、重庆、长春、大连 10 个城市开通运行了城市轨道交通系统，相继建成了 20 余条轨道交通线路，总长超过 500 公里。

此外，国家大力推进装备现代化，发展适应不同层次需求和不同运用条件的铁路机车、客车、货车、动车组和城轨地铁车辆，也大大促进了轨道交通装备制

造业的发展。总体来看，我国轨道交通运输市场需求旺盛，增长速度较快，对轨道交通装备制造行业有积极的促进因素。

综上所述，中国轨道交通装备制造行业的发展与国家经济发展趋势、铁路运输、铁路建设及城市发展规划密切相关。目前行业整体面临良好的发展机遇与环境。

（2）行业现状分析

随着社会经济的发展，铁路现代化和城市化进程的加快，轨道交通装备制造业技术水平的提高，过去几年轨道交通装备制造业日新月异。

机车和货车领域：铁路货运的市场需求大幅上升，对货运能力和货运质量都提出了更高的要求。铁路货运技术持续发展，使大功率机车与快速重载货车市场需求日益扩大。特别是伴随铁路电气化建设的快速推进，铁路牵引机车的品种结构发生了重大调整，内燃机车保有量的增幅逐年下降，电力机车保有量增速加快。2006年，全国新造电力机车的比重首次超过了内燃机车，创历史新高。预计到“十一五”末期，电力机车将成为铁路运输的主流牵引机车。货车产品则在2006年从60吨级升级为70吨级、80吨级及以上，时速达到120公里及以上，代表了现有国内快速重载货车的高端水平。近年来，机车、货车修理业务也保持了一定幅度的增长，一方面保有量的增长促进了修理业务的提升，另一方面大规模提速改造带来了更多的需求。

客车和动车组领域：我国社会经济的发展对铁路旅客运输能力和运输质量都提出了更高的要求。铁路客运发生巨大变化，干线铁路将逐步采用时速200公里及以上动车组。在中国铁路第六次大提速时，共有52列时速为200公里的动车组投入运行。预计动车组需求在2010年前后将达到高峰。随着动车组采购数量的增加，普通客车的采购数量将会逐渐减少。但是，随着客车技术的发展，时速200公里的新型客车将产生新的市场需求。

城轨地铁车辆领域：随着我国经济高速发展和城市化进程加速，城市规模不断扩大、人口急剧增加。很多大中城市为了改善交通拥堵状况，都在积极发展以城市轨道交通为主的城市公共交通体系。截至2006年底，在我国百万人口以上的特大城市中，已有超过30个城市先后开展了城市轨道交通建设的可行性研究、

立项等前期工作。

表 6-2 2004-2006 年全国轨道交通装备各产品保有量

序号	种类	单位	2006 年	2005 年	2004 年	年复合增长率
1	机车	台	17,799	17,473	17,022	2.26%
2	客车	辆	42,659	41,974	41,353	1.57%
3	货车	辆	564,899	548,368	526,894	3.54%
4	动车组	辆	573	319	281	42.80%
5	城轨地铁车辆	辆	3,176	2,818	2,545	11.71%

资料来源：中国铁道年鉴、公司资料

表 6-3 2004-2006 年全国轨道交通装备各产品产量/修理量^{注1}

序号	种类	单位	2006 年	2005 年	2004 年	年复合增长率
1	机车新造 ^{注2}	台	939	1,011	1,154	-9.80%
2	机车修理	台	1,322	1,518	1,417	-3.41%
3	客车新造	辆	1,699	1,521	1,607	2.82%
4	客车修理	辆	3,688	3,883	4,544	-9.91%
5	货车新造 ^{注3}	辆	33,976	34,408	23,155	21.13%
6	货车修理	辆	55,288	53,737	52,119	3.00%
7	动车组新造	辆	240	4	19	255.41%
8	城轨地铁车辆新造	辆	654	532	216	74.01%

资料来源：中国铁道年鉴

注 1：本表数据来源于《中国铁道年鉴》中南车集团、北车集团相关数据。由于在中国轨道交通装备市场上，机车、客车和动车组新造业务在国内仅有南车集团与北车集团参与；机车、客车、货车修理及货车、城轨地铁车辆新造业务除南车集团、北车集团外，还有少量其他参与者，这些参与者所占市场份额较小，其产量/修理量数据未包含在本表格中。

注 2：大功率机车产量急剧增加，导致从 2005 年开始机车新造数量有所下降。

注 3：2006 年 70 吨级货车取代 60 吨级货车导致货车新造数量有所下降。

2. 参与者与竞争状况

(1) 本土参与者

一直以来，南车集团和北车集团是国内主要的两大综合轨道交通装备制造企

业，占有整个国内市场 95% 以上的市场份额，承担着促进我国轨道交通装备技术进步和铁路运输现代化的重担，代表着我国轨道交通装备业在国际市场的竞争力。在国内轨道交通装备市场上，电力机车、内燃机车、客车、动车组和城轨地铁车辆的新造，主要集中于南车集团、北车集团两个集团内；货车新造以南车集团、北车集团两个集团为主，另有重庆重型铸锻厂、晋西铁路车辆有限责任公司、包头北方创业股份有限公司三家企业参与；货车修理除了两个集团外，也有广州铁道车辆厂、柳州机车车辆厂参与其中；机车修理除两个集团外，另有柳州机车车辆厂等参与；客车修理除两个集团外，另有柳州机车车辆厂、沈阳局沈阳客车厂参与。

本公司是由南车集团的几乎全部主营业务和资产重组设立的股份公司，因而是国内两大综合性轨道交通装备制造商之一，具体业务状况详见“本章 四、本公司主营业务的具体情况”。国内市场另一个主要参与者是北车集团。

(2) 海外参与者

本公司的海外业务竞争者主要包括庞巴迪、阿尔斯通、西门子、通用电气和川崎重工等的轨道交通运输装备业务部门。由于产业政策和一些技术准入壁垒的限制，目前国外轨道交通装备制造企业尚不能在国内独立开展整车生产业务，对本公司在国内市场没有形成正面的竞争。

庞巴迪的业务除了轨道交通运输装备外，还有支线飞机和公务飞机制造业务。截至 2007 年 1 月 31 日，共有 56,425 名员工。业务重心集中在北美和欧洲。庞巴迪全球共计拥有 54 所工厂，其中欧洲拥有 37 所工厂，南、北美洲拥有 11 所，亚太地区拥有 5 所，非洲 1 所。

阿尔斯通的业务除了轨道交通运输装备外，还有电力设备制造。截至 2007 年 5 月，共有 69,000 名员工；目前在 70 多个国家有分公司或业务部门。

西门子的业务除了轨道交通运输装备外，还有能源、信息、自动控制、医疗设备等业务。总部位于德国柏林和慕尼黑。截至 2006 年 12 月底，共有 475,000 名员工。

除上述三家国际市场上主要的综合性轨道交通装备制造商外，通用电气和川崎重工也是本公司的主要海外竞争对手。在轨道交通装备领域，通用电气主要生

产内燃机车，川崎重工在以新干线列车为代表的高速列车方面拥有较为领先的市场地位。

表 6-4 本公司与主要参与者情况对比（国内业务市场）

产品类别	2006 年	2005 年	2004 年	主要竞争对手简要情况		产品各方面与国内、外产品相比	
	市场占有率 ^{注1}			国内	国外	公司优势	公司劣势
机车新造	52.7%	55.8%	58.2%	北车集团	通用电气、西门子、阿尔斯通、庞巴迪、EMD	自主开发、配套相对齐全、制造装备先进、规模经营、核心技术接近世界先进水平、客户稳定、国外竞争者有进入壁垒、成本优势	在城轨地铁车辆和动车组业务方面，国外先进技术引进消化吸收能力尚需提高，国产化率有待提升。
客车新造 ^{注2}	48.1%	50.8%	-	北车集团	庞巴迪、阿尔斯通		
动车组新造 ^{注3}	-	-	-	北车集团	庞巴迪、西门子、阿尔斯通、川崎重工		
	与北车集团相对市场占有率 ^{注4}						重要系统和零部件的集约化、专业化程度有待进一步提高，自主研发能力有待进一步提高。
货车新造	43.2%	48.0%	44.8%	北车集团	Trinity（美国）、Greenbrier（美国）、俄罗斯乌拉尔车辆制造厂、阿尔泰车辆制造厂、乌克兰亚速机器制造厂	自主开发、配套相对齐全、制造装备先进、规模经营、核心技术接近世界先进水平、客户稳定、国外竞争者有进入壁垒、成本优势	
城轨地铁车辆新造 ^{注2}	30.7%	38.7%	-	北车集团	庞巴迪、西门子、阿尔斯通	机电一体化，城轨地铁车辆的生产资质，以不同的技术平台和鲜明的技术特点较好满足不同用户群的需要	
机车修理	57.5%	57.0%	55.6%	北车集团	-	自主开发、配套相对齐全、制造装备先进、规模经营、核心技术接近世界先进水平、客户稳定、国外竞争者有进入壁垒、成本优势	
客车修理 ^{注5}	51.1%	50.1%	53.4%	北车集团	-		
货车修理 ^{注5}	53.3%	56.1%	57.6%	北车集团	-		

注 1：根据 2005—2007 年《中国铁道年鉴》中南车集团、北车集团相关数据统计；

注 2：由于《中国铁道年鉴》（2005 年）将 2004 年的地铁轻轨产量并入客车产量一起统计，无法计算各自单独的市场占有率；

注 3：2006 年以前（含 2006 年），动车组尚未投入大规模生产，因此其市场份额数据不具代表性，动车组产量合并到客车产量中进行统计；

注 4：统计口径为：本公司产品产量/南车集团和北车集团产品产量之和；

注 5：由于客车和货车修理业务属地化经营，竞争对手较多，在此不列举。

3. 行业发展趋势预测

(1) 铁路运输及城轨交通运输蓬勃发展

① 铁路运输

“十一五”期间，中国铁路实施和谐铁路建设，正迎来历史上前所未有的发展高潮。铁路运输需求增长空间很大，特别是大运量、中长途跨区域旅客运输需求大幅增长，城际客运市场需求潜力巨大，能源、原材料等大宗货物运输需求保持快速增长。预计 2010 年铁路旅客发送量、货物发送量将分别达到 15 亿人、35 亿吨左右，旅客、货物周转量将分别达到 8000 亿人公里、27000 亿吨公里。“十一五”期间，我国将建设新线 17000 公里，其中客运专线 7000 公里；建设既有线复线 8000 公里；既有线电气化改造 15000 公里。2010 年全国铁路营业里程达到 9 万公里以上，复线、电气化率均达到 45% 以上，快速客运网总规模达到 20000 公里以上，并形成覆盖全国的集装箱运输系统。基本实现技术装备现代化，运输安全持续稳定，经济效益不断提升。和谐铁路建设为轨道交通装备制造业的发展提供了良好的发展环境。

表 6-5 “十五”期间与“十一五”期间铁路运输发展

		单位	“十五”计划 2001 年—2005 年	“十一五”规划 2006 年—2010 年
全国铁路营业里程	期末总计	公里	75,000	90,000
	年均增加	公里	1,400	3,000
客运专线	期末总计	公里	0	7,000
	年均增加	公里	0	1,400
复线	期末总计	公里	25,000	40,500
	年均增加	公里	1,000	3,100
电气化	期末总计	公里	20,000	40,500
	年均增加	公里	1,020	4,100
国家铁路机车车辆购置规模	期末总计	亿元	950	2,500
	年均采购额	亿元	190	500

资料来源：“十五”计划、“十一五”规划、“中长期铁路网规划”、公司资料

② 城轨交通运输

目前,我国百万人以上的大城市中,已有多个大城市向国家主管部门上报了新增的轨道交通建设规划,继已建成的城市地铁和轻轨外,国家又批准了成都、杭州、沈阳、哈尔滨等城市建设城市地铁和轻轨项目。至 2010 年,规划建设地铁和城市轻轨线路达 55 条,总长度达约 1500 公里,需配属车辆超过 6000 辆,年均需求量超过 1200 辆。

(2) 轨道交通装备制造行业面临巨大发展机遇

未来几年,我国轨道交通装备市场逐步进入高速发展期,市场需求旺盛。国际市场也形势向好,前景广阔。总体来看,我国铁路机车车辆仍存在供应不足的现象,铁路货运能力继续呈现紧张态势,客运装备配置还不能满足当前的客运需求,铁路营业里程增加和老型设备不断淘汰两种因素并存。2006 年同 2001 年相比较,全国铁路机车、客车和货车的保有量增长比例为 13.0%、19.3%和 27.2%,然而同比全国铁路运输密度和客、货运输周转量增长比例分别为 33.4%、38.9%和 49.4%。

到 2010 年,将有 1000 列左右的动车组和 1500 台以上的大功率机车装备中国铁路,覆盖主要干线,货车也将实现全面更新换代。预计从目前到 2015 年间,铁路机车、客车、货车的购置量和保有量都将有较大增长,市场总体看好。

① 机车业务趋势预测

综合考虑机车车辆的升级换代加快,铁路快速客运网的初步形成,货运总体运量需求的快速增长及铁路电气化的广泛应用等因素,预计未来铁路机车将以电力、高速、重载为主要发展方向。电力机车将成为主导,其承担的运输工作量比重将达到 80%以上,轴重 25 吨重载货运机车也是发展的重点之一。

伴随铁道部的装备现代化进程和大功率内燃机车和大功率电力机车的技术引进和批量生产,在未来的 3~5 年之中预计还将有超过 1000 台电力机车和 600 台内燃机车的需求,预计 2010 年机车保有量达到 1.9 万台左右,较 2006 年底增加 7.55%。

机车修理市场的业务量将随着机车保有量的增加在现有基础上有所增长。

② 客车业务趋势预测

随着客运专线的建设和铁路快速客运网的逐步形成，客车产品结构逐步发生变化：耐候钢车体客车由于不适应客运专线的运行，将逐步减少。尽管如此，由于耐候钢车体的 25 型客车价格低廉、质量稳定，在既有线路上还有一定的需求量，未来 5 年内还将是我国铁路既有线路的主型客车，预计年均需求量约 800-1000 辆。

另外，随着客运专线的建设和铁路快速客运网的逐步形成，除高速动车组运输方式外，时速 200 公里的机车牵引客车的运输方式也将出现，所以时速 200 公里的客车需求也将进入导入期。

预计 2010 年客车保有量达到 4.5 万辆左右，较 2006 年底增加 5.49%。

客车修理业务预计将小幅增长。推动市场需求增加的主要原因是铁路客车保有量逐年增加，同时伴随技术更新换代，还将带动铁路客车大修市场的增长。

③ 货车业务趋势预测

在载重方面，货车通用产品由 60 吨级全面向 70 吨级升级换代，逐步在一些专用运输线路上，使用载重 80 吨级货车，对个别特殊运输需求，采用 100 吨级及以上产品。货车重载吨级的提升将带来单位产品销售收入的较大提高，同时带动货车业务收入大幅提升。

在速度方面，全面制造时速 120 公里货车，并对既有货车进行时速 120 公里提速改造，部分发展时速 160 公里的低轴重准高速货车，以满足轻便货物快捷运输的需要。

在专业运输方面，集装箱、冷藏、行包等专用运输车辆产品及铁路工程专用施工车辆将是货车产品重要发展方向，从而明显提高货车产品的单位附加值。

预计 2010 年，货车保有量达到 70 万辆（含企业自备车 10 万辆）以上，较 2006 年底增加 15.78%。

④ 动车组业务趋势预测

随着客运专线运营里程在未来 5 年中出现的快速增长，预计到 2010 年底，将达到 7000 公里，时速 200 公里以上高速动车组的市场需求面临大幅提升。按照铁道部测算，至 2010 年投入使用的动车组为 1000 列左右，2010 年前后将是

动车组需求的高峰。

⑤ 城轨地铁车辆业务趋势预测

“十一五”期间，我国的城市轨道交通将进入快速发展时期。目前，已有多个大中城市向国家主管部门上报了新增的轨道交通建设规划。根据中国交通运输协会城市轨道交通专业委员会的预测，至 2010 年，规划建设地铁和城市轻轨线路达 55 条，总长度达约 1500 公里，需配属车辆超过 6000 辆，年均需求量超过 1200 辆。

表 6—6 2007 年至 2010 年各轨道交通装备产品保有量预测

产品	2007 年（辆）	2010 年（辆）	年复合增长率
机车	18,459	19,000	0.97%
客车	42,644	45,000	1.81%
货车	604,594	700,000	5.01%
动车组	1,133	8,333	94.47%
城轨	3,875	12,000	45.76%

资料来源：公司资料

4. 影响行业发展的主要因素

（1）有利因素

① 轨道交通装备制造业受到国家产业政策的支持

轨道交通装备制造业是国家重点支持的装备制造业之一，不仅具有广阔的市场前景，而且对我国轨道交通装备制造业实现现代化具有重要的战略意义。

国家“十一五”规划纲要、国务院《关于加快振兴装备制造业的若干意见》中明确指出把轨道交通装备确定为振兴装备制造业的重点之一，要求“掌握时速 200 公里以上高速列车、新型地铁车辆等装备的核心技术，使我国轨道交通装备制造业在较短的时间内达到世界先进水平”；并强调要依托铁路客运专线、城市轨道交通等重大项目，积极发展高速、重载和城轨业务，自主掌握高速列车、快速重载货车等装备核心技术，逐步实现轨道交通装备的现代化和产业化。

《国家中长期科技发展规划纲要（2006-2020 年）》、国务院《促进产业结构

调整暂行规定》中明确指出要“以振兴装备制造业为重点发展先进制造业，坚持以信息化带动工业化，鼓励运用高新技术和先进适用技术改造提升制造业，提高自主知识产权、自主品牌和高端比重”；并强调“中央装备制造企业要加快自主研发体系建设，加快推进联合重组，形成具有较强国际竞争力的大公司大企业集团”。

② 技术革新、升级换代带来良好发展机遇

轨道交通行业的蓬勃发展推动了轨道交通装备行业的技术革新，促进了相关技术的升级换代。同时，技术创新带来的产能提升与产量增加又促进行业健康成长。技术升级换代同时还加速了老型产品的淘汰，从而拉动新产品销量，也帮助国内轨道交通装备企业拓展国际市场。此外，以革新技术为依托的各类新产品，其单位产品价值量较以往有显著提高，大大提高了轨道交通装备制造行业整体收入水平及盈利水平。

在过去几年，国内轨道交通装备制造商通过技术引进、自主研发等多个途径，制造出时速 200 公里的动车组，并在此基础上自主开发研制时速 300 公里及以上的高速动车组。在中国铁路第六次大提速时，共有 52 列时速 200 公里的动车组投入使用。以高速铁路为重点的客运专线网也正在加快推进，预计“十一五”期间，将建成时速 200 公里及以上的客运专线 7000 多公里。在机车方面，研发制造国际先进水平的大功率交流传动电力机车。大功率电力机车研制方面的成功为轨道交通装备制造行业适应我国铁路电力、高速、重载的发展方向奠定了良好的基础，为行业产品升级及规模效益提升创造了有利的条件。在货车业务上，2003 至 2005 年，铁路货车实现了载重由 60 吨级向 70 吨级、时速由 70—80 公里向 120 公里的第三次升级换代，快速重载货车的研制生产，将加快老型货车的更新换代，提高用户对新型货车的需求量。

③ 轨道交通装备市场容量大、前景广阔

未来 5 年，将是我国轨道装备制造业高速发展的黄金时期。随着铁路路网建设的提速及货运、客运总周转量的大幅提高，需要强有力的装备保障和支持，从而拉动轨道交通装备制造业的迅速发展。

一方面，铁路是国家的重要基础设施，在综合运输体系中起着骨干作用。改

改革开放以来，我国铁路运输得到迅速发展，以仅占世界铁路 7.2% 的营业里程，完成约占世界铁路 24% 的换算周转量。“十一五”期间，中国铁路实施跨越式发展战略，将迎来历史上前所未有的发展高潮。铁路运输需求增长空间很大，特别是大运量、中长途跨区域旅客运输需求大幅增长，城际客运市场需求潜力巨大，能源、原材料等大宗货物运输需求保持快速增长。

另一方面，随着城市化进程加快，城市人口的不断增长，城市轨道交通的优势日益显现。未来几年，城轨地铁将有很广阔的发展空间。

④ 国际市场竞争力大幅提高，出口快速增长

近几年来，国内轨道交通装备制造企业突破了一系列高端产品的关键技术和制造工艺，产品竞争力获得了很大的提高，产品出口大幅增长，产品出口市场从发展中国家（坦桑尼亚、越南、巴基斯坦、印度等）扩展到许多发达国家和地区（美国、德国、澳大利亚等），出口产品包括整车和零配件。未来十年，中国轨道交通装备制造商将成为国际市场上最具竞争力的轨道装备制造商之一，国际市场的快速发展必将促进国内轨道交通装备制造行业的快速发展。

在过去的几年中，本行业的整车产品已经分别进入到非洲、亚洲、澳洲和南美洲，部件已进入到世界各大洲。随着用户在使用和采购过程中对中国轨道交通装备行业实力的认知，客户群体将会在已有市场上辐射到周边国家及地区。

⑤ 国家关于节能减排、环境保护等政策将有利于刺激轨道交通的发展

由于石油价格的不断攀升，国家制定的关于节能减排、环境保护等政策的执行力度将大大加强，这将有利益于刺激轨道交通的发展。迄今为止，轨道交通是所有运输方式中最节能、最环保的。

（2）不利因素

① 自主创新能力有待进一步提高

本行业在掌握自主知识产权及自主创新能力方面需要进一步提高。目前一些主要产品的核心技术的引进成分仍旧较多，运营时间及经验有待积累，尤其在高速动车组和城轨地铁车辆领域。高端产品的性能、质量以及研发手段与国际知名公司相比还有一定差距。

② 钢材等主要原材料的价格波动

轨道交通装备制造业对原材料价格波动的自控能力较弱，其主要原材料钢材、铝材、铜材等的价格变化将对行业利润状况产生较大影响。

(3) 主要进入壁垒

① 行业专业技术与许可

轨道交通装备制造业是一个非常专业化的特殊工业领域。我国是世界上铁路网最发达的国家之一，有相对特殊的铁路技术规范 and 标准（TB—铁标）。因此，凡是要进入我国铁路网运营的所有设备首先要满足这个标准。铁标对于国外企业是一个相对陌生的标准（世界铁路主要采用 UIC 和 AAR 标准），包括材料、试验标准、设计准则等等，对于新的铁路机车车辆制造参与者需要投入巨大的资金和长期的努力才有可能向我国铁路网提供产品。因此，对于我国已经掌握并批量生产的产品，技术标准将对潜在竞争者形成一个无形的行业准入限制。对于高端产品，铁道部采用国际招标的形式进行采购，但通常会提出包括技术转让和与国内厂商合作生产的要求。因此外资企业在获得订单的时候不是以在我国直接生产或整车进口的形式进入，本地化生产要求限制了他们直接进入我国铁路装备市场。

此外，铁道部还实行生产许可证管理，凡有能力生产某项铁路机车车辆产品的企业，自行研发的产品或能够证明有合法的产品设计来源渠道的，需要通过试制样车进行试验，达到国家及铁道部标准的，经铁道部专家组评审，通过铁道部认证，才可发放生产许可证。只有拥有生产许可证的企业才可参加铁道部相关项目的投标。

在城轨地铁车辆制造方面，根据国家相关政策精神，倾向于把现有企业做大做强；国家严格推行市场准入制度，严控新增城市轨道交通车辆整车制造企业，以避免恶性竞争的加剧、资源的浪费，从而形成了较高的进入壁垒。

② 设备和资金

由于轨道交通装备制造业属于资本密集型行业，新进入者往往难以筹到能实现最低限度的生产和销售所需要的巨额创始资本，前期巨大投资为新进入者制造了较高的进入壁垒，从而抑制新企业进入本行业。此外，由于本行业具有显著的

规模经济效应，即随着企业规模的扩大而使单位产品成本降低、收益增加，规模小的企业往往收益不好，所以进一步增加了对资本的要求，为新进入者制造了进入壁垒。

5. 行业的生产经营模式

(1) 生产模式

由于轨道交通装备制造业单位产品的价值较高，其生产组织模式为“以销定产”，即根据客户的订货合同来安排、组织生产。这种生产模式既可以保证避免成品积压，又可以根据订单适当安排生产满足客户需求。

(2) 采购模式

行业的主要原材料和零部件包括：钢材、铝材、铜材、装饰材料、电机、变压器、变流器、控制柜、高低压电器、柴油机、车轮、车轴、齿轮传动装置、轴承、摇枕、侧架、制动梁、枕弹簧、缓冲器和车钩等，上述原材料和零部件部分通过外购获得，部分是由企业内部生产提供。生产厂商和主要供应商、外协生产单位建立直接、稳定的供应渠道。

(3) 销售模式

由于单位产品的价值量较高，行业的销售模式主要为参与招标或议标，通过投标或与客户基于历史价格进行沟通和商议后最终定价并获得订单。

6. 本公司与上、下游行业的关联性

本公司所处行业的下游行业为铁路及城轨交通运营商。

铁路客户分为路内客户与路外客户。路内客户即铁道部及下属各铁路局，为行业内最大的客户，其采购量占行业内生产企业销售收入的比例约 60%，所以生产商对铁道部及下属各铁路局有较强的依赖性。路外客户多为大型厂矿集团、港口、合资铁路、地方铁路，需求量呈逐年上升趋势，但总体需求量占比较小，客户较为分散，行业内企业对其不存在过度依赖。

城市轨道交通客户为各城市轨道交通运营商。运营商数量逐年增加，客户较为分散，行业内企业对其也不存在过度依赖。

本公司所处行业的上游行业为原材料供应商。由于本行业的供应商不甚集

中，对单一供应商过度依赖的风险较小。但由于轨道交通装备的主要原材料很大一部分是钢材，其价格的波动将会对产品成本产生较大影响。

7. 行业的监管情况

(1) 行业监管体系及监管机构

我国轨道交通装备制造业经过多年发展，已逐步进入市场化的格局，政府行政管理相对弱化。目前，政府行政管理主要以颁布相关法律法规、政策及规划，如行业准入制度、技术标准、技术规程、生产许可等对轨道交通装备业进行管理和引导。

轨道交通装备制造业的管理部门主要包括铁道部、发改委等。相关的监管法规政策及规划主要包括《中华人民共和国铁路法》、《铁路主要技术政策》、《铁路技术管理规程》、《铁路机车车辆设计生产维修进出口许可管理办法》、《铁路行车事故处理规则》、《中长期铁路网规划》、《铁路“十一五”规划》、《关于加快振兴装备制造业的若干意见》、《关于加强城市快速轨道交通建设管理的通知规定》、《关于投资体制改革的决定》和《关于城市轨道交通设备国产化的实施意见》等。

(2) 行业相关产业政策

国家“十一五”规划纲要：对振兴装备制造业做了专题阐述，明确指出振兴重大技术装备要“努力突破核心技术，提高重大技术装备研发设计、核心元器件配套、加工制造和系统集成的整体水平”，并把轨道交通装备确定为振兴装备制造业的十个重点之一，要求“掌握时速 200 公里以上高速列车、新型地铁车辆等装备的核心技术，并实现产业化。”

国务院制订的《关于加快振兴装备制造业的若干意见》：提出到 2010 年发展一批有较强竞争力的大型装备制造企业集团，增强具有自主知识产权重大技术装备的制造能力，建设和完善一批具有国际先进水平的国家级重大技术装备工程中心。明确要求“以铁路客运专线、城市轨道交通等项目为依托，通过引进消化吸收先进技术和自主创新相结合，掌握时速 200 公里以上高速列车、新型地铁车辆等装备的核心技术，使我国轨道交通装备制造业在较短的时间内达到世界先进水平”。

《国家中长期科技发展规划纲要（2006-2020 年）》：把交通运输业列为重点

发展领域，高速轨道交通系统、高效运输技术装备列入了优先主题。明确指出要“重点研究开发高速轨道交通控制和调速系统、车辆制造、线路建设和系统集成等关键技术，形成系统成套技术。”以及“重载列车、大马力机车、特种重型车辆、城市轨道交通等新型运载工具。”

此外，轨道交通装备制造行业还受《促进产业结构调整暂行规定》、《中央企业“十一五”发展规划纲要（指引）》和《铁路“十一五”规划》等政策的影响。《促进产业结构调整暂行规定》鼓励运用高技术和先进适用技术改造提升制造业，提高自主知识产权、自主品牌和高端产品比重。《中央企业“十一五”发展规划纲要（指引）》向大型、成套装备和重点产品生产集中，提升装备制造企业系统集成和工程承包能力。《铁路“十一五”规划》明确提出主要目标要基本实现技术装备现代化，运输安全持续稳定，经济效益不断提升，投资主体多元化。

三、本公司在行业中的竞争地位

（一）本公司的竞争优势

1. 国内行业的领导者和领先的市场地位

本公司在铁路及城市轨道交通装备市场占有率方面处于国内领先地位。在机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆等所有业务领域市场占有率均超过或接近 50%；在中国铁路第六次大提速时投入使用的 52 列动车组中，本公司及本公司的合营公司提供了 47 列。此外，本公司积极和庞巴迪、川崎重工、西门子、通用电气等国际知名企业合作开发、生产高速动车组、大功率电力机车、内燃机车，在国内处于领先地位。由于轨道交通装备制造业是资本及技术密集型行业，规模效益明显，因此本公司领先的业务规模也保证了本公司成为国内同行业盈利能力最强的企业。

本公司在主要业务领域均处于国内领先地位。

机车方面：本公司拥有（以 2006 年产量计）中国最大的电力机车研发制造基地（株机公司），该基地亦为世界领先的电力机车研发制造基地之一；行业领先的大功率内燃机车及柴油机研发制造基地；中国领先的电力机车和电传动系统研制能力。本公司生产了截至目前中国最大功率的机车用于重载货运，也生产了

中国最高时速的机车用于快捷客运。本公司亦采用成熟技术制造了专为满足世界上海拔最高的高原铁路——青藏铁路的需要而开发的高原内燃机车。目前，本公司生产的电力机车和内燃机车具有世界先进水平。本公司多年来持续参与国内电力机车市场行业标准的制定。

客车方面：本公司拥有国内铁路客车的主要研发制造基地，并批量为国内生产和出口时速 120 公里等级、时速 160 公里等级的铁路客车。正在研制的时速 200 公里等级铁路客车处于世界先进水平。本公司是中国研制高档铁路客车的指定单位。

货车方面：本公司拥有全球领先的铁路货车研发、制造基地（长江公司）。本公司亦为重载货车技术研发、制造和供应的领先者，自主开发的载重 70 吨级、80 吨级以上各型货车，在国内处于领先地位。本公司研制的 40 吨轴重的货车处于世界领先水平。

动车组方面：本公司拥有全球技术领先的高速动车组研发制造基地。其制造的 CRH₂ 型时速 200 公里动车组是第一列国产化动车组。在中国铁路第六次大提速时，本公司及本公司的合营公司提供了 52 列动车组中的 47 列。同时，由本公司生产的第一列时速 300 公里的自主知识产权高速动车组已于 2007 年底在四方股份正式下线。

城轨地铁车辆方面：以 2007 年新签合同总额计，本公司是中国最大的城轨地铁车辆制造商，不仅拥有三家城轨车辆国产化定点企业，且 2007 年获取 1584 辆城轨地铁车辆的生产合同，合同金额总计 120.33 亿元，约占当年国内新签合同市场份额 60%。目前本公司生产的铝合金和不锈钢车体的 A 型车、B 型车均具有世界先进水平。

2. 完整的产品组合

本公司拥有完整的轨道交通装备产品组合，包括铁路电力机车、内燃机车、客车、货车、动车组和城轨地铁车辆，同时具备对前述产品强大的修理能力，因而能满足对轨道交通装备产品的各类需求。此外，本公司的产品组合完全符合铁路及城市轨道交通发展的最新方向：

机车方面：随着铁路升级改造进程加快，特别是铁路电气化建设的快速推进，

铁路牵引机车格局和品种结构发生了重大调整，内燃机车总量增幅渐减，电力机车总量增幅加大，电力机车保有数量正在稳步增长。本公司拥有（以 2006 年产量计）中国最大的电力机车研发制造基地，该基地亦为世界领先的电力机车研发制造基地之一，符合国家产业政策趋势。

客车方面：随着铁路客运实现高速运输和城际客运的需要，对时速 160 公里、时速 200 公里等级的客车的需求将大幅提高。本公司是中国研发、制造高档客车的指定单位。本公司已研制和正在研制的客车可满足上述市场需要。

货车方面：随着铁路货运重载、快捷的需要，对新型货车的需求将大幅提高。本公司拥有全球领先的铁路货车研发、制造基地（长江公司）；本公司亦为重载货车技术研发、制造和供应的领先者。本公司自主研发及生产的货车产品可以满足铁路货运重载、快捷的需求。

高速动车组方面：本公司下属的四方股份采用技术合作引进了时速 200 公里的动车组技术，并基于该技术自主研发创新过渡到时速 300 公里及以上的高速动车组，将能保证适应未来铁路高速的先发优势。

城轨地铁车辆方面：以四方股份、株机公司和浦镇公司的整车制造为龙头，以株洲所的牵引变流系统为辅助，以株洲、青岛和戚墅堰地区的试验、检测基地为基础，以与国外先进企业的技术引进和对外合资、合作为契机，打造了世界一流、国内最大生产规模和能力的城轨地铁车辆整车研发、整车及系统试验和整车制造的产业化基地，已成为国内城轨地铁车辆市场的主要供应商。在城轨地铁车辆生产企业的布局上，本公司充分利用了地域化的优势，实现合理布局，从而拓宽市场覆盖面，有效提高销售和业绩。同时，由于上述各城轨地铁车辆生产企业分布于发达地区，符合未来城轨地铁市场的发展趋势。

3. 强大的研发能力和领先的技术优势

本公司拥有完整配套、自主开发、设备先进、大规模的轨道交通装备研发、制造和修理体系；具有强大的研究开发及技术商业化的能力；本公司的现代化研发设计体系日臻完善、产品技术和制造质量接近国际水平；同时，本公司同铁道部紧密合作，有参与新技术标准制定的优势；在以时速 200 公里动车组和大功率机车为主要标志的新一轮机车车辆技术引进进程中，工作进度快，特别是本公司

以第一家完全国内采购方式，签订了时速 300 公里高速动车组的合同，并于 2007 年底实现成功下线。同时，正在为京沪高速铁路研制的时速 350 公里高速动车组预计将在 2010 年初下线。这是消化吸收引进技术，实现技术升级和再创新的一个重要标志。

本公司研发的大部分创新产品屡创佳绩。例如，本公司将先进技术应用于特别为应付高海拔及低温地区而设计的高原内燃机车，而该等机车正用于全球海拔最高的高原铁路—青藏铁路。本公司为中国首家开发出时速超过 300 公里动车组的公司，本公司开发的 CRH₂-300 新一代高速动车组已率先投产。

本公司拥有机车车辆材料工艺研发中心和客车电气研发中心，重点开展共性的和基础性的新材料、新工艺、新技术研究，为各企业开展整车及零部件的技术创新、解决现场生产实际问题提供技术支持和服务。

本公司还拥有变流技术国家工程中心（依托在株洲所）和五家国家认定技术中心（株机公司、四方股份、长江公司株洲分公司、眉山公司和时代新材技术中心）和四个博士后工作站（株洲所、株机公司、四方股份、资阳公司博士后工作站）。此外，本公司目前也开始出口技术到其他发展中国家。

本公司所属各企业经过长期的稳定发展，具有了较好的技术、人才和装备资源基础。

机车：系统集成技术、传动和制动系统、微机与控制网络、柴油机、转向架等方面的研发能力在国内处于领先地位，具有一定的优势。通过技术引进消化吸收再创新的八轴 9600 千瓦大功率电力机车率先交付使用，截至 2007 年底，已有 98 台机车投入使用。

客车：本公司下属的四方股份是目前国内唯一掌握高档客车核心技术的企业，是国家高档客车定点生产企业，高档客车研发处于行业领先地位。

货车：拥有可完成转向架疲劳试验、性能参数试验、车体静强度试验的大型综合性试验室，150 辆列车制动试验台，缓冲器落锤实验室和冲击试验线，基础性研究水平和能力较高，具有一定的优势。

动车组：本公司通过引进、消化吸收、再创新，自主研发了时速 300 公里的高速动车组，居于国内行业领先地位。正在为京沪高速铁路研制的时速 350 公里

高速动车组也将在 2010 年初下线。

城轨地铁车辆：自主研发了直线电机地铁车辆和城轨地铁车辆电传动系统。

4. 完善的服务体系和成熟的客户开发能力

本公司本着“用户第一”的指导思想，真诚地为用户着想，不断完善服务体系，提高服务效率；对客户开展售前、售中及售后服务，持续提高顾客满意度；为顾客提供技术咨询和技术指导，帮助顾客选择合适的产品，对用户进行操作和修理等培训。所属企业均有专门的快速反应的售后服务团队，并设有布局合理的驻外服务点，对质保期内因厂商的原因发生的产品质量问题，本公司无偿予以解决；对质保期外发生的问题，也及时予以解决。此外，建立用户质量信息反馈、处置渠道和机制，定期走访用户，邀请用户召开质量座谈会，及时受理投诉等；承诺并实施 24 小时不间断服务，及时为用户提供所需的配件，开展用户满意度调查并分析改进，将服务人员作为特殊岗位人员定期培训和竞争上岗。

对于海外市场，在质保期内，由于质量问题，本公司将负责对产品进行免费修理或更换。质保期满后，本公司承诺将长年提供备品备件。如用户需要，可以进行长期有偿维护和保养。

本公司具有强大的客户开发能力。过去几年，本公司的路外市场和海外市场均有很大增长。

（1）路外市场

本公司的主要客户为合资铁路、地方铁路、城轨交通运营商、港口或大型工矿企业。报告期内各大型工矿、港口、能源企业（如中国神华、中国石油、中国石化等）采购量逐年增长，其采购量占本公司销售收入比率也逐年增长。以货车路外业务为例，本公司路外货车销售量由 2004 年 1729 辆上升到 2007 年的约 5800 辆，增幅超过 230%。

（2）海外市场

本公司积极参与国际竞争，凭借产品综合性价比高、稳定性强、修理费用低、交货期短等优势，努力开拓国际市场，不断适应经济全球化发展和加入 WTO 后的新形势，不仅继续巩固了亚洲、非洲市场，而且拓展了中东、中亚、南亚、澳

洲、南美和东欧市场，促进了出口贸易的快速增长。“九五”期间，中国机车车辆工业年平均出口成交接近 1 亿美元，出口覆盖尼日利亚、斯里兰卡等 21 个国家和地区。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的产品出口到 30 多个国家和地区，2007 年全年出口签约额近 6 亿美元，2008 年 1-3 月的出口签约额为 2.3 亿美元。

5. 全球知名的品牌

由于在国内市场的领先地位，中国“南车”、“CSR”品牌在国内轨道交通装备制造行业已经具有很高知名度和认同度，在海外的知名度也逐步提高，公司产品已出口澳大利亚、美国、德国等三十多个国家和地区。南车品牌影响力在中亚、南亚、东欧、非洲和南美洲等地区迅速扩大。最近几年的海外市场重大变化，充分反映了中国“南车”、“CSR”品牌在国际市场的认知度：

(1) 海外市场签约额大幅提高

2008 年 1-3 月、2007 年、2006 年和 2005 年的海外市场签约额分别为 2.3 亿美元、近 6 亿美元、3.7 亿美元和 2.5 亿美元。

(2) 发达国家市场稳步扩大

本公司在继续保持传统市场的同时部分产品已向发达国家出口。2004 年，本公司在澳大利亚市场实现了零的突破，出口 34 辆矿石漏斗整车，引起了当地市场的高度关注。2006 年与 2007 年间，本公司又成功签订 110 辆矿石漏斗货车及 976 辆世界领先的超大轴重矿石车的出口合同，一跃成为具有世界级货车设计和生产能力的企业之一。出口美国、德国的曲轴，出口美国的货车大部件、电子控制系统等，扩大了本公司的发达国家市场。

(3) 新兴市场潜力不断开拓

本公司将中国的铁路机车车辆整车产品成功销往南美，包括销往巴西的货车和内燃机车，销往委内瑞拉的内燃机车、货车和动车组，销往阿根廷的客车和内燃机车等。这是中国铁路产品出口的重要突破。南美市场不仅是本公司的新兴市场，同时也是本公司进入北美市场的桥梁。

6. 优秀的管理团队和专业人才队伍

(1) 优秀的管理团队

本公司拥有一批具有丰富实践经验和奉献精神的高级管理人才，本公司经营管理层主要人员大多具有超过 20 年以上的轨道交通装备行业工作经验，尤其是在新产品研发和项目经营管理方面拥有丰富的管理技能和专业知识。本公司在轨道交通装备行业成功运营多年，在国内与国际市场份额的日益增加，与管理团队的作用密不可分。本公司管理团队多年丰富的管理技能和营运经验将继续为公司的未来发展提供重要的驱动力。

(2) 专业的技术人才

本公司还拥有包括中国工程院院士在内的一批专家级人才，对企业具有较高忠诚度，组成完整的产品研发、工艺、质量控制等人才队伍。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司拥有轨道交通装备行业唯一的 1 名中国工程院院士，同时还拥有 9 名国家级中青年专家、169 名省部级中青年专家、134 名享受政府特殊津贴的专家、近 140 名教授级高级工程师、近 2,500 名高级技术专业人才及近万名各类工程技术人员。

本公司作为国内最大的轨道交通装备制造企业，对吸引社会人才有较大优势。吸纳人才的渠道不断拓宽，每年都有相当数量的大学毕业生加盟本公司，成为新生力量。为吸引更多合格专业员工，本公司提供具有吸引力的薪酬待遇。本公司相信，本公司拥有竭诚效力的管理团队及工作人员，得以发挥本公司的核心优势，并确保本公司持续发展及成功。

(二) 本公司的竞争劣势

在城轨地铁车辆和动车组业务方面，国外先进技术引进消化吸收能力尚可提高，国产化率有待提升。

重要系统和零部件的集约化、专业化程度有待进一步提高，自主研发能力有待进一步提高。

(三) 本公司与主要竞争对手比较分析

本公司在中国国内市场的主要竞争对手是北车集团。具体竞争力对比分析如下：

2000 年，中国铁路机车车辆工业总公司重组为南车集团和北车集团两个集

团公司后，两集团业务领域相同，各自拥有自主开发、完整配套、设备先进、规模经营的轨道交通装备研发制造体系，轨道交通装备产品门类齐全，总体竞争实力相当。经过近几年的发展，本公司综合实力目前已居于我国轨道交通装备制造行业的第一位。本公司在机车新造、机车修理、货车修理、动车组研发制造、城轨地铁车辆研发制造等领域拥有相对优势。

目前，已经有一部分国外厂商进入国内市场，但由于国内相关产业政策的限制，例如在生产资质方面的限制和市场准入的壁垒，使得国外厂商只能采取与国内厂商合作的方式进入我国市场，因而在未来可预见的较长的一段时间里国内厂商仍将处于主导地位，国外厂商不会对国内厂商造成竞争威胁。

四、本公司主营业务的具体情况

（一）主要产品及其用途

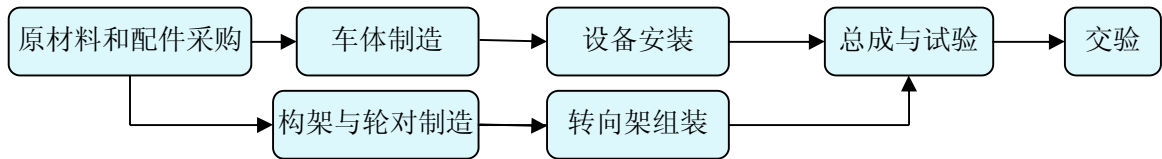
表 6-7 本公司主要业务产品简介

业务	产品类别	产品型号	用途	示例图片
机车	电力机车—直传动	SS3B、SS4、SS8、SS9、TM1、TM2 等	主要用于城际、快速牵引的客运机车和重载的货运机车	
	电力机车—交流传动	DJ、DJ2、DJ1、O'ZBEKISTON、KZ4A、HXD1 等		
	内燃机车—直传动	DF7G、DF8B、DF11G 等		
	内燃机车—交流传动	DF8BJ、DF8CJ、HXN5 等		
客车	硬座客车	YZ25B、YZ25G、YZ25K、YZ25T 等	主要用于铁路旅客运输及对旅客列车的配套服务	
	硬卧客车	YW25B、YW25G、YW25K、YW25T 等		
	软座客车	SRZ25B、RZ25Z、RZ25K、RZ25T 等		
	软卧客车	RW25B、RW25G、RW25K、RW25T 等		
	餐车	CA25B、CA25G、CA25K、CA25T 等		
	发电车	KD25G、KD25K 等		
	双层客车	SYZ25B、SYZ25Z、SYW25B、SYW25Z 等		

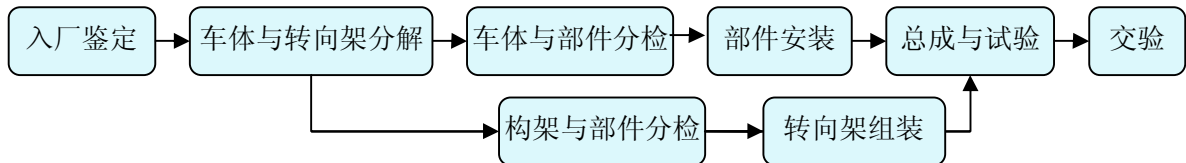
业务	产品类别	产品型号	用途	示例图片
货车	敞车	C64K、C70、C70H、C80B、C100 等	装运煤炭、矿石、焦炭、建材、机械设备、钢材、木材及集装箱等散装或箱装货物	
	平车	X2H(K)、X6K、NX70 等	装运原木、机器、车辆、构件、钢材、成箱货物、桥梁、军用装备及集装箱	
	棚车	P64GK、P70 等	运输免受日晒、雨雪侵袭的箱装或袋装货物	
	罐车	G17K、GQ70、GF70、GH65K 等	装运汽油、煤油等轻油类介质、重油、粉状介质或黄磷等	
	漏斗车	KM70、KZ70、L18 等	装运煤炭、矿石、粮食等散装或散粒货物，可风动卸货	
	其它	SQ5、DL1、D15、B10 等	装运小汽车、预制梁、长大货物、保温货物等特殊货物	
动车组	时速 200 公里以下动车组	先锋号、曙光号等	主要用于铁路及城际间轨道交通旅客运输	
	时速 200 公里及以上动车组	CRH ₁ 、CRH ₂ 等		
	时速 300 公里及以上动车组	CRH ₂ -300 等		
城轨地铁车辆	直线电机车辆	L 型等	主要用于城市轨道交通运输，有地上、地面和地下三种运行方式	
	地铁车辆	A、B 型等		

（二）主要产品的工艺流程图

1. 轨道交通装备产品新造：



2. 轨道交通装备产品修理：



（三）主要经营模式

1. 采购模式

本公司一般实行集中采购和分散采购相结合的采购模式，即将普通物料的需求汇集，并集中选择供应商，谈判签订总量购买合同，以增强本公司采购的谈判力，实现批量采购折扣；特殊物料的采购则由各子公司负责，选择合适的供应商并谈判签订合同。此采购模式有利于降低成本，保证供应。

钢材、铝材、铜材和零部件是本公司各种产品最主要的物料，其具体采购方式如下：

- （1）批量大的主要材料集中从大型物料供应商直接采购。
- （2）批量小的材料由各子公司实行招标竞价采购或议价采购。
- （3）科技含量高、风险大的零部件由各子公司负责采购，其中价值大的零部件采用战略采购策略，侧重于和供应商的技术合作；价值小的零部件实行比价采购。

在供应商的确定上，本公司对其质量、价格、供货、资信、履约、服务等方面进行综合评定后确定，并每年根据上述要素和环境变化及时更新许可供应商数据库。

本公司与主要供应商建立了战略伙伴关系，每年与其签订直供或总代理协议，并享受直供代理的政策优惠。

2. 生产模式

本公司主要采用多品种、批量或小批量的柔性生产模式，在提高生产效率的同时，及时满足用户的个性化需求：

(1) 生产计划的依据是市场需求，即根据客户的订货合同来安排、组织生产；

(2) 强调专业化分工协作，采取多家配套生产的模式，将产品做精做强；

(3) 重视客户的个性化要求，采用先进制造技术与管理方法（如：计算机集成制造系统（CIMS）、企业资源计划(ERP)、企业流程再造(BPR)等），以实现用最快的速度提供优质的产品和服务；

(4) 精简组织结构，减少管理层次，开展全面质量管理，改进生产，降低成本，努力消除废品，库存也保持在低水平。

3. 销售及营销模式

在销售方面，本公司产品的国内市场销售全部为直接销售；在国际市场上，本公司一般采用自营或代理的方式开展出口业务。

在定价方面，通过招标议标的方式确定最终价格，其中招标议标的基础价格以成本加成的方式确定。

在营销策略方面，本公司提出以下营销理念：

(1) 品牌战略：以统一的产品质量标准，统一的客户服务标准和一致的企业文化来充实南车品牌的内涵。以领先的技术和优良的产品品质来实施南车的品牌战略，通过建立稳固的高水准、规范化的售后服务体系，以优质服务提升企业信誉，促进品牌建设；

(2) 技术领先及技术跟随：在国内市场，不断保持主导产品技术领先，从而获得竞争优势。在国际市场，采取技术跟随战略，满足用户的要求；

(3) 低成本优势策略：通过实现主产品的集约化经营、重要零部件的专业

化生产、生产原材料的集中采购，降低生产成本，以成本优势赢得更多的市场份额；

(4) 以客户为中心，加强供应商的管理和合作，实现产业链的共同发展：通过建立良好的客户关系，保证客户利益和行业发展的双赢。与供应商采取以协调、合作为主的策略。优化产品价值链中的采购环节，与主要原材料和配件供应商建立长期、稳定的供求关系。在海外市场上，公司充分挖掘比较优势，保持一个稳定的海外营销梯队；与中外实力雄厚的公司建立战略合作伙伴关系，利用其海外销售网络；在外合作或独立建立售后服务中心和营销网点。

(四) 主营业务

1. 主要产品的产能和销量

表 6-8 本公司主要产品产能、销量

业务	单位	产能			销量			
		2007 年	2006 年	2005 年	2008 年 1-3 月	2007 年	2006 年	2005 年
机车新造 ^{注1}	台	770	770	870	97	378	492	536
机车修理	台	1,020	1,020	1,020	308	985	836	883
客车新造 ^{注2}	辆	1,500	1,500	1,500	361	629	561	599
客车修理	辆	2,200	2,200	2,200	32	1,912	2,112	1,742
货车新造 ^{注3}	辆	19,300	19,300	19,300	4,487	16,431	14,168	15,037
货车修理 ^{注4}	辆	27,800	27,800	27,800	4,742	37,810	43,779	41,716
动车组新造 ^{注2}	列	55	30	-	5	41	18	2
动车组修理	列				40	7	4	1
城轨地铁新造	辆	520	440	310	54	338	246	228
城轨地铁修理	辆				-	-	-	-

注 1：由于大功率机车产量急剧增加，从 2005 年开始机车新造数量有所下降，但新造机车总功率水平始终维持稳定；

注 2：这里列示的客车新造的产能仅包括普通客车，因为高档客车的产能含在动车组新造中，如算上高档客车的产能，客车新造的产能 2005 年至 2007 年均为 1700 辆；动车组产能 30 列、55 列分别相当于 240 辆和 440 辆；

注 3：2006 年 70 吨级货车取代 60 吨级货车导致货车新造数量有所下降，但新造货车总吨位数仍保持上升；

注 4：2005—2006 年货车修理销量中包含货车提速改造部分，2007 年底提速改造基本完成。

部分业务板块的产能于报告期内持续大于产量，主要是由于产能数据是在当时产品技术水平下设计的，产品线建设时间较早，本公司在当时现有技术储备的条件下对相关产量进行规划。随着本公司于报告期内不断通过产品技术等级的提高，逐年以高端产品替代原有产品，情况有所改变，过去的产品单位技术含量价值与现有的产品所包含的单位技术含量价值相比没有可比性，因此当年产能数据不具有完全的可比性。

2. 主要生产基地

本公司铁路机车、客车、货车、动车组和城轨地铁车辆的主要新造和修理基地共 13 家，具体如下表 6-9 所示：

表 6-9 本公司主要生产基地

厂名	机车		客车		货车		动车组	城轨
	新造	修理	新造	修理	新造	修理		
资阳公司	√							
戚墅堰公司	√	√						
株机公司	√							√
四方股份			√				√	√
浦镇公司			√	√			√	√
长江公司					√	√		
眉山公司					√			
二七车辆					√	√		
洛阳公司		√						
襄樊公司		√						
成都公司		√		√				
四方有限		√	√	√			√	
石家庄公司						√		
共计(家)	3	5	3	3	3	3	3	3

(1) 机车

新造领域—3 家：本公司机车新造业务的生产基地主要有 3 个：株机公司、

戚墅堰公司和资阳公司。本公司规划电力机车年生产能力 450 台，在以株机公司为龙头、以株洲所和戚墅堰所为核心部件研发基地的基础上，全力打造世界一流、最大生产规模的电力机车基地；同时，资阳公司也是本公司电力机车生产基地的重要组成部分。内燃机车新造方面，本公司计划从原有传统内燃机车生产能力 470 台调整为大功率内燃机车 300-350 台。戚墅堰公司和资阳公司将构成本公司内燃机车和柴油机等重要部件的两大生产基地。

株机公司：拥有国际一流的电力机车制造技术。目前该公司在牵引变压器和牵引电机、受电弓、真空断路器等高压部件的开发方面已经达到国际一流水平，部分产品已随整车实现出口。该公司是目前中国铁路电力机车领域最大的系统集成制造商，产品成功地出口哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦等国家。

戚墅堰公司：拥有国际一流的内燃机车制造技术。目前该公司在柴油机及部件的开发方面已经达到国内一流、接近国际先进水平，部分产品已随整车实现出口。该公司是目前中国铁路内燃机车领域最大的系统集成制造商和修理商，重点发展大功率交流传动内燃机车和与之配套的柴油机，产品成功出口到委内瑞拉和非洲地区国家。

资阳公司：引进径向转向架和柴油机技术，相继开发了多种型号内燃机车，成为本公司电力机车和内燃机车的重要制造基地。该公司生产的内燃和电力机车产品在满足中国铁路市场需求的同时还成功地出口越南、巴基斯坦、南美洲及非洲地区国家。

修理领域—5 家：本公司的机车修理业务将主要依托成都公司、洛阳公司、襄樊公司、戚墅堰公司和四方有限，并以株机公司、戚墅堰公司和资阳公司为技术支持，发挥戚墅堰公司的区域和技术优势，更好地开拓机车修理业务市场。

（2）客车

新造领域—3 家：本公司在客车新造领域的三个生产基地是四方股份、浦镇公司和四方有限。本公司按 1,700 辆客车总规模配置生产能力，包括普通客车和高档客车的生产能力。

四方股份：四方股份在高档客车和提速客车方面占有优势，市场份额近两年有较大增长。

浦镇公司：该公司计划以铁路客车制造为骨干，实现客车制造高档化；其不锈钢车体制造能力正在形成；转向架制造方面将充分利用与国外公司合作的优势形成规模化。

四方有限：通过与庞巴迪公司的合资企业(BSP)生产高档客车。

修理领域—3 家：本公司在客车修理市场有很好的竞争优势。本公司承担客车修理业务的子公司主要有浦镇公司、四方有限和成都公司。其中，浦镇公司和四方有限的客车修理业务主要为高档客车和特种客车，在技术上占据主导地位。成都公司主要针对普通客车的修理，是西南地区唯一的一家客车修理企业，具有极佳的地理优势。

(3) 货车

新造领域—3 家：本公司从事货车新造业务主要有 3 家公司：长江公司、眉山公司和二七车辆。长江公司计划建成世界一流、亚洲规模最大的铁路货车研发基地、生产基地和出口基地。同时，本公司对其他货车新造厂研发和制造资源进行整合，形成更为合理的产业布局。

其中，长江公司株洲分公司、眉山公司和二七车辆为货车整车车体制造及整车组装基地，长江公司株洲分公司以敞车为主、兼顾罐车，眉山公司以棚车为主、二七车辆以平车为主；长江公司武汉分部从事货车整车制造及配件出口；长江公司铜陵分公司则计划建成现代化、专业化的货车转向架关键配件制造基地。

修理领域—3 家：本公司货车修理业务有三个基地：长江公司、石家庄公司和二七车辆，规划的修理能力为 27,800 辆。

(4) 动车组—3 家

动车组主要生产基地为四方股份、浦镇公司和四方有限。四方股份和四方有限是本公司时速 200 公里及以上动车组的生产基地，计划年产约 55 列时速 200 公里以上速度等级的动车组，并计划加快对时速 200 公里及以上速度等级动车组引进技术的消化、吸收和再创新，打造时速 200 公里及以上速度等级的制造平台和技术平台。浦镇公司是时速 200 公里以下动车组的生产基地。

四方股份：该公司是本公司动车组生产的龙头企业，成功引进了时速 200

公里及以上速度等级的动车组技术。2006 年 7 月，国内首列时速 200 公里动车组成功下线。2007 年 12 月，国内首列时速 300 公里动车组成功下线，并正独立开发时速 350 公里动车组。该公司已建设成为世界一流的整车基地。同时，该公司实现了动车组产品整列出口纳米比亚、委内瑞拉、斯里兰卡等国家。

浦镇公司：该公司定位为生产小批量、多品种、适应不同层次市场需要的时速 200 公里以下的动车组研制基地，并保持一定的转向架研发、制造能力。该公司承担了动车组制动系统的引进、消化吸收和国产化工作。

四方有限：该公司充分利用庞巴迪动车组技术，力争持续获得更多动车组订单。该公司针对高速动车组，开展合作设计、技术咨询、创新人才培养、国际交流合作等项目，积极推进动车组市场的业务开拓。

(5) 城轨地铁车辆—3 家

本公司城轨地铁车辆主要生产基地有四方股份、株机公司和浦镇公司。本公司计划打造世界一流、国内最大生产能力的城市轨道交通车辆研发、试验和新造的产业化基地。利用目前的技术引进优势，以四方股份、株机公司、浦镇公司为龙头，加大技术改造力度，完善以耐候钢、不锈钢和铝合金等车体技术为基础的 A、B 型地铁和轻轨车辆技术平台，同时向市郊列车等方面延伸；鼓励和支持各有关企业积极参与城市轨道交通车辆的修理和部件翻新改造等相关业务，扩大并形成本公司新的支柱产业。

四方股份：生产的广州地铁四、五号线直线电机车辆已经成功下线并陆续交付运营；该公司具备基础较好的自有知识产权的设计技术、产品技术和制造技术平台。

株机公司：依托雄厚的电力机车研发技术基础和工艺平台，结合国际一流的城轨地铁车辆制造技术，已生产国内时速最高的 120 公里/小时的地铁列车。该公司目前正在进行地铁车辆转向架引进消化吸收和再创新工作：自主系统集成的 A 型地铁车辆转向架已经试制完成，自主系统集成的 B 型地铁车辆转向架研制工作正在展开。

浦镇公司：通过国际合作先后在上海、南京的地铁项目上中标。该公司已经自主设计、研制出了全铝焊接结构的 A 型车，具备了 A 型车的设计与制造能力；

自主设计了模块化铝合金的 B 型车。该公司的发展目标是以城轨车辆制造为龙头，打造国内一流、国际知名的城轨车辆研制企业。

3. 公司产品的主要消费群体

(1) 国内市场：

- I 铁路产品：铁道部和下属各铁路局，中国神华、中国石化、中国石油等大型工矿企业或港口等。主要客户是铁道部和下属各铁路局。
- I 城轨地铁车辆：各大中城市的城轨交通运营商

(2) 国外市场：整车出口澳大利亚；乌兹别克斯坦、哈萨克斯坦、土库曼斯坦、越南、巴基斯坦、马来西亚、柬埔寨、孟加拉、印度、斯里兰卡等亚洲国家；南非、纳米比亚、安哥拉、马达加斯加等非洲国家；委内瑞拉、巴西、阿根廷等南美国家。重大零部件主要出口到美国、韩国、德国、俄罗斯、香港等国家和地区。产品销售范围遍布 30 多个国家和地区。

4. 报告期内前五名客户销售情况

表 6—10 报告期内本公司国内外市场合并销售情况

年度	前 5 大客户名单	累计销售收入 (千元)	占当期销售总额比例 (%)
2008 年 1-3 月	铁道部及下属各铁路局	4,630,325	68.85%
	中铁集装箱运输有限责任公司		
	北京市地铁运营有限公司		
	昆明中铁大型养路机械集团有限公司		
	中信国际合作公司		
2007 年	铁道部及下属各铁路局	18,793,230	68.59%
	上海申通地铁集团有限公司		
	广州市地下铁道总公司		
	中国铁路物资总公司		
	中国国际基金有限公司		
2006 年	铁道部及下属各铁路局	15,337,177	65.18%
	中国神华能源股份有限公司		
	广州市地下铁道总公司		
	上海轨道交通明珠线(二期)发展有限公司		

年度	前 5 大客户名单	累计销售收入 (千元)	占当期销售总额比例 (%)
	中国铁路物资总公司		
2005 年	铁道部及下属各铁路局	12,457,449	61.43%
	南京地铁公司		
	上海轨道交通明珠线(二期)发展有限公司		
	北京中铁物总贸易有限公司		
	上海金源国际经贸发展有限公司		

(五) 报告期内主要产品的原材料和能源及其供应情况

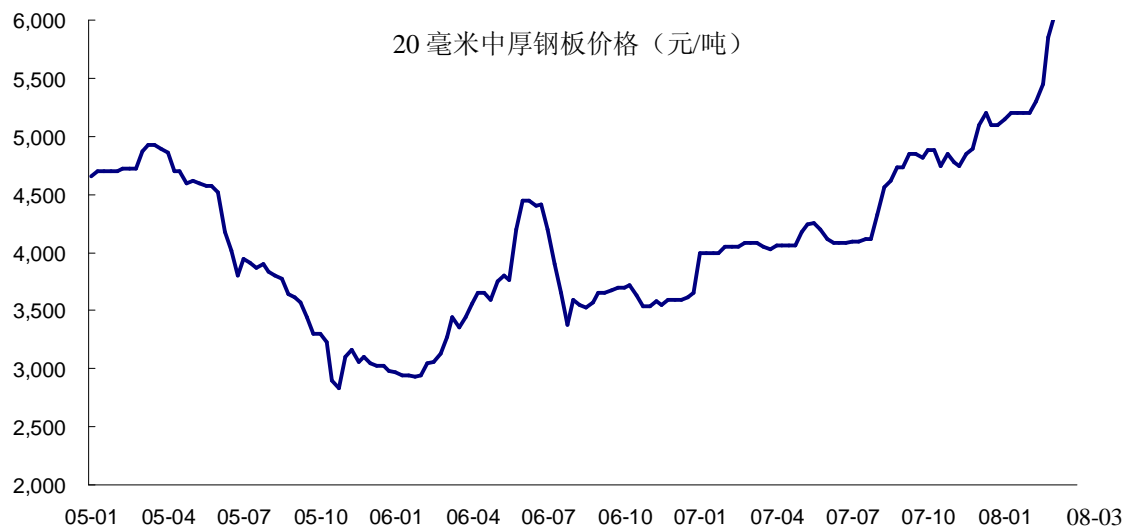
1. 本公司主要产品的原材料、能源及动力

本公司主要产品的原材料大多是钢材、铜材和铝材等。于 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，原材料成本占本公司生产成本的比例分别为 81.37%、81.92%、79.37% 和 78.42%。

2. 主要原材料的价格变动趋势

本公司产品的主要原材料是钢材、铜材和铝材。2005 年 1 月 1 日至 2008 年 3 月 31 日期间，中国中厚板钢、铜和铝的现货价格走势分别如下所述：20 毫米中厚板钢的现货价格在 2005 年呈下跌趋势，进入 2006 年后，价格反弹，基本呈上升趋势；铜现货价格从 2005 年 1 月至 2006 年 4 月基本呈上升趋势，自 2006 年 6 月开始波动性较大；铝现货价格在 2005 年呈上升趋势，进入 2006 年 4 月后，铝现货价格波动性较大。

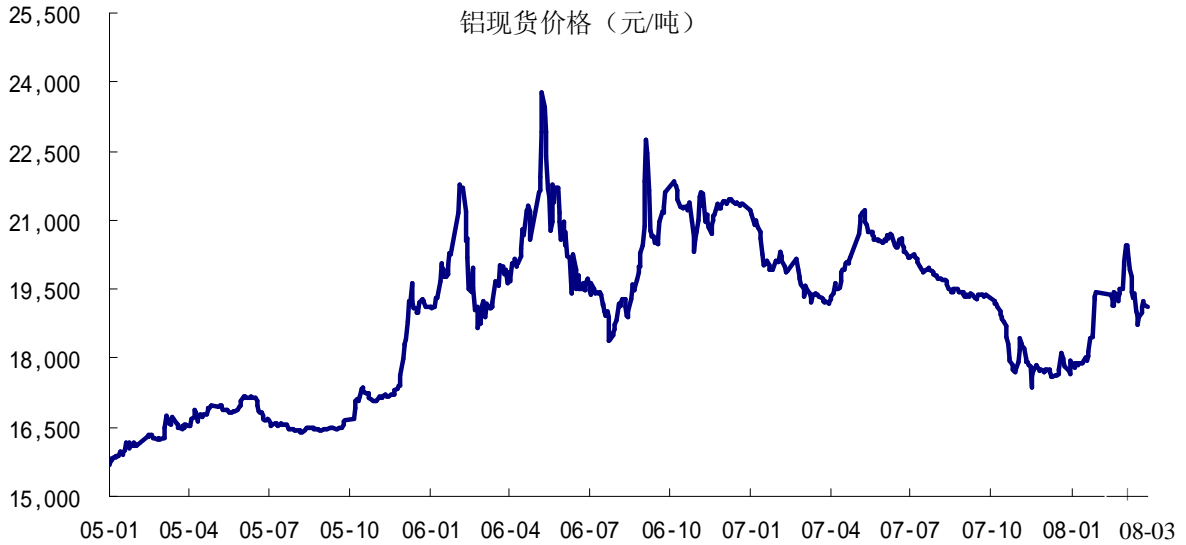
20 毫米的中厚板钢、铜和铝的现货价格具体走势图分别如下图所示：



资料来源：钢之家 www.steelhome.cn



资料来源：彭博资讯



资料来源：彭博资讯

此外，本公司的外购材料及配件均由多个供应商提供，并均为通用材料及配件，价格总体比较稳定，预计未来不会有很大的变化。

3. 报告期内各期向前五名供应商采购情况

表 6—11 报告期内本公司主要供应商采购情况

年度	前 5 大供应商采购额合计 (千元)	公司当期累计采购总额 (千元)	前五名供应商采购额占当期采购总额比例
2008 年 1-3 月	361,150	5,587,653	6.5%
2007 年	1,795,953	19,309,298	9.30%
2006 年	1,915,789	16,460,598	11.64%
2005 年	2,079,819	15,524,629	13.40%

(六) 公司董事、监事、高级管理人员和核心技术人员在上述供应商、客户中的权益情况

本公司无董事、监事、高级管理人员和核心技术人员在前 5 名供应商和销售客户中持有权益的情况，亦不存在持有本公司 5% 以上股份的股东或主要关联方在前 5 名供应商和销售客户中持有权益的情况。

(七) 安全生产

本公司设立了安全生产委员会、应急工作委员会，建立了以安全生产责任制为核心的安全规章制度体系和以重大安全事故行政处分和经济处罚办法为核心的考核体系，以“四不放过”为原则的事故调查、报告、处理流程，以应急预案为支持的应急管理体系，以“三级安全教育”为基础的教育培训体系，以班前安全讲话为载体的安全文化体系，以公司安全整改资金投入为引导的安全投入体系，确保了公司安全生产有序可控和基本稳定。本公司成立至今，杜绝了重大伤亡事故、重大火灾事故、重大交通事故的发生，死亡、重伤、轻伤事故频率保持下降趋势，事故率在控制指标范围之内，95%的生产型企业通过职业安全健康体系认证。

（八）公司的环保情况

本公司所属行业不属于高污染行业，公司的生产过程基本上是机械加工制造。

本公司在生产过程中会产生少量废水、废气、噪声及生活污水，公司严格认真执行国家有关的环境保护标准，在生产工艺中尽量采用无毒、无害、低毒、低害的原辅材料，采用无污染或少污染的新技术、新工艺，把生产过程中的污染物排放减少到最低限度。经有关部门监测，污染物的排放指标均达到相应环保标准的规定。本公司根据需求，也在全部生产基地设立污水处理设施。

本公司的募投项目均按照相关规定进行了环境影响评价，环境影响评价报告均获得了相应环保部门的批复或备案，并根据“三同时”的要求建设了相应的处理设施，以确保公司在新产品投产、生产规模扩大后仍能满足目前及今后可能提高的环保标准要求。报告期内，公司没有重大违反环保法律、法规的行为，也没有发生重大环保事故和因重大环保事故被处罚的情况。

五、与本公司业务相关的资产情况

（一）主要固定资产情况

1. 固定资产概览

本公司固定资产主要包括房屋及建筑物、机器设备、运输工具、办公设备及其他。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的固定资产明细项目如下表 6-12 所示：

表 6-12 固定资产明细

项目	2008 年 3 月 31 日				
	原价 (千元)	累计折旧 (千元)	减值准备 (千元)	净额 (千元)	成新度
房屋及建筑物	3,769,288	-1,178,134	-10,520	2,580,634	68.46%
机器设备	5,262,724	-2,159,807	-39,163	3,063,754	58.22%
运输工具	433,797	-213,942	-2,095	217,760	50.20%
办公设备及其他	784,198	-376,524	-10,934	396,740	50.59%
合计	10,250,007	-3,928,407	-62,712	6,258,888	61.06%

注：成新度=净值/原值*100%

本公司对现在设备进行不断的技术改造，使其始终保持在良好的运行状态。上述数据表明本公司的生产设备及其成新率适中，对本公司的生产技术和产品质量不会造成影响。

2. 主要生产设备

截至 2008 年 3 月 31 日，本公司拥有设备总计 40,150 台，其中数控设备 795 台。主要生产设备分类统计如下表 6-13 所示：

表 6-13 主要生产设备

名称	数量（台）
金属切削设备	5,383
锻压设备	1,489
动力设备	4,405
电器设施	13,184
起重机械、运输设备	6,167
工作炉、金属处理设备	1,253
木工、铸造机械	1,098
试验设备	2,127
工程机械	256
其他设备	4,788
合计	40,150

表 6—14 前十大生产设备（按净值排列）

序号	设备名称	生产厂家	计量单位	数量	购置日期	净值 (千元)	所属单位	剩余使用年限
1	高能螺旋压力机	德国 SMS 公司	台	1	2003/11	26,977	资阳公司	12
2	双工位龙门移动式数控加工中心	德国 FOOKE 公司	台	1	2006/11	24,482	四方股份	14
3	焊接机器人	BISACHE CARRU SPA	台	1	2006/11	22,791	四方股份	14
4	高速铝合金加工专机	奥地利 Ha 通用电气	台	1	2005/12	15,207	株机公司	15
5	六轴机车滚动试验台	九方装备	套	1	2003/12	15,807	株机公司	13
6	大部件加工专机	意大利 BC 公司	台	1	2005/12	11,893	株机公司	15
7	大部件焊接设备 (二期广州)	意大利 BC 公司	台	1	2005/12	14,591	株机公司	11
8	大部件焊接系统	德国 UP 公司	套	1	2004/12	12,963	株机公司	10
9	型材加工专机	奥地利 Ha 通用电气	台	1	2004/12	11,753	株机公司	14
10	数控龙门镗铣床	西德科堡	台	1	1994/3	11,466	株机公司	4
合计				10		167,929		

2007 年度，本公司在轨道交通装备业务上用于设备购置的投资为 1,772,069 千元。

3. 房屋建筑物

截至本招股说明书签署日，公司在中国境内自有和租赁的房屋共计 2,379 项、总建筑面积为 3,619,451.86 平方米。具体情况如下：

(1) 公司自有房屋

公司自有房屋共计 2,371 项，建筑面积共计 3,593,803.27 平方米。

已取得《房屋所有权证》的房屋

公司已经取得 2,045 项房屋的《房屋所有权证》，总建筑面积为 3,311,784.24 平方米。其中 1,979 项、总建筑面积为 3,250,902.76 平方米房屋位于公司已经合法取得使用权的土地上。

其余 66 项、建筑面积为 60,881.48 平方米，尚待更名至公司。该等房屋的《房

屋所有权证》变更至公司名下不存在法律障碍。

在上述 66 项中有 38 项、总建筑面积为 41,744.80 平方米房屋所位于的 2 宗土地均已办理完毕由划拨转为出让的手续，并已取得出让土地的《国有土地使用证》，目前正在进行土地权利主体名称变更手续。待上述土地权利主体名称变更手续完成后，本公司对该等土地使用权拥有完整的权利。

未取得《房屋所有权证》的房屋

公司拥有的房屋中尚有 326 项、总建筑面积为 282,019.03 平方米的房屋（占公司使用房屋总建筑面积的 7.85%）尚未获得《房屋所有权证》。

该等未取得《房屋所有权证》的 326 项房屋中，有 125 项是由于石家庄实施“退城进郊”和成都地区城市规划变化的原因，当地主管部门不予办理相关房产的《房屋所有权证》。就该等城市规划事项，石家庄市城乡规划局出具了《关于中国南车集团石家庄车辆厂厂区规划的情况说明》，说明指出因城市规划原因不再受理原有无证房屋的规划许可证补办申请；成都市规划管理局出具了《关于中国南车集团成都机车车辆厂厂区规划道路的情况说明》，说明指出按城市未来发展需要，将有两条规划市政道路穿越厂区土地。其余 201 项，总建筑面积为 195,396.80 平方米，占纳入上市范围房产总建筑面积的 5.44% 的房产是由于规划或施工手续不全而未能取得完备产权证书。由于该 201 项房产所在的土地归南车集团所有，因此其经营使用不会发生纠纷。对于该部分未取得《房屋所有权证》的房产，南车集团已在《重组协议》中承诺：对于南车集团投入本公司的资产中包含因规划、施工等手续不全而未能取得完备产权证书的房屋，南车集团承诺该等房屋具备本公司所需要的生产经营的使用要求，且如基于该等房屋而导致本公司遭受任何损失，南车集团将承担一切赔偿责任及本公司为此所支出的任何经济损失。

上述未取得《房屋所有权证》的情况不会发生对本公司的生产经营造成重大影响的权属争议或纠纷，该等房屋现状不会对本次发行上市和本公司的生产经营构成重大不利影响亦不存在重大法律风险。

本公司下属三级企业宁波江北九方和荣电气有限公司以其所拥有的 4 项房产，建筑面积总计 5,394.75 平方米，为其银行贷款提供抵押担保。宁波江北九方

和荣电气有限公司对设置抵押的房屋拥有占有、使用和收益的权利，但未经抵押权人同意，不能自由转让、抵押或以其他方式处分该等房屋。该等设置抵押的房屋不会对本次发行上市和本公司的生产经营构成重大不利影响亦不存在重大法律风险。

（2）公司租赁使用的房屋

截至本招股说明书签署日，公司及其下属子公司、合营公司在中国境内租赁使用的房屋共 8 项、总建筑面积为 25,648.59 平方米。其中：4 项、总建筑面积为 4,425.55 平方米的租赁房屋，其出租方已经获得《房屋所有权证》；其他 4 项、总建筑面积为 21,223.04 平方米的租赁房屋，其出租方尚未获得《房屋所有权证》。

在出租方尚未获得《房屋所有权证》的租赁使用房屋中，对于南车集团出租给公司使用的上述房屋，南车集团在发起设立本公司时承诺补偿公司因租赁房屋未能及时合法化而遭受的一切损失（如有）；对于南车集团以外的第三方出租给本公司使用的上述房屋，南车集团保证负责解决与房屋租赁相关的一切纠纷，承担纠纷解决的或与之相关的费用并补偿公司因此而遭受的一切损失（如有）。公司经营并不依赖于上述房屋，公司租赁使用上述房屋不会对公司生产经营构成重大不利影响。

公司租赁使用的房屋尚未办理租赁登记、备案手续。鉴于租赁登记、备案手续并非租赁行为生效的前提条件，公司未办理租赁登记、备案手续的情况不会对公司租赁使用该等房屋构成实质影响，不会对公司生产经营构成重大不利影响。

（二）无形资产情况

1. 注册商标

本公司拥有以下注册商标：

表 6-15 本公司拥有注册及在申请商标情况

注册商标	注册号	授权日/申请日	到期日	备注
	3145484, 3258551, 3258558, 3258560, 3258565, 3258567,	除了“300852778”是 2007 年 4 月 17 日申请，其它均在 2003 或者 2004 年申请	除了“300852778”是 2017 年 4 月 16 日到期，其它均在 2013 或者 2014 年到期	不同的注册号用于不同的产品

注册商标	注册号	授权日/申请日	到期日	备注
	3258569, 3258572, 3258574, 3258577, 300852778			
	3258552, 3258554, 3258557, 3258559, 3258566, 3258568, 3258570, 3258571, 3258573, 3258576, 300852787AA 300852787AB	除了“300852787” 是 2007 年 4 月 17 日申请, 其它均在 2003 或者 2004 年 申请	除了“300852787 AA 和 300852787AB” ^{注 1} , 其它均在 2013 或者 2014 年到期	不同的注 册号用于 不同的产 品
南车时代	300852750	2007 年 4 月 17 日	2017 年 4 月 16 日	

注 1: 该两项商标目前正在公告期, 尚未注册成功

2. 专利

截至 2008 年 3 月 31 日, 本公司已获得授权的发明共计 26 项、实用新型共计 383 项、外观设计共计 74 项。本公司正在申请授权的专利中, 发明共计 221 项, 实用新型共计 344 项, 外观设计共计 39 项。

通过专利的申请、管理和利用, 加强了对本公司核心技术、主导产品的知识产权保护, 也促进了市场的拓展和竞争力的提高。通过开展专利信息检索、专利信息利用, 加强了对研发项目立项工作的指导, 避免了重复开发和在产品开发的过程中侵权现象的发生, 促进了本公司创新能力的提升。

3. 非专利技术

(1) 机车非专利的核心技术主要包括: (电力机车、内燃机车) 系统集成、交流传动系统、微机网络控制系统、主变流器、大功率柴油机等技术。

(2) 客车非专利的核心技术主要包括: 无摇枕转向架技术、集中供电系统、旅客信息系统。动车组非专利核心技术主要包括: 不锈钢车体制造技术、铝合金车体制造技术、交流传动系统、微机网络控制系统、列车管理系统。

(3) 货车非专利的核心技术主要包括：敞车、通用平车、平车-集装箱共用车、集装箱专用平车、运输汽车专用车及其它专用车系列车体制造技术，40t 轴重低动力作用转向架、25t 控制型米轨转向架、32.5t 控制型米轨转向架、构架式焊接转向架、副构架式转向架等转向架技术，K4 型、K5（25t 轴重）型摆动式转向架技术，以及 K2 型、转 K6 型转向架技术。120 型货车空气控制阀、旋压密封式制动缸、货车空重车自动调整装置、160km/h 快速货车制动系统、SKZ120 微机试验台、KS-1 型空重车自动调整微机试验台、铁路专用拉铆钉等制动技术。

(4) 城轨地铁车辆非专利的核心技术主要包括：城轨车辆铝合金、不锈钢车体制造及表面技术，以及交流传动系统、微机网络控制系统、列车管理系统微机网络。

4. 土地使用权

截至本招股说明书签署日，本公司自有使用的土地共计 144 宗、总面积 11,246,746.31 平方米；租赁土地 1 宗，面积 5,000 平方米。

本公司自有的土地使用权具体情况如下：

(1) 以出让方式取得的土地

本公司通过出让方式取得 57 宗、共计面积 2,843,790.38 平方米土地的使用权。目前，该等土地已全部获发出让土地的《国有土地使用证》。

(2) 通过授权经营方式取得的土地

本公司通过南车集团授权经营后出资投入的方式取得 62 宗、共计面积 5,409,782.40 平方米土地的使用权。该等土地已全部获发授权经营土地的《国有土地使用证》，本公司对该等土地使用权拥有完整权利。

(3) 以作价出资或作价入股方式取得的土地

本公司通过作价出资（入股）方式取得 23 宗、共计面积 2,722,997.59 平方米土地的使用权。目前，该等土地已全部获发作价入股土地的《国有土地使用证》。

(4) 以划拨转为出让方式取得的土地

本公司正在使用的 2 宗、共计 270,175.94 平方米的土地均已办理完毕由划拨转为出让的手续，并已取得出让土地的《国有土地使用证》，目前正在进行土地

权利主体名称变更手续。待上述土地权利主体名称变更手续完成后，本公司对该等土地使用权拥有完整的权利。

本公司租赁的土地使用权具体情况如下：

公司下属企业襄樊公司租赁使用的土地 1 宗，面积 5,000 平方米，用途为专用线。襄樊公司已于 2008 年 3 月 13 日与武汉铁路局土地管理办公室签订《借用铁路用地合同》。该合同的有效期为 2008 年 1 月 1 日至 2012 年 12 月 30 日，用途为铁路专用线。

襄樊公司租赁土地事项合法有效，该等土地使用权租赁受中国法律保护。

六、生产资质

本公司的铁路机车、客车、货车、动车组等新造业务及修理业务均根据相关规定在相应的监管部门取得所需的生产资质。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司拥有型号合格证共 101 个，生产许可证共 214 个和维修合格证共 43 个。

七、本公司技术状况

（一）公司核心技术基本情况

核心技术来源及取得方法：原始创新、集成创新和引进消化吸收再创新。通过自主研发，以及开展与国外知名公司的合资、合作、技术引进工作，与科研院所的联合研究开发等。

1. 机车业务领域

（1）电力机车

核心技术主要包括：机车的系统集成、交流传动系统、微机网络控制系统、主变流器、大功率柴油机、牵引变压器、牵引电机、转向架、车体等技术。取得方法：在原始创新的基础上，从国外引进先进核心技术，并按照引进消化吸收再创新的模式实现产品技术的升级。

直流传动电力机车系统集成和相关核心技术、关键技术的取得方法：引进、

消化吸收再创新。在引进消化吸收 8K 机车的基础上，进行自主研发，研制出了代表国际先进水平的 SS4、SS9 型等直流传动电力机车。

交流传动技术的取得方法：引进消化吸收再创新。通过引进关键部件、技术，经过消化吸收再创新，于 2006 年成功研制了“和谐 I 型”大功率交流传动电力机车。

（2）内燃机车

核心技术主要包括：机车的系统集成、微机网络控制系统、主变流器、牵引电机、转向架、车体、柴油机等技术。取得方法：在原始创新的基础上，从国外引进先进核心技术，并按照引进消化吸收再创新的模式实现产品技术的升级。

内燃机车微机控制系统、大功率柴油机等核心技术。取得方法：在原始创新的基础上，引进、消化、吸收、再创新。自主研发的 DF11G 型内燃机车微机控制系统平均无故障时间达到 28,000 小时，达到国际先进水平。在吸收国外公司技术的基础上，自主研发了基于 32 位微处理器的控制装置和 6500 马力国产化的柴油机和 DF8CJ 交流传动内燃机车。

2. 客车业务领域

核心技术主要包括：车体轻量化、无摇枕转向架技术、集中供电系统、旅客信息系统。取得方法：引进消化吸收再创新。1999 年本公司引进川崎重工时速 200 公里无摇枕转向架技术。2003 年通过了线路动力学试验和线路运用考验，各项指标满足规范和设计要求。2003 年经过改造，成为继 SW-160 之后的 19T、25T 型快速客车的主型转向架。

3. 货车业务领域

核心技术主要包括：车体技术以自主研发和技术引进为主。通用平车、平车—集装箱公用车、集装箱专用平车、运输汽车专用车、U70 型散装水泥罐车、GF70 型氧化铝粉罐车、C80A、C80C 及专用车系列为自主研发；通用敞车、棚车、罐车主要通过铁道部授权技术转让获得图纸和技术。

自主研发了 40 吨轴重低动力作用转向架，构架式焊接转向架、米轨转向架等多项转向架核心技术；引进国外先进副构架式技术开发出 K7 型转向架，引进

国外先进摆动式转向架技术，并在与国外生产商联合研发转 K4 型摆动式转向架的基础上，合作研发了转 K5 型（25 吨轴重）摆动式转向架。通过技术转让获得转 K2 型、转 K6 型转向架技术。

制动技术以自主研发为主。自主研发了 120 型货车空气控制阀、旋压密封式制动缸、货车空重车自动调整装置、时速 160 公里快速货车制动系统、SKZ120 微机试验台、KS-1 型空重车自动调整微机试验台等制动技术。

4. 动车组业务领域

核心技术主要包括：不锈钢车体制造技术、铝合金车体制造技术、高速转向架技术、交流传动技术、微机网络控制系统、列车管理系统。取得方法：引进技术，消化吸收再创新。

微机网络控制系统。取得方法：引进消化吸收再创新。引进大功率机车、动车组微机控制系统平台。在此基础上，成功开发了运用于交流传动电力机车及动车组的网络控制系统。

列车管理系统。取得方法：引进消化吸收再创新。2001 年 9 月引进了芬兰 EKE 公司的列车管理系统（TMS）。通过技术转让实现了完全自主生产 TCN 网关硬件、开发应用软件，加上前期引进的 MICAS-S2 系统，可以满足机车及列车网络控制的需求。技术引进后开发的网关产品在交流传动动车组及地铁列车上运用。

5. 城轨地铁车辆业务领域

核心技术主要包括：城轨地铁车辆铝合金、不锈钢车体制造、转向架技术及表面技术以及微机网络、主传动系统。取得方式：引进消化吸收再创新。其中自主研发的主传动系统应用于上海 1 号线地铁车辆改造以及北京 13 号线和广州地铁 1 号线。

（二）主要产品生产技术所处的阶段

1. 机车业务领域

表 6—16 机车业务生产技术发展现状

主要产品	基础研究	试生产	小批量生产	大批量生产
SS3B、SS4、SS9				ü
DJJ1 交流传动动力车			ü	
DJ1、出口哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦交流传动电力机车、			ü	
HXD1				ü
DF11、DF8B 直流传动内燃机车				ü
DF8BJ、DF8CJ 交流传动内燃机车		ü		
HXN5 交流传动内燃机车				ü

2. 客车业务领域

表 6—17 客车业务生产技术发展现状

主要产品	基础研究	试生产	小批量生产	大批量生产
25 型（25B、25G、25T）系列客车（包括硬座、硬卧、软卧、餐车、发电车、双层客车等）				ü

3. 货车业务领域

表 6—18 货车业务生产技术发展现状

主要产品	基础研究	试生产	小批量生产	大批量生产
C100 敞车			ü	
C70 敞车				ü
C80B 敞车				ü
X2H(K)集装箱车			ü	
X6K 集装箱车				ü
NX70 平车—集装箱公用车				ü
P70 棚车				ü
KM70 煤炭漏斗车				ü
GQ70 轻油罐车				ü
时速 160km/h 集装箱专用车	ü			

4. 动车组业务领域

表 6—19 动车组业务生产技术发展现状

主要产品	基础研究	试生产	小批量生产	大批量生产
时速 200 公里以下动车组			ü	
时速 200 公里及以上动车组				ü
时速 300 公里动车组			ü	
时速 350 公里动车组	ü			

5. 城轨地铁车辆业务领域

表 6—20 城轨地铁车辆业务生产技术发展现状

主要产品	基础研究	试生产	小批量生产	大批量生产
L 型直线电机车辆				ü
A、B 型地铁车辆				ü

（三）研发机构和人员

1. 研发机构

本公司不断加大科技投入，建设创新体系。有 2 家研究所（株洲所和戚墅堰所，重点开展共性的和基础性的新材料、新工艺、新技术研究，为企业开展整车及零部件的技术创新、工艺研究、生产制造提供技术支持和服务）、9 家子公司技术开发中心（以产品、核心技术和优势企业为主成立的铁路机车车辆主产品技术开发中心），其中，有 5 家国家认定技术中心（株机公司、四方股份、时代新材、长江公司株洲分公司和眉山公司技术中心）、3 家省级企业技术中心（资阳公司、戚墅堰公司、四方有限技术中心）。同时，拥有：1 家国家级工程技术研究中心（株洲变流技术国家工程技术研究中心，依托株洲所，主要从事变流技术、电力电子技术的研究应用与推广）、2 家省级工程技术研究中心（湖南省电动汽车电传动系统工程技术研究，依托株洲所，主要从事电动汽车电传动系统的研究应用与推广；江苏省轨道交通关键零部件与材料工艺工程技术研究中心，依托戚墅堰所，主要从事轨道交通关键零部件与材料工艺的研究），1 家省级重点实验室（青岛市高速列车技术重点实验室，依托四方股份，主要研究方向：以动车组技术引进和国产化项目为基础，进一步推进技术引进消化吸收和再创

新)。以上构成了本公司比较完整的技术创新体系，形成技术核心力量。

2. 研发人员情况

本公司高度重视科技人才队伍建设。根据企业发展战略制订企业人才发展规划，选拔有创新意识和创新能力的科技拔尖人才，进行重点培养，建成具有不同梯次的专家和技术带头人队伍。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司拥有轨道交通装备行业唯一的 1 名中国工程院院士，同时还拥有 9 名国家级中青年专家、169 名省部级中青年专家、134 名享受政府特殊津贴的专家、近 140 名教授级高级工程师、近 2,500 名高级技术专业人才及近万名各类工程技术人员。“十五”期间，本公司有 1 人获何梁何利基金科学与技术进步奖，2 人获新世纪百千万人才工程国家级人选。通过设立中国南车技术专家委员会、评聘教授级高工和中青年专家、建立工程师晋升通道等措施，拓展工程技术人员的发展空间，为持续发展提供必要的人才保证和智力支持。

（四）研发项目及进展情况

本公司承担的国家级、省部级科技研发项目有 59 项（国家级 23 项、铁道部 12 项、省级 24 项），所有项目都在进行当中。

（五）报告期内研发费用占主营业务收入比例

表 6-21 研发费用支出

年度	研发费用（亿元）	营业收入（亿元）	研发费用占营业收入比例
2008 年 1-3 月	1.24	67.25	1.84%
2007 年	4.89	274.01	1.78%
2006 年	3.21	235.29	1.36%
2005 年	2.16	202.82	1.06%

（六）技术创新机制及技术储备

1. 技术创新机制

坚持开放式的、产学研相结合的科研机制。与主要部件供应商建立战略合作伙伴关系，与主要科研机构、院校（包括铁道科学研究院、清华大学、西南交通大学、同济大学、北京交通大学、中南大学等）合作走产学研结合的开发道路，

委托高校进行理论分析和计算，充分利用社会力量。先后建立了 4 个博士后工作站（株机公司、株洲所、四方股份、资阳公司）。株洲所与美国密西根大学合作，在美国成立了本公司第一个海外工业电力电子研发中心。

2. 技术储备情况

重视技术的开发和储备，积极适应铁路发展的要求。截至 2008 年 3 月 31 日，本公司已获得授权的发明共计 26 项、实用新型共计 383 项、外观设计共计 74 项。本公司正在申请授权的专利中，发明共计 221 项，实用新型共计 344 项，外观设计共计 39 项。

（1）时速 200 公里及以上动车组技术引进与国产化项目的顺利实施，四方股份生产 60 列时速 200 公里动车组已经全部交付；并推进时速 300 公里动车组项目，首列时速 300 公里的动车组已于 2007 年底下线，为加强前瞻性项目的研发力度，进一步加快自主知识产权的新产品——时速 350 公里动车组的开发，做好技术储备；

（2）和谐 1（HXD1）型 8 轴大功率交流传动货运电力机车的技术引进和国产化成功实施，已经批量生产；6 轴大功率机车设计工作已全面展开；

（3）大功率交流传动内燃机车的技术引进和国产化实施，为大功率内燃机车的自主化研制开发，做好技术储备；

（4）四方股份、四方有限研制的青藏客车顺利交付使用，使本公司掌握了高原客车制造技术；

（5）长江公司株洲分公司出口澳大利亚铁矿石漏斗车、双联集装箱平车等多种新产品研制成功，铁路机车车辆出口产品的开发生产取得较大突破；

（6）二七车辆、长江公司株洲分公司、眉山公司等三家企业联合开发了时速 160 公里集装箱专用车，动力学试验最高时速达到 170 公里；

（7）一批快捷、重载货车新产品研制成功；

（8）城轨地铁车辆研制成绩突出，四方股份自主研发的北京八通线 B 型不锈钢地铁列车通过专家审定，我国最早的直线电机车辆由四方股份研制并在广州地铁 4、5 号线成功地运营，总体性能接近世界先进水平；

(9) 株机公司与西门子技术合作生产的时速 120 公里地铁列车，创造了中国地铁速度记录；

(10) 戚墅堰所成功研发了首列具有自主知识产权的国产化地铁车辆齿轮传动系统；

(11) 现有技术水平基础上，本公司还将重点组织好时速 200 公里的客运机车、客车，轴重 25 吨重载货运机车，23 吨轴重货车和时速 120 公里的新型通用货车，时速 160 公里快速货车，煤炭运输、集装箱运输、特种货物运输需要的专用货车等高端技术的研发工作，以便为未来的产品做好充分的准备，更好地适应轨道交通装备行业的技术更新换代和铁路现代化的目标。

八、本公司质量控制情况

本公司始终坚持以提升产品质量和为用户服务为目标，不断建立健全质量管理体系。通过强化监督考核、加大质量管理投入、开展质量控制活动、实施精品工程等，不断提升质量管理和质量控制水平。

(一) 质量控制标准

目前，本公司所有下属子公司均通过了 ISO9001: 2000 质量管理体系认证并取得了相应的证书。在此基础上，各子公司参照 ISO9004: 2000 标准进行业绩改进，加快与国际标准接轨的步伐，采用更高要求的标准提升管理水平和产品质量。目前，戚墅堰公司、长江公司株洲分公司出口美国的摇枕、侧架通过了 AAR M-1003 质量体系认证、AAR M-210 产品质量认证；株机公司、戚墅堰所、四方股份、资阳公司通过了德国 DIN6700-2 焊接认证；资阳公司、戚墅堰公司的多个产品通过了国外多个权威船级社的认证。

(二) 质量控制措施

1. 实施目标管理，强化监督考核

各子公司根据本公司的质量方针和目标，结合自身的实际情况进行目标分解。本公司每年对目标完成情况进行考核、评价，并将考评结果与各子公司经营管理者的绩效考核挂钩。通过质量目标的定期考核，规范了各子公司的质量管理

活动，促进了产品质量的整体提升。

2. 对原材料及配件的质量进行控制和监督

各子公司按照本公司的要求，强化对供应商所提供的原材料和配件的质量控制：每年对主要供应商的供货质量、服务态度、交货情况进行综合评价，根据评价结果，取消不达标供应商供货资格；同时对部分重点供应商进行体系审核或专题审核，并多次组织有关子公司开展对供应商产品质量现场抽查。此外，对供方产品质量的控制采取入库复验制度等，从而保证原材料及配件的质量。

3. 对生产过程进行质量控制和监督

本公司从产品的设计到生产都有很好的质量控制措施，实行严格的三检查制度（自检、互检、专检），实行三阶段（进货检验、过程检验、成品检验）检验卡控，利用现场数据通过 SPC（质量控制图）、SPD（质量自动诊断）等预测质量趋势实施动态卡控，设计制作工、量、模、卡、吊具，保证基础质量，提高生产效率等；并建立质量信息的收集、处理、考评和业绩考核的渠道和机制。

本公司在报告期内未发生重大质量责任事故。

九、在境外经营及境外资产状况

本公司的境外资产主要包括时代电气美国有限公司（注册资金 20 万美元）和株洲所印度办事处。驻澳大利亚珀斯办事处已获商务部批文，目前正在办理其他相关手续。境外资产仅包括办公设备及部分流动资产。

第七章 同业竞争与关联交易

一、同业竞争

(一) 与控股股东之间的同业竞争情况说明

本公司由南车集团联合铁工经贸于 2007 年 12 月 28 日发起设立。在本次公开发行前南车集团直接持有本公司 98.57% 的股份，为本公司的控股股东。本次公开发行完成后，南车集团直接持有本公司已发行股份的比例为 69%（不考虑后续可能的 H 股发行），仍为本公司的控股股东。

本公司成立时，南车集团已将其从事铁路机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆及重要零部件的研发、制造、销售、修理和租赁，以及轨道交通装备专有技术延伸产业等业务的下属子公司股权投资投入本公司。目前南车集团主要从事股权管理和资产管理等业务，这些业务与本公司的业务不相同。

除上述情况外，本公司成立时，南车集团持有的南方汇通 42.64% 的股权未投入本公司。货车制造业务为南方汇通经营业务之一。2007 年，南方汇通货车制造业务共计实现销售收入 2.93 亿元，占当年本公司主营业务收入 1.07%，该部分业务对本公司整体业务不构成重大影响。南车集团为避免南方汇通货车制造业务与本公司业务形成竞争，南车集团承诺将对其持有的南方汇通股权及相应资产进行重组，包括但不限于南车集团取得南方汇通货车业务相关资产；南车集团将在取得南方汇通相应资产后 3 个月内，向本公司转让上述已取得的货车业务相关资产；转让价格将根据资产评估的结果协商确定；上述资产转让将按照境内外监管机构的要求履行必要的审批程序。

南方汇通已于 2008 年 1 月 15 日实施停牌，关于南方汇通的其他具体信息和重组进展情况，请参见南方汇通的公开披露信息。

综上所述，除南方汇通少量经营货车制造业务外，本公司业务与控股股东南车集团主营业务不存在同业竞争。

(二) 避免和减少同业竞争的措施

除南方汇通少量经营货车制造业务外，本公司和南车集团现有业务不存在同业竞争。为避免和减少未来可能发生的同业竞争，本公司和南车集团采取的具体措施包括但不限于：

1. 作出避免同业竞争的承诺

为避免潜在的同业竞争，2008 年 1 月 10 日，南车集团向本公司作出避免同业竞争的承诺，具体承诺如下：

(1) 南车集团承诺南车集团本身、并且南车集团必将通过法律程序使南车集团之全资、控股子公司将来均不从事任何与本公司正在经营的业务有直接竞争的业务；

(2) 在符合上述第(1)项承诺的前提下，如南车集团（包括受南车集团控制的全资、控股或其他关联企业）将来经营的产品或服务与本公司的主营产品或服务有可能形成竞争，南车集团同意本公司有权优先收购南车集团与该等产品或服务有关的资产或南车集团在子企业中的全部股权；

(3) 在符合上述第(1)项承诺的前提下，南车集团将来可以在本公司所从事的业务范围内开发先进的、盈利水平高的项目，但是应当在同等条件下优先将项目成果转让给本公司经营；

(4) 如因南车集团未履行其所作出的上述(1) — (3)项承诺给本公司造成损失的，南车集团将赔偿本公司的实际损失。

2. 签订《避免同业竞争协议》

本公司与南车集团订立了《避免同业竞争协议》，据此，南车集团承诺：

(1) 除南方汇通的货车新造业务外，在本公司成立及完成重组后本公司发起人及其附属企业及参股企业在中国境内和境外将不再以任何形式（包括但不限于投资、并购、联营、合资、承包、租赁经营或参股）直接或间接从事及参与与本公司及其附属公司目前及今后经营范围相同或相类似的业务；

(2) 在本公司成立及完成重组后，南车集团不再向与本公司经营范围相同或相类似企业参股或控股，或以任何投资手段实际控制该企业，或以新注册企业的方式或任何其他方式从事与本公司经营范围相同或类似的生产经营；

(3) 本公司在经营范围之内目前尚未开展经营活动，但可能于未来涉足的行业和领域中，如南车集团的任何业务与本公司未来开展的业务发生同业竞争或可能构成竞争，南车集团将在该情况发生时以合理方式结束与本公司相竞争的业务；

(4) 南车集团承诺未来每年将向本公司通报南车集团及下属公司（包括下属全资子公司、控股子公司及南车集团具有控制地位的企业）的投资计划以避免与本公司在新项目的投资上产生冲突；

(5) 本公司已经投资的项目，南车集团承诺将不再投资相同、相类似或具有替代性的项目。南车集团也将通过控股或控制地位向下属公司要求不投资与本公司投资项目相同、相类似或具有替代性的项目。如果南车集团的控股子公司、具有控制地位的企业讨论前述与本公司投资项目相同、相类似、具有替代性项目时，南车集团将要求相关投票人投反对票予以否决。如果南车集团的参股子公司讨论投资与本公司投资项目相同、相类似或具有替代性项目时，南车集团将要求相关投票人投反对票；

(6) 若因南车集团及下属企业与本公司所从事的产品与业务相同、相类似或具有替代性，且给本公司造成损失的，则南车集团承诺及时采取措施消除同业竞争，并对本公司因此造成的全部损失，给予及时的补偿；

(7) 南车集团本着最终将其经营的竞争性业务通过授予本公司的优先业务机会转让权及/或选择权及/或优先受让权的原则，避免其保留业务和其将来可能获得的竞争性新业务与本公司形成同业竞争。

根据《避免同业竞争协议》，南车集团给予本公司选择权包括对南方汇通的公司股权有选择权，即在适用法律和上市规则允许及有关的股东批准的前提下，本公司有权随时一次或多次向南车集团或其附属企业收购在前述业务中的任何股权、资产及其他权益。南车集团同时承诺，其在取得该等股权、资产或权益后三个月内向本公司进行前述转让，并尽最大努力促使其控制企业外的参股企业依照前述规定向本公司提供前述选择权。

南车集团承诺，如果南车集团或其控制企业拟向第三方转让、出售、出租、许可使用或以其他方式转让或允许使用其与本公司主营业务构成直接或间接竞争或可能竞争的保留业务的任何权益，南车集团或其控制的企业应事先书面向本

公司发出有关书面通知，本公司有权决定是否收购前述竞争业务或权益。在本公司决定前，南车集团或其控制企业不得向第三方发出拟转让、出售、出租或许可使用前述竞争业务或权益。

二、关联方与关联交易

（一）关联方及关联关系

根据《公司法》、《企业会计准则—关联方披露》的相关规定，本公司目前存在的主要关联方如下：

1. 控股股东、持有公司 5%以上股份的股东

本公司的控股东南车集团直接持有本公司 98.57% 的股份，是唯一持有本公司 5% 以上股份的关联方。本次发行后，南车集团直接持有本公司 69% 的股份，仍为本公司的控股股东，是与本公司存在控制关系的关联方。

2. 本公司的控股子公司

本公司控股子公司是本公司的关联方，其具体情况参见本招股说明书“第五章 发行人基本情况”的相关内容。

3. 控股股东控制的其他企业

本公司控股东南车集团所控制的除本公司外的下属企业，是与本公司不存在控制关系的关联方，该等关联方具体情况如下：

本公司控股股东控制的企业如下：

表 7-1 控股股东控制的其他企业情况

序号	关联方名称	与本公司关系
1	北京铁工经贸公司	同受南车集团控制
2	中国南车集团戚墅堰机车车辆厂	同受南车集团控制
3	中国南车集团株洲车辆厂	同受南车集团控制
4	中国南车集团武汉江岸车辆厂	同受南车集团控制
5	中国南车集团铜陵车辆厂	同受南车集团控制
6	中国南车集团南京浦镇车辆厂	同受南车集团控制

序号	关联方名称	与本公司关系
7	中国南车集团武昌车辆厂	同受南车集团控制
8	中国南车集团眉山车辆厂	同受南车集团控制
9	中国南车集团成都机车车辆厂	同受南车集团控制
10	中国南车集团洛阳机车厂	同受南车集团控制
11	中国南车集团襄樊机车厂	同受南车集团控制
12	中国南车集团北京二七车辆厂	同受南车集团控制
13	中国南车集团石家庄车辆厂	同受南车集团控制
14	湖南铁道职业技术学院	同受南车集团控制
15	常州铁道高等职业技术学校	同受南车集团控制
16	南方汇通股份有限公司	同受南车集团控制
17	中国南车集团株洲电力机车厂	同受南车集团控制
18	中国南车集团资阳机车厂	同受南车集团控制
19	中国南车集团贵阳车辆厂	同受南车集团控制
20	中国南车集团（青岛）四方机车车辆资产管理有限公司	同受南车集团控制
21	成都南车隧道装备有限公司	同受南车集团控制
22	常州市铁路节能技术服务中心	同受南车集团控制
23	无锡市威河工艺技术联合开发部	同受南车集团控制
24	青岛四机建筑安装工程有限公司	同受南车集团控制
25	青岛四机房地产开发公司	同受南车集团控制
26	眉山车辆厂三山实业公司	同受南车集团控制
27	中国南车集团襄樊牵引电机有限公司	同受南车集团控制
28	襄樊利众兴工贸有限公司	同受南车集团控制
29	洛阳机车万嘉科技有限公司	同受南车集团控制
30	洛阳机车艾嘉物业管理有限责任公司	同受南车集团控制
31	洛阳机车洁美有限责任公司	同受南车集团控制
32	洛阳高新启明超硬材料有限公司	同受南车集团控制
33	洛阳励进科工贸有限公司	同受南车集团控制
34	石家庄车辆厂工贸公司	同受南车集团控制
35	贵州航天电源科技有限公司	同受南车集团控制
36	宇宙钢丝绳有限公司	同受南车集团控制
37	常州新区昌成物资有限公司	同受南车集团控制
38	常州昌成铁路机械厂	同受南车集团控制

序号	关联方名称	与本公司关系
39	湖南铁道职业技术学院天一实业有限公司	同受南车集团控制
40	四川省资阳车城经贸有限责任公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
41	四川省资阳育才机械制造厂	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
42	成都成机机车车辆销售有限责任公司	同受南车集团控制 (2008年起不再为关联方)
43	成都南铁建筑安装工程有限责任公司	同受南车集团控制 (2008年起不再为关联方)
44	南京雷尔伟新技术公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
45	南京浦镇铁路产品配件公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
46	南京金浦利工贸有限公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
47	南京苏铁经济技术发展公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
48	南京浦镇海通铁路设备有限公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
49	南京苏兴铁路配件厂	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
50	南京浦镇车辆厂运输公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
51	南京浦镇鸿利商贸公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
52	南京浦镇科技实业有限公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
53	南京宁泉工贸有限公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
54	中国南车集团南京浦镇车辆厂郑州经营部	同受南车集团控制 (2007年起不再为关联方)
55	石家庄车辆厂辛集分厂	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
56	铜陵清源高科技有限责任公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
57	铜陵南车铜业有限公司	同受南车集团控制 (2006年起不再为关联方)
58	武汉市宏铁运输贸易有限公司	同受南车集团控制 (2008年起不再为关联方)
59	武汉市中冷泡塑建材有限责任公司	同受南车集团控制 (2008年起不再为关联方)

序号	关联方名称	与本公司关系
60	武汉神骏专用汽车制造股份有限公司	同受南车集团控制 (2007年起不再为关联方)
61	襄樊南车专用汽车股份有限公司	同受南车集团控制 (2007年起不再为关联方)
62	襄樊协利成机车车辆工程设备有限公司	同受南车集团控制 (2007年起不再为关联方)

4. 本公司的合营、联营企业

本公司的合营、联营企业，是与本公司不存在控制关系的关联方，具体公司如下表 7-2 所示：

表 7-2 本公司的合营、联营公司情况

序号	关联方名称	与本公司关系
1	青岛四方-庞巴迪-鲍尔铁路运输设备有限公司	合营企业
2	石家庄国祥运输设备有限公司	合营企业
3	株洲时菱交通设备有限公司	合营企业
4	青岛弘信源电器设备有限公司	联营企业
5	株洲时代新材料科技股份有限公司	联营企业
6	株洲西门子牵引设备有限公司	联营企业
7	石家庄南车铁龙机电有限公司	于重组剥离前为联营企业，之后为南车集团子公司
8	青岛四方新材料制造有限责任公司	于 2007 年底前为联营企业，之后为本公司全资子公司

5. 本公司董事、监事和高级管理人员

本公司董事、监事和高级管理人员为本公司的关联自然人。上述人员的具体情况参见本招股说明书“第八章 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员”的相关内容。

6. 本公司董事、监事和高级管理人员或与其关系密切的家庭成员直接或间接控制的其他企业

截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员及其关系密切的家庭成员不存在对本公司有重大影响的直接或间接控制的企业。

(二) 主要关联交易情况

1. 报告期内主要关联交易情况:

(1) 向关联方销售商品

表 7-3 关联交易—销售商品

单位: 千元

关联方名称	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
青岛四方-庞巴迪-鲍尔铁路运输设备有限公司	41,263	343,385	113,134	14,047
青岛四方新材料制造有限责任公司	-	17,508	3,230	-
南车集团及其子公司	291,763	50,390	52,386	157,894

(2) 向关联方购买商品

表 7-4 关联交易—购买商品

单位: 千元

关联方名称	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
石家庄南车铁龙机电有限公司	-	10,631	13,741	12,068
青岛弘信源电器设备有限公司	266	22,916	22,449	21,421
青岛四方新材料制造有限责任公司	-	62,553	46,868	-
株洲时代新材料科技股份有限公司	7,648	54,773	27,241	13,290
株洲时菱交通设备有限公司	36,330	135,882	49,713	-
石家庄国祥运输设备有限公司	62,805	121,413	63,304	65,669
南车集团及其子公司	36,257	185,814	152,431	333,506

(3) 向关联方购买固定资产

表 7-5 关联交易—购买固定资产

单位: 千元

关联方名称	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
南车集团及其子公司	3,324	17,313	-	-

(4) 对关联方提供的担保

表 7-6 关联交易—提供担保

单位: 千元

关联方名称	2008年 1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
石家庄国祥运输设备有限公司	67,722	63,000	26,000	36,000
株洲时代新材料科技股份有限公司	-	-	71,000	54,000
南车集团及其子公司	-	-	50,000	-

(5) 接受关联方的担保

表 7-7 关联交易—接受担保

单位：千元

关联方名称	2008年 1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
石家庄国祥运输设备有限公司	-	-	-	103,104

(6) 其它主要关联交易

表 7-8 其他主要关联交易

单位：千元

关联方名称	2008年 1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
支付关键管理人员薪酬	1,621	4,407	3,785	3,366

(7) 经常性关联交易对本公司财务状况和经营成果的影响

上述向关联方销售商品取得收入在 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度占营业收入的比例分别为 4.95%、1.50%、0.72% 和 0.85%。

上述向关联方购买商品支付费用在 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度占营业成本的比例分别为 2.62%、2.55%、1.87% 和 2.56%。

上述经常性关联交易占本公司营业收入或营业成本的比例较低，对本公司的财务状况及经营成果影响很小。

2. 关联方主要应收应付款项余额

表 7-9 关联方主要应收应付款项情况

单位：千元

	2008年3月31日	2007年12月31日
(1) 应收账款		
青岛四方-庞巴迪-鲍尔铁路运输设备有限公司	62,340	78,523

	2008年3月31日	2007年12月31日
石家庄国祥运输设备有限公司	4,047	3,449
南车集团及其子公司	131,521	44,069
(2) 其他应收款		
株洲时代新材料科技股份有限公司	68,000	50,019
南车集团及其子公司	111,096	192,474
(3) 预付账款		
株洲西门子牵引设备有限公司	44,975	39,719
南车集团及其子公司	99,223	91,827
(4) 应收票据		
青岛四方-庞巴迪-鲍尔铁路运输设备有限公司	13,446	-
(5) 其他流动资产(委托贷款)		
石家庄国祥运输设备有限公司	25,000	-
(6) 应付账款		
株洲时代新材料科技股份有限公司	10,833	-
株洲时菱交通设备有限公司	34,210	15,413
石家庄国祥运输设备有限公司	91,414	49,317
南车集团及其子公司	81,419	72,480
(7) 应付票据		
石家庄国祥运输设备有限公司	1,200	9,150
南车集团及其子公司	10,450	16,770
(8) 其他应付款		
株洲时代新材料科技股份有限公司	15,067	60,341
南车集团及其子公司	426,559	567,280

表 7-10 上述应收应付款项的占比情况

	2008年3月31日	2007年12月31日
上述应收账款占公司应收账款总额的比例	3.38%	3.14%
上述其他应收款占公司其他应收款总额的比例	23.48%	30.96%
上述预付账款占公司预付账款总额的比例	4.99%	5.61%
上述应收票据占公司应收票据总额的比例	4.28%	-
上述委托贷款占公司委托贷款总额的比例	100.00%	-
上述应付账款占公司应付账款总额的比例	3.32%	2.20%

	2008年3月31日	2007年12月31日
上述应付票据占公司应付票据总额的比例	0.85%	1.61%
上述其他应付款占公司其他应付款总额的比例	32.58%	41.28%
上述对关联方提供的担保占公司对外提供担保总额的比例	100.00%	100.00%

截至本招股说明书签署日，本公司已全部清理了与关联方之间基于非正常业务往来所产生的资金往来余额。

3. 正在履行的关联交易及协议

(1) 《产品互供框架协议》

本公司及本公司的子公司与南车集团及其附属企业在生产经营过程中，存在相互供应产品的需要。2008年1月10日，本公司与南车集团签订《产品互供框架协议》，该协议主要内容如下：

① 南车集团及其附属企业向本公司及本公司的子公司供应的产品包括：原材料、配件、零部件、包装材料等，包括但不限于油漆、摇枕、侧架、钢材、铝材料、空调机组等。本公司及本公司的子公司向南车集团及其附属企业供应的产品包括：原材料、配件、能源等，包括但不限于制动盘、大理石、铝材料、电线槽等。

② 双方互供产品的原则为：

A.在第三方销售条件相同时，优先向对方采购产品；

B.在第三方采购条件相同时，优先向对方销售产品；

C.在一方与另一方进行的任何销售产品的交易中，双方均不得：以较其向第三方销售产品更差的条款向另一方销售该等产品，及以较另一方向第三方销售的产品更佳的条款从另一方采购任何产品；

D.该协议的签订，并不影响双方自主选择交易对象，与第三方进行交易。如果第三方能按照优于该协议项下一方的价格条件销售相同或相似产品，则另一方有权从该第三方采购产品；

E.就该协议项下的所有销售产品的交易而言,各产品销售方和产品采购方可在该协议规定的范围内另行订立具体产品供应合同,该等具体产品供应合同不应违反该协议的约定。

③ 该协议项下的各项产品的价格,须按以下的总原则和顺序确定:

- A. 凡有政府定价的,执行政府定价;
- B. 凡没有政府定价,但有政府指导价的,执行政府指导价;
- C. 没有政府定价和政府指导价的,执行市场价(含招标价);
- D. 如果前三种价格都没有或无法在实际产品买卖中适用以上定价原则的,执行协议价。

④ 双方互供产品的运作方式为:

A.双方须于每年 10 月 31 日前向对方提交下一年度拟向对方采购产品的需求计划或对该年度产品项目的调整计划,并于每年 11 月 30 日前尽可能根据对方的需求计划和调整计划向对方提交下一年度拟向对方提供产品的供应计划。双方应尽量满足对方的需求计划;

B.双方须确保并促使各自附属企业或单位,按双方的供应计划签订符合该协议之原则及规定的具体产品供应合同;

C.在合同执行过程中,如有需要并经双方同意,可对产品的需求计划及具体产品供应合同进行调整;

D.按照该协议所签订的具体产品供应合同的期限为 1 年;

E.双方有权按照该协议及具体产品供应合同的规定,收取产品价款;

F.双方指定或设立专门机构或人员负责该协议项下有关产品买卖的联络、文件的编制、计划和安排、供求平衡、合同履行的监督、协调等事项;

G.双方应保证和促使具体产品供应合同的产品采购方按照该协议及其具体产品供应合同的规定支付有关产品价款。

⑤该合同期限为自本公司成立之日起至 2010 年 12 月 31 日止。经双方同意可以延长或续期。

(2) 《综合服务互供框架协议》

本公司及本公司的子公司与南车集团及其附属企业在生产经营过程中,存在相互提供服务的需要。2008年1月10日,本公司与南车集团签订《综合服务互供框架协议》,该协议主要内容如下:

① 南车集团及其附属企业向本公司及本公司的子公司提供的服务包括:辅助生产服务类:提供零部件/配件加工;检测、试验;设备维修;职工培训;运输;建筑安装;等等。生活服务类:保安消防;维修;绿化;修理;餐饮住宿;转供水电;物业服务及其他相关或类似的生活服务;等等。

本公司及本公司的子公司向南车集团及其附属企业提供的服务包括:辅助生产服务类:提供零部件/配件加工;检测、试验;提供动能;等等。生活服务类:提供水电暖;提供支持南车集团及其附属企业日常运营管理的劳务服务;提供社会保险及住房公积金等管理服务;等等。

② 双方互相提供服务的原则为:

- A. 在第三方提供条件相同或更差时,优先向另一方采购服务;
- B. 在第三方采购条件相同或更差时,优先向对方提供服务;
- C. 在一方与另一方进行的任何提供服务的交易中,双方均不得:以较其向第三方提供服务更差的条款向另一方提供该等服务,及以较另一方向第三方提供的服务更佳的条款从另一方采购任何服务;
- D. 该协议的签订,并不影响双方自主选择交易对象,与第三方进行交易。如果第三方能按照优于该协议项下一方的价格条件提供相同或相似服务,则另一方有权从该第三方采购服务;
- E. 就该协议项下的所有提供服务的交易而言,各服务提供方和服务采购方可在该协议规定的范围内另行订立具体服务合同,该等具体服务合同不应违反该协议的约定。

③ 该协议项下的各项服务的价格,须按以下的总原则和顺序确定:

- A. 凡有政府定价的,执行政府定价;
- B. 凡没有政府定价,但有政府指导价的,执行政府指导价;

C. 没有政府定价和政府指导价的，执行市场价（含招标价）；

D. 如果前三种价格都没有或无法在实际服务买卖中适用以上定价原则的，执行协议价。

④ 双方互供服务的运作方式为：

A. 双方须于每年 10 月 31 日前向对方提交下一年度拟向对方采购服务的需求计划或对该年度服务项目的调整计划，并于每年 11 月 30 日前尽可能根据对方的需求计划和调整计划向对方提交下一年度拟向对方提供服务的提供计划。双方应尽量满足对方的需求计划；

B. 双方须确保并促使各自附属企业或单位，按双方的提供计划签订符合该协议之原则及规定的具体服务提供合同；

C. 在合同执行过程中，如有需要并经双方同意，可对服务的需求计划及具体服务提供合同进行调整；

D. 按照该协议所签订的具体服务提供合同的期限为 1 年；

E. 双方有权按照该协议及具体服务提供合同的规定，收取服务价款；

F. 双方指定或设立专门机构或人员负责该协议项下有关服务买卖的联络、文件的编制、计划和安排、供求平衡、合同履行的监督、协调等事项；

G. 双方应保证和促使具体服务提供合同的服务采购方按照该协议及其具体服务提供合同的规定支付有关服务价款。

⑤ 该合同期限为自本公司成立之日起至 2010 年 12 月 31 日止。经双方同意可以延长或续期。

(3) 《房屋租赁框架协议》

本公司及本公司的子公司与南车集团及其附属企业在生产经营过程中，存在相互租赁房屋的需要。2008 年 1 月 10 日，本公司与南车集团签订《房屋租赁框架协议》，该协议主要内容如下：

① 该协议在附件中对双方向对方租赁房屋的具体情况约定。在该协议有效期内，如本公司的子公司根据实际需要租赁使用南车集团及其附属企业其他

房屋的，该等新增租赁房屋的租赁关系受该协议的约束。

② 该协议项下房屋的出租方严格按照该协议规定的条款和条件就协议附件所列的、其所拥有的一宗或多宗房屋与承租方签署具体租赁合同。具体租赁合同必须依该协议确立的租赁原则签订，与该协议有冲突的，以该协议为准。

③ 租赁期限为自本公司设立之日起至 2018 年 12 月 31 日止。租赁期限届满，可以延长租赁期限。

④ 承租方应当按照该协议约定，每年向出租方支付租赁房屋的租金，双方于每年的一月对上一年度的年租金结算一次。租金预计金额为双方经协商并参照租赁房屋所在地当时市场价格确定的金额。

具体房屋的租金价格由双方根据市场价格协商确定。在租赁期限内，双方同意租赁期限每满 3 年，双方经协商并参照当时市场价格对租赁房屋的年租金进行调整，惟南车集团及其附属企业出租给本公司及本公司的子公司的租赁房屋调整后的价格不得高于由独立评估师确认的市场价，聘请独立评估师的费用由本公司负担。另，南车集团及其附属企业出租给本公司及本公司的子公司的租赁房屋的租金可于租赁期限内任何时间予以调低而不受前述须满 3 年的限制。

在租赁期限内，双方同意在确定下年租赁房屋供应计划同时对双方之间下年将发生的房屋租金总金额进行合理预计。双方在执行该协议及具体房屋租赁合同时，该年实际租金总金额超过上年确定的预计租金总金额的，本公司应根据超出量重新提请股东大会或董事会审议。

⑤ 双方须于每年 10 月 31 日前向对方提交下一年度拟向对方租赁房屋的需求计划或对该年度租赁房屋计划进行调整的调整计划，并于每年 11 月 30 日前尽可能根据对方的需求计划和调整计划向对方提交下一年度拟向对方出租房屋的供应计划。双方应尽量满足对方的需求计划。

⑥ 在该协议有效期限内，双方在具体执行该协议及具体房屋租赁合同时，该年实际租金总金额超过上年预计租金总金额的，本公司应根据本公司证券上市地有关上市规则的要求重新提请董事会及/或股东大会审议。如果实际该年租金总金额将超过上年预计的租金总金额时，双方同意本公司尽快召开董事会及/或股东大会并对超出量重新进行审议，在未获得本公司董事会（关联董事应回避表

决) 及/或股东大会(关联股东应回避表决)对超出量进行批准前,双方同意尽力把租金总金额控制在上年预计租金总金额之内。

⑦ 南车集团将该协议项下的租赁房屋出卖时,须在 6 个月前通知本公司。在同等条件下,本公司有优先购买权。如果南车集团将全部或部分租赁房屋的权属转移给任何第三方时,南车集团保证在本协议租赁期限内本协议对新的房屋所有者继续有效。

(4) 《商标转让协议》

在南车集团重组改制设立本公司时,原属于南车集团的部分与本公司生产经营密切相关的商标由南车集团转让给本公司。2008 年 1 月 28 日,本公司与南车集团签订《商标转让协议》,该协议主要内容如下:

① 南车集团转让给本公司的标的商标包括在中国境内注册的 20 件注册商标和在香港注册的 3 件注册商标。

② 在中国境内注册的标的商标转让经国家工商局商标局核准后进行公告,在中国境内注册的标的商标自前述公告之第 1 日生效。

在香港已经注册和已经申请注册的商标的转让于本协议生效日生效。

③ 南车集团向本公司转让全部标的商标的转让费为 1 元。

④ 南车集团向本公司转让其在中国境内注册的商标经国家工商局商标局核准后生效,自双方签订本协议之日起至前述商标转让生效之日止的期间内,南车集团将该协议项下在中国境内注册的商标无偿许可给本公司使用。

⑤ 在南车集团向本公司转让标的商标生效后,南车集团不再是标的商标的商标专有权人。南车集团不得以任何形式侵犯本公司的商标专有权。未经本公司书面许可或签订许可使用协议,南车集团不得使用标的商标。

(三) 关于关联交易决策权力与程序的规定

本公司 2007 年第一次临时股东大会通过了符合上市公司要求的《公司章程》、《中国南车股份有限公司股东大会议事规则》、《中国南车股份有限公司董事会议事规则》和《中国南车股份有限公司关联交易管理办法》,对关联交易决策权力与程序、关联股东和关联董事回避制度等作出了规定。

1. 《公司章程》中对关联交易决策程序的规定

股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数。股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。

公司董事会审议关联交易事项时，关联董事应当回避表决，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经无关联关系董事过半数通过。出席董事会的无关联董事人数不足 3 人的，应将该事项提交股东大会审议。

2. 《中国南车股份有限公司股东大会议事规则》的规定

股东与股东大会拟审议事项有关联关系时，关联股东应当回避表决，其所代表的有表决权的股份数不应计入有效表决总数。股东大会决议应当充分披露非关联股东的表决情况。

关联股东的回避和表决程序为：

(1) 董事会应依据相关法律、行政法规和规章的规定，对拟提交股东大会审议的有关事项是否构成关联交易做出判断，在作此项判断时，股东的持股数额应以证券登记结算机构提供的股东名册为准；

(2) 如经董事会判断，拟提交股东大会审议的有关事项构成关联交易，则董事会应书面通知关联股东，并就其是否申请豁免回避获得其书面答复；

(3) 董事会应在发出股东大会通知前完成以上规定的工作，并在股东大会通知中对此项工作的结果通知全体股东；

(4) 股东大会对有关关联交易事项进行表决时，在扣除关联股东所代表的有表决权的股份数后，由出席股东大会的非关联股东按《公司章程》的规定表决。

如有特殊情况关联股东无法回避时，公司在征得有权部门的同意后，可以按照正常程序进行表决，并在股东大会决议中作详细说明。

3. 《中国南车股份有限公司董事会议事规则》的规定

根据股东大会的授权，董事会有权决定公司与关联人发生的交易金额在 3,000 万元（不含 3,000 万元）以下，或占公司最近一期经审计净资产绝对值 5%

以下的关联交易。

董事与董事会拟决议事项有关联关系的，该董事会会议由超过 1/2 与拟决议事项无关联关系的董事出席即可举行。董事是否与拟决议事项有关联关系，可以由董事会根据法律、行政法规、规章、公司股票上市地证券监督管理机构及证券交易所的相关规定及《公司章程》的规定确定。

如董事与董事会拟决议事项有关联关系的，该等董事在董事会审议该等事项时应该回避，不得对该项决议行使表决权，不得代理其他董事行使表决权，也不能计算在出席会议的法定人数内，在计算票数时，该等董事视为投弃权票，法律、行政法规和股票上市地的证券监督管理机构的相关规定另有规定的除外。该董事会会议作出批准该等拟决议事项的决议还应当由无关联关系的董事过半数同意方可通过。

出席董事会的无关联关系的董事人数不足 3 人或董事会因有关董事因关联关系回避而无法就拟决议事项通过决议时，董事会应及时将该议案递交股东大会审议。董事会应在将议案递交股东大会审议时说明董事会对该议案的审议情况，并应记载无关联关系的董事对该议案的意见。

4. 《中国南车股份有限公司关联交易管理办法》的规定

公司拟与关联人发生的交易（公司提供担保、获赠现金资产除外）金额在 3,000 万元以上（含 3,000 万元），且占公司最近一期经审计净资产绝对值 5% 以上（含 5%）的关联交易，除应及时披露外，还应当聘请具有执行证券、期货相关业务资格的中介机构，对交易标的进行审计或者评估，并将该交易提交股东大会审议决定。

公司拟与关联人达成的总额高于 300 万元，或高于公司最近经审计净资产值 5% 的关联交易，应由独立董事认可后提交董事会讨论。独立董事做出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据。

公司为关联人提供担保的，不论数额大小，均应当在董事会审议通过后及时披露，并提交股东大会审议。公司为持股 5% 以下（不含 5%）的股东提供担保的，有关股东应当在股东大会上回避表决。

（四）公司独立董事的意见

针对公司关联方、关联关系及存在的关联交易等事宜，公司独立董事发表意见如下：

公司独立董事认为：本公司的关联交易表决程序合法，关联交易内容及定价原则合理，符合公平、公开的精神，不存在损害公司利益的情况，且有利于公司发展，不存在损害公司其他股东利益的情况。

（五）减少关联交易的措施

公司在业务、机构、资产、人员以及财务上均独立于各关联方，不存在因依赖各关联方而发生关联交易的情况。公司设立以来与各关联方发生的关联交易均按公开、公平、公正的市场原则进行，保证双方的合法权益不受侵犯。

本公司将以股东利益最大化为原则，尽量减少关联交易。对于不可避免的关联交易，本公司在《公司章程》、《中国南车股份有限公司股东大会议事规则》、《中国南车股份有限公司董事会议事规则》和《中国南车股份有限公司关联交易管理办法》等文件中规定了关联交易的回避制度、决策权限、决策程序等内容，并在实际工作中将充分发挥独立董事的作用，以确保关联交易价格的公开、公允、合理，从而保护股东利益。

第八章 董事、监事、高级管理人员与核心技术人员

一、董事、监事、高级管理人员与核心技术人员简介

(一) 董事

本公司现在共有董事 9 名，其中独立董事 5 名。本公司董事由股东大会选举产生，任期为 3 年，任期届满可连选连任。董事的具体情况如表 8-1 所示：

表 8-1 本公司董事情况

姓名	在本公司任职	提名人	任职期间
赵小刚	董事长	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
郑昌泓	副董事长、总裁	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
唐克林	董事、副总裁	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
刘化龙	董事	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
赵吉斌	独立董事	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
杨育中	独立董事	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
陈永宽	独立董事	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
戴德明	独立董事	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
蔡大维	独立董事	南车集团	2008 年 3 月至 2010 年 12 月

董事会成员简历：

赵小刚先生，于 1951 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司董事长、党委书记，同时兼任南车集团总经理、党委副书记。赵先生拥有多年的轨道交通装备制造企业高级管理岗位从业经历，具备广博的行业知识和丰富的经营管理经验。赵先生 1990 年 11 月至 1997 年 4 月先后任铁道部株洲电力机车研究所副所长、党委书记兼副所长，1997 年 4 月至 2000 年 9 月任铁道部株洲电力机车厂厂长兼党委副书记，2000 年 9 月被任命为南车集团副董事长、总经理兼党委副书记，自 2002 年 6 月起任南车集团总经理（法定代表人）兼党委副书记，自 2007 年 12 月起出任本公司董事长、党委书记。赵先生曾在湖南大学国际商学院管理工程专业学习，取得工学硕士学位，拥有中国企业联合会、中国企业家协会

颁发的高级职业经理资格（特殊贡献人才）。赵先生是第九届全国人民代表大会代表，中国交通运输协会常务理事，中国铁道学会常务理事。赵先生是高级工程师。

郑昌泓先生，于 1955 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司副董事长、总裁、党委副书记，同时兼任南车集团党委书记。郑先生在本公司所属行业拥有深厚的知识、广泛的经营和管理经验。郑先生 1992 年 6 月至 1994 年 8 月任铁道部北京二七机车厂副厂长，1994 年 8 月至 1999 年 10 月任中国铁路机车车辆工业总公司办公室主任，1999 年 10 月至 2000 年 9 月任中国铁路机车车辆工业总公司董事、副总经理，2000 年 9 月被任命为南车集团董事、副总经理，2002 年 6 月至 2004 年 5 月任南车集团副总经理，自 2004 年 5 月起出任南车集团党委书记，自 2007 年 12 月起任本公司副董事长兼总裁、党委副书记。郑先生先后毕业于兰州铁道学院电子技术专业和北方交通大学（现称北京交通大学）会计学专业，并获得了北京交通大学交通运输规划与管理专业博士研究生学历，取得工学博士学位。郑先生是高级工程师，兰州交通大学兼职教授。

唐克林先生，于 1952 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司董事、副总裁，同时兼任长江公司董事长。唐先生在本公司所属行业拥有广泛的技术管理和经营管理经验。唐先生 1993 年 12 月至 2000 年 9 月先后担任铁道部机务局综合技术处处长、运输局装备部机车技术验收处处长，2000 年 9 月被任命为南车集团董事、副总经理，2002 年 6 月至 2007 年 12 月任南车集团副总经理，期间于 2006 年 12 月至 2007 年 10 月兼任南车集团总工程师，自 2006 年 8 月起兼任长江公司董事长，自 2007 年 12 月起任本公司董事兼副总裁。唐先生毕业于西南交通大学内燃机车专业。唐先生是教授级高级工程师。

刘化龙先生，于 1962 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司董事、党委副书记、纪委书记，同时兼任南车集团党委副书记、纪委书记、工会主席。刘先生在本公司所属行业拥有广泛的业务知识和管理经验。刘先生 1998 年 5 月至 2001 年 5 月任铁道部齐齐哈尔车辆厂副厂长、中国北车集团齐齐哈尔铁路车辆（集团）有限责任公司副总经理，2001 年 5 月至 2003 年 5 月任中国北车集团齐齐哈尔铁路车辆（集团）有限责任公司副董事长、总经理兼党委副书记，2003 年 5 月至 2004 年 5 月任中国北车集团齐齐哈尔铁路车辆（集团）有限责任公司

董事长、总经理兼党委副书记，2004年5月至2007年12月任南车集团副总经理，自2007年12月起任本公司董事、党委副书记、纪委书记，同时兼任南车集团党委副书记、纪委书记、工会主席。刘先生毕业于大连铁道学院焊接专业。刘先生是高级工程师。

赵吉斌先生，于1952年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司独立董事，同时兼任中国移动通信集团公司副总经理、党组成员；中国铁通集团有限公司董事长、党委书记。赵先生历任沈阳铁路局长春分局团委副书记、书记、长春车站副站长、分局政治部副主任、长春车站站长兼党委书记、分局副分局长、分局长兼党委书记，呼和浩特铁路局局长兼党委副书记，郑州铁路局局长兼党委副书记，自2003年10月起任中国铁通集团有限公司董事长、党委书记，自2007年12月起任本公司独立董事，自2008年5月起担任中国移动通信集团公司副总经理、党组成员。赵先生毕业于西南交通大学铁道运输专业，于长春光学精密机械学院取得管理学硕士学位。赵先生是第九届、第十届全国人民代表大会代表，全国劳动模范。赵先生是高级工程师，北京交通大学兼职教授。

杨育中先生，于1944年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司独立董事，同时兼任中国航空工业第一集团公司民机产业总顾问、战略咨询委员会副主任，中国中材股份有限公司独立董事。杨先生历任中国航空研究院副院长，中国航空工业总公司科技局副局长、技术质量监督局局长，中国航空工业第一集团公司常务副总经理、党组副书记兼中国航空研究院院长，中航商用飞机有限责任公司董事长。曾担任中国航空学会副理事长。自2007年12月起任本公司独立董事。杨先生毕业于北京航空学院飞机设计与制造专业。杨先生享受国务院颁发的政府特殊津贴，是中国高科技产业化研究会第二届理事会副理事长。杨先生是教授级高级工程师，杨先生被英国皇家航空协会授予外籍院士。

陈永宽先生，于1946年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司独立董事，同时兼任振华（新加坡）工程有限公司董事会主席。陈先生历任长沙交通学院院长，交通部教育司司长，中国港湾建设（集团）总公司党委书记、副总裁，中国交通建设集团有限公司党委书记、副董事长，中国交通建设股份有限公司副董事长，亦曾兼任澳门振华海湾工程有限公司董事长，中港疏浚工程股份有限公司董事长，自2007年12月起任本公司独立董事。陈先生享受国务院颁发的政府

特殊津贴。陈先生毕业于武汉水利电力学院农田水利工程专业，并获得武汉水利电力学院研究生学历，取得工学硕士学位。陈先生是教授。

戴德明先生，于 1962 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司独立董事，同时兼任中国建设银行股份有限公司外部监事，北方铜业股份有限公司独立董事、京北方科技股份有限公司独立董事，中国人民大学商学院会计系主任、教授、博士生导师，中国会计学学会副会长及全国会计专业硕士学位教学指导委员会副秘书长。戴先生历任中南财经大学会计系助教、讲师，中国人民大学会计系讲师、副教授、教授、系副主任、系主任，曾担任青岛澳柯玛股份有限公司、清华紫光古汉生物制药股份有限公司、云南保税科技股份有限公司、国投中鲁果汁股份有限公司及广东万家乐股份有限公司的独立董事，自 2001 年 10 月起任中国人民大学商学院会计系主任，自 2007 年 12 月起任本公司独立董事。戴先生毕业于湖南财经学院工业财务会计专业，先后获得中南财经大学硕士研究生学历、中国人民大学博士研究生学历，取得经济学博士学位，曾在日本一桥大学从事博士后研究。戴先生是教授、博士生导师。

蔡大维先生，于 1947 年出生，中国香港籍，现任本公司独立董事，同时兼任维昌会计师事务所有限公司董事、总经理，新濠环彩有限公司独立非执行董事。蔡先生曾任毅诺国际会计师集团亚太区主席、英国特许公认会计师公会香港分会主席，香港华人会计师公会会长，香港税务学会理事，香港会计师公会之委员会执行审核、专业操守、注册及执业核准委员会的委员，蔡夏会计师事务所有限公司董事。蔡先生为香港会计师公会资深会员、英国特许公认会计师公会资深会员、英国特许会计师公会会员、香港华人会计师公会会员、加拿大公认会计师公会会员、澳门会计师公会会员、香港税务学会资深会员。蔡先生是香港特别行政区第一届政府推选委员会委员、香港旅游业议会理事、广东省海外联谊会理事。蔡先生毕业于澳门东亚大学（现称澳门大学）工商管理专业，并获得工商管理硕士学位。蔡先生是执业会计师。

（二）监事

本公司监事会由 3 名监事组成，其中包括 2 名股东代表监事和 1 名职工监事，股东代表监事由股东大会选举产生，职工监事由本公司职工代表大会选举产生。本公司监事任期为 3 年，可连选连任。监事的具体情况如表 8-2 所示：

表 8—2 本公司监事情况

姓名	在本公司任职	提名人	任职期间
王 研	监事会主席	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
李建国	监事	南车集团	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
钱 毅	职工监事	职工代表会议	2007 年 12 月至 2010 年 12 月

监事会成员简历:

王研先生，于 1955 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司监事会主席，同时兼任南车集团总经理助理、四方股份监事会主席、资阳公司监事。王先生拥有较高的政策水平、丰富的财务知识，具有本公司所属行业财务管理多年的从业经验。王先生 1990 年 9 月至 2000 年 12 月任中国铁路机车车辆工业总公司财务处副处长，2000 年 12 月至 2004 年 5 月任南车集团财务部部长兼会计信息处处长，期间于 2002 年 7 月起任四方股份监事会主席，2004 年 5 月至 2007 年 3 月任南车集团副总会计师兼财务部部长，期间于 2006 年 5 月起任资阳公司监事，2007 年 3 月至 2007 年 12 月任南车集团总经理助理兼董事监事工作办公室主任，自 2007 年 12 月起任本公司监事会主席，同时兼任南车集团总经理助理。王先生毕业于中国人民大学二分校财政金融专业。王先生是高级会计师。

李建国先生，于 1950 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司监事、副总经济师兼审计与风险部部长，同时兼任国务院国资委国有企业监事会兼职监事（职工监事）和四方有限监事会主席。李先生在本公司所属行业拥有丰富的企业管理知识和内部监察、审计经验。李先生 1984 年 8 月至 2000 年 12 月期间曾任中国铁路机车车辆工业总公司公司企业管理办公室副主任、审计室副主任及审计室主任，2000 年 12 月至 2007 年 3 月任南车集团纪委副书记，期间于 2001 年 4 月至 2004 年 7 月兼任南车集团监察室主任，2007 年 3 月至 2007 年 12 月任南车集团副总经济师，自 2001 年 4 月起至今连续 3 次任国务院国资委国有企业监事会兼职监事（职工监事），自 2007 年 12 月起任本公司监事，自 2008 年 1 月起任本公司副总经济师兼审计与风险部部长。李先生先后毕业于北方交通大学（现称北京交通大学）工业企业管理及会计学专业。李先生是高级政工师。

钱毅先生，于 1949 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司职工监

事、工会工作委员会副主任，同时兼任南车集团工会副主席。钱先生在本公司所属行业拥有丰富的知识和管理经验。钱先生 1986 年 12 月至 2000 年 12 月历任中国铁路机车车辆工业总公司纪委检查审理处副处长、监察处处长、纪委副书记兼监察处处长，自 2000 年 12 月起任南车集团工会副主席，自 2007 年 12 月起任本公司职工监事，自 2008 年 1 月起任本公司工会工作委员会副主任。钱先生毕业于中共中央党校（函授）政治经济学专业。钱先生是高级政工师。

（三）高级管理人员

本公司的高级管理层由 1 名总裁、4 名副总裁（其中 1 名副总裁同时担任财务总监）、1 名董事会秘书构成，高级管理人员的具体情况如表 8—3 所示：

表 8—3 本公司高级管理人员情况

姓名	在本公司的职位	任职期间
郑昌泓	总裁、副董事长	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
唐克林	副总裁、董事	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
张 军	副总裁	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
傅建国	副总裁	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
詹艳景	副总裁、财务总监	2007 年 12 月至 2010 年 12 月
邵仁强	董事会秘书	2007 年 12 月至 2010 年 12 月

高级管理人员简历（郑昌泓先生、唐克林先生的简历参见上文所述）：

张军先生，于 1955 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司副总裁。张先生在本公司所属行业拥有广泛的经营管理经验。张先生 1985 年 4 月至 2000 年 9 月先后任铁道部四方机车车辆厂副厂长、厂长兼党委副书记，2000 年 9 月至 2002 年 7 月先后任中国南车集团四方机车车辆厂厂长兼党委副书记、党委书记，期间于 1998 年 11 月至 2002 年 3 月兼任 BSP 公司（中加合资企业）董事长，2002 年 7 月至 2004 年 5 月任四方股份董事长、党委书记，2004 年 5 月至 2007 年 12 月任南车集团党委副书记、纪委书记，2004 年 8 月至 2007 年 12 月兼任南车集团工会主席，自 2007 年 12 月起任本公司副总裁。张先生先后毕业于北方交通大学（现称北京交通大学）工业企业管理专业和复旦大学企业管理专业。张先生是高级工程师。

傅建国先生，于 1963 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司副总裁。傅先生在本公司所属行业拥有广泛的经营和管理经验。1997 年 2 月至 2000 年 1 月任铁道部唐山机车车辆厂副厂长，2000 年 1 月至 2000 年 9 月任铁道部石家庄车辆厂厂长兼党委副书记，2000 年 9 月至 2004 年 5 月任中国南车集团石家庄车辆厂厂长兼党委副书记，2004 年 5 月至 2007 年 12 月任南车集团副总经理，自 2007 年 12 月起任本公司副总裁。傅先生毕业于大连铁道学院铁道车辆专业，并取得中欧国际工商学院工商管理硕士学位。傅先生是高级工程师。

詹艳景女士，于 1963 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司副总裁、财务总监。詹女士拥有装备制造行业广泛的财务知识及管理经验。詹女士 1997 年 12 月至 1998 年 12 月任中国船舶工业总公司下属河南柴油机厂总经济师，1998 年 12 月至 1999 年 2 月任中国船舶工业总公司下属河南柴油机集团有限责任公司董事、副总经理，1999 年 2 月至 2005 年 4 月先后任北汽福田车辆股份有限公司证券部副经理、财务部经理、副总会计师兼财务部经理、总经理助理兼财务计划部经理、总经理助理，2005 年 4 月至 2007 年 12 月任南车集团总会计师，自 2007 年 12 月起任本公司副总裁、财务总监。詹女士先后毕业于华中工学院检测技术及工业自动化仪表专业和洛阳工学院财务会计专业，并取得北京大学光华管理学院工商管理硕士学位。詹女士是高级经济师、高级会计师。

邵仁强先生，于 1964 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司董事会秘书，同时兼任四方股份董事。邵先生在本公司所属的行业拥有广泛财务管理和企业管理经验。邵先生 1997 年 12 月至 2000 年 9 月任铁道部四方机车车辆厂总会计师，2000 年 9 月至 2002 年 7 月任中国南车集团四方机车车辆厂总会计师，2002 年 7 月至 2004 年 8 月任四方股份董事、总会计师，2004 年 8 月至 2007 年 11 月任四方股份董事、副总经理、总会计师，2007 年 11 月至 2008 年 1 月任南车集团审计部部长兼四方股份董事，自 2007 年 12 月起任本公司董事会秘书，同时兼任四方股份董事。邵先生毕业于北方交通大学（现称北京交通大学）财务会计专业，并取得同济大学工商管理硕士学位，曾在美国伊利诺伊大学学习公共管理知识。邵先生是高级会计师。

（四）核心技术人员

本公司核心技术人员共有 13 位，其中包括 1 名中国工程院院士，2 名国家

级有突出贡献的中青年科学技术专家，4 名国家科技进步奖获得者，7 名享受政府特殊津贴。具体情况如表 8—4 所示：

表 8—4 本公司核心技术人员情况

姓名	在本公司的职位
刘友梅	本公司技术专家委员会主席
葛来薰	本公司技术专家委员会委员
孙明道	本公司技术专家委员会委员
张 洪	四方股份副总工程师兼技术中心副主任、研究开发部部长
彭奇彪	株机公司副总工程师兼株机公司专家委员会副主任
冯江华	株洲南车时代电气股份有限公司技术总监
刘桂军	长江公司副总工程师兼产品研究所所长
何正禄	戚墅堰所副总工程师兼技术开发中心主任
楚永萍	浦镇公司副总工程师兼转向架设计部部长
肖乾佑	眉山公司副总工程师兼四川制动科技股份有限公司总经理
骆方林	资阳公司副总工程师
魏春阳	戚墅堰公司技术中心产品设计部机车设计处长
张四梅	二七车辆教授级高级工程师

本公司核心技术人员简历如下：

刘友梅先生，于 1938 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任中国工程院院士、本公司技术专家委员会主席、株机公司技术委员会主任、教授级高级工程师，同时兼任同济大学铁道与城市轨道交通研究院院长、名誉教授、博士生导师。刘先生历任株洲电力机车厂副总工程师、总工程师。刘先生是我国著名的“轨道电力牵引动力”专家，电力机车发展的奠基者和开拓者之一。1978 年主持韶山 SS3 型电力机车研制工作，获国家科技进步二等奖；主持韶山 SS4 型、SS5 型、SS6 型、SS6B 型电力机车的研制开发，其中韶山 SS4 型电力机车项目获国家科技进步一等奖；主持“八五”国家重点科技攻关项目韶山 SS8 型电力机车的研制，项目获铁道部科技进步特等奖、国家科技进步二等奖。1990 年获“国家级有突出贡献的中青年科学技术专家”称号；1991 年获“全国铁路优秀知识分子”称号、享受国务院颁发的政府特殊津贴；1993 年获首届“詹天佑成就奖”；1997 年获“全国优秀科技工作者”称号；1999 年获第四届“詹天佑大奖”；2000 年

获“全国劳动模范”称号；2002年获“中国工程科技光华奖”；2005年获“何梁何利科技进步奖”。刘先生1961年7月毕业于上海交通大学电力机车专业。刘先生是第十届全国政协委员。

葛来薰先生，于1937年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司技术专家委员会委员、戚墅堰公司技术顾问、教授级高级工程师，同时兼任西南交通大学兼职教授、中国铁道学会机车动力学强度学组顾问。葛先生历任戚墅堰机车车辆厂技术员、工程师、高级工程师。葛先生在铁路机车转向架领域有很深造诣，主持东风8型内燃机车转向架设计及橡胶堆旁承的推广应用工作，项目获铁道部科技进步一等奖，1990年获国家科技进步一等奖；负责完成了东风9型、东风11型机车架悬式转向架的研制工作，项目获铁道部科技进步特等奖，1997年获国家科技进步一等奖；主持参与了东风8CJ型交流传动内燃机车、东风11AJ型交流客运内燃机车、“雪域神州”号青藏高原内燃机车和铁路第五次大提速用东风11G型内燃机车的研制工作，为我国铁路大提速做出了卓越的贡献。1996年获“火车头”奖章；1999年获“詹天佑成就奖”。葛先生1962年7月毕业于上海交通大学内燃机车专业。

孙明道先生，于1939年出生，中国国籍，无境外居留权，现任本公司技术专家委员会委员，教授级高级工程师。孙先生历任株洲车辆厂助理工程师、工程师、高级工程师。孙先生成功设计了7个铁路货车新产品，被誉为中国特长大铁路货车设计专家，所设计的货车多次承担国家重点工程急需的大型设备的运输任务，结束了中国铁路无法运输超长、超大、超重货物的历史，为我国铁路运输作出了突出贡献。1978年主持试制中国第一辆D35型长大铁路货车，项目获国家科技进步二等奖、国家质量银质奖、铁道部科技进步二等奖；主持设计的“D17型150T落下孔车”，项目获全国科学大会科技成果奖；合作设计的“胜利型架修机”，项目获全国科学大会科技成果奖；2007年参与的“摆动式转向架国产化及可靠性研究”，项目获中国铁道学会科学技术三等奖。1986年获“国家级有突出贡献的中青年科学技术专家”称号；1987年获中华全国总工会“全国优秀科技工作者”称号和全国“五一”劳动奖章；1991年享受国务院颁发的政府特殊津贴；1995年获“全国自学成才、全国劳动模范”称号；1996年获湖南省“科技之星”。孙先生1958年7月毕业于大连铁路机械学校铁道车辆专业。

张洪先生，于 1965 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任四方股份副总工程师兼技术中心副主任、研究开发部部长，教授级高级工程师。张先生历任四方机车车辆厂、四方股份助理工程师、工程师、高级工程师、分厂副厂长、副主任、技术主审。参加工作以来一直从事铁路客车转向架的设计和研究工作，先后主持完成了国家级和铁道部若干重大科研项目和重大攻关课题，特别是在客车高速转向架的研制开发方面做出了突出贡献，在“八五”国家重点科技攻关项目“160km/h 准高速客车转向架”中，参加研制 206KP、206WP 两种准高速客车转向架，项目 1996 年获铁道部科技进步一等奖；主持国家级科研项目 200km/h 客车 SW-200 型转向架研制工作，2000 年获“九五”国家重点科技攻关计划优秀科技成果奖。1997 年获铁道部“青年科技拔尖人才”称号；1999 年获第四届“詹天佑青年奖”；2002 年获中华全国铁路总工会“火车头”奖章；2002 年获首届“中央企业十大杰出青年”提名奖；2003 年获第六届“詹天佑人才奖”；2004 年获“中央企业劳动模范”称号；2006 年享受国务院颁发的政府特殊津贴。张先生 1990 年 7 月毕业于西南交通大学铁道车辆专业，2006 年 5 月取得上海同济大学车辆工程专业博士学位。

彭奇彪先生，于 1963 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任株机公司副总工程师兼株机公司专家委员会副主任，教授级高级工程师，同时兼任湖南铁道学会牵引动力委员会主任委员、西南交通大学兼职教授。彭先生历任株洲电力机车厂助理工程师、工程师、高级工程师、技术中心产品开发部部长。彭先生是电力机车设计的中坚技术骨干和领军人物。主持研制的韶山 SS6B 型电力机车，项目 2002 年获中国铁道学会科学技术二等奖、湖南省科技进步二等奖；主持研制的韶山 SS9 型客运电力机车，项目 2002 年获中国铁道学会科学技术二等奖、湖南省科技进步一等奖；参与完成的“韶山 SS4B 型电力机车”，项目 2002 年获中国铁道学会科学技术二等奖；2007 年参与完成的“大秦 2 万吨重载组合列车系统集成创新”项目获中国铁道学会科学技术特等奖，同年“大秦线一机车重载牵引适应性改造技术”项目获中国铁道学会科学技术二等奖。1996 年获铁道部“青年科技拔尖人才”称号；2000 年获中国铁路机车车辆工业总公司“有突出贡献中青年专家”称号；2003 年获“茅以升铁道工程师奖”；2004 年获湖南省“新世纪 121 人才”称号；2005 年享受国务院颁发的政府特殊津贴。彭先生 1983

年 7 月毕业于西南交通大学电力机车专业。

冯江华先生，于 1964 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任株洲南车时代电气股份有限公司技术总监，教授级高级工程师，同时兼任中国电工技术学会第六届理事会理事。冯先生历任株洲电力机车研究所工程师、项目经理、系统集成部部长、研发中心主任。参加工作以来在轨道交通领域取得了一系列成果，在轨道交通尤其是交流传动控制领域拥有较大的影响力和号召力。曾主持铁道部“交流传动微机控制系统模块化设计”、DJJ1 型动车组（蓝箭）交流传动系统、200km/h 交流传动客运电力机车（奥星号）交流传动系统等交流传动电力机车和动车组项目的管理与技术开发工作。2004 年“1200kVA IGBT 牵引变流器”项目获铁道部科技进步奖，“准高速动力分散交流传动动车组电传动系统”项目获湖南省科技进步奖，2004 年“交直交电传动微机控制系统及其模块化的研究”项目获国家科技进步二等奖、铁道部科技进步一等奖、湖南省科技进步一等奖；2005 年“交流传动系统及其高性能控制技术的研究与应用”项目获国家科技进步二等奖。1997 年获湖南省“科技人员先进个人”称号；1999 年获铁道部“青年科技拔尖人才”称号；2002 年获“茅以升铁道工程师奖”；2003 年获“火车头”奖章；2004 年获“中央企业劳动模范”称号。冯先生 1989 年 7 月毕业于浙江大学电机系电机控制专业，取得硕士学位。

刘桂军先生，于 1968 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任长江公司副总工程师兼产品研究所所长，教授级高级工程师，同时兼任湖南省铁道学会车辆委员会委员、中国铁道学会车辆委员会转向架学组委员。刘先生历任株洲车辆厂助理工程师、工程师、高级工程师、主任、部长。参加工作以来已研制开发多项新产品，并获得多项奖励，为企业和铁路事业的发展做出了巨大贡献。先后主持完成了转 K5 型摆动式转向架、载重 80t 全钢、不锈钢、铝合金运煤敞车、载重 100t 三支点矿料钢材运输专用车、载重 108t 三支点通用敞车、出口巴西 GDE 型、GDT 型敞车、出口澳大利亚五联集装箱平车的研制。参与研制的“轴箱悬挂摆动式转向架”获国家专利；2005 年“摆动式转向架国产化及可靠性研究”项目获中国铁道学会科学技术二等奖；2007 年“摆动式转向架国产化及可靠性研究”项目获中国铁道学会科学技术三等奖。2004 年获“茅以升铁道工程师奖”；曾获中国铁路机车车辆工业总公司“先进科技工作者”、中国南车集团“有突出贡

献中青年专家”称号。刘先生 1991 年 7 月毕业于长沙铁道学院铁道车辆专业。

何正禄先生，于 1964 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任戚墅堰所副总工程师兼技术开发中心主任，教授级高级工程师，同时兼任江苏省铁道学会常务理事、上海交通大学机械与动力工程学院工程硕士企业导师、中国铁道学会铁道车辆委员会制动分会会员。何先生历任戚墅堰机车车辆工艺研究所助理工程师、工程师、高级工程师、副主任、部长。参加工作以来在机车车辆制造工艺技术领域开展了大量的研究，做出了突出的贡献。参加研制的“QCZ-1 型车轴外径自动测量机”，项目获铁道部科技成果鉴定证书，1990 年被列为国家新产品目录；1996-1997 年主持“盘型制动装置器件的研制”，项目获中国铁路机车车辆工业总公司科技成果二等奖、江苏省科技进步三等奖；1994—2000 年主持“ND5 型内燃机车柴油机曲轴国产化研究”，项目获中国铁道学会科学技术二等奖。1999 年获“铁道部青年科技拔尖人才”；2000 年获中国铁路机车车辆工业总公司“九五”先进科技工作者；2004 年获“中国铁道学会铁道装备学科带头人”称号；2004 年获中国南车集团“有突出贡献的中青年专家”称号；2005 年获江苏省“有突出贡献的中青年专家”称号。何先生 1988 年 7 月毕业于大连铁道学院机械工程专业，2002 年取得南京航空航天大学硕士学位。

楚永萍女士，于 1958 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任浦镇公司副总工程师兼转向架设计部部长，教授级高级工程师。楚女士历任南京浦镇车辆厂助理工程师、工程师、高级工程师、副处长。参加工作以来，一直致力于客车新技术的研究与开发，为客车制造领域作出了突出贡献。曾参与“先锋号”（200km/h 动力分散电动车组）的全程研制工作、160km/h 内燃摆式动车组客车的整车设计方案及施工设计；主持时速 200km/hPW200 无摇枕转向架、时速 160km/hPW160 无摇枕转向架、PMZ-1 米轨车转向架、A 型 B 型地铁转向架、时速 200 公里 17T 轴重的客车转向架的研制工作。2003 年获“詹天佑人才奖”、全国“五一”劳动奖章；2006 年享受国务院颁发的政府特殊津贴；曾获“火车头”奖章、“江苏省劳动模范”称号。楚女士 1982 年 7 月毕业于兰州铁道学院铁道车辆专业。

肖乾佑先生，于 1964 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任眉山公司副总工程师兼四川制动科技股份有限公司总经理，教授级高级工程师。肖先生历任眉山车辆厂助理工程师、工程师、高级工程师、设计处处长、设计中心副主任、

主任。负责完成多种型号铁路货车设计、CAD 系统开发工作，获“国家 CAD 应用先进单位”；主持完成了 C64 型敞车的研制，项目 2001 年获四川省优秀新产品二等奖；主持完成了 14t 轴重越南米轨货车转向架和底开门矿粉车的研制，项目 2002 年获四川省优秀新产品三等奖；先后主持或参与了 C31 型米轨敞车、P31 型米轨棚车、低动力 4E 轴敞车、快运活动侧墙棚车、米轨货车提速改造等多项铁道部科技计划项目研制，为企业科技进步做出了突出贡献。1992 年获铁道部“全路新长征突击手”称号；2004 年享受国务院颁发的政府特殊津贴。肖先生 1987 年 7 月毕业于西南交通大学铁道车辆专业。

骆方林先生，于 1960 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任资阳公司副总工程师、教授级高级工程师。骆先生历任资阳机车厂、资阳公司助理工程师、工程师、高级工程师、技术中心主任。参加工作以来大力开发柴油机及相关产品，攻克了多个技术难关，主持完成多种型号机车柴油机和电喷柴油机的设计、研制和全面性能试验，主持研制的 2002 年国家重大技术装备创新项目——16V280ZJG 型电喷柴油机获资阳市科技技术进步二等奖；主持柴油机 UIC 360 小时耐久试验的全自动化性能试验台的设计、建造工作，该试验台通过国家实验室认定；主持完成国家创新项目——大功率柴油机 PPN 电子喷射系统，应用该技术的内燃机车获得四川省科技进步奖三等奖；负责大型（10000 千瓦以上）柴油机发电站设计、研制，使公司具备了承担大型柴油发电站工程的能力；组织开发的 6L240 燃气机发电机组正投入商业试运用，对节能减排和煤矿瓦斯气的综合利用具有重要的现实意义。骆先生 1982 年 7 月毕业于西南交通大学机车柴油机专业，1998 年取得西南交通大学硕士学位。

魏春阳先生，于 1965 年出生，中国国籍，无境外居留权，现任戚墅堰公司技术中心产品设计部机车设计处长、教授级高级工程师。魏先生历任戚墅堰机车车辆厂助理工程师、工程师、高级工程师。长期从事内燃机车设计研制工作，具有扎实的专业基础知识，多次参加国家和铁道部重点科技攻关项目的研制开发，取得了优异的成绩，为我国的铁路科技进步事业做出了较大的贡献。1996 年参与完成的“准高速架悬式转向架”项目获铁道部科技进步二等奖；2003 年参与完成的“NZJ1 型准高速内燃动车组”项目获铁道学会科学技术二等奖；2004 年参与完成的“东风 8B 机车径向转向架”项目获铁道学会科学技术二等奖。1996

年获中国铁路机车车辆工业总公司“优秀科技工作者”称号；1997年获江苏省“优秀新产品开发设计人员”；1998年享受国务院颁发的政府特殊津贴；2000年获第六届“江苏省青年科技奖”。魏先生1985年7月毕业于长沙铁道学院内燃机车专业。

张四梅先生，于1964年出生，中国国籍，无境外居留权，现任二七车辆教授级高级工程师，同时兼任中国铁道学会高级会员、北京铁道学会分会委员、北京铁道学会车辆委员会秘书。张先生历任北京二七车辆厂技术处助理工程师、工程师、高级工程师。多年来致力于铁路集装箱运输新技术的研究，在铁路货车集装箱运输领域做出了突出贡献。曾参与研制了“QD3型凹底车”、“X6B型集装箱专用平车”、“NX17A型两用平车”、“X6K集装箱专用平车”、“X6H集装箱专用平车”、“双层集装箱运输专用车”、“X2H、X2K型双层集装箱车”等项目，分获铁道部科技进步三等奖、铁道部科技进步二等奖、北京市科技进步二等奖、北京市职工技协优秀技术成果奖、北京市经济技术创新优秀成果奖、北京市经济技术创新工程优秀成果奖、中国铁道学会二等奖。1998年获中国铁路机车车辆工业总公司“青年科技拔尖人才”称号；1999年获铁道部“青年科技拔尖人才”称号；2000年获中国铁路机车车辆工业总公司“有突出贡献的中青年专家”称号。张先生1987年7月毕业于北方交通大学铁道车辆专业。

二、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的兼职情况

本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员在关联方任职情况如表8-5所示：

表8-5 本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的兼职情况

姓名	在本公司任职	关联企业	兼职职务	与本公司的关联关系
赵小刚	董事长	南车集团	总经理	控股股东
唐克林	董事、副总裁	长江公司	董事长	全资子公司
王 研	监事会主席	南车集团	总经理助理	控股股东
		四方股份	监事会主席	控股子公司
		资阳公司	监事	控股子公司
李建国	监事	四方有限	监事会主席	全资子公司

姓名	在本公司任职	关联企业	兼职职务	与本公司的关联关系
邵仁强	董事会秘书	四方股份	董事	控股子公司

除在本招股说明书中披露的兼职情况外，本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员未在本公司关联企业兼职。

三、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的个人投资情况

（一）持有本公司股份情况

截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员、核心技术人员及其近亲属均不存在直接或间接持有本公司股份的情况。

（二）其他对外投资情况

截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员均未持有任何与本公司存在利益冲突的对外投资。

四、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员的薪酬情况

本公司为同时是本公司员工的董事、监事、高级管理人员及核心技术人员提供报酬，报酬的形式包括工资、奖金、现金性福利、退休福利、社会保险计划供款和住房公积金。本公司的独立董事领取独立董事津贴。

2007 年度，本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员从本公司及本公司关联企业领取收入的情况如表 8—6 所示：

表 8—6 上述人员的薪酬情况

姓名	在本公司任职	2007 年收入（万元）
赵小刚	董事长	50.07
郑昌泓	副董事长、总裁	50.07
唐克林	董事、副总裁	42.56
刘化龙	董事	42.56
赵吉斌	独立董事	无

姓名	在本公司任职	2007 年收入 (万元)
杨育中	独立董事	无
陈永宽	独立董事	无
戴德明	独立董事	无
蔡大维	独立董事	无
王 研	监事会主席	32.85
李建国	监事	31.26
钱 毅	职工监事	30.84
张 军	副总裁	42.56
傅建国	副总裁	42.56
詹艳景	副总裁、财务总监	42.56
邵仁强	董事会秘书	32.76
刘友梅	本公司技术专家委员会主席	19.96
葛来薰	本公司技术专家委员会委员	4.90
孙明道	本公司技术专家委员会委员	30.00
张 洪	四方股份副总工程师兼技术中心副主任、研究开发部部长	18.16
彭奇彪	株机公司副总工程师兼株机公司专家委员会副主任	15.39
冯江华	株洲南车时代电气股份有限公司技术总监	25.04
刘桂军	长江公司副总工程师兼产品研究所所长	18.00
何正禄	戚墅堰所副总工程师兼技术开发中心主任	15.00
楚永萍	浦镇公司副总工程师兼转向架设计部部长	14.66
肖乾佑	眉山公司副总工程师兼四川制动科技股份有限公司总经理	12.01
骆方林	资阳公司副总工程师	3.87
魏春阳	戚墅堰公司技术中心产品设计部机车设计处处长	14.78
张四梅	二七车辆教授级高级工程师	12.59

五、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间存在的关系

本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员之间不存在亲属关系。

六、董事、监事、高级管理人员及核心技术人员与本公司签订的有关协议、作出的重要承诺及履行情况

本公司与董事、监事、高级管理人员及核心技术人员分别签署了服务合同，该等董事、监事、高级管理人员及核心技术人员均依据服务合同履行其相应职责。截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员未与本公司签订重大商业协议。

七、董事、监事与高级管理人员的任职资格及变动情况

（一）董事、监事及高级管理人员的任职资格

本公司董事、监事及高级管理人员不存在违反中国法律关于董事、监事及高级管理人员的任职资格规定的情形，符合中国法律关于上市公司董事、监事及高级管理人员任职资格的规定。

（二）董事、监事及高级管理人员的变动情况

自本公司设立以来，本公司董事、监事及高级管理人员未发生变动。

第九章 公司治理结构

本公司于 2007 年 12 月 28 日召开了 2007 年第一次临时股东大会，审议通过了《公司章程》。根据《公司法》等相关法律法规规定，本公司设立了健全的股东大会、董事会、监事会、独立董事和董事会秘书等制度。制订了《中国南车股份有限公司股东大会议事规则》、《中国南车股份有限公司董事会议事规则》、《中国南车股份有限公司监事会议事规则》、《中国南车股份有限公司独立董事工作细则》及《中国南车股份有限公司总裁工作细则》等规章制度，明确了股东大会、董事会、监事会、独立董事及总裁的权责范围和工作程序。在此基础上，公司董事会设置了 4 个专门委员会：战略委员会、审计与风险管理委员会、薪酬与考核委员会和提名委员会，并制订了相应的工作细则，明确了各个专门委员会的权责、决策程序和议事规则。董事会专门委员会为董事会重大决策提供咨询、建议，保证董事会议事、决事的专业化、高效化。

本公司自成立以来，股东大会、董事会、监事会均按照《公司法》等相关法律法规规定、《公司章程》等公司规章制度独立有效运作，没有违法、违规的情况发生。

一、股东大会

（一）股东大会的职权

股东大会是公司的权力机构，依法行使职权。

根据《公司章程》和《中国南车股份有限公司股东大会议事规则》，股东大会的职权如下：

1. 决定公司的经营方针和投资计划；
2. 选举和更换董事，决定有关董事的报酬事项；
3. 选举和更换由股东代表出任的监事，决定有关监事的报酬事项；
4. 审议批准董事会的报告；

5. 审议批准监事会的报告；
6. 审议批准公司的年度财务预算方案、决算方案；
7. 审议批准公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
8. 对公司增加或者减少注册资本作出决议；
9. 对公司合并、分立、解散、清算或者变更公司形式等事项作出决议；
10. 对公司发行债券或其他有价证券及上市的方案作出决议；
11. 对公司聘用、解聘或者不再续聘会计师事务所及决定其报酬或报酬确定方式作出决议；
12. 修改《公司章程》；
13. 审议单独或合计持有公司 3% 以上表决权股份的股东的提案；
14. 审议批准《公司章程》第七十一条规定的对外担保事项；
15. 审议公司在一年内购买、出售重大资产超过公司最近一期经审计总资产 30% 的事项；
16. 审议批准变更募集资金用途事项；
17. 审议股权激励计划；
18. 审议根据公司股票上市地上市规则及有关法规规定需由股东大会作出决议的交易事项；
19. 法律、行政法规、部门规章、公司股票上市地的证券法规则以及《公司章程》规定应当由股东大会决定的其他事项。

（二）股东大会的召开

股东大会分为年度股东大会和临时股东大会。股东大会一般由董事会召集。年度股东大会每年召开一次，并应于上一会计年度完结之后的六个月之内举行。有下列情形之一的，董事会应当在事实发生之日起两个月内召开临时股东大会：

- （1）董事人数不足《公司法》规定的人数或者少于《公司章程》要求的数额的 2/3 时；

- (2) 公司未弥补的亏损达实收股本总额 1/3 时；
- (3) 单独或合计持有公司发行在外的有表决权的股份 10% 以上的股东以书面形式要求召开临时股东大会时；
- (4) 董事会认为必要时；
- (5) 监事会提议召开时；
- (6) 经公司全体独立董事的 1/2 以上同意提议召开时；
- (7) 法律、行政法规、部门规章、公司股票上市地证券法规或《公司章程》规定的其他情形。

(三) 股东大会的召集

股东大会会议由董事会依法召集。

二分之一以上独立董事有权向董事会提议召开临时股东大会。对独立董事要求召开临时股东大会的提议，董事会应当根据法律、行政法规和《公司章程》的规定，在收到提议后 10 日内提出同意或不同意召开临时股东大会的书面反馈意见。董事会同意召开临时股东大会的，应当在做出董事会决议后的 5 日内发出召开股东大会的通知；董事会不同意召开临时股东大会的，应当说明理由并公告。

监事会有权向董事会提议召开临时股东大会，并应当以书面形式向董事会提出。董事会应当根据法律、行政法规和《公司章程》的规定，在收到提议后 10 日内提出同意或不同意召开临时股东大会的书面反馈意见。董事会同意召开临时股东大会的，应当在作出董事会决议后的 5 日内发出召开股东大会的通知，通知中对原提议的变更，应当征得监事会的同意。董事会不同意召开临时股东大会，或者在收到提议后 10 日内未作出书面反馈的，视为董事会不能履行或者不履行召集股东大会会议职责，监事会可以自行召集和主持。

(四) 股东大会的提案与通知

公司召开股东大会，董事会、监事会以及单独或者合并持有公司 3% 以上股份的股东，有权以书面形式向公司提出提案。

提案的内容应当属于股东大会职权范围，有明确议题和具体决议事项，并且符合法律、行政法规和《公司章程》的有关规定。

单独或者合计持有公司 3% 以上股份的股东，可以在股东大会召开 10 日前提出临时提案并书面提交召集人。召集人应当在收到提案后 2 日内发出股东大会补充通知，公告临时提案的内容，并将该临时提案提交股东大会审议。如发出股东大会补充通知未能满足公司上市地上市规则有关发出补充通知的有关要求，公司应将股东大会适当延后。临时提案的内容应当属于股东大会职权范围，有明确议题和具体决议事项。

除前款规定的情形外，召集人在发出股东大会通知公告后，不得修改股东大会通知中已列明的提案或增加新的提案。

股东大会通知中未列明或不符合《公司章程》规定的提案，股东大会不得进行表决并做出决议。

公司召开股东大会，应当于会议召开 45 日前向股东发出书面通知，将会议拟审议的事项以及开会的日期和地点告知所有在册股东。拟出席股东大会的股东，应当于会议召开 20 日前，将出席会议的书面回复送达公司。

股东大会通知应当向股东（不论在股东大会上是否有表决权）以专人送出或者以邮资已付的邮件送出，受件人地址以股东名册登记的地址为准。对内资股股东，股东大会通知也可以用公告方式进行。该公告应当于会议召开前 45 日至 50 日的期间内，在国务院证券监督管理机构指定的一家或者多家报刊上刊登，一经公告，视为所有内资股股东已收到有关股东大会的通知。

公司根据股东大会召开前 20 日收到的书面回复，计算拟出席会议的股东所代表的有表决权的股份数。拟出席会议的股东所代表的有表决权的股份数达到公司有表决权的股份总数 1/2 以上的，公司可以召开股东大会；达不到的，公司应当在 5 日内将会议拟审议的事项、开会日期和地点以公告形式再次通知股东，经公告通知，公司可以召开股东大会。

（五）股东大会的决议

股东大会决议分为普通决议和特别决议。股东大会作出普通决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的 1/2 以上通过。股东大会作出特别决议，应当由出席股东大会的股东（包括股东代理人）所持表决权的 2/3 以上通过。

下列事项由股东大会以普通决议通过：

1. 董事会和监事会的工作报告；
2. 选举和更换董事，决定有关董事的报酬事项；
3. 选举和更换由股东代表出任的监事，决定有关监事的报酬事项；
4. 公司的经营方针和投资计划；
5. 公司年度预、决算报告，资产负债表、利润表及其他财务报表；
6. 董事会拟定的公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
7. 聘用、解聘会计师事务所并决定其报酬或者报酬的确定方式；
8. 除法律、行政法规规定或《公司章程》规定应当以特别决议通过以外的其他事项。

下列事项由股东大会以特别决议通过：

1. 公司增、减股本和发行任何种类股票、认股证和其他类似证券；
2. 发行公司债券、股票或其他证券；
3. 公司的分立、合并、解散和清算或者变更公司形式；
4. 《公司章程》的修改；
5. 公司在一年内购买、出售重大资产或者担保金额超过公司最近一期经审计总资产 30%的；
6. 股权激励计划；
7. 法律、行政法规、上市地证券监督管理规则或《公司章程》规定的，以及股东大会以普通决议通过认为会对公司产生重大影响、需要以特别决议通过的其他事项。

股东（包括股东代理人）在股东大会表决时，以其所代表的有表决权的股份数额行使表决权，每一股份有一票表决权。公司持有的本公司股份没有表决权，且该部分股份不计入出席股东大会有表决权的股份总数。董事会、独立董事和符合相关规定条件的股东可以向公司股东征集其在股东大会上的投票权。投票权征

集应采取无偿的方式进行，并应向被征集人充分披露信息。

股东大会审议有关关联交易事项时，关联股东不应当参与投票表决，其所代表的有表决权的股份数不计入有效表决总数。股东大会决议的公告应当充分披露非关联股东的表决情况。

股东大会就选举董事、监事进行表决时，根据《公司章程》的规定或者股东大会的决议，实行累积投票制。每一股份拥有与应选董事或者监事人数相同的表决权，股东拥有的表决权可以集中使用，也可以分散投给几位候选人。

（六）历次股东大会召开情况

截至本招股说明书签署日，本公司共召开 4 次股东大会，历次股东大会召开情况如表 9-1 所示：

表 9-1 本公司历次股东大会召开情况

序号	会议	召开时间
1	创立大会	2007 年 12 月 27 日
2	2007 年第一次临时股东大会	2007 年 12 月 28 日
3	2008 年第一次临时股东大会	2008 年 3 月 3 日
4	2007 年度股东大会	2008 年 3 月 4 日

根据国浩律师集团（北京）事务所对上述 4 次股东大会出具的股东大会见证法律意见：本公司上述 4 次股东大会的召集、召开程序，出席会议人员的资格及表决程序符合有关法律、法规和《公司章程》的规定，表决结果合法有效。

二、董事会

（一）董事会的构成

根据《公司章程》规定，本公司设董事会，董事会由 9 名董事组成，董事会设董事长 1 名，设副董事长 1 名，设 5 名外部董事，外部董事中不少于 3 名为独立董事。

（二）董事会的职权

董事会对股东大会负责，根据《公司章程》和《中国南车股份有限公司董事会议事规则》，董事会的职权如下：

1. 负责召集股东大会，并向股东大会报告工作；
2. 执行股东大会的决议；
3. 决定公司的经营计划和投资方案；
4. 制定公司的年度财务预算方案、决算方案；
5. 制定公司的利润分配方案和弥补亏损方案；
6. 制定公司增加或者减少注册资本的方案、发行公司债券或其他证券及上市方案；
7. 拟定公司的重大收购、收购本公司股票或者合并、分立、解散及变更公司形式的方案；
8. 聘任或者解聘公司总裁、董事会秘书，根据总裁的提名，聘任或者解聘公司副总裁、财务总监等高级管理人员，并决定前述高级管理人员报酬事项和奖惩事项；
9. 制定公司的基本管理制度；
10. 制订《公司章程》修改方案；
11. 批准公司的全资子公司、控股子公司的年度财务预算方案、决算方案；
12. 决定公司内部管理机构的设置，决定公司分支机构的设立或撤销；
13. 决定董事会专门委员会的设置，审议批准董事会各专门委员会提出的议案；
14. 审定关联交易管理制度，就关联交易管理制度的执行情况以及关联交易情况向股东大会作专项报告；
15. 管理公司信息披露事项；
16. 向股东大会提请聘请或更换为公司审计的会计师事务所；
17. 在股东大会授权范围内，决定公司对外投资、收购出售资产、资产抵押、

对外担保事项、委托理财、关联交易等事项；

18. 听取公司总裁的工作汇报并检查总裁的工作；

19. 制定公司的股权激励计划方案；

20. 审议批准《公司章程》第七十一条规定须经股东大会审议范围以外的公司对外担保事项；

21. 选举公司董事长；

22. 法律、行政法规、部门规章或《公司章程》授予的其他职权。

（三）董事会的召开

董事会会议分为定期董事会会议和临时董事会会议。定期董事会会议每年至少召开 2 次会议，由董事长召集。

有下述情形之一的，董事长应在接到提议后 10 日内，召集和主持临时董事会会议：

（1）代表 1/10 以上表决权的股东提议时；

（2）1/3 以上董事提议时；

（3）1/2 以上独立董事提议时；

（4）监事会提议时；

（5）有紧急事项时，经 3 名董事或公司总裁提议时。

（四）董事会会议通知

定期董事会会议应于会议召开 14 日以前书面通知全体董事和监事。

召开临时董事会，应在合理期限内以邮件、传真、电子邮件、电报方式发出通知，如遇紧急事项，可以其他迅速便捷的方式进行通知。

（五）董事会会议决议

董事会会议应由 1/2 以上的董事（包括书面委托其他董事代为出席董事会会议的董事）出席方可举行。每名董事有一票表决权。董事会作出决议，必须经全体董事的过半数通过。当反对票和赞成票数相等时，董事长有权多投一票。

董事与董事会会议决议事项所涉及的企业有关联关系的，不得对该项决议行使表决权，也不得代理其他董事行使表决权。该董事会会议由过半数的无关联关系董事出席即可举行，董事会会议所作决议须经无关联关系董事过半数通过。出席董事会的无关联董事人数不足 3 人的，应将该事项提交股东大会审议。

（六）董事会专门委员会

董事会下设战略委员会、审计与风险管理委员会、薪酬与考核委员会和提名委员会。

1. 战略委员会

根据《公司章程》和《中国南车股份有限公司董事会议事规则》，本公司设立战略委员会。战略委员会主要职责是：对公司长期发展战略和重大投资决策进行研究并提出建议。

战略委员会由 5 名董事组成，其中 2 名为独立董事。战略委员会设主席 1 名、副主席 1 名，由主席负责主持委员会工作。

战略委员会的主要职责是对公司长期发展战略和重大投资决策进行研究并提出建议，具体包括：

- （1）公司的未来愿景、使命和价值观方案；
- （2）公司的战略规划和实施报告；
- （3）财务预算、决算方案，并提出意见；
- （4）公司的市场定位和行业吸引力分析报告；
- （5）公司的市场、开发、融资、人力资源等特定战略分析报告；
- （6）公司的战略实施计划和战略调整计划；
- （7）公司的重大项目投资的可行性分析报告；
- （8）公司的重大项目投资的实施计划以及资金筹措和使用方案；
- （9）公司在重大项目投资中与合作方谈判的情况报告；

（10）对公司治理结构是否健全进行审查和评估，以保证财务报告、风险管理和内部控制符合公司的治理标准；

- (11) 全资及控股子公司的战略规划；
- (12) 控股子公司增资、减资、合并、分立、清算、上市等重大事项；
- (13) 董事会授予的其他职责。

2. 审计与风险管理委员会

根据《公司章程》和《中国南车股份有限公司董事会议事规则》，本公司设立审计与风险管理委员会。审计与风险管理委员会主要职责是：提议聘请或更换外部审计机构；监督公司的内部审计制度及其实施；负责内部审计与外部审计之间的沟通；审核公司的财务信息及其披露；审查公司的内控制度。

审计与风险管理委员会成员由 3 名董事组成，均为独立董事。审计与风险管理委员会设主席 1 名，由独立董事委员担任，负责主持委员会工作。

审计与风险管理委员会的主要职责权限如下：

(1) 提议聘请或更换外部审计机构，批准外部审计机构的薪酬及聘用条款，处理任何有关外部审计机构的辞职或辞退问题，采取合适措施监督外部审计机构的工作，审查外部审计机构的报告，确保外部审计机构对于董事会和本委员会的最终责任；

- (2) 检讨及监察外部审计机构是否独立客观及审计程序的有效性；
- (3) 就外部审计机构提供非审计服务制定政策，并予以执行；
- (4) 监督公司的内部审计制度及其实施；
- (5) 负责内部审计与外部审计之间的沟通；
- (6) 审核公司的财务信息及其披露；
- (7) 审查公司内控制度，对重大关联交易的合理性及必要性进行审查；
- (8) 公司董事会授予的其他事宜；
- (9) 公司上市地上市规则要求的相关事宜。

3. 薪酬与考核委员会

根据《公司章程》和《中国南车股份有限公司董事会议事规则》，本公司设

立薪酬与考核委员会。薪酬与考核委员会主要职责是：研究董事与总裁人员考核的标准，进行考核并提出建议；研究和审查董事、总裁和其他高级管理人员的薪酬政策与方案。

薪酬与考核委员会成员由 4 名董事组成，其中独立董事 3 名。薪酬与考核委员会设主席 1 名，由独立董事委员担任，负责主持委员会工作。

薪酬与考核委员会的主要职责权限如下：

(1) 研究董事与高级管理人员考核的标准、绩效评价程序和薪酬及奖惩办法，提交董事会批准；

(2) 评审公司董事和高级管理人员的履职情况并对其进行绩效考核评价；

(3) 对公司薪酬制度执行情况进行监督；

(4) 考量确定全体执行董事及高级管理人员的特定薪酬待遇，包括非金钱性利益、退休金安排及各类保险安排（包括失业保险），并就非执行董事的薪酬向董事会提出建议。薪酬与考核委员会考虑的因素可包括同类公司支付的相关人员的薪酬，该董事或高级管理人员为履行其职责须付出的时间，该董事或高级管理人员的具体职责范围，公司内其他职位人员的待遇及该董事或高级管理人员的具体表现等内容。在考量确定董事及高级管理人员薪酬的过程中，应确保任何董事及高级管理人员或其任何联系人不得自行确定薪酬；

(5) 考量及确定是否做出因执行董事及高级管理人员丧失或终止其职务而获得有关赔偿的安排，并确保该等赔偿（如有）按有关合约条款确定；若未能按有关合约条款确定，则有关赔偿亦须公平合理，不会对公司造成过重负担；

(6) 考量及确定是否做出因董事行为失当而就解雇或罢免有关董事所获涉及的赔偿安排，并确保该等安排（如有）按有关合约条款确定；若未能按有关合约条款确定，则有关赔偿亦须合理适当；

(7) 董事会授权的其他事宜。

4. 提名委员会

根据《公司章程》和《中国南车股份有限公司董事会议事规则》，本公司设立提名委员会。提名委员会主要职责是：研究董事、总裁人员的选择标准和程序

并提出建议；广泛搜寻合格的董事和总裁人员的人选；对董事候选人和总裁人选进行审查并提出建议。

提名委员会成员由 3 名董事组成，其中独立董事 2 名。提名委员会设主席 1 名，由独立董事委员担任，负责主持委员会工作。

提名委员会的主要职责权限如下：

(1) 根据公司经营活动情况、资产规模和股权结构对董事会的规模和构成（包括技能及实际经验方面）向董事会提出建议；

(2) 研究董事、公司高级管理人员的选择标准和程序，并就董事委任或重新委任以及董事继任计划的有关事宜向董事会提出建议；

(3) 搜寻合格的董事、公司高级管理人员的人选；

(4) 对董事候选人和由董事会任免的高级管理人员人选进行初步审查并提出建议；

(5) 评价独立董事的独立性；

(6) 董事会授权的其他事宜。

以上 4 个董事会专门委员会的构成情况如表 9-2 所示：

表 9-2 本公司董事会专门委员会情况

专门委员会名称	成员	主席	副主席
战略委员会	赵小刚、郑昌泓、杨育中、赵吉斌、唐克林	赵小刚	杨育中
审计与风险管理委员会	戴德明、杨育中、蔡大维	戴德明	———
薪酬与考核委员会	陈永宽、戴德明、刘化龙、蔡大维	陈永宽	———
提名委员会	赵吉斌、陈永宽、刘化龙	赵吉斌	———

三、独立董事的设置及其作用

根据《公司章程》，独立董事候选人由公司董事会、监事会、单独或者合并持有公司已发行股份 1% 以上的股东提名，由股东大会选举决定。独立董事每届任期与公司其他董事任期相同，任期届满，连选可以连任，但是连任时间不得超过六年。

（一）独立董事的聘任情况

本公司董事会有 5 名独立董事，占董事会全体成员的比例超过 1/3。

依据《公司章程》及相关议事规则的要求，在公司审计与风险管理委员会、薪酬与考核委员会、提名委员会中独立董事占多数并担任主席。审计与风险管理委员会中有 2 名独立董事是会计专业人士。

（二）独立董事的职权

根据《公司章程》和《中国南车股份有限公司独立董事工作细则》，独立董事除具有本公司董事享有的职权外，还具有以下特别职权：

1. 重大关联交易（根据有权的监管部门不时颁布的标准确定）应由独立董事认可后，提交董事会讨论；独立董事作出判断前，可以聘请中介机构出具独立财务顾问报告，作为其判断的依据；

2. 向董事会提议聘用或解聘会计师事务所；

3. 向董事会提请召开临时股东大会；

4. 提议召开董事会；

5. 独立聘请外部审计机构和咨询机构；

6. 可以在股东大会召开前公开向股东征集投票权；

7. 法律、行政法规、规章、境外上市地上市规则和《公司章程》规定的其他职权。

独立董事行使上述特别职权应当取得全体独立董事的 1/2 以上同意。

如上述提议未被采纳或上述职权不能正常行使，公司应将有关情况予以披露。

根据《公司章程》、《中国南车股份有限公司董事会议事规则》和《中国南车股份有限公司独立董事工作细则》，独立董事应当对以下事项向董事会或股东大会发表独立意见：

1. 提名、任免董事；

2. 聘任或解聘高级管理人员；

3. 公司董事和高级管理人员的薪酬；
4. 重大关联交易（根据有权的监管部门不时颁布的标准确定）；
5. 独立董事认为可能损害中小股东权益的事项；
6. 《公司章程》规定的其他事项。

（三）独立董事发挥作用的情况

本公司自设立独立董事以来，独立董事依据有关法律法规及/或有关上市规则和《公司章程》谨慎、认真、勤勉的履行了权利和义务，参与了本公司重大经营决策，对本公司重大关联交易等发表了独立公允的意见，为本公司完善治理结构和规范运作起到了积极作用。

四、监事会

公司设监事会，监事会是公司的常设监督机构，负责对董事会及其成员以及总裁、副总裁、财务总监等高级管理人员进行监督，防止其滥用职权，侵犯股东、公司及公司员工的合法权益。

（一）监事会的构成

根据《公司章程》规定，本公司监事会由 3 名监事组成，其中包括 2 名股东代表出任的监事和 1 名公司职工代表出任的监事。公司董事、总裁和其他高级管理人员不得兼任监事。

监事会设主席 1 名，监事会主席的任免，应当经 2/3 的监事会成员表决通过。

监事每届任期三年，可以连选连任。

（二）监事会的职权

监事会向股东大会负责，依法行使以下职权：

1. 检查公司的财务；
2. 对公司董事、总裁和其他高级管理人员执行公司职务时违反法律、行政法规或《公司章程》的行为进行监督；

3. 当公司董事、总裁和其他高级管理人员的行为损害公司的利益时，要求前述人员予以纠正；
4. 对违反法律、行政法规、《公司章程》或者股东大会决议的董事、总裁和其他高级管理人员提出罢免的建议；
5. 核对董事会拟提交股东大会的财务报告、营业报告和利润分配方案等财务资料，发现疑问的，可以公司名义委托注册会计师、执业审计师帮助复审；
6. 在董事会不履行《公司法》规定的召集和主持股东大会职责时召集和主持股东大会；
7. 代表公司与董事沟通；
8. 向股东大会提出提案；
9. 依照《公司法》第一百五十二条的规定，对董事、总裁和其他高级管理人员提起诉讼；
10. 发现公司经营情况异常，可以进行调查；必要时，可以聘请会计师事务所、律师事务所等专业机构协助其工作，合理费用由公司承担；
11. 法律、行政法规和规章或《公司章程》规定，以及股东大会授予的其他职权。

监事列席董事会会议，并对董事会决议事项提出质询或者建议。

（三）监事会会议的召开

监事会每六个月至少召开 1 次会议，由监事会主席负责召集，监事会会议应于会议召开 10 日前书面通知全体监事。

有下述情形之一的，监事会主席应当自接到提议后 10 日内召集和主持临时监事会会议：（1）监事会主席认为必要的；（2）1/3 以上监事提议时；（3）全体外部监事提议时。召开临时监事会会议的通知，应当在会议召开前两日送达监事。

监事会会议由监事会主席召集和主持。监事会主席不能履行职务或者不履行职务的，由半数以上监事共同推举一名监事召集和主持。

（四）监事会会议决议

监事会会议应当由半数以上的监事出席方可举行。监事会会议对审议的事项采取逐项表决的原则，每名监事有一票表决权。监事会的决议应当由 2/3 以上监事会成员表决通过。

监事会会议，应当由监事本人出席。监事因故不能出席，可以书面委托其他监事代为出席，委托书中应当载明代理监事姓名、代理事项、授权范围和对提案表决意向的指示、是否具有表决权和有效期限，并由委托人签名或盖章。

五、董事会秘书

公司设董事会秘书 1 名。董事会秘书为公司的高级管理人员。公司董事会秘书应当是具有必备的专业知识和经验的自然人，由董事会聘任。其主要职责是：

1. 保证公司有完整的组织文件和记录；
2. 确保公司依法准备和递交有权机构所要求的报告和文件；
3. 保证公司的股东名册妥善设立，保证有权得到公司有关记录和文件的人及时得到有关记录和文件；
4. 履行法律、行政法规及《公司章程》规定的其他职责以及境内外上市地要求具有的其他职责。

公司董事或者其他高级管理人员可以兼任公司董事会秘书。公司聘请的注册会计师事务所的会计师不得兼任公司董事会秘书。当公司董事会秘书由董事兼任时，如某一行为应由董事及公司董事会秘书分别作出，则该兼任董事及公司董事会秘书的人不得以双重身份作出。董事会秘书应遵守《公司章程》有关规定勤勉地履行其职责。董事会秘书应协助公司遵守中国有关法律和公司股票上市地证券交易所的规则。

六、本公司自成立以来违法违规情况

本公司自成立以来不存在违法违规行为，也不存在被相关机关处罚的情形。

本公司董事、监事和高级管理人员报告期内不存在违法违规行为，也不存在被相关机关处罚的情形。

七、本公司自成立以来资金占用和对外担保情况

自本公司成立以来，本公司的控股股东及其所控制的企业不存在占用本公司资金的情况。本公司自成立以来也不存在为本公司的控股股东及其所控制的其他企业提供担保的情况。

八、对内部控制制度的评估意见

（一）公司管理层对内部控制制度的评估意见

本公司根据《公司法》、《上市公司治理准则》等有关法律法规的规定，制订了《中国南车股份有限公司股东大会议事规则》、《中国南车股份有限公司董事会议事规则》、《中国南车股份有限公司监事会议事规则》、《中国南车股份有限公司独立董事工作细则》及《中国南车股份有限公司总裁工作细则》等规章制度，明确了股东大会、董事会、监事会及总裁的权利义务、责任范围及工作程序。股东大会、董事会、监事会的召开、重大决策等行为合法、合规、有效。本公司结合自己的实际情况，建立了一整套较为完整的公司内控体系，该控制体系框架涵盖了公司经营管理的各个方面，包括：投资决策、计划预算、预算监控、分级授权、客户管理、招标与合同管理、资金支付等。

本公司管理层对本公司按照财政部颁发的《内部会计控制规范——基本规范（试行）》及具体规范标准建立的与按照中国会计准则编制的财务报表相关的内部会计控制制度进行了评估并出具了《中国南车股份有限公司关于内部控制的评估报告》，认为公司现有的各项内部控制制度健全且被有效执行，能够合理保证本公司财务报告的可靠性、生产经营的合法性、营运的效率与效果；公司内部控制在所有重大方面是有效的；公司现行的内部控制制度较为完整、合理及有效；随着公司不断发展的需要，公司的内控制度还将进一步健全和完善，并将在实际中得以有效的执行和实施。

（二）注册会计师对内部控制制度的审核报告

安永华明会计师事务所对本公司内部控制制度进行了审核，根据其出具的《内部控制审核报告》，认为于 2008 年 3 月 31 日本公司在《中国南车股份有限公司关于内部控制的评估报告》中所述与财务报表相关的内部控制在所有重大方面有效的保持了按照财政部颁发的《内部会计控制规范—基本规范（试行）》的有关规范标准中与财务报表相关的内部控制。

第十章 财务会计信息

本公司聘请安永华明会计师事务所依据中国注册会计师审计准则对本公司 2008 年 3 月 31 日、2007 年 12 月 31 日的合并及母公司的资产负债表，2008 年 1 月 1 日至 3 月 31 日止会计期间、2007 年度、2006 年度及 2005 年度合并及母公司的利润表，2008 年 1 月 1 日至 3 月 31 日止会计期间、2007 年度合并及母公司的股东/所有者权益变动表、合并及母公司的现金流量表以及财务报表附注进行了审计。安永华明会计师事务所出具了标准无保留意见的审计报告安永华明(2008)审字第 60626562_A02 号。

本章主要提供从经审计的财务报表及附注中摘录的部分信息。

一、财务报表的编制基础及遵循企业会计准则的声明

合并财务报表编制基础

本公司是由南车集团拥有的重组净资产和重组业务经重组改制而来。在此次重组中，南车集团将下属全部主营业务资产（包括机、客、货车的新造与修理，动车组和城轨、地铁车辆的研发、制造及修理，重要零部件制造），及与主业密切相关且盈利能力较强的相关多元化资产，全部纳入中国南车。该等注入资产和业务在重组前和重组后均受同一方控制且该控制并非暂时性，故重组属于同一控制下的企业合并。基于此，本合并财务报表是由本公司管理层编制并假设本公司于本财务报表最早呈报日（即 2005 年 1 月 1 日）已拥有重组净资产，即假设由南车集团注入本公司的相关资产、负债和重组业务已自本财务报表最早呈报日由南车集团通过重组注入本公司并一直存续至今。

此外，于 2007 年，国务院国资委向南车集团无偿划入中国北方机车车辆工业集团公司持有的株洲所及戚墅堰所 49% 股权，使南车集团在上述两家研究所的持股比例均从 51% 增至 100%。根据重组方案，于上述无偿划转完成后，上述两家研究所的 100% 股权将被南车集团作为出资注入本公司。由于上述两家研究所在注入本公司之前及之后均同受国务院国资委最终控制，且上述无偿划转是在国

务院国资委的指导及批准之下完成，因此属于同一控制下的合并。基于此，本公司管理层于编制本合并财务报表时，假设该项无偿划转于本财务报表最早呈报日（即 2005 年 1 月 1 日）已完成，即自 2005 年 1 月 1 日（本合并财务报表最早呈报日），将两家研究所作为本公司的全资子公司纳入合并财务报表。

本合并财务报表已反映重组业务于 2005 年度、2006 年度、2007 年度及 2008 年 1-3 月的经营成果，2007 年度和 2008 年 1-3 月的现金流量，2007 年 12 月 31 日和 2008 年 3 月 31 日的重组净资产的情况。合并范围内各企业及业务之间的所有重大内部交易及余额已于编制本合并财务报表时，予以合并抵销。

历史上与重组业务存在业务关系但最终未被南车集团通过重组注入本公司的若干资产及负债，因其于重组前，与核心业务紧密相连，共同经营产生相关收入与成本费用，故直至重组完成日，其产生的利润表影响均被全额纳入本合并财务报表。上述未被投入到本公司的剥离资产主要包括拟按照国经贸企改〔2002〕859 号文进行改制的公司、车间、分厂等单位以及南车集团不具有控制权的长期股权投资等资产，因这些单位所从事的业务仅是提供非关键零部件或随集团业务发展，这些单位所从事的业务已逐渐被取代或与重组后的集团核心业务不再相关，不属于重组后中国南车主营业务（机、客、货车的新造与修理，动车组和城轨、地铁车辆的研发、制造及修理，重要零部件制造），也不属于与主业密切相关且盈利能力较强的相关多元化资产（如风力发电设备制造、电动汽车制造等业务），未来将由南车集团逐步通过股权转让等方式予以出售，故在本次重组时进行了剥离处理。

未被南车集团通过重组注入本公司的社会职能及其他非核心业务主要包括医院、学校、宾馆、物业公司等。这些社会职能未来将由南车集团逐步移交地方，故在重组时予以整建制剥离处理。该等业务单位均为独立核算的会计主体，保存独立的会计账目及其他报表资料，并且不存在与本集团核心业务共同享有而需要划分的收入及费用，基于此，该等业务相关的独立财务报表及帐目未被合并纳入本合并财务报表内。

此外，原南车集团总部所享有及承担的收入及费用，其中可辨认的属于存续业务相关的部分，均被剔除出本公司财务报表，其余计入本公司。

对财务报表的主要项目具体确认方法如下：

1. 营业收入、营业成本、营业税金及附加

(1) 将南车集团全部主营业务及与主业密切相关且盈利能力较强的相关多元化业务相关的营业收入全额计入本公司合并财务报表，并根据配比原则将相关的营业成本、营业税金及附加全额计入本公司合并财务报表；

(2) 历史上与重组业务存在业务关系但重组日未被南车集团通过重组注入本公司的若干资产及负债，因其在重组前与核心业务紧密相连以及在经营管理上并未分开，该等资产与负债相关的业务在重组完成日之前产生相关营业收入、营业成本、营业税金及附加均被全额计入本公司合并报表；由于该等业务与重组业务并未分开会计核算，于历史上均反映在重组业务的财务报表之内，因此，该等业务的收入及费用已随着重组业务的财务报表反映列入本公司合并报表直至 2007 年底重组完成之日；

(3) 未被南车集团通过重组注入本公司的社会职能及其他非核心业务相关的营业收入、营业成本、营业税金及附加自本财务报表最早呈报日（即 2005 年 1 月 1 日）即被剥离、未被计入本公司；由于该等业务与重组业务在经营管理上分开并且独立会计核算、相关收入及费用均可辨认，因此，所剥离的收入、费用根据该等业务的财务报表及账面数自 2005 年 1 月 1 日起剔除，并未列入本公司合并财务报表之内；

(4) 原南车集团总部营业收入及相关营业成本、营业税金及附加中，可辨认的属于被剥离的业务相关的部分，均自 2005 年 1 月 1 日起被剔除出本公司财务报表，其余计入本公司财务报表。

2. 销售费用

根据第一项中所述原则，确认列入本公司财务报表数字。

3. 管理费用

根据第一项中所述原则，确认列入本公司财务报表数字。

4. 财务费用

根据第一项中所述原则，确认列入本公司财务报表数字。

5. 资产减值损失

根据第一项中所述原则，确认列入本公司财务报表数字。

6. 投资收益

根据第一项中所述原则，确认列入本公司财务报表数字。

7. 营业外收支

根据第一项中所述原则，确认列入本公司财务报表数字。

8. 所得税费用

在上述列入本公司财务报表的损益项目基础上，依照适用税法及相关会计准则，确定各期所得税费用。

母公司单体财务报表的编制基础

母公司运行不足三年，其设立前单体财务报表系由本公司管理层编制并假设母公司于单体财务报表最早呈报日（即 2005 年 1 月 1 日）已成立并拥有重组净资产，即假设由南车集团注入母公司的相关资产、负债和重组业务已自母公司单体财务报表最早呈报日，由南车集团通过重组注入母公司并一直存续至全部重组净资产实际注入之日。

有关母公司于 2007 年 12 月 31 日的单体资产负债表，除本公司全体股东已于 2007 年 12 月 21 日缴纳的货币资金出资外，根据南车集团与母公司签署的《资产交割协议》，截至 2007 年 12 月 30 日，南车集团已将其拟投入母公司的重组净资产中剩余部分实际注入母公司，相关过户手续也随之于 2008 年 1 月完成。据此，本公司管理层认为，除本公司全体股东已于 2007 年 12 月 21 日缴纳的货币资金出资外，虽然南车集团向母公司注入剩余重组净资产的相关审批、验资及产权登记的法律手续于 2008 年 1 月办妥，但相关剩余重组净资产的权利及义务已于 2007 年 12 月 30 日转移至母公司，并由母公司实际占有及控制，因此，该等重组净资产应列入母公司截至 2007 年 12 月 31 日的单体资产负债表。同时，在编制母公司于 2007 年 12 月 31 日的单体资产负债表时，由南车集团于 2007 年 12 月 30 日实际移交至母公司的重组净资产评估价值已反映在该报表中。

母公司单体及合并财务报表

除母公司单体财务报表所采用的上述编制基础外，本财务报表以本公司自 2005 年 1 月 1 日起实际发生的交易或者事项为依据的相关会计资料编制而成的；此外本财务报表是按照中国财政部 2006 年颁布的企业会计准则（包括基本准则、具体准则、应用指南和其他相关规定，下同）编制。除《企业会计准则第 38 号——首次执行企业会计准则》第五条至第十九条以及其他相关规定要求于企业会计准则首次执行日进行追溯调整的项目外，本公司及母公司可比年度的财务报表仍按根据原企业会计准则和《企业会计制度》厘定的会计政策编制，该等会计政策与母公司及本公司编制 2007 年度财务报表时采用的会计政策存在一些差异，这些会计政策差异已于本章“四、主要会计政策及会计估计、确定依据及关键假设”中进行披露。

本财务报表以持续经营为基础列报。

二、财务会计报表

(一) 合并资产负债表

单位：千元

资产	2008年3月31日	2007年12月31日
流动资产：		
货币资金	3,897,216	8,271,520
交易性金融资产	183,885	-
应收票据	314,143	487,309
应收账款	5,858,613	4,020,423
预付款项	2,888,269	2,343,505
应收股利	45,189	45,894
其他应收款	762,708	783,214
存货	5,875,200	5,839,556
其他流动资产	425,000	-
流动资产合计	20,250,224	21,791,421
非流动资产：		
可供出售金融资产	16,835	49,156
长期股权投资	666,770	632,558
固定资产	6,258,888	6,298,140
在建工程	1,144,339	769,498
工程物资	38,953	43,915
无形资产	3,073,787	3,090,002
开发支出	12,145	10,601
商誉	11,777	11,777
长期待摊费用	9,397	9,025
递延所得税资产	46,417	19,765
非流动资产合计	11,279,308	10,934,437
资产总计	31,529,532	32,725,858

(一) 合并资产负债表 (续)

单位: 千元

负债和股东权益	2008年3月31日	2007年12月31日
流动负债:		
短期借款	5,394,026	5,437,111
应付短期融资券	-	794,548
应付票据	1,371,991	1,612,181
应付账款	6,569,722	6,229,873
预收款项	4,392,989	5,148,881
应付职工薪酬	649,348	558,760
应交税费	219,079	99,931
应付股利	12,325	20,623
其他应付款	1,355,363	1,520,397
预计负债 (一年内到期)	154,105	145,165
递延收益 (一年内到期)	66,186	66,155
一年内到期的非流动负债	36,564	49,046
流动负债合计	20,221,697	21,682,671
非流动负债:		
长期借款	1,973,050	2,086,368
长期应付款	7,396	10,196
递延所得税负债	23,899	10,525
递延收益	272,979	268,480
其他非流动负债	2,206,940	2,251,750
非流动负债合计	4,484,265	4,627,319
负债合计	24,705,962	26,309,990
股东权益:		
股本	7,000,000	7,000,000
资本公积	-2,652,872	-2,654,038
盈余公积	-	-
未分配利润	367,550	-

负债和股东权益	2008年3月31日	2007年12月31日
少数股东权益	2,108,892	2,069,906
股东权益合计	6,823,570	6,415,868
负债和股东权益总计	31,529,532	32,725,858

(二) 合并利润表

单位：千元

	2008年 1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
营业收入	6,725,251	27,400,965	23,529,352	20,282,033
减：营业成本	5,462,685	23,265,996	20,084,306	17,425,614
营业税金及附加	43,319	117,271	107,291	69,651
销售费用	147,788	641,067	453,034	348,034
管理费用	581,734	2,355,718	1,920,904	1,639,108
财务费用	134,823	239,511	252,197	137,215
资产减值损失	23,461	41,541	109,626	120,803
加：公允价值变动收益	83,885	-	-	-
加：投资收益	66,970	222,089	26,010	29,926
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	32,712	192,318	25,308	24,248
营业利润	482,296	961,950	628,004	571,534
加：营业外收入	77,476	313,789	95,074	61,617
减：营业外支出	9,882	81,786	37,299	53,222
其中：非流动资产处置损失	7,080	60,539	14,250	13,686
利润总额	549,891	1,193,953	685,779	579,929
减：所得税费用	142,614	124,907	65,868	99,585
净利润	407,276	1,069,046	619,911	480,344
其中：归属于母公司股东/所有者的净利润	367,550	807,352	527,626	393,108
少数股东损益	39,727	261,694	92,285	87,236

	2008年 1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
每股收益				
基本每股收益	0.05	0.12	不适用	不适用
稀释每股收益	不适用	不适用	不适用	不适用

(三) 合并现金流量表

单位：千元

	2008年1-3月	2007年度
经营活动产生的现金流量：		
销售商品、提供劳务收到的现金	4,926,530	34,695,895
收到的税费返还	18,901	216,570
收到其他与经营活动有关的现金	84,514	504,756
经营活动现金流入小计	5,029,944	35,417,221
购买商品、接受劳务支付的现金	-6,274,111	-27,282,603
支付给职工以及为职工支付的现金	-836,066	-3,870,242
支付的各项税费	-371,414	-1,017,752
支付其他与经营活动有关的现金	-467,725	-1,803,451
经营活动现金流出小计	-7,949,317	-33,974,048
经营活动产生的现金流量净额	-2,919,372	1,443,173
投资活动产生的现金流量：		
收回投资收到的现金	773,562	70,970
取得投资收益收到的现金	34,363	29,996
处置固定资产、无形资产和其他长期资产收回的现金净额	10,341	303,509
处置子公司及其他营业单位收到的现金净额	-	-1,255
投资活动现金流入小计	818,267	403,220
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	-501,826	-1,839,798
投资支付的现金	-526,500	-902,164
取得子公司及其他营业单位支付的现金净额	-10,298	-10,551

	2008 年 1-3 月	2007 年度
投资活动现金流出小计	-1,038,624	-2,752,513
投资活动产生的现金流量净额	-220,358	-2,349,293
筹资活动产生的现金流量：		
吸收投资收到的现金	43,153	168,469
其中：子公司吸收少数股东投资收到的现金	18,683	68,469
取得借款收到的现金	2,598,350	10,921,604
筹资活动现金流入小计	2,641,503	11,090,073
收购少数股东股权所支付的现金	-12,997	-150,563
偿还债务支付的现金	-2,992,087	-7,087,191
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	-131,678	-319,066
其中：子公司支付给少数股东的股利、利润	-7,137	-41,505
支付其他与筹资活动有关的现金	-	-1,030,619
筹资活动现金流出小计	-3,136,762	-8,587,439
筹资活动产生的现金流量净额	-495,258	2,502,634
汇率变动对现金及现金等价物的影响	784	-4,379
现金及现金等价物净增加额	-3,634,204	1,592,135
加：期/年初现金及现金等价物余额	6,899,460	5,307,325
期/年末现金及现金等价物余额	3,265,255	6,899,460

(四) 合并现金流量表补充资料

单位：千元

补充资料	2008 年 1-3 月	2007 年度
将净利润调节为经营活动现金流量		
净利润	407,276	1,069,046
加：资产减值准备	23,461	41,541
固定资产折旧	156,359	654,170
无形资产摊销	29,711	64,104
长期待摊费用摊销	984	9,102
处置固定资产、无形资产和其他长期资产的损失	3,213	12,804
公允价值变动损失	-83,885	-
财务费用	150,251	340,776
投资损失	-66,970	-222,089
递延所得税资产的减少	-26,651	61,414
递延所得税负债的增加	13,374	10,525
存货的减少	-40,860	-582,724
经营性应收项目的减少	-2,842,640	-2,681,650
经营性应付项目的增加	-642,996	2,666,154
经营活动产生的现金流量净额	-2,919,372	1,443,173

(五) 合并股东/所有者权益变动表

单位：千元

	2008 年 1-3 月					
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	少数股东权益	股东权益合计
2007 年 12 月 31 日	7,000,000	-2,654,038	-	-	2,069,906	6,415,868
2008 年 1 月 1 日	7,000,000	-2,654,038	-	-	2,069,906	6,415,868
净利润	-	-	-	367,550	39,727	407,276
(一) 直接计入股东权益的利得和损失小计	-	-22,595	-	-	-	-22,595
可供出售金融资产公允价值变动净额	-	-30,191	-	-	-	-30,191
与计入股东权益相关的所得税影响	-	7,597	-	-	-	7,597
(二) 股东投入和减少资本小计	-	23,760	-	-	6,396	30,157
股东投入资本	-	24,471	-	-	18,683	43,153
股东减少资本	-	-	-	-	-12,997	-12,997
收购/处置股权确认的价差	-	-710	-	-	710	-
(三) 利润分配	-	-	-	-	-7,137	-7,137
对股东的分配	-	-	-	-	-7,137	-7,137
2008 年 3 月 31 日	7,000,000	-2,652,872	-	367,550	2,108,892	6,823,570

	2007 年						
	归属于母公司所有者权益	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	少数股东权益	股东/所有者权益合计
2006 年 12 月 31 日	3,307,730	-	-	-	-	1,923,192	5,230,922
2007 年 1 月 1 日	3,307,730	-	-	-	-	1,923,192	5,230,922
净利润	807,352	-	-	-	-	261,694	1,069,046
(一) 直接计入股东/所有者权益的利得和损失小计	35,056	-	-	-	-	-	35,056
可供出售金融	45,581	-	-	-	-	-	45,581

	2007 年						
	归属于母 公司所有 者 权益	股本	资本 公积	盈余 公积	未分 配利 润	少数股东 权益	股东/所有 者权益合 计
资产公允价值 变动净额							
与计入股东/所 有者权益相关 的所得税影响	-10,525	-	-	-	-	-	-10,525
(二) 权益所有者投 入和减少资本 小计	429,548	100,000	-	-	-	-72,222	457,326
权益所有者投 入资本	1,769,821	100,000	-	-	-	71,910	1,941,731
权益所有者减 少资本	-1,329,912	-	-	-	-	-143,827	-1,473,739
收购/处置股权 确认的价差	-10,361	-	-	-	-	-305	-10,666
(三) 利润分配	-333,724	-	-	-	-	-42,758	-376,482
提取职工奖励 及福利基金	-5,966	-	-	-	-	-	-5,966
对权益所有者 的分配	-	-	-	-	-	-42,758	-42,758
根据重组安排 向控股股东作 出的特别分红	-327,758	-	-	-	-	-	-327,758
(四) 根据重组安排 所折合的部分股本	-4,245,962	6,900,000	-2,654,038	-	-	-	-
2007 年 12 月 31 日	-	7,000,000	-2,654,038	-	-	2,069,906	6,415,868

(六) 母公司资产负债表

单位：千元

资产	2008年3月31日	2007年12月31日
流动资产：		
货币资金	192,247	2,100,000
应收利息	16,901	15,089
其他应收款	3,125,627	2,476,252
流动资产合计	3,334,775	4,591,341
非流动资产：		
长期应收款	757,000	687,000
长期股权投资	9,866,543	9,866,543
固定资产	9,489	10,008
无形资产	448	380
非流动资产合计	10,633,480	10,563,931
资产总计	13,968,255	15,155,272
负债和股东权益		
流动负债：		
短期借款	3,040,000	2,540,000
应付短期融资券	-	794,548
应付职工薪酬	9,571	15,363
应交税费	1,129	-
应付利息	6,319	-
其他应付款	493,505	1,196,731
递延收益（一年内到期）	500	500
流动负债合计	3,551,025	4,547,142
非流动负债：		
长期借款	1,750,000	1,900,000
其他非流动负债	19,651	19,651
非流动负债合计	1,769,651	1,919,651

资产	2008年3月31日	2007年12月31日
负债合计	5,320,676	6,466,793
股东权益：		
股本	7,000,000	7,000,000
资本公积	1,712,949	1,688,479
盈余公积	-	-
未分配利润	-65,370	-
股东权益合计	8,647,579	8,688,479
负债和股东权益总计	13,968,255	15,155,272

(七) 母公司利润表

单位：千元

	2008年 1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
营业收入	-	-	-	-
减：营业成本	-	-	-	-
营业税金及附加	-	-	-	-
销售费用	1,209	2,829	133	121
管理费用	11,909	61,476	63,503	40,596
财务费用	52,252	43,137	25,100	-13,205
资产减值损失	-	23,521	46,914	3,811
加：投资收益	-	50,963	73,296	90,700
营业利润	-65,370	-80,000	-62,354	59,377
减：营业外支出	-	417	1,654	2,434
其中：非流动资产处置损失	-	322	531	76
利润总额	-65,370	-80,417	-64,008	56,943
减：所得税费用	-	-24,132	-24,902	-11,270

	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
净利润 ¹	-65,370	-56,285	-39,106	68,213
每股收益				
基本每股收益	-0.01	-0.01	不适用	不适用
稀释每股收益	不适用	不适用	不适用	不适用

注 1：根据《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》，本公司在编制母公司报表时，对下属子公司的长期股权投资采用成本法核算，并只有在下属子公司宣告分配股利或利润时，才确认投资收益。本公司 2006 年度和 2007 年度母公司的净利润为负，主要是由于本公司的部分下属子公司没有宣告分配股利或利润，导致母公司报表不能确认投资收益所致。

（八）母公司现金流量表

单位：千元

	2008 年 1-3 月	2007 年度
经营活动产生的现金流量：		
收到其他与经营活动有关的现金	25,077	1,310,555
经营活动现金流入小计	25,077	1,310,555
支付给职工以及为职工支付的现金	-19,224	-61,583
支付的各项税费	-	-801
支付其他与经营活动有关的现金	-1,420,611	-1,697,604
经营活动现金流出小计	-1,439,834	-1,759,988
经营活动产生的现金流量净额	-1,414,757	-449,433
投资活动产生的现金流量：		
取得投资收益收到的现金	-	126,258
投资活动现金流入小计	-	126,258
购建固定资产、无形资产和其他长期资产支付的现金	-126	-7,789
投资支付的现金	-	-136,235
投资活动现金流出小计	-126	-144,024
投资活动产生的现金流量净额	-126	-17,766

	2008 年 1-3 月	2007 年度
筹资活动产生的现金流量：		
吸收投资收到的现金	24,471	100,000
取得借款收到的现金	1,650,000	5,525,465
筹资活动现金流入小计	1,674,471	5,625,465
偿还债务支付的现金	-2,100,000	-3,170,000
分配股利、利润或偿付利息支付的现金	-67,341	-129,246
支付其他与筹资活动有关的现金	-	-444,171
筹资活动现金流出小计	-2,167,341	-3,743,417
筹资活动产生的现金流量净额	-492,870	1,882,048
现金及现金等价物净增加额	-1,907,753	1,414,849
加：期/年初现金及现金等价物余额	2,100,000	685,151
期/年末现金及现金等价物余额	192,247	2,100,000

(九) 母公司股东/所有者权益变动表

单位：千元

	2008 年 1-3 月				
	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	股东权益合计
2007 年 12 月 31 日	7,000,000	1,688,479	-	-	8,688,479
2008 年 1 月 1 日	7,000,000	1,688,479	-	-	8,688,479
净利润	-	-	-	-65,370	-65,370
(一) 股东投入和减少资本	-	24,471	-	-	24,471
股东投入资本	-	24,471	-	-	24,471
2008 年 3 月 31 日	7,000,000	1,712,949	-	-65,370	8,647,579

	2007 年					
	所有者权益	股本	资本公积	盈余公积	未分配利润	股东/所有者权益合计
2006 年 12 月 31 日	2,986,483	-	-	-	-	2,986,483
2007 年 1 月 1 日	2,986,483	-	-	-	-	2,986,483
净利润	-56,285	-	-	-	-	-56,285
(一) 评估增值	6,983,470	-	-	-	-	6,983,470
(二) 权益所有者投入和减少资本	-1,329,912	100,000	-	-	-	-1,229,912
权益所有者投入资本	-	100,000	-	-	-	100,000
权益所有者减少资本	-1,329,912	-	-	-	-	-1,329,912
(三) 根据重组安排应由控股股东补足的亏损	4,723	-	-	-	-	4,723
(四) 根据重组安排所折合的部分股本	-8,588,479	6,900,000	1,688,479	-	-	-
2007 年 12 月 31 日	-	7,000,000	1,688,479	-	-	8,688,479

三、合并财务报表范围和主要控股子公司情况

公司名称	注	2008年3月31日	2008年3月31日		2007年12月31日		2006年12月31日		2005年12月31日	
		注册资本(千元)	直接	间接	直接	间接	直接	间接	直接	间接
中国南车集团株洲电力机车厂	1	207,220	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
南车株洲电力机车有限公司	1	794,021	69.01%	29.4%	69.00%	29.40%	76.10%	22.70%	76.10%	22.70%
中国南车集团资阳机车厂	2	217,947	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-
南车资阳机车有限公司	2	662,421	81.0%	12.1%	81.00%	12.10%	82.40%	11.20%	不适用	不适用
南车四方机车车辆股份有限公司		550,061	90.0%	-	90.00%	-	84.10%	-	69.50%	-
南车株洲电力机车研究所有限公司	3	2,000,000	100%	-	100.00%	-	注 19	-	注 19	-
新力搏交通装备投资租赁有限公司	4	300,000	100%	-	100.00%	-	99.00%	1.00%	98.00%	2.00%
南车四方车辆有限公司	5	212,096	100%	-	100.00%	-	100.00%	-	98.60%	-
南车长江车辆有限公司	6	436,960	100%	-	100.00%	-	100.00%	-	-	-
南车戚墅堰机车车辆工艺研究所有限公司	7	210,000	100%	-	100.00%	-	注 19	-	注 19	-
中国南车集团襄樊机车厂 (原中国南车集团襄樊内燃机车厂)	8	44,994	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
南车襄樊机车有限公司	8	1,333	100%	-	100.00%	-	不适用	不适用	不适用	不适用
中国南车集团石家庄车辆厂	9	59,557	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
南车石家庄车辆有限公司	9	78,394	100.00%	-	100.00%	-	不适用	不适用	不适用	不适用
中国南车集团成都机车车辆厂	10	48,757	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
南车成都机车车辆有限公司	10	234,592	100.00%	-	100.00%	-	不适用	不适用	不适用	不适用

公司名称	注	2008 年 3 月 31 日	2008 年 3 月 31 日		2007 年 12 月 31 日		2006 年 12 月 31 日		2005 年 12 月 31 日	
		注册资本 (千元)	直接	间接	直接	间接	直接	间接	直接	间接
中国南车集团南京浦镇车辆厂	11	141,332	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
南车南京浦镇车辆有限公司	11	77,020	100.00%	-	100.00%	-	不适用	不适用	不适用	不适用
中国南车集团北京二七车辆厂	12	75,982	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
南车二七车辆有限公司	12	197,671	100.00%	-	100.00%	-	不适用	不适用	不适用	不适用
中国南车集团眉山车辆厂	13	159,388	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
南车眉山车辆有限公司	13	103,281	100.00%	-	100.00%	-	不适用	不适用	不适用	不适用
中国南车集团洛阳机车厂	14	121,427	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
南车洛阳机车有限公司	14	26,356	100.00%	-	100.00%	-	不适用	不适用	不适用	不适用
中国南车集团戚墅堰机车车辆厂	6、 15	56,062	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
南车戚墅堰机车有限公司	15	396,066	100.00%	-	100.00%	-	不适用	不适用	不适用	不适用
株洲南车时代电气股份有限公司		1,084,256	-	56.20%	-	56.20%	-	56.20%	-	97.00%
南京南车浦镇城轨车辆有限责任公司	16	340,000	-	52.50%	-	52.50%	-	42.50%	不适用	不适用
株洲南车电机股份有限公司		153,700	-	93.70%	-	93.70%	-	94.00%	-	86.10%
株洲斯威铁路产品有限公司		108,523	-	60.00%	-	60.00%	-	60.00%	-	60.00%
青岛四方新材料制造有限责任公司		89,000	-	100.00%	-	100.00%	不适用	不适用	不适用	不适用
四川制动科技股份有限公司		66,679	-	94.00%	-	94.00%	-	72.70%	-	72.70%
资阳晨风传动有限责任公司		66,000	-	100.00%	-	79.00%	-	79.40%	-	65.30%
常州市铁马科技实业有限公司		60,000	-	100.00%	-	100.00%	-	100.00%	-	44.90%
青岛四方客车修理股份有限公司		35,000	-	70.30%	-	70.30%	-	70.30%	-	70.40%

公司名称	注	2008年3月31日	2008年3月31日		2007年12月31日		2006年12月31日		2005年12月31日	
		注册资本(千元)	直接	间接	直接	间接	直接	间接	直接	间接
北京南车时代机车车辆机械有限公司	17	146,370	-	100.00%	-	100.00%	-	100.00%	-	100.00%
宁波市江北九方和荣电气有限公司		30,800	-	62.40%	-	62.40%	-	62.60%	-	62.60%
南京浦镇海泰制动设备有限公司		30,000	-	51.00%	-	51.00%	-	51.00%	-	51.00%
资阳晨风精密机械有限责任公司		30,000	-	71.40%	-	71.40%	-	71.80%	-	55.60%
资阳晨风电气有限公司		20,000	-	52.20%	-	52.20%	-	52.40%	-	51.00%
成都南车通力铁道车辆有限责任公司		19,050	-	100.00%	-	100.00%	-	100.00%	-	53.10%
青岛四方铁路配件有限公司		12,000	-	85.80%	-	85.80%	-	85.80%	不适用	不适用
北京隆长泰工程机械有限公司	20	10,000	-	50.00%	-	50.00%	-	50.00%	-	50.00%
青岛四方铁路设备装配股份有限公司(原青岛四方铁路运输设备装配股份有限公司)		10,000	-	100.00%	-	100.00%	-	100.00%	-	66.60%
常州市瑞泰工程机械有限公司	18	8,000	-	100.00%	-	100.00%	-	100.00%	-	45.00%
资阳南车电力机车有限公司		220,000	-	100.00%	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
南京浦镇恩梯恩铁路轴承有限公司		(美元)6,600	-	60.00%	-	60.00%	不适用	不适用	不适用	不适用
中国南车集团株洲车辆厂	6	93,910	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
中国南车集团铜陵车辆厂	6	51,250	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
中国南车集团武昌车辆厂	6	40,511	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-
中国南车集团武汉江岸车辆厂	6	52,197	不适用	不适用	不适用	不适用	100.00%	-	100.00%	-

注 1：于 2005 年 8 月，中国南车集团株洲电力机车厂改制成立公司制企业中国南车集团株洲电力机车有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团株洲电力机车厂的企业法人实体地位。于 2007 年 12 月，中国南车集团株洲电力机车有限公司更名为南车株洲电力机车有限公司。

注 2：于 2006 年 5 月，中国南车集团资阳机车厂改制成立公司制企业中国南车集团资阳机车有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团资阳机车厂的企业法人实体地位。于 2007 年 11 月，中国南车集团资阳机车有限公司更名为南车资阳机车有限公司。

注 3：中国南车集团株洲电力机车研究所改制成立公司制企业南车株洲电力机车研究所有限公司，改制后成立的公司制企业已于 2008 年 1 月 15 日完成相关工商注册登记手续。

注 4：于 2007 年 8 月，新力搏交通装备投资发展有限公司更名为新力搏交通装备投资租赁有限公司。

注 5：于 2007 年 11 月，四方机车车辆有限责任公司更名为南车四方车辆有限公司。

注 6：于 2007 年，南车集团将中国南车集团武汉江岸车辆厂、中国南车集团戚墅堰机车车辆厂（货车部分）、中国南车集团株洲车辆厂、中国南车集团铜陵车辆厂、中国南车集团武昌车辆厂的经营性资产注入中国南车集团长江车辆有限公司。于 2007 年 11 月，中国南车集团长江车辆有限公司更名为南车长江车辆有限公司。

注 7：中国南车集团戚墅堰机车车辆工艺研究所改制成立公司制企业南车戚墅堰机车车辆工艺研究所有限公司，改制后成立的公司制企业已于 2008 年 1 月 25 日完成相关工商注册登记手续。

注 8：于 2007 年 6 月，中国南车集团襄樊机车厂改制成立公司制企业襄樊南车机车有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团襄樊机车厂的企业法人实体地位。于 2007 年 11 月，襄樊南车机车有限公司更名为南车襄樊机车有限公司。

注 9：于 2007 年，中国南车集团石家庄车辆厂改制成立公司制企业石家庄南车车辆有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团石家庄车辆厂的企业法人实体地位。于 2007 年 11 月，石家庄南车车辆有限公司更名为南车石家庄车辆有限公司。

注 10：于 2007 年，中国南车集团成都机车车辆厂改制成立公司制企业成都南车机车车辆有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团成都机车车辆厂的企业法人实体地位。于 2007 年 11 月，成都南车机车车辆有限公司更名为南车成都机车车辆有限公司。

注 11：于 2007 年，中国南车集团南京浦镇车辆厂改制成立公司制企业南京浦镇车辆有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团南京浦镇车辆厂的企业法人实体地位。于 2007 年 11 月，南京浦镇车辆有限公司更名为南车南京浦镇车辆有限公司。

注 12：于 2007 年，中国南车集团北京二七车辆厂改制成立公司制企业北京二七南车车辆有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团北京二七车辆厂的企业法人实体地位。于 2007 年 12 月，北京二七南车车辆有限公司更名为南车二七车辆有限公司。

注 13：于 2007 年，中国南车集团眉山车辆厂改制成立公司制企业眉山南车车辆有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团眉山车辆厂的企业法人实体地位。于 2007 年 11 月，眉山南车车辆有限公司更名为南车眉山车辆有限公司。

注 14：于 2007 年，中国南车集团洛阳机车厂改制成立公司制企业洛阳南车机车有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团洛阳机车厂的企业法人实体地位。于 2007 年 11 月，洛阳南车机车有限公司更名为南车洛阳机车有限公司。

注 15：于 2007 年，中国南车集团戚墅堰机车车辆厂（非货车部分）改制成立公司制企业常州戚墅堰南车机车车辆有限公司，原厂存续部分仍保留中国南车集团戚墅堰机车车辆厂的企业法人实体地位。于 2007 年 12 月，常州戚墅堰南车机车车辆有限公司更名为南车戚墅堰机车有限公司。

注 16: 于 2006 年 12 月 31 日, 本公司尽管对该公司持股比例不足半数, 但在其董事会内拥有过半数表决权, 因此能够控制该公司。

注 17: 中国南车集团北京机车车辆机械厂改制成立公司制企业北京南车时代机车车辆机械有限公司, 改制后成立的公司制企业已于 2008 年 1 月 29 日完成相关工商注册登记手续。

注 18: 于 2005 年 12 月 31 日, 本公司尽管对该公司持股比例不足半数, 但在其董事会内拥有过半数表决权, 因此能够控制该公司。

注 19: 国务院国资委将原由中国北方机车车辆工业集团公司所持的 49% 股权无偿划转给南车集团之后, 南车集团对中国南车集团株洲电力机车研究所和中国南车集团戚墅堰机车车辆工艺研究所的持股比例从原 51% 增加至 100%, 该无偿划转的基准日为 2007 年 1 月 1 日。本财务报表采用同一控制下的企业合并的会计处理, 按照权益结合法自最早呈报日(2005 年 1 月 1 日) 将上述两家研究所按 100% 的持股比例纳入合并财务报表。

注 20: 于各资产负债表日, 本公司尽管对该公司持股比例不超过半数, 但在其董事会内拥有过半数表决权, 因此能够控制该公司。

四、主要会计政策及会计估计、确定依据及关键假设

(一) 主要会计政策及会计估计

本公司财务报表所载财务信息根据下列依照企业会计准则所厘定的主要会计政策和会计估计编制。

1. 会计年度

本公司会计年度采用公历年度, 即每年自 1 月 1 日起至 12 月 31 日止。

2. 记账本位币

本公司记账本位币和编制本财务报表所采用的货币均为人民币。除有特别说明外, 均以人民币元为单位表示。

3. 记账基础和计价原则

会计核算以权责发生制为基础, 除某些金融工具外, 均以历史成本为计价原则。资产如果发生减值, 则按照相关规定计提相应的减值准备。

4. 企业合并

2008 年 1-3 月及 2007 年

企业合并指将两个或两个以上单独的企业合并形成一个报告主体的交易或事项。企业合并分为同一控制下企业合并和非同一控制下企业合并。

同一控制下企业合并

参与合并的企业在合并前后均受同一方或相同的多方最终控制，且该控制并非暂时性的，为同一控制下的企业合并。同一控制下的企业合并，在合并日取得对其他参与合并企业控制权的一方为合并方，参与合并的其他企业为被合并方。合并日指合并方实际取得对被合并方控制权的日期。

合并方在企业合并中取得的资产和负债，按合并日在被合并方的账面价值计量。合并方取得的净资产账面价值与支付的合并对价的账面价值（或发行股份面值总额）的差额，调整资本公积，资本公积不足冲减的，调整留存收益。

合并方为进行企业合并发生的各项直接费用，于发生时计入当期损益。

非同一控制下的企业合并

参与合并的企业在合并前后不受同一方或相同的多方最终控制的，为非同一控制下的企业合并。非同一控制下的企业合并，在购买日取得对其他参与合并企业控制权的一方为购买方，参与合并的其他企业为被购买方。购买日为购买方实际取得对被购买方控制权的日期。

对于非同一控制下的企业合并，合并成本为购买日购买方为取得对被购买方的控制权而付出的资产、发生或承担的负债以及发行的权益性证券的公允价值，以及为企业合并而发生的各项直接相关费用。通过多次交换交易分步实现的企业合并，合并成本为每一单项交易成本之和。在合并合同中对可能影响合并成本的未来事项作出约定的，购买日如果估计未来事项很可能发生并且对合并成本的影响金额能够可靠计量的，也计入合并成本。

非同一控制下企业合并中所取得的被购买方可辨认资产、负债及或有负债在收购日以公允价值计量。

合并成本大于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的差额，确认为商誉。合并成本小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的，首先对取得的被购买方各项可辨认资产、负债及或有负债的公允价值以及合并成本的计量进行复核，复核后合并成本仍小于合并中取得的被购买方可辨认净资产公允价值份额的，其差额计入当期损益。

2005 年至 2006 年

子公司自本公司取得对其实质性控制权开始被纳入合并报表，直至该控制权从本公司内转出。

购买成本为交易日为取得被购买方的控制权而转让的资产、所承担的负债以及所发行股份应募集资金总额，以及为企业合并发生的各项直接相关费用。符合确认条件的被购买方的资产、负债以其在收购日的账面价值确认。

对非同一控制下的企业合并，购买成本超过按股权比例享有的被购买方资产、负债账面价值中所占份额的部分，确认为商誉或股权投资借方差额。如果本公司取得的在被购买方资产、负债账面价值中所占的份额超过购买成本，则根据企业合并的不同方式分别进行处理：(1)如果企业合并是以控股合并的方式进行，则超出的金额计入资本公积；(2)如果企业合并是以新设合并或吸收合并的方式进行，则超出的金额确认为负商誉。

对同一控制下的企业合并，合并方取得的按比例享有被合并方的资产、负债账面价值与支付的合并对价的账面价值（或发行股份应募集资金总额）的差额，调整资本公积中的股（资）本溢价，股（资）本溢价不足冲减的则调整留存收益。

5. 合并财务报表

合并财务报表的合并范围以控制为基础确定，包括本公司及全部子公司截至 2005 年 12 月 31 日、2006 年 12 月 31 日、2007 年 12 月 31 日及 2008 年 3 月 31 日止会计期间的财务报表。子公司指被本公司控制的被投资单位。

编制合并财务报表时，子公司采用与本公司一致的会计年度和会计政策。本公司内部各公司之间的所有重大交易及往来于合并时抵销。

纳入合并范围的子公司的所有者权益中不属于本公司所拥有的部分作为少数股东权益在合并财务报表中单独列示。

对于通过非同一控制下的企业合并取得的子公司，被购买方的经营成果和现金流量自本公司取得控制权之日起纳入合并财务报表，直至本公司对其控制权终止。在编制合并财务报表时，以购买日确定的各项可辨认资产、负债及或有负债的公允价值为基础对子公司的财务报表进行调整。

6. 现金等价物

现金等价物是指本公司持有的期限短、流动性强、易于转换为已知金额的现金、价值变动风险很小的投资。

7. 外币折算

外币交易

本公司对于发生的外币交易，将外币金额折算为记账本位币金额。

外币交易在初始确认时，采用交易发生日的即期汇率将外币金额折算为记账本位币金额。于资产负债表日，对于外币货币性项目采用资产负债表日即期汇率折算，由此产生的汇兑差额，除属于与购建符合资本化条件的资产相关的外币专门借款产生的汇兑差额按照借款费用资本化的原则处理外，均计入当期损益。以历史成本计量的外币非货币性项目，仍采用交易发生日的即期汇率折算，不改变其记账本位币金额。以公允价值计量的外币非货币性项目，采用公允价值确定日的即期汇率折算，由此产生的汇兑差额计入当期损益。

8. 存货

存货包括原材料、在产品、库存商品和委托加工物资等。存货包括了在日常活动中持有以备出售的产成品或商品、处在生产过程中的在产品、在生产过程或提供劳务过程中耗用的材料和物料等。

存货按照成本进行初始计量。存货成本包括采购成本、加工成本和其他成本。

发出存货，采用加权平均法确定其实际成本。

存货的盘存制度采用永续盘存制。

低值易耗品和包装物采用一次转销法进行摊销。

于资产负债表日，存货按照成本与可变现净值孰低计量，对成本高于可变现净值的，计提存货跌价准备，计入当期损益。如果以前计提存货跌价准备的影响因素已经消失，使得存货的可变现净值高于其账面价值，则在原已计提的存货跌价准备金额内，将以前减记的金额予以恢复，转回的金额计入当期损益。

可变现净值，是指在日常活动中，存货的估计售价减去至完工时估计将要发

生的成本、估计的销售费用以及相关税费后的金额。计提存货跌价准备时按照单个存货项目计提。

9. 长期股权投资

长期股权投资包括对子公司、合营企业以及联营企业的长期股权投资。长期股权投资在取得时以初始投资成本进行初始计量。

本公司能够对被投资单位实施控制的长期股权投资，以及对被投资单位不具有共同控制或重大影响，且在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的长期股权投资，采用成本法核算。

采用成本法时，长期股权投资按初始投资成本计价，被投资单位宣告分派的现金股利或利润，确认为当期投资收益。确认的投资收益，仅限于被投资单位接受投资后产生的累积净利润的分配额，所获得的利润或现金股利超过上述数额的部分，作为初始投资成本的收回。

本公司对被投资单位具有共同控制或重大影响的，长期股权投资采用权益法核算。

采用权益法时，长期股权投资的初始投资成本大于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，归入长期股权投资的初始投资成本；长期股权投资的初始投资成本小于投资时应享有被投资单位可辨认净资产公允价值份额的，其差额计入当期损益，同时调整长期股权投资的成本。

采用权益法时，取得长期股权投资后，按照应享有或应分担的被投资单位实现的净损益的份额，确认投资损益并调整长期股权投资的账面价值。在确认应享有被投资单位净损益的份额时，以取得投资时被投资单位各项可辨认资产等的公允价值为基础，按照本公司的会计政策及会计期间，并抵销与联营企业及合营企业之间发生的内部交易损益按照持股比例计算归属于投资企业的部分（但内部交易损失属于资产减值损失的，应全额确认），对被投资单位的净利润进行调整后确认。对于首次执行日之前已经持有的对联营企业及合营企业的长期股权投资，如存在与该投资相关的股权投资借方差额，还应扣除按原剩余期限直线摊销的股权投资借方差额，确认投资损益。按照被投资单位宣告分派的利润或现金股利计算应分得的部分，相应减少长期股权投资的账面价值。本公司确认被投资单位发

生的净亏损，以长期股权投资的账面价值以及其他实质上构成对被投资单位净投资的长期权益减记至零为限，本公司负有承担额外损失义务的除外。对于被投资单位除净损益以外所有者权益的其他变动，调整长期股权投资的账面价值并计入所有者权益，待处置该项投资时按相应比例转入当期损益。

处置长期股权投资，其账面价值与实际取得价款的差额，计入当期损益。

10. 固定资产

固定资产是指为生产商品、提供劳务、出租或经营管理而持有的，使用寿命超过一个会计年度的有形资产。

固定资产仅在与有关的经济利益很可能流入本公司，且其成本能够可靠地计量时才予以确认。与固定资产有关的后续支出，符合该确认条件的，计入固定资产成本，并终止确认被替换部分的账面价值；否则，在发生时计入当期损益。

固定资产按照成本进行初始计量，并考虑预计弃置费用因素的影响。购置固定资产的成本包括购买价款，相关税费，以及为使固定资产达到预定可使用状态前所发生的可直接归属于该资产的其他支出。

固定资产的折旧采用年限平均法计提，各类固定资产的使用寿命、预计净残值率及年折旧率如下：

类别	使用寿命	预计净残值率	年折旧率
房屋及建筑物	10-45 年	5%	2.11%-9.50%
机器设备	6-20 年	5%	4.75%-15.83%
运输工具	5-12 年	5%	7.92%-19.00%
办公设备及其他	5-10 年	5%	9.50%-19.00%

本公司至少于每年年度终了，对固定资产的使用寿命、预计净残值和折旧方法进行复核，必要时进行调整。

2005 年至 2006 年

根据《财政部关于国有企业清产核资中土地估价有关财务处理问题的通知》，对于通过行政划拨方式依法无偿取得的土地，按确认、批复后的价值，经清产核资机构会同同级财政部门批准后，作增加固定资产处理。本公司所占用的

行政划拨土地在估价入账后，在固定资产中单独反映，不计提折旧。

11. 在建工程

在建工程成本按实际工程支出确定，包括在建期间发生的各项必要工程支出、工程达到预定可使用状态前的应予资本化的借款费用以及其他相关费用等。

在建工程在达到预定可使用状态时转入固定资产。

12. 无形资产

本公司的无形资产按照成本进行初始计量。

无形资产按照其能为本公司带来经济利益的期限确定使用寿命，无法预见其能为本公司带来经济利益期限的作为使用寿命不确定的无形资产。

各项无形资产的使用寿命如下：

类别	使用寿命
土地使用权	30-50 年
专有技术和工业产权	3-10 年
软件使用权	2-10 年

本公司购入或以支付土地出让金方式取得的土地使用权作为无形资产核算。自行开发建造厂房等建筑物，相关的土地使用权和建筑物分别作为无形资产和固定资产核算。外购土地及建筑物支付的价款在土地使用权和建筑物之间进行分配，难以合理分配的，全部作为固定资产处理。

使用寿命有限的无形资产，在其使用寿命内采用直线法摊销。本公司至少于每年年度终了，对使用寿命有限的无形资产的使用寿命及摊销方法进行复核，必要时进行调整。

对使用寿命不确定的无形资产，无论是否存在减值迹象，每年均进行减值测试。此类无形资产不予摊销，在每个会计期间对其使用寿命进行复核。如果有证据表明使用寿命是有限的，则按上述使用寿命有限的无形资产的政策进行会计处理。

13. 研究开发支出

2008 年 1-3 月及 2007 年

本公司将内部研究开发项目的支出，区分为研究阶段支出和开发阶段支出。

研究阶段的支出，于发生时计入当期损益。

开发阶段的支出，只有在同时满足下列条件时，才能予以资本化，即：完成该无形资产以使其能够使用或出售在技术上具有可行性；具有完成该无形资产并使用或出售的意图；无形资产产生经济利益的方式，包括能够证明运用该无形资产生产的产品存在市场或无形资产自身存在市场，无形资产将在内部使用的，能够证明其有用性；有足够的技术、财务资源和其他资源支持，以完成该无形资产的开发，并有能力使用或出售该无形资产；归属于该无形资产开发阶段的支出能够可靠地计量。不满足上述条件的开发支出，于发生时计入当期损益。

2005 年至 2006 年

自行开发并按法律程序申请取得的无形资产，其实际成本按依法取得时发生的注册费、聘请律师费等费用确定，依法申请取得前发生的研究与开发费用均直接计入当期损益。

14. 金融工具

金融工具是指形成一个企业的金融资产，并形成其他单位的金融负债或权益工具的合同。

金融工具的确认和终止确认

本公司于成为金融工具合同的一方时确认一项金融资产或金融负债。

金融资产满足下列条件之一的，终止确认：

- (1) 收取该金融资产现金流量的合同权利终止；
- (2) 该金融资产已转移，且符合下述金融资产转移的终止确认条件。

如果金融负债的责任已履行、撤销或届满，则对金融负债进行终止确认。如果现有金融负债被同一债权人以实质上几乎完全不同条款的另一金融负债所取代，或者现有负债的条款几乎全部被实质性修改，则此类替换或修改作为终止确认原负债和确认新负债处理，差额计入当期损益。

金融资产分类和计量

本公司的金融资产于初始确认时分为以下四类：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产、持有至到期投资、贷款和应收款项、可供出售金融资产。金融资产在初始确认时以公允价值计量。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，相关交易费用直接计入当期损益，其他类别的金融资产相关交易费用计入其初始确认金额。

（1）以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产

以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产，包括交易性金融资产和初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融资产。交易性金融资产是指满足下列条件之一的金融资产：1）取得该金融资产的目的是为了在短期内出售；2）属于进行集中管理的可辨认金融工具组合的一部分，且有客观证据表明企业近期采用短期获利方式对该组合进行管理；3）属于衍生金融工具。对于此类金融资产，采用公允价值进行后续计量，所有已实现和未实现的损益均计入当期损益。

（2）持有至到期投资

持有至到期投资，是指到期日固定、回收金额固定或可确定，且本公司有明确意图和能力持有至到期的非衍生金融资产。对于此类金融资产，采用实际利率法，按照摊余成本进行后续计量，其终止确认、发生减值或摊销产生的利得或损失，均计入当期损益。

（3）贷款和应收款项

贷款和应收款项，是指在活跃市场中没有报价、回收金额固定或可确定的非衍生金融资产。对于此类金融资产，采用实际利率法，按照摊余成本进行后续计量，其终止确认、发生减值或摊销产生的利得或损失，均计入当期损益。

（4）可供出售金融资产

可供出售金融资产，是指初始确认时即指定为可供出售的非衍生金融资产，以及除上述金融资产类别以外的金融资产。对于此类金融资产，采用公允价值进行后续计量。其折溢价采用实际利率法进行摊销并确认为利息收入或费用。除减

值损失及外币货币性金融资产的汇兑差额确认为当期损益外，可供出售金融资产的公允价值变动作为资本公积的单独部分予以确认，直到该金融资产终止确认或发生减值时，在此之前在资本公积中确认的累计利得或损失转入当期损益。与可供出售金融资产相关的股利或利息收入，计入当期损益。

对于在活跃市场中没有报价且其公允价值不能可靠计量的权益工具投资，按成本计量。

金融负债分类和计量

本公司的金融负债于初始确认时分类为：以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债、其他金融负债。对于以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，相关交易费用直接计入当期损益，其他金融负债的相关交易费用计入其初始确认金额。

(1) 以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债

以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债，包括交易性金融负债和初始确认时指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债。交易性金融负债是指满足下列条件之一的金融负债：1) 承担该金融负债的目的是为了在近期内回购；2) 属于进行集中管理的可辨认金融工具组合的一部分，且有客观证据表明企业近期采用短期获利方式对该组合进行管理；3) 属于衍生金融工具。对于此类金融负债，按照公允价值进行后续计量，所有已实现和未实现的损益均计入当期损益。

(2) 其他金融负债

对于此类金融负债，采用实际利率法，按照摊余成本进行后续计量。

(3) 财务担保合同

财务担保合同在初始确认时按公允价值计量，不属于指定为以公允价值计量且其变动计入当期损益的金融负债的财务担保合同，在初始确认后按照《企业会计准则第 13 号—或有事项》确定的金额和初始确认金额扣除按照《企业会计准则第 14 号—收入》的原则确定的累计摊销额后的余额之中的较高者进行后续计量。

衍生金融工具

本公司使用衍生金融工具。衍生金融工具初始以衍生交易合同签订当日的公允价值进行计量，并以其公允价值进行后续计量。公允价值为正数的衍生金融工具确认为一项资产，公允价值为负数的确认为一项负债。

因公允价值变动而产生的任何不符合套期会计规定的利得或损失，直接计入当期损益。

金融工具的公允价值

存在活跃市场的金融资产或金融负债，采用活跃市场中的报价确定其公允价值。金融工具不存在活跃市场的，本公司采用估值技术确定其公允价值，估值技术包括参考熟悉情况并自愿交易的各方最近进行的市场交易中使用的价格、参照实质上相同的其他金融工具的当前公允价值、现金流量折现法和期权定价模型等。

金融资产减值

本公司于资产负债表日对金融资产的账面价值进行检查，有客观证据表明该金融资产发生减值的，计提减值准备。表明金融资产发生减值的客观证据，是指金融资产初始确认后实际发生的、对该金融资产的预计未来现金流量有影响，且企业能够对该影响进行可靠计量的事项。

(1) 以摊余成本计量的金融资产

如果有客观证据表明该金融资产发生减值，则将该金融资产的账面价值减记至预计未来现金流量（不包括尚未发生的未来信用损失）现值，减记金额计入当期损益。预计未来现金流量现值，按照该金融资产原实际利率折现确定，并考虑相关担保物的价值。

对单项金额重大的金融资产单独进行减值测试，如有客观证据表明其已发生减值，确认减值损失，计入当期损益。对单项金额不重大的金融资产，包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试或单独进行减值测试。单独测试未发生减值的金融资产（包括单项金额重大和不重大的金融资产），包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中再进行减值测试。已单项确认减值损失

的金融资产，不包括在具有类似信用风险特征的金融资产组合中进行减值测试。

本公司对以摊余成本计量的金融资产确认减值损失后，如有客观证据表明该金融资产价值已恢复，且客观上与确认该损失后发生的事项有关，原确认的减值损失予以转回，计入当期损益。但是，该转回后的账面价值不超过假定不计提减值准备情况下该金融资产在转回日的摊余成本。

（2）以成本计量的金融资产

如果有客观证据表明该金融资产发生减值，将该金融资产的账面价值，与按照类似金融资产当时市场收益率对未来现金流量折现确定的现值之间的差额，确认为减值损失，计入当期损益。发生的减值损失一经确认，不再转回。

按照《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》规定的成本法核算的、在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的长期股权投资，其减值也按照上述原则处理。

（3）可供出售金融资产

如果有客观证据表明该金融资产发生减值，原直接计入资本公积的因公允价值下降形成的累计损失，予以转出，计入当期损益。该转出的累计损失，为可供出售金融资产的初始取得成本扣除已收回本金和已摊销金额、当前公允价值和原已计入损益的减值损失后的余额。

对于已确认减值损失的可供出售债务工具，在随后的会计期间公允价值已上升且客观上与确认原减值损失确认后发生的事项有关的，原确认的减值损失予以转回，计入当期损益。可供出售权益工具投资发生的减值损失，不通过损益转回。

金融资产转移

金融资产转移，是指本公司将金融资产让与或交付给该金融资产发行方以外的另一方（转入方）。

本公司已将金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬转移给转入方的，终止确认该金融资产；保留了金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，不终止确认该金融资产。

本公司既没有转移也没有保留金融资产所有权上几乎所有的风险和报酬的，

分别下列情况处理：放弃了对该金融资产控制的，终止确认该金融资产并确认产生的资产和负债；未放弃对该金融资产控制的，按照其继续涉入所转移金融资产的程度确认有关金融资产，并相应确认有关负债。

15. 借款费用

2008 年 1-3 月及 2007 年

借款费用是指本公司因借款而发生的利息及其他相关成本，包括借款利息、折价或者溢价的摊销、辅助费用以及因外币借款而发生的汇兑差额等。

可直接归属于符合资本化条件的资产购建借款费用，予以资本化，其他借款费用计入当期损益。符合资本化条件的资产是指需要经过相当长时间的购建活动才能达到预定可使用状态的固定资产等资产。

借款费用同时满足下列条件的，才能开始资本化：

- (1) 资产支出已经发生；
- (2) 借款费用已经发生；
- (3) 为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

购建或者生产符合资本化条件的资产达到预定可使用状态时，借款费用停止资本化。之后发生的借款费用计入当期损益。

在资本化期间内，每一会计期间的利息资本化金额，按照下列方法确定：

- (1) 专门借款以当期实际发生的利息费用，减去暂时性的存款利息收入或投资收益后的金额确定；
- (2) 占用的一般借款，根据累计资产支出超过专门借款部分的资产支出加权平均数乘以所占用一般借款的加权平均利率计算确定。

符合资本化条件的资产在购建或者生产过程中，发生除达到预定可使用或者可销售状态必要的程序之外的非正常中断、且中断时间连续超过 3 个月的，暂停借款费用的资本化。在中断期间发生的借款费用确认为费用，计入当期损益，直至资产的购建或者生产活动重新开始。

2005 年至 2006 年

借款费用是指本公司因借款而发生的利息、折价或者溢价的摊销和辅助费用，以及因外币借款而发生的汇兑差额。

专门借款费用同时满足下列条件时开始资本化，计入该资产的成本：

(1) 资产支出已经发生；

(2) 借款费用已经发生；及

(3) 为使资产达到预定可使用或者可销售状态所必要的购建或者生产活动已经开始。

如果固定资产的购建活动发生非正常中断，并且中断时间连续超过 3 个月，则暂停借款费用的资本化，将其确认为当年费用，直至资产的购建活动重新开始。

当购建的固定资产达到预定可使用状态时停止资本化，以后发生的借款费用计入当年损益。

每年的利息资本化金额为按截至当年末止的购建固定资产累计支出加权平均数与相关借款的加权平均利率，在不超过当年实际发生的利息和折价或溢价摊销范围内确定资本化金额；外币专门借款的汇兑差额和重大的专门借款辅助费用按实际发生额确认为资本化金额。

其他借款发生的借款费用，于发生当年直接确认为财务费用。

为开发房地产而借入的资金所发生的利息等借款费用，在开发产品完工之前，计入开发成本。开发产品完工之后而发生的利息等借款费用，于发生当期直接计入财务费用。

16. 资产减值

2008 年 1-3 月及 2007 年

本公司对除存货、递延所得税、金融资产、按成本法核算的在活跃市场中没有报价且其公允价值不能可靠计量的长期股权投资外的资产减值，按以下方法确定：

本公司于资产负债表日判断资产是否存在可能发生减值的迹象，存在减值迹

象的，本公司将估计其可收回金额，进行减值测试。对因企业合并所形成的商誉和使用寿命不确定的无形资产，无论是否存在减值迹象，至少于每年末都进行减值测试。

可收回金额根据资产的公允价值减去处置费用后的净额与资产预计未来现金流量的现值两者之间较高者确定。本公司以单项资产为基础估计其可收回金额；难以对单项资产的可收回金额进行估计的，以该资产所属的资产组为基础确定资产组的可收回金额。资产组的认定，以资产组产生的主要现金流入是否独立于其他资产或者资产组的现金流入为依据。

当资产或资产组的可收回金额低于其账面价值的，本公司将其账面价值减记至可收回金额，减记的金额计入当期损益，同时计提相应的资产减值准备。

就商誉的减值测试而言，对于因企业合并形成的商誉的账面价值，自购买日起按照合理的方法分摊至相关的资产组；难以分摊至相关的资产组的，将其分摊至相关的资产组组合。相关的资产组或资产组组合，是能够从企业合并的协同效应中受益的资产组或者资产组组合，且不大于本公司确定的报告分部。

对包含商誉的相关资产组或者资产组组合进行减值测试时，如与商誉相关的资产组或者资产组组合存在减值迹象的，首先对不包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，计算可收回金额，确认相应的减值损失。然后对包含商誉的资产组或者资产组组合进行减值测试，比较其账面价值与可收回金额，如可收回金额低于账面价值的，减值损失金额首先抵减分摊至资产组或资产组组合中商誉的账面价值，再根据资产组或资产组组合中除商誉之外的其他各项资产的账面价值所占比重，按比例抵减其他各项资产的账面价值。

上述资产减值损失一经确认，在以后会计期间不再转回。

2005 年至 2006 年

本公司在每一个资产负债表日检查长期股权投资、固定资产、在建工程、无形资产及其他资产是否存在可能发生减值的迹象。如果该等资产存在减值迹象，则对其可收回金额进行估计，如果估计的可收回金额低于其账面价值，则将可收回金额低于账面价值的差额计提资产减值准备，减值损失计入当期损益。

可收回金额是指资产的销售净价与预期从该资产的持续使用和使用寿命结

束时的处置中形成的现金流量的现值两者之中的较高者。

对于已经计提了减值准备的资产，如果有迹象表明以前期间据以计提资产减值准备的各种因素发生了变化，使得资产的可收回金额大于其账面价值的，对以前期间已计提的资产减值准备在不超过原已计提的资产减值准备，且减值转回后的账面金额不超过不考虑减值因素情况下的账面净值的限额内予以转回。

17. 预计负债

当与或有事项相关的义务同时符合以下条件，本公司将其确认为预计负债：

- (1) 该义务是本公司承担的现时义务；
- (2) 该义务的履行很可能导致经济利益流出本公司；
- (3) 该义务的金额能够可靠地计量。

预计负债按照履行相关现时义务所需支出的最佳估计数进行初始计量，并综合考虑与或有事项有关的风险、不确定性和货币时间价值等因素。每个资产负债表日对预计负债的账面价值进行复核。有确凿证据表明该账面价值不能反映当前最佳估计数的，按照当前最佳估计数对该账面价值进行调整。

18. 收入

收入在相关的经济利益很可能流入本公司、且金额能够可靠地计量，并同时满足下列条件时予以确认。

(1) 销售商品收入

本公司已将商品所有权上的主要风险和报酬转移给购货方，并不再对该商品保留通常与所有权相联系的继续管理权和实施有效控制，且相关的已发生或将发生的成本能够可靠地计量，确认为收入的实现。

(2) 提供劳务收入

于资产负债表日，在提供劳务交易的结果能够可靠估计的情况下，按完工百分比法确认提供劳务收入；否则按已经发生并预计能够得到补偿的劳务成本金额确认收入。提供劳务交易的结果能够可靠估计，是指同时满足下列条件：收入的金额能够可靠地计量，相关的经济利益很可能流入本公司，交易的完工进度能够

可靠地确定，交易中已发生和将发生的成本能够可靠地计量。本公司以（1）已完工作的测量；（2）已经提供的劳务占应提供劳务总量的比例；（3）已经发生的成本占估计总成本的比例确定提供劳务交易的完工进度。

本公司与其他企业签订的合同或协议包括销售商品和提供劳务时，如销售商品部分和提供劳务部分能够区分并单独计量的，将销售商品部分和提供劳务部分分别处理；如销售商品部分和提供劳务部分不能够区分，或虽能区分但不能够单独计量的，将该合同全部作为销售商品处理。

（3）利息收入

按照他人使用本公司货币资金的时间和实际利率确认。

（4）使用费收入

按照有关合同或协议约定的收费时间和方法确认。

（5）租赁收入

经营租赁的租金收入在租赁期内各个期间按照直线法（或其他更为系统合理的方法）确认。

19. 租赁

实质上转移了与资产所有权有关的全部风险和报酬的租赁为融资租赁，除此之外的均为经营租赁。

本公司作为承租人记录经营租赁业务

经营租赁的租金支出，在租赁期内各个期间按照直线法计入相关的资产成本或当期损益。

本公司作为出租人记录经营租赁业务

经营租赁的租金收入在租赁期内的各个期间按直线法确认为当期损益。

20. 职工薪酬

职工薪酬指公司为获得职工提供的服务而给予各种形式的报酬以及其他相关支出。在职工提供服务的会计期间，将应付的职工薪酬确认为负债。对于资产负债表日后 1 年以上到期的，如果折现的影响金额重大，则以其现值列示。

本公司的职工参加由当地政府管理的基本养老保险、医疗保险、失业保险费等社会保险费和住房公积金，相应支出在发生时计入相关资产成本或当期损益。

除上述基本养老保险外，本公司还为员工提供了补充养老保险计划，这些计划包括在员工退休后，按月向员工发放生活补贴等，补贴的金额根据员工为本公司服务的时间及有关补贴政策确定。这些补充养老保险计划属于一项设定福利计划。于资产负债表上就该等设定福利计划确认的负债为于该日相关的设定福利责任的现值减计划资产的公允价值，并就未确认的精算利得和损失以及过往服务成本作出调整。设定福利计划由独立精算师以预期累积福利单位法计算。未确认的精算利得和损失中超出设定福利责任现值与计划资产公允价值两者较高者 10% 的部分，则于相关员工的预期平均剩余受益年限内摊销计入利润表。

辞退福利及职工内部退休计划在本公司与有关员工订立协议订明终止雇用条款或在告知该员工具体条款后的期间确认。对于辞退福利，本公司根据已经制定的正式解除劳动关系计划，将应确认给予员工的经济补偿确认为预计负债，并计入当期费用。对于职工内部退休计划，本公司将自员工停止提供服务日至正常退休日之间，企业拟按月支付的内退员工工资和缴纳的社会保险费等，确认为预计负债，计入当期损益。各辞退福利及职工内部退休计划的具体条款，根据相关员工的职位、服务年限及地区等各项因素而有所不同。

本公司不再对自 2007 年 7 月 1 日起退休的员工提供（支付）任何统筹外福利（含退休工资、补贴、医疗等统筹外的福利）。

21. 所得税

所得税包括当期所得税和递延所得税。除由于企业合并产生的所得税调整商誉，或与直接计入所有者权益的交易或者事项相关的计入所有者权益外，均作为所得税费用或收益计入当期损益。

当期所得税是按照当期应纳税所得额计算的当期应交所得税金额。应纳税所得额系根据有关税法规定对本年度税前会计利润作相应调整后得出。

本公司对于当期和以前期间形成的当期所得税负债或资产，按照税法规定计算的预期应交纳或返还的所得税金额计量。

本公司根据资产与负债于资产负债表日的账面价值与计税基础之间的暂时

性差异,以及未作为资产和负债确认但按照税法规定可以确定其计税基础的项目的账面价值与计税基础之间的差额产生的暂时性差异,采用资产负债表债务法计提递延所得税。

各种应纳税暂时性差异均据以确认递延所得税负债,除非应纳税暂时性差异是在以下交易中产生的:

(1) 商誉的初始确认,或者具有以下特征的交易中产生的资产或负债的初始确认:该交易不是企业合并,并且交易发生时既不影响会计利润也不影响应纳税所得额;

(2) 对于与子公司、合营企业及联营企业投资相关的应纳税暂时性差异,该暂时性差异转回的时间能够控制并且该暂时性差异在可预见的未来很可能不会转回。

对于可抵扣暂时性差异、能够结转以后年度的可抵扣亏损和税款抵减,本公司以很可能取得用来抵扣可抵扣暂时性差异、可抵扣亏损和税款抵减的未来应纳税所得额为限,确认由此产生的递延所得税资产,除非可抵扣暂时性差异是在以下交易中产生的:

(1) 该项交易不是企业合并,并且交易发生时既不影响会计利润也不影响应纳税所得额;

(2) 对于与子公司、联营企业及合营企业投资相关的可抵扣暂时性差异,同时满足下列条件的,确认相应的递延所得税资产:暂时性差异在可预见的未来很可能转回,且未来很可能获得用来抵扣可抵扣暂时性差异的应纳税所得额。

本公司于资产负债表日,对于递延所得税资产和递延所得税负债,依据税法规定,按照预期收回该资产或清偿该负债期间的适用税率计量,并反映资产负债表日预期收回资产或清偿负债方式的所得税影响。

于资产负债表日,本公司对递延所得税资产的账面价值进行复核。如果未来期间很可能无法获得足够的应纳税所得额用以抵扣递延所得税资产的利益,减记递延所得税资产的账面价值。在很可能获得足够的应纳税所得额时,减记的金额予以转回。

22. 政府补助

2008 年 1-3 月及 2007 年

政府补助在合理确保可收取且能满足政府补助所附条件的情况下，按其公允价值予以确认。对与收益相关的政府补助如用于补偿以后期间相关费用或损失的，确认为递延收益，并在确认相关费用或损失的期间，计入当期损益。用于补偿已发生的相关费用或损失的，直接计入当期损益。与资产相关的政府补助，则确认为递延收益，并在相关资产使用寿命内平均分配，计入当期损益。

2005 年至 2006 年

根据国家规定按销量或工作量计算并按期给予的定额补助，按期计提确认补贴收入；其他补贴收入均于实际收到时确认。

国家拨入的具有专门用途的拨款，于实际收到时确认为专项应付款。拨款项目完成后，对形成资产的部分，将相应的金额自专项应付款转入资本公积；未形成资产需核销的部分，报经批准后冲减专项应付款。

23. 重大会计估计的不确定性

以下为于资产负债表日有关未来的关键假设以及估计不确定性的其他关键来源，可能会导致下一会计年度资产和负债账面金额重大调整。

(1) 补充养老保险福利及内部退休福利负债

本公司已对公司补充养老保险及内部退休福利确认为一项负债。该等福利费用支出及负债的估算金额应当依靠各种假设条件计算支付。这些假设条件包括折现率、相关期间福利费用增长率和其他因素。实际结果和精算假设之间所出现的偏差将影响相关会计估算的准确性。尽管管理层认为以上假设合理，但任何假设条件的变化仍将影响相关补充养老保险及内部退休福利的预计负债金额。

(2) 坏账准备

本公司根据应收款项的可收回性为判断基础确认坏账准备。当存在迹象表明应收款项无法收回时需要确认坏账准备。坏账准备的确认需要运用判断和估计。如重新估计结果与现有估计存在差异，该差异将会影响估计改变期间的应收款项账面价值。

(3) 存货跌价准备

本公司根据存货会计政策，按照成本与可变现净值孰低计量，对成本高于可变现净值及陈旧和滞销的存货，计提存货跌价准备。本公司将于每年年末对单个存货是否陈旧和滞销、可变现净值是否低于存货成本进行重新估计。如重新估计结果与现有估计存在差异，该差异将会影响估计改变期间的存货账面价值。

(4) 递延所得税资产

递延所得税资产包含由于资产减值准备，可抵扣亏损，预提产品保修费，内退人员费用及应付工资结余的账面价值与计税基础之间的暂时性差异所核算的递延所得税资产。在很有可能有足够的应纳税利润来抵扣亏损的限度内，应就所有未利用的税务亏损确认递延所得税资产。递延所得税资产的实现主要取决于未来的实际应纳税利润及暂时性差异在未来转回年度的实际税率。这需要管理层运用大量的判断来估计未来应纳税利润发生的时间和金额，结合纳税筹划策略，以决定应确认的递延所得税资产的金额。

(二) 税项

本公司主要税项及其税率列示如下：

1. 增值税

应税收入按 17% 的税率计算销项税。并按扣除当期允许抵扣的进项税额后的差额缴纳增值税。

(1) 根据《财政部、国家税务总局关于铁路货车修理免征增值税的通知》(财税[2001]54 号)及《国家税务总局关于中国南方机车车辆工业集团公司所属企业的铁路货车修理业务免征增值税的通知》(国税函[2001]1006 号)文件精神，中国南方机车车辆工业集团公司所属企业为铁路系统修理货车的业务免征增值税。

(2) 根据《财政部、国家税务总局关于三线企业增值税先征后退政策的通知》(财税[2006]166 号)，经财政部驻四川省财政监察专员办事处《关于中国南车集团资阳机车有限公司申请退付增值税的批复》(财驻川监退字[2007]69 号)批准，中国南车集团资阳机车有限公司 2007 年取得 2006 年度增值税退税 50,000,000 元。

(3) 根据《财政部、国家税务总局关于三线企业增值税先征后退政策的通知》(财税[2006]166 号), 经财政部驻四川省财政监察专员办事处《关于南车眉山车辆有限公司申请退付增值税的批复》(财驻川监退字[2008]14 号)及《关于中国南车集团眉山车辆厂申请退付增值税的批复》(财驻川监退字[2007]33 号)批准, 中国南车集团眉山车辆厂于 2008 年 1-3 月及 2007 年分别取得上一年度增值税退税 45,681,232 元及 29,554,180 元。

(4) 根据《财政部、国家税务总局、海关总署关于鼓励软件产业和集成电路产业发展有关税收政策问题的通知》(财税[2000]25 号), 中国南车集团株洲电力机车研究所及其控股子公司于 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度及 2005 年度分别取得软件产品增值税超税负退税 3,050,000 元, 25,569,810 元, 17,954,646 元及 7,134,196 元。

2. 企业所得税

除部分子公司享受税收优惠之外, 于 2008 年 1 月 1 日以前, 本公司按税法与有关规定所确定的应纳税所得额的 33% 计缴。于 2008 年 1 月 1 日起, 本公司按现行税法与有关规定所确定的应纳税所得额的 25% 计缴。

根据《国家税务总局关于中国南方机车车辆工业集团公司合并纳税问题的通知》(国税函[2005]1253 号), 中国南方机车车辆工业集团公司全资控股成员企业从 2005 年度起, 由中国南方机车车辆工业集团公司在北京市合并缴纳企业所得税。成员企业暂不实行就地预交企业所得税办法。自中国南车股份有限公司成立后, 中国南车股份有限公司不实行合并缴纳企业所得税。

本公司税收优惠列示如下:

(1) 根据《国家税务总局关于落实西部大开发有关税收政策具体实施意见的通知》(国税发[2002]47 号), 经四川省国家税务局川国税函[2006]357 号《四川省国家税务局关于同意中国南车集团资阳机车有限公司等 12 户企业享受西部大开发企业所得税优惠税率的批复》批准, 中国南车集团资阳机车有限公司享受西部大开发企业优惠政策, 所得税率按 15% 征收。

(2) 根据四川省资阳市国家税务局资国税函[2004]48 号《资阳市国家税务局关于同意资阳晨风传动有限公司享受免征三年企业所得税的批复》批准, 资阳

晨风传动有限责任公司自 2004 年至 2006 年免征企业所得税。

(3) 根据四川省资阳市国家税务局资国税函[2005]69 号《资阳市国家税务局关于同意资阳晨风精密机械有限责任公司享受免征三年企业所得税的批复》批准, 资阳晨风精密机械有限公司自 2005 年至 2007 年免征企业所得税。

(4) 根据《国家税务总局关于落实西部大开发有关税收政策具体实施意见的通知》(国税发[2002]47 号), 经成都市国家税务局成国税函[2007]65 号《成都市国家税务局关于中国南车集团成都机车车辆厂等 11 户企业享受西部大开发税收优惠政策的批复》批准, 中国南车集团成都机车车辆厂减按 15% 的税率征收企业所得税。

(5) 根据江苏省国家税务局颁发的《关于建设部等 11 个部门(单位)所属科研机构转制后税收征收管理问题的通知》(苏国税发[2001]22 号)、《财政部、国家税务总局关于延长转制科研机构有关税收政策执行期限的通知》(财税[2005]14 号)及《常州市国家税务局四分局(2001)15 号文《中央级企业免征所得税批复》批准, 中国南车集团戚墅堰机车车辆工艺研究所处于享受国家免征企业所得税期限内, 免税期从 2000 年 10 月至 2007 年 9 月。常州市铁马科技实业有限公司系位于国家级高新技术区的高新技术企业, 2004 年至 2007 年享受 15% 的税收优惠。

(6) 根据北京市丰台区国家税务局《关于对北京隆长泰工程机械有限公司申请享受生产性外商投资企业所得税减免税问题的批复》(丰国税外免[1997]第 1005 号), 北京隆长泰工程机械有限公司自 1996 年起减按 24% 税率缴纳企业所得税, 2001 年至 2005 年减半征收地方所得税。

(7) 根据国家税务总局[1999]49 号《国家税务总局关于印发〈企业技术开发费税前扣除管理办法〉的通知》, 财税[2006]88 号《财政部、国家税务总局关于企业技术创新有关企业所得税优惠政策的通知》及国税发[2004]82 号, 中国南车集团武汉江岸车辆厂 2006 年度发生的技术开发费用 3,804,907.28 元, 符合税法规定据实税前列支, 并经武汉市江岸区国家税务局审核批准后按其实际发生金额的 50% 直接抵扣当年应纳税所得额。

(8) 根据湖北省国家税务局《省国家税务局关于中国南车集团武汉江岸车辆厂技术改造国产设备投资抵免企业所得税的批复》(鄂国税函[2007]31 号)及武

汉市江岸区国家税务局《减、免税批准通知书》(岸国税减[2007]9 号),中国南车集团武汉江岸车辆厂 2006 年进行技术改造国有设备投资 1,844 万元,符合国家的产业政策,经湖北省国家税务局批准,准予按照规定计算抵免 2006 年度企业所得税 2,501,142.24 元。

(9) 根据株洲市国家税务局《关于株洲电力机车研究所资产重组后有关所得税问题的通知》(株国税函[2004]55 号),中国南车集团株洲电力机车研究所自 2005 年 1 月 1 日起至 2005 年 9 月 30 日免征企业所得税;根据株洲市国家税务局于 2006 年 1 月 18 日出具的《所得税项目审批表》和株洲市石峰区国家税务局《减、免税批准通知书》(石峰国税减免字(2006)61 号),中国南车集团株洲电力机车研究所自 2005 年 10 月 1 日起至 2007 年 9 月 30 日,免征企业所得税。根据株洲市石峰区国家税务局石峰国税备字[2007]第 6 号文《税收减免备案告知书》批准,中国南车集团株洲电力机车研究所 2007 年 10 月 1 日起至 2007 年 12 月 31 日减按 15%征收企业所得税。

(10) 根据国务院《关于实施西部大开发若干政策措施的通知》(国发[2000]33 号),中国南车集团眉山车辆厂为西部企业,享受 15%的优惠税率。

(11) 南车四方机车车辆股份有限公司 2006 年以前位于国家认定的高新技术开发区,因此公司 2002 和 2003 年享受两年免税,2004 和 2005 年按 15%缴纳企业所得税。

(12) 根据株洲市石峰区国家税务局石峰国税减免字(2006)第 0011 号文《减、免税批准通知书》批准,株洲南车时代电气股份有限公司自 2005 年 1 月 1 日起至 2006 年 9 月 30 日减征企业所得税,减征幅度为 100%;经株洲市石峰区国家税务局石峰国税减免字(2006)第 59 号文《减免税申请审批表通知书》批准,株洲南车时代电气股份有限公司自 2006 年 10 月 1 日起至 2007 年 9 月 30 日减征企业所得税,减征幅度为 100%。根据株洲市石峰区国家税务局石峰国税备字[2007]第 2 号文《税收减免备案告知书》批准,株洲南车时代电气股份有限公司自 2007 年 10 月 1 日起至 2007 年 12 月 31 日减按 15%征收企业所得税。

(13) 根据株洲市石峰区国家税务局石峰国税减免字(2007)第 11 号文《减、免税批准通知书》批准,株洲南车电机股份有限公司 2006 年度及 2007 年度减征

企业所得税，减征额度为 2,526,000 元。根据株洲市石峰区国家税务局石峰国税减免字(2008)第 17 号文《减、免税批准通知书》批准，株洲南车电机股份有限公司 2007 年度减征企业所得税，减征税率为 15%。

五、非同一控制下的企业合并及处置子公司

(一) 非同一控制下的企业合并

2007 年度、2006 年度及 2005 年度，本公司收购了以下子公司：青岛四方新材料制造有限责任公司、株洲时代华通电动技术有限公司（原北京时代华通电动技术有限公司）、株洲时代投资有限责任公司、株洲时代电工技术有限责任公司和青岛四方铁路电气设备有限公司。因此纳入合并报表范围。

被收购公司自购买日至购买当期期末的经营成果和现金流量列示如下：

单位：千元

	购买日至		
	2007 年 12 月 31 日	2006 年 12 月 31 日	2005 年 12 月 31 日
营业收入	1,365	41,964	2,273
净利润	1,326	3,327	-342
现金流量净额	-13,260	3,797	-38

2007 年度，取得被收购公司的现金流量净额分析如下：

单位：千元

	购买日至 2007 年 12 月 31 日
取得子公司的价格	53,915
取得子公司支付的现金	34,245
减：子公司持有的现金	23,694
取得子公司支付的现金流量净额	10,551

(二) 处置子公司

2007 年度，本公司处置了以下子公司：本公司的一家子公司注销青岛四机

物资经营有限公司、本公司的一家子公司出售其持有的北京特沃力防松技术有限公司 52.47% 股权。2005 年度，本公司处置了以下子公司：本公司的一家子公司出售其持有的株洲时代电器铸件有限公司的 60% 股权；本公司的一家子公司出售其持有的株洲时代置业有限公司 90% 股权；本公司的一家子公司出售其所持有的深圳路业机电有限公司的 57.5% 股权。因此以上被处置的子公司不再纳入本公司的合并报表范围。

被处置公司自处置当期期初至处置日的经营成果和现金流量列示如下：

单位：千元

	2007 年 1 月 1 日至处置日	2005 年 1 月 1 日至处置日
营业收入	915	56,195
净利润	-344	-8,198
现金流量净额	2,358	7,770

2007 年度，处置子公司的现金流量净额分析如下：

单位：千元

	处置日至 2007 年 12 月 31 日
处置子公司价格	1,336
处置子公司收到的现金	1,336
减：子公司持有的现金	2,591
处置子公司收到的现金流量净额	-1,255

六、最近一期末主要资产情况

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司资产总额为 31,529,532 千元，主要包括：货币资金、应收账款、预付款项、存货、固定资产、在建工程 and 无形资产等。

（一）流动资产

1. 货币资金

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司货币资金为 3,897,216 千元。明细情况如下：

单位：千元

项目	2008年3月31日
现金	1,617
银行存款	3,895,599
合计	3,897,216

2. 应收账款

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司应收账款账面价值为 5,858,613 千元。明细情况如下：

单位：千元

项目	2008年3月31日			
	金额	比例	坏账准备	账面价值
单项金额重大	5,378,689	87.6%	-188,842	5,189,847
单项金额不重大但按信用风险特征组合后风险较大	22,478	0.4%	-22,127	351
其他不重大	737,855	12.0%	-69,441	668,415
合计	6,139,023	100.0%	-280,410	5,858,613

单位：千元

账龄	2008年3月31日	
	金额	比例
1年以内	5,500,063	89.59%
1年至2年	348,889	5.68%
2年至3年	122,563	2.00%
3年以上	167,507	2.73%
合计	6,139,023	100.0%
坏账准备	-280,410	
账面价值	5,858,613	

3. 预付款项

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司预付款项账面价值为 2,888,269 千元。明

细情况如下：

单位：千元

账龄	2008年3月31日	
	金额	比例
1年以内	2,809,302	97.27%
1年至2年	57,409	1.99%
2年至3年	18,884	0.65%
3年以上	2,675	0.09%
合计	2,888,270	100%
坏账准备	-1	
账面价值	2,888,269	

4. 存货

截至2008年3月31日止，本公司存货账面价值为5,875,200千元。明细情况如下：

单位：千元

项目	2008年3月31日		
	成本	跌价准备	账面价值
原材料	2,985,199	-173,568	2,811,631
在产品	2,198,550	-178,351	2,020,199
库存商品	1,060,631	-44,518	1,016,113
委托加工物资	25,766	-2,256	23,510
其他	3,802	-55	3,747
合计	6,273,948	398,748	5,875,200

(二) 非流动资产

1. 固定资产

截至2008年3月31日止，本公司固定资产原值为10,250,007千元，累计折旧为3,928,407千元，减值准备为62,712千元，净额为6,258,888千元。明细情况如下：

单位：千元

项目	2008年3月31日			
	原价	累计折旧	减值准备	净额
房屋及建筑物	3,769,288	-1,178,135	-10,520	2,580,633
机器设备	5,262,724	-2,159,806	-39,163	3,063,755
运输工具	433,797	-213,942	-2,095	217,760
办公设备及其他	784,198	-376,524	-10,934	396,740
合计	10,250,007	-3,928,407	-62,712	6,258,888

2. 在建工程

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司在建工程净值为 1,144,339 千元。明细情况如下：

单位：千元

项目	2008年3月31日
新造电力机车业务相关工程	91,350
新造内燃机车业务相关工程	9,664
新造客车业务相关工程	87,390
新造货车业务相关工程	170,721
新造城轨地铁业务相关工程	193,270
新造动车组业务相关工程	35,345
修理电力机车业务相关工程	320
修理内燃机车业务相关工程	1,095
修理客车业务相关工程	60
修理货车业务相关工程	9,406
机车车辆配件业务相关工程	248,639
其他业务相关工程	298,737
合计	1,145,997
减：减值准备	-1,658
在建工程净值	1,144,339

2008 年 1-3 月资本化的借款费用为 1,696 千元，用于确定借款费用资本化金

额的资本化率为年利率 6.53%

3. 无形资产

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司无形资产账面价值为 3,073,787 千元。明细情况如下：

单位：千元

项目	初始金额	累计摊销	减值准备	账面价值
土地使用权	2,831,329	-40,734	-	2,790,595
软件使用权	105,732	-37,635	-	68,097
工业产权及专有技术	348,778	-118,272	-15,411	215,095
合计	3,285,839	-196,641	-15,411	3,073,787

七、最近一期末主要负债情况

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司负债总额为 24,705,962 千元，主要包括：短期借款、应付票据、应付账款、预收账款、其他应付款、长期借款、其他非流动负债等。于报告期末，本公司不存在重大逾期借款。

（一）流动负债

1. 短期借款

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司短期借款为 5,394,026 千元。明细情况如下：

单位：千元

项目	2008 年 3 月 31 日
信用借款	4,551,020
质押借款	15,606
保证借款	746,000
抵押借款	81,400
合计	5,394,026

2. 应付票据

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司应付票据为 1,371,991 千元，明细情况如下：

单位：千元

项目	2008 年 3 月 31 日
银行承兑汇票	1,295,647
商业承兑汇票	76,344
合计	1,371,991

(二) 非流动负债

1. 长期借款

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司长期借款为 1,973,050 千元，借款年利率从 0.20% 至 7.56%。明细情况如下：

单位：千元

项目	2008 年 3 月 31 日
信用借款	1,835,696
保证借款	172,202
合计	2,007,898
减：一年内到期的长期借款	-34,848
一年后到期的长期借款	1,973,050

2. 其他非流动负债

截至 2008 年 3 月 31 日止，本公司其他非流动负债为 2,206,940 千元。明细情况如下：

单位：千元

项目	2008 年 3 月 31 日
补充养老保险	1,291,100
内部退休福利	853,550
其他员工福利	62,290
合计	2,206,940

八、股东权益情况

由于本公司是由南车集团整体重组改制而来，本公司业务在重组前和重组后均受同一方控制且该控制并非暂时性，故重组被视为于同一控制下进行的企业合并。本公司的合并财务状况、合并经营成果和现金流量视同本公司重组后的架构自 2005 年 1 月 1 日一直存在进行编报列示。归属于本公司股东的权益代表按本公司重组后的架构下各会计年末归属于本公司股东享有的权益，根据于 2007 年 12 月 30 日南车集团与本公司签署的《资产交割协议》，该等权益在 2007 年 12 月 30 日已全部转为南车集团对于本公司的出资。

九、现金流量情况

单位：千元

项目	2008 年 1-3 月
经营活动产生的现金流量净额	-2,919,372
投资活动产生的现金流量净额	-220,358
筹资活动产生的现金流量净额	-495,258
汇率变动影响	784
现金以及现金等价物净增加额	-3,634,204

十、财务报表附注中的或有事项、承诺事项、期后事项及其他重要事项

（一）或有事项

1. 或有负债

于资产负债表日，本公司不存在重大或有负债。

2. 财务担保

以下为在报告期内，本公司为其他公司提供担保金额的明细情况：

单位：千元

项目	2008年 3月31日	2007年 12月31日	2006年 12月31日	2005年 12月31日
为联营公司提供担保	-	-	71,000	54,000
为合营公司提供担保	67,722	63,000	26,000	36,000
为南车集团及其子公司提供担保	-	-	50,000	-
为其他单位提供担保	-	-	319,700	356,600
合计	67,722	63,000	466,700	446,600

(二) 承诺事项

1. 资本性承诺事项

以下为截至资产负债表日，已签约或已被董事会批准但未签约，而尚不必在财务报表上确认的资本支出承诺：

单位：千元

项目	2008年 3月31日	2007年 12月31日	2006年 12月31日	2005年 12月31日
已签约但未拨备	1,454,310	1,020,676	222,028	179,503
已被董事会批准但未签约	3,753,597	1,509,849	17,305	62,340
合计	5,207,9077	2,530,525	239,333	241,843

2. 经营租赁承诺事项

根据已签订的不可撤销的经营性租赁合同，本公司未来最低租赁付款额如下：

单位：千元

项目	2008年 3月31日	2007年 12月31日	2006年 12月31日	2005年 12月31日
1年以内（含1年）	16,047	10,460	2,999	1,455
1年至2年以内（含2年）	16,099	16,277	2,682	210
2年至3年以内（含3年）	15,444	16,046	2,494	80
3年以上	226,109	229,502	2,473	120
合计	273,699	272,285	10,648	1,865

（三）期后事项

于 2008 年 5 月，中国四川省汶川地区发生八级地震，本公司位于四川省的部分下属企业生产设施受到影响，造成短期停产和部分经济损失。本公司董事会经过全面审慎调查，并对地震灾害影响进行评估后，认为该次地震对本公司所造成的经济损失并不重大。

除上述外，截至经审计财务报表签署之日，本公司无其他需要披露的重大资产负债表期后事项。

十一、非经常性损益情况

单位：千元

	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
归属于母公司股东/所有者的净利润	367,550	807,352	527,626	393,108
加：非经常性损益项目				
非流动资产处置损益	3,213	12,803	-25,475	-14,451
记入当期损益的政府补助	-22,947	-129,836	-19,271	-14,669
处置子公司及其他长期股权投资损益	-	-5,413	36	431
使用应付福利费结余	-	-240,026	-	-
除上述各项之外的其他营业外收支净额	997	153	5,699	30,998
小计	348,813	445,033	488,615	395,417
非经常性损益的所得税影响数	4,634	68,019	4,053	-4,298
扣除非经常性损益后的净利润	353,447	513,052	492,668	391,119
减：归属于少数股东的非经常性损益净影响数	-122	-479	-881	223
扣除非经常性损益后归属于母公司股东/所有者的净利润	353,569	513,531	493,549	390,896

十二、主要财务指标

（一）报告期内的基本财务指标

财务指标	2008年 3月31日	2007年 12月31日	2006年 12月31日	2005年 12月31日
流动比率	1.00	1.01	-	-
速动比率	0.71	0.74	-	-
资产负债率（母公司）（%）	38.09%	42.67%	-	-
每股净资产（不含少数股东权益）（元）	0.67	0.62	-	-
无形资产（扣除土地使用权后）占净资产比例（%）	4.15%	4.46%	-	-
	2008年 1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
应收账款周转率（次/年）	5.45	7.29	-	-
存货周转率（次/年）	3.73	4.18	-	-
息税折旧摊销前利润（千元）	858,087	2,236,144	1,606,673	1,344,545
利息保障倍数（倍）	7.08	7.10	5.28	6.37
每股经营活动的现金流量（元）	-0.42	0.21	-	-
每股净现金流量（元）	-0.52	0.23	-	-

上述财务指标以本公司合并财务报表的数据为基础计算。

上述指标的计算公式如下：

1. 流动比率 = 流动资产 / 流动负债
2. 速动比率 = (流动资产 - 存货) / 流动负债
3. 资产负债率 = 总负债 / 总资产 × 100%
4. 每股净资产 = 归属于母公司股东的权益 / 公司设立后的股本总额
5. 无形资产（扣除土地使用权后）占净资产的比例 = 无形资产（扣除土地使用权后） / 净资产
6. 应收账款周转率 = 主营业务收入 / 应收账款平均余额
7. 存货周转率 = 主营业务成本 / 存货平均余额
8. 息税折旧摊销前利润 = 利润总额 + 利息支出 + 固定资产折旧 + 无形资产摊销 + 长期待摊费用摊销
9. 利息保障倍数 = 息税折旧摊销前利润 / 利息支出

10. 每股经营活动的现金流量=经营活动产生的现金流量净额/公司设立后的股本总额

11. 每股净现金流量=现金及现金等价物净增加额/公司设立后的股本总额

(二) 净资产收益率和每股收益

按照中国证监会《公开发行证券公司信息披露编报规则第 9 号—净资产收益率和每股收益的计算和披露》，本公司 2008 年 1-3 月、2007 年度的净资产收益率和 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度及 2005 年度的每股收益如下：

报告期利润	2008 年 1-3 月 净资产收益率 (%)		2007 年 净资产收益率 (%)	
	全面摊薄	加权平均	全面摊薄	加权平均
归属于母公司股东/所有者的净利润	7.80%	8.10%	18.58%	21.79%
扣除非经常性损益后归属于母公司股东/所有者的净利润	7.50%	7.79%	11.82%	13.86%

报告期利润	每股收益 (元)							
	2008 年 1-3 月		2007 年度		2006 年度		2005 年度	
	基本	稀释	基本	稀释	基本	稀释	基本	稀释
归属于母公司股东/所有者的净利润	0.05	-	0.12	-	-	-	-	-
扣除非经常性损益后归属于母公司股东/所有者的净利润	0.05	-	0.07	-	-	-	-	-

本公司于 2007 年 12 月 28 日正式成立，因此 2005-2006 年度无年末股份总数，每股收益计算不适用。

上述指标的计算公式如下：

1. 全面摊薄净资产收益率 = $P \div E$

P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；E 为归属于公司普通股股东的期末净资产

2. 加权平均净资产收益率 = $P / (EO + NP \div 2 + Ei \times Mi \div MO -$

$$E_j \times M_j \div MO \pm E_k \times M_k \div MO)$$

其中：P 分别为对应于归属于公司普通股股东的净利润、扣除非经常性损益后归属于公司普通股股东的净利润；NP 为归属于公司普通股股东的净利润；EO 为归属于公司普通股股东的期初净资产；E_i 为报告期发行新股或债转股等新增的、归属于公司普通股股东的净资产；E_j 为报告期回购或现金分红等减少的、归属于公司普通股股东的净资产；MO 为报告期月份数；M_i 为新增净资产下一月份起至报告期期末的月份数；M_j 为减少净资产下一月份起至报告期期末的月份数；E_k 为因其他交易或事项引起的净资产增减变动；M_k 为发生其他净资产增减变动下一月份起至报告期期末的月份数

3. 基本每股收益 = P ÷ S

$$S = S_0 + S_1 + S_i \times M_i \div MO - S_j \times M_j \div MO - S_k$$

其中：P 为归属于公司普通股股东的净利润或扣除非经常性损益后归属于普通股股东的净利润；S 为发行在外的普通股加权平均数；S₀ 为期初股份总数；S₁ 为报告期因公积金转增股本或股票股利分配等增加股份数；S_i 为报告期因发行新股或债转股等增加股份数；S_j 为报告期因回购等减少股份数；S_k 为报告期缩股数；MO 为报告期月份数；M_i 为增加股份下一月份起至报告期期末的月份数；M_j 为减少股份下一月份起至报告期期末的月份数

十三、盈利预测

本公司编制了盈利预测报告，并经安永华明会计师事务所审核，本公司盈利预测报告是管理层在最佳估计假设的基础上编制的，但所依据的各种假设具有不确定性，投资者进行投资决策时应谨慎使用。本公司预计 2008 年度归属于本公司股东的净利润不低于 13.6 亿元。

盈利预测的基本假设如下：

1. 本公司主要经营活动所处的国家及地区的政治、法律、财政、市场或经济条件没有重大改变；
2. 本公司主要经营活动所处的国家及地区，相关的政府政策、政治、法制、

经济、市场及财政政策不会发生重大变化，不会对本公司未来的经营情况和财务状况产生重大影响；

3. 在 2008 年度内，除了因执行于 2008 年 1 月 1 日起施行的《中华人民共和国企业所得税法》及《中华人民共和国企业所得税法实施条例》和其他现行的相关规定所导致的企业所得税适用税率和计税方法等的变化以外，本公司遵循的税收制度和有关的纳税基准或税率与 2007 年度相比无重大变化；各项附加费用或其他政府征费将不会出现重大变动；

4. 本公司目前所处的经营环境中，通胀率、利率以及汇率不会出现重大变动；

5. 本公司的经营不会因为劳动力短缺及纠纷或任何其它超出管理层控制的因素而受到不利影响。此外，本公司有能力招聘足够的员工以满足预测期间的经营需要；

6. 本公司的经营不会发生重大变化，且我国的轨道交通行业投入及对本公司的产品和服务需求仍然保持持续增长；

7. 本公司将不会受到管理层不可控制的原材料短缺的不利影响而终止经营；

8. 本公司 2008 年度借款年利率范围为 5.22% 至 7.96%，与历年适用的借款利率和目前商业银行普遍接受的借款利率接近；

9. 本公司在 2008 年度将实施股权激励计划；

10. 本公司计划的投资项目能如期实施并投入生产；

11. 本公司预计没有任何正在进行中或未决的针对本公司的诉讼、合同纠纷或其他未披露的或有负债，将对本公司的经营成果造成重大不利影响；

12. 本公司预计不存在其他不可预见或不可抗力因素对本公司造成的重大不利影响；

13. 本公司的 A 股募集资金计划及之后的 H 股募集资金计划均能够按照相关的股票上市发行的预计时间表完成。

十四、境内外财务报表差异调节表

按国际财务报告准则对 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度、2005 年度净利润的主要调整如下：

单位：千元

	2008年1-3月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
净利润（中国会计准则）	407,276	1,069,046	619,911	480,344
按国际财务报告准则调整				
应付福利费	-	-240,026	24,213	5,026
职工奖励及福利基金	-	-5,966	-5,465	-2,784
股权分置改革损失	-	-	-26,314	-
政府补助	-	-	885	2,560
接受捐赠非现金资产准备	-	-	5,319	83
向合营公司注入若干业务而产生的收益	-	-	-	6,799
冻结资金利息收入	-	-	22,665	-
其他	-	-	4,083	2,351
以上各项对应之递延所得税	-	51,671	-3,610	377
净利润（国际财务报告准则）	407,276	874,725	641,687	494,756

按国际财务报告准则对截至 2008 年 1-3 月和 2007 年度股东权益的主要调整如下：

单位：千元

	2008 年 1-3 月	2007 年
股东权益（中国会计准则）	6,823,570	6,415,868
按国际财务报告准则调整		
收购少数股东权益产生的价差	-8,627	-8,627
股权分置改革损失	-26,314	-26,314
股东权益（国际财务报告准则）	6,788,628	6,380,927

十五、备考合并利润表

单位：千元

	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
营业收入	6,725,251	27,400,965	23,529,352	20,282,033
减：营业成本	5,462,685	23,265,996	20,084,306	17,425,614
营业税金及附加	43,319	117,271	107,291	69,651
销售费用	147,788	641,067	453,034	348,034
管理费用	581,734	2,595,744	1,896,692	1,634,081
财务费用	134,823	239,511	252,197	137,215
资产减值损失	23,461	41,541	109,626	120,803
加：公允价值变动收益	83,885	-	-	-
投资收益	66,970	222,089	27,832	30,401
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	32,712	192,318	26,171	24,723
营业利润	482,296	721,924	654,038	577,036
加：营业外收入	77,476	313,789	127,164	72,935
减：营业外支出	9,882	81,786	37,299	53,222
其中：非流动资产处置损失	7,080	60,539	14,250	13,686
利润总额	549,891	953,927	743,903	596,749
减：所得税费用	142,614	73,236	70,437	99,209
净利润	407,276	880,691	673,466	497,540
其中：归属于母公司股东/所有者的净利润	367,550	618,997	576,537	409,900
少数股东损益	39,726	261,694	96,929	87,640

备考合并利润表是按中国证监会《关于发布〈公开发行证券的公司信息披露规范问答第 7 号——新旧会计准则过渡期间比较财务会计信息的编制和披露〉的通知》（证监会计字[2007]10 号）（2007 年修订）进行编制的，在编制备考合并利润表时，本公司假定自 2005 年 1 月 1 日开始全面执行财政部于 2006 年 2 月

15 日颁布的《企业会计准则》及其指南。

十六、资产评估情况

（一）本公司设立时的资产评估情况

本公司设立时，由南车集团委托中联资产评估有限公司，以 2007 年 6 月 30 日为评估基准日，对南车集团拟整体重组、发起设立股份公司所涉及的纳入本公司的资产及相关负债进行了评估，并出具了《中国南方机车车辆工业集团公司整体重组改制并境内外上市项目资产评估报告书》（中联评报字[2007]第 788 号）。

本次资产评估采用了资产基础法和收益法两种方法，评估师根据两种评估方法和其应用条件、评估目的的匹配程度，选取资产基础法的结果作为评估报告的最终评估结果。在评估基准日为 2007 年 6 月 30 日且持续经营的前提下，南车集团拟投入本公司的资产账面价值为 706,221.62 万元，调整后账面值为 706,221.62 万元，评估值为 1,404,568.67 万元，评估增值 698,347.05 万元，增值率为 98.88%；负债账面值为 545,720.81 万元，调整后账面值为 545,720.81 万元，评估值为 545,720.81 万元，无评估增减值；净资产账面价值为 160,500.81 万元，调整后账面值为 160,500.81 万元，评估值为 858,847.86 万元，评估增值 698,347.05 万元，增值率 435.11%，其中最主要的增值是长期股权投资评估增值，增值额计 698,156.17 万元。上述评估结果已经国务院国资委出具的《关于中国南方机车车辆工业集团公司发起设立中国南车股份有限公司项目资产评估结果核准的批复》（国资产权[2008]26 号）确认。

在本次评估过程中，中联资产评估有限公司以 2007 年 6 月 30 日为评估基准日，采用市场法和收益法分别从市场途径和收益途径对南车集团拟注入本公司的时代电气和时代新材等两家上市公司的股权进行评估，并选取市场法评估结果作为最终结论。市场法是根据上市公司所处市场的情况，选取某些公共指标如市净率、市盈率等与可比公司进行比较，通过对评估对象与可比公司各指标相关因素的比较，调整影响指标因素的差异，来得到评估对象的市净率或市盈率等，据此估算上市公司的价值。收益法是通过将企业未来预期的现金流折算为现值，估计企业价值的一种方法。其基本思路是通过估算企业未来预期现金流和采用适宜的

折现率，将预期现金流折算成现时价值，得到企业价值。本次评估目的是为确定南车集团投入到本公司的上市公司股权在基准日时点的价值提供参考依据。鉴于收益法是从收益角度衡量公司价值，收益法评估是基于公司的历史表现，结合对未来经营状况和业绩对公司营运所做的一种预测和判断，受对未来经济形势判断等不确定性的影响，对收益预测的客观和准确性把握难度较大。而市场法评估方法和结论体现市场对上市公司价值的综合反映，既包含市场对于公司内在价值的看法，也体现现实市场对企业未来成长、收益的预期，同时反映对上市公司所处市场环境和经济环境变化趋势的认同。就本次南车集团将所持上市公司股权随其他资产一并投入到本公司这一经济行为而言，市场法评估结论相对更能反映该股权价值，因此选取市场法评估结果作为最终结论。

按会计科目分类汇总评估增值情况如下：

项目	账面价值 单位(万元)	评估价值 单位(万元)	增减值 单位(万元)	增值率 (%)
流动资产合计	455,980.16	455,980.16	-	-
货币资金	80,409.96	80,409.96	-	-
预付款项	7,832.10	7,832.10	-	-
应收利息	2,011.72	2,011.72	-	-
其他应收款	365,726.38	365,726.38	-	-
其他流动资产	-	-	-	-
非流动资产合计	250,241.46	948,588.51	698,347.04	279.07
长期股权投资	249,602.44	947,758.61	698,156.17	279.71
固定资产	639.02	829.90	190.87	29.87
其他非流动资产	-	-	-	-
资产总计	706,221.62	1,404,568.67	698,347.05	98.88
流动负债合计	343,702.67	343,702.67	-	-
短期借款	151,000.00	151,000.00	-	-
预收款项	8,070.00	8,070.00	-	-
应付职工薪酬	605.83	605.83	-	-
应交税费	1,293.58	1,293.58	-	-
其他应付款	104,914.16	104,914.16	-	-
其他流动负债	77,819.09	77,819.09	-	-

项目	账面价值 单位(万元)	评估价值 单位(万元)	增减值 单位(万元)	增值率 (%)
非流动负债合计	202,018.14	202,018.14	-	-
长期借款	200,000.00	200,000.00	-	-
其他非流动负债	2,018.14	2,018.14	-	-
负债总计	545,720.81	545,720.81	-	-
净资产	160,500.81	858,847.86	698,347.05	435.11

长期股权投资评估增值情况如下：

	单位名称	投资 比例 (%)	账面价值 ¹ 单位(万元)	评估价值 单位(万元)	增减值 单位(万 元)	增值 率 (%)
	长期股权投资合计	-	249,602.44	947,758.61	698,156.17	279.71
	其中：					
1	株机公司	69.01	13,023.68	48,703.23	35,679.55	273.96
2	资阳公司	81.04	7,199.35	11,273.13	4,073.77	56.59
3	威墅堰公司	100.00	14,239.13	46,488.21	32,249.08	226.48
4	四方股份	90.04	72,544.14	90,135.23	17,591.09	24.25
5	四方有限	100.00	32,780.32	42,276.87	9,496.55	28.97
6	浦镇公司	100.00	-	9,793.02	9,793.02	-
7	长江公司	100.00	11,210.39	43,302.88	32,092.49	286.27
8	眉山公司	100.00	-	9,045.90	9,045.90	-
9	成都公司	100.00	11,362.27	36,147.95	24,785.68	218.14
10	洛阳公司	100.00	-	6,287.65	6,287.65	-
11	襄樊公司	100.00	-	4,963.92	4,963.92	-
12	二七车辆 ²	100.00	8,215.41	63,728.19	55,512.78	675.72
13	石家庄公司	100.00	-	16,250.38	16,250.38	-
14	株洲所 ³	100.00	43,554.91	456,823.68	413,268.77	948.85
15	威墅堰所	100.00	5,340.78	27,840.32	22,499.54	421.28
16	新力搏公司	100.00	30,004.41	34,630.27	4,625.86	15.42
17	青岛四方川崎车辆技术有限公司	11.00	127.65	67.77	-59.88	-46.91

注 1：部分子公司净资产账面价值为负数，根据中联资产评估有限公司出具的资产评估报告，将其账面价值确认为零。

注 2：二七车辆的评估增值率达到 675.72%，主要是由二七车辆拥有土地的评估增值所致。

注 3：长期股权投资中株洲所评估增值 413,268.77 万元，其主要原因是株洲所持有的 H 股上市公司时代电气及 A 股上市公司时代新材的股权价值分别增值 330,901.45 万元和 18,457.74 万元。

（二）土地使用权评估情况

本公司设立时，由南车集团委托北京华源土地评估中心有限责任公司，以 2007 年 6 月 30 日为评估基准日，对南车集团重组改制涉及的土地使用权价格进行评估，为南车集团发起设立本公司进行土地资产处置及确定土地使用权价格提供参考依据，并出具了《中国南方机车车辆工业集团公司重组改制项目土地使用权价格评估》（华源[2007]（估）字第 108 号）。待估 137 宗地的土地所有权属于国家所有，土地使用权由南车集团下属各级公司以划拨、作价出资、出让等方式取得，土地总面积 10,456,992.63 平方米。其中划拨土地 65 宗，土地面积 5,922,375.59 平方米；出让土地 46 宗，土地面积 1,384,932.12 平方米；作价入股土地 21 宗，土地面积 2,239,080.7 平方米；以出让方式处置的划拨土地 5 宗，土地面积 910,604.22 平方米。上述 65 宗需要处置的划拨土地，其评估结果已经国土资源部出具的《关于中国南方机车车辆工业集团公司重组改制土地资产处置的复函》（国土资函[2007]996 号）确认。

十七、验资情况

（一）设立时第一期验资情况

根据安永华明会计师事务所于 2007 年 12 月 26 日出具的《验资报告》（安永华明（2007）验字第 60626562_A01 号），本公司申请登记的注册资本（股本）为人民币 70 亿元，每股面值为人民币 1 元，折合为 70 亿股。截至 2007 年 12 月 21 日止，本公司已收到全体股东首次缴纳的注册资本（实收股本）合计人民币 210,000 万元，占公司注册资本的 30%，其中：南车集团以货币出资人民币 200,000 万元，铁工经贸以货币出资人民币 10,000 万元。

（二）设立时第二期验资情况

2007 年 12 月 30 日，南车集团与本公司签署了《资产交割协议》，南车集团就其对本公司出资的股权及相关资产进行移交。据此，截至 2007 年 12 月 31 日，

本公司 70 亿元注册资本对应的股权及相关资产出资所涉及的权益及资产已由本公司所实际占有和控制，并开始办理权属变更及相关注册资本验资工作。上述股权及相关资产包括南车集团以股权出资人民币 657,209.79 万元、以货币出资人民币 1,638.07 万元；铁工经贸以货币出资人民币 2,447.07 万元，合计认缴股本人民币 490,000 万元，资本公积 171,294.93 万元，占公司注册资本的 70%。本公司于 2008 年 1 月 22 日前完成了上述股权的过户手续。2008 年 1 月 24 日，天华中兴会计师事务所有限公司出具了《验资报告》（天华中兴验字（2008）第 2009-100 号），对上述的资产出资情况进行了验资。

第十一章 管理层讨论和分析

本公司管理层以 2005、2006、2007 年度和 2008 年 1-3 月经审计的财务报表为基础，对报告期内公司的财务状况、盈利能力、现金流量状况和资本性支出进行了讨论和分析，并对公司未来的发展前景进行了展望。

本章内容可能含有前瞻性描述。该类前瞻性描述包含了部分不确定事项，可能与本公司的最终经营结果不一致。投资者阅读本章内容时，应同时参考本招股说明书第十章“财务会计信息”中的相关内容，以及本次发行经安永华明会计师事务所审计的财务报表及其附注。

本章讨论与分析所指的数据，除非特别说明，均指合并口径数据。

一、影响本公司财务状况和经营业绩的主要因素

（一）中国的宏观经济增长

轨道交通装备行业属于国民经济基础产业，其行业景气度与宏观经济紧密相连。在过去 10 年，我国经济一直保持高速增长，GDP 复合年增长率达 11.69%。2006 年经济增长更是达到同比增长 10.7%，远远超过同期国际平均水平。经济增长促进了交通运输业务量的大幅提升，带动了轨道交通装备行业的蓬勃发展，轨道交通装备的市场需求近年来保持着良好的增长势头，为本公司带来巨大发展机遇。但如果宏观经济增长减慢或产生衰退，本公司的经营业绩将可能受到不利影响。

（二）我国轨道交通运输的发展状况与轨道交通运输基础建设的投资水平

本公司的业务收入主来源于轨道交通装备制造业务，因而本公司的业务很大程度上依赖我国轨道交通运输的发展状况与国家在轨道交通运输基础建设方面的投资。

近几年，铁路运输呈现出快速发展的趋势。2007 年，铁路全行业旅客发送量达到 13.6 亿人，较 2006 年增长 7.94%；货物发送量达 31.2 亿吨，较 2006 年

增长 8.33%。在铁路运输行业快速发展的同时，城市化进程的加快与城市规模的不断扩大给城市轨道交通行业注入新的动力。到 2010 年，预计城市轨道交通建设总投资可达 5000 多亿元，在国内建成总长 1500 公里的城轨交通线路。轨道交通行业整体面临较好发展势头。

我国在轨道交通运输基础建设方面的总投资，2005 年比 2004 年增长 24.26%，2006 年比 2005 年增长 13.61%，同期本公司的营业收入增长率分别为 20.88% 和 16.01%。“十一五”规划中，我国政府计划投资 3.8 万亿元用于交通基础建设项目（包括铁路、公路、水路交通），投资约 1.25 万亿元用于铁路项目。2007 年我国投资 2,724 亿元用于交通运输设备制造业。同时，伴随 2010 年国内可建成总长 1500 公里的城轨交通线路，预计城轨车辆的需求量将达 6000 辆。我国政府不断增加轨道交通运输基础建设的投资，为本公司的发展提供了良好的平台。但如果我国政府减少对轨道交通运输基础建设投资，本公司的经营业务将会受到不利影响。

（三）轨道交通装备产品及服务的定价

轨道交通装备产品及服务的价格主要受以下几个方面因素的影响：（1）产品的技术等级和所应用技术的自主化程度；（2）能够生产同型号或类似产品厂家的多寡；（3）同型号或类似产品的市场需求量或批量生产规模；（4）产品所处的生命周期，等等。轨道交通装备产品及服务的价格通常采用投标或与客户协商的方式确定。包含前述因素以及主要原材料价格上涨等因素的影响。报告期内，本公司与主要客户签署合同的价格较为合理，从而保证了本公司销售收入增长的同时盈利能力较大幅度增加。反之，在一定程度上会影响本公司的盈利水平。

（四）产品组合

本公司的营业收入主要来自于机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆的新造、修理、相关重要零部件的研发、制造、销售，以及轨道交通装备专有技术延伸产业的收入。由于各个业务板块中的产品利润水平差异较大，因而对本公司的整体利润贡献影响不尽相同。与普通业务产品相比，技术等级较高、创新性较强的产品市场需求更大，毛利贡献率更高：如机车业务领域中的电力机车，其毛利率显著高于内燃机车的毛利率。如果本公司的产品组合因市场需求而有所变

动，一定程度上会影响本公司的盈利水平。

（五）原材料成本

原材料成本是本公司营业成本的重要组成部分。本公司生产经营所需原材料主要包括钢材、铝材和铜材。2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司原材料成本分别为 3,727,440 千元、18,342,157 千元、15,987,382 千元和 14,079,894 千元，分别占生产成本总额的 81.37%、81.92%、79.37% 和 78.42%。如果未来原材料价格出现明显上涨，而公司产品价格无法及时相应调整，一定程度上会影响本公司的盈利水平。

本公司实行集中采购和分散采购相结合的采购模式。普通物料集中采购可以增强本公司采购的谈判力，实现批量采购折扣。本公司与主要供应商建立战略合作伙伴关系，每年签订直供或总代理协议，并享受直供代理的政策优惠。特殊物料（如批量小的钢材、试制新产品所需钢材、科技含量高、风险大的配件）则由各子公司分别采购，选择合适的供应商并谈判签订合同。此采购模式有利于降低成本，保证原材料的供应。如果原材料的集中采购发生困难或者与主要供应商的战略合作伙伴关系无法得以维持，可能对本公司的经营情况造成不利影响。

（六）税收优惠

目前，本公司的多家子公司地处高新技术开发区或中国西部，享有 15% 的所得税优惠税率，另有部分子公司作为生产性外商投资企业、科研机构转制企业享受定期免税、减税等税收优惠，而本公司的其他子公司 2005-2007 年度、2008 年 1-3 月则分别按照 33% 和 25% 的税率缴纳企业所得税；此外，本公司下属多家子公司享有不同程度的技术开发费所得税前加计扣除、国产设备购买超过上年部分抵免 40% 所得税的相关优惠政策。由于上述优惠政策，本公司在 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度的实际税率分别为 25.94%、10.46%、9.60% 和 17.17%。新的《企业所得税法》已于 2008 年 1 月 1 日生效，企业所得税税率上限将由 33% 下调至 25%，但对于新税法施行前享受低税率优惠的企业，可以在新税法施行后 5 年内，逐步过渡到 25% 的税率；对于新税法施行前，享受定期减免税优惠的企业，可以在新税法施行后继续享受该等定期税收减免优惠直至期满为止。根据国税发[2008]52 号文，自 2008 年 1 月 1 日起，停止执行企业购买

国产设备投资抵免企业所得税的政策。2005 年度、2006 年度和 2007 年度，本公司购买国产设备投资抵免企业所得税的金额分别是 11,302,619 元、18,831,553 元和 68,047,905 元，占当年利润总额的比例仅为 1.95%、2.75% 和 5.70%。该项所得税优惠政策停止执行对公司经营业绩没有重大影响。

本公司产品的销售一般应须缴纳 17% 的增值税，而其中自 2001 年起，向铁路系统提供货车修理服务产生的收入免征增值税。

如果上述税收优惠政策发生变化，则本公司的盈利能力可能受到一定影响。

（七）汇率

本公司经营所需的绝大部分营业成本和其他支出均以人民币计价。本公司的大部分产品也以国内市场为主要销售对象。但是在报告期内，本公司的海外收入和部分营业成本如零部件采购，则是以其他货币计价。未来几年该部分收入和以其他货币计价的成本可能会随着公司规模扩大有所上升。出口产品的定价是按照国内同类产品价格并参考市场供求及国际市场的相似产品定价决定。进口零部件的定价则是参考市场供求及国际市场相似产品的定价决定。自 2006 年 7 月中国实行人民币汇率改革以来，人民币兑美元汇率逐步提高，如果人民币继续大幅升值，一方面将使得本公司的生产成本有所提高，另一方面由于出口产品变得相对昂贵从而削弱了本公司在国际市场上的竞争力，进而影响本公司的收入情况和利润水平。为减少汇率波动对公司经营业绩造成的影响，本公司将采取相应的措施进行风险对冲。

二、财务状况分析

（一）资产结构与负债结构分析

1. 资产结构及重要项目分析

截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司的总资产分别为 31,529,532 千元和 32,725,858 千元，主要由货币资金、应收账款、预付款项、存货、固定资产、在建工程 and 无形资产组成。

表 11-1 主要资产构成（按扣除折旧、减值准备后的净值列示）

项目	2008年3月31日		2007年12月31日	
	金额(千元)	比重	金额(千元)	比重
流动资产合计	20,250,224	64.23%	21,791,421	66.59%
其中：货币资金	3,897,216	12.36%	8,271,520	25.28%
应收账款(净额)	5,858,613	18.58%	4,020,423	12.29%
预付款项	2,888,269	9.16%	2,343,505	7.16%
存货	5,875,200	18.63%	5,839,556	17.84%
非流动资产合计	11,279,308	35.77%	10,934,437	33.41%
其中：长期股权投资	666,770	2.11%	632,558	1.93%
固定资产	6,258,888	19.85%	6,298,140	19.25%
在建工程	1,144,339	3.63%	769,498	2.35%
无形资产	3,073,787	9.75%	3,090,002	9.44%
资产总计	31,529,532	100.00%	32,725,858	100.00%

截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，流动资产占总资产的比例分别为 64.23% 和 66.59%，本公司的资产结构呈现流动资产比例较高、非流动资产比例较低的特点，这主要与装备制造行业在经营过程中产品生产周期较长有关。

(1) 货币资金

本公司货币资金主要包括现金和银行存款，本公司货币资金余额相对较大，这与公司保持适度的货币资金存量以维持日常生产经营有关。

从绝对额来看，截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的货币资金为 3,897,216 千元，比 2007 年 12 月 31 日的 8,271,520 千元减少 52.88%。主要有以下几个原因：一，由于轨道交通装备制造企业的经营受季节性影响，一季度可实现收入一般比全年同比较小；二，本公司大部分客户通常在年底而非一季度末结清款项，导致一季度已实现的收入大部分体现在应收账款而非货币资金的增加；三，本公司为扩大生产经营规模，满足不断增长的市场需求，对存货和在建工程的投资较大，导致资金占用较 2007 年底有所增加；四，本公司在 2008 年一季度全额清还了到期的短期融资券，同时为减少利息费用的支出，本公司也偿还了部分银行借款。

从相对占比来看，截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，货币资金占资产总额的比例分别为 12.36% 和 25.28%，货币资金占流动资产的比例分别为

19.25%和 37.96%。其中，受限制的货币资金分别为 510,461 和 479,038 千元，主要是承兑汇票保证金、信用证保证金、履约保证金和保函保证金。

(2) 应收账款

表 11-2 应收账款金额与占比

账龄	2008 年 3 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	账面金额 (千元)	比例	账面金额 (千元)	比例
1 年以内	5,500,063	89.59%	3,714,531	86.62%
1 年至 2 年	348,889	5.68%	294,797	6.87%
2 年至 3 年	122,563	2.00%	124,197	2.90%
3 年以上	167,507	2.73%	154,996	3.61%
合计	6,139,023	100.00%	4,288,521	100.00%
坏账准备	-280,410		-268,098	
账面价值	5,858,613		4,020,423	

表 11-3 应收账款及坏账准备明细

单位：千元

项目	2008 年 3 月 31 日			
	金额	比例	坏账准备	账面价值
单项金额重大	5,378,689	87.6%	-188,842	5,189,847
单项金额不重大但按信用风险特征组合后风险较大	22,478	0.4%	-22,127	351
其他不重大	737,855	12.0%	-69,441	668,415
合计	6,139,023	100.0%	-280,410	5,858,613
项目	2007 年 12 月 31 日			
	金额	比例	坏账准备	账面价值
单项金额重大	3,231,094	75.34%	-138,857	3,092,237
单项金额不重大但按信用风险特征组合后风险较大	53,845	1.26%	-48,291	5,554
其他不重大	1,003,582	23.40%	-80,950	922,632
合计	4,288,521	100.00%	-268,098	4,020,423

本公司的应收账款主要为应收取的合同款项。

从绝对额来看,截至 2008 年 3 月 31 日,本公司的应收账款净额为 5,858,613 千元,比 2007 年 12 月 31 日的 4,020,423 千元增加 45.72%。主要是由于轨道交通装备制造企业的经营受季节性影响,按照行业惯例,本公司通常在年初或下半年取得生产订单,由于生产周期一般自接到订单起三至六个月内完成,客户则一般在产品完工交付运营后支付大部分款项。因此,本公司的一季度应收账款余额比年底余额较大。截至本招股说明书签署日,本公司在 2008 年 3 月 31 日的应收账款已大部分收回。

从相对占比来看,截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日,本公司应收账款净额占总资产的比例分别为 18.58% 和 12.29%,占流动资产的比例分别为 28.93%和 18.45%。一季度占比较大与上述原因相关。

从本公司应收账款的账龄来看,1 年以内的应收账款占比最大,截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日,1 年以内应收账款余额分别为 5,500,063 千元和 3,714,531 千元,占应收账款余额的比例分别为 89.59%和 86.62%;1 年至 2 年的应收帐款余额分别为 348,889 千元和 294,797 千元,占应收账款余额的比例分别为 5.68%和 6.87%。应收账款结构稳定、合理。

本公司管理层已根据应收账款的重要性对存在坏账风险的部分计提了充分的坏账准备,截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日,分别计提坏账准备 280,410 千元和 268,098 千元,占应收账款余额比例为 4.57%和 6.25%,其中单项金额重大的应收账款计提坏帐准备分别为 188,842 千元和 138,857 千元。

(3) 预付款项

表 11-4 预付款项金额与占比

账龄	2008 年 3 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	金额 (千元)	比例	金额 (千元)	比例
1 年以内	2,809,302	97.27%	2,286,397	97.57%
1 年至 2 年	57,409	1.99%	38,545	1.64%
2 年至 3 年	18,884	0.65%	16,042	0.68%
3 年以上	2,675	0.09%	2,521	0.11%
合计	2,888,270	100%	2,343,505	100.00%
坏账准备	-1		-	

账面价值	2,888,269		2,343,505	
------	-----------	--	-----------	--

本公司的预付款项主要是预付给原材料和设备供应商的采购款。

从绝对额来看，截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的预付款项净额为 2,888,269 千元，比 2007 年 12 月 31 日的 2,343,505 千元增长 23.25%。主要是本公司为应对不断扩大的生产经营规模和不断上升的原材料价格，对部分原材料和相关设备提前进行采购。

从相对占比来看，截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司预付款项占总资产的比例分别为 9.16% 和 7.16%，占流动资产的比例分别为 14.26% 和 10.75%，占比略有提高。

(4) 存货

表 11-5 存货构成与占比

项目	2008 年 3 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	金额 (千元)	比例	金额 (千元)	比例
原材料	2,985,199	47.58%	2,305,419	36.92%
在产品	2,198,550	35.04%	2,299,372	36.82%
库存商品	1,060,631	16.91%	1,616,175	25.88%
委托加工物资	25,766	0.41%	21,912	0.35%
其他	3,802	0.06%	1,225	0.02%
合计	6,273,948	100.00%	6,244,103	100%
跌价准备	-398,748		-404,547	
账面价值	5,875,200		5,839,556	

本公司的存货主要是原材料、在产品、库存商品、委托加工物资等。

从绝对额来看，截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的存货净额为 5,875,200 千元，比 2007 年 12 月 31 日的 5,839,556 千元增长 0.61%。存货净额较为稳定。

从相对占比来看，截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司存货净额占资产总额的比例分别为 18.63% 和 17.84%，占流动资产的比例分别为 29.01% 和 26.80%，占比稳定。本公司存货余额较大，主要原因是，随着业务量

稳步上升，本公司有序地扩大生产和经营规模。截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司的存货跌价准备分别为 398,748 千元和 404,547 千元，占存货余额比例分别为 6.36% 和 6.48%。

在存货的各项构成中，占比最大的是在产品 and 原材料，两者合计分别占 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日存货余额 82.62% 和 73.74%。在产品占比较大的主要原因与本公司的产品生产周期较长有关。原材料在存货中的占比略高于在产品，主要是因是本公司为了满足 2008 年已签署的生产订单而提高原材料的采购量所致。

(5) 长期股权投资

截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司的长期股权投资净额分别为 666,770 和 632,558 千元，占总资产的比重分别为 2.11% 和 1.93%；其中，合营公司股权投资净额分别为 439,656 千元和 409,565 千元，占长期股权投资净额的 65.94% 和 64.75%；联营公司股权投资净额分别为 193,925 千元和 189,803 千元，占长期股权投资净额的 29.08% 和 30.01%。

(6) 固定资产

表 11-6 固定资产构成与占比

项目	2008 年 3 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	账面金额 (千元)	比例	账面金额 (千元)	比例
房屋及建筑物	2,580,633	41.23%	2,602,822	41.33%
机器设备	3,063,755	48.95%	3,077,931	48.87%
运输工具	217,760	3.48%	246,559	3.91%
办公设备及其他	396,741	6.34%	370,828	5.89%
合计	6,258,888	100.00%	6,298,140	100.00%

本公司的固定资产主要是房屋及建筑物、机器设备、运输工具、办公设备。

从绝对额来看，截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的固定资产为 6,258,888 千元，比 2007 年 12 月 31 日的 6,298,140 千元减少 0.62%，余额稳定。

从相对占比来看，截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司固

定资产占总资产的比例分别为 19.85% 和 19.25%，占比稳定。

在固定资产的各项构成中，房屋及建筑物、机器设备的占比较大。截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，房屋及建筑物分别为 2,580,633 千元和 2,602,822 千元，占固定资产的比重为 41.23% 和 41.33%；机器设备分别为 3,063,755 千元和 3,077,931 千元，占固定资产的比重为 48.95% 和 48.87%，两者合计占固定资产的 90% 以上。

(7) 无形资产

表 11-7 无形资产构成与占比

项目	2008 年 3 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	账面金额 (千元)	比例	账面金额 (千元)	比例
土地使用权	2,790,595	90.79%	2,804,055	90.75%
软件使用权	68,097	2.21%	69,939	2.26%
工业产权及专有技术	215,095	7.00%	216,008	6.99%
合计	3,073,787	100.00%	3,090,002	100.00%

本公司的无形资产主要是土地使用权、软件使用权和工业产权及专有技术。截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司的无形资产分别为 3,073,787 千元和 3,090,002 千元，无形资产占总资产的比例分别为 9.75% 和 9.44%，无形资产（扣除土地使用权后）占净资产的比例分别为 4.15% 和 4.46%。

2. 资产减值准备情况

表 11-8 资产减值准备构成与占比

项目	2008 年 3 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	账面金额 (千元)	比例	账面金额 (千元)	比例
坏账准备	332,027	40.94%	327,595	40.32%
其中：应收账款	280,410	34.57%	268,098	33.00%
其他应收款	51,616	6.36%	59,497	7.32%
存货跌价准备	398,747	49.16%	404,547	49.79%
长期股权投资减值准备	520	0.06%	520	0.06%
固定资产减值准备	62,712	7.73%	62,715	7.72%
在建工程减值准备	1,658	0.20%	1,658	0.20%

项目	2008年3月31日		2007年12月31日	
	账面金额(千元)	比例	账面金额(千元)	比例
无形资产减值准备	15,412	1.90%	15,412	1.90%
合计	811,075	100.00%	812,447	100.00%

本公司依据稳健经营的原则,按照自身行业的特点与业务经营模式的实际情况,制定了合理的资产减值准备计提会计政策,具体会计政策参见本招股说明书“第十章 财务会计信息”。本公司对各类资产的减值情况进行了审慎核查,并计提了充分的减值准备。本公司的减值准备主要为坏账准备和存货跌价准备。

截至2008年3月31日和2007年12月31日,资产减值准备合计分别为811,075千元和812,447千元,主要是坏账准备332,027千元和327,595千元,存货跌价准备398,747千元和404,547千元,及固定资产减值准备62,712千元和62,715千元,其中存货跌价准备占资产减值准备总额的比例最大,接近50%。

3. 负债结构及重要项目分析

截至2008年3月31日和2007年12月31日,本公司的负债总额分别为24,705,962千元和26,309,990千元,主要由短期借款、应付短期融资券、应付票据、应付账款、预收账款、其他应付款、长期借款和其他非流动负债等构成。与高流动资产比例相对应,本公司的负债结构也呈现高流动负债比例的特点。截至2008年3月31日和2007年12月31日,本公司的流动负债占负债总额的比例分别为81.85%和82.41%。

表 11-9 主要负债构成与占比

项目	2008年3月31日		2007年12月31日	
	账面金额(千元)	比例	账面金额(千元)	比例
流动负债合计	20,221,697	81.85%	21,682,671	82.41%
其中:短期借款	5,394,026	21.83%	5,437,111	20.67%
应付短期融资券	-	-	794,548	3.02%
应付票据	1,371,991	5.55%	1,612,181	6.13%
应付账款	6,569,722	26.59%	6,229,873	23.68%
预收款项	4,392,989	17.78%	5,148,881	19.57%
其他应付款	1,355,363	5.49%	1,520,397	5.78%

项目	2008年3月31日		2007年12月31日	
	账面金额(千元)	比例	账面金额(千元)	比例
递延收益(一年内到期)	66,186	0.27%	66,155	0.25%
非流动负债合计	4,484,265	18.15%	4,627,319	17.59%
其中: 长期借款	1,973,050	7.99%	2,086,368	7.93%
递延收益	272,979	1.10%	268,480	1.02%
其他非流动负债	2,206,940	8.93%	2,251,750	8.56%
负债总计	24,705,962	100.00%	26,309,990	100.00%

(1) 短期借款和应付短期融资券

表 11-10 短期借款和短期融资券构成与占比

项目	2008年3月31日		2007年12月31日	
	账面金额(千元)	比例	账面金额(千元)	比例
信用借款	4,551,020	84.37%	3,614,343	66.48%
质押借款	15,606	0.29%	617,938	11.37%
保证借款	746,000	13.83%	1,115,430	20.52%
抵押借款	81,400	1.51%	89,400	1.64%
短期借款余额小计	5,394,026	100.00%	5,437,111	100.00%
应付短期融资券	-		794,548	
合计	5,394,026		6,231,659	

本公司的短期借款和应付短期融资券主要用于满足经营过程中短期流动资金的需求。截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日, 本公司的短期借款和短期融资券的合计余额分别为 5,394,026 千元和 6,231,659 千元, 占负债总额的 21.83% 和 23.69%。短期借款中, 信用借款与保证借款的比例较大, 其中信用借款分别为 4,551,020 千元和 3,614,343 千元, 占短期借款余额的比例为 84.37% 和 66.48%, 保证借款为 746,000 和 1,115,430 千元, 占短期借款余额的比例为 13.83% 和 20.52%。截至 2008 年 3 月 31 日, 应付短期融资券余额为零, 原因是本公司于 2008 年将到期的短期融资券全额清还。

(2) 应付票据和应付账款

本公司的应付票据和应付账款主要是应付原材料供应商、机器设备供应商和工程款项的应付未付款。截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司的应付票据分别为 1,371,991 千元和 1,612,181 千元，占负债总额的比例为 5.55% 和 6.13%。应付账款余额分别为 6,569,722 千元和 6,229,873 千元，占负债总额的比例分别为 26.59% 和 23.68%。

综合来看应付票据和应付账款，余额较为平稳。

(3) 预收款项

截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司的预收款项余额分别为 4,392,989 千元和 5,148,881 千元，占负债总额的比例为 17.78% 和 19.57%。2007 年 12 月 31 日预收款项较大，主要原因是本公司于 2007 年承接了多个大功率电力机车、动车组的生产订单，项目预收款相应有所增加。

(4) 其他应付款

本公司的其他应付款主要是代收代付款项、特别股息分派和工程设备款。

从绝对额来看，截至 2008 年 3 月 31 日，本公司的其他应付款余额为 1,355,363 千元，较 2007 年 12 月 31 日的 1,520,397 千元，减少 10.85%，主要是由于代收代付款项减少所致。

从相对占比来看，截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司的其他应付款占负债总额的比例分别为 5.49% 和 5.78%，占比略有下降。

(5) 长期借款

表 11-11 长期借款构成与占比

项目	2008 年 3 月 31 日		2007 年 12 月 31 日	
	账面金额 (千元)	比例	账面金额 (千元)	比例
信用借款	1,835,696	93.04%	1,973,718	94.60%
保证借款	172,202	8.73%	159,980	7.67%
减：一年内到期的长期借款	-34,848	-1.77%	-47,330	-2.27%
合计	1,973,050	100.00%	2,086,368	100.00%

本公司的长期借款主要由信用借款和保证借款构成。截至 2008 年 3 月 31 日

和 2007 年 12 月 31 日, 本公司的长期借款余额分别为 1,973,050 千元和 2,086,368 千元, 占负债总额的比例为 7.99% 和 7.93%。其中, 信用借款为最主要的组成部分, 截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日, 信用借款余额分别为 1,835,696 千元和 1,973,718 千元, 占长期借款的比例为 93.04% 和 94.60%。

(6) 其他非流动负债

截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日, 本公司的其他非流动负债余额分别为 2,206,940 千元和 2,251,750 千元, 占负债总额的 8.93% 和 8.56%。其中补充养老保险和内退员工福利所占比例较大, 合计超过其他非流动负债的 97%, 补充养老保险和内退员工福利负债是本公司承担并应于未来年度支付给离休、退休人员补充福利和内退人员费用的款项。

(7) 递延收益

递延收益主要为本公司取得的应在以后期间计入当期损益的政府补助。截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日, 本公司的递延收益分别为 272,979 千元和 268,480 千元, 占负债总额的比例为 1.10% 和 1.02%。此外, 还有一年内到期的递延收益, 分别为 66,186 千元和 66,155 千元。

4. 评估增值的影响

本公司设立时, 中联资产评估有限公司以 2007 年 6 月 30 日为评估基准日, 就南车集团拟整体重组并境内外上市所涉及的资产及相关负债进行了评估。根据资产评估报告, 南车集团拟投入本公司的净资产评估值为 8,588,479 千元, 其中包括南车集团以作价出资方式注入的 65 宗评估值为 2,322,508 千元的授权经营土地使用权。

除上述 65 宗授权经营土地使用权外, 在评估基准日 2007 年 6 月 30 日持续经营的前提下, 南车集团拟投入股份公司的其他净资产账面价值为 1,052,321 千元, 调整后的净资产值为 1,052,321 千元, 评估值为 6,265,971 千元, 较调整后净资产账面值增值 5,213,650 千元, 增值率为 495.44%, 其中最主要的是长期股权投资评估增值 5,211,741 千元。

资产评估的会计处理及影响

（1）母公司的账务处理

本公司在编制财务报表时，按照《企业会计准则第 2 号—长期股权投资》的规定，对下属子公司的长期股权投资采用成本法核算，在本公司重组改制过程中下属企业的评估增值将构成本公司对下属企业的初始投资成本的一部分。

（2）下属企业账务处理

在本公司本次改制重组前，由于本公司下属各子公司多数已是公司制企业，根据持续经营基础下的历史成本计量的原则，这些子公司在本次改制重组过程中并没有根据评估值进行调账。而部分子公司在本次重组改制过程中从全民所有制企业改为公司制企业的，将根据相关要求，对以 2007 年 6 月 30 日为评估基准日经评估后的净资产增值入账，借记相关的资产科目而贷记其资本公积。对于南车集团以作价出资方式注入本公司的下属企业的授权经营土地使用权将作为南车集团的出资，相应增加其资本金及无形资产（土地使用权）等。

（3）合并会计处理及其影响

由于本次改制中涉及的重组属于《企业会计准则第 20 号—企业合并》中所指的同—控制下的企业合并。根据合并会计报表编制的有关要求，被合并方的有关资产、负债应以其账面价值并入合并财务报表，因此本公司在编制合并报表时将部分评估增值予以冲回。

鉴于上述会计处理方式，截至 2008 年 3 月 31 日，本公司归属于母公司的权益为 4,714,677 千元，以总股本 70 亿股计算，每股净资产 0.67 元。每股净资产低于 1 元的原因主要是：除南车集团以作价出资方式注入的 65 宗评估值为 2,322,508 千元的授权经营土地使用权外，在评估基准日 2007 年 6 月 30 日持续经营的前提下，重组改制资产评估增值 5,213,650 千元没有反映于合并财务报表。

（二）偿债能力分析

随着本公司报告期内业务量的不断增加、资产规模的持续扩张，本公司的负债规模也有所增加。截至 2008 年 3 月 31 日和 2007 年 12 月 31 日，本公司的负债余额总计分别为 24,705,962 千元和 26,309,990 千元，主要是由于短期借款、应付票据、应付账款、其他应付款和长期借款的增加所致。

表 11-12 偿债能力指标

	2008年3月31日	2007年12月31日	2006年12月31日	2005年12月31日
流动比率（倍）	1.00	1.01	-	-
速动比率（倍）	0.71	0.74	-	-
	2008年1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
息税折旧摊销前利润（千元）	858,087	2,236,144	1,606,673	1,344,545
利息保障倍数	7.08	7.10	5.28	6.37

上述指标的计算方法如下：

流动比率=流动资产/流动负债

速动比率=(流动资产-存货)/流动负债

息税折旧摊销前利润=利润总额+利息支出+固定资产折旧+无形资产摊销+长期待摊费用摊销

利息保障倍数=息税折旧摊销前利润/利息支出

截至2008年3月31日和2007年12月31日，本公司的流动比率分别为1.00和1.01，速动比率分别为0.71和0.74，较为稳定。

需要说明的是，本公司的预收款项占流动负债的比例较大，2008年3月31日和2007年12月31日分别为21.72%和23.75%。预收款项并不需要以现金即时支付，而仅需以本公司制造的轨道交通装备产品和提供的相应劳务进行偿付，因而对本公司的流动性并不造成影响。因此，本公司的流动资产相对实际需要即时偿付的流动负债数量更大，使本公司的实际偿债能力更强。

本公司在2008年1-3月、2007年度、2006年度和2005年度的利息保障倍数分别为7.08、7.10、5.28和6.37，报告期内基本较为稳定。2006年度的利息保障倍数较2005年度有所下降，主要是由于本公司经营规模扩张，资本支出有所增加所致。截至2008年3月31日，本公司拥有多家银行的综合授信额度，总额共计255亿元，可以满足本公司的经营及偿债需要。

（三）资产周转能力分析

表11-13 主要资产周转能力指标

	2008年1-3月	2007年
应收账款周转率（次/年）	5.45	7.29
存货周转率（次/年）	3.73	4.18

总资产周转率（次/年）	0.84	0.93
-------------	------	------

应收账款周转率 = 营业收入 / 应收账款平均余额

存货周转率 = 营业成本 / 存货平均余额

总资产周转率 = 营业收入 / 总资产平均余额

2008 年 1-3 月和 2007 年度，本公司的应收账款周转率分别为 5.45 次和 7.29 次。应收账款周转率有所下降，主要是由于轨道交通装备制造企业的经营受季节性影响，按照行业惯例，本公司通常在年初或下半年取得生产订单，由于生产周期一般自接到订单起三至六个月内完成，客户则一般在产品完工交付运营后支付大部分款项。因此，本公司的一季度应收账款余额较年底余额较大。本公司将继续积极加强风险管理，完善应收账款催收监督管理机制，加速流动资金周转，从而进一步加强本公司的资产使用效率。

2008 年 1-3 月和 2007 年度，本公司的存货周转率分别为 3.73 次和 4.18 次。存货周转率略有下降，主要是由于本公司为积极应对市场需求、扩大经营规模，提前采购较多原材料以备生产之需。本公司将根据存货价值、营运资金状况、生产规模及市场需求等因素管理存货水平，加快存货周转速度，减少存货资金占用，提高本公司资金利用效率。

2008 年 1-3 月和 2007 年度，本公司的总资产周转率分别为 0.84 次和 0.93 次，较为稳定。

三、盈利能力分析

表 11-14 本公司报告期内主要经营情况

单位：千元

项目	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
营业收入	6,725,251	27,400,965	23,529,352	20,282,033
减：营业成本	5,462,685	23,265,996	20,084,306	17,425,614
营业税金及附加	43,319	117,271	107,291	69,651
销售费用	147,788	641,067	453,034	348,034
管理费用	581,734	2,355,718	1,920,904	1,639,108
财务费用	134,823	239,511	252,197	137,215

项目	2008年1-3月	2007年度	2006年度	2005年度
资产减值损失	23,461	41,541	109,626	120,803
加：公允价值变动收益	83,885	-	-	-
投资收益	66,970	222,089	26,010	29,926
其中：对联营企业和合营企业的投资收益	32,712	192,318	25,308	24,248
营业利润	482,296	961,950	628,004	571,534
加：营业外收入	77,476	313,789	95,074	61,617
减：营业外支出	9,882	81,786	37,299	53,222
其中：非流动资产处置损失	7,080	60,539	14,250	13,686
利润总额	549,891	1,193,953	685,779	579,929
减：所得税费用	142,614	124,907	65,868	99,585
净利润	407,276	1,069,046	619,911	480,344
其中：归属于母公司股东/所有者的净利润	367,550	807,352	527,626	393,108
少数股东损益	39,727	261,694	92,285	87,236

随着近几年轨道交通装备市场的蓬勃发展、我国政府对铁路运输、城市轨道交通基础建设的投资不断增加，本公司的业务量也不断扩大，2008年1-3月实现营业收入6,725,251千元；2007年度实现营业收入27,400,965千元，较2006年度增长16.45%；2006年度实现营业收入23,529,352千元，较2005年度增长16.01%。随着收入的增长，本公司的盈利能力也大幅提高，2008年1-3月本公司实现净利润407,276千元；2007年度实现净利润1,069,046千元，较2006年度增长72.45%；2006年度实现净利润619,911千元，较2005年度增长29.06%，盈利能力增长显著。从归属于母公司股东/所有者的净利润角度来看，2008年1-3月实现净利润367,550千元；2007年度实现净利润807,352千元，较2006年度增长53.02%；2006年度实现净利润527,626千元，较2005年度增长34.22%，增长幅度也较大。

总体来看，本公司在报告期内的营业收入、净利润和归属于母公司股东/所有者的净利润都呈现出持续、快速的增长态势，主要原因与近年来铁路运输快速发展、城市化进程不断推进从而带动轨道交通装备制造业的持续扩张有紧密联系。2007年度实现的净利润相对较高，主要得益于公司经营规模的扩张和公司

产品技术的升级换代。此外，于 2007 年度，本公司使用应付福利费期初余额支付当期福利费用 240,026 千元，相关所得税影响为 51,672 千元，由此导致 2007 年度净利润增加 188,354 千元，占当期净利润的 17.62%。

（一）营业收入分析

表 11-15 营业收入的主要板块构成与占比

板块	2008年1-3月		2007年度		2006年度		2005年度	
	金额 (千元)	比例	金额 (千元)	比例	金额 (千元)	比例	金额 (千元)	比例
机车	1,730,709	25.73%	7,121,026	25.99%	7,214,545	30.66%	6,710,882	33.09%
客车	813,694	12.10%	3,422,987	12.49%	3,432,581	14.59%	2,927,774	14.44%
货车	2,179,617	32.41%	9,222,736	33.66%	8,094,859	34.40%	7,203,249	35.52%
动车组	793,510	11.80%	2,691,573	9.82%	1,119,755	4.76%	74,250	0.37%
城轨地铁车辆	245,658	3.65%	1,704,375	6.22%	1,231,897	5.24%	1,218,093	6.01%
其他	962,063	14.31%	3,238,268	11.82%	2,435,715	10.35%	2,147,785	10.57%
合计	6,725,251	100.00%	27,400,965	100.00%	23,529,352	100.00%	20,282,033	100.00%

表 11-16 主要业务板块营业收入的增长

板块	2007 年度		2006 年度		2005 年度	05-07 年 复合增 长率
	金额 (千元)	增长率	金额 (千元)	增长率	金额 (千元)	
机车	7,121,026	-1.30%	7,214,545	7.51%	6,710,882	3.01%
客车	3,422,987	-0.28%	3,432,581	17.24%	2,927,774	8.13%
货车	9,222,736	13.93%	8,094,859	12.38%	7,203,249	13.15%
动车组	2,691,573	140.37%	1,119,755	1408.09%	74,250	502.08%
城轨地铁车辆	1,704,375	38.35%	1,231,897	1.13%	1,218,093	18.29%
其他	3,238,268	32.95%	2,435,715	13.41%	2,147,785	22.79%
合计	27,400,965	16.45%	23,529,352	16.01%	20,282,033	16.23%

表 11-17 营业收入的主要地区分布与占比

板块	2008年1-3月		2007年度		2006年度		2005年度	
	金额 (千元)	比例	金额 (千元)	比例	金额 (千元)	比例	金额 (千元)	比例
国内市场	6,423,265	95.51%	25,467,166	92.94%	21,748,780	92.43%	18,620,657	91.81%

海外市场	301,986	4.49%	1,933,799	7.06%	1,780,572	7.57%	1,661,376	8.19%
合计	6,725,251	100.00%	27,400,965	100.00%	23,529,352	100.00%	20,282,033	100.00%

表 11-18 主要地区营业收入的增长

板块	2007 年度		2006 年度		2005 年度	05-07 年 年复合增 长率
	金额 (千元)	增长率	金额 (千元)	增长率	金额 (千元)	
国内市场	25,467,166	17.10%	21,748,780	16.80%	18,620,657	16.95%
海外市场	1,933,799	8.61%	1,780,572	7.17%	1,661,376	7.89%
合计	27,400,965	16.45%	23,529,352	16.01%	20,282,033	16.23%

营业收入主要由机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆和其他收入构成。随着我国日益旺盛的轨道交通装备制造业发展和市场需求，报告期内本公司营业规模持续快速增长。2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度实现的营业收入分别为 6,725,251 千元、27,400,965 千元、23,529,352 千元和 20,282,033 千元，2005-2007 年的年复合增长率为 16.23%。2007 年度和 2006 年度分别比上年增长 16.45% 和 16.01%，营业收入增长的主要原因是随着我国近年来轨道交通装备制造业的快速发展，本公司积极抓住发展机遇，充分利用技术提升优势，加大新产品开发力度和技术改造投入，扩大了业务规模，在国内外市场的销售额不断提升，从而带动报告期内的营业收入持续高速增长。

1. 机车业务

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的机车业务收入分别为 1,730,709 千元、7,121,026 千元、7,214,545 千元和 6,710,882 千元，分别占营业收入的 25.73%、25.99%、30.66% 和 33.09%，占比较为稳定。2005-2007 年，机车业务收入的年复合增长率为 3.01%，机车业务收入是本公司营业收入的重要组成部分。

2007 年度较 2006 年度，机车业务收入减少 1.30%，主要原因是机车业务市场正处于产品升级换代的转型期，对即有传统技术的产品需求有所萎缩的同时，新型产品的生产交货逐年上升，但尚未形成生产高峰，因此导致机车业务的整体收入略有下降。2006 年度较 2005 年度，机车业务收入增长 7.51%，主要原因是

单价较高的电力机车销量有所提高。同时，本公司积极开拓海外市场，机车出口量有所上升，对 2006 年度机车业务收入增长也起了一定的推动作用。

2. 客车业务

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的客车业务收入分别为 813,694 千元、3,422,987 千元、3,432,581 千元和 2,927,774 千元，分别占营业收入的 12.10%、12.49%、14.59% 和 14.44%，占比较为稳定。2005-2007 年，客车业务收入的年复合增长率为 8.13%，客车业务是本公司营业收入的重要组成部分。

2007 年度较 2006 年度，客车业务收入下降 0.28%，主要原因是由于部分普通客车销量被动车组替代，使得客车的整体销量略有减少。2006 年度较 2005 年度，客车业务收入增长 17.24%，主要原因是 2006 年本公司成功销售青藏铁路客车，青藏铁路客车技术等级高，产品单价明显高于普通客车产品，从而显著提高了客车业务收入；同时，本公司的客车修理业务规模也比上年有所提高。

3. 货车业务

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的货车业务收入分别为 2,179,617 千元、9,222,736 千元、8,094,859 千元和 7,203,249 千元，分别占营业收入的 32.41%、33.66%、34.40% 和 35.52%，占比稳定。2005-2007 年，货车业务收入的年复合增长率为 13.15%，增幅较大，货车业务收入也是本公司营业收入的重要组成部分。

2007 年度较 2006 年度，货车业务收入增长 13.93%，主要是由于国内外市场对货车产品的需求增加，且货车单价上升，带动了货车销售收入的增加。2006 年度较 2005 年度，货车业务收入增长 12.38%，主要原因是 2006 年货车销量增加、随着货车技术等级的提高其单价也有所上升；同时，2006 年货车出口也有较为明显的增幅，上述几个原因共同带动货车业务收入的大幅提高。

4. 动车组业务

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的动车组业务收入分别为 793,510 千元、2,691,573 千元、1,119,755 千元和 74,250 千元，分别占营业收入的 11.80%、9.82%、4.76% 和 0.37%，占比大幅提高。2005-2007 年，动

动车组业务收入的年复合增长率为 502.08%，增幅显著，动车组业务是本公司未来业务发展的重要增长点之一。

2007 年度和 2006 年度，动车组业务收入分别比上一年增长 140.37% 和 1408.09%，增幅显著，主要原因是伴随着中国高速铁路的发展，市场需求持续上升，销量大幅增加，且产品升级换代带来的单价上升较为明显，从而带动动车组收入的显著增长。其中 2006 年度比 2005 年度大幅增加的主要原因是 2005 年尚处于投入生产初期，销量较小，尚未形成正常的销售规模，其收入水平不具代表性。

5. 城轨地铁车辆业务

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的城轨地铁车辆业务收入分别为 245,658 千元、1,704,375 千元、1,231,897 千元和 1,218,093 千元，分别占营业收入的 3.65%、6.22%、5.24% 和 6.01%。2008 年 1-3 月的占比较低，主要是由于本公司的部分城轨地铁车辆合同尚在履行期间、产品正处于生产过程中，还未到交付产品实现收入的阶段。2005-2007 年，城轨地铁车辆业务收入的年复合增长率为 18.29%，增长较快，城轨地铁车辆业务也是本公司未来业务发展的重要增长点之一。

2007 年度较 2006 年度，城轨地铁车辆业务收入增长 38.35%，主要由于城轨地铁车辆行业进入快速发展期，市场需求逐步释放，从而带动本公司城轨地铁车辆销量和产量有所提高；2006 年度较 2005 年度，城轨地铁车辆业务收入增长 1.13%，增长趋势逐年上升。

6. 其他业务

其他业务收入包括与轨道交通装备专有技术相关程度较高的延伸产业收入和其他非主营业务收入。2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的其他业务收入分别为 962,063 千元、3,238,268 千元、2,435,715 千元和 2,147,785 千元，分别占营业收入的 14.31%、11.82%、10.35% 和 10.57%，占比逐年增长。2005-2007 年，其他业务收入的年复合增长率为 22.79%。

（二）营业成本分析

随着业务量的增加与营业收入的增长，本公司的营业成本也逐年上升。2008

年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的营业成本分别为 5,462,685 千元、23,265,996 千元、20,084,306 千元和 17,425,614 千元，2007 年和 2006 年分别比上年增长 15.84% 和 15.26%。报告期内，本公司营业成本的上升主要因为本公司近年来业务规模逐年快速增长，同时近年来钢材、铝材和铜材的价格总体呈现上涨趋势。

本公司的营业成本主要包括原材料和工资费用等。原材料是本公司营业成本的重要组成部分，本公司生产经营所需要的原材料主要包括钢材、铝材和铜材。2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司原材料分别占生产成本总额的 81.37%、81.92%、79.37% 和 78.42%。员工费用也是本公司营业成本的重要组成部分，2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的员工费用分别为 565,169 千元、2,019,454 千元、2,146,513 千元和 1,976,265 千元，占生产成本总额的 12.33%、9.02%、10.66% 和 11.01%。

（三）毛利和毛利率分析

表 11-19 报告期内本公司综合毛利和综合毛利率

项目	2008 年 1-3 月	2007 年度		2006 年度		2005 年度	05-07 年 复合增 长率
	金额 (千元)	金额 (千元)	增长率	金额 (千元)	增长率	金额 (千元)	
营业收入	6,725,251	27,400,965	16.45%	23,529,352	16.01%	20,282,033	16.23%
营业成本	5,462,685	23,265,996	15.84%	20,084,306	15.26%	17,425,614	15.55%
营业税金及附加	43,319	117,271	9.30%	107,291	54.04%	69,651	29.76%
毛利	1,219,247	4,017,698	20.37%	3,337,755	19.77%	2,786,768	20.07%
毛利率	18.13%	14.66%		14.19%		13.74%	

毛利 = 营业收入 - 营业成本 - 营业税金及附加

毛利率 = 毛利 / 营业收入

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度本公司分别实现毛利 1,219,247 千元、4,017,698 千元、3,337,755 千元和 2,786,768 千元，2005-2007 年的年复合增长率为 20.07%。2007 年度、2006 年度的毛利分别较上年增长 20.37% 和 19.77%。2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度的毛利率分别为 18.13%、14.66%、14.19% 和 13.74%。毛利与毛利率的稳步增长主要是由于本公

公司在业务发展、收入扩张的同时，对成本进行了合理有效的控制，从而使营业收入的增长幅度大于营业成本的增加，整体提升了本公司的毛利和毛利率。同时，产品的技术升级及产品结构的调整也在一定程度上提高了公司整体毛利及毛利率水平。为适应中国铁路电力、高速、重载的整体发展方向，于报告期内，本公司电力机车产品销售收入呈上升趋势；货车新造产品中 70 吨级产品逐步替代 60 吨级产品，使得货车销售收入保持较高的增长速度；高速动车组产品需求也随中国铁路第六次大提速的实施实现较快释放，带来动车组收入的快速增长。这些产品单位价格、技术含量都高于原有产品，毛利率水平也相对较高。

（四）各项费用项目分析

表 11-20 本公司报告期内主要经营情况

项目	2008 年 1-3 月	2007 年度		2006 年度		2005 年度	05-07 年 复合增 长率
	金额（千元）	金额（千元）	增长率	金额（千元）	增长率	金额（千元）	
营业收入	6,725,251	27,400,965	16.45%	23,529,352	16.01%	20,282,033	16.23%
营业成本	5,462,685	23,265,996	15.84%	20,084,306	15.26%	17,425,614	15.55%
营业税金及附加	43,319	117,271	9.30%	107,291	54.04%	69,651	29.76%
销售费用	147,788	641,067	41.51%	453,034	30.17%	348,034	35.72%
管理费用	581,734	2,355,718	22.64%	1,920,904	17.19%	1,639,108	19.88%
财务费用	134,823	239,511	-5.03%	252,197	83.80%	137,215	32.12%

1. 销售费用

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的销售费用分别为 147,788 千元、641,067 千元、453,034 千元和 348,034 千元，占营业收入的比例分别为 2.20%、2.34%、1.93% 和 1.72%，占比保持稳定。2005-2007 年，销售费用的年复合增长率为 35.72%。

2007 年度、2006 年度销售费用分别比上年增长 41.51% 和 30.17%，主要是因为本公司于报告期内加大新产品开发与市场开拓力度，导致销售费用的增加。

2. 管理费用

表 11-21 管理费用构成与增长

	2008 年 1-3 月	2007 年度		2006 年度		2005 年度
	金额(千元)	金额(千元)	增长率	金额(千元)	增长率	金额(千元)
管理员工资及相关费用	211,378	736,459	5.40%	698,720	18.55%	589,365
折旧费	29,213	135,492	11.79%	121,207	11.09%	109,103
技术开发费	122,048	478,555	49.24%	320,668	48.17%	216,424
其他	219,095	1,005,212	28.82%	780,309	7.75%	724,216
合计	581,734	2,355,718	22.64%	1,920,904	17.19%	1,639,108

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的管理费用分别为 581,734 千元、2,355,718 千元、1,920,904 千元和 1,639,108 千元，占营业收入的比例分别为 8.65%、8.60%、8.16% 和 8.08%，占比保持稳定。2005-2007 年，管理费用的年复合增长率为 19.88%。

本公司的管理费用主要包括管理员工资及相关费用、折旧费、技术开发费等。2007 年度、2006 年度管理费用分别比上年增长 22.64% 和 17.19%，主要是由于技术开发费用的增加和高级管理人员薪酬的提升所致，为了提高公司核心竞争力，本公司加大科研投入，导致技术开发费有所增加；2007 年度本公司的技术开发费用比 2006 年度提高 157,887 千元，同比增长 49.24%。同时，为了吸引核心技术人才与高级管理人员，本公司也在报告期内提高了相关管理人员薪酬。

3. 财务费用

表 11-22 财务费用构成与增长

	2008 年 1-3 月	2007 年度		2006 年度		2005 年度
	金额(千元)	金额(千元)	增长率	金额(千元)	增长率	金额(千元)
利息支出	121,143	314,815	3.51%	304,144	44.15%	210,985
减：利息资本化金额	1,695	367	-96.04%	9,269	-55.40%	20,784
	119,448	314,448	6.64%	294,875	55.03%	190,201
减：利息收入	21,231	115,926	98.05%	58,532	0.45%	58,271
汇兑损益	30,804	26,328	657.86%	3,474	158.98%	-5,890
其他	5,802	14,661	18.42%	12,380	10.78%	11,175
合计	134,823	239,511	-5.03%	252,197	83.80%	137,215

财务费用主要包括利息收入、利息支出和汇兑损益。2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的财务费用分别为 134,823 千元、239,511 千元、252,197 千元和 137,215 千元，占营业收入的比例分别为 2.00%、0.87%、1.07% 和 0.68%。2005-2007 年，财务费用的年复合增长率为 32.12%。

报告期内利息支出增长的主要原因是随着本公司的业务规模扩张、资金需求加大，促使本公司借款逐年增加，再加之报告期内的贷款利率持续上调，因此带来利息支出的上升。

报告期内利息收入于 2007 年度有显著增长，主要是由于 2007 年本公司货币资金增长较为显著，使得利息收入相应的大幅提高。

（五）利润表其他项目分析

1. 资产减值损失

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的资产减值损失分别为 23,461 千元、41,541 千元、109,626 千元和 120,803 千元，占营业收入的比例分别为 0.35%、0.15%、0.47% 和 0.60%，呈下降趋势。主要原因是本公司在扩大营业收入的同时，加强资产管理力度，相应减少了资产减值损失。

于报告期内，资产减值损失呈下降趋势。其中，2007 年度资产减值损失降幅显著，较 2006 年减少 62.11%，主要原因是 2007 年存货跌价损失和固定资产减值损失较 2006 年大幅减少，分别下降了 106,657 千元和 14,735 千元。

2. 投资收益

投资收益主要包括对联营及合营企业的股权投资收益。2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的投资收益分别为 66,970 千元、222,088 千元、26,010 千元和 29,926 千元，占营业收入的比例分别为 1.00%、0.81%、0.11% 和 0.15%。绝对金额及占比都相对较小。其中，2007 年度较 2006 年度增长 196,078 千元，增幅达 753.86%，主要是由于主营动车组业务的合营企业青岛四方一庞巴迪—鲍尔铁路运输设备有限公司当年盈利增量较大，2007 年度本公司对青岛四方一庞巴迪—鲍尔铁路运输设备有限公司的长期股权投资收益较 2006 年度增长 126,819 千元。

3. 营业外收入和支出

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的营业外收入分别为 77,476 千元、313,789 千元、95,074 千元和 61,617 千元。2007 年度和 2006 年度分别比上年增长 230.05% 和 54.30%，主要原因是政府补助 244,960 千元所致。政府补助金额的上升，主要由以下原因所致：根据《财政部、国家税务总局关于三线企业增值税先征后退政策的通知》（财税[2006]166 号）的规定，本公司于 2007 年度取得增值税超基数退税 86,586 千元；根据《财政部、国家税务总局、海关总署关于鼓励软件产业和集成电路产业发展有关税收政策问题的通知》（财税[2000]25 号）的规定，本公司于 2007 年度取得软件产品增值税超税负退税 25,570 千元；此外，在各级政府机构对科技项目拨款的支持下，本公司于 2007 年度获得项目拨款 101,929 千元。

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的营业外支出分别为 9,882 千元、81,786 千元、37,299 千元和 53,222 千元。营业外支出金额相对较小。

4. 所得税费用

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的所得税费用分别为 142,614 千元、124,907 千元、65,868 千元和 99,585 千元，实际税率分别为 25.94%、10.46%、9.60% 和 17.17%。2005-2007 年，本公司适用的法定所得税率为 33%，由于部分子公司地处高新技术开发区、享受西部大开发税收优惠政策而享有 15% 的所得税优惠及其他各项税收优惠政策，使得本公司的实际税率低于 33%。

2006 年度、2007 年度的实际税率比 2005 年度大幅下降，一方面是根据财政部、国家税务总局《关于企业技术创新有关企业所得税优惠政策的通知》（财税[2006]88 号）的规定，自 2006 年 1 月 1 日起，本公司的研究开发费在按规定施行 100% 扣除的基础上允许再按当年实际发生额的 50% 在企业所得税税前加计扣除；另一方面则是根据财政部、国家税务总局《关于技术改造国产设备抵免企业所得税暂行办法的通知》（财税[1999]290 号）的规定，本公司近两年加大国产设备的采购，相应提高了可抵免的企业所得税金额。综合两者因素，2007 年度、

2006 年度的实际税率比 2005 年度大幅下降。

2008 年 1-3 月，本公司的实际税率为 25.94%。2008 年第一季度的实际税率较 2005-2007 的年度税率较高，主要是有以下几个原因：一，本公司通常在每年的第二季度和第四季度办理国产设备采购抵免企业所得税的减免，因此相关的企业所得税抵免没有体现在第一季度；二，本公司下属位于三线城市经营、因而可享受税收返还的企业，第一季度只收到部分税收返还；三，本公司部分二级子公司所享有的税收减免政策于 2007 年 10 月 1 日起不再有效。此外，2008 年 1-3 月实际税率略高于 25% 的法定税率，主要是由于资产减值准备以及部分管理费用不能于税前进行抵扣。

（六）归属于母公司股东/所有者的净利润

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司实现的归属于母公司股东/所有者的净利润分别为 367,550 千元、807,352 千元、527,626 千元和 393,108 千元，2007 年度和 2006 年度分别比上一年增长 53.02% 和 34.22%。

随着我国近年来轨道交通装备制造业的快速发展，本公司积极抓住发展机遇，充分利用技术优势，加大新产品开发力度和技术改造投入，扩大了业务规模，尤其在高速动车组、城轨地铁车辆、轨道交通装备专有技术延伸产品的营业收入方面获得了较为显著的增长。因此，报告期内，本公司在国内外市场的销售额不断提升，2007 年度和 2006 年度分别比上年增长 16.45% 和 16.01%。

伴随着营业收入的大幅提升，本公司的毛利润与毛利率水平也保持了稳步增长。首先，产品升级换代、产品结构优化和国产化率的提高在很大程度上提高了公司毛利润与毛利率。其次，本公司在业务收入提升的同时，深化成本控制措施、充分利用规模效应，也对提升毛利水平起到了较大作用。2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司的毛利润分别为 1,219,247 千元、4,017,698 千元、3,337,755 千元和 2,786,768 千元，毛利率分别为 18.13%、14.66%、14.19% 和 13.74%。

在上述因素之外，于报告期内，本公司还享受较多的税收优惠。除了部分子公司地处高新技术开发区、享受西部大开发税收优惠政策之外，本公司还享有技术开发费税前加计扣除、国产设备购买超过上年部分抵免所得税等相关优惠政

策。由于上述优惠政策，本公司在 2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度的实际税率分别为 25.94%、10.46%、9.60% 和 17.17%。

由于上述因素的共同作用，报告期内公司净利润持续上升，增幅显著。

（七）非经常性损益分析

表 11-23 非经常性损益情况

单位：千元

	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
归属于母公司股东/所有者的净利润	367,550	807,352	527,626	393,108
加：非经常性损益项目				
非流动资产处置损益	3,213	12,803	-25,475	-14,451
记入当期损益的政府补助	-22,947	-129,836	-19,271	-14,669
处置子公司及其他长期股权投资损益	-	-5,413	36	431
使用应付福利费结余	-	-240,026	-	-
除上述各项之外的其他营业外收支净额	997	153	5,699	30,998
小计	348,813	445,033	488,615	395,417
非经常性损益的所得税影响数	4,634	68,019	4,053	-4,298
扣除非经常性损益后的净利润	353,447	513,052	492,668	391,119
减：归属于少数股东的非经常性损益净影响数	-121	-479	-881	223
扣除非经常性损益后归属于母公司股东/所有者的净利润	353,569	513,531	493,549	390,896

2008 年 1-3 月、2007 年度、2006 年度和 2005 年度，本公司扣除非经常性损益后的净利润分别为 353,447 千元、513,052 千元、492,668 千元和 391,119 千元；扣除非经常性损益后归属于母公司股东/所有者的净利润分别为 353,569 千元、513,531 千元、493,549 千元和 390,896 千元。基本和本公司的经营规模、营业业绩、利润水平呈同比上升态势。

2007 年度，记入当期损益的政府补助金额较 2006 年度有较大增长，主要原因是：在各级政府机构对科技项目拨款的支持下，本公司于 2007 年度获得项目

拨款 101,929 千元。

本公司于 2007 年 1 月 1 日开始执行《企业会计准则》(2006)，根据相关会计准则，本公司于 2007 年度使用应付福利费期初余额支付当期福利费用 240,026 千元，相关影响计入非经常性损益。

(八) 利润分配分析

根据财政部 2006 年 2 月 15 日颁布的《企业会计准则第 2 号——长期股权投资》的规定，本公司在编制母公司报表时，对下属子公司的长期股权投资采用成本法核算。在母公司层面，只有下属子公司宣告分配股利时，才确认投资收益。因此，合并财务报表的盈利指标更能反映本公司的盈利能力，但是母公司财务报表中的净利润及可供分配的利润会对本公司的利润分配能力（包括现金支付能力）产生影响。如果下属子公司未能在本公司财务报告发布之前宣告分派现金股利，将导致母公司报表和合并报表的盈利指标（例如净利润）存在较大差异。

本公司将按照中国会计准则报表与国际财务报告准则报表两者孰低的口径，对 2008 年度和 2009 年度实现的净利润进行分配，向股东分配的利润不少于当年可供分配利润的 25%。为了保证该等分配能够充分体现本公司的实际盈利水平，本公司拟要求各子公司在每年的适当时候宣告分派现金股利，以保证本公司对股东的现金派利能力。

四、现金流量分析

表 11-24 现金流量情况

单位：千元

项目	2008 年 1-3 月	2007 年度
经营活动产生的现金流量净额	-2,919,372	1,443,173
投资活动产生的现金流量净额	-220,358	-2,349,293
筹资活动产生的现金流量净额	-495,258	2,502,634
汇率变动影响	784	-4,379
现金以及现金等价物净增加额	-3,634,204	1,592,135

(一) 经营活动

2008 年 1-3 月和 2007 年度，本公司经营活动产生的现金流量净额分别为 -2,919,372 千元和 1,443,173 千元。

经营活动产生的现金流入主要来自销售产品和提供服务收到的现金，2008 年 1-3 月和 2007 年度，其占经营活动现金流入的比例分别为 97.94% 和 97.96%。经营活动产生的现金流出主要为购买商品和接受劳务所支付的现金，2008 年 1-3 月和 2007 年度，其占经营活动现金流出的比例分别为 78.93% 和 80.30%。

2008 年 1-3 月的经营活动现金流量净额为负数，主要是由于轨道交通装备制造企业的经营受季节性影响，本公司的客户结算模式及生产周期令应收款大幅增加所致。

（二）投资活动

2008 年 1-3 月和 2007 年度，本公司投资活动产生的现金流量净额分别为 -220,358 千元和 -2,349,293 千元。

投资活动产生的现金流出主要用于购买设备、建造厂房等资本性支出。2008 年 1-3 月和 2007 年度，投资活动产生的现金流量净额为负值，主要原因是本公司正处于快速发展时期，为了满足轨道交通装备制造业的快速增长和市场需求，本公司加大资本开支，扩大生产规模，导致投资活动的现金流支出呈上升趋势。

（三）筹资活动

2008 年 1-3 月和 2007 年度，本公司筹资活动产生的现金流量净额分别为 -495,258 千元和 2,502,634 千元。

2008 年 1-3 月筹资活动产生的现金流量净额为负值，主要是由于本公司 2008 年第一季度并无大量借款活动，且随着偿还部分银行借款，筹资活动的现金流出较大。

2007 年度筹资活动产生的现金流量净额为正值，主要是由于伴随着借款幅度的提升，本公司从银行借款收到的现金净流入增幅较大所致。

五、资本性支出分析

(一) 报告期内重大资本性支出水平

表 11-25 报告期内重大性资本支出情况

单位：千元

项目	2008 年 1-3 月	2007 年度	2006 年度	2005 年度
房屋及建筑物	14	62,289	132,492	78,796
机器设备	22,398	153,527	119,603	109,017
运输工具	1,690	81,614	21,626	26,192
办公设备及其他	5,409	67,689	78,336	60,271
土地使用权	1,718	173,691	89,815	19,211
软件使用权	2,526	40,626	23,427	13,767
工业产权及专有技术	9,252	53,396	68,479	67,225
在建工程	477,213	1,256,840	1,160,958	1,251,590
合计	520,220	1,889,672	1,694,736	1,626,069

本公司报告期内的资本性支出主要用于在机器设备、房屋及建筑物、运输工具及办公设备等支出。本公司近年来主要的资本性支出增强了本公司的业务能力和可持续发展能力，进一步提高了本公司的经营规模和经营实力。

(二) 未来可预见的重大资本性支出计划及资金需求

根据本公司的发展规划，未来三年本公司的重大资本性支出主要为募集资金投向，主要用于以下几个方面：

表 11-26 未来三年重大性资本支出计划

单位：万元

序号	项目名称	使用 A 股募集资金投资项目投资总额			
		2008 年	2009 年	2010 年	三年合计
第一类	引进技术、消化吸收，进行再创新，实现高速动车组、大功率机车产业化、国产化项目	259,088	160,580	6,681	426,349
1	铁路高速列车项目	53,200	34,910	3,600	91,710
2	电力机车项目	37,000	9,000	-	46,000
3	内燃机车项目	53,892	31,829	-	85,721
4	关键零部件项目	114,996	84,841	3,081	202,918
第二类	城市轨道交通装备产品研发、制造平台项目	74,394	49,221	16,971	140,586
第三类	提高产品质量、提升技术水平和信息化能力建设	156,321	110,006	18,226	284,553

序号	项目名称	使用 A 股募集资金投资项目投资总额			
		2008 年	2009 年	2010 年	三年合计
	设项目				
1	铁路货车新造和修理项目	150,641	70,686	3,226	224,553
2	客车修理项目	5,000	5,000	-	10,000
3	提升企业现代化管理水平项目	680	34,320	15,000	50,000
第四类	轨道交通装备专有技术延伸产业建设项目	93,385	114,605	89,385	297,375
合计		583,188	434,412	131,263	1,148,863

报告期内，本公司资本性支出呈现快速增长的趋势，预计 2008 年资本性支出更将大幅增长，主要为满足：一是铁路“十一五”建设加快，对铁路机车车辆需求增加，同时随着铁路客运高速、货运快速重载的需要，对铁路机车车辆产品的性能、质量、技术水平要求更高，需要增加资本性投入进行产品结构调整和产业升级；二是适应城市轨道交通快速发展，城轨车辆需求增长较快，需要增加资本性投入增加生产能力和提升技术水平；三是国际化经营快速发展，加快海外研发制造、维修基地建设；四是发挥人才、技术等优势，加大投入，大力发展轨道交通装备专有技术延伸产业。

第十二章 业务发展目标

一、公司的发展目标和战略

近十年来，我国轨道交通装备制造业一直保持持续、快速的发展态势，我国已经成为世界轨道交通装备制造大国。随着中国经济的快速发展、城市化水平的逐步提高、进出口贸易的迅速扩展，轨道交通运输的需求大大增加；加上经济的发展对铁路和城轨运输能力和运输质量要求的提高，轨道交通装备产品的不断升级换代，未来几年中国轨道交通装备制造业有非常广阔的发展前景。本公司将紧紧抓住国内、国际轨道交通运输发展的良好机遇，全面提高公司整体竞争实力，发展成为行业一流，世界知名，具有国际竞争力的全球轨道交通装备供应商。

（一）业务发展目标

1. 未来三年发展目标

本公司未来三年的发展目标是全面进入全球轨道交通装备制造业“三强”，使中国“南车”成为全球有较高知名度的行业品牌。本公司将加大科研的投入力度，建立国际先进水平的产品研究开发、生产制造体系，通过引进消化吸收再创新和自主创新，使轨道交通装备设计、制造、产品水平达到国际同期先进水平，并保持与国际先进水平同步发展。

2. 中长期发展目标

公司中长期发展目标是努力向世界 500 强企业迈进。中国“南车”成为全球行业知名品牌。

（二）发展战略

为了实现以上公司发展目标，未来几年公司将采取如下发展战略：

1. 坚持发展轨道交通装备主业，稳固本公司在国内轨道交通装备业的领先地位

坚持做好本公司的“三大技术平台”（设计技术、制造技术、产品技术）建设，充分发挥本公司的既有优势，将本公司打造成卓越的铁路机车、客车、货车、

动车组、城轨地铁车辆及零部件系统集成供应商，巩固并努力扩大国铁机车车辆造修业务综合市场占有率；采取创新产品先人一步的策略，创造城轨地铁车辆技术领先优势，保持并力争扩大城轨地铁车辆国内市场占有率；推进以 ERP 为核心的信息化管理，通过专业化和规模化降低成本，创造产品成本比较优势；以产品板块为主进行业务整合和结构调整，降低内部价值链成本，增强市场竞争力。

2. 发展专有技术延伸产业，在专有技术延伸市场实现跨越式发展

按照专有技术延伸产业重点发展方向，本公司将整合专有技术延伸产业产品研发和制造资源，实现专业化发展；按照不同产品所处的阶段，本公司将灵活采取投资新建、填平补齐、扩能建设等指导思想，打造若干专有技术延伸产品制造基地，重点发展风力发电设备、电动汽车、齿轮传动系统、汽车配件、大功率半导体元件和工业变流装置、工程机械等业务。通过巩固和提升特定产品的领先优势，实现公司的快速发展。

3. 实施“走出去”战略，打造本公司的国际化品牌

本公司将努力实现高端铁路机车、客车、货车、动车组等产品出口至发达国家以及城轨地铁车辆的出口突破，采取以下措施打造本公司的国际化品牌：一是加快国际并购或海外建厂的步伐，尽快明确重点项目按步骤实施；二是构建统分结合的海外市场营销体系，丰富海外市场拓展手段，实现由单纯的贸易出口转变成较高层次的技术输出和资本运作；三是综合运用各种业务组合，使整车产品和部件优先占据次发达国家市场，并有选择地进入发达国家市场，积极渗透技术服务，扩大海外市场销售规模。

4. 通过资本运作拓展本公司的业务，推动本公司更好更快地发展

在依靠内部积累与投资，寻求在自身机制上发展壮大途径的同时，本公司还将择机通过兼并、收购、参股、建立战略联盟等资本运作手段，以组合更大产业集群等形式，促进本公司上规模、增效益。本公司还将加强对租赁业务的探索和实践，并从国铁以外市场或专有技术延伸业务做起，适时向国铁市场过渡。此外，本公司将建立集约高效的资金管理体系，充分利用整体信誉优势和资金规模优势统一对外融资，降低企业整体筹资成本，深入研究国家财政金融政策，做好财务筹划，为企业发展提供积极的财务支持。

5. 建设优秀的人力资源队伍，保障本公司持续快速发展

本公司将继续全面深化“三项制度”改革（包括劳动、人事、分配制度），形成与现代企业制度相适应的劳动用工机制、公开选拔竞争上岗的核心人才招聘考核机制和与市场接轨的有效激励机制。本公司将有计划、有目标、有选择地引进企业急需人才、紧缺人才，不断扩大人才优势；优化开发，注重继续教育和在职培训，形成适当的员工素质结构，并通过绩效管理促进员工素质持续提高；完善薪酬福利制度，建立人才中长期激励机制。通过建设一支有理想、有道德、有文化、有纪律的员工队伍，重点培养管理、技术、技能三类核心人才，为本公司的持续、快速、健康发展提供强有力的人力资源保障。

二、公司发展计划

（一）主要业务单元的发展计划

1. 机车业务

根据未来铁路机车的发展趋势，高速、重载的大功率机车将成为发展主导，同时随着铁路干线电气化，电力机车将比内燃机车得到更快的发展。

未来本公司将大力发展电力机车，尤其是高速、重载的大功率电力机车；按照适当扩大生产规模、提高水平的原则，规划建设国际一流、生产规模领先的电力机车研发、试验和制造基地。内燃机车将按照调整规模与结构、提高水平的原则规划，继续保持在国内大功率内燃机车、工矿和调车机车方面的制造规模、技术领先以及出口优势，保持国内领先水平并与国际先进水平接轨。

2. 动车组与客车业务

动车组是未来发展的一个重点方向，有很大的市场需求。根据《铁路“十一五”规划》，国家将建设快速客运网路，连接全国主要大中城市，预计到2010年，快速客运网总规模达到2万公里以上，需要大量的动车组/快速列车。根据《铁路“十一五”规划》，到2010年动车组配置达到1000列左右。因此，本公司将重点发展动车组，完成时速200公里及以上动车组的引进消化吸收并实现自主创

新，自主开发时速 300 公里及以上速度等级动车组。计划到 2010 年，具备时速 350 公里动车组的批量生产能力。

由于客车与动车组生产能力可以共用，因此本公司将对动车组与客车按扩大规模、提高水平、优化结构、发挥优势原则进行统一规划。

3. 货车业务

按照保持现有生产规模、资源重新整合的原则进行产品规划布局；建设世界一流、亚洲规模最大的铁路货车研发、制造和出口基地；全面推行适应未来发展方向快速、重载货车产品结构，并提高专业货运运输产品的研发及生产能力。

4. 城轨地铁车辆业务

按照增加品种、扩大生产能力原则进行产品规划布局，以自有研发基地为基础，通过与国外先进技术企业的技术引进和合作，加大技术改造力度，完善以不锈钢和铝合金等车体技术为基础的 A、B 型地铁和轻轨车辆技术平台，打造世界一流、国内最大生产能力的城轨地铁车辆研发、试验和新造的产业化基地；积极参与城轨地铁车辆的修理和部件翻新改造等业务，形成并扩大本公司新的产业。

5. 专有技术延伸业务

未来几年，本公司除了重点发展上述轨道交通装备传统产品，并进行创新外，还将利用技术能力及优势，发展轨道交通装备专有技术的延伸产品，包括风力发电设备、电动汽车、齿轮传动系统、汽车增压器、发动机及其部件、电机等专有技术延伸产品，扩大公司的收入来源，提高公司的盈利能力和整体竞争力。

(二) 产品开发与技术创新计划

产品开发与技术创新是实现公司战略中非常重要的一个环节。公司产品开发与技术创新将结合生产经营和中长期发展规划，遵循以市场需求为导向的基本原则，实现创新发展。一方面，不断对现有产品进行功能、性能完善，提高产品技术含量；另一方面，利用公司现有的技术，通过自主研发、技术引进及与国外领先的厂商及与国内高校开展技术合作，不断开发适应市场需求、具有前瞻性的高新技术含量产品，尤其是在动车组、大功率机车、重载货车和城轨地铁车辆领域，实现“生产一代、开发一代和预研一代”。

在过去五年里，本公司一直坚持开放式的、产学研相结合的科研机制，并积极引进海外先进技术，对其进行消化吸收，独立自主开发产品，奠定了很好的技术基础。在未来三年，公司将进一步加强科研技术方面的投入，改进现有产品并不断开发出新的产品，以更好的适应市场需求。

针对不同的业务领域，本公司已考虑近期研究的产品和技术领域包括：

机车：大功率电力机车和内燃机车开发技术、时速 200 公里客运机车开发技术、高原机车开发技术、系统集成技术、交流传动系统技术、车体、转向架、牵引电机、牵引变压器、牵引变流器、网络控制系统、制动系统、柴油机等。

客车：客车电气与信息系统技术、车体轻量化技术、转向架技术，时速 160 公里、200 公里以上提速客车系统集成开发技术。

货车：高速重载货车开发技术、特种货车开发技术、行车安全装备开发技术、钩缓技术、车体轻量化技术。

动车组：时速 200 公里、300 公里以上等级动车组及相关配套系统装备。

城轨地铁车辆：系统集成技术、车体、转向架技术、磁悬浮技术、城轨列车电控自动系统等。

专有技术延伸产业：风力发电设备、电动汽车、齿轮传动系统、汽车增压器、工业交流、工程机械、燃油机、燃气发动机技术、船用柴油机等。

（三）市场开发计划

过去几年，本公司加强市场开发，设专门部门负责对国内铁路、城轨地铁车辆市场和国际市场进行开发，已取得了一定的成绩。未来几年，本公司根据市场需求，适应客户需要，进一步拓展轨道交通装备国际市场和轨道交通装备专有技术延伸产业市场。

1. 轨道交通装备国内市场开发

本公司将抓住我国轨道交通装备市场的高速发展机遇期，大力拓展轨道交通装备市场。

铁路市场。目前，本公司最主要的客户是铁道部及下属的各铁路局。未来将进一步在大型厂矿集团、能源集团、合资铁路、民营铁路等领域发展新客户。

城轨地铁车辆市场。做好集成创新和自主创新工作，创造技术领先优势，扩大城轨地铁车辆国内市场占有率。充分把握我国城市轨道交通高速发展的有利时机，努力拓展城轨地铁车辆市场。

2. 轨道交通装备国际市场开发

2010 年实现高端铁路机车、客车、动车组等产品出口发达国家，并实现城轨地铁车辆出口目标。建立海外市场营销体系，区别不同的市场，采取相应的市场策略：选择部分国家和地区，谋求建立市场主导和领先地位；选择重点进入市场，以已进入的国家和地区为依托，扩大市场优势。针对不同类型的国家，确定相应的市场目标：对于发达国家，以提供优质的大宗零部件等产品为主；对于发展中国家，以提供优质的整车和配件并重；同时积极参与上述国家和地区的轨道交通装备修理和再造等增值服务。

3. 轨道交通装备专有技术延伸市场。

力争到 2010 年，形成若干轨道交通装备专有技术延伸产品集群。对目前已进入的、市场规模大且市场前景良好的延伸产业，区别情况，采取相应措施。对专有技术资源集中的专有技术延伸产品，加大投资力度，尽快形成国内一流的生产规模；对专有技术资源分散的专有技术延伸产品，在对内部资源进行整合优化的基础上，统一规划，共同发展。

（四）再融资计划

本次发行如能顺利实施，募集资金将用于本招股说明书中所列项目。本次 A 股发行完成后，本公司将后续发行境外上市外资股（H 股），并在香港联交所挂牌上市。在以后年度，公司将根据自身业务发展战略和资本结构管理需要，以可持续发展和维护股东权益为宗旨，大力拓展融资途径，合理选择银行贷款以及发行新股等多种形式筹集资金，以满足公司生产经营对资金的需求，确保公司的可持续发展。

（五）收购兼并计划

本公司将按照业务发展战略要求，围绕公司核心业务，在条件成熟时，寻求对同行业企业进行收购、兼并或合作生产，以达到低成本扩张公司规模，扩充公

公司产品系列，提高市场占有率，延长公司产业链，降低公司生产成本等效果，促进公司进一步健康发展。

（六）国际化经营计划

本公司将充分利用国际市场需求增加、国际产业转移和国家发展大型跨国集团公司的有利时机，积极实施“引进来”和“走出去”相结合的国际化经营发展战略。充实和加强外贸队伍，改进国际营销手段和方法，形成国际化营销新格局；加强国际合作，寻找战略合作伙伴，积极参与全球轨道交通装备市场分工和产品配套，融入国际生产体系，实施规模、品牌扩张；建立境外营销和服务网络，设立境外合资企业，实施本地化生产；创新国际化经营商业模式，研究、把握国际市场变化趋势，提升国际市场开拓能力和竞争实力。

（七）组织结构改革和调整计划

本公司将以不断完善法人治理结构，不断完善内部控制制度，提高决策水平，降低经营风险，维护公司全体股东的利益为宗旨。公司将进一步强化董事会责任，完善董事会结构与决策程序。根据公司规模扩大和业务发展的需要，适时调整和优化公司组织机构和职能设置，完善各项管理规章制度，深化劳动、人事、分配制度改革，不断完善激励和约束机制。

（八）人力资源发展计划

要持续保持本公司的创新能力和竞争实力，人才是关键。因此本公司将根据今后几年的发展规划制定相应的人力资源发展计划，通过不断引进人才和持续的培训计划，建立一支高素质的人才队伍。

未来三年，为适应业务发展的需要，公司将在现有人员的基础上，按需引进各类人才，优化人才结构，重点吸引轨道交通装备制造、法律、财会、证券等方面的人才，高薪聘请具有实践经验与能力的技术人才、管理人才、资本运作人才、市场营销人才等高级人才。与此同时，公司将大力实施人才培训计划，建立和完善培训体系。采用内部岗位培训等多种形式对员工进行全面的业务培训，不断提高员工的技能。公司还将积极探索建立对各类人才有持久吸引力的绩效评价体系和相应的激励机制，使公司人才资源稳定，实现人力资源的可持续发展，从而建立一支高素质的人才队伍，实现公司竞争实力的不断增强。

三、上述计划拟定的基本假设和面临的主要困难

（一）基本假设

1. 国家宏观经济形式整体继续向好；
2. 国家产业政策无重大变化，没有对公司发展将会产生重大影响的不可抗力现象发生；
3. 公司股票发行顺利，募集资金及时到位；
4. 本公司所遵循的现行法律、法规无重大变化；
5. 本公司适用的各种税收、税率政策无重大变化；
6. 无其他人力不可抗拒及不可预见因素对公司经营成果和重大决策等造成重大损害和影响。

（二）面临的主要困难

本次募集资金到位后公司的净资产规模增长很大，在资金运用规模扩大和业务急速扩展的背景下，对公司在资源配置及运营管理，特别是资金管理和内部控制等方面将带来新的挑战。另外公司战略计划的实施必须有相应的人才支持，人才的引进和培养，特别是营销、管理和技术等方面人才的引进和培养，将是公司发展过程中重中之重的工作。

四、发展计划与现有业务的关系

本公司业务发展计划的制定综合考虑了以下因素：

1. 公司目前所从事业务的开展情况及发展前景；
2. 公司的技术开发状况，对公司业务的支撑能力；
3. 同行业的市场竞争状况及发展趋势；
4. 公司员工的素质状况；
5. 国家政策导向。

前述业务发展规划是在公司现有主营业务基础上，结合公司销售计划、生产计划和新产品开发计划，经过审慎分析而制定。总体而言，该发展计划是在原有业务的基础上，从新产品开发、提升生产能力的角度出发制定的。多年的行业经验使公司在轨道交通装备制造业积累了良好的声誉，为公司积累了优质的客户资源，从而为本公司扩大生产规模、争取新的市场客户奠定了基础。

五、本次募集资金对实现上述业务目标的影响

本次募集资金对公司实现上述业务发展目标具有重大的战略意义，主要体现在：为公司发展项目提供必要的资金；改善公司的资本结构，构建境内上市融资平台，增加未来融资的灵活性；有利于提升公司的市场形象。

第十三章 募集资金运用

经本公司 2007 年第一次临时股东大会的批准，本公司本次拟公开发行不超过 30 亿股 A 股，发行募集资金扣除发行费用后，将按轻重缓急顺序投资于以下项目：

表 13-1 募集资金投资项目表

序号	项目名称	项目承办单位	使用 A 股募集资金金额（万元）
第一类	引进技术、消化吸收，进行再创新，实现高速动车组、大功率机车产业化、国产化项目	-----	322,939
1	铁路高速列车项目	-----	67,853
(1)	时速 200 公里动车组生产建设项目	四方股份	20,000
(2)	时速 300 公里及以上高速动车组产业化项目	四方股份	24,353
(3)	高速铁路客车及城际动车组产业化项目	浦镇公司	23,500
2	电力机车项目	-----	34,785
(4)	大功率交流传动电力机车产业化项目（机车部分）	株机公司	8,000
(5)	交流传动电力机车研发体系建设和产业提升项目（六轴）	株机公司	16,785
(6)	大功率电力机车制造基地建设项目	资阳公司	10,000
3	内燃机车项目	-----	71,984
(7)	交流传动内燃机车国产化技术改造项目	戚墅堰公司	31,984
(8)	大功率内燃机车产业提升项目	戚墅堰公司	25,000
(9)	机车制造基地建设项目	资阳公司	15,000
4	关键零部件项目	-----	148,317
(10)	GE 大功率交流传动内燃机车技术转让及国产化项目配套交流电机技术改造项目	成都公司	3,938
(11)	高速动车组及大功率机车关键零部件产业化项目	戚墅堰所	27,761
(12)	大型发动机曲轴生产基地项目	资阳公司	21,900
(13)	提升（电控）内燃机关键零部件热加工制造能力项目	资阳公司	22,898
(14)	提升（电控）内燃机关键零部件冷加工制造能力项目	资阳公司	21,820
(15)	大功率交流传动电力机车、动车组牵引电机、变压器技术改造项目	株机公司	50,000
第二类	城市轨道交通装备产品研发、制造平台项目	-----	97,523
(16)	提高城轨地铁车辆生产能力项目	四方股份	7,785

序号	项目名称	项目承办单位	使用 A 股募集资金 金额（万元）
(17)	城轨车辆研发和制造资源优化项目	株机公司	51,300
(18)	不锈钢轨道交通车辆生产建设项目	浦镇公司	9,883
(19)	地铁车辆研制及产业提升项目	浦镇公司	28,555
第三类	提高产品质量、提升技术水平和信息化能力建设 项目	-----	294,363
1	铁路货车新造和修理项目	-----	234,363
(20)	长江公司总部、研发中心及武汉制造基地建设项目	长江公司	153,548
	20.1 总部及研发中心建设项目	长江公司	46,186
	20.2 铁道车辆新造建设项目	长江公司	54,219
	20.3 铁道车辆修理建设项目	长江公司	53,143
(21)	长江公司株洲基地技术改造项目	长江公司	19,880
(22)	铜陵基地技术改造项目	长江公司	33,935
(23)	铁路重载、快速货车及关键零部件技术改造项目	眉山公司	27,000
2	客车修理项目	-----	10,000
(24)	高档客车修理基地项目	浦镇公司	10,000
3	提升企业现代化管理水平项目	-----	50,000
(25)	提升企业信息化能力工程建设项目	中国南车	50,000
第四类	轨道交通装备专有技术延伸产业建设项目	-----	182,591
(26)	汽车增压器配件产业化项目	戚墅堰所	97,268
(27)	齿轮传动系统产业化项目	戚墅堰所	42,323
(28)	风力发电装备整机制造项目	株洲所	25,000
(29)	电动汽车整车及关键零部件产业化基地项目	株洲所	18,000
合计	-----	-----	897,416

在本次发行募集资金到位前，本公司根据上述项目的实际付款进度，已通过自有资金或银行借款支付部分项目款项。在本次发行募集资金到位后，部分募集资金将用于支付项目剩余款项及偿还上述银行借款。

如本次发行实际募集资金净额不能满足项目投资的需要，本公司将通过向银行申请贷款等方式自筹资金解决，如募集资金有剩余，将用于补充公司流动资金。

一、募集资金投资项目情况介绍及经济效益估算

(一) 第一类 引进技术、消化吸收, 进行再创新, 实现高速动车组、大功率机车产业化、国产化项目, 预计募集资金使用额 322,939 万元

《国家中长期科学和技术发展规划纲要》将高速轨道交通系统、高速运输技术装备作为优先主题纳入了中长期规划; 2006 年国务院《关于加快振兴装备制造业的若干意见》要求轨道交通装备制造业要以铁路客运专线、城市轨道交通等项目为依托, 通过引进消化吸收先进技术和自主创新, 掌握时速 200 公里以上高速列车、新型地铁车辆等装备的核心技术, 在短时间内达到世界先进水平; 国务院对铁路机车车辆制造业提出“引进先进技术, 联合设计生产, 打造中国品牌”的总体要求; 本公司按照国务院的要求引进技术、消化吸收, 进行再创新, 实现高速动车组、大功率机车产业化、国产化。

铁道部已将动车组、大功率电力机车、大功率内燃机车及新型货车列为重点采购对象。面对快速发展的轨道交通装备市场, 国内厂商在产品的设计、生产能力上都还无法全面满足市场对高端产品的需求。为配合铁路跨越式发展的要求, 本公司制定了“坚持发展轨道交通装备主业”等发展战略, 采用引进、消化吸收国外先进技术, 进行再创新的方式投资于以下项目实现高速动车组和大功率机车产业化、国产化。

第一类项目按照各募集资金运用项目涉及的产品不同分为铁路高速列车项目、电力机车项目、内燃机车项目和关键零部件项目。具体情况如下:

1. 铁路高速列车项目

(1) 项目背景和投资必要性

高速铁路具有运行速度快、运输能力强、安全性能好、全天候运行、能源消耗少、占用土地省、舒适、社会效益高等优势。铁道部根据《铁路“十一五”规划》将加快我国快速客运网建设速度, 同时建成以环渤海圈地区、长江三角洲、珠江三角洲为重点的城际轨道交通线路。届时我国将初步形成以客运专线为骨干、城际客运轨道交通线路和既有提速线为辅的连接全国各主要大中城市的快速客运网络, 高速动车组将成为我国高速运输的主流交通工具。预计 2010 年动车组配置将达到 1000 列左右。

引进国外铁路高速列车先进技术，通过消化、吸收和再创新，实施以下“铁路高速列车项目”将促使本公司掌握时速 200 公里、300 公里及以上动车组和城际动车组的研发、制造技术，完善技术创新体系和试验验证手段，促进产品设计和制造工艺技术升级，全面提升本公司高速列车产业核心竞争力，使我国高速列车技术达到国际领先水平。

（2）市场需求分析

在高速动车组市场需求方面，根据《综合交通网中长期发展规划》，到 2020 年，我国铁路营业里程将达到 12 万公里以上，铁路客运专线和城际轨道交通线路 1.5 万公里以上。2006 年全国铁路工作会议强调指出，“十一五”是中国大规模铁路建设最关键的阶段，期间将建设京沪、京广、京哈、沈大、陇海等客运专线，列车时速达到 200 至 300 公里；发展京津、沪宁、沪杭、宁杭、广深、广珠等大城市群的城际轨道交通系统，列车时速达到 200 公里以上；继续推进既有线提速改造，使 1.3 万公里提速干线实现客车时速 200 公里。到 2010 年形成客运专线、城际客运铁路和既有线提速线路相配套的快速客运网络。由于时速 200—300 公里动车组将是我国铁路未来客车运输专线的主型车，预计到 2010 年动车组保有量将达到 1,000 列左右。根据相关部门的规划方案，时速 300 公里动车组需求量将可能占到未来动车组总需求量的 50%。

在城际轨道交通市场需求方面，根据最近国务院批复的长三角、珠三角、京津环渤海经济带等发达地区的城际快速轨道交通规划网，环渤海的京津地区、长三角地区的沪宁杭、珠三角地区的广州至深圳、广州至珠海、广州至佛山等城际铁路的建设，将形成对城际动车组的市场需求，预计每年将采购城际动车组约为 600—800 辆左右。

综上所述，就国内市场来看，未来铁路客运专线的建设对高速动车组需求将不断增加，城际列车的市场需求将会稳中有升。此外，本公司正在不断开拓国外轨道车辆市场。铁路高速列车项目具有良好的市场前景。

（3）项目建设方案

① 时速 200 公里动车组生产建设项目

本次技术改造是在引进时速 200 公里动车组设计、制造技术和现有生产设施

的基础上,按照时速 200 公里动车组的生产工艺要求调整完善补充铝合金车体制造系统、不锈钢车体制造系统、转向架系统、总装及调试系统。具体如下:

铝合金车体系统:新建铝合金车体厂房和生活辅助间,增加铝合金下料、加工设备以及组焊生产线工装设备等。

不锈钢车体系统:新增部分不锈钢下料成型设备和点焊设备等,为生产动车组不锈钢车体提供工艺技术及装备保证。

转向架系统:对转向架加工组装厂房的露天跨进行加盖改造,改造气体切割机和构架调直机,增加部分探伤设备和试验设备等,满足动车组转向架生产要求。

总装及调试系统:新建动车组组装厂房、总装辅助办公楼以及动调库接长,新建调试线,新增喷漆室、组装台位及试验检测设备等,新建小曲线,满足动车组生产要求。

总图及其他:总图部分新建物流库房、改造厂区动能设施以及新建部分道路和铁路、适当绿化。电气部分首先对变电站进行改造,其次对上述各系统供配电进行设置和改造。其他给排水、暖通、动力部分根据需要进行相应配置和改造。

本项目所需主要原材料为铝合金和不锈钢板、型材,该等主要原材料已基本实现国内供应,货源充足;其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变,供应充足。

本项目建设地点位于四方股份棘洪滩制造厂区内,不存在选址问题。

② 时速 300 公里及以上高速动车组产业化项目

时速 300 公里及以上高速动车组产业化项目是在时速 200 公里动车组引进技术的基础上,进行消化吸收再创新,根据时速 300 公里及以上高速动车组产品特点和工艺要求,新增必要的关键设备,形成高速动车组轮对、铝合金轴箱体生产线,提高铝合金车体制造系统、不锈钢车体制造系统的生产能力,实现 300 公里及以上高速动车组产业化的目标。本次技术改造项目涉及的高速动车组生产系统有:转向架生产系统、车体生产系统、总装调试系统。具体如下:

转向架系统:对轴箱体、构架、空心轴的加工、轮对等部件的压装、转向架焊接、组装等部分增加必要的工艺装备,满足转向架国产化生产要求和动车组

转向架检修要求，同时对转向架加工组装厂房和转向架下料组焊厂房进行工艺布局的优化调整，完善公司转向架生产总体规划布局，最终提高各型转向架的整体制造水平。

车体生产系统：新增大部件、枕梁、铝型材、小型铝型材下料及加工设备，新增试验检测设备和部分工装。

总装调试系统：新增气垫运输设备等总装配套装备，建设现代化的管路加工基地，新增高速动车组整车电气、制动系统调试装备，新增电源、牵引电机、网络系统、各种电控阀、通讯检测等试验调试装备。

本项目所需主要原材料为铝合金和不锈钢板、型材，该等主要原材料已基本实现国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于四方股份棘洪滩制造厂区内，不存在选址问题。

③ 高速铁路客车及城际动车组产业化项目

本项目以浦镇公司现有的人力资源、技术力量、生产资源和综合经济实力为依托，完善不锈钢轨道车辆生产能力，增加动调试验能力，建设转向架构架焊接、热处理、涂装和加工等生产线。主要新建建筑包括：转向架构架焊接、热处理、涂装和加工厂房、动调试验线等。新增车体总成焊接系统、转向架构架焊接生产线等工艺设备。具体如下：

转向架部分：新建转向架构架的焊接、热处理、涂装和加工厂房，新增下料、焊接、加工、喷漆和试验等工艺设备。

车体制造部分：新建厂房、新增设备，建成高速铁路客车、城轨车辆不锈钢车体组焊线。

总装部分：利用浦镇公司新厂区现有的总装厂房来完成高速铁路客车和城际动车组的总装任务。

动调部分：新建一条动调试验线，用于完成城轨车辆和动车组的编组后动调试工作。

本项目所需主要原材料为不锈钢板型材、耐候钢板型材、辅助原材料以及相

关配套件，在国内均有多家合格供应商，货源充足；燃料及动能供应由当地市场采购或自制，供应充足。

本项目建设地点位于浦镇公司新厂区内，不存在选址问题。

(4) 项目投资概算、资金来源、项目投资总额资金使用计划及资金投入方式

表 13-2

项目名称	使用 A 股募集资金金额 (万元)	投资总额 (万元)	建设周期 (年)	项目投资总额资金使用计划 (万元)			
				截至 2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
时速 200 公里动车组生产建设项目	20,000	43,720	2	22,520	21,200	-----	-----
时速 300 公里及以上高速动车组产业化项目	24,353	43,200	4	690	21,000	19,910	1,600
高速铁路客车及城际动车组产业化项目	23,500	28,000	3	-----	11,000	15,000	2,000

(5) 项目经济效益估算及项目备案、核准

表 13-3

项目名称	项目备案或核准	项目环评批复	经济效益估算	
			税后内部收益率	税后动态投资回收期 (含建设期) (年)
时速 200 公里动车组生产建设项目	青发改委工业函 [2007] 114 号	青环评字 [2005]44 号	15.1%	7.3
时速 300 公里及以上高速动车组产业化项目	青发改工业函 [2007] 229 号	青环评字 [2007]81 号	15.0%	7.2
高速铁路客车及城际动车组产业化项目	宁高管内备字 [2007] 017 号	宁环表复 [2007]316 号	17.5%	7.3

2. 电力机车项目

(1) 项目背景和投资必要性

根据《铁路“十一五”规划》，2010 年中国铁路电气化里程将达到 40,500 公里，较以前有大幅提高，电气化线路里程的不断增加带动了对电力机车的需求。

2005 年 2 月，国家发改委和科技部联合发布了《国家重大技术装备研制和重大产业技术开发专项规划》，对轨道装备研制提出了“大秦铁路 2 万吨重载运输成套技术装备，重点开展大功率交流传动电力机车设计制造国产化”的要求。铁道部在《“十五”及 2015 年铁路主要技术装备发展规划》中明确提出要发展制造以交流传动大功率机车、提速机车、重载机车为主的机车产品。

引进大功率电力机车先进技术，通过消化、吸收和再创新，实施以下项目将促使本公司掌握大功率电力机车的研发和制造技术，完善技术创新体系和试验验证手段，促进产品设计和制造工艺技术升级，使国产轨道电力牵引装备实现由普载到重载、由常速到快速、由交传动到交流传动大转变，达到国际先进水平，全面提升本公司电力机车产业核心竞争力，满足我国“客运快速、货运重载”及出口要求。

（2）市场需求分析

伴随铁道部的装备现代化进程和大功率电力机车技术的引进和批量生产，在未来的 3—5 年之中预计还将有超过 1000 台电力机车的需求。预计到 2010 年我国机车保有量将达到 19,000 台。未来我国将加大电力牵引的发展力度，配套发展适应时速 200 公里的机车，大力发展轴重 25 吨重载货运机车（六轴交流机车），预计电力机车承运量比重将达到 80% 以上。预计“十一五”和今后一段时期国内电力机车需求仍将较为旺盛。

（3）项目建设方案

① 大功率交流传动电力机车产业化项目（机车部分）

本项目是为适应铁路运输需要，在引进、消化和吸收先进的八轴大功率交流传动电力机车设计、制造技术和现有生产设施的基础上，根据八轴大功率交流传动电力机车的生产工艺要求，调整和完善机车车体钢结构、转向架等制造系统，优化现有制造工艺，新增配套安技环保设施和公用工程等。具体如下：

转向架部分：扩建转向架生产厂房，新增构架加工、焊接、抛丸等设备，以及桥式起重机，新建油漆喷烘房。

钢结构制造部分：更新钢材预处理、板材剪切、钻空等设备，新建车体焊接生产厂房，新增切割、折边、车体底漆喷烘室等设备，在现有进入检测试验站的

专用铁路上，新开一道岔，将铁路引入到新建的车体生产厂房内。

本项目所需主要原材料钢材等已基本实现国内供应，货源充足；其他原辅材料、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于株机公司现有生产厂区内，不存在选址问题。

② 交流传动电力机车研发体系建设和产业提升项目（六轴）

本项目通过引进、消化和吸收先进的六轴大功率交流传动电力机车制造技术，根据六轴大功率交流传动电力机车制造的技术要求，在充分利用原有生产设施的基础上，完善交流传动电力机车研究开发和试验检测手段，并进行模块化设计、机车网络控制等行业技术标准研究，对机车车体、转向架等生产线进行改造，新增机车调试等生产线，提升株机公司六轴大功率交流传动电力机车研发、制造能力和水平。具体如下：

转向架部分：针对目前转向架制造的薄弱环节，新增加工、试验、检测和理化计量等设备，并更新钻床等设备，提升转向架制造的加工水平和检测质量。

机车总装部分：在调试生产区域改扩建机车调试厂房、接长原组装厂房，并新建机车涂装厂房；在新建厂房内新置机车组装、调试设备及配件表面处理设备、整车涂装生产线，并对现部分专用调试装备进行改造，优化工艺布局。

钢结构制造部分：新增板材切割、矫正、铣边等设备，提高产品下料能力，并对现有开卷—预处理生产线进行改造，提高钢板开卷质量和材料利用率。

电器制造部分：拟对调压器、交流可调电源、交流低压配电屏进行更新改造，并新增加工中心、铣床和电器屏柜微机测试系统等生产试验设备，满足六轴机车的生产要求。

研发平台建设部分：建设开发平台的图形工作站，补充并完善各种开发软件，购买研发所需软件。

本项目所需主要原材料钢材等已基本实现国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于株机公司现有生产厂区内，不存在选址问题。

③ 大功率电力机车制造基地建设项目

根据铁路快速发展对重载、快速客货运机车需要，为实现铁路装备现代化，落实本公司结构调整思路，进一步提高电力机车业务的经营效益和技术水平，由资阳公司与株机公司合资组建项目公司，新建组装厂房、试验厂房、备品库、电气厂房等，并新增大功率电力机车组装、试验设备及必要的工装、工位器具等。具体新增设备如下：

组装试验部分：新增机械电器组装、耐压试验、上体称重、落车、静态调试（整车低压试验、耐压试验、空气管路试验）、升弓试验（高压试验）、限界检测、整车称重及状态调整等设备。

车下作业部分：新增预布线、主变压器的整备、顶盖组装、大小线的下线、机车电器及屏柜的进厂复检及整备等设备。

本项目所需主要原材料如电线电缆、有色金属等由国内相关企业供应；大部件根据专业化生产的原则，以成品形式外购；动能主要是水、电、压风等，由资阳公司管路供给，供应充足。

本项目建设地点位于资阳公司厂区内，不存在选址问题。

（4）项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

表 13-4

项目名称	使用 A 股募集资金金额 (万元)	投资总额 (万元)	建设周期 (年)	项目投资总额 资金使用计划 (万元)		
				截至 2007 年	2008 年	2009 年
大功率交流传动电力机车产业化项目（机车部分）	8,000	14,224	2	4,224	10,000	-----
交流传动电力机车研发体系建设和产业提升项目（六轴）	16,785	27,000	2	1,000	18,000	8,000
大功率电力机车制造基地建设 项目	10,000	10,000	1	-----	9,000	1,000

(5) 项目经济效益估算及项目备案、核准

表 13-5

项目名称	项目备案或核准	项目环评批复	经济效益估算	
			税后内部收益率	税后动态投资回收期（含建设期）（年）
大功率交流传动电力机车产业化项目（机车部分）	湘发改工[2007]321号	湘环评[2005]63号	13.2%	9.8
交流传动电力机车研发体系建设和产业提升项目（六轴）	湘发改工[2007]1207号	湘环评[2007]123号	13.6%	9.1
大功率电力机车制造基地建设项目	资阳市技改备案[2007]12号	资环建函[2007]182号	15.5%	6.9

3. 内燃机车项目

(1) 项目背景和投资必要性

内燃机车具有如下优点：①铁路基建投资小，不需要架设高压输送线路和设立地面变电所等设施；②在所有以石油产品为燃料的交通运输工具中，内燃牵引的单位能耗最小，环境污染最小；③适应性强，对不适宜采用电力牵引的多雷击的高原地区及调车场等均需采用内燃牵引；④机动性强，即使在电力牵引区段，也需要配备一定数量的内燃机车作为应急备用，因此，内燃牵引作为经济适用的牵引方式仍被大量采用。未来中国货运要以重载、快捷作为发展的重点，货运技术装备最高运行速度近期要达到时速 120 公里，远期要达到时速 140—160 公里，目前已经确定“6000 马力大功率交流传动内燃机车”为重点发展目标产品之一，并将逐步成为中国铁路非电气化干线货运的主型内燃机车。

根据铁道部制定的《中长期铁路网规划》，到 2020 年内燃牵引线路仍保持 5 万公里左右，在此期间，内燃机车的总保有量将保持在 11000 台左右。同时，由于国民经济发展的需要，铁路运量和速度都将有较大的提高，对大功率交流传动内燃机车的需求也将增加。另外，国内工矿企业一般采用内燃牵引。

本公司曾经开发过多款内燃机车，在国内内燃机车研发及制造领域具有领先地位。此外，本公司还拥有较强的内燃机车配件生产与机车修理能力，拥有丰富的项目经验与多年的技术积淀，这些都是项目实施的良好基础。

引进铁路大功率内燃机车先进技术，通过消化、吸收和再创新，本公司实施以下项目将促使本公司掌握大功率内燃机车的研发和制造技术，完善技术创新体系和试验验证手段，促进产品设计和制造工艺技术升级，使国产内燃机车实现由交直流传动向交流传动转换，技术上与国际先进水平接轨，全面提升本公司内燃机车产业核心竞争力，满足国内外市场要求。

（2）市场需求分析

《中长期铁路网规划》中虽然较大幅度的增加了电力牵引的里程，但内燃牵引的里程并没有明显减少。铁道部确定了“6,000 马力大功率交流传动内燃机车”为重点发展目标产品之一，并将逐步成为中国铁路非电气化干线货运的主型内燃机车。2005 年内燃牵引线路 5.5 万公里，内燃机车保有量为 12,114 台。根据《中长期铁路网规划》，至 2020 年我国铁路内燃牵引里程始终保持在 5 万公里左右。同时，由于国民经济发展的需要，铁路运量和速度都将有较大的提高，对大功率交流传动内燃机车的需求也将增加。

另外，国内工矿企业由于运量不如干线铁路大，一般采用内燃牵引，对内燃机车也有一定的需求。

在调车机车方面，随着铁路路网规模的扩大和铁路客货运输量的提高，编组站、机务段、车辆段等场所的调车工作量也会大幅增加，路内调车机车保有量也会随之增加。随着国家经济发展，厂矿运输量也会相应增加，工矿企业的铁路里程不断延长，对调车机车尤其是大功率调车机车的需求将逐年增加，加上现有机车的更新，调车机车的市场前景较好。

中国铁路机车车辆行业经过多年的技术改造，机车产品的技术水平不断提高，由于产品的性能价格比有很强的竞争力，近年来在东南亚、中亚、南美、非洲等发展中国家的市场逐年扩大。

综上，内燃机车项目产品市场前景较好。

（3）项目建设方案

① 交流传动内燃机车国产化技术改造项目

本项目是为适应铁路运输需要，在引进、消化和吸收先进的大功率内燃交流

传动机车设计、制造技术和现有生产设施的基础上进行技术改造，改造内容主要包括：柴油机制造系统、转向架制造系统、车体制造系统、机车组装试验系统、热工系统、理化计量系统等六大部分。本项目主要以工艺调整和新增设备为主，各系统大部分利用原有厂房进行改造，新建个别生产必需的厂房。具体如下：

柴油机制造系统：新增机体、曲轴、连杆、凸轮轴、缸头和加强套及气缸套加工、测漏及关键零件检测等设备，并新增必要的专用量具、量仪，在气阀制造中心新增气阀综合测量机，新建 GE 机车柴油机总装线，改造部分柴油机试验设备。

转向架制造系统：新增构架加工、轮对压装、车轴测量、轮对检测、车轴探伤系统等设备，对现有铣床和构架抛丸设备进行改造。

车体制造系统：新增等离子定位焊接装置、车体各室模块组焊装置，补充必要的设备和工位器具，对工艺布局进行适当调整，以满足生产需要。

机车组装试验系统：新增机车整车性能定置试验台、机车移车台、牵引车、机车重联试验台、机车试验装备、机车总组装等装备。

热工系统：新增气缸套铸造、热处理、检测设备、氮势微机控制系统、除尘系统及铸件“铸造配套装置”，对化学热处理、感应热处理和金相分析等进行改造。

理化计量系统：新增电感耦合等离子体发射光谱仪、便携式 X 射线探伤机、洛氏硬度计等设备。

新建整车性能定置试验厂房、机车静态试验库、机体生产场地和变电所。

本项目所需主要原材料钢材主要由国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于戚墅堰公司厂区内，不存在选址问题。

② 大功率内燃机车产业提升项目

本项目是在引进大功率交流传动内燃机车设计、制造技术，并充分利用戚墅堰公司现有生产设施的基础上，按照大功率交流传动内燃机车的生产工艺要求，进一步调整补充完善相关的生产系统，持续促进戚墅堰公司产品设计和制造工艺

技术升级，提高内燃机车系统集成及关键部件生产能力，重点对理化计量系统、柴油机制造系统、冲压备料系统、机车组装试验系统新增主要加工试验设备。新建射线探伤曝光室、超声波探伤和表面探伤试验室、新建机车组装试验厂房及研发中心大楼等。具体如下：

理化计量系统：对检测中心进行技术改造，新增基础理化检测设备，建立完整的计量管理体系和探伤试验室，配备相应的检测设备。

柴油机制造系统：为机体、连杆、轴箱体等关键零部件的关键工序和复杂异形件或高精度件，配置数控精密设备及在线检测设备，为零部件热处理工序新增必要的设备，并对机械一、三车间联合厂房进行全密闭温度调控改造，以提高产品整体质量。

冲压备料系统：对下料、构架和车架关键焊接工序，新增加工、焊接设备及相应的专用焊接工装；对冲压备料系统工艺布局进行调整。

机车组装试验系统：对工艺布局进行优化调整，实现机车新造和修理分离，新增关键设备，提升机车制造工艺装备水平。

内燃机车研发系统：新建研发中心大楼，配备产品研发所需的计算机硬件设备和设计软件；新增柴油机和整车试验设备，建立相应的研究开发基础平台。

本项目所需主要原材料钢材主要由国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于威墅堰公司厂区内，不存在选址问题。

③ 机车制造基地建设项目

为落实本公司产品结构调整发展思路，整合优化现有机车制造资源，调整工艺布局，提升资阳公司重点工序技术装备水平、产品制造水平和机车产品质量。新建冲压备料系统钢材预处理、冲压备料等厂房，补充下料、成型加工设备，新建转向架制造系统构架焊接、加工等厂房，补充机车构架组焊、转向架加工、组装、试验必备工装、设备，新建车体及部件厂房等，新增车体及大部件组装、焊接工装、设备，新建机车油漆、管子等厂房，新增管子制备、机车组装试验设备。具体如下：

冲压备料系统：扩建钢材预处理、冲压备料厂房，新增板材加工等设备。

转向架制造系统：新建构架加工、构架打磨油漆、侧梁和构架焊接、轮对电机组装等厂房，新增构架梁加工、抛丸、焊接、测量设备，侧梁焊接、中梁焊接、后端梁焊接等工艺装备，新增车轴加工、轮对电机试验等设备。

车体制造系统：扩建内燃机车车体部件厂房、车体制造系统备品库及车体辅助间，新增底架、底架边梁、车体、车体侧墙上弦梁焊接和车体强度试验等设备及工艺装备，并新增风缸纵焊缝焊、探伤室等设备。

机车组装系统：新建机车油漆、管子下料、管子成型、管子油漆等场地，新增车体喷沙、中涂油漆喷烘、阻泥浆喷涂、阻泥浆烘烤、腻子刮磨及打磨、切管、弯管、试压、喷漆等装置。

公用辅助部分：新建变电所，延长车体迁车台地坑。

本项目所需主要原材料由国内相关企业供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点主要位于资阳公司现有厂区内，另在周边少量征地，土地落实，选址工作已完成。

(4) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

表 13-6

项目名称	使用 A 股募集资金金额 (万元)	投资总额 (万元)	建设周期 (年)	项目投资总额资金使用计划 (万元)		
				截至 2007 年	2008 年	2009 年
交流传动内燃机车国产化技术改造项目	31,984	39,829	3	10,000	10,000	19,829
大功率内燃机车产业提升项目	25,000	49,500	3	20,000	19,500	10,000
机车制造基地建设项目	15,000	39,500	3	13,108	24,392	2,000

(5) 项目经济效益估算及项目备案、核准

表 13-7

项目名称	项目备案或核准	项目环评批复	经济效益估算
------	---------	--------	--------

			税后内部 收益率	税后动态投资回 收期（含建设期） （年）
交流传动内燃机车 国产化技术改造项 目	3200000704478 号	苏环表复（2008）9 号	10.9%	8.6
大功率内燃机车产 业提升项目	3204000704858-1 号	常环管[2007]86 号	11.2%	8.8
机车制造基地建设 项目	资阳市技改备案 [2007]11 号	资环建函[2007]184 号	11.3%	7.9

4. 关键零部件项目

（1）项目背景和投资必要性

关键零部件是轨道交通装备行业实现国产化与产业化提升的基础。随着铁路机车车辆产品的升级换代，对铁路机车车辆关键零部件的要求也越来越高。

本公司作为轨道交通装备行业关键零部件的主要配套企业，拥有机车车辆材料和制造工艺专业研究方面的优势，拥有专业技术人才的优势，本次募集资金的使用将进一步增加本公司在抢占关键零部件方面制高点时的资金优势。

通过实施以下项目将提升本公司电机、变压器、内燃机、大型发动机曲轴等关键零部件的研制水平，提高本公司制造能力，达到国内领先、国际一流水平，进一步提高高速列车、大功率电力机车和内燃机车的国产化率，满足我国机车车辆装备现代化及出口市场需求。

（2）市场需求分析

① GE 大功率交流传动内燃机车技术转让及国产化项目配套交流电机技术改造项目

本项目的产品主要是为威墅堰公司 GE 大功率交流传动内燃机车国产化进行配套，按照相关合同要求，从 2009 年 2 月到 2010 年 1 月的 12 个月期间，成都公司要为威墅堰公司提供 200 台份的引进 GE 技术机车配套电机，本项目的订单已经落实。

成都公司已通过 GE 公司电机零部件供应商的审核，正式成为 GE 公司的全球配件供应商之一。目前已经拿到 GE 公司 4 个电机部件的订单，并正在与 GE

公司进一步洽谈，着手进行多个零部件的供应资格认证，本项目实施后，将有更多种类的零部件供应给 GE 公司。

② 高速动车组及大功率机车关键零部件产业化项目

i) 主要用于高速动车组的关键零部件—制动闸片、锻钢制动盘、制动风缸、车钩缓冲装置和减振器

本项目涉及的制动闸片、锻钢制动盘、制动风缸、车钩缓冲装置和减振器为主要用于高速动车组的关键零部件。由于动车组具有广阔的市场空间，相应所需关键零部件也具有广阔的市场空间。关于高速动车组的市场需求分析参见上述“铁路高速列车项目”相关内容。

ii) 主要用于大功率机车的关键零部件—活塞和活塞环

本项目涉及的活塞和活塞环为主要用于大功率机车的关键零部件。由于大功率机车具有良好的市场前景，相应所需关键零部件也具有良好的市场前景。关于大功率机车的的市场需求分析参见上述“电力机车项目”和“内燃机车项目”相关内容。

iii) 主要用于城轨地铁的关键零部件—制动风缸和弹性车轮

本项目涉及的制动风缸和弹性车轮为主要用于城轨地铁的关键零部件。目前，我国百万人以上的大城市中，已有多个大城市向国家主管部门上报了新增的轨道交通建设规划，继已建成的城市地铁和轻轨外，国家又批准了成都、杭州、沈阳、哈尔滨等城市建设城市地铁和轻轨项目。至 2010 年，规划建设地铁和城市轻轨线路达 55 条，总长度达约 1,500 公里，需配属车辆超过 6,000 辆，年均需求量超过 1,200 辆。因此，城市轨道交通装备产品的市场需求较大。由于城轨地铁市场需求较大，相应所需关键零部件市场需求也较大。

③ 大型发动机曲轴生产基地项目

20 世纪以来，由于全球经济复苏，推动了国际航运业的发展，也带动了造船业的高速发展。我国的造船业这几年也得到很快的发展，并已经成为具有重要影响力的世界造船大国。根据国家规划及业内人士预测，我国在 2015 年前后造船量将超过日本、韩国，成为世界第一造船大国。因此，可以预见未来十年我国

造船工业将有较大的增长空间。作为船舶动力的柴油机，这十年也必将随之进入快速增长期。曲轴是柴油机的一个关键部件。过去大型曲轴市场长期被外国公司所垄断，我国每年都要大量进口曲轴。资阳公司首次开创了向欧洲出口曲轴的先河。

除船用发动机大型曲轴以外，石化行业压缩机曲轴也有相当大的市场。随着我国加大石油、天然气开发力度，增加石油、天然气产量，油、气开采、输送给石油装备的发展带来较好的机遇。石油机械曲轴的市场拥有较大发展空间。

我国曲轴制造业已经进入快速增长的时期。根据资阳公司 2008 年-2009 年已签订的（船用）大型发动机曲轴订单的情况及对市场需求的调研结果，预测今后 3-5 年内，市场对船用发动机中、大型曲轴的需求超过 3,000 支/年，市场前景良好。

④ 提升（电控）内燃机关键零部件热加工制造能力项目和提升（电控）内燃机关键零部件冷加工制造能力项目

内燃发动机作为动力设备在工业领域中应用相当广泛。资阳公司生产的 800 千瓦至 6,000 千瓦的中速发动机，主要用于铁路机车、内河船舶主机、远洋船舶辅机、城市或企业的发电机组、油气远距离输送和石油、地质勘探动力机械等。随着我国社会经济的高速发展以及全世界经济的复苏，铁路、航运、石油矿产开发、城市建设、交通运输等公用设施的大规模开发和兴建，内燃机未来有很大的市场需求。

⑤ 大功率交流传动电力机车、动车组牵引电机、变压器技术改造项目

重载、高速是轨道交通装备未来发展的方向，因而大功率交流传动电力机车、高速动车组未来将有非常广阔的市场需求，从而带动了牵引大功率交流电力机车和动车组的电机、变压器未来的市场需求。

首先，伴随铁道部的装备现代化进程和大功率电力机车的技术引进和批量生产，在未来的 3—5 年之中预计还将有超过 1000 台电力机车的需求。此外，未来我国将加大电力牵引的发展力度，配套发展适应时速 200 公里的机车，大力发展轴重 25 吨重载货运机车（六轴交流机车），因而大功率电力机车未来有很高的市场需求。由此可见，“十一五”和今后一段时期国内电力机车，尤其是大功率电

力机车的需求将很旺盛，从而带动了牵引大功率电力机车电机、变压器的需求。

其次，高速动车组的发展也带动了牵引高速动车组电机、变压器的需求。根据《综合交通网中长期发展规划》，到 2020 年，我国铁路客运专线和城际轨道交通线路将达到 1.5 万公里以上。根据 2006 年全国铁路工作会议精神，“十一五”是中国大规模铁路建设最关键的阶段，期间将建设京沪、京广、京哈、沈大、陇海等客运专线，列车时速达到 200 至 300 公里；发展京津、沪宁、沪杭、宁杭、广深、广珠等大城市群的城际轨道交通系统，列车时速达到 200 公里以上；并继续推进既有线提速改造，使 1.3 万公里提速干线实现客车时速 200 公里。预计到 2010 年将形成客运专线、城际客运铁路和既有线提速线路相配套的快速客运网络。就国内市场来看，未来铁路客运专线的建设对高速动车组需求将不断增加。

（3）项目建设方案

① GE 大功率交流传动内燃机车技术转让及国产化项目配套交流电机技术改造项目

本项目建设规模为年产 GE 大功率交流传动内燃机车配套电机 200 台份。主要包括交流牵引电机、主辅发电机、电阻栅通风机电机、散热器风扇电机等。在引进 GE 大功率交流传动内燃机车交流电机设计、制造技术和现有生产设施的基础上进行技术改造，以实现大功率交流传动机车电机的国产化，满足 GE 大功率交流传动内燃机车国产化配套需要，同时对成都公司电机产品实现交流转换，以适应铁路发展方向。本项目不需新建厂房，主要新增备料、加工、线圈制造，定、转子配件生产、组装、试验设备，具体如下：

为满足交流牵引电机和主发电机定子线圈生产需要，新增梭形绕线、火焰剥线、线圈涨型、直线边自动包带等设备。

为满足主辅发电机和电阻栅制动风机的磁极线圈制造技术要求和通过能力，按照 GE 公司提供的设备技术规范，新增磁极线圈数控扁绕、油压机等设备，并对电机磁极线圈整形工艺进行改造，由铣削加工改为加压整形工艺。

为满足主发电机励磁线圈在绕制后消除应力需要，新增无氧退火炉设备。

为满足线圈引线焊接需要，新增电阻铜焊机设备。

为使定子线圈、磁极线圈制造以及磁极装配过程中绝缘测试符合工艺要求，新增磁极线圈加压测试、高压匝间浪涌测试和阻抗测试等设备。

本项目所需主要原、辅助材料主要在国内采购，少量绝缘材料和部件初期由 GE 公司提供，随后国产化，货源充足；燃料及动能供应在当地市场采购或自制，供应充足。

本项目建设地点位于成都公司现有厂区内，不存在选址问题。

② 高速动车组及大功率机车关键零部件产业化项目

本次技术改造充分发挥戚墅堰所在机车车辆材料和制造工艺专业研究及产业化能力方面的优势，配合引进的高速动车组、大功率机车形成产业化能力，提高主机厂的国产化率，改变部分关键零部件依赖进口的局面。建设制动盘等生产厂房及大型强度实验室，新增必要的、关键的工艺装备。具体如下：

武进基地

武进基地内新建活塞联合厂房、锻钢制动盘生产厂房；按照本次设计活塞的产品方案、工艺流程及建设规模，新增加工、探伤、组装、测量、活塞压装、油封烘干、热处理、抛丸等设备。

新北基地

新建制动及减振系统、车钩缓冲装置和制动风缸联合厂房，新增加工、试验等设备。

戚墅堰西所基地

新建大型强度试验室，新增电液伺服试验试验台、微机控制电子万能试验机、摆锤式冲击机等用于材料强度检测和试验的主要设备。

戚墅堰东所基地

新增双端面磨床、活塞环成形磨床、数控仿形车床等主要活塞环加工设备。

本项目所需主要原材料基本由国内供应，供货渠道不变，供应充足；燃料及动能供应由当地市场采购或自制，供应充足。

本项目建设地点分别位于常州武进基地、新北基地、戚墅堰东所基地、戚墅

堰西所基地，其中武进基地拟利用原有土地置换，现已经落实，另外 3 个基地为原有厂区，不存在选址问题。

③ 大型发动机曲轴生产基地项目

为适应大型发动机曲轴生产需要，在充分利用资阳公司现有资源的基础上，新增生产设备，新建大型发动机锻钢曲轴生产线。

为实施本项目，新建大型曲轴加工厂房，增加大型曲轴加工、划线、探伤、检测及起重运输设备。

本项目所需主要原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道变化不大，供应充足。

本项目建设地点位于资阳公司机车工业园内，需要新征土地 90.7 亩，选址工作已完成。

④ 提升（电控）内燃机关键零部件热加工制造能力项目

本项目代表产品为发动机和曲轴。资阳公司为适应市场对大功率发动机的要求，拟对现有生产线进行改造，新增发动机关键零部件热加工的生产设施，提高发动机关键零部件制造工艺水平和生产能力。具体如下：

机体铸造部分：新增简易模型库，并对备料跨加顶，对现有树脂砂处理系统进行改造，增加冷水机组，更新发送及送砂、钢砂吸送、砂处理、浇注等设备，新增射芯、热处理、抛丸、浇注、冷却系统等设备。

曲轴、锻造毛坯及热处理部分：新建锻压作业厂房，新增曲轴压型、热处理、校直、焊接装置等。

本项目所需主要原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道变化不大，供应充足。

本项目建设地点位于资阳公司机车工业园内，新征土地 17.3 亩，选址工作已完成。

⑤ 提升（电控）内燃机关键零部件冷加工制造能力项目

本项目涉及的产品为以 800 千瓦以上为主的中速发动机、曲轴、凸轮轴和精

密螺栓。资阳公司为满足引进技术制造发动机工艺及质量要求和旺盛的市场需求，拟对现有生产线进行改造，新增发动机关键零部件冷加工的生产设施，提高大型发动机机体、曲轴、缸头等关键零部件生产能力及组装试验检测技术水平。具体如下：

发动机、机体、缸盖：新建机体加工、三菱机组组装和试验厂房，新增加工、划线、钻孔、测量等设备；对柴油机组装胎位流程进行改造，更新组装器具；对试验台进行改造，配套先进的试验设备和在线检测硬、软件，新增三菱燃气机组装、试验台位。

曲轴、凸轮轴：新建曲轴加工厂房和三坐标测量机计量室，新增曲轴加工、热处理、校直、淬火等设备。

精密螺栓：新增车、铣及滚丝、探伤、热处理等设备。

本项目所需主要原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道变化不大，供应充足。

本项目建设地点位于资阳公司机车工业园内，新征土地 17.3 亩，选址工作已完成。

⑥ 大功率交流传动电力机车、动车组牵引电机、变压器技术改造项目

本项目是通过引进和吸收电机制造技术，在充分利用株机公司原有生产设施的基础上，为满足不断扩大的市场需要，新增数控加工关键设备，对现有生产线进行改造和技术升级，提高制造工艺水平和生产能力，提升为高速动车组、大功率交流传动电力机车提高牵引电机和变压器的配套能力。本次拟新建联合厂房等，组建 MW 级风力发电机、油田电机、电动汽车电机等工业特种电机生产基地。新增 CO₂ 气体保护焊机、梭型线绕线机、线圈涨型机、并头感应焊机、沉浸 VPI 浸漆设备、普通静止烘炉、空气净化装置、喷烘房、风力发电机试验设备、200 吨油压机、涨型机、包带机、烘炉、单杆镗床、CW61125E、开卷机、630 吨全自动压力机、16 吨冲槽机、热风循环烘炉、低温退火炉、数控立车、数控卧车、卧式车削中心、卧式加工中心、立式加工中心、外圆磨床、内圆磨床、摇臂钻床、卧式镗床、旋转烘炉、端环感应焊机、桥式吊车、斜剪线、铁心包扎机、铜棒调直切割、铜棒弯折成型、器身翻身压紧、直流耐压机、滑吊、剪冲工序冲

槽机、加热固化装置、TIG 焊机、手工电弧焊机、电动平车、组装升降台等设备，并对已有部分设备进行改造，建成高速动车组、大功率交流传动电力机车牵引电机和变压器研制基地。

本项目所需主要原材料硅钢卷、线圈绕线等已全部实现国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于株洲市田心高科园，新征土地 205 亩，选址工作已完成。

(4) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

表 13-8

项目名称	使用 A 股募集资金金额 (万元)	投资总额 (万元)	建设周期 (年)	项目投资总额资金使用计划 (万元)		
				2008 年	2009 年	2010 年
GE 大功率交流传动内燃机车技术转让及国产化项目配套交流电机技术改造项目	3,938	4,996	1	4,996	-----	-----
高速动车组及大功率机车关键零部件产业化项目	27,761	47,081	3	30,000	14,000	3,081
大型发动机曲轴生产基地项目	21,900	39,300	2	20,000	19,300	-----
提升 (电控) 内燃机关键零部件热加工制造能力项目	22,898	28,500	2	15,000	13,500	-----
提升 (电控) 内燃机关键零部件冷加工制造能力项目	21,820	32,800	2	15,000	17,800	-----
大功率交流传动电力机车、动车组牵引电机、变压器技术改造项目	50,000	50,241	1.5	30,000	20,241	-----

(5) 项目经济效益估算及项目备案、核准

表 13-9

项目名称	项目备案或核准	项目环评批复	经济效益估算	
			税后内部收益率	税后动态投资回收期 (含建设期) (年)
GE 大功率交流传动内燃机车技术转让及国产化项目配套交流电机技术改造项目	成经技改备案[2007]28 号	川环建函[2007]1327 号	14.4%	7.6
高速动车组及大功率机车关键零部件产业化项目	苏发改工业发[2007]1491 号	常环管[2007]88 号	18.2%	7.0

项目名称	项目备案或核准	项目环评批复	经济效益估算	
			税后内部收益率	税后动态投资回收期（含建设期）（年）
大型发动机曲轴生产基地项目	资阳市技改备案[2007]22号	资环建函[2007]181号	20.9%	6.0
提升（电控）内燃机关键零部件热加工制造能力项目	资阳市技改备案[2007]24号	川环建函[2008]52号	16.7%	6.9
提升（电控）内燃机关键零部件冷加工制造能力项目	资阳市技改备案[2007]23号	资环建函[2007]183号	20.8%	6.3
大功率交流传动电力机车、动车组牵引电机、变压器技术改造项目	株发改备[2007]76号	湘环评[2008]2号	16.4%	6.8

（二）第二类 城市轨道交通装备产品研发、制造平台项目，预计募集资金使用额 97,523 万元

1. 项目背景和投资必要性

现代城市轨道交通主要以地铁、城市快速铁路以及高架轻轨为代表，它具有大容量、高效率、低污染、集约化的特点。伴随着中国的经济和城镇化快速发展，城市客运量大幅增长，为了改善城市交通结构、缓解交通拥堵状况，各大中型城市，尤其是环渤海、长江三角洲和珠江三角洲三大区域的大型城市都相继推出了大力发展城市轨道交通建设的计划。目前，中国内地已有 10 座城市 20 多条线路超过 500 公里的城市轨道交通系统投入运营，到 2010 年，规划国内线路总长约 1,500 公里，其中新建线路总长将达到 1,000 公里以上，总投资 5,000 多亿元，需配属车辆 6,000 多辆。

国产城轨地铁车辆具有较大竞争优势和发展潜力，提升城轨地铁车辆的国产化比率与整体技术水准，适当扩大生产能力，对于提高本公司城市轨道交通装备市场占有率极为关键。

本公司已为国内多个城市提供城轨地铁车辆，是国内最先掌握直线电机城轨地铁车辆制造技术的企业。实施以下项目，可以提升本公司城市轨道交通装备的研发和制造水平，提高生产能力，满足不同类型铝合金和不锈钢城轨地铁车辆生

产的需要，促进本公司技术进步，增强本公司核心竞争力。

2. 市场需求分析

目前，我国百万人以上的大城市中，已有多个大城市向国家主管部门上报了新增的轨道交通建设规划，继已建成的城市地铁和轻轨外，国家又批准了成都、杭州、沈阳、哈尔滨等城市建设城市地铁和轻轨项目。至 2010 年，规划建设地铁和城市轻轨线路达 55 条，总长度达约 1,500 公里，需配属车辆超过 6,000 辆，年均需求量超过 1,200 辆。由此，城市轨道交通装备产品的市场需求较大。

3. 项目建设方案

① 提高城轨地铁车辆生产能力项目

在四方股份具备生产国内先进水平的铝合金车体、不锈钢车体城轨车辆及直线电机地铁车辆基础上，提高生产能力。主要是新增必要的关键设备，新建一条不锈钢城轨地铁车体焊接生产线。具体如下：

不锈钢下料部分：新增板材切割、折弯、压力等备料工艺设备。

铝合金车体部分：新增铝合金车体加工工装、侧墙升降小车、车钩智能式扳机、车体端部打平调修作业升降车及铝合金焊机等工艺设备。

不锈钢车体部分：在对既有不锈钢车体组焊生产线的工艺布局调整和完善的基础上，新建一条不锈钢车体组焊生产线，新增侧墙焊接、端墙与侧墙焊接、底架焊接、车顶焊接、不锈钢车体总成焊接等设备。

地铁转向架部分：将地铁转向架生产区域和动车组、铁路客车转向架生产区域相对分离，形成相对集中的专用生产区域，并增加用于地铁转向架生产相应的加工装备、试验设备及组焊工装等。

地铁车辆试验部分：新建地铁试验线。

本项目所需主要原材料为铝合金和不锈钢板、型材，主要原材料均已基本实现国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于四方股份棘洪滩制造厂区内，不存在选址问题。

② 城轨车辆研发和制造资源优化项目

株机公司在现有生产设施基础上，改扩建城轨车体联合厂房、转向架厂房、表面处理厂房和调试厂房等生产厂房，新增型材加工、车体组焊、转向架焊接等关键设备，提高铝合金车体城轨车辆的生产能力，解决城轨车辆生产能力不足问题。具体如下：

研发试验平台建设：新增车辆电气设计软件，并进行二次开发；新增工业设计造型软件、噪声振动仿真分析软件、城轨车辆空调制冷量计算和通风流场分析软件。

车体、调试部分：在现有城市轨道交通车辆生产基地的基础上，新建车体制造、表面处理联合厂房，新增两条铝合金车体生产线，并对原生产基地的组装及车体加工厂房内部工艺布局进行优化调整，理顺工艺流程，并对关键工序生产能力进行填平补齐；新增型材加工机、大部件加工、中部件加工、大部件焊接、车体组焊等设备；新建静调厂房，增加静调生产能力；新增喷砂、底漆喷烘、面漆喷烘、大部件加工、型材加工和中部件加工等设备，理顺原生产线生产流程。

转向架部分：新增必需厂房作业面积，新置构架加工、焊接、车轮探伤、测量等设备，提升转向架的加工水平和制造质量。

本项目所需主要原材料铝合金、型材等已基本实现国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于株机公司现有生产厂区内，不存在选址问题。

③ 不锈钢轨道交通车辆生产建设项目

本项目在充分利用浦镇公司现有资源的情况下，根据总体规划、分步实施的方针，高水平、高起点的规划不锈钢轨道车辆的生产工艺，保证不锈钢轨道车辆生产设备、工艺布局、配套设施等达到国内领先、国际一流的水平。主要新建不锈钢备料厂房和不锈钢车体厂房等，新增部分不锈钢备料设备、不锈钢车体组焊生产线等工艺设备。具体如下：

不锈钢备料部分：在浦镇公司新厂区内新建厂房，新增薄板开卷型材拉弯、剪板、切割、校平、曲面成型、冲压、起重等设备。

不锈钢车体部分：新建不锈钢车体制造厂房，新增波纹板缝焊接、底架边梁焊接、底架骨架焊接、大部件焊接、车顶骨架焊接、侧墙骨架龙门焊接、侧墙蒙皮焊接、车体总成焊接等设备。

本项目主要原材料不锈钢板型材、耐候钢板型材、辅助原材料以及相关配套件在国内均有多家合格供应商，货源充足；燃料及动能供应由当地市场采购或自制，供应充足。

本项目建设地点位于浦镇公司新厂区内，不存在选址问题。

④地铁车辆研制及产业提升项目

浦镇公司以现有的科研人员、技术力量、生产资源和综合经济实力为基础，以获得自主知识产权的地铁产品为目标，研发新型地铁车辆，并大力推进地铁车辆的产业化，主要新建铝合金车体厂房、表面处理厂房、静调厂房、物流库房、铝合金部件厂房等。新增铝合金焊接车体生产线、铝合金部件加工设备等工艺设备。具体如下：

铝合金车体部分：新建铝合金车体厂房，新增铝合金加工、车体总成焊接、大部件焊接等设备及工装。

表面处理部分：新建表面处理厂房，新增喷砂房、喷烘漆室、腻子打磨机、电动升降架、漆膜测厚仪等设备。

静调试验：新建静调厂房，并新增所需的静调设备。

仓储物流：新建物流库房，新增运输、起重等设备。

铝合金部件：新建铝合金部件厂房，新增铝合金加工及焊接等设备和工装。

研发部分：新增三维设计软件、三维设计计算机工作站、有限元分析软件、动力学分析软件、焊接分析软件等开发软件。

本项目所需主要原材料铝合金板材、型材、辅助原材料以及相关配套件在国内均有多家合格供应商，货源充足；燃料及动能供应由当地市场采购或自制，供应充足。

本项目建设地点位于浦镇公司新厂区内，不存在选址问题。

4. 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

表 13-10

项目名称	使用 A 股募集资金金额 (万元)	总额 (万元)	建设周期 (年)	项目投资总额资金使用计划 (万元)			
				截至 2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
提高城轨地铁车辆生产能力项目	7,785	20,100	3	2,970	14,130	3,000	-----
城轨车辆研发和制造资源优化项目	51,300	65,000	3	-----	35,000	23,779	6,221
不锈钢轨道交通车辆生产建设项目	9,883	20,676	2	-----	10,000	10,676	-----
地铁车辆研制及产业提升项目	28,555	37,780	3	-----	15,264	11,766	10,750

5. 项目经济效益估算及项目备案、核准

表 13-11

项目名称	项目备案或核准	项目环评批复	经济效益估算	
			税后内部收益率	税后动态投资回收期(含建设期)(年)
提高城轨地铁车辆生产能力项目	青发改工业函 [2007] 228 号	青环评字[2007]80 号	15.4%	6.9
城轨车辆研发和制造资源优化项目	株发改备 [2007] 78 号	湘环评[2008]3 号	14.2%	7.3
不锈钢轨道交通车辆生产建设项目	宁高管内备字 [2007]021 号	宁环表复[2008]032 号	13.3%	6.9
地铁车辆研制及产业提升项目	宁高管内备字 [2008] 001 号	宁环表复[2007]315 号	15.0%	7.9

(三) 第三类 提高产品质量、提升技术水平和信息化能力建设项目, 预计募集资金使用额 294,363 万元

本公司作为中国轨道交通装备业最具代表性的领先企业, 承担着促进我国轨道交通装备技术进步和铁路运输现代化的重任。自上世纪 80 年代以来, 世界轨道交通装备业的设计水准与制造技术迅猛发展, 先进的控制系统、电子监控以及其它先进技术被普遍运用, 制造技术和管理水平达到了更高水准。随着经济上迅猛增长, 中国已发展成为轨道交通装备新的需求增长来源, 国内轨道交通装备制造商得到了较快的发展。

中国铁路将依靠科技进步与创新，建立客运高速、货运重载、行车高密度协调发展，高新技术与适用技术并举，不同等级技术装备并存的具有中国铁路特点的技术体系。建设大能力、高质量、高效率、安全可靠、环保型和全面信息化的现代化铁路。客运列车的行车安全与舒适度、货运列车的重载化以及研制高速动车组等将是未来铁路发展的方向。本公司为了持续保持并提高产品的竞争能力，优化产品结构，依据铁道部颁布的一系列铁路主要技术政策，并满足生产工艺和制造装备标准化要求，拟通过实施以下项目不断提升产品技术水平与质量，进而提升公司的科技、管理和产业化水平，以期建立一个能适应未来竞争环境的科技、管理、制造与修理的基础平台。

第三类项目按照各项募集资金运用项目涉及的产品和业务不同分为铁路货车新造和修理项目、客车修理项目和提升企业现代化管理水平项目。具体情况如下：

1. 铁路货车新造和修理项目

(1) 项目背景和投资必要性

中国资源分布和工业布局不均衡，货物运输需求量巨大，长距离、大运量的大宗货物运输主要依靠铁路，快速重载货车是目前发展的方向。尽管目前我国铁路的货物发送量、货运密度和换算周转量均为世界第一，但对快速发展的经济来说仍然显得不足。铁道部有关数据显示，目前全国每天货运装车需求约 30 万辆，而实际装车能力不足需求的 50%，远远不能满足市场的需求。

为了做大、做强本公司的货车事业，南车集团在 2006 年把中国南车集团武昌车辆厂、中国南车集团武汉江岸车辆厂、中国南车集团株洲车辆厂、中国南车集团铜陵车辆厂和中国南车集团戚墅堰机车车辆厂货车业务重组整合为长江公司，长江公司计划建成世界一流、亚洲规模最大的铁路货车研发基地、生产基地和出口基地。同时公司为适应市场的需要，加快铁路重载、快速货车以及对关键零部件的研发和制造能力建设，对眉山公司进行技术改造。

通过实施以下项目，将使本公司铁路货车的综合性技术指标达到世界先进水平，提高本公司货车产业的整体竞争力。

(2) 市场需求分析

在货车新造方面，从国内市场上来看，2007 年末，全国货车保有量约 60 万辆，预计到 2010 年，全国货车保有量将达到 70 万量以上。由于货车寿命为 25 年，“十一五”期间，1981 年~1985 年之间新造的国铁车及企业自备车逐步报废淘汰；同时，考虑载重增大、提速等因素，“十一五”期间，每年新造货车需求也较为旺盛。从国外市场来看，随着我国国民经济的发展、综合国力的提高以及我国对外经贸合作的扩大，必然会给我机车车辆产品出口创造更良好的环境。预计近几年国外市场销售量会稳中有升。

在货车修理方面，从国内市场来看，随着我国铁路建设规模的不断扩大，市场对运输量需求的提高和大量新线路投产运营，都需要更大规模的铁路货车投入运营，必然带动相关的货车修理产业。同时，随着市场对列车重载、提速、适应性等各方面要求的提高，势必将有大量的未到报废期的旧型车辆需要改造与修理，以满足铁路运输多样化、高质量、安全、可靠、快速的要求，因此铁路货车修理仍存在着较大的市场；国外市场方面，根据铁路货车修理特有的行业特点，随着我国铁路综合技术的不断发展，可以预见我国铁路企业可能会在国外组建新的企业从事国外铁路货车修理。

（3）项目建设方案

① 长江公司总部、研发中心及武汉制造基地建设项目----总部及研发中心建设项目

本项目充分利用中国南车集团武昌车辆厂、中国南车集团武汉江岸车辆厂、中国南车集团株洲车辆厂、中国南车集团铜陵车辆厂和中国南车集团戚墅堰机车车辆厂（货车部分）的货车研发和生产资源，完善铁路货车新产品试制、试验、检测手段；对新产品研发及试制生产设施进行改造，新增相关试制生产及试验、验证设备；进行货车行业技术标准研究；新建理化计量中心、试验基地、转向架和 GDS 生产厂房，建设国内最具实力的铁路货车研发基地，打造成为现代化的、具有国际竞争力的关键部件和出口配件制造企业。具体如下：

建设可容纳 300 名研发人员同时办公的现代化研发中心，配备先进的计算机软硬件，性能满足高强度设计需要，并配备其他相应办公硬件设备。

理化计量室设备以中国南车集团武昌车辆厂、中国南车集团武汉江岸车辆厂

理化计量原有设备为主。

新建试验厂房，新置静强度试验、静载荷试验、整车冲击试验、整车动力学试验、车钩疲劳试验等设备。

新建铁路专用车辆、转向架和配件生产厂房，在充分利用原中国南车集团武昌车辆厂、中国南车集团武汉江岸车辆厂和中国南车集团株洲车辆厂 GDS 配件制造资源的基础上，新增侧架组焊、车轮加工等设备。

本项目所需主要原材料为钢材等，原、辅材料全部为国内供应，货源充足；燃料及动能供应充足。

本项目建设地点位于江夏大花岭工业区，选址工作已完成。

② 长江公司总部、研发中心及武汉制造基地建设项目----铁道车辆新造建设项目

本项目按照先进的货车行业制造技术标准和工艺要求，完善铁路货车产品制造、检测手段，按照布局合理、物流顺畅的原则新建厂房和相关辅助设施，新建备料车间、钢结构车间、总成车间以及降压站、办公场地等，新增钢材开卷、预处理、切割、折弯、焊接、铆接、喷漆、烘干等必要的生产工装设备及检测设备，建设铁路货车出口基地和多品种货车生产基地。

本项目所需主要原材料为钢材等，原、辅材料全部为国内供应，货源充足；燃料及动能供应充足。

本项目建设地点位于江夏大花岭工业区，选址工作已完成。

③ 长江公司总部、研发中心及武汉制造基地建设项目----铁道车辆修理建设项目

本项目根据铁路货车修理规程和先进的修理工艺，在充分利用现有资源的基础上，新建解体车间、钢结构车间、总装车间生产厂房及附属工程等，新增酸洗磷化、除锈、抛丸、喷漆、轮轴加工、转向架组装等先进设备和工装，扩大修理能力，提升修理工艺水平，建设国内先进的铁道车辆检修基地。

本项目所需主要原材料为钢材等，原、辅材料全部为国内供应，货源充足；燃料及动能供应充足。

本项目建设地点位于江夏大花岭工业区，选址工作已完成。

④ 长江公司株洲基地技术改造项目

本项目根据长江公司的统一规划，综合考虑铁路货车产品批量生产的需要，对株洲基地现有制造资源进行调整、补充和完善，优化工艺流程。新建货车涂装生产线的生产辅助间、组装交验厂房、工装存放库等厂房，新增钢材开卷、预处理、剪切、喷室、烘干、测量等设备和中梁矫正、底架组装、底架矫正、上体组装胎等工装，提高备料车间、转向架车间的生产能力和产品质量，满足大批量铁路货车的生产需求。

本项目所需主要原材料为钢材，全部为国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于长江公司株洲分公司厂址内，不存在选址问题。

⑤ 铜陵基地技术改造项目

本项目根据长江公司的统一规划，采用先进的锻造、铸造工艺，新增车轴锻造及热处理、混砂、热处理、抛砂等关键设备，新建厂房，对现有生产场地进行局部调整，将铜陵基地建设成为国内一流的车轴锻造、加工基地，一流的摇枕、侧架、车钩铸造生产基地。铜陵分公司的生产划分为铸造车间、锻造车间和配件加工组装车间，具体如下：

铸造车间：将原摇枕侧架铸造场地改造为车钩、下心盘、缓冲器壳体的铸造生产场地，改建厂房；将货车新造场地改造为摇枕、侧架铸造生产的熔炼、浇注、制芯、造型、落砂、一次清理厂房，新建厂房；并新增铸造设备。

锻造车间：将车轴锻造厂房和料场厂房改造作为新增热处理线的场地，新建厂房；扩建原铸铁车间厂房，做为车轴粗加工、精加工、打包、发运场地；并新增快锻机组、悬挂链式热处理线、车轴三孔加工中心等生产设备。

配件加工组装车间：将货修厂房改造为钩尾框、支撑座等锻造、加工、缓冲器组装厂房，并新增摩擦压力机、立式加工中心等设备。

本项目所需主要原材料为轴坯、废钢、轮坯等，全部为国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于长江公司铜陵分公司厂区内，不存在选址问题。

⑥ 铁路重载、快速货车及关键零部件技术改造项目

本项目围绕重载、快速铁路货车及其关键零部件的研制、生产需求，对眉山公司现有制造资源进行调整、补充和完善，优化工艺流程，适当增加厂房面积和部分关键工艺装备。主要对车体部分、备料部分、铸造部分进行适当投入，对快速重载转向架、制动机、拉铆钉等铁路货车关键零部件进行技术改造，实现重载、快速铁路货车及其关键零部件的批量生产目标。具体如下：

车体部分：根据眉山公司的生产需要和现有生产布局，新增部分设备和工装，进行工艺再造，建成完善的中梁、棚车、敞车和重载快速及专用车生产线。

备料部分：根据眉山公司备料车间的现状和存在问题，更新现有性能落后的开卷、预处理、板材剪切等关键设备，进一步优化备料生产流程，同时满足新产品采用的高强度钢的下料要求。

铸造部分：主要解决用户对摇枕侧架要求的整体芯、数字化检测、表面强化处理以及生产中存在的污染严重、能源消耗高、劳动强度高效率低下以及存在安全隐患等问题。

重载、快速货车转向架：进一步完善眉山公司现有转向架车间的生产设施，满足转吨 7 转向架生产需要；新建焊接构架的生产场地，新增关键设备，满足焊接构架的生产、组装、试验需要。

制动机部分：对旋压缸和制动阀生产线进行改造，新增重载快速制动机的生产设备，满足眉山公司重载快速制动机的研制与批量生产需要。

拉铆钉部分：新增螺母成型、热处理、滚丝、探伤检测等设备，扩大拉铆钉的生产能力，建设相对完整独立的拉铆钉生产区域。

本项目所需主要原材料为钢材，全部为国内供应，货源充足；其他原辅材料、主要配件、燃料及动能供货渠道不变。

本项目建设地点位于眉山公司厂区内，不存在选址问题。

(4) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

表 13-12

项目名称		使用 A 股 募集资金 金额 (万元)	总额 (万元)	建设周期 (年)	项目投资总额资金使用计划 (万元)			
					截至 2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
长江公司 总部、研 发中心及 武汉制造 基地建设 项目	总部及研发 中心建设项 目	46,186	46,996	3	13,236	31,767	1,993	-----
	铁道车辆新 造建设项 目	54,219	55,134	2	20,000	35,134	-----	-----
	铁道车辆修 理建设项 目	53,143	53,743	2	17,003	36,740	-----	-----
长江公司株洲基地技术 改造项目		19,880	23,000	2	-----	13,000	10,000	-----
铜陵基地技术改造项目		33,935	48,693	2	-----	20,000	28,693	-----
铁路重载、快速货车及关 键零部件技术改造项目		27,000	49,000	2.5	1,774	14,000	30,000	3,226

(5) 项目经济效益估算及项目备案、核准

表 13-13

项目名称		项目备案或核准	项目环评批复	经济效益估算	
				税后内部 收益率	税后动态投 资回收期(含 建设期)(年)
长江公 司总部、 研发中 心及武 汉制造 基地建 设项目	总部及研发 中心建设项 目	2006000037110087 号	鄂环函[2006]358 号	13.9%	8.8
	铁道车辆新 造建设项 目	2006000037110079 号	鄂环函[2006]359 号	17.5%	8.0
	铁道车辆修 理建设项 目	2006000037110081 号	鄂环函[2006]357 号	11.3%	9.4
长江公司株洲基地技术 改造项目		株经技[2007]52 号	湘环评[2007]124 号	17.8%	7.3
铜陵基地技术改造项目		铜发改工业[2008]19 号	环评函[2008]89 号	11.0%	7.9
铁路重载、快速货车及关 键零部件技术改 造项目		眉山市技改备案[2007] 18 号	川环建函[2007]1315 号	15.1%	7.6

2. 高档客车修理基地项目

(1) 项目背景和投资必要性

随着《中长期铁路网规划》和《铁路“十一五”规划》的实施，我国在加快铁路新线建设和既有线路的改造，积极扩大线路通过能力的同时，铁路机车车辆装备水平迅速提升，高档客车及高速动车组的保有量将不断增加，存量客车的修理与更新换代也会随着客车总数的增加而上升。

客车修理产业是铁路技术装备的重要产业之一，是保证旅客列车安全运营的基础。随着铁路客车的技术进步、升级换代，必然要求客车修理产业的发展。按照铁道部《关于印发〈加强客车厂修基础工艺和装备的指导意见〉的通知》等文件和规程的要求，需要进一步提高客车修理水平和质量，为铁路客车安全运营提供可靠的保障，应对市场新的挑战。因此公司需要对客车修理产业进行技术升级改造，实施以下本项目，以满足市场和铁路客车安全运营的需要。

(2) 市场需求分析

根据铁路“十一五”规划，预计 2010 年客车保有量将达到约 4.5 万辆，较 2006 年底增加 5.49%。客车保有量的上升增加了对客车修理的需求。

此外，随着客运专线的建设和铁路快速客运网的逐步形成，客车产品结构也逐步发生变化：耐候钢车体客车由于不适应客运专线的运行，将逐步减少，时速 200 公里的机车牵引客车的运输方式也将出现，从而进一步增加了对高档客车修理的需求，预计未来几年高档客车的修理市场需求将很旺盛。

(3) 项目建设方案

本项目在浦镇公司老厂区现有生产设施的基础上，按照高档客车的修理及生产工艺要求对客车修理工艺布局进行调整，完善客车解体系统、钢结构系统、总装系统、仓储系统，提高高档空调客车检修水平，并为动车组及城市轨道客车检修创造条件。具体如下：

客车解体系统：新建车体喷砂房、底漆房、客车清洗棚等，新增喷砂、高压冲洗、底漆喷烘漆等设备。

钢结构系统：扩建厂房，新增必要的设备。

总装系统：新建厂房，改造两个移车台地坑、车架车间，扩建检修车的空调

试验、落车交验、返修等台位，新增客车喷烘漆、称重试验等设备。

仓储系统：新建一处仓库。

本项目所需主要原材料为耐候钢板材、型材及焊丝、油漆等，由国内相关企业供应，货源充足；其他原辅材料和主要配件、燃料及动能供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于浦镇公司老厂区内，不存在选址问题。

(4) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

客车修理项目投资总额 10,000 万元，其中使用 A 股募集资金金额为 10,000 万元，建设周期为 2 年，项目投资总额资金使用计划为 2008 年和 2009 年分别投入 5,000 万元。

(5) 项目经济效益估算及项目备案、核准

本项目已经南京高新技术产业开发区管理委员会“宁高管内备字[2007]015 号”备案，客车修理项目环境影响评价报告已经南京市环境保护局“宁环表复[2007]317 号”批复，该项目的税后内部收益率为 12.9%，税后动态投资回收期（含建设期）为 7.8 年。

3. 提升企业信息化能力工程建设项目

(1) 项目背景和投资必要性

现代社会信息技术迅猛发展，极大的推动了社会的进步。为了贯彻党中央提出的以“信息化带动工业化、以工业化促进信息化”的指导方针，2007 年初，国务院国资委和信息化工作办公室联合下发了《关于加强中央企业信息化工作的指导意见》，强调要大力推进中央企业信息化，增强企业的核心竞争力。

按照国资委的要求，本公司制定了公司信息化建设规划，计划通过实施本项目，利用信息技术特有的优势全面改造传统制造产业的生产、组织管理模式，加强对下属企业的管理控制，提升公司的产品研发与生产制造能力，优化供应链和价值链，提升企业整体的经营管理水平和效率，适应铁路的高速发展和国际市场对轨道交通装备的高品质要求，加快与国际水平接轨步伐，增强企业的国际竞争实力。

(2) 项目建设方案

根据本公司发展战略，借鉴国内外信息化先进企业的成功经验，按照“高起点、实用性、集成化、柔性化”原则，紧紧围绕信息化工程建设目标，达到公司管控信息化分系统、产品设计信息化分系统、企业管理信息化分系统、生产制造信息化分系统、企业商务活动信息化分系统、企业网络基础建设分系统的有效集成，实现经营管理数字化、产品设计数字化、生产过程数字化和商务活动数字化。本项目分为公司总部和下属企业两部分，公司总部主要以加强监管力度、提高办公效率、实施财务集中控制、投资项目管理、企业经营考核、产品质量跟踪、总部经营决策支持集中能力等为建设重点；下属企业重点实施产品研发信息化、经营管理信息化、生产制造信息化和商务活动信息化分系统。项目内容包括网络工程建设与改造，购置网络系统软硬件、产品研发软件、管理系统软件及服务。以提高公司总部办公效率、降低成本、拓展业务为目标，将业务流程优化与信息技术应用结合起来，强化信息集成、资金监控、资产管理和人员考评，全面提高公司的管理水平和经济效益。

本项目所需软硬件由国内外相关企业供应，货源充足。

本项目建设地点位于公司总部及下属企业现有厂区内，不存在选址问题。

(3) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

提升企业信息化能力工程建设项目投资总额 50,000 万元，其中使用 A 股募集资金金额为 50,000 万元，建设周期为 3 年，项目投资总额资金使用计划为 2008 年、2009 年和 2010 年分别投入 680 万元、34,320 万元和 15,000 万元。

(4) 项目经济效益估算及项目备案、核准

提升企业信息化能力工程建设项目已经北京市海淀区发展与改革委员会“京海淀发改（备）[2007]155 号”备案，本项目不涉及环境影响评价事宜，本项目的税后内部收益率为 12.8%，税后动态投资回收期（含建设期）为 4.0 年。

(四) 第四类 轨道交通装备专有技术延伸产业建设项目，预计募集资金使用额 182,591 万元

轨道交通装备是铁路运输技术的核心，是铁路运输先进、安全、可靠的重要

保证，是技术密集型产业。经过长期的发展，本公司在轨道交通制造方面具有雄厚的技术、人才和装备优势。基于这些优势，进一步研究和拓展专有技术延伸领域，不仅可以充分利用公司现有的技术、人才和装备资源，而且可以为公司未来的技术开发、市场拓展和业绩的进一步增长做好准备。根据本公司的发展战略，公司可以在机电领域特有的优势为基础，系统研究了专有技术延伸项目资源，确定了重点发展方向，将整合新产业产品研发和制造资源，通过实施汽车增压器配件产业化项目、齿轮传动系统产业化项目、风力发电装备整机制造项目以及电动汽车整车及关键零部件产业化基地项目，建设轨道交通装备专有技术延伸产品制造基地，实现专业化发展。

1. 汽车增压器配件产业化项目

(1) 项目背景和投资必要性

随着汽车增压器的广泛使用，汽车增压器市场前景广阔。近年来国际知名增压器公司在国内采购快速提升，增压器的配件具有良好的市场前景。

戚墅堰所是我国铁路机车车辆材料及制造工艺的专业研究机构，是轨道交通装备关键零部件等具有自主知识产权产品的高科技产业化基地。近年来，戚墅堰所通过自身技术优势的延伸和管理水平的不断提高，成功进入汽车零配件市场并不断扩大产业规模。但由于受自身产能的制约，目前难以满足市场需求。

本项目实施后将大大增强戚墅堰所汽车增压器及其他汽车配件产业的核心竞争力，也必定成为本公司延伸产业的快速增长点之一。

(2) 市场需求分析

2006年，国际五大增压器公司的销售量高达2,160万台，其中Honeywell公司810万台，Borgwarner公司780万台，Holset公司200万台，三菱重工公司250万台，日本IHI公司120万台。目前，国际五大增压器公司在中国所采购的增压器配件（包括壳体和中间体）年均约为2,600万件，其中壳体和中间体各约1,300万件。随着汽车增压器的广泛使用，以及国际五大增压器公司在中国国内采购比例的快速提升，预计2011年后所需增压器的配件(壳体、中间体)年均达4,000万件。

目前与国际五大增压器公司配套生产增压器壳体和中间体的国内企业主要

有天津新伟祥工业有限公司、江阴机械有限公司、溧阳科华精密铸造有限公司、上海圣德曼铸造有限公司和戚墅堰所，以上几家企业提供的配件总数年均约为 2,500 万件，产品供不应求。戚墅堰所由于受生产规模的限制，目前在同类市场份额仍较低。但鉴于戚墅堰所与国际五大增压器公司具有的良好合作，戚墅堰所具有广阔的发展空间。

此外，戚墅堰所依托机车车辆制动系统开发生产的技术优势，在汽车离合器和刹车片领域，也具有良好的市场前景。

在汽车离合器方面，未来几年汽车离合器需求预测情况如下表所示：

表 13-14

	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
离合器盖总成（万套）	1,785	1,965	2,163	2,374
离合器从动盘总成（万套）	3,128	3,468	3,841	4,242

在刹车片领域，据有关部门估计，中国每年对刹车片的需求量达到 6,000 万套以上，市场潜力巨大。作为汽车易损配件，刹车片市场将随着汽车保有量的增加而成倍增加。2006 年国内的刹车片行业不论在质量还是技术上都向前迈出了一大步，戚墅堰所可依托机车车辆制动系统开发生产的技术优势，进入该领域，预计可占有制动片等零件 70 万件的市场份额。

（3）项目建设方案

为满足国内外汽车增压器配件的市场需求，充分发挥戚墅堰所在机械材料工艺研究和产业化能力方面的优势，以现有的人才、技术、装备等资源为基础，对现有汽车增压器配件生产线进行技术改造，增加汽车配件产品品种及提高现有产品的生产能力，提高产品质量和研发水平，实现国内汽车增压器及其他汽车配件产业化，建成国内汽车配件的主要生产基地。主要新建铸造生产厂房和机械加工生产厂房，新建中心仓库和降压站等配套设施。在搬迁 1 条覆膜砂生产线的基础上，新增潮模砂生产线，新增若干关键的工艺装备。针对不同的用户，在扩大汽车增压器涡壳的铸造生产能力的同时，满足不同用户对汽车增压器涡壳产品的铸件需求。具体如下：

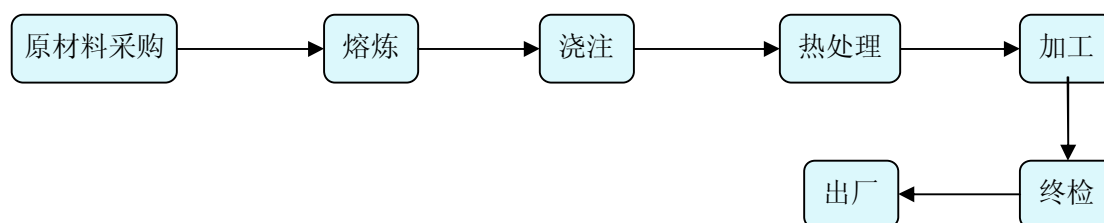
铸造部分：扩建生产厂房，新增混砂机、落砂冷却滚筒、沸腾冷却床、斗式提升机、无箱射压造型机、砂型输送线、旧砂回用系统通风除尘设备等，建成 10 条潮膜砂生产线。

机械加工部分：新建机械加工厂房，新增数控卧式车床、数控立式车床、数控立式加工中心等加工设备。

本项目所需主要原材料及辅助材料供货渠道不变，供应充足。

本项目建设地点位于戚墅堰所本部附近，新征土地 380 亩，土地落实，选址工作已完成。

(4) 工艺流程



(5) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

本项目投资总额 99,450 万元，其中使用 A 股募集资金金额为 97,268 万元，建设周期为 3 年，项目投资总额资金使用计划为 2008 年、2009 年和 2010 年分别投入 20,000 万元、49,450 万元和 30,000 万元。

(6) 项目经济效益估算及项目备案、核准

本项目已经江苏省发展和改革委员会“苏发改工业发[2007]1493 号”备案，本项目环境影响评价报告已经江苏省环境保护厅“苏环管[2008]16 号”批复，本项目的税后内部收益率为 17.4%，税后动态投资回收期（含建设期）为 7.0 年。

2. 齿轮传动系统产业化项目

(1) 项目背景和投资必要性

齿轮传动系统作为铁路运输、城市轨道交通、船舶、风力发电、矿山、石油、机械等行业的关键零部件，具有悠久的产业发展历史。中国齿轮工业在“十五”期间得到了快速发展，已成为中国机械基础件中规模最大的行业。“十一五”末

期，中国齿轮制造业年销售额预计可达到约 1,300 亿元。

戚墅堰所一直致力于轨道交通关键零部件的研究和成果转化工作，从上世纪 80 年代初期专门设立了齿轮传动方面的研究制造部门，为东风 11 型机车和出口到哈萨克斯坦的交流传动机车等产品提供齿轮传动系统，并成为国产新型内燃、电力机车、动车组、城轨地铁车辆的齿轮传动系统等关键零部件的供应商。经过多年的努力，戚墅堰所在轨道交通齿轮传动系统领域已享有较高的知名度，也获得了一定的经济效益和社会效益。

通过实施本项目，可迅速扩大齿轮传动系统的产能，提高产品质量和研发水平，建成各种功率等级机车、各种速度等级动车组、城轨地铁车辆齿轮箱和工业齿轮箱（风电、船用等）的产业化生产基地，成为国内一流的齿轮传动系统供应商，确保产品市场占有率从 20% 提高到 60% 左右，同时积极向国外市场拓展。

（2）市场需求分析

“十五”期末我国机车保有量为 17,000 台左右，根据《中长期铁路网规划》以及铁路“十一五”规划，到 2010 年机车保有量将达将达到 19,000 台左右；2010 年动车组保有量达到 1,000 列左右，将全部在“十一五”期间完成；2010 年规划建设地铁和城市轻轨线路达 55 条，总长度达约 1,500 公里，“十一五”期间需配属车辆超过 6,000 辆。与前述机车、动车组和城轨地铁车辆相配套的轨道交通齿轮传动系统也将得到长足发展。

在工业用齿轮传动系统方面，戚墅堰所凭借自身在齿轮传动系统方面的技术积累和成本优势，向工业用齿轮传动系统市场延伸，并且取得了一定的进展。

在风力发电齿轮传动系统方面，在风机零部件环节，国家政策要求风电设备国产化率要达到 70% 以上。作为风机核心部件之一的齿轮箱具有相对高的技术壁垒，占整机造价比重大而受益最大，预计相应风力发电齿轮传动系统市场需求较大。

在船舶用齿轮传动系统方面，国防科学技术工业委员会提出如下目标：经过 10 到 15 年的发展，中国船舶工业的综合竞争力接近日本、韩国当时的水平。造船总量到 2015 年达 2,400 万载重吨，占世界市场份额的 35%，在吨位方面达到世界第一。因此船舶传动用核心部件之一的齿轮箱具有相当大的市场需求。

在其他工业用齿轮传动系统方面，“十一五”期间，随着国家整体经济的发展及对机械制造业的重视，其他工业减速机的市场前景同样看好，尤其是进口设备的大量采用使得齿轮减速机将会大幅增长，预计减速机行业经济总量的增长速度仍将达到两位数，尤其是大型硬齿面减速机及中、小功率减速机，因此该行业齿轮传动系统的市场需求量十分可观。

（3）项目建设方案

本次技术改造充分发挥戚墅堰所在机车车辆材料和制造工艺专业研究及产业化能力方面的优势，配合我国引进的高速动车组、大功率机车形成产业化能力，提高主机厂的国产化率，同时利用在齿轮传动方面的技术、品牌和人才优势，向相关行业的齿轮传动市场延伸。主要新建齿轮车间、机车齿轮箱、动车组齿轮箱、工业齿轮箱生产厂房，专用炉、渗碳炉、感应加热和淬火压床厂房等；并新增铸造、齿轮加工检测、齿轮箱箱体加工检测、齿轮热处理等设备。新增设备情况如下所示：

铸造部分：新增大型低压铸造机、树脂砂生产线等设备。

齿轮加工部分：新增联轴节齿形加工设备、零件精车加工设备、磨齿机等设备。

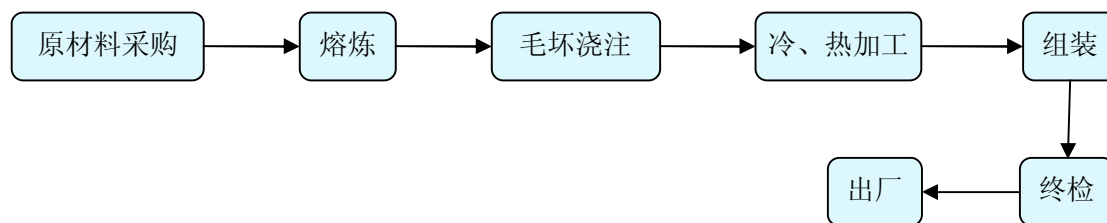
齿轮箱箱体加工部分：新增三坐标综合检测仪等设备。

热处理部分：新增齿轮专用淬火压床等设备。

本项目所需主要原材料和辅助材料品种基本不变，除少量特殊材料由国外进口，其他材料均国内解决，供应充足；燃料及动能采用当地采购或企业自制，燃料及动能供应充足。

本项目建设地点位于戚墅堰经济技术开发区，需购地 280 亩，土地落实，选址工作已完成。

（4）工艺流程



(5) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

本项目投资总额 79,800 万元，其中使用 A 股募集资金金额为 42,323 万元，建设周期为 3 年，项目投资总额资金使用计划为 2008 年、2009 年和 2010 年分别投入 38,385 万元、30,155 万元和 11,260 万元。

(6) 项目经济效益估算及项目备案、核准

本项目已经江苏省发展和改革委员会“苏发改工业发[2007]1492 号”备案，本项目环境影响评价报告已经江苏省环境保护厅“苏环表复[2008]24 号”批复，本项目的税后内部收益率为 17.9%，税后动态投资回收期（含建设期）为 7.0 年。

3. 风力发电装备整机制造项目

(1) 项目背景和投资必要性

风能是一种清洁的可再生能源，风力发电是目前可再生能源中技术最成熟、最具有规模化开发条件和商业化发展前景的发电方式，将成为世界重要的替代能源。20 世纪 80 年代全球并网风电开始发展，90 年代，风力发电装机容量以每年平均 25% 的速度增长，已成为世界各种能源中增长最快的一种。我国已经确定“限制发展火电，积极发展水电，适当控制核电，大力开发再生能源”的电力建设指导方针。2006 年 1 月 1 日《可再生能源法》已正式实施，使得风力发电成为所有可再生能源中最具发展前景的项目。由于风力发电在我国尚处于起步阶段，整个行业在未来相当长的一段时间内都将处于成长期，市场空间巨大。

株洲所在轨道交通装备的变流、电机、控制等核心技术方面具有强大优势，且大型风机的功率等级和电力机车处于同一水平，电力机车的再生制动工况也与风力发电工况相似。因此，进军风电装备整机制造领域，能够充分发挥株洲所的技术优势。

(2) 市场需求分析

2006—2010 年“十一五”期间，按照规划，全国新增风电装机容量预计约 400 万千瓦，平均每年新增 80 万千瓦，至 2010 年底累计装机预计约达 500 万千瓦。2020 年规划目标是 3,000 万千瓦，风电在电源结构中将有有一定的比例，届时约占全国总发电装机 10 亿千瓦容量的 3%，总电量的 1.5%。2030 年后超过 1 亿千瓦。

20 世纪 90 年代以来，我国风电装备制造业取得了长足的进步，基本掌握了 750 千瓦及以下的风机制造技术。但是，我国还不具备兆瓦级变速风机的设计和批量制造能力，国外风机占据了 70% 以上的中国市场。技术创新能力薄弱，缺乏自主知识产权的核心技术已经成为制约我国风电产业发展的瓶颈。目前，跨国风机设备制造企业纷纷进入中国，但是 70% 国产化率的要求制约了国外企业在中国市场的发展。另外，全球风电的稳步发展，尤其是 2005 年以后美国风电政策的变化，造成了北美风电市场的爆发式增长，使得全球风电设备供不应求，也分散了跨国巨头在中国投入的力量，给国内风机制造企业带来了发展壮大空间和机遇。目前，国内已经有不少企业纷纷进入风机制造领域，但都还处于起步阶段，市场格局尚未形成。现在正是株洲所依托自身的技术优势，进军风电装备整机制造领域的大好时机。

进入风力发电领域，株洲所在网络控制、变流器、电机、橡胶弹性减震元件等方面拥有的核心技术都可以移植、运用到风电设备制造中，并以引进技术为基础平台，依托株洲所自身的系统集成与工程化能力进行再创新，形成自主的开发能力和核心技术，从而保障株洲所通过消化、吸收国外成熟、先进的技术，迅速实现风电装备整机制造的国产化，成为拥有自主知识产权的专业风电装备整机制造商。

(3) 项目建设方案

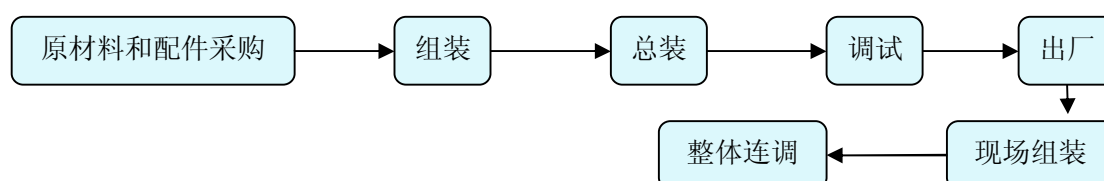
在引进国外风力发电机组先进设计和制造技术的基础上，通过消化、吸收和再创新，掌握风力发电整机的研发和制造技术。本项目采取“两头在内、中间在外”的生产组织方式，即负责产品的总体设计，制定技术要求、规范、质量标准和最终产品的装配安装调试，不承担中间过程的零部件制造。所需叶片、齿轮箱、液压系统等国内供应充足，由外协解决，风电机组变流器和控制系统由株洲所自行研制，新增风力发电整机机舱、轮毂总成装配生产线，完善生产制造体系和试

验证手段，促进产品设计和制造工艺技术升级。本项目所需风电组装厂房，全部新建。

本项目所需主要原辅材料、主要配件、燃料及动能等国内供应充足。

本项目建设地点位于株洲市田心高科园株洲所现有厂区内，不存在选址问题。

(4) 工艺流程



(5) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

本项目投资总额 46,125 万元，其中使用 A 股募集资金金额为 25,000 万元。项目建设周期为 3 年，项目投资总额资金使用计划为 2008 年、2009 年和 2010 年各投入 15,000 万元、15,000 万元和 16,125 万元。

(6) 项目经济效益估算及项目备案、核准

本项目已经湖南省发展和改革委员会“湘发改高技工[2007]912 号”备案，本项目环境影响评价报告已经株洲市环境保护局《风力发电装备整机制造项目环境影响报告表》批复，本项目的税后内部收益率为 22.6%，税后动态投资回收期（含建设期）为 7.2 年。

4. 电动汽车整车及关键零部件产业化基地项目

(1) 项目背景和投资必要性

电动汽车作为新型能源汽车，在国际上被视为汽车工业的未来发展方向。在中国，电动汽车是朝阳产业并被确定为我国汽车工业优先发展对象，有巨大的发展前景。我国“十五”期间，国家从维护我国能源安全、改善大气环境、提高汽车工业竞争力、实现我国汽车工业的跨越式发展的战略高度考虑，设立了“电动汽车重大科技专项”并制定了一系列倡导支持生产和使用电动汽车的宏观政策。

(2) 市场需求分析

当前，电动汽车产业正面临一个难得的发展机遇，具有极为乐观的前景。这主要是由于以下四个方面的原因：① 高油价将增强消费者购买电动汽车意愿；② 能源和环保压力促使政府部门鼓励发展电动汽车；③ 技术成熟使得电动汽车产业化成加速趋势；④ 电动客车将成为电动汽车产业化发展的突破口。

此外，国家近些年来出台了多项宏观政策支持电动汽车的发展，使得其市场容量不断扩大。根据汽车工业发展规划的要求，到 2010 年，国内汽车保有量将超过 5,000 万辆，其中电动汽车保有量占汽车保有量的 5%—10%，据此估计，2010 年我国电动汽车将达到 250 万辆至 500 万辆，年生产销售电动汽车 150 万辆以上；到 2030 年，电动汽车保有量占汽车保有量 50% 以上，年生产销售电动汽车 1,000 至 1,950 万辆。电动汽车整车及其关键零部件的未来市场需求十分巨大。

(3) 项目建设方案

本项目采取“两头在内、中间在外”的生产组织方式，株洲所负责总体设计技术，对各零部件提出技术要求和质量标准，机械、电气等选择国内一流厂家生产，部分关键零部件实行全球采购。新建联合厂房、底盘装配、焊装、涂装、总装、检测整修车间、电传动系统试验室、关键零部件生产车间厂房和外协件库房等；购置焊装、涂装、底盘装配、总装、调检等设备；建设电动汽车研发中心和电动汽车试验检测中心。具体如下：

整车：建设车身机械装配和电器布线、车身骨架的焊接、蒙皮、喷涂、内装饰、电器安装、出厂检测试验、整车交付生产线。整车机械零部件、电器零部件及线束均委外加工采购。

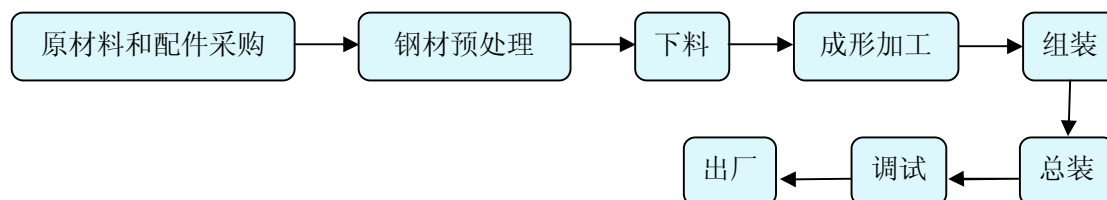
电传动系统关键零部件（含异步电传动及永磁电传动）：建设电机、控制器、齿轮箱产品生产线；建设质量监控，电传动关键零部件的系统联调试验和产品的交付设施。电机和控制器、齿轮箱等将按市场化原则，以外协外购的方式委托相关专业单位进行制造。

其他电气部件：逐步建设诸如电气开关屏柜、电池管理系统、充电机、辅助电源、整车控制器等电气产品的总装布线和出厂试验设施。机械零件和印制电路板的制造、元器件采购、装配、焊接、试验将委托专业厂家进行生产制造。

本项目所需主要原辅材料、主要配件等供应充足，水、电、气由株洲高新技术开发区供给。

本项目建设地点位于在株洲高新技术开发区栗雨高科园，不存在选址问题。

(4) 工艺流程



(5) 项目投资概算、资金来源及项目投资总额资金使用计划

项目投资总额 72,000 万元，其中使用 A 股募集资金金额为 18,000 万元。项目建设周期为 3 年，年度资金投入计划为 2008 年、2009 年和 2010 年分别投入 20,000 万元、20,000 万元和 32,000 万元。

(6) 项目经济效益估算及项目备案、核准

本项目已经株洲市发展和改革委员会“株发改[2007]284 号”备案，本项目环境影响评价报告已经湖南省环境保护局“湘环评[2007]121 号”批复，本项目的税后内部收益率为 16.3%，税后动态投资回收期（含建设期）为 7.3 年。

二、募集资金投入方式

本次募集资金到位后，本公司将按照各项目使用 A 股募集资金金额，以向负责组织实施募集资金运用项目子公司增资的方式投入资金。

负责组织实施募集资金运用项目的子公司，除 3 家为本公司控股子公司外，其余均为本公司全资子公司。关于由该 3 家控股子公司负责组织实施的募集资金运用项目资金投入事宜，该 3 家控股子公司的其他股东已同意本公司以向该 3 家控股子公司增资的形式投入项目资金。

三、募集资金运用对公司财务状况的影响

上述业务发展计划是在本公司现有业务的基础上制定的。上述业务发展计划的实施，将有利于本公司进一步优化产品结构，提高研发水平，扩大生产能力，打造完整的产业链，提升企业核心竞争力。

本次募集资金投入使用并产生效益后将进一步提高本公司的经营业绩，进一步改善本公司的财务状况。

（一）进一步突出和提高公司核心业务的竞争能力

本公司本次募集资金投资项目，紧紧围绕本公司现有的核心业务，引进技术、消化吸收，进行再创新，实现高速动车组、大功率机车产业化、国产化，城市轨道交通装备产品研发、制造平台，提高产品质量、提升技术水平和信息化能力建设，建设轨道交通装备专有技术延伸产业。募集资金的运用将提高本公司的研发水平，扩大本公司的生产能力，保障后续经营发展。同时将进一步提高本公司的核心业务竞争能力，并巩固本公司在国内及国际市场更加稳定的竞争地位。

（二）对财务状况的影响

本次发行完成后，本公司的净资产和全面摊薄的每股净资产将大幅增长。本次募集资金到位后，本公司资金实力将得到提高，资产负债结构将显著优化，偿债能力将进一步提高。同时，由于净资产将大幅提高，而募集资金投资项目在短期内难以完全产生效益，将摊薄发行当年的净资产收益率。但是随着公司新建项目的开展，以及随之而来的利润增加，本公司整体盈利仍将保持较高的水平。

四、本公司 H 股募集资金运用情况

根据本公司 2007 年第一次临时股东大会批准，本公司拟公开发行不超过 16 亿股 H 股（未考虑超额配售选择权和国有股转持/减持），发行募集资金扣除发行费用后将用于以下三类项目投资：（1）采购国外先进的研发、制造、试验设备，建设世界一流的轨道交通装备制造基地项目；（2）引进消化吸收技术、实施整车国产化配套进口关键零部件项目；（3）引进国外机车车辆关键技术，提高产品水平、设计水平和制造水平项目。除非经有权部门批准，否则不拟在国内

结汇。具体境外募集资金用途以本公司 H 股招股说明书披露内容为准。

第十四章 股利分配政策

一、本公司股利分配政策及实际股利分配情况

（一）本公司股利分配一般政策

本公司分配当年税后利润时，应当提取利润的 10% 列入本公司法定公积金。本公司法定公积金累计额为本公司注册资本 50% 以上的，可以不再提取。

本公司的法定公积金不足以弥补以前年度亏损的，在依照上述规定提取法定公积金之前，应当先用当年利润弥补亏损。

本公司从税后利润中提取法定公积金后，经股东大会决议，还可以从税后利润中提取任意公积金。

本公司弥补亏损和提取公积金后所余税后利润，经由本公司股东大会决议后按照股东持有的股份比例分配。

股东大会或者董事会违反上述规定，在本公司弥补亏损和提取法定公积金之前向股东分配利润的，股东必须将违反规定分配的利润退还本公司。

本公司持有的本公司股份不参与分配利润。

（二）本公司实际股利分配情况

按照财政部颁发的《企业公司制改建有关国有资本管理与财务处理的暂行规定》（财企[2002]313 号）的相关规定，根据本公司发起人南车集团和铁工经贸签订的《关于发起设立中国南车股份有限公司的协议书》，并根据本公司 2007 年度股东大会决议，本公司自资产评估基准日（2007 年 6 月 30 日）起至本公司成立日（2007 年 12 月 28 日）止期间所产生的净利润（按合并报表口径）归南车集团享有，本公司拟以特别股息的形式于 2008 年派发。根据发起人南车集团和铁工经贸签订的协议，并根据本公司 2007 年度股东大会决议，自本公司成立次日（2007 年 12 月 29 日）至 2007 年 12 月 31 日止期间所产生的净利润（按合并报表口径）归南车集团享有。本公司已聘请安永华明会计师事务所对本公司 2007 年 6 月 30 日至 2007 年 12 月 31 日期间的财务报告进行审计，根据审计结

果确定该期间可供分配利润为 3.278 亿元，并已于 2008 年 4 月派发完毕。

除上述特别股息派发情况外，本公司自 2008 年 1 月 1 日起至本招股说明书签署日未实施其他股利分配。

（三）本公司本次发行后股利分配政策

本公司完成本次发行后将按照《公司法》和《公司章程》的规定进行股利分配。本公司可以现金或本公司确定的其他合法方式进行股利分配。涉及股利分配事宜，须经本公司股东大会审议批准。本公司的股利分配可能受多种因素影响，包括本公司的财务状况、经营业绩、现金流量、本公司的子公司向本公司分配现金股利、经营前景以及本公司董事认为重要的其他因素。

本公司完成本次 A 股发行，并成功完成 H 股发行后，本公司的股利仅可从可供股东分配的利润中进行分配，该可供股东分配的利润以经审计的数额为准。在本公司完成 H 股发行后，本公司的财务报表除应按中国会计准则及法规编制外，还应当同时按照国际财务报告准则编制。本公司在进行股利分配时，应当遵循孰低原则，以上述两种财务报表中所列示的可供股东分配利润的较低者为限。在任何年度未作分配的可供股东分配的利润将予以保留，并可用于以后年度的股利分配。

根据公司的财务状况，在符合《公司法》、《公司章程》及上述股利分配政策，并且未出现任何减少可供分配利润的情况下，本公司对 2008 年度和 2009 年度实现的利润进行分配时，向股东分配的利润不少于相应年度当年可供分配利润的 25%，但是本公司并不保证必然对上述利润进行分配。另外，未来的股利分配可能会受到相关法律法规以及本公司可能订立的融资协议所限。

本公司股东大会对利润分配方案做出决议后，本公司董事会须在股东大会召开后两个月内完成股利（或股份）的派发事项。

二、本次发行前滚存利润的分配安排

本公司 2007 年度股东大会批准了关于本次发行完成前滚存利润的分配方案。根据该次股东大会决议，自 2008 年 1 月 1 日至本公司本次 A 股发行前的滚

存未分配利润由发行后的新老股东共同享有。

由于 H 股发行时间存在一定的不确定性，根据股东大会决议，如果在 A 股发行后的三个月内完成 H 股的发行，则从 A 股发行到 H 股发行期间的净利润，公司将不作利润分配。在本次 H 股发行完成后，公司新老股东按照 H 股发行后各自持有的股份共享发行前的累积未分配利润。

如果在 A 股发行后的三个月内未能完成 H 股的发行，则本公司将根据公司的分配政策与股东大会确定的分配议案对公司 2008 年 1 月 1 日起产生的滚存未分配利润进行分配。

第十五章 其他重要事项

一、信息披露与投资者服务

（一）负责部门

负责信息披露和投资者关系的部门：本公司董事会办公室

联系人：邵仁强

电话：（010） 5186 2188

传真：（010） 6398 4785

电子邮箱：csr@csrgc.com.cn

地址：北京市海淀区西四环中路 16 号

（二）信息披露制度

本公司根据《公司法》等相关法律法规规定、中国证监会的监管要求及《公司章程》，制定了《中国南车股份有限公司信息披露管理办法》。本公司完成本次发行并上市后将严格按照《公司法》等相关法律法规规定、中国证监会的监管要求及《中国南车股份有限公司信息披露管理办法》的规定披露信息，确保信息披露真实、准确、完整、及时、公平，无虚假记载、误导性陈述或重大遗漏。

本公司信息披露严格遵循公开、公正、公平对待所有股东的原则；本公司保证同时向所有投资者公开披露信息。

信息披露文件主要包括招股说明书、募集说明书、上市公告书、定期报告和临时报告等。

本公司董事长是信息披露的第一责任人，董事会秘书负责具体协调和组织本公司的信息披露事宜。公司董事、监事、高级管理人员应当勤勉尽责，关注信息披露文件的编制情况，保证定期报告、临时报告在规定期限内披露，配合本公司及其他信息披露义务人履行信息披露义务。

本公司将按照有关法律、法规和规范性文件的要求，在规定的期限内编制并

披露定期报告：年度报告将在每个会计年度结束之日起 4 个月内，中期报告将在每个会计年度的上半年结束之日起 2 个月内，季度报告将在每个会计年度第 3 个月、第 9 个月结束后的 1 个月内编制完成并披露；本公司第一季度的季度报告的披露时间不早于上一年度的年度报告的披露时间。

总裁、财务总监、董事会秘书等高级管理人员应当及时编制定期报告草案，提请董事会审议；董事会秘书负责送达董事审阅；董事长负责召集和主持董事会会议审议定期报告；监事会负责审核董事会编制的定期报告；董事会秘书负责组织定期报告的披露工作。

董事、监事、高级管理人员知悉重大事件发生时，应当按照公司规定立即履行报告义务；董事长在接到报告后，应当立即向董事会报告，并敦促董事会秘书组织临时报告的披露工作。

任何机构和个人不得非法获取、提供、传播本公司的内幕信息，不得利用所获取的内幕信息买卖或者建议他人买卖本公司证券及其衍生品种，不得在投资价值分析报告、研究报告等文件中使用内幕信息。

（三）投资者关系管理制度

为了加强与投资者及潜在投资者之间的沟通，增进投资者对本公司的了解和认同，提升本公司治理水平，以实现公司整体利益最大化并保护投资者合法权益，根据《公司法》等相关法律法规规定、中国证监会的监管要求及《公司章程》，结合本公司实际情况，本公司制定了《中国南车股份有限公司投资者关系管理办法》。

本公司投资者关系管理遵循充分披露信息原则、合规披露信息原则、投资者机会均等原则、诚实守信原则、高效低耗原则、互动沟通原则等基本原则。

本公司与投资者沟通的内容主要包括：公司的发展战略；法定信息披露及其说明；公司依法可以披露的经营管理信息；公司依法可以披露的重大事项；企业文化建设；公司的其他相关信息。

董事长为公司投资者关系管理工作的第一责任人，董事会秘书负责投资者关系工作。

除非得到明确授权，本公司高级管理人员和其他员工不得在投资者关系活动中代表本公司发言。

二、重大合同

截至 2008 年 3 月 31 日，除已在本招股说明书之“第七章 同业竞争与关联交易”中作出详细披露的关联交易合同外，本公司目前正在履行的重大合同情况如下：

(一) 销售合同

序号	合同名称及合同编号	销售方	购买方	合同金额	签约日期	履行期限	合同主要内容	备注
1.	05HT10500000199号 《大功率交流传动内燃机车采购和技术引进项目散件进口国内组装机车采购合同》	中国南车集团戚墅堰机车车辆厂和通用电气	北京铁路局	28,564 万元和 119,617,644.78美元	2005年10月31日	有效期12年	提供合同设备, 包括技术资料及技术服务	根据戚墅堰公司和中国南车集团戚墅堰机车车辆厂出具的《关于“大功率交流传动内燃机车采购和技术引进项目”下戚墅堰名称变更的合同修改情况》, 本合同双方将于近日签订合同修订案。合同修订案中, 销售方变更为戚墅堰公司。因合同修订案需报铁道部批准, 因此待铁道部批准后即将立即签署生效。
2.	05HT10500000200号 《大功率交流传动内燃机车采购和技术引进项目国内制造机车采购合同》	中国南车集团戚墅堰机车车辆厂和通用电气	北京铁路局	283,545 万元和 251,920,948 美元	2005年10月31日	有效期12年	提供合同设备, 包括技术资料及技术服务	根据戚墅堰公司和中国南车集团戚墅堰机车车辆厂出具的《关于“大功率交流传动内燃机车采购和技术引进项目”下戚墅堰名称变更的合同修改情况》, 本合同双方将于近日签订合同修订案。合同修订案中, 销售方变更为戚墅堰公司。因合同修订案需报铁道部批准, 因此待铁道部批准后即将立即签署生效。
3.	04SE01GTE3INC0026A号《合同协议书》	BSP 和 庞巴迪运输瑞典有限公司	广州铁路(集团)公司	222,217 万元和 1,442,591,519 瑞典克朗	2004年10月12日	----	①提供符合合同规定的动车组供货技术条件并使用中国自有品牌的国内制造的动车组; ②提供与动车组设计、制造和运用维修相关的设计联络、技术培训、技术资料、售后服务以及随车手册、随车	----

序号	合同名称及合同编号	销售方	购买方	合同金额	签约日期	履行期限	合同主要内容	备注
							备件和专用工具等； ③卖方应确保动车组零部件和备件的供应	
4.	05SE01GTE6IXC0009号《合同协议书》	BSP 和 庞巴迪运输瑞典有限公司	广深铁路股份有限公司	209,542 万元和 449,425,000 瑞典克朗	2005 年 5 月 30 日	----	①提供符合合同规定的动车组供货技术条件并使用中国自有品牌的国内制造的动车组； ②提供与动车组设计、制造和运用维修相关的设计联络、技术培训、技术资料、售后服务以及随车手册、随车备件和专用工具等； ③卖方应确保动车组零部件和备件的供应	----
5.	《铁道车辆购买协议》	BSP	RAILPARTNERS, INC.	65,354 万元	2007 年 4 月 30 日	----	出售列车和备用车辆	合同督导方：中华人民共和国铁道运输局。 最晚交货日期为 2008 年 5 月 15 日。
6.	07HT10500000126号 《大功率交流传动 9600KW 六轴货运电力机车采购合同》	株机公司	北京铁路局	1,118,350 万元	2007 年 8 月 8 日	有效期限至质量保证期满且双方合同义务全部履行完毕	出售大功率传动 9600KW 六轴货运电力机车，包括随车工具、备品、备件、技术资料以及售后服务	----

序号	合同名称及合同编号	销售方	购买方	合同金额	签约日期	履行期限	合同主要内容	备注
7.	《 Ore Car Produrement Deed of Agreement》	中国南车和长江公司（株洲分公司）	THE PILBARA INFRASTRUCTURE PTY LTD	70,030,706.4 美元	2007 年 1 月	----	如果卖方重新设计的样板矿石车成果通过机房的验收测试，买方将向卖方采购816量节矿石车	----
8.	07CN01GTE6IN C0060 号《时速200-250公里16辆编组动车组采购合同》	四方股份	北京铁路局	578,000万元	2007年11月3日	----	出售时速200-250公里速度等级编组动车组	----
9.	300EMU2006001 号《时速300公里速度级铁路动车组机电产品采购合同》	株洲南车时代电气股份有限公司	四方股份	103,020万元	2006年11月10日	----	出售300公里速度等级铁路动车组机电产品	----
10.	04JP01GTE31NC 0030A 号《时速200公里铁路动车组进口采购合同》	四方股份和川崎重工	郑州铁路局	4,197 万元和 30,348,495,780日元	2004年10月20日	----	提供整列进口和散件进口国内总装铁路电动车组和服务	----
11.	04JP01GTE31NC 0031A 号《时速200公里铁路动车组国内制造采	四方股份和川崎重工	郑州铁路局	400,951万元和 49,574,522,389日元	2004年10月20日	----	提供国内制造动车组和服务	----

序号	合同名称及合同编号	销售方	购买方	合同金额	签约日期	履行期限	合同主要内容	备注
	购合同》							
12.	05JP01GTE61NC0041号《时速300公里速度级铁路动车组国内制造采购合同》	四方股份和川崎重工	武汉铁路局	949,466万元和23,237,995,111日元和10,196,337,008日元	2005年12月21日	----	提供动车组及服务	----
13.	轨 11G - 2007 - 017 - 申嘉《上海轨道交通11号线北段工程车辆采购合同》	株机公司	上海轨道交通申嘉线发展有限公司	289,570万元	2007年12月18日	自签署日至质保期满并货款两清之日终止	提供编组的列车(A型车,最高运行速度100km/h)	销售方为:株机公司、西门子(中国)有限公司、西门子国际贸易(上海)有限公司联合体和株洲西门子牵引设备有限公司、西门子股份公司、西门子(中国)有限公司联合体组成的联合体。
14.	轨 2 (东) G-2008-007号《上海轨道交通2号线东延伸工程车辆采购项目》	南京南车浦镇城轨车辆有限责任公司	上海轨道交通二号线东延伸发展有限公司	156,480万元	2008年3月10日	合同签署并且卖方提供履约保函生效,合同至质保期满并货款两清之日终止	按照合同要求提供货物、技术文件和技术服务	销售方为:南京南车浦镇城轨车辆有限责任公司与上海阿尔斯通交通电气有限公司/法国阿尔斯通交通股份有限公司(ALSTOM Transport SA)电气传动系统联合体组成的车辆联合体。
15.	07CN01GTE61NC0058号《时速200-250公里16辆	BSP	上海铁路局	1,120,000万元	2007年10月31日	----	出售卧车动车组和座车动车组	买方代理为中技国际招标公司。

序号	合同名称及合同编号	销售方	购买方	合同金额	签约日期	履行期限	合同主要内容	备注
	编组动车组采购合同》							
16.	编号：无 铁道车辆购买协议	BSP	RAILPARTNERS, INC (督导方：中华人民共和国铁道部运输局)	65,354万元	2007年4月	----	青藏客车	交货日期：第一列车2008年3月15日；第二列车2008年4月15日；第三列车2008年4月30日；备用车辆2008年5月15日。
17.	编号： THZC2008-1-11 2008年铁道部铁路货车招标采购合同	眉山公司	中国铁路建设投资公司	77,222万元	2008年2月19日	2008年9月交付完毕	C70型通用敞车 P70型棚车	2008年3月20日签订补充协议,补充协议对合同金额和供货数量进行了修改。
18.	编号： DT21-SB143/2007 深圳地铁1号线续建工程车辆采购合同	株机公司	深圳市地铁有限公司	101,169万元	2007年5月31日	----	6辆编组列车、设备、系统及材料	交付时间：首列车2008年7月底前；第2列车2008年9月底前；第3-20列车2008年10月-2009年9月底前；第21-26列车2009年10月-2010年1月底前。
19.	编号： J28WSB377 广州市轨道交通二、八号线延长线工程车辆采购合同	株机公司 (联合体牵头人) 西门子(中国)有限公司 西门子国际贸易	广州市地下铁道总公司	106,298万元 31,625,770 欧元	2007年12月7日	----	整车及其随车附件、专用工具(含测试仪器)和服务	——

序号	合同名称及合同编号	销售方	购买方	合同金额	签约日期	履行期限	合同主要内容	备注
		(上海)有限公司						
20.	编号： THZC2008-1-12 2008年铁道部铁路货车招标采购合同	长江公司	中国铁路建设投资公司	225,223万元	2008年2月19日	— —	C70型、C70H型通用敞车 P70型棚车	2008年12月交付完毕。
21.	编号： D1S-SG01-0101-0701 南京地铁一号线南延线工程车辆采购项目合同	南京南车浦镇城轨车辆有限责任公司、上海阿尔斯通交通电气有限公司、阿尔斯通交通股份有限公司	南京地下铁道有限责任公司	90,641万元	2007年12月25日	— —	整车、备品备件	第1列整车合同生效日后18个月之内交货；第2-6列车2009年12月31日前交货；第7-18列车于第6列车交付后每隔20-30天交付一列。
22.	编号： D2-SG01-0102-0602 南京地铁二号线一期工程车辆采购项目合同	浦镇公司、上海阿尔斯通交通电气有限公司、阿尔斯通交通	南京地下铁道有限责任公司	125,144万元	2007年4月20日	— —	地铁车辆、备品备件、辅助设备	第1列整车合同生效日后19个月之内交货；第2-10列车2009年11月1日前交货；第11-24列车第10列车交付后约每隔20天交付一列。

序号	合同名称及合同编号	销售方	购买方	合同金额	签约日期	履行期限	合同主要内容	备注
		股份有限公司						
23.	编号：无 南京地铁二号线一期工程车辆采购项目第四号补充协议（东延线增购合同）	浦镇公司、上海阿尔斯通电气有限公司、阿尔斯通交通股份有限公司	南京地下铁道有限责任公司	55,042万元	2008年3月12日	——	6辆编组列车以及相应的备品配件和服务	于二号线一期工程第24列车交付后约每隔20天交付一列。
24.	编号： 轨10G-2007-007-十号线 上海轨道交通10号线工程车辆采购项目	南京南车浦镇城轨车辆有限责任公司、上海阿尔斯通电气有限公司、法国阿尔斯通交通股份有限公司	上海轨道交通十号线发展有限公司	215,988万元	2007年8月28日	——	车辆、备品件、辅助设备	合同生效后39个月内交货完成。

(二) 采购合同

序号	合同名称及合同编号	采购方	销售方	合同金额	签约日期	合同主要内容
1.	2007SFI/08606 号 《200 公里轮对销售合同》	四方股份	川崎重工	13,198,560,000 日元	2007 年 6 月 18 日	购买轮对组成 (M 车) 和轮对组成 (T 车) 等
2.	《Contract for the delivery of Bogies and Bogie components from Europe》	BSP	Bombardier Transportation France S.A.S	23,291,764 欧元	2005 年 6 月 7 日	为青藏铁路线车辆采购 bogie AM96-160
3.	790000051 号 《采购订单确认书》	BSP	四方股份	19,077 万元	2005 年 5 月 25 日	采购 SP Mc 车车体 (无顶), SPM 车车体 (无顶), SPTp 车车体 (无顶), SPTb 车车体 (无顶), SP Mc 车车顶, SP M 车车顶, SPTp 车车顶, SPTb 车车顶
4.	790000406 号 《采购订单确认书》	BSP	江苏常牵庞巴迪牵引系统有限公司	39,503 万元	2007 年 1 月 9 日	采购 SP control box, Sp Line filter resistor, SP converter box 等
5.	《DJ4 交流重联机车制动系统合同》	株机公司	克诺尔车辆设备 (苏州) 有限公司和铁道科学研究院机车车辆研究所	45,744 万元	2006 年 5 月 26 日	采购单节机车 #1-96 单元; 单节机车 #97-180 单元; 单节机车 #181-360 单元
6.	TEG-10602HJPD 号 《零部件进口采购合同》	株洲南车时代电气股份有限公司	三菱商事株式会社	2,064,465,720 日元	2007 年 4 月 25 日	采购部分机电产品零部件
7.	TEG-10604HJPD 号 《零部件进口采购合同》	株洲南车时代电气股份有限公司	三菱商事株式会社	2,110,067,732 日元	2007 年 4 月 16 日	采购部分机电产品零部件
8.	《Contract for the delivery of 400 Bogies for Guangzhou Metro Lines 4&5》	采购方原为南车集团, 目前正在办理将采购方变更为中国南车的手续	Bombardier Transportation GmbH	30,220,700 美元	2005 年 1 月 17 日	为广州地铁 4、5 号线采购 Bogies

(三) 技术转让合同

许可方	被许可方	技术名称	技术引进形式	后续改进及技术归属	签约日期及合同期限	合同价款	备注
美国通用电气公司	受让方：中华人民共和国铁道部 实际受让方：中国南车集团戚墅堰机车车辆厂 商务代理：中国技术进出口总公司	美国通用电气公司 (GE) 在中国申请的专利：20098066.X, 申请日：2005年7月23日，一种将机车和提供关键负载的供电系统相连的方法	非独占性的、不可转让的许可，专利和专有技术在工作现场制造并且销售给中国用户在中国境内使用合同产品的非独占性、不可转让的许可。不能再许可，只限于制造、使用和销售合同产品	如果许可方在合同有效期内，对合同产品中使用的专利和专有技术作出了任何改进，许可方应根据合同约定免费授予实际受让方利用该改进制造合同产品的非独占许可。 如果实际受让方在合同有效期内，对合同产品使用的专利和专有技术作出了任何改进，实际受让方应当授予许可方利用该改进制造、使用、销售或出租含有该改进的机车产品非独占的和免费的许可。 如果实际受让方和许可方的雇员在合同有效期内共同开发了任何改进，实际受让方和许可方应当共同拥有该改进。许可方应当根据合同约定，免费授予实际受让方利用该改进制造、使用和销售该合同产品的非独占许可。实际受让方应根据合同约定，授予许可方非独占的、免费的许可，以制造、使用和销售产品。 只有经许可方和实际受让方双方同意，该改进才可以用于该合同产品。	签约时间：2005年10月31日 批准时间：2006年3月3日（由铁道部和发改委批准） 合同有效期：12年	66,810,176 美元	根据戚墅堰公司和中国南车集团戚墅堰机车车辆厂出具的《关于“大功率交流传动内燃机车采购和技术引进项目”下戚墅堰名称变更的合同修改情况》，本合同双方将于近日签订合同修订案。合同修订案中，实际受让方变更为戚墅堰公司。因合同修订案需报铁道部批准，因此待铁道部批准后将立即签署生效。

(四) 借款合同

序号	借款人	贷款人	贷款金额	贷款期限	担保人	担保方式	备注
1.	中国南车	国家开发银行	7亿元	2007年1月18日起至2022年1月17日止，共计15年。其中：宽限期5年，即2007年1月18日至2012年1月17日止	无	无	根据国家开发银行企业局于2008年3月3日出具的《合同权利义务转让通知函》之回执，证明国家开发银行正在对中国南车进行信用评级和债务变更的评审工作。按照国家开发银行相关规定，评级和评审结果需上报总行审批，届时企业局将根据总行审批意见办理相关事宜。
2.	中国南车	国家开发银行	20亿元	每次提款的借款期限自借款人实际提款日起至约定还款日，以借据的记载为准，任何一笔的借款期限均为3年	无	无	
3.	中国南车	中国民生银行股份有限公司北京西直门支行	5亿元	借款期限为6个月，自2007年12月21日至2008年6月21日	无	无	本合同为公授信字第01232007281202号《综合授信合同》项下的具体业务合同。
4.	中国南车	中国民生银行股份有限公司北京西直门支行	1亿元	借款期限为6个月，自2007年12月12日至2008年6月12日	无	无	本合同为（2007）年（京西直授）字004号《综合授信合同》项下的具体业务合同。
5.	眉山公司	中国进出口银行	1亿元	借款期限24个月，自贷款项下首次提款日起至最后还款日止	中国南车	连带保证	担保合同为（2007）进出银蓉（卖信保）字第41号。 合同双方同建设银行四川省分行签订有（2007）进出银蓉（卖信代）字第71号《委托代理协议》。
6.	长江公司	中信银行武汉分行	1亿元	贷款期限为6个月，自2008年3月25日至2008年9月24日	无	无	---

(五) 综合授信合同

序号	合同名称 合同编号	受信人	授信人	贷款 金额	授信期间	主要内容	备注
1.	2007信银营 授字第0077 号《综合授 信 额 度 合 同》	中国南车	中信银行 股份有 限公司总 行营 业部	50亿	授信额度的有效使 用期为2年,自2007 年11月12日至2009 年11月12日	本合同项下的50亿元人民币综合 授信额度中,36亿元可用于贷款、 银行承兑汇票及贸易融资,14亿 元可用于开立工程类保函。其中 16亿元贷款、银行承兑汇票及贸 易融资的综合额度以及2亿元保 函授信额度供受信人使用,其余 32亿元额度供受信人下属子公司 使用	受信人应于合同生效之日起1个月内向授 信人申请使用授信额度。受信人未在上述 期限内提出有效申请,授信人有权全部或 部分取消合同项下授予受信人的授信额 度。
2.	0024422号 《综合授信 合同》	中国南车	北京银行 股份有 限公司北 辰路支 行	10亿	最高授信额度的有 效使用期限为2年, 自2007年5月21日 至2009年5月21日	流动资金贷款及银行承兑汇票	每笔贷款期限不超过1年;具体业务到期 日不超过授信合同约定的终止日期;提款 期限定在授信合同签订后1年之内;受信 人控股的子公司使用本授信额度时,由受 信人提供连带担保责任。
3.	《中国南方 机车车辆工 业集团公 司、国家开 发银行开发 性金融合作 协议》	中国南车	国家开发 银行	150亿	2005年到2008年	合同授信额度总共150亿元,其 中:中长期贷款额度100亿元;短 期贷款额度50亿元	根据国家开发银行企业局于2008年3月3 日出具的《合同权利义务转让通知函》之 回执,证明国家开发银行正在对中国南车 进行信用评级和债务变更的评审工作。按 照国家开发银行相关规定,评级和评审结 果需上报总行审批,届时企业局将根据总 行审批意见办理相关事宜。
4.	公授信字第 0123200728 1202号《综 合 授 信 合	中国南车	中国民生 银行股份 有限公司 总行营 业	20亿	最高额授信额度的 有效使用期限为6 个月,自2007年12 月21日至2008年6	本授信仅用于流动资金周转,不 得用于股权投资,授信项下单笔 贷款到期日不超过综合授信到期 日	在本合同约定的授信期限和最高额授信 额度内,受信人可一次或分次使用授信额 度。授信人经审查认为符合本合同约定 的,应当与受信人签订相应授信业务的具

序号	合同名称 合同编号	受信人	授信人	贷款 金额	授信期间	主要内容	备注
	同》		部		月21日		体合同或协议。
5.	(2007)年 (京西直 授)字004号 《综合授信 合同》	中国南车	中国民生 银行股份 有限公司 总行营业 部	25亿	最高额授信额度的 有效期为1年,自 2007年9月7日至 2008年9月7日	本合同项下的最高额授信额度可 用于贷款、汇票承兑、汇票贴现、 保函和有追索权保理(以上为人民 币业务);及外币的保函和开立 信用证业务	在本合同约定的授信期限和最高授信额 度内,受信人可一次或分次使用授信额 度。授信人经审查认为符合本合同约定 的,应当与受信人签订相应授信业务的具 体合同或协议。
6.	BOCMS (2008)年 结算字002 号《授信额 度协议》	眉山公司	中国银行 股份有限 公司眉山 支行	1.5亿	协议生效日起至 2009年3月17日止	贷款额度5,000万元,贸易融资额 度和保函额度10,000万元	在本协议约定的授信额度使用期限内,受 信人可以在不超过本协议约定的各单项 授信业务的额度范围内循环使用贷款额 度、贸易融资额度和保函额度。

三、对外担保情况

截至本招股说明书签署日，本公司不存在正在履行的对外担保情况。

四、涉诉与仲裁事项

（一）本公司重大诉讼或仲裁事项

截至本招股说明书签署日，本公司无标的在 100 万以上未了结的诉讼或仲裁。本公司不存在对本公司财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项。

（二）控股股东重大诉讼或仲裁

截至本招股说明书签署日，本公司控股股东不存在对本公司财务状况、经营成果、声誉、业务活动、未来前景等可能产生较大影响的诉讼或仲裁事项。

（三）董事、监事、高级管理人员及核心技术人员重大诉讼或仲裁

截至本招股说明书签署日，本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员均未涉及任何作为一方当事人的诉讼或仲裁事项；本公司董事、监事、高级管理人员及核心技术人员均未涉及任何刑事诉讼事项。

第十六章 董事及有关中介机构声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员的声明

本公司全体董事、监事、高级管理人员承诺本招股说明书及其摘要不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

本公司全体董事签字：

赵小刚 赵小刚 郑昌泓 郑昌泓 唐克林 唐克林
刘化龙 刘化龙 赵吉斌 赵吉斌 杨育中 杨育中
陈永宽 陈永宽 戴德明 戴德明 蔡大维 蔡大维



本公司全体监事签字：

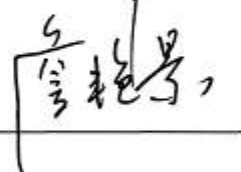
王研 王研 李建国 李建国 钱毅 钱毅

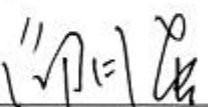


本公司除董事、监事外全体高级管理人员签字：

张军 

傅建国 

詹艳景 

邵仁强 



联席保荐人（主承销商）声明

本公司已对招股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

保荐代表人：

吕洪斌 吕洪斌

孙 雷 孙雷

项目主办人：

金 雷 金雷

公司法定代表人：

汪建熙 汪建熙



2008 年 8 月 14 日

联席保荐人（主承销商）声明

本公司已对招股说明书及其摘要进行了核查，确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

保荐代表人：

王廷富

陈元

项目主办人：

李杰

公司法定代表人：

兰荣



发行人律师声明

本所及经办律师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本所出具的法律意见书和律师工作报告无矛盾之处。本所及经办律师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的法律意见书和律师工作报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。


经办律师：

王卫东 

陆 绮 

冯晓奕 

律师事务所负责人：

王卫东 



发行人境内财务审计机构声明

中国南车股份有限公司(以下简称“发行人”)
2008年首次公开发行股票上市招股说明书(以下简称“招股说明书”)

本所及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要, 确认招股说明书及其摘要与本所出具的审计报告、盈利预测审核报告、内部控制鉴证报告及经本所核验的非经常性损益明细表无矛盾之处。本所及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的审计报告、盈利预测审核报告、内部控制鉴证报告及经本所核验的非经常性损益明细表的内容无异议, 确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏, 并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

安永华明会计师事务所



中国

北京

财务审计机构负责人: 葛明



签字注册会计师:

李地



签字注册会计师:

王莹

2008年8月14日

资产评估机构声明

本机构及签字注册资产评估师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的资产评估报告无矛盾之处。本机构及签字注册资产评估师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的资产评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

注册资产评估师：

沈琦 沈琦

刘松 刘松

资产评估机构负责人：

沈琦 沈琦



2008年8月14日

土地评估机构声明

本机构及签字注册土地评估师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的土地评估报告无矛盾之处。本机构及签字注册土地评估师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的土地评估报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

签字注册土地评估师：

王芳宇 

王金成 

土地评估机构负责人：

王芳宇 



2008年8月14日

验资机构声明

中国南车股份有限公司(以下简称“发行人”)
2008年首次公开发行股票上市招股说明书(以下简称“招股说明书”)

本机构及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要, 确认招股说明书及其摘要与本机构出具的验资报告无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的验资报告的内容无异议, 确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏, 并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。



中国

北京

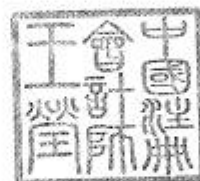
验资机构负责人:

葛明



签字注册会计师:

葛明



签字注册会计师:

王莹

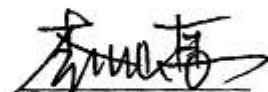
2008年8月14日

验资机构声明

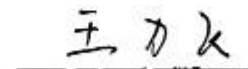
本机构及签字注册会计师已阅读招股说明书及其摘要，确认招股说明书及其摘要与本机构出具的验资报告无矛盾之处。本机构及签字注册会计师对发行人在招股说明书及其摘要中引用的验资报告的内容无异议，确认招股说明书不致因上述内容而出现虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对其真实性、准确性和完整性承担相应的法律责任。

注册会计师：

李明高



王力飞



验资机构负责人：

夏执东



天华中兴会计师事务所有限公司

2008年8月14日

第十七章 附录和备查文件

一、附录

安永华明会计师事务所出具的审计报告及公司财务报告

二、备查文件

（一）备查文件目录

1. 发行保荐书；
2. 财务报表及审计报告；
3. 内部控制审核报告；
4. 经注册会计师核验的非经常性损益明细表；
5. 法律意见书及律师工作报告；
6. 公司章程；
7. 中国证监会核准本次发行的文件；
8. 其他与本次发行有关的重要文件。

（二）查阅时间

工作日：上午 9：00—11：00 下午 2：30—4：30

（三）查阅地点

1. 中国南车股份有限公司
地址：北京市海淀区西四环中路 16 号
2. 中国国际金融有限公司
地址：北京市建国门外大街 1 号国贸大厦 2 座 27 层及 28 层
3. 兴业证券股份有限公司
地址：福建省福州市湖东路 99 号