

证券代码：300407

证券简称：凯发电气



天津凯发电气股份有限公司 公开发行可转换公司债券预案

二〇一七年五月

发行人声明

1、本公司及董事会全体成员保证公告内容真实、准确、完整，并确认不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并对本预案内容的真实性、准确性、完整性承担个别和连带的法律责任。

2、本次公开发行可转换公司债券完成后，公司经营与收益的变化由公司自行负责；因本次公开发行可转换公司债券引致的投资风险由投资者自行负责。

3、本预案是公司董事会对本次公开发行可转换公司债券的说明，任何与之相反的声明均属不实陈述。

4、投资者如有任何疑问，应咨询自己的经纪人、律师、专业会计师或其他专业顾问。

5、本预案所述事项并不代表审批机关对于本次公开发行可转换公司债券相关事项的实质性判断、确认、批准或核准。本预案所述本次公开发行可转换公司债券相关事项的生效和完成尚待有关审批机关的批准或核准。

目 录

第一节 本次发行方案概况.....	4
一、发行人基本情况	4
二、本次发行符合相关法律法规关于公开发行证券条件的说明	4
三、发行方案概况	4
第二节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析.....	13
一、本次募集资金使用计划.....	13
二、本次募集资金投资项目的的基本情况.....	13
三、募集资金投资项目涉及报批事项情况.....	26
第三节 发行人的股利分配情况.....	27
一、公司的股利分配政策.....	27
二、最近三年现金分红及未分配利润使用情况.....	30

释 义

在本预案中，除非另有说明，下列简称具有如下意义：

发行人、公司、本公司、凯发电气	指	天津凯发电气股份有限公司
德国 RPS、RPS	指	Rail Power Systems GmbH，系发行人的全资子公司
天津保富	指	天津保富电气有限公司，系发行人的全资子公司
股东大会	指	天津凯发电气股份有限公司股东大会
董事会	指	天津凯发电气股份有限公司董事会
监事会	指	天津凯发电气股份有限公司监事会
《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》
《管理办法》	指	《创业板上市公司证券发行管理暂行办法》
本预案	指	天津凯发电气股份有限公司公开发行可转换公司债券预案
本次发行	指	天津凯发电气股份有限公司公开发行可转换公司债券
A 股	指	人民币普通股
中国证监会/证监会	指	中国证券监督管理委员会
元、万元、亿元	指	人民币元、人民币万元、人民币亿元
电气化铁路	指	采用电力牵引的铁路
高铁	指	高速铁路，是指设计开行时速 250 公里以上（含预留），并且初期运营时速 200 公里以上的客运列车专线铁路
城市轨道交通	指	城市地铁、城市轻轨及有轨电车
新线	指	新建的轨道交通线路
复线	指	两条或两条以上正线的铁路，一般包括上行铁路和下行铁路
一次设备	指	直接参与电能变换的设备，如变压器、断路器、隔离开关、母线、电容器、电压互感器、电流互感器等
二次设备	指	通过信号变换单元对供电系统及一次设备实现测量、控制、保护和监视功能，为电力调度和设备维护提供自动化功能，包括继电保护装置、自动控制装置、设备状态监测装置、通信管理装置等

注：本预案任何表格中若出现总计数与各分项数值之和尾数不符的情况，系为四舍五入原因造成。

第一节 本次发行方案概况

一、发行人基本情况

公司名称	天津凯发电气股份有限公司
公司英文名称	Tianjin Keyvia Electric Co., Ltd
上市地点	深圳证券交易所
股票代码	300407
股票简称	凯发电气
注册资本	27,200 万元
法定代表人	孔祥洲
上市时间	2014 年 12 月 3 日
注册地址	天津新产业园区华苑产业区物华道 8 号
经营范围	铁路、城市轨道交通及电力系统自动化产品、综合监控系统、工业自动化系统、机车车辆辅助控制系统、监测及诊断系统、直流开关柜及配件、软件产品的研发、制造、销售、工程安装和服务；计算机及机电一体化系统集成；技术咨询服务；进出口业务；安全技术防范系统工程设计、施工；自有房屋租赁；物业服务；汽车及配件销售（不含小轿车）（以上经营范围涉及行业许可的凭许可证件，在有效期内经营，国家有专项专营规定的按规定办理）。

二、本次发行符合相关法律法规关于公开发行证券条件的说明

根据《公司法》、《证券法》及《管理办法》等有关法律法规和规范性文件的规定，公司董事会就公司是否具备公开发行可转换公司债券资格进行了自查。公司董事会对公司实际经营情况和相关事项比照相关规定进行逐项对照检查后认为，公司各项条件满足现行法律法规和规范性文件中关于公开发行可转换公司债券的有关规定，具备公开发行可转换公司债券的条件。

三、发行方案概况

（一）本次发行证券的种类

本次发行证券的种类为可转换为公司股票的可转换公司债券。该可转换公司债券及未来转换的股票将在深圳证券交易所上市。

（二）发行规模

根据相关法律法规的规定并结合公司财务状况和投资计划，本次拟发行可转换公司债券募集资金总额不超过人民币 34,989.48 万元，具体募集资金数额由公司股东大会授权公司董事会在上述额度范围内确定。

（三）票面金额和发行价格

本次发行的可转换公司债券按面值发行，每张面值为人民币 100 元。

（四）债券期限

本次发行的可转换公司债券的期限为自发行之日起 5 年。

（五）债券利率

本次发行的可转换公司债券票面利率的确定方式及每一计息年度的最终利率水平，提请公司股东大会授权公司董事会在发行前根据国家政策、市场状况和公司具体情况与保荐机构（主承销商）协商确定。

本次可转换债券在发行完成前如遇银行存款利率调整，则股东大会授权董事会会对票面利率作相应调整。

（六）付息的期限和方式

本次发行的可转换公司债券采用每年付息一次的付息方式，到期归还本金并支付最后一年利息。

1、年利息计算

年利息指可转换公司债券持有人按持有的可转换公司债券票面总金额自可转换公司债券发行首日起每满一年可享受的当期利息。

年利息的计算公式为： $I=B \times i$

I：指年利息额；

B：指本次发行的可转换公司债券持有人在计息年度（以下简称“当年”或

“每年”）付息债权登记日持有的可转换公司债券票面总金额；

i：可转换公司债券的当年票面利率。

2、付息方式

（1）本次发行的可转换公司债券采用每年付息一次的付息方式，计息起始日为可转换公司债券发行首日。

（2）付息日：每年的付息日为本次发行的可转换公司债券发行首日起每满一年的当日。如该日为法定节假日或休息日，则顺延至下一个工作日，顺延期间不另付息。每相邻的两个付息日之间为一个计息年度。

（3）付息债权登记日：每年的付息债权登记日为每年付息日的前一交易日，公司将在每年付息日之后的五个交易日内支付当年利息。在付息债权登记日前（包括付息债权登记日）申请转换成公司股票的可转换公司债券，公司不再向其持有人支付本计息年度及以后计息年度的利息。

（4）可转换公司债券持有人所获得利息收入的应付税项由持有人承担。

（七）转股期限

本次发行的可转换公司债券转股期自可转换公司债券发行结束之日起满六个月后的第一个交易日起至可转换公司债券到期日止。

（八）转股价格的确定及其调整

1、初始转股价格的确定

本次发行的可转换公司债券的初始转股价格不低于募集说明书公告日前二十个交易日公司股票交易均价（若在该二十个交易日内发生过因除权、除息引起股价调整的情形，则对调整前交易日的收盘价按经过相应除权、除息调整后的价格计算）和前一个交易日公司股票交易均价之间较高者，具体初始转股价格提请公司股东大会授权公司董事会在发行前根据市场和公司具体情况与保荐机构（主承销商）协商确定。

前二十个交易日公司股票交易均价=前二十个交易日公司股票交易总额/该

二十个交易日公司股票交易总量；前一交易日公司股票交易均价=前一交易日公司股票交易总额/该日公司股票交易总量。

2、转股价格的调整方式及计算公式

在本次发行之后，当公司发生派送股票股利、转增股本、增发新股或配股、派送现金股利等情况（不包括因本次发行的可转换公司债券转股而增加的股本）使公司股份发生变化时，将按下述公式进行转股价格的调整（保留小数点后两位，最后一位四舍五入）：

派送股票股利或转增股本： $P1 = P0 / (1 + n)$ ；

增发新股或配股： $P1 = (P0 + A \times k) / (1 + k)$ ；

上述两项同时进行： $P1 = (P0 + A \times k) / (1 + n + k)$ ；

派送现金股利： $P1 = P0 - D$ ；

上述三项同时进行： $P1 = (P0 - D + A \times k) / (1 + n + k)$

其中： $P0$ 为调整前转股价， n 为送股或转增股本率， k 为增发新股或配股率， A 为增发新股价或配股价， D 为每股派送现金股利， $P1$ 为调整后转股价。

当公司出现上述股份和/或股东权益变化情况时，将依次进行转股价格调整，并在中国证监会指定的上市公司信息披露媒体上刊登董事会决议公告，并于公告中载明转股价格调整日、调整办法及暂停转股期间（如需）；当转股价格调整日为本次发行的可转换公司债券持有人转股申请日或之后，转换股份登记日之前，则该持有人的转股申请按公司调整后的转股价格执行。

当公司可能发生股份回购、合并、分立或任何其他情形使公司股份类别、数量和/或股东权益发生变化从而可能影响本次发行的可转换公司债券持有人的债权利益或转股衍生权益时，公司将视具体情况按照公平、公正、公允的原则以及充分保护本次发行的可转换公司债券持有人权益的原则调整转股价格。有关转股价格调整内容及操作办法将依据当时国家有关法律法规及证券监管部门的相关规定来制订。

（九）转股价格向下修正条款

1、修正权限与修正幅度

在本次发行的可转换公司债券存续期间，当公司股票在任意连续三十个交易日中至少有十五个交易日的收盘价低于当期转股价格的 85%时，公司董事会有权提出转股价格向下修正方案并提交公司股东大会表决。

上述方案须经出席会议的股东所持表决权的三分之二以上通过方可实施。股东大会进行表决时，持有本次发行的可转换公司债券的股东应当回避。修正后的转股价格应不低于本次股东大会召开日前二十个交易日公司股票交易均价和前一交易日均价之间的较高者。

若在前述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在转股价格调整日前的交易日按调整前的转股价格和收盘价计算，在转股价格调整日及之后的交易日按调整后的转股价格和收盘价计算。

2、修正程序

如公司决定向下修正转股价格时，公司将在中国证监会指定的信息披露报刊及互联网网站上刊登股东大会决议公告，公告修正幅度和股权登记日及暂停转股期间。从股权登记日后的第一个交易日（即转股价格修正日），开始恢复转股申请并执行修正后的转股价格。若转股价格修正日为转股申请日或之后，转换股份登记日之前，该类转股申请应按修正后的转股价格执行。

（十）转股股数确定方式以及转股时不足一股金额的处理方法

债券持有人在转股期内申请转股时，转股数量的计算方式为 $Q=V/P$ ，并以去尾法取一股的整数倍。其中：V：指可转换公司债券持有人申请转股的可转换公司债券票面总金额；P：指申请转股当日有效的转股价格。

可转换公司债券持有人申请转换成的股份须为整数股。转股时不足转换 1 股的可转换公司债券部分，公司将按照深圳证券交易所等部门的有关规定，在转股日后的五个交易日内以现金兑付该部分可转换公司债券的票面金额以及该余额对应的当期应计利息。

（十一）赎回条款

1、到期赎回条款

在本次发行的可转换公司债券期满后五个交易日内，公司将赎回全部未转股的可转换公司债券，具体赎回价格由股东大会授权董事会根据发行时市场情况与保荐机构（主承销商）协商确定。

2、有条件赎回条款

转股期内，当下述两种情形的任意一种出现时，公司有权决定按照债券面值加当期应计利息的价格赎回全部或部分未转股的可转换公司债券：

（1）在转股期内，如果公司股票在任何连续三十个交易日中至少十五个交易日的收盘价格不低于当期转股价格的 130%（含 130%）；

（2）当本次发行的可转换公司债券未转股余额不足 3,000 万元时。

当期应计利息的计算公式为： $IA=B \times i \times t/365$

IA：指当期应计利息；

B：指本次发行的可转换公司债券持有人持有的可转换公司债券票面总金额；

i：指可转换公司债券当年票面利率；

t：指计息天数，即从上一个付息日起至本计息年度赎回日止的实际日历天数（算头不算尾）。

若在前述三十个交易日内发生过转股价格调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价计算，调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价计算。

（十二）回售条款

1、有条件回售条款

在本次发行的可转换公司债券最后两个计息年度，如果公司股票在任何连续三十个交易日的收盘价格低于当期转股价的 70%时，可转换公司债券持有人有权

将其持有的可转换公司债券全部或部分按面值加上当期应计利息的价格回售给公司。若在上述交易日内发生过转股价格因发生送红股、转增股本、增发新股（不包括因本次发行的可转换公司债券转股而增加的股本）、配股以及派发现金股利等情况而调整的情形，则在调整前的交易日按调整前的转股价格和收盘价格计算，在调整后的交易日按调整后的转股价格和收盘价格计算。如果出现转股价格向下修正的情况，则上述“连续三十个交易日”须从转股价格调整之后的第一个交易日起重新计算。

最后两个计息年度可转换公司债券持有人在每年回售条件首次满足后可按上述约定条件行使回售权一次，若在首次满足回售条件而可转换公司债券持有人未在公司届时公告的回售申报期内申报并实施回售的，该计息年度不能再行使回售权，可转换公司债券持有人不能多次行使部分回售权。

2、附加回售条款

若公司本次发行的可转换公司债券募集资金投资项目的实施情况与公司在募集说明书中的承诺情况相比出现重大变化，且该变化被中国证监会认定为改变募集资金用途的，可转换公司债券持有人享有一次回售的权利。可转换公司债券持有人有权将其持有的可转换公司债券全部或部分按债券面值加上当期应计利息价格回售给公司。持有人在附加回售条件满足后，可以在公司公告后的附加回售申报期内进行回售，该次附加回售申报期内不实施回售的，不应再行使附加回售权。

（十三）转股后的股利分配

因本次发行的可转换公司债券转股而增加的本公司股票享有与原股票同等的权益，在股利发放的股权登记日当日登记在册的所有普通股股东（含因可转换公司债券转股形成的股东）均参与当期股利分配，享有同等权益。

（十四）发行方式及发行对象

本次可转换公司债券的具体发行方式由股东大会授权董事会与保荐机构（主承销商）确定。本次可转换公司债券的发行对象为持有中国证券登记结算有限责

任公司深圳分公司证券账户的自然人、法人、证券投资基金、符合法律规定的其他投资者等（国家法律、法规禁止者除外）。

（十五）向原股东配售的安排

本次发行的可转换公司债券向公司原股东实行优先配售，原股东有权放弃配售权。向原股东优先配售的具体比例提请股东大会授权董事会根据发行时具体情况确定，并在本次发行的发行公告中予以披露。原股东优先配售之外的余额和原股东放弃优先配售后的部分采用网下对机构投资者发售和通过深圳证券交易所交易系统网上定价发行相结合的方式进行，余额由承销团包销。

（十六）债券持有人会议相关事项

1、在债券存续期内，当出现以下情形之一时，应当召集债券持有人会议：

- （1）公司拟变更《可转换公司债券募集说明书》的约定；
- （2）公司未能按期支付本期可转换公司债券本息；
- （3）公司发生减资、合并、分立、解散或者申请破产；
- （4）保证人（如有）或担保物（如有）发生重大变化；
- （5）发生其他对债券持有人权益有重大实质影响的事项；

下列机构或人士可以提议召开债券持有人会议：

- （1）公司董事会提议；
- （2）单独或合计持有 10%未偿还债券面值总额的持有人书面提议；
- （3）中国证监会规定的其他机构或人士。

2、债券持有人会议的召集

- （1）债券持有人会议由公司董事会负责召集和主持；

（2）公司董事会应在提出或收到召开债券持有人会议的提议之日起 30 日内召开债券持有人会议。公司董事会应于会议召开前 15 日在至少一种指定报刊和

网站上公告通知。会议通知应包括以下内容：

- ① 会议的日期、具体时间、地点和会议召开方式；
- ② 提交会议审议的事项；
- ③ 以明显的文字说明：全体债券持有人均有权出席债券持有人会议，并可以委托代理人出席会议和参加表决；
- ④ 授权委托书内容要求以及送达时间和地点；
- ⑤ 确定有权出席债券持有人会议的债券持有人之债权登记日；
- ⑥ 召集人名称、会务常设联系人姓名及电话号码；
- ⑦ 召集人需要通知的其他事项。

（十七）本次募集资金用途及实施方式

在本次募集资金到位前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况通过自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律法规规定的程序予以置换。如果本次发行募集资金扣除发行费用后少于上述项目募集资金拟投入的金额，不足部分公司将以自有资金或其他融资方式解决。

（十八）担保事项

本次发行的可转换公司债券不提供担保。

（十九）募集资金存管

公司已经制定《募集资金管理制度》。本次发行的募集资金将存放于公司董事会决定的专项账户中，具体开户事宜在发行前由公司董事会确定。

（二十）本次发行方案的有效期

公司本次公开发行可转换公司债券方案的有效期为十二个月，自发行方案经股东大会审议通过之日起计算。

第二节 董事会关于本次募集资金使用的可行性分析

一、本次募集资金使用计划

公司本次发行募集资金总额不超过 34,989.48 万元，扣除发行费用后用于以下募投项目：

单位：万元

序号	项目名称	项目总投资额	拟投入募集资金额
1	接触网设计及安装调试能力升级和关键零部件生产扩建项目	23,201.67	20,527.98
2	城市轨道交通直流牵引供电智能控制设备与系统升级产业化项目	7,669.55	6,305.70
3	轨道交通牵引供电关键装备技术研发平台建设项目	8,155.80	8,155.80
合计		39,027.01	34,989.48

在本次募集资金到位前，公司将根据募集资金投资项目实施进度的实际情况通过自筹资金先行投入，并在募集资金到位后按照相关法律法规规定的程序予以置换。如果本次发行募集资金扣除发行费用后少于上述项目募集资金拟投入的金额，不足部分公司将以自有资金或其他融资方式解决。

二、本次募集资金投资项目的的基本情况

（一）接触网设计及安装调试能力升级和关键零部件生产扩建项目

1、项目基本情况

（1）项目基本情况介绍

本项目建设包括接触网设计软件开发及功能提升扩展、施工装备升级换代、接触网零部件生产线升级和新型接触网关键零部件研制。接触网设计软件开发及功能提升扩展是为了满足 BIM 软件的兼容要求，配置和开发满足德国标准和欧洲标准的专业化软件，实现设计、加工、采购、财务等信息交互接口，进一步提升设计水平及生产组织效率，同时满足未来国际化项目实施需求。接触网施工装

备升级换代，一方面可解决 RPS 施工装备老龄化问题，另一方面将提升施工、调试一体化水平，全面改善施工工艺，提升工程实施能力和工程质量，满足未来业务增长的需求。接触网零部件生产线升级拟提升智能化制造水平，实现设计、制造一体化，实现技术水平、质量、效率和生产能力的全面提升。

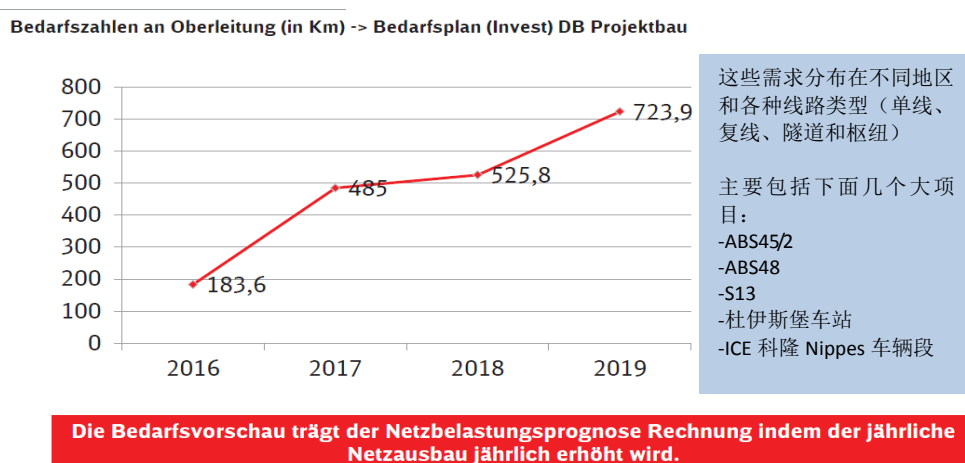
(2) 项目实施主体

本项目由 RPS 在德国实施，项目资金由公司使用募集资金向 RPS 增资的方式提供。

2、项目必要性分析

(1) 本项目是满足未来德联邦铁路接触网投资大幅增长的需要

根据 2015 年 3 月德联邦铁路公布的接触网投资计划，未来几年接触网投资里程将从 2016 年的 183.6 公里大幅增加到 2019 年的 723.9 公里。



根据图表中数据测算，2017 年、2018 年和 2019 年德国联邦铁路接触网建设里程较 2016 年将分别增长约 164%、186%和 294%，投资额也将相应大比例提高。目前由于 RPS 施工装备及生产设备老龄化严重，已经与未来市场需求严重不匹配。本项目的实施将使 RPS 承接项目的能力大幅增强，设计软件及生产施工装备的换代升级也将提高设计水平、改善制造工艺、提高施工安装调试效率，满足未来业务增长的需求。

(2) 本项目是提高企业竞争力的需要

德国 RPS 目前施工设备成新率较低，部分设备已经处于超龄服役状态，机

器、运输设备平均成新率不足三成。设备陈旧以及超龄服役，一方面造成效率低下，继而导致人工成本和设备维修成本大幅增加；另一方面造成工期延迟，直接影响工程进度和客户满意度。

因此，RPS 若不能及时提高自身的设计、施工能力和配套核心零部件的生产能力，以满足日益增加的市场需求，在未来的市场竞争中将处于明显劣势地位，其在行业中的领先优势亦将受到威胁。

（3）本项目是发挥协同效应实施公司发展战略的需要

凯发电气现有业务范围主要集中于国内轨道交通自动化领域，主营产品包括铁路供电自动化系统、城市轨道交通自动化系统以及轨道交通供电检测装备等轨道交通二次设备。RPS 主营业务包括接触网和供电系统的设计、关键设备生产制造、安装调试及服务。双方业务均属轨道交通行业，从市场地域、产品类别等方面来看具有高度互补性：

从地域方面来看，RPS 的业务范围以德国为主，覆盖欧洲、亚洲等世界范围内的多个国家和地区，在轨道交通行业享有较高的声誉和品牌影响力。凯发电气将全面支持 RPS 开拓亚洲新兴市场，同时将现有轨道交通牵引供电系统的保护及监控系统通过 RPS 拓展到欧洲等海外市场，突破公司现有业务以国内市场为主的局限性，力争实现全球范围内资源的有效配置。

从产品方面来看，RPS 拥有在接触网业务和供电系统业务领域的核心竞争优势及品牌影响力，拥有全系列德联邦铁路接触网系统（包括高速铁路）以及 AC、DC 供电相关技术和产品。通过引进 RPS 的先进技术和产品，凯发电气主营业务将从轨道交通自动化（二次设备）领域扩展到接触网和供电系统（一次设备）领域，提升公司在轨道交通牵引供电领域的一体化程度和整体竞争力。

通过本项目的建设，公司将全面提升 RPS 轨道交通接触网业务水平和能力，使得 RPS 业务能力与未来德联邦铁路接触网建设投资大幅增长相匹配，巩固 RPS 在德国轨道交通接触网领域的领先地位，并有能力大力拓展欧洲轨道交通市场，为公司紧随“一带一路”国家战略、实现国际化发展奠定基础。

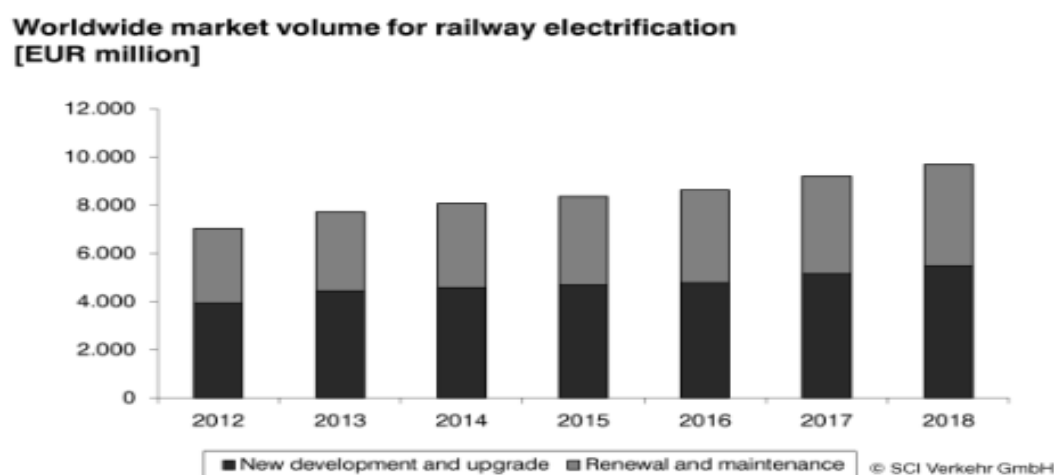
3、项目可行性分析

(1) 本项目市场空间广阔

①全球电气化铁路投资概况

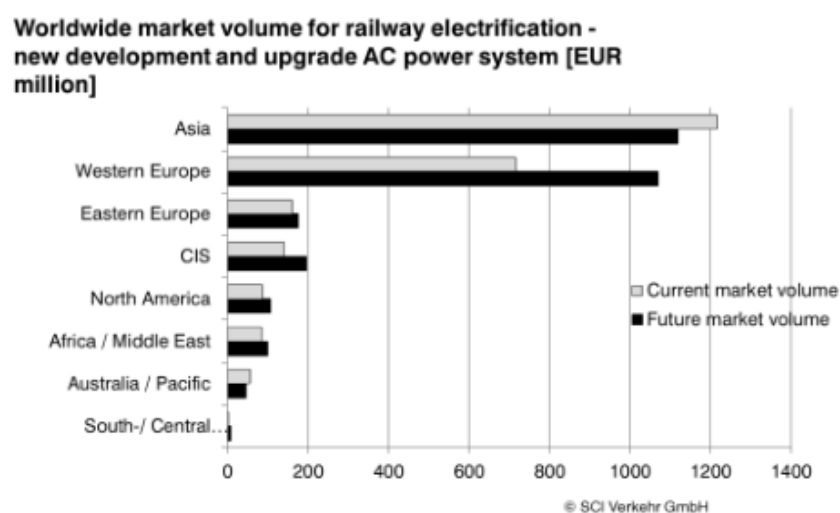
同内燃牵引相比，电力牵引具有效力高、经济、环保等优势。根据德国科龙 SCI 交通咨询公司统计及预测，在全球范围内，铁路电气化市场将保持持续的增长。目前全球电气化铁路年投资约为 86 亿欧元左右，而且还以每年约 4.5% 的速度增长。

全球铁路电气化铁路投资规模（单位：百万欧元）



数据来源：德国科隆 SCI 交通咨询公司《2014 年全球铁路电气化市场分析》

全球交流电气化铁路市场按区域投资规模



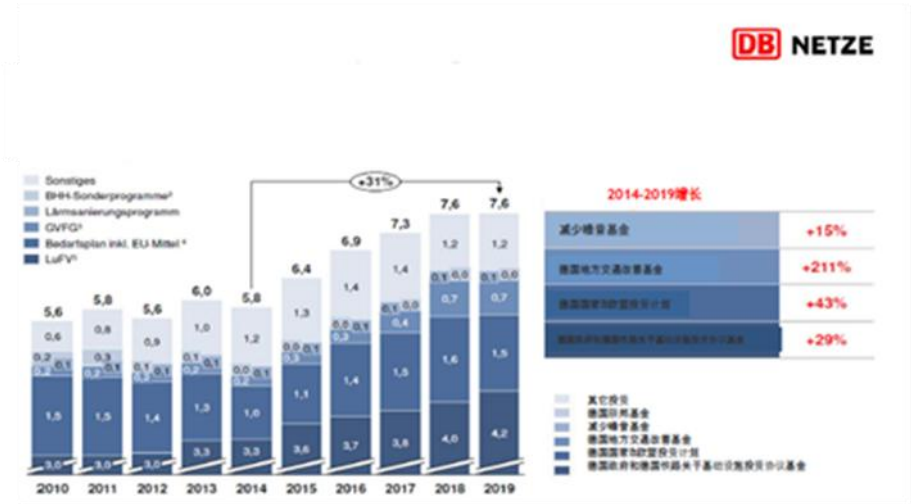
数据来源：德国科隆 SCI 交通咨询公司《2014 年全球铁路电气化市场分析》

从上图可以看出，未来数年亚洲及欧洲的电气化铁路市场行业前景非常广阔。

②德国及欧洲部分国家轨道交通供电接触网市场分析

2008 年全球金融危机爆发后，德国及欧洲多数国家均大幅削减了建设投资，铁路市场也处于非景气周期。考虑到既有电气化铁路技术更新改造的迫切性以及固定资产投资对经济的拉动作用，德国政府和德联邦铁路公司于 2014 年签订了关于 2015-2020 年铁路基础设施新建和维护的公共投资协议。根据该协议，德国政府将向德联邦铁路公司每年提供 15 亿欧元的投资。除此之外，德国政府在未来 5 年每年还将提供大约 38-42 亿欧元的投资，用于欧洲铁路走廊德国境内铁路的建造。同前期投资相比，德联邦铁路公司的投资将会明显增加。

2010-2019 德国联邦铁路投资规划（单位：十亿欧元）



从上图可以看出，近两年德联邦铁路基础设施投资呈现增长态势，2019 年投资将达到 76 亿欧元，较 2015 年 58 亿欧元增长约 31%。

(2) RPS 具有充足的技术储备

RPS 专注于轨道交通电气化系统的开发、设计、生产、集成供货、安装调试、维护以及维修的综合解决方案，通过上百年来积累的丰富项目管理经验，RPS 已成为德国、欧洲乃至全球少数能够为轨道交通电气系统提供综合解决方案的供应商之一。

在接触网方面，RPS 拥有高铁、干线铁路、地铁以及轻轨接触网的产品，具有初步设计、施工设计、施工安装调试和技术督导能力。RPS 在德国铁路电气化系统领域始终保持较强的竞争力，拥有全系列德联邦铁路接触网系统（包括高速铁路）以及 AC、DC 供电相关技术和产品。同时，德国 RPS 公司拥有一支经验

丰富的管理团队及技术人员团队，团队成员拥有多年的行业经验及专业的技术能力，并有多人入选国际电工委员会（IEC）、欧洲电工标准化委员会和德国电工与电子标准化委员会会员。

（3）RPS 拥有丰富的项目经验

RPS 前身 AEG 生产出了德国第一台电气化铁路供变电装置，在德国铁路建设领域的历史可追溯到 1889 年。上世纪 50 年代起到 80 年代，AEG 公司参与了德国标准接触网设计标准化和接触网零部件标准化的工作，涵盖了适用于 75km/h、100km/h、160km/h、200km/h、250km/h 和 330km/h 不同速度段的接触网。

与此同时，除普速电气化项目之外，RPS（前身为德国保富）还参与了德国多条高速铁路的建设。中国高速铁路史上第一次大规模引进国外先进技术、设备与管理体的哈尔滨至大连客运专线（设计时速 200Km/h）改造工程、武汉至广州高速铁路（设计时速 350Km/h），即为在 RPS 等公司参与联合设计、集成供货和安装督导下建设完成。

RPS 承继了德国保富铁路在接触网业务、供电系统业务的全部业务经验、核心竞争优势及品牌影响力，具有系统设计、初步设计、详细设计、安装、督导及系统集成等能力。

4、项目投资概算

项目总投资为 3,178.31 万欧元，按汇率欧元:人民币=1:7.3 计算，项目总投资约为 23,201.67 万元。

5、项目经济效益

本项目建设期两年，预计投产后年均实现销售收入 14,100 万欧元（约合人民币 102,930 万元），税前财务内部收益率 21.22%，税前静态投资回收期 5.96 年。

（二）城市轨道交通直流牵引供电智能控制设备与系统升级产业化项目

1、项目基本情况

(1) 项目基本情况介绍

随着国家“十一五”、“十二五”发展规划推进，城市轨道交通在我国迎来了高速发展的时期。截至 2015 年底，中国大陆地区共 26 座城市拥有 116 条建成并正式运营的城市轨道交通线路，总里程达到 3,618km。进入“十三五”后，国家对城市轨道交通建设的投资大大超过前两个五年计划，至“十三五”末全国城市轨道交通运营里程将达 6,000km 以上。

公司于 2008 年与德国保富合资成立天津保富开始进入城市轨道交通直流供电领域，经过近十年的发展，公司已经在城市轨道交通直流供电系统领域占有一定的市场份额，并树立了良好的品牌形象，业务覆盖了城市地铁、轻轨、有轨电车等多种轨道交通形式，积累了大量的项目经验。公司拟通过本项目的建设，构建国内技术一流、产品一流、市场占有率领先的城市轨道交通直流牵引供电智能控制设备与系统升级研发、测试实验室、组装和调试生产线，并结合城市轨道交通行业特点及智能交通发展需求，实现城市轨道交通直流牵引供电智能控制设备与系统在城市轨道交通行业的应用及推广。

本项目建设包括城市轨道交通直流牵引供电智能控制设备与系统研发升级、实验室建设及生产线建设。城市轨道交通直流牵引供电智能控制设备与系统研发升级包括智能直流控制设备和直流保护与控制系统。

通过本项目建设，公司将对现有的直流牵引供电控制设备与系统进行研发升级，实现直流牵引供电控制设备与系统的智能化、小型化、国产化目标，并且扩大生产能力，促进公司在城市轨道交通直流牵引供电领域的快速发展，提高市场整体竞争能力。

(2) 项目实施主体

本项目由公司及全资子公司天津保富联合实施。天津保富实施部分的资金由公司使用募集资金向天津保富增资的方式提供。

(3) 项目实施地点

本项目选址在天津滨海高新技术产业开发区华苑科技园内的凯发轨道交通

产业化基地相邻地块，基地位于海泰发展三道与海泰发展二路交口西北角，用地面积约 7,930.88 平方米。公司拟在该地块建设集生产、研发、测试为一体的联合厂房。

2、项目必要性分析

(1) 本项目是适应国家经济发展和宏观政策的需要

“十三五”期间，既是国家新型城镇化规划的启动时期，又处于城镇化快速发展的阶段。2015 年全国城镇常住人口 7.7 亿人，城镇化率 56%。国家规划 2020 年城镇人口提升至 8.7 亿人，五年新增 1 亿人左右。随着国民经济的快速发展以及城市化进程加快，对城市轨道交通的建设发展需求越来越迫切。城市轨道交通在优化城市空间结构、缓解城市交通拥挤、保护环境等方面都体现了积极的作用，在中国新型城镇化道路过程中的地位已经越来越重要。目前我国城市轨道交通建设情况与我国的经济发展水平、城镇发展速度及日益迫切的现实需求尚不能匹配，因此推动轨道交通建设成为必然趋势。

《中国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》中提到：“完善优化超大、特大城市轨道交通网络，加快 300 万以上人口城市轨道交通成网，优化城市公共交通系统，建设集约化停车设施。新增城市轨道交通运营里程约 3,000 公里。”同时，根据城市轨道交通协会出版的《城市轨道交通 2015 年度统计和分析报告》相关信息，“十三五”期间，我国规划建设城市轨道交通的城市将达到 80 座，已批准立项的 40 多座。同时，根据相关规划，“十三五”期间对城市轨道交通建设投资的力度将继续保持高位水平。

(2) 本项目是应对行业技术发展的需要

城市轨道交通车辆运行的能量直接来自于牵引供电系统，并由直流牵引供电控制设备与系统将整流器整流后的电源输送到接触轨或接触网上为机车车辆供电，同时对其进行智能化的保护与控制。因此，直流牵引供电控制系统能否安全可靠稳定的运行，直接关系到地铁车辆的正常运行及乘客的人身安全。随着城市轨道交通行业不断的发展进步，目前城市轨道交通供电系统的性能已经趋于稳定，但随着新材料和新技术的不断创新应用，城市轨道交通供电系统逐步面临着国产化、小型化、智能化等新的需求。

①国产化

城市轨道交通供电系统是城市轨道交通机电设备中除车辆以外的最大辅助设备系统，供电系统设备国产化的意义不仅在于能有效降低供电设备自身投资，还有助于国家“确保全部轨道车辆和机电设备的平均国产化率不低于 70%”总体目标的实现，加快城市轨道交通设备国产化进程，促进城市轨道交通业健康发展。同时，供电系统设备国产化还具有发展我国民族工业的长远意义。

②小型化

设置在车站外的牵引变电所，可以采用传统的建筑物形式(站外房间式)，也可采用箱式变电所方式。箱式牵引变电所是工厂化、模块化、标准化、小型化的牵引变电所，在车站附近的地面设置工厂预制的钢结构箱体，牵引变电设备在箱内布置。采用箱式牵引变电所除为变电所本身带来诸多灵活性外，还可避免出现废弃面积出现，在变电所专业能力范围内最大限度减小车站规模。车站规模的减小将带来车站选址容易、土建投资节省、拆迁工作难度减小、拆迁费用降低、车站维护费用节约等诸多益处。为了适应牵引变电所的小型化、箱式化的发展要求，直流牵引供电智能控制设备与系统也必须向着小型化不断升级发展。

③智能化

直流牵引供电控制设备与系统的智能化是该系统未来的发展趋势。通过传感器、电压电流变送器等元件的应用，完成对开关成套设备，如配电柜、开关柜等设备的智能化在线监测，最终实现整个系统的智能化，不但可以减少运营维护人员的工作量，还可大大提高供电设备的运行安全性和可靠性，保障行车安全。

近年来，公司通过持续的技术研发和产品设计工作，不断对直流牵引供电控制设备与系统进行改进和升级，已在关键核心部件国产化方面取得了重要突破，并积累了相关产品设计经验。目前，公司需加快加大对直流牵引供电控制设备与系统相关技术和产品的改进和升级，以应对直流牵引供电控制设备与系统向国产化、小型化，智能化等方向不断发展的趋势。

3、项目可行性分析

(1) 我国城市轨道交通市场迅速发展

近年来，轨道交通在优化城市空间结构、缓解城市交通拥挤、保护环境等方面都体现了积极的作用，在中国走新型城镇化道路的过程中地位已经越来越重要，中国的轨道交通步入了一个跨越式发展的新时期。“十二五”期间，我国累计完成投资 12,289 亿元，2011 年新增营运里程 288km，完成投资 1,628 亿元；2012 年新增营运里程 399km，完成投资 1,914 亿元；2013 年新增营运里程 460km，完成投资 2,165 亿元；2014 年新增营运里程 427km，完成投资 2,899 亿元；2015 年新增营运里程 445km，完成投资额 3,683 亿元。

“十三五”期间，我国城市轨道交通将建成运营线路超过 3,000km，至“十三五”末全国城市轨道交通运营里程将达 6,000km 以上。多个城市已制定出至 2025 年轨道交通发展规划，部分城市已制定出至 2050 年轨道交通发展规划。根据各城市的最新规划，目前我国内地共有 56 座城市规划了总数超过 480 条的城市轨道交通线路，总里程超过 23,000 公里。

从以上数据中可以看出，一方面，轨道交通在我国国民经济建设中仍起到关键作用，“十三五”期间投资将继续保持高位。同时，在目前我国去产能、去杠杆，调结构的大背景下，由于轨道交通建设涉及庞大的产业链，对国家 GDP 拉动产生长远积极影响，国家未来将不断加大城市轨道交通建设的投入。另一方面，考虑到已建成的城市轨道交通设备经过 10 至 20 年左右的设备生命期，需要进行设备更新换代，因此，铁路及城市轨道供电设备总体市场容量将持续保持高位水平。

(2) 城市轨道交通智能直流控制设备市场空间广阔

根据城市轨道交通协会统计，“十三五”期间，我国城市轨道交通规划建设总里程为 5,000km 左右，扣除 2016 年度新增运营里程 534.5km，未来四年建设总里程约为 4,500km。根据国内城市轨道交通供电设计，每相邻两个牵引变电所间距在 2.5 公里左右，未来四年将新建牵引变电所 1,800 个左右。直流牵引供电智能控制设备与系统作为城市轨道交通建设中的重要组成部分，每个变电所在此方面的投资约为 185 万元左右。根据上述数据计算，未来四年直流牵引供电智能控制设备与系统的投资约为 33.3 亿元，平均每年市场容量约为 8.33 亿元。通过本项目的实施，公司将进一步提高和巩固在城市轨道交通直流牵引供电领域的市

市场地位，增强公司的技术和产品优势，提升企业的整体竞争能力和盈利能力。

（3）公司拥有较为充足的项目经验和市场储备

公司自 2008 年进入城市轨道交通直流供电领域，通过多年的经营运作和市场耕耘，已储备了较为成熟的直流牵引供电智能控制设备与系统的相关技术、产品以及丰富的大型项目经验。通过本项目的实施，公司将进一步提高和巩固在城市轨道交通直流牵引供电领域的市场地位，增强公司的技术和产品优势，提升企业的整体竞争能力和盈利能力。

4、项目投资概算

本项目总投资为 7,669.55 万元。

5、项目经济效益

本项目建设期两年，预计投产后年均实现销售收入 14,230.77 万元，税前财务内部收益率 21.95%，税前静态投资回收期 5.74 年。

（三）轨道交通牵引供电关键装备技术研发平台建设项目

1、项目基本情况

（1）项目基本情况介绍

本项目拟建设接触网关键零部件实验测试中心（包括接触网关键零部件机械实验室、金相实验室、化学实验室、电气实验室、自动检测实验室）和大功率电力电子测试实验中心（包括牵引供电系统实时仿真平台、大功率电力电子高压实验室、电力电子保护控制实验室）。

其中，公司拟在建设接触网关键零部件实验测试中心的基础上对 RPS 的接触网关键零部件的核心技术进行成果转化、技术升级和生产流程工艺优化，以达到后续国产化的目的。同时，公司拟在建设大功率电力电子测试实验中心的基础上研究新一代城市轨道交通牵引供电双向变流技术，研制基于双向变流器的城市轨道交通牵引供电系统平台。

（2）项目实施主体及实施地点

项目实施主体为凯发电气，选址在天津滨海高新技术产业开发区华苑科技园内的凯发轨道交通产业化基地相邻地块，基地位于海泰发展三道与海泰发展二路交口西北角，用地面积约 7,930.88 平方米。公司拟在该地块建设集生产、研发、测试为一体的联合厂房。

2、项目必要性分析

（1）本项目是轨道交通牵引供电关键装备新技术发展的需要

①接触网关键零部件国产化需求

接触网是轨道交通牵引供电的关键组成部分，由腕臂装置、定位装置、吊弦及补偿装置等几十种零部件组成。从国际上高速铁路接触网零部件发展的历史来看，主要有德国模式、法国模式和日本模式。

德国的高速电气化铁路接触网技术，特别是包括零部件核心技术是上世纪七八十年代由德联邦铁路牵头，西门子、ABB 和 AEG（RPS 前身）三具有接触网设计、零部件制造和接触网施工能力的专业公司共同开发而成，专门为 200km/h、250km/h 和 350km/h 高速铁路接触网研制。

自上世纪 80 年代以来，Re250 和 Re330 等相关接触网技术已用于德国境内汉堡-汉诺威-法兰克福-斯图加特、柏林-法兰克福-曼海姆和法兰克福-科隆等多条高速铁路。同时，该技术也在欧洲其他国家（例如，西班牙多条高速铁路）有着广泛的应用。

中国高速铁路接触网目前主要采用 Re250 和 Re330 的技术，早在天津至北京和武汉至广州的 350km/h 高速铁路上就使用了德国的接触网设计技术和全套的接触网零部件。现阶段，对于德国接触网零部件生产工艺进一步研发升级和实现自主生产是我国轨道交通领域的迫切需求。

②城市轨道交通制动系统的节能环保需求

城市轨道交通相对于其它交通方式而言，具有安全、舒适、快速、运量大和节能环保等特点，但是伴随路网规模的扩大和客运量的剧增，城市轨道交通能源消耗总量也大幅增长，列车制动能量浪费的问题日益严峻。

目前解决制动能量浪费问题的通行方案为二极管整流机组搭配再生能馈装置。该方案可以抑制直流网压升高，但缺点在于土建和设备投资较大，直流网压功能不稳定。全控型电力电子器件构成的大功率牵引供电设备双向变流器能够有效解决上述方案的多个问题，具有土建设备投资较小、直流网压稳定可调、再生能量自然回馈等优点。随着电力电子器件的发展及大容量变流设备控制和生产工艺水平的提高，大功率牵引双向变流器已具备实施条件，具有较高的研发应用价值。

（2）本项目是增强公司品牌实力的需要

轨道交通牵引供电关键装备技术平台的开发，可实现公司的战略规划与布局，即将国内外牵引供电关键装备的先进技术进行分析、引进、研究、从而转化为适用于国内用户实际需求的产品。

在项目过程中，通过建立接触网关键零部件机械实验室、大功率电力电子高压实验室、电力电子保护控制实验室等，实现对产品制作工艺的研究、产品零部件质量研究与测试，在科学研究的基础上，进一步提升产品质量，树立行业品牌效应。

（3）本项目是公司实施技术及人才储备、引领轨道交通行业发展的需要

随着科学技术的发展，轨道交通一次设备的更新换代进入新的时期，面对技术更新和产业升级的机遇，公司必须加强轨道交通领域的技术研究和产品开发能力，增强公司在轨道交通领域的技术领先地位，为公司的新产品开发、技术升级提供有力保障。

通过该项目的实施，公司将继续加强研发梯队建设，引进高端人才，组建行业专家和技术专家队伍，做到“生产一代、研发一代、储备一代”的良性发展。本项目的实施将提升公司研发装备水平，增强研发能力，理顺研发流程，增进研发管理，有效保证公司的持续发展。

3、项目可行性分析

（1）轨道交通装备市场仍将保持快速发展趋势

随着国民经济的持续增长、城镇化步伐的不断加快以及国家“一带一路”战

略的实施，轨道交通市场在未来较长时间内仍将保持快速发展趋势，这将对配套设备的国产化、智能化、小型化、环保化提出更高的要求。具体分析请参见前文相关内容。

（2）公司拥有较为丰富的技术基础和人力资源储备

经过近 20 年的发展，公司已拥有一支高素质的技术研发团队，形成中青年骨干相结合的科研梯队，为后续发展提供了有力保障。公司拥有多年的牵引供电领域系统及产品的研发、设计经验，核心产品的技术水平已达到国内先进水平。公司主要产品广泛应用于大秦线、京沪线、陇海线、京广线、浙赣线、沪杭客专、郑西高铁、海南东环客专、京沪高铁等多个国家重点工程，为保障运输安全发挥了重要作用。

本项目的部分核心技术来源于 RPS。RPS 拥有多年的轨道交通关键装备生产和供货经验，通过技术储备积累了丰富的研发设计及制造技术和经验。因此，公司有能力通过技术引进、消化、吸收和再创新，研发出适应国内市场需求的接触网核心部件产品。

4、项目投资概算

项目总投资为 8,155.80 万元。

5、项目经济效益

本项目系研发项目，不直接产生收益。

三、募集资金投资项目涉及报批事项情况

本次可转换公司债券募集资金投资项目正在办理相关备案、审批和环评手续。

第三节 发行人的股利分配情况

一、公司的股利分配政策

《公司章程》中的利润分配政策如下：

1、公司的利润分配政策的论证程序和决策机制

(1) 公司董事会应当根据当期的经营情况和项目投资的资金需求计划，在充分考虑股东的利益的基础上正确处理公司的短期利益与长远发展的关系，制定合理的股利分配方案。

(2) 利润分配方案由公司董事会制定，公司董事会应根据公司的财务经营状况，提出可行的利润分配提案，并经出席董事会过半数通过并决议形成利润分配方案。

(3) 独立董事应当就利润分配的提案发表明确意见，同意利润分配的提案的，应经全体独立董事过半数通过，如不同意利润分配提案的，独立董事应提出不同意的事实、理由，要求董事会重新制定利润分配提案，独立董事也可以征集中小股东的意见，提出分红提案，并直接提交董事会审议，必要时，可提请召开股东大会。

(4) 监事会应当就利润分配的提案提出明确意见，同时充分考虑外部监事（如有）的意见，同意利润分配的提案的，应经出席监事会过半数通过并形成决议，如不同意利润分配提案的，监事会应提出不同意的事实、理由，并建议董事会重新制定利润分配提案，必要时，可提请召开股东大会。

(5) 利润分配方案经上述程序后同意实施的，由董事会提议召开股东大会，并报股东大会批准；利润分配政策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。

(6) 若公司董事会未能在年度报告中做出现金利润分配预案，公司将在定期报告中披露原因，独立董事将对此发表独立意见。

2、公司的利润分配政策

(1) 公司的利润分配政策应重视对投资者的合理投资回报，应保持连续性和稳定性，利润分配不得超过累计可分配利润的范围，不得损害公司持续经营能力。公司董事会、监事会和股东大会对利润分配政策的决策和论证过程中应当充分考虑独立董事、外部监事（如有）和公众投资者的意见。

(2) 公司利润分配采取现金或者股票方式分配股利，其中优先以现金分红方式分配股利。如无重大投资计划或重大现金支出事项发生，且公司经营活动产生的现金流量净额不低于当年实现的可供分配利润的 10%时，公司必须进行现金分红，以现金形式分配的利润不少于当年实现的可供分配利润的 10%。

若公司快速成长，并且董事会认为公司股票价格与公司股本规模不匹配时，可以在满足上述现金股利分配之余，进行股票股利分配。

公司董事会应当综合考虑所处行业特点、发展阶段、自身经营模式、盈利水平以及是否有重大资金支出安排等因素，区分下列情形，并按照《公司章程》规定的程序，提出差异化的现金分红政策：

①公司发展阶段属成熟期且无重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 80%；

②公司发展阶段属成熟期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 40%；

③公司发展阶段属成长期且有重大资金支出安排的，进行利润分配时，现金分红在本次利润分配中所占比例最低应达到 20%；

公司发展阶段不易区分但有重大资金支出安排的，可以按照前项规定处理。

上述重大投资计划或重大现金支出是指以下情形之一：

①公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或购买设备累计支出达到或超过公司最近一期经审计净资产的 10%，且超过 5,000 万元；

②公司未来十二个月内拟对外投资、收购资产或购买设备累计支出达到或超过公司最近一期经审计总资产的 10%。

上述重大投资计划或重大现金支出，应当由董事会审议后报股东大会批准。

(3) 如果当年半年度净利润超过上年全年净利润，公司可进行中期现金分红。

(4) 公司的公积金用于弥补公司的亏损、扩大生产经营规模或转增公司资本，法定公积金转为资本时，所留存的该项公积金将不少于转增前公司注册资本的 25%。

(5) 存在股东违规占用公司资金情况的，公司应当扣减该股东所分配的现金红利，以偿还其占用的资金。

3、利润分配规划的制定和利润分配政策的调整

(1) 公司应当保持利润分配政策的稳定性和连续性，由董事会结合具体经营数据、充分考虑公司盈利规模、现金流量状况、发展阶段及当期资金需求，并结合股东（特别是公众投资者）、独立董事和外部监事（如有）的意见，制定相应的《股东分红回报规划》和《利润分配方案》。公司至少每三年重新审阅一次《股东分红回报规划》，根据股东（特别是公众投资者）、独立董事和外部监事（如有）的意见，对公司正在实施的股利分配政策作出适当且必要的修改，确定该时段的股东回报计划。

(2) 因公司外部经营环境或者自身经营状况发生较大变化而需要调整利润分配政策的，公司董事会应以股东权益保护为出发点，在提案中详细论证和说明利润分配政策调整的原因，并严格履行以下决策程序：

①由公司董事会制定《利润分配规划调整方案》，充分论证由于公司外部经营环境或自身经营状况的变化导致公司不能进行现金分红的原因，并说明利润留存的用途，同时制定切实可行的经营计划提升公司的盈利能力，由公司董事会根据实际情况，在公司盈利转强时实施公司对过往年度现金分红弥补方案，确保公司股东能够持续获得现金分红。

②公司独立董事就《利润分配规划调整方案》发表明确意见，同意利润分配调整计划的，应经全体独立董事过半数通过，如不同意利润分配提案的，独立董事应提出不同意的事实、理由，要求董事会重新制定利润分配调整计划，必要时，可提请召开股东大会。

③监事会应当就《利润分配规划调整方案》提出明确意见，同时考虑外部监事（如有）的意见，同意利润分配调整计划的，应经出席监事会的监事过半数通过并形成决议，如不同意利润分配调整计划的，监事会应提出不同意的事实、理由，并建议董事会重新制定利润分配调整计划，必要时，可提请召开股东大会。

④股东大会对《利润分配规划调整方案》进行讨论并表决，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。同时就此议案公司必须根据证券交易所的有关规定提供网络或其他方式为公众投资者参加股东大会提供便利。股东大会作出的《利润分配规划调整方案》应及时通过公司章程中指定的信息披露媒体向公众披露。

二、最近三年现金分红及未分配利润使用情况

（一）最近三年现金分红情况

公司重视对投资者的合理回报，牢固树立回报股东的意识，并兼顾公司的可持续发展，保持连续、稳定的利润分配政策。

2013 年度至 2015 年度，公司的现金分红情况如下：

年度	现金分红金额 (含税, 万元)	分红年度合并报表中归属于 上市公司普通股股东的净利润 (万元)	占合并报表中归属于上市公司 普通股股东的净利润 的比率
2013 年	2,040.00	6,797.72	30.01%
2014 年	1,020.00	7,339.33	13.90%
2015 年	1,360.00	6,966.94	19.52%

根据公司第三届董事会第二十七会议和第三届监事会第十六次审议通过，公司 2016 年度利润分配方案为以截至 2016 年 12 月 31 日总股本 27,200 万股为基数，向全体股东每 10 股派发现金股利 0.21 元（含税），共派发现金红利 571.2 万元（含税）。该利润分配方案尚需取得公司 2016 年年度股东大会审议通过。

2013 年度至 2015 年度，公司累计现金分红为 4,420.00 万元，年均归属于上市公司股东的净利润为 7,034.66 万元，累计现金分红占年均归属于上市公司股东的净利润的 62.83%。若 2016 年度利润分配方案取得公司 2016 年年度股东大会

审议通过，则 2014 年度至 2016 年度，公司累计现金分红为 2,951.20 万元，年均归属于上市公司股东的净利润为 8,827.60 万元，累计现金分红占年均归属于上市公司股东的净利润的 33.43%。

（二）最近三年未分配利润使用情况

公司历来注重股东回报和自身发展的平衡，报告期内公司将留存的未分配利润用于公司主营业务，以满足公司发展战略的需要。在合理回报股东的情况下，公司上述未分配利润的使用，有效降低了公司的筹资成本，同时增加了公司财务的稳健性。

（以下无正文）

（本页无正文，为《天津凯发电气股份有限公司公开发行可转换公司债券预案》之签章页）

天津凯发电气股份有限公司

董事会

2017年5月3日