

行業概覽

本節所載資料及數據關於本公司經營的行業。該等資料及數據為可公開使用的最新資料，部分從多份刊物中取得。董事相信，該等資料來源乃有關資料的合適來源，且已審慎摘錄及轉載該等資料。董事有理由相信，該等資料乃屬公平，且並無誤導成份，亦無遺漏致令該等資料出現錯誤或誤導成份的任何事實。董事、保薦人及包銷商或任何有關配售的其他方並無獨立核實該等資料，且並無對其準確性發表聲明。該等資料及數據或與其他在中國境內外編製的資料及數據不一致。有意投資者不應過度依賴本節所載從刊物所得的任何資料或數據。

此外，本節所載的若干資料、數據、估計、預測及展望乃從東華大學非織造研究發展中心所編製的研究報告(「研究報告」)及上海長三角非織造材料工業協會所提供的資料中取得。董事相信，該等資料來源乃有關資料的合適來源，且已審慎摘錄及轉載該等資料。董事有理由相信，該等資料乃屬公平，且並無誤導成份，亦無遺漏致令該等資料出現錯誤或誤導成份的任何事實。董事、保薦人及包銷商或任何有關配售的其他方並無獨立核實該等資料，且並無對其準確性發表聲明。

資料來源

東華大學非織造研究發展中心

本集團已委託東華大學非織造研究發展中心編製研究報告以及本招股章程「業務」一節「研究及發展」一段所披露的其他研究，費用為人民幣60,000元。東華大學(前稱為中國紡織大學)為一所中國高等院校，在紡織相關領域享有聲望，其紡織類論文佔有領導地位，其非織造研究發展中心已提供多項有關非織造市場及物料的技術研究及顧問服務。除上文所述外，本集團與東華大學非織造研究發展中心並無其他關係或合作，董事認為東華大學非織造研究發展中心為獨立第三方，且現時的關係不會導致本集團對東華大學非織造研究發展中心編製研究報告造成任何影響，其原因是本集團聘請東華大學非織造研究發展中心的唯一目的是作為從事在各種領域進行研究工作的教育研究學院，東華大學非織造研究發展中心將以其專業知識為本集團的產品及業務開發提供客觀指導。

東華大學非織造研究發展中心就編製研究報告所採用的方法涉及從事以多項資料來源(如政府、學術刊物及行業協會)為基準的第一手及第二手研究。當釐定市場預測及估計時，將考慮汽車及無紡布市場及行業的過往表現，並假設該等表現可作為該市場及行業日後趨勢的可靠指標。

行業概覽

經考慮東華大學非織造研究發展中心在無紡布行業豐富的研究經驗、研究報告作者的經驗及資歷、所採用的研究方法及假設，以及東華大學及東華大學非織造研究發展中心的聲譽，董事相信有關資料及數據的來源乃編製該等資料及統計數據的適當來源，且該等資料及統計數據乃屬合理可靠。

上海長三角非織造材料工業協會

有關無紡布行業的部分資料及統計數據以及本集團的市場地位亦已由上海長三角非織造材料工業協會提供。該等資料乃應要求向本集團提供(本集團為該協會的會員)，且本集團並無就該等資料而向上海長三角非織造材料工業協會支付任何費用或佣金(惟會員年費除外)。

上海長三角非織造材料工業協會為一家非盈利性機構，成立於二零零三年十一月，由與非織造材料工業有關的實體組成。該協會由上海市經濟和信息化委員會牽頭，由上海市社團管理局管理。於二零一零年五月，該協會擁有160名企業會員。為符合資格成為會員，一間實體必須從事非織造材料業務，且必須於上海或長三角地區取得營業執照，或為一間已連續經營六個月之法人團體。

上海長三角非織造材料工業協會從事的工作包括從事有關該行業的調研及統計數據、收集與行業有關的資料及編製行業發展報告。由該行業提供的資料及統計數據乃以自其會員收集及自其他統計數據來源取得的資料及數據為基準。

經考慮上海長三角非織造材料工業協會的背景，其所從事的工作以及其資料來源的基準，董事相信上海長三角非織造材料工業協會所提供的有關資料及統計數據乃合理可靠。

中國的汽車業

儘管於二零零八年受到全球金融危機的不利影響，汽車業於二零零九年仍發展迅速。根據中華人民共和國工業和信息化部刊發的二零零九年汽車工業經濟運行報告，於中國製造及出售的汽車數量分別為13,790,000輛及13,650,000輛，較二零零八年分別增加48.3%及46.2%。

自二零零九年起，就汽車生產及銷售數量而言，中國乃全球之冠。

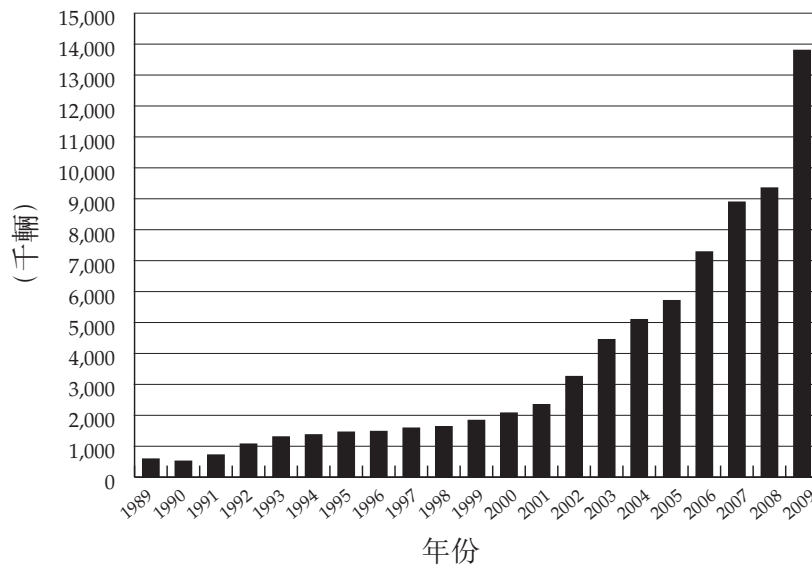
行業概覽

以下表格及圖表載列自一九八九年至二零零九年中國製造的汽車數量：

年份	汽車製造數量 (千輛)	年份	汽車製造數量 (千輛)
一九八九年	583.5	二零零零年	2,070.0
一九九零年	514.0	二零零一年	2,341.7
一九九一年	714.2	二零零二年	3,251.0
一九九二年	1,066.7	二零零三年	4,443.9
一九九三年	1,298.5	二零零四年	5,091.1
一九九四年	1,366.9	二零零五年	5,704.9
一九九五年	1,452.7	二零零六年	7,278.9
一九九六年	1,475.2	二零零七年	8,888.9
一九九七年	1,582.5	二零零八年	9,345.5
一九九八年	1,630.0	二零零九年	13,795.0
一九九九年	1,832.0		

資料來源：中國國家統計局

中國製造的汽車數量



行業概覽

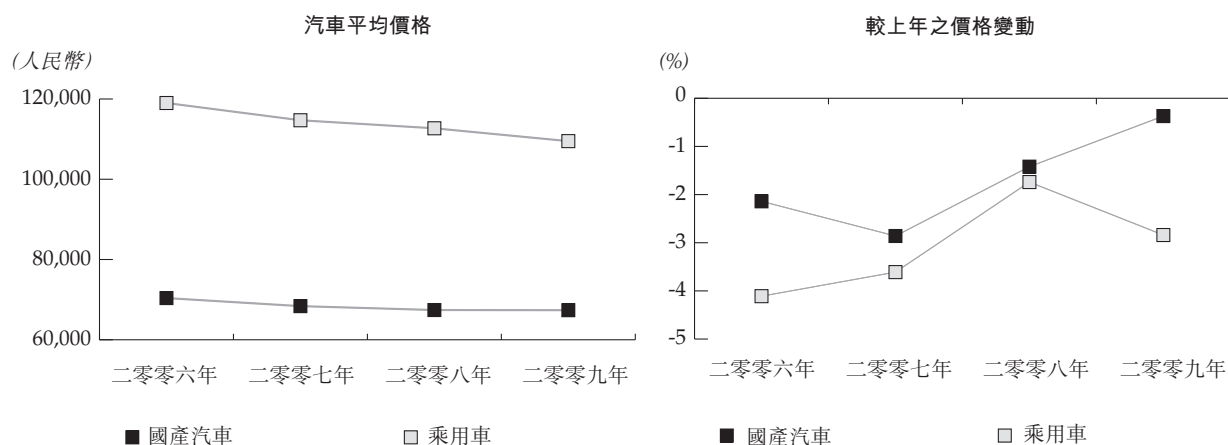
過去數年，中國製造汽車的數目一直保持大幅增長，故汽車業的競爭水平亦上升。以下表格列示自二零零五年至二零零八年間，於中國從事製造交通運輸設備的私營企業數目的增加。

	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年
從事製造交通運輸設備的私營企業數目	4,713	5,644	6,733	10,089

資料來源：中國國家統計局

隨著市場參與者增多，故中國汽車的市價有所下跌。以下表格及圖表列示自二零零六年及二零零九年間，中國國產汽車及乘用車的平均價格：

年份	汽車平均價格 (人民幣)		較上年變動 (%)	
	國產汽車	乘用車	國產汽車	乘用車
	二零零六年	70,390	119,000	-2.14
二零零七年	68,380	114,700	-2.86	-3.61
二零零八年	67,410	112,700	-1.42	-1.74
二零零九年	67,370	109,500	-0.37	-2.84

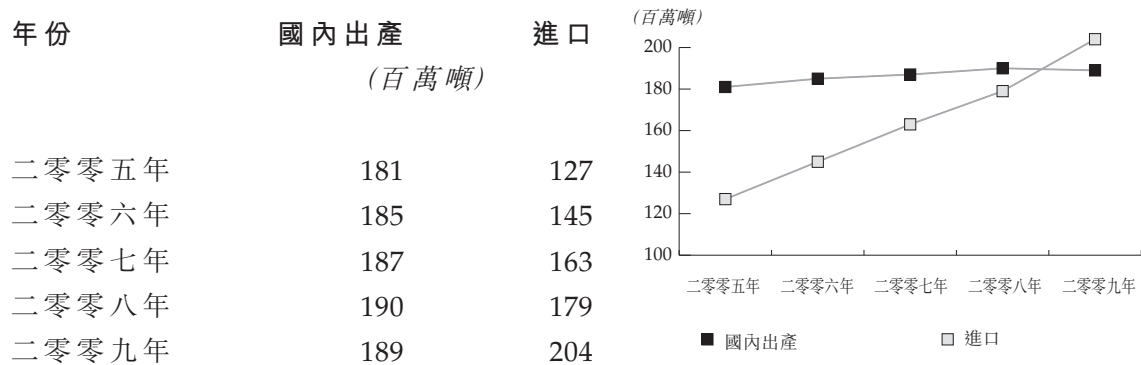


資料來源：國家發展改革委員會價格監測中心

東華大學非織造研究發展中心認為，導致市價下跌的原因之一為汽車業競爭加劇令價格降低，而東華大學非織造研究發展中心預期，有關價格競爭日後將會持續。

行業概覽

此外，中國近年日益依賴石油進口。以下表格及圖表列示自二零零五年至二零零九年間，中國分別出產及進口的石油概約數量：



資料來源：中國國家統計局

由於中國汽車業受國際油價及石油供應波動的影響較為直接，故日益依賴石油進口對該行業的影響可能較大。就此，東華大學非織造研究發展中心認為，油價及石油供應波動可能對汽車的未來需求、生產成本及產量構成影響或造成不明朗因素。

中國政府已對汽車業實施多項汽車標準及規則。汽車製造商須符合所有強制性標準及規則，方可製造、生產及銷售汽車。該等標準及規則對技術、安全、環保、衛生、省油等範疇制定若干規則。中國的部分標準及規則可能較其他國家更為嚴格及嚴謹。例如，預期中國政府將制定汽車燃料經濟標準下限(此較美國更為嚴謹)，以減輕依賴石油進口造成的影響。東華大學非織造研究發展中心認為，由於部分製造商可能為符合該等更嚴謹標準而需要更多時間調整其汽車生產，故該等標準可能影響汽車供應。

中國的無紡布及汽車用紡織品行業

中國的無紡布行業於過去數年發展迅速。根據中國紡織經濟信息網，大於指定規模的中國無紡布企業(即年度收益逾人民幣5,000,000元)於二零零九年總產量為1,309,817噸，較二零零八年增加29.25%。

行業概覽

於二零零九年首十一個月，大於指定規模的中國無紡布企業所產生的工業總產值及工業銷售產值分別為人民幣425億元及人民幣412億元，較二零零八年同期分別增加11.07%及10.6%。同期，於中國無紡布行業作出的投資為人民幣62億元，較二零零八年同期增加31.42%。

而且，汽車業乃紡織產品最大的用戶之一。自一九九五年起，汽車用紡織產品的需求一直上升。例如，根據研究報告，中國乃汽車座椅紡織物料的應用增加最快的地區之一，其複合年增長率超過8%。於二零零八年，中國的汽車座椅需求為12,280,000張，估計中國的汽車座椅需求於二零一四年將會增至20,000,000張以上，而全球需求則為100,000,000張。

中國的汽車用紡織產品銷量每年一直增加15%至20%。然而，根據研究報告，中國生產的汽車用紡織產品數量仍遠低於汽車業日益增加的需求，故每年須自海外進口價值約40億美元的產品。

每輛汽車所需的非織造物料數量亦自一九九七年的1平方米增至超過20平方米(約重20公斤)，而該數量仍不斷上升。

汽車用無紡布行業的競爭格局

下表載列於二零零九年長三角區汽車用無紡布物料五大製造商的資料：

製造商	營業額 (人民幣 百萬元)	產量 (百萬 平方米)	僱員數目	市場份額 (%)
A	190	10.50	230	10.50
B	130	7.54	210	7.54
怡星無錫	87	6.25	179	6.25
C	91	5.67	153	5.67
D	81	5.42	194	5.42

備註：

1. 製造商A、B、C及D的數據及數字乃來自中國產業用紡織品行業協會以及來自上海長三角非織造材料工業協會會員的報告資料。
2. 市場份額乃根據汽車用無紡布物料的總需求(於二零零九年約為100,000,000平方米)計算。

行業概覽

根據由中華人民共和國國家發展和改革委員會於二零一零年六月傳閱的長江三角洲地區區域規劃，長江三角洲地區包括中國的上海、江蘇省及浙江省，涵蓋面積約為210,700平方公里，並包括16個城市，分別為(1)上海；(2)江蘇省的南京、蘇州、無錫、常州、鎮江、揚州、泰州、南通；及(3)浙江省的杭州、寧波、湖州、嘉興、紹興、舟山及台州。

有關本集團競爭優勢及該行業競爭性質的詳情，請參閱本招股章程「業務」一節「競爭優勢」及「競爭」各段。

中國汽車及無紡布行業的展望

汽車業

自二零零八年起，中國中央政府推行涉及人民幣4萬億元的經濟刺激計劃。該計劃可能有助推動中國經濟持續增長，繼而為中國汽車業的增長奠定穩固基礎。

就汽車業而言，中國近期推出多項政策，直接影響中國汽車業的增長。該等政策包括以下各項：

1. 燃油稅及養路費改革

自二零零九年一月一日起，中國政府已改革相關汽車徵費系統，廢除有關養路及路面管理的各種費用，並同時增加燃油稅。估計平均每名汽車司機所支付的總稅項及／或徵費將會因此項改革而有所減少。

2. 減少小排放量汽車的車輛購置稅

根據中國國務院於二零零九年一月十四日通過的汽車產業振興規劃，引擎排放量為1.6公升及以下的汽車的購置稅於二零零九年一月二十日至二零零九年十二月三十一日止期間獲半免，由10%減至5%。於二零零九年十二月九日，該項購置稅扣減計劃獲延期至二零一零年十二月三十一日，該等汽車的購置稅按7.5%徵收。

3. 汽車下鄉資助

上述汽車產業振興規劃亦為農民提供一項涉及合共人民幣50億元的資助計劃。自二零零九年三月一日起至二零零九年十二月三十一日，將三輪車及貨車更

行業概覽

換為輕型商用車的農民可獲資助，且更換舊汽車的資助金額亦有所增加。各項限制購買汽車的規例亦已取消。

此外，儘管中國的汽車生產及銷售穩定增長，但中國的汽車滲透率相對仍然較低，於二零零八年每百戶城市居民家庭汽車擁有量僅約達8.83輛。

	一九九七年	二零零零年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年
每百戶城市居民家庭的汽車數目(輛)	0.19	0.50	2.18	3.37	4.32	6.06	8.83

資料來源：中國國家統計局

鑒於中國政府政策及潛力龐大的市場，中國未來汽車銷售的拓展空間非常大。

無紡布行業

根據研究報告，由於非織造物料的多種特徵(如成本低、堅硬及可塑性高等)，故預期全球趨勢為將非織造物料用於汽車功能及裝飾。預測用於汽車的非織造物料有非常大的發展空間。

由於汽車業為紡織產品的最大使用者之一，研究報告認為汽車業的迅速發展為非織造物料的應用帶來前所未有的商機。根據中國汽車市場的目前趨勢，研究報告預期中國生產及出售的汽車數量於二零一零年可能超過15,000,000輛，對汽車用紡織產品的需求將達400,000噸，價值接近人民幣80億元。

根據每輛汽車所需的非織造物料數量及假設中國汽車市場於未來三年有10%的增長，研究報告估計，於二零一零年至二零一二年期間，汽車業對非織造物料的總需求可能達583,000,000平方米。