

行業概覽

本節載有關於本公司所從事行業和相關行業的資料和統計數據。本公司自政府官方刊物取得部分上述資料和數據，但本公司、聯席保薦人、承銷商或任何彼等各自的聯屬人士或顧問並無獨立核實該等資料和數據。該等來源所載資料未必與於中國境內或境外編撰的其他資料相符。本公司並無就該等資料是否正確或準確發表聲明，故此不應過分依賴該等資料。聯席保薦人及本公司乃以本公司認為合理審慎的態度轉載該等資料。

中國經濟增長及貿易活動

中國自1978年開始實行經濟改革以來，經濟迅速增長。於1996年至2005年間，中國的國內生產總值從約人民幣6.1萬億元增至約人民幣18.2萬億元，年複合增長率為11.6%。自中國於2001年12月成為世貿成員以來，此項增長一直持續。

中國在強勁經濟增長的帶動下，國際貿易大大增長。中國為支持其經濟增長，持續進口大量商品及能源，如鐵礦、燃氣、煤碳、原油及石油產品等。於2003年、2004年及2005年，中國外貿總值增長分別為37.1%、35.7%及23.2%。於2004年，中國超越日本成為世界第三大外貿國，其年度外貿首度突破1萬億美元大關，約達1.2萬億美元。於2005年，中國外貿總額達1.4萬億美元，其中中國對外出口總值佔全球國際出口總值的7.3%，中國對外進口總值佔全球國際進口總值的6.2%。

由於中國經濟增長，以及其地理增長模式及天然資源分佈不平衡，內地貿易亦持續增長。鐵礦及煤碳主要位於華北，並運至華東及華南發展較快的區域。道路、橋樑及隧道，以及海運對內地貿易發揮重要的作用。

下表列示中國於所示期間的國內生產總值及外貿及內地貿易增長。

年份	國內生產 總值增長 (百分比)	外貿 價值增長 (十億美元)	外貿 價值增長 (百分比)	內地貿易 價值增長 (十億美元)	內地貿易 價值增長 (百分比)
2001	8.3	509.8	7.5	520.2	10.1
2002	9.1	620.8	21.8	581.6	11.8
2003	10.0	851.2	37.1	634.5	9.1
2004	10.1	1,154.8	35.7	718.9	13.3
2005	9.9	1,422.1	23.2	819.8	14.0

信息來源：中國國家統計局

中國交通基建的發展

概覽

經濟及貿易增長快速，便需要更先進的交通運輸系統運送貨品及人員於國內往來。中國政府有見於交通基建對其經濟持續增長的重要性，現正全面提升中國現有交通基建。於十五計劃下，從

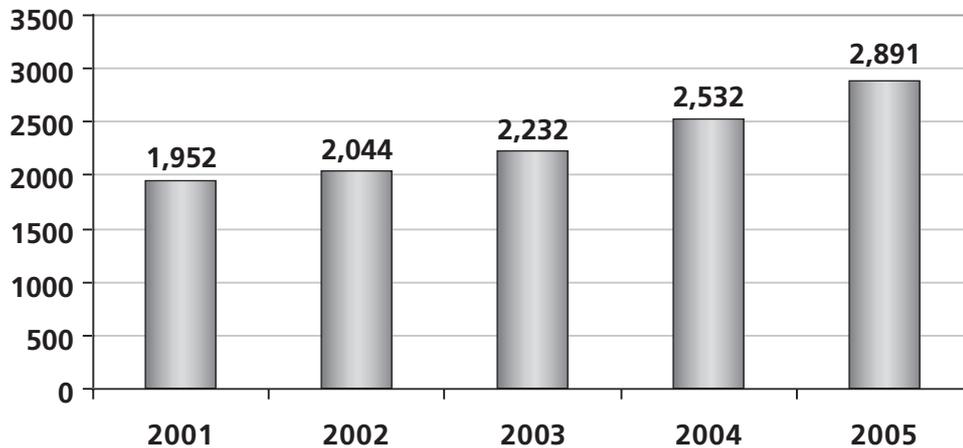
行業概覽

2001年至2005年五個年度間，交通基建的累計投資約達人民幣2.2萬億元，複合年增長率為21.4%，較上一個五年計劃期間增加117%。於其十一五計劃中，中國政府已計劃用總額人民幣3.8萬億元作交通基建投資用途。中國政府持續大舉投資於交通基建，加上經濟增長率高企，可望於未來數年促進交通基建建設的持續增長。

港口建設

經濟增長持續，導致港口建設亦隨之增長。尤其，重工業加速發展和國際貿易增長，便需要更快捷地供應及運輸更大量貨物，導致中國港口吞吐量劇增。於2001年至2005年間，中國整體港口吞吐量從約24億噸增至約49億噸，年複合增長率為19.2%。同期，中國的沿海港口處理量由約20億噸增至約29億噸，年複合增長率為10.3%。中國沿海多個主要港口均以最高處理量或超額處理量運作。下表顯示於2001年至2005年期間中國沿海港口處理量的增長。

(百萬噸)



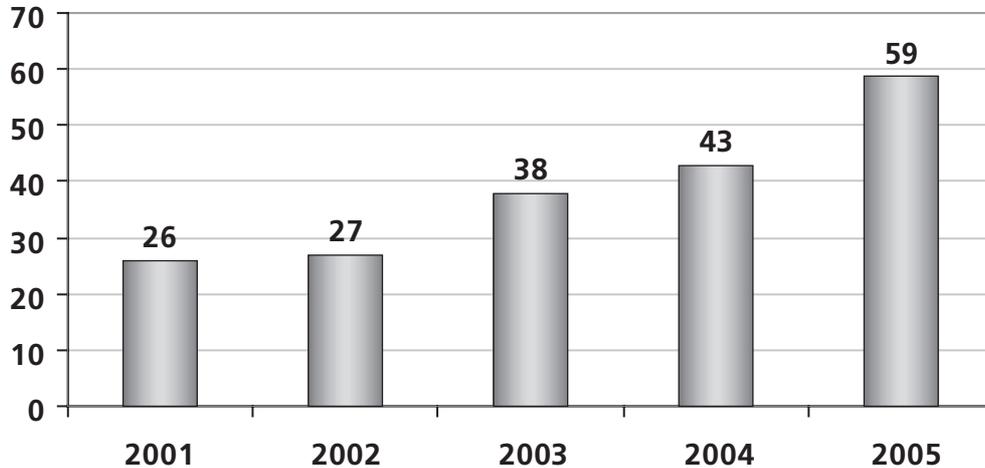
信息來源：交通部

中國集裝箱港口吞吐量近年一直大幅增長。根據交通部信息，從2001年至2005年，中國集裝箱吞吐量年複合增長率約達28.8%。於2001年至2005年期間，集裝箱吞吐量從每年約2,750萬個標準箱增至約7,560萬個標準箱，令中國成為世界集裝箱吞吐量最大的國家。

行業概覽

下圖顯示於 2001 年至 2005 年期間中國沿海集裝箱碼頭年處理量的增長，年複合增長率約為 22.6%。

(百萬標準箱)



信息來源：交通部

於 2003 年、2004 年及 2005 年，中國港口及內陸航道建設工程的資本性支出分別約達人民幣 295 億元、人民幣 408 億元及人民幣 689 億元。儘管中國政府已對提升及擴大港口設施作出巨額投資，但不少主要港口仍處於全面運作或過量運作，尤其是位於渤海灣、長江三角洲及珠江三角洲地區（即中國港口處理活動集中所在的三個地區）的港口。

中國政府確認有需要增加港口基建，尤其是為大型深水集裝箱及專門貨物港口而設的基建。根據國務院於 2004 年公佈的「長江三角洲、珠江三角洲、渤海灣三區域沿海港口建設規劃」，預期到 2010 年時，長江三角洲港口、渤海灣港口及珠江三角洲港口的吞吐量將分別增加 7.0 億噸、7.4 億噸及 4.0 億噸。至 2010 年，預期中國港口整體吞吐量達 75 億噸，較 2005 年上升 54.5%；而中國港口的集裝箱整體吞吐量預期達 1.5 億個標準箱，較 2005 年上升 98.3%。本公司預期，港口建設增長將促進本公司港口建設、疏浚及港口機械製造各業務的增長。

道路及橋樑建設

根據交通部，於 2005 年年底，中國道路網路的全長約為 193.05 萬千米，分別較 2004 年年底及 2000 年年底增加約 5.99 萬千米及約 25.07 萬千米。中國目前的高速公路總長度於世界排名第二，僅次於美國。

於 2005 年年底，中國合共設有約 33.66 萬座橋樑，橋樑總長度約達 14,748 千米，較一年前多建了約 1.50 萬座橋樑，而長度則增加了約 1,371 千米。於 2005 年年底，中國合共設有 2,889 條公路隧道，隧道總長度約 1,527 千米，較一年前多建了 394 條隧道，而長度則增加了約 282 千米。於 2001 年至 2005 年五年期間，中國多座世界級大橋紛紛落成，包括潤揚長江公路大橋、南京長江第三大橋及江陰長江公路大橋等。

行業概覽

於 2004 年，國務院宣佈高速公路建設的新項目。該項稱為 7918 網的項目，由 7 條以北京為中心延伸出來的高速公路以及 9 條南北幹線及 18 條東西幹線組成。竣工時（現時估計於 2034 年竣工），該路網總長度約 8.5 萬千米，連接人口逾 20 萬的所有城市。該項目的估計預算約為人民幣 2.0 萬億元，直至 2010 年為止每年耗資約人民幣 1,400 億元，而其後每年耗資約人民幣 1,000 億元。經計及在建中的築路工程，該計劃意味最少須建設額外 4 萬千米的新高速公路。

根據交通部表示，在 2006 年至 2010 年的十一五計劃中，中國亦將

- 完成發展中國郊區道路系統的「五年千億元」規劃。根據這項規劃，政府規劃投資合共人民幣 1,000 億元，提升郊區未達標道路及興建更多道路，以通往目前道路未能通達的郊區村鎮；及
- 作為 7918 網的一部分，建設及完成連接省級公路的國道路網；完成由五條南北公路及七條東西公路構成的骨幹路網，以連接各主要城市（人口達 100 萬及以上）及 83% 設有高級幹線的大城市（人口達 50 萬及以上），以及完成八條連接中國西部各省的省級公路。

本公司預期國內增設道路及橋樑將帶動本公司的道路及橋樑建設業務。

疏浚

疏浚乃去除海港、湖、河、及水處理沉澱池的沉澱物，增加水深以供船隻及平底駁船通行，增加儲水水塘容量及改善水道，以及建造及維護海灘。視乎用途，疏浚大致可分為航運疏浚、填海疏浚及環保疏浚。航運疏浚可進一步細分為基建疏浚及維護疏浚：基建疏浚指建設港口及航道所需的初步疏浚工程，維護疏浚則指港口及航運其後所需的疏浚工程，以確保繼續提供足夠通航尺度供船隻通過。

疏浚業與港口建設及航運業相關，並由一般人口、貿易及經濟整體增長帶動發展。尤其，基建疏浚市場特別須視乎整體經濟波動及政府控制水運基建建設投資的影響而定。另一方面，由於所有港口及航道均須定期維護疏浚，故維護疏浚市場會較為穩定。填海疏浚視乎土地的需求及建設時挖出物的應用；環保疏浚則視乎改善水質及恢復水域生態系統健康的環保需求。

中國擁有漫長的海岸線及豐富的海洋資源，疏浚業對中國尤其重要。隨著國際貿易增長，集裝箱運輸已發展至使用體積日漸龐大的船舶，大型船舶所需的水道較深及較闊，令基建疏浚及維護

疏浚的需求增加。此外，由於工業區周邊港口及沿岸城市的發展，加上對提高水利、改善防洪及加強環境保護的需求日益增加，本公司預期填海疏浚及環保疏浚的需求亦將有所增長。

在全球經濟復甦及貿易全球化加速的帶動下，本公司預期國際疏浚市場於未來數年將會蓬勃發展。現時，僅約半數的全球疏浚市場對外國疏浚公司開放，而這些開放市場現由數家於荷蘭及比利時的主要疏浚公司控制，而北美洲仍維持不向外國競爭者開放疏浚市場。隨著中東、南美洲、亞洲及非洲承辦的港口建設及疏浚項目日益增加，本公司預期該等地區對疏浚公司（如本公司）而言，具有日漸增長的市場機會。

港口機械製造

由於約 90% 的國際貿易額涉及海上交通運輸，故港口機械製造業發展與國際貿易增長乃有關連。如要經營更多吞吐量更高的港口，一般需要更多更先進的港口機械。尤其是 90 年代以來的集裝箱貿易增長已超逾整體國際貿易的增長。由 1981 年至 2003 年，普通貨物以集裝箱載運的比率從 20% 增至 65%。隨著集裝箱的使用增加，集裝箱船的體積也相應擴大，港口設備亦需要不斷升級以配合集裝箱的處理。

由於國際貿易及集裝箱貿易增長，國際港口機械製造市場於過去數年一直有所增長。根據《World Cargo News Statistics》的資料，截至 2005 年 12 月止，全球使用中的大型集裝箱起重機有 10,389 台，包括 4,035 台岸邊起重機及 6,354 台龍門起重機。根據《Cargo Systems》進行的一項年度調查顯示，於 2006 年 3 月，岸邊起重機的總訂購量達 339 台，較 2005 年同期的 278 台增加 22%，而 2005 年則較 2004 年同期增加 11%；此外，於 2006 年 4 月，龍門起重機的總訂購量達 967 台，較 2005 年同期的 804 台增加 20%，而 2005 年則較 2004 年同期增加 70%。在中國，由於整體國際貿易高速增長，尤其是集裝箱貿易，導致對港口建設的投資也日益增加，因此也令港口機械的需求日漸上升。