

行業概覽

除另有指明外，本節下文的資料及統計數據乃我們摘錄及取自Ipsos報告。我們相信，本節資料及統計數據的來源乃該等資料及統計數據的適當來源且於摘錄及轉載該等資料及統計數據時已採取合理審慎態度。我們並無理由相信該等資料及統計數據屬虛假或含誤導成份或遺漏任何事實致使該等資料及統計數據屬虛假或含誤導成份。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等各自的任何聯屬人、董事或顧問或參與[編纂]的任何其他人士或參與方並無獨立核實本節資料，且並無就其完整性、準確性或公平性發表任何聲明。因此，閣下不應過分倚賴本節資料。

資料來源及可靠性

Ipsos背景

我們已委託Ipsos Business Consulting對香港道路及高速公路管理及維修行業進行分析及報告，費用為388,000港元，而董事認為此費用符合市場行情。Ipsos乃Ipsos Group S.A.全資擁有的獨立市場研究公司。Ipsos Group S.A.於1975年在法國巴黎成立，於1999年在巴黎紐約泛歐證券交易所公開上市，於2011年10月收購思緯市場資訊有限公司，在全球88個國家僱用約16,600名員工。Ipsos Group S.A.對市場概況、市場規模、份額及板塊分析、分佈及價值分析、競爭對手追蹤及企業情報進行調查。Ipsos Business Consulting為Ipsos的一個部門，於聯交所上市公司的首次[編纂]中對多個行業開展市場研究方面擁有豐富經驗。

研究方法

Ipsos報告的資料乃透過收集數據及情報的方式取得，包括：(a)透過與主要行業專家的深入電話訪問及面談從而進行的主要研究；(b)透過搜集行業背景資料(以辨識行業發展的實際狀況及趨勢)所得的二手資料案頭研究；及(c)提供客戶諮詢服務，以協助進行研究(例如客戶內部背景資料研究(如本集團業務))。本節所載資料及統計數據乃摘錄自Ipsos報告。

Ipsos報告所用之假設及參數

Ipsos報告內的市場規模及預測模型乃使用以下基準及假設：

- 假設全球經濟於2017年至2021年期間維持穩定增長。
- 假設2017年至2021年外部環境並無金融危機或自然災害等衝擊將影響香港道路及高速公路管理及維修行業的供需。

Ipsos報告內的市場規模及預測模型乃使用以下參數：

- 2012年至2016年香港本地生產總值及本地生產總值增長率，以及2017年至2021年預測。
- 2012年至2016年總承建商於香港建築地盤進行土木工程總產值。
- 2012年至2016年香港以地區劃分的公用道路長度。
- 2012年至2016年香港道路及高速公路管理及維修行業的收益，以及2017年至2021年預測。

行業概覽

- 2012年至2016年香港道路及高速公路管理及維修業相關的政府開支。
- 2012年至2016年香港道路及高速公路管理及維修行業有關的原材料過往價格趨勢。

董事確認，於最後可行日期，經採取合理審慎措施後，自Ipsos報告日期以來市場資料概無發生可能限制、否定本節的資料或對其造成影響的不利變動。除另有註明外，本節載述的所有數據及預測均來自Ipsos報告。

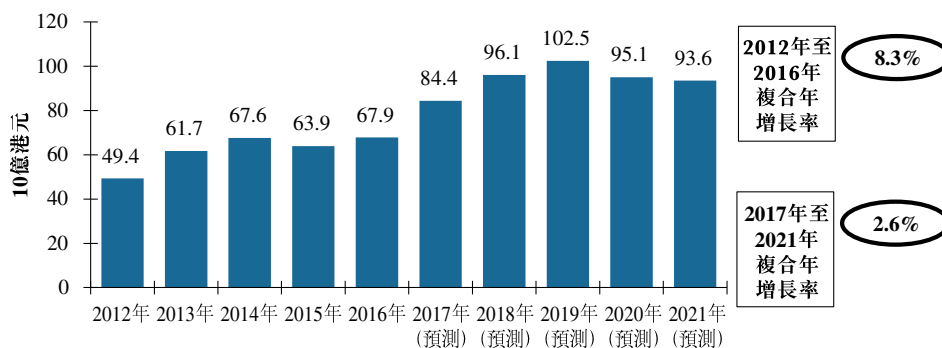
香港土木工程市場概覽

根據建造業議會的解釋，土木工程包括鐵路、道路、高速公路、橋樑、機場、海港工程、水務、渠務、填海、挖掘工程、地盤平整、休憩花園、開放空間、運動場地、其他城市服務設施、服務站及工場及其他相關建築項目。香港土木工程行業總產值由2012年約494億港元增加至2016年約679億港元，複合年增長率約8.3%。總產值十分倚賴公共工程。政治不明朗直接影響香港公共工程的撥款情況。2012年至2016年間，議會拉布持續，令不少香港大型土木工程項目延誤，造成土木工程總產值波動。

預期香港土木工程行業總產值將由2017年約844億港元增加至2021年約936億港元，複合年增長率約2.6%。該增長主要受土木工程項目數目增加所帶動。例如「啟德發展計劃－啟德明渠重建及改善工程」項目；「大埔濾水廠擴展工程及附屬原水和食水輸送設施擴展工程第二期工程」項目；及「蓮塘／香園圍口岸與相關工程第三期」項目。由於議會拉布而延誤的土木工程項目預期於2017年至2021年間開展，將可大大提高估計總產值。然而，由於預期大型基礎設施項目將於2020年前後完成，土木工程總產值預期會在2020年及2021年微跌。

下圖載列於香港進行的整體土木工程總產值。

2012年至2021年(預測)香港土木工程總產值



附註：數據是指總承建商及分包商於建築地盤進行樓宇建築工程的名義總價值。

資料來源：香港政府統計處；Ipsos研究及分析

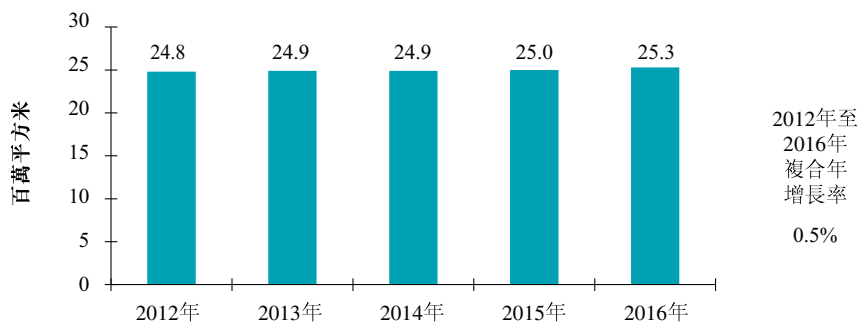
行業概覽

香港道路及高速公路管理及維修行業

城市道路網絡對連接香港各區起到重要作用。於2016年，香港道路網絡包含約2,107公里道路、1,340條行車天橋及橋樑、1,222條行人天橋及行人隧道以及15條主要隧道。道路及高速公路的維修服務主要由路政署提供。維修工程指道路網絡及高速公路結構之日常檢驗、整修、改建及加建，通常由路政署提供。自2004年起，路政署推出道路網絡維修項目管理及維修（「**管理及維修**」）撥款。該等撥款主要涵蓋道路檢驗及承建商維修工程後續安排。於2017年，共有八份道路及高速公路定期維修合約正在進行，包括兩份快速公路維修合約，即：(i)新界西及九龍，以及香港港口地區的道路；及(ii)新界東及港島區，及六份道路維修合約（不包括快速公路），即：(i)港島區；(ii)九龍西；(iii)九龍東；(iv)沙田、西貢及離島區；(v)大埔及北區；及(vi)新界西。

下圖載列2012年至2016年期間香港維修道路總面積。

2012年至2016年香港的維修道路總面積



資料來源：2012年至2013年財政年度政府財政預算案、2013年至2014年財政年度政府財政預算案、2014年至2015年財政年度政府財政預算案、2015年至2016年財政年度政府財政預算案、2016年至2017年財政年度政府財政預算案、2017年至2018年財政年度政府財政預算案；香港政府；香港政府路政署；Ipsos研究及分析

香港的維修道路總面積由2012年的24.8百萬平方米增加至2016年的25.3百萬平方米，複合年增長率約為0.5%。由於道路備存由2012年2,090.0公里逐漸增加至2016年2,107.0公里，複合年增長率約為0.2%，須進行管理及維修的道路總面積亦因而增加。每年地區及維修工程的財政撥款穩定，令檢測及維修工程隨後得以按介乎2012年每平方米54.9港元至2016年每平方米57.5港元不等的管理及維修成本進行，複合年增長率約為1.2%，因而持續推動道路及高速公路管理及維修行業。

道路及高速公路維修工程主要類型

維修工程方面，路政署管轄五大類道路及高速公路的維修工程，包括道路維修及改善工程、構築物保養工程、斜坡維修及改善工程、路燈工程以及景觀優化及植物保養工程。妥善維修道路及結構（包括相關設施及照明系統）對道路網絡有效率且安全地運作屬不可或缺。

行業概覽

維修工程類型

說明

道路維修及改善工程

主要包括以定期識別道路缺陷以作修補為目標的道路檢驗、收集資料作長期道路修復及檢驗後續維修及改善工程。道路網絡由約2,107公里公用道路及超過4,000個高速公路結構(如公路隧道、行車天橋及行人天橋)組成。

構築物保養工程

路政署負責維修超過4,000個公路構築物，主要包括於構築物上塗抹保護性塗層、為構築物更換接縫及護欄以供高速公路車輛及／或單車及行人跨越、從下方橫越或穿越實體障礙，結構可為橋樑、行車天橋、高架橋、行車隧道或行人隧道、行人天橋及道路指示牌。

斜坡維修及改善工程

路政署負責維修約12,000個路邊斜坡及護土牆，主要包括於斜坡上修剪樹木、維修受損排水渠、藉泥釘及排水斜管安裝工程進行斜坡改善工程以及斜坡改善工程後景觀美化工程。

路燈工程

路政署轄下約有145,000支公共照明燈、80,000支天橋及隧道照明燈及11,000支標柱照明燈。路政署負責該等照明燈的維修工程以保持運作正常及把高能源成本的照明燈更換成具能源效益的照明燈。

景觀優化及植物保養工程

主要指行人天橋綠化工程、公路構築物美化工程、主題路牌、路邊植樹、林地管理及主題路面鋪設及豎立欄杆。

價值鏈分析

道路及高速公路管理及維修行業價值鏈中，獲路政署授予項目的總承建商主要負責開展及管理項目。總承建商一般會外包部分項目工程予有能力分包商。

經選定的分包商進行項目施工、檢驗及擬備相關文件。除了日常維修工程，分包商亦會進行臨時維修工程，如交通意外等原因造成的緊急道路及高速公路維修。

下圖載列香港的道路及高速公路管理及維修行業的價值鏈。



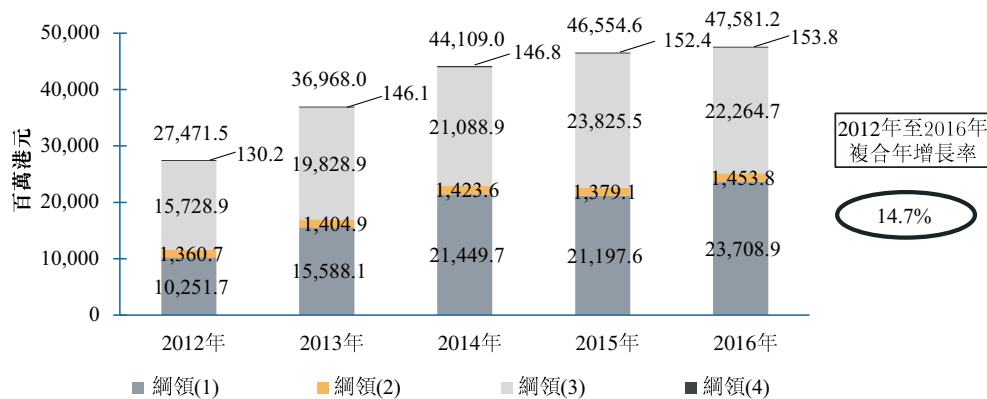
資料來源：Ipsos研究及分析

行業概覽

政府開支

下圖載列2012年至2016年期間香港道路及高速公路管理及維修工程的政府開支。

2012年至2016年路政署的政府總開支



附註：(i)上述政府開支僅指每年刊載的政府一般收入帳目「總目60：路政署」綱領(1)－由內部人手及顧問公司負責的設計及建築方面之基本工程項目開支；綱領(2)－區域及維修工程開支；綱領(3)－委託給鐵路公司或其他機構正進行設計及建築方面之基本工程項目開支以及綱領(4)－維修道路照明設施及為路旁斜坡及快速公路進行植被保護的技術服務開支之實際開支；(ii)公共行人道包括行人天橋、架空行人道及行人隧道。

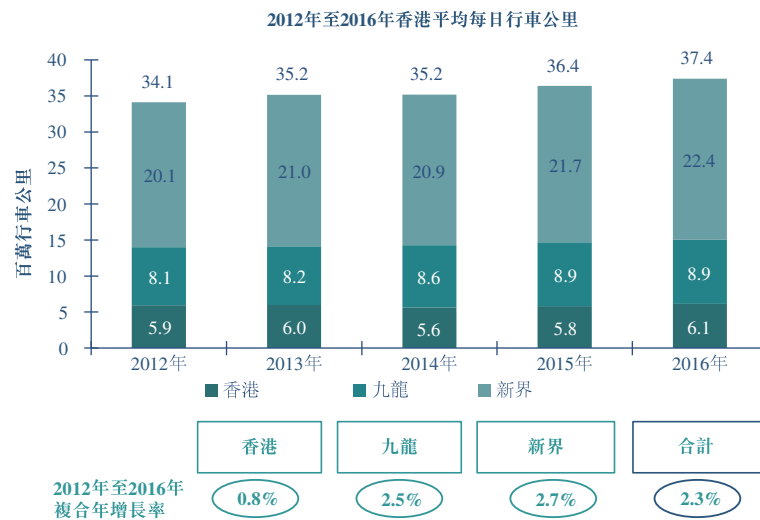
資料來源：2012年至2013年香港政府施政報告；2012年至2013年財政年度政府財政預算案、2013年至2014年財政年度政府財政預算案、2014年至2015年財政年度政府財政預算案、2015年至2016年財政年度政府財政預算案、2016年至2017年財政年度政府財政預算案、2017年至2018年財政年度政府財政預算案；香港政府；香港政府路政署；香港政府運輸及房屋局；Ipsos研究及分析

路政署的政府總開支由2012年27,471.5百萬港元大幅增加至2014年44,109.0百萬港元，增幅隨後於2014年44,109.0百萬港元緩升至2016年47,581.2百萬港元，總複合年增長率約為14.7%。為擴展及改善現有道路網絡以配合香港及跨境日益增長的交通需求，數個主要道路基礎設施項目及鐵路發展策略的財政撥款顯著增加。例如，連接中環林士街行車天橋及北角東區走廊近城市花園的中環灣仔繞道及東區走廊重大建設工程於2012年及2014年進行，而連接港珠澳大橋主橋及香港口岸的「香港接線」則已於2012年5月展開，目標通車日期定於2017年底。

此外，「人人暢道通行計劃」政策項下在公共行人通道加建的無障礙設施已花上一大筆政府開支。於2012年8月，政策允許範圍內有超過250個建議地點及公共行人通道，立法會財務委員會已批准路政署於2013年1月11日申請之新財務撥款安排，以便就無障礙設施（如為長者及傷殘人士安裝升降機）的重大撥款調配資源。

香港平均每日行車公里由2012年的34.1百萬行車公里增加至2016年的37.4百萬行車公里，複合年增長率約2.3%。香港平均每日行車公里在2012年至2016年間持續攀升反映出對管理及維修工程需求的正面跡象，而使用率上升意味著管理及維修工程的需求愈來愈大。隨著九龍及新界的平均每日行車公里分別以約2.5%及2.7%的複合年增長率強勢增長，該等地區的管理及維修工程需求將會穩健。

行業概覽

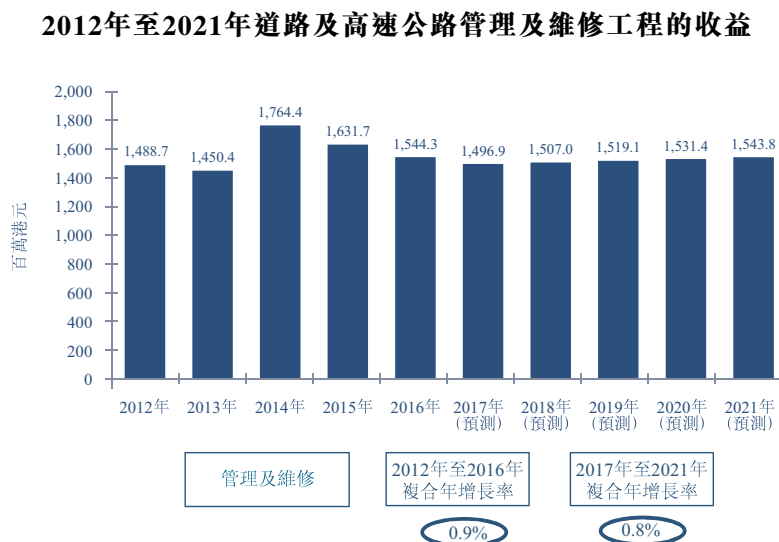


資料來源：香港政府路政署；香港政府運輸署；Ipsos研究及分析

為維持道路網絡使用狀態，定期道路及高速公路管理及維修工程的政府開支(尤其是綱領2的開支)維持穩定是極為重要及無可取替的。根據財經事務及庫務局2012年至2016年刊載的管制人員報告，路政署每年用於區域管理及維修工程的開支分為四大工程類型，包括(1)高速公路維修工程；(2)路邊斜坡工程；(3)道路重建、修復、重鋪及置放接縫工程；及(4)道路清潔、街景改善及噴漿混凝土護面斜坡綠化工程。

市場規模

下圖載列2012年至2021年期間香港道路及高速公路管理及維修業的收益。



資料來源：Ipsos研究及分析

香港道路及高速公路管理及維修業的收益由2012年約1,488.7百萬港元增加至2016年約為1,544.3百萬港元，複合年增長率約為0.9%。行業的穩步增長，主要由於獲政府分配可持續資

行業概覽

本以及對道路及高速公路維修工程的持續需求所致。例如，路政署每年均定期發放不同地區的道路及高速公路維修定期合約，令香港的道路及高速公路維持良好狀況。

預期香港道路及高速公路管理及維修行業的收益將由2017年約1,496.9百萬港元增加至2021年1,543.8百萬港元，複合年增長率約為0.8%。由於政府會定期推出不同類型的道路及高速公路維修項目，如「美化道路構築物」項目、「九龍及新界東公共照明系統的管理、操作、安裝和保養(2018-2022)」及各區的其他常規維修定期合約，將成為香港道路及高速公路管理及維修行業發展的增長動力之一，因此管理及維修工程預料於2017年至2021年穩步增長。

主要成本的價格趨勢

香港道路及高速公路管理及維修行業主要成本包括勞工成本及主要原材料成本。下表載列2012年至2016年間香港道路及高速公路管理及維修行業所使用的原材料。

	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	複合年 增長率
勞工成本－工人平均每日工資(每日港元)	1,056.8	1,179.2	1,346.6	1,363.0	1,435.0	7.9%
塗料－乳膠漆(每公升港元)	47.8	51.6	52.0	52.8	53.0	2.6%
塗料－亞加力漆(每公升港元)	48.4	48.7	49.0	49.8	50.8	1.2%
鋼筋－高拉力鋼筋(每公噸港元)	5,921.6	5,282.2	4,755.2	3,737.8	3,672.6	-11.3%
鋼筋－軟圓鋼條(每公噸港元)	6,374.3	5,979.8	5,679.6	5,230.2	5,334.4	-4.4%
波特蘭水泥(每公噸港元)	690.3	698.5	720.4	739.2	714.7	0.9%
柴油(每桶(200公升)港元)	2,030.1	2,092.0	2,093.8	1,879.4	1,882.3	-1.9%

附註：工人包括普通工人及雜工、混凝土工、砌磚工、地渠工、砌石工、鋼筋屈紮工、木模板工、水喉工、批盪工、玻璃工、髹漆及裝飾工、電氣裝配工、機械設備操作工(負荷物移動機械)、重型車輛駕駛員、鑽破工、竹棚工、結構鋼架工、潛水員、瀝青工。

資料來源：香港政府統計處；香港政府建造業議會；Ipsos研究及分析

勞工成本

從事道路及高速公路管理及維修工程勞工的平均每日工資由2012年1,056.8港元增加至2016年1,435.0港元，複合年增長率約為7.9%。道路及高速公路管理及維修行業勞工每日工資持續增加乃受整個建築行業的超額需求推動。行業勞工需求於2012年及2016年維持穩健，正在進行中以及將近完成的大型基建項目(如中環灣仔繞道及東區走廊連接路)皆為行業對直接勞工需求增加的推動力。

鋼筋

鋼筋平均批發價由2012年每公噸約5,921.6港元下跌至2016年每公噸約3,672.6港元，複合年增長率約為-11.3%。香港鋼筋批發價普遍呈下跌趨勢，乃由於用於製鋼的鐵礦石國際價格下跌及鋼材產品生產過剩。

行業概覽

水泥

水泥平均批發價由2012年約690.3港元上升至2016年約714.7港元，複合年增長率約0.9%。香港開展的建築項目數目自2012年起上升，令水泥需求增加，因而造成水泥平均批發價上升。

塗料

乳膠漆平均批發價由2012年每公升47.8港元上升至2016年每公升53.0港元，複合年增長率約2.6%，而亞加力漆平均批發價維持相對穩定，複合年增長率約1.2%，由2012年每公升48.4港元上升至2016年每公升50.8港元。塗料平均批發價於2012年至2016年間穩步上升，部分原因為路政署定期開展的道路、高速公路及公共照明系統日常管理及維修工程帶動塗料需求。

柴油

柴油於香港的平均批發價由2012年每桶(200公升)2,030.1港元稍跌至2016年每桶(200公升)1,882.3港元，複合年增長率約為-1.9%。柴油於香港的平均批發價穩定，主要由於柴油於該期間供應穩定。

香港道路及高速公路管理及維修行業競爭格局

行業結構

香港道路及高速公路管理及維修行業充滿競爭，相當多承建商活躍於市場上。於2016年，從事維修工程的五大總承建商佔道路及高速公路維修工程產生的總收益約46.3%。其他承建商佔市場餘下的53.7%。道路及高速公路維修行業競爭激烈。競爭的關鍵因素一般指資本準備充裕、建築質素良好、合資格的建築專家、專業管理團隊、與供應商及客戶的關係穩固、建築安全監控出色以及運用新科技。

截至2017年3月31日止年度，本公司錄得收益約57.8百萬港元，為道路及高速公路管理及維修業產生的估計總收益約3.7%。五大道路及高速公路管理及維修總承建商(包括彼等估計收益及市場份額)如下：

排名	公司	總部位置	2016年估計收益 (百萬港元)	佔行業總收益 的市場份額 (%)
1	公司A	香港	211.1	13.7%
2	公司B	中國北京	197.8	12.8%
3	公司C	香港	143.3	9.3%
4	公司D	香港	94.7	6.1%
5	公司E	香港	68.5	4.4%
	其他		829.0	53.7%
	總額		1,544.3	100.0%

附註： 上表僅包括在香港提供道路及高速公路管理及維修服務的公司，而收益數字指相關公司於香港道路及高速公路管理及維修業務產生的總收益。因此，道路及高速公路管理及維修業務產生的收益可能與相關公司年度報告披露的總收益有別。

資料來源：Ipsos研究及分析

行業概覽

競爭因素

道路及高速公路管理及維修行業往績記錄可靠

道路及高速公路管理及維修行業非常強調工程質量，有能力進行高質工程的承建商會被視作有較高競爭力。道路及高速公路管理及維修行業亦著重交付準時及過往表現。承建商如能按時完成有質素的工程，將可累積更佳往績記錄，因而有更高機會獲授項目。一般而言，行內地位穩固的承建商會收到較多路政署投標邀請。

與行業持份者的業務關係

與相關政府機構、總承建商及原材料供應商維持穩定業務關係，道路及高速公路管理及維修承建商將被視為具競爭力。與價值鏈參與者維持穩定業務關係有助增加採購靈活性並提高為客戶提供具競爭力價格的機會。例如，地位穩固並有過往合作關係的道路及高速公路管理及維修承建商有較高機會獲邀請提交標書，因此將有較高機會中標。此外，與原材料供應商維持長期穩定關係有助穩定物料及機械來源，並減低項目延誤的可能性。與價值鏈參與者有穩固業務關係的承建商將在合約競標階段有優勢。

市場推動力及機遇

道路及高速公路老化及退化

路面及公路構築物的逐步退化引起政府重視，一直有力地帶動日常道路及高速公路維修工程需求。道路及高速公路上出現坑洞、損壞或失去接縫、鋪路磚不平、金屬器具破損等瑕疵可對道路使用者及行人構成即時及直接的危險，因此路政署將陸續推出道路及高速公路維修定期合約以避免發生任何潛在意外。根據運輸署年度道路交通意外統計，道路交通意外總數由2012年15,894宗增加至2016年16,099宗，複合年增長率約0.3%，而陡坡導致的道路交通意外數目由2012年九宗增加至2016年53宗，複合年增長率約55.8%。道路交通意外增加突顯持續進行道路及高速公路維修工程的需要，而陡坡導致的道路交通意外數目大幅增加亦令政府關注路邊斜坡維修。

公眾對道路安全的關注提高

公眾對道路狀況及安全的關注越來越高，將是另一個促進道路及高速公路管理及維修行業保持發展的因素。根據財經事務及庫務局2012年至2016年刊載的管制人員報告，道路維修相關的投訴數目由2012年7,992宗增加至2016年13,150宗，複合年增長率約13.3%。儘管道路交通意外及投訴的總數普遍增加，路政署及承建商持續致力作不同道路及高速公路維修，反映於(i)道路狀況引起的意外數目由2012年87宗減少至2016年65宗，複合年負增長率約7.0%及(ii)道路工程不當燈號或指示導致的意外數目由2012年51宗大幅減少至2016年28宗，複合年負增長率約13.9%。預期路政署及承建商將會持續作出努力以更好管理及維修道路及高速公路，並可繼續促進行業發展。

行業概覽

入行門檻

需要行業經驗往績記錄良好及根基穩固的網絡

承建商聲譽及與政府部門、客戶及供應商的穩固聯繫，對道路及高速公路管理及維修行業尤其重要。公開招標過程中關鍵的評審準則在於項目經驗累積及良好往績。分包商有完備的工程記錄、與總承建商及相關政府機構關係穩固以及在行內享有良好聲譽，在選擇性招標項目的中標率將會較高。按選擇性招標的基準，新承建商將須克服與行內現有公司競爭的困難。

政府有意提高檢驗及維修工程完工透明度

政府有意提高維修服務要求，或會增加較少經驗的承建商所面對的困難。政府部門已就提高檢驗及維修過程時披露道路狀況及數據的透明度開展工作。維修工程的定期合約款項與表現掛鉤，前線承建商及工人應(i)利用路政署提供的標準報告範本作地盤管理記錄及(ii)附上錄影或拍照記錄以便工程師代表驗證。在檢驗及工程報告提交要求提高的情況下，服務水準要求增多有可能成為新承建商的潛在障礙之一。

威脅

拉布的影響

立法會審議撥款條例草案以及其他法案及公帑時遭到拉布阻撓，當中包括公營及私營工程的年度開支，阻礙近年香港道路及高速公路管理及維修行業發展。大量基礎設施項目因2012年至2016年拉布阻撓導致尚未批准撥款而暫停。政府撥款暫停令相當數量的項目減少，導致行業內的業務機會減少，阻嚇新承建商加入市場，繼而阻礙行業未來發展。

營運成本持續上升令道路及高速公路管理及維修工程的利潤率下降

與整體建造業相同，道路及高速公路管理及維修行業亦一直面臨營運成本上升的問題。營運成本上升乃部分歸因於建築工人的薪資趨勢上漲。勞工成本增加一直推高道路及高速公路管理及維修行業的營運成本，導致利潤率下降，因而對該行業構成威脅。