

## 行業概覽

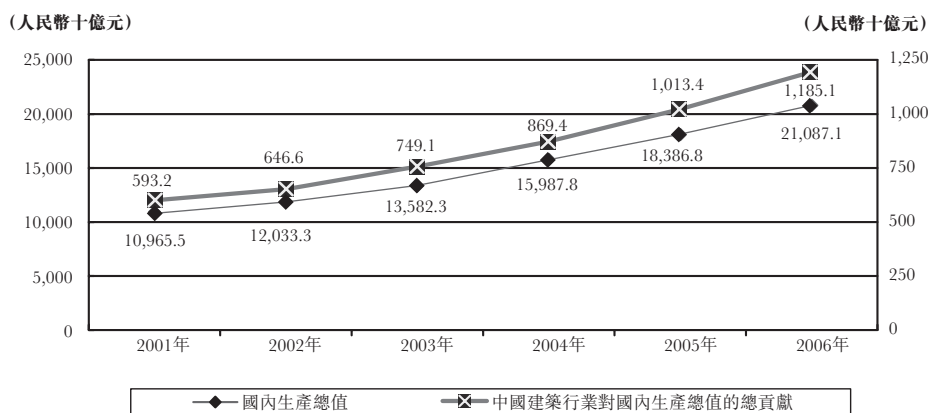
本招股說明書本節載有有關中國經濟和中國基礎設施建設行業和國際基礎設施建設市場的資料。所載的若干資料均摘錄自多份官方刊物。儘管聯席保薦人和本公司董事轉載該等摘錄自有關官方刊物的數據及統計數據時已力求審慎，但是本公司、包銷商或其任何各自的聯屬人士或顧問並無獨立查核直接或間接取材自該等來源的資料，而該等資料未必與其他在中國境內外編撰的資料一致。本公司對該等資料的完整性或準確性並不發表任何聲明，因此不應依賴有關資料。

### 中國經濟增長

自 1970 年代後期推行經濟改革以來，中國經濟快速增長。中國於 2001 年加入世貿組織後，經濟強勁增長的預期得以持續。中國國內生產總值由 2001 年約人民幣 11.0 萬億元增長至 2006 年約人民幣 21.1 萬億元，名義年複合增長率達 14.0%，人均國內生產總值亦由 2001 年的人民幣 8,622 元增至 2006 年的人民幣 16,084 元，名義年複合增長率為 13.3%。

《中國國民經濟和社會發展第十一個五年規劃》(2006 年至 2010 年) (「十一五規劃」) 已於 2006 年 3 月舉行的第十屆全國人民代表大會期間經國務院頒佈。十一五規劃預期在 2010 年以前達到：(i) 實際國內生產總值平均每年增長 7.5%；及(ii) 人均國內生產總值增加至 2,400 美元 (約人民幣 19,200 元)。

中國經濟的成長也帶動了建築業的發展，於 2001 年至 2006 年間，中國建築業以 14.8% 的年複合增長率增長。下表列示 2001 年至 2006 年間中國的國內生產總值與中國建築行業對國內生產總值的總貢獻的增長：



資料來源：中國國家統計局

### 中國交通基礎建設的發展

中國政府現正全面提升中國現有交通基礎建設。從 2001 年至 2005 年，交通部對中國交通基礎設施 (包括公路和水路) 的總投資預算約達人民幣 2.2 萬億元，較上一個五年期 (1996 年至 2000 年)

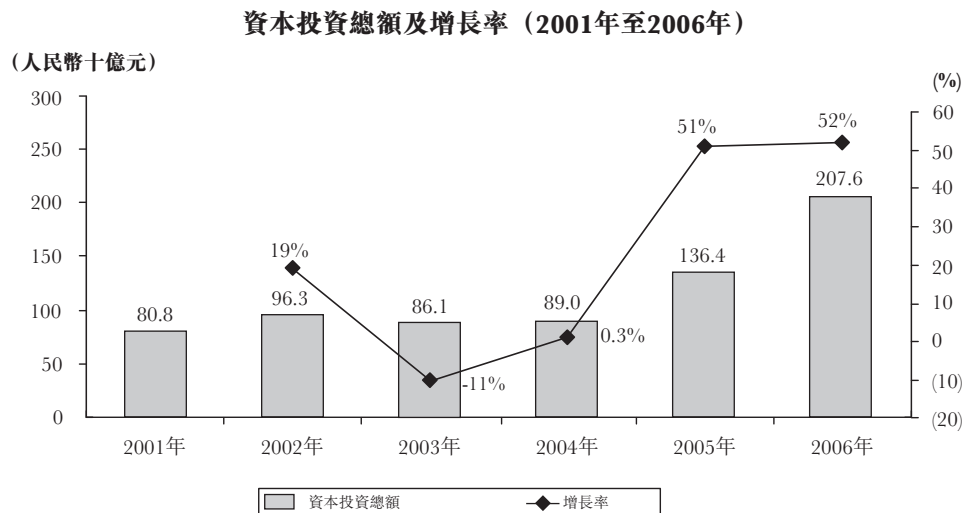
## 行業概覽

增加 117%。2006 年，中國政府對交通基礎設施投資合共人民幣 7,384 億元，比 2005 年的投資增長 14.6%。在十一五規劃下，中國政府計劃(i)推行全面的全國交通運輸網絡；(ii)加快發展鐵路、城市軌道交通線路；(iii)進一步完善現有的公路網絡；及(iv)進一步發展管道以及航空和水路運輸，以增加交通建設的整體投資。十一五規劃包括在 2006 年至 2010 年的五年間，交通部對中國交通基礎建設（包括公路和水路）的總投資約達人民幣 3.8 萬億元，較上一個五年期增長 73%。

### 鐵路建設

近年來，中國鐵路運輸發展迅速。2005 年，客運量、旅客周轉量、貨運量和貨物周轉量總額分別合共約為 11.56 億人次、6,062 億人公里、26.93 億噸和 2.07 萬億噸公里，2001 年至 2005 年的年複合增長率分別為 2.4%、6.2%、8.7% 和 9.0%。在 2004 年和 2005 年，這些指標的增幅尤其明顯，客運量、旅客周轉量、貨運量和貨物周轉量分別增長 3.4%、6.1%、8.1% 和 7.4%。此發展勢頭在 2006 年持續，根據鐵道部的資料，中國的貨物發送量與鐵路運輸密度為全球第一。

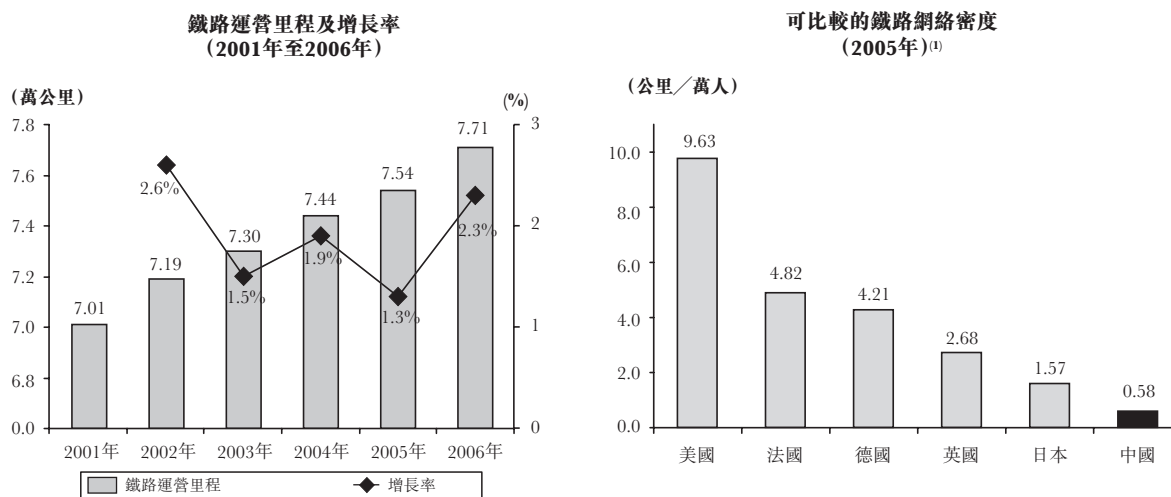
於 2001 年至 2005 年的十五規劃期間，鐵路網建設取得重大成就，期間新建鐵路線合計達 7,063 公里，而且中國鐵路基礎設施的資本投資總額也大幅增長，同期中國鐵路基礎設施投資總額約達人民幣 3,154 億元。下圖列示於所示期間中國鐵路網的資本投資總額及增長率：



資料來源：鐵道統計公報（2001 年至 2006 年）

## 行業概覽

下表載列所示期間中國鐵路運營里程及增長率，以及鐵路網絡密度的比較數字：



資料來源：《中國統計年鑑》(2006及2007)

資料來源：《中國鐵道年鑑2006》

(1) 就可比較的鐵路網絡密度而言，有關中國的數字為2005年的數字，而所有其他國家的數字則為2004年的數字。

2006年7月1日，青藏鐵路全線投入商業運營，至此中國鐵路總運營里程已近80,000公里，全國鐵路網已經幾乎覆蓋了中國所有的地區。2007年4月18日，鐵道部在京哈、京滬、京廣等若干鐵路實行第六次大提速。本次提速後，最高時速為120公里或以上的鐵路里程達到22,000公里，其中，最高時速達到160公里或以上的鐵路里程達到14,000公里。

然而，即使已有大幅增長，目前的中國鐵路運輸能力只能滿足約35%的社會需求，「瓶頸」制約依然存在。中國需要大幅提升鐵路系統的技術裝備水平。此外，鐵路運輸業整體仍未完全由市場導向。中國鐵路目前以約6%的世界總運營里程，佔世界鐵路運輸總量的24%。雖然中國鐵路網為世界第三長，然而中國的鐵路網絡密度仍遠低於美國、法國、德國、英國與日本等國家。因此，擴大中國鐵路網規模及鐵路現代化迫在眉睫。

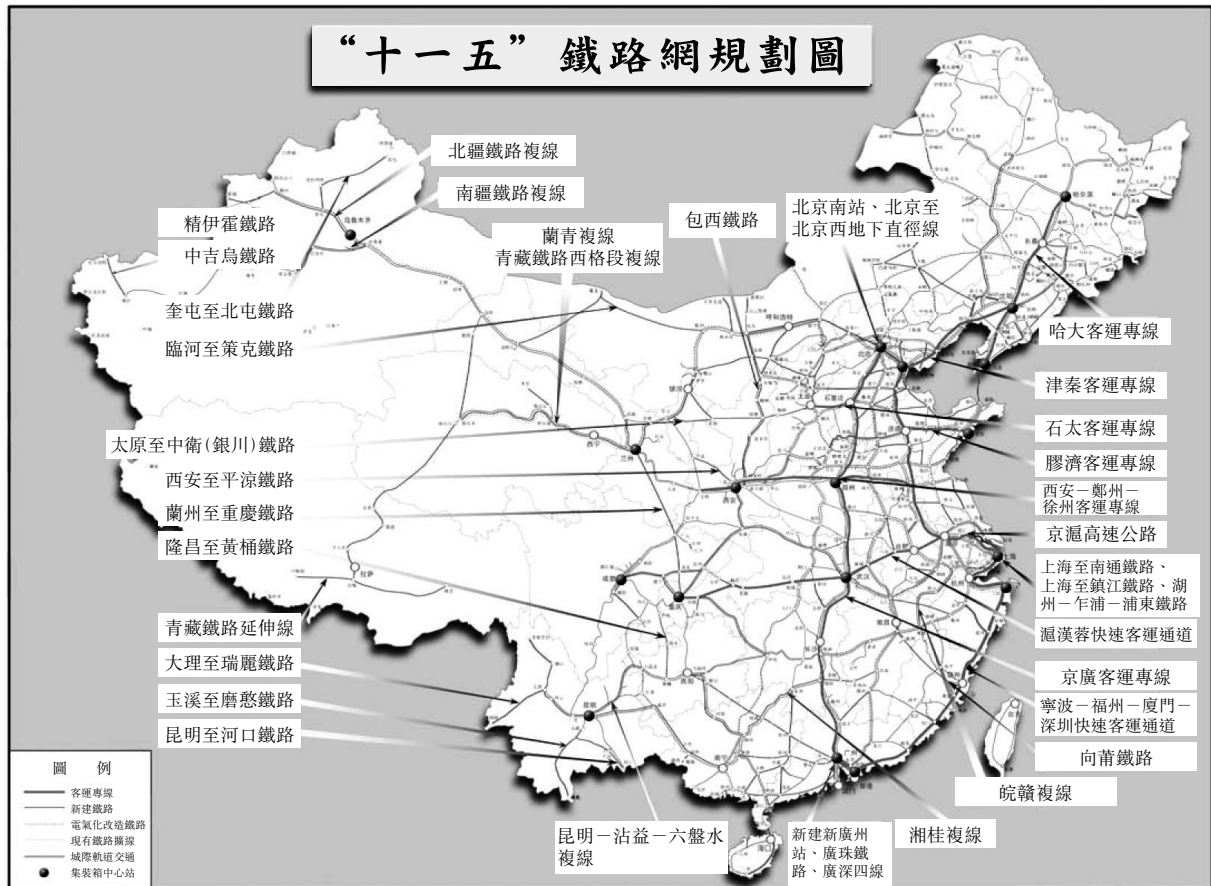
為達成中國鐵路全國系統跨越式發展的目標，中國政府開展一連串計劃，包括在2010年前建設鐵路新線17,000公里，其中客運專線7,000公里。根據這些計劃，到2010年，中國鐵路運營里程將達到90,000公里以上，電化率和複線率均達到45%以上。

根據國務院2004年審議通過的《中長期鐵路網規劃》，到2020年，中國政府亦計劃(i)建設客運專線12,000公里以上；(ii)建立省會城市及主要城市間的新建快速城際通道；及(iii)完成「四縱四橫」

## 行業概覽

客運專線的快速客運專線通道網。於成功完成這個規劃後，鐵路的總運營里程將達到 100,000 公里以上，電化率和複線率均達到 50% 以上。

下圖顯示了十一五規劃下鐵路網的規劃情況：



資料來源：鐵道部

在十一五規劃期間(2006年至2010年)，中國政府的鐵路建設項目預期投資總額達人民幣1.25萬億元，較前一個五年間同類鐵路建設項目的投資總額增加約 300%。估計到 2020 年，鐵路建設的投資總額將超過人民幣 2 萬億元，每年平均投資逾人民幣 1,000 億元。2005 年之前，中國鐵路系統建設的資金投入主要來自鐵道部。不過，為拓展資金來源，鐵道部於 2005 年已開始鼓勵非官方的資金投資鐵路建設。到 2020 年，中國的鐵路系統建設將需要社會資金人民幣 5,000 億元。為保持中國鐵路運輸的發展，鐵路投融資體制將走向多元化與市場主導，中國政府僅扮演規範市場者的角色。

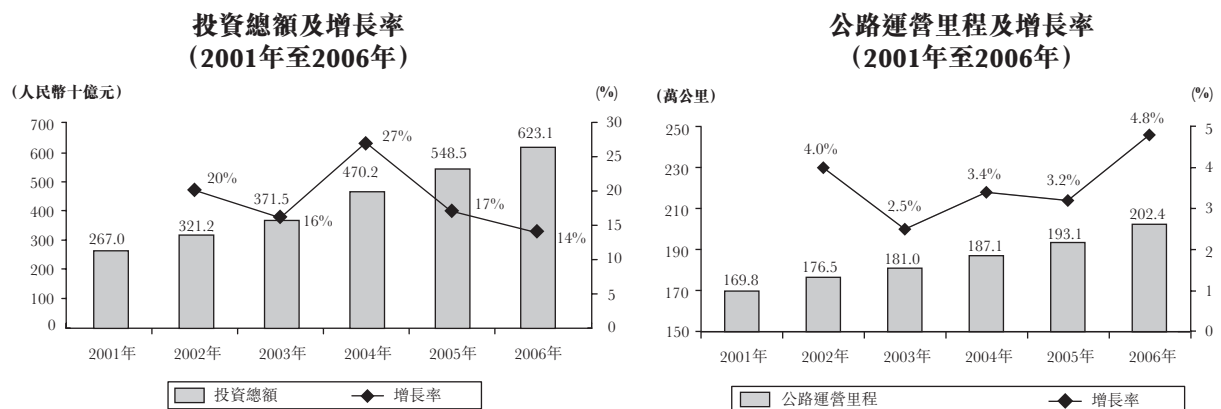
## 行業概覽

未來融資渠道將包括發行鐵路建設債券、國家開發銀行與中國工商銀行、中國建設銀行等大型國有商業銀行的貸款及社保基金投資等。

### 公路建設

根據《2006年國民經濟和社會發展統計公報》，截至2006年底，中國公路總里程達2,024,000公里，比2005年末增加93,500公里。中國境內各地區公路里程持續增長，公路建設技術也逐漸提高。十五規劃期間（2001年至2005年）已建成了大量公路建設項目。

下圖列示於所示期間公路的投資總額及增長率、運營里程和各自的增長率：



資料來源：交通部：《公路和水路運輸工業發展統計公報 (2001年至2006年)》

資料來源：《中國統計年鑑2007》及《2006年國民經濟和社會發展統計公報》

中國經濟快速增長，使中國對公路交通的需求更加旺盛。於2006年，客運量、旅客周轉量、貨運量和貨運周轉量總額分別合共約為186億人次、10,131億人公里、147億噸與9,754億噸公里，分別較2005年增加9.6%、9.0%、9.3%與12.2%。交通部《公路水路交通「十一五」發展規劃》估計，到2010年，全國公路客、貨運量和周轉量總額將分別達到240億人、160億噸、15,000億人公里和12,000億噸公里；交通部《國家高速公路網規劃》估計，到2020年，全國公路客、貨運量和周轉量總額將分別達到365億人、199億噸、25,000億人公里和15,000億噸公里。相應地，中國政府也將加大對公路建設的整體投資。





## 行業概覽

家高速公路網將由七條首都放射線、九條南北縱線和 18 條東西橫線組成，簡稱為「7918 網」，總長 85,000 公里。下圖列示規劃高速公路網（或「7918 網」）：



資料來源：交通部

中國政府計劃用 30 年時間投資約人民幣 2 萬億元完成「7918 網」，在 2010 年前的年均投資規模約人民幣 1,400 億元，其後直至 2020 年約為每年人民幣 1,000 億元。

目前，國內公路建設資金來源仍以銀行貸款和地方自籌資金為主。未來中國高速公路建設的融資渠道，預計將包括以工程建設項目公司發行股票或企業債券等方式引進非官方資金。

### 城市軌道交通建設

在中國，自 1969 年北京地鐵開始投入試運營後，上海、廣州等主要城市也開始建設各自的城市軌道交通路線。目前，北京的城市軌道交通包括地鐵和輕軌，軌道長達 142 公里，北京的地鐵日均客運量達 1,795,000 人次。除了磁懸浮列車外，上海目前商業營運中的城市軌道交通路線全長超過 145 公里，日常客運量逾 2,000,000 人次。於過往十年間，根據公共政策和城市基礎建設規劃的要求，中國城市軌道交通得到快速發展。然而，國內城市軌道交通的發展程度仍然相對落後。截至 2006

## 行業概覽

年底，中國內地只有十個城市具備城市軌道交通，約有 20 條路線。預期中國經濟急速增長將帶動城市軌道交通進一步發展。目前，北京、上海、廣州、天津、大連等逾 20 個中國城市均有在建、準備建設或規劃中的新城市軌道交通路線。根據北京市發展和改革委員會的一項公告，北京城市軌道交通的總里程於 2015 年時將達到約 561 公里。而根據《上海軌道交通近期規劃》，上海城市軌道交通於 2012 年將長達 500 公里以上。發改委預估中國城市軌道交通的總里程於 2010 年將達到 1,300 公里左右，於 2015 年則將達到 1,500 公里左右，估計投資額約人民幣 5,000 億元。

今後幾年，北京以 2008 年奧運會、上海以 2010 年世博會召開為契機，加上經濟快速增長的廣州、深圳等珠江三角洲城市和南京、蘇州、杭州等長三角城市，將會開展歷年最多的城市軌道交通新建項目。

目前，中國城市軌道交通建設的資金主要依賴銀行貸款。由於投資規模大、建設成本高，中國政府已大力號召外資和民營企業投資於中國的城市軌道交通行業。

## 中國建築業

### 中國建築市場概覽

隨著民營建築施工企業（相對於國有企業而言）承攬的工程項目不斷增加，中國建築業日益趨於由市場導向，而且競爭激烈。此外，勞動密集型建築行業的中國建築企業數量增加，該等企業以合約形式提供建築服務，利用廉價勞工成本相互競爭，而較少採用先進技術。該等企業從提供項目管理服務轉變為利用先進技術及現代化管理方式提供工程、採購及建築服務，通過提供全面的服務，獲得較高利潤。在當前國內建築市場，企業的技術、管理、設備及專業知識普遍超過以往的水平。

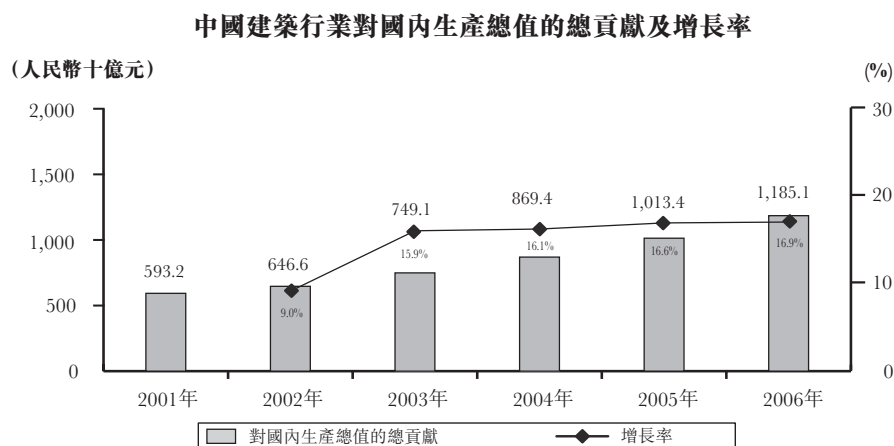
2007年，35家建築企業進入中國企業聯合會和中國企業家協會所選出的中國企業500強之列。同年，中國有3家建築企業進入財富全球500強公司，中鐵建總公司即為其中之一。該中國三大建築企業的2007年總收入達到人民幣4,596億元，佔國內35大建築企業的總收入約41.0%。

此外，中國有25家建築企業進入世界承包商225強之列，按2006年總工程承包服務收入計算，中鐵建總公司名列第六位。



## 行業概覽

近年來，在基礎設施、房地產開發投資持續增加的帶動下，中國建築業實現了穩步增長。下表列示所示期間中國建築業對國內生產總值的總貢獻及增長率：



資料來源：中國國家統計局

然而，由於勞動密集型的建築市場不需要先進的技術，其准入門檻相對較低，導致業內公司的數量急劇增長。而業內公司的大量湧入，加上市場監管不完善，又造成了激烈、無序的競爭局面，所以這個領域的整體利潤增長稍微落後於收入增長。相比之下，在需要大規模先進設備投資的建築市場，其准入門檻依然較高，這從目前國內只有少數企業擁有特級資質便可見一斑。

### 中國建築業的發展趨勢

本公司相信，影響中國建築業的發展趨勢有：

- 在經濟持續發展與國家產業政策支持的前提下，預計更多公共開支將會被用於交通、自然資源、市政基礎設施、電力、水利及電信等基礎設施項目。
- 儘管市場上仍有許多不規範之處，例如不合理定價、地方保護主義與拖欠工程款項的不負責任做法，對新加入企業的發展造成威脅，但隨著中國政府陸續頒佈中國建築法及中國招標投標法等管理辦法，國內建築市場日益規範化。
- 大型建築企業不斷開發新的業務模式。工程總承包、項目管理以及其他業務經營方式逐步改善，將加快中國與國際標準接軌，深化行業改革，提高整體的建設管理水平和投資回報。
- 加入世貿組織後，中國建築市場最終將開放給國際業者進入。中國政府已發出多項通知，表明允許具備特定專業資質的企業在中國從事鐵路建設，進一步鼓勵中國鐵路建築業出

## 行業概覽

現選擇性競爭。相對於國際業者，中國建築企業財務資源較少、技術尚欠成熟且管理負擔較重，競爭力可能比較低。

- 市場競爭相當激烈。同時，建築業市場高度分散。國有企業和私營企業均可參與建築市場，大量市場參與者造成無序競爭的局面，迫使大型建築商改變業務模式，從項目管理轉為工程總承包。但是，行業目前逐漸趨向整合，小型企業被大型企業收購。在這種趨勢下，預期大型基礎設施建設項目只限於少數大型建築企業集團參與。

## 海外建築市場

### 概覽

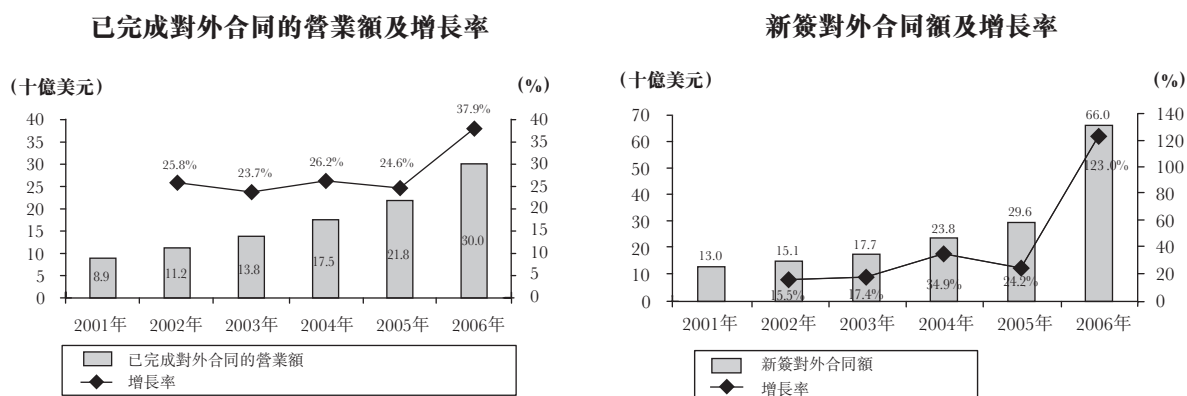
中國海外工程承包市場主要以海外建築業務為主，但中國公司也在國外提供其他服務，例如工業製造、石化加工及電信網絡發展。中國政府通過較優惠的信貸向多個國家提供財政支援，推動中國海外工程承包市場發展，並增加中國海外工程承包企業(包括對外施工承包公司)的商機。因此，中國海外工程承包市場的發展與中國海外建築業的發展息息相關。

2006年，全球經濟較2005年增長3.8%，國際貿易則較2005年增長9.4%，達到11.7萬億美元；與此同時，國際投資較2005年增長22%，達到1.2萬億美元。隨著基礎設施的開支加快，世界地方經濟(特別是亞洲、非洲、拉丁美洲)的增長導致建築市場的商機大增。據美國研究機構Global Insight的評估，2006年全球建築市場投資達4.6萬億美元。

在有利的國內、國際市場環境下，2006年中國海外工程承包行業取得飛速發展。據商務部統計，2006年海外工程承包營業額和新簽合同額分別為300億美元和660億美元，較2005年分別增長37.9%和123.0%。截至2006年底，對外合同總營業額和新簽合同額分別達1,658億美元和2,519億美元。

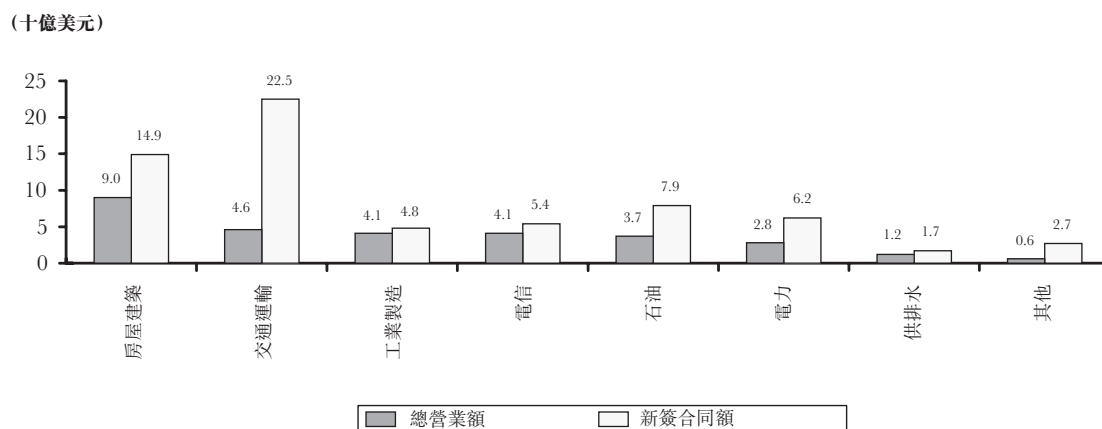
## 行業概覽

下圖顯示了 2001 年至 2006 年期間已完成海外工程承包項目的營業額和新簽對外合同額及各自的增長率：



資料來源：中國對外承包工程商會

下圖列示 2006 年按行業劃分的已完成海外工程承包項目的營業額：



資料來源：商務部對外經濟合作司

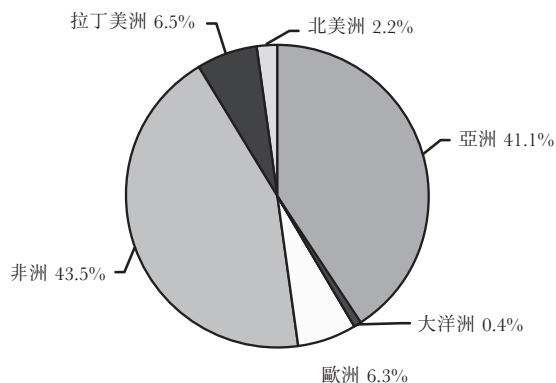
在過去幾年，房屋建築業的新簽合同額穩佔新簽合同總額的 30% 左右。但是，隨著 2006 年開展數個大型對外交通運輸項目，交通運輸業的新簽合同額首次超過房屋建築業。2006 年，交通運輸業的新簽合同額為 225 億美元，佔同年新簽合同總額的 34%；房屋建築業的新簽合同額為 149 億美元，僅佔新簽合同總額的 22.5%。根據目前趨勢，本公司估計未來兩年交通運輸業的營業額將超過房屋建築業。

2006 年，中國海外工程承包行業在亞洲、非洲國家和地區等傳統市場和拉丁美洲等新興市場業務增長迅速。由於中國公司接連在非洲簽訂重大項目的合同，因此非洲市場的新簽合同額增長趨勢明顯，首次超過亞洲市場，達到 287 億美元。2006 年，亞洲、非洲市場的新簽合同額合計達 559

## 行業概覽

億美元，佔中國海外工程承包市場的新簽合同額 84.7%，2005 年則佔 81.8%。亞洲、非洲市場很大程度上因基礎設施開支增加而有所增長，鞏固了這些市場在中國海外工程承包行業的主導地位，同時增加海外建築市場的商機。

下圖顯示了 2006 年按洲份劃分的新簽合同額來源及百分比：



資料來源：商務部對外經濟合作司

### 中國海外工程承包市場趨勢

中國對外工程承包市場的發展有以下幾個趨勢：

#### 發展勢頭迅猛，項目規模不斷提升

據商務部對外經濟合作司公佈的統計數字，2006年中國公司參與價值5,000萬美元以上的新增海外工程合共 212 個。這 212 個工程中，上億美元的工程達 96 個，10 億美元以上的工程五個。三個特大型對外承包工程包括：(i)價值約 12.7 億美元的土耳其高速鐵路工程；(ii)價值近 63 億美元的阿爾及利亞東西高速公路工程項目；及(iii)價值 83 億美元的尼日利亞拉各斯至卡諾鐵路現代化項目。以上三個特大型工程全由本公司總承包。

#### 機構壯大，競爭力提高

眾多中國承包商在海外工程承包市場陸續與外國同業進行競爭。2006 年，不少國家公開邀請中國公司參與當地的工程承包項目。

## 行業概覽

下表列出 2006 年新簽對外合同額最高的十家中國企業：

公司名稱	新簽對外合同營業額 (百萬美元)
<b>中土集團公司<sup>(1)</sup></b> . . . . .	<b>11,393.2</b>
中信國華國際工程承包公司 . . . . .	5,012.4
中國建築工程總公司 . . . . .	4,513.5
華為技術有限公司 . . . . .	3,119.0
中國石化工程建設公司 . . . . .	2,775.0
中國路橋工程有限責任公司 . . . . .	2,039.3
上海振華港口機械（集團）股份有限公司 . . . . .	1,685.7
<b>中鐵二十局集團有限公司<sup>(1)</sup></b> . . . . .	<b>1,567.8</b>
中國機械設備進出口總公司 . . . . .	1,420.9
中國水利水電建設集團公司 . . . . .	1,409.9

資料來源：商務部對外經濟合作司

(1) 中土集團公司與中鐵二十局集團有限公司均為本公司的全資子公司。

中國承包商在國際市場上的競爭力不斷提高。中國承包商的競爭優勢已經不僅僅體現在勞工成本和價格較低，而且在於先進技術、現代設備及專業技術知識等多個方面。例如，中國承包商在交通運輸設施和電力設施的建設技術已經居世界前列。此外，2006年7月1日，青藏鐵路全線投入商業運營，中國承包商展現其能力，建設世界上線路最長、最高、技術最先進的高原鐵路。

### 增加合作

當前，歐美日等地的大型承包商在技術、專利、融資能力、管理專業知識等方面或會佔有優勢。然而，發展中國家的承包商不斷提高技術水平和管理能力以進入國際市場，進一步深化專業知識的分工體系。加強專業知識分工促進海外工程承包市場公司之間的合作。增加合作不只體現在中國承包商之間，同時也體現在中國承包商與外國大型承包商之間以及中國承包商與當地分包商之間。

海外工程承包市場的合作趨勢亦反映出海外建築市場出現類似趨勢。例如阿爾及利亞東西高速公路工程的投標過程中，就有超過 64 家國際建築公司組成七個聯合體競標。

### 政府資助的合作計劃推動了海外工程承包業務的增長

中國企業參與全球化競爭，是中國加入世貿組織後的趨勢之一。在鼓勵中國企業進軍全球市場的「走出去」政策下，中國政府將擴大中國承包商在海外市場經營業務的資金補助規模與適用範圍。

## 行業概覽

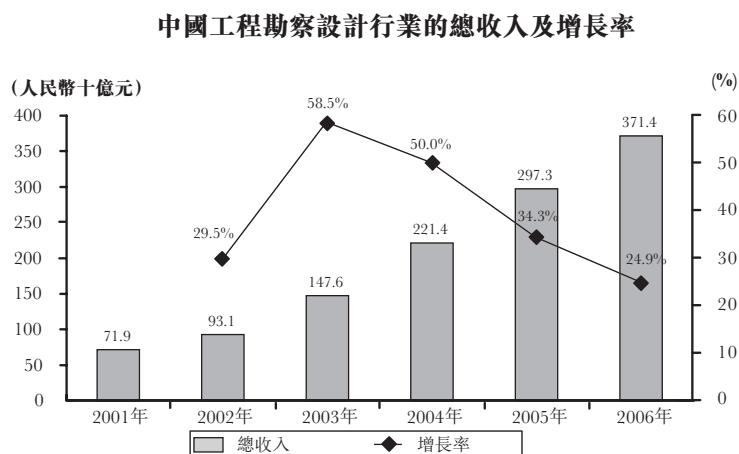
近年來，中國政府加強與其他國家的貿易往來，特別是加強了與周邊國家和非洲國家的關係。於2006年，中國承包商參與合同額達5,000萬美元以上的大型工程，集中於亞洲和非洲的許多國家，如安哥拉17個、越南10個、沙特阿拉伯10個、巴基斯坦9個、印度尼西亞9個、印度8個、阿爾及利亞8個、馬來西亞7個和埃塞俄比亞6個。

### 在香港的重大基礎設施項目增加商機

根據香港2007-2008年施政報告，香港政府已經開始推行加快本地與跨境基礎設施發展的政策，促進香港的經濟，包括擴張現有城市軌道交通、西九龍和啟德發展、廣深港客運專線、港珠澳大橋、港深空港合作及港深共同開發落馬洲河套區等。前述項目將不僅改善國內交通網絡，也加強社會、文化、商業活動方面的聯繫，促進香港與內地的跨境融合。這些重大基礎設施項目將創造許多就業機會，並增加對大型且富有經驗的工程承包商的需求。

### 工程勘察設計

中國工程勘察設計行業的增長與國內基礎設施項目的數量增長直接相關。根據建設部統計，2006年工程勘察設計行業的總收入約為人民幣3,714億元，從2001年到2006年間以38.9%的年複合增長率增長。下圖顯示了所示期間中國工程勘察設計行業的總收入及增長率：



資料來源：建設部《關於勘察設計企業的全國報表數據2005》及國家統計局《中國統計年鑑2007》

### 中國大型養路機械設備製造行業

#### 大型養路製造機械設備行業的發展

大型養路機械設備是鐵路運輸的重要機械設備，用於養護及維修鐵路線路。養路機械設備主要用於鐵路繁忙幹線的大修和維修及新線的建設用途。大型養路機械既具有類似機車的自行和連掛性



## 行業概覽

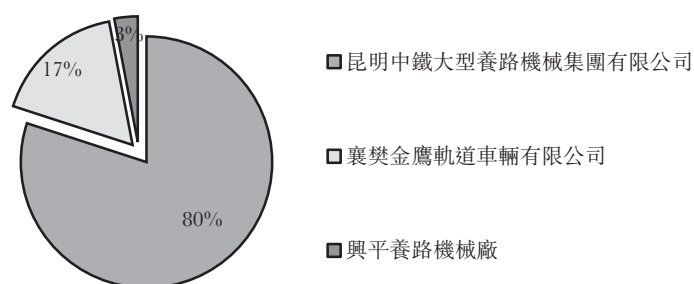
能，又能夠滿足線路整修的需要，使用機械、電氣、液壓、氣動、激光計算機和自動化技術等尖端技術。

從 1997 年起，中國的主要鐵路幹線已進行六次大提速。鐵路提速成功的關鍵在於鐵路養護的機械化，取代了傳統的人工養護方式。目前中國各鐵路局合計擁有接近 600 台養路機械，年大修能力約 5,000 公里。對於大型養路機械的需求將持續增加，以配合新建鐵路項目與既有線路提速項目的需求。

### 國產大型養路機械設備市場

大型養路機械設備國產化是中國發展養路機械設備製造行業的重要環節。為了滿足國內需求，中國政府推動養路機械國產化。在 1980 年代中期，通過引進國外先進技術，中國的製造企業開始大修、維修設備的國產化，並利用價格優勢，在銷售養路機械設備時頻頻擊敗國外競爭對手得標。目前，國產的養路機械設備已經佔全部鐵路局採用的大型養路機械數量的 90%。

行業內的主要業者包括昆明中鐵大型養路機械集團有限公司(本公司的子公司)、襄樊金鷹軌道車輛有限公司和興平養路機械廠。下圖列示各公司於 2006 年所佔的概約市場份額：



資料來源：鐵道部

### 大型養路機械設備製造行業的已知發展趨勢

影響大型養路機械設備製造行業發展的趨勢有：

- 由於大型養路機械設備對鐵路養護相當重要，中國鐵路新線建設將大幅增加市場對於大型養路機械的需求。

## 行業概覽

- 設備製造業對中國經濟和國防安全相當重要。因此，中國政府鼓勵國內發展設備製造業。本公司預計，大型養路機械設備製造業將受惠於有利其產業的政策。
- 大型養路機械設備的製造利用機械、電氣、液壓、氣動、激光計算機和自動化技術等尖端技術。中國的大型養路機械設備製造企業也不斷開發先進技術和加強科研實力，為行業的穩定快速發展奠定了良好的基礎條件。
- 新科技持續快速發展，導致市場上現有產品日漸過時。因此，製造商必須盡力改進產品，探索新技術的應用，適應市場更高的要求。
- 國內市場客戶有限，未必有充足需求，因此大型養路機械設備製造企業必須將業務擴展到其他地區。

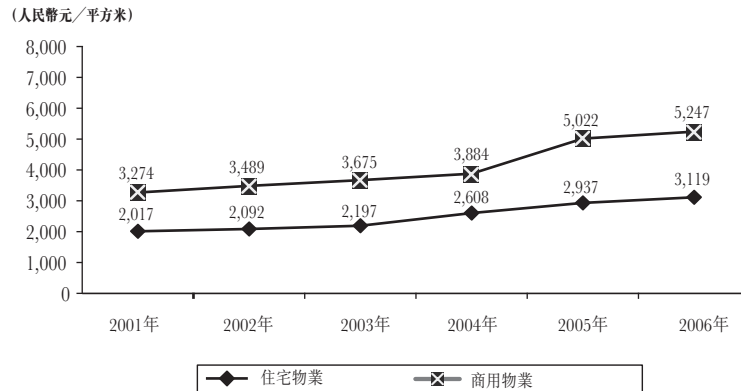
### 中國房地產業

中國房地產業正在向市場化行業過度，因此，其顯著但起伏不定的增長主要由中國的多項發展因素所推動，其中包括強勁的經濟增長、可支配收入水平不斷提高、中國信貸業日漸成熟、投資活動日益增加及城市化進程不斷加快。根據《中國統計年鑑 2007》，中國城鎮家庭的可支配人均全年收入由 2001 年的人民幣 6,860 元增至 2006 年的人民幣 11,759 元，年複合增長率達到 11.4%，說明全中國城鎮家庭的購買力增強。中國未償還按揭貸款的數額亦有相應增加，表明中國新增可支配收入流入房地產市場的比例可觀。據國家統計局統計，從 2001 至 2006 年，中國未償還按揭貸款由人民幣 5,600 億元增至人民幣 22,529 億元，年複合增長率達到 32.1%。

## 行業概覽

據國家統計局統計，自 2001 年至 2006 年，中國的住宅物業價格由每平方米人民幣 2,017 元增至每平方米人民幣 3,119 元，年複合增長率達到 9.1%。同期，商用物業由每平方米人民幣 3,274 元增至每平方米人民幣 5,247 元，年複合增長率達到 9.9%。下表說明所示期間中國住宅及商用物業的均價：

### 中國房地產價格



資料來源：國家統計局

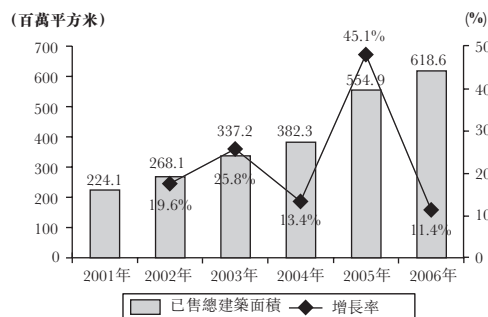
由於房地產業對中國經濟及社會穩定影響重大，中國政府逐步擴大對房地產業的控制範圍。中國政府通常透過宏觀經濟調控措施進行干預，以控制行業增長、穩定房地產價格。自 2004 年以來，中國政府已公佈及採納一整套措施，以控制房地產的一般需求，尤其是投機目的，並控制房地產供應，以確保足夠的經濟住房供應。該等措施包括就房地產銷售的短期收益增加稅收，收緊貸款標準，推動建造經濟住房，並提高金融機構的準備金率，以限制信貸供應。住宅物業方面，中國政府著手抑制房價的過度上漲。

緩和中國房地產業增長的措施效果有限，房地產銷量及所得收入仍然飛速增長。據《中國統計年鑑 2007》報道，2006 年，中國已售總建築面積達到 6.18 億平方米，創造銷售額達人民幣 20,826 億元，而 2001 年的銷售面積為 2.24 億平方米，創造銷售額達人民幣 4,863 億元。所示期間的已售總建築面積的年複合增長率達 22.5%，房地產銷售收入年複合增長率達 33.8%。2007 年前十個月，物業銷售額仍在繼續增長，已售總建築面積為 5.36 億平方米，交易收入達人民幣 21,300 億元，超過 2006

## 行業概覽

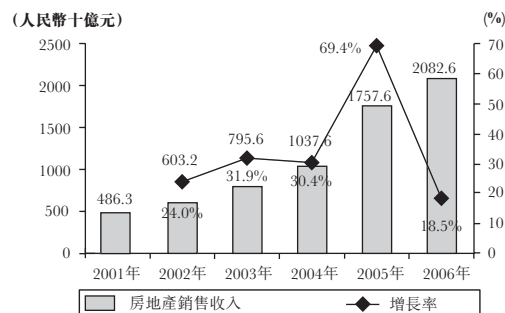
年的總銷售收入。與 2006 年前十個月的數字相比，房地產銷量增加 31%，銷售收入增加 51%。下表載列 2001 年至 2006 年中國已售總建築面積、房地產銷售總額和各自的增長率：

**已售總建築面積及增長率**



資料來源：國家統計局《中國統計年鑑 2007》

**房地產銷售總額及增長率**

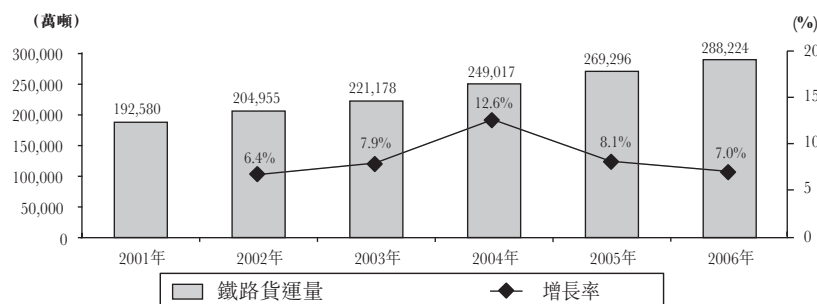


資料來源：國家統計局《中國統計年鑑 2007》

## 中國物流服務業

中國物流服務業增長強勁並不斷整合。物流服務業提供有關服務，以促進在商業流通中商品的運輸及分銷。由於日益增長的貿易活動需要得到物流及物流服務的支持，因此，經濟增長與物流及物流服務需求的增長之間存在直接關聯。近年來，中國在物流基礎設施方面的巨資投入，有效促進物流服務業的快速發展及各種運輸方式的貨運量穩步增加。下表表明了中國於所示期間的鐵路貨運量及增長率：

**中國鐵路貨運量及增長率**



資料來源：國家統計局

## 行業概覽

目前，中國的物流費用較發達國家相對較高，但估計會因行業競爭日趨激烈而有所降低。根據美世諮詢公司與中國物流與採購聯合會聯合發表的《中國第三方物流市場調查報告》，中國物流費用達到 2001 年國內生產總值的 20%。甚至於 2006 年，物流費用仍為國內生產總值的 18.3%，接近發達國家對應水平的兩倍。中國的高物流費用，導致經濟活動費用較高，並可能對經濟增長造成不利影響。

中國的十一五規劃將物流業定為重點發展行業，並實施有關政策鼓勵發展第三方物流服務、現代化投資和技術應用，及鼓勵行業競爭。近年來，由於中國物流服務逐步放寬管制及潛在市場的出現，中國國內物流服務業的海外競爭加劇，物流服務供應商需要新的競爭中重新定位，促成中國物流服務業快速整合。