

## 行業概覽

本節及本文件其他部份所呈列的若干事實、統計值和數據皆來自中國政府實體和其他第三方的出版物。我們相信這些資料來源是適當的並對這些資料的摘取和複製作合理的處理。我們無理由相信這些資料乃錯誤或有誤導，亦無理由相信所省略的部份會導致這些資料的錯誤或誤導。

### 資料來源

為了〔●〕，我們聘請弗若斯特沙利文對中國中卡和重卡車橋市場進行詳細分析。弗若斯特沙利文為於一九六一年創立以美國為基地的獨立全球市場研究及顧問公司。我們在本文件中包含了弗若斯特沙利文報告中的部份資料，因為我們相信這些資料有助於潛在投資者對市場的了解。弗若斯特沙利文報告是在中國政府的經濟和人口統計數據、行業報告與出版物、公司網站以及弗若斯特沙利文專有的數據庫的基礎上作出。在研究過程中，弗若斯特沙利文對OEM廠商、車橋產品代理和分銷商、中卡和重卡的終端用戶、汽車維修中心、行業專家、我們的顧客以及其他市場觀察家進行了大量的訪談。弗若斯特沙利文相信所依賴的資料及數據乃為完整及準確。本行業概覽所載資料來自弗若斯特沙利文相信為可靠的來源，但無法保證所載資料準確或完整。我們就編製弗若斯特沙利文報告支付合共人民幣464,440元的費用。

於編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文使用下列方法就本集團於中國中卡及重卡車橋市場的市場份額及地位、所提供產品的多樣性、分銷渠道及品牌知名度達致若干結論：

- 本集團為中國中卡及重卡維修市場上領先的獨立車橋零部件供應商乃根據多項因素分析得到，包括考慮到本集團在價值鏈上的能力；以銷量計本集團為最大獨立橋殼供應商，並獲得維修市場最高品牌認知度；相較其他獨立車橋零部件供應商，本集團提供多樣化車橋零部件產品；以及相較其他車橋零部件供應商，本集團擁有廣泛銷售、營銷及服務網絡。
- 以提供多樣化車橋零部件產品計，本集團在獨立車橋零部件供應商中佔領導地位乃透過研究公司網站、與其他獨立車橋零部件供應商銷售部門進行訪談、實地訪談以及弗若斯特沙利文本身的研究數據庫的數據而釐定。

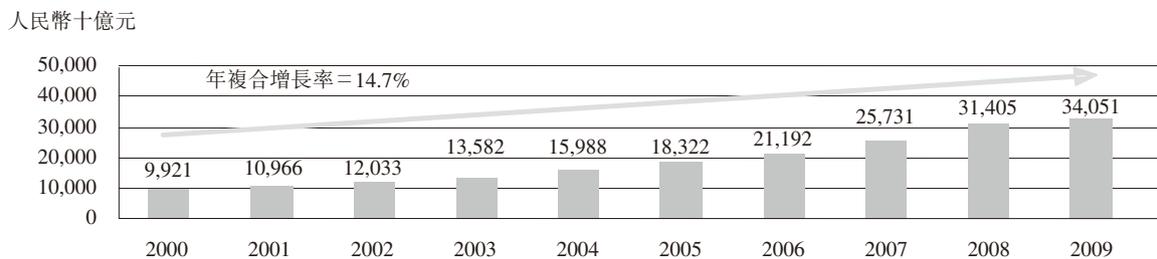
## 行業概覽

- 以於中國的銷售、營銷及服務網絡的分佈地點及市場滲透率計，本集團在獨立車橋零部件供應商中佔領導地位，乃透過研究公司網站、與行業專家、分銷商及其他車橋零部件供應商銷售部門進行訪談，以及弗若斯特沙利文本身的研究數據庫的數據釐定。弗若斯特沙利文在進行研究時，並無將該等概無重大維修市場業務、生產規模不足及／或概無提供多種車橋零部件產品的公司包括在內。
- 本集團於獨立橋殼供應商中確立服務店舖及卡車車主的最高品牌認知度，乃按在中國22個省份向汽車維修中心及卡車終端用戶進行多項電話及網上調查後釐定。

### 中國經濟和基礎設施發展的概況

中國經濟在過去的二十幾年內經歷了持續而高速的發展。從二零零零年至二零零九年，中國的經濟以年複合增長率14.7%增長。於二零零七年十月，中國政府宣佈到二零二零年中國的人均國內生產總值將從二零零零年的水平翻兩番的目標。下圖所示為自二零零零年至二零零九年中國的名義國內生產總值及年複合增長率。

中國的名義國內生產總值及年複合增長率

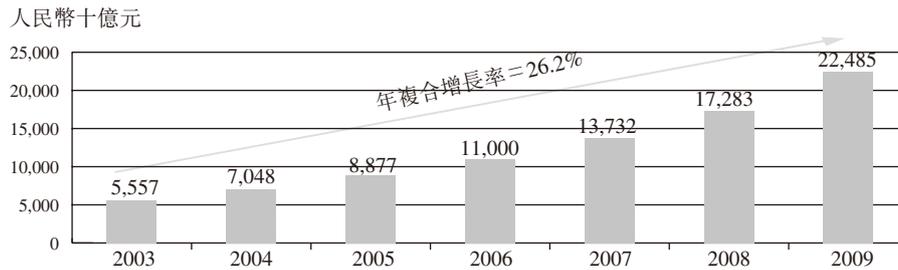


資料來源：中國國家統計局

持續和快速的固定資產投資是中國經濟持續增長背後的一個重要驅動力，這亦導致諸如公路和高速公路建設等基礎設施的重大發展。下圖所示為自二零零三年至二零零九年中國固定資產投資和相應的年複合增長率。

## 行業概覽

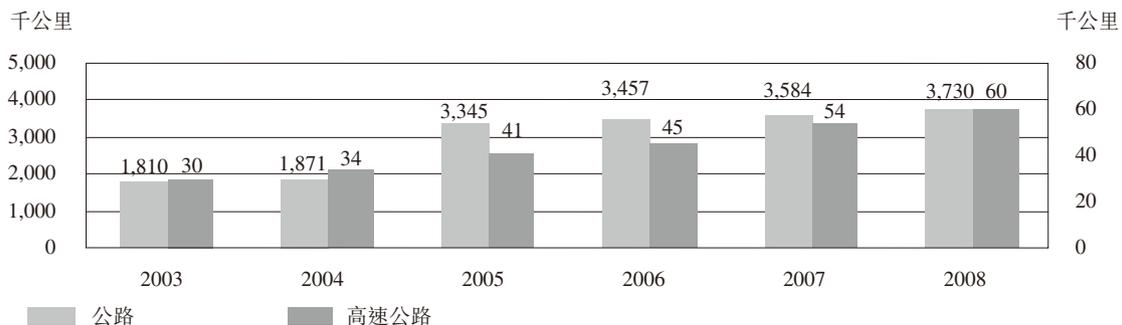
### 中國固定資產投資和年複合增長率



資料來源：中國國家統計局

自一九七八年中國經濟改革之時起，中國經濟的快速發展及基礎設施建設大力投入推動現代公路和高速公路的快速發展。截至二零零八年底，中國大約有373萬公里的公路（包括符合中國國家或省級公路標準的鋪設道路），其中包括連結主要城市的大約60,302公里的高速公路。二零零三年至二零零八年中國的公路和高速公路長度增加一倍以上。除了公路和高速公路的發展，根據中國政府第十一個五年計劃所闡明的公路水路交通科技發展規劃中，中國希望到二零一零年底新建或改造120萬公里的農村道路。下圖所示為自二零零三年至二零零八年中國公路和高速公路的長度。

### 中國公路和高速公路的長度

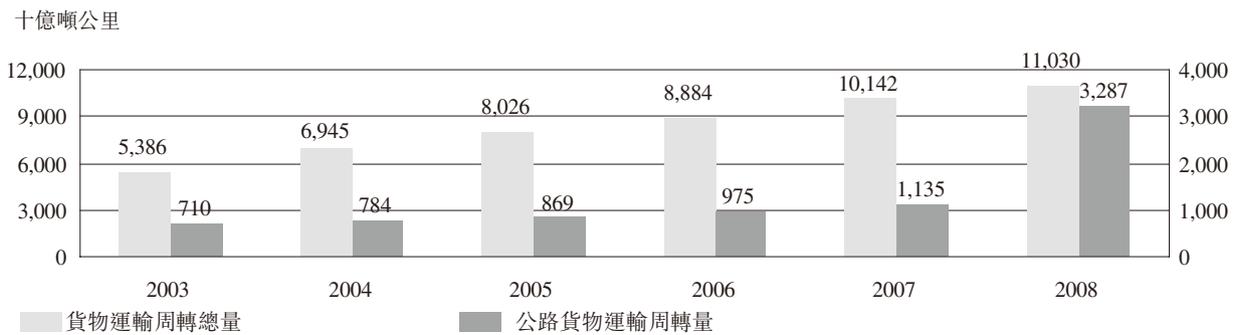


資料來源：二零零八年中國統計年鑑，中國國家統計局

中國政府拓展其公路交通網的持續努力已增加了諸如中卡和重卡等長途物流和運輸車輛的需求。中國的國內商業活動及進出口持續升溫，推動了國內公路和高速公路的貨物運輸，從而增加了對中卡和重卡的需求。下圖所示為自二零零三年至二零零八年中國貨物運輸周轉總量與公路貨物運輸周轉量。

## 行業概覽

### 中國貨物運輸周轉總量和公路貨物運輸周轉量



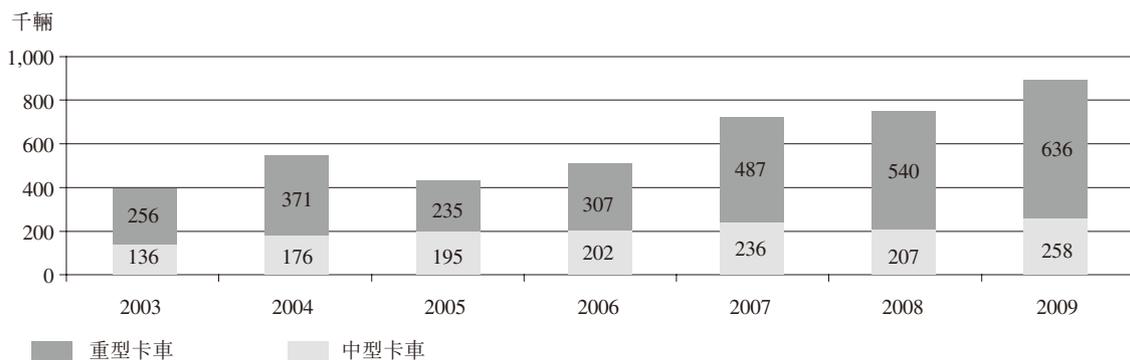
資料來源：二零零八年中國統計年鑑，中國國家統計局

另外，在二零零八年十一月，中國政府在全球金融危機中宣佈估計人民幣4萬億元（約為5,860億美元）的刺激計劃，以促進中國整體經濟。根據發改委，大約有人民幣1.5萬億（約2,200億美元），或整個刺激計劃中的約37.5%，用於旨在鼓勵基礎設施投資，是整個計劃中最大的投資領域。我們相信中國政府的基礎設施投資將進一步增強道路交通發展的動力。

### 中國中型卡車和重型卡車市場概況

隨着經濟發展、交通基礎設施改善和貿易量的增長，中卡和重卡的需求亦逐年增加。二零零九年，中國在全球中卡和重卡單位銷售量上名列第一。下圖所示為自二零零三年至二零零九年中國中卡和重卡的單位銷售量。

### 中國中型卡車和重型卡車的單位銷售量

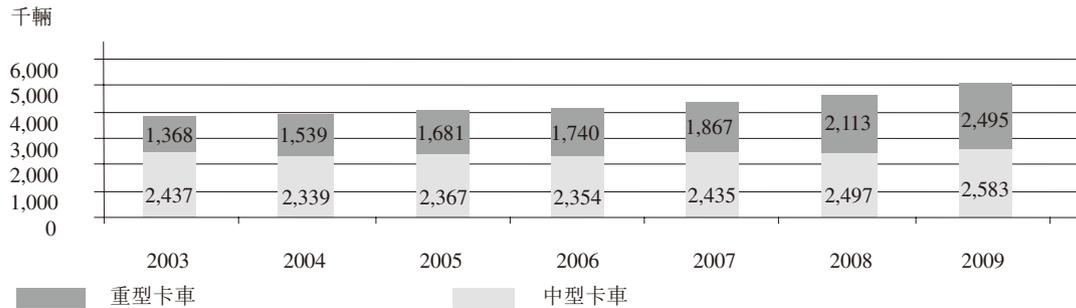


資料來源：中國汽車工業年鑑，中國汽車工業協會

## 行業概覽

從二零零三年至二零零九年，中國的中卡和重卡銷售量的年複合增長率分別達到11%及16%。此項增長使中國的中卡和重卡保有量更大。二零零九年中國的中卡和重卡保有量大約為510萬輛，而中國的中卡和重卡銷售量大約為90萬輛。下圖所示為自二零零三年至二零零九年中國中卡和重卡的保有量。

中國中型卡車和重型卡車的保有量



資料來源：中國汽車工業年鑑，弗若斯特沙利文分析

### 中卡和重卡車橋市場概況

中國中卡和重卡車橋市場主要分為兩類：(1)中卡和重卡車橋維修市場；和(2)中卡和重卡OEM及相關市場。

### 中卡和重卡車橋維修市場

中卡和重卡的車橋維修市場是指在原卡車製造商出售一輛汽車後，有關經由該製造商服務網絡或其他分銷渠道如汽車維修中心等銷售及更換車橋零部件（如橋殼、制動鼓、半軸、差減速器總成、轉向節、軸承、輪轂和盆角齒），其次為更換橋總成的這一市場。根據弗若斯特沙利文報告，以收入計，中國中卡和重卡車橋零部件維修市場規模在二零零九年估計為中國中卡和重卡汽車零部件維修市場規模總量約20%。在維修市場上的車橋零部件的銷量因中卡和重卡保有量的增長而持續增長。一些車橋零部件比如橋殼更不容易磨損，因此也更耐用，而諸如制動鼓、半軸、差減速器總成等其他零部件更容易磨損，因此需要更頻密更換。

弗若斯特沙利文報告預測中國中卡和重卡的車橋零部件總維修市場規模將由二零零九年人民幣130億元上升到二零一五年的人民幣210億元。預期導致此車橋零部件需求快速增加的一個主要的原因是中國卡車的載重習慣。這些載重習慣導致中國中卡和重卡車橋零部件的高更換率，尤其是使用於工程建設和採礦用的卡車。根據弗若斯特沙利文的報告，使用於工程建設和採礦用的重卡通常需要更換保修期外的橋殼、制動鼓、半軸、差減速器總成的頻率分別為每兩年半、十個月、一年及八個月。相比較於在發達國家比如歐洲與美國使用的重卡，其車橋零部件的更換頻率較低。

## 行業概覽

新中卡和重卡在保修期（通常為六個月）過後，卡車用戶更願意從獨立生產商購買需更換的車橋零部件而不是從OEM廠商處購買，因為在維修市場OEM廠商的車橋零部件價格通常比獨立生產商的貴。這些中卡和重卡用戶通常從修理其車輛的卡車修理店購買車橋零部件，卡車修理店則從大量的維修市場上的汽車零部件分銷商處購買車橋零部件。根據弗若斯特沙利文報告，二零零八年中國有5,000多家授權<sup>1</sup>卡車修配店，大部份供應購自不同生產商製造的車橋零部件。中卡和重卡用戶在更換其車輛的車橋零部件時常會考慮許多因素，如耐用性，是否價有所值，售後服務和品牌的知名度。

總體而言，中國中卡和重卡車橋維修市場高度分散。每一個車橋零部件在維修市場的細分市場的分散程度又因其生產的複雜程度和資本投資資金不同而異。根據弗若斯特沙利文報告，二零零九年在中國大約有15個橋殼主要生產商，我們是最大的獨立供應商，以銷量計佔有43%的市場份額。其他車橋零部件的細分市場更加分化嚴重。例如，根據弗若斯特沙利文報告，二零零九年全國有數百家地方和區域性的制動鼓生產商，按產量計算最大的獨立供應商亦僅佔市場份額的6%。雖然，進入中國中卡和重卡車橋維修市場的門檻相當低，但只有供應高質量產品、價格亦有競爭性、產品多樣化、有廣闊銷售和分銷網絡且品牌知名度高的市場參與者才能夠保持並增加市場份額。

### 中卡和重卡OEM及相關市場

中卡和重卡OEM及相關市場主要包括兩個細分市場：(1)直接銷售橋總成予OEM廠商供其製造新中卡及重卡（「OEM市場」）及(2)銷售車橋零部件予橋總成供應商供其組裝並進一步銷售其橋總成予OEM廠商供製造新中卡及重卡。對於OEM市場，一般由兩大類參與者構成：(1)OEM廠商的專屬供應商及(2)橋總成獨立供應商。根據弗若斯特沙利文報告，中國中卡和重卡OEM市場在二零零九年約人民幣253億元，其中人民幣219億元來自重卡市場，人民幣34億元來自中卡市場。至二零一五年市場有望達到人民幣398億元。大OEM廠商通常使用專屬供應商，這些專屬供應商是OEM廠商的附屬公司或聯屬公司，彼等主要的目的就是向OEM廠商供應特定的汽車零部件。由於專屬供應商專門供應及售賣產品予彼等的OEM廠商，因此專屬供應商的產品供應一般僅限於彼等的OEM母公司或聯屬公司製造的中重卡系列及型號，並透過該等OEM廠商的代理商網絡提供售後保修服務。另一方面，獨立橋總成供應商並非OEM廠商的附屬公司或聯屬公司，故可向彼等所選定的任何人士自由出售其產品，惟須遵守彼等所同意的合約限制。彼等有自由為任何中重卡系列及型號製造車橋產品並透過多個不同OEM廠商的代理商網絡及彼等自己的分銷

#### 附註：

- (1) 授權卡車修配店符合某家卡車OEM廠商設置的若干服務水平要求及若干價格體系，因此獲得該OEM廠商授權為其卡車進行配修。

## 行業概覽

網絡提供本身車橋產品的售後保修服務。根據弗若斯特沙利文報告，二零零九年中國的OEM廠商使用的重卡和中卡車橋零部件供應來自於專屬供應商的比例分別約90%和60%。根據弗若斯特沙利文報告，OEM廠商越來越多地使用非專屬獨立橋總成供應商提供所需的橋總成，由非專屬獨立橋總成供應商供應的重卡橋總成所佔市場份額由二零零五年的5%增加至二零零九年的9%便證明這一點。根據弗若斯特沙利文報告，由於獨立橋總成供應商擁有足夠的產品開發能力及生產能力，足以滿足OEM廠商對產品質量及交付時間要求，同時提供的價格比專屬供應商更優惠，令彼等與專屬供應商之間的競爭更加激烈，並導致中卡和重卡OEM廠商向該等獨立橋總成供應商購買更多橋總成的趨勢增加。

中國中卡和重卡生產由幾個大汽車OEM廠商所主導，彼等通常向其專屬供應商採購橋總成，但偶爾亦會向獨立橋總成供應商採購。根據弗若斯特沙利文報告，二零零九年前五位獨立橋總成供應商以收入計算在專屬橋總成供應商未獨佔的OEM市場上估計佔76%的市場份額，本公司則佔10%的市場份額。OEM廠商在選擇中卡和重卡橋總成供應商時考慮許多因素，例如產品開發速度和研發能力，生產規模，價有所值、售後服務和與OEM廠商的關係，這使獨立橋總成供應商進入中國中卡和重卡OEM市場時面臨較高的門檻。我們相信擁有這些條件的市場參與者才能保持及擴大其市場份額。