

行 業

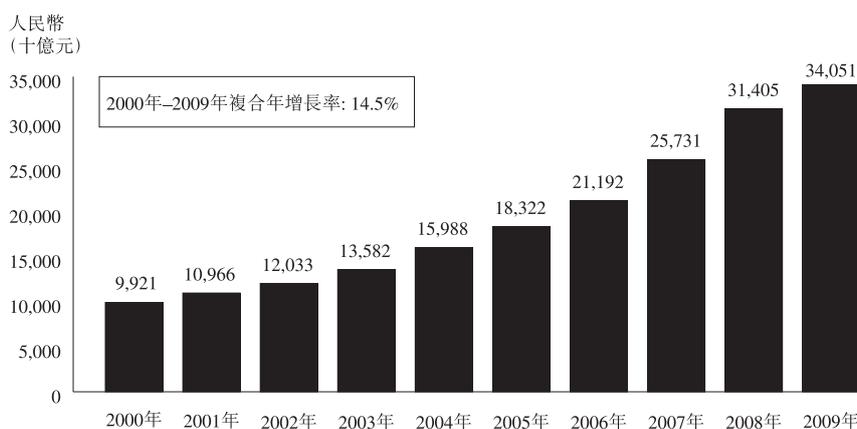
本節及本文件其他章節所載有關中國經濟及所從事行業之若干事實、資料、統計數字及數據，乃來自可供公眾查閱之政府官方來源（包括各類中國政府機構所發行之刊物）。來自以上來源之資料可能與在中國境內或境外編製的資料不相符。此外，本節及本文件其他章節所載之若干事實、資料、統計數字及數據取自一行業研究報告，該報告由一家我們委託的獨立市場研究及顧問機構Frost & Sullivan所進行。有關Frost & Sullivan之資料，請參閱附錄七「法定及一般資料 — 其他資料 — 專業人士資格」一節。我們相信，就該等資料而言，有關資料乃取自恰當來源，於摘錄及轉載有關資料時亦已採取合理審慎的措施。我們並無理由相信該等資料為虛假或有誤導成分，亦並無理由相信當中遺漏任何事實，致使該等資料為虛假或有誤導成分。該等資料尚未由我們及[●]獨立核實，且並無就其準確性或正確性發表任何聲明。因此，該等資料不應被過份依賴。

中國經濟增長概覽

中國經濟於過去十年顯著增長。由二零零零年至二零零九年，中國的國內生產總值按14.5%的複合年增長率增長。

下表列示所示期內中國的名義國內生產總值。

名義國內生產總值



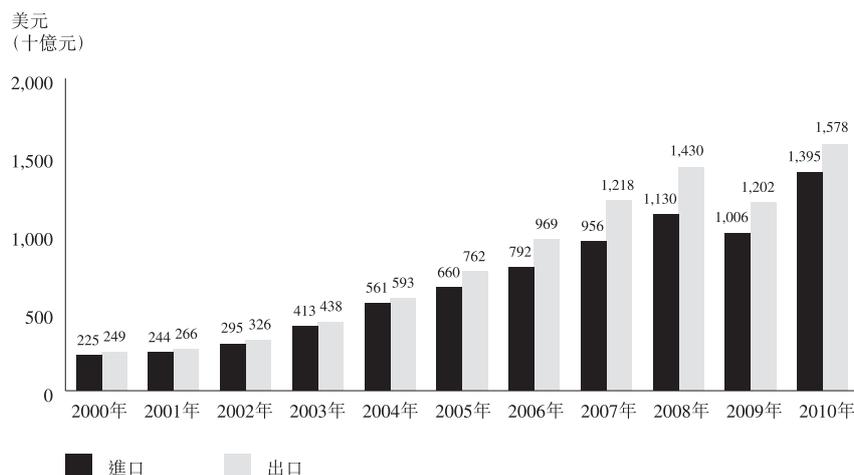
資料來源：中國國家統計局2010年年鑒

行 業

於經濟強勁增長期內，中國於國際貿易方面有顯著增長。由二零零零年至二零一零年，進口及出口總值分別按約20.0%及20.3%的複合年增長率增長。進口及出口總值於二零零九年因全球經濟衰退而下降，但已自二零一零年起復甦。

下表列示所示期間中國的進口及出口價值。

進口及出口價值

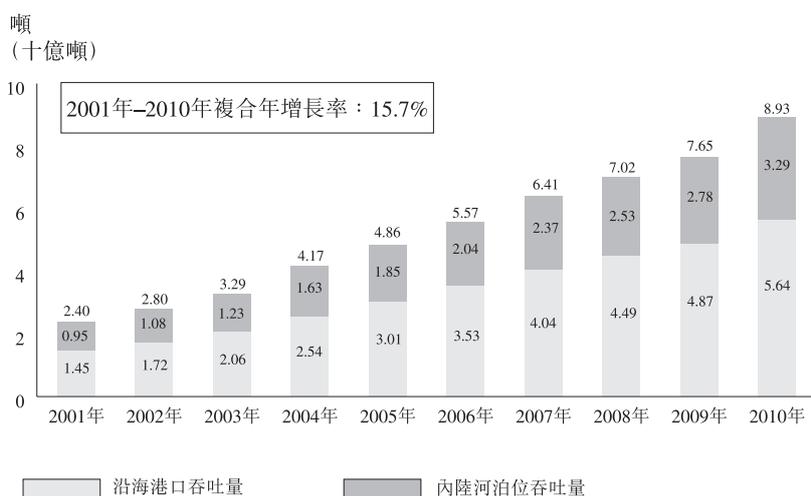


資料來源：中華人民共和國商務部

由於進口及出口量上升，中國全年港口吞吐量於近年穩步上升，由二零零一年至二零一零年，按15.7%的複合年增長率增長。

下表列示所示期間中國港口吞吐量。

港口吞吐量



資料來源：中華人民共和國交通運輸部

行 業

中國經濟發展及港口吞吐量上升推動中國疏浚業增長。

中國疏浚市場概覽

市場概覽

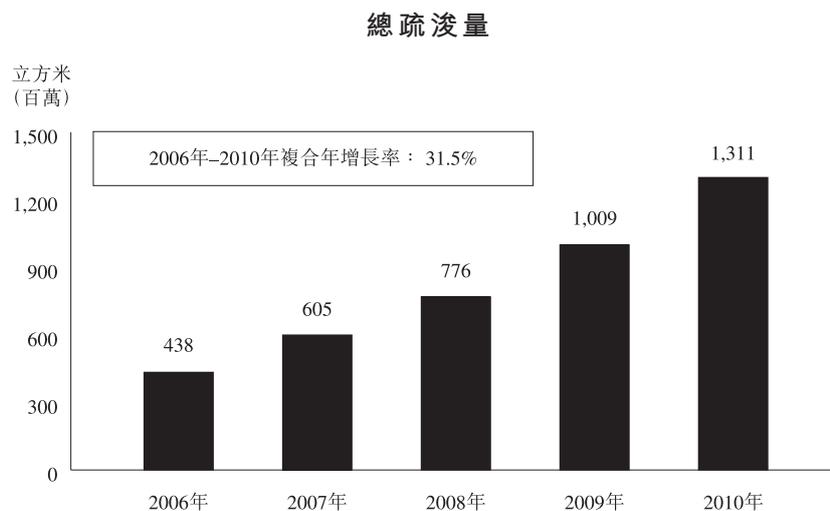
疏浚活動普遍類別共有四種：基建疏浚、填海疏浚、維護疏浚及環保疏浚。

- 基建疏浚指於港口建設期間的疏浚工程，為航道及其他基建項目（如興建運河、防波堤或突碼頭），或為管道、電纜或隧道掘溝而設定適當的水上面積。
- 填海疏浚指沿著或鄰近海岸或河床抽吸或轉移沙粒、碎石或其他挖掘物料，以增加可用土地。
- 維護疏浚指定期移走沉積物或其他物料以維護航道。
- 環保疏浚指從航道中移走受污染的沉積物、污染物或其他物料以改善水質、復原水生生態系統或推廣其他類似環保利益。

根據Frost & Sullivan報告，於二零一零年底，中國總疏浚量達至1,311百萬立方米，即自二零零六年按31.5%的複合年增長率增長。根據同一份報告，預料於二零一一年至二零一五年中國的全年總疏浚量將按約27.1%的複合年增長率持續上升，並於二零一五年達至4,517百萬立方米。

行 業

下表列示所示期間中國的總疏浚量。



資料來源：Frost & Sullivan 報告

近年，中國的港口吞吐量增長及沿海工業區發展令基建疏浚量顯著增長。自一九九九年，已有超過十個主要沿海工業區完成或正在擴建，包括營口港、大連工業園區、大連長興島港、曹妃甸工業區、天津港、膠州灣、江蘇濱海、上海凌港、福建寧德及廣東湛江。中國政府於二零零九年宣佈國家政策，發展遼寧沿海經濟區、江蘇沿海地區和黃河三角洲經濟區。根據Frost & Sullivan報告，預計港口吞吐量增長及沿海工業區的發展將有助進一步提高對基建疏浚的需求。

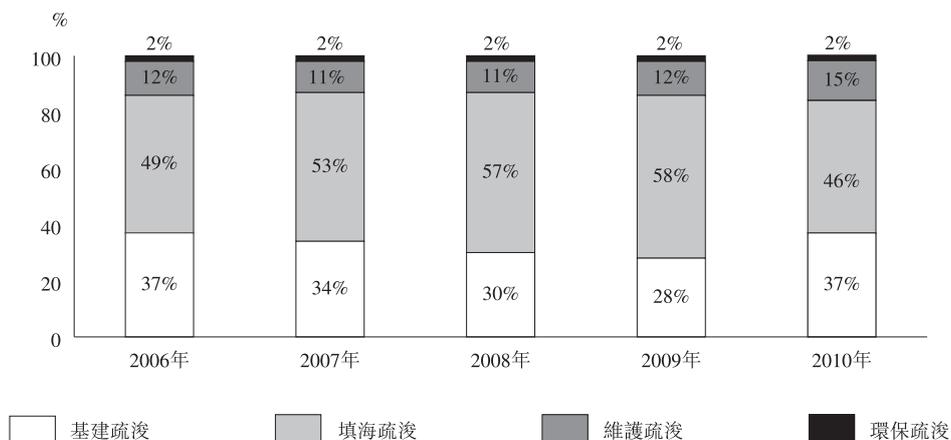
根據同一份報告，中國政府提倡減輕人口壓力及土地短缺，預料有助提高對填海疏浚之需求。於中國，沿海地區人口密度最高。為解決人口壓力和土地供應不足，該等地區可採取土地復墾計劃。根據中國總理溫家寶於二零零七年三月在全國人民代表大會上宣佈的政府工作報告，中國的耕地總面積須維持在不少於18億畝(約120百萬公頃)。該政策有助提高對填海疏浚的需求，以為工業和房地產開發提供新土地。

中國內陸通航河流的固定沉降及全年徑流有助於提高對維護疏浚的需求。在中國河流之中，貨物吞吐量最高為長江、黃河及珠江，該等河流均須定期進行維護疏浚以保持航道暢通。此外，許多沿海港口和內陸河泊位需要定期進行維護疏浚，以保持適當的水深及面積導航。根據Frost & Sullivan報告，對環保疏浚的需求將因廣泛的污染問題，特別是內陸河流和湖泊的污染問題而提高，而中國政府已撥出大量資源以解決有關問題。

行 業

下表列示於所示期間按疏浚量以不同疏浚類別劃分之中國疏浚市場細分。

按疏浚類別劃分之中國疏浚市場



資料來源：Frost & Sullivan 報告

目前，中國疏浚市場面臨兩大限制：由合資格的疏浚公司提供的疏浚能力短缺以及疏浚效率低。

根據Frost & Sullivan報告，目前合資格承包商的現有容量已幾乎被充分利用，因此導致中國疏浚業的疏浚能力短缺。根據Frost & Sullivan報告，於二零一零年，合資格挖泥船的疏浚能力約為13億立方米。中國最大的疏浚公司中國交通建設於二零零九年至二零一零年使其能力增加80百萬立方米，而同期市場上則增加302百萬立方米。此疏浚能力短缺可歸因於若干因素，包括中國經濟的快速增長已帶動港口、內陸河航道及基建投資增加，從而為疏浚服務帶來更多需求。此外，造成疏浚能力短缺的部分原因是建造新挖泥船的成本高。根據Frost & Sullivan報告，建造現代化的新挖泥船的最低成本約為人民幣100百萬元，而一般來說，建造能力越強的挖泥船，建造成本越高。由於建造新挖泥船需要密集資本，故疏浚公司或需用長時間集資及調配所需資金以擴展彼等的疏浚能力。同樣地，新挖泥船建造需時亦使中國疏浚能力短缺。展望未來，根據Frost & Sullivan報告，按疏浚量計算，預期中國疏浚市場自二零一一年至二零一五年將以複合年增長率27.1%的速度增長。由於疏浚公司於增加其產能的能力方面受到限制，故Frost & Sullivan預期中國疏浚行業於未來數年將繼續面對能力限制的問題。

與此同時，根據Frost & Sullivan報告，中國的疏浚效率約為70%，較荷蘭、比利時及美國等已發展國家約90%的效率水平相對為低。疏浚效率一般由高效挖泥船、疏浚區域面積、流動沉積物狀況以及疏浚營運商的技術所決定。高效挖泥船一般均配備較先進的疏浚技術，且在限定時間內，其挖泥量平均較效率較低的挖泥船為高。而保養的次數

行 業

及時間以及其他停工時間亦會影響挖泥船的效率。此外，疏浚技術人員操作挖泥船的經驗及能力亦是另一影響疏浚效率的重要因素。疏浚技術人員對地盤的條件、挖掘深度、旋轉速度、泥漿稠度及速度以及其他因素的判斷均會影響整體的疏浚效率，尤其是中國的疏浚效率受高效挖泥船及熟練技術人員短缺所限制。

競爭形勢

根據Frost & Sullivan報告，中國疏浚市場主要由少數中國政府機構及大型國有企業主導，於二零一零年按疏浚量計佔81.9%市場佔有率。相比之下，於二零一零年私營企業合共估計佔中國總疏浚量的15.7%。該合併市場佔有率於二零零六年至二零一零年相對較穩定。於二零一零年，按疏浚量計算，中國五大疏浚公司分別為中國交通建設、本集團、長江航道局、Tianjin G&H Shipping Company Limited及上海大潤港務建設集團有限公司。於二零一零年，按疏浚服務量計算，僅有七間私營企業擁有超過1%市場佔有率，其中，我們擁有最大市場佔有率，市場佔有率約為2.4%。於二零一零年，我們32.0百萬立方米的疏浚量佔私營企業總疏浚量約15.5%。根據Frost & Sullivan報告，我們的主要競爭對手(包括Tianjin G&H Shipping Company Limited、上海大潤港務建設集團有限公司及Zhejiang Haizhong Zhou Group Co., Ltd.)的疏浚量分別佔二零一零年私營公司的總疏浚量約14.5%、12.5%及10.5%。

然而，我們認為私營企業將於中國疏浚市場扮演越來越重要的角色，主要原因有兩個。第一，我們預期目前國有企業所面臨的能力限制將為私營企業提供更多的商機。第二，正如國務院於二零一零年五月頒佈的《國務院關於鼓勵和引導民間投資健康發展的若干意見》所述，我們認為中國政府正在鼓勵私營企業更多參與交通基礎設施項目。

加入市場之障礙及成功關鍵因素

加入中國疏浚市場市場有十分明顯的障礙。首先，疏浚公司可能於獲取必要資格時遇到困難。疏浚公司必須符合全國港口及航道工程施工承包資質的嚴格要求。截至二零一零年十二月三十一日，只有39間企業取得於中國承接大型疏浚項目所必須取得的一級或二級港口與航道工程施工總承包企業資質。其次，疏浚公司需有大量資本；並於初期需要大量投資以建設、購買或租用船隻。第三，疏浚公司面對人力資源方面的限制。為獲得必要資格及確保疏浚營運的品質及效率，必須聘用合適及有經驗的疏浚人員，惟中

行 業

國有經驗的疏浚人員短缺，包括挖泥船及疏浚設備操控員。第四，疏浚公司在與客戶建立及保持關係方面遇到困難。中國疏浚市場乃由包括中國交通建設在內的國有企業主導。此外，大部分私營疏浚公司均沒有能力獨自競投項目；彼等的大部分合約乃為國有企業的分包合約，而非直接與項目擁有人簽訂的合約。因此，私營公司必須與國有企業及政府機構建立良好關係，以擴大其業務。

外資疏浚企業同樣面臨加入中國疏浚市場的重大障礙。根據建設部於二零零七年六月二十六日頒佈的《建築業企業資質管理規定》，從事疏浚業務的企業必須取得以下兩種工程資質的其中一種，包括港口與航道工程施工總承包企業資質及航道工程專業承包企業資質。根據《施工總承包企業資質等級標準》及《專業承包企業資質等級標準》，由有關中國機關發出任何一種有關資質的要求之一為申請企業必須為擁有規定用途的船舶的註冊擁有人。根據《中華人民共和國船舶登記條例》，中方投資人的出資額低於註冊資本的50%的任何企業所擁有的船舶所有權，中國海事局將不予登記。因此，外商於疏浚業務行業的投資上限為不超過所述企業股權的50%，然而，根據《外商投資產業指導目錄》，疏浚業務行業為已獲許可外商投資的產業之一。此外，若干外國疏浚公司須繳納約30%之稅款，包括營業稅、進口稅及預提所得稅。

燃油成本

疏浚公司使用燃油及其他石油產品以操作彼等之挖泥船及其他設備，而此佔該等公司之大部分營運成本。原油價格於二零零八年全球金融危機期間曾出現大幅波動。於二零零九年及二零一零年，原油價格持續波動，根據塔皮斯原油基準，於該期間之原油最高價格較最低價格高出140.1%。根據塔皮斯原油基準，於二零零八年、二零零九年及二零一零年，每桶原油之平均價格分別約為104美元、65美元及84美元。

FROST & SULLIVAN的市場調研報告

我們於本文件收錄若干Frost & Sullivan報告的資料。我們委託一間於一九六一年成立的獨立市場研究及顧問公司Frost & Sullivan就中國疏浚市場進行研究及編製報告。Frost & Sullivan現時於全球設有超過40個辦事處，擁有1,800名行業顧問。我們已同意支付予Frost & Sullivan的費用是訂約方按照公平磋商準則而定，我們的董事認為，收費是按照市場價格而定。我們就Frost & Sullivan撰寫調研報告而已同意支付的佣金總額為人民幣928,000元。

行 業

Frost & Sullivan於編製Frost & Sullivan報告時所採用的方法包括從中國的疏浚行業收集大量資料以進行原始及次級研究。原始研究包括訪問中國的領導疏浚公司、中國交通運輸部及水利部中於國家層面的部門，以及中國疏浚協會(為一個業內協會)。供應方訪問乃用作為一個交叉核對機制，以核實並非載於公眾可得的公司報告的市場佔有率及收益數據的準確性。次級研究透過調查中國政府報告、中國公眾疏浚公司的年報及中國疏浚協會刊發的報告而進行。市場規模及公司收益預測乃取材自根據宏觀經濟因素編製的歷史數據分析，並根據中國疏浚市場的誘機及限制以達致其估計。