

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

本節所載資料及統計數據部分摘錄自多份官方刊物或其他資料來源。我們相信該等資料乃來自恰當來源，且已合理審慎地摘錄及轉載該等資料。我們並無理由相信該等資料屬虛假或含誤導成分或遺漏任何事實致使該等資料屬虛假或含誤導成分。該等資料尚未由我們獨立核實，且並無就其準確性發表任何聲明。

中國經濟概覽

根據中國國家統計局的資料，中國的名義國內生產總值於二零零三年至二零零九年間的七年期間以約16.6%的複合年增長率增長。該增長速度大幅高於同期的其他發展中或發達國家，使中國成為全球發展最快的經濟體系之一。

下表顯示於二零零三年至二零零九年中國名義國內生產總值及名義人均國內生產總值：

	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	複合 年增長率
中國名義國內生產總值 (人民幣十億元)	13,582	15,988	18,494	21,631	26,581	31,405	34,051	16.6%
中國名義人均國內 生產總值(人民幣元)	10,542	12,336	14,185	16,500	20,169	23,708	25,575	15.9%

資料來源：中國國家統計局

鑒於中國名義國內生產總值快速增長，於二零零三年至二零零九年的七年期間，按行業劃分的國內生產總值亦錄得顯著增長。按行業劃分的國內生產總值由二零零三年約人民幣54,950億元增至二零零九年約人民幣135,240億元，複合年增長率為16.2%。

下表顯示二零零三年至二零零九年按行業劃分的中國國內生產總值：

	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	複合 年增長率
按行業劃分的中國 名義國內生產總值 (人民幣十億元)	5,495	6,521	7,723	9,131	11,053	13,026	13,524	16.2%

資料來源：中國國家統計局

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

中國經濟於過去二十年內不斷發展，尤其自中國加入世貿之後。中國政府推出及施行各種市場自由化舉措。中國國內生產總值的增長主要因為國內消費不斷增加所致。根據中國國家統計局的資料，城鎮家庭人均消費支出由二零零三年約人民幣65,110億元增至二零零九年約人民幣122,560億元，複合年增長率為11.1%。

下表顯示由二零零三年至二零零九年中國城鎮家庭人均消費支出：

(人民幣)	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	複合 年增長率
家庭消費支出	6,511	7,182	7,943	8,697	9,997	11,243	12,265	11.1%

資料來源：中國國家統計局

全球汽車行業

根據奧爾威報告的資料，下表顯示全球汽車產量。中國是二零一零年世界上產量最大的汽車市場。

二零一零年全球排名(按產量劃分)

國家	二零一零年 產量 (百萬輛)	較二零零九年 增加/ (減少)
1 中國	18.3	32.4%
2 日本	9.6	21.3%
3 美國	7.8	35.4%
4 德國	5.9	13.4%
5 南韓	4.3	21.6%

資料來源：奧爾威報告

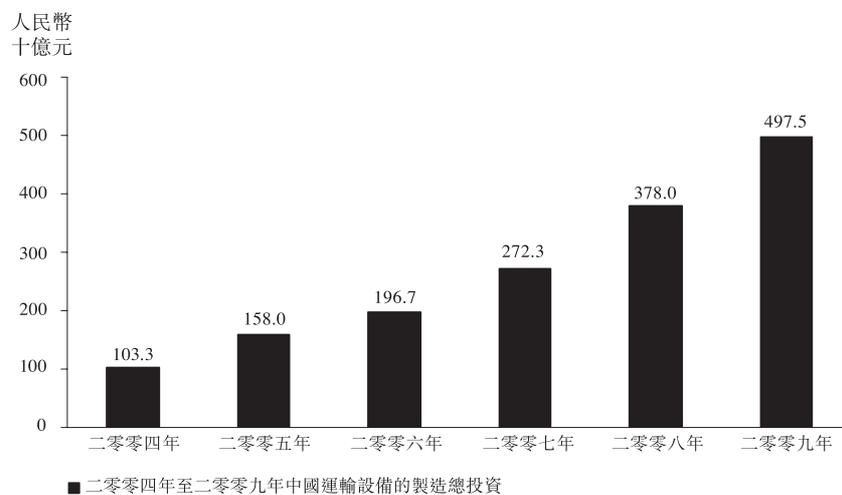
本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

中國汽車行業

根據中國政府於第十二屆全國人民代表大會上宣佈的國民經濟和社會發展第十二個五年(二零一一年—二零一五年)規劃(「十二五規劃」)，中國致力成為全世界實力最雄厚的汽車生產國之一，而政府將大力支持汽車零部件生產。根據中國國家統計局的資料，運輸設備的製造總投資由二零零四年約人民幣1,033億元迅速增長至二零零九年約人民幣4,975億元，複合年增長率約為36.9%。

下圖顯示二零零四年至二零零九年中國運輸設備的製造總投資：



資料來源：奧爾威報告

下表顯示二零零五年至二零一零年中國車輛的總銷量及產量：

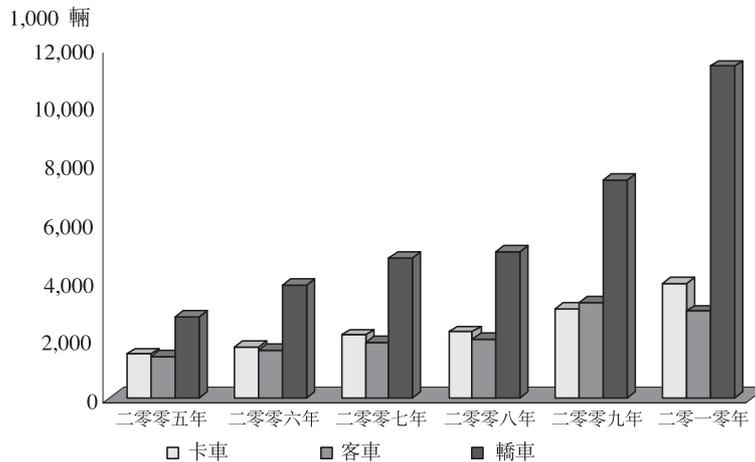
	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年	複合年增長率
1,000輛							
車輛產量	5,708	7,280	8,882	9,345	13,791	18,265	26.2%
車輛銷量	5,758	7,216	8,792	9,381	13,645	18,062	25.7%

資料來源：奧爾威報告及中國汽車工業協會

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

近年來，在中國運輸設備製造方面的政府政策及龐大投資拉動下，機動車總產量錄得大幅增長。根據奧爾威報告的資料，轎車產量由二零零五年約2.8百萬輛增至二零一零年約9.6百萬輛，複合年增長率為32.6%。下表顯示二零零五年至二零一零年中國卡車、客車及轎車的產量：



	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年	複合年增長率
1,000輛							
卡車	1,510	1,753	2,157	2,270	3,049	3,920	21.0%
客車	1,430	1,657	1,927	2,038	3,271	4,768	27.2%
轎車	2,768	3,870	4,798	5,037	7,471	9,576	28.2%

資料來源：奧爾威報告及中國汽車工業協會

受中國政府公佈的國民經濟和社會發展第十一個五年(二零零五年—二零一零年)規劃(「十一五規劃」)鼓舞，預期小排量車輛將是未來數年汽車行業的主要增長動力。根據中國國家統計局的資料，發動機排量在2.0升以下的私家車的產量近年急劇增長。二零一零年，中國超過89%的私家車為小排量車輛。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下表顯示二零零四年至二零一零年按發動機排量大小劃分的客運⁽¹⁾車輛的產量：

(1,000輛)	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年
發動機排量							
V≤1.0L	838	916	866	744	701	1,285	2,037
1.0L<V≤1.6L	1,106	1,691	2,508	3,039	3,493	5,992	7,527
1.6L<V≤2.0L	833	678	1,112	1,643	1,649	1,986	2,882
2.0L<V≤2.5L	410	489	619	819	772	961	1,206
2.5L<V≤3.0L	75	131	112	107	93	136	207
3.0<V≤4.0L	16	21	12	26	25	22	32
V>4.0L	5	5	4	4	6	2	6
總計	3,283	3,931	5,233	6,382	6,739	10,384	13,897

資料來源：奧爾威報告及中國汽車工業協會

附註1：客運車輛包括轎車、小型客車及載客量不超過9人的客車。

自十一五規劃頒佈以來，中低收入家庭的汽車需求超過中國平均汽車需求。根據中國國家統計局的資料，二零零六年至二零零九年期間，低收入、中等收入及高收入家庭的汽車擁有量的複合年增長率分別為60.5%、57.6%及34.8%。

下表顯示二零零六年至二零零九年100個不同收入水平的家庭擁有的汽車數目：

每100個家庭	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	複合 年增長率
高收入水平	8.2	11.9	17.0	20.2	35.1%
中等收入水平	1.9	3.1	5.7	7.4	57.3%
低收入水平	0.5	1.0	1.8	2.2	63.9%

資料來源：中國國家統計局

鑒於低收入家庭擁有汽車的數量顯著增長，預期低收入分部將成為汽車製造商開拓預定業務的潛在分部之一。

根據奧爾威報告的資料，二零一零年20大客運車輛品牌大多數為中低檔品牌，主打汽車系列售價在人民幣400,000元以下。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下表載列二零一零年按產量劃分的中國20大客運車輛製造商：

車輛製造商	產量 (1,000輛)
1 上汽通用五菱汽車股份有限公司	1,148
2 上海通用汽車有限公司	1,038
3 上海大眾汽車有限公司	1,017
4 一汽—大眾汽車有限公司	883
5 重慶長安汽車股份有限公司	717
6 北京現代汽車有限公司	704
7 奇瑞汽車股份有限公司	685
8 東風日產乘用車部	674
9 比亞迪汽車有限公司	521
10 一汽豐田銷售公司	505
11 浙江吉利控股集團	417
12 長安福特馬自達汽車有限公司	407
13 廣汽本田汽車有限公司	386
14 神龍汽車有限公司	376
15 東風悅達起亞汽車有限公司	338
16 長城汽車股份有限公司	294
17 一汽轎車股份有限公司	274
18 廣汽豐田汽車有限公司	268
19 東風本田汽車有限公司	266
20 天津一汽夏利汽車股份有限公司	250

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

鐵路工業

近年中國的鐵路運輸業迅速增長。於十一五規劃期間，鐵路運輸的發展超出歷史上任何其他時期。根據中國國家統計局的統計數據，於二零零三年至二零一零年，鐵路里程由73,000公里增加24.7%至91,000公里，複合年增長率為3.2%。下表列示二零零三年至二零一零年間中國鐵路工業的基本資料：

年份	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年	複合 年增長率
基準									
里程(千公里)	7.3	7.4	7.5	7.7	7.8	8.0	8.6	9.1	3.2%
載客量(千位)	97,260	111,764	115,583	125,656	135,670	146,193	152,451	168,000	8.1%
乘客週轉量 (十億人公里)	4,789	5,712	6,062	6,622	7,216	7,779	7,879	8,762	9.0%
載貨量(十億噸)	224,248	249,017	269,296	288,224	314,237	330,354	333,348	364,000	7.2%
貨物週轉量 (十億噸公里)	17,247	19,289	20,726	21,954	23,797	25,106	25,239	27,644	7.0%

資料來源：中國國家統計局

隨著中國經濟迅速增長，人民流動性增加致使對鐵路運輸的需求日見迫切。根據中國國家統計局的統計數據，於二零零三年至二零零九年，鐵路客車擁有量由38,972列增加至47,436列，複合年增長率為3.3%。

為支持鐵路運輸的迅速發展，根據中國國家統計局的統計數據，於十一五規劃期間，投資於中國基本鐵路建設的總額達人民幣1.98萬億元，較於十五規劃期間的投資額超出6.3倍。二零零三年至二零一零年間，於鐵路運輸的固定資產投資增加12.5倍，複合年增長率為45.1%。下表載列於二零零三年至二零一零年鐵路運輸的固定資產投資的增長：

基準	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年	複合 年增長率
於鐵路運輸的固定資產 投資(人民幣十億元)	616.4	846.3	1,267.7	1,966.5	2,492.7	4,073.2	6,660.9	8,340.7	45.1%
新鐵路營運長度(公里)	1,164	1,433	1,203	1,605	678	1,719	5,557	4,986	23.1%

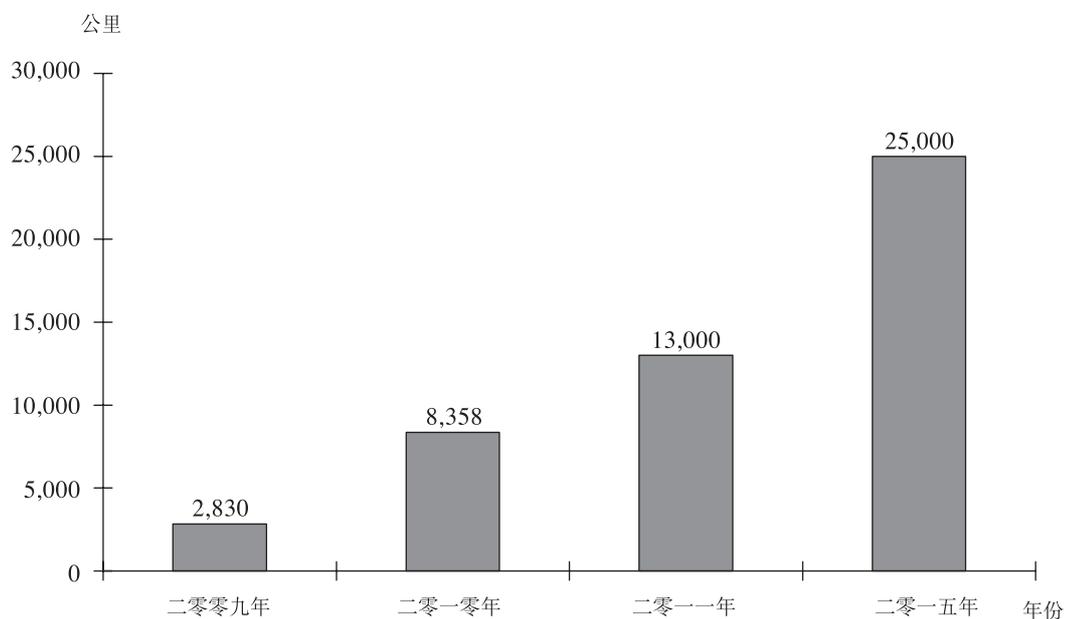
資料來源：中國國家統計局

行業概覽

高速鐵路

於二零零四年一月，國務院常務會議批准《中長期鐵路網規劃》（「該規劃」），標誌著中國高速鐵路發展的開始。根據該規劃，目標為二零二零年國家鐵路里程會達到100,000公里，並建設超過12,000公里的高速鐵路。於二零零八年，該規劃經修訂及訂明，至二零二零年，國家鐵路里程會達到120,000公里，並會建設超過16,000公里的高速鐵路。

於二零一一年一月十五日，其公佈預期4,715公里的高速鐵路將於二零一一年中投入營運，致使總計為13,000公里。直至二零一五年，預期國家高速鐵路網絡將達25,000公里。下表載列於二零零九年至二零一五年間中國高速鐵路里程的增長：



資料來源：奧爾威報告

中國高速鐵路的迅速發展亦帶動減振器等零部件的需求上升。根據奧爾威報告的資料，中國的高速火車主要使用進口減振器，而國內本地化生產仍有待發展。

高速火車行駛時會產生大量噪音及震動。為了提升舒適度，必須採用減振及減噪音技術。根據奧爾威報告的資料，高速火車需要加裝多種減振器，而減振器的數量及設計會視乎火車等級及設計而有所不同。每輛列車平均需要16至20個減振器。根據奧爾威報告所載述，中國現時並無企業正式生產鐵路減振器。據董事所知，(a)目前為高速鐵路生產及供應減振器的外國企業；(b)在中國的其他外資企業；及(c)擁有研發能力、技術水平、管理及質控系統等可與本公司的相比的其他中國企業，可能成為本集團在此行業分部的潛在競爭對手。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

根據奧爾威報告的資料顯示，十二五規劃特別規定，高速火車本地化生產的百分比應達到80%以上。此為鐵路減振器行業的企業帶來商機。根據奧爾威報告所載述，按每列火車有八個車廂的基準計算，於未來五年，中國高速鐵路將需要平均介乎44,800至56,000個減振器，即每年需求量不少於人民幣288百萬元。十二五規劃指出，高速鐵路減振器市場規模將超過人民幣14億元。

由中國於二零一一年七月發生高速鐵路意外事件至最後實際可行日期，我們並無收到中國有關當局發出任何正式文件表示中國高速鐵路行業發展規劃及政策有任何變動。據此，董事並不預期中國於二零一一年七月發生的高速鐵路意外事件會對我們的鐵路減振器發展造成重大影響。倘中國有關當局改變有關中國高速鐵路行業的發展規劃及政策，為回應該等政策變動，我們可能會調整我們的鐵路減振器發展(包括發展時間表)。

中國減振器行業

中國汽車零部件行業

大多數發達國家在穩健的零件行業的基礎上發展其汽車行業。情況正如擁有著名汽車公司的國家亦擁有著名汽車零件公司一樣。亞洲發展中國家汽車市場成本低廉且發展迅猛，是吸引零件製造企業的主要因素。該等優勢在中國尤其明顯。按銷量計，中國已成為全世界最大汽車市場，雲集全球汽車巨頭。

中國的勞工成本與歐洲及美國相比優勢明顯。低工資策略或會使中國成為低附加值及勞動密集型的製造樞紐。這對世界主要汽車製造商而言極具吸引力。利用在中國生產的零件建立新的全球供應鏈可節省數目可觀的成本。此外，若勞工獲良好的培訓以提高單位僱員的勞動生產力，則可進一步發揮低成本優勢。擴展中的中國車輛市場無疑是汽車零件企業的另一座金礦。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下表顯示二零零四年至二零零九年在中國銷售汽車及摩托車零部件產生的總收益：

人民幣十億元	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	複合 年增長率
在中國銷售汽車及 摩托車零部件產生 的總收益	196.1	263.4	412.2	490.2	515.4	573.9	23.9%

資料來源：奧爾威報告及中國汽車工業年鑒

下表顯示二零零三年至二零一零年中國減振器的總需求及產量：

個(百萬)	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年	複合 年增長率
減振器需求 ⁽¹⁾	18.8	21.5	27.6	33.5	35.3	52.5	69.4	24.3%
減振器產量	17.6	26.3	26.7	38.2	39.5	50.7	69.6	25.8%

資料來源：奧爾威報告及中國汽車工業年鑒

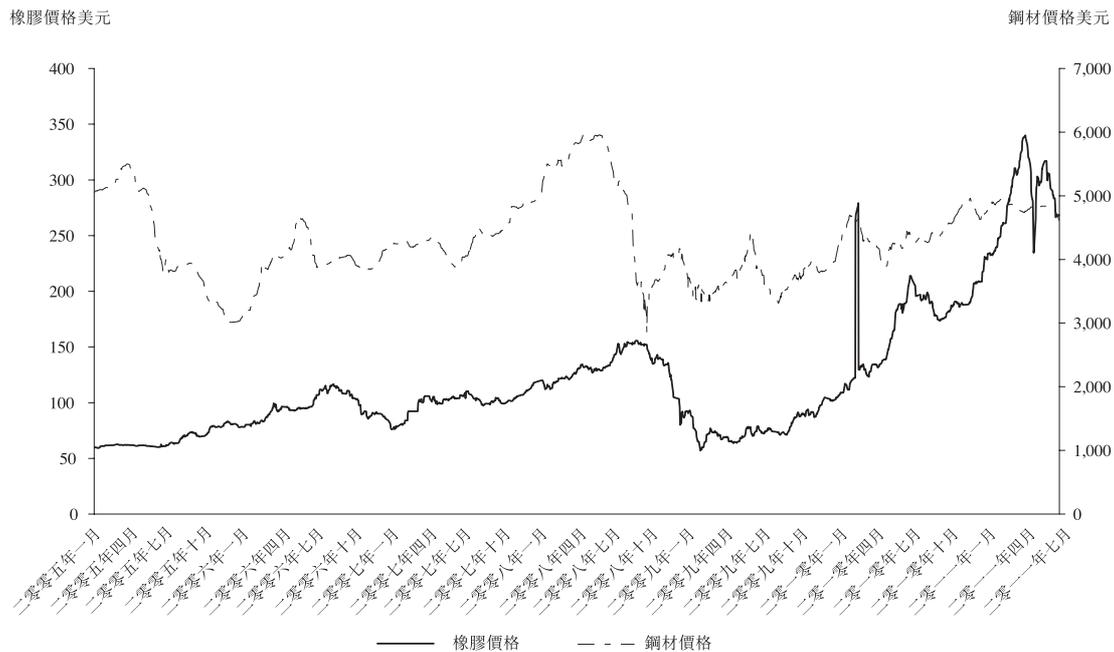
附註1：按原設備製造商市場劃分減振器需求

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

生產減振器所用的原材料

根據奧爾威報告的資料，生產減振器所用主要原材料為橡膠及鋼材。橡膠的價格由二零零五年約60美元大幅增加至二零一一年九月三十日約237美元，而鋼材的價格由二零零五年約人民幣5,049元輕微下跌至二零一一年九月三十日約人民幣4,616元。下表載列於二零零五年至二零一一年間橡膠及鋼材的價格：



資料來源：彭博資訊

就董事所知，橡膠和鋼材的價格於二零零八年至二零零九年間整體下跌，此乃由於全球金融危機導致原材料需求下降，惟價格於其後經濟開始復甦時有所上升。

中國減振器售後市場

近年來，中國經濟快速增長令中國家庭收入與中國擁有的私家車⁽¹⁾總量大幅增長。根據中國汽車工業年鑒的資料，二零一零年中國擁有的私家車為78.0百萬輛。經計及未來車輛產量後，預期售後服務市場的規模龐大。

售後服務市場將是中國汽車零部件企業業務發展的主要增長動力及平台。大多數汽車製造商以相對較高的價格將其零部件銷往售後服務市場。汽車零部件製造商亦逐漸專注於售後服務市場，並以具競爭力的價格拓展產品。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下表顯示二零零四年至二零一零年在中國的私家車擁有量：

百萬輛	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年
在中國的私家車 總擁有量 ⁽¹⁾	26.9	31.6	37.0	43.6	51.0	62.8	78.0

資料來源：奧爾威及中國汽車工業年鑒

附註1：私家車包括個人、政府及企業擁有的車輛。

中國未來減振器行業

隨著國民經濟快速發展，中國的汽車製造行業作為支柱產業之一前景廣闊，為其相關汽車零件分部的發展提供巨大潛力。作為汽車的主要零件，減振器不僅是汽車的配件，亦在保養方面擁有巨大市場。基於對減振器市場供求的分析，國內減振器明顯供應不足，特別是中高檔減振器，乃通過進口補足，從中得出國內減振器市場前景廣闊的結論。

根據奧爾威報告的資料，中國減振器市場近年呈雙位數字增長，二零一零年減振器需求總量約為69.4百萬個。預期二零一一年及二零一二年的減振器需求量將會分別增至75.5百萬個及81.3百萬個。

中國減振器製造業的市場參與者的性質

受到中國汽車業迅速增長、汽車擁有量上升及中國於二零零一年加入世界貿易組織所帶動，中國汽車減振器行業經歷迅速發展。

中國汽車業目前由數間汽車製造商合營公司所支配。近年來，透過引進海外汽車品牌的研發及生產技術，中國的海外汽車製造商已開始與若干私人企業合作，成立隸屬減振器製造商以生產汽車減振器。該等隸屬減振器製造商主要向於隸屬減振器製造商擁有直接權益的海外汽車製造商及其聯屬合夥人作出供應。

同時，若干汽車製造商會向外界採購減振器。許多國內獨立減振器製造商窺準減振器行業的龐大市場潛力並且已成功加入市場競爭之中。該等獨立減振器製造商由於毋須首先向其股東或任何聯屬合夥人供貨，故此可利用自行開發技術自由供應減振器予任何汽車製造商。

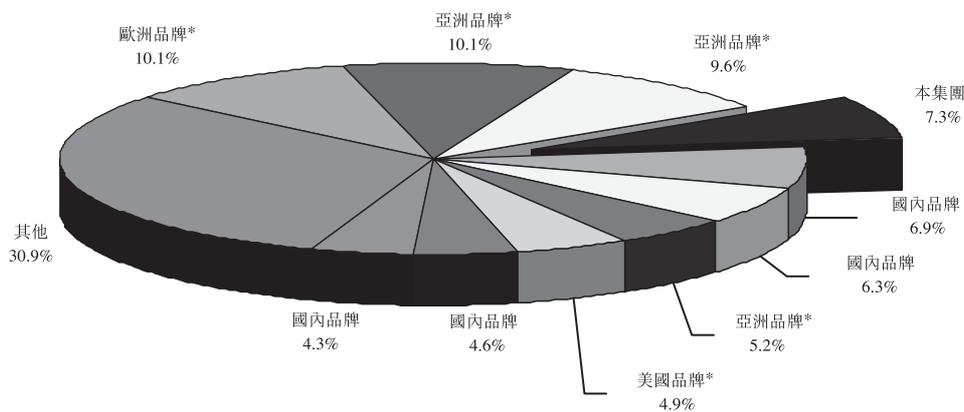
本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

中國減振器市場規模

減振器的生產過程複雜，涉及多項工藝。若其中一項工藝未能達到規定標準，整個產品將會出現質量問題。減振器是極易磨損的部件之一，其性能直接影響到汽車的穩定性及其其他部件的使用壽命。這些因素使減振器成為汽車製造過程中使用的最重要零件之一。中國製造減振器的標準已大大提高，且原設備製造商部件有很大比例由國內製造商生產。國內減振器基本主導中國的中低檔轎車市場。此外，中國減振器與世界領先水平間的差距日益收窄，乃由於國內製造質量不斷改善，同時自主研發更多高檔研發產品(雖然數量不多)所致。

根據奧爾威報告的資料，中國的主要減振器製造商的減振器總產量約為69.6百萬個。二零一零年，本集團的總產量達5.1百萬個，佔二零一零年中國的主要減振器製造商的減振器總產量約7.3%。以向國內汽車製造市場供應減振器的實際產量計，本集團是二零一零年中國第四大減振器製造商及最大的獨立減振器製造商。下圖顯示二零一零年供中國國內汽車製造市場用的減振器產量的市場佔有率：—



資料來源：奧爾威報告

附註*： 隸屬減振器製造商。

行業概覽

資料來源

出版人身份：

北京奧爾威諮詢有限公司

出版人背景：

北京奧爾威諮詢有限公司（「奧爾威諮詢」）於二零零四年九月十五日在中國北京成立，為獨立第三方，是專門在中國進行汽車零部件及汽車電子產品市場研究的中國諮詢公司之一。

我們委託獨立第三方奧爾威諮詢在不受我們影響情況下，就(a)中國汽車市場資料；(b)中國汽車零部件市場資料；及(c)二零零三年至二零零九年期間中國高速鐵路市場資料進行一項市場分析並提交奧爾威報告。除依賴奧爾威報告外，我們亦依據奧爾威諮詢提供的數據撰寫本文件本節內容，包括中國經濟及行業發展的資料。我們就奧爾威報告支付人民幣60,000元的製作費，並認為此費用已反映市場價格。我們已按時支付此費用，並無需以奧爾威報告所載要求達致任何結果作為前提。我們並無委託其他人士編製報告以供載入本文件。董事明白奧爾威諮詢收集相關市場數據以供編製奧爾威報告時所用的方法包括：

(a) 將現有研究數據結合自公眾渠道取得的資料；及

(b) 訪問我們於中國的競爭對手。

奧爾威諮詢編製市場數據時曾查閱下列參考材料：

- 政府機構，包括中華人民共和國商務部、中華人民共和國工業和信息化部、中華人民共和國海關總署；
- 中國汽車工業協會、中國汽車工業協會減振器委員會；
- 獨立分析師；
- 中國統計年鑒、中國汽車工業年鑒；及
- 奧爾威Passport數據。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

奧爾威作出相關預測時曾採用下列主要假設：

- 奧爾威諮詢僱員綜合二級來源及一級來源，使數據及資料不倚賴於任何單一來源；及
- 應用對反對其他者的各個受訪者的觀點的測試，確保可靠性並消除各方來源的偏見。

董事已檢視奧爾威諮詢於作出截至二零一三年汽車及汽車零件行業預測時所採用的假設，並認為該等假設公平合理。