

## 行業概覽

本節載有關於我們主要所經營行業的數據及統計數據。本節所載的資料摘錄自本公司委任賽迪顧問編製的行業報告。賽迪顧問(一名獨立第三方)主要從事提供市場研究及管理顧問服務。其子公司的主要業務包括提供數據資料管理服務以及公共關係顧問服務。就編制該報告,我們應付賽迪顧問的費用約為人民幣400,000元。除上述由賽迪顧問編製的行業報告外,本公司概無委任編製其他此類報告。鑒於賽迪顧問的背景及信譽、其編製行業報告時採用的研究方法、賽迪顧問獨立於本公司及賽迪顧問確認其報告資料為真實可靠,我們的董事認為並無理由相信有關資料屬失實或具誤導成份或遺漏任何重大事實致使有關資料失實或有所誤導。有關資料並無經我們、獨家保薦人或參與上市的任何其他人士獨立核實,且並無就其準確性發表任何聲明。

### 緒言

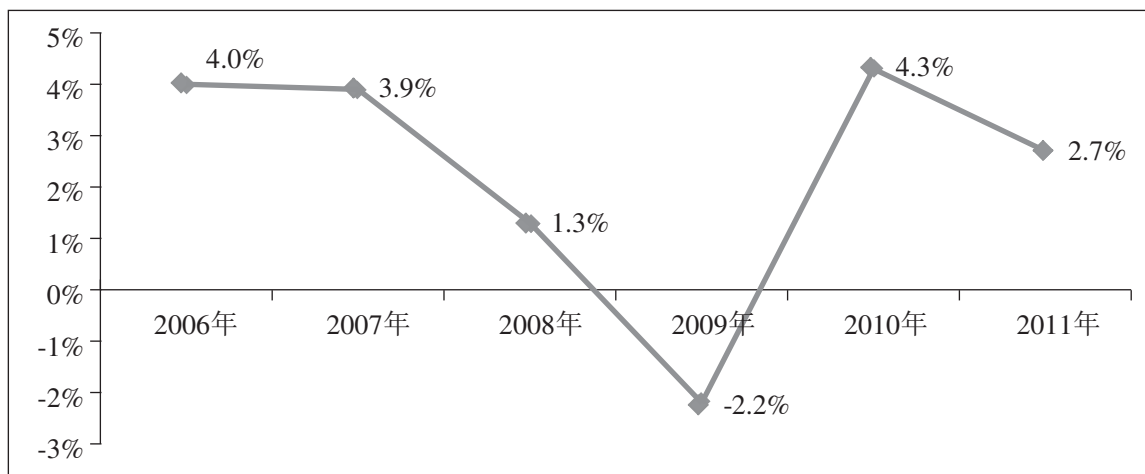
我們已委託賽迪顧問(一間以中國為基地的獨立市場調查公司)分析中國及全球各地的(i)集裝箱製造及服務業務;(ii)能源、化工及食品裝備業務;(iii)道路運輸車輛業務;(iv)海洋工程裝備業務;及(v)空港設備業務(合稱為「目標業務」),並編製有關報告。為了編製這些業務的分析報告,賽迪顧問透過其對宏觀經濟的看法及對於相關行業的發展模式的瞭解,將調查合併起來。對目標業務有專門知識的分析員負責收集數據資料。第二資料來源,例如公司報告及歷史市場數據資料,乃透過分析相關數據資料時獲得。該等相關數據資料包括由不同中國政府及產業協會,例如中國國家統計局、中國國家能源局及中國交通運輸部編製有關貿易及消費的數據資料。

## 行業概覽

### 全球經濟情況

從2006年至2011年，全球經濟先後受美國次按危機與歐債危機影響，出現了幅度較大的波動。全球國內生產總值於2009年經歷2.2%的負增長後，隨著全球經濟逐漸復蘇，全球國內生產總值於2010年及2011年分別錄得4.3%及2.7%的增長，具體情況如下表：

2006年至2011年全球國內生產總值增長率(以2000年價格為基點)

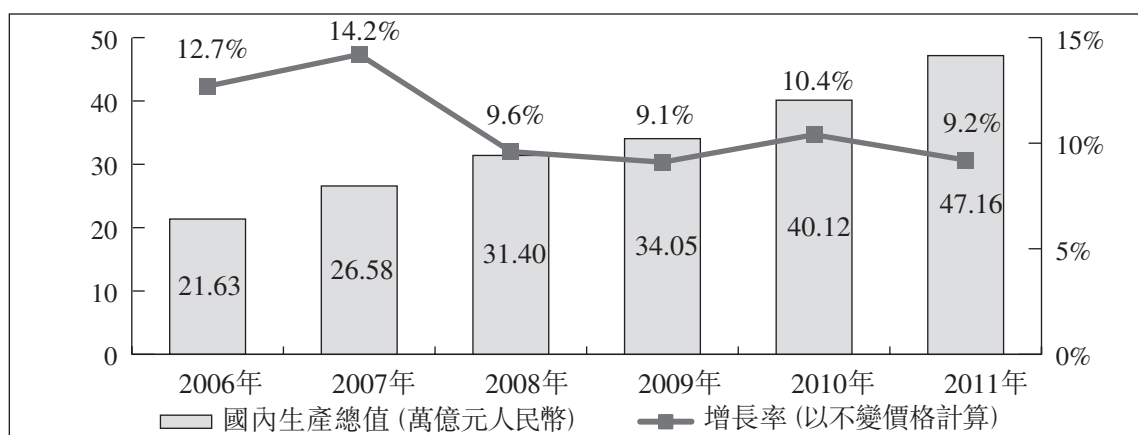


數據來源：世界銀行

### 中國經濟情況

雖然全球國內生產總值於2006年至2011年期間出現較大的波動，但中國經濟仍能保持持續增長。國內生產總值從2006年的人民幣21.63萬億元增長到2011年的人民幣47.16萬億元，年均增長率為10.87%。

2006年至2011年中國國內生產總值及增長率



數據來源：中國國家統計局

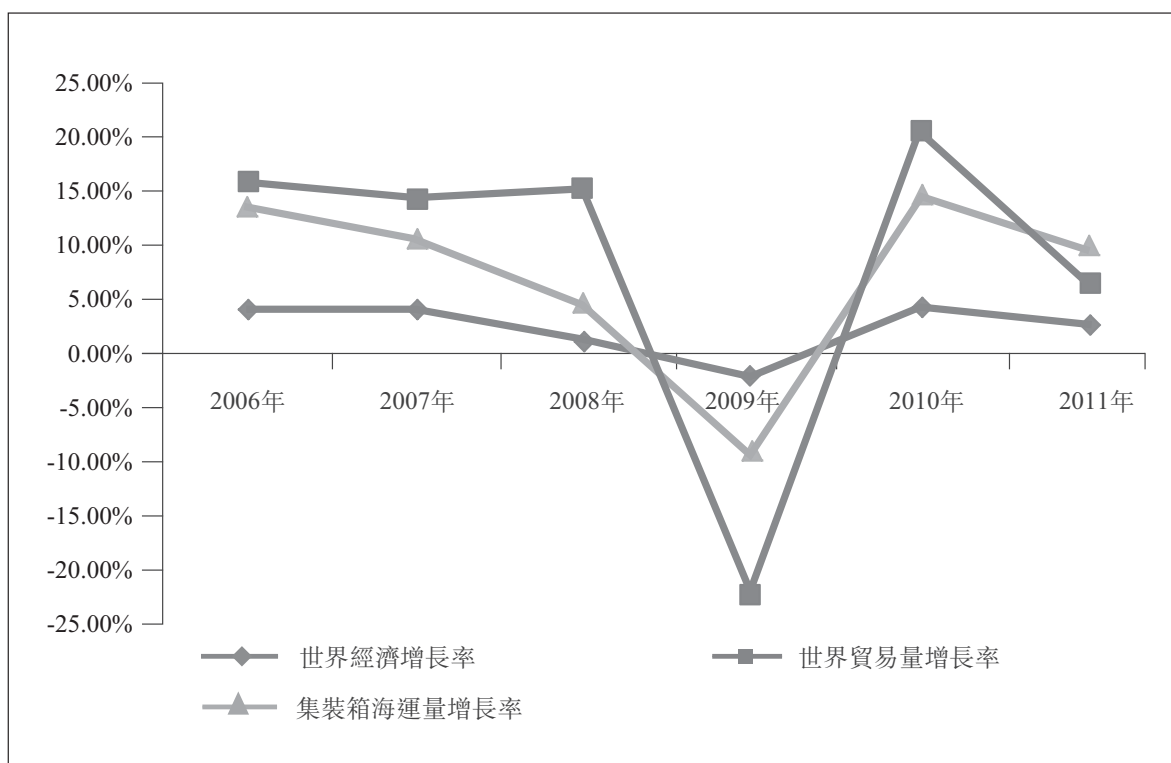
集裝箱製造及服務業務

集裝箱市場概況

國際集裝箱及服務市場的需求主要取決於世界經濟的增長率、國際貿易需求、集裝箱貿易量、航運市場的景氣程度、舊箱更新量、新投入運營的集裝箱船的箱位量以及能源、原材料價格和供應等幾個方面的因素。

集裝箱海運市場、世界經濟增長率及世界貿易增長率乃高度密不可分。由下表所見，由2006年至2011年間，集裝箱海運市場、世界經濟及世界貿易的波動趨向一致。

2006年至2011年世界經濟、世界貿易及集裝箱海運市場的增長率



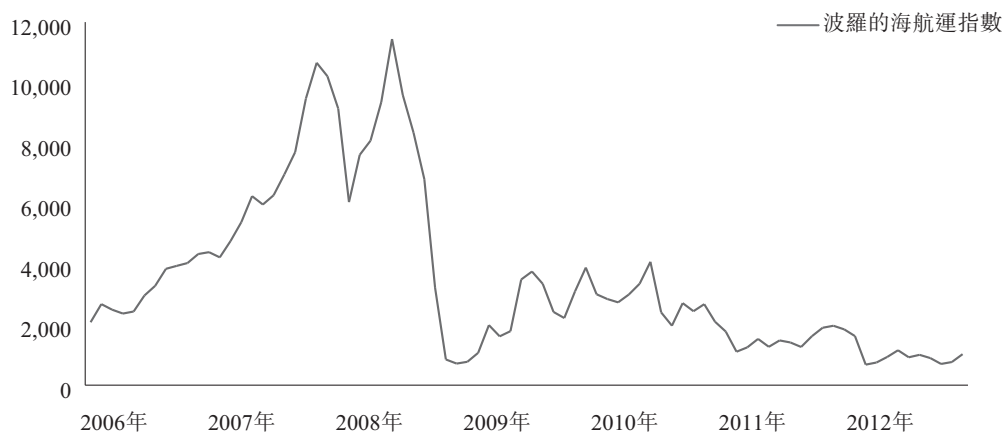
數據來源：世界銀行、聯合國統計司及Clarkson

由於2008年出現環球經濟危機，世界經濟、世界貿易及集裝箱海運市場均於2009年經歷了負增長。由於不同國家實施了多項措施以刺激其各自的國家經濟，集裝箱海運市場於2010年重現正增長。然而，近期歐洲的信貸危機卻為集裝箱海運市場帶來不明朗因素，並阻礙了集裝箱海運市場於2011年及2012年的增長。儘管如此，按照國際貨幣基金組織及聯合國統計司於2013年就國內生產總值與進出口貿易的預測，預期世界經濟及世界貿易將於2013年逐漸復甦，而集裝箱海運市場將受惠於此。

## 行業概覽

鑑於世界集裝箱及服務市場的需求乃受制於(當中包括)世界經濟、世界貿易及集裝箱海運市場的發展，集裝箱世界銷量的增長趨勢於2009年至2011年相若。考慮上述之集裝箱海運市場趨勢及其他因素(包括按照國際貨幣基金組織及聯合國統計司分別於2013年就國內生產總值與出入口貿易的預測)後，預期2012年集裝箱的世界銷量將較2011年相應的銷量減少，而集裝箱的世界銷量將於2013年逐漸上升。

### 2006年至2012年11月波羅的海航運指數的變動

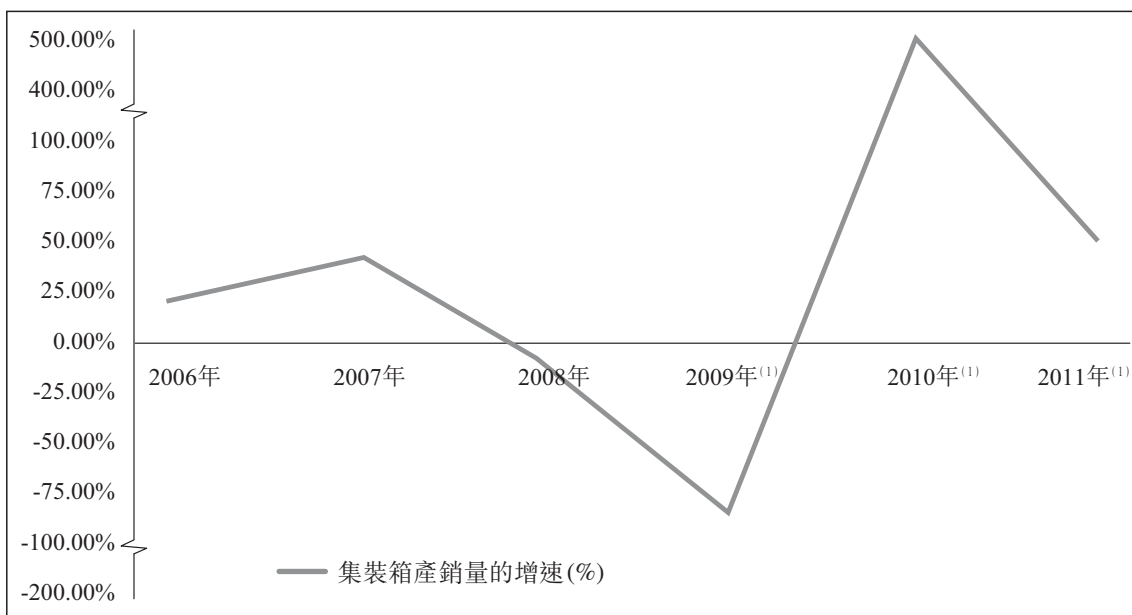


數據來源：賽迪顧問

波羅的海航運指數的變動反映國際貿易的趨勢。由上表所見，2010年至2011年間，波羅的海航運指數震盪下滑，截至2012年9月30日止九個月進一步下跌。然而，波羅的海航運指數自2012年10月開始重拾升軌。

## 行業概覽

### 2006年至2011年集裝箱世界銷量的增長率



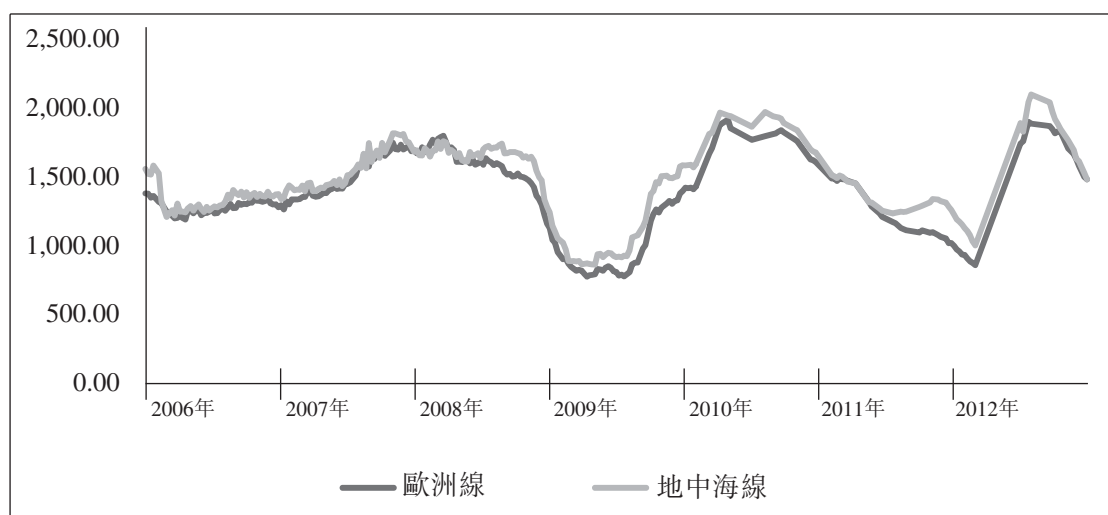
附註：

(1)上圖2009年至2011年的數據僅供說明用途，且並非按比例繪製。

數據來源：賽迪顧問

不同航線的運價將各異，主要視乎運送貨品的性質及航線位置。自中國至各地不同航線的運價指數圖已載列如下。

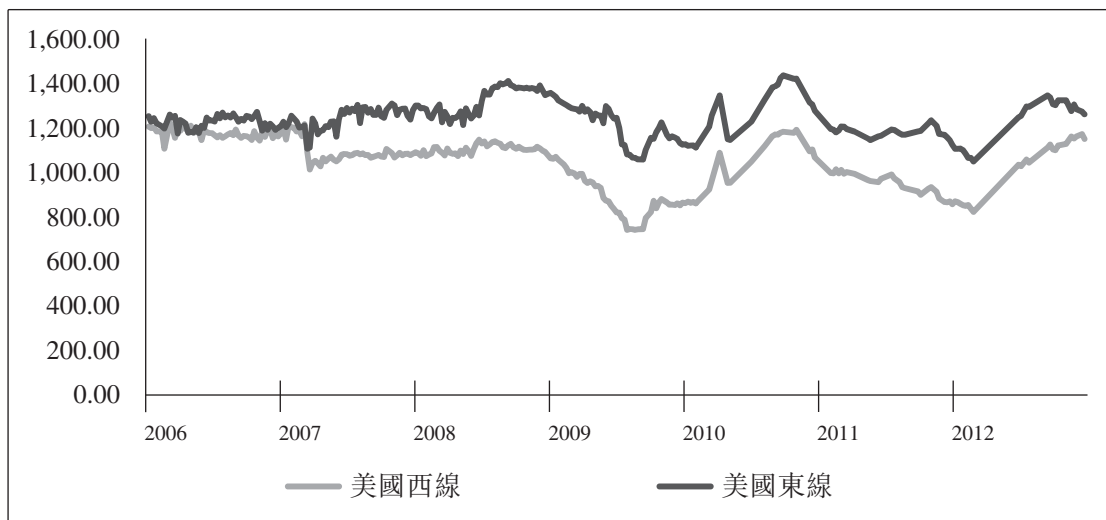
### 2006年至2012年10月自中國往歐洲及地中海的中國集裝箱運價指數



數據來源：賽迪顧問

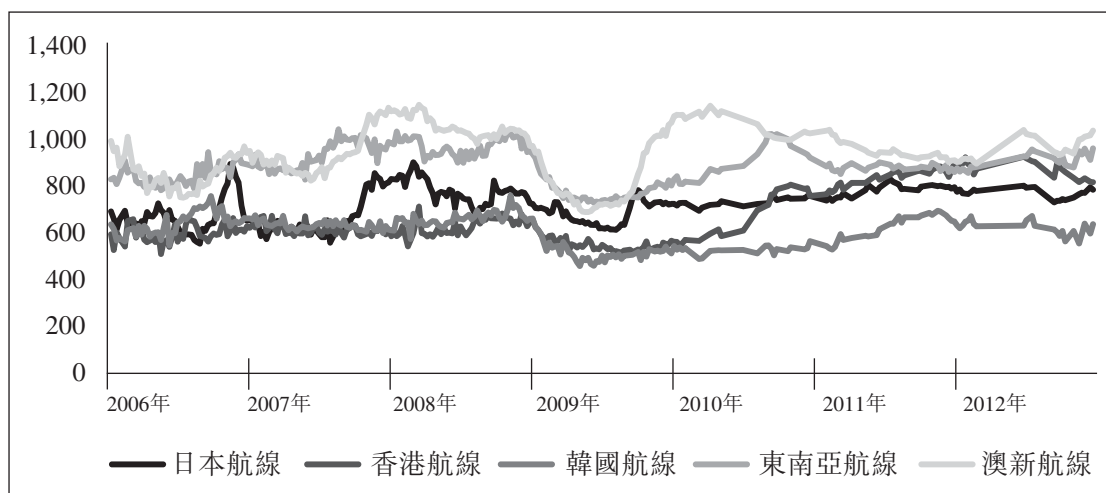
## 行業概覽

### 2006年至2012年10月自中國往美國的中國集裝箱運價指數



數據來源：賽迪顧問

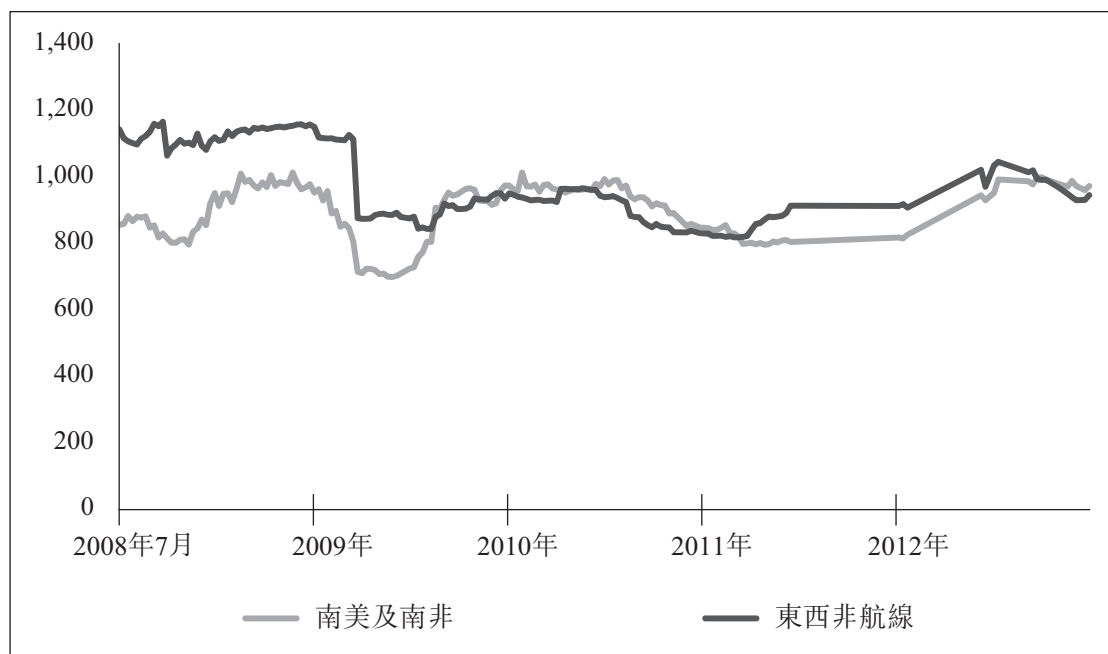
### 2006年至2012年10月自中國往亞太區的中國集裝箱運價指數



數據來源：賽迪顧問

## 行業概覽

2008年7月至2012年10月自中國往非洲及南美的中國集裝箱運價指數



數據來源：賽迪顧問

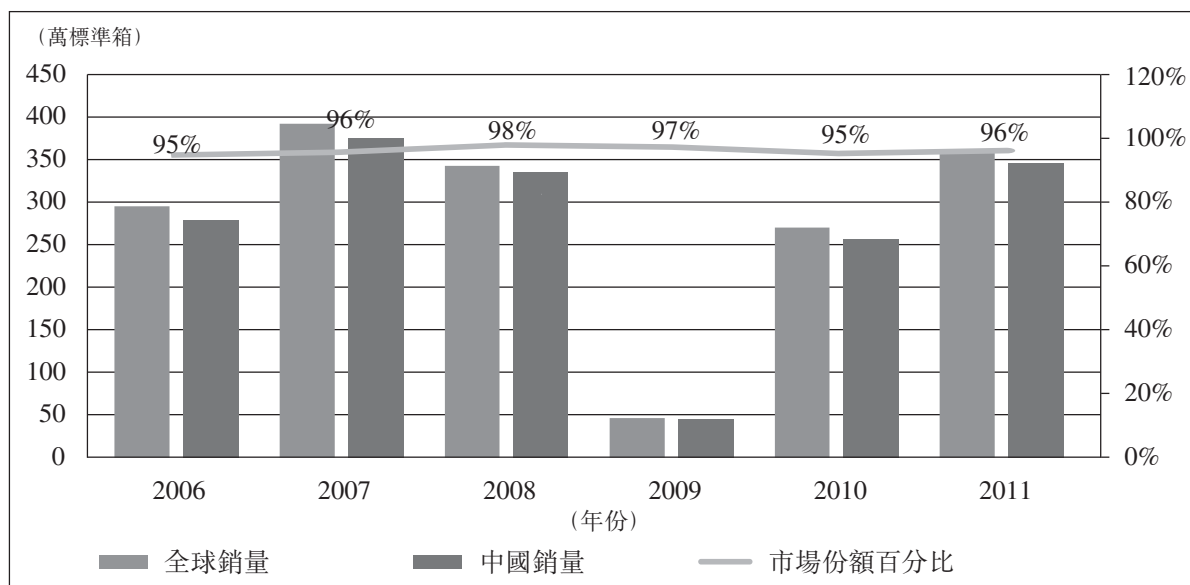
隨著市場經濟的不斷發展，中國越來越深地參與了全球經濟一體化的進程。目前，中國已成為世界上最重要的海運大國，全球有19%的大宗貨物運往中國，20%的集裝箱運輸來自中國，即中國的進出口貨運量已佔全球總量的近五分之一。

就集裝箱用途來分，目前佔運輸量大多數的主要為乾貨集裝箱、冷藏集裝箱和特種集裝箱。2011年全球集裝箱產量超過320萬新標準箱，其中乾貨集裝箱產量超過270萬標準箱；同時於2011年製造的冷藏集裝箱產量約為30萬標準箱，以及特種集裝箱產量約為20萬標準箱。

2011年全球集裝箱銷量約為360萬標準箱，中國集裝箱銷量約為346萬標準箱，市場佔有率約為96%，銷量於2011年為世界第一集裝箱大國。同時隨著中國全球貿易量的持續增加並且淨出口國地位的長久保持，全球集裝箱製造作業進一步向中國集中，使中國於2006年至2011年的集裝箱銷量佔全球銷量95%或以上。

## 行業概覽

### 2006年至2011年中國按集裝箱銷量計的市場分額



數據來源：集裝箱行業協會

從中國集裝箱出口國家來看，2011年，中國主要的集裝箱市場集中在亞洲、美國和歐盟等國家和地區。按照2011年集裝箱出口數量排序，前10位的出口國家和地區依次是香港、歐盟、美國、日本、韓國、新加坡、印度尼西亞、瑞士、台灣及泰國。這10個國家或地區的集裝箱出口量佔中國集裝箱總出口數量的95.6%，為中國集裝箱出口的主要市場。

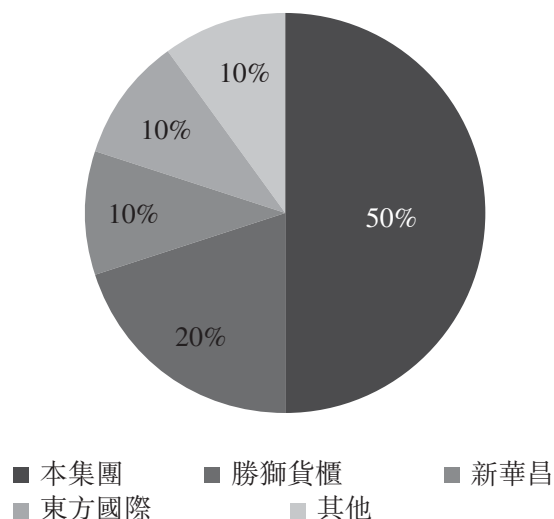
#### 主要市場參與者

全球超過95%的集裝箱產於中國，包括長三角、珠三角和環渤海是中國經濟、交通最發達的地區，是外貿出口貨物、集裝箱貿易的主要集散地和生產地。集裝箱生產企業非常集中，2011年全球排名前四位分別為本集團、勝獅貨櫃企業有限公司(「勝獅貨櫃」)、新華昌集團集裝箱有限公司(「新華昌」)和東方國際(集團)有限公司(「東方國際」)，四者按銷量計的佔有率分別約為50%、20%、10%和10%。



## 行業概覽

2011年集裝箱製造企業主要參與者按銷量計市場份額



數據來源：賽迪顧問

影響集裝箱製造企業表現的主要因素在於企業製造工廠、集裝箱堆場的沿海佈局、網絡佈局與港口吞吐量的匹配度以及綜合的成本等各因素。集裝箱製造企業主要組成部分是製造工廠、集裝箱堆場和部分物流企業，主要圍繞著沿海集裝箱港口的分佈來佈局。

### 發展趨勢

對於鋼鐵行業而言，中國不再鼓勵低附加值的煉鋼的發展，而更傾向於鼓勵高附加值的鋼鐵加工行業的發展，目前在集裝箱用鋼基本國產化的條件下，為了鼓勵集裝箱行業的發展，政府以出口退稅的方式進行支持。從未來市場需求來看，在沒有可替代集裝箱的更為優越的運輸載體之前以集裝箱為主的運輸模式，仍將在全球範圍內被廣泛應用，但隨著運輸市場的不斷變化以及集裝箱技術的日趨完善，在未來運輸行業中對於集裝箱的需求也逐漸變得多樣化，複雜化。但總體可歸結為輕量化、智能化、標準化、信息化，無水港，鐵水聯運，低碳運輸，縮減供應鏈成本以及節能環保等是為集裝箱未來發展中最為主要的六種趨勢。

## 行業概覽

基於全球經濟緩慢復蘇，2012年全球集運貿易量將保持增長，但增速有所下降。按照研究機構Clarkson的預測，2012年全球集運貿易量增長率將由2011年的9.0%下滑至7.7%，並影響集裝箱的需求量，為集裝箱市場發展帶來挑戰。

### 能源、化工及食品裝備業務

#### 能源儲備設備市場概況

相對煤炭和原油等能源，天然氣具有高效、清潔和運輸方便等三大優勢，加上國際原油價格的逐漸上漲和《京都議定書》對溫室氣體排放控制要求的新標準的出台，世界各國政府和能源巨頭都在汽車、船舶和城市能源應用液化天然氣清潔能源上加大開發投入，因而以天然氣為代表的清潔能源正在日益受到世界各國的重視。

為降低天然氣的運輸成本，利用液化天然氣儲運已逐漸普及，因為相比傳統的管道運輸，液化天然氣儲存和運輸更加靈活、規模門檻低、利於國內分散的中小氣田的開發利用，解決了專門為中小氣田修建管道成本過高的問題。鑒於利用液化天然氣儲運的好處，預期液化天然氣儲運將為中國可見將來運輸能源的主要渠道之一。

#### 市場主要參與者

中集安瑞科作為中國液化天然氣設備市場的先行者，是國內少數具備提供液化天然氣儲存、運輸、應用一站式解決方案和裝備配套能力的製造。目前國內市場的競爭者主要集中於液化天然氣產業鏈的某個環節，如張家港聖滙氣體化工裝備有限公司和北京天海工業有限公司的車用氣瓶等，缺乏全產業鏈競爭者。在國際市場，美國Chart Industries是全球領先的液化天然氣全產業鏈整體方案供應商，目前Chart Industries已進軍中國市場。

#### 發展趨勢

以天然氣為燃料的交通工具(如出租車及公交車)的普及，也將會帶動液化天然氣及壓縮天然氣設備的需求。天然氣儲運裝備需求增長還來自於中國政府長期推廣交通工具使用天然氣，特別是出租車及公交車。因為天然氣汽車更加清潔且降低碳排放量，有助於城市環境的可持續發展。另外，由於預計2011年至2014年中國多個天然氣氣源建設項目將投產，能源儲運需求將有很好的發展空間，其天然氣應用裝備將實現較快增長。

### 化工物料儲運市場概況

罐式集裝箱作為國際上通用的裝運液態化工物料及「氣態」散貨的運輸工具，市場比較成熟與穩定。罐式集裝箱是為運輸食品、藥品、化工品等液體貨物而製造的特殊集裝箱，可以在一定範圍內裝運危險品，主要用於小批量多式聯運。目前的製造商主要採用不銹鋼來製作罐體並依據用途配合不同的塗層。

隨著世界各地經濟發展與化工工業的發展，精細化工與特種化學產品相繼出現，罐式集裝箱(簡稱「罐箱」)的需求持續增長，主要體現在以下3點：

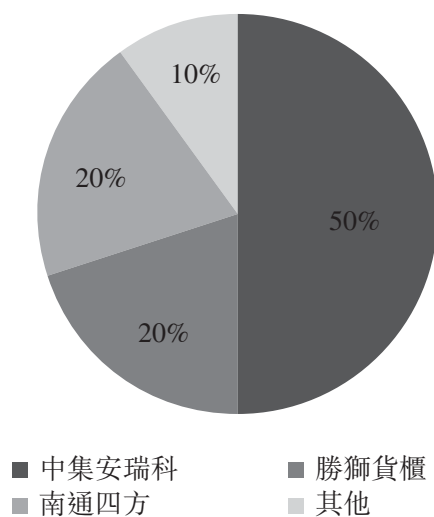
- a) **安全性**：由於罐箱運輸在整體外殼不受較大損害的情況下不會發生洩漏，因此安全性較傳統運輸方式(如鐵路罐車)大幅提升，於2010年，在環保要求最高的歐洲液體貨物運輸市場中佔據了65%的市場份額。
- b) **有利於多式聯運**：由於其標準化和單元化的結構，可以避免很多包裝和轉運成本，有利於多式聯運業務的發展。另外，在散裝液體貨物運輸方面罐箱裝載效率更高，在同樣的20尺空間內罐箱可以比鋼桶多裝30%以上。
- c) **環保和重複使用**：隨著世界各國對於環保問題的持續關注，使得罐箱作為能夠迴環使用的液體化工產品包裝和運輸的工具，開始逐步取代傳統一次性使用的金屬桶與塑膠桶。

### 主要市場參與者

目前全球罐箱的年產能接近4萬隻，其中90%左右來自中集安瑞科、勝獅貨櫃和南通四方罐式儲運設備製造有限公司(「南通四方」)。

## 行業概覽

主要罐箱廠商2011年按銷量計市場份額

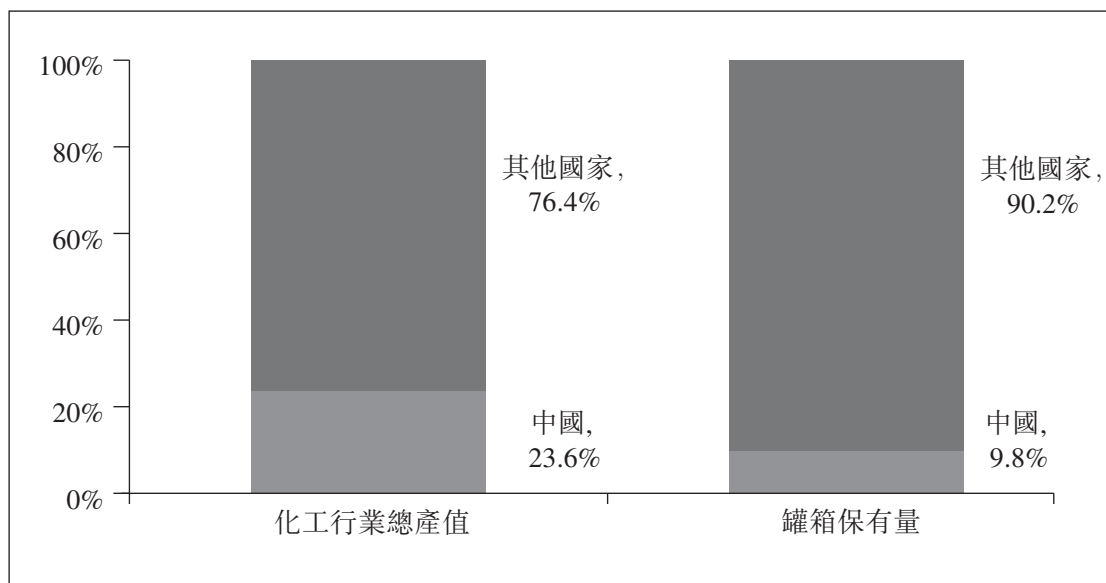


資料來源：國際罐式集裝箱組織，中國集裝箱行業協會

### 發展趨勢

伴隨著中國化工產業的持續發展以及政府和公眾環保意識的不斷提高，罐箱在化工品運輸中的地位將不斷提升。

2011年中國化工產值與罐箱保有量對比數據分析



資料來源：中國化工報、美國化工業協會

## 行業概覽

化工罐式集裝箱(簡稱「化工罐箱」)是未來化工物流發展的重要方向。化工罐箱與傳統的裝載運輸方式相比，具有安全可靠、運輸靈活、快捷方便、經濟實用、綠色環保等方面的優勢，在發達國家，化工罐箱的使用已經十分普遍，而國內的普及率較低。而中國的化工品運輸量巨大，危險化工品的年運量在2億噸左右，再加上未來化工基礎原料生產向資源地(內陸)轉移，化工品運輸的需求會進一步上升。同時隨著中國鐵路運力的提升和對危險化工品運輸的嚴格管制，中國的化工罐箱業務將飛速發展。

### 食品儲運市場概況

中國冷鏈物流發展尚處於起步階段，與發達國家差距巨大。國內80%以上的生鮮商品還是採用常溫流通手段。根據國家發展及改革委員會於2010年6月公佈的《農產品冷鏈物流發展規劃》中顯示，中國農產品產後損失嚴重，果蔬、肉類、水產品流通腐損率分別達到20-30%、12%及15%，僅果蔬一類每年損失就達到人民幣1,000億元以上。另外，根據上述發展規劃，發展目標到2015年，果蔬、肉類、水產品冷藏運輸率，流通環節產品腐損率分別降至15%、8%及10%以下。2011年，發達國家易腐食品的冷藏運輸率已超過60%，其中美國、日本、西歐等國家和地區超過80%，而中國只有20%左右。

### 主要市場參與者

目前中集安瑞科的食品裝備業務包括液態食品(啤酒、果汁、乳製品等)的生產/儲運裝備及成套解決方案(工程總包)，目前主要面向歐洲市場為主。考慮到目前中國國內快速增長的液態食品生產和消費量，未來中集安瑞科在中國國內的市場拓展空間將會更大。

除中集安瑞科外，在全球有4家溫控航空集裝箱供應商：瑞典的Envirotainer、Aircontainer Package System Sweden AB、英國的Skycooler Limited和美國的CSafe, LLC，主要提供兩類集裝箱：第一類是以運輸冷凍食品為主，能保持所定溫度的保溫集裝箱，集裝箱內帶有冷凍壓縮機的為機械式冷藏集裝箱；第二類是為載運水果、蔬菜等貨物，通常用乾冰作製冷劑，保溫時間為72小時左右，以保持貨物鮮度而具有充分隔熱結構的隔熱集裝箱。

### 發展趨勢

除國家政府扶持外，生鮮冷凍區在賣場、連鎖超市、便利店等業態中的比重不斷地增加，成為冷凍冷藏產品銷售不可替代的主渠道，從而擴大了冷凍冷藏產品的市場容量，刺激冷鏈物流行業對於食品儲運設備的需求。

## 道路運輸車輛業務

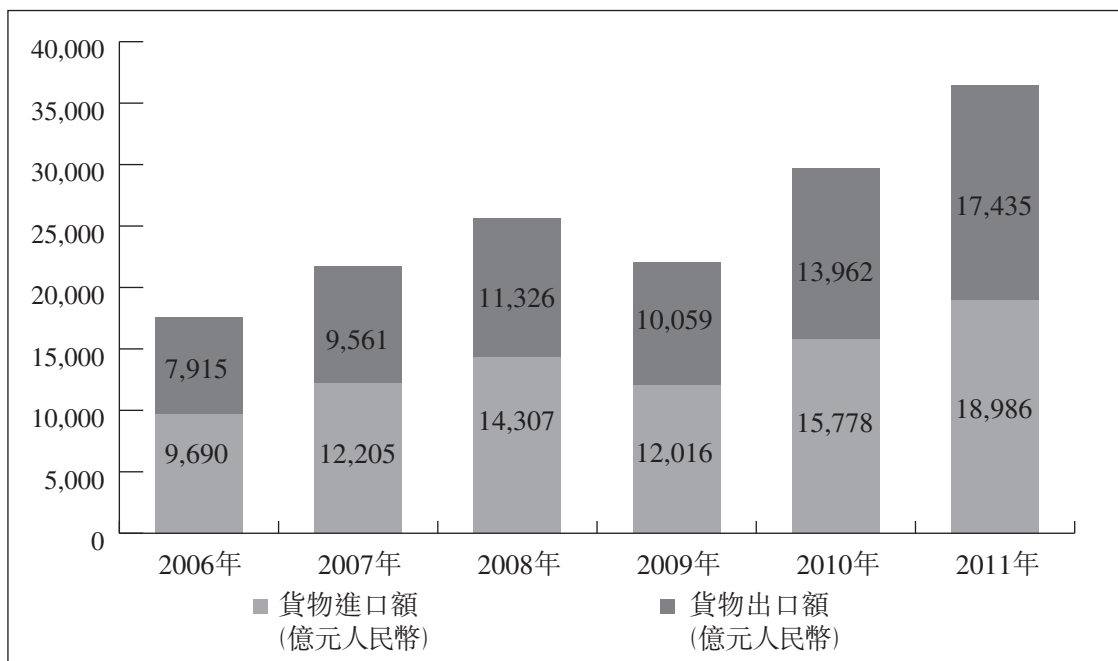
### 道路運輸車輛市場概況

道路運輸車輛指從事道路貨物運輸的專用載貨汽車，包括專用貨車(整車)和半掛車。專用載貨汽車載貨部位的結構為特製結構的汽車，包括廂式車、罐式車、平板車、自卸車等。

道路運輸車輛的需求主要視乎出口量、國內消費力及基建建設。更多的貿易活動可刺激對道路運輸以至道路運輸車輛的需求。

過往30年，由於中國經歷改革發展，中國東部沿岸地區憑藉其便利的地理條件，率先逐漸發展成為世界加工行業基地。加工行業需求大量原材料及零部件。所有有關原材料、零部件須由世界各地運輸至加工廠進行加工，而最終產品繼而將出口至其他國家。原材料、零部件的流送產生對道路運輸車輛的需求。2011年，每年中國的進出口貨品總額達36,421億美元，較去年增加22.5%，其中出口增加20.3%至18,986億美元及進口增加24.9%至17,435億美元。

2006年至2011年中國貨物進出口額



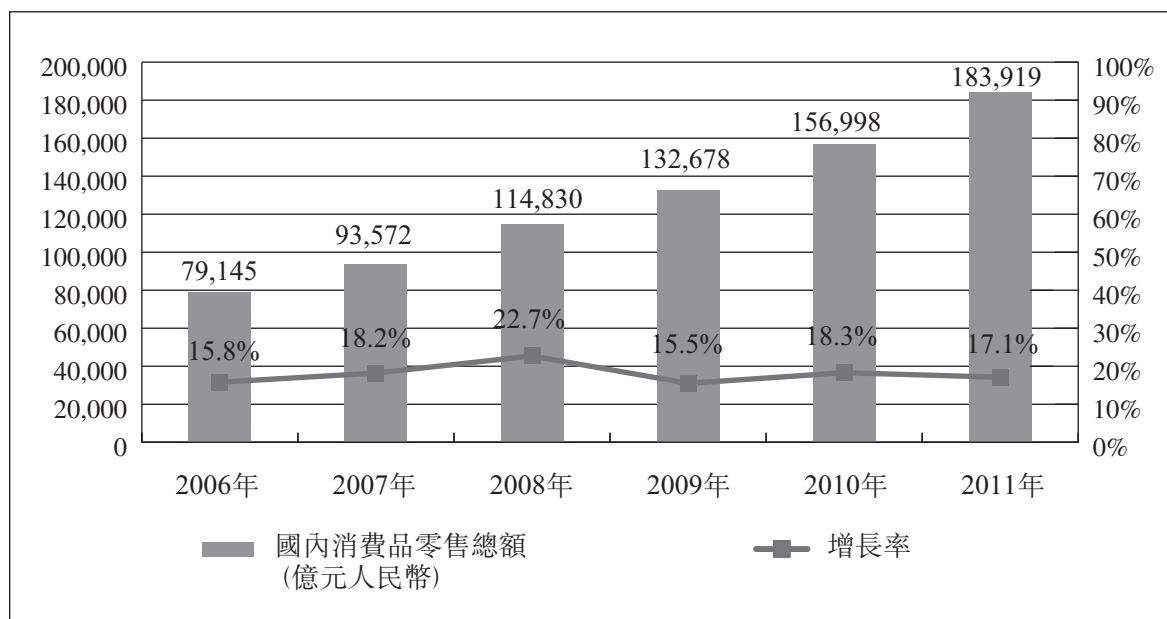
數據來源：中國國家統計局

## 行業概覽

中國市民的平均工資持續上升，彼等之購買力平價亦隨之上升，此帶動對國內及國外貨品的需求。工業貨品由中國東部銷往中國中西部，同時中國中西部將原材料售予中國東部進行加工，中國不同部分的互換趨勢亦已構成對貨物運輸的龐大需求。2011年，排除通脹的影響後，中國消費品零售總額為人民幣183,919億元，較2010年同期增長17.1%，零售總額實際增長率為11.6%。

參照不同業務範疇的統計，2011年城市地區的消費品零售額累積至人民幣159,552億元，較2010年增加了17.2%，而2011年農村的消費品零售額累積至人民幣24,367億元，較2010年增加了16.7%。按照消費品的統計模式，2011年消費品零售額為人民幣163,284億元，較2010年增加17.2%；2011年食品及飲料收入總額為人民幣20,635億元，較2010年攀升16.9%。

2006年至2011年中國國內消費品零售總額及增長速度

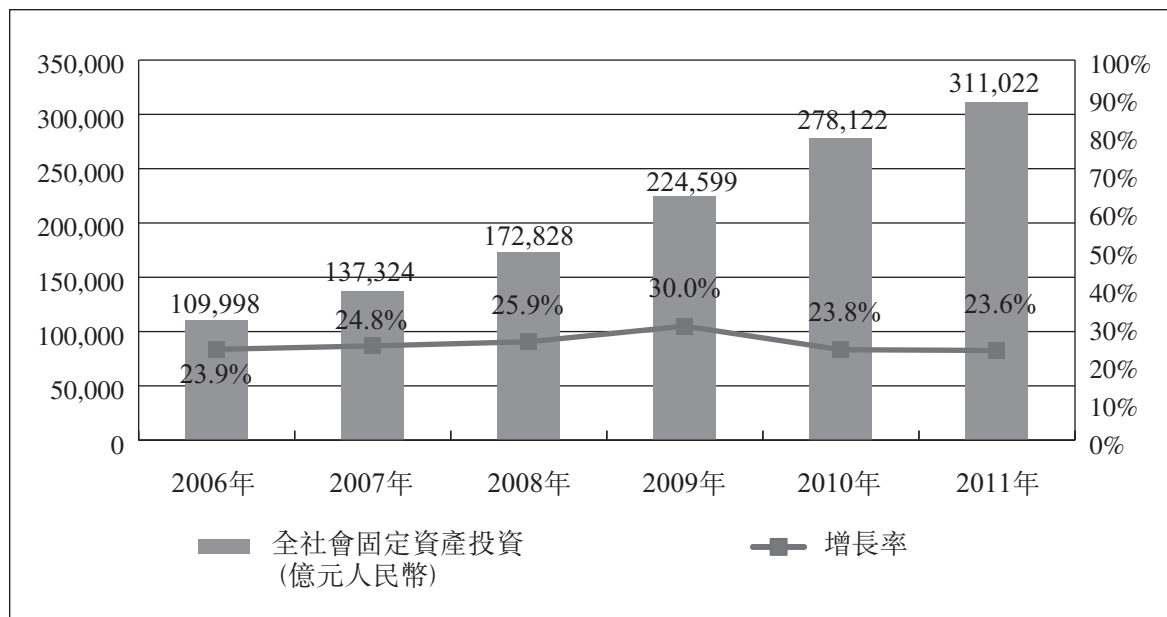


數據來源：中國國家統計局

## 行業概覽

另外，中國部分地區的基建尚未發展。在邁向城市化的過程中，對住宅地區、高速公路、機場及城市設施的需求顯著，帶動對鋼鐵、混凝土、石塊及其他建築材料的運輸需求。

2006年至2011年中國國內固定資產投資及增長速度



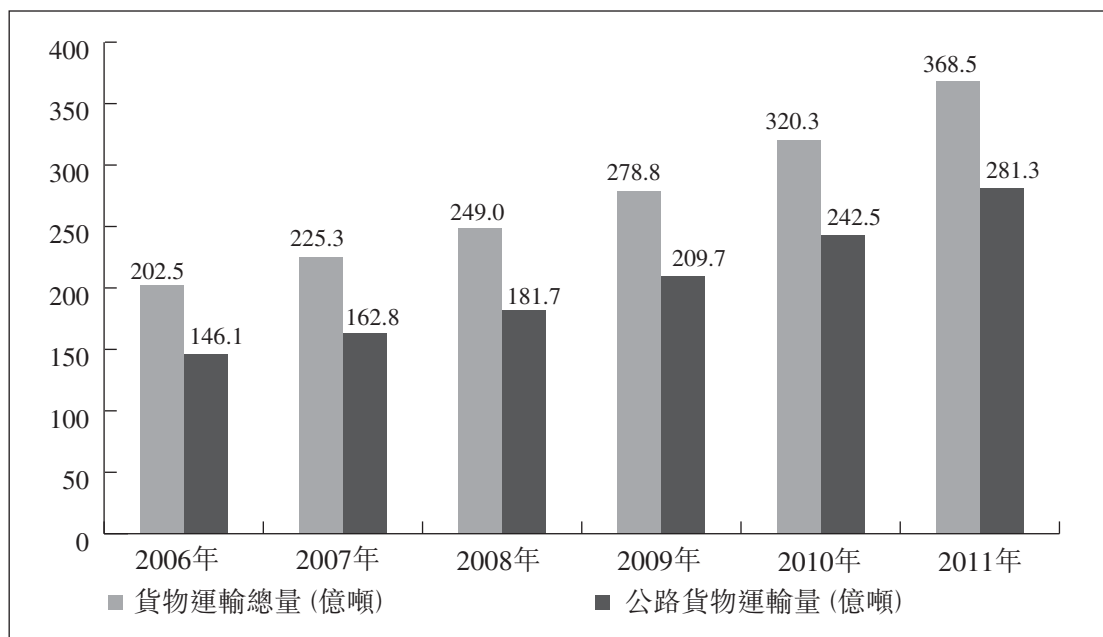
數據來源：中國國家統計局



## 行業概覽

從貨物運輸量來看，中國對公路貨物運輸方式最為倚重，從2006年至2011年公路貨物運輸量在貨物運輸總量佔比均超過70%，並呈逐年上升趨勢。下表列出2006年至2011年中國貨物運輸總量與公路貨物運輸量對比：

2006年至2011年中國貨物運輸總量與公路貨物運輸量對比

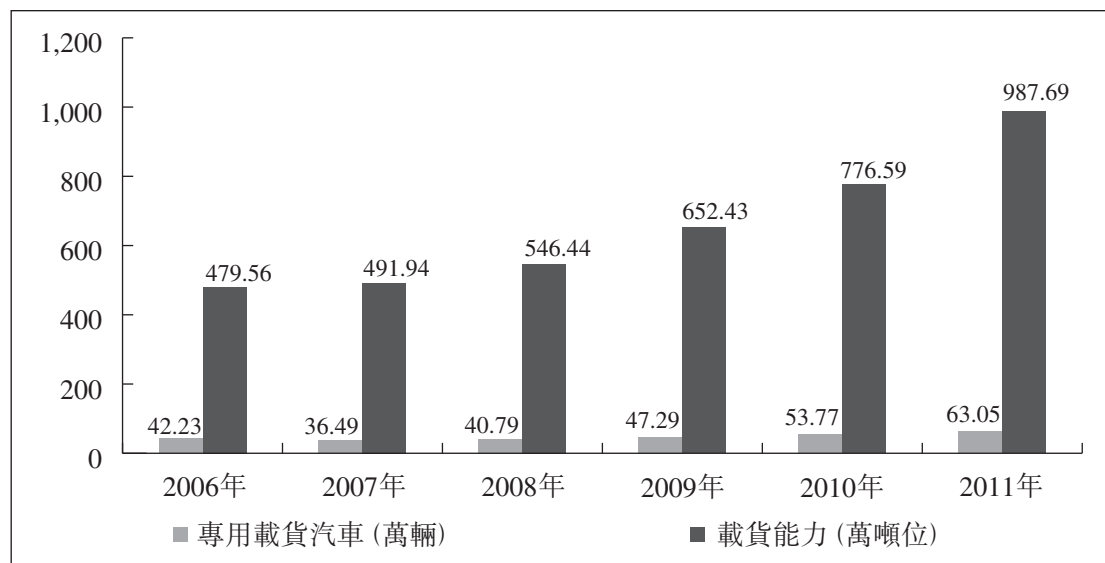


數據來源：中國交通運輸部

## 行業概覽

2011年底，中國擁有載貨汽車11,794,100輛、72,612,000噸位。其中，專用載貨汽車630,500輛、9,876,900噸位。下表列出2006年至2011年中國專用載貨汽車數量及載貨量：

2006年至2011年中國專用載貨汽車數量及載貨量

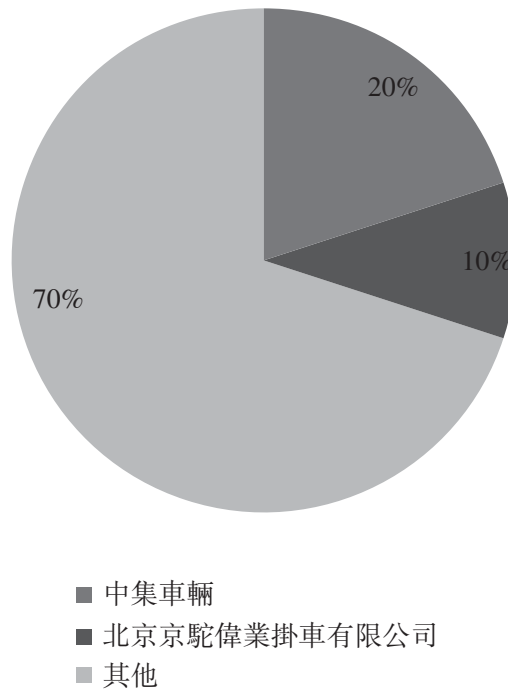


數據來源：中國交通運輸部；中國國家統計局

### 主要市場參與者

各類的專用載貨車輛有不同的市場參與者，就半掛車市場而言，根據中國汽車技術研究中心的統計，2011年中國半掛車產量為229,200輛。半掛車市場集中度相對較低，參與企業眾多，其中按產量計中集車輛規模最大，約佔2011年中國半掛車產量總額的20%。下表列出2011年按產量計中國半掛車主要企業及其市場份額：

2011年按產量計中國半掛車主要企業及其市場份額



數據來源：中國汽車技術研究中心

### 發展趨勢

隨著國家對節能減排的要求以及排放標準日益嚴格，新型環保材料、高強度材料和鎂鋁合金等輕量化材料將在專用汽車產品上得到採用和普及。

由於進入門檻較低，中國從事半掛車生產的廠商眾多，其中相當大數量是技術能力較弱的小廠商。隨著國家對半掛車產品治理工作的推進，新獲批進入的廠商數量越來越少。市場集中度也在逐步提高，2011年前十家半掛車生產企業的市場集中度從2010年的約41%提高到約46%。2011年中國專用車和半掛車市場增長速度出現比較明顯的下降，部分廠商的效率甚至出現負增長，行業優勝劣汰的壓力驟增。

## 海洋工程裝備業務

### 海洋工程裝備市場概況

海洋工程包括以開發、使用、保護及回採海洋資源為目的進行的新建造、改造或擴展項目。

海洋工程裝備主要指海洋資源勘探、開採、加工、儲運、管理、後勤服務等方面的大型工程裝備和輔助裝備，包括：鑽井平台、生產平台、輔助船舶等。

由於海洋工程裝備受石油價格直接驅動，而石油價格很大程度受全球經濟形勢影響，而全球經濟的走向將影響海洋工程裝備市場的發展。美國2008年爆發次按危機後，中國、巴西及俄羅斯等國家已出台了各國海洋工程的扶持政策。

2006年至2011年，全球移動式鑽井平台(其中一項於海洋工程裝備市場的主要鑽井平台)訂單隨全球經濟環境變化發生著較為劇烈的震盪，而自2010年起，全球海洋工程開始復蘇，2011年，全球共成交移動式鑽井平台103座，其中自升式鑽井平台46座、半潛式鑽井平台21座、鑽井船36艘，此外還有一大批可選擇權訂單，訂單數量均數倍於2010年，2011年海工市場爆發性增長態勢顯現。下表列出2006年至2011年全球移動式鑽井平台訂單情況：

**2006年至2011年全球鑽井平台訂單情況**

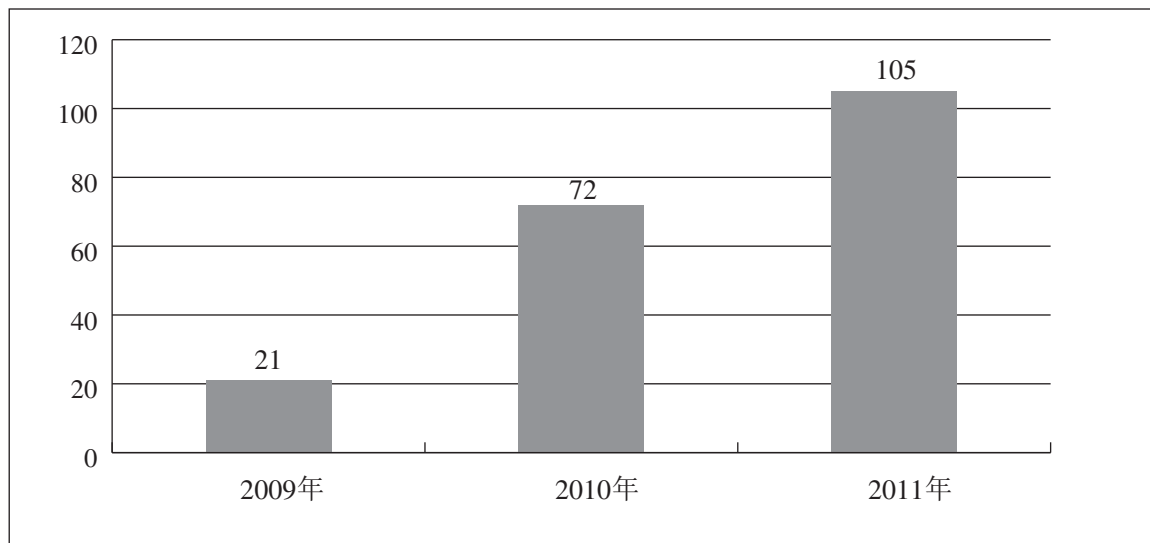
	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
自升式(座) . . . . .	29	31	26	14	21	46
半潛式(座) . . . . .	20	11	15	3	2	21
鑽井船(座) . . . . .	10	16	19	2	8	36
合計 . . . . .	<u>59</u>	<u>58</u>	<u>60</u>	<u>19</u>	<u>31</u>	<u>103</u>

資料來源：賽迪顧問

## 行業概覽

生產平台的訂造是由項目驅動的，其建造市場的變化相比鑽井平台市場要平緩很多。由於生產平台訂單多為現存浮式生產、儲存及卸貨裝置新建或改造項目，改造項目金額一般較新建較低，2009年至2011年全球生產平台市場規模如下：

2009年至2011年全球生產平台市場規模(單位：100百萬美元)

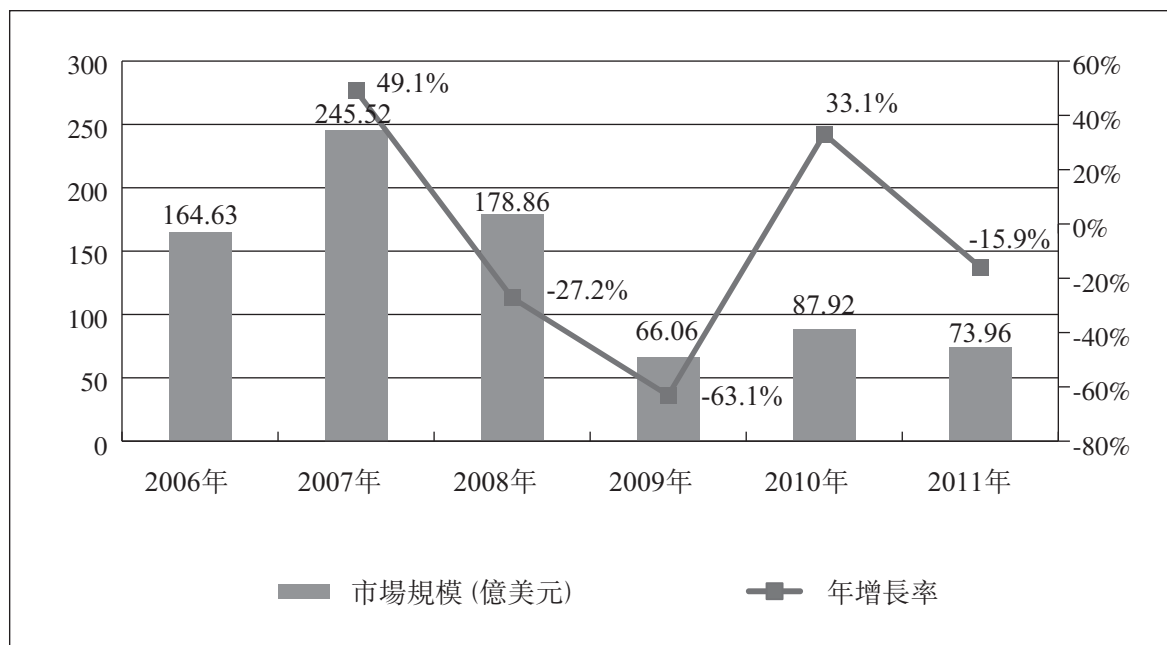


數據來源： ODS - Petrodata

## 行業概覽

從全球供給船的訂單情況來看，全球訂單量預期會逐步降低。2006年至2011年全球輔助船舶市場規模及年度增速情況如下：

2006年至2011年全球輔助船舶市場規模及年度增速



數據來源：Clarkson

### 主要市場參與者

全球海工裝備市場現時已形成三層級梯隊式競爭格局，歐美壟斷了海工裝備研發設計和關鍵設備製造，韓國和新加坡在高端海工裝備模塊建造與總裝領域佔據領先地位，而中國和阿拉伯聯合大公國等主要從事淺水裝備建造、開始向深海裝備進軍。

中國海洋工程近年來在國家的大力支持下，取得了快速發展。目前，中國在自升式、半潛式鑽井平台的市場份額逐漸提高，且在輔助船舶中平台支持船、三用工作船類型船舶佔據全球領先地位，相關企業有上海外高橋造船有限公司、本集團、大連船舶重工集團有限公司、青島北海船舶重工有限責任公司及上海振華重工(集團)股份有限公司等。

### 發展趨勢

鑽井平台的基礎設計是整個設計製造過程中最難的環節。中國原來平台的基礎設計基本是來自國外設計公司或先購買國外公司的圖紙然後自行轉化。近幾年，包括本集團、大連重工·起重集團有限公司等一批國內企業已經基本掌握了獨立自主進行自升式平台基礎設計的能力。

## 行業概覽

目前中國國產化率較高的主要是船體等技術含量相對較低的部分，而在水下設備、輪機和鑽井機械等高端領域，按設備數量計算的國產化率非常低。中國企業已經在深水鑽井包等先進設備取得了較大改善，其設備配套能力不斷增強，產品檔次不斷提升。

與新加坡和韓國的國際一流企業相比，中國企業在平台整體設計、核心部件配套、製造過程控制以及售後服務國際網絡方面仍有一定差距。其表現在：1)總體設計水平尚難達到國際一流並獲得廣泛認可。2)仍未形成完整產業鏈，無法體現中國製造優勢。3)高端配套設備尚難國產化。

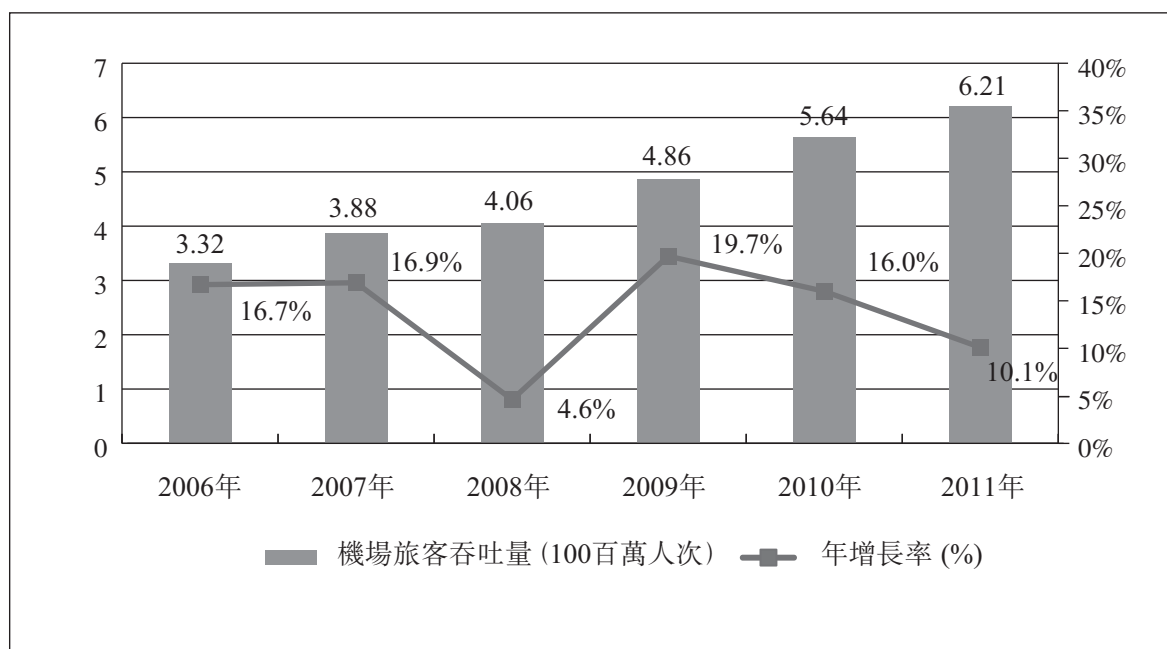
### 空港設備業務

#### 空港設備市場概況

空港設備是指為保障航空器飛行和地面運行安全，在民用機場內用於(其中包括)支援航空器地面運作及航空運輸服務等作業的各種專業設備。包括旅客登機橋、航空貨物處理系統以及地面特種車輛相關設備。

2006年至2010年期間，中國運輸機場旅客吞吐量年平均增長率14.3%。2011年，中國民航運輸機場完成旅客吞吐量621百萬人次，相比2010年完成機場遊客吞吐量564百萬人次，同比增長10.1%。下表列出2006年至2011年中國機場旅客吞吐量及年增長率：

2006年至2011年中國機場旅客吞吐量及年增長率

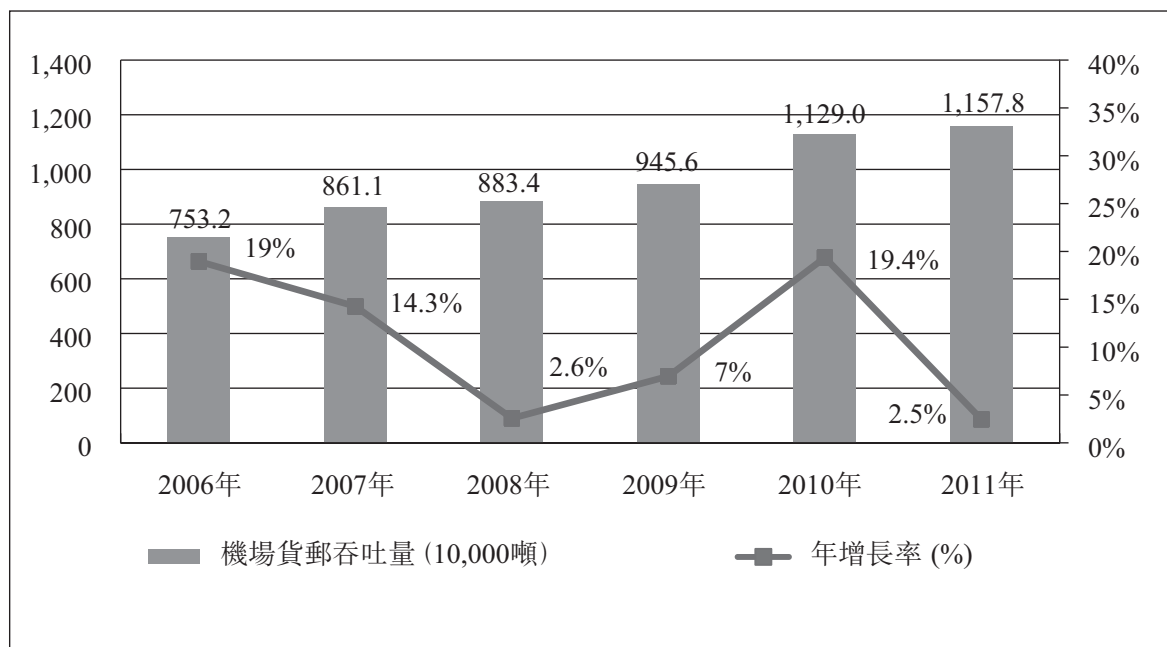


數據來源：中國民航局

## 行業概覽

2006年至2010年期間，中國運輸機場貨郵吞吐量年平均增長率10.8%。2011年中國運輸機場貨郵吞吐量達11,578,000噸，2010年貨郵吞吐量11,290,000噸，同比上年增長2.5%。下表列出2006年至2011年中國運輸機場貨郵吞吐量及年增長率：

2006年至2011年中國運輸機場貨郵吞吐量及年增長率



數據來源：中國民航局

旅客登機橋是連接候機大廳與飛機艙之間的機坪移動式活動通道。此設備能為旅客提供一個不受惡劣天氣條件影響及在緊急情況下的上下飛機的安全環境。

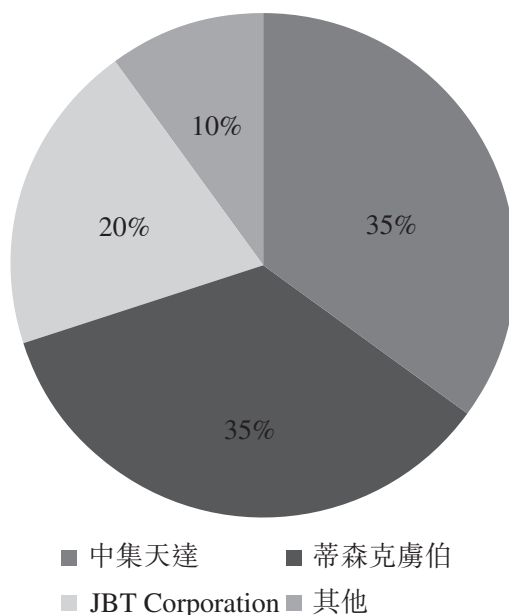
根據十二五規劃，2011年至2015年中國改擴建機場將達到101個，新建機場項目為70個。隨著機場設備的不斷發展和完善，預計舊旅客登機橋更新的數量在2015年之前未來數年將呈上升的趨勢，而新旅客登機橋安裝的數據則成逐年遞減的趨勢。



### 主要參與者

隨著登機橋設備技術的不斷成熟，按2011年銷售計，中集天達、蒂森克虜伯(ThyssenKrupp AG)、以及JBT Corporation三大企業佔據了全球市場90%的份額，剩下區域市場由韓國的現代重工(中國)電氣有限公司、日本的新明和工業株式會社和以及印尼的PT Bukaka Teknik Utama等佔據。目前來看，佔寡頭壟斷地位的三大企業不論產品質量還是技術水平的市場份額都非常接近。比較而言，中集天達的優勢在於能夠準備的把握客戶的需求、靈活的設計方案以及相對有競爭力的價格，因此2011年佔據了國際市場上35%的市場份額，主要客戶以中國和歐洲機場為主；蒂森克虜伯的客戶主要也以歐洲和新興市場機場為主，同樣也佔據了35%的市場份額；而第三大登機橋設備生產廠商JBT Corporation主要客戶以美國等國家為主，佔據了全球20%的市場份額。

按2011年銷售計登機橋全球市場份額



數據來源：賽迪顧問

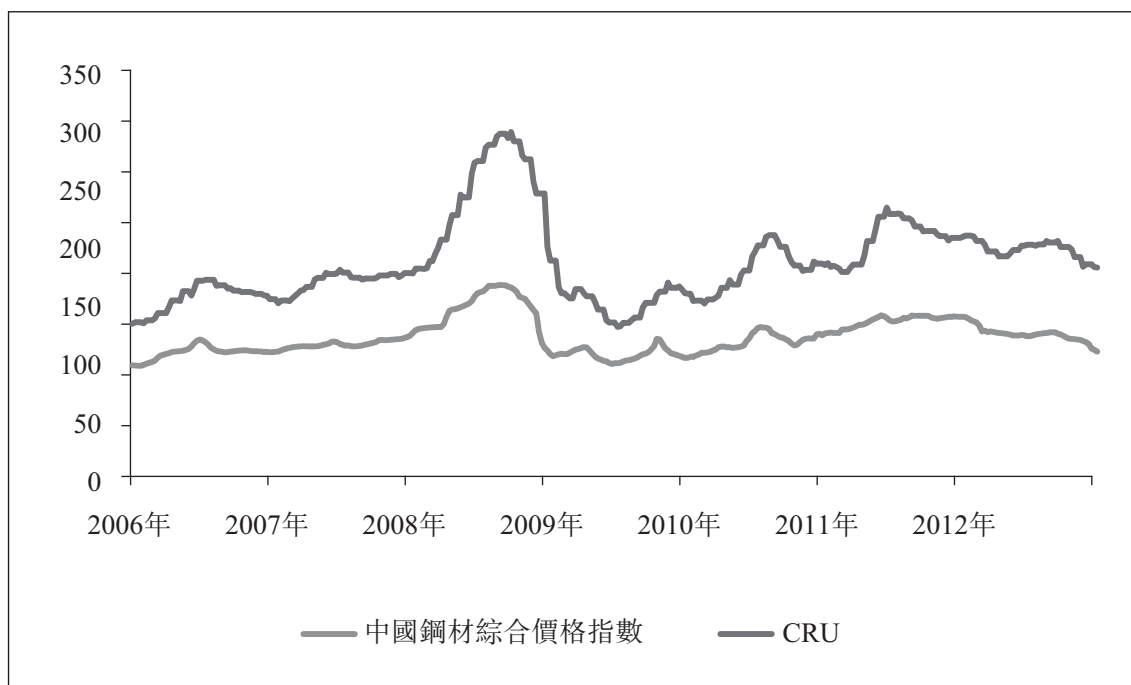
### 發展趨勢

2011年，機場系統完成固定資產投資總額人民幣495.4億元，比上年增長12.2%。重點建設項目19個。通過對各省最新發佈的「十二五」規劃進行統計，估計有49個確定於2011年至2015年期間新建的機場建設項目。隨著機場的新建和擴建，預計空港設備的需求將會增加。

### 主要原材料價格

作為重型設備製造企業，主要原材料包括鋼材和各種部件。全球鋼鐵市場(包括中國鋼鐵市場)的鋼材價格較為穩定，裝備製造由於鋼材使用較多，需求量大，從而對上游鋼材供應商擁有較強的議價能力。下表列出2006年至2012年8月的國際鋼材價格指數(CRU)與中國鋼材綜合價格指數：

2006年至2012年8月國際鋼材價格指數(CRU)與中國鋼材綜合價格指數



數據來源：中國鋼鐵協會