

行業概覽

本節及本招股章程其他章節所載資料及統計數據均來自不同官方政府刊物、公開市場研究可獲得來源及其他獨立第三方來源。此外，我們委聘賽迪顧問股份有限公司就全球發售編製一份獨立行業報告。我們相信，該等資料及統計數據來自適當的來源，且我們已採取合理謹慎態度摘錄及轉載該等資料及統計數據。我們並無理由相信該等資料及統計數據在任何重大方面屬虛假或具誤導成分，或任何部分資料遭遺漏致令該等資料屬虛假或具誤導成分。本公司、聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商、參與全球發售的任何其他人士或其各自的董事、顧問及聯屬人士概無獨立核實該等資料及統計數據。因此，本公司、聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商、參與全球發售的任何其他人士或其各自的董事、顧問或聯屬人士概無就本招股章程所載該等資料及統計數據的正確性或準確性發表任何聲明。賽迪顧問行業報告的可靠程度可能受賽迪顧問就預測行業趨勢時考慮的相關假設及因素的準確性、運營里程及中國城市軌道交通行業的總投資額所影響。由於該等資料及統計數據或會不準確、不完整、過時或與中國境內或境外編撰的其他資料不一致，故不應過分依賴本節所載資料。

賽迪顧問

為促使進行全球發售，我們已委聘獨立第三方賽迪顧問就本招股章程編製有關中國城市軌道交通行業的報告。賽迪顧問在中國提供顧問服務，總部設於北京並於香港聯交所創業板上市，其根據全國的統計資料、相關政府部門及行業機構的統計數據和相關國家及地方政策，以及有關相關資料的獨立分析而編製其報告。我們就編製及發出報告向賽迪顧問支付的總代價為人民幣330,000元，而不論有關分析結果如何，我們均支付該代價。

賽迪顧問就預測中國城市軌道交通行業的行業趨勢及總投資額時考慮的因素包括，(i)從投資至運營的週期和城市軌道交通項目的投資規模；(ii)中國城市軌道交通於最近數年的發展；(iii)已建設及將建設的城市軌道交通項目；(iv)已審批及正處於準備階段的城市軌道交通項目的建設規劃；及(v)北京城市軌道交通項目的建設規劃。賽迪顧問所預測的中國城市軌道交通已運營的運營里程及投資額乃根據若干假設作出，包括(i)中國經濟及國內生產總值的預期增長率；(ii)中國的穩定城市化政策及城市化的可持續發展；及(iii)於預測期間內中國城市軌道交通的可持續發展，以及有關中國城市軌道交通的運營政策及投資額的其他因素。董事及聯席保薦人與賽迪顧問於審閱及討論該等假設及因素時已採用合理謹慎的態度，並相信且信納當中並不存在任何具誤導成分的資料或於披露該等資料時並無重大遺漏。

中國經濟發展

國內生產總值(「國內生產總值」)

自1970年代推行改革開放以來，中國經濟一直快速增長。從2008年至2013年，中國國內生產總值從人民幣31.40萬億元增至人民幣56.88萬億元。同期，中國的平均年實際國內生產總值增長率達到9.0%。中國已於2010年成為全球第二大經濟體。

固定資產投資總額及城鎮化

據中國國家統計局數據，於2008年至2013年，中國的固定資產投資總額穩定增長並於2013年達人民幣44.71萬億元，是2008年投資額的兩倍以上。同時，自2001年實施《中國第十個五年計劃綱要》所載城鎮化戰略以來，中國城鎮化水平不斷提升。2008年至2013年，中國城鎮化率以平均每年1.4個百分點增長，並於2013年達到53.7%。

中國城市軌道交通行業

概覽

運輸業是中國國民經濟和社會發展的基礎。目前，中國運輸方式主要分為：公路、鐵路、水路、民航和城市軌道交通。其中，城市軌道交通是指固定導向的軌道交通系統。城市軌道交通乃根據一個城市的整體城市運輸規劃以有軌電車或單一列車的形式於全封閉或部分封閉鐵路上運送大規模客容量(以乘客數量計算)。

截至2013年12月31日中國各類城市軌道交通的運營里程分析

類別	運營里程 (公里)	%
地鐵.....	2,073	75.5%
輕軌.....	233	8.5%
單軌.....	75	2.7%
現代有軌電車.....	108	3.9%
磁浮系統.....	30	1.1%
市域快軌.....	227	8.3%
總計.....	<u>2,746</u>	<u>100.0%</u>

資源來源：中國城市軌道交通協會

行業概覽

實施城市軌道建設項目從規劃到運營需要一段長時間。不同類型的城市軌道交通的適用標準和每公里投資額均有所不同。下表列示中國主流城市軌道交通系統的適用標準以及每公里投資額：

類型	適用標準	每公里投資額
地鐵.....	地方政府的財政預算一般為人民幣100億元以上，國內生產總值達到人民幣1,000億元以上，城區人口在300萬人以上，所規劃繁忙時段單程客流為每小時3萬人以上。	人民幣 500–700百萬元/ 公里
輕軌.....	地方政府的財政預算一般為人民幣60億元以上，國內生產總值達到人民幣600億元以上，城區人口在150萬人以上，所規劃繁忙時段單程客流為每小時1萬人以上。	人民幣 130–240百萬元/ 公里
有軌電車.....	無硬性要求	約人民幣 100百萬元/公里

資料來源：《國務院辦公廳關於加強城市快速軌道交通建設管理的通知》及賽迪顧問

城市軌道交通客運量

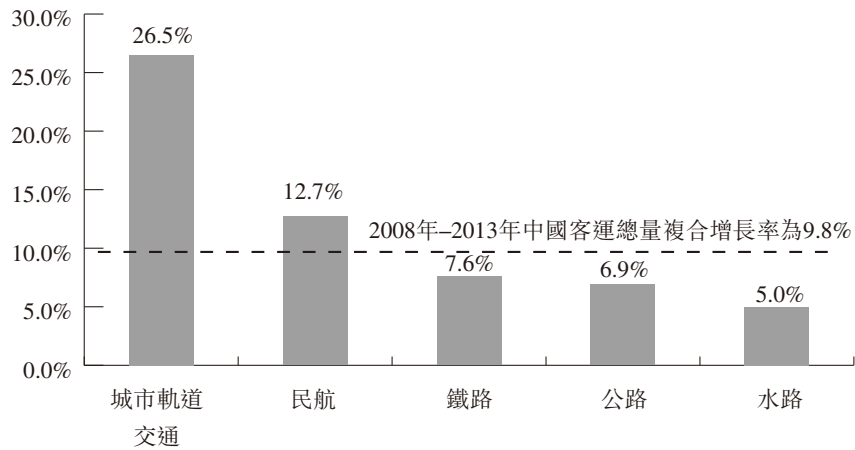
中國城市軌道交通客運量由2008年的33.7億人次上升到2013年的109.1億人次，複合年增長率為26.48%。在中國所有運輸類別中，城市軌道交通以客運量計算的增長速度最快。下表列示於所示期間中國總客運量及城市軌道交通的客運量：

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	複合年 增長率
總客運量*(十億人次).....	32.05	33.43	38.26	42.40	46.74	51.10	9.8%
其中：							
城市軌道交通的客運量 (十億人次).....	3.37	3.66	5.57	7.13	8.70	10.91	26.48%
佔總客運量百分比.....	10.5%	10.9%	14.6%	16.8%	18.6%	21.4%	不適用

資料來源：國家統計局及賽迪顧問

附註：*總客運量包括公路、鐵路、水路、民航及城市軌道交通的客運量。

2008年–2013年中國各類運輸方式客運量的複合年增長率

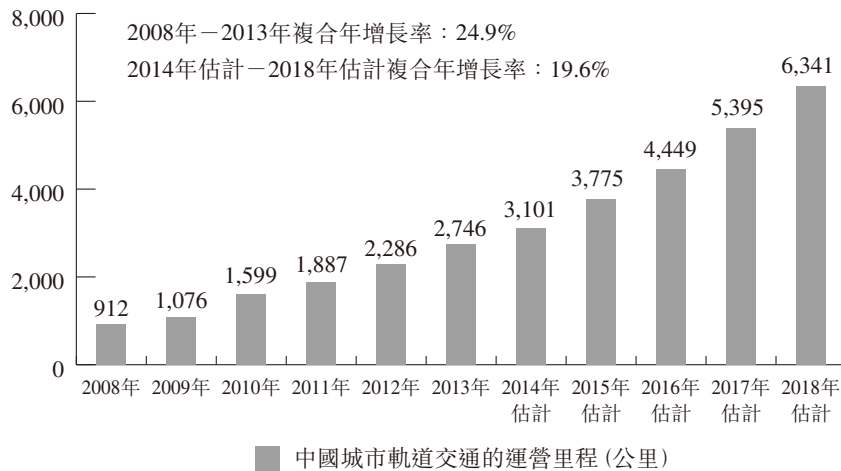


數據來源：國家統計局

城市軌道交通的運營里程及投資額

下圖說明中國城市軌道交通的過往及預測運營里程：

2008年–2018年估計中國城市軌道交通的運營里程



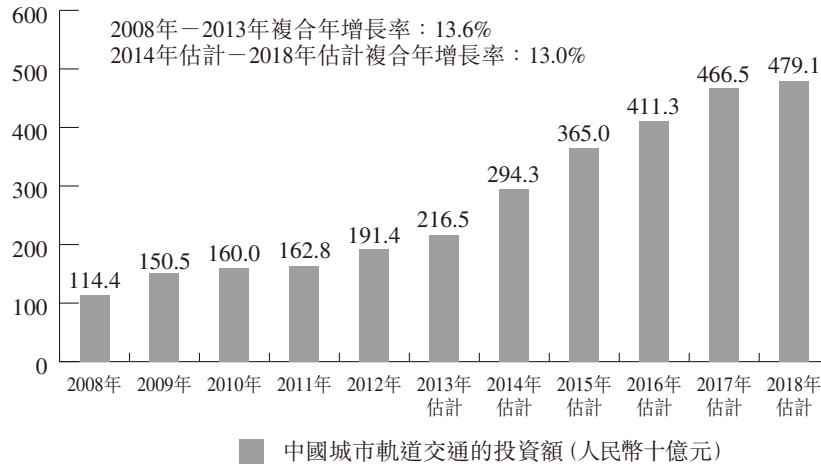
數據來源：2008年–2013年統計數據由中國城市軌道交通協會提供，2014年–2018年統計數據由賽迪顧問提供

於2012年1月1日至2013年12月31日，發改委批覆了32個城市的40個城市軌道交通項目，總里程達2,318.0公里，預期涉及總投資額達人民幣1.40萬億元。此外，另

行業概覽

有40多個城市正在進行城市軌道交通規劃，準備審批建設。下圖說明所示期間中國城市軌道交通的過往及預測投資額：

2008年–2018年中國城市軌道交通的投資額



數據來源：2008年–2010年統計數據由賽迪顧問自公開途徑收集，2011年–2013年統計數據來自中國城市軌道交通協會，2014年–2018年統計數據乃根據賽迪顧問的中期預測作出

中國各城市的城市軌道交通發展情況

截至2013年12月31日，中國有19個城市的92條已建成軌道交通線路投入運作，總里程達2,746公里。下表說明截至2013年12月31日中國城市軌道交通運營里程的統計數據：

序號	城市	運營線路數目	運營總里程 (公里)
1	上海	17	627
2	北京	18	542
3	廣州	9	239
4	深圳	5	179
5	重慶	4	170
6	成都	4	144
7	天津	5	139
8	大連	5	127
9	瀋陽	6	114
10	南京	3	81
11	武漢	3	72
12	蘇州	2	58
13	長春	3	56
14	杭州	1	48
15	西安	2	46

行業概覽

序號	城市	運營線路數目	運營總里程 (公里)
16	昆明	2	40
17	鄭州	1	26
18	佛山	1	21
19	哈爾濱	1	17
	合計	<u>92</u>	<u>2,746</u>

數據來源：中國城市軌道交通協會

截至2013年12月31日，發改委已批覆中國36個城市的城市軌道交通項目，另有西寧、珠海及溫州等43個其他城市已完成或已展開城市軌道交通規劃。上述79個城市至2020年的規劃總里程預計將達到13,385公里。下表列示截至2014年中國城市軌道發展的實施狀況統計數據。

規劃總里程 (公里)	已批覆里程 (公里)	運營里程 (公里)	在建里程 (公里)	未批覆但 已規劃建設里程 (公里)
(A)=(B)+(E)	(B)=(C)+(D)	(C)	(D)	(E)
13,385	6,638	2,746	3,892	6,747

資料來源：中國城市軌道交通協會、發改委、賽迪顧問

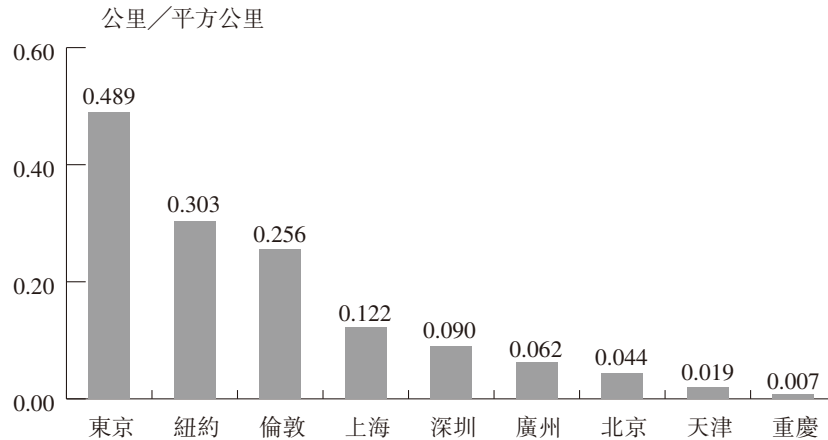
北京是城市軌道交通發展最快的城市之一。根據《北京市城市快速軌道交通近期建設規劃2007-2015年》顯示，截至2015年北京市將建成「三環、四橫、五縱、七放射」的軌道交通網絡，軌道線路總數達19條。根據正在編製中的《北京軌道交通建設規劃(2013-2020年)》顯示，直至2020年，北京城市軌道交通的運營總里程預期達到1,000公里，平均每日客運量達到2,200萬人次。

全球主要城市的軌道交通密度對比

目前，上海及北京以規模計已擁有全球最大及第二大的城市軌道交通網絡，但國外主要城市的城市軌道交通密度⁵仍然明顯高於中國城市。下圖列示於2013年全球主要城市的城市軌道交通密度對比：

⁵ 城市軌道交通密度=城市軌道交通運營里程/行政區域面積

2013年全球主要城市的城市軌道交通密度對比



數據來源：賽迪顧問

城市軌道交通行業的主要驅動因素

政府大力支持

為推動節能環保型運輸的發展，並緩解各城市交通擠塞造成的壓力，中國於十二五期間採納了加強城市軌道交通發展的政策。下表列示中國政府最近推動的相關政策。

最近有關城市軌道交通行業的政策

年份	政策	發佈單位	主要內容
2013	《國務院關於加強城市基礎建設的意見》	國務院	推進地鐵、輕軌等的建設。直至2015年，中國城市軌道交通的運營里程將增加1,000公里。
2012	《國務院關於城市優先發展公共交通的指導意見》	國務院	將推動各城市的公共運輸(包括軌道交通系統)的發展放在首要位置。

行業概覽

年份	政策	發佈單位	主要內容
2012	《「十二五」綜合交通運輸體系規劃》	發改委	根據各城市的規模和特點，發展軌道交通系統，包括輕軌、地鐵、有軌電車等，並為市區人口超過10百萬的城市逐步建設軌道交通網絡；並為市區人口超過30百萬的城市建設軌道交通樞紐。

資料來源：賽迪顧問

緩解交通擠塞造成的壓力

隨著城市化進程的加快，中國各城市均需面對因城市人口高度集中及私家車數目不斷增加等因素導致的嚴重交通擠塞情況。因此，解決交通擠塞問題已成為中國政府的首要任務之一。目前，城市軌道交通因其龐大乘載力及特快速度而被視為緩解交通擠塞所造成壓力交通問題的有效解決方法。

節能環保

大氣污染是中國一大嚴重問題。一些城市已經出台解決此問題的機動車排放污染控制方案，如《北京市2013-2017年機動車排放污染控制工作方案》。使用電力的城市軌道交通系統對社會帶來眾多裨益，包括污染及噪音較小、節能、運量大、方便及效率高。

經濟效益

城市軌道交通的發展有助軌道沿線地區的經濟發展，此舉可令土地升值、改善投資環境及提升城市的整體競爭力。

中國城市軌道交通工程及建設行業

概覽

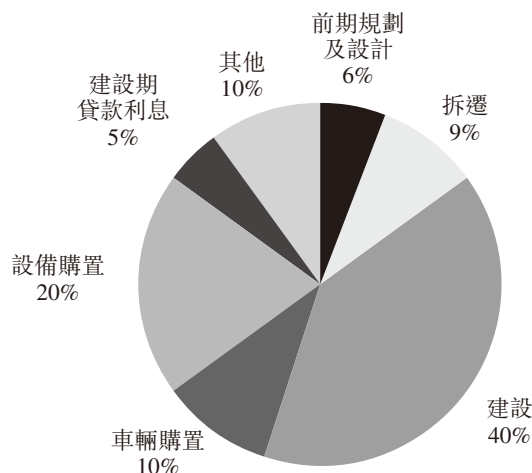
根據中國城市軌道交通發展的一般規管審批程序，地方政府須在完成城市軌道交通發展規劃並提交予省級發展及改革委員會初審後，再轉交發改委作正式審批。僅待取得發改委正式下文批覆建設規劃後，地方政府方可進行項目融資和建設。

城市軌道交通的發展需要龐大資本投資及需時三至五年之久。整個價值鏈包括前期規劃、勘察與設計、施工、設備與車輛購置和運營管理等階段。目前，在中國城市軌道交通建設項目中，大部分設計與勘察、施工及設備採購乃透過分開競投進行，但如工程總承包等總承包模式及如BT、BOT等投資模式亦不斷普及起來。根據賽迪顧問，以組成財團、合營企業等形式合作競投城市軌道交通工程項目並非中國業內常見現象，但在非常有限的情況下可能會發生。對於正常工程承包合約而言，倘競投人具備所有競投所需牌照及資質，則在正常情況下不會安排進行合作競投。

行業概覽

下圖說明中國普遍城市軌道交通項目的平均資本開支百分比。

普遍城市軌道交通項目的平均資本開支百分比



資料來源：賽迪顧問

設計、勘察及諮詢行業概覽

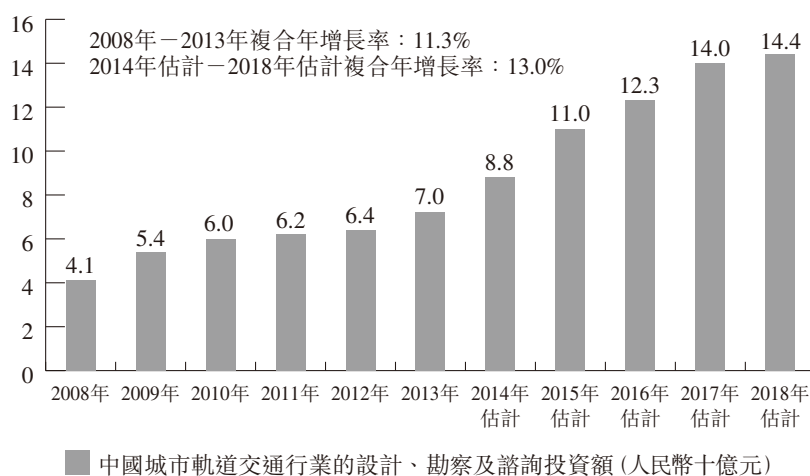
簡介

設計、勘察及諮詢服務包括線路勘察、項目規劃、建設規劃、預可行性研究及可行性研究、總體設計、前期設計及如項目後評價等其他諮詢業務。

投資規模

下圖說明於所示期間中國城市軌道交通行業內設計、勘察及諮詢板塊的投資額：

2008年—2018年中國城市軌道交通行業的設計、勘察及諮詢投資額



數據來源：賽迪顧問

行業概覽

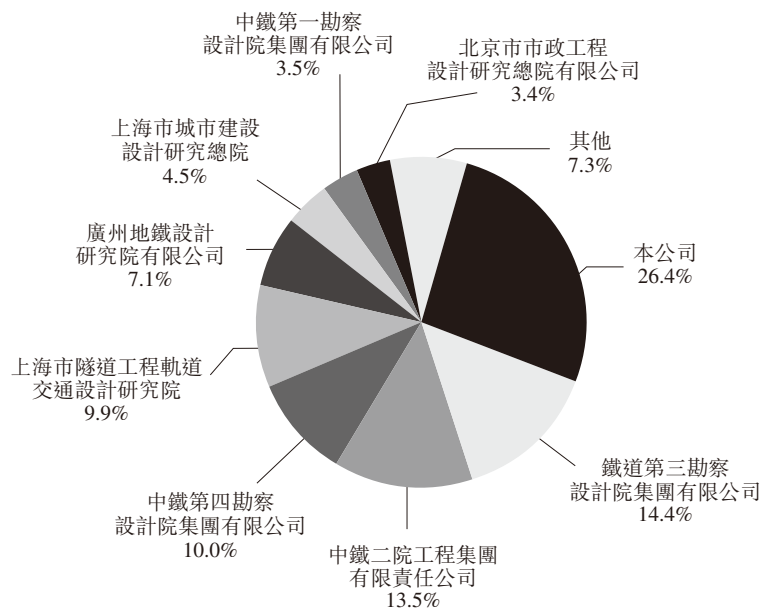
主要參與者及競爭

中國城市軌道交通行業的設計、勘察及諮詢業務的入行門檻相對較高，且一般需具備多種有關諮詢、設計及勘察的資質。然而，參與者需面對來自國內及國際的競爭對手的競爭。憑藉相對悠久的運營歷史、廣泛的項目專門技能與經驗、廣大人材庫及強大的研究實力，市場領導者將超越同業者，且於市場上佔據有利位置以捕捉先機。

根據賽迪顧問，截至2013年12月31日，本公司已完成設計總包服務運營總里程726公里，相當於城市軌道交通線路的運營總里程的26.4%，於中國業內排行第一。

下圖說明截至2013年12月31日設計總包服務項下中國城市軌道交通線路按運營里程計算的領先參與者。

截至2013年12月31日設計總包服務項下
按城市軌道交通線路運營里程劃分的市場佔有率

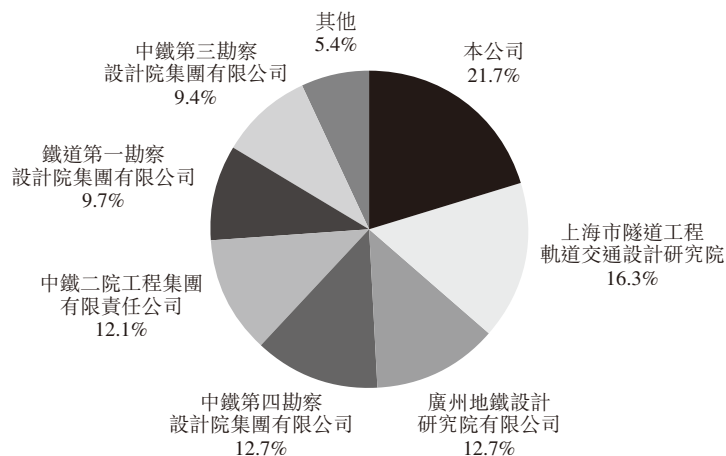


數據來源：賽迪顧問

根據賽迪顧問，於2013年中國城市軌道交通行業內設計、勘察及諮詢板塊錄得新簽合同價值合共人民幣82.7億元，其中，本公司貢獻約21.7%，於中國所有同業公司排行第一。

行業概覽

於2013年中國城市軌道交通行業提供的設計、勘察及諮詢服務按新簽合同額劃分的市場佔有率



數據來源：賽迪顧問

工程承包行業概覽

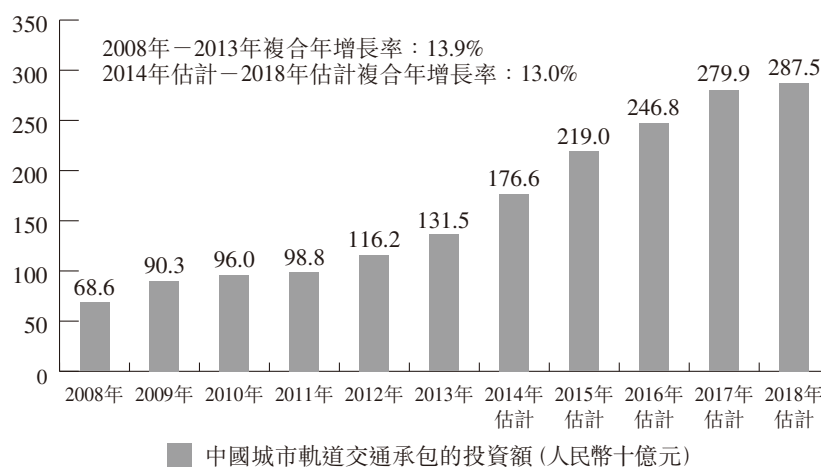
簡介

工程承包一般指項目擁有人委任工程承包商按照合同協定承接城市軌道交通項目的規劃、設計、勘察及諮詢、採購、施工、試運行的整份合同或合同過程的若干其他階段。中國城市軌道交通工程承包行業的主要服務模式是施工及設備安裝。

投資規模

下圖列示於所示期間中國城市軌道交通行業的工程承包板塊的過往及預測投資額。

2008年–2018年中國城市軌道交通行業工程承包的投資額



數據來源：賽迪顧問

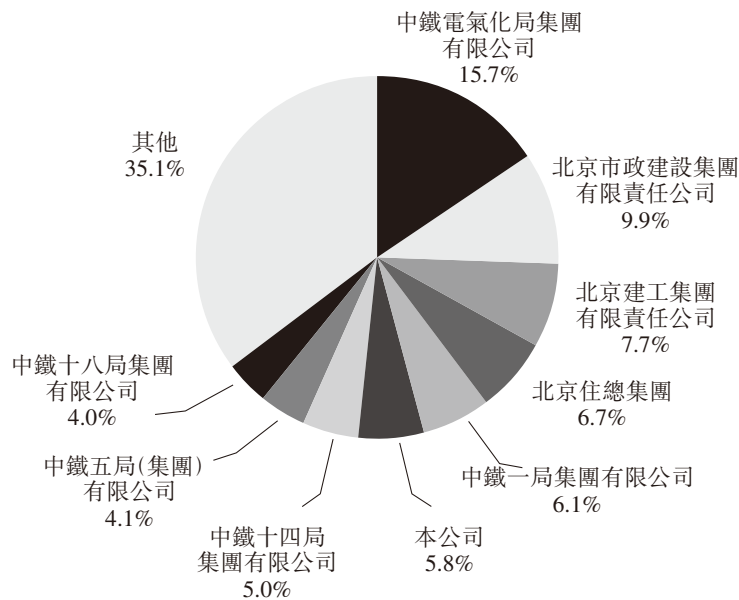
主要參與者及競爭

由於城市軌道交通行業規定需具備嚴格資質及重大資本投資，故中國城市軌道交通行業工程承包板塊的參與者大部分為國有企業，包括中國中鐵的工程子公司、中國鐵建以及地區性城市軌道交通工程公司。

根據賽迪顧問，於2013年中國城市軌道交通行業內工程承包板塊錄得新簽合同額合共人民幣1,493億元，其中，與本公司業務有關的新簽合同額約為1.3%。

根據中國城市軌道交通協會，北京為城市軌道交通增長最快的城區之一。其於2013年已完成中國城市軌道交通的最大筆投資。根據賽迪顧問，於2013年北京城市軌道交通行業工程承包板塊錄得新簽合同額總額為人民幣328.2億元，其中，本公司貢獻約5.8%，於北京市的參與者中排行第六。

2013年北京市城市軌道交通工程承包
按新簽合同價值劃分的市場佔有率



數據來源：賽迪顧問

中國城市軌道交通行業的未來趨勢

城市軌道交通的多元化發展

根據賽迪顧問，就城市軌道交通的多元化發展而言，輕軌及有軌電車預期為繼地鐵後最受歡迎的兩大公共交通方式。與地鐵相比，輕軌及有軌電車與需要較低的工程資質，且毋須經中央政府的批准。此外，與地鐵相比，輕軌及有軌電車平均

每公里亦需要較少投資額。因此，輕軌及有軌電車可帶來增長機會，特別是中國二、三線城市的增長。該等機會將促使設計及工程公司採納涉及較創新融資結構的業務模式(如BT或BOT)，並憑藉輕軌及有軌電車系統的設計及工程而受惠。

城市軌道交通一體化

為更能發揮城市軌道交通系統、傳統城市公共運輸工具(如公車、渡輪)、個別運輸工具與城際運輸工具(如鐵路、飛機)之間的功能，並對城市軌道交通與鄰近樓宇之間有更佳連接，預期城市軌道交通的一體化過程將在行業的未來發展中扮演主要角色。

城市軌道交通一體化的主要趨勢之一就是於新地區建設城軌站來規劃城市發展。在此過程中，城軌站地面建築的設計與地下建築的設計及開發綜合進行，同樣的綜合方法亦預期用於城軌站與交通樞紐的設計及開發。例如，城軌站功能預期與其他城市設施全面融合。城軌站地下空間的使用亦可與鄰近地區商業房地產項目的發展共同一體化。地下空間的商業發展和土地的地面價值上升，預期將增加城市軌道交通系統的盈利能力及為城市軌道交通工程承包業務吸納更多私人投資。

建設融資

隨著中國政府近期對更多城市軌道交通項目准予批覆，許多城市開始進行城市軌道交通系統工程。住房和城鄉建設部鼓勵有融資資源的工程及建設公司按照BT、BOT、BOO及BOOT等方式展開工程項目。目前，北京、深圳、南京、成都等城市的部分城市軌道交通項目已經採用BT及BOT的模式建設。融資資源有限的二、三線城市將對以來自私營界別的資本投資進行本身的城市軌道交通系統的建設有較大需要。因此，根據賽迪顧問，我們相信，具備強大資本資源及工程總承包實力的工程及建設公司將於未來贏得較多競爭優勢。

並無重大不利變動

截至最後可行日期，董事於作出合理考慮後確認，彼等並不知悉市場資訊自賽迪顧問報告日期以來有任何不利變動，致令本節的資料可能出現保留意見、產生矛盾或造成影響。