

行業概覽

本節部分資料乃摘錄及取材自各種政府或官方公開資料來源及F&S發出的委託報告。除另有指明外，有關中國汽車加氣站市場的資料乃取材自F&S報告。我們相信，該等資料來源乃有關資料的適當來源，而我們已合理謹慎地摘錄及轉載有關資料。我們並無理由相信有關資料存在重大虛假或誤導成分或遺漏任何事實致使有關資料存在重大虛假或有誤導成分。有關資料並未經我們、獨家保薦人、[編纂]、彼等各自的任何董事、代理、僱員或顧問、或參與[編纂]的任何各方獨立核實，且概無就其準確性發表任何聲明。董事經採取合理審慎措施後確認，自F&S報告日期至最後實際可行日期，市場資料並無發生可能限制、抵觸或影響本節所載資料的不利變動。該等資料及統計數據未必與中國境內外編撰的其他資料及統計數據一致。

資料來源

我們委聘獨立全球諮詢公司F&S編製F&S報告以供用於本文件。F&S於一九六一年在紐約創立，提供行業研究及市場策略，並提供增長諮詢及企業培訓。F&S在中國所涉及的行業包括汽車及運輸、化工、材料及食品、商業航空、消費品、能源及電力系統、環境及建築技術、醫療保健、工業自動化及電子產品、工業及機械、高科技、傳媒及電信。

F&S報告乃由F&S在不受我們影響下獨立編製。我們同意就編製及使用F&S報告向F&S支付費用人民幣750,000元，而我們相信此費用反映了市場價。F&S報告中呈列的統計數據並無偏袒我們。F&S獨立於本公司且與本公司並無關連(符合上市規則之涵義)。根據F&S的資料，於最後實際可行日期，截至二零一六年十二月三十一日止年度的大部分相關市場資料尚未取得。

研究方法及假設

在編製F&S報告時，F&S採納了以下方法：

- 進行一手研究，涉及領先的行業參與者、政府官員及行業專家就行業狀況進行訪談；
- 進行二手研究，其中包括審閱公司報告、獨立研究報告及以F&S本身的研究數據庫為基礎的數據及政府刊物及行業來源所得數據；及
- 通過比較宏觀經濟數據與相關行業特定驅動因素而編製歷史數據分析及市場總規模預測。

行業概覽

F&S 乃根據下列假設編製研究報告：

- 中國經濟於未來十年很可能保持穩定增長；
- 中國的社會、經濟及政治環境於預測期間很可能維持穩定；及
- 中國的經濟增長及持續完善的城鎮化進程、中國的能源結構調整、天然氣定價體系市場化程度不斷提高、天然氣供應持續增加、廣泛推行節能減排、新能源汽車需求不斷增加及天然氣燃料效率提高等市場推動因素很可能推動中國及吉林汽車加氣站市場的發展。

F&S 報告所載資料的可靠性

董事認為，因本節所載資料乃摘錄自 F&S 報告，故其來源屬可靠。董事相信，F&S 為獨立專業研究機構，於其從事領域擁有豐富經驗，故 F&S 報告屬可靠且並無誤導成分。

中國及吉林省汽車加氣站市場

中國及吉林能源汽車概覽

傳統上，汽車以石油燃料驅動。然而，近年來世界各地以天然氣(可分為壓縮天然氣及液化天然氣)及液化石油氣等替代燃氣燃料驅動的汽車數量在不斷增加。各類常用汽車燃料的特性載列如下：

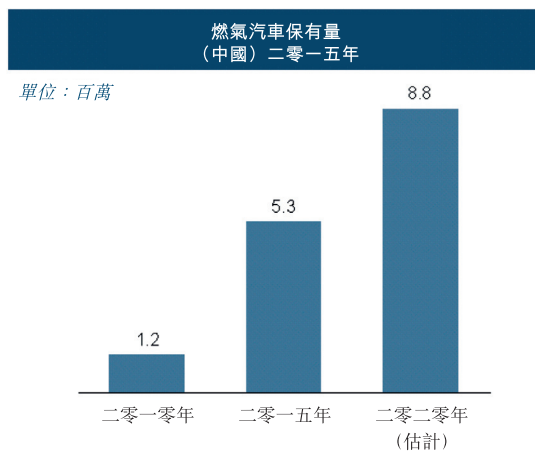
| | 汽油 | 壓縮天然氣 | 液化天然氣 | 液化石油氣 | 電 |
|-------|------------------|------------------------|--------------------------------------|---------------|---------------------|
| 主要成分 | • 烷烴 | • 甲烷 | • 甲烷 | • 丙烷及丁烷 | • 蓄電池 |
| 經濟成本 | • 隨原油價格波動 | • 生產及儲存成本低 | • 運輸成本低 • 與壓縮天然氣相比，加工、液化及儲存成本相對較高 | • 運輸成本低 | • 研究及建造成本高 |
| 環境影響 | • 排放尾氣並導致空氣污染 | • 污染物少 | • 污染物少 | • 釋放二氧化碳 | • 污染物少 |
| 設施便利性 | • 充分開發 • 應用廣泛 | • 開發程度相對較高 • 應用範圍適中 | • 開發程度相對較高 • 應用範圍適中 | • 逐步關停並由天然氣取代 | • 處於開發階段 • 應用範圍窄 |
| 安全性 | • 相對易燃 | • 容易擴散，風險低 | • 容易擴散，風險低 | • 易燃 | • 相對安全 |

行業概覽

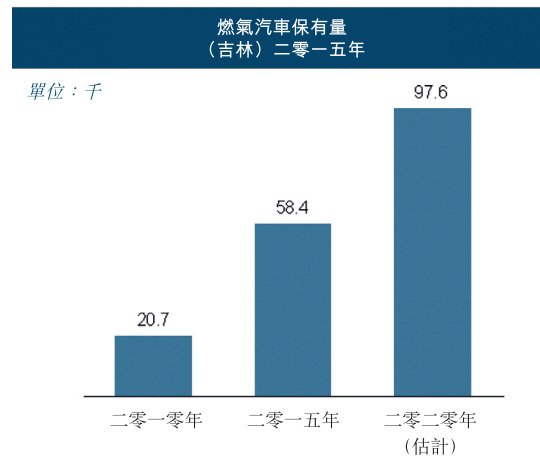
在中國及吉林省，儘管於二零一零年至二零一五年燃油汽車仍為大眾最常用的汽車類型，但自二零一零年起燃氣汽車(大部份為壓縮天然氣汽車)的數量及佔比一直穩步增長。

根據F&S報告，中國燃油汽車的數量由二零一零年的約83.8百萬輛增至二零一五年的約166.2百萬輛。儘管數量有所增加，但同期佔中國汽車保有總量的百分比由約98.6%輕微下降至約96.6%。而燃氣汽車(多數為壓縮天然氣汽車)的數量由二零一零年的約1.2百萬輛劇增至二零一五年的約5.3百萬輛，相當於同期佔中國汽車保有總量的百分比由約1.4%增至約3.1%。於二零二零年，中國燃氣汽車的數量預計將進一步增至約8.8百萬輛，佔中國汽車保有總量的約3.5%。

與此同時，吉林省燃氣汽車(多數為壓縮天然氣汽車)的數量由二零一零年的約20,700輛增至二零一五年的約58,400輛，相當於同期佔吉林省汽車保有總量的百分比由約1.2%增至約1.8%。於二零二零年，吉林省燃氣汽車的數量預計將進一步增至約97,600輛，佔吉林省汽車保有總量的約2.3%。下圖載列於二零一零年及二零一五年中國及吉林省的燃氣汽車保有量及二零二零年的預測數字：



資料來源：公安部；Frost & Sullivan



資料來源：吉林省統計局；Frost & Sullivan

儘管燃氣汽車在中國及吉林省仍處於發展階段，但燃氣汽車的數量及佔比於二零一零年至二零一五年增長，且預期日後將會繼續增長。燃氣汽車越來越受歡迎顯示出對汽車加氣服務的需求不斷增長，而這為汽車加氣站市場的繁榮帶來了機遇。

行業概覽

中國及吉林省汽車加氣站市場的市場推動力

環保意識不斷加強

隨著汽車數量不斷增加，氣體排放已成為大氣污染的一個主要來源。相比較燃氣汽車，天然氣汽車可降低尾氣中的污染物質及去除對人類有害的物質，如鉛、苯及煙。因此，天然氣汽車稱為綠色環保汽車。在目前廣泛提倡環保的形勢下，天然氣汽車愈發受歡迎，並開始取代燃油汽車，由此令汽車加天然氣加氣服務的需求增加。

對交通行業天然氣利用的強大政策支持

近年來，中國政府已頒佈一系列政策支持進一步開發及利用天然氣及天然氣汽車。於二零一六年，國家發改委能源局印發《2016年能源工作指導意見》，確認進一步建設及發展天然氣加氣站及天然氣汽車仍將為政府工作的一個主要重點。根據國務院於二零一四年刊發的《能源發展戰略行動計畫(2014-2020年)》，中國政府計劃將天然氣佔一手能源消費比重由二零一五年的5.9%提升至二零二零年的10%，並提倡於交通行業以天然氣替代燃油。

吉林省地方政府已頒佈類似政策支持當地汽車天然氣加氣站市場的發展。根據長春市公用局於二零一六年刊發的《長春市加氣站佈局專項規劃(2016-2030)》，當地政府計劃將天然氣加氣站數目由二零一五年的51個增至二零二零年的84個，當中包括15個液化天然氣站。根據《關於加快推進「氣化吉林」戰略的議案》，當地政府計劃試試多項措施進一步提升天然氣的利用，包括升級交通領域天然氣的技術標準以及促進天然氣加氣站的建設及天然氣汽車的發展。對天然氣利用的強大穩固政策支持預期會令對天然氣汽車及加天然氣服務的需求不斷增長，而這將會鼓舞汽車天然氣加氣站市場的發展。

天然氣燃料的持久燃料效率

天然氣燃料(如壓縮天然氣及液化天然氣)與燃油相比，發動機熱效率更高，即便近年來油價不斷走低，天然氣燃料的燃料效率仍然更優。根據F&S報告，於二零一五年，就輕型汽車(包括客車、輕型貨車及小型巴士)而言，吉林省壓縮天然氣汽車的燃料成本約為人民幣0.4至0.5元/公里，低於汽油汽車的燃油成本約為人民幣0.4至0.9元/公里。相比而言，中國二零一五年壓縮天然氣輕型汽車的燃料成本約為人民幣0.3至0.5元/公里，低於

行業概覽

地燃氣及燃油勘探公司及煉油廠)採購，液化天然氣加氣站運營公司的上游供應商主要為液化天然氣終端運營公司及液化天然氣製造商。於燃料運輸至加氣站後，加氣站運營商再向汽車終端用戶提供汽車加氣服務，包括個人汽車司機、出租車司機、物流公司、巴士運營商及駕校。

汽車天然氣加氣站市場的價格分析

原材料價格分析

(1) 燃料供應價格

自二零一三年起，各省份的汽車天然氣購買價與國家發改委規定的城市門站價格調整密切相關，國家發改委管控上游燃氣供應商收取的最高購買價。根據國家發改委頒佈的定價指引，二零一三年至二零一五年間，吉林省城市門站價格進行四次調整。隨著原油價格的下調，吉林省的城市門站價格由二零一五年二月的人民幣2.46元/立方米降低約28.5%至二零一五年十一月的人民幣1.76元/立方米，並自二零一五年十一月起一直維持在人民幣1.76元/立方米。未來天然氣購買價波動估計與原油價格趨勢一致，原因是天然氣(如汽油及柴油)均為石油衍生品及成品油的替代燃料。下表載列吉林省二零一三年至二零一五年城市門站價格：

吉林省二零一三年至二零一五年標準非居民用城市門站價格

| 日期 | 城市門站價格 (人民幣/立方米) |
|----------|---------------------|
| 二零一三年六月 | 2.46 ^{附註} |
| 二零一四年八月 | 2.66 ^{附註} |
| 二零一五年二月 | 2.46 |
| 二零一五年十一月 | 1.76 |

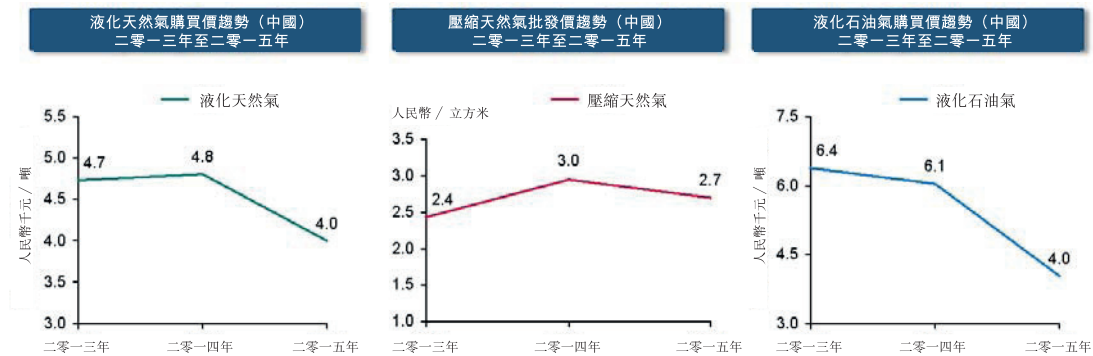
附註：於二零一五年存量氣及增量氣價格並軌前，二零一三年及二零一四年的城市門站價格為存量氣與增量氣的平均價。

資料來源：國家發改委、Frost & Sullivan

根據F&S報告，中國中游及地方燃氣製造商的液化天然氣及壓縮天然氣的購買價受多項因素影響，如製造商的生產成本、燃氣運輸成本、其他燃料(如石油)價格及國內天然氣的供求。中國液化天然氣的購買價由二零一三年的人民幣4,700元/噸跌至二零一五年的人民幣4,000元/噸。壓縮天然氣的購買價先由二零一三年的人民幣2.4元/立方米升至二零一四年的人民幣3.0元/立方米，再跌至二零一五年的人民幣2.7元/立方米。液化石油

行業概覽

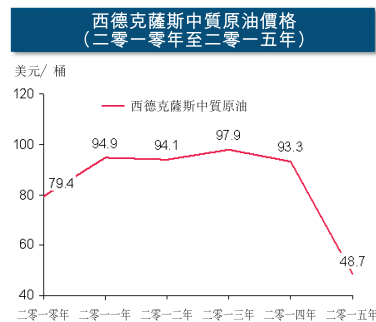
氣的購買價由二零一三年的人民幣6,400元／噸跌至二零一五年的人民幣4,000元／噸，主要是由於對液化石油氣的需求下降所致。二零一四年至二零一五年間，吉林省壓縮天然氣購買價有所下降，主要由於哈瀋天然氣幹線完成後致使天然氣供應增加及同期原油價格下降。壓縮天然氣購買價通常高於城市門站價格，因為購買價包括就所提供的增值服務(如燃氣製造及分銷)而向中游燃氣製造商支付的費用。下圖載列二零一三年至二零一五年中國液化天然氣、壓縮天然氣及液化石油氣的購買價：



附註：液化天然氣的購買價指中國液化天然氣進口價與國內出廠價的平均價。壓縮天然氣的購買價指中國平均國內出廠價。二零一三年前的數據無法獲得。

資料來源：Frost & Sullivan

二零一四年至二零一五年液化天然氣、壓縮天然氣及液化石油氣的城市門站價格及購買價下降乃因(其中包括)同期的原油價格下降所致。例如，西德克薩斯中質原油價格由二零一四年的93.3美元／桶減至二零一五年的48.7美元／桶。下圖載列二零一零年至二零一五年西德克薩斯中質原油的過往價格趨勢：



資料來源：F&S 報告

(2) 壓縮天然氣運輸費

根據F&S報告，無法取得中國或吉林省壓縮天然氣運輸費的官方價格資料。二零一六年，吉林省壓縮天然氣加氣站市場普遍認可的壓縮天然氣運輸費範圍約為每百公里人民幣0.4元／立方米至人民幣0.6元／立方米。壓縮天然氣、液化天然氣及液化石油氣運輸費的

行業概覽

定價一般受以下因素的影響，包括但不限於(i)期內運輸總量，(ii)運輸車輛的運輸能力，(iii)一級與二級加氣站之間的運輸距離，及(iv)特殊天氣狀況。壓縮天然氣、液化天然氣及液化石油氣運費的市價於過去數年及未來五年保持穩定。

吉林省零售價分析

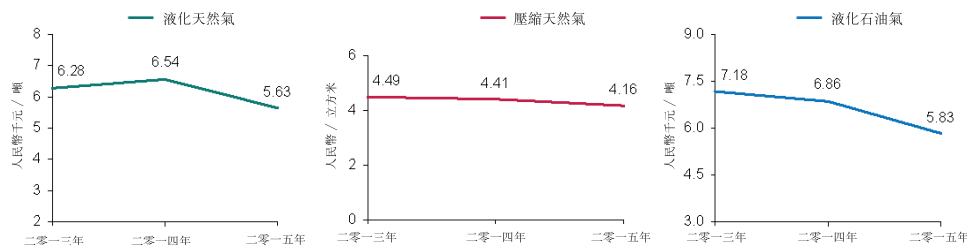
二零一零年至二零一五年長春壓縮天然氣售價上限（人民幣元 / 立方米）

| 日期 | 壓縮天然氣售價（人民幣元 / 立方米） |
|----------|---------------------|
| 二零一零年四月 | 3.70 |
| 二零一零年十一月 | 4.09 |
| 二零一三年八月 | 4.42 |
| 二零一四年九月 | 4.82 |

資料來源：F&S Report

根據F&S報告，長春市壓縮天然氣售價[編纂]呈上升趨勢，由二零一零年的人民幣3.7元/立方米升至二零一四年的人民幣4.82元/立方米。中國地方天然氣售價過去曾由當地政府根據國家發改委發佈的非居民用天然氣指導價格控制。例如，延吉市壓縮天然氣的最高售價與長春市不同。一般而言，地方政府曾為當地汽車加氣站公司設定售價[編纂]，氣站營運商可自由設定低於[編纂]價格的售價。二零一五年，吉林省當地政府及物價部門廢除車用燃氣零售價的價格[編纂]，並准許當地車用加氣站運營商根據當地市況設定各自的零售價。

汽車加氣站市場的零售價（吉林），二零一三年至二零一五年



附註：二零一三年之前的數據不可用。壓縮天然氣的零售價包括液化－壓縮天然氣的零售價。

資料來源：吉林物價局、F&S

根據F&S報告，二零一四年至二零一五年吉林省汽車加氣站市場中壓縮天然氣、液化石油氣及液化天然氣的零售價隨著相關燃氣燃料的上游購買價整體下降而呈現整體下降趨勢。吉林省壓縮天然氣的零售價由二零一三年的人民幣4.49元/立方米降至二零一四年的人民幣4.41元/立方米，並進一步降至二零一五年的人民幣4.16元/立方米。吉林省液化

行業概覽

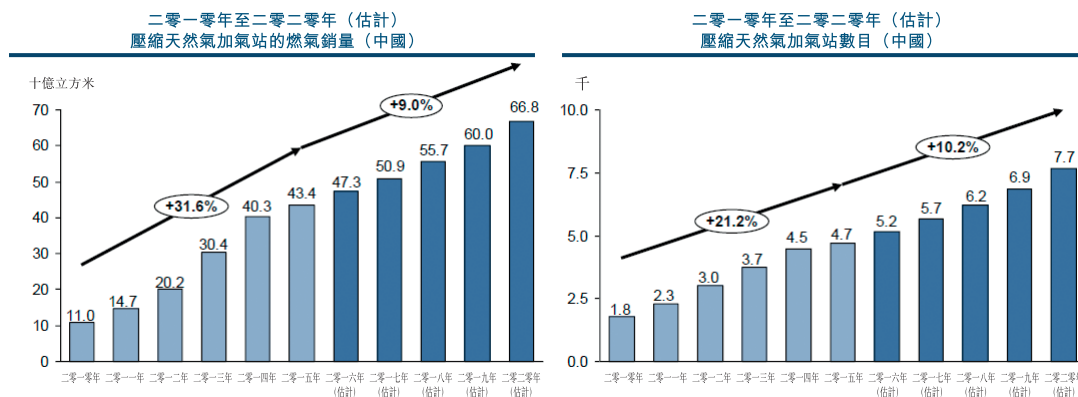
石油氣的零售價由二零一三年的人民幣7,180元／噸降至二零一四年的人民幣6,860元／噸，並進一步降至二零一五年的人民幣5,830元／噸。同時，吉林省液化天然氣的零售價先由二零一三年的人民幣6,280元／噸升至二零一四年的人民幣6,540元／噸，其後降至二零一五年的人民幣5,630元／噸。壓縮天然氣、液化石油氣及液化天然氣的零售價預期將隨著原油零售價格趨勢而維持穩定，原因是其均為石油衍生產品及精煉石油產品的替代性燃料。

中國及吉林省壓縮天然氣加氣站市場的市場規模

中國

根據F&S報告，隨著過去幾年天然氣汽車的廣泛推廣，中國壓縮天然氣加氣站的燃氣銷量持續增長。中國大規模建設壓縮天然氣加氣站，以應付車用天然氣需求的不斷增長。中國的壓縮天然氣加氣站的燃氣銷量由二零一零年的約110億立方米增至二零一五年的約434億立方米，複合年增長率為約31.6%。中國的壓縮天然氣加氣站數目亦由二零一零年的約1,800個增至二零一五年的約4,700個，複合年增長率約為約21.2%。

展望未來，隨著天然氣行業的發展及中國政府進一步推廣清潔能源，預期壓縮天然氣加氣站的燃氣銷量及壓縮天然氣加氣站的數目均會持續增加。根據F&S的預測，中國壓縮天然氣加氣站的燃氣銷量預期於二零二零年達到約668億立方米，二零一五年至二零二零年的複合年增長率為約9.0%，及中國壓縮天然氣加氣站的數目預計於二零二零年增至約7,700個，二零一五年至二零二零年的複合年增長率為約10.2%。下圖列示於二零一零年至二零一五年中國壓縮天然氣加氣站的燃氣銷量及壓縮天然氣加氣站的數目，及於二零一六年至二零二零年的預測數字：



附註：壓縮天然氣銷量及壓縮天然氣加氣站包括液化—壓縮天然氣的銷量及加氣站。

資料來源：中國汽車工程學會、住房和城鄉建設部、F&S

吉林省

根據F&S報告，自二零零零年起，隨著政府推廣清潔能源汽車，吉林省汽車加氣站市場亦開始發展。於二零零零年代初，吉林汽車加氣站市場率先實現液化天然氣發展，而對

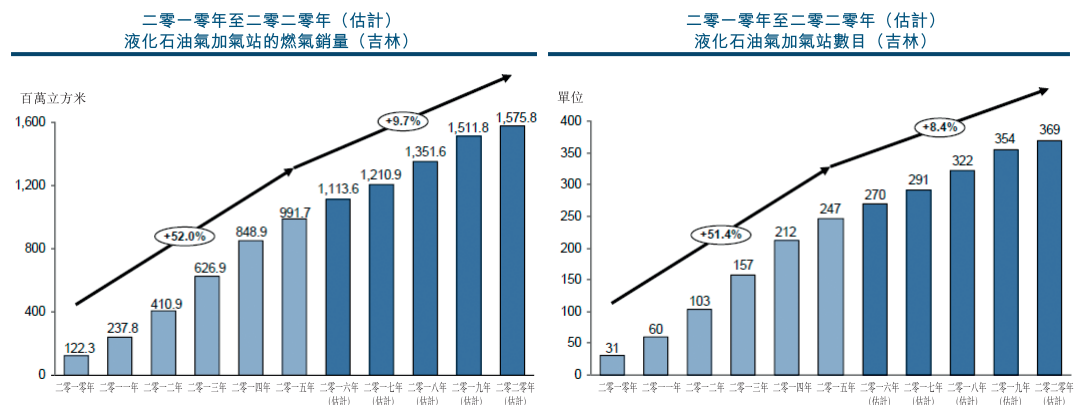
行業概覽

於吉林而言，液化天然氣資源較天然氣更易獲得。由於天然氣的高燃料效率及天然氣基礎設施(如開採設施及燃氣管道)的發展，於二零零六年至二零一零年天然氣汽車開始逐漸取代液化石油氣汽車。為迎合對天然氣加氣服務需求的不斷增長，此後已建設大量天然氣加氣站。

過去幾年，吉林省壓縮天然氣加氣站市場發展迅速。隨著吉林省政府推廣「氣化吉林工程」，近年來壓縮天然氣車用燃料的使用規模進一步擴大。吉林省壓縮天然氣加氣站的天然氣銷量由二零一零年的約122.3百萬立方米增至二零一五年的約991.7百萬立方米，複合年增長率為約52.0%。壓縮天然氣加氣站數目亦由二零一零年的31個增至二零一五年的247個，複合年增長率為約51.4%。

目前，吉林省汽車加氣站市場由壓縮天然氣加氣站主導。截至二零一五年底，按加氣站數目計，90%以上的汽車加氣站為壓縮天然氣加氣站。液化石油氣加氣站佔汽車天然氣加氣站數目不足10%，且大多數液化石油氣加氣站位於吉林省相對偏遠小城市及縣城。液化天然氣加氣站在吉林省仍處於初步發展階段，截至二零一五年僅有約10個液化天然氣加氣站在運營。

未來，隨著政府進一步推廣天然氣能源及持續完善天然氣基礎設施(如建設燃氣站及管道系統)，預計吉林汽車加氣站市場亦會保持其發展步伐。根據F&S的預測，吉林汽車加氣站的壓縮天然氣銷量預計於二零二零年增至約1,575.8百萬立方米，二零一五年至二零二零年的複合年增長率為9.7%，及壓縮天然氣加氣站的數目預計於二零二零年增至約369個，二零一五年至二零二零年的複合年增長率為約8.4%。下圖列示於二零一零年至二零一五年吉林省壓縮天然氣加氣站的燃氣銷量及壓縮天然氣加氣站的數目，及於二零一六年至二零二零年的預測數字：



附註：壓縮天然氣銷量及壓縮天然氣加氣站包括液化—壓縮天然氣的銷量及加氣站。

資料來源：F&S Report

作為吉林省重點提供壓縮天然氣加氣服務的領先車用天然氣加氣站營運商之一(按壓縮天然氣銷量及壓縮天然氣加氣站數目計)，董事相信汽車壓縮天然氣加氣站的壓縮天然氣銷量不斷增長預示著本集團將有更大的市場及發展潛力。

行業概覽

中國及吉林省第三方加氣站的經營情況

根據F&S報告，加氣站以及必要經營許可證擁有人將加氣站的經營委託予第三方並收取費用，這在中國和吉林省十分常見。此經營模式通常是通過租賃安排或委託經營安排的方式進行。根據租賃安排，經營許可證將會在租期內以承租人名義進行更新及登記，而根據委託經營安排，經營許可證將不會轉交經營者。租賃安排及委託經營安排下的利潤分攤、物業所有權、使用權、雙方的權利和責任以及風險承擔大體相似。兩種安排中，行業內的租賃安排較委託經營安排更為常見。

根據租賃安排及委託經營安排，加氣站所有人通常向運營公司收取參考加氣站實際及預期銷量釐定的固定費用。根據F&S報告，就燃氣銷量為5,000立方米／天、10,000立方米／天及20,000立方米／天的加氣站將收取的固定年費分別為人民幣100,000元至人民幣300,000元、人民幣300,000元至人民幣600,000元以及人民幣600,000元以上。

中國及吉林省汽車加氣站市場的准入壁壘

認證及資質壁壘

有意建設及經營汽車加氣站的公司須向當地政府取得經營許可／資質或特許經營權。此外，新入行者必須取得當地政府的加氣站建設許可。建立加氣站的整套程序包括政府許可加氣站建造、選址、項目審批、項目設計、建設審批、建設、驗收測試等程序。因此，新入行者未必能取得建設及經營汽車加氣站所需的認證、證書及資質。

資金壁壘

汽車加氣站市場相對屬於資金密集型行業。建造汽車加氣站時，有意運營商須在基礎設施建設、燃氣壓縮與運輸設施方面投入大量資金。此外，加氣站的日常運營及保養亦需要持續投資。因此，支持固定建造費用及運營成本需要大量啟動資金。新入行者可能難以籌措所需資金及實現規模經濟效應。

燃氣供應能力壁壘

持續的車用天然氣燃氣供應能力被視為汽車加氣站市場的另一個准入壁壘。為確保穩定充足的燃氣供應，加氣站運營公司應建立採購渠道，並與上游燃氣生產商或分銷商維持

行業概覽

良好業務關係。此外，配備良好的燃氣運輸設施(包括安全有保證的燃氣運輸車隊)亦為燃氣供應鏈的關鍵環節之一。新入行者難以在短時間內建立完善的燃氣供應系統。

安全運營經驗壁壘

由於車用燃氣燃料的易燃易爆化學特性，所有加氣站均須配備高壓儲氣罐。為防止爆炸及火災，該等儲氣罐的管理及保養守則十分嚴格。因此，汽車加氣站運營公司須調遣特定技術人員確保日常安全運營，同時保證安全生產。此外，運營公司亦須具備處理突發安全事件的能力。新入行者可能缺乏進入此行業所需的安全運營經驗。

吉林省當地品牌知名度壁壘

汽車加氣站市場在區域上受到限制，強大的本地品牌知名度是客戶的一個主要考量因素。本地車用燃氣最終用戶更喜歡在成熟且聲譽良好的加氣站為其燃氣汽車加氣，因為這些站點的安全及品質服務有保障。鑒於吉林省的主要市場參與者經過多年經營已建立自身的品牌，沒有足夠當地市場知名度的新入行者可能難於進入市場。

中國及吉林省汽車加氣站市場的機遇、威脅及挑戰

機遇

政府推廣天然氣汽車

近年來，中國政府大力推廣天然氣汽車。例如，眾多省級政府已對城市公交車及出租車等天然氣公共交通工具進行價格補貼。此外，中國政府鼓勵眾多民營企業進入車用天然氣市場。在吉林省，根據「加快推進「氣化吉林」防治大氣污染規劃」，通過推廣天然氣汽車，預計到二零二零年，車用天然氣消費量將達約17億立方米。因此，憑藉國家及地方層面的政府政策支持，天然氣汽車的普及率及車用天然氣消費量預計於日後將取得顯著增長。

天然氣汽車的技術革新及升級

近年來，天然氣汽車的生產及改裝已取得長足發展。天然氣汽車製造商不斷革新天然

行業概覽

氣汽車的生產技術。此外，天然氣汽車的其他革新改裝技術已引入市場。該等技術革新提高了天然氣汽車的穩定性及質素，並提振了汽車終端用戶選擇天然氣汽車的信心。

吉林省私營燃氣站運營公司的未來擴展機遇

隨著汽車加氣站的需求不斷擴大及進一步發展，吉林省出現愈來愈多的小型私營汽車加氣站運營公司。估計該等私營加氣站運營公司在品牌及服務質量方面將面臨激烈競爭，從而促進市場進一步整合。此項可預見的市場轉型可能會為吉林省經驗豐富的大型地方私營加氣站運營公司帶來新一輪的業務擴展機遇，這與我們憑藉(其中包括)收購小型競爭對手的加氣站來擴大我們在吉林省的加氣站網絡的業務策略相對應。有關我們業務策略的進一步詳情，請參閱本文件「業務－我們的業務策略－通過收購擁有壓縮天然氣加氣站業務的公司擴大吉林省的壓縮天然氣加氣站網絡」以及「未來計劃及[編纂]」章節。

威脅及挑戰

原油價格波動

車用天然氣的成本優勢主要依賴天然氣燃料的燃料效率及天然氣燃料與汽油之間的差價。因此，近年來原油價格下跌可能會抵銷天然氣燃料的成本優勢，從而對車用天然氣加氣站市場造成威脅。

車用天然氣供應的供應依賴

運營天然氣加氣站的大部分車用天然氣供應依賴上游天然氣，而上游天然氣一般由石油三巨頭控制。車用天然氣加氣站運營公司的議價能力有限，不得不與該等燃氣供應商巨頭磋商燃氣價格及供應，以維持彼等日常運營。

吉林省小型運營公司的競爭

在吉林省的汽車加氣站市場中，存在多個小型汽車加氣站運營公司，該等運營公司通常紮根於一兩個城市，且燃氣供應及運營網絡有限。該等小型運營公司的燃氣售價會低於平均市價以吸引客戶。來自該等小型運營公司的競爭可能會影響客流量並對吉林省其他運營公司造成威脅。無論如何，我們相信大多數客戶會因為我們已確立的地位及優質服務而繼續選擇我們提供服務。

行業概覽

新能源汽車的競爭

近年來，新能源汽車在政府政策及計劃的扶持下在中國實現快速發展。作為燃油汽車及燃氣汽車的替代品，新能源汽車的發展日後可能會對燃氣汽車促銷帶來挑戰，從而會威脅天然氣加氣站市場的發展。

競爭格局分析

壓縮天然氣加氣站市場

根據F&S報告，中國車用天然氣加氣站市場由兩大類市場參與者運營：(1)石油三巨頭；及(2)大量獨立運營公司。二零一五年中國有100多家車用天然氣加氣站運營公司。石油三巨頭整合了涵蓋天然氣供應及運輸的產業鏈，而獨立運營公司通常向天然氣供應商及物流公司購買天然氣及運輸服務。

根據F&S報告，過去幾年吉林省汽車加氣站市場高速增長，並涌現出大批市場競爭者。吉林省汽車壓縮天然氣加氣站市場相對分散，按二零一五年壓縮天然氣銷量計，前三大市場參與者佔據約29.3%的市場份額。吉林省汽車壓縮天然氣加氣站市場的競爭格局與中國車用天然氣加氣站市場的情況略有不同，石油三巨頭在後者發揮重要作用。按壓縮天然氣銷量計，石油三巨頭並非吉林省汽車壓縮天然氣加氣站市場的主要市場參與者，原因是彼等的大多數壓縮天然氣加氣站乃與加油站合併，壓縮天然氣加氣能力有限。二零一五年，吉林省石油三巨頭的合共壓縮天然氣銷量約為10%。二零一五年，本集團在吉林省排名第二，佔吉林省壓縮天然氣銷量總額約6.6%（佔中國壓縮天然氣銷量總額約0.2%）。二零一五年，吉林省壓縮天然氣銷量佔中國壓縮天然氣銷量總額約2.1%。下表簡要概述吉林省車用加氣站市場的競爭格局：

| 排名 | 市場參與者 | 二零一五年壓縮 天然氣銷量 (百萬立方米) | 市場份額 (按二零一五年的 壓縮天然氣銷量計) (%) |
|----|-------|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1 | 競爭對手A | 164.6 | 16.6 |
| 2 | 本集團 | 65.6 | 6.6 |
| 3 | 競爭對手B | 60.5 | 6.1 |
| | 前三名小計 | 290.7 | 29.3 |
| | 其他小計 | 701.0 | 70.7 |
| | 總計 | 991.7 | 100.0 |

行業概覽

附註：競爭對手A及競爭對手B均為地方私人運營商。壓縮天然氣銷量及壓縮天然氣加氣站包括液化—壓縮天然氣的銷量及加氣站。因採用四捨五入方式計算，數字相加時未必與實際總額相符。

資料來源：F&S 報告

吉林省加氣站市場按站點數目計算亦呈現分散式產業集中的特點。二零一五年，吉林省有247家壓縮天然氣加氣站。根據F&S報告，三大市場參與者經營吉林省54家壓縮天然氣加氣站，約佔吉林省加氣站數目的21.9%。吉林省絕大多數壓縮天然氣加氣站為小型站，由當地私營公司經營，且大部分地方私營公司僅經營一至兩家加氣站。