

行業概覽

除另有說明外，本節所載的資料來自多份政府官方刊物、其他刊物以及由我們委託弗若斯特沙利文所編製的市場研究報告。我們相信有關資料來源恰當，且我們已合理審慎地選取及複製該等資料。我們無理由相信該等資料在任何重大方面含錯誤或誤導成分或遺漏任何事實致使該等資料在任何重大方面屬虛假或含誤導成分。我們、保薦人或我們或彼等各自的任何董事、高級管理人員或代表或參與[編纂]的任何其他人士沒有對有關資料進行獨立核實，且並無就其準確性或完整性發表任何聲明。有關資料及統計數據可能與中國境內或境外所編製的其他資料及統計數據不一致。

資料來源

我們委託獨立市場研究及諮詢公司弗若斯特沙利文就中國及四川省高速公路行業進行分析並編製報告。弗若斯特沙利文編製的報告在[編纂]中稱為弗若斯特沙利文報告。我們為編製報告支付了弗若斯特沙利文總計人民幣580,000元的費用，我們認為該報告反映了此類報告的市場報價。

弗若斯特沙利文為一間於1961年在紐約創立的全球諮詢公司，在全球各地設有40多個辦事處，擁有超過2,000名行業顧問、市場研究分析員、技術分析員及經濟師。

研究方法

弗若斯特沙利文報告的編製採用數據收集方法，通過各種來源進行初級研究及次及研究。初級研究涉及與整個行業價值鏈中的若干領先行業參與者討論行業現狀，並與相關機構進行訪談，以取得客觀客觀與事實數據及前瞻性預測。次級研究涉及審閱從公開來源所取得數據及刊物（包括政府部門的官方數據及公告）、公司報告及根據弗若斯特沙利文自有數據庫編製的數據。

基準及假設

於編撰及編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文已作出以下假設；(i)於預測期間中國的社會、經濟及政治環境很可能保持穩定；及(ii)行業的關鍵驅動因素很可能會於預測期間推動中國及四川省高速公路行業增長。

在此基礎上，我們的董事信納本節所披露的預測及行業數據並無誤導成份。我們的董事經合理查詢後確認，自上述資料刊發日期以來，市場信息並無重大不利變動，致使可能就本節所載資料附保留意見或與有關資料出現衝突或造成不利影響。

行業概覽

中國、四川省及成都市的宏觀經濟

中國

過去幾年，中國宏觀經濟維持迅速的增長。根據國家統計局，截至2017年底，中國的名義國內生產總值在世界上排名第二，從2013年的人民幣59.5萬億元增加至2017年的人民幣82.7萬億元，複合年增長率為8.6%。

2013年至2017年主要經濟數據及人口（中國）

指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年 增長率
							2013年至 2017年
名義國內生產總值	人民幣萬億元 ...	59.5	64.4	68.9	74.4	82.7	8.6%
人口	百萬.....	1,360.7	1,367.8	1,374.6	1,382.7	1,390.1	0.5%
城市人口	百萬.....	731.1	749.2	771.2	793	813.5	2.7%
城市化率	%	53.7%	54.8%	56.1%	57.3%	58.5%	2.2%
可支配收入	人民幣.....	26,955	29,381	31,195	33,616	36,396	7.8%

資料來源：國家統計局

中國是世界第一人口大國。截至2017年底，中國總人口達到13.901億人。中國的迅速經濟增長推動了其人口自1990年代以來進行史無前例的城市化。隨著經濟的持續增長及城市化，中國家庭的平均收入水平近年來亦不斷上升。於2017年，城鎮居民的人均可支配年收入從2013年的人民幣26,955元增加至人民幣36,396元。

四川省及成都市

四川省及成都市的名義國內生產總值

四川省的名義國內生產總值於2017年於中國排名第六及於中國西南地區排名第一。受到國務院實行「西部大開發戰略」的帶動，四川省經濟一直快速增長。四川省國內生產總值由2013年的人民幣2.6萬億元增加至2017年的人民幣3.7萬億元，複合年增長率為9.2%。

成都的經濟亦在過去幾年取得了長足的發展。其國內生產總值從2013年人民幣0.9萬億元增至2017年人民幣1.4萬億元，複合年增長率為11.7%。截至2017年底，成都的名義國內生產總值在中國內所有省會城市中名列第二。

2013年至2017年四川省及成都市的名義國內生產總值

指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年 增長率
							2013年至 2017年
四川省的名義 國內生產總值	人民幣萬億元 ...	2.6	2.9	3.0	3.3	3.7	9.2%
成都市的名義 國內生產總值	人民幣萬億元 ...	0.9	1.0	1.1	1.2	1.4	11.7%

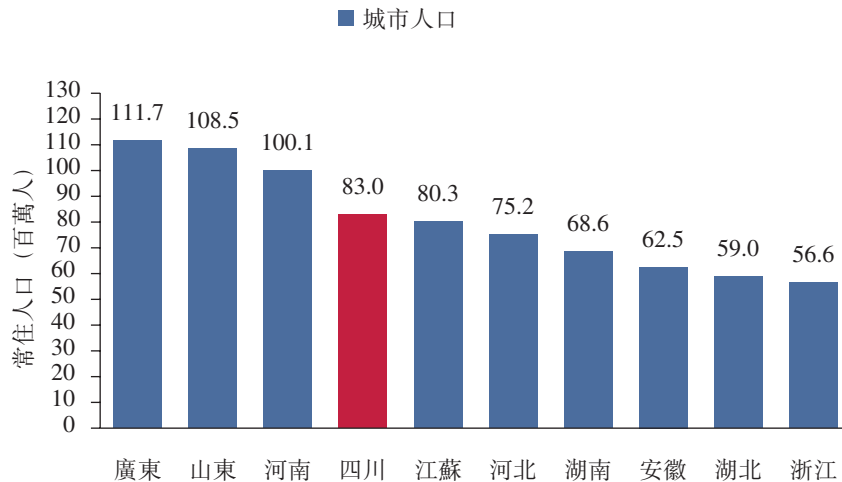
資料來源：四川省及成都市統計局

行業概覽

四川省及成都市的城市人口及人均可支配收入

隨著四川省的經濟和工業發展，四川省城市人口從2013年的81.1百萬人增加至2017年的83.0百萬人，在中國所有省份中常住人口數量排名第四。

2017年人口十大省份排名



資料來源：國家統計局

受到四川省服務業的發展所帶動，預計越來越多內陸移民在這個地區居住。此外，中國的「二胎政策」也可能有助四川省城市人口增長。四川省城鎮居民人均可支配收入的增長走勢與四川省地區名義國內生產總值增長相似。根據弗若斯特沙利文報告，於2013年至2017年，四川省城鎮居民人均可支配收入從人民幣22,368元增加至人民幣30,727元，複合年增長率為8.3%。

2013年至2017年四川省及成都市的常住人口

指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
四川省的城市人口	百萬.....	81.1	81.4	82.0	82.6	83.0	0.6%
四川省的可支配收入	人民幣.....	22,368	24,381	26,205	28,335	30,727	8.3%
成都市的城市人口	百萬.....	14.3	14.4	14.7	15.9	16.0	2.8%
成都市的可支配收入	人民幣.....	29,968	32,665	33,476	35,902	38,918	6.8%

資料來源：四川省及成都市統計局

行業概覽

隨著成都省的經濟和工業發展迅速，成都城市人口達至2017年的16.0百萬人，佔四川省城市總人口的19.3%。成都擁有最多的城市人口。成都的城鎮居民人均可支配年收入亦於2013年至2017年間大幅增長，於2017年達到人民幣38,918元，在中國內所有28個省會城市中排名第九，於中國西南地區四個省會城市中排名第一。

四川省及成都市的旅遊業

四川省是中國主要旅遊目的地，擁有豐富的旅遊及風景資源。受人民的生活水平及四川的國際知名度提高帶動，近年來四川省的旅客人數均有顯着增長，分別由2013年的489.1百萬人次增加至2017年的673.4百萬人次，複合年增長率為8.3%。

憑借豐富的旅遊資源，成都近年來對其旅遊業進行了大量投資，旨在成為國家及國際性旅遊目的地。成都的本地及海外旅客人數分別由2013年的155.2百萬人次顯着增長至2017年的213.0百萬人次，複合年增長率分別為11.5%。成都的旅遊業收入從2013年的人民幣1,327億元達至2017年的人民幣3,030億元，複合年增長率為22.9%。

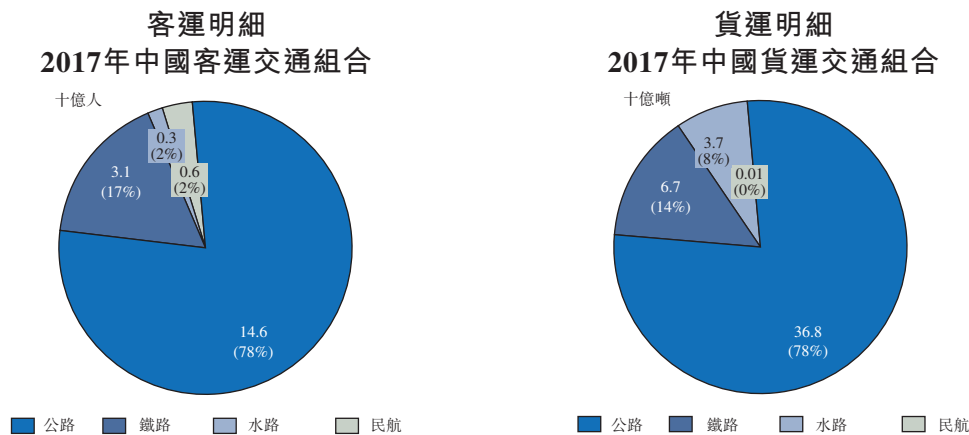
行業概覽

中國四川省及成都高速公路行業

中國高速公路概覽

於2017年，中國客運總量達至186億。中國公路客運總量達到約146億。同年，中國的貨運總量達到約472億噸，而公路貨運總量達至約368億噸。公路交通是中國客運及貨運交通的主要類型，分別佔中國客運總量的78.0%及佔貨運總量約78.0%。

2017年按交通類型劃分的客運及貨運明細（中國）



2017年客運總量 = 186億人次

2017年貨運總量 = 472億噸

資料來源：交通運輸部

根據中國政府對改進基礎設施的規劃的一部分，中國公路及高速公路網絡一直穩步發展。由2013年至2017年，公路總長度由4.4百萬公里增加至4.8百萬公里，複合年增長率為2.2%。由2013年至2017年，高速公路總長度由100.4千公里增加至136.5千公里，複合年增長率為8.0%。

2013年至2017年公路及高速公路總長（中國）

指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
公路長度	百萬公里	4.4	4.5	4.6	4.7	4.8	2.2%
高速公路長度	千公里	100.4	111.9	123.5	131.0	136.5	8.0%

資料來源：國家統計局，交通運輸部

行業概覽

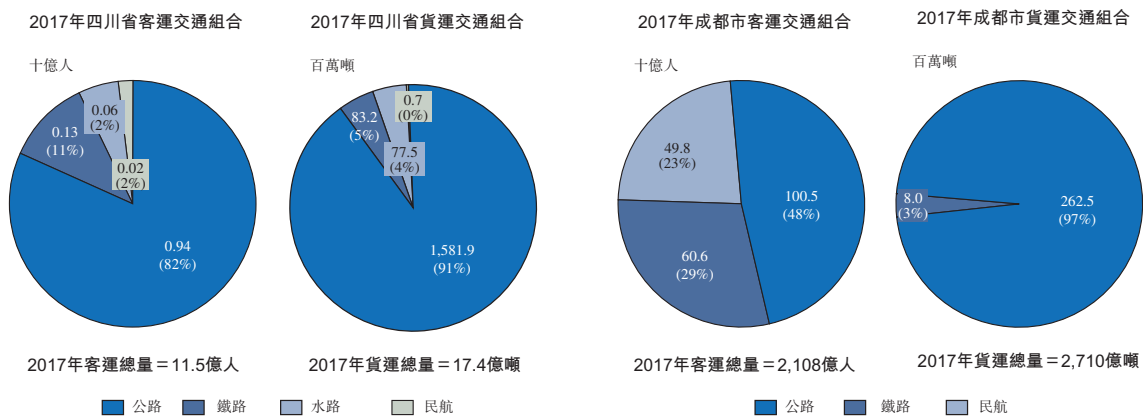
四川省及成都市的高速公路行業

概覽

於2017年，四川省的客運總量達到11.5億，其中，四川省的公路客運總量約9.4億。同年，四川省的貨運總量達到17.4億噸，其中公路貨運量達15.8億噸。於2017年，公路交通分別佔四川省總客運量及貨運量82.0%及91.0%。

公路交通亦為成都客運及貨運最常用的交通模式。於2017年，成都客運總量達到210.8百萬人次，而公路客運佔成都客流總量約48.0%。公路貨運亦佔2017年成都總貨運量97.0%。

2017年按交通類型劃分的成都客運及貨運明細



資料來源：四川省統計局

四川省政府不懈努力發展其公路及高速公路網絡，從而進一步促進四川省的經濟發展。例如，地方政府近年來出台若干支持性文件促進高速公路行業發展。

從2013年到2017年，四川省公路總長度從301.8千公里增至328.1千公里，其中四川省高速公路總長度從5.0千公里增至6.8千公里，複合年增長率為8.0%。

行業概覽

2013年至2017年公路及高速公路總長（四川省）

名稱	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
公路長度	千公里.....	301.8	309.7	315.6	324.1	328.1	2.1%
高速公路長度	千公里.....	5.0	5.5	6.0	6.5	6.8	8.0%

資料來源：四川省統計局

於2013年至2017年，成都的公路總長度增加25.2千公里至26.3千公里，複合年增長率為1.1%。於2013年至2017年，成都的高速公路總長度從728公里增加至959公里，複合年增長率為7.2%。儘管四川省的高速公路行業急速增長，與其他省份相比日後仍有大量增長空間。

2013年至2017年公路及高速公路總長（成都）

名稱	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
公路長度	千公里.....	25.2	25.5	25.7	26.0	26.3	1.1%
高速公路長度	公里.....	728	833	924	925	959	7.2%

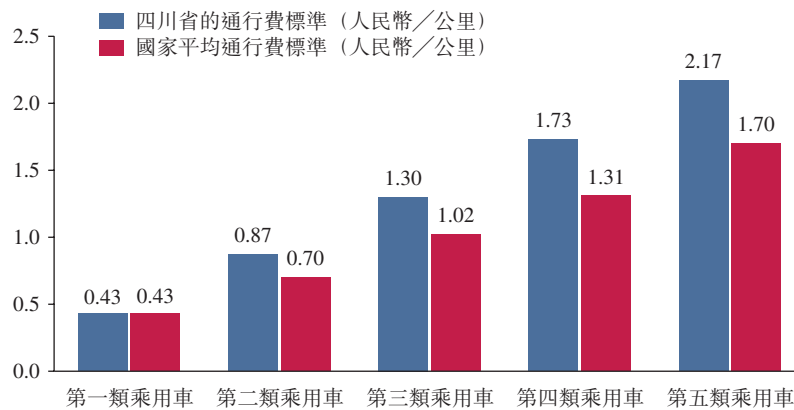
資料來源：四川省及成都國家統計局

通行費

四川省高速公路的通行費由四川省政府管制。通行費如有任何變動，須經四川省政府批准。四川省高速公路通行費標準可根據車輛類型分為五類。第一類乘用車的平均高速公路通行費約為人民幣0.43元／公里、第二類乘用車為人民幣0.87元／公里、第三類乘用車為人民幣1.30元／公里、第四類乘用車為人民幣1.73元／公里及第五類乘用車為人民幣2.17元／公里。除了第一類乘用車的高速公路通行費標準外，根據弗若斯特沙利文，四川省的通行費標準較中國平均公路通行費標準高。

行業概覽

2017年高速公路通行費標準比較（四川省）



附註：第五類乘用車僅指超過15噸載貨量的貨車通行費標準

資料來源：弗若斯特沙利文

於中國四川省及成都的高速公路的規劃與發展

高質的城際高速公路於經濟發展中擔當着重要的角色。近年來，中國政府一直專注於改善高速公路網絡，尤其為中國中西部的高速公路網絡，以促進經濟發展。中國政府已公布各項優惠政策及規定，包括《國家公路網規劃(2013-2030年)》，中央及省政府將繼續推進國家高速公路的建設，以加強省、地區及城市之間的相互聯繫。

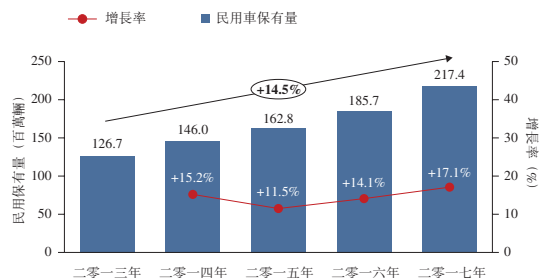
四川省政府亦不懈努力發展高速公路網絡。根據2014年發布的《四川省高速公路網規劃（2014年－2030年）》，四川省高速公路總長度預計至2020年達到8,000公里。根據《成都國民經濟和社會發展十三五規劃綱要》，預計成都將成為中國西部的區域性高速公路樞紐，及於2017年至2022年將建成多條高速公路。於2020年前，成都將擁有三條省級特快專用道及13個放射性高速公路。

中國、四川省及成都民用車保有量及機動化率

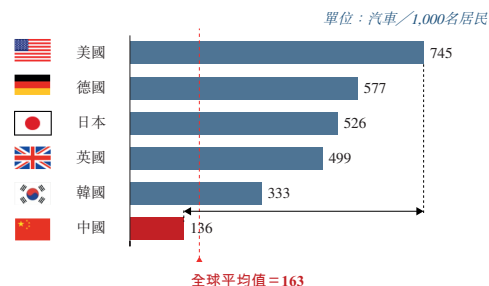
中國汽車市場於過往出現快速增長，已成為全球最大的汽車市場。同時，中國的民用車使用量也顯著增長，從2013年的126.7百萬輛增加至2017年的217.4百萬輛，由2013年至2017年的複合年增長率為14.5%。機動化率以每1,000名居民使用的車輛數量計量，是國家汽車市場發展狀況的重要指標。截至2017年，中國的機動化率維持低於其他發達國家，顯示出巨大增長潛力。

行業概覽

2013年至2017年民用車保有量
(中國)



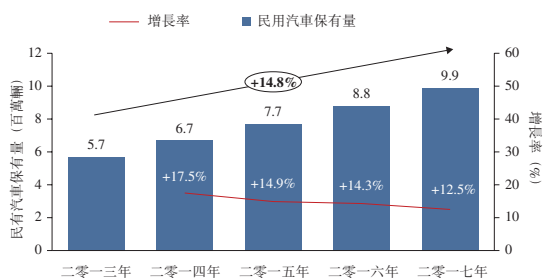
2017年機動化率
(主要發達國家與中國比較)



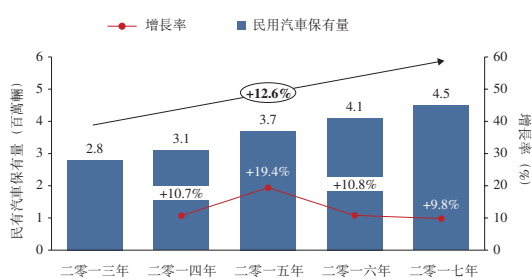
資料來源：世界汽車工業國際協會，中國汽車工業協會，國家統計局，弗若斯特沙利文

受惠於家庭開支的穩定增長及居民生活水平的提高，四川省及成都的民用汽車保有量於過去數年顯着增長，分別達至2017年的9.9百萬輛及4.5百萬輛，複合年增長率分別為14.8%及12.6%。成都為四川省最發達的城市，佔四川省的民用汽車數量超過45%。持續增加的民用汽車擁有量預計將帶動高速公路網絡需求的上升，並將推動四川省及成都的交通基礎建設。與北京、上海、重慶及深圳相比，2017年成都的民用汽車保有量僅低於北京。

2013年至2017年民用汽車保有量
(四川省)



2013年至2017年民用汽車保有量
(成都市)



資料來源：四川省統計局；弗若斯特沙利文

行業概覽

市場驅動因素、競爭及入行門檻

市場驅動因素

驅動四川省及成都市高速公路行業發展的主要因素包括：

- *高速公路建設的政策利好及相關投資持續。*四川省政府近年來連續出台若干支持性政策促進高速公路行業發展。最近於2016年，四川省政府發布了四川省五大經濟區「十三五」發展規劃，因運輸系統的發展被視為經濟發展基石的關鍵，規劃中就四川省高速公路網絡發展規劃作出了布局。
- *經濟發展及高速公路運輸增加。*自「西部大開發戰略」開始以來，四川省經濟一直快速增長。2017年，四川省的國內生產總值達到人民幣3.7萬億元，自2013年起的複合年增長率為9.2%，並預計於2022年將達到人民幣5.5萬億元。四川省民用汽車的擁有量預計將由2017年的9.9百萬輛增加至2022年的17.1百萬輛。
- *公私合營(「公私合營」)的發展及注入高速公路建設的社會資本增加。*由於在基礎建設開發中運用公私合營模式減輕了基礎設施建設的財政預算，該模式受到中央及地方政府的大力支持。公私合營的發展預期將成為一大主要市場驅動因素，因為社會資本的注入有助於支持高速公路建設項目。電子商務的發展預期將成為推動四川省高速公路行業發展的另一大因素。電子商務數量的持續增加刺激了相關物流服務的增長。一方面帶來了更高通行費收入，另一方面也喚起了高速公路運輸網絡的擴張。

中國高速公路行業的入行門檻

高速公路行業的主要入行門檻如下：

- *資金門檻。*高速公路運營對資金要求相對較高。高速公路運營商需要大額投資於高速公路的日常運營及維護。在運營期間，擴建或擴大高速公路也耗費甚高。此外，由於絕大多數資金均來自銀行貸款，公司也很可能面臨高昂的融資成本。因此，高速公路運營商需要充裕資金以涵蓋運營及未來擴展的成本。新入行者相對難以滿足該資本要求。

行業概覽

- **政府關係門檻。**高速公路行業是中國一個重要的公共基礎建設部門。高速公路運營在經營前必須獲得地方政府的特別授權或特許權合同。新入行者在短時間內相對難以取得授權。
- **資格門檻。**擬建設及經營高速公路的公司須取得所需經營許可證及若干資格。此外，新建議的高速公路項目必須通過招標程序，而運營公司通常須在進軍市場之前獲得若干資格。因此，高速公路運商在計劃進軍高速公路行業時具備所需認證、證書及資格實為非常重要。
- **行業經驗門檻。**行業經驗被認為是新進入高速公路行業的另一個門檻，乃由於高速公路運營的服務質量取決於經驗豐富的高級管理團隊及其他經驗豐富的員工的出色管理及執行能力。另外，就高速公路的建設而言，於公路建設各方面具有專業知識及經驗豐富的人員對於保證高速公路的質量至關重要。

四川省的競爭格局

高速公路性質上屬區域性項目。競爭只會在替代道路（如有）的效率接近及等同或多於現有高速公路的情況下方會出現。請參閱本文件「業務－競爭」。