

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。我們相信該等資料來源恰當，且我們已合理審慎地選取及複製該等資料。我們並無理由相信該等資料在任何重大方面屬虛假或含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、保薦人或任何我們或彼等各自的董事、高級管理人員或代表或參與股份發售的任何其他人士（弗若斯特沙利文除外）並無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。本節所載的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

我們已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。弗若斯特沙利文為我們編製的報告於本文件中稱為弗若斯特沙利文報告。我們為編製報告向弗若斯特沙利文支付總計費用為人民幣580,000元，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、技術分析員及經濟學者。

研究方法

弗若斯特沙利文報告的編製採用數據收集方法，通過各種來源進行一手資料研究及二手資料研究。一手資料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，以取得客觀事實數據及前瞻性預測。二手資料研究涉及審閱從公開來源所取得數據及刊物的資料整合（包括政府部門的官方數據及公告）、公司報告、獨立研究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。

行業概覽

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，自上述資料來源刊發日期以來，市場信息並無重大不利變動而致使可能就本節所載資料附保留意見或與該等資料出現衝突或造成不利影響。

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	1,367.9	1,374.7	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。隨著經濟及城市化的持續增長，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，四川省經濟發展迅速。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%。

行業概覽

成都的經濟亦在過去幾年取得了顯著的發展。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所有省會城市中排名第二。

2013年至2017年四川省及成都市的名義國內生產總值

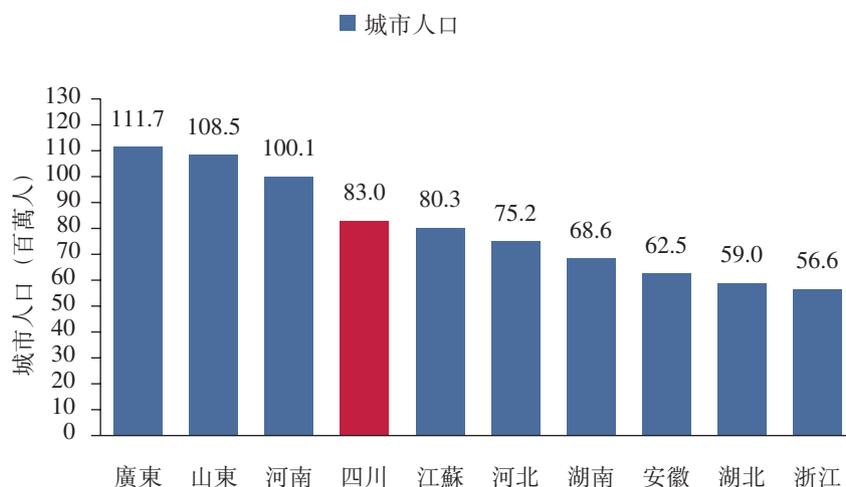
指數	單位	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合年
							增長率
							2013年至
							2017年
四川省的名義 國內生產總值	人民幣萬億元 ...	2.6	2.9	3.0	3.3	3.7	9.2%
成都市的名義 國內生產總值	人民幣萬億元 ...	0.9	1.0	1.1	1.2	1.4	11.7%

資料來源：四川省及成都市統計局

四川省及成都市的城市人口及城鎮居民人均可支配收入

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，在中國所有省份中城市人口數量排名第四。

2017年人口十大省份排名



資料來源：國家統計局

行業概覽

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城市人口

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

隨著成都市的經濟及工業發展迅速，於2017年成都城市人口達至16.0百萬人，佔四川省城市總人口的19.3%。成都市於中國所有會省城市中擁有最多的城市人口。成都市的城鎮居民人均可支配收入亦於2013年至2017年間大幅增長，於2017年達到人民幣38,918元，於中國內所有28個省會城市中排名第九，及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

四川省為中國主要旅遊勝地，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所帶動，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%。

行業概覽

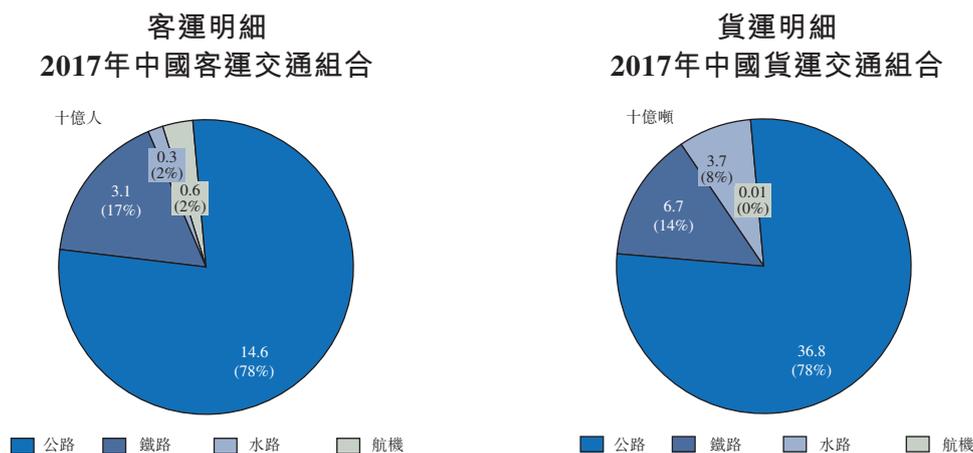
憑藉豐富的旅遊資源，成都市於過去幾年對其旅遊業進行了大量投資，旨在成為國家及國際性旅遊勝地。成都市的本地及海外旅客人數分別由2013年的155.2百萬人次顯着增長至2017年的213.0百萬人次，複合年增長率為8.2%。成都市的旅遊業收入由2013年的人民幣1,327億元增加至2017年的人民幣3,030億元，複合年增長率為22.9%。

中國四川省及成都市高速公路行業

中國高速公路概覽

於2017年，中國客運總量達至186億以及中國公路客運總量達至146億。同年，中國的貨運總量達至472億噸，而公路貨運總量達至約368億噸。公路交通為中國客運及貨運的主要交通類型，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

行業概覽

作為中國政府改進基礎設施計劃的一部分，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度（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%

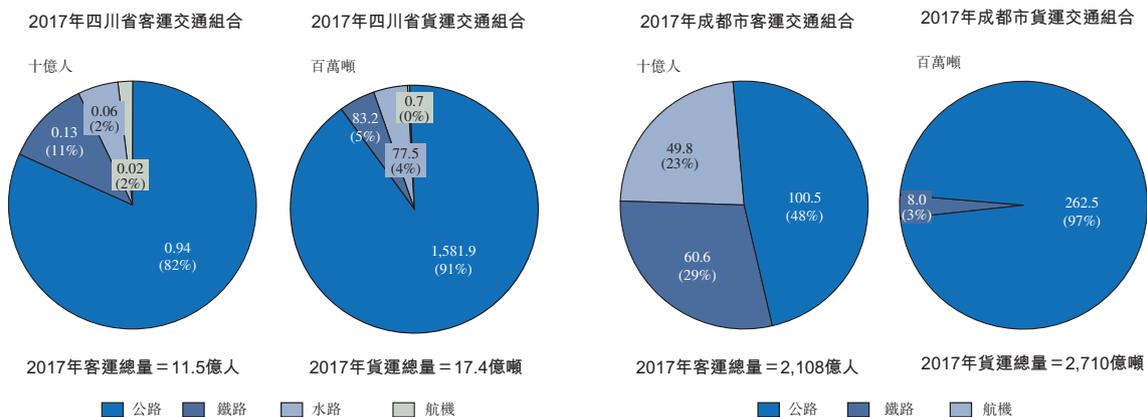
資料來源：國家統計局，交通運輸部

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為9.4億。同年，四川省的貨運總量達到17.4億噸，其中公路貨運總量為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的82.0%及91.0%。

公路交通亦為成都市客運及貨運最常用的交通模式。於2017年，成都市客運總量達到210.8百萬人次，其中公路客運佔48.0%。而公路貨運亦佔2017年成都市總貨運量的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

行業概覽

四川省政府一直努力不懈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政策以促進高速公路行業發展。

由2013年至2017年，四川省公路總長度由301.8千公里增加至328.1千公里，其中四川省高速公路總長度由5.0千公里增加至6.8千公里，複合年增長率為8.0%。

2013年至2017年公路及高速公路總長度（四川省）

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	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

由2013年至2017年，成都市的公路總長度由25.2千公里增加至26.3千公里，複合年增長率為1.1%。由2013年至2017年，成都市的高速公路總長度由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發展迅速，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度（成都）

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	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：四川省及成都市統計局

於最後實際可行日期，四川省內有66條高速公路正在營運。於成都市都會區正進行建設的高速公路包括成都天府國際機場高速、成都經濟區環線（三繞）高速及成宜高

行業概覽

速，而正進行規劃的高速公路包括成資渝高速、成雅複線及成阿高速。下表列明有關該等高速公路的部分主要資料。

名稱	路線	長度 (公里)	通行能力 (車道數目)	設計車速 (公里／小時)
在建高速公路				
成都天府國際 機場高速.....	成都－簡陽市	88.73	6/8	120
成都經濟區環線 (三繞) 高速 ...	簡陽市－浦江縣	127.4	6	100
	都江堰－德陽市	109		120
	德陽市－簡陽市	105		120
	浦江縣－都江堰	101		120
成宜高速.....	簡陽市－宜賓市	157	6	120
正進行規劃的高速公路				
成資渝高速.....	簡陽市－安岳縣	110	4/6	100
成雅複線.....	四川天府新區－ 榮經縣	不適用 ⁽¹⁾	6	100
成阿高速.....	彭州－汶川縣	82	4	80

資料來源：相關政府機構官方網頁

附註：

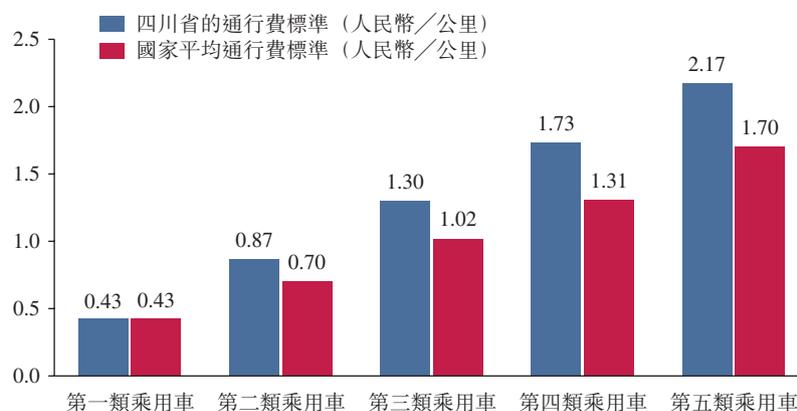
(1)： 截至本文件日期，並無來自相關政府機構的公開資料。

行業概覽

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，須經四川省及成都市發展及改革委員會的批准。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更高。

2017年高速公路通行費標準比較（四川省）



附註：第五類乘用車僅指載貨量超過15噸的貨車通行費標準

資料來源：弗若斯特沙利文

於中國、四川省及成都市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，中國政府一直致力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。中國政府已公佈各項優惠政策及規定，包括《國家公路網規劃(2013-2030年)》，當中指出中央及省政府將繼續推進國家高速公路的建設，並加強省、地區及城市之間的相互聯繫。

四川省政府亦一直努力不懈發展高速公路網絡。根據2014年發佈的《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年將達到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。

行業概覽

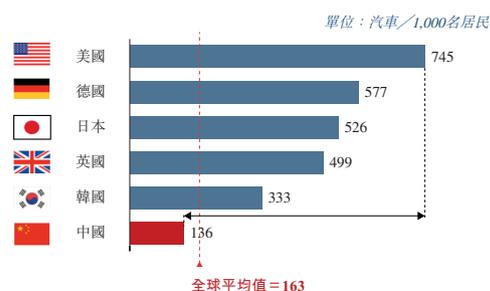
中國、四川省及成都民用汽車保有量及機動化率

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，中國的民用汽車使用量也出現顯著增長，由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，中國的機動化率仍然低於其他發達國家，顯示出巨大增長潛力。

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，四川省及成都市的民用汽車保有量自2013年顯著增長，分別於2017年達至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擁有數量45%以上。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市的交通基礎建設。與北京、上海、重慶及深圳相比，2017年成都市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如下：

- *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，並視交通系統發展為經濟發展的重要基礎。根據於2014年發佈的《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期將於2020年前達到8,000公里。於2016年，四川省政府發佈了《成都國民經濟和社會發展十三五規劃綱要》，規劃中就四川省高速公路網絡發展規劃作出了布局，將成都定位為中國西部的未來區域性高速公路樞紐，並列明於2020年前成都將擁有三條省級特快專用道及13條放射性高速公路。最近於2017年，四川省政府發佈《四川省「十三五」綜合交通運輸發展規劃》，規劃中於四川省公路及高速公路的計劃投資應於2016年至2020年達到人民幣4,800億元。
- *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。於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。持續經濟發展預期為四川省高速公路行業的發展奠定鞏固的基礎及為高速公路網絡達致更進一步擴展。
- *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。*由於在基礎設施開發中運用公私合營模式減輕了基礎設施發展的財政預算壓力，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主要驅動因素。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。

行業概覽

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支付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。
- **政府關係門檻。**高速公路行業是中國一個重要的公共基礎設施分部。高速公路運營商必須獲得地方政府的特別授權或特許經營權。新入行者在短時間內相對難以取得授權。於四川省，高速公路由國營企業或其聯屬實體經營，並無任何地區專營權。
- **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。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

高速公路項目屬區域性質。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。下表載列目前或於未來與我們運營的高速公路競爭的高速公路的若干主要資料。請參閱本文件「業務－競爭」、「附錄四－交通顧問報告－1.1路線」及「附錄四－交通顧問報告－4.3道路網及其他基礎設施」。來自現有質量相若的競爭公路與通行費或許較低的新競爭高速公路的競爭，可能會導致我們的高速公路的整體車流量減少，並對我們的業務、財務狀況及經營業績造成不利影響。請參閱「風險因素－與我們業務有關的風險－我們的經營業績或會受競爭公路及其他交通方式影響」。

行業概覽

目前競爭

名稱	競爭公路	路線	長度 (公里)	通行能力 (車道數目)	設計車速
					(公里／ 小時)
成青快速通道	成灌高速公路	成都－青城山	38.7	4	80
成綿高速公路	成彭高速公路	成都－綿陽	92.3	4	100
成雅高速公路	成溫邛高速公路	成都－雅安	141.2	4	80
成溫邛快速通道	成溫邛高速公路	雙流－邛崃	52.6	6	80
成青金快速通道	城北出口高速公路	成都－金堂縣	31.2	6	80

潛在競爭

成都經濟區環線 (三繞) 高速	成灌高速公路；	簡陽－浦江	127.4		100
		都江堰－德陽	109		120
	成溫邛高速公路	德陽－簡陽	105	6	120
		浦江－都江堰	101		120

此外，我們的高速公路面臨替代交通形式的競爭，例如高速鐵路、地鐵線路及城際輕軌系統等。該等替代交通形式可能提供較便宜或較省時的交通選擇，並有可能在若干程度上分散我們的高速公路長距離客運量。例如，成都地鐵10號線就與成都機場高速公路競爭的地鐵線路段向每位乘客收取人民幣5.0元，而成都機場高速公路的收費率為每輛第一類乘用車人民幣10.0元及每輛出租車人民幣5.0元。相類似，成溫邛高速公路從文家收費站至金馬收費站的路段面臨與成都地鐵4號線的競爭。成溫邛高速公路由文家收費站至金馬收費站的路段收費率為每輛不具備當地牌照的第一類乘用車人民幣8.0元，而地鐵4號線可比路線的地鐵票價為每位乘客人民幣5元。然而，高速公路相對該等替代交通形式仍具備若干競爭優勢。例如，高速公路為旅客的旅遊行程提供更大彈性，尤其適合家庭出行。