

## 行業概覽

本文件的本章節及其他章節載有有關本集團經營業務所在行業的資料。本章節所載若干資料及統計數據來自各種官方及公開資料來源。此外，本章節所載若干資料及統計數據乃摘錄自本公司委託獨立市場調查機構益普索編製的市場調查報告。董事相信有關資料及統計數字來自適當來源，且已合理審慎地摘錄及轉載此等資料及統計數據。本公司及獨家保薦人概無理由相信該等資料或統計數據在任何重大方面屬虛假或具誤導性，或遺漏任何事實，致使該等資料或統計數據在任何重大方面屬虛假或具誤導性。然而，該等資料及統計數據並未經本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、任何[編纂]，彼等各自的董事及高級職員或參與[編纂]的任何其他人士(益普索除外)獨立核實。概無就有關資料及統計數據的準確性或完整性作出任何聲明。

### 資料來源及可靠程度

#### 益普索的背景

本集團已委託主要從事提供市場調查顧問服務的獨立市場調查機構益普索，對香港的土木工程行業、填海工程行業及本地船舶租賃行業作詳細分析，費用為678,000港元。董事認為有關費用反映市場收費。為提供上述分析，益普索已結合以下數據及情報收集方法：(i)與具備關鍵知識的領導人通過電話及親身深入會談進行初步調查；(ii)透過收集背景資料支持事實及識別行業趨勢進行二次案頭調查；及(iii)進行客戶諮詢以進行調查，包括客戶的內部背景資料(例如本集團的業務)。本章節所載的資料及統計數據摘錄自益普索報告。

益普索由Ipsos Group S.A.全資擁有。Ipsos Group S.A.於一九七五年在法國巴黎創辦，並於一九九九年於紐約證券交易所Euronext巴黎上市，以及於二零一一年十月收購Synovate Limited(思緯市場資訊有限公司)，在全球90個國家僱用約18,000名人員。Ipsos Group S.A.對市況、市場規模、佔有率及分部分析、分銷及價值分析、競爭對手追蹤及企業情報進行研究。

益普索報告的分析乃基於截至最後實際可行日期的可得相關已刊發資料，包括但不限於政府部門發佈的最新的人口普查數據、網站所載資料及最新文件、立法會發佈的最新的會議記錄以及相關文件，包括但不限於在財務委員會的工務小組委員會進行的討論，及香港建造業議會公佈的最新行業預算，並已盡可能計及COVID-19爆發後的當前經濟環境以及下列假設：(i)假設全球經濟於二零二零年至二零二六年期間維持穩定增長；及(ii)假設於二零二零年至二零二六年期間並無出現對香港未來填海工程行業及本地船舶租賃行業供求產生影響的外部未能估計環境衝擊(例如金融危機或自然災害)；(iii)假設香港經濟、社會及政治環境於二零二零年至二零二六年期間保持穩定；(iv)政府致力以各種方式增加長期土地供應；(v)假設正在進行及即將展開的填海工程將不會有任何重大的超出預算或預算不足；及(vi)假設填海項目及大型項目根據政府於最後實際可行日期發佈的最新時間表展開及完成。

## 行業概覽

市場規模及預測模式乃基於下列參數：(i)於二零一三年至二零一八年及二零一九年至二零二六年預測香港本地生產總值及本地生產總值增長率；(ii)於二零一三年至二零一八年香港基礎建設的公共支出；(iii)填海工程行業及本地船舶租賃行業原材料的歷史價格趨勢；(iv)於二零一三年至二零一八年香港本地船舶租賃行業直接勞工的歷史平均日薪；(v)政府就即將展開的填海工程項目時間表及預算的最新公佈文件，包括但不限於預算案演辭、施政報告、土地供應專責小組報告及相關公開資料、刊物、新聞稿及網站；(vi)立法會就即將展開的填海工程項目時間表及預算的最新公佈文件，包括但不限於財務委員會工務小組委員會討論文件、發展事務委員會討論文件、經濟發展事務委員會討論文件及相關文件；(vii)分包商對填海工程行業總產值的貢獻；(viii)香港已領牌船隻數目；及(ix)一手及二手研究所得填海項目年度完成工程分配比率。

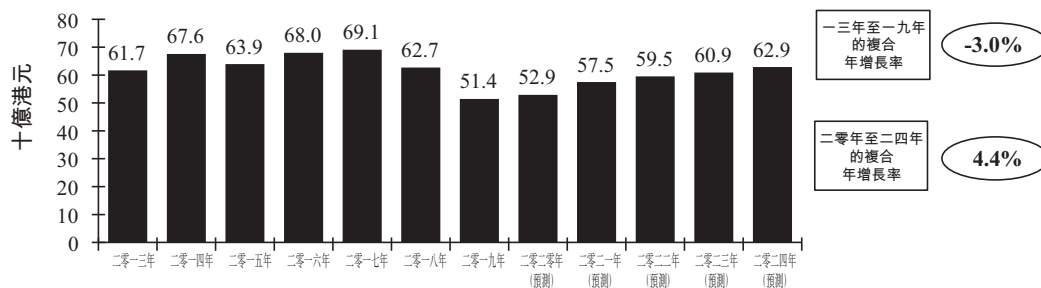
董事確認，於最後實際可行日期，在作出一切合理查詢後，就彼等所深知、盡悉及確信，自益普索報告日期起市場資料概無可能限制、否定或對本節的資料造成影響的不利變動。

除另有所指者外，本節所載的所有數據及預測均摘錄自益普索報告。

### 香港土木工程行業概覽

香港的土木工程包括道路、橋樑、公路、水道及水壩等基礎建設的設計、建造及維修等各類工程。海事建築工程及填海工程亦屬土木工程的一部分。

二零一三年至二零二四年(預測)香港土木工程行業的總產值



資料來源：香港特別行政區政府統計處；益普索研究及分析

香港土木工程行業的總產值由二零一三年的約617億港元減少至二零一九年的約514億港元，負複合年增長率約為3.0%。自二零一三年至二零一八年增長主要歸因於「啟德發展一第一期前期基建工程／啟德明渠進口道」、「觀塘避風塘改善工程(第一期)／啟德郵輪碼頭發展地盤平整工程」及「疏浚葵青貨櫃港池海床」等已竣工土木工程項目。然而，於二零一九年，土木工程行業的總產值顯著減少，主要是由於多個大型項目於二零一八年底或二零一九年初完成，包括耗資約1,200億港元並已於二零一八年十月投入服務的港珠澳大橋項目。廣深港高速鐵路亦於二零一八年六月完成，而屯門至赤臘角連接路及中環灣仔繞道亦於二零一八年完成及分別於二零一八年十一月及二零一九年一月投入服務。

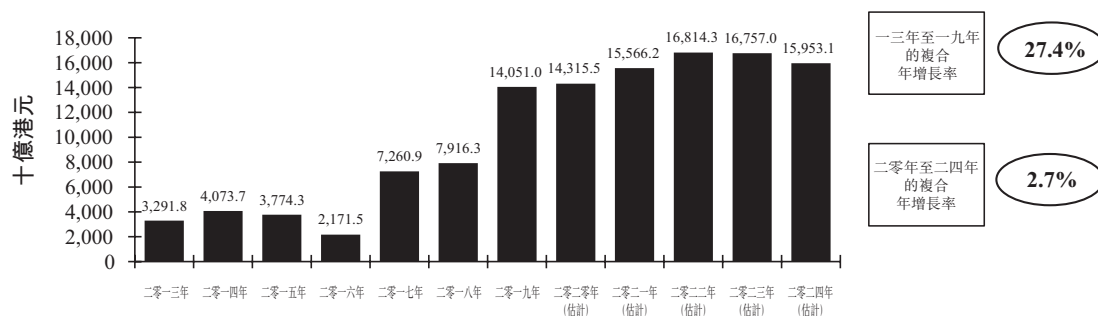
## 行業概覽

預期香港土木工程行業總產值將由二零二零年約529億港元穩定增至二零二四年約629億港元，複合年增長率約為4.4%。有關增加主要歸因於土木工程相關項目數目不斷增加。根據二零一九至二零二零年度財政預算案，政府計劃對即將展開的基建項目於二零一九至二零二零年度劃撥預算公共開支約790億港元。此外，財政司預計未來數年，政府於公共工程的開支可能超過每年1,000億港元，當中包括興建公共房屋、重建醫院及擴展新市鎮等。舉例而言，政府已展開東涌新市鎮擴展的填海工程。計劃展開的主要基建工程包括但不限於古洞北及粉嶺北新發展區的前期地盤平整及工程基建工程、T2主幹路、啟德發展計劃第四及五期，以及將軍澳跨灣連接路的建造。於三跑道系統項目下，除填海工程及海事建築工程外，預期土木工程建造成本(包括興建三跑道客運大樓及改建／擴建二號客運大樓)約為853億港元，而整個三跑道系統項目計劃於二零二四年前完成。因此，基建項目的公共開支增加持續為香港土木工程行業創造機遇。

### 香港地盤平整工程行業概覽

地盤平整工程旨在為地基及建築工程提供安全堅固的地面。地盤平整的一般程序為平整土地及斜坡，然後形成土地至所需的方位。如有需要，將為建築物(例如道路、排水渠及其他相關基礎建設或建築物)建設擋土牆。

二零一三年至二零二四年(預測)香港地盤平整工程行業的總產值



資料來源：香港特別行政區政府統計處；益普索研究及分析

香港地盤平整工程的總產值由二零一三年約3,291.8百萬港元增加至二零一九年約14,051.0百萬港元，複合年增長率約為27.4%。行業於二零一三年至二零一四年間經歷增長，並於二零一五年保持穩定，很大程度歸因於十大建設項目的工程及對完成住宅樓宇的龐大需求。然而，行業的總產值於二零一五年至二零一六年出現約42.5%的重大跌幅，由約3,774.3百萬港元跌至2,171.5百萬港元。導致重大下滑的兩個主要因素為：因立法會出現拉布延遲批准項目，以及香港工程行業的競爭增加導致平均地盤平整合約值價減少。鑒於立法會拉布的影響，項目已延後至二零一七年，尤其是蓮塘／香園圍口岸。同時，一些產生大量產值的地盤平整工作已於二零一七年進行，例如新發展區、將軍澳－藍田隧道及安達臣道石礦場用地發展。因此，地盤平整行業的產值由二零一六年約2,171.5百萬港元反彈547.1%至二零一九年

## 行業概覽

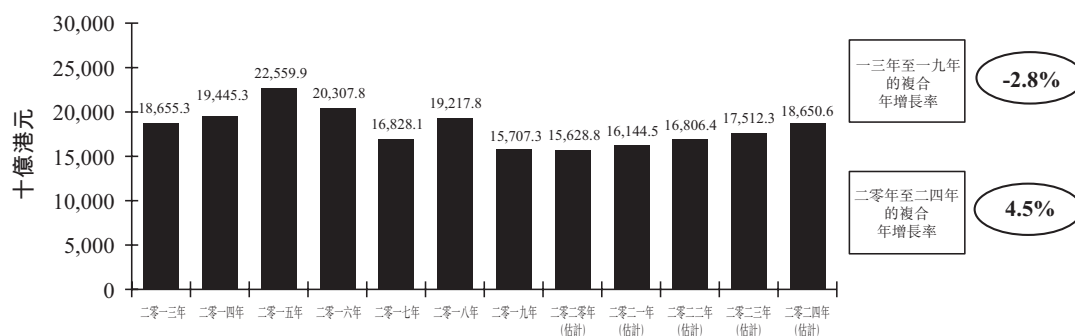
高峰約 14,051.0 百萬港元。於二零一九年，地盤平整行業的總產值有顯著增長，部分原因是於二零一九年展開大型發展項目，例如古洞北及粉嶺北新發展區以及將軍澳及元朗公共房屋發展項目。

於二零二零年至二零二四年的整個預測期內，地盤平整行業的總產值預計將由約 14,315.5 百萬港元穩定增長至 15,953.1 百萬港元，複合年增長率為約 2.7%。特別是於二零二零年，隨著正在進行中的大型項目及於 COVID-19 之中建造檢疫設施的項目（例如竹篙灣的臨時檢疫設施），地盤平整行業的總產值有望提高。同時，考慮到於未來數年預計將於薄扶林南的公屋發展項目，洪水橋、東涌、古洞北及粉嶺北進行新發展區的大規模計劃，因此不斷需要提供更多的住宅來解決房屋問題，加上市區更新及基建的持續發展，預計香港地盤平整行業的總產值於預測期內將維持穩定。自二零二二年到二零二四年，預計總產值將輕微下降，乃由於一些大型項目預期將進入施工週期的下一階段，例如上層建築或建築工程，因此對香港地盤平整行業的貢獻較小。

### 香港地基工程行業概覽

地基工程是下部結構工程，為建設於其上的建築結構提供地面或地基，一般在於地盤平整工程後進行。地基工程的主要目的是為建於其上的建築物結構提供穩固的地基。

二零一三年至二零二四年（預測）香港地基工程行業的總產值



註：二零二零年至二零二四年的預測為初步預測，並可能會發生變化，取決於許多因素，包括但不限於政府統計處的最近建築產出報告以及香港地基工程行業的市場發展

資料來源：香港特別行政區政府統計處；益普索研究及分析

地基工程行業的總產值由二零一三年約 18,655.3 百萬港元減少至二零一九年的 15,707.3 百萬港元，負複合年增長率約為 4.5%。自二零一三年至二零一九年出現的波動乃由於立法會撥款會議拉布所致。由於主要需要地基工程的工程項目包括上蓋，且經常處於工程項目的初期階段。然而，於過往期間開展的大型基建項目主要為鐵路項目，需要較少的地基工程及包括相對較少的上蓋。因此，導致地基行業自二零一三年至二零一九年出現波動。

預期香港地基工程行業的總產值由二零二零年約 15,628.8 百萬港元增加至二零二四年的 18,650.6 百萬港元，複合年增長率約為 3.8%。預期增長乃主要由於政府主導的估計住屋發展包括為私人物業及市區重建增加住宅土地供應所致。新發展區（古



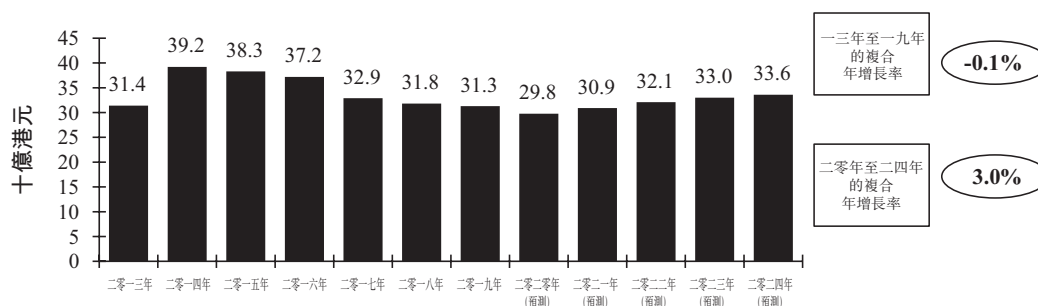
## 行業概覽

洞北及粉嶺北)連同西九龍文化區、啟德發展及落馬洲河套地區發展為預測期內地基工程市場的主要推動力。此外，香港國際機場三跑道系統於二零一六年開始興建，並預期於二零二四年完成。所有該等投資預期將帶動香港地基工程行業的總產值。

### 香港道路及渠務工程行業概覽

道路工程包括不同類型道路的建設、修改及相關維修工程，即高速公路、幹道、主要幹道、區域幹道及區內幹道；以及行人天橋。另一方面，渠務工程包括雨水設施、污水處理設施及公用設施的建造及相關維修工程

二零一三年至二零二四年(預測)香港道路及渠務工程行業的總產值



資料來源：香港特別行政區政府統計處；益普索研究及分析

於二零一三年至二零一九年過往期間，香港道路及渠務工程行業的總產值出現波動，波幅介乎約313億港元(二零一九年)及約392億港元(二零一四年)，並錄得負複合年增長率0.1%。多項新道路項目已於過往幾年進行，以保持道路系統效率並改善道路運輸網絡，著名項目例子有中九龍幹線及屯門至赤臘角連接路。總產值變動主要歸因於項目量波動以及不同項目階段所導致的項目價值波動。於過往期間，總產值於二零一四年達到高峰，很大程度乃歸因於自二零零九年至二零一四年，大型道路項目數量增加，包括中環灣仔繞道及屯門至赤臘角連接路。總產值於二零一四年達到高峰後，香港渠務工程自二零一四年至二零一九年同比輕微減少。

展望未來，預期道路及渠務工程行業的總產值將由二零二零年約298億港元增加至二零二四年約336億港元，複合年增長率約為3.0%。預期將展開新道路項目，以維持香港長遠競爭力及改善市民生活水平。例如，中九龍幹線—啟德西工程已於二零一八年展開，估計項目價值約62億港元。其次，為使香港郊區未發展地區實現城市化，有需要發展。另一方面，若干大型渠務建設工程將於二零一九年至二零二三年內展開。例如西九龍雨水排放系統改善計劃—水塘間轉運隧道計劃以及元朗區雨水排放系統改善工程-第一階段。再者，政府正計劃將污水處理廠搬遷往岩洞，搬遷沙田污水處理廠往岩洞乃第一步，更多類似項目正在規劃中。因此，估計未來幾年將進行更多渠務基建項目，預期可支撐未來渠務工程增長。

## 行業概覽

### 香港海事建築工程行業概覽

海事建築工程指離岸及近岸進行的基建項目。香港常見的海事建築工程包括(但不限於)(i)海堤及填海；(ii)碼頭及港口建設及維修；(iii)海底隧道相關工程；(iv)道路及大橋工程；及(v)海底電纜／導管工程。

政府近年展開多項海事建築項目。下表載列正在進行及規劃中的海事建築項目(不包括下文所載的填海工程項目)：

項目名稱	目標竣工日期	估計 總合約金額 (百萬港元)	概況
疏浚葵青貨櫃港池海床	二零二零年	488.0	疏浚葵青貨櫃港池海床以及部分北航道及西航道的海床，令特大貨櫃船(最大設計吃水深度為15.5米)在任何潮汐情況下均可進出葵青貨櫃碼頭
落馬洲河套地區發展—土地除污及前期工程	二零二一年	313.0	移除落馬洲河套地區內的污染物；建立生態區及進行土地處理工程
重建南丫島北角碼頭	二零二二年	72.4	重建現有碼頭(包括提供上蓋、照明系統、長椅及太陽能電池板等輔助設施)
將軍澳跨灣連接路	二零二二年	5,600.0	興建將軍澳跨灣連接路主橋及附屬高架橋；一條長約1.8公里並附設有單車徑及行人路的雙程雙線分隔車道(主要以高架橋橫跨將軍澳海灣)
將軍澳海水化淡廠第一期的設計、建造及營運	二零二二年	6,141.8	建造海水化淡廠的海水入口及海底排水設施
香港海上液化天然氣接收站	二零二二年	不適用 <sup>(附註)</sup>	安裝海底管道，將泊位連接到岸上的氣體終端用戶(例如發電廠)
啟德發展計劃—前跑道及南面停機坪發展項目的基礎建設工程	二零二三年	1,480.0	興建一座海水抽水站及其相關進水口
大小磨刀海岸公園—敷設人工魚礁	二零二三年	不適用 <sup>(附註)</sup>	在大小磨刀海岸公園內敷設多個人工魚礁，以提供人工生態環境，增加海洋及漁業資源
中九龍幹線—啟德西工程	二零二五年	6,240.0	建造位於九龍灣的一條長約370米的水下隧道及相關的臨時填海工程；建造位於馬頭角的一條長約160米的明挖回填式隧道；建造位於啟德發展區的一條長約125米的低於地面道路及一條長約170米的地下行車道
T2主幹路及茶果嶺隧道—建築工程	二零二五年	7,528.2	建造一條長約3.4公里的雙程雙線主幹路，其中約3.1公里為隧道
保育皇后碼頭	不適用 <sup>(附註)</sup>	不適用 <sup>(附註)</sup>	保存碼頭上層結構可保留的部分；加固所保存的部分，並重新組裝碼頭

附註：資料不公開；

資料來源：香港特別行政區土木工程拓展署；香港特別行政區路政署；益普索研究及分析

下表列示於二零一九年至二零二六年，香港海事建築工程行業的估計總產值、三跑道系統及非三跑道系統項目應佔之百分比，以及非填海海事建築工程行業的總產值：

## 行業概覽

	二零一三年	二零一四年	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一八年
海事建築工程行業總產值(十億港元)	12.0	14.2	15.8	18.1	21.8	27.3
三跑道系統相關海事建築工程對海事建築工程行業總產值的貢獻	-	-	-	18.0%	38.0%	61.7%
非三跑道系統相關海事建築工程對海事建築工程行業總產值的貢獻	100%	100%	100%	82.0%	62.0%	38.3%
非填海海事建築工程行業總產值(十億港元)	8.8	11.0	12.3	14.9	13.5	10.4

	二零一九年 (預測)	二零二零年 (預測)	二零二一年 (預測)	二零二二年 (預測)	二零二三年 (預測)	二零二四年 (預測)	二零二五年 (預測)	二零二六年 (預測)
海事建築工程行業總產值 (十億港元)	24.4	25.3	24.0	15.2	9.3	9.4	12.2	21.9
三跑道系統相關海事建築工程對海事建築工程行業總產值的貢獻	51.0%	32.8%	17.3%	-	-	-	-	-
非三跑道系統相關海事建築工程對海事建築工程行業總產值的貢獻	49.0%	67.2%	82.7%	100%	100%	100%	100%	100%
非填海海事建築工程行業總產值 (十億港元)	8.52	10.74	11.03	11.59	8.33	9.39	8.9	8.6

資料來源：益普索研究及分析

預期香港海事建築工程行業總產值由二零一九年約244億港元降至二零二六年約219億港元，以負複合年增長率約1.5%下跌。該複合年增長率可以分為兩個階段，(i)第一階段為二零一九年至二零二三年，由二零一九年的約244億港元下降至二零二三年的約93億港元，顯示暫時性下降趨勢，負複合年增長率為約21.4%；及(ii)第二階段為二零二四年至二零二六年，由二零二四年的約94億港元增加至二零二六年的約219億港元，顯示復甦趨勢，複合年增長率為約52.4%。二零二一年至二零二三年總產值下跌主要歸因於香港填海工程行業總產值減少，減少約佔二零一九年至二零二一年香港海事建築工程行業總產值的一半以上。由於欣澳、龍鼓灘及小蠔灣項目(「即將開展項目」)的可能延遲致使二零二一年至二零二三年香港填海工程行業總產值減少，因此香港海事建築工程行業總產值由二零二一年約240億港元下降至二零二三年約93億港元。預計三跑道系統填海項目分別佔二零一九年、二零二零年及二零二一年香港海事建築工程行業總數約50.8%、32.8%及17.2%。除三跑道系統填海項目，政府亦已推行多項大型海事建築工程，包括(i)將軍澳跨灣連接路—主橋及交匯處；(ii)在九龍灣海床下及馬頭角興建隧道；及(iii)疏浚葵青貨櫃港池海床。為提供通往將軍澳東南部的替代通道，土木工程拓展署展開了總合約價值約為33億港元的跨灣連接路項目，以興建將軍澳交匯處及一公里長海上高架橋。該等項目分別計劃於二零二一年及二零二二年竣工。自二零二三年起長遠計，預期對香港海事建築工程行業有充足需求。舉例而言，若干大型海事建築項目包括中九龍幹線—啟德西工程以及T2主幹路及茶果嶺隧道—建築工程，各項目總合約價值分別為62億港元及75億港元，預期於二零二五年竣工。

## 行業概覽

預期香港非填海海事建築工程行業總產值於預測期內穩定增長。總產值預期由二零一九年約85億港元增至二零二六年約86億港元，以複合年增長率0.1%增長。該複合年增長率可以分為兩個階段，(i)第一階段為二零一九年至二零二二年，由二零一九年的約85.2億港元增加至二零二二年的約115.9億港元，複合年增長率為約10.8%；及(ii)第二階段為二零二二年至二零二六年，由二零二二年的約115.9億港元減少至二零二六年的約86億港元，負複合年增長率為約7.2%。二零二零年至二零二二年總產值增長主要歸因於將軍澳跨灣連接路建造工程。由於跨灣連接路預期於二零二二年竣工，因此非填海海事建築工程行業總產值預期於二零二三年下跌，並於二零三四年至二零二六年穩定增長。

截至二零一九年五月三十一日止年度，本集團錄得海事建築工程收益約175.3百萬港元，按收益而言佔二零一九年香港海事建築工程行業總市場份額約0.7%。

### 香港填海工程行業概覽

根據《前濱及海床(填海工程)條例》，填海工程包括在香港範圍內的海及任何潮汐水域的岸濱及海床(該岸濱及海床是在高水位線以下)及其上進行的任何工程。

填海工程歷來是於香港提供土地以供發展的有效方法。政府近年展開多個填海工程項目。由機場管理局展開的三跑道系統項目為香港自二零一六年八月起的主要填海項目之一。截至二零二零年六月，香港八個包括填海工程的項目中，其中六個與三跑道系統項目有關。下表載列香港正在進行及規劃中的填海項目：

#### 正在進行項目

項目名稱	目標竣工日期	合約編號	填海工程估值	
			(百萬港元)	概況
三跑道系統項目	二零二一年年中	3201	3,686.9	深層水泥拌合工程(組合一)
			2,813.9	深層水泥拌合工程(組合二)
			2,120.9	深層水泥拌合工程(組合三)
			1,800.0	深層水泥拌合工程(組合四)
			3,314.8	深層水泥拌合工程(低淨空高度)
			15,264.0	主填海工程
東涌新市鎮擴展	二零二三年	NL/2017/03	12,076.3	以非疏浚方法在東涌東海床填海形成合共約130公頃土地及建設海堤
綜合廢物管理設施第一期	二零二四年	不適用	1,143.3	約16公頃土地的填海工程，以在石鼓洲附近形成人工島

資料來源：香港特別行政區機場管理局；香港特別行政區土木工程拓展署；香港特別行政區立法會；益普索研究及分析

#### 規劃中項目

項目名稱	暫定土地平整時間	估計合約價值	
		(十億港元)	概況
東北大嶼山欣澳填海工程	二零三零年至二零三二年	8.6	填海約60至100公頃土地
龍鼓灘填海工程	二零三零年至二零三二年	25.4	填海約220至250公頃土地
馬料水填海工程	待審核	不適用	填海約60公頃土地



## 行業概覽

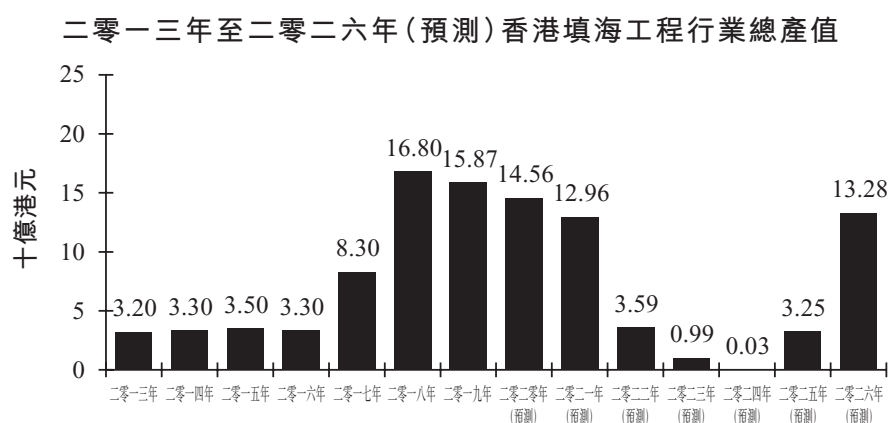
項目名稱	暫定土地平整時間	估計合約價值 (十億港元)	概況
北大嶼山小蠔灣填海及毗鄰地區發展	二零三零年至二零三二年	7.6	填海約60至80公頃土地
交椅洲人工島	二零三二年(首批入住人口)	140	填海約1,000公頃土地

附註：各規劃中項目的估計合約價值屬指示性質並僅作參考。估計的假設取決於後續研究結果、設計變動及建築價格水平調整而定。

附註：暫定土地平整時間乃由益普索基於最新項目狀況以及平均填海工程期間估計

資料來源：香港特別行政區發展局；香港特別行政區立法會；益普索研究及分析

### 填海工程行業總產值



附註：總產值預測視乎立法會的撥款批准而有所變動

資料來源：香港特別行政區立法會；香港特別行政區路政署；益普索研究及分析

香港填海工程行業的總產值由二零一三年的約32億港元增加至二零一八年的約168億港元。二零一六年至二零一八年的總產值增加主要歸因於機場管理局於二零一六年八月展開的三跑道系統項目。於三跑道系統項目下，估計將填海合共650公頃的土地。三跑道系統項目共包括六份填海合約，合約價值介乎約18億港元至約153億港元。該等大型填海工程項目需要多名總承建商及分包商以展開工程，為二零一八年填海工程行業總產值的重大因素。

下表載列各主要填海項目於二零一九年至二零二六年的填海工程行業預計總產值的每年貢獻：

	二零一九年	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年	二零二五年	二零二六年
	(預測)	(預測)	(預測)	(預測)	(預測)	(預測)	(預測)	(預測)
三跑道系統	78.3%	56.9%	32.0%	-	-	-	-	-
東涌新市鎮擴展	20.9%	42.3%	61.4%	81.2%	79.9%	-	-	-
綜合廢物管理設施第一期填海工程	0.8%	0.8%	6.6%	18.8%	20.1%	100%	-	-
小蠔灣填海項目	-	-	-	-	-	-	18.2%	18.2%
欣澳填海項目	-	-	-	-	-	-	20.8%	20.8%
龍鼓灘填海項目	-	-	-	-	-	-	61.0%	61.0%

資料來源：益普索報告及分析

## 行業概覽

預期香港填海工程行業的總產值為二零一九年的約159億港元及二零二六年的約133億港元。於二零一八年，土木工程拓展署就東涌東填海工程簽訂一項約121億港元的合約。該項目預計將填成合共約130公頃土地，並將於二零二三年完工。總產值於二零二二年至二零二四年暫時下跌乃主要由於正在進行的填海項目竣工所致。然而，政府一直在努力尋覓填海工程的潛在地點。在一般的填海工程中，填海工程可於(i)技術可行性研究；(ii)規劃及工程研究(包括多輪公眾參與活動)；(iii)環境影響評估；(iv)城市規劃條例／前濱及海床(填海工程)條例程序；及(v)詳細設計完成後進行。根據發展局，展開填海工程前可能需要約7至8年完成上述研究。土木工程拓展署已就若干潛在近岸填海地點進行技術可行性研究、公眾參與活動及環境影響評估(「環境影響評估」)。預期就於欣澳及小蠔灣填海地點作進一步詳細研究的立法會撥款申請將於二零二零年進行。上述填海地點獲批後，預計將填成逾340公頃的土地。填海工程行業總產值預測已考慮即將開展項目的潛在延遲。經考慮最新立法會文件以及香港過往填海項目時間表，估計即將開展項目預期於二零二五年動工，惟須視乎立法會撥款批准而定。因此，預期規劃中的填海項目將於預測期內推動香港填海工程行業的發展。

下表載列龍鼓灘、小蠔灣及欣澳項目的狀況：

	龍鼓灘 填海項目	小蠔灣 填海項目	欣澳 填海項目
策略性環境評估		於二零一一年六月開始並已完成	
公眾參與活動		於二零一三年三月二十一日至二零一三年六月二十一日 進行首次公眾參與活動	
		土地供應專責小組亦已於二零一八年四月二十六日至二零一八年 六月二十六日進行公眾參與活動	
累積環境影響評估研究		於二零一五年三月開始並已完成	
技術可行性研究	於二零一五年 十月開始並已完成	於二零一五年 七月開始並已完成	已開始及完成 (開始時間不公開)
香港立法會對規劃及 工程研究的撥款批准	等待尋求工務小組委員會 的支持	預計時間： 二零二零年 <sup>(附註)</sup>	已於二零一七年諮詢 發展事務委員會，等 待尋求工務小組委員 會的支持

附註：根據於最後實際可行日期所得資料

資料來源：香港特別行政區土木工程拓展署、香港特別行政區發展局、益普索研究及分析

首次公眾參與(「公眾參與」)活動由發展局、土木工程拓展署及規劃部於二零一三年合作進行，就五個潛在填海地點(「潛在填海地點」)(包括龍鼓灘、小蠔灣、欣澳、青衣西南及馬料水)的可能土地用途徵求公眾意見。土地供應專責小組亦於二零一八年進行了公眾參與活動以介紹土地供應方案的詳情及收集市民意見。公眾參與活動包括專題小組會議、主題討論、公眾論壇及巡迴展覽。

## 行業概覽

累積環境影響評估研究已於二零一五年進行，以評估三個已識別潛在填海地點（即龍鼓灘、小蠔灣及欣澳）的總環境影響。四個環境層面（包括空氣質素、水質、生態及漁業）已作評估。根據土木工程拓展署，該項研究評估顯示四個環境層面並不存在導致潛在填海地點不能推展至下一階段作進一步研究的重大問題。

技術可行性研究的主要目標包括釐定填海工程的可行程度、評估填海工程的工程可行性及識別土地主要用途。例如，龍鼓灘填海地點擬發展作工業及其他用途，而小蠔灣填海地盤則擬發展作教育用途。

該等活動早於二零一一年開始，顯示政府認為填海將會並繼續為增加香港土地供應的主要措施之一，並將繼續推動填海工程自概念階段到具體計劃。

### 香港填海工程行業的競爭格局

香港填海工程行業較為集中，參與者數目較少。截至二零二零年六月，香港認可公共工程承建商名冊中海港工程類別丙組可承建合約價值超過300百萬港元的填海工程項目的承建商共有26名。現有參與者之間的競爭激烈。擁有熟練技術團隊實行有效填海方法及擁有船隊為填海工程行業競爭的兩大因素。

### 二零一八年香港填海工程行業的五大參與者

按填海工程產生的估計收益計，香港填海工程行業的五大參與者佔二零一八年總市場份額的約35.4%。本集團作為香港填海工程行業的分包商之一，截至二零一八年五月三十一日止年度錄得收益約182.7百萬港元，佔二零一八年按收益計填海工程行業總市場份額約1.1%。下表載列二零一八年五大填海工程承建商的估計收益及市場份額：

排名	公司	公司背景	二零一八年 估計收益 (百萬港元)	市場份額 (%)
1	公司A	一間專門從事土木工程、海事建築工程及建築施工工程之設計及建造的韓國私人公司	2,842.6	16.9
2	公司B	一間專門從事海事建築工程、土木工程及建築施工工程的日本上市公司	983.2	5.8
3	公司C	一間於一九七三年於香港註冊成立，專門從事岩土工程的私人公司	828.7	4.9
4	公司D	一間於一九三八年創立，專門從事土木工程及建築施工工程的韓國上市公司	698.7	4.2
5	公司E	一間自一九七九年開始在香港展開其建築業務，專門從事建築施工工程、土木工程及機電工程的上市公司	603.2	3.6

## 行業概覽

排名	公司	公司背景	二零一八年 估計收益 (百萬港元)	市場份額 (%)
	其他		10,867.7	64.6
	本公司		182.7	1.1
	總計		16,824.0	100.0

資料來源：益普索研究及分析

### 市場推動力及機遇

#### 引入環保填海方法

填海工程導致的環境破壞長久以來一直是展開填海項目的反對緣由。傳統的填海方法被視為不環保，因為填海會揚起海床的泥漿及污染物。自二零零一年以來，填海工程數目一直在下降。

引入深層水泥拌合法等非疏浚填海方法，減少海床揚起的污染物數目及防止海洋生態系統遭受破壞。該等填海方法減輕對填海過程所帶來不利環境影響的擔憂。非疏浚方法於香港邊境設施人工島項目中首次引入，並自二零一一年底以來一直在香港採用。由二零一三年至二零一七年，累計填海面積由約68.3平方公里增加至約70.3平方公里。環保填海方法的引入，有助於填海工程重新贏得增加土地供應方案的聲譽，從而推動填海工程行業的發展。

#### 土地供應需求增加

香港是一個人口稠密的城市。於二零一七年，香港的人口密度達每平方公里約6,830人。根據世界銀行資料，預計香港人口將由二零一九年的約7,508,000人增加至二零二三年的約7,728,000人。預期預計人口增長會增加土地需求，以為日益增多的居民提供住所。根據行政長官的二零一八年施政報告，樓價飆升及房屋供應短缺為公眾的主要民生關注。作為增加土地供應的方案之一，填海可產生新的土地以滿足土地使用的需求，並應對急升的樓價。因此，預期土地需求的增加將推動香港填海工程行業的發展。

#### 政府推行填海工程項目的措施

為滿足對土地及發展的長遠需求，政府一直在研究多種土地供應方案，其中一種包括維港以外近岸填海計劃。政府已識別六個潛在填海地點，預計將於二零三零年至二零三二年在欣澳、龍鼓灘及小蠔灣合共提供約340至430公頃的土地。此外，根據東涌新市鎮擴展計劃，預計約130公頃土地的填海工程即將完工。

明日大嶼願景於二零一八年施政報告中公佈，根據該計劃，第一期發展計劃將集中於交椅洲周圍的人工島，總填海面積約1,000公頃。根據立法會，交椅洲人工島填海工程的估計造價為1,400億港元。政府計劃於二零一九年向立法會財務委員會



## 行業概覽

申請撥款批准，以於42個月內完成交椅洲人工島研究。倘研究按計劃開展並於二零二三年年中完成，第一期填海工程將於二零二五年動工，目標於二零三二年容納首批入住人口。政府推行填海工程項目的措施預期會長期推動香港填海工程行業的發展。

下表載列明日大嶼願景的實施細節：

項目	工程造價估算(二零一八年九月價格)	估計合約價值
交椅洲人工島	填海工程 1,400 億港元	2,560 億港元
交椅洲至香港島運輸走廊(道路)	基建 1,160 億港元	
	總長 7 公里(4 公里過海)	550 億港元
交椅洲至香港島運輸走廊(鐵路)	總長 5 公里(4 公里過海)	380 億港元
交椅洲至大嶼山連接路	總長 6 公里(3 公里過海)	190 億港元
交椅洲至欣澳鐵路	總長 9 公里(3 公里過海)	520 億港元

附註：估計的假設取決於後續研究結果、設計變動及建築價格水平調整而定。

資料來源：香港特別行政區立法會；益普索研究及分析

### 入行門檻

#### 行業聲譽及良好的往績記錄

過往項目經驗及良好的往績記錄為競標程序中的重要評定標準。具有良好行業聲譽及良好往績記錄的承建商可為客戶提供有關工程質素的信心及可靠性，從而提高競標成功率。缺乏良好記錄及經驗的新入行者可能難於在競標程序中與市場上現有知名競爭對手展開競爭。

#### 高資金要求

填海工程的資本要求為新入行者需要考慮的重要因素。於展開填海項目之前，承建商可能需要龐大資金租賃或購置進行填海工程所需的船舶。租賃特定機械、招聘技工及經驗豐富的管理人才以及向供應商及分包商支付其他款項亦需要資金。資金不足可能導致延期付款，從而可能導致項目執行延遲。缺乏足夠初始資金的新入行者可能會在業務運營中遇到困難。

### 威脅

#### 拉布的影響

立法會審批撥款條例草案以及其他草案及公眾資金的程序出現拉布。拉布對海事建築工程行業的發展造成影響，尤其是就近年的香港填海工程而言。環保人士及立法會若干議員的反對可能會導致政府撥款暫停，從而可能影響工程進度或延遲填海工程項目的動工日期。立法會持續拉布可能會阻礙行業的發展。

## 行業概覽

### 原材料成本上升

原材料成本佔填海工程總成本的絕大部分。自二零零六年起，中國政府一直對天然砂（包括河砂及海砂）實施各種出口限制。作為替代方案，填海工程承建商可從菲律賓及馬來西亞等海外國家進口海砂。海外市場的運輸成本導致進口海砂價格上漲。根據政府統計處的資料，天然砂的進口價格由二零一三年的每噸約44.2港元上升至二零一七年的每噸約62.1港元。中國海砂供應有限及進口海砂的高昂價格可能會對填海工程承建商的盈利潛力造成不利影響，從而阻礙香港填海工程行業的增長。

### 建造業的勞工短缺

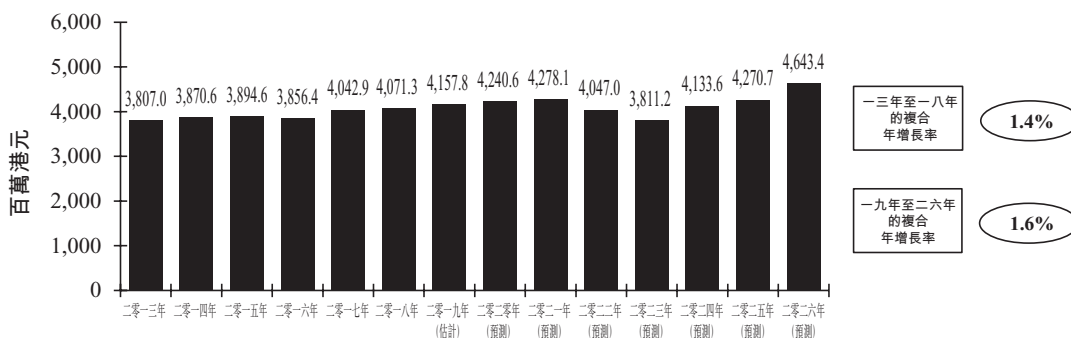
由於勞動人口老齡化及加入建造業的年輕勞工數目減少，勞工短缺是一個長期困擾建造業的問題。根據香港建造商會於二零一八年十一月進行的建築勞工短缺調查，115個建築地盤的勞工短缺率估計約為7.8%。承建商須支付更高的薪金，以挽留現有熟練技工及吸引更多年輕勞工進入建造業。平均薪金上漲可能會令填海工程的勞工成本增加。

### 香港本地船舶租賃行業概覽

船舶租賃指向租船者出租船舶使用的活動。香港船舶租賃服務可分類為(i)航海船舶租賃；及(ii)本地船舶租賃。航海船舶租賃服務指國際水域運輸需要的船舶租賃服務。相反，本地船舶租賃服務指支援香港水域內運輸需要的船舶租賃服務。本地船舶租賃服務包括(i)定期租船，即為特定時段租賃船舶；及(ii)航次租船，即為單次航程租賃船舶。

### 本地船舶租賃行業總產值

二零一三年至二零二六年（預測）香港本地船舶租賃行業總產值



附註：

- 1) 本地船舶租賃行業的總產值計算分類作第一類別及第二類別的相關船舶。第一類別包括小輪、多用途船隻、原始船隻及固定船隻；第二類別包括起重駁船、挖泥船、非自航駁船、平頂駁船、浮塢、水上工場、底卸式駁船、降落平台、登岸浮躉、領港船、特別用途船隻、交通船、交通舢舨、拖船、供水船及工作船。
- 2) 估計收益不包括柴油開支。
- 3) 估計收益不包括超時租賃費。

資料來源：香港特別行政區海事處；益普索研究及分析

香港本地船舶租賃行業總產值由二零一三年約3,807.0百萬港元增加至二零一八年約4,071.3百萬港元，複合年增長率約為1.4%。穩定增長乃主要由於政府就海事及

---

## 行業概覽

---

港口服務作出可持續資金分配、裝貨及卸貨等支援船舶服務的需求持續、海事建築工程產生的建築材料運輸及建築工人需求。

預計香港本地船舶租賃行業的總產值將由二零一九年約4,157.8百萬港元增加至二零二六年約4,643.4百萬港元，複合年增長率約為1.6%。由於即將開展項目的潛在延遲，預期香港海事建築工程行業於二零二一年至二零二三年下滑。對於用於海事建築工程、運輸建築材料及勞工的船舶之需求預期於二零二一年至二零二三年下跌，致使香港本地船舶租賃行業的預測總產值下跌。惟預期自二零二四年起回復，由於政府採取的海事及港口基建計劃、大嶼山項目的填海工程以及三跑道系統項目及東涌新市鎮項目的持續非填海海事建築工程。

### 香港本地船舶租賃行業的競爭格局

本地船舶租賃行業的競爭較為分散，多名參與者具有不同業務重點。行業競爭相當激烈，尤其是為海事建築工程提供船隊。擁有眾多船隊組合且與客戶及供應商業務關係牢固的海事服務供應商在與業內其他參與者的競爭中擁有更大優勢。

截至二零一九年五月三十一日止年度，本集團船舶租賃服務產生的收益約23.8百萬港元，該金額相當於二零一九年香港本地船舶租賃行業總產值約0.6%。

### 市場推動力及機遇

#### *正在進行及規劃中海事建築項目*

正在進行及規劃中海事建築項目對本地船舶的需求推動本地船舶租賃行業的發展。香港的海事建築工程需要本地船舶（如拖船、起重駁船、非自航駁船、小輪及工作船）的支援，以進行各種海事建築工程以及運送建築材料及建築工人。多項正在進行及規劃中的海事建築項目（如將軍澳跨灣連接路項目及保育皇后碼頭項目）已產生對本地船舶的需求，並將繼續推動香港船舶租賃行業的發展。

#### *海上運輸需求不斷增加*

具有更大靈活性及更大運輸量的海上運輸在支援香港離岸及在岸活動運輸工程中相當普遍。離岸運輸活動（如海事建築項目）需要船舶租賃服務，而在岸活動則需要海上運輸服務，如建築工程的原材料運輸及物流管理。根據政府統計處的資料，河運貨物總吞吐量由二零一三年的約91.8百萬噸增加至二零一八年的約94.0百萬噸，複合年增長率約為0.5%。海上運輸需求的增加令香港本地船舶租賃行業受惠。

### 入行門檻

#### *海事服務活動的行業聲譽及完善網路*

於行內擁有完整組合、龐大客戶網絡及良好聲譽的海事服務供應商將於本地船舶租賃項目招標中擁有更高的成功率。反之，缺乏提供良好質素及可靠服務的新入行者將難以與行內更成熟及聲譽良好的服務供應商競爭。具備部署及分配有關船舶

## 行業概覽

及資源的能力對海事服務供應商處理客戶項目的日常營運要求而言相當重要。因此，於船舶租賃行業內缺乏相關經驗及網絡的新入行者將難以與現存行業參與者競爭。

### 足夠資金水平

展開任何項目前，海事服務供應商需確保擁有足夠資金採購所需船舶、租賃特定機械、招聘熟練海員及有經驗的管理人才以及向其供應商支付款項。因此，為使資源分配及招聘海員的靈活性更高以達到客戶項目的要求及時間表，海事服務供應商需要足夠的初步資金並於船舶租賃服務期間備有穩定現金流量。缺乏有關資金將成為新行業參與者入行的障礙。

### 威脅

#### 勞工短缺及勞動人口老齡化

由於勞動人口老齡化及願意入行的年輕人才數目減少，香港海事服務行業面臨勞工短缺。由二零一三年至二零一八年，海事工人的平均月薪由約25,496.2港元上升至約34,947.9港元，複合年增長率約6.5%。海事勞工成本上漲及缺乏有經驗的海員可能對香港本地船舶租賃行業發展造成威脅。

#### 填海工程行業及本地船舶租賃行業主要成本的歷史價格趨勢

香港填海工程行業及本地船舶租賃行業的主要成本包括砂、柴油及勞工成本。下表列示香港填海工程行業及本地船舶租賃行業公司的主要成本趨勢。

	二零一三年	二零一四年	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一八年	一三年至一八年 複合年增長率
砂(每噸港元)	120.8	118.9	146.6	137.8	121.4	204.4	11.1%
柴油 <sup>1</sup> (每200公升桶港元)	2,092.0	2,093.8	1,879.4	1,882.3	2,070.3	2,405.4	2.8%
海事工人 <sup>2</sup> 平均月薪(港元)	25,496.2	27,161.3	31,966.0	33,213.2	33,556.8	34,947.9	6.5%
	二零一九年 (預測)	二零二零年 (預測)	二零二一年 (預測)	二零二二年 (預測)	二零二三年 (預測)	一九至二三年 複合年增長率	
砂(每噸港元)	271.1	243.8	254.2	248.1	256.6	-1.4%	
柴油 <sup>1</sup> (每200公升桶港元)	2,439.8	2,352.1	2,406.7	2,461.9	2,517.5	0.8%	
海事工人 <sup>2</sup> 平均月薪(港元)	36,817.7	38,158.3	39,454.9	40,716.6	41,950.3	3.3%	

附註：

1. 柴油價格以產品的年度均價列示。
2. 海事工人指從事內陸航運活動(包括採用不適合海運的船隻在內陸水域運輸乘客或貨物)的工人。

資料來源：香港特別行政區政府統計處；益普索研究及分析



---

## 行業概覽

---

### 砂

砂的平均批發價格呈現整體上升趨勢，由二零一三年的每噸約120.8港元上升至二零一八年的每噸約204.4港元，複合年增長率約為11.1%。二零一三年至二零一五年砂價格的上漲可歸因於建造業對砂需求的增加。根據土木工程拓展署的資料，建造業使用的中國進口天然砂數量由二零一三年的約9.2百萬噸增加至二零一五年的約10.0百萬噸，複合年增長率約為4.3%。二零一七年至二零一八年砂的價格上漲乃由於砂供應有限，以及海事建築工程（例如三跑道系統填海項目）對砂的大量需求。砂的批發價格預期由二零一九年每噸約271.1港元下跌至二零二三年每噸約256.6港元，負複合年增長率約為1.4%。根據預期市場需求，砂的價格預期於二零二零年至二零二三年回穩。

### 柴油

柴油的均價由二零一三年每200公升桶約2,092.0港元增加至二零一八年每200公升桶約2,405.4港元，複合年增長率約為2.8%。二零一四年至二零一六年香港柴油平均批發價格略微下跌。價格下跌乃由於石油輸出國家組織的原油供應過剩。二零一六年至二零一八年柴油的價格上漲乃由於油產品的進口價格由二零一六年每公升約2.6港元增加至二零一八年每公升約4.2港元，複合年增長率約為27.1%。柴油價格預期於預測期內按複合年增長率約0.8%增加。隨着進口柴油價格增加，預計柴油價格將逐步上漲。

### 海事工人平均月薪

香港本地船舶租賃行業的海事工人平均月薪由二零一三年的每月約25,496.2港元上升至二零一七年的每月約33,556.8港元，複合年增長率約為7.1%。平均月薪的增加乃由於為支援新海事建築項目致使對海事工人的需求不斷增加。由於海事建築工程行業對海事工人的需求，平均月薪預期於二零一九年至二零二三年繼續上升。