

行業概覽及法規

本節所載的資料及統計數字為摘錄自各官方資料來源。本公司及聯席全球協調人、聯席保薦人或包銷商或任何本公司或該等人士各自的聯屬公司或顧問並無對該等資料及統計數字進行獨立核實或對其準確性作出任何聲明。該等資料及統計數字可能與中國境內外的其他資料及編製的統計數字並不一致。

中國汽車行業概覽

中國汽車工業的發展始於五十年代。其後曾經歷多個階段的擴展。於一九九二年，中國汽車工業的年度銷量及產量首次突破一百萬輛，而於二零零零年首次突破二百萬輛、於二零零二年首次突破三百萬輛，及於二零零三年首次突破四百萬輛。於二零零四年，中國汽車工業的生產及銷售首次超越五百萬輛，二零零五年更是超過570萬輛，而二零零六年則突破720萬輛。

根據中國汽車工業協會的資料及下表所說明，於二零零六年，以所售出數目計，中國是全球第二大汽車市場，僅次於美國，而按同年汽車產量計算則為第三大汽車市場。

二零零六年按銷量計的全球排名

排名	國家	於二零零六年 所售出的汽車 (百萬輛)	較二零零五年 增／(減) (百分比)
1	美國	17.0	(2.2)
2	中國	7.2	24.7
3	日本	5.7	(1.9)
4	德國	3.8	4.4
5	英國	2.7	(3.4)
全球合計		68.7	2.8

資料來源：二零零七年《中國汽車工業年鑑》

行業概覽及法規

二零零六年按產量計的全球排名

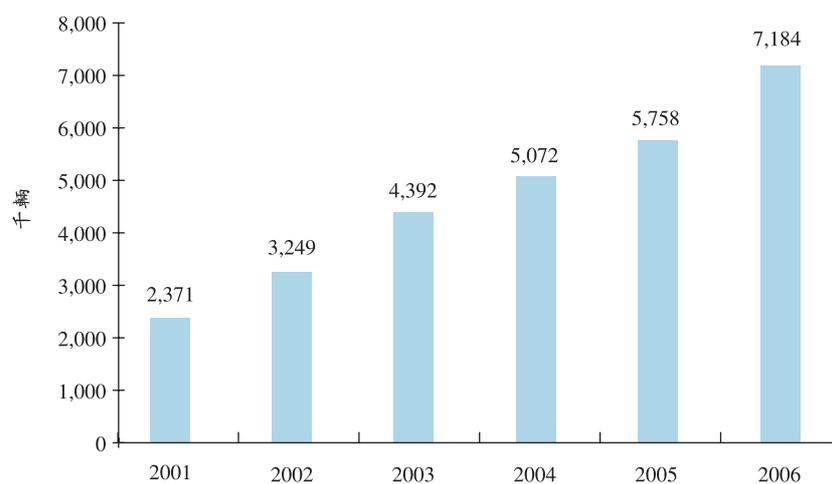
排名	國家	於二零零六年 所生產的汽車 (百萬輛)	較二零零五年 增／(減) (百分比)
1	日本	11.5	6.3
2	美國	11.3	(5.7)
3	中國	7.3	27.3
4	德國	5.8	1.1
5	南韓	3.9	4.3
全球合計		69.2	4.0

資料來源：二零零七年《中國汽車工業年鑑》

根據中國汽車工業協會的資料，於二零零六年，中國整體汽車銷量約達720萬輛，較二零零五年增加24.7%，相對而言汽車及汽車零部件銷售收入達到人民幣15,290億元，較二零零五年增加27.8%。此外，伴隨中國經濟的高速增長，中國近年的汽車銷售亦持續增長。

下表所示為於所指期間，中國汽車全年銷售量情況。

中國的汽車銷售量

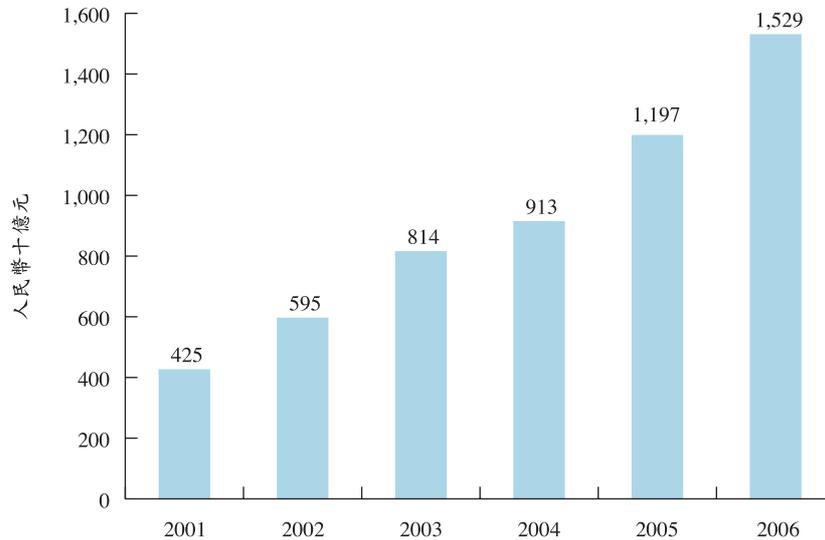


資料來源：二零零三年、二零零五年、二零零六年及二零零七年《中國汽車工業年鑑》

行業概覽及法規

下表所示為於所指期間，來自中國汽車及汽車總成及零部件銷售的每年收入。

來自中國汽車、總成及零部件銷售的收入



資料來源：二零零六年《中國汽車工業年鑑》；《中國汽車工業產銷快訊》二零零七年第二期

中國強勁的經濟增長及伴隨而來的固定資產投資持續上升、公路運輸基礎設施的改善、消費者購買力的增強，令過去五年，尤其是自二零零二年以來中國汽車市場迅速發展。根據中國汽車工業協會的資料，中國的汽車保有量由一九九五年的1,040萬輛以12.2%複合年增長率增長至二零零六年的3,700萬輛。尤其是於二零零五年，中國的汽車保有量較二零零四年增長17.3%，而於二零零六年則更上升17.1%。我們相信，中國的汽車市場會伴隨中國經濟繼續增長。根據國務院發展研究中心的資料，於二零一零年，中國的汽車銷售量預期將達940萬輛，較二零零六年將繼續保持約7.0%的四年複合年增長率。

行業概覽及法規

中國重型卡車分類標準

於二零零五年，中國卡車行業已對不同類型卡車的定義及分類作出某些調整。於二零零五年前，卡車一般根據車輛總質量分為四大類：

- 重型(車輛總質量14噸以上的卡車)；
- 中型(車輛總質量6至14噸的卡車)；
- 輕型(車輛總質量1.8至6噸的卡車)；及
- 微型(車輛總質量1.8噸以下的卡車)。

自二零零五年後(包括該年)，為編製統計數字，中國已對其卡車分類作出調整。卡車分為貨車、貨車底盤及半掛牽引車。貨車及貨車底盤為根據其車輛總質量分為12個級別，而半掛牽引車則根據其準拖掛總質量分為三個級別。

下表所示為就本招股章程而言二零零五年前後中國重型卡車的分類。

中國重型卡車分類

重型卡車分類年度	重型卡車
二零零五年前	車輛總質量14噸以上卡車(包括貨車、貨車底盤及半掛牽引車)
二零零五年後及包括二零零五年	車輛總質量14噸以上的貨車 車輛總質量14噸以上的貨車底盤 準拖掛總質量12噸以上的半掛牽引車

中國重型卡車行業概覽

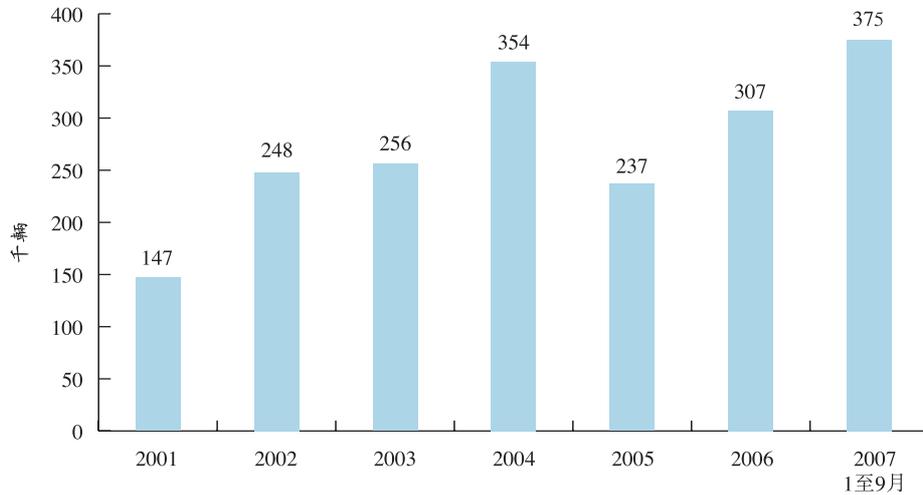
中國重卡工業始於六十年代，母公司的前身於一九六零年開發生產出中國第一輛重型卡車，即本公司黃河系列JN150。

在國家支持下，母公司的前身於一九八三年向當時世界領先的重卡技術平台奧地利的Steyr公司全套引進Steyr重型卡車有關技術。按Steyr技術製造的重型卡車於一九八九年起投放中國市場。

行業概覽及法規

下表所示為於所指期間，中國重型卡車行業的銷量。

中國重卡的銷量



資料來源：二零零一年、二零零三年、二零零六年及二零零七年《中國汽車工業年鑑》；《中國汽車工業產銷快訊》二零零七年第十期

於二零零四年，中國重卡行業全年銷量約為35.41萬輛。於二零零五年，中國政府頒佈了包括治理重型卡車超載及規範車輛外廓尺寸、軸荷及整體質量等在內的一系列政策和監管措施來規範重卡市場。實施新政策導致的不明朗因素，對潛在買家的購貨決定造成影響，直接導致了二零零五年中國重卡行業市場需求大幅下滑。二零零六年中國重卡行業已經呈現出復甦狀態，中國的重卡銷量達30.73萬輛，較二零零五年增加29.9%。截至二零零七年九月三十日止九個月，重卡的銷量達37.49萬輛。

行業概覽及法規

下表所示為於所指期間，中國重型卡車的生產及銷售資料。該等數據乃根據二零零五年中國汽車行業採納的新分類標準編製，有關二零零五年前的數據，只取得二零零四年的資料。

中國重型卡車的生產及銷售

	產量								銷量							
	二零零四年		二零零五年		二零零六年		二零零七年 一月至九月		二零零四年		二零零五年		二零零六年		二零零七年 一月至九月	
	(千輛，百分比除外)															
貨車及底盤	256.5	72.6%	170.6	75.1%	212.6	70.1%	242.2	64.0%	254.9	72.0%	179.8	76.0%	214.6	69.9%	237.8	63.4%
14噸≤車輛總質量																
≤19噸	98.8	28.0	49.3	21.7	54.4	17.4	39.6	10.5	101.1	28.5	48.5	20.5	53.5	17.4	38.6	10.3
19噸<車輛總質量																
≤26噸	80.0	22.6	74.8	32.9	115.1	37.9	136.1	35.9	83.0	23.4	75.9	32.1	116.0	37.7	133.0	35.5
26噸<車輛總質量																
≤32噸	53.5	15.1	36.9	16.2	40.4	13.3	61.3	16.2	49.3	13.9	41.0	17.3	40.5	13.2	60.6	16.2
車輛總質量>32噸	24.3	6.9	9.7	4.2	2.7	0.9	5.2	1.4	21.5	6.1	14.4	6.1	4.7	1.5	5.6	1.5
半掛牽引車	96.9	27.4	56.5	24.9	91.0	30.0	136.5	36.0	99.2	28.0	56.8	24.0	92.7	30.2	137.1	36.6
12噸<準拖掛總質量																
≤25噸	26.2	7.4	3.9	1.7	1.3	0.4	2.1	0.6	23.9	6.7	4.4	1.9	1.4	0.4	1.8	0.5
25噸<準拖掛總質量																
≤40噸	58.8	16.6	39.2	17.3	73.1	24.1	110.8	29.3	63.3	17.9	39.2	16.6	74.6	24.3	111.2	29.7
準拖掛總質量>40噸	11.8	3.4	13.4	5.9	16.5	5.5	23.6	6.2	12.1	3.4	13.2	5.6	16.7	5.4	24.0	6.4
合計	353.3	100.0%	227.1	100.0%	303.6	100.0%	378.6	100.0%	354.1	100.0%	236.6	100.0%	307.3	100.0%	374.9	100.0%

資料來源：《中國汽車工業產銷快訊》二零零六年第一期及二零零七年第一期及第十期

中國重型卡車行業增長的因素

我們相信，中國重型卡車市場多年來高速增長是由於多項因素所造成，其中包括中國經濟強勁增長、固定資產的持續投資、公路運輸基礎設施的改善、貿易活動的增加、港口碼頭的不斷發展、海外市場需求日增以及政府收緊對中國卡車運輸的管制。

國內經濟增長

自中國政府於一九七八年實施經濟改革政策以來，中國經濟不斷蓬勃發展。於過去多年，固定資產投資亦一直不斷高速增長。

下表所示為於所指期間，中國的國內生產總值增長率情況。

中國的國內生產總值增長率

	二零零一年	二零零二年	三零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年
國內生產總值						
每年實際增長率	8.3%	9.1%	10.0%	10.1%	10.4%	10.7%

資料來源：中國國家統計局

行業概覽及法規

下表所示為於所指期間，中國的固定資產投資及其增長情況。

中國的固定資產投資及增長

	二零零一年	二零零二年	三零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年
固定資產投資 (以人民幣十億元計) ...	3,721.3	4,350.0	5,556.7	7,047.7	8,877.4	10,987.0
年增長率	13.0%	16.9%	27.7%	26.8%	26.0%	23.8%

資料來源：中國國家統計局

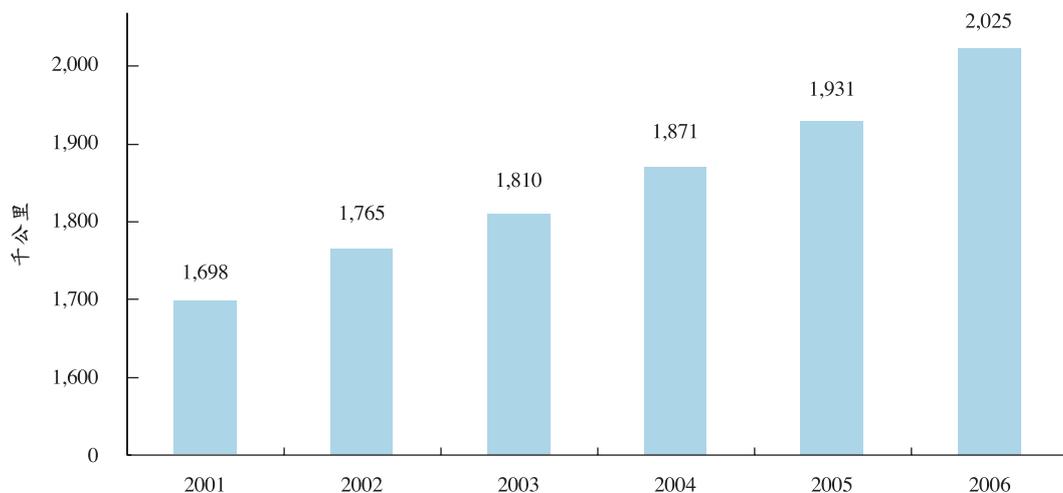
我們預期中國經濟的持續增長及伴隨著的固定資產投資的增長將持續拉動對重卡的需求。

公路交通基建的完善

在一九七八年中國實施其經濟改革前，貨物運輸以鐵路及水路為主。於中國經濟改革期間開始興建現代化公路，過去十年，中國興建了大量公路(包括符合國家級或省級標準的柏油路及連接各大城市的高速公路)。於二零零六年底，中國公路已達200萬公里，其中包括約4.5萬公里高速公路。

下表所示為於所指期間，中國的公路里程。

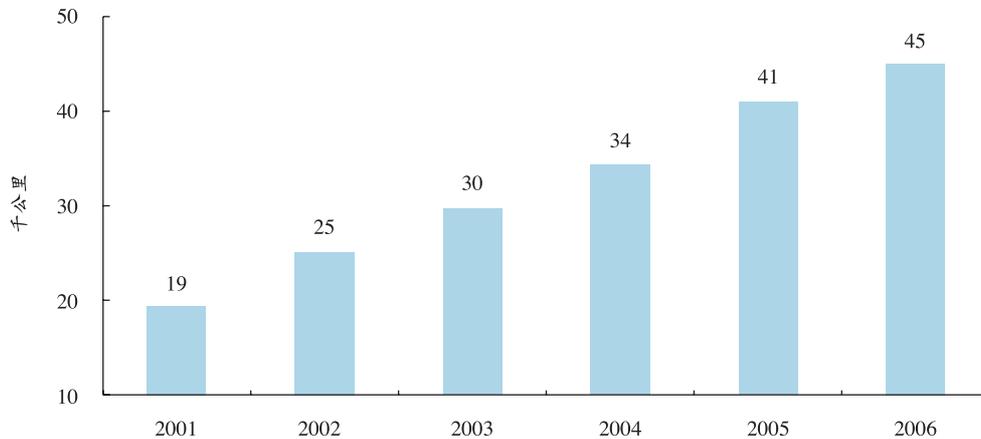
中國的公路



資料來源：中國國家統計局二零零六年《中國統計年鑑》

下表所示為於所指期間，中國的高速公路里程。

中國的高速公路



資料來源：中國國家統計局二零零六年《中國統計年鑑》

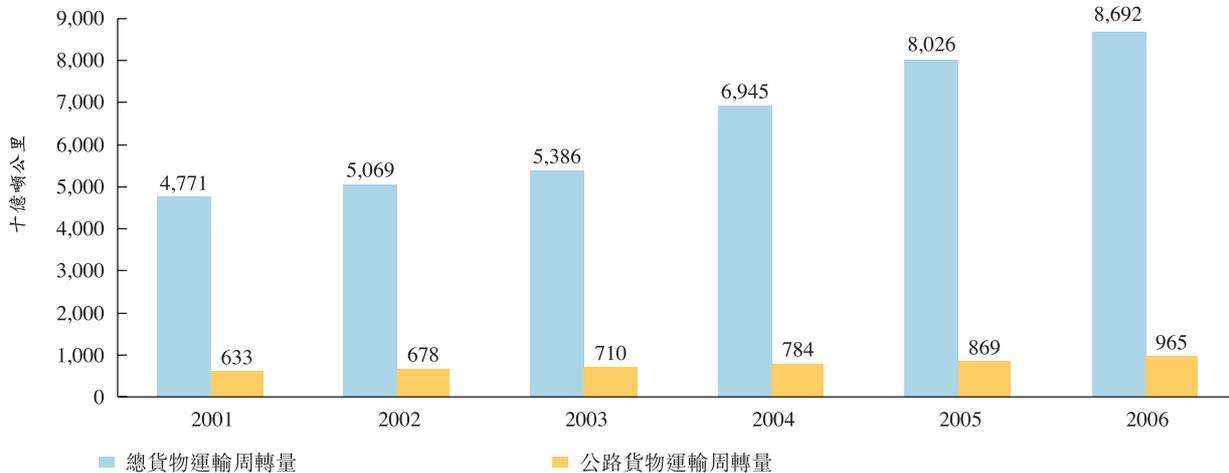
根據中國政府的公路及高速公路興建計劃，於二零一零年，中國公路及高速公路總里程預期將分別達到230萬公里及約5萬公里。交通部屬意於二零一零年前將國內九成人口逾20萬的城市以公路連接。

中國政府不斷努力改善公路運輸網絡，這種改善為公路運輸的發展提供了條件，從而拉動對如重型卡車等長途汽車運輸的需求，中國境內不斷增加的商業活動以及進出口貿易往來亦增加了中國的公路貨運，從而推動對重型卡車的需求。

行業概覽及法規

下表所示為於所指期間，中國的總貨物運輸周轉量及公路的貨物運輸周轉量。

中國總貨物運輸周轉量及公路貨物運輸周轉量



資料來源：中國國家統計局二零零六年《中國統計年鑑》

港口碼頭的不斷發展

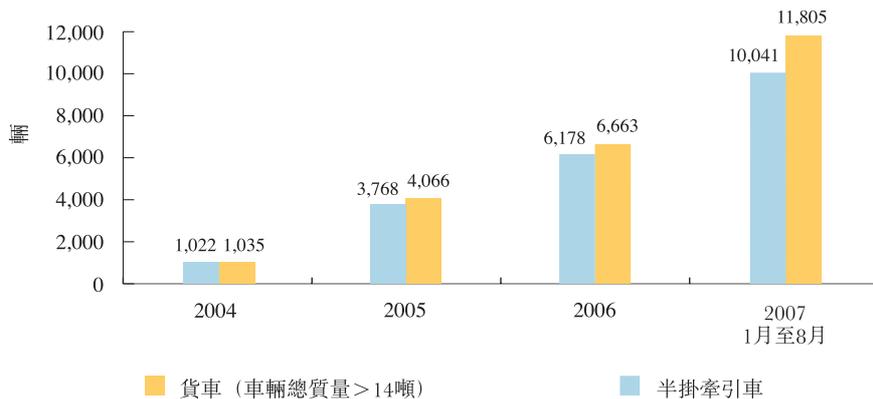
港口碼頭依靠貨車來運輸散貨，而集裝箱運輸則依靠半掛牽引車。於二零零五年十二月三十一日，中國現有約3,641個主要沿海碼頭泊位及7,011個內河主要港口碼頭泊位。截至同日，中國的集裝箱吞吐量屬全球最大，於二零零五年的吞吐量約為7,580萬個20呎貨櫃(或TEU)。中國合共有1,400多個中國港口(包括沿海及內河碼頭)，於二零零五年，以貨物吞吐量計，中國共處理約48億噸集裝箱及散貨和一般貨物。根據交通部的資料，中國政府有意於二零一零年前將其港口貨物吞吐量提高至61億噸。相信中國港口設施的進度發展及進出口活動的增加將不斷為重型卡車帶來需求。

海外市場需求日增

由於部分中國重型卡車製造商向外國製造商引進技術（如中國重汽集團於一九八零年代取得Steyr技術），多年來對技術加以創新，按中國道路狀況改良卡車。有關創新技術已帶領國產產品質量不斷提升，製造成本亦不斷下降。國產重型卡車開始打入客戶需求、要求及購買力與中國市場類似的部分海外市場。預期往後年度海外市場的重型卡車需求日增，將令多數國內重卡生產商受惠。

下表說明於指示期間重型卡車的出口量。有關資料包括車輛總質量14噸以上的貨車及準拖掛總質量12噸以上的半掛牽引車，惟因並無有關貨車底盤的資料，故不包括貨車底盤。

中國重卡出口量



資料來源：《中國汽車工業產銷快訊》二零零五年第二期、二零零六年第二期及二零零七年第二期及第十期

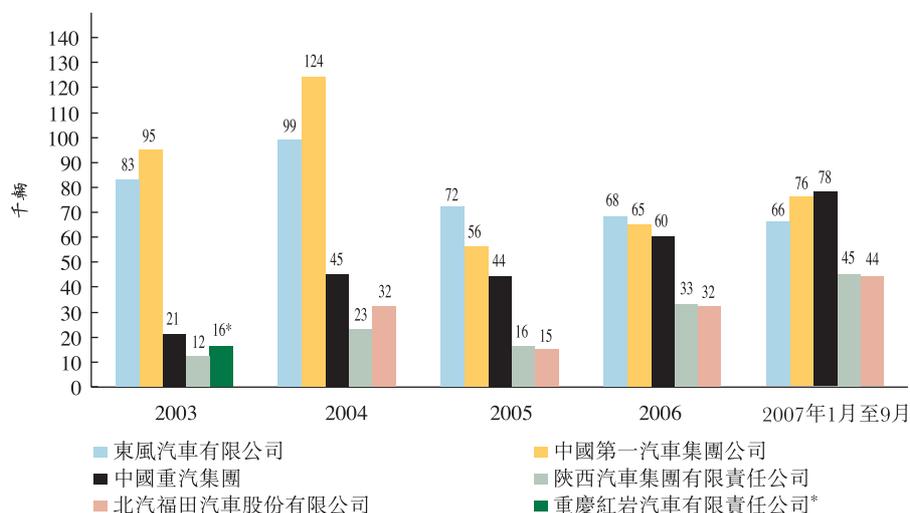
行業特徵及競爭

根據中國汽車工業協會的資料，於二零零六年底，中國共計約有22家重型卡車製造商，其中五大重型卡車製造商為東風汽車有限公司、中國第一汽車集團公司、中國重汽集團、陝西汽車集團有限責任公司及北汽福田汽車股份有限公司。根據中國汽車工業協會的資料，截至二零零七年九月三十日止九個月，以銷售量計，該五大集團製造商合計佔中國重型卡車82.5%市場佔有率，體現了該行業具有較高的市場集中度。有關中國任何卡車製造商的行業統計數字以集團為基準，且包括其聯屬公司。

行業概覽及法規

下表所載為於所指期間，以已售出重型卡車所佔市場佔有率計中國的五大重型卡車集團製造商。

中國五大重型卡車製造商的銷售量

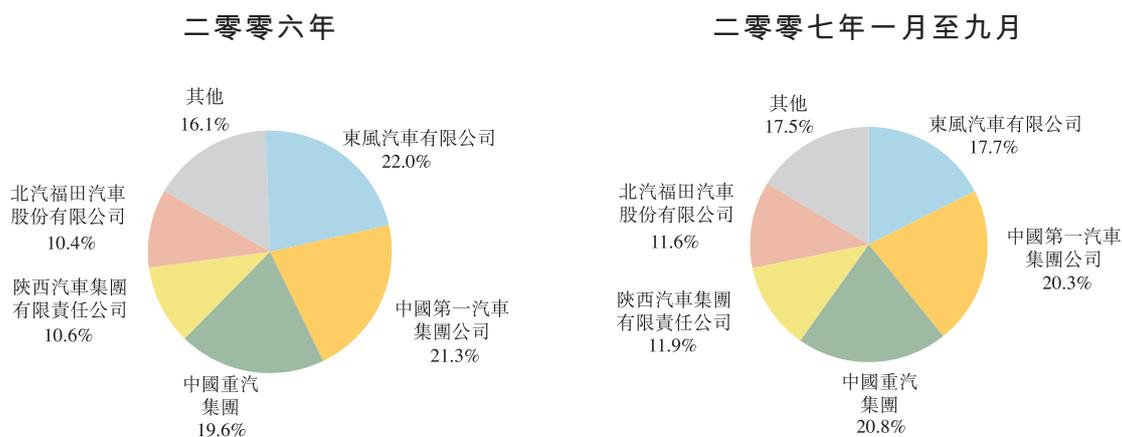


資料來源：《中國汽車工業產銷快訊》二零零四年第一期、二零零五年第一期、二零零六年第一期和二零零七年第一期及第十期

* 於二零零三年，重慶紅岩汽車有限責任公司於中國重卡製造商中排名第五。自二零零四年起，北汽福田汽車股份有限公司取代其位置，成為五大製造商之一。

下表所載為於所指期間，以重型卡車銷量計，中國的五大重型卡車製造集團的市場佔有率情況。其中，中國重汽集團的市場佔有率從二零零一年的5.2%提高到二零零五年的18.6%，於二零零六年，市場佔有率達到19.6%，而截至二零零七年九月三十日止九個月為20.8%。

中國主要重型卡車製造商的市場佔有率

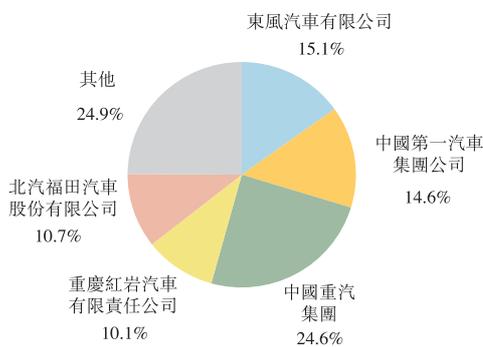


資料來源：《中國汽車工業產銷快訊》二零零六年第一期及二零零七年第一期及第十期

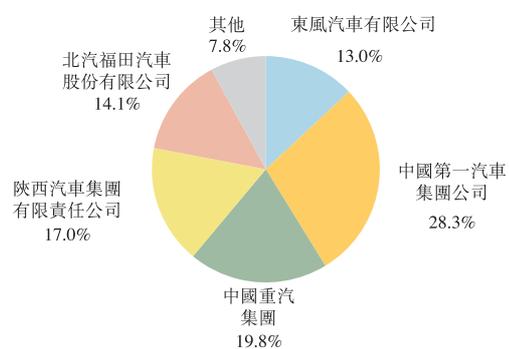
行業概覽及法規

車輛總質量較大的重型卡車近年來於中國市場佔有率上升。根據中國汽車工業協會的資料，於二零零四年、二零零五年、二零零六年及截至二零零七年九月三十日止九個月，車輛總質量19噸以上的貨車及底盤佔貨車及底盤總銷量分別60.3%、73.0%、75.1%及83.8%。而同期準拖掛總質量25噸以上的半掛牽引車佔半掛牽引車總銷量75.9%、92.2%、98.5%及98.7%。相信該市場變化反映較大載重量的重型卡車需求日增。

車輛總質量19噸以上的貨車
及底盤五大製造商的市場佔有率
二零零七年一月至九月



準拖掛總質量25噸以上的半掛牽
引車五大製造商的市場佔有率
二零零七年一月至九月



資料來源：中國汽車工業協會

法規

中國政府主要透過以下機構對汽車行業進行監管：

- 國家發改委；
- 中國質量監督檢驗檢疫總局；及
- 國家環境保護總局。

各局獲不同受命，以監管中國汽車業。國家發改委主要負責中國汽車產業整體政策的制定及行業發展中長期規劃；中國質量監督檢驗檢疫總局專責產品質量控制；而國家環境保護總局則管制汽車的排放水平。

汽車業的行業政策

於一九九四年，中國政府頒佈了《汽車工業產業政策》，作為中國汽車行業的整體政策指引。雖然該行業政策並無正式構成「法律」或「法規」，但構成中國汽車行業整體監管領域的轉折點。

於二零零四年，中國政府頒佈《汽車產業發展政策》，以取代一九九四年的汽車行業政策。二零零四年的新政策一方面鼓勵於二零一零年以前發展數家公司成為具有國際競爭力的汽車製造公司，另一方面為了避免出現產能過剩和成立缺乏規模經濟的汽車製造商。故此，該政策提高了汽車製造行業的門檻。

《汽車產業發展政策》的主要目標包括：

- 健全國內汽車產業的完善管理體系，當中包含行政法規和技術規格的強制性要求，以及創造公平且充滿競爭的市場環境；
- 促進國內汽車產業發展，以使中國在二零一零年前成為世界主要汽車製造國；
- 鼓勵國內汽車生產企業提高研發力度，積極開發自主技術，建立品牌形象及價值；及
- 擴大國內汽車業規模及效率，鼓勵行業整合及於二零一零年前發展數家大規模國內汽車製造商成為《財富》全球500強企業。

《汽車產業發展政策》亦包含加入中國汽車行業的各項規定，包括以下：

- 新建汽車生產項目最低投資為人民幣20億元，來自項目投資者的自有資金最低為人民幣8億元，用於設立研究與開發機構的最少投資額為人民幣5億元；
- 新發動機生產企業的投資項目，最低投資為人民幣15億元，新項目投資者自有資金最低投資額為人民幣5億元；
- 跨產品類別生產其他類汽車整車產品的投資項目，項目投資總額不得低於人民幣15億元，企業資產負債比率在50%或以上，獲中國合資格評級機構評為AAA信用等級；

行業概覽及法規

- 跨產品類別生產轎車類或其他乘用車類產品的汽車生產企業應具備近三年純利累計在人民幣10億元以上；企業資產／負債比率在50%或以上，銀行信用等級AAA；
- 新建下列投資項目的生產規模不得低於：重型載貨車10,000輛；乘用車：裝載4缸發動機50,000輛；裝載6缸發動機30,000輛；
- 如屬合資企業的汽車整車、特種車輛、農用運輸車和摩托車合資生產企業的中方股份比例不得低於50%。倘於有關合營企業的股權售於其他投資者，則於股權出售後，中方法人必須仍然維持該公司主要權益持有人的地位；及
- 任何外資公司均僅可在國內建立兩家(含兩家)以下生產同類整車的合資企業。

製造商的資格及汽車產品的強制性認證

由二零零一年一月一日起，所有中國汽車製造商(包括中外合資企業)及其所製造的所有汽車型號必須在國家經濟貿易委員會(其後改稱為國家發改委)公佈的《車輛生產企業及產品公告》進行註冊。作為國家發改委註冊用途而言，凡特性不同(如發動機、駕駛室配置種類不同)的汽車均歸類為不同型號。經國家發改委公告後，汽車製造商可在中國合法製造及出售其經合法註冊的汽車產品。為獲得於國家發改委批准的名單上註冊，所有須申請註冊的車輛及汽車產品必須通過政府規定符合各種安全標準、技術規格及環保標準的測試。中國公安部門負責簽發經註冊車輛及汽車產品的執照。僅合格的車輛及汽車產品方會獲簽發執照。

中國質量監督檢驗檢疫總局負責汽車產品質量認證的管理。根據中國質量監督檢驗檢疫總局於二零零一年頒佈的強制性產品認證的管理規則，汽車產品，包括進口的汽車及總成及零部件，均須經政府指定的認證代理進行強制性認證，以符合各種安全及技術標準及規定。只有通過該認證及獲發中國強制性認證的汽車產品方可在中國出售或進口中國。該認證一般稱為3C或CCC認證。

行業概覽及法規

倘政府決定該汽車產品不再符合有關監管規定，中國政府亦可撤銷該汽車產品在目錄的註冊。有關製造商將被褫奪在中國繼續製造或出售遭撤銷註冊的汽車產品的權利。

排放及污染

中國政府已採納多項措施，以就汽車排放制定一套統一的監督及管理制，包括汽車產品認證程序及全國測試中心網絡。國家環境保護總局會不時公佈通告，以通知公眾符合其監管排放標準的新汽車型號。汽車製造商不得生產或註冊任何不符合該監管排放標準的汽車型號或汽車產品。

國家環境保護總局根據國I、II、III及IV標準，限制廢氣排放。不同種類的車輛須採用該等標準中的不同廢氣排放及檢測措施。

截至二零零三年九月一日，中國政府不再依照國I標準，而開始實施國II標準。中國政府分別於二零零五年十二月及二零零六年九月開始於北京及廣州等城市選擇性地實施國III標準。國家環境保護總局宣佈，預期於二零零八年，所有新生產的汽車將符合國III標準。中國政府有意於二零一零年一月一日進一步實施國IV標準。此等排放標準將大幅加重中國汽車製造商在合規支出的負擔，包括用於滿足更為複雜的發動機及汽車設計與工程要求涉及的研發成本。

汽車銷售及售後服務

由二零零五年四月一日起，中國政府開始實施按品牌劃分的汽車銷售法規。該法規名為《汽車品牌銷售管理實施辦法》，最初僅適用於乘用車。由二零零六年十二月一日開始，該法規適用於包括卡車在內之所有汽車(特種車輛除外)。該法規規定中國汽車代理商須獲有關汽車製造商授權方可為該汽車製造商進行市場推廣及銷售車輛。代理商須向中國有關工商管理部門申請註冊成為某特定汽車製造商授權的經銷商。

行業概覽及法規

此外，所有汽車製造商均須設立規模適中的銷售及服務網絡，具體而言即於銷售點方圓150公里內設立售後服務站及總成供應店。此外，汽車製造商須向授權經銷商提供所需市場推廣、售後及技術支援及培訓。汽車製造商不得於授權經銷商覆蓋的同一地域範圍直接出售汽車，除非與該經銷商於經銷協議另有協定則另作別論。

進口配額及關稅

自二零零一年中國加入世貿後，中國政府開始採取措施以取消、減少或調整其進口配額及關稅，以符合其對世貿的承諾。關於重卡的關稅調整情況為：

- 中國已自二零零五年一月一日起取消重型卡車整車的進口配額管理；
- 中國已自二零零四年一月一日起將其若干重型卡車整車(車輛總質量14至20噸)的進口關稅減少至20%；及
- 中國已自二零零六年七月一日起將汽車總成及零部件的進口關稅減至平均10%。

然而，由於中國的入世承諾已就進口配額及關稅目的將整車與汽車總成及零部件分開處理，中國目前正就佔整車價值60%以上的進口總成及零部件應否被視為進口整車(其關稅高於進口總成及零部件)而與美國及歐盟進行諮詢。倘中國無法與美國及歐盟達成協議，則有關各方可能會訴諸予在世貿內的爭議解決機制。

由於進口整車和總成及零部件價格遠遠高於國產產品的價格，故本公司相信，進口配額取消和關稅的降低對國內重卡行業生產廠商影響有限。

行業概覽及法規

車輛尺寸的反超載政策及規定

中國政府已頒佈有關本公司須遵守的車輛規格及反超載政策的規定。有關政策及規定包括以下各項：

- 根據二零零四年發佈的道路車輛外廓尺寸、軸荷及質量限值的強制性規定，貨車及半掛牽引車的總質量上限不得超出其車軸的承載力或經允許的設計總質量上限(以較低者為準)。下表說明部分有關本公司產品的總質量上限：

	總質量上限(噸)
雙橋貨車	16
三橋貨車	25
四橋貨車	31
雙橋半掛牽引車	18
三橋半掛牽引車	25

- 於二零零五年，交通部聯同其他有關政府機構頒佈二零零五年反超載指引，以打擊廣泛的超載活動，如車輛製造商張貼的設計運載量標籤錯誤及用戶非法改裝車輛提高運載量等。