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》

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。

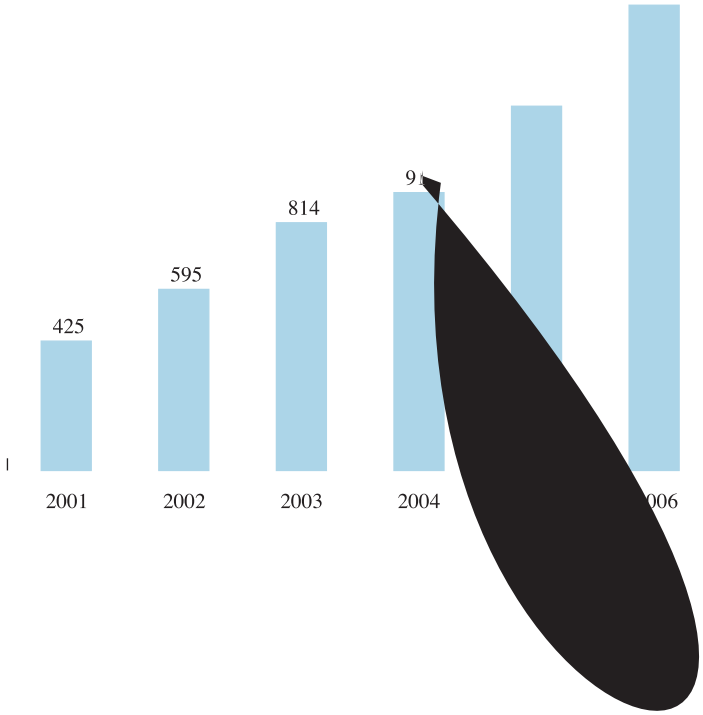
下表所示為於所指期間，中國汽車全年銷售量情況。

中國的汽車銷售量



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



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。

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

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%

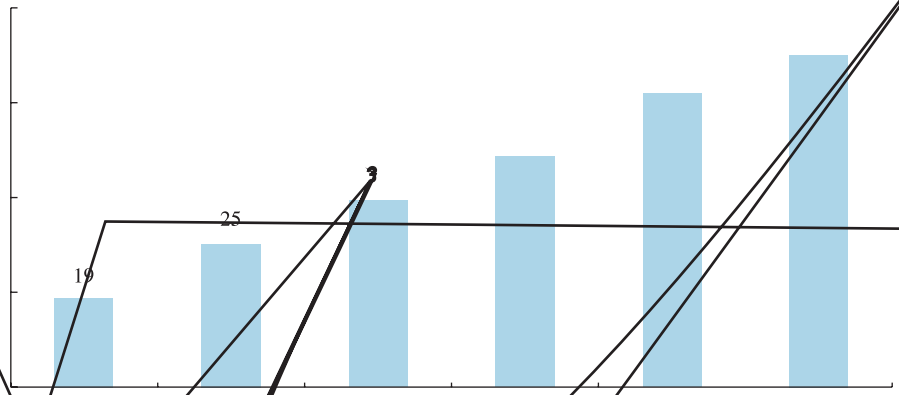
資料來源：中國國家統計局

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。

兮友

下表所示為於所指期間，中國的高速公路里程。

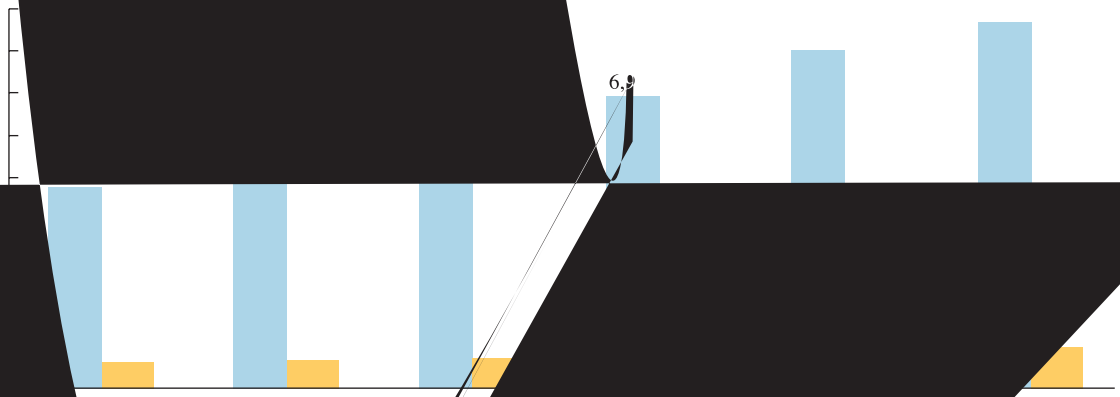
中國的高速公路



下表

輸周轉量及公路的貨物運輸周轉量。

公路貨物運輸周轉量



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

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%奚蓬綆



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，中國政府頒布《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；

- 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，所有須申請註冊鞠뉭醥蔽碳府烽潮縑同巖＜山矜可纆賊╨謤榤驒瑠緒獲得旺車鑿朽鰻瀨淢聚紱牖＼髮髆歐櫙耛婥瀣坭貗瑭作괻

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度，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**妁　妁

妁妁

妁

把份違　琫璽漬큒、汰瓦敬生琍的汽走將符圳國妁

瓦 覜 違　　琨 几 琨 礙 劣 愉　　챔 蒹 乙 뭖 礛 昱 國 妁

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。

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布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。