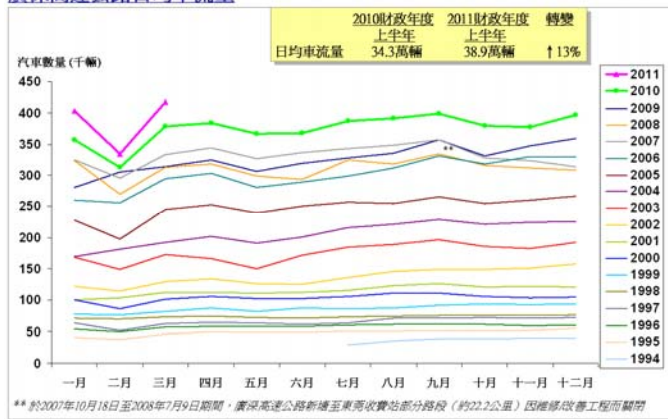


背景

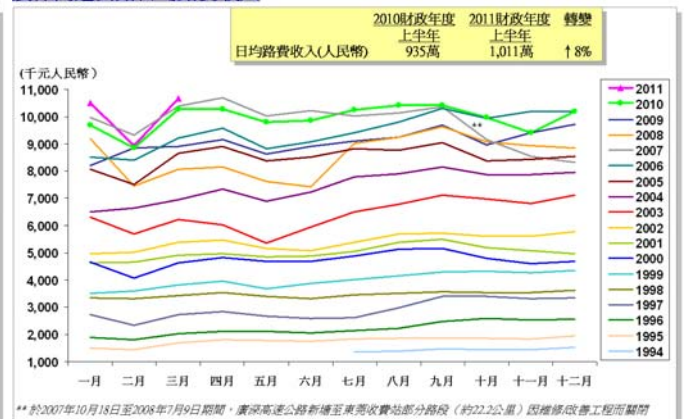
廣深高速公路是中國最繁忙的高速公路之一，通過亞洲最大的陸路貨運口岸——皇崗口岸，直接連接廣州、東莞、深圳和香港。作為珠江三角洲東岸的主幹道，廣深高速公路的日均車流量和路費收入自 1994 年開通以來增長了 10 倍。

廣深高速公路日均車流量



** 於2007年10月18日至2008年7月9日期間，廣深高速公路新塘至東莞收費站部分路段（約22.2公里）因維修改善工程而關閉
* 2011年的農曆新年為2011年2月3日（2010年為2010年2月24日）

廣深高速公路日均路費收入



** 於2007年10月18日至2008年7月9日期間，廣深高速公路新塘至東莞收費站部分路段（約22.2公里）因維修改善工程而關閉
* 2011年的農曆新年為2011年2月3日（2010年為2010年2月24日）

這樣的驚人成就是如何實現的？主要來自三個增長動力，簡稱為 **C.A.R.**。

增長動力 - C.A.R.

C - 汽車增長 (Car Growth)

在2010年，中國銷售了超過1,800萬輛汽車。繼2006年超過德國和日本，成為世界第二大汽車銷售市場之後，中國在2009年超過美國成為世界最大汽車銷售市場。廣東省的汽車銷量現在位列全國前三位。廣東的汽車總量超過800萬輛，廣州和深圳分別有超過100萬輛汽車，東莞有約70萬輛。大量的汽車數量令我們旗下的高速公路有充足的車流量，特別是廣深高速公路的第一類小型汽車，日均車流量和路費收入在2011財政年度上半年創下歷史新高。

中國在2010年是全球最大汽車銷售市場

排名	國家	2010年汽車銷量
1	中國	1,800萬輛
2	美國	1,200萬輛

2009年全球汽車銷售市場



廣深高速公路: 第一類汽車的日均路費收入 (2007-2011財政年度上半年)



中國汽車數量增長強勁

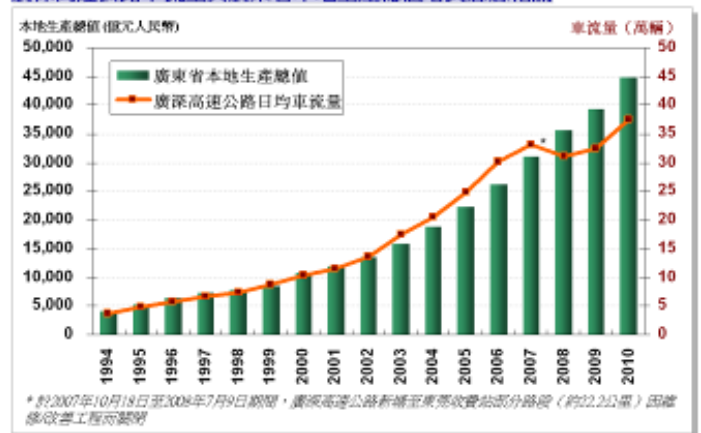


資料來源: CSIC

A - 廣東省本地生產總值的強勁增長 (Amazingly Strong GDP Growth of Guangdong)

強勁的本地生產總值增長帶動了汽車數量的急速增長。事實證明廣深高速公路的車流量與廣東的本地生產總值增長息息相關。基於中國的經濟將持續穩健增長，廣東省的本地生產總值增長也將繼續扮演重要的角色，這也會支持我們旗下高速公路的車流增長。

廣深高速公路車流量與廣東省本地生產總值增長息息相關



資料來源: 廣東省統計年鑑, PGGP, CESC及公開數據

R - 進出口的反彈力強勁 (Resilience of Import and Export)

全球經濟衰退令廣東省進出口表現呆滯。然而，隨著進出口的回升，預期會帶動更多貨車使用我們的高速公路。

除了以上三項增長動力外，中央政府和香港特區政府正積極考慮在 2010 年於深圳灣口岸向在香港註冊的私家車發放一次性的短期過境車牌。現時只有 7% 在香港已領牌的車輛擁有過境車牌，因此，此措施肯定會對廣深高速公路有利。

跨境車輛的短期配額

2010年12月	私家車	貨車	其他	總數
持有跨境車牌的車輛	24,800	15,400	1,000	41,200
持有跨境車牌的車輛佔香港已領牌車輛的比重(%)	6%	14%	1%	7%
香港已領牌的車輛	414,966	109,416	83,414	607,796

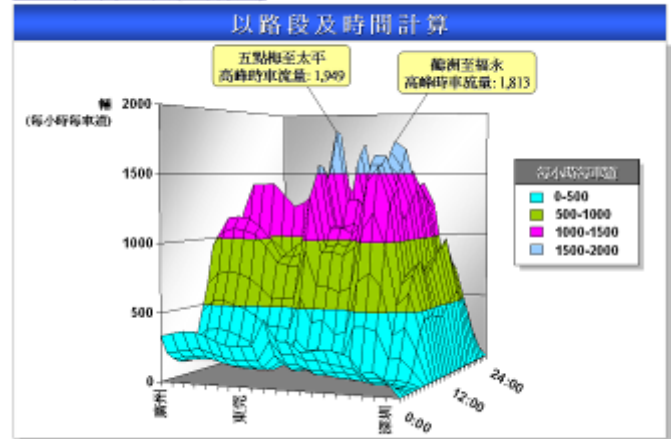
資料來源: 運輸署

增長空間

對我們而言，成功才剛剛開始。

廣深高速公路仍有充裕的增長空間。在全長 123 公里的主幹道，只有兩段很短的路段的流量在一到兩天中偶爾接近飽和。鶴州至福永和五點梅至太平段因鄰近深圳機場及連接繁忙的橫向高速公路，如機荷高速公路、常虎高速公路及虎門大橋，令交通繁忙。其他非繁忙路段和這兩段繁忙路段的車流量都在持續增加。車流量在平日上午和下午的高峰時段比較高，但在非高峰時段及周末期間的使用量仍有增長空間。

廣深高速公路：北行線每車道車流量分析
2010年9月30日(星期四)



美國國家高速公路標準：每小時每車道2,000輛車
鶴州至福永2.7公里路段擬向擴寬至4+4車道工程於2009年12月完工

為了迎合增長的需求，廣深高速公路正在就六車道擴寬為十車道的計劃進行可行性研究。

競爭

在這個充滿挑戰的世界，競爭無處不在。廣深高速公路也有兩個比較間接的競爭對手。沿江高速公路以廣州東面的黃埔和深圳西面的南山為起點和終點；而廣深高速公路則直達人口稠密的市中心區。這給人錯覺認為沿江高速公路相對較短。另外，沿江高速公路只有單邊的服務帶，而且主要服務以沿岸港口為目的地的貨車和行駛全程的車輛。但是，廣深高速公路行駛全程的車輛只佔整體車輛少於 10%。

沿江高速公路部份路段計劃最早在 2011 年中完成，最早在 2012 年全線竣工。根據該公路的建造現場情況，耗時興建的多座跨河大橋、以及在廣州和東莞徵地及拆遷等問題，將為他們能否準時完工帶來挑戰。另外，預計廣東省的汽車數量將維持穩健的增長，令使用道路的需求持續，帶動廣深高速公路的車流量增長。

業界誤解沿江高速公路比廣深高速公路短。實際上，全長 89 公里的沿江高速公路只是香港至廣州行程中間的一段，當加上接駁到香港高速公路網及廣州市區的接駁路，行程全長約 116 公里，和廣深高速公路相若。

廣深高速公路與沿江高速公路比較



有些人擔心「廣深港高速鐵路」會帶來新的競爭。實際上，兩者的市場截然不同，廣深港高鐵主要服務沒有駕駛汽車的旅客。另外，鐵路運輸只能提供定時定點班次服務，也不能直達目的地，因而它並非與廣深高速公路直接競爭。在過去的 15 年裏，廣深鐵路的路軌增加（從單軌到現在四軌）和服務班次的增加，並沒有影響到廣深高速公路的車流量增長。

總結

我們不會因為已取得驕人的成績而自滿。合和在過去的十年裏一直都致力發展廣深高速公路，並會繼續創造更美好的將來。