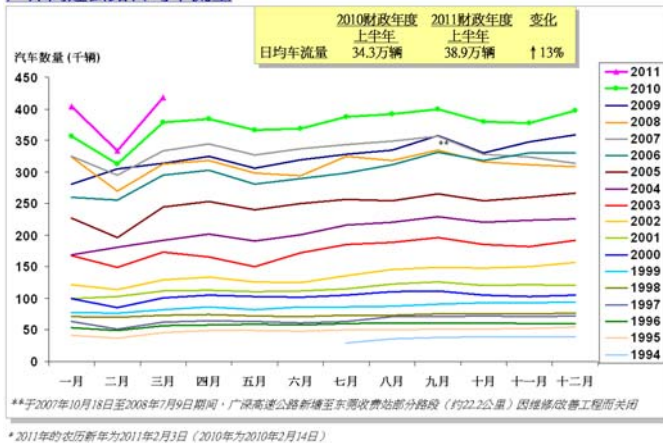


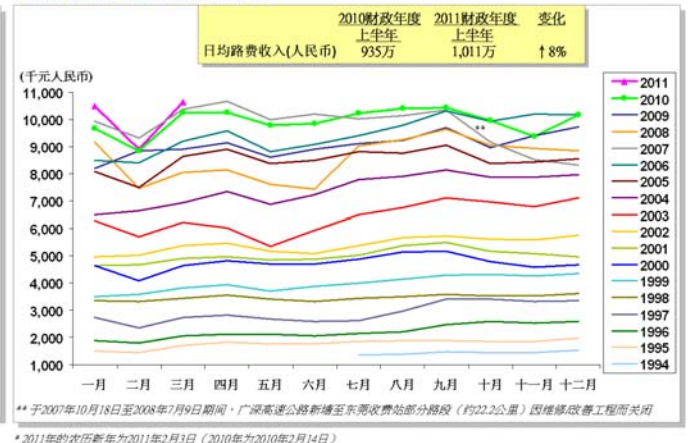
背景

广深高速公路是中国最繁忙的高速公路之一，通过亚洲最大的陆路货运口岸——皇岗口岸，直接连接广州、东莞、深圳和香港。作为珠江三角洲东岸的主干道，广深高速公路的日均车流量和路费收入自 1994 年开通以来增长了 10 倍。

广深高速公路日均车流量



广深高速公路日均路费收入



这样的惊人成就是如何实现的？主要来自三个增长动力，简称为 **C.A.R.**。

增长动力 - C.A.R.

C - 汽车增长 (Car Growth)

在2010年，中国销售了超过1,800万辆汽车。继2006年超过德国和日本，成为世界第二大汽车销售市场之后，中国在2009年超过美国成为世界最大汽车销售市场。广东省的汽车销量现在位列全国前三位。广东的汽车总量超过800万辆，广州和深圳分别有超过100万辆汽车，东莞有约70万辆。大量的汽车数量令我们旗下的高速公路有充足的车流量，特别是广深高速公路的第一类小型汽车，日均车流量和路费收入在2011财政年度上半年创下历史新高。

中国在全球最大的汽车销售市场

排名	国家	2010年汽车销量
1	中国	1,800万辆
2	美国	1,200万辆

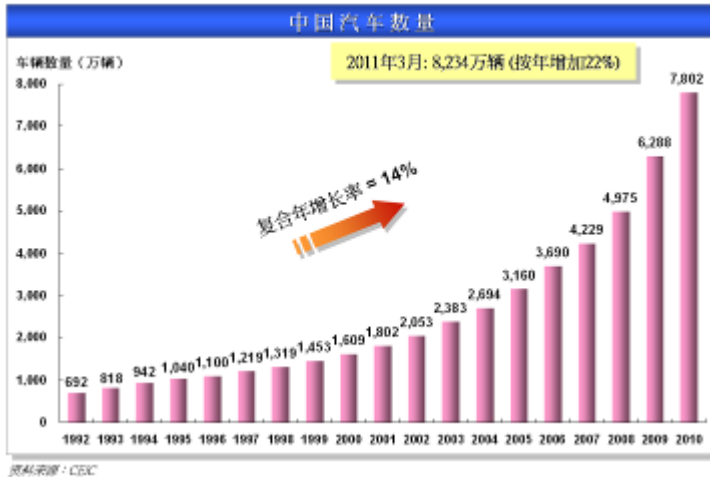
2009年全球汽车销售市场



广深高速公路: 第一类汽车的日均路费收入 (2007-2011 财政年度上半年)



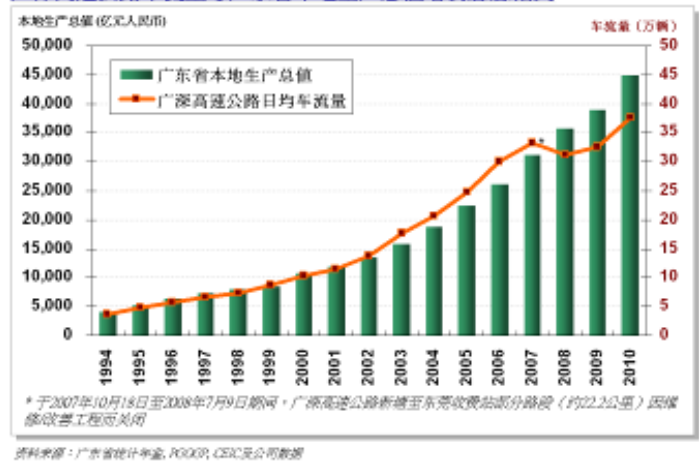
中国汽车数量增长强劲



A - 广东省本地生产总值的强劲增长 (Amazingly Strong GDP Growth of Guangdong)

强劲的本地生产总值增长带动了汽车数量的急速增长。事实证明广深高速公路的车流量与广东的本地生产总值增长息息相关。基于中国的经济将持续稳健增长，广东省的本地生产总值增长也将继续扮演重要的角色，这也会支持我们旗下高速公路的车流增长。

广深高速公路车流量与广东省本地生产总值增长息息相关



R - 进出口的反弹力强劲 (Resilience of Import and Export)

全球经济衰退令广东省进出口表现呆滞。然而，随着进出口的回升，预期会带动更多货车使用我们的高速公路。

除了以上三项增长动力外，中央政府和香港特区政府正积极考虑在 2010 年于深圳湾口岸向在香港注册的私家车发放一次性的短期过境车牌。现时只有 7% 在香港已领牌的车辆拥有过境车牌，因此，此措施肯定会对广深高速公路有利。

跨境车辆的短期配额

2010年12月	私家车	货车	其它	总数
持有跨境车牌的车辆	24,800	15,400	1,000	41,200
持有跨境车牌的车辆占香港已领牌车辆的比重(%)	6%	14%	1%	7%
香港已领牌的车辆	414,966	109,416	83,414	607,796

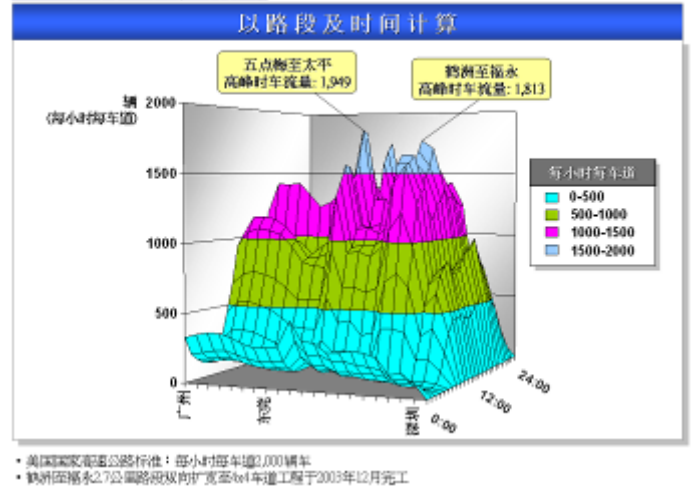
资料来源: 运输署

增长空间

对我们而言，成功才刚刚开始。

广深高速公路仍有充裕的增长空间。在全长 123 公里的主干道，只有两段很短的路段的流量在一到两天中偶尔接近饱和。鹤州至福永和五点梅至太平段因邻近深圳机场及连接繁忙的横向高速公路，如机荷高速公路、常虎高速公路及虎门大桥，令交通繁忙。其它非繁忙路段和这两段繁忙路段的车流量都在持续增加。车流量在平日上午和下午的高峰时段比较高，但在非高峰时段及周末期间的使用量仍有增长空间。

广深高速公路：北行线每车道车流量分析
2010年9月30日(星期四)



为了迎合增长的需求，广深高速公路正在就六车道扩宽为十车道的计划进行可行性研究。

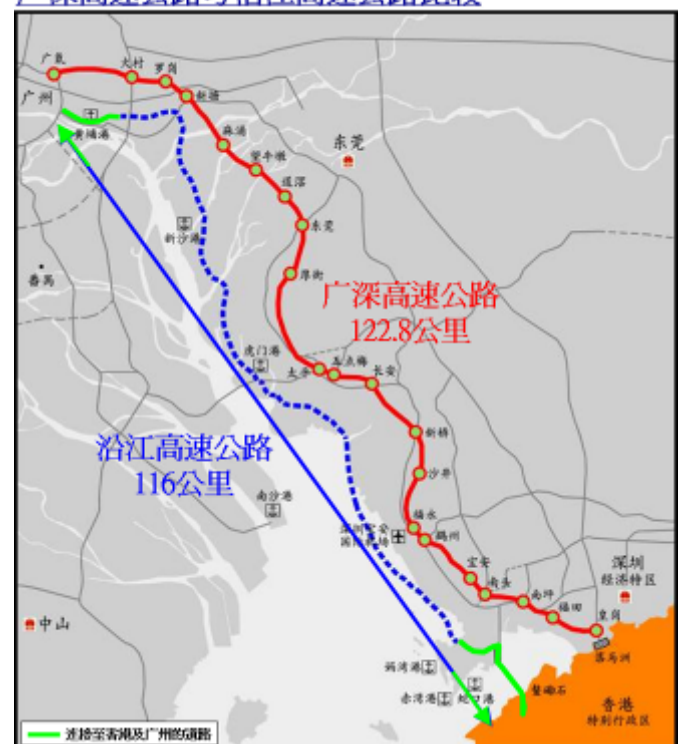
竞争

在这个充满挑战的世界，竞争无处不在。广深高速公路也有两个比较间接的竞争对手。沿江高速公路以广州东面的黄埔和深圳西面的南山为起点和终点；而广深高速公路则直达人口稠密的市中心区。这给人错觉认为沿江高速公路相对较短。另外，沿江高速公路只有单边的服务带，而且主要服务以沿岸港口为目的地的货车和行驶全程的车辆。但是，广深高速公路行驶全程的车辆只占整体车辆少于 10%。

沿江高速公路部份路段计划最早在 2011 年中完成，最早在 2012 年全线竣工。根据该公路的建造现场情况，耗时兴建的多座跨河大桥、以及在广州和东莞征地及拆迁等问题，将为他们能否准时完工带来挑战。另外，预计广东省的汽车数量将维持稳健的增长，令使用道路的需求持续，带动广深高速公路的车流量增长。

业界误解沿江高速公路比广深高速公路短。实际上，全长 89 公里的沿江高速公路只是香港至广州行程中间的一段，当加上接驳到香港高速公路网及广州市区的接驳路，行程全长约 116 公里，和广深高速公路相若。

广深高速公路与沿江高速公路比较



有些人担心「广深港高速铁路」会带来新的竞争。实际上，两者的市场截然不同，广深港高铁主要服务没有驾驶汽车的旅客。另外，铁路运输只能提供定时定点班次服务，也不能直达目的地，因而它并非与广深高速公路直接竞争。在过去的 15 年里，广深铁路的路轨增加（从单轨到现在四轨）和服务班次的增加，并没有影响到广深高速公路的车流量增长。

总结

我们不会因为已取得骄人的成绩而自满。合和在过去的十年里一直都致力发展广深高速公路，并会继续创造更美好的将来。