

除非另有說明，本節所呈列資料均來自Euromonitor報告及各類官方或公開來源。來自Euromonitor報告的資料反映根據初步研究、二級研究、項目數據及獨立分析對市場情況的估計，且主要編製以作為營銷研究工具。有關Euromonitor International Limited的提述不應被視為Euromonitor International Limited就任何證券的價值或投資於本集團是否可取而發出的意見。我們相信本節的資料來源均為此類資料的恰當來源，並已於摘錄及轉載此類資料時謹慎行事。我們沒有理由認為此類資料屬虛假或具有誤導性，或遺漏任何部分以致此類資料屬虛假或具有誤導性。本公司、獨家全球協調人、獨家保薦人、包銷商，或彼等的聯屬公司或顧問或參與全球發售的任何其他方，並無獨立驗證來自政府官方渠道及非官方渠道的資料，對其準確性亦不發表任何聲明。此等資料可能與中國或香港境內外編製的其他資料不符。因此，本節所載的政府官方及非官方資料未必準確，故在作出或避免作出任何投資決定時不應過度依賴。

資料來源

本公司委託獨立市場研究及諮詢公司Euromonitor International Limited對中國及香港的水路貿易及航運服務供應進行獨立評估。Euromonitor International Limited於1972年成立，在世界各地設有多個辦事處及於80個國家聘有分析師，是全球市場情報的供應商。Euromonitor International Limited為其中一間具領導地位的全球性市場研究公司，所涉領域為客戶及工業市場的戰略研究。全面的國際履蓋及領先的創新能力，令其產品成為大型及小型、全國性及全球性公司的必不可少的資源。

Euromonitor報告的目的是為中國大陸及香港的整體水路貿易及航運業的規模及前景進行有力的評估，並分析市場的競爭格局及主要推動因素。本招股章程亦載有摘錄自Euromonitor報告的部分資料，詳情可參閱「概要」、「風險因素」、「業務」及「財務資料」章節。本公司已同意就Euromonitor報告支付60,000美元，而截至最後實際可行日期已支付60,000美元。本公司認為支付該費用不會對Euromonitor報告內達致結論的公平性構成影響。

Euromonitor報告包含關於水路貿易及航運業的歷史及預測資料，並載有中國及香港的其他經濟數據。編製Euromonitor報告時，Euromonitor International Limited採用以下方式接觸不同渠道、編纂收集的數據及資料，以及交叉檢查各受訪者意見，以確保可靠性及盡量減少偏頗，以及達致水路貿易及航運服務業業內一致同意的結果：

- (i) 初步研究涉及與行業領先企業及行業觀察者進行貿易訪問，以就現有規模及市場動力、發展趨勢及競爭局面等獲得最新數據及見解。Euromonitor所

行業概覽

進行貿易訪談以質量為依據，並不是以調查樣本數量作識別，而是基於所收到答案的質素作評估，以進行合理且高透明度的分析。

- (ii) 二級研究涉及審閱公開資料，包括國家統計數據及官方資料，如國家統計局、交通運輸部、海南省統計局、福建省統計局、廣東省統計局、廣西壯族自治區統計局、香港特別行政區政府統計處、公司網站及報告（包括經審核財務報表（如有）、獨立第三方研究報告），以及Euromonitor International的聯合Passport資料庫。
- (iii) 項目數據取自審閱歷史數據及市場發展趨勢、參考特定行業相關動力勾畫宏觀經濟數據，以及交叉檢查與業界公司進行的貿易訪問及已確立政府數字（如有）。
- (iv) 審閱、交叉檢查及完整評估所有資料（包括二級及原始資料），以及就所有最終研究估計（包括水路貿易及航運服務業的規模、動力、競爭局面及未來趨勢）進行獨立分析以盡可能達致行業共識，並編製最終報告。

基於上述者，董事認為Euromonitor報告所載數據及統計資料均屬可靠。此外，Euromonitor International Limited根據以下基準及假設編撰其報告：

- (i) 預計中國整體社會、經濟及政治環境在預測期內維持穩定；
- (ii) 預計中國經濟及外貿價值在預測期內保持穩定增長；
- (iii) 預測期內並無發生外來衝擊（例如金融危機或重大原料供應短缺或成本上漲），導致對中國大陸及香港水路貿易及航運服務供求形勢構成影響；
- (iv) 中國外貿業務模式並無重大變動；
- (v) 主要市場推動因素（例如油價下跌、人民幣貶值及業內主要企業進一步致力擴充）預計可提振中國水路貿易及航運服務業的未來發展。

基於上述基準，董事及保薦人信納本節披露的未來前景及發展趨勢並無誤導成分。

經合理審慎考慮後，董事確認自Euromonitor報告日期以來市場資料並無可能令本節所載資料有所保留、互相矛盾或造成不利影響的不利變動。

華南及香港的宏觀經濟

我們的業務主要在華南經營，涵蓋地區包括福建省、廣東省、廣西壯族自治區及海南省。該等省份在往績記錄期間為我們貢獻大部分收入來源。

福建省的宏觀經濟

福建省是中國其中一個發展最高速的省份，於2015年，其國內生產總值排名第11位。根據國家統計局，於2015年，福建的國內生產總值達人民幣25,980億元，佔全國國內生產總值3.8%。福建省於2015年的實際國內生產總值增長率為9.0%。

於2015年，福建的水路航運運輸量達293.7百萬噸，相當於2010年至2015年間複合年增長率11.8%，增幅與福建的活躍對外貿易一致。於2015年，集裝箱吞吐量增加7.1%至13.6百萬個標準箱。

表1 福建省的貿易進出口值(2010年至2015年)

貿易進出口值		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
進口總值	十億美元	43.9	53.9	57.4	60.2	67.0	56.3
出口總值	十億美元	66.6	80.7	88.8	94.3	97.6	113.0

資料來源：中國國家統計局、2015年福建省經濟及社會發展統計報告

廣東省的宏觀經濟

廣東省一直為中國的最發達地區之一，並公認為其中一個最重要的貿易市場。根據政府統計，廣東對全國國內生產總值貢獻最大，於2015年佔全國國內生產總值約10.8%。廣東省於2015年的實際國內生產總值增長率為8.0%。

縱然廣東省的外貿總值於2015年下跌5.0%，整體趨勢仍然樂觀。根據2015年廣東省經濟及社會發展統計報告，於2015年，進口總值為3,793億美元，相當於2010年至2015年間複合年增長率0.7%。出口總值於2010年至2015年的複合年增長率為6.6%，於2015年之價值為6,436億美元。

行業概覽

表2 廣東省的貿易進出口值(2010年至2015年)

貿易進出口值		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
進口總值	十億美元	366.8	443.6	479.1	549.4	496.7	379.3
出口總值	十億美元	467.2	563.2	636.2	731.8	745.5	643.6

資料來源：中國國家統計局、2015年廣東省經濟及社會發展統計報告

廣西壯族自治區的宏觀經濟

廣西壯族自治區曾為其中一個最高速發展的省級地區，但近年表現下滑。根據國家統計局，於2015年，廣西的名義國內生產總值為人民幣16,800億元，在中國排名第17位，較前一年上升兩位。廣西壯族自治區於2015年的實際國內生產總值增長率為8.1%。

於2015年，廣西的進口總值為222億美元，相當於2010年2015年間複合年增長11.3%。於2015年，出口價值達266億美元，於2010年至2015年間的複合年增長率為32.6%。

表3 廣西壯族自治區的貿易進出口值(2010年至2015年)

貿易進出口值		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
進口總值	十億美元	13.0	23.7	31.7	29.3	31.9	22.2
出口總值	十億美元	6.5	8.6	9.2	9.4	13.0	26.6

資料來源：中國國家統計局、廣西壯族自治區統計局

海南省的宏觀經濟

海南省為中國唯一的省級經濟特區。海南自1980年起一直為五大經濟特區之一，且為面積最大的經濟特區。其國內生產總值於開放政策後突飛猛進，於2015年，其名義國內生產總值達人民幣3,703億元，於中國排名第28位。海南省於2015年的實際國內生產總值增長率為7.8%。

根據海南省政府於2016年發布的海南省人民政府統計數據，水路航運運輸量於2015年達115.8百萬噸，較2014年下降1.5%。於2015年，港口貨物吞吐量較2014年上升9.0%，達130.5百萬噸。

行業概覽

表4 海南省的貿易進出口值 (2010年至2015年)

貿易進出口值		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
進口總值	十億美元	8.2	11.2	11.8	11.6	12.8	11.6
出口總值	十億美元	2.2	2.2	2.8	3.2	4.2	3.6

資料來源：中國國家統計局、2015年海南省經濟及社會發展統計報告

香港的宏觀經濟

香港國內生產總值在2010年至2015年歷史期內保持升勢，複合年增長率達6.2%。於2010年至2015年，香港名義國內生產總值由17,763億港元躍升至24,025億港元。香港於2015年的實際國內生產總值增長率為2.4%。

香港地理上位於主要航道，這使香港具備優勢可擔當連接中國與世界各地的橋樑。於2015年，香港緊隨上海、新加坡、深圳及寧波舟山之後位居全球最繁忙集裝箱碼頭第五位，吞吐量達20.1百萬個標準箱。下表載列2010年至2015年期間香港出口至中國的對外商品貿易：

表5 香港出口至中國對外商品貿易 (2010年至2015年)

		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
對外商品貿易總值—進口	十億港元	3,364.8	3,764.6	3,912.2	4,060.7	4,219.0	4,046.4
對外商品貿易—本土出口	十億港元	69.5	65.7	58.8	54.4	55.3	46.9
對外商品貿易—轉口	十億港元	2,961.5	3,271.6	3,375.5	3,505.3	3,617.5	3,558.4
對中國出口總值	十億港元	1,598.2	1,747.4	1,857.8	1,949.2	2,011.1	1,936.5
本土出口至中國大陸	十億港元	31.2	30.7	26.0	24.8	55.3	20.4
轉口至中國	十億港元	1,567.0	1,716.7	1,831.7	1,924.5	1,955.8	1,916.1
自中國進口	十億港元	1,529.8	1,696.8	1,840.9	1,942.1	1,987.0	1,984.0
中國原產地貨品轉口 至其他國家	十億港元	1,821.0	2,015.0	2,104.4	2,159.9	2,168.3	2,163.0

資料來源：香港政府統計處

中國水路貿易及航運服務概覽

與陸路運輸及空運相比，水路貿易為獲最廣泛採用的運輸方式。水路貿易能負載大量貨品，為成本最便宜及最環保的運輸方式。水路貿易及航運服務供應商指提供水路運輸服務的公司。根據中華人民共和國交通運輸部，自2015年1月至2015年11月已於內陸及沿海建設投資人民幣1,278億元，其中人民幣800億元投資於沿海港口。自2015年1月至2015年11月，港口貨物吞吐量達105億噸，高於2014年首11個月2個百分點。

表6 中國的貨物及集裝箱吞吐量、水路航運運輸及主要港口貨物處理量(2005年至2015年)

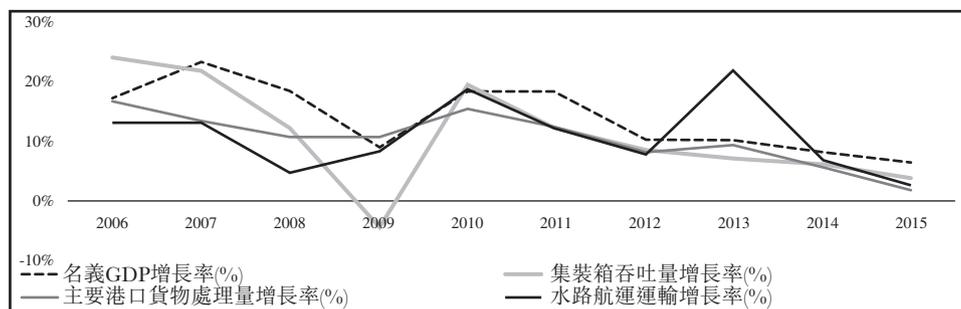
		2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	
集裝箱吞吐量	千個標準箱	75,640	93,610	114,000	128,000	122,400	
主要港口貨物處理量	千噸	2,927,770	3,421,910	3,882,000	4,295,990	4,754,810	
水路航運運輸	千噸	2,196,480	2,487,030	2,811,990	2,945,100	3,189,960	
		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
集裝箱吞吐量	千個標準箱	146,130	163,670	177,470	190,210	202,000	209,590
主要港口貨物處理量	千噸	5,483,580	6,162,920	6,652,450	7,280,980	7,695,570	7,840,000
水路航運運輸	千噸	3,789,490	4,259,680	4,587,050	5,597,850	5,982,830	6,140,000

資料來源：中國國家統計局、2006年至2015年港口年鑒、國家發展和改革委員會

航運業發展與經濟發展一致

航運業之週期性透過其與中國過往十年之國內生產總值名義增長率一致增長得以證明。例如，於2007年至2009年，就國內生產總值名義增長率而言，中國經濟增長放緩，因此集裝箱吞吐量增長率(-4.4%)及主要港口貨物處理量(10.7%)降至該期間最低點；此外，其後五年(即2011年至2015年)亦出現類似情況。

表7 航運業的週期性質及中國大陸的增長率(2006年至2015年)



資料來源：中國國家統計局、2006年至2015年港口年鑒、國家發展和改革委員會

主要趨勢及動力

定制化及船舶使用率日益重要

由於固定成本高昂，運輸倉位使用率對船務公司而言極為重要。船務公司會共享運輸空間以改善使用率。在水路貿易及航運業，部分船務公司經考慮能達致最佳使用率及運輸空間的出航時間及運輸路線及航線，允許根據貨物額量及體積互相租用運輸空間。

繼續投資於基礎建設及技術改革以改善載貨量及效益

物流業發展往往與港口發展息息相關。對內河港口基礎建設的投資持續增長，有助促進深水泊位的建設。另一方面，交通運輸部頒佈的《加快推進長江等內河水運發展行動方案(2013年至2020年)》將有助促進內河港口建設。

智能港口對中國港口的現代化轉型扮演著重要角色，引導港口的未來發展。數碼化對港口發展日益重要，其為綜合競爭優勢的重要指標。數碼化建設已獲中國政府注視，對港口科技的投資額不斷增加。另外，港口資訊科技建設亦有助提供更多綜合支援服務，例如物流、清關及供應鏈管理。

主要挑戰

全球需求疲軟

水路貿易及航運服務將面臨的主要挑戰是全球經濟復甦緩慢，可能抑制環球貿易額。作為全球市場的主要出口國，中國的水路貿易服務可能面臨海外需求增長緩慢所導致的挑戰。

華南及香港水路貿易及航運服務業概覽

福建省水路貿易及航運服務業

地理位置優越，有利港口建設及擴展

福建省地理位置優越，有利於建設深水港口及擴建港口規模。根據福建省港口年報，福建省擁有中國排名首位之深水海岸線，共計47公里及23處，可興建80個港口，可供200,000艘船隻停泊。增加對基礎建設的投資及持續港口建設，可為水路貿易及航運服務業提供穩固的未來增長基礎。根據2015年福建省經濟及社會發展統計報告，於2015年，集裝箱吞吐量達13.6百萬個標準箱，較2014年上升7.3%。

有利政策及外商投資為未來增長奠定堅實基礎

政府已推行多項政策支持及指導對福建省水路貿易及航運服務業的投資。《關於加快港口群促進「三群」聯運的若干意見》、《關於進一步加快海西港口群發展十條措施》、《關於加快港口發展的行動綱要（2014年至2018年）》為福建省交通運輸集團及廈門港務控股集團將共同推行的資產重組提供明確指引。因此，福州的港口透過提升綜合經營水平而加強其集裝箱效能。

廣東省水路貿易及航運服務業

強大的國內外水路貿易

廣東省的水路貿易及航運服務表現強勁，於2010年至2015年間錄得穩定增長。貿易快速增長使水路貿易及航運服務蓬勃發展。廣東省的經濟腹地規模龐大，有助促進國內外貿易增長，故港口如廣州港口及深圳港口等成為重要的對外貿易窗口，亦為華南海上物流中心。貨物吞吐量及集裝箱吞吐量在中國大陸均名列前茅。

廣西壯族自治區水路貿易及航運服務業

港口生產力強勁

根據廣西政府刊發之文件，總貨物吞吐量達314.2百萬噸，較2015年上升1.1%。2015年錄得的國際貨物吞吐量為127.2百萬噸，較2014年下降1.5%。於2015年，廣西的總集裝箱吞吐量錄得雙位數增長，較2014年上升18.1%，達2.0百萬個標準箱。

開放新航線

新航線使內陸及海上裝運持續增加。內河航道加長加闊，並開闢新內河航線。就國際水路而言，已開闢新海上航線，而首條自廣西港口至台灣港口的航線已於2013年開航，為廣西港口帶來更多貨物資源。

新規管模式促進效率及使用率

位於西南海岸區的北部灣經濟區於2006年成立，並於2006年至2020年間頒布《廣西北部灣經濟區發展規劃》引導發展。政府已實施一項策略性計劃，將北部灣經濟區轉型為國際區域經濟合作區。南寧海關頒布新的通關監督模式，為港口營運機構的發展提供指引，為港口的全面發展建立支援環境，目標為與東盟國家建立穩固貿易關係及加強港口合作。

海南省水路貿易及航運服務業

鼓勵開闢新航線

為實施推廣海口成為環北部灣最大集裝箱港口的策略《海口港總體佈局規劃》，大型船務公司均獲鼓勵開放新國際航線予東盟國家。此外，繼於2013年舉行的泛北部灣物流發展論壇上提出的策略性計劃後，國內外航線繼續增加，例如，安通國際船舶開辦首條由海口至越南的航線，彌補欠缺直達西南方航線的問題。

香港水路貿易及航運服務業

香港與中國大陸是緊密的貿易夥伴

香港與中國大陸是緊密的貿易夥伴。於2014年，以各種交通工具出口至中國的貨物價值為19,370億港元，佔出口總值53.7%。隨著生活水平及購買力改善，國內消費者對進口貨品擁有強大需求。另一方面，由國內進口至香港的貨品佔49.0%或19,840億港元。香港由食品及原材料以至製成品均依賴國內資源。香港亦作為中國大陸原產貨物出口至其他亞洲國家或世界各地的轉口貿易中心。於2015年，中國大陸原產貨物佔轉口貨物53.8%或19,162億港元。高效率及發展成熟的基建設施與位處主要運輸路線等因素使香港成為一個成功的轉口貿易中心。

自由貿易港及低稅率

香港為開放政策的自由港，意指香港維持無障礙貿易。境內對商品一般免徵收進口或出口關稅。同時，低稅率對於有意於進入亞洲市場並成立附屬公司的國際公司相當吸引。中國大陸擁有尚未開發的潛力，香港可作為進入中國大陸的踏腳石。

華南及香港的未來前景及發展趨勢

於福建省成立自由貿易區

平潭綜合試驗區最初於2009年根據國務院《關於支援福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見》設立，其後發佈另外兩份文件，將平潭的發展提升至國家戰略層面，並於2011年向平潭提供更多優惠政策。

平潭位於水路貿易及航運服務的關鍵戰略位置，坐落於台灣海峽的主通道，而台灣海峽為「一帶一路」的重要樞紐。其亦擁有良好的海港及豐富的深水港口資源，可建設成為中大型港口。隨著中國內地與其他東盟國家及地區深化合作及加強聯繫，水路貿易及航運服務未來有望持續增長。

於2014年12月，平潭自由貿易區成立，並推出多項優惠政策，例如寬免船運公司的增值稅，製造業相關進口貨品免稅或保稅政策，該等政策很可能吸引國際製造企業的注意及產生商機。此種潛在新設置營運樞紐將為平潭水路貿易及航運服務業的增長提供堅實基礎。

國內需求將作為廣東省水路貿易發展的主要動力

對外貿易預期將隨全球經濟復甦增長。未來的水路貿易及航運業發展將有賴國內外貿易增長。數碼化技術亦將更受重視，令港口成為強大且設備完善的現代港口。於「自由貿易區」的有利開放政策將促進諸如廣州及深圳等主要港口成為國際水路貿易樞紐。深圳日益受全球關注，並在國際集裝箱貿易方面排名更高。

廣西壯族自治區及其他東盟國家之間的互動貿易活動增加

廣西港口的未來發展預期維持穩健增長，並具潛力成為連接北部灣地區及東盟國家的海上船務樞紐。北部灣地區的港口資源整合將符合改善交通解決方案的需要，並助長廣西港口的競爭優勢。此外，連接東盟國家的航線數目仍待改善，以迎合貿易增加，為廣西提供機會轉型為東盟貿易中心。

增加投資港口基建亦將持續促進廣西港口發展，使廣西能擁有更大的港口容量，亦為水路貿易及航運服務業提供更多發展機會。

政府政策及貿易合作加強海南省的水路貿易及航運服務發展

海南預期將由下列主要因素推動貨物及集裝箱吞吐量的快速增長：i)仍有若干深水港口有待興建，隨著港口的未來投資，港口生產力將具龐大潛力作進一步提升；ii)持續投資於基礎設施將加速提升港口功能改善進度。港口資源的利用將在政策導向的資源整合下進一步優化，帶動海南港口效益的發展；iii)海南的旅遊業將繼續成為經濟的主要增長動力；及iv)在開放政策及放寬外商港口投資政策的推動下，將與亞洲西南部有更多貿易往來，以及與東南亞國家在海運物流方面更多的合作，將為未來海南水路貿易的增長提供更多機遇。

競爭形勢

在廣州、深圳及香港，有逾800家從事外貿轉運業務的營運商，而所審查地區的市場頗為集中。下表載列五大對外貿易轉運服務供應商於轉運港口的排名：

表8 2015年廣州、深圳及香港五大對外貿易轉運服務供應商排名*

排名	公司名稱	集裝箱轉運 (概約標準箱)	國有或非國有
1	A公司	1,120,000	國有
2	B公司	1,090,000	非國有
3	C公司	730,000	國有
4	D公司	660,000	國有
5	本集團	403,000	非國有

資料來源：Euromonitor就貿易訪問及案頭研究作出的估計

* 上述所報告數據乃以包括案頭研究及貿易訪問的實地調查活動釐定。儘管經審核數據可自某些公司取得，惟其一般不包括關於本研究所涵蓋相關類別之收益數目明細。就該等公司以及計入市場份額但並無上市的公司而言，我們已根據多個行業資料來源（不僅是該等公司本身）提供的估計以估計市場份額，力求根據該等估計達致共識。

支線船服務供應商一般從不同港口（一般為內河港口）收集海運集裝箱並用彼等自有船舶運往轉運港的貨運碼頭（例如深圳及香港之大型港口），並於此裝載於國際集裝箱運輸班輪上繼續海運，此乃因為該等國際集裝箱運輸班輪自有之船舶無法進入內河港口。支線船服務常見於華南，接駁大型海運班輪，將為該類服務提供穩定商機來源，並為大型公司帶來競爭優勢。

承運人自有箱服務指同時提供運輸服務及集裝箱之承運人。因此，該類服務一般由擁有較強財務背景及網絡之具規模公司進行。該服務之競爭對手較少，且因高准入門檻而集中程度較高。

行業概覽

海上貨運代理服務，主要指公司作為物流專家為客戶安排海運的服務模式。由於並無擁有自有船舶或集裝箱，該類服務供應商使用第三方船舶及集裝箱進行業務。與港口關係更為良好且效率較高之公司一般可以提供更優質且範圍更廣之服務（例如清關、倉庫、提貨等）。

准入門檻

支線船服務（主要由國際集裝箱運輸班輪所使用）主要存在四類准入門檻：(a) 覆蓋當地市場各個主要港口的遼闊網絡，以迎合不同層面客戶的需要；(b) 船隊具備足夠容載量以供全年租賃，需要龐大資本投資或費用；(c) 聲譽悠久以確保與大型集裝箱公司維持穩定關係，保證收入穩定及減省成本；及(d) 與港口營運商的合作穩定。

承運人自有箱服務（通常由外貿公司使用）主要存在三類准入門檻：(a) 船隊及集裝箱同時具備足夠容載量以供全年租賃，需要龐大資本投資或費用；(b) 聲譽悠久以確保根據集裝箱交換協議與大型集裝箱公司維持穩定關係及減省成本；及(c) 與港口營運商的合作穩定。

海上貨運代理服務（通常向大型國際集裝箱公司採購及向外貿公司提供服務）的准入門檻主要源於無船承運人業務。無船承運人業務主要存在三類准入門檻：a) 根據《中華人民共和國國際海運條例》，無船承運人公司必須向交通部登記提貨單並取得所需執照；b) 登記時須以現金繳付按金人民幣800,000元；c) 提供出口相關服務（如清關）的能力；及d) 每增加一間分公司，將增加人民幣200,000元的履約保證金。

價格趨勢

外貿轉運服務（包括支線船服務、承運人自有箱服務及海上貨運代理服務）的成本取決於各方面，如航運距離、集裝箱屬吉箱或載滿貨物、燃料價格等。根據航運詞彙「CY/TACKLE」（即集裝箱堆場）（承運人於裝運港口接收集裝箱，並負責運輸至卸貨港口以運送至運貨卡車）費用在業內劃一的費用，於2015年由廣州至深圳、廣州至香港的海外轉運，每個載貨的20呎集裝箱約為人民幣400元（約476.2港元），每個載貨的40呎集裝箱為人民幣600元（約714.3港元）及每個吉箱為人民幣200元（238.1港元）。

尤須注意，支線船服務的價格通常個別計算，而承運人自有箱服務及海上貨運代理服務則傾向提供組合價格，包含拖車、泊位、海關等費用。

我們於市場上的地位

我們於華南提供外貿轉運服務，香港、南沙（廣州主要港口之一）及深圳為我們的主要轉運港。根據Euromonitor報告，於2015年以集裝箱轉運的標準箱計算，我們在廣州、深圳及香港的所有外貿轉運服務供應商中位列第五，並在非國有企業競爭者中位列第二。

此外，作為我們的競爭優勢，我們在華南地區許多港口，如深圳、黃埔、廈門、北海、防城港及福州的集裝箱轉運表現一直強勁（每年超過20,000個標準箱）。多年來的合作有助不斷拉近本集團與各港口之間的關係，讓我們的集裝箱可迅速進行裝卸。這種關係亦是我們的另一競爭優勢，確保在該等港口的過關流程更順暢及得以提供優質服務。尤其於福州、泉州及湛江港口，我們在集裝箱轉運量方面業績強勁並佔據領先地位。

本集團另一競爭優勢為我們的服務涵蓋支線服務、承運人自有箱服務及海上貨運代理服務。根據Euromonitor報告，同一集團提供全部三種服務組合於業內並不常見。服務內容如此廣泛讓我們可迎合多元化客戶的需要，從而為我們的業務發展帶來莫大的商機。

水路貿易及航運服務業的原材料

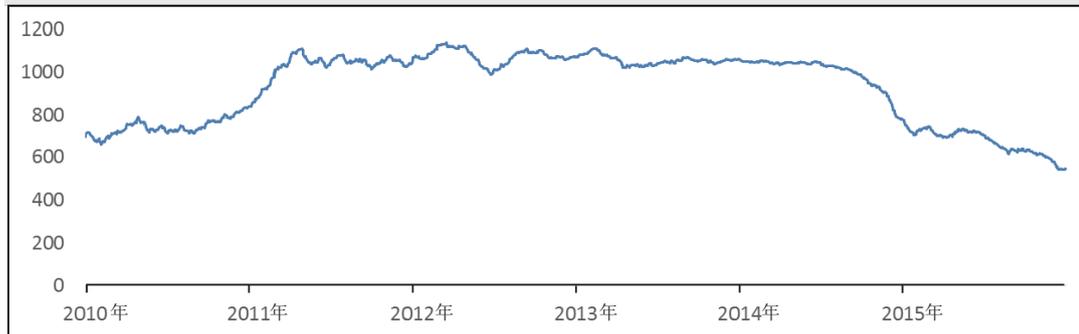
油價降低令行業受益

原油價格影響水路貿易及航運服務行業。燃料成本佔集裝箱船舶營運商總營運成本約25-30%，並為船舶主要營運成本之一。

行業概覽

於往績記錄期間，海運輕柴油（「海運輕柴油」）全球平均價格趨勢與原油價格趨勢保持一致。平均價格於2012年達最高價每公噸1,137.9美元，且直至2014年9月維持相對穩定於每公噸1,000美元，其後價格開始回落，並於2015年12月跌至最低點每公噸543.0美元。海運輕柴油價格於2015年下跌30%。下表所列為海運輕柴油燃料指數於2010年至2015年之全球平均價格：

表9 海運輕柴油燃料指數（美元／公噸），全球平均價格（2010年至2015年）



資料來源：燃料指數