

行 業 概 覽

本節所載若干資料及統計數字乃摘錄自多個政府刊物、市場數據供應商及其他獨立第三方資料來源，包括我們從弗若斯特沙利文購買的行業報告。弗若斯特沙利文刊發的行業報告反映根據抽樣調查對市況的估計，主要編製作為市場研究工具。除上述者外，本行業概覽一節所載資料並非建基於或另行源自本公司、我們的關連人士、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他各方委聘編製的報告或資料來源。

本公司相信該等資料來源為該等資料及統計數字的恰當來源，亦已合理審慎摘錄及轉載該等資料及統計數字。本公司並無理由相信該等資料失實或誤導，亦並無理由相信遺漏任何事實致使該等資料失實或誤導。本公司、獨家保薦人、聯席[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他各方並無獨立核實資料，對其是否準確完整亦不發表任何聲明。

委託弗若斯特沙利文編製的報告

我們已就[編纂]委聘獨立第三方弗若斯特沙利文，進行分析及編製碼頭服務業及進出口代理服務業(尤其專注於中國可再用固體廢物)的報告。弗若斯特沙利文就調查及編製弗若斯特沙利文報告收取合共人民幣580,000元的費用。於編寫及編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文已採納下列假設：(i)假設中國經濟於整個預測期間穩步增長、(ii)中國的社會、經濟及政治環境於預測期間維持穩定，及(iii)於預測期間概無戰爭或大規模災難。所收集的情報已經運用弗若斯特沙利文內部分析模型及技巧加以分析、評估及驗證。弗若斯特沙利文已同意引用弗若斯特沙利文報告及將弗若斯特沙利文報告所載的資料載入本文件。董事確認弗若斯特沙利文(包括其所有附屬公司、部門及單位)為獨立第三方。

弗若斯特沙利文為一家於一九六一年在紐約創立的國際顧問公司，於全球各地設有逾40個辦事處，雲集超過2,000名行業顧問、市場分析師、技術分析師及經濟師。弗若斯特沙利文的服務包括技術研究、獨立市場研究、經濟研究、企業最佳實踐、顧問、客戶培訓研究、競爭情報及企業策略。

行業概覽

中國及福建的經濟增長

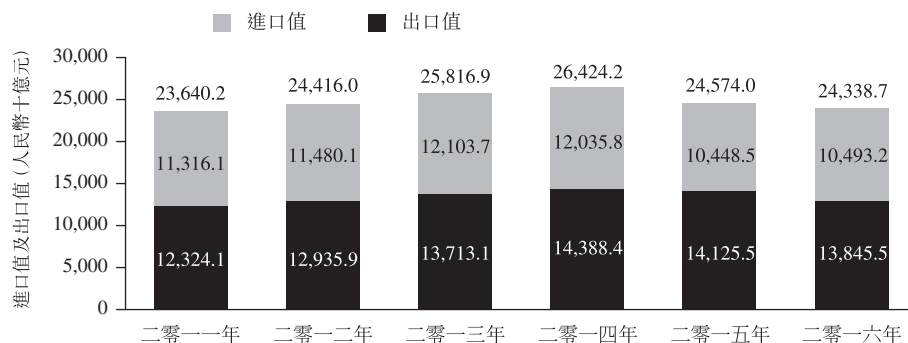
過去數年，中國經濟在全球金融危機下仍然維持增長步伐，期間，中國政府採取刺激政策防止經濟大幅衰退。根據中國國家統計局的資料，於二零一一年至二零一六年間，中國經濟的名義本地生產總值按複合年增長率9.0%增長。

展望未來，預期中國當局會透過增加政府開支、鼓勵消費及促進基礎建設發展，維持宏觀經濟政策的一致性及穩定性。與此同時，預測中國當局將大力推進經濟的結構性調整，藉以改進經濟發展的質量及效率。於此趨勢下，中國經濟很可能保持穩健發展。根據國際貨幣基金組織，於二零一六年至二零二一年間，預測中國經濟將按複合年增長率7.9%持續增長。

於二零一一年至二零一六年期間，福建的經濟經歷快速增長，複合年增長率達10.2%。根據福建省統計局，福建省的名義本地生產總值由人民幣18,000億元增至人民幣29,000億元。由於中國整體經濟可能持續穩健發展，故預測福建省的名義本地生產總值將會繼續於二零一六年至二零二一年以相對穩定的複合年增長率8.5%增長，於二零二一年年度達人民幣43,000億元。

中國的吞吐量

二零一一年至二零一六年的商品進口值及出口值(中國)



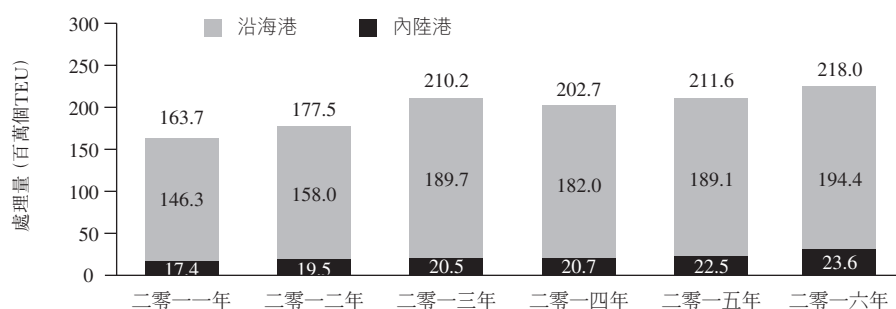
資料來源：中國國家統計局

整體而言，中國的商品進口值及出口值於二零一一年至二零一六年間保持適度水平，僅於二零一五年及二零一六年受到國內勞工成本上漲及國際散裝商品價格下跌的影響而微跌。此外，二零一五年及二零一六年的外匯貶值亦在某程度上影響了進出口值。

根據中國國家統計局，於二零一一年至二零一六年間，中國的商品進口總值及出口總值已由人民幣236,402億元增加至人民幣243,387億元，複合年增長率達0.6%。

行業概覽

二零一一年至二零一六年的集裝箱處理量(中國)

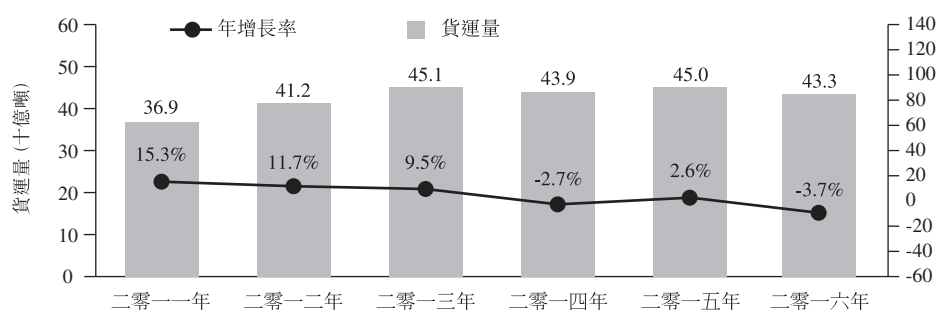


資料來源：交通運輸部

集裝箱為中國最普遍的貨物運輸方式之一，尤其是船運。隨著中國大量碼頭及海港建築及升級，加上對集裝箱貨運需求不斷增長，中國的集裝箱處理量於過往數年均保持其增長趨勢。由於沿海港一般為噸數較高的集裝箱船隻提供較佳的船隻泊位狀況，故約89%的中國集裝箱均於中國沿海港流通。

根據交通運輸部，中國的集裝箱處理量由二零一一年的163.7百萬個TEU增加至二零一六年的218.0百萬個TEU，複合年增長率達5.9%。

二零一一年至二零一六年的中國貨運總量



資料來源：中國國家統計局

中國貨運總量包括陸路貨運、水路貨運、空運及其他貨運運輸方式的貨運量。隨著商品經濟的發展及興旺，加上交通基建不斷改善，中國的貨運量於過往數年保持穩定水平。根據中國國家統計局，中國貨運總量由二零一一年的369億噸增加至二零一六年的433億噸，複合年增長率達3.3%。

行 業 概 覽

廈門概覽

廈門為中國國際及本地貿易的主要運輸及物流樞紐，亦對國家經濟具有戰略重要性。廈門擁有天然深水港區，該港口位於福建東南的廈門灣內，為中國東南沿海深水港之一。廈門港區全年不結冰，更有屬於深水航道的延伸區域。廈門港區合適作碼頭發展的水域岸線達122.8公里（「公里」）及航道長度達212.6公里，其中超過萬噸的航道延長126.0公里，水深介乎15.5米至16.0米，航道寬度介乎410米至600米，可容納100,000載重噸位的船隻。

包圍廈門港的經濟腹地覆蓋福建大部分地方，包括廈門、泉州及漳州，更向內延至福建中部及西部，包括龍岩及三明、江西省、湖南省、浙江省南部及廣東省東北部。廈門的公路運輸網絡連接沈海高速公路、廈蓉高速公路、下沙高速公路及國道319及324號，進而連接其他國家高速公路網絡，前往中國其他地方。就鐵路而言，廈門的鐵路網絡透過鷹廈鐵路、龍廈鐵路、廈深鐵路及福廈鐵路連接國家鐵路網。自二零一五年起，廈門海滄港區經重慶連接歐洲的貨運列車已投入營運。廈門高崎國際機場提供其中一種連接內陸長江三角洲及珠江三角洲的國際路線，並為區內航空樞紐。廈門的航空運輸網絡連接廈門與中國其他城市、東南亞、日本、韓國以至世界各地。

廈門位處台灣海峽西側，面向台灣及澎湖列島，屬「小三通」項下其中一個指定中國港區，作為中國福建、台灣金門及馬祖的郵遞、運輸及貿易連繫。

廈門為中國七個指定經濟特區之一，並受惠於中國經濟改革、開放門戶政策及經濟發展。

此外，於二零一五年四月二十一日，中國（福建）自由貿易試驗區於廈門正式推行，總土地面積達43.78平方公里，使福建可優先推行試點計劃，藉以放寬對投資、促進貿易及金融國際化的管制。

廈門受惠於中國的經濟發展，其作為福建的主要港區，一直維持穩定經濟增長，改善其國際貿易。根據廈門市統計局，廈門於二零一六年的本地生產總值達約人民幣3,784億元，相當於自二零一一年起按年增長約8.3%。廈門於二零一六年的進出口總值約為人民幣5,092億元，較過往五年按年增長約2.4%。按集裝箱吞吐量計

行 業 概 覽

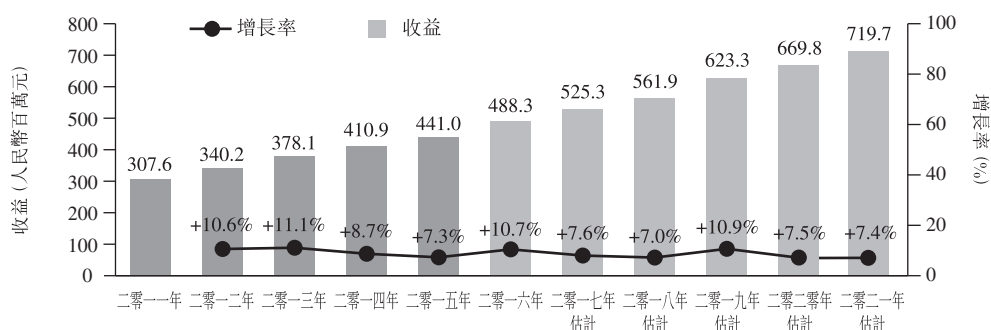
算，廈門於二零一六年在中國及全球集裝箱港口中分別排名第七位及第十五位。根據弗若斯特沙利文，概無有關廈門租金成本的歷史趨勢的官方資料來源。然而，租金成本一般隨著地價上升乃行業常規。根據廈門市國土資源與房產管理局，廈門工業用地的標準地價在過去十年首次於二零一六年上升約45%。根據弗若斯特沙利文，考慮到中國政府的土地開發成本，廈門工業用地的標準地價很可能進一步上升，並於二零一六年至二零二一年期間實現複合年增長率約3%至5%，而廈門的租金成本很可能相應進一步上升。

中國港內服務市場概覽

港內服務涉及泊岸及定泊入境船隻、協助裝載集裝箱至船隻或自船隻卸載集裝箱、現場核實集裝箱及將集裝箱運往港區內堆場等整個程序。

福建及廈門的港內服務市場規模

下圖說明福建港內服務市場自二零一一年至二零二一年的收益：

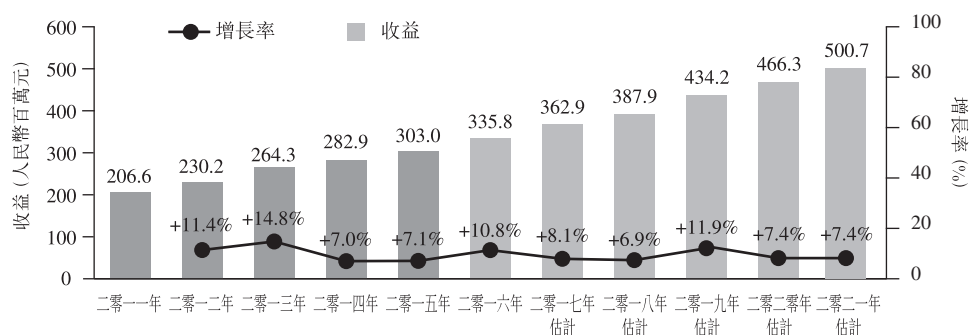


資料來源：弗若斯特沙利文

福建的港內服務市場收益於二零一一年至二零一六年間按複合年增長率9.7%增長。按收益計，總市場規模由二零一一年的人民幣307.6百萬元達到二零一六年的人民幣488.3百萬元。隨著福建三個主要港口(即廈門、福州及泉州)的重大發展及活躍的國際貿易，福建港內服務市場亦已成形。預期於二零二一年，福建港內服務按收益計達人民幣719.7百萬元，二零一六年至二零二一年間的複合年增長率達8.1%。由於作為其中一個「海上絲綢之路」的離港站及於東南海岸線的主要海上交通樞紐，預期將有更多發展港口基礎建設的投資投入福建，而其將很有可能促進福建港內服務市場進一步發展。

行業概覽

下圖說明廈門港內服務市場自二零一一年至二零二一年的收益：



資料來源：弗若斯特沙利文

廈門的港內服務市場已於二零一一年至二零一六年以複合年增長率10.2% (按收益增長計) 展現上升增長趨勢。廈門的港內服務市場的總市場規模 (按收益計) 由二零一一年的人民幣206.6百萬元達到二零一六年的人民幣335.8百萬元。隨著日後推廣廈門自由貿易區以及建設及升級新碼頭 (如古雷港區)，預期將進一步發揮廈門的港內服務市場的增長潛力。

根據弗若斯特沙利文，預測廈門港內服務市場按收益計於二零二一年達人民幣500.7百萬元，二零一六年至二零二一年期間的複合年增長率達8.3%。

福建及廈門港內服務市場競爭分析

競爭格局

福建及廈門的港內服務市場均為高度集中。福建及廈門的五大及三大港內服務供應商於各地區合共佔總市場份額 (按收益列示) 的94.6%及98.2%。根據弗若斯特沙利文報告，中國大部分港內服務供應商均為地方國有碼頭公司，提供各式各樣的港內服務。

行 業 概 覽

下表說明福建五大市場參與者及廈門3大市場參與者按各自產生的總收益計的排名：

二零一六年港內服務市場的5大公司(福建省)

排 名	公 司	收 益 (人民幣百萬元)	份 額 %
1	廈門國際港務股份有限公司	264.5	54.2 %
2	福州港務集團有限公司	74.7	15.3 %
3	本集團	59.8	12.2 %
4	泉州港務集團	54.8	10.6 %
5	晉江太平洋港口發展有限公司	11.1	2.3 %
5大		461.9	94.6 %
其他		26.4	5.4 %
總計		488.3	100.0 %

二零一六年港內服務市場的3大公司(廈門)

排 名	公 司	收 益 (人民幣百萬元)	份 額 %
1	廈門國際港務股份有限公司	264.5	78.8 %
2	本集團	59.8	17.8 %
3	漳州開發區興海運輸有限公司	5.3	1.6 %
3大		329.6	98.2 %
其他		6.2	1.8 %
總計		335.8	100.0 %

福建及廈門的港內服務市場均高度集中，以各地區的收益計算，5大及3大福建及廈門港內服務參與者合共佔總市場份額的94.6%及98.2%。一般而言，大部分中國港內服務供應商均為地方國有碼頭公司，提供各式各樣的港內服務。福建及廈門港

行 業 概 覽

內服務市場的情況相同，廈門國際港務股份有限公司、福州港務集團有限公司及泉州港務集團分別為於廈門港、福州港及泉州港提供服務的三間國有碼頭公司。

競爭優勢

客戶一般首選擁有多年經驗的服務供應商。服務供應商越熟練，客戶對該等服務供應商的信心越高。

主要驅動力

中國碼頭的處理量乃與其宏觀經濟發展息息相關。根據弗若斯特沙利文報告，由於估計中國宏觀經濟維持穩定增長，故預期對碼頭營運服務、港內服務及相關物流服務的需求將有所增加。

中國因其固有的地理優勢及延伸海岸線而已擁有數個優良的天然港口及海港。隨著中國於國際貿易中的角色日漸重要，大部分碼頭及沿海城市均已推行碼頭升級及建築計劃，以符合更高船運噸數及集裝箱處理量的停泊條件。於二零一四年，交通部頒佈《交通運輸部關於推進港口轉型升級的指導意見》，其加快中國主要沿海碼頭的升級進度。近年，青島碼頭、大連碼頭及寧波碼頭等沿海碼頭已進行碼頭升級及推行升級計劃。此一輪碼頭升級預期將會促進中國港內服務市場增長。

作為中國其中一種重要的貨物運輸模式，由於集裝箱船運的標準化服務、有保證的安全交付及高運輸效率，因而在貿易商及製造商之間日益普及。根據交通部，中國集裝箱貨物處理量佔整體貨物處理量的貢獻於二零一一年至二零一五年期間，由17.7%增至19.3%。中國對集裝箱船運需求日增，預期會改善港內服務收益，並因而促進港內服務市場進一步發展。

中國碼頭貿易及港內服務的發展通常與國家的宏觀經濟政策及政府計劃有關。近年，預期一帶一路、重建華南海上絲綢之路及鼓勵海峽兩岸貿易等國家策略均會發揮中國國際貿易的增長潛力，並直接推動中國港內服務業的進一步發展，特別是福建及廣東省等華南沿海地區。一帶一路倡議乃古代絲綢之路精神的繼承與發展。廈門將成為21世紀海上絲綢之路網絡的一個中心，旨在進一步交織從中國到歐洲國家的貿易政策、經濟及運輸路線。中國政府及地方政府投入了大量資金發展廈門的

行 業 概 覽

交通、服務及其他行業，對一帶一路戰略至關重要。於二零一五年八月建成從廈門出發的一組跨歐亞鐵路以及中國（福建）自由貿易試驗區的發展將土地及港口結合起來，故成為廈門金融、運輸及碼頭服務業增長的催化劑。此外，中國政府對兩岸貿易的鼓勵及推動預期將刺激對貨物及集裝箱船運的需求，繼而亦會加快廈門港的發展。與港內服務及物流服務相關的行業的主要參與者預期可因此從運輸及貿易等方面受益。

進入門檻

然而，為維持競爭力及保持在行內的卓越地位，港內服務供應商須投入龐大資本開支，以配備充足汽車及設備，使彼等得以滿足客戶要求，其仍為潛在競爭者的主要門檻。

港內服務由廣泛種類的技術營運組成，需要熟練及具豐富經驗的員工執行整套服務程序。碼頭工人通常須一段時間以掌握及學習工作流程、技術訣竅及其他安全操作事宜。就新入行者而言，於短時間內培養熟練團隊以進行港內服務相對困難。因此，熟練的員工團隊亦可被視為新入行者的主要門檻。

機遇及威脅

港內服務的主要能源消耗來自貨物處理、集裝箱貯存及港內運輸。因此，電力及車用汽油為提供港內服務時主要消耗的能源來源。在政府呼籲環保生產下，港內服務程序中可能會採用更多綠色及節能設備及汽車，以達致節能及經濟利益。交通運輸部於二零一三年頒佈的「綠色港口等級評價標準」訂明一系列碼頭營運的環保目標。政策指引及未來趨勢可能對該等未能減少汽車排放等碼頭服務污染的傳統港內服務供應商構成挑戰。因此，預期港內服務程序污染控制的措施為日後主要焦點之一，並威脅現有港內服務公司。

業務擴充

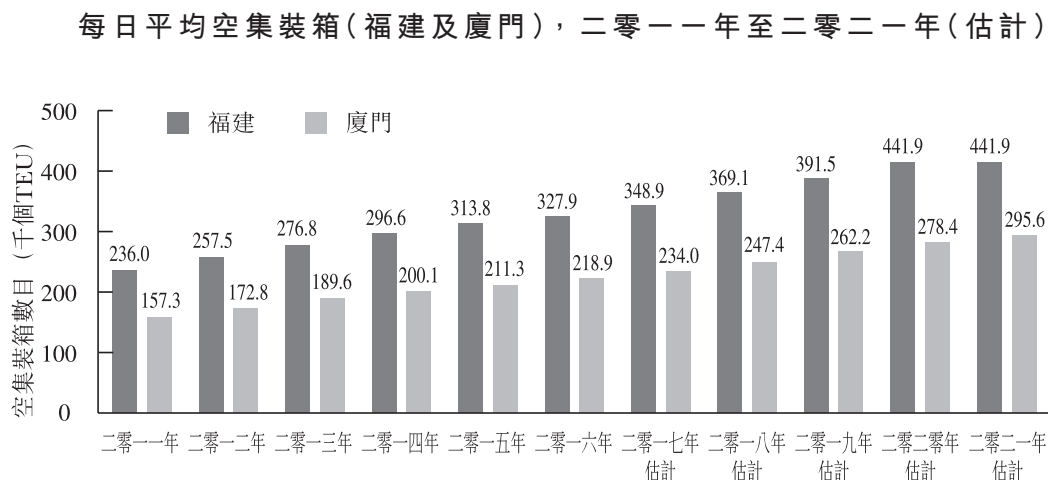
港內服務公司可能於不久將來藉向碼頭營運商及船運公司提供其他支援服務的形式擴充其業務範疇。舉例而言，碼頭營運商面對有限的集裝箱港口土地資源，可能尋找認證第三方空集裝箱堆場以存放空集裝箱。港內服務公司亦預期提供此服務，並透過運用其原有運輸能力優勢，進一步擴展其服務鏈。隨著集裝箱吞吐量於

行業概覽

可預見將來日增，預期空集裝箱堆場服務的需求及市場將會進一步擴展，亦為港內服務供應商提供絕佳商機擴充其服務鏈，並於日後提升服務收益。

福建及廈門空集裝箱服務的市場規模、未來需求分析及競爭概覽

下圖顯示於福建及廈門的空集裝箱服務的市場規模：



資料來源:弗若斯特沙利文

附註：空集裝箱是指內部沒有裝載任何貨物的集裝箱。一般而言，大部分空集裝箱需要儲存及等待新批次貨物出口的地方。空集裝箱須放置於空集裝箱堆場進行檢驗及檢疫，以確保空集裝箱的消毒及衛生。大部分港口具有用於每日所生產的空集裝箱貯存服務的該等類型空集裝箱堆場。貨主在空集裝箱堆場的選擇中有最後決定權，理由是提卸費用最終由其向空集裝箱堆場營運商支付。然而，市場慣例乃將該等事宜交由船運公司處理，除非(i)貨主對空集裝箱堆場公司的服務不滿意，或(ii)貨主獲提供提卸費用回贈作為獎賞而將指示船運公司轉去不同的空集裝箱堆場，而船運公司將相應遵循貨主的指示。

每日所產生的空集裝箱數量反映市場對空集裝箱堆場的需求。一般而言，空集裝箱的數量與港口集裝箱吞吐量息息相關，理由是集裝箱吞吐量釐定港口整體集裝箱的週轉量。根據福建省政府於二零一四年所頒佈的《關於加快港口發展的行動綱要(2014-2018年)》，於二零一八年前，省政府將投資人民幣100億元興建福建港口基礎設施，而福建的集裝箱吞吐量預期將達到超過16百萬個TEU，而二零一六年則為14.4百萬個TEU。福建集裝箱吞吐量的可預見增長顯示空集裝箱堆場設施潛在需求龐大。

行 業 概 覽

廈門為福建省最重要的港口城市之一，佔二零一六年福建省集裝箱吞吐量約67%。為配合省政府頒佈的《關於加快港口發展的行動綱要（2014–2018年）》，廈門政府亦於二零一四年頒佈《關於貫徹福建省加快港口發展行動綱要（2014–2018年）的實施意見》。政策說明廈門的集裝箱吞吐量於二零一八年前應達到約12百萬個TEU，而二零一六年則為9.61百萬個TEU，而位於廈門的海滄港區設計興建為廈門的核心港區。於二零一八年前，根據政策，估計於海滄港的累積投資將為人民幣45億元以及將於海滄港區興建6個深水泊位。在廈門政府所支持的該等政策下，估計廈門（尤其於海滄港區）的集裝箱吞吐量將進一步增加，亦因此增大對廈門及海滄港區空集裝箱堆場的需求。

一般而言，廈門港空集裝箱堆場服務的供求頗為平衡，因而於二零一六年需求輕微超額。於二零一六年，廈門空集裝箱堆場參與者具有平均每日的集裝箱貯存量合共約210千個TEU，略低於廈門港平均每日所產生的空集裝箱數量218.9千個TEU。然而，就海滄港區的空集裝箱堆場服務而言，該等服務的供應出現短缺。

隨著海滄港區迅速發展，海滄港區的集裝箱處理量較往年上升12.6%至二零一六年的6.33百萬個TEU，並推動廈門港整體集裝箱處理量的比例由二零一五年的約61%達到二零一六年的約66%，顯示海滄港區於廈門集裝箱港口的角色日益重要。儘管如此，於二零一五年，海滄港區的空集裝箱貯存量少於廈門港的一半總空集裝箱貯存量。考慮到現有海滄港區的空集裝箱堆場服務能力有限，若干船運公司於海滄港區裝貨後需於東渡港區吊起其空集裝箱，此舉乃浪費時間及精力。再者，廈門港每日所產生的空集裝箱數量估計將增加至295.6千個TEU，二零一六年至二零二一年間的複合年增長率為6.2%，此將增大廈門港（尤其於海滄港區）空集裝箱堆場服務的需求。考慮到現時海滄港區的空集裝箱堆場服務的供應短缺，加上廈門港（尤其於海滄港區）空集裝箱堆場服務的需求日增，依然存有空間讓空集裝箱堆場服務的新入行者或具規模的參與者擴展。

於二零一六年，福建及廈門的平均每日空集裝箱分別為約327.9及218.9千個TEU。由於中國宏觀經濟及整體全球船運市場的增長速度均為緩慢，福建及廈門的空集裝箱堆場服務市場的增長速度很有可能於二零一六年至二零二一年期間稍微放緩，而福建及廈門平均每日產生的空集裝箱數量估計依然有上升趨勢，並於二零二

行 業 概 覽

一年達至每日441.9及295.6千個TEU，複合年增長率分別為6.1%及6.2%。於二零一六年至二零二一年期間，福建及廈門的平均每日產生的空集裝箱數量預測分別上升114.0及76.7千個TEU。

廈門空集裝箱堆場服務市場的領先參與者包括Xiamen Sinotrans-Yufeng Refrigeration Engineering Service Co., Limited(「Sinotrans-Yufeng」)(市場份額為約20至25%)、Greating-Fortune Container Service Co., Limited(市場份額約為20%至25%)及廈門中集海投集裝箱服務有限公司(「廈門中集」)(市場份額約為15至20%)。廈門空集裝箱堆場服務市場的3大參與者於二零一六年末前佔廈門總市場份額約55%至70%。廈門國際港務(廈門國際港務股份有限公司)亦為海滄港區及廈門空集裝箱堆場服務供應商，市場份額於二零一六年約為7%。廈門國際港務現時為唯一一站式服務供應商，於海滄港區及廈門提供港內服務、物流服務及空集裝箱堆場服務。

大部分廈門空集裝箱堆場服務市場的領先在任者(如CIMC HT、Sinotrans-Yufeng及廈門國際港務)已購買彼等的土地使用權以供經營空集裝箱堆場。作為一個需要足夠土地進行日常營運的市場，大部分空集裝箱堆場服務市場的市場在任者相信擁有彼等自有的土地使用權以供業務營運將確保業務穩定性及持續性，以供其經營空集裝箱堆場服務。

空集裝箱堆場市場的進入門檻分析

政府關係

作為一個與海關及港口事務密切相關的行業，空集裝箱堆場市場參與者一般與地方政府保持良好關係及溝通。同時，潛在的市場入行者須於開始興建集裝箱堆場前取得政府批准土地使用權。因此，對新入行者而言，與政府關係密切很有可能成為關鍵門檻。

資本投資

空集裝箱堆場市場的新入行者需要大量初始及營運投資額以建立集裝箱堆場及業務營運。對新入行者而言，擁有充足資本支持以支付工資、日常維護工地及採購設備(如鏟車)乃屬至關重要。因此，資本投資亦對新入行者設下高門檻。

行 業 概 覽

客戶關係

空集裝箱堆場業務一般由船運公司及貨主進行。空集裝箱堆場服務供應商通常十分重視客戶關係，理由是船運公司及貨主通常與空集裝箱堆場服務供應商維持穩定的服務夥伴關係，並尋求長期合作。過往未有任何合作或關係的新入行者相對難以建立該客戶關係。

法律限制

據中國法律顧問所告知，根據中華人民共和國海關監管場所管理辦法及中華人民共和國海關法，海關監管場所僅能用作貯存海關監管貨物，惟不包括任何其他空集裝箱（指該等概無裝載任何貨物於其中的已卸載集裝箱）。據此，任何現時於該等海關監管場所經營的公司不能在缺乏一塊位於海關監管場所以外的單獨土地的情況下提供空集裝箱堆疊服務。

中國之可再用固體廢物進口代理服務市場概覽

廈門可再用固體廢物進口代理服務包括集裝箱堆場服務、集裝箱及所載貨物消毒及殺菌服務、向廈門出入境檢驗檢疫局和廈門海關的清關服務及運輸服務。其亦包括將集裝箱由集裝箱堆場送至客戶指定地點的陸路運輸服務。

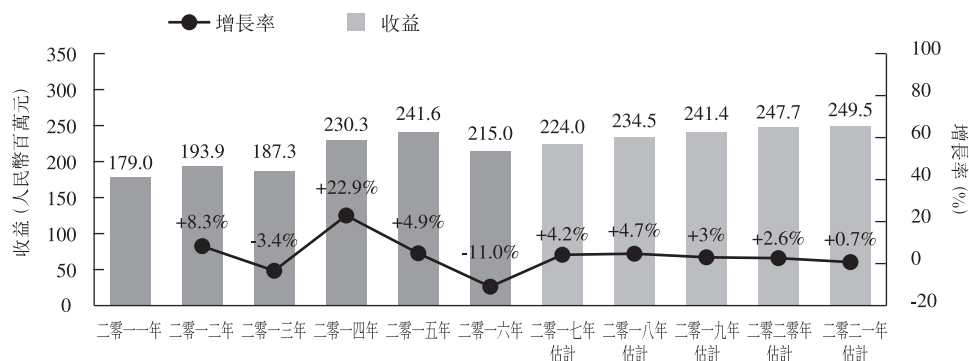
福建及廈門之可再用固體廢物進口代理服務市場之市場規模

於過往數年，福建的可再用固體廢物進口代理服務市場自二零一一年至二零一六年的按複合年增長率3.7%增長。由於直至二零一五年塑膠廢料及廢紙進口的發展，故福建之可再用固體廢物進口代理服務市場的總市場規模於二零一六年按收益計達人民幣215.0百萬元，較二零一一年的收益增加約20.1%。於二零一六年，市場規模因廢物進口量減少而有所下降。

預期市場於未來數年至二零二一年將會保持此上升趨勢，自二零一六年的複合年增長率達3.0%，於二零二一年達致人民幣249.5百萬元。

行業概覽

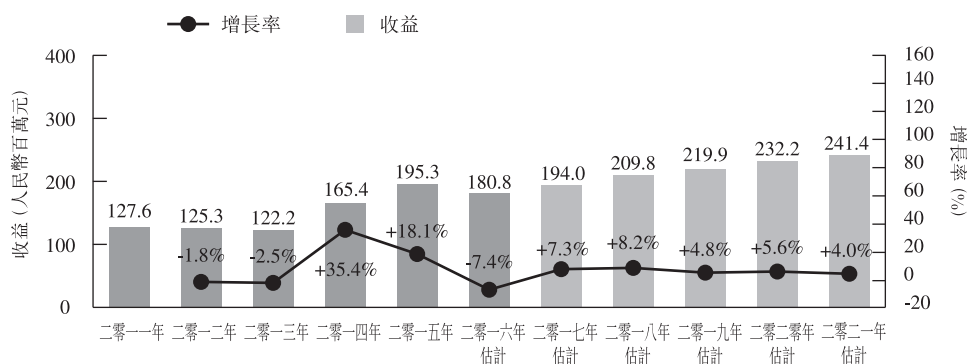
下圖說明福建可再用固體廢物進口代理服務市場自二零一一年至二零二一年間的收益。



資料來源：弗若斯特沙利文

自二零一一年至二零一六年期間，廈門的可再用固體廢物進口代理服務市場由人民幣127.6百萬元增至人民幣180.8百萬元，複合年增長率達7.2%。於二零一六年，廈門的可再用固體廢物進口代理服務市場佔福建總市場的約84.1%。

根據弗若斯特沙利文報告，廈門的可再用固體廢物進口代理服務市場預期將按複合年增長率6.0%增長，於二零二一年年度達致人民幣241.4百萬元。下圖說明廈門的可再用固體廢物進口代理服務市場自二零一一年至二零二一年的收益。



資料來源：弗若斯特沙利文

中國可再用固體廢物進口代理服務市場之競爭分析

競爭格局

福建及廈門的可再用固體廢物進口代理服務市場屬高度集中。於二零一六年，五大服務供應商佔總市場的73.5%。本集團為福建可再用固體廢物的最大進口代理服務供應商，於二零一五年的市場份額達15.7%。

行 業 概 覽

廈門可再用固體廢物的進口代理服務市場亦屬集中。於二零一六年，五大市場參與者佔據整個市場的73.1%。本集團為廈門最大的可再用固體廢物進口代理服務供應商，於二零一六年的市場份額達18.6%。

福建省的整個進口代理服務業屬龐大的市場，當中有多位參與者。於二零一六年，福建省的整個進口代理服務市場總收益約為人民幣100億元，高達可再用固體廢物市場的40倍。於所有參與者之中，中國外運股份有限公司及福州亞洲船運申報有限公司為領先代理服務的參與者，提供消費品、工業設備、化學品及其他產品的進口代理服務。

下表說明福建五大市場參與者於二零一六年按各自產生的總收益計的排名：

排 名	公 司	收 益 (人民幣百萬元)	市 場 份 額
1	本集團	33.7	15.7 %
2	廈門海投物流有限公司	32.8	15.3 %
3	中國外運股份有限公司	32.7	15.2 %
4	廈門市港務保合物流有限公司	31.2	14.5 %
5	福州亞洲船運申報有限公司 (Fuzhou Asia Shipping Declaring Co., Limited)	27.4	12.8 %
5大		157.8	73.5 %
其他		57.2	26.5 %
總計		215.0	100.0 %

行 業 概 覽

下表說明廈門五大市場參與者於二零一六年按各自產生的總收益計的排名：

排名	公司	收益 (人民幣百萬元)	市場份額
1	本集團	33.7	18.6%
2	廈門海投物流有限公司	32.8	18.2%
3	廈門市港務保合物流有限公司	31.2	17.2%
4	中國外運股份有限公司	23.2	12.8%
5	Greating-Fortune Container Service Co., Limited	11.4	6.3%
5大		132.2	73.1%
其他		48.5	26.9%
總計		180.8	100.0%

資料來源：弗若斯特沙利文

政府支援

隨著政府及公眾環境意識日益提升，節能及環保產品愈趨可取。於二零一三年，國務院頒佈《國務院關於加快發展節能環保產業的意見》。該文件強調有需要增設有利環境政策以發展環保主義，並鼓勵中央及當地政府購買節能產品及可再生能源產品。政府為可再用固體廢物製造商及貿易商提供支援。

進入門檻

於往績記錄期間，為進入廈門可再用固體廢物進口代理服務業，一間企業須自海關取得監管的執照，方可營運堆場。

此外，為符合嚴格的經營標準，一間經營可再用固體廢物進口代理服務的企業須投入巨額資本開支（如土地成本）。新入行者難以用最低成本達致規模經濟。因此，初始資本規模對市場參與者能否存活而言尤為重要。因此，初始資本規模（一般用於土地租賃及設備購置）對市場參與者能否存活而言尤為重要。

行 業 概 覽

機遇及威脅

可再用固體廢物的進口代理服務仍處於發展階段，鑒於可再用固體廢物與其他原材料相比具有相對較低成本，故預期中國對其需求持續增加。然而，倘該業務變得越發有利可圖，而中國政府亦支持該業務，可能會吸引更多競爭者進入市場，並與本集團競爭。

近年，中國政府就進口廢物及廢料頒佈數項環保政策及法規。有賴中國政府的環保意識日漸提高，進口可再用固體廢物的檢疫規定日後可能會更為嚴格。因此，由於規定愈趨嚴格，部分參與者將難以符合該等規定。

中國的陸地集裝箱運輸服務市場概覽

自二零一一年至二零一六年，福建及廈門的陸地集裝箱運輸服務市場分別按複合年增長率13.4%及13.6%增長。受惠於福建貿易業務及服務的快速發展，預測福建及廈門市場預期自二零一六年至二零二一年分別按複合年增長率9.1%及9.3%增長。

於二零一六年，福建省的陸地集裝箱運輸服務市場屬高度分散。本集團等若干參與者除進口代理服務外亦提供陸地集裝箱運輸服務，以向客戶提供一站式服務。大部分參與者均為私營小型參與者，僅於客戶指定的地點及指定港口間交付裝載及空集裝箱。

與廈門港集裝箱吞吐量增加的情況一致，於過去五年間，陸地集裝箱運輸服務市場亦得以發展。於二零一六年，廈門港陸地集裝箱運輸服務市場的總收益達到人民幣41億元。該市場高度分散，有超過200間公司經營類似業務。本公司（總收益為人民幣13.4百萬元）佔市場總額的約0.3%。此市場的領導公司包括廈門港務運輸有限公司、廈門榮利達物流有限公司及Xiamen Xiangyu Taiping General Logistics Co., Ltd.。

廈門陸地集裝箱運輸服務市場的主要驅動力為廈門港的發展。近年，廈門港的集裝箱吞吐量由二零一一年6.5百萬個TEU增加至二零一六年9.6百萬個TEU，複合年增長率為8.3%。鑒於對陸地集裝箱運輸服務的龐大需求，預期該市場未來數年將會保持此趨勢。

行 業 概 覽

服務供應商的運輸能力為進入市場的重要門檻。經已建立運輸車隊的領導公司擁有較強大能力。缺乏強大運輸能力的新入行者接觸對陸地集裝箱運輸服務需求龐大的客戶之機會較低。

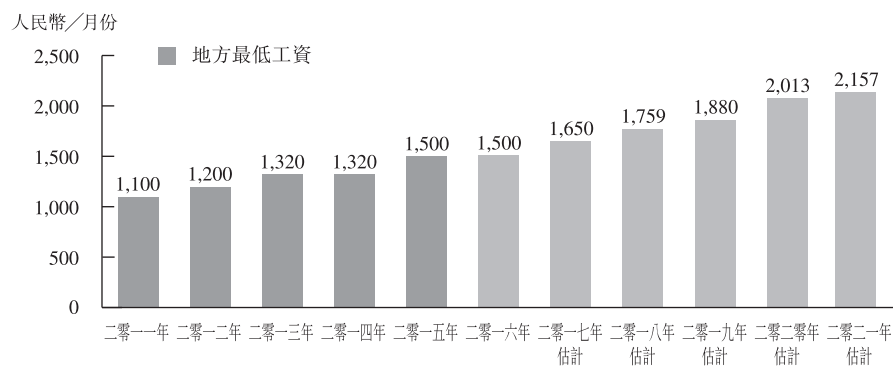
由於廈門港的發展迅速，預期於二零二一年集裝箱吞吐量將達到13.7百萬個TEU，陸地集裝箱運輸服務市場仍有龐大潛力。提供進出口代理業務綜合服務及陸地集裝箱運輸服務的公司預期將較其他公司擁有巨大優勢。

然而，各公司於此分散市場面對激烈競爭。未能與客戶建立穩固關係或增強其運輸能力的公司於激烈競爭下爭取市場份額的機會較低。

港內服務及物流服務市場的主要成本

員工成本

下表說明福建省自二零一一年至二零二一年的地方最低工資。



資料來源：人力資源和社會保障部；弗若斯特沙利文

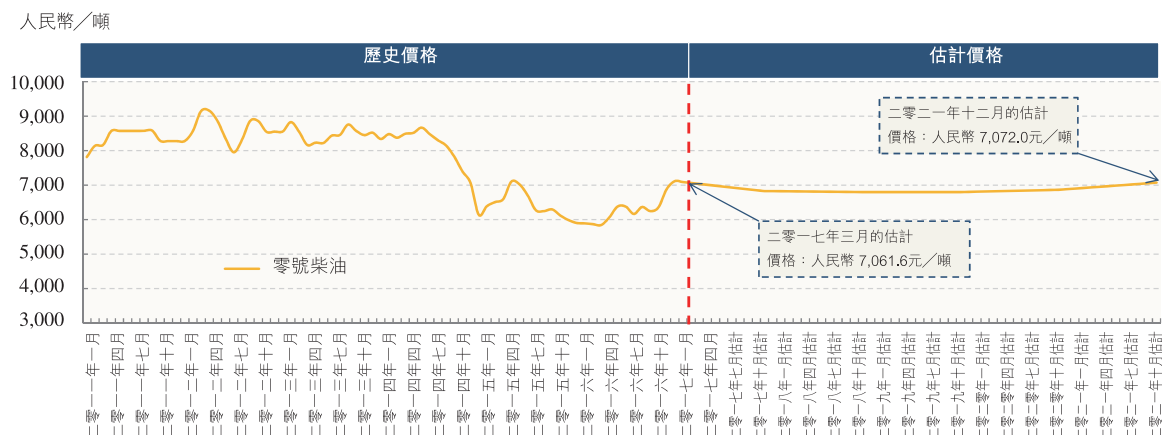
根據人力資源和社會保障部，福建省的最低工資於過去五年呈現向上增長現象，由二零一一年每月人民幣1,100元增加至二零一六年每月人民幣1,500元，複合年增長率約為6.4%。

在國家經濟進一步發展、生活水平不斷提高及近年預期通脹的情況下，福建省員工成本預期於未來數年將持續增長。根據弗若斯特沙利文報告，預料福建省的最低工資於二零二一年將達每月人民幣2,157元，自二零一六年至二零二一年的複合年增長率為7.5%。

行業概覽

柴油成本

下表說明自二零一一年至二零二一年的中國柴油零售價。



資料來源：歷史數據：商務部

預測數據：美國能源信息署；芝加哥商業交易所集團；弗若斯特沙利文

中國大部分貨車及船隻均使用零號柴油作汽車燃料。柴油價格與國際油價密切相關。於二零一零年至二零一四年間，零號柴油價格隨著國際油價波動，並維持穩定於約每噸人民幣8,000元。自二零一四年下半年起，隨著國際油價因產量不斷增加、美國供應頁岩油及中國石油需求因經濟趨勢下滑變得疲弱而急跌，中國柴油價格由超過人民幣8,000元／噸銳減至該期間約人民幣6,000元／噸。於二零一一年至二零一六年期間，零號柴油的平均價格由每噸人民幣8,366元跌至每噸人民幣6,195元，複合年增長率為-5.8%。

根據原油價格的估計及線性回歸，零號柴油的價格估計將由二零一六年約每噸人民幣6,195元穩步反彈至二零二一年每噸人民幣6,841元，複合年增長率為2.0%。