

行業概覽

本節所呈列資料乃自我們委託灼識諮詢編製之灼識諮詢報告所得，乃編製主要用作為市場調查工具，反映根據公開可得資料來源之市場狀況估計。董事相信，本節的資料及統計數字之來源乃屬該等資料及統計數字之適當來源。董事並無理由相信該等資料及統計數字在任何重大方面屬虛假或含誤導成分或遺漏任何事實致使該等資料及統計數字屬虛假或含誤導成分。灼識諮詢編製並載於本行業概覽內的資料並未由本集團、控股股東、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]之任何其他人士或彼等各自之董事、高級人員、僱員、顧問及代理人獨立核實，且並不就其準確性及完整性作出聲明。因此，該等資料不應被過分依賴。

香港宏觀經濟環境

香港機場及港口

香港位處亞太地區中心，被視為進出口活動之國際轉運港口。香港憑藉其地理優勢，一直受惠於作為擁有成熟物流業及健全法律制度之自由港口。此外，香港亦被視為中國與海外國家之橋樑。高效並準時交付對空運貨物運輸而言相當重要。根據世界經濟論壇於二零一九年進行的調查，就航班次數、準時及手續費因素而言，香港國際機場乃全球最高效率的兩個機場之一。其獲國際機場協會排名為二零一九年全球最繁忙貨運機場，連續十年蟬聯榜首，其於二零一九年國際貨運貿易量為4,700,000噸。此外，香港港口於二零一九年在全球所有港口中排名第八，吞吐量達18,300,000標準箱。然而，由於政治環境不穩定及中美貿易戰持續，香港經濟表現於二零一九年惡化。主要經濟指標較二零一八年同期略有下降。舉例而言，(i)香港於二零一九年之實際本地生產總值增長率為負1.2%，而二零一八年則錄得年度增長率2.9%；(ii)與二零一八年同期相比，二零一九年經由香港出口之整體出口價值及出口量分別減少約4.1%及6.7%。此外，由於中美貿易戰及全球經濟表現疲軟，香港於二零一九年之中國進口價值較二零一八年同期下跌5.9%。儘管如此，香港之吞吐量由二零一八年之285,200,000噸增加1.1%至二零一九年之288,200,000噸，主要由於大灣區成立所致。

香港轉口活動

轉口價值(即進口至香港再出口至其他國家貨品之價值)佔二零一九年出口總值約99%。主要轉口商品包括電動機械及零件、電訊、音響設備、辦公室機器及自動數據處理機器，其合共佔二零一九年轉口總值超過60%。此外，由於中國訂有嚴格政策，若干電氣產品(例如鋰電池)、若干電子產品及若干金屬零件不得於中國以飛機運送，而只有獲政府簽發運輸批准之大型跨國公司方可空運內含電池產品，且僅限以散裝形式運輸。然而，該等產品類別通常需要由製造商及時交

行業概覽

付予客戶。為了盡可能以最短時間運送產品，製造商通常會將該等產品由中國出口至香港，然後利用香港相對靈活之政策，以空運轉口至其最終送貨點。於二零一五年至二零一八年，香港空運外部商品貿易增長趨勢相對穩定。於二零一九年，香港空運外部商品貿易較二零一八年減少4.3%，主要由於中美貿易戰升溫及全球經濟表現疲軟所致。

憑藉多年貨運業務經驗，香港國際機場貨運業務效率及貨物儲存能力相對較高，此為外部商品貿易增長提供基礎。香港為自由港口，奉行自由貿易政策，並無設置貿易壁壘，而貨物進口或出口亦無收取任何關稅。機場之連通性為準時交付空運貨物之關鍵因素，因直航能有效縮短交付時間。與其他位於粵港澳大灣區之主要機場相比，香港國際機場乃唯一擁有超過100條國際航線的機場，使其成為中國一個高效率貨物轉運中心。最近港珠澳大橋開通更大大提高香港國際機場作為轉運中心之地位，因大橋將香港國際機場與珠海之間之車程由四小時縮短至45分鐘。基於上述因素及香港相對靈活之貨物付運規定、利好貿易政策及完善物流體系，香港航班總數中國際航班之比重一直較中國佔更大席位，而香港將繼續吸引中國出口商經由香港轉口彼等之付運。

貿易活動衰退及復甦

就進／出口價值及進／出口量而言，全球及地區整體進／出口活動相對較不穩定，因該等活動受包括國際政治、法規、關稅、匯率、國內外產品供應、國內外需求、季節性等多項因素影響。此等因素各自於若干地區可以任何方式影響全球貿易，繼而影響進／出口活動。

香港之貿易活動於二零零八年金融危機後復甦，並於二零一一年至二零一四年維持相對穩定，然而，受經濟放緩及於二零一四年至二零一六年發生之多項事件(例如全球恐怖襲擊、反全球化運動、美國總統選舉及英國脫歐)所影響，全球進出口活動自二零一四年起開始出現下滑，導致二零一四年至二零一六年中貨物運輸及貨物轉運物流業出現運力過剩、運輸成本下降、平均油價下降及回報率低等問題。於二零一六年初，多個組織(包括航空公司、業界組織、第三方顧問代理及空運貨物轉運業公司)對二零一六年餘下時間表示擔憂及作出悲觀預期。然而，二零一六年初呈弱勢後，香港空運出口量自二零一六年第三季度起開始增加。香港空運出口於二零一六年底錄得強勁增長。空運出口量之按年增長率於二零一六年第三季度為4.4%，而於二零一六年第四季度則為8.9%。強勁增長主要受全球經濟復甦推動，而經濟復甦乃由於：(i) 國際政局相對穩定；(ii) 經濟長期低迷後出現週期復甦；(iii) 市場因美國政府強調於美國發展基建及製造業而恢復信心；(iv) 中國進口活動增加及中國之利好政策，例如十三五規劃，目的為令進出口業達到增

行業概覽

長；(v) 矽材料付運之增加及新出口訂單之增長刺激全球空運量；(vi) 二零一七年中國農曆新年較早，令二零一六年底之貿易活動表現強勁；及(vii) 全球空運量於二零一六年底復甦所致。此外，中國跨境電商業迅速增長為香港空運出口量及出口價值提供強勁動力，尤其是於二零一六年第四季度。中國部分頂尖電商公司錄得按年增長約50%。於二零一六年，電商平台如天貓國際、蘇寧國際及京東國際之強勁市場推廣活動刺激香港出口活動增長。

自二零一八年第三季度起，若干因素導致香港貨物轉運物流業衰退：(i) 始於二零一八年七月之中美貿易戰於二零一九年轉趨緊張，導致空運出口量持續下跌；(ii) COVID-19疫情於二零一九年十二月底在全球爆發導致香港貨物轉運物流業之空運貨運艙位大幅減少，而虧損未能全數被貨運艙位價格急漲所抵銷。儘管如此，香港一如既往有能力於短時間內從緊急情況及危機所引起之經濟下行衰退中復甦。舉例而言，儘管嚴重急性呼吸道症候群於二零零三年爆發，香港於該年之本地生產總值增長率仍達到約3.0%。因此，儘管中美貿易戰升溫及COVID-19疫情對香港經濟造成短暫負面影響，惟受本節「香港貨物轉運物流業 — 空運貨物轉運 — 市場動力」一段所提及之市場動力所帶動，預期香港之經濟活動以及空運及海運貨物轉運將回復正常及仍然具備增長潛力。



資料來源：香港政府統計處

香港貨物轉運物流業

海運貨物轉運

於二零一九年，香港海運貨物轉運物流業之收益為51,200,000,000港元，於二零一五年至二零一九年間之複合年增長率為-2.3%。表現未如理想主要由於來自中國港口之競爭及全球經濟衰退所致。於二零一九年，就貿易價值而言，香港約有74.8%之出口產品獲運輸至亞洲其他國家及地區。包括中國、印度、印度尼西亞、馬來西亞及泰國等新興及發展中亞洲國家於二零一九年之實際國內生產總值增長率為4.6%。新興及發展中亞洲國家之經濟增長依然強勁，亞洲國家間之貿易前景樂觀，支撐着香港貨物轉運物流業之發展。然而，由於中國港口之競爭，海運貨物轉運物流業務之進一步增長受到限制。隨著COVID-19爆發，部分工廠暫停營運，預期二零二零年海運

行業概覽

貨物之出口量將進一步減少。然而，由於一般預期環球經濟將隨著 COVID-19 受控而逐漸復甦，而香港繼續作為自由港，預期海運貨物轉運物流業將於二零二一年至二零二四年期間復甦。因此，預期香港之海運貨物轉運物流業於二零二零年至二零二四年間之複合年增長率將為 4.2%，於二零二四年之前將達 55,400,000,000 港元。

空運貨物轉運

市場概況

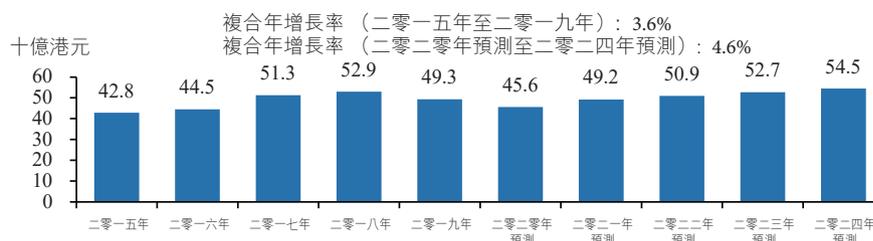
於二零一五年至二零一八年間，香港之空運貨物轉運物流業收益由 42,800,000,000 港元增加至 52,900,000,000 港元。該增長主要受中國製品(包括電機及零件、電訊、音響設備、辦公機器及自動數據處理機等)之空運貨物轉口量增加所推動。

於二零一九年，香港空運貨物轉運物流業收益錄得 3,600,000,000 港元跌幅，由二零一八年之 52,900,000,000 港元下跌至二零一九年之 49,300,000,000 港元，該下跌主要由於中美貿易戰升溫所致。香港作為中美兩國之間的重要門戶，於二零一九年，約 50% 香港出口貨物來自中國，而約 55% 則輸往中國。不少中國產品如電訊產品、電子產品、電機、儀器及電器先運往香港，隨後經空運轉口至美國。於二零一九年，中美貿易戰之持續緊張局勢為全球貿易活動帶來壓力，導致全球經濟及全球貿易格局不明朗。於二零一九年，香港空運貨物總出口量較二零一八年減少約 4.3%。此外，香港反逃犯條例修訂草案引發之示威活動亦對供應鏈造成損害。儘管如此，於二零一九年十二月，美國及中國雙方宣佈取消原訂於二零一九年十二月十五日實施之關稅。於二零二零年一月十五日，美國與中國訂立第一階段貿易協議以緩和中美貿易戰。根據第一階段協議，兩國同意(其中包括)於未來透過降低美國關稅及中國增購美國產品以擴展貿易。於二零二零年二月六日，中國政府宣佈自二零二零年二月十四日起，將會削減對價值 75,000,000,000 美元之美國商品徵收之一半關稅，作為美國於同日兌現承諾將對價值 120,000,000,000 美元之中國商品徵收之關稅由 15.0% 削減至 7.5% 之回應。於二零二零年二月十七日，中國對約 700 項美國商品豁免關稅以鼓勵購買行為，自二零二零年三月二日起生效。此外，於二零二零年二月二十一日，中國公佈兩份自二零二零年二月二十八日起針對美國進口商品之新關稅豁免清單。於二零二零年五月十二日，中國公佈一份新清單，當中載列 79 項可獲豁免報復性關稅的美國商品。於七月，中國購買 1,762,000 公噸美國玉米，為其最高之單日美國玉米購買量。該兩個最大經濟體之利好發展及雙方之承諾為全球貿易活動帶來積極影響，並穩定營商氣氛。中美兩國始於二零一八年七月之貿易戰衝擊全球貿易活動，並減慢全球貿易增長。第一階段貿易協議預期令貨物轉運物流業受惠，乃因其將於未來數年恢復中美之間的貿易活動以及國際貿易活動。

行業概覽

在中國及香港，一般情況下，45%至50%之空運貨物會於客機之機腹貨艙運載。由於COVID-19疫情，大部分航空公司已暫停部分或全部服務，尤其是客運服務。於二零二零財政年度首四個月，香港客運航班之亞洲付運較二零一九財政年度同期少，乃由於COVID-19疫情爆發所致。例如，香港兩間本地航空公司國泰航空及國泰港龍航空於四月前縮減超過20條亞洲航線，超過歐洲及美洲航線之縮減數目。客機班次大幅減少導致空運嚴重中斷、貨運艙位供應短缺及空運貨運艙位價格急漲。於二零二零年首六個月，香港空運貨物轉運出口貨運量較二零一九年同期減少約7%。同時，空運價格錄得顯著升幅，部分抵銷了空運貨物轉運量之減幅。目前預期香港空運貨物轉運物流業之市場規模將於二零二零年縮減至約45,600,000,000港元。在COVID-19疫情有效受控後，預期消費者將恢復信心，現有工廠將完全回復正常，帶動香港空運貨物轉運物流業復甦。在香港及中國之經濟連繫因發展大灣區而更加緊密（詳情見本節下文「市場動力」一段）之帶動下，預期香港空運貨物轉運物流業之收益將會反彈，於二零二四年前達到約54,500,000,000港元，二零二零年至二零二四年期間之複合年增長率約為4.6%。

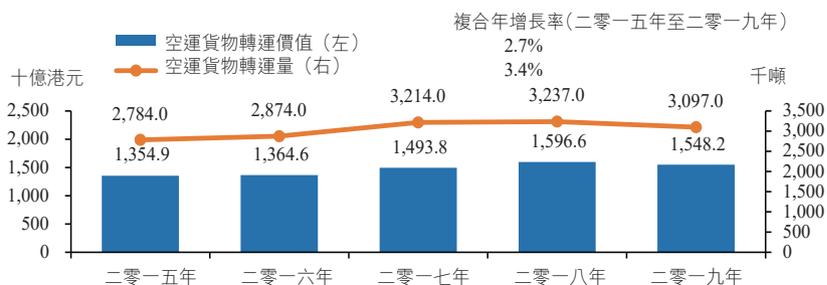
按收益計算之空運貨物轉運物流業之市場規模，香港，二零一五年至二零二四年預測



附註：基於外國貨物轉運商所得收益大部分來自進口貨物轉運物流服務及本地貨物轉運商所得收益大部分來自香港出口貨物轉運物流服務之假設。

資料來源：灼識諮詢

按貨物價值及數量計算之空運，香港，二零一五年至二零一九年



附註：數據代表出口價值及數量

資料來源：灼識諮詢

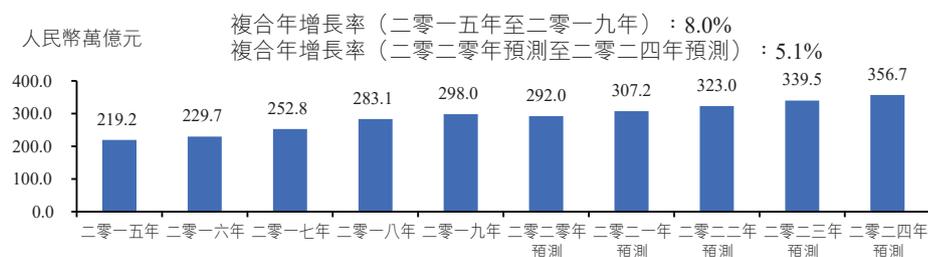
行業概覽

市場動力

A. 香港與中國跨境電商銷售增加

於二零一五年至二零一九年間，中國物流服務之總需求維持強勁增長勢頭。物流貨物總值由二零一五年之人民幣 219,200,000,000,000 元增加至二零一九年之人民幣 298,000,000,000,000 元，複合年增長率為 8.0%，主要由於國內需求日趨殷切及中國經濟持續進行結構性改變所致。中國經濟正在將資源從低生產力行業重新分配至高生產力行業。隨著收入水平提高及人口增長，預期消費（如跨境電商活動以及品牌知名度較高及較優質之產品）亦會隨之而增加。支援服務如物流服務預期將於未來穩定增加，特別是由於電商業及消費品消費之增長所致。

物流貨物總值，中國，二零一五年至二零二四年預測



資料來源：中國國家統計局、灼識諮詢

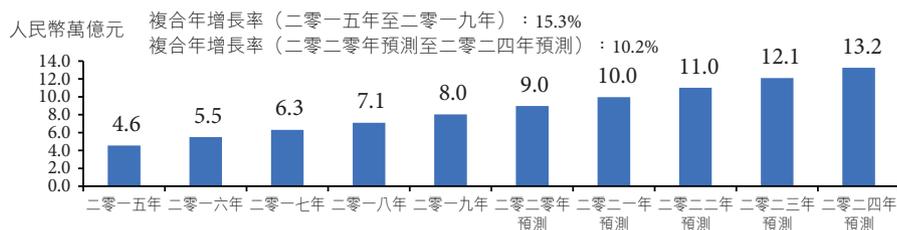
跨境電商為一種將產品由一個國家運送至另一國家客戶的電商服務，一般專注為個別客戶提供及時服務，故跨境電商業之貨物並非散裝形態。由於需要額外行政、包裝及分類服務，獨立包裹相比散裝貨物之成本較高，故貨物轉運商可賺取之溢利較大。

中國跨境電商業主要專注於直接向外國消費者提供中國製造產品，而不會經外國分銷商及批發商標高價格。在中國，部分購自跨境電商渠道之產品為包含電池之電子產品。由於中國訂有嚴格政策，若干電氣產品如鋰電池及若干金屬零件不得於中國以飛機運送，而只有獲政府簽發運輸批准之大型跨國公司方可空運內含電池產品，且僅限以散裝形式運輸。跨境電商之包裹若為包含電池之獨立包裹則不得於中國空運。為解決此問題，不少跨境電商公司選擇將其包裹先運送至香港國際機場，再轉口至其他國家。跨境電商包裹需要快速交付且產品通常包含電池之特性，令香港國際機場成為中國付運人之首選，亦造就跨境電商業與香港國際機場之間產生強勁協同效應，惠及香港空運貨物轉運商。於過往數年，外國網購消費者人數一直增加，彼等於中國及其他亞洲國家找尋價格相對低廉的產品，因而刺激中國跨境電商出口價值及出口量之增長。於二零一五年至二零一九年間，中國跨境電商之市場規模收益就出口價值而言由人民幣 4,600,000,000,000 元增長至人民幣 8,000,000,000,000 元，複合年增長率為 15.3%。特別是，約 80% 貿易總值為出口價值，且出口價值約人民幣 1,000,000,000,000 元至人民幣 1,500,000,000,000 元經

行業概覽

香港出口。預期中國出口價值於未來將持續增加，並於二零二四年達到人民幣13,200,000,000,000元。於電商平台之發展及政府之大力支持下，中國跨境電商之總進出口價值於二零二零年上半年增加26.2%，而去年同期之出口價值及入口價值則分別增加28.7%及24.4%。於此過程中，中小型企業透過跨境電商平台取得大量海外訂單。在跨境電商業迅速發展及表現強勁(尤其是在中國)帶動下，一般預期香港作為進出口地區樞紐，空運貨物轉運服務之需求將日益增加。根據於二零二零年六月更新之世界經濟展望資料庫，中國實際國內生產總值增長率預期於二零二零年達到1.0%，並於二零二一年達到8.2%；而根據於二零一九年十月發佈之世界經濟展望資料庫，中國實際國內生產總值增長率預期將於二零二年至二零二四年維持於5.5%至5.7%之穩定水平。中國跨境電商之未來增長預期將會超越實際國內生產總值增長率之增長幅度。

跨境電商出口價值，中國，二零一五年至二零二四年預測



資料來源：中國電子商務研究中心、灼識諮詢

於二零一八年，跨境電商之主要出口送貨點為美國、歐洲及10個來自東南亞國家聯盟之國家(即泰國、印度尼西亞、馬來西亞、新加坡等)。具體而言，於二零一八年，中國跨境電商出口五大送貨點國家為美國、法國、俄羅斯、英國及巴西，分別佔17.5%、13.2%、11.3%、8.4%及5.6%。五大送貨點國家合共佔跨境電商出口總值56.0%。此外，東南亞國家聯盟(東盟)(一個由十個東南亞國家(即汶萊、柬埔寨、印度尼西亞、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國及越南)組成之地區政府間組織)為中國重要貿易夥伴，合共佔二零一八年跨境電商出口總值超過10%。送至此等國家之跨境電商出口增加對貨物轉運商之策略性擴張而言為新興機遇。

儘管COVID-19於二零二零年對全球經濟造成前所未有之負面影響，惟其惠及並加快電商業進一步增長，乃因封城、隔離及保持社交距離均刺激對網上購物及速遞服務之需求。於二零二零年首六個月，中國跨境電商零售進出口價值較二零一九年同期增加26.2%。此外，中華人民共和國國務院新聞辦公室於二零二零年四月十三日發佈公告，指出中國政府全面申明並堅決支持跨境電商之新外貿形式，並宣佈額外建立46個新跨境電子商務綜合試驗區。連同於二零一九年獲批准之59個電子商務綜合試驗區，全國將總共設有105個跨境電子商務綜合試驗區，遍佈30個省份(中國共有31個省份)。中國政府全面申明並堅決支持跨境電商之新外貿形式。隨著國務院於二零

行業概覽

二零年五月六日發佈通知，確認批准額外設立 46 個新跨境電子商務綜合試驗區，跨境電商業獲點名為中國對外貿易之新支柱。此舉將有助穩定外貿基本格局，長遠而言其後將刺激貨物轉運物流業。

B. 香港及中國之電子產品出口價值增加

由於電子產品之生產週期相對較短，加上迅速付運對電子產品之重要性增加，製造商或會選擇空運物流，因其可作出準時付運。隨著全球技術持續發展及經濟好轉，電子市場預期將繼續擴大，因而對空運貨物轉運物流服務之需求亦將增加。

C. 備受信賴之法律體制及已臻成熟之物流價值鏈

香港作為亞洲之物流樞紐由來已久。香港之法律體制及物流系統相對其他國家較為成熟。此外，香港之物流價值鏈已臻成熟，並包括從事不同範疇之大量物流專業人士。因此，公司將其貨物運進／出香港時更方便省時。上述優勢有助促進香港空運貨物轉運物流服務之發展。

D. 香港國際機場之擴建

機場之連通性為準時交付空運貨物之關鍵因素，因直航能有效縮短交付時間。與其他位於粵港澳大灣區之主要機場相比，香港國際機場乃唯一擁有超過 100 條國際航線的機場，使其成為中國一個高效率貨物轉運中心。

香港國際機場多年來無論在服務質素、效率及顧客滿意度方面，一直備受認許為一座五星級機場。目前，香港國際機場正在興建第三跑道，預計將於二零二四年前完成，完成後將大幅提升香港之貨物吞吐量。根據政制及內地事務局，香港國際機場南貨運區之土地已預留作支持轉運、跨境電商及高增值空運貨物業務之增長，以及促進空運貨物業之發展。擴建工程將於二零一九年第四季度開始，而空運速遞貨站之吞吐量於二零二二年將增加 50%。根據香港二零二零年至二零二一年財政預算案，香港政府撥出 5,000,000,000 港元 (642,000,000 美元) 用作重建發展香港國際機場空郵中心，指望最快於二零二四年至二零二五年完工。此外，新計劃亦實施一個 44,000,000 美元之補助試驗計劃，允許第三方物流供應商收取補助，以進一步推動香港空運貨物轉運物流業之未來發展。此外，由菜鳥網絡(阿里巴巴集團旗下物流業務)牽頭之合營企業(股東包括中國航空(集團)有限公司及圓通速遞)將發展位於香港國際機場南貨運區的過路灣高端物流中心，其預期將於二零二三年落成並投入服務，令香港國際機場於未來成為更具競爭力之空運貨站。

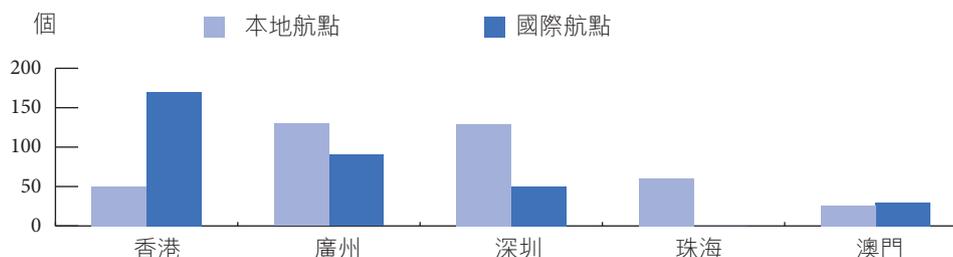
行業概覽

E. 大灣區之設立

大灣區由香港、澳門及華南九個城市組成，有關概念於中國十三五規劃中首次提出，旨在加強香港、澳門及中國之間的聯繫。大灣區項目包括大型基建項目，例如於香港及廣東省興建機場及海港。該項目可有助實現跨區協調連接中國多個城市、香港及海外之多模式運輸服務。該項目亦包括於大灣區建立一個全球製造中心、貿易中心及物流樞紐，憑藉香港作為亞洲至可信賴之物流樞紐之斐然往績，可進一步鞏固香港作為國際物流樞紐之競爭力。因此，香港之空運貨物轉運物流服務之未來需求預期將會繼續擴大。大灣區之商品交易總值於二零一九年達到約人民幣15,700,000,000,000元。

機場之連通性為速遞空運貨物之關鍵因素，因直航能有效縮短交付時間。與其他位於大灣區之主要機場相比，香港國際機場乃唯一擁有超過100條國際航線的機場，使其成為中國一個高效率貨物轉運中心。因港珠澳大橋將來往香港國際機場與珠海之車程由四小時縮短至約45分鐘，故港珠澳大橋開通將能進一步提高香港國際機場作為轉運中心之地位。下表列示大灣區主要機場於二零一九年所提供的航點數目。

大灣區主要機場於二零一九年之連通性



附註：香港及澳門之本地航點指位於中國的城市。

資料來源：立法會秘書處、灼識諮詢

F. 一帶一路倡議之落實

亞洲經濟增速(二零一九年國內生產總值為5.4%)相比全球其他地區增速(二零一九年美國國內生產總值按2.2%增長，歐洲則按1.5%增長)較快。「一帶一路」倡議設立陸上及海上基建，以連接中亞及南亞、歐洲、中東及非洲。此外，一帶一路倡議項下之港口投資預期將促進空運及海運物流以及付運網絡。因此，各國之間加強合作很可能會惠及國際貿易增長及貨物轉運物流業。國際物流及貨物轉運物流服務需求預期將有所增長，尤其是海運及空運物流。

市場趨勢

A. 更迅速回應以迎合客戶需求

客戶要求以更低價格享有更迅速物流及更優質服務，尤其是對跨境電商業。更迅速之物流可提高客戶之效率、生產力及盈利能力，而零售業之客戶在多渠道帶來之大量挑戰下承受之壓力增加，故普遍對此需求甚殷。迅速反應之物流需要透過投資改善物流過程而實現，從而提升服務標準。

行業概覽

B. 貨物轉運商之間進行拼箱及集運

空運貨物轉運業之托運貨物一般體積較小。對貨物轉運商而言，將貨物拼箱以裝滿貨運艙位非常重要。近年來，隨著跨境電商業快速發展，托運貨物越趨小型。中小型貨物轉運商通常將小型托運貨物合併以填滿貨運艙位，此為業內常見做法。業界須共同協力應付跨境電商貨物日趨殷切之需求。鑑於裝滿貨運艙位之需要，貨物轉運商將其他貨物轉運商視作為客戶(有時作為供應商)亦很常見。

C. 無紙清關程序創造更高效率

清關程序因技術發展而簡化。中國於二零一三年實施無紙清關系統，令個別人士現可使用網上平台收取入庫單、清關文書及出庫許可證。與相關文書處理相比，此網上平台可供全天候使用，效率更高。無紙清關系統令清關更迅速，同時可避免付運貨物存於倉庫過久。貨物轉運物流公司因而能夠處理更多托運人要求，並縮短倉存周轉期。

隨著資訊科技及互聯網之發展，貨物運輸資料之透明度越來越高。資料透明可使航空公司及托運人在定價、空間配對及電子付款等多方面受益。然而，空運貨物轉運商在運輸過程中仍擔當重要角色。首先，航空公司並不提供拼箱及托盤裝盤等服務，故不會直接與個別托運人互動溝通，加上管理、處理、裝載以至匹配及運輸貨物仍需一定人力，而隨著業內趨向分工，托運人不大可能投入更多資源發展此範疇，航空公司亦不大可能負責有關工作。其次，如欲向航空公司購買貨運艙位，必須提供若干銀行擔保；倘空運貨物轉運商欲直接向航空公司而非透過其他貨物轉運商購買空運貨運艙位，則其流動資金將受到影響。航空公司所定回收期相對較短，亦會增加貨物轉運商之流動資金壓力。第三，貨物轉運服務屬於輔助產業，輔助一間公司之生產、零售及其他職能，而公司可透過向第三方外判物流，將資金、人力及行政資源集中於主要業務上，大大降低營運風險。向第三方外判物流之好處包括低資本承擔、節省成本及靈活度高。總括而言，資訊科技之發展不大可能削弱貨物轉運商創造之價值。

競爭格局

香港空運貨物轉運物流業被視為一個分散市場。於二零一九年，有超過1,500間貨物轉運公司於香港註冊，當中大部分同屬空運貨物轉運物流業及海運貨物轉運物流業。香港貨物轉運公司分為兩層。第一層參與者為行業領先參與者，主要為跨國企業，通常擁有國際辦事處網絡、自家運輸機隊及與國際大型承運人建有長期關係。該等參與者過往壟斷大量散裝貨物付運之機遇。屬於此類型之公司約有20至30間，而該等跨國企業佔香港空運貨物轉運物流業總收益約近半數。

行業概覽

除第一層參與者外，第二層參與者為中小型香港本地企業。該等企業每年之營業額通常少於1,500,000,000港元，且彼等對客戶之業務性質有較深入了解，並與香港及珠江地區之客戶建有長期關係。香港於二零一九年有超過1,000名第二層參與者。下表載列十大本地第二層參與者之排名及詳情，彼等於二零一九年合共佔約7.9%，而本公司於二零一九年所佔空運貨物轉運物流業之市場份額則約為0.6%，並在所有第二層空運貨物轉運公司間排名第6位。

第二層空運貨物轉運公司之排名，香港，二零一九年

| 排名 | 公司 | 專門送貨點 | 香港空運 貨物轉運 服務於 二零一九年 之概約收益 (百萬港元) | 二零一九年 之概約 市場份額 |
|----|-----|-----------------------|---|----------------------|
| 1 | 公司A | 美國及荷蘭 | 1,053.0 | 2.1% |
| 2 | 公司B | 非洲、中南美洲及歐洲等 | 408.2 | 0.8% |
| 3 | 公司C | 歐洲、北美洲及南美洲 | 397.0 | 0.8% |
| 4 | 公司I | 北美洲、歐洲、亞洲等 | 370.4 | 0.8% |
| 5 | 公司D | 東南亞 | 341.2 | 0.7% |
| 6 | 本公司 | 美國、歐洲及亞洲 | 292.3 | 0.6% |
| 7 | 公司E | 美國及日本 | 285.4 | 0.6% |
| 8 | 公司F | 歐洲、非洲及北美洲等 | 260.8 | 0.5% |
| 9 | 公司G | 歐洲、日本、斯堪的納維亞等 | 240.8 | 0.5% |
| 10 | 公司H | 歐洲、東南亞等 | 229.7 | 0.5% |
| | | 首10名第二層參與者之小計 | 3,878.8 | 7.9% |
| | | 其他(包括第一層參與者及其他第二層參與者) | 45,447.6 | 92.1% |
| | | 總計 | 49,326.4 | 100.00% |

*附註：排名僅考慮第二層公司於香港市場之空運貨物轉運服務之收益，其為本公司經營之主要業務範疇。本公司亦有於中國及澳門經營業務，來自該等出口發貨地之收益不予考慮。上文列出之可比較第二層公司收益僅包括於香港市場之空運貨物轉運服務產生之收益。

空運貨物轉運物流業於中國較為分散，且正在快速發展。於二零一九年，三大公司之市場份額分別佔總市場份額約5.3%、4.3%及4.1%，總共佔市場份額之13.7%。於二零一九年，本公司佔中國空運貨物轉運物流業之市場份額約0.04%。

主要成功因素

A. 與上游承運人建立穩固合作夥伴關係

成功之公司憑藉與航空公司、船公司等上游承運人之長期合作，已與該等承運人建立穩定之長期合作夥伴關係，於市場上享有早著先機之利。透過與該等上游承運人發展緊密合作夥伴關係，物流公司可更清楚了解客戶之產品及需要，同時亦更能預知上游承運人之能力，從而可更容易以最佳價格提供準確之解決方案。

行業概覽

B. 對不同行業之專業知識

下游行業如藥品、化學品、快速消費品、機械等在國際運輸方面各有不同需要。很多商品對溫度或時間敏感或易碎。因此，對下游行業之專業知識為市場參與者之關鍵成功因素。

C. 提供增值服務

貨物轉運物流服務市場分散，由大量中小型企業所組成。增值服務有助貨物轉運公司吸引更多客戶。尤其是近年跨境電商日漸普及，最終客戶目前一般要求更迅速、更可靠及更安全之產品付運。因此，成功之貨物轉運物流公司可透過提供度身訂造之增值服務以迎合不同需求。

D. 將貨物併箱之強勁實力

由於客戶委託空運貨物轉運商之貨物量有所不同，因此將來自不同客戶之貨物併箱，以按航空公司付運標準容納貨物之強勁實力，對該等公司之成功而言攸關重要。迅速準確將貨物併箱是為客戶提供更佳服務之主要能力。

入行門檻

A. 獲取資金

獲取資金對貨物轉運物流業尤其重要。承運人及貨物轉運商之付款期一般為15日，而向托運人之收款期則介乎45日至超過60日(最多120日)。為就日常營運獲取足夠現金流量，貨物轉運物流公司必須妥善管理並保留充足資金以繼續營運。此外，為於中國及香港空運貨物轉運物流業營運，與航空公司合作需要提供若干數額之銀行擔保。銀行擔保為貨物轉運物流公司銀行之承諾，若該公司未能作出違約付款，銀行將承擔航空公司之損失。銀行一般要求抵押價值至少為貨物轉運付款價值之50%。

B. 品牌知名度

下游托運人通常偏好聲譽良好之貨物轉運公司以確保享有較佳服務及相對較低價格。品牌卓越之貨物轉運公司在服務質素及提供可靠付運方面表現穩定。新入行者需要時間證明其業務能符合不同客戶之要求，故建立品牌並非易事。

C. 與客戶及供應商之合作夥伴關係

在市場維持高度分散之情況下，各公司提供之運價及服務大同小異。吸引潛在客戶之能力因而成為新入行者之入行門檻。營運良好之公司可成功吸引潛在客戶並與其維持長期合作夥伴關係。因此，建立穩健銷售網絡及良好銷售團隊之需要亦成為新公司之另一重入行門檻。此外，香港空運貨物轉運業中超過80%之第二層公司直接與航空公司合作，以預訂貨運艙位。透過與航空公司建立直接關係，一間營運良好之公司能夠迅速回應客戶之需求。長期合作及信任有助與航空公司建立穩定關係，此被視為新入行者之入行門檻。

行業概覽

D. 牌照及證書

中國政府規定貨物轉運公司如再次直接向承運人預訂貨運艙位，則須持有「貨物轉運一級證書」。國際貨運代理協會聯合會、國際民航組織及聯邦海事委員會等機構亦就不同用途提供不同牌照及證書。此等牌照及證書因而為新入行者造成額外之入行門檻。

市場威脅及挑戰

A. 勞動力不足

勞工短缺是香港空運貨物轉運物流業之主要威脅。貨物轉運商需要專業人才以設立有效而可靠之經營系統，從而將空運及海運貨物轉運服務之貨物併箱。此外，處理貨物需要工人。缺乏勞動力致使勞工成本高企。

B. 行業整合及一體化致使競爭不斷加劇

大型運輸及物流公司通常與貨物轉運商合作以為客戶提供服務。然而，該等公司目前採納為客戶提供一站式服務之策略。為實現該目標，該等公司正在收購小型貨物轉運商以實現規模經濟，並與客戶建立關係。此舉將對貨物轉運商造成威脅。

中國空運貨物轉運市場

江蘇省及大灣區之名義本地生產總值

江蘇省之名義本地生產總值由二零一五年之人民幣 7,011,600,000,000 元增加至二零一九年之人民幣 9,963,200,000,000 元，複合年增長率為 9.2%。於二零一九年，其按本地生產總值計於華東各省中排名第二，僅次於廣東省。江蘇省建有逾 30 個工業園。策略性新興產業(主要包括節能及環保、資訊科技、生物學、高端設備製造、新能源、新物料及新能源汽車)之產值於二零一九年增加 7.6%，佔全年收益超過人民幣 20,000,000 元之產業企業之總產業產值約 32.8%。由於此等產業製品將出口至海外市場，江蘇省之產業發展將有利於其貨物轉運市場。隨著產業結構升級完成(指主要透過新科技、新業務形式或新業務模式實現快速增長之業務)，預期江蘇省將實現新一輪之快速經濟發展。

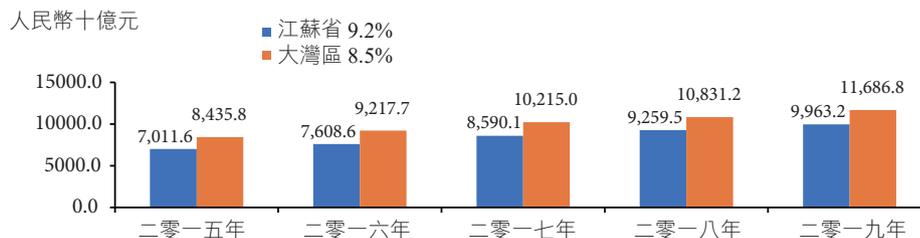
大灣區指由香港及澳門兩個特別行政區以及廣東省 9 個城市組成之城市群。大灣區之建設有利於深化內地與香港及澳門間之合作。大灣區之發展已寫入十九大報告並已發展為國家發展戰略。於二零一七年七月一日簽署《深化粵港澳合作推進大灣區建設框架協議》，其目標為提升大灣區於全國經濟發展及開放中之地位及作用，並指明包括推進基礎設施互聯互通、加強市場一體化以及打造全球科技創新中心等重點合作領域。鼓勵於物流、科技及創新領域採納智能製造及國際合作，此將刺激香港物流業之發展。

大灣區之名義本地生產總值由二零一五年之人民幣 8,435,800,000,000 元增加至二零一九年之人民幣 11,686,800,000,000 元，複合年增長率為 8.5%。

行業概覽

名義本地生產總值，江蘇省及大灣區，二零一五年至二零一九年

複合年增長率(二零一五年至二零一九年)



資料來源：中國國家統計局

空運貨物轉運

中國空運貨物轉運物流業仍處於發展初期。於二零一五年至二零一八年間，中國空運貨物轉運物流業之規模由人民幣39,600,000,000元增加至人民幣57,800,000,000元，複合年增長率為13.4%。於二零一九年，中國空運貨物轉運物流業之市場規模受中美貿易戰影響減少約2.5%至人民幣56,400,000,000元。於二零二零年首五個月，中國主要機場之空運貨物總吞吐量在COVID-19疫情影響下減少約12.7%。與此同時，中國大部分航班被取消及業務逐漸恢復令空運價格大幅上漲。經考慮貨物量持續減少及空運價格不斷上升之共同影響，估計市場規模於二零二零年將達到約人民幣55,400,000,000元。然而，基於中美於第一階段貿易協議達成之貿易協議，以及COVID-19疫情一旦受控，全球經濟活動將回復正常之假設，估計空運貨物轉運物流市場將於二零二四年前增加至人民幣70,400,000,000元。

中國空運貨物轉運業之增長與出口量密切相關。中國之製造業龐大，所生產之製成品大部分出口到外國。與香港相似，上海為珠三角地區之貨運集散區，而新加坡同樣擁有作為亞洲區內貿易地區樞紐及物流中心之地位。

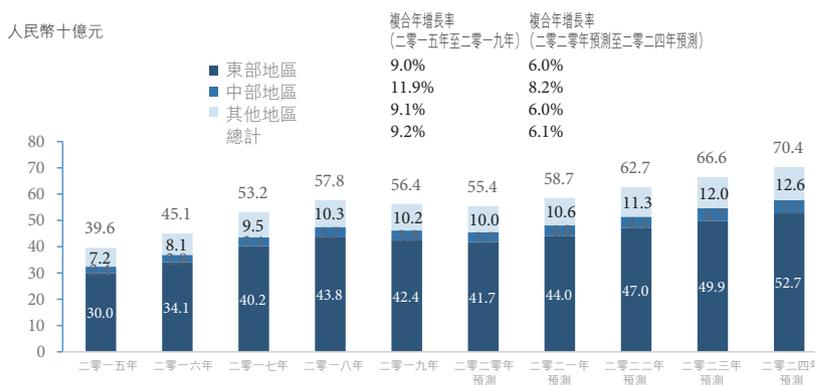
短交付期為空運貨物轉運最重要之競爭優勢。因應中美貿易戰所帶來之挑戰，中國加強與其他國家之合作。中國與其他合作夥伴之貿易價值呈穩定增長，尤其是歐盟、東南亞國家聯盟(東盟)及「一帶一路」沿線國家，於二零一七年、二零一八年及二零一九年分別錄得按年增長率8.0%、14.1%及10.8%。出口量持續增加，尤其是考慮到跨境電商之持續發展，將增加對空運之需求。此外，北京、上海、廣州、深圳及成都興建及擴建機場將進一步提升中國空運處理能力。於二零一九年年底，中國共有238個民用機場。根據中國民用航空總局，機場數目將於二零二五年前增加至320個，以滿足日益增長之空運貨物量、改善航空連通性及解決全國機場分佈不均之問題。中國自由貿易試驗區建成後有助減低該等貿易區之稅項，並改善通關流程，繼而促進貿易活動及提高中國空運貨物轉運之效率。

香港國際機場在中國供應鏈中擔當不可替代之關鍵角色，透過於珠江三角洲之戰略要地設立貨物中轉站，改善其與中國之融合，便利與中國托運人之聯繫，並透過香港促進中國貨品流動。於中國空運受到嚴格規管之電子產品可經香港國際機場運輸。因此，香港亦將受惠於中國空運貨物運輸之增長。

行業概覽

華東地區(包括北京、上海、山東、江蘇、天津、浙江、海南、河北、福建及廣東)為其主要經貿及貨運中心，佔中國總空運貨物轉運物流市場約75%。預期東部地區之空運貨物轉運物流市場將由二零二零年之人民幣41,700,000,000元增長至二零二四年之人民幣52,700,000,000元，複合年增長率約為6.0%。受空運運力持續提升及航空連通性改善帶動，中部地區之空運貨物轉運物流業於過去五年急速發展。中部地區之空運貨物轉運物流市場於二零一九年達人民幣3,800,000,000元，預計於二零二四年前將持續增加至人民幣5,100,000,000元。跨境電商之蓬勃發展為帶動該增加的主要因素之一。

按收益計算之空運貨物轉運物流業之市場規模，中國，二零一五年至二零二四年預測



附註：東部地區包括北京、上海、山東、江蘇、天津、浙江、海南、河北、福建及廣東；中部地區包括江西、湖北、湖南、河南、安徽及山西。

上表僅包括本地航空公司運輸貨物量所產生之貨物轉運收益。

資料來源：灼識諮詢

市場動力

A. 興建新機場

於主要城市及地區，興建新機場及擴建現有機場之目的為擴大貨物吞吐量，預期可為行業提供持續增長之必要基建。於二零一六年，上海、廣州、深圳、北京、成都及香港吞吐量均創新高，該等城市被認為是中國主要空運貨物轉運樞紐。該等城市目前正在擴建其現有機場，以進一步擴大其吞吐量。北京及成都之新機場亦在建設中，預期將促進中國空運貨物轉運業之吞吐量進一步擴大。

B. 設立中國自由貿易試驗區(自由貿易試驗區)

建設中國自由貿易試驗區(自由貿易試驗區)之目的為促進國際貿易及物流相關產業之發展。中國四個不同之自由貿易試驗區具有不同之優勢及實力。如上文所述，該等四個自由貿易試驗區均鼓勵物流相關之服務及行業發展。中國自由貿易試驗區之主要目的為透過加強貿易活動以促進中國經濟增長。就公司而言，預期彼等可在多方面受惠於自由貿易試驗區之設立，例如減稅及便捷之清關流程，並獲得更多來自海外市場及本地市場之機會。

行業概覽

C. 中國電商之發展

於二零一五年至二零一九年期間，中國按交易價值計算之整體跨境電商市場規模收益由人民幣 4,600,000,000,000 元增加至人民幣 8,000,000,000,000 元，複合年增長率為 15.3%。外國網購消費者人數增加，彼等於中國及其他亞洲國家找尋價格相對低廉的產品，因而刺激中國跨境電商出口價值及出口量之增長，從而促進中國空運貨物轉運物流業之發展。

運費

空運價格指數

空運價格受不同因素影響，包括油價、貨運量、運輸所需時間等。例如，由於石油目前為空運貨物轉運服務中最常用之燃料，油價上漲將會導致貨運承運人之貨運成本增加，因此，空運貨物轉運商將提高收費以彌補該成本。貨運能力亦將影響空運價格，而由於艙位短缺，貨運能力較低導致價格增加。此外，空運價格與運輸時間成正比。運輸時間相對較長令運輸難度提高，因而導致空運價格上升。近年，下游托運人及終端客戶開始認識到空運之優勢，包括保證迅速、準時及可靠交付，因而令空運貨物數量增加。一般而言，空運價格與貨運數量密切相關。於旺季（即每年第四季度，期間包括感恩節、聖誕節及除夕等西方節日）期間，出口活動持續增加，空運價格隨之上漲。於二零一五年至二零一八年間，空運價格指數分別錄得年增長率 -5.5%、-8.8%、5.1% 及 5.7%。於二零一七年及二零一八年，經濟復甦及全球貿易增長帶動空運價格上升。於二零一九年，全球貿易環境不穩導致空運數量減少，令空運價格指數下降 7.2%，惟空運價格於二零二零年三月因貨運艙位供應短缺而急速攀升。考慮到空運貨運艙位數量有限，估計空運價格於二零二零年將維持高位。

貨物轉運商之除稅前溢利主要受供求狀況而非油價影響。油價升幅可於貨運艙位需求高企時轉移予托運人。相反，當空運貨物量減少而貨運艙位供應充足時，大部分貨物轉運商會選擇降價吸引更多客戶，惟此舉會對盈利能力造成不利影響。

美國對中國徵收關稅對貿易活動之潛在影響

自二零一八年七月起，美國已對中國商品實施三輪進口關稅。於二零一八年第一輪中，美國對價值 50,000,000,000 美元之中國商品徵收 25% 之關稅，關稅分別於二零一八年七月及八月生效。於二零一八年九月，美國對價值 200,000,000,000 美元之中國商品實施 10% 之關稅，該關稅其後於二零一九年五月提高至 25%。於二零一九年九月一日，美國對約 112,000,000,000 美元之中國進口商品加徵 15% 之關稅，並將於二零一九年十二月對其他類別之中國製產品加徵關稅。

於二零一九年十月，中美兩國政府於華盛頓會面後達成第一階段貿易協議。據此，美國延遲原訂於二零一九年十月十五日生效之上調關稅計劃。有關延遲將適用於原訂計劃對價值

行業概覽

250,000,000,000 美元之中國商品徵收由 25% 上調至 30% 之關稅。中國同意向美國購買更多農產品。美國對價值約 362,000,000,000 美元之中國進口商品徵收介乎 15% 至 25% 之關稅。中國對 5,078 種美國進口商品中三分之一商品徵收 5% 至 10% 之關稅，其餘關稅則定於二零一九年十二月十五日開始徵收。

於二零二零年一月十五日，美國與中國訂立第一階段貿易協議以緩和中美貿易戰。根據第一階段協議，兩國同意(其中包括)於未來透過降低美國關稅及中國增購美國產品以擴展貿易。於二零二零年二月六日，中國政府宣佈自二零二零年二月十四日起，將會削減對價值 75,000,000,000 美元之商品徵收之一半關稅，作為美國於同日兌現承諾將對價值 120,000,000,000 美元之中國商品徵收之關稅由 15.0% 削減至 7.5% 之回應。於二零二零年二月十七日，中國對約 700 項美國商品豁免關稅以鼓勵購買行為，自二零二零年三月二日起生效。此外，於二零二零年二月二十一日，中國公佈兩份自二零二零年二月二十八日起針對美國進口商品之新關稅豁免清單。於二零二零年五月十二日，中國公佈一份新清單，當中載列 79 項可獲豁免報復性關稅的美國商品。於二零二零年七月，中國購買 1,762,000 公噸美國玉米，為其最高之單日美國玉米購買量。隨著貿易戰正暫時降溫，香港空運貨物轉運物流業於二零一九年後有望迎來復甦。於二零二零年七月，美國政府取消香港之特殊貿易地位。由於香港與美國並無大量直接貿易，其對香港造成之影響有限。於簽訂第一階段貿易協議後及全球爆發 COVID-19 前，國際貨幣基金組織預期第一階段貿易協議將於二零二零年提升中國國內生產總值增長 6%。

美國為中國第三大貿易夥伴，僅次於歐盟及東南亞國家聯盟(東盟)。美國採購佔中國出口約 19%，估計受美國加徵關稅影響之貨品佔中國出口總值約 10%。貿易戰將增加與中國貿易成本，迫使美國公司由其他地區採購貨品，此舉將導致中國出口價值下降。於二零一九年，中國對美國之出口價值下跌 8.7%。貿易戰為中國對外貿易市場及貨物轉運物流業帶來壓力。然而，中國貨品競爭力相對較強，且中國為世界最大出口國。對於若干貨品(例如電動機、電機及零件、電訊、音響設備及光學設備等)而言，美國公司較難於短期內覓得代替品。此外，中國對其他地區出口仍然頻繁，出口結構亦越趨多元化。於二零一九年，中國對歐盟及東盟之出口價值分別增加 9.6% 及 17.8%。中國與「一帶一路」沿線國家之貿易價值亦大幅增長，於二零一九年錄得按年增長率 10.8%。隨著中國與美國於二零二零年一月十五日訂立第一階段貿易協議，中美兩國之貿易關係有所緩和，中國對美國之進出口價值於二零二零年首三個季度達到約人民幣 2,800,000,000,000 元，較去年同期之進出口價值增加 2%。有關進一步詳情，請參閱本文件「概要 — 近期發展及重大不利變動 — 中美貿易戰」一節。

香港作為中美貿易之轉口樞紐亦將承受貿易戰帶來之壓力。香港政府估計，美國對價值 50,000,000,000 美元及 200,000,000,000 美元之中國商品徵收關稅，分別會影響香港總出口量之 1.4% 及 2.2%。中國目前需徵收關稅之美國進口商品主要為農產品及汽車。該等產品主要由美國海運至中國。因此，中國對美國產品徵收關稅對香港空運貨物轉運業之影響較小。

行業概覽

中美貿易戰已達成階段協議，主要集中對中國出口散裝產品加徵關稅。跨境電商業(其獨立包裹包含來自海外國家各個別客戶之產品)未有受到貿易戰嚴重影響。相反，美國及中國部分產品價格因貿易戰而上漲。價格上漲更惠及跨境電商業，該行業通常提供直接由製造商運輸更實惠之產品。因此，貿易戰對跨境電商業及香港空運貨物轉運物流業之影響有限。預期第一階段貿易協議將令貨物轉運物流業受惠，乃因第一階段貿易協議於未來數年將恢復中美之間之貿易活動以及國際貿易活動。

COVID-19 爆發對貨物運力之潛在影響

在中國及香港，一般情況下，45%至50%之空運貨物會於客機之機腹貨艙運載。由於COVID-19疫情，大部分航空公司已暫停部分或全部服務，尤其是客運服務。於二零二零年二月，(i)往返香港之客機班次受COVID-19疫情影响而減少50.7%；(ii)貨機班次因客機班次大幅減少導致空運貨物運力供應短缺而增加3.6%；(iii)中國航班次數總共減少約60%至70%，亦主要因大部分客機航班取消所致。香港之客機航班數目由二零二零年一月之28,000班減少至二零二零年二月之14,000班。客機班次大幅減少導致空運貨運艙位供應短缺及空運價格上升。

中國政府於二月已採取多項嚴厲措施遏止COVID-19蔓延。大部分省份禁止工廠於二月十日前恢復運作，即較原訂復工日期延後11日，故部分工廠或未能及時交付COVID-19爆發前已下訂單之貨物，面臨違約風險。因此，一般以海運形式運送之商品將以空運替代，務求彌補已損失時間。該等出口商可選擇承擔較高成本而避免面臨違約及損害與客戶之關係。此外，口罩及防護衣等醫療用品於COVID-19疫情前通常以海運形式運送，惟該等產品現需以空運形式運送至有急切需求之國家。

中國COVID-19疫情於二零二零年三月底前已受控，不少公司已大致恢復業務營運，惟位於湖北省之公司除外。湖北省之公司截至二零二零年三月二十二日之復工率約為80%。公司復工將可帶動空運貨物需求增加。為紓緩客機供應艙位之瓶頸問題，部分貨物轉運商選擇空運包艙服務。

於二零二零年三月，香港其中一間主要航空公司宣佈，除先前所宣佈削減往來中港之40%運力外，其將進一步暫停往來中國數个城市、高雄、紐約、華盛頓特區之航線，直至二零二零年三月二十八日為止。鑑於歐洲病毒爆發情況惡化，其於二零二零年三月底進一步暫停往來羅馬、米蘭、特拉維夫、倫敦及巴塞隆拿之航線，而往來首爾、濟州及馬爾代夫之航線亦將同時暫停。航線停運將削減整體貨物運力，並影響貨物轉運物流業之供需平衡。

於二零二零年四月，武漢解除封城防控措施，意味著中國暫時有效控制COVID-19於國內爆發。儘管北京、香港及新疆等地區自二零二零年六月起仍錄得數宗新個案，地區政府已迅速採取行動防止疫情惡化，令全國處於穩定狀態。

行業概覽

由於COVID-19疫情，大部分航空公司已暫停部分或全部服務，尤其是客運服務，導致空運貨運艙位供應短缺及空運價格上升。然而，隨著美國及歐洲之主要城市及國家恢復業務，對空運貨運艙位之需求亦會隨之恢復。在空運貨運艙位供求失衡之情況下，與航空公司建有緊密穩定關係之空運貨物轉運商有機會購買相應數量之空運貨運艙位，從而實現收益更大增長。

資料來源

灼識諮詢獲委託就香港及中國空運及海運貨物轉運物流業之行業發展、市場趨勢及競爭格局進行調查及分析，並撰寫報告，費用為1,050,000港元。此委託報告由灼識諮詢編製，獨立於本公司或任何其他利益方之影響。灼識諮詢之服務包括行業諮詢、商業盡職調查、策略諮詢等。其諮詢團隊一直緊貼不同行業之最新市場走勢，並對上述行業擁有豐富經驗及深入市場知識。

灼識諮詢所使用方法涉及根據一手及二手研究分兩個步驟之程序進行研究及分析：(i) 進行一手及二手研究以收集必要行業資料及數據；(ii) 透過計算及預測相關市場數據進行定量及定性研究分析，其中數據乃基於過往數據，當中包括宏觀經濟數據、進／出口數據及來自貨物轉運業之數據等，有關資料來自世界銀行、國際貨幣基金組織、中國國家統計局、香港政府統計處、香港及中國物流及貨物轉運業協會等。一手研究涉及與主要行業專家及領先行業參與者進行訪談。

市場預測乃基於過往市場數據及與該市場數據相關之特定數據及資料而得出，例如進／出口量、運價、宏觀經濟統計數據等。委託報告中之市場預測乃根據以下主要假設而作出：

- (i) 香港、中國、亞洲、美國及歐洲之經濟及行業發展在預測期間很可能維持穩定增長；
- (ii) 香港、中國及全球社會及政治環境在預測期間很可能維持穩定；
- (iii) 相關主要行業動力包括中國利好貿易政策落實、全球經濟逐步復甦、跨境(由一個國家到另一個國家)電商活動增長及中國與其他國家之交易量持續增長；及
- (iv) 並無發生極端不可抗力事件或行業規例令香港空運及海運貨物轉運市場可能受到嚴重或根本影響。