

行業概覽

除非另有說明，否則本節所呈列資料均來源於德魯里報告及各類官方或公開來源。來自德魯里報告的資料按來自集裝箱航運公司、政府代理及其他業界顧問的資料及訪談的抽樣結果反映市況的估計，且主要編製以作估為營銷研究工具。我們相信本節的資料來源就有關資料而言實屬恰當，而我們亦以合理審慎的態度摘錄及引用該等資料。我們並無理由相信該等資料屬虛假或構成誤導，或遺漏任何事實致使該等資料屬虛假構成誤導。本公司、本公司的關聯人士或顧問未就官方政府來源及非官方來源的資料的準確性進行獨立核實亦無作出聲明。此等資料可能與符合在中國境內外編製的其他資料不一致。由此，包含在本文件內的官方政府資料及非官方資料來源或不準確，對其不應過分依賴。

全球集裝箱航運業

概覽

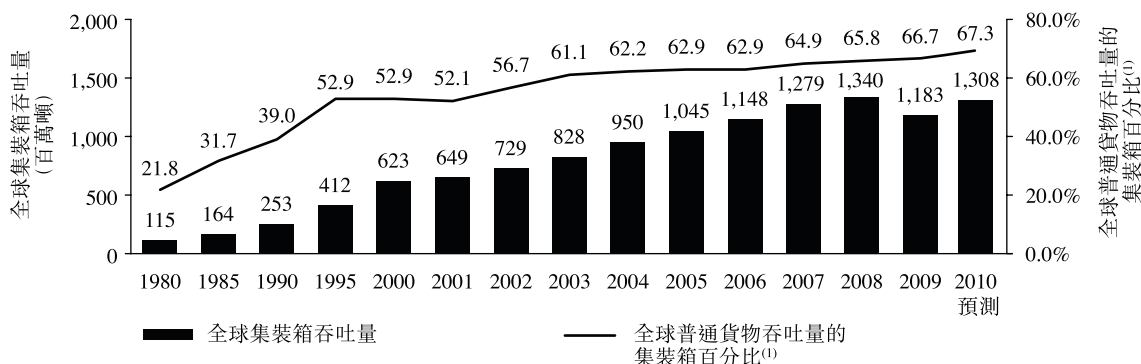
集裝箱貿易的增長主要受經濟產量及消費增長、全球採購增加及世界貿易模式變化所推動。自一九六零年代後期推出長途集裝箱航運服務以來，全球集裝箱貿易量每年均有所增長，惟二零零九年除外。集裝箱貿易量增長高度取決於經濟增長水平以及地區及全國GDP。過往而言，GDP為衡量全球及地區集裝箱貿易量前景的最相關指標。

集裝箱航運具有諸多優勢，並均已為集裝箱航運業的迅速增長帶來貢獻，包括貨物運送更快更靈活、標準化裝卸、較為安全及成本較低。集裝箱航運業的增長部分代表了由傳統運輸方式，例如傳統上普通貨物海運轉向集裝箱航運的趨勢。普通貨物傳統上被包裝成諸如紙板箱、袋、包及箱等不同尺碼，再用傳統船舶以無特定的儲存空間運載。目前此等貨物利用集裝箱運載比例日益提高。此外，全球各地有更多港口引進及擴充集裝箱裝卸設施亦進一步促進了全球集裝箱航運網絡的擴張。全球普通貨物總吞吐量的集裝箱運載百分比(按全球集裝箱貨物吞吐噸量除以全球普通貨物吞吐噸量計算)由一九八零年的21.8%上升至二零零九年的66.7%。全球集裝箱吞吐量增長於二零零零年至二零零八年相當於複合年增長率10.0%，而乾散貨物及液體散貨於同期則分別為4.9%及2.4%。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下表載列於所示期間全球集裝箱吞吐量及全球普通貨物吞吐量的集裝箱百分比：



資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里

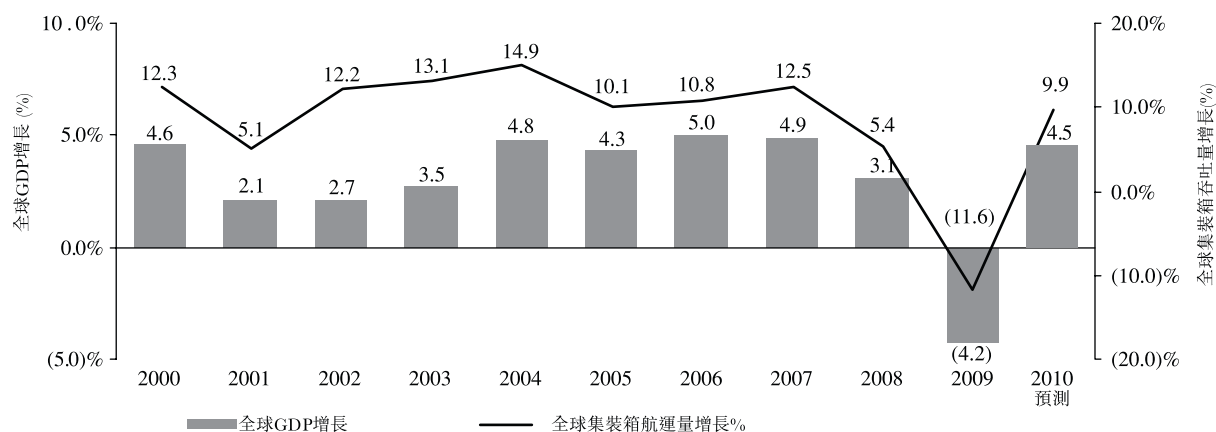
附註：

(1) 按全球集裝箱貨物吞吐噸量除以全球普通貨物吞吐噸量計算。

周期性

集裝箱航運業屬周期性，且與經濟周期息息相關。於二零零一年及於二零零八年至二零零九年，國際集裝箱貿易增長遭到全球經濟衰退的不良影響。具體而言，全球集裝箱吞吐量的增長平均較二零零零年至二零零九年期間每年全球GDP增長率波動兩倍以上。

下表載列所示期間全球集裝箱吞吐量增長及全球GDP的增長：



資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里

主要貿易航線

全球集裝箱航運業的貿易航線包括東－西航線、北－南航線、亞洲內部航線及其他地區航線網絡。東－西航線的三大核心航線為跨太平洋、跨大西洋及亞歐航線。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

亞洲內部市場是全世界最大及全世界增長最快的貿易市場之一。其集裝箱運量由二零零六年的21.9百萬標準箱增長至二零零八年的24.6百萬標準箱，複合年增長率為6.0%，而東－西貿易航線二零零六年至二零零八年的複合年增長率為3.0%。由於全球經濟衰退，二零零九年亞洲內部市場收縮5.2%至23.3百萬標準箱，而東－西貿易航線則縮減12.4%。根據德魯里報告，二零一零年，亞洲內部市場預計將較二零零九年擴張9.7%。

下表載列於所示期間按主要貿易航線及市場劃分的裝運量及相應百分比(對應全球集裝箱貿易)：

	二零零六年		二零零七年		二零零八年		二零零九年		二零一零年		佔全球集裝箱貿易量百分比	二零零六年-二零零八年複合年增長率(%)	二零零八年-二零零九年增長(%)	二零零九年-二零一零年增長(%)
	裝運量 (實際)	佔全球集裝箱貿易百分比 (實際)	裝運量 (實際)	佔全球集裝箱貿易百分比 (實際)	裝運量 (實際)	佔全球集裝箱貿易百分比 (實際)	裝運量 (實際)	佔全球集裝箱貿易百分比 (實際)	裝運量 (預測)	佔全球集裝箱貿易量百分比 (預測)				
	(千標準箱，百分比除外)													
跨太平洋	19,461	14.4%	20,682	14.2%	20,041	13.3%	17,382	13.0%	19,690	13.5%	1.5%	(13.3)%	13.3%	
遠東－歐洲	11,807	8.7	13,319	9.2	13,175	8.8	11,994	8.9	13,207	9.1	5.6	(9.0)	10.1	
跨大西洋	4,193	3.1	4,388	3.0	4,403	2.9	3,565	2.7	3,732	2.6	2.5	(19.0)	4.7	
東－西總計 ..	35,461	26.2	38,389	26.4	37,619	25.0	32,941	24.6	36,629	25.2	3.0	(12.4)	11.2	
南－北	21,616	16.0	23,978	16.5	26,310	17.4	23,272	17.4	25,251	17.4	10.3	(11.5)	8.5	
亞洲內部	21,877	16.2	23,490	16.2	24,600	16.3	23,325	17.4	25,588	17.6	6.0	(5.2)	9.7	
其他航線 ⁽¹⁾ ...	56,338	41.6	59,518	40.9	62,166	41.3	54,440	40.6	57,904	39.8	5.0	(12.4)	6.4	
全球集裝箱貿易	135,292	100.0	145,375	100.0	150,695	100.0	133,978	100.0	145,372	100.0	5.5	(11.1)	8.5	

資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里

(1) 主要包括從遠東、歐洲及北美至中東、南亞、拉丁美洲，非洲及大洋洲的路線，及返程航綫。

中國集裝箱航運業

由強勁的經濟發展及來自其他國家愈來愈多的外包，中國已成為世界上最大且增長最快的集裝箱航運市場之一。受中國商品的強勁需求及優惠貿易政策帶動，中國港口集裝箱吞吐量由二零零零年的19.9百萬標準箱平穩增加至二零零九年的121.1百萬標準箱，年平均增速為22.2%。同期，中國佔世界總吞吐量的市場份額由8.4%增至25.9%。二零零二年，中國超過美國成為最大的集裝箱貿易國。根據德魯里報告，二零一零年，中國港口集裝箱吞吐量預計將增加14.0%至138.1百萬，佔世界總吞吐量的26.9%。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下表載列於所示期間的集裝箱吞吐量：

	二零零零年	二零零一年	二零零二年	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年	二零零零年- 二零零九年 複合年增長率 (%)
	(實際)	(實際)	(實際)	(實際)	(實際)	(實際)	(實際)	(實際)	(實際)	(實際)	(預測)	(實際)
	(百萬標準箱，百分比除外)											
全球.....	236.6	248.7	279.1	315.5	362.6	399.1	442.4	497.7	524.5	466.9	513.3	7.8%
中國.....	19.9	26.7	37.2	48.8	61.6	75.8	93.6	114.7	128.0	121.1	138.1	22.2
市場份額(%)	8.4%	10.7%	13.3%	15.5%	17.0%	19.0%	21.2%	23.0%	24.4%	25.9%	26.9%	
美國.....	27.9	28.3	30.9	33.9	36.9	40.3	42.6	43.2	41.0	35.2	37.8	2.6
市場份額(%)	11.8%	11.4%	11.1%	10.7%	10.2%	10.1%	9.6%	8.7%	7.8%	7.5%	7.4%	
日本.....	13.8	13.3	14.0	15.3	16.4	17.0	16.9	18.1	18.4	17.6	18.3	2.7
市場份額(%)	5.8%	5.3%	5.0%	4.8%	4.5%	4.3%	3.8%	3.6%	3.5%	3.8%	3.6%	
西歐.....	51.7	53.1	57.7	63.1	70.9	75.7	81.1	91.0	91.7	78.7	82.1	4.8
市場份額(%)	21.9%	21.4%	20.7%	20.0%	19.6%	19.0%	18.3%	18.3%	17.5%	16.9%	16.0%	
東盟國家.....	34.5	37.1	41.5	45.7	51.6	54.6	59.2	66.9	70.7	66.2	73.9	7.5
市場份額(%)	14.6%	14.9%	14.9%	14.5%	14.2%	13.7%	13.4%	13.4%	13.5%	14.2%	14.4%	

資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里

亞洲內部集裝箱航運市場

概覽

本行業概覽一節的亞洲內部市場指東北亞國家及東南亞國家之間的貿易。亞洲內部市場並不包括中東及南亞(主要包括伊朗、沙地阿拉伯、亞聯酋、阿曼、印度、孟加拉、斯里蘭卡、巴基斯坦)，原因為遠東與該等地區之間的航線視為中至長途東-西貿易航線，與亞洲內部市場內的短途航線不同。

亞洲內部市場為全世界增長最快的地區集裝箱航運市場之一，由下列基礎因素所推動：

- **自由貿易協議及雙邊經濟合作。**其中包括東盟自由貿易協議、中國-東盟自由貿易協議、日泰經濟夥伴協議以及兩岸經濟合作框架協議等雙邊經濟合作。該等協議鼓勵透過削減或零關稅等優惠政策進行貿易，務求達致分工及更緊密的雙邊經濟關係；
- **地區整合。**由地區經濟愈趨互相緊密聯繫及整合所推動，各國之間以區內其他國家生產的零件組裝產品的趨勢日益蓬勃。這由跨國公司地區製造基地的發展所支持，促進位於不同地區處於不同階段生產鏈的發展；
- **外商直接投資。**巨額的外商直接投資支持區內製造業快速發展，提高區內的整體貿易額；及

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

- 日益富裕的當地人口。區內主要城市日益富裕的當地人口使得由消費驅動的進口需求持續增長。

亞洲內部市場內的集裝箱航運可細分為兩個分部：東北亞（僅包括中國、日本與韓國之間的貿易）以及東南亞（包括涉及東盟國家、香港及台灣的亞洲內部貿易）。下列載列於所示期間東北亞及東南亞的運量：

	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年	二零零六年－ 二零零八年 複合年增長率	二零零八年－ 二零零九年 增長	二零零九年－ 二零一零年 增長
	(實際)	(實際)	(實際)	(實際)	(預測)	(%)	(%)	(%)
						(實際)	(實際)	(預測)
				(千標準箱，百分比除外)				
東北亞	7,743	7,730	8,057	7,519	8,239	2.0%	(6.7)%	9.6%
東南亞	14,134	15,760	16,543	15,806	17,349	8.2	(4.5)	9.8
亞洲內部總量	<u>21,877</u>	<u>23,490</u>	<u>24,600</u>	<u>23,325</u>	<u>25,588</u>	6.0%	(5.2)%	9.7%

資料來源：集裝箱航運業（著重亞洲內部貿易航線）（二零一零年九月），德魯里

東北亞是成熟市場，增長相對穩定，於二零零九年佔亞洲內部市場總航運量的32.2%。該市場按複合年增長率2.0%由二零零六年的7.7百萬標準箱增至二零零八年的8.1百萬標準箱。東北亞的集裝箱航運市場於二零零九年收縮6.7%至7.5百萬標準箱，此乃由於全球經濟衰退導致全球需求疲弱所致，預計二零一零年將增長9.6%至8.2百萬標準箱。中國－日本貿易航線為東北亞的主要貿易航線，於二零零九年佔航運量43.2%。

東南亞為快速增長的市場，於二零零九年佔亞洲內部總航運量的67.8%，其由二零零六年的14.1百萬標準箱增至二零零八年的16.5百萬標準箱，平均增速為8.2%。該市場於經濟危機期間韌勁十足，於二零零九年僅收縮4.5%至15.8百萬標準箱，預計二零一零年將增長9.8%至17.3百萬標準箱。此乃受東盟國家，尤其是由泰國及越南的強勁經濟增長所推動。該等國家擁有快速增長的工業分部，而其對大量原材料均有龐大的進口需求。於二零一零年一月生效的中國－東盟自由貿易協議所載的較低或零關稅預期可進一步促進中國與東盟之間的貿易。

按國家劃分的亞洲內部航運量

中國是亞洲內部最大的集裝箱航運市場，於二零零九年佔亞洲內部集裝箱總航運量的27.1%。中國與其他亞洲內部國家的集裝箱航運量由二零零六年12.4百萬標準箱按每年3.5%增長至二零零八年的13.2百萬標準箱。根據德魯里報告，航運量於二零零九年收縮4.5%至12.6百萬標準箱，預期將於二零一零年增長9.1%。

日本及韓國是亞洲內部第二及第三大的集裝箱航運市場，於二零零九年分別佔亞洲內部市場總航運量的16.6%及13.3%。

東盟國家為亞洲內部的新興市場，其高增長率乃由其快速增長的工業分部所推動，而該等工業分部對原材料均有龐大的進口需求。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下表載列於所示期間按國家或地區劃分的亞洲內部集裝箱航運吞吐量：

	二零零六年 (實際)	二零零七年 (實際)	二零零八年 (實際)	二零零九年 (實際)	二零一零年 (預測)	二零零六年－	二零零八年－	二零零九年－	佔 二零零九年 (%)
						二零零八年	二零零九年	二零一零年	
						複合年增長率 (%)	增長 (%)	增長 (%)	
(千標準箱，百分比除外)									
中國	12,360	12,546	13,240	12,643	13,796	3.5%	(4.5)%	9.1%	27.1%
日本	7,687	7,760	8,112	7,756	8,325	2.7	(4.4)	7.3	16.6
韓國	5,908	6,442	6,603	6,198	7,000	5.7	(6.1)	12.9	13.3
香港	5,100	4,716	4,705	4,079	4,492	(4.0)	(13.3)	10.1	8.7
泰國	2,062	3,067	3,266	2,921	3,340	25.9	(10.6)	14.3	6.3
台灣	1,848	2,590	2,611	2,598	2,867	18.9	(0.5)	10.4	5.6
印度尼西亞	2,205	2,500	2,701	2,537	2,804	10.7	(6.1)	10.5	5.4
馬來西亞	2,258	2,346	2,546	2,543	2,650	6.2	(0.1)	4.2	5.5
星加坡	2,126	2,320	2,383	2,295	2,498	5.9	(3.7)	8.8	4.9
越南	1,086	1,440	1,682	1,788	2,052	24.5	6.3	14.8	3.8
菲律賓	1,113	1,252	1,351	1,292	1,351	10.2	(4.4)	4.6	2.8
亞洲內部總量	43,753	46,979	49,200	46,650	51,175	6.0%	(5.2)%	9.7%	100.0%

資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里

主要參與者

亞洲內部市場由一系列營運商組成，包括全球營運商(主要運送支線貨品至其地區樞紐)；地區營運商(於區內進行當地或支線貨品航運)；及小型地區營運商(主要以連接兩個國家的小型航線就當地貨品競爭)。

亞洲內部市場的主要參與者包括：

- **全球營運商。**彼等包括中國遠洋、CSCL、Orient Overseas (International) Lines、A.P. Moller－Maersk A/S、長榮海運股份有限公司、Mitsui O.S.K. Lines、萬海航運股份有限公司及Pacific International Lines (Pte) Ltd.；
- **地區營運商。**彼等包括海豐、宏海箱運集團、中國外運、TS Lines Limited (HK) 及Tokyo Senpaku Kaisha Ltd.；及
- **小型地區營運商。**彼等包括天津市海運股份有限公司、Onto Shipping International Inc.、上海市錦江航運有限公司、上海海華輪船有限公司、Fujian Shipping Co.、Fair Wind Shipping Limited及Winland Shipping Co. Ltd.。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

亞洲內部十大集裝箱航運公司(按運量計)

下表載列於所示期間按運量劃分(不包括國內和沿海貿易)的亞洲內部主要市場參與者排名：

排序	公司	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零零六年－ 二零零九年 複合年增長率
						(%)
(千標準箱，百分比除外)						
1	Pacific International Lines	2,000	2,500	2,600	2,632	9.6%
2	萬海航運股份有限公司	2,527	2,661	2,754	2,535	0.1
3	宏海箱運集團	2,470	2,745	2,901	2,365	(1.4)
4	海豐	690	845	1,080	1,187	19.8
5	TS Lines Limited (HK).....	790	890	1,075	1,181	14.4
6	中外運集裝箱運輸有限公司	839	925	995	1,025	6.9
7	Samudera Indonesia Group	1,144	1,138	1,208	1,008	(4.1)
8	興亞海運株式會社	919	973	925	878	(1.5)
9	高麗海運株式會社	870	850	890	844	(1.0)
10	Tokyo Senpaku Kaisha, Ltd.....	750	773	656	797	2.0

資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里

以二零零九年的裝運量計，Pacific International Lines (Pte) Ltd.是亞洲內部市場最大的集裝箱航運公司，其次為萬海航運股份有限公司及Regional Container Lines (Pte) Ltd.。以二零零九年的裝運量計，海豐為亞洲內部貿易市場的第四大集裝箱航運公司及亞洲區內貿易市場十大集裝箱航運公司之中增長最快者，於二零零六年至二零零九年期間按複合年增長率19.8%增長。

運價

運費機制將航運需求與供應聯繫起來。集裝箱航運公司及托運人商討制定可反映市場中的船舶及貨品均衡的運費。於二零零九年全球經濟衰退的期間，由於集裝箱航運需求萎縮，故運費大幅下降。根據德魯里報告，二零一零年上半年，運費出現反彈。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下表載列亞洲內部地區及東－西貿易航線集裝箱航運公司於所示期間收取的每標準箱歷史加權平均運價：

	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年	二零一零年 上半年	二零零六年－	二零零八年－
						二零零八年	二零零九年
						複合年利率	增長
						(%)	(%)
	(美元／標準箱，百分比除外)						
亞洲內部航線							
中國－日本	\$ 430	\$ 478	\$ 568	\$ 488	\$ 532	14.9%	(14.1) %
中國－韓國	235	378	412	310	388	32.4	(24.8)
中國－東南亞	470	526	510	424	464	4.2	(16.9)
東－西航線							
跨太平洋：東向	1,744	1,683	1,823	1,535	1,540	2.2	(15.8)
跨太平洋：西向	815	769	1,037	907	1,172	12.8	(12.5)
北歐－遠東：東向	799	795	1,024	717	850	13.2	(30.0)
北歐－遠東：西向	1,475	1,803	1,788	1,001	1,460	10.1	(44.0)
跨大西洋：東向	1,028	1,090	1,434	1,252	1,230	18.1	(12.7)
跨大西洋：西向	1,819	1,709	1,625	1,404	1,600	(5.5)	(13.6)

資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里

定期租船價

定期租船價主要由船舶供應及需求釐定。二零零二年至二零零五年，所有大小船舶的定期租船價一般穩步上升，升幅超過100%。船舶需求因本期間中國出口量增長的刺激而增加。於二零零六年，定期租船價因船舶供應大幅增加超出需求以及市場對未來供求的看法而減弱。此趨勢於二零零七年及二零零八年持續，並最終於二零零九年大幅下降，原因是因供應增加及全球經濟下滑導致持續的需求異常薄弱。

下表載列於所示期間按集裝箱船型(按設計容量計)劃分的歷史年度平均每日租價：

	二零零零年	二零零一年	二零零二年	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年
	(美元／日)									
500標準箱	\$4,550	\$4,475	\$4,475	\$4,975	\$7,075	\$9,425	\$7,700	\$7,600	\$7,100	\$3,925
1,000標準箱	7,700	7,425	6,075	8,050	13,025	17,000	11,250	10,925	10,100	4,075
1,500標準箱	11,625	9,475	7,200	11,750	20,200	25,125	15,400	14,175	12,950	5,050
2,500標準箱	18,100	14,700	10,325	17,825	26,500	35,250	22,700	25,325	20,400	5,825
3,500標準箱	24,025	19,325	14,425	23,675	31,575	38,875	27,125	29,975	26,750	6,825

資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里。

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

新造及二手集裝箱船舶價格

由於新造能力不足、大量新訂單及原材料(主要是鋼鐵)價格上漲導致造船廠成本增加，新造船價自二零零零年起至二零零八年一直平穩上升。然而，自二零零八年下半年以來，市況疲弱導致新訂單大幅下滑，二零零九年幾乎未接到任何集裝箱船舶訂單。因此，二零零八年至二零零九年，集裝箱船舶價格暴跌。

下表載列於所示期間按集裝箱船型(按設計容量計)劃分的歷史平均新造價格及二手價格：

	二零零零年	二零零一年	二零零二年	二零零三年	二零零四年	二零零五年	二零零六年	二零零七年	二零零八年	二零零九年
	(百萬美元)									
新造										
500標準箱	\$ 9.4	\$ 9.9	\$ 9.5	\$ 12.9	\$ 18.0	\$ 18.4	\$ 15.8	\$ 16.0	\$ 20.6	\$ 14.7
1,000標準箱	17.6	17.6	15.6	17.0	22.0	24.5	22.6	23.8	27.0	19.0
1,500標準箱	23.1	23.0	20.8	22.6	31.1	36.4	33.4	34.0	38.6	27.8
2,500標準箱	33.5	34.9	29.3	32.5	43.4	49.5	45.8	44.9	55.9	42.6
3,500標準箱	39.0	41.0	33.8	36.9	50.3	55.9	54.4	58.0	63.3	47.8
4,000標準箱	48.0	50.6	43.0	46.8	61.3	66.0	61.6	64.8	71.9	53.0
二手										
500標準箱	5.9	6.6	6.6	6.8	10.0	14.3	10.9	11.3	15.3	7.9
1,000標準箱	13.6	13.8	11.9	12.5	18.7	25.8	19.1	20.9	22.1	11.7
1,500標準箱	19.3	18.9	15.1	17.2	26.5	32.5	28.6	30.1	32.8	16.9
2,500標準箱	27.3	27.4	24.0	26.3	38.5	49.0	38.5	44.3	43.5	23.3
3,500標準箱	33.4	32.5	28.1	31.8	43.3	54.8	44.3	54.3	49.4	29.6
4,000標準箱	35.9	37.0	36.3	40.0	54.3	59.4	48.3	60.3	55.4	34.7

資料來源：集裝箱航運業(著重亞洲內部貿易航線)(二零一零年九月)，德魯里

中國物流行業

概覽

中國物流市場規模大、分散且複雜，二零零九年，700,000家國內外物流營運商共運送超過237億噸的貨物。該行業處於發展初期，增長潛力豐厚。

由強勁的中國貿易增長帶動，由物流公司處理的貨物量自二零零六年的202億噸按複合年增長率11.0%增長至二零零八年的249億噸。於二零零九年因全球經濟衰退而收縮4.8%至237億噸。

增長的推動力

中國物流業的增長推動力：

- 中國製造的貨品的全球出口需求強勁；

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

- 原材料的進口需求強勁，由工業部門迅速擴張所帶動。中國工業部門的複合年增長率為16.1%，由二零零二年的人民幣47,840億元(7,030億美元)增至二零零九年的人民幣136,000億元(20,000億美元)，期內製造業的規模佔中國總GDP的百分比由40.8%增至49.6%；
- 越趨富裕的國內人口對消費品的進口需求增加；
- 中國加入世貿後外商直接投資湧入。外商直接投資總額的複合年增長8.3%，由二零零二年的527億美元增至二零零九年的918億美元，其中超過52%進入製造業；及
- 強大的政府支持及支出。

中國政府的支持

中國政府已採取強力措施以整合、使現代化及發展一個穩定的規管框架，並提高國內物流行業的效率。該等措施包括：

- 自二零零五年底以來已向國外物流營運商開放市場，對外資所有權概不設限，且簡化相關的審批程序；及
- 在過去十年中，政府一直專注發展現代物流基礎設施，包括港口、鐵路及高速公路；及
- 指定物流業作為二零零六年至二零一零年十一五計劃期間推動中國經濟的十大行業之一。

主要市場參與者

中國遠洋、中鐵快運及中郵物流為中國最大物流供應商。按收入計，海豐自二零零六年起一直為中國最大非國有航運物流公司。下表載列中國物流公司按二零零八年收入計的排名：

排名	公司
1	中國遠洋控股股份有限公司
2	中鐵快運股份有限公司
3	中國郵政物流有限責任公司
4	中鐵集裝箱運輸有限責任公司
5	中國石油天然氣運輸公司
6	遠成集團有限公司
7	廈門象嶼集團有限公司
8	海豐
9	開灤(集團)國際物流有限責任公司
10	廈門港務發展股份有限公司

資料來源：集裝箱航運業－著重亞洲內部貿易航線，二零一零年九月，德魯里

本網上預覽資料集為草擬本，當中所載信息並不完整，並可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載之「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

資料來源

德魯里(航運界資深顧問)已獲委聘提供用於全部或部分本文件的行業報告。德魯里以德魯里內部數據、獨立協力廠商報告及信譽可靠產業組織之公開數據為基礎編製其報告。倘必要時，德魯里會訪問業內經營公司收集及整合市場、價格及其他相關資料的資料。本文件所載資料乃取自德魯里認為可靠的資料來源，惟無法保證所收納資料的準確性或完備性。德魯里報告所載預測及假設均因不能合理地作出預測的事件或事件組合，包括(但不限於)政府、個人、協力廠商及競爭對手的訴訟等而含固有不明朗因素。可能導致實際結果大為不同的具體因素包括(其中包括)航運行業的固有風險、融資風險、勞資風險、設備及供應風險、規管風險及環保關注。

本文件載納取自如產業報告「行業概覽」及「業務」各節資料。我們就編製並更新其產業報告已付德魯里合共85,000美元。