
行業概覽

除另有指明外，本節所呈列的資料來自多份官方或公開資料。我們相信本節資料的來源乃有關資料的合適來源，並已合理審慎摘錄和轉載有關資料。我們並無理由相信有關資料為虛假或具誤導性或遺漏任何事實，以致有關資料為虛假或具誤導性。有關資料並未經我們獨立核實，亦無就其準確性發表任何聲明。

全球航空貨運業概覽

大部分國際航空貨物噸位乃按以下方式處理：即航空公司按批發基準向貨運代理商提供機場到機場的長途轉運，而貨運代理商轉而按零售基準向託運人提供取件及／或交付服務及／或逐戶送貨上門服務。航空貨運業的供應鏈所涉及的主要參與者主要分類為綜合承運人、商業客運與貨運航空公司（統稱為**航空公司**）及貨運代理商，各類別各具有不同的規模，從小型家族企業到大型跨國速遞公司和物流公司都有。綜合承運人指使用其自有運輸隊而不是定期航班提供直接全面綜合航空貨運快遞服務的貨物及／或速遞／快遞包裹運輸商，如主要的跨國速遞公司和物流公司。商業客運航空公司指同時運載乘客和存放在機艙的貨物的聯合承運人，而貨運航空公司使用全貨運飛機，只進行貨物運輸。貨運代理商在航空貨運業供應鏈中扮演一個不可或缺的角色，基本上負責協調航空公司或綜合承運人與託運人之間的航空貨運交付。

基於我們董事對航空貨運業的經驗和了解，由於航空公司或綜合承運人一般不會與大量貨運代理商和託運人交涉，而是通常根據貨運代理商的財務實力和客戶網絡人氣以及過往銷售記錄委任其自身的貨運代理商（通常稱為**批發商**），故航空貨運業存在不同層級的貨運代理商出任中間人，使航空公司或綜合承運人和託運人能夠互相協調。航空公司或綜合承運人委任批發商的目的乃為方便管理、具成本效益和最大限度地降低信用風險。批發商被委任為航空公司或綜合承運人的代理，代其向中間貨運代理商或最終託運人推銷及／或轉售空運艙位。由於不同批發商提供各種的空運航線，我們可能與身兼若干空運航線批發商的客戶競爭，甚至可能與我們向其採購若干其他空運航線的空運艙位的供應商競爭。

一般而言，空運艙位的市場售價由空運艙位的全球供求決定，而空運艙位的全球供求則受多項因素影響，包括（但不限於）：(i) 全球經濟的進出口活動；(ii) 航空公司及綜合承運人供應的空運艙位可用率；及 (iii) 以公路或海運方式付運貨物的可替代性。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年，全球航空貨運量由1999年的1,384億噸公里收益增至2008年的1,880億噸公里收益，複合年增長率約為3.1%，而2009年則因全球金融危機跌至1,668億噸公里收益，複合年增長率亦降至約1.9%。亞洲航空貨運市場一直引領全球航空貨運業的發展，尤其是中國內地市場，儘管2009年受到全球金融危機的影響，由1999年至2009年中國內地市場按約13.1%的複合年增長率增長。由1999年至2009年，連接中東與歐洲及亞洲與歐洲的市場亦分別按約6.5%及4.1%的複合年增長率增長。根據波音公司估計的預測航空貨運增長率，預期全球航空貨運業在未來18年（直至2029年為止）將每年增長約5.9%，亞洲航空貨運市場有望繼續引領全球航空貨運業的發展，中國內地和亞洲區內市場預計每年將分別增長約9.2%及7.9%。預期連接拉丁美洲與北美和歐洲以及連接歐洲與中東和亞洲的市場在未來18年（直至2029年為止）將每年擴大約5.6%至6.6%。下表概述按全球主要市場劃分的過往和預測航空貨運增長率：

過往和預測航空貨運增長率

	過往10年 (1999年 至2009年)	預測20年 (2009年 至2029年)
全球	1.9%	5.9%
北美洲內部	-2.5%	3.0%
拉丁美洲與北美洲	-0.7%	5.7%
拉丁美洲與歐洲	2.5%	5.6%
歐洲與北美洲	-1.5%	4.2%
歐洲內部	0.1%	3.6%
中東與歐洲	6.5%	6.0%
非洲與歐洲	3.3%	5.1%
亞洲與北美洲	1.4%	6.7%
亞洲與歐洲	4.1%	6.6%
亞洲內部	3.4%	7.9%
南亞與歐洲	4.1%	6.5%
中國內地	13.1%	9.2%

資料來源：世界航空貨運預測2010年至2011年，波音公司

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

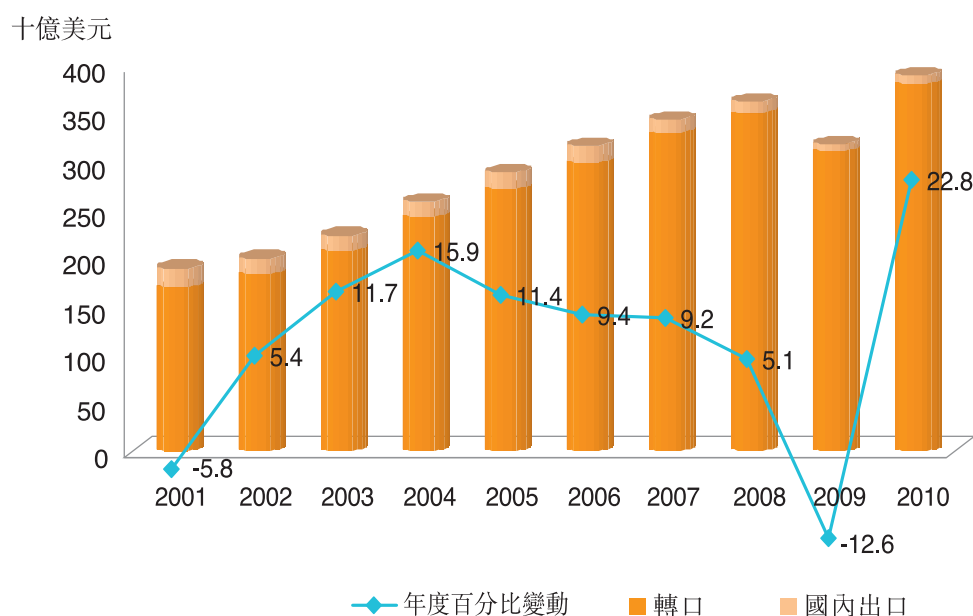
行業概覽

香港的航空貨運市場

香港的出口市場

憑藉其優越的地理位置和發達的貿易業，香港將自身塑造為國際貿易中心。香港作為中國轉口港，將製成品從中國轉口至世界各地。於2001年，香港轉口額約佔出口總額的1,702億美元或89.6%，並於2010年增至約佔出口總額的3,812億美元或97.7%，複合年增長率約達9.4%，惟2009年受到全球金融危機的重大影響除外。下圖載列2001年至2010年按貿易價值計的香港出口總額：

香港出口總額(按貿易價值計)



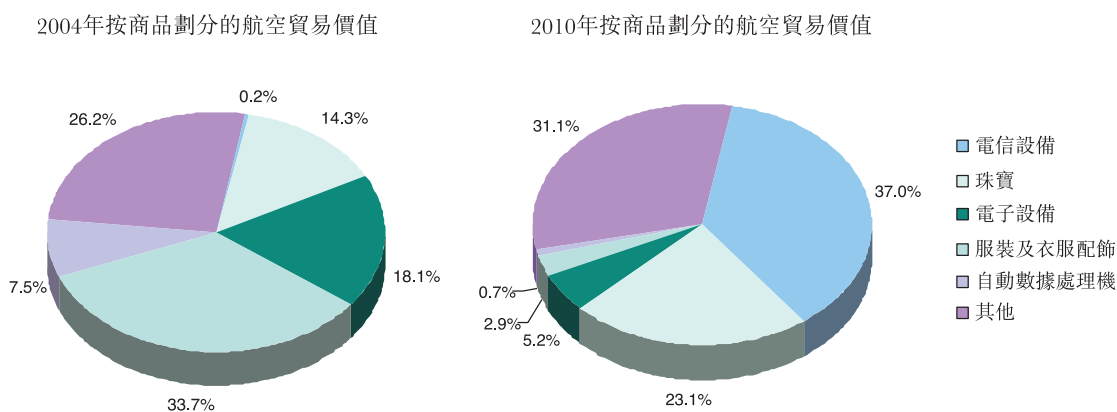
資料來源：香港政府統計處

行業概覽

香港的航空貨運市場

由於市場引入航空運輸方式，航空貨運的重要性日益顯著。根據國際機場協會(Airports Council International)的資料，於2010年，香港國際機場在全球航空貨運吞吐量的排名居前，約佔4.1百萬噸。香港航空運輸的重要性上升，主要是由於通過香港轉口的高價值商品數額增加。此等高價值商品的託運人偏好更加可靠和便捷的航空運輸，而非海運和陸運，因而令香港的航空貨運出現增長。下圖載列2004年與2010年按商品劃分的香港航空貨運出口額(按貿易價值計算)百分比明細的比較：

按商品劃分的香港航空貨運出口額(2004年與2010年比較)



資料來源：香港政府統計處

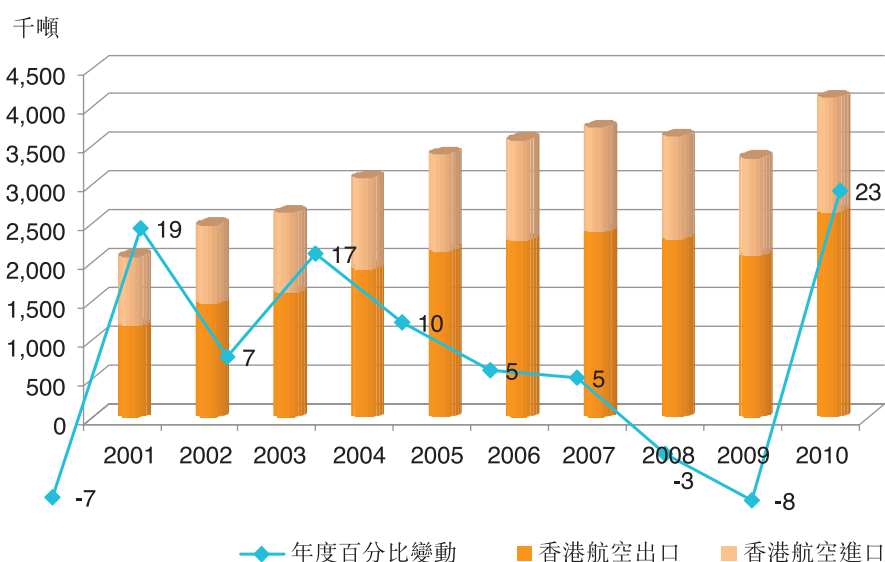
如上圖所示，高價值產品(如電信設備)由2004年約佔航空貨運出口總值的0.2%增至2010年約佔航空貨運出口總值的37.0%。

根據香港政府統計處的資料，航空貨運出口總值由2001年約佔香港貿易總額的3,448億港元或23.3%增至2010年約佔香港貿易總額的9,705億港元或32.0%，複合年增長率約達12.2%。另一方面，航空貨運出口總噸位由2001年約1.18百萬噸，或約佔所有運輸方式總噸位的1.4%，增至2010年約2.65百萬噸，或約佔所有運輸方式總噸位的2.0%，複合年增長率約達9.4%。相比航空貨運出口噸位，航空貨運總值的增長相對較高，表明經由航空運輸的高價值商品不斷增加的趨勢。

行業概覽

按噸位計，香港的航空貨運吞吐量由2001年的2.1百萬噸增至2010年的4.1百萬噸，複合年增長率約達7.7%，惟2008年及2009年因受到全球金融危機的影響有所下滑。下圖載列按噸位計的香港航空貨運吞吐量：

香港航空貨運吞吐量



資料來源：香港政府統計處

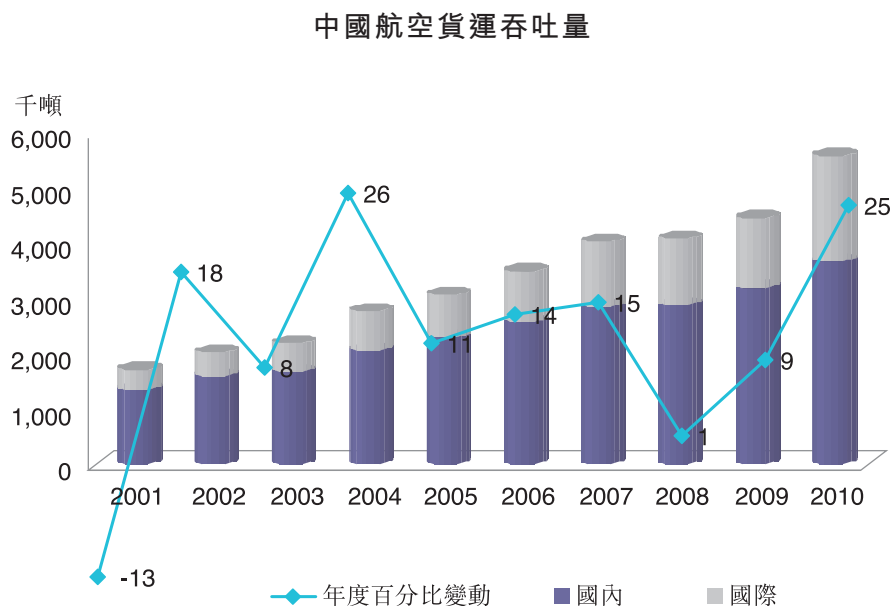
中國的航空貨運市場

中國有巨大的製造業市場，許多產品專門為國際市場生產。許多產品從中國大宗出口至世界各地，中國已成為世界各種產品的首要製造中心，如消費類電子產品，電信設備和服裝。根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年的資料，這些產品傳統上經由航空運輸。除經由香港作樞紐進行轉口外，中國製造的產品還通過上海、北京和廣州等各個主要城市直接從中國出口。根據中國民用航空局的資料，2010年上海、北京和廣州的航空貨運吞吐量分別約達3.7百萬噸、1.5百萬噸及1.1百萬噸，分別約佔中國航空貨運總吞吐量的29.9%、13.7%及10.1%。儘管2008年底和2009年因全球金融危機導致全球經濟急劇下滑，中國的航空貨運吞吐量在整個2001年至2010年仍持續增長。根據中國國家統計局的資料，航空貨運吞吐量由2001年約1.7百萬噸增至2010年約5.6百萬噸，複合年增長率約達14.2%。

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

下圖載列的2001年至2010年按國內及國際吞吐量計的中國航空貨運吞吐量連同年度百分比變動：



資料來源：中國國家統計局

國務院在2008年公佈《全國民用機場佈局規劃》，到2020年，全國總人口中的82%將居住在機場100公里範圍以內，國內生產總值的96%將獲得航空服務。根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年的資料，中國的機場數量將由2010年的177個增至2020年的244個，到2029年，中國的國內生產總值增長預計將按7.4%的複合年增長率增長，而2009年前的平均年增長率為9.9%。隨著中國政府實施該規劃及國內生產總值的預期增長，到2029年，中國國內航空貨運市場預計將按9.2%的平均複合年增長率增長。

其他亞洲地區的航空貨運市場

除香港及中國外，本集團的空運航線組合涵蓋另外四個起運地及國家，即澳門、台灣、韓國及日本。截至2010年12月31日止財政年度，從這四個起運地及國家所得的總收益佔本集團總收益約 [10.7] %。

澳門

與香港一樣，澳門多年來一直是中國的轉口港，負責將製成品從中國轉口到 (特別是) 台灣。根據澳門國際機場的資料，2007年及2010年的航空貨運總吞吐量分別約為181,000噸

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

及52,000噸。航空貨運總吞吐量大幅減少，主要由於2008年實施三通（「三通」）所致，包括中台兩地間的直接通郵、通航及通商，導致從澳門直接出口到台灣的貨物減少。董事認為，實施三通對本集團並無重大不利影響，原因是我們在澳門的業務為前往全世界多個目的地的出口航線提供服務。

台灣

多年來，台灣一直是出口導向型國家，將電子產品出口到世界各地。根據台灣交通部民用航空局的資料，2003年及2010年的航空貨運總吞吐量分別約為1.6百萬噸及1.9百萬噸，這些年來一直保持平穩趨勢並呈輕微增長。

韓國

韓國一直透過將半導體及電信設備出口到世界各地保持其地位。根據仁川國際機場公社及韓國機場公社的資料，2003年及2010年的國際空運出口額分別約為1.0百萬噸及1.5百萬噸，相當於複合年增長率約6.0%。

日本

日本為亞洲區科技先進的國家。汽車、電子產品及電力機械為出口到全球其他國家的主要貨品。根據社團法人航空貨物運送協會 (Japan Aircargo Forwarders Association) 的資料，2003年及2010年的國際空運出口總額均約為1.1百萬噸。儘管多年來國際空運出口總額保持平穩趨勢，但對發展中國家(包括非洲及中東)的出口額同期內一直呈現增長，即2003年及2010年對非洲的出口額分別約為2,500噸及5,000噸，相當於複合年增長率約10.4%，而2003年及2010年對中東的出口額分別約為1,900噸及8,400噸，相當於複合年增長率約23.7%。

發展中國家的航空貨運市場

發展中國家經濟體，包括那些在非洲和中東的經濟體，在過去10年顯現出快速增長的情況，惟2009年受到全球金融危機的重大影響除外。由於發展中國家的經濟進步，對商品和服務的需求增加。

行業概覽

中東

根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年的資料，於2009年，中東航空貨運量估計佔全球噸位的7.7%，並佔全球噸公里收益的6.9%。此外，中東向來是非洲、亞洲和歐洲的交集點。中東仍繼續扮演這個角色，迪拜作為全球最大的轉口樞紐之一，為中東處理約70%的航空貨運量。於2009年，亞太地區與中東之間的往來航空貨物達約839,000噸，約佔中東總貨物量的31.8%。

非洲

根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年的資料，非洲和亞洲之間通過迪拜作為樞紐進行運輸的成本可能較低及更多小商販進口貨品在非洲銷售，推動了非洲從亞洲進口的需求增長。機械、運輸設備和製成品是非洲通過航空運輸從亞洲進口的最重要產品，約佔非洲進口總額的86%。

拉丁美洲

拉丁美洲在這十年中顯示出與其他發展中國家類似的增長，2009年同樣經歷了因全球金融危機的影響所引致的不利下降。根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年的資料，歐盟仍是拉丁美洲的重要貿易夥伴，地位僅次於美國。

航空貨運業增長的主要驅動力

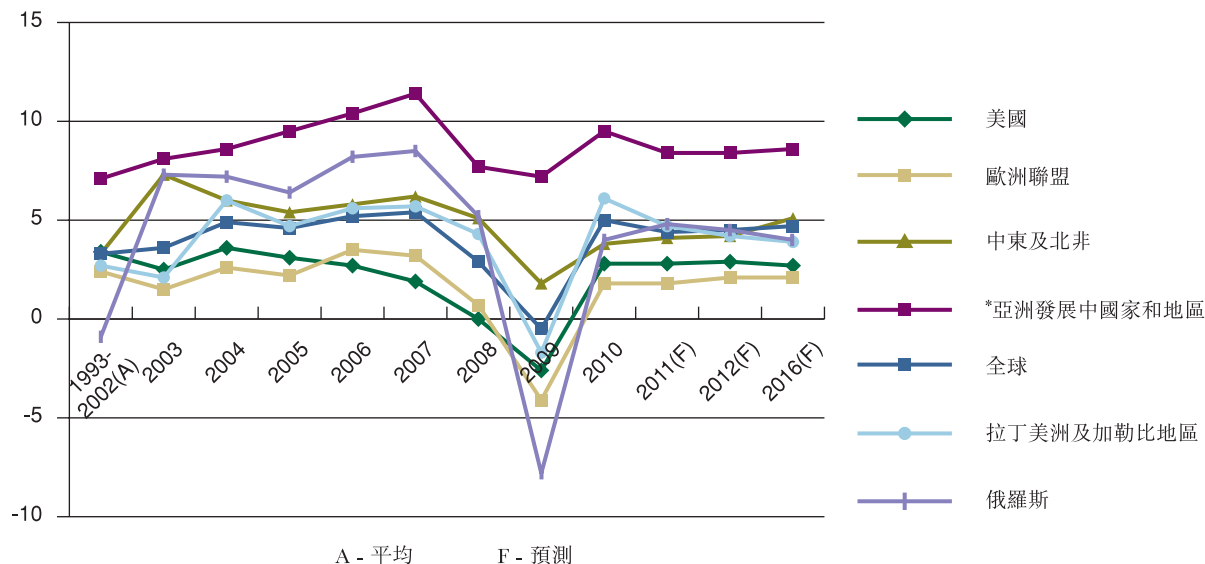
全球國內生產總值的歷史趨勢和預測增長

航空貨運業的增長由全球經濟產出增長、國外的商品需求和公民的消費模式(即進出口模式)加上貨運機隊的增長(即飛機數量)所帶動。根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年，全球國內生產總值是全球經濟活動的最佳單一衡量方法。航空貨運吞吐量極為依賴全球經濟增長和國內生產總值的水平。從歷史上看，國內生產總值一直是預期全球及區域航空貨運吞吐量的最相關指標。

行業概覽

下圖載列全球主要地區的年度國內生產總值增長：

實際國內生產總值，年度百分比變動

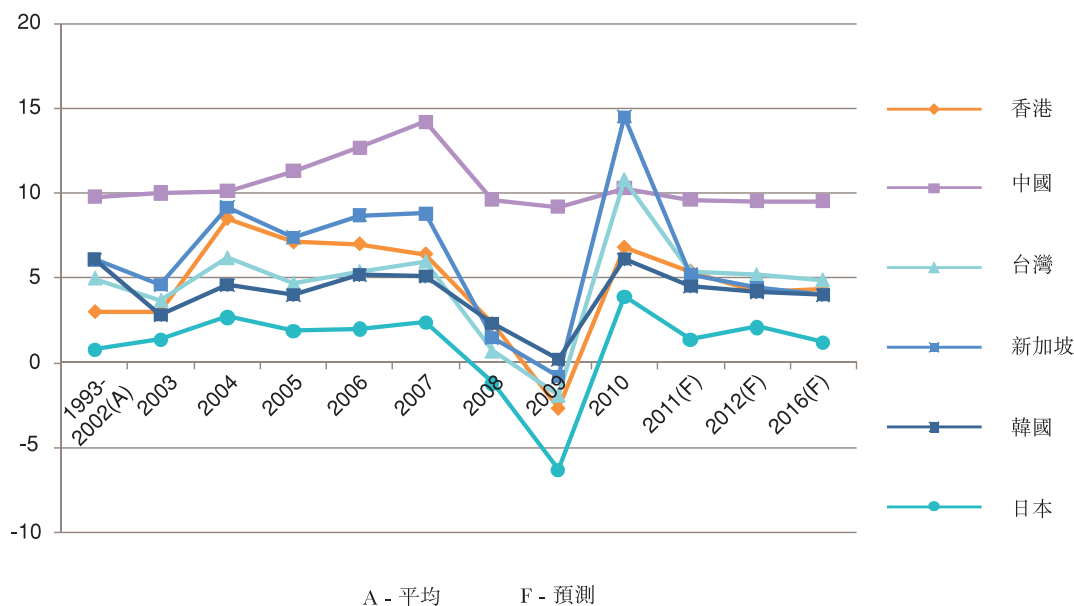


資料來源：國際貨幣基金組織

* 亞洲發展中國家和地區不包括日本、香港、新加坡、韓國和台灣。

下圖載列主要已發展亞洲地區和中國的年度國內生產總值增長：

實際國內生產總值，年度百分比變動



資料來源：國際貨幣基金組織

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

上圖顯示，自1993年起至2008年全球經濟整體持續增長(1993年至2002年期間俄羅斯除外，2008年日本和美國除外)。然而，由於2008年第四季出現全球金融危機的影響，大部分地區(中國、中東及北非和韓國除外)的國內生產總值在2009年出現負增長。根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年的資料，2009年全球國內生產總值增長下降約2.1%，導致全球航空貨運量在2009年下降約11.3%。因此，世界各國的定期空運和包機空運在2009年亦分別下降約10.7%和18.4%。然而，全球經濟在2010年迅速復甦，預計在未來仍會增長，而中國預計將引領全球國內生產總值的增長。由2012年至2016年，發展中地區，如中東和北非、拉丁美洲和加勒比地區、俄羅斯和亞洲發展中國家和地區的增長速度預期將普遍高於全球平均水平。

出口吞吐量的歷史趨勢和預測增長

香港和中國的國內生產總值年度變化和出口吞吐量的歷史趨勢，證明一個國家的國內生產總值和出口吞吐量之間具有很強的相關性。根據國際貨幣基金組織的資料，預計直至2016年全球國內生產總值將一直維持正增長。因此，航空貨運吞吐量亦有望在未來數年內錄得增長。根據波音公司的資料，預計全球航空貨運由2009年至2029年將增長三倍以上，由2009年的1,603億噸公里收益增至2029年的5,180億噸公里收益，複合年增長率達約6.0%。

貨運機隊的歷史及預期增長

根據波音公司的世界航空貨運預測2010年至2011年的資料，由於航空貨運服務的需求預期將增長三倍，全球貨運機隊的飛機數量於未來20年將增長逾三分之二。2009年共有1,755架飛機，預期於2029年該數字將增至最多2,967架。隨著飛機數量的預期增長，空運艙位的供應將增長，以填補未來的需求。

未來展望

鑑於全球經濟表現與航空貨運業之間密切關係，在預測全球經濟增長的情況下，航空貨運業將繼續穩定增長，尤其是發展中國家的航空貨運業。因此，貨運代理行業預期將隨航空貨運業的增長而增長，尤其是中國等經濟表現強勁的發展中國家。

在該等情況下，能把握發展中國家迅速增長的航空貨運市場的貨運代理商預期將能把握業內先機。

行業概覽

我們的批發市場定位及市場佔有率

董事認為，貨運代理行業高度分散及競爭激烈，貨運代理商及／或批發商數目眾多且在航空貨運業供應鏈各自擔當不同職能及角色。根據香港貨運物流業協會的資料，截至2011年9月共有345間公司登記成為會員。此外，根據香港政府統計處於2010年12月發表的僱傭及職位空缺按季統計調查，截至2010年12月已向稅務局商業登記署登記為從事貨運服務(包括空運及海運)的香港公司達3,500多間。

為提升我們在市場上的競爭力及保持我們業務的生存能力，我們側重於：

- 將自身定位於批發市場，故我們的貨運代理客戶毋須擔心其本身的零售客戶(即託運人)被我們招攬，從而有助我們能夠取得龐大的貨運代理商網絡作為我們的客戶；
- 提供非限時空運服務；及
- 提供以發展中國家為目的地的空運方案。

作為定位於批發市場的空運方案供應商，董事認為，本集團在大部分經營者均為私營公司的專門市場經營。因此，我們無法取得公開資料以準確估計我們於批發市場的市場佔有率，或藉著相關財務資料、經營數據及主要服務航線等詳盡資料以識別專注於批發市場的其他主要貨運代理商。

根據香港空運貨站有限公司及亞洲空運中心有限公司的資料，2010年的本地空運出口總額約達2.1百萬噸，即航空公司、綜合承運人、批發商及市場上其他貨運代理商於同年處理的本地出口貨物量總額。鑒於我們於2010年在香港處理約8,500噸空運貨物，本集團於總市場規模所佔比例不高(如上文所述，由於欠缺公開資料故難以準確估計批發市場佔有率)。

董事考慮空運服務的不同性質以及飛行目的地方面的地域覆蓋，為本集團的業務重點制訂策略。空運服務一般分類為**限時空運服務**及**非限時空運服務**。限時空運服務針對要求短時間(通常為一至兩天)內付運或保證以定期航班於特定時間空運的易受時間影響的空運貨物，而非限時空運服務則針對可透過最早航班付運的受時間影響較小的空運貨物，運輸

本網上預覽資料集為初稿，當中所載資料並不完整，亦可予更改。本網上預覽資料集必須與其封面所載「警告」一節一併閱讀。

行業概覽

時間一般預期延後三至七天。在限時空運分部內有多家航空公司及綜合承運人提供定期航班，故批發商及貨運代理商之間的價格競爭十分激烈，因為要獲提供其他空運服務十分容易。另一方面，在非限時空運分部內，服務由不定期航班提供，且並非每天均有航班，由於要獲提供其他空運服務比較困難，故價格競爭較小。

本集團提供的非限時空運貨物空運服務受時間影響較小。由於有關貨物受時間影響較小，非限時空運貨物的託運人一般接納轉機或不需要直航，運輸時間一般預期延後三至七天。憑藉我們與超過25家航空公司及綜合承運人的穩固關係，我們能夠直接從航空公司或綜合承運人採購非限時空運艙位或捆綁我們多條空運航線內的航線以按具競爭力的價格為要求提供非限時空運服務的客戶提供服務。於往績記錄期內，我們為客戶提供服務的空運航線遍及歐洲、美洲、亞太及其他已發展國家及發展中國家的目的地。由於我們在大部分經營者均為私營公司的專門市場經營，故並無公開資料藉以識別與我們一樣專注於非限時空運分部的其他主要批發商。