

行業概覽

本節呈列資料取材自弗若斯特沙利文報告及各種官方或公開提供刊物。取材自弗若斯特沙利文報告的資料反映基於各種來源的資料對市場狀況作出的估計。我們相信本節的資料來源為有關資料的適當來源，並已合理審慎地摘錄及轉載有關資料。我們並無理由認為有關資料屬虛假或具誤導成份或遺漏任何部份致使有關資料含有虛假或具誤導成份。我們的董事確認，經合理審慎考量後，並無發現自弗若斯特沙利文報告日期起市場資料有任何不利變化，而可能對本節資料質量產生保留、抵觸或不利影響。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、或彼等各自的聯屬人士或顧問或參與[編纂]的任何其他各方，對政府官方或其他第三方來源資料的準確性並無進行獨立核實，亦無作出聲明。因此，本節所載的政府官方或其他第三方來源未必準確及不應過份倚賴。

資料來源

我們已委託主要提供市場研究顧問服務的獨立市場研究顧問公司弗若斯特沙利文就瀝青船租賃市場進行詳細分析。編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文曾進行一手和二手研究，以了解目標研究市場行業趨勢，並收集相關統計數據、資料及行業見解。一手研究涉及訪問包括領先的市場參與者、供應商、客戶及知名第三方行業協會等業內人士，二手研究則涉及審閱公司報告、獨立研究報告及自有數據庫的數據。

弗若斯特沙利文報告乃根據下列假設編製：(i) 社會、經濟及政治環境預期保持穩定；及(ii) 主要行業驅動力於預測期間很可能繼續影響市場。

基於上文所述，董事及獨家保薦人信納，本節所載有關未來預測及行業數據的披露資料並無誤導成份。

弗若斯特沙利文為一家獨立的全球顧問公司，於一九六一年在美國紐約創立。該公司從事行業研究並為多個行業提供市場和企業策略、諮詢服務。我們已同意就編製弗若斯特沙利文報告向弗若斯特沙利文支付費用 500,000 港元。我們已於本節以及本文件其他章節摘錄弗若斯特沙利文報告的若干資料，以向潛在投資者更為全面地呈列我們所經營的行業。

所有統計數據均基於弗若斯特沙利文報告日期可得的資料。研究覆蓋二零一二年至二零一六年各過往年度，乃以二零一六年為基準年度並以二零一七年至二零二一年為預測期間。然而，由於研究於二零一七年進行，部分二零一七年的數據於進行研究時乃無法從公開統計資料來源中獲得。於該等情況下，弗若斯特沙利文將使用可得的最新資料(例如二零一六年)或基於歷史趨勢作出預測。

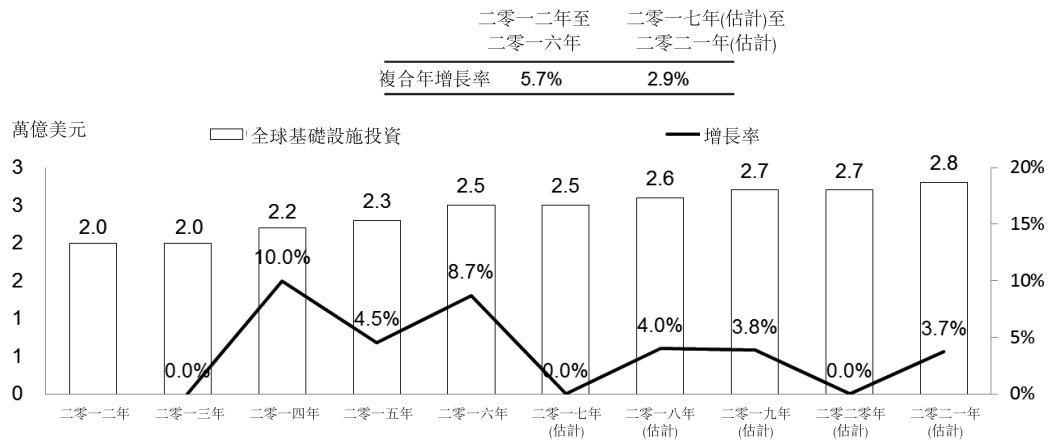
行業概覽

宏觀經濟概覽

全球基礎設施投資

根據全球基礎設施中心(由二十國集團(G20)於二零一四年成立以提升世界各地基礎設施投資的質量及流量)，全球基礎設施投資已由二零一二年的2.0萬億美元增加至二零一六年的2.5萬億美元，複合年增長率為5.7%。前瞻未來，隨著世界宏觀經濟的發展，預期全球基礎設施投資將按複合年增長率2.9%進一步增長至二零二一年的2.8萬億美元。

全球基礎設施投資：二零一二年至二零二一年(估計)

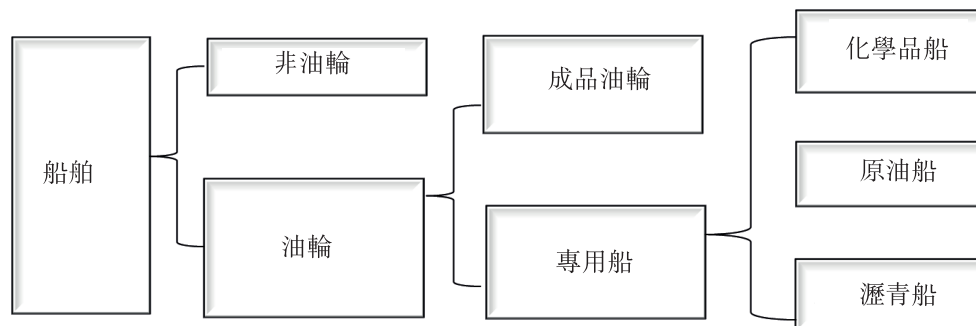


資料來源：全球基礎設施中心、弗若斯特沙利文

附註：二十國集團(G20)是19個國家加上歐盟的論壇，並於二零零九年獲正式指定為元首級經濟合作論壇。其作用是在國際層面協調政策，使全球化成為更順暢、和諧及可持續的過程。

全球運輸市場宏觀經濟概覽

船舶的定義及分類



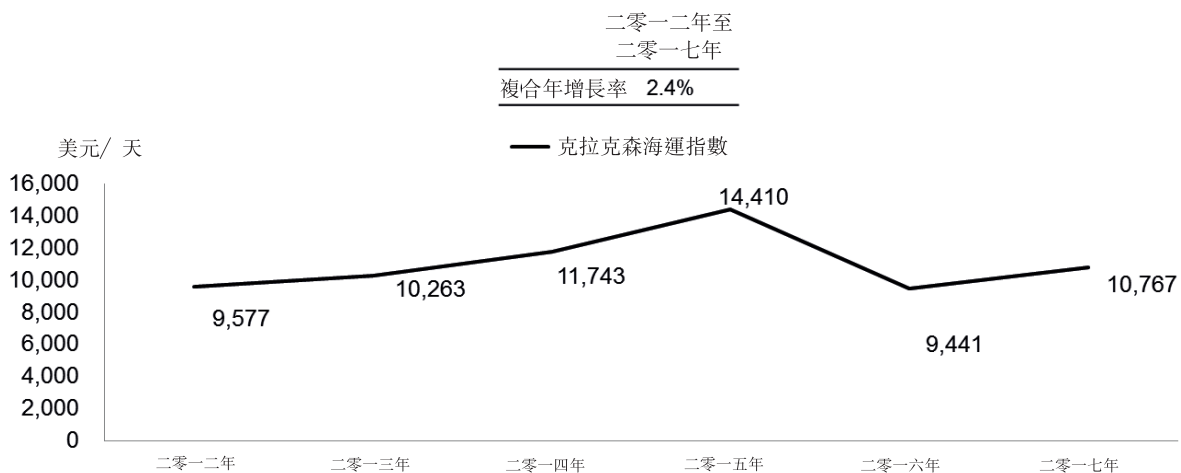
行業概覽

按運輸貨物類型劃分，船舶一般可分為兩類：油輪及非油輪。油輪指設計用來運輸氣體或液體（尤其是石油）的商船。油輪可進一步分類為成品油輪及專用船。成品油輪主要用於運載成品油產品。目前，全世界有超過40,000艘油輪。專用船指船上可運載有特殊要求（如隔熱、防腐）貨物的船舶，包括化學品船、原油船及瀝青船。化學品船用於運輸有毒、易燃或腐蝕性化學品。原油船主要用於運輸原油，而瀝青船主要用於運輸瀝青。於二零一七年，全世界約有6,000艘專用船，其中瀝青船有290艘。此外，瀝青船的載重噸佔專用船總載重噸的約0.4%。

克拉克森海運指數 (ClarkSea Index)

克拉克森海運指數(ClarkSea Index)是主要船舶類型(如油輪及非油輪)的盈利加權平均指數，權重以每個船隊行業的船舶數目為基準。這是航運業收益的重要計量標準。於過去數年，該指數從二零一二年的9,577美元/天上升至二零一五年的14,410美元/天，然後於二零一七年下降至10,767美元/天，複合年增長率為2.4%。

克拉克森海運指數：二零一二年至二零一七年



資料來源：克拉克森、弗若斯特沙利文

全球瀝青行業概覽

定義與分類

瀝青(又稱為柏油)是一種從原油或焦炭精煉過程中產生的黏性、黑色、濃稠液體或半固態碳氫化合物。瀝青主要用於基礎設施建設行業，最常見於屋頂及道路表面，應用瀝青作為黏附或黏合劑，混合集料顆粒製成瀝青混凝土。瀝青的其他主要用途是作為膠黏劑、隔熱及瀝青防水產品。

行業概覽

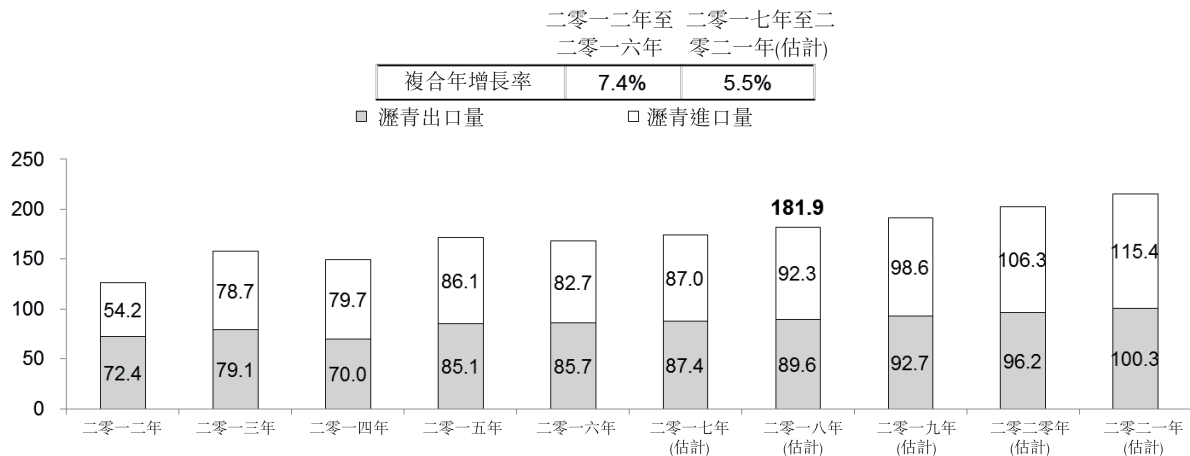
瀝青運輸方式

根據瀝青的狀態，運輸瀝青的方式分為兩種，即固體瀝青運輸及液體瀝青運輸。普遍作法是根據液體的狀態以瀝青保溫罐運輸瀝青。與固體瀝青運輸方式相比，液體瀝青運輸更有效及高效，因為液體狀態簡化瀝青運輸的流程及使用。熱的液體瀝青能直接用於鋪路，品質性能穩定。

全球瀝青貿易量

全球瀝青貿易量由二零一二年約 126.6 百萬噸增加至二零一六年約 168.4 百萬噸，複合年增長率為 7.4%。此乃由於發展中國家的城市化發展進程及先進國家對基礎設施建設進行預定保養工程而帶動及激發貿易量增長。預期發展中國家及新興市場將維持城市化進程及基礎設施的發展進度。展望未來，由於產能改善、成本優勢及主要運輸網絡竣工完成，國內過多的瀝青產能將促使中國逐漸由進口國轉為出口國。因此，預期全球的整體瀝青貿易量將持續按複合年增長率 5.5% 增長，到了二零二一年將達到約 215.7 百萬噸。

全球瀝青貿易量(百萬噸)：二零一二年至二零二一年(估計)



資料來源：弗若斯特沙利文

全球瀝青船租賃服務行業概覽

定義及分類

我們專門從事瀝青船租賃服務。一般而言，承租人向瀝青船的船東支付租金，租船安排分為四類：期租、程租、包運合同及光船租賃。

行業概覽

根據程租，船舶出租以運載貨物由指定起點至指定終點，通常運費按每公噸運載貨物計算或向船東支付一筆整額運費。根據期租，船東出租船舶予承租人一段固定時間，通常設有交易限額及貨物限制，以保障船東的權益。包運合同是類似程租的合約，但船東僅承諾以指定航線於指定期間內運載某些貨物，而並無訂明船舶或航程的規格。光船租賃或轉管租約是一項租船安排，並無包括行政管理或技術保養作為協議一部份，承租人獲得船舶的管有權及全面控制權。

全球瀝青船租賃服務市場規模

全球瀝青船租賃服務市場受上游行業、瀝青產量、耗用量及貿易直接影響。就全球而言，全球瀝青船租賃服務市場由二零一二年約488.8百萬美元增長至二零一六年約587.3百萬美元，複合年增長率為4.7%。主要增長點來自亞洲國家(尤其是東南亞國家及中國)，因經濟快速增長而需要更多瀝青提供基礎設施建設。二零一五年的增幅主要由於原油價格大幅下跌(由二零一四年每桶100美元下跌至二零一五年平均每桶50美元)，導致瀝青生產成本相應下跌及產量增加。四類瀝青船租賃服務的百分比維持穩定。

未來五年，市場估計全球保持增長勢頭。不只是發展較遲地區如非洲及南美洲，發展中地區如東南亞及中國，將繼續為增長作出貢獻，更有美國即將公佈的基礎設施新計劃將提高瀝青的需求量。

全球瀝青船租賃服務的銷售價值(百萬美元)及複合年增長率： 二零一二年至二零二一年(估計)

	二零一二年至 二零一六年	二零一七年至 二零二一年(估計)
期租	5.0%	4.0%
程租	3.0%	1.8%
包運合同	0.1%	0.3%
光船租賃	-0.1%	-1.0%
總計	4.7%	3.7%

	二零一二年	二零一三年	二零一四年	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一八年 (估計)	二零一九年 (估計)	二零二零年 (估計)	二零二一年 (估計)
包運合同	27.4	22.9	22.0	28.3	27.5	33.6	33.6	33.4	31.7	34.0
光船租賃	17.3	16.3	17.3	17.8	17.2	18.3	18.4	18.6	18.2	17.6
程租	21.5	21.9	23.1	23.7	24.2	24.0	24.5	25.0	25.4	25.8
期租	439.9	464.0	479.5	526.6	535.6	555.0	580.2	605.4	629.3	649.2
總計	488.8	508.8	524.6	578.6	587.3	612.6	638.3	663.8	686.4	709.0

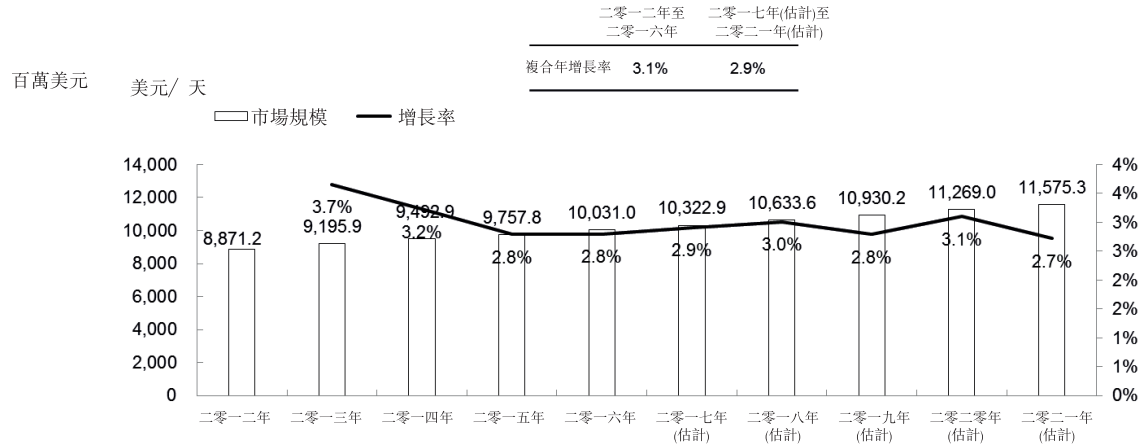
資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

全球瀝青船租賃服務平均租金

全球合共290艘瀝青船的平均載重噸為6,053載重噸。按此平均載重噸計算，全球瀝青船租賃服務的平均租金由二零一二年的每天8,871.2美元增至二零一六年的每天10,031.0美元。價格相對穩定，主要受美元匯率及通脹率影響。於預測期間，全球瀝青船租賃服務的平均價格估計於二零二一年達到每天11,575.3美元。

全球瀝青船租賃服務的平均租金：二零一二年至二零二一年(估計)

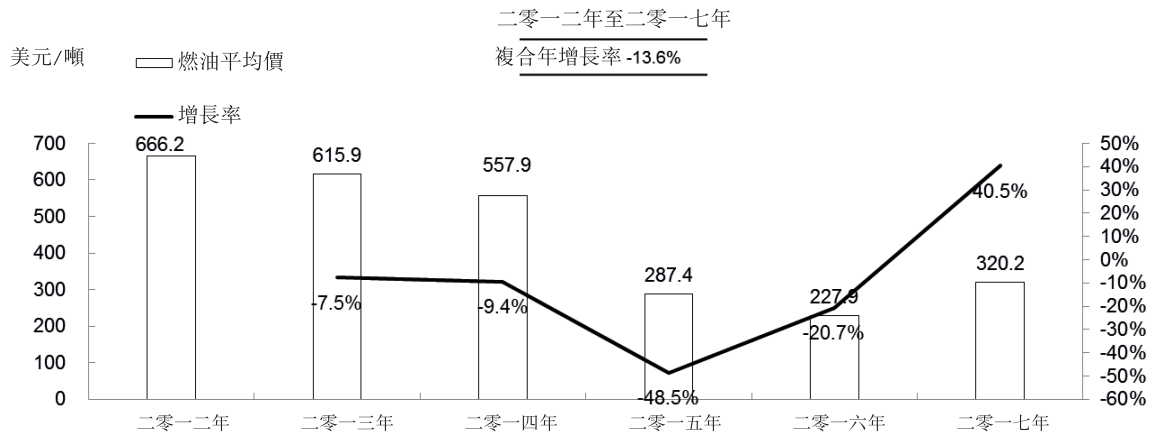


資料來源：弗若斯特沙利文

燃料平均價格

由二零一二年至二零一六年，燃料的平均價格由每噸666.2美元下降至每噸320.2美元，複合年增長率為-13.6%。下跌的原因是燃料供過於求，特別是在歐洲及美洲，皆因經濟發展放緩所致。此外，美元升值亦導致價格下跌。

燃料平均價格：二零一二年至二零一七年



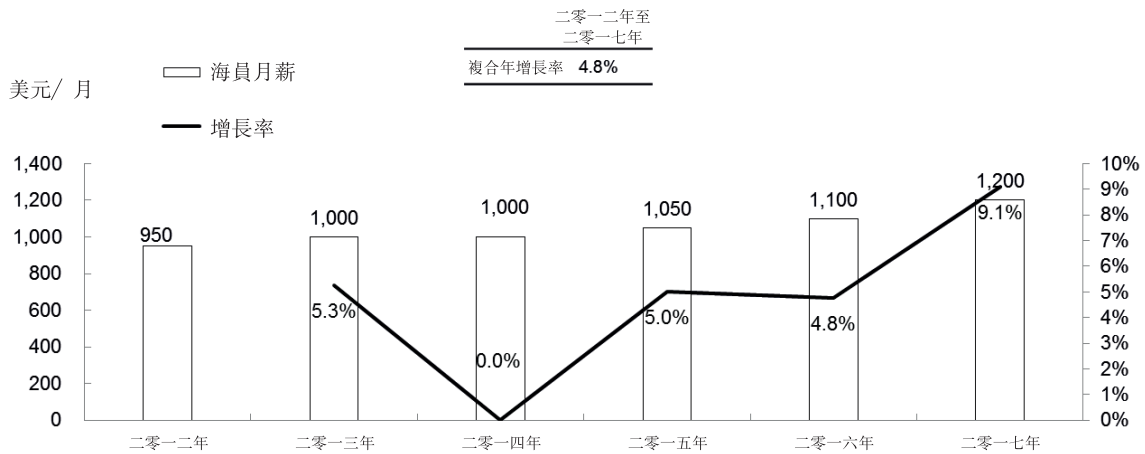
資料來源：國際能源在線平台；弗若斯特沙利文

行業概覽

海員平均月薪

海員成本佔船東總成本的大部分。由二零一二年至二零一七年，海員平均月薪由二零一二年的每月950美元增至二零一七年的每月1,200美元，複合年增長率為4.8%。

海員平均月薪：二零一二年至二零一七年



資料來源：中國航運資料，弗若斯特沙利文

二零一三年至二零一七年，租船服務價格整體呈上升趨勢。燃料價格及海員薪金是影響租船價格的兩個主要因素。一般而言，租船服務價格的增長率隨燃料價格下跌而下跌，而勞工成本上漲導致租船服務價格上漲。

主要增長動力

- 不同行業對瀝青的需求持續高企。全球基礎設施建設(尤其於發展中國家)以及道路保養的需求已提高瀝青的需求量，從而帶動瀝青運輸的需要。
- 國家間不平衡的瀝青產量是貿易推動因素。中國及部分亞洲國家基礎設施建設對瀝青的需求超出其國內產量，故可能傾向於從國內基礎設施建設需求較少的瀝青富集地區進口瀝青。同樣地，更發達的國家可能需要更高等級的瀝青，而這些瀝青不能在當地生產，需要從其他國家進口。
- 海上運輸瀝青的成本優勢。由於(i)較其他運輸方式產生更低成本的性質及(ii)在標準和制度方面相對更為成熟，船東與承租人之間的權利與責任得以區分，故水上運輸愈來愈受歡迎。

行業概覽

主要市場趨勢

行業相對成熟，市場維持穩定

經多年來發展為成熟行業，全球瀝青船租賃服務市場預期將維持相對穩定。現有企業可升級改造其現有船舶或購買新船，而非進行合併或收購其他競爭對手以獲得更多船舶，因為彼等之間可選擇互相租賃船舶而非擁有船舶的方式進行合作。因此，該行業的競爭性質將保持相同。

亞洲、非洲及美洲對瀝青船租賃服務有較大需求

發展中地區對用於基礎設施建設的瀝青需求日益增加，例如受惠於中國「一帶一路」倡議的亞洲國家，強烈需要改善運輸情況的非洲及南美洲國家以及美國提出一萬億美元的基礎設施投資建議方案，將推動瀝青船租賃服務的需求量。

進入門檻

業務網絡

現有企業已累積客戶基礎，且經過多年的營運，與港口、船廠及船舶管理公司等相關各方建立了良好關係，使行業新進者不容易獲得進入該行業所需的業務資源。

資本要求

由於船舶採購及維護成本高昂，加上經常性燃油及船員薪資的服務需要，故或會阻擋許多潛在市場進入者站穩腳跟，與現有瀝青船船東展開競爭。

合規要求

船東受一系列法規的約束，其中包括遵行MARPOL公約及管制船舶有害防污系統國際公約(AFS)，而若未能遵行有關法規，不熟練及缺乏經驗的船東將會喪失相關牌照，進而失去租船合約。

技術規格

航行過程中的若干加熱及溫度要求、防止熱量損失要求及控制揮發性有毒化學物質的要求，均為新加入者形成一個進入門檻，因為其對缺乏經驗的市場進入者遵行運輸要求及安全要求而言構成極為繁重的負擔。

行業概覽

全球瀝青船租賃服務市場的競爭環境概覽

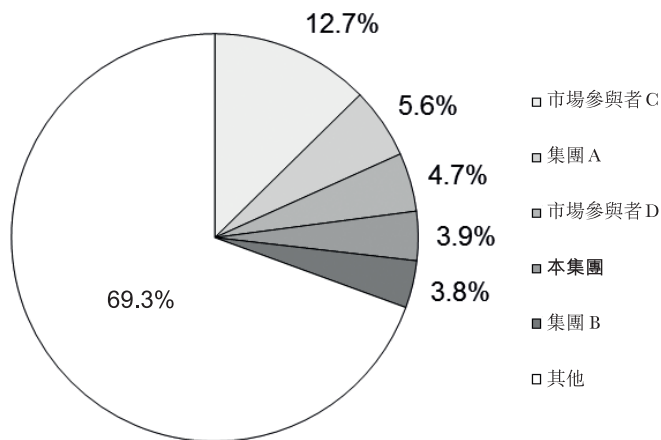
全球瀝青船租賃服務的競爭環境

五名最大參與者，按二零一七年總計載重噸位計算，佔市場總額的30.7%。截至二零一七年底，總計由147名船東擁有的290艘瀝青船參與市場。

在五名最大市場參與者之中，按船隊總載重噸計，本集團排名第四，市場佔有率約為3.9%。

排名	公司名稱	船隊 總載重噸	市場佔有率
1	市場參與者 C	222,139	12.7%
2	集團 A	98,633	5.6%
3	市場參與者 D	81,632	4.7%
4	本集團	68,800	3.9%
5	集團 B	65,937	3.8%
	其他	1,218,699	69.3%
	總計	1,755,444	100%

二零一七年按總載重噸計算的全球瀝青船租賃服務市場佔有率



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

五大市場參與者概況

- *市場參與者C*—總部位於中國天津的亞洲領先船舶租賃服務供應商，主要從事有關超過300艘船舶的商務船舶租賃業務、航海設備租賃、冷鏈漁業租賃、能源設備租賃、醫療設備租賃及飛機租賃。
- *集團A*—總部位於中國的世界最大全球運輸及物流集團之一，主要從事航運服務、專用汽車運輸船租賃、原木運輸船租賃及瀝青船租賃。
- *市場參與者D*—總部位於荷蘭的公司，主要從事牲畜運輸船、幹貨船、離岸支援船、集裝箱船、產品／化學品船及瀝青船的租賃。
- *集團B*—總部位於倫敦的全球最大獨立能源貿易商之一，主要從事瀝青貿易、瀝青存儲以及利用船舶、集裝箱及卡車運輸瀝青。

本公司的競爭優勢

先進的新船隊

本集團擁有瀝青船出租服務市場上的最新船隊之一。我們瀝青船的平均船齡不足三年，而全球平均船齡為15年以上。與舊船舶相比，本集團的新船舶技術相對較先進且更省油。新船舶的航行速度較快，亦有助船主節省維護成本。此外，船齡超過十年的船舶或會面臨耗油量大的問題，而新船舶更節能。因此，客戶通常願意選擇新船隊。

具備高平均載重噸的大型船隊

本集團擁有瀝青船出租服務市場上的最大船隊之一。於最後可行日期，本集團運營九艘船舶，但所有市場參與者擁有的船舶平均數目僅為兩艘左右。船隊規模擴大令本集團能夠在市場服務更多客戶。此外，本集團船舶於二零一七年十二月三十一日的平均載重噸約為9,829載重噸，而全球平均載重噸僅為6,053載重噸。高平均載重噸亦持續有利於本集團通過滿足運輸量龐大的客戶的需求實現發展。