

行業概覽

本節所載資料來源於弗若斯特沙利文報告，弗若斯特沙利文報告乃基於弗若斯特沙利文數據庫、公開資料、行業報告及取自訪談及其他來源的數據。我們認為該等資料來自適當的來源，並已合理審慎摘錄及轉載該等資料。我們並無理由認為該等資料屬虛假或具誤導性，或有任何事實被遺漏並將致使該等資料屬虛假或具誤導性。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等人士的任何聯屬人士或彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、代理或顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方(弗若斯特沙利文除外)並未對有關資料進行獨立核證，亦不就該等資料的完整性、準確性或公正性發表聲明。因此，不應過分倚賴相關資料。董事作出合理查詢後確認，自弗若斯特沙利文報告日期起市場資料並無重大不利變動而可能使本節所載資料受限制、與實際不符或受到影響。

資料來源

我們已委託弗若斯特沙利文(一家獨立的市場研究和諮詢公司)對全球船舶租賃服務行業進行分析並據此編寫報告。向弗若斯特沙利文支付的用於編製弗若斯特沙利文報告的總費用為人民幣520,000元，我們認為此金額反映了此類報告的市場費率。

弗若斯特沙利文是一家全球諮詢公司。其於一九六一年在紐約成立，在全球設有40多個辦事處，擁有2,000多名行業顧問、市場研究分析師、技術分析師及經濟學者。

研究方法

弗若斯特沙利文報告乃通過使用情報收集方法從多個來源獲得的一手及二手研究進行編製。一手研究涉及與行業價值鏈中的若干領先行業參與者討論行業狀況，並與相關各方進行訪談，以獲得客觀事實數據以及預期預測。二手研究涉及審查公開來源的數據及出版物的資料整合，包括政府部門的官方數據及公告、公司報告、獨立研究報告以及基於弗若斯特沙利文自有數據庫的數據。

基準及假設

在編纂及編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文採用了以下假設：(i)在預測期內，全球社會、經濟及政治環境有望保持穩定；及(ii)行業的主要推動因素有望在預測期內推動全球船舶租賃服務行業的增長。

全球及中國宏觀經濟環境概覽

全球經濟自二零零八年以來經歷了復蘇階段。從二零一二年到二零一七年，全球名義GDP從75.0萬億美元增長到80.7萬億美元，複合年增長率為1.5%。展望未來，在中國、印度、俄羅斯等快速增長的新興經濟體高速增长潛力及一些發達國家經濟復蘇的推動下，預計未來五年全球名義GDP增速將加快。根據弗若斯特沙利文報告，預計全球名義GDP將從二零一八年的82.6萬億美元增加到二零二二年的93.3萬億美元，複合年增長率為3.1%。近年來，全球貿易總量保持穩定增長。根據弗若斯特沙利文報告，全球商品出口總量於二零一三年至二零一八年間保持穩定增長，複合年增長率為3.2%。展望未來，預計全球商品出口總量於二零一九年至二零二二年期間保持穩定增長，複合年增長率為3.8%。持續的貿易活動將直接刺激海事服務需求上升從而進一步驅動船舶租賃服務行業市場向前發展。

行業概覽

中國經濟於二零一三年至二零一八年間保持穩定的增長步伐。在此期間，中國政府推行有效的刺激政策，成功維持經濟穩定。中國的名義GDP由二零一三年的人人民幣59.5萬億元增加至二零一八年的人人民幣90.0萬億元，複合年增長率為8.6%。展望未來，中國政府將傾向於維持一致及穩定的宏觀經濟政策，以保持宏觀經濟穩定。宏觀經濟的穩定發展為中國租賃業的發展提供了良好的環境。租賃模式越來越受到客戶青睞並滲透到各個行業，包括房屋租賃、汽車租賃、飛機租賃及船舶租賃等。預計未來各行業對租賃服務的需求，尤其是海事業的租賃服務需求，將會進一步上升。在中國經濟的飛速發展及中國政府的大力支持下，過去幾十年湧現出諸多具有國際投資視野及雄厚資金實力的中國企業，在二零一八年財富世界500強評比中，中國公司佔據115席，數量僅次於美國。經濟的全球化將進一步帶動中國企業資本實力的增長。造船行業是技術密集型及資金密集型產業，中國政府及企業給予其強大資金支持，從而促進該行業向高端化及高附加值化發展。

全球海事業概覽

全球海事業由航運業及海洋工程裝備業構成。航運業涵蓋包括散貨、集裝箱、原油、石油產品等貨物的海上運輸，是國際貿易的重要組成部分，與國家及區域的經濟發展緊密相關。海事業是國際貿易的橋梁及樞紐，並與世界經濟發展及當地工業水平有著密切的聯繫。世界貿易量的80%以上來自海運貿易。於二零一七年，隨著全球經濟的回升帶動海運貿易的回暖、全球海事業結構的有效調整及海事業環保公約的頒佈，全球造船行業市場開始回溫。二零一七年全球船舶新接訂單量為85.7百萬載重噸，較二零一六年增長195.5%，預示著造船行業的回升。根據弗若斯特沙利文報告，世界海運貿易量預計將從二零一八年的11,901百萬噸增長到二零二二年的14,255百萬噸，複合年增長率為4.6%。世界海運貿易量的增長為航運市場提供有利的發展環境並將推動船舶租賃市場的發展。海洋工程裝備業包括對海洋資源(特別是油氣資源)開採、加工、儲存及管理等方面的大型工程裝備和輔助裝備，具有高技術、高投入、高產出及高附加值的特點。海洋工程裝備包括FLNG和FSRU等尖端海洋LNG開採平台，對經濟發展意義重大。

全球主要航運船舶類型簡介

散貨船、集裝箱船及液貨船為全球航運市場的主要船舶類型。從二零零三年至二零零七年，世界造船行業市場經歷繁榮期之後，開始了長達多年的大規模的去產能結構調整。二零一七年，隨著全球經濟的復蘇帶動海運貿易的回暖、全球海事業結構的有效調整及海事業環保公約的頒佈，全球造船行業開始回溫。散貨船、集裝箱船及液貨船的訂單量回升體現了海事業的復蘇及可持續發展，這將持續促進全球船舶租賃行業的發展。

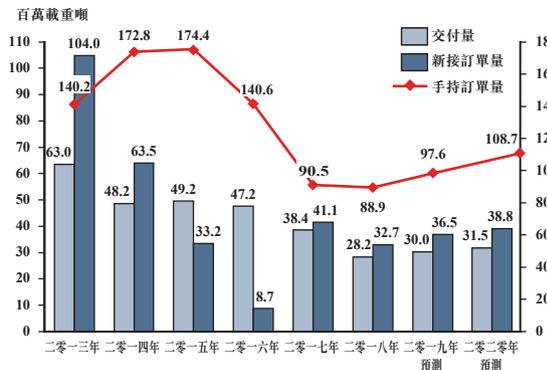
全球散貨船市場分析

散貨船是指運輸煤炭、鐵礦石、穀物及水泥等乾散貨物的船舶。散貨船運輸的貨物範圍相對較小，不需要將其包裝成捆、成袋或成盒。大多數散貨船是單層甲板船，便於裝卸貨物。散貨船可按其裝載貨物、運輸目的及噸位進行分類。

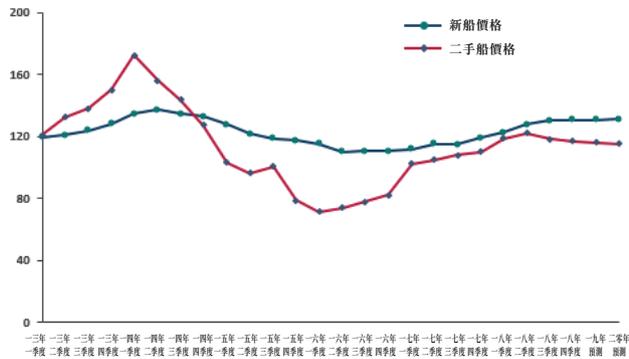
行業概覽

自二零一三年來，貿易需求的增加影響了散貨船新接訂單的數量。二零一三年，全球散貨船的新接訂單數量達到104.0百萬載重噸，使得二零一四年及二零一五年的手持訂單量大幅增加。由於市場上散貨船運力過剩，新接訂單數量自二零一五年以來呈下降趨勢，並於二零一六年降至8.7百萬載重噸。由於每年新接訂單數量將影響後續手持訂單數量，因此，手持訂單數量自二零一六年以來亦有所下降。同時，新造船的成本有所下降。部分散貨船已報廢拆除以緩和運力過剩。二零一八年，全球散貨船的新接訂單增加至41.1百萬載重噸。全球散貨船市場開始復蘇。預計到二零二零年，散貨船的新接訂單量、手持訂單量及交付量將分別達到38.8百萬載重噸、108.7百萬載重噸及31.5百萬載重噸。

全球散貨船訂單量，
二零一三年 — 二零二零年預測



全球散貨船價格指數，
二零一三年 — 二零二零年預測



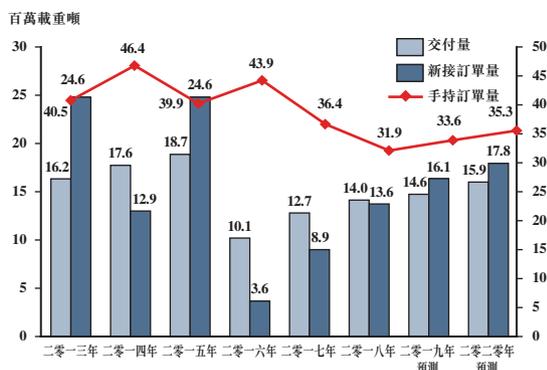
資料來源：弗若斯特沙利文報告

全球集裝箱船市場分析

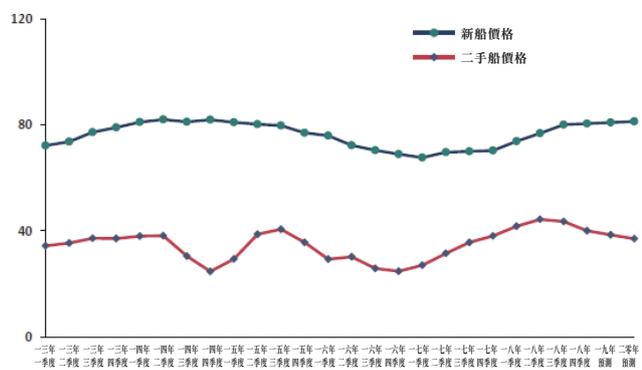
集裝箱船指運輸貨物集裝箱的貨船。貨物事先被裝入集裝箱內，再將集裝箱裝上船。此運輸模式裝載效率高、停港時間短，亦可減少運輸及裝卸過程中的貨損。集裝箱船可分為全集裝箱船、半集裝箱船及可變換集裝箱船。

二零一五年，集裝箱船的全球訂單量達最高點，新接訂單量為24.6百萬載重噸。由於過往年度接獲的新接訂單的影響，全球集裝箱船的交付自二零一三年以來保持上升趨勢，不過於二零一六年開始下降。全球集裝箱船手持訂單量近年來一直處於波動狀態，於二零一八年達31.9百萬載重噸。預計到二零二零年，全球集裝箱船交付量、新接訂單量及手持訂單量將分別達到15.9百萬載重噸、17.8百萬載重噸及35.3百萬載重噸。

全球集裝箱船訂單量，
二零一三年 — 二零二零年預測



全球集裝箱船價格指數，
二零一三年 — 二零二零年預測



資料來源：弗若斯特沙利文報告

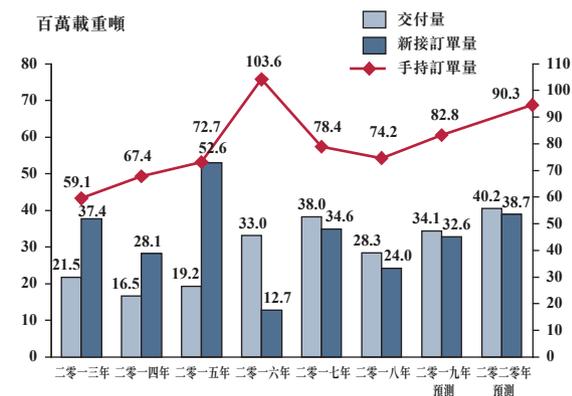
行業概覽

全球液貨船市場分析

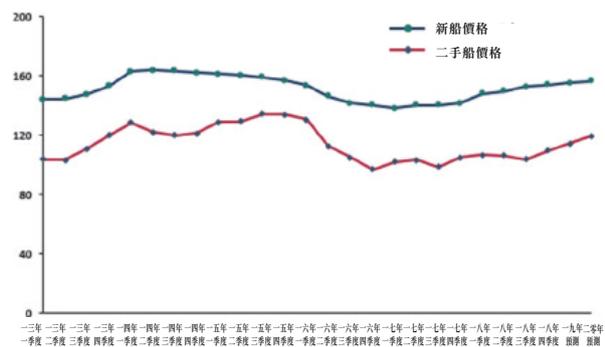
液貨船指運載石油及石油產品的船舶。由於石油易於揮發、燃燒及爆炸的性質，部分新造液貨船須配有惰性氣體防爆設施。同時，貨油艙用多道縱艙壁和多道橫艙壁分隔，以減少自由液面對穩定性的影響。按所運輸油品種類劃分，液貨船可分為原油液貨船及成品油液貨船。原油液貨船僅可裝載一種單一類型的油，而成品油液貨船可裝載多種類型的石油產品，例如汽油、柴油、溶劑油及潤滑油等。

二零一六年，全球液貨船手持訂單量達到最高點，為103.6百萬載重噸，而二零一七年略有回落。全球液貨船交付量自二零一四年以來有所增長，於二零一七年達到38.0百萬載重噸，不過於二零一八年有所下降。全球液貨船新接訂單量在近幾年持續波動。二零一六年達到低點至12.7百萬載重噸，但在二零一七年有所回升至34.6百萬載重噸，不過於二零一八年有所下降。預計到二零二零年，全球液貨船交付量、新接訂單量及手持訂單量將分別達到40.2百萬載重噸、38.7百萬載重噸及90.3百萬載重噸。

全球液貨船訂單量，
二零一三年—二零二零年預測



全球液貨船價格指數，
二零一三年—二零二零年預測



資料來源：弗若斯特沙利文報告

其他船舶類型

除三大主力船型，全球航運業還包括LNG運輸船、LPG運輸船、大件運輸船、多用途船及甲板運輸船等其他船型。特別是LNG及LPG消費量的上升帶動了相關船舶需求量的增長。根據弗若斯特沙利文報告，隨著全球航運業市場的回暖，二零一八年LNG及LPG運輸船新接訂單金額分別達到126億美元及24億美元，相比二零一七年分別增長327%及85%。此外，二零一八年多用途船新接訂單金額達到244百萬美元，相比二零一七年減少47%。

全球海上清潔能源工程裝備業概覽

隨著全球經濟的持續發展，全球能源需求上升。清潔能源由於其清潔性和高效性，應用範圍擴大，在能源體系愈發受歡迎。

全球LNG需求量

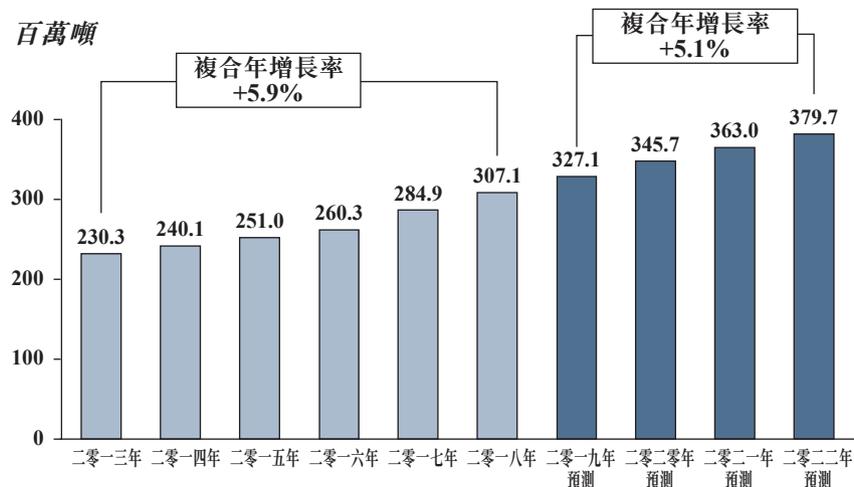
全球LNG的生產能力和消費需求在近幾年經歷了快速增長。同時，LNG的產地與消費

行業概覽

地往往難以完美匹配，因此促進了海上LNG資源進出口貿易量的增長，刺激了海上LNG資源海運的需求。

以LNG為代表的全體天然氣能源的消費量與日俱增，在全球能源消費結構中的佔比也逐漸上升。從二零一三年至二零一八年，全球LNG消費量從230.3百萬噸增長至307.1百萬噸，複合年增長率為5.9%。隨著LNG在能源體系中的地位愈發重要，全球LNG消費量預計將在二零二二年達到379.7百萬噸。

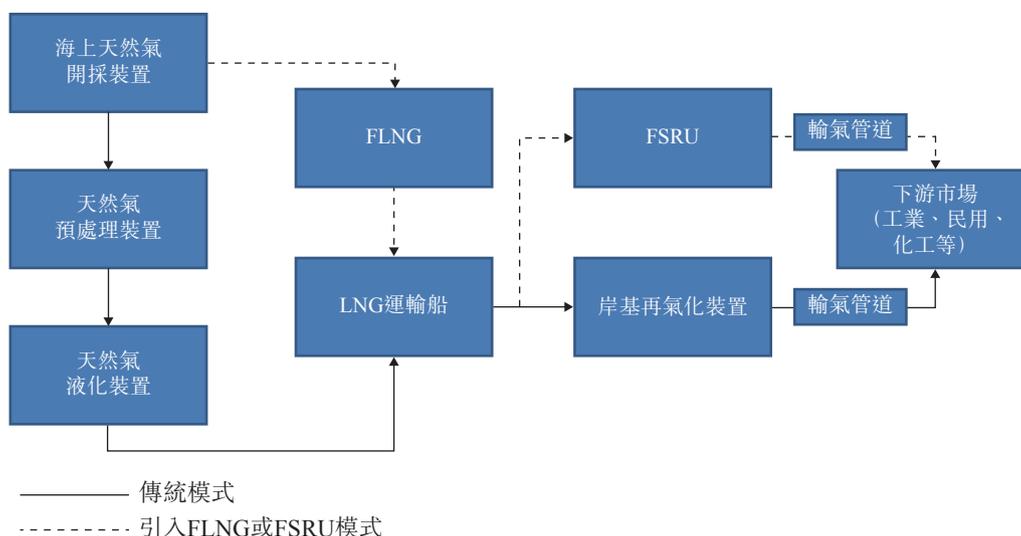
全球LNG消費量，二零一三年—二零二二年預測



資料來源：弗若斯特沙利文報告

海上LNG價值鏈及工程裝備

海上LNG工程裝備涵蓋LNG開採、液化、再氣化及交付的多種LNG相關設備及設施。融合了FLNG及FSRU的新模式能夠更高效、更經濟、更靈活地完成整個流程，越來越受重視，並對海上LNG資源的開採及區域經濟發展有著至關重要的作用。



資料來源：弗若斯特沙利文報告

行業概覽

此外，160,000立方米LNG船的即期費率和定期租船費率於最近數年已明顯下降，由二零一二年的127,275美元／天及136,808美元／天分別降至二零一七年的46,058美元／天及40,301美元／天。然而，隨著全球海事業於二零一七年末復甦，此兩項指標亦開始明顯反彈，於二零一八年分別達到88,692美元／天及77,396美元／天。160,000立方米LNG船的費率增長趨勢表明LNG船及海上LNG工程裝備於未來數年的前景良好。

全球船舶租賃服務行業概覽

定義及分類

船舶租賃服務是指船舶供給方(出租人)向船舶的需求方(船舶運營商)提供的船舶使用權轉讓的服務。船舶的出租人向船舶運營商收取定期租賃付款。租期屆滿後，根據具體的租賃模式和相關租賃協議決定船舶的所有權。船舶租賃服務可分為融資租賃服務和經營租賃服務。

船舶融資租賃服務是指出租人根據船舶運營商的特定要求以及對船廠的選擇，向船廠購買船舶並租給船舶運營商的服務。船舶運營商根據融資租賃協議支付定期租賃付款。在租期內，船舶的所有權屬於出租人。租期屆滿後，船舶運營商租金支付完畢且根據融資租賃協議規定履行義務後，船舶所有權將轉移給船舶運營商。根據租賃船舶資產是否來自船舶運營商，船舶融資租賃服務可分為兩種模式(即直接融資租賃與售後回租)。直接融資租賃交易如上文所述，而售後回租指船舶運營商將船舶出售給出租人，然後出租人再將其租回予船舶運營商以獲取定期租賃付款作為回報的模式。

船舶經營租賃服務是指出租人根據市場需求選擇船舶並將其出租給船舶運營商的服務。通常，船舶的所有權在租期內及租期屆滿後均歸出租人持有。船舶運營商定期支付租金。船舶經營租賃服務可進一步分類為光船租賃和定期租船。光船租賃中出租人提供的是船舶，有關船員的僱用和船舶的經營管理由船舶運營商負責；而定期租船中出租人把船舶租予船舶運營商在一定的期間內使用，出租人負責支付船員僱用及船舶管理相關費用。

船舶租賃服務的優勢

— 低資本投入

對於大多數航運企業而言，傳統的船舶運力獲取渠道(如銀行貸款、債券融資及股權融資)難以滿足大量資金需求及解決資金佔用期長的問題。傳統的船舶運力獲取渠道影響企業的信貸額度，從而限制航運企業進一步申請貸款的能力，不利於業務的長期健康發展。但是，船舶租賃服務允許航運企業通過定期支付款項並履行相關合約義務來獲得船舶使用權。航運企業可以在分散資金風險的同時提高資金週轉能力。通過利用船舶租賃服務獲得運輸能力，航運企業(或承租人)將擁有更好的資本分配選擇及經營現金流量表現，乃由於彼等僅需要為船隻定期分期付款，而非於初始階段支付大筆的首付款。倘需要大量的週轉資金，航運企業亦可在不影響船舶使用權的前提下通過售後回租交易為企業提供週轉資金。

行業概覽

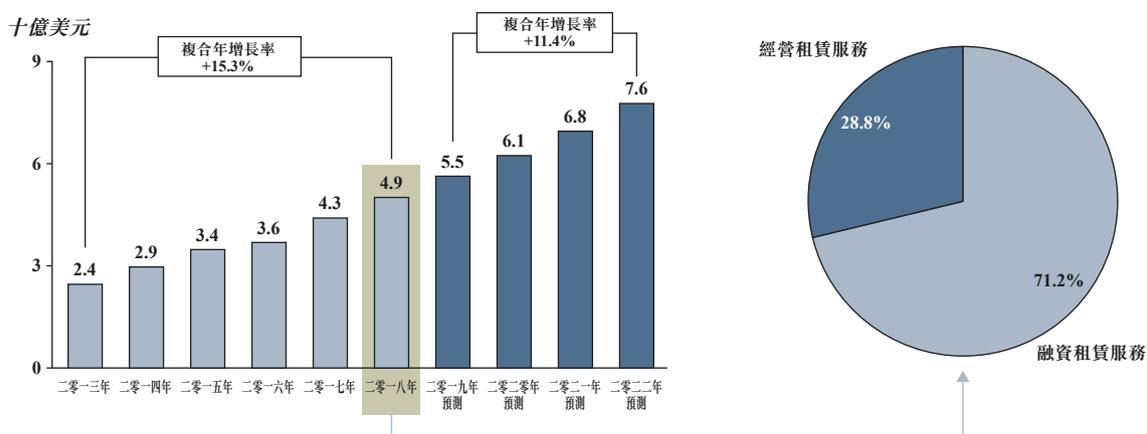
— 靈活性高

與傳統的船舶運力獲取渠道相比，船舶租賃服務充分考慮到航運週期和市場供需狀況，並結合船舶運營商的實際經營狀況和信用背景提供靈活的租賃計劃。融資租賃服務方面，船舶運營商可以向船舶出租人充分表達其業務需求(包括其對特定作業機械的安裝或升級等具體要求)，從而確保船舶資產將完全符合船舶運營商業務發展的需要。與此同時，船舶運營商可以與出租人協商最優的協議條款(如最佳付款方式以及雙方最佳經營義務)。在經營租賃服務方面，出租人可以利用其對行業趨勢的洞察力充分考慮市場需求，從而合理獲取優質船舶資產，並開展相關租賃業務以利用船舶價格的波動獲利。

全球船舶租賃服務市場規模分析

受下游行業的需求推動，全球船舶租賃服務行業在近幾年內發展迅速，其按收入計的市場規模從二零一三年的24億美元持續增長至二零一八年的49億美元，複合年增長率為15.3%。二零一八年，在全球船舶租賃服務行業中，融資租賃服務板塊及經營租賃服務板塊分別佔比71.2%及28.8%。隨著全球貿易量的上升及各國為發展區域經濟作出的進一步努力，全球航運行業將繼續發展並推動船舶租賃服務的需求。全球船舶租賃服務市場預計於二零一九年至二零二二年間穩定增長並於二零二二年達到76億美元，複合年增長率為11.4%。

全球船舶租賃服務行業市場規模(按收入計)，二零一三年—二零二二年預測



資料來源：弗若斯特沙利文報告

市場驅動因素與趨勢

— 持續增長的國際貿易活動

近年來，國際貿易總量保持穩定增長。於二零一三年至二零一八年，國際商品出口總量穩步增長，複合年增長率為3.2%。預計未來二零一九年至二零二二年間國際商品出口總量將保持穩定增長，複合年增長率為3.8%。由於全世界超過80%的商品貿易透過航運進行運輸，航運對全球經濟至關重要，而貿易活動將直接刺激航運服務的需求並進一步促進船舶租賃服務的市場發展。例如，二零一八年全球散貨船貿易量達到52億噸，自二零一三年以來複合年增長率為2.6%。預計未來二零二二年的貿易量將達到57億噸，二零一九年至二零二二年間的複合年增長率為2.3%。此外，二零一八年全球集裝箱貿易量達到196百萬標

行業概覽

箱，自二零一三年以來複合年增長率為3.8%。預計到二零二二年將達到232百萬標箱，於二零一九年到二零二二年間的複合年增長率為4.4%。二零一八年全球原油航運需求為314.1百萬載重噸，自二零一三年以來的複合年增長率保持為2.6%。預計到二零二二年將達到364.3百萬載重噸，複合年增長率為3.8%。因此，國際貿易量的穩定和持續增長刺激了對航運運力的需求，促進了運輸船舶的進一步增長，從而提升了對全球船舶租賃服務的市場需求。

一 海洋經濟的蓬勃發展

海洋經濟的發展涉及諸多領域，如港口建設及相關的物流基礎設施建設、海上設備製造、海洋造船業、海洋石油及天然氣行業、海洋漁業及海洋環境的可持續發展。海洋經濟的發展不僅為航運提供了強有力的基礎設施支持，亦提升了企業在相關領域的專業性，以更好地服務於國際貿易行業。例如，國家發展和改革委員會與國家海洋局共同頒佈的《全國海洋經濟發展「十三五」規劃》載有促進海事業優化升級的具體計劃。具體而言，海洋造船業的發展應注重提高船舶的自主建造能力以及培養及提高研究機構的能力及船舶設計水平。此外，航運行業的發展應旨在優化船隊結構與沿海港口的佈局。此外，海上設備製造業的發展應注重深海資源的開發、開展關鍵技術和工程裝備的自主設計及製造（特別是LNG浮式生產儲卸裝置等高端裝備製造的突破）。該規劃還為海洋服務業的擴展提升提供了詳細指引。例如，其鼓勵所有類型的金融機構發展與海洋有關的金融服務。在風險可控及業務營運可持續前提下，銀行金融機構可選擇為海洋經濟提供融資服務。海洋經濟的發展將服務於中國的「一帶一路」國家戰略並加強在中國乃至整個亞洲進行航運貿易的能力，從而可進一步推動全球航運業和全球船舶租賃服務行業的發展。

一 因船舶租賃業務的滲透率較低，發展空間巨大

歷史上，國際船舶融資市場被歐美傳統船舶融資銀行所主導。但近年來，主要受財務困難及業務策略調整等因素影響，該等銀行縮減其船舶融資業務。在中國，大部分船隻為船運公司通過銀行貸款、項目融資或者其他融資方式所籌資金所購買。近幾年來，在全球航運業面臨挑戰的背景下，船舶租賃業務憑藉其業務模式靈活、資本風險可控、受航運業週期性影響減小的優點，在中國和國際上均獲得了快速的發展。另外，中國經濟實力的持續增強、金融行業和租賃行業的蓬勃發展，促進了船舶租賃行業的發展。全球船舶融資市場也正朝著船舶租賃方式的比重逐漸上升的趨勢進行轉型。儘管全球船舶租賃行業近年來快速發展，其滲透率（即租賃安排項下船隻總量佔營運船隻總量的比例）仍較低。未來隨著租賃行業的發展、船舶租賃業務模式的優化及船舶租賃業務配套服務的完善等，該滲透率有望提升。因此，全球船舶租賃業務正處於快速發展初期，在未來較長一段時間內還將保持快速的增長。全球船舶租賃行業仍有相當大的增長潛力。

行業概覽

准入壁壘

— 資本不足

船舶租賃服務行業屬資本密集型且回報週期長。船舶融資租賃服務本質上屬於金融業務，資金量是決定該業務能否順利開展的關鍵因素。因此，成本壓力制約小規模或資金不足的船舶租賃公司的業務擴張能力。經營租賃服務供應商須投入大量資金購買船舶以獲得並保持規模經濟，從而對新進入的企業形成較高的資金壁壘。

— 管理經驗匱乏

由於國際海事活動的高度專業性及市場複雜性，船舶租賃服務行業被視為高風險行業。船舶租賃服務公司的發展很大程度上依賴管理層的能力。倘船舶租賃服務公司管理層缺乏必要的專業知識及經驗，其或會於評估投資風險及作出最終決策時遇到困難，從而因策略失誤導致直接經濟損失。因此，船舶租賃服務行業需要精通船舶租賃業務並善於管理的人才。然而，新進入的企業通常無法在短期內組建經驗豐富的管理團隊。

— 缺乏穩固的業務網絡

船舶租賃服務行業是連接船舶製造業、船舶運輸業、海洋工程業及金融業的橋樑。船舶租賃服務提供商通過多種融資渠道獲取資金以購買船舶，再將船舶以融資租賃或經營租賃安排的方式出租予船舶運營商。因此，船舶租賃供應商的關鍵在於同上下游參與方建立長期業務關係以維持穩定的業務營運、保持競爭力及避免船舶租賃服務行業的系統性風險。然而，新進入的企業較難在短期內建立穩固的業務網絡。

市場發展挑戰

— 全球宏觀經濟環境的不確定性

全球船舶租賃業務的發展受中國及世界其他地區宏觀經濟環境及市況的影響。宏觀經濟環境及市況的任何不利變化，如經濟增速的放緩及全球金融或信貸危機的發生，或會導致利率、外匯匯率及融資成本的波動，從而減少對融資租賃服務的需求、增加船舶運營商的違約風險及增加船舶租賃服務提供商的融資成本。因此，全球宏觀經濟環境的不確定性給全球船舶租賃市場的發展帶來了挑戰。

— 航運週期的複雜性

海事業具有一定的週期性及該週期性可能受到一系列複雜因素的影響。全球及地區性經濟及政治條件、國際貿易的發展、航運服務的供需、全球可用船舶的數量及類型、新造船舶的交付及老舊船舶的淘汰、新航運技術發展、海運及其他運輸方式的變動、海事業及船舶領域監管制度變動以及外匯匯率、利率及船舶融資成本波動均可能會影響航運週期。航運週期的變動將對船舶租賃服務的需求產生影響，而船舶租賃服務提供商可能難以及時調整業務策略以應對航運週期變動，進而給全球船舶租賃行業的發展帶來挑戰。

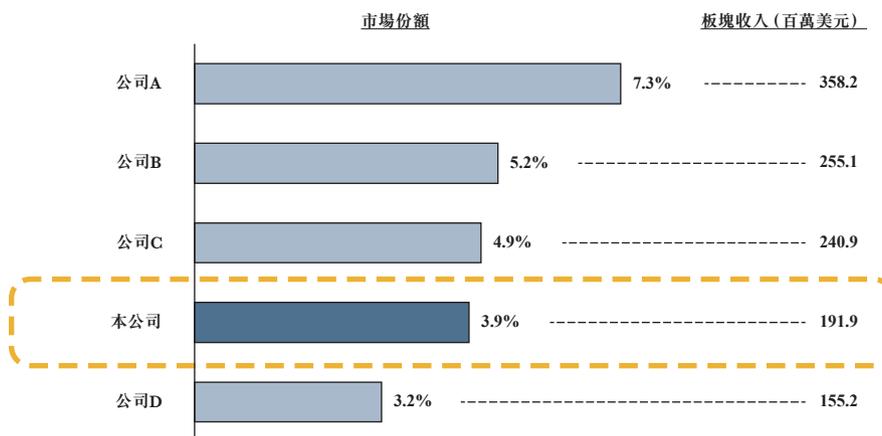
行業概覽

競爭格局分析

全球船舶租賃服務行業

全球船舶租賃服務行業較為分散。於二零一八年末，約有400家船舶租賃服務公司向客戶提供多元化的船舶租賃服務。租賃船舶主要包含散貨船、集裝箱船及液貨船。全球船舶租賃服務公司在專業性(包括對市場需求波動的敏銳判斷)、客戶網絡的覆蓋、風險評估及管理以及資產運營等方面展開競爭。於二零一八年，全球前五大船舶租賃服務提供商均為中國企業，且(按收益計)佔總市場份額的24.5%。二零一八年，於全球船舶租賃服務行業中，本公司以3.9%的市場份額排名第四。

二零一八年全球前五大船舶租賃服務公司⁽¹⁾(按收益計)



附註：

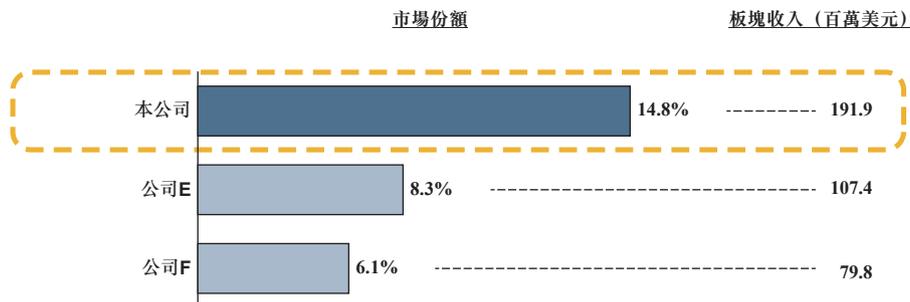
(1) 船舶租賃服務公司指主營業務中包含船舶租賃服務的公司。

資料來源：弗若斯特沙利文報告

全球非銀行系船舶租賃服務行業

根據母公司是否為銀行，全球船舶租賃服務行業可進一步劃分為非銀行系船舶租賃服務市場板塊。二零一八年，全球非銀行系船舶租賃服務行業中約有150家公司，其中全球三大非銀行系船舶租賃服務公司均位於中國，按收益計佔總市場份額的29.2%。本公司按收益計所佔的市場份額為14.8%，排名第一。

二零一八年全球前三大非銀行系船舶租賃服務公司(按收益計)



資料來源：弗若斯特沙利文報告