

行業概覽

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據乃摘錄自我們委託編製的德路里報告以及不同的政府官方刊物及可供查閱的其他公開刊物。我們委聘德路里就[編纂]編製獨立行業報告—德路里報告。來自政府官方來源的資料並未經我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]、彼等各自的任何董事及顧問或參與[編纂]的任何其他人士或各方獨立核實，且概無就有關資料的準確性發表任何聲明。因此，本節所載來自政府官方來源的資料未必準確，不應被過分依賴。

資料來源

為編製及使用德路里報告，德路里的合約金額為115,000美元，我們認為該等費用與市場費率一致。德路里是在航運業經驗豐富的獨立顧問，成立於1970年。德路里根據其內部數據庫、獨立第三方報告和知名行業組織的公開數據編製報告。必要時，德路里會訪問該行業的公司，以收集和整合有關市場、價格的資料和其他相關資料。本節所載資料取自德路里認為可靠的來源，但無法保證所含資料的準確性或完整性。由於無法合理預見的事件或連串事件，包括但不限於政府、個人、第三方和競爭對手的行動，德路里報告所載預測和假設存在固有不确定性。可能導致實際結果出現重大差異的具體因素包括航運業固有的風險、融資風險、勞工風險、設備和供應風險、監管風險和環境問題。

全球集裝箱航運業概覽

海運是全球貿易不可或缺的組成部份，集裝箱航運是增長最快的行業

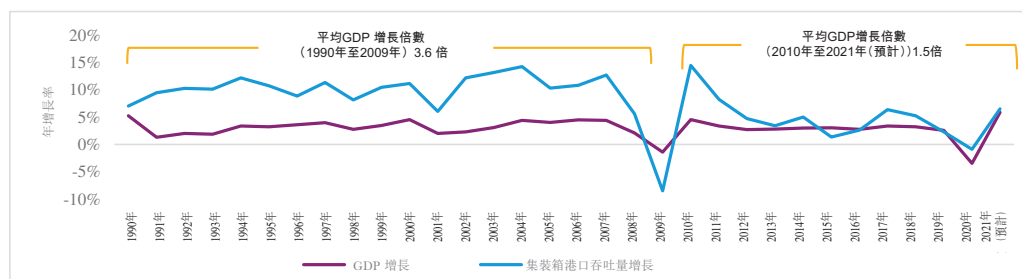
海運行業是全球貿易不可或缺的組成部份，海運是運輸大量商品的最具成本效益且通常是唯一的方法。海運貨物分類為集裝箱貨物、干散貨、其他干貨及液體散貨。集裝箱貨物通常通過集裝箱—標準尺寸的鋼箱運輸。集裝箱航運中計量貨量或運力的標準單位為20英尺標準箱或TEU。集裝箱貨物承載多類產品，例如製成品及消費品、化學物品、食物及醫療保健相關產品。於過往三十載，與其他類別相比，國際集裝箱貿易增長最快。於1990年，按噸位計，集裝箱貿易估計佔國際海上貿易不足5%，而

行業概覽

於2019年，該數字增至超過15%。根據聯合國貿易和發展會議的資料，集裝箱貿易量（以噸位計）於1990年至2019年的複合年增長率約為7%，而主要干散貨貿易及油輪貿易於同期的複合年增長率分別約為4.5%及2%。根據Statista的資料，雖然佔總噸位的約15%，但由於較高的運費，估計集裝箱貿易佔海運貿易總值約60%。

集裝箱貿易增長主要來源於經濟產量和消費增長，以及全球貿易模式的改變。集裝箱貿易增長一直與GDP增長緊密關聯。主要由於發達國家將生產外包予發展中國家以及全球的集裝箱化，集裝箱吞吐量（港口處理的集裝箱TEU計算）於1990年至2009年的增速平均達到全球GDP增速的約3.6倍。到2008年及2009年全球金融危機時，外包已步入正軌。自2010年以來，集裝箱吞吐量增長平均達到GDP增長的約1.5倍。

集裝箱吞吐量增長對比GDP增長



附註：GDP增長倍數=集裝箱吞吐量增長／GDP增長

資料來源：德路里、IMF

集裝箱運輸行業具有週期性，原因是供需平衡存在波動。集裝箱航運公司需要時間應對需求的變動，原因是下單造船與船舶交付之間的週期通常為2至3年。2020年下半年以來的最新運費上漲主要由於(i)受電子商務業務加速發展及全球補充庫存活動所推動的需求日益增長；及(ii)供應鏈中斷所導致的供應短缺。

為從規模效益中獲益，集裝箱航運公司結成聯盟。該等聯盟專注於主要東西向貿易航線（即跨太平洋、亞洲－歐洲及跨大西洋航線）。過去數年聯盟結構已發生變化，最新的三家聯盟結構自2017年4月起生效，即2M聯盟（成員為馬士基及地中海航運；亦與Zim合作）、海洋聯盟（成員為達飛輪船、長榮海運及中遠海運）及THE Alliance（成員為赫伯羅特、陽明海運、ONE及現代商船株式會社）。

行業概覽

集裝箱運輸的完整鏈包含沿整個「端到端」供應鏈從出發地到目的地的若干主要環節及參與者，集裝箱航運公司在集裝箱運輸的整個鏈條中發揮重要作用。發貨人或託運人是負責發起及組織貨運的人士或公司，而BCO是最終擁有航運產品的一方。收貨人是航運貨物的收貨人。集裝箱航運公司則經營船舶及集裝箱並負責按託運人要求運輸貨物。集裝箱航運公司可擁有自有船舶或自其他船舶擁有人租用船舶。貨運代理是國際貨物航運的中介。儘管彼等通常並不自主運營運輸資產（如船舶或集裝箱），但彼等可代表進口商及出口商行事且提供不同服務，以協調所有其他參與海運的利益相關方。

集裝箱航運的特點是準入門檻高。門檻分類為天然和人為。下表顯示各門檻的詳細說明。

集裝箱運輸行業準入門檻

類型	門檻	闡釋
天然	規模效益	集裝箱航運屬商品化行業，價格是主要競爭手段。成本競爭力必不可少
	網絡效應	集裝箱航運公司在合作夥伴、客戶及供應商形成的複雜生態系統內運營。這類網絡需要大量時間及精力來建立
	能力	若干能力（如船舶維護、檢查、船隊安排等技術性船舶管理）可向第三方供應商採購，但仍有大量集裝箱航運運營及客戶服務（包括信息技術）方面的能力需要專業知識確保有效性
	設立（包括成本）	設立集裝箱航運公司需要採購船舶及集裝箱（通過購置或租賃）、確立管理架構、流程及工具，發展新的客戶關係。這種要求很高；但在需求未得到滿足的市場，新入行者可更容易獲得客戶
	資源控制	船舶及集裝箱租賃公司充當資本設備供應商。一般而言，此為一個流動性市場，但目前並非如此。倘需求及利用率較高，主要集裝箱碼頭的運力可能難以保證
人為	定價	集裝箱航運公司可通過激進定價行動捍衛市場份額
	品牌及知名度	大多數集裝箱航運公司歷史悠久，品牌強大。因為貨主與承運人之間的關係須為一種信任關係，這點尤為重要。貨主不會將自身貨物委託予未必可靠的實體處理

中國集裝箱航運行業的巨大增長潛力

在中國，穩定的經濟增長不斷鞏固其在全球供應鏈中的突出地位。中國一直在全球集裝箱運輸市場扮演重要角色。於2020年，全球集裝箱吞吐量的約30.1%由中國大陸的港口處理。按集裝箱吞吐量計，全球十大集裝箱港口中有六個位於中國大陸。中國大陸沿海港口的集裝箱吞吐量由2000年的約19.5百萬TEU增加至2020年的約240.1百萬TEU，複合年增長率約為13.4%，按2020年集裝箱吞吐量計，中國大陸躋身十大經濟體中最大及增長第二快的經濟體。中國港口亦以工作效率著稱。疫情期間，中國迅速控制病毒的傳播並增強製造能力，彰顯中國經濟的韌性並鞏固了其在全球供應鏈中的地位。

行業概覽

十大經濟體的集裝箱吞吐量、份額及增長率

經濟體	2020年集裝箱吞吐量（百萬TEU）	2000年至2020年 複合年增長率	2020年佔全球總量的份額
中國大陸	240	13.4%	30.1%
美國	54	3.4%	6.8%
新加坡	37	3.9%	4.6%
韓國	29	6.7%	3.7%
馬來西亞	27	8.4%	3.3%
日本	21	2.0%	2.6%
阿聯酋	18	6.5%	2.2%
印度	16	9.8%	2.1%
越南	16	15.4%	2.0%
西班牙	15	4.8%	1.9%

資料來源：德路里

中國經濟的三駕馬車是投資、消費及出口。出口由製造支持。中國政府持續推動製造業及外貿的發展，帶來航運量的持續強勁需求。根據IMF的資料，中國貨物出口量於2022年至2026年將以介乎約3.7%至5.4%的年增長率增長。

按運量計，五個主要合作夥伴（即東盟、歐盟、美國、韓國及日本）佔中國集裝箱貨物貿易量的一半以上，其中東盟是最大的合作夥伴，份額約為24.3%，並於2015年至2020年增長最快，複合年增長率約為10.5%。於2020年，大中華區往來的集裝箱航運量預計約佔全球總集裝箱航運量的30%。鑑於：(i)亞洲區內貿易量的不斷增長；(ii)由中國企業主導並得到中國政府支持的跨境電子商務領域的增長；及(iii)外國企業補充庫存，以提高COVID-19疫情後供應鏈彈性，預計來自中國的相關貿易量的進一步增加，繼續推動全球航運需求。

集裝箱航運需求持續增長，與GDP增長緊密關聯

全球集裝箱吞吐量由三種不同的貨量流組成：裝載集裝箱、空集裝箱及轉運集裝箱（滿載及空載）。集裝箱航運量是行業需求的另一個廣泛使用的指標。與集裝箱吞吐量不同，集裝箱航運量是從始發地運往目的地的裝載集裝箱的數目，而不計入空集裝箱及轉運集裝箱。

2020年全球集裝箱吞吐量達到約797百萬TEU，自2011年的複合年增長率約為3.3%，根據德路里於2021年第四季度發佈的《Container Forecaster》，預計2021年至2025年將以約3.6%的複合年增長率進一步增長。從地區來看，亞洲的集裝箱吞吐量最大，於2020年佔全球總量的54.5%。自2011年至2020年，南亞集裝箱吞吐量增長最快，複合年增長率約為5.8%，其次是非洲及亞洲，複合年增長率分別約為3.8%及

行業概覽

3.7%。德路里預計，於2021年南亞的增長仍將最為強勁，增長強勁的還有北美（由強勁的消費需求及庫存消耗所推動）及亞洲（由對西方經濟體的出口及更強勁的亞洲區內貿易所推動）。

根據德路里於2021年第四季度發佈的《Container Forecaster》，2020年全球集裝箱航運量達到約219百萬TEU，自2011年的複合年增長率約為3.2%，預計於2021年至2025年將以約4.3%的複合年增長率進一步增長。從貿易航線來看，亞洲區內是最大的市場之一，2020年佔全球航運量的約15.4%，2015年至2020年的複合年增長率約為2.8%。跨太平洋和亞洲－歐洲這兩條主要的東西向貿易航線分別佔2020年全球航運量的約13.3%及10.6%，2015年至2020年的複合年增長率分別約為3.5%及1.8%。

亞洲區內

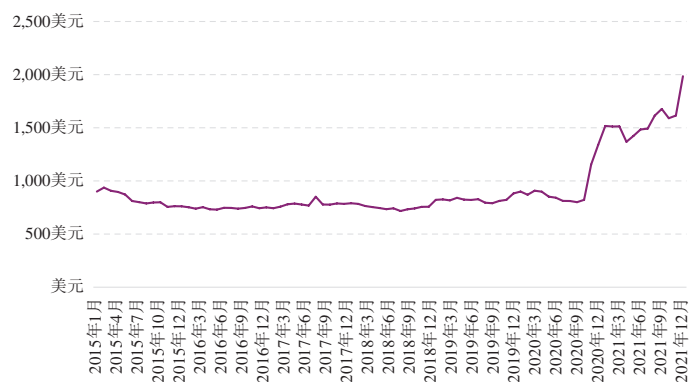
按航運量計，亞洲區內是最大的區域市場，2020年佔全球集裝箱航運量的約15.4%。亞洲區內航線航運量（不包括中國國內貿易量）由2015年的約29.4百萬TEU增長至2020年的約33.7百萬TEU，複合年增長率約為2.8%。受COVID-19疫情影響，2020年航運量較2019年收窄約0.4%，隨後由於亞洲區內貿易強勁增長，於截至2021年10月31日止十個月錄得同比增長約10.3%。

亞洲區內可分為三個子區域：大中華、北亞及東南亞。大中華為亞洲最大的集裝箱航運市場。源自大中華的集裝箱航運量由2015年的約11.2百萬TEU增長至2020年的約14.0百萬TEU，複合年增長率約為4.5%，佔2020年亞洲區內集裝箱航運總量的約41.5%。大中華至東南亞貿易量由2015年的約6.8百萬TEU增加至2020年的約8.8百萬TEU，複合年增長率約為5.2%，高於同期全球航運量約3.1%的複合年增長率。

亞洲區內貿易航線的距離遠短於跨太平洋及亞洲－歐洲等遠洋航線，因此在該貿易區域中部署的船舶較小，通常小於5,000 TEU，以確保部署的靈活性。同時亞洲區內航線競爭較為激烈，有100多家集裝箱航運公司在彼等航線中運營。亞洲區內航線於2020年第三季度前運費費率穩定。自此，集裝箱航運公司將轉向獲利更多的東西向航線，造成亞洲區內航線運力不足。

行業概覽

亞洲區內運價指數(美元／FEU)



附註：FEU (40英尺集裝箱) 等於2 TEU

資料來源：德路里

RCEP的簽署以及中國－東盟自貿協定的不斷升級一直支持著中國與東盟的貿易。於2018年，東盟成為中國第三大貿易夥伴，僅次於美國及歐盟。於2020年，東盟躍居中國最大貿易夥伴。隨著中產階級人口的增加、向東盟及南亞的產業轉移及由中國商人主導的跨境電商領域的蓬勃發展，預計亞洲區內市場的需求將會不斷增加。

跨太平洋

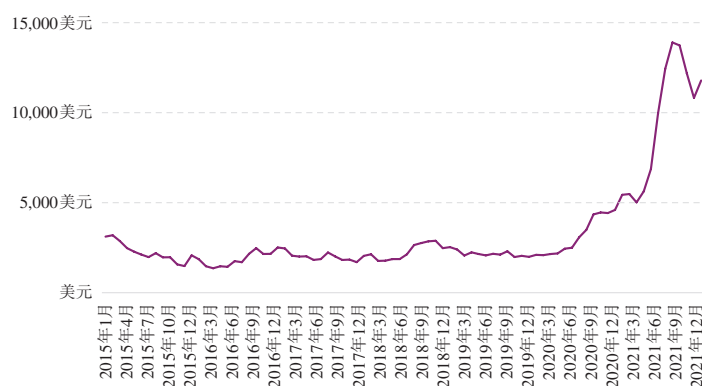
跨太平洋航線是全球貿易中最重要航線之一。於2020年，其航運量佔全球總量的約13.3%。從亞洲到北美的航運量由2013年的約15.6百萬TEU增加至2020年的約21.8百萬TEU，複合年增長率約為4.9%。該航線需求具有極強的季節性，高峰期通常為第三季度，雖然在過去數年，該航線的需求的季節性也受到美中貿易戰及COVID-19的影響。

跨太平洋航線可進一步劃分為亞洲－北美東海岸航線（「亞洲－北美東海岸航線」）及亞洲－北美西海岸航線（「亞洲－北美西海岸航線」）。亞洲－北美東海岸航線主要由聯盟成員經營。在亞洲－北美西海岸航線上，聯盟成員控制約66.5%的有效運力。包括我們在內的新參與者近期進入跨太平洋航線，使非聯盟航運公司的市場份額提高。亞洲－北美西海岸航線的船舶大小介乎1,500 TEU至14,500 TEU之間。

行業概覽

於2015年第一季度運價達到高峰後，亞洲至北美的運價於2016年至2020年上半年有所波動。2020年下半年需求激增導致運價上漲，之後，在疫苗接種後美國經濟復甦及全球供應鏈中斷的影響下，運價加速上漲，於2021年8月達到歷史新高。由於堆場、倉儲及卡車運力的短缺可能無法很快緩解，預計供應鏈中斷於2022年第四季度前不會完全解決。因此，整體集裝箱運力將繼續受到限制，而於供應鏈全面恢復前運費將仍高企。

跨太平洋去程運價指數(美元／FEU)



資料來源：德路里

於2020年及2021年，電商在全球零售業中的應用增長迅速。根據美國統計局的資料，於2020年，美國電商零售銷售額增長約32%。由於COVID-19疫情期間消費者的消費習慣由實體店購物轉向線上購物，電商零售額迅速增長。電商的蓬勃發展很可能支撐該市場中期航運量增長。

亞洲－歐洲

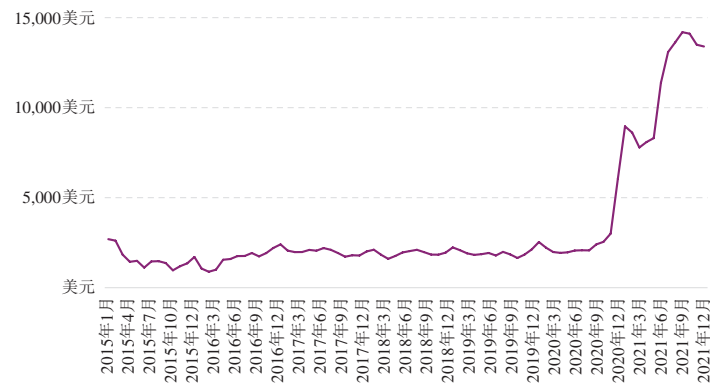
亞洲－歐洲航線是全球貿易的另一重要航線。2020年其航運量約佔全球總量的10.6%。從亞洲到歐洲的航運量由2012年的約13.3百萬TEU增加至2019年的約16.3百萬TEU，複合年增長率約為2.9%。由於COVID-19，2020年的航運量下降約5.4%，其後由於不斷增長的需求，於截至2021年10月31日止十個月錄得增長約9.2%。

亞洲－歐洲航線可進一步分為亞洲－北歐及亞洲－地中海航線。兩條子航線幾乎完全由聯盟成員運營。我們於2021年開始兩週一次的亞洲－歐洲航線，佔該航線的份額不足1%。

行業概覽

亞洲－歐洲航線的需求恢復慢於跨太平洋航線，但增長一直在迎頭趕上。由於需求增長及供應鏈中斷，現貨運價較COVID-19前的費率飆升六至七倍。2022年預計簽署的西行合約費率將大幅增加，使承運人於該條航線保持盈利。歐洲經濟的緩慢增長，加上通脹的擔憂及另一波潛在的COVID-19可能使得該市場的貿易量較溫和增長。

亞洲－歐洲去程運價指數(美元/FEU)

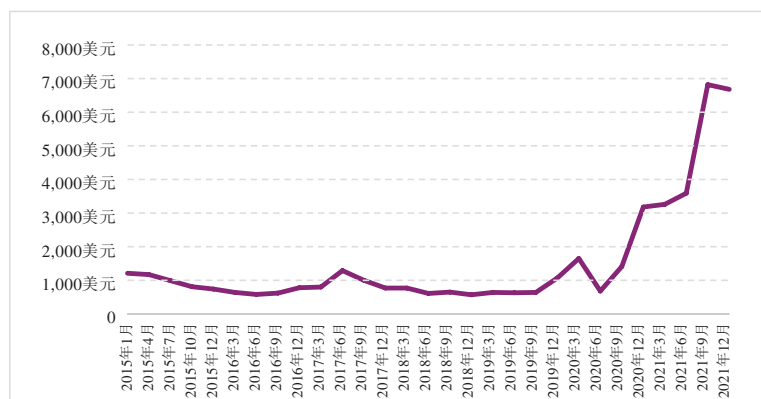


資料來源：德路里

亞洲－印度次大陸和中東

2020年亞洲－印度次大陸和中東航線的航運量佔全球總量的4.4%。亞洲至印度次大陸和中東的航運量由2012年的5.7百萬TEU增加至2019年的7.0百萬TEU，以3.1%的複合年增長率不斷增長。由於COVID-19的影響，2020年航運量下降8.4%。集裝箱航運公司削減該條航線的運力，將運力移至利潤更高的東西向航線，造成運力短缺並推動運價上漲。

華中(上海)至印度(那瓦舍瓦)運價指數(美元/FEU)



資料來源：德路里

行業概覽

面向南亞的產業轉移將支持該區域市場。旺盛的出口需求增加南亞地區的航運活動。然而，市場的發展將很大程度上依賴於從COVID-19復甦的進度。

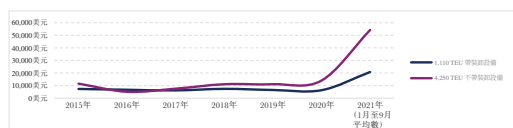
集裝箱航運供應

截至2021年10月1日，全球集裝箱船隊為5,548艘船舶，提供24.4百萬TEU的常備運力。2010年至2020年，全球船隊運力以約5.3%的複合年增長率增長，低於過去十年約11.6%的複合年增長率。根據2021年第四季度發佈的《Container Forecaster》，德路里預計2021年至2025年集裝箱船隊運力將以約5.2%的複合年增長率增長。截至2021年10月1日，規模小於5,300 TEU的船舶佔船舶總數的72.2%以上。

由於市況不佳，新訂單於2021年前幾年有所減少。2021年第二季度訂單明顯增加，將訂單與船隊的比率推高至2021年10月的約23%。由於對船舶的高需求，現階段拆船相當有限。然而，當船舶需求下降及新的環保法規開始生效時，集裝箱航運市場預計將有大量陳舊或效率低下的船舶被拆船。新訂單情況及拆船行為的結合可能導致2021年至2025年船隊總運力的複合年增長率較以往數十年放緩。

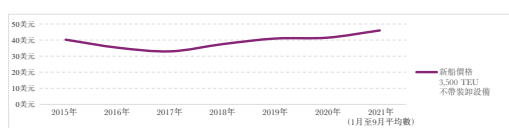
根據德路里於2021年第四季度刊發的《Container Forecaster》，供需指數預計將於2023年前保持高位，這表明集裝箱航運公司所面臨的是有利的市場狀況。由於運力需求旺盛，2021年船舶租賃費率再創新高，而新訂單增加亦帶動新船價格上漲。

按船舶大小劃分的
一年期租船費率(美元／天)



資料來源：德路里

新船價格(百萬美元)

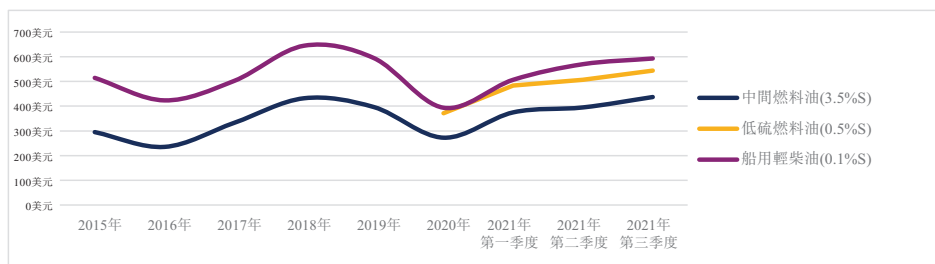


資料來源：德路里

儘管國際海事組織引入新規定，即船舶必須燃燒低硫燃料，但由於全球油價下跌及COVID-19，2020年船用燃油價格有所下降，船用燃油價格於2021年已逐漸恢復至疫情前的水平。

行業概覽

新加坡船用燃油價格(美元／噸)



資料來源：德路里

市場架構及主要參與者

下表列出截至2021年12月29日全球22大集裝箱航運公司(按船舶運力劃分)。根據Alphaliner的資料，我們的運力全球排名從2020年10月2日的第95名提高至最後實際可行日期的第22名，令我們成為全球100強中同期排名提升增長最快的集裝箱航運公司。

截至最後實際可行日期，就運力而言，我們是總部位於中國大陸的提供近洋及遠洋服務的第二大集裝箱航運公司。

截至2021年12月29日
全球集裝箱航運公司排名

排名	運營商	TEU	份額	總部
1	運營商A	4,270,705	17.1%	丹麥
2	運營商B	4,261,787	17.1%	意大利
3	運營商C	3,177,902	12.7%	法國
4	運營商D	2,934,447	11.7%	中國大陸
5	運營商E	1,739,627	7.0%	德國
6	運營商F	1,547,885	6.2%	日本
7	運營商G	1,477,644	5.9%	台灣地區
8	運營商H	819,790	3.3%	韓國
9	運營商I	662,047	2.7%	台灣地區
10	運營商J	415,578	1.7%	台灣地區
...	...	...	...	...
22	中聯航運	87,158	0.3%	中國大陸

資料來源：Alphaliner、德路里

總部位於中國大陸的
十大集裝箱航運公司
(截至2021年12月29日)

排名	公司	TEU	航運服務覆蓋範圍
1	公司A	2,934,447	中國內貿、亞洲區內、遠洋
2	公司B	142,602	亞洲區內
3	公司C	129,513	中國內貿、亞洲區內
4	安通	95,343	中國內貿
5	中聯航運	87,158	亞洲區內、遠洋
6	公司D	45,006	亞洲區內
7	公司E	39,464	中國內貿、亞洲區內
8	公司F	36,953	亞洲區內、遠洋
9	公司G	34,168	中國內貿、亞洲區內
10	公司H	13,352	亞洲區內

附註：安通與我們在遠洋航線方面有合作，但自身並不經營遠洋航線。

儘管全球仍有約500家集裝箱航運公司，但其中許多是小型區域性及利基市場公司，而十大集裝箱航運公司佔全球運力的約85.4%。集裝箱航運業歷經連續整合。併購顯著提高市場集中度，在過去五年里，全球二十大航運公司中有8家已從榜單消失。市場集中及運力管理工作改善的結果使供求關係更加準確地匹配，從而創造一個更有利的運費環境。預計該狀況將持續。部份領先的集裝箱航運公司於物流及港口領域進行併購交易，旨在實現供應鏈多元化及取得更多控制權。集裝箱航運公司亦投資於技術及數字化，以提高運營效率。

行業概覽

集裝箱航運公司嚴格的運力管理緩解了COVID-19的影響，需求激增及供應鏈中斷為持續繁榮提供支持

COVID-19迅速蔓延，對全球航運市場造成重大影響。截至2020年第一季度，由於需求崩潰、貿易前景黯淡及各地區的封鎖，亞洲製造業產量大幅下降。然而，自2020年下半年以來，多個行業的需求激增。中國迅速控制疫情傳播並提高產能。由於封鎖期間儲蓄增加及財政刺激改變消費者習慣，電子商務及耐用品銷售實現強勁增長，驅動需求增加。

供給方面，在需求下降的情況下，集裝箱航運公司實施運力管理方法，包括減少運力、空艙航行及減少服務，以將2020年初COVID-19疫情造成的損失降至最低。在COVID-19疫情開始時，費率穩定，表示這一舉措效果極好。然而，自2020年下半年以來，需求激增，加上供應鏈中斷，推動費率升高。根據德路里在2021年第四季度發佈的《Container Forecaster》中的分析，港口擁堵導致2021年集裝箱有效運力下降約17%，拉高運力需求水平及推高運費。

需求激增及供應鏈中斷已將2021年的運費推向歷史新高。於2021年9月的東西向航線運費費率指數為2018年的5倍以上。強勁的運費費率支撐集裝箱航運公司強勁的盈利能力。在如今有利的運費費率市場中，集裝箱航運公司開始與客戶訂立較長期的協議，試圖鎖定費率並保護當前週期後的收益。於2022年底供應中斷恢復前，預計運費將保持高位。

自2023年開始，新造的集裝箱船舶陸續交付，且供應鏈中斷的情況可能會得到緩解，這將導致有效的集裝箱運力增加，並導致費率下降。然而，由於強勁的需求及集裝箱航運公司運力管理的改善，與COVID-19疫情之前的運價相比，運價可能會穩定在較高的水平，德路里預計集裝箱航運業將保持盈利。

根據於COVID-19期間的經驗，託運人目前更注重供應鏈彈性及成本效率。他們傾向於(i)將物流服務供應商多元化，轉向較小型集裝箱航運公司而非僅使用一兩家航運公司／聯盟。較小的集裝箱航運公司預計將從該趨勢中受益；及(ii)與集裝箱航運公司簽訂更長期合約以確保運費費率穩定性。

行業概覽

集裝箱航運業的主要未來趨勢

亞洲區內貿易前景廣闊

自2000年代初中國加入世貿組織以來，全球化已成為全球貿易的方向。然而，近年來，中美貿易戰、經濟體間的保護主義及COVID-19疫情導致人們擔憂全球化的步伐可能會放緩。然而，此趨勢不大可能影響亞洲區內貿易。

RCEP的簽署以及中國－東盟自貿協定的不斷升級一直支持著中國與東盟的貿易。根據Oxford Economics的預測，東盟於未來五年的增長態勢良好－GDP增長率、出口值增長率及進口值增長率將高於世界平均水平。隨著中產階級人口的增長以及產業向東盟轉移，該等區域需求將持續增長。亞洲區內集裝箱航運市場將繼續增長。深耕亞洲區內市場的集裝箱航運公司將繼續受惠於前景廣闊的亞洲區內貿易。

跨境電商業務的發展支撐全球航運需求及對定制化的端到端服務日益增加的需求

於2020年及2021年，電商在全球零售業中的應用增長迅速，原因是消費者的購物習慣因COVID-19疫情而由實體店購物轉向線上購物。為滿足消費者需求，電商運輸需要的交貨時間非常短，從而需要增加庫存及提供定制化的端到端服務。跨境電商的強勁增長會支持全球航運需求。同時，為滿足不斷增長的對定制化服務的需求，若干領先集裝箱航運公司（如馬士基及達飛輪船）已經在將服務自港到港擴展到端對端方面取得進展。

中國是最大的製造業出口國之一，大量的電商賣家在中國市場聚集。跨境電商進出口額由2020年增加至2021年的約人民幣2.0萬億元，增長率約為15%。其中，2021年的出口額約為人民幣1.4萬億元，自2020年起的增長率約為24.5%。中國政府通過建立跨境電商試驗區、簡化通關手續及鼓勵企業建立海外跨境電商基礎設施等多種方式支持跨境電商業務的發展。總部位於中國的集裝箱航運公司可能受惠於此增長。

行業概覽

集裝箱航運公司的議價能力增強

隨著船隊增長放緩及需求攀升，供需平衡顯著改善。目前，強勁的需求加上供應鏈中斷，意味著集裝箱運力（就船舶運力及集裝箱運力而言）非常緊張。這表明集裝箱航運公司在與客戶談判時處於非常有利的地位。COVID-19疫情後，集裝箱航運公司在運力管理方面擁有更豐富的經驗。於供應鏈中斷完全得到解決後，鑒於集裝箱航運公司運力管理改善，運費費率可能會穩定在較COVID-19疫情前的費率相對為高的水平。德路里認為，COVID-19疫情的影響過後，集裝箱航運市場將較以往更穩定並保持持續盈利性。

更嚴格的环境標準

國際海事組織已制定限制硫、氮氧化物及溫室氣體排放的法規。硫排放法規(IMO 2020)自2020年1月1日起實施。更長遠的目標(IMO 2050)是實現海事領域脫碳。為符合脫碳要求，集裝箱航運公司須優化船隊運營。短期措施包括使用低硫燃油或安裝脫硫過濾裝置。長期措施可能涉及投資使用清潔燃料（如液化天然氣、甲醇、液化石油氣或任何其他合規燃料）的新型船舶。老舊船舶可改造或拆解。船舶岸電系統是另一項正在推廣的措施，旨在通過使用岸上電力作為替代品，幫助減少柴油發電機產生的污染。短期脫碳措施所需投資較少，可由船東的股權或公司債券提供資金。2025年後，當航運企業開始大量訂購使用替換燃料的船舶時，將產生大量資本投資需求。

集裝箱航運公司數字化及提高營運效率和服務質量的技術

集裝箱航運行業正加速轉向數字化與自動化。數字技術正用於提高服務質量、提升營運效率以及增強競爭力。來自傳感器及其他來源的數據流可用於決策及提高監控、控制、質保及核驗。數字化亦為增強供應鏈彈性的重要舉措。集裝箱航運公司正投資於數字化轉型的各個領域，並在數字化期間取得重大進展。例如，部分集裝箱運輸公司已經建立線上預訂的電子平台，在集裝箱上安裝顯示器以控制其實時狀態，並採用先進的分析系統來優化其網絡規劃。