

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]、我們或彼等各自的任何董事、高級管理層、代表及顧問或參與[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，支付予德路里的合約金額為131,000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，但無法保證所載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等。

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分，集裝箱航運是增長最快的行業

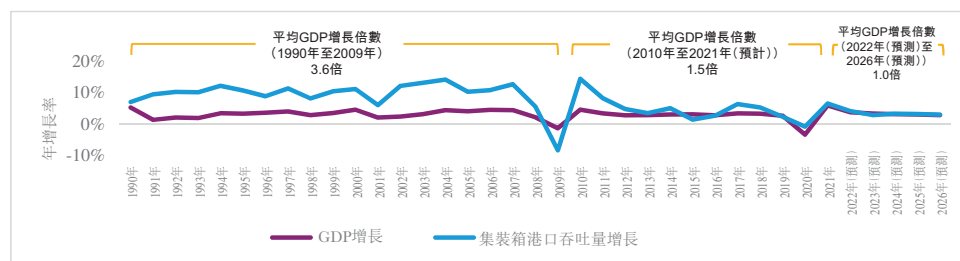
海運行業是全球貿易不可或缺的組成部分，遠洋船舶是運輸大量商品的最具成本效益且通常是唯一的方法。海運貨物分類為集裝箱貨物、幹散貨、其他幹貨及液體散貨。集裝箱貨物通過集裝箱—標準尺寸的鋼箱運輸。集裝箱航運中計量貨量或運力的標準單位為20英尺標準箱或TEU。集裝箱貨物承載多類產品，例如製成品及消費品、化學物品、食物及醫療保健相關產品。於過往三十載，與其他類別相比，國際集裝箱貿易增長最快。於1990年，按噸位計，集裝箱貿易估計佔國際海上貿易不足5%，而於2019年，該數字增至超過15%。根據聯合國貿易和發展會議的資料，集裝箱貿易量(以

行業概覽

噸位計) 於1990年至2019年的複合年增長率約為7%，而主要幹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%。於2020年，油輪貿易因疫情下降7.7%。然而，對幹散貨貿易的影響較小，僅下降1.5%。集裝箱貿易亦抵住衝擊，僅下降1.1%。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(按港口處理的集裝箱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。於2010年至2021年，集裝箱吞吐量增長平均達到GDP增長的約1.5倍，根據德路里於2022年第一季度發佈的《Container Forecaster》，預期於2022年至2026年將以GDP增長的平均1.0倍增長。

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

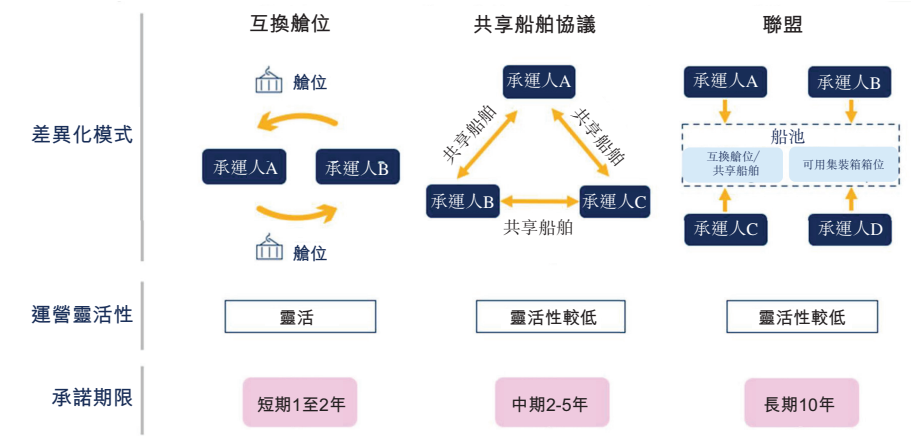
集裝箱運輸行業具有週期性，原因是供需平衡存在波動。集裝箱航運公司需要時間應對需求的變動，原因是下單造船與船舶交付之間的週期通常為2至3年。2020年下半年以來的最新運費猛漲主要由於(i)受電子商務業務加速發展及全球補充庫存活動所推動的需求日益增長；及(ii)供應鏈中斷所導致的供應短缺。

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聯盟(成員為赫伯羅特、陽明海運、ONE及現代商船株式會社)。共享船舶及互換艙位是集裝箱航

行業概覽

運公司之間常見的合作模式。共享船舶協議（「VSA」）是航運公司之間的協議，將指定數量的船舶用於特定航線，並將固定比例的可用運力分配予其他參與者。共享船舶協議中採用的標準原則是各參與航運公司在共享服務航線所涉及的每艘船舶中分配相當於其向該服務航線提供的運力總體佔比的運力。因此，倘我們貢獻五艘1,900 TEU的船舶而另一方貢獻五艘2,100 TEU的船舶共同運營服務，我們每艘船舶將於服務中獲分配約47.5%的可用空間。互換艙位協議是兩家航運公司之間的協議，旨在就彼此的不同服務航線互換某一數量艙位。通常，在VSA或互換艙位協議下，每個參與者的定期艙位分配無須支付費用。

航運公司訂立該等合作協議的目的是相似的：實現規模經濟效應、優化船隊利用率、提高運營能力、通過增加服務頻率及地域範圍向其客戶提供更好服務。



於2022年6月，新美國《海運改革法》簽署為法律。該立法旨在通過具有競爭力的海運制度促進美國出口的增長，並避免海運承運人向託運人收取過多的滯留費和滯期費。德路里認為，這項法律改革對市場的影響很小，因為它不會產生有意義的重大結構性改變，如不會解散聯盟。

《航運聯營體集體豁免條例》（「該條例」）豁免航運領域的若干合作協議遵守《歐盟運行條約》第101條所載的反競爭協議禁令，前提是符合該條例所載的若干情況。《航運聯營體集體豁免條例》將於2024年4月25日到期，並且極可能在2024年由歐盟進行續期（過去30年間多次發生），原因為沒有證據表明聯盟濫用了市場力量及作為洲際供應鏈骨幹的集裝箱服務（尤其是亞洲的服務）存在破壞穩定的風險。

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是最終選擇航運產品的一方。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賃船舶。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者。

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。設立該類公司要求很高；但在需求未得到滿足的市場，新入行者可更容易獲得新客戶
	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2021年，全球集裝箱吞吐量的約30.0%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2021年的約256.4百萬 TEU，複合年增長率約為13.0%，按2021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

2021年十大經濟體的港口集裝箱吞吐量、份額及增長率

經濟體	2021年集裝箱吞吐量 (百萬TEU)	2000年至2021年 複合年增長率	2021年佔全球總量的份額
中國大陸	256	13.0%	30.0%
美國	62	3.9%	7.3%
新加坡	37	3.8%	4.4%
韓國	30	6.5%	3.5%
馬來西亞	28	8.3%	3.3%
日本	21	2.1%	2.5%
印度	20	10.3%	2.3%
越南	19	15.4%	2.2%
阿聯酋	18	6.3%	2.1%
西班牙	16	4.9%	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年將以每年介乎約3.7%至5.4%的速度增長。

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25.1%，並於2015年至2021年增長最快，複合年增長率約為9.5%。於2021年，大中華區往來的集裝箱航運量預計約佔全球集裝箱航運總量的30%。鑒於：(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行業的增長；及(iii)外國企業不斷補充庫存，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，將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）。集裝箱航運量是計量行業需求廣泛使用的另一個指標。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。

2021年全球集裝箱吞吐量達到約857百萬TEU，自2011年的複合年增長率約為3.7%，根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，預計2022年至2026年將以約3.2%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2021年約佔全球總量的54%。自2011年至2021年，南亞集裝箱吞吐量增長最快，複合年增長率約為6.8%，其次是非洲及北美，複合年增長率分別約為4.6%及4.3%。亞洲亦實現類似的增長率，複合年增長率約為4.0%。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，德路里預計，自2022年至2026年，由於產業轉移，南亞的增長仍將最為強勁，按6.2%的複合年增長率增長；在電商蓬勃發展的支撐下，北美將按3.1%的複合年增長率增長；及受對西方經濟體的出口及更強勁的亞洲區內貿易的推動，亞洲將按3.1%的複合年增長率增長。

行業概覽

根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，2021年全球集裝箱航運量達到約236百萬TEU，自2011年以約3.6%的複合年增長率增長，預計於2022年至2026年將以約3.6%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一，2021年佔全球航運量的約15.6%，2015年至2021年的複合年增長率約為3.8%。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2021年全球航運量的約13.2%及10.2%，2015年至2021年的複合年增長率分別約為4.1%及2.1%。

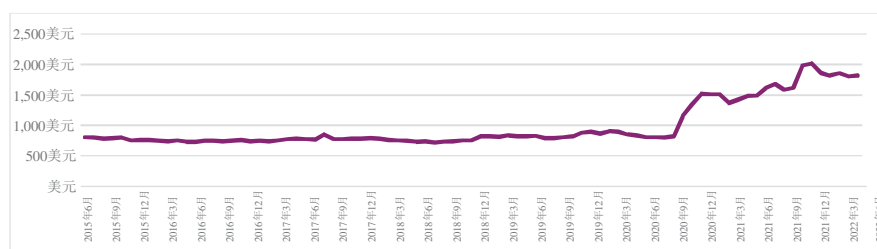
亞洲區內

按航運量計，亞洲區內是最大的區域市場，2021年佔全球集裝箱航運量的約15.6%。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2021年的約36.8百萬TEU，複合年增長率約為3.8%。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2021年錄得同比增長約9.0%。

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2021年的約14.9百萬TEU，複合年增長率約為4.8%，佔2021年亞洲區內集裝箱航運總量的約40%。大中華至東南亞的航運量由2015年的約6.8百萬TEU增加至2021年的約9.3百萬TEU，複合年增長率約為5.2%，高於同期全球航運量約4.0%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該市場中運營。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。

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

行業概覽

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。

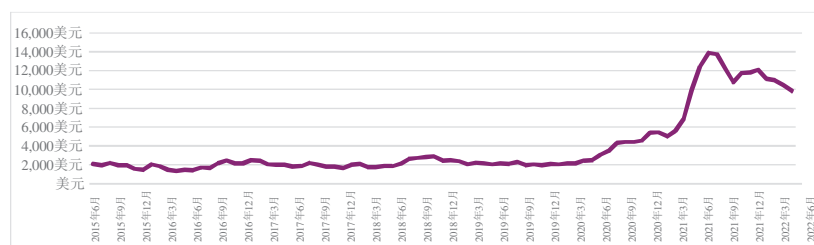
跨太平洋

跨太平洋航線是全球貿易中最重要航線之一。於2021年，其航運量佔全球總量的約13.2%。從亞洲到北美的航運量由2013年的約15.6百萬TEU增加至2021年的約24.8百萬TEU，複合年增長率約為6.0%。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疫情的影響。

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」）。截至2022年4月，亞洲－北美東海岸航線及亞洲－北美西海岸航線分別由聯盟成員控制約87%及64%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1,700 TEU至15,000 TEU之間。

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。

跨太平洋頭程運價指數（美元／FEU）



資料來源：德路里

行業概覽

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，美國電商零售額增長約32%。由於COVID-19疫情，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航運量增長。然而，經濟增長放緩和通貨膨脹高企可能導致未來市場交易量增長受限。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，於2021年全年實現7.4%的可觀增長後，該市場的航運量增長將放緩，2022年至2026年的複合年增長率達到約1.6%。但跨太平洋航線是世界最終重要的航線之一，儘管增速可能出現波動，但貿易仍會持續。亞洲和北美之間仍將存在持續的貨物航運需求。

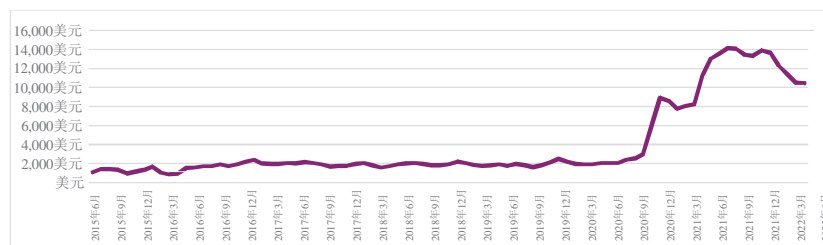
亞洲－歐洲

亞洲－歐洲航線是全球貿易的另一重要航線。2021年其航運量約佔全球總量的10.2%。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2021年增長約8.3%。

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。

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疫情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疫情可能使得日後該市場的貿易量溫和增長。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，該航線的航運量自2022年至2026年將按2.9%的複合年增長率增長。

亞洲－歐洲頭程運價指數(美元／FEU)



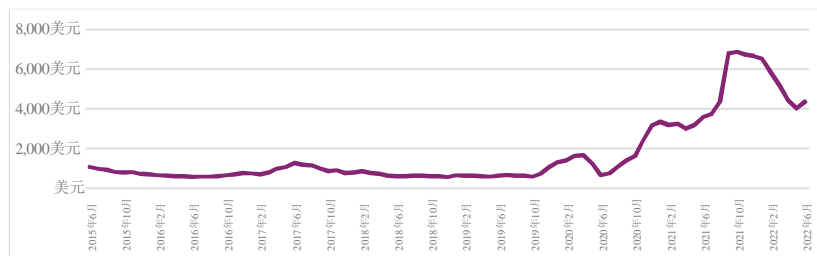
資料來源：德路里

行業概覽

亞洲－印度次大陸和中東

2021年亞洲－印度次大陸和中東航線的航運量佔全球總量的4.1%。亞洲至印度次大陸和中東的航運量由2012年的約5.7百萬TEU增加至2019年的約7.0百萬TEU，以約3.1%的複合年增長率不斷增長。由於COVID-19的影響，2020年航運量下降約8.4%，後於2021年反彈3.3%。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

面向南亞的產業轉移將支持該區域市場。出口需求令南亞地區的航運活動增加。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2022年1月1日，全球集裝箱船隊為5,587艘船舶，提供24.7百萬TEU的常備運力。2010年至2021年，全球船隊運力以約5.2%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2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，德路里預計2022年至2026年集裝箱船隊運力將以約5.1%的複合年增長率增長。截至2022年1月1日，規模小於5,300 TEU的船舶佔船舶總數的72.1%以上。

由於市況不佳，新訂單於2021年前幾年有所減少。自2021年第二季度以來，訂單量大幅增加，將訂單船隊比推高至2022年6月的約28%。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2022年至2026年船隊總運力的複合年增長率較以往數十年放緩。

行業概覽

下表載列2015年至2022年（年初）全球集裝箱航運業訂單船隊比：

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2022年 6月
訂單船隊比	17.1%	18.7%	15.2%	12.6%	12.5%	10.6%	10.1%	26.4%	28.0%

資料來源：2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》

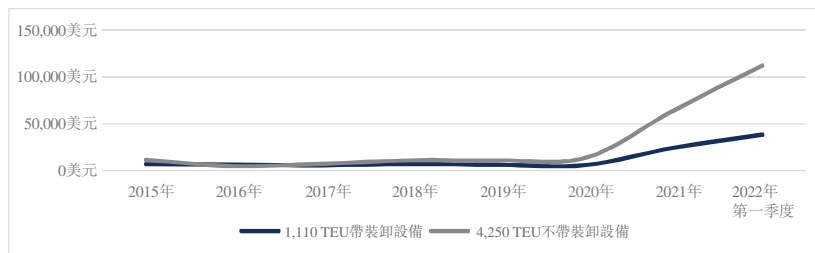
下表載列2022年至2026年全球船隊總運力預測的複合年增長率：

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2022年 至2026年 的複合年 增長率
船隊運力(千TEU)	24,704	25,555	27,381	29,694	30,664	31,170	5.1%
船隊增長率	4.5%	3.4%	7.1%	8.4%	3.3%	1.6%	

資料來源：2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》

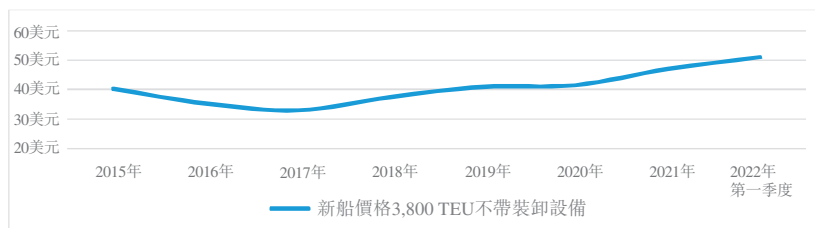
由於運力需求旺盛，2021年船舶租賃費率再創新高，而新訂單增加亦帶動新船價格上漲。

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)

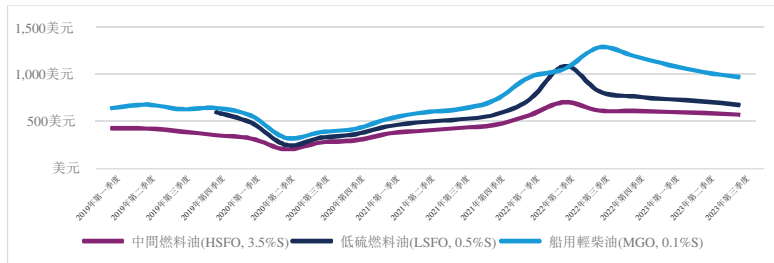


資料來源：德路里

行業概覽

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。

全球船用燃油價格(美元／噸)



註：所示船用燃油價格乃基於八個代表性港口的平均價。

資料來源：德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》

市場架構及主要參與者

下表列出截至2022年7月30日全球23大集裝箱航運公司（按船舶運力劃分）。根據Alphaliner的資料，我們的國際運力排名從2020年10月2日的第95名提升至最後實際可行日期的第23名，令我們成為該期間全球百強中排名提升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2022年7月30日集裝箱航運公司排名

排名	運營商	運力 (TEU)	份額	總部
1	地中海航運	4,470,499	17.4%	瑞士
2	馬士基	4,273,105	16.6%	丹麥
3	達飛輪船	3,292,077	12.8%	法國
4	中遠集團	2,896,722	11.3%	中國大陸
5	赫伯羅特	1,768,785	6.9%	德國
6	長榮海運	1,576,025	6.1%	日本
7	ONE	1,503,759	5.8%	台灣地區
8	現代商船株式會社	818,075	3.2%	韓國
9	陽明海運	685,189	2.7%	台灣地區
10	以星航運	502,318	2.0%	以色列
...				
23	中聯航運	85,824	0.3%	中國大陸

資料來源：Alphaliner、德路里

行業概覽

截至2022年7月30日總部位於中國大陸的十大集裝箱航運公司

排名	公司	運力 (TEU)	航運服務覆蓋範圍
1	中遠集團	2,896,722	中國內貿、亞洲區內、遠洋
2	海豐國際	148,582	亞洲區內
3	中谷物流	115,738	中國內貿、亞洲區內
4	安通	88,039	中國內貿
5	中聯航運	85,824	亞洲區內、遠洋
6	中國外運	46,441	中國內貿、亞洲區內
7	寧波遠洋運輸	42,298	中國內貿、亞洲區內
8	上海錦江航運	35,862	中國內貿、亞洲區內、遠洋
9	博亞國際海運	23,099	亞洲區內、遠洋
10	致遠航運	16,903	遠洋

資料來源：Alphaliner、德路里

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%。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。部分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。

集裝箱航運公司嚴格的運力管理緩解了2020年COVID-19的影響，受需求激增及供應鏈中斷推動，集裝箱運費費率創下記錄

運費費率反映各航線集裝箱運力的供需平衡。集裝箱航運公司需要平衡供需，以維持穩定的運費費率。集裝箱航運公司通過多種途徑調整運力供應以匹配市場需求，包括報廢舊船舶、閒置部分船舶、延後新造集裝箱船舶的交付、減速航行、空船航行及減少服務。在東西向貿易中，全球聯盟的結構極大增強了集裝箱航運公司匹配運力與需求的能力。由於三家聯盟控制了全球約85%的船隊，屬該等聯盟成員的集裝箱航運公司將相互合作，以管理集裝箱運力，及可保持關鍵貿易的平衡。

行業概覽

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。集裝箱航運公司實施空船航行及減少服務等運力管理措施，以最大程度降低2020年年初需求大幅減少期間COVID-19疫情造成的損失。相關措施在COVID-19疫情初期效果顯著，維持了運費費率的穩定。

2020年下半年，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。集裝箱航運公司迅速行動，增加船隊運力以滿足上升的需求，閒置船舶比例由2020年6月的9.8%降低至2020年12月的3.2%。

全球發生供應鏈中斷，對全球集裝箱航運公司造成影響。人員短缺影響了集裝箱港口、列車及卡車運營商、內陸倉庫以及整個供應鏈的各個環節。這些環節的經營效率大幅下降，集裝箱滯留，無法按計劃運至目的地。相似的，防疫工作規範也限制了配送中心的吸納量。集裝箱堆場是港口運營的核心，堆場擁堵會迅速降低泊位和閘口的效率，導致更嚴重的擁堵。航運計劃因此被打亂。根據德路里在2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》中的分析，港口擁堵導致2021年集裝箱船舶的有效運力下降約17%，拉高運力需求水平及推高運費。港口效率降低（大量船舶等待進港，最終靠泊後卸船速度降低）及堆場、倉庫、卡車運力／勞工短缺導致供應鏈中斷。

自2020年下半年以來，需求激增，加上供應鏈中斷，推動運費費率升高，2021年達到了歷史高位。

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。2021年，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。儘管低於2022年年初高峰水平，但預計2022年年底至2023年，運費費率將繼續維持在較高水平，直至供應鏈中斷問題完全得到解決。

行業概覽

難以提供更長時間的運費費率預測。供應鏈中斷及港口擁堵對船舶的有效運力產生了複雜的影響，使得港口及集裝箱船隊很難預測。此外，市場因COVID-19疫情、俄烏戰爭、油價波動等因素變得越來越不確定及不可預測：該等因素意味著市場需求、有效運力及運營成本都存在波動。因此，預測未來五年的運費費率異常困難。根據德路里於其2022年第二季度的《Container Forecaster》中所發佈的供需指數預測，該指數由2019年的88.8升至2021年的106.5，預計將在2022年小幅下降至104.1，到2023年將進一步降至92.9。該指數值為100時表示供求平衡；高於100時表示供不應求，低於100時表示供大於求。表明隨著供需指數下降，運費費率將放緩上漲。

自2023年開始，新造的集裝箱船舶陸續交付，且由於接種疫苗、關注減少及COVID-19疫情措施放鬆，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Clarksons數據，截至2022年3月31日，就船舶運力而言，約63%的新訂單由聯盟擁有或將由聯盟運營；對於大於10,000 TEU的船舶，該份額約為78%。憑藉聯盟在COVID-19疫情期間所展現出的強大運力管理能力，頂級集裝箱航運公司可通過上述不同方法調整船隊供應以匹配市場需求。倘供應得到有效管理，則集裝箱航運公司可保持運費穩定。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，全球集裝箱市場的每TEU平均運費費率由2020年的932美元增至2021年的1,953美元，將進一步增至2022年的2,675美元，其後將減至2023年的1,796美元。東西向航線集裝箱市場的每TEU平均運費費率由2020年的852美元增至2021年的2,003美元，預期將進一步增至2022年的3,082美元，其後將減至2023年的2,259美元。中斷及擁堵仍然是運費費率上漲的最重要驅動因素，將支持2022年全年的總體運費水平，2022年運費雖然低於2021年的峰值，但預計較2021年的平均水平將高出約37%。根據《Container Forecaster》的資料，預計港口擁堵及供應鏈中斷的緩解以及新船交付量的增加將於2023年使運費費率較2022年降低約32.9%，但仍遠高於疫情前的水平，乃由於集裝箱航運公司的運力管理得到改善。根據德路里於2022年第二季度發佈的《Container Forecaster》，預計航運業EBIT利潤／虧損由2019年的65億美元增至2020年的261億美元，並進一步增至2021年的2,103億美元，預計於2022年將達2,700億美元，然後減少至2023年的1,500億美元。

行業概覽

根據於COVID-19疫情期間的經驗，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。

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年起按約24.5%的增長率增長。中國政府通過建立跨境電商試驗區、簡化清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。電子商務的快速發展不僅發生在中國，亦是全球趨勢。根據美國商務部國際貿易管理局的資料，2021年全球零售電子商務業務收入規模達到4.9萬億美元，2017年至2021年按複合年增長率19.7%增長，2021年至2024年將以9.3%的複合年增長率進一步增長。

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，需求不斷增加加上供應鏈中斷，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。