*本章節及本文件其他章節所載之資料及統計數據，乃摘錄自各類官方政府出版物、公開市場研究的可用資料、獨立供應商提供的其他資料，以及由弗若斯特沙利文編製之獨立行業報告(「**弗若斯特沙利文報告**」)。我們已委聘弗若斯特沙利文就**[編纂]**編製一份獨立行業報告，即弗若斯特沙利文報告。我們相信報告內資料的來源均屬適當，且在摘錄及轉載該等資料時已盡合理謹慎。我們並無理由相信該等資料屬虛假或具誤導性，亦無任何事實被遺漏以致該等資料成為虛假或具誤導性。來自官方政府來源之資料，並未經我們、聯席保薦人、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、**[編纂]**、任何**[編纂]**、其各自之任何董事及顧問，或參與**[編纂]**之任何其他人士或各方獨立核實，且未就其準確性作出任何聲明。*

資料來源

我們已委託弗若斯特沙利文就東南亞、新加坡及中國內地集裝箱堆場市場進行分析並編製報告。弗若斯特沙利文為一家於1961年在紐約成立的獨立全球諮詢公司，提供行業研究與市場策略諮詢，並從事增長諮詢及企業培訓業務。我們已根據經公平磋商達成的服務協議，同意向弗若斯特沙利文支付620,000港元之佣金。除另有註明外，本節所載之所有數據及預測均源自弗若斯特沙利文報告。為更全面地呈現本公司所處行業的詳情，我們亦參考了「概要」、「風險因素」、「業務」及「財務資料」各章節中的特定資料。

在編製報告過程中，弗若斯特沙利文進行了第一手及第二手研究，並參考了多種資料來源。第一手研究是透過訪談關鍵行業專家及領先的行業參與者進行。第二手研究則涉及分析從多個公開數據來源(例如新加坡統計局、中國國家統計局及其他行業協會)所獲取的市場數據。弗若斯特沙利文報告中的市場預測乃基於以下關鍵假設：(i)於預測期間內，東南亞、新加坡及中國的整體社會、經濟與政治環境預期將保持穩定；(ii)東南亞、新加坡及中國的經濟及行業發展於預測期間內有望維持穩健增長；(iii)相關行業的關鍵驅動因素於預測期間內將推動東南亞、新加坡及中國集裝箱堆場市場的成長；及(iv)不會出現任何可能對市場造成劇烈或根本性影響的極端不可抗力事件或行業法規。

集裝箱堆場市場概覽

集裝箱堆場的定義及核心功能

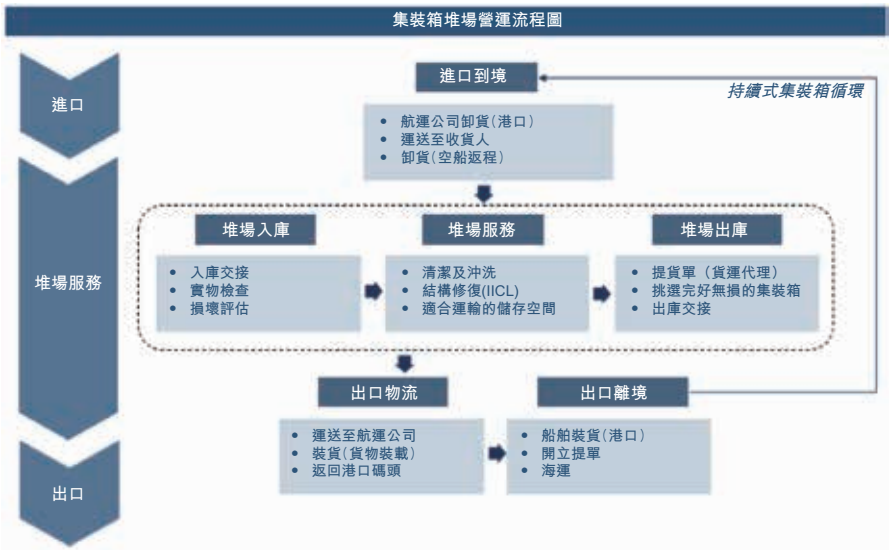
集裝箱堆場(亦稱為外堆場或集裝箱場)是位於港口碼頭外的關鍵物流設施，作為空集裝箱儲存、維護及分發的中央樞紐。其在全球供應鏈中扮演著至關重要的緩衝角色：當進口商退回空箱時，堆場會接收這些集裝箱，以避免港口擁堵。堆場不僅

僅是一個儲存場地，更是資產管理的服務中心。堆場的核心功能在於提供全面的保養及維修服務。受過專業訓練的檢查員會逐一檢查每個集裝箱，確認其結構是否受損或受到污染。隨後，堆場會進行清潔、沖洗及必要的維修，確保集裝箱處於適航狀態後，才將其交付予下一位出口商。透過高效管理此流程，集裝箱堆場能優化航運公司的資產利用率，並確保全球貿易的順暢流動。

集裝箱堆場的核心功能在於提供技術服務與物流協調。在營運層面上，堆場提供必要的基礎設施及庫存管理，以平衡全球貿易航線上的集裝箱供需，從而將設備調度成本降至最低。從技術角度來看，集裝箱堆場提供專業的保養及維修服務，確保船隊符合國際安全標準，從而延長航運資產的使用壽命。此外，作為多式聯運樞紐，集裝箱堆場促進海運與內陸運輸之間的銜接，提供實體運能以緩解碼頭擁堵，並確保設備在承運商與托運人之間的正式(有記錄的)轉移。

營運流程分析

集裝箱堆場在持續循環的集裝箱營運流程中扮演中央技術樞紐的角色，填補了進口卸貨與出口需求之間的空隙。作為戰略性的設備緩衝區，堆場透過標準化的作業流程管理空集裝箱的轉運，包括入庫檢查、技術維修(包括符合國際集裝箱租賃協會標準的維修)以及適載貨物的儲存。藉由提供專門的資產修復與庫存保管環境，堆場確保航運公司能持續使用適航設備，同時系統性地緩解主要港口碼頭的空箱擁堵問題。

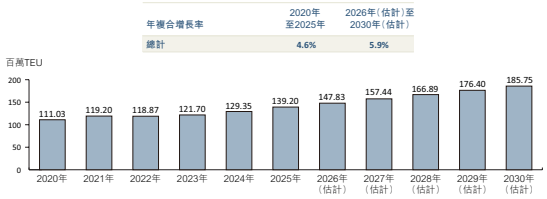


資料來源：國際集裝箱租賃協會(「IICL」)標準、弗若斯特沙利文

東南亞及新加坡集裝箱港口吞吐量市場規模

東南亞的集裝箱港口吞吐量由2020年的111.03百萬個TEU增加至2025年的139.20百萬個TEU，年複合增長率為4.6%。在該地區中，新加坡到2025年將佔總吞吐量的44.66百萬個TEU。區域擴張主要受「中國加一」製造業轉移至越南和馬來西亞等樞紐的趨勢帶動，同時亦得益於新加坡在應對全球供應鏈中斷方面所扮演的角色。關鍵營運里程碑包括大士超級港的分階段啟用，以及為提升船舶周轉效率而實施的數碼化燃料加注系統。這股增長動力延續至本年度，新加坡的集裝箱吞吐量於2026年1月及2026年2月分別錄得11.3%及3.2%的按年增長，顯示市場基本面需求強勁。展望未來，東南亞地區的吞吐量預計將於2030年達到185.75百萬個TEU，2026年至2030年間的年複合增長率為5.9%。其中，新加坡預計將貢獻56.46百萬個TEU。推動成長的關鍵因素包括城市碼頭整合至大士超級港、東協內部貿易在《區域全面經濟夥伴協定》(「區域全面經濟夥伴協定」)框架下不斷深化，以及綠色與數碼航運走廊的建立，其有利吸引具環保意識的全球航運業者。

集裝箱港口總吞吐量（東南亞），2020年至2030年（估計）



資料來源：聯合國貿易和發展、弗若斯特沙利文

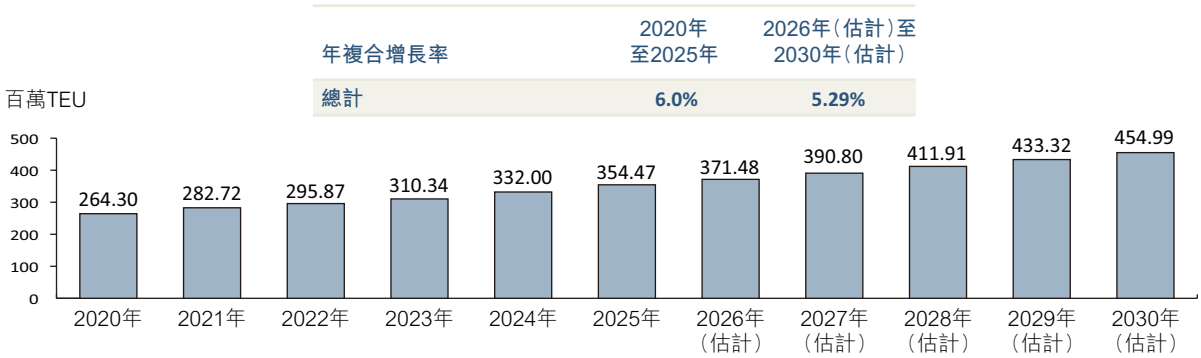
集裝箱港口總吞吐量（新加坡），2020年至2030年（估計）

資料來源：新加坡海事與港務管理局、弗若斯特沙利文

中國集裝箱港口吞吐量市場規模

中國集裝箱港口吞吐量由2020年的264.30百萬個TEU增加至2025年的354.47百萬個TEU，年複合增長率為6.0%。這股強勁增長得益於貿易結構向高附加值出口產品(包括新能源車及鋰電池)轉移，以及貿易路線向東協及拉丁美洲市場發展。上海港在廣泛部署全面自動化的碼頭的支持下，仍保持全球最繁忙港口的地位。預計到2030年，中國的集裝箱吞吐量將增加至454.99百萬個TEU，2026年至2030年間的年複合增長率為5.2%。未來的增長將由戰略性的中央港口核心框架，以及內陸水道與沿海大型樞紐的整合所驅動，以降低物流成本。中國將透過港口機械的減碳化，以及在青島和天津等主要港口持續投資半自動化泊位，來維持其競爭優勢。

集裝箱港口總吞吐量(中國)，2020年至2030年(估計)

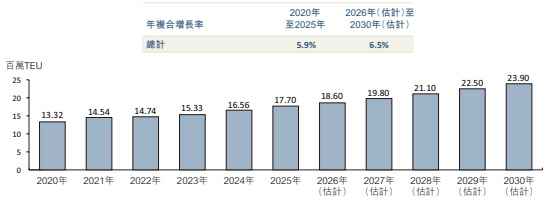


資料來源：中國交通運輸部、弗若斯特沙利文

東南亞及新加坡集裝箱堆場總吞吐量

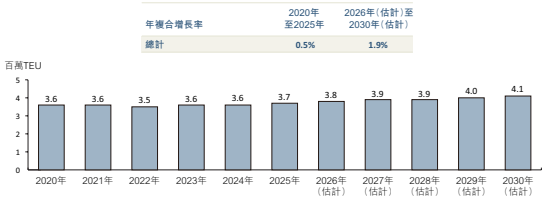
東南亞的集裝箱堆場吞吐量由2020年的13.32百萬個TEU增加至2025年的17.70百萬個TEU，年複合增長率為5.9%。到2025年，新加坡的集裝箱堆場吞吐量將達到3.7百萬個TEU，同期年複合增長率為0.5%。該地區的增長主要受全球商品貿易復甦（特別是電子和半導體行業）以及製造活動向東南亞樞紐轉移所推動。在新加坡，初期增長階段主要受船期調整以及採用SGTraDex等數碼平台帶動，其旨在解決嚴峻的土地限制問題並提升堆場效率。預計到2030年，東南亞地區的吞吐量將達到23.90百萬個TEU，2026年至2030年間的年複合增長率為6.5%。新加坡的堆場吞吐量預計將增加至4.1百萬個TEU，年複合增長率為1.9%。此增長動能主要源於大士超級港的全面投入營運，該港口將集裝箱調度流程整合至單一樞紐，從而提升效率。未來，隨著全球集裝箱船隊規模擴大，以及高密度、多層集裝箱堆場結合以人工智能驅動的場區自動化技術，該地區有限的土地資源將可獲得優化，從而持續推動此增長動能。

集裝箱堆場總吞吐量（東南亞），2020年至2030年（估計）



資料來源：與物流及集裝箱堆場行業專家進行的專訪、弗若斯特沙利文

集裝箱堆場總吞吐量（新加坡），2020年至2030年（估計）

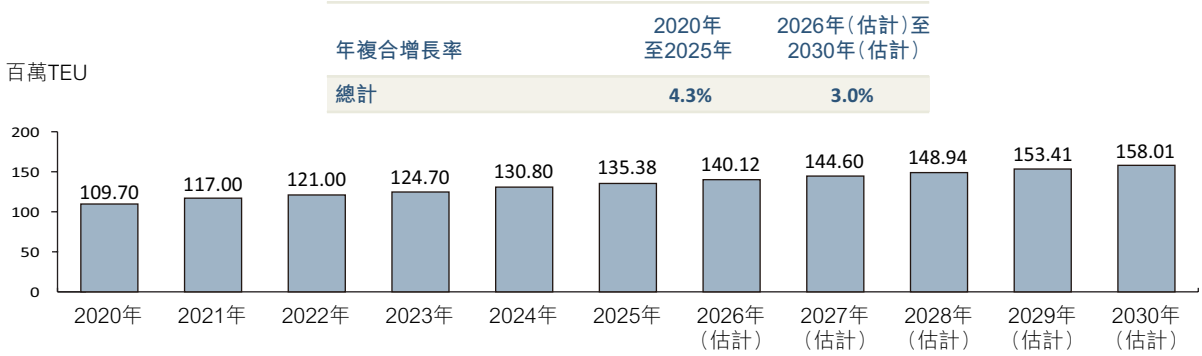


資料來源：與物流及集裝箱堆場行業專家進行的專訪、弗若斯特沙利文

中國集裝箱堆場總吞吐量

中國集裝箱堆場市場呈現強勁增長，吞吐量由2020年的109.70百萬個TEU增加至2025年的135.38百萬個TEU，年複合增長率為4.3%。市場韌性得益於出口部門的快速復甦以及「雙循環」戰略，這兩者共同推動了國內外貿易量的增長。儘管2025年初全球貿易波動加劇且關稅政策不斷調整，但隨著出口商將業務多元拓展至非洲及拉丁美洲等新興市場，堆場吞吐量保持穩定。此期間的技術驅動因素包括堆場營運經歷數碼轉型，以配合日益增長的電商訂單履約需求及多式聯運物流要求。中國吞吐量預計將由2026年的140.12百萬個TEU增加至2030年的158.01百萬個TEU，年複合增長率為3.0%。向更成熟增長階段的過渡，主要奠基於大灣區的持續整合以及智能港口生態系統的發展。未來的擴張將依賴物聯網與人工智能的應用，以優化集裝箱堆放及周轉效率，確保中國維持高效率的吞吐量，從而鞏固其作為全球製造樞紐的地位。

集裝箱堆場總吞吐量（中國），2020年至2030年（估計）



資料來源：與物流及集裝箱堆場行業專家進行的專訪、弗若斯特沙利文

東南亞及新加坡的主要增長動能

戰略性區域化與「中國加一」轉向－跨國企業正日益採用「中國加一」策略，將生產基地遷移至越南、馬來西亞和泰國等東南亞樞紐，以緩解供應鏈風險。此一結構性轉變帶動2025年區內的進口額及出口額分別增長11.4%及12.9%。對倉儲營運商而言，此轉型帶動了對在地化設備管理與技術認證服務的持續需求，原因是新建的電子及機械業製造基地需要高容量的集裝箱流動性。

區域港口吞吐量與轉運需求創下歷史新高－於2025年，東南亞及新加坡港口分別處理了139.20百萬個TEU及44.66百萬個TEU的吞吐量，創下歷史新高，按年增長分別為7.6%及8.6%。這股趨勢延續至2026年初，特別是在新加坡，該地1月份的集裝箱吞吐量按年增長11.3%，2月份則增長3.2%，凸顯出貨量持續增長的趨勢，並持續推動集裝箱堆場行業的發展。此歷史新高受電子產品需求回升及全球航線調度管理所驅動，為堆場行業奠定了穩固基礎。新加坡尤其善用其轉運樞紐的角色，促進集裝箱調度，使業界更依賴第三方堆場營運商以維持供應鏈速度。

東協內部貿易深化與貿易協定整合－區域貿易框架的擴展，特別是區域全面經濟夥伴協定及ACFTA 3.0升級版，已助力建立中國與國際市場之間至關重要的貨運走廊。於2025年，東南亞主要經濟體的出口按年增長均達雙位數，其中馬來西亞(13.9%)、泰國(13.0%)及新加坡(10.0%)表現領先。隨著區內互通日趨深化，為促進區域轉口樞紐間的貨物流動，亟需全面的集裝箱管理解決方案，而東協集團整體工業生產的長期增長亦為此提供了強勁支持。

將空集裝箱戰略性調度至出口密集樞紐－航運公司與貨運代理正積極透過將運能轉向亞洲內部航線來重新平衡網絡，進而有計劃地將空箱調度至新加坡、越南及泰國的堆場。每一個重新調度的集裝箱都能為堆場帶來大量及穩定的作業量，因為集裝箱必須經過專業處理及認證，才能重新投入運作。這股趨勢因航運商的精明策略而獲得強化，彼等將設備從進口密集地區調回出口導向區域，以解決局部短缺的問題。

中國的主要增長動能

結構升級與智能物流整合－隨著電動車、鋰電池及光伏組件等高科技產品取代傳統勞動密集型出口商品，中國的出口業正經歷轉型。在「新質生產力」政策推動下，2025年中國出口總值按年增長5.6%。為處理這些精密工業產品，上海港與寧波舟山港等主要沿海樞紐已整合人工智能驅動的智能物流系統及全自動化碼頭。此類技術進步不僅縮短了集裝箱周轉時間，更為高價值貨物設備提供了所需的專業處理及5G追蹤服務。

貿易多元化與「雙循環」框架－為緩解傳統西方市場貿易戰帶來的挑戰，中國運用「雙循環」戰略，在強化國內貿易的同時，將國際貿易網絡拓展至拉丁美洲、非洲及東南亞。此策略推動2025年總集裝箱港口吞吐量創下354.47百萬個TEU的紀錄，2020至2025年間年複合增長率為6.0%，預計到2030年吞吐量將達到454.99百萬個TEU。向新興市場的戰略擴張，以及內陸水道與沿海大型樞紐的整合，確保了設備的高利用率，並為國內貨運站帶來多元化的集裝箱貿易流量。

全球船隊擴張與技術翻新需求－截至2025年，全球集裝箱船隊規模已超過33百萬個TEU，龐大的訂單量較當前運力增長了33.5%。作為全球主要的製造與航運樞紐，中國是這些資產進行必要保養及技術翻新的核心地點。此類活動支持了2025年中國集裝箱堆場135.38百萬個TEU的吞吐量。全球船隊每新增一艘船舶，均需定期進行符合IICL標準的檢驗及維修；隨著航運公司優先遵守更嚴格的安全及環保標準，中國集裝箱堆場具備獨特優勢，能夠大規模滿足此類需求。

行業的未來趨勢及展望

數碼化與智能港口的加速整合－集裝箱堆場行業正經歷數碼轉型，以提升營運精準度並縮短周轉時間。在東南亞，營運商正部署地理空間數據與車隊管理平台，以優化車輛路線規劃及提升可持續性。中國已推動5G與智能港口應用的整合，而新加坡則實現了全面的5G海事覆蓋，以支援自動導航及即時數據分析。這些邁向自動化的轉變，使堆場營運商得以管理日益增長的貿易量，同時緩解港口擁堵及物流複雜性。

戰略性整合與基礎設施整合－當前一項主流趨勢是將港口營運與周邊服務整合至大型綜合碼頭，以實現規模經濟。在新加坡，城市碼頭遷移至設計吞吐量達65百萬個TEU的大士超級港，象徵著向全自動化、集中化樞紐的轉型。同樣，中國持續擴建沿海港口群以支援其製造業基地。透過集中佈局堆場、倉庫及碼頭設施，營運商能簡化運輸流程，並運用自動化堆場起重機與無人駕駛卡車來提升整體生產力。

專業技術與保養服務的擴展－隨著全球貿易日益複雜，加上集裝箱船隊規模不斷擴大，對專業集裝箱堆場服務的需求已超越基本的倉儲範疇。為符合嚴格的國際安全及環保標準，市場對技術檢驗、專業清潔及高品質維修的需求正持續上升。由於航運公司尋求延長設備使用壽命並維護冷藏集裝箱等特殊集裝箱，投資於先進技術能力的集裝箱堆場正成功開拓高利潤的收入來源。設備翻新趨勢為區域營運商提供了穩定及不受景氣波動影響的技術服務需求。

市場挑戰

人力短缺與勞動法規政策－隨著本地勞動力日益傾向選擇白領行業，集裝箱堆場業在吸引及挽留勞動力方面持續面臨困難。此一趨勢導致該行業不得不高度依賴外籍勞工，而外籍勞工又受到日益嚴格的政府政策及配額縮減所限制。以新加坡為例，本地合格工資(「本地合格工資」)預計將於2026年7月調升至1,800新加坡元，進一步提高外籍勞工配額的申請門檻。此類勞動力限制與不斷上調的外籍勞工比率上限，對營運成本造成顯著的上行壓力，迫使行業朝資本密集型自動化轉型，並需對現有人員進行複雜的再培訓，以管理數碼化的堆場作業。

營運成本攀升與土地短缺－在主要海運樞紐營運集裝箱堆場，涉及租用工業用地、能源及法規遵循等高昂支出。港口碼頭周邊戰略地點的土地嚴重稀缺，導致租金及租約續期成本攀升，這可能對小型營運商的財務可持續性構成挑戰。此外，業界必須遵守日益嚴格的環境標準，導致需要運用大量資本投資於電動裝卸設備及可持續廢棄物管理系統。雖然定期調整堆場處理費(「堆場處理費」)有助緩解這些間接成本，但營運成本持續上揚的趨勢，仍是企業在確保價格競爭力的同時維持利潤率的重大障礙。

於2020年至2025年間，運輸及倉儲業的月總收入穩步增長，其中新加坡以6.5%的年複合增長率位居首位，中國以6.3%緊隨其後，馬來西亞則為5.2%。此趨勢主要受疫情引發的供應鏈中斷及廣泛通脹壓力所推動。儘管預計2026年至2030年的薪資成長將趨於溫和，但整體仍將維持上升趨勢，預估中國年複合增長率為3.8%、馬來西亞為3.4%、新加坡為3.3%。持續擴張的趨勢反映了結構性的人口結構轉變，以及對技術人才需求的上升。儘管持續的薪資上漲對集裝箱堆場營運商構成挑戰，但這亦成為推動全行業投資於自動化及數碼化流程優化以減少對人工依賴的主要催化劑。

從事運輸及倉儲行業的勞工月平均總收入中位數，2020年至2030年（估計）

	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年（估計）	2030年（估計）	年複合增長率（2020年至2025年）	年複合增長率（2026年（估計）至2030年（估計）
新加坡 (中位數)	2,925	3,168	3,510	3,554	3,900	4,000	4,148	4,732	6.5%	3.3%
馬來西亞 (中位數)	2,066	2,000	2,097	2,360	2,576	2,666	2,773	3,164	5.2%	3.4%
中國 (平均)	7,849	8,687	9,140	9,823	10,223	10,632	11,057	12,836	6.3%	3.8%

資料來源：新加坡統計局、馬來西亞統計局、中國國家統計局、弗若斯特沙利文

競爭格局

東南亞的集裝箱堆場市場競爭激烈且高度分散，2025年排名前五的業者合計佔總市場規模的28.1%。

於2025年，該行業由眾多本地及區域性營運商所構成，這些業者正日益整合其服務項目(例如保養、維修及保稅倉儲)，以提供端對端的物流解決方案。隨著貿易流持續轉向東南亞，競爭環境將由那些能夠在主要基礎設施樞紐附近取得土地、以管理日益增加的空箱調度量的營運商主導。本集團於2025年在東南亞集裝箱堆場營運商中排名第二，市場佔有率達5.9%。

集裝箱堆場營運商排名(東南亞)，2025年

排名	公司	描述	2025年概約市場份額(以估計堆場吞吐量計)(%)
1.	公司A	該公司為一家區域性集裝箱服務專家，為東南亞及中國地區的乾集裝箱與冷藏集裝箱提供必要的堆場管理、技術檢驗，以及維修保養服務。	6.7%
2.	**本集團**	**永康成立於1978年，是一家綜合物流營運商，也是為亞太地區營運的全球企業提供集裝箱相關服務的主要供應商。於1981年，永康進軍集裝箱堆場業務，進一步擴展了其業務版圖。**	**5.9%**
3.	公司B	該公司為印尼一家主要的綜合物流服務供應商，營運大型保稅物流中心及一站式集裝箱堆場，提供倉儲、冷藏服務及內陸清關服務。	5.8%
4.	公司C	該公司為一家與港口相連的物流營運商，管理著龐大的內陸集裝箱堆場網絡，致力於促進多式聯運、通關作業及高吞吐量的集裝箱處理。	5.4%
5.	公司D	該公司為一家物流及堆場營運商，在多個國際市場提供整合性的集裝箱運輸、堆場倉儲，以及以科技為驅動的第三方物流解決方案。	4.6%
		前五小計	28.1%

資料來源：與物流及集裝箱堆場行業專家進行的專訪、弗若斯特沙利文

新加坡的集裝箱堆場市場相當集中，2025年排名前五的業者約佔總堆場吞吐量的59.5%。在土地稀缺的環境下，競爭主要取決於營運商能否取得土地，並維持與主要港口的戰略性距離。高昂的市場進入門檻進一步保護了既有業者，因為新進業者不僅面臨機械設備、技術及設施租賃的巨額資本需求，還須應對政府計劃將集裝箱堆場營運整合至大士超級港所帶來的挑戰。本集團是新加坡集裝箱堆場營運商中的市場領導者，2025年的市場佔有率為16.2%。

集裝箱堆場營運商排名（新加坡），2025年

排名	公司	描述	2025年概約市場份額（以估計堆場吞吐量計）(%)
1.	**本集團**	**永康成立於1978年，是一家綜合物流營運商，也是為亞太地區營運的全球企業提供集裝箱相關服務的主要供應商。於1981年，永康進軍集裝箱堆場業務，進一步擴展了其業務版圖。**	**16.2%**
2.	公司D	該公司為一家知名的物流及堆場營運商，在多個國際市場提供整合性的集裝箱運輸、堆場倉儲，以及以科技為驅動的第三方物流解決方案。	13.5%
3.	公司E	該公司為某全球航運集團旗下的一家總部位於新加坡的主要物流附屬公司，提供集裝箱儲存、維護及專業冷藏服務。	10.8%
4.	公司F	該公司為一家全球供應鏈服務供應商，在新加坡和馬來西亞營運著規模最大的集裝箱堆場網絡之一，提供全方位服務，包括槽罐清洗、集裝箱維修及跨領域倉儲服務。	10.8%
5.	公司G	該公司為一家歷史悠久的區域物流營運商，同時亦為集裝箱運輸與堆場管理專家，專注於科技整合型堆場管理、一站式配送服務以及空箱處理。	8.1%
		前五小計	59.5%

資料來源：與物流及集裝箱堆場行業專家進行的專訪、弗若斯特沙利文

市場進入門檻

資本密集度高且初期投資龐大－興建集裝箱堆場需要大量前期資金，用於取得土地、購置專業重型機械，以及建置現代化資訊科技基礎設施。營運商必須在正面吊運機、叉車和貨物升降機等設備上投入巨資，同時還需斥資購買與全球航運公司對接所需的數碼工具。此外，持續推動智能化及綠色港口技術的趨勢更增添了額外成本，原因是新進業者必須採用自動化及電氣化技術，才能與既有業者保持競爭力。

戰略土地稀缺與租期縮短－取得鄰近主要港口碼頭的土地是集裝箱堆場實現營運可行性的關鍵條件，然而此類土地日益稀缺且價格高昂。在新加坡及中國等主要樞紐，堆場用地通常由港口當局掌控，使得新公司難以取得合適的地塊。此外，市場正傾向更短的租期，這不僅造成營運上的不確定性，也讓新進業者更難為擴展業務所需的長期基礎設施投資找到合理依據。

既有業者優勢與客戶忠誠度－集裝箱堆場行業的特色在於既有營運商與主要航運公司之間根深蒂固的合作關係。這些既有業者通常與關鍵承運商簽有長期合約，甚至享有獨家協議，使得新進業者難以搶佔市場份額。此外，大型航運公司與集裝箱製造商通常擁有現有堆場或持有其大量股權，形成垂直整合的結構，這自然有利於既有業者，並限制了獨立新進業者可獲得的業務量。