

---

## 行業概覽

---

本行業概覽中所述資料乃由EMI編製，反映其基於公開來源信息以及對交易觀點所作的調查而對市場狀況作出的估計，有關資料主要作為市場研究工具而編製。對EMI的提述不應被視作EMI對於任何證券價值或投資於本公司是否可取而發表的意見。董事認為本行業概覽中所載資料的來源為有關資料的適當來源，且在轉載有關資料時已審慎行事。董事並無理由認為有關資料屬虛假或具誤導成份，或遺漏任何重要事實導致該等資料屬虛假或具誤導成份。由EMI編製並載於本行業概覽的資料並未經本集團、保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他各方獨立核實，且概不會對其準確性發表任何聲明。

### 1. EMI報告及研究方法

本公司委託獨立市場調查公司EMI就馬來西亞之貨運代理及物流行業進行分析及編製報告。EMI成立於一九七二年，為一間領先的客戶及工業市場策略研究公司。EMI於全球各地均設有辦事處，分析師遍佈80個國家，現時擁有5,000名活躍客戶，包括財富500強公司中90%的公司。EMI收取之總費用達45,500美元，而保薦人相信此金額反映市場價格。

董事確認，EMI(包括其所有附屬公司、部門及單位)於所有方面均獨立於本集團及與本集團概無關連。EMI已同意於本文件引述EMI報告及使用EMI報告所載之資料。

EMI報告所載的資料乃藉數據及情報蒐集方法得出，當中包括：(i)文案研究；(ii)透過與馬來西亞的業內領先業者及專家(包括貿易組織)進行訪談而得的一手研究；及(iii)審閱已刊登的資料、公司報告(包括可獲得的經審核財務報表)及獨立調查報告。EMI的內部分析模式及技術已用於分析、評估及驗證收集所得的情報。

EMI報告內之預測建基於以下基準及假設：

- 預期馬來西亞經濟於預測期內維持穩定增長；
- 預期馬來西亞社會、經濟及政治環境於預測期內維持穩定；
- 預期主要市場動力如良好的貿易表現及健全的物流設施能帶動馬來西亞物流及貨運代理服務市場的發展；
- 主要動力(包括實現馬來西亞物流業的整體規劃、國際貿易表現增長及持續提供綜合物流解決方案)相當可能帶動馬來西亞物流及貨運代理服務市場的未來增長。

## 行業概覽

研究結果可能受此等假設之準確性及此等參數的選擇影響。市場調查於二零一五年十二月展開並於二零一六年二月完成。EMI報告內之所有統計數字乃基於編製報告時可得的資料，當中由於二零一五年的官方數據仍未完成，二零一五年的資料乃估計資料。EMI的預測數據乃源自一項對市場、經濟環境、及相關市場動力的歷史發展的分析，並與既有的業界數據及與業界專才進行商務訪談的結果反覆核實。

### 2. 董事的確認

董事確認，經作出合理查詢後，自EMI報告日期起，市場資料並無不利變動，而可能導致本節資料出現保留意見、互相抵觸或受到影響。

### 3. 馬來西亞物流業概況

#### 3.1 市場概況

##### 3.1.1 馬來西亞已擬定發展物流業為其推動經濟增長的策略

由於馬來西亞的物流業帶動該國整體經濟增長，尤其是重大出口貿易行業，故馬來西亞的物流業對該國尤為重要。馬來西亞政府亦深明蓬勃的物流業帶來的連鎖效益，諸如商業投資增長、更高就業率及減低經商成本。馬來西亞集中發展物流業的策略帶來於過往期間內海運年均複合增長率溫和增長(透過所有港口的總貨運吞吐量反映)4.7%的成果。

隨著私營界別投資為鐵路貨運帶來強勁國內需求，二零一四年陸路貨運(包括鐵路及道路貨運)尤其錄得高增長率，而二零一四年空運的增長率則高企於7.6%。

表一 馬來西亞物流業過往資料(二零一零年至二零一四年)

	二零一零年	二零一一年	二零一二年	二零一三年	二零一四年	二零一零年至 二零一四年 年均複合增長率
鐵路貨運運輸 (千公噸)	5,431	5,914	6,096	6,622	7,136	7.1%
鐵路貨櫃運輸 (標準貨櫃)	238,251	282,352	331,870	343,395	318,033	7.5%
陸路/接駁交通服務 貨運運輸(千公噸)*	348,594	381,084	381,271	387,200	406,392	3.9%
所有港口的總貨運 吞吐量(千公噸)	448,606	495,023	497,843	508,196	539,232	4.7%
—出口貨運吞吐量 (千公噸)	182,961	198,290	197,878	203,063	210,295	3.5%
—入口貨運吞吐量 (千公噸)	170,253	187,997	188,656	189,868	202,260	4.4%
—轉口貨運吞吐量 (千公噸)	95,392	108,736	111,309	115,265	126,677	7.3%
機場處理的 總貨運量(公噸)	926,179	905,265	890,105	940,775	1,012,397	2.3%

資料來源：馬來西亞交通部

\*資料來源：EMI作出的估計

## 行業概覽

### 3.1.2 馬來西亞物流業於東盟國家之中排行較高位置

根據世界銀行二零一四年物流績效指數，馬來西亞於東盟國家之中排行第二，於滿分5分之中得分3.6。物流績效指數按照六個方面衡量一個國家的物流績效，即：1)海關及清關效率；2)貿易及運輸基建質素；3)安排價格具競爭力的航程的難易度；4)物流服務的質素及能力；5)追蹤查詢託運貨物的能力，及；6)託運貨物能否準時送交收貨人。馬來西亞政府將之用作將馬來西亞的物流業及潛在貿易表現與區內其他國家比較的標準。與其他東盟國家相比，馬來西亞在物流績效指數的六個量度標準均處於領先位置，僅次於新加坡。

表二 東盟地區及香港過往物流績效指數  
(二零一零年、二零一二年、二零一四年)

物流績效指數整體得分	二零一零年	二零一二年	二零一四年
馬來西亞	3.4	3.5	3.6
柬埔寨	2.4	2.6	2.7
香港	3.9	4.1	3.8
印度尼西亞	2.8	2.9	3.1
老撾	2.5	2.5	2.4
緬甸	2.3	2.4	2.3
菲律賓	3.1	3.0	3.0
新加坡	4.1	4.1	4.0
泰國	3.3	3.2	3.4
越南	3.0	3.0	3.2

資料來源：世界銀行

\*附註：世界銀行資料庫並無汶萊的整體物流績效

### 3.1.3 以發展馬來西亞為亞洲首選的物流門戶為目標的第十一個馬來西亞計劃

政府已於「發動物流業增長及促進貿易發展」的旗幟下，承諾以提升陸路、鐵路及航空服務的生產力及效率為目標而作出投資。因此，將於二零一六年至二零二零年推行的第十一個馬來西亞計劃的政策以強化體制及監管架構、改善最後一哩連接、於整個物流鏈內善用科技，以及為業界發展人力資本等新措施為方向，此等措施全為使馬來西亞發展為「亞洲首選的物流門戶」作好準備。

馬來西亞乃最近與其他11個國家(包括新西蘭、澳洲、智利、墨西哥、日本、秘魯、加拿大、越南、新加坡及汶萊)達成的泛太平洋夥伴關係協定的成員，彼等連同馬來西亞佔全球國內生產總值近40%及總額達30萬億美元(124萬億令吉)。

即使國際放緩因素導致目前物流業活動缺乏動力，業界仍對成立東盟經濟共同體應會為物流業帶來增長機會抱持樂觀態度。東南亞國家不同經濟體融合成一個坐擁625百萬人口及國內生產總值合共達2.5萬億美元(二零一四年)的市場，意味著貨運代理及物流服務供應商將擁有更多發展機

## 行業概覽

會。貨運代理及物流業增長預期將因與東盟成員聯手合作促進基建及通訊連接、透過東盟電子架構發展電子交易，以及透過促進地區性資源分配結合不同行業而得益，亦可提高送貨速度。預期東盟國家彼此之間開放邊界以及提升自泰國邊界至檳城及吉隆坡鐵路軌道至電氣化雙軌將縮短運輸時間及減低成本，因此為日益蓬勃的跨境貿易開啟增長潛力。由於貨物、服務、投資、熟練勞工及資金可於東盟地區內自由流動，跨境貿易及服務將大幅增長，預示著對物流及貨運代理供應商的殷切需求。於整體計劃內所勾畫能提升物流服務供應商能力的策略之中，地方政府亦希望加強運用科技及提供與港口接入點的更佳連接。預期馬來西亞政府亦將改善貿易促進機制，如貨物清關系統、無紙貿易及保安貿易文件。然而，業界指出，在此樂觀展望背後是政府及地區間層面的不穩定因素及進展緩慢的背景，此可能損害預測期間早年的增長。但業界相信，一旦落實國際及國內框架，物流活動預期將有所復甦。

### 3.2 馬來西亞的貨運代理服務

#### 3.2.1 馬來西亞的物流及貨運代理服務錄得健康收益

馬來西亞物流及貨運代理服務於二零一四年的整體收益分別為30,104百萬令吉及15,654百萬令吉，年均複合增長率分別為4.7%及3.2%。增長主要源於過往期內分包物流服務予物流及／或貨運代理公司的持續趨勢及全球貿易增長。鑑於貨運代理營運核心主要為貨物於國內外便利化及／或流動，馬來西亞的物流及貨運代理業通常反映健康貿易環境的表現。整體而言，過往期內收益增長有賴理想的貿易表現、馬來西亞港口（尤其是馬來西亞全國最大的貨櫃碼頭之一巴生港，於二零一四年處理約217百萬公噸貨物）的持續營運，以及馬來西亞作為東盟共同體的成員而帶來更自由的貿易。

表三 馬來西亞物流服務及貨運代理服務業過往資料  
(二零一零年至二零一四年)

	二零一零年	二零一一年	二零一二年	二零一三年	二零一四年	二零一零年至 二零一四年 年均複合增長率
物流服務供應商 產生的收益 (百萬令吉)	25,076	25,664	26,300	28,292	30,104	4.7%
增長	—	2.3%	2.5%	7.6%	6.4%	—
貨運代理服務供應商 產生的收益 (百萬令吉)	13,792	13,936	14,123	14,967	15,654	3.2%
增長	—	1.0%	1.3%	6.0%	4.6%	—

資料來源：EMI作出的估計

---

## 行業概覽

---

### 3.2.2 貨運代理商典型經營模式正在轉型中，以應付日益加劇的競爭

馬來西亞貨運代理商最典型的經營模式為安排或組織貨運運輸由一點到另一點，以及提供報關服務。報關幾乎經常於內部進行，沒有具備所需運輸或存倉資產的較小型公司於整個過程中僅能扮演協調角色。另一方面，較大規模的同業可於內部提供部分貨運代理服務，如地面運輸貨運，甚至如倉儲的其他物流服務。

然而，高度分散的市場競爭日益增加，迫使馬來西亞的貨運代理商調整彼等的經營模式趨向「一站式」解決方案，即因應公司的需求提供綜合物流服務。除貨運代理服務之外，該等「一站式」物流服務因經營模式產生的規模經濟而按較低價格提供一系列增值服務，諸如報關、倉儲、運輸、文件處理、追蹤貨物等。此外，由於按照無船舶營運模式營運的貨運代理能以最少資金支出(並無船隊收購及維修保養成本)靈活地創立及提供全面的物流解決方案，故彼等能獲得較高收益。

## 4. 競爭環境

### 4.1 馬來西亞貨運代理業依然高度分散

物流及／或貨運代理業依然維持高度分散及競爭激烈，而官方就馬來西亞公司的數量及規模的監管十分有限。業界估計於二零一四年已有約10,000間新成立的物流及／或貨運代理公司，其中只有約2,000間公司持有報關牌照(當中僅過半數乃隸屬馬來西亞貨運代理聯合會)。除數間本地公司能錄得顯著市場回報(約為行業收益的70%)外，業界依然由擁有規模經濟下的競爭優勢及較廣泛地域覆蓋的跨國公司(如德鐵信可、Deutsche Post DHL Group及日本通運)主導。跨國公司有更多商業資源維繫與其他跨國企業的全球服務合約，因而能夠提供包括貨運代理、貨物追蹤及監控，以及其他分發貨物解決方案的全面服務。馬來西亞政府預計業界將出現更大規模的合併。貨運代理及物流公司獲鼓勵提供橫跨馬來西亞物流供應鏈內不同運輸媒介的綜合服務。此等合併將使公司能與跨國公司在較平等的基礎上一爭長短。

根據本集團所提供的數據及EMI行業估計，按所收取之收益計，馬來西亞物流市場的市場總規模預期於二零一四年將為30,104百萬令吉，其中本集團假設佔約0.2%份額。

---

## 行業概覽

---

### 4.2 進入門檻

對物流及／或貨運代理公司而言，主要進入門檻仍然很大程度上與一九六七年海關法內所載的成立要求有關。例如，新成立公司如欲提供報關服務，則必須先獲皇家馬來西亞海關署發出報關行牌照。過往此牌照只向國內物流服務供應商發出，直至二零零八年引入國際綜合物流服務計劃，只要該公司符合馬來西亞投資發展局對國際綜合物流服務供應商定義的資格，則所有國際綜合物流服務供應商均可申請牌照，而並無股權的限制。

新成立的公司已不可如過往一樣成為貨櫃拖運運輸營辦商。作為實施東盟自由貿易區的其中一步，東盟國家須開放邊界，因此政府已停止發出貨櫃拖運運輸營辦商的新牌照予新成立的公司，從而能與更多來自外國的公司競爭。

## 5. 物流業未來的機會與挑戰

### 5.1 主要推動因素、趨勢及機會

#### 5.1.1 國際貿易乃物流業發展的主調

馬來西亞非常依賴出口帶動經濟增長，尤以製造業以及石油與天然氣行業為甚，此等行業的外部貿易表現帶領物流及尤其是貨運代理行業走向成功之路。誠如八月至一月的馬來西亞較高出口貿易量所顯示，下半年的需求較高(由節日月份所帶動)，而二月至七月的年內餘下月份之出口貿易量則會放緩，這種季節模式乃屬行業慣例。二零一五年下半年的出口增加乃由鄰近國家(如新加坡、日本及美國)的製成品、電器及電子產品持續需求所推動。歐洲地區的復甦亦促進出口增加。根據二零一五年馬來西亞的每月貿易，十月份的最高出口總額為758.1億令吉，而二月的最低出口總額為531.7億令吉。然而，物流業並非單靠出口，近年來殷切的國內需求亦為業界帶來與日俱增的貢獻。貨運代理服務的需求與馬來西亞輸入及輸出的貨運量有莫大關係。持續高企的貨運量亦衍生對儲藏貨物的需求，因此進一步催生如倉儲服務的其他物流服務。

#### 5.1.2 強大交通基建乃促進物流業增長的關鍵

為促進增長，馬來西亞已建立強大交通基建以支持物流及貨運代理業發展。此等努力使馬來西亞於世界經濟論壇「二零一四年全球實現貿易報告」的138個國家中排名第14，以具有交通基建及其質素獲肯定。於另一個根據新興市場規模、商業環境、基建及其他可吸引物流服務供應商、貨運

## 行業概覽

代理商、船公司、空運貨運承運人的因素進行排名的報告「二零一六年新興市場物流靈活性指數」中，馬來西亞於45個新興市場中排名第4，進一步肯定政府發展世界級基建及運輸網絡的舉措。由於運輸方面的公共開支由二零零九年的140億令吉上升至二零一五年的180億令吉，以及將進行運輸網絡（道路、鐵路及空運服務）的進一步結構改善，預期業界將會因而受惠。此等計劃亦包括提升陸路貨物運輸的生產力、興建位於戰略位置的貨運樞紐、改善國內主要港口連接，以及改善國內主要機場與吉隆坡國際機場的連接。預期改善交通基建將為貨運代理業帶來商機。

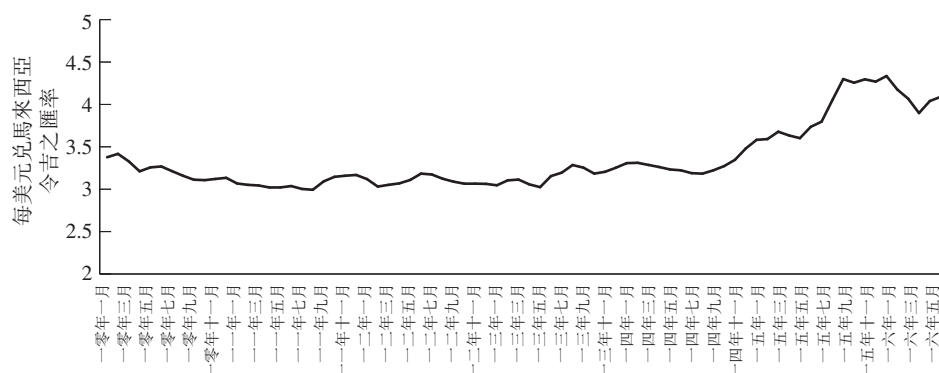
### 5.2 市場限制及挑戰

#### 5.2.1. 匯價疲弱影響行業表現

貨運代理業其中一個潛在限制在於以國際貨幣購買貨物倉位。於二零一五年九月，令吉兌美元創新低，因此這種限制於二零一五年對馬來西亞變得非常重要。私營市場投資者受到國內持續不穩定因素的打擊，另一方面匯價波動亦繼續對貨運代理業構成風險。

令吉兌美元匯價於二零一一年開始下滑，到二零一三年下跌1.9%，二零一四年更進一步下跌3.8%，此乃由於商品價格疲弱及國內不穩定因素所引致。業界明白令吉匯價下跌將會令出口需求大增，然而由於出口貨物往令吉匯價相對疲弱的國家的國際貨物倉位價格持續上升，尤以長線航程（如美國、歐洲、英國）為甚，業界亦因令吉匯價持續低迷對貨運代理商整體收益造成的影響而憂慮。但預期此等風險部分將由於成本在可行情況下轉嫁予消費者而得以緩和。

每美元兌馬來西亞令吉的過往匯率(二零一零年至二零一五年)



資料來源：馬來西亞統計局

---

## 行業概覽

---

### 5.2.2 海運及空運運費波動

雖然燃料價格屬影響運輸費用的多項其他因素(包括發貨週期、對貨物運輸之整體需求、政治因素如政府法規及限制、全球經濟的整體增長，以及以貨運為目的之運輸模式供應)之一，惟業界已報告燃料價格的突然上升及下跌提高過往期間的運費波動。概無記錄運費波動的官方量化資料來源。然而，值得注意的是，該等成本一般透過提供物流服務定價時將燃料費用轉嫁予其客戶的能力而減輕。

### 5.2.3 對業界的規管及政策限制

政府最近針對行為失當的報關行實施一項將於二零一六年四月一日正式生效的違例扣分制度。倘報關行作出諸如對貨物估值不足、使用錯誤代碼及逃稅等失當行為導致累計扣減分數達20分，彼等將會被吊銷牌照。此外，違例扣分制度將阻止報關行向客戶提供服務時濫用牌照。

現有業者亦須於2至3年後更新貨運代理及／或清關及船運服務的牌照，並須獲皇家馬來西亞海關署批准。

過往阻礙馬來西亞物流業迅速發展的最大限制來自數個監督物流業發展的機構在政策層面上欠缺協調。即使於二零零六年推出的「第三個工業整體計劃」已將物流業劃為主要增長行業，交通部發現，該行業僅於二零一五年推出「促進物流及貿易整體計劃」後方開始出現些微改善。

## 5.3 未來前景

馬來西亞為出口導向經濟，總出口貿易量於過往期間平均佔國內生產總值之72.3%。馬來西亞淨出口(出口減進口)由二零一一年佔國內生產總值的13.4%下跌至二零一五年的8.1%，主要由中國市場需求放緩及油價受壓所致。

馬來西亞的出口導向增長持續影響運輸及倉儲服務行業，其中於二零一四年約85%的行業表現乃歸功於物流及貨運代理業。於二零一零年至二零一五年期間，運輸及倉儲服務行業由28,998百萬令吉增長至37,319百萬令吉，佔整體國內生產總值之3.2%至3.5%。馬來西亞出口與其運輸及倉儲服務行業的增長率緊



## 行業概覽

密相連可見兩者之間的緊密聯繫。舉例而言，由於二零一二年及二零一三年全球需求疲弱，故於同期的出口增長大幅下跌後，運輸及倉儲增長亦有所下降。

因馬來西亞匯率較弱、油價下跌及歐洲市場逐漸復甦，預期出口將於預測期內上升，因此馬來西亞物流及貨運代理業預期將於預測期內達致年均複合增長率分別為6.0%及5.1%的較高增長。由於政府對物流業的整體計劃中數項政策已見成效，以及物流業內出現更大幅度的合併，按年同比增長率亦預計較過往更高。然而，由於外部及內部因素或使因出口數字攀升可能為貨運代理業帶來的好處更為複雜，物流業於預測期內的增長預計比貨運代理業更快。

**表五 馬來西亞物流服務及貨運代理服務業之預測資料  
(二零一五年至二零一九年)**

	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零一五年 至二零一九年 年均複合增長率
物流服務供應商						
產生的收益(百萬 令吉)	31,732	33,776	35,638	37,640	40,030	6.0%
增長	5.4%	6.4%	5.5%	5.6%	6.4%	—
貨運代理服務供應商						
產生的收益(百萬 令吉)	16,405	17,226	18,104	19,046	20,055	5.1%
增長	4.8%	5.0%	5.1%	5.2%	5.3%	—

資料來源：EMI作出的估計

### 5.3.1 對基建持續投資

基建乃馬來西亞政府發展政策的核心部分，亦為馬來西亞物流業的成功的主要原因。由於大量投資於近期的大型基建項目(如興建吉隆坡國際機場、東海岸大道及數條輕軌路線)後業界可運用運輸網絡，亦可提升馬來西亞作為國內、地區及國際貨物分發及轉口樞紐的聲望，因此業界增長可望大幅提高。

在鐵路貨物運輸方面，政府正尋求落實一條新貨運路線，以便將貨運火車由交通繁忙的市區如十五碑的吉隆坡中央車站及吉隆坡分流至巴生港及芙蓉市。為鐵路貨物運輸而建設的新電氣化雙軌鐵路預期可令貨運能力

---

## 行業概覽

---

由目前平均為5百萬公噸增加至二零三五年的20百萬公噸。連同其他建設鐵路貨物運輸項目(如雙溪武洛至梳邦空中花園繞道線)，鐵路貨物運輸預期將健康地增長，為物流及貨運代理業界整體正面前景作出貢獻。

整體而言，政府發展及提升基建的承擔為物流服務供應商及貨運代理商帶來業務拓展的機會。

### 5.3.2 東盟經濟共同體具有為業界帶來增長的潛質

東盟經濟共同體二零二五年藍圖將主要包括邁向更緊密的經濟整合及聯繫的指引，此驅使馬來西亞發展其物流業以趕上更強大的競爭對手，為最終實現東盟經濟共同體二零二五年藍圖作好準備。由於此藍圖預期會帶來更大程度的貿易便利化，故地區性物流樞紐必然受到影響。

作為東盟各國整體發展方向的其中一部分及為東盟經濟共同體所作準備，彼等已開始實施支撐其競爭力的國家政策。該等措施很可能導致區內流入及流出的貨物數量增加，對馬來西亞物流及貨運代理行業於預測期內的增長造成重大影響。有關於東盟投資的行業報告指出，該等國家已開始於其發展計劃內著眼於高價值電子貨物。某程度上，此乃由於二零零零年簽訂的東盟電子框架協議所導致，除其他戰略性目標外，有關協議以發展地區性電子貿易，以及促進資訊及通訊科技貿易並使之更自由為目標。馬來西亞的電器及電子行業領導其製造業，佔該國二零一四年總出口貨物的37.5%，標明該國先進生產技術的競爭力。