

## 行業概覽

本節所載資料乃由弗若斯特沙利文基於公開資料來源及行業調研編製而反映市況，並主要作為市場調查工具而編製。凡關於弗若斯特沙利文之提述不應視為弗若斯特沙利文就本集團任何證券價值或投資於本集團是否可取而發表的意見。我們的董事相信，本節所載資料的來源為該等資料的恰當來源，而在摘錄及轉載該等資料時已採取合理審慎的態度。我們的董事並無理由相信該等資料屬虛假或存在誤導成份或已遺漏任何重大事實致使該等資料屬虛假或存在誤導成份。本公司、保薦人、包銷商、我們／彼等任何各自之董事、高級職員、僱員、代理或代表或參與配售的任何其他人士或其他方概無獨立核實由弗若斯特沙利文編製及載於本節的資料，且彼等或弗若斯特沙利文概無就該等資料的準確性作出聲明，投資者不應依賴該等資料而作出或不作出任何投資決定。

### 資料來源

我們已聘用及委託弗若斯特沙利文(一間於1961年在紐約成立的獨立全球諮詢公司)編製弗若斯特沙利文報告，其中包括有關香港宏觀經濟、香港綜合物流服務市場及其他經濟數據的資料，費用為350,000港元。弗若斯特沙利文提供行業研究及市場策略，並提供發展諮詢及公司培訓。弗若斯特沙利文在中國所涉及的行業包括汽車及運輸、化工、材料及食品、商用航空、消費品、能源及電力系統、環境及建築技術、醫療保健、工業自動化及電子、工業及機械以及技術、媒體及電訊業。

市場調查程序已通過詳盡的一手研究而進行，一手研究涉及與業內龍頭公司及行業專家對業內狀況的討論。間接研究涉及審閱公司報告、獨立研究報告及弗若斯特沙利文本身的研究數據庫的數據。有關整體市場規模的預測乃通過針對宏觀經濟數據作出的歷史數據分析及特定相關行業驅動因素得出。

弗若斯特沙利文報告乃基於以下假設而編製：

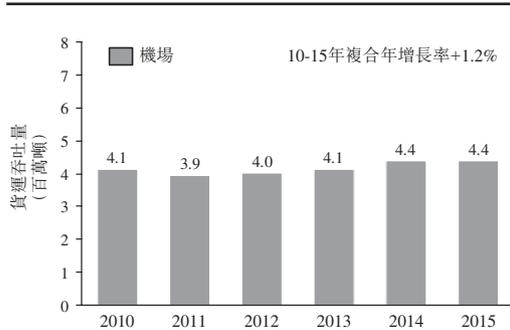
- (a) 香港經濟於未來十年可保持穩定增長；
- (b) 香港的社會、經濟及政治環境於預測期間可保持穩定；及
- (c) 包括中國實施十三五規劃、世界經濟逐步復甦及製造業持續遷移至東南亞、南亞以及中國、香港及全球電子商務的發展在內的驅動因素將推動香港綜合物流服務市場的未來增長。

## 空運

香港國際機場的空運吞吐量由2010年約4.1百萬噸增加至2015年的約4.4百萬噸，複合年增長率約1.2%。入境及出境空運託運均有所增加，帶動整體空運吞吐量增長。同時，儘管機場空運吞吐量佔貨運吞吐總量比例相對小，空運的貨運價值遠較平均值高。

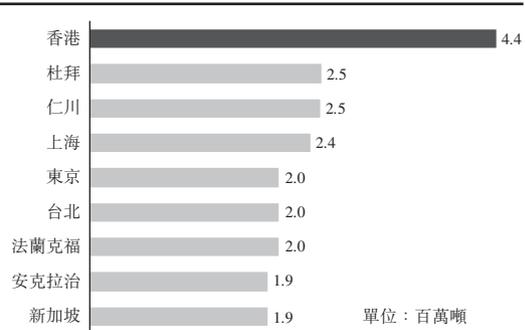
就貨運吞吐量而言，香港國際機場於2015年全球排名第一，遠較2015年第二名的杜拜國際機場的約2.5百萬噸多。

2010年至2015年香港國際機場的貨運吞吐量



資料來源：香港政府統計處

2015年全球機場的貨運吞吐量排名



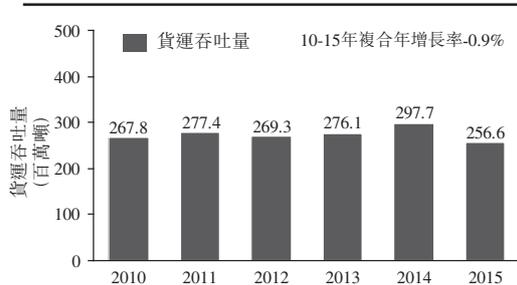
資料來源：香港政府統計處

## 海運

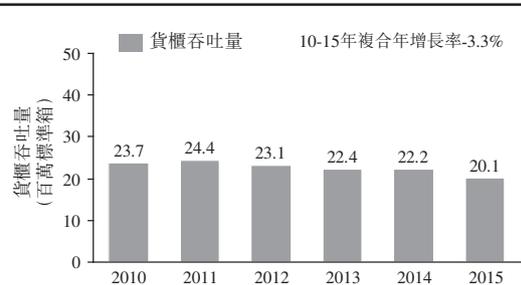
香港作為轉運港口的角色正隨著中國航運業發展而減弱，貨運吞吐量已於2010年至2015年下跌，複合年增長率約-0.9%。由於停泊及後備地區擁塞，貨櫃吞吐量已於2010年至2015年下跌，複合年增長率約-3.3%。

就兩個指標而言，2015年的下跌主要由於經濟相對疲弱、來自中國港口的競爭(尤其為受政策所支持者)及人民幣貶值導致香港轉口貨量減少。

2010年至2015年香港港口的貨運吞吐量及貨櫃吞吐量



資料來源：香港政府統計處

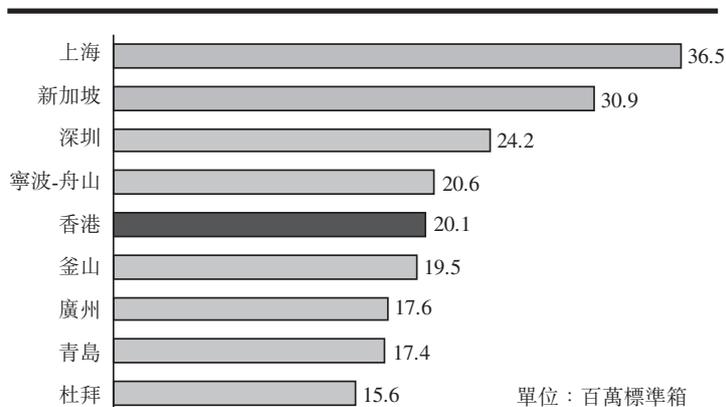


資料來源：香港政府統計處

## 行業概覽

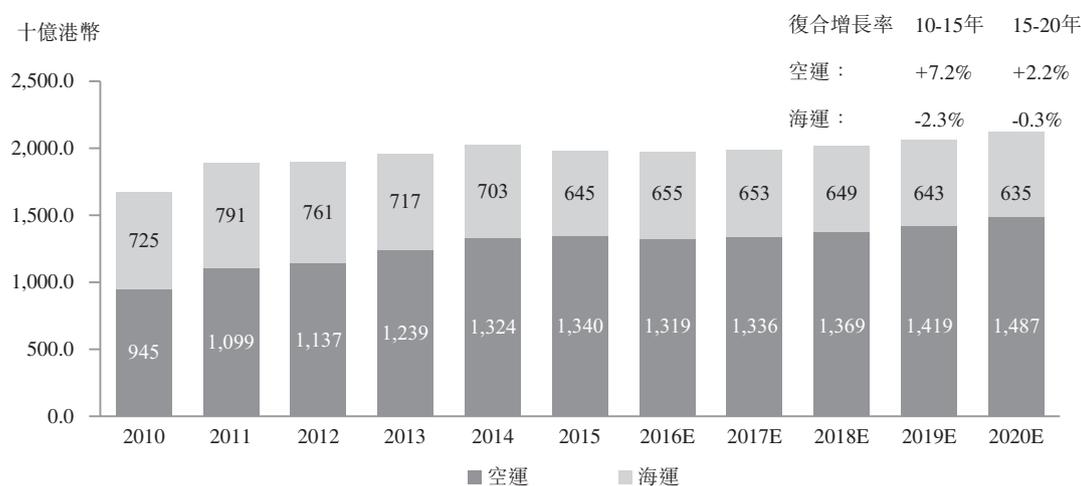
就全球港口排名而言，香港港口於2015年在貨櫃吞吐量上排名全球第五，次於上海、新加坡、深圳及寧波-舟山。

**2015年全球港口的貨櫃吞吐量排名**



資料來源：香港政府統計處

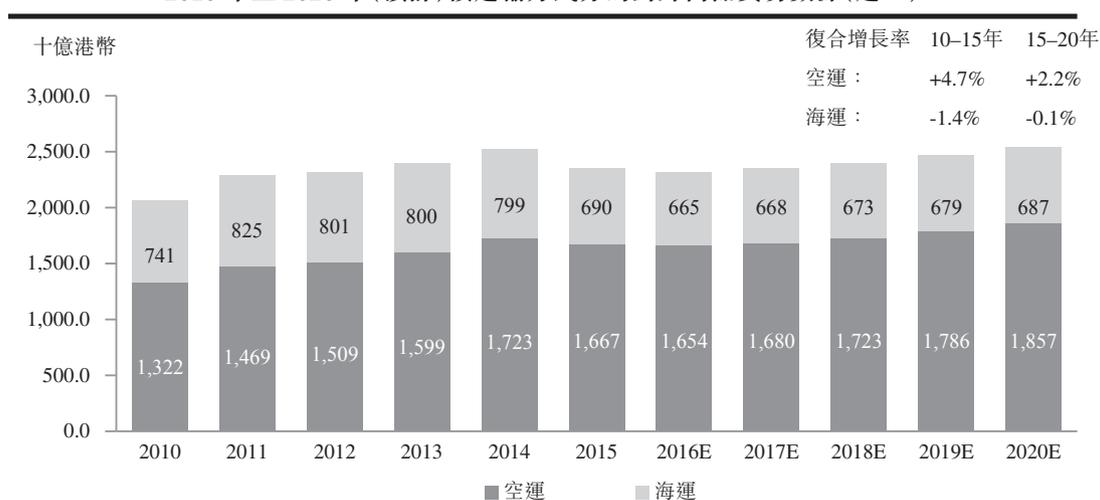
**2010年至2020年(預測)按運輸方式分的對外商品貿易數據(轉口)**



資料來源：香港政府統計處及弗若斯特沙利文報告

## 行業概覽

**2010年至2020年(預計)按運輸方式分的對外商品貿易數據(進口)**



資料來源：香港政府統計處及弗若斯特沙利文報告

透過空運轉口的對外商品貿易價值由2010年約9,450億港元增加至2015年約13,400億港元，複合年增長率約7.2%，而透過空運進口的對外商品貿易價值由2010年約13,220億港元增加至2015年約16,670億港元，複合年增長率約4.7%。預期透過空運再進口對外商品貿易的價值將減少至2016年約13,190億港元，惟將逐漸增加至2020年約14,870億港元，2015年至2020年的複合年增長率約為2.1%。空運服務的重要性日益增加，可歸因於香港作為物流中心的關鍵競爭優勢：其戰略位置及高度精密及成熟程度，尤其是與其他發展中亞洲市場的物流市場比較。有關優勢在航空貨運尤其顯著。香港國際機場(a)擁有高效的貨物操作及足夠的貨運能力；(b)位於優越地理位置，提供卓越的連接性及可達性；(c)提升廣泛資訊科技支援，以及高度安全及保障。因此，就噸數而言，2015年空運佔香港總貨運量少於5%。然而，就價值而言，空運佔超過30%，且自2010年起不斷增加，反映空運貨運服務於香港物流經濟的地位日益重要。

透過海運轉口的對外商品貿易價值由2010年約7,250億港元減少至2015年約6,450億港元，複合年增長率-2.3%，而透過海運進口的對外商品貿易價值由2010年約7,410億港元減少至2015年約6,900億港元，複合年增長率-1.4%。有關減少乃主要由於中國航運業相對疲弱的市場表現及發展。預期透過海運再進口對外商品貿易的價值將增加至2016年約6,550億港元及減少至2020年約6,350億港元，2015年至2020年的複合年增長率約為-0.3%。

### 空運貨運代理及海運貨運代理價格指數

空運貨運代理及海運貨運代理價格指數自2010年至2015年呈下滑趨勢。以2010年的指數為基準，空運貨運代理的指數由2011年的約97.5逐漸下跌至2014年的約95.4。貨運代理價格大幅波動，於2011年下跌約88.7並於2012年回彈至約92.9。於2015年，兩個指數均錄得大幅下跌，空運貨運代理由約95.4跌至約86.5，而海運貨運代理由約92.5跌至約84.4，乃主要由於市場表現相對疲弱、承運人及代理商之間的激烈價格競爭以及燃料價格大幅減少。

航空汽油及煤油的單位值由每公升約5.7港元至每公升約3.5港元。同樣，氣油、柴油及石腦油的單位值減少約36%，而燃油則減少約43%。

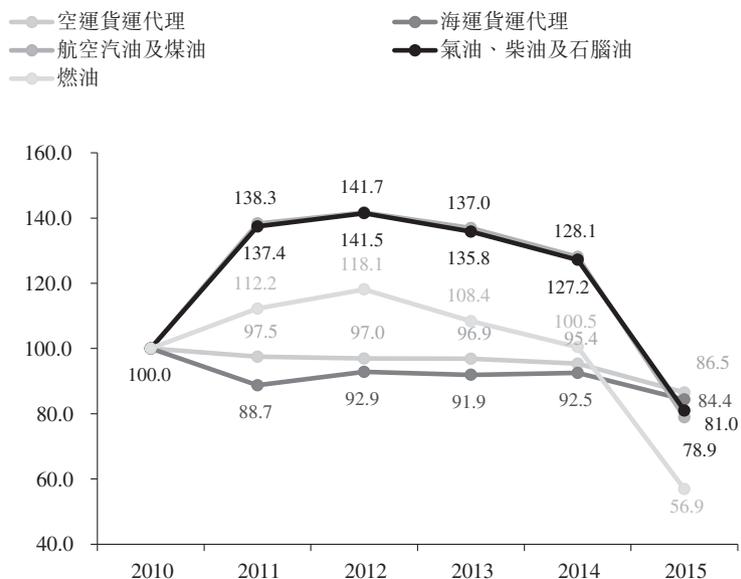
基於假設貨幣政策保持穩定、世界經濟逐漸復甦以及中國十三五規劃及《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》等支持政策得以成功實施，香港的商品貿易進出口量預期將逐漸回彈。同時，原油供應及需求預計將刺激燃料價格逐步恢復。此外，香港貨運代理產業正經歷市場整合過程，競爭力較弱的競爭者將被淘汰。此些競爭者相對來說規模較小，所提供之服務也更簡單。在此基礎上，空運及海運貨運代理服務市場預期亦將逐漸回彈，而價格指數可能於六個月至一年的短期內維持於相對穩定的水平，其後逐漸回彈。

誠如本節「香港空運及海運貨運代理市場概覽」一段所載，香港空運及海運貨運代理市場主要有兩層參與者展開競爭。第一層參與者一般為全球領先物流集團，物流網絡及業務覆蓋面遍佈全世界，而第二層參與者一般為本地及區域參與者，網絡覆蓋若干重點物流地區及貨物類別。該兩層就財務及經營規模方面有重大差異。同時，彼等主要客戶群亦一般有所不同，第二層參與者主要服務中小型客戶。根據弗若斯特沙利文報告，與我們第二層的同業相比，就所提供服務的規模及複雜水平而言，我們屬領先參與者(2015年產生收益於第二層參與者中排名第五，相當於第二層內市場份額0.3%)。因此，於行業整合過程中，弗若斯特沙利文報告認為我們為擁有於第二層合併及收購機會的強勁參與者之一。

## 行業概覽

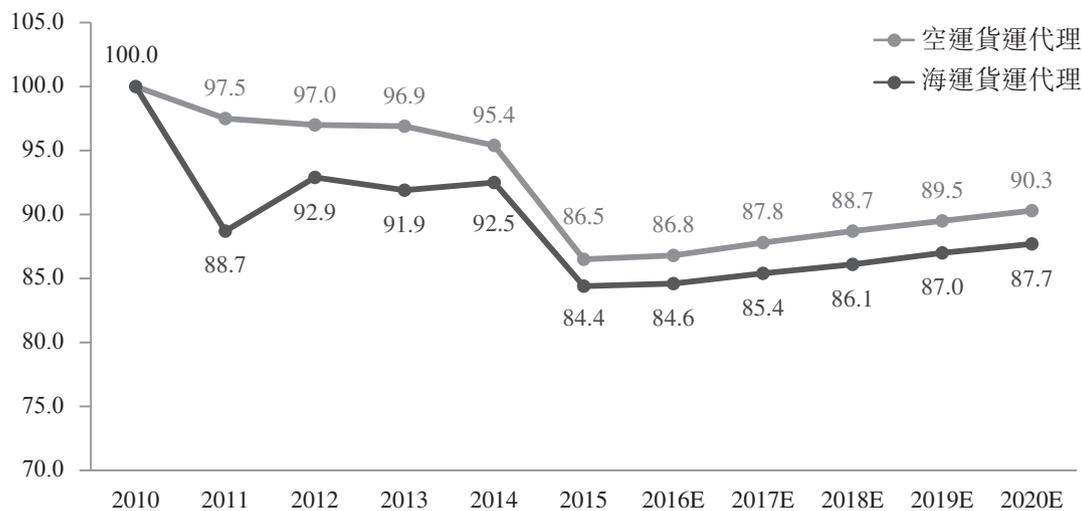
### 2010年至2015年與燃料價格相關的 空運貨運代理及海運貨運代理價格指數

以2010年為基準



資料來源：香港政府統計處及弗若斯特沙利文報告

### 2010–2020年預測空運貨運代理及海運貨運代理價格指數(香港)



資料來源：弗若斯特沙利文報告

## 香港空運及海運貨運代理市場概覽

香港空運及海運貨運代理市場中主要有兩層參與者展開競爭。第一層參與者一般為全球領先物流集團，物流網絡及業務覆蓋面遍佈全世界。第一層參與者的數量約20至30名，大多數參與者的收益規模介乎約15億港元至30億港元。此外，第一層參與者通常擁有高水平的垂直及水平整合，而彼等通常亦作為空運及海運承運人，擁有內部國際貨運能力及運載力。

第二層參與者一般為本地及區域參與者，網絡覆蓋若干重點物流地區及貨物類別。彼等的服務組合多元性稍遜，而貨運代理為主要收入來源。然而，領先的第二層參與者正變得更有能力向客戶提供廣泛的運輸及物流服務並作為綜合物流解決方案供應商，而中小型參與者仍集中於貨運代理及基本增值服務。香港空運及海運貨運代理市場約有500至800名第二層參與者，大多數參與者的收益規模介乎約50百萬港元至150百萬港元。

於2015年，第一層參與者的合共收益佔比約為45%，收益金額為540億港元。同時，第二層參與者收益約為658億港元，佔比約為55%。



資料來源：弗若斯特沙利文報告

## 行業概覽

### 香港第二層空運及海運貨運代理服務市場競爭格局

於2015年，第二層參與者的空運及海運貨運代理服務總收益達658億港元，市場高度分散，五大參與者合共佔有的市場份額僅為4.6%。

公司A及公司B分別排名第一及第二，收益分別約1,118百萬港元及790百萬港元，次於收益分別約為526百萬港元及395百萬港元的公司C及公司D。本集團在二級空運及海運貨運代理服務市場排名第5，收入約為187百萬港元，市場份額為約0.3%。

	2015年2級 參與者空運和 海運貨運 代理收入 (百萬港元)	市場份額 (%)
<b>五大2級參與者</b>		
公司A	1,118	1.7
公司B	790	1.2
公司C	526	0.8
公司D	395	0.6
本集團	187	0.3
小計：	3,016	4.6
其他	62,784	95.4
總計：	65,800	100.0

資料來源：弗若斯特沙利文報告

### 香港貨運代理服務市場的未來機遇

- (a) 中國經濟的進一步開放及對外商品貿易發展：基於中國的十三五規劃實施，中國政府將透過與沿線國家及地區合作及參與全球工業及設備生產合作繼續推動「一帶一路」政策。預期此舉將支持中國對外商品貿易及有利於東南亞國家聯盟、中東及非洲國家港口市場的發展。有關前景預計將可為香港貨運代理服務市場帶來發展機遇，原因是香港擔當物流中心的重要角色，而貨運代理服務則構成了其中重要的一部份。

## 行業概覽

- (b) **東南亞及南亞國家於全球製造行業的地位日益重要**：東南亞及南亞國家的貿易活動預期將持續增加及快速增長，並成為全球製造中心的潛在地區。香港貨運代理服務市場將因此而受益，原因為其本身的地理優勢及尤其是與其他亞洲發展中市場的物流市場相比之下擁有高度發展及成熟的物流中心。
- (c) **市場整合**：香港貨運代理服務市場目前高度分散，市場參與者數以百計，其中大部分為小型及中型公司。由於行業已步入發展的成熟階段，預計市場整合將繼續，從而為相對較強的參與者提供合併及收購機會。該等參與者的競爭力將能透過整合帶來的優勢及進一步實現規模經濟而得以增強。
- (d) **資訊科技的發展及效率提升**：資訊科技的發展能為香港貨運代理服務市場的效率及業務模式帶來革命，於此方面擁有競爭優勢的市場參與者擁有更優勝及更穩固的發展。

### 香港貨運代理市場的重要成功因素及進入門檻

- (a) **聲譽**：與一般物流服務相似，香港貨運代理服務市場高度分散，市場參與者數以百計，而聲譽及往績記錄為影響客戶選擇貨運代理的重要因素。同時，為提高效率及減低風險，客戶一般偏好選擇與能夠提供滿意服務及經驗的貨運代理建立長期合作關係。故此聲譽為持續競爭優勢的來源及同時為新進入者的主要門檻。
- (b) **關係網絡及營運規模**：價格為客戶一般考慮選擇貨運代理的另一關鍵因素，而貨運代理的成本及定價很受其關係網絡及營運規模的影響。例如，基於其營運規模，優秀參與者通常與貨運承運人(如航空公司及船運公司)建立良好的合作關係，該等貨運代理可因而與該等承運人進行磋商獲取更優惠的價格，從而為彼等帶來成本優勢。
- (c) **靈活度及營運經驗**：香港貨運代理服務需求的下游市場高度分散，來自多個行業及數之不盡的客戶。這為刺激了市場第二層參與者的發展，原因是彼等的規模主要較小，能利用其高靈活度照顧小型及中型客戶的需求。香港貨運代理服務市場的第一層參與者通常為全球領先的大型物流集團，其物流網絡及業務範圍覆蓋全球。該等參與者擁有高服務水平及強勁的品牌意識。儘管如此，彼等通常優先接受大型訂單以提升及管理及成本效益。彼等於處理訂

## 行業概覽

單型定制方面的靈活度較低。對於新進入者而言，晉身為第一層參與者極為困難，原因為其對規模及效率方面有著極高的要求。靈活度及營運經驗則是晉身為第二層參與者的重要因素，因為相關市場已相對成熟，而該等小型及中型規模的客戶大部分要求於處理該等規模較小的訂單時提供充足的定制服務。

- (d) **服務整合程度及提供增值服務的能力**：隨著香港貨運代理服務市場的發展及激烈的競爭，服務整合程度及提供增值服務的能力成為客戶挑選標準方面的重要性愈來愈高。為回應多變的市場需求及客戶喜好，香港貨運代理服務市場的領先行業參與者正在整合彼等資源及加強為客戶提供多元化運輸及物流服務的能力。典型的增值服務包括貨物追蹤及追查、倉儲、海關經紀服務及文件處理。此外，擁有強大資源的行業參與者能夠將業務擴展至其他物流服務市場，並作為客戶的一站式物流服務供應商。未能提供多樣增值服務的小型及中型貨運代理的處境預期將變得愈發不利。同樣地，未能提供該等綜合服務的新進入者亦會面臨有關挑戰。
- (e) **資本支持**：一般而言，貨運代理需要提供以航空公司及航運公司為受益人的銀行擔保或現金按金，以確保購買貨運空間。因此，就並無強大資本的新進入者而言，會因可能出現之現金流事宜而構成持續營運的挑戰。

### 香港貨運代理服務市場的威脅與挑戰

- (a) **全球經濟減慢**：基於香港貨運代理於物流價值鏈所扮演的角色，彼等服務需求將相當依賴亞洲內部商品貿易及東西路線的貿易活動。但有關市場將受全球經濟減慢所影響，乃因非美經濟復甦緩慢及東南亞及南亞經濟的增長漸趨平穩。
- (b) **價格競爭及市場混亂**：香港貨運代理服務市場目前仍然分散，市場參與者大部分為小型及中型公司。彼等的服務組合相對較為單一，差異性也有限，因此價格競爭於該等行業參與者內變得相對關鍵。此原因亦為可能導致市場混亂及價格制度崩潰的主要挑戰及威脅之一。
- (c) **中國金融制度改革及匯率波動**：貨幣政策的變動亦為市場的威脅與挑戰的來源之一，因有關變動可對全球貿易構成重大影響。中國政府現正進行一系列的行動及改革以優化其金融系統，當中包括其匯率制度。中國政府一直嘗試於中國建立以市場為主導的匯率制度。隨著中國經濟增長放緩及其匯率制度逐漸以市場為主導，預期人民幣匯率的波動將可能於未來數年增加。

## 貨運代理行業運載力狀態

香港貨運代理行業被認為產能不足。貨運代理自航空公司及航運公司獲得貨運艙位，香港港口及國際機場在貨物處理方面被認為產能不足。

根據BMT Asia Pacific代表香港政府於2014年公佈的「香港港口發展策略2030研究」，香港目前的基礎設施能夠應付未來直至2030年的吞吐量預計增長，預計在2030年將達31.5百萬標準箱。與興建新的集裝箱碼頭相反，提升現有集裝箱碼頭及相關基礎設施的處理能力屬必要且具成本效益。香港國際機場的貨物吞吐量在2015年為約4.4百萬噸，由當前設施充分吸收。在空運貨物吞吐量的預計未來增長方面，機場正在進行擴建中場計劃，預計其貨物處理量可提升至6.0百萬噸左右。總體而言，香港貨運業的發展預計將有充足的上游貨運艙位供應。

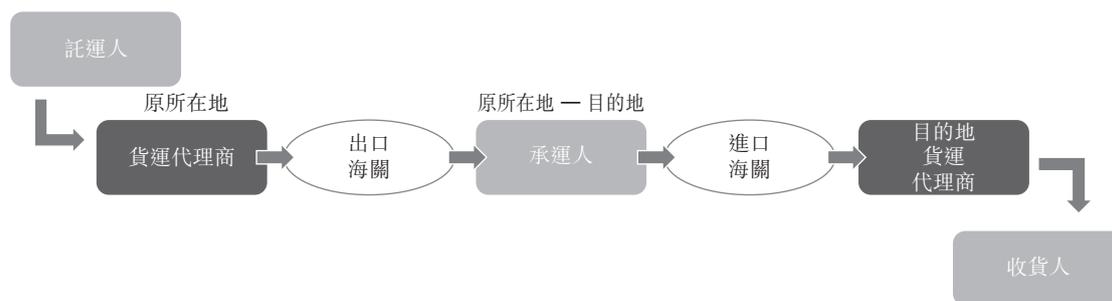
## 香港綜合物流服務市場

### 香港綜合物流服務市場概覽

綜合物流服務指在原所在點至消費點間的規劃、實施及控制貨物(包括原材料、在製品及製成品)流動及存儲的程序。主要業務包括貨物運輸、貨運代理、倉儲、郵遞及快遞服務。

香港綜合物流服務市場中，有能力整合不同服務模塊及在價值鏈中擔任多重角色的服務供應商正變得越來越具競爭力及備受推崇。

業務模式屬輕資產。作為增值服務供應商以及承運人及客戶之間的中間人，經綜合客戶預訂要求後貨運代理商利用航空公司及船公司等承運人的運載力予彼等客戶。市場內領先的行業參與者正變得更有能力向客戶提供廣泛的運輸及物流服務並作為綜合物流解決方案供應商(如物流追蹤、倉儲、報關及文件處理服務)。



資料來源：弗若斯特沙利文報告

## 香港綜合物流服務市場主要里程碑

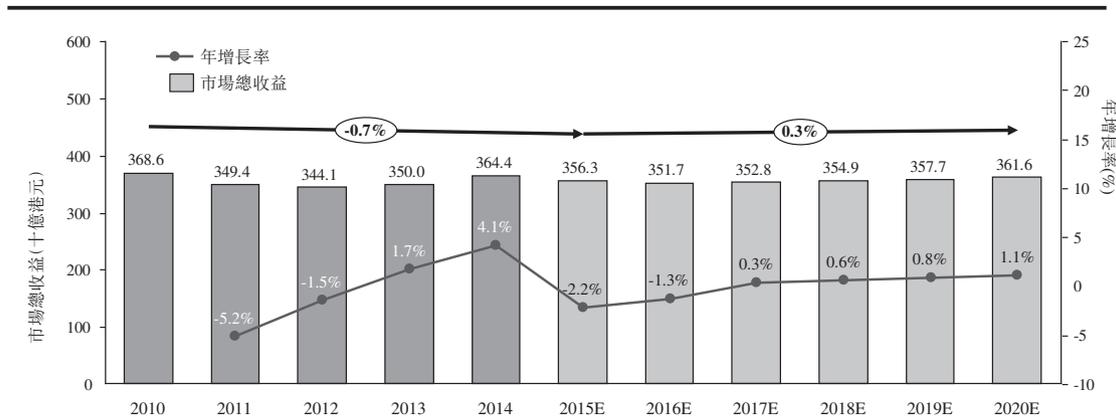
於1997年，香港回歸中國，與內地的合作發展計劃得到加強，亦刺激物流行業的發展。2001年對該市場的發展是關鍵的一年。於2001年，中國加入世界貿易組織，鞏固了香港作為出入境貨物處理物流中心的地位。同時，香港物流發展局於同年成立，進一步支持香港綜合物流服務市場的發展。《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》由香港及中國於2003年訂立，以加強貿易及投資合作。其他主要政策包括2015年發佈的《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》，其為香港帶來機遇，使香港可發揮其作為國際運輸及物流中心的優勢，而《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》預期將進一步支持香港綜合物流服務市場的發展。

## 香港綜合物流服務市場的市場規模及預測

香港憑藉其所處的戰略性位置，長期以來一直為亞太區首屈一指的物流中心。香港綜合物流服務行業發展較早，已達到相對成熟的狀態，擁有強大的基礎設施及完善的系統。綜合物流行業及貿易為香港四大支柱產業之一，加上金融服務、專業服務及旅遊業，多年來一直推動香港經濟的發展。

自2010年至2015年，香港綜合物流服務供應商的總收益保持於相對穩定的水平，而該趨勢預期將於預測期間持續。主要的影響因素包括世界經濟動態及影響國際貿易的其他國家貨幣政策變動。

**2010年至2020年(預測)香港綜合物流服務市場的市場規模及預測**



資料來源：香港政府統計處及弗若斯特沙利文報告

## 行業概覽

香港綜合物流服務市場可按主要行業組合分類，而主要組合為空運及海運貨運代理服務、貨物運輸、快遞業務、倉庫及倉儲、其他物流服務，通常包括中流作業及集裝箱後勤活動、貨物運輸附帶服務活動、包裝及裝箱服務、貨物檢查、抽樣及磅重服務及其他。

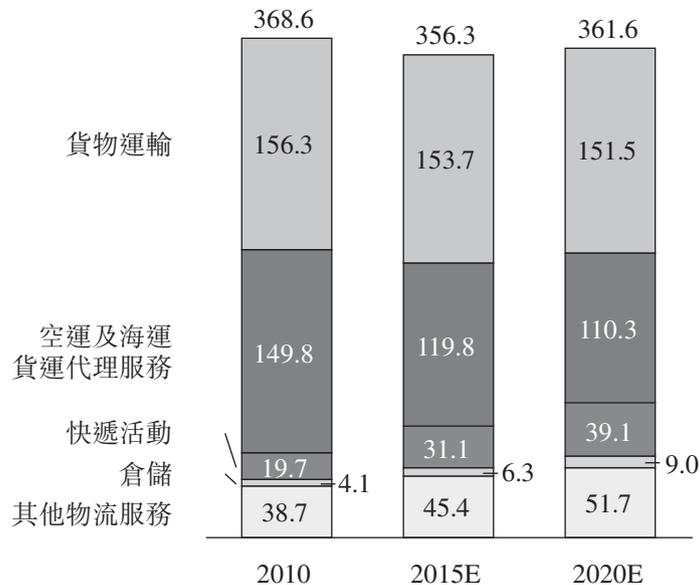
貨物運輸指承運人的主要業務活動，包括以陸路、拖拉機、航空及航海承運人的貨物運輸，以及內陸水路貨物運輸。彼等組成最大的細分市場，預期將保持該狀態。於2015年，空運及海運貨運代理服務細分市場總收益達1,198億港元，為整個行業的主要貢獻者。

從貨運代理著手並立足於此，代理商一直通過提供更多增值服務以回應市場需求。領先的行業參與者正變得更有能力向客戶提供廣泛的運輸及物流服務並作為綜合物流解決方案供應商。

對空運及海運的需求主要受國際貿易動態及香港作為物流中心的地位所影響。因此，主要影響因素包括全球經濟、來自亞洲其他主要港口的競爭、製造業遷移活動及貿易合作夥伴的貨幣政策。

2010年、2015年(預測)及2020年(預測)  
香港綜合物流服務市場細分

單位：十億港元



資料來源：香港政府統計處及弗若斯特沙利文報告

### 香港綜合物流服務市場主要推動因素

- (a) **中國十三五規劃實施：**中國《國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》於2016年3月17日正式頒佈。港澳專章確立香港於國家整體發展的重要功能定位，以及在若干主要方面發展的範圍及機會。港澳專章表明中國政府對維持香港長期繁榮穩定的大力支持及支持香港及澳門提升經濟競爭力，包括支持香港整合及提升其作為國際金融、運輸及貿易中心的地位、強化其作為全球離岸人民幣業務樞紐及國際資產管理中心的地位，以及推動金融服務向高端及高增值方向發展。港澳專亦強調深化中國與香港／澳門的合作、支持香港參與國家雙向開放及「一帶一路」建設。除港澳專章外，十三五規劃大力支持物流及電子商務發展，而香港物流市場預期自當中的機會獲益。規劃的主要焦點包括推進「一帶一路」建設的戰略發展、基礎建設提升、推動技術創新及促進新產業。「一帶一路」指絲綢之路經濟帶，為中國對外發展的重要基準。計劃預期為沿路國家及地區建立緊密關係，促進經濟合作及發展。香港基於其地理優勢以及完善的基建及系統在計劃發揮關鍵作用。香港的物流公司能夠在深化與沿路企業的合作及與當地業務初始建立關係中獲得大量機會，以及於有關地區擴展網絡以進一步加強彼等於發展計劃中的作用。整體而言，十三五規劃預期對中國經濟發展有重大影響。計劃明確表示，中國將深化中國與香港之間的合作，並支持香港整合其作為國際金融、物流及貿易中心的地位。中國政府十三五規劃的戰略關鍵預期惠及香港物流業。
- (b) **新興經濟持續發展及製造業遷移至東南亞及南亞：**香港綜合物流服務市場的前景與國際貿易及地區經濟發展息息相關。作為其中一個亞洲物流樞紐的角色，香港綜合物流服務市場預期受亞洲新興市場持續發展所帶動。同時，東南亞及南亞作為全球輕工業製造基地的重要性正在提升。有鑒於此，加上香港擁有的地理優勢以及完善的物流基礎設施及系統，香港綜合物流服務市場作為物流中心預期將獲得大量機會。
- (c) **中國、香港及全球電子商務市場發展：**蓬勃的電子商務市場亦將成為主要推動因素之一。香港預期將成為跨境交易物流中心，中國網上買家可於其中購買最新的

## 行業概覽

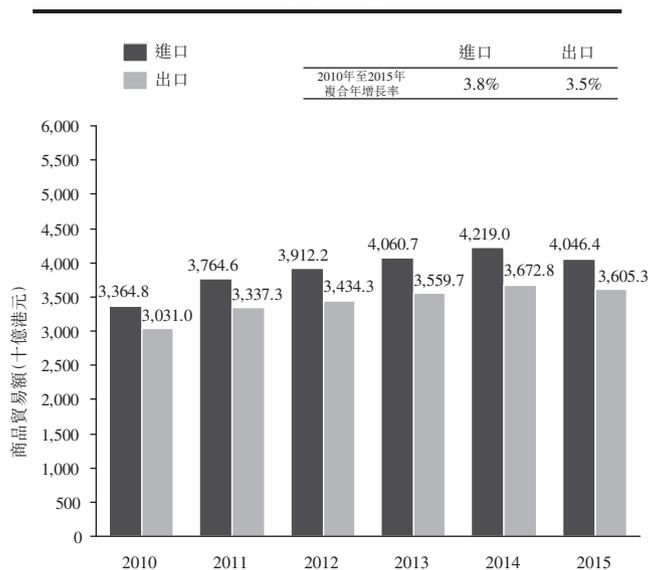
外國貨品，而外國網上消費者可搜索中國產品。同時，香港本地市場電子商務的普及性亦將迎來強勁增長，從而帶動快遞服務需求。此外，網上購物日趨多樣化，預期將刺激冷鏈、分類及重新包裝等其他增值物流服務的需求。

### 香港商品貿易進出口狀況

隨著從2008年全球金融危機中復甦，香港商品貿易進出口貿易總值增長穩定，自2010年至2015年複合年增長率分別約3.8%及3.5%。

儘管香港商品貿易進出口貿易總值於2015年輕微減少，全球經濟逐漸復甦以及中國十三五規劃及《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》等支持政策得以成功實施，香港的商品貿易進出口量預期將以相對平緩的步伐回彈，自2015年至2020年的複合年增長率估計約2%。

2010年至2015年香港商品  
貿易進出口量

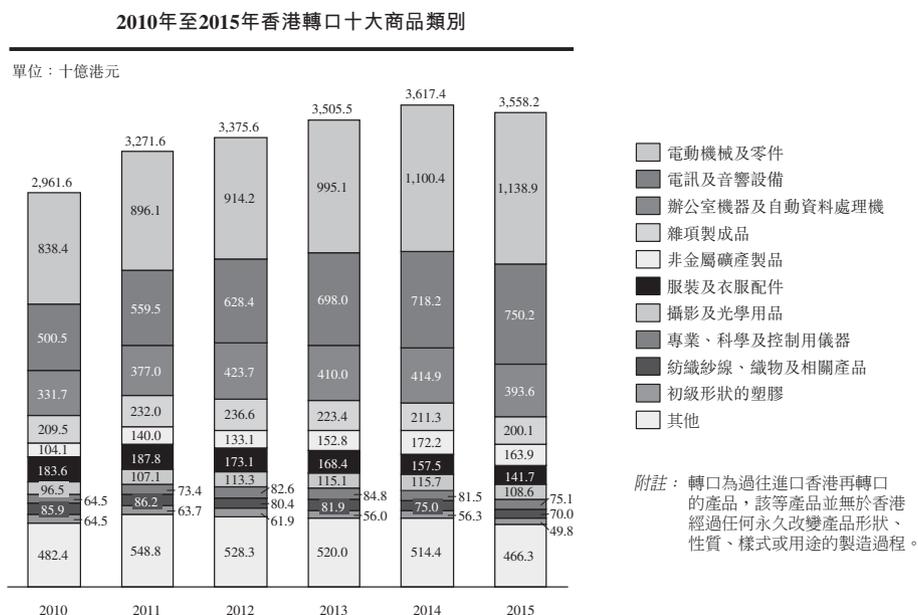


資料來源：香港政府統計處

## 行業概覽

### 香港十大商品類別進出口

香港商品貿易出口主要包括轉口，佔出口總值約87.6%。



資料來源：香港政府統計處

### 香港綜合物流服務市場主要成功因素及進入門檻

- (a) **聲譽**：聲譽及往績記錄為影響客戶選擇物流合作夥伴的重要因素。客戶一般偏好選擇更受認可且在送遞保險及風險消滅方面擁有強勁往績記錄的服務供應商。同時，領先的綜合物流服務供應商通常與主要客戶建立穩定及長期的合作。由於可靠的聲譽乃基於累積年度，故為新進入者的主要門檻。
- (b) **網絡**：價值鏈上的強勁網絡亦為領先參與者的主要成功因素及新進入者的主要障礙，乃由於其對綜合物流服務供應商的業務經營以及成本及定價有巨大影響。例如，優秀參與者通常與航空公司及船公司建立強勁的合作關係，使彼等能夠擁有較佳議價能力以磋商作獲更低價格，從而轉化為綜合物流服務供應商的成本優勢。
- (c) **資金支持**：香港綜合物流服務市場的新進入者需要大量初期及營運投資。於香港，可作為物流用途的土地短缺。土地集中於少數物業開發商手中，一般通過短期合約出租空間。因此，承租人每次重續租賃協議時均承擔租金大幅增力的風險。在缺乏足夠資金支持的情況下，土地、設備、員工聘用、系統管理及持續經營可對新進入者造成巨大挑戰。

- (d) **營運經驗及管理能力**：在高度競爭的市場中，營運經驗及管理能力為現時強大參與者的主要成功因素。送遞的有效性及效率為客戶選擇綜合物流服務的主要標準，而彼等更傾向擁有專業系統且經驗豐富的團隊。此外，經驗豐富的管理團隊可更好地修訂彼等業務模式並應對香港綜合物流服務市場的動態。因此，在此方面較弱的新進入者在競爭中處於劣勢。

### 香港綜合物流服務市場的未來展望

- (a) **物流服務供應商整合程度越來越高**：提供一站式解決方案被視為香港綜合物流服務市場的主要趨勢。強勁參與者已開始整合不同角色，使彼等能夠提供更多增值服務及增加其於價值鏈上的參與程度。最終，彼等將能夠充當客戶的供應鏈管理人。對需求一方而言，該一站式解決方案有助於提升物流客戶的效率及成本效益。同時，對供應一方而言，解決方案供應商能夠提高彼等議價能力及盈利能力，並變得更具市場競爭力。
- (b) **不斷增加的電子商務及增值物流服務需求**：跨境電子商務平台及相關物流服務的發展預期將成為香港綜合物流服務市場的主流。香港預期將成為跨境交易物流中心，中國網上買家可於其中購買最新外國貨品，而外國網上消費者可搜索中國產品。同時，香港本地市場電子商務的普及性亦將迎來強勁增長，從而帶動快遞服務需求。此外，網上購物日趨多樣化，預期將刺激冷鏈、分類及重新包裝等其他增值物流服務的需求。

### 香港綜合物流服務市場的機遇及挑戰

#### 機遇

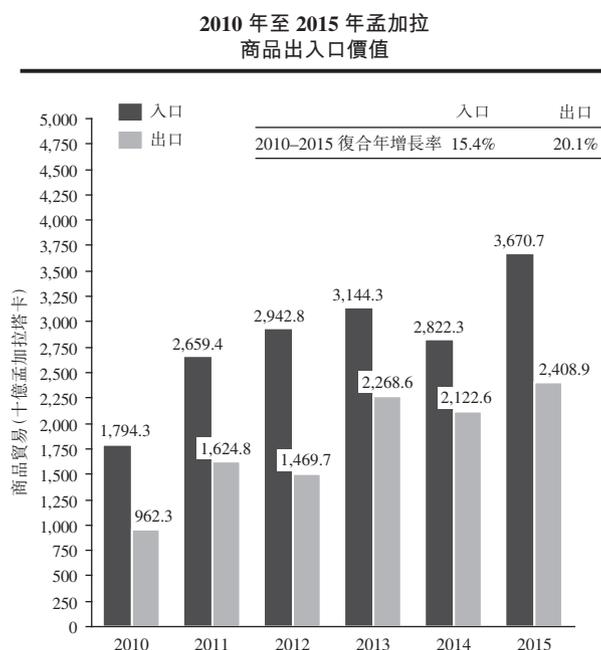
- (a) **東南亞及南亞出口導向性製造業發展**：東南亞及南亞作為全球輕工業製造基地的重要性正在提升。有鑒於此，由於香港擁有地理優勢以及完善的物流基礎設施及系統，香港綜合物流服務市場作為物流中心預期將獲得大量機會。
- (b) **中國十三五規劃**：中國十三五規劃有利於中國物流及電子商務行業的發展。「一帶一路」政策預期將為香港包括物流行業在內的多個行業帶來根本變化及提供規模前所未有的業務良機。

## 行業概覽

### 挑戰

- (a) **土地及勞動力短缺**：香港現時可作物流用途(如倉儲)的土地短缺。同時，香港的土地政策優先考慮商業及住宅物業。該等因素共同為綜合物流服務市場的發展帶來挑戰。同時，年輕勞動力短缺及勞動成本高企為該行業的發展帶來另一挑戰。
- (b) **來自亞洲其他物流中心的競爭加劇**：亞洲其他物流中心的發展為香港綜合物流服務市場的另一挑戰。直接挑戰乃來自中國深圳，其分享珠三角地區相同的貨物集散區。競爭亦來自新加坡，其同樣擁有作為亞洲區內貿易的區域樞紐及物流中心的地位。
- (c) **全球經濟減慢**：由於香港於東西方貿易路線的戰略位置及其世界級系統及基建，故香港於全球貿易及物流擔當重要角色。因此，香港物流市場的前景及發展與世界經濟的動態相關。自全球金融危機(對行業的另一個主要挑戰)以來，不少先進經濟仍未能夠踏上可持續復甦路線。

### 孟加拉國商品貿易出入口總額



資料來源：孟加拉統計局

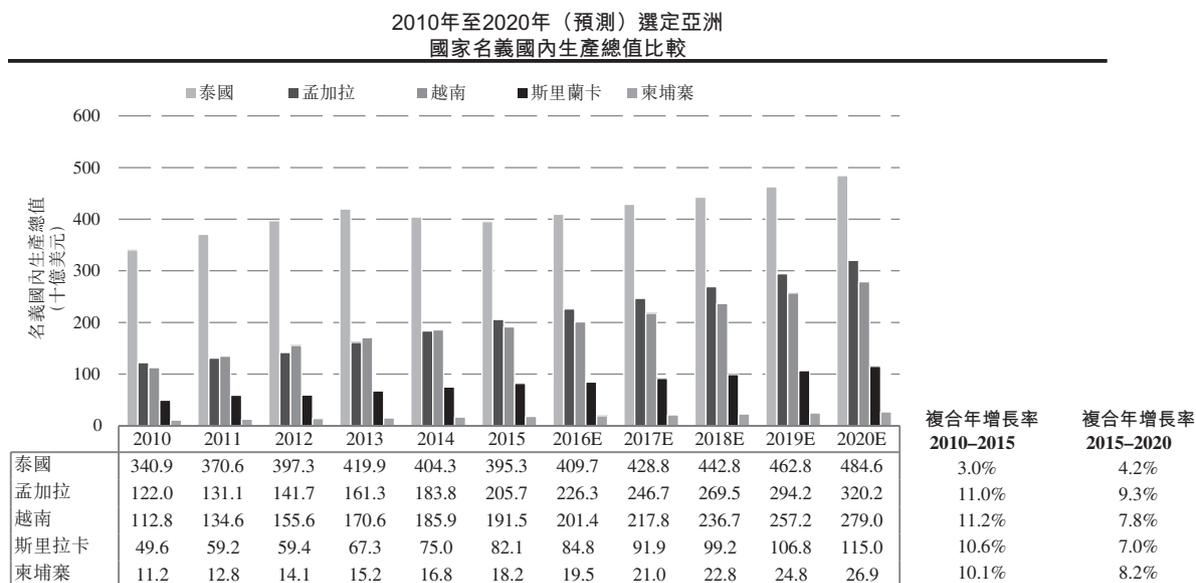
## 行業概覽

東南亞和南亞作為全球輕工業製造基地的重要性日益增加。作為新興及發展中亞洲經濟的一部分，孟加拉國的商品出入口總值不斷上升。從2010年到2015年，商品出入口值增加逾一倍。孟加拉商品入口總值由17,943億孟加拉塔卡增長到36,707億孟加拉塔卡，複合年增長率15.4%。

商品出口方面，出口值一直在穩步上升，越來越多黃麻、海鮮和服裝等產品出口到各個國家。從2010年到2015年，孟加拉國出口商品總值實現複合年增長率20.1%，由9,623億孟加拉塔卡增長到24,089億孟加拉塔卡。目前，孟加拉國的主要出口項目為服裝、黃麻和黃麻相關商品、皮革、凍魚及海鮮。除了該些孟加拉國出口，該國亦生產大米、茶葉、糖麥、船舶廢金屬、紡織、化肥、製藥、陶瓷餐具及新聞紙。

預測期內，孟加拉國經濟有望作為東南亞和南亞的新興經濟體的一部分繼續增長，商品出入口總值可能繼續呈兩位數增長。從2015年到2020年，出入口複合年增長率預計分別為10%至15%及15%至20%。

### 選定亞洲國家的名義國內生產總值



資料來源：國際貨幣基金組織

### 董事確認

我們的董事合理審慎地確認，自弗若斯特沙利文報告日期起，市場資料並無不利變動，而可能導致於本章節所載的資料出現保留意見、互相抵觸或受到影響。