

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、[編纂]、[編纂]、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[編纂]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。

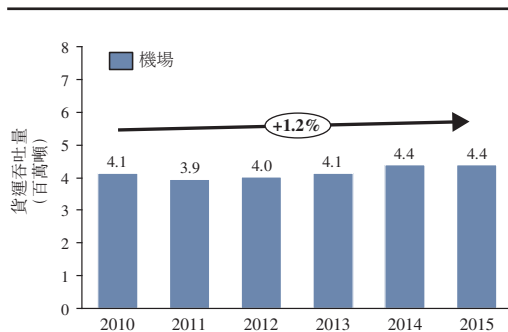
行業概覽

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。

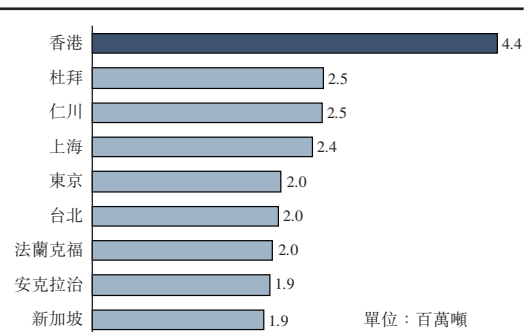
就貨運吞吐量而言，香港國際機場於2015年全球排名第一，遠較2015年第二名的杜拜國際機場的約2.5百萬噸多。

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



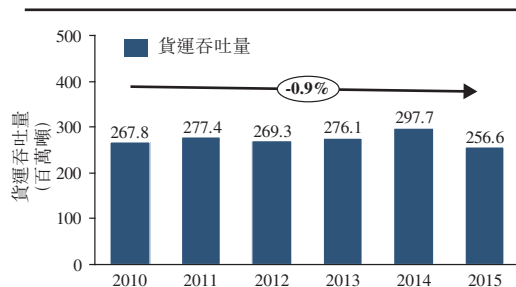
資料來源：香港政府統計處

海運

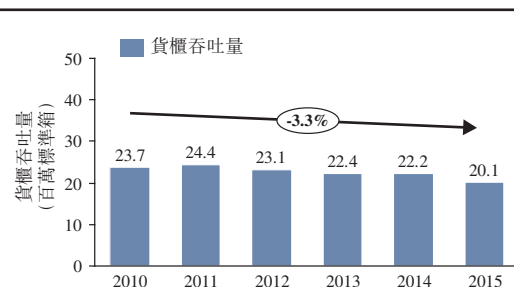
香港作為轉運港口的角色正隨著中國航運業發展而減弱，貨運吞吐量已於2010年至2015年下跌，複合年增長率約-0.9%。由於停泊及後備地區擁塞，貨櫃吞吐量已於2010年至2015年下跌，複合年增長率約-3.3%。

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



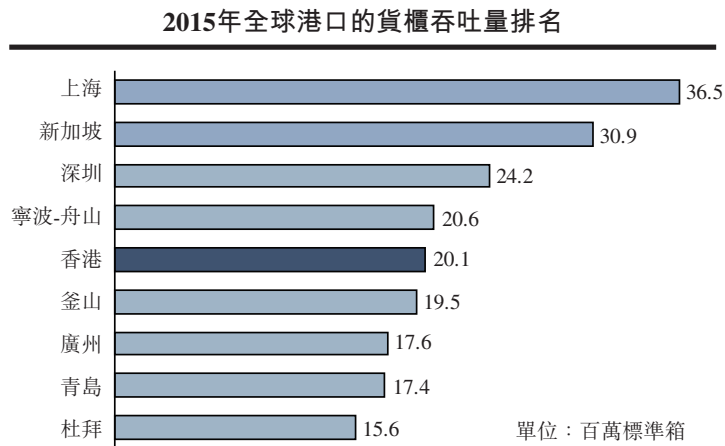
資料來源：香港政府統計處



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第五，次於上海、新加坡、深圳及寧波—舟山。



資料來源：香港政府統計處

空運貨運代理及海運貨運代理價格指數

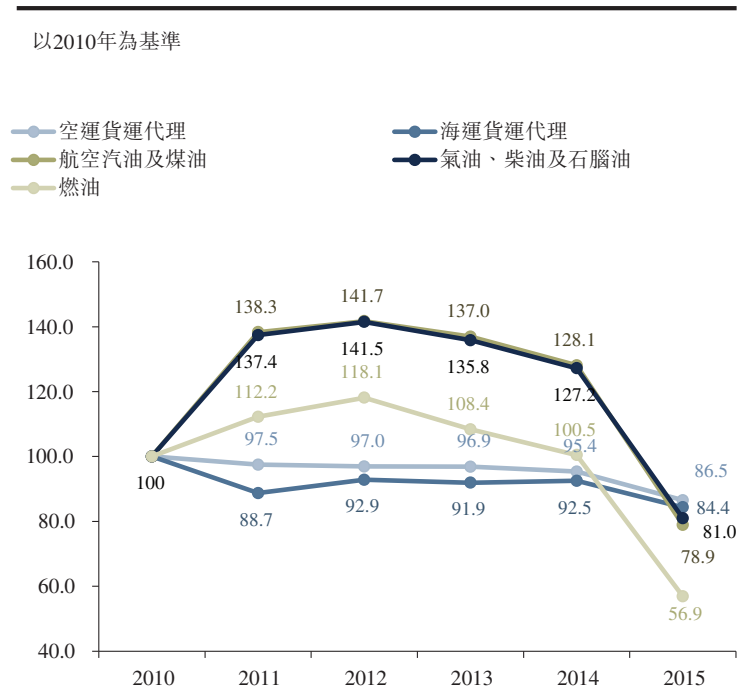
空運貨運代理及海運貨運代理價格指數自2010年至2015年呈下滑趨勢。以2010年的指數為基準，空運貨運代理的指數由2011年的約97.5逐漸下跌至2014年的約95.4。貨運代理價格大幅波動，於2011年下跌約88.7並於2012年回彈至約92.9。於2015年，兩個指數均錄得大幅下跌，空運貨運代理由約95.4跌至約86.5，而海運貨運代理由約92.5跌至約84.4，乃主要由於市場表現相對疲弱、承運人及代理商之間的激烈價格競爭以及燃料價格大幅減少。

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%。

行業概覽

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。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。

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



資料來源：香港政府統計處及弗若斯特沙利文分析

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，

行業概覽

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%。



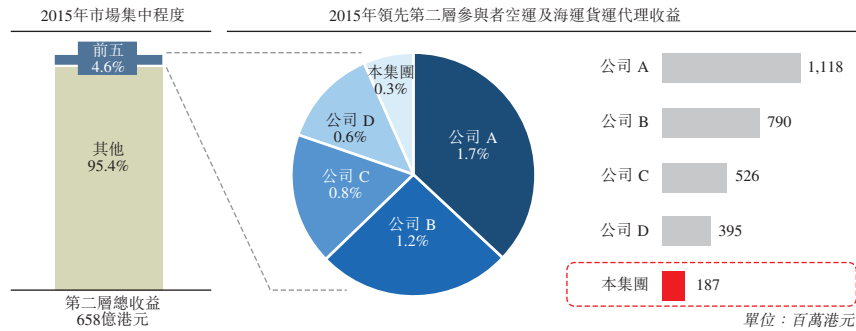
資料來源：弗若斯特沙利文分析

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%。

行業概覽

公司A及公司B分別排名第一及第二，收益分別約1,118百萬港元及人民幣790百萬元，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。



資料來源：弗若斯特沙利文分析

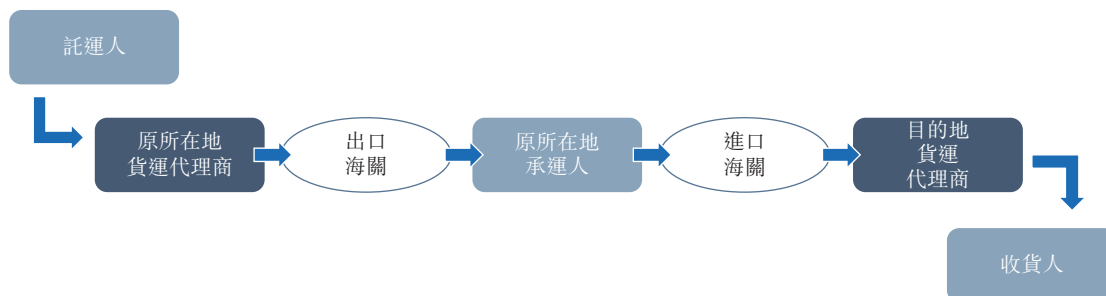
香港綜合物流服務市場

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：弗若斯特沙利文分析

行業概覽

香港綜合物流服務市場主要里程碑

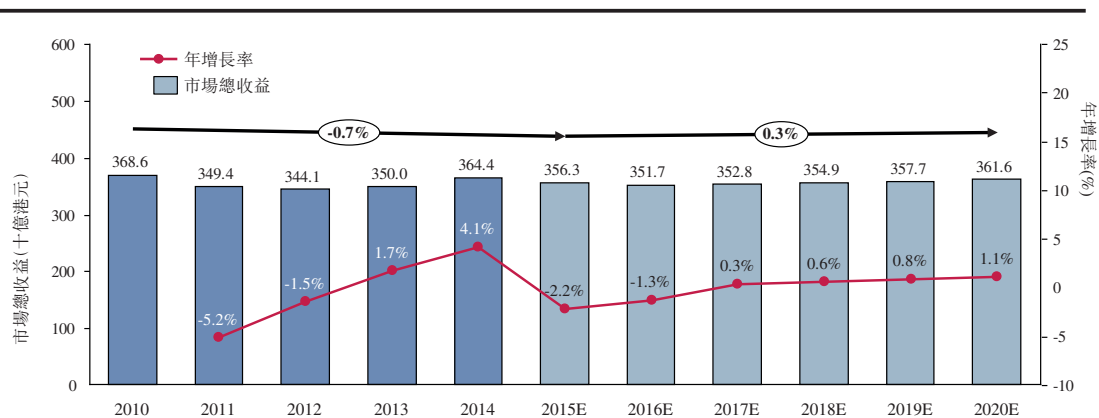
於1997年，香港回歸中國，與內地的合作發展計劃得到加強，亦刺激物流行業的發展。2001年對該市場的發展是關鍵的一年。於2001年，中國加入世界貿易組織，鞏固了香港作為出入境貨物處理物流中心的地位。同時，香港物流發展局於同年成立，進一步支持香港綜合物流服務市場的發展。《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》由香港及中國於2003年訂立，以加強貿易及投資合作。其他主要政策包括2015年發佈的《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》，其為香港帶來機遇，使香港可發揮其作為國際運輸及物流中心的優勢，而《國務院關於深化泛珠三角區域合作的指導意見》預期將進一步支持香港綜合物流服務市場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

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分析

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。

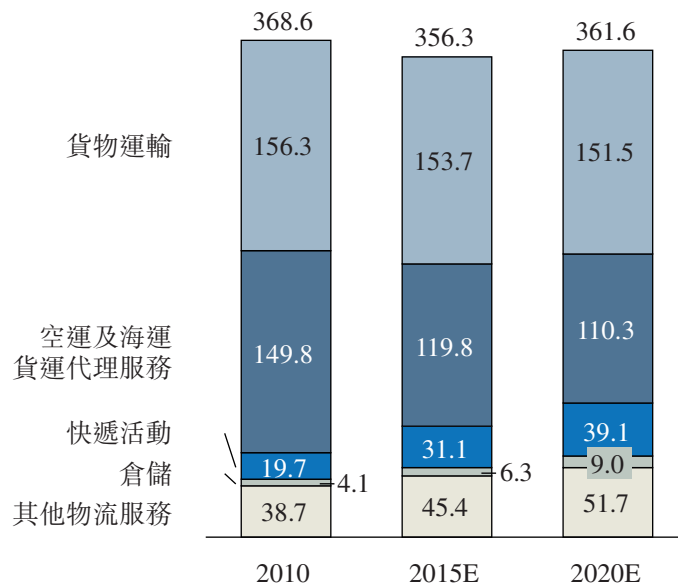
貨物運輸指承運人的主要業務活動，包括以陸路、拖拉機、航空及航海承運人的貨物運輸，以及內陸水路貨物運輸。彼等組成最大的細分市場，預期將保持該狀態。於2015年，空運及海運貨運代理服務細分市場總收益達1,198億港元，為整個行業的主要貢獻者。

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分析

行業概覽

香港綜合物流服務市場主要推動因素

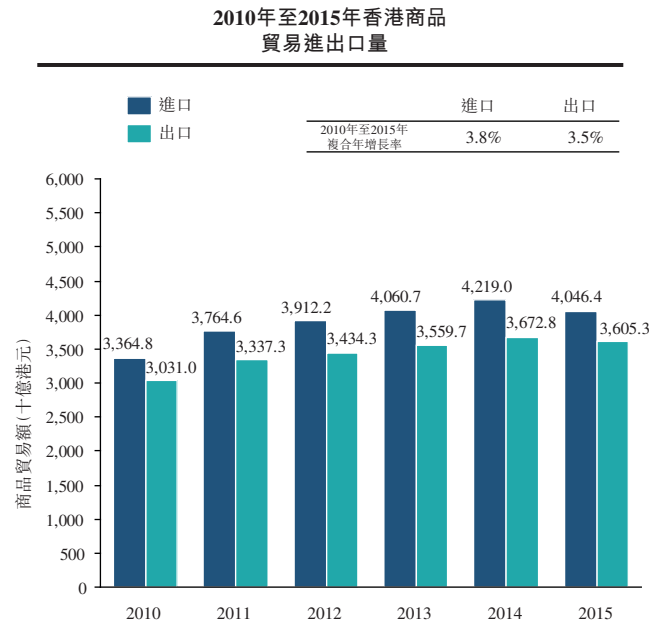
- (a) **中國十三五規劃實施**：中國的十三五規劃預期將為中國物流及電子商務行業的發展提供強而有力的支持。香港物流行業亦將從其中所蘊含的巨大機遇中獲益。「一帶一路」政策的推出乃為推動古絲綢之路貿易航路沿線歐亞國家之間的合作。預期香港將可充分發揮其得天獨厚的物流優勢，並提升其於中國經濟發展以及通向全世界的過程中扮演的角色及作用。
- (b) **新興經濟持續發展及製造業遷移至東南亞**：香港綜合物流服務市場的前景與國際貿易及地區經濟發展息息相關。作為其中一個亞洲物流樞紐的角色，香港綜合物流服務市場預期受亞洲新興市場持續發展所帶動。同時，東南亞作為全球輕工業製造基地的重要性正在提升。有鑒於此，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%。

行業概覽

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%。

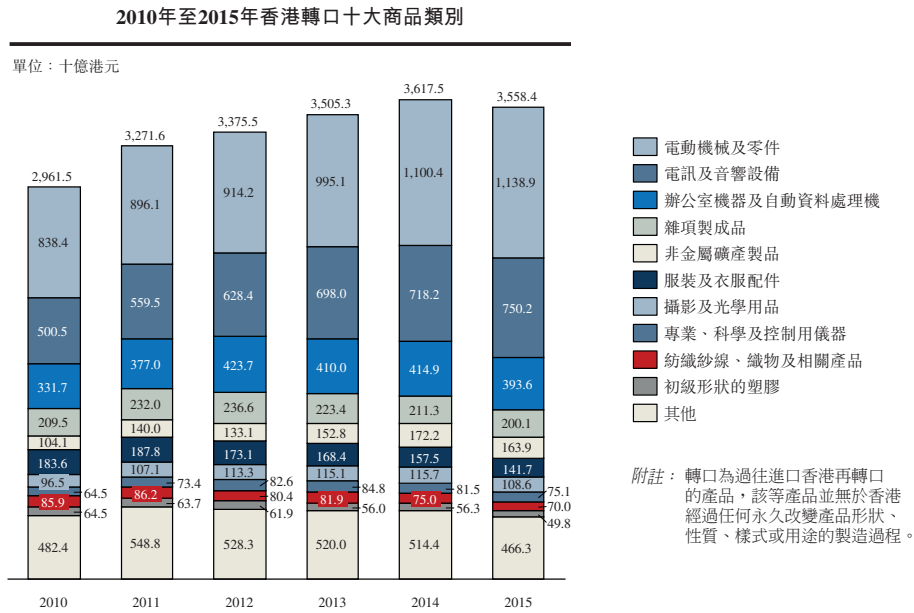


資料來源：香港政府統計處

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%。



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。

行業概覽

- (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。送遞的有效性與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) **東南亞出口導向性製造業發展**：東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。

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。