

## 行業概覽

敬請投資者留意，本公司委聘Ipsos編製Ipsos報告，以概述新加坡的運輸及物流市場，並分析市場需求，以供全部或部分載入本文件。

本節所載資料與統計數據均摘自Ipsos報告及其他公開來源。提述Ipsos不應被視作其對任何證券價值或向本集團投資可取性的意見。本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]及[編纂]認為，資料及統計數據的來源為恰當的資料及統計數據來源，並在摘錄及複製該等資料及統計數據時已採取合理的審慎態度。儘管本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]及[編纂]在摘錄及複製該等資料及統計數據時已採取合理的審慎態度，惟本集團仍不能確保此等資料及統計資料的準確性，而該等資料及統計數據未必與其他資料一致。本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]及[編纂]並無理由認為該等資料及統計數據為虛假或存在誤導，或遺漏任何重大事實以致該等資料及統計數據於任何重大方面變為虛假或存在誤導。本節所使用的資料及統計數據未經本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]有關的其他各方或彼等各自之董事及顧問進行獨立核實，概不對其準確性或完整性發表任何聲明。閣下不應過分依賴本節所載的任何該等資料及統計數據。

就本公司董事所知，自Ipsos報告日期起，市場資料並無不利變動，而可能導致於本節披露的資料出現保留意見、互相抵觸或受到影響。

### 緒言

我們已委託Ipsos(獨立第三方)對新加坡的運輸及物流市場進行市場分析並提供研究報告。除Ipsos外，我們並無委任其他任何人士就[編纂]或本文件編製研究報告。我們就編製Ipsos報告向Ipsos支付58,850新加坡元(不包括任何墊付費用)。

Ipsos為一家獨立市場研究公司，是全球最大的研究公司之一，在全球88個國家聘有約16,600名員工。Ipsos從事市場狀況、市場規模、市場份額及市場細分分析、分銷及價值分析、競爭對手跟蹤及公司情報的研究。

---

## 行業概覽

---

### 研究方法與資料來源

Ipsos報告所載資料來自於基於事實的分析以及資料，其中包括：

- 對全球及新加坡交通運輸與物流行業內眾多資料來源中的資料進行初級及次級研究。
- 初級研究涉及採訪業內領先參與者及次級研究包括審查公開可查的文件、公司報告、獨立研究報告及Ipsos在過去幾十年建立的專有數據庫。
- 預測數據來自對宏觀經濟數據繪製的歷史數據分析，以及特定行業相關驅動因素，比如(其中包括)所有經審查國家的經濟增長。

### 假設

編製Ipsos報告而分析市場時，已考慮下述參數及假設：

- 假設於預測期間並無發生可能影響新加坡運輸與物流市場供求水平的外部衝擊(如金融危機或自然災害)。
- 除非另有規定，Ipsos報告所述資料乃基於編製時間和日期可獲得的最新已發佈及可用資料。
- 所生成的報告，包括所有發現及結論，乃基於編製時對Ipsos可得資料(包括正在驗證的負責人提供的資料)的最佳專業判斷。
- 根據公佈的數據得出的經濟總體增長。
- 根據公佈的數據得出的消費者支出與人口增長趨勢。

---

## 行業概覽

---

### Ipsos報告所載資料的可靠性

董事認為，本節採用的資料來源可靠，原因為資料乃摘錄自Ipsos報告。董事認為，Ipsos報告可靠且不具誤導成分，皆因Ipsos乃一間獨立的專業研究機構，在彼等專業領域內擁有豐富經驗。

### 主要市場環境分析

#### 新加坡經濟展望

新加坡強大的司法框架、良好的基礎設施、穩定的政治環境及有利的稅收制度，加強了其經濟競爭力。服務業(包括批發、零售、交通及倉儲)在其經濟中佔主導地位，約佔其經濟總量的69.4%<sup>1</sup>。另一方面，製造業及建築業商品製造業約佔經濟總量的26.2%<sup>2</sup>。

新加坡的國內生產總值從2011年的3,422億新加坡元增至2016年的3,984億新加坡元，複合年增長率(「複合年增長率」)約為3.09%。截至2017年底，新加坡國內生產總值較2016年同期按約2.50%增長率增至4,084億新加坡元。到2021年，國內生產總值預計將以約2.90%的類似複合年增長率增至4,577億新加坡元<sup>3</sup>。受全球樂觀前景的推動，新加坡的經濟增長將主要由新加坡政府持續支持其主要行業生產力所持續支持。其貿易自由化將繼續為該國家積極吸引外國投資、促進該國家監管體系的透明度及維持無腐敗的商業環境。

#### 新加坡運輸與存儲業

#### 行業前景及國內生產總值貢獻

新加坡的運輸與存儲業<sup>4</sup>佔該國家經濟的主要比例，對新加坡的全球連接起到了重要作用。2011年至2016年，運輸與存儲業一直佔其整體國內生產總值的7%以上。截至2016年，運輸與存儲的國內生產總值自2011年起以約2.70%的複合年增長率增長至約305

---

<sup>1</sup> 新加坡貿易與工業部官方統計數據及新加坡統計局

<sup>2</sup> 同上

<sup>3</sup> Ipsos分析

<sup>4</sup> 新加坡的運輸及存儲業在新加坡亦稱為運輸及物流業。為保持一致，運輸及存儲業將在本報告中用於代表行業。

## 行業概覽

億新加坡元。預期自2017年起增長速度為每年複合年增長率約5.14%，並且直至2021年，該分部的國內生產總值預計達至383億新加坡元。主要得益於為改善及支持該國的連接，多年來基礎設施行業承擔大型項目、持續發展。新加坡陸路交通管理局(LTA)、新加坡民航局(CAAS)、新加坡海事及港務管理局(MPA)以及經濟發展局(EDB)等支持機構不斷擴大新加坡的陸路、空中及水路連接，推動此行業的增長。

### 運輸與存儲業的國內生產總值與所佔百分比，2011年至2021年(預測)



附註：數字為2010年市價(新加坡元)

資料來源：新加坡貿易與工業部官方統計數據；2016年之後的資料基於Ipsos分析

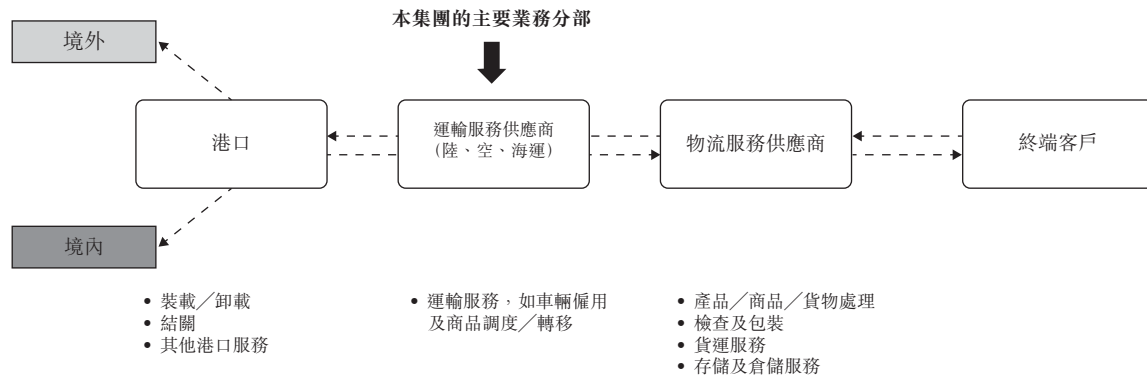
### 行業架構及價值鏈

運輸及物流被定義為專注於向客戶提供的運輸及物流服務的活動，以通過不同的運輸方式(即陸、海、空運)將貨物運送／存儲到指定目的地，包括本地(入境物流)和國外(出境物流)目的地。具體而言，運輸被定義為將產品(如商品、牲畜及貨品)和人從一個地點調度和移動到另一個地點。另一方面，物流被定義為規劃、管理和實施流程及活動以確保產品的有效運輸和儲存良好的過程。其包括主要和次要業務活動，例如(i)物流供應商進行的產品管理、貨物處理、檢驗、包裝、貨運代理和倉儲；及(ii)運輸服務供應商提供的車輛租用等運輸服務<sup>5</sup>。新加坡的運輸及物流業亦指新加坡的運輸及存儲業。為本報告的目的，運輸及物流業一詞將用於代表該行業。下圖說明新加坡運輸及存儲業的價值鏈。

<sup>5</sup> 次級研究；Ipsos分析

## 行業概覽

### 運輸與存儲業的價值鏈



\* 港口至終端客戶的價值及主要流動而終端客戶至港口包含運輸及物流市場的主要及次要業務

來源：Ipsos分析

運輸及存儲業根據新加坡統計局的新加坡行業標準分類系統(SSIC)進行分類及組織。其分為五大類：1)陸上運輸及管道運輸；2)水上運輸；3)航空運輸；4)倉儲及運輸輔助業及5)郵政及快遞業。具體而言，就陸上運輸及管道運輸而言，運輸服務供應商在產品交付、調度以及出入境物流運輸方面包括：(i)鐵路貨運；(ii)陸路貨運；(iii)貨車及卡車租賃。

運輸及存儲業的參與者包括終端客戶、航運公司、港口、運輸服務供應商和物流服務供應商。物流服務供應商，尤其是大型的公司通常擁有自己的車隊以支持託運集裝箱運輸及併櫃貨物運輸(LCL)交付。

### 用於新加坡運輸與儲存業的設備/機器

用於運輸與儲存業的設備/機器各不一樣，取決於從事的工作活動類型，該設備樣本包括：i)牽引車；ii)拖車；及iii)貨車。設備使用率為評估已使用或用於運輸/交通營運的設備數量與車隊可使用的設備數量的測量工具。設備使用率取決於營運規模、車隊規模、所使用設備的類型及用途以及行業內運輸及儲存供應商運輸/存儲活動的頻率。因此，使用設備使用率通常很高(介於60%至80%之間)，乃由於新加坡運輸與儲

## 行業概覽

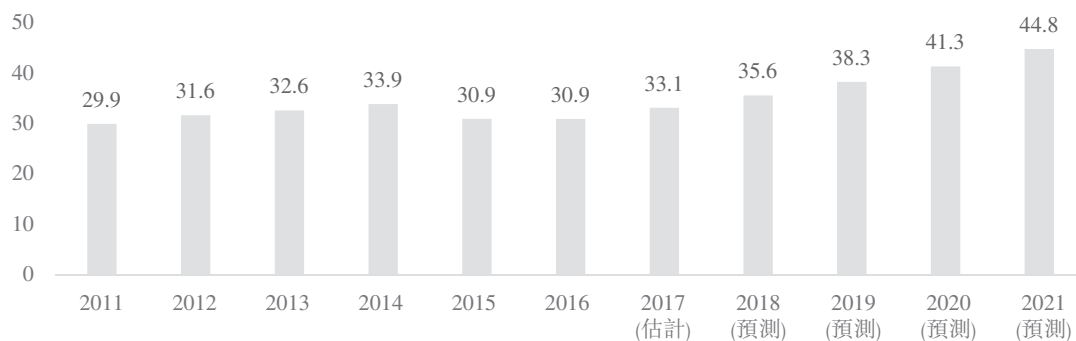
存業的業務性質。具體而言，運輸被定義為將產品(如商品、牲畜及貨品)及人從一個地點調度及移動到另一個地點。因此，設備例如牽引車被高頻使用作為運輸「工具」以拖動拖車，從而確保產品及貨品及時有效地從一個地點運送到另一個地點。

### 新加坡的行業需求與供應

#### 按集裝箱吞吐量計算的行業需求<sup>6</sup>

新加坡的港口連接全球至少600個港口，成為港口之間裝卸運輸貨物的轉運樞紐。2011年至2016年，集裝箱吞吐量按約0.66%的複合年增長率增長，達到3,090萬二十英呎當量單位(標準貨櫃)。2017年上半年集裝箱吞吐量之總量較2016年同期集裝箱吞吐量之總量錄得增長約7.12%。該增長預計將持續至2017年下半年，並且因此，截至2017年底，集裝箱吞吐量預期測量值較高，約達至33.1百萬標準貨櫃。為進一步加強新加坡作為領先樞紐的地位，新加坡繼續投資於港口基礎建設，以滿足行業需求。該等港口的開發包括，通過第3和第4期及大士港口的建設擴建巴西讓貨物集散站(PPT)。此外，新加坡預計將得益於中國、印度及其他東南亞經濟體之間不斷增長的貿易流量，以及本國強勁的基礎設施建設。因此，新加坡集裝箱吞吐量的前景良好，預測處理集裝箱的總量將從2017年到2021年以約7.86%的複合增長率增至約44.8百萬標準貨櫃。

#### 集裝箱吞吐量，2011年至2021年(預測)



資料來源：新加坡海事及港務管理局及新加坡統計局官方統計數據；2016年之後的資料基於Ipsos分析

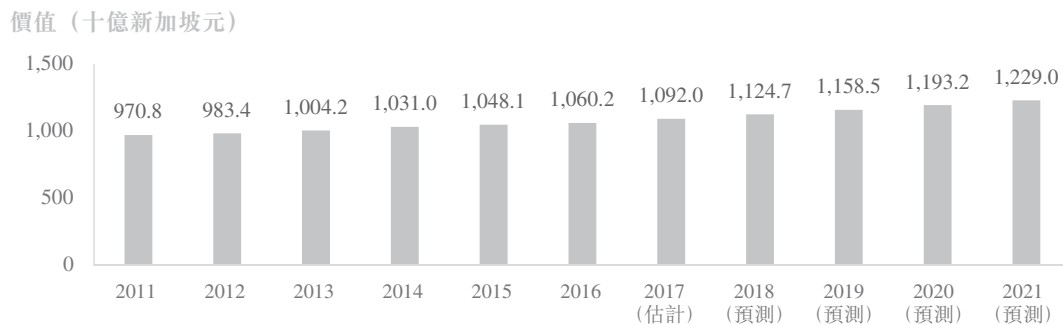
<sup>6</sup> 道路運輸對於連接客戶至空港及海港而言至關重要。因此，港口的集裝箱吞吐量穩定或增加可反映進出口貨物的需求，因此反映將該等貨物從集裝箱經港口運輸到客戶所在地的需求，反之亦然。

## 行業概覽

### 按商品貿易計算的行業需求<sup>7</sup>

過去五年裡，新加坡的貿易從2011年的9,708億新加坡元增至2016年的10,602億新加坡元，同期的複合年增長率約為1.78%。截至2017年底，新加坡的貿易額預計將達到10,920億新加坡元，較2016年同期，增長率約3.00%。同年，新加坡商品貿易值是其國內生產總值的約1.7倍，反映貿易對該國經濟的重要性。由於其國內市場相對較小，未來五年新加坡將繼續發展其商品貿易，乃主要由於亞洲經濟復甦，消費支出擴大及亞洲新興市場，特別是中國、馬來西亞及印度尼西亞的貿易流量不斷增長所致。因此，截至到2021年，新加坡的貿易額預計為12,290億新加坡元，預期2017年至2021年的複合年增長率約為3.00%。

### 商品貿易，2011年至2021年(預測)



資料來源：新加坡統計局官方統計數據；2016年之後的資料基於Ipsos分析

### 按道路網計算的行業供應

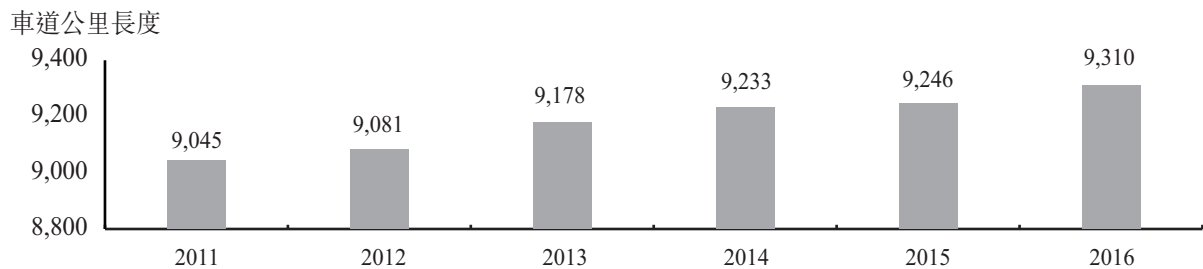
公路運輸通常較為靈活，可簡單安排計劃與路線，貨物可運輸道路連接的任何地方。由於道路運輸對於客戶與新加坡大型海港及航空港連接而言至關重要。因此，規劃良好的道路網絡十分重要，不僅有助於確保該國的航空港與海港連接便捷，亦可確保位於新加坡的公司可更好為當地與全球服務客戶及管理其經營實體。2016年，新加坡的

<sup>7</sup> 商品貿易趨勢反映該國對商品及服務的需求。因此，商品貿易趨勢穩定或增加可反映進出口貨物的需求，因此反映將該等貨物從集裝箱經港口運輸到客戶所在地的需求，反之亦然。

## 行業概覽

公共道路約有9,310車道公里，均已鋪設妥當，高速公路超過1,000車道公里。該道路網絡雖然不大，但十分發達、易於維護，因此預期在確保公路運輸繼續突出以及在確保公司能有效及高效運輸貨物與產品方面發揮重要作用。

### 新加坡道路長度，2010年至2016年



資料來源：陸運局官方統計數據

### 原材料

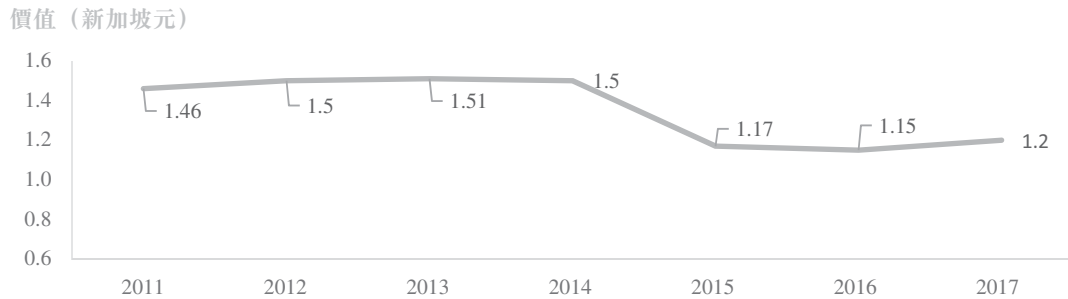
一般而言，運輸與存儲業的陸路運輸的運輸及存儲服務供應商高度倚賴彼等使用的卡車及重型車輛柴油。於2011年至2014年，新加坡的柴油價格呈輕微上升趨勢，從2011年的每升約1.46新加坡元升至2014年的每升約1.5新加坡元。於2016年底，柴油價格下跌約23%，達致每升1.15新加坡元（自2014年起）。於2017年初，柴油價格上升約4.3%，達致每升1.2新加坡元，反映了新加坡柴油稅的近期變化。

由於該實施，柴油價格預計進一步增長。因此，運輸與存儲業的陸路運輸的運輸及存儲服務供應商高度倚賴彼等使用的卡車及重型車輛柴油，該柴油稅的實施預計將增加行業內運輸供應商的燃料費。此外，新加坡政府於年初實施的柴油稅亦為激勵使用者減少柴油消費。因此，運輸及物流行業的運輸供應商或經營者正考慮彼等貨車運輸服務使用的車輛模型的多項選擇因素（如車輛的載重及柴油消耗），以保證提供有成本效益的運輸及物流服務。



## 行業概覽

### 新加坡的柴油價格，2011年至2017年第一季度

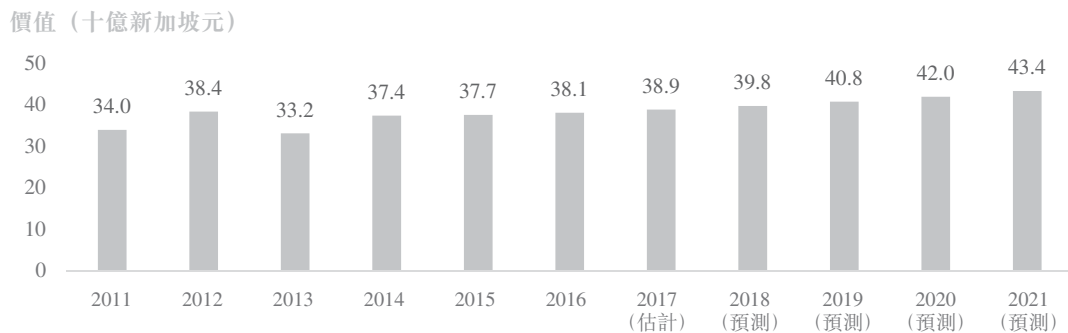


資料來源：新加坡統計局官方統計數據

### 行業投資概況<sup>8</sup>

新加坡交通運輸與存儲業的外國直接投資(FDI)從2011年的340億新加坡元增至2016年的381億新加坡元，複合年增長率約為2.30%。外國直接投資增長速度預計將與政府持續支持其主要行業生產力帶動的增長一致。因此，預計該等外國直接投資將於2017年後以約2.77%的複合年增長率增長至2021年底的434億新加坡元。

### 運輸與存儲的外國直接投資，2011年至2021年(預測)



資料來源：新加坡統計局官方統計數據；2014年後的資料基於Ipsos分析

<sup>8</sup> 該分部2014年後的資料基於Ipsos分析

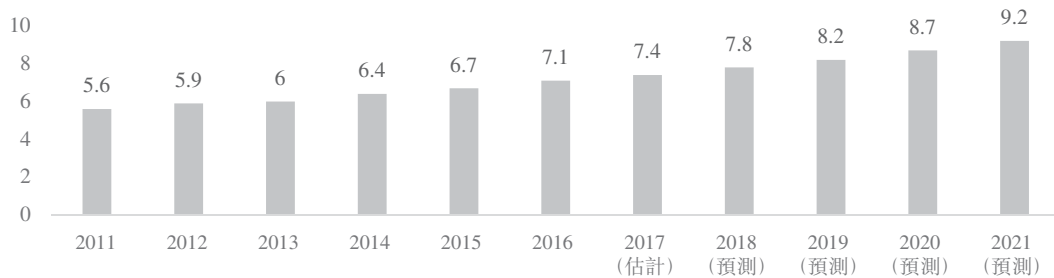
## 行業概覽

### 新加坡運輸及存儲業的陸路運輸按營業收益劃分的收益概述<sup>9</sup>

新加坡運輸與物流業的陸路運輸營業收益總值從2011年的56億新加坡元增至2016年的71億新加坡元，複合年增長率約為4.86%。截至2017年底，總營業收益預計將達到約74億新加坡元。該增長趨勢預計將由2017年持續到2021年，陸路運輸營業收益值預計將達到92億新加坡元，同期複合年增長率約為5.59%。

### 營業收益，2011年至2021年(預測)

價值 (十億新加坡元)



資料來源：新加坡統計局的官方數據、2015年後的資料乃基於Ipsos分析

具體而言，2015年<sup>10</sup>，陸路、貨車運輸服務、普通倉儲及貨物處理流程貢獻之新加坡運輸與物流業之陸路運輸分部的營業收益總值達約38億新加坡元。預計該分部將與新加坡運輸與物流業之陸路運輸分部的整體增長同步增長，到2021年，預計營運收益總值將達到51億新加坡元，複合年增長率約為5.11%<sup>11</sup>。

### 勞動力及成本

新加坡2016年的總勞動力約為367萬人，包括居民約227萬人和非居民140多萬人。總勞動力的複合年增長率於2006年至2010年的約5.0%放緩至2011年至2016年的約2.6%。居

<sup>9</sup> 營業收益指來自業務運營(如：來自提供服務及銷售商品等的收益)的收益。之後的技術術語，官方(新加坡統計局)的定義及從官方資料引用／援引的句子結構，即就本節而言為保持對各類術語界定的實際意圖與涵義。

<sup>10</sup> 截至2017年9月26日之最新資料。2016年官方數據將於2017年12月發佈。

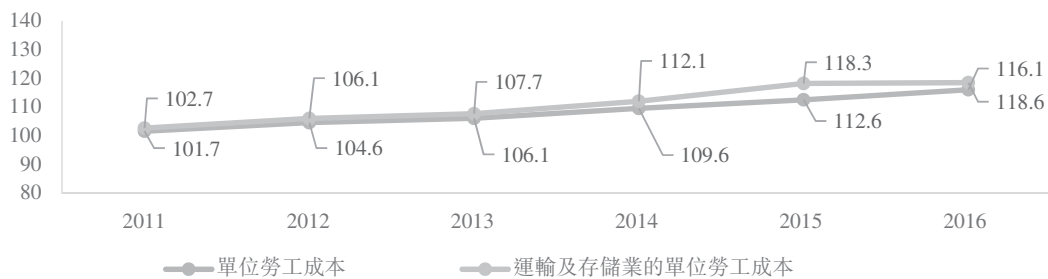
<sup>11</sup> Ipsos分析

## 行業概覽

民勞動力複合年增長率於2006年至2010年的約2.1%放緩至2011年至2016年的約1.7%。而同期的非居民勞動力之複合年增長率從約11.1%放緩至4.1%。

新加坡的總體單位勞動成本(ULC)近年來有所上升，尤其是在全球金融危機之後的2011年至2016年。同樣，同期新加坡的運輸及存儲ULC亦以約2.92%的複合年增長率增長。

### 2011年至2016年新加坡單位勞工成本



附註：建造單位勞工成本指本地及外籍勞工成本

資料來源：新加坡統計局的官方數據

### 趨勢及未來發展

新加坡運輸與存儲業的趨勢及未來發展主要由政府推動，由於其在保持該行業與其他地區物流樞紐相比具有競爭力方面起到關鍵的作用。之前於2012年時，新加坡經濟發展局及新加坡標新局發佈「物流及運輸生產力計劃」，透過增加運輸／物流企業的供應鏈管理知識幫助他們提高生產力。隨後於2016年時，貿易及工業部制定並發佈「物流業改革計劃」，以提高國內運輸及物流業的生產力。計劃旨在鞏固新加坡作為全球物流樞紐的地位，並計劃於十年內增加至少83億新加坡元的價值，同時創造2,000個從業人員、管理人員、行政人員及技術員崗位。

近年來，互聯網及資訊科技的興起令當地及全球的運輸及存儲系統更加高效簡便。展望未來，誠如近期車聯網正在改變代工生產的經營模式，數字貨運在不久將來亦會

---

## 行業概覽

---

令全球的陸地貨運產生翻天覆地的變化。新技術很快會惠及陸運的交通工具(即貨車)，最終，這些貨車會聯網，遠程維護令其對人工(即駕駛員)的依賴下降，同時提高效率及安全性。不久後，運輸及存儲服務供應商將不得不採用有關技術，以繼續經營下去。

運輸與存儲業的另一個需要關注的趨勢是全球第三方物流(3PLs)供應商的興起。隨著物流供應商搶佔各自的市場份額後，市場對更有組織及更複雜服務(如國際貿易、多邊貿易管理、多貨物管理及多元運輸模式)的需求會上升。因此，越來越多的物流供應商會轉而向第三方物流供應商外包部分業務(如倉儲、貨車及集裝箱運輸)，以在業內經營發展。

就工資補貼而言，儘管加薪補貼計劃將於2017年12月終止，新加坡政府進一步選擇為擴大特殊就業信貸(ASEC)提供支援，為僱用備資歷較高／經驗豐富的員工的僱主提供高達3%的工資抵銷。這項舉措將延長兩年半，從2017年7月1日至2019年12月31日，以鼓勵僱主重新僱用老員工。目前，運輸及物流行業正面臨本地勞動力(尤其是駕駛員)短缺的問題。由於運輸及物流服務通常為勞動密集型服務，勞動力短缺對行業的變化有重大影響。由於薪酬水平將提高，合適的當地僱員／駕駛員數量有限，因而薪酬有所上升。因此，工資補貼將使僱主長時間保留經驗豐富的駕駛員，降低僱傭新員工帶來的挑戰及重新培訓或僱傭年輕駕駛員的成本。

### 市場驅動因素

#### 人口增長及城市化

人口規模與城市化有助於刺激商品與服務的增長和需求，因此市民及居民人數會隨時間的推移而增長。高度城市化的國家亦通常是刺激需求的良好平台，因為城市地區人口通常密集，對商品和服務的需求對於實現預期的生活質量至關重要。例如，新加坡的城市人口普遍推動了外國食品和飲料的增長和需求，從而創造了將該等產品進口到該國的貿易活動的需求。就使該等產品到達消費者而言，運輸及物流服務供應商在確保產品及貨物從一個地點交付到另一地點方面發揮了重要作用。因此，這間接為道路運輸活動(例如將產品、貨物和服務從一個地點調度及移動到另一地點)提供了機會。到2016年年中，新加坡人口約達560萬。與2015年相比，2016年居民和市民人數分別增加了約0.8%和1.0%。

---

## 行業概覽

---

### **全球物流樞紐**

多年來，新加坡成為航空航天工業、生物醫學科學、電子、電信和石油化工等行業參與者的首選物流樞紐之一。隨著新加坡政府的持續投資及新加坡未來經濟委員會(CFE)的規劃，預計該等行業將增長；因此預計將成為新加坡物流服務的主要用戶。隨著與該等行業相關的產品和服務需求的預期增長，適當的連接和高效的服務交付對確保相關產品和服務順利交付給最終消費者至關重要。這間接為道路運輸活動等連接性業務提供了發展機會。

新加坡亦是第三方運輸及物流供應商的全球樞紐，為進入新加坡或通過新加坡中轉的產品提供包括海上及航空貨運、本地運輸、倉儲及其他增值服務在內的服務。全球有超過20家頂尖的第三方物流供應商位於新加坡，這些公司包括DHL、日郵物流、NYK Logistics及日本通運。此外，龍頭製造商亦認為新加坡作為物流樞紐具有吸引力，例如戴爾、惠普、英飛凌、諾華和松下等對新加坡運輸及存儲業都不陌生。隨著龍頭製造商對新加坡作為全球物流樞紐的不斷認可，運輸及存儲業仍然擁有良好的機會。

### **穩定的經濟**

由於政府通過鼓勵所有主要行業的生產力及保持通過貿易自由化主動吸引外資來繼續支持經濟增長，新加坡的經濟總體穩定。由於國內市場相對較小，新加坡亦將繼續發展商品貿易。由於貨物和服務需求以及消費者消費行為的明顯變化，穩定的經濟能夠刺激貿易活動。因此，這為道路運輸活動(例如將產品、貨物和服務從一個地點調度及移動到另一地點)提供了增長機會。因此，新加坡穩定的經濟將成為運輸及存儲業增長和可持續發展的平台。

### **市場進入壁壘**

#### **來自資深及成熟行業企業的競爭**

春能控股有限公司等企業擁有超過20年經驗，多年來建立了大規模及可靠的車隊，能處理大量客戶訂單。歷時多年，網絡經過大量的投入、適當的基礎設施及有效的管

---

## 行業概覽

---

理得以發展。新入行的企業將不得不與彼等成熟運輸及存儲服務供應商競爭，且不太可能於短期內建立起龐大的網絡，因此，與潛在客戶達成合約極具挑戰性。

### **成本上升**

由於當地勞動力(尤其是駕駛員)短缺，運輸及物流成本正在上升。運輸服務是相對勞動力密集型的服務，因此當地勞動力短缺對行業的變化有重大影響。由於短缺會反映在薪酬水平當中，目前合適的當地僱員／駕駛員的薪酬有所上升，培訓成本亦會增加等等。

### **市場機遇**

#### **經濟發展及多元化**

新加坡鼓勵各個領域(如醫療科學及金融服務)經濟的多樣化，以吸引投資者到該國投資。由於該等行業的成長，貨品及相關服務的需求將會相應增加，從而為運輸及存儲業的「連接角色」的發展創造機遇。由於政府現正構建及制定計劃推動該等新行業領域，機遇整體上保持樂觀。

#### **政治穩定性**

新加坡穩定的政治環境為領導人創造一個可令其信心滿滿地領導及為該國作出可持續性決策的平台。增加投資者及地區國家在新加坡開展業務的信心。新加坡亦主動簽署自由貿易協定，增加了地區影響力及與其他國家之間的聯繫。迄今為止，新加坡與32名貿易夥伴簽署約20項地區雙邊自由貿易協定，內容涵蓋其大部分商品貿易。

#### **基礎設施建設**

新加坡多年來高度重視構建及開發正確的基礎設施加強新加坡的對外連接。多年來，實施了結構化及細緻的規劃，涵蓋了水、土地、工業基礎設施與可持續環境等所有方面，以確保國家進步，作為世界主要樞紐之一的地位。接下來幾年，預期新加坡的運輸及

---

## 行業概覽

---

存儲領域會從國家航運服務的多方面發展中獲益，大部分來自海事及莊倉分部、空中及海上港口／碼頭的不斷完善以及政府對道路及鐵路網絡改善的大量撥資，力保新加坡作為全球物流樞紐領先於其競爭對手。

### **優化土地利用**

運輸及存儲業均有充足的空間存儲集裝箱。一般而言，由於新加坡土地稀缺，公司通常在彼等場所存儲集裝箱的空間十分有限。因此，此情況為提供創新及綜合服務以及解決土地稀缺問題的運輸及物流公司提供了一個良好的機會。

### **市場挑戰**

#### **區域性競爭及對全球經濟不利因素的敏感性**

儘管新加坡擁有全球最繁忙港口之一，但其地位仍易受區域內及全球經濟變動的影響。這一點從集裝箱吞吐量便可以說明，由於全球經濟放緩，該國2016年年底的集裝箱吞吐量較過往年度略有下降。近年來，新加坡亦面臨其他港口(尤其是中國港口)發展帶來的競爭壓力。因此，新加坡的運輸行業及其他交通／物流服務需要不斷變化以適應行業的發展及在業內保持穩固地位。

### **外勞稅**

由於新加坡努力減少其對外籍員工的依賴，近年來，政府對工作許可配額及徵費進行修改，以減少該國對外籍員工的引入。因此，此分部於該區域的競爭優勢將受到不利影響，乃由於該分部因缺乏當地勞動力而通常依賴外籍員工。

### **競爭格局**

運輸及存儲業的市場高度分化且競爭激烈，各市場參與者均佔據部分市場份額(即概無主要市場參與者主導或推動行業走勢)。公路運輸或陸路運輸於業內進入壁壘最低，原因為任何個人均極有可能進入作為個體老闆及卡車駕駛員。法規較私家車行業所適

---

## 行業概覽

---

用者較松且業內規則通常涵蓋有關工時、保險等一般事宜。運輸及物流公司服務各有差異，大公司擁有廣闊的網絡，覆蓋多個國家，提供複雜綜合的物流服務（例如運輸服務，危險品運輸、空運及海運）。

### 市場份額及排名

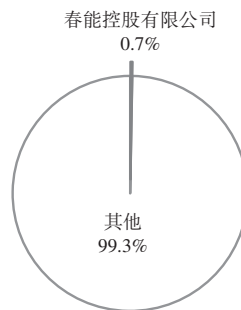
#### 市場份額<sup>12</sup>

2015年，陸路、貨車運輸服務、普通倉儲及貨物處理流程貢獻之新加坡運輸與物流業之陸路運輸分部的營業收益總值達約38億新加坡元。同期內，本公司來自貨車運輸及集散服務分部的收益約為27.7百萬新加坡元。因此，根據本公司2015年底的貨車運輸及集裝箱集散服務分部收益，本公司在這個集中度較低的行業中的市場份額估計低於1%。

#### 2015年按照估計市場收益劃分的本公司估計市場份額

---

以新加坡元計值的價值（百分比）



資料來源：Ipsos分析

---

<sup>12</sup> 2016年官方數據將於2017年12月發佈。因此，該分部披露之數據仍為2015年。



---

## 行業概覽

---

### 市場排名<sup>13</sup>

2015年，新加坡交通運輸與存儲業之「陸路運輸及陸路運輸支持服務」分部名下已設立約1,600個營業點，以進行有關陸路、貨車運輸服務、普通倉儲及貨物處理的活動，為同年營業收益總值貢獻約38億新加坡元。為市場排名目的甄別及物色可資比較公司，採納多項度量標準以釐定可資比較公司，載列如下：(i)開展與公司類似之經營活動；(ii)高度重視作為其業務之部分的陸路運輸活動之營業點；(iii)分類為「陸路」、「一般貨運」及「公路運輸」之營業點。據此，其中1,600個營業點已獲證實，46家公司(包括本公司)之報告收益已獲證實，總收益為606.3百萬新加坡元，佔38億新加坡元之約16.0%。因此，就市場排名而言，基於可用報告收益資料，僅該等46家公司可用作比較公司。

2015年，本公司總收益約為94.2百萬新加坡元，其市場份額(由陸路、貨車運輸服務、普通倉儲及貨物處理活動貢獻收益)佔行業市場規模約2.5%。僅於該等46家公司中，公司錄得之收益最高，因而於其他45家公司中排名首位。前五大公司就陸路、貨車運輸服務、普通倉儲及貨物處理業務錄得之收益佔行業收益約7.0%，基於透過公共領域可得資訊及2015年錄得之收益，本公司於新加坡46家運輸及物流公司(均高度重視屬彼等業務範疇之類似業務活動)排名第五。餘下93.0%指所有其他公司，且不限於就市場排名目的用作可資比較的41家公司。

---

<sup>13</sup> 同上；大多數可資比較公司並無報告2016年財務資料。因此，該分部披露之數據仍為2015年。

## 行業概覽

### 2015年度從事同類業務活動的運輸及物流公司

排名	公司	收益 百萬新加坡元	估計 市場佔比	產品及服務
1	公司i	94.2	2.5%	服務包括運輸、貨運管理、倉儲及貨物管理
2	公司ii	52.5	1.4%	於離岸物流從事運輸、貨運代理(牽引車、貨車及拖車)及供應鏈管理
3	公司iii	50.8	1.3%	服務包括運輸服務、集裝箱倉庫、倉儲及物業管理
4	公司iv	41.8	1.1%	服務包括倉儲、運輸及分派、貨運管理、拼箱、集裝箱管理等
5	春能控股有限公司	27.7	0.7%	從事貨車運輸及集裝箱集散服務
	其他		93.0%	

資料來源：次級研究；公開報告；行業訪談；Ipsos分析

附註：

- 1) 上文列示的公司乃參考其公佈的2015年收益並根據Ipsos的假設選取，隨後進行排名，僅供進行市場排名比較。因此，上文數據僅為指示值，不能直接比較，原因如下：
  - a. 並非市場內所有企業均有同樣的財政年度年結日；
  - b. 所有公司並非從事與其他公司完全類似的業務；及
  - c. 並未包含公司的客戶或供應商。

---

## 行業概覽

---

2) 2015年的收益乃根據下列假設估計：

- a. 上文所選公司的估計收益均僅為國內市場數值；及
- b. 收益乃基於Ipsos分析的權重假設計算，而自公司的總收益中挑選的若干收益佔比用以呈報陸路運輸業務活動。

### 行業供應商及客戶的格局

就新加坡的運輸及倉儲行業而言，終端客戶通常會指定物流服務供應商提供點對點物流服務。該等物流供應商可能將物流服務的運輸部分外包予運輸及／或存儲服務供應商，比如本集團。物流服務供應商將會根據彼等之專長及能力指定或對該等服務供應商進行分類。多數情況下，該等物流服務供應商仍會與彼等之現有服務供應商合作，除非出現更好的選擇（例如，其他運輸及存儲服務供應商被認為有更好的聲譽，或能提供更好的服務、費率及合約條款）。

由於運輸及倉儲行業市場的高度分散及其競爭，目前沒有一個運輸及存儲服務供應商主宰市場或推動行業的發展方向。鑒於其他運輸及存儲服務供應商帶來的競爭，物流服務供應商在篩選彼等之首選運輸服務供應商時佔據優勢地位。因此，隨著行業如此發展的結構，新加坡的運輸服務供應商往往依賴於一個或少數主要客戶。

### 主要競爭因素

由於運輸及存儲行業市場高度分散，業內企業不斷透過提升效率、技術及所提供的服務與其他競爭者抗衡，以增加其市場份額，從而滿足業內不斷增長的增長需求。部分主要差異化因素包括：

---

## 行業概覽

---

### 公司的架構

規模較大的運輸及存儲服務供應商通常擁有良好的系統，以滿足物流供應商的各種需求。他們成熟的運輸網絡以及有序的內部管理系統可以節省客戶的時間及成本，同時提高產品／貨物交付的效率。憑藉過去十年來的技術進步，運輸及存儲服務供應商很快會採用複雜的新技術，以應對日益複雜及競爭愈加激烈的行業格局。競爭會促使公司投資於高科技解決方案，以有效地管理、實施及執行運輸策略，維持經營發展。因此，與其他規模較小的公司相比，這些公司的架構會在發展的過程中日臻完善，令其在有關費用、合同條款及數量的談判中佔優。

### 運輸、物流及存儲成本

運輸及存儲服務供應商的成本通常是客戶進行選擇或甄別的首要因素，因此，各運輸及存儲服務供應商如何定價與其經營發展密不可分。通常情況下，這是極具挑戰性的，運輸及存儲服務供應商不僅要有競爭力，還要有能力維持業務及經營。

### 產品及服務

運輸及存儲服務供應商提供的產品及服務對於客戶(如物流供應商)選擇運輸及存儲服務供應商至關重要。例如，若客戶的產品為凍品，則他們不能選擇沒有溫度管控要求的運輸及存儲服務供應商運輸產品。因此，產品的特性及服務會限制客戶可選的合資格運輸及存儲服務供應商。

### 安全性

安全因素是客戶選擇運輸及存儲服務供應商的重要因素，尤其是對於運輸產品及貨物有特殊要求的客戶。例如，若客戶的業務主要為處理危險材料，就需要選擇可以符合他們安全規則且在運輸產品過程中維持合規最高水平的運輸及存儲服務供應商。這一因素亦為運輸及存儲供應商在該市場業務上進行差異化競爭的主要因素。

---

## 行業概覽

---

### **本公司的主要優勢及競爭優勢**

本公司向我們的客戶提供靈活可靠的運輸及存儲服務，確保滿足客戶供應鏈需求。此乃通過全部運輸流程有效的計劃及精簡達成，以確保高效的服務流程。此外，自1992年以來，我們服務該行業已有很長及公認的往績記錄。優質服務加上客戶委聘不斷使我們能跨多個行業建立穩固的客戶基礎。多年來，本集團已與多位聲譽良好的客戶建立長期緊密的合作關係，維持業務有10年之久。此外，擁有饒富經驗且竭誠努力的管理團隊，本公司能用其豐富經驗，結合對僱員的透徹認知及對該行業的整體了解，服務於該行業。