

行業概覽

除另有指明者外，本節呈列的資料源自若干官方政府刊物及其他刊物，以及我們委託弗若斯特沙利文編製的市場研究報告。我們相信有關資料來自恰當來源，而我們亦已合理謹慎地摘錄及轉載有關資料。我們並無理由相信有關資料在任何重大方面均屬虛假或誤導，或當中遺漏任何事實致使有關資料在任何重大方面均屬虛假或誤導。我們、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]或任何我們或彼等各自的董事、高級職員或代表或參與[編纂]的任何其他人士並無獨立驗證有關資料，亦無就其準確性或完整性作出任何聲明。

資料來源

我們已委託弗若斯特沙利文（一間於一九六一年在紐約創立的獨立專業市場研究及諮詢公司）就香港海運及空運業的行業發展趨勢、市場需求及競爭格局進行分析及編製報告。弗若斯特沙利文為我們編製的報告於本文件稱為弗若斯特沙利文報告。我們已向弗若斯特沙利文支付費用388,000港元，我們相信有關費用可反映此類報告的市場費率。

弗若斯特沙利文提供行業研究及市場戰略、增長諮詢服務及企業培訓。其涉足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，以及科技、媒體及電訊業。

弗若斯特沙利文的獨立研究包括可從有關香港海運及空運業的多個來源取得的一手及二手研究。一手研究涉及與領先行業參與者及行業專家進行深入訪談。二手研究則涉及根據弗若斯特沙利文自有的研究數據庫審閱公司報告、獨立研究報告及數據。預測數據乃參考特定的行業相關因素後取自以宏觀經濟數據繪製的歷史數據分析。除另有註明者外，本節所載的所有數據及預測均源自弗若斯特沙利文報告、若干官方政府刊物及其他刊物。

董事確認，經採取合理審慎措施後，自弗若斯特沙利文報告日期以來市場資料概無發生可能限制、抵觸或影響本節資料的不利變動。

弗若斯特沙利文報告乃基於以下假設而編製：

- (a) 香港的社會、經濟及政治環境於預測期間很可能維持穩定；及
- (b) 於預測期間，相關行業的主要推動因素可能會帶動市場發展。

下列參數在編製弗若斯特沙利文報告時已納入考慮：

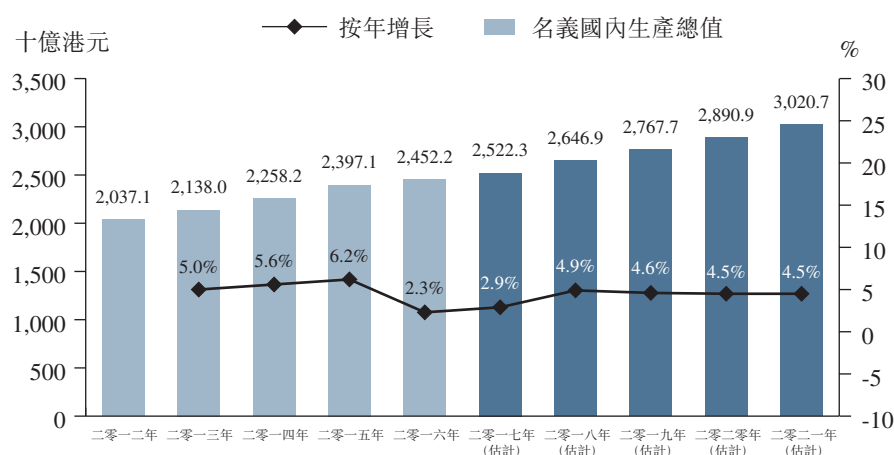
- (a) 專家意見預測方法；
- (b) 綜合市場動力及限制；
- (c) 綜合市場挑戰；
- (d) 綜合市場機制計量趨勢；及
- (e) 綜合計量經濟變量。

行業概覽

香港宏觀經濟環境

於過去五年，香港經濟受全球經濟表現疲弱及美元強勢嚴重影響，從而影響香港的競爭力。受惠於本地需求回升及就業市場穩定，香港名義國內生產總值按複合年增長率4.7%由二零一二年的20,371億港元增至二零一六年的24,522億港元。鑒於二零一五年全球經濟環境不穩及香港旅遊業及零售表現欠佳，名義國內生產總值增長率於二零一六年降至2.3%。在本地強勁的消費及失業率預期低企所帶動下，預期香港經濟於二零一六年至二零二一年期間將按複合年增長率4.3%穩定復甦。

名義國內生產總值及預測（香港），二零一二年至二零二一年（估計）



香港物流業市場概覽

物流業概況

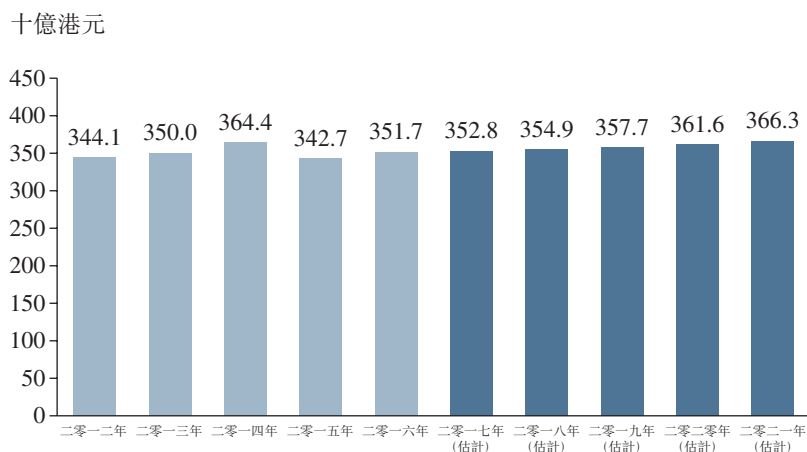
物流指管理原產地至目的地之間的貨物流程，以滿足客戶或公司要求。物流服務涉及資料整合、運輸、存貨、倉儲、材料搬運、包裝及常見的保安服務。物流可根據不同的運輸方式分為三類，即空運、水運及陸運。

物流業的市場規模

物流服務行業為香港經濟的主要貢獻者。香港物流服務行業的市場規模由二零一二年的3,441億港元增至二零一六年的3,517億港元，複合年增長率為0.5%。於二零一五年出現負增長率乃主要由於全球貿易活動蕭條所致。在香港經濟穩健發展並日益增長的支持下，估計日後物流業將會維持穩定。受惠於交通基建及網絡的改善，加上亞洲國家的商品貿易市場具抗逆力，預期物流業的市場規模將按複合年增長率0.8%增長，於二零二一年達3,663億港元。

行業概覽

按收益劃分的香港物流業市場規模，二零一二年至二零二一年（估計）



資料來源：弗若斯特沙利文

本集團於業界中擔任的角色

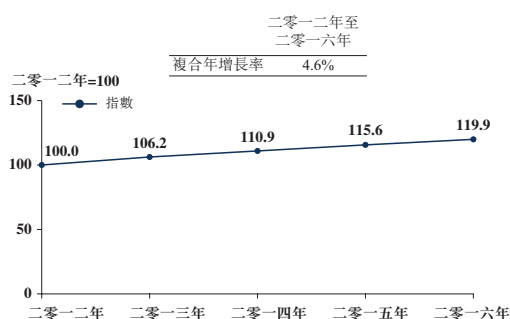
本集團擔任空運及海運貨運商的代理，向直接託運人或貨運代理商出售貨運艙位。此外，本集團管理託運人貨物的物流及存儲，並於出貨前在彼等的設施內提供重新包裝或標籤服務。

成本結構分析

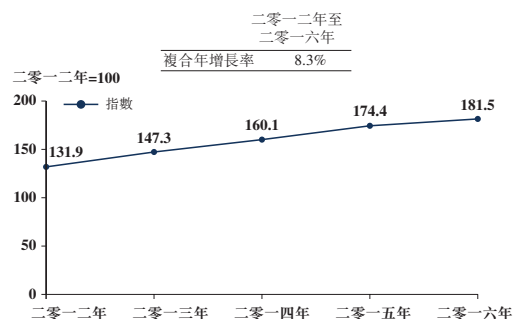
物流相關人員包括從事(i)進出口貿易；(ii)陸上運輸；及(iii)倉儲等其他物流服務的工人。工資指數已由二零一二年的100.0增加至二零一六年的119.9，複合年增長率為4.6%。

倉庫乃物流鏈中的重要設施，通常位於私人分層工廠。租金價格指數於往績記錄期間按複合年增長率8.3%上升，於二零一六年達181.5。

香港物流相關人員的工資指數， 二零一二年至二零一六年



香港私人分層工廠的租金價格指數， 二零一二年至二零一六年



資料來源：香港政府統計處、弗若斯特沙利文

香港海運市場概覽

海運市場概況

海運指以艇隻、船舶及船隻經航道（包括海洋、大海、河流及湖泊）運送乘客或貨物的實際過程。於香港，海運僅以海上方式（即海運）及河流方式（即河運）進行。海運包括海運

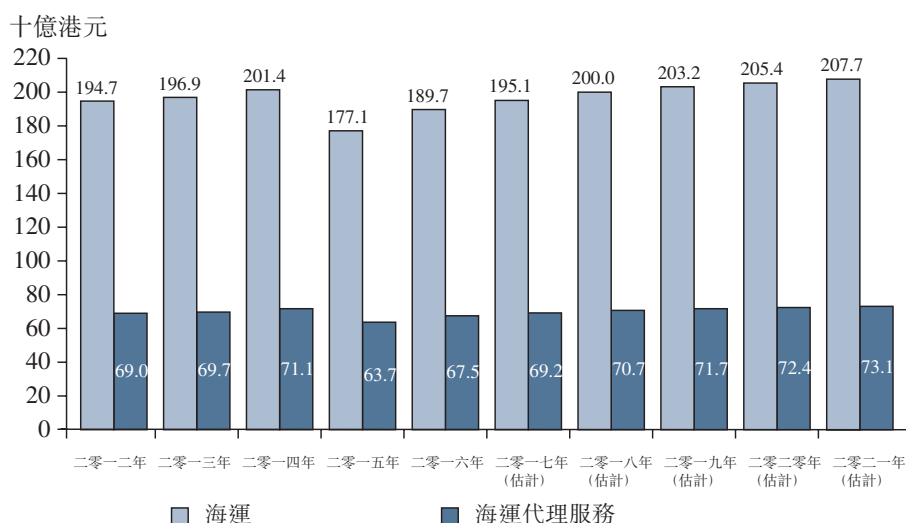
行業概覽

代理服務、碼頭營運、倉儲、船舶管理、船舶經紀、船舶融資、海上保險及其他物流支援服務。船運代理為一種為個人或公司安排貨運的服務，以船隻作為運輸工具於特定時間內將物品送交收貨人。

海運市場規模

香港的海運市場由安排貨物以水運方式運送及倉儲等服務組成。海運市場的收益按複合年增長率0.6%輕微下跌，由二零一二年的1,947億港元跌至二零一六年的1,897億港元。展望未來，在全球經濟復甦及網上購物日漸普及的帶動下，預期海運需求將會增加。因此，預期海運及海運代理市場將分別按複合年增長率1.6%及1.4%穩定增長。

按收益劃分的香港海運市場規模，二零一二年至二零二一年（估計）



資料來源：弗若斯特沙利文

市場推動因素

有利的政府政策

政府設有多項有利海運業的政策，包括航運收入的雙重課稅寬免安排，據此，船舶營運商可於訂有類似互惠課稅寬免法例的地區享有稅務寬免。為吸引更多人員入行，政府於二零一四年設立100百萬港元的海運及空運人才培訓基金，將用於在為期五年內建立一個具競爭力的專業人才庫。

支持海運的完善基建

政府透過建設完善基建支持海運業發展。啟德郵輪碼頭於二零一三年六月投入服務，提供郵輪上下船服務。連接香港、珠海與澳門三地的港珠澳大橋亦在興建中，預期將進一步加強香港及珠江三角洲西部的貨物連接。

行業概覽

市場趨勢

國外碼頭私有化

香港的所有貨櫃碼頭均由私人持有，以確保達致最高的生產力。行業參與者致力以先進的碼頭設施及高效的港口服務競爭市場份額。現時可見越來越多海外國家借鑒香港將港口私有化的趨勢，因此該等國家會邀請香港公司參與改革的過程。憑藉此等機會，相信香港公司將會在全球海運市場中擔當更為積極的角色。

服務範圍擴大

物流市場上擁有不同規模的參與者。規模較大的參與者通常會控制供應鏈上的多個部份，並擁有高價值資產（例如船舶），而規模較小的參與者則通常會專注於某一特定領域，擁有的資產價值較低。目前可見許多海運市場參與者正在縱向擴大其服務範圍。例如，貨運代理商開始經營其自身的倉庫；貨運公司開始參與地面運輸業務。垂直整合讓該等公司可加強對物流鏈的營運監控，從而提升彼等於業內的競爭力。

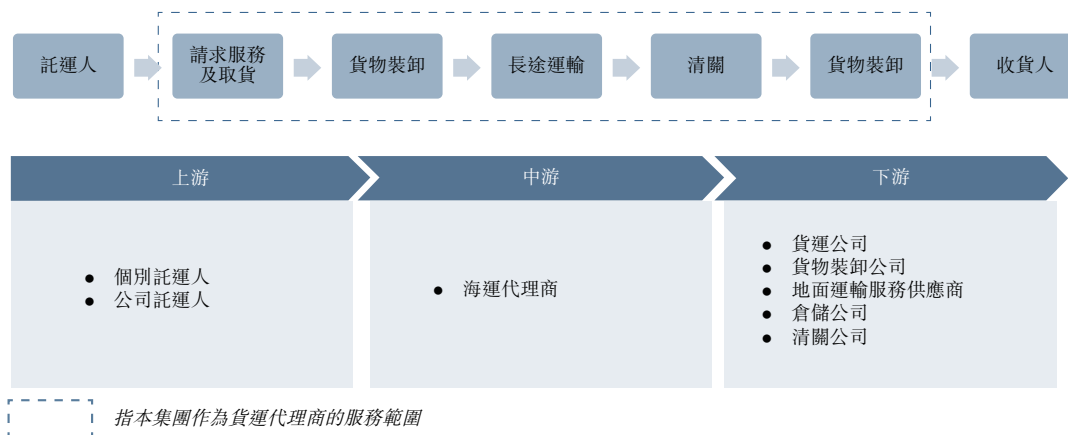
環保

各行各業的環保意識均將進一步加強，海運業亦不例外。香港十七家主要航運公司簽署屬自願性質的「乘風約章」，承諾旗下遠洋輪船在本港停泊期間由高硫含量的船用燃油轉用硫含量不高於0.5%的柴油。相信該等環保措施將繼續延伸至整個行業，包括使用電動車作陸上運輸，並採用較佳的船舶設計，以提升燃油使用效能。

本集團在價值鏈中身處的位置

作為海運代理商，本集團與多類下游專業人士協作及磋商定價以取得貨運艙位、倉庫配額及其他支援服務，從而向託運人提供物流服務。為提高利潤，海運代理商往往須有效地匯總多次運送及充分利用已預留的貨物艙位。

海運代理行業的產業價值鏈及所涉及的主要流程載列如下：



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

香港空運市場概覽

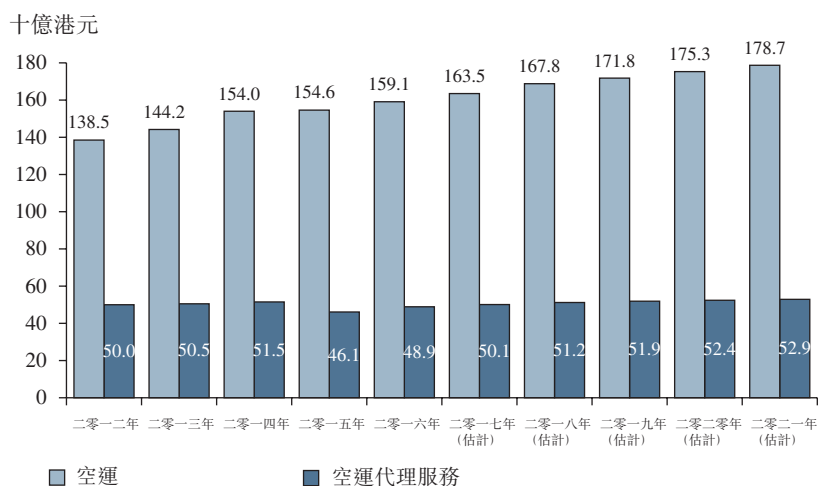
空運市場概況

空運物流指運送商品、貨品、貨物等的實際過程。空運物流服務由空運地勤服務、空運貨站經營服務、倉儲及配送以及其他物流支援服務組成。

空運市場規模

空運市場的收益由二零一二年的1,385億港元增至二零一六年的1,591億港元，複合年增長率為3.3%。空運代理服務市場的收益由二零一二年的500億港元輕微下跌至二零一六年的489億港元，負複合年增長率為0.6%。然而，預計空運代理市場將會復甦，並於二零二一年末收益達529億港元，複合年增長率為1.4%。

按收益劃分的香港空運市場規模，二零一二年至二零二一年（估計）



市場推動因素

香港機場三跑道系統

香港位處亞太區中心，盡享地理優勢，且連接48個主要城市，只相隔四小時的機程。《香港國際機場2030規劃大綱》（《2030規劃大綱》）公佈後，擴建機場基建成為三跑道系統(3RS)可應付預期增長的航空客貨運需求。額外跑道、支援擴建的相關設施及大量的客貨運量將有助香港空運市場開拓更多機會及帶動市場增長。

周邊國家的經濟增長

香港空運物流基建完善，每日可處理大量的貨櫃貨物，一直深受讚譽及備受認可。因此，隨著東南亞及中國經濟迅速發展，經香港進出口的原材料及消費品數量亦隨之日益增加，並將刺激空運市場持續增長。儘管空運價格可能較高，但這種貨運方式可大幅縮短從託運人運送到賣方的時間。

市場趨勢

透過分包優化供應鏈

由於消費品（尤其是電子裝置）的產品生命週期縮短，空運代理商目前正探討可提高其供應鏈管理效率的方法。部分行業參與者普遍採用第三方物流(3PL)法，把供應鏈中某一特

行業概覽

定活動（如分揀包裝、倉儲、分派等）分包予第三方物流供應商。採用3PL策略可達致低或零存貨水平，亦有助迅速回應及靈活處理客戶要求，從而提高物流業務的效率及靈活性以及提供更全面的供應鏈管理服務。

利用科技提高空運服務效率

預期未來十年科技將會繼續影響空運市場。為把科技應用完全融入目前的營運及流程中，資料必須予以數碼化。實施上述各項將會令信息流動更為順暢，令整體空運流程受惠，並得以實時為服務供應商提供更佳的服務和更高的靈活性。此外，流程自動化應可達致更有效的數據監察，從而提高效率及減低運輸和營運成本。

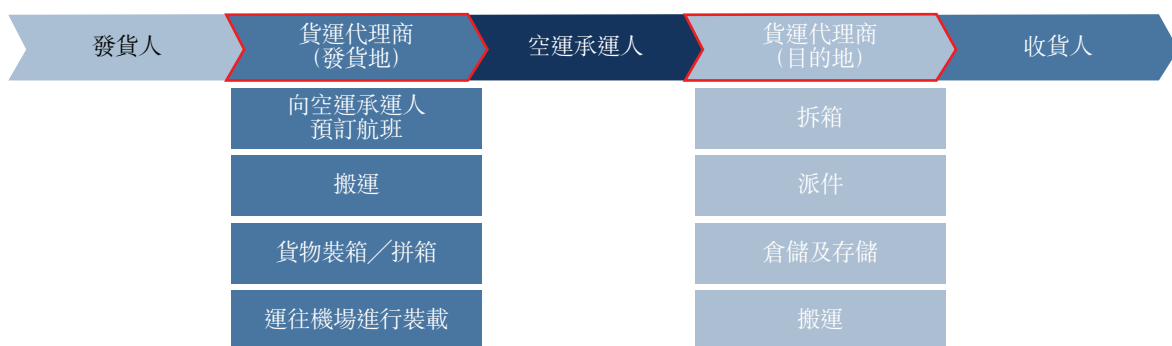
電子商務繼續帶動空運市場增長

電子商務不斷帶動空運市場強勁增長。由於不少供應商及製造商均位於亞洲，隨著透過網上市場下達的訂單數目持續增加，對空運的需求亦有所增加。再者，電子裝置及配件以及電訊設備等高價值貨物的生產不斷轉移至亞洲，亦將有利於空運市場的整體發展。由於電子產品的生命週期縮短，故此必須進行更為頻繁的交收，而鑒於空運穩定可靠並能縮短交付產品至其他目的地的時間，因此，對空運的需求持續增加。

本集團在價值鏈中身處的位置

作為空運代理商，本集團於貨運的發貨地及目的地向發貨人提供服務。於交貨前，貨運代理商將安排航班預訂、於服務供應商的設施進行搬運裝箱及拼箱，並於發貨地運往機場進行裝載。服務於貨物送抵目的地貨運站時仍會繼續，貨運代理商的代理或合作夥伴將在貨運站提供服務（包括拆箱、存儲、向收貨人派件及交貨）。

空運代理行業的產業價值鏈及所涉及的主要流程載列如下：



指本集團作為空運代理商的服務範圍

資料來源：弗若斯特沙利文

香港倉儲及相關增值服務的市場規模

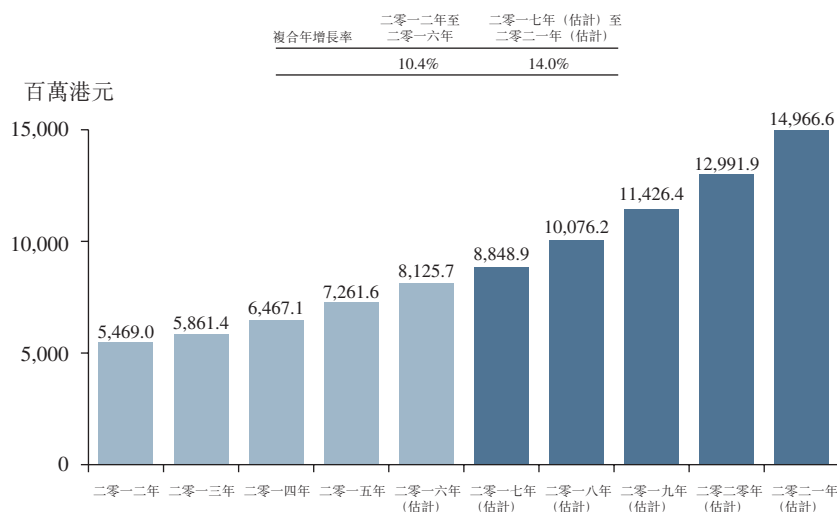
物流業務中的倉儲及相關增值服務包括存儲、存貨管理及標貼條碼、重新包裝、標籤

行業概覽

服務等其他增值服務。鑒於香港土地資源短缺，倉儲服務為香港物流業的組成部分之一，支撐著整個物流市場。

倉儲服務市場錄得強勁增長，由二零一二年的5,469.0百萬港元增加至二零一六年的8,125.7百萬港元，複合年增長率為10.4%，增長主要由於樓價急升，帶動倉儲服務業務收益上升所致。預期於未來數年香港國際機場擴建工程、港珠澳大橋及屯門至赤鱸角連接路等新的基建項目竣工後，將刺激貨品進出香港，增加倉儲服務的需求。故此，預計倉儲服務市場將於二零二一年年末前達14,966.6百萬港元，複合年增長率為14.0%。

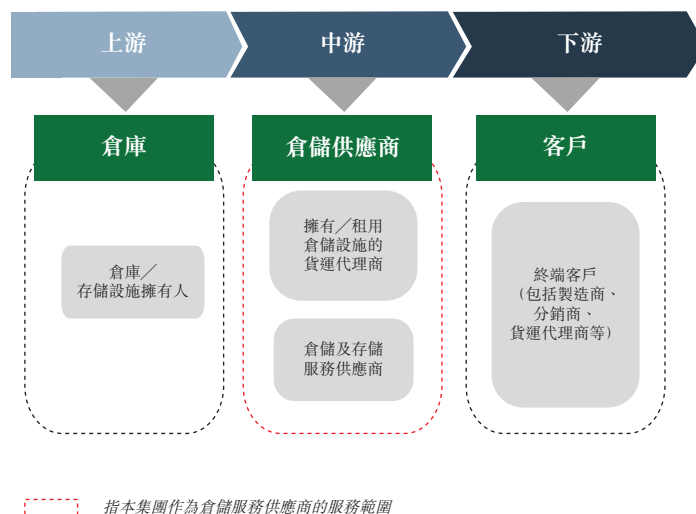
按收益劃分的香港倉儲及相關增值服務市場規模，二零一二年至二零二一年（估計）



本集團在價值鏈中身處的位置

本集團亦為需要存儲、存貨管理及其他倉儲配套服務的客戶提供獨立倉儲服務。

倉儲行業的產業價值鏈及所涉及的主要流程載列如下：



資料來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

香港貨運及倉儲市場的競爭格局

空運、海運及倉儲市場的競爭格局概覽

海運市場被視為高度分散的市場，截至二零一六年十二月共有2,272名海運貨運代理商。市場上五大參與者為主要國際物流業參與者，彼等於二零一六年共佔5.9%市場份額。

香港空運市場亦屬分散市場，截至二零一六年十二月，香港共有1,314間空運貨運代理公司。領先參與者一般為較大型的跨國品牌，彼等透過其廣泛物流網絡佔有重大市場份額。五大參與者由最大型的跨國運營商組成，彼等於二零一六年共佔整個市場的17.9%。空運市場亦有大量較小型的參與者，彼等憑藉對特定市場的需求具更深了解而於其市場內發展地區網絡。

一般來說，空運及海運市場可分為第一層及第二層。第一層參與者數量約20至30名，均為全面覆蓋海陸空貨運的領先物流集團。彼等通常擁有高水平的垂直及水平整合，物流網絡及業務覆蓋面遍佈全世界。大多數第一層參與者的收益規模介乎約15億港元至30億港元。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或貨物類別。彼等的服務組合多元性稍遜，而貨運代理及基本增值服務為主要收入來源。第二層參與者數量約500至800名，收益規模介乎50百萬港元至150百萬港元。

於二零一六年，倉儲及存儲服務市場規模約為81億港元。香港倉儲市場高度分散，有超過1,500名倉儲服務供應商，其中約500名為獨立倉儲及存儲營運商。基於市場參與者眾多及市場集中度低，倉儲服務供應商的平均市場份額低於0.1%。倉儲服務大多由物流、貨運代理及快遞服務供應商提供，作為彼等供應鏈的組成部分之一。倉儲服務營運商主要在服務費用及所提供增值服務範圍方面進行競爭。

大型國際貨運代理參與者將若干物流營運分包予第三方屬一般慣例，從而降低年內貨物吞吐量波動所產生的營運成本。眾多中型貨運代理商就空運及海運提供貨運代理服務，包括航班及貨運預訂安排、搬運裝箱、倉庫管理及海外裝運處理等。業內若干市場參與者專注於產業價值鏈中的某種特定職能，如地勤服務或倉庫服務。

香港較大型的貨運代理參與者傾向為其客戶提供更全面的運輸及物流服務，如倉儲、貨物併裝、空運預訂、貨運、配送及供應鏈管理服務。較小型的空運參與者可能提供較簡單及經濟實惠的服務，並能按費率較低的價格為客戶提供更具靈活性及更加個性化的服務。

於空運市場內，擁有龐大全球航空及地面網絡的跨國參與者一般會分包其服務予批發運營商，使其於不同地區內成為較小型參與者的整合者。有關措施讓較大型的參與者得以盡量增加每次的貨運量。相反，較小型的運營商則能夠提供更快捷及更靈活的服務。彼等亦傾向專注於客源穩定的特定市場，以獲取穩定的收益來源。

機遇

政府對空運市場的支持

在二零一七至二零一八年度財政預算案中，政府意識到空運市場高增值第三方物流服務的高速發展，並披露二零一零年至二零一三年出售6.9公頃的土地作物流用途。此外，政

行業概覽

府亦宣佈已於屯門預留兩個合共約10公頃土地的額外地盤作高增值物流服務之用。政府將會繼續分配可供使用土地供行業進一步發展香港的各類空運服務。

自亞洲出口高價值貨物

隨著電子裝置及儀器等高價值貨物的生產轉移至亞洲，將會為空運市場帶來增長機遇。香港作為自由貿易港口的地位、地理位置的策略優勢以及成熟的空運處理基建，將會吸引更多透過香港轉運的商機，帶動市場增長。

中國政府政策

「一帶一路」政策及「亞洲基礎設施投資銀行」倡議預期將帶來根本性轉變，為香港各行各業（包括鄰近中國內地的物流業）帶來空前商機及港口認可，使之與世界各地接軌。因此，香港能憑藉其作為國際運輸及物流中心的優勢，受惠於該兩項政策。

挑戰

來自其他亞洲樞紐的競爭

儘管香港為全球最繁忙的空運樞紐之一，市場仍然面臨來自內部的挑戰，例如香港空域規模有限，限制了香港的空運能力。在此限制下，可額外運送乘客及貨物至香港的航班數目可能有限，並須面臨來自新加坡及深圳等其他不受空域限制的物流樞紐的競爭。

不斷增加的土地成本及土地短缺

香港土地供應不足令土地成本上升，並影響香港的空運市場。空運公司僅能就倉庫所在地點訂立短期租約，此等限制對該等公司的長期計劃造成影響。儘管政府有意提供更多的商業土地供應，但租賃成本高昂將會妨礙行業增長。

價格競爭

香港空運及船運代理市場分散，大多為中小型參與者。彼等的服務範疇相對集中，產品差異處於較低水平，故該等參與者之間的價格競爭激烈。基於價格戰可能引致的結果，這點被視為重大的挑戰。

准入門檻

經驗豐富的管理團隊

能為客戶提供高效及靈活服務的參與者方可於物流及空運市場取得成功。因此，營運經驗與管理能力兼備的經驗豐富團隊至為關鍵。對市場具充分了解的經驗豐富團隊將能調整其營運以迎合市場趨勢。缺乏經驗豐富團隊的新參與者將於競爭中處於劣勢。

行業概覽

本集團管理團隊的核心成員已累積大量行業經驗及知識，並於加入本集團後以及在本集團效力時累積了穩固的業務網絡。憑藉彼等的知識，該團隊藉積極參與且與不同空運及海運承運人聯絡以取得更多貨運艙位，深知透過何種方式於業內發展業務，從而提高銷售額。

建立良好的關係及網絡

於物流及空運市場取得成功的關鍵之一是與航空及貨運公司建立關係。市場上的主要參與者已與該等公司建立長期關係和緊密夥伴關係。缺乏該等聯繫的新參與者或未能就理想的運輸價格及時間進行磋商，因而使其實力相對市場上其他根基穩固的參與者而言有所削弱。

所需資本投資龐大

任何物流市場及空運市場的新參與者均須作出龐大的資本投資。由於香港土地資源貧乏，大部分的資本將需要用作設立設施，而租金亦可能於續約時上升。此外，營運所需金額（如招聘員工、設備及機器的費用）或會對新參與者構成重大挑戰。

勞動力短缺

由於年輕人對投身物流及空運業的意欲不大，香港缺乏年輕勞動力。因此，隨著本地參與者之間的競爭愈趨激烈，勞動力短缺驅使參與者以較高薪金聘請熟練工人，從而維持該等公司於市場上的實力。因此，新參與者將難以聘請經驗豐富且熟練的工人。

儘管勞工成本上漲令本集團的財政負擔更為沉重，但本集團能夠挽留技術嫻熟的員工，從而減少持續培訓新員工的需要。為提升本集團的能力，本集團亦投入資金升級存儲設施管理系統，以提供更多增值服務（例如於設施內提供貨物標籤及重新包裝服務）。

我們的競爭優勢

本集團競爭優勢討論的詳情請參閱「業務－競爭優勢」一節。