

本節及本招股章程其他章節所載的若干資料，乃採納自多種公開資料來源或摘錄自Armstrong報告。Armstrong報告乃Armstrong獲委託特為本招股章程而編製的報告。除上述應我們委託編製的Armstrong報告外，我們、董事、聯席全球協調人、聯席保薦人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人或包銷商概無委託任何第三方來源為本招股章程編製任何資料。我們相信，本節資料的來源乃有關資料的適當來源，且我們在摘錄及轉載該等資料時已採取合理慎重態度。我們並無理由相信，該等資料屬虛假或遺漏任何事實導致該等資料具誤導成份。此外，我們相信，自Armstrong報告編製日期以來，市場資料並無發生任何不利變動，致令該等資料遭到規限、否定或對其造成影響。然而，該等資料並未經我們或任何董事、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席保薦人、聯席牽頭經辦人或包銷商獨立核實，亦未對其準確性發表任何聲明。該等資料未必與其他來源所編製的資料吻合一致。

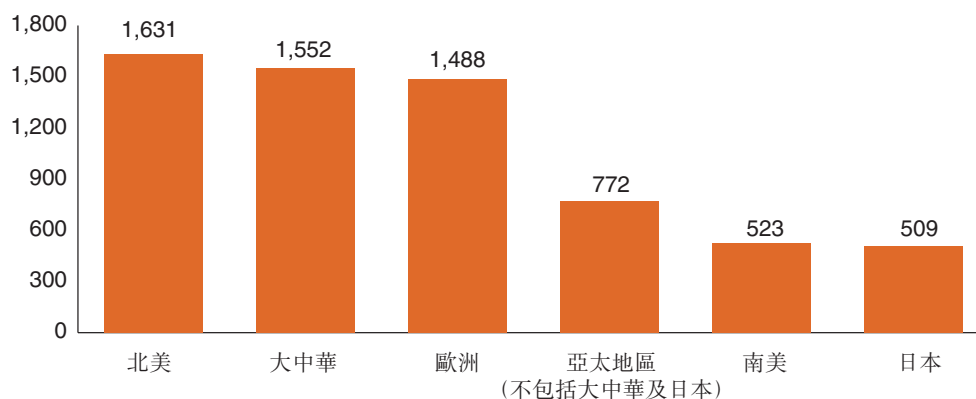
全球物流市場

按地區計算的物流開支

就全球而論，於二零一二年，亞太地區為最大的物流市場，分別佔全球物流總開支及全球第三方物流開支的34%及36%。亞洲（不包括日本）的物流開支於二零一二年估計達2.3萬億美元，高踞全球各地區之首。物流開支絕大部份來自大中華，估計達1.6萬億美元，而亞太地區（不包括大中華及日本）則為0.8萬億美元。就單一國家而言，中國的物流開支高踞全球首位，於二零一二年達1.5萬億美元（美國則為1.3萬億美元），佔亞太地區總額的一半以上。

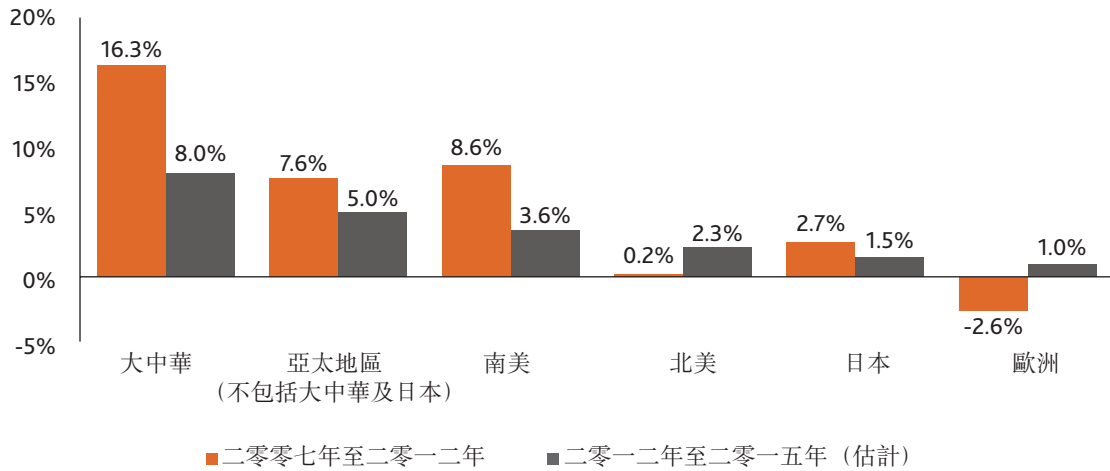
下圖列示於二零一二年按主要地區計算的物流總開支（包括第三方及企業內部開支）以及按主要地區計算的物流開支的過往及預測增長情況：

二零一二年按主要地區計算的物流開支（單位：十億美元）



資料來源：Armstrong報告

物流開支的增長情況（按主要地區計算的複合年增長率）



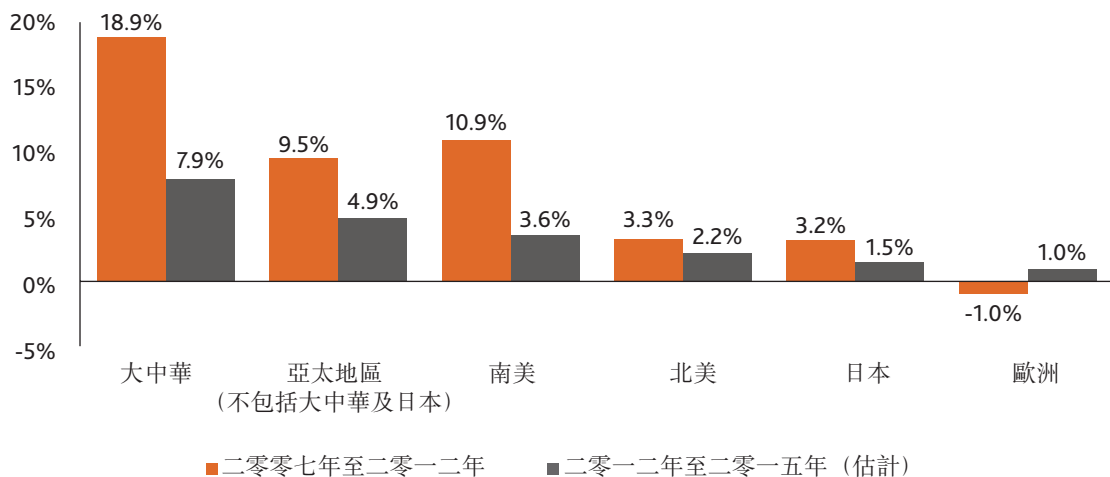
資料來源：Armstrong報告

大中華以及亞太地區增長的主要驅動因素

在物流開支方面，大中華以及亞太地區（不包括大中華及日本）於二零一二年至二零一五年期間預計將是增長最快的地區。根據Armstrong報告，這情況主要受一般商品（包括各種快速消耗的日用消費品）以及奢侈品的強勁國內民間消費增長所推動。此增長反映了經濟增長強勁、人口結構理想、城鎮化持續推進及中產階級不斷壯大等多項利好因素。

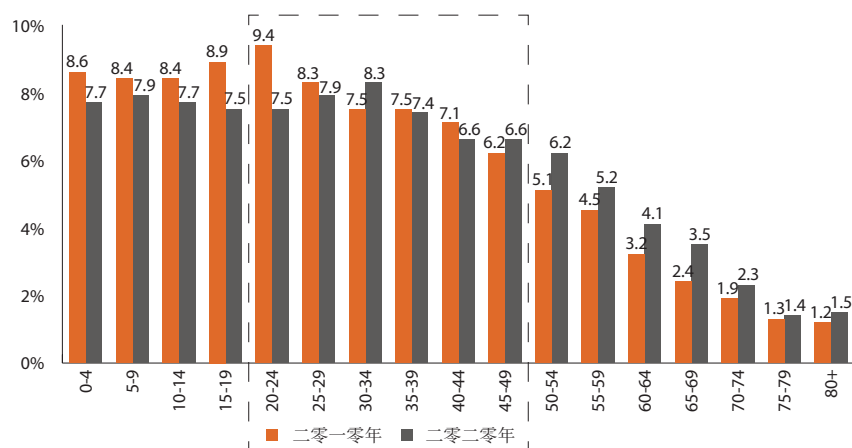
下圖列示按主要地區的過往及預測國內生產總值增長及亞洲人口分佈情況：

國內生產總值增長情況（按主要地區計算的複合年增長率）



資料來源：Armstrong報告

二零一零年及二零二零年亞洲的人口分佈情況（年齡組別佔總人口的百分比）

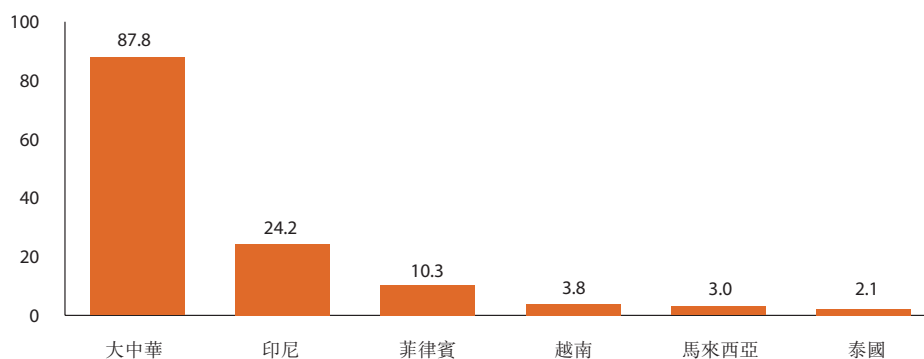


資料來源：聯合國，經濟及社會事務發展

根據Armstrong報告，大中華以及亞太地區（不包括大中華及日本）的國內生產總值及物流於二零一二年至二零一五年需求增長速度預期最快，預期該增長將受到亞洲這一擁有龐大年輕人口的地區的蓬勃消費勢頭所支持。於二零一零年，在亞洲42億人口中，約45%介乎20至49歲之間，該年齡組別通常擁有最高的可支配收入及強大消費能力。該年齡組別佔總人口的比例於二零一零年至二零二零年期間將大致保持不變。在亞洲，由於中國擁有龐大人口，且政府為拉動內需推出持續發展經濟及基礎設施的政策，故中國一直為主要市場。

下圖列示部分地區及國家的城市人口預測增長情況：

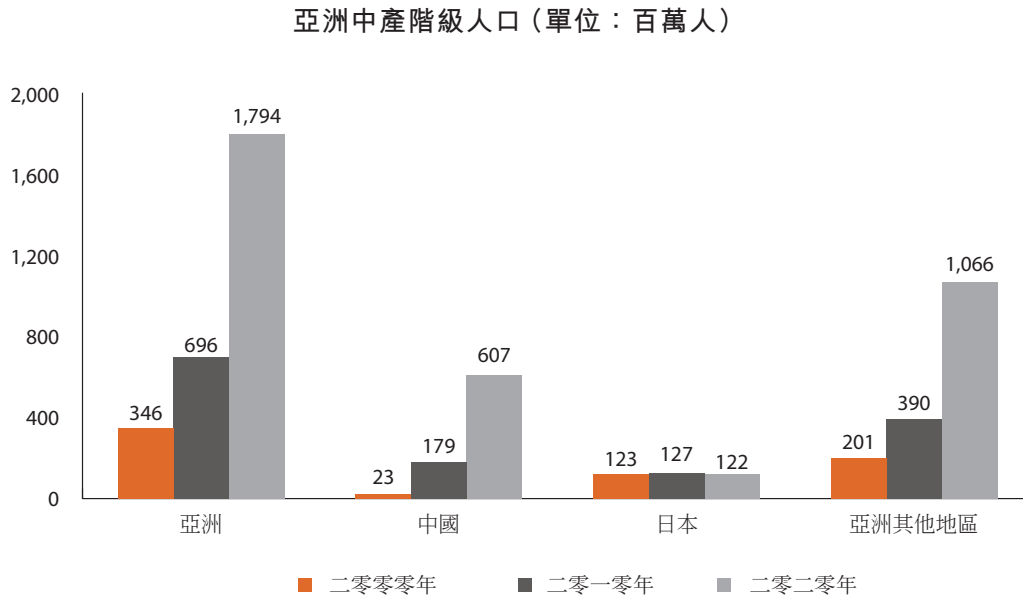
二零一二年至二零一七年城市人口的增長情況（單位：百萬人）



資料來源：EIU

預期經濟增長、城市對勞工的需求以及基礎設施不斷完善將推動亞洲的城鎮化進程。根據Armstrong報告，估計於二零一二年至二零一七年間，大中華地區將再有約87.8百萬人由農村遷往城鎮居住。預期其他亞洲國家的人口亦將不斷由農村遷居城鎮。

下圖列示亞洲中產階級人口的過往及預測數字：



資料來源：《博鰲觀察》

附註：中產階級乃指按二零零五年不變購買力平價計算，人均日消費介乎10美元至100美元之間的家庭。

亞洲及中國的中產階級正在快速增長。於二零零零年，亞洲及中國分別約有346百萬人及23百萬人被歸類為中產階級。截至二零一零年，亞洲及中國的中產階級人數已分別增長至696百萬人及179百萬人。截至二零二零年，亞洲及中國將分別再有1,098百萬人及428百萬人躋身為中產階級。預期這將大大推升零售市場的銷售量，並使有能力購買高檔奢侈品的人數增加。

第三方物流市場

概覽

物流涉及貨物由原供應商運送至中介點，最後運送至終端用戶的過程中不同階段的運輸及儲存。在物流行業中，物流服務供應商一般集中於兩大服務功能：不同模式的運輸（如陸運、海運、空運及鐵路運輸）及倉儲（儲存、集運／分撥及交接運輸）。

過去，公司將職能外包予第三方物流服務供應商，以降低成本，提高營運效率及將核心能力集中於製造業務。自一九九零年代初起，將製造業務移至境外的情況顯著增多，應對國內物流管理需求的國內供應鏈亦向應對國際物流需求的全球供應鏈轉移。如今，在全球經營業務更加複雜，不僅需要在管理運輸及倉儲業務方面提升區域及當地市場的專長，還需要遵守政府規例。供應鏈愈加複雜，驅使許多公司聘請第三方物流服務供應商作為物流及法規專家提供幫助。因此，具備國際運輸管理與倉儲及配送專長的第三方物流服務供應商便成為向各經濟體進行全球貿易的營運「支柱」。

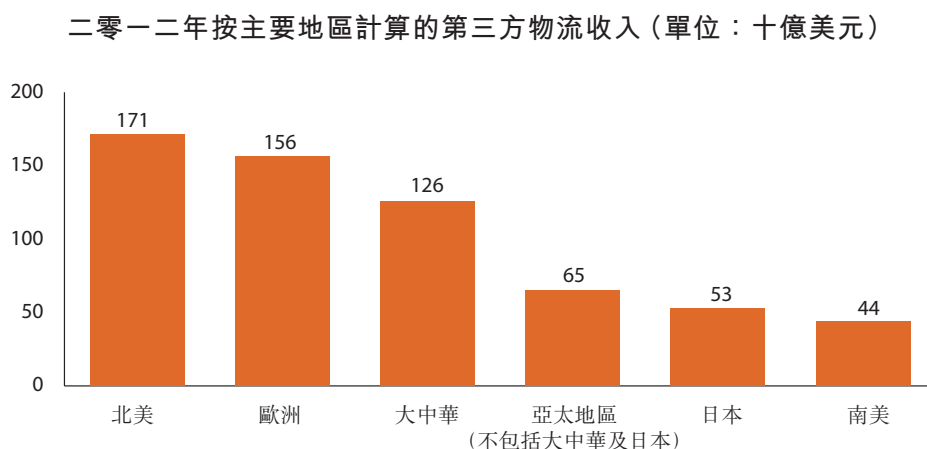
根據Armstrong報告，第三方物流服務供應商之間的主要競爭能力差別在於供應鏈管理系統能力、營運管理技巧及物流工程技術專長。大多數一流第三方物流服務供應商均已實施綜合系統平台以支持全球運輸及倉庫管理業務。該等平台提供通過互聯網查詢及異常情況處理功能，並具備運輸管理功能，可執行訂單、客戶存貨的日常管理，並對數以千計跨域貨物運送作業進行優化。同一第三方物流服務供應商可兼營增值倉儲業務，進行供應鏈網絡分析及設計，以及管理熱線支援中心及專遞業務。

根據Armstrong報告，從事國際運輸管理（包括貨運代理及無船承運）業務的第三方物流服務供應商在貨運代理方面具有核心能力，因而經常提供多種額外增值服務。彼等通常充擔中間人，負責安排其客戶與運輸服務供應商之間的國際及相關國內運輸。國際運輸管理第三方物流服務供應商安排及監督產品及材料從發貨地經陸運、海運、空運及鐵路運輸至目的地的所有環節。國際運輸管理第三方物流服務供應商一般會安排向托運人提貨、併裝散貨、安排運輸及提供配套增值服務，包括製備及提交文件、報關及其他清關程序以及倉儲及審計各項貨物運送。此外，彼等將配備相關系統，以跟蹤及追蹤各項貨物運送以及自動向海關人員辦理相關手續。一般而言，國際運輸管理業務屬非基於資產性質業務。

根據Armstrong報告，由從事增值倉儲及配送服務的第三方物流服務供應商管理客戶的倉儲及相關運輸管理需求。該等服務一般由多年合約提供，第三方物流服務供應商的系統及人員依據該等合約承擔執行關鍵物流職能的責任。有關責任通常包括管理及優化倉儲營運、運輸路線及供應商（無論入境、出境或處置售後退貨）、組合包裝及拼裝未組裝零件、於製造期間提供支持、製成品提貨和包裝以及提供質量控制及其他增值服務。

第三方物流開支及增長率分析

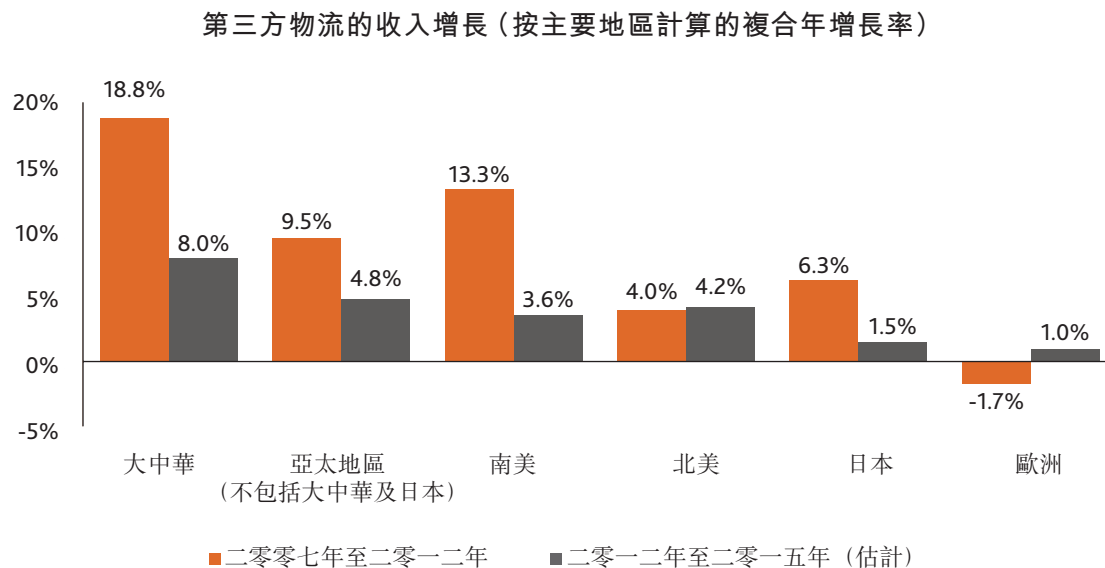
下圖列示於二零一二年按主要地區計算的第三方物流服務供應商總收入：



資料來源：Armstrong報告

第三方物流收入開支及第三方物流增長率最高的地區為大中華及亞太地區（不包括大中華及日本），而該地區的增長一直由將製造業務外包予或遷移至境外較低成本國家的公司所推動。此趨勢在緬甸、馬來西亞、印尼、越南及柬埔寨仍然持續（此趨勢在中國、泰國、菲律賓及新加坡則較弱），而內部消費及產品需求增長亦推動亞太地區對現代化配送網絡的需求。根據Armstrong報告，重點已由出口貿易及遠洋或航空貨運代理轉為區域間地面配送，且於該等國家提供增值倉儲及配送服務的第三方物流服務供應商正在大幅增長。

下圖列示按主要地區計算的第三方物流服務供應商總收入的過往及預計增長情況：



資料來源：Armstrong報告

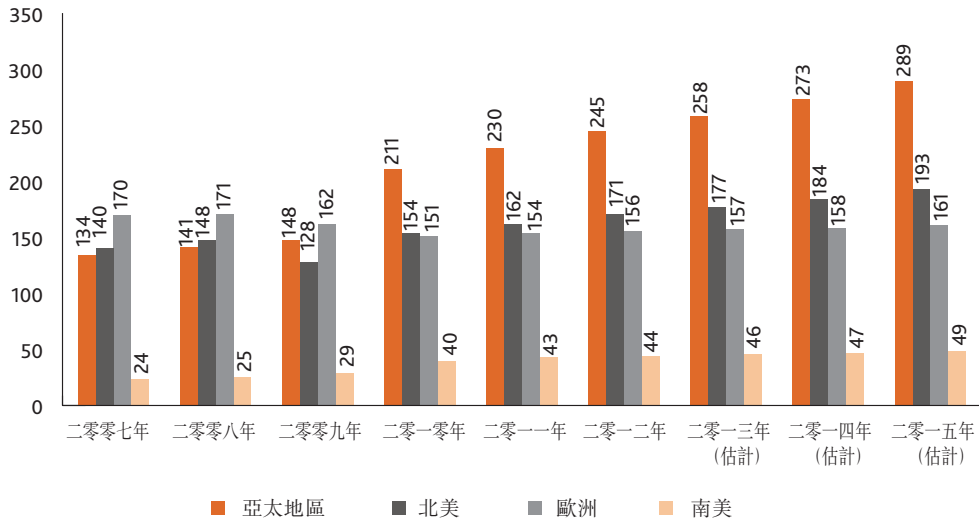
根據Armstrong報告，第三方物流佔美國潛在第三方物流市場總值的估計滲透率由二零零二年的10%上升至21%。相對而言，目前歐洲第三方物流市場滲透率為22%，而亞太地區僅為16%。因此，相關結構性市場增長前景看好，並為繼續將業務外判予亞洲區內第三方物流服務供應商的趨勢提供了實質支持。根據Armstrong報告，鑑於亞洲能保持平均水平以上的經濟增長率，預期亞洲的第三方物流從業者仍能繼續維持高於平均水平的增長率。

主要地區第三方物流市場的增長趨勢

於亞太地區，自二零零六年以來，第三方物流市場的年增長率均在14%以上。於整個一九九零年代及二零零零年代初，增長一般集中在國際運輸管理。然而，過去五年則越來越注重國內增值倉儲及配送服務，以應對中國、印尼、印度、新加坡及泰國等發展中國家的消費開支增長及隨之而來對貨品的需求。

下圖列示按主要地區計算的第三方物流服務供應商的過往及預計總收入：

按主要地區計算的第三方物流收入（單位：十億美元）

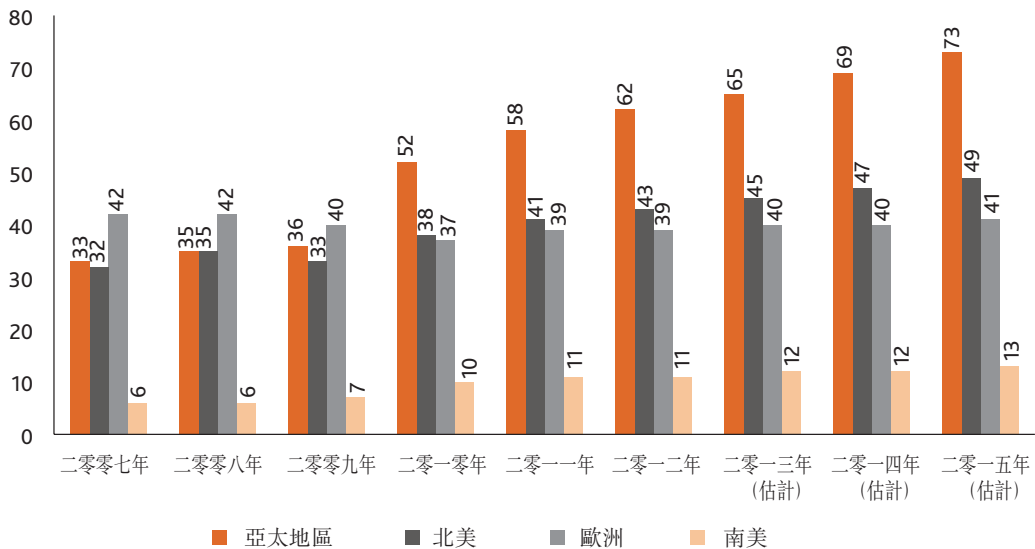


資料來源：Armstrong 報告

於二零一二年，亞太地區第三方物流市場總值為2,450億美元，較北美及歐洲的各自第三方物流市場大40%。根據Armstrong報告，預計於二零一五年亞太地區第三方物流市場總值將達到2,890億美元，預期於二零零七年至二零一五年間其複合年增長率將達到高於平均水平的10.1%。此增長率分別高於同期北美4.1%、南美9.4%及歐洲負0.7%的複合年增長率。

下圖列示按主要地區計算的第三方物流服務供應商的過往及預計增值倉儲及配送服務收入：

按主要地區計算的增值倉儲及配送收入（單位：十億美元）



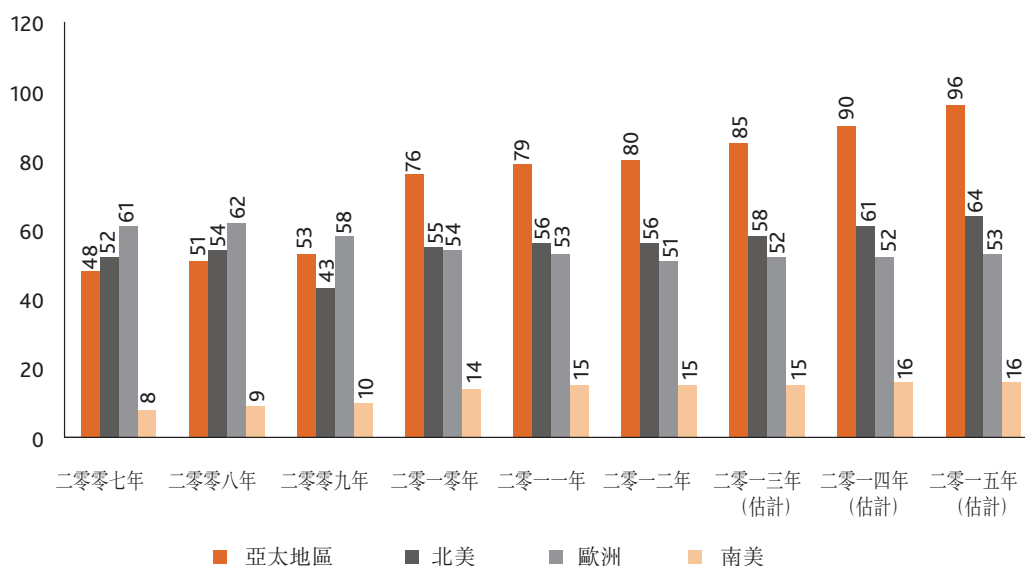
資料來源：Armstrong 報告

行業概覽

在特定第三方物流市場的增值倉儲及配送分部，亞太地區增值倉儲及配送市場於二零一二年擴大至616億美元，預期於二零一五年將超過730億美元。隨著區域及區域間貨物消費需求的增長，增值倉儲及配送服務乃亞太地區增長最快的第三方物流分部。根據Armstrong報告，預計於二零零七年至二零一五年間，亞太地區增值倉儲及配送服務分部的複合年增長率將達到高於平均水平的10.4%。此外，亞太地區增值倉儲及配送服務增長率分別高於同期北美5.4%、南美10.4%及歐洲負0.3%增值倉儲及配送服務的複合年增長率。

下圖列示按主要地區計算的第三方物流服務供應商的過往及預計國際運輸管理收入：

按主要地區計算的國際運輸管理收入（單位：十億美元）



資料來源：Armstrong報告

根據Armstrong報告，亞太地區國際運輸管理服務於二零一二年增長至800億美元，預期於二零一五年將超過950億美元。根據Armstrong報告，儘管近期亞洲對美國及歐洲的出口增幅較為溫和，但亞太地區於二零零七年至二零一五年間預計複合年增長率將達到高於平均水平的9.1%。亞太地區的國際運輸管理服務增長率分別高於同期北美2.6%、南美8.4%及歐洲負1.8%國際運輸管理服務的複合年增長率。

大中華及東盟物流市場競爭分析

中國物流及第三方物流趨勢

於二零一一年三月批准的中國「十二五」規劃包括下列可支持第三方物流市場增長的目標：

- 加快社會化、專業化、信息化的現代化物流系統的建設，積極發展第三方物流，優先整合及使用現有物流資源，支持物流基礎設施建設及連接，提升物流效率及降低物流成本；
- 推動農產品、散裝礦產品、主要工業領域及就物流發展而言屬重要的其他領域的發展；

- 優化區域配送系統的發展，支持物流園區及其他物流集聚區的有序發展；及
- 推動現代化物流管理的發展，提升物流的精細化及標準化。

在美國、香港、日本、新加坡等發達國家及地區，交通基礎設施質量相對接近，可使貨物在整個國家及地區內高效運輸。相比而言，中國城市與農村交通基礎設施的質量差別較大，因而物流管理較為複雜及成本較高。

倘交通基礎設施不夠完善，運輸成本便會較高。此外，由於交貨週期較長，故需維持足以滿足需求的較高水平存貨，因此倉儲及存貨成本亦會較高。

長期而言，因有政府支持，公路及鐵路基礎設施的不斷改善將大幅降低中國整體物流成本，由目前佔國內生產總值百分比中的18%，降至發達國家的8.5%至9%的範圍。此外，交通基礎設施的改善將增加及提升已擁有龐大國內配送網絡的大型第三方物流服務供應商的資產及勞動生產力。盡量縮短在路況差的道路上行駛的時間或使用其他運輸模式（例如海運、內河水運、空運等）有助改善運輸線路、降低營運成本及縮短發貨至交貨的週期。隨著更快地為零售商、保健產品公司及其他公司將貨品推出市場，預期將可提高食品及雜貨產品質量、提升藥品及保健品供應鏈的效率及縮短貨品上架時間，將使消費者大大受惠。

根據Armstrong報告，估計有逾10,000間第三方物流服務供應商在中國營運。其中許多供應商為中小型供應商，僅在一個省份經營業務。隨著中國第三方物流市場繼續發展，預期併購活動將會增加，第三方物流市場將進一步整合。根據Armstrong報告，美國及歐洲的先例表明，在物色到符合其戰略的商機時，網絡成熟的大型第三方物流服務供應商將最可能成為收購者。

我們在大中華及東盟市場配送服務的能力

在亞太地區，過去五年隨著中國、印尼、馬來西亞、泰國及越南等發展中國家的消費開支增加及對貨品需求不斷增長，經濟重心亦由出口型經濟向區域及區際配送的方向轉變。

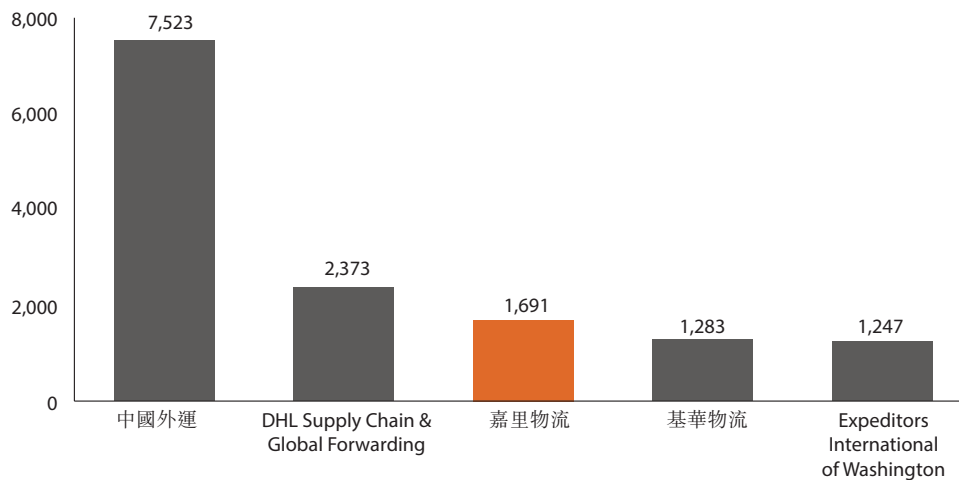
此外，在該等國家中，第三方物流服務的買方更傾向於信賴本身擁有自置資產而非合約租賃倉儲或運輸能力的供應商。根據Armstrong報告，這一客戶偏好限制了不願投資陸運（佔亞太地區物流總開支約44%）及貨倉（佔亞太地區物流總開支約9%）的第三方物流服務供應商的發展。相比而言，本公司、基華物流及DHL Supply Chain & Global Forwarding均透過資產支持模式錄得大幅增長。

根據Armstrong報告，於二零一二年十二月三十一日，我們所管理的倉庫面積達到29.3百萬平方呎，因而擁有大中華及東盟最大的貨倉網絡，緊隨我們之後為基華物流（20.0百萬平方呎）及中國外運（18.9百萬平方呎）。此外，根據Armstrong報告，按二零一二年收入總額及收入淨額計，我們躋身於五大第三方物流服務供應商之列。我們已建立從中國以至香港、越南、泰國及新加坡等地的區域內有效儲存及配送產品的巨大優勢。相比之下，我們大多數主要競爭對手所擁有的區域配送能力較弱，且常常僅限於在一個國家配送貨品，或為方便運輸而將大部份的陸運量分包給別人，這會削弱對「端到端」運輸表現的控制。

大中華

大中華佔亞太地區第三方物流收入的一半以上。根據Armstrong報告，大中華二零零七年至二零一五年間的預計複合年增長率將為14.6%，位列該區域內各國增長率之首。下圖列示大中華主要第三方物流服務供應商的收入總額：

二零一二年大中華第三方物流服務供應商的收入總額（單位：百萬美元）

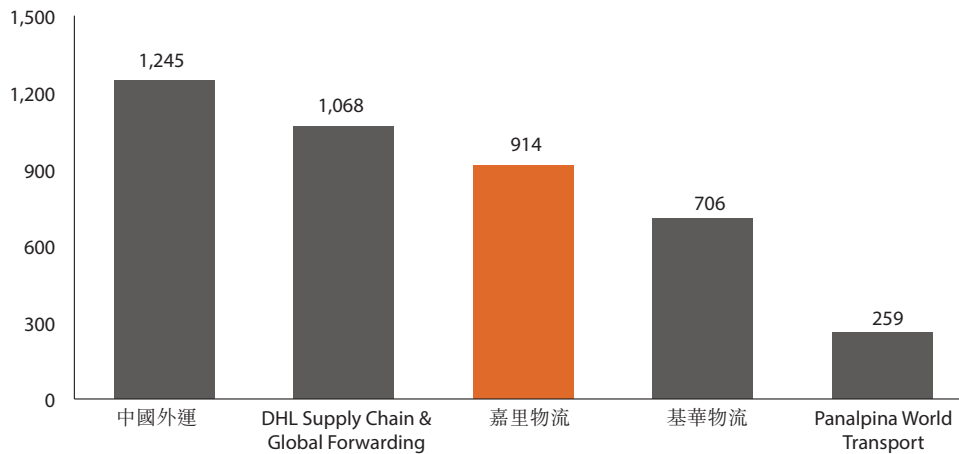


資料來源：Armstrong報告

在大中華市場中，中國外運是二零一二年最大的服務供應商，收入總額為75億美元，DHL Supply Chain & Global Forwarding及我們則緊隨其後。然而，根據Armstrong報告，收入淨額（指收入總額減購買運輸服務成本）可更好地衡量第三方物流的規模及表現，因為該項目不會因加入中間運輸開支而增加。

下圖列示大中華主要第三方物流服務供應商的收入淨額：

二零一二年大中華第三方物流服務供應商的收入淨額（單位：百萬美元）

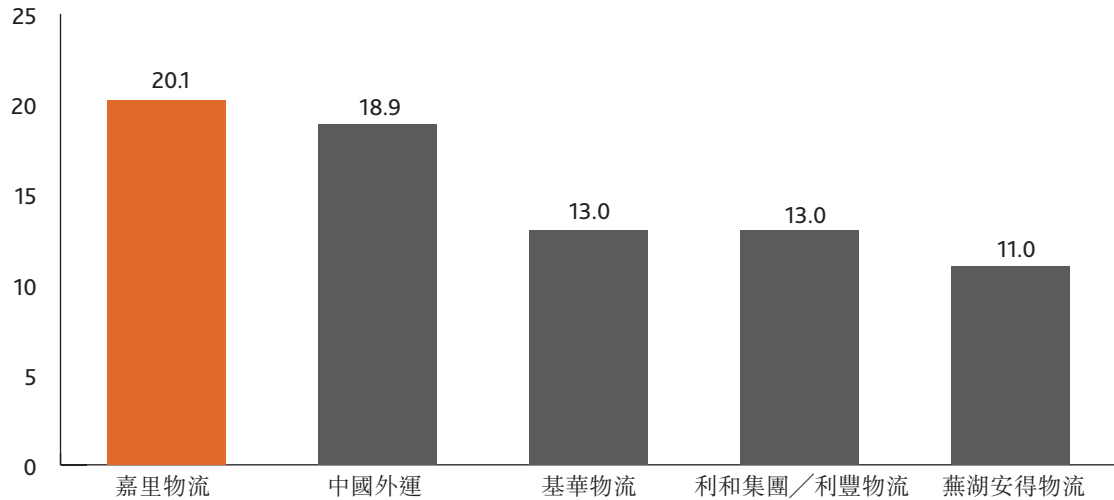


資料來源：Armstrong報告

按收入淨額計，中國外運是二零一二年最大的服務供應商，收入淨額為12億美元，DHL Supply Chain & Global Forwarding及我們則緊隨其後。由於我們自身擁有龐大倉儲網絡及陸運車隊，我們的收入淨額佔收入總額的百分比較高，其中收入總額等同收益淨額所致。根據Armstrong報告，中國外運、DHL Supply Chain & Global Forwarding及我們在中國境內均擁有強大的國際運輸及國內配送能力，且我們在香港及台灣亦已形成一流的境內配送能力。根據Armstrong報告，按貨倉樓面面積計，我們是總部設於香港的最大國際第三方物流服務供應商，管理著第三方物流服務供應商中最大的物流設施組合。

下圖列示大中華主要第三方物流服務供應商擁有的倉儲面積：

二零一二年大中華第三方物流服務供應商擁有的倉儲面積（單位：百萬平方呎）



資料來源：Armstrong 報告

附註：不包括普洛斯，其主要作為設施供應商從事物流設施開發，故不被視為第三方物流服務供應商。

按倉儲網絡計，於二零一二年，我們為最大的第三方物流服務供應商，倉儲面積達到20.1百萬平方呎，其次為中國外運及基華物流。

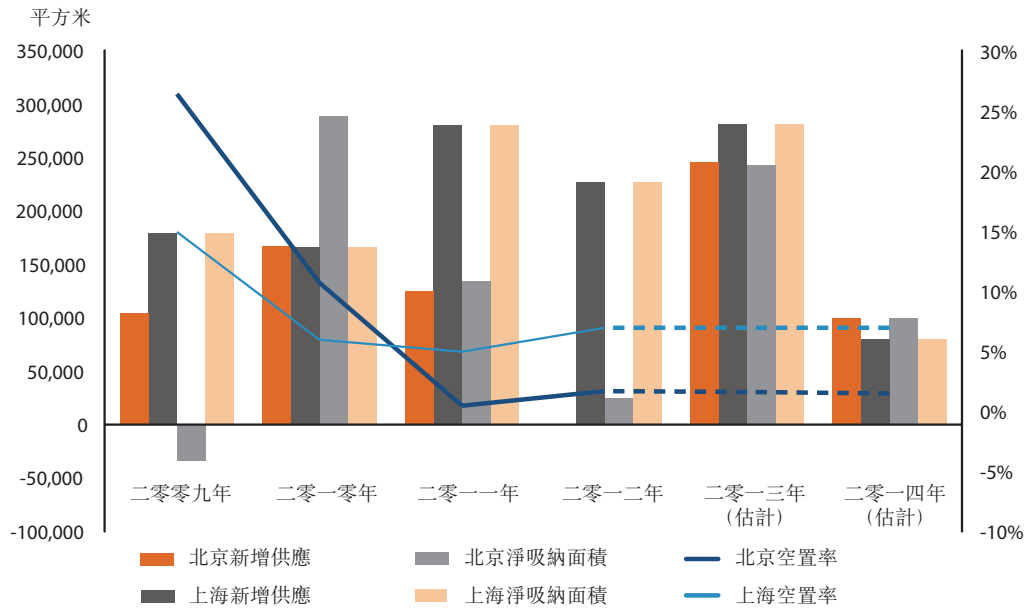
中國之物流物業

根據高力國際（「高力」）之資料，中國物流行業目前尚處於發展初期。需求在上升，物業市場之基本因素十分有利。工資上漲及城鎮化刺激消費開支不斷增長，帶動貨物的儲存、運輸及配送需求不斷增長。與此同時，不少製造商則因全球市場近幾年前景不明朗而將經營重點由出口轉向內銷。目前市場的高度分散性令物流系統相對缺乏效率，同時需求上升亦令該類物業市場供應不足。

中國目前的監管環境旨在把物流系統進一步發展及現代化。中國政府定位以內需作為拉動經濟發展之引擎，這將刺激貨物之運輸及儲存需求進一步上升。發展此類物業以滿足需求將會是重要環節。

行業概覽

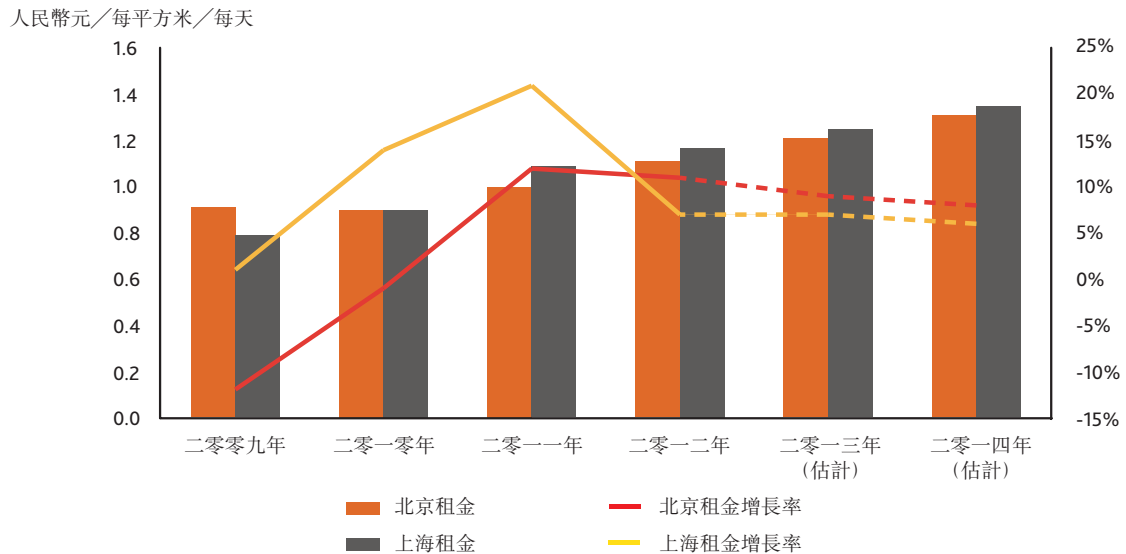
物流物業新增供應及需求（二零零九年至二零一四年（估計））



資料來源：高力國際研究（二零一三年三月）

根據高力之資料，物流物業可提供較高且穩定的租金收益。目前市場上持續增長的需求超過供應，過去數年全國範圍內租金每年平均增長5%至10%。

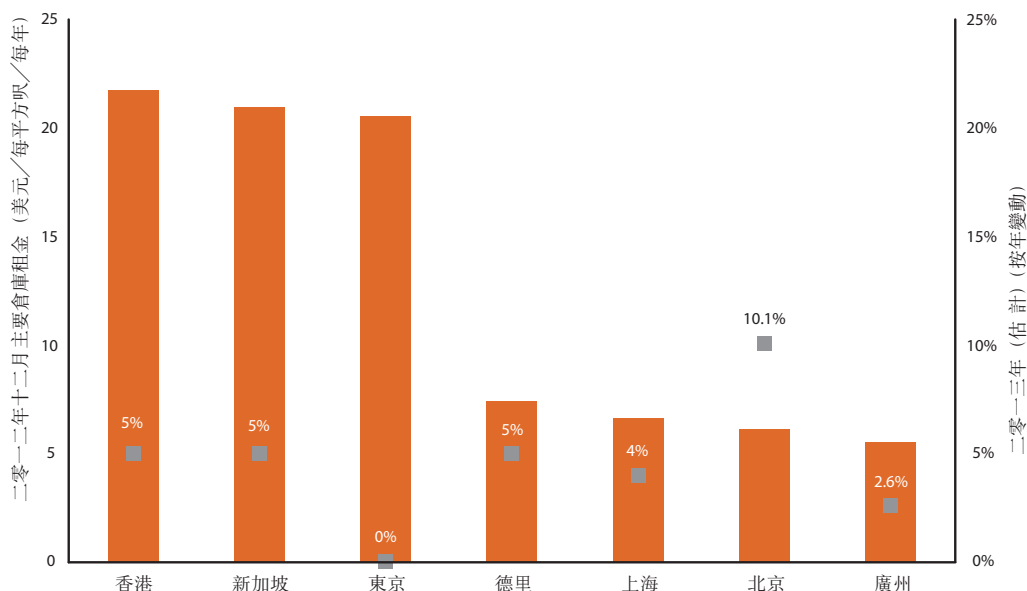
物流物業租金（二零零九年至二零一四年（估計））



資料來源：高力國際研究（二零一三年三月）

根據高力之資料，據其得自物流投資者之消息，物流物業之資本化比率一般介乎6%至8%，與其他商業物業相比，回報率非常吸引。

亞洲物流／工業物業之租金（按主要市場分析）

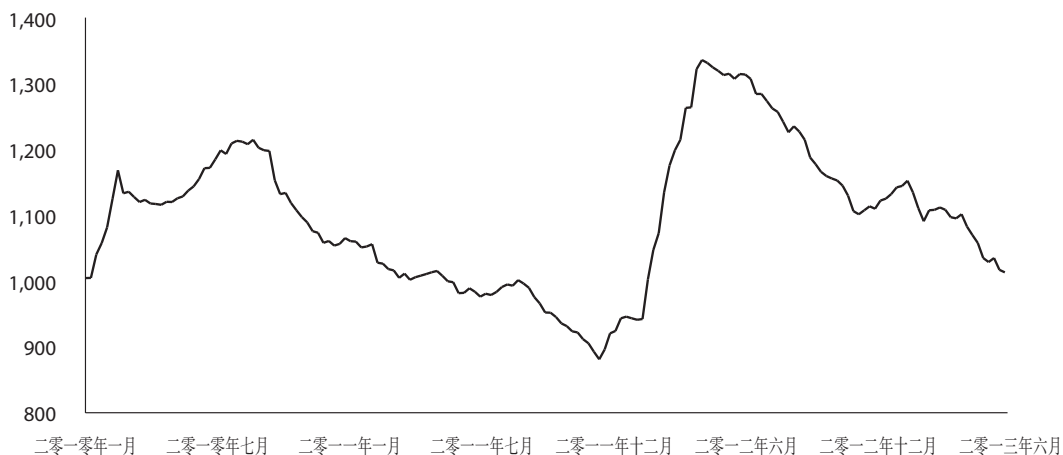


資料來源：高力國際地區房地產研究（二零一三年六月）

根據高力之資料，新加坡、香港及東京（亞洲三個最受業界歡迎之物流樞紐）之物流或工業物業租金平均約為每年每平方呎22美元。在中國，平均租金水平約為每年每平方呎6美元至7美元，預期大部份中國城市會以每年3%至5%之速度上漲。

下圖載列中國的航運價格指數。

中國出口航運價格指數



資料來源：上海航運交易所－中國出口集裝箱運價綜合指數

根據上海航運交易所之資料，中國出口航運價格數於往績記錄期間上下波動。於二零一一年，平均航運價格數較二零一零年下降12.5%。於二零一二年，平均航運價格數較二零一一年上升18.3%。於截至二零一三年六月止六個月，平均航運價格數較二零一二年下降6.6%。

ARMSTRONG報告

就全球發售而言，我們已委託Armstrong對全球第三方物流市場以及大中華及東盟的競爭格局進行市場研究及分析，並編製日期為二零一三年十二月六日的《全球第三方物流市場資訊報告》(或簡稱Armstrong報告)。Armstrong為一間公認的供應鏈市場研究及諮詢公司，自一九八零年起從事諮詢業務至今。Armstrong編製的《Who's Who》指南在全球各地派發，為各行各業挑選第三方物流服務供應商的寶典。

Armstrong報告乃根據其內部數據庫、獨立第三方報告以及從聲譽卓著的行業機構及非政府組織可公開獲取的數據編製。Armstrong亦從事第一手研究，以蒐集及整合市場資訊。於編製Armstrong市場報告時，Armstrong曾在市場規模估算及預測模型中使用若干主要基於第一手及第二手資料來源的宏觀經濟數據的假設及參數。

我們已將Armstrong報告收錄於本招股章程附錄六，因為我們認為該等資料有助投資者瞭解我們營運所處的第三方物流市場的情況。Armstrong就編製Armstrong報告收取本公司約40,000美元。本公司所支付的該筆費用並非視乎其研究及分析結果而定。