

# 全球第三方物流 市場資訊報告

二零一三年〔●〕



電話：+1-800-525-3915

網址：[www.3PLogistics.com](http://www.3PLogistics.com)

電郵：[Armstrong@3PLogistics.com](mailto:Armstrong@3PLogistics.com)

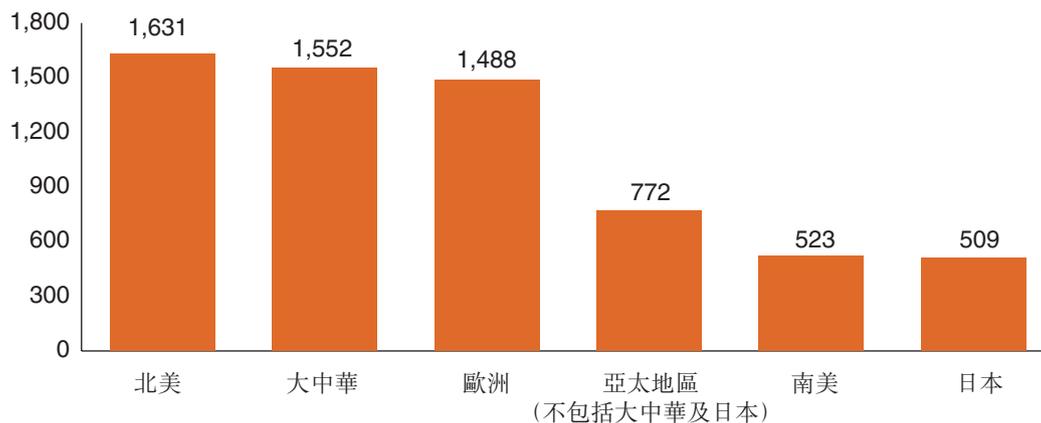
本報告中所載事實，吾等信納其於刊發時乃屬正確，但不保證其必定正確。請注意，Armstrong & Associates, Inc. 所提供的調查結果、結論及建議乃基於以誠信方式從一手及二手來源收集到的資料，而我們並不能始終保證其準確度。因此，Armstrong & Associates, Inc. 概不對根據隨後可能被證明屬不正確的任何資料而採取的行動承擔任何責任。

## 全球物流市場

### 物流開支分析

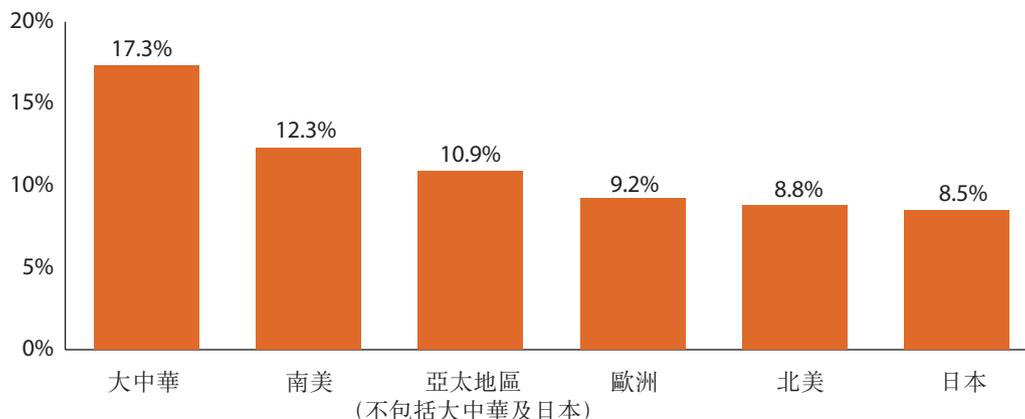
就全球範圍而論，現代工業發達的後工業化國家的物流開支佔國內生產總值的百分比相對最低。此乃物流基礎設施（公路／鐵路／港口）、全面部署先進的物流慣例以及持續流程改進的影響之共同作用所致。

二零一二年按主要地區計算的物流開支（單位：十億美元）



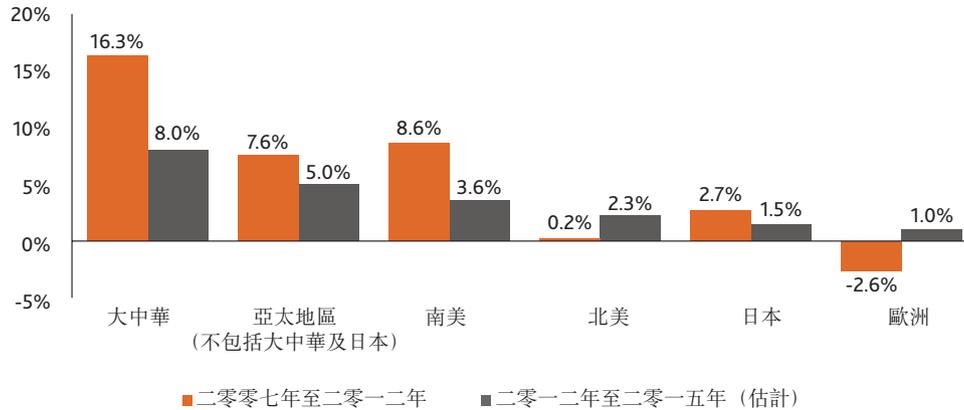
就單一國家而言，中國的物流開支高踞全球首位，為每年1.5萬億美元（而美國則為1.3萬億美元），佔亞太地區總額的一半以上。就全球而論，亞太地區為最大的物流市場，分別佔全球物流總開支及全球第三方物流開支的34%及36%。

二零一二年按主要地區計算的物流開支（佔國內生產總值百分比）

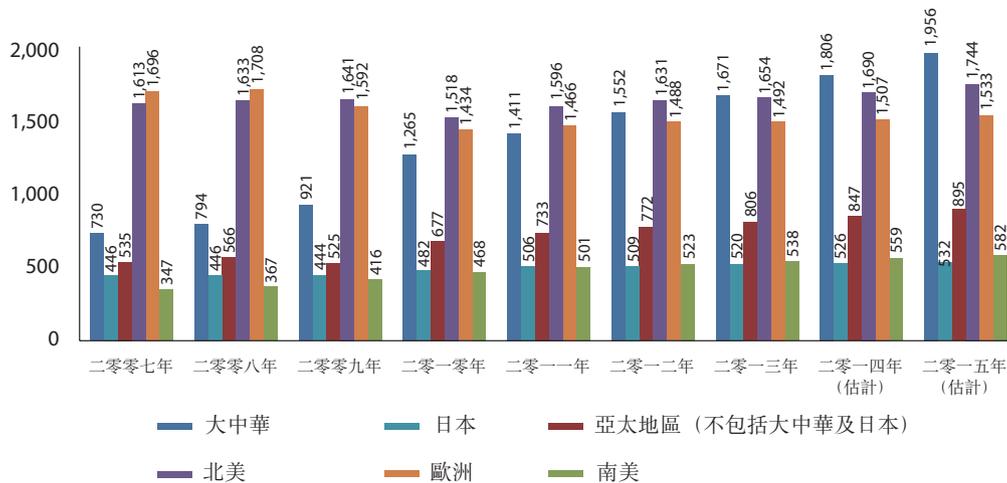


以物流開支佔國內生產總值的百分比計，發展中經濟體通常為11%至15%，而大中華則為17%。物流開支百分比的分佈與世界銀行發佈的物流績效指數(LPI)的數字相近。

物流開支的增長情況 (按主要地區計算的複合年增長率)



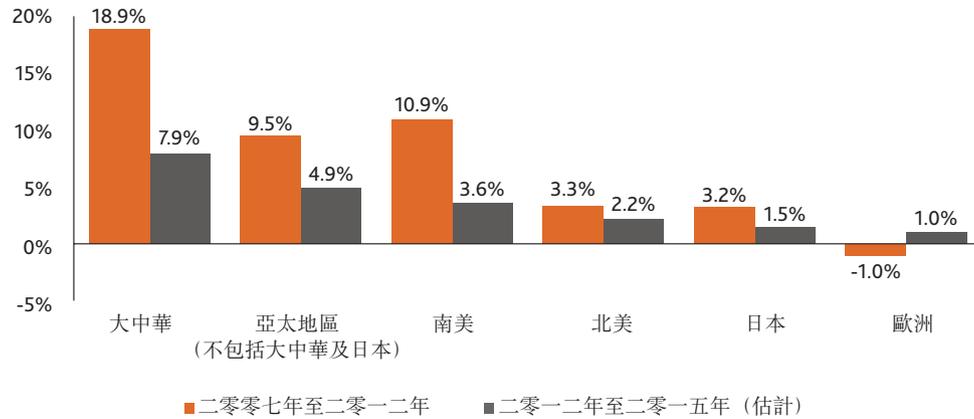
二零零七年至二零一五年 (估計) 按主要地區計算的物流開支 (單位：十億美元)



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) 預料於二零一二年至二零一五年期間仍為增長最快的地區。這情況主要受一般商品 (包括各種快速消耗的日用品) 及奢侈品的強勁國內民間消費增長的推動。此增長反映經濟增長強勁、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。

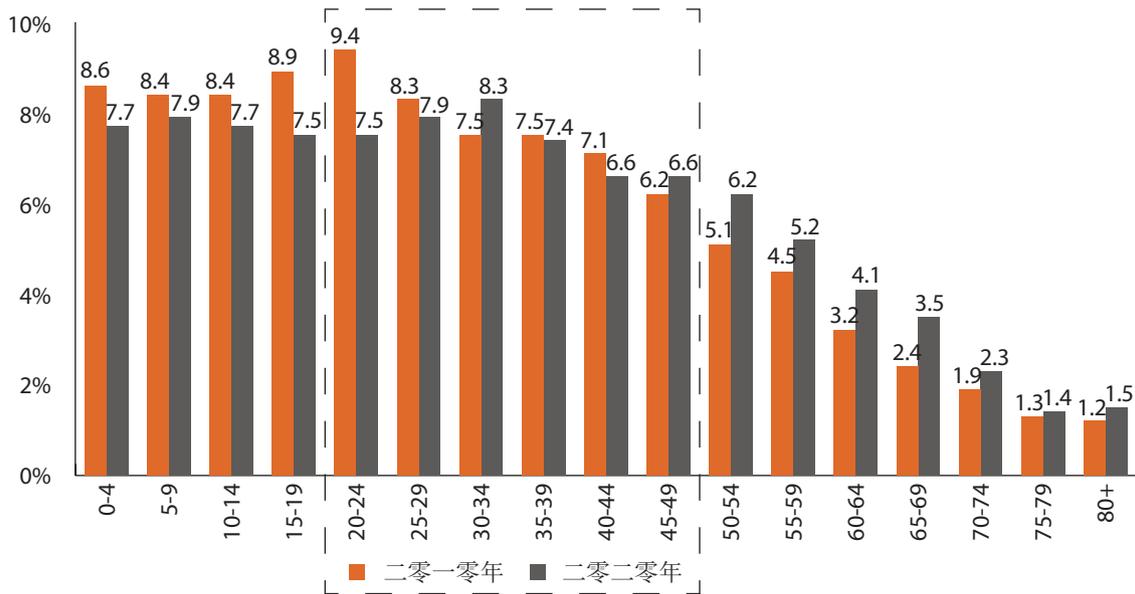
大中華及亞太地區增長的主要驅動因素

國內生產總值增長情況（按主要地區計算的複合年增長率）



誠如上圖所示，自二零一二年至二零一五年期間，大中華及亞太地區（不包括大中華及日本）預計將擁有全球最強勁的經濟增長。

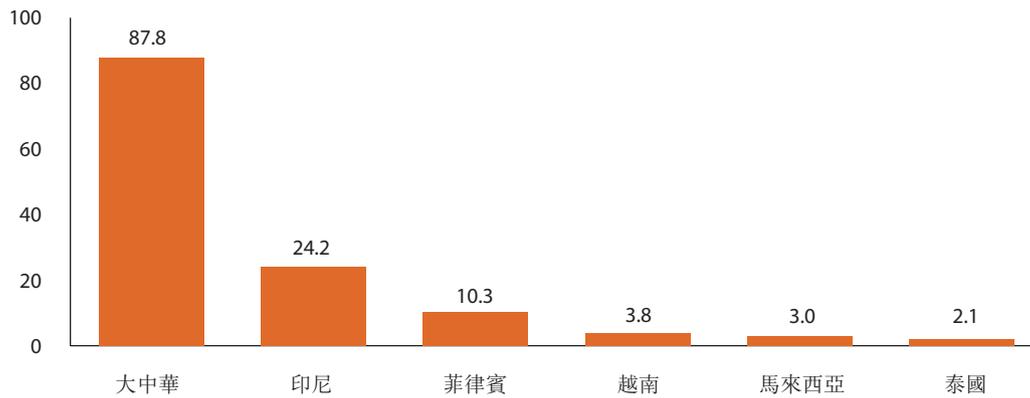
二零一零年及二零二零年亞洲的人口分佈情況（年齡組別佔總人口的百分比）



資料來源：聯合國，經濟及社會事務發展

亞洲以年輕人口帶動的消費勢頭，將會支撐經濟增長及物流需求。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，故中國一直為重要市場。

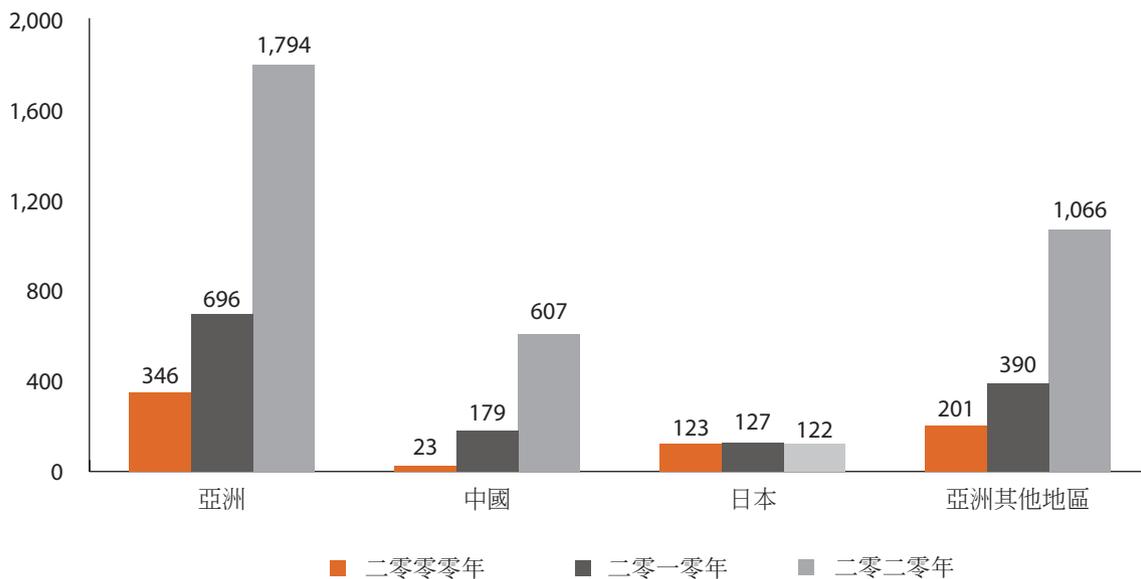
二零一二年至二零一七年（估計）城市人口的增長情況（單位：百萬人）



資料來源：EIU

預期經濟增長、城市對勞工的殷切需求以及基礎設施不斷完善將推動亞洲的城鎮化進程。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。

亞洲中產階級人口（單位：百萬人）



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3.46億人及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6.96億人

及1.79億人。展望未來，預計今後十年中國及亞洲將再有10.98億人躋身為中產階級。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、交接運輸）。

物流服務供應商能為客戶提供的增值服務和功能的廣度，令第三方物流服務供應商有別於交易性質的運輸公司及基本倉儲作業。下圖包括若干主要第三方物流增值服務及功能。一九九五年以來的主要改變，是該業服務複雜性和集中度的增加。若干最大第三方物流服務供應商（德鐵辛克物流、DHL Supply Chain & Global Forwarding、嘉里物流、德迅及優特埃）均為其最大客戶廣泛提供此類服務。

#### 第三方物流增值服務



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、客戶庫存的日常管理，並對數以千計跨地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開展業務。若干第三方物流服務供應商已擴大其全球業務以提供更大覆蓋範圍，且通常透過收購方式進行，而整合現有營運部門亦是一項重大舉措。

選錄第三方物流收購個案（百萬美元）

目標公司	收購方	收購日期	購買價	目標公司 年收入	目標 公司EBIT 或EBITDA	EBIT*或 EBITDA** 倍數
American Backhaulers . . . . .	C.H. Robinson Worldwide	12/1999	100現金/ 36股份	280	13	10.5*
Tibbett & Britten . . . . .	Exel	12/2004	598	2,600	87.9	6.8**
Ozburn-Hessey Logistics . . . . .	Welsch, Carson, Anderson & Stone	6/27/2005	396	302	43	9.2**
BAX Global . . . . .	Deutsche Bahn	1/31/2006	1,210	2,734	113	10.7*
Barthco International . . . . .	Ozburn-Hessey Logistics	7/7/2006	90	120	10	9*
Jacobson Companies . . . . .	Oak Hill Capital	6/1/2007	500	375	45	11**
EGL . . . . .	Apollo Management/CEVA	7/2007	2,200	3,200	152	14.5**
Geodis . . . . .	SNCF	7/1/2008	1,735	7,043	181	9.6*
Express Logistics Group . . . . .	Toll Holdings	10/23/2009	45	113	5.6	8*
Summit Logistics International . . . . .	Toll Holdings	2/2/2010	70.3	261	7.6	9.3**
ATC Technology Corporation . . . . .	GENCO Distribution System	7/2010	512.6	476	77.7	6.6**
Total Logistic Control . . . . .	Ryder	12/31/2010	200	250	36	7**
TDG . . . . .	Norbert Dentressangle	3/2011	320	1,100	55	5.8**
Exel Transportation Services/Mode Transportation . . . . .	Hub Group	4/4/2011	83	717	4	20.8*
Caterpillar Logistics Services . . . . .	Platinum Equity	5/11/2012	700	660	60	11*
Turbo Logistics . . . . .	XPO Logistics	10/24/2012	50	124	6.2	8*
Phoenix International . . . . .	C.H. Robinson Worldwide	11/1/2012	635	807	50.8	12.5**

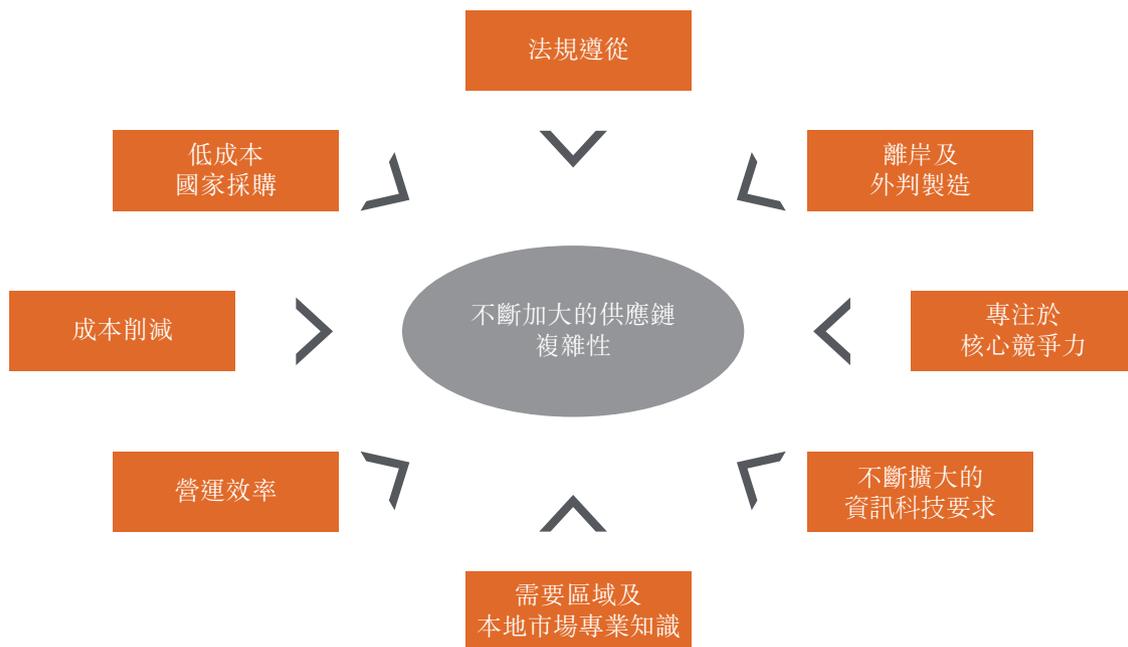
來源：一手，公司資料；二手，Armstrong & Associates, Inc. 預測

閱讀本報告宜先對國際運輸管理（貨運代理）以及增值倉儲及配送第三方物流有基本瞭解。

從事國際運輸管理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、空運及鐵路運輸運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，國際運輸管理業務沒有資產支持。

客戶的倉儲及相關運輸管理需求，乃由從事增值倉儲及配送（「增值倉儲及配送」）服務的第三方物流服務供應商來管理。該等服務一般乃根據多年合約的規定而提供，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業務、運輸路線及供應商（無論入境、出境或處置售後退貨）、組合包裝及組裝未組裝零件、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。歐洲同業往往將增值倉儲及配送及相關的對外運輸統稱為「合約物流」，嘉里物流則稱之為「綜合物流」。傳統上，這種第三方物流分部屬基於資產性質。

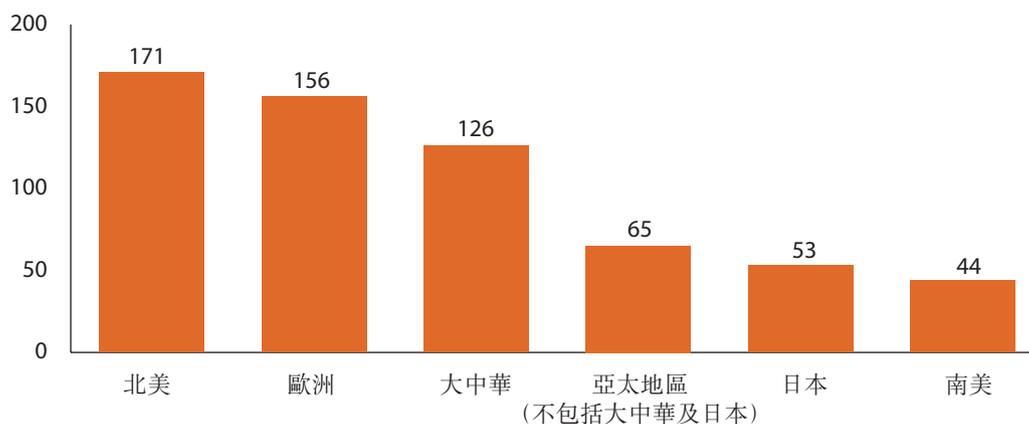
#### 第三方物流市場增長的主要驅動力



過去，公司將職能外判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地方市場的專長，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」。

### 第三方物流收入及增長率分析

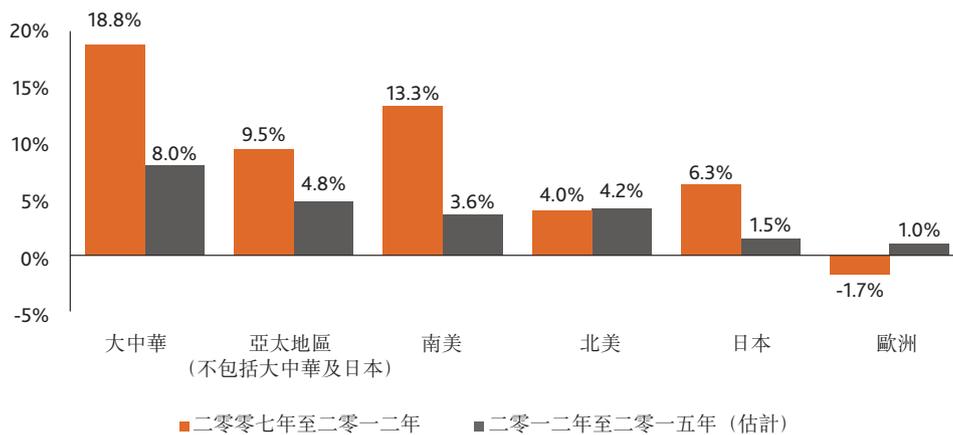
二零一二年按主要地區計算的第三方物流收入（單位：十億美元）



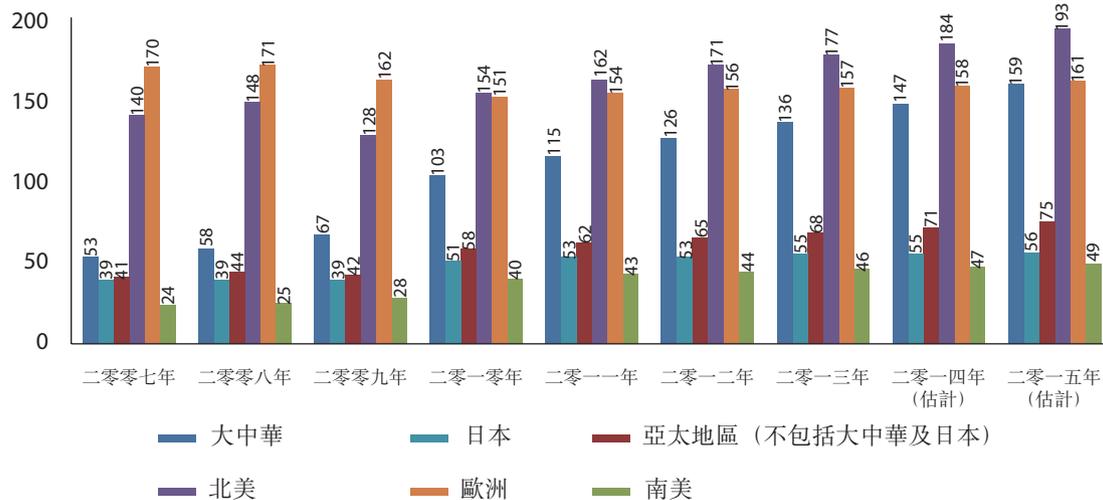
由於歐洲的產出持續受經濟緊縮的不利影響，歐洲一直於經濟衰退邊緣徘徊。根據二零一二年的地區收入，我們預計，在歐洲地區營運的第三方物流服務供應商的滲透率僅佔潛在市場總額的22%，因此，第三方物流服務供應商獲外判物流功能的趨勢將繼續提供高於及超過整體經濟的增長率。總部設在歐洲的最佳第三方物流服務供應商已藉收購將業務全球化，並涉足具有較高增長率的發展中市場及已開發市場。

隨著製造水平提高，若干近岸製造業轉移至墨西哥以及加拿大和美國新開發的石油和天然氣業務，美國經濟得以緩慢改善，北美從中受惠，美國消費者對美國的信心亦出現了二零零九年大衰退以來的反彈，並開始增加消費。所有該等因素均帶動第三方物流市場出現稍許改善。

第三方物流的收入增長（按主要地區計算的複合年增長率）

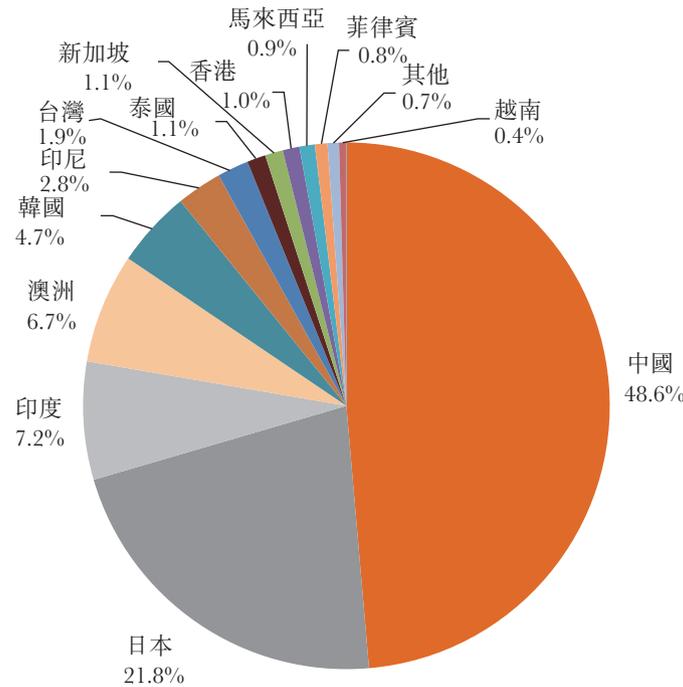


二零零七年至二零一五年（估計）按主要地區計算的第三方物流收入（單位：十億美元）



第三方物流收入開支及第三方物流增長率最高的地區為亞太地區，而該地區的增長一直由將製造業務外判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。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。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。

二零一二年亞太地區第三方物流收入細分(%)

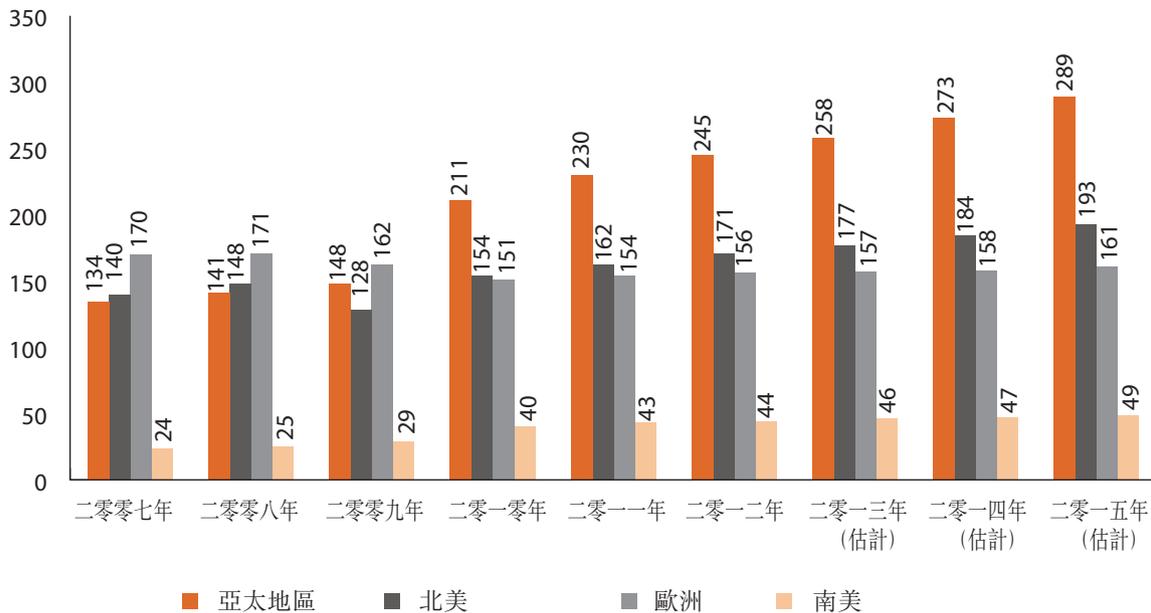


上圖顯示亞太地區國家於二零一二年的第三方物流收入。如圖所示，中國佔所有亞太地區第三方物流收入的48.6%。

我們估計，美國潛在第三方物流市場總值的第三方物流的滲透率將由二零零二年的10%上升至21%。相對而言，目前歐洲第三方物流市場滲透率高達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。鑑於亞洲地區能保持水平以上的經濟增長率，我們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。

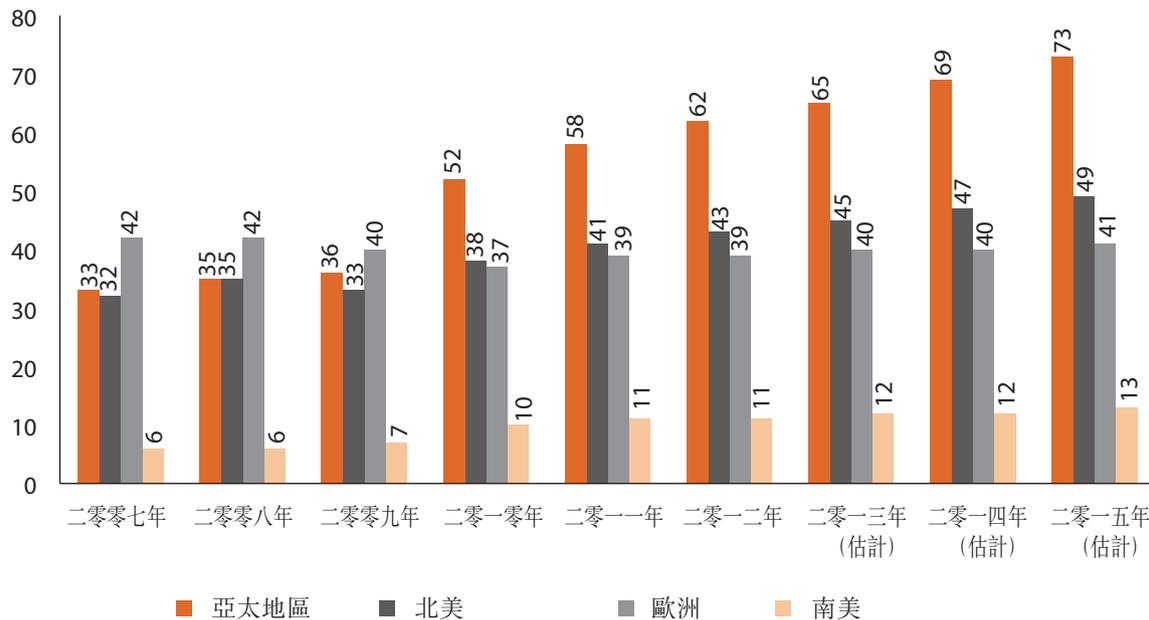
主要地區第三方物流市場的增長趨勢

按主要地區計算的第三方物流收入（單位：十億美元）



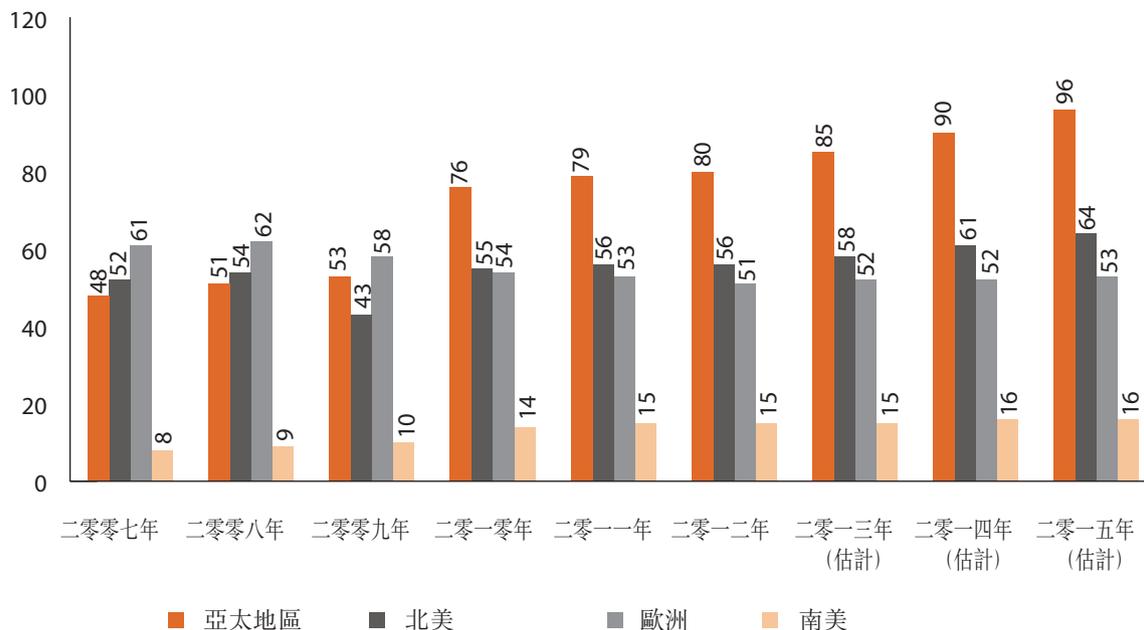
於二零一二年，亞太地區的第三方物流市場總值高達**2,450**億美元，較北美及歐洲的第三方物流市場高出**40%**。我們估計，於二零一五年亞太地區的第三方物流市場總值將超過**2,890**億美元。觀察上表按地區計算的截至二零一五年止的未來第三方物流市場增幅，可明顯看出自二零零七年至二零一五年（估計）間，亞太地區第三方物流市場的複合年增長率將達到高於平均水平的**10.1%**。此增長較北美**(4.1%)**、南美**(9.4%)**及歐洲（錄得負**0.7%**的降幅）為高。

按主要地區計算的增值倉儲及配送收入（單位：十億美元）



在特定第三方物流市場的增值倉儲及配送分部，亞太地區的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。截至二零一五年止的分部增長方面，預計於二零零七年至二零一五年（估計）間亞太地區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高於北美**(5.4%)**、南美**(10.4%)**及歐洲（錄得負**0.3%**的降幅）。

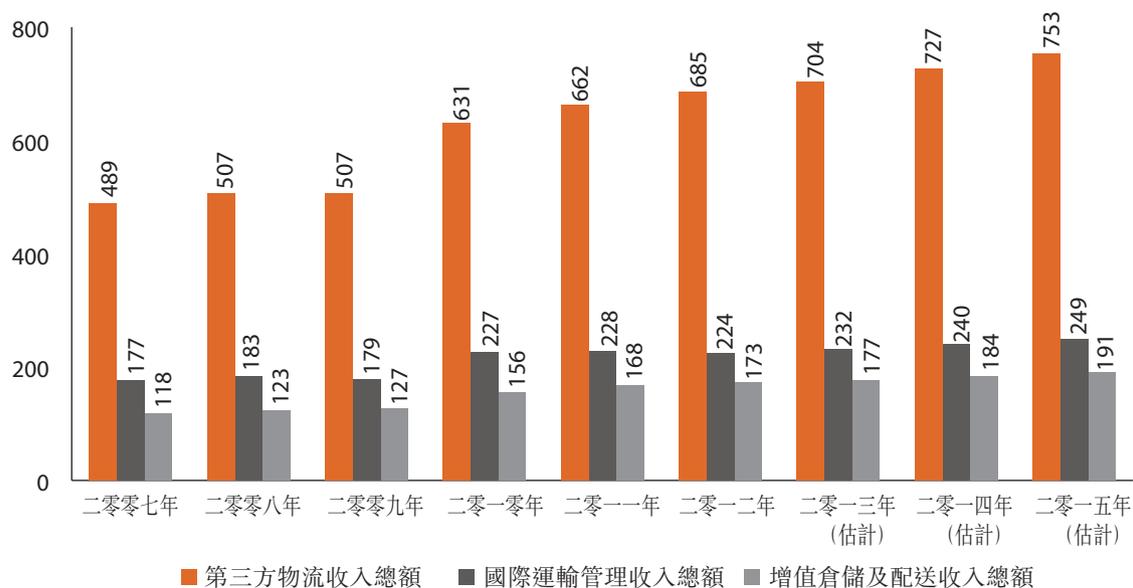
按主要地區計算的國際運輸管理收入（單位：十億美元）



國際運輸管理服務是專注於從發貨點至交貨點的貨運活動的第三方物流分部。此服務通常包括與國際空運或海運活動相關的大量國內陸地運輸。

亞太地區的國際運輸管理服務的市場於二零一二年增至800億美元，預期於二零一五年將超過950億美元。儘管近期從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（估計）間的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分部的增長率高於北美(2.6%)、南美(8.4%)及歐洲（錄得負1.8%的降幅）。

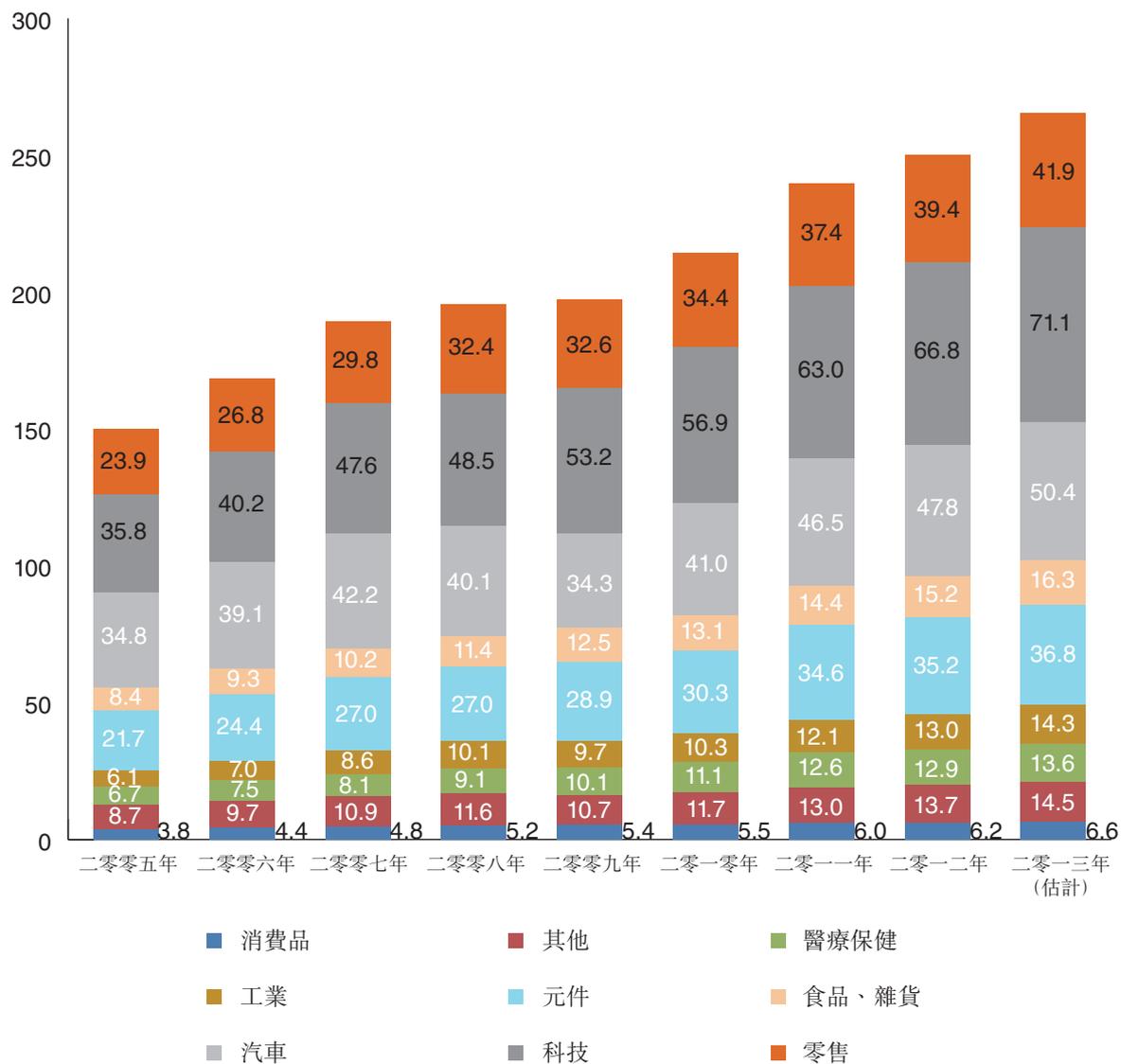
第三方物流全球收入總額及分部收入（單位：十億美元）



我們估計，二零一二年《財富》全球500強所貢獻的第三方物流收入為2,502億美元，較二零零五年增長67%。於二零一二年，該等公司佔全球第三方物流市場總值6,851億美元中的37%。

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年代初期，增長一般集中在國際運輸管理（貨運代理）。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消費開支增長及隨之而來對貨品的需求。

二零零五年至二零一三年（估計）按行業計的第三方物流毛收入－《財富》全球500強  
（單位：十億美元）



按行業計的《財富》全球500強的複合年增長率

主要行業	二零零五年至二零一二年的複合年增長率	二零零五年至二零一三年（估計）的複合年增長率
工業	11.4%	11.1%
醫療保健	9.7%	9.3%
科技	9.3%	8.9%
食品、雜貨	8.9%	8.7%
零售	7.4%	7.3%
消費品	7.2%	7.0%
元件	7.2%	6.8%
其他	6.8%	6.7%
汽車	4.6%	4.7%

## 中華人民共和國的物流及第三方物流(3PL)趨勢

於二零一一年三月通過的中國「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，提升物流效率及減低物流成本。
- 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。
- 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%-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）的時間有助改善運輸線路、降低營運成本及縮短發貨至交貨的週期。隨著更快地把將貨品交付零售商、保健產品公司及其他公司以推出市場，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。

根據我們的估計，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，我們預期併購活動將會增加，第三方物流市場將進一步整合。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。

## 大中華及東盟物流市場的競爭分析

### 嘉里物流的大中華及東盟市場配送服務能力

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。

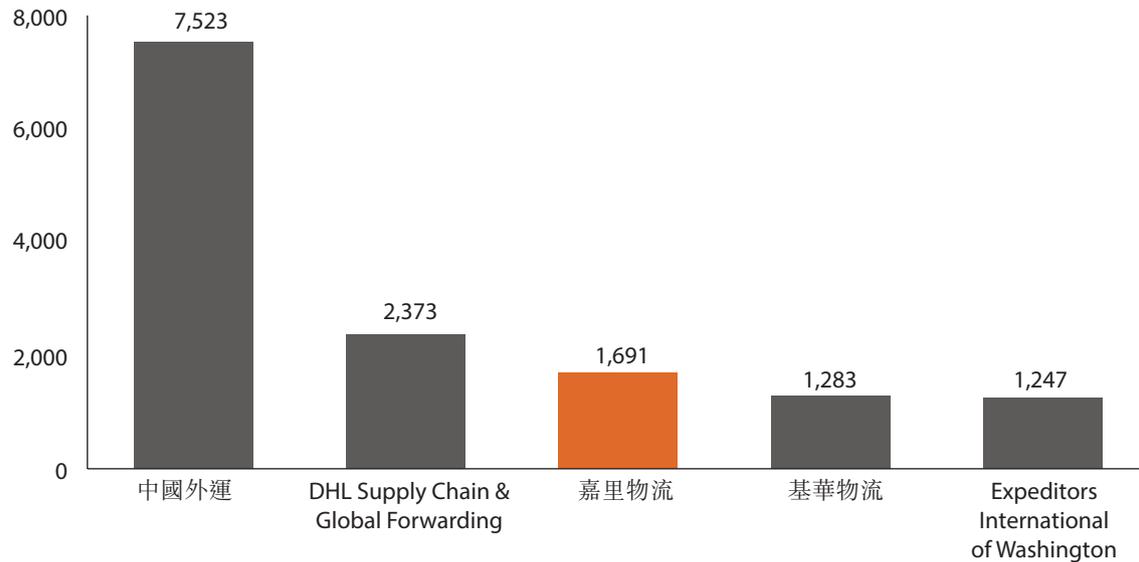
此外，在該等國家中，第三方物流服務的買方更傾向於信賴本身擁有自置資產而非合約租賃倉儲或運輸能力的供應商。這一客戶偏好限制了不願投資陸運（佔亞太地區物流總開支約44%）及貨倉（佔亞太地區物流總開支約9%）的第三方物流服務供應商的發展。相比而言，嘉里物流、基華物流及DHL Supply Chain & Global Forwarding均透過資產支持模式錄得銷售大幅增長。

由於二零一二年十二月三十一日在大中華及東盟市場擁有逾6,000輛卡車及29.3百萬平方呎的倉儲面積等運輸資產，嘉里物流已建立重要的領先倉儲及配送基礎。其所管理的貨倉面積達到29.3百萬平方呎，因而嘉里物流擁有大中華及東盟最大的貨倉網絡，基華物流（20百萬平方呎）、中國外運（18.9百萬平方呎）、DHL Supply Chain & Global Forwarding（17.1百萬平方呎）及Yusen Logistics（13.1百萬平方呎）則緊隨其後。另外，嘉里物流大部份倉儲網點乃自置物業而非租賃，其與亞洲客戶關係良好，相較於依靠合約能力的供應商，亞洲客戶趨向於更信任擁有資產的供應商。就此而言，嘉里物流已建立區內從中國以至香港、越南、泰國及新加坡等地有效儲存及配送產品的巨大優勢。其大部份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。按收入總額及收入淨額計，我們估計嘉里物流為五大物流公司之一。

大中華

大中華佔亞太地區第三方物流收入的一半以上。其二零零七年至二零一五年的預計複合年增長率將為10.1%，位列該區域內各國增長率之首。

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）

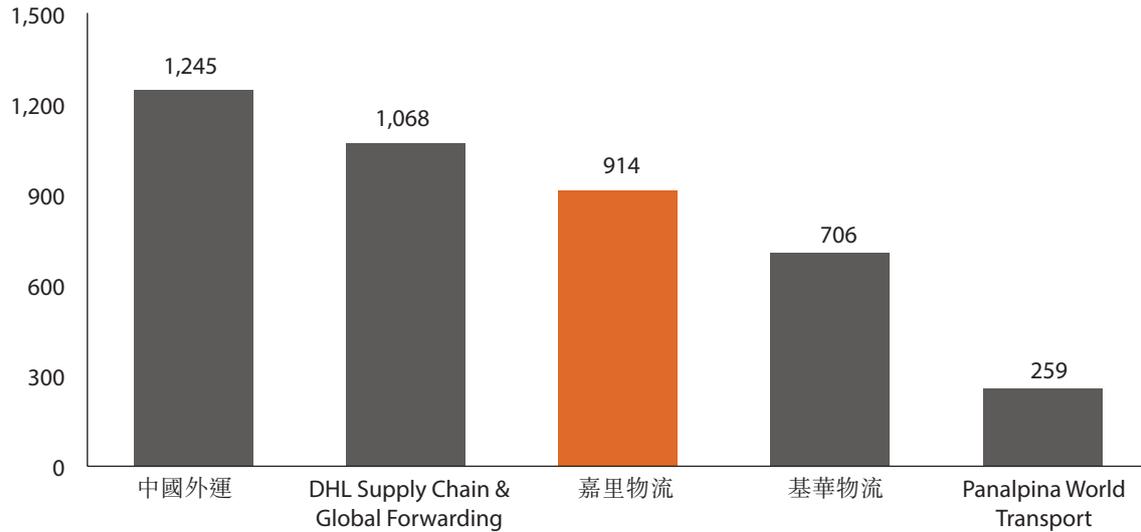


資料來源：公司資料；Armstrong & Associates, Inc. 的估計

附註：公司所得收入以美元計，或使用年平均匯率進行貨幣兌換。

在大中華市場中，中國外運是最大的服務供應商，收入總額為75億美元，DHL Supply Chain & Global Forwarding以及嘉里物流則緊隨其後。然而，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。

二零一二年大中華第三方物流收入淨額（單位：百萬美元）

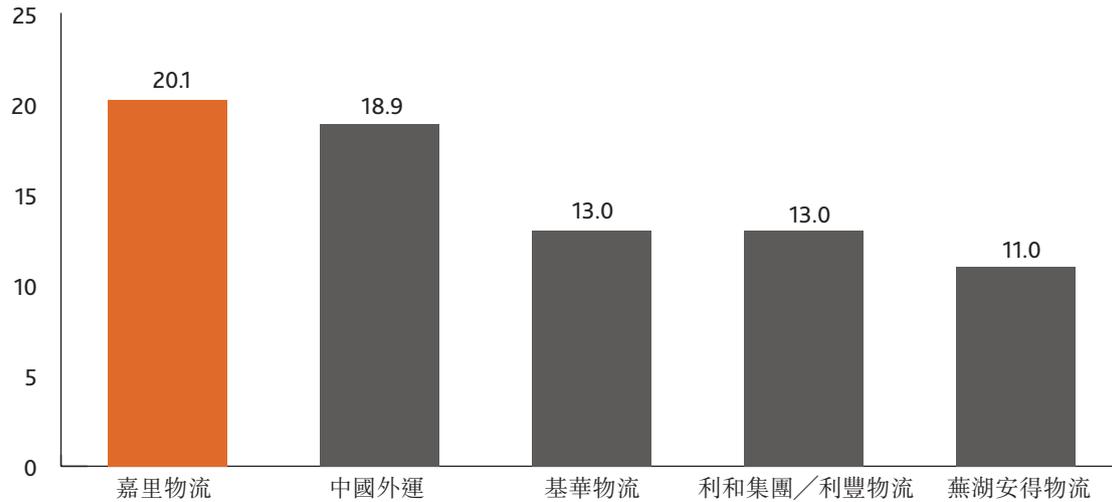


資料來源：公司資料；Armstrong & Associates, Inc.的估計

附註：公司所得收入以美元計，或使用年平均匯率進行貨幣兌換。

按收入淨額計，中國外運是最大的服務供應商，收入淨額為12億美元，DHL Supply Chain & Global Forwarding及嘉里物流則緊隨其後。各公司在中華人民共和國均擁有強大的國際運輸及國內配送能力，而嘉里物流在香港及台灣亦已形成一流的境內配送能力，其擁有達8.8百萬平方呎倉儲空間及逾3,750輛自備卡車，為市場翹楚。嘉里物流之收入淨額佔收入總額的百分比比較高，乃由於嘉里物流自身擁有龐大倉儲網絡及陸運車隊，使收入總額等同收益淨額所致。按倉儲面積計，嘉里物流為總部位於香港的最大的國際第三方物流服務供應商，及所管理之物流設施組合在第三方物流供應商當中屬最大。

二零一二年大中華的第三方物流服務供應商的倉儲（單位：百萬平方呎）



資料來源：公司資料；Armstrong & Associates, Inc. 的估計

附註：不包括普洛斯，因為普洛斯被認為並非第三方物流服務供應商。

按倉儲網絡計，嘉里物流擁有20.1百萬平方呎，為最大物流服務供應商，中國外運及基華物流位列其後。

下圖載列中國的航運價格指數。

中國出口航運價格數



資料來源：上海航運交易所－中國出口集裝箱運價綜合指數

第三方物流增值服務詞彙及釋義

承運人管理及合約.....	指	處理承運人管理、協商及合約。
諮詢／再造.....	指	提供諮詢及流程再造服務。
交接運輸.....	指	透過集運及分撥貨物及裝載進行交接運輸營運。
EDI.....	指	電子數據交換。
保理／融資服務.....	指	提供銀行、保理、信貸及其他金融服務。
食品等級／無菌.....	指	提供食品等級質量的設施或設備或無菌條件，如適用於藥物的條件。
貨運代理.....	指	獲發牌為貨運代理。
貨運付款外判.....	指	透過第三方提供貨運提單付款服務。
公司內貨運付款.....	指	透過內部營運提供貨運提單付款服務。
危險物品.....	指	處理在存儲或運輸時對健康、安全及財產造成危險的物質或材料。
安裝／移除.....	指	可進行安裝或分拆。
庫存控制／賣方管理.....	指	控制庫存，包括進行盤點及控制來自賣方的原材料流入。
ISO認證.....	指	於至少一個地區獲得ISO質量認證。
看板.....	指	能於即時環境下補充製造／裝配線。
製造支持.....	指	能藉助其他方式支持製造營運。
運輸合併.....	指	於交付至最終目的地前把來自多個出發點的貨物合併為一件大宗貨物。
訂單管理.....	指	藉供應鏈取得客戶訂單及管理訂單狀態。

提貨／包裝	指	於一個貨倉的不同地點進行提貨及包裝。
集拼	指	可「集中」小型貨物達至整車荷載量。
項目物流	指	可處理整個項目的物流功能，如貿易展覽或油井建設。
射頻	指	利用射頻技術於系統中識別貨物。
逆向物流	指	執行逆向物流，即再循環、二手資產處置、收回等。
局部裝配	指	就製造營運執行局部裝配服務。
溫度控制	指	處理需要溫度控制條件的項目，包括防熱／防凍及／或保持溫度。