

行業概覽

以下章節所載資料部分取自各種公開的政府來源、市場數據供應商及其他獨立第三方來源。此外，本節及文件其他章節所載資料摘錄自供載入本文件的 Ipsos 報告。我們並無理由相信，有關資料在任何重大方面屬虛假或具誤導性，或遺漏任何事實而導致有關資料在任何重大方面屬虛假或具誤導性。除 Ipsos 對 Ipsos 報告所載資料進行獨立核實外，我們的董事、獨家[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或彼等各自的董事、聯屬人士、顧問、高級職員或代表或任何參與[編纂]的人士並無對有關資料進行獨立核實，亦無對其公平性、正確性及準確性發表聲明。因此，閣下不應過度依賴該等資料或統計數據。

摘錄自 Ipsos 報告的資料反映根據樣本估計的市場狀況，主要作為市場研究工具而編製。凡提及 Ipsos 不應視為 Ipsos 就任何證券價值或投資本集團是否可取而發表的意見。我們的董事認為，摘錄自 Ipsos 報告的資料來源為有關資料的適當來源，且在摘錄及轉載有關資料時已合理審慎行事。

資料來源

我們委聘 Ipsos (一家獨立市場研究公司及諮詢公司)對2010年至2020年期間馬來西亞及新加坡的巴士及車身製造行業的行業、發展趨勢及競爭格局進行分析及作出報告，費用為159,000令吉。我們認為，支付委聘費用並不會影響 Ipsos 報告所得出結論的公平性。董事認為本節所載資料屬可靠且並無誤導成分，因資料乃摘錄自 Ipsos 報告，而 Ipsos 為業內擁有廣泛經驗的獨立專業市場研究公司。Ipsos 為 Ipsos SA 的一部分，而 Ipsos SA 於1975年在法國巴黎成立，並自1999年起在巴黎證券交易所(NYSE Euronext Paris)上市。於2011年10月，Ipsos SA 收購思緯市場資訊有限公司，成為全球第三大研究公司，於全球85個國家聘用約16,000名員工。Ipsos 對市場概況、市場規模、份額及分部分析、分佈及價值分析、競爭對手追蹤及企業情報進行研究。

Ipsos 報告所載資料乃透過收集數據及情報的方式取得，包括：(i)自全球、馬來西亞及新加坡巴士及巴士製造行業多個來源的一手及二手研究；(ii)一手研究涉及與行業領導者進行訪談，而二手研究涉及查閱可公開獲取的文件、公司報告、獨立研究報告

行業概覽

及 Ipsos 於過去數十年建立的自有研究數據庫。此外，已採用 Ipsos 的內部分析模式及技術分析、評估及驗證收集所得的情報。

Ipsos 報告對市場進行分析時採用以下假設及參數：

- 馬來西亞汽車工業協會(MAA)、馬來西亞交通運輸部(Ministry of Transport Malaysia)及馬來西亞統計局(Department of Statistics Malaysia)公佈的汽車行業、車輛銷售、車輛生產數據
- 新加坡陸路管理局公佈的汽車行業、車輛銷售、車輛生產數據
- 中國汽車工業協會及中國國家統計局公佈的汽車行業、車輛銷售、車輛生產數據
- 香港運輸署公佈的汽車行業、車輛銷售、車輛生產數據
- 澳大利亞統計局公佈的汽車行業、車輛銷售、車輛生產數據
- 有關經濟及相關行業的經公佈交易數據
- 自經公佈記錄及基於 Ipsos 分析的估計市場規模計算市場規模綜合資料

此外，Ipsos 報告中有關未來期間的分析、**[編纂]**及數據乃基於以下基準及假設而作出：

- 根據經公佈數據的整體經濟增長
- 根據經公佈數據的消費支出及人口增長

市場資料並無重大不利變動

我們的董事經合理審慎考慮後確認，就彼等所知，自 Ipsos 報告日期或 Ipsos 報告所載相關數據的日期起，市場資料並無出現任何限制、抵觸或影響本節所載資料的重大不利變動。

行業概覽

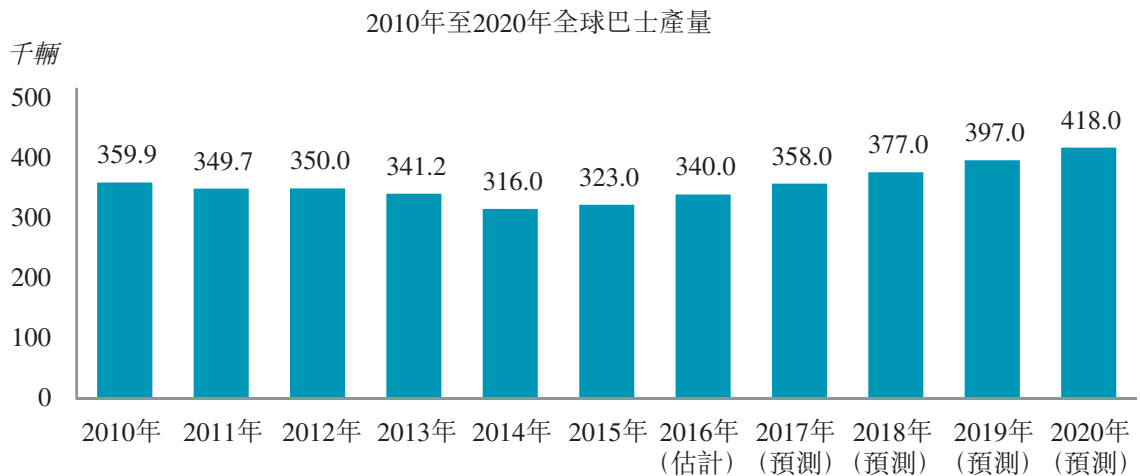
馬來西亞及新加坡經濟環境概覽

於2010年至2015年，馬來西亞的國內生產總值錄得4.7%至7.4%的增長，預計於2016年至2020年將按4.8%至5.0%的增長率增長。馬來西亞的友好商業環境及規管環境以及相對較高的人均收入為增長提供機會。得益於強大的監管機構、浮動匯率及較高的國際儲備水平，近年來馬來西亞的經濟已開始向受國內需求推動的經濟過渡，並能經受任何全球資本市場的動盪。

新加坡的國內生產總值於2010年至2015年錄得3.4%至15.2%的增長，並預計於2016年至2020年將按2.4%的平均增長率增長。眾所周知，新加坡的經濟依賴貿易及自由市場經濟。其經濟乃立足於積極透過貿易自由化以吸引外商投資。新加坡經濟取得成功的因素包括其監管制度的透明度及持續廉潔的商業環境。此等發展令新加坡成功持續引入外商投資並被評為最佳經商國家。

巴士及車身製造行業概覽

巴士的全球需求預計於2020年將增至418,000輛，平均年增長率為5.3%。亞洲／大洋洲將仍為主導市場，而非洲地區的增長速度將為最慢。預期2020年全球使用中的巴士數量將超過約8百萬輛。



資料來源：二手研究及 Ipsos 分析

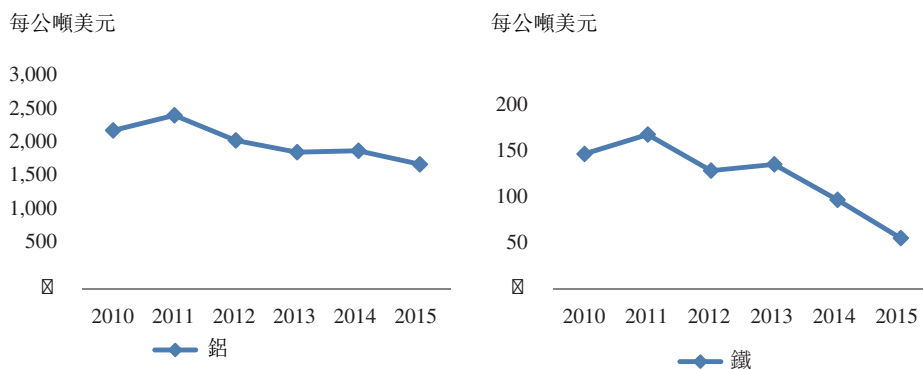
行業概覽

預計亞太區是2015年最大的巴士及長途巴士生產市場，分佔約79.5%的市場份額。在中國及印度等國家，汽車擁有率較低，因而對公共交通的需求較大。因此，預期該地區巴士的需求將有所增加。

主要原材料的整體前景

儘管一般而言，該行業採用鋼材作為生產巴士及車身的主要材料，近年來鋁材獲得市場認可。多年來，眾多國家不得不重視二氧化碳排放標準，迫使巴士及車身製造商採用符合環境標準的材料。鋁較其他金屬重量更輕且抗腐蝕，因此，越來越多的巴士及車身製造商將鋁用於巴士結構。隨著零排放區域、快速充電及輕便的基礎設施再度升溫，鋁作為巴士及其車身的主要材料之一的前景於未來數年仍然明朗。

一般而言，鐵、鋼材及鋁乃製造巴士及車身的主要原材料。由於全球環境動盪及油價波動等，鋁的全球價格由2010年的每公噸2,173美元下跌至2015年的每公噸1,665美元，複合年增長率為 -5.2%。同期，鐵的全球價格亦由2010年的每公噸147美元下跌至2015年的每公噸55美元，複合年增長率為 -17.8%。



資料來源：二手研究、Ipsos 分析

行業概覽

巴士及車身製造市場分析

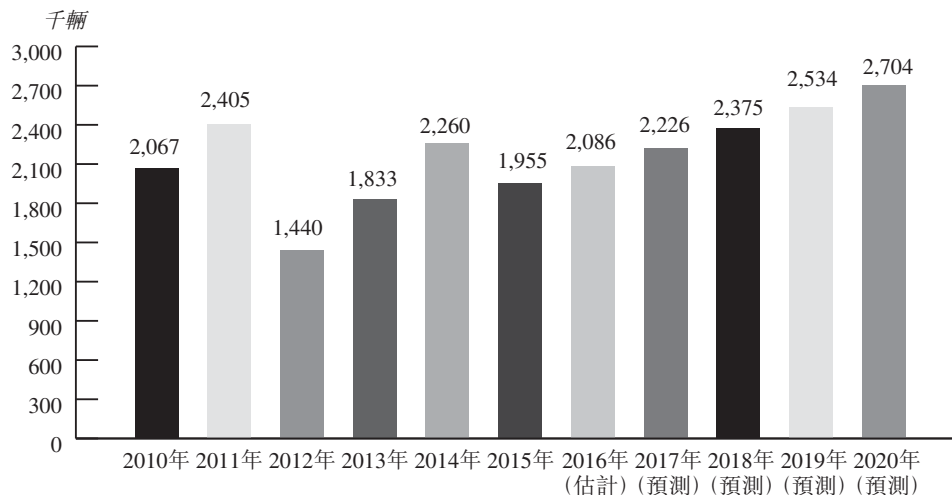
1) 馬來西亞

馬來西亞是東南亞國家(ASEAN)汽車行業最發達的國家之一，且於2016年至2020年仍將為重要的汽車及零件市場。汽車銷售由2010年的660,031輛增至2015年的約735,235輛（其中63,449輛或約8.6%為商用車輛，餘下則為乘用車），2010年至2015年的年均增長率為2.3%。由於政府政策一如既往地以提升競爭力及令馬來西亞成為節能汽車中心為目標，2020年的車輛銷售預期將增至約889,400輛，年均增長率為3.9%。然而，馬來西亞汽車生產商面對因ASEAN經濟一體化而導致的進口產品競爭加劇。

巴士

於2010年至2014年，巴士平均佔馬來西亞每年商用車輛銷售的2.6%。2015年，進行登記的新巴士約為1,955輛，佔同年商用車輛約3.1%。

2010年至2020年的巴士銷售



資料來源：馬來西亞交通部、Ipsos 分析

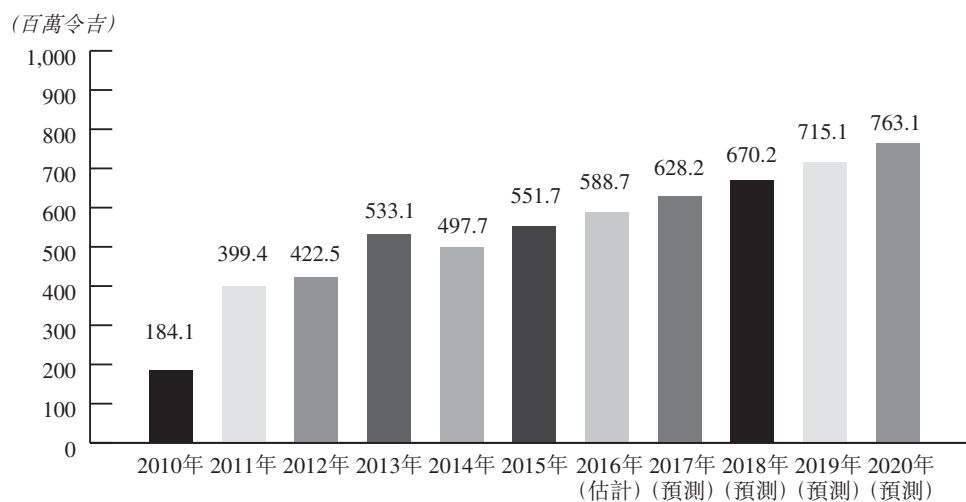
得益於加強票價監管控制、持續基礎設施支出及政府致力改善國家的公共交通網絡，巴士的需求似乎有所上升。此外，預期政府取消燃油補助將鼓勵使用公共交通工具，並促進未來5年的巴士銷售，2016年至2020年的平均增長率為6.7%。

行業概覽

車身製造^(附註)

馬來西亞的車身製造行業由184.1百萬令吉(約58.9百萬美元)增至2015年的約551.7百萬令吉(約148.1百萬美元)，複合年增長率為24.5%。預期未來五年的巴士銷售將有所增加，車身製造行業亦隨之增長，以滿足全國新巴士的需求。因此，預期車身製造行業將由2015年的551.7百萬令吉(約148.1百萬美元)增至2020年的763.1百萬令吉(約230.8百萬美元)。

2010年至2020年車身製造



附註：本章節車身製造的價值指製造機動車輛車身、製造拖車及半拖車(亦包括製造鋼製及鋁製車身)的價值。

資料來源：馬來西亞統計局、二手研究、Ipsos 分析

2) 新加坡

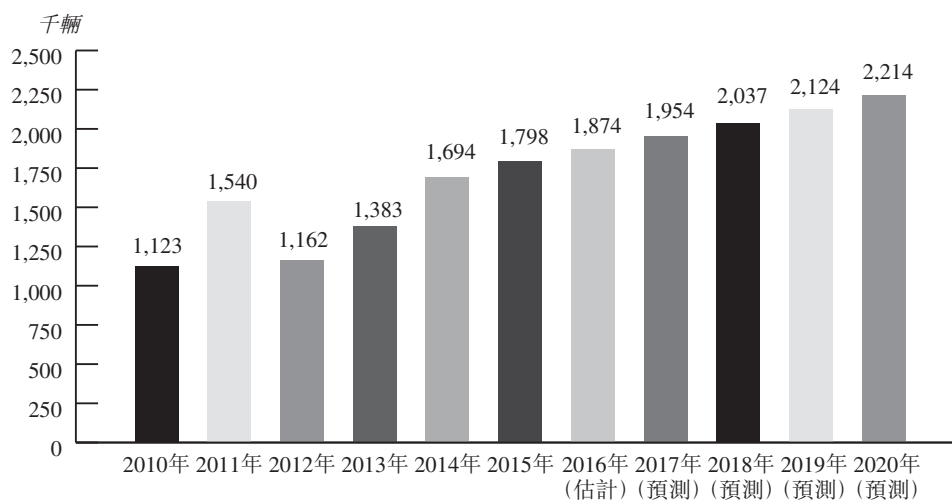
新加坡汽車行業對國家經濟僅作出小部分貢獻，其汽車需求通過進口得以完全滿足。汽車銷售由2010年的52,737輛增至2015年的約78,609輛，2010年至2015年的年均增長率為5.2%。預期2020年的汽車銷售將減少至47,900輛，年均負增長率為9.4%，主要歸因於政府當局旨在通過實施汽車限額控制城市國家的擁堵及保持路上的汽車數量較少，從而導致乘用車分部衰退。

行業概覽

巴士

然而，由於2010年至2014年巴士的利用率按年均增長率4.3%上升，預期新加坡的汽車需求將有所增加。預計乘客總人數將於2015年達致約3.9百萬人。因此，預期巴士利用率將有所增加，故預計巴士銷售將隨之增加以滿足該國家巴士的使用需求。預期巴士總銷量將由2015年的1,798輛增至2020年的2,214輛，2016年至2020年的平均增長率為4.3%。

2010年至2020年巴士銷售



資料來源：二手研究、Ipsos 分析

3) 中國

自2010年初及於2015年，中國仍為全球最大的汽車市場及汽車製造國家之一，總產量及汽車銷售單位均超過20百萬輛。然而，隨著中國日益重視國家日益嚴重的空氣污染問題，中國商用車的需求預期將從2015年稍微下降。但預期中國巴士產量會因電動巴士生產而可能出現增長，巴士總產量將從2015年的593,400輛增至2020年的約913,000輛，2016年至2020年的平均增長率為9.0%。

與轎車市場不同，中國巴士行業為本土生產，國家對產品分部(如公共城市巴士)的本土品牌給予大力支持。儘管中國巴士的需求預期將於2016年至2020年增長9.0%，國外公司的機會仍然甚少。

行業概覽

4) 香港

於2015年總共有12,386輛新的商用車註冊，較2014年11,386輛增加約1,000輛(8.8%)。由於政府即將逐步停止頒發商用車牌照(除非車輛達到彼等適用之排放標準)，商用車之需求預期增加不大。於2015年，約1,947輛新的巴士註冊，佔同年商用車銷售之約14.2%。同年，於香港註冊之新巴士達21,020輛，較2014年相比增長0.7%。

除2014／2015年，由於預期投資會大幅增加，尤其是在城市巴士取代舊巴士方面，巴士需求預期有較大幅度增長。此外，在香港與澳門之間的大橋於2016年開放後，巴士需求預期會劇增。預期會推動未來5年巴士的銷售，以2016年至2020年3.0%之平均增長率增長。

市場推動因素及行業門檻

市場推動因素

預期馬來西亞的巴士及車身製造需求將會增加，市場推動因素載列如下：

全球需求增加

於全球各個地區，巴士仍為最普遍的公共交通工具。有關需求隨多種因素且大多數為區域特定因素而上升，包括人口統計資料、人口流動性增加及環境意識提升以及公共補助增加。由於巴士使用不一定須啟用特定基礎設施，故其較其他交通工具更為便宜及便利。這令巴士成為短途及長途線路的理想交通工具。

推動全球巴士增長及需求的若干因素包括：1)全球城鎮人口規模擴大；2)政府對公共交通網絡，尤其是快速公交系統的參與及投資日益增加；3)私營運輸公司數量增多；4)電力、混合動力及壓縮天然氣(CNG)交通工具的全球銷售增加；及5)全球軌道交通運輸網擴展。此外，由於個人收入增加，乘客對巴士提供更加舒適、安全及車上服務(如電

行業概覽

視屏幕、出口)的要求日益提高。預計政府增加公交運輸網絡的投資將促進巴士的銷售。目前公共交通所使用的陳舊巴士將被替換，以滿足乘客不斷增長的需求及預期。此外，傳統巴士將逐步被可替代燃料公交工具所取代。鑒於全球經濟持續改善，巴士銷售將以穩健的步伐增長。

人口增長及城市化

人口規模及城市化有助於推動公共交通(尤其是巴士)的增長及需求，因潛在使用者的數量會隨著時間推移而增加。市區通常人口密集，對高效及頻繁的交通工具需求較高，因而一個高度城市化的國家通常為乘客交通運輸的良好平台。巴士為最具成本效益及最常用的公共交通方式。此將推動巴士的需求，從而為巴士及車身製造商提供機會。

馬來西亞的經濟增長

儘管全球經濟環境充滿挑戰，但受國內需求持續強勁的支撐，馬來西亞經濟於2010年至2015年錄得約4.7%至7.4%的高平均增長率。就馬來西亞經濟而言，預期國內業務受私營企業持續擴張的推動而持續擴張將繼續推動經濟增長。亦預期[編纂]的外部條件將為國內經濟發展前景帶來支持，從而提升消費者信心及支出，進而有助於促進消費品及其他產品的需求。

國家汽車政策

馬來西亞於2006年首次推行國家汽車政策，將變革及整合當地汽車行業作為政府的任務之一，以與區域及全球網絡進行競爭。因此，汽車產量預期將會增加，而消除來自當前盛行的替代產品的威脅的同時，本地生產車輛的需求日益增加。

政府措施

政府轉型計劃於2010年推出，包含兩層目標：1)將國家於進行變革及確認對居民而言屬緊要的優先順序時更具效率；及2)使馬來西亞成為先進及團結的國家，實現國家的2020宏願。

行業概覽

政府已確認若干國家關鍵成效領域(「NKRA」)，其中一項是由馬來西亞交通運輸部主導改善城市公共交通。根據NKRA，政府旨在：

- 提高公共交通的可靠性及縮短行程時間。
- 提升舒適性及便捷度。
- 完善交通連接網絡，以致公共交通線路400米以內的居民比例從63%上升至75%。

其他國家(如新加坡及印度尼西亞)正逐步在市中心限制車輛通行，即在某些街道禁止開車、在某段時間限制車輛進入、推出停車限制及較高收費措施。由於市區人口較多，因而對高效出行的需要及需求更高。公眾將不得不嚴重依賴公共交通工具有效出行。由於巴士為公共交通工具的最常用方式且具有成本效益，巴士需求將會增加，從而為巴士及車身製造商提供機會。

電動巴士的增長

於2015年，電動車的總數為6,500輛，預期於2020年超過21,000輛。電動巴士的市場預期自2015年至2020年以平均年增長率27.0%的速度增長，而公共交通領域為電動巴士的最大客戶。

隨著某些國家(如新加坡及中國)對完善交通基礎設施的高度重視及對零排放、快速充電輕型基礎設施的不斷關注，巴士營運商極有可能將電動巴士納入其營運中。

由於電動巴士的結構主要使用鋁材，在巴士及車身中使用鋁作為主要材料之一的前景仍然明朗，鋁製巴士的需求預期將與電動巴士的增長及需求一同增長。

行業概覽

市場門檻

生產成本不斷上升

過往數年原材料價格及勞工成本因通貨膨脹及馬來西亞居民的收入增加而持續上升。為抵銷高昂的生產成本，巴士製造商將試圖通過提升產品價格或票價將成本轉嫁予客戶及乘客。大多數巴士營運商陷入困境，難以用新巴士替換舊車隊，直至近期加強對票價的監管控制，彼等方採取措施削減營運成本。

替代公共交通

由於巴士主要用於公共交通，故其他公共交通基礎設施的發展可能對巴士的需求（即快速運輸系統）及至新加坡的新高鐵等造成負面影響。

商品及服務稅(GST)

實施GST或會增加消費者的稅務負擔，令價格受到影響，並很可能影響消費／消費者支出。

競爭格局

巴士及車身製造市場分散、競爭激烈且由遍佈全國的各業內主要公司提供服務，各自享有市場份額。由於市場分散，從業者通過改善所提供的技能、技術及服務滿足不斷發展行業的需求提升其市場份額，持續相互競爭。

車身製造商在行業中佔據市場的重大部分且於2014年／2015年超過50%的coachwork製造產業價值來自車身工程及製造。馬來西亞有23名註冊車身製造商，其中12名從事coachwork製造。下表載列2014年按公佈收入計馬來西亞的五大巴士及車身製造商及有關市場份額以及所提供的產品及服務。

行業概覽

排名	公司	2014年收入 (百萬令吉)	佔行業 總收入百分比	產品／服務
1	競爭對手A	150.0	30.1%	裝配及製造巴士、長途 巴士及有關汽車的相 關零件
2	Gemilang Coachwork	111.1	22.3%	巴士及車身製造
3	競爭對手B	41.1	8.2%	車身製造
4	競爭對手C	20.5	4.1%	製造、裝配及組裝商用 長途巴士及其他相關 服務
5	競爭對手D	15.2	3.1%	製造及裝配商用車車 身