

行業概覽

本節及本文件其他章節載有我們經營所在行業的資料。本節載列的若干資料及統計數據取材自不同的官方及公開可得來源。此外，本節載列的若干資料及統計數據摘錄自我們委託的獨立市場研究機構Ipsos所編製的市場研究報告。我們相信該等資料及統計數據的來源為適當，並在摘錄及轉載該等資料及統計數據時已採取合理審慎的態度。我們並無任何理由相信該等資料或統計數據在任何重大方面為錯誤或具誤導性或遺漏任何事實致使其在任何重大方面為錯誤或具誤導性。然而，獨家保薦人、任何[編纂]、我們或彼等各自的董事及高級職員，或參與[編纂]的任何其他各方並無獨立核實該等資料及統計數據（惟Ipsos就Ipsos報告所載資料而進行者除外），對有關資料及數據的準確性亦不發表任何聲明。

資料來源及可靠性

我們委聘獨立市場研究諮詢公司Ipsos對馬來西亞建築行業及海上工程板塊進行分析並作出報告。Ipsos就編製Ipsos報告收取合共127,200林吉特(含稅)的費用。Ipsos所編製的Ipsos報告並不受本集團影響。除另有說明者外，本節載列的資料及統計數據摘錄自Ipsos報告。該款項的支付並非以本集團成功[編纂]或Ipsos報告的結果作為條件。

Ipsos曾承接多個與香港首次[編纂]相關的市場評估項目。Ipsos為一家集團公司的一部分，在全球89個國家僱用約16,664名僱員。Ipsos從事市況、市場規模及市場佔有率的研究，並進行板塊分析、分佈及價值分析、提供競爭對手追蹤及企業情報服務。

Ipsos報告包括馬來西亞建築行業及海上工程板塊的資料。載於Ipsos報告的資料乃透過收集數據及情報的方式取得，包括：(i)案頭研究；及(ii)一手研究，包括訪問主要利益相關者(包括馬來西亞海上工程服務供應商、機構、行業專家及協會等)。

Ipsos通過內部分析模式及技術分析、評估及確認所收集的資料。Ipsos表示，此方法可保證全過程、多層面的資料收集流程，所收集的資料會相互參照以確保準確。所有統計數據均以截至Ipsos報告日期的可得資料為基準。其他資料來源(包括政府、貿易協會或市場參與人士)可能已提供分析或數據所依據的部分資料。

行業概覽

Ipsos按以下主要基準及假設作出其估計或預測：(i)假設全球經濟於預測期間內維持穩定增長；及(ii)假設並無外在打擊(如金融危機或自然災害)影響預測期間內馬來西亞建築行業及海上工程板塊的供需。

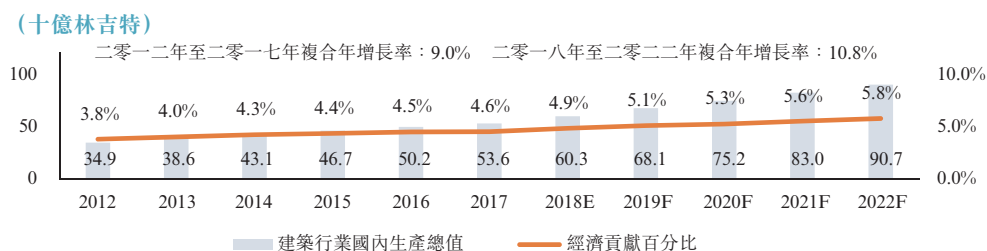
馬來西亞建築行業概覽

馬來西亞建築行業是一項重要經濟指標及為國家發展之基礎。二零一七年，建築行業為國家國內生產總值貢獻率近5%，以複合年增長率約9.0%由二零一二年約349億林吉特增加至二零一七年約536億林吉特。隨著第十一個馬來西亞計劃¹項下的公共基礎設施項目的持續開展、新城鎮的開發及基礎設施的擴建以及政府希望建設「智能」樓宇及城市並透過國家轉型(「TN50」)計劃實現互聯互通願景的出現，預期未來馬來西亞建築行業的國內生產總值將繼續增長。因此，Ipsos預計建築行業國內生產總值將以複合年增長率約10.8%由二零一八年的約603億林吉特增加至截至二零二二年底的約907億林吉特。

¹ 第十一個馬來西亞計劃為馬來西亞為實現二零二零年願景的最後一個五年計劃。二零二零年願景計劃到二零二零年，在經濟、政治、社會、精神、心理及文化等各個層面上將馬來西亞發展成為一個完全發達的國家。

行業概覽

建築行業國內生產總值及貢獻百分比，二零一二年至二零二二年（預測）

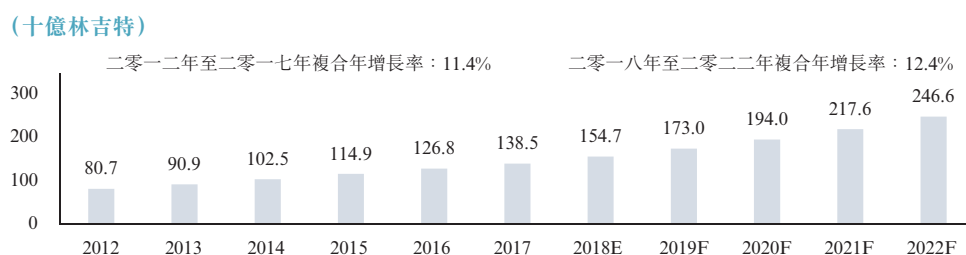


E=估計；F=預測

資料來源：馬來西亞統計局；Ipsos分析

自二零一二年至二零一七年，施工產值或已竣工建築工程總值²以複合年增長率約11.4%由807億林吉特增加至二零一七年底的約1,385億林吉特。隨著建築行業預期積極情緒的出現及公共基礎設施項目的持續開展、新城鎮的開發及基礎設施的擴建，預期已竣工建築工程總值將隨之增長。因此，Ipsos預計未來，國家施工產值將以複合年增長率約12.4%由二零一八年約1,547億林吉特增加至二零二二年底的約2,466億林吉特。

已竣工建築工程總值，二零一二年至二零二二年（預測）



E=估計；F=預測

資料來源：馬來西亞統計局；Ipsos分析

就建築行業子分部而言，住宅樓宇之施工產值錄得最高增長，以複合年增長率約13.51%由二零一二年的約209億林吉特增加至二零一七年的約393億林吉特。另一方面，土木工程則於已竣工建築工程中佔比最大，於二零一七年約為511億林吉特，佔同年已竣工建築工程總值超過35%。預期未來後建築行業子分部會隨著建築行業整體預期積極氛圍而錄得增長。

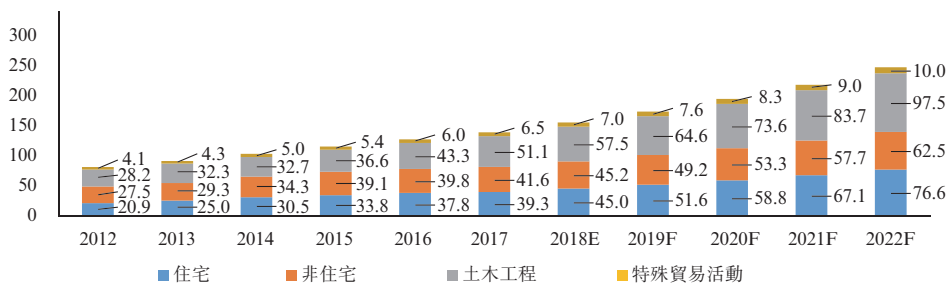
² 已竣工建築工程價值包括任何在參照期進行的建築相關工程(如新工程、資產維修、修復、轉換及現有維修及保養)。

行業概覽

按子分部劃分之已竣工建築工程總值，二零一二年至二零二二年（預測）

住宅：二零一二年至二零一七年複合年增長率：13.5% 二零一八年至二零二二年複合年增長率：14.2%
 非住宅：二零一二年至二零一七年複合年增長率：8.6% 二零一八年至二零二二年複合年增長率：8.4%
 土木工程：二零一二年至二零一七年複合年增長率：12.6% 二零一八年至二零二二年複合年增長率：14.1%
 特殊貿易活動：二零一二年至二零一七年複合年增長率：9.6% 二零一八年至二零二二年複合年增長率：9.2%

(十億林吉特)



E=估計；F=預測

資料來源：馬來西亞統計局；Ipsos分析

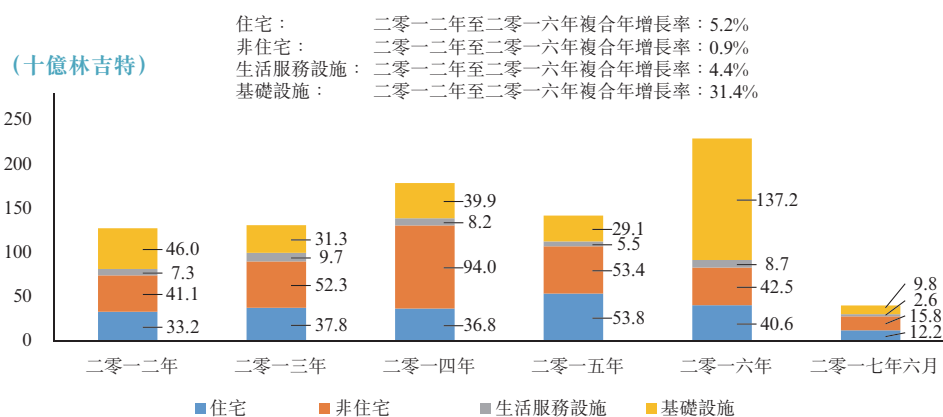
行業概覽

馬來西亞按獲授的項目價值計算的建築項目需求以複合年增長率約15.7%由二零一二年的約1,276億林吉特增加至二零一六年的約2,290億林吉特。截至二零一七年年中，獲授項目價值估值為約404億林吉特，不到二零一六年獲授項目的20%。

二零一二年至二零一六年期間，獲私營企業授予的建築項目價值超過獲公營企業授予的建築項目價值，佔過往年度連續獲授項目總數超過75%。獲私營企業授予的項目價值以複合年增長率約13.1%由二零一二年的約1,090億林吉特增加至二零一六年的估值約1,781億林吉特。同期，建築行業發生漸進式改革，重點發展公共基礎設施，因此，獲公營企業授予的建築項目價值以複合年增長率約28.6%由二零一二年的186億林吉特增加至二零一六年約509億林吉特。同比而言，二零一六年較二零一五年獲授建築項目價值增長約61.5%，與往年相比處於較高水平。

就建築行業子分部而言，二零一六年基礎建設項目佔獲授項目總值約59.9% (1,372億林吉特)，同年剩餘價值乃由住宅、非住宅及生活服務設施項目貢獻，分別佔的17.7% (406億林吉特)、18.6% (425億林吉特)及3.8% (87億林吉特)。

按子分部劃分之獲授建築項目總值，二零一二年至二零一七年六月³



資料來源：國家建築工業發展局；Ipsos分析

³ 可得之最新資料

行業概覽

馬來西亞柔佛州建築行業概覽

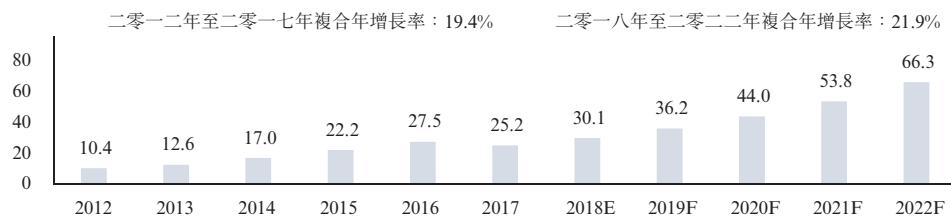
自二零一二年至二零一七年，柔佛施工產值或已竣工建築工程總值以複合年增長率約19.4%由約104億林吉特增加至二零一七年底的約252億林吉特。柔佛已竣工建築工程總值於二零一六年達到巔峰，達約275億林吉特，大部分由土木工程分部貢獻，數值處於五年來的較高水平。隨著國家建築行業預期積極情緒的出現及公共基礎設施項目的持續開展、新城鎮的開發及基礎設施的擴建，預期已竣工建築工程總值將隨之增長。此外，聯邦政府亦為在新山市的三個基礎設施項目分配250百萬林吉特，有關項目為新山市中心數百萬林吉特改造項目的一部分，目的為改善新山市市區的暢通性及便捷性。有關分配包括建設連通新山市依布拉欣國際商務區(IIBD)與Jalan Tebrau及Jalan Tun Razak的高架道路。隨後建設連接中央車站、Komtar JBCC、新山城中坊及柔佛國際會展中心的帶空調天橋。因此Ipsos預期於未來⁴，柔佛州的施工產值將以複合年增長率約21.9%由二零一八年的約301億林吉特增加至二零二二年底的約663億林吉特。

⁴ Ipsos分析

行業概覽

柔佛州已竣工建築工程總值，二零一二年至二零二二年(預測)

(十億林吉特)



E=估計；F=預測

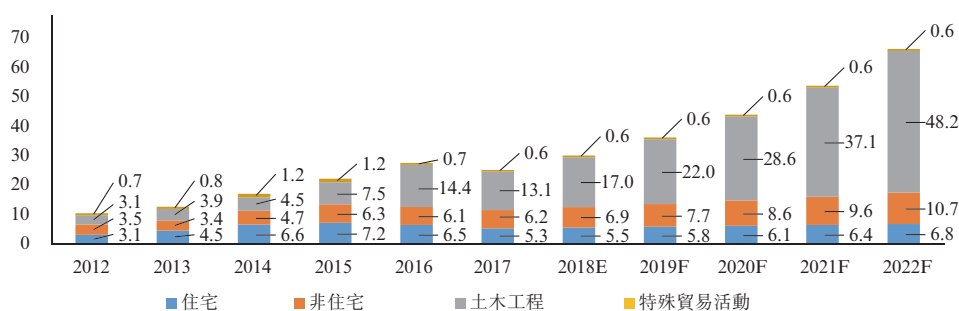
資料來源：馬來西亞統計局；Ipsos分析

土木工程之施工產值錄得最高增長，以複合年增長率約33.0%由二零一二年的約31億林吉特增加至二零一七年的約131億林吉特。土木工程亦於已竣工建築工程中佔比最大，於二零一七年約為131億林吉特，佔同年柔佛州已竣工建築工程總值超過45%。

按子分部劃分之柔佛州已竣工建築工程總值，二零一二年至二零二二年(預測)

住宅：	二零一二年至二零一七年複合年增長率：11.4%	二零一八年至二零二二年複合年增長率：5.4%
非住宅：	二零一二年至二零一七年複合年增長率：12.2%	二零一八年至二零二二年複合年增長率：11.5%
土木工程：	二零一二年至二零一七年複合年增長率：33.0%	二零一八年至二零二二年複合年增長率：29.8%
特殊貿易活動：	二零一二年至二零一七年複合年增長率：-2.7%	二零一八年至二零二二年複合年增長率：1.9%

(十億林吉特)



E=估計；F=預測

資料來源：馬來西亞統計局；Ipsos分析

行業概覽

馬來西亞海上建築行業概覽

馬來西亞海上建築工程主要包括各類建設相關活動，如地盤平整工程(包括填海工程)、海岸保護、土壤加固、海灘養護、碼頭建設及其他有助於在新開發土地上建設結構、設施及其他。具體而言，填海工程指通過對沿海土地或濕地進行平整、排水、疏浚等，修整土地面積不足區域以滿足城市發展需要。具體而言，填海工程一般為兩種截然不同方式的其中一種，一種涉及將海洋、河床、濕地等地形等改造成「新」土地，而另一種則為恢復一個區域至其自然狀態。填海工程於檳城、馬六甲及柔佛廣泛開展。

據稱海上建築工程按整體已竣工建築工程價值計佔馬來西亞建築行業總值約10%，其很大程度歸因於馬來西亞多年來的人口擴張、工業化及城市化，導致對土地(特別是沿海地區土地)的需求不斷增加。由於大多數人口密集的城市均位於檳城、雪蘭莪、馬六甲、柔佛、霹靂及森美蘭等沿海地區，沿海地區成為海上建築工程(即填海工程)的主要目標，以滿足全國人口增長及城市化的需要。

於二零一二年至二零一七年期間，海上建築工程的已竣工建築工程價值⁵由約85億林吉特增加至二零一七年約140億林吉特，複合年增長率約為10.5%。展望未來，根據Ipsos的預測，鑒於馬來西亞沿海地區的增長及發展前景樂觀，海上建築工程的已竣工建築工程價值將

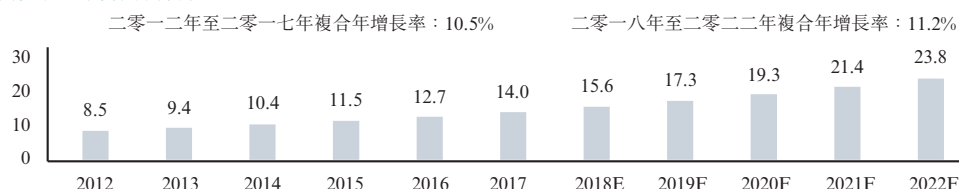
⁵ 可能包括海砂成本等原材料成本及相關運輸成本。

行業概覽

以約11.2%的複合年增長率由二零一八年的約156億林吉特增加至二零二二年年年底約238億林吉特。

馬來西亞海上建築工程的已竣工建築工程的估計及預測價值(二零一二年至二零二二年(預測))

價值以百萬林吉特計



E=估計；F=預測

資料來源：馬來西亞統計局；Ipsos分析

多年來由於城市發展及若干主要沿海城市土地成本不斷上升，用作住房及工業用途的填海工程或灘塗圍墾變得愈加重要。多個填海項目(以公營或私營部門項目形式)已成功於馬來西亞多個地區如檳城、馬六甲、納閩島、蘭卡威、哥打基納巴盧實施。近年來，多個州已沿其海岸線開展大規模填海項目，以擴大其土地儲備及進行大型發展項目。該等州包括柔佛州及雪蘭莪州。

於二零一三年至二零一七年，僅柔佛填海工程的批准或已轉讓土地面積總計超過7,400英畝土地，其中約1,912.0英畝土地已於同期成功填海。填海土地來自八個進行中項目，分處Tanjung Kupang、Danga Bay、Senibong、Lido、Gelang Patah及邊佳蘭等地區。餘下5,507.4英畝土地預期於未來10至30年填海，原因為填海項目常常需要在建築工程實際展開前經歷較長的籌備及規劃期間。進一步的填海項目具高風險特性，故開發商於規劃及實施有關工程時可能需採取額外預防措施。就馬六甲等其他州而言，約11,500英畝已獲准用於同期填海工程。因此，馬來西亞沿海地區填海工程前景預期在可見將來仍屬樂觀。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

行業概覽

二零一三年至二零四三年柔佛總土地面積(已轉讓、已填海及待填海)及估計填海成本

價值已土地英畝數及十億林吉特計

年數	二零一三年至 二零四三年 (30年存續期)	二零一三年至 二零一七年	二零一八年至 二零二二年	二零二三年至 二零四三年
總已轉讓土地(英畝)	7,419.4			
總填海土地(英畝)		1,912.0 ^g (83.3百萬 平方英尺)		
估計填海成本(十億林吉特) ^a		5.8–7.5 ^b		
填海工程估計總剩餘土地			1,600.0 ^{c, g} (69.7百萬 平方英尺)	3,907.4 ^{c, g} (170.2百萬 平方英尺)
填海估計成本(十億林吉特)			5.2–6.6 ^d	12.8–16.2 ^f

附註：(a)填海成本在很大程度上取決於海床深度、地區潮汐及填海方法。因此，填海成本完全僅根據Ipsos估計作出；(b)假設平均深度為7米及潮浪為3.6米，估計填海成本介乎每平方英尺70林吉特至每平方英尺90林吉特(可包括堆載、鋪面及預製垂直排水管、PVD)；(c)僅就柔佛而言，未來四至五年的估計平均填海面積按年計算將為每年約400英畝；(d)假設平均深度為7米及潮浪為3.6米，估計填海成本介乎每平方英尺75林吉特至每平方英尺95林吉特(可包括堆載、鋪面及預製垂直排水管、PVD)；(e)餘下已轉讓土地面積直至二零四三年前將進行填海(需20年)；(f)假設平均深度為7米及潮浪為3.6米，預測填海成本

行業概覽

按保守觀點預期將維持穩定，介乎每平方英尺75林吉特至每平方英尺95林吉特(可包括堆載、鋪面及預製垂直排水管、PVD)；及(g)所有土地面積為進行計算已轉換為平方英尺(1英畝=43,560平方英尺)

資料來源：行業專家訪談；Ipsos分析

馬來西亞海上運輸分部概覽

海上建築中的海上運輸本質上是海上建築工程的服務分部，特別是涉及將海砂從砂石來源運輸到項目場地的填海活動。通常，海上運輸工程包括挖掘砂石裝載至運砂船，交付海砂至指定填海場地，並卸載砂石至指定卸載區域。由於砂石是用於填海工程的關鍵材料，海上運輸基本上起著至關重要的作用，以確保砂石得到適當的採購並運輸至指定的項目場地。

海上運輸高度依賴於馬來西亞填海或海上建築工程的動態。因此，推動該行業發展的因素亦將在很大程度上影響該國的海上運輸總體前景。例如，多年來的人口擴張、工業化及城市化，導致對土地(特別是沿海地區土地)的需求不斷增加，導致該等地區成為海上建築工程(即填海工程)的重點，因而間接推動了海上運輸分部的發展。同樣，影響海上建築解決方案提供商(即就填海工程而言)的進入壁壘(例如出色的往績記錄及與客戶的關係，擁有大量訓練有素的操作員及船隻)，亦將對海上運輸提供商造成同樣的影響。特別是，鑒於工程的性質，承包商在執行該等工程前及執行期間於規劃及獲取正確的渠道時通常格外小心，因而就於任何新的海上運輸提供商而言，進入該行業分部尤為困難。

行業驅動力

馬來西亞海上建築行業預期將受益於以下行業驅動力：

1. 總體人口增加

國家的人口規模及城市化有助於推動建築行業的發展及增加對其需求，因公民及居民數量會隨著時間推移而增加。由於城市地區通常人口稠密，且對住房及適當基礎設施的需求對於實現預期生活質量而言屬至關重要，故高度城市化的國家通常亦為刺激需求的良好平台。這將驅動對住房(特別是為有土地限制國家或人口密集地區進行的高層建築項目)及基礎設施項目的需求，從而將為沿海地區發展提供機遇，進而推動對海上建築行業的整體需求。同樣地，由於海上運輸服務在海上建築工程中的重要性，特

行業概覽

別是將砂石運輸至項目場地對填海項目而言非常重要，預計對海上運輸服務的需求亦會增加。

2. 建築活動的預期發展

由於政府繼續根據第十一個馬來西亞計劃的經濟適用房、優質醫療及建設優質基礎設施等舉措進行投資以提高公民福利，馬來西亞的建築需求預期於二零一七年後將輕微增加。多個國家建設發展項目為第十一個馬來西亞計劃未來五年(二零一八年至二零二二年(預測))的目標發展項目，該等項目包括住宅、非住宅及基礎設施建設項目。此外，由於國家著手實施一項新的30年轉型計劃，即TN50，預期建設活動將加快以間接支持基礎設施發展，及由於國家持續的城市化趨勢，預期將出現特大城市。因此，預期推動馬來西亞建設活動發展的因素預期將促進對海上建築活動的需求增加。此外，由於海上運輸服務在海上建築活動中發揮著重要作用，特別是將砂石交付至填海場地，預計對海上運輸服務的需求將會增加。

行業概覽

競爭格局及進入壁壘

二零一七年按海上建築行業計算的估計市場規模

於二零一七年，馬來西亞已竣工建築工程總價值約為127億林吉特。於二零一七年，本公司自海上建築活動所得收益約為486.6百萬林吉特。因此，本集團於二零一七年的市場份額估計約為馬來西亞海上建築行業約3.47%⁶。

二零一三年至二零一七年按柔佛已填海土地英畝數計算的估計市場規模

於二零一三年至二零一七年，柔佛數年填海所得總土地面積約為1,912.0英畝土地。同期，本公司成功填海約793.2英畝土地。因此，本集團於該等年份同期的市場份額按柔佛州填海的總土地面積計算約為41.5%。

柔佛州海上建築分部的主要活躍參與者

為進行披露，Ipsos已識別下表所述的四名活躍行業參與者(包括本公司於柔佛州的海上建築分部)。

⁶ 海上建造業的總市值乃按二零一七年曆年估計，並與基於 貴公司截至二零一七年六月三十日止財政年度之收益作比較。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

行業概覽

二零一六年柔佛州基於土地復墾服務提供的海上建築工程分部的主要活躍行業參與者市場排名

排名	主要參與者	產品及服務	概約市場份額(%)
1	本集團	該公司主要從事於馬來西亞南部地區(如柔佛州)提供海上建築工程及填海工程服務。	33.00%
2	可資比較公司i	該公司提供海上建築工程及服務(包括疏浚)，主要集中於馬來西亞南部地區(如柔佛州)。	24.00%
3	可資比較公司ii	該公司主要從事海上建築工程，包括填海工程、疏浚、護岸、土壤加固、海灘養護、防波堤建設及碼頭建設，主要集中於馬來西亞南部地區(如馬六甲、柔佛州)。	24.00%
4	可資比較公司iii	該公司為日本主要建築公司之一，主要從事港口、海岸及海濱地區的建設，尤其是馬來西亞南部地區(如柔佛州)。	14.00%
	其他		5.00%

來源：直接訪談及Ipsos分析

行業概覽

馬來西亞／柔佛州海上運輸分部競爭格局

由於填海項目通常需要大量砂石，尤其當該等項目的規模較大且覆蓋面積較廣時，海上運輸服務在海上建築工程中發揮著重要作用。這要求海上運輸服務有效地將砂石從其來源地運輸至指定項目場地。由於砂石開採(即砂石挖掘活動)往往屬資本密集型，且海上運輸服務提供商是已於馬來西亞(及柔佛州)海上建築工程分部內營運的參與者(即填海解決方案提供商)，故Ipsos認為，馬來西亞(及柔佛州)海上運輸服務的競爭格局與海上建築工程(即填海工程)的競爭格局相若。

本公司於海上運輸分部的市場份額

於二零一三年至二零一七年，柔佛州數年填海所得總土地面積約為1,912.0英畝土地。同期，本公司成功填海約793.2英畝土地，包括海上建築及海上運輸工程。此外，本公司亦獲委聘為其他項目海上運輸分包商，這構成額外129.4英畝土地，令本集團於海上運輸分部的市場份額接近柔佛州於有關年度同期的50%。

馬來西亞／柔佛填海分部的客戶格局

隨著馬來西亞人口擴大、工業化及城市化(尤以馬來西亞半島西岸為代表)導致對珍貴土地的需求上漲繼而帶動該國的建築行業強勢增長，馬來西亞填海分部從中大為受益。然而，填海工程有時可能在建築工程實際展開前經歷較長的籌備及規劃期間。進一步的填海項目具高風險特性，故開發商於規劃及實施有關工程時可能需採取額外預防措施。因此，馬來西亞／柔佛的海上建築公司或填海公司存在客戶集中的情況並不罕見，特別是，在較長時期內，某一填海合約的規模相對海上建築或填海公司的規模或總收益而言一般頗為龐大。

行業概覽

因此，馬來西亞（包括柔佛州）的海上建築或填海造地公司較普遍存在客戶（即發展商）集中情況，而當填海造地合約持續多年，完工需要大量時間、資源及建設能力時尤其如此。柔佛州自二零一三年起的填海造地項目及發展商數量較少佐證了這一情況，有關詳情載於下表：

柔佛州自二零一三年起的填海造地項目及其當前項目狀況詳情

項目位置	讓予土地 (英畝)	截至二零一七年		發展商	項目狀況
		第一季度填海造地 (英畝)			
Tanjung Kupang	4,087.00	699.60	1. 發展商A	1. 進行中	
Danga Bay	685.88	354.65	1. 發展商A(i) ⁷	1. 已竣工	
			2. 發展商B	2. 已竣工	
			3. 發展商C	3. 未開始	
			4. 發展商D	4. 進行中	
Senibong/Permas	805.38	128.23	1. 發展商E	1. 進行中	
			2. 發展商F	2. 即將開工	
			3. 發展商G	3. 未開始	

⁷ 發展商A與發展商A(i)為母公司相同。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

行業概覽

項目位置	讓予土地 (英畝)	截至二零一七年		發展商	項目狀況
		第一季度填海造地 (英畝)			
Plentong	—	259.82		1. 發展商H	1. 已竣工
Lido/Stulang	383.27	40.28		1. 發展商I 2. 發展商D 3. 發展商B	1. 即將開工 2. 未開始 3. 未開始
Sungai Melayu Gelang Patah	447.17	—		1. 發展商J	1. 未開始
邊佳蘭	402.35	313.00		1. 發展商K	1. 進行中
Sungai Melayu	608.38	—		1. 發展商L/ 發展商M	1. 未開始
Tanjung Puteri	—	116.45		1. 發展商N	1. 已竣工

資料來源：初步面談

進入壁壘

1. 良好往績記錄及與客戶的關係

一般而言，客戶傾向於聘用能提供可靠及安全的船舶、在操作人員操作海上建築工程船舶及海上運輸服務方面服務高效及可滿足建築項目特定要求及需求的往績記錄良好的解決方案供應商。此外，客戶可能會將合約批予過往與他們有良好合作關係且往績記錄較好的海上建築解決方案供應商或公司。有關網絡、經驗及設備機組須多年的大量投資及管理積累，新進企業於該市場分部將須與擁有成熟的公司架構、網絡及擁有更廣泛船舶可滿足客戶不同需求的行業參與者競爭，且可能將無法於短期內發展堅實的建築經驗。因此，較少或沒有在一定服務期限內提供服務及交付設備之往績記錄的新進企業，可能較少機會說服客戶替換現有海上建築解決方案及海上運輸服務供應商或公司或從新客戶獲取新合約。

行業概覽

2. 需要投入大量資金與現有行業參與者競爭

建立建築行業(包括提供將砂石從來源地運輸至特定項目場地的海上運輸服務的參與者)海上建築分部所需的船舶供應基礎需要大量資金投入。成熟的市場參與者多年來已對其船隊及操作人員作出大量投資，以維持現有業務並開展新的業務。重大的投資要求限制了行業新技術的發展和進步，亦為阻礙市場增長的主要挑戰之一。較新的行業參與者較難擁有所需的基礎設施、具規模的船隊及有足夠的投資額度與現有參與者競爭，並將很可能在向業內潛在客戶取得合約方面遇到挑戰。

3. 擁有大量訓練有素的操作人員及船隊

海上建築分部(包括海上運輸服務)的新進企業可能無法吸引或挽留大量訓練有素的熟練操作人員及船隊，以滿足客戶的不同要求。因此，由於所提供的設備有限或缺乏訓練有素／經驗豐富的操作人員，該等新進企業可能難以滿足潛在客戶的不同需求及要求。故此，倘市場新進企業並未提供大量船舶選擇供客戶考慮或缺乏經驗豐富的操作人員，彼等或會難以保持行業相關性或獲得潛在客戶信任。

潛在挑戰

1. 來自區域海上建築解決方案供應商／公司的競爭

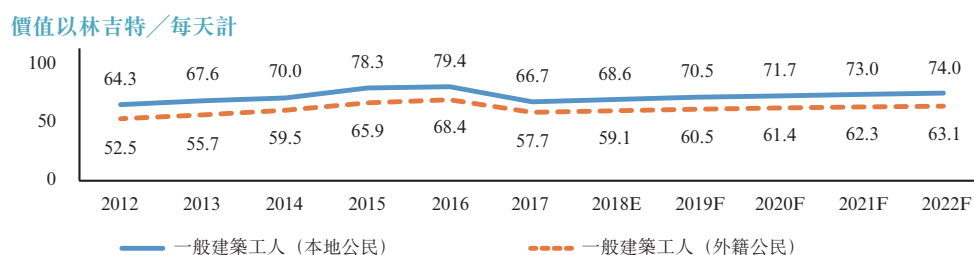
儘管馬來西亞海上建築分部已較成熟及具結構化特徵，並由現有解決方案供應商／公司較好地管理，其市場地位往後可能因其他國家(如中國)的海上建築及海上運輸解決方案供應商／公司的發展及加入而受到威脅。因此，該兩個國家的現有供應商在價格及合約條款方面不僅要與當地現有供應商競爭亦與其他潛在外國公司競爭。

行業概覽

2. 勞工成本不斷上漲

勞工成本亦為另一項重要的成本項目，該成本的任何主要波動可能會影響公司的服務／銷售成本。平均而言，馬來西亞一般建築工人的平均日薪⁸由二零一二年約每天64.3林吉特輕微上升至二零一七年約每天66.7林吉特，對本地人而言複合年增長率約為0.8%。同期，馬來西亞一般外籍建築工人的日薪由二零一二年約每天52.5林吉特增加至二零一七年約每天57.7林吉特，複合年增長率約為1.9%。未來，本地及外籍一般建築工人的平均日薪預期將跟隨建築行業整體預期增長帶來的預期工人需求，於二零一八年至二零二二年期間分別以約1.9%及1.7%的複合年增長率增長。

馬來西亞本地及外籍一般建築工人的平均日薪(二零一二年至二零二二年(預測))



F=預測

資料來源：國家建築工業發展局；Ipsos分析

就柔佛而言，平均情況是，一般建築工人的日薪由二零一二年約每天59.8林吉特增至二零一七年約每天77林吉特，對本地人而言的複合年增長率約為5.2%。同期，馬來西亞一般外籍建築工人的日薪由二零一二年約每天47.3林吉特以約6.2%的複合年增長率增至二零一七年約每天64.0林吉特。未來，本地及外籍一般建築工人的平均日薪預期於二零一八年至二零二二年期間分別以約5.8%及5.1%的相若複合年增長率增長。

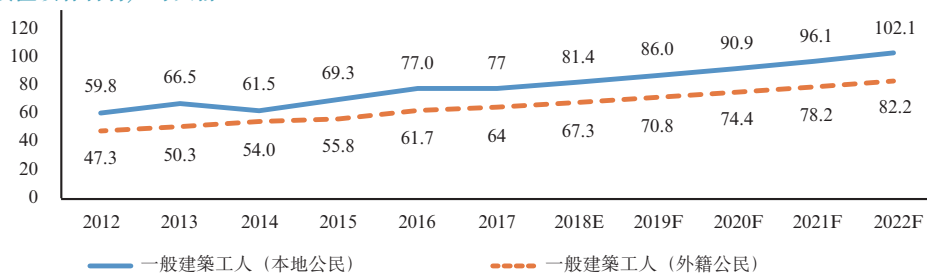
⁸ 海上建築工人一般屬於馬來西亞建築業一般建築工人類別。因此，一般建築工人的日薪變動代表馬來西亞海上建築工人日薪的整體變動。

本文件為草擬本，其所載資訊不完整及或作更改，以及閱讀有關資料時，必須一併細閱本文件首頁上「警告」一節。

行業概覽

柔佛一般建築工人的平均日薪(二零一二年至二零二二年(預測))

價值以林吉特/每天計



F=預測

資料來源：國家建築工業發展局；Ipsos分析