

## 行業概覽

本節所載資料由弗若斯特沙利文編製，反映基於公開可得資源及行業調研所得的市況估計，並主要作為市場調研工具編製。董事認為，本節所載資料的來源適當並已於摘錄及轉載相關資料時合理審慎行事。董事並無理由相信相關資料虛假或具誤導成分，或遺漏任何重大事實導致相關資料虛假或具誤導成分。

由弗若斯特沙利文編製及載於本節的資料未經由本集團、本公司、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、包銷商、彼等各自任何董事、高級職員或代表或參與[編纂]的任何其他人士獨立核證，彼等概不對其準確性或正確性作出任何聲明，因此，於作出或不作出任何投資決定時不應依賴該等資料。

### 資料來源、假設及參數

本集團委聘獨立市場調研公司弗若斯特沙利文就東南亞及馬來西亞的物流行業作出分析並出具報告，以供本文件使用。弗若斯特沙利文於1961年創立，於全球擁有40個辦事處及逾2,000名行業顧問、市場研究分析師、技術分析師及經濟學家。弗若斯特沙利文的服務包括技術研究、獨立市場研究、經濟研究、企業最佳常規諮詢、培訓、客戶調查、競爭情報及企業策略。來自弗若斯特沙利文的東南亞及馬來西亞物流行業及其他經濟數據等資料摘錄自弗若斯特沙利文報告，該報告由本集團委託編製，費用為220,000令吉（相當於411,400港元），其披露經弗若斯特沙利文同意。

於彙編及編製研究報告時，弗若斯特沙利文進行一手研究（包括與行業專業人士及參與者進行的面談）及二手研究（涉及對公司報告、獨立研究報告及來自弗若斯特沙利文研究數據庫的資料的審閱）。預測數據乃來自歷史數據，假設於相關市場的社會、經濟及政治環境於2019年至2023年的預測期間可能保持穩定，確保東南亞及馬來西亞物流行業的穩健發展。

除另有所述外，本節所載所有數據及預測均來自弗若斯特沙利文報告。董事經作出合理考慮確認，本節所用資源及資料屬可靠及不具誤導性，且據彼等所知，自弗若斯特沙利文報告日期起，有關市場資料並無任何不利變動而可能使本節資料存在保留意見、相抵觸或對該等資料的質量產生不利影響。

### 1 東南亞及馬來西亞物流行業概覽

我們的業務運營總部位於馬來西亞，而我們的業務主要位於東南亞。由於馬來西亞的戰略性地理位置、區域供應鏈及運輸模式的優勢，其追求成為通往亞洲的首選物流門戶。因此，按2018年的全球貨運吞吐總量計，巴生港排名12<sup>1</sup>。

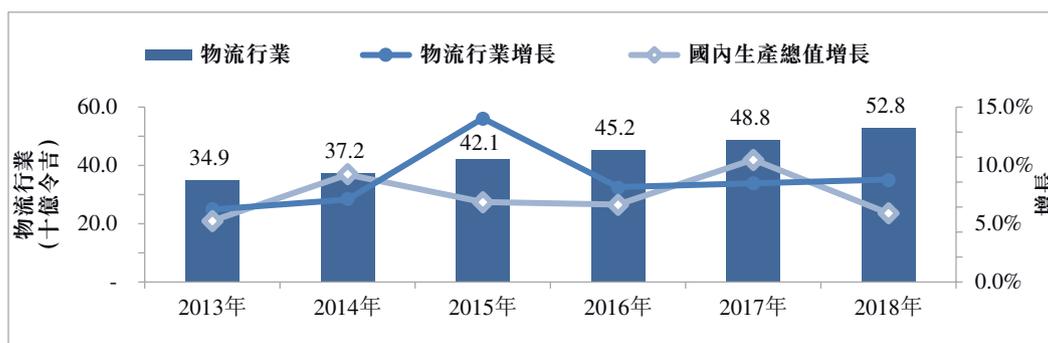
馬來西亞的物流行業一直穩定增長，而其對國內生產總值的貢獻（按增值計）按複合年增長率8.6%由2013年的349億令吉增長至2018年的528億令吉，預期於2018年至2023年期間按複合年增長率9.2%增長。馬來西亞物流行業<sup>2</sup>高度分散，於2018年按總產值計估計為1,306億令吉，而本集團於2018年約佔0.2%。

<sup>1</sup> Lloyd's : 《Maritime Intelligence : One Hundred Ports 2018》

<sup>2</sup> 物流指經濟中的「運輸及貯存」行業。2018年的總產值乃根據2017年錄得的總產值1,207億令吉估計所得。

## 行業概覽

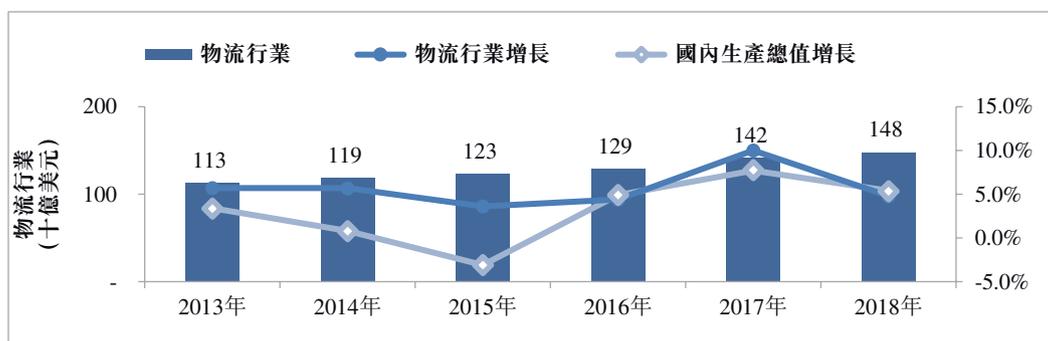
圖表1-1：2013年至2018年馬來西亞物流行業、增長率及國內生產總值增長



附註： 物流行業指「運輸及貯存」。按現價計算對國內生產總值(增值)的貢獻數據，並不代表行業參與者的收益。

資料來源： 國際貨幣基金組織、弗若斯特沙利文、馬來西亞統計局

圖表1-2：2013年至2018年東南亞物流行業、增長率及國內生產總值增長



附註： 物流行業指東南亞各國家「運輸及貯存」/「運輸」/「運輸及倉儲」行業。按現價計算對國內生產總值(增值)的貢獻數據，並不代表行業參與者的收益。

資料來源： 馬來西亞統計局、BPS、泰國國家經濟及社會發展局(NESDB)、PSA、MMSIS、LSB、新加坡統計局、DEPD、海灣標準化組織(GSO)、NIS、國際貨幣基金組織、弗若斯特沙利文

表：2013年至2023年(預計)馬來西亞及東南亞物流行業及國內生產總值的增長率

國家/地區	數據	2013年至2018年複合年增長率	2018年至2023年(預計)複合年增長率
馬來西亞	物流行業(增長率)	8.6%	9.2%
	國內生產總值(增長率)	7.0%	6.5%
東南亞	物流行業(增長率)	5.7%	8.9%
	國內生產總值(增長率)	3.2%	6.7%

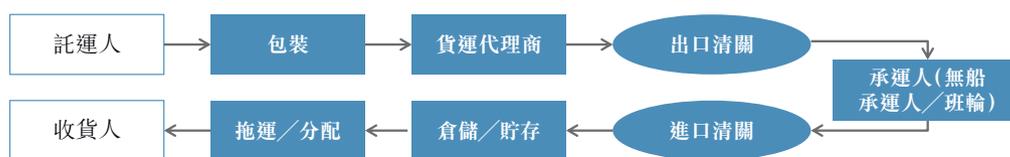
附註： 物流行業是指各東南亞國家的「運輸及倉儲」/「運輸」/「運輸及倉儲」行業。按現價計算對國內生產總值(增值)的貢獻數據(用於分析馬來西亞市場的以當地貨幣令吉表示及用於分析東南亞市場的以國際貨幣美元表示)。「物流行業」的數據並不代表行業參與者的收益。

資料來源： 馬來西亞統計局、BPS、泰國國家經濟及社會發展局(NESDB)、PSA、MMSIS、LSB、新加坡統計局、DEPD、海灣標準化組織(GSO)、NIS、國際貨幣基金組織、弗若斯特沙利文

物流行業包括貨源、包裝、貨運代理、運輸、倉儲及貯存、拖運、港口及碼頭運營以及清關支持。

## 行業概覽

圖1-1：物流行業的價值鏈



附註：本集團從事價值鏈上高光顯示的活動(包裝、貨運代理商、出口/進口清關、承運人、倉儲及貯存、託運及分配)，將貨物自託運人運送至收貨人。

資料來源：弗若斯特沙利文

### 主要趨勢及驅動力

由於人口眾多及不斷增加加上的可支配收入水平不斷增長，對東盟產品及服務的需求不斷上升

東盟的人口預計於2017年至2023年期間將錄得複合年增長率1.2%。東盟的人口相對年輕化，於2017年，年齡的中位數為28.8歲。東盟國家亦正進行快速經濟發展及城鎮化。利好的財政環境有助於擴大中產階級及對物流業務的需求。

### 馬來西亞貿易活動的擴張

馬來西亞的出口市場自2013年7,200億令吉穩定增長至2018年9,980億令吉，複合年增長率為6.7%。於2019年，預計馬來西亞出口與2018年相較增長3.4%<sup>3</sup>。於推進貿易活動方面，該等經濟環境為物流行業及整體運輸服務創造更多機遇。此外，棕櫚油等行業出口貢獻重大，佔馬來西亞2018年總出口的386億令吉或3.9%，可帶動集裝箱液袋解決方案及相關服務的需求。

### 不斷演進的區域一體化及區域性基礎設施項目

中國一帶一路計劃(BRI)於2013年推出，以通過海運、空運、公路及鐵路樞紐連接亞洲與非洲及歐洲國家，旨在連同其他貿易國家提高區域一體化及連接性、增加跨境貿易活動及刺激經濟增長。自此已發起若干涉及公路、鐵路及電力項目的主要一帶一路計劃項目。中國於馬來西亞的建築相關的投資數目多年間持續增長，截至2018年中期的在建項目數額超過2,420億令吉<sup>4</sup>。

於2016年11月，馬來西亞與中國簽署14項企業間協議及備忘錄，總額約為1,440億令吉<sup>5</sup>。該14項企業間協議及備忘錄中有九項為夥伴關係及融資安排，專注於建築、基礎設施及區域開發。該等發展將利好馬來西亞的物流行業並創造更多商機，原因為有關一帶一路計劃相關發展的建築材料、設備及機械的進口、儲存及當地交付需求不斷增加。

表1-1：2019年5月馬來西亞主要一帶一路計劃項目開發

編號	項目名稱	類別	國別	現狀/竣工日期
1	金馬士-新山雙軌電動火車(Gemas-Johor Bahru Double Tracking)	鐵路	馬來西亞	目標為於2023年前竣工
2	皇京港(Melaka Gateway)	港口	馬來西亞	目標為於2025年前竣工
3	東海岸銜接鐵道(「ECRL」)	鐵路	馬來西亞	目標為於2026年前竣工

資料來源：CIMB ASEAN Research Institute；弗若斯特沙利文

短期內，預期該等項目將因進口建築材料、設備及機器至馬來西亞推動物流行業的增長，而這將促進綜合貨運代理服務及鐵路運輸服務的增長。此外，建築材料、設備及機

<sup>3</sup> 馬來西亞國家銀行(BNM)：2019年展望與政策

<sup>4</sup> Ideas.org.my：《Impacts of Investment from China in Malaysia on the Local Economy》，2018年10月撰

<sup>5</sup> 《星報》(TheStar)：《M'sian, Chinese firms sign agreements worth RM144bil》，2016年11月撰

## 行業概覽

器的貯存及當地交付將推動物流中心及相關服務的發展。長期而言，一帶一路計劃相關項目的竣工預期將增加於馬來西亞物流行業的投資，而這可能對製造及油氣等其他行業的增長產生溢出效應。

### 馬來西亞與中國之間的聯結

馬來西亞與中國之間的聯結不止於一帶一路計劃項目。預期馬來西亞將成為截至2019年5月正在進行的中美貿易戰第四大受益國<sup>6</sup>。由於中國對美國徵收關稅，馬來西亞的主要產品(如合金廢料、天然氣及苯)預期將有所獲益，原因為中國的需求增加，導致馬來西亞與中國之間的物流服務增加。此外，近期許多中國公司對馬來西亞的新生產設施進行投資，包括紙品生產商、玻璃製造商及輪胎製造商。中國製造商所計劃的外商直接投資自2017年39億令吉增長410.8%至2018年197億令吉，超過美國公司184.9%的增長<sup>7</sup>。中國公司於馬來西亞生產設施方面的擴張將進一步為馬來西亞與中國之間的物流服務之需求提供支持。截至2018年，中國為馬來西亞自2009年起連續十年的最大貿易夥伴<sup>8</sup>。

### 馬來西亞於東盟的戰略性地理位置

馬來西亞位於亞洲兩條主要國際航線(即馬六甲海峽和南海)之間的東盟地區。該一地理優勢有助於馬來西亞吸引外商投資及取得作為東盟地區主要物流樞紐的競爭性優勢。

**主要風險及挑戰：**物流行業的连接度、產能及效率仍為馬來西亞貨運配送系統發展的根本瓶頸。

### 全球及區域性經濟放緩

經濟衰退或全球收縮可能會對物流行業產生不利影響。經濟放緩會對貨幣及信貸流量造成影響，減低消費者對貨物的需求，並令商業活動因此減少，帶來業務不確定性。

### 關卡中斷

於關卡(包括機場、港口、碼頭)開展業務的物流參與者面臨中斷的風險(如事故、火災、自然災害、勞工行動、罷工等)。

## 2 馬來西亞及全球集裝箱液袋解決方案及相關服務市場概覽

集裝箱液袋為散裝液體運輸提供包裝解決方案。散裝液體(如葡萄酒、棕櫚油、橡膠中間材料、濃縮果汁、牛奶等)<sup>9</sup>的船運需要特定解決方案以保證於運輸過程中及裝運後產品的完整性及衛生。液體包裝的創新引領集裝箱液袋的發展，集裝箱液袋於一般情況下乃使用三種不同材料生產：橡膠、聚氯乙烯(PVC)及聚乙烯(PE)。

表：2013年至2017年集裝箱液袋主要材料的價格

以美元/千克計量的價值	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	複合 年增長率 (2013年至 2017年)
橡膠	2.63	1.88	1.50	1.51	1.83	-8.6%
聚氯乙烯	1.10	1.05	0.87	0.82	0.90	-4.8%
聚乙烯	1.59	1.63	1.29	1.16	1.19	-6.8%

<sup>6</sup> 《星報》：《Nomura: M'sia 4th biggest beneficiary of trade war》，2019年6月撰

<sup>7</sup> 馬來西亞財政部：2019年3月16日發佈的新聞

<sup>8</sup> 弗若斯特沙利文按主要貿易夥伴的進出口總額所作的分析：<http://www.matrade.gov.my>

<sup>9</sup> 馬來西亞為主要的商品出口商，尤其是棕櫚油及橡膠中間材料。

## 行業概覽

附註： 橡膠的數據來自馬來西亞橡膠局賣方報價，是「CV」、「L」、「5」、「GP」、「10」、「20」類型橡膠之間的平均值。聚氯乙炔及聚乙烯的數據來自聯合國商品貿易統計數據庫(UNComtrade)，並除以進口產品的價值及數量計算，請參閱聚氯乙炔的HIS代碼390410及聚乙烯的HIS代碼390110及390120。

資料來源： 馬來西亞橡膠局；聯合國商品貿易統計數據庫；弗若斯特沙利文

集裝箱液袋解決方案相對屬新興行業，國際操作規範於2009年首次頒行<sup>10</sup>。鑒於液體灌入集裝箱內的集裝箱液袋，可加速裝載及卸載，同時有機會節省成本。英國集裝箱所有人協會監管及制定全球工業及物流作業的集裝箱液袋規格。其規定透過優質管理流程及安全使用操作指引<sup>11</sup>最大限度提高運輸安全性的最低標準。2016年的最新版本作出進一步的澄清及材料測試要求以令集裝箱液袋多式聯運通過軌道衝擊測試。於設置操作規範時，仍須採納該準則並進行獨立核證<sup>12</sup>。於2019年6月，馬來西亞僅有兩家集裝箱所有人協會認證的集裝箱液袋單位生產商。本集團乃馬來西亞兩家集裝箱所有人協會認證的集裝箱液袋單位生產商之一。

**市場規模：**整體而言，亞洲集裝箱液袋解決方案及相關服務市場高度集中。預計中國將合共佔全球集裝箱液袋市場34%，而亞洲餘下國家合共佔38%。由於集裝箱所有人協會引入操作規範，由集裝箱所有人協會認證公司所生產集裝箱液袋單位的產量按複合年增長率27.7%增長，由2013年250,000個增加至2018年850,000個。由於採納集裝箱液袋作為散裝非危險液體的首選運輸模式者不斷增加，故產量預計將進一步按複合年增長率24.9%自2019年1,062,000個單位增至2023年2,582,000個單位。

表2-1：2013年至2023年(預計)全球按生產單位劃分的集裝箱液袋解決方案及相關服務市場

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年 (預計)	2020年 (預計)	2021年 (預計)	2022年 (預計)	2023年 (預計)
已生產單位(以千計)	250	400	600	700	800	850	1,062	1,326	1,656	2,068	2,582

附註： 已生產集裝箱液袋單位乃用於作為已使用／已承運集裝箱液袋數目的參考。集裝箱液袋單位的數目乃根據集裝箱所有人協會認證公司的產量計算。

資料來源： 弗若斯特沙利文

馬來西亞為棕櫚油及橡膠中間材料的主要商品出口商。馬來西亞由集裝箱所有人協會認證公司生產的集裝箱液袋單位的產量於2018年估計為110,000個單位，令馬來西亞成為僅次於中國的全球第二大集裝箱液袋解決方案及相關服務市場，估計產量為550,000個單位。

### 市場驅動力及趨勢：

#### 替代品的競爭優勢

由於與其他替代品相比，污染風險減低、可提供更便易的組裝流程及成本效益提高，集裝箱液袋成為承運散裝非危險液體的首選運輸模式，包括食品及飲料(如葡萄酒、食用油及麥精)以及化學用品(如乳膠、洗滌劑及油墨)。

#### 擴展於東南亞的貿易

東南亞貿易活動不斷增加，尤其是馬來西亞出口棕櫚油(2018年馬來西亞的總出口量為386億令吉或3.9%)可能會帶動集裝箱液袋解決方案及相關服務的需求。

#### 北亞需求增加

北亞國家對運輸液體產品(如石油化學產品及食品)的需求高，該等國家的製造商及貿易商使用集裝箱液袋作為較傳統油罐及國際標準集裝罐箱更具成本效益的替代品。

<sup>10</sup> 集裝箱將根據ISO 1496—第一部分訂明規格及測試。

<sup>11</sup> 亦稱PAS 1008:2016(即最新版本)

<sup>12</sup> 為獲得集裝箱所有人協會的合規證書，製造商應完成四項審核。

## 行業概覽

**風險及挑戰：**受損壞集裝箱液袋將導致貨物洩漏，令貨主產生較高成本。此外，洩漏事故亦可能導致環境污染，進而導致貨主面臨相關政府或環保機構作出的財務或法律補償。有鑒於此，集裝箱液袋解決方案及相關服務市場認識到遵守集裝箱所有人協會標準的重要性，提出材料測試、性能及標籤，並納入於ISO貨物集裝箱安裝時釐定集裝箱液袋抗衝擊性的測試方法。

**競爭格局：**集裝箱液袋解決方案及相關服務市場的競爭格局及市場規模根據公司遵守2016年集裝箱所有人協會的最新操作規範之情況進行評估。

為獲得合規證書，製造商必須接受嚴格的質量審核，包括質量管理、材料測試、軌道衝擊測試以及安裝、操作及培訓指導測試。各個生產場地須進行該四項審核。此外，製造商生產的各類集裝箱液袋亦須進行審核。

僅有少數的集裝箱液袋生產商成功完成所有四項審核並獲得集裝箱所有人協會合規證書；全球各地有17名，馬來西亞僅有兩名。

**表2-2：2018年全球集裝箱所有人協會認證生產商提供之集裝箱液袋解決方案及相關服務(按生產單位計)的市場份額**

排名	公司名稱	市場份額	經營地點	描述
1	公司1	23.5%	中國	其專注於製造及出口集裝箱液袋、乾散貨班輪及中型散貨箱。
2	公司2	17.6%	英國	其在全球範圍內提供多式聯運物流解決方案，包括通過食品級國際標準集裝罐箱及集裝箱液袋進行的散裝液體物流。
3	公司3	11.8%	德國	其專注於運輸非危險散裝液體的物流服務。
4	公司4	9.4%	中國	其製造用於液體及乾燥產品的集裝箱液袋、乾散貨集裝箱班輪及中型散貨箱。其亦提供物流解決方案。
5	ILNT	7.1%	馬來西亞	其為客戶提供量身定制的集裝箱液袋解決方案及相關服務，例如諮詢、安裝及緊急響應服務，以進行散裝非危險液體運輸。

資料來源：相關公司年報；弗若斯特沙利文

**准入門檻：**符合最新集裝箱所有人協會指引的集裝箱液袋的生產要求有關生產線及研發設施的投資提升生產技術及改善產品測試。此外，在最新的2016年集裝箱所有人協會指引修訂本中，集裝箱液袋的認證過程須滿足與鐵路運輸兼容的材料測試要求。因此，由於不斷增加的嚴格程度，有關指引將要求相關生產公司或集裝箱液袋運營商具備豐富的技術知識及經驗，該等技術知識及經驗通常在多年的運營中獲取，以便能夠繼續生產集裝箱所有人協會合規集裝箱液袋。

**市場展望及前景：**膠乳、棕櫚油、葡萄酒及啤酒等敏感產品不斷增長的全球需求預計將推動增加使用集裝箱液袋解決方案及相關服務，上述產品越來越多採用集裝箱液袋運輸。集裝箱液袋可確保於運輸過程中及裝運後產品的完整性及衛生，故首選集裝箱液袋的貨主數目不斷增加。集裝箱液袋不僅衛生，對於託運人而言亦為安全及具成本效益的替代選擇，其由於設備重量低而可快速裝卸，從而使載重最大化。鑒於集裝箱液袋的需求大幅增長及鐵路貨運替代方案不斷增加，更多製造商可能須保證遵守最新集裝箱所有人協會操作規範。相較未經認證產品，預期對經

## 行業概覽

集裝箱所有人協會認證產品之需求會更高，因為貨主會不斷為其貨物尋求更加安全及可靠的交付方式。

### 3 馬來西亞綜合貨運代理服務市場概覽

綜合貨運代理服務市場包括貨物承運人服務、貨運及代理服務、清關及文件處理服務。綜合貨運代理服務市場的市場參與者主要包括貨運代理人及無船承運人。無船承運人服務提供商一般須向其客戶提供集裝箱。

**市場規模：**馬來西亞公司越來越多地尋求提供多種服務，包括整合的地面運輸、倉儲及合約物流。為促進該轉變並激勵物流公司，馬來西亞投資發展局（「**馬來西亞投資發展局**」）為提供覆蓋貨運代理、倉儲及運輸核心活動以及其他相關服務的公司提供稅收激勵。<sup>11</sup>綜合貨運代理服務包括多項物流活動，而市場高度分散。由於綜合貨運代理服務公司需要具備管理貨運大部分方面的專業知識及能力，包括貨運、清關手續、多國區域網絡及保稅倉庫通道，綜合貨運代理公司的收益說明綜合貨運代理服務的市場規模。

表3-1：2013年至2023年（預計）馬來西亞綜合貨運代理服務的規模

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年 (預計)	2020年 (預計)	2021年 (預計)	2022年 (預計)	2023年 (預計)
收益(十億令吉)	10.7	11.2	11.4	11.6	11.9	12.2	12.6	13.0	13.4	13.9	14.3

附註：數據乃根據總產值估計所得，並代表市場參與者的收益。

資料來源：弗若斯特沙利文分析

#### 市場驅動因素及趨勢：

##### 提升主要港口的競爭力及容量

最先進的基礎設施及設備與增值設施相結合，對於有效及高效處理港口的貨運及物流業務非常重要。其中，Westports(大馬西港是巴生港的兩個港口運營商之一)是馬來西亞本地及轉運集裝箱的大型樞紐並於2018年貢獻巴生港集裝箱處理總量的77%以上，而檳城港(Penang Port Sdn Bhd是檳城港唯一的港口運營商)是馬來西亞第一個獲得清真集裝箱處理服務及倉儲設施認證的港口。

##### 東南亞的經濟增長及不斷增加的貿易活動

於2013年至2017年期間<sup>12</sup>，東南亞參與的貿易活動(出口及進口)大幅增加。此乃由於該地區的生產業務持續增長(包括由於中國的營運成本不斷上升導致中國企業將其生產設施遷往東南亞)以及不斷增加的收入水平及消費支出，使得進出口增加。在東盟<sup>13</sup>共同體以及各成員國之間簽訂的多項貿易協定亦促進了該地區貿易的整體增長。憑藉強勁的國內生產總值增長，預計所有東南亞國家(包括馬來西亞)積極的經濟勢頭將維持至2023年。預測該地區的人均國內生產總值亦會隨該增長而增加。

##### 東南亞及馬來西亞的地理位置

東南亞的貿易活動受益於其位於馬六甲海峽重要航路的戰略位置，此乃世界上第二繁忙的航道，僅次於歐洲的英吉利海峽<sup>14</sup>。馬六甲海峽作為通往亞洲快速增長經濟體的主

<sup>11</sup> 其他活動包括配送、增值活動及供應鏈管理。

<sup>12</sup> 國際貿易中心：基於主要地區對比東盟的進出口，2013年至2017年

<sup>13</sup> 東南亞國家聯盟(東盟)於1967年8月8日成立。聯盟成員國包括汶萊、柬埔寨、印度尼西亞、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國及越南。

<sup>14</sup> ArcBest：《Major Shipping Routes for Global Trade》，2018年5月撰

## 行業概覽

要運輸途徑起著重要作用，連接印度洋與南海及太平洋。由於這一原因，馬來西亞的巴生港及丹戎帕拉帕斯港是2018年世界上最繁忙的集裝箱港口之一。

按2018年班輪連接度計，馬來西亞是世界上連接度排名第五的國家。

### 風險及挑戰：

#### 政府政策

基礎設施瓶頸是綜合貨運代理服務市場的主要風險。特別是對馬來西亞，截至2019年5月，前任政府簽署的若干大型項目的投資仍存在不確定性情況。儘管如此，截至2019年5月，正在進行投資以擴大巴生港<sup>15</sup>的港口設施。馬來西亞政府提議在巴生港建設第三個碼頭，據估計，此將使巴生港的吞吐能力每年再增加30百萬個集裝箱<sup>16</sup>。

### 競爭格局：

馬來西亞共有七個主要的聯邦港口，其中，巴生港是馬來西亞最繁忙最大的港口，亦為2018年世界上第12最繁忙的集裝箱港口<sup>1</sup>。儘管如此，巴生港預計在2024年達到滿負荷運行<sup>2</sup>。

我們業務運營的主要港口巴生港，我們在無船承運人中集裝箱吞吐量的市場份額如下：

排名	公司名稱	市場份額	描述
1	公司5	18.4%	其提供服務，包括乾貨集裝箱解決方案、冷藏運輸解決方案、特殊項目處理、國際標準集裝罐箱解決方案及集裝箱貨運站。
2	公司6	8.4%	其提供內陸運輸服務及航運運營服務，例如集裝箱裝卸服務、航行調度、冷藏服務費率及當地費用處理以及當地法規支持。
3	公司7	8.3%	其專注於整個亞洲地區的整櫃貨物運輸及特殊設備／項目貨物的運輸。
4	ILNT	6.7%	其提供無船承運人服務、貨運代理服務以及其他物流服務，例如鐵路運輸服務以及物流中心及相關服務。
5	公司8	6.6%	其提供無船承運人服務、內陸運輸、併櫃貨物運輸合併、冷藏服務、項目貨物物流、超尺寸貨物及租船業務。

資料來源： 相關公司年報；弗若斯特沙利文

截至2018年，本集團為東南亞最大的20英尺高櫃集裝箱運營商之一。其他大型運營商為PT. Pelayaran Caraka Tirta Perkasa (CTP)、Tuck Sun & Co. (Malaysia) Sdn Bhd及TA Asia Holdings Pte Ltd。<sup>17</sup>與使用帆布開頂集裝箱的方法相較，高櫃集裝箱最適合運輸密度

<sup>15</sup> pmo.gov.my: 2019年4月15日，總理馬哈蒂爾·賓·穆罕默德(Tun Dr. Mahathir Bin Mohamad)關於東海岸銜接鐵道(ECRL)項目發出的新聞稿

<sup>16</sup> pka.gov.my: eGateway – 2019年第1期

<sup>1</sup> 世界航運理事會：2018年世界集裝箱港口50強

<sup>2</sup> 馬來西亞國家銀行(BNM)：財政部長林冠英2020年財政預算案演辭

<sup>17</sup> 弗若斯特沙利文分析基於對行業參與者的面談。PT. Pelayaran Caraka Tirta Perkasa (CTP)、Tuck Sun & Co. (Malaysia) Sdn Bhd及TA Asia Holdings Pte Ltd.截至2019年9月17日並非為上市公司

## 行業概覽

低但體積大且超大型貨物，例如刨花板、石膏板及平板玻璃，並對平板玻璃提供更好的保護，從而降低破損的風險。

### 進入壁壘：

#### 競爭激烈

馬來西亞市場競爭激烈，存在眾多小型本地公司、擁有國際網絡的大型本地公司以及跨國公司。激烈競爭創造一個價格相對透明且利潤率較低的市場，這使得並無為客戶提供獨特的增值收益的新加入小公司難以與老牌企業競爭。

**行業展望及前景：**馬來西亞的綜合貨運代理服務市場自2013年至2018年期間一直處於始終如一的上升軌道，複合年增長率為2.7%，且預計自2018年至2023年期間複合年增長率將達至3.2%。馬來西亞作為東南亞物流樞紐的競爭力提高，以及該國主要港口的規劃及持續產能擴張預測將維持提供綜合貨運代理服務的馬來西亞公司的需求增長勢頭。

預計該行業的成本將在預測期內略有增加。燃料是物流行業的主要成本組成部分，佔平均物流總成本的20%至30%。<sup>18</sup>為抵銷該種特定風險敞口，業內人士通常會採取諸如對沖<sup>19</sup>等行動。布倫特原油價格自2013年至2018年下降，複合年增長率為-8.1%，而預計到2023年將逐漸上漲，自2018年至2023年複合年增長率為3.9%。

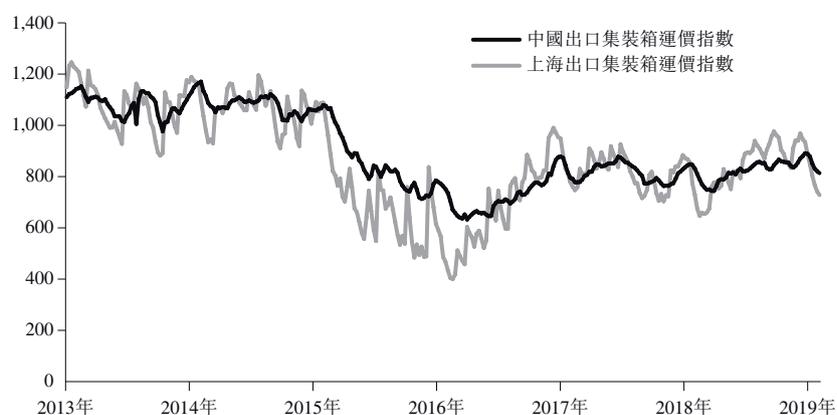
表3-4：2013年至2023年(預計)布倫特原油現貨價格(每桶美元)

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年 (預計)	2020年 (預計)	2021年 (預計)	2022年 (預計)	2023年 (預計)
布倫特原油現貨 價格(美元)	108.56	98.97	52.32	43.64	54.12	71.34	75.06	77.15	80.47	82.48	86.57

資料來源：美國能源信息管理局(EIA)

在2013年至2019年3月期間，市場一直波動，全球承運商的合併趨勢導致海運運費率下降。上海出口集裝箱運價指數及中國出口集裝箱運價指數亦反映這一點<sup>20</sup>。截至2019年3月22日，基礎綜合指數為1,000.00點，其中上海出口集裝箱運價指數為727.88點及中國出口集裝箱運價指數為813.37點。

圖：2013年1月至2019年3月，上海出口集裝箱運價指數及中國出口集裝箱運價指數趨勢



資料來源：上海航運交易所

<sup>18</sup> 突破性進展：數據如何在閣下的多式聯運戰略中發揮作用，2017年7月

<sup>19</sup> 其指的是通常通過在相關資產相抵持倉來降低任何資產的不利價格變動風險的做法

<sup>20</sup> 上海出口集裝箱運價指數(SCFI)及中國出口集裝箱運價指數(CCFI)是行業晴雨表，用於根據海運及現貨市場上相關的海運路線海運附加費，來衡量全球航運業的集裝箱運輸出口需求。由於中國現為世界上最大的經濟體，預計將在2019年佔全球國內生產總值的19.2%，中國被作為一個反映點。

## 行業概覽

### 4 馬來西亞鐵路運輸市場的概況

馬來西亞的大部分國內貨運目前均通過公路運輸。隨著貿易的增長，貨運基礎設施(特別是港口及高速公路)的壓力越來越大。為緩解該等挑戰，越來越需要使用多種運輸方式進行貨運。除道路基礎設施外，鐵路，遍佈全國，並連接著馬來西亞與泰國及新加坡等鄰國。鑒於泰國南部缺乏足夠的海港，該地區的大部分貨運均流向檳城港。鑒於檳城港與巴東勿刹泰國邊境之間同時存在海運、公路及鐵路樞紐，該地區最常使用鐵路運輸。

在馬來西亞，KTMB Cargo是唯一一間通過鐵路網絡處理兩個位置之間貨物實際運輸的貨運公司。由於承運人的服務屬單一模式，因此聯運運營商組織及銷售用於裝載貨物單元的箱位，包括火車上的集裝箱。貨運代理使用箱位的可用性以安排及管理其客戶的運輸需求。

鐵路運輸服務的主要成本是KTMB Cargo要求的費用。作為參考，2015年陸橋貨物的平均收益為每噸貨運43.8令吉，2017年幾乎保持不變，為每噸43.5令吉。

#### 市場規模：

表4-1：2013年至2023年(預計)馬來西亞北部地區KTMB Cargo運營的陸橋服務的收益

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年 (預計)	2020年 (預計)	2021年 (預計)	2022年 (預計)	2023年 (預計)
收益(百萬令吉)	1.9	3.1	5.0	8.8	14.2	13.4	13.8	15.2	16.7	17.8	18.7

資料來源：弗若斯特沙利文分析

#### 市場驅動因素及趨勢：

##### 戰略位置及規劃的基礎設施升級

馬來西亞與泰國邊境的公路及鐵路貨運業務繼續增加。巴東勿刹KTMB Cargo貨運站是泰國南部鐵路運輸貨物的唯一入境點，分別在檳城港及檳城國際機場提供海運及空運服務。對於位於泰國南部的公司來說，將其貨物轉移至檳城港出口而非曼谷港口更為有效率。多式聯運物流亦受益於馬來西亞政府為促進港口發展及鐵路連接所作出的努力。其中，鐵路從單軌到雙軌的升級工程正分階段進行，以緩解擁堵並將關鍵經濟區域連接起來以應付未來需求。

#### 風險及挑戰：

##### 基礎設施發展不完善及過時

基礎設施瓶頸為馬來西亞與泰國之間多年來阻礙跨境交易增長之主要問題。於巴東勿刹，海關的實際檢查地點包括一個基本棚屋，在一個既定點僅能檢查一個集裝箱。巴東勿刹鐵路入境點的整體基礎設施對於集裝箱堆場通道以及海關放行而言被視為過時。此外，KTMB Cargo作為唯一承運人提供商的壟斷可能對鐵路運輸服務市場的擴張構成挑戰。

**競爭格局：**根據弗若斯特沙利文，馬來西亞約有四名主要運營商提供鐵路運輸服務。兩家最大運營商的市場份額按其對KTMB Cargo陸橋分部的個別收益貢獻計算。

## 行業概覽

表4-2：2018年馬來西亞與泰國之間陸橋收益的市場份額

排名	公司名稱	市場份額	描述
1	ILNT	61%	其通過火車在馬來西亞不同火車站之間以及馬來西亞與泰國之間為貨物提供鐵路運輸服務。
2	公司9	22%	其是馬來西亞北部地區的一家綜合物流服務提供商，提供從貨運代理、倉儲到配送的供應鏈解決方案。

資料來源：相關公司年報；弗若斯特沙利文

**入境壁壘：**目前多式聯運<sup>21</sup>僅限於腹地與馬來西亞海港（特別是檳城港）的連接。儘管眾多運營商在價值鏈的特定功能中運營，但多式聯運<sup>22</sup>與聯運及代理服務之間的整合正成為終端用戶及終端運營商的戰略價值主張。鑒於該等特點，綜合的多式聯運運營商是鐵路終端運營商及承運人的首選物流合作夥伴。

**市場展望及前景：**馬來西亞政府為促進港口發展及港口鐵路連通性所做的努力在推動多式聯運物流市場的發展方面發揮關鍵作用。此包括分階段擴展及升級現有鐵路基礎設施，從單軌升級至雙軌鐵路以降低道路交通擁堵，並改善未來與重要城市中心的連通性。

### 5 馬來西亞物流中心市場的概覽

**物流中心簡介：**不斷增加的貿易及商業導致地域內的許多物流服務聚集，以提高物流業務的效率。物流中心是海港與內陸運輸系統之間的交匯點。隨著對服務化及綜合貨運代理服務的日益重視，物流公司正致力於通過物流中心在專用站點上開發及提供多種物流活動。此使得物流公司能夠消除處理貨物的專用設備的冗餘，並令使用及周轉加快，以促進提供更多增值活動。

**市場規模：**由於物流中心通常採用大規模的工業物業的形式，該分部可描述為供應倉庫及貯存，亦包括當地拖運服務及集裝箱堆場。由於該活動在馬來西亞不受規管，且市場高度分散，故無法釐定物流中心分部的總規模。作為參考，按總產值計，馬來西亞2018年運輸的倉儲及配套活動<sup>23</sup>估計為454億令吉。

<sup>21</sup> 多式聯運物流是指通過兩種或多種運輸方式進行的貨物運輸。特別是，在本報告中，多式聯運物流包括鐵路運輸。

<sup>22</sup> 多式聯運是指使用兩種或更多種運輸方式進行的貨物運輸，而聯運是指在更改為其他運輸方式時不更換集裝箱或車輛而進行的貨物運輸。

<sup>23</sup> 指經濟中「運輸及倉儲」部門的其中一個分部。謹請注意，「運輸的倉儲及配套活動」分部包括公路運輸以及港口及機場運營等配套活動。2018年的總產值根據2017年錄得的總產值413億令吉估算。

## 行業概覽

表：2013年至2023年(預計)馬來西亞運輸的倉儲及配套活動總產值

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2023年 (預計)	2013年至 2018年 複合年增長率	2018年至 2023年 (預計)複合 年增長率
總產值(十億令吉)	32.4	35.3	38.1	39.7	41.3	45.4	61.6	7.0%	6.3%

資料來源：馬來西亞交通運輸部(MOT)、弗若斯特沙利文

**市場驅動力及趨勢：**作為東南亞的物流中心，新加坡吸引了大量來自世界各地的商家的貿易。然而，由於新加坡土地價格及人力成本高企，馬來西亞逐漸成為具成本效應的替代選項。由於諸多因素(如其戰略性地理位置、土地可用性、更低的作業及勞工費用、就設施擴展更易接受的建築成本及完善的基礎設施)，馬來西亞逐漸崛起為轉運的候選地點。

表5-1：2013年至2018年馬來西亞轉運業務

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2013年至 2018年 複合年 增長率
貨物吞吐量(貨運載重公噸)(以千計)	117,884	129,188	133,058	123,719	124,441	136,537	3.0%
集裝箱吞吐量(標準貨櫃)(以千計)	13,768	15,075	16,464	16,851	15,570	16,157	3.3%

資料來源：馬來西亞交通運輸部(MOT)

主要基礎設施的擴展促進馬來西亞物流中心市場的增長。馬來西亞政府致力於在巴生港、彭亨及馬六甲建設新的碼頭，並擴大砂拉越、沙巴及柔佛州的現有港口，以滿足對物流中心日益增長的需求。數字自由貿易區(DFTZ)於2017年實施，旨在將馬來西亞定位為區域電子商務及電子配送樞紐，並已通過改善海關流程進一步配合這一趨勢。根據弗若斯特沙利文分析，作為參考，2016年至2018年期間，僅雪蘭莪州及檳城的選定區域就擁有超過1.7百萬平方米的土地用於發展馬來西亞的物流中心。於2019年7月，在Westports，現有倉庫總面積已悉數佔用。Westports亦擁有另外100英畝的空地，可供倉庫運營商租賃，預計到2020年底將悉數開發<sup>26</sup>。商品及物流活動對倉庫及其他存儲設施的需求不斷增加，此促使Westports的佔用率很高。PKFZ是巴生港內倫敦金屬交易所註冊金屬品牌的主要存儲地點：於2019年8月8日，倫敦金屬交易所(LME)<sup>27</sup>在巴生港批准的82個活躍的上市倉庫／圍區中，其中80個倉庫位於巴生港免稅區，兩個位於Westports。與同期巴生港的181,124公噸增加至436,197公噸相比，新加坡倫敦金屬交易所的金屬商品收盤庫存水平由2016年9月的372,745公噸逐漸下降至2019年9月的148,553公噸<sup>1</sup>。然而，隨著吞吐量活動的增加，截至2019年5月，缺少靠近貨物轉運多式聯運處的多式聯運物流中心<sup>28</sup>。

<sup>1</sup> 倫敦金屬交易所：庫存下滑。於2016年9月30日至2019年9月30日的收盤庫存

<sup>26</sup> 弗若斯特沙利文分析基於對行業參與者的面談

<sup>27</sup> 倫敦金屬交易所的網站：經批准的倉庫，於2019年8月8日訪問

<sup>28</sup> 弗若斯特沙利文分析基於對行業參與者的面談

## 行業概覽

表5.2：2013年至2018年巴生港貨物及集裝箱吞吐量活動

	2013年	2018年	2013年至 2018年複合 年增長率
貨物吞吐量(貨運載重公噸)(以百萬計)	200.3	220.7	2.0%
集裝箱吞吐量(標準貨櫃)(以百萬計)	10.4	12.3	3.5%

資料來源：馬來西亞交通運輸部(MOT)

在各種投資中，宜家宣佈將在雪蘭莪州的英達島建立其全球第三大家具分銷中心，以服務其在東盟的12家門店<sup>29</sup>。該分銷中心的面積為95,000平方米，預計存儲容量為192,800立方米。該投資的價值將為900百萬令吉，而分銷中心預計將在2020年9月開業<sup>30</sup>。預計此將在英達島產生溢出效應，外國投資者預計效仿宜家的腳步而在英達島設立業務。此外，東海岸銜接鐵道(ECRL)項目的重啟亦有望支持英達島及巴生港的物流中心市場。ECRL項目於2016年首次進行談判並簽署，並於2018年7月以國家利益為由暫停該項目，以促進對該項目的審查<sup>31</sup>。於2019年4月12日，Malaysia Rail Link Sdn Bhd與中國交通建設股份有限公司簽署補充協議，為該項目的恢復鋪平道路。640公里的新ECRL估計耗資440億令吉，而先前的688公里則耗資655億令吉，竣工日期從2024年6月修訂為2026年12月。通過將東海岸經濟區的主要經濟及工業區與巴生港連接起來，估計ECRL項目的恢復將使物流中心業務受益。作為物流中心主要成本的參考，自2006年起，已公佈的PKFZ所建設倉庫於2019年7月的租金為每平方英尺每月1.50令吉。估計租金將在3年內增加10%<sup>32</sup>。此外，下文列示本集團設有物流中心之工業物業及英達島開發用地的價格<sup>33</sup>。

表：英達島工業物業的價格

類型	平均土地面積 (平方米)	平均樓面面積 (平方米)	2018年 1月至6月 價格範圍 (令吉/單位)	
工業物業	一層半的半獨立式	1,044	374	1,650,000

資料來源：馬來西亞國家產業資訊中心(National Property Information Centre)

表：英達島開發用地的價格

類型	平均土地面積 (平方米)	2017年 7月至12月的 土地價格 (令吉/平方米)	2018年 1月至6月的 土地價格 (令吉/平方米)	
開發用地	內陸	12,141	40-72	49-72

資料來源：馬來西亞國家產業資訊中心(National Property Information Centre)

東南亞其他主要物流中心的物流服務提供商正在將重點放為易於處理的高價值商品提供物流中心及相關服務，並正在減少向其他類型的商品及服務(如商品物流、區域配送中心及國際採購中心)提供物流中心及相關服務。由於東南亞其他主要物流中心不斷減少提供多項物流中心服

<sup>29</sup> 《The Edge Markets》，宜家將於英達島建立世界第三大分銷中心，2017年8月撰

<sup>30</sup> 《Malaysia Kini》，宜家將於英達島開設價值900百萬令吉的分銷中心，2019年1月撰

<sup>31</sup> 《The Edge Markets》，財政部確認ECRL及SSER項目暫停「直至另行通知」，2018年7月撰；《新海峽時報》(New Straits Times)，中國交建(CCCC)確認馬來西亞鐵路公司(MRL)暫停ECRL訂單，2018年7月撰

## 行業概覽

務，故過往幾年馬來西亞商品物流、區域配送中心及國際採購中心對物流中心及相關服務的需求大幅增加。

**風險及挑戰：**當地及國際的經濟波動可能對物流中心業務的吸引力產生重大影響。事實上，物流中心活動的規模經常在經濟負增長時期受到影響，經濟不確定或經濟衰退期間活動較少。通過服務不同行業的多個業務，物流中心能夠分化其收益來源，從而在經濟放緩期間更不易受到影響。

行業增長的另一個主要風險為海港與內陸運輸系統間之交匯處的土地限制，該交匯處是物流中心的理想位置，以更有效地開展業務。

**競爭格局：**由於無法估計市場規模，且馬來西亞物流中心的整體市場高度分散，弗若斯特沙利文無法估計物流中心主要公司的排名及市場份額。然而，作為參考，根據馬來西亞運輸的倉儲及配套活動的總市值，估計2018年<sup>34</sup>的總產值為454億令吉，本集團於2018年佔約0.1%。

**准入門檻：**需要大額投資為建立物流中心的主要准入門檻。總體而言，物流中心的市場需求存在重大不確定性或不穩定性。鑒於需要設於連接度及通達性完善的區域，優越的位置通常需要大筆投資。該業務要求物流中心的交易量有更高的確定性，以達到物流業績預期。為獲取物流中心的投資資本，公司通常要求物流中心服務的需求具有一定的確定性，以證明金融投資的合理性。然而，由於物流中心服務的需求有時不確定或不穩定(例如，經濟狀況的變化可能會影響對貨品及服務的需求，進而影響貿易活動，2019年11月進行中的中美貿易戰的不同結果可能影響貿易活動)，可能難以為獲得投資貸款(如銀行貸款)而確定對物流中心服務的市場需求。

**市場展望及前景：**預計馬來西亞的物流中心市場於2018年至2023年期間將有所增長，主要受該國成本優勢及較新加坡為高的土地可用性的推動。馬來西亞的轉運業務在2013年至2017年期間持續增長，表明對物流中心業務的需求強勁。

<sup>32</sup> 弗若斯特沙利文分析基於對行業參與者的面談

<sup>33</sup> 英達島是馬來西亞「雪蘭莪州」內的「巴生」地區

<sup>34</sup> 指經濟中「運輸及倉儲」部門的其中一個分部。謹請注意，「運輸的倉儲及配套活動」分部包括公路運營以及港口及機場運營等配套活動。2018年的總產值乃根據2017年錄得的總產值413億令吉估算