

行業概覽

除另有說明者外，本節下文的資料及統計數據乃摘錄及取材自行業報告。我們相信，本節所載資料及統計數據的來源屬恰當，且於摘錄及轉載該等資料及統計數據時已合理審慎行事。我們並無理由認為該等資料及統計數據屬虛假或具誤導性，或遺漏任何事實致使該等資料及統計數據屬虛假或具誤導性。經合理查詢及採取合理審慎措施後，董事進一步確認，自發佈行業報告日期起，市場資料並無發生會對本節資料產生限制、矛盾或影響的不利變動。本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、我們或彼等各自之任何聯屬人士、董事或顧問或參與[編纂]之任何其他人士或參與方，均未獨立核實本節所載資料，亦無對其完整性、準確性及公平性發表任何聲明。因此，閣下不應過分倚賴本節所載資料。

除另有註明者外，本節所載的所有資料及預測均摘錄自行業報告。

資料來源及可靠性

信永方略背景

我們已委託專門提供市場分析及商業諮詢服務的獨立諮詢公司信永方略對馬來西亞建造業進行分析及編製行業報告。行業報告的資料乃取材自經由下述方式搜集的數據及情報：(a)透過與相關知識領域領軍人物的個人面談進行的一手研究；(b)透過採集數據及定性資料進行的二手研究，藉以支持分析及辨識行業趨勢；及(c)管理層討論以收集本集團的內部背景資料。行業報告提供市場情況、市場規模、歷史趨勢、競爭格局及未來發展的分析。

信永方略是一間以香港為基地的諮詢公司，於各行業的市場分析、盡職調查及商業諮詢服務方面擁有豐富經驗。行業報告由信永方略在不受本集團的影響下獨立編製而成。本節所載的資料及統計資料乃摘錄自行業報告。我們已就編製行業報告向信永方略支付400,000港元，且認為該費用反映市場收費。不論本集團能否成功[編纂]或行業報告的結果如何，均須支付前述費用。

行業報告所用之假設及參數

編製行業報告時，信永方略採納以下假設：(1)假設於2019年至2023年期間全球經濟保持穩定增長；及(2)假設於2019年至2023年期間外部環境未遭受將影響馬來西亞建造業供需情況的事件(如金融危機或自然災害等)衝擊。行業報告中使用以下參數：於2014年至2018年馬來西亞的國內生產總值及國內生產總值增長率、2014年至2018年馬來西亞的本地及外國直接投資趨勢、2014年至2018年馬來西亞的工業樓宇數量、商業樓宇數量及住宅樓宇數量、2014年至2018年馬來西亞的住宅物業價格，以及2014年至2018年的主要原材料價格趨勢。

行業概覽

馬來西亞的經濟概覽

於2010年，馬來西亞政府展開經濟轉型計劃，旨在於2020年前將馬來西亞轉型為高收入經濟體。為達成高收入狀態的目標，建造業扮演著關鍵角色。建造業的國內生產總值保持上升趨勢，由2014年的487億令吉上升至2018年的688億令吉，複合年增長率為9.1%。預期上升趨勢將持續，由2019年的718億令吉上升至2023年的1,039億令吉，複合年增長率為9.7%。建造業的國內生產總值上升，乃由於物業及基建投資增加，以致建造活動增加。下表載列建造業的國內生產總值及其對總國內生產總值的貢獻。

2014年至2023年馬來西亞建造業的國內生產總值及貢獻



資料來源：馬來西亞統計局；SHINEWING Business Advisory Service分析

已登記的直接投資總額由2014年的2,359億令吉微跌至2018年的2,017億令吉，複合年增長率為-3.8%。尤其是，外國直接投資（「外國直接投資」）於2015年有所減少，但其後逐漸回升。外國直接投資由2014年的646億令吉增至2018年的805億令吉，複合年增長率為5.7%。儘管直接投資有所下降，馬來西亞的外國直接投資淨流入於2018年第四季大幅增長。外國直接投資主要有46億令吉流入製造業，其次有41億令吉流入非金融板塊。因此，直接投資總額於2018年輕微回升至2,017億令吉。

2014年至2018年馬來西亞的直接投資



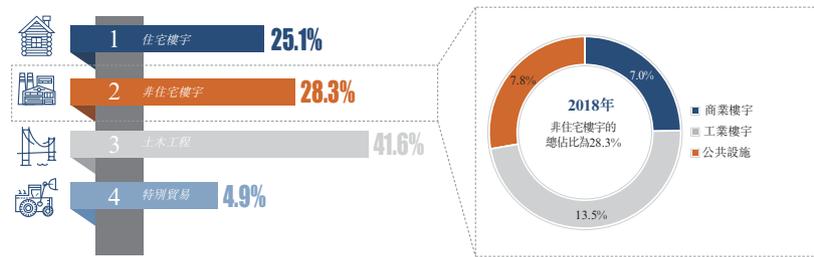
附註：外國直接投資(FDI)指外國直接投資；本地直接投資(DDI)指本地直接投資。

資料來源：馬來西亞投資發展局；SHINEWING Business Advisory Service分析

行業概覽

馬來西亞建造業的市場概覽

馬來西亞建造業可按樓宇類型分為四個市場分部，即住宅樓宇、非住宅樓宇、土木工程及特別貿易。住宅樓宇指擬作居住用途的樓宇；非住宅樓宇指作製造及商業活動的物業，可進一步分為工業樓宇、商業樓宇及公共設施，如工廠、購物商場、酒店及醫院。土木工程指興建基建，如橋、道路、鐵路、公用企業、碼頭及精煉廠等。特別貿易活動指各種配套建造工程，包括但不限於拆毀、工地籌備、開墾荒地、機電工程、樓宇服務工程等。下表顯示按建造工程價值劃分於2018年完成的樓宇類別明細。



附註：百分比指各樓宇分部建造價值佔2018年馬來西亞已完成建造工程總值的比例。由於百分比數字已作出湊整，故其相加不一定相等於100%。

資料來源：馬來西亞統計局；SHINEWING Business Advising Service分析

牌照及證書規定

馬來西亞的建造承包商須取得相關牌照，以符合資格進行建造活動。承包商須於馬來西亞建造業發展局登記其牌照。

此外，如承包商有意參與政府項目，則須向馬來西亞建造業發展局登記其政府採購工作證（亦稱為SPKK）。SPKK為建造業發展局向承包商發出的證書，證明持有人符合財務部的規定及指引，符合資格可根據規定資格參與任何政府的建造採購。除SPKK外，本地承包商如欲參與指定僅分配予馬來西亞原住民的政府項目，必須取得Bumiputera Status Certificate（亦稱為Sijil Taraf Bumiputera）。

馬來西亞的已完成建造工程價值

馬來西亞建造業已完成的建造工程價值由2014年的1,025億令吉增加至2018年的1,455億令吉，複合年增長率為9.1%。馬來西亞建造業預期於2019年至2023年將保持穩定，已完成建造工程價值將由2019年的1,507億令吉增加至2023年的1,858億令吉，複合年增長率為5.4%。

得益於住宅物業價格由2014年的每單位330,428令吉增加至2018年的每單位416,993令吉，馬來西亞發展商於歷史期間越來越對住宅物業發展感興趣，帶動全國的住宅樓宇供應。自2014年

行業概覽

至2018年，住宅分部按複合年增長率4.6%增長，而保障性房屋的建設將支持分部的未來增長，預期2019年至2023年的複合年增長率達3.9%。誠如2019年馬來西亞財政預算案演辭所述，政府將分配15億令吉支持建設及完成保障性房屋。

由於歷史期間住宅物業供應增加，馬來西亞正經歷物業過剩。然而，物業市場仍錄得五面增長。根據馬來西亞國家產業資訊中心公佈的臨時數字，待售住宅單位數目由2018年下半年32,313個微升至2019年上半年32,810個，相當於1.5%的變動。2019年上半年住宅單位交易量及價值較2018年上半年分別上升6.1%及9.5%。2018年，住宅單位交易量及價值的年度增長分別為1.4%及0.4%。該等變動意味馬來西亞物業市場的氣氛及前景依然樂觀。然而，物業過剩對物業市場仍有影響。根據馬來西亞統計局，2019年完成的私人住宅樓宇建造工程價值較2018年減少4.7%。另一方面，2019年完成的公共住宅樓宇(項目擁有人包括政府及公共企業)建造工程價值較2018年增加35.5%。公私營界別之轉變意味：(1)私人發展商因物業過剩正減少私人住宅物業的市場供應；及(2)馬來西亞政府正建造可負擔住宅及增加其市場供應，以應對物業價格上升。物業過剩亦影響項目融資，銀行對物業市場短期前景較為謹慎，因此近期向建造承包商提供包括履約保證金等項目融資時更為審慎。有關影響亦在私人住宅樓宇建造工程價值減少中反映。

工業樓宇的建設於歷史期間急劇上升。於製造業的投資刺激馬來西亞的建造活動。根據馬來西亞投資發展局的資料顯示，於製造業的投資由2014年的719億令吉增加至2018年的874億令吉，複合年增長率為5.0%。此外，根據國家產業資訊中心(「國家產業資訊中心」)的資料顯示，工業樓宇的現有數量由2014年的97,704個單位增加至2018年的115,397個單位，複合年增長率為4.2%。工業分部於預測期間的前景樂觀。鑒於投資流入製造業，加上中美之間的貿易磨擦升級，越來越多製造商受吸引至馬來西亞投資，部分擬搬遷其製造設施以管理風險。預期新政府政策亦將刺激製造業發展。針對「工業4.0」(趨向製造技術及流程自動化及數據交流(包括網絡實體系統(CPS)、物聯網(IoT)、工業物聯網(IIOT)、雲端計算)的工廠發展概念)的國家政策「工業4WRD」(馬來西亞於2018年推出的國家政策，旨在協助公司有系統及全面迎接工業4.0，促使製造業及其相關服務數位化轉型)於2018年10月31日頒佈，旨在利用工業4.0將國家製造業轉型，最終將馬來西亞打造為製造地點的首選。因此，工業分部於預測期間的建造需求樂觀。

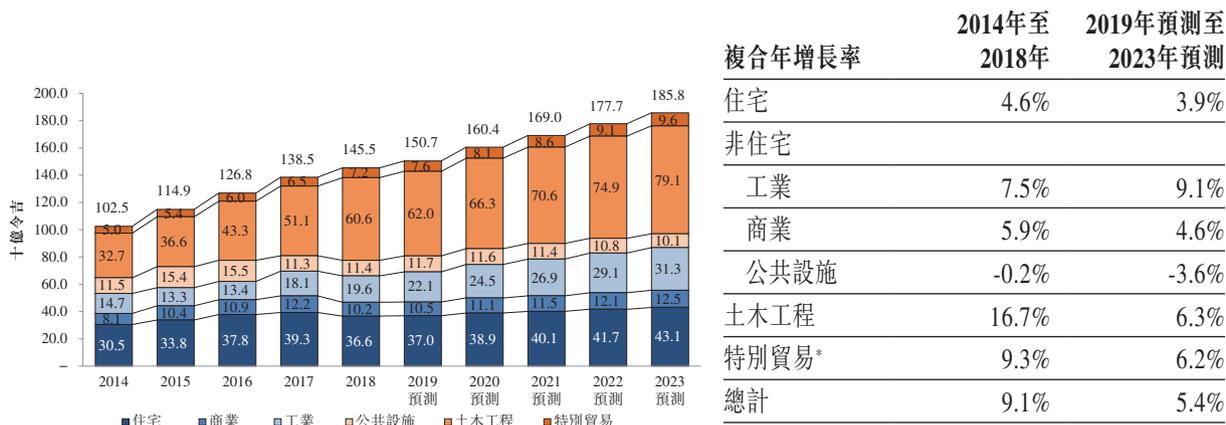
大部分新建商業物業的需求受商業樓宇市場擴展所帶動。辦公室樓宇的建設為主要推動因素之一。根據國家房產資料中心的資料顯示，自2014年至2018年，特定用途辦公室樓宇的現有數量由19,553,100平方米增至21,834,400平方米，複合年增長率為2.8%。預期商業分部於2019年至2023年將按複合年增長率4.6%擴展，惟預期增長步伐將較歷史期間有所減緩。

行業概覽

土木工程分部佔總產出超過40%，是2014年至2018年的主要增長推動因素。由於馬來西亞政府承諾發展基建以改善交通，並透過連接偏遠地區提升經濟活力，於2016年開展若干大型基建項目，包括Klang Valley Mass Rapid Transit 2號線(MRT2)及Light Rail Transit 3號線(LRT3)。鑒於該等大型基建項目，土木工程分部於2016年、2017年及2018年分別增長18.4%、17.9%及18.6%。然而，在對政府財務穩健狀況的憂慮當中，新政府致力徹查先前獲批的部分大型項目。於2019年4月，馬來西亞政府與中國對手方磋商後，同意恢復East Coast Rail Link (ECRL)的建設。數個基建項目亦重新招標，以減低建造成本。該等項目於預測期間將為建造業提供增長動力。

行業概覽

2014年至2023年預測馬來西亞已完成的建造工程價值



附註：特別貿易活動指多種配套建造工程。

資料來源：馬來西亞建造業發展局；馬來西亞統計局；SHINEWING Business Advisory Service分析

西馬來西亞建造業於2014年至2018年經歷增長，完成的建造工程價值由2014年888億令吉增至2018年1,257億令吉，複合年增長率為9.1%。預期西馬來西亞的建造價值將由2019年1,323億令吉增長至2023年1,662億令吉，複合年增長率為5.9%。

西馬來西亞乃馬來西亞建造業的主要市場，佔在馬來西亞完成的建造工程價值的重要部分。於過往期間，西馬來西亞佔在馬來西亞完成的建造工程總值逾85%。因此，在西馬來西亞完成的建造工程價值與馬來西亞整體趨勢相似。西馬來西亞的增長主要受建造住宅、商業、工業及土木工程項目所帶動。

住宅樓宇的已完成建造工程價值於過往期間按複合年增長率4.2%增長。正面增長乃由於住宅物業市場蓬勃，使發展商加強開發新住宅項目，特別在吉隆坡及雪蘭莪等主要地區。然而，西馬來西亞持續的物業發展使未售單位出現囤積。據國家產業資訊中心資料顯示，於2018年第四季，在32,313個待售住宅單位當中，約95%位於西馬來西亞。鑒於待售住宅單位眾多，建造新住宅單位的速度正在放緩，已完成建造工程價值的增長預期將跌至複合年增長率3.6%。

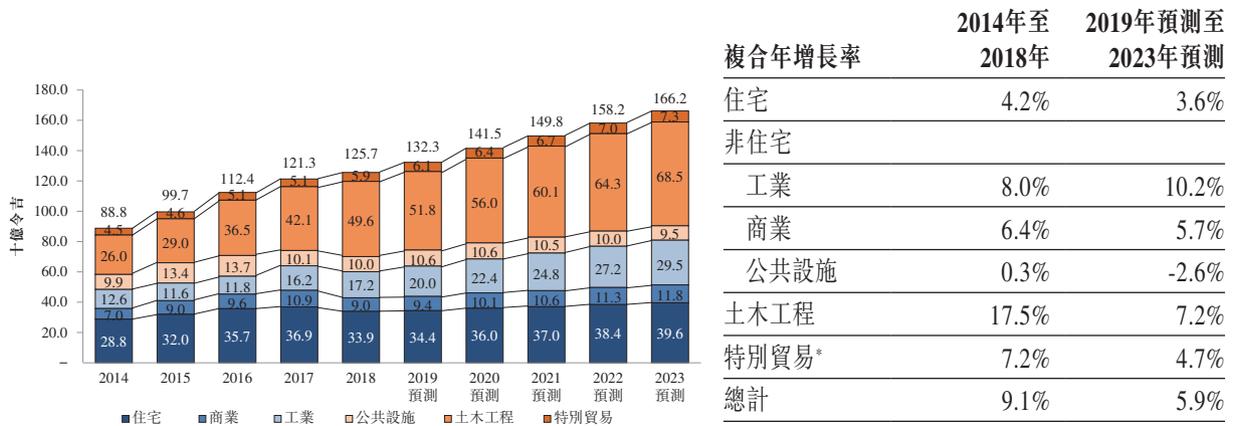
由於寫字樓租金上升，發展商投資在建造新專用寫字樓上，導致商業樓宇的已完成建造工程價值於過往期間按複合年增長率6.4%增長。然而，專用辦公室可用面積由2014年的285.10萬平方米增至2018年的378.80萬平方米，當中逾90%位於西馬來西亞。寫字樓的開發速度於2018年開始減慢，因此已完成建造工程價值增長的複合年增長率預測為5.7%。

西馬來西亞為馬來西亞工業樓宇的樞紐，超過85%工業樓宇位於西馬來西亞。由於美國與中國出現貿易糾紛，西馬來西亞因若干工廠由中國遷移至馬來西亞而受惠。有關搬遷潮及新工業樓宇的建造活動預期將持續，帶動工業樓宇的已完成建造工程價值增長由過往期間複合年增長率8.0%增加至預測期間的10.2%。

行業概覽

土木工程已完成建造工程價值於過往期間按複合年增長率17.5%大幅增長，乃由於建造超大型基建項目，如MRT2及LRT3。然而，由於馬來西亞擔心國家負債嚴重，部分先前獲批的基建項目已取消或延期，導致預測期間建造工程價值增長較低，複合年增長率為7.2%。增長率預期得以持續，乃由於貫穿西馬來西亞多個州份(包括吉蘭丹、登嘉樓、彭亨及雪蘭莪)的ECRL於2019年恢復建造，預期為預測期間已完成建造工程價值的增長注入動力。

2014年至2023年預測西馬來西亞已完成的建造工程價值



附註：特別貿易活動指多種配套建造工程。

資料來源：馬來西亞建築工業發展局；馬來西亞統計局；信永方略研究及分析

馬來西亞的建材價格

主要建材包括預拌混凝土、鋼筋、水泥及木材。下表載列於2014年至2023年馬來西亞的主要建材價格。

	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2014年至 2018年	2019年 預測至 2023年 預測
預拌混凝土(每立方米令吉)	250.1	264.2	263.3	253.0	257.7	258.8	261.8	263.9	266.5	268.8	0.7%	1.0%
鋼筋(每噸令吉)	2,363.4	2,089.6	2,437.2	2,718.8	2,402.3	2,498.4	2,566.0	2,633.5	2,701.1	2,768.6	0.4%	2.6%
水泥(每50公斤袋裝令吉)	18.7	18.9	19.3	19.1	19.0	19.6	19.9	20.3	20.7	21.1	0.4%	1.9%
木材(每噸令吉)	2,633.3	2,862.0	3,031.8	3,050.9	3,081.4	3,130.6	3,195.0	3,250.8	3,299.9	3,343.9	4.0%	1.7%

資料來源：建築工業發展局；SHINEWING Business Advisory Service分析

馬來西亞的建材價格於歷史期間輕微上升。價格上漲乃由於物業市場興旺及基建的公共投資增加，以致建造活動增加。展望未來，受East Coast Rail Link復工、政府致力推動保障性房屋，以及馬來西亞建造活動增加所帶動，預期建材價格將受正面增長。

行業概覽

馬來西亞的建造工人平均日薪

熟練工人的日薪由2014年的97.0令吉上升至2018年的108.8令吉，複合年增長率為2.9%。半熟練工人的日薪由2014年的85.1令吉上升至2018年的96.1令吉，複合年增長率為3.1%。預期熟練工人的日薪將由2019年的111.7令吉增至2023年的123.4令吉，複合年增長率為2.5%。預期半熟練工人的日薪將由2019年的98.8令吉增至2023年的109.5令吉，複合年增長率為2.6%。

行業概覽

日薪增加乃由於馬來西亞的最低工資增加。最低工資令於2013年1月首次推行，介乎每月800令吉至900令吉，視乎地區而定，其後於2018年11月進一步上升至每月1,100令吉。預期工人日薪於預測期內將穩定增長。預期馬來西亞建造業於2019年至2023年將正面增長，從而支持建造工人的需求及其日薪增長。

2014年至2023年預測馬來西亞建造工人的平均日薪



附註：2018年數字可由建築工業發展局於2020年修訂及調整。

資料來源：建築工業發展局；SHINEWING Business Advisory Service分析

馬來西亞建造業的慣例

由承接大型樓宇建設項目的公司或主承包商委任多個分包商進行其各自專精的建造工程屬馬來西亞建造業的慣例。聘用分包商使主承包商可按時及具成本效益地進行複雜項目。

就進度付款而言，客戶一般參照已完成及核證的建造工程價值向主承包商支付每月進度付款。其後，主承包商進一步向分包商結清進度付款。然而，發展商或未能及時向主承包商悉數支付進度付款，在此情況下，主承包商通常會在收取客戶的進度付款前先結清分包商的進度付款。

主承包商的流動資金狀況是業內其中一項競爭因素。良好的流動資金狀況向客戶顯示主承包商有較低的信貸風險，以及主承包商有完成項目及達行合約責任的財務能力。此外，擁有良好流動資金狀況的主承包商能夠及時向分包商悉數支付進度付款，有助主承包商與分包商維持長期可持續發展的關係，從而提升主承包的競爭力。

行業概覽

檳城建造業市場概覽

檳城已完成建造工程的價值

檳城的建造業於2014年至2018年期間輕微擴展，已完成的建造工程價值由2014年的6,174.7百萬令吉增加至2018年的6,574.7百萬令吉，複合年增長率為1.6%。預期檳城已完成建造工程的價值將由2019年的7,007.8百萬令吉增加至2023年的8,268.6百萬令吉，複合年增長率為4.2%。

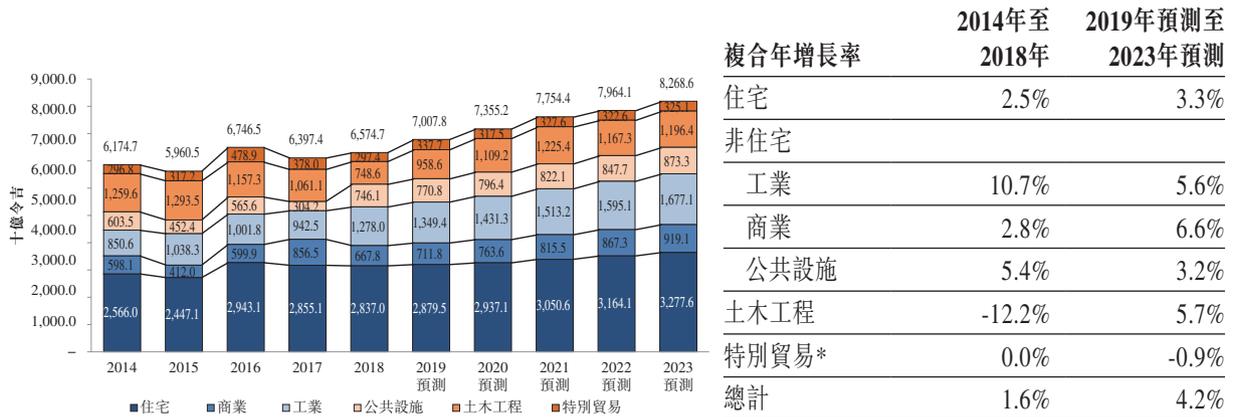
鑒於物業市場興旺，物業發展商於歷史期間對住宅物業發展作出龐大投資，帶動住宅樓宇建設的需求。自2014年至2018年，建造業的住宅分部錄得溫和增長，複合年增長率為2.5%。該增長受住宅物業市場的樂觀預期所支持，所有房屋價格指數由2014年的159.8上升至2018年的190.9。預期住宅樓宇的建造於2019年至2023年將按複合年增長率3.3%穩定增長。該增長可由檳城穩健的經濟基本因素及即將進行的交通基建項目(如檳城交通發展計劃)支持，此乃檳城州政府為改善整個州份的交通而建立多個交通模式的全面計劃。此外，預期增長亦受置業者的氣氛改善所支持，此乃反映於越見上升的住宅物業交易價值。據國家房產資料中心的資料顯示，檳城的住宅物業交易價值由2016年的5,364.6百萬令吉微增0.9%至2017年的5,412.9百萬令吉，再增加1.0%至2018年的5,465.2百萬令吉。

直接投資流入檳城製造業，刺激工業分部的建造活動。檳城以身為馬來西亞電子及電氣製造樞紐而著稱。成熟的供應鏈及發展全面的生態系統有助吸引跨國電子及電氣公司在檳城設立業務營運。例如，2014年及2017年的直接投資年比增長率分別為108.6%及151.8%。直接投資流入促成檳城的新工業樓宇建設，導致2014年至2018年已完成建造工程價值按複合年增長率10.7%增長。於預測期間，預期工業分部擴展將受檳城製造業越來越多的投資所帶動。於2017年的資本投資急劇增長，為新工業樓宇的建設提供資金，預期該等工業樓宇將於預測期間內竣工。此外，由於中美貿易戰的緣故，預期海外製造商或會將部分生產設施由中國搬遷至檳城，因為檳城已有發展成熟的電子及電氣行業供應鏈。因此，中美貿易戰長遠而言很可能有利於檳城的工業樓宇建造，以搬遷電子及電氣製造設施。

商店及購物商場等商業物業與住宅物業發展同步興建。例如，Penang Times Square二期M Mall O2O於2016年開幕。於發展新商店及購物商場的投資一直是商業分部建造活動的主要推動因素。展望未來，預期商業分部將強勁增長，2019年至2023年的複合年增長率達6.6%。該增長獲市場的積極氣氛支持，2018年的商業物業交易價值較2017年增長5.9%。

行業概覽

2014年至2023年預測檳城已完成的建造工程價值



附註：特別貿易指各項配套建造工程。

資料來源：馬來西亞建築工業發展局；馬來西亞統計局；SHINEWING Business Advising Service分析

馬來西亞及檳城建造業的競爭格局

行業架構

馬來西亞建造業極為分散，由行業內多個註冊承包商組成。根據建築工業發展局的資料顯示，於2019年8月，合共有100,664名註冊承包商，其中8,701名為G7承包商，有權承接無建造工程價值限制的任何建造項目。馬來西亞已完成建造工程價值由2014年的1,025億令吉增加至2018年的1,455億令吉，複合年增長率為9.1%。預期已完成建造工程價值將由2019年的1,507億令吉增加至2023年的1,858億令吉，複合年增長率為5.4%。2018年，馬來西亞五大建造公司佔總市場份額的7.3%。本公司於2018年的收益為156.8百萬令吉，佔總市場份額的0.1%。

馬來西亞的五大總承包商

排名		2018年收益 (百萬令吉)	佔總行業收益 的份額 (%)
五大公司			
1	公司A	3,679.1	2.5
2	公司B	2,132.2	1.5
3	公司C	2,092.8	1.4
4	公司D	1,705.4	1.2
5	公司E	1,029.6	0.7
其他			
不適用	本公司	156.8	0.1%
不適用	其他參與者	134,751.1	92.6%
總計		145,547.0	100.0%

資料來源：SHINEWING Business Advisory分析

行業概覽

市場推動因素及機遇

製造業的投資日益增加：隨著中美之間的貿易分歧，馬來西亞蓬勃的經濟將吸引大量投資湧入馬來西亞的製造業，帶動全國的工業設施建設活動。首先，製造業的外國直接投資由2017年增加169.8%至2018年的580億令吉。尤其是，外國直接投資成為主要貢獻，其2018年的投資倍增，合共有241個外國直接投資項目獲批，加大建造需求。第二，儘管中美貿易戰持續對國際貿易產生負面影響，減弱製造活動，該貿易分歧或會使公司將製造廠房搬遷至馬來西亞，對馬來西亞帶來部分裨益。尤其是，馬來西亞(特別是檳城)有源遠流長的電子及電氣製造板塊，使海外公司可順利過渡及輕易調配投資。因此，預期健全的電子及電氣製造板塊可為馬來西亞(尤其是檳城)帶來競爭優勢，把握重新導向的外國投資，利好工業樓宇的建設。

馬來西亞政府實施的保障性房屋措施：公共房屋的政府舉措將支持房屋建設需求，有利樓宇承包商。為協助低收入人口自置房屋或公寓，馬來西亞政府實行眾多舉措，以提高獲取保障性房屋的機會。根據2019年財政預算案演辭，其中一項主要舉措為撥款15億令吉至公共房屋計劃。此外，政府將為首次置業者豁免印花稅，以及改善向金融機構獲取貸款的可能性。該基金擬向低收入組別人士提供置業的低利率按揭。該等措施將為置業者節省成本，刺激公共房屋需求，從而提升住宅樓宇建設的需要。

檳城的新市鎮發展：為支持州份的經濟蓬勃發展，檳城正進行價值數十億令吉的綜合發展大型項目，以發展新市鎮，如估計成本為90億令吉的檳城國際商業城(由購物商場、醫療中心、高層寫字樓、酒店及住宅大廈組成的大型綜合發展項目)、成本約40億令吉的Light City，以及南部填海計劃。該等新市鎮發展項目結合高層住宅樓宇、辦公室大樓、商業綜合體、開放空間及社區設施於一身。尤其是，城鎮發展項目推動高層商業樓宇的建設，因為該等發展項目解決檳城較新及高質素辦公室的積壓需求。根據CBRE，檳城過往十年的新辦公室供應有限，區內辦公室的佔用率維持於約80%。辦公室佔用人正尋求切合其當代需求及提升企業形象且擁有濃厚商業氛圍的較新辦公室樓宇。因此，鑒於檳城出現的新市鎮，檳城建造業的前景明朗。

檳城交通發展計劃：為致力在檳城創建宜居及經濟繁榮的社區，檳城州政府展開檳城交通發展計劃(亦稱為PTMP)，將導致建造活動增加。該計劃為完善的交通策略，為解決州內惡化的交通擠塞問題訂立綜合交通系統的框架。該計劃預計將耗費270億令吉，包含多種交通模式，如架空輕軌鐵路(LRT)、單軌鐵路、巴士(BRT)及電車，亦包括發展新的高速公路及交通轉乘站，如Pan-Island 1號線、Butterworth – Kulim Expressway (BKE IC)、North Coast Pair Road等。由檳城州政府展開的檳城交通發展計劃將引發基建項目建設的長遠需求，作為檳城建造業的強大增長推動因素。

行業概覽

入行門檻

新入行者需要強大的財政實力，方可在市場上具有競爭力：作為客戶的主要甄選準則之一，穩健的財政實力對承包商確保建造項目順利進行而言極為重要。根據行業慣例，開始建造項目時，建造項目客戶會要求中標的主承包商提供由銀行或保險公司發出以客戶為受益人金額為總合約金額5%的履約保證金。此外，由於承包商將承擔與採購建材、委聘分包商以及租賃必要機器及設備有關的成本，需要龐大資本承擔，故需要有充足的啟動成本支持。此外，承包商僅會於項目最後階段核證工程進度後收取進度付款。因此，缺少強大財務背景的新入行者將難以與現有參與者競爭及贏得大型項目。

承包商經驗豐富、有堅實的往績記錄，且贏得客戶的信任：經驗豐富且已累積堅實往績記錄的承包商在取得項目時具有優勢，阻止新行業入與者加入市場。在建造業，建造工程的彪炳往績被視為篩選承包商的關鍵準則之一。缺乏堅實的業績參考及經驗累積的新行業參與者難以與成立已久的參與者競爭。此外，缺乏成熟網絡的新行業參與者未必會獲邀參與潛在業務機遇。在缺乏成熟供應商網絡的情況下，新入行者或會難以覓得有能力的分包商及熟練勞工，從而大大減弱新入行者的競爭力。

中美貿易戰對馬來西亞經濟及建造業的影響

馬來西亞的國際貿易對經濟增長作出龐大貢獻。國家經濟直接受貿易戰造成的潛在放緩及間接損害所影響。然而，貿易戰不一定完全對馬來西亞的經濟有害。事實上，部分公司由於勞工成本及土地成本上漲，自數年前起已開始分散來自中國的出口製造。由於公司將生產廠房由中國內地搬遷至馬來西亞，以加速對沖關稅措施的風險，馬來西亞或會得益於近期的貿易爭議。據亞洲開發銀行指出，因貿易戰而導致搬遷廠房將為馬來西亞帶來裨益，進一步帶動對工業廠房建造的新需求，因為馬來西亞所生產及出口的產品相比受關稅影響經濟體的產品較具價格優勢。電子及電氣、汽車零件及服裝業亦很大可能受惠。除上述行業外，美國亦可能自馬來西亞進口化工產品，因為馬來西亞在供應化工產品方面與中國同樣具競爭力。這亦會刺激在馬來西亞成立新化工廠。

承包商組成合營企業的常規

馬來西亞業內，承包商就投標及執行建造項目達成合營協議十分常見。合營協議一般可由兩間至三間承包商為不同目的達成，例如滿足項目的牌照要求，或就某大型建造項目聯合不同承包商的資源。合營協議的其中一個承包商亦可能就提供項目管理服務或其他服務(如建築設計或建造工程)向同一合營協議的另一個承包商預付費用，視乎合營協議各承包商的業務磋商而定，此舉並非罕見。