

行業概覽

除另有說明外，本節所載資料來自我們委託智匯編製的智匯報告，主要作為市場研究工具而編製，旨在反映根據可公開獲取資源及商會調查對市場狀況作出的估計。智匯的提述不應視為其就任何證券價值或投資於本集團是否明智而發表的意見。董事相信資料及統計數字的來源乃有關資料及統計數字的適當來源。董事並無理由相信該等資料及統計數字屬虛假或誤導，或遺漏任何事實，致使該等資料及統計數字於任何重大方面屬虛假或含誤導成分。本集團、[編纂]、董事、保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他人士(智匯除外)或其各自的董事、高級職員、僱員、顧問及代理均無獨立核實由智匯編製並載於本行業概覽一節的資料，亦無就其準確性及完整性發表任何陳述。因此，不應過分倚賴該等資料。

資料來源

我們已委託獨立市場研究及諮詢公司智匯就新加坡的物流行業進行全面研究、分析及匯報，總費用約為84,800新加坡元。我們認為該數額可反映市價。

智匯於2002年成立，為一間按需研究及戰略情報等定制研究及分析的獨立供應商。為達致智匯報告所載的定性及定量分析，智匯已分析次級統計數字、進行初步研究，並考慮新加坡物流行業的持續行業動向。

在智匯報告中，2019年至2024年新加坡物流行業(側重於集裝箱與陸路運輸服務)的市場預測乃基於下列主要假設和參數：

- 新加坡的社會、經濟和政治環境有望保持穩定；
- 全球和區域趨勢可能對物流行業產生影響／驅動；及
- 概無影響物流服務供求的外部衝擊，例如原材料短缺或行業監管變動。

董事確認

董事經採取合理謹慎的措施後，確認自智匯報告日期起概無可能限定、抵觸或影響本節資料的市場資料不利變動。

行業概覽

新加坡物流行業概況，側重於集裝箱與陸路運輸服務

物流涵蓋倉儲、貨運管理、供應鏈管理、供應商和合作方管理、運輸以及處理貨損索賠等各類服務活動。物流行業在支援製造／服務流程的各個方面扮演著非常重要的角色。憑藉全球一流的物流基礎設施、連接能力、地理位置、以及有利的政府政策及支援，新加坡已經成為全球卓越的供應鏈樞紐，擁有眾多開展各類物流相關活動的一流服務供應商／人才。此外，新加坡擁有全球最大轉運港口及亞洲最大貨運機場。在2019年全球集裝箱港口中，新加坡位居第二。於2020年，在新華一波羅的海國際航運中心發展(「ISCD」)指數中，新加坡連續七年保持其作為全球最大航運樞紐的地位。

物流的主要職能為：

運輸—涉及透過一種／多種方式(空運(飛機)、海運(輪船)及陸運(鐵路及貨車))，將原材料／貨物從一個地點移動至另一個地點。在新加坡，原材料／貨物的陸路運輸乃利用貨車進行¹。較大／較重的貨物則利用重型貨車(貨櫃車、冷藏貨車和ISO罐式貨車)進行運輸。數量較少及體積較小的商品需較為簡便的貨運解決方案。

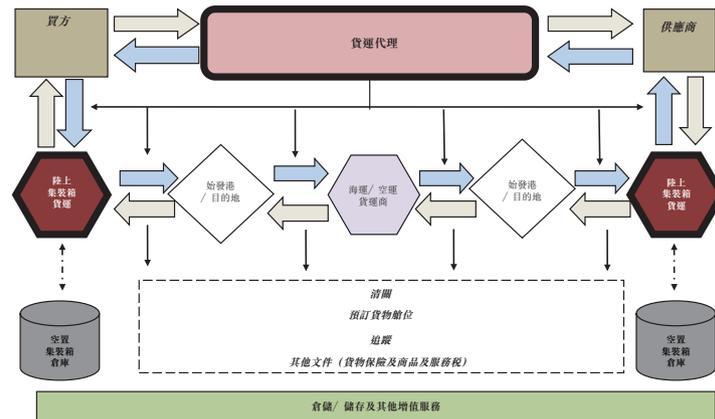
貨運代理—由作為客戶(租用人)以及運輸各方(承運商、海關及搬運公司)之間中間人的專業機構(貨運代理)進行。貨運代理需要處理與貨物發運／運輸相關的多項安排，其中包括進出口法規、文件及保險。

倉儲／儲存及其他增值服務—倉儲／儲存指將原材料／貨物存儲於商業建築物或堆場(沒有屋頂或遮蔽物的地上開放區域)。集裝箱倉庫為存放空置貨運集裝箱的區域，通常提供相關附帶服務。物流企業有時將堆場作為存放集裝箱及停放拖車的地方。其他增值服務指除客戶產品的接收、儲存及發運等標準服務之外的專業服務／流程，包括包裝、裝運貨板、標籤、分裝以及裝箱／卸貨(將貨物裝卸於集裝箱的過程)。

¹ 新加坡並無鐵路運輸

行業概覽

圖表 1：物流行業的價值鏈，側重於貨車運輸和貨運代理分部



資料來源：智匯示例

買方／供應商選擇其首選／常用貨運代理商處理其原材料／貨物的運輸。獲委任的貨運代理商將推薦最具效率的運輸解決方案／組合，並作為協調人，負責在適當情況下協調各個承運商、運輸商、碼頭、海關以及其他服務供應商。

買方／供應商指定貨車運輸公司、貨運代理商或其他物流公司將調動貨車(與拖車相連的原動機)至碼頭提取重櫃。完成清關後，集裝箱將運至指定目的地。收貨方會在最終目的地將原材料／貨物從集裝箱中卸載。空置集裝箱其後將運至空置集裝箱倉庫。缺乏內部存儲空間的買方／供應商可要求將其重櫃臨時存放於堆場或倉庫。

競爭狀況

新加坡物流行業非常分散。新加坡約有 150 至 200 間貨車運輸公司和 1,000 至 1,500 間貨運代理商。貨車運輸和貨運代理業者可按照其車隊規模進行細分—小規模分部(車隊規模少於 20 輛)、中等規模分部(20 至 79 輛原動機)及大規模分部(車隊規模 80 輛及以上)。本集團營運的中等規模分部佔市場份額 20.0% 至 30.0%。大規模分部佔市場份額少於 10%，而小規模分部則佔市場份額 60% 至 70%。

行業概覽

競爭程度及性質

新加坡物流業競爭十分劇烈，尤其是貨車運輸及貨運代理分部。市場競爭差異化的關鍵點包括以下幾點：

行業專業化—部分業者服務個別產業群。其他業者則選擇服務來自廣泛行業的客戶。業者可選擇專注服務於個別地區營運的行業。較大型的貨車運輸公司往往集中資源服務一小群國際／大型企業客戶，包括大型油氣公司。其他公司（通常為中小型公司）則沒有地理及行業範圍限制。多年來，中小型業者應已建立遍佈新加坡的客戶群，從而使自身能夠以具競爭力的價格提供全個新加坡的運輸服務。通過運用此客戶分佈，由該等業者營運的集裝箱貨車更有可能盡量減少空車次數，從而提高運輸效率。此外，集裝箱貨車運輸費會視乎（其中包括）涵蓋距離、點對點交付涵蓋的區域、交付貨物的數量、合約協議的類別及所需服務是否需要電子貿易申請或包括專業服務等因素而有所不同。

一站式服務—於新加坡物流行業的貨車運輸分部中，有七間大型行業參與者（佔行業參與者抽樣調查樣本的約5.8%或大型分部行業參與者抽樣調查樣本的約58.3%）^{附註}及15間中型行業參與者（佔行業參與者抽樣調查樣本的約12.5%或中型分部行業參與者抽樣調查樣本的約88.2%）^{附註}已通過擴展其服務範圍，發展為一站式物流服務供應商。雖然物流服務用家普遍採用多於一間服務供應商，惟彼等一般會選擇採用彼等信賴的常用供應商。此外，擁有物流堆場的行業參與者提供更經濟的貨物存儲選擇，而不是將貨物存儲在新加坡港口。然而，並非所有中等規模分部的主要參與者均經營倉庫／提供倉儲服務。其取決於彼等各自的業務策略及擴展計劃。

業務網絡／關係—業務網絡／關係為貨車運輸及貨運代理業務的關鍵元素。貨車運輸公司會運用其業務網絡共同代理／共同提供其他服務。貨運代理的成功關鍵為其共同代理網絡的實力／可靠程度。

市場聲譽—聲譽建基於多項因素，例如服務供應商的專業範疇或所提供的服務質素。雖然價格競爭力為重要考慮因素，惟可靠及時於物流業務當中不可或缺。在提供持續優質服務方面具有良好往績紀錄的貨車運輸／貨運代理公司將贏得客戶的信心。

附註： 根據智匯報告，該等統計數據乃根據新加坡物流行業貨車運輸分部總共150至200間行業參與者中120間行業參與者的樣本量而編製。在120個行業參與者的樣本中，12間行業參與者屬大型行業參與者，17間行業參與者屬中型行業參與者，其餘91間行業參與者屬小型行業參與者。

行業概覽

市場規模及市場份額

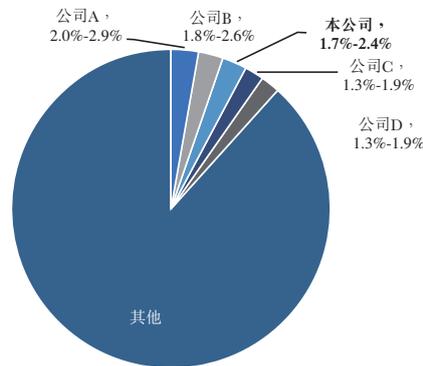
於2019年12月31日，新加坡有5,507輛原動機。於2019年，新加坡貨車運輸、貨運代理及一般倉儲分部的市場規模估計介乎87億新加坡元至89億新加坡元。同年，中等規模分部的價值介乎18億新加坡元至26億新加坡元。

新加坡物流業高度分散。就收入而言，於2019年，本集團的市場份額佔整個貨車運輸、貨運代理及一般倉儲分部約0.49%至0.50%。

中等規模分部的主要企業

新加坡物流行業貨車運輸、貨運代理及一般倉儲分部中的中等規模分部(原動機車隊為20至79輛)的前五大企業的市場規模及其市場份額於下列圖表闡釋，按收入計算，本集團於2019年佔貨車運輸、貨運代理及一般倉儲分部的中等規模分部的市場份額約1.7%至2.4%。

圖表2：新加坡物流行業貨車運輸、貨運代理及一般倉儲分部的中等規模分部的前五大企業的市場份額



附註：

- 市場份額以2019年貨車運輸、貨運代理及一般倉儲分部的中等規模分部收入為基礎。
- 比較企業包括從事貨車運輸、貨運代理及一般倉儲業務的中等規模行業企業。
- 圖表中的主要企業均未公開上市。

資料來源：智匯報告

行業概覽

入場門檻

誠如下文所編述，集裝箱與陸路運輸服務的入場門檻相對較高：

大量資金需求－貨車運輸公司需要投資／租賃原動機及拖車。一輛原動機的平均成本為118,000新加坡元至130,000新加坡元。其他核心成本包括車輛牌照登記／續期、重型車輛泊車費以及車隊維護保養。

服務可靠性與及時性－集裝箱交付及／或取貨的延誤會中斷物流流程。付運人／貨運代理商需利用替代運輸安排。服務可靠性、一致性和準時往往是價格之外的重要考慮因素。及時性對於物流行業至關重要，與新進企業相比，客戶傾向採用成熟及／或規模較大的企業。

倉庫／堆場所有權－貨車運輸及貨運代理服務供應商均正轉型為綜合物流業者，例如提供倉儲／儲存服務。擁有倉庫／堆場讓貨車運輸及貨運代理服務供應商能夠提供空間租賃服務等增值服務。倉庫／堆場的租賃及購買成本以及有限的土地供應為該等業者面對的主要考慮因素及挑戰，並為新入行人士的入場門檻。

爭奪數量有限的司機－司機供應為貨車運輸服務的核心。貨車司機大多為外國人。隨著收緊僱用外籍勞工，新進企業招聘外籍司機時將遇上困難。運輸及倉儲服務業的外籍勞工限額目前定為38%（2013年7月1日：40%；2012年7月：45%及2012年7月前：50%），並將由2021年1月1日起下降至35%。於2018年3月，人力部進一步為S準證計劃項下半技術外籍勞工實施更高最低工資。¹自2019年1月1日起，最低合資格薪金由2,200新加坡元上調至2,300新加坡元。第二次加薪自2020年1月1日起生效，最低合資格薪金上調至2,400新加坡元。一項更近期引入的措施為將本地工人的最低薪金由1,300新加坡元增加至1,400新加坡元後，該等人數方可計入公司僱用外籍工人辦理工作許可證及S準證的配額內，其已自2020年7月起生效²。

¹ 該項內容不代表人力部觀點。

² 該項內容不代表人力部觀點。

行業概覽

行業知識與經驗—此包括業務網絡及牌照。貨運代理分部的新進企業需要物流合作方的聯絡人網絡，以協調從始發港至終點之間的運輸交付。自身並無資產的貨運代理依賴其共同代理網絡為其客戶提供可信／及時的服務。貨運代理以這種方式隨時間建立自身聲譽，從而贏得忠實客戶群。原動機司機駕駛重型車輛亦需要取得個人牌照。此等入場門檻將阻礙潛在新進參與者。

重型車輛泊位的供需—於2020年5月8日，新加坡有25,134輛最大載貨重量至少為7,000公斤的車輛，並約有8,000個市區重建局及少於1,000個建屋發展局重型車輛停車場。在新加坡，不僅價格實惠的公共停車場不足以服務重型貨車，找到方便位置停泊大型／重型車輛亦日益困難。可用泊位更受與住宅區的距離、法規及公眾安全所限。重型車輛停泊規定進一步減少本地貨車運輸服務供應商可用的泊位。

機遇及威脅

下文闡述對業者構成機遇或威脅的四項主要因素：

技術創新—本地集裝箱及陸路運輸服務的最新技術發展讓較小型貨車運輸服務供應商於需求激增時承接額外工作。貨車自動化的技術發展亦讓司機可承擔較高技術工作。

來自地區海運格局日益劇烈的競爭—中國一直投資於地區內眾多港口發展項目。為利用該等機遇，新加坡與中國合作，為「一帶一路」倡議（「一帶一路倡議」）的發展項目提供基建／財務支援。地區港口發展亦對新加坡的頂尖全球及地區港口地位構成潛在威脅。較大型船隻可直達較新的港口，而毋需經過馬來西亞或新加坡的轉口港。

土地日漸短缺—土地空間的實際限制及互相抵觸的需求為本地貨車運輸服務供應商擴張車隊或提供倉儲及／或儲存服務的主要障礙。土地限制代表新加坡未能提供足夠泊位以支持更龐大的車輛數目。互相抵觸的土地使用對可用土地空間及已開闢工業用地造成壓力。由2015年至2019年，已開闢工業用地供應由7,361公頃增加至8,220公頃（複合年增長率為2.8%）。然而，競投土地以供更長期使用成功與否視乎新加坡政府的審閱，而土地可能分配予對新加坡提出最佳經濟建議的競投者。

司機持續短缺—集裝箱及陸路運輸服務業者面臨原動機司機短缺。有關挑戰影響貨車運輸服務供應商的擴張車隊計劃或承接額外訂單。長期司機短缺可能導致部分貨車運輸服務供應商縮減營運規模。

行業概覽

主要趨勢

貨車運輸、貨運代理及倉儲服務的需求受本地人口對商品及服務需求(私人消費)的影響，而此需求則視乎人口增長及經濟(國內生產總值)。運輸及倉儲服務行業於2019年產生321億新加坡元(2018年：306億新加坡元)，並於2015年至2019年五年期間貢獻名義國內生產總值的6.1%至7.1%。作為主要轉運樞紐，新加坡有處理貨品進出口該地區的重要角色。新加坡政府強化物流業的努力及即將落成的Tuas碼頭將加強國家的競爭力，從而鞏固其轉運樞紐地位。

全球與地區趨勢

航運企業整合—全球集裝箱運輸行業經歷一系列承運商的大型結盟、兼併及收購活動以及倒閉。預期會出現進一步行業整合，剩餘較少巨型承運商。航運企業、物流企業及買方可選擇的承運商數量減少，而且運費及港口設施費率可能提高。航運企業整合可帶來提升營運效率、減少運力過剩及提高運費及港口設施費率等優勢。擁有巨型船舶的航運企業可利用較少的趟次承運更多貨物，亦可通過提高運費獲益。新加坡港口將受惠於入港集裝箱數量增加，從而增加對陸上貨車運輸及貨運代理服務的需求。

地區性港口發展—東南亞國家聯盟(「東盟」)乃「一帶一路倡議」的關鍵地區。因此中國在東南亞地區發起的港口投資項目愈來愈多。地區性港口的出現可提高貿易連通性，但亦對東南亞地區現有的海上貿易格局構成挑戰。將貨物直接運輸至該等現代化區域性港口的可能性，可能為貨運代理提供更具成本效益的運輸路線及選擇。

全球貿易局勢緊張—由於美國與部分貿易夥伴之間不斷威脅提高關稅，全球貿易局勢不確定性加劇。在全球貿易局勢存在不確定性的情況之下，貨車運輸及貨運代理服務供應商面臨貨運量減少、清關、取貨或交付延誤的風險。

物流4.0—物流4.0指使用創新科技(例如自動化及物聯網)改革物流程序及價值鏈，乃為物流行業引入智能解決方案的最新理念。預期物流行業將進一步轉型，貨車運輸及貨運代理服務供應商有望在增加服務交付選擇及成本效益方面受益。

行業概覽

主要行業驅動因素

新加坡為全球和區域物流樞紐的領導地位－憑藉全球頂級物流公司匯聚及高度發達的基礎設施，新加坡的物流樞紐地位得以維繫。藉著強大的基礎設施，新加坡可充分利用全球貿易流，運輸及倉儲分部在2019年錄得按年（「按年」）增長4.9%。為強化其穩固地位，新加坡政府正進一步開發該國的基礎設施，例如正在建設的Tuas碼頭和樟宜東部工業區（「CEIZ」）。

政府及行業本身大力推進物流行業轉型－新加坡政府制定了各種政策舉措，並與物流企業合作。主要舉措如下：

- 物流行業轉型圖（「物流ITM」）－推出以提升物流業價值83億新加坡元，並於2020年前為專業人員、經理、行政人員及技術人員創造2,000個新工作崗位。此乃由新加坡貿易和工業部推出，旨在提升物流行業價值83億新加坡元，並於2020年前為專業人員、管理人員、行政人員及技術人員創造2000個新工作崗位。該路線圖概述物流業於培養高技能人才、採用新技術及幫助公司國際化方面的關鍵轉型領域。該路線圖提高物流行業工人的技能水平，並培訓彼等使用技術。本集團可藉此機會，培養彼等的技能水平、採用更多當下技術並讓其自身處於更國際化的位置。
- 加強版物流業數字化藍圖（「IDP」）－加強版物流業數字化藍圖。此乃為推動業務流程數字化，以提高全行業的生產力及創新力而推出。該藍圖於2017年首次由資訊通信媒體發展局制定，旨在推動業務流程數字化，以提升整個行業的生產力及創新力，並於2020年8月更新。加強版IDP不僅針對經營貨運代理、倉儲及／陸路運輸的本地物流業的中小型企業（SME），亦包括提供空路運輸支持服務的企業。更新后的IDP亦包括五項新解決方案，此乃由於在當前疫情的刺激下，對通過數字化提高效率的需求愈來愈大。該項藍圖更以中小型企業為中心，通過提供資助及諮詢來協助該等公司進行數字化工作。本集團可利用IDP尋求相關意見，並申請數字化資助，從而提高生產力，加強吸引新客戶及挽留現有客戶的能力。
- 物流技能框架－確定工作職責、職業發展、現有及即將出現的技能，並概述技能提升培訓方案。此乃由新加坡未來技能、新加坡勞動力局及新加坡經濟發展局等政府機構聯合構思及推出。此項舉措確定工作職責、職業發展、現有及即將出現

行業概覽

的技能，並概述物流業的技能提升培訓方案。物流技能框架將提升新加坡勞動力的物流處理能力、增強該行業對人才的吸引力並憑藉技能更為嫻熟的工人提高生產力。本集團可於該框架下提升員工的技能及能力以更好地服務客戶。

- 物流聯盟 – 合作推動行業發展及增長的項目。該聯盟乃與物流 ITM 共同成立，旨在合作推動行業發展及增長的項目。成員包括政府機構新加坡標新局(現稱為新加坡企業發展局)以及新加坡物流協會、新加坡運輸協會、集裝箱倉庫與物流協會(新加坡)等行業協會。該聯盟可以讓企業之間有更多的合作，可以提高整個行業的效率，例如，當涉及集裝箱貨車路線與倉庫處理時間表如何協調時。憑藉一個共同的平台，參與者可分享及共同工作。本集團可參與該等項目，並利用創新的解決方案來降低業務成本。
- 本地企業與協會發展計劃(「LEAD」) – 政府與行業協會之間的合作項目，旨在提高行業及企業的競爭力。該計劃項下的主要物流項目包括於第三方物流倉庫使用自動導引車、企業對企業(「B2B」)、貿易便利化平台及底盤聯營。LEAD 為合資格項目提供高達 70% 的合資格成本支持，其可覆蓋人力相關成本、設備及材料、專業服務、業務發展成本及知識產權成本。雖然 LEAD 更多為政府與行業協會之間的合作，但本集團可與物流行業協會合作開發項目，其可為本集團及整個行業提高自動化水平及提升整體效率。
- 推進技術應用的三年路線圖 – 由新加坡物流協會(SLA)制定的路線圖，側重於加深更多物流公司對技術應用的理解並推動技術應用，以加快數字化之旅。其將通過建立平台展示物流領域的創新技術及數字化應用，通過共和理工學院的創新供應鏈管理中心(COI-SCM@RP)試點概念驗證項目，以及推動自動化應用，如機器人流程自動化。顧名思義，此路線圖鼓勵物流業數字化，從而提高生產力及效率水平，並減少對人力的依賴。本集團可以利用創新型解決方案來改善工作流程。

人口、消費與外國直接投資(「外國直接投資」)的增長 – 新加坡人口、人均國內生產總值和私人消費支出增長，展示對商品及服務需求的上行趨勢，亦反映新加坡的進口量及外國直接投資流入增加。新加坡持續位居全球十大外國直接投資目的地，自 2014 年的 11,123 億新加坡元增至 2018 年的 17,368 億新加坡元。陸上集裝箱運輸量與人口、經濟和進口增長同步增加，為本地貨車運輸及貨運代理服務供應商創造機會。

行業概覽

激烈競爭促進企業服務多元化—多家集裝箱及陸路運輸服務企業均提供類似服務。業界人士嘗試提供綜合物流解決方案提升競爭力，從而推動業務多元化。例如，貨車運輸商及貨運代理服務供應商紛紛擴展至物流行業的其他分部。貨運代理服務供應商透過併購收購業務及／或倉庫和貨車等資產去擴展所提供的服務，而貨車運輸服務供應商則擴展至倉儲、儲存集裝箱倉庫及／或貨運代理解決方案。

大企業常見的長期租賃或倉庫所有權—大規模分部中大多數企業擁有或具備長期租賃倉庫，而大多數小企業則沒有。於2017年，在九間分析過的新加坡物流行業大型企業中，八間擁有或具備長期租賃倉庫，其中一間正在興建一幢六層高帶斜坡的新倉庫，與小型企業的長期倉庫所有權形成鮮明對比。在確認到的九間小型企業中，八間沒有或不具備長期倉庫租賃。另一方面，中型企業承擔的倉庫租賃期限長短不一，部份持有長期租約，其餘則持短期租約。至於堆場方面，據觀察，大多數大型企業和中型企業、以及約半數小型企業有租賃。由於大多數大型企業擁有倉庫或持有倉庫的長期租約，因此對於提供集裝箱貨運服務的成長中公司而言，此等投入很可能是一種自然且合理的發展。

新加坡倉庫的出租率(最接近利用率的代表)和租賃指數—新加坡的倉庫出租率經常波動，但一直處於高水平，2015年至2019年的出租率至少達到87.5%。同期的平均出租率為89.4%。

過往原材料價格趨勢

集裝箱及陸路運輸服務企業在供應方面的三個主要考慮因素(車輛成本、柴油價格和勞工成本)的趨勢論述如下：

車輛成本—原動機和拖車

誠如下文章節所論述，原動機和拖車的成本在過去五年保持相對穩定。

原動機和擁車證(「COE」)費用

於2015年至2019年，原動機的成本處於每輛120,000新加坡元至200,000新加坡元之間。成本變動取決於歐洲排放標準的變更。影響原動機成本的其他因素亦包括新加坡政府最近推出鼓勵燃油減排的措施。

行業概覽

圖表 3：平均 COE 配額費用，2015 年至 2019 年



附註：

- 平均COE配額費用數字指該年度內所有投標活動的C類平均配額費用。C類指貨車及巴士。
- C類配額合計指一年內所有投標活動的每月C類配額總數。

資料來源：智匯報告

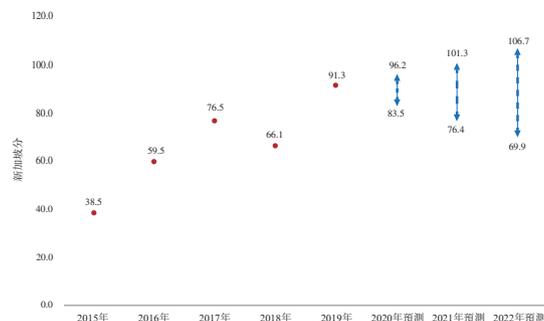
貨車運輸服務供應商需要為其原動機購買COE。貨車及巴士的每年平均COE配額費用自2015年的50,467.46新加坡元降至2019年的26,310.92新加坡元(複合年增長率：約-15.03%)。由於針對其他類型車輛實施零增長政策，預計C類車輛的配額將進一步增加。C類車輛的增長率在2021年作進一步檢討之前將不受影響(0.25%)。因此貨車運輸服務供應商能夠擴大其車隊規模。

拖車

於2015年至2019年，拖車的平均價格介乎每輛² 8,000新加坡元至18,000新加坡元之間，並無出現大幅波動。拖車的成本高度取決於原材料價格(即鋼鐵)，其次為裝載重量及尺寸(20或40呎標準箱)。拖車亦須繳納公路稅，並需每年接受檢查。鑒於商品服務稅和原材料成本可能上升，預計未來三年(2019年至2021年)內，拖車價格將增加8.0%至10.0%。

柴油價格

圖表 4：柴油現貨價格，2015 年至 2019 年及 2020 年至 2022 年預測



² 包括輪胎

行業概覽

附註：

- 以上數據為 10ppm S 柴油價格，10ppm S 指硫含量為百萬分之十。
- 柴油現貨價格指可立即購買、出售和交付的當前市場柴油價格（例如批發）。與零售／加油站價格不同，現貨價格不包括稅費。
- 該價格指新加坡境內年末柴油價格。

資料來源：智匯報告

於 2015 至 2019 年，新加坡境內供應給本集團的柴油批發價由每公升 38.5 新加坡分升至每公升 91.3 新加坡分（複合年增長率為 24.1%）。柴油價格的變動對需要大量燃料的貨車運輸公司具有重大影響。鑒於預期全球石油供需會出現波動，預期柴油價格於未來三年將於複合年增長率 -8.5% 至 5.3% 的範圍內波動，部分原因為 COVID-19 疫情影響全球經濟。

勞工成本

由於受人力供應及工資增加等因素的規限，新加坡的勞工成本持續上升。

圖表 5：新加坡全職受僱居民每月收入總額中位數，2015 年至 2019 年（6 月）



附註：

- 數據指截至該年度的 6 月份滿 15 歲及以上全職受僱居民每月收入總額中位數。
- 每月收入總額指受僱所得收入。就僱員而言，該金額指每月工資或薪金（未扣除僱員繳交公積金供款及個人所得稅）總額。該金額包含基本工資、超時工作薪酬、佣金、小費、其他津貼以及 1/12 的年度獎金。就自僱人士而言，每年收入總額指其業務、貿易或執業所得每月平均盈利（例如收入總額減所產生經營支出）（未扣除所得稅）。
- 該數據不包括新加坡全職服役軍人。居民指新加坡公民和永久居民。

行業概覽

- 全職受僱指每週正常工作時間為35小時或以上的就業。
- 該項內容不代表人力部觀點。

資料來源：人力部，人力資源研究和統計局，綜合勞動力調查

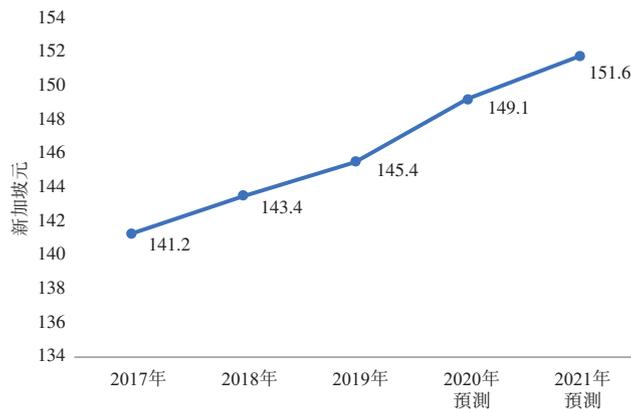
總體而言，自2015年以來，新加坡的勞工成本持續上升。在運輸倉儲服務業，每月收入總額中位數由2015年的2,916新加坡元上升至2016年的2,925新加坡元，於下一年持平，於2019年上升至3,225新加坡元(複合年增長率：每年2.6%)。勞工成本上升或由於司機短缺及外國勞工供應收緊所致。

過往及預測貨車運輸每程平均運費及貨運代理費用

貨車運輸每程平均運費

貨車運輸每程平均運費由2017年至2019年逐步上升，期間由141.2新加坡元上升至145.4新加坡元(複合年增長率為1.5%)。預計費率於2020年及2021年將以同樣的趨勢上升，分別達至149.1新加坡元及151.6新加坡元。

圖表6：於2017年至2021年預測的過往及預測貨車運輸每程平均運費



附註：

- 圖表中所描述的費率乃行業平均水平的指示性數字，並未考慮到個別企業的具體差異，如客戶組合、批量折扣及與客戶的其他合約協議等。
- 貨車運輸每程平均運費乃按20呎計算，包括與港口、倉庫及裝卸有關的費用，不包括燃油費及在Jurong地區以外送貨的額外費用。

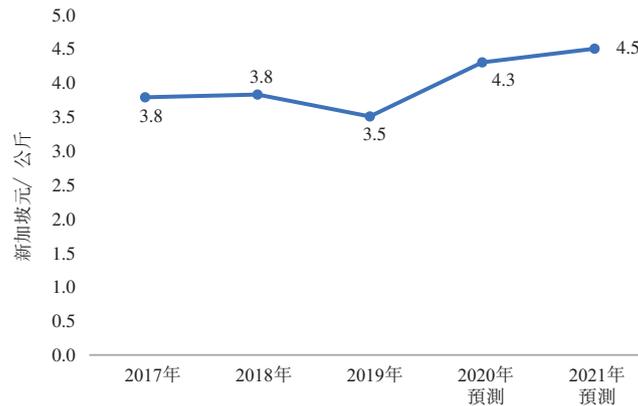
資料來源：智匯報告

空運運費

於2017年至2019年，每公斤空運運費按複合年增長率-3.8%下降，但預計於2020年及2021年將分別上升至4.3新加坡元及4.5新加坡元。

行業概覽

圖表 7：於 2017 年至 2021 年預測的過往及預測空運運費



附註：

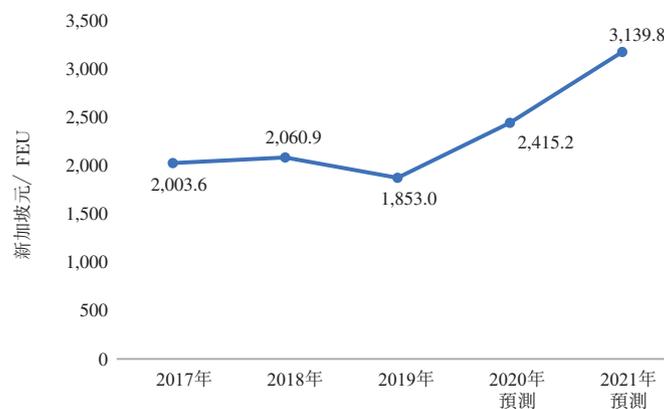
- 乃參照全球平均空運運費編製。

資料來源：智匯報告

海運運費

於 2017 年至 2019 年，每 FEU 的海運運費整體按複合年增長率 -3.8% 下降，但預計於 2020 年及 2021 年將分別增加至 2,415.2 新加坡元及 3,139.8 新加坡元，而 2019 年為 1,853.0 新加坡元。

圖表 8：於 2017 年至 2021 年預測的過往及預測海運運費



附註：

- 乃參照全球平均海運運費編製。

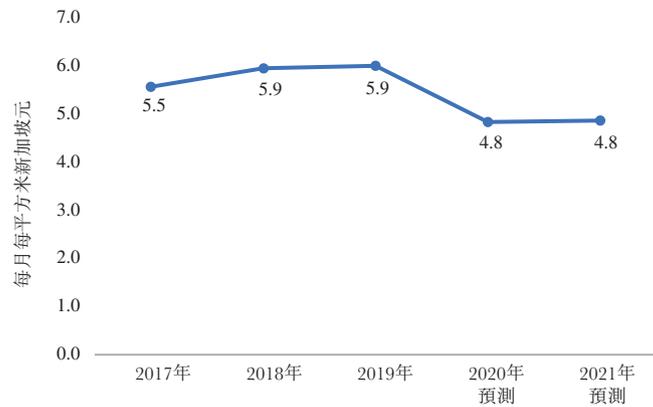
資料來源：智匯報告

行業概覽

物流堆場成本

物流堆場成本於2017年至2019年呈上升趨勢，複合年增長率為3.8%，但預計於2020年及2021年將降至每月每平方米4.76新加坡元及4.79新加坡元。

圖表9：於2017年至2021年預測的過往及預測物流堆場成本



資料來源：智匯報告

新加坡物流行業前景，側重於集裝箱與陸路運輸服務

行業前景

物流行業是新加坡經濟的關鍵基石，不僅在連接多個供應鏈方面發揮關鍵作用，亦支持其他行業的營運持續性。由於其重要性，新加坡政府已確定其為親政府政策的接受者之一。然而，新型冠狀病毒(COVID-19)爆發對經濟帶來挑戰，並減緩全球貿易，繼而可能抑制物流行業實現其全面增長潛力。其主要摘要如下：

政府支持物流行業發展的政策與承諾

(1) 經濟多元化—透過經濟多元化，新加坡的經濟增長與發展模式更具可持續性。此舉導致對基礎設施／行業的投資支出迅速擴大，大幅增加對實體資本(道路、機械、建築物及其他形式的基礎設施)的投入，為境內物流行業奠定基礎。從長遠而言，經濟多元化會增加知識及提高工作效率，其將轉化為物流行業在效率方面的提升／創新。政府銳意將新加坡建設成為全球和亞洲技術、創新和企業的據點，提升新加坡的地區競爭力，吸引新增投資，從而為物流行業等支援行業創造機會。

行業概覽

(2) 物流 ITM— 物流 ITM 體現政府增強物流行業實力及提升新加坡作為全球和區域物流樞紐地位的努力。根據物流 ITM，新加坡政府將協助物流企業採用各種技術，投資設施以推動對先進技術的使用，並培訓勞工，使其更善於使用技術。整個營運流程的數碼化可提高物流行業的效率和生產力。

(3) 新加坡港口發展— 預計 Tuas 碼頭項目於 2040 年代前全部竣工後，每年吞吐量將達到 65.0 百萬個標準箱。Pasir Panjang 碼頭三期和四期的擴展提高港口總吞吐量至 50.0 百萬個標準箱。新加坡港口開發項目預期將推動貨車運輸、貨運代理及倉儲等物流服務的增長及需求。

新加坡作為主要聯盟的主要東南亞城市，推高物流機會— 新加坡於 2017 年全球航運聯盟重組後成為主要集裝箱聯盟(如 Ocean Alliance、THE Alliance 及 2M Alliance) 的主要港口，最近成為 Ocean Network Express (「ONE」) 的主要港口。ONE 與 PSA 新加坡建立了一個合資集裝箱碼頭，計劃於 2019 年上半年開始營運，將營運四個大型集裝箱泊位，每年合併吞吐量為四百萬個標準箱。該合資企業使新加坡成為 ONE 服務的主要停泊港，並使新加坡的港口領先其亞洲鄰近競爭對手。作為東南亞航線及主要聯盟的主要樞紐，新增 ONE 將可增加集裝箱吞吐量，繼而為集裝箱貨車運輸公司及貨運代理商提供更多機會。

應對 COVID-19 疫情造成的經濟不明朗因素的預算措施— COVID-19 疫情已對新加坡的個人日常生活、若干業務及供應鏈的正常過程造成干擾。新加坡與中國的緊密經濟關係及中國實施的病毒防控管制已威脅到國內供應鏈及收入流。鑒於該等不明朗因素，貿易和工業部已將其 2020 年國內生產總值增長預測下調至 -7.0% 至 -4.0%，其後於 2020 年 11 月 23 日收窄至 -6.5% 至 -6.0%。儘管如此，新加坡在控制病毒擴散方面的努力及強勢，以及新加坡政府為遏制干擾而分配的近 1,000 億新加坡元，均有助緩解病毒威脅的部分負面影響，2020 年 2 月的 2020 年預算中宣佈投放 800 百萬新加坡元，以及一套 56 億新加坡元的計劃和三套總值 861 億新加坡元的刺激計劃，將進一步緩解疫病的後遺症、並協助企業、大眾及承受最大衝擊的行業渡過此充滿挑戰的時期。另一筆 80 億新加坡元的支出自此撥出對抗 COVID-19 及應對經濟不確定因素。新加坡政府亦實施監測及檢疫制度，展示出國家積極及堅定地承諾盡快遏制社區傳播。據報道，中國在其三個月抗擊病毒的過程中遏制了本地傳播病例，對新加坡而言屬正面影響。隨著限制放寬，據報中國超過 95% 大型企業已恢復生產，意味著供應鏈將出現復甦反彈，且鑒於新加坡政府積極的病毒控制及預算方案，新加坡經濟很可能於 2020 年下半年重拾動力。

行業概覽

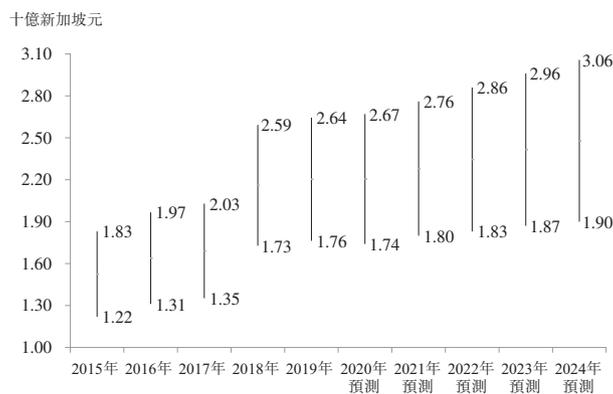
透過供應鏈多元化提升抗逆能力－新加坡政府一直鼓勵國內公司多元化其來源及供應鏈，避免潛在食品短缺的可能性，並應對隨著人口增長而不斷增長的需求。為提高該國的抗逆能力，新加坡政府計劃加強其自由貿易協定(FTA)網絡，以深化及多元化與其他市場的聯繫。此舉有可能促進貿易關係，鼓勵企業海外創業，並多元化其市場、供應鏈及產品組合。物流行業將受惠於貿易上升勢頭。

小型企業的退出有利於中等規模集裝箱運輸企業－預計中小規模分部的貨車運輸服務供應商會出現進一步變動。由於繼承問題、競爭激烈、難以擴大規模以及人力資源方面的挑戰，小規模分部的企業數量將會減少，從而為中等規模分部的企業提供機會，因為一度由退出的小型企業服務的客戶將需尋求替代服務提供商來支持他們現有的物流需求。該等客戶將尋求替代貨車運輸服務提供商，此等服務供應商至少可以複製其前供應商提供的服務水平和可比價格，意味著他們可能接觸規模相同的小型企業或中型企業。

過往及估計增長

預計由2020年起，對於新加坡的中等規模企業而言，貨車運輸、貨運代理及一般倉儲分部將以複合年增長率1.8%至3.5%增長，金額將於2024年達到19億新加坡元至31億新加坡元。新加坡中等規模企業於貨車運輸、貨運代理和一般倉儲分部的市場規模截至2024年的1.8%至3.5%預期增長為保守估計，此乃由於其並未計及航運企業整合、東南亞被視為「一帶一路倡議」的關鍵地區及科技發展等潛在增長推動力的全球趨勢。有關更多資料，請參閱本節「主要趨勢－全球與地區趨勢」及「COVID-19疫情的影響」各段。

圖表 10：新加坡中等規模分部的貨車運輸、貨運代理和一般倉儲分部的過往及估計市場規模，2015年至2024年



資料來源：智匯報告

行業概覽

短期而言，新加坡經濟前景預期疲弱。儘管發生中美貿易戰及爆發 COVID-19，但是相對優勢(包括建築及資訊及通訊行業)以及新加坡政府為遏制有關情況而採取的積極措施預期將推動新加坡經濟發展。預期新加坡的集裝箱吞吐量將於 2019 年至 2024 年增長 1.0% 至 3.0%。集裝箱貨車運輸勢將受惠於集裝箱吞吐量的預期增長。倉庫空間的淨需求預計將於 2019 年至 2024 年按複合年增長率 5.3% 增長。

新加坡的倉儲空間供應正逐漸減少—2020 年至 2024 年的倉儲空間儲備供應量估計超過 820,000 平方米。此數字明顯低於過去五年(2015 年至 2019 年)所供應的 2,569,000 平方米總倉儲空間，此乃由於新加坡政府自 2018 年下半年以來連續削減工業用地供應。由於供應量較低，倉儲空間的租賃率有望提高，而電子商務作為主要推動因素之一，市場有可能消化到 2017 年及 2019 年完成的大量倉儲供應。截至 2019 年第二季度末，大部分正在進行的新倉儲項目為製造商驅動需求的延伸，於 2020 年第二季度末，籌備中的大部分新倉儲項目由物流服務供應商及物業開發商進行。

倉庫空間淨需求改善—預計倉儲空間的淨需求預期將有所改善。淨需求(以總需求減去總供應量計算)預計將從 2019 年到 2024 年以複合年增長率 5.3% 增長。由於已經考慮開發倉儲空間供本身使用的實體的需求和供應，此淨需求指標更能反映企業尋求租賃第三方倉儲空間的需求。預期淨需求增長，對倉儲行業內的企業、或尋求進入倉儲行業的企業來說均為好兆頭。

「一帶一路倡議」增加海上貿易活動—新加坡在這項倡議中起著關鍵作用，因為該國位於一帶一路倡議的海上絲綢之路沿線，是馬六甲海峽的首選停靠港。貨物在這條大型新運輸通道的流動增加會促進有關流動的新加坡的港口活動增加，反過來將影響對該國倉儲空間的需求。從近年新加坡集裝箱運輸公司對倉儲空間的投資可見相信一帶一路倡議對新加坡倉儲行業有積極影響及帶來機遇。雖然一帶一路倡議相關項目因 COVID-19 疫情而暫時延誤，中國已重申其對倡議的承諾，將之與「健康絲綢之路」一併提升，推動一帶一路倡議國家之間的衛生合作。

新加坡作為全球海運巨擘的角色將利好工業倉庫需求—新加坡於 2020 年成為公認的全球最大的轉運樞紐。新加坡港務局與 ONE 於 2018 年 12 月建立合資企業，以在新加坡經營四個大型集裝箱泊位，使新加坡成為 ONE 服務的主要停泊港，鞏固了作為全球海運巨擘的地位。ONE 是航運聯盟的一部份，該聯盟佔全球集裝箱貿易四分之三以上。該合資企業將為

行業概覽

新加坡倉儲空間(尤其為工業倉儲)的更大需求鋪路。除近期Pasir Panjang碼頭擴展提高新加坡每年的吞吐量至50.0百萬個標準箱外，新加坡正計劃透過Tuas碼頭為倉儲行業帶來另一個主要提升，計劃分四個階段完成，預期首階段於2020年前竣工。

集裝箱吞吐量和新加坡貿易增長—新加坡集裝箱總吞吐量由2015年的30.9百萬個標準箱增加至2019年的37.2百萬個標準箱。於2016年至2019年，新加坡進出口總值亦分別按複合年增長率5.8%及8.2%增長。於2020年至2022年，預期出口及進口總額將分別按2.7%至4.1%及2.6%至5.9%的同比增長。於2015年至2019年，15大增長率最高的進口產品中，包括半導體、半導體設備、光學產品、醫藥產品、機器部件、塑膠樹脂及雜貨。該等貨品亦普遍有正面趨勢。於2016年至2019年，機械及醫藥產品的進口值分別按複合年增長率約11.2%及10.9%增長。同期，塑膠(包括塑膠樹脂)的進口額按複合年增長率8.4%增長，而電子產品(包括半導體)的進口額則按複合年增長率約4.9%增長。同時，光學產品及雜貨進口值分別按複合年增長率約3.9%及3.0%增長。該等產品的進口值預期亦將於2020年至2022年進一步上升。機器及雜貨進口值預期將錄得最大增幅，複合年增長率分別為8.2%及7.9%。隨後，醫藥產品的預測進口值按複合年增長率6.3%增長。於2020年至2022年，塑膠樹脂的進口值預計將按5.4%的複合年增長率增長，而電子產品的進口值預計將按3.9%至5.8%的同比增長。此可能反過來推動物流業內倉儲行業的需求。

電子商務及東盟將推動倉儲行業增長—倉儲是電子商務價值鏈的重要組成部分。因此，電子商務日益普及將對倉儲行業產生溢出效應。於2015年至2019年，新加坡電子商務市場規模以約18.9%的複合年增長率增長。新加坡大型電子商務公司已建立自己的業務，使國內倉儲空間需求增加。預期倉儲空間市場將進一步增長，2019年至2025年的複合年增長率將為23.2%，其中一半以上來自跨境交易。電子商務持續蓬勃發展，將推動對倉庫的需求。

為應付交易商品數量增加，多個地區需要倉儲空間，提升方便度並降低運輸成本。新加坡政府亦一直積極支持國家轉型為全球電子商務中心。新加坡政府推行了多項措施，其中一項為Action Community for Entrepreneurship，此乃新加坡企業與JTC Corporation的電子商務合作平台，旨在支持中小型企業，例如綜合倉庫功能、存貨管理解決方案及履行訂單能力。

行業概覽

此外，亞洲的崛起及東盟的出現使亞洲國家之間直接貿易增加，可能使貨運繞過在新加坡轉運或組合。預計由印尼、馬來西亞、菲律賓、泰國及越南組成的東盟五國2019年的實際國內生產總值增長率為4.8%，預期到2021年將達到7.8%。此地區性增長及2025年東盟經濟共同體藍圖中所載更多國家間整合的計劃有助新加坡貿易敏感的倉儲行業。

COVID-19 疫情的影響

儘管 COVID-19 已對全球經濟造成重大影響，但對各國的影響程度各異。新加坡眾多行業依賴物流，新加坡政府將物流服務分類為基本服務，儘管設有安全措施，但根據阻斷措施，物流服務提供商獲准如常營運，可見確保全球供應管道保持不間斷受到重視。新加坡政府亦要求港口在 COVID-19 疫情下保持開放進行貿易，三大洲 20 個國家的港口機關對此認可。絕大部分行業的物流均有所縮減，對有不同客戶組合及集中度的物流服務供應商造成「不平均影響」。對全球供應鏈至關重要的基本服務及行業，包括製造半導體、生物製藥、化學品及石化產品、醫療保健用品、醫療設備以及食品及食材以及分銷基本產品（如食品相關及家居用品）獲准於這段關鍵時期營運。因此表示有部分或高比例基本服務及行業客戶的物流服務供應商可能會接到來自該等分部的大量業務，或可彌補來自其他分部客戶的業務低落的影響。另一方面，至於非基本類業務，在家工作的規定導致人手不足，該等公司須委聘物流服務供應商處理收集及儲存進口集裝箱事宜。

本集團其中三種主要客戶的產品－雜貨、藥品及塑膠樹脂－屬於基本服務。於2020年7月，超市及大賣場的銷售按年增長28.6%，而小型超市及便利店則錄得3.8%的按年增長，顯示需求增加的程度。隨著實施禁止社交聚會及外出用餐阻斷措施，網上雜貨網站的日用品訂單激增。需求激增使雜貨商難以滿足訂單，絕大部份範疇出現短缺：人員配備、貨車及物資。醫療服務、生物科技、食品生產、資訊科技等其他行業的公司需求增加，正在招聘更多人員，該等公司進行擴張需要物流支持。由於世界各地的企業及政府為確保藥品供應不受干擾而快速建立活性藥物成分及藥物大型庫存，新加坡的藥品出口及產量據報因 COVID-19 疫情而有所提升。最新數據顯示，受電子產品(44.2%)、精密工程(9.4%)、生物醫學製造(8.4%)及化學品製造(3.1%)的推動，新加坡的製造業產出於2020年8月按年增長13.7%。

行業概覽

阻斷措施於2020年6月逐步解除，且於2020年6月19日，新加坡展開第二階段解封，允許恢復更多活動。鑒於COVID-19的社區個案數目仍然偏低，新加坡政府已逐步採取措施，允許進一步放寬安全距離規則，並恢復更多活動—(1)自2020年9月28日起，更多僱員獲准返回工作場所，(2)透過新試點計劃，身負廣泛地區或國際層面職責的高級行政人員將獲准進行必要的商務差旅，及(3)工作場所內的活動(如研討會、企業退修會及股東週年大會)將獲准恢復，惟需採取安全距離措施。自2020年10月1日起，社交生活限制亦獲放寬—(1)影院入座人數獲准逐步增加，(2)自2020年10月3日起，宗教組織獲准為最多100人舉行會眾及其他崇拜活動，並考慮進行增加至最多250人的試點計劃，及(3)自2020年10月3日起，婚禮酒會將允許最多100名獨立與會者出席。儘管新加坡尚未進入後阻斷措施的第三階段，但第三階段的路線圖已出台，亦有處理COVID-19的跨部門專責小組的報告稱，倘社區個案維持低水平，第三階段可能於2020年底前啟動，而進一步放寬限制及逐步恢復活動是國家正朝著正常方向邁進的積極信號。

儘管新加坡經濟於2020年第二季度較上一季度收縮41.2%後進入技術性衰退，但隨著限制放寬、經濟啟動、生產(尤其是中國)正常化及新加坡政府積極的病毒遏制及預算方案，供應鏈將出現復甦，預期經濟將於2020年下半年重拾動力。從2020年6月、7月及8月錄得的貨物及集裝箱吞吐量改善可見一斑。值得注意的是，預期COVID-19導致的電子商務及個人防護裝備及醫藥產品等商品的需求增長，將減輕經濟衰退對物流行業的影響。新加坡的非石油國內出口表現優於預期，預期按年增長3%至5%，而先前預測為-4%至-1%。

新加坡作為全球及地區領先供應鏈樞紐的地位得到鞏固，乃由於Ocean Alliance、THE Alliance及2M三大航運聯盟控制80%全球航運，新加坡成為東南亞依賴的港口。此外，由於PSA International與達飛海運、中國遠洋海運及地中海航運公司等主要航運公司訂有投資合營協議，彼等對新加坡有長期承諾。種種阻礙出現，物流行業會迎來新的機遇，疫情發展出進行業務的「新常態」，這將進一步改變物流環境。下文概述有助新加坡物流行業在此危機中反彈的若干指標及機遇。

- 預期中國及新加坡經濟會於2021年反彈—儘管COVID-19疫情籠罩全球，國際貨幣基金組織(「國際貨幣基金組織」)於2020年4月的世界經濟展望(「世界經濟展望」)中預測中國2020年的國內生產總值為正數，而本年度為1.2%。儘管該2020年預測低於2020年1月世界經濟展望報告的6.0%，但值得注意的是，國際貨幣基金組織已擴大其2021年中國國內生產總值預測，由2020年1月世界經濟展望的5.8%增至2021年的9.2%。同樣，對於新加坡，國際貨幣基金組織預計2021年國內生產總值將錄得3.0%的正增長。較其於2020年1月的預測增加0.5%。

行業概覽

- **集裝箱吞吐量復甦**－儘管集裝箱吞吐量預計將於2020年受到COVID-19的影響，但預計將於2021年開始復甦，2020年至2023年期間的全球複合年增長率將達3.8%。預期亞太地區的集裝箱吞吐量複合年增長率將進一步上升至4.1%，並將繼續主導全球集裝箱總吞吐量(50%-60%)。
- **電子商務成為「新常態」**－疫情進一步推動全球電子商務銷售增長。COVID-19疫情帶來挑戰，促使人們使用可進行鎖定及隔離的現有及新的技術及工具。儘管大多數消費者可能會在疫情受控後恢復以往的消費習慣，但電子商務作為「新常態」出現可能會產生同時使用兩者的消費習慣，消費者即使恢復以往的消費習慣，但仍會繼續在網上購物。東南亞的中產階級不斷增長，消費者越來越熟習數碼方式，製造商及零售商有良機展開電子商務策略，做到長期增長。由阿里巴巴支持的RedMart主導新加坡的網上雜貨購物市場，而職總平價合作社(NTUC FairPrice)已設有數碼平台。最近，資訊通信媒體發展局成功透過推出Tekka網上市場Facebook專頁將傳統街市數碼化。於2015年至2019年，新加坡電子商務市場規模按約18.9%的複合年增長率增長。疫情發生前，預期電子商務市場將於2019年至2025年以23.2%的較高複合年增長率增長。COVID-19疫情發生已經並將進一步促進電子商務銷售增長，帶來更多迎合物流及國內運輸的機會。
- **預期新加坡能力的需求將有所增加，脫鈎及多元化趨勢加劇**－隨著中國勞工成本上漲，出現了跨國及中國公司將其業務移至東南亞及其他地區的新地點的趨勢。關稅及出口管制增加的威脅已導致以中國為中心的供應鏈進一步減少，而在越南、馬來西亞及泰國等國家興建新製造及組裝設施。根據新加坡經濟發展局刊發的一篇文章，COVID-19疫情正助長此趨勢，而「這導致國家及非國家企業出現轉而在新加坡尋求專業知識及服務的新需求」。其中一個例子是新加坡的物流生態系統，如新加坡港務局及其業務夥伴，該範疇對集裝箱化、倉儲及港口營運的需求甚高。另一個例子為新加坡的網絡貿易平台。COVID-19疫情迫使公司加強脫鈎及價值鏈搬遷工作，為新加坡的公司帶來機會。
- **確立更多貿易協定**－於2020年4月，新加坡及新西蘭推出一項新貿易計劃，以確保供應鏈連結及消除折舊貼換必需產品清單上的貿易障礙(包括藥物、醫療及手術設備)。中國於2020年7月成為第12個加入堅持貿易及供應鏈聯繫承諾的國家。該貿易協定鞏固物流及供應鏈的重要性，並盡量減少疫情造成的中斷。

行業概覽

- **有限邊境及港口限制** – 為確保物流運作保持暢順，對邊境及港口的限制均有限，惟安全距離措施除外，以確保所有物流及港口工人的健康。目前，限制集中於旅客出行，而非出入口貨物。
- **隨著阻斷措施解除而出現改善跡象** – 自推出阻斷措施後，新加坡的總貨物及集裝箱吞吐量已出現改善跡象，每月總貨物吞吐量增加約7.9% (6月)、1.2% (7月) 及3.4% (8月)。貨物吞吐量於2020年9月輕微下滑2.9%後，於2020年10月出現復甦，按月增長1.4%，達到49.9百萬噸。每月總集裝箱吞吐量則增加約3.6% (6月)、3.7% (7月)、5.3% (8月)、1.0% (9月) 及1.0% (10月)。新加坡於2020年8月及9月的集裝箱吞吐量(3.2百萬標準箱)甚至超過2019年同月的集裝箱吞吐量(3.1百萬標準箱)。於2020年10月，集裝箱吞吐量進一步按月增加約1.0%，超過2019年10月的集裝箱吞吐量。新加坡非石油國內出口量於2020年6月至2020年9月按年增長16.1% (6月)、5.9% (7月)、7.7% (8月) 及5.9% (9月)，惟2020年10月與去年同期相比錄得3.1%收縮。
- **新加坡與中國之間的雙邊貿易已取得積極進展**。於2020年首八個月，新加坡與山東之間的貿易增長30億美元，較去年增長105%。儘管受COVID-19影響，新加坡與中國之間的貿易量於2020年上半年透過國際陸海貿易新通道增長20%。
- **由於短期租賃需求、醫療物資及基本食糧堆積及電子商務**，新加坡倉儲分部保持穩健，租用率由2020年第一季度的87.5%輕微上升至2020年第二季度的88.3%。對倉儲分部的持續興趣及信心亦反映於開發活動上，如LOGOS Group及CSC Holdings Limited於2020年5月宣佈重新開發一個位於Tanjong Penjuru Crescent的地盤，估計成本為108百萬新加坡元。

於2020年，COVID-19影響新加坡的集裝箱貨運、貨運代理及一般倉儲市場。預計2020年會有增長率下降預測，較2019年的表現下降-2%至1%。然而，2020年至2024年的複合年增長率已上調至1.8%至3.5%，乃經計及(1)新加坡政府大力支持物流行業；(2)新加坡可確保作為領先供應鏈樞紐的地位，為主要承運人及聯盟提供服務；(3)預期中國及新加坡經濟將於2021年反彈，眾多經濟體如常開放並恢復正常業務；(4)預期集裝箱吞吐量將於2021年回升；(5)電子商務銷售進一步增長，網上購物成為新常態；及(6)以中國為中心的供應鏈加速脫鈎及多元化的趨勢加速將刺激對新加坡能力(如物流)的需求。