

行業概覽

敬請投資者留意，本公司委聘Ipsos編製Ipsos報告，以概述新加坡的運輸及物流市場，並分析市場需求，以供全部或部分載入本文件。

本節所載資料與統計數據均摘自Ipsos報告及其他公開來源。提述Ipsos不應被視作其對任何證券價值或向本集團投資可取性的意見。本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]及[編纂]認為，資料及統計數據的來源為恰當的資料及統計數據來源，並在摘錄及複製該等資料及統計數據時已採取合理的審慎態度。儘管本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]及[編纂]在摘錄及複製該等資料及統計數據時已採取合理的審慎態度，惟本集團仍不能確保此等資料及統計資料的準確性，而該等資料及統計數據未必與其他資料一致。本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]及[編纂]並無理由認為該等資料及統計數據為虛假或存在誤導，或遺漏任何重大事實以致該等資料及統計數據於任何重大方面變為虛假或存在誤導。本節所使用的資料及統計數據未經本集團、獨家保薦人、[編纂]、[編纂]、[編纂]及[編纂]有關的其他各方或彼等各自之董事及顧問進行獨立核實，概不對其準確性或完整性發表任何聲明。閣下不應過分依賴本節所載的任何該等資料及統計數據。

就本公司董事所知，自Ipsos報告日期起，市場資料並無不利變動，而可能導致於本節披露的資料出現保留意見、互相抵觸或受到影響。

緒言

我們已委託Ipsos(獨立第三方)對新加坡的運輸及物流市場進行市場分析並提供研究報告。除Ipsos外，我們並無委任其他任何人士就[編纂]或本文件編製研究報告。我們就編製Ipsos報告向Ipsos支付58,850新加坡元(不包括任何墊付費用)。

Ipsos為一家獨立市場研究公司，是全球最大的研究公司之一，在全球87個國家聘有約16,000名員工。Ipsos從事市場狀況、市場規模、市場份額及市場細分分析、分銷及價值分析、競爭對手跟蹤及公司情報的研究。

行業概覽

研究方法與資料來源

Ipsos報告所載資料來自於基於事實的分析以及資料，其中包括：

- 對全球及新加坡交通運輸與物流行業內眾多資料來源中的資料進行初級及次級研究。
- 初級研究涉及採訪業內領先參與者及次級研究包括審查公開可查的文件、公司報告、獨立研究報告及Ipsos在過去幾十年建立的專有數據庫。
- 預測數據來自對宏觀經濟數據繪製的歷史數據分析，以及特定行業相關驅動因素，比如(其中包括)所有經審查國家的經濟增長。

假設

編製Ipsos報告而分析市場時，已考慮下述參數及假設：

- 假設於預測期間並無發生可能影響新加坡運輸與物流市場供求水平的外部衝擊(如金融危機或自然災害)。
- 除非另有規定，Ipsos報告所述資料乃基於編製時間和日期可獲得的最新已發佈及可用資料。
- 所生成的報告，包括所有發現及結論，乃基於編製時對Ipsos可得資料(包括正在驗證的負責人提供的資料)的最佳專業判斷。
- 根據公佈的數據得出的經濟總體增長。
- 根據公佈的數據得出的消費者支出與人口增長趨勢。

行業概覽

Ipsos報告所載資料的可靠性

董事認為，本節採用的資料來源可靠，原因為資料乃摘錄自Ipsos報告。董事認為，Ipsos報告可靠且不具誤導成分，皆因Ipsos乃一間獨立的專業研究機構，在彼等專業領域內擁有豐富經驗。

主要市場環境分析

新加坡經濟展望

新加坡強大的司法框架、良好的基礎設施、穩定的政治環境及有利的稅收制度，加強了其經濟競爭力。服務業(包括批發、零售、交通、倉儲等)在其經濟中佔主導地位，約佔其經濟總量的69.4%¹。另一方面，製造業、建築業等商品製造業約佔經濟總量的26.2%²。

新加坡的國內生產總值從2010年的3,224億新加坡元增至2015年的3,913億新加坡元，複合年增長率為3.95%。截至2016年底，國內生產總值較2015年同期略微增長1.80%³，達到3,984億新加坡元。鑒於對英國脫歐及對美國經濟的擔憂，全球前景不佳，該趨勢預計將持續到2016年後。到2021年，國內生產總值預計將以2.00%的複合年增長率增至約4,399億⁴新加坡元。儘管全球範圍內仍存在不確定因素，新加坡經濟增長將在很大程度上受政府持續支持其主要行業生產力帶動。其貿易自由化將繼續為該國家積極吸引外國投資、促進該國家監管體系的透明度及維持無腐敗的商業環境。

新加坡運輸與物流市場

近期發展

新加坡的運輸與存儲業佔該國家經濟的主要比例，對新加坡的全球連接起到了重要作用。2010年至2015年，運輸與存儲業一直佔其整體國內生產總值的7%以上。截至2016年，運輸與存儲的國內生產總值自2010年起以3.46%的複合年增長率增長至約312億

¹ 新加坡貿易與工業部官方統計數據及新加坡統計局

² 同上

³ 同上

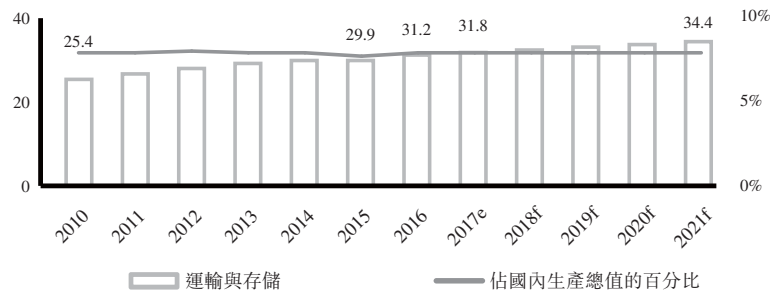
⁴ Ipsos分析

行業概覽

新加坡元。主要得益於為改善及支持該國的連接，多年來基礎設施行業承擔大型項目、持續發展。領先機構如土地與運輸局(LTA)、新加坡民航局(CAA)、海運與港務局(MPA)以及經濟發展局(EDB)不斷擴大新加坡的陸路、空中及水路連接，推動該分部的增長。預期自2017年起直至2021年，將以約2.00%的複合年增長率增長，該分部的國內生產總值預計達至344億新加坡元。

運輸與存儲業的國內生產總值與所佔百分比，2010年至2021年

價值（十億新加坡元）



附註：數字為2010年市價(新加坡元)

資料來源：新加坡貿易與工業部官方統計數據；2016年之後的資料基於Ipsos分析

新加坡的行業需求與供應

按集裝箱吞吐量計算的行業需求⁵

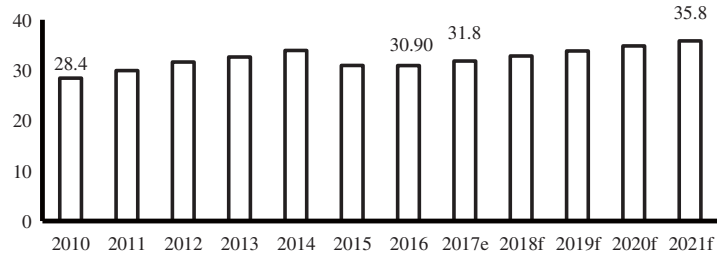
新加坡的港口連接全球至少600個港口，成為港口之間裝卸運輸貨物的轉運樞紐。2010年至2015年，集裝箱吞吐量按1.68%的複合年增長率增長，達到3,092萬二十英呎當量單位(標準貨櫃)。截至2016年底，集裝箱吞吐量經測量略高於3,090萬標準貨櫃。儘管集裝箱吞吐量在2016年略微減少，但新加坡處理貨物的百分比通常高於其他國家。因此，儘管全球經濟前景略顯疲軟，預計2017年至2021年，集裝箱處理總量相對保持穩定。

⁵ 道路運輸對於連接客戶至空港及海港而言至關重要。因此，港口的集裝箱吞吐量穩定或增加可反映進出口貨物的需求，因此反映將該等貨物從集裝箱經港口運輸到客戶所在地的需求，反之亦然。

行業概覽

集裝箱吞吐量，2010年至2021年

吞吐量（百萬）標準貨櫃



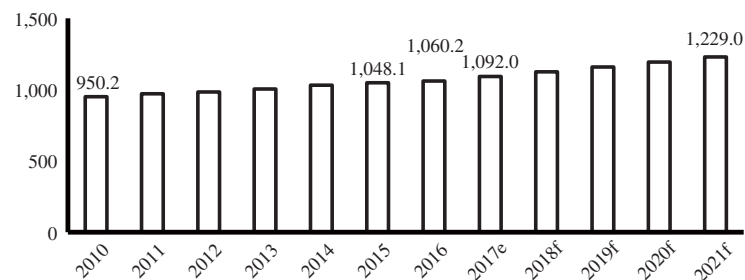
資料來源：新加坡海關司及新加坡統計局官方統計數據；2016年之後的資料基於Ipsos分析

按商品貿易計算的行業需求⁶

過去5年裡，新加坡的貿易從2010年的9,502億新加坡元增至2015年的10,481億新加坡元，同期的複合年增長率為1.98%。截至2016年底，新加坡的貿易額為10,602億新加坡元，比上年略微增長1.15%。同年，新加坡商品貿易值是其國內生產總值的1.66倍，反映貿易對該國經濟的重要性。由於其國內市場相對較小，儘管出現溫和增長，於未來五年，新加坡將繼續發展其商品貿易。因此，截至到2021年，新加坡的貿易額預計為12,290億新加坡元，預期2017年至2021年的複合年增長率為3.00%。

商品貿易，2010年至2021年

價值（百萬新加坡元）



資料來源：新加坡統計局官方統計數據；2016年之後的資料基於Ipsos分析

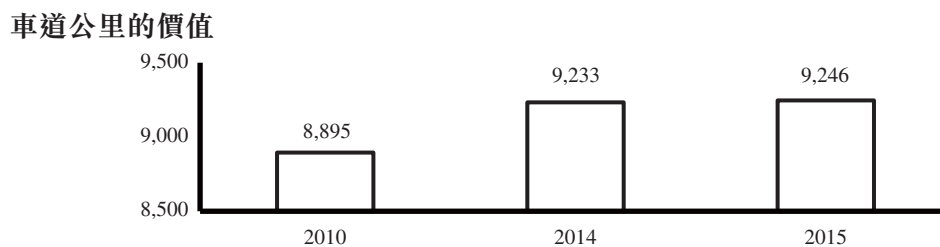
⁶ 商品貿易趨勢反映該國對商品及服務的需求。因此，商品貿易趨勢穩定或增加可反映進出口貨物的需求，因此反映將該等貨物從集裝箱經港口運輸到客戶所在地的需求，反之亦然。

行業概覽

按道路網計算的行業供應

公路運輸通常較為靈活，可簡單安排計劃與路線，貨物可運輸道路連接的任何地方。由於道路運輸對於客戶與新加坡大型海港及航空港連接而言至關重要。因此，規劃良好的道路網絡十分重要，不僅有助於確保該國的航空港與海港連接便捷，亦可確保位於新加坡的公司可更好為當地與全球服務客戶及管理其經營實體。2015年，新加坡的公共道路約有9,246車道公里，均已鋪設妥當，高速公路超過1,000車道公里。該道路網絡雖然不大，但十分發達、易於維護，因此預期在確保公路運輸繼續突出以及在確保公司能有效及高效運輸貨物與產品方面發揮重要作用。

道路長度，2010年至2015年⁷



資料來源：陸運局官方統計數據

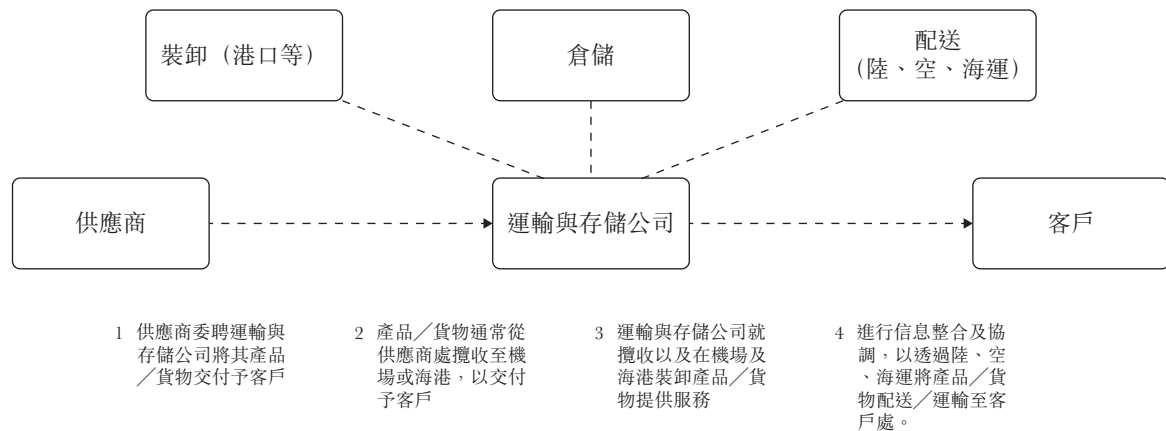
行業價值鏈

運輸與存儲業的活動可以分為主要活動及次要活動。主要活動包括內部／外部運輸及物流；生產及管理；營銷及服務。支援活動包括運輸系統的設計及管理、配送、調度及庫存可見性。

⁷ 編寫報告時並未獲得2016年的官方數據

行業概覽

運輸與存儲業的價值鏈



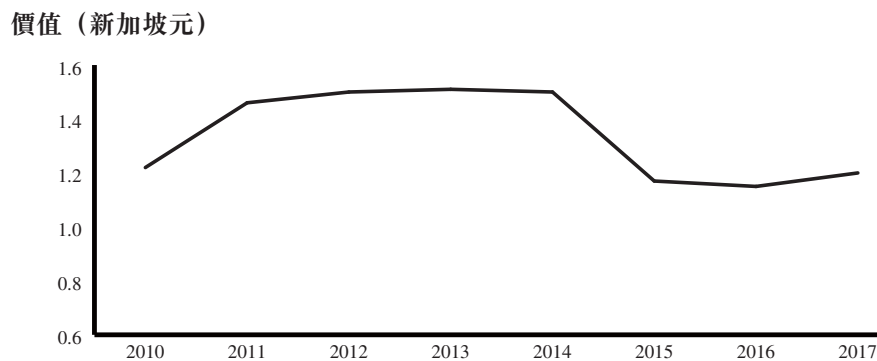
* 自供應商至客戶的價值及物料流涵蓋運輸與存儲業的主要及次要活動

資料來源：Ipsos分析

原材料

一般而言，運輸與存儲業的陸路運輸高度倚賴彼等使用的卡車及重型車輛柴油。於2010年至2014年，新加坡的柴油價格呈上升趨勢，從2010年的每升1.22新加坡元升至2014年的每升1.5新加坡元。於2016年底，柴油價格下跌23%，達致每升1.15新加坡元（自2014年起）。於2017年初，柴油價格上升4.3%，達致每升1.2新加坡元，反映了新加坡柴油稅的近期變化。

新加坡的柴油價格，2010年至2017年第一季度



資料來源：新加坡統計局官方統計數據

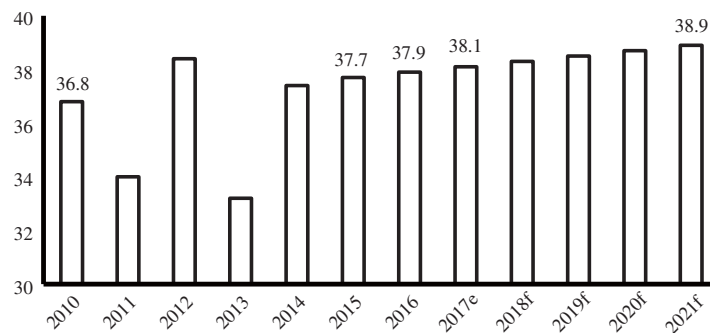
行業概覽

行業投資概況⁸

新加坡交通運輸與存儲業的外國直接投資(FDI)從2010⁹年的368億新加坡元增至2015年的377億新加坡元，複合年增長率為0.46%。外國直接投資預計將緩慢增長，與政府持續支持其主要行業生產力帶動的增長一致。因此，預計該等外國直接投資將於2016年後以0.54%的複合年增長率增長達至2021年底的約389億新加坡元。

運輸與存儲的FDI，2010年至2021年

價值（十億新加坡元）



資料來源：新加坡統計局官方統計數據；2014年後的資料基於Ipsos分析

按營業收入劃分的收益概述¹⁰

新加坡運輸與物流業的營業收入總值從2010年的892億新加坡元增至2015年的1,123億新加坡元，複合年增長率為4.70%。陸路運輸分部約佔6.0%的市場份額，同年的營業收入為67億新加坡元。截至2016年底，總營業收入達到1,175億新加坡元。該增長趨勢預計將由2017年持續到2021年，營業收入值預計將達到1,500億新加坡元，同期複合年增長率至少為5.00%。

⁸ 該分部2014年後的資料基於Ipsos分析

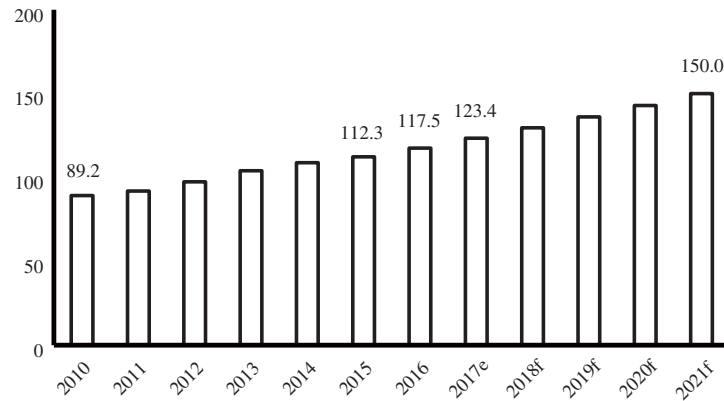
⁹ 新加坡統計局官方統計數據

¹⁰ 營業收入指來自業務運營（如：來自提供服務及銷售商品等的收入）的收入。之後的技術術語，官方（新加坡統計局）的定義及從官方資料引用／援引的句子結構，即就本節而言為保持對各類術語界定的實際意圖與涵義。

行業概覽

營業收入，2010年至2021年

價值（十億新加坡元）



資料來源：新加坡統計局的官方數據、2015年後的資料乃基於Ipsos分析

趨勢及未來發展

新加坡運輸與存儲業的趨勢及未來發展主要由政府推動，由於其在保持該行業與其他地區物流樞紐相比具有競爭力方面起到關鍵的作用。之前於2012年時，新加坡經濟發展局及新加坡標新局發佈「物流及運輸生產力計劃」，透過增加運輸／物流企業的供應鏈管理知識幫助他們提高生產力。隨後於2016年時，貿易及工業部制定並發佈「物流業改革計劃」，以提高國內運輸及物流業的生產力。計劃旨在鞏固新加坡作為全球物流樞紐的地位，並計劃於十年內增加至少83億新加坡元的價值，同時創造2,000個從業人員、管理人員、行政人員及技術員崗位。

近年來，互聯網及資訊科技的興起令當地及全球的運輸及物流系統更加高效簡便。展望未來，誠如近期車聯網正在改變代工生產的經營模式，數字貨運在不久將來亦會令全球的陸地貨運產生翻天覆地的變化。新技術很快會惠及陸運的交通工具（即貨車），最終，這些貨車會聯網，遠程維護令其對人工（即駕駛員）的依賴下降，同時提高效率及安全性。不久後，運輸商及物流供應商將不得不採用有關技術，以繼續經營下去。

行業概覽

運輸與存儲業的另一個需要關注的趨勢是全球第三方物流(3PLs)供應商的興起。隨著運輸商及物流供應商搶佔各自的市場份額後，市場對更有組織及更複雜服務(如國際貿易、多邊貿易管理、多貨物管理及多元運輸模式)的需求會上升。因此，越來越多的運輸商及物流供應商會轉而向第三方物流供應商外包部分業務(如倉儲、貨車及集裝箱運輸)，以在業內經營發展。

市場驅動因素

人口增長及城市化

由於公民和居民的數量日漸增加，人口規模與城市化有助於刺激商品與服務的增長和需求。就高度城市化的國家而言，由於城市地區通常人口稠密，對商品和服務的需求對於實現預期的生活質量至關重要，因此通常亦是刺激需求的良好平台。因此，將推動需求，從而間接為道路運輸活動提供機會。到2016年中，新加坡的人口為560萬人。相較2015年，2016年居民和公民人口分別增長0.8%和1.0%。

全球物流樞紐

近年來，新加坡已成為各行業(如航空、生物醫學科學、電子及遠程通訊以及石油化工行業)企業優先選擇的物流樞紐之一。預期這些行業將繼續增長，進而帶動全球需求的增加。新加坡亦是第三方運輸及物流供應商的全球樞紐，為進入新加坡或通過新加坡中轉的貨物提供海上及航空貨運、本地運輸、倉儲及其他增值服務。全球有超過20家頂尖的第三方物流供應商位於新加坡，這些公司包括DHL、日郵物流、NYK Logistics及日本通運。此外，各大製造商亦認為新加坡是具吸引力的物流樞紐，而比如戴爾、惠普、英飛凌、諾華公司及松下電器則是新加坡運輸與存儲業的常客。

穩定的經濟

由於政府通過鼓勵各主要行業提高生產力及通過貿易自由化保持其積極主動的方式吸引外資以持續支持經濟增長，新加坡經濟總體而言穩定。由於國內市場相對較小，新加坡亦將可能持續增加其自由貿易。因此，新加坡經濟的穩定性將成為運輸及存儲業增長及可持續發展的平台。

行業概覽

市場進入壁壘

來自資深及成熟行業企業的競爭

CA Transportation and Warehousing等企業擁有超過20年經驗，多年來建立了可靠的運輸管理及大規模的車隊，能處理大量客戶訂單。歷時多年，網絡經過大量的投入、適當的基礎設施及有效的管理得以發展。新入行的企業將不得不與彼等成熟運輸及物流供應商競爭，且不太可能於短期內建立起龐大的網絡，因此，與潛在客戶達成合約極具挑戰性。

成本上升

由於當地勞動力(尤其是駕駛員)短缺，運輸及物流成本正在上升。運輸服務是相對勞動力密集型的服務，因此當地勞動力短缺對行業的變化有重大影響。由於短缺會反映在薪酬水平當中，目前合適的當地僱員／駕駛員的薪酬有所上升，培訓成本亦會增加等等。

市場機遇

經濟發展及多元化

新加坡鼓勵各個領域(如醫療科學及金融服務)經濟的多樣化，以吸引投資者到該國投資。由於該等行業的成長，貨品及相關服務的需求將會相應增加，從而為「連接角色」領域(如運輸及存儲領域)的發展創造機遇。由於政府現正構建及制定計劃推動該等新行業領域，機遇整體上保持樂觀。

政治穩定性

新加坡穩定的政治環境為領導人創造一個可令其信心滿滿地領導及為該國作出可持續性決策的平台。增加投資者及地區國家在新加坡開展業務的信心。新加坡亦主動簽署自由貿易協定，增加了地區影響力及與其他國家之間的聯繫。迄今為止，新加坡與32名貿易夥伴簽署約20項地區雙邊自由貿易協定，內容涵蓋其大部分商品貿易。

行業概覽

基礎設施建設

新加坡多年來高度重視構建及開發正確的基礎設施加強新加坡的對外連接。多年來，實施了結構化及細緻的規劃，涵蓋了水、土地、工業基礎設施與可持續環境等所有方面，以確保國家進步，作為世界主要樞紐之一的地位。接下來幾年，預期新加坡的運輸及存儲領域會從國家航運服務的多方面發展中獲益，大部分來自海事及莊倉分部、空中及海上港口／碼頭的不斷完善以及政府對道路及鐵路網絡改善的大量撥資，力保新加坡作為全球物流樞紐領先於其競爭對手。

優化土地利用

運輸及存儲業均有充足的空間存儲集裝箱。一般而言，由於新加坡土地稀缺，公司通常在彼等場所存儲集裝箱的空間十分有限。因此，此情況為提供創新及綜合服務以及解決土地稀缺問題的運輸及物流公司提供了一個良好的機會。

市場挑戰

區域性競爭及對全球經濟不利因素的敏感性

儘管新加坡擁有全球最繁忙港口之一，但其地位仍易受區域內及全球經濟變動的影響。這一點從集裝箱吞吐量便可以說明，由於全球經濟放緩，該國2016年年底的集裝箱吞吐量較過往年度略有下降。近年來，新加坡亦面臨其他港口（尤其是中國港口）發展帶來的競爭壓力。因此，新加坡的運輸行業及其他交通／物流服務需要不斷變化以適應行業的發展及在業內保持穩固地位。

外勞稅

由於新加坡努力減少其對外籍員工的依賴，近年來，政府對工作許可配額及徵費進行修改，以減少該國對外籍員工的引入。因此，此分部於該區域的競爭優勢將受到不利影響，乃由於該分部因缺乏當地勞動力而通常依賴外籍員工。

行業概覽

競爭格局

運輸及存儲領域的市場高度分化且競爭激烈，各市場參與者均佔據部分市場份額（即概無主要市場參與者主導或推動行業走勢）。公路運輸或陸路運輸於業內進入壁壘最低，原因為任何個人均極有可能進入作為個體老闆及卡車駕駛員。法規較私家車行業所適用者較松且業內規則通常涵蓋有關工時、保險等一般事宜。運輸及物流公司服務各有差異，大公司擁有廣闊的網絡，覆蓋多個國家，提供複雜綜合的物流服務（例如運輸管理服務，危險品運輸、空運及海運等）。

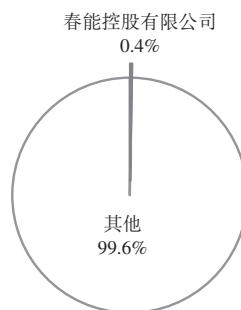
市場份額及排名

市場份額

於2015年，新加坡運輸及物流業中陸路運輸市場的營業收入總額約為67億新加坡元。同期內，本公司來自貨車運輸及集散服務分部的收益為約27.7百萬新加坡元。因此，根據本公司2015年底的貨車運輸及集散服務分部收益，本公司在這個集中度較低的行業中的市場份額估計低於1%。

2015年按照估計市場收益劃分的本公司估計市場份額

以新加坡元計值的價值（百分比）



資料來源：Ipsos分析

行業概覽

市場排名

根據公共領域的可用資料，至少1,600家公司於2015年透過陸路、一般貨運及公路運輸公司分類到貨運名下。於該等公司中，46家均呈報彼等於2015年的收益並著重於陸路運輸活動，將其作為彼等業務活動的一部分。根據2015年報告的收益，本公司在新加坡46家著重陸路運輸活動並將其作為業務活動的一部分的運輸及物流公司中排名第5位。

2015年度的運輸及物流公司

排名	公司	收益 百萬新加坡元	估計市場佔比 佔全行業份額	產品及服務
1	i公司	94.2	1.4%	服務包括運輸、貨運管理、倉儲及貨物管理
2	ii公司	52.5	0.8%	於離岸物流從事運輸、貨運代理(牽引車、貨車及拖車)及供應鏈管理
3	iii公司	50.8	0.8%	服務包括運輸管理服務、集裝箱倉庫、倉儲及物業管理
4	iv公司	41.8	0.6%	服務包括倉儲、運輸及分派、貨運管理、拼箱、集裝箱管理等
5	春能控股有限公司	27.7	0.4%	從事貨車運輸及集裝箱集散服務
	其他		96.0%	

資料來源：次級研究；公開報告；貿易回顧；Ipsos分析

行業概覽

附註：

- 1) 上文列示的公司乃參考其公佈的2015年收益並根據Ipsos的假設選取，隨後進行排名，僅供進行市場排名比較。因此，上文數據僅為指示值，不能直接比較，原因如下：
 - a. 並非市場內所有企業均有同樣的財政年度年結日；及
 - b. 所有公司並非從事與其他公司完全類似的業務。
- 2) 2015年的收益乃根據下列假設估計：
 - a. 上文所選公司的估計收益均僅為國內市場數值；及
 - b. 收益乃基於Ipsos分析的權重假設計算，而自本公司的總收益中挑選的若干%收益用以呈報陸路運輸業務活動。

主要競爭因素

由於運輸及存儲行業市場高度分散，業內企業不斷透過提升效率、技術及所提供的服務與其他競爭者抗衡，以增加其市場份額，從而滿足業內不斷增長的增長需求。部分主要差異化因素包括：

公司的架構

規模較大的運輸及存儲供應商通常擁有良好的系統，以滿足客戶的各種需求。他們成熟的運輸及物流網絡以及有序的內部管理系統可以節省客戶的時間及成本，同時提高產品／貨物交付的效率。例如，亞洲的多家運輸及物流公司正在逐步採用運輸管理體系，以更好地管理業內的供應鏈網絡。憑藉過去十年來的技術進步，公司很快會採用複雜的新技術，以應對日益複雜及競爭愈加激烈的行業格局。競爭會促使公司投資於高科技解決方案，以有效地管理、實施及執行運輸策略，維持經營發展。因此，與其他規模較小的公司相比，這些公司的架構會在發展的過程中日臻完善，令其在有關費用、合同條款及數量的談判中佔優。

行業概覽

運輸、物流及存儲成本

運輸商或物流供應商的成本通常是客戶進行選擇或甄別的首要因素，因此，各運輸商或物流供應商如何定價與其經營發展密不可分。通常情況下，這是極具挑戰性的，運輸商或物流供應商不僅要有競爭力，還要有能力維持業務及經營。

產品及服務

運輸商或物流供應商提供的產品及服務對於客戶選擇運輸商或物流供應商至關重要。例如，若客戶的業務主要為凍品，則他們不能選擇沒有溫度管控要求的運輸商或物流供應商運輸產品。因此，產品的特性及服務會限制客戶可選的合資格運輸商或物流供應商。

安全性

安全因素是客戶選擇運輸商或物流供應商的重要因素，尤其是對於運輸產品及貨物有特殊要求的客戶。例如，若客戶的業務主要為處理危險材料，就需要選擇可以符合他們安全規則且在運輸產品過程中完全遵守規則的運輸商或物流供應商。這一因素亦是運輸商或物流供應商在該市場業務上進行差異化競爭的主要因素。

本公司的主要優勢及競爭優勢

本公司向其客戶提供靈活可靠的運輸管理服務，確保滿足客戶供應鏈需求。此乃通過全部運輸流程有效的計劃及精簡達成，以確保高效的服務流程。此外，自1992年以來，我們服務該行業已有很長及公認的往績記錄。優質服務加上客戶委聘不斷使我們能跨多個行業建立穩固的客戶基礎。多年來，本集團已與多位聲譽良好的客戶建立長期緊密的合作關係，維持業務有10年之久。此外，擁有饒富經驗且竭誠努力的管理團隊，本公司能用其豐富經驗，結合對僱員的透徹認知及對該行業的整體了解，服務於該行業。