

行業概覽

本節及本招股章程其他章節所載資料及統計數據均來自不同官方及政府刊物、公開可得市場研究資料來源及我們委託戴德梁行編製的市場研究報告(另有指明者除外)。我們相信該等資料來源乃屬恰當，且我們在摘錄及轉載該等資料時已採取合理審慎的態度。我們並無理由相信該等資料於任何重大方面屬虛假或存在誤導成分或遺漏任何事實致使該等資料在任何重大方面屬不實或存在誤導成分。該等資料未經本公司、聯席保薦人、參與全球發售的任何其他人士或我們或彼等各自的董事、高級職員、僱員、代表、代理人、聯屬人士或顧問獨立核實，概不對其真實性、準確性及完整性發表任何聲明。本招股章程所載若干資料及統計數據(包括摘錄自中國官方及政府刊物及來源的該等資料及統計數據)與中國境內或境外第三方編製的其他資料及統計數據可能不一致。我們的董事經合理謹慎查詢後確認，自戴德梁行報告日期起，市場資料並無發生不利變動以致本節所披露資料可能附有保留意見、遭否定或受到影響。

資料來源

針對全球發售，本公司已委託戴德梁行編製一份用於本招股章程的戴德梁行報告，以向有意投資者提供關於中國經濟及本公司所處物流設施市場的資料。本公司已同意向戴德梁行就編製戴德梁行報告支付費用人民幣520,000元，本公司認為該報告費用符合市價。截至最後實際可行日期，我們已就該費用支付人民幣208,000元。費用餘額並非於全球發售完成後釐定。

戴德梁行是DTZ Worldwide Limited(乃為全球性房地產顧問，其所提供的服務涵蓋投資代理、租賃代理、物業與設施管理、項目與建築諮詢、投資與資產管理、市場研究與預測以及估值等方面)的市場諮詢部。DTZ Worldwide Limited在52個國家設有208個辦事處。

戴德梁行報告乃由戴德梁行基於中國政府、知名研究機構及戴德梁行的專屬數據庫的數據編製。在其研究過程中，戴德梁行採訪了物流及倉儲行業的當地市場推廣代理人及市場觀察人士。

戴德梁行採用上述資料來源並視其為可靠來源的主要原因為(i)採納各中國政府機構的官方數據及公告乃一般市場慣例；及(ii)訪談所得資料僅供參考，而戴德梁行報告之結果並非基於該等訪談的結果。然而，戴德梁行向戴德梁行報告所涵蓋區域之政府及私人客戶提供市場研究方面擁有豐富的往績記錄。

行業概覽

於編製戴德梁行報告時，戴德梁行倚賴的假設為(i)中國政府統計局公佈之所有數據乃真實及正確；及(ii)自相關管理局所獲得有關物流設施市場的全部資料乃真實及正確。

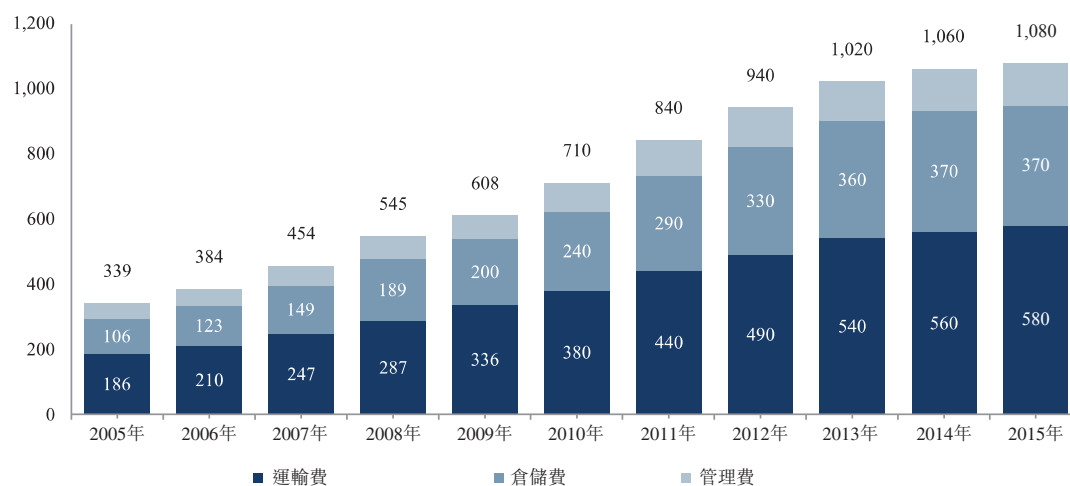
中國物流市場概覽

一般物流市場價值鏈包括兩個主要方面：(i)運輸，包括貨物運輸的不同方式；及(ii)倉儲，包括倉儲、交貨、加工及包裝、貨運代理及信息服務。

受國內(尤其於電子商務行業)消費提高及經濟持續增長所驅動，中國的物流市場近年來迅速擴張。根據戴德梁行報告，2010年至2015年中國物流市場按複合年增長率8.8%增長。於2015年，倉儲開支約佔物流成本總額的34.3%，2010年至2015年按複合年增長率9.0%增長，根據同份報告，其超過物流行業的其他主要領域。

一般而言，物流開支包括運輸費、倉儲費及管理費。下表載列於所示年度中國的物流支出：

人民幣十億元



數據來源：中國國家統計局，中國倉儲協會。

中國物流設施市場概覽

近年來，得益於日益增長的物流服務需求，中國的物流設施激增。根據中國倉儲協會的數據，截至2015年底，中國物流設施的總建築面積達1,260百萬平方米，即2010年至2015年複合年增長率為20.3%。根據戴德梁行報告，由於政府政策緩和及物流設施用地不足，預期

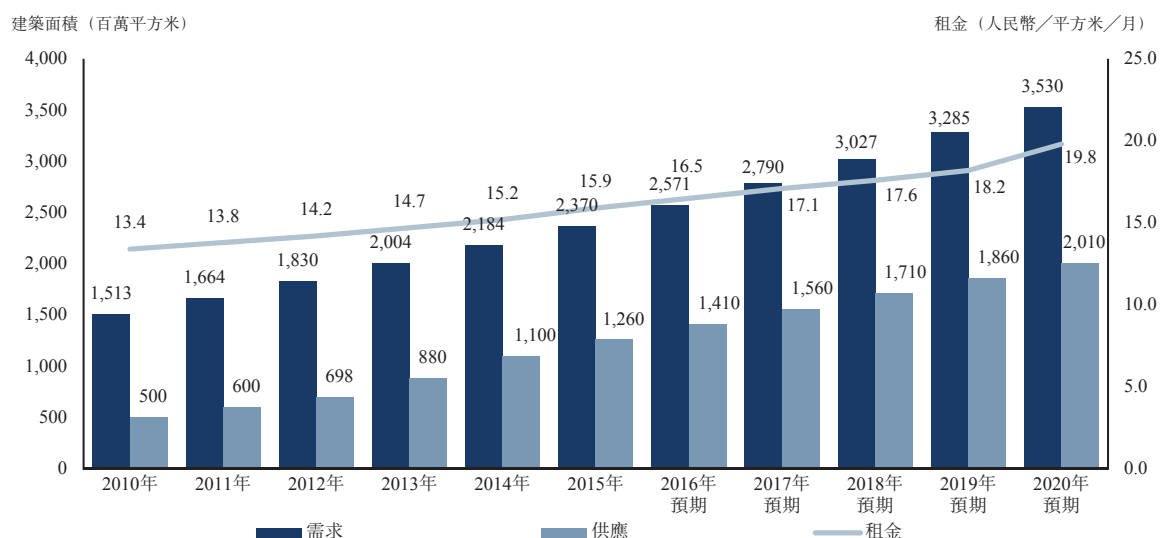
行業概覽

2016年至2020年的中國物流設施的總建築面積將持續增長，然而增長速度則較複合年增長率9.8%溫和。

儘管於過去十年間物流設施市場快速發展，中國在物流設施數量和質量方面均仍低於同行水平。根據戴德梁行報告，截至2015年12月31日，中國的人均物流設施面積為0.9平方米，遠遠低於經濟發達市場的人均面積。例如，根據戴德梁行報告，截至2015年12月31日，美國及日本的人均物流設施面積分別為5.4平方米及4.4平方米。此外，中國的現有物流設施供應正逐漸老化且就現代物流需求而言使用有限。根據戴德梁行報告，約70%的現有物流設施建於1990年之前，而該等1990年之前建成的物流設施中，有四分之三並不屬於多數現代公司(如電子商務公司及第三方物流服務供應商)規定的優質物流設施。

根據戴德梁行報告，製造企業的物流設施需求受中國大多數已建設物流設施的低建設標準所制約。物流設施需求(由於該等需求並無對應的供應)為製造廠的閒置空地及其他非物流設施所填滿。現有物流設施的低建設標準造成以往物流設施的嚴重短缺，根據戴德梁行報告，預期該短缺近期將持續。

下表載列所示年度中國物流設施的近期及預期需求及供應：



數據來源：中國倉儲協會、戴德梁行。

行業概覽

中國優質物流設施市場概覽

優質物流設施乃根據現代物流標準建設。下表概述優質及非優質物流設施的顯著特徵：

特徵	優質物流設施	非優質物流設施
結構	單層：高品質鋼結構 多層：混凝土／鋼結構， 附帶通道／電梯	非標準混凝土／鋼結構 多層：無通道
總建築面積	≥ 8,000平方米	不同的規模 (~4,000平方米)
屋頂淨高	≥ 8米	4米至7米
承載力	1樓：≥ 3噸／平方米， 2樓：≥ 2噸／平方米	1樓：< 3噸／平方米， 其他樓層：< 2噸／平方米
立柱間距	≥ 8米	5米至7米
消防	消防栓、滅火器、火災報警裝置	消防栓
地面漆	耐磨性環氧樹脂／ 混凝土地面塗裝工程	非標準，如水泥地面或素填土
監控系統	24小時安保及集中監控服務	公共警衛室或尚無
採光頂	裝備條形照明燈的天花板	非標準
集中供熱(可選)	辦公室及倉庫裝置(可選)	尚無
通風設備(可選)	每小時兩次(可選)	手控通氣或尚無

數據來源：戴德梁行、中國倉儲協會(一家為有關行業標準提供意見之非政府產業組織)。上表所列的優質及非優質物流設施標準及定義特徵獲得中國物流設施市場的普遍認可。該等標準及定義特徵乃基於中國政府頒佈的國家性標準(一般倉庫的GB/T 21072-2007級別)以及諸多行業及法律規定(包括消防及地面塗裝)。

根據戴德梁行報告，截至2015年末，中國優質物流設施總建築面積達19.5百萬平方米，僅佔中國物流設施總建築面積的1.5%。根據同樣來源，優質物流設施的現有供應量僅能滿足中國一二線城市的半數需求。由於該等供應短缺，一線城市對優質物流設施的部分需求轉移為對非優質物流設施的需求，相較於一線城市，二三線城市對優質物流設施的更多需求轉移為對非物流設施的需求。非優質物流設施的供應商一般並不與優質物流設施的供應商競爭。非優質物流設施屬限制級建築物，作倉庫用途，在無法提供優質物流設施的情況下，潛在租戶一般較少選擇。此外，並無大量的開發商專門提供非優質物流設施。非優質設施無法滿足現代物流(尤其是現代第三方物流股務供應商及電子商務公司)的要求。根據戴德梁行報告，優質物流設施持續供不應求，導致過去幾年租賃價格的穩步增長並將持續增長。

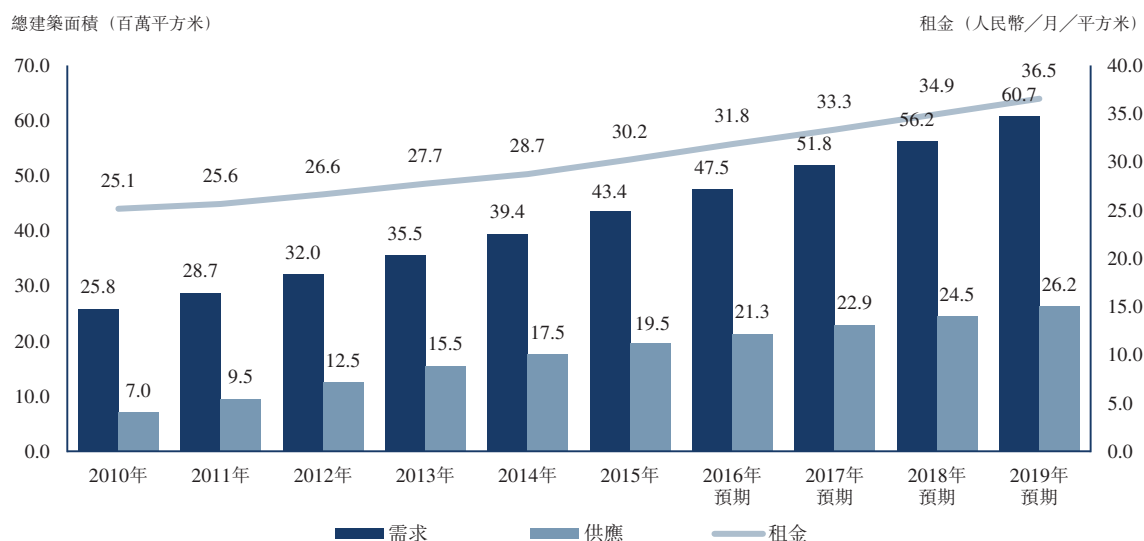
關鍵成功因素

物流設施供應商的市場結構較為分散。目前，少數主要參與者供應中國大多數的物流設施，但彼此爭奪市場份額。於物流設施市場的市場份額增長有以下若干關鍵因素：

- **先發優勢**。盡早進入市場允許物流設施供應商先於競爭對手選擇地理位置並開始在該等地區累積土地以供未來開發。一線城市的土地價格日益昂貴成為新進入者的障礙，政府控制可用作不同用途的土地供應。盡早進入市場亦可為發展自有品牌及在客戶群中建立聲譽爭取更多時間，進而佔領市場份額。
- **覆蓋全國**。覆蓋更多的城市以獲得競爭對手無法獲得的增長區域。若干三線城市比一二線城市有更多增長潛力。儘管面臨來自一二線城市新進入者的競爭，投資三線城市的物流設施供應商可通過避免與其他物流設施供應商在該等較小及尚未飽和市場的競爭繼續發展彼等業務。
- **優質租戶組合**。與知名及公認租戶建立長期合作關係可提升物流設施供應商品牌的消費者認可度。同時提供長期經常性租金收入。此外，公認租戶的消費者認可度顯著提高向潛在租戶銷售物流設施的能力並促成早期新項目的成功率。
- **吸引、挽留及開發人才**。物流公司發掘、吸引及挽留合格僱員的難度與日俱增。近幾年開始才有國內機構開發課程為物流行業僱員提供培訓。目前而言，物流公司須自發向新僱員提供大量培訓。
- **資金**。上述競爭因素令任何物流服務的啓動成本耗資巨大，該市場對小公司及新進入者而言尤其具有挑戰性。

行業概覽

下表載列所示年度中國優質物流設施的近期及預期需求及供應：



數據來源：戴德梁行及公開資料。

中國優質物流設施市場的增長動力

可支配收入增多及城鎮化進程加快

隨著中國經濟增長預計日後較過往政府及私營投資更多地受日益增長的消費所帶動，物流設施供應已出現大量短缺並持續增長。可支配收入增多、城鎮化及電子商務已成為主要的經濟增長動力。可支配收入增多帶動整體經濟消費的貢獻增多。由於客戶收入增加，彼等消費能力亦有所提高。根據戴德梁行報告，自2010年至2015年，城鎮居民人均可支配收入按複合年增長率10.3%增長。

由於城鎮間聯繫更為緊密而令商品及服務交換機會增多，同時城鎮化亦提振消費，因此收入進一步增加。雖然2015年中國的城鎮化率已達56.1%，中國仍屬「低度城市化」國家。根據戴德梁行報告，2015年發達國家及發展中國家的平均城鎮化率分別約為80%及60%。

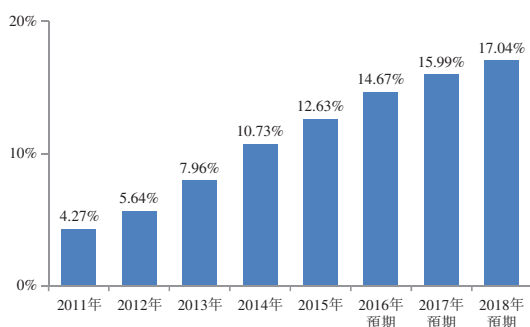
根據戴德梁行報告，中國消費水平的增長直接帶動線上及線下零售銷售，自2010年至2015年的複合年增長率為13.9%，而中國現為世界第二大零售市場，僅次於美國。零售商通過競爭以滿足強勁的消費水平增長。彼等需要更加廣泛及成熟的物流網絡(包括存儲設施及運輸能力)以便適時向租戶提供適當產品。

中國的電子商務市場日益發展

根據戴德梁行報告，截至2014年底，中國約有361百萬網上購物者，反映自2010年起複合年增長率約為22.5%。中國網上零售購物增長反映了全球零售市場的一個現象。在大多數發達國家，電子商務於實體零售店激增後應運而生，而中國的電子商務於實體零售連鎖店仍未普及至小城鎮時便已出現。於該等地區，客戶一般由當地商戶及商店提供服務，因此產品選擇有限。無法從當地購買到某種產品的消費者轉向網絡購物渠道，間接推動物流設施的需求。此外，中國網絡使用量的增長率亦推動電子商務市場。

下圖載列網購市場的近期及預測增長情況，乃按所示年度網上交易的銷售額佔銷售總額的百分比計量：

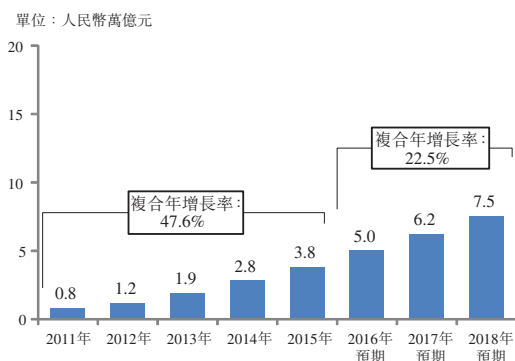
中國在線零售銷售滲透率⁽¹⁾



數據來源：iResearch，中國國家統計局

- (1) 中國零售銷售總額中的在線零售銷售。
- (2) 在線零售交易總額包括B2C及C2C成交量

網購市場，按交易總額計⁽²⁾



數據來源：iResearch

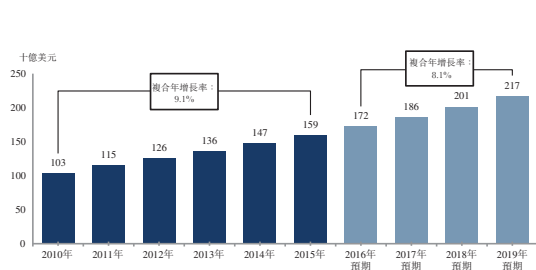
物流設施對電商行業至關重要。在電商零售物流鏈中，購買的物品通常通過平郵、包裹或貨運網絡派送並直接從零售商交付予客戶。此導致對至少三種不同類型的物流設施的需求上升：(i)儲存和挑揀商品的大型訂單處理中心；(ii)對訂單進行排序的包裹分揀中心，從而將訂單派往相關包裹配送中心，以便最終派送至客戶住所或指定收貨地點；及(iii)向客戶進行「最後一公里」配送的包裹配送中心。大型電子商務公司通常承接為自己所用的大型訂單處理中心的建設及運營，包裹分揀中心及包裹配送中心則依賴第三方供應商。

根據戴德梁行報告，截至2014年末，中國十大電子商務公司(按面積計)佔所有優質物流設施相關總建築面積的20%以上。由於電商參與者已進入更小城鎮，彼等亦擴大產品及服務供應範圍，進一步推動更為廣泛的物流設施網絡需求。

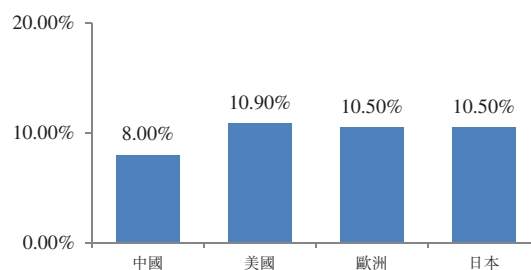
日益發展的第三方物流市場

第三方物流產業錄得穩定增長。根據戴德梁行報告，截至2015年末，第三方物流公司的收入達1,590億美元，即2010年至2015年的複合年增長率為9.1%。該增長的主要驅動力為更高效的物流服務需求、運輸基礎設施的快速發展及越來越多的零售商、製造商及其他商家出於節約成本及效率考慮而選擇物流外包。於2014年，第三方物流收入僅佔中國物流成本總額的8.0%，意味著第三方物流發展有關其他類型物流公司的巨大潛力。

下表載列所示年度中國第三方物流的近期及預期收入及第三方物流開支佔所示國家2014年總物流開支的百分比：



數據來源：The Statistics Portal、戴德梁行。



數據來源：Armstrong & Associates, Inc.

有利的政府政策

許多政府刊物強調了物流對中國經濟增長的重要性。2008年，商務部發佈了《關於促進我國現代物流業發展的意見》。其後，中央政府發佈了《十大產業振興規劃》，其中把物流業列為十大特色產業之一。中央政府的十二五規劃普遍促進了大型零售業發展，且2015年報告特別提到要通過升級倉儲和冷鏈物流設施及降低分銷成本來改善農產品貿易。

主要地區及城市概覽

中國主要物流區域概覽及分佈圖

中國經濟最發達的地區集中在中國東部沿海、長江下游週邊、珠三角和渤海。通過實行一系列的基礎設施項目舉措，中央政府通過重點專注發展中部和西部地區尋求平衡經濟發展，但成效各異。

行業概覽

下圖說明重點地區的主要物流設施市場以及中國物流資產於該等地區的項目：



來源：戴德梁行。

華東地區

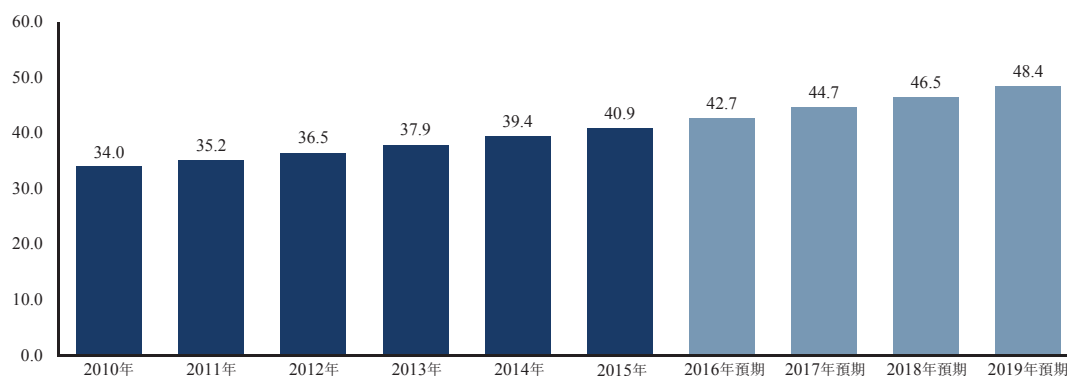
上海大都市區

上海是華東地區最大的城市，在該地區擁最成熟、活躍的物流設施市場。根據戴德梁行報告，上海優質物流設施的租金率自2010年不斷增長。截至2015年第四季度，上海優質物流設施的平均租金率已達人民幣40.9元／平方米／月。根據戴德梁行報告，由於新的物流設施供應，上海未來幾年將保持較低的租金增長率，但長遠來看，年增長率將介乎約4.0%至5.0%。

行業概覽

下表載列每年第四季度上海近期及預期的優質物流設施租金率：

人民幣元／平方米／月



來源：戴德梁行及公開資料。

包括昆山、嘉興、蘇州、無錫、常州及南通在內的上海大都市區各城市受益於上海的溢出效應。該等城市亦經歷了優質物流設施需求的強勁增長。於該等城市中，越靠近上海的城市享受越高的租金率。比如，截至2015年第四季度，昆山及嘉興優質物流設施的平均租金率分別為人民幣35元／平方米／月及人民幣33元／平方米／月，而諸如南通及常州等較遠城市，同期租金率均錄得26元／平方米／月。

截至2015年12月31日，上海所有已竣工優質物流設施的總建築面積約為5,991,000平方米，而上海在建及預期將於2016年至2018年竣工的所有優質物流設施的總建築面積約為1,220,000平方米。截至同日，本集團於上海大都市區的已竣工優質物流設施的總建築面積為324,804平方米，而本集團於上海大都市區的在建優質物流設施的總建築面積為497,463平方米。

行業概覽

其他主要城市及經濟中心

華東地區的其他主要城市及經濟中心包括南京、杭州、合肥和濟南：

城市	GDP及人口 (2015年)	平均租金率及空置率 (2015年第四季度)	其他資料
南京	<ul style="list-style-type: none">人民幣9,721億元8.2百萬	<ul style="list-style-type: none">28元／平方米／月10.5%	江蘇省省會。滁州、蕪湖和淮安等較小城市受益於南京的溢出效應。
杭州	<ul style="list-style-type: none">人民幣10,054億元9.0百萬	<ul style="list-style-type: none">33元／平方米／月16.0%	浙江省省會。寧波等較小城市受益於杭州的溢出效應。
合肥	<ul style="list-style-type: none">人民幣5,660億元7.8百萬	<ul style="list-style-type: none">26元／平方米／月15.0%	安徽省省會。
濟南	<ul style="list-style-type: none">人民幣6,100億元7.1百萬	<ul style="list-style-type: none">26元／平方米／月14.5%	山東省省會。

截至2015年12月31日，本集團於華東地區其他主要城市及經濟中心或周邊地區的已竣工優質物流設施的總建築面積為153,872平方米，而本集團於華東地區其他主要城市及經濟中心或周邊地區的在建優質物流設施的總建築面積為114,641平方米。

華北地區

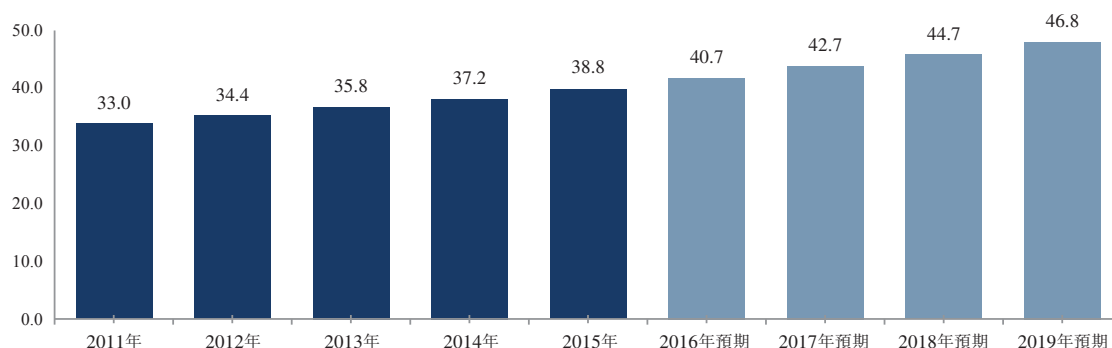
北京大都市區

北京是華北地區最大的城市，其經濟對該地區其他多個城市產生影響。近年來，物流設施租金率穩步增長，根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，北京優質物流設施的平均租金率已達人民幣38.8元／平方米／月，該市的平均空置率為4.5%。

行業概覽

下表載列每年第四季度北京近期及預期的優質物流設施平均租金率：

人民幣元／平方米／月



來源：戴德梁行及公開資料。

位於北京大都市區的天津及廊坊受益於北京的溢出效應。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，天津及廊坊的優質物流設施的平均租金率分別為人民幣29.6元／平方米／月及人民幣25.5元／平方米／月。

截至2015年12月31日，北京所有已竣工優質物流設施的總建築面積約為1,823,000平方米，而北京在建及預期將於2016年至2018年竣工的所有優質物流設施的總建築面積約為1,148,000平方米。截至同日，本集團於北京大都市區的已竣工優質物流設施的總建築面積為84,927平方米，而本集團於北京大都市區的在建優質物流設施的總建築面積為96,395平方米。

東北地區

瀋陽是遼寧省省會，也是東北地區人口最多的城市。近年，瀋陽已發展成為該地區最活躍的物流設施市場。自2010年起，瀋陽優質物流設施的租金率持續增長。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，瀋陽優質物流設施的平均租金率達人民幣26.1元／平方米／月及平均空置率為35.0%。根據戴德梁行報告，其他東北地區城市的空置率一般介乎10.0%至25.0%。因此，瀋陽的空置率偏高。戴德梁行報告引證近年瀋陽大量新增供應為平均空置率偏高的主要原因。

東北地區其他主要城市包括大連、長春及哈爾濱。根據戴德梁行報告，該等城市的租金率與瀋陽相近。

行業概覽

截至2015年12月31日，本集團於東北地區的已竣工優質物流設施的總建築面積為188,355平方米，而本集團於東北地區的在建優質物流設施的總建築面積為78,675平方米。

華南地區

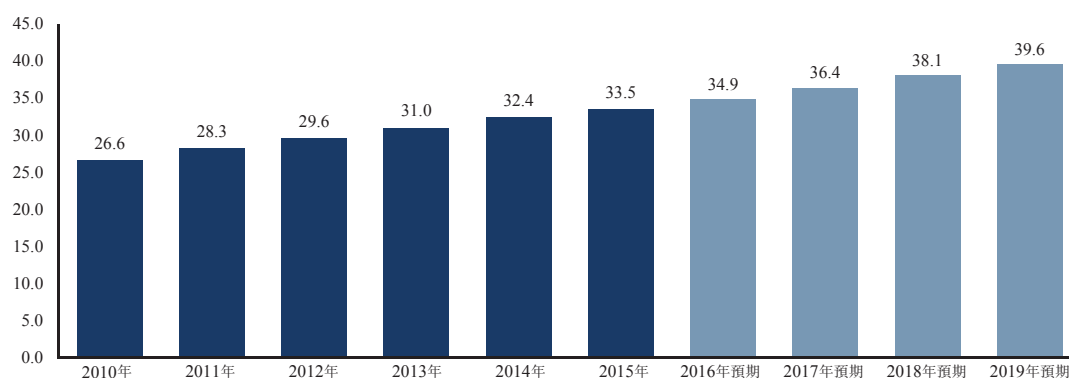
廣州大都市區

廣州，地處珠三角的核心位置，是華南地區的重要城市。其擁有該地區最成熟、活躍的物流設施市場，並對該地區其他多個城市的經濟產生影響。該城市的租金率穩步上升。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，廣州優質物流設施的平均租金率已達人民幣33.5元／平方米／月。根據戴德梁行報告，由於跨境電子商務、傳統零售商及第三方物流服務供應商的需求日益增長，從長期來看，廣州的租金水平將保持約4.0%至5.0%的年增長率。

過去五年里，廣州優質物流設施的空置率一直保持在低水平。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，該市的平均空置率為3.7%。根據戴德梁行報告，過去兩年，新的物流設施供應一直有限，然而，由於第三方物流和跨境電子商務活躍，高端物流的需求仍然強勁。因此，根據戴德梁行報告，於可見未來，廣州的空置率仍將維持低水平。

下表載列每年第四季度廣州近期及預期的優質物流設施的平均租金率：

人民幣元／平方米／月



來源：戴德梁行及公開資料。

廣州大都市區的其他城市包括江門、肇慶、惠州及佛山，該等城市的地方經濟均受益於廣州的溢出效應。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，該等城市的優質物流設施的平均租金率介乎約人民幣23.1元／平方米／月至人民幣28.5元／平方米／月。

行業概覽

截至2015年12月31日，廣州所有已竣工優質物流設施的總建築面積約為1,686,000平方米，而廣州在建及預期將於2016年至2018年竣工的所有優質物流設施的總建築面積約為583,000平方米。截至同日，本集團於廣州大都市區的在建優質物流設施的總建築面積為224,302平方米。

其他主要城市

華南地區其他主要城市為南寧，廣西省省會。根據市政統計，於2015年，南寧的GDP達人民幣3,410億元，人口為7.0百萬。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，南寧優質物流設施的平均租金率約為人民幣25.0元／平方米／月及平均空置率約為10.0%。

中國中西部地區

成渝都市區

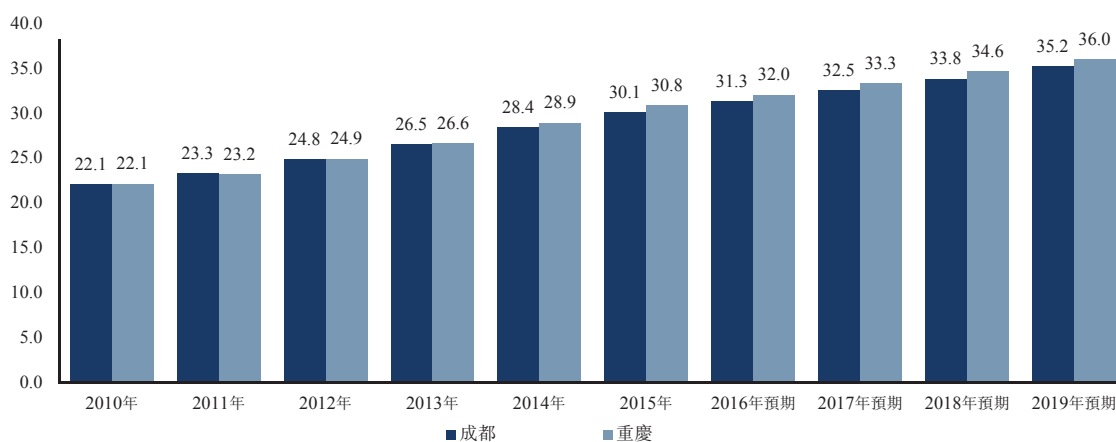
成渝都市區為中國中西部地區最為活躍的物流設施市場，而成都市場比重慶市場相對更為成熟。近年來成都優質物流設施平均租金率有所增長。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，成都優質租金率達人民幣30.1元／平方米／月。根據戴德梁行報告，由於2014年及2015年新增供應充足，未來兩年租金增長率將會下降，但就長期而言，年租金率將增長約4.0%。

成都優質物流設施的空置率於過去18個月有所增加，空置率增加部分由於2014年來自國際優質物流設施供應商的大量新增供應所致。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，成都優質物流設施的平均空置率為32.0%。根據戴德梁行報告，長期而言，強勁的潛在需求將降低空置率。

行業概覽

下表載列每年第四季度成都及重慶近期及預期的優質物流設施平均租金率：

人民幣元／平方米／月



來源：戴德梁行及公開資料。

截至2015年12月31日，成都所有已竣工優質物流設施的總建築面積約為1,150,000平方米，而成都在建及預期將於2016年至2018年竣工的所有優質物流設施的總建築面積約為392,000平方米。截至同日，本集團於成都的在建優質物流設施的總建築面積為113,133平方米。

長江中游地區

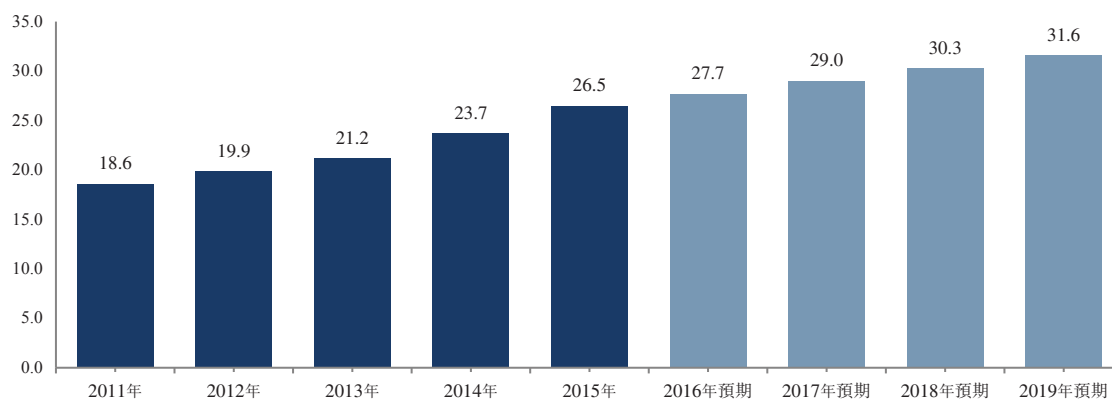
武漢位於長江和漢江匯合處，被認為是華中地區政治、經濟、金融、文化、教育中心及交通樞紐。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，武漢優質物流設施的平均租金率達人民幣26.5元／平方米／月。根據戴德梁行報告，由於新增供應充足，年租金增長率將會有所下降，長期而言將穩定在約4.0%至5.0%。

根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，武漢優質物流設施的平均空置率為35.3%。相關空置率較高乃反映出2015年第二季度較第一季度下降約7.0%。由於過去兩年發展兼併了新物流設施，根據戴德梁行報告，未來五年空置率將會緩慢下降。

行業概覽

下表載列每年第四季度武漢近期及預期的優質物流設施平均租金率：

人民幣元／平方米／月



來源：戴德梁行及公開資料。

截至2015年12月31日，武漢所有已竣工優質物流設施的總建築面積約為786,000平方米，而武漢在建及預期將於2016年至2018年竣工的所有優質物流設施的總建築面積約為460,000平方米。截至同日，本集團於武漢的已竣工優質物流設施的總建築面積為73,098平方米。

長江中游地區其他主要城市包括長沙、鄭州及南昌。該等城市的租金率水平與武漢相近。

截至2015年12月31日，本集團於鄭州的已竣工優質物流設施的總建築面積為143,248平方米。

其他主要城市

中國中西部地區的其他主要城市為西安，陝西省省會。根據市政統計，於2015年，西安的GDP達人民幣5,810億元，人口為8.7百萬。根據戴德梁行報告，截至2015年第四季度，西安優質物流設施的平均租金率約為人民幣26.8元／平方米／月及平均空置率約為15.0%。

行業概覽

競爭格局

下表載列截至2015年12月31日，就位於中國的已竣工及在建項目總建築面積而言，十大優質物流設施供應商的市場份額：

物流設施供應商	總建築面積				具有實際權益之建築面積		
	已完工 ⁽¹⁾	在建 ⁽²⁾	總計 ⁽³⁾	市場份額 ⁽⁴⁾	已完工 ⁽¹⁾	在建 ⁽²⁾	總計
	(千平方米)			(%)	(千平方米)		
普洛斯.....	12,800	5,700	18,500	58.6%	6,607	2,865	9,472
嘉民.....	1,900	700	2,600	8.2%	380	140	520
本集團.....	968	1,125	2,093	6.6%	968 ⁽⁶⁾	1,125 ⁽⁶⁾	2,093 ⁽⁶⁾
寶灣物流.....	1,420	451	1,871	5.9%	1,137	361	1,498
易商 ⁽⁵⁾	830	473 ⁽⁵⁾	1,606 ⁽⁵⁾	5.1%	不適用	不適用	不適用
安博中國.....	914	389	1,303	4.1%	137	58	195
豐樹.....	680	574	1,255	4.0%	583	574	1,157
平安.....	161	848	1,009	3.2%	不適用	不適用	不適用
維龍.....	537	470	1,007	3.2%	不適用	不適用	不適用
蓋世理.....	224	85	309	1.0%	不適用	不適用	不適用

來源：戴德梁行。

- (1) 截至2015年12月31日已完工總建築面積。
- (2) 截至2015年12月31日在建及預期於2016年12月31日完工總建築面積。
- (3) 已完工總建築面積及在建總建築面積(主要包括優質物流設施的建築面積)之和，亦包括非優質物流設施一小部分的建築面積。
- (4) 基於總建築面積的市場份額。
- (5) e-Shang Cayman Ltd與Redwood Group Asia, Pte. Ltd.於2016年1月22日合併。上海易商倉儲服務有限公司的在建總建築面積及總建築面積包括Redwood Group Asia, Pte. Ltd.組合。
- (6) 經計及假設重組完成後的物流園股權，本公司將持有相關物流園項目公司的全部股權。

本集團就預期於2016年12月31日完工的總建築面積而言名列第三及就預期於2016年12月31日完工具有實際權益之建築面積而言名列第二。

於2016年，本集團預期完工總建築面積1,124,609平方米，預期於全部優質物流設施供應商同比增長中位居第二。由於中國優質物流設施市場目前由大型國際參與者主導，按2016年年底的總建築面積計，本集團預期為中國三大優質物流設施供應商中唯一一家國內公司(普洛斯基建於新加坡，而嘉民基建於澳洲)。