

行業概覽

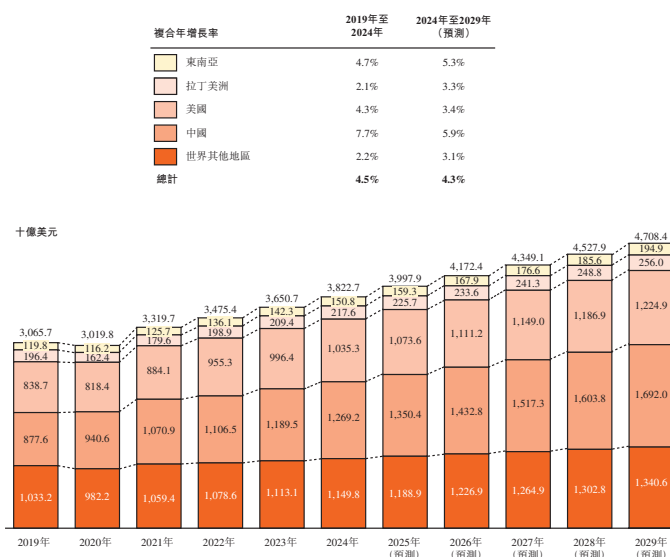
本節及本文件其他章節所載的資料及統計數字摘錄自不同的官方政府刊物、公開市場研究的可用資料來源及來自獨立供應商的其他來源，以及弗若斯特沙利文編製的獨立行業報告。我們委聘弗若斯特沙利文就[編纂]編製弗若斯特沙利文報告，該報告為獨立行業報告。我們認為，本節及本文件其他章節所載資料的來源是此類資料的適當來源，我們在摘錄及轉載此類資料時已採取合理謹慎措施。我們並無理由相信該等資料在任何重大方面屬虛假或有誤導性，或有遺漏任何事實致使該等資料屬虛假或有誤導性。來自政府官方來源的資料未經我們、聯席保薦人、[編纂]或參與[編纂]的任何其他各方獨立核實，且不就其準確性發表任何聲明。有關與我們行業有關的風險的討論，請參閱「風險因素－與我們的業務及行業有關的風險」。

龐大的全球公路貨運市場

根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，物流支出約11.8萬億美元，其中3.8萬億美元用於公路貨運市場。由於新冠疫情的影響及經濟增長放緩，全球公路貨運市場於2020年暫時錄得1.5%的同比跌幅。不過，市場自2021年起已日益復甦，並預計將增至2029年的4.7萬億美元，自2024年起複合年增長率為4.3%。

下圖列示按主要地區劃分的龐大公路貨運市場的規模。

全球公路貨運市場的市場規模，2019年至2029年（預測）



資料來源：國家發展和改革委員會（「國家發改委」）、美國卡車協會（「美國卡車協會」）、東南亞國家聯盟（「東盟」）、世界銀行、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

行業概覽

新冠疫情對公路貨運行業的影響

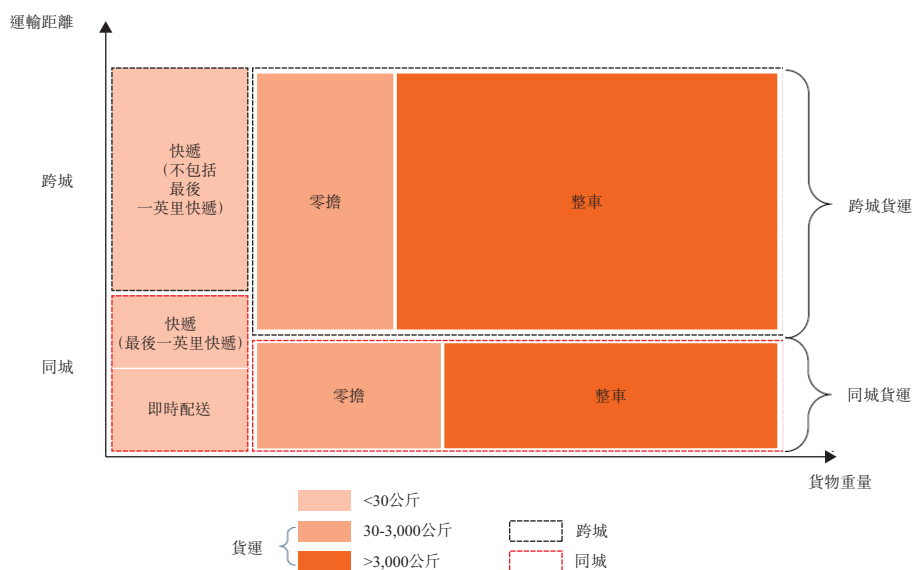
過往，新冠疫情對全球經濟造成重大不利影響，導致對公路貨運行業的需求下降。然而，情況已顯著改善，而全球經濟亦出現強勁反彈。

在中國，於2020年至2022年，新冠疫情對公路貨運行業的需求造成負面影響，暫時擾亂了市場的增長趨勢。隨著經濟已從疫情中復甦，中國的公路貨運市場在商業活動增加及整體經濟反彈的推動下恢復強勁增長勢頭。境外市場方面，新冠疫情的影響於2021年開始緩和。舉例而言，東南亞及拉美公路貨運市場規模分別於2019年至2020年大幅波動，但受商業活動強勁復甦等因素推動，其後已迅速復常。

公路貨運行業的市場細分

基於貨物重量及運輸距離，公路貨運市場可分為不同細分市場。每票3,000公斤以上的貨物運輸歸類為整車，30公斤至3,000公斤之間歸類為零擔，30公斤以下歸類為快遞及即時配送。整車及零擔分部共同被界定為貨運分部。基於運輸目的地，貨運分部可進一步分為同城貨運及跨城貨運分部。下表列示各分部的相對規模，僅作說明用途。

公路貨運市場的市場細分

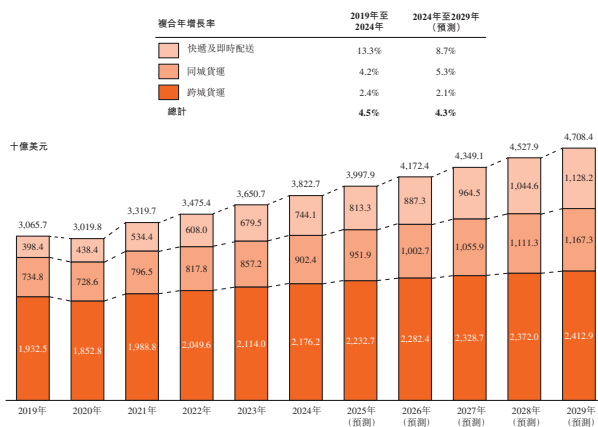


資料來源：文獻綜述、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

行業概覽

下圖列示根據弗若斯特沙利文的資料，全球公路貨運市場各分部受持續經濟發展及城鎮化推動的穩步增長。

全球公路貨運市場的市場規模，2019年至2029年（預測）

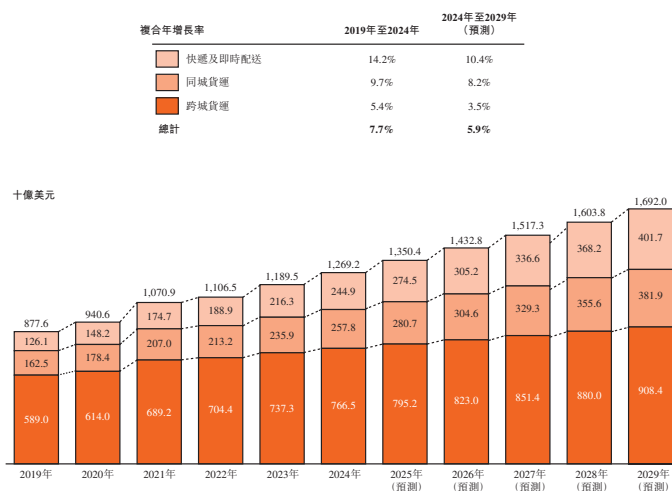


資料來源：國家發改委、美國卡車協會、東盟、世界銀行、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

中國公路貨運的龐大市場機遇

根據弗若斯特沙利文的資料，按GTV計，中國是全球最大的公路貨運市場。2024年，中國公路貨運市場的GTV為12,692億美元，佔全球市場的33.2%，預計2024年至2029年期間按5.9%的複合年增長率增長。龐大的市場最大的商戶及司機群體，有約1.89億家商戶及約1,700萬名司機。下圖列示中國公路貨運構建於市場的分部及其於2024年至2029年的預計增長。

中國公路貨運市場的市場規模，2019年至2029年（預測）



資料來源：國家發改委、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

行業概覽

同城貨運在中國是一個極具吸引力的市場板塊

「同城貨運」是指在同一城市內按點對點基準運輸重量大於30公斤的貨物。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，中國同城貨運板塊的GTV為2,578億美元，預計2024年至2029年將按8.2%的複合年增長率進一步增長。同城貨運市場充滿增長機遇：

- *持續的城鎮化及不斷增長的可支配收入。* 根據弗若斯特沙利文的資料，中國擁有全球最多的城市人口，城鎮化率於2024年將達67.0%，預計於2029年將達到73.4%。預計中國城鎮居民平均可支配收入將由2024年的7,800美元增至2029年的10,200美元，更強的購買力刺激商品消費及對同城貨運服務的需求。
- *在中國蓬勃發展的新零售商業模式。* 過去幾年，由線上及線下零售渠道融合形成的新零售商業模式經歷了強勁增長。新零售創造了新的商業形式，使商品（尤其是雜貨、生鮮產品及其他日常消費品）更貼近終端消費者，給消費者帶來更便捷的零售體驗。這種新興的商業模式增加了同城物流的需求及頻次，需要更靈活、按需定製及更快捷的同城貨運服務。此外，城鎮化及人口密度增加推動了中國便利店網絡的擴張，而便利店亦通常需要同城貨運服務來補充庫存。
- *更廣泛的物流基礎設施。* 為滿足消費者日益增長的對快速交貨的期望，物流從業者及其他商戶正在提升倉庫網絡的密度，以縮短平均運輸距離。隨著商戶努力將產品存放在更貼近最終消費者的位置，前置倉的概念日益盛行。因此，若干跨城物流需求被轉化為同城物流需求。

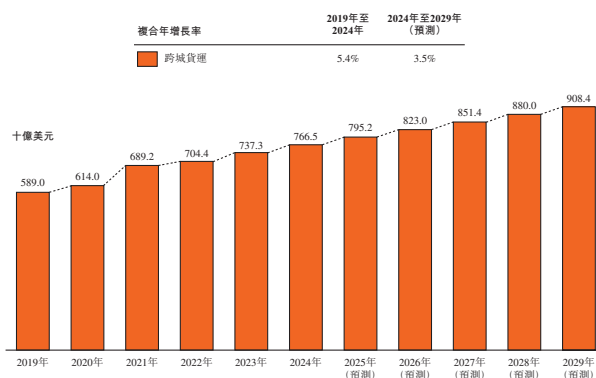
同城貨運市場有企業客戶及個人客戶兩類型的商戶。各種規模的企業通常為貨運服務的高頻使用者。企業客戶的平均交易價值通常高於主要使用搬家貨運服務的個人消費者。因此，企業佔據此類貨運交易GTV的大部分。

行業概覽

跨城貨運市場在中國是規模可觀的市場板塊

「跨城貨運」是指在兩個或多個城市之間按點對點基準運輸重量大於30公斤的貨物。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，跨城貨運板塊的GTV為7,665億美元，預計於2024年至2029年將按3.5%的複合年增長率穩步增長。下表列示中國跨城公路貨運的GTV。

中國跨城公路貨運市場的市場規模，2019年至2029年（預測）



資料來源：國家發改委、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

與同城公路貨運市場相比，跨城公路貨運市場通常涉及更大的車輛及每份運貨單交易金額。由於交易價值更大及運輸距離更長，跨城市場吸引了更多價值鏈上的貨運代理及中間商。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，貨運代理及中間商參與了跨城市場分部交易總量的約80%，而同城交易的該項比例為10%。貨運代理及中間商的大量參與意味著在提升效率、用戶體驗及節約成本的方面仍有巨大提升空間。倘平台能夠讓司機直接與商戶進行交易，而非通過中間商進行交易，則平台的盈利能力將有較大提升空間。下表比較同城及跨城貨運市場的主要特點。

	同城貨運	跨城貨運
主要車型	<ul style="list-style-type: none"> 麵包車 長度為4.3米或以下的卡車 	<ul style="list-style-type: none"> 長度超過4.3米的卡車
貨運類型	<ul style="list-style-type: none"> 小噸位貨物，如雜貨、生鮮 家居用品（在搬家的情況下） 	<ul style="list-style-type: none"> 大噸位貨物，如工業產品、原材料
每份運貨單票面金額	一般低於50美元	一般在50美元至1,000美元之間
貨運代理或中間商的參與度	10%的交易	80%的交易

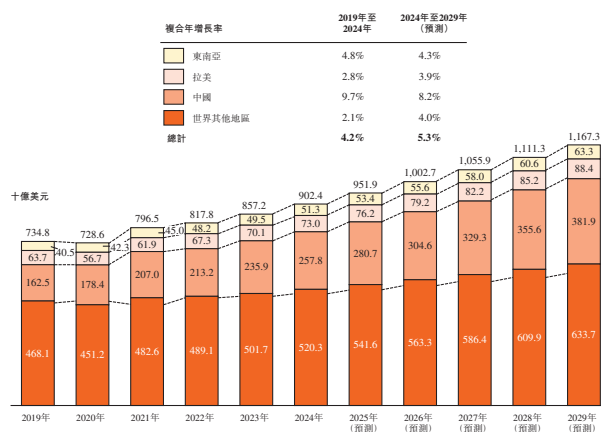
資料來源：文獻綜述、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

行業概覽

極具吸引力的中國境外同城公路貨運市場

根據弗若斯特沙利文的資料，按GTV計，2024年境外同城公路貨運市場規模（不包括中國）約為中國同類市場的三倍。2024年，東南亞及拉美合共錄得的GTV為1,243億美元，預計將以4.1%的複合年增長率增至2029年的1,517億美元。

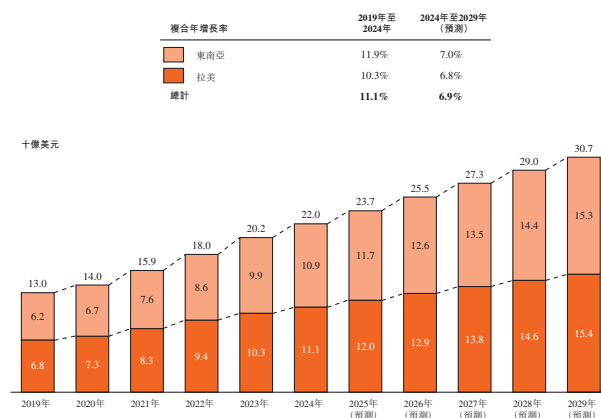
全球同城公路貨運市場的市場規模，2019年至2029年（預測）



資料來源：國家發改委、美國卡車協會、東盟、世界銀行、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

在東南亞等發展中境外市場，本公司推出了面向小型貨物（<30公斤）的同城最後一英里快遞及即時配送服務，通常通過兩輪車送貨。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，東南亞及拉美的同城最後一英里快遞及即時配送市場的規模達到220億美元，預計將以6.9%的複合年增長率增至2029年的307億美元。

東南亞及拉美同城最後一英里快遞及即時配送市場的市場規模，2019年至2029年（預測）



資料來源：東盟、世界銀行及弗若斯特沙利文分析

行業概覽

由於缺乏技術驅動型服務提供商，目前東南亞及拉美等發展中地區的境外公路貨運市場大多服務不足及效率低下。基礎設施發展落後，現有的數字平台或大型貨車車隊運營商數量有限。

與貨運市場相比，配送市場一般涉及兩輪車及較小的每份運貨單交易金額。儘管兩輪車的市場佔有率十分高，但近年來，境外公路貨運市場對四輪貨運的需求不斷增長。下表分別概述貨運市場及配送市場的主要特點。

	貨運	配送
主要車型	四輪車	兩輪車
主要客戶類型	各種規模的企業	個人消費者

資料來源：文獻綜述、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

全球公路貨運行業的痛點

全球公路貨運行業一直面臨以下主要痛點：

- **供需分散。**許多地域市場的司機及商戶極為分散，導致貨運配載過程耗時。這造成對中間商的依賴，尤其是跨城交易，產生了不必要的溝通層級、交易成本更高及缺乏價格透明度。例如，根據弗若斯特沙利文的資料，個人貨車車主及小型車隊運營商（擁有五輛以下貨車）分別佔中國內地及東南亞現有司機總數的約90%及約85%，而美國這一比例約為40%。在需求方面，2024年中國同城貨運分部30%以上的GTV來自中小企業，數量超過1.28億。
- **車輛使用率低。**車輛使用率及司機收入具有顯著的提升空間。根據弗若斯特沙利文的資料，中國總行駛里程約35%、東南亞及拉美的行駛里程中約40%為空里程，明顯高於美國的約12%。
- **對即時貨運服務的需求日益增長。**商戶日益需要有效安排運輸及配送以滿足其終端用戶的期待。客戶現今期望快速配送，尤其是針對網購，從而對商戶施加極大壓力以推動貨物在倉庫之間更加快速的流轉。越來越多的公司採用靈活的供應鏈策略，以降低所需存貨和營運資金水平。因此，對即時運輸有更加迫切的需要以盡量減少缺貨情況及銷售損失。

行業概覽

- *缺乏互信*。因為擔心貨物處理不當及損壞的潛在風險，商戶常會對與新司機合作猶豫不決，導致在物色可靠司機時產生較高溝通成本。另一方面，鑒於陌生商戶的財務實力及信譽不明，司機常不願承攬這些商戶。

這些痛點一般在同城市場分部較跨城市場分部更為尖銳，原因是：

- *司機分散度高*。根據弗若斯特沙利文的資料，在中國、東南亞及拉美，90%以上的同城市場分部司機為個人貨車車主，高於跨城市場分部。
- *中小企業商戶相比大型企業更加依賴運輸外包*。根據弗若斯特沙利文的資料，在中國、東南亞及拉美，95%以上的中小企業商戶並無自備卡車，並依賴運輸外包，於2024年顯著高於大型企業商戶中50%的比例。
- *時間敏感度高*。用戶對更快同城配送的預期產生更多即時物流需求。同城市場分部因此更加迫切地尋求解決方案。

物流交易平台的興起

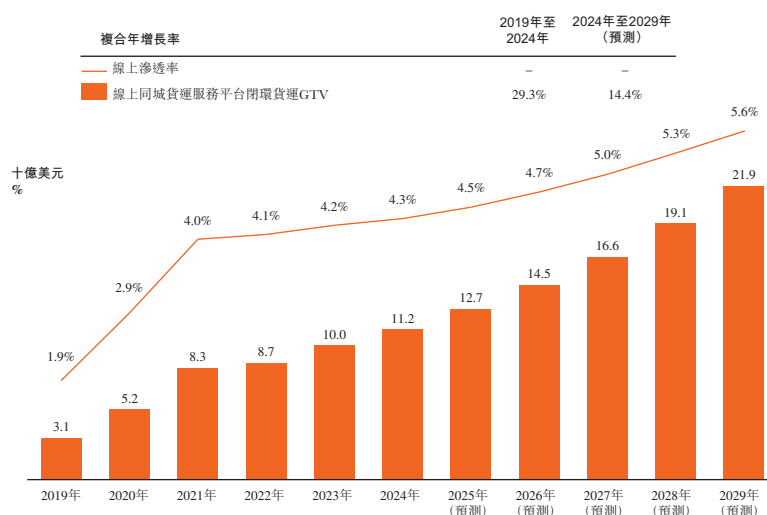
近年來，公路貨運服務數字平台開始興起。該等平台促成商戶與司機之間的無縫銜接，有效解決了行業痛點，並正在快速發展。

在該等平台，商戶可即時接觸大量司機並可減少等候時間。各種車型可滿足商戶在不同場景下的需要（例如運輸不同產品）。同樣，司機可便捷地選擇符合其時間表的最佳路線以提高車輛使用率及產生更多收入。因此，商戶及司機可基於平台制定的公平透明定價作出知情決定。此外，人工智能賦能自學算法不斷提高訂單匹配及分配效率，從而轉化為更佳用戶體驗。商戶及司機背景及審查亦可增強互信並提升交易透明度及安全性。

行業概覽

根據弗若斯特沙利文的資料，目前，全球公路貨運行業的線上滲透率仍較低，有巨大增長潛力。2024年公路貨運GTV中僅有2.4%通過數字平台促成。線上滲透率預期將於未來五年躍升，達至3.4%。根據弗若斯特沙利文的資料，對於中國同城貨運市場，線上滲透率預期將大幅提升，由2024年的4.3%升至2029年的5.6%。由於若干行業參與者因受到日益演變的監管環境及新冠疫情的影響而將其重心戰略轉移至其他公路貨運服務類型或放慢力度以擴充同城貨運服務，因此中國同城貨運市場的線上滲透率於2021年至2024年仍保持穩定。然而，作為市場先鋒者及領導者，本公司一直為推動市場增長的主要參與者。

中國線上同城貨運服務平台的市場規模及在整個同城貨運市場的滲透率
(按閉環貨運GTV計算)，2019年至2029年(預測)



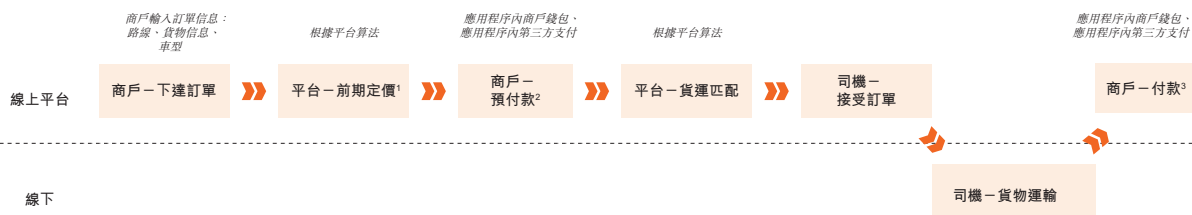
資料來源：文獻綜述、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

數字平台有多種類型，主要包括信息發佈平台及閉環交易平台。閉環交易平台能夠促成從發出訂單、定價、預付款、貨運匹配、訂單追蹤到付款結算確認的端到端過程。在整個交易閉環中，其產生寶貴洞見，可加以分析並用於改善平台服務質量和效率。因此，閉環交易平台可更好地解決行業痛點和把握機會所創造出的價值。相比之下，純信息發佈平台通常只為貨運訂單提供一個發佈場所，平台展示司機和商戶的貨運請求和聯繫方式，對公路貨運交易的關鍵環節，例如對於定價和結算並無支持或支持非常有限，因此需要線下完成定價和結算。

行業概覽

以下為閉環平台交易流程的流程圖，以及與傳統信息發佈平台交易流程的比較：

閉環平台的交易流程



附註：

1. 預先定價為閉環平台的主要定價機制，但在某些特定情況下，平台亦允許司機與商戶之間直接協商。
2. 視乎用戶選擇，可以在貨物配送後付款，但大部分用戶選擇預付模式；
3. 倘預先付款，由於在平台上完成付款，故該支付可精確追蹤，且平台可根據貨運交易訂單的價值向相關用戶收取費用。

傳統信息發佈平台的典型交易流程



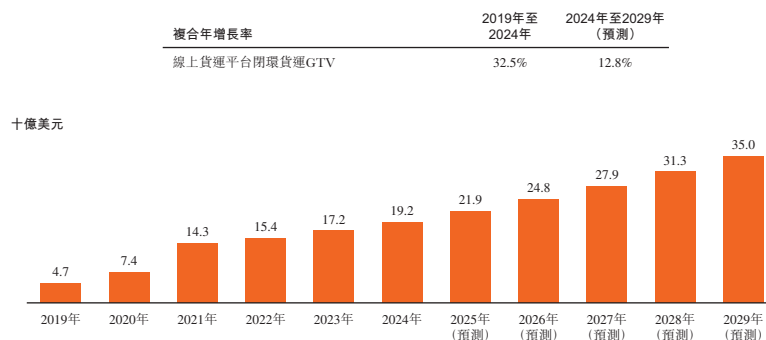
附註：

1. 大部分支付於線下完成，平台無法跟蹤。

閉環交易平台通常擁有更高用戶黏性和更強大變現潛力。根據弗若斯特沙利文的資料，於2025年上半年，全球線上公路貨運GTV中有24.8%來自閉環交易。另一方面，於2025年上半年通過我們平台完成的交易中有90%以上是閉環交易，遠高於行業平均水平。

行業概覽

全球線上貨運服務平台的市場規模（按閉環貨運GTV計算），2019年至2029年（預測）



資料來源：文獻綜述、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

「閉環」平台並非一天建成。經營跨地域規模的「閉環」平台在技術和運營上極具挑戰，而且需要大量長期投資、運營遠見和專業知識的積累和隨時間不斷進行的技術迭代。由於交易和溝通過程的大部分均在線下完成，因此傳統貨運發佈平台經常未能捕捉整個交易的數據。因此，貨運和交易數據被埋沒在「信息孤島」之中，無法在整個貨運匹配和配送過程中無縫流動。為構建打破這些信息孤島所需的科技、基礎建設和能力，需要額外大量初始投資和持續努力，以便在各個貨運匹配和配送步驟中生成的數據均可集中並輸入到一組通用複雜算法之中，以得出純貨運發佈平台無法提供的有意義且可操作的數據洞見。例如，傳統而言，準確釐定運費一直是交易中極具挑戰性的環節，甚至是最具挑戰性的環節，司機和商戶在該環節中會產生大量糾紛，對司機和商戶而言均是如此。不同於單純發佈貨運信息、對自動定價和結算支持較少的信息發佈平台，許多閉環平台提供由數據驅動的定價工具，根據大量因素自動計算運費，包括來自下達訂單和運費匹配階段的數據，例如路線距離和商戶選擇的車型。此外，商戶在閉環平台上進行交易的一個主要好處是，他們可以實時跟蹤運輸途中和配送的細節，這需要開發和集成多項尖端科技，例如物聯網和大數據分析。這些技術和運營的複雜性使閉環平台相對於尋求提供類似閉環體驗服務的競爭對手而言具有顯著先發優勢。

行業概覽

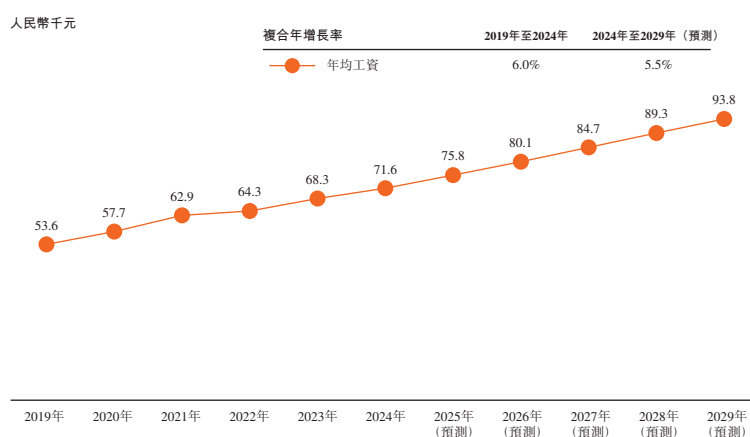
增值服務帶來額外變現機會

公路貨運運輸伴隨著越來越多的其他增值服務需求，為物流交易平台提供額外變現途徑。例如，根據弗若斯特沙利文的資料，車輛租售服務是向司機提供的常見增值服務類型，該市場於2024年在中國錄得的GTV達1,981億美元。面向司機的其他增值服務包括能源服務及信貸解決方案。

勞工價格分析

勞工成本是互聯網技術行業公司的主要成本組成部分。在經濟穩步增長和城鎮化進程持續推進的驅動下，中國城鎮私營單位就業人員年均工資持續增長，2024年達到人民幣71,600元，自2019年起複合年增長率為6.0%。展望未來，預期中國宏觀經濟將持續增長，主要動力將來自大規模資本投資及持續技術進步所致快速提高的生產率。預期城鎮就業人員年均工資將保持上升趨勢，2029年將達到人民幣93,800元，自2024年複合年增長率為5.5%，如下圖所示。

中國城鎮私營單位就業人員年均工資，2019年至2029年（預測）



資料來源：文獻綜述、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

主要成功因素

根據弗若斯特沙利文的資料，物流交易平台的主要成功因素包括：

- **規模及網絡效應。**對於物流交易平台，商戶及司機用戶群增長因網絡效應而自我強化。網絡越大，平台在效益及選擇性上創造的價值越大，因此構成競爭壁壘。

行業概覽

- *閉環交易能力*。為積累整個交易閉環數據和借助數據分析來優化服務，閉環能力必不可少。此外，其還帶來更大變現潛力。
- *品牌知名度及用戶心中的影響力*。通過向平台用戶提供優質服務和解決他們的痛點，平台可提升其在用戶中的品牌知名度及影響力，進而轉化為現有用戶的錢包份額收益和獲取新用戶的口碑推介，銷售及營銷開支極低。
- *營運專業知識*。為識別平台高價值用戶及使之參與，營運專業知識至關重要。平台在不同地區採用定製化及創新獲客及定價策略亦極為重要。
- *技術及數據能力*。如物聯網及大數據分析等前沿技術可助力平台改進算法。先進算法通常可帶來更高貨運匹配效率和更好地了解用戶需要。
- *多元化服務*。平台若能提供全套產品，則可提升用戶黏性。例如，平台若能滿足同城及跨城物流需要，則可贏得商戶青睞。司機傾向選擇一站式綜合平台，不僅提供貨運匹配服務，還可提供增值服務，如車輛租售以及能源及其他售後服務。

市場驅動力

- *利好政策*。中國政府近年來推出多項有利政策及激勵以支持道路運輸行業數字化，作為其對推動數字及平台經濟的承諾。中國政府於2021年初頒佈的《「十四五」數字經濟發展規劃》提供詳細的路線圖數字化，而近期的政府政策鼓勵平台經濟的健康發展。
- *新技術進步進一步提高線上貨運平台的運營效率*。物聯網、雲計算、人工智能等前沿技術的快速發展將進一步提升線上貨運平台的效率及服務質量。該等技術的整合將帶來更高的貨運匹配效率、定價準確性及訂單調度。

行業概覽

進入壁壘

- **網絡效應和規模經濟。**網絡效應和規模經濟是重要的進入壁壘。網絡效應指從加入平台的新用戶中獲得的額外及指數級收益。連接數千萬名司機、商戶和個人用戶的領先物流交易平台將通過向需求方提供多元化服務並為司機提供穩定收入，為所有利益相關方創造更高的價值。該效應將為平台帶來更高的用戶黏性及對潛在新用戶有更大吸引力，從而對規模較小的平台或新進入者形成較高的壁壘。由於貨運服務的本地性質，線上貨運平台特別難以建立網絡效應。由於貨運行業高度本地化且通常以城市為單位運營，即使平台在特定地區實現了網絡效應，不表示能夠將該等效應複製至其他地區。不同地區有不同的運輸需求、法規及市場狀況，此等因素使平台難以在新地區成功發展。
- **廣泛的行業洞見及營運專業知識以解決行業痛點。**由於貨運行業複雜且高度專門化，因此，線上貨運平台的主要市場壁壘是缺乏廣泛的行業洞見及營運專業知識。貨運平台如要成功發展，需要深入了解公路貨運行業，包括不同類型的商戶及司機的獨特需求及痛點，以及開發合適服務及創造卓越用戶體驗所需的營運知識。
- **品牌知名度及用戶心中的影響力。**由於貨運行業競爭激烈，且非常重視聲譽及信任，因此，品牌知名度及用戶心中的影響力也是線上貨運平台的主要市場進入壁壘。業內現有參與者已建立品牌知名度及在用戶心中的影響力，使新進入者難以成功發展及吸引用戶。建立品牌知名度及在用戶心中的影響力需要時間、資源及可以區分新進入者與現有參與者的獨特價值主張。
- **持續投資並成功應用前沿技術。**持續投資並成功應用前沿技術對保持競爭優勢至關重要。物聯網、人工智能及雲計算等新技術需要密集且持續的投資，但成功應用有關新技術可大幅增強平台的競爭力。因此，成功的物流交易平台須願意投資並應用該等技術，以在競爭中保持領先地位。

行業概覽

物流交易平台面臨的挑戰

貨運市場面臨若干可能影響物流交易平台成功的市場挑戰及威脅。

- **競爭越趨激烈。**最重要的威脅之一是競爭越趨激烈。隨著領先的物流交易平台將業務重心拓展至跨城及同城貨運領域，他們將在所有領域中競爭。這將導致市場競爭更加激烈，使新進入者更難以立足。
- **更高的運營安全性及合規性要求。**另一個重大挑戰是需要不斷提高運營安全性和合規性。物流交易平台連接數量龐大的司機及用戶，故保障運輸安全及確保合規至關重要。解決該等問題將是平台未來成功發展的關鍵因素。提高安全性和合規性的有效解決方案將有助於建立商戶和司機信任及我們在他們之中的信譽，並提高平台的長期營運能力。

競爭格局

本公司具備所有上述主要成功因素，而根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年上半年閉環貨運GTV計，本公司成為世界最大物流交易平台，市場份額為53.3%，遠超主要競爭對手。於2025年上半年，前五大參與者合共佔市場份額的73.5%。下表載列按2025年上半年閉環貨運GTV計的全球物流交易平台排名。

排名	平台	描述	GTV (百萬美元)	市場份額
1	本公司	一個領先的物流交易平台，業務遍佈全球	5,535.6	53.3%
2	A公司	於2017年推出，公司A為一家美國上市的網約車公司旗下的貨運交易平台，主要提供幫助卡車司機與運輸公司連接的移動應用程序。	735.5	7.1%
3	B公司	公司B成立於2015年，是一家總部位於中國的公路貨運平台，目前通過網絡及移動應用程序為企業及第三方物流公司提供長途貨運物流服務。	724.0	7.0%

行業概覽

排名	平台	描述	GTV (百萬美元)	市場份額
4	C公司	公司C成立於2020年，是領先的中國出行服務平台旗下的中國同城貨運交易平台	529.8	5.1%
5	D公司	一家在中國香港上市的亞洲線上同城物流平台，在亞洲六個國家及地區（包括中國內地、中國香港、新加坡、韓國、印度及越南）超過370個城市開展業務	98.8	1.0%
	其他	—	2,756.6	26.6%
	總計	—	10,380.3	100.0%

資料來源：文獻綜述、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

由於上述排名所用的GTV為非公開資料，故表內的同業公司以代號列示。有關資料乃根據弗若斯特沙利文的一手訪談及計算估計，而我們及弗若斯特沙利文均未就披露GTV詳情取得該等同業公司的同意。

按閉環貨運GTV計的全球主要物流交易平台主要包括本公司、滴滴貨運、福佑卡車、GOGO X及Uber Freight。

下表載列按2025年上半年閉環貨運GTV計的中國物流交易平台排名。

排名	平台	描述	GTV (百萬美元)	市場份額 (%)
1	本公司	一個領先的科技賦能物流交易平台，業務遍佈全球	5,044.6	64.0%
2	B公司	公司B成立於2015年，是一個中國公路貨運平台，目前通過網絡及移動應用程序向企業及第三方物流公司提供長途貨運物流服務	724.0	9.2%
3	C公司	於2020年推出，公司C為中國領先的網約車服務平台旗下的中國同城貨運交易平台	529.8	6.7%

行業概覽

排名	平台	描述	GTV (百萬美元)	市場份額 (%)
4	D公司	一家在中國香港上市的亞洲線上同城物流平台，在亞洲六個國家及地區（包括中國內地、中國香港、新加坡、韓國、印度及越南）超過370個城市開展業務	27.4	0.3%
	其他	—	1,562.4	19.8%
	總計	—	7,888.2	100.0%

資料來源：文獻綜述、專家訪談及弗若斯特沙利文分析

由於上述排名所用的GTV為非公開資料，故表內的同業公司以代號列示。相關資料乃根據弗若斯特沙利文的一手訪談及計算估計，而我們及弗若斯特沙利文均未取得該等同業公司的同意以披露其GTV詳情。

按閉環貨運GTV計的中國主要物流交易平台主要包括本公司、滴滴貨運、福佑卡車及GOGO X。

根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年上半年的閉環貨運GTV計，本公司是世界最大同城物流交易平台。按2025年上半年月活商戶和2025年上半年已完成訂單數量計，本公司亦是全球最大物流交易平台。

根據弗若斯特沙利文的資料，按2025年上半年的線上貨運GTV計，本公司是世界第二大物流交易平台，市場份額為13.2%。然而，雖然線上貨運GTV反映了公路貨運行業的潛在市場總額，卻不代表公司的變現能力。這是由於司機與商戶可能會繞過數字平台在線下結算交易，使平台難以直接將該等交易變現，甚至根本無法將之變現。相比之下，「閉環貨運GTV」是本公司及行業顧問認為較為保守的指標，因為閉環貨運GTV僅計及通過平台的資金流量及該等資金的一定比例可作為平台服務費扣除，因此其提供了根據公司收費模式衡量公司實際變現能力的更有意義標準。

委託弗若斯特沙利文編製的報告

就[編纂]而言，我們已委託弗若斯特沙利文對我們經營所在市場進行詳盡分析並就此編製行業報告。弗若斯特沙利文是一家獨立全球市場研究及諮詢公司，成立於1961年，總部設於美國。弗若斯特沙利文提供的服務包括市場評估、競爭指標以及各行業的策略及市場規劃。

行業概覽

我們已於本文件載入弗若斯特沙利文報告的若干資料，因為我們認為該等資料有助於潛在[編纂]了解我們經營所在的市場。弗若斯特沙利文乃基於其內部數據庫、獨立第三方報告及知名行業組織的公開數據而編製其報告。如有必要，弗若斯特沙利文會聯絡業內經營公司匯集及綜合有關市場及價格的資料，以及其他相關資料。弗若斯特沙利文認為，包括用於作出未來預測的假設在內，於編製弗若斯特沙利文報告時所用的基本假設均屬真實、正確且無誤導成分。弗若斯特沙利文已獨立分析有關資料，但其審閱結論的準確性主要取決於所收集資料的準確性。弗若斯特沙利文的研究可能因該等假設的準確性以及所選擇的一手及二手資料而受到影響。

我們已同意向弗若斯特沙利文支付費用人民幣2,510,000元，以供編製弗若斯特沙利文報告。支付有關款項並不取決於我們成功[編纂]或弗若斯特沙利文報告的內容。除弗若斯特沙利文報告外，我們並無就[編纂]委託編製任何其他行業報告。我們合理審慎地確認，自弗若斯特沙利文所編製的報告日期起，市場資料概無出現不利變動而致使本節所載資料存有保留意見，與本節所載資料相抵觸，或對本節所載資料造成影響。