

## 行業概覽

本節及本文件的其他章節包含與我們經營的行業相關的資料。我們委聘弗若斯特沙利文就[編纂]編製獨立行業報告（「弗若斯特沙利文報告」）。本節及本文件其他章節中載列的若干資料及統計數據摘錄自我們委託的獨立市場研究機構弗若斯特沙利文發佈的弗若斯特沙利文報告，以及各種官方政府出版物及其他公開出版物。來自官方政府及非官方來源的資料未經我們、聯席保薦人、[編纂]、任何[編纂]、其各自的任何董事及顧問，或參與[編纂]的任何其他人士或各方（不包括弗若斯特沙利文）獨立核實，亦不就此類資料及統計數據的準確性或完整性發表聲明。

### 中國出行行業概覽

根據中國國家統計局的資料，中國的經濟呈現出持續增長，名義國內生產總值從2019年的人民幣100.6萬億元增長到2024年的人民幣134.9萬億元，在此期間的複合年增長率為6.0%。根據中國國家統計局的資料，這種經濟擴張導致了從農村到城市地區的大量內部遷移，導致2024年中國的城鎮化率達到67.0%。作為世界第二大經濟體和第二大人口大國，中國擁有許多人口稠密的城市中心，擁有全球最大的出行市場。

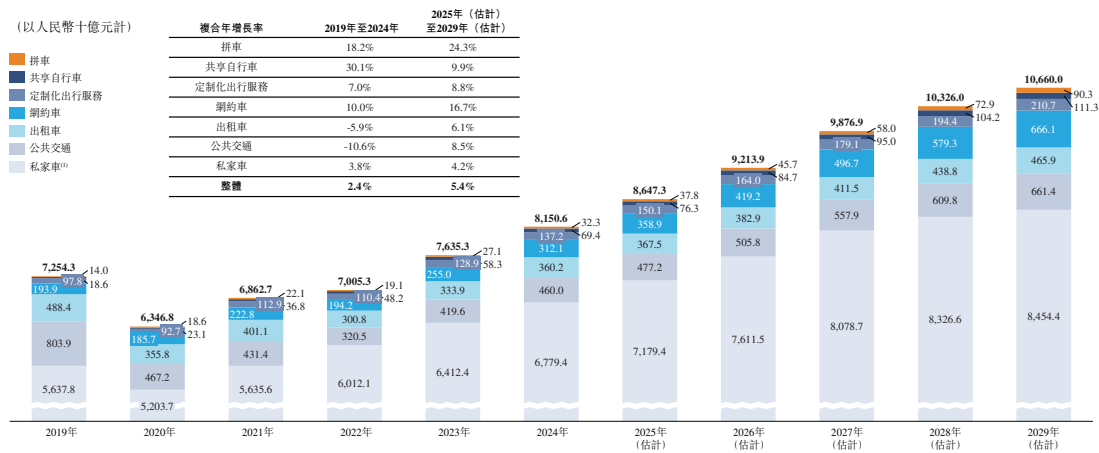
中國的出行行業包括一系列交通方式，旨在滿足不同的消費者需求及偏好，包括：(i)按固定班次、固定路線運行的公共交通系統，如公共汽車和地鐵，提供收費的集體出行服務；(ii)出租車，由有執照的司機經營的出租車輛（包括線上及線下服務），提供非共享的點對點交通；(iii)網約車服務，利用在線平台實時匹配乘客需求和可用的網約車司機和車輛的服務；(iv)拼車，私家車司機和路線相似的乘客提前聯繫的共享乘車服務，並分攤出行費用；(v)私家車，涉及購買、燃料、保險和維護等費用的個人擁有的車輛；(vi)共享自行車、短期自行車租賃收費服務及(vii)定制化出行服務，指定制的車輛使用解決方案，如租賃、企業專車和班車，旨在以靈活的條款和配置滿足個人或企業客戶的特定需求。

根據弗若斯特沙利文的資料，按GTV計，中國出行行業從2018年的人民幣7.0萬億元擴大到2019年的人民幣7.3萬億元。之後，COVID-19疫情導致市場規模略降至2022年的人民幣7.0萬億元。於2023年，隨著經濟逐漸從疫情的影響中恢復，中國出行市場強勁反彈，同比增長9.0%，達到人民幣7.6萬億元。於2024年，市場規模進一步增

## 行業概覽

加至人民幣8.2萬億元。在持續城市化和可支配收入水平上升的支持下，出行市場預計將保持擴張，按GTV計，到2029年達到人民幣10.7萬億元，這反映了2025年至2029年的複合年增長率為5.4%。該預期增長趨勢凸顯了中國出行行業的長期發展潛力。

### 中國出行行業的市場規模 (按GTV計)， 按交通方式細分，2019年至2029年 (估計)



資料來源：弗若斯特沙利文、交通運輸部及中國汽車工業協會

附註：

- (1) 私家車的市場規模是根據私家車購買成本和持續維修支出的總和計算。

### 中國的網約車行業概覽

網約車指利用在線平台實時匹配動態交通需求和司機供應。其允許乘客通過智能手機應用程序請求出行，而無需擁有私家車，以比私家車更低的每公里成本提供方便、靈活和高效的出行選擇。

在中國，網約車滿足了人口稠密城市面臨交通擁堵、停車受限以及車輛所有權或使用限制的需求，以緩解城市擁堵。中國的私家車通常未得到充分利用，日均使用率較低，這使得網約車成為提高整體交通效率的實用替代選擇。隨著城市化進程的繼續以及消費者對便利性和服務質量的期望上升，網約車提供了升級出行基礎設施的可擴展解決方案。

---

## 行業概覽

---

### 用戶資料概覽

網約車行業服務於廣泛的客戶群，包括個人和企業客戶。

個人客戶通常集中在城市地區，跨越各種人口群體，包括日常通勤者、學生、遊客和老年乘客。便利性、價格、服務質量和應用程序可用性是影響他們的平台選擇和乘車頻率的關鍵因素。

企業客戶一般指利用網約車服務來滿足其員工商務旅行需求（包括高管出行和例行商務旅行）的企業、機構和政府機構。這些客戶通常要求集中計費和費用管理，並傾向於優先考慮服務可靠性、安全性和效率。

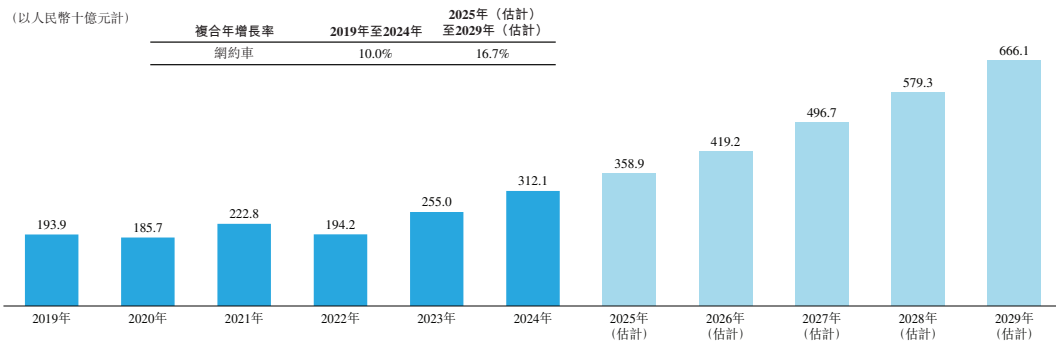
### 市場概覽

中國網約車市場近年來發展迅速，逐漸成為大眾出行的關鍵交通方式。與擁有私家車相比，網約車通過消除車輛購買、維護和監管限制的負擔，為乘客提供了更靈活、更便捷、更具成本效益的出行選擇。與公共交通和傳統出租車相比，網約車提供了更個性化的服務體驗，並通過平台補貼和分級定價滿足了更廣泛的乘客需求。

於2019年至2024年，中國網約車市場保持穩定增長，由於COVID-19疫情，2020年至2022年增長暫時放緩。隨著2022年末疫情控制措施的放鬆和支持政策的推出，市場開始復甦。根據弗若斯特沙利文的資料，按GTV計，市場預計將從2025年的人民幣3,589億元增長到2029年的人民幣6,661億元，複合年增長率為16.7%。

## 行業概覽

### 中國網約車行業市場規模(按GTV計)，2019年至2029年(估計)



資料來源：弗若斯特沙利文、交通運輸部及中國汽車工業協會

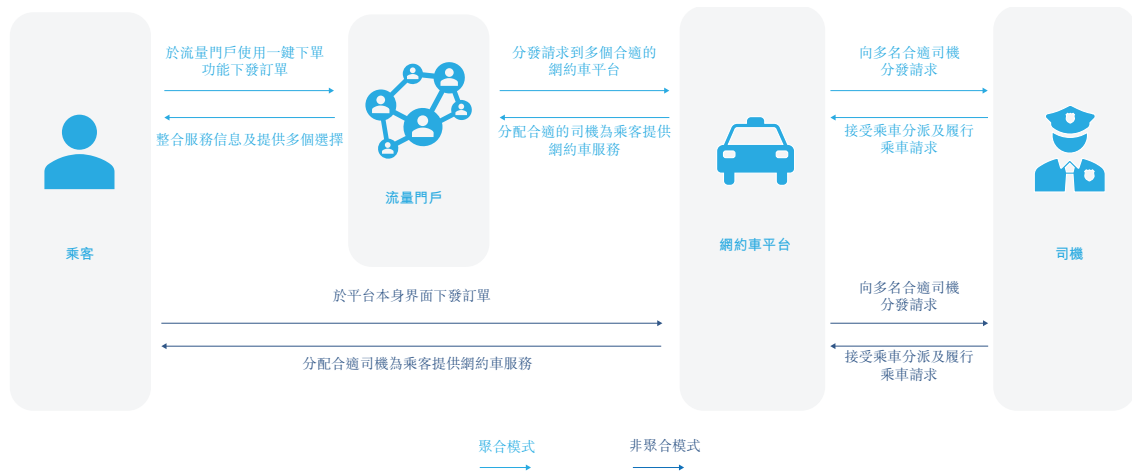
### 聚合和非聚合模式的比較分析

中國網約車行業可分為聚合模式和非聚合模式。

- 聚合模式是指一種協同業務結構，在這種結構中，多個網約車平台與一個流量門戶合作，向乘客提供網約車服務。在這種模式中，流程始於乘客通過流量門戶下發訂單。流量門戶使用「一鍵下單」功能，在多個第三方網約車平台上有效地分發這些網約車請求，以匹配乘客和最合適的司機。這種方法依賴於流量門戶和網約車平台之間的合作網絡，提高乘客的運營效率，並在參與方之間實現成本分攤。
- 非聚合模式是指一種結構，在這種結構中，網約車平台使用其本身的平台和司機獨立接收和履行網約車訂單，同時承擔與提供網約車服務相關的所有成本。

## 行業概覽

### 聚合和非聚合模式項下的訂單流程說明

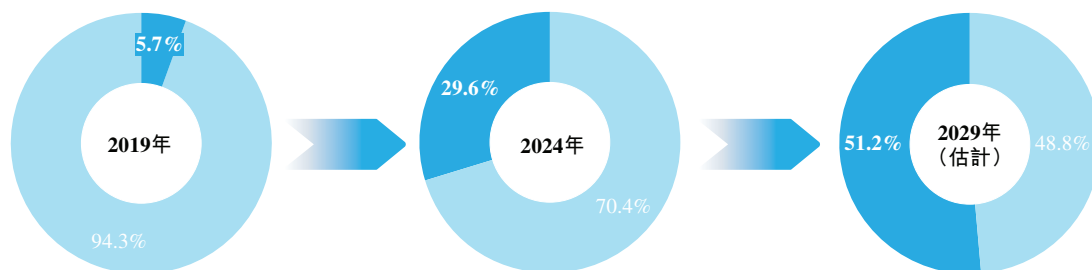


資料來源：弗若斯特沙利文

於2018年之前，中國的網約車行業主要由非聚合模式驅動。此後，隨著移動互聯網使用的興起，擁有龐大用戶群的流量門戶成為網約車平台用戶和訂單獲取的關鍵促進者。聚合模式將流量門戶與多個網約車平台連接起來，支持行業的持續擴張。根據弗若斯特沙利文的資料，聚合網約車的市場份額從2019年的5.7%增加到2024年的29.6%，其中GTV從人民幣110億元增長到人民幣925億元。預計到2029年，該細分市場的GTV將達到人民幣3,412億元，市場份額將達到51.2%。

### 中國聚合和非聚合網約車行業的市場份額（按GTV計）， 2019年及2024年及2029年（估計）

(以%計) ■ 聚合網約車的市場份額  
■ 非聚合網約車的市場份額



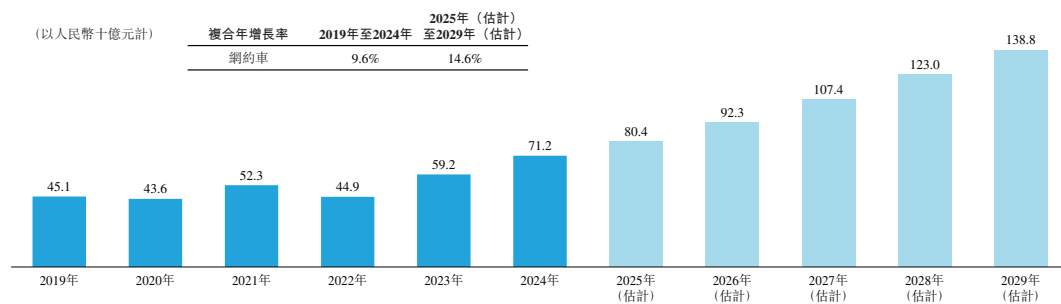
資料來源：弗若斯特沙利文、交通運輸部及中國汽車工業協會

## 行業概覽

### 長三角地區網約車行業概覽

於2019年至2024年，長三角地區網約車行業雖受COVID-19影響出現短期波動，但總體保持穩定增長態勢。行業前期發展主要受益於區域城鎮化持續推進和平台運營效率持續提升。於2020年，受COVID-19導致出行需求減少和人口流動受限影響，長三角地區網約車市場出現暫時性下滑。自2023年開始，隨著疫情控制措施逐步解除，通勤、商務、旅遊等目的驅動的出行需求明顯回升，進而帶動網約車行業復甦。2024年，長三角地區的網約車行業市場規模以GTV計達人民幣712億元，佔中國網約車市場整體的22.8%。於2019年至2024年，以GTV計，長三角地區的網約車市場複合年增長率高於中國一二線城市的網約車市場，表明該地區具有結構性優勢。受益於長三角地區相對成熟的數字基礎設施和高度融合的城市集群結構，該行業展現出強大的韌性和恢復能力。於2024年，長三角地區網約車行業市場規模以GTV計達到人民幣712億元，預計2025年至2029年複合年增長率為14.6%。

#### 長三角地區網約車行業的市場規模（按GTV計），2019年至2029年（估計）

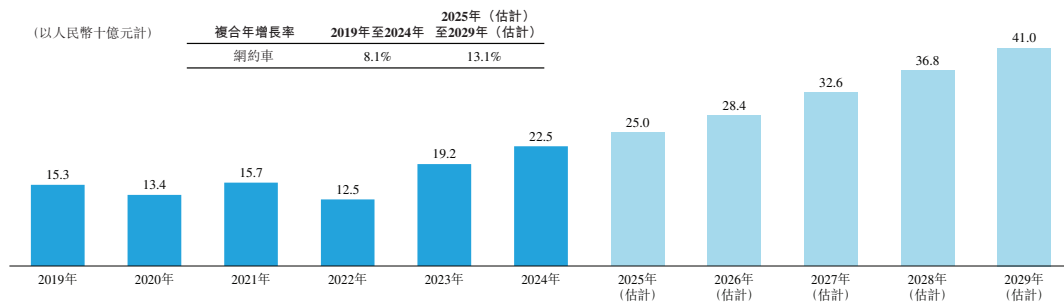


資料來源：弗若斯特沙利文

## 行業概覽

在基礎設施發達、人口流動性高、消費者購買力強等綜合因素的推動下，上海網約車市場不斷擴大，為中國第二大網約車市場，促使其成為長三角地區的重要組成部分。按GTV計，於2024年，上海網約車行業市場規模達到人民幣225億元，預計到2029年將以13.1%的複合年增長率增長，達到人民幣410億元。

### 上海網約車行業的市場規模（按GTV計），2019年至2029年（估計）



資料來源：弗若斯特沙利文

### 中國網約車行業的市場趨勢

**價格穩定推動向可持續盈利的戰略轉變。**預計該行業未來將實現價格穩定，標誌著從激進定價策略轉向強調優化單位經濟效益。該發展表明，依靠降價來獲得市場份額不再是可持續戰略。因此，網約車平台越來越重視單位經濟效益的提升，這意味著提高單個交易的效率和盈利。具體而言，人工智能技術的應用已成為該轉變的重要驅動力，原因為人工智能在需求預測、動態定價、駕乘匹配及路線優化等領域的應用有助於提高效率，改善整體成本結構。實現該目標需要簡化運營流程，降低成本，並最大限度地提高每次乘車的效率。通過專注於單位經濟效益，網約車平台尋求支持其商業模式的長期可持續性，同時繼續為乘客提供可靠和具有成本效益的服務。因此，人工智能驅動的運營工具一體化有望進一步增強平台以可持續的方式實現盈利及服務質量平衡的能力。

---

## 行業概覽

---

**流量分散化。**經過多年的發展，中國網約車市場已經呈現從單一參與者主導市場轉變為用戶流量分佈更加分散化的去中心化趨勢。與八年前中國最大的網約車平台產生了近90%的已完成網約車訂單總額相比，現在用戶流量更加分散，最大的網約車平台貢獻了約70%的已完成訂單總額。用戶流量的去中心化部分歸因於流量門戶的興起。流量門戶包括地圖導航應用程序和本地生活服務應用程序，如高德打車、美團、騰訊出行和百度地圖，其整合用戶流量，並將其引導到網約車平台。此外，最大的網約車平台也開始通過向第三方網約車平台分發訂單作為流量門戶運營。流量門戶的興起為新興的網約車平台提供了增長空間，原因為即使沒有最大參與者所享有的規模和網絡效應，彼等亦能通過注重較高合規率及差異化的服務體驗吸引和留住用戶。

**監管增強。**近年來，中國網約車市場的快速發展標誌著監管要求的不斷提高。監管機構對網約車平台和流量門戶就提供網約車服務的司機、車輛和線上平台提出了多層合規要求。目前，沒有100%合規率的主要網約車平台，原因為獲得必要的許可證和執照存在許多實際困難。隨著時間的推移，網約車市場的競爭動態已經從需求側的用戶流量競爭轉變為供應側的合規車輛和司機競爭。具體而言，在合規車輛的運輸許可證及合規司機其他必要證照相對稀缺的一線城市，未來擁有更龐大合規車輛及司機資源池的平台預計將具備更強的競爭優勢。合規司機和車輛的缺乏部分導致了2019年至2024年網約車市場增長放緩，原因為鑒於監管要求的增加，網約車平台承擔了越來越高的合規成本。隨著市場開始獲得更多合規司機和車輛，網約車市場可能會進一步擴大。

**推進Robotaxi的商業化。**隨著自動駕駛技術和硬件集成的進步不斷降低成本並提高車輛性能，Robotaxi在網約車市場上的勢頭越來越大。領先的公司正在從依賴改裝車輛轉向定義、設計及量產專用自動駕駛車型，顯著提高了生產效率和商業可擴展性。同時，上海、北京等城市有利的監管政策和試點計劃加速了Robotaxi服務的商業推廣。此外，通過汽車廠商、技術供應商及平台運營商的密切合作，行業愈發重視開發預裝自動駕駛組件的定制車型。此方法不僅有助於與大型網約車平台無縫集成，亦有助於提高調度效率、安全監控及服務一致性，均為實現可持續大規模運營的關鍵因素。憑藉更安全的駕駛行為、對人力的依賴減少以及重塑城市交通流量和規劃的潛力，Robotaxi被定位為未來幾年網約車生態系統的關鍵組成部分。

---

## 行業概覽

---

### 中國網約車行業的市場增長動力

*聚合模式提升乘客的出行體驗。* 聚合模式通過流量門戶整合多個網約車平台，改善了乘客的出行體驗。這種整合提高了訂單匹配的效率，從而減少了乘車請求的響應時間和乘客的等待時間。此外，聚合模式擴大了用戶可用的出行選擇範圍，允許他們根據個人偏好從不同的網約車平台、車輛類型和定價結構中進行選擇。在該模式下提供的服務水平和個性化程度的提高有助於提高乘客的採用率和滿意度。

*傳統網約車公司越來越多地採用聚合模式。* 該戰略轉型為成熟的網約車平台創造了新的增長機會，並支持基於聚合的市場的擴張。通過採用聚合模式，傳統領導者可以充當流量門戶，將用戶需求引導到其他網約車平台，而這些平台提供司機來完成訂單。這種互惠安排提高了運營效率，使服務能力與市場需求保持一致，並提高了網約車產品的質量和種類。隨著時間的推移，成熟的行業參與者更廣泛地採用聚合模式有望帶來共同利益，並為網約車行業的可持續發展作出貢獻。

*技術進步提高運營效率和成本效益。* 通過應用人工智能、機器學習和數據分析等先進技術，網約車平台可以改善關鍵運營領域，包括需求預測、司機分配和服務規劃，從而提高整體效率。例如，具有高容量處理能力的流量聚合引擎能夠有效管理大量乘車請求。使用先進算法還支持準確的訂單匹配和更高的車輛利用率。這些技術通過優化資源分配、減少車輛怠速時間、降低燃料消耗和提高整體車隊效率，簡化了運營工作流程並產生了有意義的成本節約。

*支持多樣化選擇和更低成本的Robotaxi服務的規模化部署。* 隨著自動駕駛汽車技術的成熟和大規模運營的擴大，與傳統網約車相比，Robotaxi可以提供一種邊際運營成本更低的按需出行替代模式。這種成本優勢可以轉化為乘客更實惠的乘車價格，刺激需求。此外，Robotaxi拓寬了乘客可用的出行選擇範圍，支持不同的出行目的、時段需求和服務水平。將Robotaxi車隊整合到網約車平台中也提高了整體車隊效率，提高了車輛利用率，並加強了行業滿足高峰期需求的能力。

## 行業概覽

### 中國網約車平台的競爭格局

根據弗若斯特沙利文的資料，中國的網約車行業高度集中，按GTV計，2024年五大網約車平台的市場份額超過85%。於2024年，按GTV計，本集團在中國網約車平台中排名第五，在長三角地區排名第四。下圖呈列2024年長三角地區按GTV計的五大網約車平台：

#### 長三角地區五大網約車平台排名(按GTV計)(2024年)

排名	公司	市場份額 (%)
1 . . . . .	公司A	66.8%
2 . . . . .	公司B	7.3%
3 . . . . .	公司C	6.9%
4 . . . . .	本集團	4.3%
5 . . . . .	公司D	3.0%

資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

- (1) 公司A，成立於2012年，總部位於中國北京，是一家出行技術平台。公司A在亞洲、拉美和澳大利亞提供網約車、出租車網約車服務、順風車、司機服務、電動滑板車共享、車輛護理、送貨和支付服務。公司A的美國存託股已在OTC粉單市場掛牌。
- (2) 公司B，成立於2015年，總部位於中國蘇州，提供網約車服務並經營專用車隊。公司B是一家上市公司。
- (3) 公司C，成立於2019年，總部位於中國南京，是一家共享出行平台，主要在中國提供網約車服務。公司C是一家私營公司。
- (4) 公司D，成立於2015年，總部位於中國北京，是一家提供出行服務的出行服務提供商，為中國主要線上旅行社(OTA)、航空公司、酒店以及其他企業客戶提供服務。公司D是一家私營公司。

## 行業概覽

在上海，以完單量計，本集團於2024年在網約車市場位列第二，反映出本集團的服務能力及用戶覆蓋範圍。下圖呈列按2024年完單量計的上海五大網約車平台：

上海五大網約車平台排名(按完單量計)(2024年)

排名	公司	市場份額 (%)
1	公司A	61.0%
2	本集團	10.2%
3	公司B	9.7%
4	公司C	6.1%
5	公司E	3.4%

資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

- (1) 公司E，成立於2021年，總部位於中國上海，主要經營本地網約車服務。公司E是一家私營公司。

### Robotaxi – 推動向無人駕駛網約車時代的過渡

#### 市場概覽

Robotaxi是指配備先進自動駕駛技術的無人駕駛出租車輛，以提供安全、可靠和高效的出行服務。這些車輛集成了用於環境感知的多個傳感器系統、用於決策的機器學習算法以及用於沿著預定路線精確導航的精密控制系統。通過自動化實時駕駛任務，Robotaxi技術旨在增強道路安全、減少人為錯誤並提高運營效率，從而降低服務成本並支持更實惠的交通選擇。

在全球和中國，Robotaxi行業正處於早期發展階段，其特點是在選定地區進行商業試點和真實世界試驗。然而，中國已在多個城市開展大規模試點項目、制定監管框架及進行早期商業部署，比許多其他國家發展更快。自動駕駛系統、傳感器集成和實時數據處理能力的技術進步推動了增長，這些進步提高了Robotaxi運營的安全性、可靠性和服務質量。此外，日益嚴重的城市擁堵和對更高效、更便捷的交通解決方案的需求刺激了對自動駕駛出行服務的需求。政府支持(包括監管框架和示範區的建立)進一步推動了Robotaxi服務融入城市交通系統。

## 行業概覽

在中國，Robotaxi商業化正在分階段推進。試點項目已經在幾個一線城市啟動，在這些城市監管支持和城市基礎設施為初始部署提供了有利環境。隨著技術的成熟和運營模式的完善，Robotaxi服務預計將從這些領先的城市中心擴展到全國其他城市，支持自動駕駛出行解決方案在全國範圍內逐步擴展。該舉措的推出得到了一系列旨在促進Robotaxi服務安全有序商業化的政府政策和監管舉措的進一步支持。

政策及法規	公佈年份	發行機構	主要內容
《關於進一步加強智能網聯汽車產品准入、召回及軟件在線升級管理的通知》.....	2025年	工業和信息化部及中華人民共和國國家市場監督管理總局（「國家市場監管總局」）	要求汽車製造商履行生產一致性和產品質量安全的首要責任，加強智能網聯汽車產品准入和召回管理，進一步規範線上升級活動，提高智能網聯汽車產品的整體安全水平。
《北京市自動駕駛汽車條例》.....	2025年	北京市人民代表大會常務委員會	該政策旨在規範自動駕駛技術的開發、測試和應用，促進智能網聯汽車在北京的發展。該條例支持自動駕駛在公共汽車、出租車和汽車租賃等城市公共交通服務以及道路測試中的應用，並建立運營安全標準以及用戶和道路信息傳輸標準。
《關於開展智能網聯汽車准入和上路通行試點工作的通知》.....	2024年	工業和信息化部、公安部、住房和城鄉建設部及交通運輸部	通過實施試點計劃，該倡議旨在引導智能網聯汽車製造商和運營實體加強技術和運營能力。在確保安全的前提下，尋求促進產品功能和性能的增強，促進產業生態系統的迭代優化，推進智能網聯汽車產業的高質量發展。

## 行業概覽

政策及法規	公佈年份	發行機構	主要內容
《「數據要素×」三年行動計劃（2024 – 2026年）》.....	2024年	國家數據局及其他機構	推動智能網聯汽車創新發展，支持特定區域、特定時段自動駕駛汽車商業化試點運營，打破汽車製造商、第三方平台、交通運輸企業等主體之間的數據壁壘，推動道路基礎設施數據、交通流數據、駕駛行為數據等多源數據應用；完善智能汽車創新服務和主動安全防控。
《自動駕駛汽車運輸安全服務指南（試行）》.....	2023年	交通運輸部	該指南側重於確保自動駕駛汽車在運行期間的安全管理。其對硬件、軟件和操作安全提出了要求，以保證車輛的可靠性和穩定性。其還要求嚴格的道路測試、實時監控和數據記錄，以確保及時響應和處理事件。此外，公司必須遵守相關規定，以確保合法運營。
《國家車聯網產業標準體系建設指南（智能網聯汽車）（2023版）》.....	2023年	工業和信息化部、國家標準化管理委員會	結合智能網聯汽車技術的深度集成和跨領域協同發展特點，制定了「三橫兩縱」的技術邏輯結構。該框架強調智能網聯汽車的總體規範、核心技術和關鍵產品應用。該結構支撐著智能網聯汽車綜合標準體系的建立，涵蓋基本方面、技術、產品和測試標準。

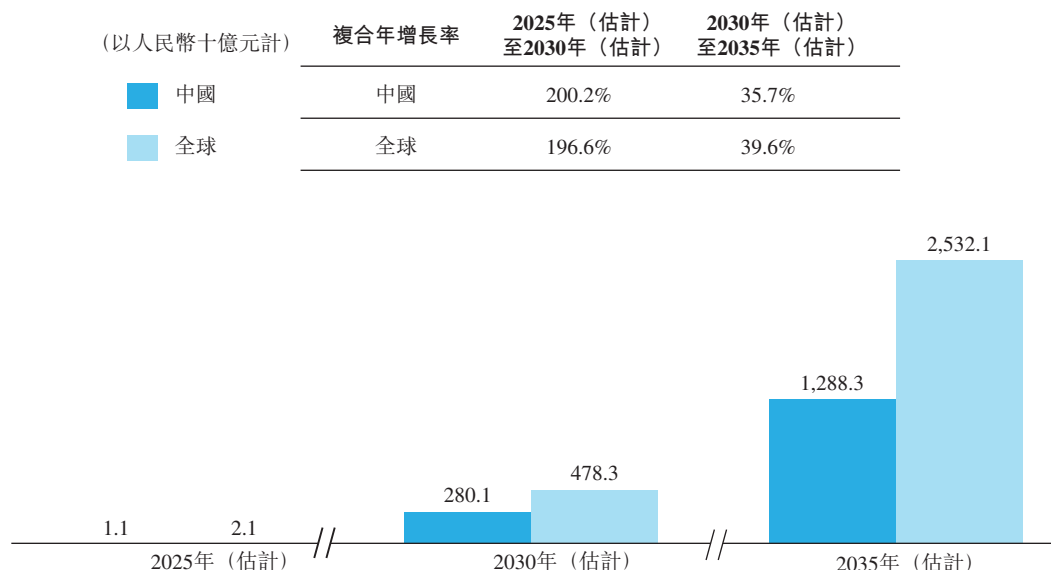
## 行業概覽

政策及法規	公佈年份	發行機構	主要內容
《上海市智能網聯汽車示範運營實施細則》.....	2023年	上海市交通委員會	該規則與現有的智能網聯汽車道路測試和示範應用管理體系完全對接，建立了明確的管理機制，明確了第三方機構的職責，載列申請人進行示範操作的範圍、路徑、流程和條件，為企業開展示範活動提供了具體的操作指南，促進了自動駕駛技術的應用和實施。
《深圳市推進智能網聯汽車高質量發展實施方案》.....	2022年	深圳市人民政府辦公廳	該方案旨在到2025年將深圳發展成為智能網聯汽車高質量發展的國家先行者。該方案側重於技術創新、構建穩健的行業生態系統、支持政策框架和完善基礎設施。該方案促進相關技術的示範和應用，並確保監管支持，以加快智能網聯汽車的採用，提高交通效率和安全性。

在多個結構性驅動因素的支持下，Robotaxi服務的商業推出預計將獲得動力，並在2026年之前實現更廣泛的市場部署。從成本角度來看，Robotaxi服務的每公里運營成本預計將在2026年之前與網約車服務相當，此後預計將進一步降低，從而增強Robotaxi運營的長期經濟可行性。在技術方面，自動駕駛的持續進步預計將提高運營效率和可擴展性，從而加速商業化進程。此外，監管部門推出了一系列支持措施，包括優惠政策和建立試點運營區，這些措施共同為Robotaxi行業的發展營造了有利環境。在該等有利條件的推動下，包括頭部出行服務提供商、自動駕駛企業及汽車製造商在內的越來越多的企業開始涉足Robotaxi行業，這有望推動Robotaxi服務的量產與商業化進程。因此，全球Robotaxi市場預計將大幅擴張，於2025年達到人民幣21億元，於2030年達到人民幣4,783億元，及於2035年達到人民幣25,321億元的估計規模。中國市場預計將在該增長中發揮重要作用，預計2025年市場規模為人民幣11億元，2030年為人民幣2,801億元，以及2035年為人民幣12,883億元。

## 行業概覽

### 全球及中國Robotaxi行業的市場規模 (2025年(估計)/2030年(估計)/2035年(估計))



資料來源：弗若斯特沙利文

### 中國Robotaxi行業的市場趨勢及增長動力

**安全增強。**持續努力推進自動駕駛技術，以提高Robotaxi的安全性能。駕駛安全是一個「長尾」問題，由諸多極端情況組成，這些情況是不尋常的情況及意料之外的挑戰。案例模擬和道路測試數據收集的持續努力相結合，對於抓住這些極端情況並驗證自動駕駛的能力具有重要意義。

**交通優化。**Robotaxi的大規模部署具備改善日益複雜的城市交通環境的潛力。儘管Robotaxi提供更安全、更有紀律的駕駛服務，大規模部署可以提高整體交通效率及秩序。此外，城市交通規劃可以通過Robotaxi重新塑造，例如減少公共停車場的數量以騰出更多的城市空間。隨著Robotaxi滲透率的提高，Robotaxi有望為構建更智能的城市環境作出貢獻。

**成本降低。**成本的顯著降低繼續增強Robotaxi的盈利能力。雖然規模經濟效益實現促使激光雷達等傳感器的價格預計下跌，但通過開發專門為大規模部署設計的robotaxi車型，亦實現成本效益。通過精心車輛設計及集成，頭部企業正在生產專用自動駕駛車型，與過往使用的改裝車型相比，該等車型具有更高的成本效益及生產效率。此外，自動駕駛技術取代人類駕駛員可節省大量人工成本，進一步增強Robotaxi運營的經濟可行性。該等因素共同推動成本降低的長期趨勢及Robotaxi服務的商業化加速。

---

## 行業概覽

---

**支持政策。**支持政策和監管環境促進了Robotaxi從測試示範到商業化探索。上海在政策支持方面亦處於領先地位，推出早期示範區，並發佈實施細則，推動Robotaxi服務進行試點及商業運營。在美國，美國國家公路交通安全管理局最終確定了《無人駕駛乘員保護安全標準》，這一舉措具有歷史意義，以確保不配備傳統人工駕駛操控裝置的自動駕駛車輛保持同樣高水平的乘員碰撞保護。包括德國、日本、韓國、英國等在內的主要政府亦發佈利好政策，在推動自動駕駛持續發展方面積極建立產業和社會環境。

**車型設計及操作適應性。**隨著Robotaxi服務朝更廣泛的商業部署發展，頭部企業越來越多地採用工廠安裝的專用車型設計，而非改裝車型。該等專用車型具有優化的內部佈局及加大的後排座椅，提高乘客的舒適度、可達性及車輛利用率。該等改造提高了運營效率，使其能夠在高需求的城市場景中進行可擴展的部署，並支持Robotaxi運營的長期經濟可行性。

### 中國企業出行服務行業概覽

#### 市場概覽

定制化出行服務是指為滿足個人或企業用戶的特定出行需求而設計的定制車輛使用解決方案。這些服務通常包括租賃、企業專車服務、班車和其他靈活安排，提供適應性條款和配置以應對不同的使用場景。

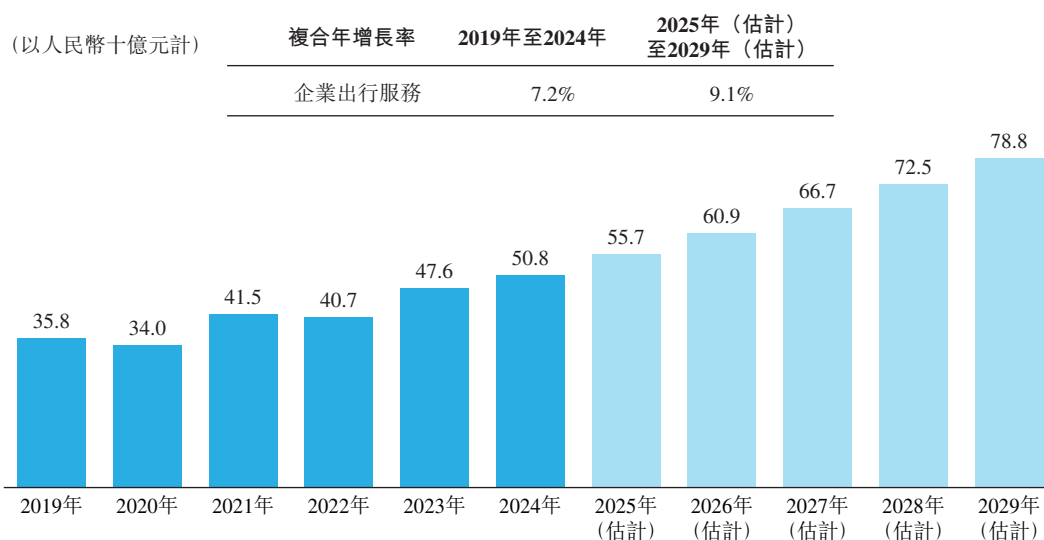
與主要為滿足個人客戶的車輛租賃、學校通勤和其他定制出行需求而設計的個人出行服務相比，企業出行服務行業專門針對商業客戶，提供定制的交通解決方案，以滿足員工與業務相關的交通需求。該分部涵蓋一系列全面的服務，包括車輛租賃、通勤班車計劃和專車接送，旨在確保為高管人員提供舒適交通服務和為普通員工提供便捷通勤選擇。這些一體化服務同時支持企業運營需求，並優化支出管理，提高運營靈活性。

## 行業概覽

在這些服務維度中，車輛租賃是最成熟的分部。車輛租賃是指服務提供商保留車輛所有權，並在一定期限內租賃予企業客戶，以換取租金的一種商業模式，從租賃期限上還可以進一步分為長期、短期和分時車輛租賃。自上海第一家汽車租賃公司安吉汽車租賃有限公司（主要為企業客戶提供服務）於1992年成立以來，中國企業車輛租賃行業已發展幾十年，並隨著企業出行需求的不斷增長和發展，不斷擴大並成為中國企業出行服務行業最大的市場分部。

這種結構使企業客戶能夠採用輕資產戰略，避免大量前期資本支出，減輕長期所有權成本的負擔，同時確保可靠地獲得滿足其運營需求的維護良好的車隊。

### 中國企業出行服務行業的市場規模（按GTV計），2019年至2029年（估計）



企業出行服務行業近年來呈現穩步發展態勢，已成為整體定制化出行服務行業的重要組成部分。隨著政府車輛改革產生的需求不斷增加，企業資產配置優化，企業出行需求不斷演變和多樣化，企業出行服務行業的市場規模多年來不斷擴大。按GTV計，於2024年，中國企業出行服務行業的市場規模達到人民幣508億元，預計2025年至2029年將以約9.1%的複合年增長率增長。

---

## 行業概覽

---

### 中國企業出行服務行業的市場趨勢及增長動力

*海外高管日益增長的需求推動企業專車市場。* 隨著中國市場不斷開放，外資企業的業務佈局及規模不斷擴大，越來越多的海外高管前往中國出差或長期外派，推動對根據其需求量身定制的企業專車服務的需求不斷增長。海外高管需要可靠高效的出行解決方案，以滿足其職業角色的高標準要求，包括豪華、舒適及個性化服務。企業專車服務提供專業司機及高級車型，同時注重舒適的車內環境、靈活的日程安排及嚴格的隱私保護等細節。通過滿足海外高管的嚴格出行期望，該等服務助力實現舒適、便捷及高效的出行體驗，為中國企業專車市場的持續增長做出貢獻。

*企業資產配置優化推動長期租賃需求。* 隨著精細化運營管理的日益採用，越來越多的公司尋求實施輕資產戰略，以更好地控制現金流並優化財務成本。購買大量企業車輛增加了固定資產，降低了流動性，令現金流收緊，提高了車輛維護成本，這可能會阻礙成本降低和財務優化。相比之下，租賃提供了一種靈活的替代方案，可以滿足高管和日常商務旅行需求，同時最大限度地減少前期資本支出。這種方法使公司能夠避免將大量資金捆綁在非核心資產上，從而提高運營效率並支持財務健康。

*不斷發展和多樣化的企業出行需求。* 企業客戶的出行需求日益多樣化，需要定制和集成的解決方案，其中包括企業車輛租賃、固定路線班車、專車服務等。為了解決這一系列用例，服務提供商正在開發靈活的、基於場景的服務方案，包括定制的車輛型號和配置、可調整的合同條款以及司機服務和路線規劃的集成。此外，整合企業客戶自有平台等先進服務亦處於開發階段，該等服務可以實現旅行信息同步、車輛使用權限查詢、行程及賬單獲取等功能，為企業客戶統一管理員工的商務差旅提供便利。這種多樣化正在推動全棧服務能力的發展，並加強長期客戶關係。

*政府車輛改革支持企業車輛出行服務。* 正在進行的政府車輛改革鼓勵國有和公共部門實體減少車輛擁有量，轉向租賃或外包出行服務。該政策方向刺激了對合規、可靠的企業出行解決方案的需求，包括租賃、班車和商務用車服務。

## 行業概覽

### 中國企業出行服務行業的競爭格局

根據弗若斯特沙利文的資料，中國企業出行服務行業相對分散，有多個市場參與者，2024年五大市場參與者共同佔10.8%的市場份額。其中，按GTV計，本集團在2024年中國企業出行服務行業排名第二，市場份額為2.2%。此外，隨著中國市場不斷開放，外資企業的業務佈局及規模不斷擴大，越來越多的海外高管前往中國出差或長期外派，海外高管日益增長的需求推動中國企業出行服務市場的發展。根據弗若斯特沙利文的資料，2024年，本集團在企業出行服務行業的五大市場參與者中擁有最多的外資企業客戶，表明其擁有成熟的商務客戶資源。

基於其全國佈局，本集團亦已在中國經濟發達且高度國際化的長三角地區建立領先的地位。根據弗若斯特沙利文的資料，以GTV計，本集團2024年在長三角地區企業出行服務行業位列第一，反映出其廣泛的區域覆蓋範圍及強大的服務能力。下表載列2024年長三角地區企業出行服務行業排名：

#### 長三角地區企業出行服務行業的排名（按GTV計）（2024年）

排名	公司	市場份額
		%
1 . . . . .	本集團	6.1%
2 . . . . .	公司F	3.5%
3 . . . . .	公司G	2.5%
4 . . . . .	公司H	2.3%
5 . . . . .	公司I	2.0%

資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

- (1) 公司F成立於1992年，總部位於中國北京，主要從事中國企業客戶的汽車租賃業務。公司F為一家私營公司。
- (2) 公司G成立於1994年，總部位於中國上海，在中國從事出租車運營、汽車租賃、汽車拍賣、駕駛培訓等業務。公司G為一家上市公司。
- (3) 公司H成立於2006年，總部位於中國上海，在中國為企業及個人客戶提供汽車租賃及其他定制化出行服務。公司H為一家私營公司。
- (4) 公司I成立於2009年，總部位於中國上海，在中國主要為企業客戶提供長期汽車租賃服務。公司I為一家私營公司。

## 行業概覽

此外，憑藉悠久的發展歷史及對當地市場的深入了解，本集團亦已於上海取得領先市場地位。根據弗若斯特沙利文的資料，以GTV計，本集團於2024年在上海企業出行服務行業排名第一，市場份額為15.5%。下表載列2024年中國企業出行服務行業的排名：

### 上海企業出行服務行業的排名(按GTV計)(2024年)

排名	公司	市場份額
		%
1 .....	本集團	15.5%
2 .....	公司G	5.8%
3 .....	公司J	3.7%
4 .....	公司I	2.8%
5 .....	公司H	2.0%

資料來源：弗若斯特沙利文

附註：

- (1) 公司J成立於1993年，總部位於中國上海，主要在中國從事出租車運營、汽車租賃、定制化出行服務及倉儲物流業務。公司J為一家上市公司。

### 資料來源

我們已委託市場研究和諮詢公司及獨立第三方弗若斯特沙利文對中國的出行、網約車和企業出行服務市場進行分析並報告。弗若斯特沙利文報告由弗若斯特沙利文獨立編製，不受我們的影響。就該項委託應向弗若斯特沙利文支付的費用為人民幣740,000元，我們認為這反映了類似服務的市價。弗若斯特沙利文成立於1961年，在全球擁有超過45個辦事處，擁有3,000多名行業顧問、市場研究分析師、技術分析師和經濟師。董事確認(據其在作出合理查詢後所知)，自弗若斯特沙利文報告日期起至最後實際可行日期，該行業並無任何可能限制、抵觸或影響本節所載資料的不利變化。

---

## 行業概覽

---

在弗若斯特沙利文報告的編製過程中，弗若斯特沙利文使用其內部分析模型和技術對資料及統計數據進行收集、分析、評估及驗證。一手研究通過與行業參與者和行業專家的討論和面談進行。二級研究涉及分析從幾個公開數據來源獲得的市場統計數據，例如研究所涉國家的政府公佈、公司報告、獨立研究報告和弗若斯特沙利文本身的內部數據庫。弗若斯特沙利文應用的方法基於從多個層面收集的資料和統計數據，並允許交叉引用這些資料和統計數據以確保準確性。

弗若斯特沙利文報告載有一系列基於以下假設作出的市場預測，不限於：(i)中國和全球的經濟可能在未來十年保持穩定增長；及(ii)中國和全球的社會、經濟及政治環境可能在2025年至2029年保持穩定。