*除另有說明外，本節及本文件其他章節所呈列的資料及統計數據均摘錄自不同官方政府刊物及其他刊物，以及弗若斯特沙利文(我們委聘的獨立市場研究及顧問公司)編製的有關是次[**編纂**]的行業報告。官方政府來源的資料並未經我們、獨家保薦人、彼等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獨立核實，且對其準確性亦無發表聲明。*

資料來源

我們委聘獨立市場研究顧問弗若斯特沙利文對香港及澳門酒店服務市場及大灣區渡輪及巴士客運服務市場進行分析，並編製報告以供本文件使用。該報告乃由我們以550,000港元之費用委託編製。於編纂及編製弗若斯特沙利文報告時，弗若斯特沙利文採用以下假設：(i)目前討論的全球社會、經濟及政治狀況於預測期間將保持穩定；(ii)政府有關香港及澳門酒店服務市場及大灣區渡輪及巴士客運服務市場的政策於預測期間將保持一致；(iii)香港及澳門酒店服務市場及大灣區渡輪及巴士客運服務市場於預測期間將受報告中所述因素驅動。除另有註明外，本節所載之所有數據及預測均源自弗若斯特沙利文報告。弗若斯特沙利文報告由弗若斯特沙利文獨立編製，不受本公司或其他利益關係人士之任何影響。

香港及澳門酒店服務市場分析

酒店服務市場的定義及分類

酒店服務指以住宿為核心的綜合性服務活動，旨在滿足旅客旅途中的住宿、餐飲及相關配套需要，通常包括客房服務、餐飲服務、休閒娛樂及零售。

香港的酒店可分為三個等級，即經濟型酒店、中檔酒店及高檔酒店。該等三個等級的酒店在平均每日房價及每間可出租客房收入方面的比較載列下文。

香港不同等級酒店的比較

酒店類型	平均每日房價	每間可出租客房收入
經濟型酒店	650港元以下	600港元以下
中檔酒店	650港元至1,500港元	600港元至1,500港元
高檔酒店	1,500港元以上	1,500港元以上

資料來源：弗若斯特沙利文

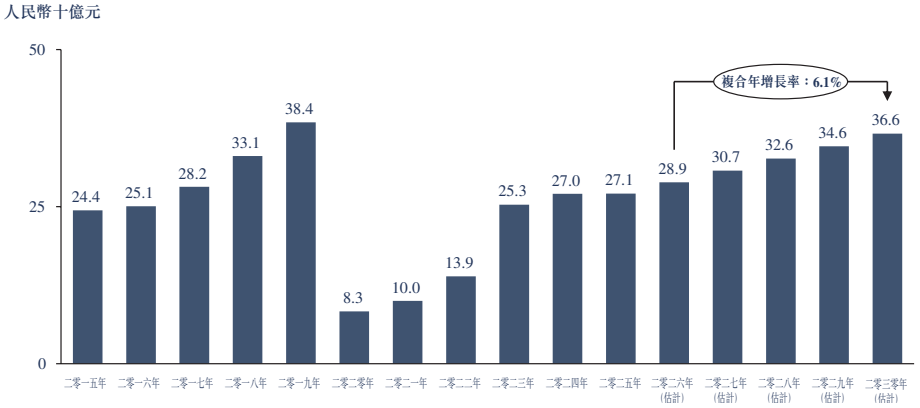
香港及澳門酒店服務市場的市場規模

香港酒店服務市場於期內呈整體上升趨勢，但波動明顯。於二零一五年至二零二五年，市場規模由人民幣244億元增至人民幣271億元。受疫情旅遊限制影響，市場自二零二零年起經歷重大下滑。於二零二三年相關管控全面放寬後，跨境及旅遊人流回升帶動市場復甦，並得益於消費升級、優化酒店營運、改善數字化服務，以及商務與中高端住宿需求增長。

該市場波動進一步反映於香港的入境旅遊支出上。受疫情及經濟環境變動影響，香港的入境旅遊支出出現顯著波動，由二零一九年的約2,562億港元跌至二零二二年的94億港元，並於二零二五年回升至2,175億港元。

展望二零二六年至二零三零年，在入境旅客流量回升、大灣區跨境連通性改善以及會展及商務活動逐步恢復的帶動下，預計香港酒店服務市場的市場規模將穩步增長，複合年增長率為6.1%。

二零一五年至二零三零年(估計)
香港酒店服務市場規模*(按營運收入計)



資料來源：弗若斯特沙利文

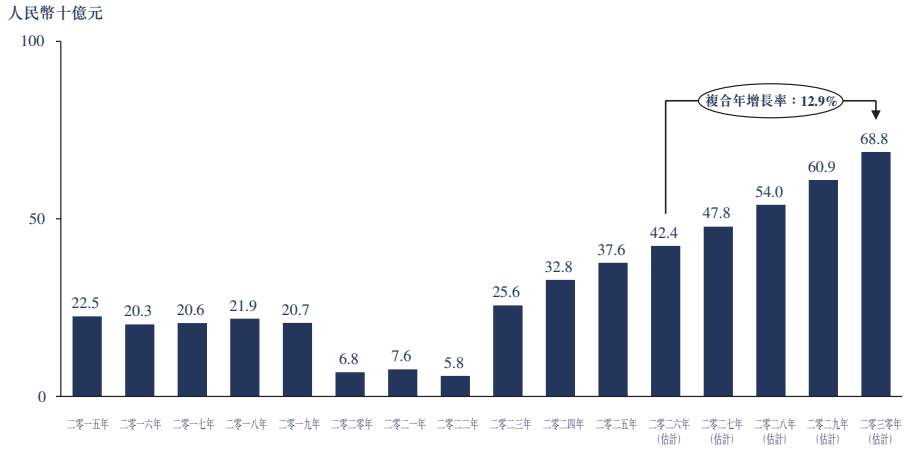
**附註：* 香港酒店服務市場包括由香港酒店提供的客房服務、自營餐飲、休閒娛樂及零售服務。

澳門酒店服務市場整體呈現擴張趨勢，但因疫情影響而遭遇暫時性挫折。自二零一五年至二零二五年，市場規模由人民幣225億元增至人民幣376億元。自二零二零年以來疫情管控抑制了市場表現，而二零二三年跨境旅行的全面恢復推動了行業復甦。在消費升級、營運及數字化服務優化、中高端住宿需求上升的推動下，市場保持健康發展。

在疫情衝擊及經濟環境變動的背景下，澳門遊客總消費亦出現顯著波動，由二零一九年的約641億澳門元跌至二零二二年的48億澳門元，並於二零二五年回升至801億澳門元。

展望二零二六年至二零三零年，在入境遊客消費回升、非博彩旅遊產品多元化發展及會展相關需求不斷增長的帶動下，預計澳門酒店服務市場的規模將進一步突破，複合年增長率為12.9%。

二零一五年至二零三零年(估計)
澳門酒店服務市場規模*(按營運收入計)



資料來源：弗若斯特沙利文

**附註：*澳門酒店服務市場包括由澳門酒店提供的客房服務、自營餐飲、休閒娛樂及零售服務。

香港及澳門酒店服務市場的市場驅動因素

- ***香港及澳門旅遊及商務旅行需求持續增長。***於跨境通關全面恢復之前，中國內地、香港及澳門之間的跨境旅遊規模仍受限制。隨著跨境旅遊政策日益簡化(例如全國性簽注服務，允許內地居民無論其戶籍所在地均能申請往來港澳通行證，並在主要港口廣泛推行自動通關通道，以提升跨境旅行效率)，並隨著體驗式旅遊消費趨勢興起，跨區域交通網絡進一步優化。例如，於二零二一年，澳門酒店過夜賓客達6.6百萬人次，其中內地遊客佔5.4百萬人次。受疫情後國際遊客入境量回升的帶動，酒店過夜賓客人次總量顯著增長。於二零二五年，澳門酒店過夜賓客達14.6百萬人次，其中內地遊客佔10.7百萬人次。前往香港及澳門的內地遊客人數持續上升。入境遊客人數的持續增長直接帶動香港及澳門酒店住宿的整體需求。

- ***居民消費升級帶動中高檔住宿需求增長。***隨著中國內地居民家庭收入增長及消費觀念轉變，前往香港及澳門的中國內地遊客愈發注重住宿品質及個性化體驗，並願意為高標準的款待服務支付額外費用。於二零二一年，澳門五星級酒店的平均入住率達約50%及於二零二五年達約92%。隨著遊客越來越傾向選擇中高檔、精品及度假酒店，彼等於香港及澳門的酒店住宿總旅行支出持續攀升。該趨勢亦帶動市場對該等高端住宿產品需求的增長，並加速當地酒店業以品質為導向的升級。

- ***透過會員制度及服務升級優化消費體驗。***主要酒店集團透過完善其會員制度並豐富會員權益來提升客戶黏性。同時，彼等升級餐飲及智能登記入住等配套服務，推動線上線下整合，進而提升客戶滿意度及回購率。該等營運提升措施，有助於當地酒店營運商吸引更多入境遊客，並推動香港及澳門地區酒店市場的整體發展。

香港及澳門酒店服務市場發展趨勢

- ***品牌建設及連鎖經營持續提升。***激烈的行業競爭促使資源整合，其中品牌建設有助於提升服務質量，連鎖經營則提高營運效率、降低成本並擴大市場覆蓋，成為香港及澳門酒店業高質量發展的關鍵方向。越來越多的酒店加入成熟的品牌體系，推動行業邁向標準化及高效的方向發展。

- ***數字化及智能服務應用加速。***數字技術與住宿行業的深度融合已成為酒店提升核心競爭力的關鍵驅動力。線上預訂與智能登記入住等工具被廣泛採用，而大數據與智能管理系統則使酒店得以實現精細化營運，在提升效率與控制成本之間取得平衡。

- ***可持續發展與綠色酒店的加速發展。***在全球環保意識日益高漲，以及消費者對低碳旅遊需求不斷增長的背景下，綠色酒店認證、節能減碳設施以及環保營運模式已成為業界的新焦點。越來越多酒店正採用再生能源、減少一次性用品，並實施水資源回收系統，以支持碳中和目標，同時提升品牌形象及長期競爭力。

大灣區渡輪及巴士客運服務市場分析

客運服務市場的定義及分類

客運服務指透過航空、鐵路、道路及水路等運輸方式，為個人及團體提供運輸服務以及相關支援服務的活動。其中，巴士和渡輪服務分別為陸路和水路的主要客運方式。跨境渡輪及巴士在碼頭相關設施、班次安排及票價範圍方面，與高鐵及定期航班有所不同，以滿足乘客多樣化的旅行需求。

大灣區主要交通方式的比較

方式	一般路線範例	載客量	單程行駛時間	費用(港元)
港珠澳大橋穿梭巴士	香港口岸–珠海口岸	每輛巴士45至55名乘客	90至120分鐘	65港元至70港元
跨境旅遊巴士／直通巴士	香港市區(尖沙咀／灣仔／新界)–深圳(福田／羅湖／皇崗)	每輛旅遊巴士45至60名乘客	60至90分鐘(香港–深圳)	40港元至120港元
鐵路–廣深港高速鐵路(高鐵)	香港西九龍–福田／深圳北站	每列8節車廂的列車579至613名乘客	45至60分鐘	68港元至75港元
高速渡輪(噴射飛航／金光飛航)	香港–澳門外港客運碼頭；香港–珠海九州	每艘渡輪200至400名乘客	70至90分鐘(香港–澳門) 80至100分鐘(香港–珠海)	170港元至260港元
定期航班	香港國際機場–珠海機場	每架窄體客機150至300名乘客	180至270分鐘	通常為800港元至2,000港元

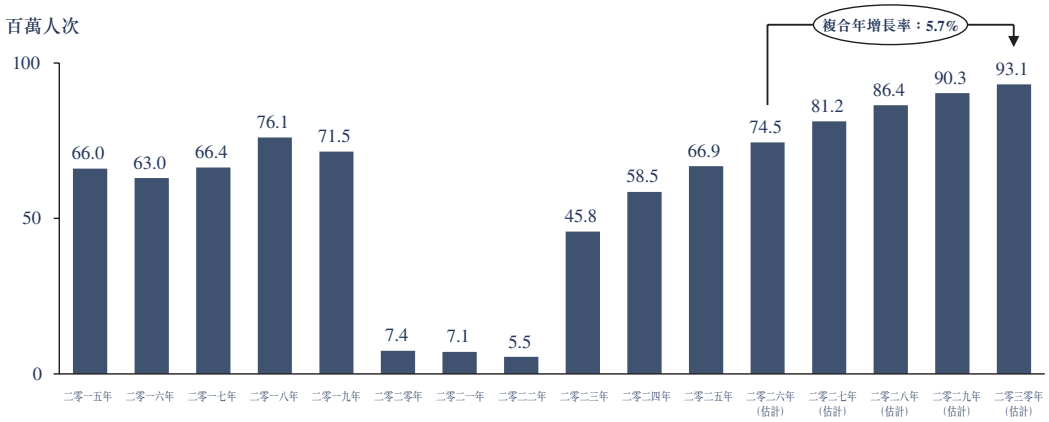
資料來源：弗若斯特沙利文

**附註：* 費用為截至二零二六年六月的指示性成人單程票價，於促銷期間及旅遊旺季可能波動。所有交通方式的票價均為普通座。行駛時間不包括出發前的等候時間。

大灣區跨境客運服務市場的市場規模

受疫情及嚴格的跨境旅行限制影響，於二零一五年至二零二一年，內地跨境訪港及訪澳遊客總量出現大幅下滑。年度遊客人數從二零一五年的66.0百萬人次降至二零二零年的7.4百萬人次。隨著跨境旅遊全面恢復及消費者信心持續回升，跨境旅遊市場呈現強勁復甦，二零二五年內地跨境遊客總量回升至66.9百萬人次。展望未來，在跨境便利化政策持續深化實施及區域經濟穩步復甦的支持下，預計市場將保持穩定擴張。到二零三零年，預計內地赴港澳跨境遊客總量將達到93.1百萬人次。

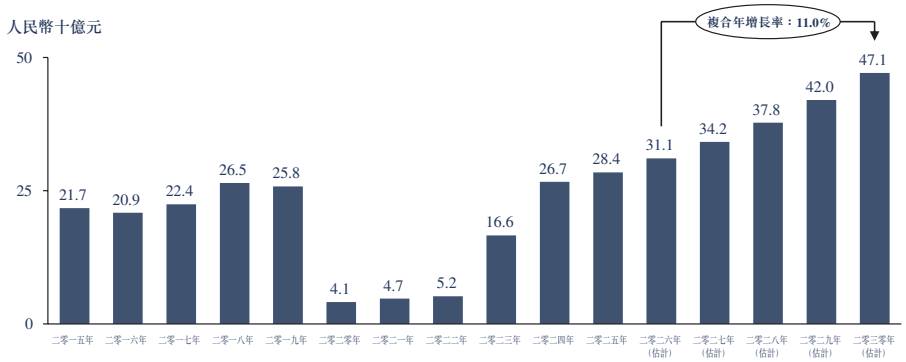
二零一五年至二零三零年(估計)
內地赴港澳跨境遊客總量



資料來源：弗若斯特沙利文

整體跨境客運服務市場於二零一五年的市場規模達人民幣217億元，並在疫情爆發前一直保持穩定增長。自二零二零年起，受疫情導致的邊境封鎖及旅行限制影響，跨境客運量大幅減少，市場隨之出現劇烈波動。由於跨境客運與旅遊及跨區域流動性密切相關，市場表現易受公共衛生措施及外部環境變化影響。隨著疫情限制措施放寬，市場需求持續回升，推動市場規模於二零二五年達到人民幣284億元。大灣區內持續推動的促進互聯互通與交通整合的政策措施，加上旅遊及休閒旅行需求的逐步恢復，共同為市場注入了新的增長動能，並支持整體市場的穩健發展。預計於二零二六年至二零三零年，在優化通關程序、跨區域私人旅遊需求釋放及城際通勤活動增加的推動下，大灣區跨境客運服務市場將以11.0%的複合年增長率增長，並於二零三零年達到人民幣471億元。

二零一五年至二零三零年(估計)
大灣區跨境客運服務市場的市場規模*(按收入計)

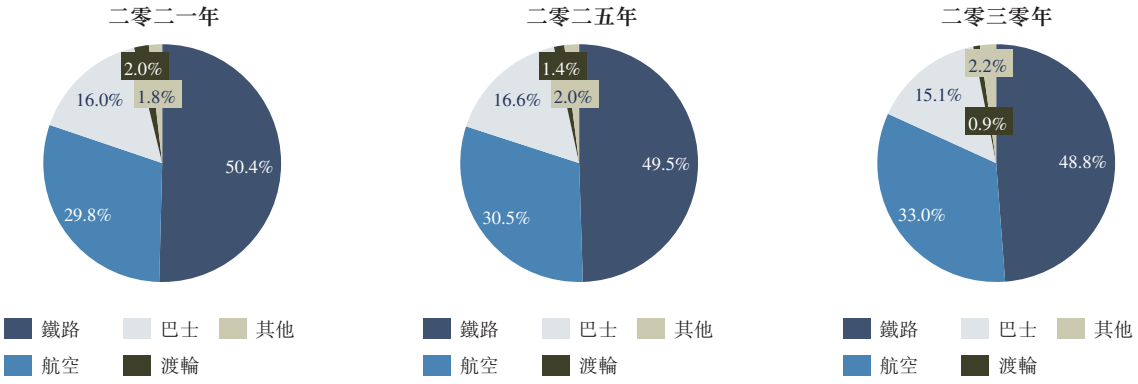


資料來源：弗若斯特沙利文

**附註：* 大灣區跨境客運服務市場涵蓋大灣區內香港與澳門、廣東與澳門，以及廣東與香港之間的所有客運服務。

若按運輸方式細分，於二零二一年，按收入計，鐵路在大灣區跨境客運市場中估計佔50.4%，而航空、巴士及渡輪分別佔29.8%、16.0%及2.0%。於二零二五年，鐵路仍以49.5%的佔比位居首位，而航空、巴士及渡輪分別佔30.5%、16.6%及1.4%。到二零三零年，預計鐵路及航空的佔比將分別達48.8%及33.0%。

二零二一年、二零二五年及二零三零年大灣區跨境客運服務市場的運輸方式比例(按收入計)



資料來源：弗若斯特沙利文

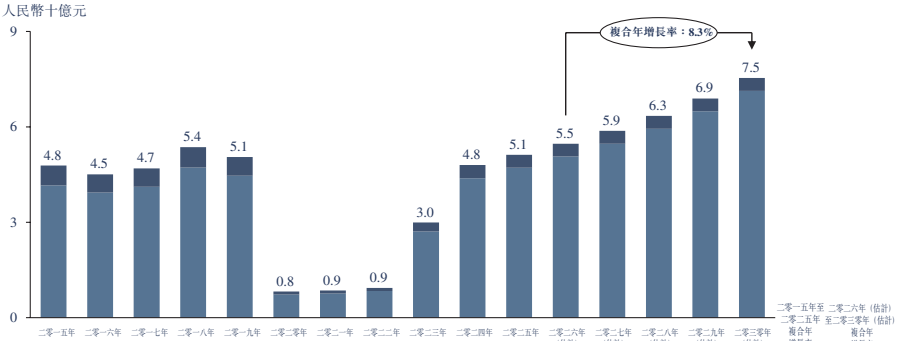
**附註：*「其他」類別主要包括跨境的士服務。*

受惠於區域經濟擴張及跨境交通聯通性提升，大灣區跨境渡輪及巴士客運服務市場自二零一五年起直至疫情爆發前，一直保持穩定增長。於二零二零年，受疫情影響而實施的邊境關閉及旅行限制導致跨境客運量顯著下降，引發市場大幅波動。隨著疫情限制措施逐步放寬，市場進入復甦階段，復甦勢頭日益增強。持續推動該地區互聯互通及交通整合的政策措施，加上旅遊及休閒旅行需求的逐步復甦，共同為市場注入新的增長動能，並支持整體市場的穩健發展。估計自二零二六年至二零三零年，在渡輪及巴士班次表優化、民眾日益偏好短程跨境旅行及跨海灣交通走廊利用率提升等因素的推動下，大灣區跨境渡輪及巴士客運服務市場將以8.3%的複合年增長率增長，並於二零三零年達到人民幣75億元。

於二零一五年至二零二五年跨境渡輪分部市場規模有所減少，由人民幣6億元減至人民幣4億元。該分部在疫情期間受到跨境流動限制及跨境旅遊偏好變化的影響。該分部其後在跨境城際交通需求的逐步恢復的支持下已恢復復甦。展望二零二六年至二零三零年，受水路旅遊的利基需求、現有渡輪航線的優化調整及文旅短途活動的溫和增長所帶動，預計跨境渡輪市場將以0.3%的複合年增長率增長。

期內，跨境巴士分部整體擴張，並有所波動。自二零一五年至二零二五年，市場規模從人民幣42億元增加至人民幣47億元。受疫情相關旅遊限制影響，該分部業務萎縮，隨著跨境客流回升，逐步復甦。展望二零二六年至二零三零年，在點對點跨境出行需求、團體跨境旅遊復甦及巴士總站配套設施改善的推動下，跨境巴士市場預計將以8.9%的複合年增長率增長。

二零一五年至二零三零年(估計)
大灣區跨境渡輪及巴士客運服務市場的市場規模*(按收入計)



	二零一五年	二零一六年	二零一七年	二零一八年	二零一九年	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年	二零二五年	二零二六年(估計)	二零二七年(估計)	二零二八年(估計)	二零二九年(估計)	二零三零年(估計)	二零一五年至二零二五年複合年增長率	二零二六年(估計)至二零三零年(估計)複合年增長率
渡輪	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.1	0.1	0.1	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	不適用	0.3%
巴士	4.2	3.9	4.1	4.7	4.5	0.7	0.8	0.8	2.7	4.4	4.7	5.1	5.5	5.9	6.5	7.1	不適用	8.9%

資料來源：弗若斯特沙利文

**附註：* 大灣區跨境渡輪及巴士客運服務市場包括大灣區內香港與澳門、廣東與澳門，以及廣東與香港之間的渡輪及巴士客運服務。

大灣區渡輪及巴士客運服務市場的市場驅動因素

- ***旅遊消費升級及需求持續增長。***中國內地的人均可支配收入由二零二一年的人民幣35,128元上升至二零二五年的人民幣43,377元，複合年增長率為5.4%。按4.7%的複合年增長率計，預計於二零三零年，該數值將達人民幣54,575元。隨著中國內地居民家庭可支配收入增加及消費者消費意欲增強，休閒旅遊和商務旅行活動持續保持增長。隨著居民生活水平不斷提高，彼等越來越願意於假日期間將更多支出投放於優質旅遊體驗。這帶動對香港酒店住宿需求的增長，並推高內地入境遊客的整體酒店相關支出。整體旅遊市場需求的不斷增長推動跨境渡輪及巴士服務穩步擴張，從而帶動相關營運商的收入增長並提升整體運力。於二零二三年，港珠澳大橋珠海港錄得跨境旅客出行人次超過16.3百萬人次，而於二零二五年超過31.3百萬人次，反映大灣區跨境旅客人流強勁復甦及持續增長。

- ***城市集群及區域整合帶動運輸需求。***城市集群的發展與區域經濟整合，強化城市與區域間的連結，帶動跨城通勤、觀光及商務旅行需求的增長。區域整合的深化持續產生對多元化客運服務的穩定需求，並支持產業服務能力的提升。

- ***持續的交通基礎設施投資及網絡擴建。***高速公路、跨海大橋及港口等交通基礎設施的持續建設及升級，提高網絡連接性及可達性。交通網絡日益完善縮短旅行時間並提升服務可靠性，為產業增長及營運效率的提升創造有利條件。於二零二三年，港珠澳大橋的跨境車輛出行量達到3.3百萬次，而於二零二五年則達6.8百萬次，顯示跨境交通可達性持續提升。雖然該等基礎設施升級讓多式跨境交通服務提供商能降低跨境運輸服務的轉運成本並實現若干協同效應，但提升的可及性亦可能加劇渡輪及巴士客運服務市場的競爭。愈來愈多營運商可能推出類似的跨境旅遊服務，這可能對市場參與者(包括擁有全面服務佈局的領先企業)造成利潤壓力。

大灣區渡輪及巴士客運服務市場的發展趨勢

- ***綜合及多式聯運服務加速發展。***客運服務正日益朝向整合航空、鐵路、道路及水路運輸的綜合網絡發展。多式聯運解決方案(例如協調時刻表及通票服務)不僅提升旅行便利性，更優化運輸網絡的整體利用效率。

- ***數字票務及智能移動服務的廣泛普及。***行業採用線上預訂、移動票務、電子驗票及智能移動管理平台日趨普遍。數字技術可提升營運效率、縮短乘客等候時間，並提供即時資訊，從而提升出行體驗及服務可靠性。

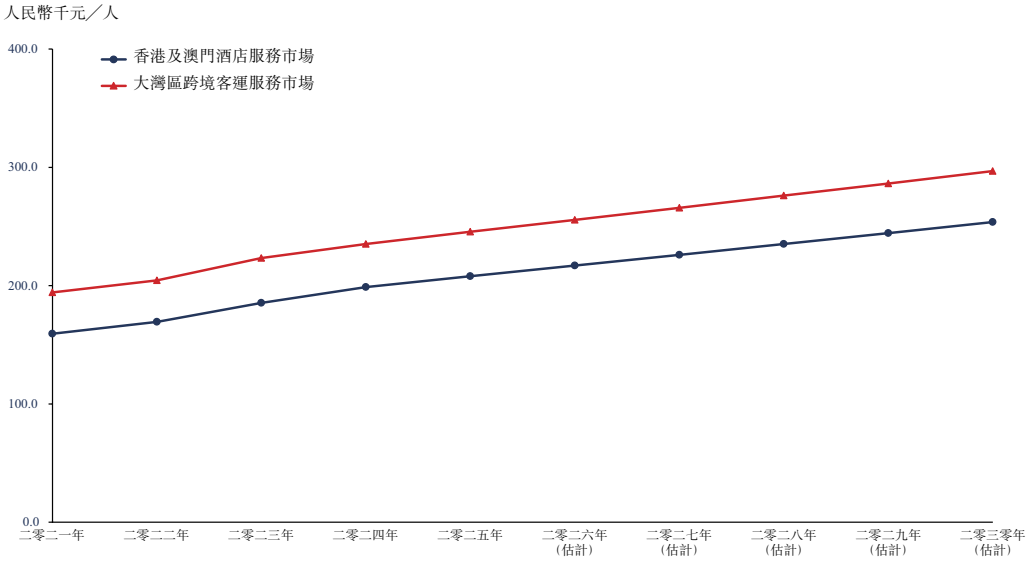
- ***日益重視服務質量及營運效率。***營運商愈加重視準點率、安全、乘客舒適度及資源配置效率。透過持續投資於車隊／船隊管理、員工培訓及流程標準化，企業在提升營運效率及成本效益的同時，客戶滿意度亦不斷提升。

- ***本地觀光渡輪及巴士服務需求增長。***大灣區對觀光渡輪及巴士服務的需求日益增加，鼓勵營運商拓展該分部的服務種類。透過推出更多連接主要景點的觀光航線及主題體驗，營運商能夠滿足多元化的休閒及旅遊需求，同時擴闊其服務組合，把握更多商機。

成本分析

香港酒店服務市場及大灣區跨境客運服務市場的年度人均勞工成本持續上升。香港酒店服務市場的年度人均勞工成本由二零二一年的人民幣15.94萬元增加至二零二五年的人民幣20.80萬元，主要受疫情後產業復甦、本地勞工供給緊張及行業從業者薪資期望上升的推動。在大灣區跨境客運服務市場，按相同單位基準計算，年度每名僱員勞工成本由二零二一年的人民幣19.43萬元增長至二零二五年的人民幣24.56萬元，並由前線司機、乘務員及現場服務人員的薪酬增長，以及跨境合規規定相關人工支出增加所支持。根據當前勞工市場狀況，預計兩個市場的年度人均勞工成本將進一步增長，到二零三零年分別達到人民幣25.38萬元及人民幣32.19萬元。

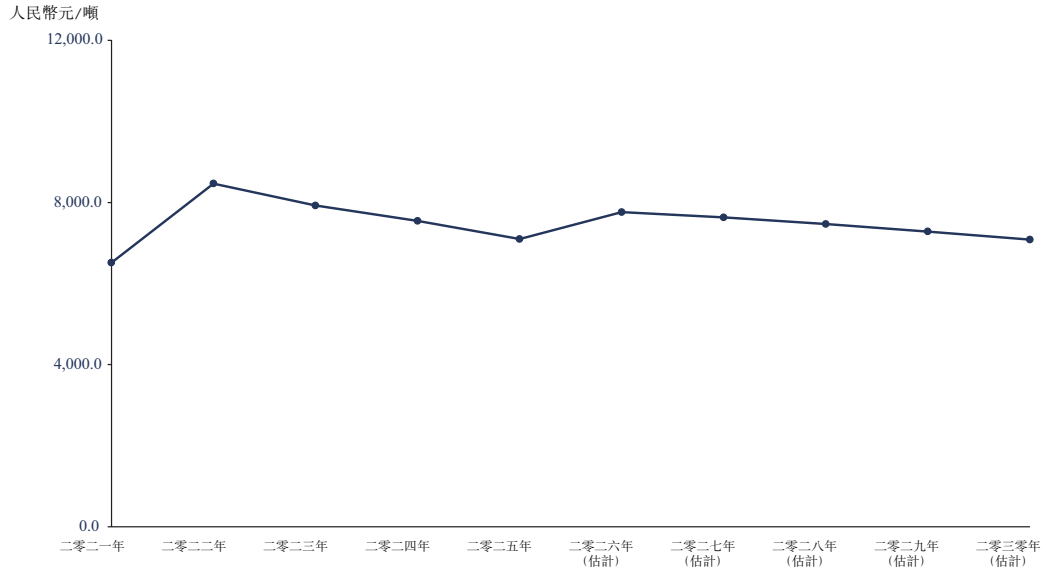
二零二一年至二零三零年(估計)
香港酒店服務市場及大灣區跨境客運服務市場的年度勞工成本



資料來源：弗若斯特沙利文

大灣區跨境客運0號柴油年平均價格於二零二二年上升，原因為疫後需求復甦，加上俄烏衝突影響。自二零二三年起，受國際原油價格下跌、國內煉油產能過剩及重型貨車電動化加速等因素影響，價格有所回落。預計該價格將於二零二六年小幅上升，主要歸因於全球原油供應趨緊及季節性需求波動。自二零二七年起，在重型卡車持續電動化及國內煉油效率提升的帶動下，該價格將於其後數年恢復溫和下行趨勢，並預計到二零三零年達每噸人民幣7,082.1元。

二零二一年至二零三零年(估計)
粵港澳大灣區跨境客運服務市場0號柴油年平均價格



資料來源：弗若斯特沙利文

競爭分析

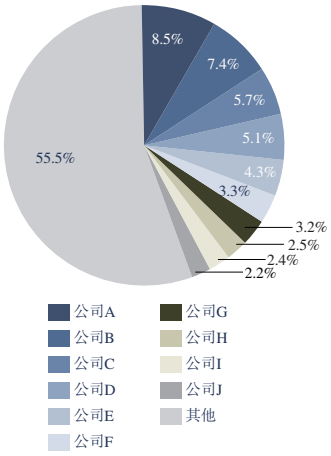
香港酒店服務市場的競爭格局

香港酒店服務市場參與者可分為兩類：擁有自有物業的營運商，以及沒有自有物業的營運商。擁有自有物業的營運商具備穩固的營運基礎和優越的抗風險能力，而沒有自有物業的營運商則主要透過租賃設施來進行酒店營運。

香港酒店服務提供商排名

於香港所有酒店服務提供商中，不論是否擁有自有物業，就二零二五年的營運收入而言，十大酒店服務提供商合計佔據44.5%的市場份額。按二零二五年的營運收入計，本公司在香港酒店服務提供商中排名第十三位，產生營運收入人民幣549百萬元，並取得市場份額2.0%。

二零二五年香港酒店服務提供商排名(按營運收入計)



排名	公司名稱	營運收入(人民幣百萬元)	市場份額
1	公司A	2,315	8.5%
2	公司B	2,009	7.4%
3	公司C	1,550	5.7%
4	公司D	1,378	5.1%
5	公司E	1,176	4.3%
6	公司F	888	3.3%
7	公司G	855	3.2%
8	公司H	665	2.5%
9	公司I	637	2.4%
10	公司J	586	2.2%
	其他	15,025	55.5%
	總計	**27,083**	**100%**

資料來源：弗若斯特沙利文

**附註：* 公司A為一間總部位於中國香港並在香港聯交所上市的公司。其成立於一九七一年，主要專注於酒店的所有權、營運及管理，以及相關物業投資。

公司B為一間總部位於中國香港並在香港聯交所上市的公司。其成立於一九九六年，主要專注於物業開發、投資及酒店營運。

公司C為一間總部位於中國香港並在香港聯交所上市的公司。其成立於一九七九年，主要專注於酒店的所有權、營運及相關款待服務。

公司D為一間總部位於中國香港並在香港聯交所上市的公司。其成立於二零一三年，主要專注於在亞洲及全球高端酒店的所有權及經營。

公司E為一間總部位於中國香港並在香港聯交所上市的公司。其成立於一八六六年，主要專注於多元化業務營運，包括物業開發及酒店投資。

公司F為一間總部位於中國香港的公司及為一間於香港聯交所上市的企業之附屬公司。其成立於一九九七年，主要專注於香港及中國內地的物業開發、投資及酒店營運。

公司G為一間總部位於美國並在納斯達克股票市場上市的公司。該公司成立於一九二七年，主要專注於酒店營運、品牌授權及酒店資產管理。

公司H為一間總部位於中國香港並在香港聯交所上市的公司。該公司成立於一九七一年，主要專注於全球豪華酒店及住宅所有權及管理。

公司I為一間總部位於英國並在倫敦證券交易所上市的公司。該公司成立於一七七七年，主要專注於酒店所有權、特許經營及酒店品牌管理。

公司J為一間總部位於美國並在紐約證券交易所上市的公司。該公司成立於一九一九年，主要專注於酒店管理、特許經營授權及全球酒店品牌營運。

大灣區跨境客運服務市場的競爭格局

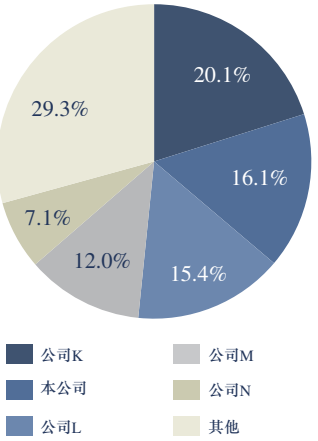
大灣區跨境渡輪及巴士客運服務市場的市場參與者分為兩類：專注於單一運輸領域的公司及經營多種跨境交通方式的公司。該行業正面臨日益加劇的挑戰，包括替代性跨境交通選項帶來的競爭加劇、港車北上計劃推動的客流轉移、宏觀經濟波動下跨境旅遊需求可能出現的週期波動、合規及勞工相關營運開支上升、燃料成本上漲以及大灣區內酒店因區域交通網絡改善所帶來的競爭。與專注於單一運輸領域的公司相比，擁有多元服務佈局的營運商可整合客源並優化服務網絡，可支持相對較高的營運靈活性及市場競爭力。

大灣區跨境渡輪及巴士客運服務提供商排名

於二零二五年，大灣區跨境渡輪及巴士客運服務市場的市場規模達人民幣5,119百萬元，五大服務提供商合計佔70.7%的市場份額。

就二零二五年的收入而言，本公司在大灣區的跨境渡輪及巴士客運服務提供商中排名第二，收入達人民幣823百萬元，市場份額為16.1%。

二零二五年大灣區跨境渡輪及巴士客運服務提供商排名(按收入計)



排名	公司名稱	收入 (人民幣百萬元)	市場份額
1	公司K	1,031	20.1%
2	**本公司**	**823**	**16.1%**
3	公司L	790	15.4%
4	公司M	616	12.0%
5	公司N	363	7.1%
	其他	1,495	29.3%
	總計	**5,119**	**100.0%**

資料來源：弗若斯特沙利文

**附註：* 公司K為一間總部位於中國廣東省的公司，成立於二零一七年，主要專注於營運大灣區跨境穿梭巴士服務。

公司L為一間總部位於中國香港並在香港聯交所上市的公司。其成立於一九四八年，主要專注於營運香港跨境及本地巴士服務。

公司M為一間總部位於中國香港的公司，成立於一九九二年，主要專注於營運香港與中國內地之間的跨境直通巴士服務。

公司N為一間總部位於中國香港的公司，成立於一九八零年，主要專注於營運香港與中國內地之間的跨境穿梭巴士服務。

准入壁壘

- ***監管及合規壁壘。***在客運市場中，營運商必須符合執照、安全及營運合規要求。該等要求不僅限制市場准入，同時亦確保服務標準。

- ***品牌壁壘。***在客運領域，既有營運商憑藉其聲譽、可靠性及長期服務記錄，得以吸引客戶並實現更高的載客率。同樣地，在酒店服務市場中，知名酒店品牌因其一致的服務質量及強大的品牌聲譽，更容易獲得消費者認同。

- ***資源壁壘。***在客運市場，車隊／船隊規模、航站時段及交通基建的接駁能力等關鍵資源，是影響市場參與及營運規模的關鍵因素。在酒店服務市場，核心資源包括優質地理位置、專業管理團隊及穩定的供應鏈支援。難以獲取該等資源亦形成對新入行者的准入壁壘。

- ***資本壁壘。***客運業在車輛採購、基礎設施使用權及營運籌備方面需要龐大的資本支出，因而形成了財務方面的准入壁壘。在酒店服務市場中，新入行者同樣必須承擔與物業投資、裝修翻新、品牌授權以及開業前營運相關的高昂成本。