

行業概覽

本節所載的資料及統計數據，乃摘錄自我們委託弗若斯特沙利文編製的弗若斯特沙利文報告，以及來自各官方政府刊物及其他公開發佈的刊物。我們已委託弗若斯特沙利文編製弗若斯特沙利文報告，作為與[編纂]相關的獨立行業報告。來自官方政府來源的資料未經我們、聯席保薦人、[編纂]、[編纂]或參與[編纂]的任何其他方獨立核實，故對其準確性不作任何陳述。

資料來源

我們委託獨立全球諮詢公司弗若斯特沙利文進行詳細分析並編製關於公路貨運市場、新能源物流市場及新能源物流車運營管理市場的行業報告，該公司提供行業研究及市場策略，並提供增長諮詢及企業培訓。我們已同意就編製弗若斯特沙利文報告向弗若斯特沙利文支付費用人民幣850,000元。本節以及本文件「摘要」、「風險因素」、「業務」、「財務資料」及其他章節摘錄自弗若斯特沙利文報告的若干資料，旨在向我們的潛在投資者更全面地介紹我們所處的行業。

在編製弗若斯特沙利文報告的過程中，弗若斯特沙利文進行一手及二手研究，並獲得了有關目標研究市場行業趨勢的知識、統計數據、資料及行業見解。一手研究涉及採訪行業內部人士，例如主要市場參與者、供應商、客戶及公認的第三方行業協會。二手研究涉及審閱公司報告、獨立研究報告及基於弗若斯特沙利文自身研究數據庫的數據。預測數據來自歷史數據分析，結合宏觀經濟數據並參考特定行業相關因素得出。弗若斯特沙利文認為，編製弗若斯特沙利文報告時使用的基本假設(包括用於作出未來預測的假設)屬真實、正確且不具誤導性。弗若斯特沙利文已獨立核實該等資料，但其審閱結論的準確性在很大程度上取決於所收集資料的準確性。弗若斯特沙利文的研究可能受到所用假設的準確性以及一手及二手資料來源選擇的影響。弗若斯特沙利文報告乃基於以下關鍵假設編製：(i)預測期內中國及全球其他主要國家的社會、經濟及政治環境將保持穩定，從而確保所界定市場的可持續及穩定發展；及(ii)有關所界定市場的政府政策並無重大不利變化。

全球公路貨運行業概覽

公路貨運市場現狀與商業空間

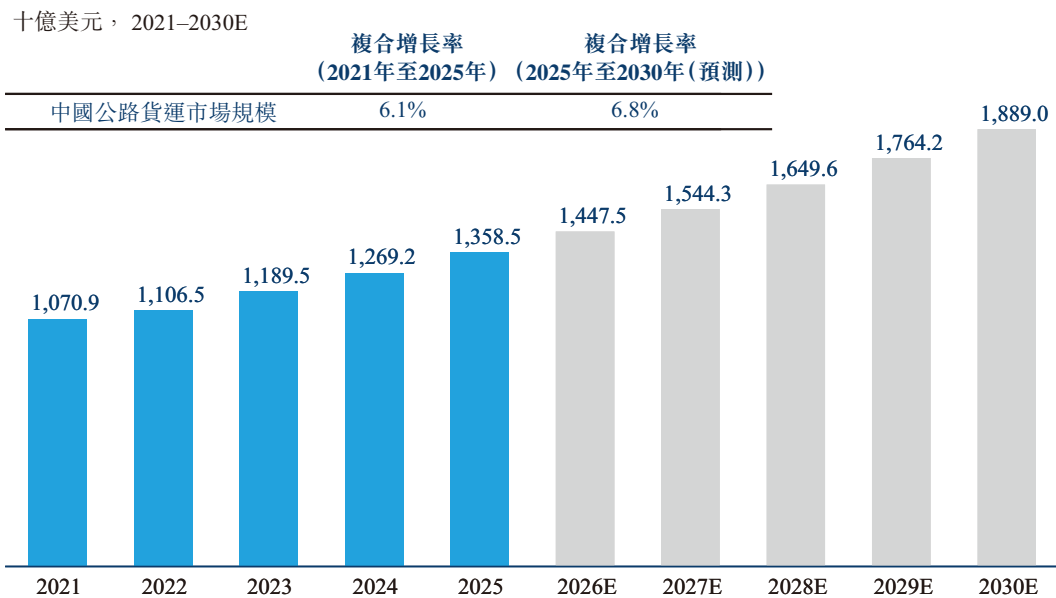
公路貨運是指依託公路網絡與機動車輛實現貨物空間位移的運輸形式。按貨物重量及運輸範圍劃分，公路貨運主要分為整車運輸、零擔運輸和快遞運輸三種業務類型，共同構建了高效、靈活的城鄉物流網絡。作為現代物流體系的核心組成部分，公路貨運服務承擔著區域內短途集散與跨區域幹線運輸的重要職能。其亦是支撐經濟活動的關鍵基礎設施，承載著中國約70%的貨運量，連接著主要經濟帶；其路網的延伸更是成為「鄉村振興」和「產業升級」的黃金動脈。

行業概覽

此外，在綠色轉型的背景下，該行業已成為減排的核心領域，其碳排放量佔交通相關碳排放總量的50%以上。因此，行業正通過數字化車貨匹配、降低空駛率、廣泛應用新能源貨車及探索自動化末端配送解決方案，加速推動自身向智能及可持續的供應鏈轉型。

公路貨運市場規模龐大且持續增長。2021年至2025年，中國公路貨運市場規模(按交易總值(「GTV」)計)穩步增長，從10,709億美元增長至13,585億美元，期間複合年增長率或CAGR為6.1%。隨著電商、即時配送、冷鏈物流等新興業態持續發展，中國公路貨運市場預計將保持增長態勢，2030年中國公路貨運市場規模預計將達到約18,890億美元，2025年至2030年的預計複合增長率為6.8%。

中國公路貨運市場規模圖，按GTV計



來源：弗若斯特沙利文

全球公路貨運行業痛點及挑戰

- **能源成本高：**能耗成本是公路貨運企業第一大成本項，約佔總成本35%。據弗若斯特沙利文分析，城市物流燃油車的能耗成本約為1元／公里，而電動車的能耗成本約為0.4元／公里，降幅達到60%。未來，電動化是實現降本增效的最直接路徑，電車滲透率將穩步提升。
- **車隊管理效率不足：**當前公路貨運企業的數字化運營水平較低，導致車輛使用時長不足，這就導致車隊的綜合運營成本難以優化。未來，通過大數據、人工智能等技術，企業可以實現車隊的智能化管理，對車輛位置、運營狀態、電池狀態進行實時跟蹤，有效降低車輛空駛率，從而顯著提升整體運營效率與企業盈利能力。

行業概覽

公路貨運綠色化轉型的政策分析

國家層面已構建起完善的政策支持體系，為新能源物流的發展提供了良好的發展土壤。目前國家政策體系覆蓋全面，既包括國務院層面的頂層戰略部署，也涵蓋部委出台的行業規劃及地方政府的使用激勵措施，形成了系統化的政策框架。

政策從「雙碳」戰略、設備更新和路權優惠等多維度共同發力，為新能源物流推廣提供強勁動能。同時，政策設立了明確的量化指引，確保產業發展節奏穩健推進。

政策名稱	頒佈時間	頒佈主體	相關內容
《關於推動交通運輸與能源融合發展的指導意見》.....	2025年4月	交通運輸部等十部門	著眼於電動化背後的能源支撐，明確到2027年純電動汽車成為新銷售車輛主流等目標，推動交通和能源基礎設施的一體化建設與協同運營。
《關於加快經濟社會發展全面綠色轉型的意見》..	2024年7月	中共中央、國務院	提出到2030年重點領域綠色轉型取得積極進展、到2035年綠色低碳循環發展經濟體系基本建立的目標。政策推動低碳交通運輸工具推廣及綠色交通基礎設施建設，加快配送方式綠色化及智能化轉型，並推動無人體系及低空經濟等場景應用發展。
《交通運輸大規模設備更新行動方案》.....	2024年5月	交通運輸部等十三部門	聚焦於「以舊換新」，提供資金補貼等具體政策，直接推動老舊柴油貨車淘汰更新和新能源卡車在城市物流配送、港口集疏運等場景的有序推廣。
《工業和信息化部等八部門關於組織開展公共領域車輛全面電動化先行區試點工作的通知》.....	2023年1月	工信部等八部門	推動公共領域車輛全面電動化，鼓勵新能源重型貨車在短途運輸、城建物流及礦場等場景推廣應用，加快老舊車輛更新替換為新能源物流。同時支持換電、融資租賃及「車電分離」等商業模式創新，推動新能源物流行業發展。

行業概覽

政策名稱	頒佈時間	頒佈主體	相關內容
《2030年碳達峰行動方案》.....	2021年10月	國務院四部門	提出將「交通運輸綠色低碳行動」列為十大行動之一，首次在國家層面系統部署交通領域碳達峰工作，為後續各項具體政策制定提供了總框架。

以電動化和數字化為代表的公路貨運發展趨勢

- **電動化是公路貨運行業實現降本增效的首要突破口。**在經濟性方面，與傳統燃油車相比，新能源車在能耗成本上具備顯著優勢。電能價格低於柴油，以一輛年行駛5萬公里的輕卡為例，相比油車，電車的年度能源支出可節省約3萬元。其次，隨著電池技術進步與充電網絡的完善，續航焦慮逐步緩解，使用便利性不斷提升。在政策層面，「雙碳」戰略、路權優先及車輛更新補貼進一步強化了電動化趨勢。
- **數字化是新能源物流車隊實現智能化與系統性效率提升的關鍵引擎。**得益於電車本身的智能化設計，新能源車天然具備數據採集與實時互聯能力，可實現能耗、路線、載重與駕駛行為的數字化管理。在數字化的基礎上，新能源物流車可通過智能調度雲平台，實現定位服務、遠程接管、數據分析等功能，並實現車能路雲協同能力，推動車輛運行向全鏈路智能化轉變。通過大數據與AI算法驅動的車輛管理平台，企業能夠優化運力配置、降低空駛率，並在全局層面實現路徑最優與時效最大化。預測性維護技術可基於車輛運行數據提前發現潛在故障，減少停運時間，提高車輛使用時長。駕駛行為分析能提升安全性並進一步降低能耗。數字化與智能化不僅讓運輸過程更透明、可控，還通過持續數據積累構建智能運營體系，為公路貨運企業帶來持續的成本優化和競爭壁壘，成為行業智能化轉型的核心動能。

新能源物流行業

新能源物流行業的定義

新能源物流是以新能源物流車為核心載體，結合能源管理和數字化技術，提供系統性降本增效的物流解決方案。核心場景為城市群配送，包括快遞、快運、冷鏈、即時配送等場景，具有行駛里程適中（運輸距離通常在100-300公里）、路線相對固定、頻繁啟停、對路權敏感等特徵。新能源物流是公路物流行業向數字化升級和綠色化轉型的創新服務模式，當前以城市為主，未來存在向幹線和特殊場景拓展的可能性。

行業概覽

新能源物流的屬性

新能源物流不是簡單的從燃油到電能的能源替代，更是「智能車+新能源+數字化」的系統性升級。電車替代油車將從車輛層、能源層和數字化層為貨運企業實現降本增效和額外價值創造。

- 在車輛層面，新能源物流具備智能化的基礎，依託多傳感器感知實現車能路雲協同能力，是實現運營服務智能化的關鍵節點。
- 在能源層面，電能替代顯著降低能耗成本，智能充電系統可根據運行與電價波動優化充電時機，實現能源價值變現；並透過碳相關效益使能源從成本中心轉變為潛在利潤來源。
- 在數字化層面，實時數據採集與分析數字孿生應用程式、智能調度、預測性維護和駕駛行為優化，降低空駛率、提升運營效率，同時建立持續改進、反饋驅動的運營體系。此外，積累的海量運營數據結合算法，將持續推動自動駕駛技術迭代進步，進一步推動無人物流的商業化。

	車輛層面	能源層面	數字化層面
核心能力	• 規模化集採 • 定製化開發 • 全生命週期管理 • 車輛到車輛及車輛到電網互動	• 電能替代燃油 • 智能充電 • 能源交易 • 碳交易	• 數字孿生 • 智能部署 • 預測性維護 • 駕駛行為優化
價值創造	• 降低採購成本 • 提升車輛殘值率 • 降低資金佔用 • 智能駕駛	• 降低能耗成本 • 降低充電成本	• 降低空駛率 • 降低故障率 • 提升出勤率

來源：弗若斯特沙利文

新能源物流對公路貨運行業的賦能

- 更具經濟性，降低公路貨運行業運營成本：新能源物流車在總擁有成本或TCO上展現出明顯優勢。通過規模化採購、殘值提升、能源與維保成本下降、智能管理等環節優化後，在某些場景下，新能源物流車的TCO比燃油車低30%-40%，推動新能源物流車加速取代燃油車，成為公路貨運主流選擇。
- 更具效率性，提升公路貨運全鏈路運營效能：新能源物流車的智能化先天優勢，正成為推動公路貨運行業數字化、集約化轉型的重要載體。新能源物流車可通過智能調度算法，實

行業概覽

- 現車輛與訂單的精準匹配，有效降低空駛率，提升運力資源利用效率；通過車聯網實時監測與預測性維護機制，提前預警潛在故障，減少非計劃性停駛，顯著提高車輛出勤率及使用時長，推動單車日均訂單量穩步提升。
- 憑藉道路通行優勢，提升運營體驗：路權是指車輛在城市道路中的通行權限，決定了車輛能否在特定區域、時段或路段行駛。傳統燃油貨車由於排放和噪音問題，在核心商圈和高峰時段通行受限。相比之下，國家近年來不斷放寬新能源物流車的路權政策，允許其在城市核心區域通行。這一政策顯著提升了新能源車隊的日均完成訂單量，進一步強化新能源物流車在公路貨運體系中的競爭力。
 - 助力碳減排，引領公路貨運綠色低碳轉型：一輛新能源物流車相比燃油物流車一年可減少8-10噸CO₂，幫助企業滿足愈加嚴格的碳排放監管要求。同時，貨運企業可通過碳減排獲取額外收益。

	降低成本	提升效率	提升體驗	綠色減排
具體措施	降低全生命週期使用成本	- 通過智能調度優化車輛與訂單匹配 - 通過預測性維護降低故障率	放寬路權	碳減排
關鍵指標	降低TCO	- 降低空駛率 - 提升車輛出勤率 - 提升日均訂單量	訂單量提升	單車年減排8-10噸CO₂

來源：弗若斯特沙利文

新能源物流行業的市場規模⁽¹⁾

中國9.4億城鎮人口的衣食住行需求為城市物流帶來穩定增長，截至2025年底，中國物流車保有量已達到約1,230萬輛。新能源物流車正在快速滲透，截至2025年底，新能源物流車保有量已達到約150萬輛。

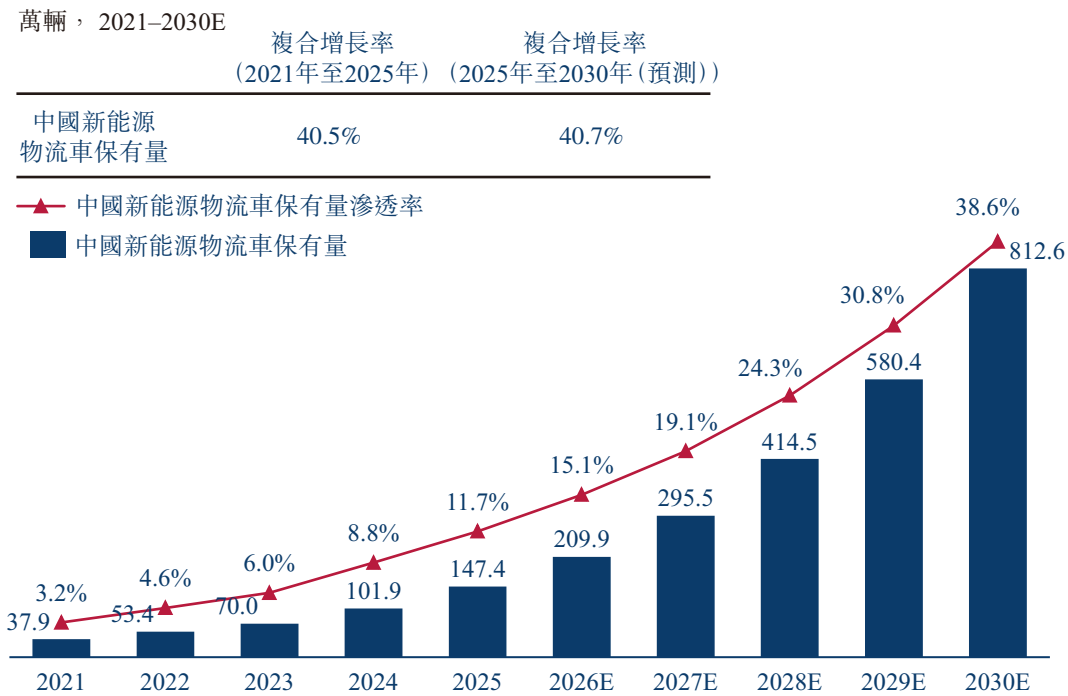
得益於國家「雙碳」戰略的全面實施以及各地對新能源物流行業在路權、運營補貼和上牌便利等方面的政策傾斜，物流企業對新能源物流車型的接受度顯著提高。同時，隨著電池能量密度提升、充電基礎設施網絡逐步完善、全生命週期成本優勢凸顯，新能源物流車憑借低能耗、低維保成本和高出勤率優勢在高頻使用場景中加速替代傳統燃油車型。2021年至2025年，中國新能源物流車保有量從37.9萬輛增至147.4萬輛，複合年增長率達40.5%，佔整體物流車保有量的11.7%。

(1) 按新能源車的數量計。

行業概覽

未來，隨著新能源貨車通行權限進一步放開、充電基礎設施的逐步完善、電池技術的持續迭代以及產品矩陣的不斷豐富，中國新能源物流車保有量將持續擴大。預計2030年中國新能源物流車保有量將達810萬輛，2025至2030年複合增長率約40.7%，佔整體物流車保有量的38.6%。

中國新能源物流車保有量及滲透率



來源：弗若斯特沙利文

新能源物流行業的發展驅動力

- **技術進步驅動產品創新與產業智能化：**新能源物流車在電池技術、電氣化技術、智能製造等方面的技術成熟度持續提升，為行業大規模普及提供支撐。新材料與新工藝的研發提升了新能源電池的能量密度，推動單位電池成本下降，並有效提升續航能力。三電系統與整車平台持續優化，車輛故障率已接近傳統燃油車水平，出勤率與耐用性持續提升。行業數據與物聯網、5G通信、數字孿生等融合應用，實現了AI深度賦能汽車製造全過程，提升了行業的智能製造水平。智能化技術深度融入整車功能架構，推動智能電池、智能底盤、智能座艙與智能駕駛系統高度協同。
- **基礎設施變革支撐行業規模化運營：**基礎設施的快速完善為新能源物流車大規模應用提供基礎。通過充電網絡加速佈局，構建覆蓋全國充電樁網絡，截至2025年9月全國公共充電樁達650萬個，覆蓋主要城市配送節點；快充技術的突破進一步解決補能耗時問題，支持高功

行業概覽

率充電樁快速補能，快充30分鐘充至80%，大幅縮短車輛閒置等待時間、提升車輛日均有效運營時長，有效緩解里程焦慮與補能焦慮。車路雲一體化的智能網聯汽車基礎設施生態體系日益成熟完善，為高級別自動駕駛汽車產品的規模化應用奠定基礎，推動其在多場景下實現大規模應用。

- **人工智能開啟產品與模式創新：**新一輪科技革命和產業革命正推動新能源物流行業重塑產品形態、重構產業生態、重建和諧共生的汽車社會關係。隨著人工智能與數字技術的深度融合，新能源物流行業正經歷從單一交通工具向「產品+服務」的復合載體演進，汽車成為集電力驅動、智能底盤、智能座艙、車載計算平台、雲端基礎平台協同為一體，實現模塊化開發、分層自進化的具身智能體。同時，產業生態正在被重新定義，形成整車企業、能源服務商、ICT（信息與通信技術）公司等多方協同的體系，推動車輛與交通、能源、智慧城市及低空經濟等領域的跨域融合。在汽車社會關係方面，新能源物流融入社會運行體系，通過助力城市實現「雙碳」目標、促進人車互動的信任度提升、推動物流業就業結構轉型等，進一步滲透和影響經濟社會全領域，推動構建低碳高效、安全智慧的出行社會。
- **政策支持：**在國家「雙碳」戰略引領和綠色交通標準體系構建的背景下，各級政府通過一系列政策組合，持續加大對新能源物流車推廣應用的支持力度，為其規模化應用創造有利政策環境。中國汽車工程學會發佈的《節能與新能源汽車技術路線圖3.0》，明確提出到2040年，我國新能源物流車滲透率達到80%以上。此外，中國持續推進金融「五篇大文章」，包括科技金融、綠色金融、普惠金融及數字金融持續支持行業發展。科技金融支持動力電池、自動駕駛及車聯網等領域研發，推動行業技術進步；綠色金融為車輛採購、充電基礎設施及車隊運營提供低成本資金支持，降低資本成本；普惠金融改善中小企業及個體司機融資可得性，推動市場滲透；數字金融則通過數據化風控提升資產管理及資金運營效率，推動行業規模化及智能化發展。

新能源物流車管理服務行業

新能源物流車管理的定義與核心內涵

該行業以新能源物流車運營與管理為戰略入口，旨在通過一站式的服務解決方案，實現對車輛「購、用、養、管、處置」全生命週期的運營管理，將固定的車輛資產投入轉化為客戶靈活、可預測的運營成本，助力下游客戶實現物流降本、提效、增收。從商業經濟性角度看，新能源物流車管理市場具備以下內涵：

從成本評估角度看，新能源物流車運營涉及兩個層次。第一層為TCO，不僅包括車輛購置成本（約佔TCO的三分之一），還涵蓋保險理賠、維保調度、車隊管理等售後運營成本（約佔TCO的三分之二），以及司機及車隊安全合規、年審辦理等相關費用。對於擁有100輛車規模的企業而言，獨立管理上述事項通常需配備5至8名全職人員及配套管理系統。第二層為總使用成本或

行業概覽

TCU，其在TCO基礎上進一步納入兩項能力：一是數字化車隊管理能力，可在無需人員等比例增加的情況下實現規模化運營管理；二是車輛出勤保障及服務水平保障。國內頭部創新服務商的核心價值，在於幫助客戶將TCO模式下隱性且非結構化的售後運營成本，轉化為TCU框架下透明且可量化的服務支出，並通過規模效應實現整體成本節約。

傳統模式下，貨運企業關注的是TCO，即資產購置和靜態的成本控制上。而新一代運營服務行業玩家關注的是TCU，其核心問題升級為用這台車要花多少錢、能省多少錢、能賺多少錢，即運營效率和價值創造。

TCU=直接成本+隱形成本-增值收益。直接成本主要包括單車購置成本／租金成本、運維成本、保險成本、能源成本、管理成本等；隱形成本包括故障中斷和車輛空駛引起的損失；增值收益包括路權開放帶來的日運輸量增加和優化碳足跡帶來的額外收益等。基於TCU最優的目標，新能源物流車運營服務玩家提供全生命週期的服務內容，通過多環節協同實現系統性降本增效。

	資產柔性配置	車輛使用	車輛管理	能源管理	維修保養	退役換新
服務內容	用車模式	短租/長租	數據監控	充電網絡	預測性維護	殘值評估
	車輛選型	全國線下服務中心	狀態管理	能源監控	定期保養維護	資產處置
	資產配置		安全管理	智能充電	升級改造	以舊換新
核心價值	• 按需配置，靈活調整 • 適應業務波動，快速響應		• 實時可視，精細化管理 • 降低能源成本，額外收益 • 降低故障率，延長壽命			• 最大化殘值，無縫銜接

來源：弗若斯特沙利文

新能源物流車運營管理行業的發展階段

新能源物流車運營管理行業經歷了四個發展歷程。

- 租賃階段(2015年至2018年)：以「車」為核心，此階段是行業的萌芽期，解決客戶從「無車」到「有車」的問題，降低新能源物流車的應用壁壘。商業模式以融資租賃為主，尤其是透過租購安排減少前期採購成本。行業特徵表現為粗放式增長，市場參與者專注於車隊規模及市場份額的快速擴張，運營和服務能力較為初級。
- 服務階段(2019年至2021年)：以「車+服務」為核心，標誌著行業從資產導向競爭向服務導向運營的轉型。商業模式轉變為經營租賃+輔助服務，運營商通過提供充電、維修及

行業概覽

保養服務等一體化解決方案，以確保車輛穩定運營並降低客戶的運營複雜度。服務能力逐漸取代規模成為關鍵競爭優勢，具備較強運營能力的專業服務提供商開始建立競爭壁壘。

- **數智階段 (2022年至2024年)：**以「數據」為核心，標誌著行業轉向精細化及數據驅動運營。核心價值主張從運營支持轉向通過端到端數字化提升運營效率及資產價值。商業模式進一步演進為「車+能源+數字化+生態」的一體化解決方案。通過數字化平台實現智能調度、能源管理及殘值評估。車載智能終端及數字化車隊管理系統逐漸成為標準配置，頭部企業日益擴大與金融機構及保險公司等生態系統合作夥伴的協作。
- **生態系統階段 (2025年-未來)：**以「場景+具身智能」為核心，標誌著行業向基於場景的智能服務及生態系統協同的轉型。核心價值主張在於利用具身智能技術實現物流場景的精準適配及產業鏈的智能協同。新能源物流車日益集成車載與雲端感知與決策能力，實現運營場景與物流需求的更精準匹配。行業參與者正逐步從獨立服務商轉型為支持產業協同運營的智能生態平台。

當前，行業正處在從數智階段向生態時代演進的階段，頭部企業將定義行業標準，成為智慧物流生態中不可或缺的基礎平台。

海外成熟市場的發展經驗已表明，專業車隊資產管理服務能夠支撐百萬輛級車隊的規模化運營。隨著新能源物流車滲透率持續提升，中國作為全球最大的新能源物流車市場，同樣具備孕育百萬輛級車隊管理平台的發展基礎。

新能源物流車運營管理行業商業模式分析

按照業務業態劃分，新能源物流車運營管理行業主要包括新能源物流車銷售、租賃及管理三大類，共同構成覆蓋車輛全生命週期的綜合服務體系。

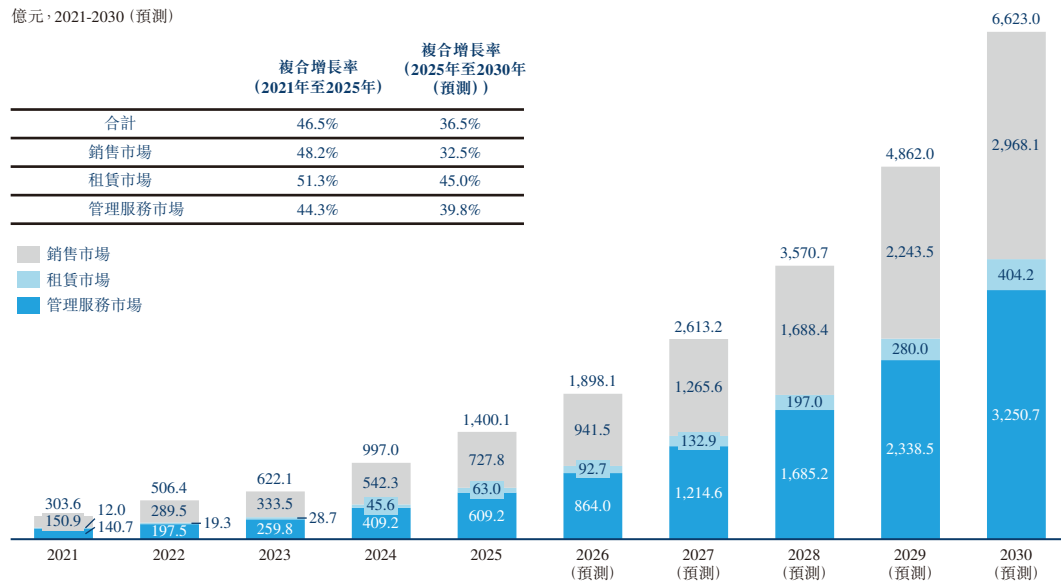
- **新能源物流車銷售：**面向物流企業、平台客戶及個體運營者提供整車銷售、車型定製及交付等服務，滿足客戶多元化用車需求。
- **新能源物流車租賃：**通過長租、短租及以租代售等模式，為客戶提供靈活用車方案，降低購車資金壓力，主要服務於城配物流、即時配送及中小車隊客戶。
- **新能源物流車管理：**圍繞車輛全生命週期提供綜合運營管理服務，涵蓋車輛託管、充電、維修保養、保險(含安全管理)及殘值回收等，通過數字化與專業化運營提升車隊效率並降低綜合運營成本。

行業概覽

新能源物流車運營管理行業市場規模

受新能源物流車滲透率持續提升、城市物流電動化趨勢加速及下游運營需求增長推動，中國新能源車市場規模持續擴大。2021-2025年，中國新能源物流車管理市場規模由303.6億元增長至1,400.1億元，復合增速達46.5%。預計隨著新能源物流車保有量持續提升、運營服務體系逐步完善及行業規模化發展，中國新能源物流車管理市場規模將於2030年進一步增長至6,623.0億元，2025年至2030年複合增速預計達36.5%。

中國新能源物流車運營管理行業市場規模，按收入計



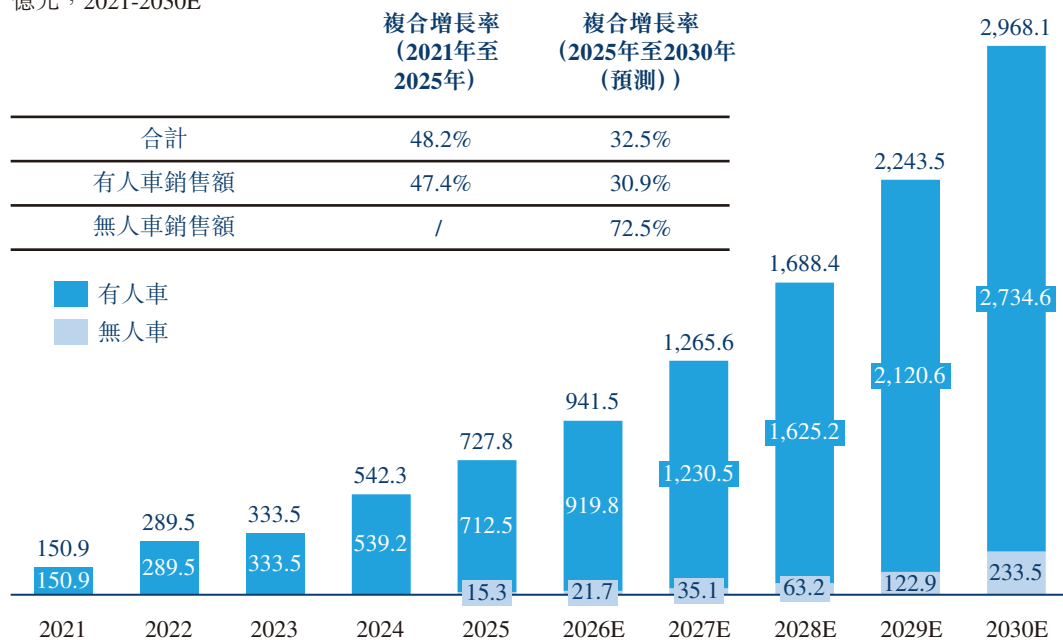
來源：弗若斯特沙利文

由於近年來新能源物流車在中國的蓬勃發展，新能源物流車正快速取代傳統物流車。2021-2025年，新能源物流車銷售市場規模從151億元增長至728億元，復合增速48.2%。預計隨著技術進步、基礎設施健全，預計到2030年，新能源物流車銷售市場規模將增長至2,968億元，復合增速32.5%。

行業概覽

中國新能源物流車銷售市場規模，按銷售額計

億元，2021-2030E

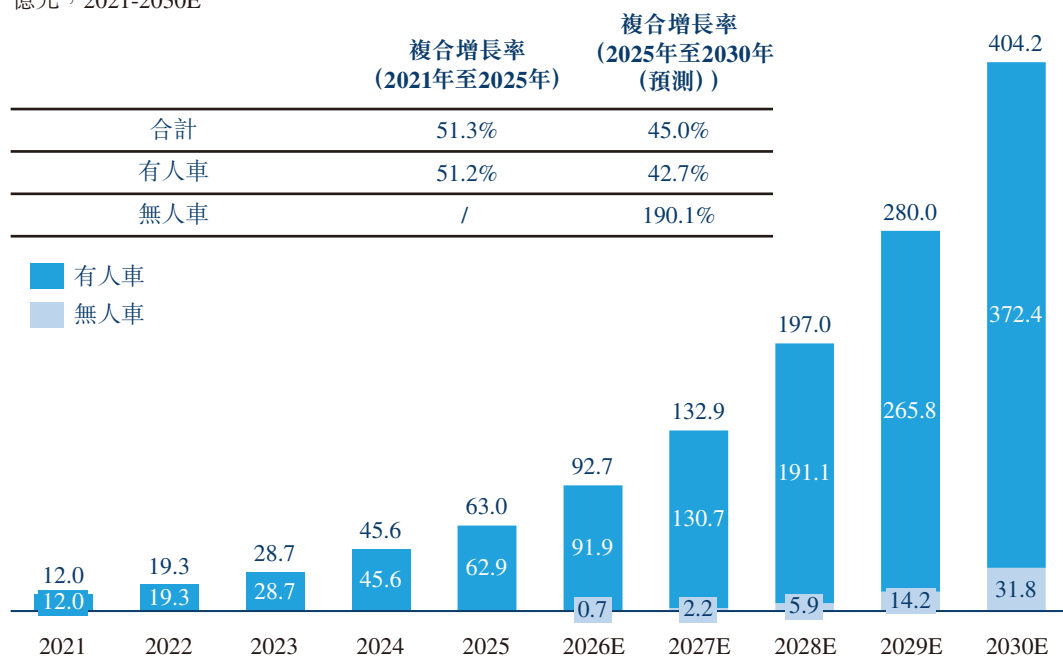


來源：弗若斯特沙利文

中國新能源物流車租賃收入的市場規模從2021年的12億元增長至2025年的63億元，期間年複合增長率高達51.3%。預計至2030年，市場規模將增長至404億元，復合增速約45.0%左右。租賃的爆發式增長，印證了行業以訂閱制降低客戶資金門檻、提升運營靈活性的核心價值主張。

中國新能源物流車租賃市場規模圖，按租賃收入計

億元，2021-2030E

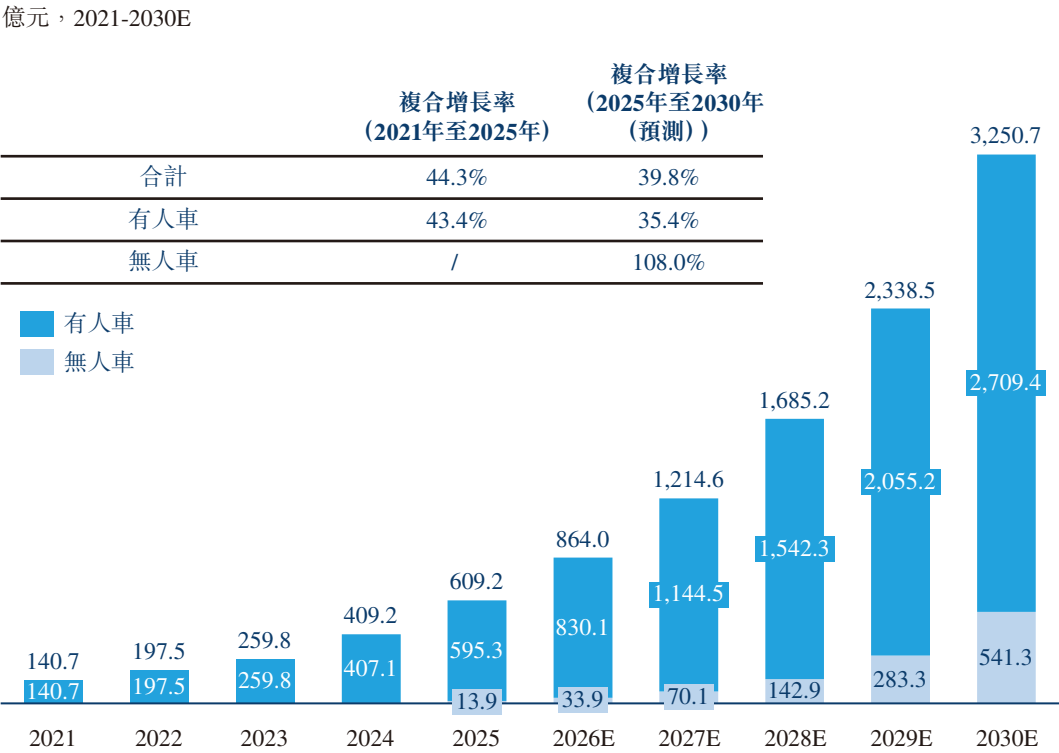


來源：弗若斯特沙利文

行業概覽

新能源物流車管理服務市場規模近年來快速增長，從2021年的141億元增長至2025年的609億元，復合增速44.3%。預計至2030年，新能源物流車管理市場規模將達到3,251億元，2025-2030年復合增速達到39.8%。

中國新能源物流車管理服務市場規模，按收入計



來源：弗若斯特沙利文

新能源物流車運營管理行業的發展趨勢

- 電動化加速：**新能源物流車滲透率不斷提升已成為行業明確發展趨勢，預計到2030年滲透率將達到80%以上，這一趨勢的加速推進源於技術、成本、政策與環保需求等多維度協同驅動。在性能支撐方面，三電技術的不斷進步以及充電基礎設施的廣泛佈局，滿足城配、城際運輸等更廣泛的市場需求。在成本優勢方面，新能源車的經濟性將持續擴大。在綠色與可持續發展方面，隨著全球範圍內嚴格的碳排放政策與政府法規對燃油車退出市場的加速引導，新能源車全生命週期的環保效益將被進一步凸顯，共同推動新能源物流車加速普及，最終實現滲透率的持續增長。
- 服務化轉型：**新能源物流車運營管理行業正經歷從購買到訂閱的服務模式轉型。服務商通過租賃模式，讓企業無需承擔車輛損壞、技術過時帶來的折舊風險，減輕資金壓力，並提供覆蓋維修、保險、定損的全流程售後服務，服務模式的轉型升級，不僅推動物流企業從擁有資產轉向專注於其核心業務，也加速行業向專業化、服務化方向升級。
- 數智化深化：**車聯網、調度部署、預測性維護等手段將成為標配。新能源物流車的運營場景複雜，需同步應對路線規劃、載重調度、能耗管理、充電補能等多維度需求。依託車聯

行業概覽

網實時採集車輛狀態、大數據整合全鏈路信息、人工智能實現精準決策，新能源物流車可構建起實時定位監控、智能路徑優化、AI調度、預測性維護、動態能效管理的數智化體系。

- **生態化演進：**行業正加速邁向生態化。車企、充電網絡、物流平台、金融機構將深度協同，為貨運公司提供從車輛獲取(包括購置與租賃訂閱)、智能調度與充電匹配，到維保響應、事故理賠，再到金融服務的完整閉環，顯著降低了企業跨平台協調的管理成本，提升了車輛、充電設施及電池資產的出勤率，為行業實現規模化、可持續發展提供有力的生態體系支撐。

競爭格局

主要玩家類型及對比

新能源物流車運營管理行業的參與者大致可分為四類：綜合服務網絡運營商、主機廠系玩家、傳統租賃轉型玩家和區域小型服務商。

- **綜合服務網絡運營商：**作為行業內的領軍者，在規模體量、網絡覆蓋、數字化能力及生態構建方面均具備顯著優勢。其依託數字化運營與管理平台，提供一站式的綜合管理解決方案，整合物流生態系統資源，將新能源物流車與多元化增值服務有機結合。憑借專有技術、運營經驗以及覆蓋多場景的車輛與服務方案，平台能夠提供涵蓋車輛採購、運營及處置的全面支持，持續賦能新能源物流車的高效與可持續發展。
- **主機廠系玩家：**作為行業內的垂直整合探索者，在產品研發、資金實力與品牌影響力方面具備顯著優勢，但在運營能力和服務網絡覆蓋上仍存在提升空間。該類企業通過整合產業鏈上下游資源，聯合各方合作夥伴，充分發揮其在車輛供給、租賃網絡、運營服務與資產管理等環節的專業能力，形成緊密協作機制，從而為客戶提供覆蓋車輛全生命週期的高質量服務支持。
- **傳統租賃轉型玩家：**作為行業內的轉型探索者，憑借其在線下網絡覆蓋、客戶資源積累與多年租賃運營經驗方面所奠定的基礎，展現出獨特的市場競爭力。然而，在數字化轉型能力與新能源物流車相關技術及運營經驗方面，該類企業仍存在一定短板，面臨轉型升級的挑戰。為應對行業變革，傳統租賃轉型玩家正積極整合自身資源優勢，探索適應新能源物流車領域的運營模式，逐步構建覆蓋車輛獲取、運維管理、資產處置等環節的服務能力，為在行業內提供覆蓋全生命週期服務的發展趨勢下持續發展。
- **區域小型服務商：**作為長尾市場的重要補充者，憑借其深厚的本地化服務能力，在區域市場中佔據一席之地。通常高度貼近客戶的服務網絡，能夠精準滿足區域內多元化、碎片化的物流需求。然而，受限於企業規模與資源投入，其在整體規模效應、數據積

行業概覽

累方面存在明顯短板。該等服務公司完善區域服務網絡，持續強化本地化服務深度與產業鏈協同能力，並嘗試逐步拓展至更多區域乃至全國業務節點，以提供更具韌性與適配性的運營服務。

此外，綜合服務網絡運營商可將其管理服務擴展至其他行業參與者，包括主機廠系玩家、傳統租賃轉型玩家及區域小型服務商。憑藉其服務網絡及數字化能力，綜合服務網絡運營商可代表該等玩家提供數字化工具、保養及維修、安全與風險管理以及其他增值服務，從而產生服務收入。該模式使綜合服務網絡運營商能夠將其服務規模擴展至超越自身車隊的範圍。

關鍵成功因素

- **規模化經濟和資產管理能力：**新能源物流車管理服務公司的核心競爭力在於掌握海量物流資產並具備高效資產管理的能力。行業玩家擴大車隊規模與服務網絡，可顯著提升客戶黏性與響應效率，並積累海量數據，進而依託數據分析反哺車輛部署、能效與成本優化。通過構建覆蓋採購、運營到處置的全生命週期管理體系，服務商可實現精細化運維，提高資產出勤率，為下游客戶實現降本、提效和增收。
- **服務網絡覆蓋：**在新能源物流車運營服務行業，廣泛服務網絡覆蓋能力是核心競爭力。前端需通過多品類車輛租售和多城市業務覆蓋，滿足多場景及多城市業務需求；中端則要構建覆蓋廣、密度高的充維網絡，實現「就近補能、快速檢修」，消除里程焦慮，提升出勤率。後端則依賴智能部署平台，通過AI算法優化運力匹配與能源管理，例如引導谷時充電以降低成本、提升樁效，從而完成服務網絡從基礎覆蓋到智能運營的質變。
- **數據驅動的數字化及智能化：**行業玩家需構建全方位的數據採集能力，並積累海量多維數據包括車輛實時狀態、能耗記錄、充電行為及運力供需信息。隨後，依託數據中台進行統一治理，形成高質量數據基底。通過算法模型的持續訓練與迭代，轉化為精準的調度策略、預防性維保方案和供需匹配能力，從而提升運營效率、降低生命週期成本。優質服務進一步吸引客戶與合作夥伴，反哺數據積累的規模與質量，由此形成「數據積累→算法優化→體驗提升→規模擴大」的自我強化閉環，構築起以數據驅動為核心的增長飛輪。
- **生態資源整合：**通過戰略協同主機廠、充電網絡、金融機構與終端客戶四大關鍵資源，服務公司可建立高效協同的價值鏈體系。通過與主機廠的深度合作保障車輛定製化供應與穩定交付；充電資源的系統整合構建覆蓋多城市的能源運維網絡；金融機構支持提供靈活資金方案，助力規模化拓展；終端客戶資源的精準對接則推動形成「需求-運力-交付-服務」的

行業概覽

標準化閉環流程。在投入階段通過定製化方案降低成本，運營階段借助生態資源實現能效與運維優化，退役階段則通過合作夥伴完成殘值評估與電池梯次利用，最大化資產收益。

競爭格局

按2025年收入、車輛保有量、合作及自建維修及保養中心和業務覆蓋城市統計，發行人均為中國最大的新能源物流車運營管理公司。此外，按2025年接入充電樁數量計，發行人為中國最大的新能源物流車運營管理公司。

2025年中國市場前五大新能源物流車管理玩家，按收入計

排名	公司名	收入
		(單位：億元)
1	發行人	41.4
2	公司A ⁽¹⁾	~14
3	公司B ⁽²⁾	~2.5
4	公司C ⁽³⁾	~3
5	公司D ⁽⁴⁾	~2
	Top 5	~62.9

* 統計主要從事新能源物流車管理的運營服務玩家

附註：

- (1) 公司A，於2017年在杭州成立，是一家新能源商用車智能運營服務平台，專注於新能物流車全生命週期運營管理，包括車輛租賃、車隊管理及數字化調度服務。該公司依托車聯網及數據能力，為物流客戶提供一體化運力解決方案。該公司尚未上市。
- (2) 公司B，於2019年在北京成立，是一家新能源物流車及生態服務平台，業務涵蓋新能源商用車推廣、車隊運營支持及數字化物流解決方案。該公司依托商用車製造能力，推動新能源物流車在城市配送及運輸場景的應用。該公司尚未上市。
- (3) 公司C，於2023年在南昌成立，是一家新能源物流車出行及運營服務平台，主要提供新能源物流車運營支持及車隊管理服務。該公司重點佈局城市物流及最後一公里配送場景，並結合整車能力拓展運營生態體系。該公司尚未上市。
- (4) 公司D，於2011年在武漢成立，是一家聚焦新能源輕型物流卡車及城市物流運輸場景的新能源物流車服務平台。該公司參與商用車輛電動化推廣及運營生態建設，並依托主機廠及渠道資源推動新能源物流場景落地。該公司尚未上市。

2025年，中國新能源物流車管理市場前五名企業合計收入約為62.9億元。按2025年收入計，發行人為中國最大的新能源物流車運營管理公司。

行業概覽

2025年中國市場前五大新能源物流車管理玩家，按管理車輛數計

排名	公司名	運營車輛數 (單位：萬台)
1	發行人	22.5
2	公司A	~7.2
3	公司C	~1.2
4	公司B	~1.2
5	公司D	~0.6
Top 5		~32.7

* 統計以新能源車訂閱為主營業務的運營服務玩家

2025年，中國新能源物流車管理市場前五名企業合計保有量車輛數約為32.7萬台。按2025年管理車輛數計，發行人為中國最大的新能源物流車運營管理公司。

2025年中國市場前四大新能源物流車管理玩家，按合作&自建維保網絡計

排名	公司名	合作&自建維保網絡 (單位：個)
1	發行人	3,246
2	公司C	~250
3	公司B	~200
4	公司D	200
Top 4		~3,896

* 統計數據涵蓋履約、維保及維修服務網絡

2025年，中國新能源物流車管理市場前四名企業合計合作&自建維保網絡為3,896個。按2025年合作&自建維保網絡計，發行人為中國最大的新能源物流車運營管理公司。

2025年中國市場前五大新能源物流車管理玩家，按業務覆蓋城市計

排名	公司名	業務覆蓋城市 (單位：個)
1	發行人	333
2	公司A	150
3	公司C	<30
4	公司B	<30
5	公司D	<30

* 覆蓋城市按中國地級市口徑統計

2025年，按業務覆蓋城市數量計(按中國地級市口徑統計)，發行人為中國最大的新能源物流車運營管理公司。