

2026年中国低空经济物流行业：蓝海启航，无人 人机配送重塑物流供应链

China's low-altitude economy logistics industry

中国の低高度経済物流産業

概览标签：无人机物流、自动化配送、智慧物流、空中交通

报告主要作者：马天奇

2026/03

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独有的高度机密性文件（在报告中另行标明出处者除外）。未经头豹研究院事先书面许可，任何人不得以任何方式擅自复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编本报告内容，若有违反上述约定的行为发生，头豹研究院保留采取法律措施，追究相关人员责任的权利。头豹研究院开展的所有商业活动均使用“头豹研究院”或“头豹”的商号、商标，头豹研究院无任何前述名称之外的其他分支机构，也未授权或聘用其他任何第三方代表头豹研究院开展商业活动。

研究目的

此研究将会回答的关键问题：

- ① 低空物流如何通过无人机配送解决传统物流末端成本高、效率低的痛点？
- ② 在政策支持和技术进步双重驱动下，中国低空物流市场未来将实现多大规模的增长？
- ③ 物流无人机产业链如何协同构建低空经济生态体系，并推动社会物流总费用下降？

摘要

在国家战略引领与物流行业降本增效迫切需求的双重驱动下，低空物流依托政策支持、技术突破与基础设施完善，以无人机为核心构建“天—地—体”配送体系，破解传统模式成本高、时效慢、覆盖难等瓶颈，正加速从试点走向规模化、智能化发展，市场规模有望从2021年301.0亿元增至2030年5,049.8亿元

发展背景：近年来，中国通过顶层设计、法规完善与多维政策支持，将低空物流纳入国家战略新兴产业，推动其从试点探索迈向规范规模化发展；技术创新与标准建设双轮驱动，无人机在核心平台、智能系统和场景装备上全面突破；同时，起降设施、低空航线与数字监管平台协同推进，基础设施体系加速成型，为低空物流实现规模化、安全化、高效化、智能化运营奠定坚实基础

物流行业与低空经济：2019–2025年，中国物流规模持续扩大，总额达368.2万亿元，总费用升至19.5万亿元，结构优化推动高质量转型；同期人均快递使用量近四年翻倍、即时配送订单预计2030年超1,390亿单，“万物到家”重塑需求。但快递单价六年暴跌61%、人力成本飙升162%，叠加末端派费上升与农村“路远件少”（网点不足城市40%、路线近两倍），传统模式难以为继。依托密集网点与多式运力协同，低空物流正成为降本增效、突破盈利瓶颈、构建“天—地—体”配送体系的关键路径

低空物流行业概况：低空物流是以无人机为核心、飞控系统为关键，依托数字技术与基础设施，在城市、乡村、工业和应急场景中实现高效精准配送的创新业态，凭借成本与时效优势破解传统物流瓶颈，政策与头部企业驱动下已形成覆盖全产业链的规模化生态，市场规模有望从2021年301.0亿元增至2030年5,049.8亿元，加速融入国家立体交通体系



目录

CONTENTS

◆ 低空物流发展背景	07
• 政策端	08
• 技术端	09
• 建设端	10
◆ 物流行业与低空经济	11
• 社会物流总额与总费用	12
• 人均用邮支出、人均快递支出与人均快递使用量	13
• 物流服务规模扩大	14
• 物流行业主要痛点	15
• 末端配送降本	17
◆ 低空物流行业概况	18
• 定义、分类与特点	19
• 政策分析	20
• 低空物流单票成本测算	21
• 低空物流优势	23
• 企业布局进展	24
• 物流无人机产业链图谱	25
• 物流无人机价值量分析与低空经济生态体系	26
• 中国低空物流市场规模，2021-2030E	27
◆ 相关上市企业介绍	28
◆ 方法论	34
◆ 法律声明	34

目录

CONTENTS

◆ Background of Low-altitude Logistics Development	07
• Policy side	08
• Technical side	09
• Construction end	10
◆ Logistics industry and low-altitude economy	11
• Total social logistics volume and total cost	12
• per capita indicators	13
• Expanding the scale of logistics services	14
• Key pain points in the logistics industry	15
• Last-mile delivery cost reduction	17
◆ Overview of the Low-Altitude Logistics Industry	18
• Definition, Classification and Characteristics	19
• Policy Analysis	20
• Low-altitude logistics single-ticket cost calculation	21
• Advantages of low-altitude logistics	23
• Enterprise layout progress	24
• Logistics drone industry chain map	25
• Value Analysis of Logistics Drones and Low-Altitude Economic Ecosystem	26
• China's low-altitude logistics market size, 2021-2030E	27
◆ Introduction of relevant listed companies	28
◆ Methodology	34
◆ Legal Statement	34



图表目录

List of Figures and Tables

图表1:	中国社会物流总额（万亿元）， 2019-2025年	-----	12
图表2:	中国社会物流总费用（万亿元）， 2007-2025年	-----	12
图表3:	中国人均用邮支出、人均快递支出与人均快递使用量， 2019-2024年	-----	13
图表4:	中国即时配送服务订单规模， 2022-2030E	-----	13
图表5:	中国物流服务网点， 2011-2024年	-----	14
图表6:	中国单一网点指标， 2011-2024年	-----	14
图表7:	中国物流车辆与货机数量， 2011-2024年	-----	14
图表8:	中国快递平均单价， 2011-2024年	-----	15
图表9:	物流行业人均薪酬典型指标， 2011-2024年	-----	15
图表10:	顺丰控股与中通快递单票收入， 2018-2024年	-----	15
图表11:	农村与城市营业网点数对比， 2015-2022年	-----	16
图表12:	农村与城市投递情况， 2015-2022年	-----	16
图表13:	规模以上企业当月快递量（亿件）， 2021-2025年5月	-----	17
图表14:	规模以上企业当月快递均价（元/件）， 2021-2025年5月	-----	17
图表15:	三大快递企业末端派送成本占比， 2021-2024年	-----	17
图表16:	支线单票成本测算表	-----	21
图表17:	末端单票成本测算表	-----	22
图表18:	低空物流产业链图谱	-----	25
图表19:	物流无人机成本结构	-----	26
图表20:	低空物流产业链全景生态图	-----	26
图表21:	中国低空物流市场规模， 2021-2030年预测	-----	27
图表22:	顺丰控股简介	-----	29

图表目录

List of Figures and Tables

图表23:	顺丰控股财务概况	-----	30
图表24:	中通快递简介	-----	31
图表25:	中通快递财务概况	-----	32

A white quadcopter drone is shown in flight, carrying a brown cardboard box. The drone has four black propellers and gold-colored motor housings. The box is secured with yellow and black striped tape and has a white shipping label with a barcode and a red 'P' marking. The background is a clear blue sky with scattered white clouds.

Chapter 1

低空物流发展背景

近年来，中国通过顶层设计、法规完善与多维政策支持，将低空物流纳入国家战略新兴产业，推动其从试点探索迈向规范规模化发展；技术创新与标准建设双轮驱动，无人机在核心平台、智能系统和场景装备上全面突破；同时，起降设施、低空航线与数字监管平台协同推进，基础设施体系加速成型，为低空物流实现规模化、安全化、高效化、智能化运营奠定坚实基础

低空物流加速起飞：政策体系全面成型，迈向规模化发展新阶段

顶层设计强化战略引领

✓ 纳入国家规划

2021年《国家综合立体交通网规划纲要》首次写入“低空经济”，2025年“十五五”建议明确其为战略性新兴产业

✓ 连续写入政府工作报告

2024-2025年连续两年强调“推动低空经济安全健康发展”，政策导向由探索转向规范发展

✓ 专项部署系统化

2025年国民经济计划首次提出构建低空经济规则体系、布局智能网联基础设施，确立“先载货后载人、先隔离后融合、先远郊后城区”的路径

法规与空域管理持续完善

✓ 法律基础夯实

2025年修订《民用航空法》和《治安管理处罚法》，首次在法律层面规范无人驾驶航空器运行及公共安全责任

✓ 飞行管理规范化的

2024年施行《无人驾驶航空器飞行管理暂行条例》，民航局同步推进CCAR-120/122等规章征求意见，细化运营与适航要求

✓ 空域资源优化开放

四川、湖南等多地开展低空空域改革试点，2025年多地公布微型/轻型无人机适飞空域，推动“依规飞行”落地

多维支持政策加速产业落地

✓ 财政与要素保障

中央及地方提供财政补贴、税收优惠、优先用地等支持，降低企业创新与运营成本

✓ 场景融合拓展

政策嵌入消费（低空旅游）、应急（空中通信基站）、农业（农用无人机全覆盖）、交通（新能源航空器）等领域，推动规模化应用

✓ 区域先行先试

深圳出台全国首部低空经济地方立法，广东、安徽、四川等地建设民用无人驾驶航空试验区，形成可复制的产业生态样板

技术创新与标准建设双轮驱动，低空物流无人机在核心平台、智能系统和场景装备上全面突破，加速迈向规模化、体系化、安全高效的应用新阶段

技术突破与标准并进，低空物流无人机迈向体系化应用新阶段

核心技术持续突破

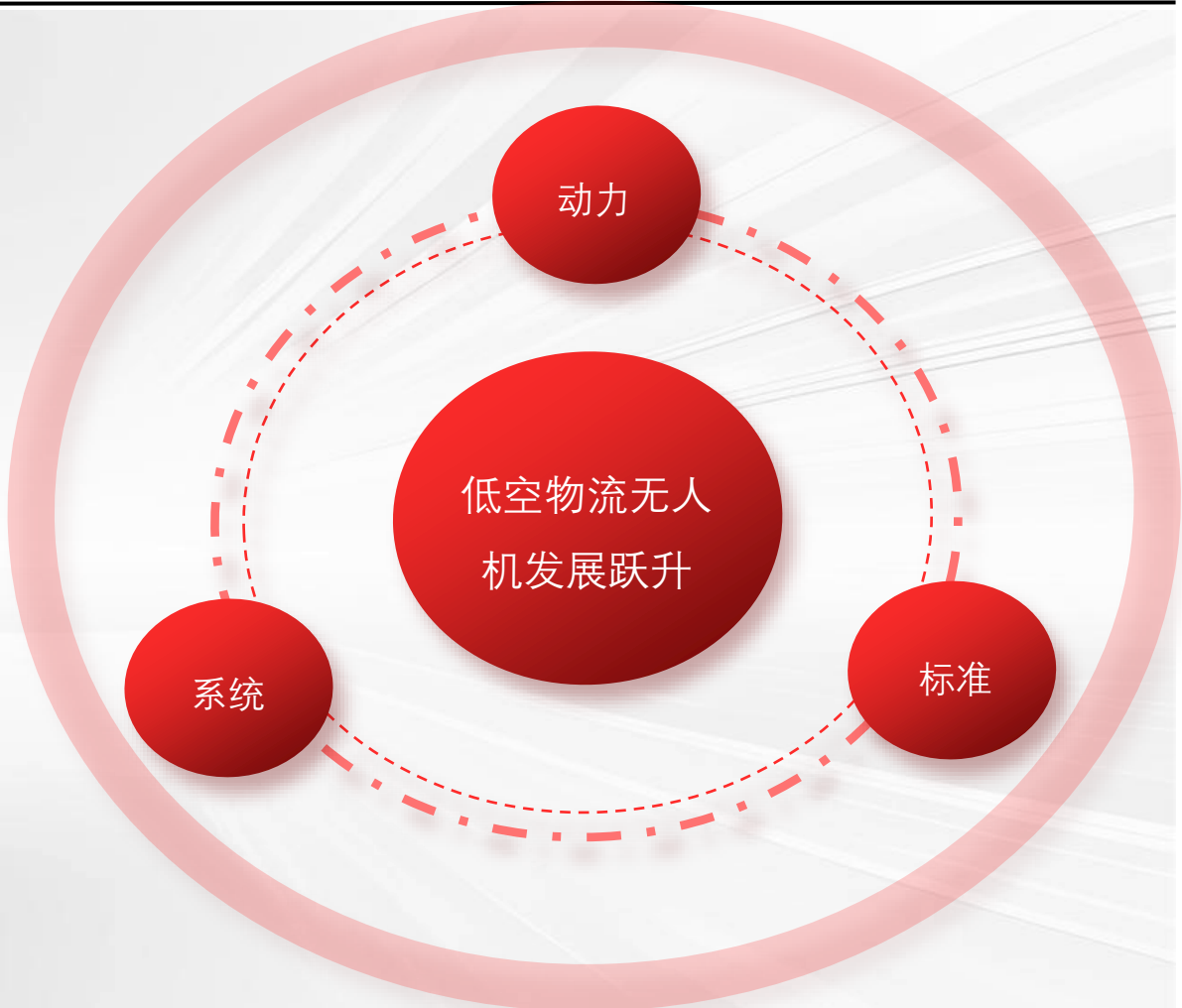
无人驾驶、eVTOL及新能源技术加速演进，推动低空物流装备向大载重、长航时、高适应性升级——氢能源无人机实现30小时跨昼夜飞行，“九天苍弯”大型通用无人机首飞成功，最大载荷达6吨，标志着中国在高端无人航空平台领域取得突破

智能系统深度融合

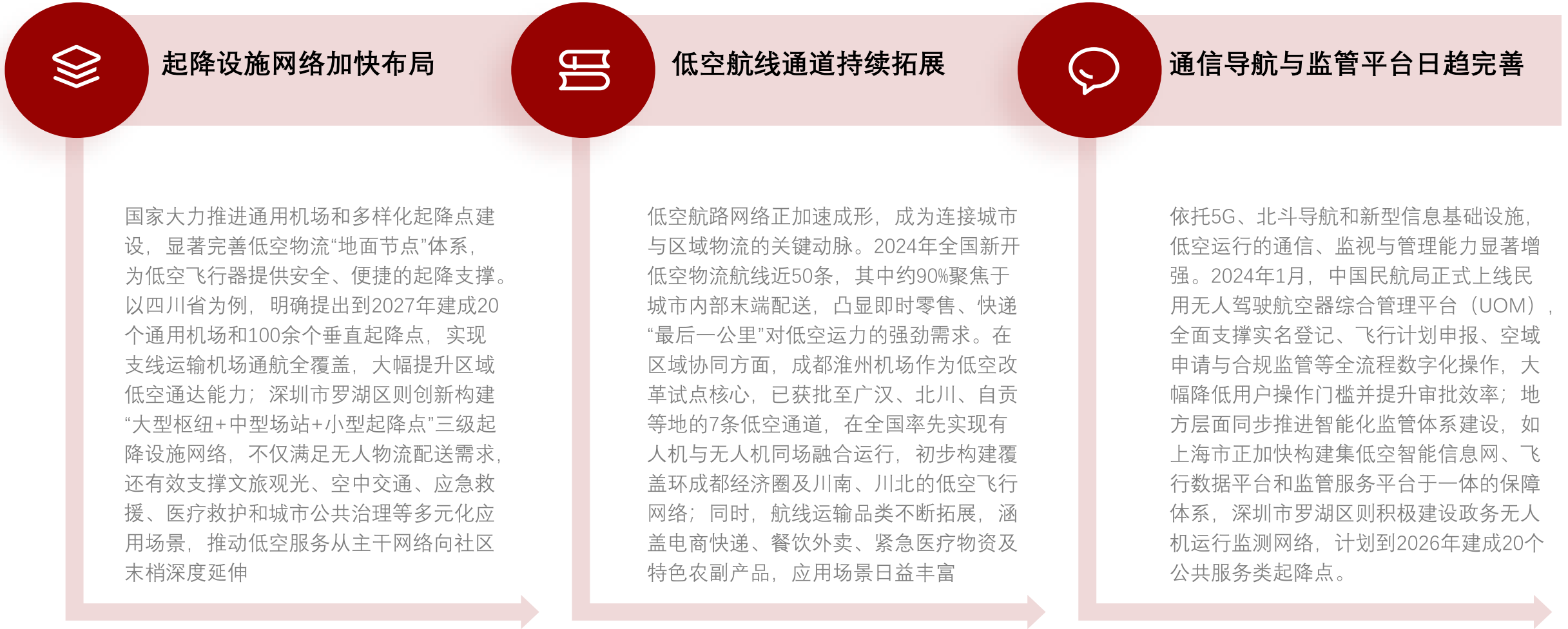
数字技术与人工智能深度赋能低空物流，通过多传感器融合、自动路径规划和时空AI感知，实现复杂环境下的自主飞行与高效作业；超小型便携测绘无人机等创新产品落地，拓展了室内建模、资产数字化等精细化应用场景

标准与装备体系完善

国家层面加快制定低空通信、空域信息编码、数据安全等关键技术标准，地方同步构建覆盖基础设施与应用的标准框架；同时，“天马-1000”等国产无人运输机成功试飞，填补高原、高海拔等特殊场景物流装备空白



低空物流基建提速：起降网络、航路体系与数字监管协同成型



来源：《2024中国低空物流发展报告》，头豹研究院



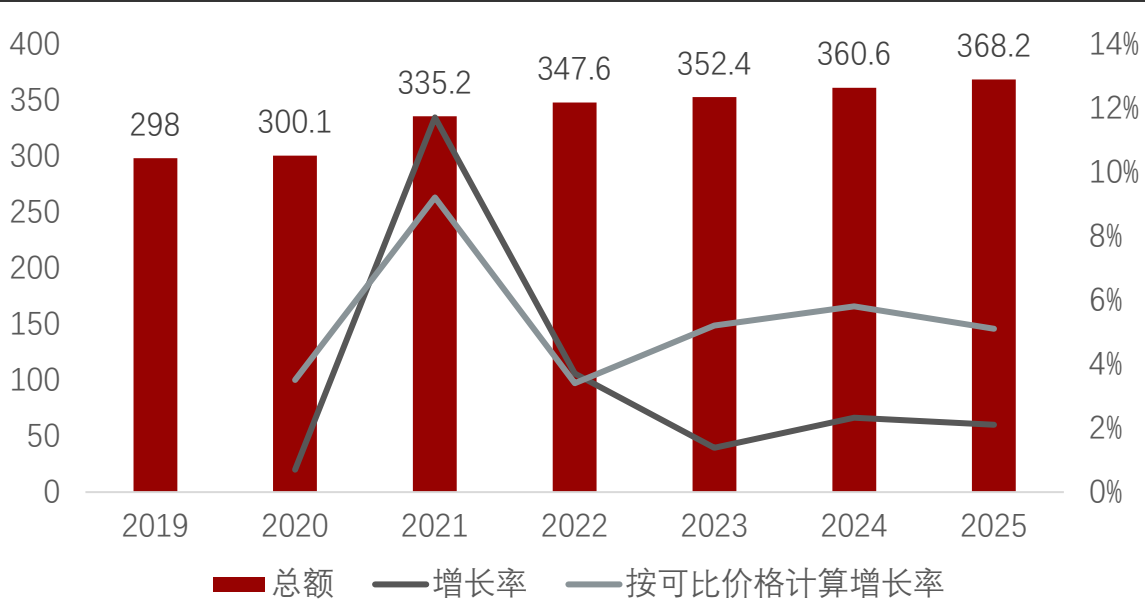
Chapter 2

物流行业与低空经济

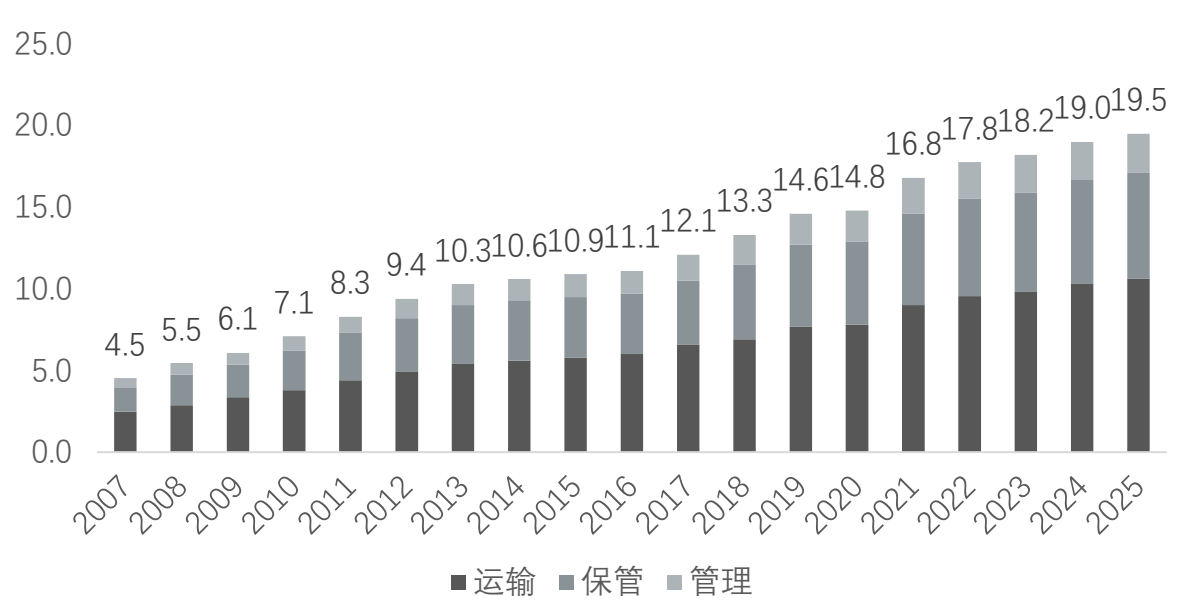
2019–2025年，中国物流规模持续扩大，总额达368.2万亿元，总费用升至19.5万亿元，结构优化推动高质量转型；同期人均快递使用量近四年翻倍、即时配送订单预计2030年超1,390亿单，“万物到家”重塑需求。但快递单价六年暴跌61%、人力成本飙升162%，叠加末端派费上升与农村“路远件少”（网点不足城市40%、路线近两倍），传统模式难以为继。依托密集网点与多式运力协同，低空物流正成为降本增效、突破盈利瓶颈、构建“天—地—体”配送体系的关键路径

2019–2025年，中国社会物流总额稳步增至368.2万亿元，总费用升至19.5万亿元，在运输成本主导、保管与管理费用优化的结构变化中，物流体系正由规模扩张转向高质量、高效率发展

中国社会物流总额（万亿元），2019-2025年



中国社会物流总费用（万亿元），2007-2025年

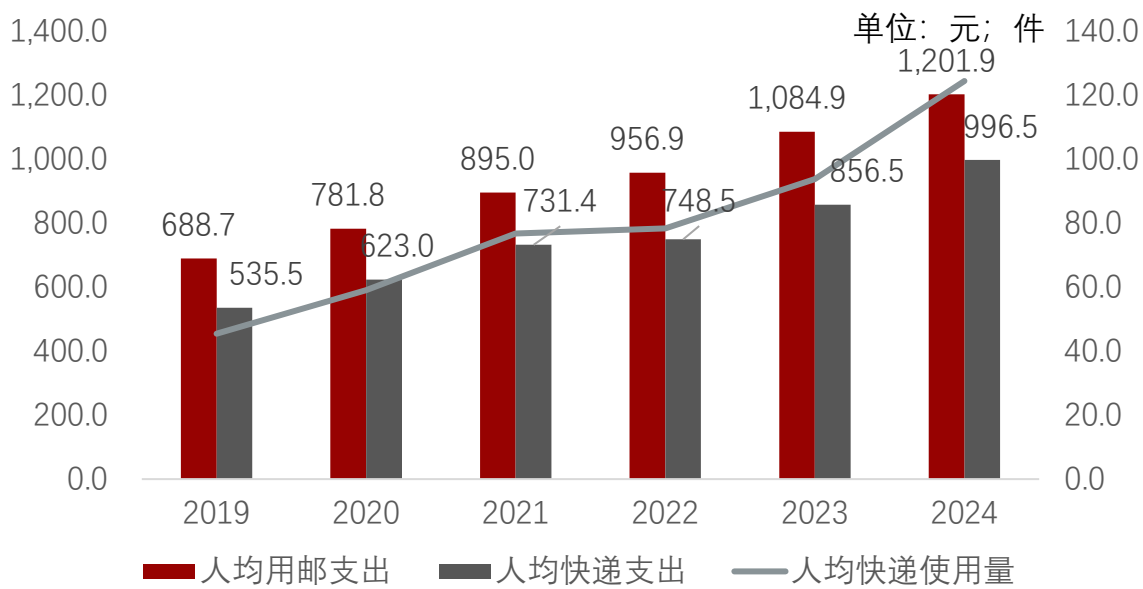


- 2019年至2025年，中国社会物流总额实现稳步增长，从298万亿元逐步攀升至368.2万亿元，六年累计增量达70.2万亿元。期间增速呈现明显的阶段性特征：受新冠疫情影响，2020年仅微增1%（按可比价格计算为4%）；2021年随着经济强劲复苏和出口超预期增长，物流需求激增，总额同比大幅上升12%（可比价增长9%）；此后在2022至2025年间，增速回归温和区间，名义增长率维持在1%–2%，但按可比价格计算的增速仍保持在3%–6%之间，反映出尽管面临全球经济放缓、地缘政治波动等多重挑战，国内产业升级、内需持续释放以及供应链韧性增强等因素仍在有效支撑物流总需求的稳健扩张。
- 与此同时，中国社会物流总费用也同步上升，2025年达到19.5万亿元，其中运输费用10.6万亿元、保管费用6.5万亿元、管理费用2.4万亿元，较2019年的14.6万亿元显著增加，六年累计增长近5万亿元。从费用结构来看，运输环节始终占据主导地位，占比长期超过50%，是物流成本的核心组成部分；保管费用随智能仓储建设、库存精细化管理和电商物流发展而稳步提升；管理费用则相对平稳，体现出企业通过数字化转型和流程优化不断提升运营效率。整体来看，物流总费用的增长不仅源于业务量的扩大，更折射出产业链供应链在向高质量、高效率、高韧性方向转型过程中，成本结构正在经历深刻而积极的调整。

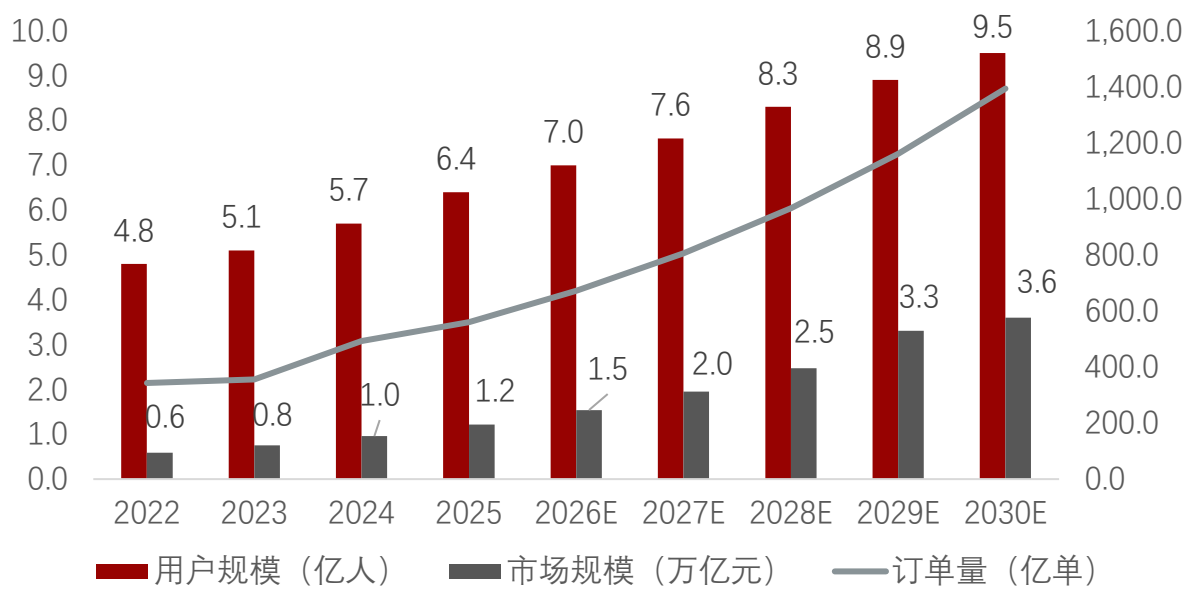
来源：中国物流与采购联合会，国家统计局，头豹研究院

2019–2024年中国人均快递使用量翻近两倍、支出逼近千元，叠加即时配送订单预计2030年超1,390亿单，凸显消费线上化与“万物到家”趋势正深度重塑物流需求格局

中国人均用邮支出、人均快递支出与人均快递使用量，2019-2024年



中国即时配送服务订单规模，2022-2030E

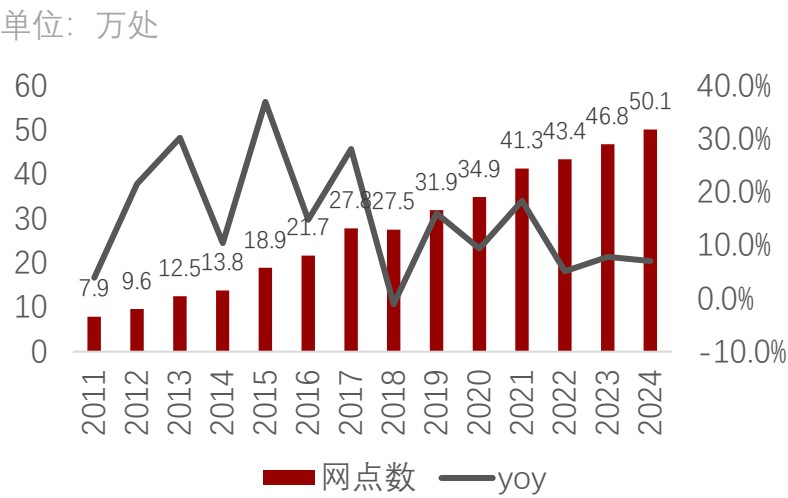


- 2019年至2024年，中国人均用邮支出、人均快递支出及人均快递使用量持续攀升，充分体现了居民消费结构升级与数字经济深度融合对邮政快递服务的强劲拉动。人均用邮支出从688.7元增至1201.9元，六年累计增长约75%；其中，人均快递支出由535.5元上升至996.5元，占整体用邮支出的比重不断提高，凸显快递业务在现代邮政体系中的核心地位；与此同时，人均快递使用量从45.4件跃升至124.3件，六年间增长近1.7倍，尤其在2023至2024年增速显著加快，反映出直播电商、社交团购、跨境网购等新兴业态的蓬勃发展，以及消费者对高效、便捷物流体验日益增长的依赖，共同推动快递渗透率持续走高。
- 作为现代物流体系中增长最为迅猛的细分领域，即时配送服务正迎来黄金发展期。2022年至2030年（预测），其用户规模从4.8亿人稳步扩大至9.5亿人，几乎覆盖全国绝大多数互联网用户；市场规模由0.6万亿元快速增长至3.6万亿元，八年复合年增长率超过25%；订单量更是从343亿单飙升至1,393.5亿单，预计到2030年将突破千亿大关。这一爆发式增长不仅得益于餐饮外卖、生鲜零售、即时医药、便利店到家等高频刚需场景的成熟与拓展，更离不开本地生活服务平台的技术迭代、智能调度系统的优化以及“最后一公里”履约网络的密集布局，使即时配送日益成为连接线上消费、实体商业与城市生活服务的关键基础设施和数字经济的重要支撑力量。

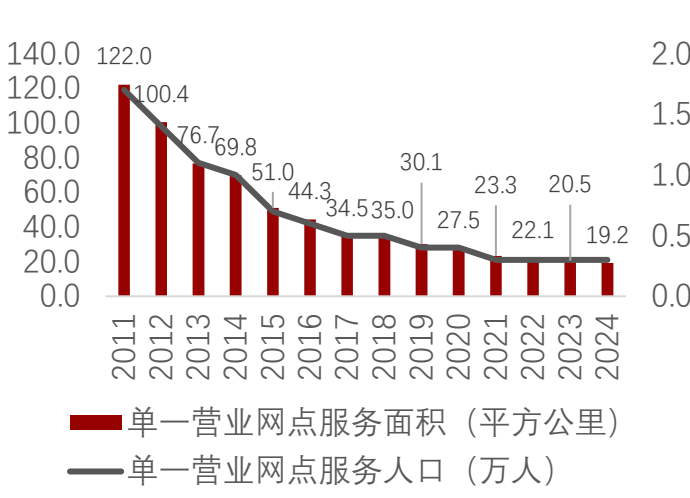
来源：国家邮政局，美团，头豹研究院

物流网点密度持续提升、服务半径不断缩小，叠加航空与陆路运力协同发展，为低空物流高效融入“天—地—体”现代配送体系提供坚实地面支撑

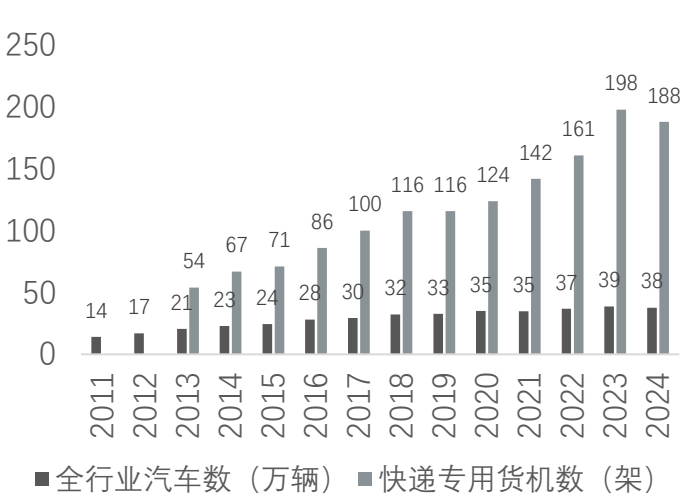
中国物流服务网点，2011-2024年



中国单一网点指标，2011-2024年



中国物流车辆与货机数量，2011-2024年



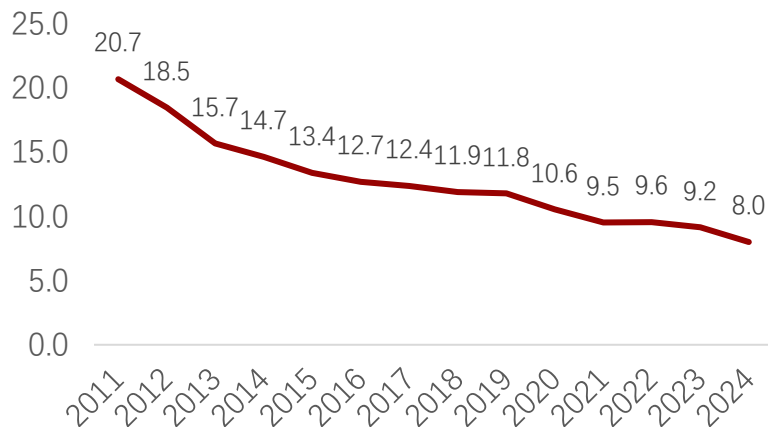
- 近年来，中国物流基础设施持续完善，为低空物流的规模化落地提供了坚实支撑。2011至2024年，全国物流服务网点从7.9万处增至50.1万处，增长超5倍，尤其在2013–2017年和2021年前后呈现高速增长，反映出末端配送网络快速下沉与加密。与此同时，单一网点服务面积由122平方公里缩减至19.2平方公里，服务人口从1.7万人降至0.3万人，表明物流覆盖密度显著提升，城乡“最后一公里”服务能力大幅增强——这不仅夯实了传统地面配送基础，也为低空物流与地面网络的高效衔接创造了条件，使无人机可精准对接密集网点，实现“空中干线+地面末梢”的协同配送模式。
- 运力装备同步升级，进一步强化多式联运能力。全行业物流汽车保有量从2011年的14万辆增至2024年的38万辆，快递专用货机数量更从2013年的54架跃升至2023年峰值198架（2024年小幅回调至188架），航空货运能力显著增强。尽管近年货机数量增速趋稳，但结合低空物流对中小型无人运输平台的需求，传统航空与地面运力的成熟体系为低空飞行器融入现有物流生态提供了调度、维护、仓储和中转支持。尤其在偏远山区、海岛或高时效场景中，低空物流可有效弥补地面交通短板，而密集的网点与专业航空资源则为其提供起降衔接、货物集散和应急备份保障。
- 整体来看，高度密集的物流网点、精细化的服务半径以及日益完善的航空-陆路运力结构，共同构成了低空物流发展的“地面基座”。这一基座不仅降低了低空配送的运营复杂度和成本，还加速了“无人机+快递柜+社区站点”的融合创新，推动低空经济从单点试验走向系统化、常态化商业运营，为构建“天—地—体”的现代物流体系奠定关键基础。

来源：国家邮政局，头豹研究院

2011年以来，快递单价暴跌61%与人力成本飙升162%形成尖锐剪刀差，价格战与高成本双重挤压下，行业深陷“增量不增利”困局，亟需通过低空物流等差异化、高时效新路径突破盈利瓶颈

中国快递平均单价，2011-2024年

单位：元/件

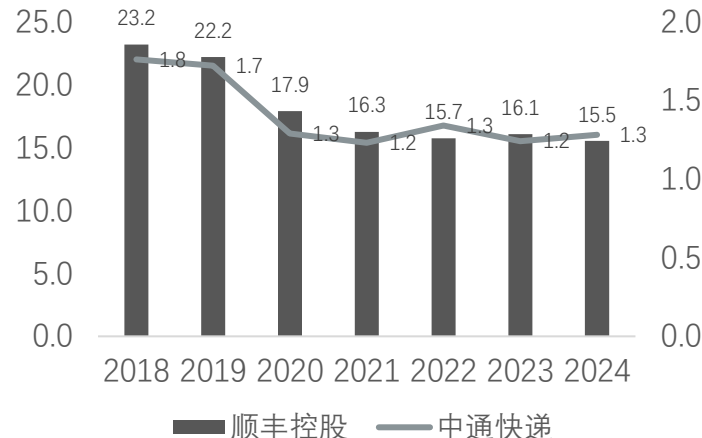


物流行业人均薪酬典型指标，2011-2024年



顺丰控股与中通快递单票收入，2018-2024年

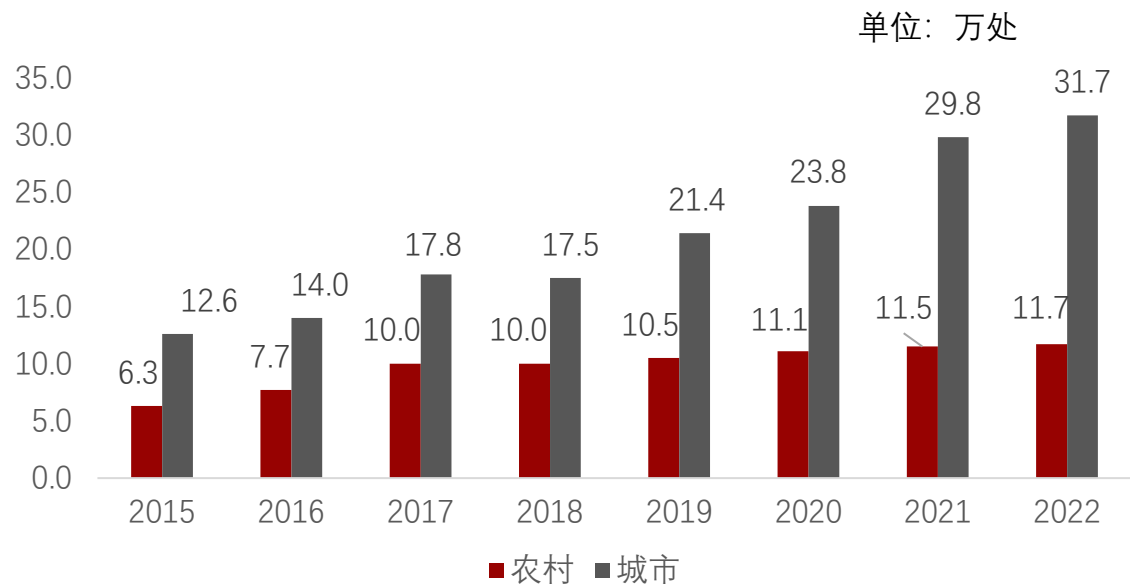
单位：元/件



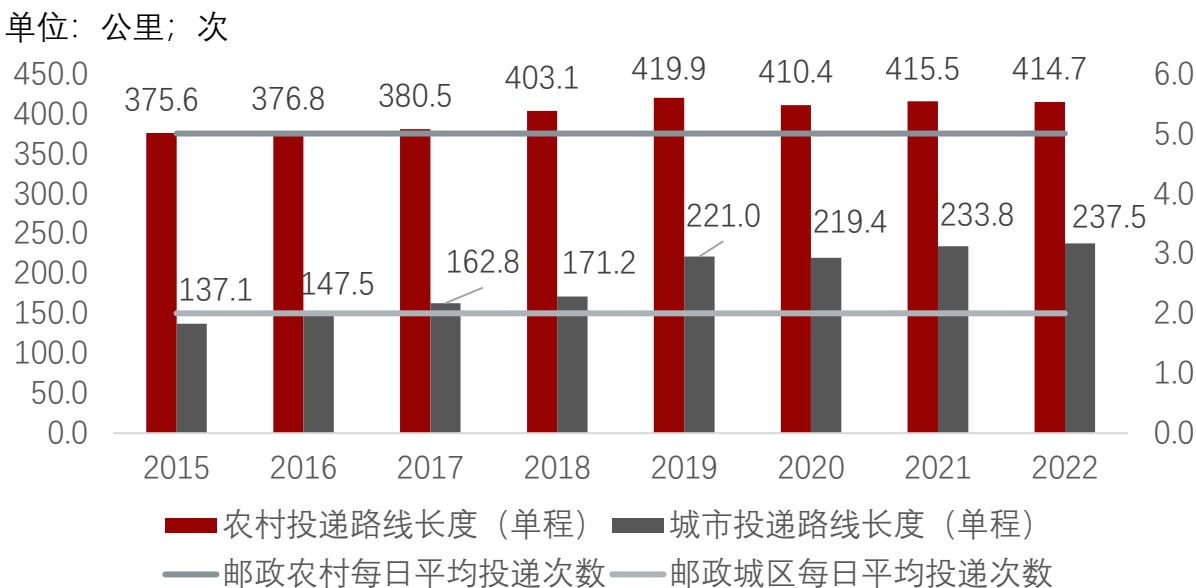
- ❑ 2011年以来，中国快递行业深陷“以价换量”的恶性竞争泥潭，平均单价从20.7元/件一路下滑至2024年的8.0元/件，累计降幅高达61%。尤其在2020-2024年，尽管业务量持续攀升，单票价格仍加速下行，2024年同比再降13%，反映出头部企业为争夺市场份额仍在激烈打价格战。这种低价策略虽短期拉动规模，却严重侵蚀行业盈利基础，使多数企业陷入“增量不增利”甚至“越送越亏”的困境。
- ❑ 与此同时，物流行业人力成本持续刚性上升。2011至2024年，交通运输、仓储和邮政业城镇私营单位就业人员平均工资从2.6万元增至6.8万元，涨幅达162%，远超快递单价跌幅。人工、燃油、场地等运营成本不断抬升，与持续下滑的收入形成强烈剪刀差，进一步压缩企业利润空间。对依赖大量一线快递员、分拣员和司机的物流企业而言，成本压力已逼近临界点。
- ❑ 头部企业的分化也印证了这一结构性矛盾：顺丰凭借高端时效产品维持15元以上的单票收入（2024年为15.5元），但也在经济件领域承受价格下探压力；而中通等加盟制快递单票收入长期徘徊在1.2-1.3元区间。在“低价抢量”与“成本高企”的双重夹击下，中小快递企业生存艰难，行业洗牌加速，而即便头部公司也亟需通过自动化、精细化运营或服务升级来突破盈利瓶颈。若价格战持续，整个物流体系的服务质量与可持续发展能力将面临严峻挑战。

农村物流长期受困于“路远件少、成本高企”，网点密度不足城市40%、投递路线近两倍于城市，叠加行业价格战与人力成本攀升，亟需通过低空物流等新模式降本增效

农村与城市营业网点数对比，2015-2022年



农村与城市投递情况，2015-2022年



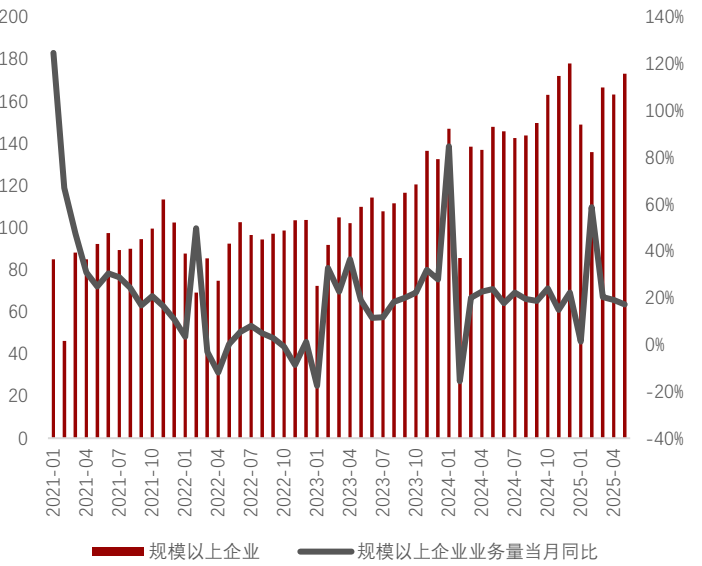
- ❑ 2015至2022年，农村物流营业网点数量虽从6.3万处稳步增长至11.7万处，年均复合增速约9%，但始终不足同期城市网点（从12.6万处增至31.7万处）的40%，城乡物流基础设施覆盖差距依然显著且呈扩大趋势。更值得关注的是，农村投递路线单程长度长期维持在400公里以上（2022年为414.7公里），约为城市（237.5公里）的1.7倍，而邮政每日平均投递频次却高达5次，是城区（2次）的2.5倍。这种“路途遥远、业务量分散、投递频次高”的结构性矛盾，使得农村快递配送呈现出典型的“低密度、高成本、低效率”特征——大量运力被消耗在空驶或低载率的长距离运输中，难以通过传统规模化运营实现成本摊薄，单票履约成本居高不下。
- ❑ 在全行业快递单价持续下行（2024年已降至8元/件，较2011年下降超60%）、人力与燃油等刚性成本不断攀升（物流行业私营单位平均工资十年间上涨162%）的双重挤压下，依赖人工和地面车辆的“人车下乡”模式已日益难以为继。部分地区尤其是西部山区、高原和海岛，单票配送成本甚至远超快递收入本身，导致企业“送一单亏一单”，服务可持续性堪忧。在此背景下，发展无人机、低空物流等新型运输方式成为破解农村物流困局的关键路径：通过空中直飞、点对点投送，可有效绕过复杂地形和交通瓶颈，大幅缩短运输距离、减少中转环节、降低对人力的依赖，从而显著压缩单票履约成本。这不仅有助于提升农村物流的经济可行性与服务频次，也为实现城乡物流服务均等化、支撑农产品上行、促进县域商业体系建设以及全面推进乡村振兴战略提供了高效、智能、可持续的技术支撑。

来源：国家邮政局，头豹研究院

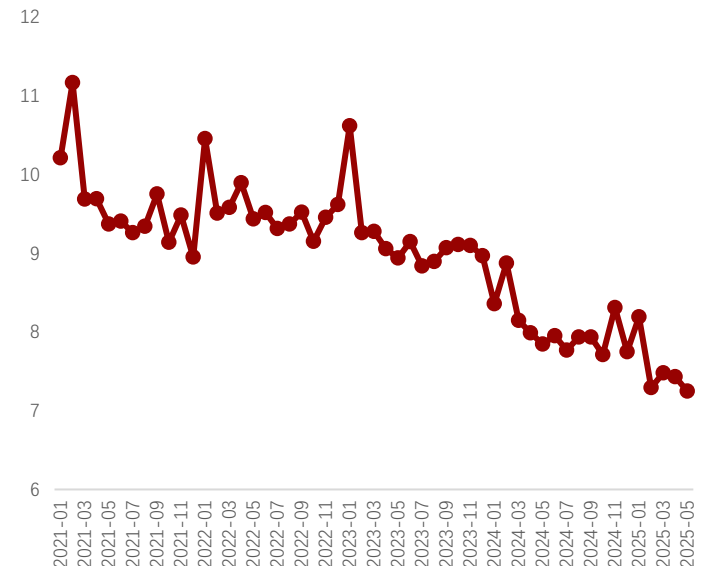
在快递单价持续下跌的背景下，末端派费占比却从2021年起不断上升，迫使快递企业通过部署智能快递柜、发展无人配送等智能化手段来应对配送效率低、人力成本高等末端配送难题

快递业末端派送成本压缩成为企业破局核心路径

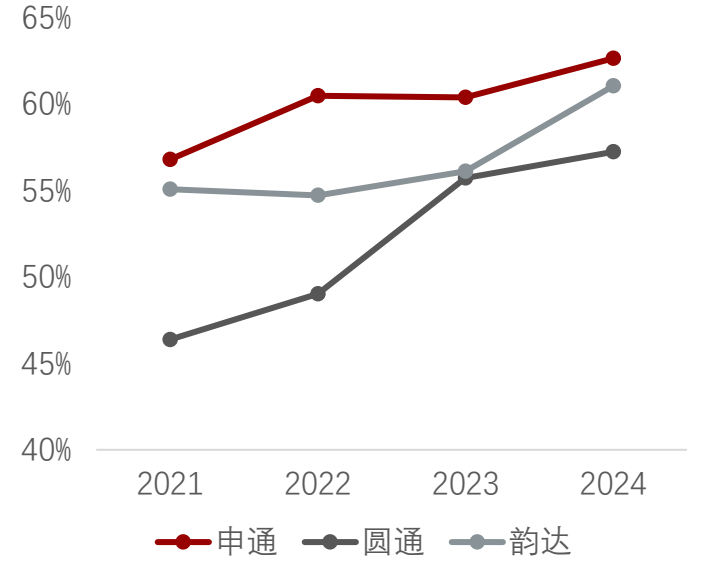
规模以上企业当月快递量（亿件），2021-2025年5月



规模以上企业当月快递均价（元/件），2021-2025年5月



三大快递企业末端派送成本占比，2021-2024年



□ 快递行业末端派费占比持续攀升，2021-2024年间，申通从57%升至63%、圆通从46%大幅上涨至57%、韵达从55%增长至61%，末端派费已成为企业最大成本负担。同期快递单价从2021年初的10.2元/件持续下跌至2025年5月的7.2元/件，降幅高达29.4%，单价下行与末端成本上升形成显著的双重压力。末端配送作为物流链条中最为复杂的环节，面临诸多挑战：配送点高度分散导致单次配送量小、效率低下；快递员人力成本居高不下且持续上涨；收件人时间不确定造成频繁重复配送；城市交通拥堵、停车难等基础设施问题带来大量额外时间和燃油支出。为应对日益增长的成本压力，快递企业积极采取一系列智能化升级措施，包括在社区密集部署智能快递柜以提升一次投递成功率、开发配送机器人和无人机等自动化配送方案，同时通过末端网络优化、站点加密、优化配送路径等方式提升末端配送效率，以实现降本增效。这些措施在快递业务量持续攀升（从2021年1月的84.94亿件增长至2025年5月的173.20亿件）的背景下显得尤为重要，不仅有助于缓解企业成本压力，也是保持行业长期竞争力的关键举措。值得注意的是，虽然行业整体呈现出业务量增长而单价下滑的态势，但通过技术创新和运营优化，快递企业仍在积极探索突破末端配送困境的新路径。

来源：各公司公告，国家邮政局，头豹研究院



Chapter 3

低空物流行业概况

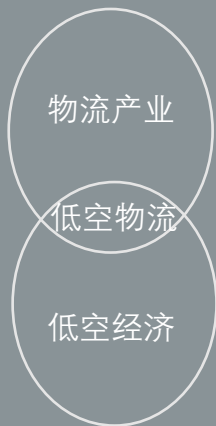
低空物流是以无人机等航空器为核心，依托飞控系统与数字技术，在城市、乡村、工业及应急场景中突破传统限制的创新业态，凭借时效跃升、成本优化、路网减负和全域可达优势，系统性破解偏远地区物流困局；2024–2025年国家密集出台政策推动其从试点迈向规模化、规范化发展，头部企业如顺丰、京东、美团、中国邮政已构建覆盖城乡的多场景商业布局；在典型运营条件下，支线单票成本可降至19.9–25.5元，末端配送低至1.14–13.4元（依场景与补贴而定）；产业链贯通上游核心硬件、中游整机集成与运营（依托超328万架登记无人机）、下游四大应用场景，形成技术驱动、全链协同的生态体系，市场规模预计从2021年的301.0亿元增至2030年的5,049.8亿元，年均复合增速约37%，加速融入国家立体交通网络

低空物流是依托无人机等航空器实现快速精准配送的创新业态，在城市、应急、乡村和工业场景中突破传统限制，推动物流向高效、智能升级

低空物流：突破传统限制的智能配送新范式

低空物流与物流、低空经济之间的关系

低空经济是以有人及无人驾驶航空器为核心载体，深度融合航空航天制造、新一代信息技术与多元社会应用场景的综合性新兴产业，具有高技术含量、高附加值和强外溢效应。在物流领域，以无人机为代表的低空装备正加速落地，通过高效、灵活的空中运输能力，有效衔接地面配送网络，推动形成“天—地—体”的新型智慧物流体系，不仅提升末端配送效率，更在城市即时配送、偏远地区通达和应急物资运输等场景中展现出独特价值，成为现代物流转型升级的重要引擎



低空物流与物流的联系与区别

低空物流是低空经济背景下物流领域的创新形态，依托无人机、eVTOL等航空器在低空空域实现快速、灵活、高效的物品配送，尤其适用于偏远地区、城市拥堵场景及应急物流等特殊需求。相较于涵盖运输、仓储、信息流等全链条的广义物流体系，低空物流更具技术集成性与场景针对性。其发展不仅推动了飞控系统、电动航空器和智能调度等技术创新，拓展了即时配送、医疗物资运输等新市场，还带动了从研发制造到基础设施、运营服务的完整产业链形成。同时，低空物流对传统物流构成竞争与互补，倒逼行业转型升级，并加速物流与电商、冷链、应急体系等深度融合，成为现代物流高质量发展的关键驱动力

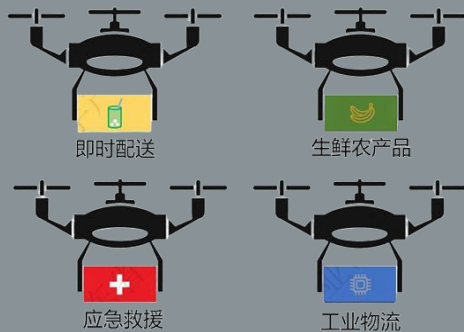
低空物流定义

低空物流（Low-altitude Logistics）是指利用无人驾驶航空器（如无人机、无人飞艇等）或有人驾驶航空器（如直升机等）在低空空域开展物品运输与配送，实现从供应地到接收地的快速、高效、精准的实体流动。广义上，它不仅涵盖传统物流的运输、仓储、装卸、搬运、包装、流通加工、配送及信息处理等核心功能，还深度融合技术集成、智能化操作，并与地面交通系统协同作业，旨在提升整体物流效率，满足城市即时配送、偏远地区通达、应急保障等特定区域和场景下的多样化运输需求。



Important Headlines

低空物流凭借快速响应、高效时效与精准投送的核心优势，在城市“最后一公里”配送、应急救援物资投送、偏远地区农产品外运及工业高时效物料运输等四大场景中展现出独特价值——既能缓解城市交通拥堵、提升配送效率，又可在灾害救援、生鲜冷链和工业物流等特殊需求下突破地理限制，实现高效、可靠、低损的端到端交付，成为现代物流体系中不可或缺的新兴力量



政策密集落地，低空物流迈入规模化发展新阶段

低空物流政策加速落地，推动产业从试点迈向规模化应用

国家层面系统部署，构建低空物流发展顶层设计

1

政策引导明确方向

- 2024年11月，中办、国办发布《有效降低全社会物流成本行动方案》，首次提出鼓励发展低空物流等新业态，支持企业商业化创新
- 明确要求健全管理标准，推动平台经济与低空经济深度融合

2

消费场景拓展

- 2025年3月，商务部出台《关于支持国际消费中心城市培育建设的若干措施》，鼓励在安全条件下开通低空物流航线，开发低空旅游项目
- 推动低空消费场景多元化，提升城市服务能级

3

数字消费融合推进

- 2025年9月，多部门联合发布《关于大力发展数字消费的意见》，明确提出鼓励无人机支线运输和末端配送
- 加快制定自动配送车、无人机等相关技术标准，推动智慧物流建设

4

典型案例示范引领

- 2025年11月，交通运输部发布《低空交通运输应用场景典型案例名单》，共收录23个案例
- 其中低空物流配送类8个，涵盖城市即时配送、偏远地区通达等典型场景

5

Main Title

- 2025年12月，交通部发布《科技创新平台建设指南（第一批）》
- 明确布局“低空物流运行技术”等20个创新中心方向，推动核心技术攻关与产业化落地

✓ 低空物流正迎来政策密集期，从标准规范、应用场景到科技创新，形成全方位支持体系，为产业高质量发展提供坚实保障。

低空物流已成为国家推动降本增效、发展新质生产力和构建现代化流通体系的重要抓手，政策协同效应持续释放

在60公里航线、200kg载重、年飞行600架次的条件下，低空物流支线单票成本在无补贴情景下为25.5元/票，中等补贴可降至22.9元/票，高补贴情景可进一步降至19.9元/票

低空物流支线单票成本测算：目前无补贴25.5元，政策支持可降至20元以内

类别	项目	公式	无补贴情景	中等补贴情景	高补贴情景（政策高地）
一、基础运营参数	航线距离（单程）	—	60 km	60 km	60 km
	最大载重	—	200 kg	200 kg	200 kg
	平均包裹重量	—	2.0 kg/票	2.0 kg/票	2.0 kg/票
	实际载荷率	—	75%	70%	75%
	单架次运量	=载重×载荷率÷包裹重	75 票	70 票	75 票
	年飞行架次	—	600 次	600 次	600 次
	年总运量	=架次×单架次运量	45,000 票	42,000 票	45,000 票
二、固定资产投入（万元）	无人机本体	—	80	80	80
	电池系统（含备用）	—	32	32	32
	智能机巢+起降平台	—	30	30	30
	通信导航设备	—	5	5	5
	合计购置价	—	147	147	147
	设备补贴比例	—	0%	30%	40%
	补贴后投资	=147×(1-补贴比例)	147.0	102.9	88.2
	折旧年限	—	7.5 年	7.5 年	7.5 年
三、年度运营成本（万元）	年折旧成本	=补贴后投资÷7.5	19.6	13.7	11.8
	电池损耗	640元/架次×架次	38.4	38.4	38.4
	人工成本（2人）	—	30.0	30.0	30.0
	保险与风险准备金	≈(折旧+运营)×15-18%	7.8	7.3	7.3
	空域使用费	80元/架次×600	4.8	4.8	4.8
	通信与平台服务	—	3.6	3.6	3.6
	维护保养	≈设备原值×5%	7.4	7.4	7.4
	其他杂费	—	3.0	3.0	3.0
	年运营成本小计	—	95.0	94.5	94.5
	设备补贴年化	=147×补贴比例÷7.5	0.0	5.9	7.8
四、政府补贴（万元/年）	运营补贴	架次×补贴单价	0.0	6.0（100元/次）	9.0（150元/次）
	年总补贴收入	—	0.0	11.9	16.8
	年总花费（毛）	=年折旧+年运营	114.6	108.2	106.3
五、成本汇总	年净成本	=年总花费-年补贴	114.6	96.3	89.5
	单票成本	=年净成本÷年运量	25.5 元/票	22.9 元/票	19.9 元/票

来源：AI芯天下，头豹研究院

Chapter 3
末端单票成本

城市末端无人机配送单票成本：高合规场景13.4元（补贴后10.9元）、低空域成本区域7.9元（补贴后6.8元）、高密度标准化网络1.14元

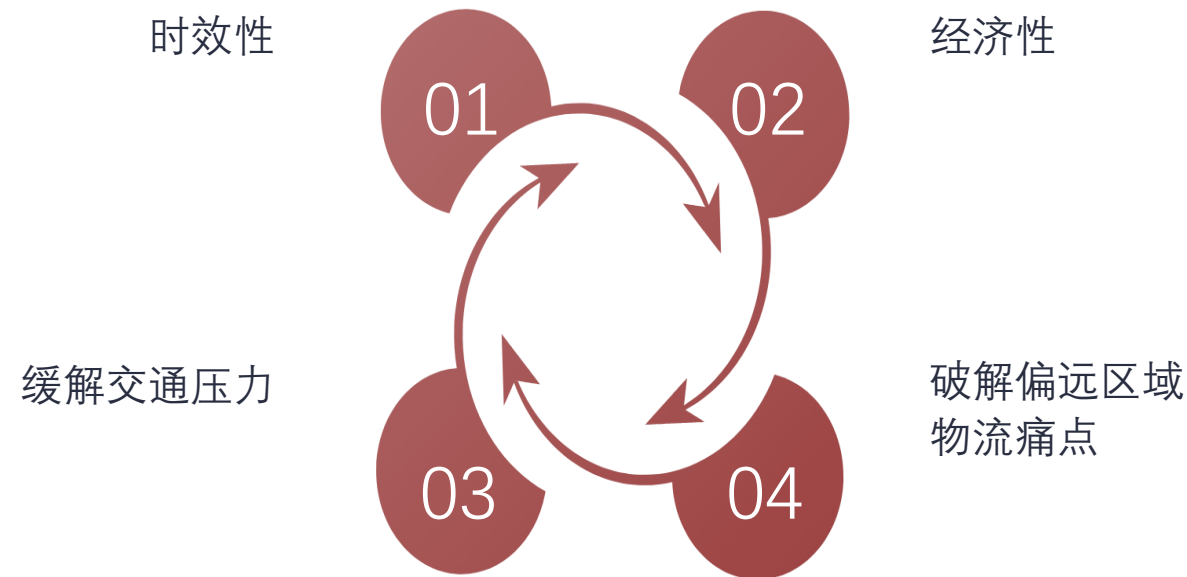
城市末端无人机配送单票成本测算：高合规场景13.4元，标准化网络可降至1.14元

类别	项目	公式	高合规城市末端（如顺丰·珠三角）	低空域成本区域（如京东·舟山）	高密度标准化网络（中通“海燕” EL-6）
一、基础运营参数	无人机型号	—	多旋翼（5kg级）	多旋翼（冷链专用）	EL-6 “海燕” 电动六旋翼
	最大载重	—	5 kg	5 kg	15 kg
	单件平均重量	—	2.0 kg	2.0 kg	0.5 kg（小件包裹）
	单架次运量	=载重 ÷ 单件重	2.5 件	2.5 件	30 件
	日均飞行架次（区域网络）	架次/天	30	50	83
	年运行天数	天	300	300	300
	使用年限	年	3	3	3
	全生命周期总架次	=日均×300×3	9,000 架次	13,500 架次	2,500 架次（设计寿命）
	全生命周期总运量	=总架次 × 单架次运量	22,500 件	33,750 件	75,000 件
二、全生命周期成本构成（万元）	无人机本体	—	6.0	7.0	5.6
	电池系统	—	1.2	1.5	2.6（5组×0.52万）
	电费	—	0.5	0.6	0.4（2500×1.5度×1元）
	空域使用费	—	4.7（占32%）	1.5（海上降60%）	0（封闭区域免审）
	保险费用	—	2.7（18%）	1.8	0（低风险场景）
	人力+通信+维护	—	3.0	1.2	0（全自动运行）
	合计总成本	—	18.1	13.6	8.6（≈8.58）
三、政府补贴（基于真实政策，设合理上限）	补贴政策依据	—	• 深圳：航线奖20万/条（深府办规〔2024〕10号） • 湖南：10元/架次（≤1,000架次/年）（湘发改工业〔2025〕12号）	• 浙江：20元/飞行小时，年上限100万（浙财税政〔2024〕15号） • 四川：山区医疗50%成本补贴	—
	补贴构成	—	- 航线开通奖：20万元（1条） - 运营补贴：10元/架次 × 1000架次/年 × 3年 = 3万元	- 飞行小时补贴：20元 × (13,500×0.25)小时 = 6.75万元 - 专项支持：1.25万元	—
	3年总补贴	—	8.0 万元 （保守取值，未全额计航线奖）	6.0 万元	0 万元
四、单票成本测算	核心公式	单票成本 = (总成本 - 补贴) ÷ 总运量			
	无补贴成本	=总成本 ÷ 总运量	18.1万 ÷ 2.25万 = 13.4 元/件	13.6万 ÷ 3.375万 = 7.9 元/件	8.58万 ÷ 7.5万 = 1.14 元/件
	有补贴成本	= (总成本 - 补贴) ÷ 总运量	(18.1 - 8.0)万 ÷ 2.25万 = 10.9 元/件	(13.6 - 6.0)万 ÷ 3.375万 = 6.8 元/件	1.14 元/件

来源：AI芯天下，头豹研究院

低空物流以时效跃升、成本优化、路网减负、全域可达四大优势，系统性破解农村与偏远地区“成本高、时效慢、覆盖窄、损耗大”的物流困局

低空物流四大优势：提速、降本、疏堵、达远，重塑现代物流新格局



- 1. 时效性：低空物流无人机能够大幅缩短配送时间，尤其在复杂地形或偏远地区。例如，云南怒江使用无人机运输草果，每吨运费从1,000元降至400元，彻底替代了人背马驮模式。在金华市婺城区罗店镇盘前村，无人机沿预定航线将农产品配送至10公里外市场，仅需几分钟，打破了传统运输的时效壁垒。此外，京东物流成都-达州跨省干线低空运输将货运时间压缩至2小时内，较传统陆运缩短50%以上。
- 2. 经济性：低空物流不仅提升了时效，还显著降低了运输成本。根据多个案例的数据监测，利用无人机开展配送，物流效率提升60%，成本降低约20%。例如，在浙江官渡镇开通的7个无人机寄递物流航线中，最远距离配送时效由2小时缩短至16分钟，同时减少了人力和燃油等成本。此外，合肥首条无人机邮路“中庙—姥山岛”航线，相较传统水路运输，时效提升显著，解决了岛屿居民邮件时效慢、成本高的难题。
- 3. 缓解交通拥堵压力：低空物流无人机能够在空中直接飞行，无需依赖地面交通基础设施，从而有效缓解城市和乡村的道路交通压力。例如，济南中央商务区无人机-楼宇机器人末端联运项目，连接顺丰营业部与人寿大厦北塔，全程3公里仅需3-5分钟，无人机将包裹送至楼宇接驳柜后，再由楼宇机器人接力送至楼上办公室，大大提高了配送效率，避免了地面交通拥堵的影响。
- 4. 破解偏远区域物流痛点：低空物流无人机特别适合牧区、海岛、山区、林区等偏远地区，这些地区受地理地形限制，传统地面物流存在运输路线长、周转环节多、配送效率低等问题。例如，舟山岱山岛至衢山岛海岛支线物流航线，实现了孤岛间的物资稳定转运；荆州长江航道水上支线配送，解决了传统驳船补给时效慢的问题。此外，淘宝闪购舟山花鸟岛末端闪购配送，解决了海岛无机动车道、配送难的问题，91岁老人等群体均能快速收到物资。

来源：新质低空观察，低空数智，头豹研究院

头部企业领跑低空物流：从试点探索到规模化商业落地



- ❑ 自2015年起，国内头部物流与即时配送企业便陆续开启低空物流探索：淘宝联合圆通在北京、上海、广州率先开展无人机快递实验，试水城市末端配送；2016年，中国邮政在浙江安吉启动首个农村无人机配送试点；2017年，中通速递完成首次无人机试飞，迈出技术验证关键一步。此后多年，行业持续积累技术与运营经验，直至2021年美团在深圳实现无人机即时配送商业化首单，标志着低空物流进入落地应用新阶段。2024年成为爆发元年——顺丰速运开通跨江、跨城无人机航线，实现同城及区域高效运输；京东物流同步拓展无人机在快递、即时零售等多元场景的应用，初步构建覆盖城乡的低空网络。
- ❑ 截至2026年3月，低空物流已从早期零星试点迈向规模化、多场景协同发展的新阶段：
 - 顺丰依托丰翼科技，建成覆盖珠三角、长三角的“市内+省际”空空联运体系，开通全国首条跨海峡常态化航线，深圳—珠海24分钟直达，医疗与生鲜时效提升80%以上；
 - 京东物流启动50亿元投入计划，5年拟采购10万架无人机，已在西南山地、生鲜主产区开通近50条航线，货损率由15%降至3%以下；
 - 美团无人机专注城市即时配送，累计完成超70万单，服务覆盖9万种商品，并拓展至香港、迪拜，获全国首张全境运营合格证；
 - 中国邮政发挥“国家队”优势，构建“1+3+N”低空网络，覆盖16省偏远山区与海岛，通过多式联运将生鲜损耗压降至3%；
 - 峰飞航空以全球首款“三证齐全”吨级eVTOL V2000CG切入中长途重载物流；
 - 迅蚁科技则在全国57城日均飞行超1,000架次，打造“无人机+机器人+无人零售”融合样板。

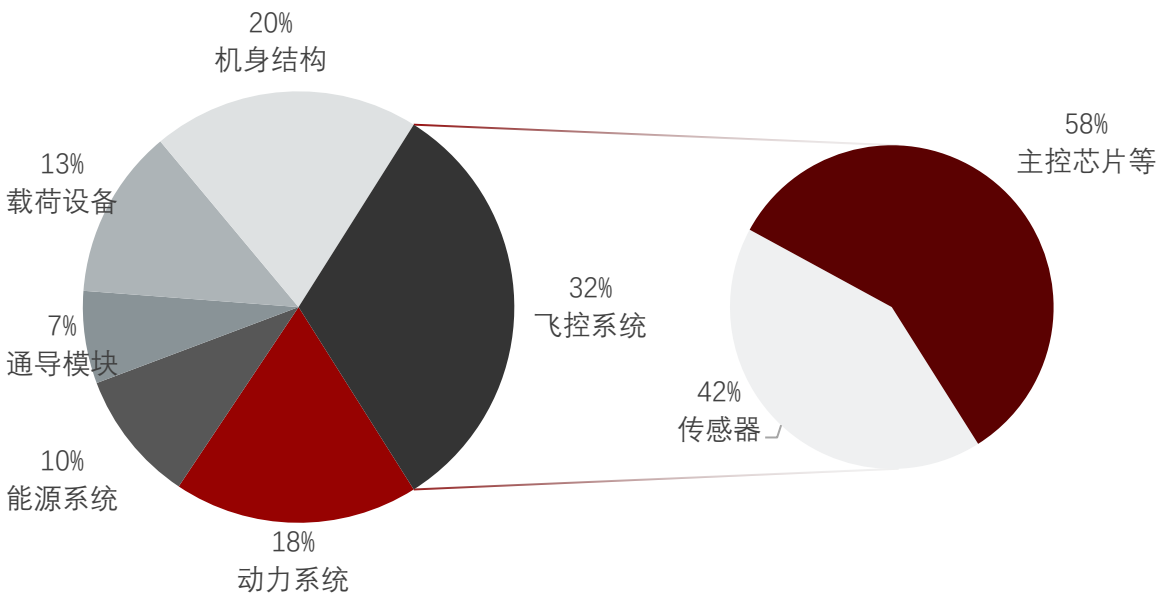
低空物流产业链图谱



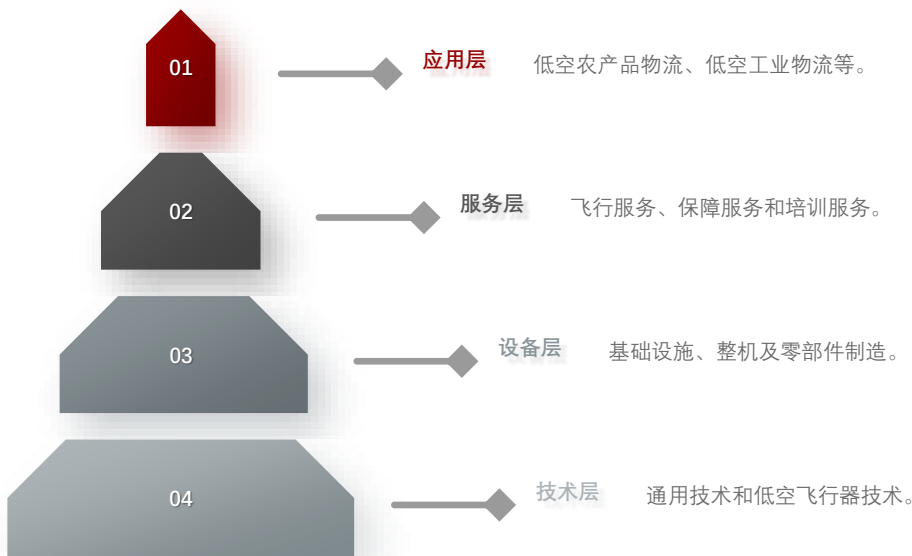
来源：各企业官网，中国民航局，头豹研究院

低空物流以飞控系统为核心，依托数字技术与基础设施支撑，通过设备制造、飞行服务与四大应用场景构建起覆盖技术、设备、服务与应用的全链条产业生态

物流无人机成本结构



低空物流产业链全景生态图

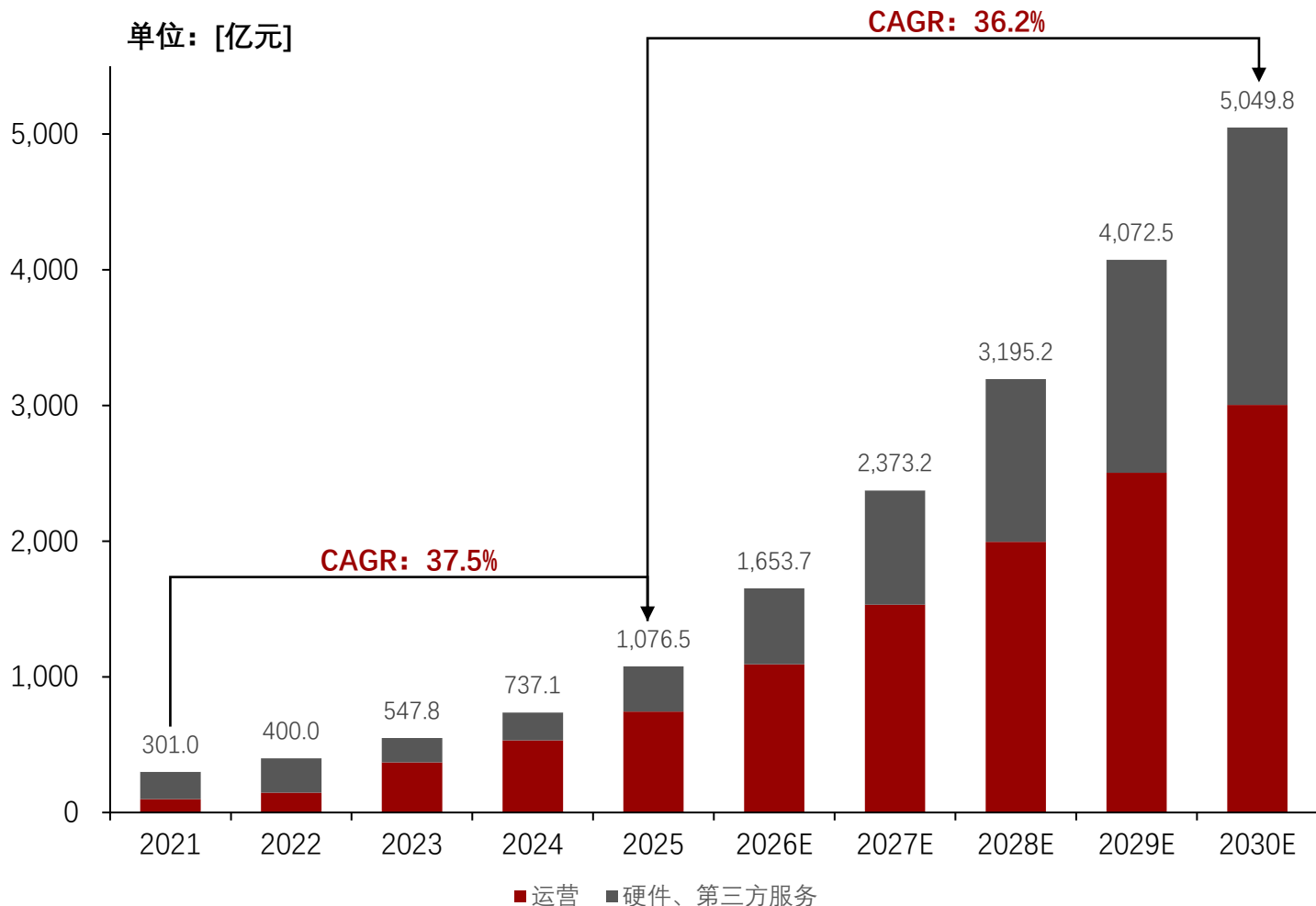


- ❑ 从价值链角度看，物流无人机中飞控系统占比最高，达32.02%，是决定飞行安全与稳定性的核心模块。飞控系统由主控芯片（SoC）、传感器、MEMS惯性导航模块及飞控算法开发配套四部分构成，其中传感器，占飞控系统成本的41.90%；其余主要成本包括动力系统（18.31%）、载荷设备（12.71%）、能源系统（9.88%）和通导模块（6.92%）。通过采用国产化主控芯片与核心元器件，可有效降低整机成本，提升供应链安全性与产业自主可控能力。整体来看，低空物流产业链可系统划分为技术层、设备层、服务层与应用层四大生态层级：技术层既包含人工智能等通用数字技术，也涵盖低空飞行器专用技术——涉及空气动力学、先进材料、电子集成与适航验证等全生命周期研发体系。
- ❑ 在落地层面，设备层涵盖物理基础设施（如起降场、中转站、充换电设施、电池存储仓及飞行测试场地）与数字基础设施（包括低空通信网络、空域监管平台、飞行数据中枢等），并延伸至整机制造（如轻小型固定翼、eVTOL、大型货运无人机等）及关键零部件制造；服务层则围绕安全与效率双目标，构建覆盖全流程的低空运行保障体系，包括飞行计划申报与审批、适航审定、气象情报服务、飞行前定检以及专业人才培养与资质认证；最终，应用层聚焦四大核心场景——低空农产品物流（实现偏远山区、海岛生鲜高效上行与次日达）、低空工业物流（支撑工厂间高时效物料调度与特殊环境作业）、低空应急物流（快速响应灾害救援、医疗急救、公共卫生事件等紧急需求）以及低空即时配送（在城市及近郊提供餐饮、药品、快递等“分钟级”送达服务）。

来源：物流技术与应用传媒，《2024中国低空物流发展报告》，头豹研究院

中国低空物流市场规模将从2021年的301.0亿元稳步增长至2030年的5,049.8亿元，年均复合增速约37%，以运营服务为主导、基础设施为支撑，加速融入国家立体交通体系

中国低空物流市场规模，2021-2030年预测



头豹洞察

- 中国低空物流市场规模从2021年的301.0亿元起步，经历2022-2024年快速扩张后，预计在2025年突破千亿元大关，达到1,076.5亿元，期间复合年增长率（CAGR）高达37.5%。这一阶段的增长主要由政策推动、试点落地和头部企业规模化运营共同驱动，其中运营服务收入占比持续提升，成为市场增长的核心动力，尤其在农产品上行与城市即时配送场景中表现突出。
- 进入2026-2030年，行业进入成熟发展期，市场规模将保持约36.2%的年均增速，预计到2030年总规模达5,049.8亿元。其中，运营服务收入占比稳定在60-70%，而硬件设备与第三方服务（如起降场、空管系统、自动机场等）投资持续增长，支撑起完整的低空物流生态体系。整体呈现“运营主导、基建协同”的发展格局，标志着低空物流从试点探索迈向全面商业应用，并逐步融入国家综合立体交通网络。

1、最完整研究覆盖的研究数据库之一

百万级研究要素
覆盖国民经济19+产业
细分6,000+行业

2、内容授权商用，高效赋能上市进程

迅速、精准获取最匹配的研究内容，赋能紧急的数据需求，推进上市进程，或重要公告的发布进程

业务热线：

13080197867李先生

18129990784陈小姐



Chapter 4

相关企业简介

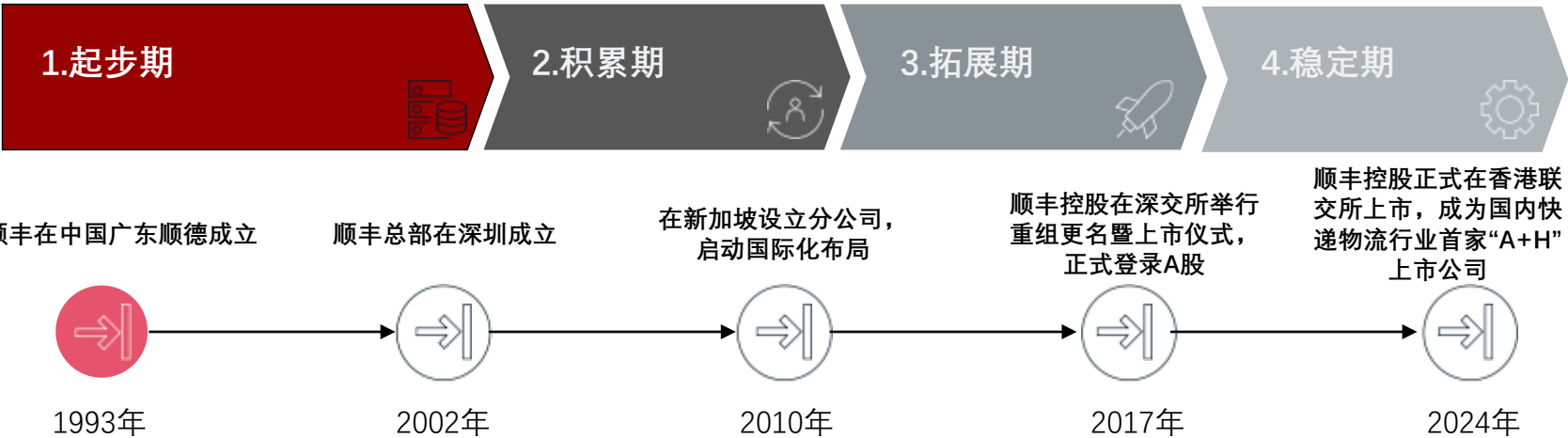
顺丰控股（1993年创立，中国及亚洲最大、全球第四大综合物流商，拥有全产品线及鄂州花湖机场枢纽）与中通快递（2002年创立，2016/2020年美港双上市）作为中国快递行业双寡头，均面临"增量不增利"困境：顺丰2021-2024年件量利润双增，但2025年H1件量加速至+25.8%、利润增速却骤降至9.1%，存货周转天数上升凸显"以价换量"压力；中通2021-2025年包裹量年均增长14.6%至385.2亿件，但2024-2025年净利润仅增3.0%至90.81亿元，反映出行业价格战导致单票利润持续收窄的结构性挑战

顺丰控股（创立于1993年，为中国及亚洲最大、全球第四大综合物流商，覆盖全国并布局国际，拥有全产品线及鄂州花湖机场，旗下四家上市公司，系深交所最大物流股

公司简介

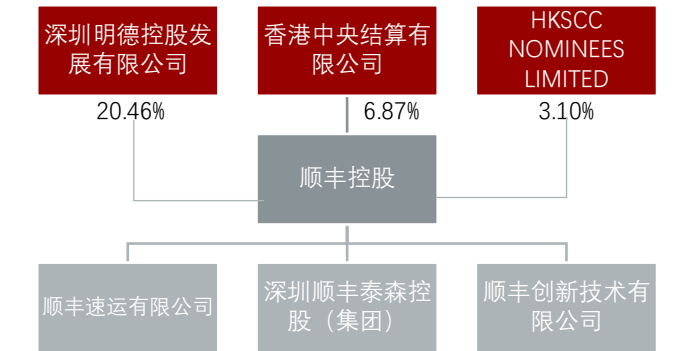
- 顺丰控股股份有限公司（002352.SZ, 6936.HK）创立于1993年，是中国及亚洲最大、全球第四大综合物流服务提供商。公司在国内服务超230万家活跃月结客户及约7.3亿个人会员用户，覆盖100%地级行政区及2,813个县级行政区，具备快递、快运、冷链、同城、供应链等板块的全产品服务能力，参与建设亚洲第一个、世界第四个货运枢纽机场“鄂州花湖国际机场”。在国际市场，公司与嘉里物流携手融合发展，业务涵盖国际快递、国际供应链、跨境电商物流、国际货代等。
- 公司为深圳证券交易所上市的最大规模的物流公司，纳入沪深300及MSCI新兴市场指数成分股，下属四家上市公司主体：嘉里物流（00636.HK）、顺丰同城（09699.HK）、顺丰房托（02191.HK）、KEX Thailand（KEX.BK）。

发展历史



来源：公司官网，公司公告，头豹研究院

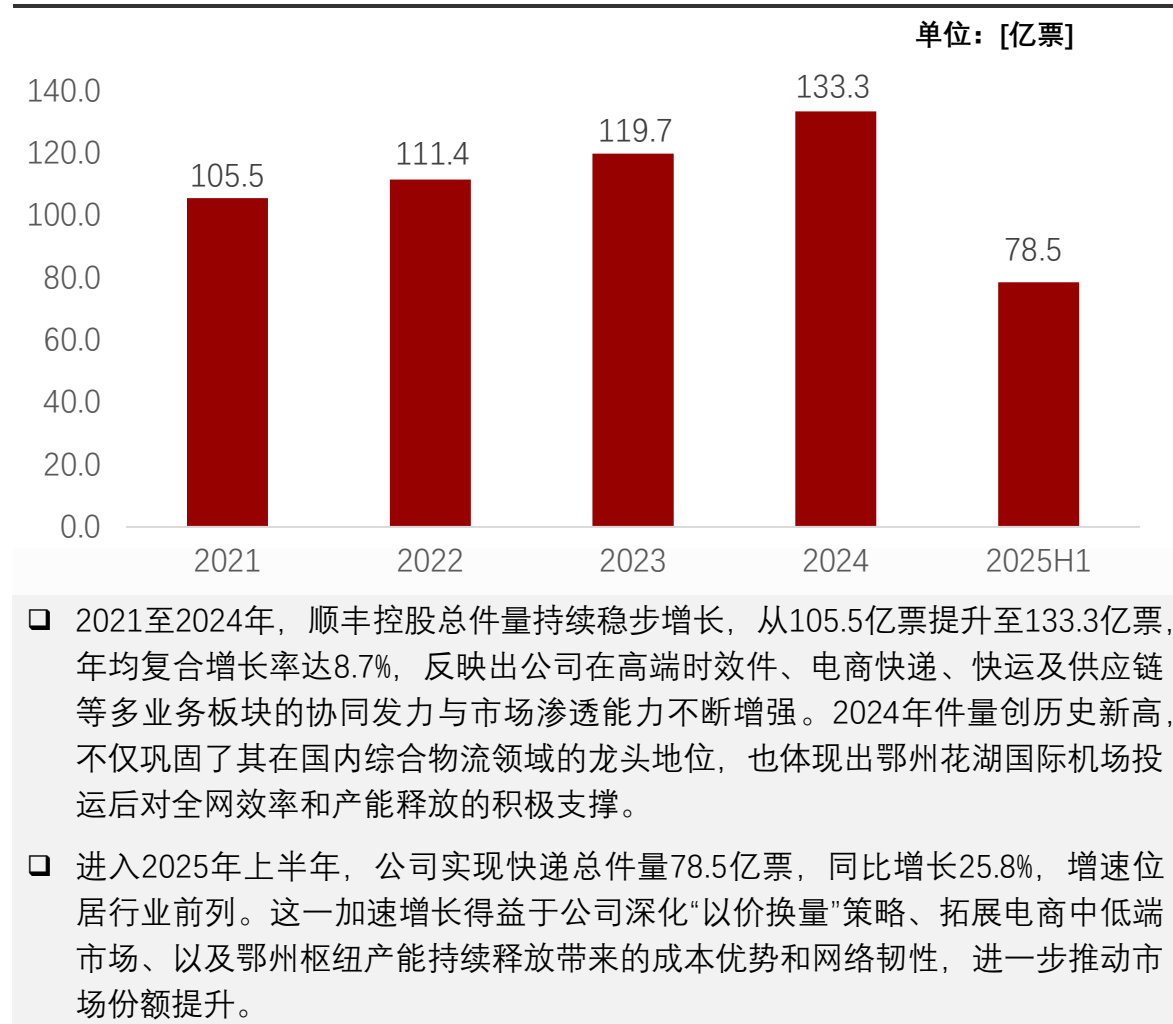
顺丰控股股权结构（截至2025Q3）



主要产品结构（部分）

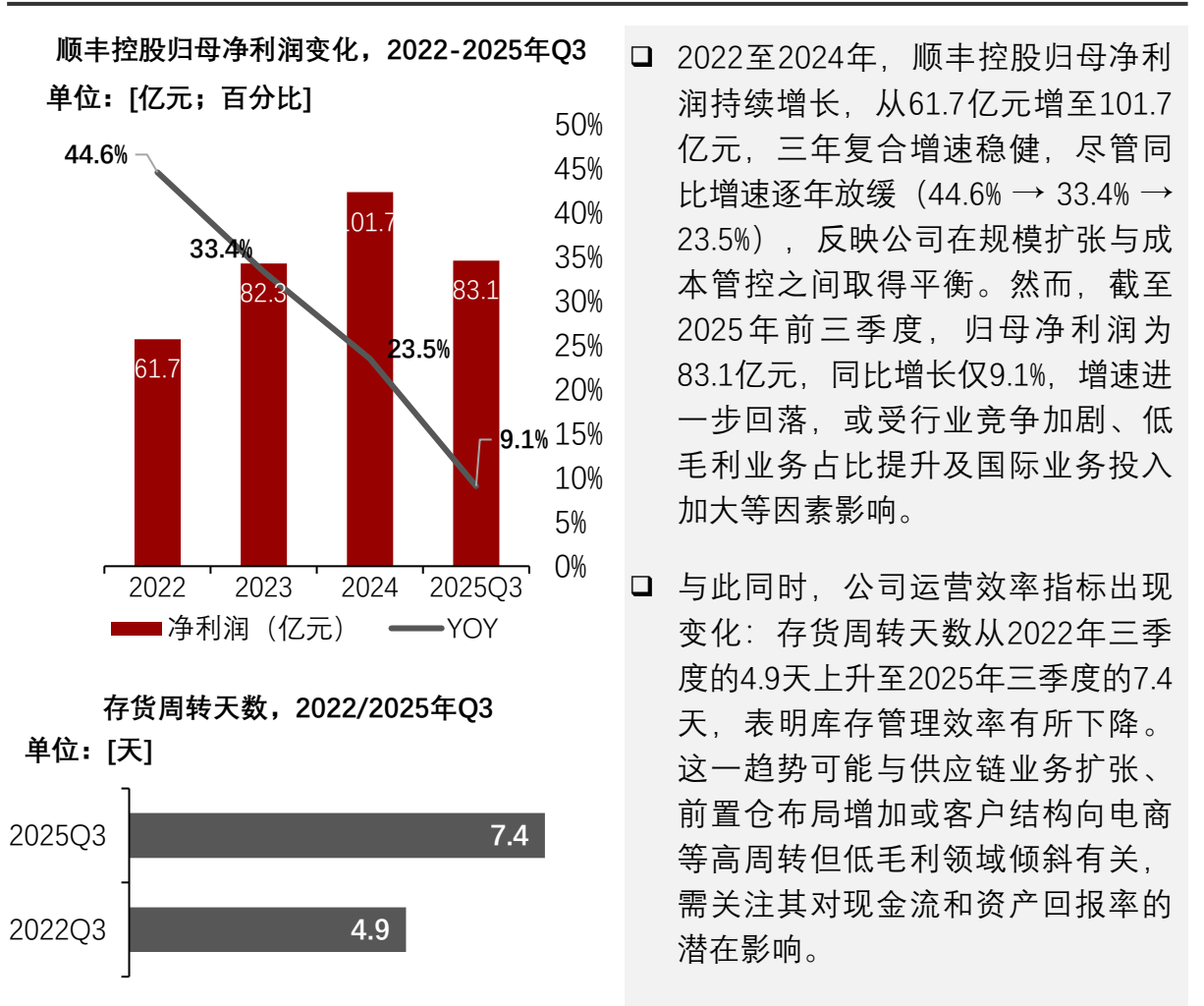


顺丰控股总件量达成，2021-2025H1年



来源：公司公告，头豹研究院

主要财务指标

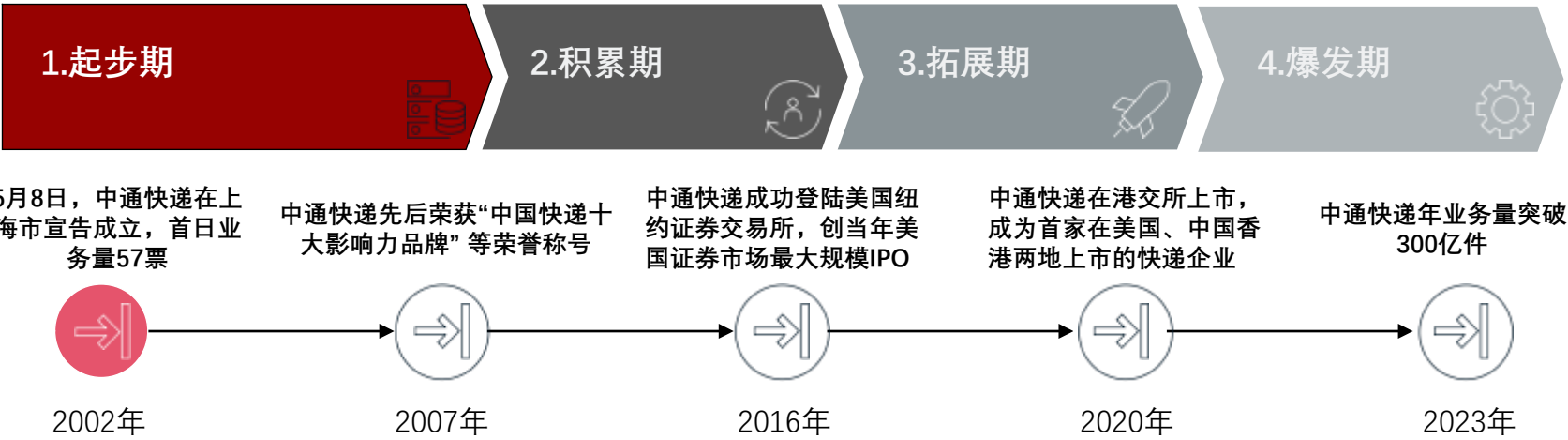


中通快递创立于2002年，2016年和2020年先后在纽交所、港交所上市，为首家美股港股双上市快递企业；2025年业务量385.2亿件（+13.3%），拥有覆盖全球的国际专线网络

公司简介

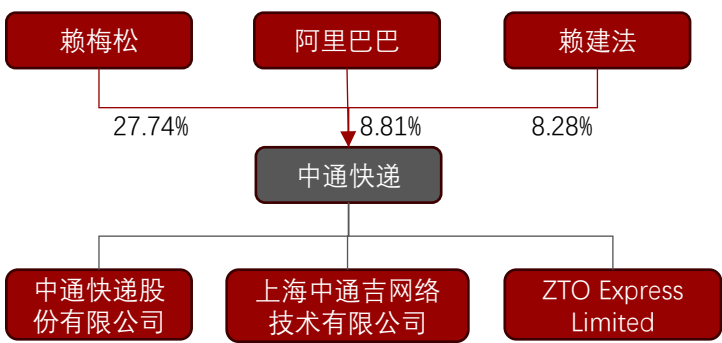
- 中通快递创建于2002年5月8日，是一家以快递为核心业务，集快运、国际、云仓、冷链、商业（兔喜生活）等生态板块于一体的综合物流服务企业。2016年10月27日在美国纽约证券交易所上市，向全世界打开了一扇了解中国快递发展的窗口；2020年9月29日在港交所上市，成为首家在美国、中国香港两地上市的快递企业。2025年，中通快递完成全年业务量385.2亿件，同比增长13.3%。
- 2024年，全网服务网点31,000+个，转运中心95个，直接网络合作伙伴6000+个，自有干线运输车辆10,000+辆（其中超9400辆为高运力甩挂车），干线运输线路约3900+条，网络通达99%以上的区县，乡镇覆盖率超过96%。中通快递先后在中国台港澳地区、美国、法国、德国、日韩、新西兰等地设立中转仓，同时推出欧盟专线、美国专线、日韩专线、新澳专线、东盟专线、中东专线、非洲专线及全球其他国家专线的包裹寄递、物流配送及其相关业务。

发展历史



来源：公司官网，头豹研究院

中通快递股权结构（截至2026/03/24）

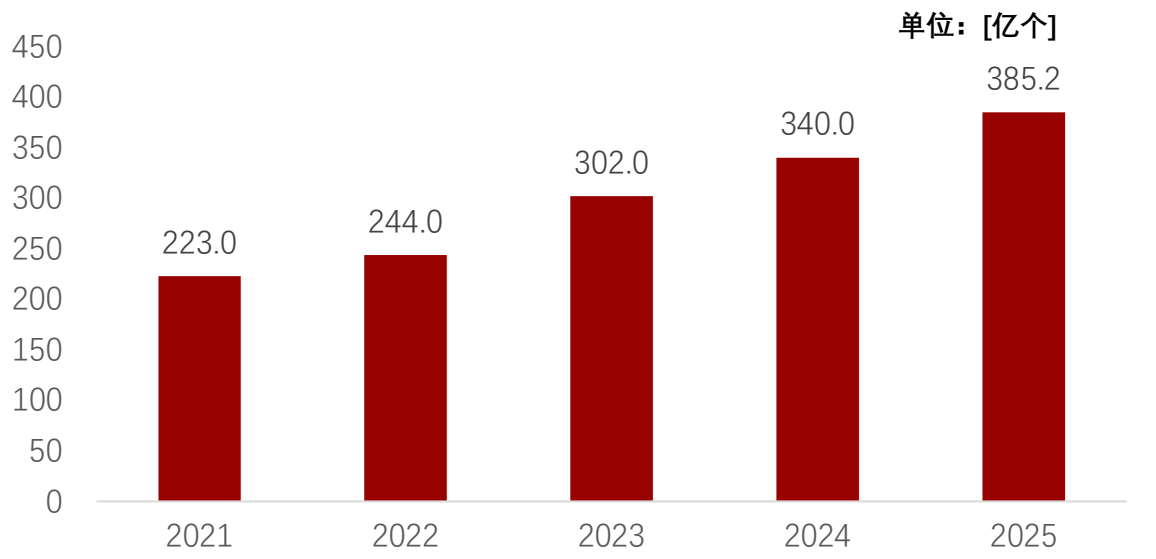


服务与解决方案（部分）



中通快递2021-2025年包裹量年均增长14.6%至385.2亿个，但2024-2025年净利润仅增3.0%至90.81亿元，呈现"增量不增利"困境，反映价格战导致单票利润持续收窄

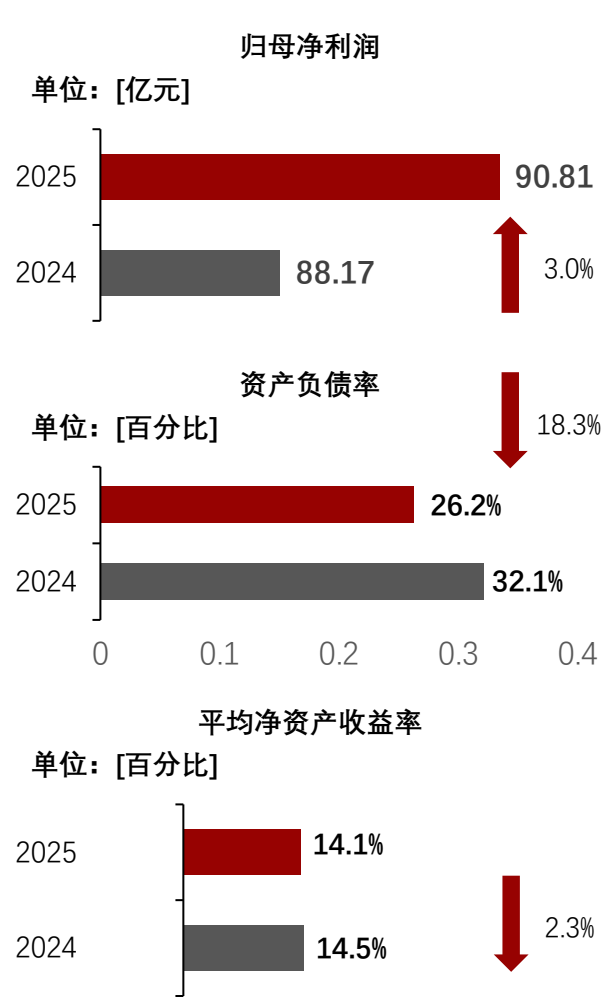
中通快递包裹总量，2021-2025年



- 中通快递包裹总量从2021年223亿个增长至2025年385.2亿个，5年累计增长72.7%，年均复合增长率14.6%，呈现持续稳健增长态势，反映出中国电商市场持续扩容、即时配送需求爆发以及下沉市场消费崛起的三重驱动，巩固了中通作为中国快递行业头部企业的市场地位。
- 从年度增速看，中通包裹量增长呈现"疫情扰动-快速反弹-稳定增长"的三阶段特征：2022年因疫情影响物流受阻，增速放缓至9.4%（244亿个），但2023年随着经济复苏快速反弹实现23.8%高增长（302亿个，为5年最高增速），2024-2025年增速回归常态化区间稳定在12-13%，显示出中通在应对外部冲击时的韧性以及在行业竞争中持续扩大市场份额的能力。

来源：公司公告，头豹研究院

中通快递财务表现，2024年/2025年



- 中通快递归母净利润从2024年88.17亿元增长至2025年90.81亿元，同比增长3.0%（增量2.64亿元），虽保持正增长态势，但增速相对温和，反映出快递行业在激烈竞争环境下盈利增长面临一定压力。
- 中通快递资产负债率从2024年32.1%大幅下降至2025年26.2%，同比下降5.9个百分点，降幅达18.3%，显示出公司主动优化资本结构、降低财务杠杆的战略调整，财务安全边际显著提升，为未来业务扩张和应对市场波动预留了充足的财务空间。
- 中通快递平均净资产收益率从2024年14.5%小幅下滑至2025年14.1%，同比下降0.4个百分点，降幅2.3%，虽仍维持在较高水平（超过14%），但边际下滑趋势表明股东回报效率略有承压。

全球智能科技创新奖评选 AIX Award

AI + X · 无限乘数 · 让智能科技赋能真实场景

我们旨在筛选最具竞争力与用户价值的终端创新，让真正的好产品被看见、被信赖。

聚焦 终端制造领域（消费智能科技核心载体）



个人移动智能终端

涵盖智能手机、AIPC、平板电脑、便携式计算设备等核心移动载体



智能穿戴终端

聚焦智能手表、手环、AR/VR眼镜、智能服饰等可穿戴式设备



智能家居家电终端智能

覆盖智能音箱、门锁、安防监控、白/黑电、环境控制等智能联动硬件



智能文娱与教育陪伴终端

包含游戏主机、AI学习机、家庭影院、智能投影等沉浸式内容交互设备



智能办公与外设配件终端

包含智能办公本、键盘、鼠标、显示器、远程会议终端等生产力工具



智能出行与外场终端

涵盖消费级无人机、运动相机、智能出行等出行相关硬件



消费级/商用场景智能机器人

包含扫地机器人、商用服务机器人及工业协作机器人等

核心价值



权威公信力背书

依托头豹全球产业研究积淀，为企业第三方验证；入选全球创新案例库，助力企业拓展国际视野，加速全球化布局



聚焦真实用户价值

评审侧重应用场景适配度与用户真实体验，解决技术强但难感知的市场痛点



长效荣誉资产沉淀

专属奖杯及全球标识授权，构建品牌护城河，强化市场认知

关键节点 · 申报流程

01. 申报节点

2026年6月10日 全面开放申请通道

02. 评审期

7月11日-25日 多维度交叉评估

🏆 全球颁奖典礼

2026年8月4日 · 上海年度盛典

联系方式

陈夏琳Sharlin.chen@leadleo.com



头豹业务合作

全球视野 · 本土洞察 · 研究数据 · 可信知识网络



行业数据API

开放原创报告与研究数据接口，
支持企业知识库、系统平台及AI
应用高效接入和调用



KNIT解决方案

构建企业可信内容体系，提升品
牌在AI搜索与问答中的可见度、
准确性与转化效果



报告会员账号

可阅读全部原创报告和百万数据，
提供PC及移动端，方便触达平台
内容



定制报告/白皮书

对产业及细分行业进行现状
梳理和趋势洞察，输出全局
观深度研究报告



商业尽调

面向投资并购和商业决策，
评估标的公司的商业前景、
价值及风险



招股书引用

研究覆盖国民经济19+核心产
业，内容可授权引用至上市
文件、年报



报告作者

- 陈夏琳 | 首席分析师
- 马天奇 | 行业分析师



service@leadleo.com



业务咨询

- 客服电话：400-072-5588
- 官方网站：www.leadleo.com



深圳办公室

广东省深圳市南山区粤海街道华润
置地大厦E座4105室
邮编：518057



上海办公室

上海市静安区南京西路1717号会
德丰国际广场2701室
邮编：200040



南京办公室

江苏省南京市栖霞区经济开发区兴
智科技园B栋401
邮编：210046

专业研究 赋能决策 驱动增长

方法论

- ◆ 头豹研究院布局中国市场，深入研究19大行业，532个垂直行业的市场变化，已经积累了近100万行业研究样本，完成近10,000多个独立的研究咨询项目。
- ◆ 研究院依托中国活跃的经济环境，研究内容覆盖整个行业的发展周期，伴随着行业中企业的创立，发展，扩张，到企业走向上市及上市后的成熟期，研究院的各行业研究员探索和评估行业中多变的产业模式，企业的商业模式和运营模式，以专业的视野解读行业的沿革。
- ◆ 研究院融合传统与新型的研究方法，采用自主研发的算法，结合行业交叉的大数据，以多元化的调研方法，挖掘定量数据背后的逻辑，分析定性内容背后的观点，客观和真实地阐述行业的现状，前瞻性地预测行业未来的发展趋势，在研究院的每一份研究报告中，完整地呈现行业的过去，现在和未来。
- ◆ 研究院密切关注行业发展最新动向，报告内容及数据会随着行业发展、技术革新、竞争格局变化、政策法规颁布、市场调研深入，保持不断更新与优化。
- ◆ 研究院秉承匠心研究，砥砺前行的宗旨，从战略的角度分析行业，从执行的层面阅读行业，为每一个行业的报告阅读者提供值得品鉴的研究报告。

法律声明

- ◆ 本报告著作权归头豹所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复刻、发表或引用。若征得头豹同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“头豹研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节或修改。
- ◆ 本报告分析师具有专业研究能力，保证报告数据均来自合法合规渠道，观点产出及数据分析基于分析师对行业的客观理解，本报告不受任何第三方授意或影响。
- ◆ 本报告所涉及的观点或信息仅供参考，不构成任何证券或基金投资建议。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，并仅为提供信息而发放，概不构成任何广告或证券研究报告。在法律许可的情况下，头豹可能会为报告中提及的企业提供或争取提供投融资或咨询等相关服务。
- ◆ 本报告的部分信息来源于公开资料，头豹对该等信息的准确性、完整性或可靠性不做任何保证。本报告所载的资料、意见及推测仅反映头豹于发布本报告当日的判断，过往报告中的描述不应作为日后的表现依据。在不同时期，头豹可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告或文章。头豹均不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，头豹对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，读者应当自行关注相应的更新或修改。任何机构或个人应对其利用本报告的数据、分析、研究、部分或者全部内容所进行的一切活动负责并承担该等活动所导致的任何损失或伤害。

