

2025年中国智能物流车行业研究报告： 场景应用持续渗透，智能化升级加速 落地

2025 China Intelligent Logistics Vehicle Industry
Research Report

2025年中国インテリジェント物流車両産業調査報告書
(精华版)

报告标签：物流自动化、电商物流、末端配送、智能感知

2025年7月

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。



观点摘要

近年来，中国智能物流车行业在数字化转型浪潮推动下进入快速发展期。随着电商物流、即时配送需求激增和人工成本上升，智能物流车在末端配送、园区运输、干线物流等场景应用持续渗透，自动驾驶、智能调度、无人配送等技术加速落地。2025年作为智能物流车商业化应用关键之年，行业通过技术迭代、场景拓展和生态协同，产业链上下游加速整合。

本报告全面分析中国智能物流车行业发展现状，深入研究市场规模、技术路径、应用场景及商业模式创新。通过对无人配送车、智能重卡、园区物流车等细分产品形态及电商、快递、制造业等下游需求特征的系统梳理，探讨企业如何在技术突破与成本控制间实现平衡发展。报告同时对未来5年市场前景、技术演进及竞争格局进行前瞻分析，为智能物流车企业制定战略规划提供决策支撑。

✓ 物流降本增效需求迫切，无人配送迎来规模化发展窗口期

中国物流行业正面临转型升级的关键时期：社会物流总费用占GDP比重维持在14-15%，较美国7-8%的水平存在差距，但在《交通物流降本提质增效行动计划》推动下，预计2025年将降低成本3,000亿元；面对末端派费占比持续上升的压力，快递企业加速布局智能化配送方案。得益于自2021年以来密集出台的支持政策和路权开放，以及L4级自动驾驶技术从测试到量产的突破，再加上ADAS激光雷达和锂电池等核心零部件成本大幅下降带来的整车价格降至2万元。

✓ 产业生态日趋完善，技术与监管瓶颈待突破

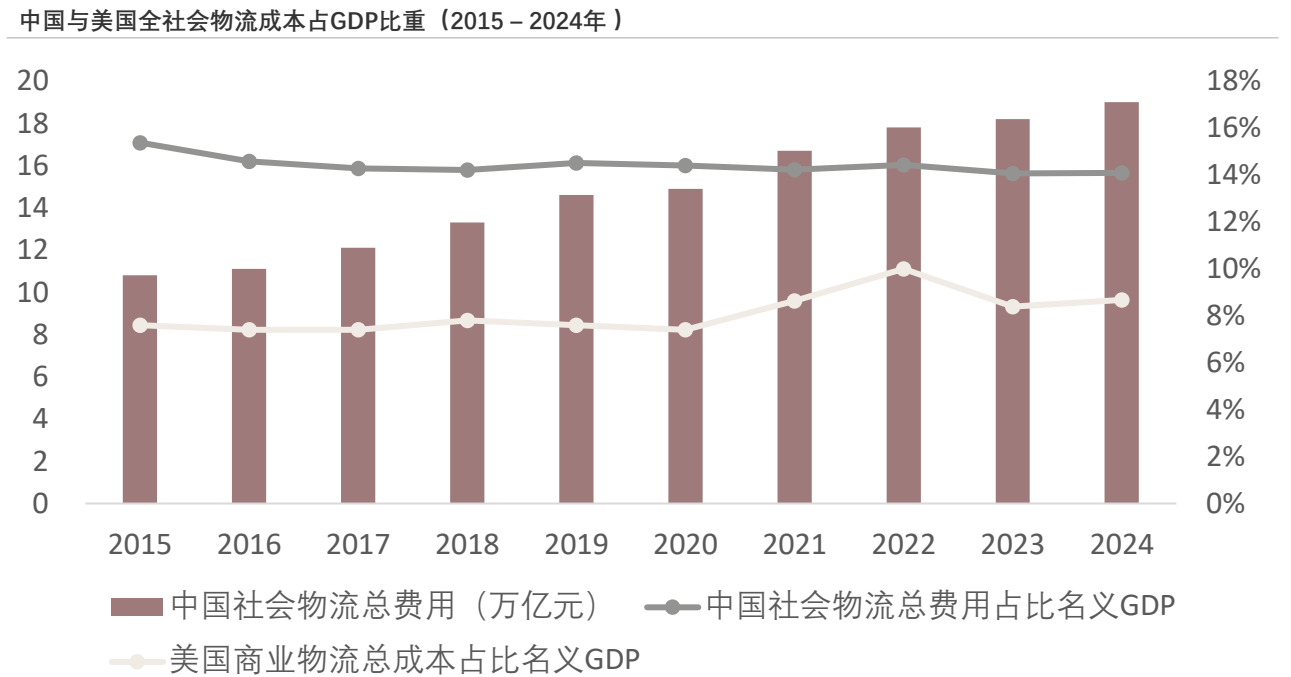
智能物流车产业已形成完整生态链，涵盖感知器件、解决方案到物流服务等环节，市场主要由新石器、行深智能等头部企业主导，产品覆盖低速至高速（25-60km/h以上）配送车型，应用于即时配送到工业物流等多元场景，总体规划产能超20万台。尽管行业已建立ISO 22737等多层次标准体系，但在L4自动驾驶技术、基础设施建设及监管机制等方面仍面临挑战，需通过车路协同等方案突破发展瓶颈。

✓ 市场规模快速增长，资本加速布局智能驾驶赛道

中国智能网联汽车与无人配送领域发展迅速，已建成17个国家级示范区和3.2万公里测试道路，无人配送车规模已达三位数。市场规模预计从2025年的5.1亿元增长至2030年的83.4亿元，在60%装载率下单票成本可降至0.9元。资本市场反应积极，2024年物流业投融资132亿元中智能驾驶占36%，2025年初L4领域已有九识智能、新石器获得大额融资。

■ 精华摘要

中国社会物流总费用占GDP比重维持在14-15%，较美国7-8%的水平仍有较大差距，但随着《交通物流降本提质增效行动计划》的实施，预计2025年将降低全社会物流成本3,000亿元



■ 物流成本占GDP比重偏高，政策驱动降本增效3,000亿目标

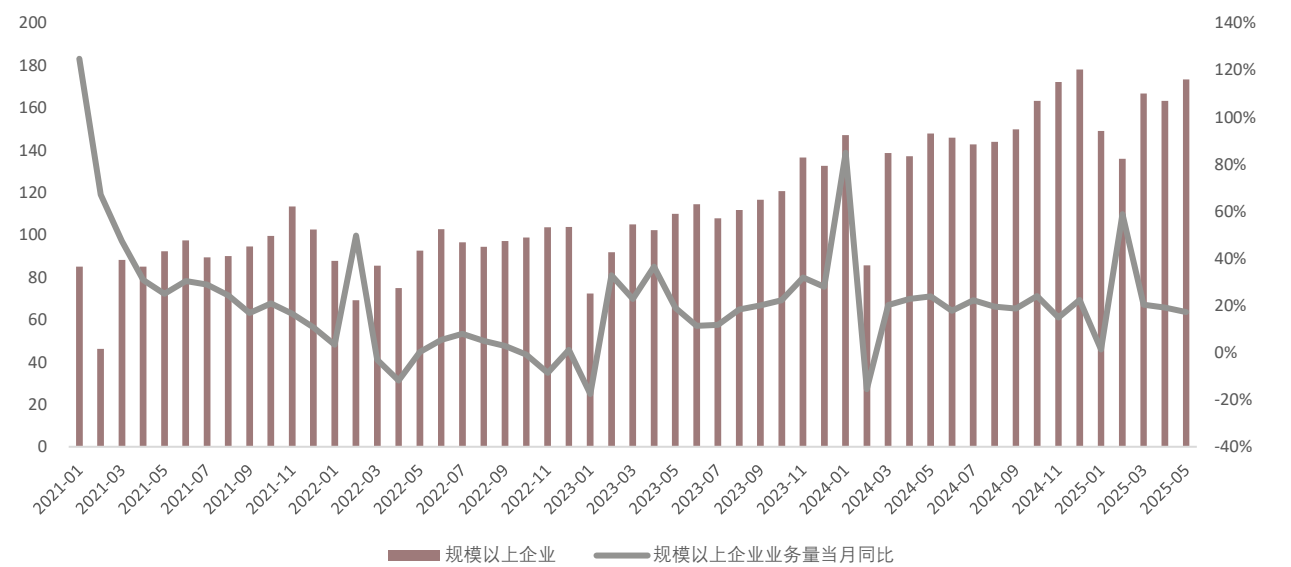
从2015年到2024年，中国社会物流总费用呈现持续攀升态势，总规模从10.8万亿元大幅增长至19.0万亿元，反映出中国经济规模扩张和物流需求旺盛的发展态势。然而，从结构性指标来看，中国社会物流总费用占GDP比重长期维持在14-15%的相对稳定区间，这一水平与发达国家相比仍然偏高。对标美国，其商业物流总成本占GDP比重明显较低，除2022年受全球供应链危机影响一度攀升至10.0%的历史高点外，大多时期都稳定在7-8%区间运行。中美两国物流成本占GDP比重差距持续保持在5-6个百分点，凸显出中国物流运行效率与发达国家相比仍存在显著差距。为加快提升物流效率、降低社会物流成本，2024年11月交通运输部、国家发展改革委联合印发《交通物流降本提质增效行动计划》，该计划系统性地细化了铁路、公路、水路、民航、邮政等细分领域的实施方案，并重点部署了18项关键工作。根据规划，预计到2025年，这些举措将帮助降低全社会物流成本约3,000亿元。通过推进数字化转型、优化供应链体系、升级物流基础设施、提升运营管理水平等多维度改革创新，中国物流行业仍有巨大的降本增效空间。这些政策措施的落地实施，不仅将为实体经济特别是制造业发展提供有力支撑，更将成为提升国民经济整体运行效率的重要突破口，对推动经济高质量发展具有深远意义。

来源：国家统计局，CSCMP，人民网，中国政府网，头豹研究院

■ 精华摘要

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

规模以上企业当月快递量（亿件），2021-2025年5月



■ 末端派费占比攀升至六成，单价下滑倒逼智能化转型

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

■ 精华摘要

中国自2021年以来密集出台自动驾驶和无人配送相关政策，从最初的示范应用到标准建设、试点推广，再到2025年全面推广阶段，形成了完整的政策支持体系，有力推动了行业创新发展

相关政策

发布时间	政策文件	核心要点
2021年1月	《道路交通自动驾驶技术发展和应用指导意见》	在封闭区域开展自动驾驶载货示范应用
2023年7月	《国家车联网产业标准体系建设指南》	到2025年完成100项标准，2030年完成140项标准
2023年9月	《交通强国邮政专项试点工作通知》	推广智能分拣、仓储及无人车配送
2023年11月	《智能网联汽车准入和上路通行试点工作通知》	在9个试点城市开展准入试点
2023年12月	《自动驾驶汽车运输安全服务指南》	首次明确自动驾驶车可用于运输经营活动
2024年1月	《智能网联汽车“车路云一体化”应用试点通知》	部署示范应用：50辆城市配送车、200辆低速无人车
2024年5月	《交通运输大规模设备更新行动方案》	支持更新运输车辆，推广新能源无人配送车
2024年6月	《关于打造消费新场景培育消费新增长点的措施》	推广无人配送，推进餐饮配送智能化升级
2024年11月	《有效降低全社会物流成本行动方案》	推广无人配送技术，支持物流数智化创新
2025年5月	《国家邮政局关于加快邮政业科技发展的意见》	推动无人机、无人车、智能云仓规模化应用

■ 中国自动驾驶与无人配送政策体系逐步完善：从示范应用到规模化推广

近年来，中国持续深化自动驾驶和无人配送领域的政策支持力度，形成了较为完整的政策体系。这一进程始于2021年1月，当时交通运输部等11个部门联合发布《道路交通自动驾驶技术发展和应用指导意见》，首次明确提出在封闭区域开展自动驾驶载货示范应用，为行业发展指明方向。2023年是政策密集出台的关键年份，先是在7月发布《国家车联网产业标准体系建设指南》，提出到2025年完成100项标准、2030年完成140项标准的明确目标；9月的《交通强国邮政专项试点工作通知》重点推广智能分拣、仓储及无人车配送；11月发布的《智能网联汽车准入和上路通行试点工作通知》选取9个具有代表性的城市开展准入试点，为后续推广奠定基础；到2025年5月，《国家邮政局关于加快邮政业科技发展的意见》进一步提出推动无人机、无人车、智能云仓规模化应用，标志着无人配送进入全面推广阶段。这一系列政策的出台和实施，体现了中国推动自动驾驶和无人配送发展的决心，为行业发展构建了清晰的政策框架和发展路径，有力推动了技术创新和产业升级。

来源：交通运输部，中国政府网，国务院，头豹研究院

■ 精华摘要

中国智能物流车路权开放政策从2021年北京首次颁发合法"路权"开始，经过国家和地方层面的政策持续完善，目前已形成了由试点到推广、统筹兼顾安全与创新的发展格局

地方政策

时间	政策	主要内容
2021年5月	北京高级别自动驾驶示范区无人配送车获准"持证上路"	首次颁发无人配送车车辆编码，赋予路权
2021年9月	《无锡市智能网联汽车道路测试与示范应用管理实施细则（试行）》	细化测试与应用流程，放宽测试要求
2022年6月	《苏州市智能网联汽车道路测试与示范应用管理实施细则（试行）》	明确测试范围及申请流程
2023年2月	《北京市无人配送车道路测试与商业示范管理办法（试行）》	规定测试范围、速度限制及管理责任
2023年12月	《浦东新区促进无人驾驶装备创新应用若干定实施细则》	规范无人驾驶装备测试和运营管理
2024年1月	《江苏省人民代表大会常务委员会关于促进车联网和智能网联汽车发展的决定》	全国首个省级车联网地方性法规
2024年5月	《杭州市智能网联车辆测试与应用促进条例》	开放3,474平方公里测试区域
2024年9月	《成都市智能网联汽车道路测试、示范应用与示范运营管理规范实施细则(试行)》	明确测试范围及相关资质要求
2024年11月	《昆明市智能网联汽车道路测试与示范应用管理实施细则（试行）》	规范测试、示范及车路协同等活动
2025年4月	《安徽省智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范实施细则（试行）》	要求双模式运行，首批运营不超5辆

■ 中国智能物流车路权开放政策演进：从试点突破到多地协同推进

近年来，中国智能物流车路权开放政策不断完善，呈现出由点到面、逐步深化的发展态势。2021年5月，北京高级别自动驾驶示范区在全国率先为无人配送车颁发车辆编码，标志着无人配送车首次获得合法"路权"，开创了中国智能物流车规范化运营的先河。同年7月，为统筹推进智能网联汽车创新发展，国家层面发布《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范(试行)》，为地方政策制定提供了基本框架和指导方向。在此基础上，无锡市迅速响应，于9月出台实施细则，在全国率先细化了测试要求和申请流程，为其他城市提供了有益经验。2022年6月，苏州市跟进出台相关细则，进一步完善了测试范围界定和申请审批流程。2025年4月，安徽省发布实施细则，采取了相对谨慎的策略，要求无人配送车必须采用双模式运行，且首批运营车辆不超过5辆，体现了在推进创新的同时注重安全可控的原则。

来源：新石器官网，各地政府网站，中国电子商会，头豹研究院

■ 精华摘要

中国L4级自动驾驶技术从2021年滴滴“双子星”测试车到2025年广汽埃安与滴滴合作的前装量产车，展现了从技术验证到产业化的重要突破，为智能物流车的规模化应用提供了技术支撑

自动化等级分类

自动化等级	名称	控制方式	探测响应	后援支持	运行范围	用户角色
0级	应急辅助	驾驶员	驾驶员及系统	驾驶员	有限制	• 驾驶座：传统驾驶员 • 不在驾驶座位的车内/外：远程驾驶员
1级	部分驾驶辅助	驾驶员和系统	驾驶员及系统	驾驶员	有限制	• 驾驶座：传统驾驶员 • 不在驾驶座位的车内/外：远程驾驶员
2级	组合驾驶辅助	系统	驾驶员及系统	驾驶员	有限制	• 驾驶座：传统驾驶员 • 不在驾驶座位的车内/外：远程驾驶员
3级	有条件自动驾驶	系统	系统	动态驾驶任务后援用户	有限制	• 后援用户
4级	高度自动驾驶	系统	系统	系统	有限制	• 所有用户均为乘客 • 车外：调度员
5级	完全自动驾驶	系统	系统	系统	无限制*	• 所有用户均为乘客 • 车外：调度员

注：*无限制是指排除商业和法规因素等限制；具备4级或5级驾驶自动化功能的车辆也可装备驾驶座位

■ 从技术验证到量产落地，为智能物流车规模化应用奠定基础

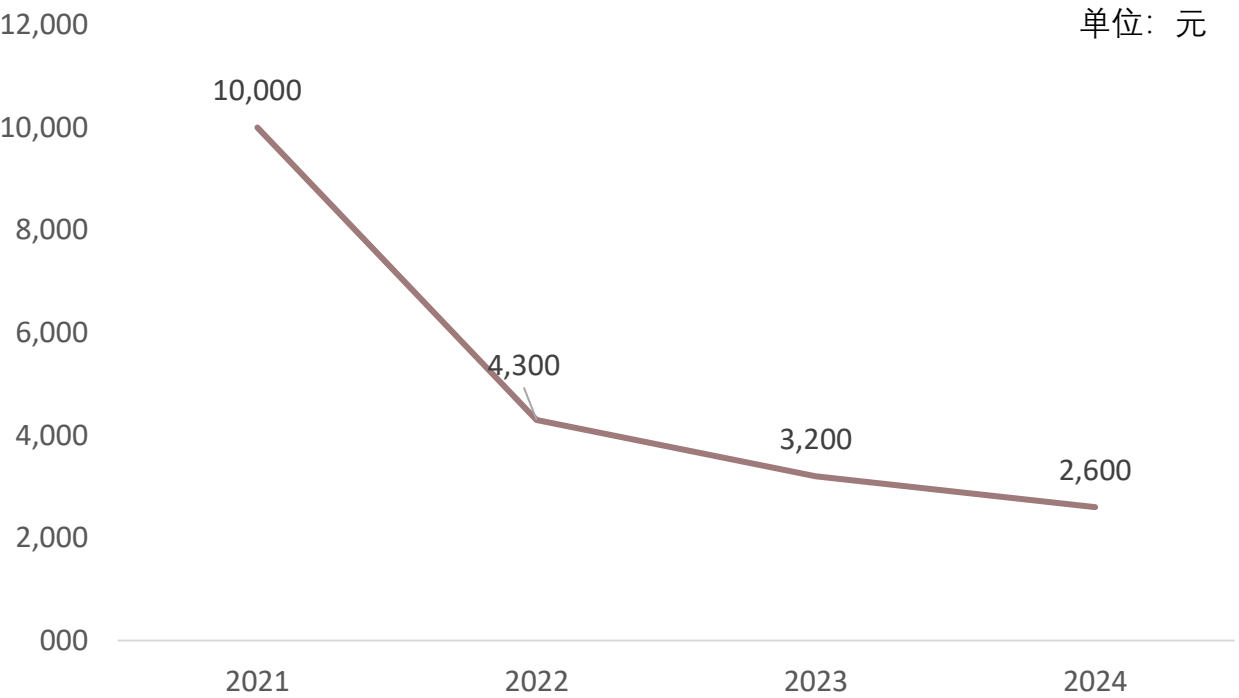
L4级高度自动驾驶作为一项突破性技术，正在为智能物流车的发展提供关键的技术基础和实现路径。根据自动驾驶分级标准，L4级别车辆具有显著特征：由系统全权负责控制、探测响应和后援支持，且在特定运行范围内可实现完全无人驾驶，车内用户均为乘客，仅需车外调度员进行远程监管，这些技术特征完美契合了智能物流场景的需求。自动驾驶技术的发展轨迹清晰可见：2021年，滴滴推出了搭载50个传感器、算力超700TOPS的“双子星”测试车，该车能够精确感知从10厘米到300米的环境，成为当时国内硬件配置最强的L4级自动驾驶测试车。随后，行业内掀起了一波研发热潮，集度汽车与Apollo、吉利联手开发面向L4级的“JET”智能化架构；智己汽车更是在上海中心城区展现了40分钟零接管的自动驾驶能力，展示了L4级技术的实际应用潜力。到2025年，这些技术积累最终在广汽埃安与滴滴自动驾驶的合作中取得重大突破，双方联手推出了全球首款具备全域适应能力的前装量产L4自动驾驶车。

来源：国家标准信息公共服务平台，电子工程专辑，电子工程世界，头豹研究院

■ 精华摘要

在自动驾驶产业链上，ADAS激光雷达价格从2021年的1万元降至2024年的2600元，锂电池组价格指数从2015年的100降至2024年的25，推动无人配送车整车价格下跌至2025年的2万元

零部件：速腾聚创ADAS激光雷达价格，2021-2024年



■ 产业链全面降本推动无人配送车成本大幅度下跌

随着自动驾驶技术日趋成熟，产业链呈现全面降本态势：作为自动驾驶感知系统的核心部件，速腾聚创ADAS激光雷达的价格从2021年的1万元快速下降，经过2022年的4300元、2023年的3200元，到2024年进一步降至2600元，三年间降幅高达74%，大幅降低了自动驾驶系统的整体成本；同时，作为无人配送车动力系统的关键组成，锂离子电池组的价格指数也呈现持续下行趋势，以2015年为基准（100）开始，经历了2016年的77、2017年的57、2018年的47、2019年的41、2020年的36、2021年的33，到2024年进一步降至25，近十年累计降幅达到75%，为整车成本控制提供了有力支撑；在核心零部件成本持续优化的双重推动下，无人配送车整车价格实现了更为显著的断崖式下跌，从2019年的100万元起步，经过2020年的50万元、2021年的25万元、2022年的13万元、2023年的9万元，到2024年快速降至4万元，最终在2025年达到2万元的新低水平。这一系列价格变革充分展现了自动驾驶产业链的成本优化能力和规模化效应，为无人配送车进入商业化快速发展期奠定了坚实基础。

来源：速腾聚创，IEA，国际在线，新浪，头豹研究院

■ 精华摘要

无人配送车是具备L4级自动驾驶功能的新型物流装备，按最高速度分为低速（≤25km/h）、中高速（≤60km/h）及高速型（>60km/h），主要应用于快递、商超、餐饮配送和移动零售场景

无人配送车现有标准和定义

标准名称	车型定义
T/CMAX 117.1—2021《服务型电动自动行驶轮式车第1部分：技术要求》	具备自动行驶功能的低速电动轮式车辆。服务型电动自动行驶轮式车具有以下特征：无需人类主动的操作情况下，车辆能够在道路上自动、安全行驶，进行货物配送、餐饮配送、道路清洁、监管巡逻等工作。
T/ITS 0202—2021《低速无人配送车运行安全要求》	具备自动驾驶功能，未设有驾驶舱，不提供载人服务，支撑末端物流配送的功能型车辆。
T/CITSA 05-2020《短途智能无人车配送服务技术要求》	指纯电驱动，满载最大质量应不大于1200kg，设计最高车速为20km/h~40km/h，具备自动行驶功能，能够在特定区域内的道路上自动、安全行驶，进行货物配送的无人驾驶车辆。
T/SZIT 002-2021《低速无人车城市商业运营管理规范》	本标准统一称为“低速无人车”，部分室内或封闭场景也常被称为“移动机器人”。是具备GB/T 40429-2021中规定的3级及以上驾驶自动化水平的自动驾驶系统、行驶速度较低且不配备传统驾驶员并仅行驶于地面的运载工具。
T/CSAE 286.1-2022《功能型无人车 第1部分：术语和定义》	具备环境感知、智能决策和自动控制，或与外界信息交互，乃至协同控制功能，无人类驾驶操纵机构，在特定场景完成指定功能任务（无人配送车、无人零售车、无人配送车、无人环卫车、无人安防巡逻车、无人运输车等）新型车辆。
《低速无人配送车辆通用技术要求（征求意见稿）》	低速无人配送车辆是无驾驶舱、具备4级及以上驾驶自动化水平、主要用于货物运输或配送的轮式智能装备，能够在无人工主动操作的情况下，在道路上自动、安全行驶

■ 定义标准逐步明确，L4技术推动商用化突破

无人配送车的定义存在三种主要观点：若视为机动车，受限于法规体系尚不完善，难以落地管理；若归类为非机动车，虽然最高时速符合标准，但多数车型整备质量超出200kg的限制；若定位为机器人，则可通过地方政府审批备案获得试点运营机会。目前业内倾向采用国家标准分类方式，将其定义为N₁类（总质量小于3,500kg）与A类（配备自动驾驶系统）的组合车型，要求具备自动货舱、无驾驶室设计，并能够接收配送指令、感知环境、识别交通标志、自主决策及网联通信等功能。

根据最高设计速度，无人配送车可细分为三类：低速型（≤25km/h，属N₁X类）、中高速型（≤60km/h，属N₁Y类）及其他类型（>60km/h，属N₁A类）。从产业演进路径来看，主要源自机器人底盘企业的延伸发展，以及低速车企业与整车厂的市场切入。当前，无人配送车主要应用于快递配送、商超配送、餐饮配送和移动零售四大场景，各企业多专注于某一细分领域。值得注意的是，L4级自动驾驶技术已在商用车领域取得突破性进展，如2024年2月东风集团在鄂尔多斯市达拉特旗实现了L4级新能源重卡在非封闭公路上的常态化测试。

来源：全国汽标委智能网联汽车分技术委员会，中国交通运输协会，头豹研究院

■ 精华摘要

国内无人配送车市场主要产品包括新石器的X3 plus和X6系列、行深智能的绝地和P3/P6系列、九识的Z5/Z8系列、京东的无人配送车及室内机器人、以及金龙客车的DIDO等

国内五大主流无人配送车企产品

■ 初创企业 ■ 平台/整车企业

1	 新石器无人车	 X3 plus	 X6	业务定位：载物型无人车研发、制造及服务提供商，提供城市“最后5公里”无人车配送服务，客户集中在快递物流、零售等领域，全公司共300余人，研发人员占比达70%，算法采用偏视觉方案	
2	 行深智能 Go Further.AI	 绝地	 P3\P6	 腾雾	业务定位：目前与京东、美团、华为、富士康、中国邮政、工商银行、日本乐天、国家电网等合作伙伴一起，将无人车在快递、工厂、社区 / 办公园区、新零售、校园等多个场景商业落地
3	 九识 ZELOS	 Z5	 Z8	 Z8 MAX	业务定位：L4智能整车主机厂，成立三年坚持做一件事：造一辆能满足物流行业需求的无人车。为此建立了L4级算法研发、产品开发、车辆交付、销售运维等体系能力2023年单台整车制造成本近11万
4	 京东物流 JD Logistics	 无人车、室内配送机器人			无人车+机器人：2020年10月推出创新的“无人车领养计划”，让快递员可以申请搭档无人配送车，建立起高效的“人车CP协作模式”；同时在室内场景，截至2024年6月已在北京等多个城市成功部署室内配送机器人，全面提升配送效率
5	 KING LONG	 DIDO			业务定位：旨在解决传统物流运输中广泛存在的效率低、人工成本高、招工难和管理难等痛点，解决“最后一公里配送难题”，全面满足社区、园区物流配送需求

来源：各公司官网，通渠有道，头豹研究院

■ 精华摘要

干线智能物流车发展提速，赢彻科技L4自动驾驶重卡测试里程破10亿公里。卡尔动力新一代L4级智能重卡搭载千度级电池组，配合换电网络实现800公里以上续航，确保干线物流高效运营

两家企业标志性产品



■ 赢彻科技自动驾驶里程破10亿公里，KargoBot配千度电池智领物流

赢彻科技的自动驾驶技术发展呈现显著的指数级增长态势：数据显示从2022年7月的600万公里里程和0.1PB数据规模起步，到2023年3月快速提升至1亿公里和1.4PB，2024年1月更跃升至10亿公里和10PB的规模，预计2024年12月将达到45亿公里里程和32PB的数据体量。在硬件配置层面，其L4级自动驾驶解决方案采用摄像头、毫米波雷达及激光雷达的多传感器融合方案，通过优化的传感器布局实现车辆360°全方位环境感知覆盖。其中，后向毫米波雷达采用后视镜一体化设计，多处传感器支架配备防撞溃缩吸能结构，并针对长期运营需求开发了专门的激光雷达清洗功能。在可靠性方面，舱外传感器的防护等级最高可达IP6K9K，经过严格验证可在商用车高强度、长时间振动环境下稳定工作，零件最长使用寿命达30,000小时。

2025年上海车展期间，卡尔动力发布的新一代KargoBot Space搭载容量高达1,026kWh的电池组，通过与时代骐骥换电网络的深度合作，不仅实现单次续航里程超过800公里的优异性能，更通过电池流转与自动驾驶路径规划的智能联动，配合动态匹配的最优能源补给策略，实现干线物流的"无限续航"运营能力。

来源：各公司官网，头豹研究院

■ 精华摘要

当前自动驾驶配送车市场已形成从即时配送到工业物流的完整产品矩阵，载重从80kg到2,700kg不等，各厂商通过差异化定位实现市场细分，多传感器融合方案成为标配

头部企业多载重级别布局，传感器融合成标配

完整版登录 www.leadleo.com 搜索《2025年中国智能物流车行业研究报告》									

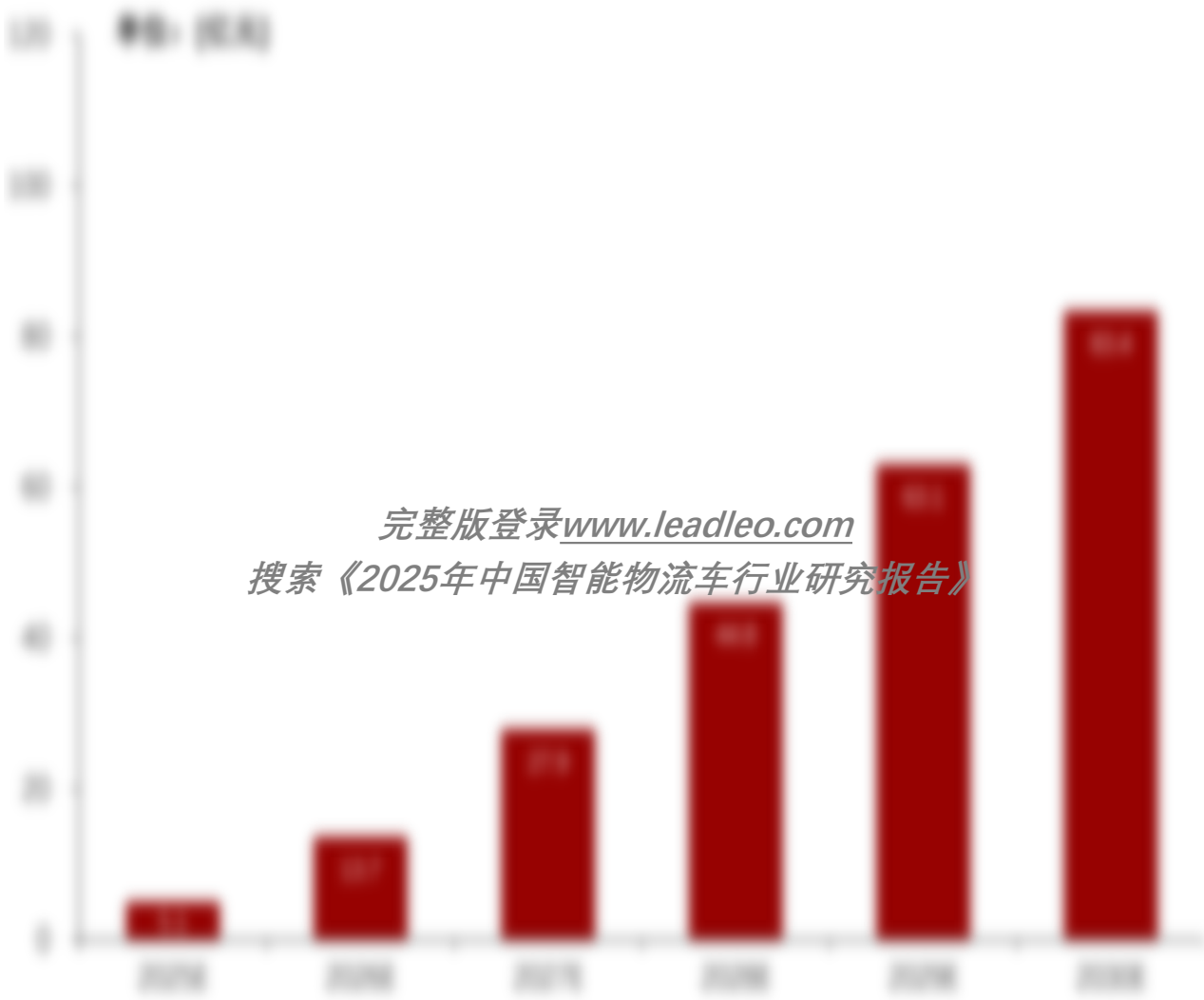
来源：中国电动汽车百人会，西蜀智能，公开网络，各公司官网，头豹研究院

■ 精华摘要

中国无人物流车末端配送市场规模预计将从2025年的5.1亿元增长至2030年的83.4亿元，主要受快递业务量增长、无人配送渗透率提升及运营效率优化驱动，预计带动车辆需求从1万辆增长至16.3万辆

这一增长态势主要受三个因素驱动：首先是快递行业整体规模的稳步扩张；其次是无人物流车渗透率的快速提升，预计到2030年将承担一半的快递配送业务；第三是运营效率的持续优化，尤其是装载率的提升。从行业发展特征来看，无人物流车需求量将从2025年的1万辆增长至2030年的16.3万辆，但单车价值保持稳定（整车价值2万元/辆，软件、补能、维护费用3.1万元/年）。

中国无人物流车末端配送市场规模，2025-2030年预测



来源：公开资料收集，头豹研究院



未完待续

下篇正在进行中

若您期待尽快看到下篇报告或对下篇报告的内容有独到见解，头豹欢迎您加入到此篇报告的研究中。相关咨询，欢迎联系头豹研究院工业研究团队

邮箱：

sharlin.chen@leadleo.com

18129990784

完整版研究报告阅读渠道：

- 登录www.leadleo.com，搜索《2025年中国智能物流车行业研究报告：场景应用持续渗透，智能化升级加速落地》

了解其他汽车制造系列课题，登陆头豹研究院官网搜索查阅：

- 2025年中国整车行业研究报告
- 2025年全球及中国全地形车行业报告
- 2025年大动力电动两轮车品牌推荐
- 中国电动两轮车换电服务行业研究
- 2025年三轮摩托车行业概览
- 2024年平衡车行业概览

方法论

- ◆ 头豹研究院布局中国市场，深入研究19大行业，持续跟踪532个垂直行业的市场变化，已沉淀超过100万行业研究价值数据元素，完成超过1万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。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。本报告所指的公司或投资标的的价值、价格及投资收入可升可跌。
- ◆ 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。本文所载的资料、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，头豹可发出与本文所载资料、意见及推测不一致的报告和文章。头豹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。

头豹业务合作

数据库/会员账号

可阅读全部原创报告和
百万数据，提供数据库
API接口服务

定制报告

行企研究多模态搜索引
擎及数据库，募投可研、
尽调、IRPR等研究咨询

定制白皮书

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

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

市场地位确认

对客户竞争优势进行评
估和调研确认，助力企
业品牌影响力传播

行研训练营

依托完善行业研究体系，
帮助学生掌握行业研究
能力，丰富简历履历

报告作者



陈夏琳
首席分析师
sharlin.chen@leadleo.com



马天奇
行业分析师
Kareem.ma@leadleo.com

业务咨询

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



商务咨询与深度合作

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