

本節及本文件其他章節所載資料及統計數據摘錄自不同政府官方刊物、可供查閱的公開市場調查資料來源及其他獨立供應商的資料來源，以及弗若斯特沙利文編製的獨立行業報告。我們委聘弗若斯特沙利文就以介紹方式上市編製獨立行業報告，即弗若斯特沙利文報告。來自政府官方來源的資料並未經我們、聯席保薦人、彼等各自的任何董事及顧問，或參與以介紹方式上市的任何其他人士或各方獨立核實，且並無就其準確性發表任何聲明。因此，本節所載來自政府官方來源的資料未必準確，不應過於依賴。

中國是世界最大的純電汽車(BEV)市場，於2020年銷量達到100萬輛，且持續佔據全球純電汽車銷量的一半以上。根據弗若斯特沙利文報告，於2020年至2025年，中國的純電汽車銷量預期按43.9%的複合年增長率增長達至620萬輛。中國亦為世界最大的乘用車市場，其中純電汽車的滲透率預期自2020年的5.0%增加至2025年的26.2%。根據弗若斯特沙利文報告，於2021年首九個月，蔚來ES6、EC6及ES8為中國銷量最高的三款高端純電SUV。

全球及中國電動汽車市場概覽

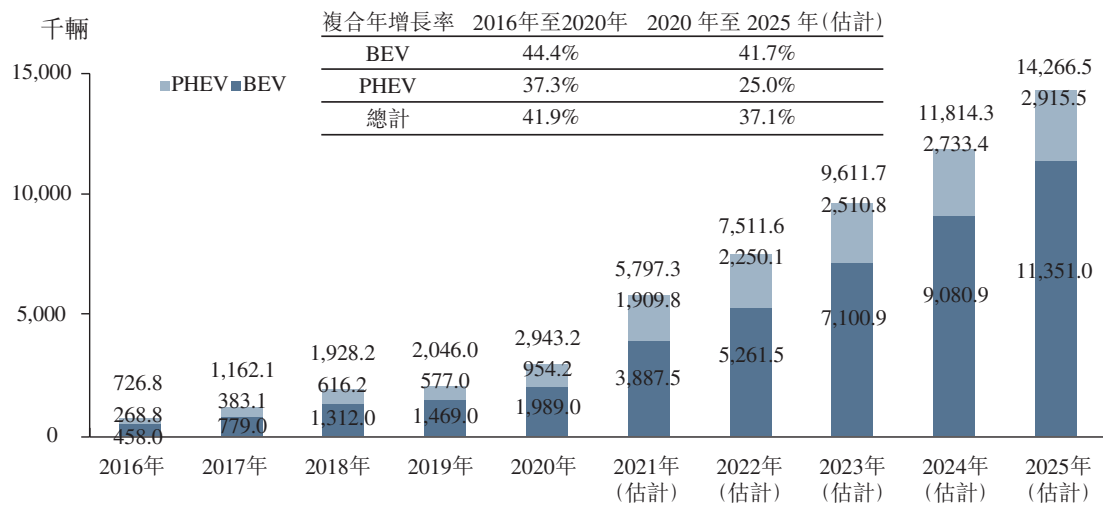
全球電動汽車市場繼續高速增長

電動汽車包括純電汽車和插電式混合動力汽車(PHEV)。純電汽車僅由電池驅動，且動力僅由電機產生，因而達致零尾氣排放。插電式混合動力汽車同時搭載內燃機(ICE)及電機，由燃油及電池(可通過外部電源充電)供能。有關市面上的純電和插電式混合動力車型，請參閱「中國高端電動汽車市場的競爭格局」一節。

	BEV	PHEV
驅動元件	電機	電機、內燃機
能量來源	電池	電池、燃油
電池容量	高	低
排放	零排放	低排放

於2020年，全球電動汽車銷量達290萬輛，根據弗若斯特沙利文報告，全球電動汽車銷量預期於2025年達到1,430萬輛，複合年增長率為37.1%。電動汽車市場中，純電細分市場預期將以更快速度增長，全球銷量將自2020年的200萬輛增至2025年的約1,140萬輛，複合年增長率為41.7%。同時，純電汽車於全球乘用車市場的滲透率預期將自2020年的3.4%增加至2025年的15.4%。於2021年首九個月，全球純電汽車市場延續了前述趨勢，售出260萬輛，同比增長率為148.4%。

按類型劃分的全球電動汽車銷量(2016年至2025年(估計))



來源：行業協會、弗若斯特沙利文

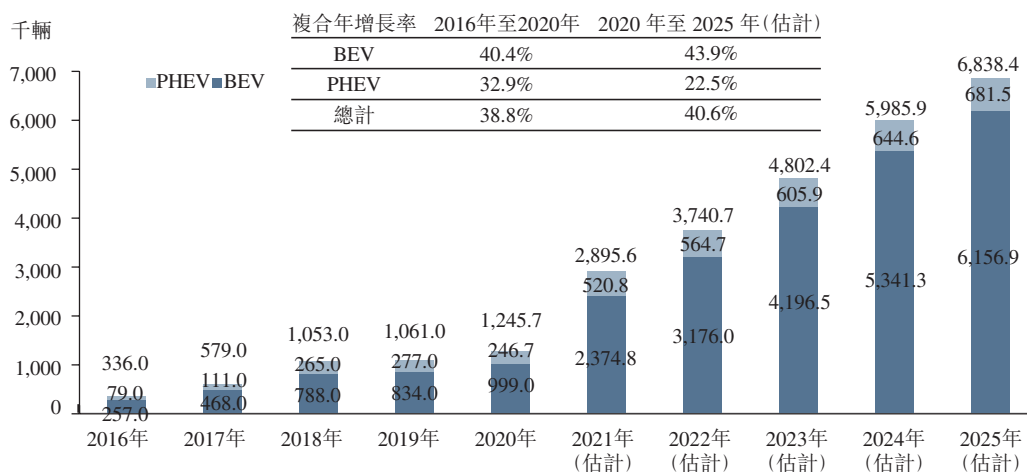
中國為全球純電汽車市場的絕對領導者

按銷量計，中國是世界最大的乘用車市場。根據弗若斯特沙利文報告，中國的乘用車銷量預期於2020年的2,020萬輛增加至2025年的2,350萬輛，佔全球市場銷量的31.9%。中國電動汽車市場絕大部份份額由純電汽車佔據。於2020年，中國純電汽車銷量佔電動汽車銷量比最高，達80.2%，而全球市場僅為67.6%。隨著純電汽車銷量的滲透率自2020年的5.0%增長至2025年的26.2%，中國市場預期將為純電汽車製造商帶來全球規模最大的長期市場機遇。

根據弗若斯特沙利文報告，中國為2020年最大的純電汽車市場，佔全球純電汽車銷量的50.2%。其亦為全世界增長最快的純電汽車市場之一，純電汽車銷量自2016年的30萬輛增加至2020年的100萬輛，複合年增長率為40.4%。自2020年至2025年，預期中國純電汽車市場將按43.9%的複合年增長率繼續快速增長，並於2025年達到年銷量620萬輛。

中國純電汽車市場的巨大增長潛力，從2021年首九個月錄得的170萬輛純電汽車銷量可見一斑，同比增長率達229.6%，銷售滲透率達11.5%。

按類型劃分的中國電動汽車銷量(2016年至2025年(估計))



附註：銷量包括進口新能源汽車。

來源：中國汽車工業協會、中國乘用車市場信息聯席會、弗若斯特沙利文

歐洲及美國市場

歐洲市場為電動汽車銷售的重要地理區域，2020年銷售總量為130萬輛，且預期於2025年增長至470萬輛，複合年增長率為30.1%。其中，歐洲純電汽車市場2020年銷量為70萬輛，且預期於2025年將達到340萬輛，複合年增長率為37.6%。根據弗若斯特沙利文報告，歐洲的純電汽車滲透率預期將自2020年的5.1%增至2025年的19.5%。

根據弗若斯特沙利文報告，美國電動汽車銷量預期將自2020年的30萬輛快速增長至2025年的260萬輛，複合年增長率為51.0%。

電動汽車市場增長的主要動力

環保意識提高及政策支持

根據弗若斯特沙利文報告，消費者對汽車排放造成的環境影響日益關切，轉而偏好低排放或零排放的汽車。使用電動汽車可較傳統燃油車更有效降低排放。

中國預期於2030年前碳達峰且中國政府目標於2060年前實現碳中和。中國政府已頒佈多項政策支持包括純電汽車在內的新能源汽車(「**新能源汽車**」)的增長，計劃於2025年前實現新能源汽車滲透率20%。中國亦已於2018年引入新能源汽車積分及平均燃料消耗量積分交易計劃以推進電動汽車生產。為進一步支持推廣新能源汽車，國家新能源

汽車補貼及稅項優惠已自2020年底延長至2022年底。目前的2021年補貼政策適用於售價低於人民幣300,000元或可搭載換電技術的新能源汽車。相較於燃油車，若干中國市級規例亦有利於推廣純電汽車，包括降低取得汽車牌照的門檻及解除純電汽車的汽車使用限制。有關新能源汽車的重大政府政策的進一步詳情，請參閱「監管概覽－與中國新能源汽車有關的利好政府政策」一節。

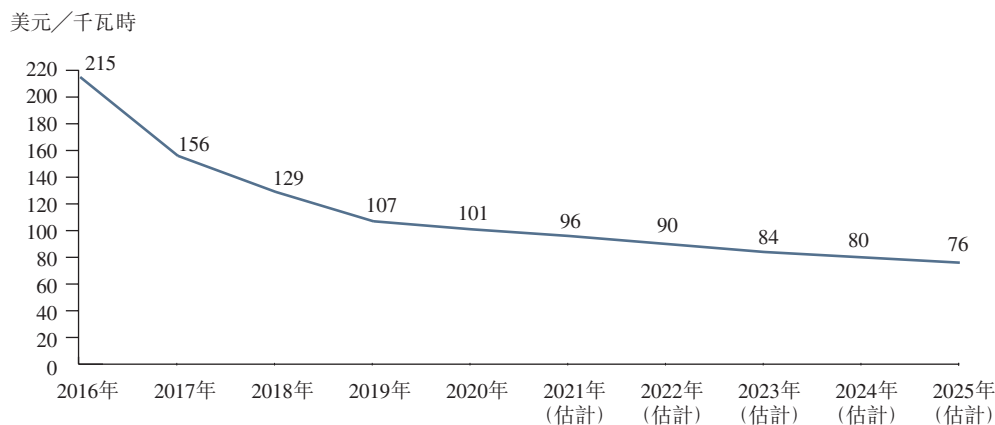
各國政府亦已制定政策推廣電動汽車。歐盟目標於2050年實現溫室氣體淨排放量為零，並針對零排放汽車出台多項支持政策，包括購車補貼及若干稅項減免。挪威政府計劃於2025年實現所有新私人汽車、市區公交車及輕型貨車均為零排放汽車。英國政府則宣佈，其計劃於2030年終止銷售新汽油及柴油車，目標是於2035年實現所有在售新車均為無尾氣排放汽車。於美國，一項總統行政命令於2021年8月5日簽署，設定了於2030年售出的所有新乘用車及輕型卡車中50%為零排放汽車（包括純電汽車及插電式混合動力汽車）的目標。此外，40個州提供購買電動汽車的稅項優惠或返還，加州甚至規定於2035年實現州內所有售出的新乘用車及卡車均為零排放汽車。

電池技術進步

電池技術進步使電動汽車行業得以快速發展。持續的技術發展增加了能量密度、提高了安全水平且延長了電池壽命。舉例而言，於2019年，電芯的能量密度介於217至252瓦時／千克。截至最後實際可行日期，根據弗若斯特沙利文報告，市場上多個電芯產品的能量密度已超過300瓦時／千克。由於上述進步，電動汽車的用戶體驗獲得進一步改善。

由於電池生產規模效應提高及技術進步，電池成本預期將大幅降低。根據弗若斯特沙利文報告，中國電芯價格預期將自2020年的101美元／千瓦時降至2025年的76美元／千瓦時。

中國電芯交易量加權平均價格（2016年至2025年（估計））



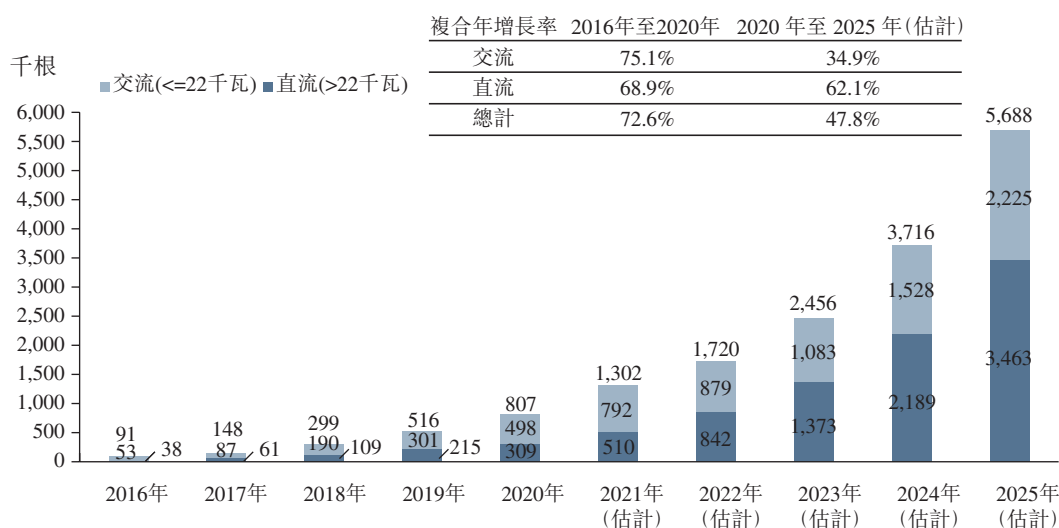
來源：弗若斯特沙利文

根據弗若斯特沙利文報告，換電技術促進汽車與電池所有權的分離，使消費者得以分別購買汽車及租用電池。此方案使前期購買價格降低，同時隨著技術進步為升級電池提供靈活空間。

拓展電動汽車基礎設施

各國政府不斷推進有關電動汽車基礎設施的佈局，從而成為助推消費者選擇使用電動汽車的重要因素。中國政府將充換電基礎設施特別列為「新基建」的重要領域，在基礎設施興建及佈局等方面享有優先政策支持。於過去五年，中國充電網絡已有顯著增長，根據弗若斯特沙利文報告，於2020年底，中國已有超過80萬根公共充電樁，其中38%為直流快充樁。為滿足消費者持續增長的需求，中國公共充電樁的總數預期將於2025年大幅增加至570萬根，複合年增長率為47.8%，其中61%為直流快充樁。

中國公共充電樁數量(2016年至2025年(估計))



來源：中國電動汽車充電基礎設施促進聯盟、弗若斯特沙利文

同時，部分汽車製造商正部署其自有快充及／或換電站，進一步改善其用戶的體驗。

於歐洲，電動汽車基礎設施已快速發展。根據弗若斯特沙利文報告，於2020年底，歐洲約有30萬根公共充電樁，其中13%為直流快充樁。於2025年，歐洲公共充電樁總數預期將達到120萬根，其中38%為直流快充樁。

自動駕駛及數字技術

高級駕駛輔助系統、自動駕駛、個性化娛樂及AI賦能人機交互介面等技術及功能大幅提升了用戶體驗。消費者對該等技術認可度持續提升，促使其未來應用更加廣泛。該等技術的進步需要更多的傳感器、更高階的計算能力及先進軟件，方能在電動汽車的電氣／電子架構下進行更有效率的整合及遠程升級。

近年來，越來越多的汽車製造商推出ADAS功能，一般包括自適應巡航控制、車道變換／保持輔助、自動緊急剎車及自動泊車。根據弗若斯特沙利文報告，中國ADAS滲透率(佔新乘用車銷量的百分比)自2016年的11.4%增加至2020年的38.4%，且預期將於2025年前進一步增加至55.7%。

隨著硬件及軟件技術持續進步，預期未來汽車將隨持續進步的自動駕駛技術而變得更加強大。自動駕駛硬件一般包括計算系統級芯片(SoC)、攝像頭、激光雷達、雷達及其他傳感器。根據弗若斯特沙利文報告，受消費者偏好、技術提升、市場競爭及地理環境的推動，中央處理單元芯片組的計算能力預期將逐步發展，同時計算能力較低的微控制單元芯片組的製造預期將更加本地化。自動駕駛全棧軟件能力包括感知、規劃及控制算法、高精地圖及閉環數據管理。自動駕駛技術預期將在提升道路安全的同時節省用於駕駛的時間。

汽車行業內新興的數字技術主要包括數字座艙及數字系統。數字座艙的發展趨勢包括：(i)為每位乘客提供內容豐富的個性化娛樂；及(ii)AI賦能先進人機交互介面，例如聲控系統及駕駛行為監測。汽車製造商亦正加強數字化系統的發展和運用，通過遠程固件及軟件更新，從而實現整車持續更新。FOTA升級能進行整車核心系統(如數字座艙、自動駕駛域控制器及電動總成)的運行固件升級。SOTA升級則可改良汽車軟件，例如車載信息娛樂系統。

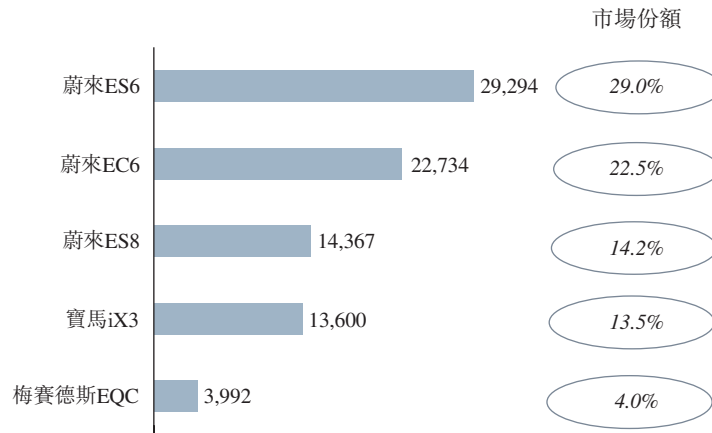
隨著自動駕駛技術持續發展，加上數字技術的廣泛採用，弗若斯特沙利文預期汽車行業將產生新型創新業務模式。舉例來說，自動駕駛技術可以租用服務的形式提供予消費者，新技術升級通過便捷的遠程升級實現，持續改良用戶體驗。隨著駕駛員在車內享有不必駕駛的閒暇時間，信息娛樂內容及功能等額外商機或會出現。

中國高端電動汽車市場的競爭格局

根據弗若斯特沙利文報告，中國高端細分市場（界定為價格超過人民幣300,000元的汽車）預期將為增長最快的細分市場，自2020年至2025年的複合年增長率為12.1%。

根據弗若斯特沙利文報告，於2021年首九個月，蔚來ES6、EC6及ES8為中國銷量最高的三款高端純電SUV。

中國高端純電SUV累計銷量排行（2021年1月至9月）



於高端中大型SUV市場中，與同類的燃油車相比，蔚來ES8具有優異的加速性能、馬力、扭力、ADAS及座艙AI功能以及價格優勢。同時，ES8在性能方面與特斯拉Model X及寶馬iX相若，但具有明顯的價格優勢。

SUV車型	蔚來-ES8 (BEV)	特斯拉-Model X (BEV)	寶馬iX (BEV)	奧迪Q7 (燃油車)	梅賽德斯奔馳GLS (燃油車)
上市時間	2018年	2021年	2021年	2021年	2020年
製造商建議零售價	人民幣468,000元起	人民幣939,990元	人民幣846,900元	人民幣701,800元	人民幣1,028,000元
電機	前：永磁電機 後：感應電機	前：永磁電機 後：感應電機	前：永磁同步電機 後：永磁同步電機	不適用	不適用
百公里加速(秒)	4.9	3.9	4.6	7.1	6.9
峰值扭矩(牛米)	725	未披露	765	370	450
峰值功率(千瓦)	400	493	385	180	230
NEDC續航里程(公里)	450(75 千瓦時) 580(100 千瓦時) 850(150 千瓦時)	560*	665**	不適用	不適用
長/寬/高(毫米)	5,022/1,962/1,756	5,037/2,070/1,684	4,955/1,967/1,698	5,067/1,970/1,731	5,214/1,956/1,823
電池容量(千瓦時)	75/100/150	100	111.5	不適用	不適用
換電服務	√	×	×	不適用	不適用
空氣懸架	√	√	√	×	√
FOTA	√	√	未披露	未披露	未披露
傳感器	7個攝像頭+5個雷達+12個超聲波傳感器	8個攝像頭+1個雷達+12個超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器
芯片組	Mobileye Q4 (2.5 TOPS)	FSD (144 TOPS)	未披露	未披露	未披露
座艙AI	語音辨識+情感體驗+狀況感知	語音辨識+狀況感知	語音辨識	語音辨識	語音辨識

附註：1.傳感器指位於車體外部用於ADAS及自動駕駛的傳感器。2.芯片組用於ADAS及自動駕駛。3.ES8及Model X的計算能力(TOPS)為全套系統，而儘管可取得寶馬iX單一芯片組的數據，其全套系統規格並未披露。4.上市時間為新版本推出時間。5.製造商建議零售價為入門型號價格。6.無傳感器數量表示無法取得其數量。7.截至2021年12月的資料。8.「√」及「不適用」分別指「有」及「不適用」。9.蔚來製造商建議零售價的「起」指價格根據電池容量有所不同。

* 估計 ** 按CLTC標準

來源：各公司網站、弗若斯特沙利文

行業概覽

相較於其他高端中型電動SUV，蔚來ES6及EC6擁有同級最佳的NEDC續航里程、最大輸出馬力及扭力以及座艙AI功能。

SUV車型	蔚來ES6 (BEV)	蔚來EC6 (BEV)	特斯拉Model Y (BEV)	寶馬iX3 (BEV)	奧迪e-tron (BEV)	梅賽德斯奔馳EQC (BEV)
上市時間	2018年	2019年	2021年	2021年	2021年	2020年
製造商建議零售價	人民幣358,000元起	人民幣368,000元起	人民幣291,840元	人民幣399,900元	人民幣546,800元	人民幣499,800元
電機	前：永磁電機 後：永磁電機	前：永磁電機 後：永磁電機	後：永磁電機	後：永磁同步電機	前：感應電機 後：感應電機	前：感應電機 後：感應電機
百公里加速(秒)	5.6	5.4	6.9	6.8	3.4 (0至50公里/小時)	6.9
峰值扭矩(牛米)	610	610	404	400	540	590
峰值功率(千瓦)	320	320	202	210	230	210
NEDC續航里程(公里)	465 (75千瓦時) 610 (100千瓦時) 900 (150千瓦時)	475 (75千瓦時) 615 (100千瓦時) 910 (150千瓦時)	545*	500	500	415
長/寬/高(毫米)	4,850/1,965/1,758	4,850/1,965/1,731	4,750/1,921/1,624	4,746/1,891/1,683	4,901/1,935/1,640	4,774/1,890/1,622
電池容量(千瓦時)	75/100/150	75/100/150	60	74	97	未披露
換電服務	√	√	×	×	×	×
空氣懸架	×	×	×	×	√	×
FOTA	√	√	√	未披露	未披露	未披露
傳感器	7個攝像頭+5個雷達+ 12個超聲波傳感器	7個攝像頭+5個雷達+ 12個超聲波傳感器	8個攝像頭+1個雷達+ 12個超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器
芯片組	Mobileye Q4 (2.5 TOPS)	Mobileye Q4 (2.5 TOPS)	FSD (144 TOPS)	未披露	未披露	未披露
座艙AI	語音辨識+情感體驗+狀況感知	語音辨識+情感體驗+狀況感知	語音辨識+狀況感知	語音辨識	語音辨識	語音辨識

附註：1.傳感器指位於車體外部用於ADAS及自動駕駛的傳感器。2.芯片組用於ADAS及自動駕駛。

3. ES6、EC6及Model Y的計算能力(TOPS)為全套系統，而儘管可取得寶馬iX3單一芯片組的數據，其全套系統規格並未披露。

4.上市時間為新版本推出時間。5.製造商建議零售價為入門型號價格。

6.無傳感器數量表示無法取得其數量。7.截至2021年12月的資料。8.「x」及「不適用」分別指「無」及「不適用」。

9.蔚來製造商建議零售價的「起」指價格根據電池容量有所不同。

*按CLTC標準估計

來源：各公司網站、弗若斯特沙利文

於高端中大型轎車市場中，與同類的燃油車或插電式混合動力汽車相比，蔚來ET7具有優異的性能、更豐富的自動駕駛及座艙AI功能以及更優惠的價格。與特斯拉Model S相比，ET7性能相若，擁有同級最佳的自動駕駛計算能力及感知能力，以及最先進的座艙AI功能，同時具有顯著的價格優勢。

行業概覽

轎車車型	蔚來ET7 (BEV)	特斯拉Model S (BEV)	寶馬5系 (PHEV)	梅賽德斯奔馳E級 (PHEV)
上市時間	2021年	2021年	2021年	2021年
製造商建議零售價	人民幣448,000元起	人民幣889,990元	人民幣499,900元	人民幣518,300元
電機	前：永磁電機 後：感應電機	前：永磁電機 後：感應電機	未披露	未披露
百公里加速(秒)	3.8	3.2	6.7	6.7
峰值扭矩(牛米)	850	未披露	420	未披露
峰值功率(千瓦)	480	493	215	235
NEDC 續航里程(公里)	550(75 千瓦時)* 705(100 千瓦時)* 1000(150 千瓦時)*	652**	95	120
長/寬/高(毫米)	5,101/1,987/1,509	4,979/1,964/1,445	5,106/1,868/1,490	5,078/1,860/1,480
電池容量(千瓦時)	75/100/150	100	17.7	25.4
換電服務	√	×	×	×
空氣懸架	√	√	√	√
FOTA	√	√	未披露	未披露
傳感器	11個攝像頭+1個激光雷達+5個雷達+12個超聲波傳感器	8個攝像頭+1個雷達+12個超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器
芯片組	英偉達Orin (1,016 TOPS)	FSD (144 TOPS)	未披露	未披露
座艙AI	語音辨識+情感體驗+狀況感知	語音辨識+狀況感知	語音辨識	語音辨識

附註：1.傳感器指位於車體外部用於ADAS及自動駕駛的傳感器。2.芯片組用於ADAS及自動駕駛。3. ET7及Model S的計算能力(TOPS)為全套系統，而儘管可取得寶馬5系單一芯片組的數據，其全套系統規格並未披露。4.上市時間為新版本推出時間。5.製造商建議零售價為入門型號價格。6.無傳感器數量表示無法取得其數量。7.截至2021年12月的資料。8.「x」及「不適用」分別指「無」及「不適用」。9.蔚來製造商建議零售價的「起」指價格根據電池容量有所不同。

* 按CLTC標準 ** 估計

來源：各公司網站、弗若斯特沙利文

於高端中型轎車市場中，與同類燃油同類汽車相比，蔚來ET5提供同級最佳的加速性能、最大輸出馬力及扭力、自動駕駛計算能力及感知能力以及座艙AI功能，同時維持相似的價格。

轎車車型	蔚來ET5 (BEV)	寶馬i4*** (BEV)	寶馬3系 (燃油車)	梅賽德斯奔馳C級 (燃油車)	奧迪A4L (燃油車)
上市時間	2021年	不適用	2021年	2021年	2021年
製造商建議零售價	人民幣328,000元起*	人民幣426,234元	人民幣293,900元	人民幣325,200元	人民幣321,800元
電機	前：感應電機 後：永磁電機	後：勵磁同步電機	不適用	不適用	不適用
百公里加速(秒)	4.3	5.7	9.0	9.0	8.2
峰值扭矩(牛米)	700	430	250	250	320
峰值功率(千瓦)	360	250	115	125	140
NEDC續航里程(公里)	550 (75 千瓦時) ** 700 (100 千瓦時) ** 1000 (150 千瓦時) **	625**	不適用	不適用	不適用
長/寬/高(毫米)	4,790/1,960/1,499	4,785/1,852/1,856	4,719/1,827/1,459	4,882/1,820/1,456	4,858(4,851)/1,847/1,439
電池容量(千瓦時)	75/100/150	84	不適用	不適用	不適用
換電服務	√	×	不適用	不適用	不適用
空氣懸架	×	√	×	×	×
FOTA	√	未披露	未披露	未披露	未披露
傳感器	11個攝像頭+1個激光雷達+5個雷達+12個超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器	攝像頭+雷達+超聲波傳感器
芯片組	英偉達Orin (1,016 TOPS)	未披露	未披露	未披露	未披露
座艙AI	語音辨識+情感體驗+狀況感知	語音辨識	語音辨識	語音辨識	語音辨識

附註：1.傳感器指位於車體外部用於ADAS及自動駕駛的傳感器。2.芯片組用於ADAS及自動駕駛。3. ET5的計算能力(TOPS)為全套系統，而儘管可取得寶馬3系單一芯片組的數據，其全套系統規格並未披露。4.上市時間為新版本推出時間。5.製造商建議零售價為入門型號價格。6.無傳感器數量表示無法取得其數量。7.截至2021年12月的資料。8.「x」及「不適用」分別指「無」及「不適用」。9.蔚來製造商建議零售價的「起」指價格根據電池容量有所不同。

*全車價格包含電池 ** 按CLTC標準 ***寶馬i4尚未於中國正式推出，其配置信息以海外版為準。具體而言，寶馬i4在中國的製造商

建議零售價乃按歐洲中央銀行於2021年12月22日公佈的匯率人民幣7.1999元兌1.00歐元，由其德國歐元價格59,200歐元轉換至人民幣 (供說明用途) 來源：各公司網站、弗若斯特沙利文

資料來源

就上市而言，我們已委聘弗若斯特沙利文進行詳細分析並就我們經營所在的市場編製了一份行業報告。弗若斯特沙利文為一家獨立全球市場研究和諮詢公司，成立於1961年，總部位於美國。弗若斯特沙利文提供的服務包括市場評估、競爭性基準以及針對各種行業的戰略和市場計劃。我們就弗若斯特沙利文編製及更新的報告合共產生人民幣635,000元的費用及開支。有關該筆款項的支付並不由我們成功上市或弗若斯特沙利文報告的結果決定。除弗若斯特沙利文報告外，我們並無就上市委託他人編製任何其他行業報告。

我們在本文件中載列了弗若斯特沙利文報告中的若干資料，乃由於我們相信有關資料有助於潛在投資者了解我們所經營的市場。弗若斯特沙利文根據其內部數據庫、獨立第三方報告及知名行業組織的公開數據編製報告。如有必要，弗若斯特沙利文將與業內公司聯繫，以收集並整合有關市場、價格及其他有關信息的資料。弗若斯特沙利文認為編製其報告所用的基本假設（包括用作預測未來的假設）屬真實、準確及並無誤導成分。弗若斯特沙利文已對資料進行獨立分析，惟其結論的準確性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會受該等假設的準確性以及該等主要及次要來源選擇的準確性影響。除另有說明外，本節所有數據及預測均來自弗若斯特沙利文報告。董事確認，就彼等採取合理審慎行事後所知，自弗若斯特沙利文報告日期起，市場信息並無出現任何可能限制、抵觸或影響本節所披露信息的不利變動。

於編製報告時，弗若斯特沙利文依據多種數據來源的市場資料，包括外部資料渠道及弗若斯特沙利文的內部數據庫。外部資料渠道包括一手及二手研究資源，包括(i)公開發表的文獻材料及行業研究報告；(ii)上市公司披露的年度報告及產品開發資料；及(iii)行業專家訪談。