

通过交通平台），并享受轻松流畅的支付方式。

系统对人员、车辆与货物之间的整合管理将会加快，这将提高整个系统的性能，因此交通和网络管理一体化的进程也将会加快，从而解决人员和货物的运输问题。

数字化将使新的商业模式成为可能，并允许新的参与者作为服务提供者进入交通系统。今天的传统参与者可能会受益，但如果他们不积极参与新的交通生态系统的塑造，一些参与者可能会被削弱。

### 新的参与者进入交通市场面临巨大压力。

交通界的传统角色分工今天正在受到挑战，未来可能会发生巨大变化。就目前情况而言，公共交通系统大多是由国有提供商和国家资助的服务提供商提供，而汽车行业无论外界还是自身都没有被认为是该系统的真正贡献者，汽车行业要向个人销售汽车。在交通发展成为一个真正的系统的世界里，汽车行业和其他服务供应商将面临巨大的压力，并且必须做出巨大的努力，然后成为新世界的一部分：

（1）汽车行业已经将注意力转向提供更全面的出行服务。在尝试了汽车共享服务、各种形式的车队管理和核心移动的附加服务之后，我们看到了新的出行服务更全面的理念；汽车公司将把自己定位为集成系统中的关键服务提供商。他们将提供新的汽车概念，即车联网和新能源汽车。

（2）当今出行价值链的所有参与者都在讨论如何扩大他们的服务。公共交通运营商、出租车公司和旅游经理都在转向更广泛的服务组合。他们都想摆脱我们所说的“商品陷阱”——即纯粹的出行服务将变得越来越商品化的威胁。综合服务和增值服务将变得更加重要。

（3）正如前面提到的，数字革命允许新的参与者进入市场，而 GAFA 和其他大型科技公司也有机会成为这一转型领域的关键参与者。

政治体系正在逐步做出响应。全世界的政治决策者，不论是国际的、国家的还是地方的，都制定了支持可持续发展的议程，交通行业是目前这方面的优先领域之一，其总体目标是呼吁减少污染物排放和噪声以及可持续地使用材料（不论是原料还是制成品），并在各级立法层面推动变革。在全球层面，我们看到许多