

艾媒报告|2018-2019 中国新能源汽车产业研究 与商业投资决策分析报告

车辆交通运输

IIMEDIA RESEARCH

内部精简版



本报告主要采用行业深度访谈、桌面研究等方法，并结合艾媒咨询自有的用户数据监测系统及北极星互联网产品分析系统等。

- 对部分相关的公开信息进行筛选，通过对行业专家、相关企业与网民进行深度访谈，了解相关行业主要情况，获得相应需要的数据。
- 对部分相关的公开信息进行筛选、对比，参照用户调研数据，最终通过桌面研究获得行业规模的数据。
 - 政府数据与信息
 - 行业公开信息
 - 企业年报、季报
 - 行业资深专家公开发表的观点
- 根据艾媒咨询自身数据库、北极星互联网产品分析系统、大数据舆情监控系统和草莓派数据调查与计算系统（Strawberry Pie）的相关数据分析。
- 艾媒大数据舆情监控系统，全球首个全网舆情监测与负面监控系统，包括负面预警、舆情监控和竞品情报，分钟级进行全网扫描与数据更新。
- 面向全国针对各领域征集优秀案例企业进行中，[详情可咨询research@iimedia.cn](mailto:research@iimedia.cn)。



目录

1

2018-2019 中国新能源汽车市场概况

2

2018-2019 中国新能源汽车发展驱动力

3

2018-2019 新能源汽车企业发展布局

4

2018-2019 中国新能源汽车舆情概况

5

2018-2019 中国新能源汽车消费者调查

6

2018-2019 中国新能源汽车产业发展趋势

01

2018-2019 中国新能源汽车市场概况

新能源汽车定义和分类

自上个世纪末汽车被发明生产出来，至今已一百多年。在这一百多年，得益于石油、钢铁、铝、化工、塑料、机械设备、电力、道路网、电子技术与金融多行业的支持，与汽车相关的科学技术得到不断改进、创新。现在汽车产业已经是世界上规模较大的产业之一，成为美国、日本、德国、法国等发达国家国民经济的支柱产业，同时中国是世界上最大的汽车消费市场。

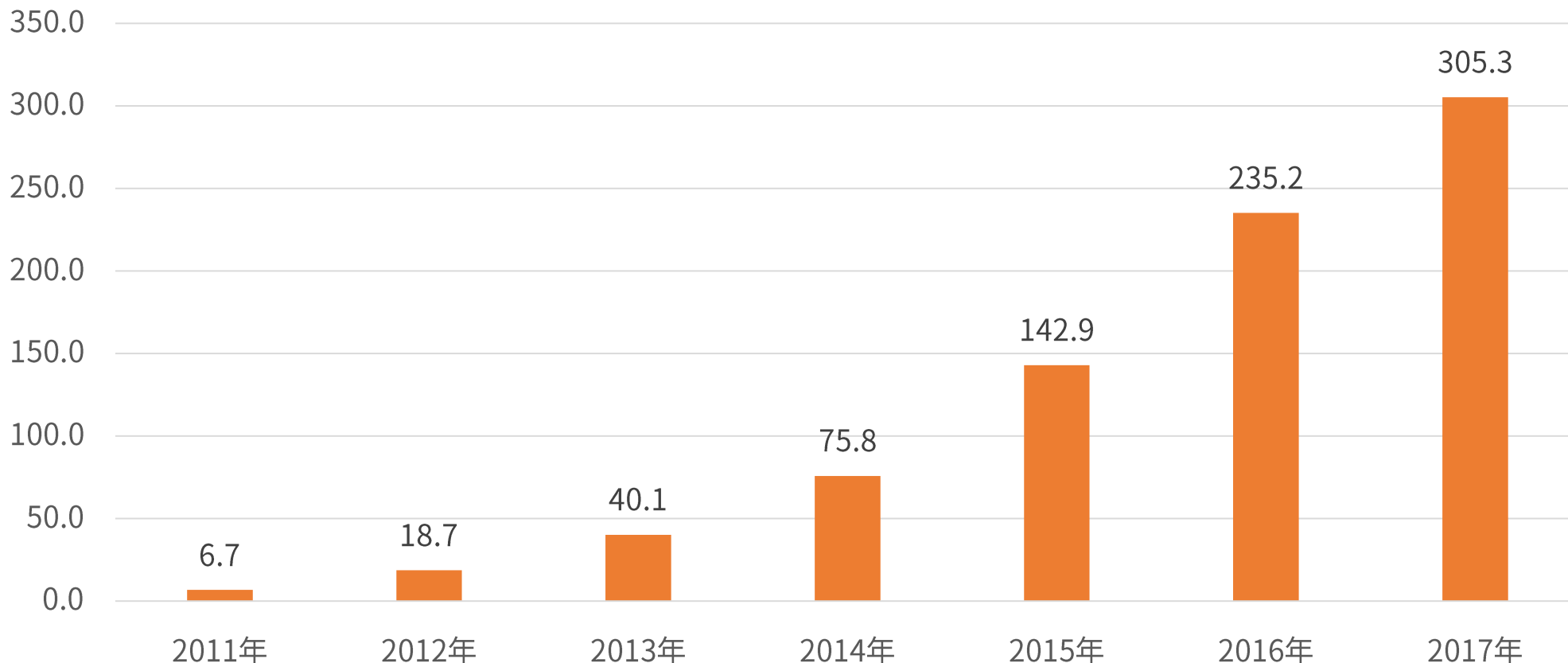
新能源汽车定义和分类

新能源汽车是指采用非常规的车用燃料作为动力来源（或采用常规的车用燃料、采用新型车载动力装置），综合车辆的动力控制和驱动方面的先进技术，形成的技术原理先进、具有新技术、新结构的汽车。非常规的车用燃料是指除汽油、柴油、天然气（NG）、液化石油气（LPG）、乙醇汽油（EG）、甲醇、二甲醚之外的燃料。新能源汽车主要指纯电动汽车（BEV），插电式混合动力汽车（PHEV）和燃料电池汽车（FCEV）。

全球新能源汽车保有量增长迅速

图1-1 全球新能源汽车保有量增长情况

单位：万辆



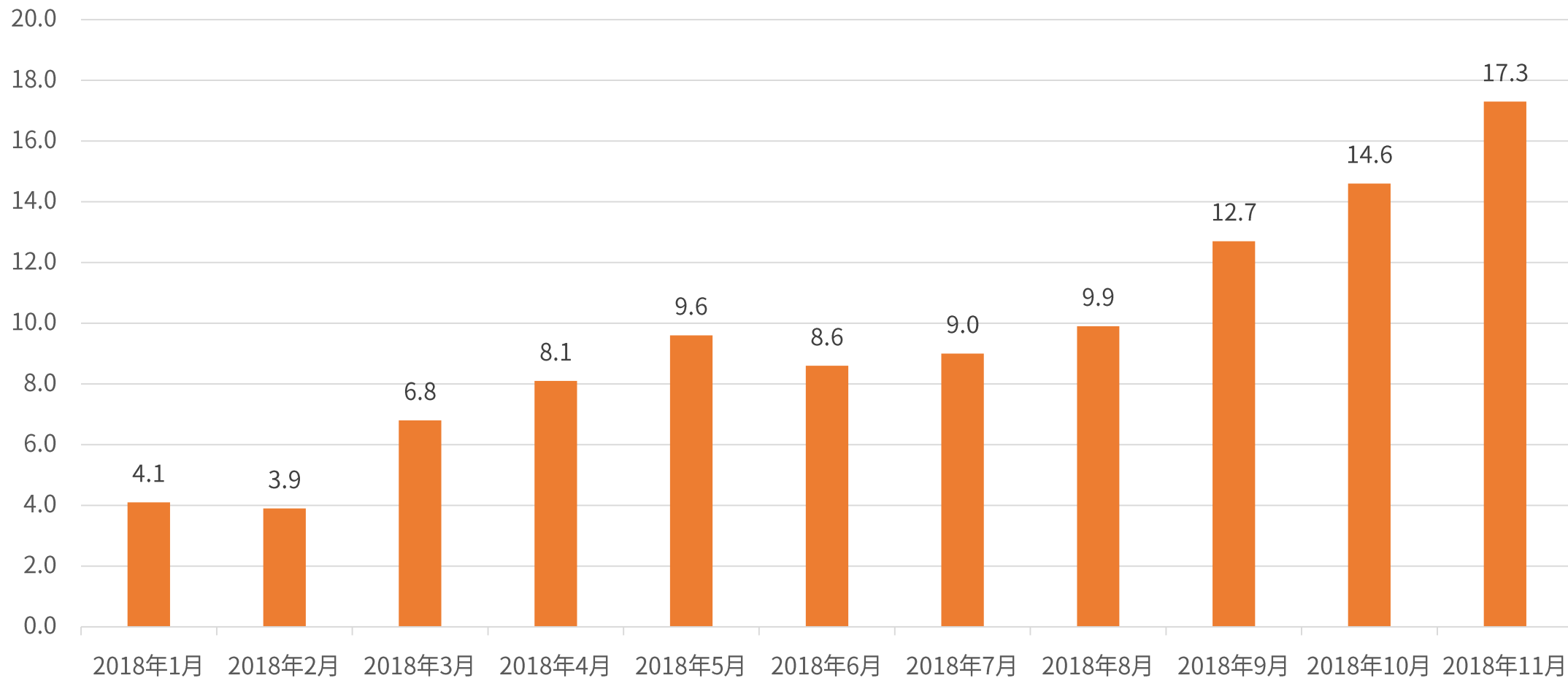
注：汽车保有量指的是一个地区拥有车辆的数量，一般指在当地登记的车辆。

数据来源：中国汽车工业协会，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国新能源汽车产量

图1-2 中国新能源汽车产量

单位：万辆

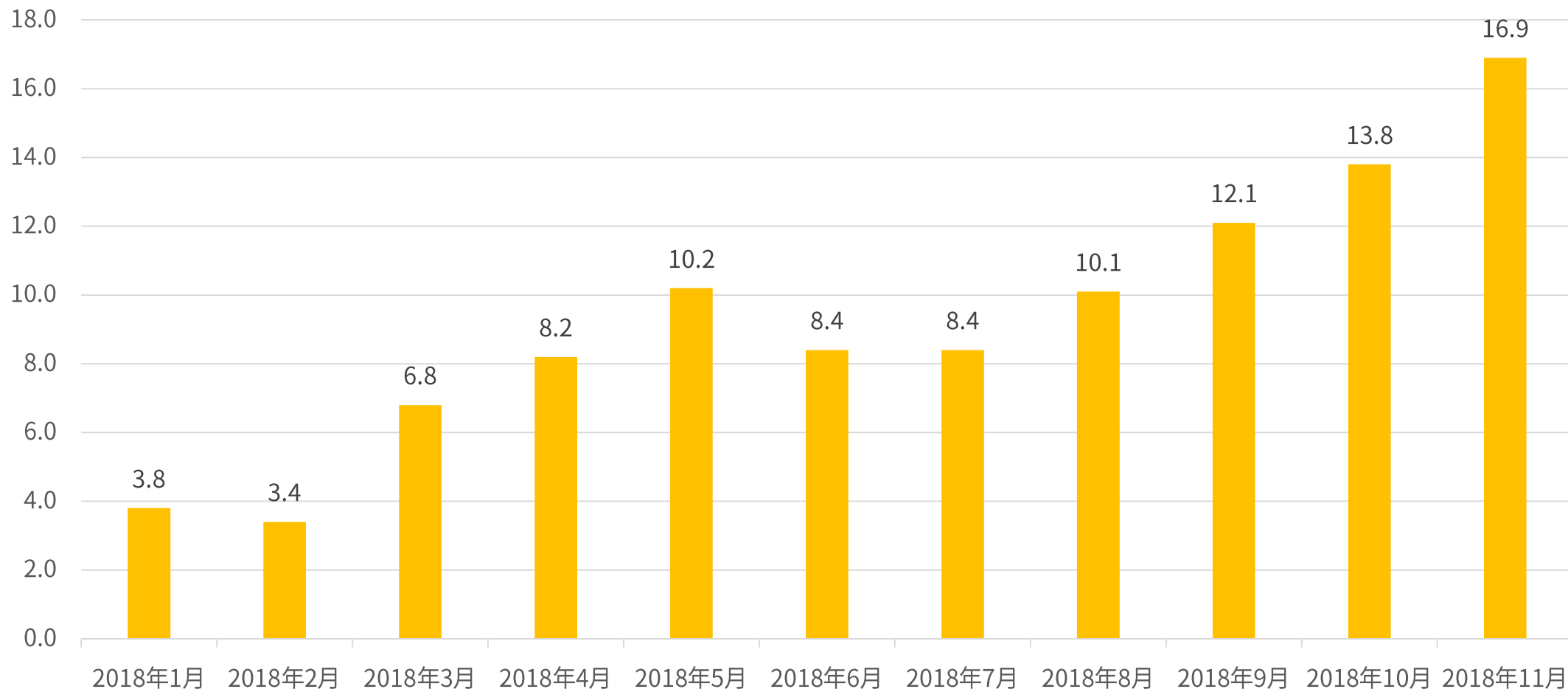


数据来源：中国汽车工业协会，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国新能源汽车销量

图1-3 中国新能源汽车销量

单位：万辆

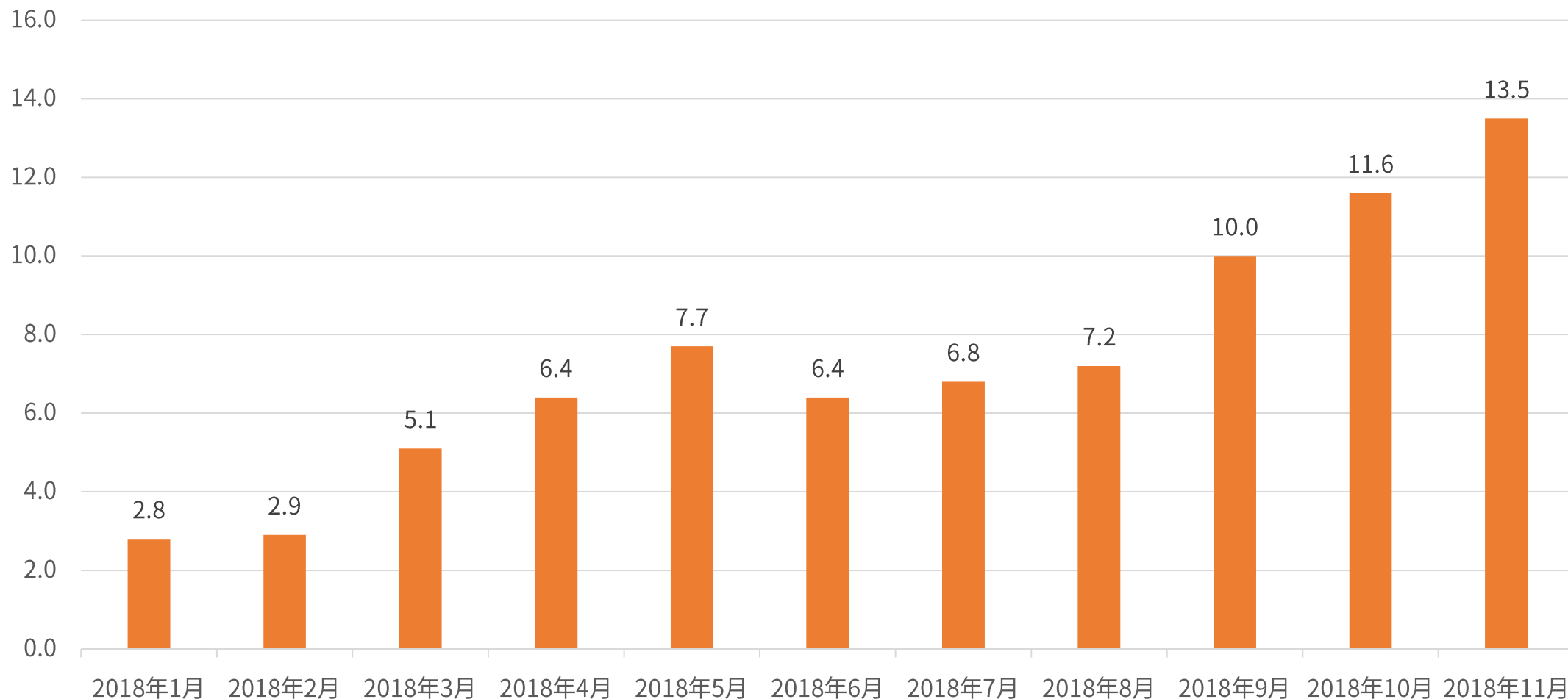


数据来源：中国汽车工业协会，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国纯电动汽车产量

图1-4 中国纯电动汽车产量

单位：万辆

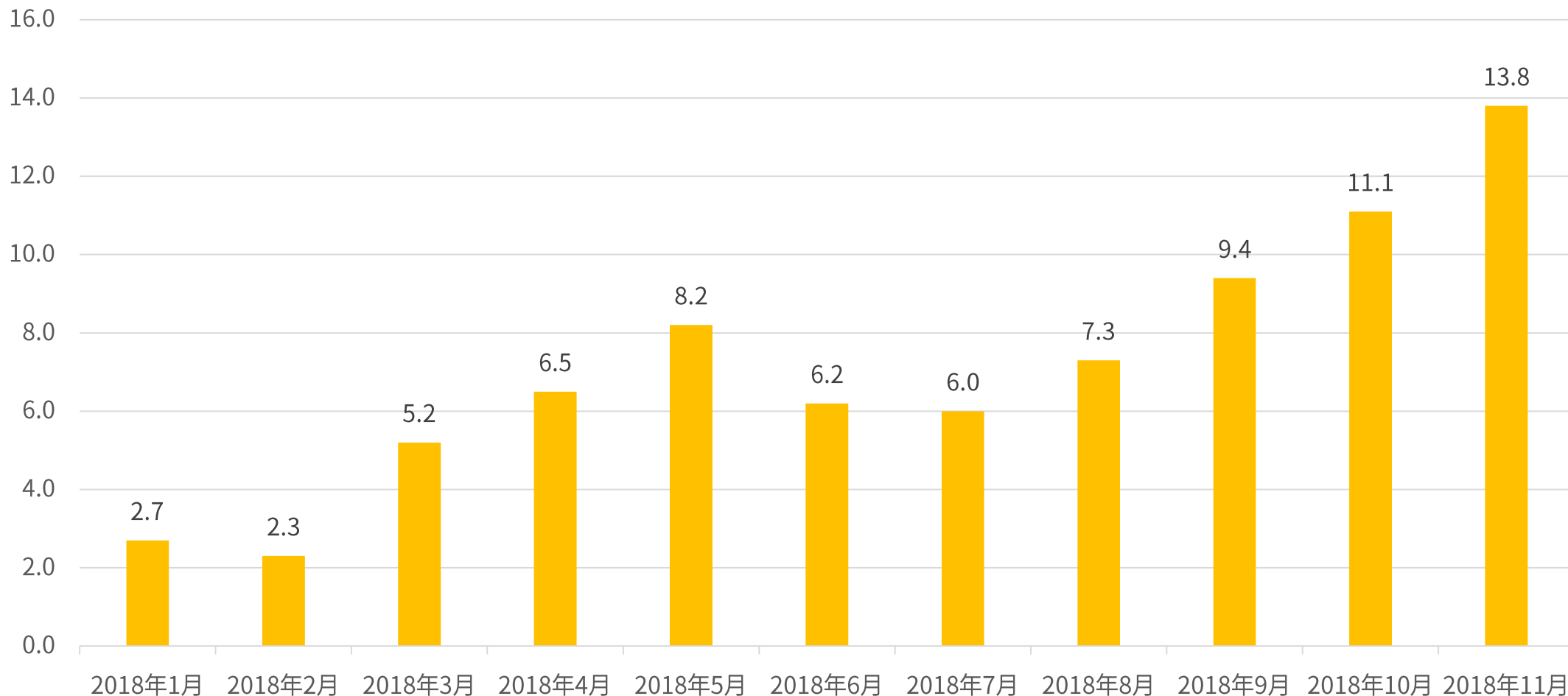


数据来源：中国汽车工业协会，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国纯电动汽车销量

图1-5 中国纯电动汽车销量

单位：万辆

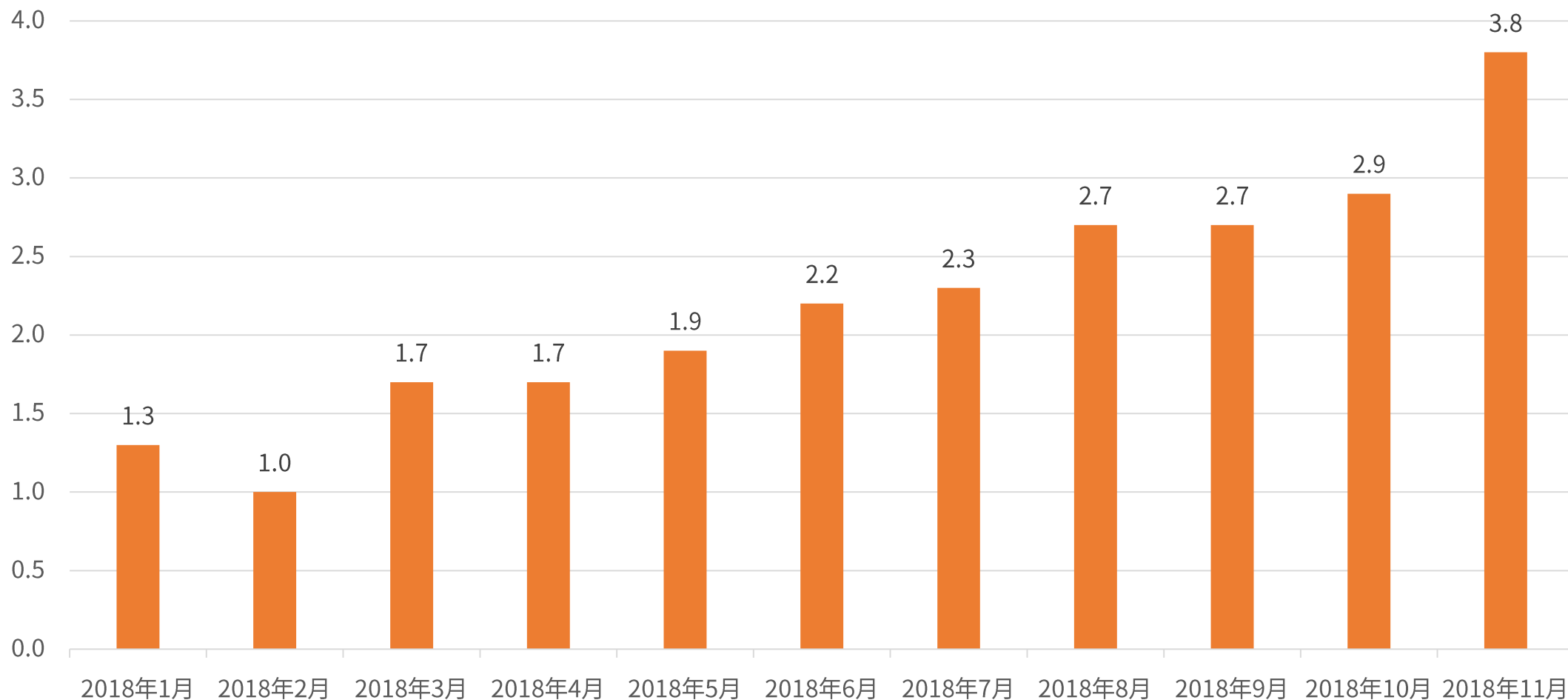


数据来源：中国汽车工业协会，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国插电式混合动力汽车产量

图1-6 中国插电式混合动力汽车产量

单位：万辆

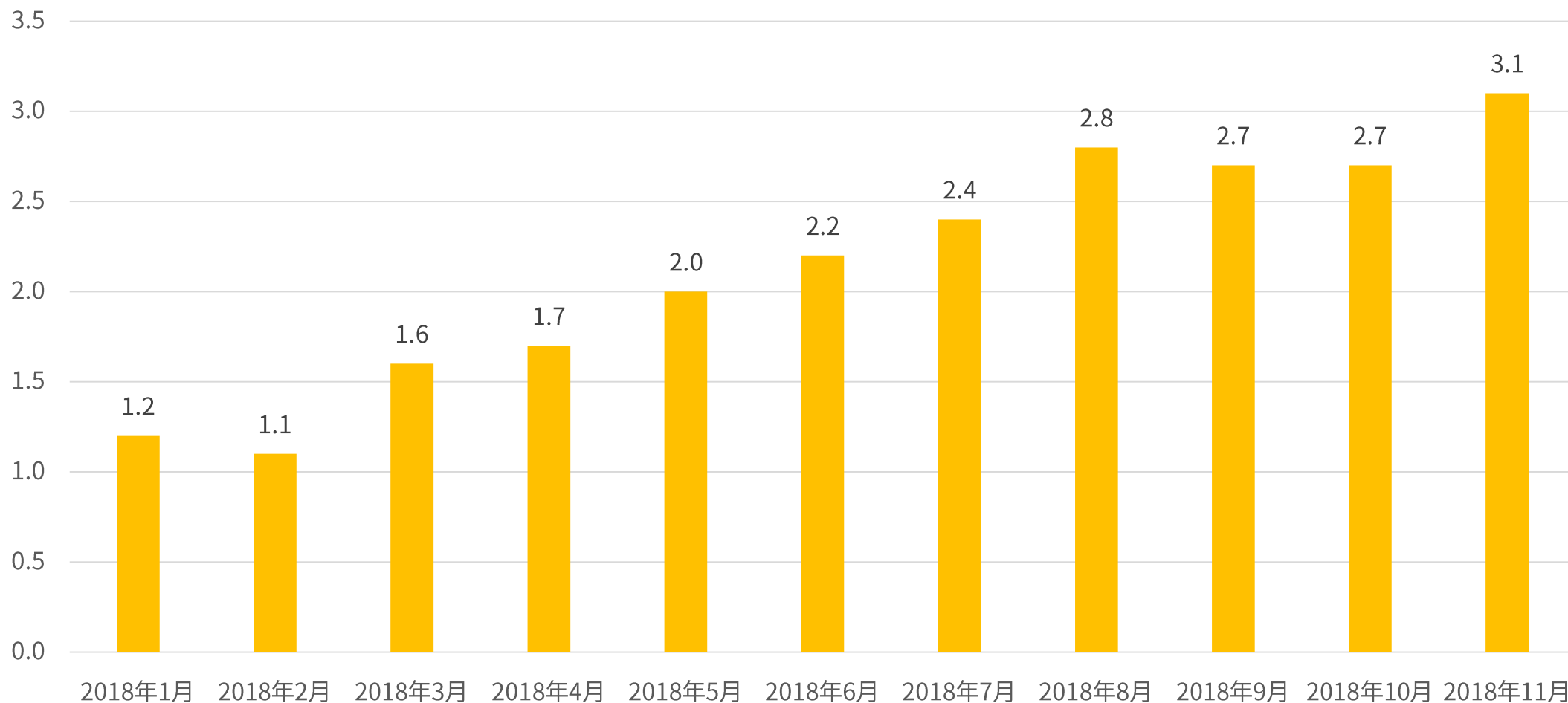


数据来源：中国汽车工业协会，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国插电式混合动力汽车销量

图1-7 中国插电式混合动力汽车销量

单位：万辆



数据来源：中国汽车工业协会，iiMedia Research（艾媒咨询）

02

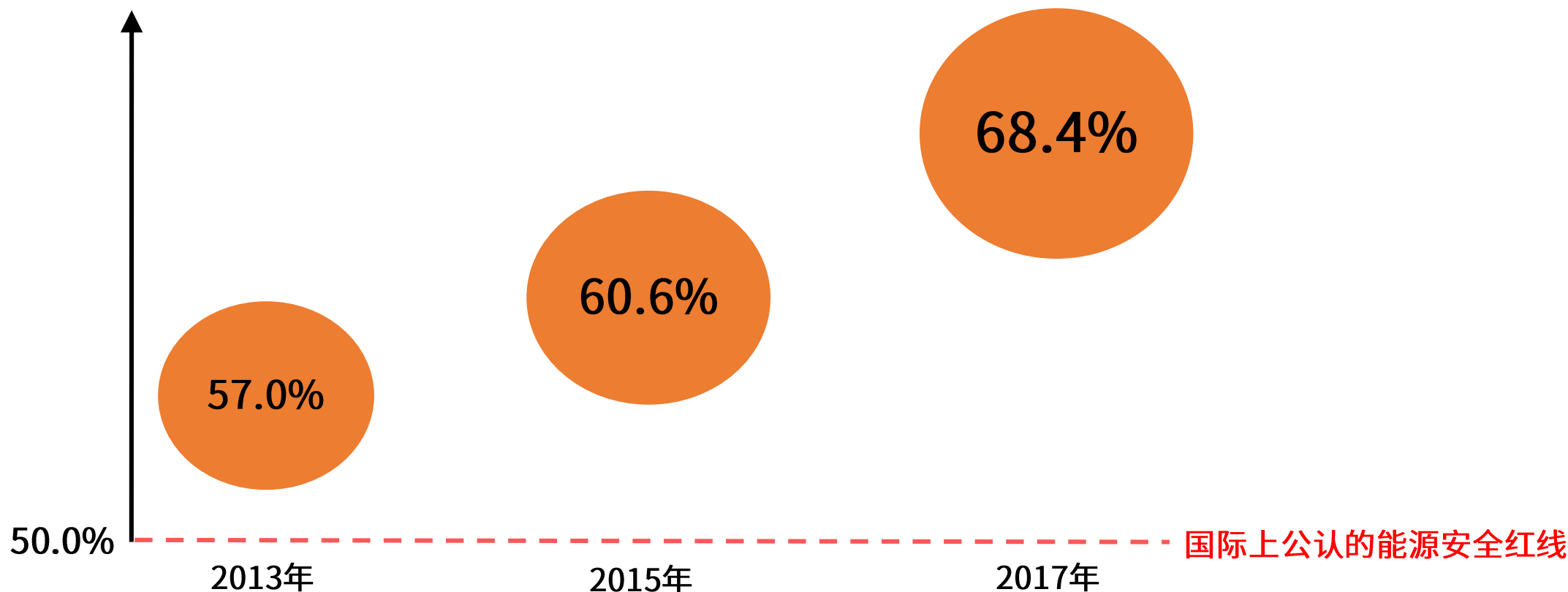
2018-2019 中国新能源汽车发展驱动力

中国过高的原油对外依存度严重影响国家能源安全

中国原油对外依存度逐年升高。国家能源局数据显示，2009年中国原油对外依存度已超过50%，2017年更是达到68.4%，国际上公认的能源安全红线是50%，超过这个警戒线将严重影响能源安全。中国存在能源方面的短板，新能源的发展对于中国有强烈的战略意义。

图2-1 中国原油对外依存度概况

中国原油对外依存度

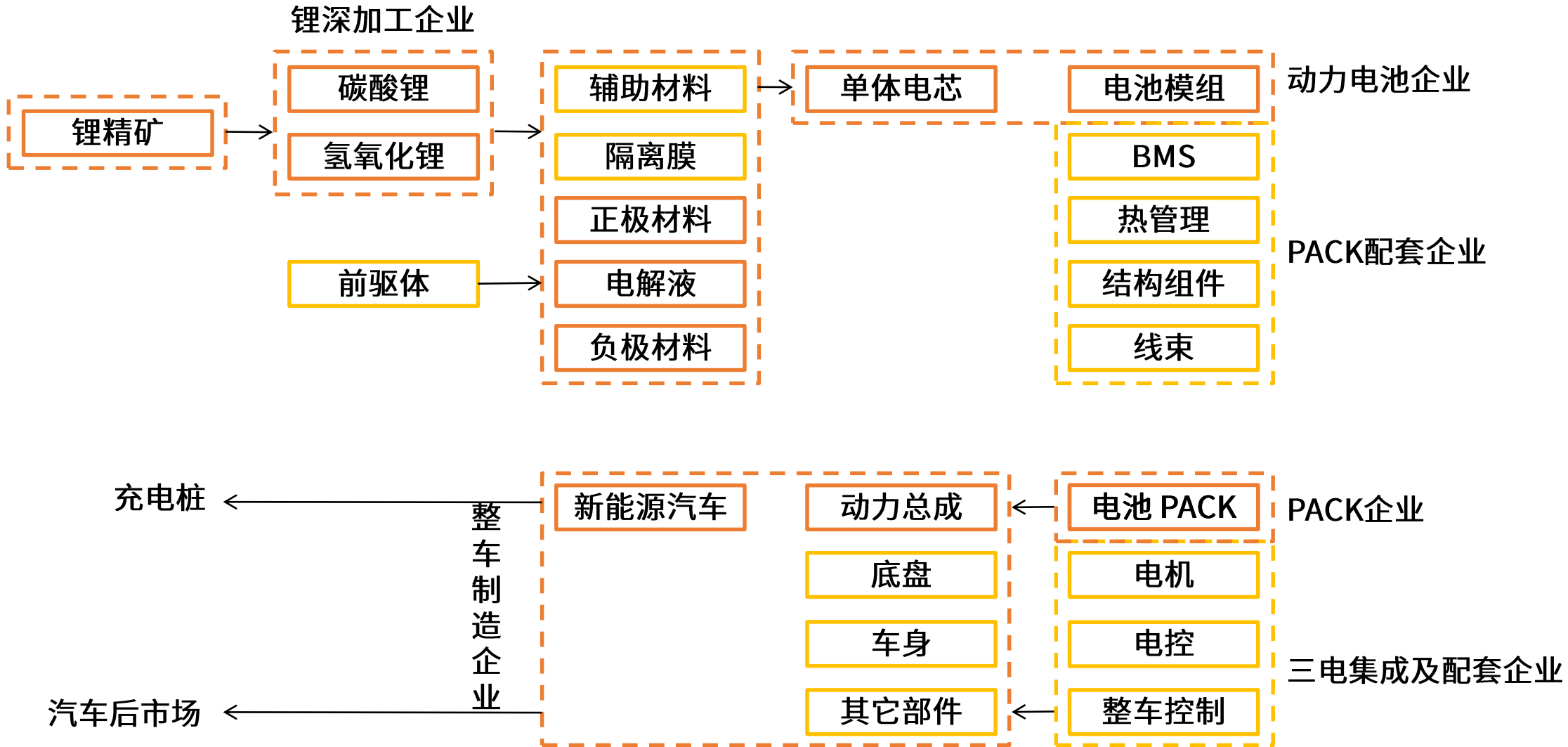


注：对外依存度 = (进口数量-出口数量) / 表观消费量

数据来源：国家能源局，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国新能源汽车产业链

中国新能源汽车产业链可以分为上游的动力电池制造企业、中游的整车厂和下游的充电桩产业以及汽车后市场。



中国新能源乘用车产业区域性

各地方新能源汽车的市场推广，与其新能源汽车产业有直接的关联。地方保护的目的在于保障地方的新能源汽车产业发展。目前，中国已形成完整的产品技术研发、生产制造产业体系，地理上产业集聚效应较为明显。新能源乘用车产业集群（整车厂）可初步分为：

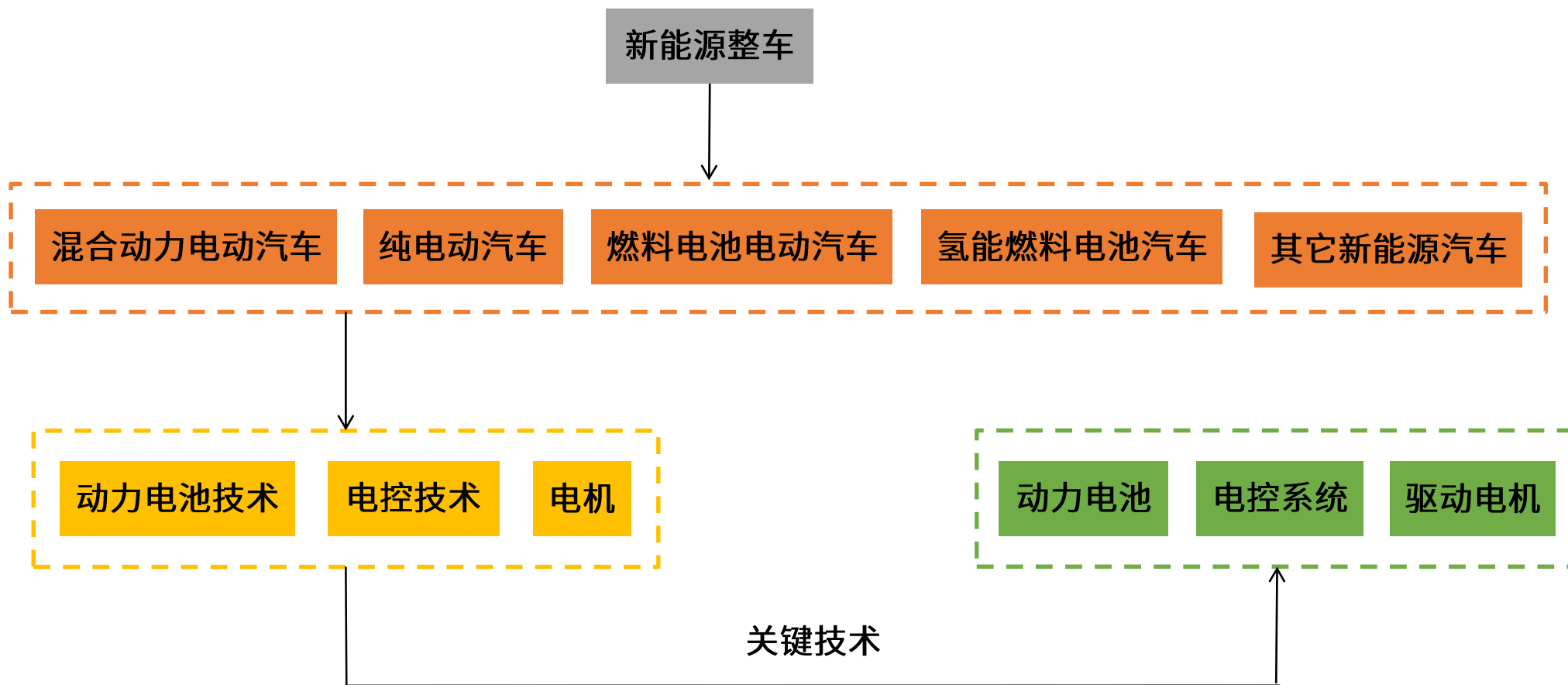
表2-1 中国新能源乘用车产业区域性

| | | |
|-------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 京津产业集群 | 北京北汽、天津比亚迪（客车为主） | 产业链较为完整，存在一家独大的市场特征 |
| 长三角产业集群 | 上海上汽集团、江苏北汽（镇江）、浙江吉利、知豆、康迪 | 企业配套齐全，产业完善度较高，产业链较完整 |
| 泛珠三角产业集群 | 广州广汽、北汽（广州）、深圳比亚迪、福建东南汽车、福建宁德时代 | 整车市场与电池市场均出现一家独大的垄断态势；标志性企业有完整的产业链体系 |
| 西南产业集群 | 重庆及周边、长安、力帆 | 产业链完善程度一般 |
| 中部产业集群 | 安徽奇瑞、江淮、湖北东风汽车 | 产业链较为完整，整车市场分布较为集中 |
| 微型低速电动车产业集群 | 河南、河北、山东地区产业集群—御捷等 | 新能源乘用车产业发展不均衡；低速车规模较大，体系完善 |

注：数据统计截止至2018年12月13日，仅统计部分与新能源汽车产业相关的企业，未穷尽所有企业

新能源汽车技术架构

图2-2 新能源汽车技术架构



电机装置是推动电池能量转化成机械能的核心装置

电机驱动控制系统是新能源汽车车辆行驶中的主要执行结构，其驱动性决定了汽车行驶的主要性能指标。

表2-2 新能源汽车电机驱动控制系统

| 新能源汽车驱动电机性能要求 | | | |
|---------------|--------------------------------|------------------------------|--------|
| 要求 | 原因 | | |
| 调速范围宽 | 包括恒转矩区（启动、加速、爬坡）和恒功率区（高速行驶） | | |
| 功率密度高 | 提高续航里程 | | |
| 安全可靠 | 抗震 | | |
| 轻量化 | 体积小、减重、过载能力强4-5倍的过载能力（启动加速、爬坡） | | |
| 新能源汽车驱动电机类型 | | | |
| 电机类型 | 优势 | 缺陷 | 应用范围 |
| 永磁同步 | 体积小、质量轻，功率密度大，可靠性高，调速精度高，响应速度快 | 最大功率较低，成本较高，能够为车辆输出最大的动力及加速度 | 新能源乘用车 |
| 交流异步 | 价格低、运行可靠 | 功率密度低、控制复杂，调速范围小 | 新能源客车 |
| 开关磁阻 | 价格低、电路简单，调速范围广 | 震动噪声大，控制系统复杂 | 大型客车 |

新能源汽车电机装置的发展现状

目前，以美国、欧洲和日本为主的提供新能源汽车驱动系统的企业发展迅猛，在降低电机生产成本、改善电机效率及电机和发动机一体化等方面取得了长足发展，产业链逐步完善。相比之下，中国自主开发的永磁同步电机、交流异步电机、开关磁阻电机已经实现了与国内整车企业的中小批量配套，产品的功率覆盖200kW以下整车的动力需求，部分企业的产品已经走出国门。电机的供应主要有两种途径，一种是以成立合资公司的形式，例如西门子、博世、大陆、日立等企业，与整车厂联合开发驱动电机系统；一种是富有实力的独立电机或者汽车零部件生产商，自主研发电机系统。

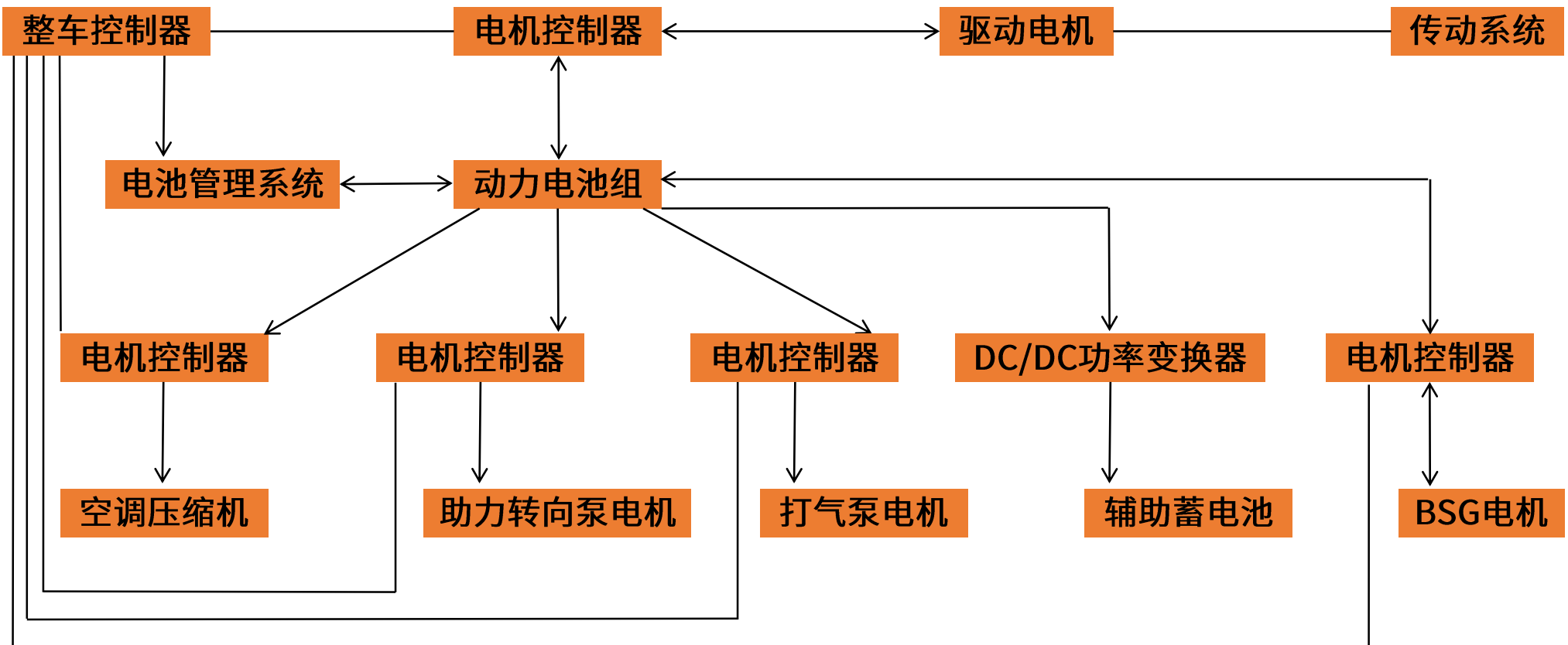
图2-3 电机系统供应商（部分）



电控系统是汽车的大脑

电控系统主要涵盖电机控制系统和电池管理系统，电控系统的关键技术在于功率半导体模块以及电机控制算法等。电控技术的提高能够减少有害气体的排放，降低油耗度，提高发动机的功率、行驶性能、低温行驶性能、低温起动性能。作为驱动系统的核心部件，电控系统正在朝着高性能、低成本的方向发展。

图2-4 电控系统的工作原理



新能源汽车电控系统的供应方式

技术方面，国外对于电控技术的研究较为深入。在中国市场，目前国内厂商的电控核心零部件如IGBT等仍无法自给，绝大多数为进口，厂家间的竞争主要在零部件集成与封装上，但随着国家政策的帮扶，一些实力较强的企业正在从电机控制系统或是电池管理系统向新能源汽车电控方向发展。

图2-5 国外电控系统供应商（部分）

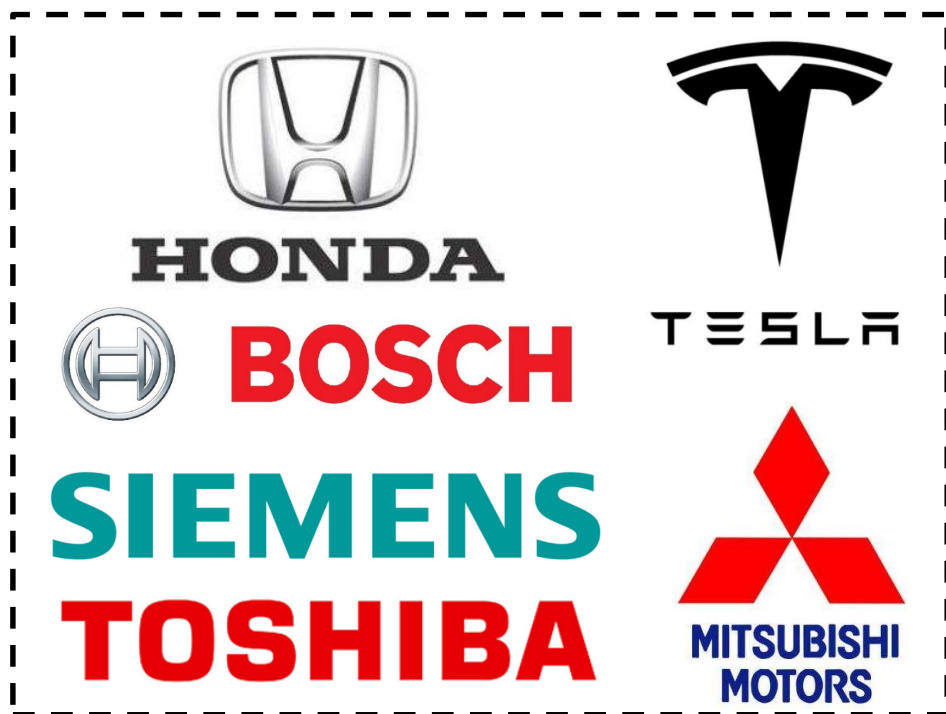


图2-6 国内电控系统供应商（部分）



能源供给体系是新能源汽车发展的重要环节

同传统燃油车一样，新能源汽车的广泛使用需要完善的能源供给配套体系的建设，快捷、高效、覆盖面广的能源供给系统是新能源汽车规模化发展的前提，目前，国内外对于电动汽车的能源供给体系已经搭建起来，包括两种模式，一种是自充电模式，一种是换电模式。自充电模式是很多国家研究的重点，从技术路线来讲主要包括常规充电和快速充电两种形式，前者可充分利用夜间用电低谷时段进行充电，满足车辆运行的需求，多集中于居民小区及办公区域停车场。快充则是在特殊需求下对电能的补充，主要建在机场、火车站、医院、购物中心、加油站等公共场所；换电模式是一种将车辆及电池分开考虑的形式，用户可以像加油一样及时得到能源供给。

充电模式

优点：能利用夜间闲暇时间来补充能源；对电池的标准和互换性要求低；能够节约能源

缺点：对充电网络建设提出了要求，需要充电桩间的互联互通，保证便捷性；如果按照正常的充电耗时较长，快充影响电池寿命

换电模式

优点：能够快速补充能源，满足用户对于里程的及时需求；不需要大规模建设充电设施；在充电中心集中充电，对换电池门店要求很低

缺点：电池需要实现标准化、序列化，其中涉及到国家层面的强力推动

新能源汽车动力来源和动力电池技术

新能源汽车类型由新能源汽车的动力来源决定。按照其自身属性划分，动力电池一般分为铅酸电池、镍氢电池和锂电池，锂电池具有更高的能力密度和性能，在新能源汽车上使用较多。

表2-3 新能源汽车动力来源

| 新能源汽车类型 | 动力来源 | 优缺点 |
|---------|---|---|
| 纯电动类 | 采用单一蓄电池作为储能动力源，通过电池向电动机提供电能，驱动电动机运转 | 技术相对简单成熟，但蓄电池单位重量储存的能量较少，购买价格高 |
| 混合动力类 | 由两个或多个能同时运转的耽搁驱动系联合组成的车辆 | 可按平均需用的功率确定内燃机最大功率，发动机体积小，能耗低，污染小，内燃机可持续工作，电池能够持续充电，行驶可以像普通汽车一样，但系统结构相对复杂 |
| 燃料电池 | 利用氢气和空气中的氧在催化剂的作用下，在燃料电池中经电化学反应产生的电能作为主要动力源 | 零排放，减少了温室气体的排放，但成本高 |
| 氢发动机 | 以氢发动机为动力源 | 能够实现零排放，但氢成本过高，不易储存运输 |
| 其他类别 | 使用超级电容器、飞轮等高效储能 | 充电时间短，功率密度大，使用寿命长，经济环保，但能量密度低，很难满足整车需求 |

世界各国动力电池的发展概况

2007-2011年，全球新能源汽车产业进入了大力补贴扶持阶段，各国确定了以锂电池为重点的发展战略，将重点放在锂电池。从组织形式来看，在欧美日等发达国家，新能源汽车整车企业和车用动力电池企业的合作较为密切，其中，日韩新能源整车企业实行和动力电池企业联合开发的形式，欧美则以向动力电池企业提出采购定制的需求为主。

表2-4 部分国家动力电池的发展概况

| | |
|----|--|
| 美国 | 2013年1月，能源部所属的能源效率及可再生办公室发布“电动汽车无处不在大挑战蓝图，聚焦动力电池、电驱动系统等领域进行技术开发，在电池领域预计到2020年完成125美元/kWh，250Wh/kg，400Wh/h，2000W/kg，新概念锂离子电池技术实现性能倍增，成本大幅降低 |
| 德国 | 德国制定了国家电驱动平台计划，通过电池灯塔研发项目推动在动力电池领域建立单体电池及电池系统的生产能力，预计到2025年，电池系统提及能量密度实现倍增，达到280-300Wh/L，电池系统的成本降至200美元/kWh一下 |
| 日本 | 日本经济产业省牵头制定了较为详细的动力电池研发路线图和行动计划，重点对锂离子电池单体、模块、标准及评价技术进行研发项目的设置。2013年，其发布了二次电池的技术标准，预计到2020年前功率型电池功率密度达到255W/kg，能量密度达到200Wh/kg，使用寿命延长至10-15年，价格为0.2美元/Wh；能量型电池功率密度达到1500W/kg，能量密度达到250Wh/kg，使用寿命延长至10-15年 |
| 韩国 | 韩国的知识经济部大力支持新能源汽车用锂离子电池的研发工作，着重对锂离子动力电池单体、模块、系统及关键原材料等进行攻关研究 |

中国动力电池技术发展路径的规划

随着消费者需求及相关部门的政策法规推动，安全、长寿命、高比能量的动力电池已成为产业需求的主流，中国新能源整车企业则主要通过自研、合资、外购等三种形式获取，并规划了以下发展路线。

表2-5 中国动力电池技术发展路径的规划

| | |
|-------------------------|---|
| <p>十三五规划</p> | <p>产业化的锂离子电池能量密度达到300Wh/kg以上，成本降至0.8元/Wh以下；新型锂离子电池能量密度达到400Wh/kg以上，新体系电池能量密度达到500Wh/kg以上</p> |
| <p>《中国制造2025》</p> | <p>2020年：电池能量密度达到300Wh/kg；2025年：电池能量密度达到400Wh/kg；2030年：电池能量密度达到500Wh/kg</p> |
| <p>《节能与新能源汽车国家规划》</p> | <p>2020年，电池模块的质量密度达到300Wh/kg以上，成本降低至1.5元/Wh以下</p> |
| <p>《促进动力电池产业发展行动方案》</p> | <p>工信部、发改委、科技部、财政部联合发布表示，产品性能目标为：到2020年，新型锂离子动力电池单体能量超过300Wh/kg；系统比能量达到260Wh/kg，成本降至1元/Wh以下</p> |

中国动力电池PACK市场竞争格局

中国动力电池PACK市场有车企、电池厂、第三方企业独立运营模式，同时也有合资生产的模式。不论是车企、电池厂或是第三方企业为了更好地整合企业资源与技术，合作模式多样。

表2-6 中国动力电池PACK市场竞争格局

| 合资模式 | 企业 |
|------------------|------------------------------|
| 车企自建 | 江铃三电实验室（江铃新能源）、威睿（吉利）、奇达（奇瑞） |
| 电池厂自建 | CATL、沃特玛 |
| 第三方企业自建 | 欧鹏巴赫、科易动力 |
| 车企与电池厂合资 | 华泰亿纬（华泰+亿纬锂能） |
| 车企与PACK厂合资 | 江淮华霆（江淮+华霆） |
| 电池厂与PACK厂合资 | 蓝微新源+亿纬锂能（战略合作） |
| 车企、电池厂、PACK厂三方合资 | 国金汽车+天劲+金杯新能源 |

注：数据统计截止至2018年12月13日，仅统计部分与新能源汽车产业相关的企业，未穷尽所有企业

中美日充电基础设施发展特色比较

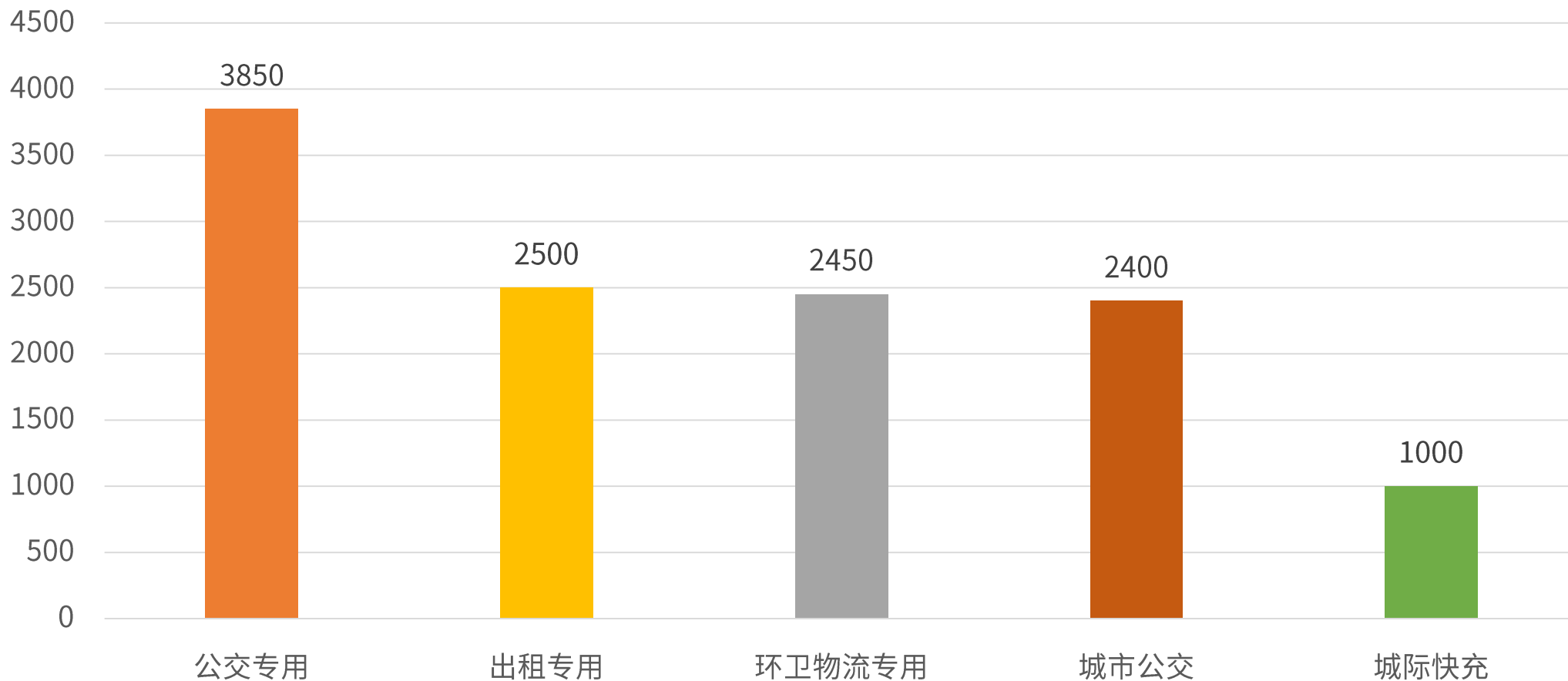
表2-7 中美日充电基础设施发展特色比较

| 分类 | 美国 | 日本 | 中国 |
|------|--|--|----------------------|
| 政策支持 | 减免相关税收 | 支持技术研发创新 | 进行相关补贴，支持技术发展及相关建设 |
| 技术特色 | 插电式混合动力汽车市场；慢、中速充电技术；无线充电技术 | 微型电动汽车示范推广，燃料电池技术；快速充电技术 | 插电式混合动力汽车发展迅速，快充逐渐发展 |
| 运营模式 | 商业化、私有化、市场化操作，各品牌充电运营同步进行 | 商业化、私有化、市场化手段 | 商业化、私有化、市场化，政府层面引导 |
| 分布情况 | 基本覆盖各州，西部点状高密度狙击，东部呈现片状发展；主要集中于中心商区、娱乐区等人口密集地区 | 基本覆盖全国各县扩散分布，由西南角到东南角均匀分布 | 基本覆盖全国一二线城市人口密集区域 |
| 安装形式 | 露天停车场、家庭车库安装常规设备 | 结合公共场所停车场、汽车销售以及维修点布置普通充电设施；大型商业地产及城际高速入口配置快速充电站 | 主要集中于大型商场、居民小区的场所 |

中国集中式充换电站建设规划

图2-7 2020年中国集中式充换电站建设规划

单位：座

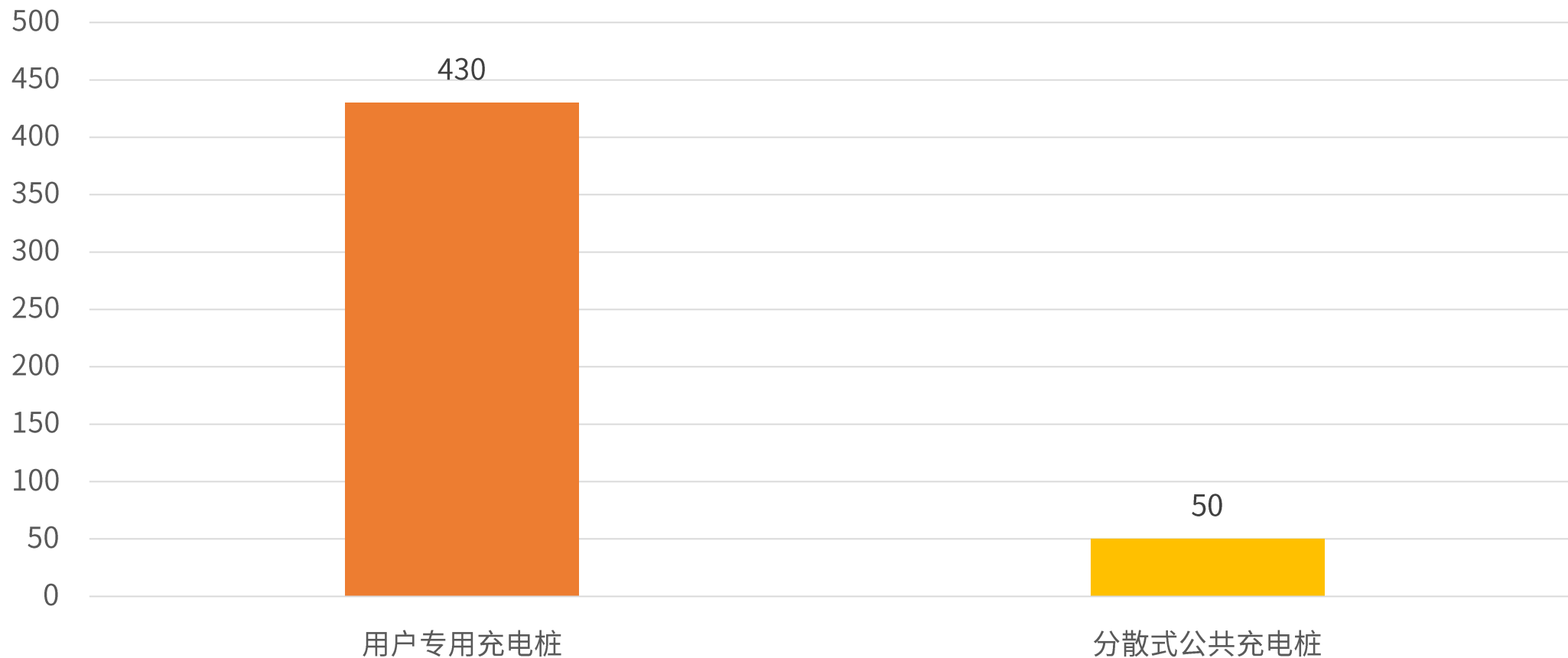


数据来源：国家发改委，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国分散式充换电站建设规划

图2-8 2020年中国分散式充换电站建设规划

单位：万个

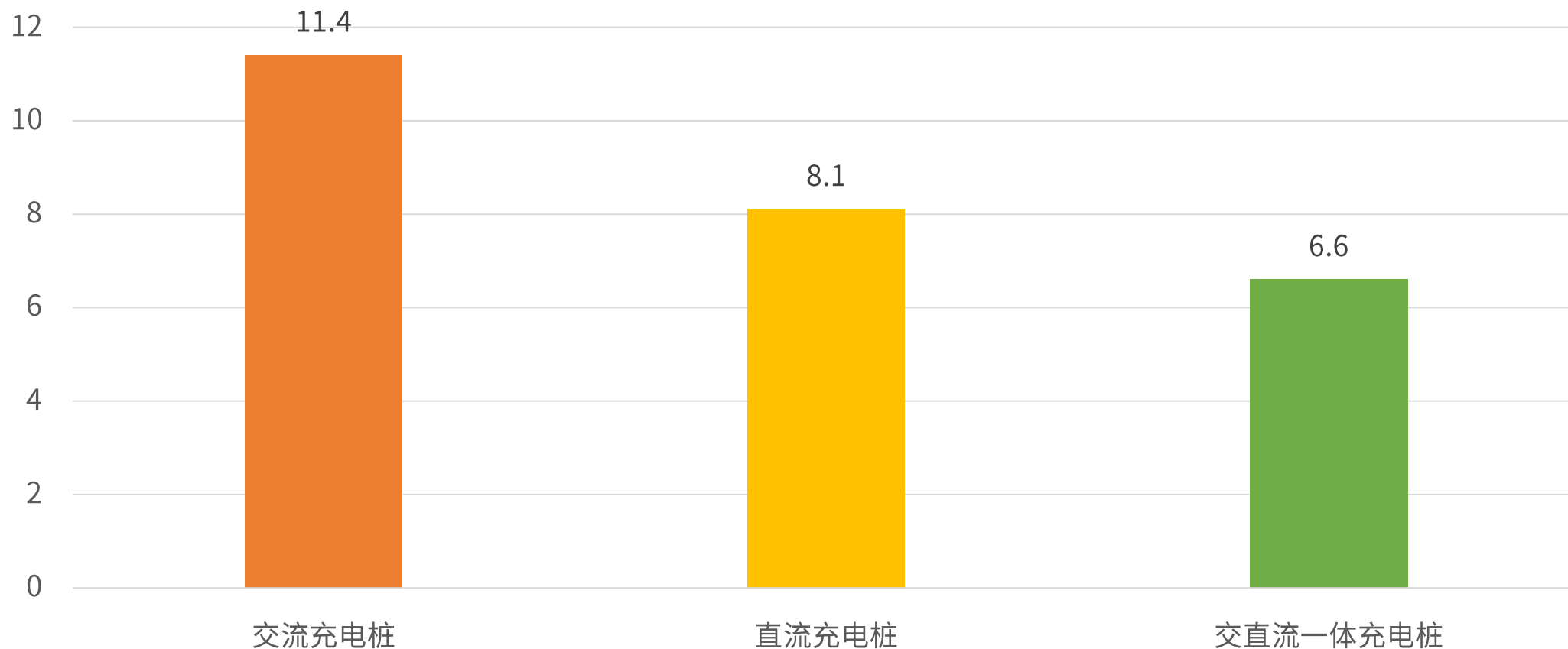


数据来源：国家发改委，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国公共类充电桩市场概况

图2-9 中国公共类充电桩市场概况

单位：万个



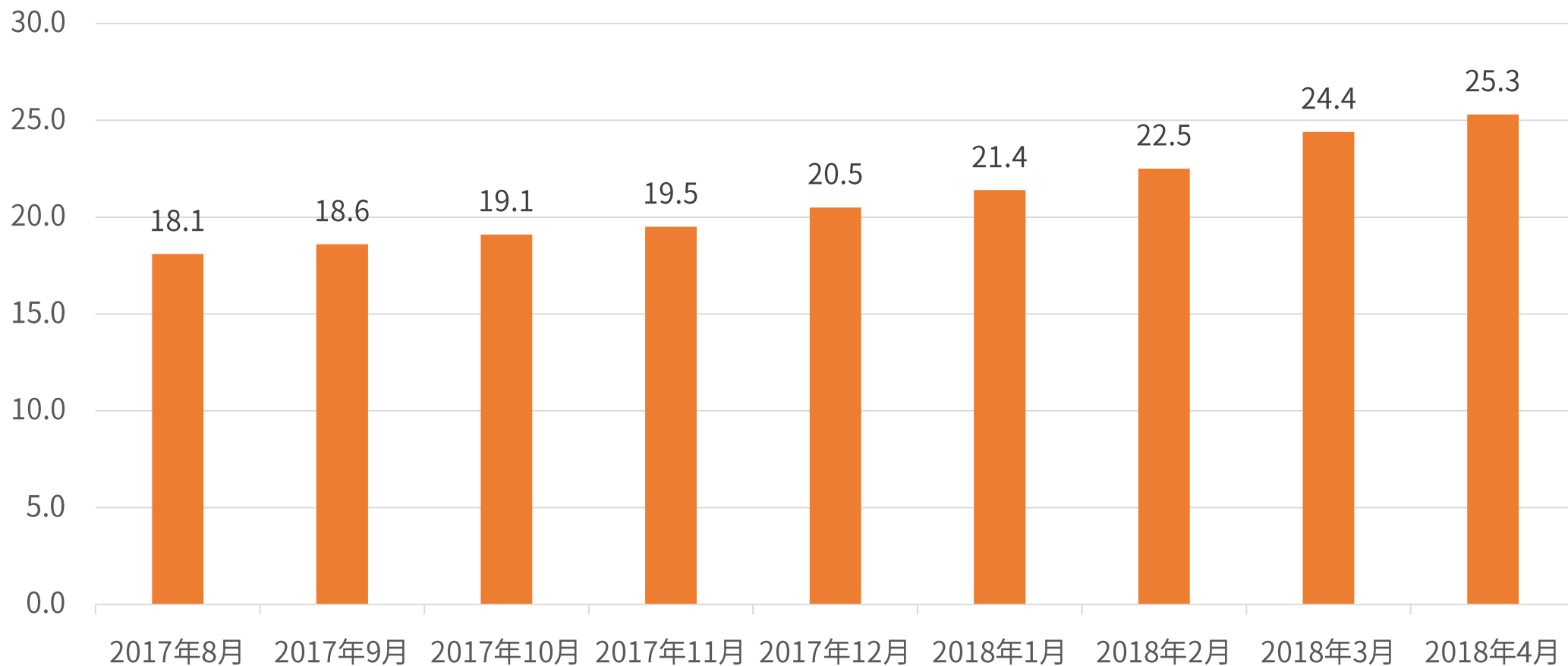
注：统计时间截至2018年4月

数据来源：中国电动汽车充电基础设施促进联盟，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国公共充电设施月度总量

图2-10 中国公共充电设施月度总量

单位：万个



注：统计时间截至2018年4月

数据来源：中国电动汽车充电基础设施促进联盟，iiMedia Research（艾媒咨询）

北京公共充电桩数量最多

表2-8 中国公共充电桩数量省市TOP10排行榜

| 排名 | 省市 | 公共桩数量 (万个) | 专用桩数量 (万个) |
|----|----|------------|------------|
| 1 | 北京 | 3.5 | 0.5 |
| 2 | 上海 | 3.1 | 0.3 |
| 3 | 广东 | 2.6 | 0.6 |
| 4 | 江苏 | 2.4 | 0.3 |
| 5 | 山东 | 1.6 | 0.4 |
| 6 | 浙江 | 1.1 | 0.1 |
| 7 | 天津 | 1.0 | 0.2 |
| 8 | 河北 | 1.0 | 0.1 |
| 9 | 安徽 | 0.9 | 0.2 |
| 10 | 湖北 | 0.5 | 0.2 |

注：统计时间截至2018年4月

数据来源：中国电动汽车充电基础设施促进联盟，iiMedia Research（艾媒咨询）

中国公共充电基础设施运营商充电桩数量

表2-9 中国公共充电基础设施运营商充电桩数量

| 排名 | 运营商 | 充电桩数量 (万个) |
|----|------|------------|
| 1 | 特来电 | 10.9 |
| 2 | 国网公司 | 5.7 |
| 3 | 星星充电 | 3.9 |
| 4 | 中国普天 | 1.5 |
| 5 | 上汽安悦 | 1.2 |
| 6 | 浙江万马 | 0.5 |
| 7 | 深圳科陆 | 0.5 |
| 8 | 比亚迪 | 0.2 |
| 9 | 云杉智慧 | 0.2 |
| 10 | 珠海驿联 | 0.2 |

注：统计时间截至2018年4月

数据来源：中国电动汽车充电基础设施促进联盟，iiMedia Research（艾媒咨询）

03

2018-2019 中国新能源汽车企业发展布局

传统和新兴车企发展新能源汽车的市场策略

在发展新能源汽车的市场策略方面，传统车企倾向于在自有内燃机技术基础之上，先推过渡型新能源汽车如插电混动汽车，而新兴车企则更专注于纯电动汽车的生产、研发。

表3-1 部分传统和新兴车企发展新能源汽车的市场策略

| 传统车企 | | | 新兴车企 | | |
|------|---------------------|-----|--------------------|-----|--------------------|
| 奥迪 | A6L 插电混动 (2017.4) | 比亚迪 | 唐 插电混动 (2017.2) | 特斯拉 | Model S 纯电动 (2016) |
| | A3 插电混动 (2017.9) | | 宋 纯电/插电混动 (2017.6) | | Model 3 纯电动 (2017) |
| | Q7 插电混动 (2017.10) | | 元 插电混动 (2017.9) | 蔚来 | ES 8 纯电动 (2017.12) |
| 宝马 | X1 插电混动 (2017.3) | 一汽 | 奔腾B30 纯电动 (2017.6) | 小鹏 | G3 纯电动 (2018.12) |
| | 改款i3 纯电动 (2017.12) | | 骏派A70 纯电动 (2017.5) | | A101 纯电动 (2017.4) |
| 雪佛兰 | Bolt 纯电动 (2017.12) | 吉利 | 纯电动 (2017.5) | 云度 | A301 纯电动 (2017.11) |
| 沃尔沃 | S90 插电混动 (2017.4) | | 插电混动 (2017.10) | | C101 纯电动 (2018.9) |
| 丰田 | RAV4 插电混动 (2017.12) | 北汽 | EC180 纯电动 (2017.1) | 威马 | EX5 纯电动 (2018.4) |

注：数据统计截止至2018年12月13日，仅统计部分与新能源汽车产业相关的企业，未穷尽所有企业

国外主要车企新能源汽车发展规划

表3-2 国外部分车企新能源汽车发展规划

| 国外企业 | 未来规划 |
|------|--|
| 丰田 | 在HEV、FCV领先，预计在纯电动汽车领域发力；2020年HEV年销量150万辆，全球累计销量1500万辆；共享Prius电动驱动平台控制FCV成本；转向开发超长续航能力的电动汽车 |
| 本田 | 2018年推出首款专为中国研发的电动汽车；在华推出三款纯电车型；2030年全球新能源车销量占比将达2/3 |
| 日产 | 未来5年内推出15款新混合动力车型 |
| 福特 | 到2020年实现新能源汽车销量占全球总销量的10-25% |
| 通用 | 发展BEV、EREV、PHEV；2020年推出10款新能源车型 |
| 大众 | 2025年推出超过30款BEV，销量达到200-300万辆，占总销量25% |
| 宝马 | 发展纯电动车和里程延长式纯电动车；到2020年销量达到200万辆，在华销售达至40万辆 |
| 特斯拉 | 2022年特斯拉产能将达数百万辆 |
| 奔驰 | 增加100亿欧元投资 |

注：数据统计截止至2018年12月13日，仅统计部分与新能源汽车产业相关的企业，未穷尽所有企业

国内主要车企新能源汽车发展规划

表3-3 国内部分车企新能源汽车发展规划

| 国内企业 | 未来规划 |
|------|---|
| 长安 | 未来十年规划推24款新能源车型，其中包括11款插电式混动车型和13款纯电动车型，同时提出了代号为“6321”的新能源技术目标 |
| 一汽 | 力争到2021年进入中国新能源汽车销售排名前五 |
| 上汽 | 未来上汽集团将推出30款新能源汽车，其中：纯电动汽车13款，插电式混合动力产品17款。预计到2020年，上汽集团新能源汽车的年销量将突破60万辆，其中，自主品牌新能源汽车销量达到20万辆 |
| 吉利 | 其宣布在2018年推出5款新能源新车,帝豪EV450、帝豪EV350、帝豪GSe、帝豪PHEV，以及采用新平台的A级纯电动汽车GE11 |
| 北汽 | 2020年新能源汽车产销达到50万辆 |
| 江淮 | 到2020年“十三五”计划末期，江淮新能源车销量将达到20万辆规模 |
| 奇瑞 | 到2020年，奇瑞新能源计划实现20万辆销量目标，实现全部车型电动化 |
| 比亚迪 | 预计2020年新能源汽车占中国汽车市场逾6% |

注：数据统计截止至2018年12月13日，仅统计部分与新能源汽车产业相关的企业，未穷尽所有企业

中国新能源汽车产业融资概况

表3-4 中国新能源汽车产业部分融资概况

| 企业 | 时间 | 融资额 | 轮次 | 投资方 |
|------|----------|--------|-------|--------------------------|
| 蔚来 | 2017年11月 | 10亿美元 | C | 腾讯领投，华夏资本、中信资本等跟投 |
| 车和家 | 2018年3月 | 30亿人民币 | B | 经纬中国、京西创投领投，源码资本、明势资本等跟投 |
| 奇点汽车 | 2016年11月 | 6亿美元 | B | 韬蕴资本、光信资本领投 |
| 威马 | 2017年12月 | 未透露 | B+ | 红杉资本中国、腾讯等 |
| 小鹏汽车 | 2018年2月 | 3亿人民币 | 战略投资 | 鸿海精密 |
| 拜腾汽车 | 2017年8月 | 2亿美元 | 战略投资 | 未透露 |
| 爱驰亿维 | 2018年4月 | 70亿人民币 | 天使轮 | 沙钢集团领投 |
| 零跑汽车 | 2018年1月 | 4亿人民币 | Pre-A | 红杉资本中国领投 |

注：数据统计截止至2018年12月13日，仅统计部分与新能源汽车产业相关的企业，未穷尽所有企业

中国新能源汽车产业融资概况

- 2017年8月 ● 电动汽车初创公司FMC获得2亿美元融资。
- 2017年11月 ● 电咖汽车获数亿元天使轮融资。
- 2018年2月 ● 时空电动获IDG资本10亿元投资，累计融资近30亿。
- 2018年8月 ● 游侠汽车完成3.5亿美元B+轮融资，估值达33.5亿美元。
- 2018年8月 ● 成立66天聚焦于新能源汽车新零售的什马出行获超千万美金Pre-A轮融资。
- 2018年9月 ● 电动汽车研发商“帝亚一维”获华熠新能源产业基金数千万元融资。
- 2018年9月 ● 电动汽车设生产商宏瑞汽车完成数千万元人民币A+轮融资。

注：数据统计截止至2018年12月13日，仅统计部分与新能源汽车产业相关的企业，未穷尽所有企业

04

2018-2019 中国新能源汽车舆情概况

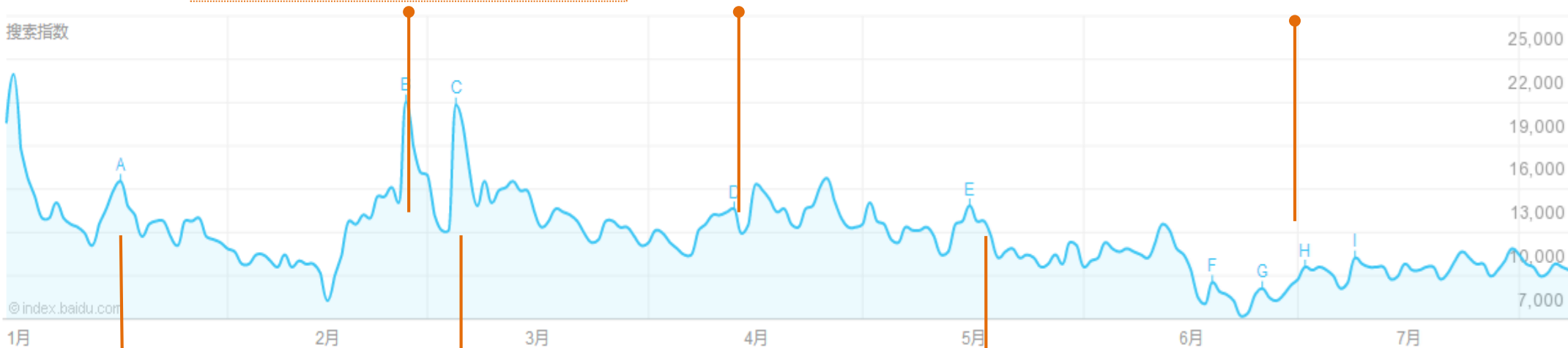
新能源汽车引发舆情关注

图4-1 2018年中国“新能源汽车”话题热度趋势图

- 新能源汽车补贴政策落地
- 工信部等七部委印发《新能源汽车动力电池回收利用管理暂行办法》

- 新能源汽车产业引领济源转型提速
- 3月中国新能源汽车销量增长117.4%

- 进口关税下调，汽车行业转型升级
- 新能源汽车产业升级呈三大变化



- 2017年中国新能源汽车产销量突破70万

- 苗圩: 中国新能源汽车产销规模连续三年位居全球第一
- 李克强: 扩大新能源汽车等领域开放

- 燃料电池有望推动新能源汽车升级

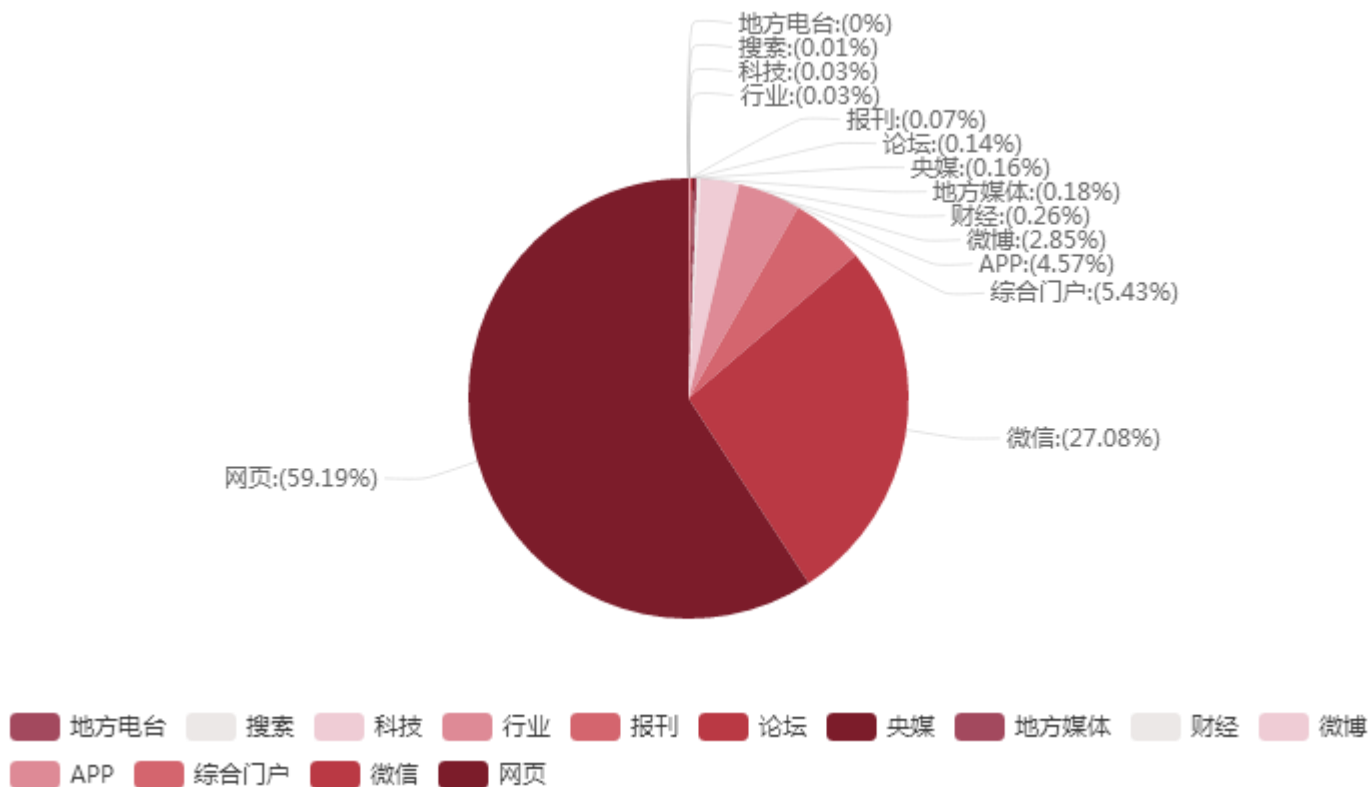
网络热度指数: 指在从互联网平台采集海量信息的基础上, 提取与指定事件、人物、品牌、地域等相关信息, 并对所提取的阅读量、评论量、点赞转发量等进行标准化计算后得出的指数

舆情监测时间区间: 2018年1月1日—12月18日

数据来源: 百度指数, iiMedia Research (艾媒咨询)

网页端成为新能源汽车话题在中国传播的主要渠道

图4-2 2018年中国“新能源汽车”话题传播媒体占比



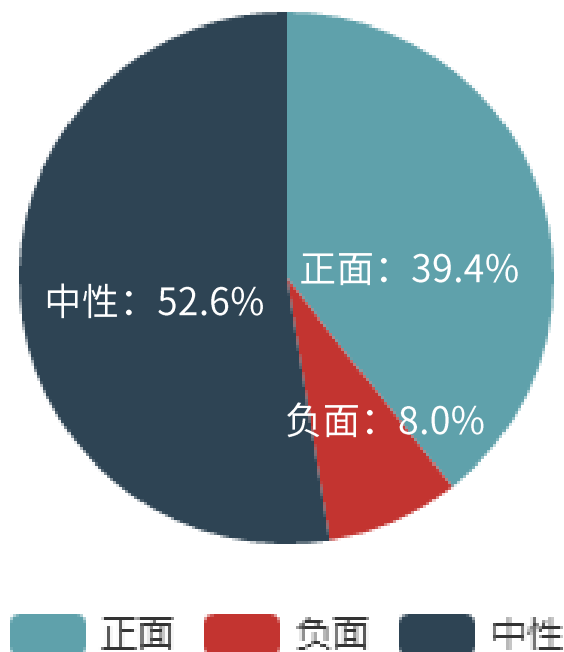
媒体资讯量渠道分布：全网媒体资讯渠道分布图谱

舆情监测时间区间：2018年1月1日—12月18日

数据来源：艾媒大数据商情舆情监控系统 (yq.iimedia.cn)

媒体报道为新能源汽车发展推广助力

图4-3 2018上半年新能源汽车行业媒体态度



人民日报

在交通领域，以新能源替代传统能源，是人类应对气候变化的必然选择，但新旧迭代是不可抵挡的趋势。虽然伴有挑战，但只要聚精会神把质量搞上去，新能源汽车总有一天会“大行其道”。

光明日报

新能源汽车与传统燃油汽车制造技术存在巨大的差异，因此在新能源汽车的技术研发领域中，老牌的汽车制造企业与中国的新能源汽车企业是站在同一条起跑线上。发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。新能源汽车技术研发能不能占领制高点，已经成为当今世界汽车行业竞争的焦点。

东部网民较关注新能源汽车，充电、车牌为关注焦点

图4-4 2018上半年中国新能源汽车舆情地域分布

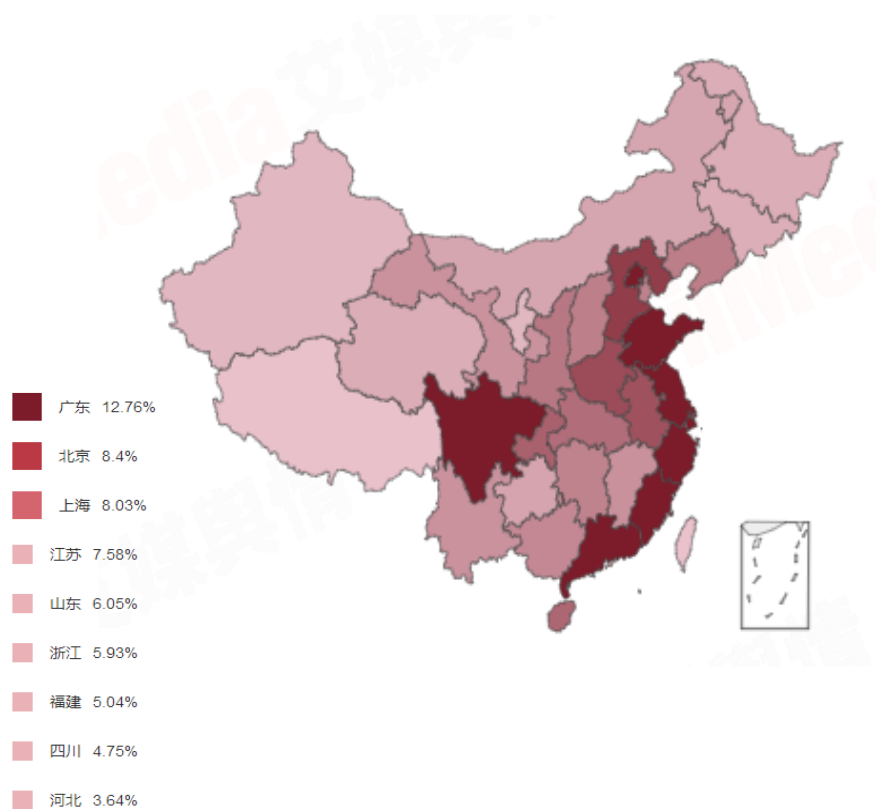
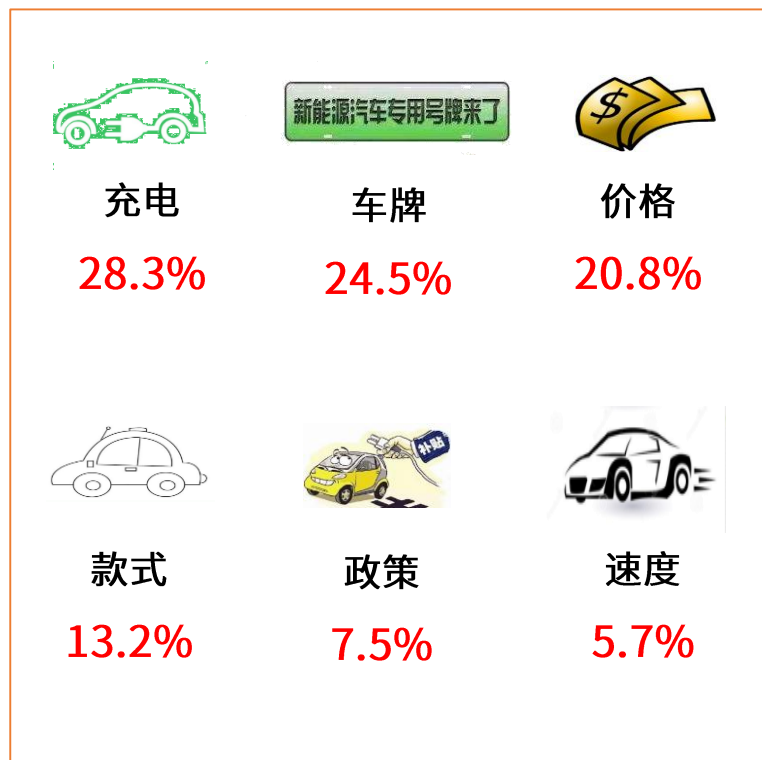


图4-5 2018上半年中国新能源汽车网民关注焦点



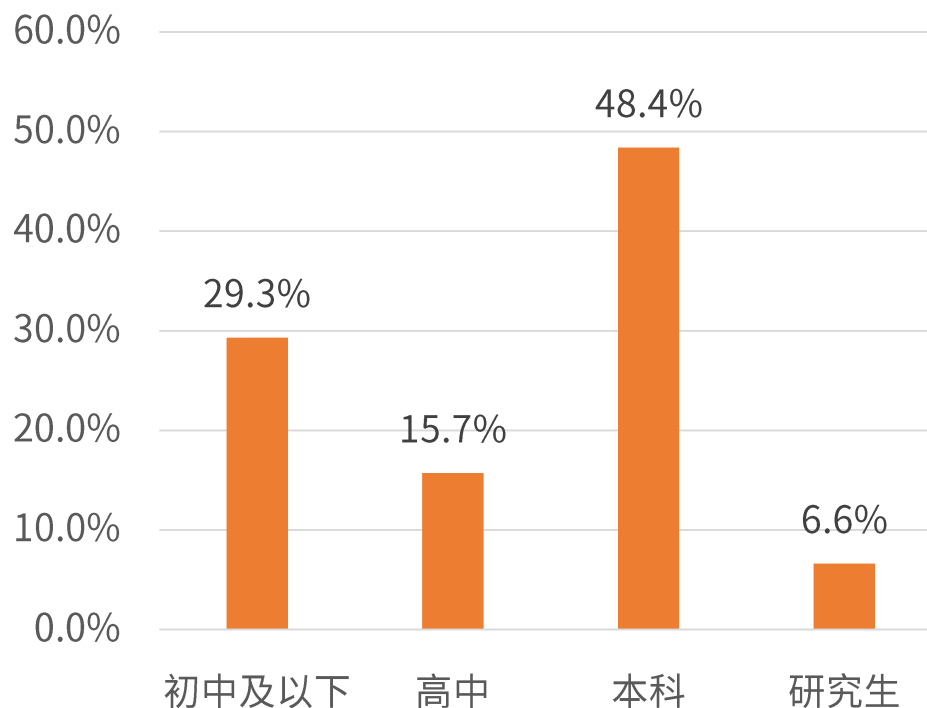
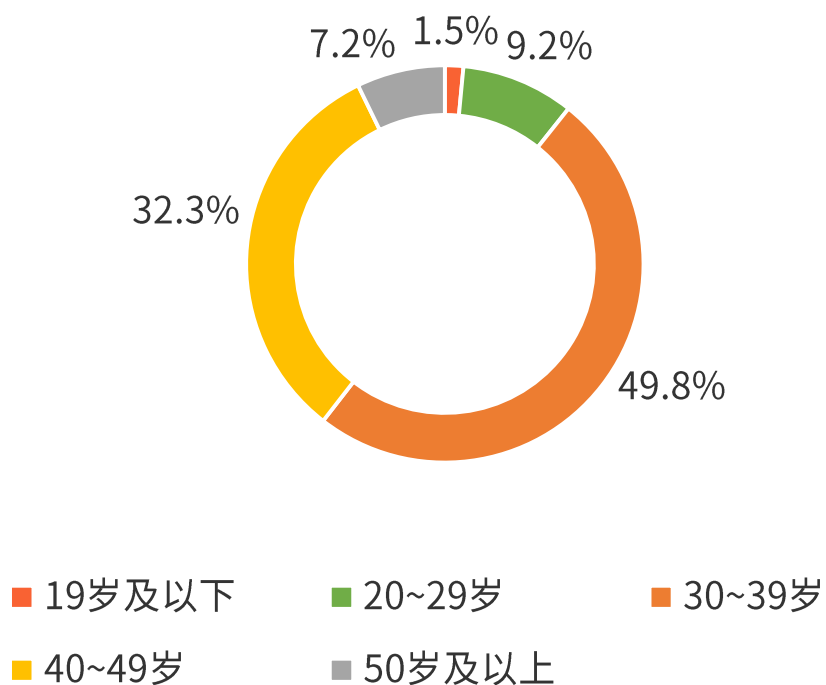
媒体资讯量地域分布：全网媒体资讯地理分布图谱

舆情监测时间区间：2018年1月1日—8月1日

数据来源：艾媒大数据商情舆情监控系统 (yq.iimedia.cn)

中青年网民、高学历人群对新能源汽车关注度高

图4-6 2018年关注“新能源汽车”的中国网民年龄和学历分布情况



2018上半年新能源汽车领域销量TOP10企业舆情透视

表4-1 2018上半年新能源汽车领域销量TOP10企业舆情透视

| 新能源汽车企业 | 热度 | 言值 | 销量(万辆) |
|---------|-----|------|--------|
| 比亚迪 | 394 | 47.2 | 7.1 |
| 北汽新能源 | 228 | 45.8 | 5.4 |
| 上汽乘用车 | 363 | 52.7 | 4.4 |
| 奇瑞新能源 | 132 | 46.6 | 2.4 |
| 江淮汽车 | 118 | 50.1 | 2.0 |
| 江铃汽车 | 227 | 51.2 | 1.8 |
| 知豆汽车 | 107 | 51.7 | 1.3 |
| 吉利汽车 | 197 | 49.9 | 1.2 |
| 长安汽车 | 442 | 53.8 | 1.1 |
| 众泰汽车 | 95 | 44.1 | 1.1 |

言值：客观实时反映网友对事件、人物、品牌的评论态度，数值范围0~100；50以上时正向言论越多数值越大，言论偏负面时数值常低于45

舆情监测时间区间：2018年1月1日—8月1日

数据来源：各公司公开数据，艾媒大数据商情舆情监控系统 (yq.iimedia.cn)

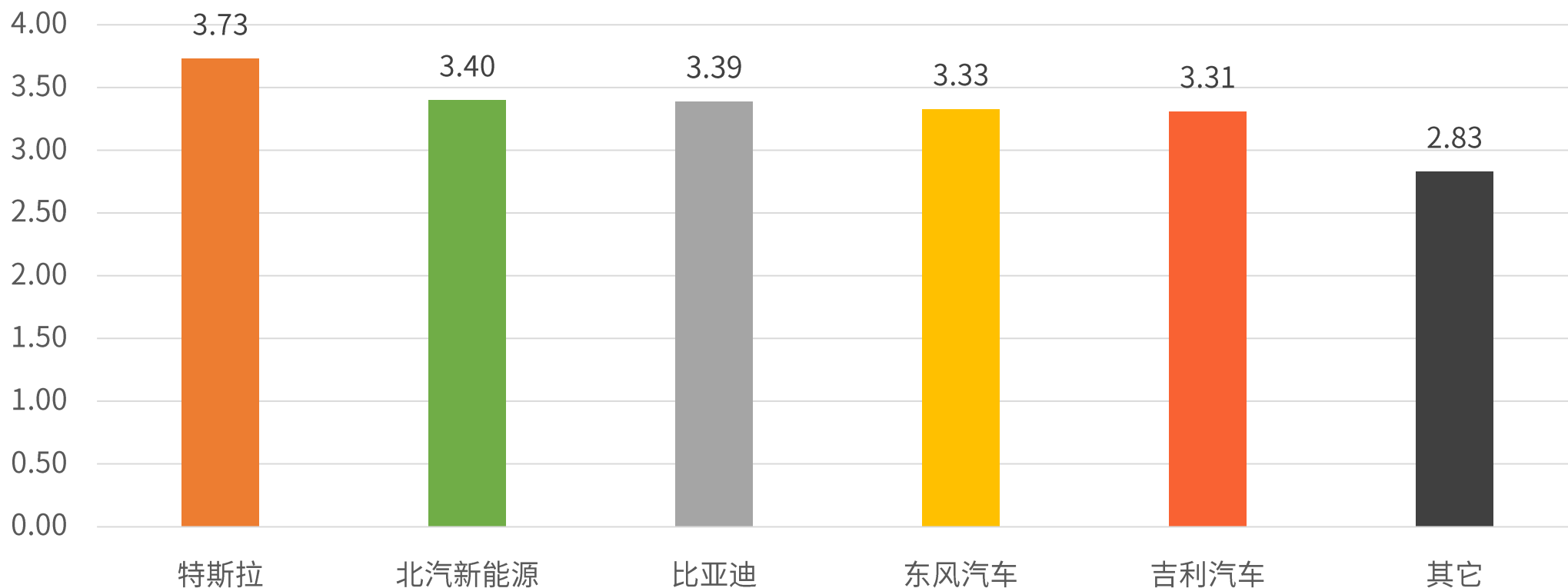
05

2018-2019 中国新能源汽车消费者调查

中国新能源汽车性价比有待提升

中国新能源汽车部分受访车主认为当前新能源汽车性价比一般。调查发现，车主对新能源汽车性价比平均评分为3.37分。平均评分不高，新能源汽车还需加大力度提升质量、降低成本。

图5-1 部分车主对不同品牌新能源汽车性价比评分情况(满分为5分)



注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

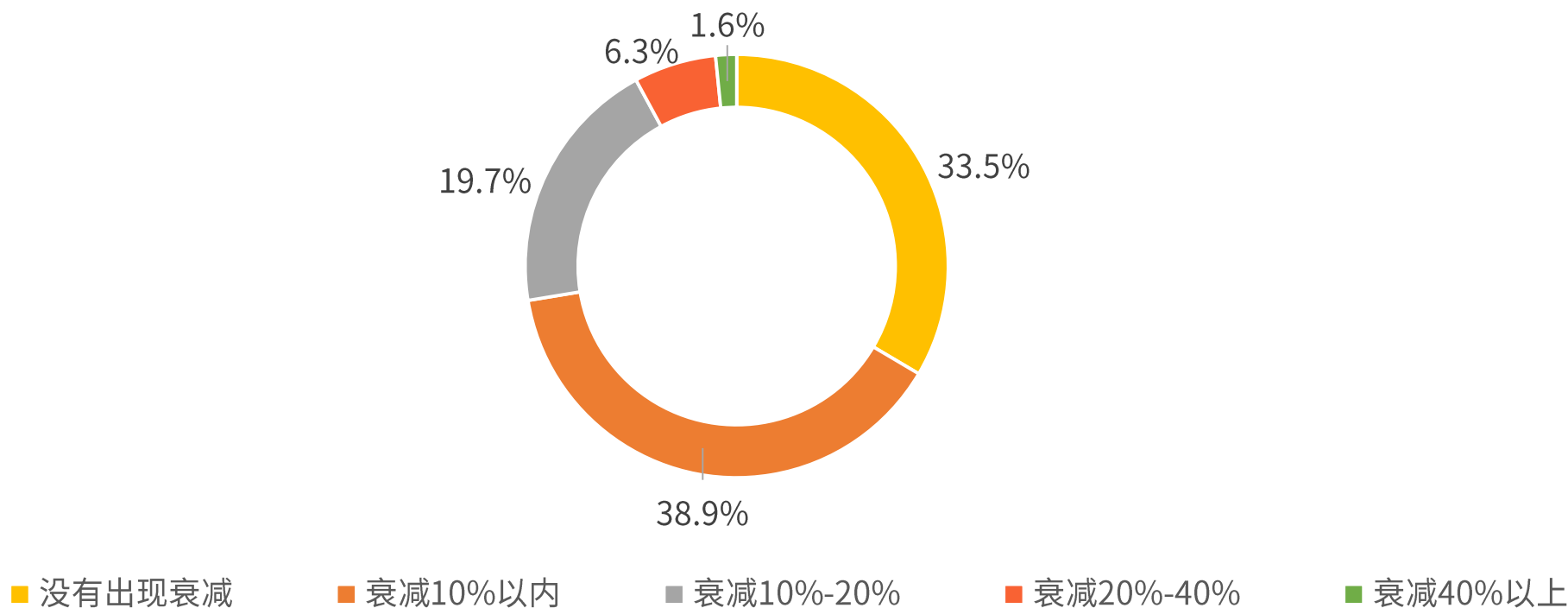
仅统计部分新能源汽车企业，未穷尽所有企业。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

近七成新能源汽车存在里程衰减

根据对中国新能源汽车部分受访车主的调查发现，在不同的购买时间，有近七成车主表示新能源汽车出现不同程度的里程衰减。电池的衰减与行驶里程和温度有关。一是行驶里程越长，充电次数越多，衰减越大；二是温度越高，衰减越大。此外，据媒体报道，车主实际用车时续航里程与购车时部分商家宣传不符，也是车主感到出现续航衰减的原因之一。

图5-2 中国新能源汽车里程衰减情况调查



注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

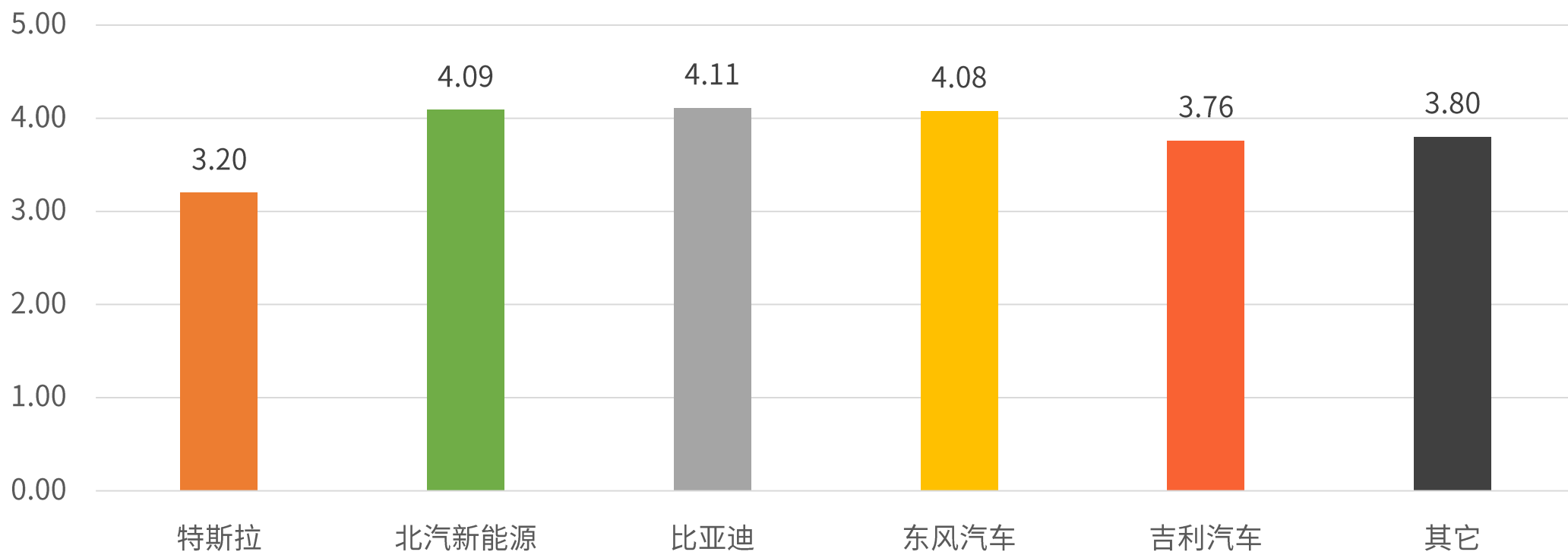
仅统计部分新能源汽车企业，未穷尽所有企业。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

比亚迪里程衰减程度最低

根据对中国新能源汽车部分受访车主的调查发现，比亚迪里程衰减程度最低。按1到5分为分数区间，5分表示没有衰减，1分表示衰减40.0%以上，续航衰减程度越低，评分越高。根据调查，车主对新能源汽车整体衰减程度评分为3.97分。由于东风汽车、特斯拉样本量较小，结果仅供参考。

图5-3 中国不同品牌新能源汽车里程衰减情况调查(满分为5分)



注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

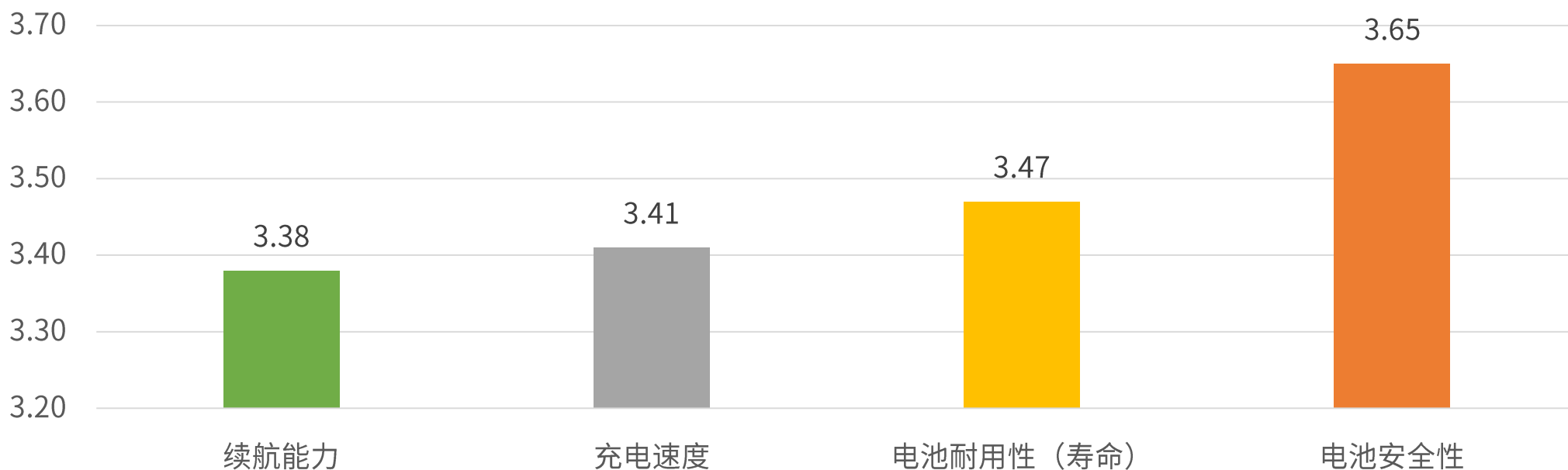
仅统计部分新能源汽车企业，未穷尽所有企业。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

续航能力是目前新能源汽车最大短板

根据对中国新能源汽车部分受访车主的调查发现，续航能力评分最低，为3.38分，说明消费者对目前新能源汽车的续航能力较不满意。对于某些电池起火事件，一是电池生产质量问题，其生产过程中可能偶尔掺入了杂质；二是电池连线失效问题导致电压检测线失效，造成电池过充现象，从而引起起火，甚至是爆炸；三是部分电池受外部不可抗压力影响，过度撞击等均会导致起火。但总体来说，电池起火仍是小概率事件。

图5-4 部分受访车主对新能源汽车各项指标的评价情况(满分为5分)



注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

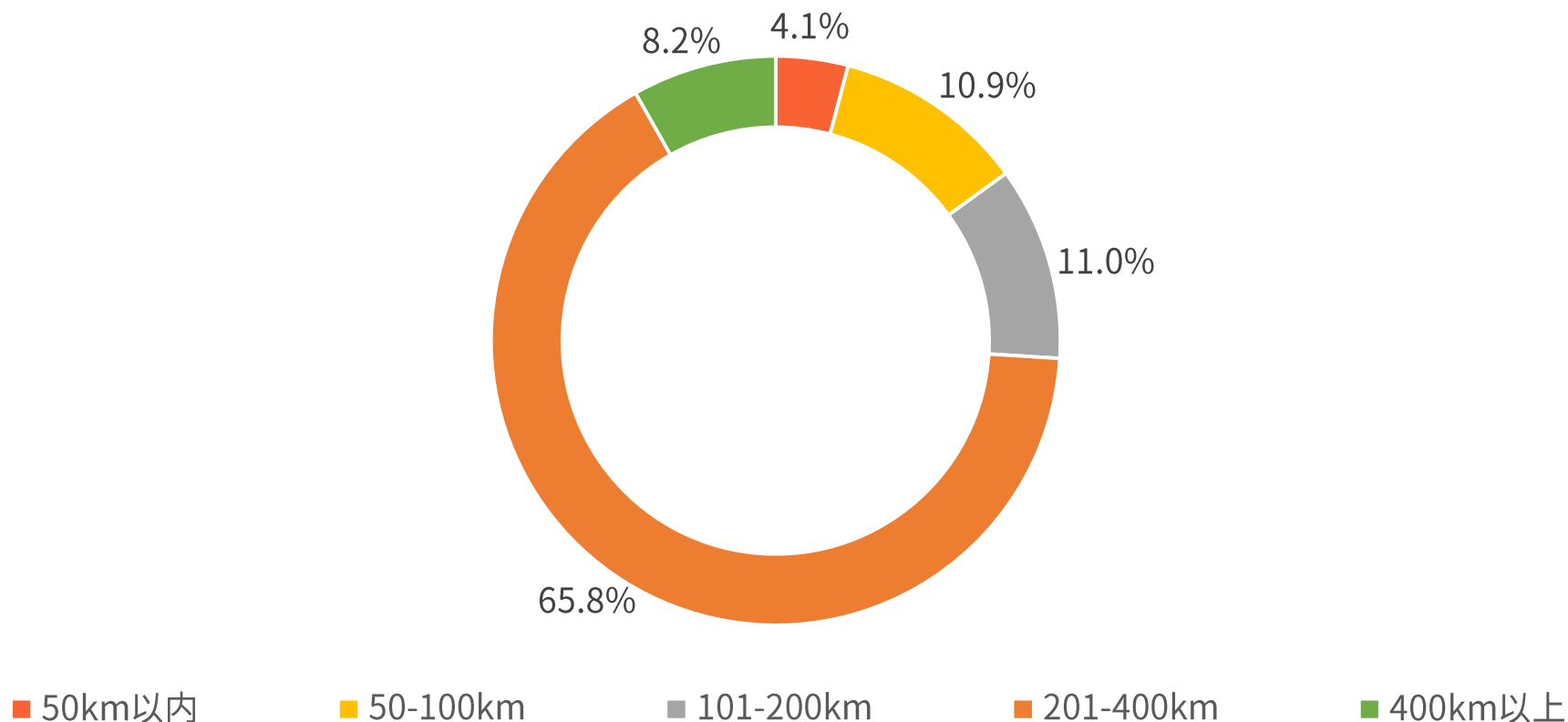
仅统计部分新能源汽车企业，未穷尽所有企业。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

当前新能源汽车续航里程较多集中在200-400km

根据对中国新能源汽车部分受访车主的调查发现，当前新能源汽车续航里程较多集中在200-400km，400km以上的较少。

图5-5 部分受访车主对新能源汽车续航里程的评价情况



注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

仅统计部分新能源汽车企业，未穷尽所有企业。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

五大新能源汽车品牌各指标口碑评分情况

表5-1 五大新能源汽车品牌各指标口碑评分情况

| 品牌 | 续航衰减 | 续航能力 | 电池安全性 | 电池耐用性 | 性价比 |
|-------|------|------|-------|-------|------|
| 特斯拉 | 3.20 | 4.27 | 4.20 | 4.07 | 3.73 |
| 比亚迪 | 4.11 | 3.87 | 4.16 | 3.94 | 3.39 |
| 东风汽车 | 4.08 | 3.42 | 3.83 | 3.83 | 3.33 |
| 北汽新能源 | 4.09 | 3.29 | 3.84 | 3.72 | 3.40 |
| 吉利汽车 | 3.76 | 3.46 | 3.98 | 3.68 | 3.31 |

注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

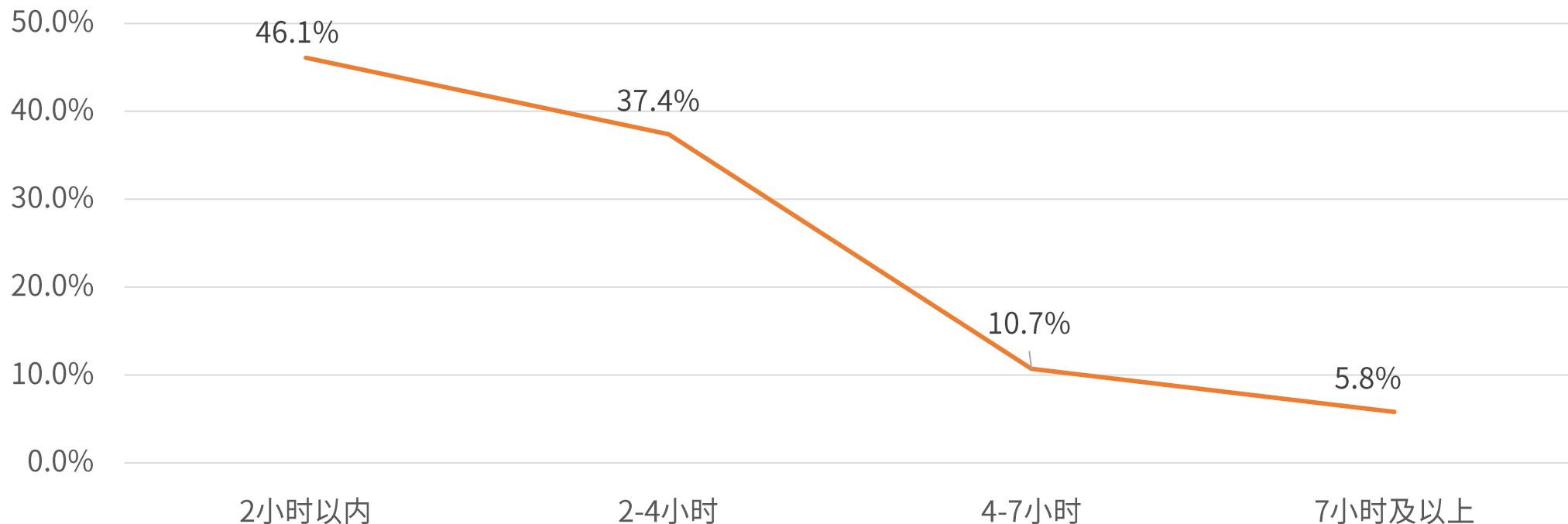
仅统计部分新能源汽车企业，未穷尽所有企业。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

当前充电效率对于公共充电桩仍显不足

充电时长在一定程度上影响新能源汽车使用。充电桩目前分为快充和慢充两种，快充桩通常半小时能充80%电量，充满电最快一般2小时，慢充桩一般需6-8小时。根据对中国新能源汽车部分受访车主的调查发现，公共充电桩充电效率仍显不足。有受访车主表示，在充电站充电时间太长，不像加油站加满油立刻就能走，而且大部分露天充电站均无休息室，充电体验不佳。

图5-6 部分受访车主对新能源汽车充电桩充电时长的评价情况



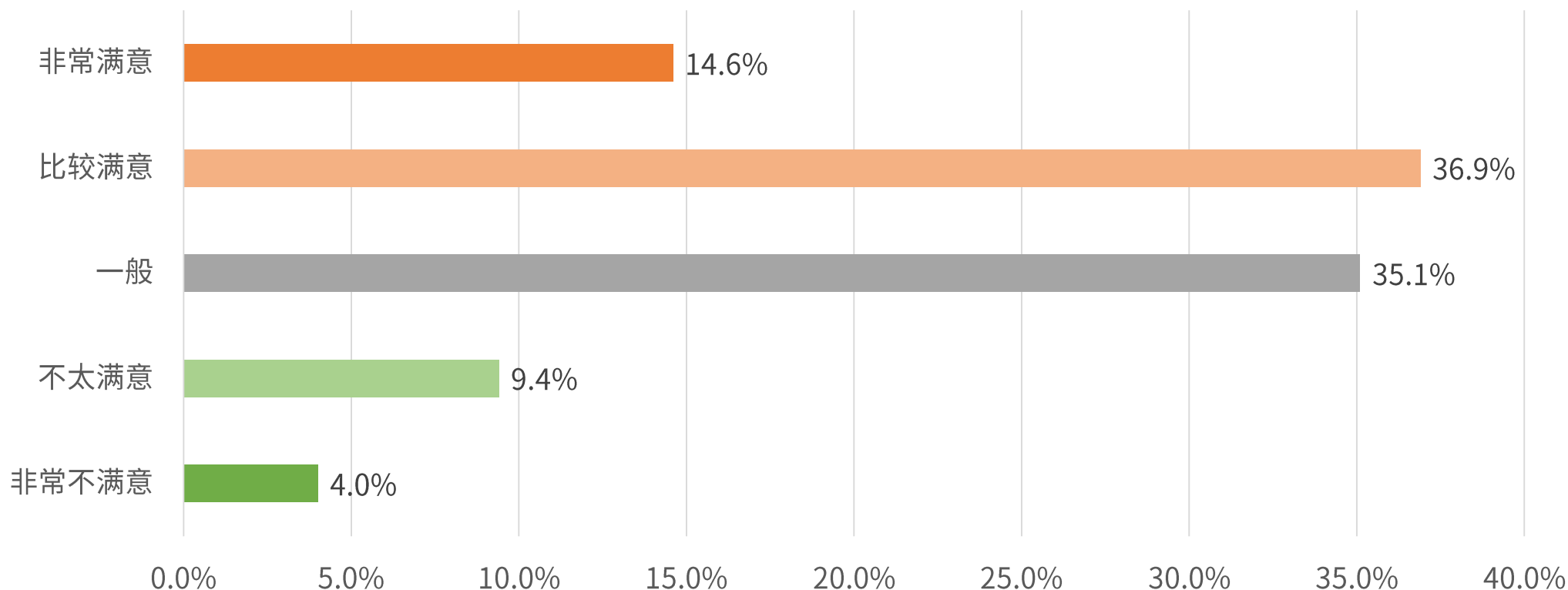
注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

现有充电技术的用户体验还不理想

根据对中国新能源汽车部分受访车主的调查发现，受访者对目前充电桩技术满意率为51.5%，不满率为13.4%，一般占35.1%。整体来说，现有充电技术的用户体验还不理想。

图5-7 部分受访车主对使用过的充电桩技术评价



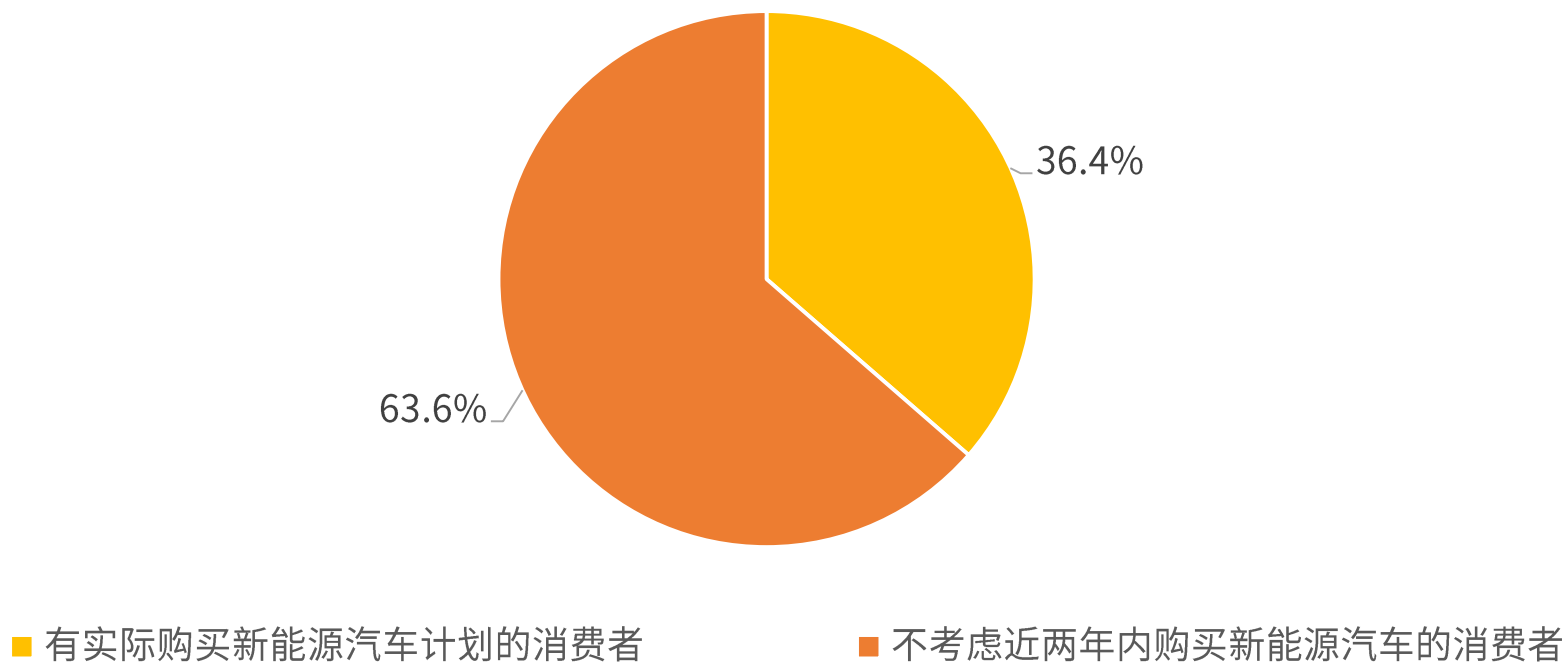
注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

消费者对新能源汽车的购买意愿不高

根据对关注新能源汽车消费者的调查发现，有实际购买新能源汽车计划的消费者仅占36.4%，63.6%的消费者不考虑近两年内购买新能源汽车。

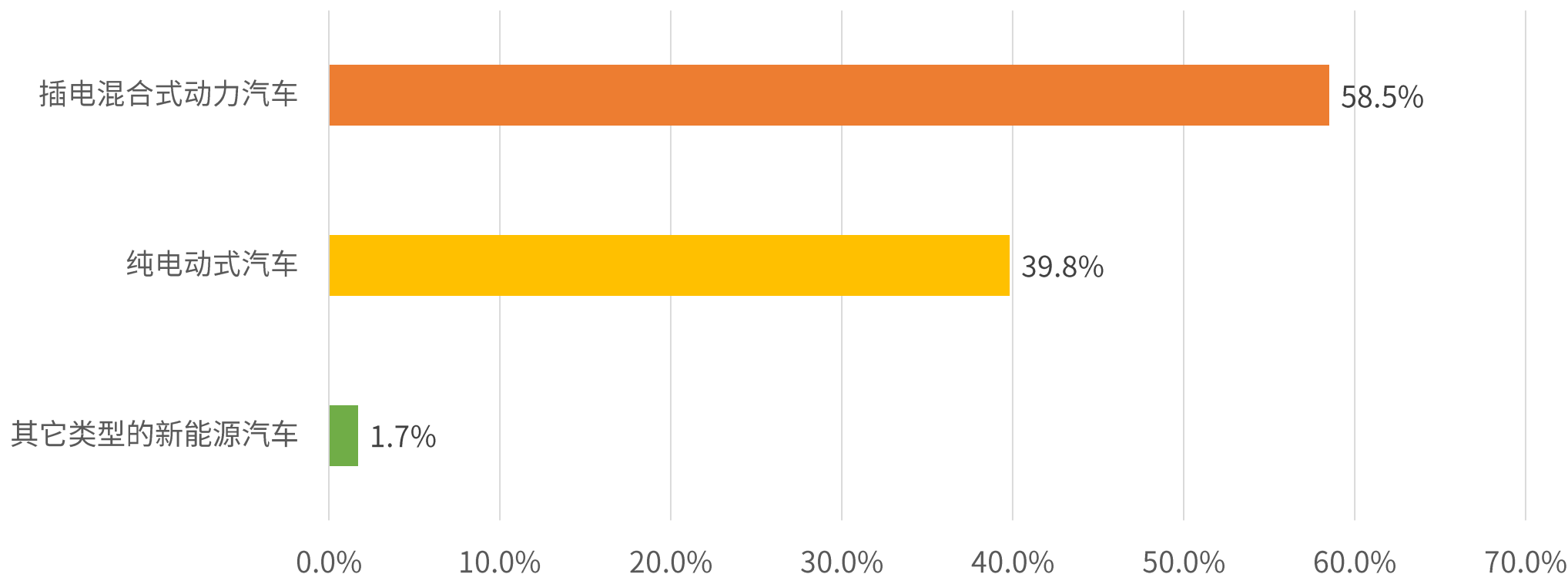
图5-8 部分消费者对新能源汽车的购买意愿



插电混合式新能源汽车更受消费者青睐

根据对关注新能源汽车消费者的调查发现，插电混合式动力汽车更受消费者青睐，占58.5%，而纯电动式汽车占比略低，为39.8%，其它类型的新能源汽车占1.7%。

图5-9 部分消费者对不同类型新能源汽车的购买意愿

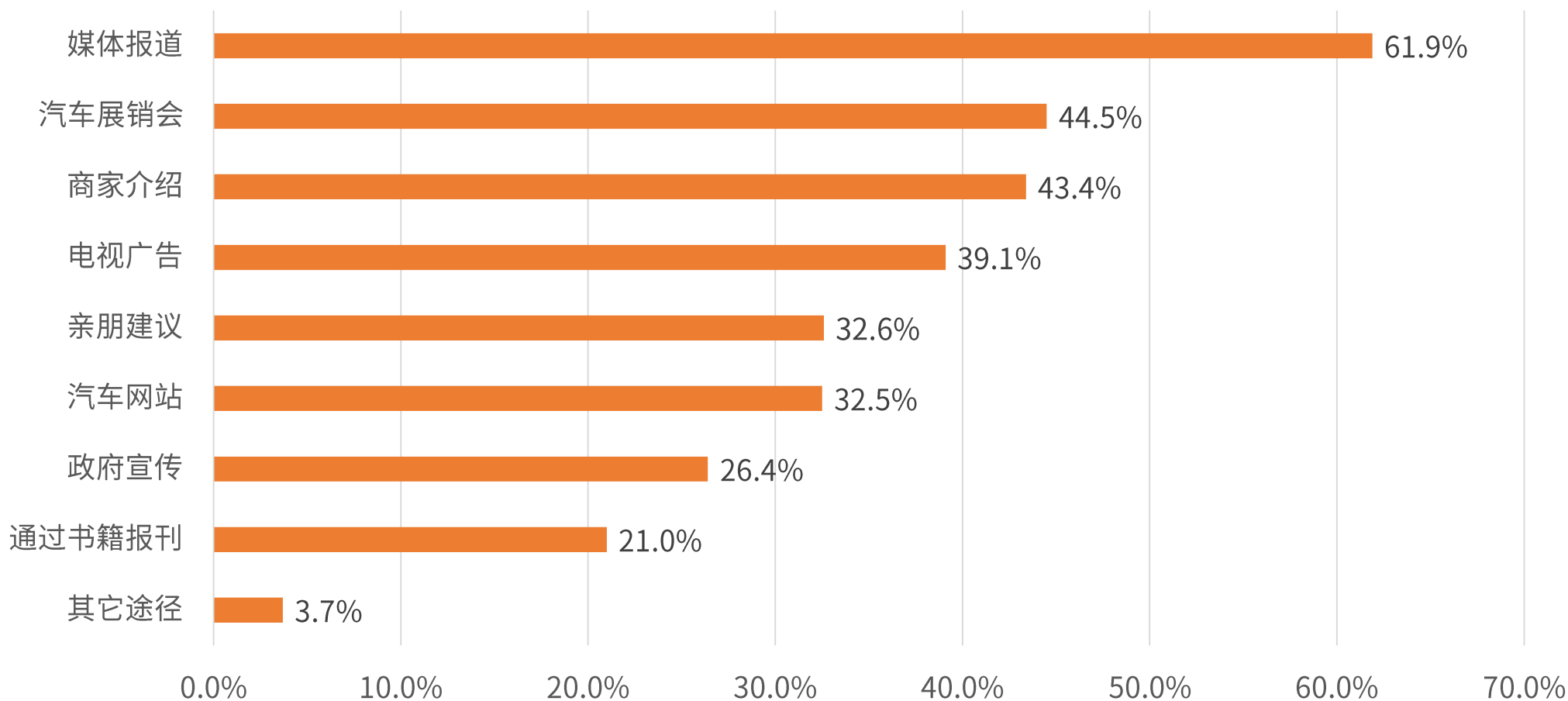


注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

媒体报道成消费者获取新能源汽车信息的最主要途径

图5-10 部分受访者获取新能源汽车相关信息的途径



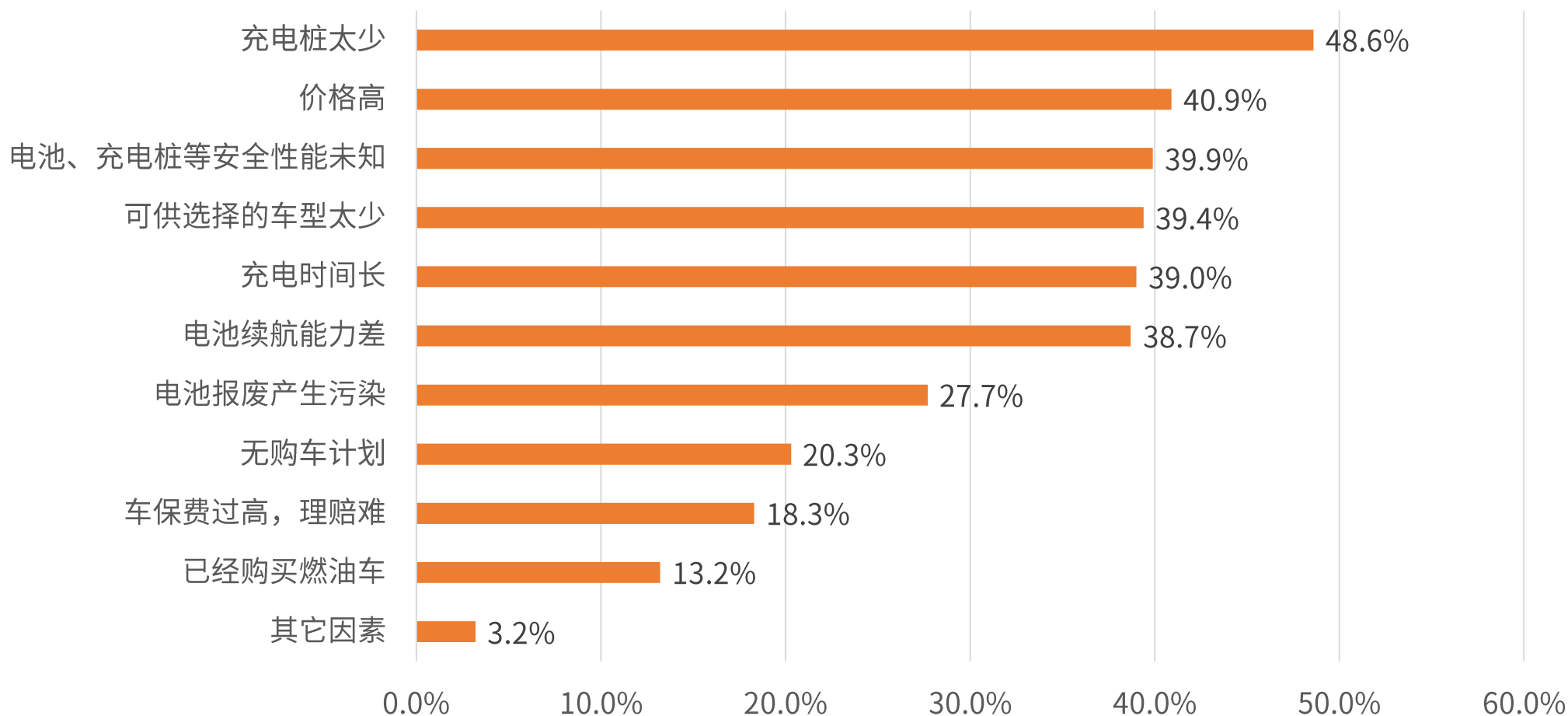
注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

题目形式为多选题。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

充电桩建设不足成消费者不选购新能源汽车主要原因

图5-11 部分受访者不选购新能源汽车的原因



注：调查时间为2018年8月至10月，共完成2010份问卷。

题目形式为多选题。

数据来源：广州市消费者委员会，iiMedia Research（艾媒咨询）

06

2018-2019 中国新能源汽车产业发展趋势

中国新能源汽车产业存在的问题

随着国家推出相关政策大力扶持充电桩产业的发展，充电桩的发展渐入佳境，形成了完整的产业链，其中包括三个环节，上游设备生产商、中游充电运营商和下游问题解决商。国内参与充电设施运营的包括：专业的充电运营商、电动汽车企业、网络运营服务公司等，主要通过搭建运营平台为用户提供“充电服务+增值服务”，但因前期投资巨大且电动车尚未大规模应用，充电运营行业普遍没有实现盈利。另外，在现实状况下，充电桩的互联互通正在制约着行业的发展，其作为发展难点一直被行业诟病。

表6-1 中国充电桩产业存在的问题

| 车与桩不协调 | 充电设施运维成本高 | 可持续盈利能力弱 | 兼容性问题 |
|---|---|--|---------------------------------------|
| 据中国电动汽车百人会报告数据显示，各大运营商反馈，目前充电设施的利用率在5%左右，对应到需求端，人们依然认为充电桩难找 | 充电设施的建设需要耗费成本支出，且后期运维成本居高不下，充电设施属于专业的电气设备，所以需要定期维护，保障安全运行，需要专业的人才 | 有些企业通过过低的服务价格进入市场，通过降低设备及服务质量获取权益，但其持续盈利能力较差 | 充电桩行业竞争充分，行业标准未得到及时建立，导致现在电池间的兼容性问题存在 |

中国新能源汽车产业存在的问题

◆ 新能源汽车电池的生产及其回收成为了产业继续发展的问题

新能源车虽然降低了碳排放，但是也带来了一些新的环境问题。例如，随着新能源汽车产业十多年来的发展，其电池的生产及其回收成为了产业继续发展的一大挑战。如果不及时应对，国内的新能源领域可能将走上先污染再治理的老路，对生态环境的危害巨大。2018年2月26日，工信部、科技部、环境保护部、交通运输部、商务部、质检总局、能源局联合印发了《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》，要求原始设备制造商负责新能源汽车电池的回收，并要求他们设立回收渠道和服务网点，用于收集、储存废旧电池并将其转移给专业回收商。汽车制造商还必须建立维护网络，方便公众维修或更换旧电池。

◆ 动力电池材料回收产业还处于粗放型发展阶段

中国动力电池材料回收产业还处于粗放型发展阶段，相关行业标准尚未确立，材料回收企业营收、利润增速极易受到大宗商品价格、人民币汇率起伏等的影响。材料回收企业下一步提高自身竞争力的方向除扩大回收种类、产生规模效应的同时，还应不断通过技术创新、产业升级，向精细化、效益化方向深耕。

◆ 动力电池的安全性

目前中国的电动汽车没有年检制度，纯电动汽车的电池密封失效或质保期过期后缺乏管理，隐藏不少安全隐患。

中国新能源汽车产业面临的挑战

■ 结构性产能过剩

结构上，中国新能源汽车高端产能不足和低端产能过剩并存。产业出现盲目扩张、投资过热苗头，一些低水平企业采取低质低价竞争方式扰乱市场，影响了产业发展的整体水平。

■ 市场竞争

中国新能源汽车既要面对来自传统燃油车，也要面对来自国外新能源汽车品牌的竞争。目前中国新能源汽车与传统燃油车相比，暂时没有明显的竞争优势，与国际上先进的新能源汽车品牌相比，也仍然有较大差距。

■ 资源环境制约

随着新能源汽车数量增加，全球金属资源争夺日益激烈，而中国金属锂、钴等主要动力电池资源缺乏，资源稳定供应和价格稳定的挑战较大。

中国新能源汽车产业未来发展趋势展望

电动汽车市场快速扩增，充电桩需求进一步扩大

新能源汽车的发展是大势所趋，其成长离不开电池和充电桩。随着中国大力发展新能源汽车，目前中国已成为全球第一大新能源汽车市场，同时中国电动汽车的总保有量也领先于世界水平。未来新能源汽车体量还将继续增大，充电桩数量也随之增长。此前，国家电网曾表示计划到2020年建设电动汽车公共充电桩12万个，未来国内充电桩数量还将大幅增长。

政策利好，充电桩行业迎来投资热潮

根据利好政策的推动，分布式民营充电站在全国各地迅速建立。根据电动汽车充电方案供应商智充科技统计，旗下服务的民营充电站在运营能力方面已经超过国营站点，成熟区域的充电运营商已经开始享有丰厚的充电收益。这得益于充电站建设和运营方案可以满足本地化、非专业运营商的操作，面对充电这个潜力巨大的市场，民营资本已经纷纷进入。

交流充电桩进一步普及

目前，交流充电桩在市场占比最大。未来，电动汽车的充电趋势将是私人交流充电桩日常慢充+公共快充补电结合，慢速充电桩的建设需要进一步加快进度和提高使用效率。

中国新能源汽车产业未来发展趋势展望

动力电池冷却技术升级

目前，动力电池行业中常规的冷却方式有四种，自然冷却、强制风冷、液冷、直冷。动力电池的冷却性能的好坏直接影响电池的效率，同时也会影响到电池寿命和使用安全。未来，随着电池能量密度的提高，动力电池PACK热管理技术日益突出，冷却技术将进一步升级。

动力电池系统业务拆分

未来，动力电池系统业务将逐渐被主机厂拆分，其技术将更加明晰。结构件、电池单组、模组、电池管理系统、高压配电等都有可能形成不同的细分市场。一旦形成多细分市场，将打破原有的市场格局，使专攻某一细分领域，具备一定技术积累的企业，能够快速发展，有更多的资本可以投入研发，加快细分领域的技术进步。

政策促进动力电池企业优胜劣汰，加速行业整合

随着国家不断出台新能源汽车相关的法规政策。其中，不少是关于动力电池的文件。国家对动力电池生产企业管理规范标准的提高，以及动力电池国家标准的更新，部分技术、产能不足的企业将面临淘汰，行业加速整合。

中国新能源汽车产业未来发展趋势展望

氢燃料电池汽车前景广阔，产业化尚需爬坡过坎

纯电动汽车的短板是续航里程和充电时间，因此在现阶段不能满足量大面广的远程公交、双班出租、城市物流、长途运输等市场需求，未来新能源汽车的产业化重点将会向燃料电池汽车拓展。燃料电池的战略不仅体现在汽车上，燃料电池作为氢能燃料电池的整体，是能源革命的前沿技术，不仅用在汽车上，更多的可能是应用在商用车、火车、轮船、发电等方面。虽然中国在制氢环节拥有独特的资源优势，但由于氢燃料电池技术商业化起步较晚，依然面临制氢、储氢、运氢和加氢技术不完善、标准不统一的问题，导致了加氢难。

在硬件供应链方面具备独特壁垒的整车企业将在竞争中收益

在整车厂投资标的方面，在汽车零部件供应商还没有那么开放化的现阶段，那些在传感器、动力电池以及其他零部件等硬件供应链方面具备独特壁垒的整车企业将在竞争中收益。例如拥有动力电池业务的比亚迪和背靠汽车零部件研发、生产商万向集团的全资子公司万向电动汽车有限公司。

中国新能源汽车产业未来发展趋势展望

新能源汽车将在电动的基础上，借力互联网创新思维，向智能化方向发展

相对于传统汽车，新能源汽车更适合自动驾驶。作为未来出行的另一趋势，共享出行也备受市场青睐。造车新势力和传统车企都纷纷出击，为从生产制造商向出行服务商的转型而布局。新能源汽车在中国将会进入一个新的发展阶段，即与自动驾驶和共享出行相叠加。新能源汽车的智能化发展将引领未来的出行格局，对绿色环境和绿色交通产生深远的影响。

新能源汽车产业发展驱动力正在由政策驱动转向市场驱动

新能源汽车产业快速发展的驱动力主要来自于供给端产量大幅提升、需求端市场逐步成熟两方面。其中，供给端政策红利期接近尾声，需求端市场因素逐步成主要驱动力。其中，动力电池成本下降和消费者接受度提升是推动新能源汽车市场发展的关键因素，因此拥有技术创新能力和上下游产业链融合能力的电池企业将在市场竞争中受益。

新能源汽车市场发展蓬勃，企业众多，但可能即将面临大规模的整合和“洗牌”

当前电动汽车企业的商业模式在很大程度上依赖于正在逐步被淘汰的政府补贴模式，补贴的减少将对一些新能源汽车生产企业带来资金压力。当然，科技的进步以及大规模量产也会降低新能源汽车成本。行业的不断扩大、补贴政策的缩小及生产成本的下降将使得新能源汽车市场竞争更加激烈，推动行业的整合。

汽车产业新视角的来源：艾媒汽车产业研究中心是艾媒研究院（iiMedia Institute）的一部分，中心针对汽车产业商业模式与投资决策两项最重要的问题进行深入研究，并围绕当前企业面对的复杂挑战提出了新思路。

先进的大数据监测手段，尖端的研究和深刻的洞察分析为我们的客户提供了他们所需的见解和决策资讯，令他们可以借助新经济时代的互联网思维重新审视当前的社会环境和产业结构，选择最有效的方式应对不断变化的环境。

需要了解有关iiMedia Research和更多研究，请访问<http://www.iimedia.com.cn/consult.jsp>

本报告是汽车产业解决方案中心研究成果的一部分，后续本研究中心将继续在汽车产业领域开展相关研究，敬请关注。

关于艾媒咨询

iiMedia Research(艾媒咨询)是全球知名的新经济产业第三方数据挖掘和分析机构，2007年诞生于广州，在广州、香港、北京、上海、硅谷设有运营和分析机构。艾媒咨询致力于输出有观点、有态度、有结论的研究报告，以权威第三方实力，通过艾媒大数据决策和智能分析系统，结合具有国际化视野的艾媒分析师观点，在产业数据监测、调查分析和趋势发展等方向的大数据咨询具有丰富经验。艾媒每年公开或定制发布新经济前沿报告超过500份，覆盖了人工智能、新零售、电商、教育、视频、生物、医疗、音乐、出行、房产、营销、文娱、传媒、金融、环保与公共治理等领域，通过深入数据挖掘，通过数学建模，分析推理与科学算法结合，打造有数据、有理论支撑的大数据分析成果。每天，全球超过100家主流媒体，1500家（个）自媒体、大V使用艾媒数据和分析师观点，覆盖语言类型包括中、英、日、法、意、德、俄、阿等约二十种主流官方版本。

基于公司自主研发的“中国移动互联网大数据挖掘与分析系统(CMDAS)”，艾媒咨询建立了互联网运营数据、企业舆情和商情、用户属性和行为偏好、零售数据挖掘、广告投放效果、商业模式等多维度的数据监测体系，可视化还原“数据真相”，实现市场趋势的捕捉和用户信息的洞察，提升品牌的行业竞争和影响力。

POIIMedia(艾媒舆情)
大数据舆情监控系统
(yq.iimedia.cn)

通过先进的文本分析挖掘技术，全面满足客户各类需求，危机预警追踪。



DatallMedia(艾媒北极星)
移动应用运营监测
(bjx.iimedia.cn)

科学统计分析流量来源，透视用户活跃留存流失，提升推广效率降低成本。



SurveyiiMedia(草莓派)
用户感知与体验监测
(survey.iimedia.cn)

增加精准用户画像维度，了解用户主观消费意愿，获取用户客观服务评价。



SoicaliiMedia
微信微博媒体监测
(SocialiiMedia)

及时发现机器造假刷量，评估公众号的传播实力，识别受众兴趣与偏向。



RankingsiiMedia(艾媒金榜)
权威消费品牌评价监测
(ranking.iimedia.cn)

独有的iiMedia大数据评价模型，结合多个维度实现品牌价值评价与排名；提供中立、客观的品牌信息及购物消费指南。



ADiimedia
移动广告效果监测
(www.adiimedia.com)

ATC独家防作弊算法，全流程用户行为跟踪，投放策略建议与优化。



—— **艾媒咨询大数据监测体系** ——

法律声明

权利声明

本报告由iiMedia Research（艾媒咨询）制作，文件所涉的文字、图片、商标、表格、视频等均受中华人民共和国知识产权相关法律保护，经许可引用时请注明报告来源。

未经艾媒咨询许可，任何组织或个人均不得以任何形式擅自使用、复制、转载本报告或向第三方实施许可，否则，艾媒咨询将保留追究其一切法律责任之权利。艾媒咨询允许媒体和学术研究机构部分引用本报告数据和相关内容，但是必须标注出处。

免责声明

本报告所涉之统计数据，主要由行业访谈、用户调研、市场调查、桌面研究等样本数据，结合专业人员分析及艾媒咨询大数据系统监测、艾媒相关数据分析模型科学计算获得。由于调研样本及计算模型的影响与限制，统计数据仅反映调研样本及模型计算的基本情况，未必能够完全反映市场客观情况。鉴于上述情形，本报告仅作为市场参考资料，艾媒咨询不因本报告（包括但不限于统计数据、模型计算、观点等）承担法律责任。

本报告中的所有资料及图表仅供参考使用是基于大数据监测系统，结合行业特定标准以及学者及业界专家意见综合进行的，仅供参考。投资者依据本报告提供的信息、资料及图表进行投资项目所造成的盈亏与本报告无关。

阅读、使用本报告前，应先审慎阅读及充分理解上述法律声明之内容。阅读、使用本报告，即视为已同意上述法律声明；否则，请勿阅读或使用本报告。

艾媒商城

只做优质报告!



扫描二维码查看更多报告

咨询

网址: <http://report.iimedia.cn>

邮箱: report@iimedia.cn

商城会员及平台充值享受更多优惠! 详情请联系客服 ↑



全球领先的移动互联网产品对标分析平台



扫描二维码查看更多数据

咨询

网址：<http://bjx.iimedia.cn>

邮箱：alex@iimedia.cn

涵盖数十个领域，三百个细分行业，监测超过3万款APP

全功能版：提供APP下载、活跃、留存、渠道分发及转化等全维度数据，可进行APP用户分析、运营分析、质量分析、竞争分析等

艾媒报告商城用户158****5024专享 尊重版权，严禁篡改、转售等侵权行为

2019和我们 一起用数据预见未来



用数据说话!

全球领先的新经济产业
第三方数据挖掘与分析机构