

全球电动车需求月报

—中国增量可观增速递减，欧美需求有望边际分化

张再宇 高级分析师
投资咨询从业资格号：Z0021479
2025年9月9日

核心数据与结论-中国市场

- **总量：**中国电车内需1-7月累计691万辆，累计同比+32%，累计+169万辆。7月中国电车内需104万辆，同/环比+17%/-7%，2024年同期环比-7%。7月内需渗透率51%，累计渗透率47%；中国电车出口1-7月累计128万辆，累计同比+81%，累计+57万辆。7月中国电车出口23万辆，同/环比+118%/+10%，2024年同期环比+20%。7月出口渗透率39%，累计渗透率35%。从乘用车周度销量来看，8月边际表现仍然可观。
- **结构性市场：**乘用电车1-7月销量773万辆，累计同比+37%，累计+208万辆。7月销量120万辆，同/环比+26%/-4%。7月渗透率52%，同/环比+4%/+3%。其中，<10万元、10-20万元、20-30万元、>30万元乘用车市场1-7月渗透率46%、46%、60%、53%，同比变化+15%、+10%、+11%、+0%；商用电车1-7月销量47万辆，累计同比+68%，累计+19万辆。7月销量7万辆，同/环比+78%/-15%。7月渗透率22%，同/环比+8%/+1%。
- **中国内需市场增长仍有支撑，但是增速预期或逐步回落。**重点关注：（1）结构性增量。电车正在全方位对油车形成替代，包括从高端向中低端倾斜，以及商用领域。车企积极开发下沉市场，中低价位市场渗透率的明显增长，结构性增量支撑下半年总量增长，<10万元、10-20万元乘用车市场分别对中国电车需求增长贡献33%、41%。同时，商用车的电动化水平偏低，渗透率增长幅度超过乘用车，对中国电车需求增长贡献8%。（2）以旧换新政策。2024年日均申请量为1.85万份，2025年截至5月31日，以旧换新补贴申请量达到412万份，日均申请量2.75万份，效果比去年整体好49%，主要原因在于“政策作用周期更长+补贴金额维持2024年加码后的水平+报废更新面向的旧车型范围进一步扩大”。不过，由于两年政策作用周期错配，基数效应叠加透支效应或导致整体下半年增速递减，同时考虑到地方资金偏紧，部分地区暂停补贴，虽然边际出现个别地区重启补贴的迹象，但静态地从下半年资金规模支持来看，效果或很难再超预期。中央3000亿资金下达节奏：1月、4月合计1620亿元，7月、10月合计1380亿元。

核心数据与结论-海外市场

- **总量：**海外电车需求1-7月累计375万辆，累计同比+23%，累计+70万辆。7月海外电车需求56万辆，同/环比+33%/-10%，2024年同期环比-19%。7月需求渗透率11%，累计渗透率11%。
- **区域性市场：**欧洲十八国电车需求1-7月累计204万辆，累计同比+26%，累计+42万辆。7月欧洲十八国电车需求29万辆，同/环比+40%/-18%，2024年同期环比-29%。7月需求渗透率23%，累计渗透率22%；美国电车需求1-7月累计94万辆，累计同比+5%，累计+5万辆。7月美国电车需求14万辆，同/环比+13%/+13%，2024年同期环比-3%。7月需求渗透率10%，累计渗透率10%。日韩电车需求1-7月累计17万辆，累计同比+21%，累计+3万辆。7月日韩电车需求3万辆，同/环比+13%/-6%。电车消费新兴地区（包括巴西、土耳其、泰国和印尼）电车需求1-7月累计26万辆，累计同比+84%，累计+12万辆。7月新兴地区电车需求4万辆，同/环比+95%/-18%。
- **短线美国可能出现抢购需求，中期欧美需求有望边际分化。**（1）美国电车需求的增长主要来自于汽车总量扩张，而渗透率的增长边际停滞。美国汽车在关税前的3月、7月整体都呈现出抢购需求，同时“大而美”法案将购车抵免政策的取消提前至9月底，或再次促成抢购需求。从中期看，美国暂停了美国政府对于电动汽车行业的资金支持，叠加美国目前深陷于高车贷违约率的矛盾之中，预计不论从总量还是渗透率结构，都很难看到增长驱动。（2）欧洲需求增长可观。欧洲给予车企“喘息”机会，但电动化方针暂未改变，虽然欧洲议会在5月宽限了碳排放要求，即25-27年平均的碳排放值达成2025年原定目标即可，但车企仍需向电动化方向努力，否则未来两年的压力依然较大。同时，欧洲部分地区有重启补贴的迹象。7月英国宣布6.5亿英镑的电车补贴计划，对3.7万英镑以下的电车给予3750英镑补贴，资金将持续至28-29财年，若假设补贴持续4年，约4.3万辆/年的电车可领取补贴；法国或重启租赁补贴计划，此申请从9月30日开放，总预算由2024年的6.5亿削减至3.7亿欧元，单车补贴上限由13000欧元降低至7000欧元。总预算和单车补贴降低，但补贴车辆的数量级变化不大，约5万辆左右。（3）新兴地区渗透率基数偏低，但比亚迪在新兴地区开发，电动化进程加快，长线持续性的增长仍需关注国家政策支持。

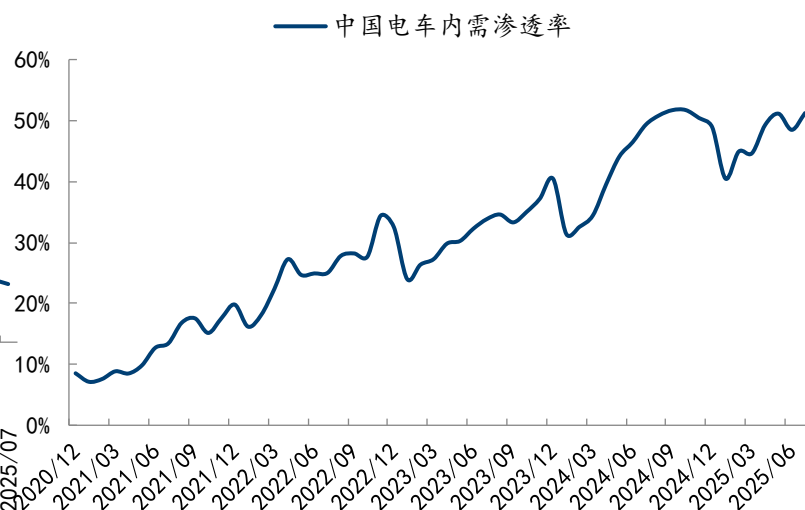
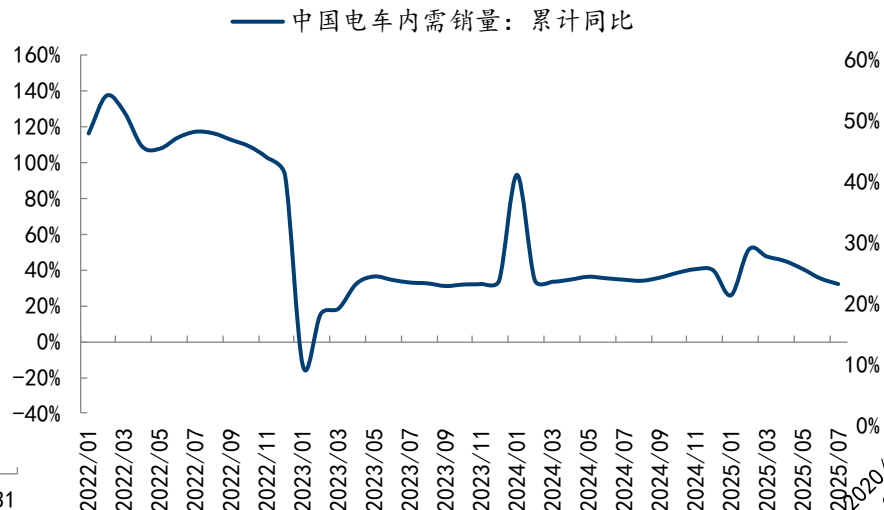
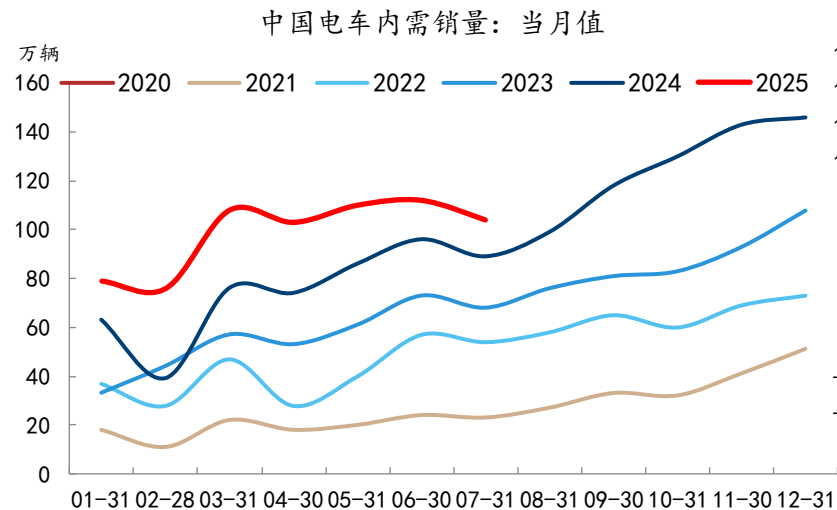
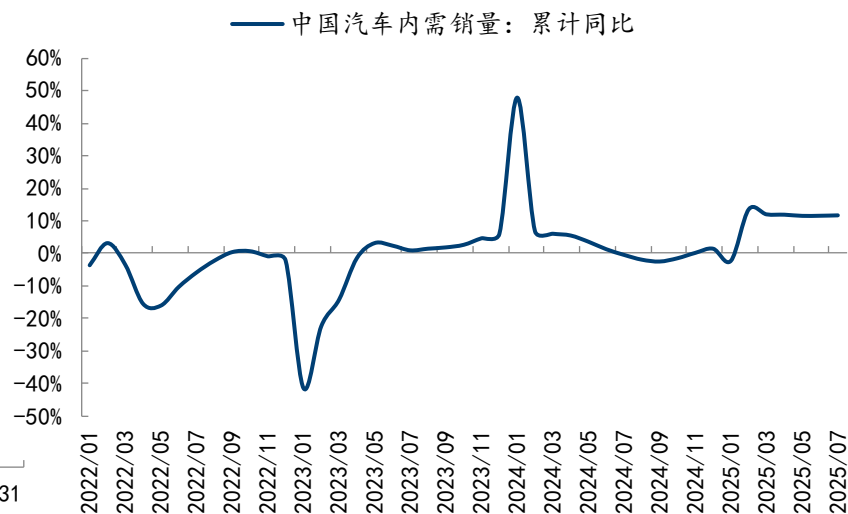
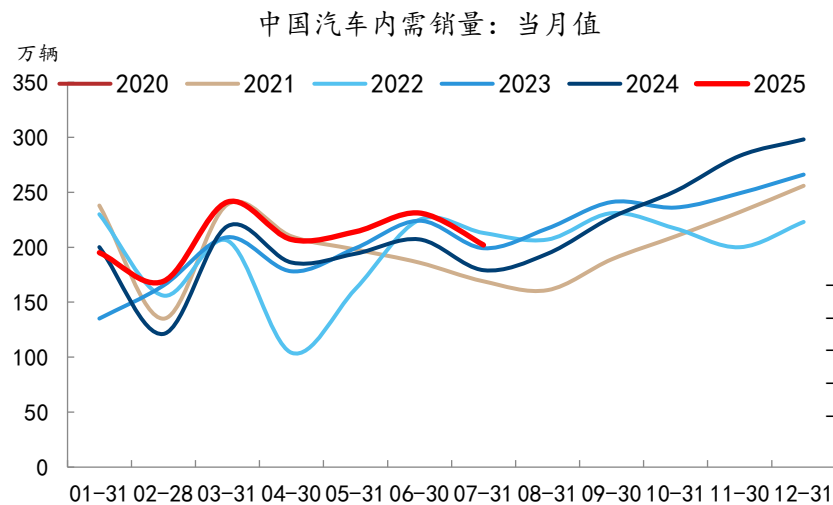
01

国内市场



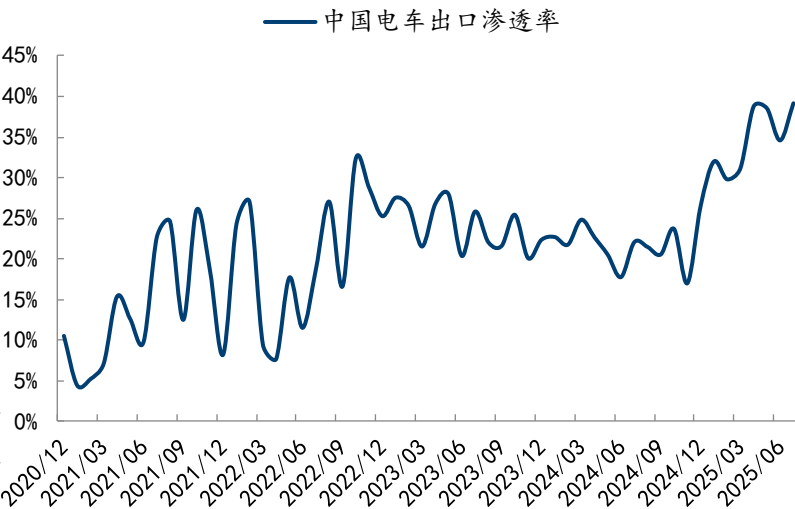
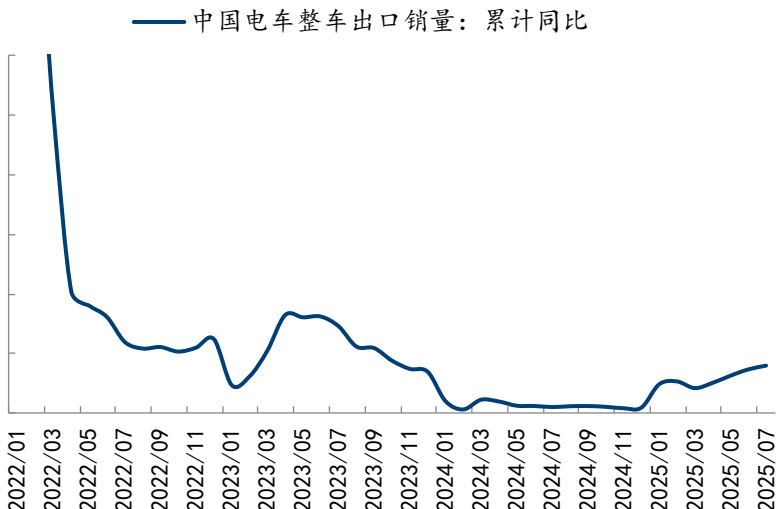
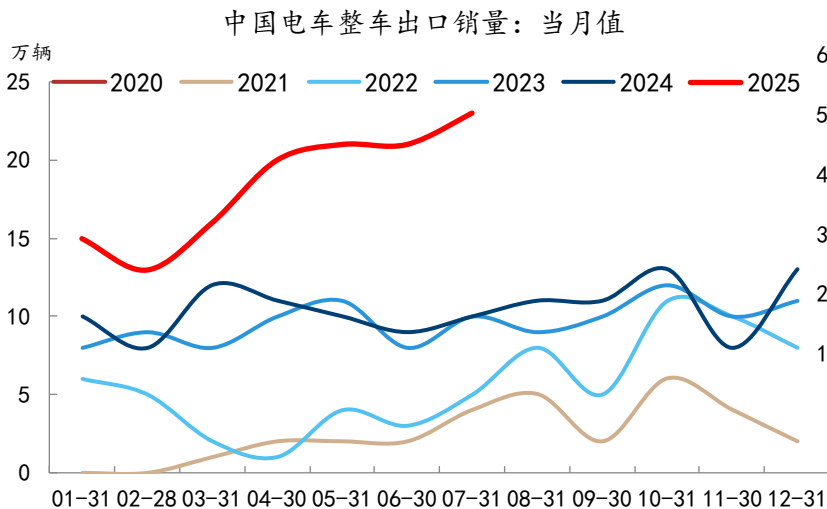
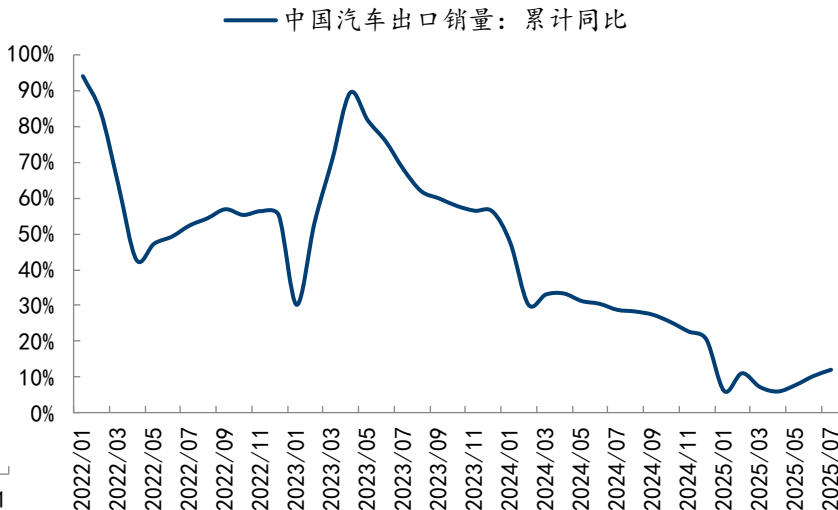
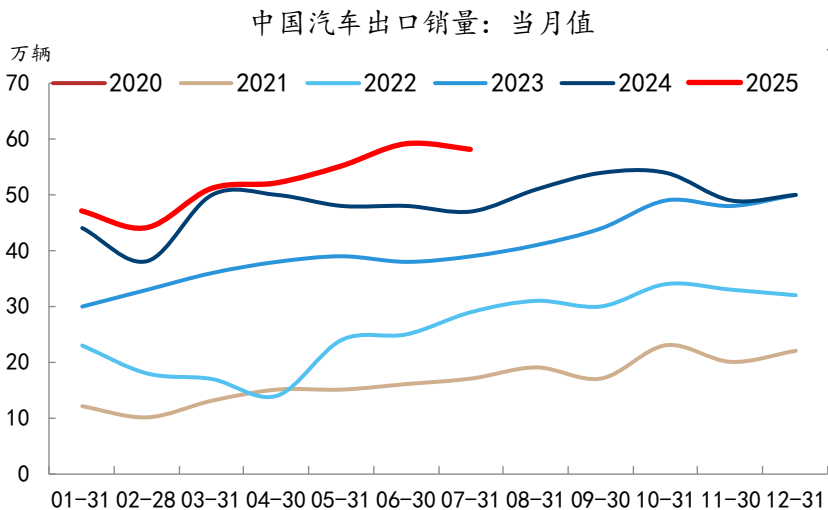
中国电车内需和渗透率

- 中国汽车内需1-7月累计1459万辆，累计同比+12%，累计+154万辆。7月中国汽车内需202万辆，同/环比+13%/-13%，2024年同期环比-14%。
- 中国电车内需1-7月累计691万辆，累计同比+32%，累计+169万辆。7月中国电车内需104万辆，同/环比+17%/-7%，2024年同期环比-7%。
- 7月内需渗透率51%，累计渗透率47%。



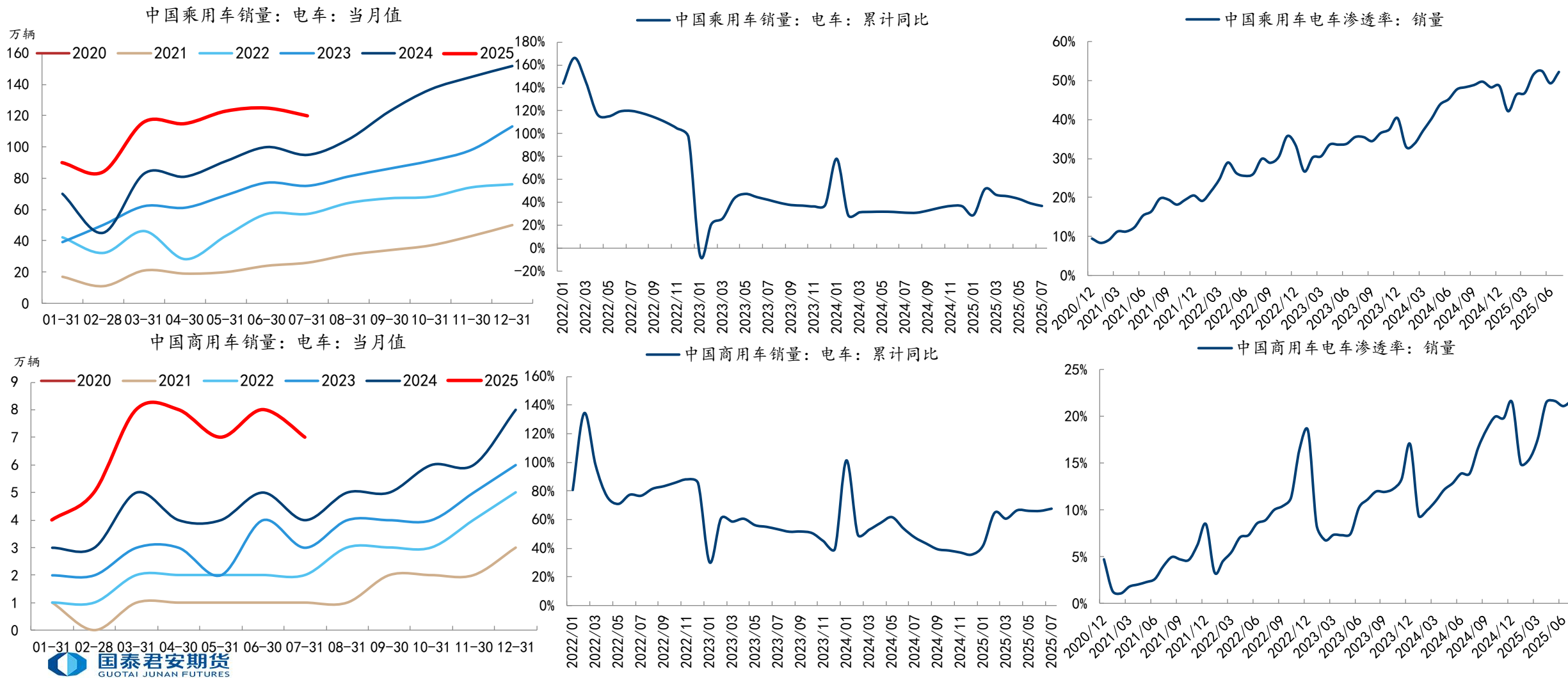
中国电车出口和渗透率

- 中国汽车出口1-7月累计365万辆，累计同比+12%，累计+39万辆。7月中国汽车出口58万辆，同/环比+23%/-2%，2024年同期环比-3%。
- 中国电车出口1-7月累计128万辆，累计同比+81%，累计+57万辆。7月中国电车出口23万辆，同/环比+118%/+10%，2024年同期环比+20%。
- 7月出口渗透率39%，累计渗透率35%。

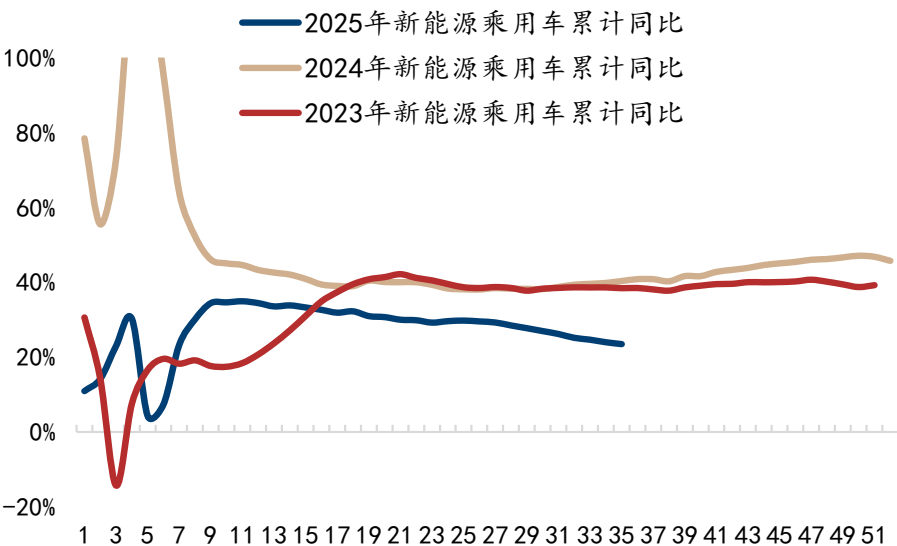
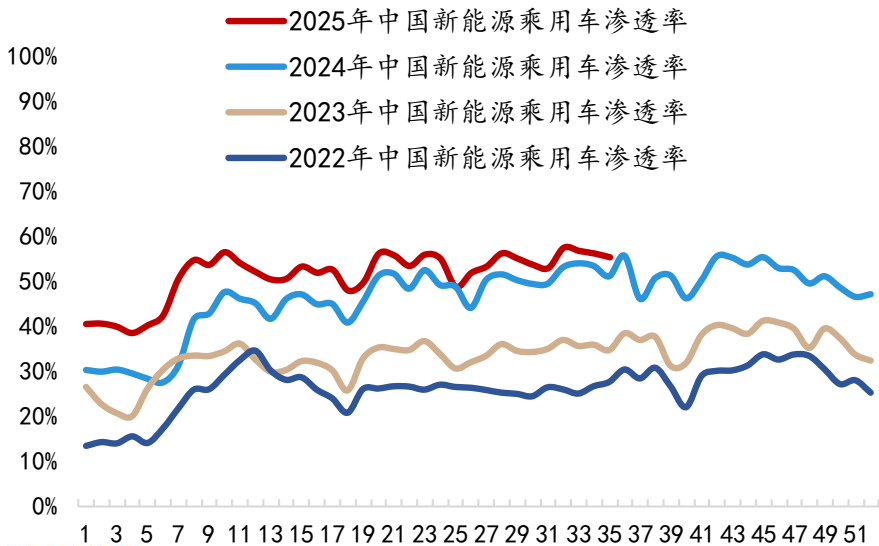
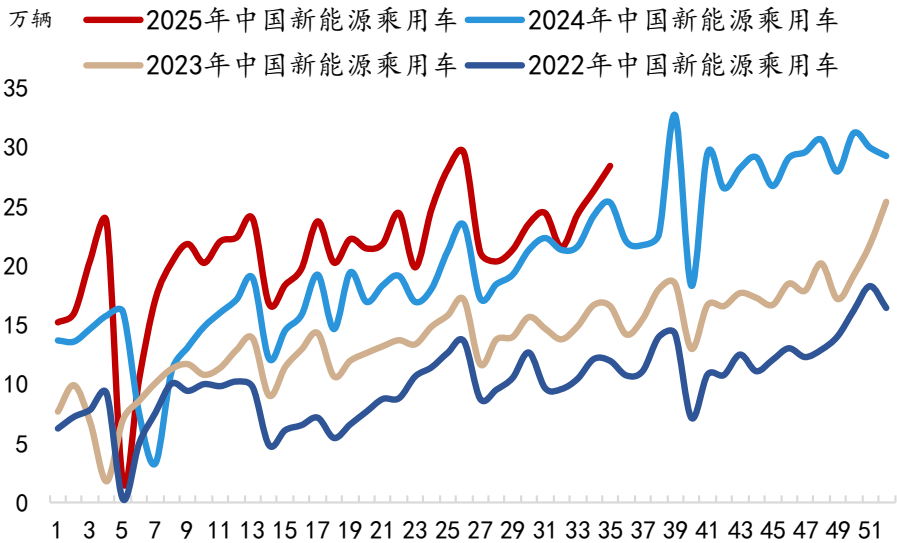
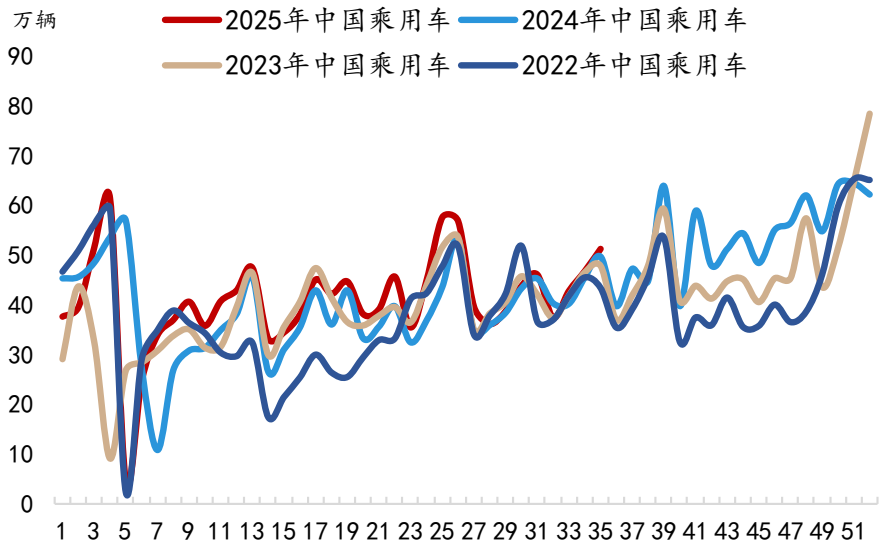


中国乘用和商用电车市场

- 乘用电车1-7月销量773万辆，累计同比+37%，累计+208万辆。7月销量120万辆，同/环比+26%/-4%。7月渗透率52%，同/环比+4%/+3%。
- 商用电车1-7月销量47万辆，累计同比+68%，累计+19万辆。7月销量7万辆，同/环比+78%/-15%。7月渗透率22%，同/环比+8%/+1%。

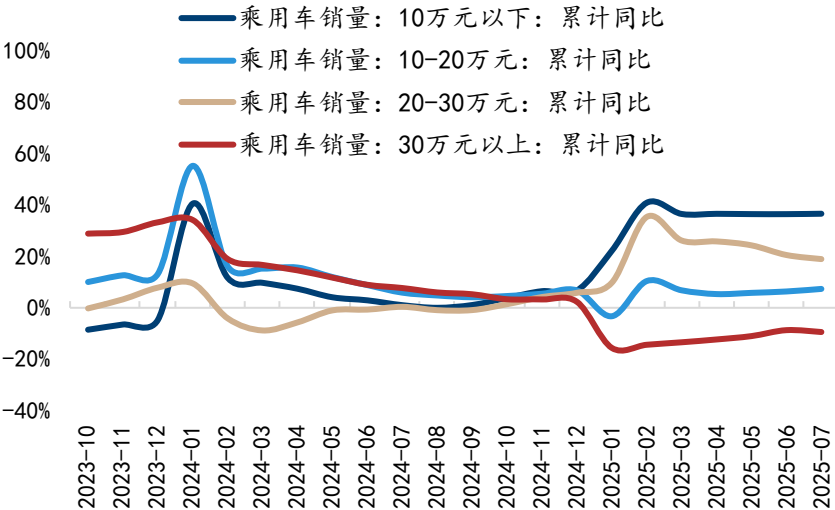
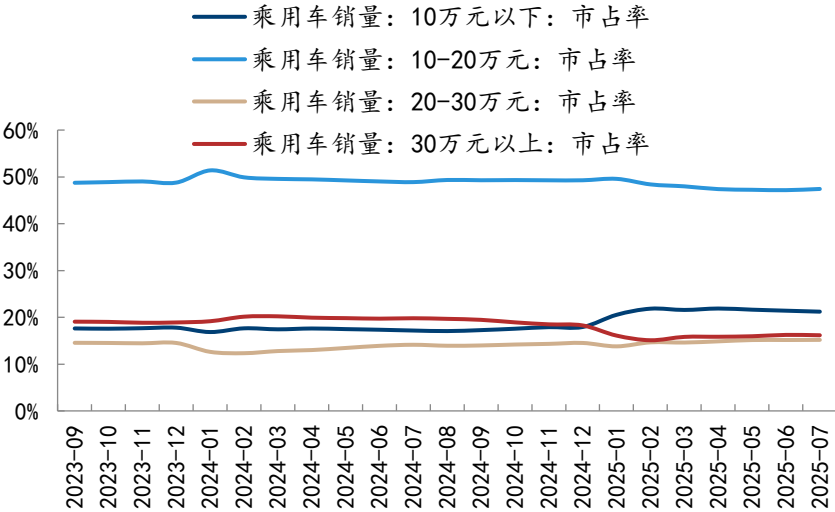
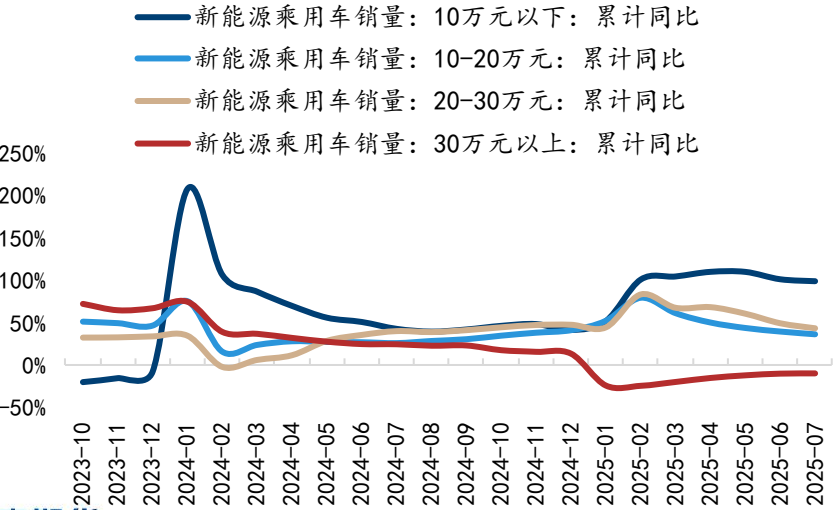
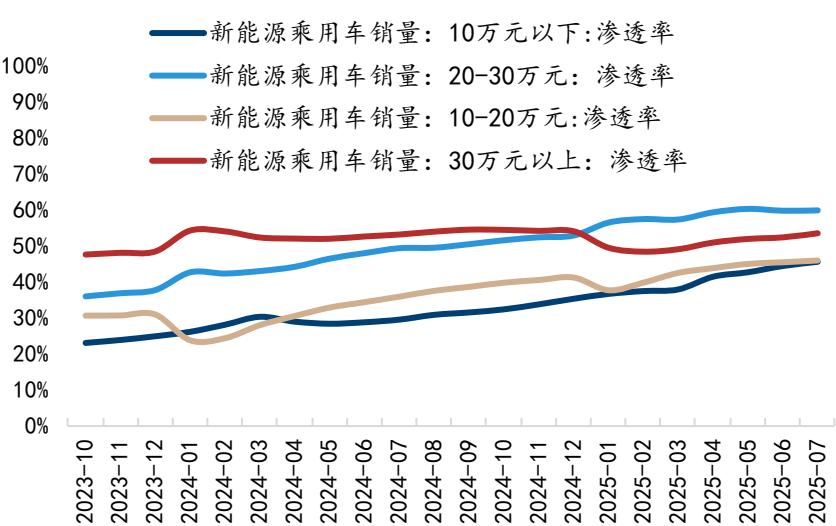


中国乘用电车市场周度跟踪（更新至8月31日当周）



中国乘用电车分价位市场

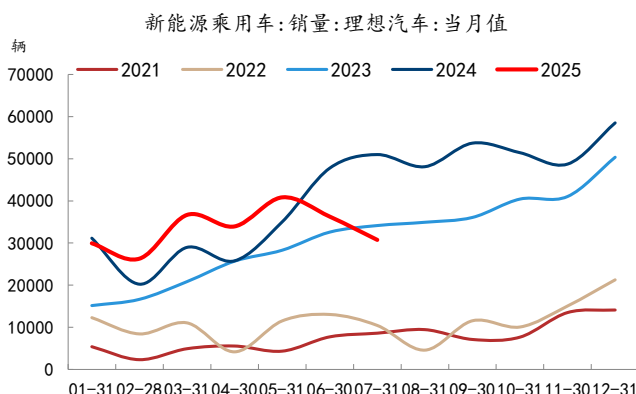
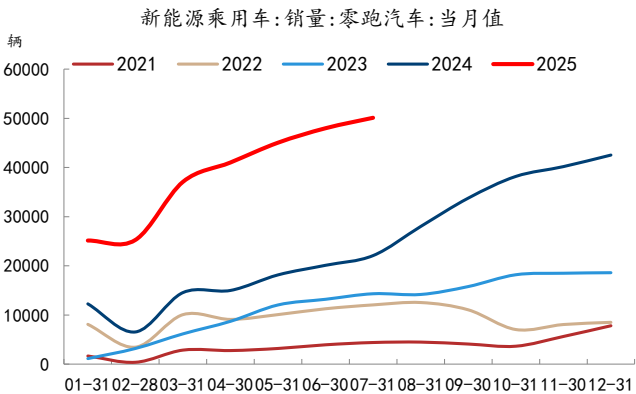
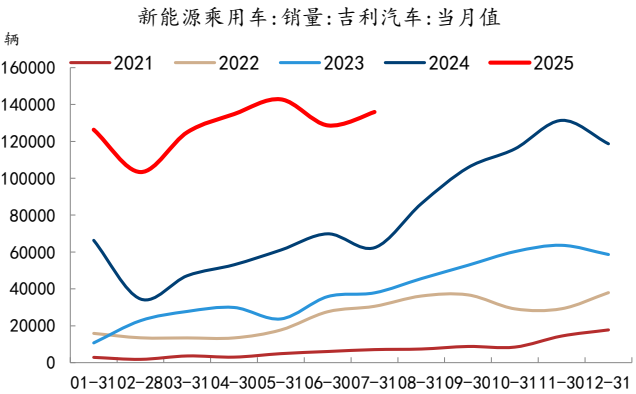
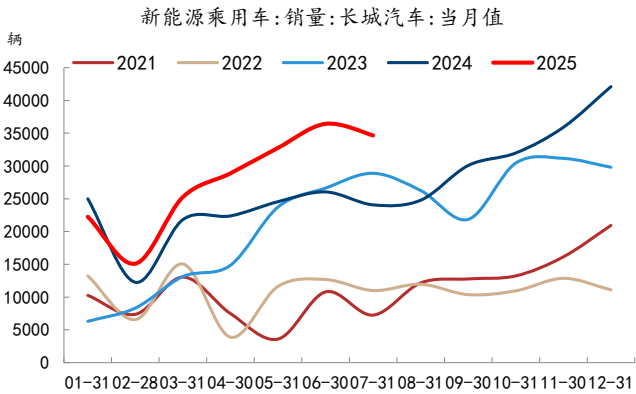
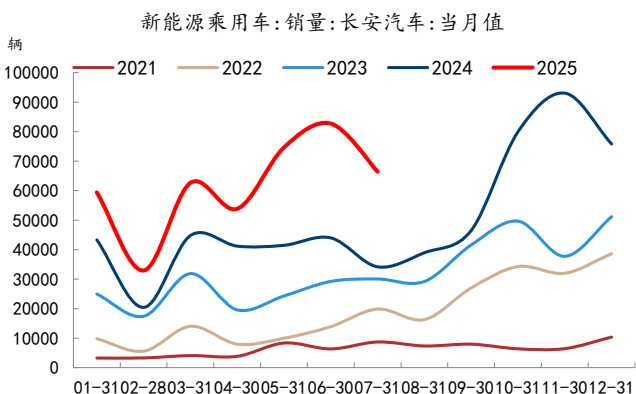
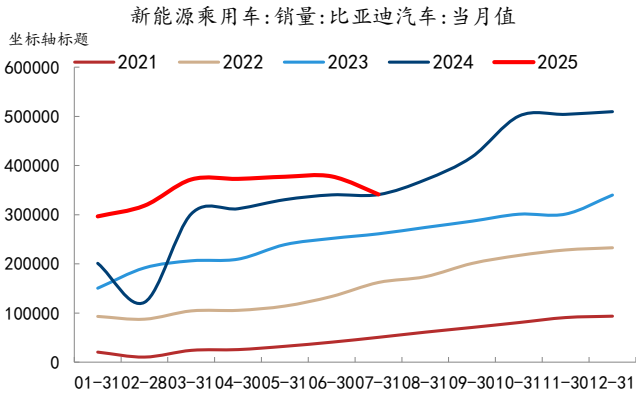
> <10万元、10-20万元、20-30万元、>30万元乘用车市场1-7月渗透率46%、46%、60%、53%，同比变化+15%、+10%、+11%、+0%。



重点品牌销量跟踪

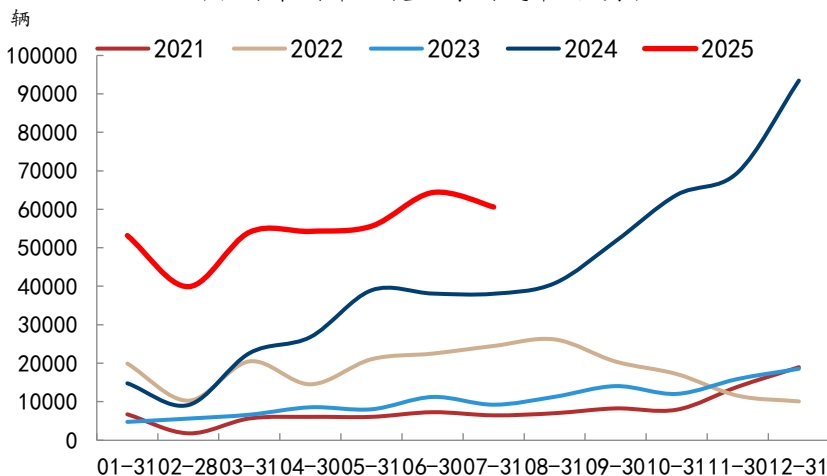
- 分集团来看，增量贡献度较大的包括比亚迪、吉利、奇瑞、通用、零跑、小米、长安等。
- 就市占率而言，比亚迪1-7月在销量市场仍然维持30%以上的市占率，吉利、通用、长安、特斯拉、奇瑞分别占据12%、6.6%、6.1%、5.7、5.2%。

集团	电车1-7月销量	市占率	累计同比增速	累计同比增量
比亚迪汽车 (BYD)	245.43	32.1%	26.0%	50.64
吉利控股集团 (Geely)	91.84	12.0%	113.0%	48.72
通用集团	50.57	6.6%	64.1%	19.76
长安汽车集团 (Changan/Chana)	46.26	6.1%	44.4%	14.23
Tesla	43.24	5.7%	-13.7%	-6.84
奇瑞集团 (Chery)	39.44	5.2%	102.1%	19.93
零跑汽车 (Leapmotor)	27.18	3.6%	149.8%	16.30
理想汽车 (Li Auto)	23.47	3.1%	-2.2%	-0.53
小鹏汽车 (XPeng)	23.39	3.1%	270.3%	17.07
赛力斯集团	21.58	2.8%	-11.5%	-2.80
长城汽车股份有限公司 (GWM)	19.49	2.6%	24.9%	3.89
小米集团	18.84	2.5%	328.3%	14.44
东风汽车公司	17.49	2.3%	52.0%	5.98
广汽集团	15.10	2.0%	-17.1%	-3.12
蔚来汽车 (NIO)	13.52	1.8%	25.2%	2.72
上海汽车工业(集团)总公司	12.12	1.6%	6.6%	0.75
北京汽车集团	9.76	1.3%	159.3%	6.00
中国第一汽车集团有限公司 (FAW)	9.07	1.2%	32.1%	2.20
宝马集团	7.81	1.0%	2.9%	0.22
大众集团	5.62	0.7%	-51.7%	-6.01
丰田集团	4.46	0.6%	33.1%	1.11
梅赛德斯-奔驰集团	4.01	0.5%	-8.1%	-0.35
其他	13.99	1.8%	-26.3%	-4.99

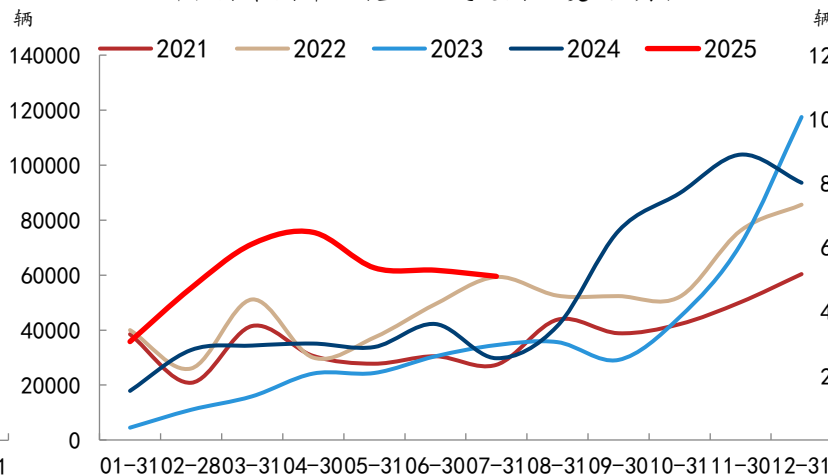


重点品牌销量跟踪

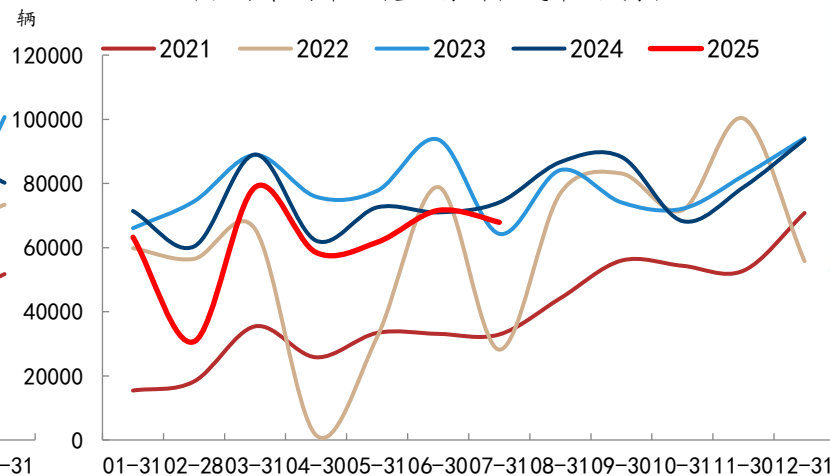
新能源乘用车:销量:奇瑞汽车:当月值



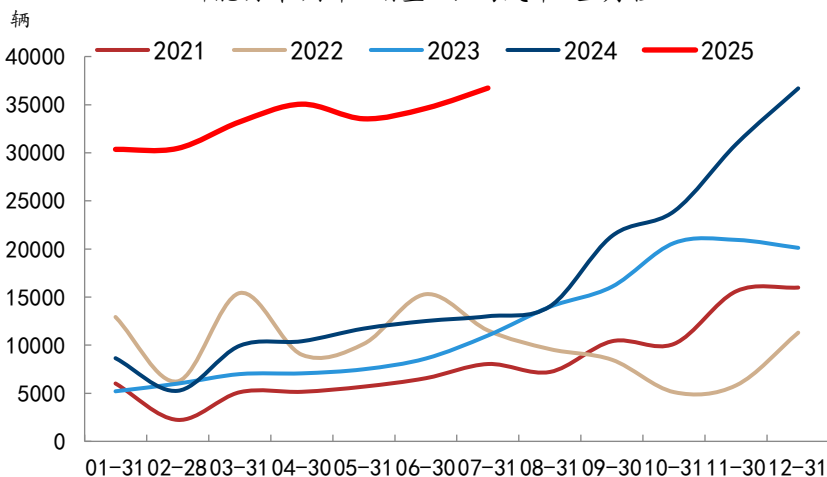
新能源乘用车:销量:上汽通用五菱:当月值



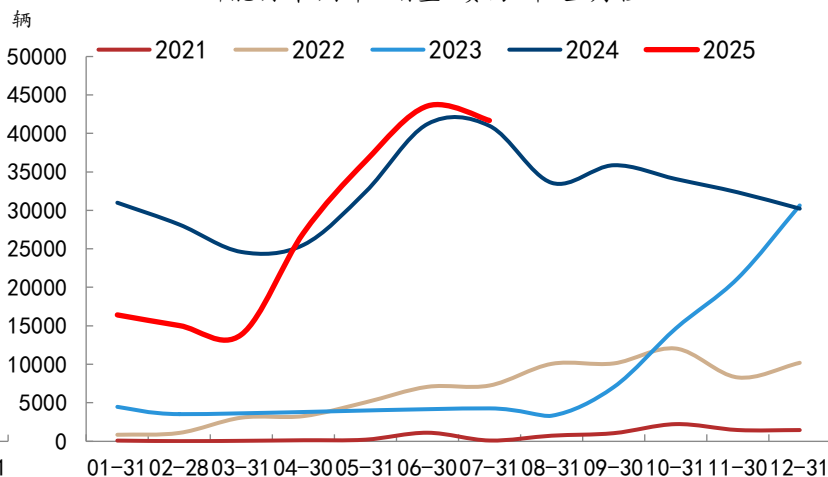
新能源乘用车:销量:特斯拉汽车:当月值



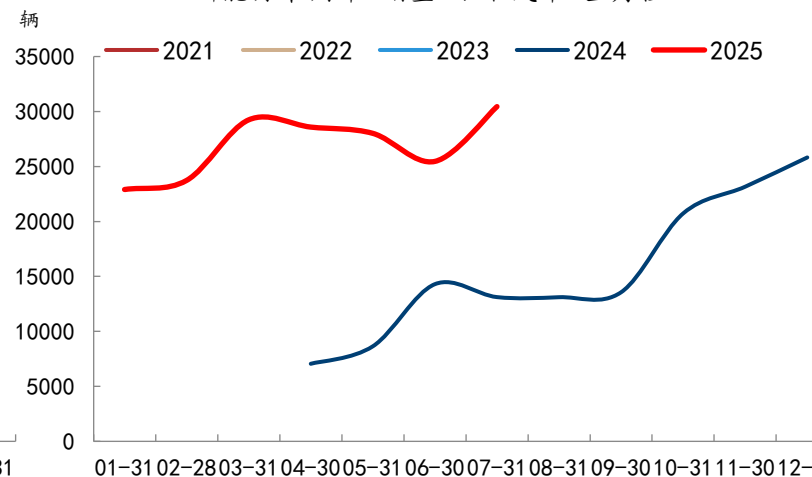
新能源乘用车:销量:小鹏汽车:当月值



新能源乘用车:销量:赛力斯:当月值

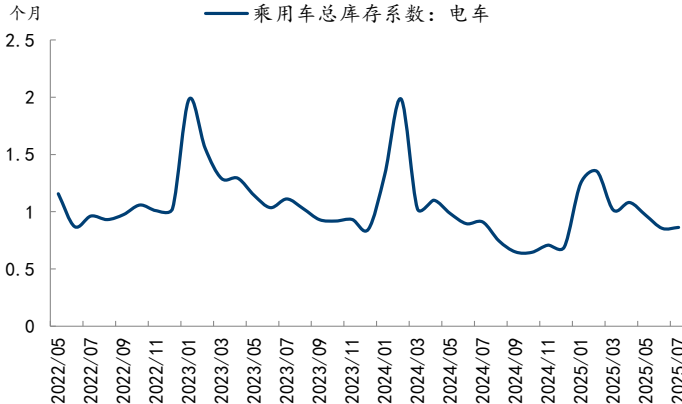
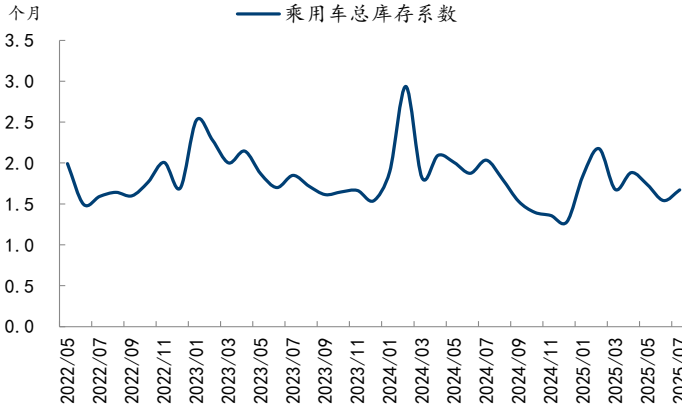
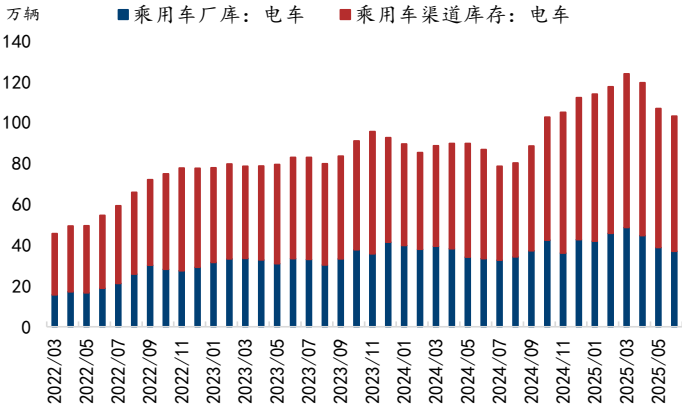
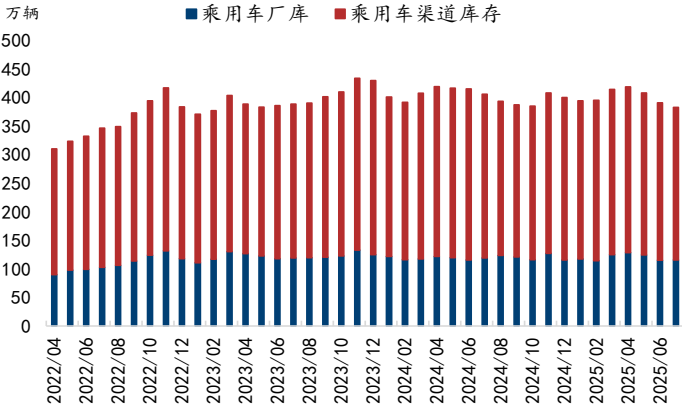
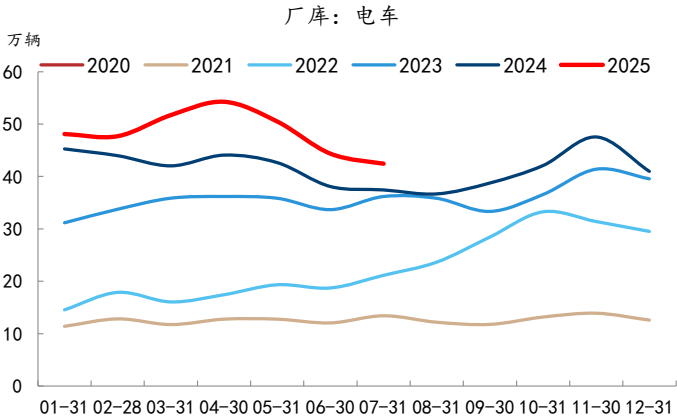
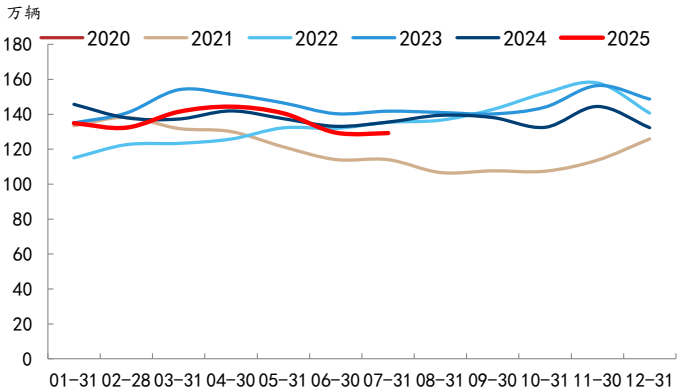


新能源乘用车:销量:小米汽车:当月值



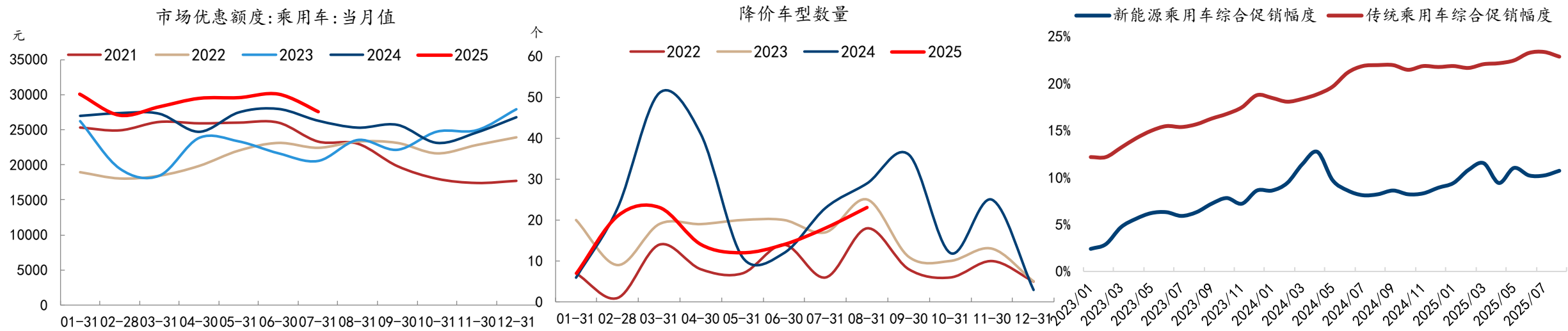
库存推演

厂库：汽车



车企风险指标	含义	最新数据	计算方式	标准	结论
市场需求指数	反映消费者购车需求强弱	43.0	经销商调研问卷（如“本月进店量同比变化”）	<50	需求疲软
库存指数	反映经销商库存水平的高低	54.7	经销商库存深度（库存量/月销量）的调研反馈	>50	库存偏高
平均日销量指数	反映经销商实际成交情况	45.3	经销商日均销量同比/环比变化的调研反馈	<50	成交偏低
从业人员指数	反映经销商员工稳定性及业务量	38.8	经销商员工数量、工作时长调研反馈	<50	业务缩减
经营状况指数	反映经销商整体盈利状况	41.4	经销商利润、现金流等财务指标的调研反馈	<50	利润低迷
预警指数	加权指标	57.0	综合加权计算	>50	存在压力
更新时间				2025-08	

汽车价格战跟踪



	2025年				2025年	2024年	2024年	2023年	2023年
降价车型的款数	Q1	Q2	7月	8月	1-8月合计	1-12月合计	1-8月合计	1-12月合计	1-8月合计
合计	51	40	18	23	132	215	161	146	129
传统	13	9	7	5	34	76	—	51	—
HEV	3	0	0	1	4	17	—	4	—
PHEV (含增程)	12	14	3	3	32	45	—	21	—
BEV	23	17	8	14	62	77	—	70	—

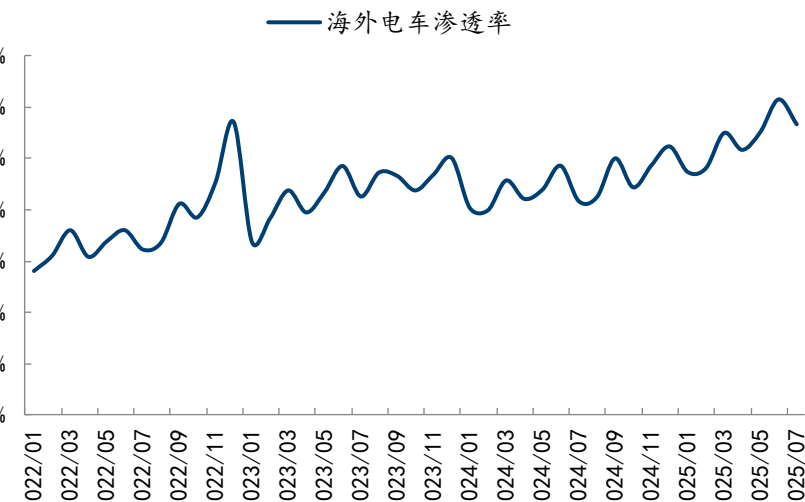
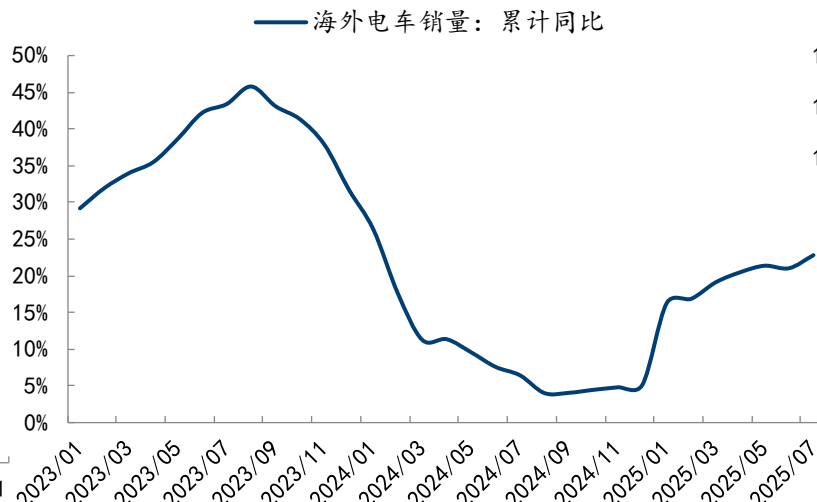
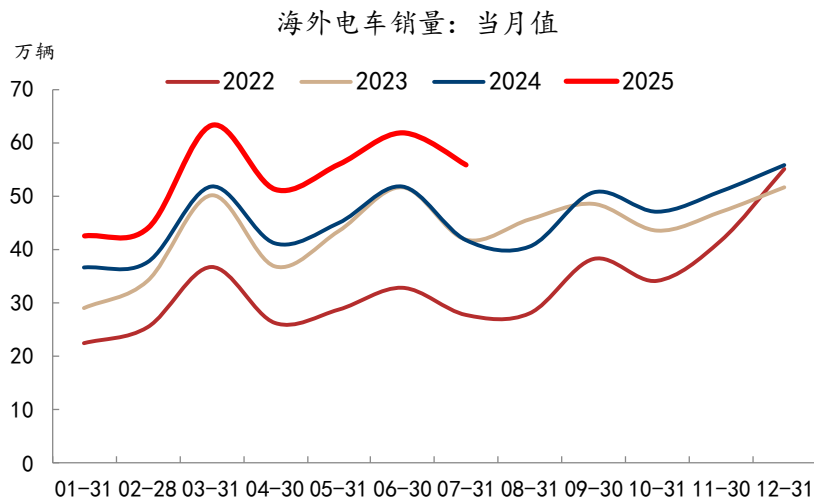
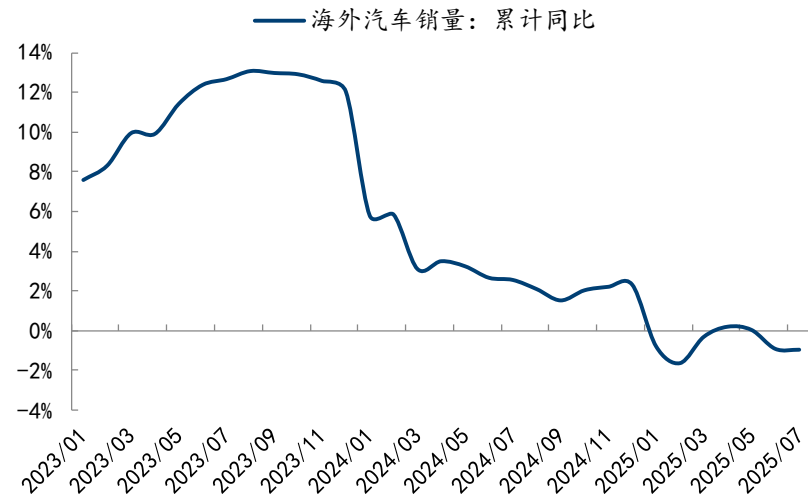
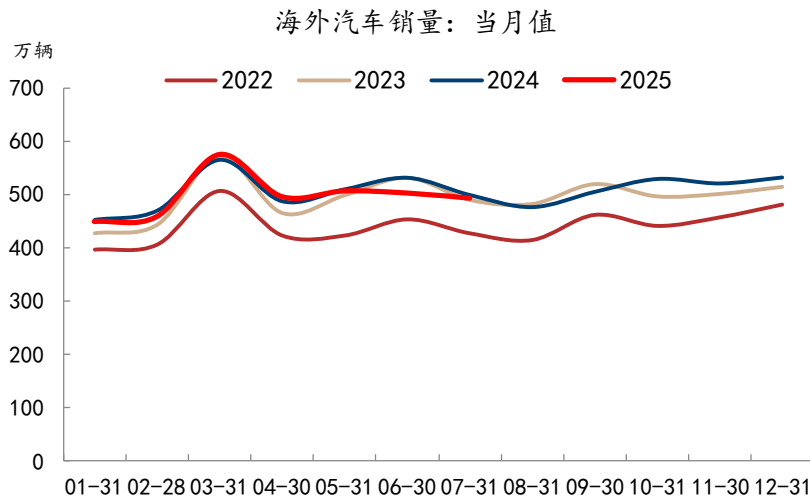
02

海外市场



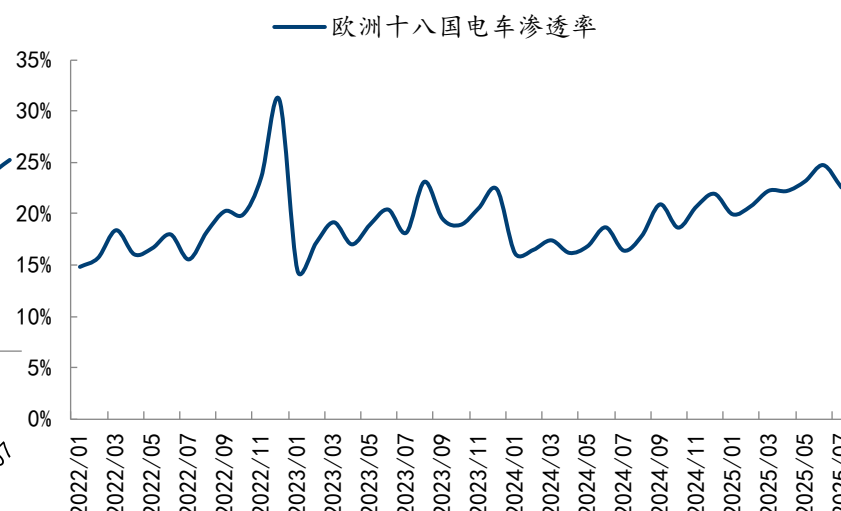
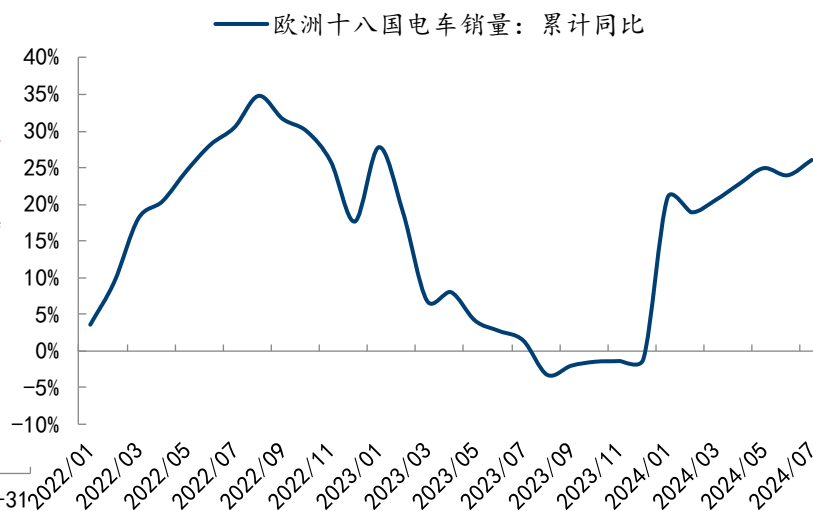
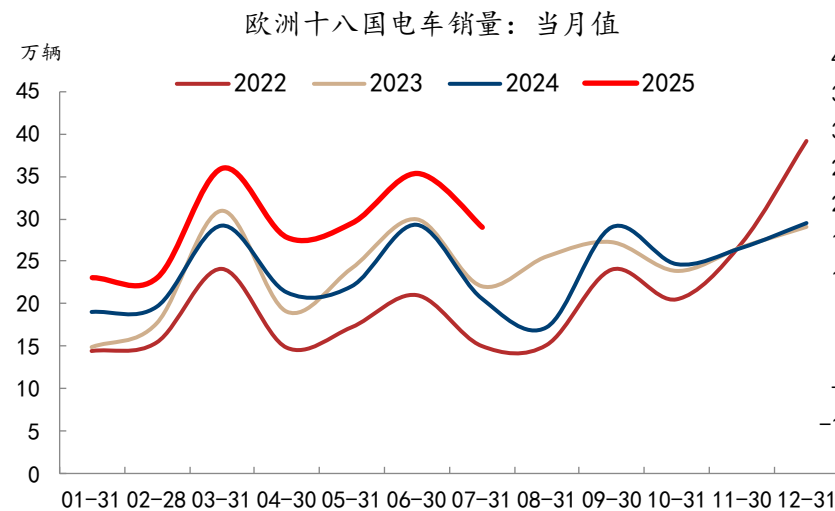
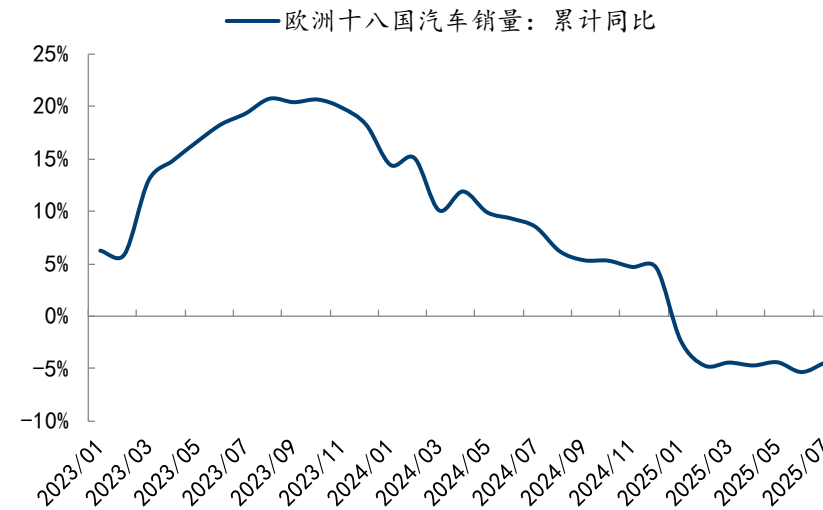
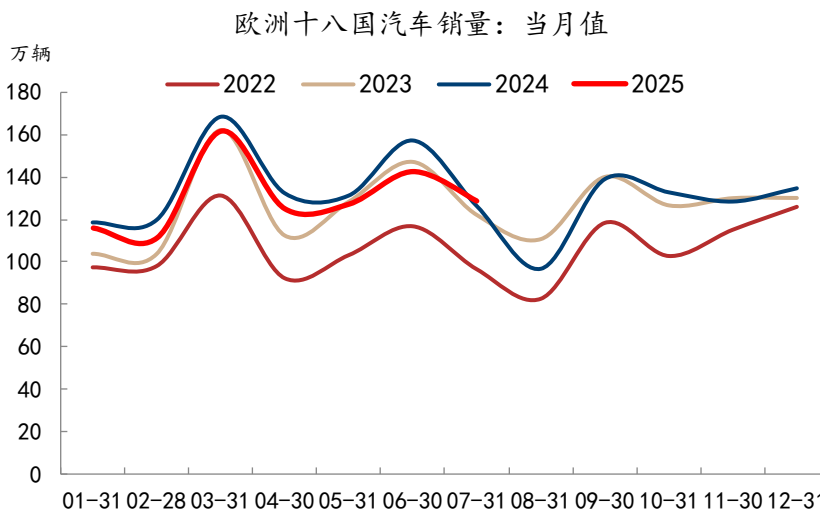
海外电车需求和渗透率

- 海外汽车需求1-7月累计3481万辆，累计同比-1%，累计-35万辆。7月海外汽车需求493万辆，同/环比-1%/-2%，2024年同期环比-6%。
- 海外电车需求1-7月累计375万辆，累计同比+23%，累计+70万辆。7月海外电车需求56万辆，同/环比+33%/-10%，2024年同期环比-19%。
- 7月需求渗透率11%，累计渗透率11%。



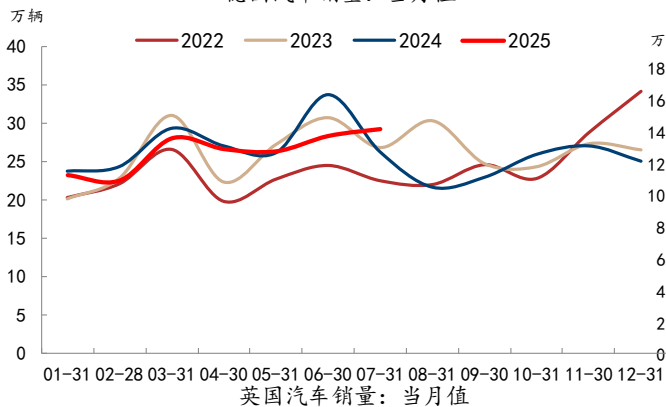
欧洲十八国电车需求和渗透率

- 欧洲十八国汽车需求1-7月累计912万辆，累计同比-4%，累计-42万辆。7月欧洲十八国汽车需求129万辆，同/环比+2%/-10%，2024年同期环比-20%。
- 欧洲十八国电车需求1-7月累计204万辆，累计同比+26%，累计+42万辆。7月欧洲十八国电车需求29万辆，同/环比+40%/-18%，2024年同期环比-29%。
- 7月需求渗透率23%，累计渗透率22%。

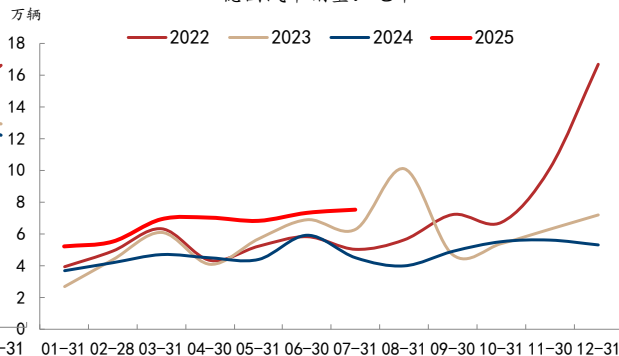


欧洲重点国家电车需求和渗透率：德国、英国、法国

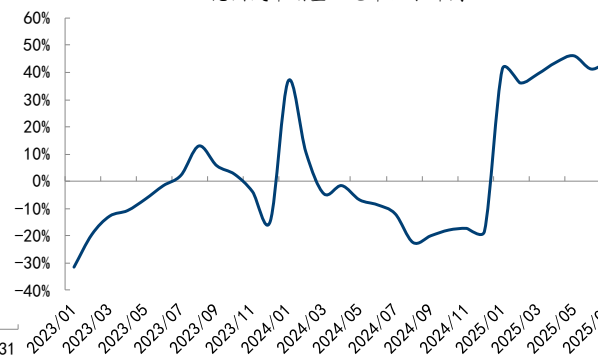
德国汽车销量：当月值



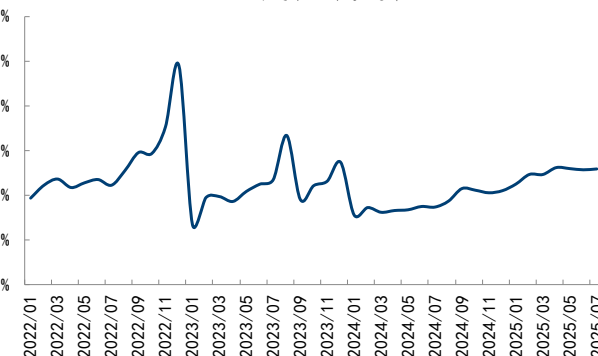
德国汽车销量：电车



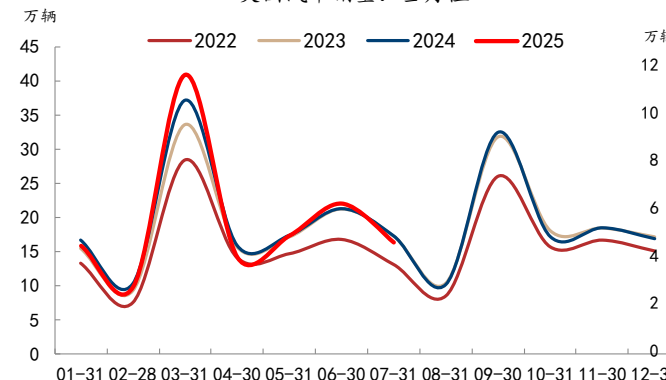
德国汽车销量：电车：累计同比



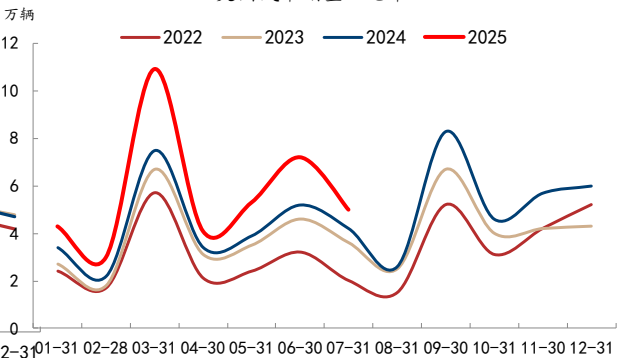
德国汽车电车渗透率



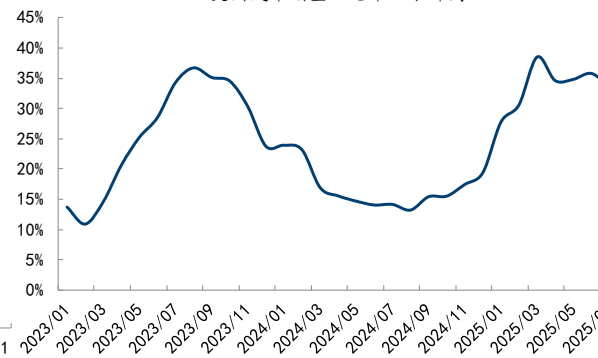
英国汽车销量：当月值



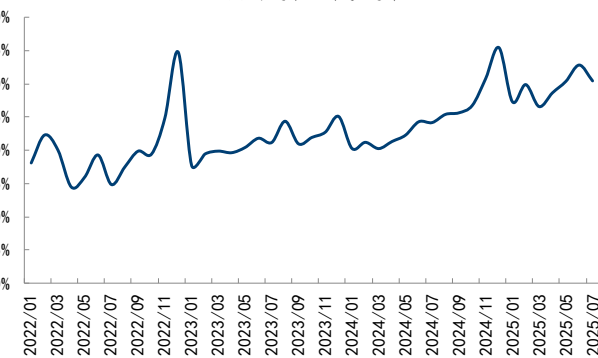
英国汽车销量：电车



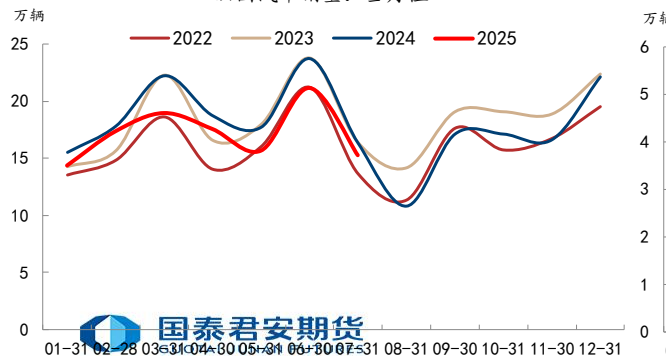
英国汽车销量：电车：累计同比



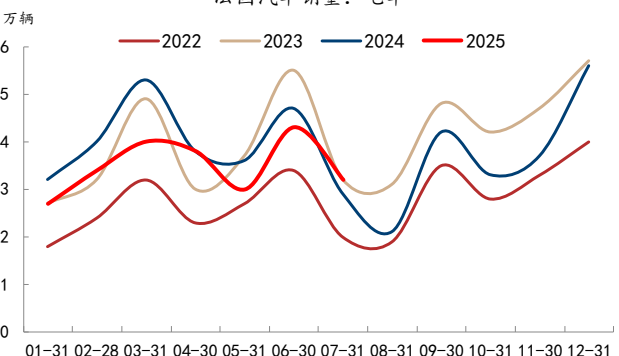
英国汽车电车渗透率



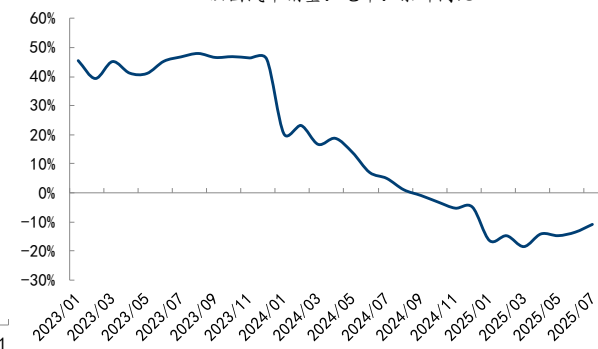
法国汽车销量：当月值



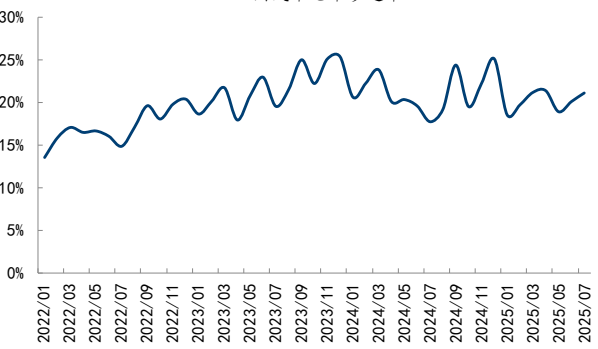
法国汽车销量：电车



法国汽车销量：电车：累计同比



法国汽车电车渗透率

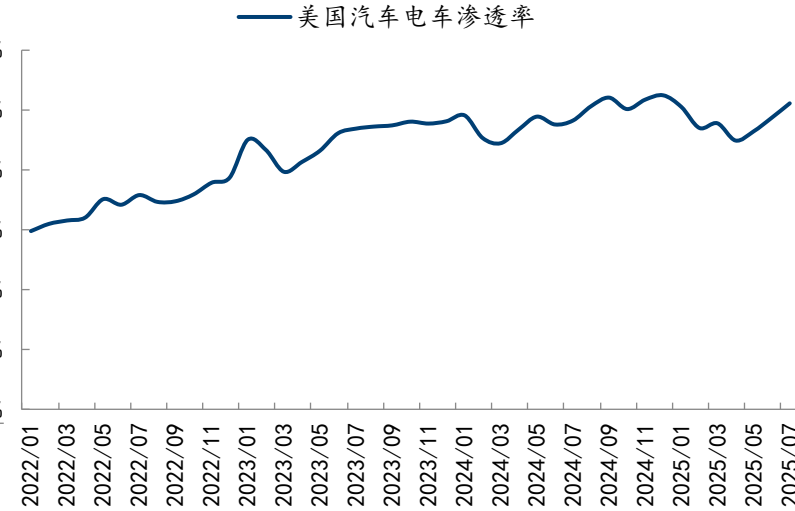
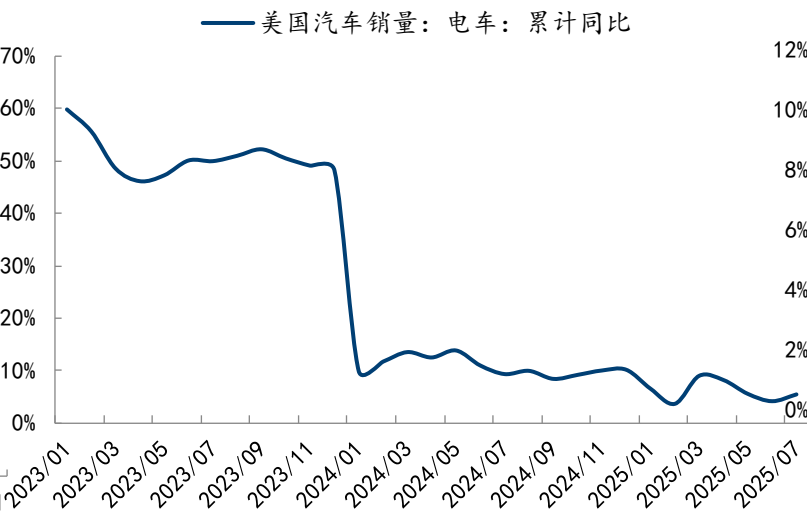
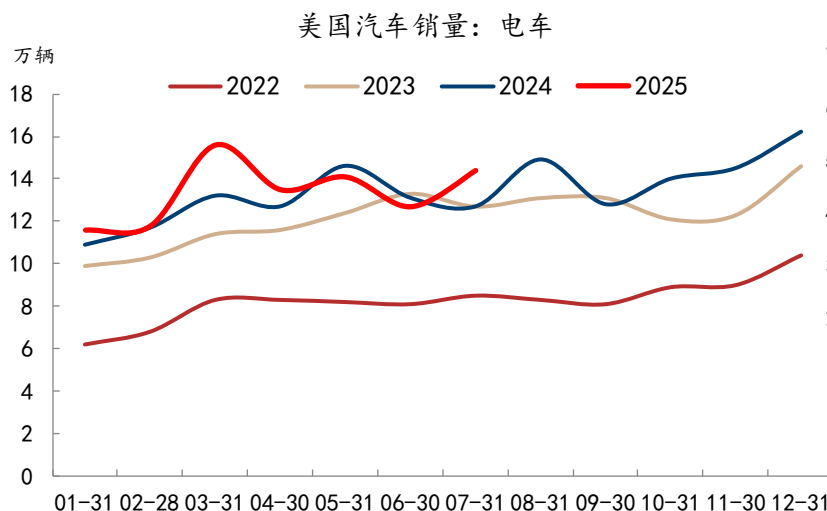
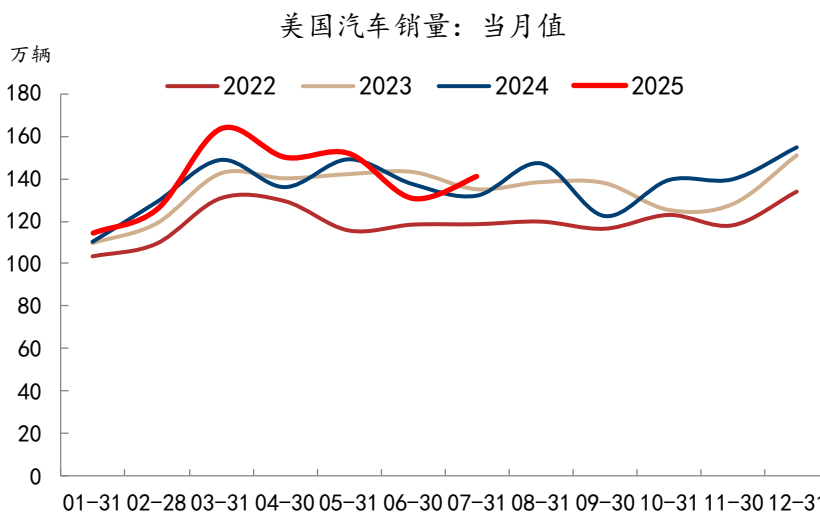


欧洲十八国电车需求分车企

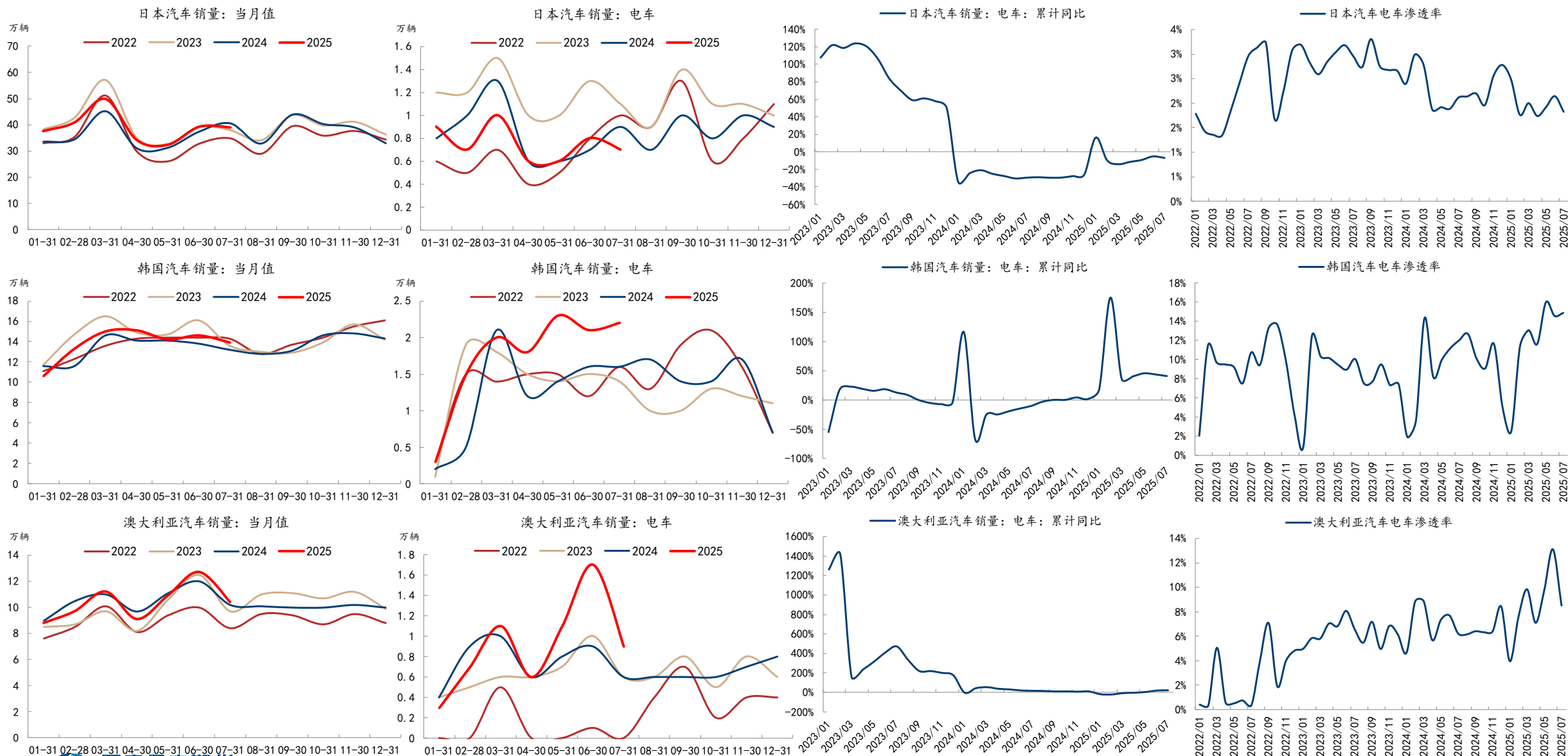
集团	电车1-7月销量	市占率	累计同比增速	累计同比增量
大众集团	58.43	29%	74%	24.94
宝马集团	20.36	10%	26%	4.17
Stellantis	18.22	9%	-2%	-0.36
现代-起亚汽车集团	14.81	7%	24%	2.89
吉利控股集团(Geely)	14.71	7%	-10%	-1.66
梅赛德斯-奔驰集团	14.29	7%	-7%	-1.14
Tesla	11.38	6%	-34%	-5.83
雷诺	11.05	5%	77%	4.83
福特集团	8.42	4%	121%	4.62
比亚迪汽车(BYD)	8.35	4%	299%	6.26
丰田集团	6.79	3%	65%	2.68
上海汽车工业(集团)总公司	5.17	3%	-16%	-1.00
塔塔集团	2.77	1%	-23%	-0.84
奇瑞集团 (Chery)	1.74	1%	27106%	1.73
日产	1.33	1%	-29%	-0.54
马自达	1.15	1%	6%	0.06
零跑汽车 (Leapmotor)	1.04	1%	5138%	1.02
小鹏汽车 (XPeng)	0.98	0%	249%	0.70
其他	2.59	1%	-12%	-0.35

美国电车需求和渗透率

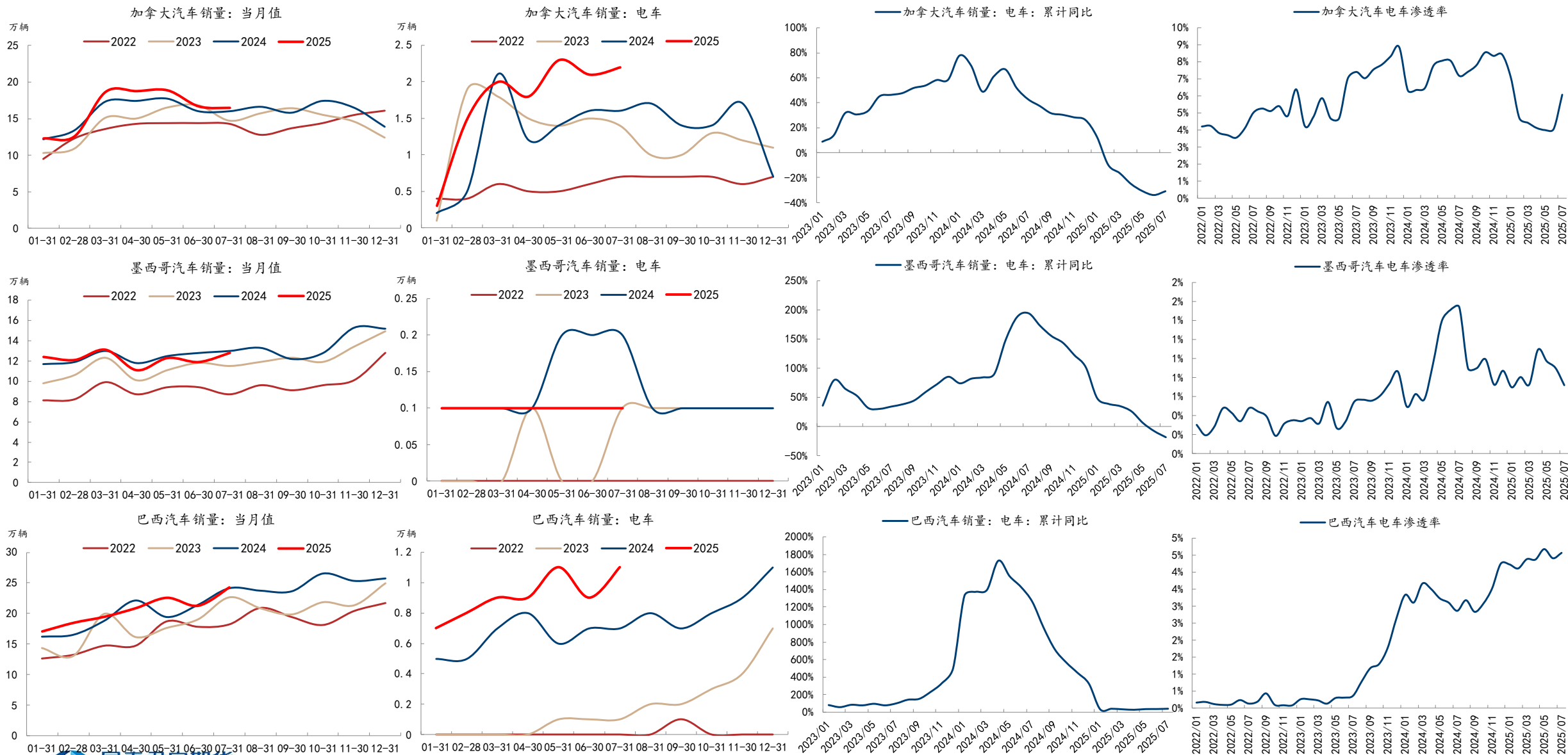
- 美国汽车需求1-7月累计976万辆，累计同比+4%，累计+34万辆。7月美国汽车需求141万辆，同/环比+7%/+8%，2024年同期环比-4%。
- 美国电车需求1-7月累计94万辆，累计同比+5%，累计+5万辆。7月美国电车需求14万辆，同/环比+13%/+13%，2024年同期环比-3%。
- 7月需求渗透率10%，累计渗透率10%。



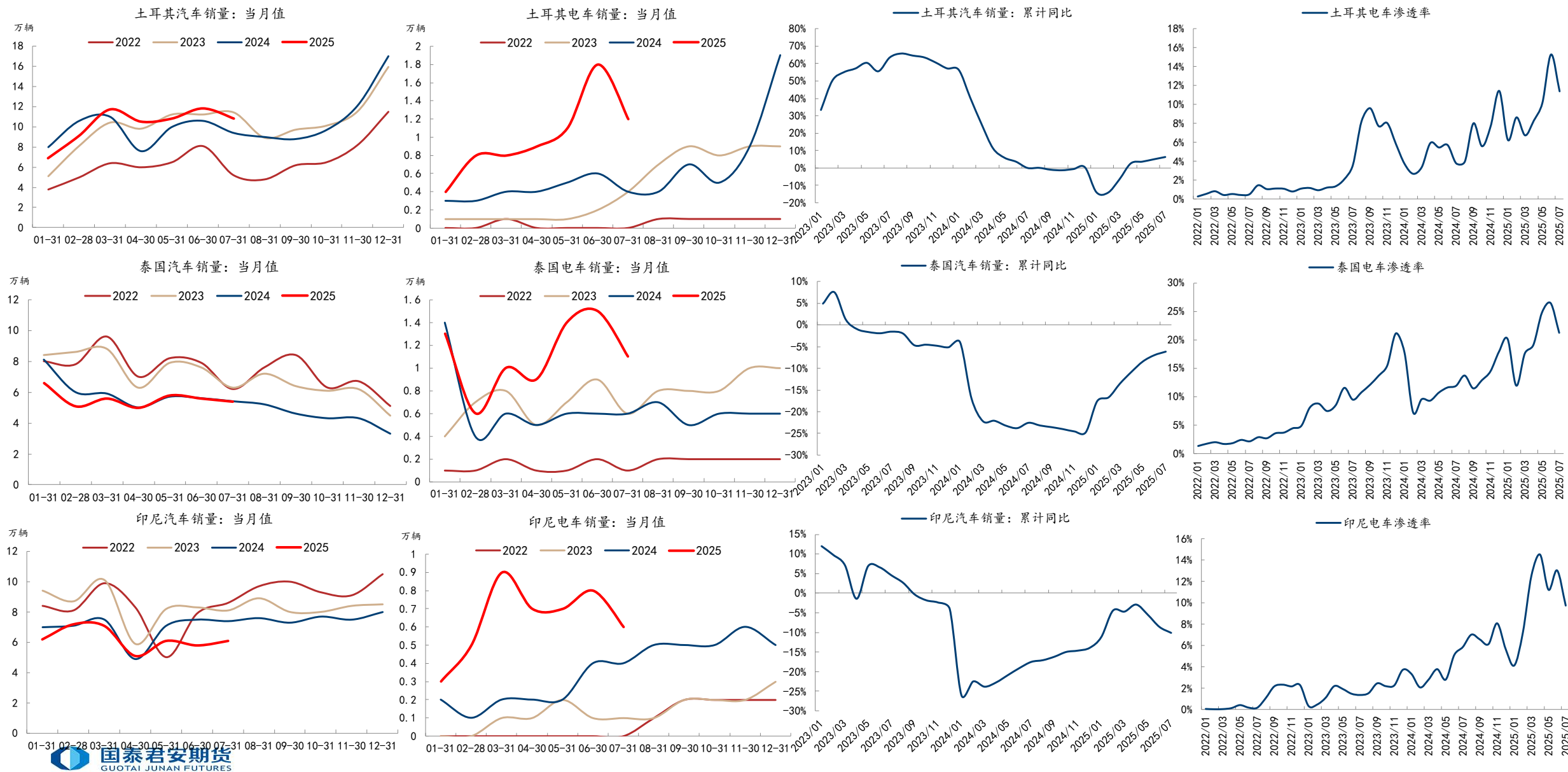
日本、韩国、澳大利亚电车需求和渗透率



加拿大、墨西哥、巴西电车需求和渗透率



土耳其、泰国、印尼电车需求和渗透率



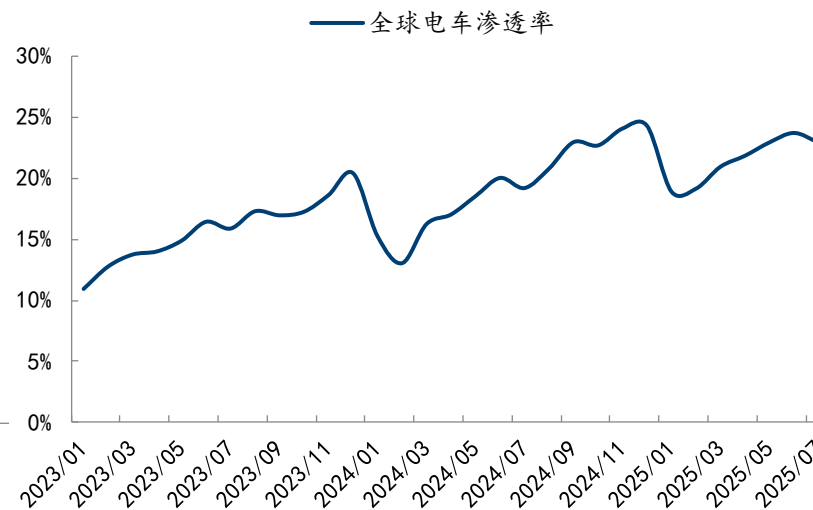
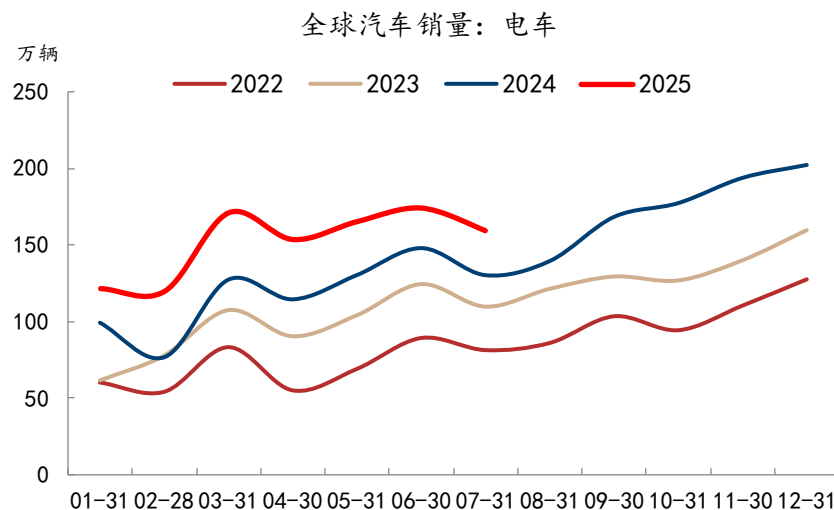
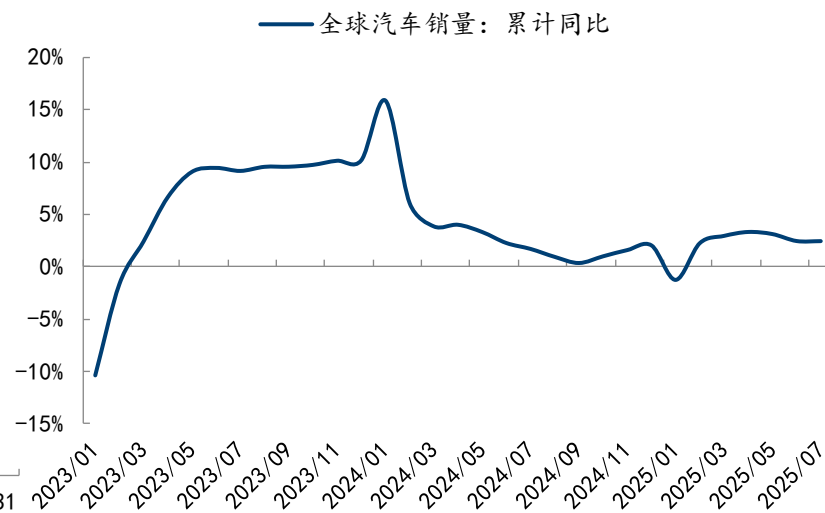
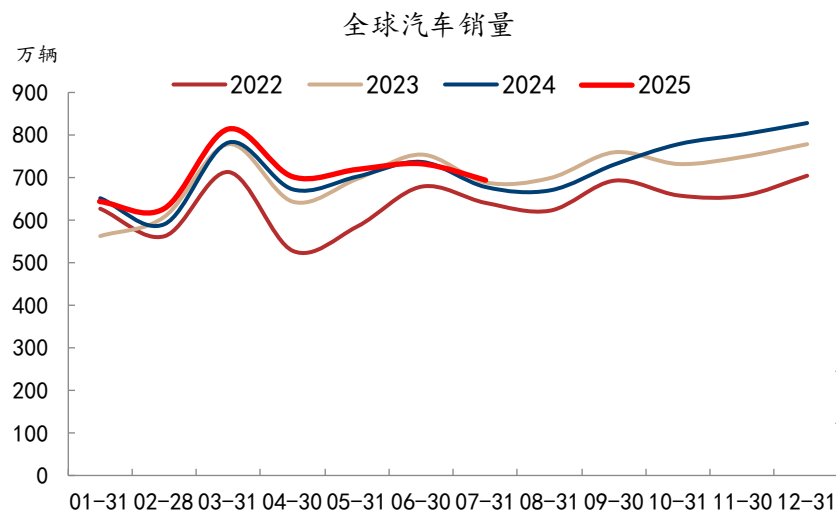
03

全球合计

+11,00.00

全球电车需求和渗透率

- 全球汽车需求1-7月累计4940万辆，累计同比+2%，累计+120万辆。7月全球汽车需求695万辆，同/环比+2%/-5%，2024年同期环比-8%。
- 全球电车需求1-7月累计1066万辆，累计同比+23%，累计+239万辆。7月全球电车需求160万辆，同/环比+22%/-8%，2024年同期环比-12%。
- 7月内需渗透率23%，累计渗透率22%。



核心数据与结论-中国市场

- **总量：**中国电车内需1-7月累计691万辆，累计同比+32%，累计+169万辆。7月中国电车内需104万辆，同/环比+17%/-7%，2024年同期环比-7%。7月内需渗透率51%，累计渗透率47%；中国电车出口1-7月累计128万辆，累计同比+81%，累计+57万辆。7月中国电车出口23万辆，同/环比+118%/+10%，2024年同期环比+20%。7月出口渗透率39%，累计渗透率35%。从乘用车周度销量来看，8月边际表现仍然可观。
- **结构性市场：**乘用电车1-7月销量773万辆，累计同比+37%，累计+208万辆。7月销量120万辆，同/环比+26%/-4%。7月渗透率52%，同/环比+4%/+3%。其中，<10万元、10-20万元、20-30万元、>30万元乘用车市场1-7月渗透率46%、46%、60%、53%，同比变化+15%、+10%、+11%、+0%；商用电车1-7月销量47万辆，累计同比+68%，累计+19万辆。7月销量7万辆，同/环比+78%/-15%。7月渗透率22%，同/环比+8%/+1%。
- **中国内需市场增长仍有支撑，但是增速预期或逐步回落。**重点关注：（1）结构性增量。电车正在全方位对油车形成替代，包括从高端向中低端倾斜，以及商用领域。车企积极开发下沉市场，中低价位市场渗透率的明显增长，结构性增量支撑下半年总量增长，<10万元、10-20万元乘用车市场分别对中国电车需求增长贡献33%、41%。同时，商用车的电动化水平偏低，渗透率增长幅度超过乘用车，对中国电车需求增长贡献8%。（2）以旧换新政策。2024年日均申请量为1.85万份，2025年截至5月31日，以旧换新补贴申请量达到412万份，日均申请量2.75万份，效果比去年整体好49%，主要原因在于“政策作用周期更长+补贴金额维持2024年加码后的水平+报废更新面向的旧车型范围进一步扩大”。不过，由于两年政策作用周期错配，基数效应叠加透支效应或导致整体下半年增速递减，同时考虑到地方资金偏紧，部分地区暂停补贴，虽然边际出现个别地区重启补贴的迹象，但静态地从下半年资金规模支持来看，效果或很难再超预期。中央3000亿资金下达节奏：1月、4月合计1620亿元，7月、10月合计1380亿元。

核心数据与结论-海外市场

- **总量：**海外电车需求1-7月累计375万辆，累计同比+23%，累计+70万辆。7月海外电车需求56万辆，同/环比+33%/-10%，2024年同期环比-19%。7月需求渗透率11%，累计渗透率11%。
- **区域性市场：**欧洲十八国电车需求1-7月累计204万辆，累计同比+26%，累计+42万辆。7月欧洲十八国电车需求29万辆，同/环比+40%/-18%，2024年同期环比-29%。7月需求渗透率23%，累计渗透率22%；美国电车需求1-7月累计94万辆，累计同比+5%，累计+5万辆。7月美国电车需求14万辆，同/环比+13%/+13%，2024年同期环比-3%。7月需求渗透率10%，累计渗透率10%。日韩电车需求1-7月累计17万辆，累计同比+21%，累计+3万辆。7月日韩电车需求3万辆，同/环比+13%/-6%。电车消费新兴地区（包括巴西、土耳其、泰国和印尼）电车需求1-7月累计26万辆，累计同比+84%，累计+12万辆。7月新兴地区电车需求4万辆，同/环比+95%/-18%。
- **短线美国可能出现抢购需求，中期欧美需求有望边际分化。**（1）美国电车需求的增长主要来自于汽车总量扩张，而渗透率的增长边际停滞。美国汽车在关税前的3月、7月整体都呈现出抢购需求，同时“大而美”法案将购车抵免政策的取消提前至9月底，或再次促成抢购需求。从中期看，美国暂停了美国政府对于电动汽车行业的资金支持，叠加美国目前深陷于高车贷违约率的矛盾之中，预计不论从总量还是渗透率结构，都很难看到增长驱动。（2）欧洲需求增长可观。欧洲给予车企“喘息”机会，但电动化方针暂未改变，虽然欧洲议会在5月宽限了碳排放要求，即25-27年平均的碳排放值达成2025年原定目标即可，但车企仍需向电动化方向努力，否则未来两年的压力依然较大。同时，欧洲部分地区有重启补贴的迹象。7月英国宣布6.5亿英镑的电车补贴计划，对3.7万英镑以下的电车给予3750英镑补贴，资金将持续至28-29财年，若假设补贴持续4年，约4.3万辆/年的电车可领取补贴；法国或重启租赁补贴计划，此申请从9月30日开放，总预算由2024年的6.5亿削减至3.7亿欧元，单车补贴上限由13000欧元降低至7000欧元。总预算和单车补贴降低，但补贴车辆的数量级变化不大，约5万辆左右。（3）新兴地区渗透率基数偏低，但比亚迪在新兴地区开发，电动化进程加快，长线持续性的增长仍需关注国家政策支持。

国泰君安期货有限公司（以下简称“本公司”）具有中国证监会核准的期货投资咨询业务资格（证监许可[2011]1449号）。

本报告的观点和信息仅供本公司的专业投资者参考，无意针对或打算违反任何地区、国家、城市或其它法律管辖区域内的法律法规。本报告难以设置访问权限，若给您造成不便，敬请谅解。若您并非国泰君安期货客户中的专业投资者，请勿阅读、订阅或接收任何相关信息。本报告不构成具体业务的推介，亦不应被视为任何投资、法律、会计或税务建议，且本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。请您根据自身的风险承受能力自行作出投资决定并自主承担投资风险，不应凭借本内容进行具体操作。

分析师声明

作者具有中国期货业协会授予的期货投资咨询执业资格或相当的专业胜任能力，力求报告内容独立、客观、公正。本报告仅反映作者的不同设想、见解及分析方法。本报告所载的观点并不代表本公司或任何其附属或联营公司的立场，特此声明。

免责声明

本报告的信息来源于已公开的资料，但本公司对该等信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，本报告所指的期货标的的价格可升可跌，过往表现不应作为日后的表现依据。在不同时期，或因使用不同假设和标准，采用不同观点和分析方法，本公司可发出与本报告所载资料、意见及推测不一致的报告，对此本公司可不发出特别通知。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本报告中所指的研究服务可能不适合个别客户，不构成客户私人咨询建议，客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况。在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议。在任何情况下，本公司、本公司员工或者关联机构不承诺投资者一定获利，不与投资者分享投资收益，也不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何直接或间接损失或与此有关的其他损失负任何责任。投资者务必注意，其据此做出的任何投资决策与本公司、本公司员工或者关联机构无关。市场有风险，投资需谨慎。投资者不应将本报告作为作出投资决策的唯一参考因素，亦不应认为本报告可以取代自己的判断。在决定投资前，如有需要，投资者务必向专业人士咨询并谨慎决策。

版权声明

本报告版权仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发表或引用。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“国泰君安期货研究”，提示使用本报告的风险，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。若本公司以外的其他个人或机构（以下简称“该个人或机构”）发送本报告，则由该个人或机构独自为此发送行为负责。通过此途径获得本报告的投资者应自行联系该个人或机构以要求获悉更详细信息或进而交易本报告中提及的期货品种。本报告不构成本公司向该个人或机构之客户提供的投资建议，本公司、本公司员工或者关联机构亦不为该个人或机构之客户因使用本报告或报告所载内容引起的任何损失承担任何责任。

除国泰君安期货报告中使用的所有商标、服务标记及标记均为国君期货所有或经合法授权被许可使用的商标、服务标记及标记，未经国君期货或商标所有权人的书面许可，任何单位或个人不得使用该商标、服务标记及标记。



THANK YOU

FOR WATCHING