

2026H1

江西省汽车市场分析报告

对标研究 求信咨询 吉图咨询 361ci



报告编号: 00-202606Cu-Pro17-JTQX

目录

CONTENT

01

国产乘用车市场分析

02

进口乘用车市场分析

03

商用车市场分析

04

市场小结



01

国产乘用车市场分析



1.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月江西国产乘用车整体持续处于下行区间，市场景气度偏弱，1-6 月累计销量 206.9k，累计同比跌幅持续扩大至 18.96%。月度销量方面，1 月销量 37.8k 为上半年高点，2 月受春节影响环比大跌 23.63%、同比下滑收窄至 11.26%，3-5 月销量持续走低，5 月跌至 30.6k 阶段性低点，6 月市场回暖至 39.6k，环比大幅上涨 19.43%。同比层面，上半年所有月份全部负增长，1 月同比降幅最深达 25.27%，2-6 月同比跌幅稳定在 20%~23.86%，短期需求提振力度有限。累计同比从 1 月 -25.27% 逐步收窄放缓，却依旧一路走低，说明回暖节奏跟不上往年同期水平。整体来看，江西国产乘用车上半年前期持续走弱，6 月触底反弹，环比改善明显，但同比压力依旧突出，居民购车消费意愿偏弱，市场仅靠阶段性回暖小幅修复，整体下行趋势尚未扭转。





1.2-动力总成



- ◆ 2026 年上半年江西国产乘用车动力结构呈现新能源零排量一家独大、传统燃油排量普遍下滑的格局。排量维度，0.0L 纯电排量销量 78.5k，占比 37.94%，是唯一同比小幅上涨 1.16% 的排量品类；1.5L、2.0L 等主流燃油排量均明显下滑，其中 1.5L 同比大跌 31.69%，2.5L 跌幅达到 21.61%，燃油车需求持续萎缩。变速箱市场中 1AT 占比 45% 位居首位，同比小幅回落 1.65%，7DCT、CVT 份额接近，二者同比跌幅分别为 22.26%、33.98%，8AT、9AT 同样出现明显下滑，传统自动变速箱整体遇冷。动力总成搭配上，0.0L+1AT 为绝对主流组合，占比 37.93% 且小幅增长；其余燃油动力搭配全部同比下滑，1.5L CVT 跌幅高达 57.05%，下滑幅度最大。整体来看，江西乘用车电动化转型趋势稳固，纯电车型顶住大盘下行压力实现微增，各类燃油动力总成销量普遍收缩，小排量涡轮增压、CVT 传统家用动力衰退最为明显，新能源动力已经牢牢占据市场核心地位。



动力结构



主流搭配



同比



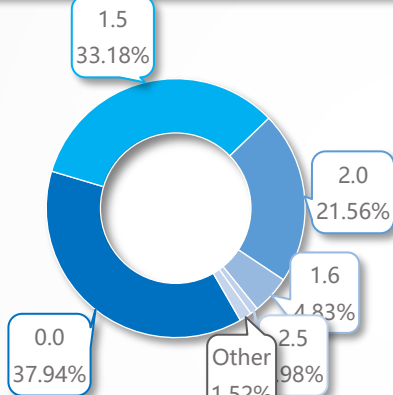
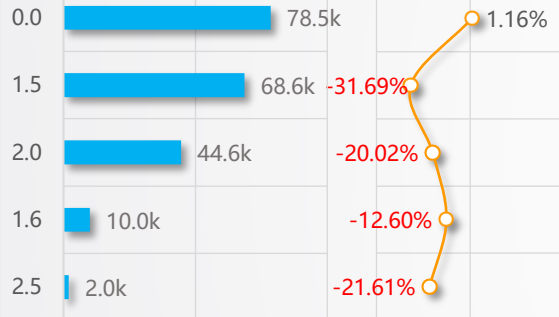
占比



排量

TOP5排量

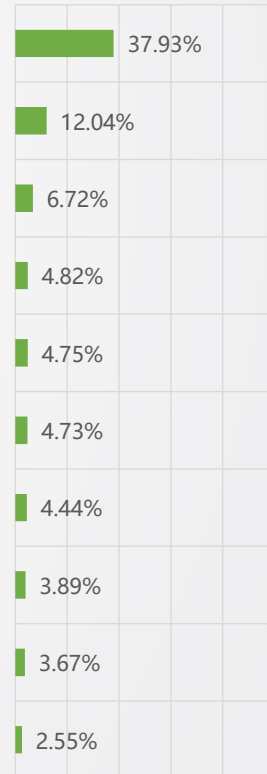
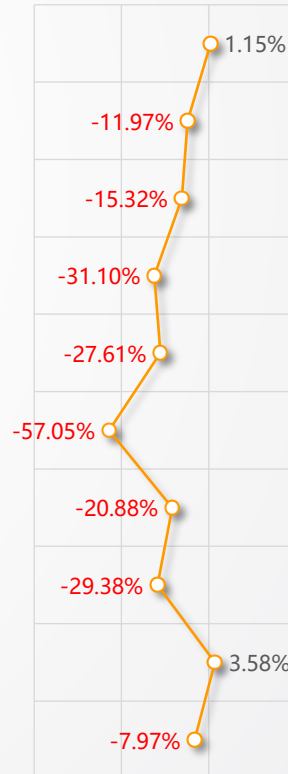
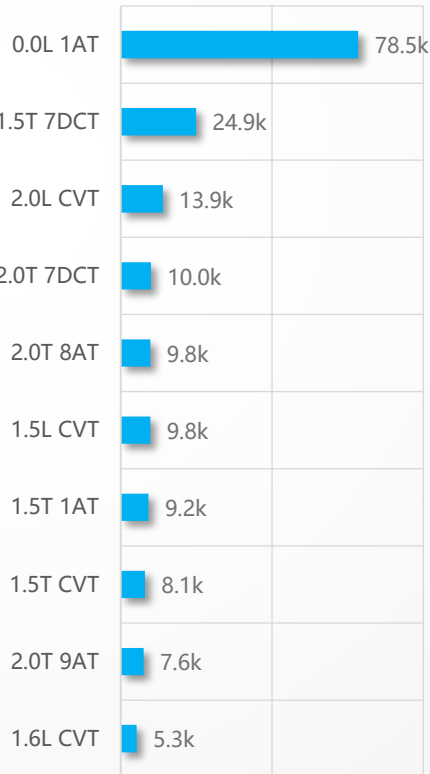
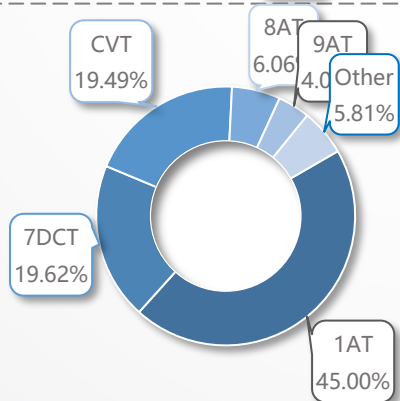
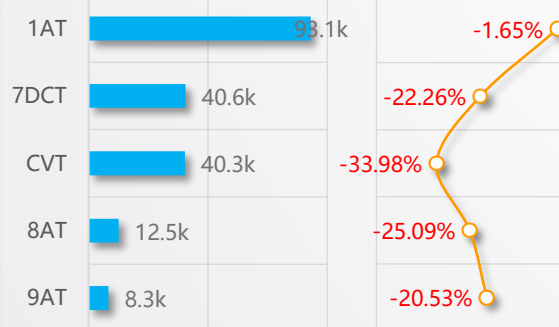
同比



变速器

TOP5变速器

同比





1.3-TOP20车企



- ◆ 2026 年上半年江西国产乘用车头部聚集效应稳固，TOP20 车企合计占据 82.11% 的市场份额，份额同比小幅收窄 0.01 个百分点，行业竞争小幅分散。吉利汽车以 26.8k 销量稳居榜首，同比下滑 16.40%，排名小幅上升 1 位，份额小幅提升 0.39 个百分点；比亚迪销量 22.3k 位列第二，但同比大跌 42.72%，份额大幅缩水 4.46 个百分点，下滑幅度最为突出。奇瑞、一汽大众、上汽通用五菱等传统车企均出现明显销量下滑，日系丰田、日产表现相对稳健，跌幅偏低。新能源新势力成为市场主要增量，零跑同比大涨 46.61%，份额提升 1.46 个百分点，小米、深蓝、理想、赛力斯均实现份额正向增长。传统燃油车企、老牌新能源龙头普遍收缩，造车新势力持续扩张，合资品牌整体承压，仅少数日系品牌韧性较强，市场正在加速向新兴新能源品牌倾斜。



销量



同比



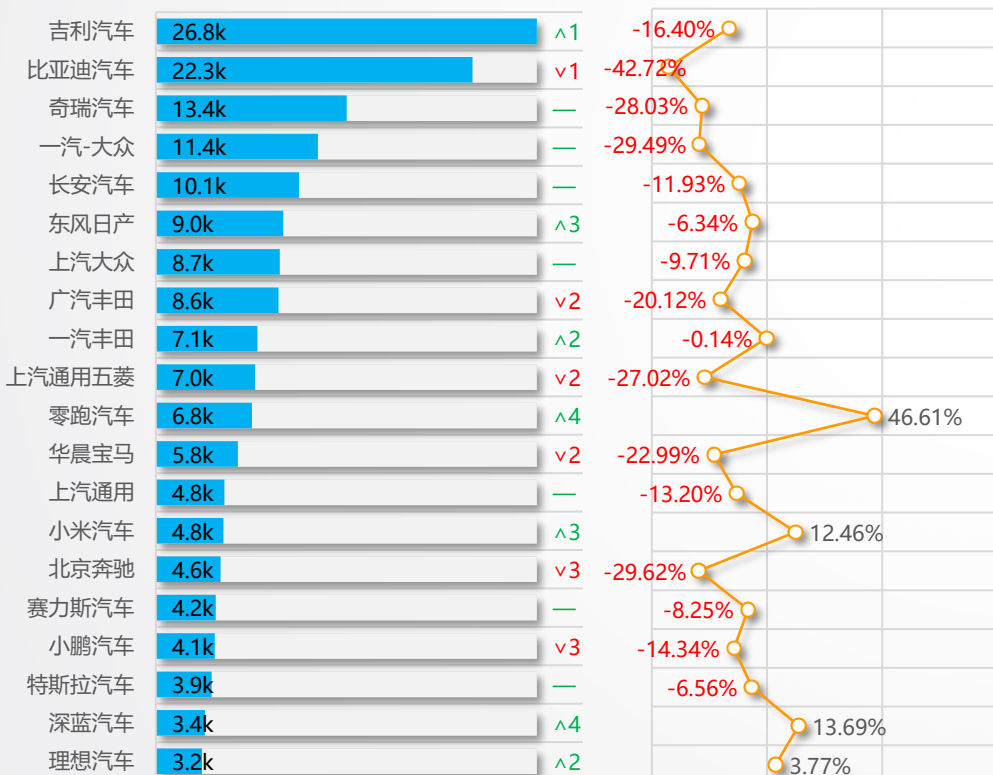
市场份额

份额增长

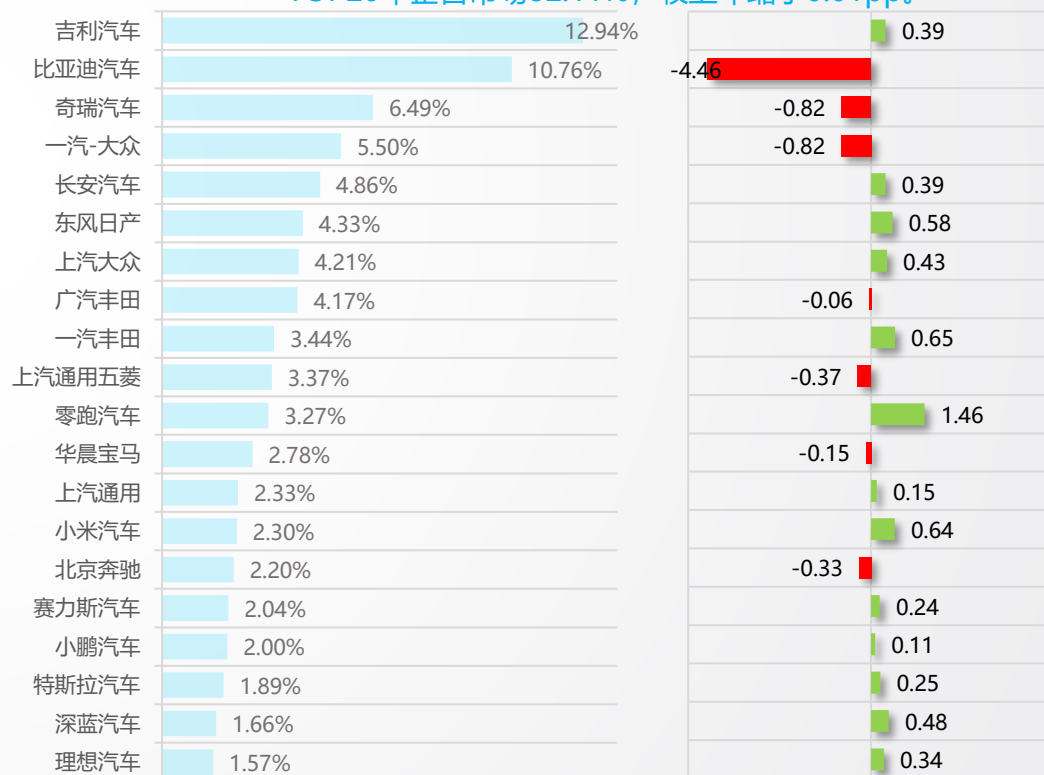


TOP20车企

排名升降



TOP20车企占市场82.11%，较上年缩小0.01pp。





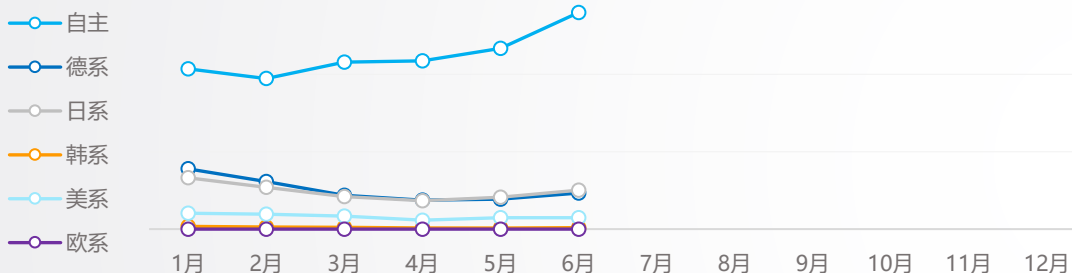
1.4-各车系表现



◆ 2026 年上半年江西乘用车车系格局里，自主品牌依旧占据绝对主导，销量 134.8k，份额 65.57%，同比下滑 18.18%，但走势逐月回暖，抗跌性强于所有合资派系。德系、日系紧随其后，销量分别为 30.6k、29.1k，同比跌幅达到 24.62%、15.57%，美系、韩系体量偏小且下滑明显，欧系暂无销量。自主品牌内部两极分化严重，比亚迪大幅下滑 47.07%，份额缩水明显；吉利小幅下滑、份额微涨，零跑大涨 46.61%，小米、问界、小鹏等新能源品牌份额稳步提升，成为自主板块仅有的增量来源。合资阵营中日系稳定性最优，丰田、日产跌幅偏低且份额上涨；德系大众、宝马、奔驰普遍大幅下滑；美系、韩系全线走弱。整体来看，大盘整体下行环境下，自主品牌底盘稳固，传统老牌自主与主流合资持续收缩，新能源自主新势力持续扩容，日系合资凭借耐用性优势抗压能力突出，其余派系市场份额被新能源持续挤压。



车系

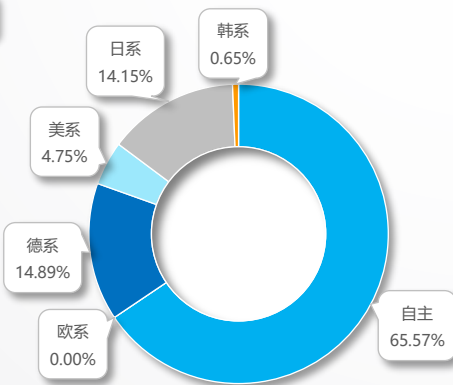


本期销量

同比

增量

自主	134.8k	-18.18%	-29953
德系	30.6k	-24.62%	-10001
日系	29.1k	-15.57%	-5366
韩系	1.3k	-34.35%	-695
美系	9.8k	-14.64%	-1676
欧系	0.0k	0.00%	0



TOP10自主品牌

同比

份额&增长

比亚迪	20.3k	-47.07%	15.06%	-8.22
吉利	20.2k	-12.81%	14.96%	0.92
奇瑞	9.4k	-15.34%	6.94%	0.23
零跑	6.8k	46.61%	5.01%	2.22
五菱	6.6k	-28.48%	4.92%	-0.71
长安	5.9k	-34.44%	4.39%	-1.09
小米	4.8k	12.46%	3.53%	0.96
问界	4.2k	-8.25%	3.13%	0.34
小鹏	4.1k	-14.34%	3.08%	0.14
银河	3.7k	-18.49%	2.78%	-0.01



TOP10合资品牌

同比

份额&增长

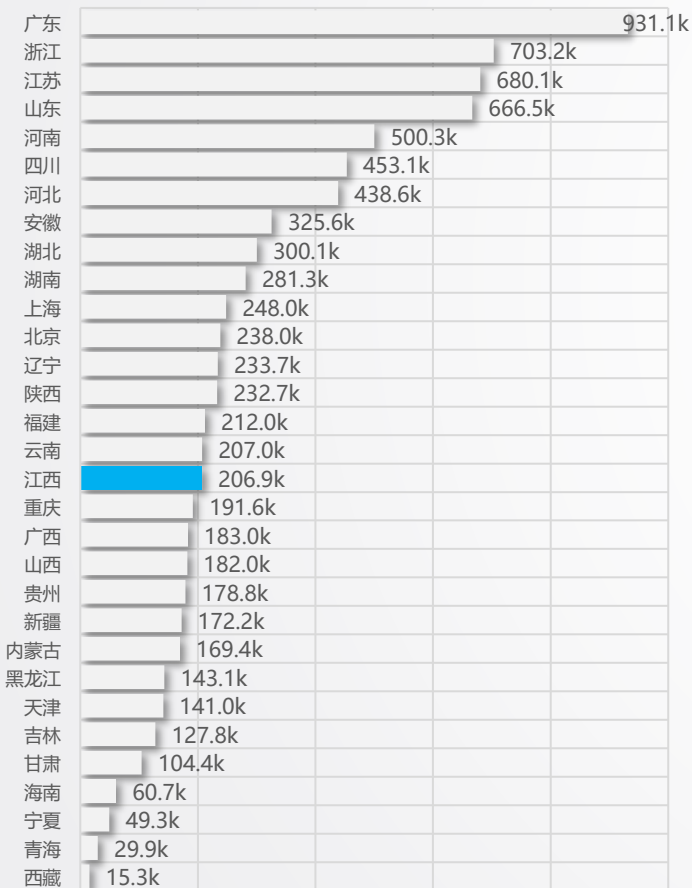
丰田	15.8k	-12.17%	21.85%	2.04
大众	14.5k	-25.03%	20.15%	-1.25
日产	8.3k	-9.53%	11.56%	1.39
宝马	5.8k	-22.99%	7.98%	-0.27
奥迪	5.0k	-15.47%	6.87%	0.40
奔驰	4.6k	-30.52%	6.37%	-0.93
本田	3.9k	-35.64%	5.48%	-1.30
特斯拉	3.9k	-6.56%	5.43%	0.80
别克	3.5k	-4.52%	4.87%	0.81
凯迪拉克	1.3k	-27.92%	1.80%	-0.19



1.5-区域概况



- ◆ 2026 年上半年江西国产乘用车销量 206.9k，全国市场份额 2.40%，全国排名第 17 位，相较去年同期位次下滑 1 位，在国内汽车大省梯队中竞争力小幅回落。横向对比来看，江西销量大幅落后广东、浙江、江苏等沿海省份，也低于川、豫、鲁等中部人口大省，整体市场体量处于国内中游偏下位置。省内城市销量呈现明显的省会集聚特征，南昌市以 66.2k 的销量遥遥领先，是省内核心消费市场，同比下滑 13.09%，跌幅为全省主要城市最低，市场韧性最强。赣州、九江分列二三位，销量分别为 33.3k、22.6k，各地市全部同比下滑，抚州跌幅高达 35.21%，景德镇、萍乡、鹰潭等中小型城市跌幅普遍超过 25%。省会城市依托经济优势抗跌性更强，地级市、小城需求疲软更为突出，全省整体购车需求收缩，叠加周边省份市场扩张，江西乘用车行业全国排名小幅下滑，后续增长压力较大。



本期排名

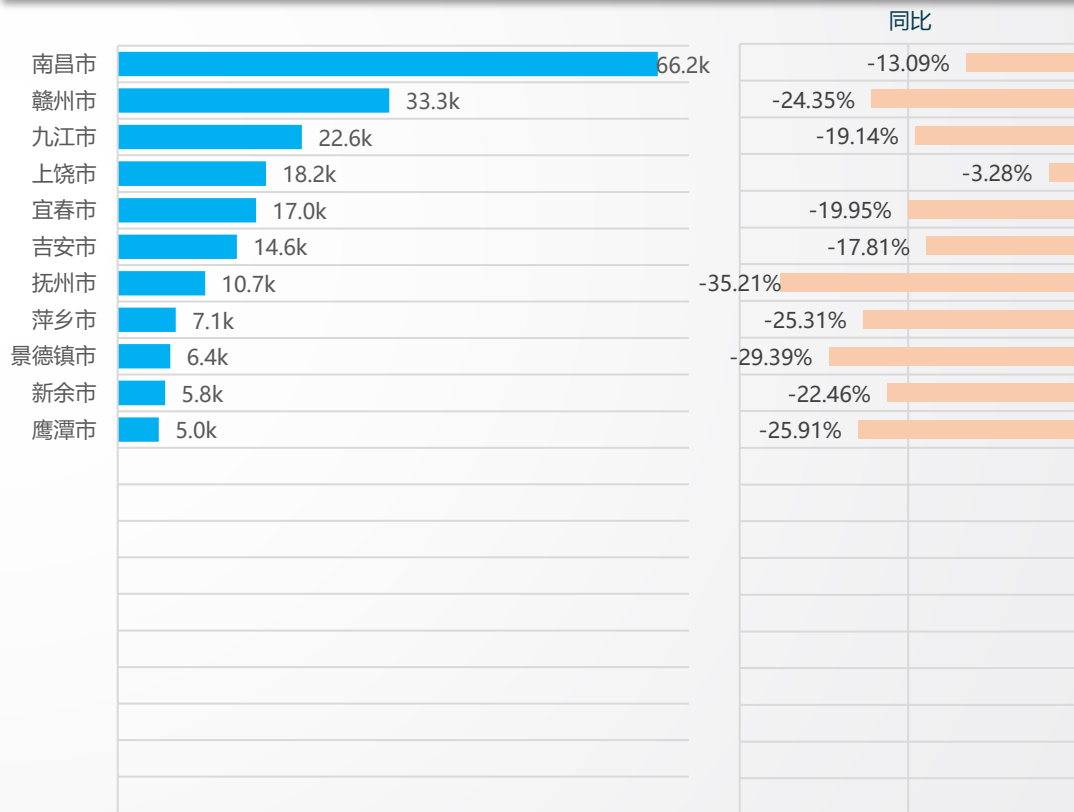
» 第17位

排名较上年同期变化

下降1位



城市





1.6- 国产乘用车销售结构



- ◆ 车型结构上，轿车与 SUV 构成江西国产乘用车市场主体，轿车销量 101.1k，占比 48.84%，同比下滑 23.60%；SUV 销量 97.9k，占比 47.33%，同比下跌 12.26%，SUV 抗跌性显著优于轿车。MPV、交叉型体量较小，二者同比跌幅均超 26%，交叉型更是大跌 42.71%，低端代步车型需求持续萎缩。月度走势来看，轿车、SUV 在上半年持续探底，6 月迎来明显回暖。燃料结构方面，新能源整体渗透率达到 50.97%，首次过半。纯电动销量 78.5k，小幅上涨 1.16%，是大盘唯一核心增量；汽油车型销量 92.9k，同比大跌 25.82%，传统燃油车收缩明显。插混、增程式均大幅下滑，仅油电混动小幅增长。整体市场呈现轿车、SUV 双主导、低端车型边缘化，电动化快速普及，燃油车需求快速回落，插混热度降温，纯电成为新能源最稳定支柱。



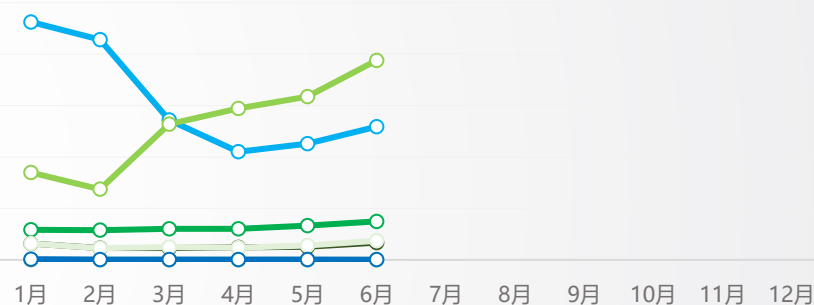
车型大类

轿车
SUV
MPV
交叉型



燃料结构

汽油
纯电动
插电式混合动力
增程式混合动力
燃料电池
油电混合动力
柴油

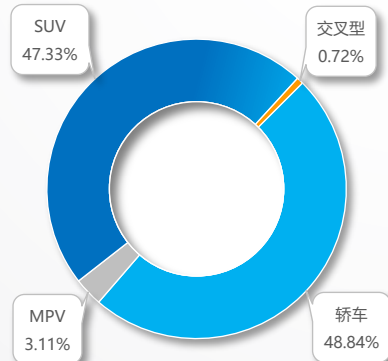


本期销量

同比

增量

轿车	101.1k	-23.60%	-31221
SUV	97.9k	-12.26%	-13688
MPV	6.4k	-26.98%	-2381
交叉型	1.5k	-42.71%	-1105

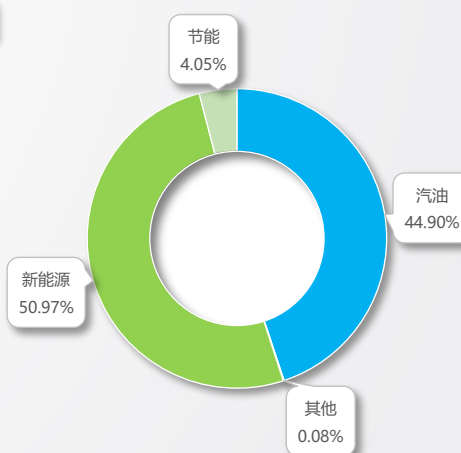


本期销量

同比

增量

汽油	92.9k	-25.82%	-32342
纯电动	78.5k	1.16%	+904
插电式混合动力	18.9k	-41.53%	-13427
增程式混合动力	8.0k	-31.75%	-3744
燃料电池	0	0.00%	0
油电混合动力	8.4k	3.75%	+303
柴油	0.2k	-30.36%	-75





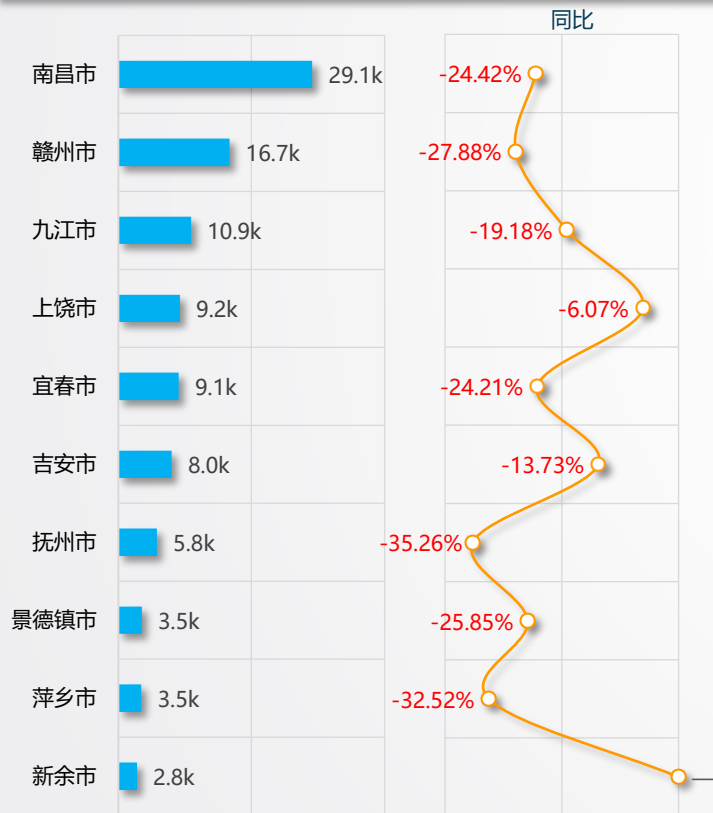
1.6.1-细分市场-销量分布



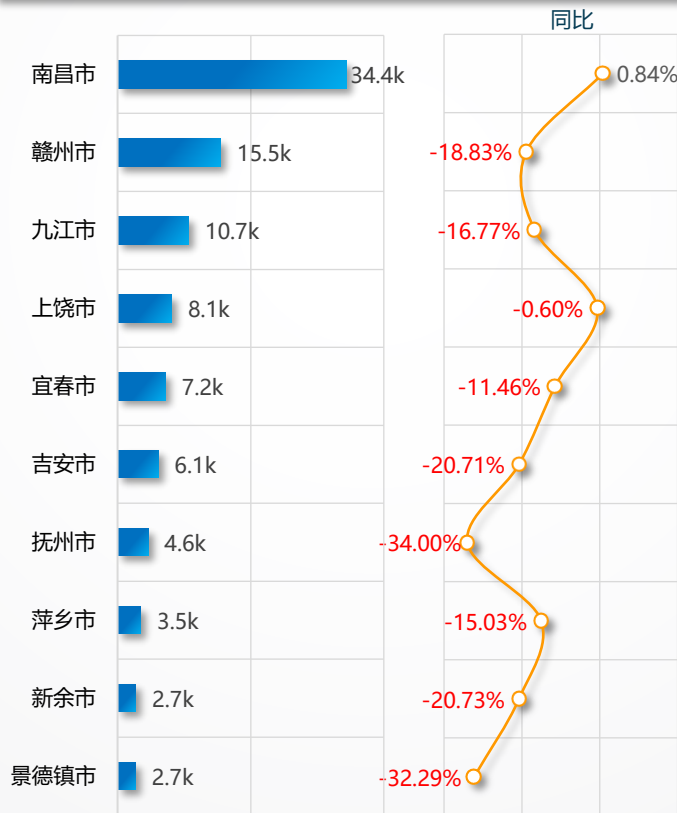
- ◆ 江西各城市轿车、SUV、MPV 细分市场均呈现省会集中、全域下滑的特点。轿车领域南昌销量 29.1k 遥遥领先，全省各地轿车全部同比下跌，抚州、萍乡跌幅超 32%，上饶跌幅仅 6.07%，是轿车板块抗压最强的城市。SUV 板块南昌销量 34.4k 位居首位，也是全省唯一小幅上涨 0.84% 的城市，其余地市 SUV 普遍下滑，抚州、景德镇跌幅超过 32%，上饶仅微跌 0.60%，表现稳定。MPV 整体体量偏小，南昌销量 2.2k 领跑，绝大多数城市 MPV 大幅下跌，抚州、萍乡跌幅超 40%，仅上饶小幅上涨 4.26%。综合来看，南昌市三类车型消费力稳居全省第一，SUV 市场整体韧性高于轿车、MPV；地级市中小城市跌幅普遍更深，仅上饶在三类车型中均保持小幅下滑或小幅增长，整体需求更平稳，全省 MPV 市场萎缩最为严重。



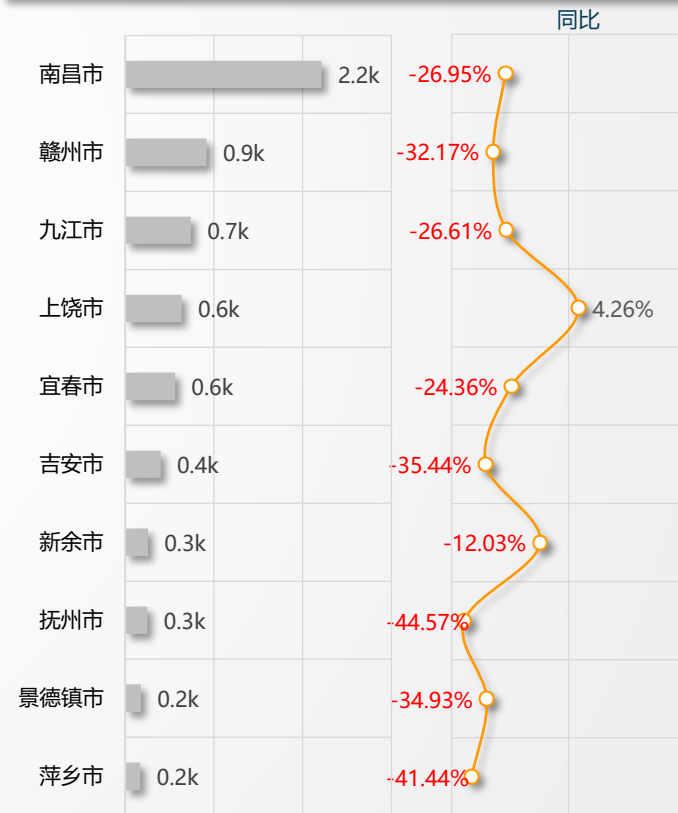
轿车



SUV



MPV





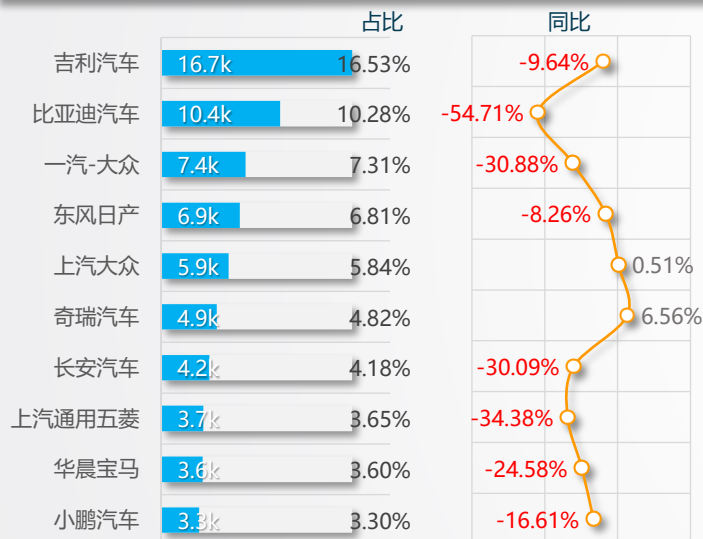
1.6.2-细分市场-TOP10车企



- ◆ MPV 市场头部集中度最高，TOP10 车企合计占比 82.09%，轿车、SUV TOP10 车企占比分别为 66.33%、62.39%，轿车与 SUV 行业竞争更加分散。轿车板块吉利汽车以 16.7k 销量领跑，同比仅下滑 9.64%，是轿车领域稳定性最强的头部车企；比亚迪轿车跌幅高达 54.71%，下滑幅度最大，多数主流车企销量均明显回落。SUV 领域比亚迪、吉利位居前列，二者跌幅均超 23%，零跑、长安实现正向增长，成为 SUV 板块为数不多的增量品牌。MPV 市场体量狭小，上汽通用五菱稳居首位且小幅上涨 9.99%，其余多数车企大幅下滑，小鹏汽车跌幅接近九成。整体来看，三大细分市场老牌车企普遍承压，新能源新势力在 SUV 增长突出，MPV 格局高度固化，轿车依旧是吉利优势赛道，比亚迪在轿车、SUV 板块销量下滑明显。



轿车

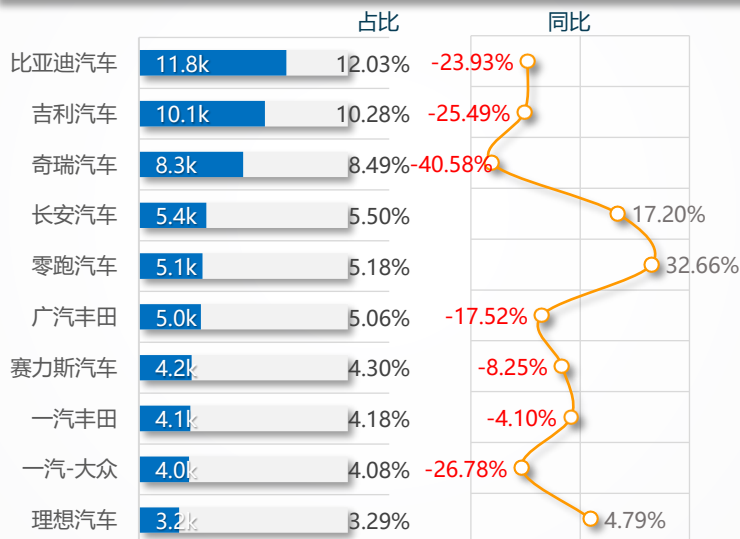


TOP10车企占比

66.33%



SUV

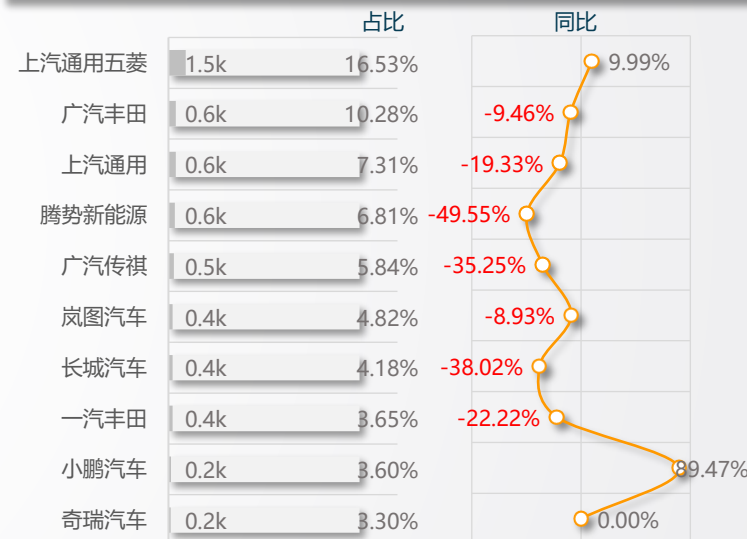


TOP10车企占比

62.39%



MPV



TOP10车企占比

82.09%





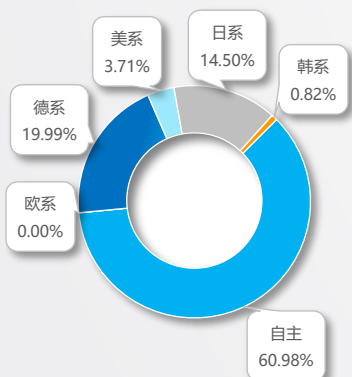
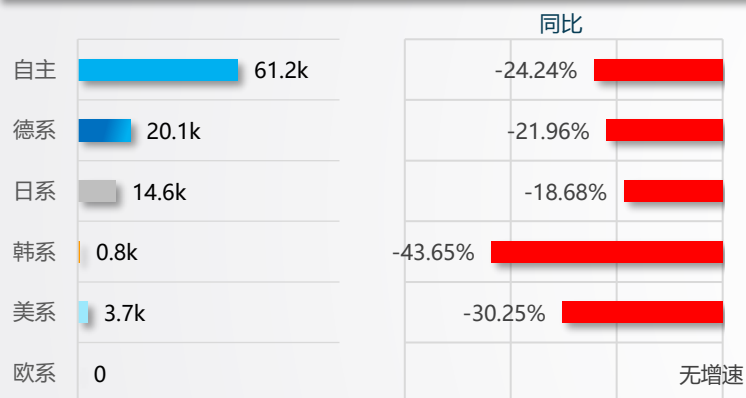
1.6.3-细分市场-车系表现



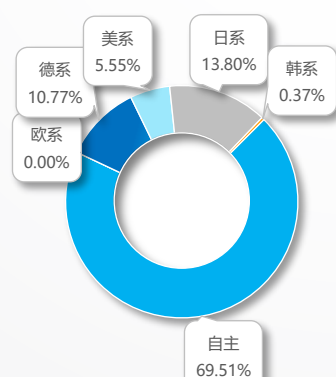
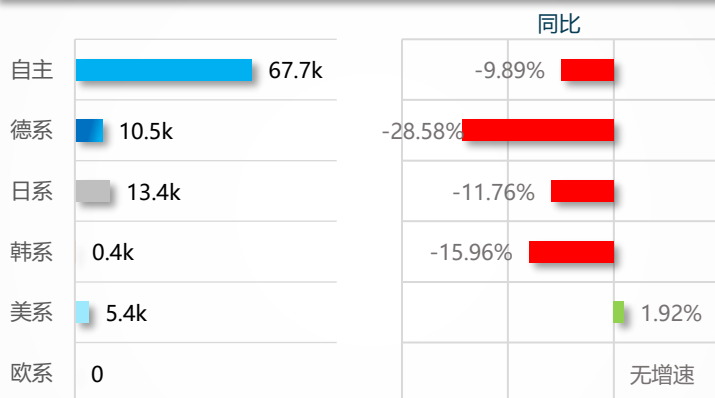
- ◆ 三大细分市场里，自主品牌在轿车、SUV、MPV 的份额均接近六成，牢牢把控市场主导地位。轿车板块自主销量 61.2k，同比下滑 24.24%，德系、日系紧随其后，韩系、美系跌幅最深，分别大跌 43.65%、30.25%，所有车系全线下滑。SUV 市场抗跌能力明显更强，自主仅下滑 9.89%，美系小幅上涨 1.92%，德系跌幅达到 28.58%，日系、韩系小幅回落，自主份额小幅提升，是大盘的稳定支柱。MPV 整体行情低迷，自主同比下滑 29.06%，德系大幅缩水 70.04%，仅韩系小幅上涨 6.43%。份额变化上，轿车自主份额小幅收缩，SUV 自主份额小幅上涨，MPV 自主份额小幅回落。综合来看，SUV 板块整体景气度最优，轿车全线走弱，MPV 萎缩最严重；自主品牌根基稳固，德系在各类车型中下滑普遍突出，日系表现平稳，美系、韩系两极分化。



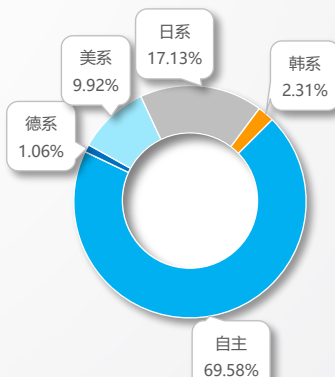
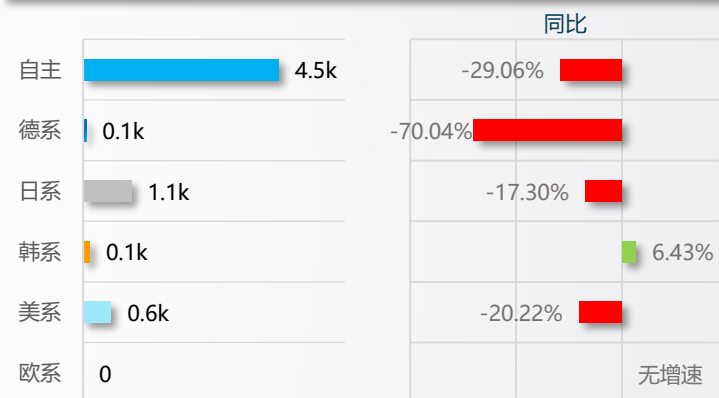
轿车



SUV



MPV





1.6.4-细分市场-燃料结构

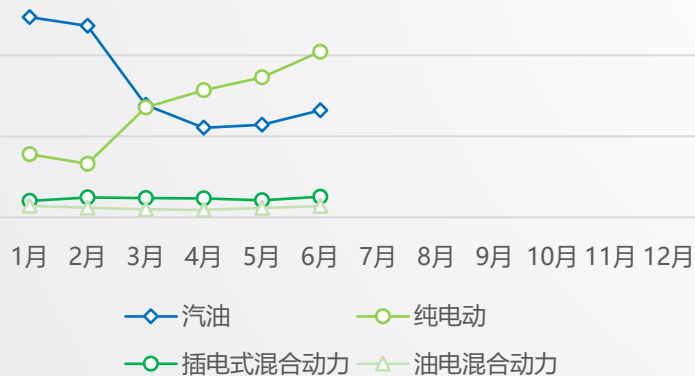
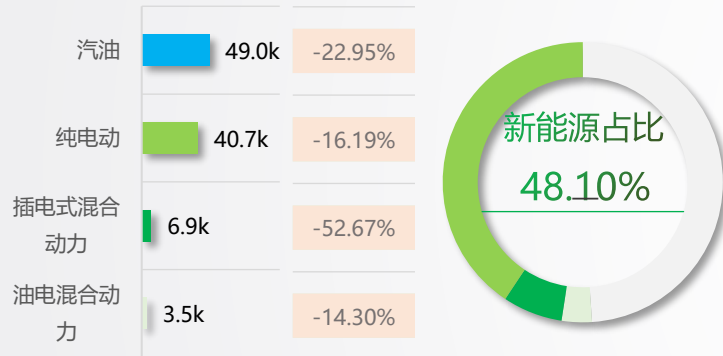


- ◆ SUV、MPV 新能源渗透率均突破五成，轿车渗透率为 48.10%，SUV 新能源渗透提升幅度最大，整体电动化进程最快。轿车板块汽油车型销量 49.0k，同比下滑 22.95%，纯电动小幅回落 16.19%，插混大幅缩水 52.67%，油电混动小幅下跌，燃油轿车依旧占据主流。SUV 新能源占比 54%，纯电动逆势上涨 33.82%，成为 SUV 唯一高增长品类，汽油、插混、增程式均明显下滑，油电混动大幅上涨 43.79%，混动与纯电共同拉动 SUV 新能源增长。MPV 新能源渗透率 51.54%，全品类动力均同比下滑，汽油、插混跌幅最深，市场整体低迷。从月度走势来看，三大品类汽油车型走势持续走低，纯电动逐月回暖，插混长期维持低位。整体而言，SUV 新能源发展势头最好，纯电增长强劲；轿车新能源临近半数门槛，增长乏力；MPV 体量偏小且全品类走弱，市场升级节奏最慢，燃油车型在各细分市场均持续收缩。



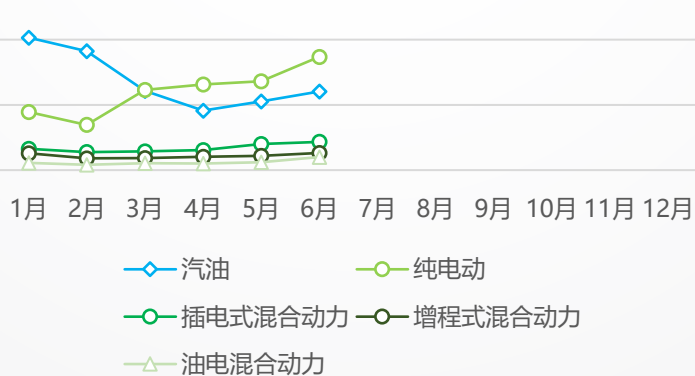
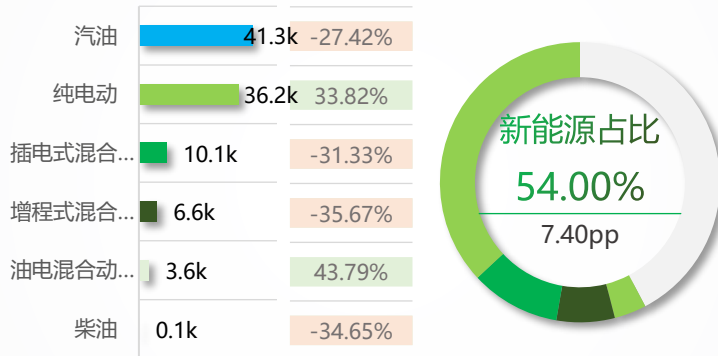
轿车

同比



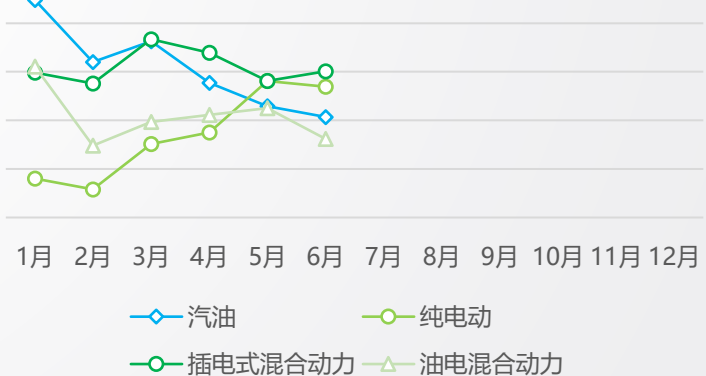
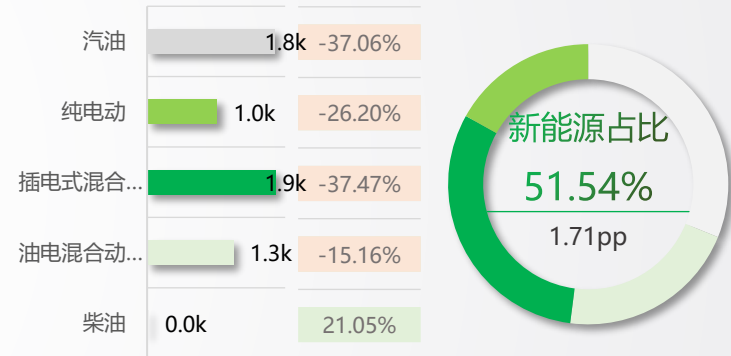
SUV

同比



MPV

同比

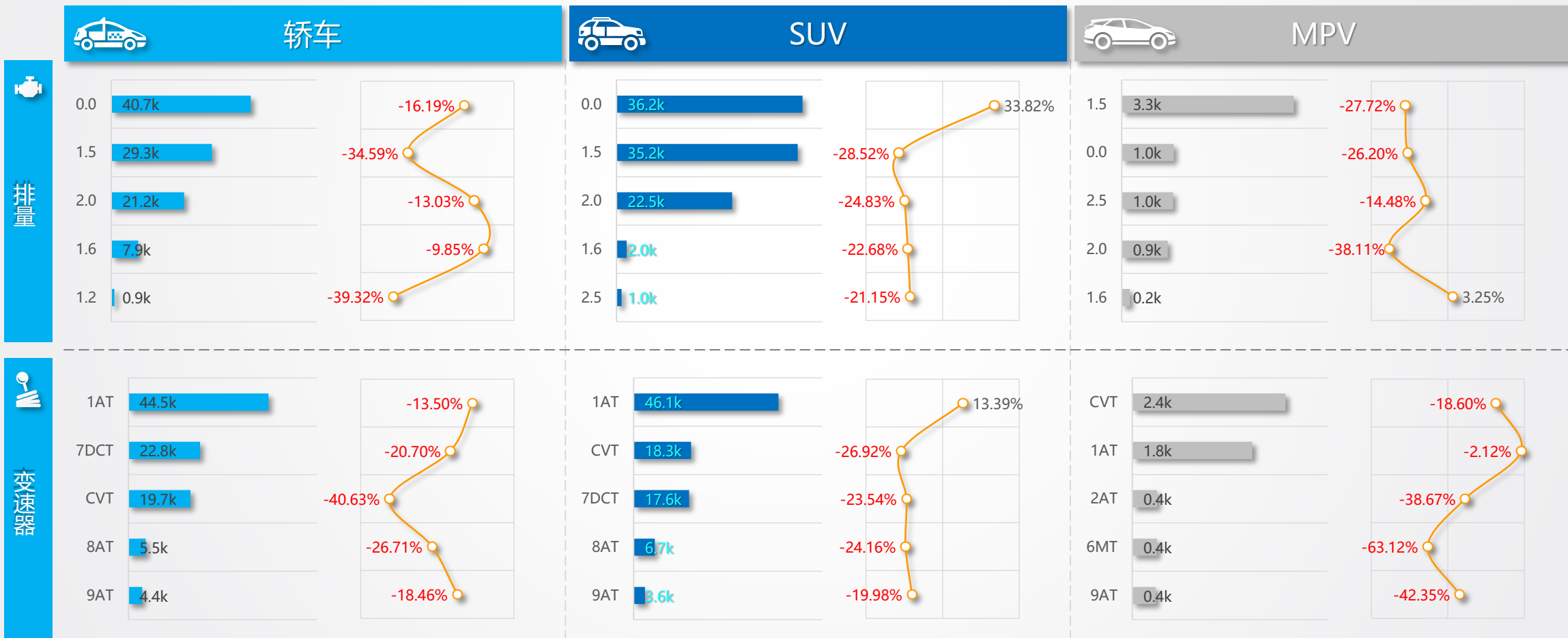




1.6.5-细分市场-动力结构



- ◆ 排量维度上，轿车、SUV 的 0.0 排量（纯电动）销量领先，SUV 零排量同比大涨 33.82%，电动化优势突出；轿车 1.5L、SUV1.5L 燃油排量跌幅最深，小排量燃油车需求大幅萎缩；MPV 各排量普遍下滑，仅 1.6 排量小幅上涨 3.25%，2.0 排量跌幅达到 38.11%，中大排量 MPV 遇冷。整体市场偏好电气化，传统燃油小排量车型持续走低。变速箱方面，轿车 1AT、SUV1AT 销量最高，SUV 的 1AT 实现 13.39% 正向增长，自动挡仍是市场主流。轿车 CVT 跌幅高达 40.63%，下滑幅度最大；7DCT、8AT、9AT 均明显回落。MPV 变速箱全线疲软，6MT、9AT 跌幅均超 40%，仅 1AT 小幅下跌，手动变速箱被快速淘汰。综合来看，市场排量向纯电倾斜，燃油小排量持续衰退；传动结构高度依赖 AT 变速箱，CVT 与双离合份额收缩，MPV 动力与传动结构升级最慢，轿车燃油传动衰退最明显，SUV 电气化与 AT 变速箱发展最为稳健。



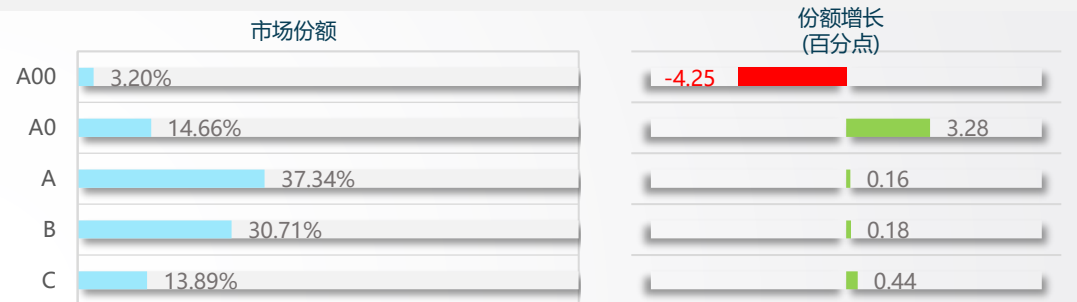
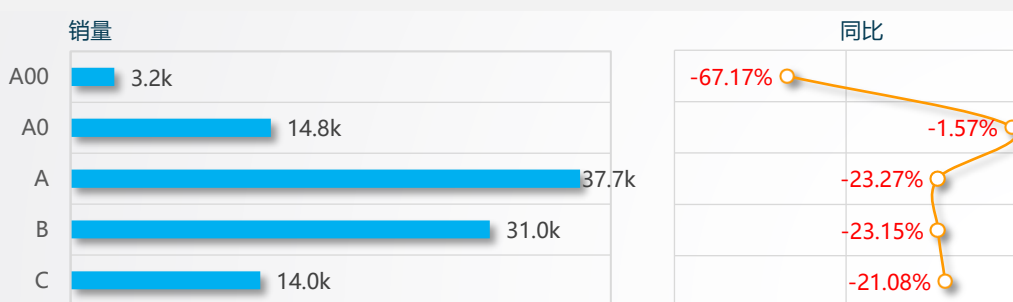


1.6.6-细分市场-车型级别

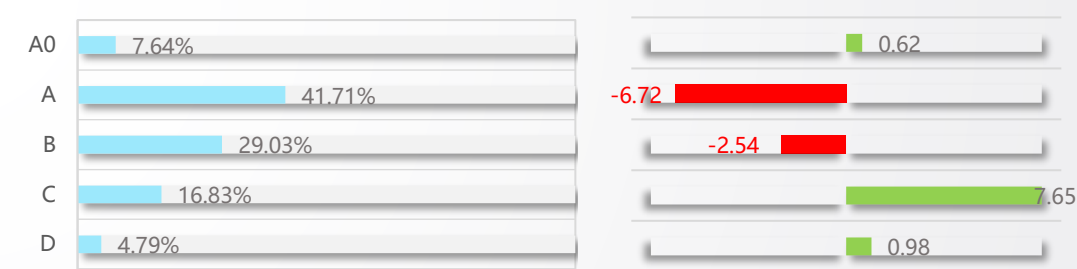
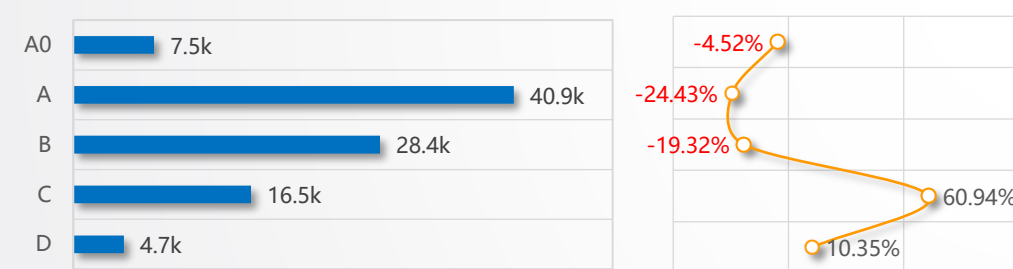


- ◆ 轿车市场 A 级别销量最高，A00 级微型轿车大幅下滑 67.17%，份额缩水 4.25 个百分点，入门代步轿车快速萎缩；A、B、C 级轿车均有两成左右跌幅，份额小幅上涨，消费有升级倾向，A0 级小幅回落，份额提升明显。SUV 市场 A 级别依旧是销量主力，A、B 级销量下滑明显、份额收缩，C 级、D 级中大型 SUV 分别大涨 60.94%、10.35%，份额持续扩张，SUV 高端化趋势十分显著，小型 SUV 小幅下滑，市场重心向上迁移。MPV 市场 C 级为绝对主流，微面、轻客、D 级普遍大幅下跌，微面跌幅高达 87.48%，仅 D 级份额小幅上涨，低端商用 MPV 需求锐减，家用中型 MPV 占据主导。整体来看，全市场低端入门车型持续萎缩，轿车缓慢升级，SUV 高端化提速最明显，MPV 商用属性减弱、家用中型车型稳固，中大尺寸车型整体行情优于小型入门车型。

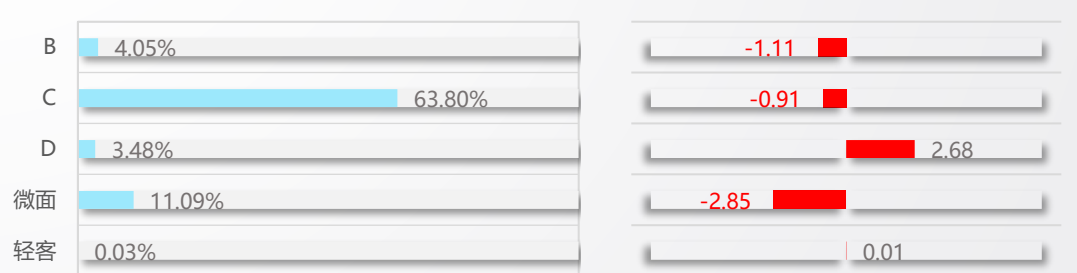
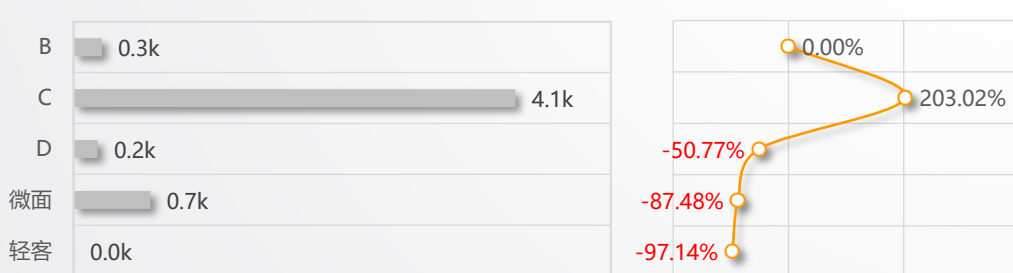
轿车



SUV



MPV





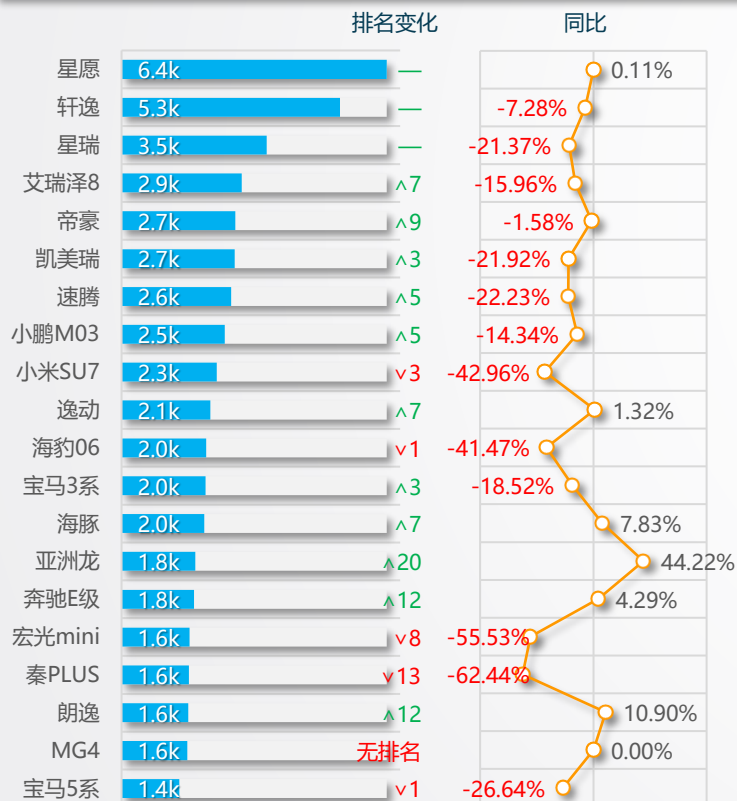
1.6.7-细分市场-TOP20车型



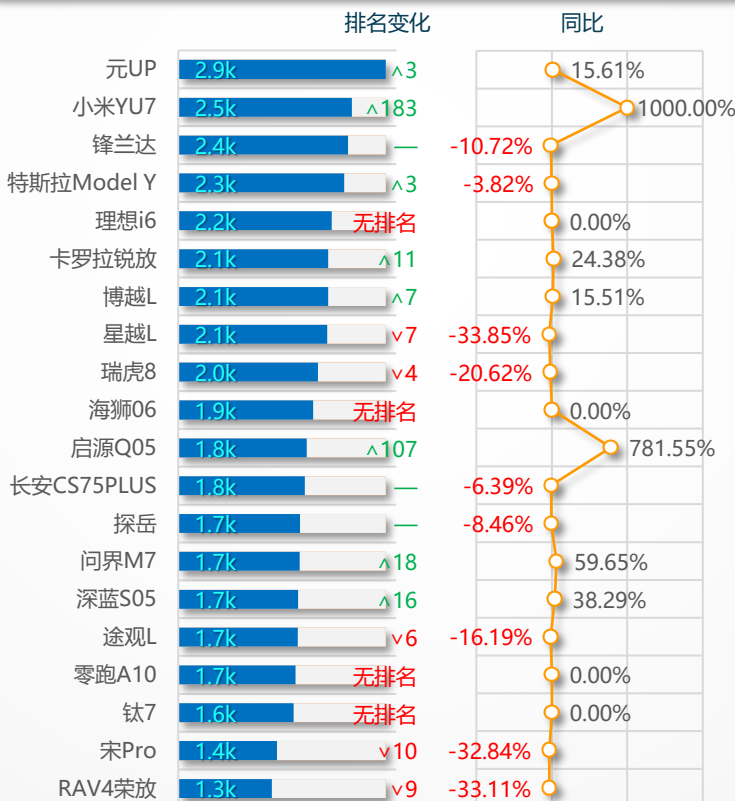
- ◆ 轿车榜单里星愿稳居榜首且销量微增，是轿车板块为数不多的稳定车型；轩逸、帝豪等传统燃油家用车小幅下滑，多数老牌燃油车型跌幅普遍超 20%，宏光 mini、秦 PLUS 等入门新能源车型大幅跳水，海豚、逸动小幅上涨，新能源轿车分化明显，自主品牌头部车型排名持续上升。SUV 市场黑马涌现，小米 YU7 暴涨十倍、长安 CS75PLUS 涨幅近 8 倍，两款新车排名大幅跃升；元 UP、博越 L 等热门车型稳定增长，理想 i6、海狮 06 持平，老牌燃油 SUV 星越 L、瑞虎 8、RAV4 荣放普遍下滑，新能源 SUV 增长势头远超燃油 SUV。MPV 整体行情低迷，星光 730 持平领跑，五菱宏光 S、腾势 D9、别克 GL8 等主流车型均明显下滑，仅小鹏 X9 大幅暴涨，多数传统 MPV 销量萎缩严重，MPV 新品表现两极分化。整体来看，轿车老牌车型承压，SUV 新能源新车爆发式增长，MPV 整体疲软，仅高端新能源 MPV 存在增长亮点，自主品牌在三大榜单头部席位持续增多。



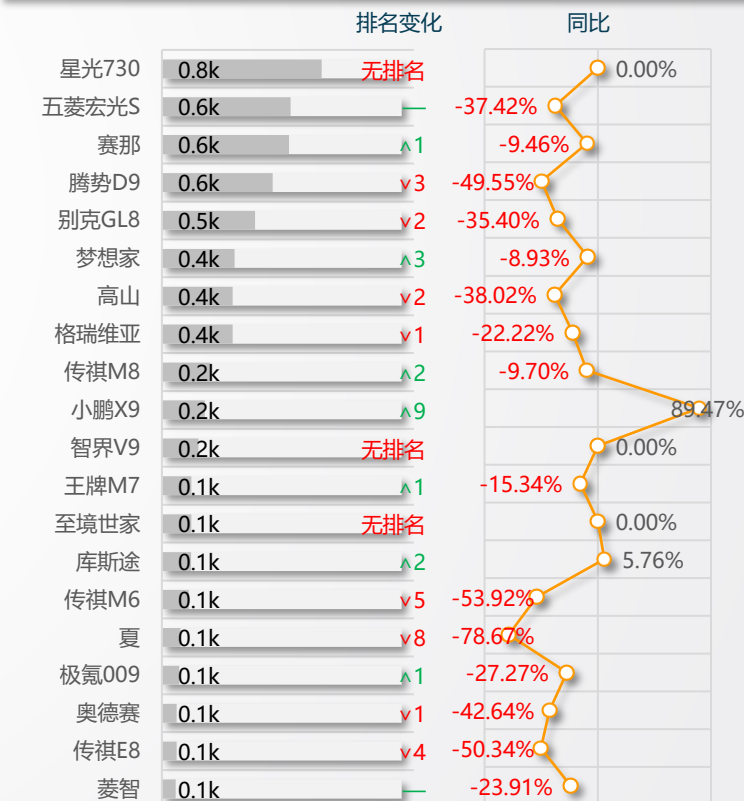
轿车



SUV



MPV



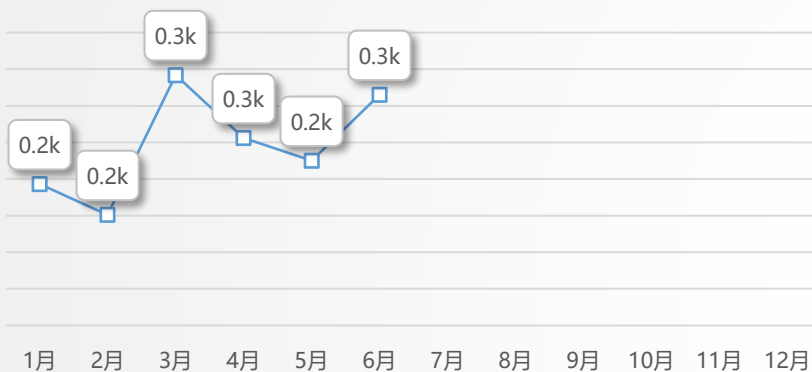


1.6.8-细分市场-交叉型乘用车

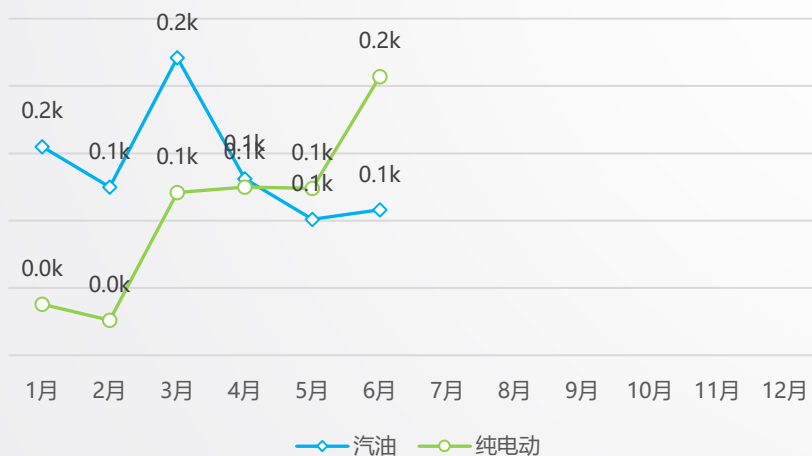


- 交叉型乘用车整体市场持续下行，1-6月月销量仅在0.2k-0.3k区间小幅波动，整体体量低迷。主流车企全线大幅下滑，上汽通用五菱以0.9k销量领跑，同比下滑45.31%，长安、鑫源、奇瑞跌幅均接近四成，赛力斯湖北跌幅高达68.97%，行业传统龙头普遍遇冷。主力车型均明显萎缩，五菱宏光V、五菱荣光S跌幅超五成，仅跨越星V5小幅上涨5.83%，市场缺少增长车型。燃料结构上汽油占比56.75%依旧为主流，纯电动占比43.25%，纯电动销量逐月抬升，汽油车型走势震荡回落，电动化缓慢渗透。销量前五城市全部同比下跌，昆明降幅最大，重庆、武汉跌幅超四成，仅苏州跌幅相对温和，中西部核心城市需求下滑最为突出。整体来看，交叉乘用车传统燃油代步车型不断衰退，电动化转型节奏平缓，全国重点城市需求普遍收缩，行业体量持续走低，短期很难回暖。

月度销量走势



燃料



车企

&

同比

上汽通用五菱	0.9k	-45.31%
长安汽车	0.4k	-38.33%
鑫源汽车	0.2k	-35.53%
奇瑞汽车	0.1k	-38.55%
赛力斯湖北	0.0k	-68.97%

TOP5城市

&

同比

重庆市	2.9k	-43.08%
成都市	2.7k	-31.44%
苏州市	2.1k	-11.27%
昆明市	2.0k	-54.79%
武汉市	1.7k	-41.01%

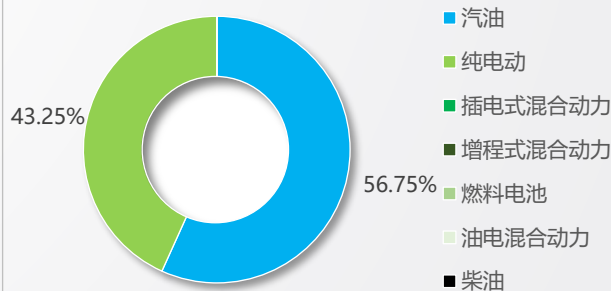
车型

&

同比

五菱宏光V	0.4k	-52.39%
五菱之光	0.2k	-43.81%
睿行M60	0.2k	-44.52%
五菱荣光S	0.1k	-56.93%
跨越星V5	0.1k	5.83%

燃料结构





02

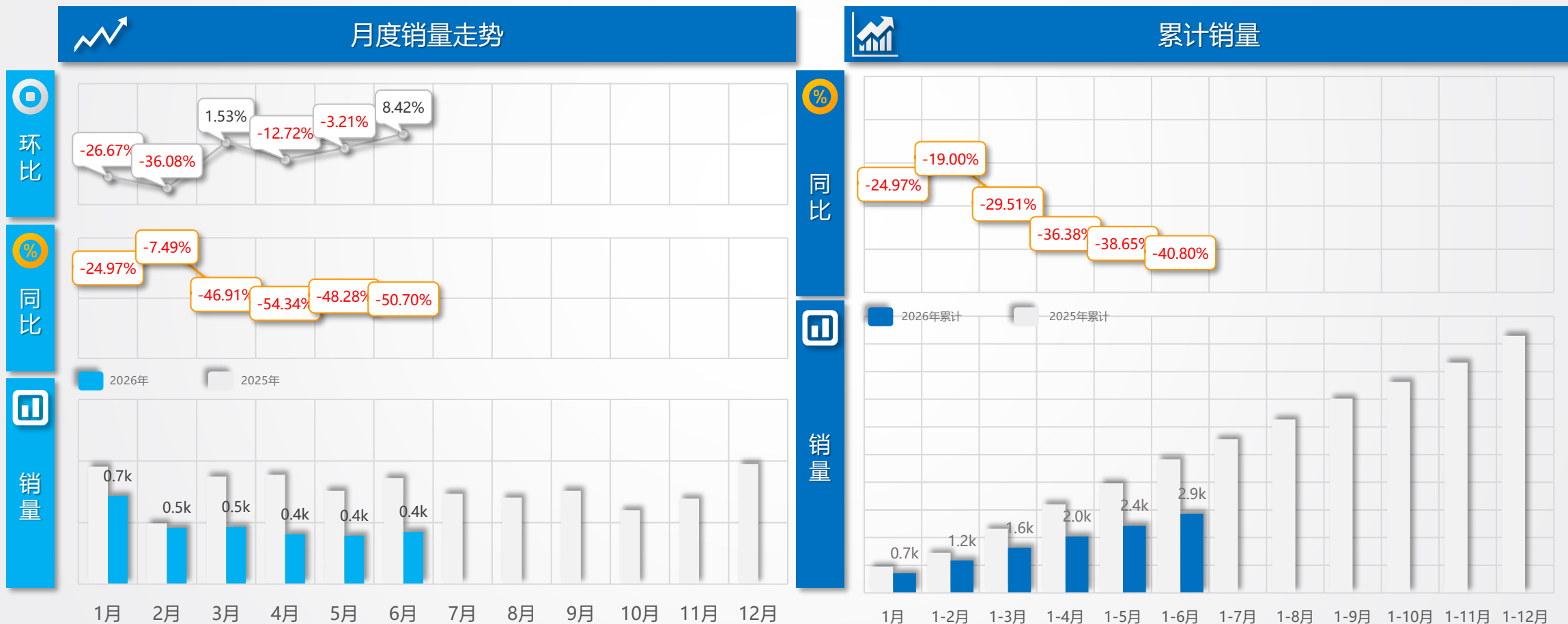
进口乘用车市场分析



2.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月江西进口乘用车市场整体持续下行，月度销量逐月走低，1 月销量 0.7k 为上半年高点，2 至 6 月稳定在 0.4k-0.5k 低位区间。月度同比数据全线大幅下滑，从 1 月同比 -24.97% 一路走低至 6 月 -50.70%，市场萎缩幅度持续扩大；环比呈现大幅波动，年初两个月环比跌幅超 26%，3 月短暂回暖环比上涨 1.53%，后续 4-5 月再度环比回落，6 月环比小幅回暖至 8.42%，短期需求略有修复。累计销量层面，2026 年累计同比跌幅持续加深，1 月同比下滑 24.97%，1-6 月累计同比跌幅扩大至 40.80%，同期销量规模长期低于 2025 年同期，二者差距不断拉大。整体来看，江西进口车市场内需疲软，传统燃油进口车吸引力下滑，国产高端新能源车型持续挤压进口车生存空间，月度销量虽在 6 月环比小幅回升，但同比依旧腰斩，中长期下行趋势并未扭转，后续市场回暖压力较大。





2.2-动力总成



- 江西进口乘用车动力结构高度集中，2.0L 排量份额高达 78.34%，是绝对主力，销量 2.2k，同比小幅下滑 7.40%；3.0L 排量占比 19.84%，同比大跌 47.65%，零排量新能源进口车占比仅 0.28%，同比大幅缩水 83.67%，进口车电动化渗透率极低，市场依旧高度依赖燃油中大排量，大排量豪华燃油车型萎缩明显。变速箱层面，CVT 占比 41.22%、8AT 占比 28.55%、9AT 占比 21.52%，三者垄断市场。CVT 销量最高，同比下滑 17.74%，8AT、7DCT、8DCT 跌幅普遍超过五成，双离合变速箱在进口市场快速遇冷。主流动力搭配里，2.0L+CVT 是最主流组合，占比 32.58% 且小幅增长，其余主流组合几乎全部同比大跌，2.9T+8DCT 跌幅超八成。整体来看，江西进口乘用车市场固守 2.0L 燃油 + AT/CVT 的传统搭配，新能源进口车体量微乎其微，大排量、双离合车型衰退严重，产品升级节奏缓慢，市场结构固化，也是进口车整体销量持续走低的重要原因。



动力结构



主流搭配



同比



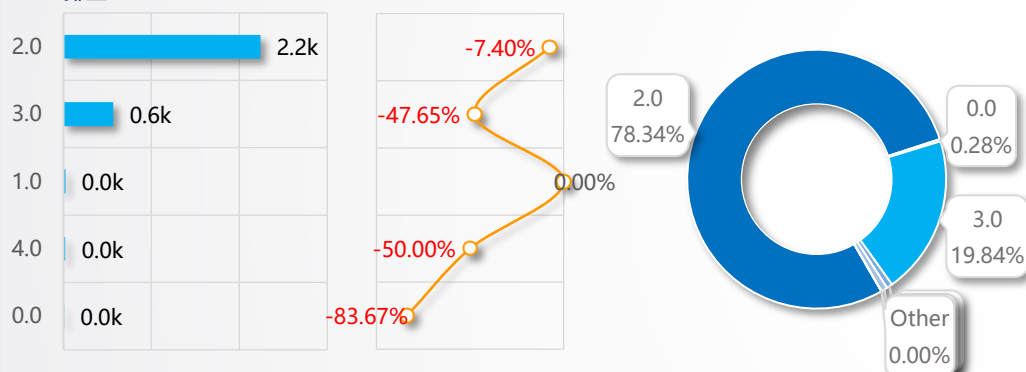
占比



排量

TOP5排量

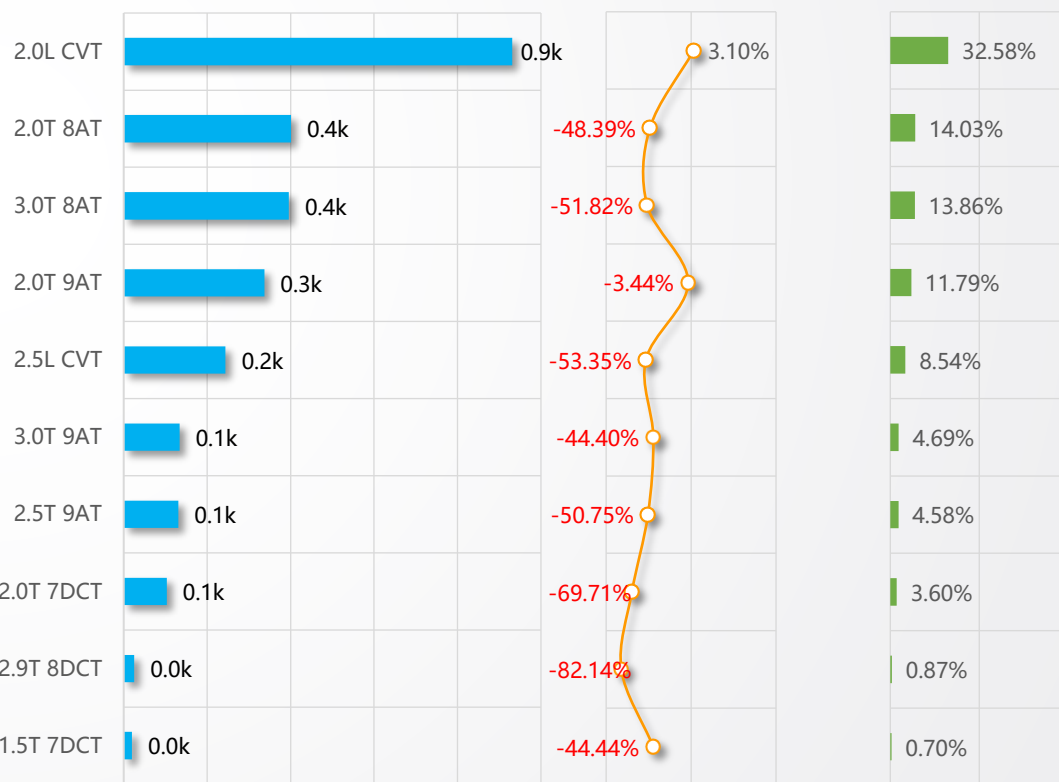
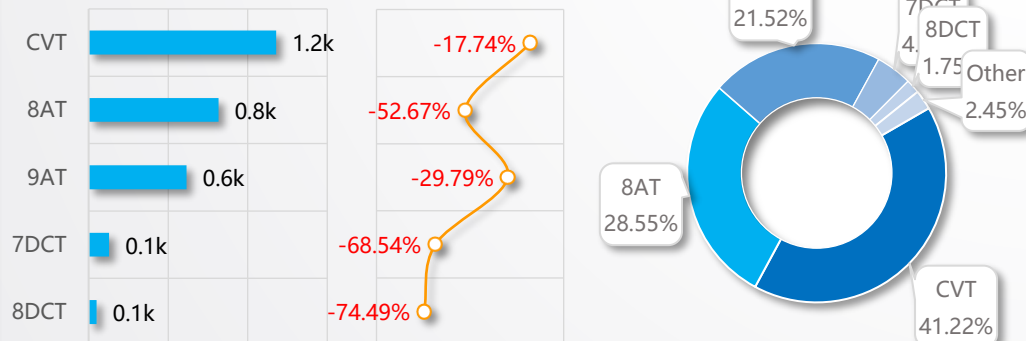
同比



变速器

TOP5变速器

同比

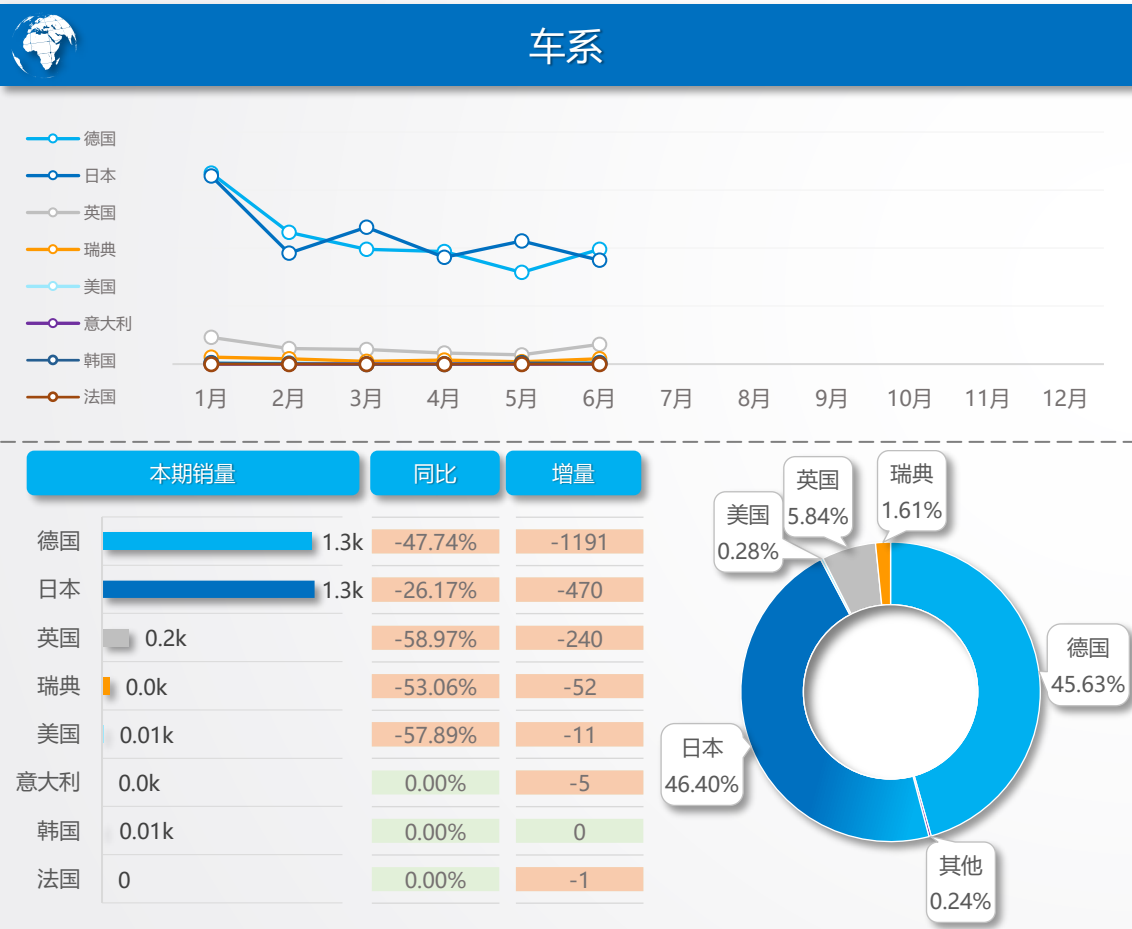




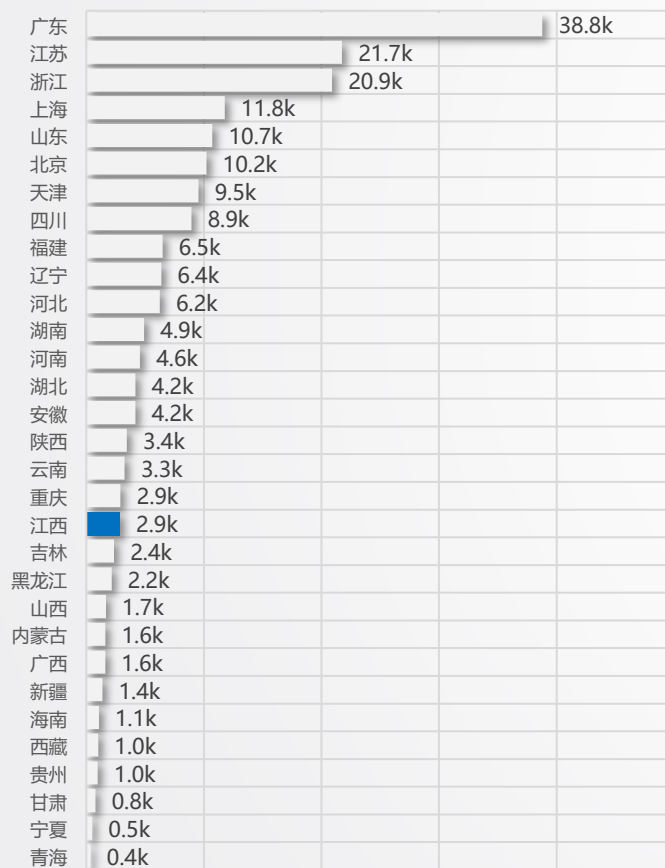
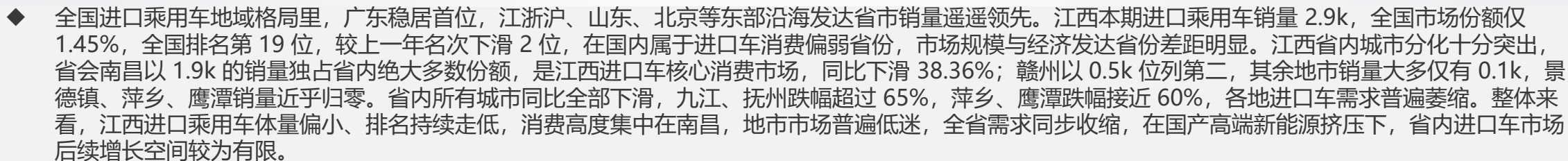
2.3-品牌结构



- ◆ 江西进口乘用车市场由德系、日系双寡头垄断，二者合计份额高达 92.03%，本期销量均为 1.3k。德系占比 45.63%，同比大跌 47.74%，日系占比 46.40%，同比下滑 26.17%，日系抗跌性明显强于德系；英、瑞、美等小众车系跌幅普遍超过五成，市场多元化持续弱化。车企榜单中丰田销量领跑，份额逆势上涨 9.56 个百分点，是头部唯一份额大幅扩张的车企；德系三强奔驰、宝马、奥迪跌幅逐级走高，宝马、奥迪同比接近腰斩，豪华德系品牌流失严重。品牌端雷克萨斯稳居首位，份额大幅提升 10.55 个百分点，日系高端吸引力稳固；宝马、路虎、保时捷、奥迪份额全部收缩，仅大众小幅回暖。整体来看，进口车消费偏好明显向日系高端倾斜，德系豪华品牌持续失势，欧美小众品牌不断萎缩，市场集中度进一步提升，叠加国产高端新能源车型冲击，传统德系燃油进口车下滑压力长期存在。



	TOP10车企				TOP10品牌			
	销量	同比	份额	增长	销量	同比	份额	增长
丰田汽车	1.3k	-25.37%	46.22%	9.56	雷克萨斯	1.3k	-22.15%	44.02% 10.55
戴姆勒	0.6k	-33.12%	22.25%	2.56	奔驰	0.6k	-33.12%	22.25% 2.56
宝马汽车	0.5k	-49.33%	15.78%	-2.65	宝马	0.4k	-49.39%	14.63% -2.48
路虎汽车	0.2k	-58.46%	5.84%	-2.48	路虎	0.2k	-58.46%	5.84% -2.48
保时捷	0.1k	-67.65%	5.00%	-4.15	保时捷	0.1k	-67.65%	5.00% -4.15
奥迪汽车	0.1k	-70.79%	2.06%	-2.12	丰田	0.1k	-59.09%	2.20% -0.99
沃尔沃	0.0k	-53.06%	1.61%	-0.42	奥迪	0.1k	-70.79%	2.06% -2.12
大众汽车	0.0k	50.00%	0.52%	0.32	沃尔沃	0.0k	-53.06%	1.61% -0.42
现代汽车	0.0k	0.00%	0.24%	0.10	MINI	0.0k	-48.44%	1.15% -0.17
福特汽车	0.01k	-16.67%	0.17%	0.05	大众	0.0k	50.00%	0.52% 0.32

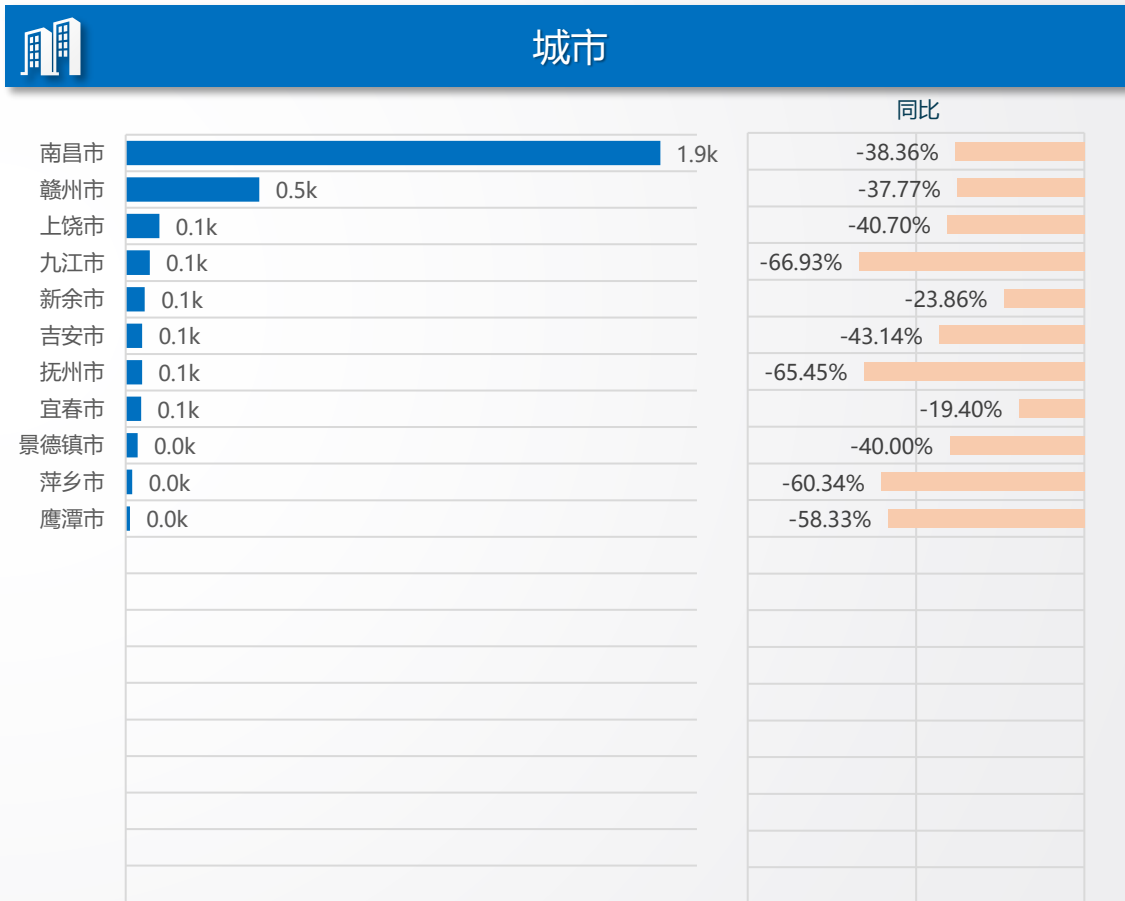


本期排名

» 第19位

排名较上年变化

下降2位





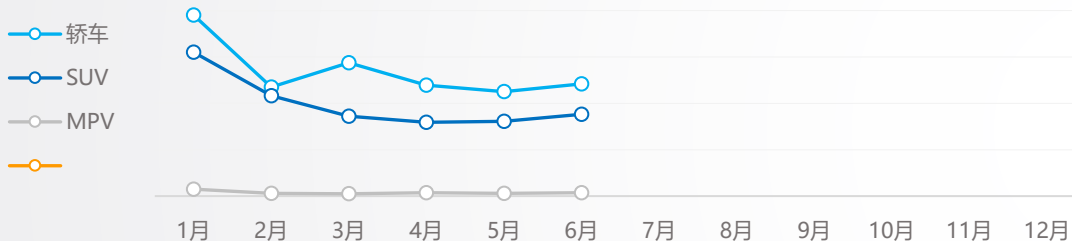
2.5- 进口乘用车销售结构



- ◆ 从车型结构来看，江西进口乘用车市场以轿车为绝对主力，轿车本期销量 1.6k，占比 56.61%，同比下滑 36.35%；SUV 销量 1.2k，占比 41.78%，同比降幅高达 45.15%，下滑幅度远超轿车；MPV 体量极小，仅占 1.61%，同比下跌 57.80%，MPV 进口需求持续萎缩。月度走势上三类车型年初回落明显，后续走势平缓，SUV 长期处于低位，市场偏好持续向轿车倾斜。燃料结构方面，汽油车型一家独大，销量 2.5k，占比 88.63%，同比下降 38.90%；油电混动占比 9.97%，同比大跌 51.94%；纯电动进口车近乎停滞，同比暴跌 91.84%，插混、柴油车型占比微乎其微。进口新能源渗透率不足一成，燃油车牢牢掌控市场。整体而言，江西进口车市场燃油化特征极强，轿车韧性强于 SUV 与 MPV，各类车型、各能源品类普遍大幅下滑，进口新能源车型溃败严重，国产新能源持续挤压进口车生存空间，行业短期回暖难度较大。



车型大类



燃料结构

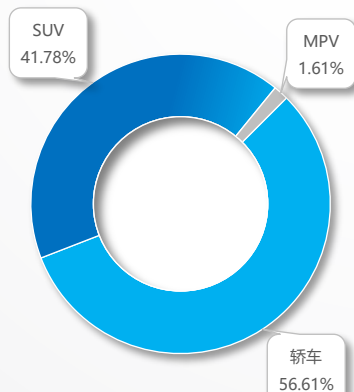


本期销量

同比

增量

轿车	1.6k	-36.35%	-924
SUV	1.2k	-45.15%	-983
MPV	0.0k	-57.80%	-63

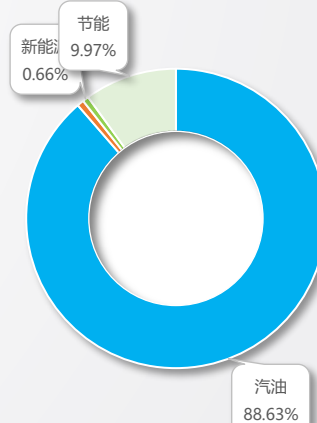


本期销量

同比

增量

汽油	2.5k	-38.90%	-1613
纯电动	0.0k	-91.84%	-45
插电式混合动力	0.02k	-34.78%	-8
油电混合动力	0.3k	-51.94%	-308
柴油	0.02k	0.00%	0





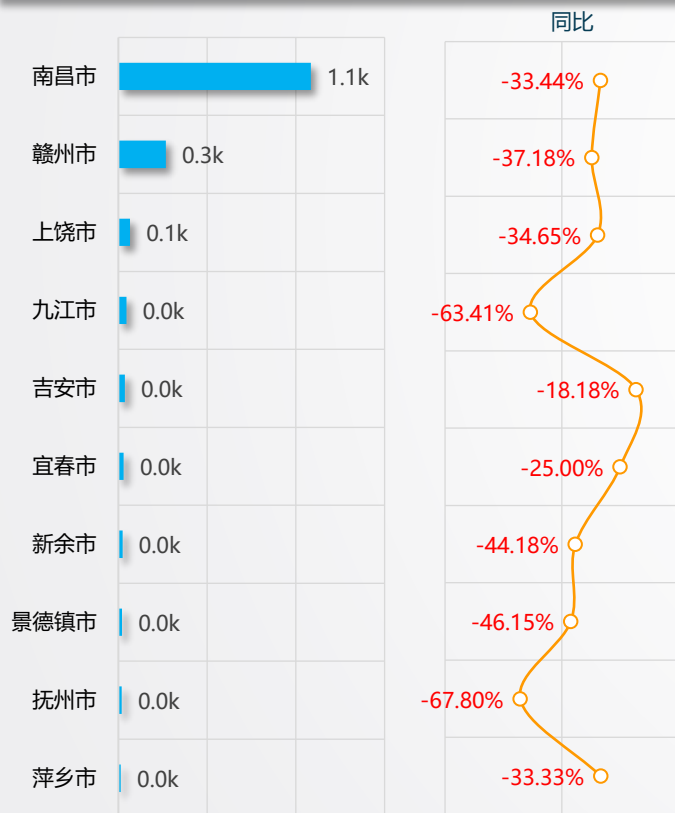
2.5.1-细分市场-销量分布



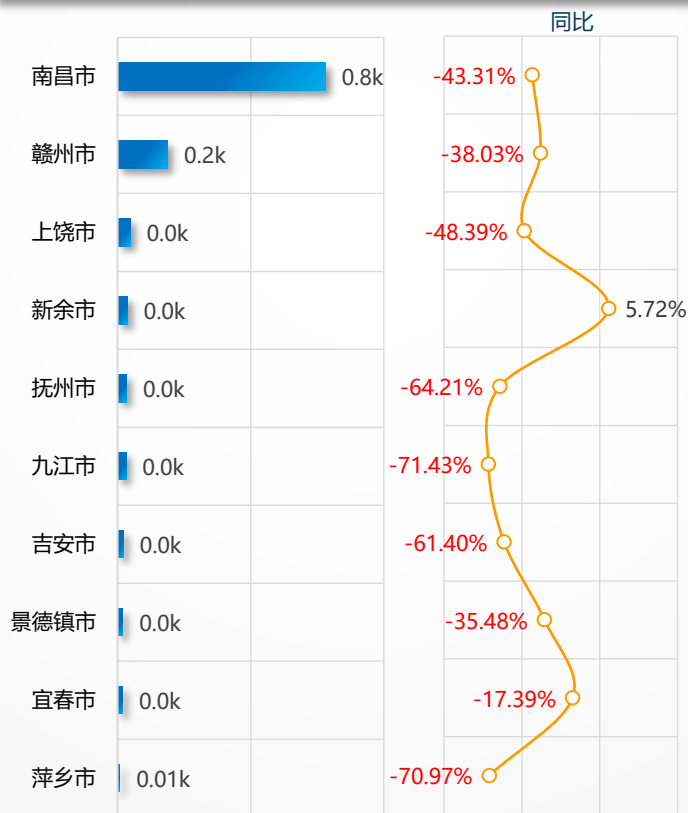
- ◆ 江西进口轿车、SUV、MPV 三类车型消费高度集中在南昌，地市普遍需求低迷，整体市场全线走弱。进口轿车板块，南昌销量 1.1k，占据省内轿车绝大部分份额，同比下滑 33.44%；赣州 0.3k 为第二大市场，上饶仅 0.1k，其余地市销量近乎清零，抚州、九江同比跌幅超 60%，地市轿车进口需求大幅收缩。进口 SUV 方面，南昌 0.8k 依旧领跑，同比大跌 43.31%，赣州 0.2k 次之，绝大多数地市销量趋近于零，九江、萍乡同比跌幅超 70%，仅新余小幅增长 5.72%，是 SUV 市场唯一正向增长城市。MPV 整体体量极小，各地销量普遍仅有 0.01k，吉安、萍乡近乎断崖式下跌，仅宜春小幅回暖，南昌 MPV 同比大跌 77.42%，高端进口 MPV 市场认可度持续走低。综合来看，省会南昌牢牢把控全省进口车消费，地市各类进口车型普遍大幅下滑，仅个别城市小幅增长，MPV 品类整体濒临萎缩，省内进口乘用车下沉市场拓展严重不足，后续增长空间有限。



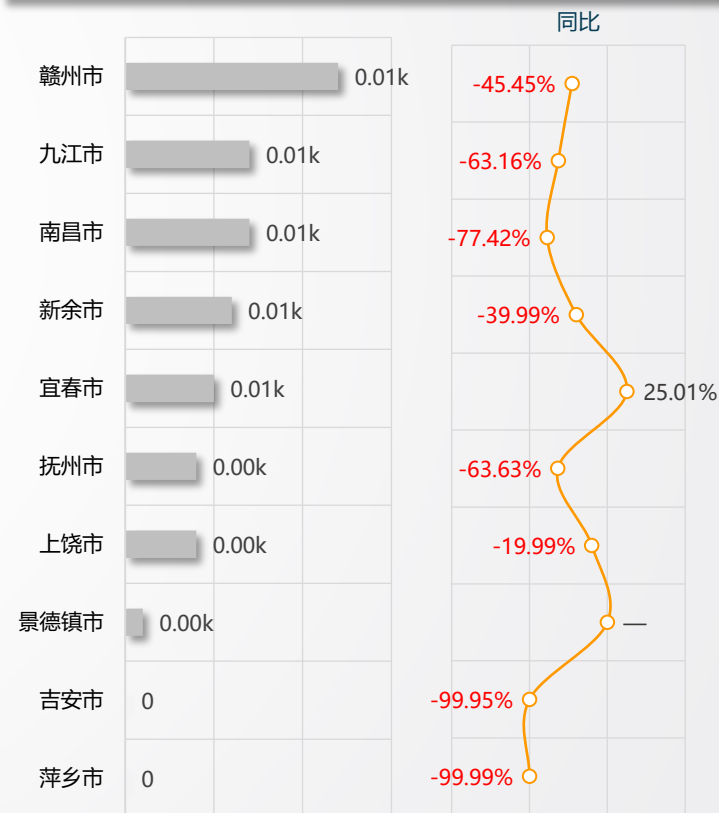
轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.2-细分市场-主流车企&车系分布



- ◆ 轿车细分领域，日系丰田一家独大，销量 0.9k，占比 55.62%，同比下滑 23.08%，抗跌性领先全品类；德系宝马、戴姆勒紧随其后，合计占比 38.57%，二者同比跌幅均超 37%，奥迪、保时捷跌幅更是突破 70%。车系维度中日系轿车份额逆势小幅提升，德系份额明显缩水，日系高端轿车认可度持续走高。SUV 市场德系戴姆勒、日系丰田双龙头格局稳固，二者合计占比 63.49%，跌幅均在 30% 以内；路虎、宝马、保时捷跌幅普遍超过 58%，仅大众 SUV 同比上涨 50%，成为 SUV 市场少见增长点。车系上德系、日系依旧占据主导，英系豪华 SUV 萎缩幅度最大。MPV 市场被丰田独家垄断，份额 100%，同比大跌 57.80%，其余主流车企暂无进口 MPV 销量，品类规模持续收缩。整体来看，江西进口轿车、SUV 均形成日系、德系双主导格局，日系稳定性更强，传统豪华德系、英系品牌销量大幅下滑，MPV 品类结构极度单一，各大车企进口车型普遍承压，仅个别小众车型小幅增长，市场整体下行趋势不变。



轿车(含跑车)

	销量	占比	同比
丰田汽车	0.90k	55.62%	-23.08%
宝马汽车	0.37k	22.93%	-41.39%
戴姆勒	0.25k	15.64%	-37.68%
保时捷	0.05k	3.09%	-74.23%
奥迪汽车	0.03k	1.79%	-75.21%
沃尔沃	0.01k	0.37%	0.00%
现代汽车	0.01k	0.31%	0.00%
福特汽车	0.00k	0.19%	-25.00%
本田汽车	0.00k	0.06%	0.00%
阿斯顿马...	0.00k	0.00%	0.00%



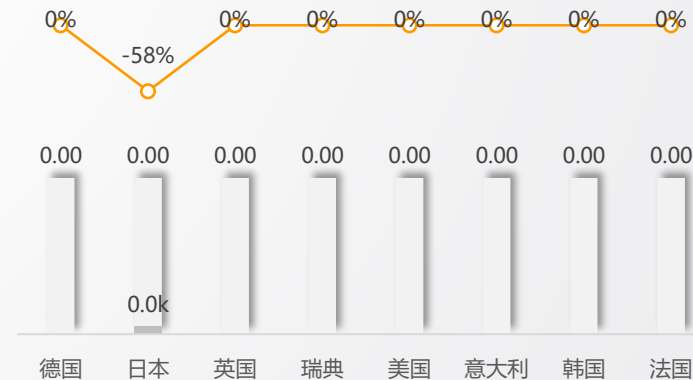
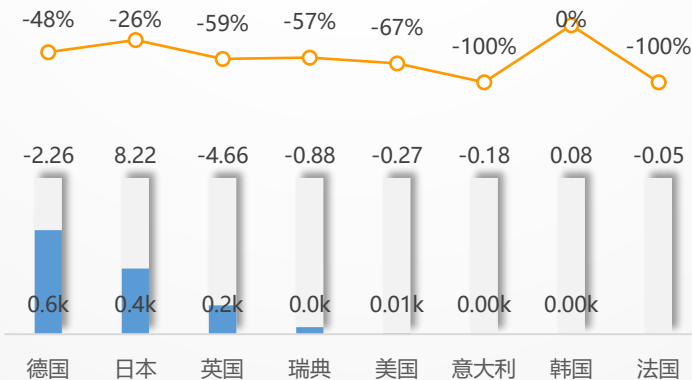
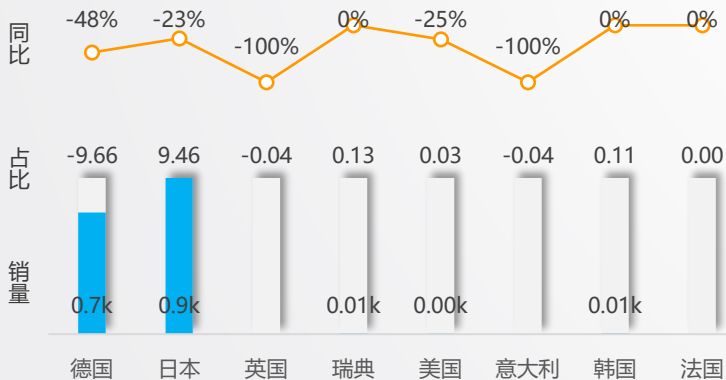
SUV

	销量	占比	同比
戴姆勒	0.38k	32.08%	-29.72%
丰田汽车	0.38k	31.41%	-23.63%
路虎汽车	0.17k	13.99%	-58.46%
保时捷	0.09k	7.79%	-62.50%
宝马汽车	0.08k	6.70%	-68.87%
沃尔沃	0.04k	3.35%	-56.52%
奥迪汽车	0.03k	2.51%	-64.71%
大众汽车	0.02k	1.26%	50.00%
克莱斯勒	0.00k	0.25%	-66.67%
现代汽车	0.00k	0.17%	0.00%



MPV

	销量	占比	同比
丰田汽车	0	100.00%	-57.80%
大众汽车	0	0.00%	0.00%
戴姆勒	0	0.00%	0.00%
通用汽车	0	0.00%	0.00%
	0		





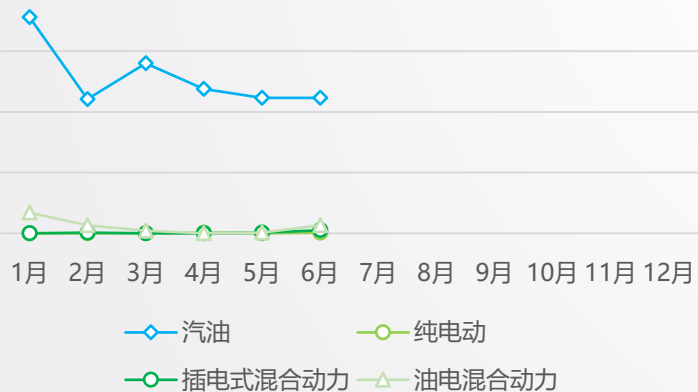
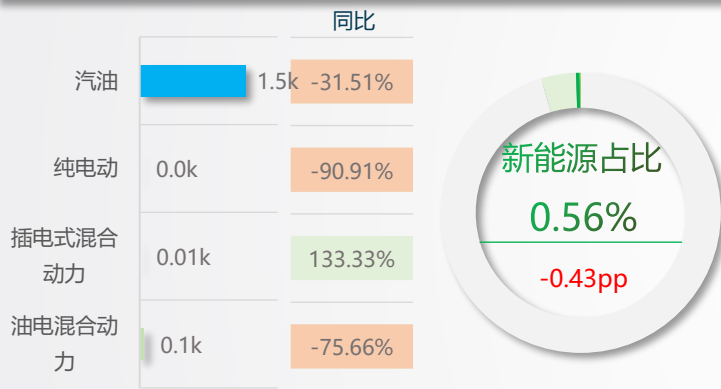
2.5.3-细分市场-燃料结构



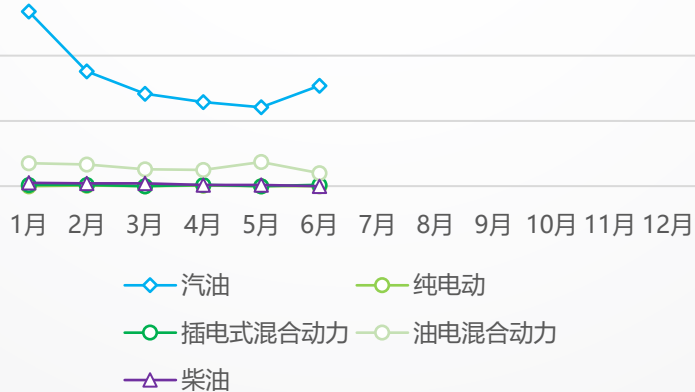
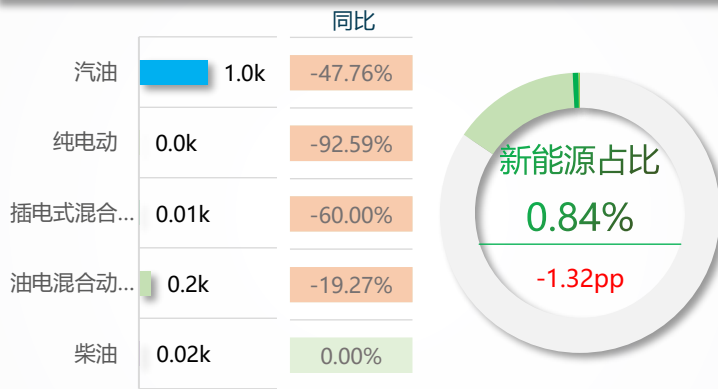
- ◆ 江西进口乘用车全品类高度依赖燃油车型，新能源渗透率整体极低且普遍下滑。轿车板块汽油车型销量 1.5k，同比下滑 31.51%，是绝对主流；纯电动、油电混动大幅缩水，仅插混小幅增长，轿车新能源占比仅 0.56%，环比下降 0.43 个百分点。SUV 汽油车型跌幅扩大至 47.76%，油电混动小幅回落，纯电动近乎崩盘，SUV 新能源占比 0.84%，环比下滑 1.32 个百分点，为三类车型里新能源渗透率最高的品类。MPV 仅存在汽油车型，新能源占比归零，油电混动销量近乎清零，品类全面燃油化。月度走势来看，三类车型汽油销量年初冲高后持续回落，混动、电动车长期处于低位。整体上进口新能源在江西市场认可度极差，国产新能源持续挤压其生存空间，油混、纯电进口车型大幅萎缩，燃油进口车销量同步走低，MPV 完全无新能源布局，轿车与 SUV 新能源占比小幅走低，短期进口乘用车电动化转型几乎没有起色，市场颓势难以扭转。



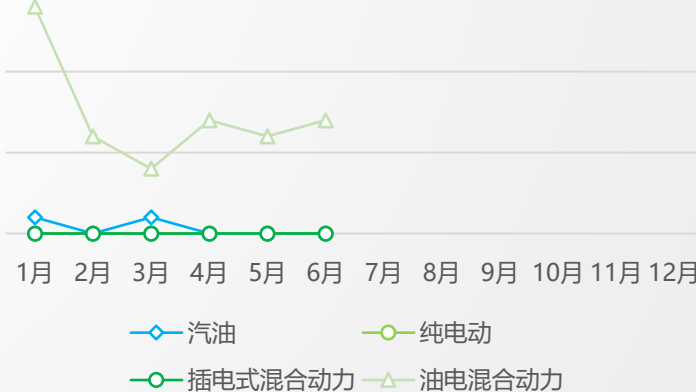
轿车(含跑车)



SUV



MPV

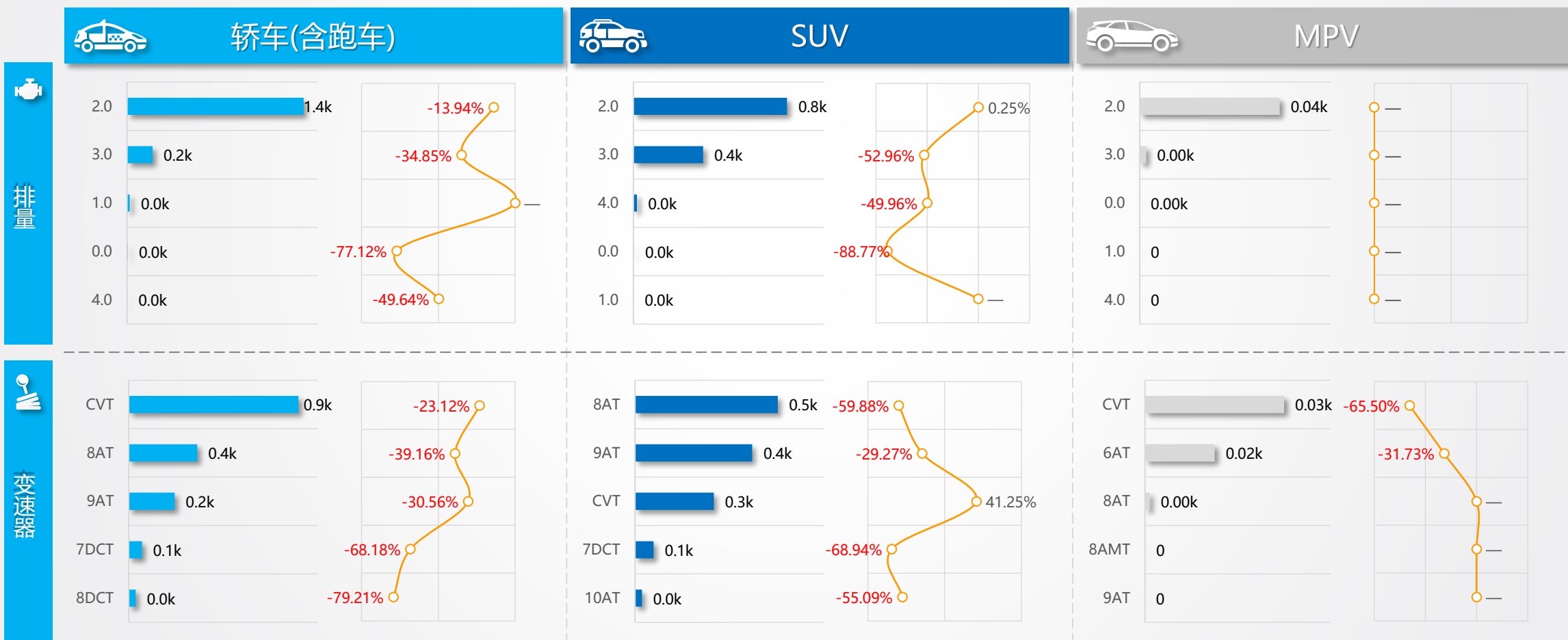




2.5.4-细分市场-动力结构



- ◆ 从排量结构来看，2.0L 排量是进口轿车与 SUV 的绝对主力。轿车里 2.0L 车型销量 1.4k，降幅相对较小，仅 13.94%，3.0L 车型销量 0.2k，同比下滑 34.85%，大排量车型需求收缩更为明显。SUV 同样以 2.0L 车型为主，销量 0.8k，3.0L 车型销量 0.4k，二者同比跌幅均超过 50%，SUV 中大排量车型下滑幅度高于轿车。MPV 仅少量 2.0L 车型在售，其余排量市场近乎空白。在变速器结构上，轿车以 CVT 变速箱车型销量最高，达到 0.9k，其次是 8AT、9AT 产品，所有变速箱类型车型均出现两位数下滑，双离合车型跌幅接近 70%。SUV 市场 8AT、9AT 车型占据主流，仅 CVT 车型实现同比增长，其余自动变速箱车型销量普遍腰斩。MPV 以 CVT 和 6AT 车型为主，两款车型均有明显下滑，产品选择较为单一。





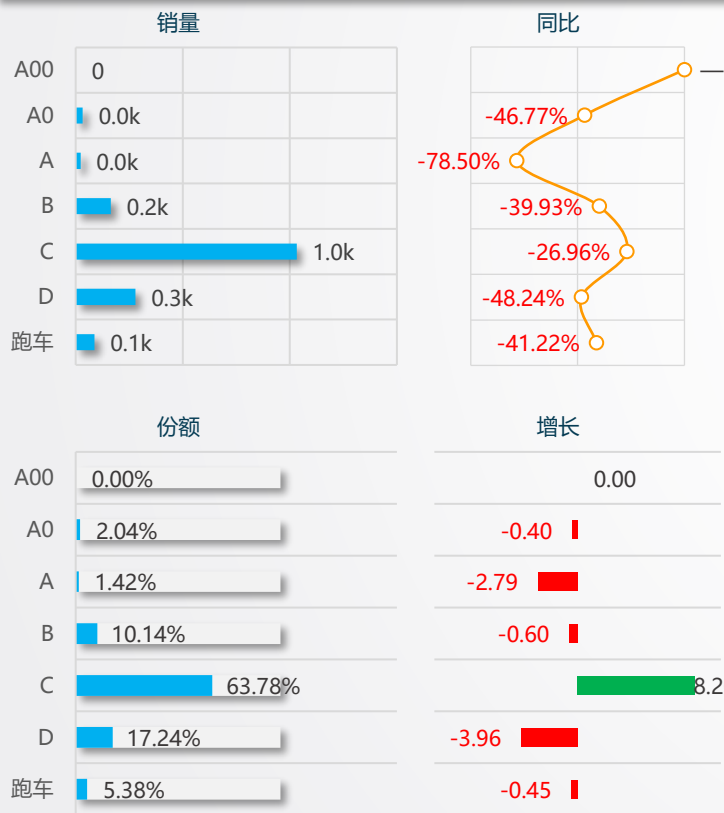
2.5.5-细分市场-车型级别



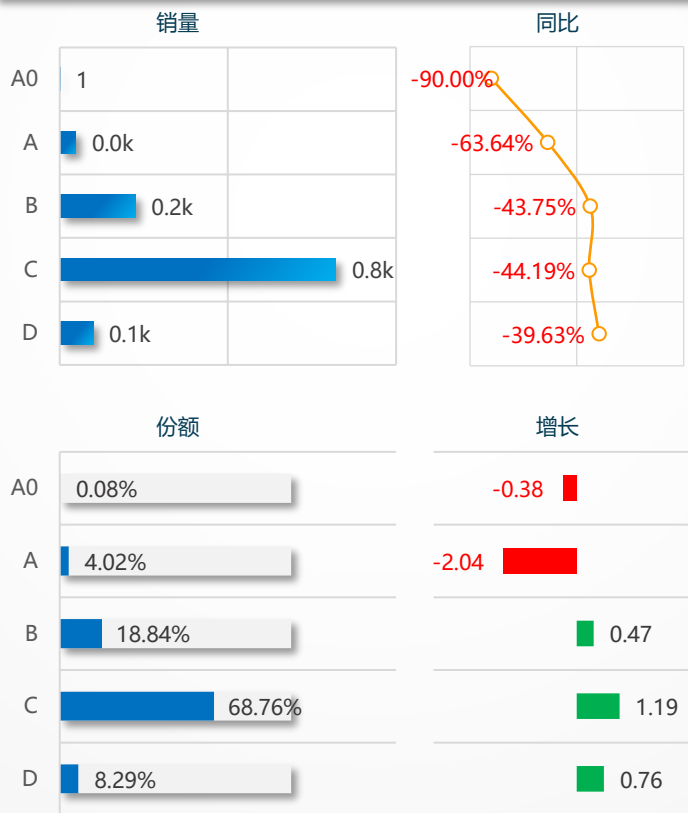
- ◆ 轿车领域，C 级轿车是绝对核心，销量 1.0k，份额 63.78%，也是轿车唯一份额上涨的级别，中大型豪华轿车需求韧性最强；B 级、D 级、跑车、A0 级均出现下滑，A 级轿车同比暴跌 78.50%，入门进口轿车市场大幅萎缩。SUV 市场同样以 C 级为主，销量 0.8k，份额 68.76%，B、C、D 级份额小幅抬升，A0、A 级份额明显缩水，入门小型 SUV 跌幅高达 90%，高端中大型 SUV 抗跌性更强。MPV 品类结构高度单一，仅 C 级 MPV 在售，占据全部份额，同比大幅下滑 57.80%，其余级别暂无销量。整体来看，江西进口乘用车消费高度集中在中大型 C 级豪华车型，入门 A、A0 级别车型需求断崖式下跌，消费者选购进口车更偏向高端定位；轿车、SUV 高端级别份额逆势小幅提升，中低端进口车型持续被国产车型替代，MPV 品类无多元化级别布局，整体市场高端化集中趋势愈发明显，但全级别销量普遍走低，市场整体依旧承压下行。



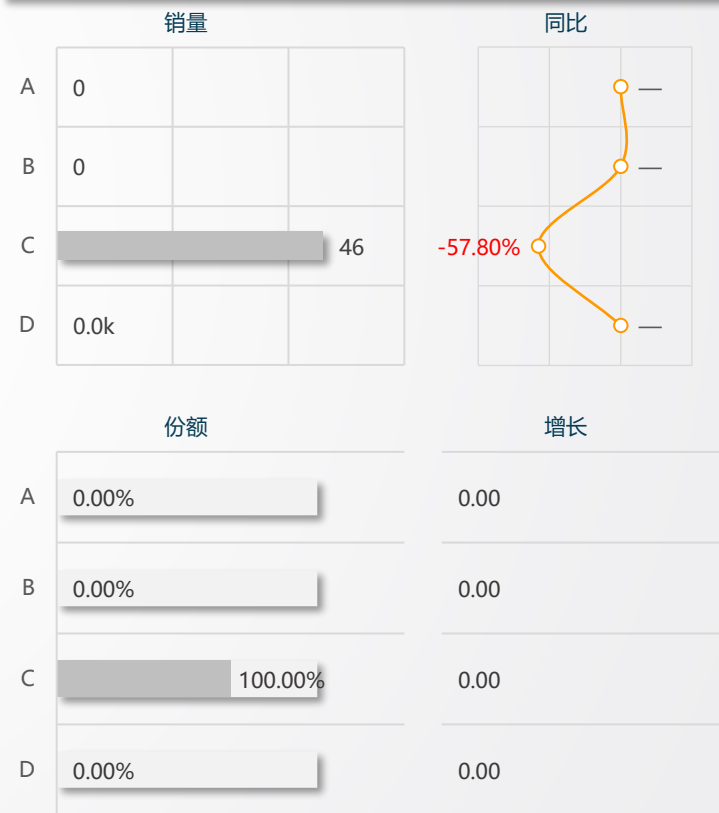
轿车



SUV



MPV





2.5.6-细分市场-TOP20车型



- ◆ 轿车榜单中雷克萨斯 ES 以 892 台大领领跑，是省内进口轿车核心支柱，跌幅控制在 22.77%，稳定性远超其余车型；宝马、奔驰旗下中大型豪华轿车位列前列，保时捷、奥迪等豪华跑车与高端轿车销量大幅跳水，仅宝马 M4、沃尔沃 V90 小幅增长，多数德系传统轿车同比下滑明显。SUV 市场奔驰 GLE、雷克萨斯 RX、NX 稳居前三，日系雷克萨斯 SUV 整体跌幅温和，路虎、保时捷、宝马部分运动 SUV 跌幅普遍超 55%，途锐成为 SUV 为数不多的增长车型，德系旗舰 SUV 下滑压力突出。MPV 市场仅丰田埃尔法、雷克萨斯 LM 有稳定销量，二者同比下滑显著，其余多款销量归零，日系高端 MPV 垄断市场。整体来看，江西进口车畅销车型集中于日系雷克萨斯常规家用豪华车型，德系性能、大排量车型萎缩严重；MPV 品类选择匮乏，主流进口车型普遍销量下滑，仅有少数性能、小众车型逆势上涨，进口豪华车整体需求走弱，日系家用豪华车抗风险能力显著强于德系运动高端车型。



TOP20轿车

车型	销量	同比	排名升降
雷克萨斯ES	892	-22.77%	—
宝马4系	140	-32.37%	—
宝马7系	90	-22.41%	^3
奔驰S级	89	-25.21%	^1
宝马5系	74	-41.73%	v1
奔驰-迈巴赫S级	56	-45.10%	^1
奔驰CLE	49	-25.76%	^1
奔驰E级	43	-21.82%	^2
MINI	30	-51.61%	—
Panamera	25	-82.14%	v7
保时捷718	18	-51.35%	^4
奥迪A8	14	-72.55%	v1
宝马2系	12	-73.91%	v1
宝马M4	10	42.86%	^11
奥迪A5	9	-76.92%	v1
保时捷911	6	-45.45%	^2
沃尔沃V90	6	20.00%	^13
宝马M2	5	-44.44%	^3
皇冠SportCross	5	-50.00%	—
捷尼赛思G80	5	0.00%	无排名



TOP20 SUV

车型	销量	同比	排名升降
奔驰GLE级	251	-23.94%	—
雷克萨斯RX	186	-19.48%	—
雷克萨斯NX	142	-7.19%	^2
揽胜	84	-49.40%	v1
卡宴Cayenne	67	-56.21%	—
卫士	44	-66.67%	—
沃尔沃XC90	40	-56.52%	^2
奔驰GLS级	39	-50.63%	^3
宝马X2	35	-67.59%	v2
宝马X7	31	-29.55%	^5
奥迪Q7	29	-65.06%	v1
奔驰GLC级 Coupe	27	-18.18%	^4
Macan	26	-72.63%	v5
揽胜 SPORT	26	-65.79%	v2
途锐	15	50.00%	^12
奔驰GLB级AMG	13	-7.14%	^8
奔驰-迈巴赫GLS级	12	-25.00%	^4
兰德酷路泽	12	-75.51%	v4
雷克萨斯LX	12	-36.84%	^1
宝马X6	11	-54.17%	v1



MPV

车型	销量	同比	排名升降
埃尔法	29	-65.48%	—
雷克萨斯LM	15	-37.50%	—
萨尔法	1	0.00%	—
赛那	1	0.00%	^4
大众ID.Buzz	0	0.00%	^3
奔驰V级	0	0.00%	^2
格瑞维亚	0	0.00%	^1
雪佛兰Express	0	0.00%	—



03

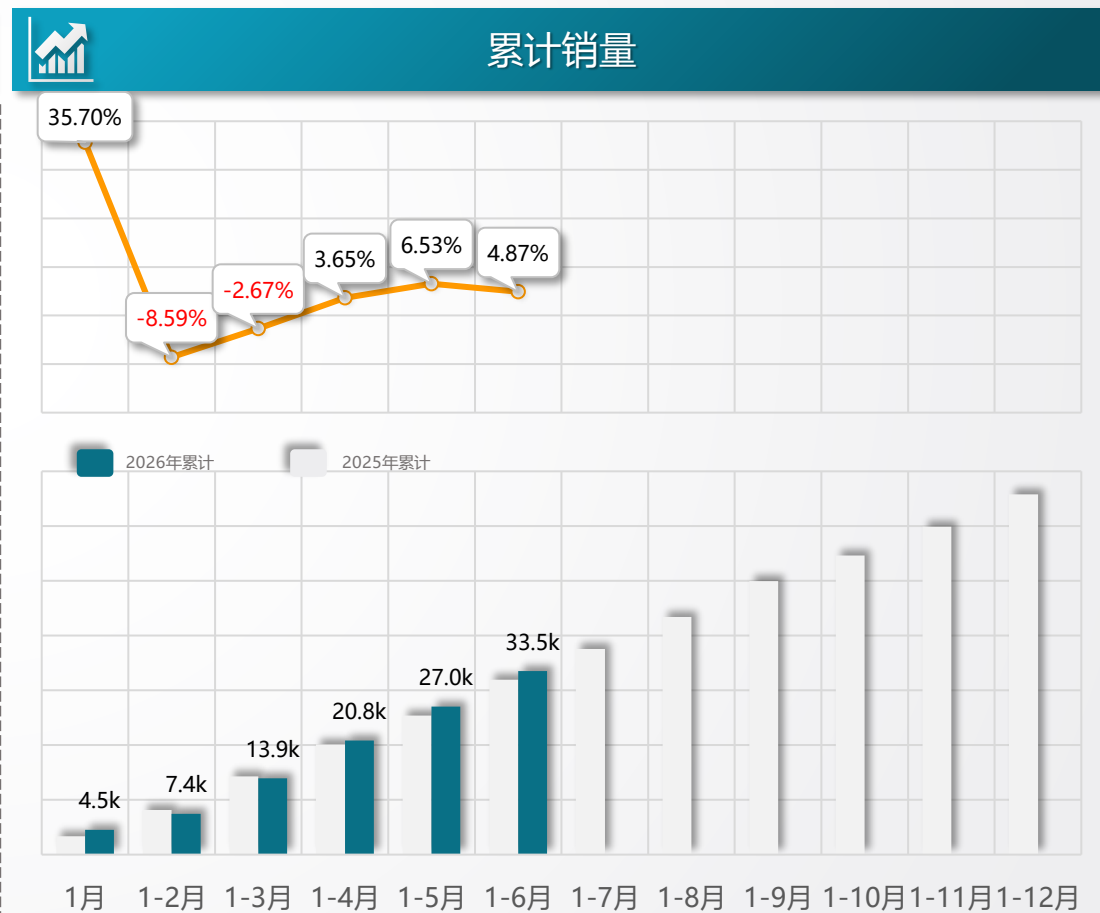
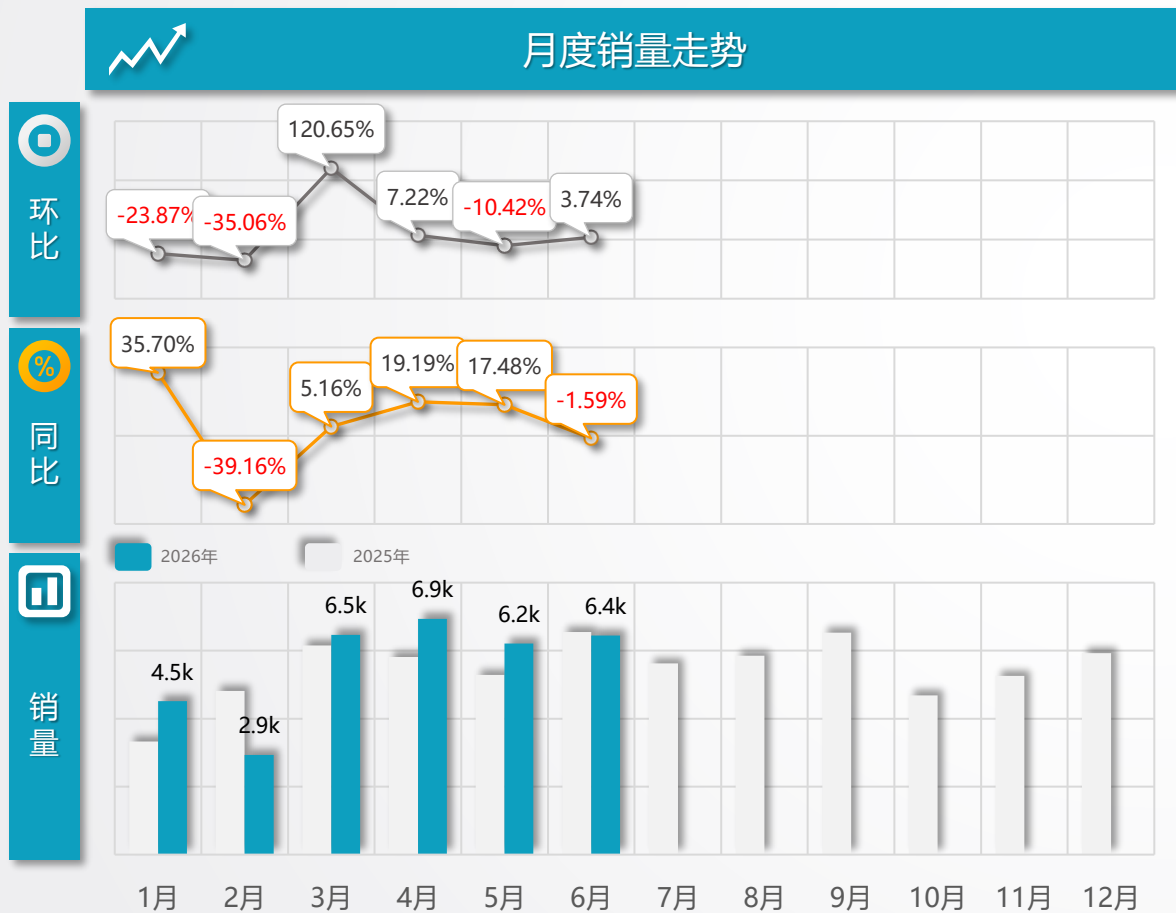
商用车市场分析



3.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月江西商用车月度销量呈现先探底回升、稳步冲高后小幅回落的走势，1 月销量 4.5k，2 月跌至阶段低点 2.9k，环比大幅下滑 35.06%、同比大跌 39.16%，节后需求短期走弱。3-5 月市场持续回暖，3 月环比暴涨 120.65%，4-5 月维持小幅环比增长，5 月到达月度峰值 6.9k，6 月小幅回落至 6.4k。同比层面，年初高增后快速降温，1 月同比增长 35.70%，2 月转跌，3-5 月稳步回暖，6 月同比微跌 1.59%，行业增长动力逐步衰减。累计销量方面，1 月累计同比大幅走高，1-2 月增速转负，随后逐月修复，1-6 月累计销量 33.5k，累计同比回升至 4.87%。整体来看，上半年江西商用车经历春节淡季低谷后，在基建、货运需求带动下持续回暖，月末景气小幅回落，累计销量实现小幅正增长，但 6 月同比转弱，后续增长承压，市场整体韧性尚可，上行节奏逐步放缓。





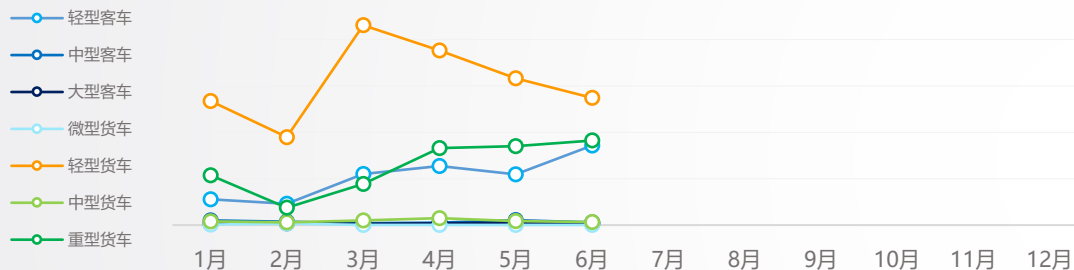
3.2-车型结构



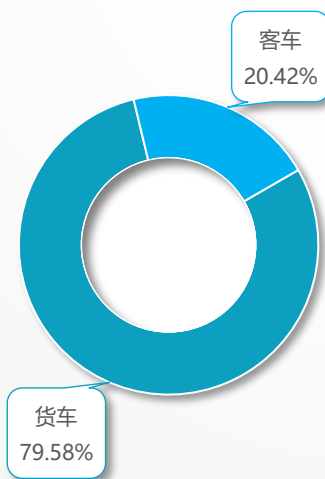
- ◆ 江西商用车市场货车依旧占据绝对主导，1-6月货车整体占比79.58%，客车占比仅20.42%。细分车型里轻型货车销量18.5k，占比55.36%，是体量最大品类，但同比小幅下滑9.20%；重型货车销量7.5k，同比上涨25.77%，重卡基建运输需求拉动明显；轻型客车销量6.2k，同比大涨50.89%，客车增长基本依靠轻客支撑，中大型客车增速平缓，微型、中型货车销量同比明显回落。燃料结构上，柴油车型依旧传统主力，销量13.5k，占比40.42%，不过同比下滑13.70%；纯电动车型销量13.1k，同比暴涨62.42%，占比39.08%，新能源渗透快速提升，与柴油份额差距持续缩小；汽油车型同比下滑近两成，CNG、混动体量偏小仅小幅增长。整体来看，货运刚需仍是市场核心，重卡、轻客拉动传统车型回暖，燃油商用车普遍降温，电动化转型速度加快，新能源商用车已经成长为和柴油车型体量接近的核心品类。



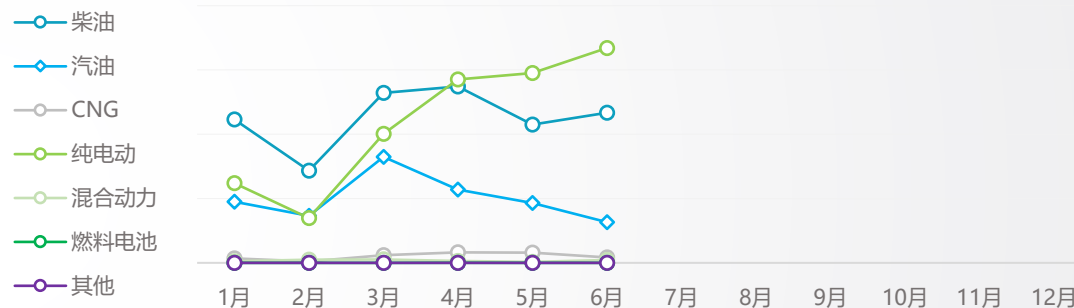
车型类别



	本期销量	同比	占比
轻型客车	6.2k	50.89%	18.49%
中型客车	0.4k	10.43%	1.30%
大型客车	0.2k	21.47%	0.64%
微型货车	0.06k	-51.61%	0.18%
轻型货车	18.5k	-9.20%	55.36%
中型货车	0.5k	-28.07%	1.61%
重型货车	7.5k	25.77%	22.43%



燃料结构



	本期销量	同比	占比
柴油	13.5k	-13.70%	40.42%
汽油	6.0k	-19.47%	18.02%
CNG	0.61k	17.62%	1.83%
纯电动	13.1k	62.42%	39.08%
混合动力	0.21k	22.99%	0.64%
燃料电池	1	0.00%	0.00%
其他	0	0.00%	0.00%





3.3-TOP20车企&品牌

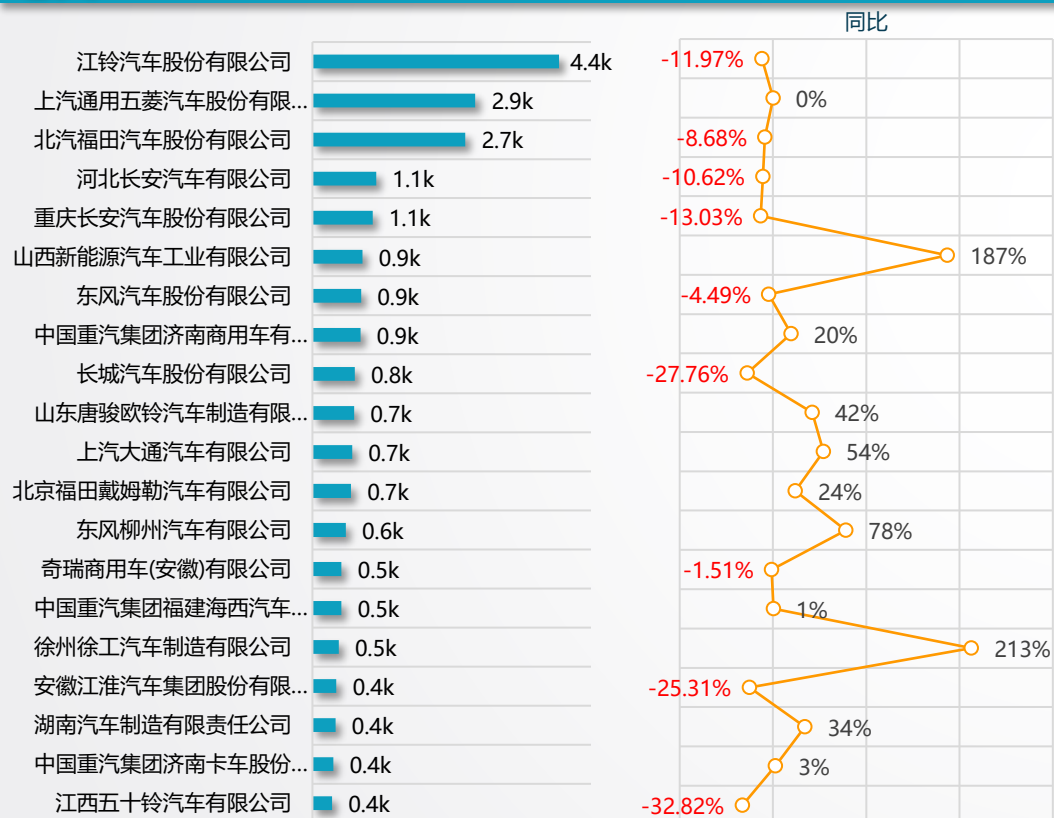


- ◆ TOP20 车企合计市场占比 64.37%，行业头部集聚效应显著，江铃以 4.4k 销量稳居车企首位，不过同比下滑 11.97%；上汽通用五菱、北汽福田紧随其后，同样出现小幅同比回落。传统老牌车企大多销量承压，江淮、重汽五十铃跌幅超过 25%，而山西新能源、徐工等新能源与工程类车企同比暴涨，新能源商用车、工程重卡成为增长主力。TOP20 品牌整体集中度更高，合计份额达 80.34%，江铃、福田、五菱位列品牌前三，五菱销量持平，福田小幅下滑；解放、远程等品牌实现明显增长，远程依托新能源优势大涨 68%。长城、江淮、江西五十铃、陕汽等品牌跌幅突出，传统燃油轻卡、皮卡品牌表现疲软。整体来看，江西本土江铃根基稳固但增长乏力，传统主流燃油品牌普遍降温，新能源、工程重卡相关品牌高速扩张，市场份额正加速向新能源车企与头部工程车企转移。



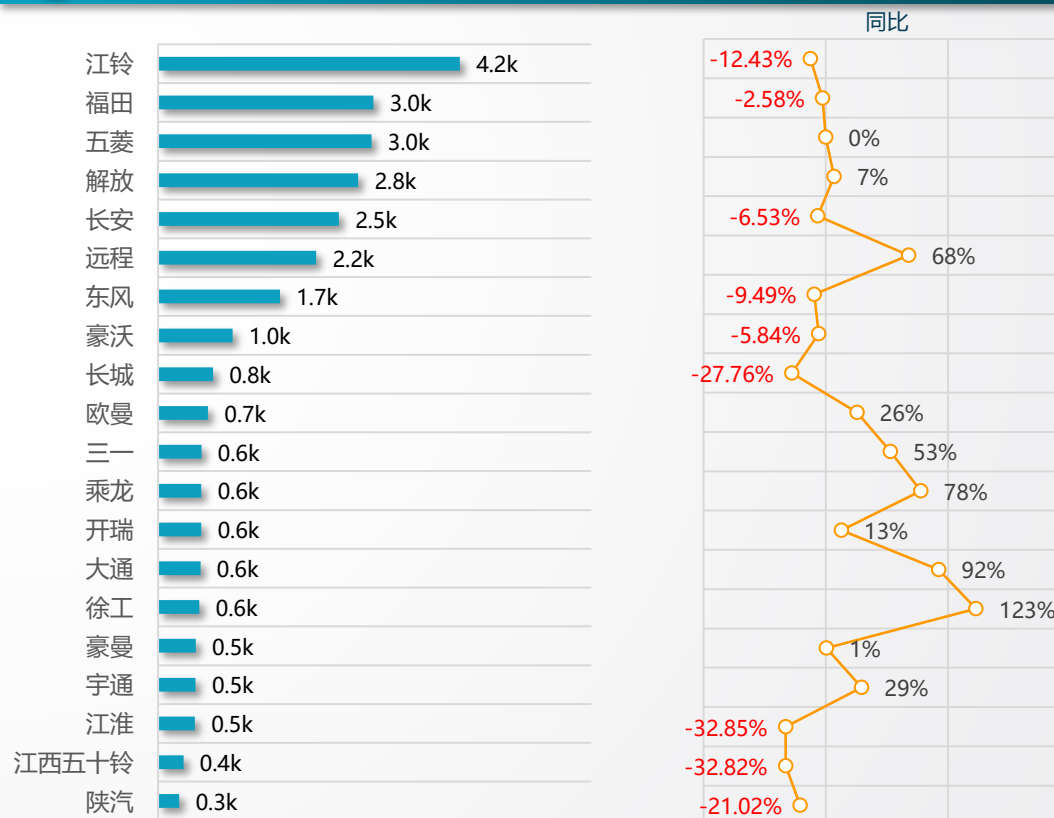
TOP20车企

占比64.37%



TOP20品牌

占比80.34%





- | 省份 | 数量 (千) |
|-----|--------|
| 广东 | 158.6k |
| 山东 | 115.9k |
| 河北 | 111.4k |
| 浙江 | 83.0k |
| 河南 | 81.9k |
| 四川 | 77.2k |
| 江苏 | 75.6k |
| 湖北 | 69.0k |
| 新疆 | 67.7k |
| 云南 | 62.4k |
| 安徽 | 60.6k |
| 广西 | 43.8k |
| 山西 | 43.2k |
| 湖南 | 42.0k |
| 辽宁 | 40.0k |
| 陕西 | 39.6k |
| 贵州 | 39.4k |
| 内蒙古 | 35.7k |
| 福建 | 34.8k |
| 江西 | 33.5k |
| 甘肃 | 33.3k |
| 重庆 | 31.1k |
| 黑龙江 | 28.7k |
| 上海 | 22.6k |
| 北京 | 21.8k |
| 吉林 | 19.3k |
| 宁夏 | 18.6k |
| 天津 | 17.2k |
| 西藏 | 13.9k |
| 青海 | 10.9k |
| 海南 | 10.5k |

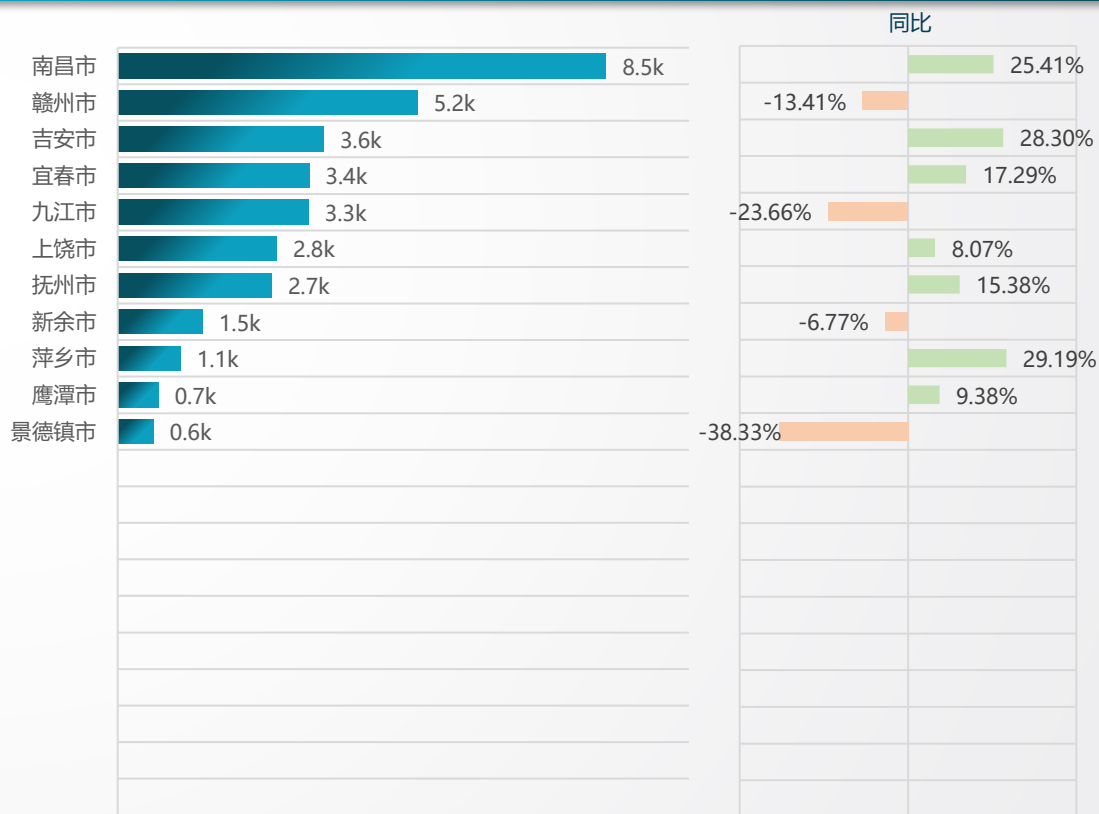


» 第20位

 上升1位



TOP20城市

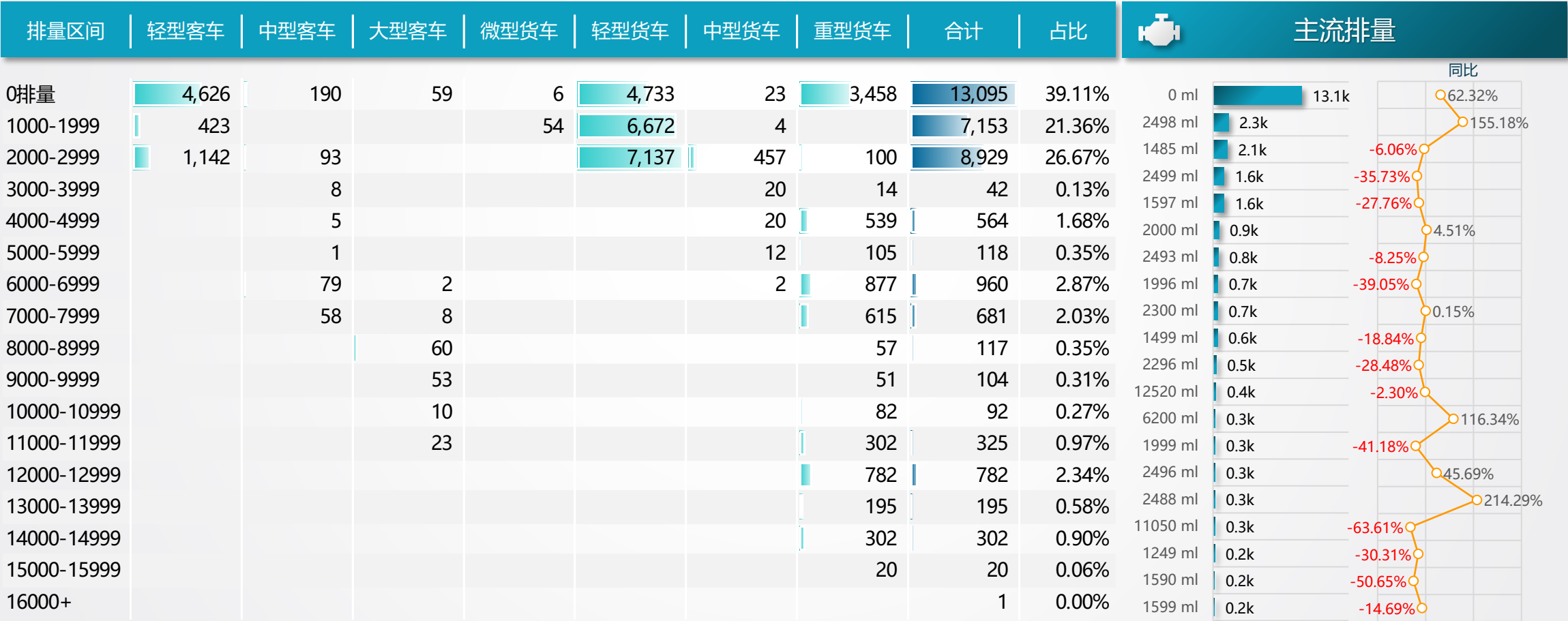




3.5-排量区间



◆ 零排量新能源商用车以 13095 台、39.11% 的份额稳居首位，同比大幅上涨 62.32%，新能源化趋势十分突出，广泛覆盖轻客、轻货、重卡各类车型。1000-1999ml、2000-2999ml 两个中小排量区间紧随其后，合计占比超 48%，是传统燃油商用车的核心，主要集中在轻型货车，适配城市短途货运场景。4000ml 以上中大排量整体份额偏低，仅重卡、大中型客车有所需求，其中 6000-6999ml、12000-12999ml 等重卡常用排量有稳定销量。主流排量数据显示，0ml 新能源、2498ml、11050ml 等排量同比大幅走高，多数传统燃油小排量车型同比明显下滑。整体来看，江西商用车市场结构快速转变，零排量新能源快速抢占市场，城市配送依赖 2-3L 中小排量燃油车型，长途重卡依靠大排量车型，传统燃油中小排量需求持续萎缩，新能源车型已成为市场第一大主流品类。





做最专业的竞争对标研究公司

电话：020-38913761 38913766

邮箱：info@361ci.com