

2026H1

贵州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-Pro21-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

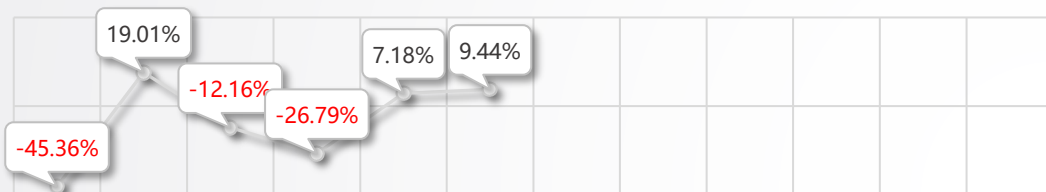


- ◆ 2026 年 1-6 月贵州省国产乘用车市场整体持续走弱，各月同比全部维持负值，行业下行压力持续加大。月度销量上，2 月以 37.2k 创下上半年峰值，1 月销量 31.3k，3-5 月销量接连回落，5 月跌至 25.6k，6 月小幅回暖至 28.1k。环比波动起伏明显，1 月环比大幅下滑，2 月环比大涨 19.01%，3 至 5 月连续环比走低，4 月环比跌幅达 26.79%，5、6 月环比小幅回暖，市场短期复苏力度偏弱。同比层面，1 月同比大跌 39.29%，后续跌幅小幅收窄，但 3-6 月同比跌幅均超过 25%，市场需求持续低迷。累计销量方面，1-6 月累计销量 178.8k，累计同比跌幅一路走高，从 1 月 - 39.29% 扩大至 1-6 月 - 20.34%，下行趋势稳固。整体来看，贵州国产乘用车上半年仅依靠节后短期消费迎来小幅冲高，后续购车需求持续疲软，月度回暖幅度有限，累计跌幅不断加深，市场缺乏强力回暖动力，终端消费信心不足，行业整体处于深度调整阶段。

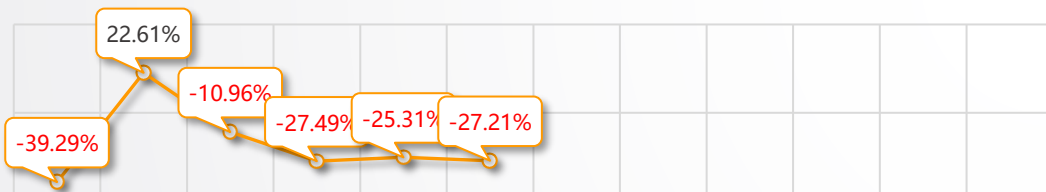


月度销量走势

环比



同比

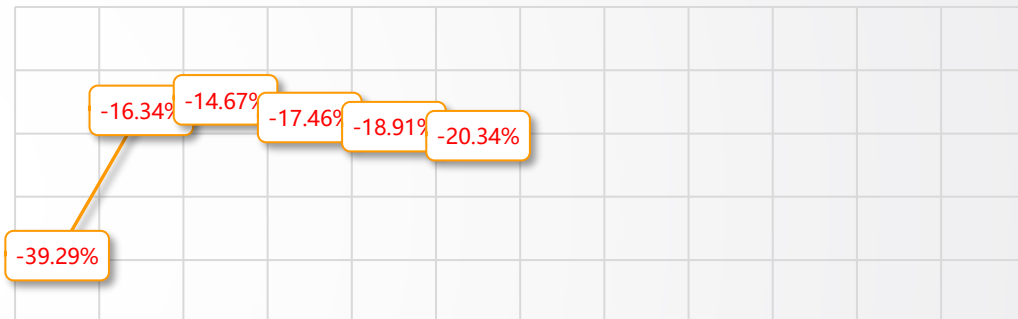


销量

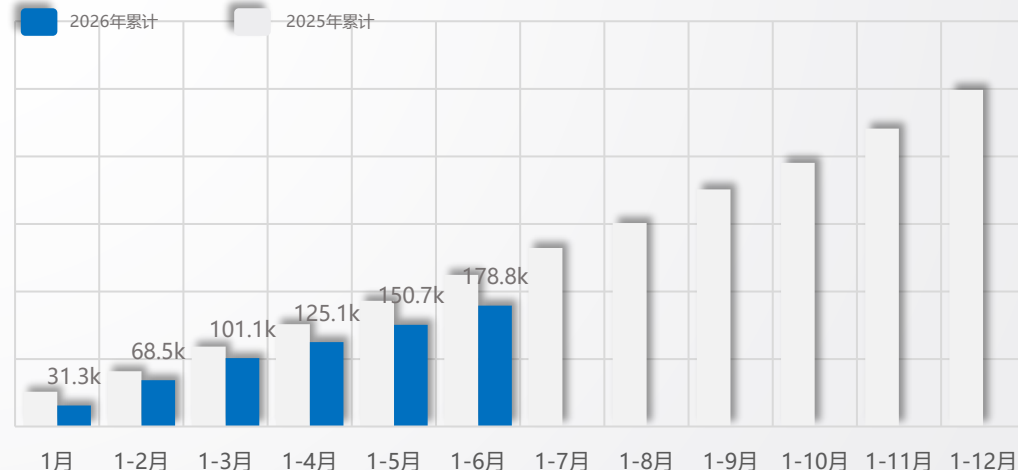


累计销量

同比



销量





1.2-动力总成



- ◆ 贵州国产乘用车动力结构里，1.5L 燃油排量占比最高，达到 45.53%，但同比下滑 24.22%，1.4L、1.6L、2.0L 传统燃油排量均出现明显下跌，其中 1.4L 同比暴跌 64.97%，传统小排量燃油车型需求快速萎缩；0.0L 纯电排量占比 29.54%，是唯一保持正向增长的排量品类，同比小幅上涨 1.87%，新能源车型稳步扩容。变速器方面，1AT 占比 37.63%、7DCT 占比 30.72%，二者为市场主流，不过五大主流变速器全部同比下滑，8AT 跌幅达到 33.98%，自动挡燃油变速器普遍遇冷。主流动力搭配中，0.0L+1AT 纯电组合以 29.53% 的占比稳居第一，小幅上涨 1.85%；1.5T+7DCT 燃油组合位居第二，同比下滑 11.36%，其余燃油动力搭配跌幅普遍超过 15%，多款传统燃油组合跌幅超 30%。整体来看，贵州乘用车燃油动力全面走弱，传统小排量与双离合、AT 燃油变速器销量持续收缩，纯电动力组合成为市场唯一增量，省内乘用车电动化替代燃油车的趋势十分清晰。



动力结构



主流搭配



同比



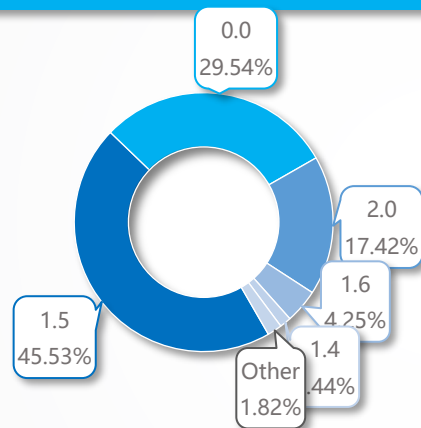
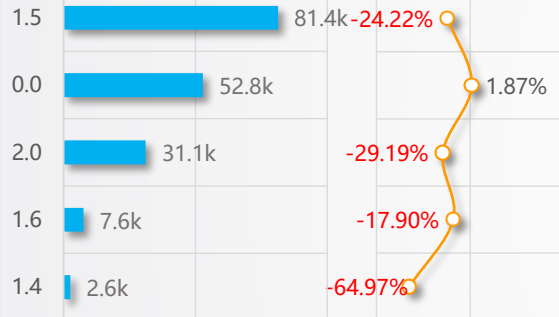
占比



排量

TOP5排量

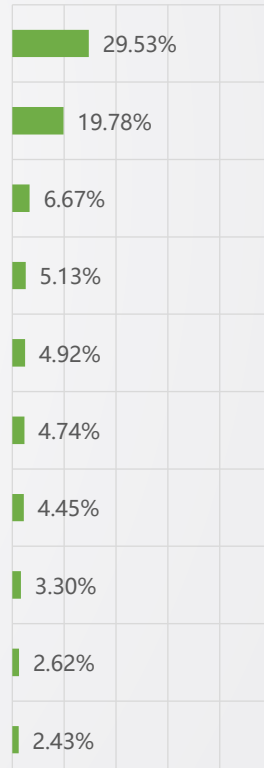
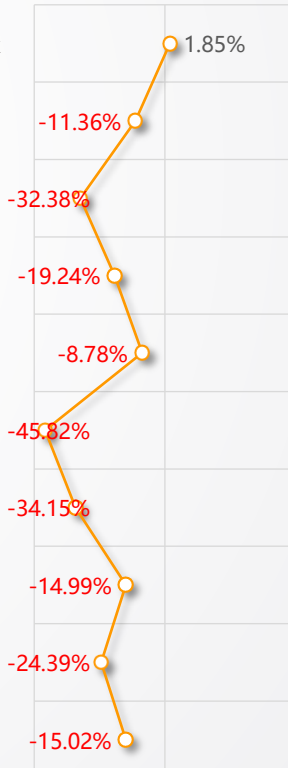
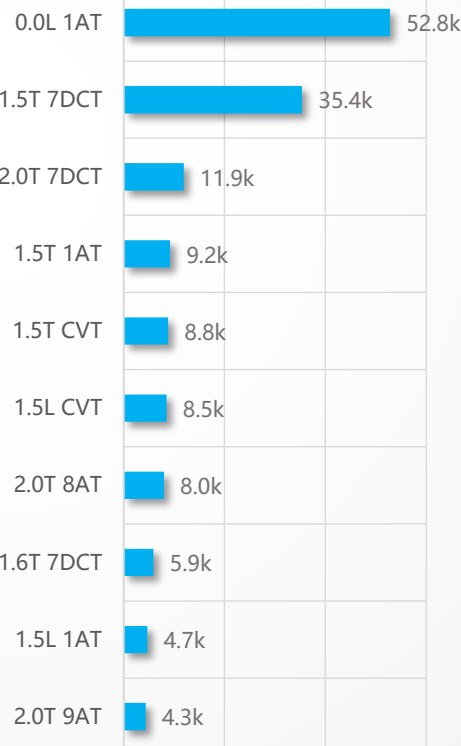
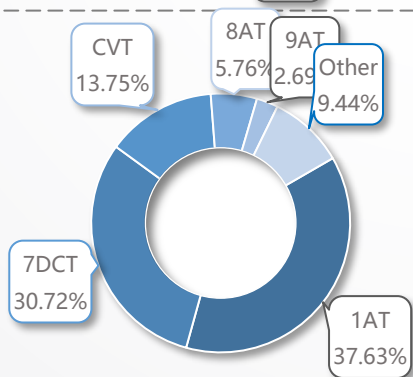
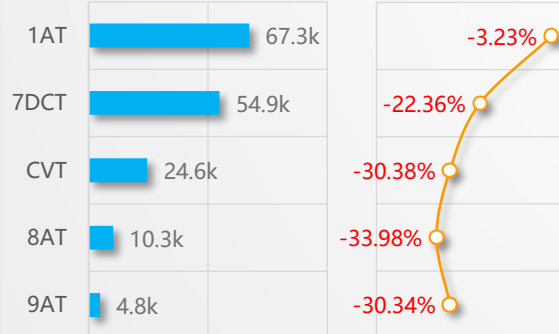
同比



变速器

TOP5变速器

同比





1.3-TOP20车企



◆ 2026 年上半年贵州国产乘用车 TOP20 车企合计市场占比 84.30%，头部格局稳固，份额较往年持平，行业集中度没有明显变化。吉利汽车以 25.3k 销量稳居榜首，份额 14.18%，小幅下滑 5.91%，份额小幅提升，是省内最稳固的头部品牌；奇瑞、比亚迪紧随其后，但二者同比大幅下滑，比亚迪跌幅高达 37.55%，份额明显缩水。传统合资车企一汽大众、上汽大众、长安汽车均出现两位数同比下滑，长城、北京奔驰跌幅接近 40%，传统燃油车企普遍承压。造车新势力表现分化，零跑、上汽乘用车、小米、特斯拉实现正向增长，零跑涨幅 34.26% 涨幅领跑，排名大幅提升；理想、赛力斯跌幅较大。整体来看，老牌自主与合资燃油车企销量普遍回落，市场份额持续流失，新能源新势力品牌凭借产品优势快速抢占市场份额，省内乘用车市场正逐步由传统车企向新能源车企过渡，头部燃油品牌优势不断弱化。



销量



同比



市场份额

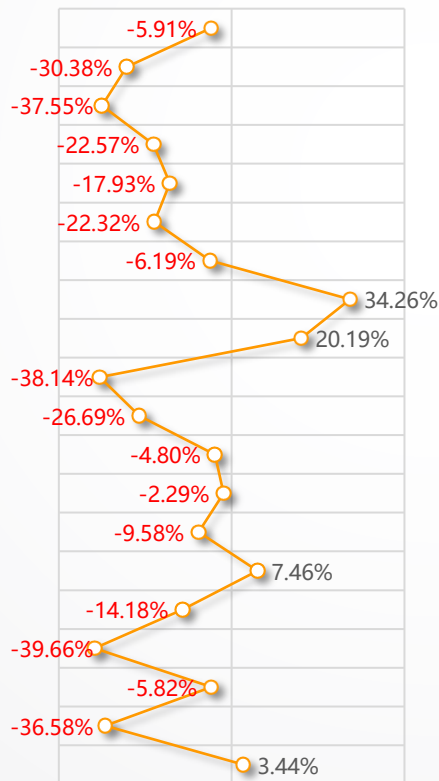
份额增长



TOP20车企

排名升降

吉利汽车	25.3k	—
奇瑞汽车	17.5k	—
比亚迪汽车	15.7k	—
一汽-大众	14.6k	—
上汽大众	14.0k	—
长安汽车	12.8k	—
上汽通用五菱	9.3k	—
零跑汽车	5.7k	^3
上汽乘用车	4.7k	^4
长城汽车	3.5k	^2
一汽集团	3.3k	^2
东风日产	3.1k	^4
深蓝汽车	3.0k	^6
一汽丰田	2.9k	^3
小米汽车	2.8k	^7
东风本田	2.7k	^2
北京奔驰	2.6k	^7
赛力斯汽车	2.3k	^5
理想汽车	2.3k	^5
特斯拉汽车	2.3k	^6



TOP20车企占市场84.30%，较上年扩大0.00pp。

吉利汽车	14.18%
奇瑞汽车	9.81%
比亚迪汽车	8.78%
一汽-大众	8.15%
上汽大众	7.81%
长安汽车	7.14%
上汽通用五菱	5.19%
零跑汽车	3.19%
上汽乘用车	2.65%
长城汽车	1.98%
一汽集团	1.87%
东风日产	1.75%
深蓝汽车	1.69%
一汽丰田	1.64%
小米汽车	1.56%
东风本田	1.52%
北京奔驰	1.47%
赛力斯汽车	1.31%
理想汽车	1.29%
特斯拉汽车	1.28%

吉利汽车	2.17
奇瑞汽车	-1.41
比亚迪汽车	-2.42
一汽-大众	-0.24
上汽大众	0.23
长安汽车	-0.18
上汽通用五菱	0.78
零跑汽车	1.30
上汽乘用车	0.89
长城汽车	-0.57
一汽集团	-0.16
东风日产	0.29
深蓝汽车	0.31
一汽丰田	0.20
小米汽车	0.40
东风本田	0.11
北京奔驰	-0.47
赛力斯汽车	0.20
理想汽车	-0.33
特斯拉汽车	0.29



1.4-各车系表现

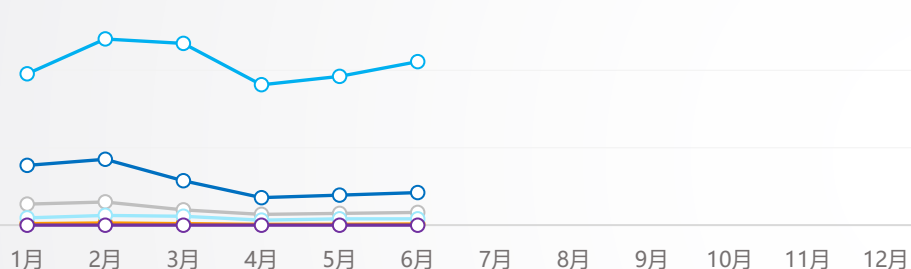


- ◆ 2026 年上半年贵州乘用车市场自主品牌以 125.6k 的销量占据 70.56% 的市场份额，牢牢掌控市场主导地位，但同比下滑 18.30%，整体需求走弱。德系以 18.89% 份额位列第二，日系、美系、韩系份额依次递减，所有主流车系同比全部下跌，欧系暂无销量。自主品牌内部两极分化明显，吉利稳居榜首小幅下滑，比亚迪、长安、捷途跌幅惨重，零跑、银河、启源等新能源品牌逆势大涨，成为自主板块仅有的增量来源。合资阵营里大众一家独占合资近半数份额，抗跌性相对突出；日系三强全线下滑，仅日产小幅回暖；奔驰、宝马跌幅超 40%，豪华合资车型吸引力快速下降。从月度走势来看，自主、德系走势相对坚挺，日系、美系走势持续低迷。整体而言，贵州车市自主品牌统治格局稳固，但传统自主燃油车型拖累大盘，新能源自主品牌不断扩张；合资板块整体持续萎缩，仅大众、日产、特斯拉小幅稳住份额，豪华合资品牌流失严重，国产新能源替代合资燃油车的趋势持续加深。



车系

自主
德系
日系
韩系
美系
欧系

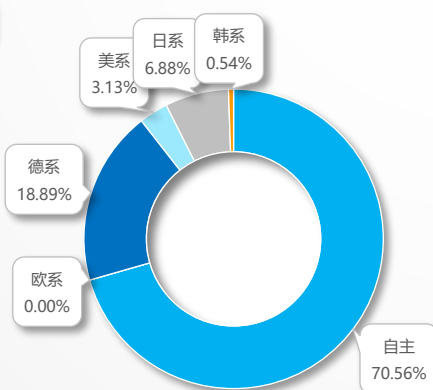


本期销量

同比

增量

自主	125.6k	-18.30%	-28137
德系	33.6k	-24.83%	-11106
日系	12.2k	-23.36%	-3732
韩系	1.0k	-10.43%	-113
美系	5.6k	-21.42%	-1520
欧系	0.0k	0.00%	0



TOP10自主品牌

同比

份额&增长

吉利	18.4k	-5.74%	14.67%	1.95
比亚迪	13.9k	-43.35%	11.09%	-4.90
奇瑞	11.1k	-21.15%	8.87%	-0.32
五菱	8.9k	-6.54%	7.09%	0.89
长安	8.0k	-33.64%	6.36%	-1.47
零跑	5.7k	34.26%	4.54%	1.78
捷途	5.2k	-38.19%	4.11%	-1.32
银河	4.6k	8.77%	3.67%	0.91
启源	3.4k	72.78%	2.74%	1.45
红旗	3.3k	-26.69%	2.66%	-0.30



TOP10合资品牌

同比

份额&增长

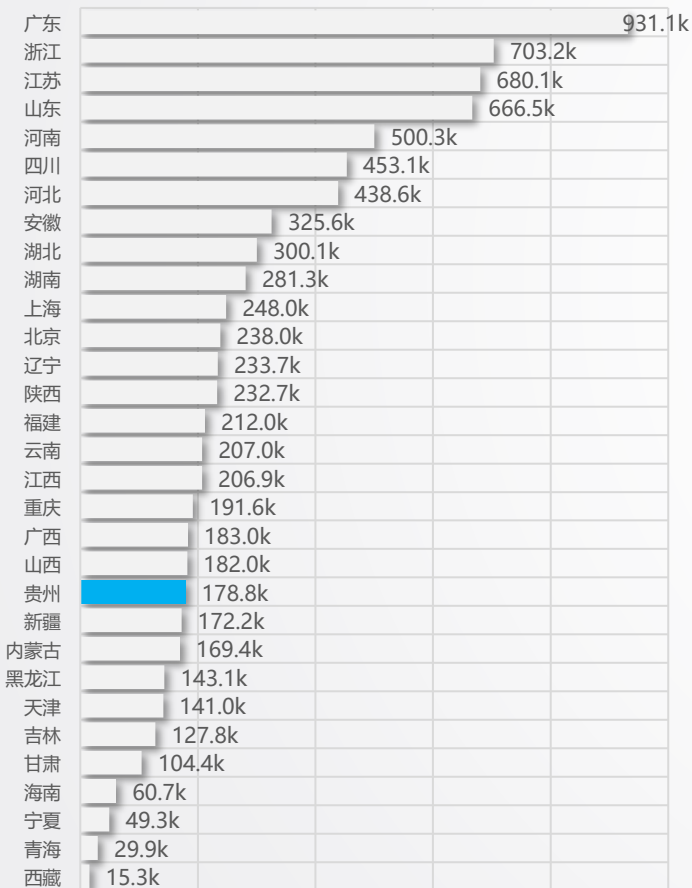
大众	23.9k	-18.93%	44.92%	3.24
丰田	4.6k	-31.51%	8.68%	-0.85
本田	4.3k	-23.22%	8.04%	0.16
日产	3.0k	3.58%	5.61%	1.54
奥迪	2.8k	-22.78%	5.35%	0.14
奔驰	2.7k	-40.13%	5.01%	-1.29
特斯拉	2.3k	3.44%	4.30%	1.17
宝马	2.2k	-45.21%	4.11%	-1.53
捷达	1.9k	-28.78%	3.63%	-0.20
别克	1.6k	-2.19%	2.94%	0.68



1.5-区域概况



- ◆ 2026 年上半年贵州省国产乘用车销量 178.8k，全国排名稳定在第 21 位，市场份额 2.08%，位次较去年没有发生变动，整体体量在全国处于中下游水平，和沿海、中部人口大省差距明显。省内消费高度集中，贵阳市以 64.4k 的销量遥遥领先，是全省核心消费市场，同比下滑 18.31%，抗跌能力强于各地州市；遵义市 30.2k 位列第二，两地销量合计占全省过半份额。其余地市与自治州销量普遍偏低，六盘水、黔东南、黔西南等地同比跌幅超过 24%，下滑幅度显著高于省会贵阳。全国横向对比来看，广东、浙江、江苏等东部省份销量遥遥领先，四川、河南等中部大省体量同样大幅领先贵州。整体来看，贵州省乘用车大盘整体萎缩，各地市普遍同比下跌，省会城市需求韧性更强，而偏远地市消费疲软，省内市场发展不均衡问题突出，全省车市增长动力高度依赖贵阳，下沉市场回暖乏力。



本期排名

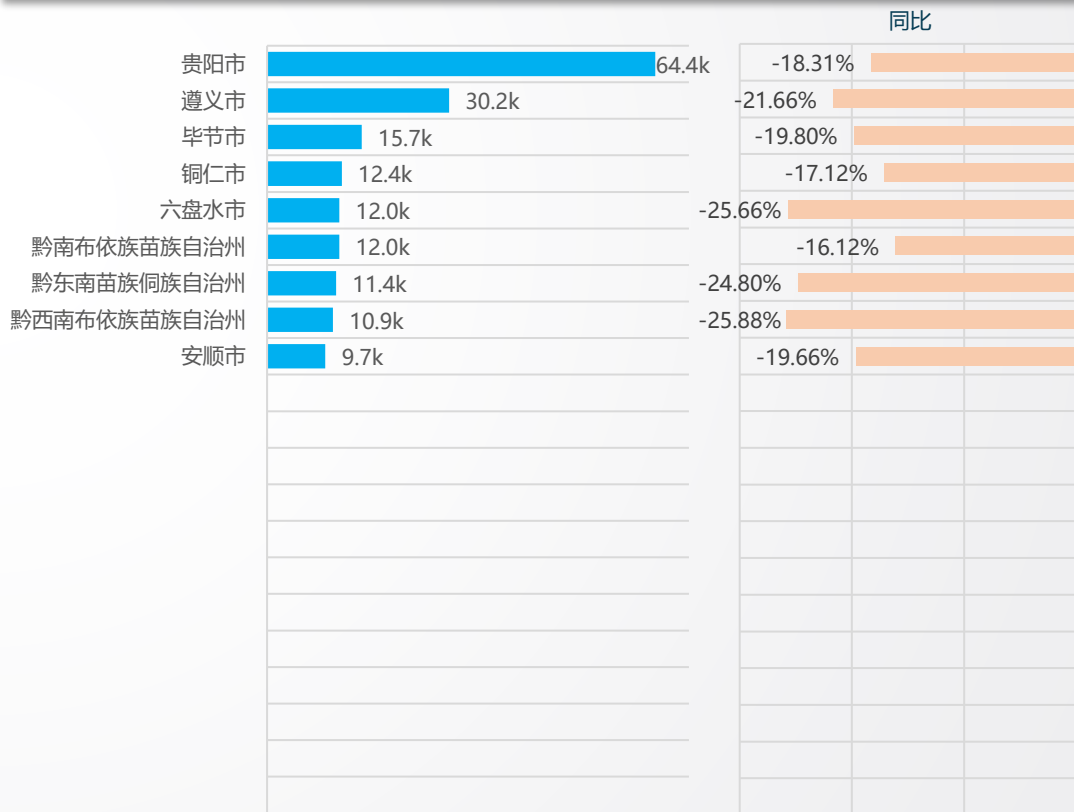
» 第21位

排名较上年同期变化

■ 保持不变



城市





1.6- 国产乘用车销售结构



- ◆ 车型结构上，轿车与 SUV 是贵州国产乘用车两大核心品类，销量分别为 86.2k、85.9k，合计占比超 96%；轿车同比下滑 21.34%，SUV 跌幅 19.12%，SUV 抗跌性略强于轿车。MPV、交叉型车型体量偏小，分别仅 4.8k、1.9k，交叉型跌幅达到 28.21%，低端微车市场持续萎缩。月度走势中轿车、SUV 波动节奏相近，2 月销量冲高，4-5 月回落，6 月小幅回暖。燃料结构方面，汽油车型 96.0k，占比 53.71%，同比大跌 25.16%；新能源整体渗透率 43.62%，其中纯电动 52.8k，是唯一正向增长品类，小幅上涨 1.87%。插混、增程式、油混车型全部明显下滑，混动车型热度回落。整体来看，省内轿车与 SUV 双主力格局稳固，燃油车需求持续走低，纯电动成为市场唯一增量，插混等混动车型遇冷，新能源内部发展不均衡，燃油车仍占据市场过半份额，电动化替代仍在稳步推进。



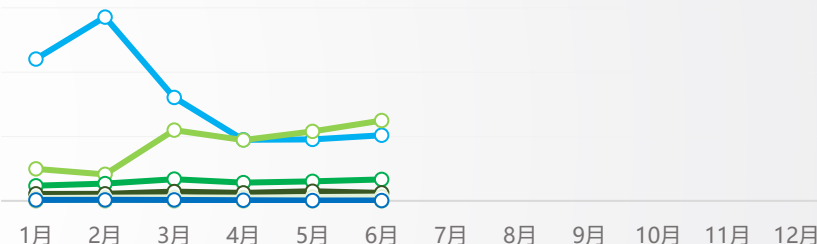
车型大类

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

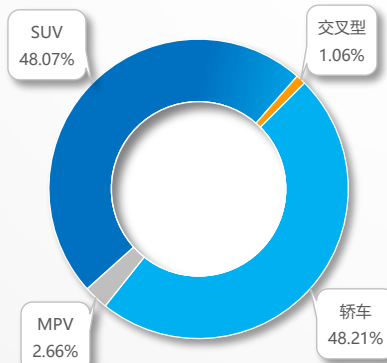


本期销量

同比

增量

车型	本期销量	同比	增量
轿车	86.2k	-21.34%	-23385
SUV	85.9k	-19.12%	-20320
MPV	4.8k	-20.04%	-1193
交叉型	1.9k	-28.21%	-741

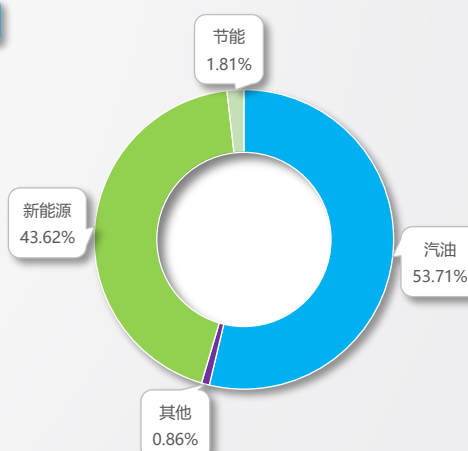


本期销量

同比

增量

燃料	本期销量	同比	增量
汽油	96.0k	-25.16%	-32284
纯电动	52.8k	1.87%	+971
插电式混合动力	17.6k	-36.02%	-9910
增程式混合动力	7.6k	-32.02%	-3562
燃料电池	0	0.00%	0
油电混合动力	3.2k	-13.34%	-498
柴油	0.6k	-27.60%	-244





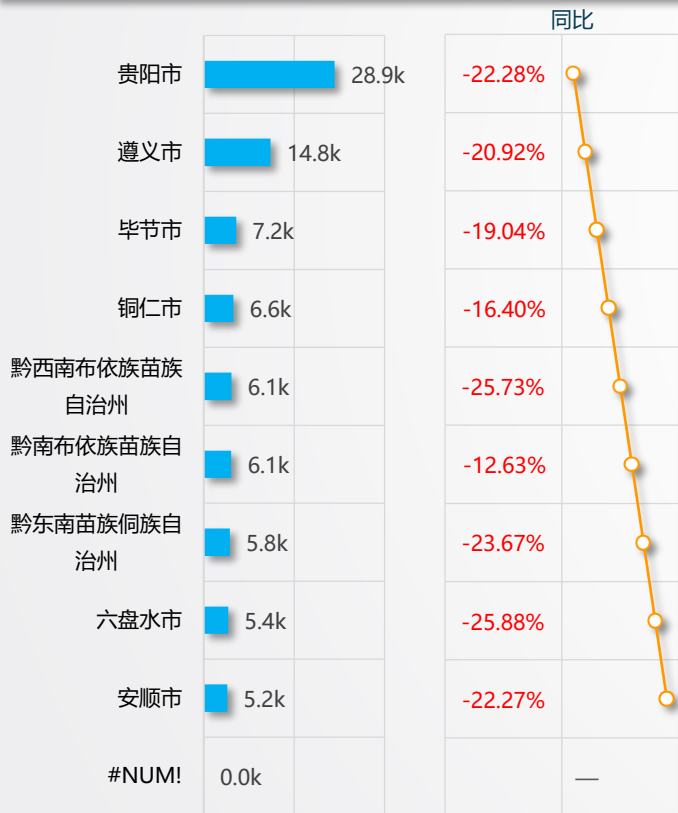
1.6.1-细分市场-销量分布



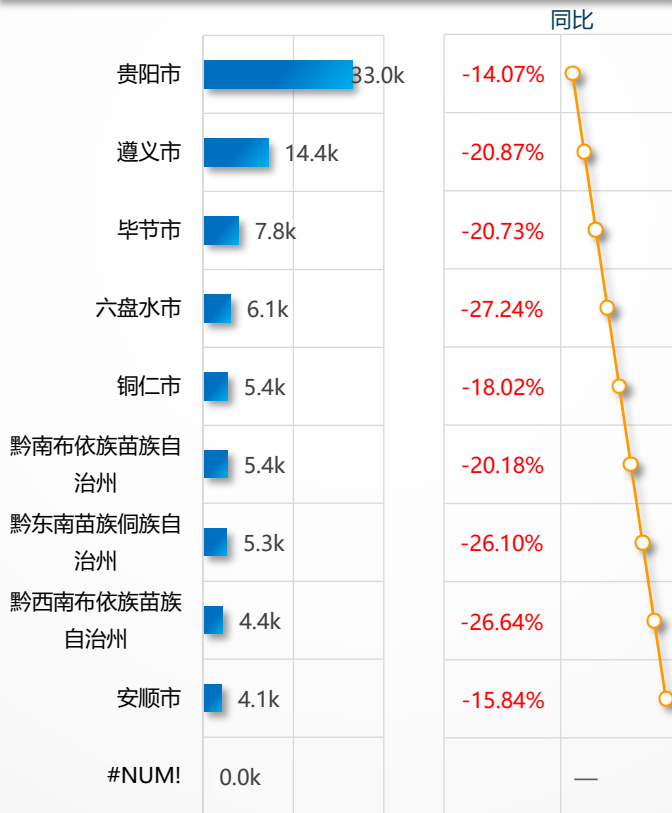
- ◆ 轿车、SUV、MPV 三类车型在贵州各地州市均呈现贵阳一城独大的格局，贵阳轿车 28.9k、SUV33.0k、MPV1.8k，三类车型销量均位列全省首位，SUV 在省会的抗跌性明显更强，同比仅下滑 14.07%，轿车、MPV 跌幅均超 22%。遵义稳居各地市第二名，轿车、SUV 销量均在 14k 以上，MPV 市场体量偏小且跌幅高达 34.68%。其余地市轿车、SUV 销量普遍集中在 5k-8k 区间，多数区域同比跌幅超过 20%，黔西南、黔东南、六盘水等地下滑幅度尤为突出。MPV 整体市场规模整体偏小，仅贵阳与遵义拥有一定体量，多数地市 MPV 销量不足 0.5k，仅六盘水、安顺小幅增长，其余地区普遍下滑。整体来看，省内 SUV 受众更广、需求韧性优于轿车与 MPV，省会城市各类车型下滑幅度普遍低于地市，偏远自治州市场萎缩最为明显，MPV 市场整体遇冷，各地消费需求集中向省会聚拢。



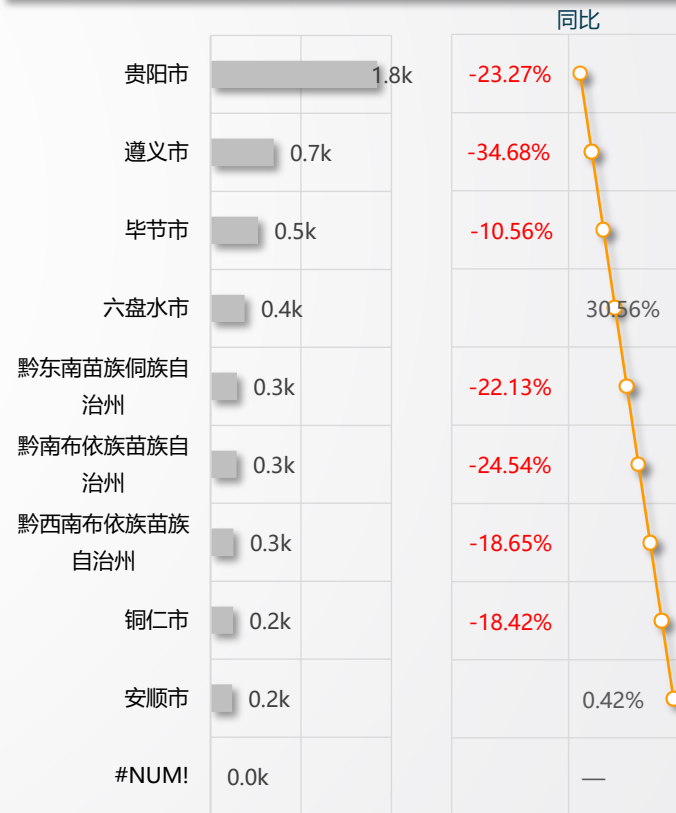
轿车



SUV



MPV





1.6.2-细分市场-TOP10车企



- ◆ MPV 市场集中度最高，TOP10 车企合计占比 86.30%，上汽通用五菱一家领跑且实现同比增长，其余多数 MPV 车企销量大幅下滑；轿车 TOP10 车企占比 76.19%，吉利轿车销量断层领先，比亚迪轿车同比近乎腰斩，上汽乘用车是轿车板块为数不多的增长品牌。SUV 板块头部占比 68.52%，在三类车型里集中度最低，奇瑞 SUV 销量最高但跌幅接近四成，吉利 SUV 走势稳健、跌幅很小，零跑 SUV 大幅上涨，长城、理想等品牌下滑显著。整体来看，轿车、SUV 燃油传统车企普遍销量下滑，仅少数新能源车企逆势上涨；MPV 市场高度垄断，五菱牢牢把控主流市场，其余品牌生存空间狭小。轿车板块格局最稳固，SUV 市场竞争最为分散，MPV 市场格局固化严重，传统车企普遍承压，新能源车企在轿车、SUV 赛道的提升势头明显。



轿车

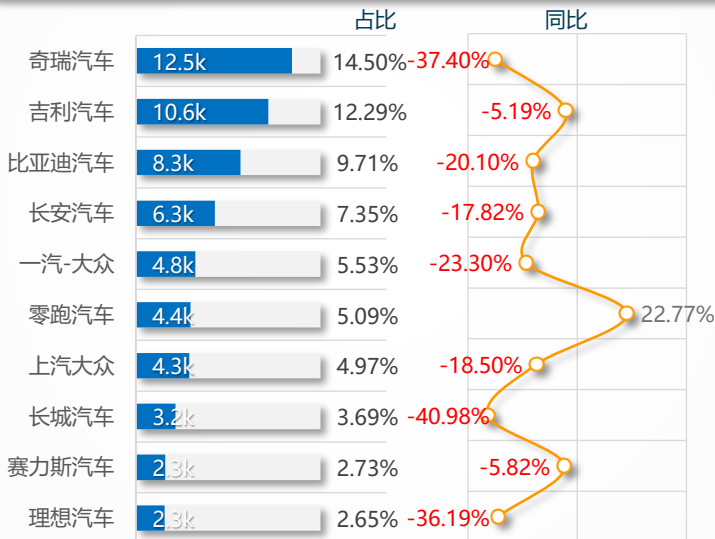


TOP10车企占比

76.19%



SUV

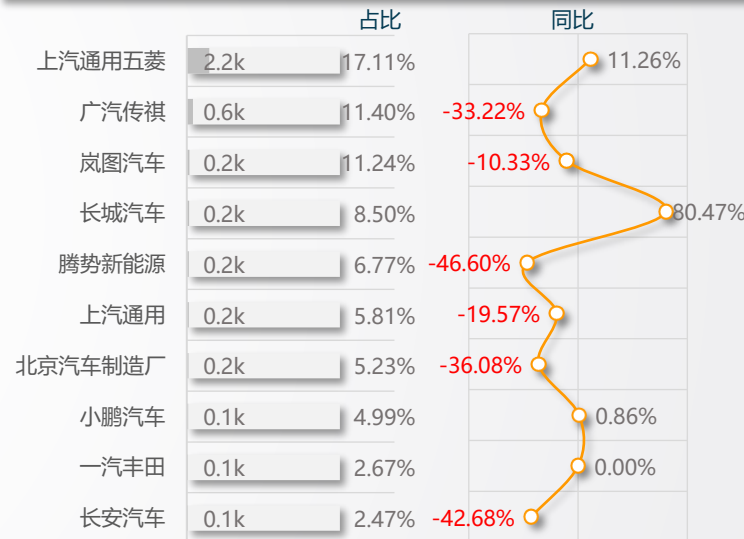


TOP10车企占比

68.52%



MPV



TOP10车企占比

86.30%





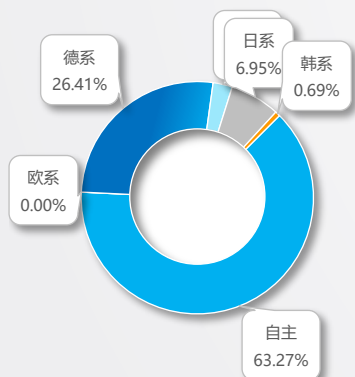
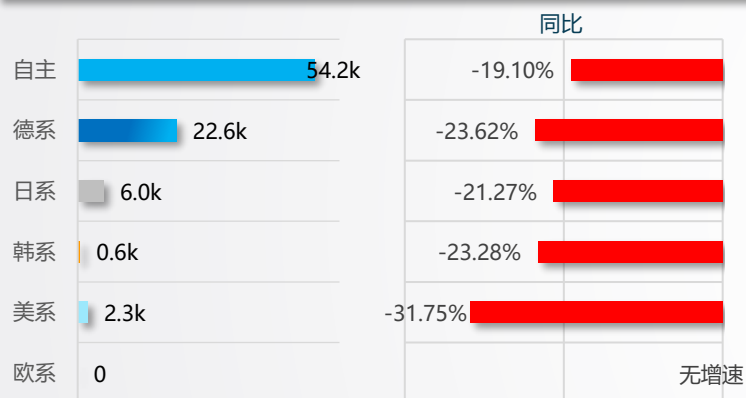
1.6.3-细分市场-车系表现



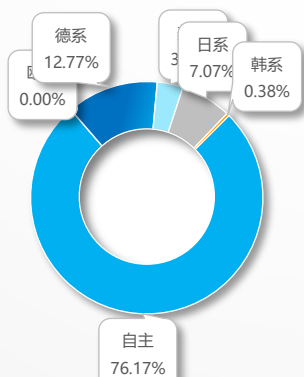
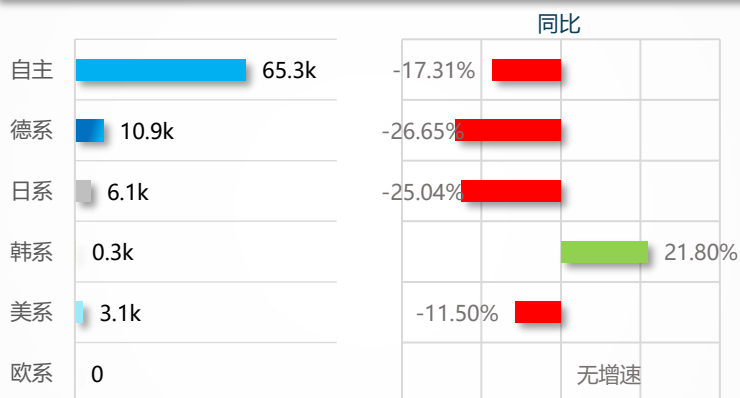
- ◆ 轿车、SUV、MPV 三大细分市场均由自主品牌牢牢主导，自主在三类车型份额分别为 63.27%、76.17%、89.22%，MPV 自主垄断程度最高。轿车领域各车系全线下滑，美系跌幅 31.75% 最为严重，德系份额 26.41% 稳居合资第一；SUV 市场仅韩系小幅上涨 21.80%，其余主流车系普遍下跌，自主品牌跌幅在三类车型里最低，韧性最强；MPV 市场德系近乎清零，日系、美系明显下滑，仅韩系小幅增长。份额变化上，三类细分市场自主品牌份额均有提升，德系、日系份额普遍缩水，美系小幅回调。综合来看，贵州市场各车型中外资品牌整体疲软，自主依托新能源产品稳住基本盘，SUV 赛道自主优势扩张最快，MPV 格局高度固化，轿车合资仍保留一定体量，外资燃油车型在当地吸引力持续下降。



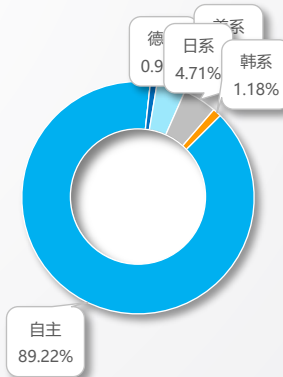
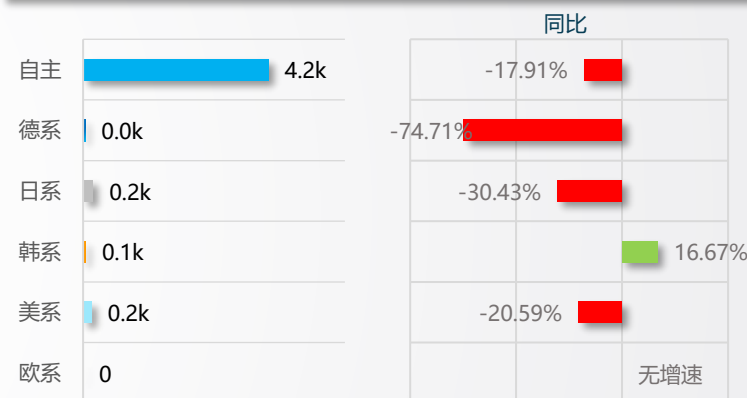
轿车



SUV



MPV





1.6.4-细分市场-燃料结构

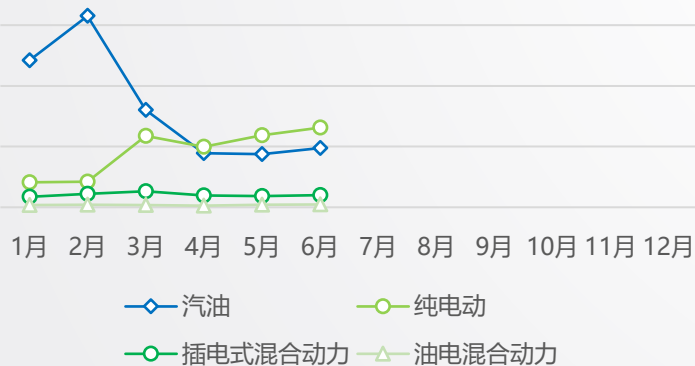
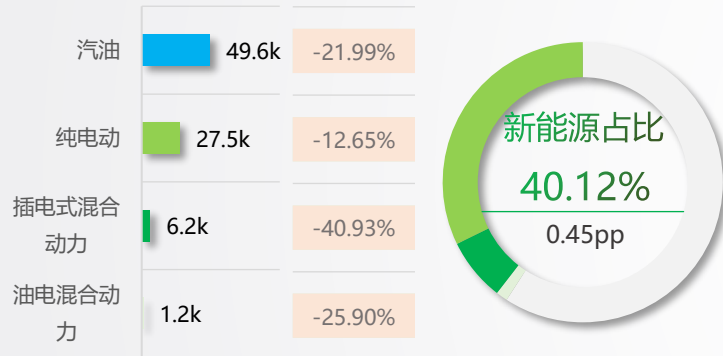


- ◆ SUV 新能源渗透率最高，达到 47.34%，MPV 次之，轿车渗透率最低为 40.12%，SUV、MPV 渗透率涨幅明显高于轿车。燃油汽油车型在三类细分市场均大幅下滑，SUV 汽油车型跌幅 27.73% 最为突出。新能源内部走势分化明显，仅 SUV 纯电动同比上涨 26.39%，轿车、MPV 纯电动均出现下滑；插混、增程式车型在轿车与 SUV 市场大幅萎缩，MPV 插混小幅回落、降幅温和。从月度走势来看，三类车型汽油销量均在 2 月冲高后持续走低，纯电动走势平稳回暖，混动车型整体增长乏力。轿车新能源提升幅度微弱，SUV 电动化提速最快，MPV 依靠插混拉动渗透率稳步提升。整体来看，贵州乘用车燃油需求全面收缩，纯电动仅在 SUV 赛道保持增长，混动市场遇冷，SUV 电动化转型进度领先轿车与 MPV。



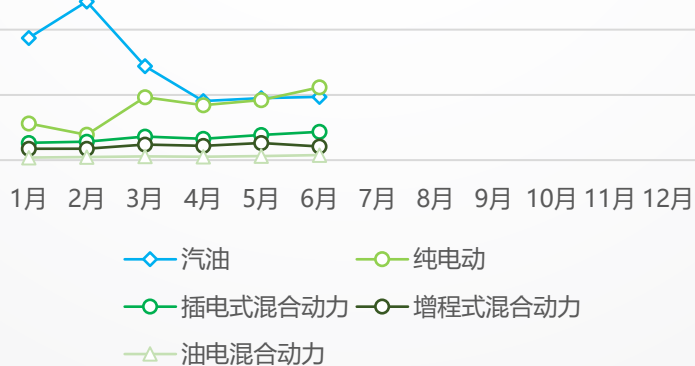
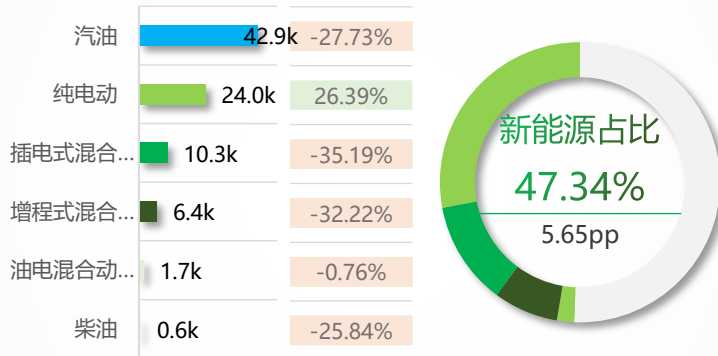
轿车

同比



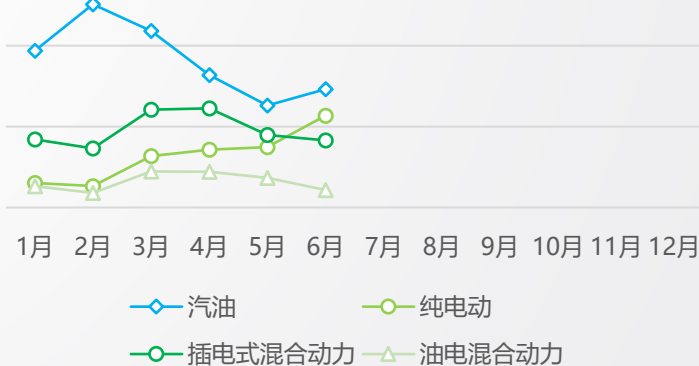
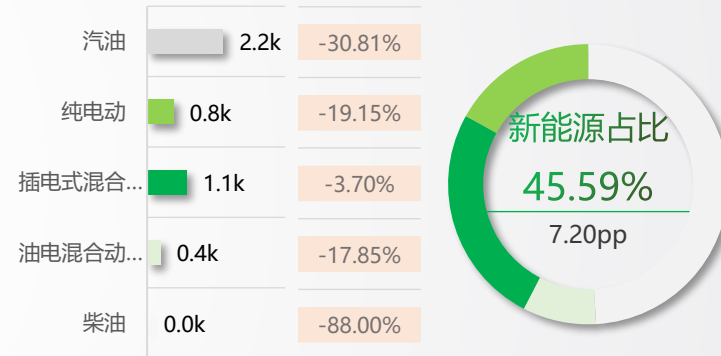
SUV

同比



MPV

同比

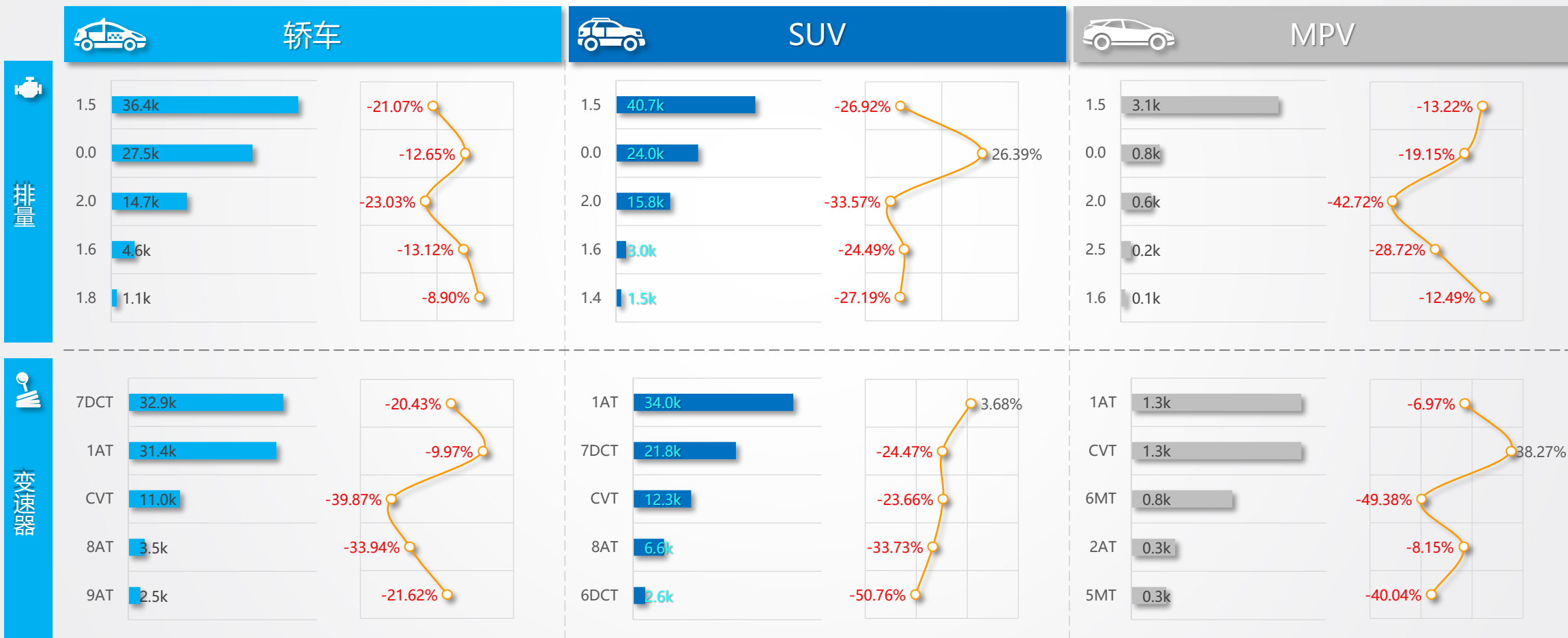




1.6.5-细分市场-动力结构



- ◆ 排量层面，轿车、SUV 均以 1.5L 排量车型销量最高，SUV1.5L 同比下滑 26.92%，轿车 1.5L 降幅 21.07%；零排量纯电车型在轿车、SUV 市场表现稳定，SUV 零排量实现逆势上涨 26.39%，其余燃油排量车型普遍大幅下滑，中大排量萎缩尤为明显。MPV 依旧以 1.5L 为主力，2.0L 及以上排量跌幅普遍超 28%，大排量 MPV 市场需求持续走低。变速箱方面，轿车主流为 7DCT 与 1AT，CVT、8AT、9AT 大幅缩水；SUV 市场 1AT 小幅增长，其余自动、双离合变速箱全线下滑，6DCT 跌幅过半；MPV 主流 1AT 小幅下滑，CVT、手动变速箱大幅下跌。整体来看，贵州市场小排量燃油车仍是燃油主力，中大排量需求快速衰退，零排量电动车在 SUV 领域放量明显。传统 CVT、多档位 AT、低端双离合遇冷，1AT 在 SUV 展现韧性，轿车双离合份额稳固，MPV 各类变速箱普遍走弱，市场正朝着小排量、电控自动、纯电零排量方向转变。

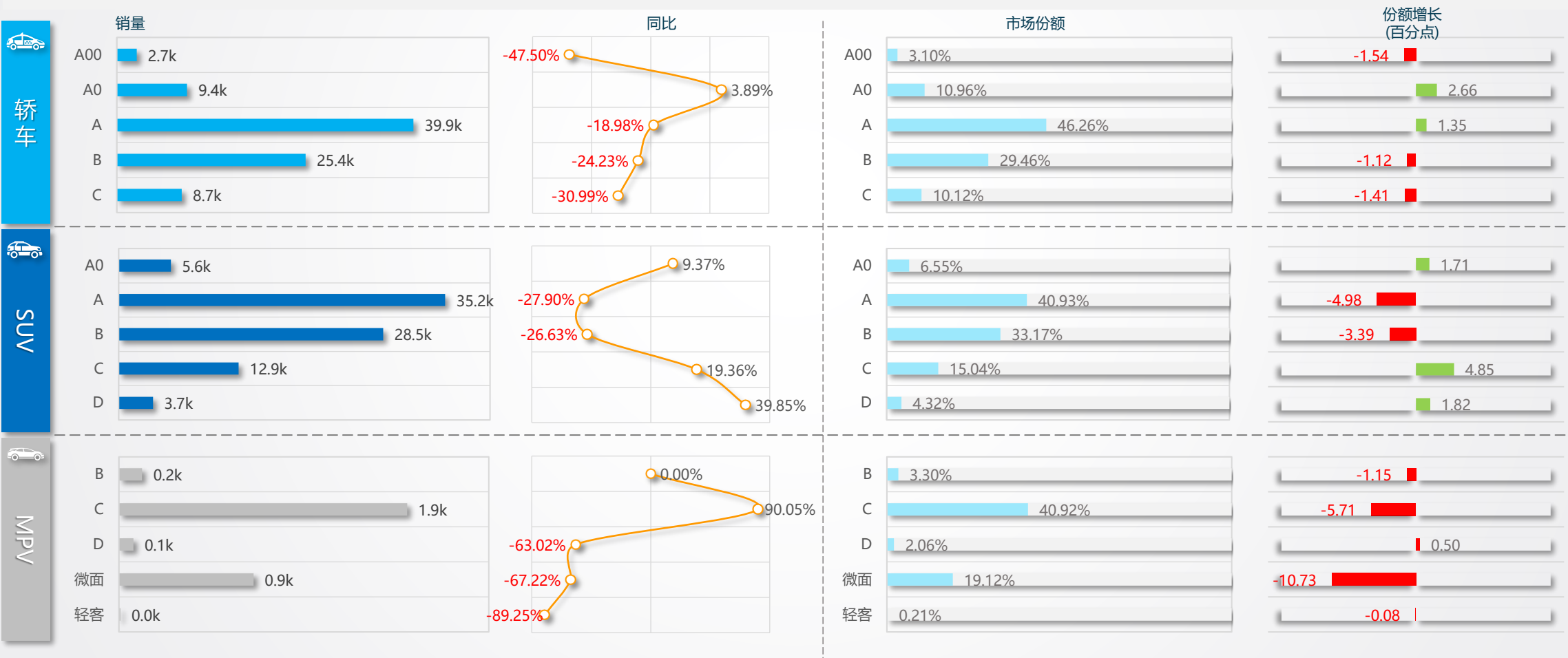




1.6.6-细分市场-车型级别



- ◆ 轿车市场中 A 级轿车销量最高，份额达 46.26%，份额小幅上涨，A0 级轿车小幅扩容；A00、B、C 级轿车销量大幅下滑、份额收缩，入门微型轿车与中高端轿车需求明显降温，市场重心向主流 A 级家用轿车集中。SUV 依旧是 A 级体量最大，不过份额明显下滑，C 级、D 级中大型 SUV 份额显著提升，高端 SUV 接受度上涨，A0 级小幅增长，A、B 级紧凑型 SUV 销量大幅萎缩。MPV 市场以 C 级为主流，微面、轻客跌幅惨烈、份额大幅缩水，D 级份额小幅提升，低端商用 MPV 快速衰退，家用中高端 MPV 占比缓慢提升。整体来看，省内乘用车消费呈现两极分化，紧凑家用车型为基本盘，SUV 高端化升级趋势明显，轿车稳固 A 级主流定位，MPV 低端商用车型持续淘汰，入门廉价车型整体遇冷，中高端车型稳步提升。





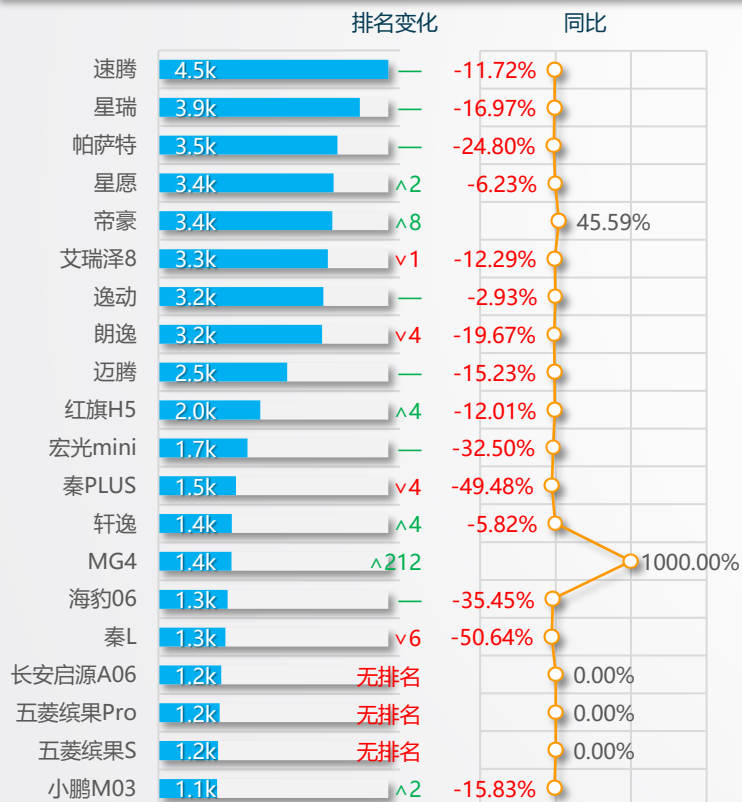
1.6.7-细分市场-TOP20车型



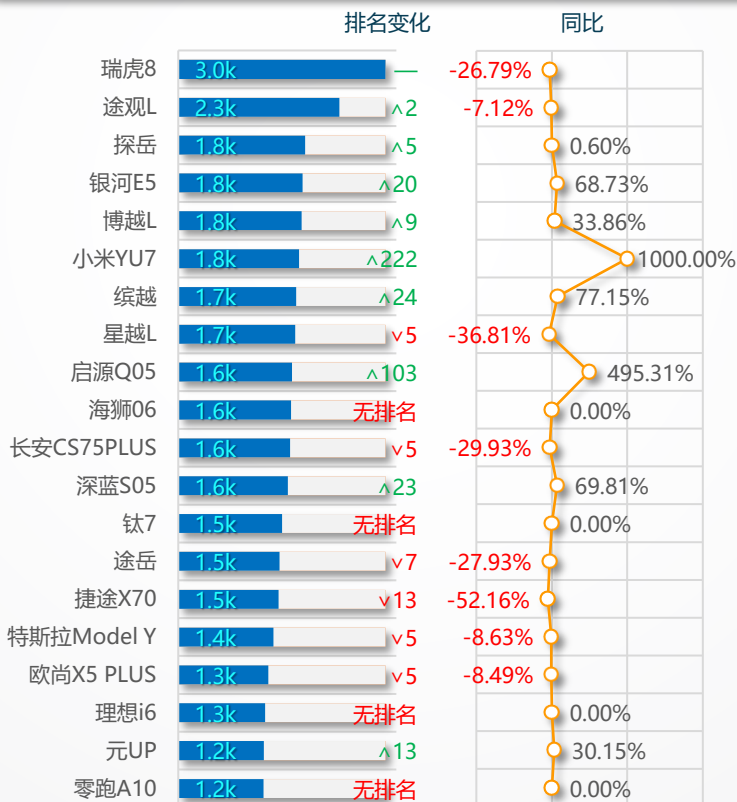
- ◆ 轿车榜单里，大众速腾以 4.5k 销量领跑，燃油合资轿车普遍小幅下滑，自主品牌帝豪涨幅高达 45.59%，MG4、海豹 06 等新能源车型排名大幅跃升，五菱入门代步车型跌幅显著，新能源轿车上升势头明显。SUV 头部瑞虎 8、途观 L 销量下滑严重，比亚迪银河 E5、小米 YU7、启源 Q05 等新能源车型同比暴涨、名次大幅飙升，传统燃油 SUV 普遍走弱，理想 i6、海狮 06 等全新车型上榜，新能源 SUV 已经抢占大量榜单席位。MPV 市场星光 730 新晋登顶，五菱传统燃油 MPV 大幅下跌，高山、腾势 D9 等高端新能源 MPV 涨幅亮眼，传统合资 MPV 普遍下滑。整体来看，贵州乘用车市场新能源车型榜单排名快速攀升，燃油经典车型普遍销量萎缩，轿车、SUV、MPV 高端新能源车型热度持续走高，入门廉价燃油代步车持续降温，自主新能源车型对合资燃油车型的替代趋势十分突出。



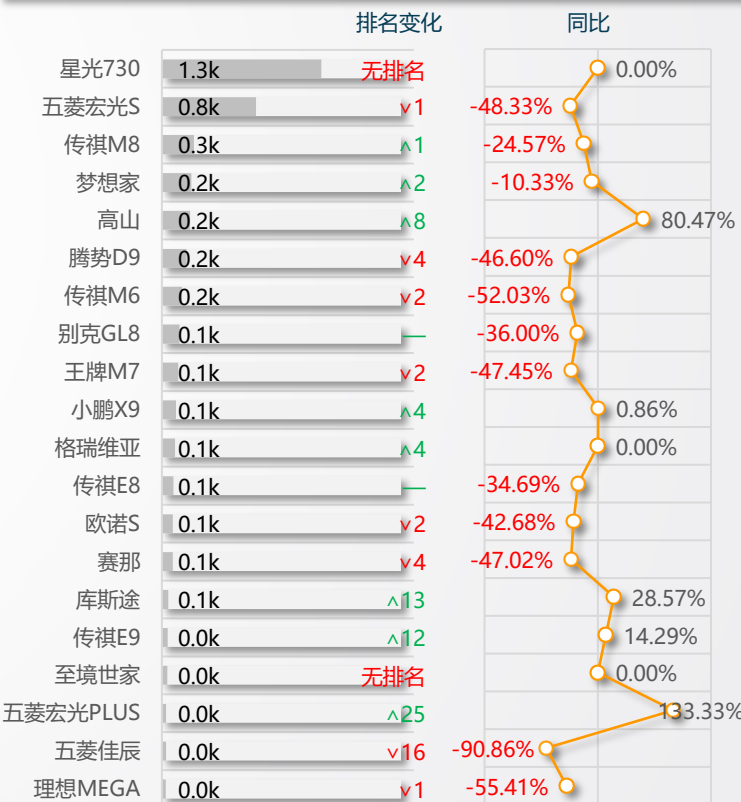
轿车



SUV



MPV





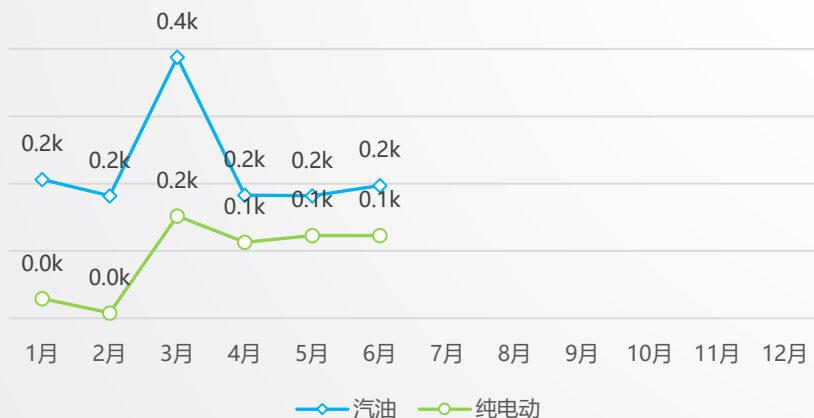
1.6.8-细分市场-交叉型乘用车

- ◆ 交叉型乘用车上半年月度销量 3 月冲高至 0.5k，其余月份稳定在 0.2k-0.3k 区间，整体走势前高后稳。燃料结构上汽油车型占比 70.94%，依旧占据绝对主导，纯电动占 29.06%，暂无混动与柴油车型，燃油仍是该品类核心动力。车企格局里上汽通用五菱凭借多款主力车型占据行业首位，但销量同比下滑 22.25%；长安、鑫源汽车逆势上涨，涨幅均超 35%，奇瑞、赛力斯出现小幅回落。热销车型基本由五菱全系包揽，荣光 S、宏光 V 跌幅普遍超过 20%，传统微面产品需求收缩明显。重点城市销量全部同比下滑，昆明跌幅接近 55%，成渝依旧是该品类核心消费市场。整体来看，交叉型乘用车整体市场规模持续萎缩，五菱龙头地位稳固但增长乏力，长安与鑫源带来增量，电动化缓慢渗透，西南城市需求降温最为明显。

月度销量走势



燃料



车企 & 同比

上汽通用五菱	1.1k	-22.25%
长安汽车	0.5k	35.04%
鑫源汽车	0.2k	35.49%
奇瑞汽车	0.0k	-10.53%
赛力斯湖北	0.0k	-30.00%

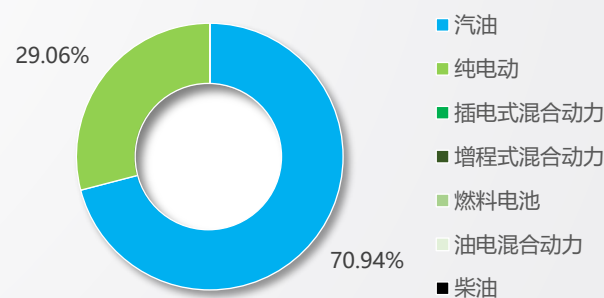
TOP5城市 & 同比

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

五菱荣光S	0.4k	-24.41%
五菱宏光V	0.3k	-46.23%
睿行M60	0.2k	-40.10%
五菱之光	0.2k	-31.97%
五菱荣光	0.2k	0.00%

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 月贵州进口乘用车整体市场持续深度下行，月度销量长期显著低于 2025 年同期水平。环比走势波动较大，1-2 月连续大幅环比下滑，3 月迎来阶段性反弹，环比上涨 24.32%，但回暖缺乏持续性，4-6 月环比再度接连走低，仅 6 月环比跌幅收窄至 17.39%，市场缺少稳定向上的动力。各月同比跌幅全部维持在 55%~69% 区间，2 月同比跌幅最深，终端进口车消费需求持续疲软。累计销量维度，上半年各阶段累计同比跌幅稳定在 65%~68%，1-6 月累计销量仅 1.0k，与去年同期体量差距持续拉大。结合前期动力总成数据来看，进口燃油车主力排量与变速箱车型销量普遍大跌，新能源进口车型渗透率偏低，叠加国产高端新能源车型挤压，进口乘用车市场收缩趋势明显，短期仅靠阶段性小幅回暖难以扭转颓势，后续市场回暖需要进口新能源新车落地与终端优惠政策加持。





2.2-动力总成



- 2026 年上半年贵州进口乘用车排量端，2.0L 排量以 69.22% 的占比牢牢占据绝对主流，销量 0.7k，但同比大幅下滑 42.24%；3.0L 占比 25.46%，1.0L、4.0L、零排量车型份额极低，各排量组别同比全部大幅下跌，大排量车型萎缩幅度普遍超过 67%，电动化零排量进口车在本地几乎没有市场。变速箱结构里 9AT、8AT 为两大核心，分别占比 34.56%、31.90%，CVT 占 18.41%，6AT、7DCT 份额偏低，所有主流变速箱类型同比均断崖式下滑，6AT 跌幅最深。主流动力搭配中，2.0T+9AT、2.0T+8AT 是最热门组合，二者合计占比超 37%，但全部同比下滑，3.0T、大排量 CVT 组合跌幅普遍超 60%。整体来看，本地进口乘用车高度依赖 2.0L + 高端 AT 变速箱的传统燃油组合，新能源进口车型渗透率极低，各类动力总成销量集体走弱，大排量、老旧变速箱车型淘汰速度加快，进口燃油车在省内市场持续萎缩。



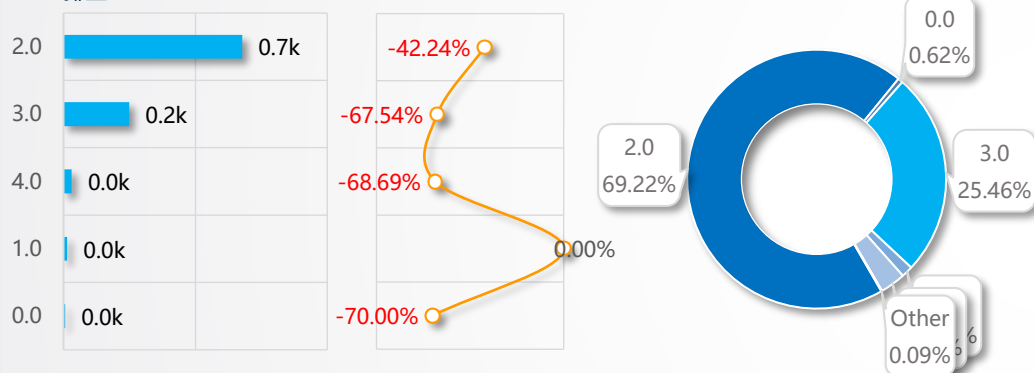
动力结构



排量

TOP5排量

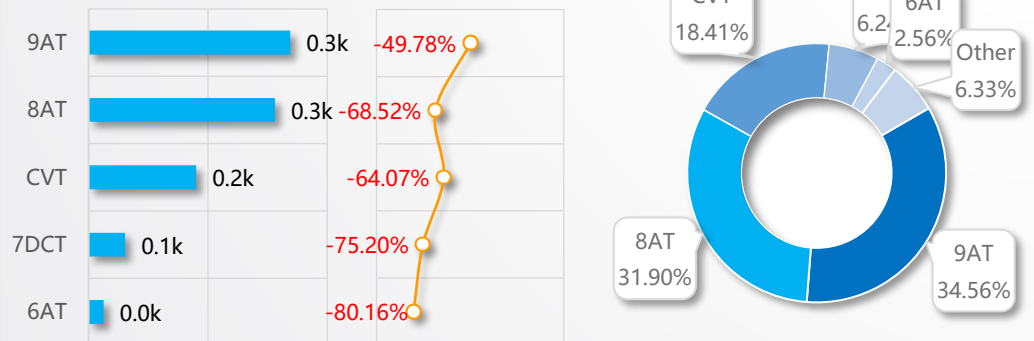
同比



变速器

TOP5变速器

同比



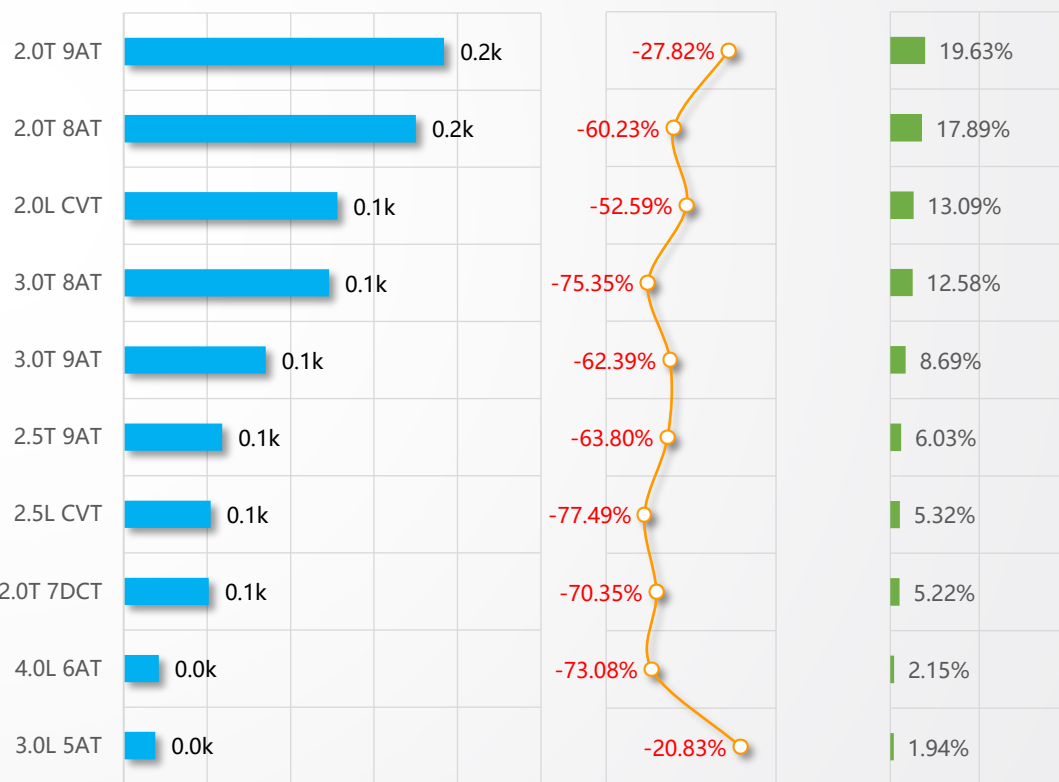
主流搭配



同比



占比





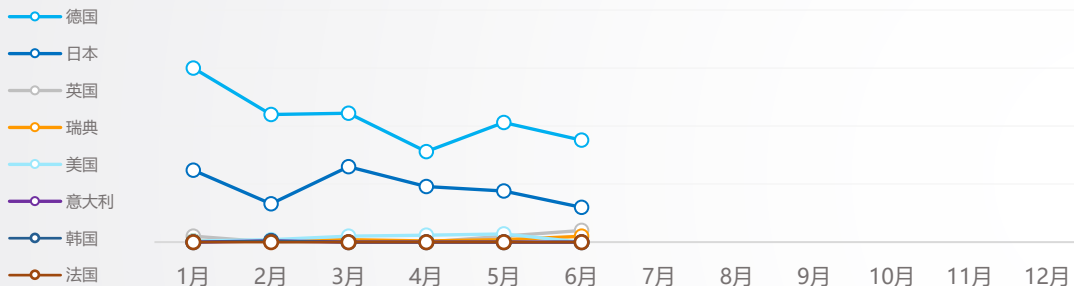
2.3-品牌结构



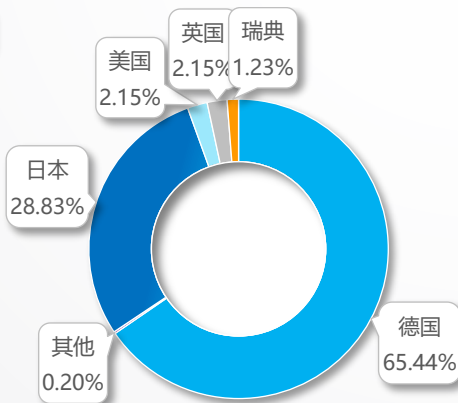
- ◆ 德系在贵州进口乘用车市场占据绝对垄断地位，本期销量 0.6k，份额高达 65.44%，不过同比大跌 61.07%；日系以 28.83% 份额位列第二，同比下滑 69.48%。英、瑞、意、韩等小众车系份额占比极低，且普遍跌幅超 80%，仅美系跌幅相对温和。车企端戴姆勒、丰田、宝马稳居前三，戴姆勒份额逆势小幅上涨，奔驰作为头部品牌份额同步提升；丰田、奥迪份额小幅回落，保时捷、路虎下滑幅度最为惨烈，仅有克莱斯勒、吉普、三菱实现同比正增长。品牌榜单里奔驰稳居首位，雷克萨斯、宝马紧随其后，德系三强牢牢把控主流市场；日系豪华品牌份额小幅收缩，路虎、保时捷等高端小众品牌销量大幅缩水。整体来看，省内进口车高度依赖德系豪华品牌，市场整体下行环境下，奔驰抗跌性最强，日系与欧系多数品牌持续萎缩，小众冷门品牌生存空间不断压缩，进口豪华车内部部分化持续加剧。



车系



	本期销量	同比	增量
德国	0.6k	-61.07%	-1004
日本	0.3k	-69.48%	-642
英国	0.0k	-89.12%	-172
瑞典	0.0k	-80.95%	-51
美国	0.02k	-22.22%	-6
意大利	0.0k	-83.33%	-5
韩国	0.00k	-66.67%	-2
法国	0	0.00%	0



TOP10车企

		同比	份额&增长
戴姆勒	0.3k	-52.43%	34.97% 9.83
丰田汽车	0.3k	-69.92%	26.48% -3.62
宝马汽车	0.2k	-63.05%	21.57% 1.61
奥迪汽车	0.1k	-66.67%	5.32% -0.14
保时捷	0.0k	-86.74%	2.45% -3.87
克莱斯勒	0.0k	50.00%	2.15% 1.66
路虎汽车	0.0k	-89.95%	1.94% -4.67
三菱汽车	0.0k	-20.83%	1.94% 1.10
沃尔沃	0.0k	-80.95%	1.23% -0.98
大众汽车	0.01k	-35.29%	1.12% 0.53



TOP10品牌

		同比	份额&增长
奔驰	0.3k	-52.43%	34.97% 9.83
雷克萨斯	0.2k	-66.26%	19.73% -0.27
宝马	0.2k	-62.89%	19.43% 1.53
丰田	0.1k	-77.16%	6.75% -3.36
奥迪	0.1k	-66.67%	5.32% -0.14
保时捷	0.0k	-86.74%	2.45% -3.87
MINI	0.0k	-64.41%	2.15% 0.08
吉普	0.0k	61.54%	2.15% 1.69
路虎	0.0k	-89.95%	1.94% -4.67
三菱	0.0k	-20.83%	1.94% 1.10



2.4-区域概况



- ◆ 2026 年上半年贵州省进口乘用车在全国市场份额仅 0.5%，全国排名落到第 28 位，较去年同期下滑 5 个位次，整体市场竞争力明显走低。横向对比来看，广东、江苏、浙江等沿海发达省份进口车销量遥遥领先，贵州 1.0k 的整体销量和东部省份差距悬殊，在西南区域内也落后于四川、重庆、云南。省内城市层面，贵阳是绝对核心市场，销量 0.5k，同比大跌 70.43%，遵义紧随其后，同比跌幅 70.72%，两大主力城市大幅下滑直接拖累全省行情。黔南、六盘水销量持平在 0.1k，仅黔南实现小幅正向增长，铜仁、毕节、黔东南等多地销量趋近归零，安顺跌幅也超过四成。省内消费高度集中于省会城市，各地市进口车消费普遍疲软，叠加全国进口车下行大环境，本地高端进口车需求萎缩，经济购买力、国产高端新能源替代，是贵州进口车份额下滑、排名退步的主要原因，后续地市市场很难快速回暖，省会市场将持续决定全省走势。



本期排名

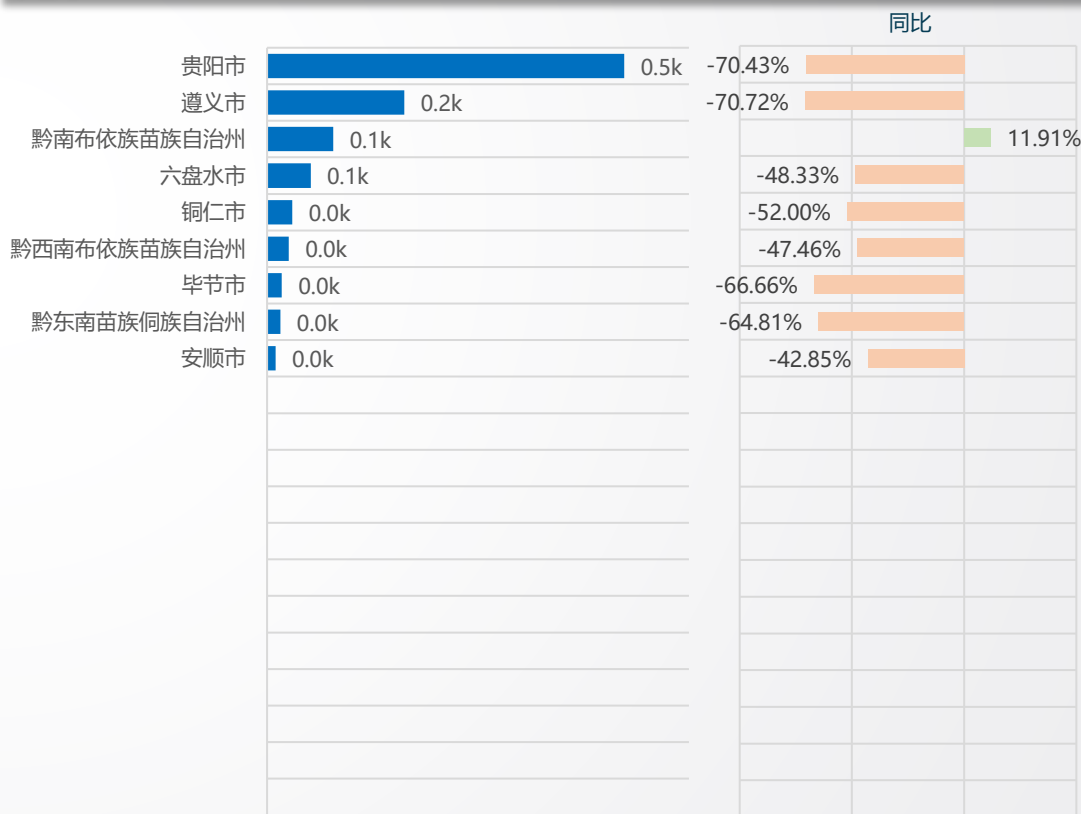
» 第28位

排名较上年变化

下降5位



城市





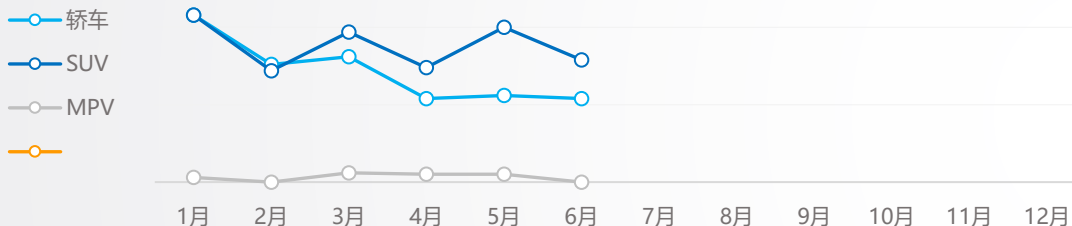
2.5- 进口乘用车销售结构



- ◆ 从车型结构来看，SUV 以 54.19% 的份额成为贵州进口乘用车第一大类，本期销量 0.5k，同比下滑 67.04%，市场萎缩幅度最大；轿车占比 43.87%，销量 0.4k，同比下降 63.05%；MPV 份额仅 1.94%，销量近乎归零，同比大跌 79.12%。月度走势上 SUV 与轿车走势高度联动，MPV 长期维持低位，三者均呈现明显下行趋势，SUV 受众更广但抗跌能力最弱。燃料结构方面，汽油车型独占 90.90% 的市场份额，销量 0.9k，同比下滑 64.37%，是绝对主流；油混占 6.24%，插混、纯电动、柴油车型占比合计不足 3%，新能源进口车渗透率极低，各类能源车型同比全线大幅下滑，纯电动跌幅达到 80%。整体而言，省内进口车高度依赖燃油 SUV 与燃油轿车，MPV 需求持续低迷；进口新能源认可度偏低，国产新能源持续挤压进口电车生存空间，全品类车型销量集体下滑，车型与能源结构转型进度缓慢，市场短期内仍会以传统燃油 SUV、轿车为核心。



车型大类



燃料结构

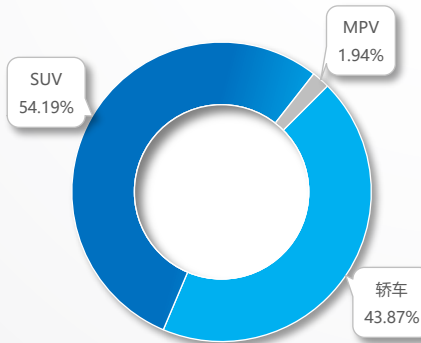


本期销量

同比

增量

轿车	0.4k	-63.05%	-732
SUV	0.5k	-67.04%	-1078
MPV	0.0k	-79.12%	-72

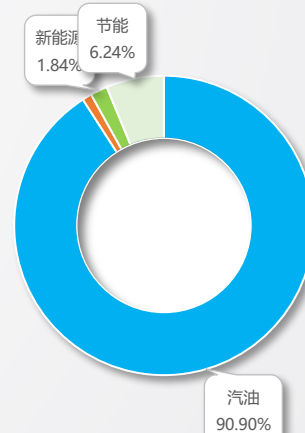


本期销量

同比

增量

汽油	0.9k	-64.37%	-1606
纯电动	0.0k	-80.00%	-16
插电式混合动力	0.01k	-26.32%	-5
油电混合动力	0.1k	-78.06%	-217
柴油	0.01k	-83.33%	-40





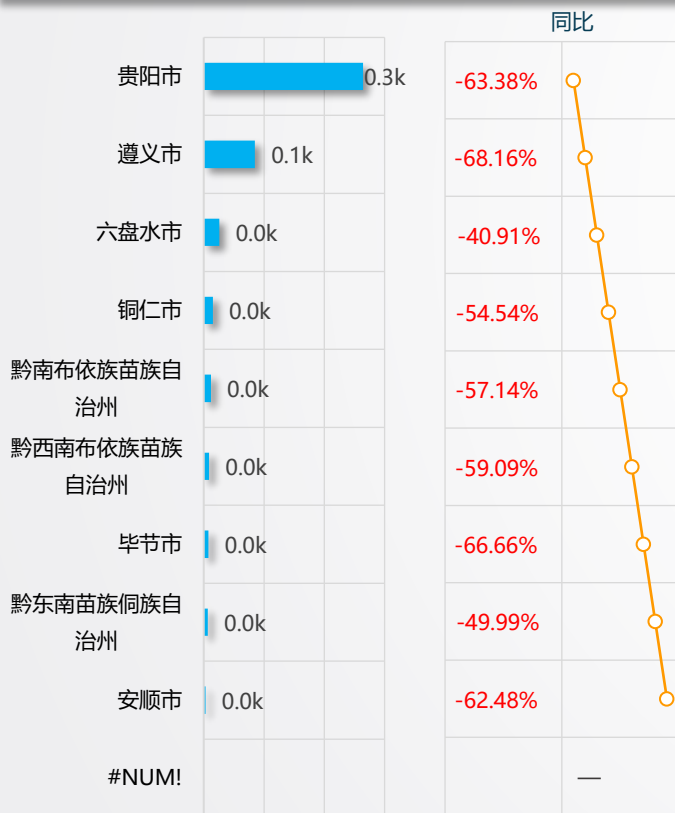
2.5.1-细分市场-销量分布



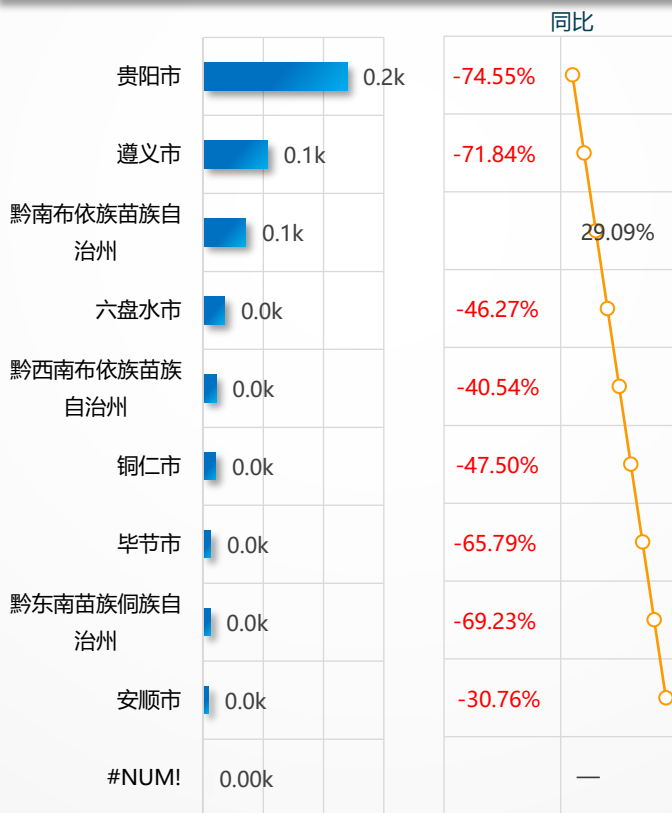
- ◆ 省内进口轿车、SUV、MPV 三类车型的消费高度集中于贵阳市，各地市市场普遍萎缩。轿车板块中，贵阳销量 0.3k，遵义 0.1k，其余地市销量近乎清零，所有城市同比全部下滑，遵义跌幅 68.16% 最深，省会跌幅 63.38%，地市级轿车进口需求大幅降温。SUV 依旧是省内最主流进口车型，贵阳、遵义、黔南销量靠前，仅黔南同比小幅上涨 29.09%，其余城市均明显下滑，贵阳同比大跌 74.55%，是 SUV 市场下滑的主要拖累。MPV 整体体量极小，仅贵阳、黔南有微量销量，贵阳 MPV 同比暴跌 91.38%，多数地市 MPV 销量近乎归零、跌幅接近 100%，仅黔南基数极低带来超高增幅，不具备参考意义。整体来看，省会是全省进口车唯一核心承载地，地级市购买力持续走低；SUV、轿车同步深度下滑，MPV 基本边缘化，仅个别偏远地市小幅回暖，无法扭转全省进口车下行的整体趋势。



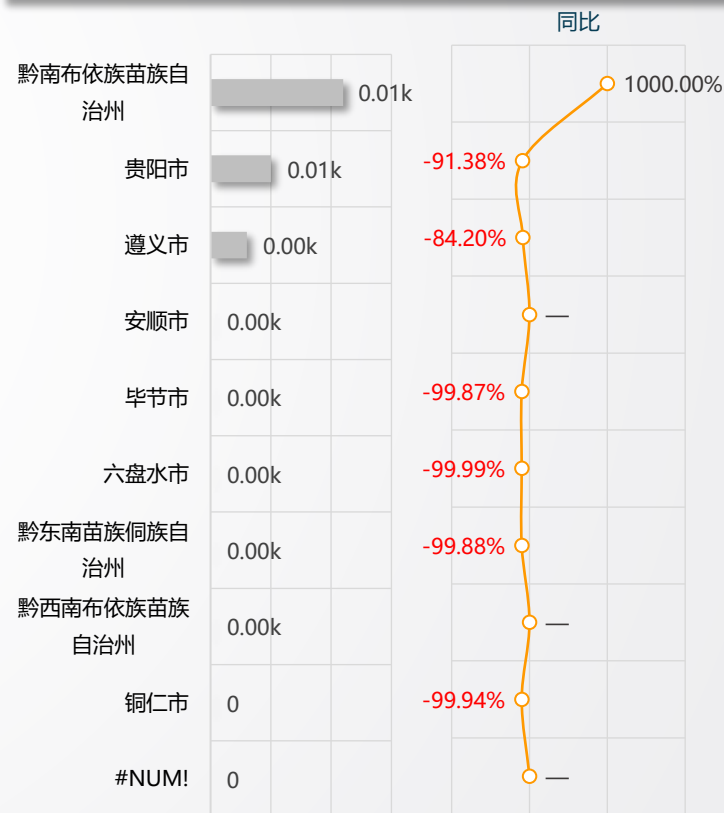
轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.2-细分市场-主流车企&车系分布



- ◆ 轿车领域德系宝马、日系丰田、德系戴姆勒稳居前三，三者合计占据轿车市场九成份额，宝马占比 37.06% 领跑，头部车企全部同比下滑，保时捷、法拉利等超豪华轿车跌幅近乎腰斩乃至清零，德系轿车整体抗跌性略优于日系。SUV 市场德系戴姆勒一家独大，占比 43.77%，丰田、宝马分列二三位，主流豪华品牌普遍跌幅接近 70%，仅克莱斯勒小幅增长，路虎、保时捷跌幅尤为惨烈，德系 SUV 牢牢把控省内进口 SUV 市场。MPV 品类结构极度单一，仅丰田有产品在售，份额 100%，同比大幅下滑 79.12%，其余车企均无进口 MPV 销量。从车系维度来看，轿车与 SUV 均以德系销量最高、份额最大，日系次之，英、意等小众车系销量大幅缩水。整体来看，贵州进口乘用车各细分品类高度集中于德、日两大车系，德系豪华品牌在轿车、SUV 双赛道牢牢掌握主导权，MPV 市场几乎被丰田垄断；绝大多数主流车企销量持续下滑，仅个别小众美系品牌小幅回暖，进口豪华车整体需求收缩，高端小众车型淘汰速度加快。



轿车(含跑车)

	占比	同比
宝马汽车	0.16k	37.06%
丰田汽车	0.13k	29.84%
戴姆勒	0.11k	25.64%
奥迪汽车	0.02k	4.90%
保时捷	0.01k	2.33%
劳斯莱斯...	0.00k	0.23%
阿斯顿马...	0.00k	0.00%
KTM	0.00k	0.00%
法拉利	0.00k	0.00%
宾利汽车	0.00k	0.00%



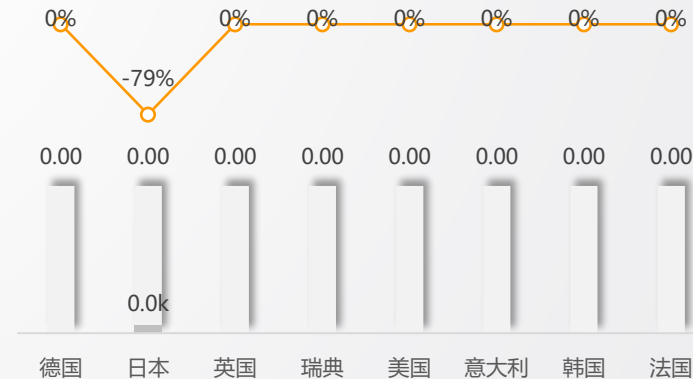
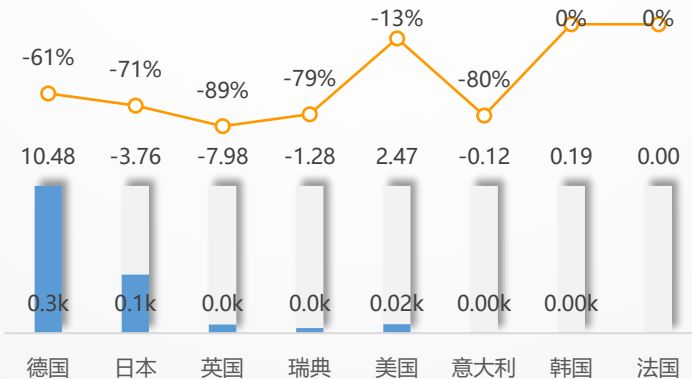
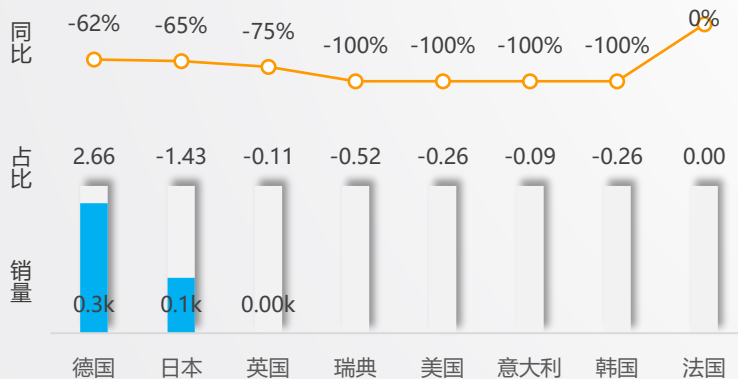
SUV

	占比	同比
戴姆勒	0.23k	43.77%
丰田汽车	0.11k	21.13%
宝马汽车	0.05k	9.81%
奥迪汽车	0.03k	5.85%
克莱斯勒	0.02k	3.96%
路虎汽车	0.02k	3.58%
三菱汽车	0.02k	3.58%
保时捷	0.01k	2.64%
沃尔沃	0.01k	2.26%
大众汽车	0.01k	2.08%



MPV

	占比	同比
丰田汽车	100.00%	-79.12%
大众汽车	0	0.00%
戴姆勒	0	0.00%
通用汽车	0	0.00%





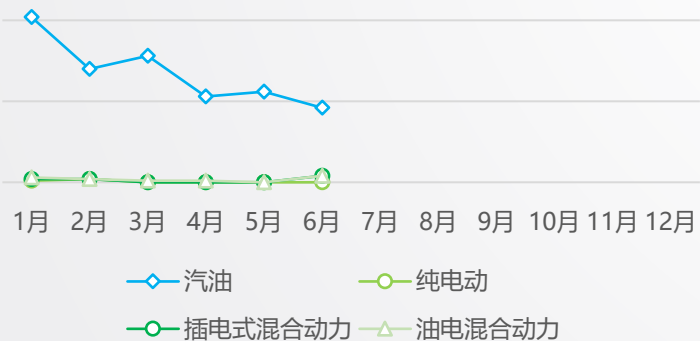
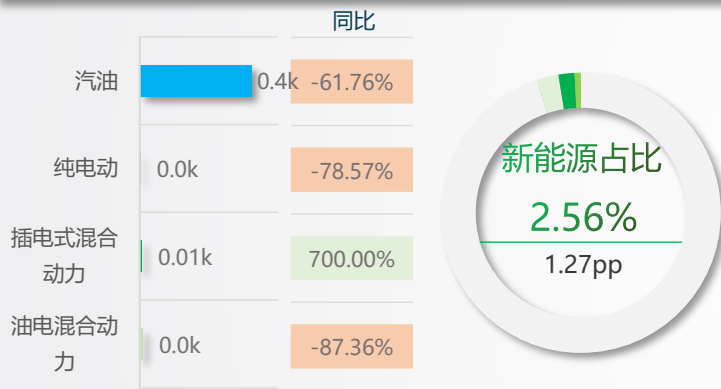
2.5.3-细分市场-燃料结构



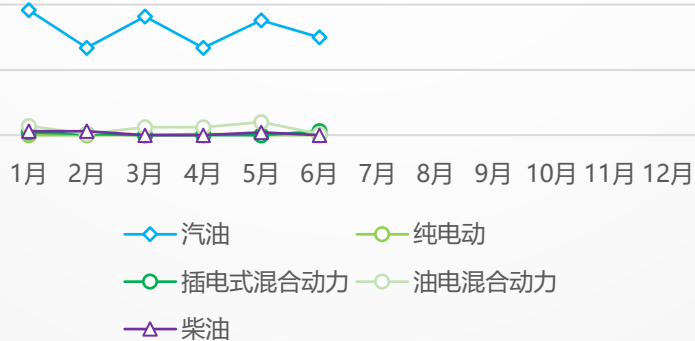
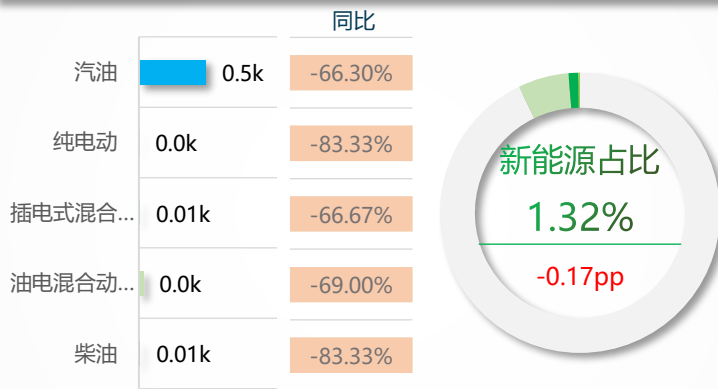
- ◆ 轿车、SUV、MPV 三大细分品类均以燃油车型为绝对主流，进口新能源渗透率整体偏低，品类间分化明显。轿车板块汽油车型销量 0.4k，同比下滑 61.76%，新能源占比 2.56%，小幅提升 1.27 个百分点，插混凭借低基数实现大幅增长，纯电、油混依旧大幅缩水，是进口车里新能源发展最好的品类。SUV 汽油车型销量 0.5k，同比下跌 66.30%，新能源占比仅 1.32%，环比小幅回落，纯电、油混、柴油车型跌幅普遍超 65%，新能源发展停滞，市场转型乏力。MPV 领域不存在纯电与插混车型，仅有油混产品且销量大幅下滑 79.12%，新能源占比为 0，动力结构完全固化。从月度走势来看，各品类汽油销量逐月走低，新能源车型长期维持低位波动。整体来看，贵州进口乘用车动力结构转型缓慢，轿车新能源略有起色，SUV 转型遇冷，MPV 完全固守燃油路线；国产新能源持续挤压进口电车生存空间，叠加进口新能源车型投放稀少，未来很长一段时间内，汽油车型依旧会牢牢占据进口车市场的主导地位。



轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.4-细分市场-动力结构



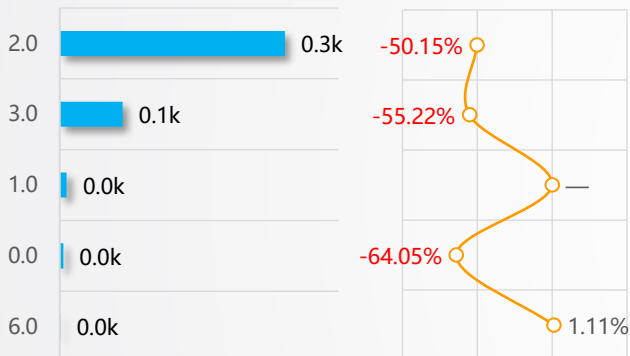
- ◆ 排量层面，轿车与 SUV 均以 2.0L 排量车型为绝对主力，轿车 2.0L 销量 0.3k、SUV 2.0L 销量 0.3k，二者降幅相对偏小；3.0L 中大排量车型销量明显收缩，轿车、SUV 同比跌幅均超 55%，4.0L 及以上大排量、纯电零排量车型下滑幅度更大，高端大排量进口车需求快速降温。MPV 仅有 2.0L 排量车型，品类排量选择极度单一。变速箱方面，轿车主流为 8AT、CVT、9AT，销量持平，双离合变速箱跌幅远超传统 AT 与 CVT；SUV 以 9AT、8AT 为主力，AT 变速箱稳定性更强、抗跌性优于 CVT 与双离合，6AT、双离合车型销量大幅缩水；MPV 仅搭载 CVT 变速箱，同比跌幅 75.62%，6AT 近乎退市。整体来看，省内进口车消费逐步摒弃大排量，2.0L 小排量涡轮增压成为主流；变速箱偏好成熟稳定的 AT 结构，双离合接受度持续走低。伴随消费理性化、油耗政策收紧，大排量、小众变速箱车型会持续萎缩，2.0L+AT 的动力组合将长期主导贵州进口乘用车市场。



轿车(含跑车)



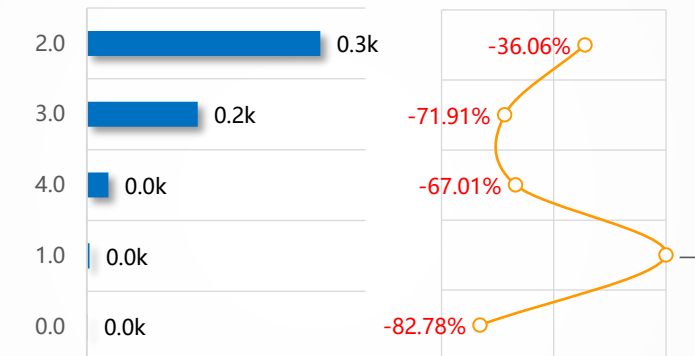
排量



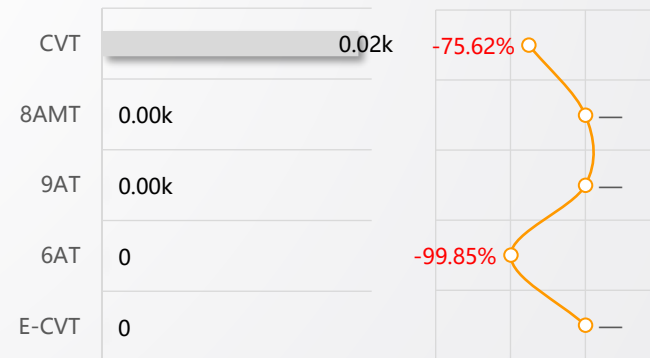
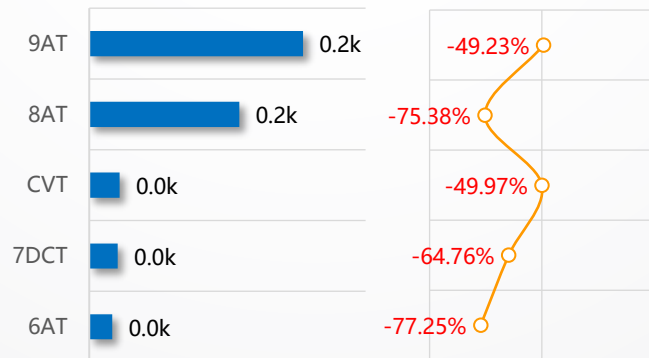
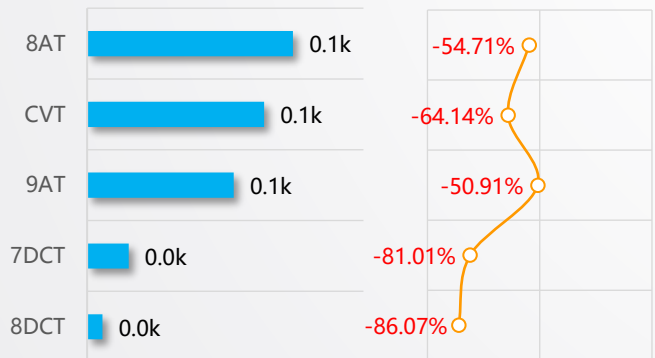
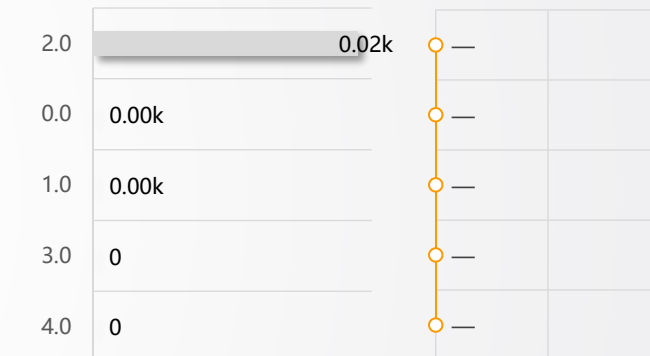
SUV



变速器



MPV





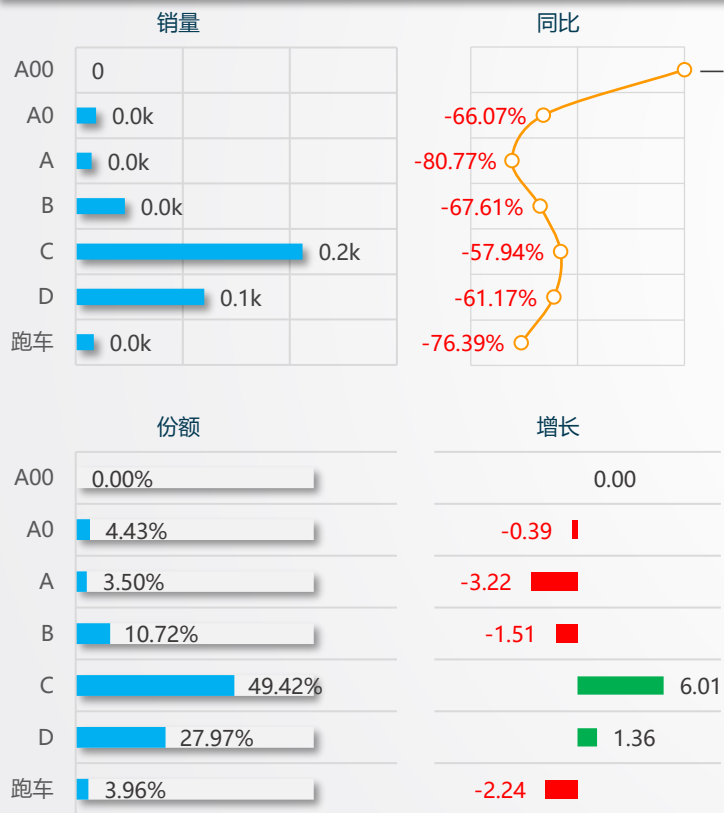
2.5.5-细分市场-车型级别



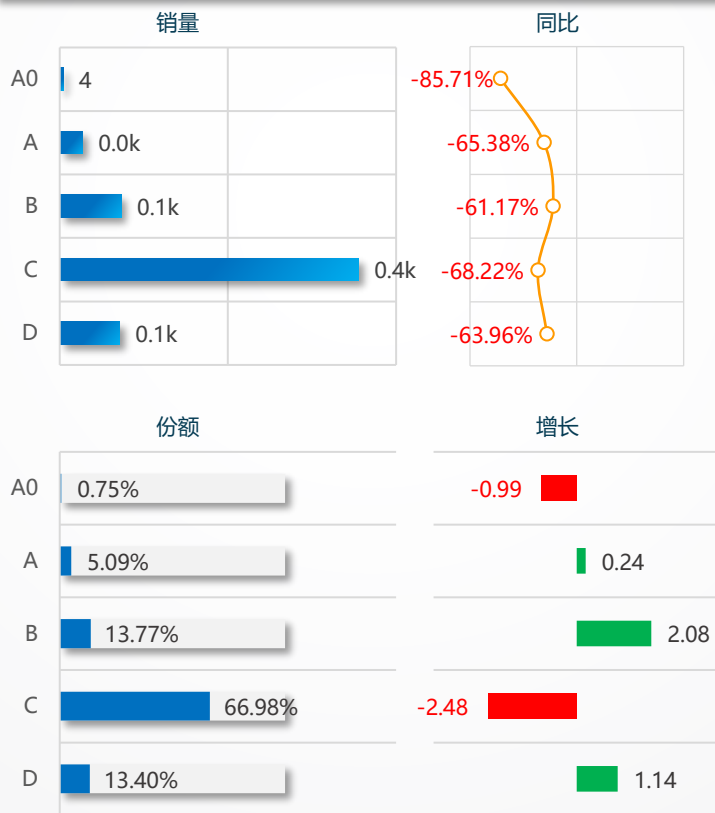
- ◆ 轿车市场中，C 级轿车份额 49.42%、D 级轿车份额 27.97%，二者合计占据轿车近八成销量，是进口轿车核心主力，C 级份额小幅上涨、D 级份额稳步提升；入门 A0、A 级轿车与跑车份额明显下滑，全级别车型同比均大幅下跌，入门小型轿车跌幅超过 80%，高端轿车抗跌性更强。SUV 市场 C 级 SUV 独占 66.98% 份额，是绝对主流，份额小幅回落；B 级、D 级 SUV 份额小幅提升，A0、A 级小型 SUV 大幅萎缩，小型 SUV 同比跌幅普遍高于中大型 SUV，市场需求向中大尺寸 SUV 集中。MPV 市场结构极度单一，仅有 C 级 MPV 在售，份额 100%，同比大幅下滑 79.12%，其余级别暂无产品布局。整体来看，贵州进口乘用车消费明显偏向中大型高端车型，入门代步进口车型需求快速萎缩，中大型轿车、中大型 SUV 牢牢把控市场主流，MPV 品类长期局限于 C 级商务车型。受国产高端车型挤压，各级别进口车普遍销量下滑，高端中大车型依靠消费偏好降幅相对缓和，后续市场高端化集中的趋势还会延续。



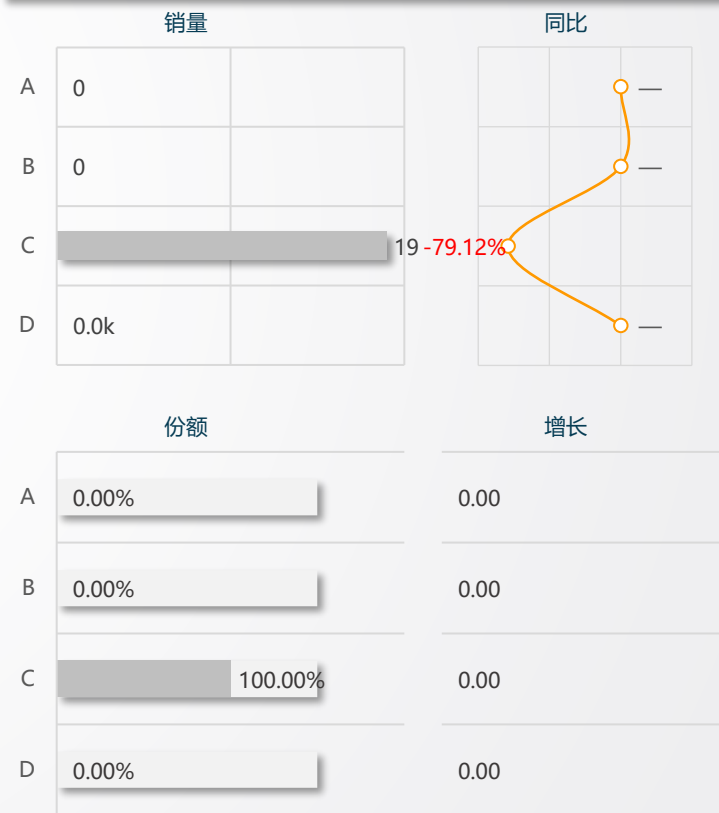
轿车



SUV



MPV





2.5.6-细分市场-TOP20车型



- ◆ 轿车榜单里雷克萨斯 ES 以 128 台断层领跑，是省内最畅销进口轿车，宝马 5 系跌幅收窄、排名大幅上升，奔驰 S 级、宝马 7 系等高端旗舰轿车销量普遍腰斩，多数豪华轿车同比大幅下滑，仅 MINI JCW、宝马 M3 依靠极低基数翻倍增长。SUV 板块奔驰 GLE 级销量 146 台稳居榜首，是全省销量最高的进口车型，雷克萨斯 RX、兰德酷路泽稳居前列；牧马人、迈巴赫 GLS 逆势上涨，硬派越野与顶级豪华 SUV 韧性更强，卡宴、卫士、揽胜等热门豪华 SUV 跌幅接近九成，市场热度明显降温。MPV 市场仅丰田阿尔法有稳定销量，其余主流进口 MPV 全部销量归零，雷克萨斯 LM 直接清零，MPV 品类大幅萎缩。整体来看，雷克萨斯、奔驰、宝马牢牢占据进口车销量主力，主流豪华车型普遍大幅下滑，硬派越野、顶级豪华 SUV 抗跌性更强；MPV 市场极度依赖埃尔法单一车型，品类发展乏力，常规家用进口车衰退明显，小众高端车型表现相对坚挺。



TOP20轿车

车型	销量	同比	排名升降
雷克萨斯ES	128	-64.15%	—
宝马5系	50	-9.09%	^5
奔驰S级	40	-50.00%	—
宝马7系	36	-51.35%	—
奔驰E级	32	-23.81%	^4
宝马4系	31	-68.37%	v4
奔驰-迈巴赫S级	22	-63.93%	v2
MINI	15	-72.22%	—
奥迪A8	13	-51.85%	^4
奔驰CLE	12	-52.00%	^5
宝马2系	11	-68.57%	v1
Panamera	7	-87.27%	v5
奥迪A5	6	-77.78%	—
MINI JCW	4	100.00%	^25
宝马i4	4	0.00%	^9
宝马M4	3	-50.00%	^4
奔驰CLA级	3	-91.18%	v6
奥迪A7	2	-84.62%	v2
宝马M2	2	-81.82%	v2
宝马M3	2	100.00%	^34



TOP20 SUV

车型	销量	同比	排名升降
奔驰GLE级	146	-38.91%	—
雷克萨斯RX	42	-54.84%	^1
兰德酷路泽	41	-74.85%	v1
奔驰GLS级	35	-57.32%	^2
奥迪Q7	31	-61.73%	^2
宝马X2	25	-62.12%	^3
奔驰GLC级 Coupe	23	-32.35%	^11
宝马X7	21	-53.33%	^5
牧马人	20	122.22%	^19
帕杰罗	19	-20.83%	^11
雷克萨斯NX	16	-71.43%	—
奔驰-迈巴赫GLS级	12	33.33%	^16
沃尔沃XC90	12	-78.95%	v3
途锐	11	-35.29%	^9
揽胜	10	-87.80%	v9
卡宴Cayenne	9	-89.77%	v12
卫士	7	-89.39%	v8
Macan	5	-77.27%	^4
奔驰GLC级	5	-44.44%	^9
奔驰G级	5	-90.74%	v8



MPV

车型	销量	同比	排名升降
埃尔法	19	-75.00%	—
大众ID.Buzz	0	0.00%	^6
奔驰V级	0	0.00%	^5
格瑞维亚	0	0.00%	^4
萨尔法	0	0.00%	^3
赛那	0	0.00%	^2
雷克萨斯LM	0	-100.00%	v5
雪佛兰Express	0	0.00%	—



03

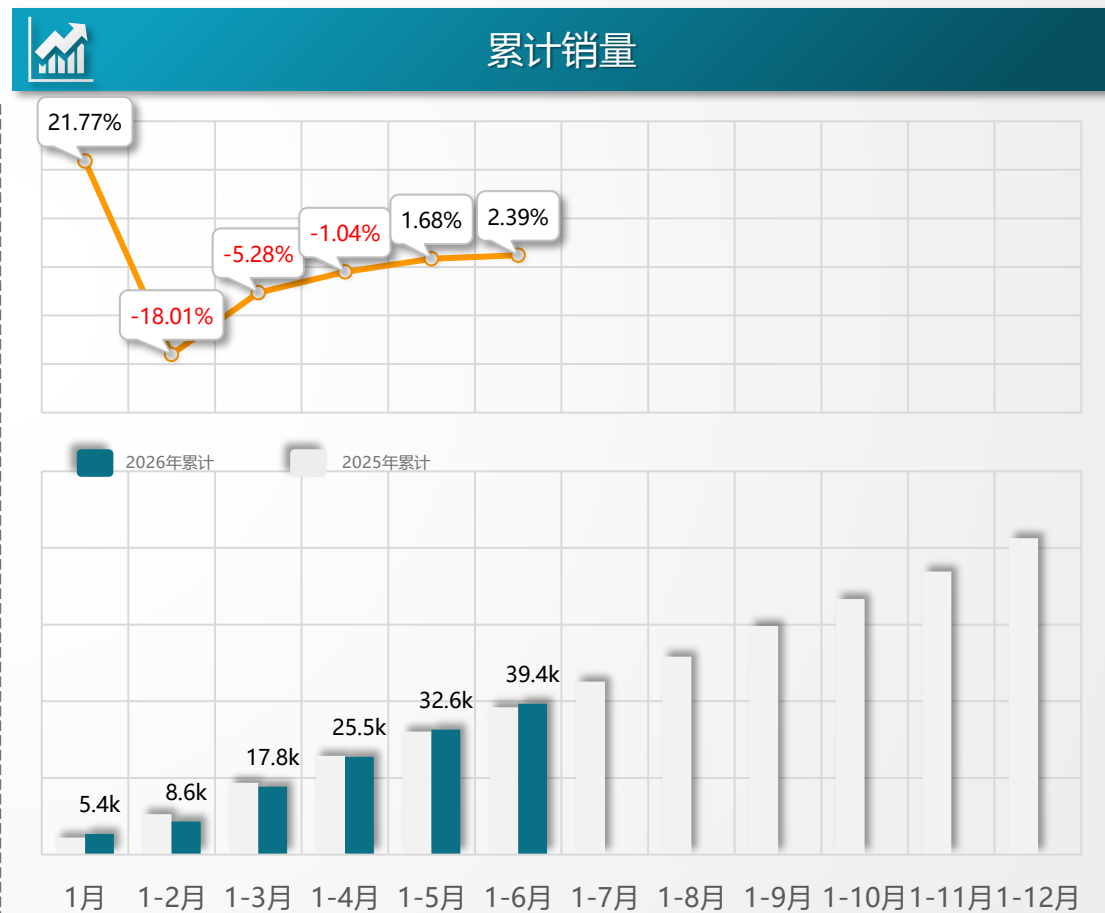
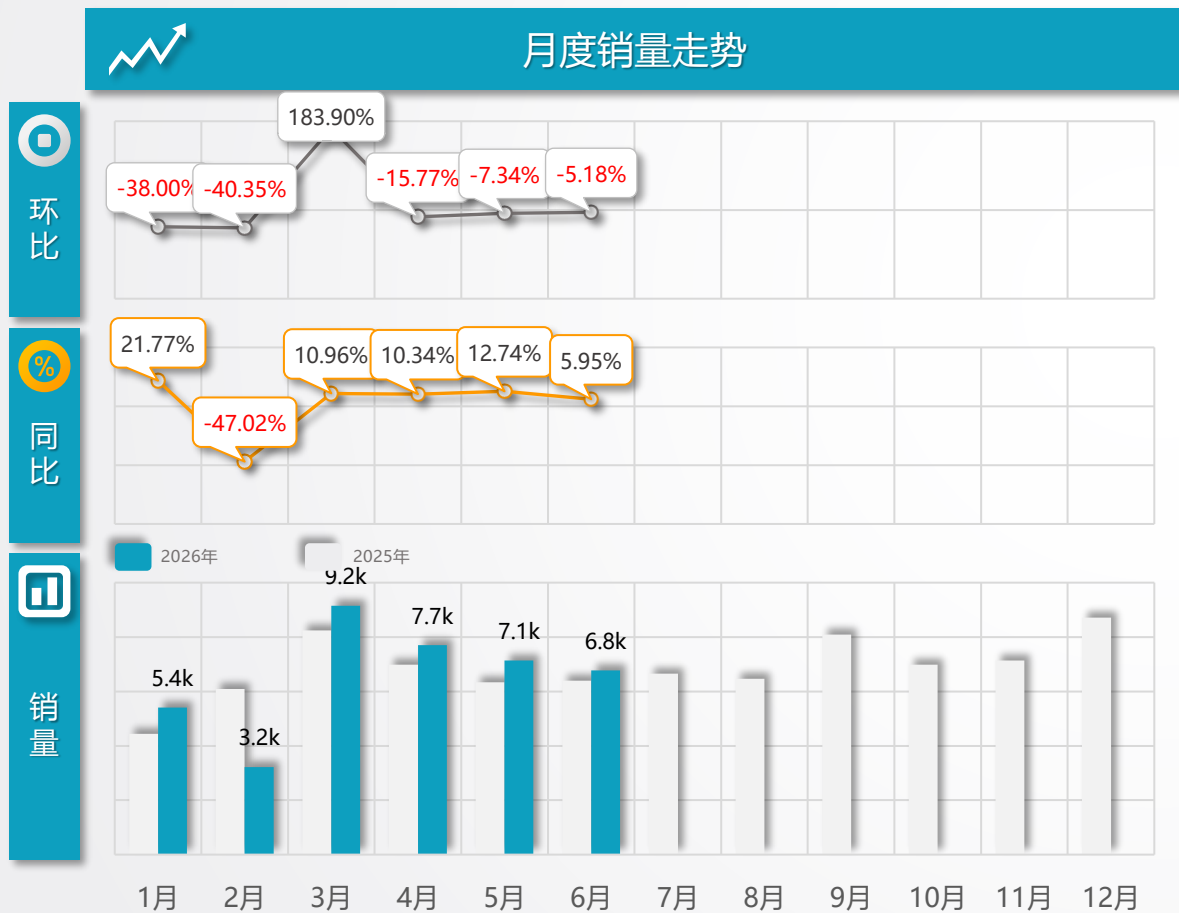
商用车市场分析



3.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月贵州商用车月度销量呈现先探底回升、后续逐月小幅回落的走势，1 月销量 5.4k，2 月跌至阶段低点 3.2k，环比连续两月大幅下滑，同比大跌 47.02%；3 月迎来强势反弹，销量冲高至 9.2k，环比暴涨 183.90%，同比转正至 21.77%。4 至 6 月销量依次回落至 7.7k、7.1k、6.8k，环比持续小幅下行，同比始终保持正向增长但增幅逐步收窄至 5.95%。累计维度上，年初 1 月累计同比走高，1-2 月累计同比跌至 -18.01%，市场短期承压明显；随着 3 月销量回暖，累计跌幅不断收窄，1-4 月由负转正，1-6 月累计同比稳步升至 2.39%，2026 上半年累计销量 39.4k，整体完成触底修复。整体来看，省内商用车一季度受春节影响波动剧烈，二季度进入平稳消化期，增长动力逐步放缓，上半年整体市场韧性尚可，已扭转前期大幅衰退态势，但后续环比持续走弱，下半年上涨空间有限。





3.2-车型结构



- ◆ 货车在贵州商用车市场占据绝对主导，整体占比 85.54%，客车仅占 14.46%。细分车型里轻型货车销量 24.9k，占比高达 63.27%，是第一大品类，不过同比小幅下滑 8.92%；重型货车销量 8.1k，同比大涨 62%，增长势头强劲；中型货车、微型货车均同比下滑，市场需求持续收缩。客车板块以轻型客车为主，销量 5.0k、同比小幅上涨 6.35%，大型客车同比翻倍增长，中型客车需求走弱。燃料结构方面，柴油、汽油依旧是主流，合计占比超七成，柴油销量 15.8k，小幅下滑 4.54%，汽油降幅 16.26%。新能源转型进度较快，纯电动销量 10.6k，同比涨幅 53.84%，占比 26.91%；CNG 车型同比涨幅 56.77%，混动车型小幅增长。从月度走势来看，柴油车型前期冲高后逐步回落，纯电动销量稳步抬升。整体来看，省内货运需求带动轻卡、重卡两极分化，重卡景气度高涨；燃油车存量市场小幅萎缩，电动化提速明显，新能源商用车正在快速抢占燃油车型份额。



车型类别

— 轻型客车
— 中型客车
— 大型客车
— 微型货车
— 轻型货车
— 中型货车
— 重型货车

1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月



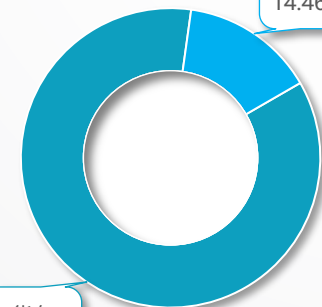
本期销量

同比

占比

轻型客车	5.0k	6.35%	12.63%
中型客车	0.3k	-17.38%	0.74%
大型客车	0.4k	115.00%	1.09%
微型货车	0.01k	-38.89%	0.03%
轻型货车	24.9k	-8.92%	63.27%
中型货车	0.7k	-20.84%	1.77%
重型货车	8.1k	62.00%	20.46%

客车
14.46%



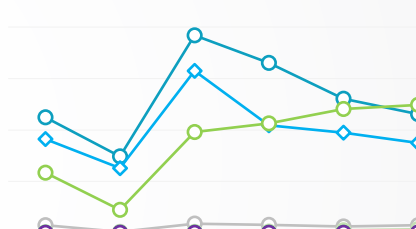
货车
85.54%



燃料结构

— 柴油
— 汽油
— CNG
— 纯电动
— 混合动力
— 燃料电池
— 其他

1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月



本期销量

同比

占比

柴油	15.8k	-4.54%	40.10%
汽油	12.0k	-16.26%	30.51%
CNG	0.78k	56.77%	1.97%
纯电动	10.6k	53.84%	26.91%
混合动力	0.19k	3.80%	0.48%
燃料电池	0	0.00%	0.00%
其他	9	125.00%	0.02%

其他
72.61%



燃料电池
0.00%
纯电动
26.91%
混合动力
0.48%



3.3-TOP20车企&品牌

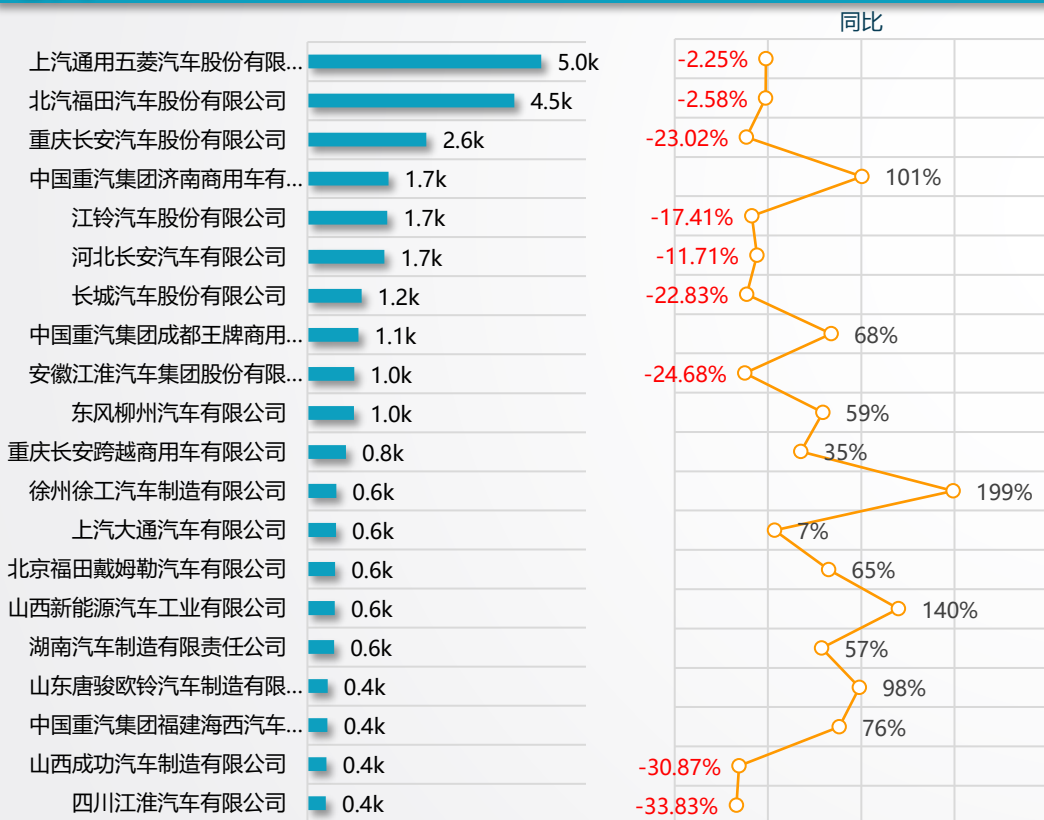


- ◆ 贵州商用车市场头部集中效应显著，TOP20 车企合计份额 68.39%，TOP20 品牌份额高达 82.56%，市场资源高度聚拢于主流厂商。车企榜单中，上汽通用五菱、北汽福田以 5.0k、4.5k 销量稳居前两位，是区域核心龙头，二者销量小幅下滑；长安、江淮、长城等多家车企同比降幅超 20%，重卡类车企分化明显，中国重汽本部同比翻倍增长，旗下子公司涨跌不一，山西成功、四川江淮跌幅最为突出。品牌维度，长安、五菱、福田稳居前三，长安同比下滑 13.11%，五菱小幅回落，福田走势稳健；传统商用车老牌品牌江铃、江淮、长城下滑幅度偏大，而汕德卡、王牌、豪沃等重卡品牌涨幅极高，重卡品牌景气度远超轻客、轻卡品牌。远程等新能源品牌稳步增长，新能源商用车品牌竞争力持续提升。整体来看，轻卡、微卡传统龙头销量小幅承压，重卡品牌迎来强势增长，新能源品牌稳步扩容，中小车企与弱势品牌份额持续被头部挤压，行业马太效应不断强化。



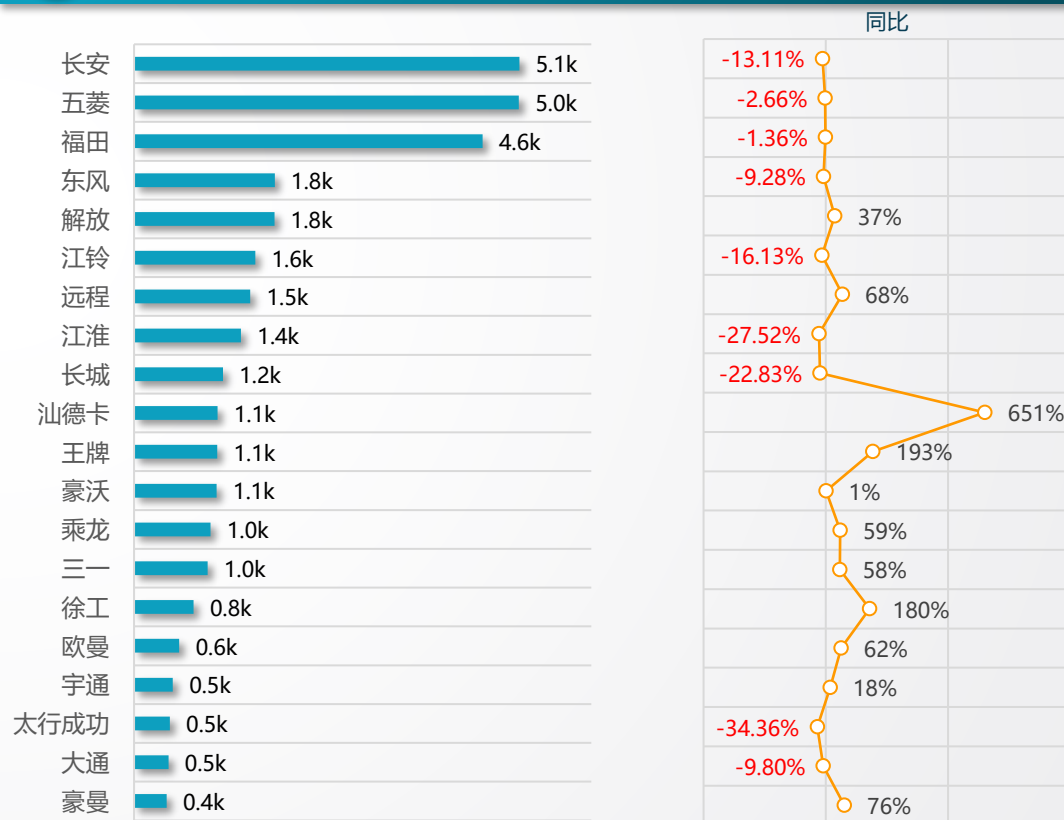
TOP20车企

占比68.39%



TOP20品牌

占比82.56%





3.4-区域概况



- ◆ 2026 年上半年贵州商用车累计销量 39.4k，全国市场份额 2.55%，省内排名全国第 17 位，较去年下滑 2 个位次，整体行业地位小幅回落，在国内各省中处于中等偏下游水平，远低于广东、山东、河北等货运大省。省内各地市销量分化明显，遵义以 5.4k 领跑全省，贵阳紧随其后销量 1.3k，铜仁、毕节销量均突破 4k，是省内商用车核心市场。各地市涨跌差距较大，黔南、黔西南、安顺、贵阳保持同比正增长，黔南涨幅高达 29.35%，贵阳、黔西南增幅稳定；毕节、六盘水、黔东南出现明显下滑，黔东南跌幅达到 32.87%，六盘水跌幅近两成。整体来看，黔中、黔北城市需求韧性更强，南部、东南部部分地市市场萎缩明显。结合全国格局，贵州山地物流需求稳定但整体体量有限，全国排位下行反映区域商用车增长弱于全国平均，后续需要依靠基建与新能源物流车拉动落后区域回暖，缩小省内城市发展差距。

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



本期排名

» 第17位

排名较上年变化

下降2位



TOP20城市

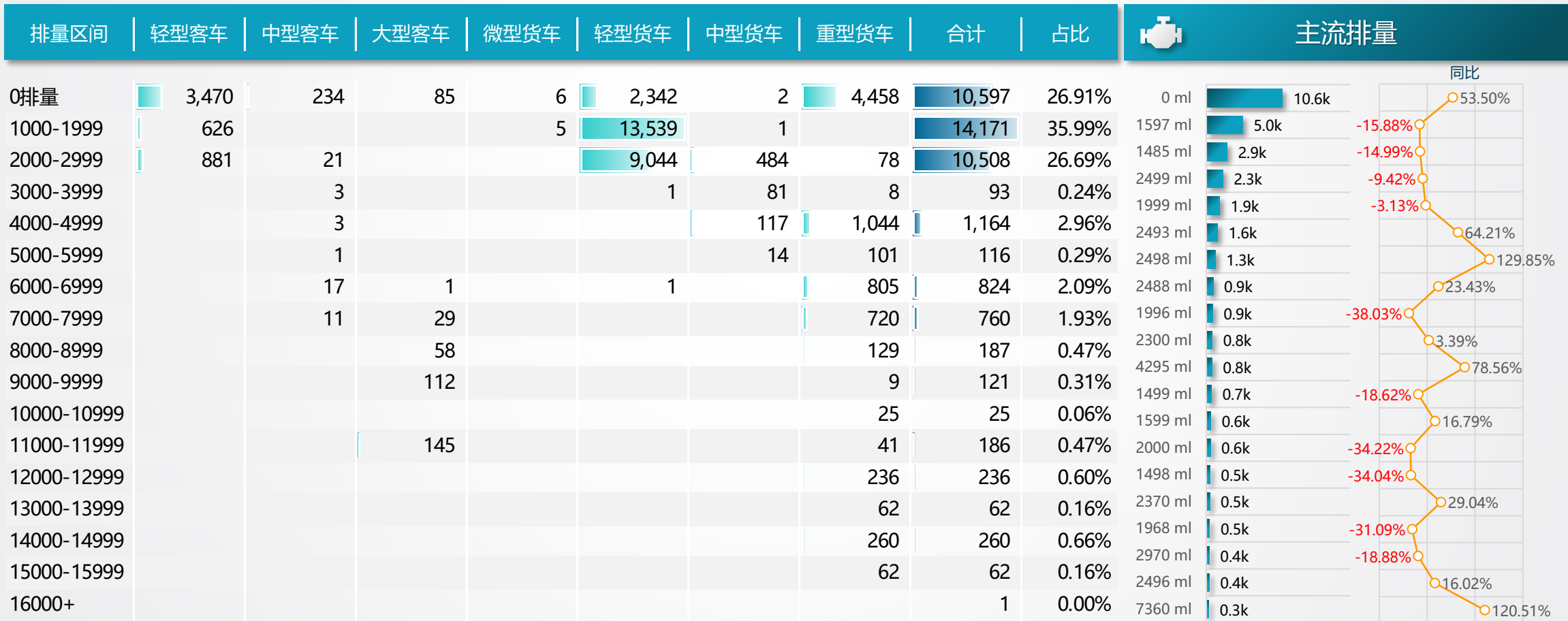
		同比
贵阳市	1.3k	15.33%
遵义市	5.4k	1.24%
铜仁市	4.2k	11.85%
毕节市	4.1k	-12.18%
黔南布依族苗族自治州	3.3k	29.35%
六盘水市	3.3k	-19.53%
黔西南布依族苗族自治州	2.9k	16.61%
安顺市	2.7k	9.50%
黔东南苗族侗族自治州	2.3k	-32.87%



3.5-排量区间



- ◆ 贵州上半年商用车排量结构呈现中小排量与零排量主导、超大排量占比极低的格局。1000-1999ml 排量销量 14171 台，占比 35.99%，是市场第一主力，广泛应用于轻型货车；零排量（新能源）紧随其后，销量 10597 台，占比 26.91%，2000-2999ml 占比 26.69%，三者合计占据近九成市场份额。车型适配层面，零排量集中在轻客、轻货、重卡，新能源重卡与城配轻卡增量明显；1000-2999ml 燃油排量是轻卡核心，中大排量（4000ml 以上）仅服务重卡长途运输，整体销量稀少。主流排量走势分化明显，零排量车型同比大涨 53.50%，2498ml、7360ml 等大排量重卡排量增幅极高；1597ml、1485ml 等传统小排量燃油车型同比下滑明显，部分排量跌幅超 30%。整体来看，城配物流拉动小排量燃油轻卡稳固基本盘，新能源零排量车型快速渗透挤压燃油份额，长途重卡大排量车型需求稳步回暖，传统燃油中小排量车型持续降温，电动化替代趋势十分清晰。





做最专业的竞争对标研究公司

电话：020-38913761 38913766

邮箱：info@361ci.com