

2026H1

吉林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-Pro26-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

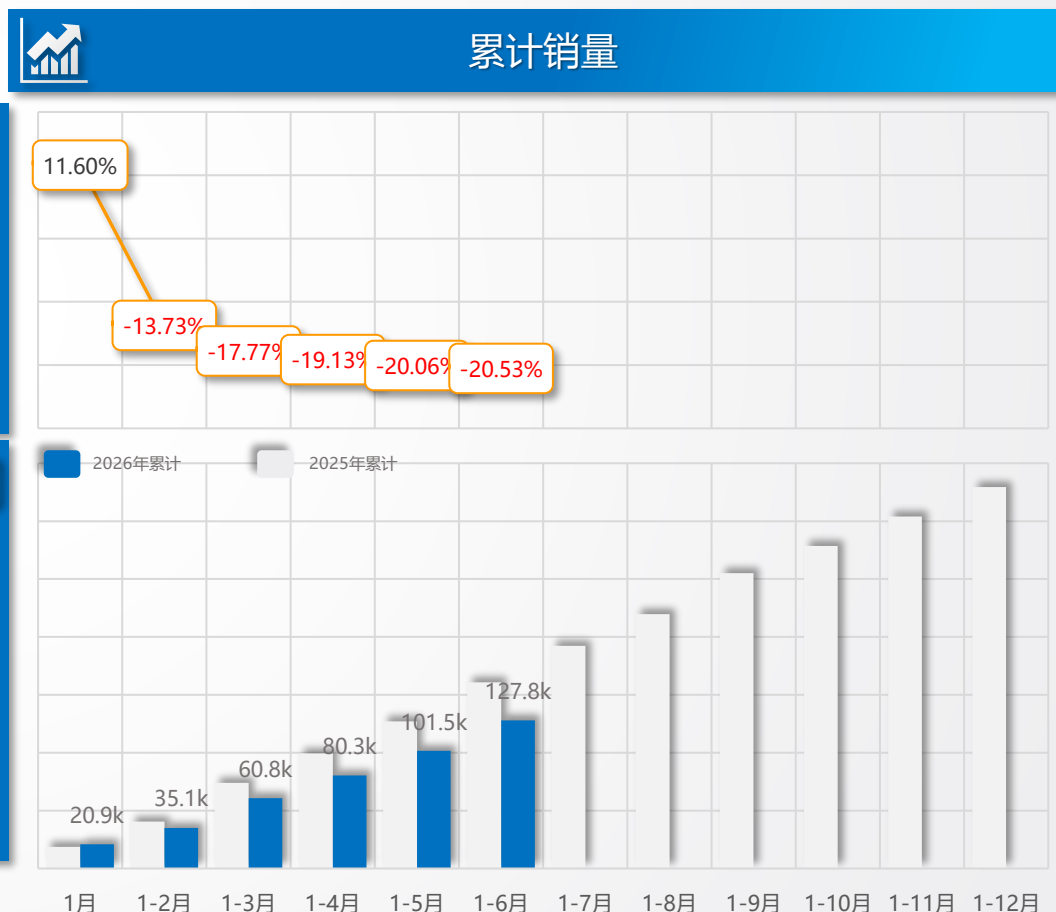
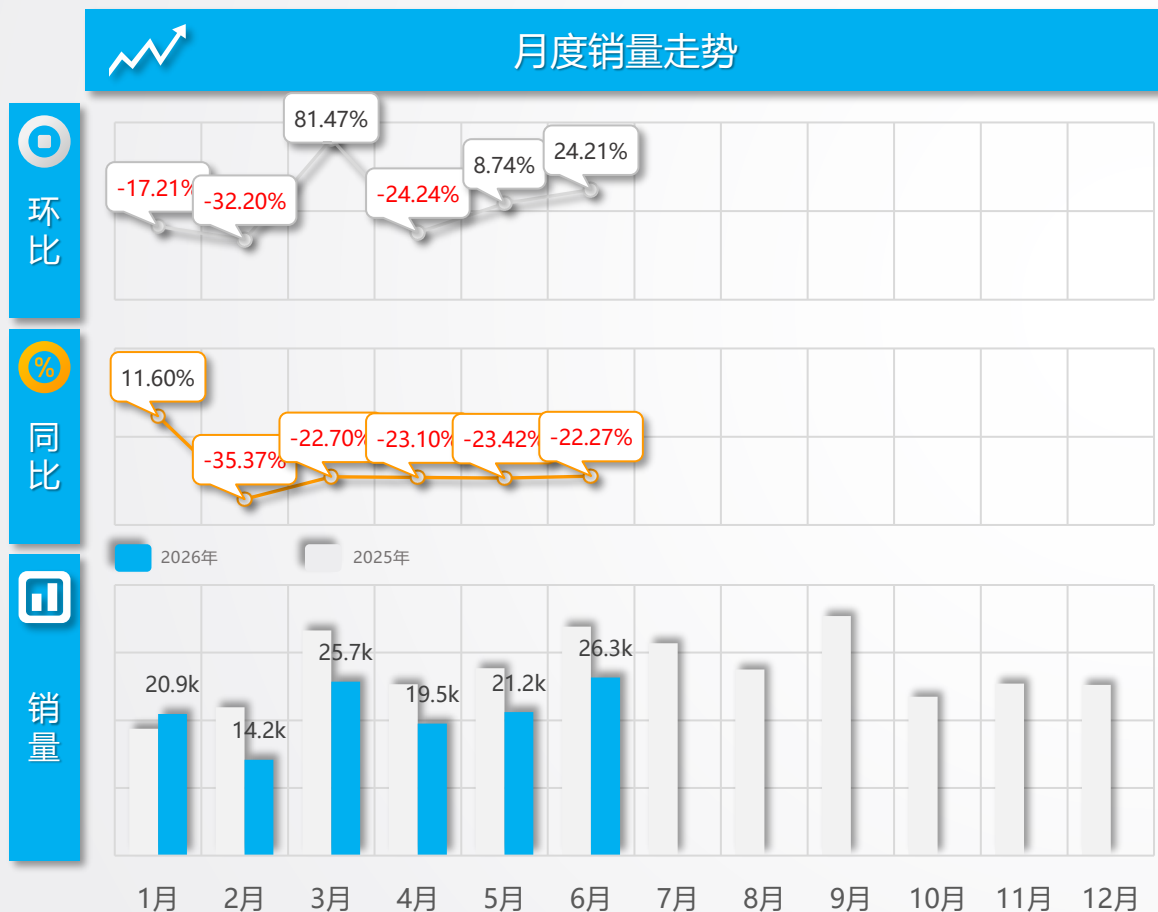
国产乘用车市场分析



1.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月吉林国产乘用车整体走势前高后低，市场下行压力持续加大。1 月销量 20.9k，同比上涨 11.60%，为上半年唯一同比正增长月份；2 月受春节影响销量回落至 14.2k，同比大跌 35.37%，环比下滑 32.20%。3 月市场快速回暖至 25.7k，环比大涨 81.47%，阶段性触顶；4-6 月销量连续环比回落，依次为 19.5k、21.2k、26.3k，环比跌幅分别为 24.24%、8.74%，仅 6 月小幅回暖 24.21%，且 4 至 6 月同比持续维持 -22% 左右的下滑区间。累计数据上，上半年累计同比从 1 月 11.60% 一路回落至 1-6 月的 -20.53%，降幅不断扩大。整体来看，一季度季节性波动剧烈，春节后短期回暖并未扭转需求疲软的基本面，二季度终端购车需求持续走弱，消费动力不足，前期透支、居民消费保守等因素压制市场回暖，短期市场依旧处于下行调整阶段。

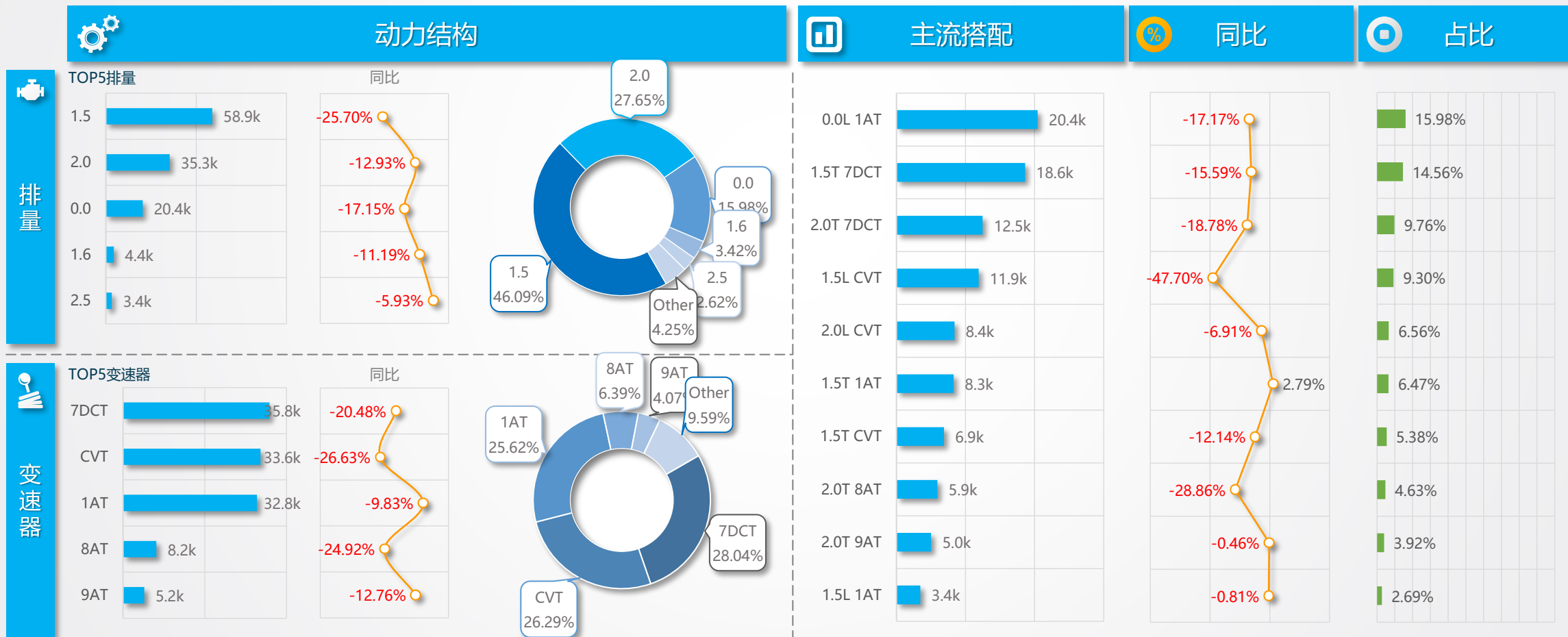




1.2-动力总成



- ◆ 2026 年上半年吉林国产乘用车排量结构中，1.5L 排量销量 58.9k，占比 46.09%，是绝对主力排量，但同比下滑 25.70%；2.0L 排量占比 27.65%，同比下滑 12.93%。零排量新能源、1.6L、2.5L 排量均同步同比下跌，全排量区间普遍走弱，仅 2.5L 跌幅相对温和。变速器方面，7DCT 占比 28.04%、CVT 占比 26.29%、1AT 占比 25.62%，三者构成主流，7DCT、CVT、8AT、9AT 全部出现明显同比下滑，自动挡传统变速箱需求全线收缩。主流动力搭配里，0L 1AT 新能源组合销量最高，占比 15.98%，跌幅 17.17%；1.5T 7DCT、2.0T 7DCT 紧随其后，传统涡轮增压双离合车型下滑显著。1.5L CVT 同比大跌 47.70%，跌幅最为突出，传统自吸 CVT 代步车型需求大幅萎缩。整体来看，吉林市场燃油动力全线承压，传统涡轮增压、自吸燃油动力搭配销量普遍回落，新能源动力虽然体量领先但同样小幅下滑，市场没有强势增长动力，传统主流变速箱与燃油动力搭配持续降温，市场动力结构处于全面调整下行阶段。





1.3-TOP20车企



- ◆ 2026 年上半年吉林国产乘用车 TOP20 车企合计市占率 86.98%，集中度小幅微降 0.03 个百分点，头部垄断略有松动。一汽大众以 21.0k 销量、16.42% 份额稳居榜首，仅同比下滑 16.43%，依托本土区位优势抗跌能力最强；比亚迪位列第二，但同比大跌 42.46%，份额明显缩水。吉利、长城、长安等主流自主车企普遍下滑，一汽集团、奇瑞、上汽通用五菱跌幅均超 43%，传统自主品牌在本地市场受挫严重。仅有一汽丰田、上汽大众、东风日产、东风本田、特斯拉、北汽越野等少数车企实现同比正增长，日系合资与新能源外资品牌逆势扩容。份额变化层面，一汽丰田、上汽大众、东风本田增量突出，比亚迪、一汽集团、奇瑞、理想等品牌份额明显下滑。区域本土车企整体承压，外来新能源、日系合资品牌持续抢占份额，行业内部洗牌加剧，传统自主龙头在吉林销量大幅回撤，稳健合资与小众新能源成为仅有的增量来源。



销量



同比



市场份额

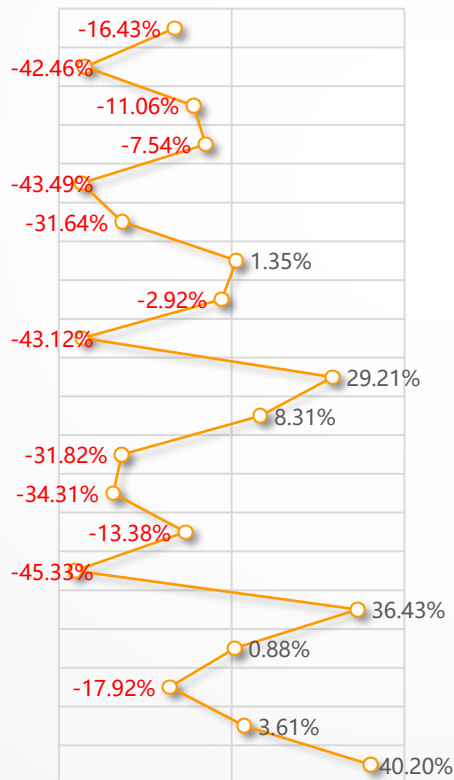
份额增长



TOP20车企

排名升降

一汽-大众	21.0k	—
比亚迪汽车	13.0k	—
吉利汽车	9.5k	▲1
长城汽车	7.4k	▲3
一汽集团	7.0k	▼2
长安汽车	6.5k	▼1
一汽丰田	6.4k	▲1
广汽丰田	5.6k	▲1
奇瑞汽车	5.4k	▼3
上汽大众	4.3k	▲3
东风日产	3.1k	▲4
理想汽车	3.1k	—
一汽奔腾	3.1k	▼3
广汽传祺	2.6k	—
上汽通用五菱	2.5k	▼4
东风本田	2.3k	▲5
上汽通用	2.3k	▲1
北京奔驰	2.3k	▼1
特斯拉汽车	1.9k	▲1
北汽越野	1.8k	▲2



TOP20车企占市场86.98%，较上年缩小0.03pp。

一汽-大众	16.42%
比亚迪汽车	10.20%
吉利汽车	7.41%
长城汽车	5.79%
一汽集团	5.45%
长安汽车	5.12%
一汽丰田	5.01%
广汽丰田	4.41%
奇瑞汽车	4.23%
上汽大众	3.35%
东风日产	2.46%
理想汽车	2.42%
一汽奔腾	2.42%
广汽传祺	2.01%
上汽通用五菱	1.98%
东风本田	1.82%
上汽通用	1.79%
北京奔驰	1.78%
特斯拉汽车	1.48%
北汽越野	1.43%

一汽-大众	0.81
比亚迪汽车	-3.89
吉利汽车	0.79
长城汽车	0.81
一汽集团	-2.21
长安汽车	-0.83
一汽丰田	1.08
广汽丰田	0.80
奇瑞汽车	-1.68
上汽大众	1.29
东风日产	0.65
理想汽车	-0.40
一汽奔腾	-0.51
广汽传祺	0.17
上汽通用五菱	-0.90
东风本田	0.76
上汽通用	0.38
北京奔驰	0.06
特斯拉汽车	0.35
北汽越野	0.62



1.4-各车系表现

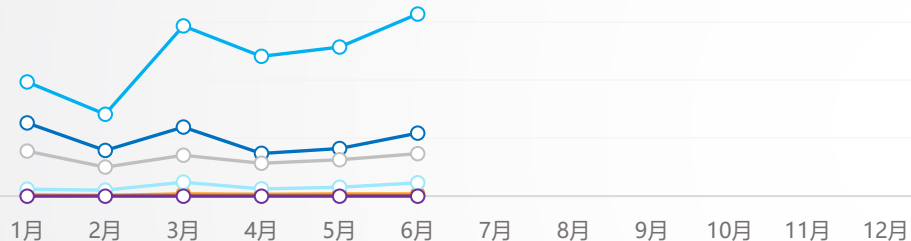


◆ 2026 年上半年吉林乘用车市场自主车系体量遥遥领先，销量 72.2k，占比 56.92%，但同比大跌 28.28%，整体下滑幅度远超其他车系，是市场下行的主要拖累项。德系以 29.4k、23.20% 份额位列第二，同比下滑 11.98%；日系 19.5k、15.38% 份额，跌幅仅 2.98%，抗跌性最强；美系小幅微跌，韩系小幅上涨，欧系暂无销量。自主品牌头部品牌普遍大幅下滑，比亚迪、红旗跌幅均超 43%，五菱、奇瑞下滑明显，仅哈弗、吉利份额小幅抬升。合资品牌内部分化明显，大众体量最大但份额下滑，丰田、奥迪跌幅极微，日产、别克、特斯拉实现正向增长，奔驰、宝马持续走弱。月度走势上，自主月度走势起伏最大，日系、德系走势平稳，稳定性更强。整体来看，本地自主品牌认可度下滑明显，市场份额持续收缩，日系合资凭借稳定表现持续夯实基本盘，德系稳步回落，少数新能源与日系合资品牌成为仅有的正向增量，后续自主想要回暖存在较大压力。



车系

自主
德系
日系
韩系
美系
欧系



本期销量

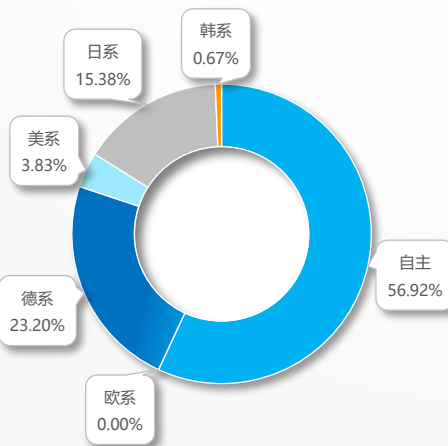
同比

增量

自主	72.2k
德系	29.4k
日系	19.5k
韩系	0.9k
美系	4.9k
欧系	0.0k

-28.28%
-11.98%
-2.98%
7.14%
-0.92%
0.00%

-28445
-4003
-598
+57
-45
0



TOP10自主品牌

同比

份额&增长

比亚迪	11.7k	-47.53%	16.24%	-5.96
红旗	7.0k	-43.49%	9.66%	-2.60
吉利	6.4k	-16.38%	8.83%	1.26
长安	4.9k	-36.76%	6.76%	-0.91
哈弗	4.8k	-12.19%	6.69%	1.23
奇瑞	3.9k	-41.01%	5.40%	-1.17
理想	3.1k	-31.82%	4.29%	-0.22
奔腾	3.1k	-34.31%	4.28%	-0.39
传祺	2.6k	-13.38%	3.55%	0.61
五菱	2.5k	-46.64%	3.40%	-1.17



TOP10合资品牌

同比

份额&增长

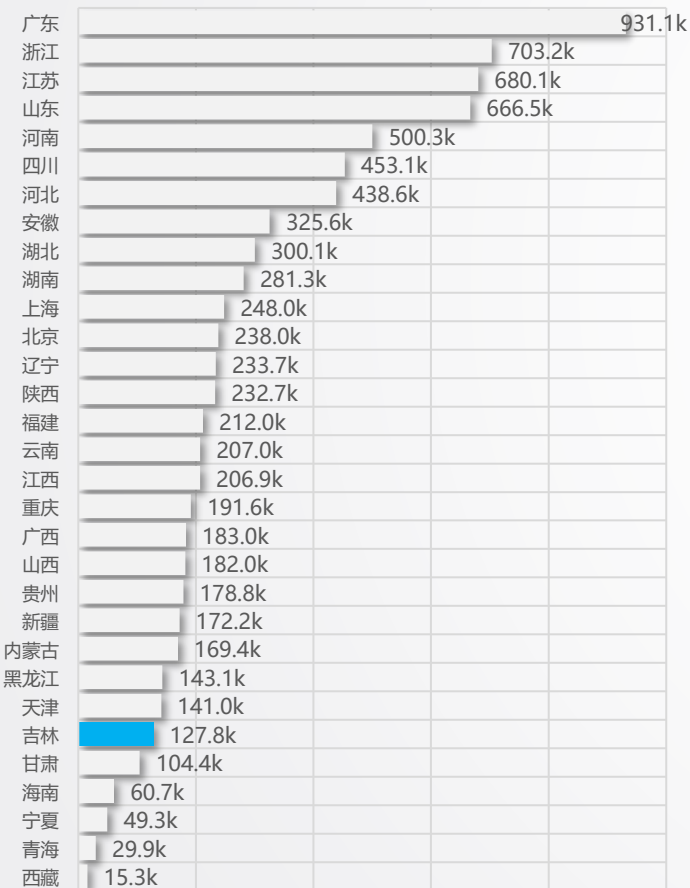
大众	16.7k	-15.35%	30.01%	-2.75
丰田	12.0k	-0.70%	21.63%	1.50
奥迪	7.5k	-0.63%	13.41%	0.94
本田	4.0k	-12.22%	7.19%	-0.38
日产	3.1k	8.73%	5.64%	0.85
奔驰	2.3k	-19.18%	4.13%	-0.59
别克	2.0k	6.35%	3.58%	0.47
特斯拉	1.9k	3.61%	3.40%	0.37
宝马	1.8k	-14.83%	3.18%	-0.27
捷达	1.1k	-6.60%	1.96%	0.02



1.5-区域概况



- ◆ 2026 年上半年吉林省国产乘用车全国排名稳定在第 26 位，市场份额 1.49%，位次与去年同期持平，整体体量长期处于全国下游梯队。省内城市销量高度集中，长春市以 78.9k 的销量稳居全省首位，是核心消费市场，但同比下滑 18.97%；吉林市、松原市分列二三位，销量分别为 13.5k、8.3k，同比跌幅达到 22.55%、16.26%。全省各地级市全部呈现同比下滑态势，四平市跌幅高达 40.04%，白山、辽源跌幅均超 35%，通化跌幅超 21%，仅白城、延边跌幅相对温和。省内呈现省会一城独大、其余城市普遍疲软的格局，中小城市人口外流、消费能力下滑明显，大幅拖累全省大盘。对比全国各省，吉林销量远低于沿海与中部大省，在东北三省中也不占优势，本地购车需求整体偏弱，省会的拉动作用有限，短期省内各城市销量难以明显回暖，市场低迷的现状会持续一段时间。



本期排名

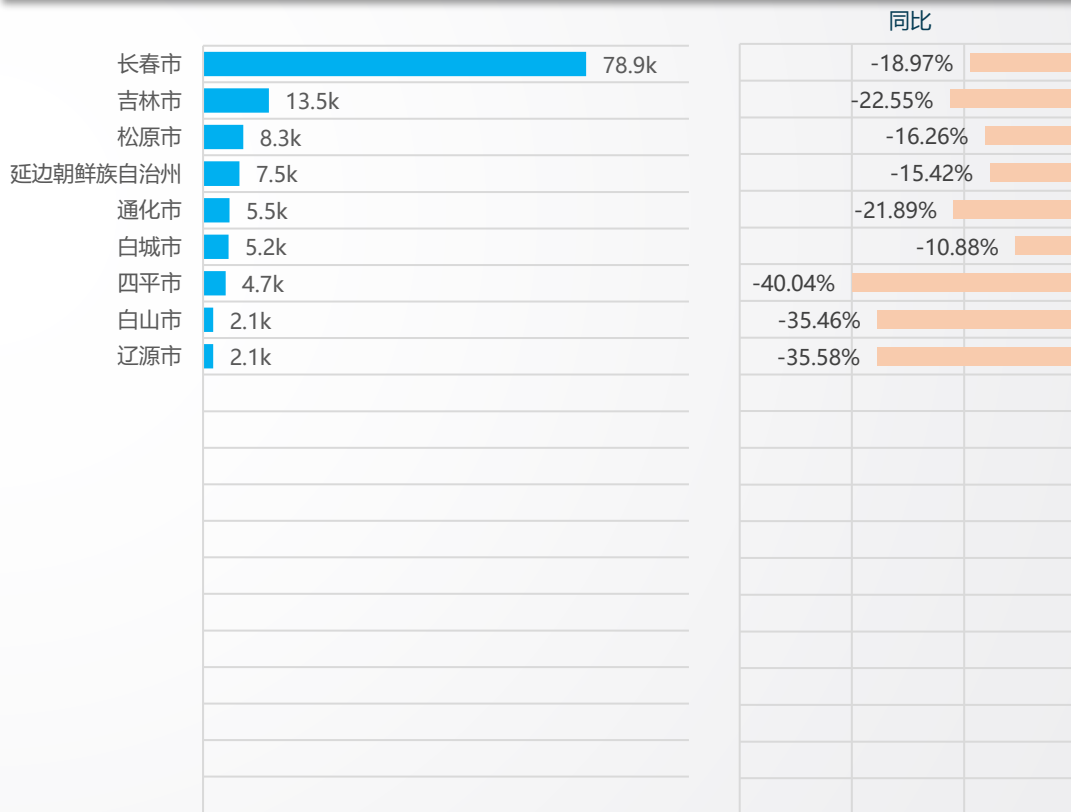
» 第26位

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，SUV 以 69.5k 销量、54.35% 占比稳居吉林省国产乘用车第一，同比仅下滑 10.11%，抗跌能力最强；轿车销量 50.3k，占比 39.34%，同比大跌 30.84%，是市场下滑核心拖累；MPV、交叉型体量偏小，分别同比下滑 18.64%、57.75%，微型代步交叉车型萎缩最为严重。月度走势来看，轿车波动幅度最大，SUV 走势相对平稳，二者 6 月均迎来小幅回暖。燃料结构方面，汽油车型占比 52.96%，销量 67.7k，同比下滑 23.10%；新能源整体占比 38.92%，其中纯电、插混、增程式全部同比下跌，仅油电混合动力逆势上涨 27.67%，成为唯一正向增长品类。燃油与主流新能源同步走弱，混动节能车型成为市场唯一增量，SUV 凭借实用性稳住基本盘，轿车刚需需求大幅降温，低端交叉车型逐步退出市场，整体市场结构持续向 SUV、油电混动倾斜。



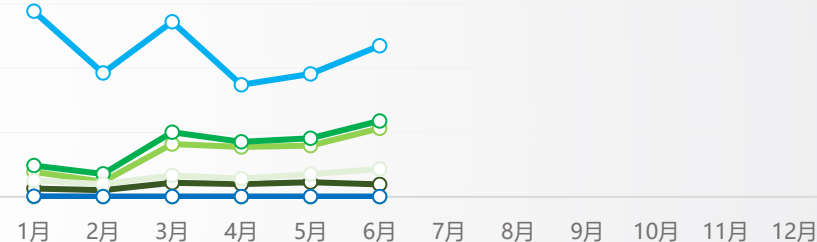
车型大类

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

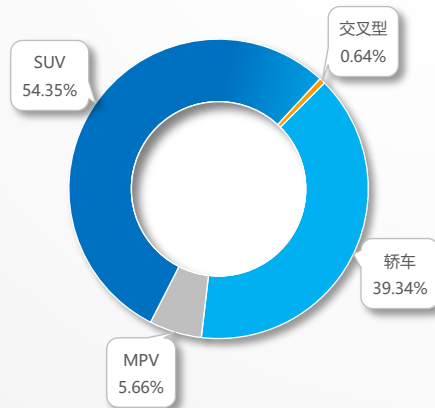


本期销量

同比

增量

轿车	50.3k	-30.84%	-22426
SUV	69.5k	-10.11%	-7813
MPV	7.2k	-18.64%	-1659
交叉型	0.8k	-57.75%	-1121

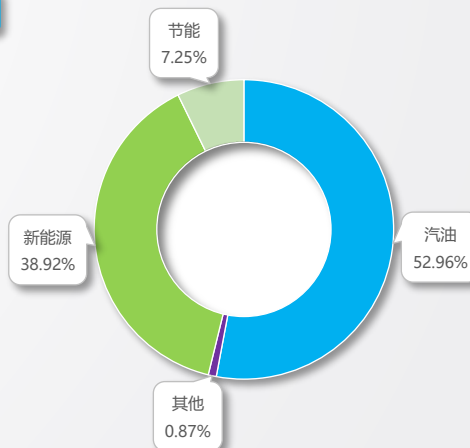


本期销量

同比

增量

汽油	67.7k	-23.10%	-20331
纯电动	20.4k	-17.15%	-4228
插电式混合动力	24.0k	-24.73%	-7881
增程式混合动力	5.3k	-29.56%	-2241
燃料电池	0	0.00%	0
油电混合动力	9.3k	27.67%	+2008
柴油	0.2k	-29.41%	-70





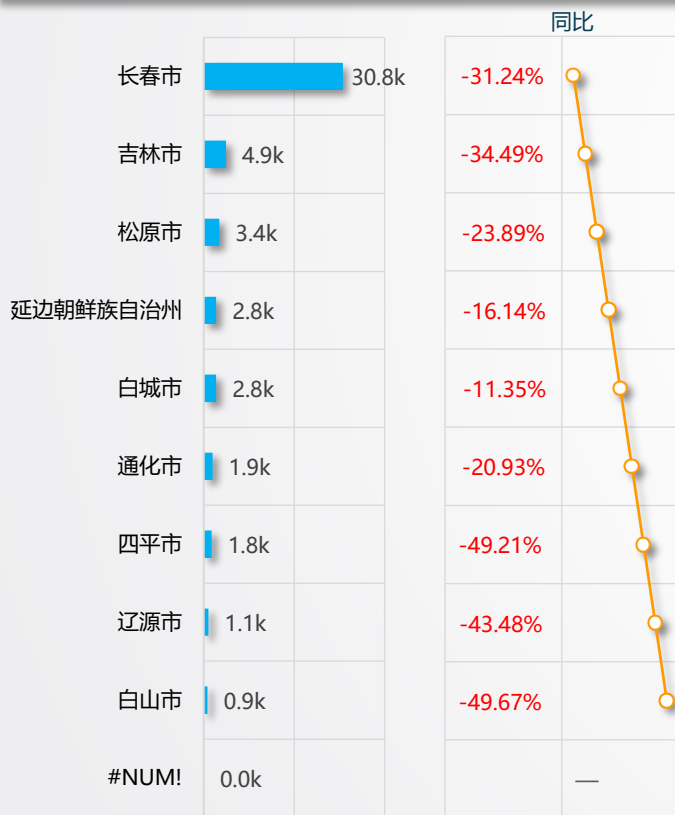
1.6.1-细分市场-销量分布



- ◆ 吉林省内轿车、SUV、MPV 三大细分市场均高度集中在长春市，省会城市虹吸效应显著。轿车板块长春销量 30.8k，但同比大跌 31.24%，四平、白山跌幅接近 50%，吉林、辽源降幅超 43%，仅白城、延边跌幅相对温和，各地轿车需求普遍疲软。SUV 整体抗跌性更强，长春销量 42.6k，同比仅下滑 7.44%，全省所有城市 SUV 跌幅普遍低于轿车，仅四平下滑幅度达到 30.45%，是省内最稳健的细分品类。MPV 整体体量偏小，长春以 5k 销量领跑全省，辽源 MPV 同比暴跌 54.81%，吉林、通化降幅超 33%，仅延边小幅回落。综合来看，全省轿车市场下滑幅度最大，中小城市刚需轿车购买力大幅收缩；SUV 凭借空间优势在各地表现稳定，成为各地主流选择；MPV 受众狭窄、萎缩最明显。省会城市三类车型下滑幅度普遍低于地市，省内下沉市场购车意愿低迷，进一步拉大了省会与各地市的销量差距。



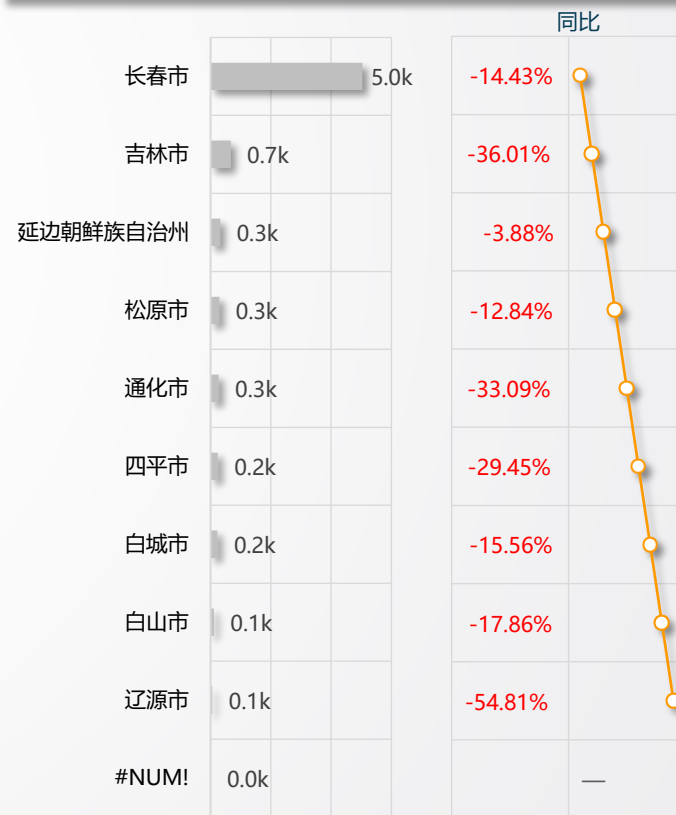
轿车



SUV



MPV





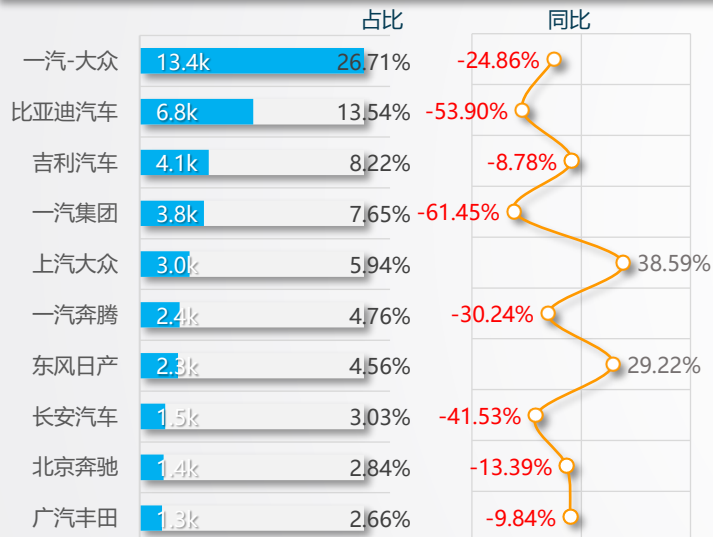
1.6.2-细分市场-TOP10车企



- ◆ 三大细分市场头部集中度差异明显，MPV 头部集中最高，轿车次之，SUV 相对分散。轿车领域一汽大众以 26.71% 份额领跑，比亚迪、一汽集团跌幅分别达 53.90%、61.45%，仅上汽大众、东风日产小幅上涨，TOP10 车企合计占比 79.92%，市场被头部牢牢把控。SUV 板块一汽大众小幅增长 4.38%，是该品类为数不多的增量品牌，奇瑞、理想、长安跌幅突出，TOP10 占比 69.29%，品牌竞争更为多元。MPV 市场 TOP10 车企份额高达 87.72%，广汽传祺稳居首位，长城汽车暴涨 315.93%、一汽集团上涨 57%，腾势新能源跌幅 64.80% 下滑严重。整体来看，本土一汽大众在轿车、SUV 双赛道稳居龙头，传统自主新能源品牌在轿车、SUV 大幅回撤，MPV 赛道结构分化极端，小众品牌涨跌两极化，头部车企依旧掌握市场主导权。



轿车

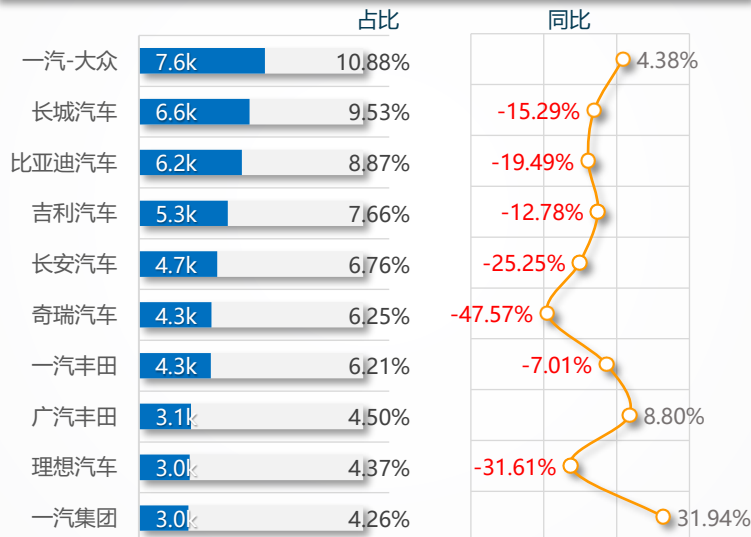


TOP10车企占比

79.92%



SUV

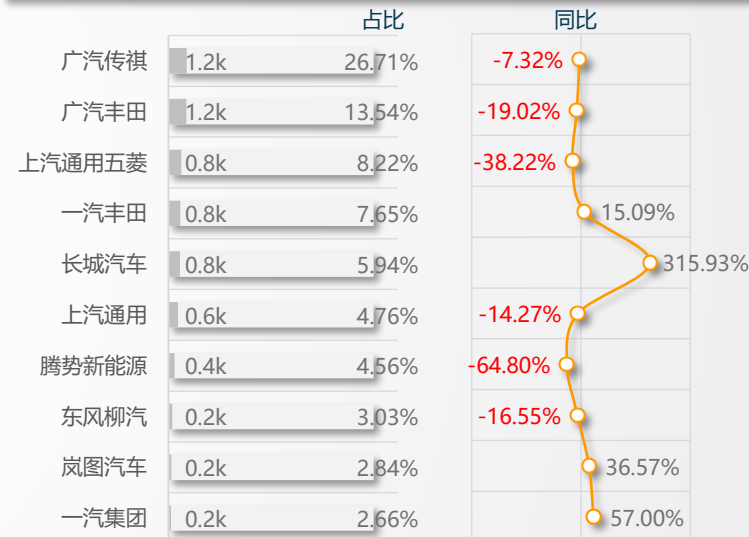


TOP10车企占比

69.29%



MPV



TOP10车企占比

87.72%





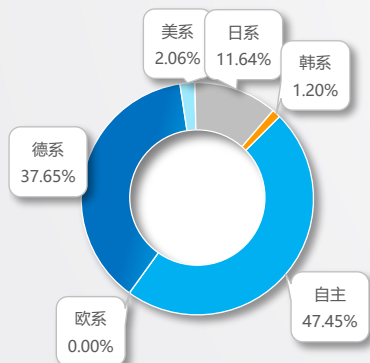
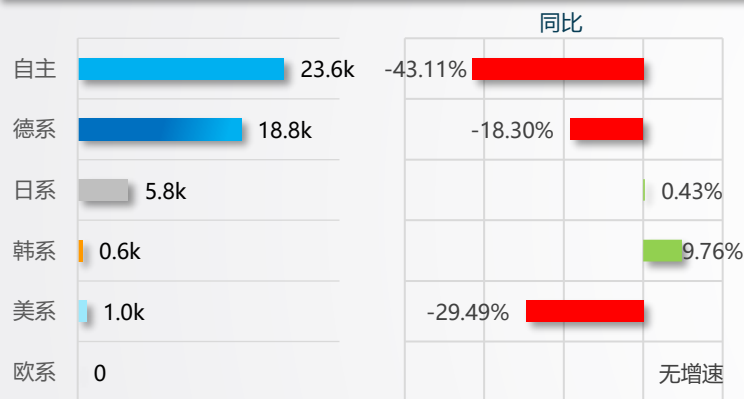
1.6.3-细分市场-车系表现



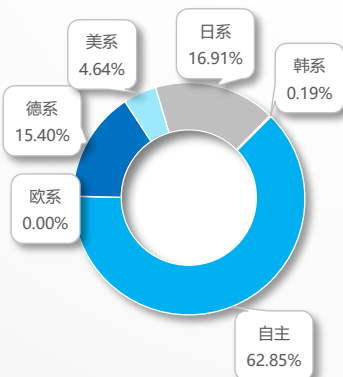
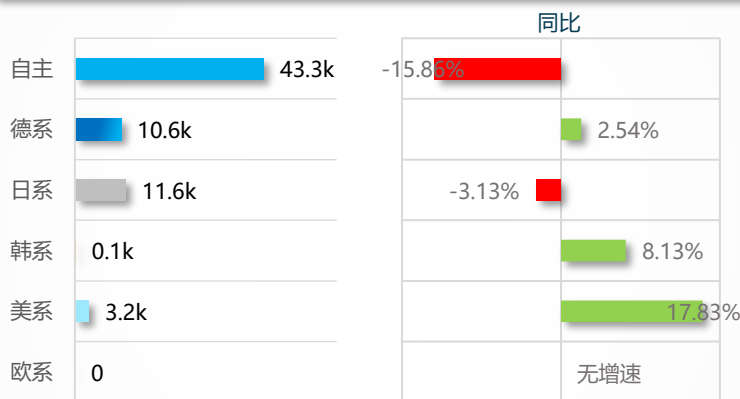
- ◆ 轿车市场自主份额 47.45%、销量 23.6k，同比暴跌 43.11%，是轿车下滑核心原因；德系占比 37.65%，同比下滑 18.30%；日系小幅上涨 0.43%，韩系小幅上涨 9.76%，美系跌幅接近三成，轿车市场仅日韩系小幅回暖。SUV 领域自主份额 62.85%，销量 43.3k，同比下滑 15.88%，跌幅远低于轿车自主；德系、韩系、美系全部上涨，日系小幅回落，SUV 合资板块整体走强，有效对冲自主下滑。MPV 自主占比 60.83%，同比下滑 22.05%，德系近乎清零，日系、美系普遍下跌，仅日系、韩系小幅回落幅度偏小。整体来看，三大品类自主车系全线下滑，轿车自主衰退最为严重；合资在 SUV 回暖明显，轿车仅日韩坚挺，MPV 整体行情偏弱。结合地域特征，本地德系大众在轿车根基稳固，SUV 合资增量突出，自主品牌在全品类承压，日系凭借稳定口碑抗跌优势持续凸显。



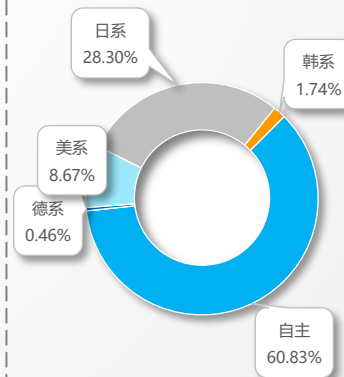
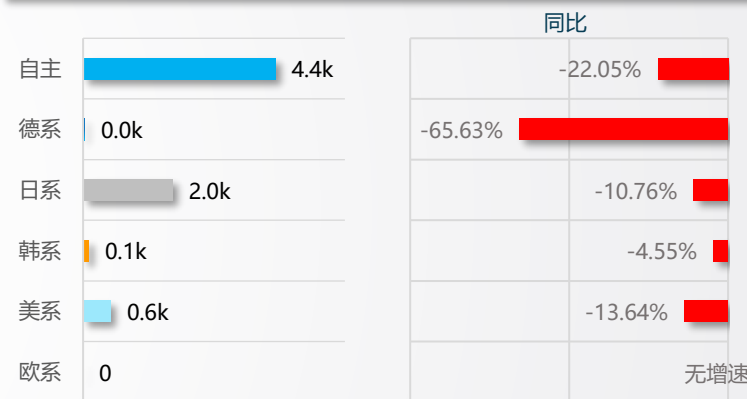
轿车



SUV



MPV





1.6.4-细分市场-燃料结构

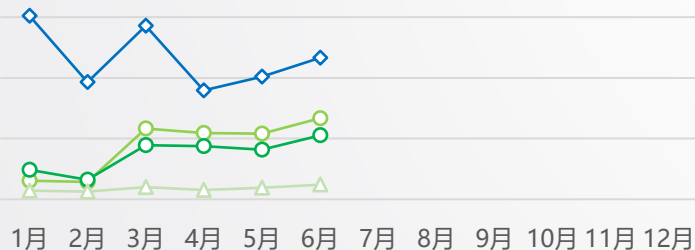
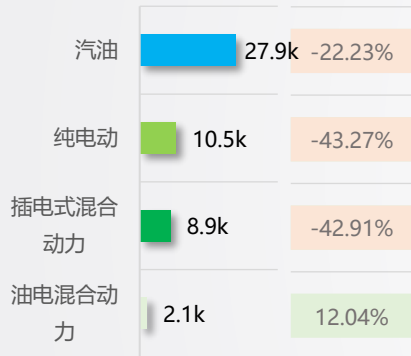


- ◆ 轿车与 SUV 新能源占比同为 39.31%，MPV 新能源占比 34.57%，轿车、SUV 新能源渗透率更高。轿车板块燃油车同比下滑 22.23%，纯电、插混大幅下滑，跌幅均超 42%，仅油电混动小幅上涨 12.04%，是轿车唯一增长能源类型。SUV 市场分化明显，纯电动、油电混动分别大涨 75.48%、71.26%，增程式、插混、汽油车型同步下滑，新能源内部两极分化严重。MPV 整体体量偏小，汽油、纯电、油电混动均下滑，仅插混小幅微降 0.14%，走势最为平稳。从月度走势来看，各品类汽油车型月度波动最大，混动车型整体呈稳步上行态势。燃油车在三个细分市场普遍疲软，纯电在 SUV 回暖明显、在轿车大幅降温，混动车型全品类韧性较强，成为稳定市场的主力，MPV 新能源渗透提升速度慢于轿车与 SUV。



轿车

同比

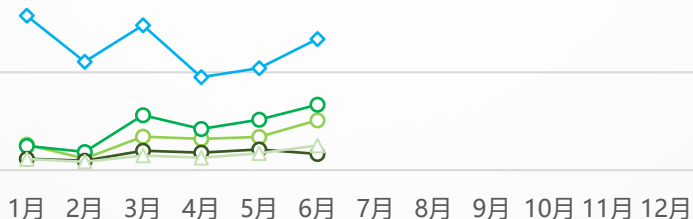
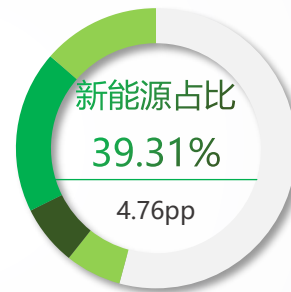
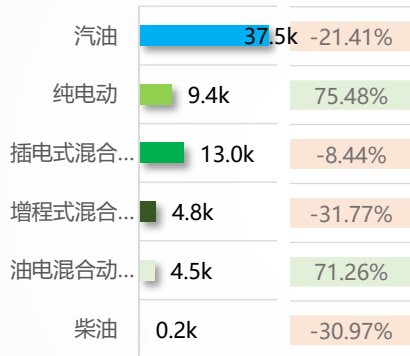


— 汽油 — 纯电动
— 插电式混合动力 — 油电混合动力



SUV

同比

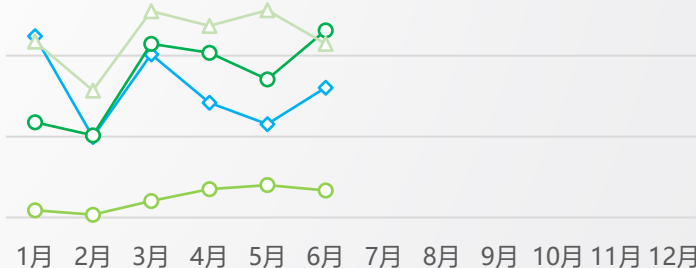
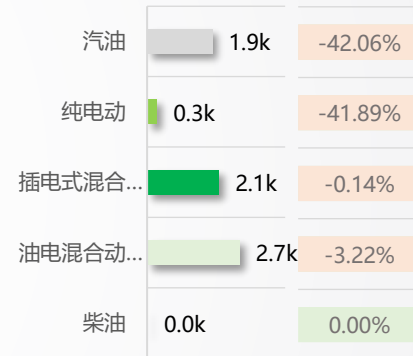


— 汽油 — 纯电动
— 插电式混合动力 — 增程式混合动力
— 油电混合动力



MPV

同比



— 汽油 — 纯电动
— 插电式混合动力 — 油电混合动力



1.6.5-细分市场-动力结构



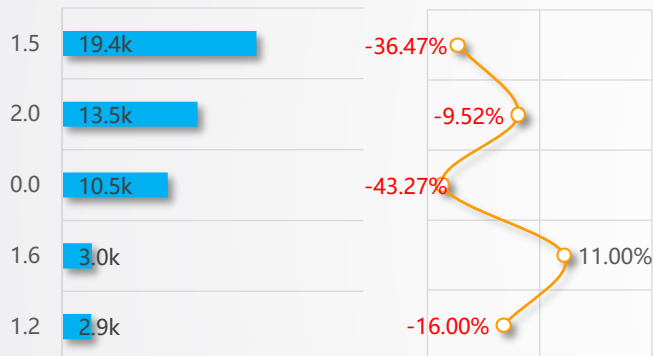
- ◆ 排量维度上，轿车主流集中在 1.5L、2.0L，1.5L 轿车销量最高但同比大跌 36.47%，纯电 0 排量车型降幅 43.27%，仅 1.6L 小幅上涨；SUV 以 1.5L、2.0L 为主，1.5L 体量最大、下滑 17.53%，0 排量纯电大幅增长 75.48%，是 SUV 唯一放量排量；MPV 各排量普遍下滑，0 排量纯电跌幅高达 41.88%，1.5L 依旧是 MPV 主力排量。变速箱结构来看，轿车 7DCT 保有量最高，全系主流变速箱全部下滑，CVT 跌幅接近 40%；SUV 领域 1AT 逆势大涨 21.06%，7DCT、CVT、8AT 均明显回落；MPV 变速箱走势分化极端，4AT 暴涨 469.18%，6MT 暴跌 63.30%，CVT、2AT 同步下行。整体来看，小排量燃油车依旧是市场基础，SUV 新能源零排量快速扩张，轿车新能源严重萎缩；AT 变速箱在 SUV 迎来回暖，双离合、CVT 全线承压，MPV 小众变速箱涨跌异常激进，市场动力、传动结构正在加速向低排量、新能源、AT 变速箱倾斜。



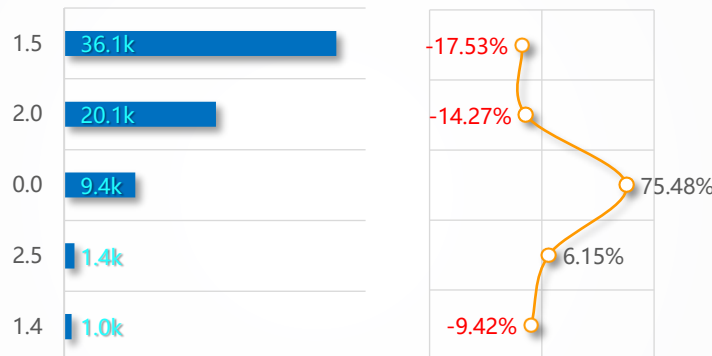
轿车



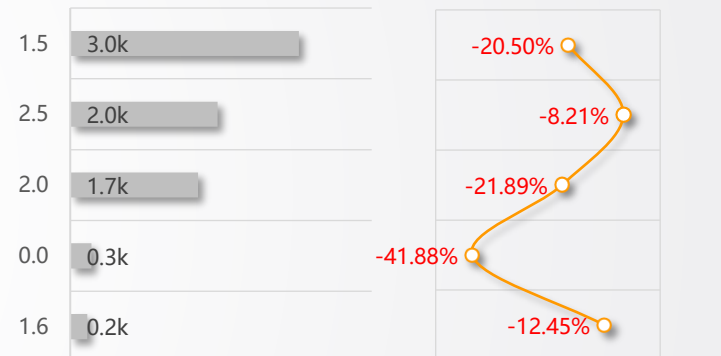
排量



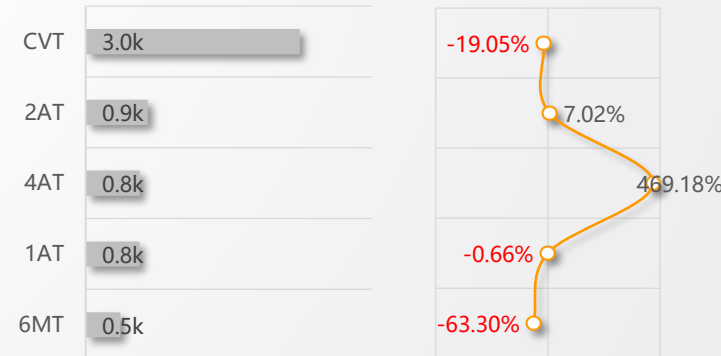
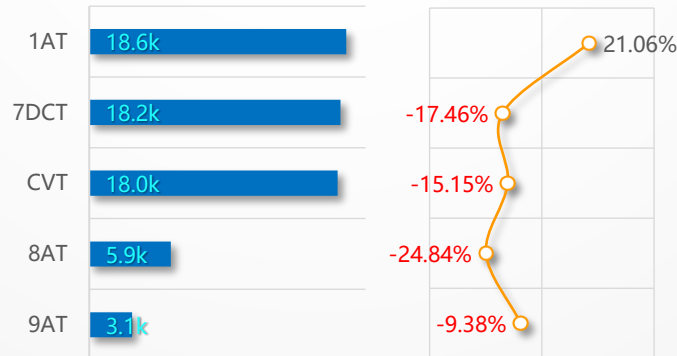
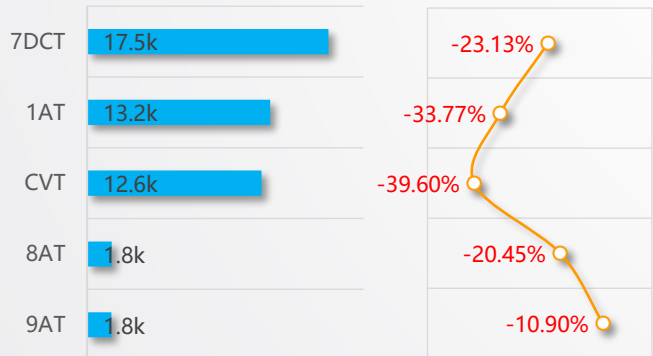
SUV



MPV



变速器





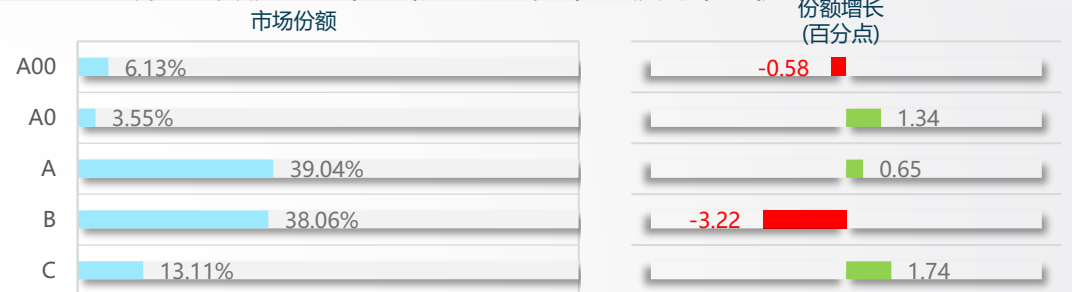
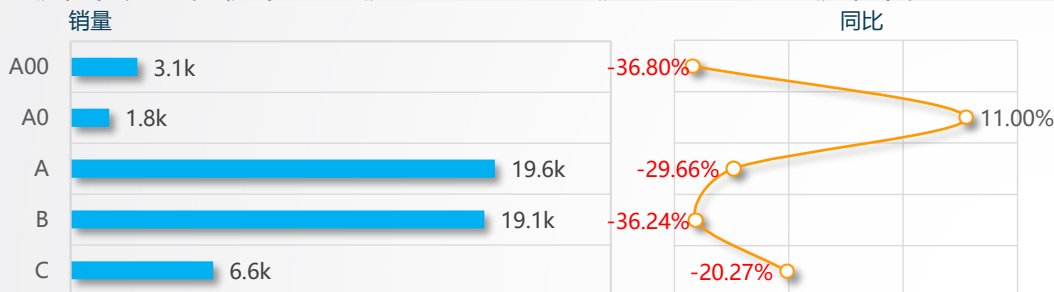
1.6.6-细分市场-车型级别



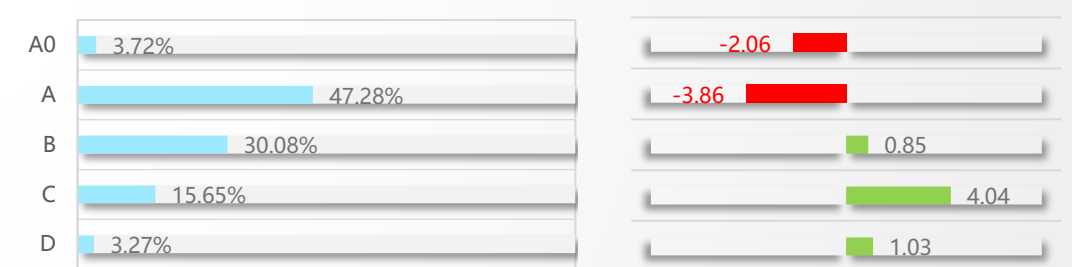
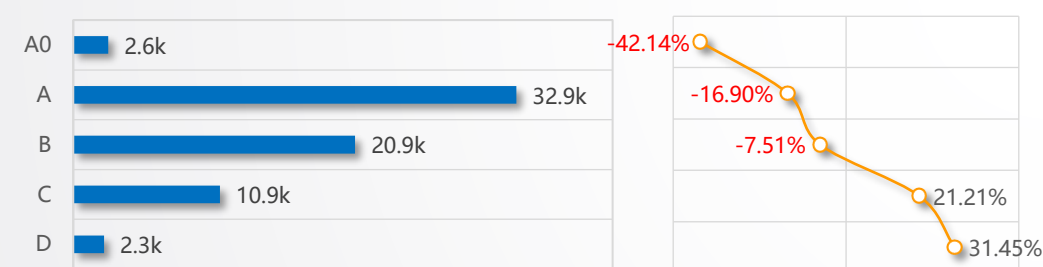
- ◆ 轿车市场 A、B 级是核心体量，A 级轿车销量 19.6k 份额 39.04%，B 级 19.1k 份额 38.06%；B 级轿车同比下滑 36.24%、份额大幅缩水 3.22 个百分点，A00 微型轿车降幅 36.80%，仅 A0、C 级轿车销量与份额小幅上涨，低端代步与中型轿车萎缩明显，中高端轿车需求小幅抬升。SUV 市场 A 级车型一家独大，销量 32.9k 份额 47.28%，但同比下滑 16.90%、份额下滑 3.86 个百分点；A0 级小型 SUV 大幅衰退，B、C、D 级 SUV 全部实现份额增长，中大尺寸 SUV 热度持续走高，市场呈现明显升级趋势。MPV 市场 C 级车型绝对主导，份额 74.27%，同比暴涨 514.63%，份额大涨 6.63 个百分点；微面、轻客、D 级 MPV 大幅下滑，微面份额缩水 7.5 个百分点，低端商用 MPV 快速淘汰，家用中大型 MPV 成为 MPV 赛道唯一增长点。整体来看，全省乘用车消费升级特征突出，轿车向 C 级、SUV 向 CD 级、MPV 向 C 级集中，入门小微车型普遍遇冷，紧凑级主力车型销量下滑，中大级别车型份额持续扩张。



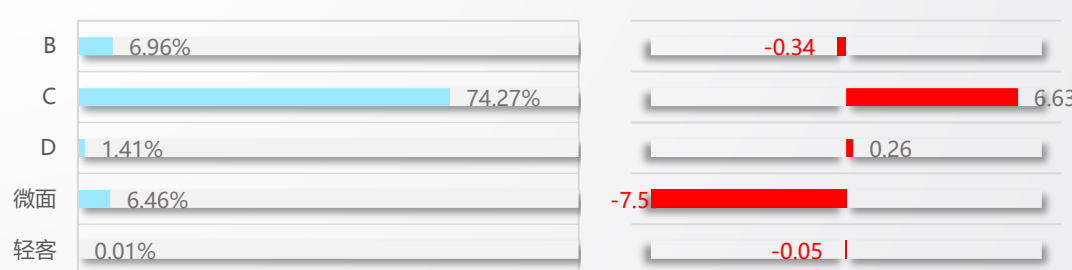
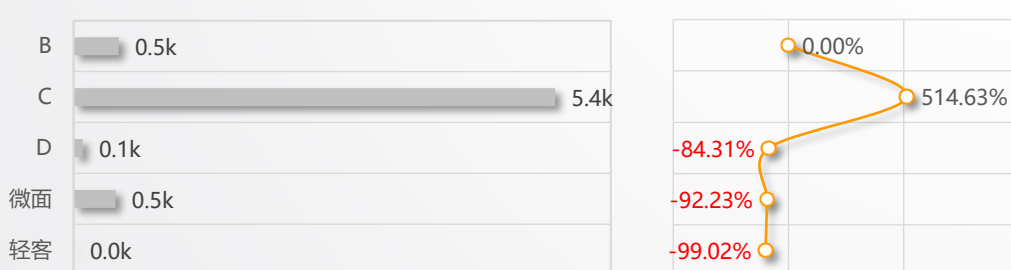
轿车



SUV



MPV





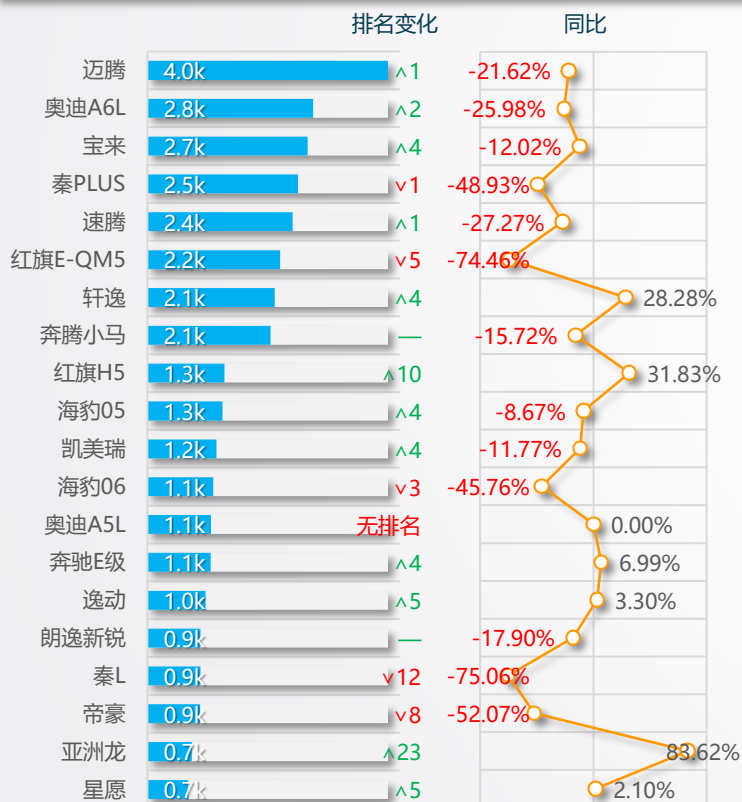
1.6.7-细分市场-TOP20车型



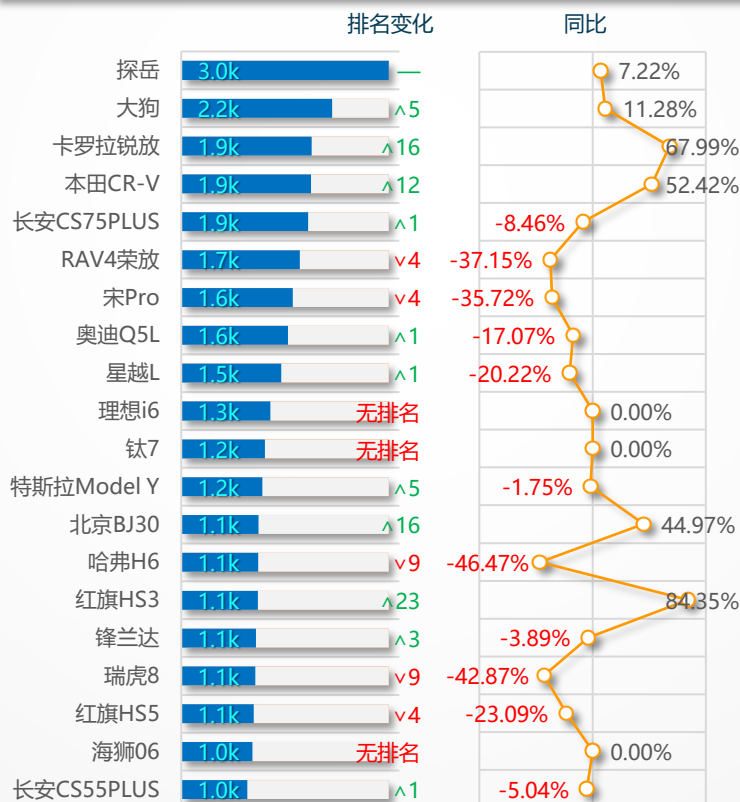
- ◆ 轿车榜单里德系迈腾、奥迪 A6L 稳居前列，合资燃油轿车整体普遍下滑，秦 PLUS、红旗 E-QM5 等主流新能源轿车跌幅惨重；日产轩逸、红旗 H5 等车型逆势上涨，自主高端轿车与日系家用轿车韧性更强。SUV 头部探岳、大狗小幅增长，日系多款车涨幅突出，卡罗拉锐放、本田 CR-V 增幅极高；国产热门燃油 SUV 普遍下滑，理想 i6、钛 7 等新能源新车初次上榜，豪华 SUV 奥迪 Q5L 排名提升。MPV 市场日系赛那领跑，高山暴涨 315.93%，国产传祺 M8 小幅上涨，传统热门 GL8、五菱宏光 S 大幅下跌；腾势 D9、岚图梦想家一跌一涨，大通 G10 涨幅夸张，高端新能源 MPV 走势分化明显。整体来看，吉林市场传统燃油合资轿车根基稳固，SUV 日系车型热度攀升、新能源新品快速入局，MPV 高端化提速，低端商用 MPV 销量大幅缩水；自主新能源主力车型在轿车领域承压较重，在 SUV、MPV 赛道迎来新的增长机会。



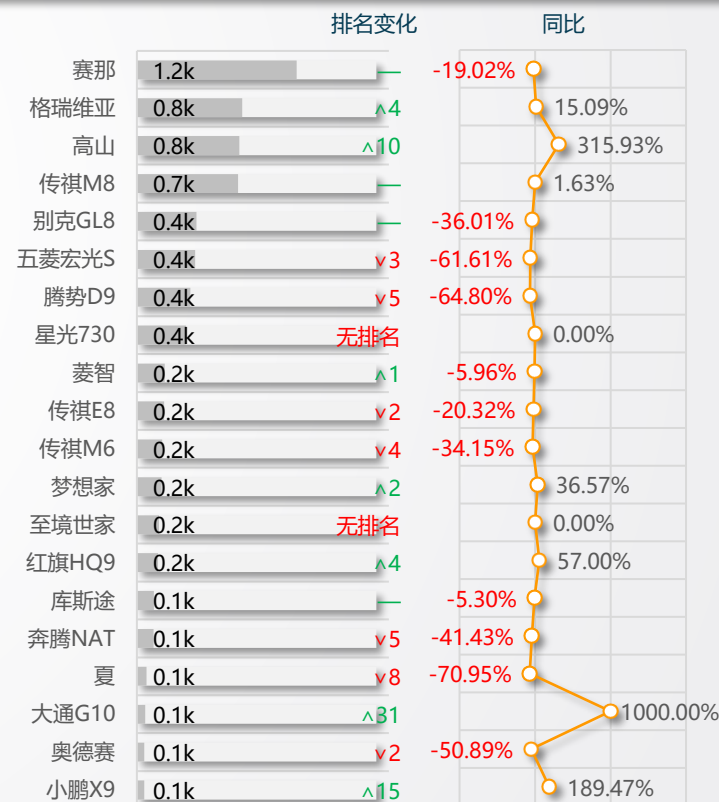
轿车



SUV



MPV





1.6.8-细分市场-交叉型乘用车

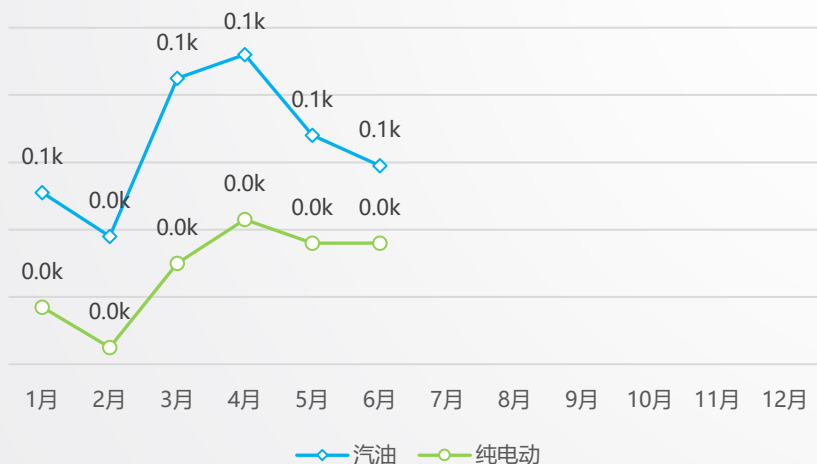


- 交叉型乘用车 1-6 月月度销量整体低位震荡，4 月达到 0.2k 年内峰值，其余月份销量集中在 0.1k 附近，2 月出现阶段性低谷，行业整体体量偏小且增长乏力。燃料结构上汽油车型占比 70.18%，依旧占据绝对主力，纯电动占比 29.82%，插混、增程式等新能源品类暂无销量，电动化渗透进度缓慢。车企端上汽通用五菱、长安汽车、鑫源汽车为主要供给方，头部车企同比降幅普遍超 50%，奇瑞、赛力斯销量近乎归零，行业整体大幅萎缩。主力车型中，春行 M60、五菱宏光 V、五菱之光等经典车型全部大幅下滑，跌幅普遍接近或超过 60%。重点城市方面，重庆、成都销量领跑全国前五城市，但五大城市销量全线同比下滑，昆明跌幅接近 55%，终端市场需求持续疲软。综合来看，交叉乘用车传统燃油车型持续衰退，新能源替代节奏缓慢，主力车企与热门车型普遍遇冷，核心消费城市需求收缩，该细分赛道下行压力较大，短期难以回暖。

月度销量走势



燃料



车企

&

同比

上汽通用五菱	0.4k	-62.92%
长安汽车	0.3k	-50.49%
鑫源汽车	0.1k	-56.31%
奇瑞汽车	0.0k	-14.29%
赛力斯湖北	0.0k	-33.33%

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%

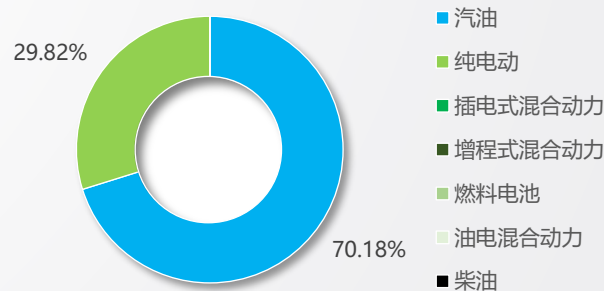
车型

&

同比

睿行M60	0.2k	-49.69%
五菱宏光V	0.2k	-61.65%
五菱之光	0.2k	-69.38%
小海狮X30	0.1k	-61.18%
小海狮X30L	0.0k	-60.82%

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 月吉林进口乘用车整体处于持续下行通道，月度销量对比去年同期全线下滑，1-6 月单月同比跌幅区间在 15.85% 至 34.53%，2、5 月跌幅最为突出。环比走势波动剧烈，年初 1-2 月连续环比大跌，3 月迎来阶段性回暖、环比大涨 56.31%，4-6 月再度连续环比回落，6 月环比小幅回升 11.48%，月度需求起伏较大，市场缺乏稳定向上动力。累计销量层面，1-6 月累计同比跌幅逐月扩大，从 1 月 - 15.85% 一路走低至 1-6 月 - 29.02%，2026 年累计销量持续大幅落后 2025 年同期。从销量柱状图来看，2026 年各月销量均明显低于 2025 年同期水平，上半年单月销量稳定在 0.3k-0.5k 区间，整体体量持续收缩。结合走势来看，吉林进口乘用车市场购买力走弱，短期回暖力度有限，叠加国产高端车型与豪华新能源车型挤压，进口车份额持续承压，后续累计同比跌幅大概率继续小幅加深。





2.2-动力总成



- ◆ 吉林进口乘用车上半年排量结构中，2.0L 排量占比 55.84%，是绝对主力，销量 1.3k 小幅下滑 4.36%；3.0L 占比 39.36%，同比下滑 20.50%；零排量新能源车型同比大跌 57.14%，仅 4.0L 排量车型逆势上涨 49.02%，大排量燃油车型份额小幅提升，进口新能源车在当地遇冷。变速箱层面，8AT 占比 43.78% 稳居首位，销量 1k 同比下滑 32.44%；CVT 占比 26.20%、9AT 占比 18.05%，主流 AT、CVT 变速箱销量普遍下行，7DCT 跌幅高达 63.31%，仅 6AT 小幅上涨。主流动力搭配里，3.0T+8AT 组合份额最高，同比下滑 28.72%；2.0L CVT 小幅增长，其余主流搭配大多明显下滑，2.0T 7DCT 跌幅接近 70%。整体来看，当地进口车依旧高度依赖 2.0L 燃油与 8AT 变速箱，新能源渗透率极低，中小排量主流动力组合销量持续收缩，大排量高端车型韧性更强，变速箱正向 AT 高端版本集中，双离合车型快速萎缩。



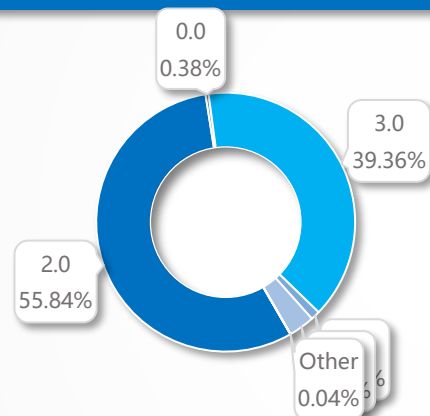
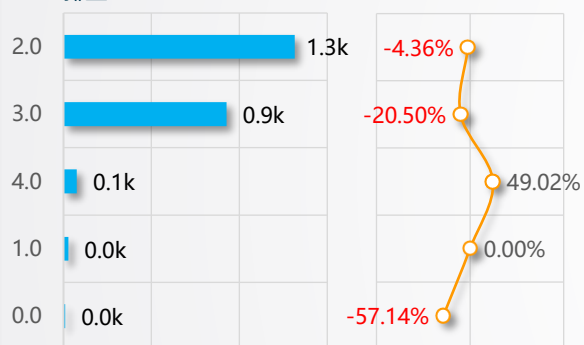
动力结构



排量

TOP5排量

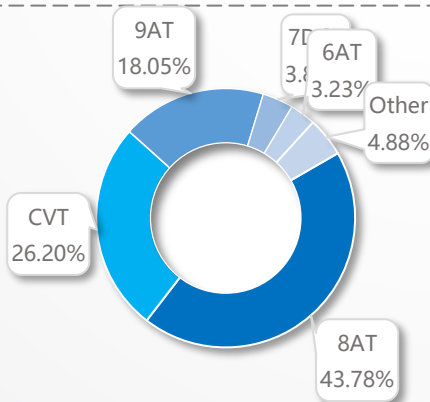
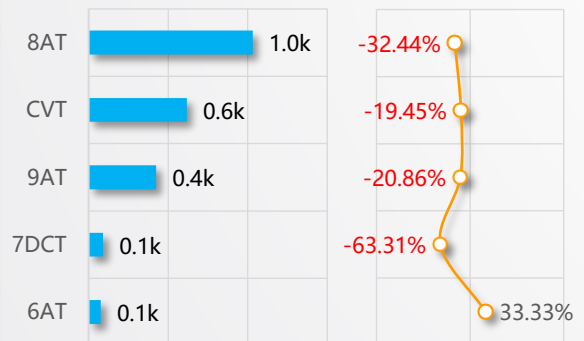
同比



变速器

TOP5变速器

同比



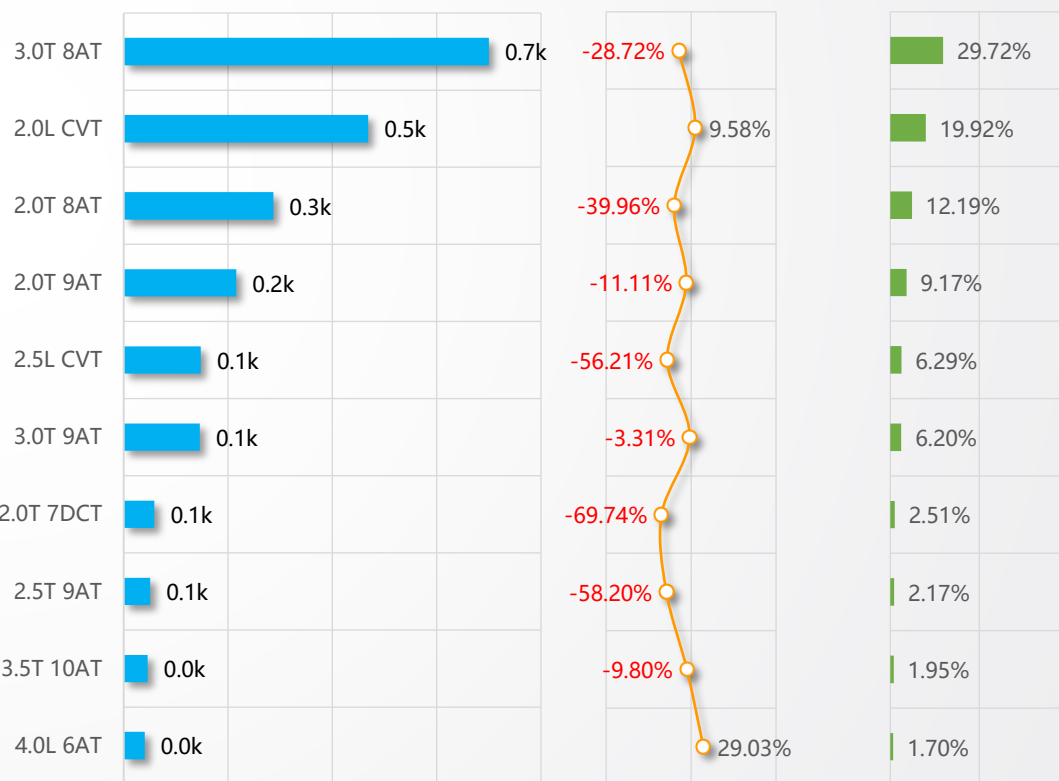
主流搭配



同比



占比





2.3-品牌结构



- ◆ 2026 年上半年吉林进口乘用车以德系、日系为核心，二者合计份额接近八成，德系占比 42.12%、销量 1.0k，同比大跌 36.78%，日系占比 36.09%、销量 0.9k，同比下滑 18.43%；英系份额 18.64% 小幅回落，瑞典品牌降幅高达 54.10%，仅美系、韩系实现小幅增长，整体车系普遍走弱。月度走势上，德系、日系波动幅度最大，在 2 月同步触底后震荡回升，英系走势平缓稳定。车企榜单里丰田汽车领跑，跌幅在头部车企中相对温和，份额小幅上涨；戴姆勒、路虎销量接近持平，奥迪、宝马、沃尔沃跌幅均超 40%，豪华德系品牌下滑尤为明显。品牌端雷克萨斯位居首位，份额稳步提升，奔驰、路虎排名稳固，奥迪、宝马份额明显缩水。整体来看，当地进口高端豪华品牌需求降温，德系豪华品牌承压最重，日系豪华雷克萨斯抗跌性更强，小众品牌市场空间持续收缩，市场份额进一步向头部日系、德系头部品牌集中。



TOP10车企

同比

份额&增长

丰田汽车

0.8k

-19.11%

34.69%

4.25

戴姆勒

0.4k

-24.70%

18.64%

1.07

路虎汽车

0.4k

-22.57%

18.64%

1.55

奥迪汽车

0.3k

-45.03%

11.51%

-3.35

宝马汽车

0.2k

-42.86%

6.96%

-1.69

保时捷

0.1k

-47.59%

3.69%

-1.31

沃尔沃

0.1k

-54.10%

2.38%

-1.30

大众汽车

0.0k

-22.50%

1.32%

0.11

铃木汽车

0.0k

46.15%

0.81%

0.41

克莱斯勒

0.01k

100.00%

0.51%

0.33

TOP10品牌

同比

份额&增长

雷克萨斯

0.7k

-18.49%

29.77%

3.85

奔驰

0.4k

-24.70%

18.64%

1.07

路虎

0.4k

-22.57%

18.64%

1.55

奥迪

0.3k

-45.03%

11.51%

-3.35

宝马

0.1k

-44.23%

6.16%

-1.68

丰田

0.1k

-22.67%

4.93%

0.40

保时捷

0.1k

-47.59%

3.69%

-1.31

沃尔沃

0.1k

-54.10%

2.38%

-1.30

大众

0.0k

-22.50%

1.32%

0.11

MINI

0.0k

-29.63%

0.81%

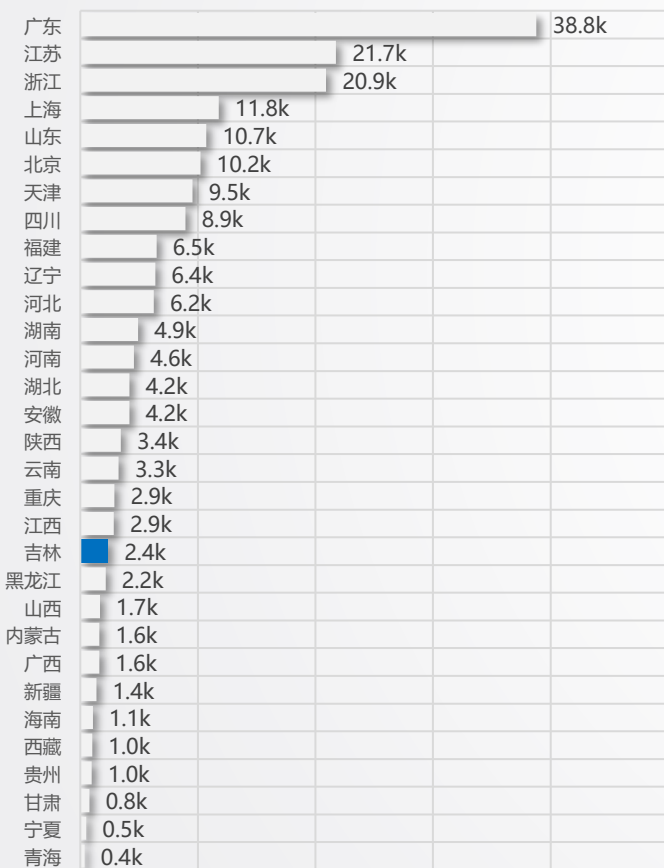
-0.01



2.4-区域概况



- ◆ 2026 年上半年吉林省进口乘用车整体全国占比仅 1.19%，全国排名稳定在第 20 位，位次未发生变动，市场体量在全国处于中下游水平。全国维度来看，广东、江苏、浙江等沿海省份进口车销量遥遥领先，吉林省 2.4k 的总量与头部省份差距悬殊，内陆发达省份也普遍高于吉林，区域消费能力差距明显。省内城市分化十分突出，长春以 2.2k 的销量成为绝对核心，集中全省绝大多数进口乘用车销量，但同比下滑 28.78%；吉林市仅有 0.1k 销量，同比下滑 22.62%。其余地市需求普遍低迷，延边、通化、四平、白山、白城、辽源销量近乎归零，并且全部同比大幅下跌，白城跌幅高达 76.47%，仅松原小幅微涨 2.94%。整体来看，吉林进口车市场高度依赖省会长春，全省多地消费需求持续萎缩，缺乏多点支撑；对比沿海经济强省，本地高端进口车购买力偏弱，短期份额与排名很难实现提升。



本期排名

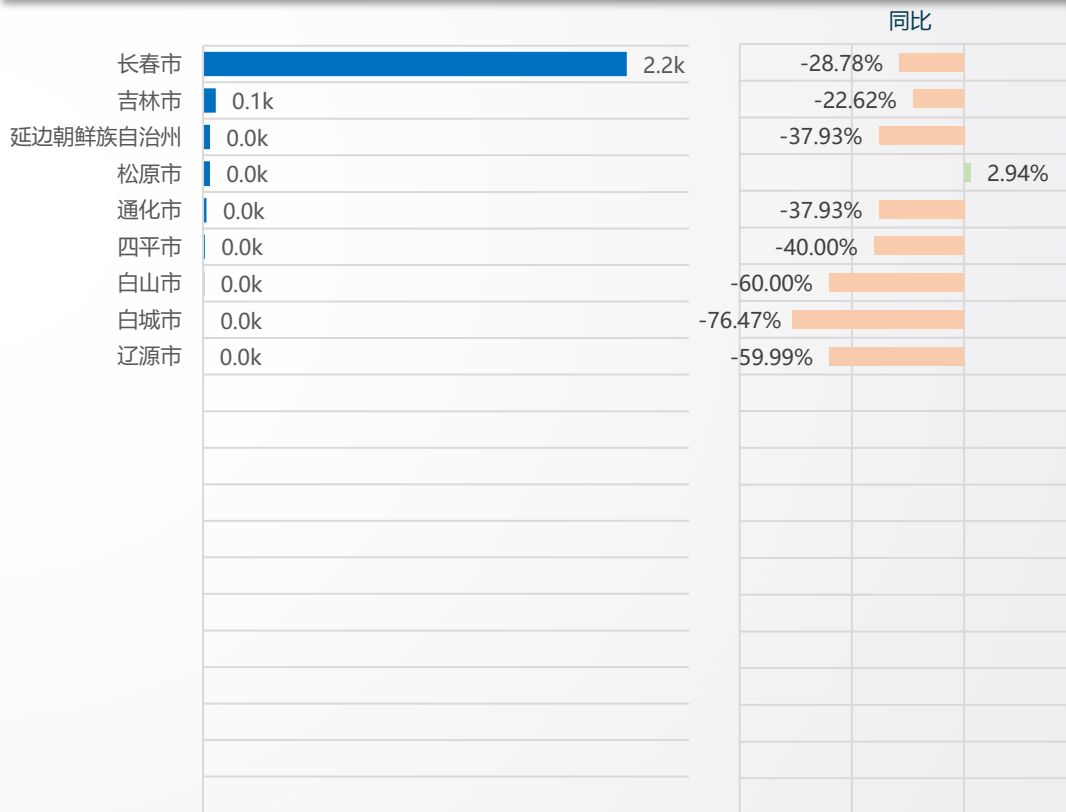
» 第20位

排名较上年变化

■ 保持不变



城市





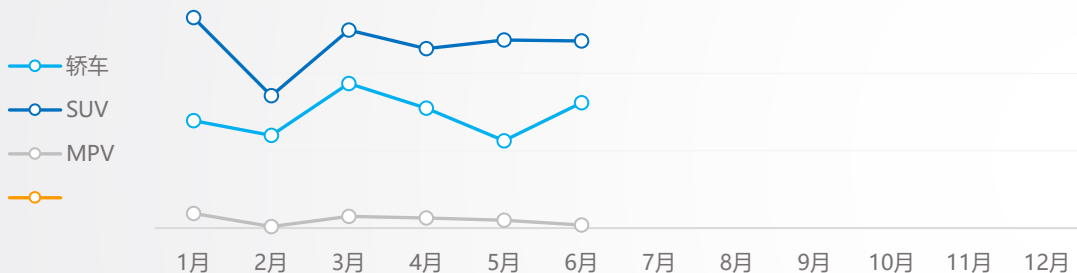
2.5- 进口乘用车销售结构



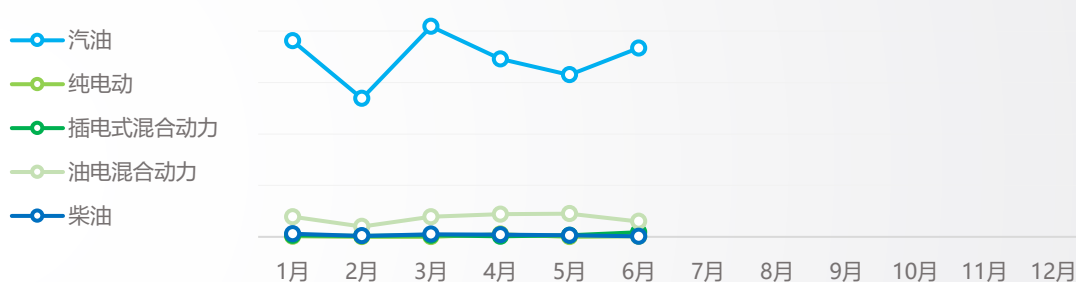
- ◆ 2026 年上半年吉林进口乘用车车型结构里，SUV 以 60.13% 的份额稳居第一，销量 1.4k，同比下滑 24.36%；轿车占比 37.20%，销量 0.9k，同比大跌 34.92%；MPV 占比仅 2.68%，销量 0.1k，同比下滑 37%。从月度走势来看，轿车、SUV 月度销量波动明显，2 月同步走低，后续小幅震荡回升，MPV 走势平稳但体量极小，三类车型全部同比下滑，轿车降幅最为突出。燃料结构上汽油车型占比 88.62%，是绝对主流，销量 2.1k，同比下滑 27.59%；油电混动占 9.21%，同比下滑 44.36%；纯电动大幅萎缩 66.67%，仅插混、柴油车型小幅增长，但二者基数极低，难以改变燃油主导的格局。整体来看，当地进口车消费依旧偏爱 SUV，轿车需求下滑更快；能源结构高度依赖燃油车，新能源渗透率偏低，纯电动进口车市场接受度持续走低，仅小众插混、柴油车型小幅回暖，整个进口乘用车市场各类主流品类需求普遍收缩。



车型大类



燃料结构

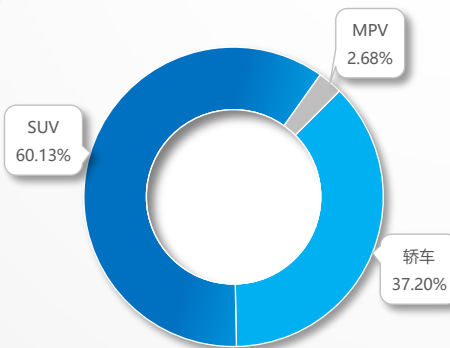


本期销量

同比

增量

轿车	0.9k	-34.92%	-470
SUV	1.4k	-24.36%	-456
MPV	0.1k	-37.00%	-37

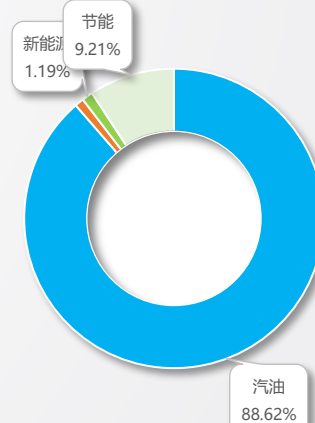


本期销量

同比

增量

汽油	2.1k	-27.59%	-795
纯电动	0.0k	-66.67%	-14
插电式混合动力	0.02k	61.54%	+8
油电混合动力	0.2k	-44.36%	-173
柴油	0.02k	75.00%	+9





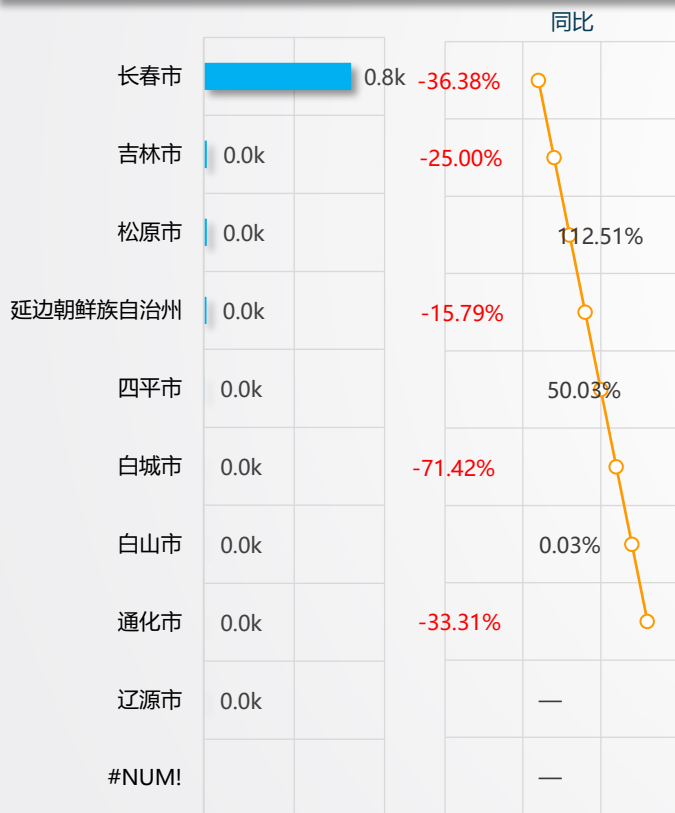
2.5.1-细分市场-销量分布



- ◆ 吉林省内进口轿车、SUV、MPV 三大细分市场高度集中于长春市，其余地市销量普遍微乎其微，市场地域失衡问题突出。轿车板块长春销量 0.8k，同比下滑 36.38%，为省内轿车唯一主力城市；吉林、延边、通化等地小幅下跌，白城跌幅高达 71.42%，仅松原、四平小幅逆势上涨，但基数极低，无法对冲整体下滑。SUV 作为当地进口车主流品类，长春销量 1.3k，同比下降 23.05%，跌幅小于轿车；各地市普遍大幅缩水，白城、辽源跌幅接近 90%，通化、延边下滑幅度也超过 45%，仅吉林市跌幅相对温和。MPV 整体体量最小，长春贡献 0.05k 销量，同比下滑 29.33%，吉林、四平、松原、延边等地近乎归零，跌幅接近 100%，仅通化、辽源有极微量增量。整体来看，全省进口乘用车消费高度绑定长春，各地级市高端进口车需求持续萎缩，SUV 抗跌性优于轿车，MPV 市场基本沦陷，全省进口车下沉市场拓展乏力，后续整体销量仍有下行压力。



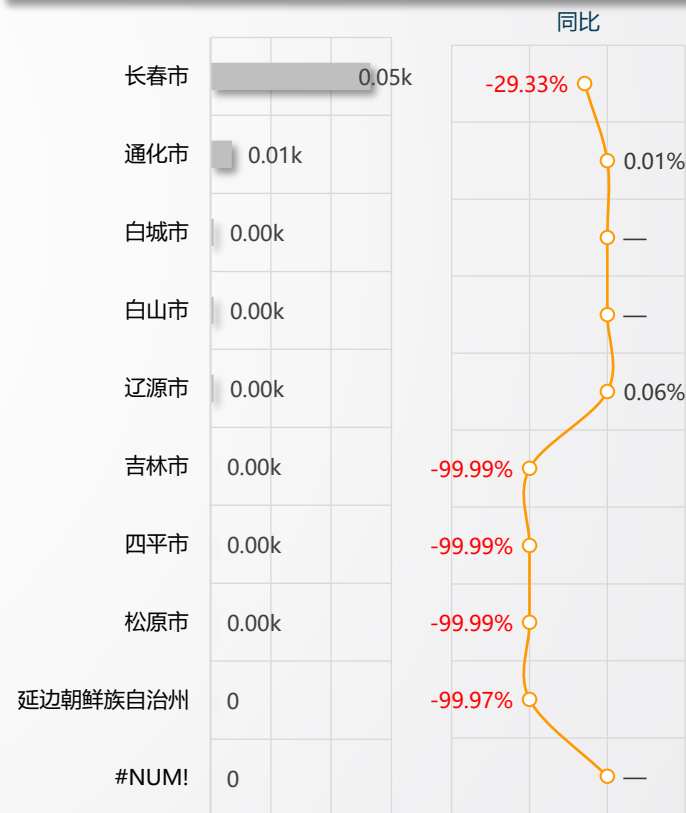
轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.2-细分市场-主流车企&车系分布



- ◆ 轿车细分市场中日系丰田独占半壁江山，占比 50.57%，销量 0.44k，同比小幅下滑 21.03%；德系戴姆勒、奥迪、宝马紧随其后，三家份额合计接近 45%，且跌幅普遍偏高，奥迪降幅达 53.38%，豪华德系轿车需求明显疲软，仅有少数小众品牌销量持平。SUV 作为当地核心品类，路虎、丰田、戴姆勒形成三强格局，路虎占比 31% 位居首位，丰田抗跌性最强，跌幅仅 10.60%；奥迪、保时捷、宝马等德系豪华 SUV 大幅下滑，仅铃木、克莱斯勒实现逆势增长，但体量过小难以拉动大盘。MPV 市场高度单一，丰田一家占据 98.41% 份额，同比下滑 38%，其余品牌几乎没有销量，市场选择极度匮乏。从车系维度来看，轿车、SUV 以德日两大车系为主，德系整体跌幅更深，日系稳定性更强；MPV 基本被日系垄断。整体而言，日系品牌在吉林进口市场稳定性更强，德系豪华车型全线走弱，各细分赛道头部品牌垄断加剧，小众车企生存空间持续压缩。



轿车(含跑车)

		占比	同比
丰田汽车	0.44k	50.57%	-21.03%
戴姆勒	0.14k	15.87%	-32.85%
奥迪汽车	0.13k	14.96%	-53.38%
宝马汽车	0.12k	13.81%	-42.65%
保时捷	0.03k	3.20%	-54.10%
沃尔沃	0.01k	1.03%	-57.14%
富士重工	0.00k	0.34%	0.00%
本田汽车	0.00k	0.11%	-50.00%
福特汽车	0.00k	0.11%	0.00%
阿斯顿马...	0.00k	0.00%	0.00%



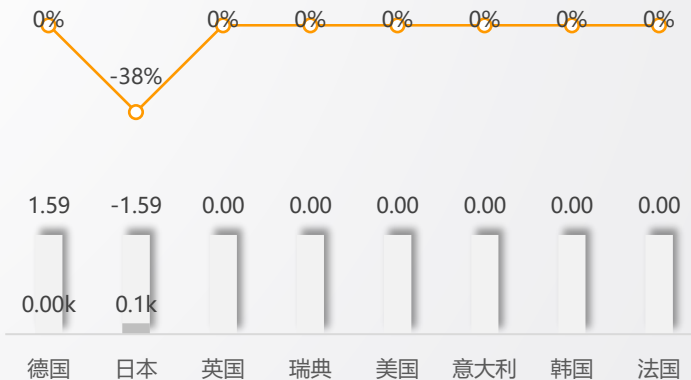
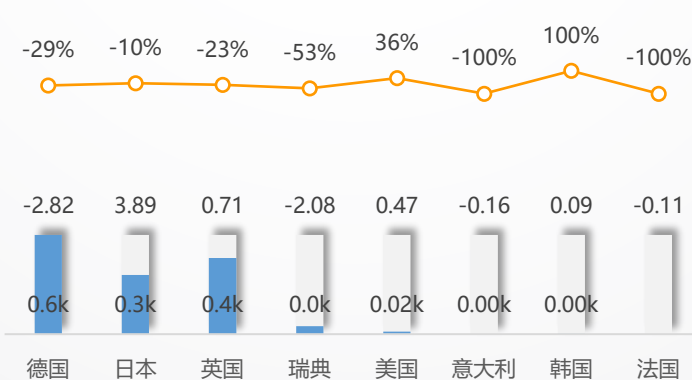
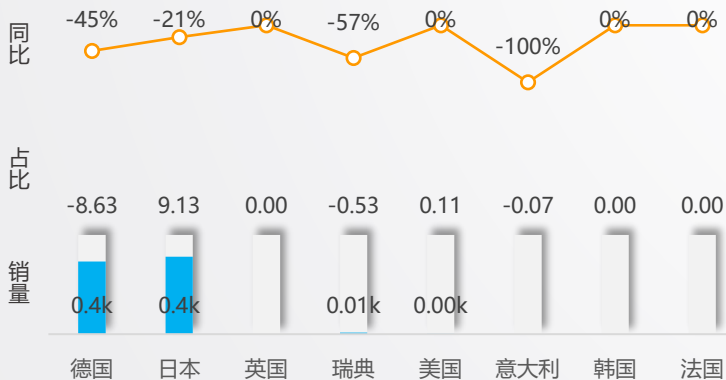
SUV

		占比	同比
路虎汽车	0.44k	31.00%	-22.57%
丰田汽车	0.31k	22.03%	-10.60%
戴姆勒	0.30k	21.12%	-20.48%
奥迪汽车	0.14k	9.89%	-33.96%
保时捷	0.06k	4.17%	-43.81%
沃尔沃	0.05k	3.32%	-53.47%
宝马汽车	0.04k	3.04%	-43.42%
大众汽车	0.03k	2.19%	-22.50%
铃木汽车	0.02k	1.34%	46.15%
克莱斯勒	0.01k	0.85%	100.00%



MPV

		占比	同比
丰田汽车		98.41%	-38.00%
戴姆勒	1	1.59%	0.00%
大众汽车	0	0.00%	0.00%
通用汽车	0	0.00%	0.00%
	0		





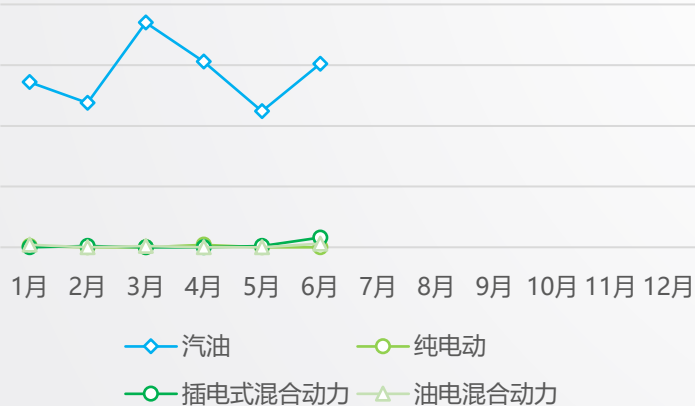
2.5.3-细分市场-燃料结构



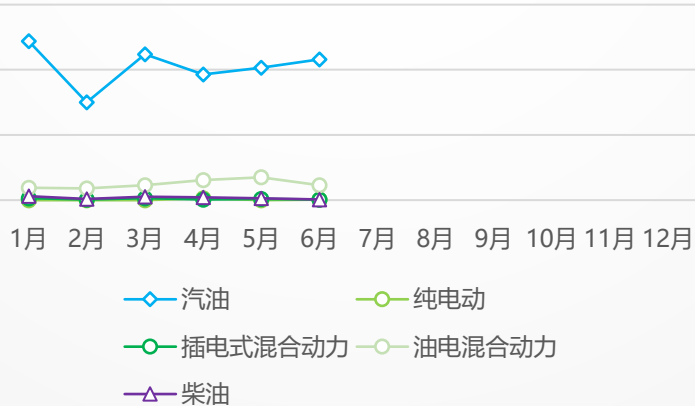
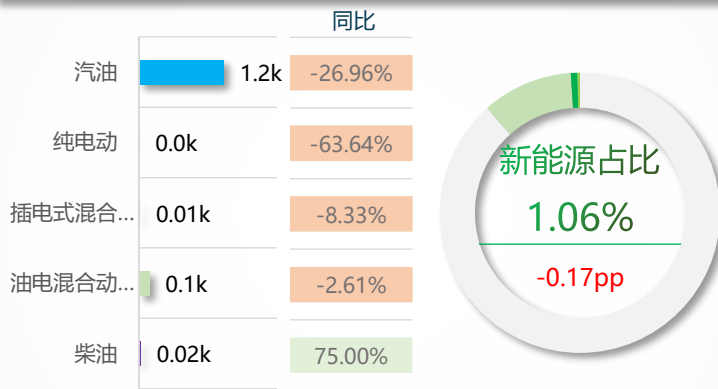
- ◆ 三大细分市场均以汽油动力为绝对主力，进口新能源整体渗透率极低，燃油车刚需特征显著。轿车板块汽油车型销量 0.9k，同比下滑 28.55%，新能源占比 1.48%，小幅提升 0.67 个百分点；插混基数极小但同比暴涨 900%，纯电动、油电混动分别大跌 70%、95.62%，混动车型萎缩严重。SUV 汽油车型销量 1.2k，同比下滑 26.96%，新能源占比 1.06%，环比小幅回落 0.17 个百分点；纯电动降幅达 63.64%，油电混动小幅下滑，仅柴油车型实现 75% 的增长，插混小幅回落，新能源整体表现疲软。MPV 市场不存在纯电与插混车型，新能源占比为 0，汽油车型销量持平，油电混动同比下滑 38%，动力结构最为单一。从月度走势来看，各品类汽油车波动幅度最大，新能源车型月度销量长期处于低位，仅有轿车插混、SUV 柴油车型阶段性小幅走高。整体来看，吉林进口乘用车新能源接受度普遍偏低，轿车新能源略有回暖，SUV 新能源份额小幅回落，MPV 完全没有新能源进口车型，燃油车依旧牢牢掌控市场主流。



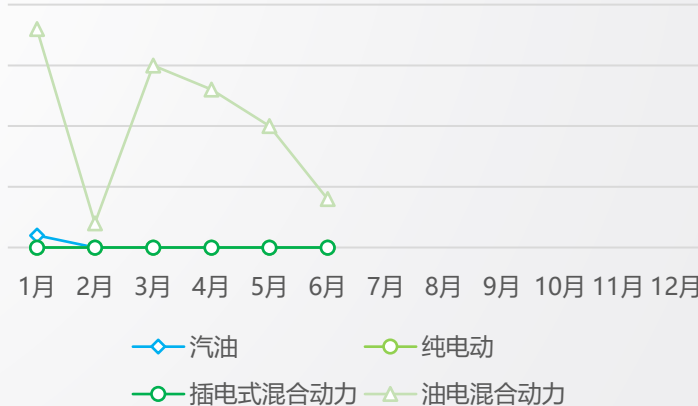
轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.4-细分市场-动力结构



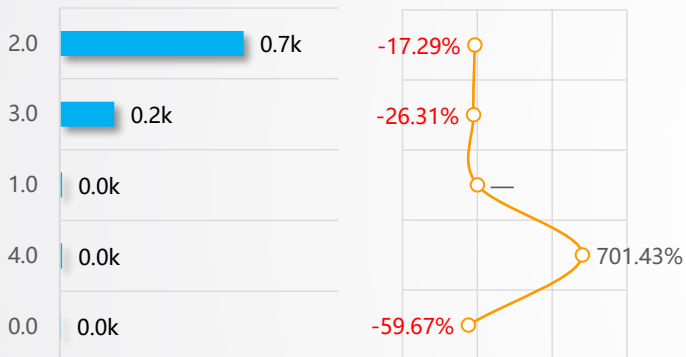
- ◆ 从排量结构来看，轿车市场 2.0L 排量车型销量最高，是主流选择，3.0L 排量车型次之，二者同比均下滑，大排量 4.0L 车型基数极低但涨幅突出，新能源 0 排量车型大幅缩水；SUV 主流集中在 3.0L、2.0L，4.0L 小幅上涨，小排量与新能源零排量销量大幅下跌；MPV 仅有 2.0L 排量车型，其余排量暂无销量，结构极度单一，可见吉林进口车偏好中大排量燃油机型，小排量与新能源动力接受度偏低。变速箱层面，轿车 CVT 占比最高，8AT、9AT、双离合全部同比下滑，双离合跌幅最为严重；SUV 以 8AT 为主力，9AT 紧随其后，6AT、CVT 小幅回暖，高端 10AT 小幅下降；MPV 仅有 CVT 与 6AT，CVT 下滑明显，6AT 小幅上涨。整体市场更青睐 AT 与 CVT 这类平顺稳定的变速箱，双离合在进口轿车市场需求快速萎缩。综合来看，当地进口车偏爱 2.0L、3.0L 中大排量，AT 变速箱认可度最高，新能源小排量、双离合车型市场持续走低，高端大排量车型虽增速亮眼，但体量过小难以改变整体下行趋势。



轿车(含跑车)



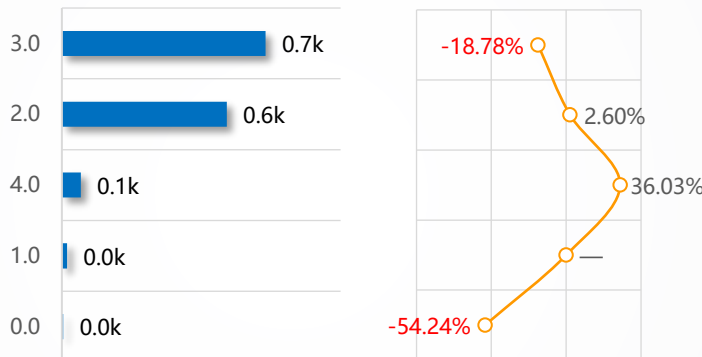
排量



SUV



排量



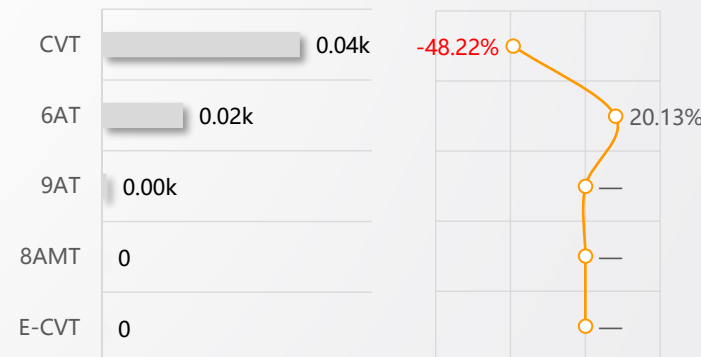
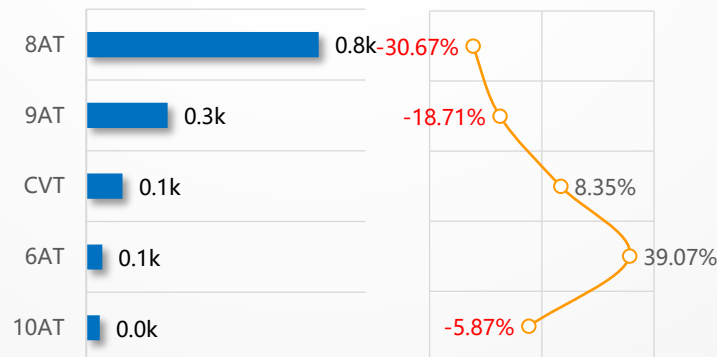
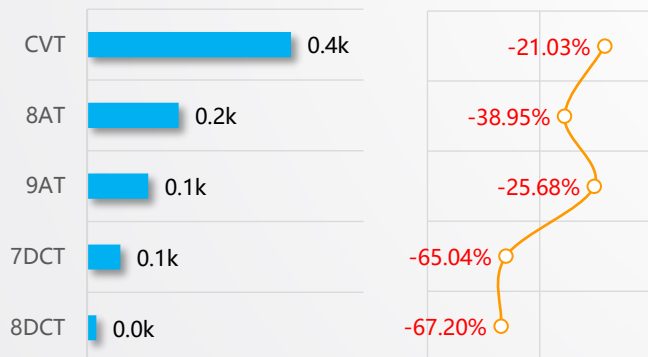
MPV



排量



变速器





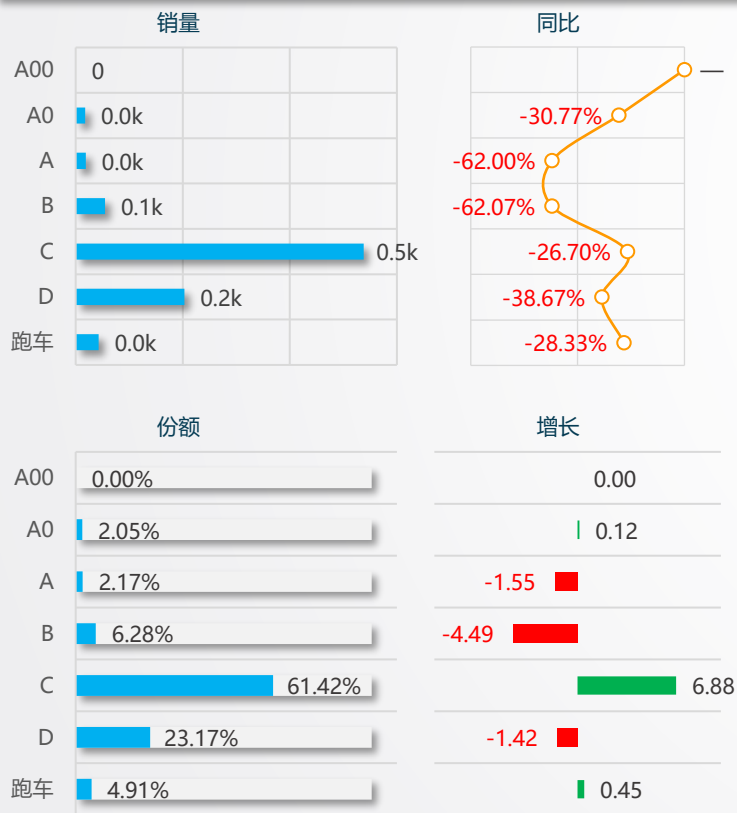
2.5.5-细分市场-车型级别



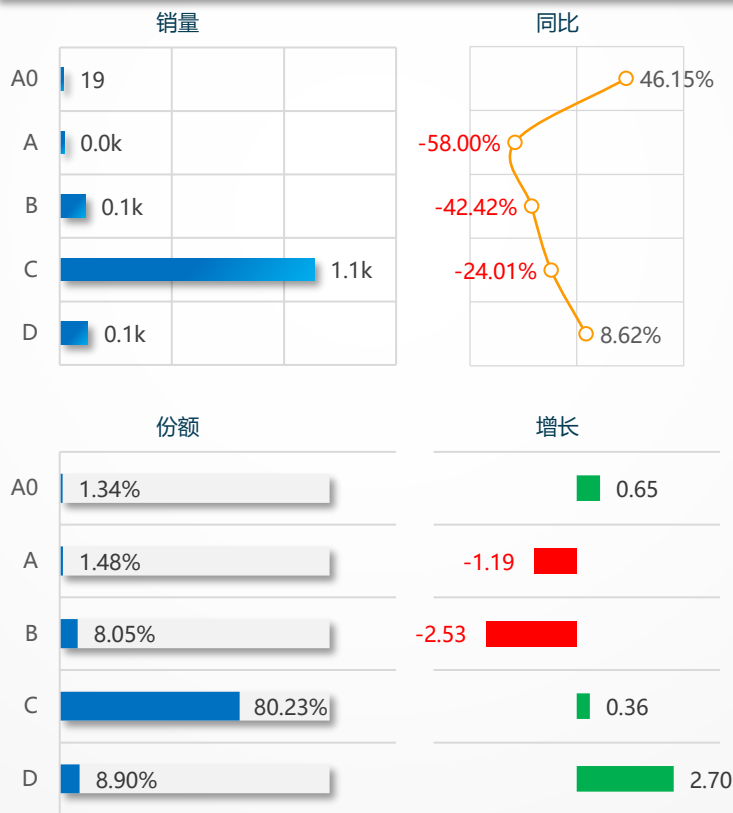
- ◆ 吉林进口乘用车市场整体向中大型高端车型集中，入门级别车型持续萎缩，C 级轿车、C 级 SUV 成为绝对主力。轿车领域 C 级车份额 61.42%、销量 0.5k，跌幅 26.70%，份额小幅扩张；D 级轿车占比 23.17%，同比下滑 38.67%；A、B 级轿车跌幅均超 60%，入门轿车需求大幅降温，仅跑车份额小幅提升。SUV 市场 C 级 SUV 份额高达 80.23%，销量 1.1k，跌幅 24.01%，是核心支柱；D 级 SUV 小幅上涨 8.62%，A0 级 SUV 逆势大涨 46.15%，A、B 级 SUV 下滑明显，小型、紧凑型 SUV 受众收缩。MPV 市场结构高度单一，仅有 C 级 MPV 在售，份额 100%，销量同比下滑 37%，其余级别暂无销量。从份额变化来看，轿车 C 级、跑车，SUV A0 级、C 级、D 级份额小幅上涨，其余中小级别份额普遍缩水。整体来看，当地进口消费偏爱高端中大尺寸车型，低端入门车型市场不断收缩，高端 D 级车型韧性更强，MPV 品类选择单一且整体销量下滑，市场高端化趋势十分明显。



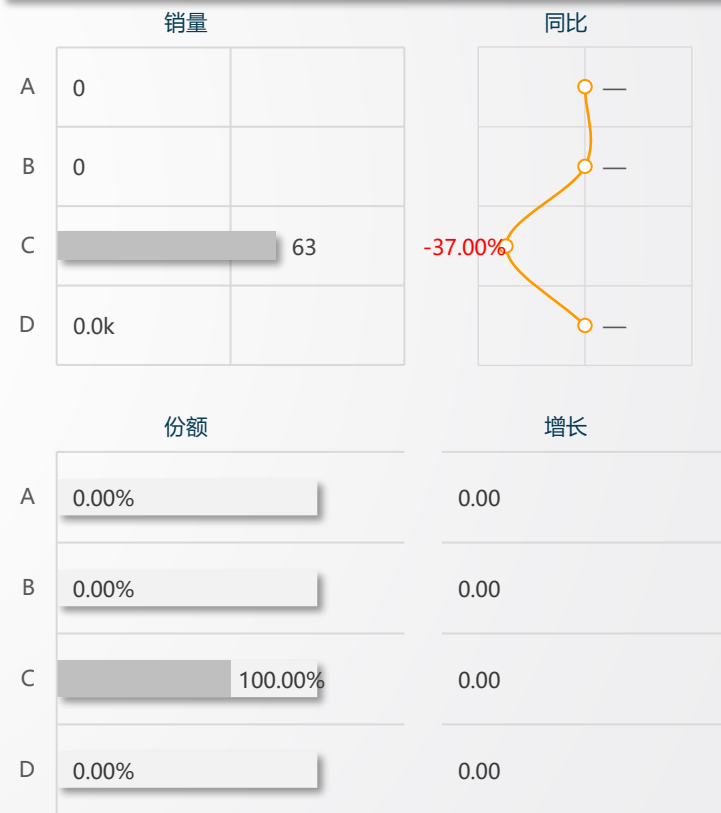
轿车



SUV



MPV





2.5.6-细分市场-TOP20车型



- ◆ 轿车榜单里雷克萨斯 ES 以 442 辆稳居榜首，是进口轿车绝对主力，仅奔驰 E 级、保时捷 911、MINI JCW 三款车型同比上涨，其余主流豪华轿车普遍下滑，奥迪 A5、A7、帕拉梅拉跌幅超过 75%，德系高端轿车疲软明显，奔驰 E 级凭借终端优惠排名大幅提升。SUV 市场揽胜领跑，奔驰 GLE、卫士紧随其后，雷克萨斯 RX、兰德酷路泽走势稳健，迈巴赫 GLS 暴涨 137.5%、吉姆尼涨幅 46.15%，宝马 X7、雷克萨斯 LX 小幅上涨；奥迪 Q7、沃尔沃 XC90、Macan 等车型跌幅偏高，德系主流 SUV 承压明显。MPV 赛道埃尔法销量最高但同比腰斩，雷克萨斯 LM 逆势上涨 33.33%，其余多款车无销量，市场高度依赖日系高端 MPV。综合来看，日系车型整体稳定性更强，德系豪华车型多数销量下滑，少数高端定制越野、小众车型逆势走高，MPV 品类选择稀少且头部车型下滑明显，市场高端化、小众精品化趋势凸显。



TOP20轿车

车型	销量	同比	排名升降
雷克萨斯ES	442	-20.93%	—
奥迪A8	84	-30.00%	—
奔驰-迈巴赫S级	43	-31.75%	—
奔驰E级	36	24.14%	^8
宝马4系	33	-38.89%	—
宝马7系	32	-33.33%	^1
奔驰S级	32	-38.46%	v1
奥迪A6	27	-52.63%	v4
MINI	14	-44.00%	^4
宝马5系	14	-41.67%	^4
奔驰CLE	13	-56.67%	—
宝马2系	12	-42.86%	^3
Panamera	11	-75.56%	v4
保时捷718	10	0.00%	^7
奥迪A5	8	-82.98%	v7
沃尔沃V90	7	-61.11%	^1
奥迪A7	6	-80.00%	v6
保时捷911	6	20.00%	^7
MINI JCW	4	300.00%	^23
宝马M2	4	-50.00%	^2



TOP20 SUV

车型	销量	同比	排名升降
揽胜	209	-11.44%	—
奔驰GLE级	157	-23.79%	^1
卫士	156	-30.36%	v1
雷克萨斯RX	141	-7.84%	^1
奥迪Q7	117	-39.06%	v1
兰德酷路泽	54	-3.57%	^4
雷克萨斯NX	52	-38.82%	^1
揽胜 SPORT	50	-41.18%	—
沃尔沃XC90	47	-53.47%	v3
卡宴Cayenne	46	-41.03%	v1
奔驰GLS级	46	-9.80%	—
途锐	31	-22.50%	—
雷克萨斯LX	27	3.85%	^1
宝马X7	25	4.17%	^2
奔驰-迈巴赫GLS级	19	137.50%	^15
雷克萨斯GX	19	-13.64%	^2
吉姆尼	19	46.15%	^7
奔驰GLC级 Coupe	18	-25.00%	v2
奔驰G级	15	-28.57%	—
Macan	13	-51.85%	v7



MPV

车型	销量	同比	排名升降
埃尔法	42	-50.59%	—
雷克萨斯LM	20	33.33%	—
奔驰V级	1	0.00%	^5
大众ID.Buzz	0	0.00%	^4
格瑞维亚	0	0.00%	^3
萨尔法	0	0.00%	^2
赛那	0	0.00%	^1
雪佛兰Express	0	0.00%	—



03

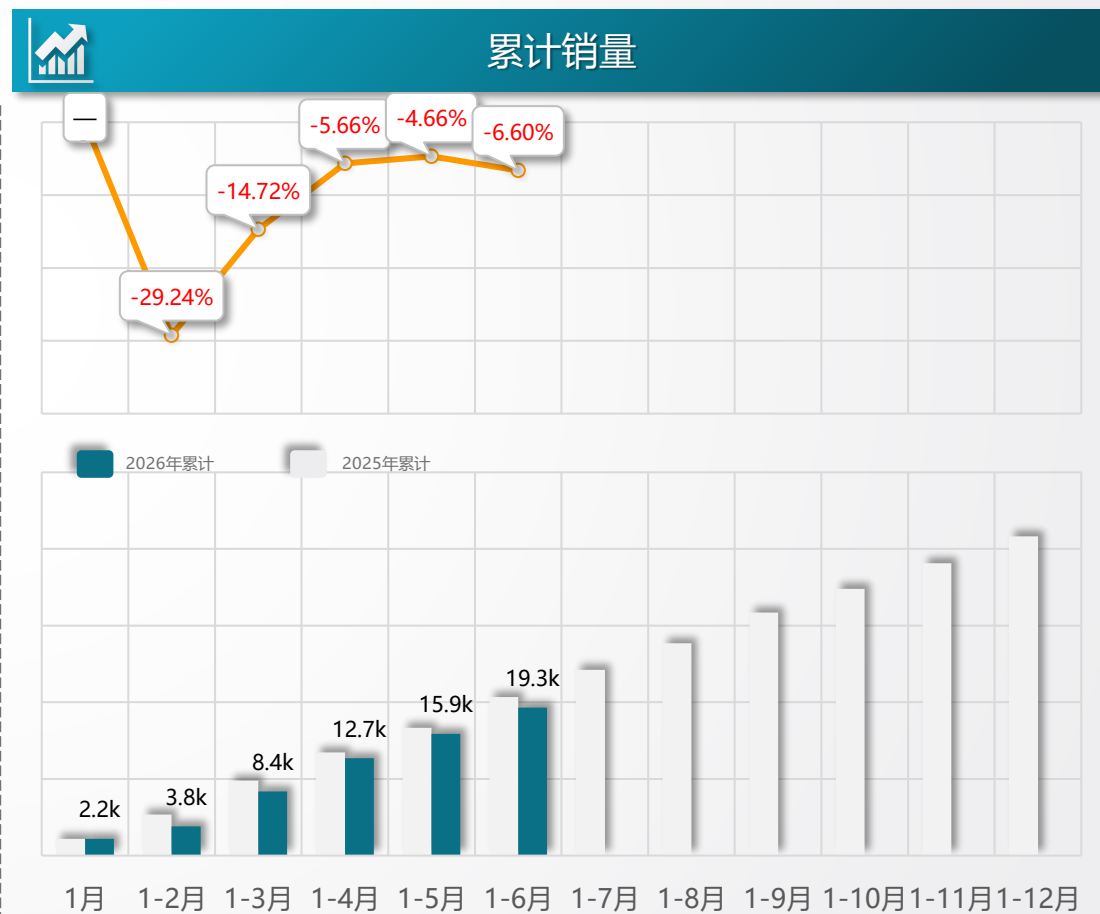
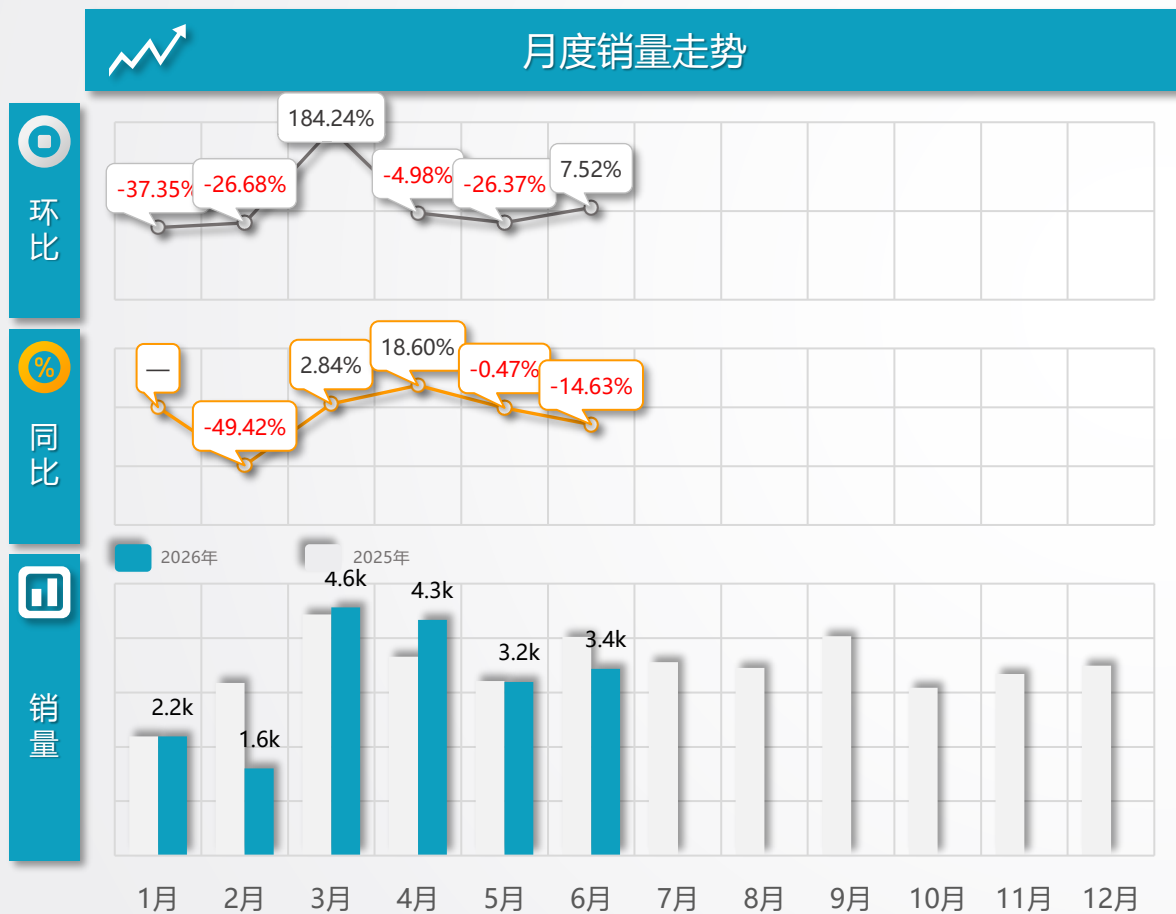
商用车市场分析



3.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月吉林商用车月度销量波动剧烈，整体行情弱于去年同期。月度维度，1 月销量 2.2k，2 月环比大跌 37.35%、同比下滑 49.42%，跌至阶段性低谷；3 月迎来大幅回暖，环比暴涨 184.24%、同比小幅转正，达到上半年销量峰值 4.6k；4-6 月销量连续逐月回落，环比多次下行，同比也由涨转跌，6 月销量 3.2k，同比、环比双双走弱，市场旺季季后劲不足。累计销量方面，上半年累计同比始终保持负增长，1-2 月跌幅最深达到 29.24%，后续跌幅逐步收窄但并未转正，1-6 月累计同比下滑 6.60%。对比 2025 年同期，每个节点累计销量均低于往年，行业需求整体疲软。整体来看，吉林商用车一季度短暂回暖之后二季度持续降温，终端运力需求偏弱，市场复苏动力不足，后续销量回升压力较大。





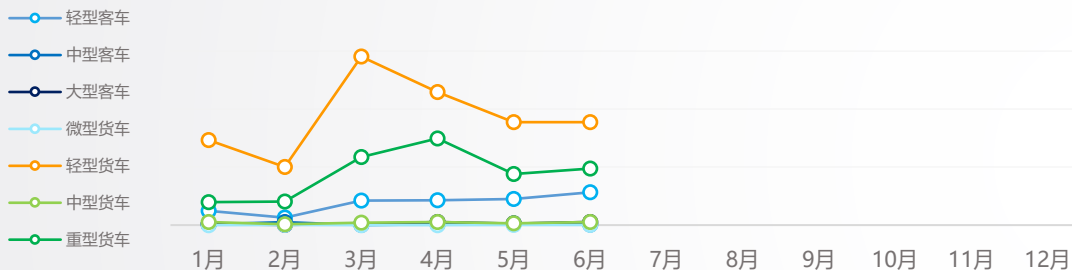
3.2-车型结构



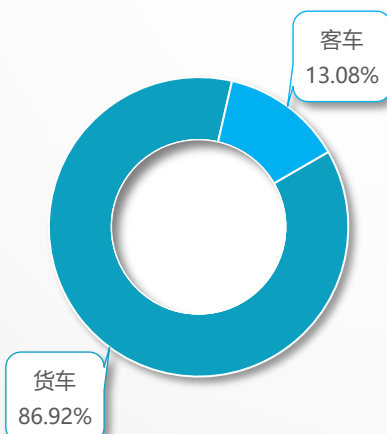
- ◆ 2026 年 1-6 月吉林商用车市场货车占据绝对主导，客车体量偏小，燃油依旧是主流能源，新能源渗透率偏低。车型结构上，货车整体占比 86.92%，轻型货车销量 11.2k，占比 58.08%，是第一大品类，仅同比小幅下滑 13.97%；重型货车销量 5.3k，同比上涨 10.88%，表现韧性较强；微型货车同比大幅暴涨 500%，但基数极低，影响有限。客车整体仅占 13.08%，仅轻型客车同比增长 27.12%，中大型客车销量均大幅下滑，客运市场需求疲软。燃料结构方面，柴油车型销量 9.4k，占比 48.67%，仍是最核心动力；CNG、汽油车型紧随其后，二者同比均下滑。混动车型同比暴涨 133.09%，纯电动小幅上涨 7.19%，新能源增速亮眼但整体占比不足 9%，燃料电池暂无销量。综合来看，本地货运刚需支撑轻卡、重卡基本盘，客运市场持续萎缩，传统燃油车型依旧把持市场，新能源处于缓慢渗透阶段，混动增长潜力突出。



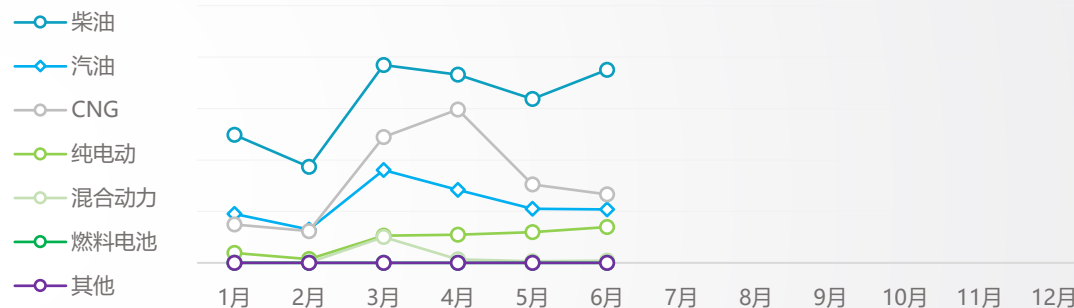
车型类别



	本期销量	同比	占比
轻型客车	2.2k	27.12%	11.58%
中型客车	0.1k	-72.95%	0.62%
大型客车	0.2k	-45.54%	0.89%
微型货车	0.01k	500.00%	0.03%
轻型货车	11.2k	-13.97%	58.08%
中型货车	0.2k	-25.38%	1.26%
重型货车	5.3k	10.88%	27.55%



燃料结构



	本期销量	同比	占比
柴油	9.4k	-7.76%	48.67%
汽油	3.5k	-16.83%	17.88%
CNG	4.83k	-2.86%	24.98%
纯电动	1.3k	7.19%	6.79%
混合动力	0.32k	133.09%	1.68%
燃料电池	0	0.00%	0.00%
其他	0	0.00%	0.00%





3.3-TOP20车企&品牌

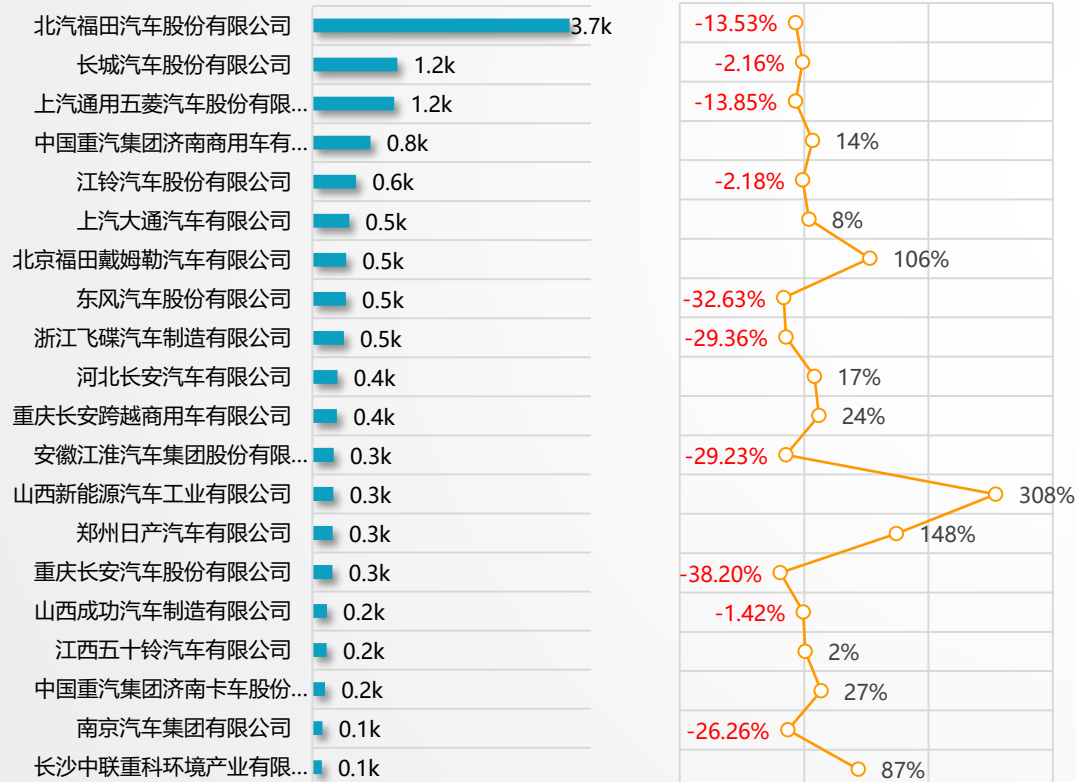


- ◆ 2026年1-6月吉林商用车市场头部集中特征明显，TOP20车企合计市场占比63.53%，TOP20品牌占比高达87.23%，行业份额持续向主流头部聚拢。车企维度，北汽福田以3.7k销量稳居车企首位，但同比下滑13.53%；长城、上汽五菱销量均为1.2k，紧随其后，二者同样同比回落；重汽济南商用车、福田戴姆勒、山西新能源等多家车企实现大幅同比增长，大量中小车企跌幅显著，东风、飞碟、江淮下滑幅度接近三成。品牌端，解放以4.1k销量领跑全品牌，小幅微降1.05%，抗压能力突出；福田位列第二，长城、五菱、东风、长安构成第二梯队；欧曼、山德卡等重卡品牌涨幅亮眼，宇通、江淮、依维柯等品牌跌幅较大。整体来看，一汽解放凭借本土优势牢牢扎根本地市场，福田、五菱等主流品牌销量承压，重卡子品牌逆势增长，客车、轻客类品牌行情偏弱，市场格局稳定，头部份额稳固，中小品牌生存压力持续加大。



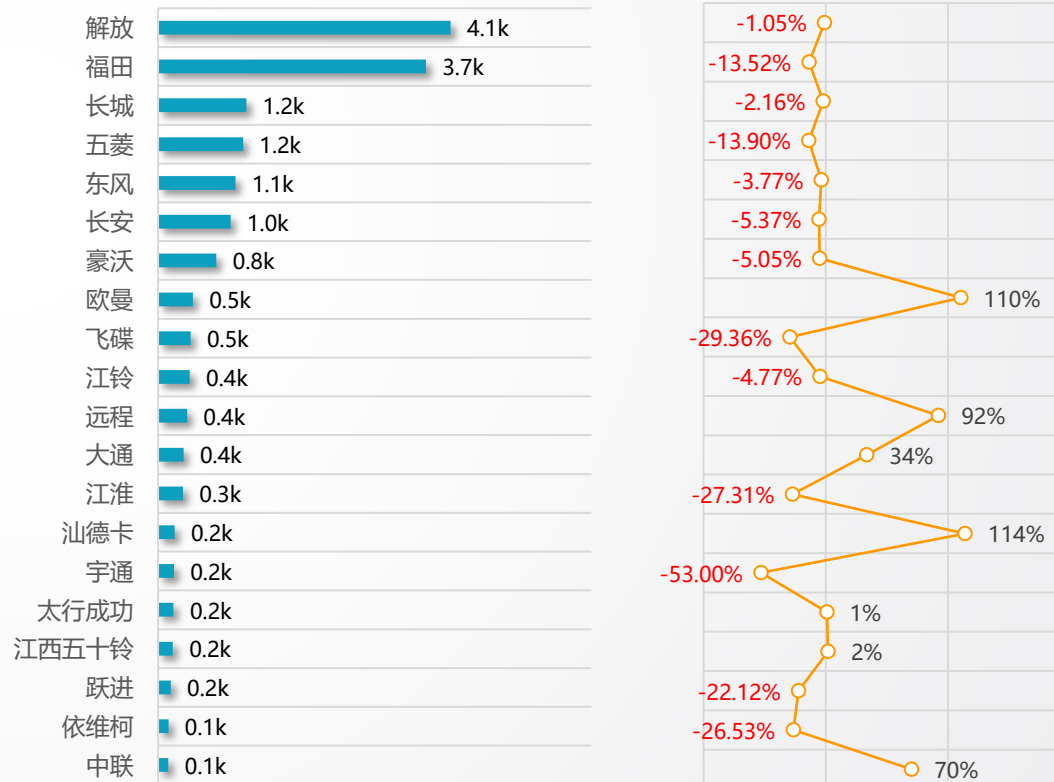
TOP20车企

占比63.53%



TOP20品牌

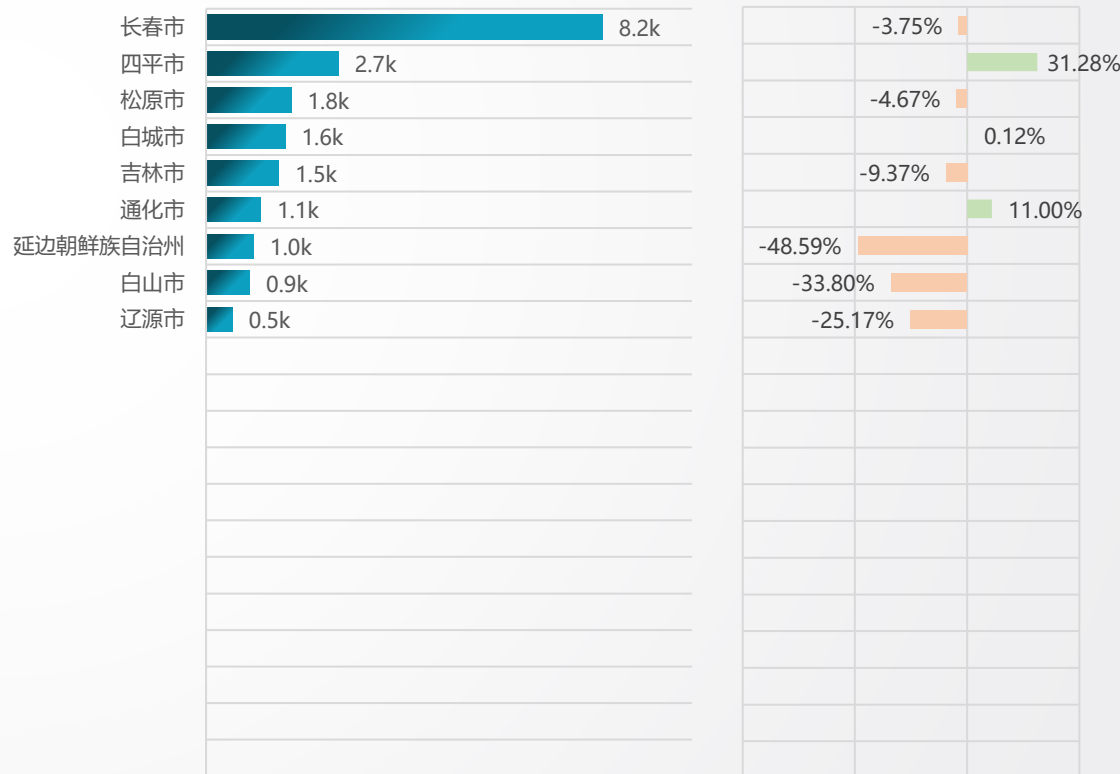
占比87.23%



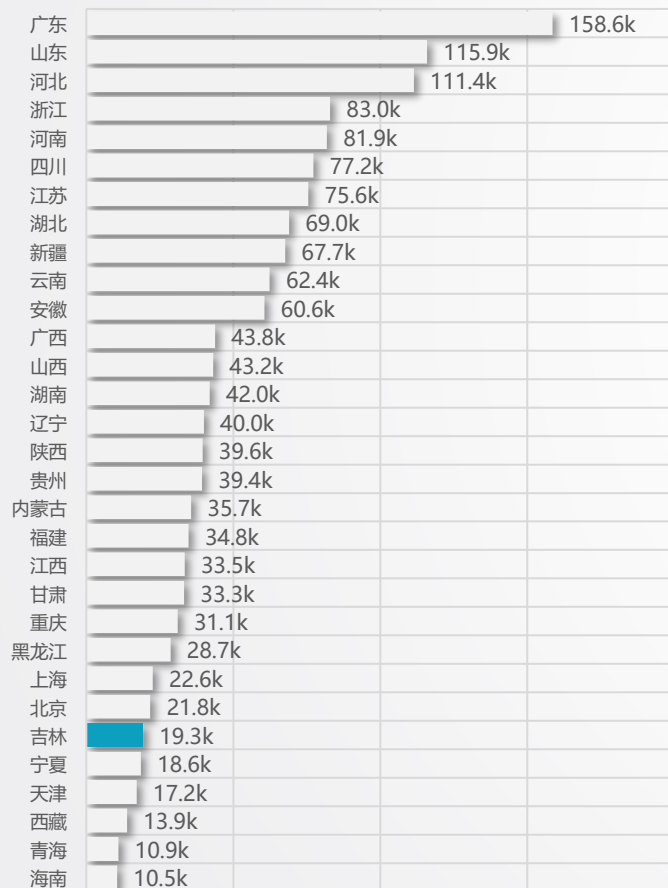


TOP20城市

同比



- ◆ 2026 年上半年吉林商用车全国市场份额仅 1.25%，全国排名稳定在第 26 位，体量处于国内中下游水平，与广东、山东等货运大省差距悬殊。省内城市销量高度集中，长春以 8.2k 的销量稳居全省首位，是核心消费市场，同比小幅下滑 3.75%，市场底盘稳固。四平、松原分别以 2.7k、1.8k 位列二三名，其中四平同比大涨 31.28%，成为省内增长亮点；松原小幅下滑 4.67%。白城基本持平，吉林、通化小幅回落，延边、白山、辽源跌幅显著，延边同比暴跌 48.59%，白山、辽源跌幅也均超 25%，省内边缘地市货运需求疲软。整体来看，吉林省商用车市场格局呈现省会独大、城市分化加剧的特点，仅少数城市实现增长，多数地市销量走弱，全省体量偏小，后续提振主要依靠长春稳定基本盘与四平这类潜力城市拉动。



市场份额

1.25%

本期排名

» 第26位

排名较上年变化

 保持不变



3.5-排量区间



- ◆ 2026 年上半年吉林商用车排量结构高度集中在中小排量区间，1000-2999ml 是绝对主流，大排量重卡份额稳步提升。1000-1999ml、2000-2999ml 排量合计占比 65.4%，前者销量 7203 台、占比 37.29%，多用于轻型货车与轻客；后者销量 5429 台、占比 28.11%，适配轻卡、中卡车型，契合省内短途城配货运需求。零排量新能源车型销量 1319 台，占比 6.83%，在轻客、重卡领域均有布局，渗透速度平缓。4000ml 以上大排量主要集中在重型货车，12000ml 以上排量合计占比超 17%，适配长途干线运输。主流排量数据显示，1597ml 车型同比大涨 22.52%，11050ml 车型涨幅高达 57.27%，短途小排量、长途超大排量车型需求走强；多款常见排量车型同比下滑明显，大排量传统柴油重卡、部分主流中小排量车型需求降温。整体来看，省内城配支撑 2L 左右中小排量基础盘，干线物流拉动超大排量重卡增长，新能源零排量车型稳步扩容，传统常规燃油排量车型普遍承压。

排量区间	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	合计	占比	主流排量
0排量	1,033	18	18	4	151		95	1,319	6.83%	1597 ml 1.6k 22.52%
1000-1999	711	6		2	6,480	4		7,203	37.29%	2499 ml 1.4k 8.76%
2000-2999	492	72			4,585	167	113	5,429	28.11%	0 ml 1.3k 7.18%
3000-3999		1			2	41	39	83	0.43%	1998 ml 1.0k -21.71%
4000-4999		1	13			25	328	367	1.90%	1485 ml 0.8k -13.76%
5000-5999						5	356	361	1.87%	1996 ml 0.7k -20.21%
6000-6999		12	30			2	178	222	1.15%	2370 ml 0.5k 16.56%
7000-7999		9	7				565	581	3.01%	11050 ml 0.5k 57.27%
8000-8999			72				154	226	1.17%	14560 ml 0.5k -13.36%
9000-9999			27				70	97	0.50%	2498 ml 0.5k 26.82%
10000-10999			2				60	62	0.32%	1498 ml 0.5k 8.03%
11000-11999			2				601	603	3.12%	1249 ml 0.5k -26.05%
12000-12999							970	970	5.02%	12520 ml 0.4k -7.42%
13000-13999							494	494	2.56%	2289 ml 0.4k -32.24%
14000-14999							752	752	3.89%	15560 ml 0.4k -24.38%
15000-15999							546	546	2.83%	2496 ml 0.4k -17.46%
16000+								1	0.01%	7751 ml 0.4k -3.59%
										1962 ml 0.3k -31.80%
										12540 ml 0.3k 114.84%
										1599 ml 0.3k 72.43%



做最专业的竞争对标研究公司

电话：020-38913761 38913766

邮箱：info@361ci.com