

2026H1

山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-Pro20-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 月山西国产乘用车市场整体走势疲软，月度销量持续低于 2025 年同期，各月同比全部大幅下滑，1-6 月累计同比跌幅扩大至 32.18%，市场下行压力持续加剧。月度层面，1-2 月环比连续下滑，2 月环比跌幅达 26.45%，3 月市场短暂回暖，环比大幅上涨 48.60%，但回暖仅为阶段性反弹，4-6 月环比再度转弱，涨幅持续收窄至 2.66%，终端消费动力后劲不足。同比维度，上半年单月同比跌幅长期处于 -17% 至 -41% 区间，6 月同比跌幅达到 40.86%，创上半年单月最大跌幅，可见本土车型在山西区域吸引力持续走低。累计数据上，从 1 月 -17.93% 一路滑落至 6 月末 -32.18%，跌幅逐月加深，反映出上半年市场需求持续萎缩，叠加竞品分流、本地购车意愿降温等因素，山西国产乘用车短期回暖阻力较大。

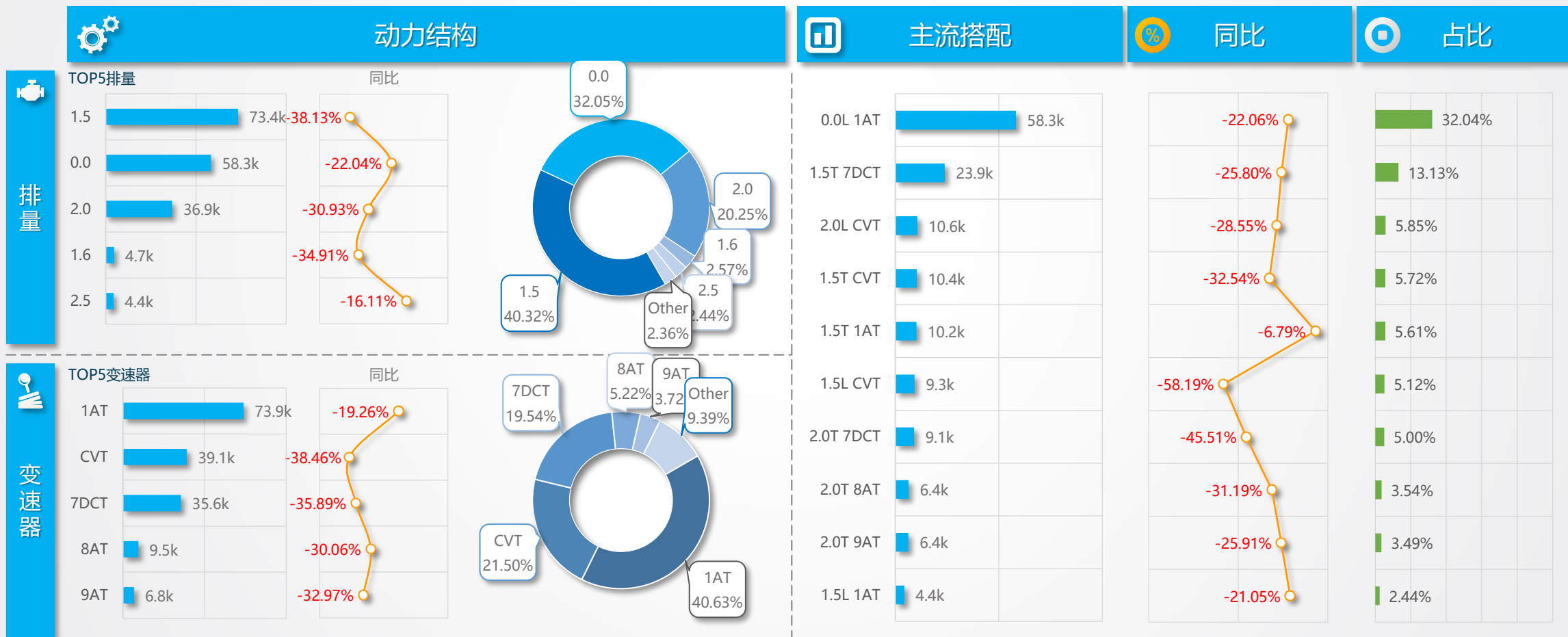




1.2-动力总成



- ◆ 2026 年 1-6 月山西省国产乘用车市场整体呈现持续走弱态势，不管单月销量还是累计销量，同比下滑幅度不断扩大。月度销量上，2026 年各月销量均低于 2025 年同期，年初 1、2 月环比接连下滑，市场开局低迷，3 月迎来阶段性反弹，环比大涨 48.60%，但复苏并不稳固，4 至 6 月环比涨幅快速回落，增长动能持续疲软。单月同比全线负增长，跌幅一路走高，6 月同比下滑 40.86%，创下上半年月度最大跌幅，国产乘用车本地接纳度持续走低。累计同比从 1 月的 -17.93% 逐步扩大至 6 月的 -32.18%，逐月加深的跌幅直观体现出区域购车需求不断收缩。整体来看，上半年山西国产乘用车缺少持续拉动消费的动力，阶段性回暖难以扭转下行大趋势，在市场需求疲软的环境下，后续市场回暖依旧面临较大压力。





1.3-TOP20车企



◆ 2026 年 1-6 月山西乘用车 TOP20 车企整体承压明显，头部车企销量普遍同比下滑，TOP20 车企合计市场份额 82.48%，较去年小幅收缩 0.04 个百分点，行业集中度略有回落。比亚迪依旧稳居区域销量榜首，不过同比大跌 43.14%，份额同步下滑 2.41 个百分点，龙头拉动能力减弱；吉利、一汽大众紧随其后，同样出现明显销量与份额缩水。多数传统自主与合资车企跌幅显著，上汽通用五菱同比下滑超六成，份额下滑幅度在榜单中最为突出，奇瑞同比跌幅也接近五成。仅有广汽丰田、长城、零跑、特斯拉等少数车企实现份额提升，广汽丰田份额涨幅达 2.11 个百分点，在下行市场中逆势突围，新势力零跑、理想份额稳步小幅抬升。榜单排名出现小幅轮换，长安、广汽丰田排名上行，五菱、奇瑞位次回落，整体来看山西车市头部集体遇冷，传统车企颓势凸显，少量优质合资与新能源新势力正在抢夺存量市场份额。



销量



同比



市场份额

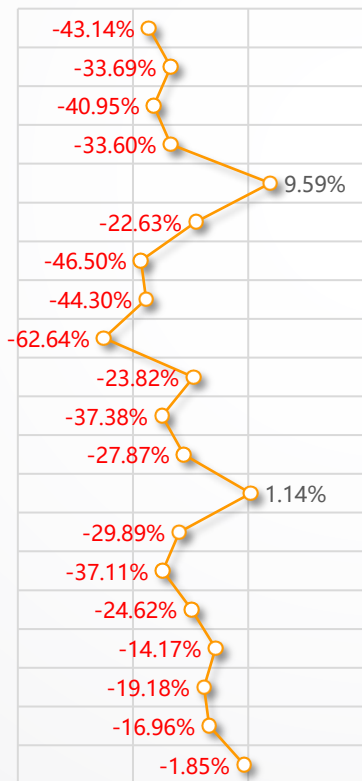
份额增长



TOP20车企

排名升降

比亚迪汽车	22.8k	—
吉利汽车	16.9k	—
一汽-大众	12.5k	—
长安汽车	10.1k	▲3
广汽丰田	10.1k	▲4
长城汽车	8.9k	▲2
奇瑞汽车	8.6k	▼2
上汽大众	8.5k	▼2
上汽通用五菱	6.1k	▼5
上汽通用	6.0k	▲1
一汽丰田	5.7k	▼1
东风日产	5.5k	—
零跑汽车	4.5k	▲4
广汽传祺	4.4k	▼1
东风本田	3.5k	▼1
上汽乘用车	3.4k	—
理想汽车	3.3k	▲3
一汽集团	3.3k	—
广汽埃安	3.2k	—
特斯拉汽车	2.8k	▲1



TOP20车企占市场82.48%，较上年缩小0.04pp。

比亚迪汽车	12.51%
吉利汽车	9.30%
一汽-大众	6.88%
长安汽车	5.54%
广汽丰田	5.53%
长城汽车	4.88%
奇瑞汽车	4.75%
上汽大众	4.68%
上汽通用五菱	3.34%
上汽通用	3.27%
一汽丰田	3.13%
东风日产	3.00%
零跑汽车	2.49%
广汽传祺	2.44%
东风本田	1.92%
上汽乘用车	1.87%
理想汽车	1.81%
一汽集团	1.80%
广汽埃安	1.78%
特斯拉汽车	1.55%

比亚迪汽车	-2.41
吉利汽车	-0.21
一汽-大众	-1.02
长安汽车	-0.12
广汽丰田	2.11
长城汽车	0.60
奇瑞汽车	-1.27
上汽大众	-1.02
上汽通用五菱	-2.73
上汽通用	0.36
一汽丰田	-0.26
东风日产	0.18
零跑汽车	0.82
广汽传祺	0.08
东风本田	-0.15
上汽乘用车	0.19
理想汽车	0.38
一汽集团	0.29
广汽埃安	0.33
特斯拉汽车	0.48



1.4-各车系表现

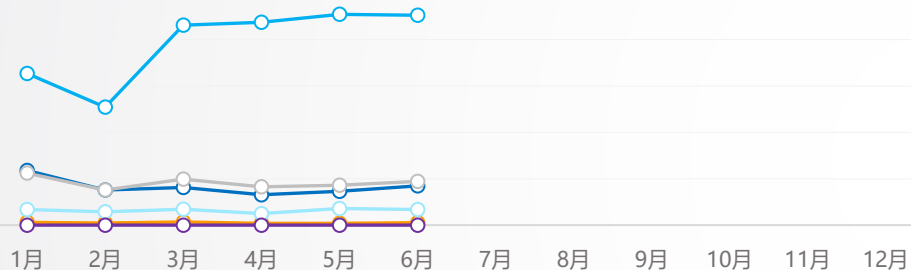


◆ 2026 年 1-6 月山西乘用车市场各车系整体普遍下行，自主品牌体量依旧领跑市场，份额占比达 65.02%，但销量同比大跌 32.42%，减量规模在所有车系中最高。德系下滑最为剧烈，同比跌幅 41.17%，日系、美系同样维持两位数跌幅，仅韩系小幅上涨 4.28%，成为唯一正增长车系。从月度走势来看，自主、德系、日系年初波动较大，2 月普遍触底，后续缓慢回升，不过始终没能扭转同比下滑的局面。头部自主车企几乎全部销量下滑，比亚迪、五菱跌幅尤为突出，仅有零跑、理想、红旗等少数品牌实现份额提升；合资阵营分化明显，丰田、别克、特斯拉份额小幅上涨，大众、本田等主流合资份额大幅缩水。整体来看，山西车市存量竞争加剧，自主品牌虽然根基稳固，但整体竞争力走弱，传统合资普遍承压，仅少数新能源与日系头部品牌逆势稳固份额，市场格局正在缓慢重构。



车系

—自主
—德系
—日系
—韩系
—美系
—欧系

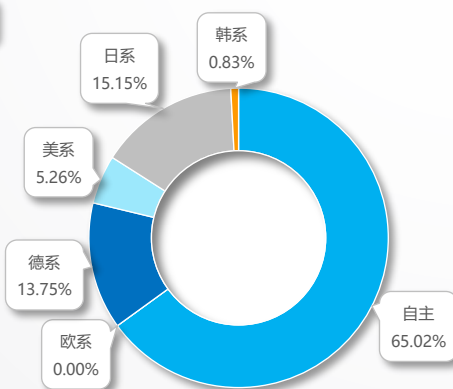


本期销量

同比

增量

自主	117.7k	-32.42%	-56482
德系	24.9k	-41.17%	-17418
日系	27.4k	-25.47%	-9373
韩系	1.5k	4.28%	+62
美系	9.5k	-21.13%	-2551
欧系	0.0k	0.00%	0



TOP10自主品牌

同比

份额&增长

比亚迪	20.0k	-48.88%	17.02%	-5.48
吉利	12.5k	-33.58%	10.61%	-0.19
五菱	5.7k	-64.31%	4.84%	-4.32
哈弗	5.5k	-30.78%	4.70%	0.11
长安	5.5k	-52.03%	4.68%	-1.91
奇瑞	5.5k	-45.41%	4.67%	-1.11
零跑	4.5k	1.14%	3.85%	1.28
传祺	4.4k	-29.89%	3.78%	0.14
理想	3.3k	-14.17%	2.79%	0.59
红旗	3.3k	-19.18%	2.79%	0.46



TOP10合资品牌

同比

份额&增长

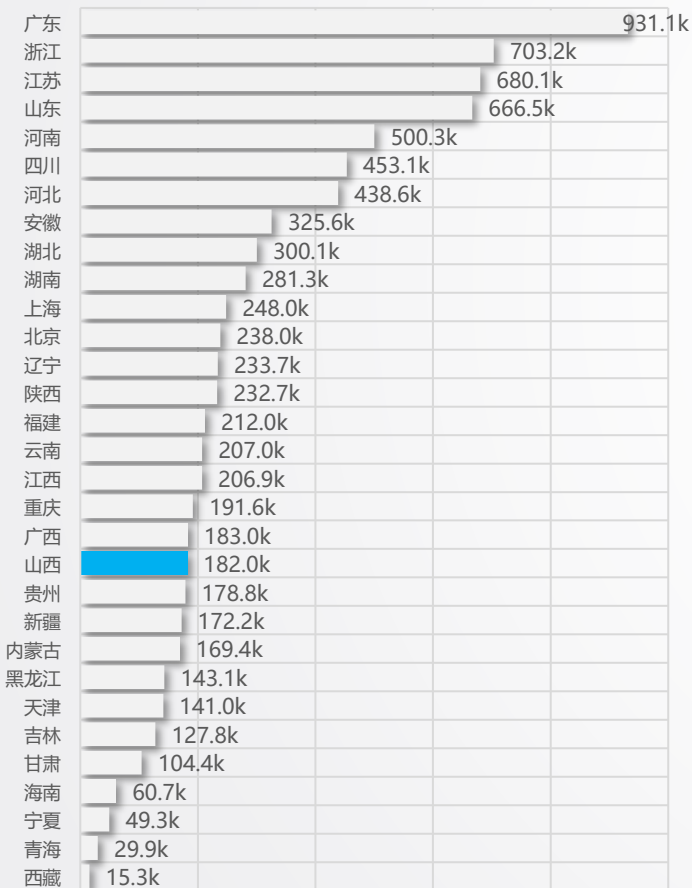
大众	15.9k	-42.70%	24.74%	-4.74
丰田	15.7k	-13.79%	24.51%	5.10
本田	6.0k	-43.67%	9.37%	-1.99
别克	5.5k	-18.19%	8.53%	1.41
日产	5.2k	-24.07%	8.09%	0.82
奥迪	3.1k	-37.35%	4.88%	-0.44
特斯拉	2.8k	-1.85%	4.38%	1.33
捷达	2.0k	-41.88%	3.14%	-0.55
宝马	1.8k	-33.35%	2.85%	-0.07
奔驰	1.8k	-35.61%	2.79%	-0.17



1.5-区域概况



- ◆ 2026 年 1-6 月山西省乘用车全国排名滑落至第 20 位，较去年同期下降 7 个位次，全省市场份额仅 2.11%，区域市场规模萎缩明显。省内城市销量呈现显著层级分化，太原以 70k 的销量稳居省内首位，是全省消费核心，但依旧同比下滑 27.44%，省会市场需求明显降温。运城、长治、大同为省内第二梯队，其余地市销量普遍偏低，各地市全部陷入同比负增长，吕梁、阳泉跌幅最为突出，同比降幅分别达到 40.88%、42.15%，三四线城市购车需求萎缩幅度远超省会城市。结合全国榜单来看，山西销量大幅落后于广东、浙江、江苏等主流大省，甚至被多中西部省份赶超，省内各地市无增长支点，省会带头走弱、地市跌幅加剧，叠加全国车市存量竞争加剧，山西省乘用车市场后续回暖阻力较大，短期内排名与份额很难快速回升。



本期排名

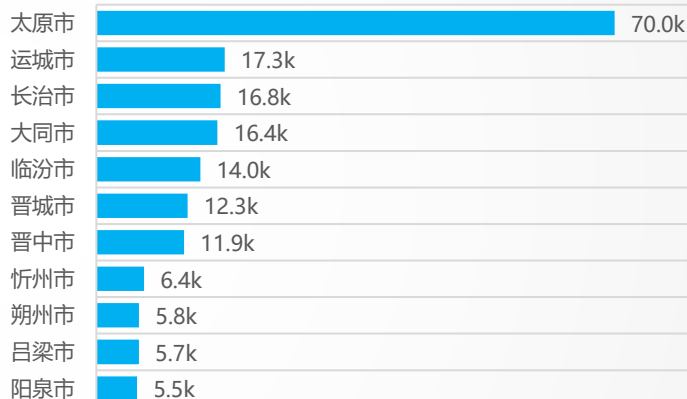
» 第20位

排名较上年同期变化

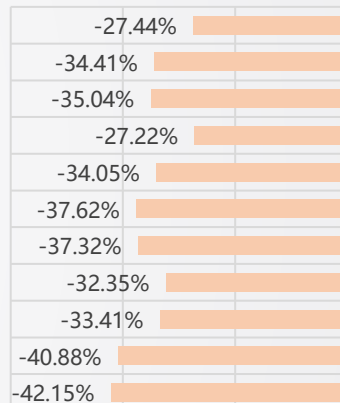
下降7位



城市



同比





1.6- 国产乘用车销售结构

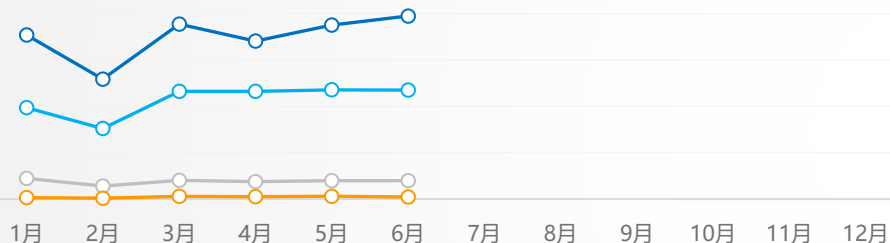


- ◆ 2026 年 1-6 月山西国产乘用车各车型品类全部同比下滑，SUV 依旧是市场主流，占比 57.68%，销量 105k，跌幅相对最轻，仅下滑 22.43%，抗跌性优于其他品类；轿车份额 35.25%，同比大跌 42.50%，市场萎缩幅度明显；MPV 与交叉车型体量偏小，其中交叉型同比暴跌 74.68%，边缘化趋势持续加剧。燃料结构方面，新能源整体份额达 50.04%，与燃油车份额基本持平，纯电动为新能源主力，不过燃油车与各类新能源车销量均同比下滑，汽油车销量 80k，跌幅 40.32%，插混、增程式也出现明显下滑，仅油电混动小幅走低。从月度走势来看，纯电动车销量逐月稳步抬升，燃油车持续回落，新能源长期渗透的趋势没有改变，但当下整体需求走弱，各类动力车型同步遇冷，传统燃油轿车颓势最为严重，小型冷门车型快速萎缩，市场正在向 SUV、纯电车型集中。



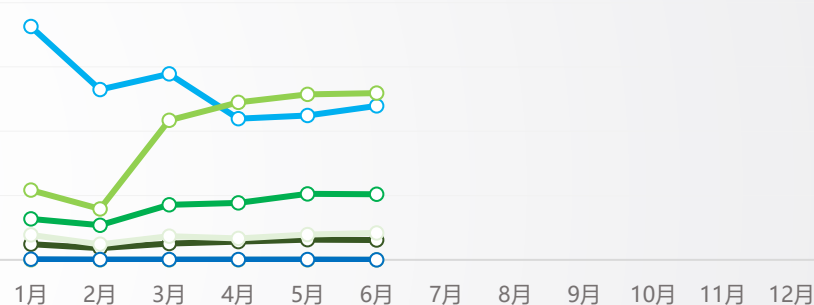
车型大类

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

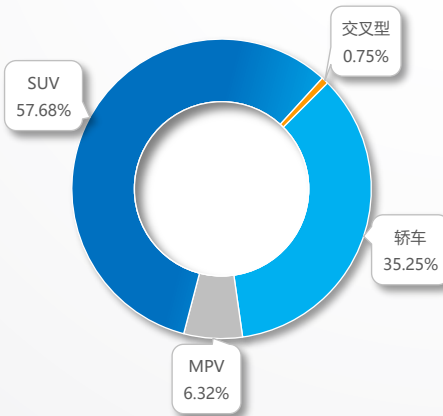


本期销量

同比

增量

轿车	64.1k	-42.50%	-47403
SUV	105.0k	-22.43%	-30353
MPV	11.5k	-28.39%	-4559
交叉型	1.4k	-74.68%	-4015

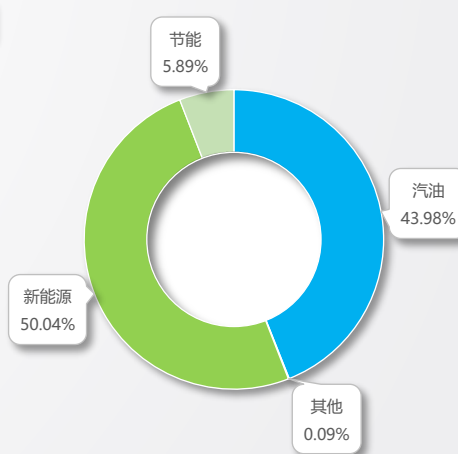


本期销量

同比

增量

汽油	80.0k	-40.32%	-54074
纯电动	58.3k	-22.04%	-16486
插电式混合动力	24.8k	-34.28%	-12949
增程式混合动力	7.9k	-20.95%	-2095
燃料电池	0	0.00%	0
油电混合动力	10.7k	-5.22%	-590
柴油	0.2k	-16.11%	-29





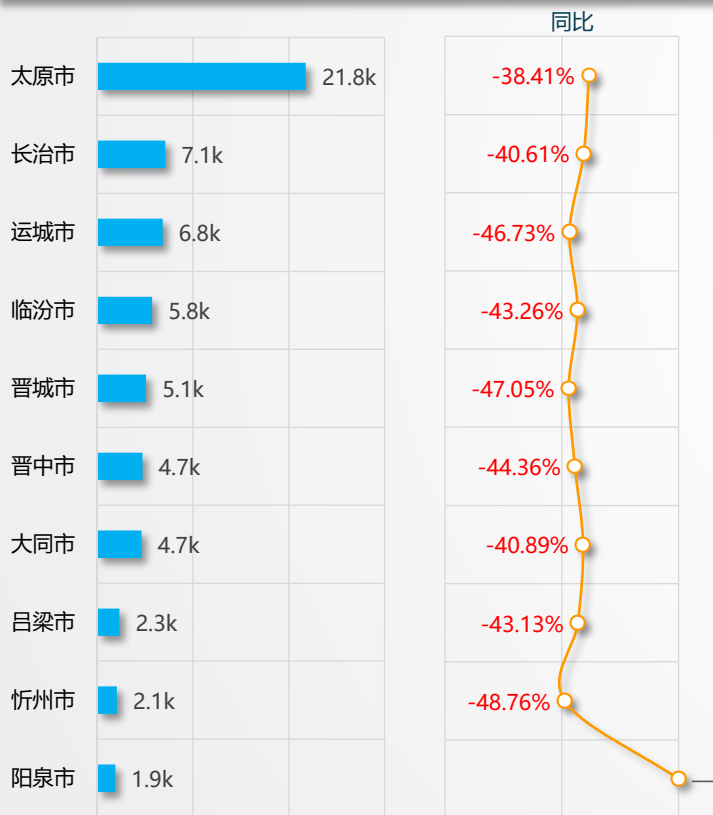
1.6.1-细分市场-销量分布



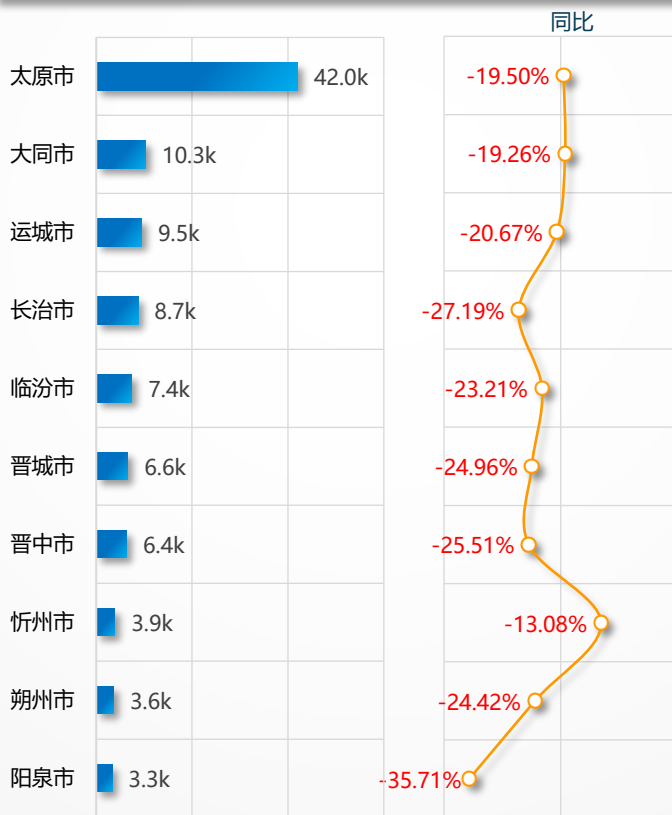
- ◆ 2026 年 1-6 月山西各地市轿车、SUV、MPV 三类车型销量全部同比下滑，省会太原始终是全省各类车型的消费核心，SUV 品类在各地市的体量全面领先轿车与 MPV。太原 SUV 销量达 42.0k，同比跌幅 19.50%，是全省抗跌性最强的细分品类，轿车、MPV 也以 21.8k、5.8k 的销量领跑全省，但同比依旧下滑明显。轿车市场下行压力最大，各地市同比跌幅普遍超过 38%，忻州、晋城、运城跌幅接近或超过 47%，地级市轿车需求萎缩最为严重。SUV 整体跌幅相对温和，忻州同比仅下滑 13.08%，阳泉跌幅偏高，区域内 SUV 分化显著。MPV 整体市场体量偏小，仅大同小幅下滑 6.01%，其余地市普遍跌幅超 30%，晋中、晋城等地跌幅突破 40%。整体来看，全省市场消费持续向省会太原集中，SUV 成为各地市稳定支柱，轿车和 MPV 在地级市市场衰退明显，中小城市多元化车型消费意愿大幅降低。



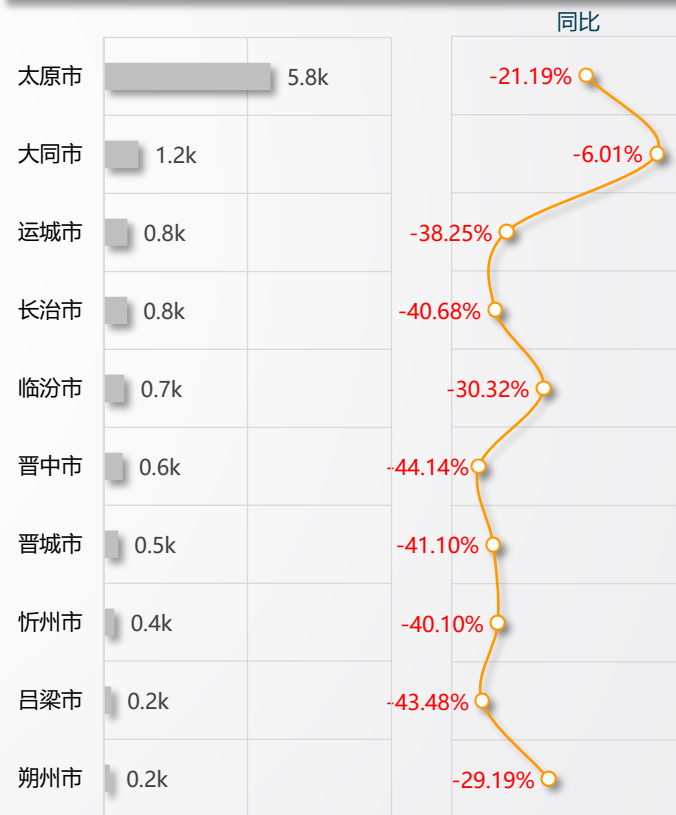
轿车



SUV



MPV





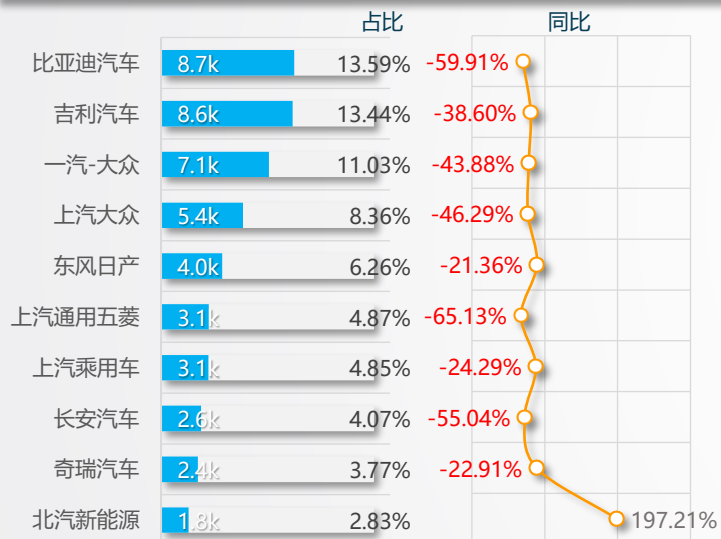
1.6.2-细分市场-TOP10车企



- ◆ 2026年1-6月山西轿车、SUV、MPV三大细分市场集中度差异明显，MPV市场TOP10车企份额高达88.78%，行业高度集中；轿车TOP10车企份额73.06%，SUV仅62.59%，SUV市场竞争最为分散。比亚迪在轿车、SUV领域销量均位列榜首，但两个板块同比均大幅下滑，轿车跌幅接近60%，SUV跌幅超21%，头部龙头拉动能力明显减弱。轿车赛道几乎所有主流车企销量大幅缩水，上汽通用五菱、长安汽车跌幅突出，仅北汽新能源实现翻倍增长；SUV板块分化加剧，广汽丰田、零跑汽车逆势上涨，奇瑞、大众等传统车企跌幅显著；MPV市场整体体量偏小，长城汽车同比暴涨217.29%成为最大亮点，广汽丰田小幅下滑，五菱、腾势新能源跌幅惨重。整体来看，三大细分市场普遍遇冷，轿车颓势最重，SUV格局松动，MPV头部黑马突围，存量竞争下头部车企承压，小众新能源、部分日系品牌迎来份额提升机会。



轿车

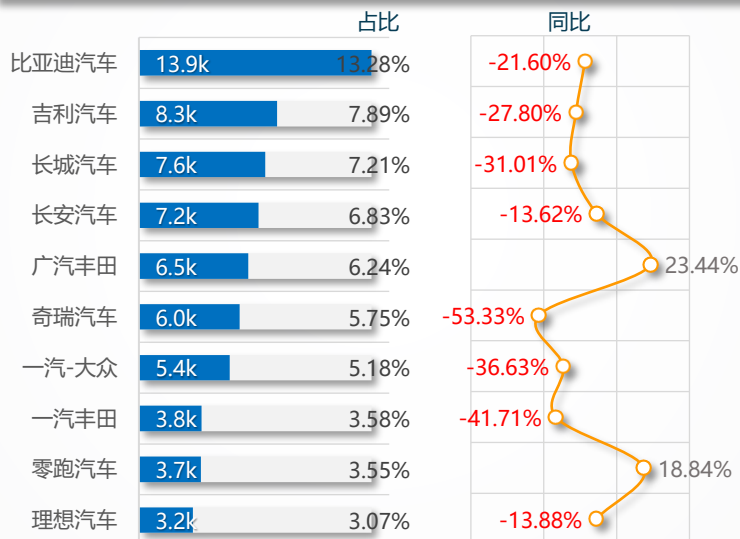


TOP10车企占比

73.06%



SUV

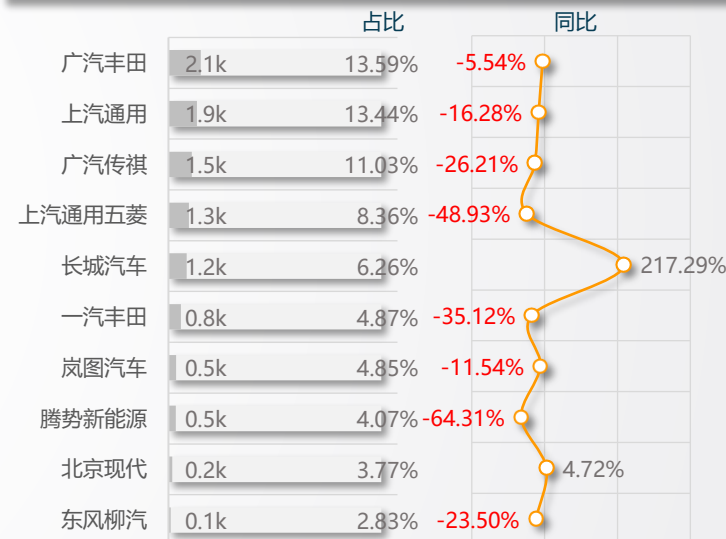


TOP10车企占比

62.59%



MPV



TOP10车企占比

88.78%





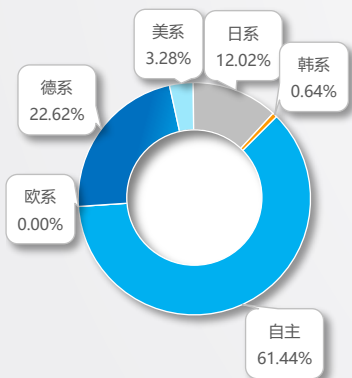
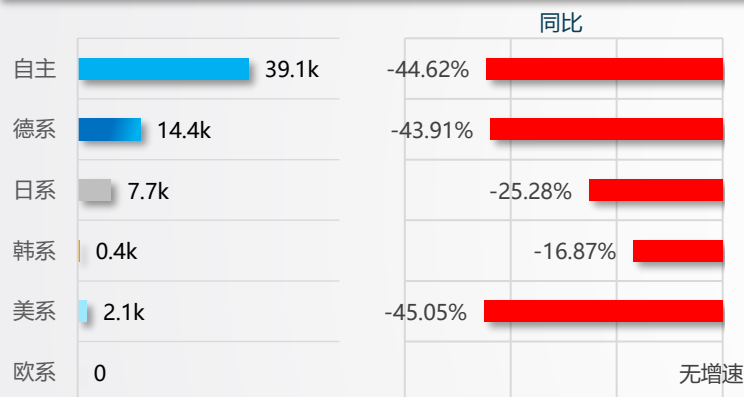
1.6.3-细分市场-车系表现



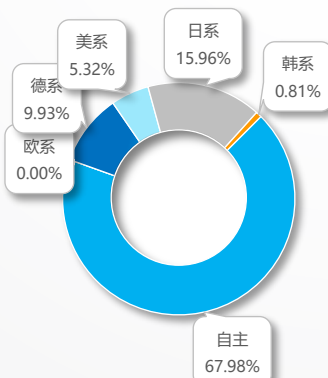
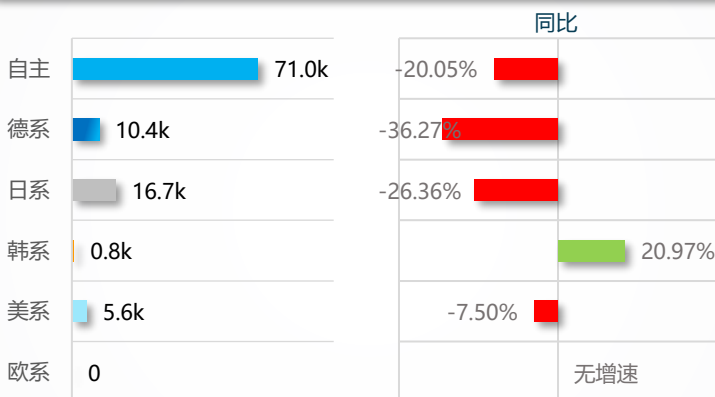
- ◆ 2026年1-6月山西轿车、SUV、MPV三大细分市场里，自主品牌均占据绝对份额主导地位，轿车自主占比61.44%，SUV自主占比67.98%，MPV自主占比53.82%，但各车系销量大多同比下滑，仅少数品类实现增长。轿车全品类全线下跌，自主、德系、美系跌幅均超过43%，日系相对抗跌，跌幅为25.28%，韩系跌幅最小，整体轿车市场下行压力突出。SUV市场整体降温，仅韩系逆势上涨20.97%，自主跌幅20.05%，德系跌幅高达36.27%，美系跌幅仅7.50%，是合资里稳定性较强的品类。MPV市场同样普遍走弱，德系大幅缩水70.09%，自主跌幅33.52%，日系、美系小幅下滑，韩系基本持平。从份额变化来看，轿车自主份额小幅收缩，SUV、MPV自主份额韧性更强，合资车系中德系衰退最为明显，日系、美系表现平稳，韩系在SUV领域实现突破，成为市场为数不多的增长点，整体市场依旧是自主承压、合资分化的格局。



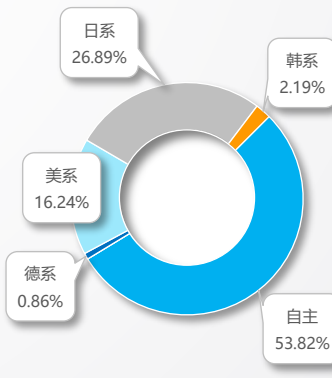
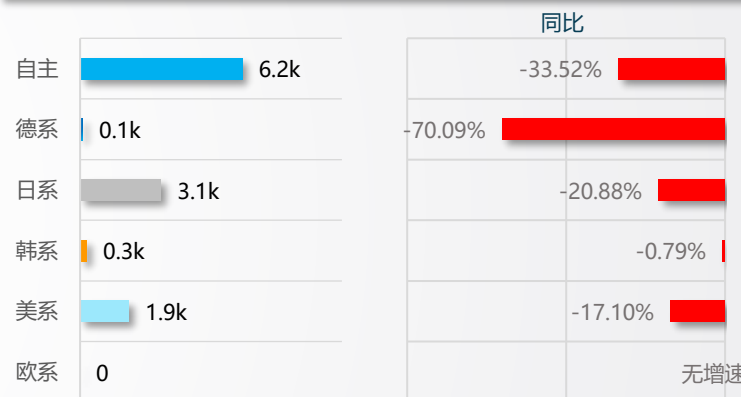
轿车



SUV



MPV





1.6.4-细分市场-燃料结构

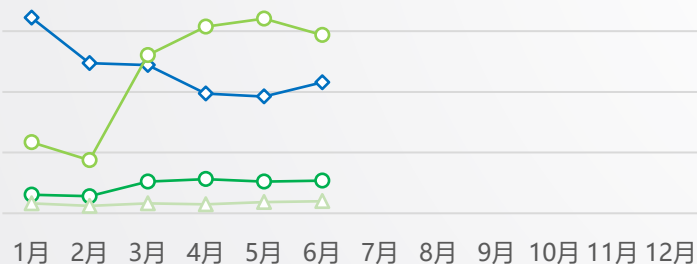
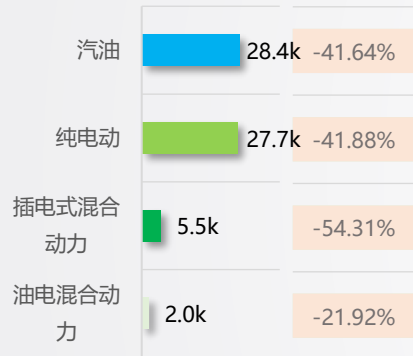


- ◆ 2026 年 1-6 月山西轿车、SUV、MPV 新能源渗透率全部处于高位，轿车新能源占比 52.69%，SUV 占比 49.38%，MPV 占比 42.62%，新能源整体渗透趋势稳固。轿车板块所有动力类型销量均同比下滑，汽油、纯电动跌幅均超 41%，插混跌幅达到 54.31%，燃油与新能源同步遇冷，月度走势上纯电动走势持续走高，逐步拉开与汽油车的差距。SUV 市场表现相对分化，纯电动、油电混动实现 16.81%、15.63% 的正向增长，汽油、插混、增程式均明显下滑，新能源渗透率环比提升 8.01 个百分点，是三大品类里新能源成长性最好的板块。MPV 市场全线走弱，汽油车跌幅最深，插混、油混小幅回落，纯电动下滑近四成，渗透率小幅提升 8.48 个百分点，但整体体量偏小。结合月度曲线来看，燃油车型走势持续低迷，纯电动长期稳步上行，插混车型走势平稳，可见山西市场电动化进程没有受阻，只是行业整体销量收缩，混动路线在 SUV 市场认可度持续提升，轿车新能源短期下行压力最大。



轿车

同比

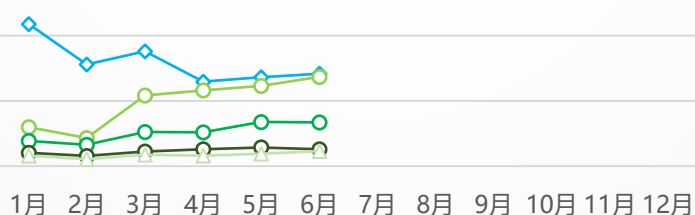
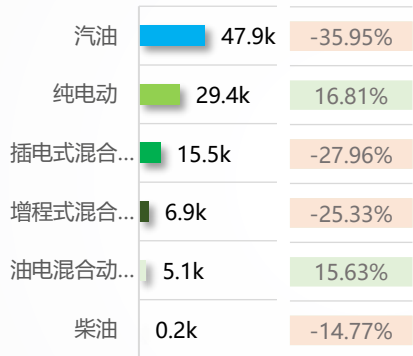


—●— 汽油 —●— 纯电动
—●— 插电式混合动力 —●— 油电混合动力



SUV

同比

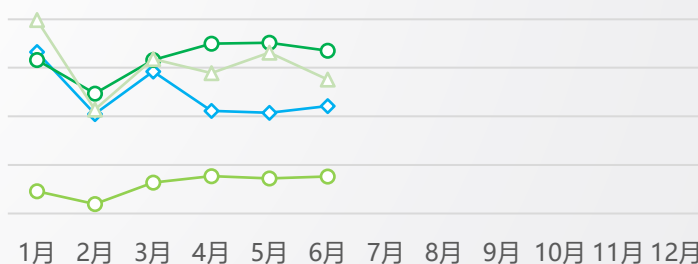
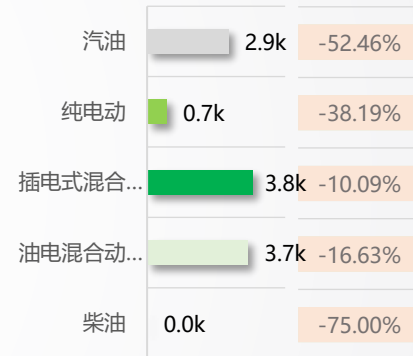


—●— 汽油 —●— 纯电动
—●— 插电式混合动力 —●— 增程式混合动力
—●— 油电混合动力



MPV

同比



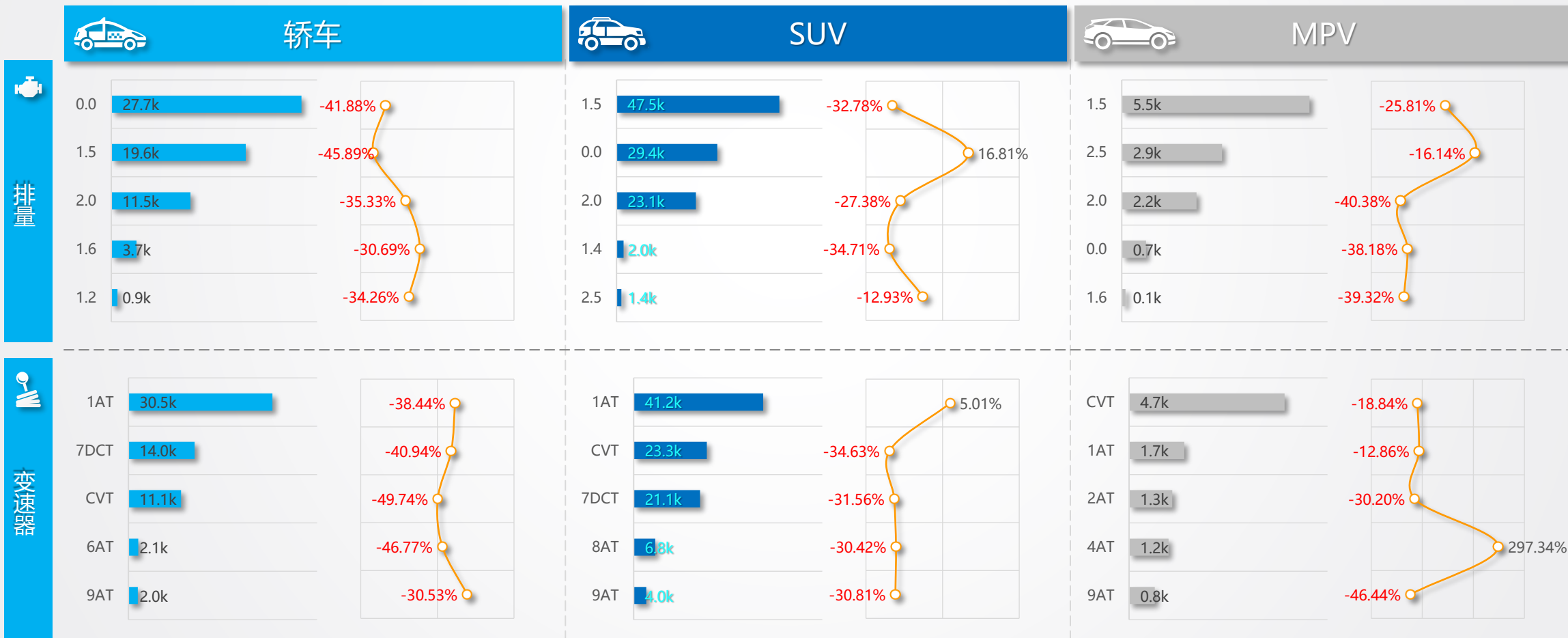
—●— 汽油 —●— 纯电动
—●— 插电式混合动力 —●— 油电混合动力



1.6.5-细分市场-动力结构



- ◆ 2026 年 1-6 月山西乘用车各细分排量普遍下滑，0.0 排量也就是纯电车型在轿车、SUV 中体量领跑，轿车 0.0 排量同比下滑 41.88%，SUV0.0 排量逆势上涨 16.81%，电动化需求在 SUV 领域韧性更强。燃油车型里，轿车 1.5L、SUV1.5L、MPV1.5L 是燃油主流排量，三者销量均大幅下跌，中大排量跌幅普遍偏高，仅 SUV2.5L 跌幅相对温和，小排量燃油车依旧是燃油市场核心但需求持续收缩。变速箱层面，轿车 1AT、SUV1AT 占据各自变速箱销量首位，其中 SUV 的 1AT 小幅上涨 5.01%，其余主流自动变速箱全线下滑，轿车 CVT 跌幅接近五成，下滑幅度最为突出。MPV 市场结构特殊，CVT 为最主流变速箱，4AT 迎来大幅暴涨，其余变速箱类型普遍走低。整体来看，市场消费持续向纯电车型集中，燃油小排量刚需虽稳固但持续萎缩，传统 AT、DCT 变速箱承压明显，仅适配新能源的 1AT 与 MPV 小众 4AT 获得增长，动力与传动结构都在持续向电动化转型。



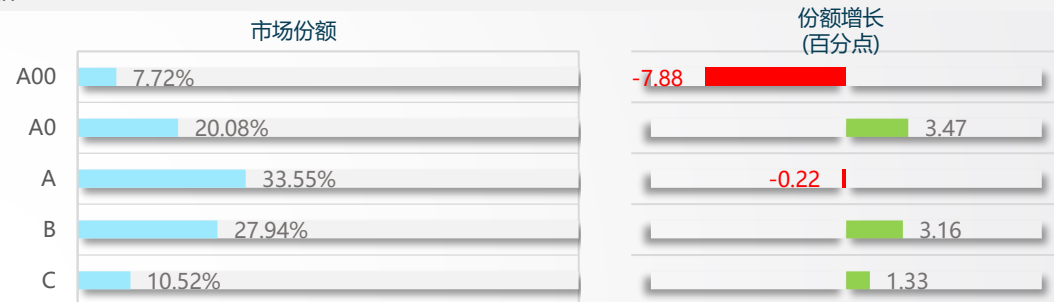
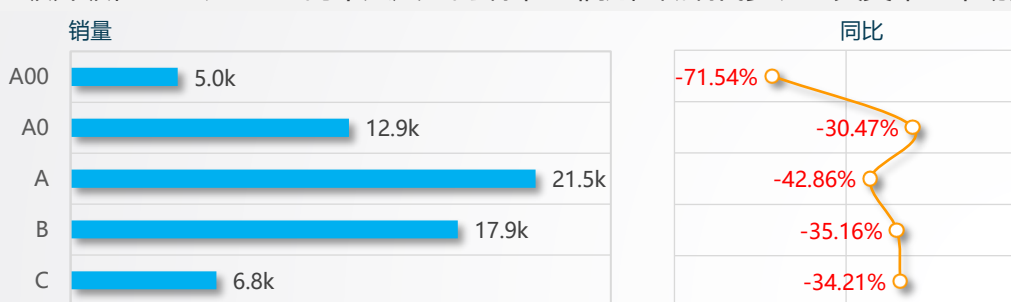


1.6.6-细分市场-车型级别

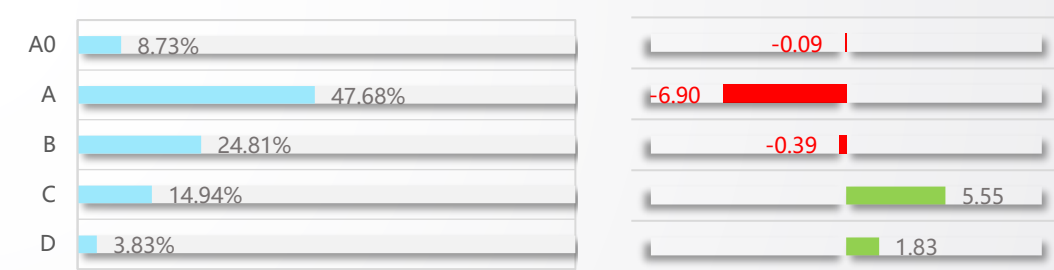
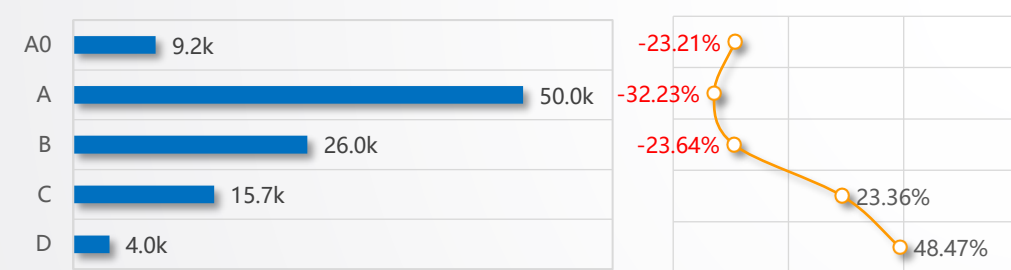


- ◆ 2026 年上半年山西乘用车各车型销量整体普遍下滑，消费升级特征较为明显，入门廉价车型大幅萎缩，中高端车型份额稳步抬升。轿车领域中 A 级车销量最高，但同比下滑 42.86%，A00 级微型轿车跌幅高达 71.54%，份额大幅缩水 7.88 个百分点；A0、B、C 级轿车份额同步上涨，家庭代步、中端轿车与中大型轿车认可度提升，低端代步车型需求快速降温。SUV 市场以 A 级车为绝对主力，但其份额下滑 6.9 个百分点，C、D 级中大尺寸 SUV 逆势上涨，份额分别提升 5.55、1.83 个百分点，大空间高端 SUV 吸引力持续增强，入门 A0 级 SUV 份额小幅回落。MPV 市场高度依赖 C 级车型，其占据 76.86% 的份额且份额小幅提升，D 级 MPV 销量暴涨 514.60%，商务高端 MPV 快速崛起，而微面、轻客、B 级 MPV 销量大幅跳水，传统低端商用 MPV 需求近乎枯竭。整体来看，省内购车需求正在抛弃廉价入门车型，轿车向 A0、B 级升级，SUV、MPV 向中大尺寸高端车型靠拢，低端代步、工具类车型市场持续收缩。

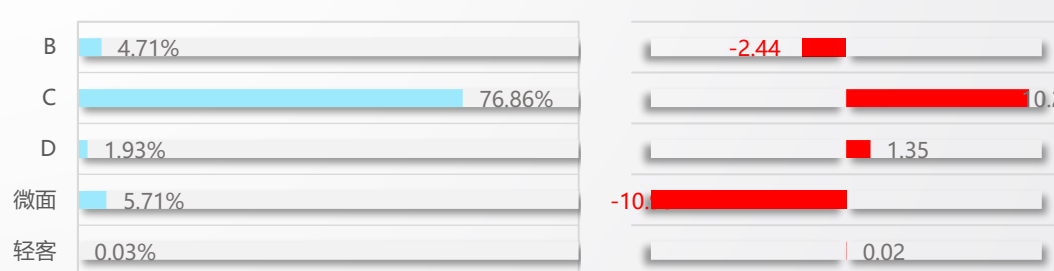
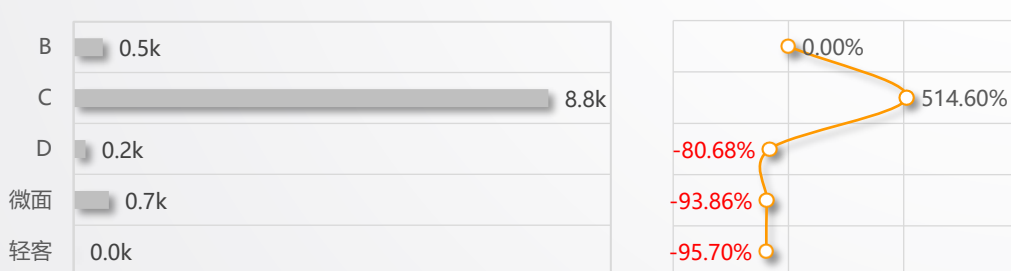
轿车



SUV



MPV





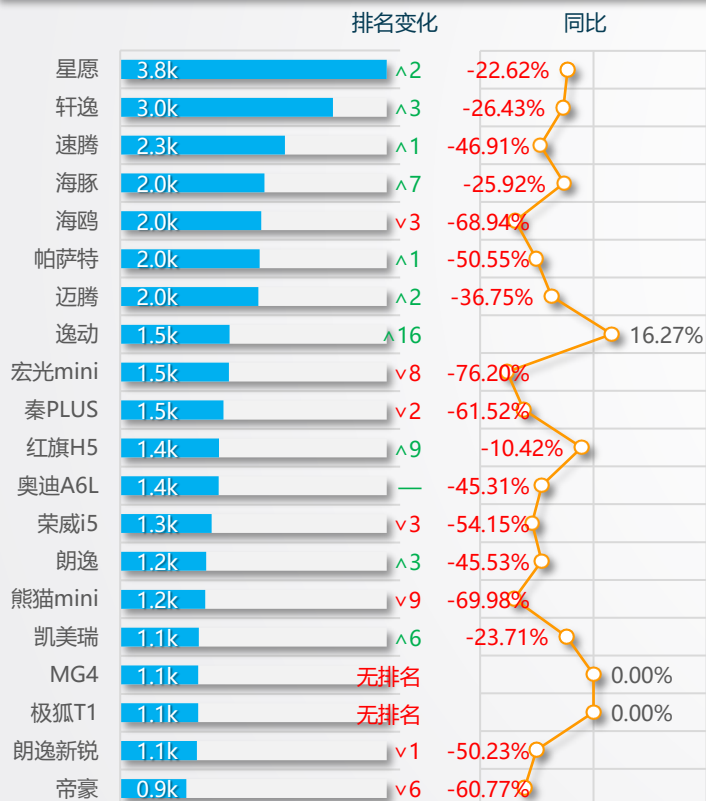
1.6.7-细分市场-TOP20车型



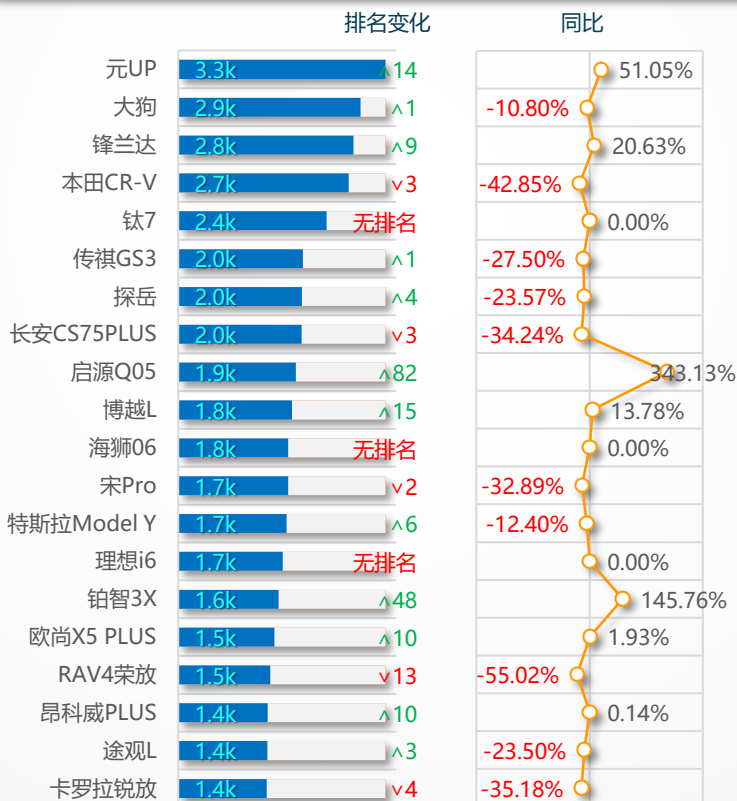
- ◆ 2026 年上半年山西乘用车 TOP20 车型整体下行明显，新能源车型涨跌分化，燃油主流车型普遍大幅下滑。轿车榜单里，星恩、轩逸稳居前列，多数传统燃油轿车跌幅普遍超 35%，海鸥、熊猫 mini 等微型电动车跌幅接近七成，仅逸动小幅上涨，极狐 T1、MG4 新晋上榜，新能源低端代步车型遇冷，中端轿车稳定性更强。SUV 赛道成长亮点突出，元 UP、启源 Q05、铂智 3X 涨幅亮眼，多款新车型跻身榜单，本田 CR-V、RAV4 等合资燃油 SUV 跌幅惨重，自主品牌新能源 SUV 上涨势头强劲，老牌燃油 SUV 竞争力持续下滑。MPV 市场格局剧变，高山同比暴涨 217.29% 强势攀升，赛那依旧稳居榜首，五菱宏光 S 传统低端 MPV 大幅暴跌，岚图、小鹏等新能源 MPV 逐步上榜，低端工具 MPV 需求萎缩，高端家用、商务 MPV 热度高涨。整体来看，省内热销车型正加速迭代，传统燃油车型普遍失速，新能源中高端车型持续上位，入门微型电动车、老旧合资燃油车、低端商用 MPV 市场持续走弱。



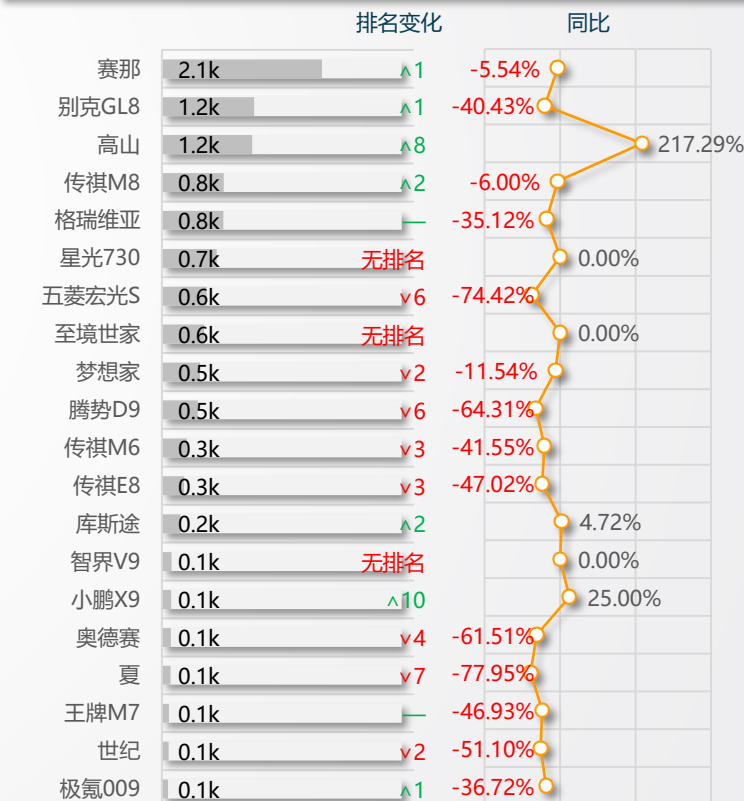
轿车



SUV



MPV





1.6.8-细分市场-交叉型乘用车

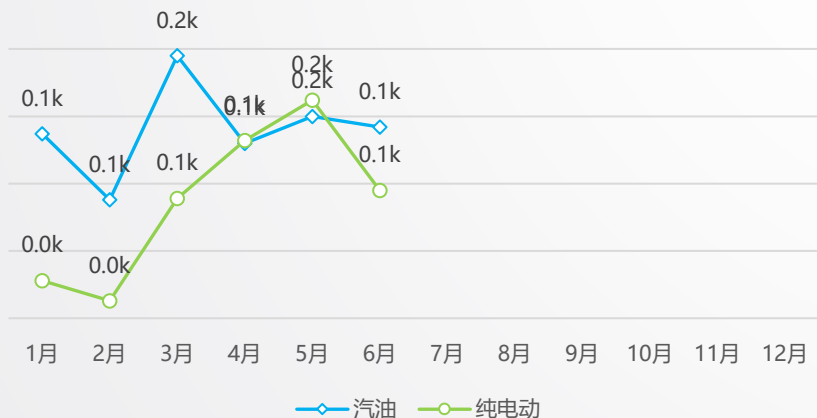


- ◆ 2026年1-6月山西交叉型乘用车整体市场下行压力巨大，月度销量起伏波动，2月跌至0.1k的阶段低谷，3至5月小幅冲高至0.3k，6月回落至0.2k，整体走势疲软。车企端上汽通用五菱依旧是行业龙头，但销量同比大跌76.04%，长安、鑫源等主流车企跌幅均接近七成及以上，仅奇瑞汽车跌幅相对平缓，头部传统车企集体遇冷。主力车型集中在五菱系列，五菱之光、宏光V、荣光S跌幅普遍超65%，小海狮X30跌幅更是达到84.16%，品类迭代速度缓慢。燃料结构上汽油车型占比61.87%，依旧占据主导，纯电动占比38.13%，从月度走势来看汽油车波动更大，纯电动稳步抬升，电动化渗透缓慢。全国核心消费城市销量全部同比下滑，重庆、昆明跌幅最为突出，侧面反映该品类全国需求同步萎缩。整体来看，交叉型乘用车作为低端工具车型，市场需求持续衰退，燃油车型根基松动，电动化转型节奏缓慢，传统微面产品吸引力大幅下降，行业萎缩态势短期难以扭转。

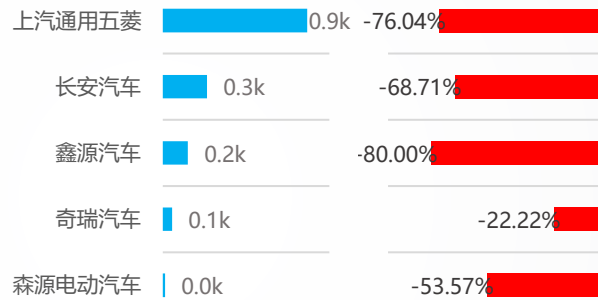
月度销量走势



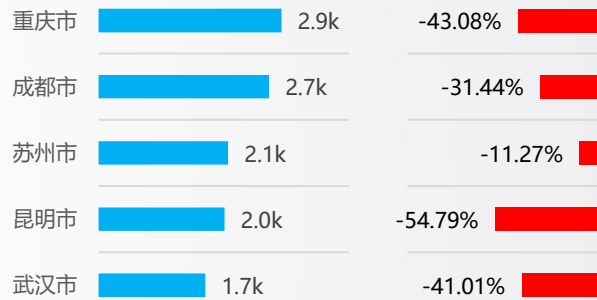
燃料



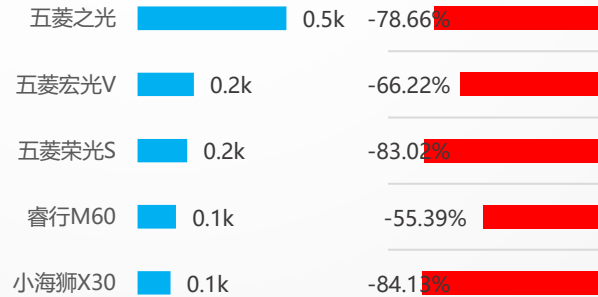
车企 & 同比



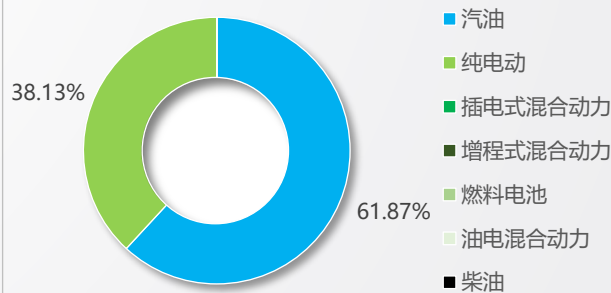
TOP5城市 & 同比



车型 & 同比



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 月山西进口乘用车市场整体持续大幅下行，月度销量同比全线深度下跌，行业景气度偏弱。月度同比数据长期锁定在 - 36% 至 - 52% 区间，5 月同比跌幅达到 51.41%，为上半年谷底，市场需求持续收缩。环比走势起伏明显，1-2 月连续环比下滑，2 月环比大跌 36.43%，3 月迎来短暂反弹，环比上涨 20.73%，但 4-6 月再度连续环比走弱，回升动力不足，月度销量维持在 0.2k-0.4k 的低位区间，整体规模远低于去年同期。从累计销量来看，上半年各阶段累计同比始终处于 - 39%~-44% 的大幅下滑区间，1-6 月累计同比跌幅为 43.82%，逐年累计差值持续拉大。对比近两年销量柱状图，2026 年每月销量均显著低于 2025 年同期，说明省内进口车消费意愿明显降温。综合来看，省内消费者选购重心持续转向高性价比国产新能源车型，进口燃油车吸引力下滑，短期进口乘用车销量回暖阻力较大。





2.2-动力总成



- ◆ 2026 年上半年山西进口乘用车动力结构以燃油中大排量为主，各类传统动力总成销量普遍同比下滑，市场结构收缩明显。排量维度，2.0L 排量占比 65.73%，是绝对主流，仅 2.0L 小幅下跌 8.58%，3.0L、4.0L、纯电 0.0 排量跌幅均超 43%，大排量豪华车型与进口新能源车型需求大幅走低。变速箱方面，CVT、8AT 占比最高，分别为 31.82%、31.52%，二者同比跌幅悬殊，8AT 大跌 56.31%，CVT 跌幅相对缓和，7DCT 跌幅高达 64.14%，双离合进口车型遇冷最为严重。主流动力搭配里，2.0L CVT 体量最大、占比 21.69%，下滑幅度偏小，其余主流组合普遍跌幅超 50%，仅 2.4T 6AT 实现同比上涨。整体来看，省内进口车消费收缩集中在大排量、高端 AT 与双离合车型，2.0L 小排量燃油 + CVT 的轻量化家用组合抗跌性更强，进口新能源渗透率极低，本土新能源挤压下，大排量豪华进口车受众持续缩减，传统高端燃油动力总成市场持续萎缩。

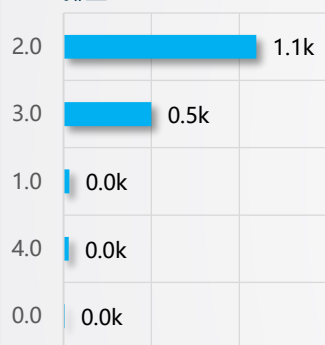


动力结构

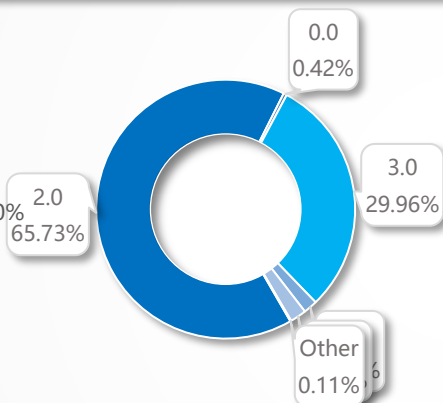
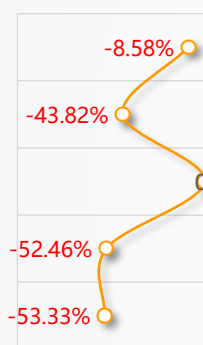


排量

TOP5排量

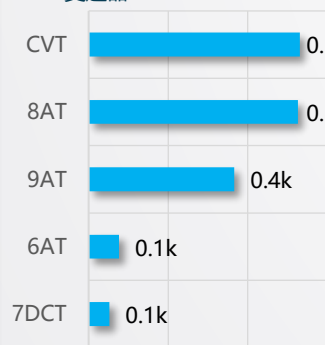


同比

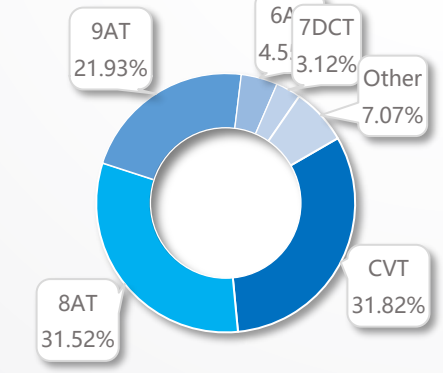
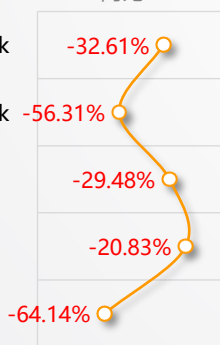


变速器

TOP5变速器



同比



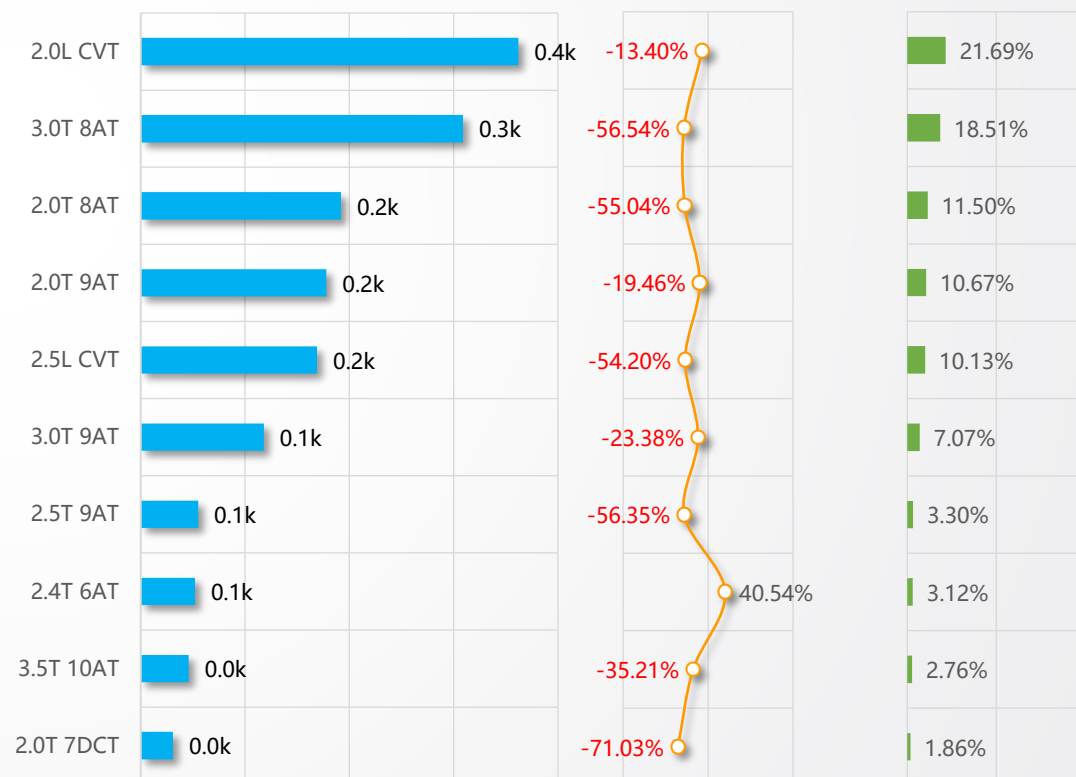
主流搭配



同比



占比

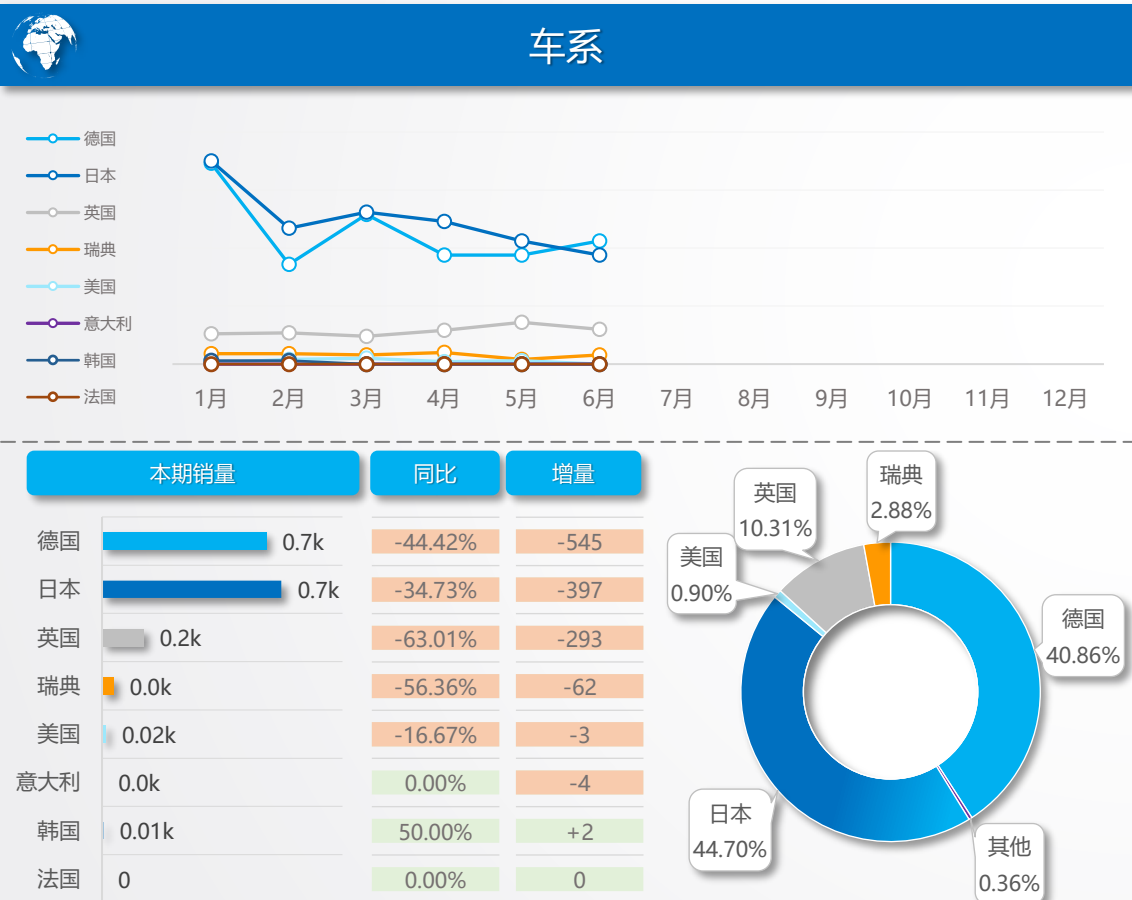




2.3-品牌结构



- ◆ 2026 年上半年山西进口乘用车以德系、日系为绝对核心，各大主流车系销量普遍同比下滑，仅小众品牌小幅逆势增长。德系、日系份额合计超九成，其中德系占比 40.86%、日系占比 44.70%，二者本期销量均为 0.7k，同比分别大跌 44.42%、34.73%；英、瑞、意等欧美车系跌幅更深，英国车系同比下滑 63.01%，仅韩系小幅增长，体量十分微弱。车企与品牌榜单中，丰田、戴姆勒稳居车企前两位，雷克萨斯、奔驰领跑品牌榜，雷克萨斯份额逆势上涨 8.64 个百分点，抗跌性突出；路虎、宝马、奥迪等豪华品牌大幅下滑，路虎跌幅超 62%，奥迪跌幅接近 73%，传统德系一线豪华品牌受众明显缩减。三菱、克莱斯勒等小众车企实现同比上涨，但市场基数过小难以拉动大盘。整体来看，省内进口车消费进一步向雷克萨斯这类稳定耐用的日系高端品牌集中，传统德系豪华品牌持续流失份额，高端越野、性能进口车型降温明显，大盘下行背景下头部日系豪华品牌抗压能力更强。



	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	0.7k	-34.60%	42.12%	5.94	雷克萨斯	0.6k	-25.57%	35.23% 8.64
戴姆勒	0.4k	-32.33%	22.95%	3.90	奔驰	0.4k	-32.33%	22.95% 3.90
路虎汽车	0.2k	-62.72%	10.19%	-5.16	路虎	0.2k	-62.72%	10.19% -5.16
宝马汽车	0.2k	-44.19%	10.07%	-0.07	宝马	0.1k	-47.23%	8.57% -0.55
奥迪汽车	0.1k	-72.88%	3.83%	-4.11	丰田	0.1k	-59.65%	6.89% -2.70
保时捷	0.1k	-45.95%	3.59%	-0.14	奥迪	0.1k	-72.88%	3.83% -4.11
沃尔沃	0.0k	-56.36%	2.88%	-0.83	保时捷	0.1k	-45.95%	3.59% -0.14
三菱汽车	0.0k	80.00%	1.08%	0.74	沃尔沃	0.0k	-56.36%	2.88% -0.83
铃木汽车	0.0k	-46.67%	0.96%	-0.05	MINI	0.0k	-16.67%	1.50% 0.49
克莱斯勒	0.01k	44.44%	0.78%	0.48	三菱	0.0k	80.00%	1.08% 0.74



2.4-区域概况



- ◆ 2026 年上半年山西省进口乘用车全国市场份额仅 0.84%，全国排名稳定在第 22 位，位次与去年持平，整体市场体量长期处于国内中下游水平。全国层面，广东、江苏、浙江等沿海经济大省稳居进口车销量前列，依托消费能力与港口优势销量遥遥领先，山西 1.7k 的累计销量和沿海省份差距显著。省内城市维度，太原是绝对核心市场，上半年销量 1.3k，同比下滑 35.10%，集中了全省绝大多数进口乘用车销量；临汾以 0.1k 位列第二，同比下滑 34.39%。其余地市进口车需求普遍低迷，大同、晋中、阳泉等城市跌幅普遍超过 60%，阳泉同比大跌 91.89%，多地进口车销量近乎萎缩。整体来看，山西进口车消费高度集中于省会，各地市购买力偏弱，全省大盘同步下行。对比沿海发达省份，本地高端进口车消费潜力不足，在国产新能源持续挤压下，省内进口乘用车市场很难实现份额提升，后续大概率维持低位震荡。

广东	38.8k
江苏	21.7k
浙江	20.9k
上海	11.8k
山东	10.7k
北京	10.2k
天津	9.5k
四川	8.9k
福建	6.5k
辽宁	6.4k
河北	6.2k
湖南	4.9k
河南	4.6k
湖北	4.2k
安徽	4.2k
陕西	3.4k
云南	3.3k
重庆	2.9k
江西	2.9k
吉林	2.4k
黑龙江	2.2k
山西	1.7k
内蒙古	1.6k
广西	1.6k
新疆	1.4k
海南	1.1k
西藏	1.0k
贵州	1.0k
甘肃	0.8k
宁夏	0.5k
青海	0.4k



本期排名

» 第22位

排名较上年变化

■ 保持不变



城市

		同比
太原市	1.3k	-35.10%
临汾市	0.1k	-34.39%
长治市	0.0k	-69.12%
大同市	0.0k	-72.34%
晋中市	0.0k	-72.73%
运城市	0.0k	-65.98%
晋城市	0.0k	-64.06%
吕梁市	0.0k	-58.62%
朔州市	0.0k	0.00%
阳泉市	0.0k	-91.89%
忻州市	0.0k	-50.00%



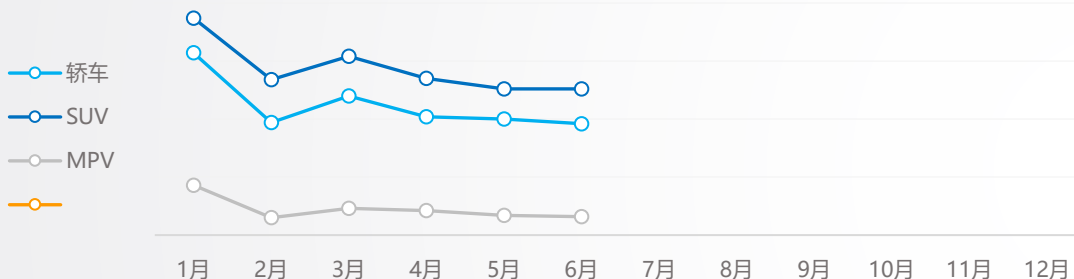
2.5- 进口乘用车销售结构



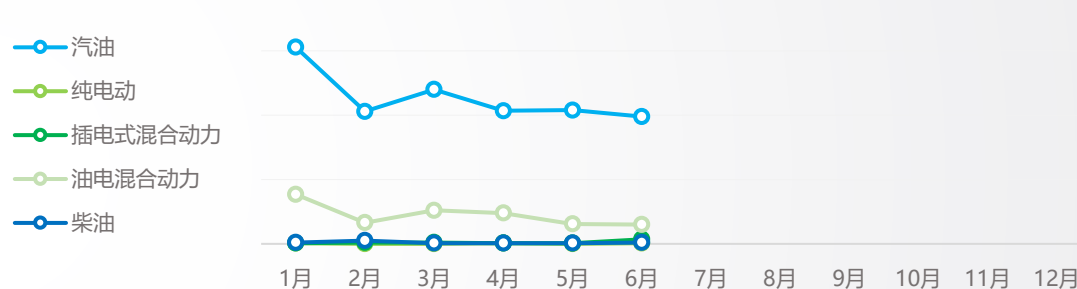
- ◆ 2026 年上半年山西进口乘用车市场中，SUV 是绝对主流车型，轿车紧随其后，MPV 体量最小，三类车型销量全部同比下滑。SUV 销量 0.9k，市场占比 51.65%，同比下滑 46.49%，跌幅最深；轿车销量 0.7k，占比 40.26%，同比下跌 41.51%；MPV 仅 0.1k，占比 8.09%，跌幅相对偏低。月度走势上三类车型年初回落明显，后续走势平缓，整体需求持续疲软。燃料结构方面，汽油车型占比 81.79%，牢牢占据主导，销量同比大跌 45.16%；油电混动占比 16.24%，同比下滑 36.08%；纯电动、插混等新能源进口车份额仅 1.02%，纯电动跌幅高达 80%，进口新能源在本地认可度极低。柴油车型体量微乎其微，小幅下滑。整体来看，山西进口车依旧依赖传统燃油 SUV 与轿车，进口新能源严重遇冷，本土高性价比新能源持续挤压进口车生存空间，各类车型需求同步收缩，SUV 高端进口车型降温最为明显，市场短期难以回暖。



车型大类



燃料结构

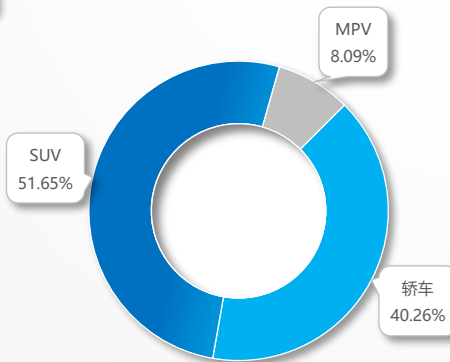


本期销量

同比

增量

车型	本期销量	同比	增量
轿车	0.7k	-41.51%	-477
SUV	0.9k	-46.49%	-749
MPV	0.1k	-36.02%	-76

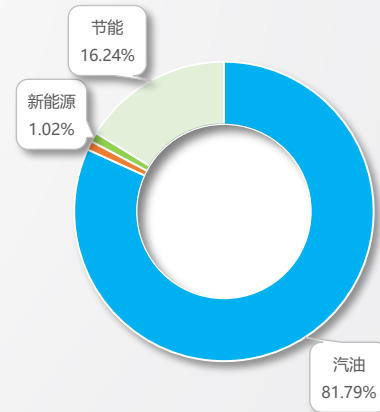


本期销量

同比

增量

燃料类型	本期销量	同比	增量
汽油	1.4k	-45.16%	-1124
纯电动	0.0k	-80.00%	-12
插电式混合动力	0.01k	-46.15%	-12
油电混合动力	0.3k	-36.08%	-153
柴油	0.01k	-29.41%	-5





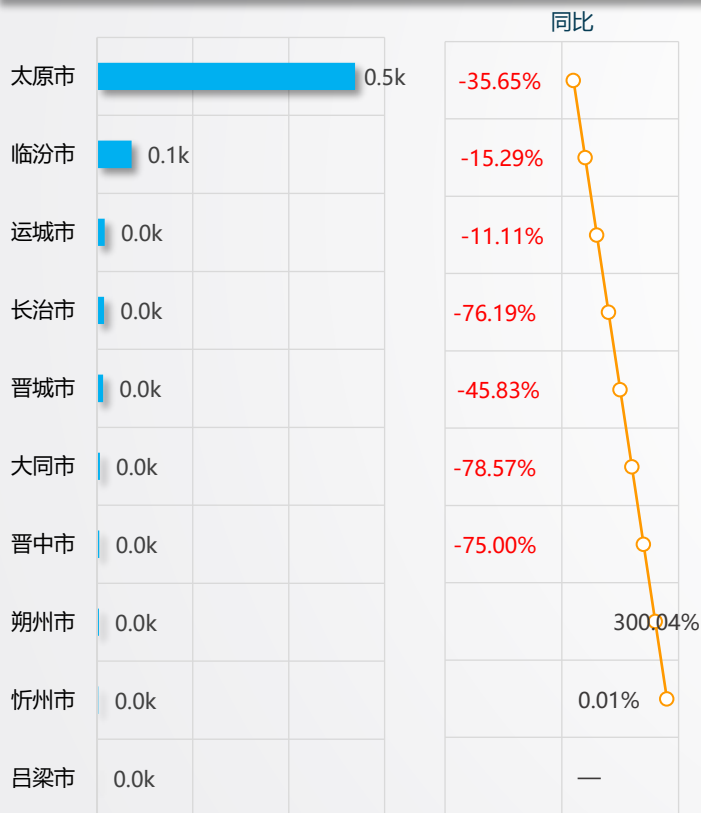
2.5.1-细分市场-销量分布



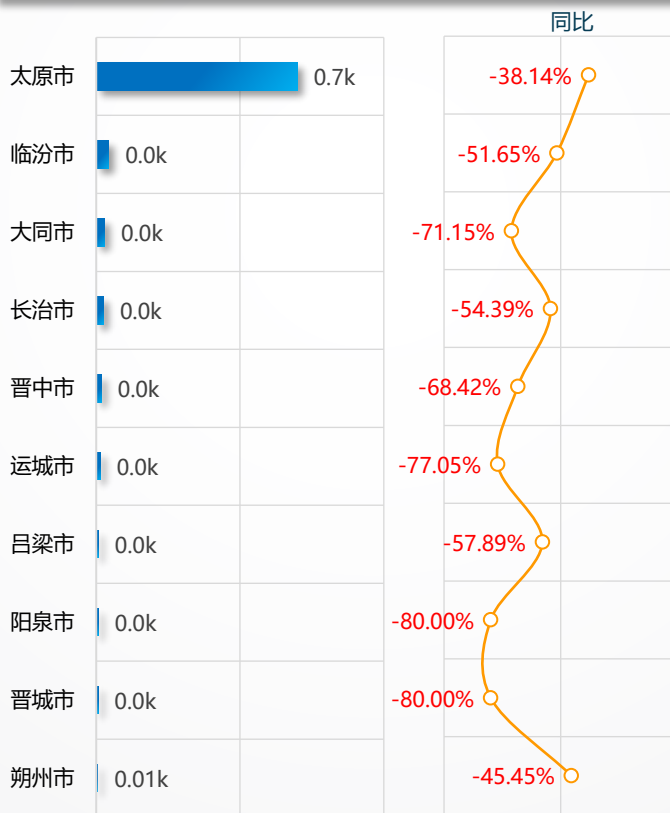
- ◆ 2026 年上半年山西进口轿车、SUV、MPV 三类车型销量均高度集中在太原市，省内其余地市需求普遍大幅萎缩。轿车领域，太原销量 0.5k，同比下滑 35.65%，临汾以 0.1k 位列第二，其余地市销量基本归零，长治、大同、晋中跌幅普遍超过 75%，地方城市进口轿车消费近乎停滞。SUV 作为进口主力车型，太原销量 0.7k，同比下跌 38.14%，临汾、大同、阳泉等多数地市同比跌幅普遍高于 50%，阳泉、晋城跌幅达到 80%，全省 SUV 市场收缩幅度最为突出。MPV 整体体量最小，仅太原保持小幅增长，同比上涨 7.69%，其余地市全部大幅下滑，运城跌幅高达 83.33%，晋中、大同跌幅也超过 65%。整体来看，山西各地进口车消费资源严重向省会倾斜，地级市高端购车需求持续走弱，SUV 降温最明显，仅太原 MPV 有小幅韧性，各地市购买力下滑叠加国产车型冲击，全省进口乘用车下沉市场拓展难度较大。



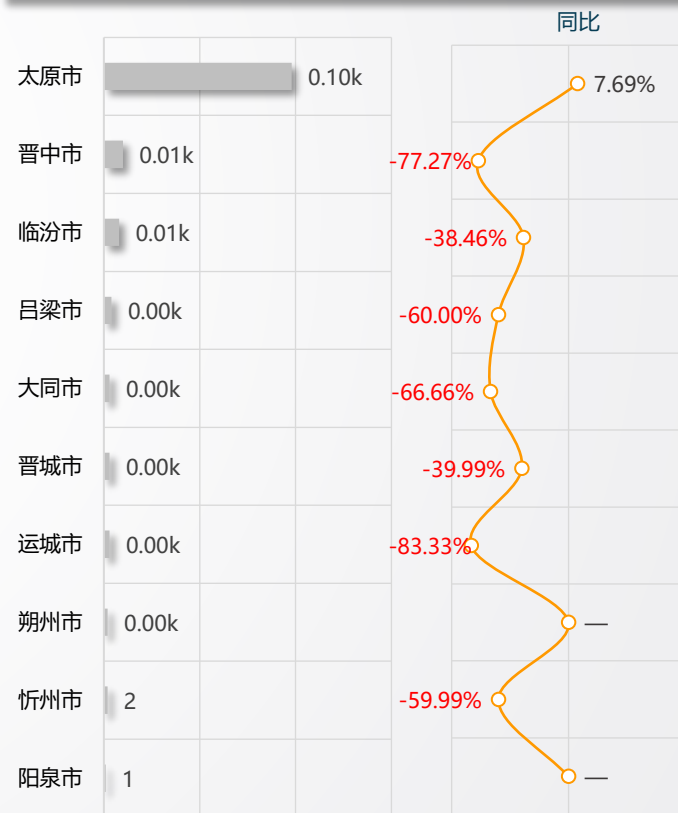
轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.2-细分市场-主流车企&车系分布



- ◆ 2026 年上半年山西进口乘用车各细分车型均高度集中于日系、德系主流车企，绝大多数品牌销量同比下滑，仅极少数小众品牌逆势增长。进口轿车板块，丰田以 51.49% 的份额独占鳌头，宝马、戴姆勒紧随其后，日系、德系包揽主流市场，奥迪、沃尔沃跌幅尤为惨重，性能超跑类品牌销量基本归零，日系轿车抗跌性明显优于德系高端轿车。SUV 作为销量主力，德系戴姆勒、日系丰田份额靠前，路虎跌幅高达 62.72%，宝马、奥迪下滑幅度同样突出，三菱、克莱斯勒小幅上涨但体量极小，难以扭转 SUV 大盘颓势，豪华越野类进口车型降温显著。MPV 市场被丰田独家垄断，整体同比下滑 36.02%，其余车企暂无进口 MPV 销量。从车系来看，轿车、SUV 市场以德系、日系销量最高，英、瑞、美等车系持续收缩。整体来看，省内进口消费偏好持续向丰田这类稳定省心的日系品牌聚拢，德系一线豪华品牌份额持续流失，越野、性能车型需求大幅下滑，MPV 品类选择单一，本土新能源挤压下豪华进口车的市场吸引力不断下降。



轿车(含跑车)

	占比	同比
丰田汽车	0.35k	51.49%
宝马汽车	0.14k	20.69%
戴姆勒	0.13k	19.64%
奥迪汽车	0.03k	4.76%
保时捷	0.02k	2.68%
沃尔沃	0.00k	0.45%
迈凯伦公...	0.00k	0.15%
马自达汽...	0.00k	0.15%
阿斯顿马...	0.00k	0.00%
KTM	0.00k	0.00%



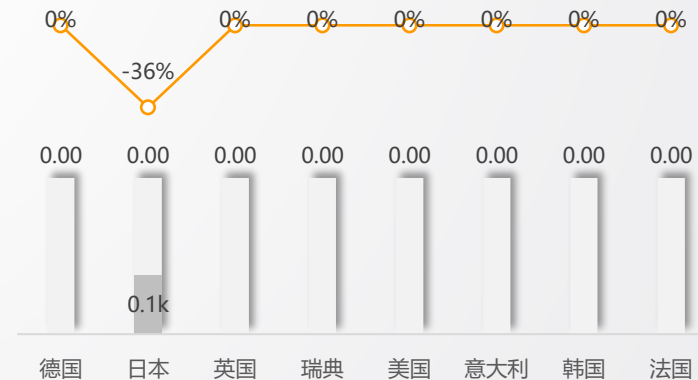
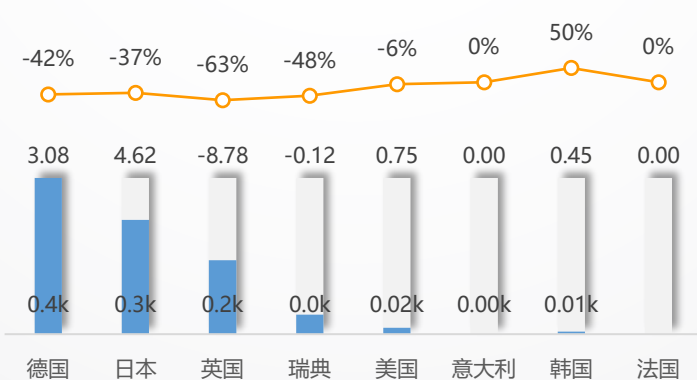
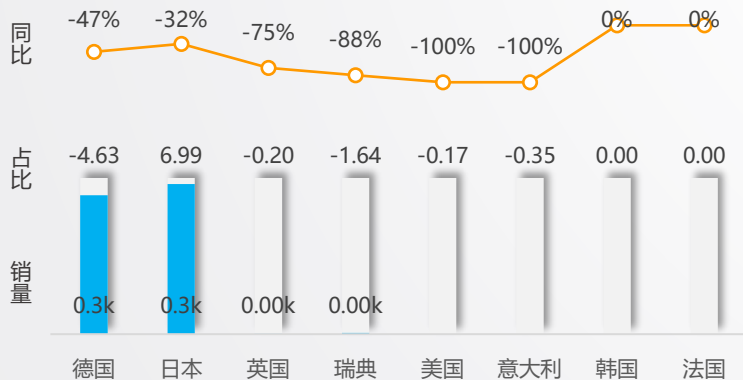
SUV

	占比	同比
戴姆勒	0.25k	29.12%
丰田汽车	0.22k	25.75%
路虎汽车	0.17k	19.72%
沃尔沃	0.05k	5.22%
保时捷	0.04k	4.87%
奥迪汽车	0.03k	3.71%
宝马汽车	0.03k	3.36%
三菱汽车	0.02k	2.09%
铃木汽车	0.02k	1.86%
克莱斯勒	0.01k	1.51%



MPV

	占比	同比
丰田汽车	100.00%	-36.02%
大众汽车	0	0.00%
戴姆勒	0	0.00%
通用汽车	0	0.00%
0		





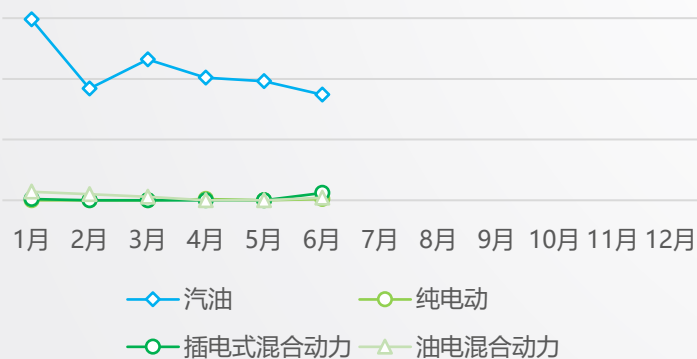
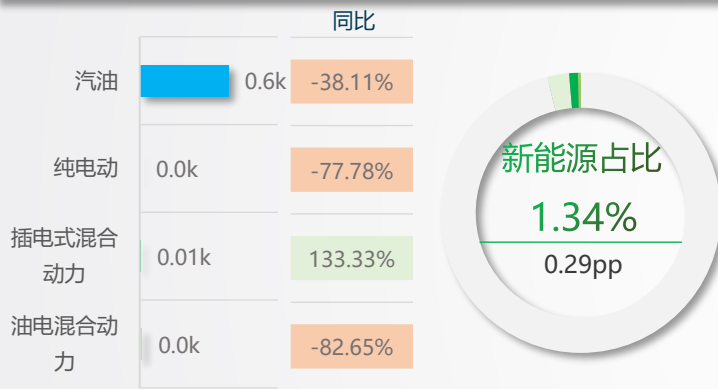
2.5.3-细分市场-燃料结构



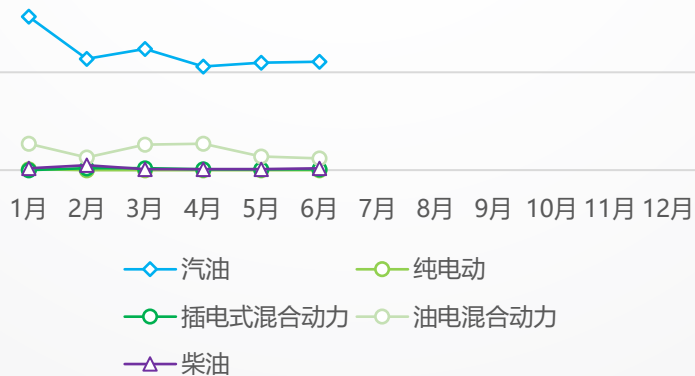
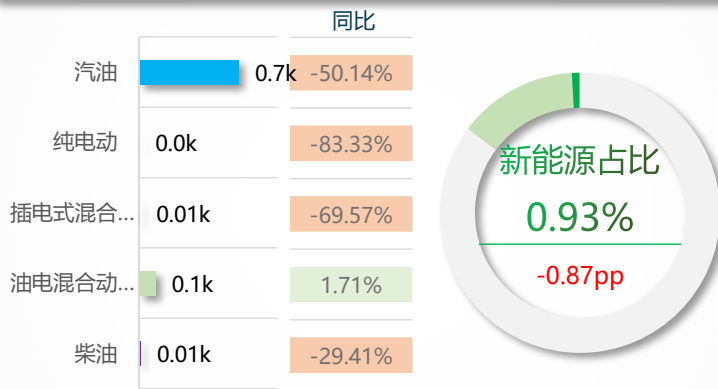
- ◆ 2026 年上半年山西进口乘用车各细分车型均高度依赖燃油车，进口新能源整体渗透率极低，绝大多数动力品类销量同比下滑。轿车板块汽油车型销量 0.6k，同比下滑 38.11%，新能源占比仅 1.34%，小幅提升 0.29 个百分点，仅插电混动销量逆势大增 133.33%，纯电动、油电混动大幅缩水。SUV 作为进口主力，汽油车型同比大跌 50.14%，新能源占比 0.93%，环比回落 0.87 个百分点，纯电动、插混跌幅均接近七成，仅油电混动小幅上涨 1.71%，柴油车型小幅回落。MPV 市场完全无纯电与插混车型，新能源占比为 0，仅依靠油电混动支撑品类，同比下滑 35.41%，暂无汽油车型上牌量。从月度走势来看，各车型汽油销量整体逐月走低，新能源品类长期维持低位。整体来看，本地消费者对进口电动车认可度很低，国产新能源持续挤压进口电车空间，燃油进口车依旧是刚需，轿车新能源有小幅增长潜力，SUV 新能源持续走弱，MPV 新能源发展完全停滞，短期进口燃油车依旧会牢牢占据市场主导地位。



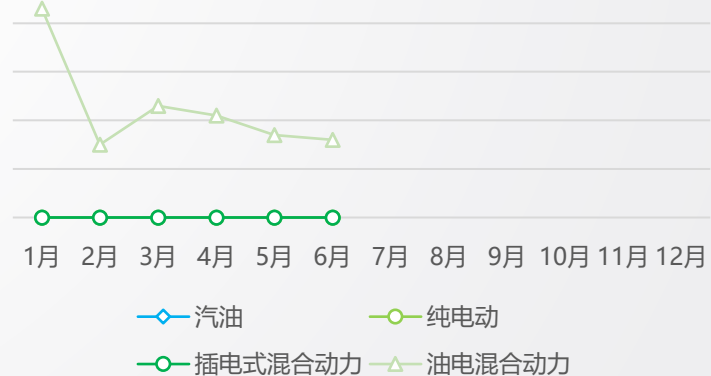
轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.4-细分市场-动力结构



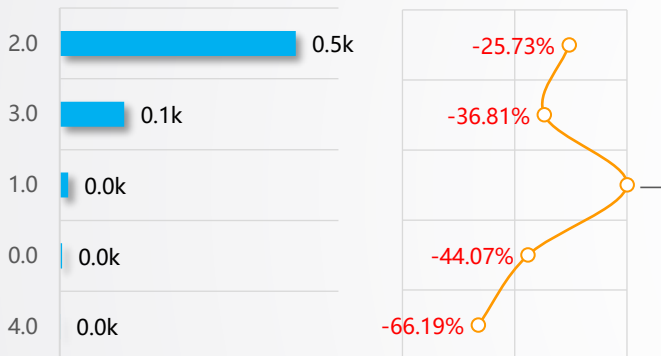
- 2026 年上半年山西进口乘用车排量普遍集中在 2.0L 主流区间，大排量车型大幅缩水，变速箱以 AT、CVT 为主流，各类动力配置销量大多同比下滑。排量层面，轿车与 SUV 均以 2.0L 排量销量最高，轿车 2.0L 销量 0.5k，同比下滑 25.73%，3.0L 及以上大排量跌幅普遍超过 35%，4.0L 车型跌幅达 66.19%；SUV 2.0L 同比下滑 12.01%，3.0L、4.0L 跌幅均超 46%，大排量豪华 SUV 需求快速降温；MPV 仅有 2.0L 排量车型，品类选择十分单一。变速箱方面，轿车 CVT 占比最高，同比下滑 32.15%，双离合变速箱跌幅最深；SUV 主流为 8AT、9AT，8AT 跌幅接近六成；MPV 分为 CVT 与 6AT 两类，CVT 下滑明显，6AT 逆势上涨。整体来看，省内进口车消费趋于理性，大排量、高性能车型热度持续走低，2.0L 中小排量成为刚需，双离合、老旧变速箱车型逐步被市场淘汰，日系 CVT、德系 AT 依旧占据市场主流，高排量豪华进口车在本地市场吸引力持续下降。



轿车(含跑车)



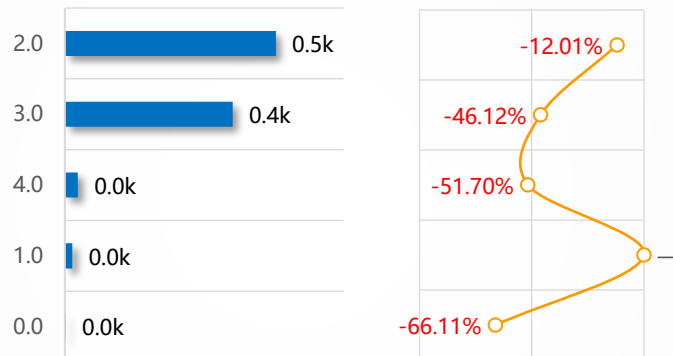
排量



SUV



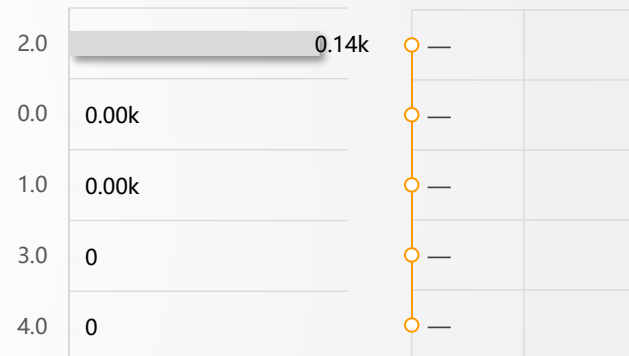
排量



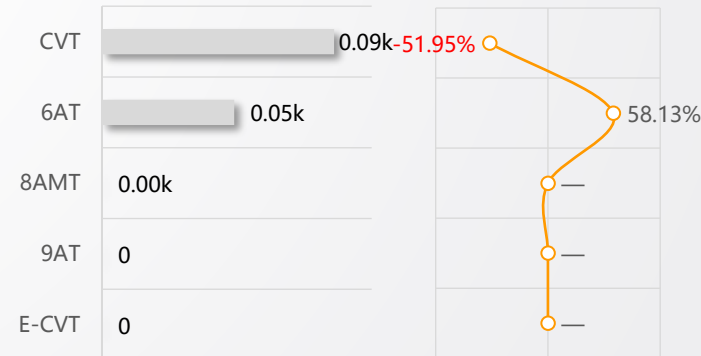
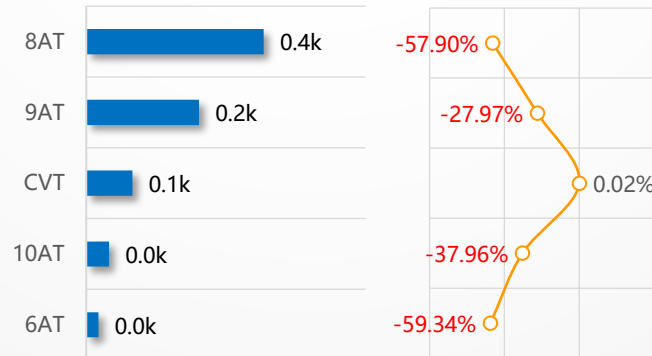
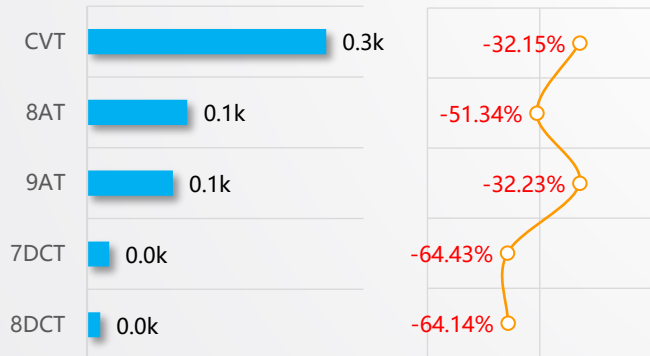
MPV



排量



变速器





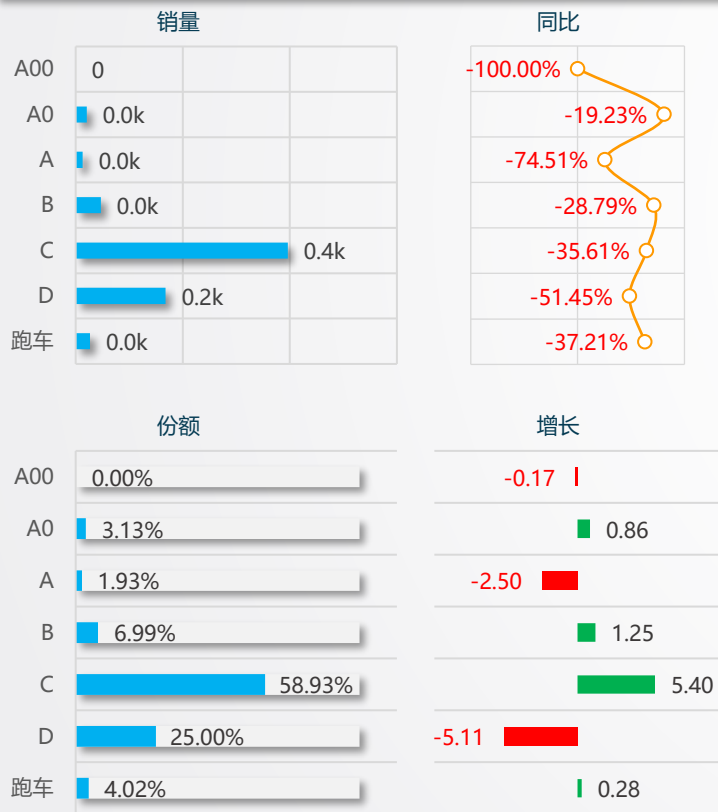
2.5.5-细分市场-车型级别



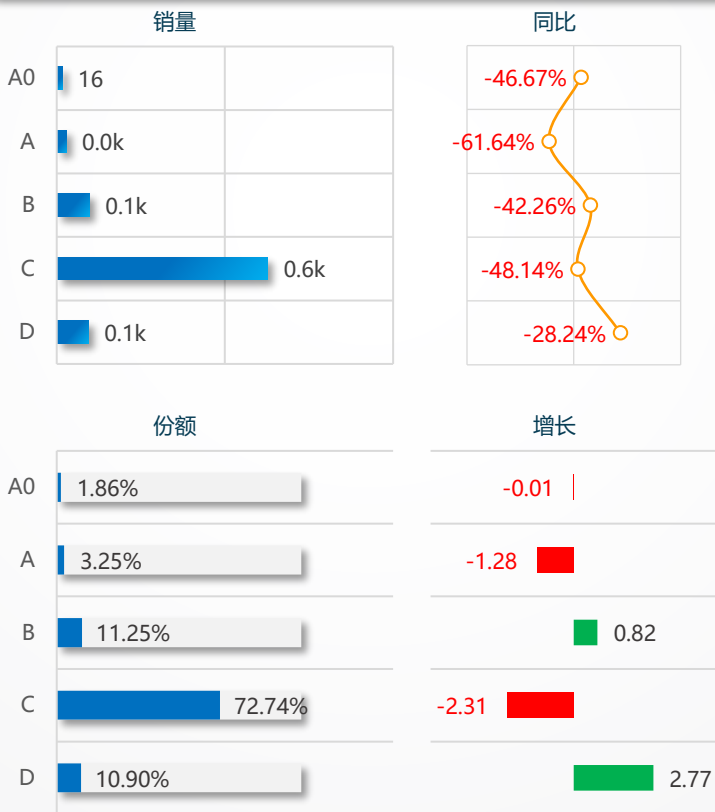
- ◆ 2026 年上半年山西进口乘用车各品类均以中大型 C 级车型为绝对主流，小型入门车型近乎绝迹，各级别车型销量普遍同比下滑。轿车市场里，C 级轿车份额高达 58.93%、销量 0.4k，同比下滑 35.61%，份额小幅上涨；D 级豪华轿车占比 25%，跌幅达到 51.45%，高端大型轿车需求明显降温；A00、A 级轿车销量归零或大幅萎缩，入门进口轿车基本被市场淘汰，仅跑车份额小幅微增。SUV 领域 C 级 SUV 独占 72.74% 的市场份额，是进口 SUV 核心品类，同比下滑 48.14%，份额小幅回落；D 级中大型 SUV 份额小幅提升，B 级 SUV 小幅回暖，A0、A 级紧凑型 SUV 跌幅普遍超过 45%，紧凑型进口 SUV 认可度持续走低。MPV 市场结构极度单一，仅 C 级 MPV 在售，包揽全部份额，同比下滑 36.02%，其余级别暂无车型流入市场。整体来看，山西进口购车需求集中在中高端 C 级车型，入门小车与顶级奢华 D 级车型同步遇冷，消费者选购更加务实，大型高端进口车型热度下滑，未来中大型家用进口车会持续占据主流地位。



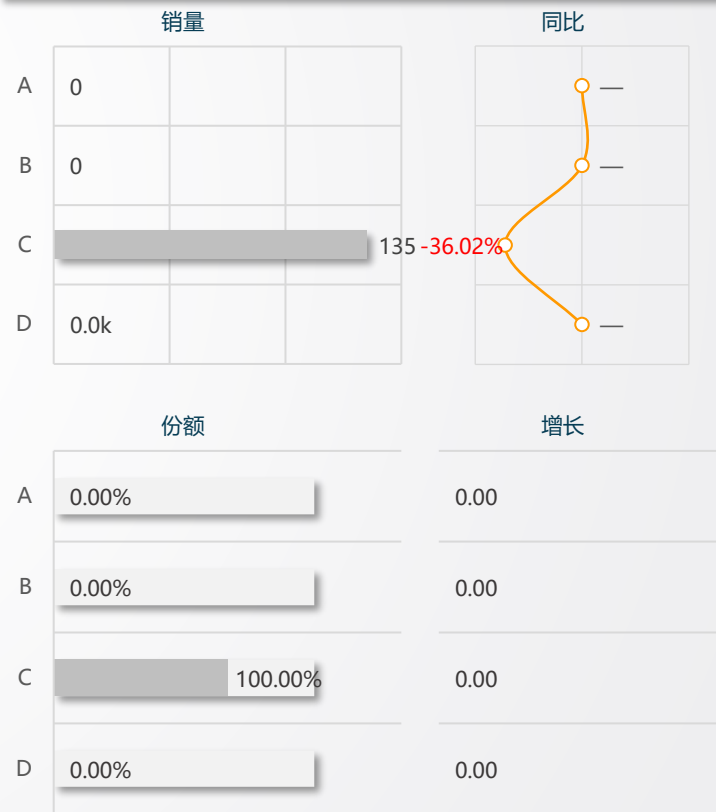
轿车



SUV



MPV





2.5.6-细分市场-TOP20车型



- ◆ 2026 年上半年山西进口乘用车热销车型集中在日系丰田雷克萨斯、德系 BBA 豪华产品，绝大多数主流车型销量同比下滑，少数小众、硬派车型逆势上涨。轿车榜单中雷克萨斯 ES 以 344 台遥遥领跑，是本地最畅销进口轿车，宝马 7 系、奔驰 S 级等德系旗舰紧随其后，奥迪 A8、帕拉梅拉跌幅惨烈，保时捷 718、奔驰 CLE 级 AMG 等性能跑车销量大幅暴涨，但基数偏低。SUV 领域奔驰 GLE 级销量稳居首位，雷克萨斯 RX、NX 表现稳定，路虎全系、沃尔沃 XC90、兰德酷路泽跌幅普遍超过 45%，雷克萨斯 LX、GX、帕杰罗等硬派越野车型逆势增长，小众越野需求有所抬头。MPV 品类仅有埃尔法、雷克萨斯 LM 有量，埃尔法销量下滑过半，雷克萨斯 LM 大幅上涨，其余主流 MPV 车型销量清零，赛那彻底退市。整体来看，山西进口家用轿车偏爱雷克萨斯，商务 SUV 以奔驰为主，豪华 MPV 热度向雷克萨斯 LM 转移，传统德系、路虎豪华车型持续遇冷，硬派越野与小众性能车小幅回暖，主流豪华燃油进口车普遍承压。



TOP20轿车

车型	销量	同比	排名升降
雷克萨斯ES	344	-32.42%	—
宝马7系	48	-29.41%	^2
奔驰-迈巴赫S级	42	-38.24%	^1
奔驰S级	39	-33.90%	^1
宝马4系	37	-11.90%	^1
奥迪A8	27	-75.68%	v4
奔驰E级	25	-16.67%	^1
MINI	20	-23.08%	^2
宝马5系	19	-32.14%	—
Panamera	11	-67.65%	v3
奔驰CLE	10	-44.44%	^3
保时捷718	6	200.00%	^23
宝马2系	5	-72.22%	^1
奔驰CLE级AMG	5	150.00%	^21
奔驰CLA级AMG	4	-33.33%	^3
宝马i4	3	0.00%	^7
奥迪A6	2	-77.78%	v1
宝马M2	2	-60.00%	^3
宝马M4	2	0.00%	^16
奔驰AMG GT	2	100.00%	^29



TOP20 SUV

车型	销量	同比	排名升降
奔驰GLE级	142	-28.64%	—
揽胜	93	-47.16%	—
雷克萨斯RX	91	-34.06%	^1
雷克萨斯NX	45	-25.00%	^5
卫士	45	-73.05%	v2
沃尔沃XC90	45	-47.67%	^1
雷克萨斯LX	37	15.63%	^6
卡宴Cayenne	34	-30.61%	^3
奥迪Q7	32	-65.96%	v4
奔驰GLS级	27	-47.06%	—
兰德酷路泽	23	-73.56%	v5
雷克萨斯GX	20	25.00%	^10
揽胜 SPORT	19	-76.25%	v5
帕杰罗	18	80.00%	^16
吉姆尼	16	-46.67%	v1
奔驰GLE级AMG	15	0.00%	^7
奔驰GLC级 Coupe	14	-26.32%	^1
奔驰-迈巴赫GLS级	13	62.50%	^13
宝马X7	11	-60.71%	v4
奔驰GLB级AMG	10	-23.08%	^7



MPV

车型	销量	同比	排名升降
埃尔法	84	-52.00%	—
雷克萨斯LM	51	45.71%	—
大众ID.Buzz	0	0.00%	^5
奔驰V级	0	0.00%	^4
格瑞维亚	0	0.00%	^3
萨尔法	0	0.00%	^2
赛那	0	-100.00%	v4
雪佛兰Express	0	0.00%	—



03

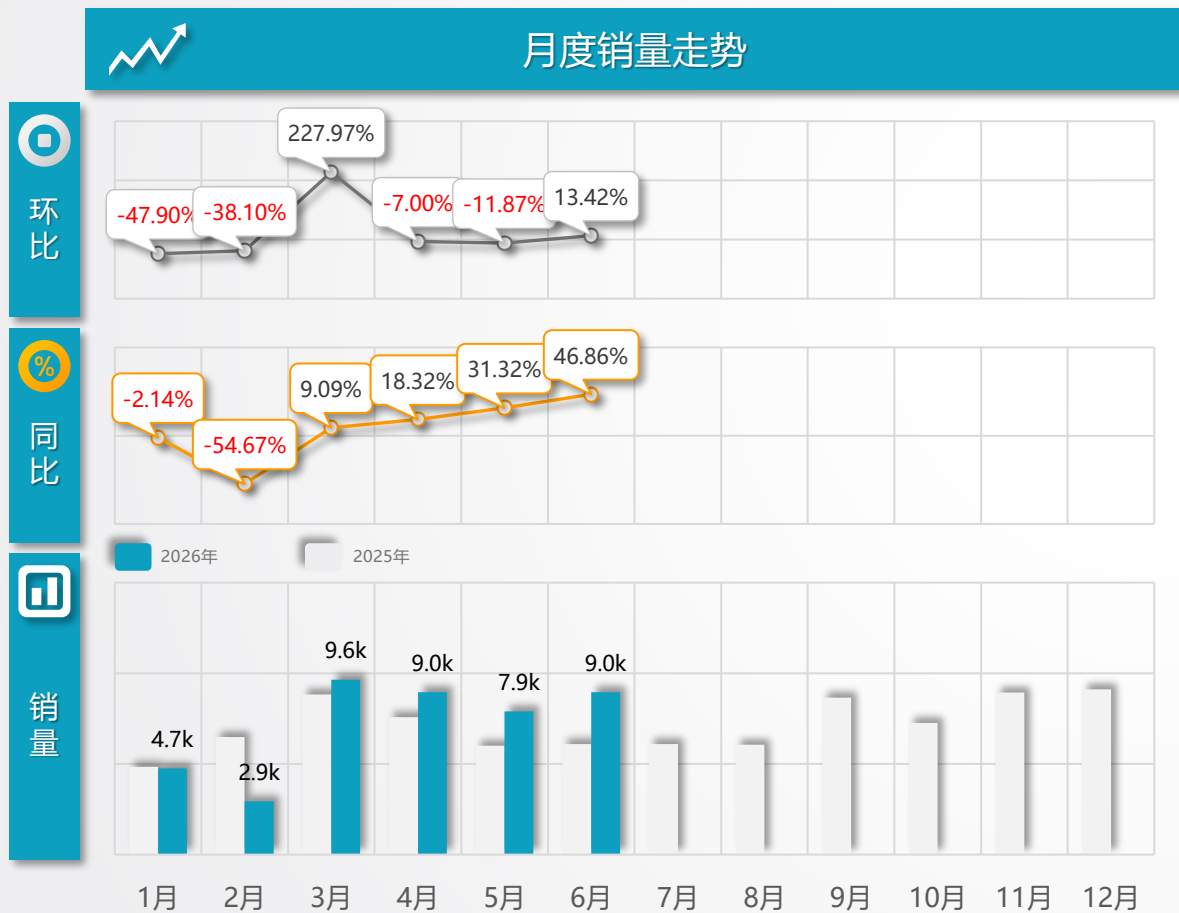
商用车市场分析



3.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月山西商用车月度销量呈现先暴跌、快速回暖、小幅震荡企稳的走势，整体累计销量前期承压，后续跌幅持续收窄。月度维度，1 月销量 4.7k，同比小幅下滑 2.14%；2 月销量跌至 2.9k，同比大跌 54.67%，环比降幅高达 47.90%，为上半年低谷。3 月市场强力反弹，销量冲高至 9.6k，环比暴涨 227.97%，此后 4-6 月销量回落至 9.0k、7.9k、9.0k，环比连续小幅下滑，同比却一路走高，6 月同比提升至 46.86%，行业复苏趋势明确。累计销量方面，1-2 月同比下滑 32.18%，是阶段最大跌幅，随着逐月回暖，跌幅不断收窄，1-6 月累计同比降幅缩至 5.25%，1-7 月累计已经转正至 8.24%。整体来看，年初受春节、货运淡季影响市场低迷，二季度物流回暖带动商用车需求持续释放，环比震荡调整、同比稳步走强，市场底部已经确立，下半年整体向好的态势基本成型。





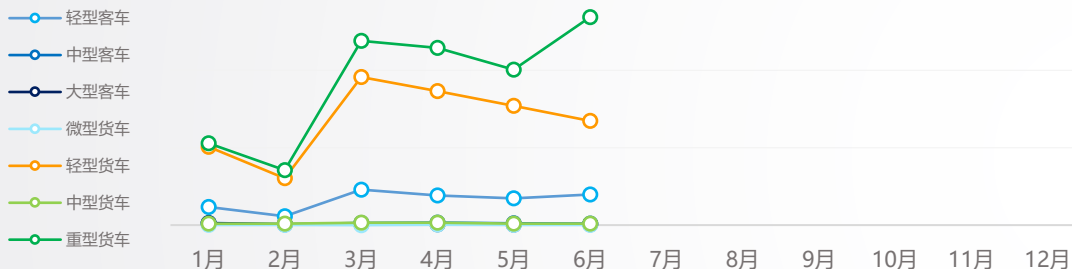
3.2-车型结构



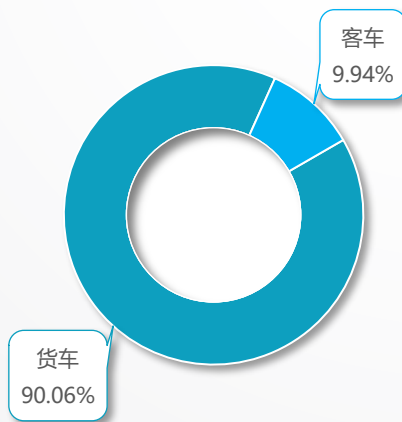
- ◆ 2026年1-6月山西商用车市场货车占据绝对主导，客车体量持续萎缩，能源结构加速向纯电动转型，传统燃油车型销量普遍下滑。车型结构上，货车整体市场占比90.06%，其中重型货车销量22.3k，同比大涨37.47%，是拉动商用车增长的核心动力；轻型货车销量16.3k，同比小幅下滑12.41%，依旧是基础刚需品类；中型、微型货车与各类客车销量明显走弱，中大型客车跌幅均超40%，仅轻型客车小幅微增，客运市场需求疲软。燃料结构方面，纯电动车型销量17.1k，同比暴涨87.73%，占比达到39.62%，稳居各类能源首位；混合动力车型同比增幅超200%，新能源渗透提速。柴油、汽油车型销量分别下滑24.52%、29.65%，传统燃油份额收缩；CNG车型小幅增长，燃料电池暂无销量。整体来看，重卡回暖支撑行业大盘，客运市场持续低迷，电动化转型速度较快，传统燃油商用车市场份额被新能源持续挤压。



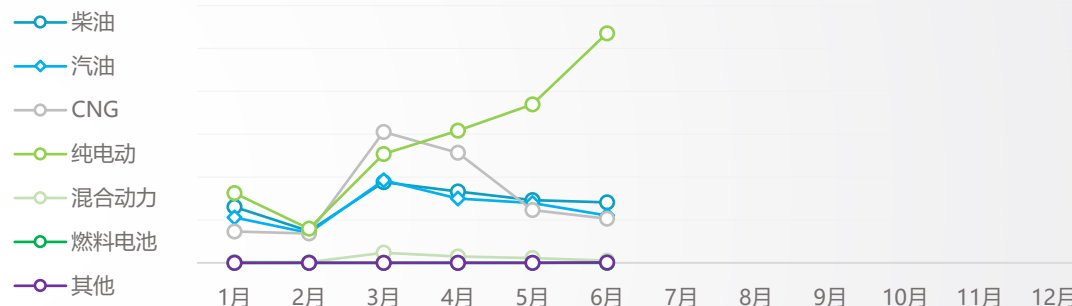
车型类别



	本期销量	同比	占比
轻型客车	3.9k	0.49%	8.96%
中型客车	0.3k	-41.25%	0.63%
大型客车	0.1k	-44.61%	0.35%
微型货车	0.02k	14.29%	0.04%
轻型货车	16.3k	-12.41%	37.79%
中型货车	0.3k	-40.40%	0.63%
重型货车	22.3k	37.47%	51.61%



燃料结构



	本期销量	同比	占比
柴油	8.5k	-24.52%	19.62%
汽油	7.7k	-29.65%	17.80%
CNG	9.30k	11.27%	21.56%
纯电动	17.1k	87.73%	39.62%
混合动力	0.59k	208.95%	1.36%
燃料电池	0	0.00%	0.00%
其他	16	-60.98%	0.04%





3.3-TOP20车企&品牌

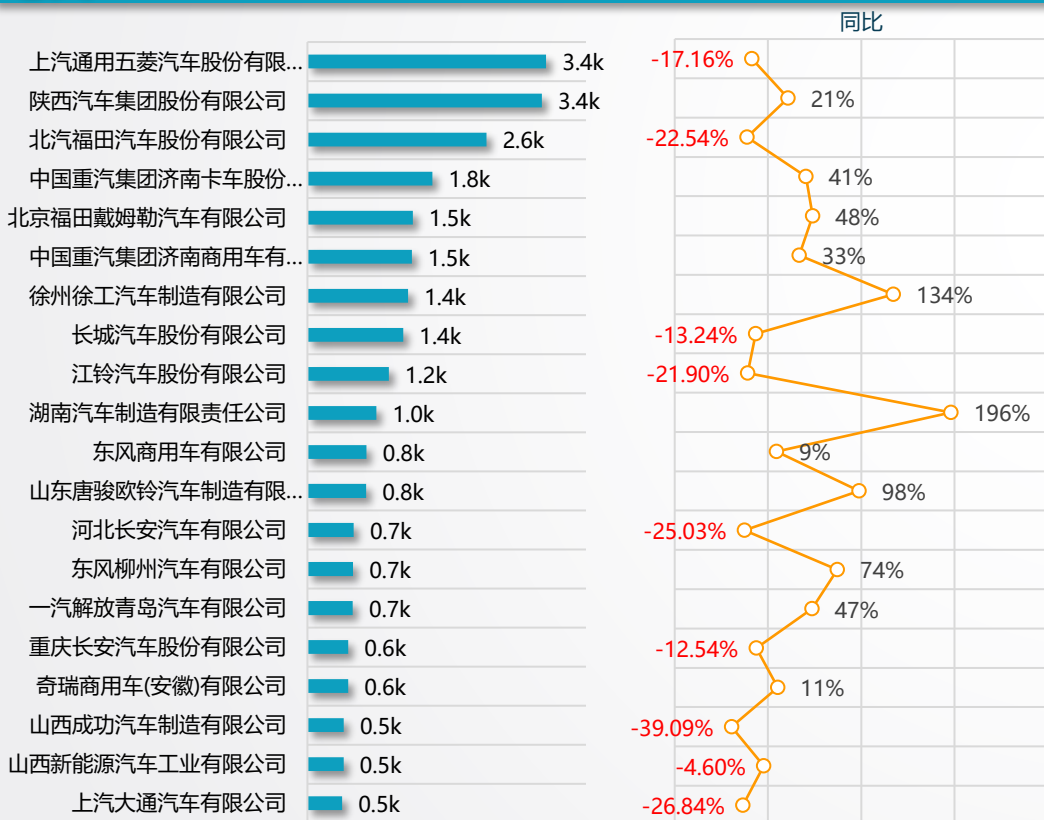


- ◆ 2026年1-6月山西商用车市场头部集中效应显著，TOP20车企合计份额59.14%，TOP20品牌市场占比高达86.84%，市场资源向主流车企聚拢。车企维度，上汽通用五菱销量3.4k位居榜首，但同比下滑17.16%；陕汽紧随其后且同比上涨21%，重汽、徐工等重工车企涨幅亮眼，徐工同比大涨134%，湖南车企增幅接近翻倍，而福田、江铃、长安等多家车企出现两位数下滑，本土山西成功汽车跌幅接近四成。品牌维度，解放以8.1k销量断层领跑，同比增长34%；五菱、陕汽稳居前三，福田、东风等传统老牌小幅回落，远程、三一、中联等新能源与工程类品牌大幅冲高，远程同比涨幅51%、中联涨幅117%；江淮、太行成功等弱势品牌大幅缩水。整体来看，传统头部重卡品牌根基稳固，新能源、工程专用车品牌快速扩张，传统轻客、老牌车企承压明显，本土车企表现偏弱，行业马太效应持续加剧。



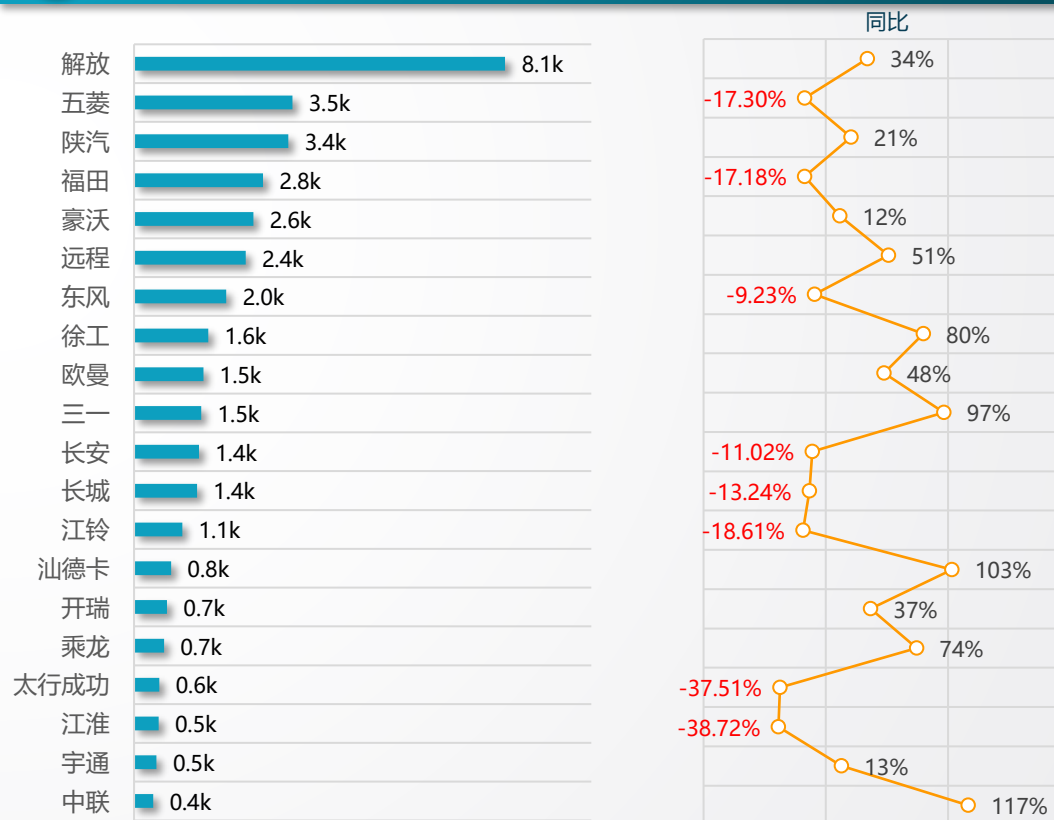
TOP20车企

占比59.14%



TOP20品牌

占比86.84%





3.4-区域概况



- ◆ 2026 年 1-6 月山西商用车整体销量 43.2k，在全国各省排名稳定在第 13 位，市场份额维持 2.80%，全国位次没有变动，整体体量处于国内中游水平，和广东、山东、河北等货运大省存在明显差距。省内城市分化十分明显，省会太原以 9.7k 的销量稳居全省第一，同比上涨 10.06%，是省内核心消费市场。运城、晋中、临汾紧随其后，运城销量 5.7k，但同比小幅下滑；晋中、临汾销量同为 4.8k，晋中同比大幅上涨 47.17%，临汾小幅回暖。大同、朔州、阳泉等城市增长势头强劲，大同同比涨幅 47.34%、朔州涨幅 37.24%、阳泉涨幅 12.70%；运城、长治、晋城、忻州、吕梁等地则出现不同程度同比下滑，忻州跌幅达 11.56%，市场需求偏弱。整体来看，山西商用车大盘体量稳定、排名稳固，省会与北部城市需求回暖显著，南部部分城市市场承压，省内城市发展不均衡，核心城市持续拉动全省销量增长。

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13位

排名较上年变化

■ 保持不变



TOP20城市

太原市	9.7k
运城市	5.7k
晋中市	4.8k
临汾市	4.8k
大同市	3.9k
长治市	3.4k
吕梁市	3.1k
忻州市	2.3k
晋城市	2.2k
朔州市	1.8k
阳泉市	1.3k

同比

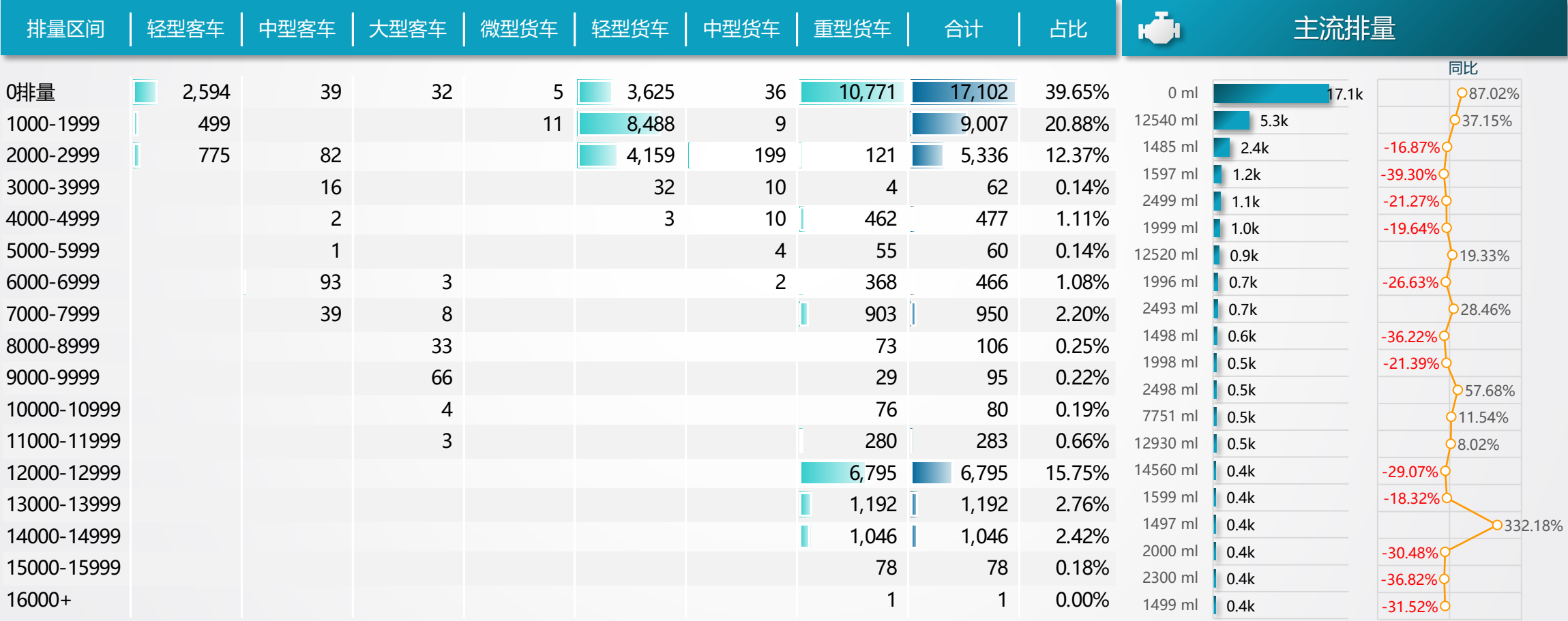
	10.06%
-6.96%	
	47.17%
	4.60%
	47.34%
-7.76%	
-2.02%	
-11.56%	
-7.32%	
	37.24%
	12.70%



3.5-排量区间



◆ 2026 年 1-6 月山西商用车排量结构呈现零排量独大、小排量燃油为辅、大排量重卡集中在 12000-12999ml 区间的特点，电动化转型趋势十分突出。零排量车型合计销量 17102 台，市场占比 39.65%，其中重型货车、轻型货车、轻型客车贡献主要销量，主流 0ml 排量同比大涨 87.02%，新能源商用车普及速度大幅加快。1000-1999ml、2000-2999ml 两个中小排量区间紧随其后，合计占比 33.25%，主要适配轻型货车与轻型客车，是传统城市配送车型主力。12000-12999ml 大排量重卡销量 6795 台，占比 15.75%，为重卡核心排量区间。其余 3000ml 以上常规燃油排量份额普遍偏低，多数大排量区间占比不足 1%。主流排量里，传统燃油排量大多同比下滑，多款排量降幅超 20%，仅有少数燃油排量小幅回暖，超大排量燃油同比暴涨但基数很低。整体来看，新能源零排量快速抢占市场份额，短途配送依赖中小排量燃油车，长途货运稳定集中在 12L 级重卡，传统燃油商用车需求持续收缩。





做最专业的竞争对标研究公司

电话：020-38913761 38913766

邮箱：info@361ci.com