



作者：鲁光远 黎轲 张威

电话：010-58352887

邮箱：luguangyuan@xinhua.org

编辑：张 骐

审核：杜少军

官方网站：www.cnfic.com

客服热线：400-6123115



2022年9月乘用车市场观察

随着收入增长和汽车性能提升，在低基数的基础之上，30万及以上乘用车销售增速高于30万元以下汽车将会成为常态。

我国新能源车企性能持续改进，市场接受度不断提升，叠加汽油价格维持高位，预计我国新能源汽车销量增速将保持在较高水平。

目录

一、狭义乘用车延续自 6 月以来的正增长.....	3
二、新能源汽车增速预计将会保持在较高水平.....	4

图表目录

图表 1：不同年龄段消费者购车预算分布.....	4
图表 2：新能源市场月度零售销量及增速.....	5
图表 3：成品油批发价格指数：汽油	6

2022年9月乘用车市场观察

在未来一段时间内，30万以下汽车仍将是市场销售主体，但在30万及以上汽车销量的低基数基础之上，随着收入增长和汽车性能提升，30万元以上汽车的销售增速高于30万元以下汽车将会成为常态。而从中长期来看，我国新能源车技术迭代升级，新车型持续推出，接受度也将继续提升，叠加汽油价格维持在高位，未来我国新能源汽车销量增速将保持在较高水平。

一、狭义乘用车延续自6月以来的正增长

根据乘联会数据，2022年9月，我国狭义乘用车零售销量和批发销量均延续了自6月以来的正增长。5-9月，我国狭义乘用车零售销量分别为135.4万辆、194.4万辆、181.1万辆、187.1万辆、192.2万辆，同比增速分别为-16.9%、22.7%、20.4%、28.8%、21.5%；批发销量分别为159.1万辆、218.9万辆、213.4万辆、209.7万辆、229.3万辆，同比增速分别为-1.3%、42.3%、40.8%、38.3%、32.0%。

在分国别品牌市场分布方面，9月，自主品牌、德系、日系、美系、韩系、法系、其他欧系零售销量分别为90.2万辆、40.4万辆、34.1万辆、20.6万辆、3.8万辆、1.3万辆、1.8万辆，同比增速分别为28.9%、30.7%、3.6%、17.0%、-12.7%、29.9%、24.6%，市场份额分别为46.9%、21.0%、17.8%、10.7%、2.0%、0.7%、0.9%。如果拉长时间维度，我国自主车型近年来市场份额不断提升，从2019年的37.8%增长至2021年的41.2%，而到2022年9月，市场份额进一步提升至46.7%。

从价格段市场份额来看，9月，我国30万元及以上、30万元以下乘用车销量分别为24.9万、167.4万辆，增速分别为48.1%、18.3%，市场份额分别为12.9%、87.1%。拉长时间维度，30万元及以上乘用车市场份额从2019年的7.8%增长至2022年9月的12.1%，市场份额提升趋势明显。

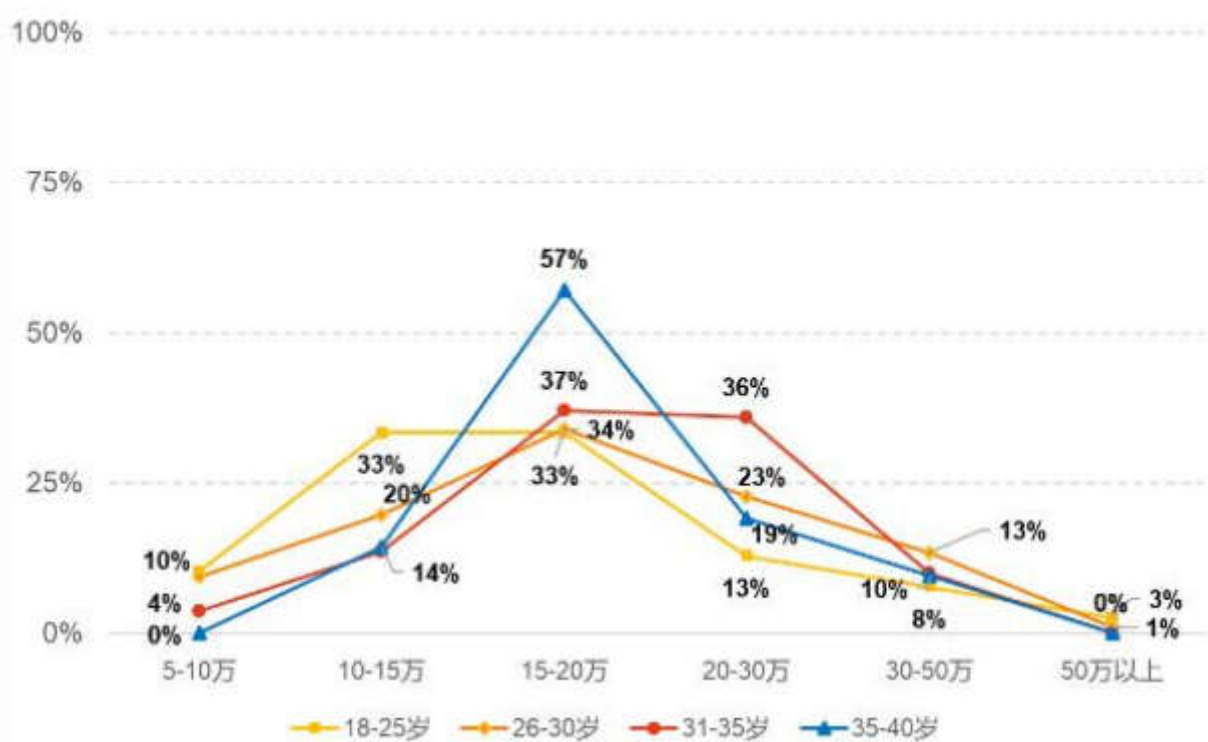
在狭义乘用车批发销量排名方面，9月，比亚迪、一汽大众、奇瑞汽车、吉利汽车、上汽大众占据前五，其批发销量分别为20.1万辆、18.9万辆、13.8万辆、13.1万辆、13.0万辆，同比增速分别为153.0%、79.9%、101.3%、25.6%、4.1%；市场份额分别为8.8%、8.2%、6.0%、5.7%、5.7%；在狭义乘用车零售销量排名方面，9月，比亚迪、一汽大众、上汽大众、吉利汽车、长安汽车占据前五，其零售销量分别为19.1万辆、16.5万辆、12.2万辆、10.9万辆、10.5万辆，同比增速分别为144.3%、53.1%、-1.0%、13.7%、25.1%，市场份额分别为9.9%、8.6%、6.4%、5.7%、5.5%。

分析显示，我国汽车销量增速自6月份由负转正，首先得益于5月份之后我国疫情得到一定程度的平复，物流、生产安排、消费需求逐渐回复；其次，5月31日，国务院印发《扎实稳住经济的一揽子政策措施》，提出稳定增加汽车等大宗消费系列举措，同时财政部、税务总局发布关于减征部分乘用车车辆购置税的公告，规定对购置日期在2022年6月1日至2022年12月31日期间内且单车价格

（不含增值税）不超过30万元的2.0升及以下排量乘用车，减半征收车辆购置税，政策的刺激明显提振了市场需求。

同时，需要注意的是，我国乘用车消费者的购车预算分布中，车价在15万-20万区间的群体规模最大，以此为中心向两侧扩散。因此，在未来一段时间之内，30万以下汽车仍将是市场销售的主体，但在30万及以上汽车销量的低基数基础之上，随着收入增长和汽车性能提升，30万元以上汽车的销售增速高于30万元以下汽车将会成为常态。

图表 1：不同年龄段消费者购车预算分布



来源：天风证券，新华财经

二、新能源汽车增速预计将会保持在较高水平

根据乘联会数据，2022年9月，我国新能源汽车零售销量为61.1万辆，同比增长82.9%，其中纯电、混动销量分别为45.7万辆、15.4万辆，同比增速分别为64.8%、170.7%，在新能源汽车总销量中的占比分别为74.7%、25.3%，新能源汽车总体渗透率为31.8%，较去年同期提升10.7个百分点。

1-9月，新能源汽车销量为387.7万辆，同比增长113.2%，其中纯电、混动销量分别为296.3万辆、91.4万辆，同比增速分别为98.2%、182.2%，在新能源汽车总销量中的占比分别为76.4%、23.6%，新能源汽车总体渗透率为26.1%。

在品牌细分市场分布方面，9月，自主品牌、主流合资品牌、豪华品牌的零售量分别为49.8万辆、2.6万辆、8.7万辆，同比增速分别为98.0%、10.4%、47.1%；1-9月自主品牌、主流合资品牌、豪华品牌的零售量分别为326.3万辆、22.0万辆、39.4万辆，同比增速分别为127.5%、74.7%、52.5%；自主品牌增速明显超过主流合资品牌和豪华品牌，显示出了自主品牌竞争力不断得到提升。

从价格段分布来看，9月，我国30万元及以上、30万元以下新能源汽车销量分别为9.3万、51.8万辆，其增速分别为45.1%、91.9%；1-9月，30万元及以上、30万元以下新能源汽车销量分别为53.4万、334.3万辆，同比增速分别为84.2%、118.7%。

零售销量排名方面，9月，比亚迪、特斯拉中国、上汽通用五菱占据前三，其销量分别为19.1万辆、7.8万辆、4.0万辆，同比增速分别为173.9%、48.8%、8.8%，市场份额分别为31.3%、12.7%、6.6%；1-9月，比亚迪、上汽通用五菱、特斯拉中国占据前三，其销量分别为115.3万辆、32.5万辆、31.8万辆，同比增速分别为258.3%、15.6%、55.4%，其市场份额分别为29.7%、8.4%、8.2%。

分析认为，9月份新能源汽车销量虽然保持了82.9%的较高增速，但较去年同期的增速有一定回落，这首先是受到补贴退坡因素的影响，财政部、工信部、科技部、发展改革委于6月发布关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知，根据要求，2022年新能源汽车补贴标准在2021年基础上退坡30%；城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆，补贴标准在2021年基础上退坡20%。2022年新能源汽车购置补贴政策于2022年2月31日终止，2022年12月31日之后上牌的车辆不再给予补贴。同时，继续加大审核力度，做好以前年度推广车辆的清算收尾工作。补贴的退坡对新能源汽车销量产生了一定影响。

图表 2：新能源市场月度零售销量及增速

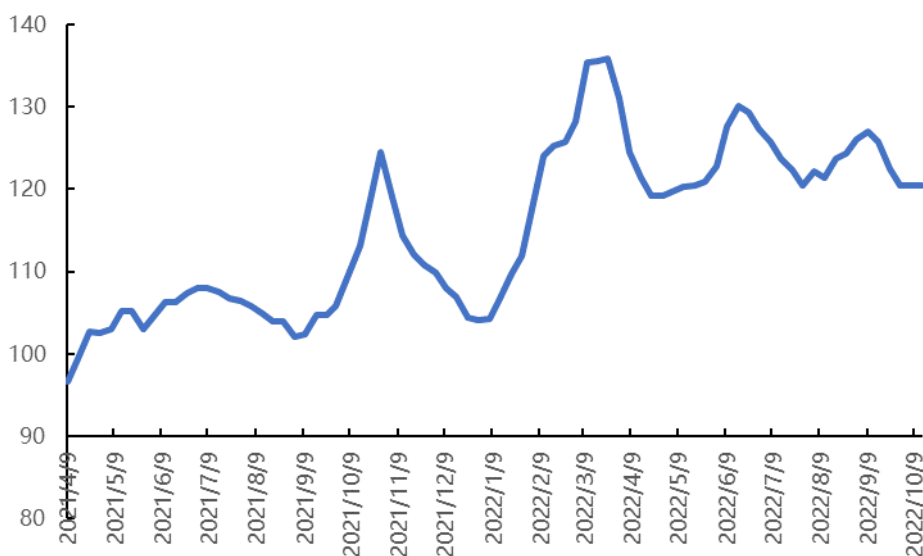
表：新能源市场月度零售销量及同比 (辆)												
Y2022	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
Y2022 销量	353489	272842	445076	283996	360419	531478	486048	529566	610855			
Y2021 销量	149459	97081	187128	158300	188018	230497	223873	250458	334029	317104	377897	473310
Y2022 同比	136.5%	181.1%	137.8%	79.4%	91.7%	130.6%	117.3%	111.4%	82.9%			
Y2021 同比	280.3%	679.2%	242.9%	184.2%	181.1%	179.1%	171.8%	169.5%	202.5%	138.2%	121.9%	128.1%

来源：乘联会，新华财经

此外，在新能源汽车快速发展的过程中，新能源汽车安全问题以及部分地区依旧存在的充电困难等问题，同样也在一定程度上制约着新能源汽车行业的进一步发展。

但从中长期来看，我国新能源车技术迭代升级，新车型持续推出，新能源汽车的接受度也将继续不断提升，叠加汽油价格维持在高位，未来，预计我国新能源汽车销量增速仍将保持在较高水平。

图表 3：成品油批发价格指数：汽油



来源：发改委，新华财经

重要声明

新华财经研报由新华社中国经济信息社发布。报告依据国际和行业通行准则由新华社经济分析师采集撰写或编发，仅反映作者的观点、见解及分析方法，尽可能保证信息的可靠、准确和完整，不对外公开发布，仅供接收客户参考。未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、转载和引用。