

中国汽车市场销量动态趋势解析 (2025.02)

盖斯特管理咨询有限责任公司

2025年02月28日

gast@gast-group.com

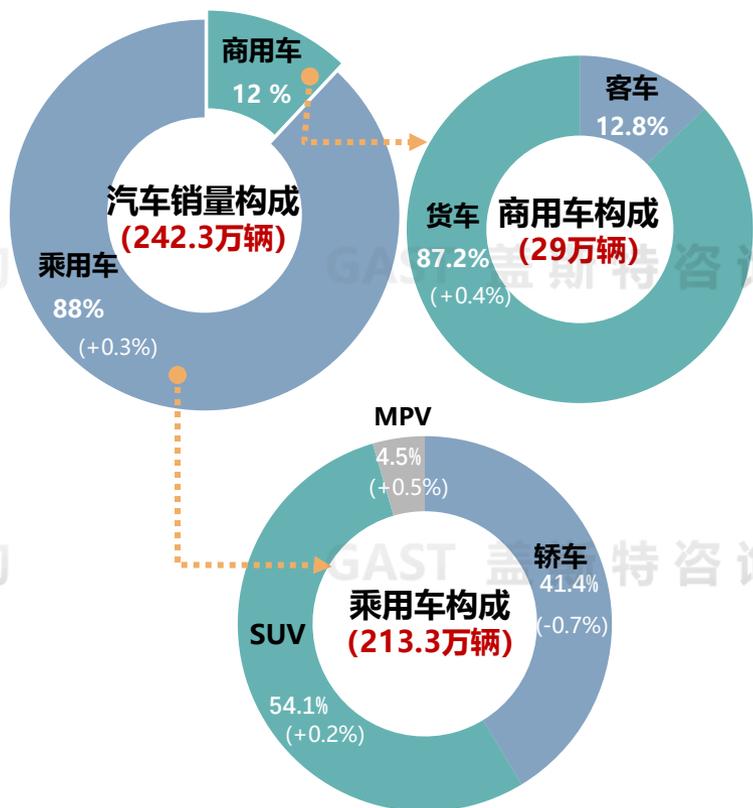
细分市场总览

- 1月，乘用车表现优于商用车：乘用车逆势微增，商用车市场同环比呈两位数下滑
- 1月，NEV同比延续高增长态势；出口同比小幅增长（NEV出口同环比增幅较大）

2024年1月~2025年1月汽车市场总体销量走势



1月各细分市场占比及同比份额变化



万辆	1月销量	1月环比	1月同比	1月NEV渗透率
汽车总体销量	242.3	-30.5%	-0.6%	-
乘用车	213.3	-31.6%	0.8%	-
轿车	88.2	-30%	-1.9%	-
SUV	115.5	-32.6%	-1.5%	-
MPV	9.6	-33.8%	41.6%	-
新能源销量	90	-40.7%	28.8%	42.2%
商用车	29	-21.2%	-10.3%	-
客车	3.7	-37.9%	7.1%	-
货车	25.3	-17.9%	-12.4%	-
新能源销量	4.4	-44.3%	46.7%	15.2%
新能源总销量	94.4	-40.9%	29.5%	39%
出口销量	47	-6.8%	6.1%	-
新能源出口量	15	12.6%	49.6%	31.9%

乘用车整体市场：同比微增

- 1月，乘用车市场销售213.3万辆，同比增长0.8%，环比下降31.6%
- 同比增长原因：①出口拉动：同比增长7%；②国内：车企集中推免息政策稳销量

2024年1月~2025年1月乘用车销量走势(万辆)



政策特征

国家、地方出台多项措施

- **国家政策：**两部门印发《乡村全面振兴规划（2024 - 2027年）》，支持新能源汽车下乡
- **地方政策：**广西、河南等地发布2025年“以旧换新”补贴细则

供给特征

车企价格战竞争深化

- 多家车企推出免息方案，其中小鹏针对部分车型推出0首付政策
- 比亚迪通过智驾技术下沉，加配不加价 → 开启变相价格竞争

消费特征

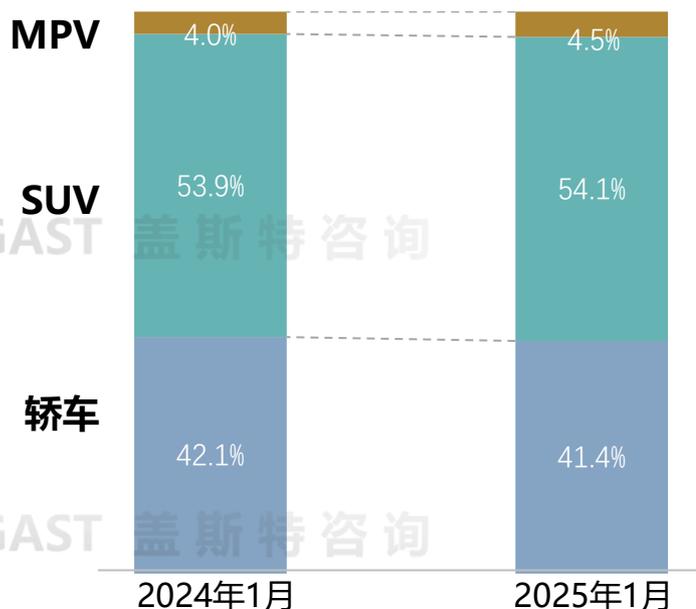
购车需求萎靡

- 政策驱动效应减弱+春节前购车需求提前释放 → 整体消费需求萎靡
- 地方以旧换新政策细则尚未落地 → 消费者持币观望

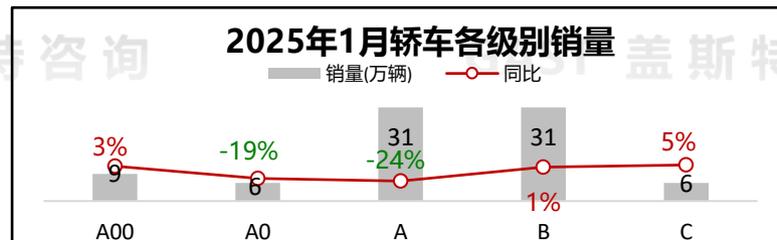
乘用车品类维度：MPV市场同比大幅增长

- 从份额变化看：1月SUV份额同比增长0.2个百分点，轿车同比下滑0.7个百分点
- 从单月环比看：三大品类环比均下滑，其中轿车市场环比降幅最小

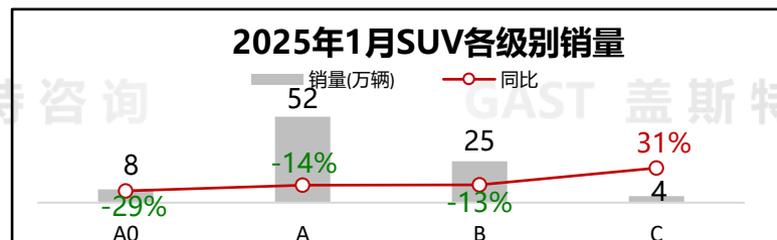
2025年1月狭义乘用车结构同比变化



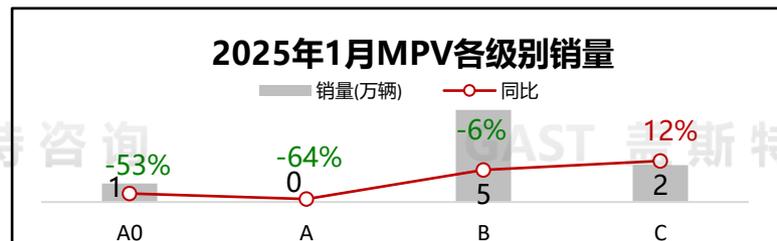
轿车



SUV



MPV

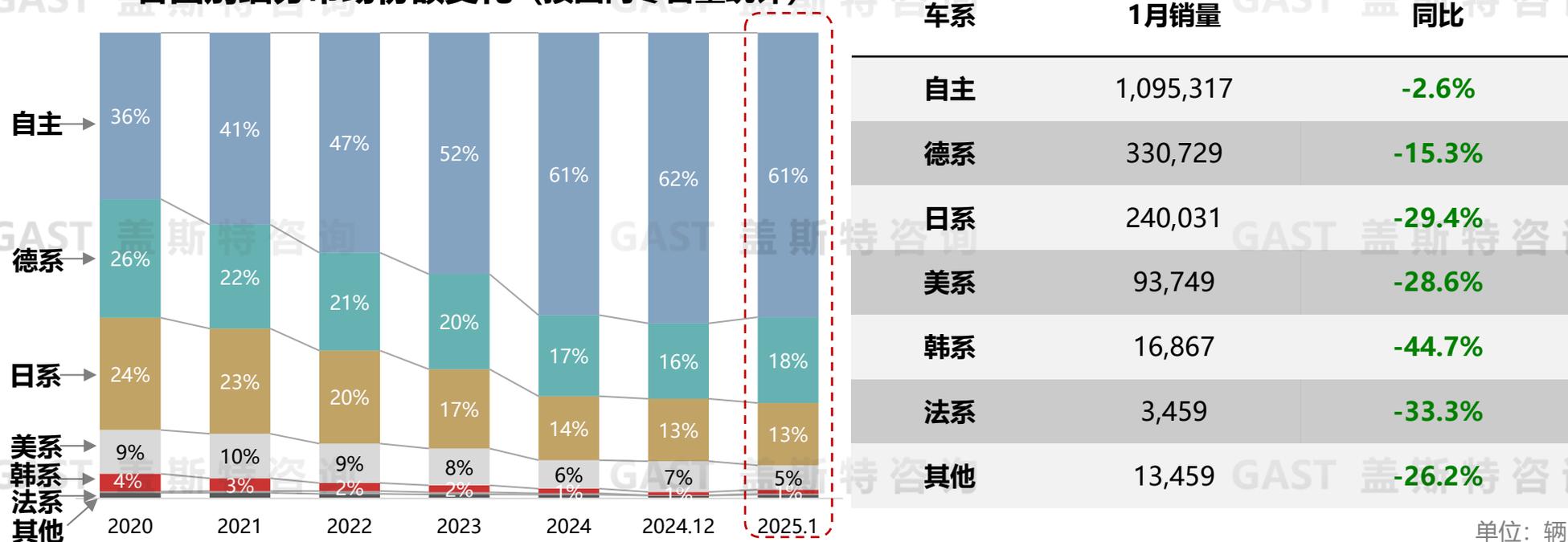


- 轿车环比降幅小：①合资ICE借助“一口价”稳销量；②A00级销量回升拉动
- MPV同比高增长：①去年同期基数低；②年末NEV新品上市 → 1月开始上量

乘用车国别维度：自主品牌份额回落至61%

- 市场份额：自主品牌份额达到61%，较去年同期增长5.9个百分点
- 同比增幅：各国别车系同比均呈下滑态势，仅自主品牌降幅低于整体市场

各国别细分市场份变化（按国内零售量统计）



- 自主同比降幅最小：① NEV仍高同比增长；② 积极推金融优惠政策稳订单
- 德系份额小幅回升：① 豪华品牌销量回暖；② 终端优惠拉动ICE市占率提升

乘用车厂商排名TOP10

■ 1月，TOP10中自主品牌占6席，且TOP4均为自主品牌，吉利超越奇瑞成为销量TOP 2；合资品牌中仅广汽丰田保持同比正增长，再次回归TOP10

2025年1月乘用车企业广义批发销量TOP10

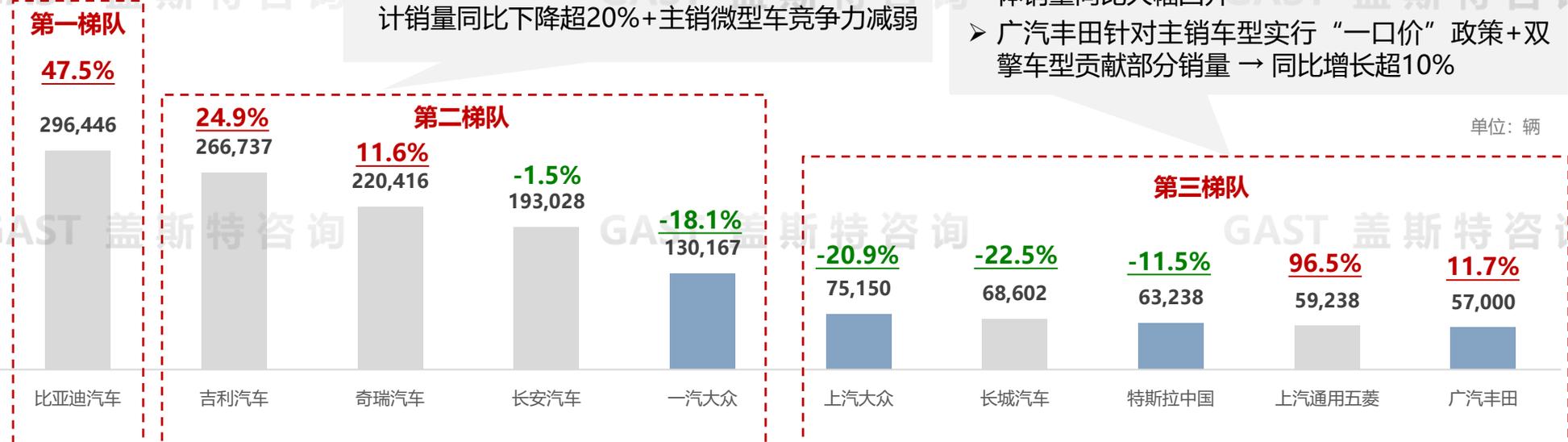
➢ 比亚迪出口量超6.6万辆，同比增长83.4%，创历史新高 → 带动其整体销量同比增长近50%

➢ 吉利NEV销量同比增长84% → 带动其国内销量同比增长28.2%，成为国内销量TOP1
 ➢ 奇瑞加速NEV转型（捷途品牌发布新品+智界品牌销量提升）→ 整体NEV销量同比增长172.1%
 ➢ 长安福特、马自达等合资品牌销量持续下滑，累计销量同比下降超20%+主销微型车竞争力减弱

➢ 特斯拉上海工厂为适配Model Y焕新版需求，阶段性暂停部分生产线运行 → 同比下滑超10%
 ➢ 微型车销量同比增长（其中宏光mini同比增长超60%）+ 五菱红标同比增长18.6% → 带动集团整体销量同比大幅回升
 ➢ 广汽丰田针对主销车型实行“一口价”政策+双擎车型贡献部分销量 → 同比增长超10%

合资/外资品牌

自主品牌



商用车整体市场：同环比均两位数下降

- 1月，商用车销售29万辆，同比下降10.3%，环比下降21.2%
- 原因分析：①春节假期影响→产销节奏放慢；②宏观经济未明显改善→需求不足

2024年1月~2025年1月商用车销量走势(万辆)



货车市场特征

- **市场表现**：1月货车销量达25.3万辆，同比下降12.4%，环比下降17.9%
- **原因分析**：①物流、基建行业仍存在货源紧张+运力过剩问题 → 整体货车需求不足；②终端消化周期长，经销商采购意愿低 → 货车批发量较少

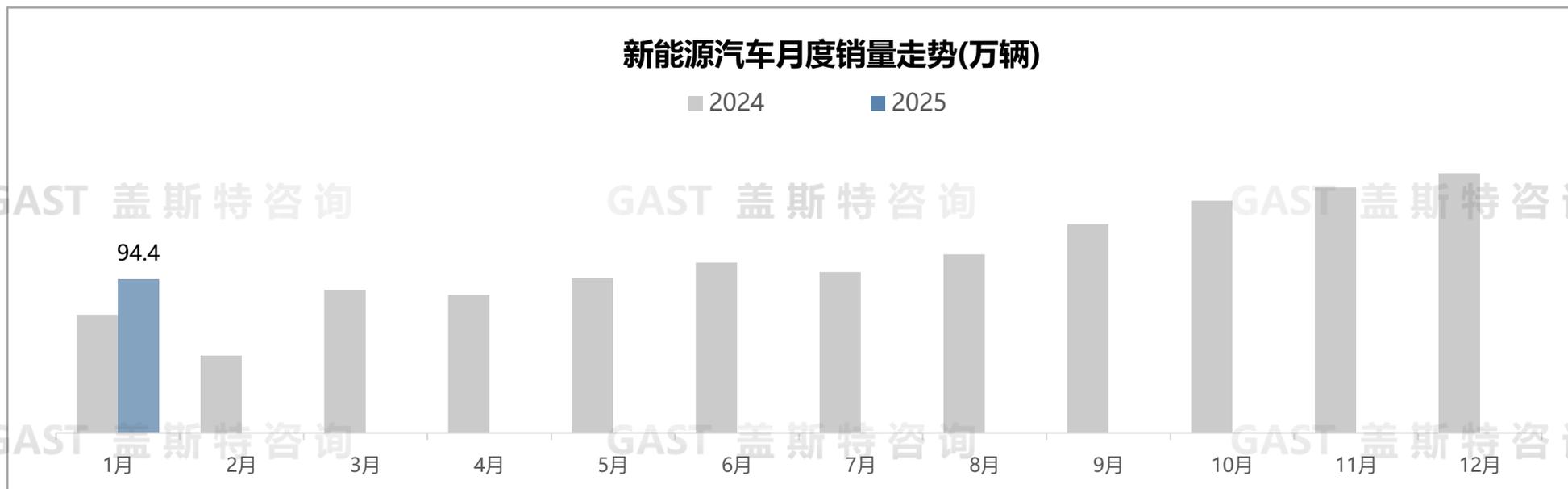
客车市场特征

- **市场表现**：1月客车销售3.8万辆，同比增长7.1%，环比下降37.9%
- **原因分析**：①新能源客车更新补贴、环保、路权等政策落地 → 新能源客车销量增幅超30%；②春节旅游市场复苏；③海外对新能源客车需求扩大

新能源汽车总体概况

- 1月，NEV汽车共销售94.4万辆，同比增长29.5%；全市场NEV渗透率达39.2%
- 1月，乘用车市场NEV渗透率达42.2%，国内乘用车市场NEV渗透率达43.5%

2025年1月新能源汽车销量情况



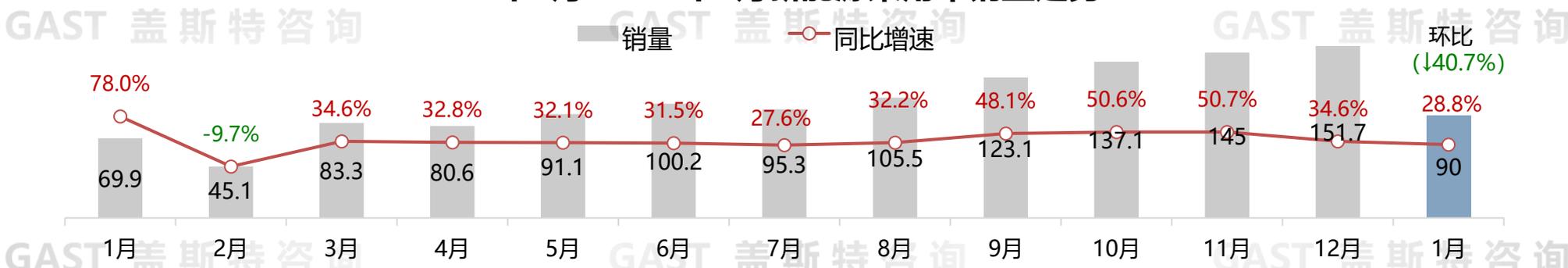
□ NEV销量延续同比高增长：① 燃油车优惠扩大 → 国内市场NEV渗透率小幅下滑；② NEV出口同环比两位数增长，其中PHEV占NEV出口比例超30%

新能源乘用车市场概况

■ 1月，新能源乘用车销售90万辆，同比增长28.8%，环比下降40.7%

单位：万辆

2024年1月-2025年1月新能源乘用车销量走势



政策导向

- **国家政策：**发改委等发布“两新”延续政策，且扩大补贴范围
- **地方政策：**江苏、浙江、宁夏等积极响应国家补贴政策，结合自身情况对补贴加码

区域特征

- **大型城市：**NEV渗透率同比增加10个百分点（纯电渗透率大于插混）
- **中小型城市和县乡：**新能源下乡活动普及+充电基础设施完善 → 推动新能源乘用车向下沉市场渗透

车系特征

- 2025年1月，新能源乘用车渗透率
- 自主品牌54%（同比↑11%）
- 主流合资品牌2%（同比↓5%）
- 豪华品牌34.4%（同比↓3%）

□ 2024年年末，自主NEV车企集中冲量，叠加春节假期影响导致新能源乘用车环比大幅下滑（2025年新一轮以旧换新政策加力扩围 → 效果仍待后续显现）

新能源乘用车TOP15车型

- 从车企来看，比亚迪和吉利表现强势 → 分别占据TOP15车型中的6席和4席
- 从动力形式来看，A级及以下纯电市场表现回暖 → 占据TOP15车型中的8席

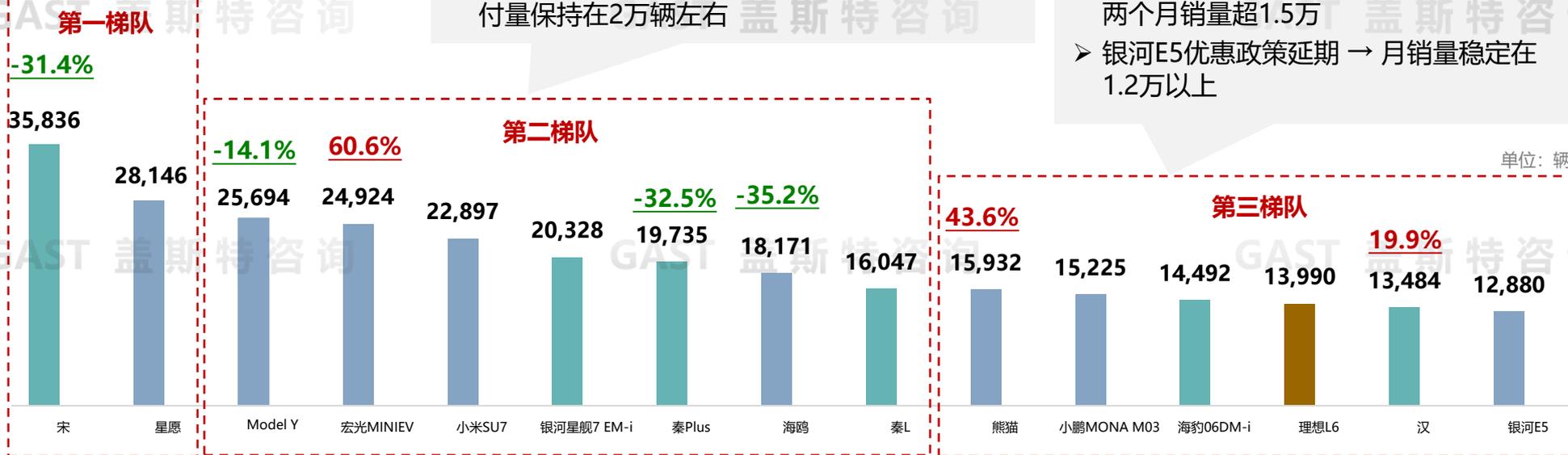
2025年1月年新能源车型零售销量TOP15

BEV PHEV REV

- 宋系列同比销量下滑超30% → 但仍保持断层领先
- 吉利新工厂开始量产星愿，产能大幅提升 → 创月销量历史新高（单月销量突破2.8万）

- Model Y新款上市暂未交付（2月底开始交付）+ 产线调整 → 销量同比下滑14%
- 小米SU7产能持续稳定爬坡 → 连续4个月销量超2万辆（且订单量仍维持高位）
- 银河星舰 7 EM-i上市即上量 → 连续两个月交付量保持在2万辆左右

- 吉利熊猫1月降价营销（23款降价1万，24款降价0.7万）→ 销量超40%同比增长
- 小鹏1月份实施国补兜底政策（可享国补等值积分兜底保障）→ MONA M03连续两个月销量超1.5万
- 银河E5优惠政策延期 → 月销量稳定在1.2万以上



注：比亚迪宋/秦/汉动力类型通过主销车型判定

市场热点①：2025年汽车以旧换新政策加力扩围

■ 1月初，国家出台2025年加力扩围实施以旧换新政策的通知

2025年及2024年汽车以旧换新政策对比

细分领域	2024年政策	2025年政策
乘用车	报废更新 报废旧车注册登记要求： 汽油2011年6月30日； 柴油及其他燃料2013年 6月30日；NEV2018年4 月30日	报废旧车注册登记要求： 汽油 2012年6月30日 柴油及其他燃料 2014年6月30日 NEV 2018年12月31日
	置换更新 中央安排超长期特别国 债资金，支持地方开展 乘用车置换更新	①中央增加补贴标准上限： NEV≤1.5万/辆；ICE≤1.3万/辆 ②中央增加转让车辆持有时间要 求：最迟不得晚于2025年1月8日
商用车	老旧营运货 车报废更新 补贴 报废国三及以下排放标 准营运类柴油货车	报废国四及以下排放 标准营运类柴油货车
	NEV公交及 动力电池更 新补贴 平均补贴6万/辆	平均补贴8万/辆 (各地可自主确定车辆更新补贴标 准)

2025年以旧换新补贴政策发布 → 加力扩围

- 从整体政策看：发布更早+支持范围扩大+标准明确
 - 新增4个月跨年补录期+全国统一补贴上限+报废旧车时间扩大 (ICE扩展1年+NEV扩展8个月)
- 从乘商维度看：商用车补贴力度明显提升
 - 乘用车：报废更新补贴金额无变化+置换更新设立上限
 - 商用车：排放标准扩展至国四及以下+NEV公交平均补贴在原有基础上提高2万/辆

2025年以旧换新政策预测效果

- 2025年政策将继续带动内需 → 预计将拉动超400万增量 (2024年政策带动约660万增量)
 - 国四ICE首次进入补贴范围+报废时间扩大 → 预计新增符合报废条件的ICE约1300万辆+NEV约100万辆
- 政策将带动NEV渗透率提升 → 2025年有望突破50%

□ 2025年以旧换新政策：①扩大报废政策覆盖范围 → 加速旧车退役；②放宽营运货车限制+提高NEV公交补贴 → 拉动商用车更新换代积极性

市场热点②：车企密集推出购车免息政策

■ 开年竞争压力扩大，多家车企密集推出购车免息优惠政策，进一步刺激订单增长

2025年部分车企免息方案

品牌	车型	免息期	首付比例
特斯拉	Model 3	5年	7.99万 (约34%)
小鹏	X9	5年	0
	G9、P7i、G6	5年	0
蔚来	全系车型 (除ET9)	5年	20%
乐道	L60	3年	0
理想	全系车型	3年	各车型不同 (L6首付6.98万)
智己	L6、LS6	5年	约32%
阿维塔	07、11、12	前3年免息，后2年支付利息	10%
极氪	全系车型	前2年免息，后3年年利率2.99%	20%
岚图	梦想家	2年	50%
红旗	天工08	5年	约32%
魏牌	蓝山	5年	50%

新一轮购车免息政策特征解读

- 免息政策覆盖车型范围和持续时间相对有限
 - 多数车企仅针对旗下部分车型推出免息政策 → 覆盖范围有限
 - 购车免息活动多数在2月底截止 → 有一定时间限制
- 推出免息政策的车型以20万以上中高端车型为主
 - 20万以上车型具备一定利润空间，能够支撑“以价换量”
- 部分车企的免息政策和购车权益（置换/保险补贴、现金优惠等）不可叠加（如理想、小鹏） → 收缩其他权益政策

2025年初车企集中推免息政策的原因解读

- 年末冲量导致一月销量大幅下滑 → 开年车企销量承压
- 借助免息政策作为营销手段刺激短期销量增长
- 车企围绕价格战竞争逐步深入 → 单纯降价&补贴对消费者的刺激减弱，开始拓展至服务、金融等多领域

□ 2025年价格战竞争深化：ICE仍以直接降价（一口价）模式为主；NEV开始聚焦免息、增配、增加服务权益等变相降价策略 → 产品价格维稳的同时刺激订单增长



智慧的传播者

Sharing Wisdom with You

公司简介

盖斯特管理咨询公司立足中国、面向世界，专注汽车全产业链生态，聚焦产业、企业、技术三大维度，进行战略设计、业务定位、管理提升、体系建设、流程再造、产品规划、技术选择及商业模式等深度研究。为汽车及相关行业的各类企业提供战略、管理、技术等全方位的高端专业咨询服务，为各级政府提供重要决策支持和实施方案建议。自创立以来，盖斯特以成为全球领先的汽车咨询公司为愿景，以“智慧的传播者”为使命，以帮助客户创造真正价值为目标，注重实际效果和长期合作，凭借全面、系统、先进、务实的咨询方法，已经与150余家国内外企业、行业机构及各级政府建立起了战略合作伙伴与咨询服务关系



公众号二维码

服务领域

为客户提供多样化的专业服务，供客户灵活选择合作模式，包括但不限于：

- 面向企业高层以及各级政府的战略、管理、技术等咨询服务
- 全方位定制式的专题研究服务：涵盖宏观经济、产业发展、政策法规、万物互联、商业模式、企业战略与管理、汽车市场与用户、产品研究、产品开发方法、关键技术、综合技术、节能汽车、新能源汽车、智能汽车、数字化转型、智能制造、车展研究、论坛解读等各个领域
- 作为客户长期可依赖的智库资源和伴随式顾问，提供可随时满足客户各种需求的定制式咨询服务，以及智力投资服务
- 提供会员制的沟通交流与深度研究的行业高端共享平台（CAIT）
- 拥有中、英、日三种语言的专题研究报告百余份供选购



网站二维码

联系方式
0512-69576333: 电话
GAST@gast-group.com: 邮箱
www.gast-auto.com: 网址