

中国汽车工业协会信息发布会



中国 北京

2023-01-12

综述

2022年，适逢党的二十大胜利召开，开启全面建设社会主义现代化国家新征程。面对需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力，汽车行业在党中央国务院领导下，在各级政府主管部门指导下，在全行业同仁的共同努力下，克服了诸多不利因素冲击，走出年中波动震荡，持续保持了恢复增长态势，全年汽车产销稳中有增，主要经济指标持续向好，展现出强大的发展韧性，为稳定工业经济增长起到重要作用。

从全年发展来看，2022年汽车产销分别完成2702.1万辆和2686.4万辆，同比增长3.4%和2.1%，延续了去年的增长态势。其中乘用车在稳增长、促消费等政策拉动下，实现较快增长，为全年小幅增长贡献重要力量；商用车处于叠加因素的运行低位。新能源汽车持续爆发式增长，全年销量超680万辆，市场占有率提升至25.6%，逐步进入全面市场化拓展期，迎来新的发展和增长阶段；汽车出口继续保持较高水平，屡创月度历史新高，自8月份以来月均出口量超过30万辆，全年出口突破300万辆，有效拉动行业整体增长；中国品牌表现亮眼，紧抓新能源、智能网联转型机遇全面向上，产品竞争力不断提升，其中乘用车市场份额接近50%，为近年新高。

综述

2023年，我国将继续坚持稳中求进总基调，大力提振市场信心，实施扩大内需战略，积极推动经济运行整体好转，实现质的有效提升和量的合理增长。我们相信，随着相关配套政策措施的实施，将会进一步激发市场主体和消费活力，我们对于全年经济好转充满信心。加之新的一年芯片供应短缺等问题有望得到较大缓解，预计2023年汽车市场将继续呈现稳中向好发展态势，呈现3%左右增长。

1 汽车产销小幅增长

2 乘用车涨幅明显

3 商用车低位运行中仍有亮点

4 新能源汽车持续爆发式增长

5 重点企业集团总体表现稳定

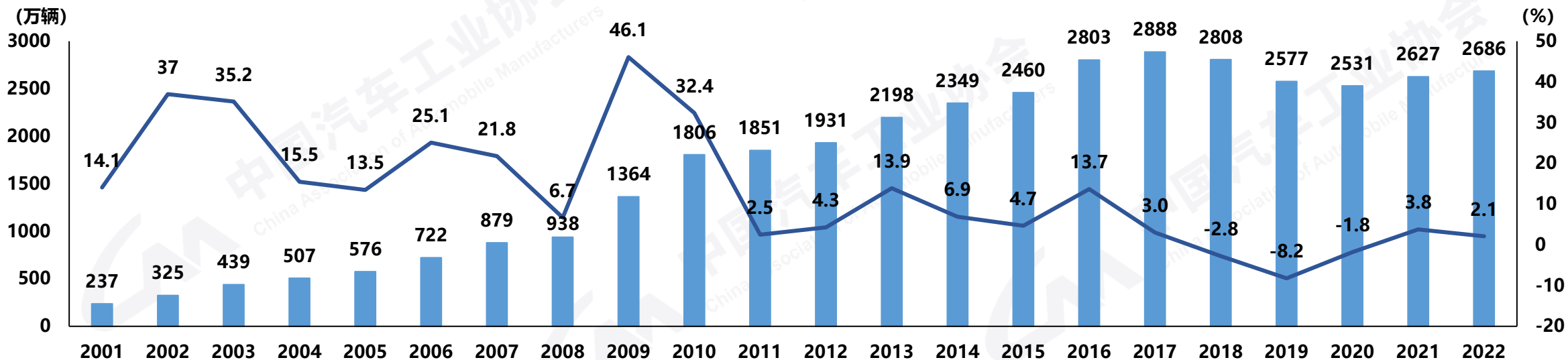
6 汽车出口屡创单月新高

7 行业经济效益指标持续改善

1 汽车产销小幅增长

- 我国汽车产销总量已经连续14年稳居全球第一，2022年，尽管受疫情散发频发、芯片结构性短缺、动力电池原材料价格高位运行、局部地缘政治冲突等诸多不利因素冲击，但在购置税减半等一系列稳增长、促消费政策的有效拉动下，在全行业企业共同努力下，中国汽车市场在逆境下整体复苏向好，实现正增长，展现出强大的发展韧性。2022年，汽车产销分别完成2702.1万辆和2686.4万辆，同比分别增长3.4%和2.1%，与上年相比，产量增速持平，销量增速下降1.7个百分点。

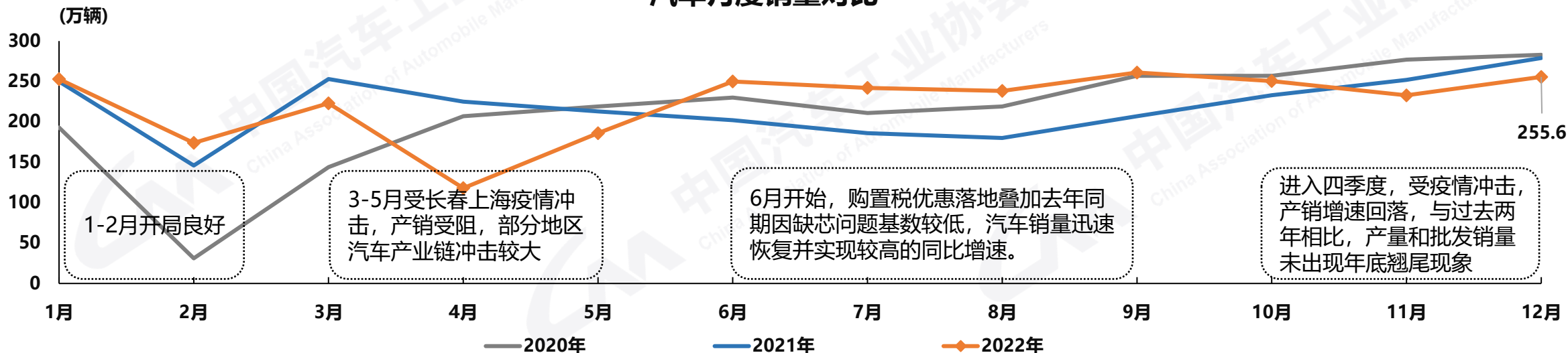
2001-2022年中国汽车销量及增长率



1 汽车产销小幅增长

- 从全年汽车销量情况来看，1-2月开局良好，产销稳定增长；3-5月受吉林、上海疫情冲击，产销受阻，部分地区汽车产业链冲击，汽车产销出现断崖式下降；6月开始，购置税优惠落地、厂商促销叠加去年同期因缺芯问题基数较低，汽车销量迅速恢复并实现较高的同比增速；进入四季度，受疫情冲击，终端消费市场增长乏力，消费者购车需求释放受阻，汽车产销增速回落，与过去两年相比，产量和批发销量并未出现往年和预期政策结束应产生的年底翘尾现象。
- 12月，汽车产销分别完成238.3万辆和255.6万辆，产量环比下降0.3%，销量环比增长9.7%，同比分别下降18.2%和8.4%。

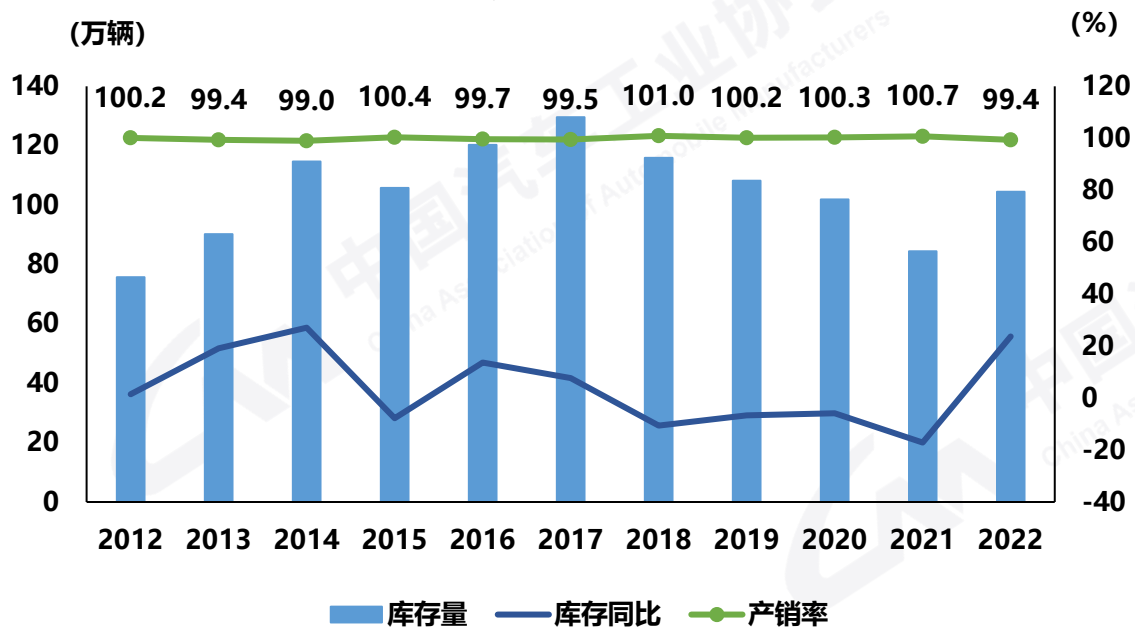
汽车月度销量对比



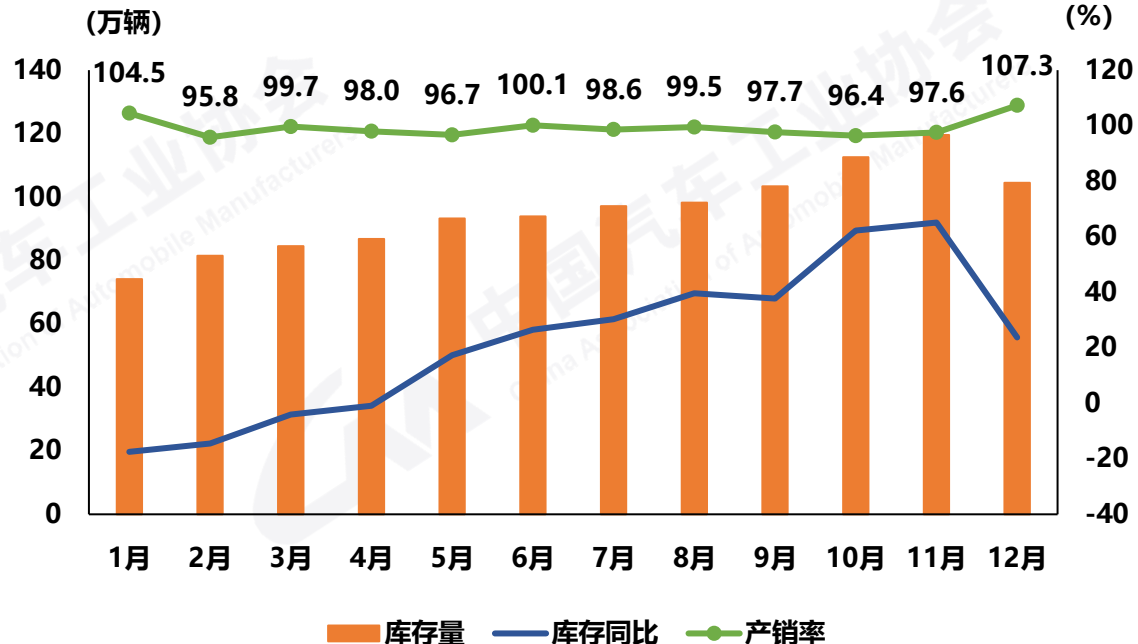
1 汽车产销小幅增长 — 库存总体处于合理水平

- 从逐年库存情况来看，2017年厂商库存达到最高位，随后开始明显回落，2022年虽有所回升，但厂商库存总体处于合理水平。
- 从全年库存情况来看，由于2022年汽车市场受不利因素影响，终端库存压力大，1-11月，库存量整体呈上升趋势。12月随着企业控制生产，叠加终端市场消费回暖，终端库存压力有所缓解。12月厂商库存104.5万辆，较上月下降13%，同比增长23.7%，回归合理水平。

2012-2022年汽车库存量及同比变化

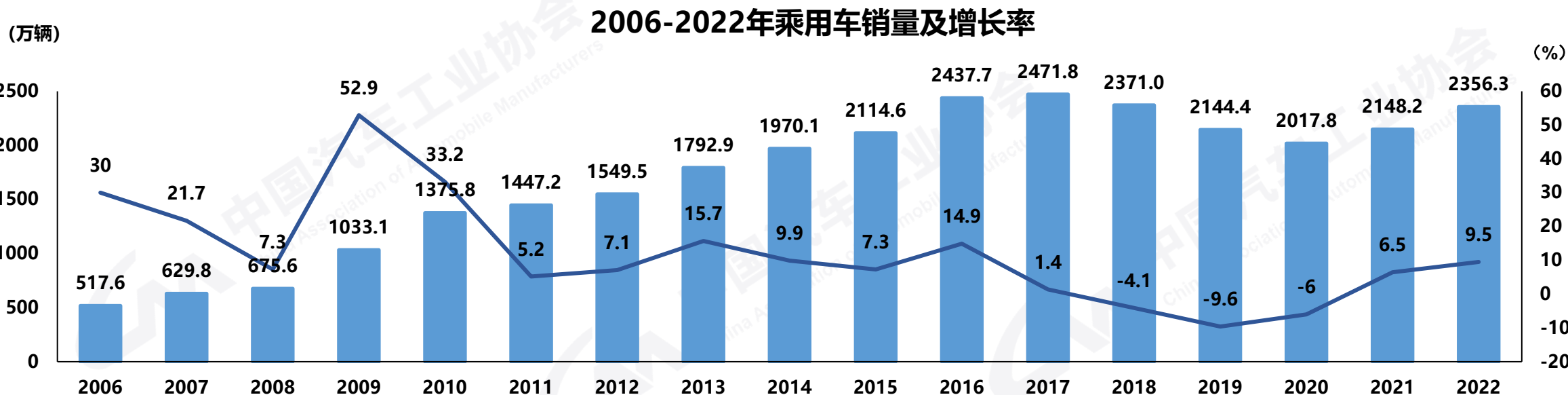


2022年各月库存量及同比变化



2 乘用车涨幅明显

- 在国内强大的消费市场促进下，我国乘用车市场已经连续八年超过2000万辆。自2020年以来，实现连续正增长。近年来呈现“传统燃油车高端化、新能源车全面化”的发展特征。
- 2022年，虽受到芯片短缺和疫情蔓延等因素的影响，但得益于购置税优惠和新能源快速增长，今年国内乘用车市场销量呈“U型反转，涨幅明显”特点。乘用车产销分别完成2383.6万辆和2356.3万辆，同比分别增长11.2%和9.5%，增幅高于行业均超过7个百分点。

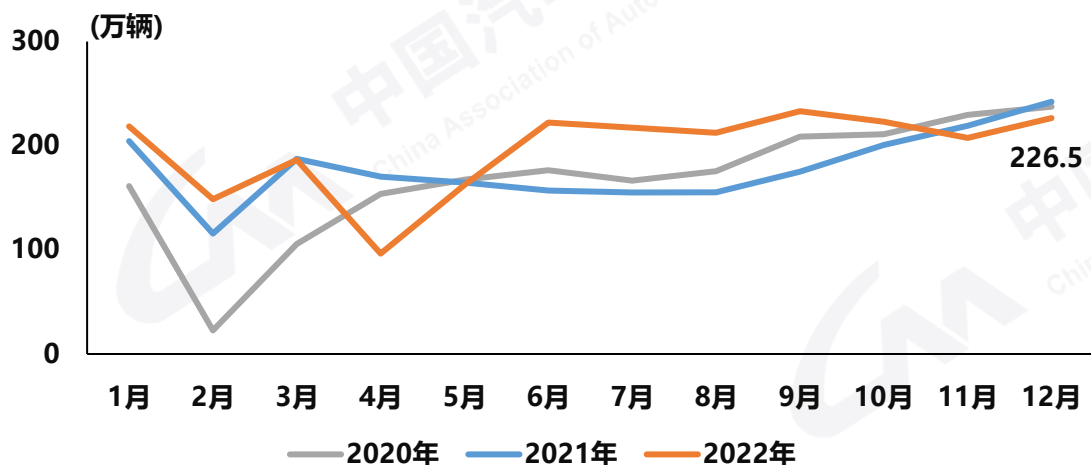


注：历史年度数据为当年发布数据

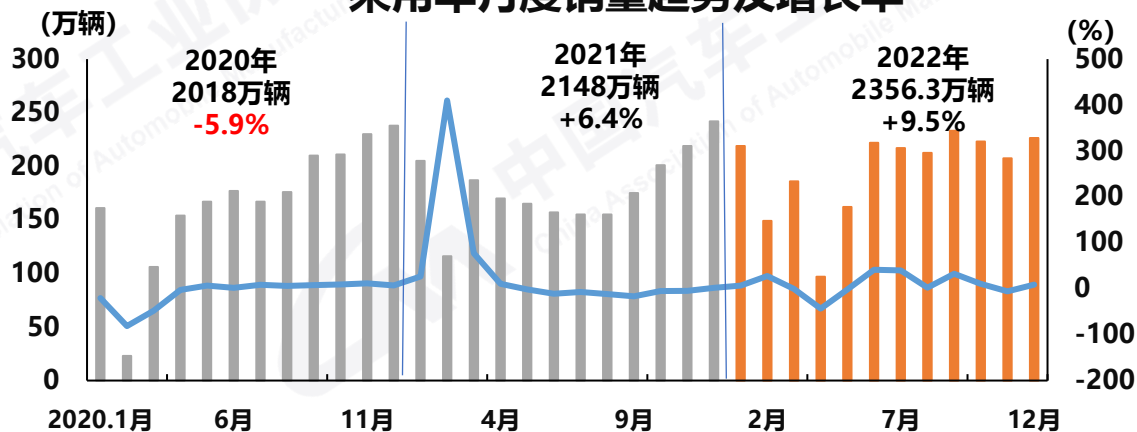
2 乘用车涨幅明显

- 从各月销量情况来看，乘用车市场在购置税减半等促消费政策拉动下，加之今年以来，新能源汽车持续保持高速增长，汽车出口势头良好，带动乘用车市场快速发展。自6月份以来保持较快增长，为汽车销量实现增长贡献重要力量。得益于疫情防控优化调整，燃油车购置税减半政策和新能源汽车补贴政策将退出，厂商优惠幅度加大，叠加春节假期临近，12月终端市场“翘尾现象”显现。
- 12月，乘用车产销分别完成212.5万辆和226.5万辆，产量环比下降1.4%，销量环比增长9%，同比分别下降16.1%和6.7%。其中，传统燃油乘用车国内销量131万辆，环比增长14.2%，同比下降25.3%。

乘用车月度销量对比

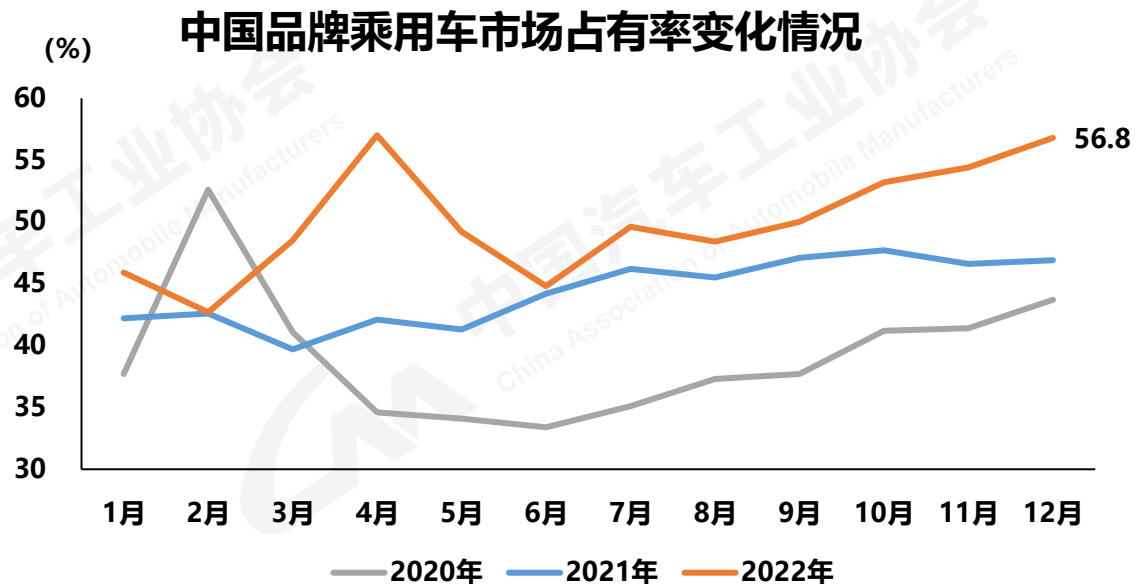
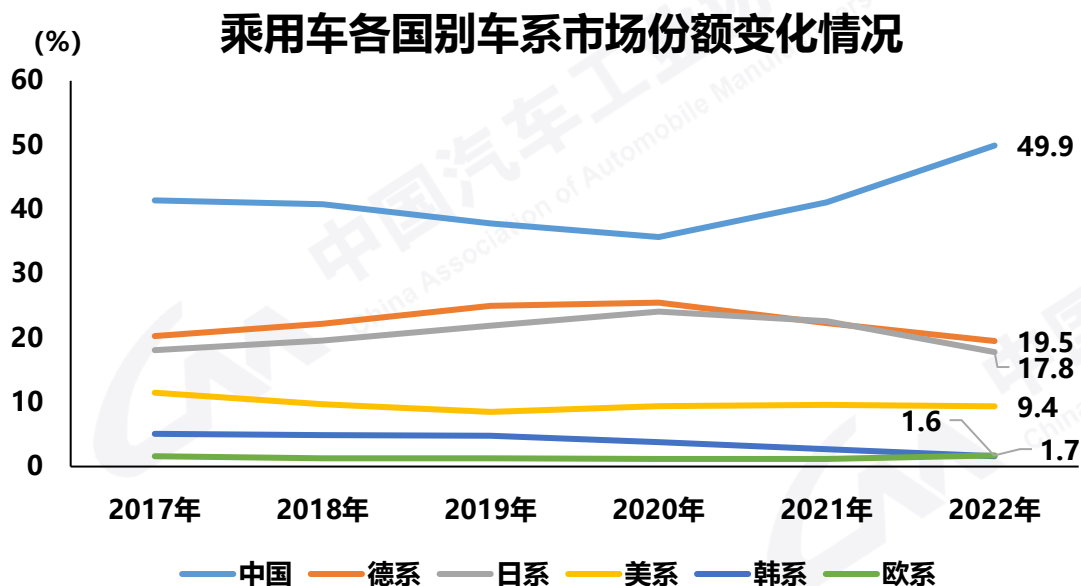


乘用车月度销量趋势及增长率



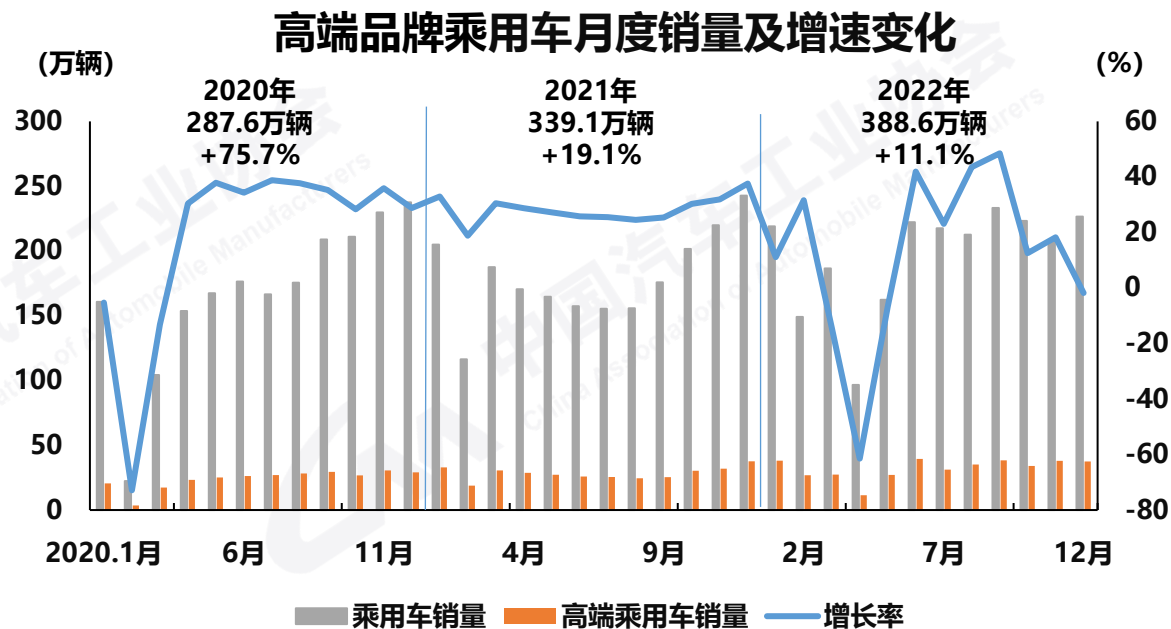
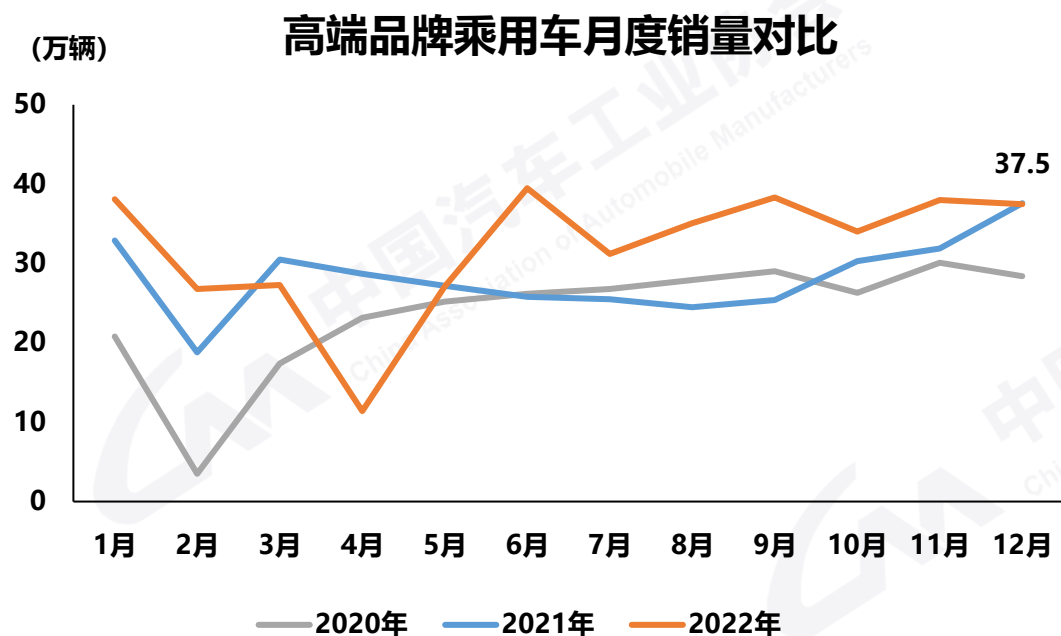
2 乘用车涨幅明显

- 近年来，中国品牌车企紧抓新能源、智能网联转型机遇，推动汽车电动化、智能化升级和产品结构优化，得到广大消费者青睐。同时，企业国际化的发展更不断提升品牌影响力。今年以来，中国品牌乘用车市场占有率一路攀升。2022年中国品牌乘用车销量1176.6万辆，同比增长22.8%。市场份额达到49.9%，上升5.4个百分点。
- 12月，中国品牌乘用车销量128.7万辆，同比增长12.7%。市场份额56.8%，上升9.8个百分点。



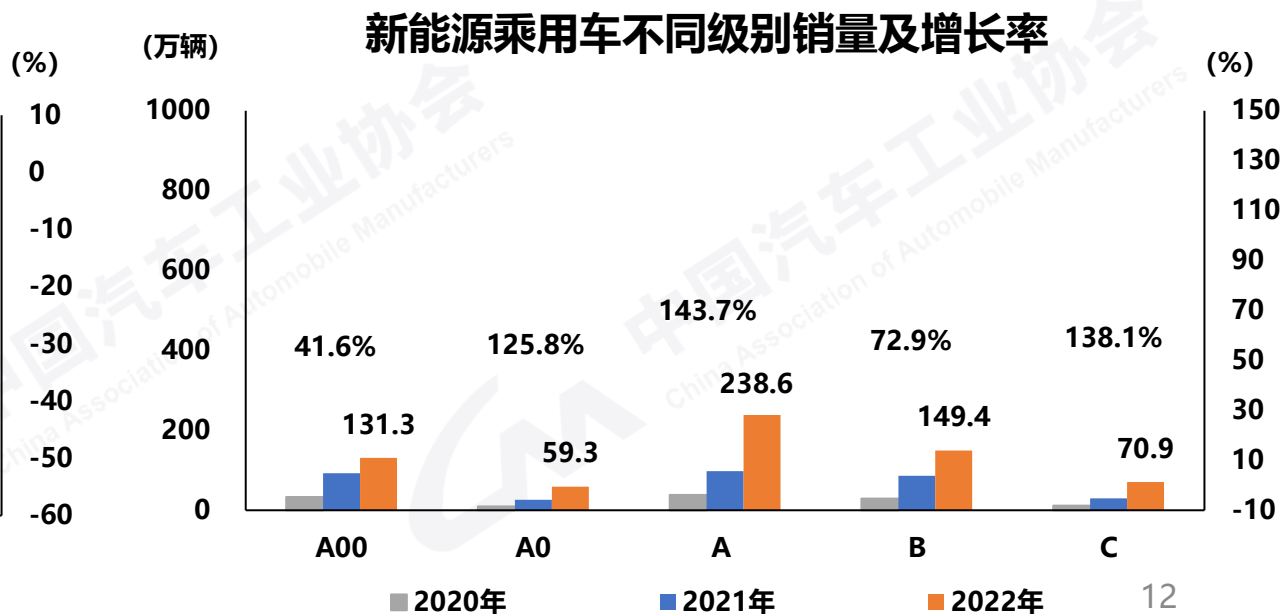
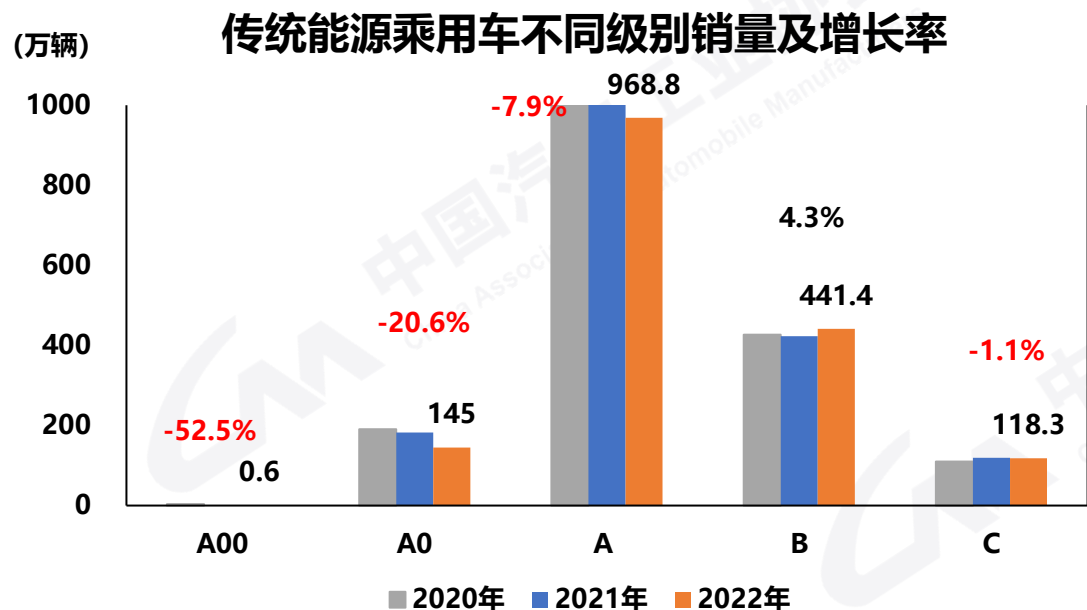
2 乘用车涨幅明显

- 伴随居民收入水平的逐步提高，我国汽车市场整体呈现消费升级趋势，但增速有所放缓。高端品牌在前两年保持较快增长，但由于疫情的持续，消费需求受到一定影响，尤其高端品牌消费者多为增换购人群，整体节奏有所放缓。2022年，高端品牌乘用车销量完成388.6万辆，同比增长11.1%。高于乘用车增速1.6个百分点，占比高于上年0.7个百分点。
- 12月，国内生产的高端品牌乘用车销量完成37.5万辆，环比下降1.6%，同比下降1.9%。



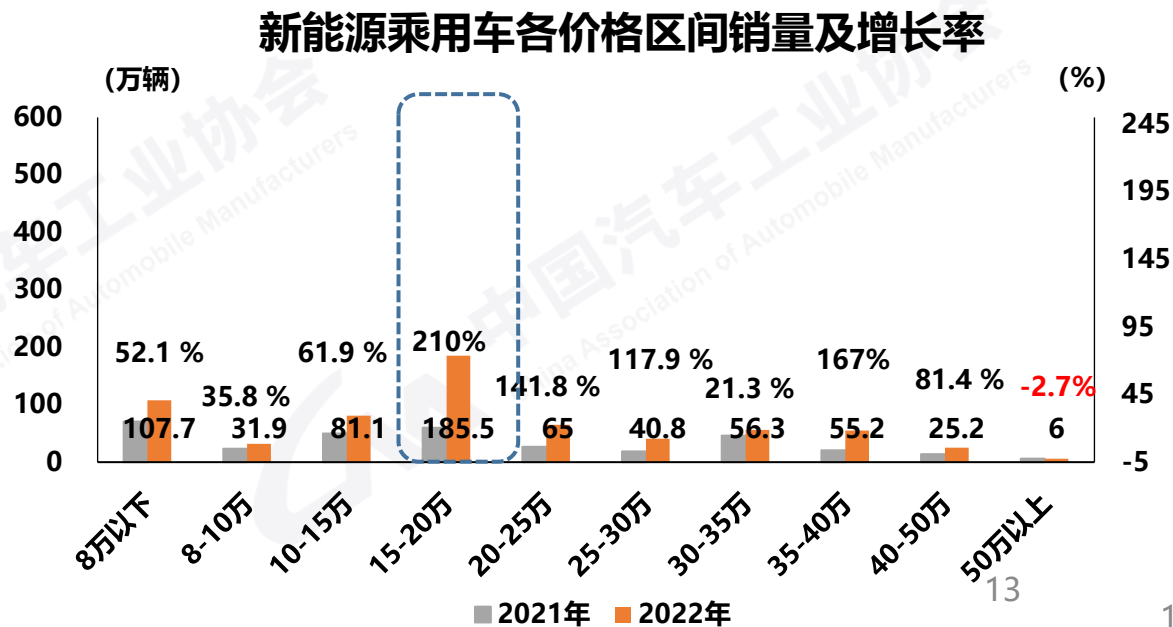
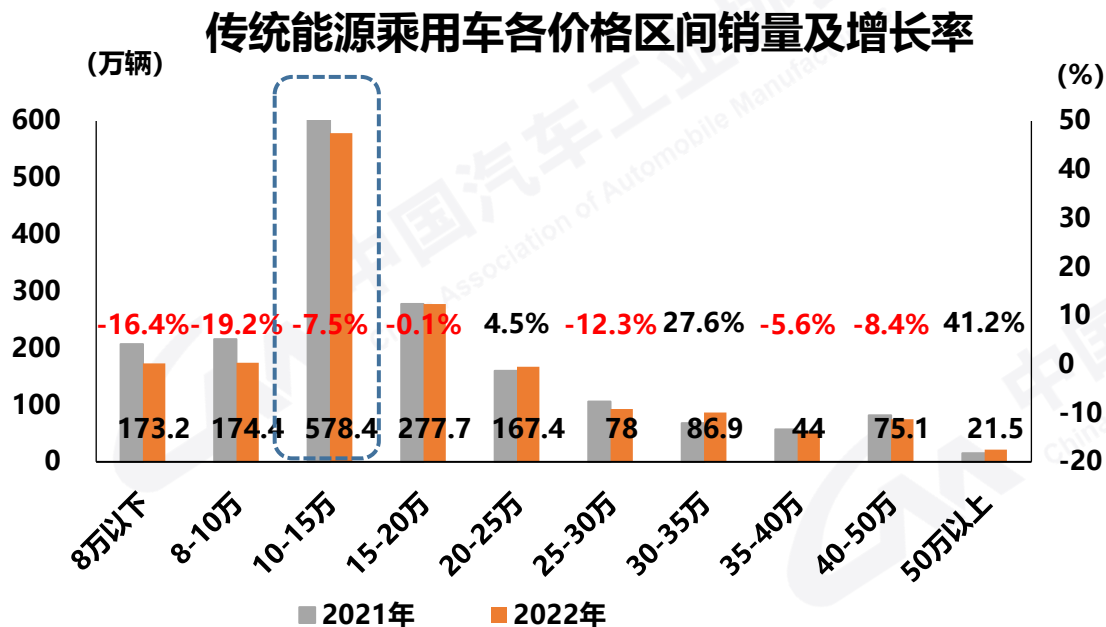
2 乘用车涨幅明显

- 传统能源乘用车，目前销量主要集中在A级，累计销量968.8万辆，同比下降7.9%。从同比增速看，A00级、A0级燃油车呈现快速萎缩的发展特征，B级燃油车是唯一实现正增长的市场，同比增长4.3%。
- 新能源乘用车，各级别同比均呈现正增长，表现出各级别市场均衡发展的良好态势。目前销量及涨幅均主要集中在A级，累计销量238.6万辆，同比增长1.4倍。



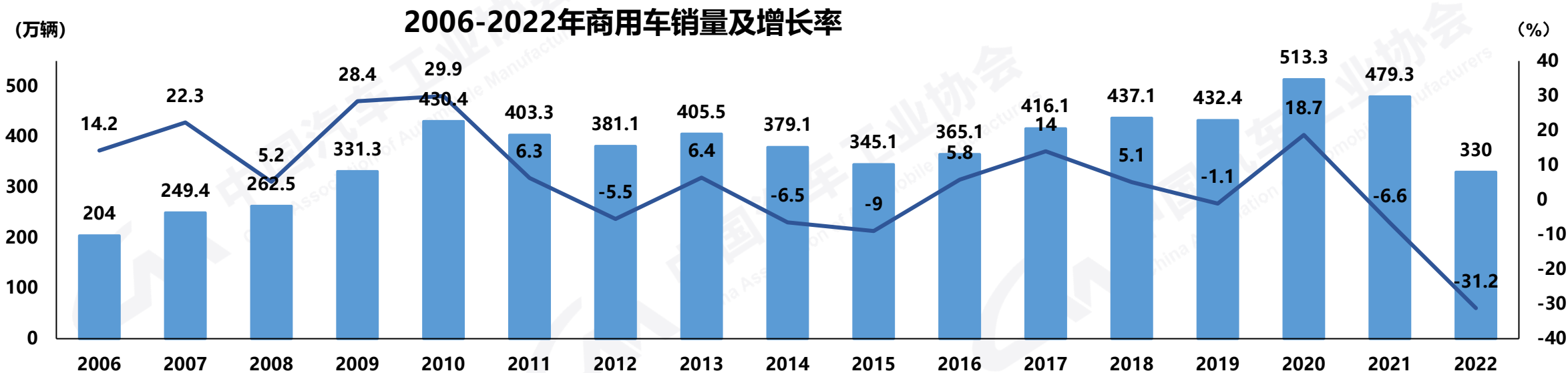
2 乘用车涨幅明显

- 燃油车主要销量贡献的价格区间低于新能源车。传统燃油乘用车中，目前主要销量贡献集中在10-15万，累计销量578.4万辆，同比下降7.5%。消费结构呈现消费升级的发展态势，20-25万、30-35万、50万以上同比均呈现正增长，其中50万以上涨幅最大。
- 新能源乘用车中，目前主要销量贡献集中于15-20万，累计销量185.5万辆，同比增长最显著，达到2.1倍。除50万元以上市场，其他各价格区间同比均呈增长态势，消费结构呈现多元化特征。



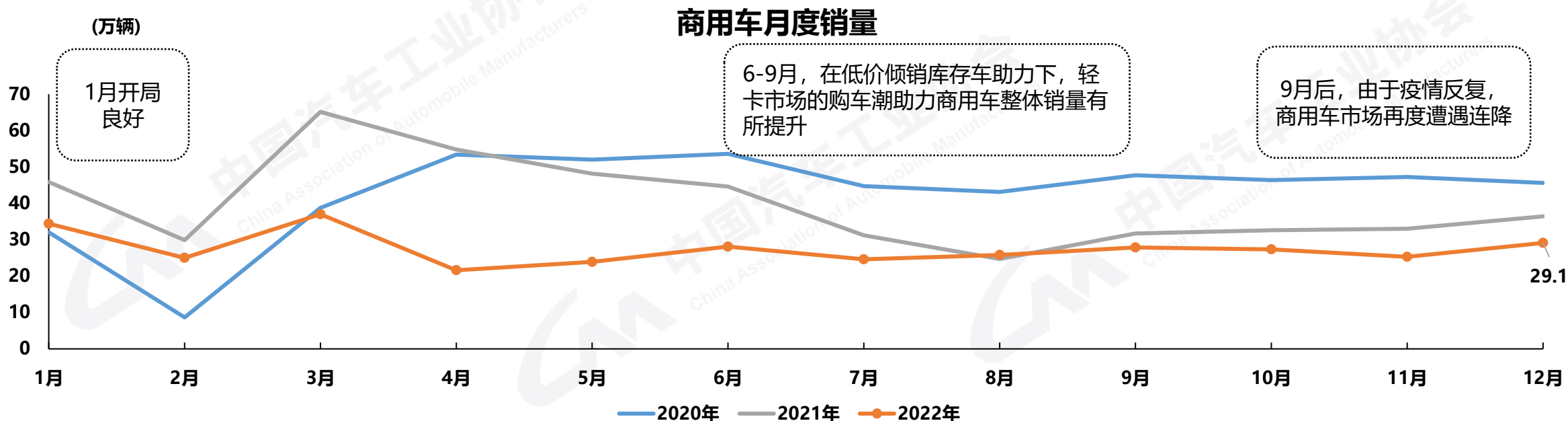
3 商用车低位运行中仍有亮点

- 商用车受前期环保和超载治理政策下的需求透支，叠加疫情影响下生产生活受限，包括油价处于高位等因素影响，商用车整体需求放缓。2022年，商用车产销分别完成318.5万辆和330万辆，同比分别下降31.9%和31.2%。尽管2022年商用车市场低位徘徊，但海外市场表现亮眼，商用车累计出口58.2万辆，同比增长44.9%。其中新能源商用车出口2.7万辆，同比增长1.3倍，中国商用车品牌海外影响力正不断提升。



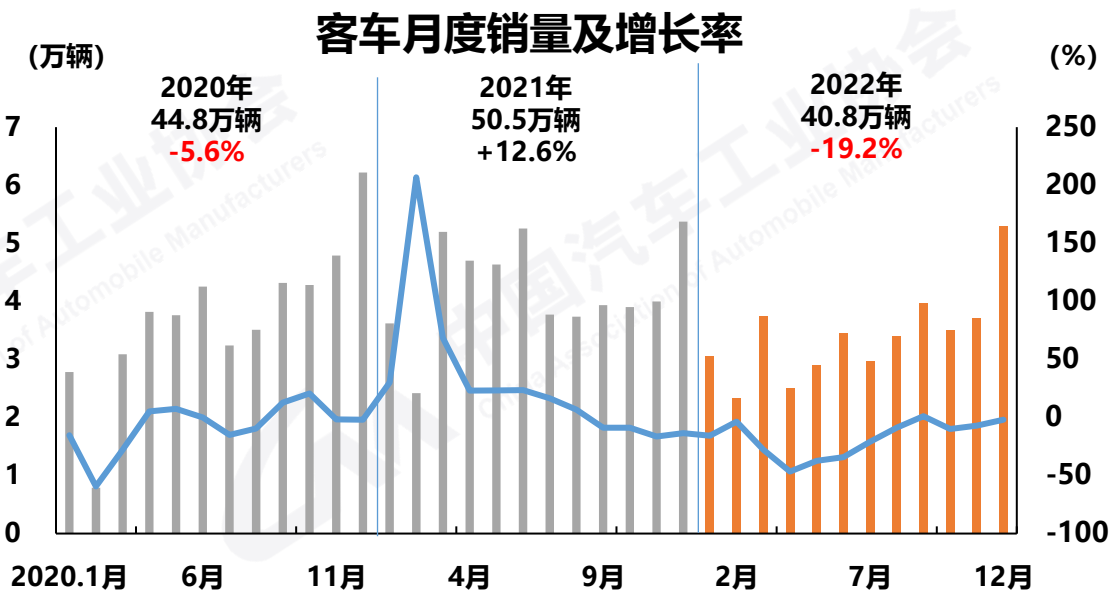
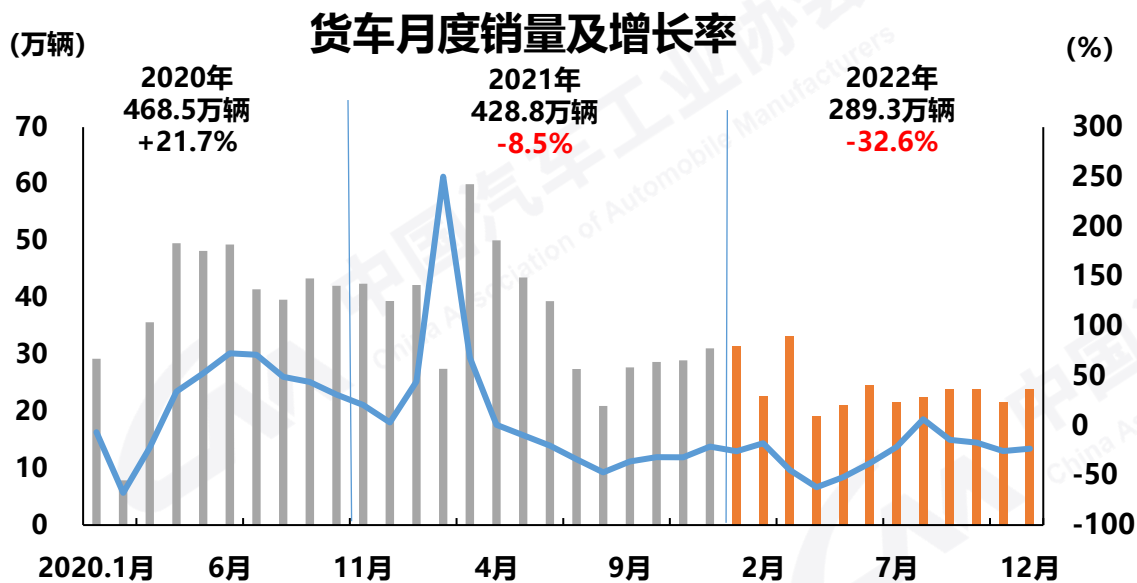
3 商用车低位运行中仍有亮点

- 从各月产销情况来看，1月开局良好，但在3月之后，由于疫情导致各地复工复产和基建投资启动延缓，销量出现大幅下滑，6~9月，由于低价倾销库存车助力，轻卡市场掀起一波“购车潮”，助力商用车整体销量有所提升，但9月后，疫情反复导致商用车再度遭遇连降。
- 12月，商用车产销分别完成25.8万辆和29.1万辆，环比分别增长9.8%和15.2%，同比分别下降32.1%和20.2%。



3 商用车低位运行中仍有亮点

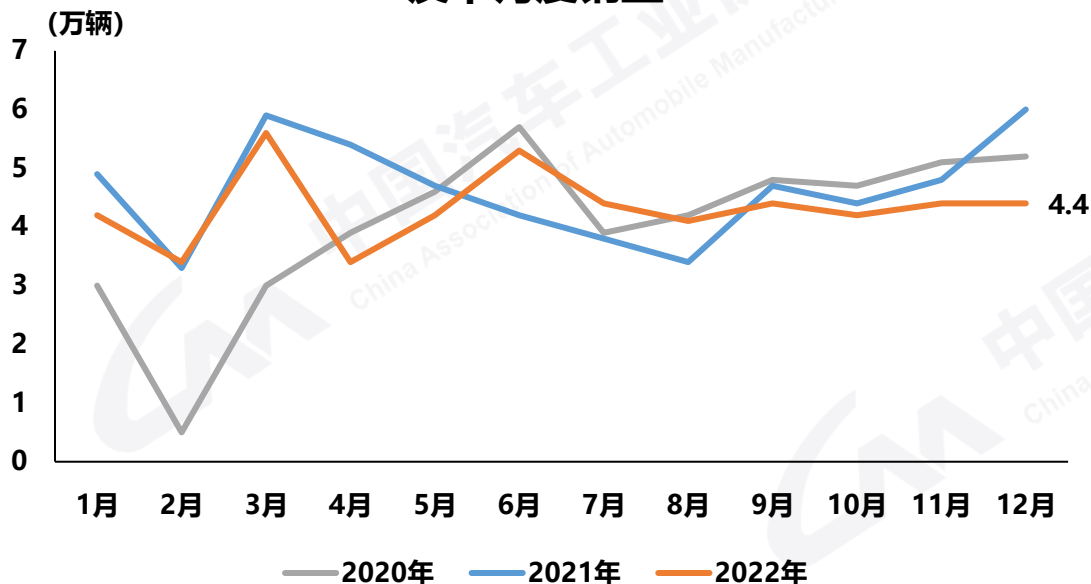
- 2022年，货车产销分别完成277.8万辆和289.3万辆，同比分别下降33.4%和32.6%；客车产销分别完成40.7万辆和40.8万辆，同比分别下降19.9%和19.2%。
- 12月，分车型产销情况看，货车产销分别完成21.3万辆和23.9万辆，环比分别增长7.9%和10.6%，同比分别下降35.7%和23.3%；客车市场表现好于货车市场，产销分别完成4.6万辆和5.3万辆，环比分别增长19.6%和41.8%，同比分别下降8%和2%。



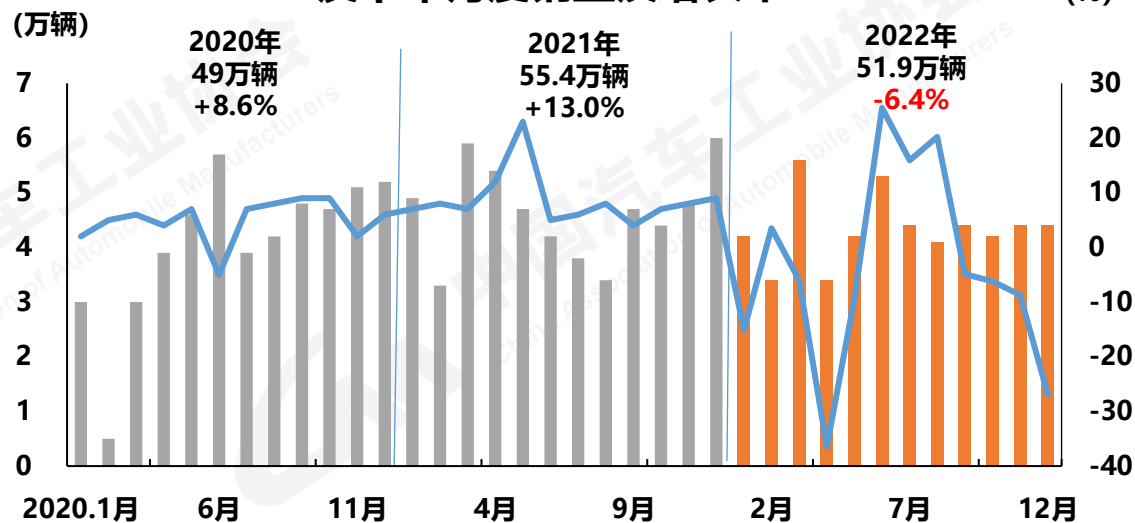
3 商用车低位运行中仍有亮点 — 皮卡销量同比小幅下降

- 2022年，皮卡产销分别完成52.6万辆和51.9万辆，同比分别下降3.9%和6.4%，分燃料情况看，汽油车产销分别完成12.2万辆和12万辆，同比分别下降6.3%和7.8%；柴油车产销分别完成39.7万辆和39.2万辆，同比分别下降4.5%和7.2%。
- 2022年，排名前五位的皮卡生产企业销量合计为40.6万辆，同比下降3.2%，占皮卡销售总量的78.2%，高于上年2.6个百分点。

皮卡月度销量



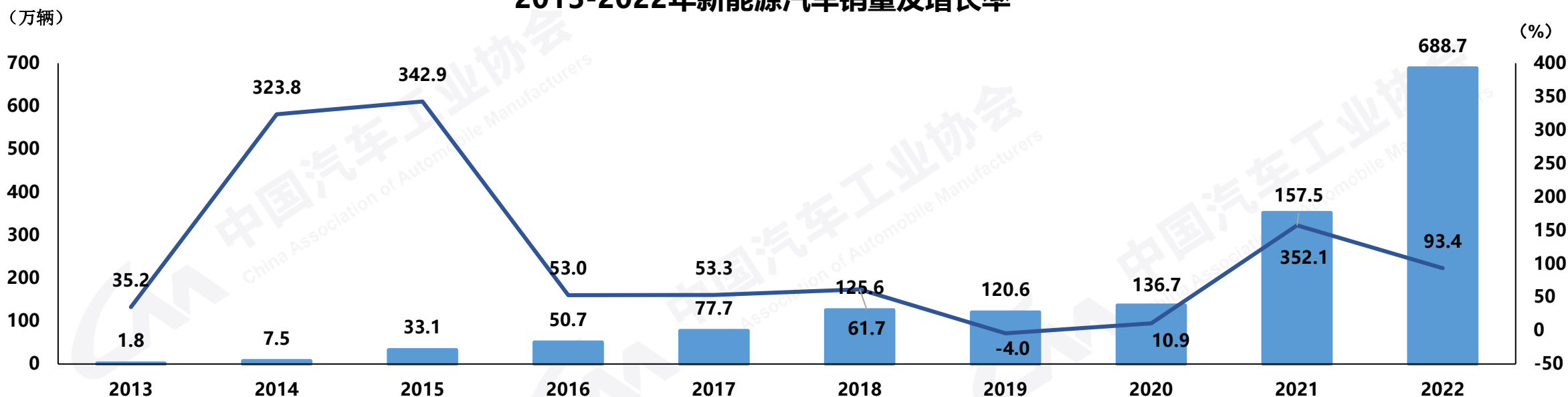
皮卡车月度销量及增长率



4 新能源汽车持续爆发式增长

- 我国新能源汽车近两年来高速发展，连续8年位居全球第一。在政策和市场的双重作用下，2022年，新能源汽车持续爆发式增长，产销分别完成705.8万辆和688.7万辆，同比分别增长96.9%和93.4%，市场占有率达到25.6%，高于上年12.1个百分点，今年受疫情影响较大的4月份同比增速仍超四成，随后也快速恢复至高位。

2013-2022年新能源汽车销量及增长率



注：历史年度数据为当年发布数据

4 新能源汽车持续爆发式增长

- 2022年，纯电动汽车销量536.5万辆，同比增长81.6%；插电式混合动力汽车销量151.8万辆，同比增长1.5倍。

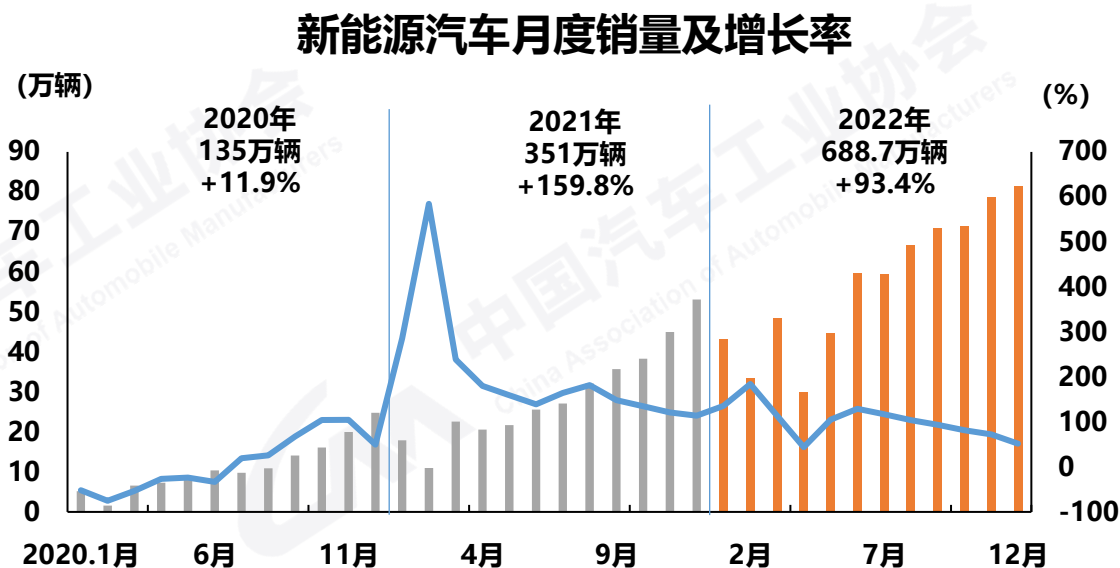
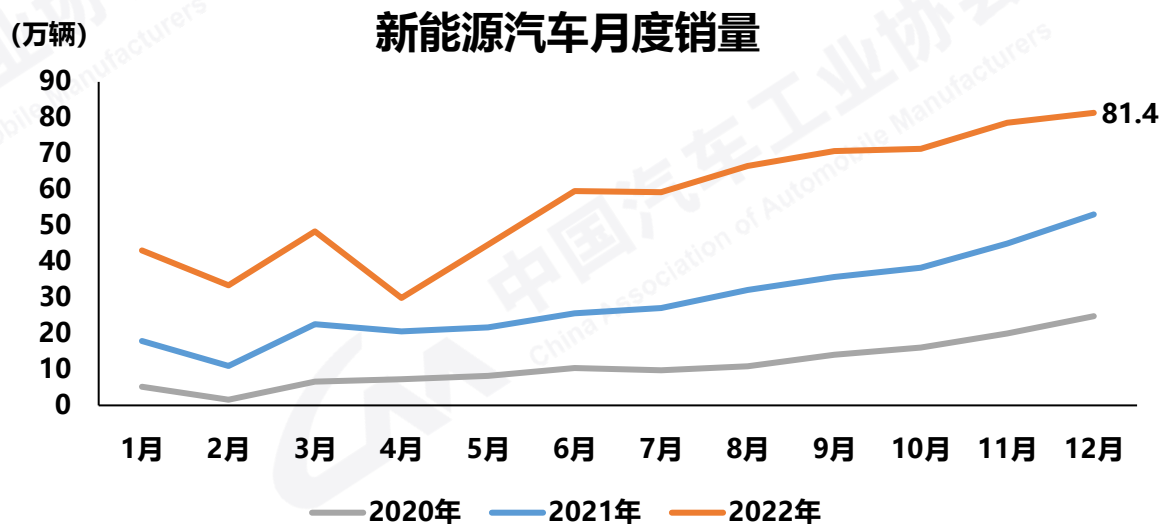
单位：万辆、%

动力类型	累计产量	同比	累计销量	同比
纯电动	546.7	83.4	536.5	81.6
插电式混合动力	158.8	164.1	151.8	151.6
燃料电池	0.4	105.4	0.3	112.8

- 12月，新能源汽车产销分别完成79.5万辆和81.4万辆，同比均增长51.8%，市场占有率达到31.8%。

单位：万辆、%

动力类型	产量	同比	销量	同比
纯电动	60.0	36.5	62.4	37.7
插电式混合动力	19.4	132.4	18.9	129.2
燃料电池	0.10	4.1	0.10	24.9



5 重点企业集团总体表现稳定

- 2022年，汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为2314.8万辆，同比增长2.3%，占汽车销售总量的86.2%，高于上年0.2个百分点。在汽车销量排名前十位企业中，与上年相比，比亚迪在新能源市场的持续走强，销量增速最为明显。广汽、奇瑞呈两位数快速增长，长安、吉利呈个位数增长，其他企业则呈不同程度下降。

单位：万辆、%

2022年市场集中度	企业名称	12月销量	环比	同比	2022年销量	同比增长	市场份额
前三家42.1%	上汽	52.5	8.9	-19.3	519.2	-3.2	19.3
	一汽	27.6	17.0	-25.3	320.4	-8.5	11.9
	东风	25.0	30.2	-18.7	291.9	-10.9	10.9
前五家 59.9%	广汽	20.6	7.9	-11.8	243.5	13.6	9.1
	长安	25.6	38.4	43.7	234.6	2.0	8.7
前十家 86.2% 同比2.3%	比亚迪	23.5	2.1	136.1	186.9	150.9	7.0
	北汽	12.7	12.6	-16.5	145.3	-15.7	5.4
	吉利	14.6	0.7	-8.0	143.3	7.9	5.3
	奇瑞	10.5	5.1	-5.8	123.0	28.2	4.6
	长城	7.7	-11.6	-52.3	106.8	-16.7	4.0

5 重点企业集团总体表现稳定

- 2022年，国产汽车国内销量排名前十位企业销量合计为2069万辆，同比下降1.7%，占汽车销售总量的87.1%，高于上年0.5个百分点。在国产汽车国内销量排名前十位企业中，与上年相比，比亚迪销量增速最为显著，广汽和奇瑞呈两位数快速增长，吉利略增，其他企业呈不同程度下降。

单位：万辆、%

2022年市场集中度	企业名称	12月销量	环比	同比	2022年销量	同比增长	市场份额
前三家 42.6%	上汽	40.2	5.4	-29.1	428.5	-10.1	18.0
	一汽	27.2	17.2	-26.0	316.8	-8.9	13.3
	东风	22.7	32.8	-20.0	267.7	-14.3	11.3
前五家 61.6%	广汽	20.4	8.9	-11.4	240.2	13.2	10.1
	长安	23.9	40.0	43.1	209.7	-2.1	8.8
前十家 87.1% 同比-1.7%	比亚迪	22.3	2.6	126.7	181.0	148.4	7.6
	北汽	12.0	16.5	-17.7	134.4	-18.2	5.7
	吉利	12.6	0.0	-10.7	123.5	1.8	5.2
	长城	5.7	-15.3	-61.0	89.4	-21.4	3.8
	奇瑞	6.1	6.2	-24.9	77.8	12.7	3.3

5 重点企业集团总体表现稳定

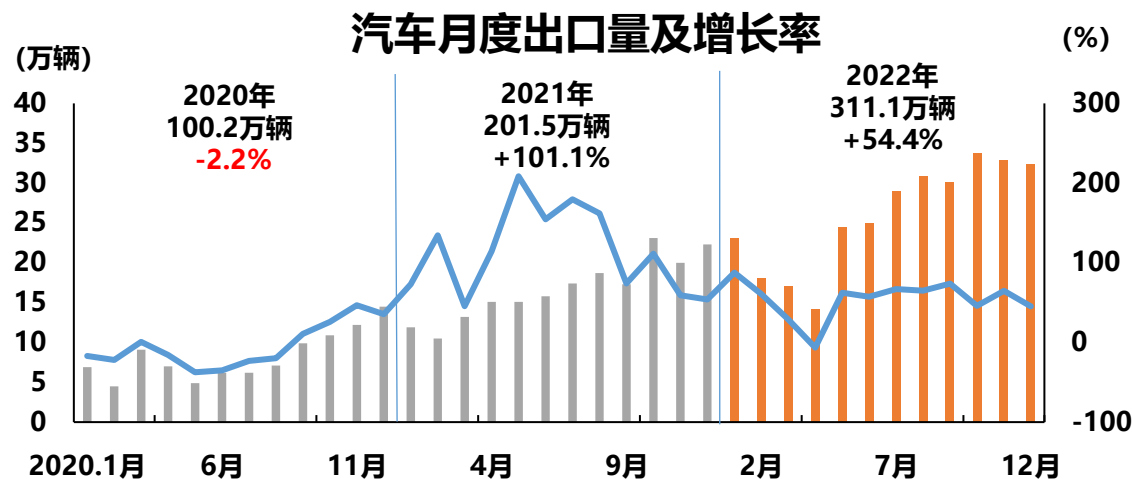
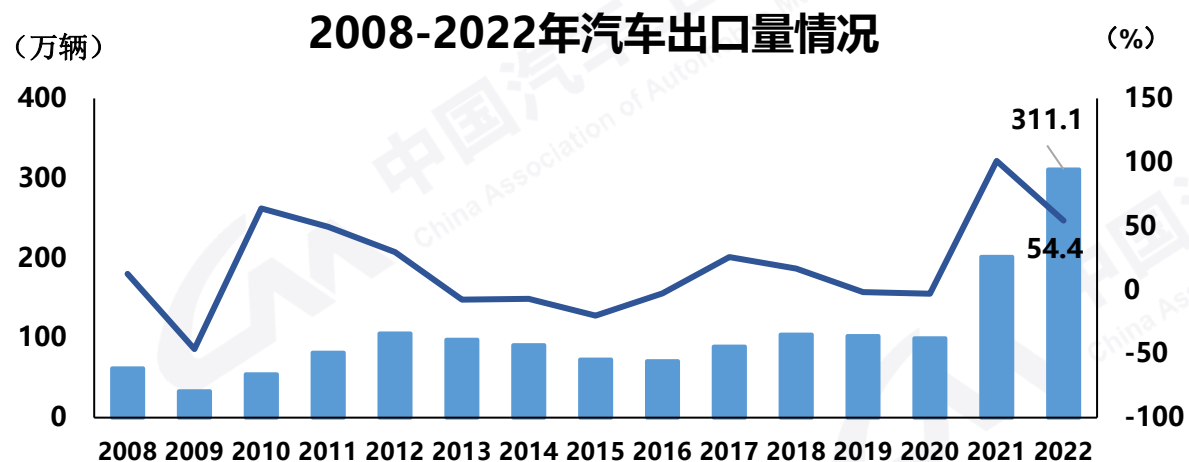
- 2022年，新能源汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为567.6万辆，同比增长1.1倍，占新能源汽车销售总量的82.4%，高于上年5.9个百分点。在新能源销量排名前十位企业中，比亚迪累计销量超过180万辆；新能源市场的爆发式增长，使得各企业与上年相比，均呈不同程度增长。

单位：万辆、%

2022年市场集中度	企业名称	12月销量	环比	同比	2022年销量	同比增长	市场份额
前三家 52.7%	比亚迪	23.5	2.1	149.9	186.2	207.2	27
	上汽	14	9.9	49.3	105.9	45.5	15.4
	特斯拉	5.6	-44.4	-21.2	71.1	46.8	10.3
前五家 64.8%	东风	5.8	21.3	78.5	50.2	146.1	7.3
	吉利	4.5	28.6	164.7	32.9	300.1	4.8
前十家 82.4% 同比108.4%	广汽	3.7	8.8	93.0	31.1	117.9	4.5
	长安	4.8	39.1	209.9	28.4	160.1	4.1
	奇瑞	1.5	10.2	-29.9	24.7	117.5	3.6
	江淮	2.1	8.4	20	19.8	43.1	2.9
	一汽	2.1	25.4	-18	17.2	49.4	2.5

6 汽车出口屡创单月新高

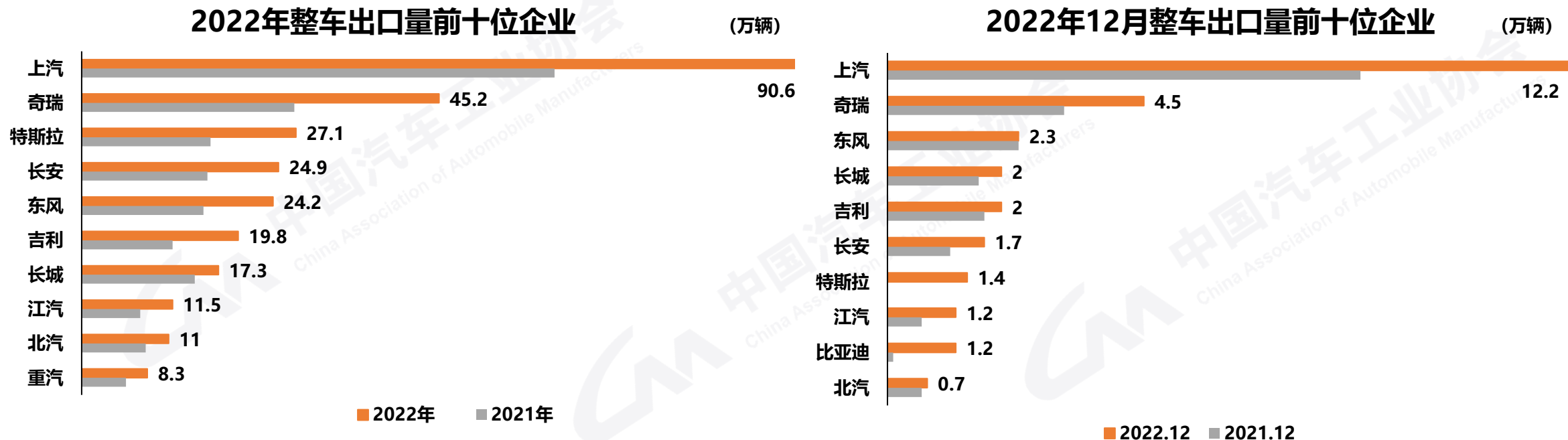
- 2022年，由于海外供给不足和中国车企出口竞争力的大幅增强，出口突破300万辆，达到311.1万辆，同比增长54.4%，有效拉动行业整体增长。分车型看，乘用车出口252.9万辆，同比增长56.7%；商用车出口58.2万辆，同比增长44.9%。新能源汽车出口67.9万辆，同比增长1.2倍。自2021年，中国汽车出口全年总量首次突破200万辆，打破之前在百万辆左右徘徊的局面，实现了跨越式突破。
- 12月，汽车企业出口32.4万辆，环比下降1.9%，同比增长45.4%。分车型看，乘用车本月出口27.5万辆，环比下降0.6%，同比增长47.2%；商用车出口4.9万辆，环比下降8.6%，同比增长35.7%。新能源汽车出口8.2万辆，环比下降14.2%，同比增长3.6倍。



注：历史年度数据为当年发布数据

6 汽车出口屡创单月新高

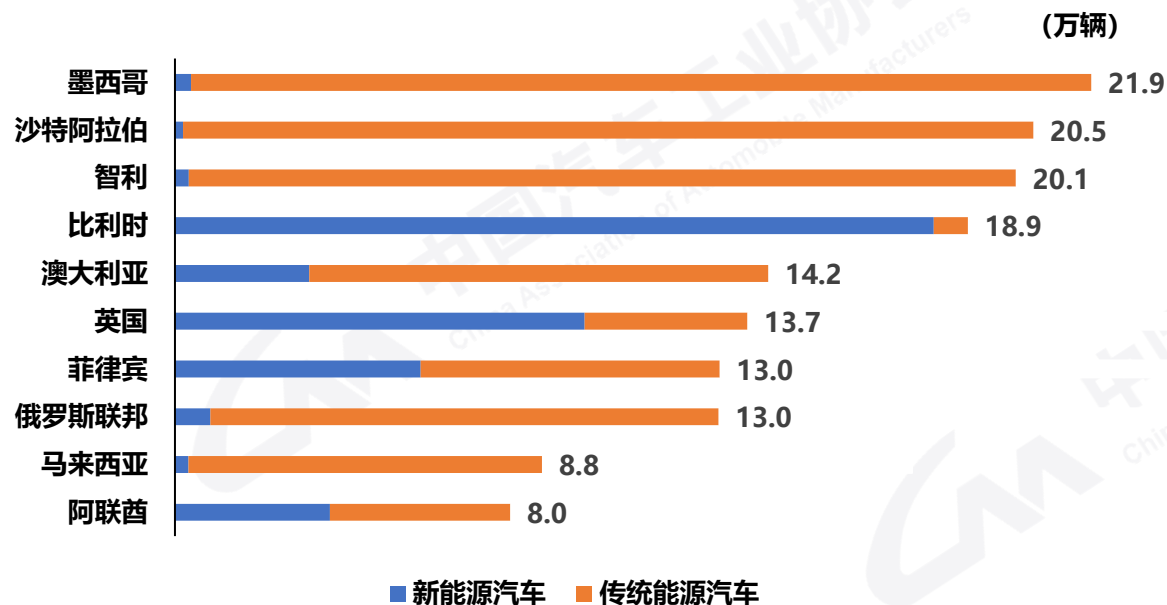
- 中国品牌整车从“国内”走向“海外”的全球化趋势：自主品牌在三电技术和智能驾驶相关领域逐步建立起竞争优势，国内份额提升，出口呈加快增长趋势；2022年，整车出口前十企业中，从增速上来看，吉利出口19.8万辆，同比增长72.4%；奇瑞出口45.2万辆，同比增长67.7%。
- 12月，在整车出口的前十位企业中，上汽出口量达12.2万辆，同比增长47%，占总出口量的37.8%。



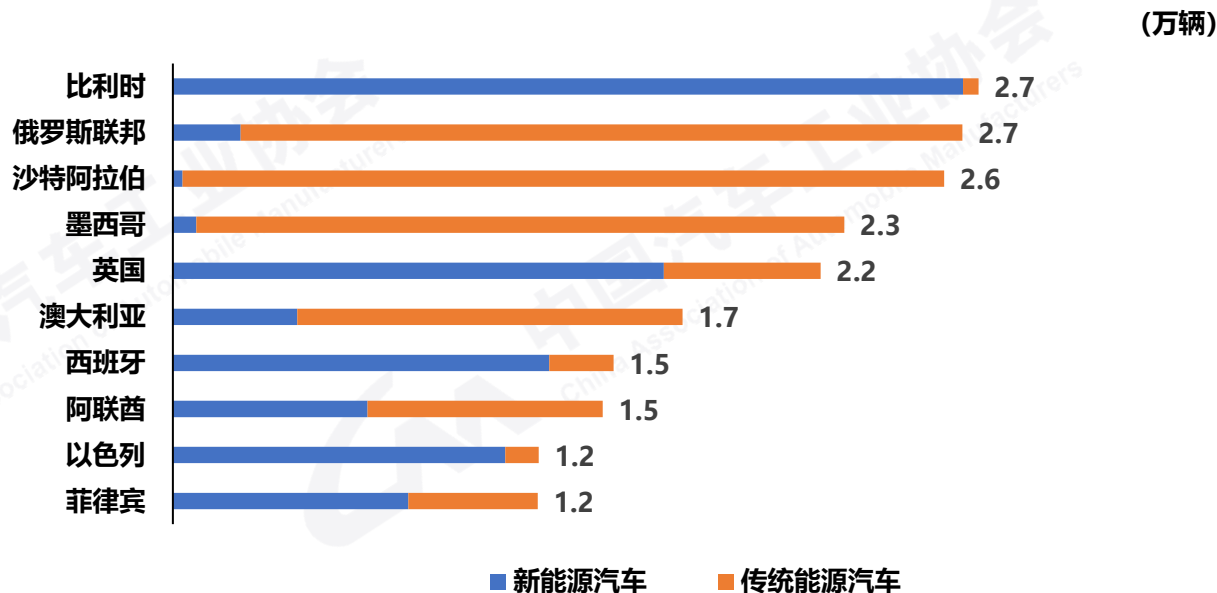
6 汽车出口屡创单月新高

- 我国汽车产品国际市场的地位在2021年的基础之上进一步得到巩固。据中国汽车工业协会整理的海关总署数据显示，2022.1-11月中国汽车出口量前十的国家中，阿联酋、墨西哥市场表现较强，同比分别增长2.7倍和1.6倍。新能源汽车出口的前三大市场为比利时、英国和菲律宾。
- 11月，新能源汽车出口15.3万辆，环比增长5.5%，同比增长91.9%。

2022年1-11月主要整车出口市场累计出口量

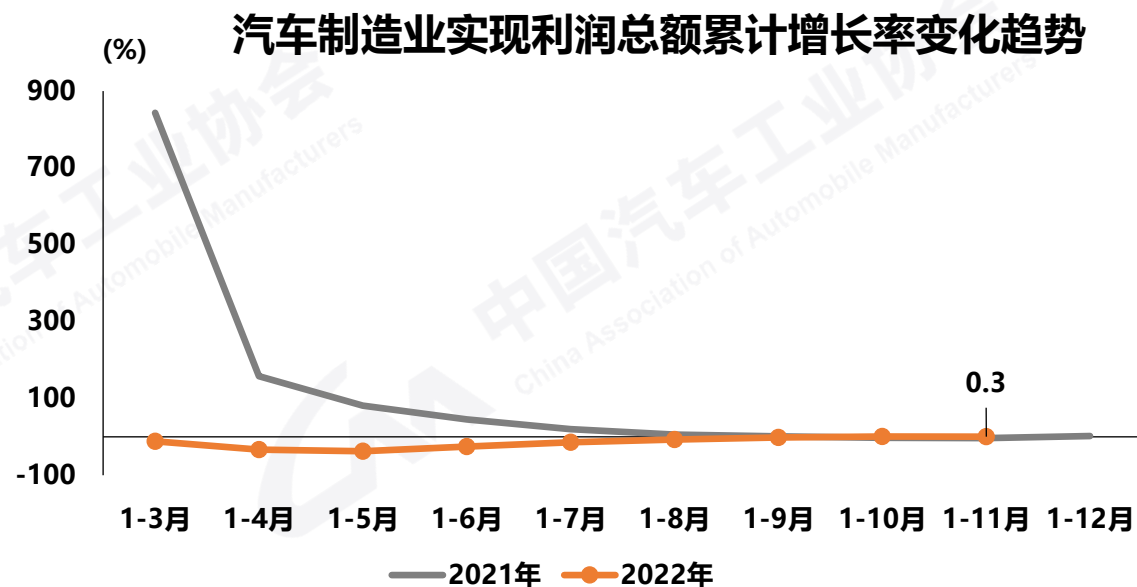
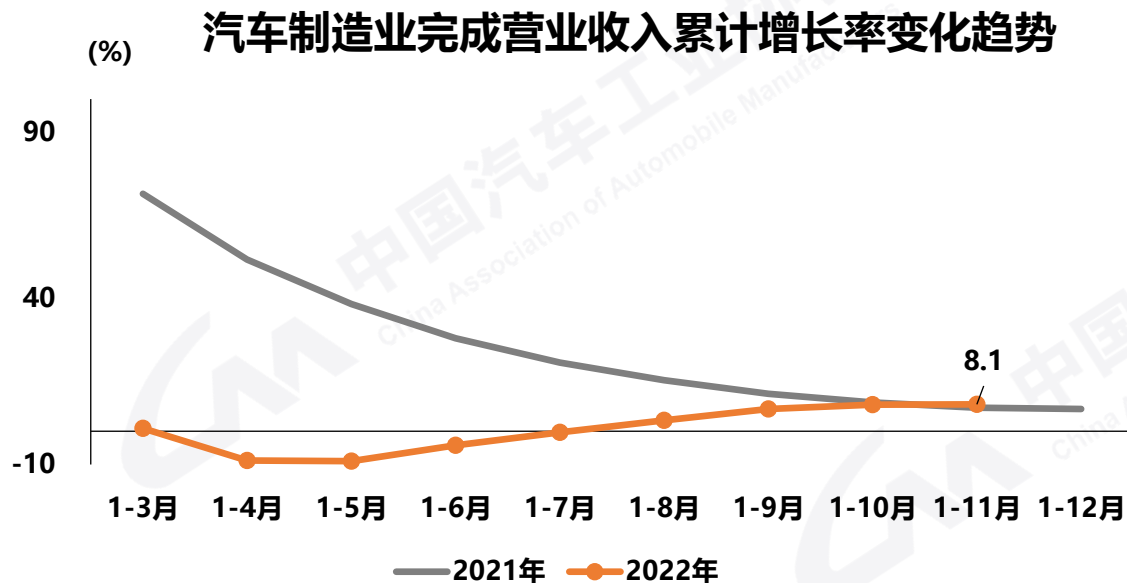


2022年11月主要整车出口市场出口量



7 行业经济效益指标持续改善

- 据中国汽车工业协会整理的国家统计局数据显示，11月，汽车制造业工业增加值同比增长4.9%，高于同期全国规模以上工业增加值2.7个百分点。
- 1-11月，汽车制造业工业增加值同比增长7.7%，比1-10月回落0.4个百分点，高于同期制造业4.4个百分点，汽车制造业引领全国工业复苏。完成营业收入83726.1亿元，同比增长8.1%，高于同期制造业2.9个百分点；实现利润总额4763亿元，同比增长0.3%。



感谢您的关注!

关注微信公众号“中汽协会数据”
定期发布汽车行业统计信息、深度分析



扫一扫关注我们