# 2019年9月份全国乘用车市场分析

## 1、9月全国乘用车市场回顾

零售：9月全国乘用车市场零售178.1万台，同比下降6.5%，今年1-9月狭义乘用车零售同比下降8.6%，9月零售同比增速稍好于8月增速和1-9月累计增速，由于基数因素同比降幅进一步收窄，终端消费逐步恢复，乘用车市场企稳。

9月的零售环比8月增长14.0%，为历年新低，出现小幅回升的主要因素有两方面，供给端各主机厂随着国六车型推出已三个月，借势中秋节及70周年国庆热点的消费热情，加大厂家激励，推出各类促销政策手段，吸引到店客流；需求端主要是消费信心仍处于恢复期，短期内带来的购买力难以恢复到高点，因此从供需两侧的因素形成环比小幅回升的结果。从外部因素分析，汽车消费受到中西部和低线级市场房价同比高涨，持续的房地产压力对购车和用车消费产生分流影响，尤其是对自主品牌和入门级车型带来影响较大。

9月SUV市场零售同比增长0.6%，合资新品表现优秀；9月轿车零售仍同比下降11.2%，相对19年累计降幅9.4%较差，原因是新能源车等因素的A级及以下轿车下滑较大。

9月消费升级稍好，但入门级消费乏力仍较明显，豪华品牌零售同比去年9月增速8%，主流合资品牌同比下降8%，自主品牌同比下降13%。

批发：9月厂家批发销量190.2万台，同比下降6.0%，环比增长17.2%，相对历年的9月环比增长20%左右的金九银十表现，今年9月的批发环比提升不强，对于全年市场走势也趋于理性。

9月渠道库存上升7.4万台，9月零售偏弱体现市场恢复走势节点延后，经销商谨慎提车，缓解二、三季度高库存带来的资金压力，改善经营健康度。

车企分化走势加剧，SUV增长红利不复存在，新能源市场高增长也逐步降温，合资向下布局入门级市场，存量竞争白热化，自主品牌份额逐渐被挤压。多数企业体量持续低于盈亏平衡点，预计部分企业将逐步深化车型精简及整合平台策略优化成本。

产量：9月乘用车生产184.6万台，同比18年9月下降6.9%，环比8月增11.2%，厂家库存较8月下降6.1万台。虽然部分企业国六车型的逐步到位，但企业生产安排极其谨慎，亟待市场反馈速度升级。

新能源：9月新能源乘用车批发销量6.5万台，同比下降33.4%，环比8月下降8%。9月纯电动乘用车批发增速同比增长-31%，环比降12%；A级电动车同比下降1%；限购城市新能源需求放缓且低线级市场新车需求相对低迷。9月插混车型同比下降44%，环比增长6%；其中合资品牌插混9月同比增长80%，自主品牌插混同比下降60%，合资品牌插混份额达到45%。普通混合动力乘用车批发2.9万台，同比去年9月增长61%，环比8月增长26%。

19年1-9月新能源乘用车批发77.8万台，同比增速29.4%。由于6月底补贴退坡带来的销售成本大幅上涨，叠加二手新能源车的扰动，产销各环节很难快速应对这样的成本变化。

2、10月全国乘用车市场展望

今年9月终端需求逐步恢复，回稳走势低于预期，形成金九不强的现象。今年10月有19个工作日，相比去年多一个工作日，促进车市进一步回升。?

9月由于喜迎建国70年，部分9月发车放缓到10月，有利于10月的增长。同时，9月订单和到店的增加，经销商信心会逐步恢复，对四季度仍然持有乐观态度，增加了10月库存增量的动力。10月批发增量部分是储备年末的消费小抢购的库存增量，加上明年春节较早(1月25日)，为了囤积车辆资源，也会拉动四季度产销明显改善。