

新能源10月销量 | 五家破10万辆，特斯拉排名下滑，合资略有起色

来源：卢燕茜 发布时间：2025-11-16 14:25:54

这一次，“银十”真的超越“金九”了。

受到各种市场消息影响，新能源车在今年10月的增长趋势火爆。乘联会发布的最新月度初步数据和综合预估显示：当月全国新能源乘用车厂商批发销量约为161万辆，同比增长16%、环比增长7%；同时，今年1-10月累计批发销量约达1205.4万辆，同比大增30%。

虽然当月仅有18个工作日，但新能源车市仍呈结构性高增长。除了比亚迪继续以断层之势领跑外，吉利、上汽通用五菱分居第二、三位，并与长安、奇瑞、零跑合力将特斯拉挤出了Top6。此外，新势力中的小鹏、蔚来和小米皆表现不俗，合资阵营亦有了明显起色。

领跑阵营：比亚迪“惯性”下滑？

作为新能源车全球王者，比亚迪10月批发销量近43.69万辆，同比下滑12.72%、环比增长11.14%。去年此时，“迪子”还能站上单月批发50万辆+的高度；再看今年，同比下滑却已渐成常态。在失去“价格战”这个最直接、有力的武器后，稳健发展或许更为重要。



凭借吉利银河品牌的神勇发挥，吉利汽车仍然稳居次席，当月批发销量近17.79万辆，同比大涨63.61%、环比再增7.68%。“小车”正当红，则让旗下宏光MINIEV重新成为“爆款”的上汽通用五菱10月批发销量接近11.57万辆，同、环比均大涨，再度抢得季军席位。

当月收获同、环比双增长走势者，还有分列第四、五位的长安与奇瑞。其中，作为新央

企的前者10月批发销量近10.67万辆，长安启源和深蓝汽车齐头并进，月销均超3.6万辆。再看奇瑞，当月批发销量近10.46万辆，虽以较小差距屈居长安之后，但环比增幅更大。



第二梯队：新势力主导，零跑创新高

在上述几家单月批发销量均超10万辆的车企之后，10月新能源车批发销量榜“第二梯队”则由新势力主导，其中也包括每季度初销量“惯性”下滑的特斯拉中国。借此对其首度实现超越的零跑不仅创下近7.03万辆之交付量纪录，也代表中国新势力站上了全新高度。

与此同时，小鹏、蔚来和小米汽车也都给出了4万辆+之出色表现。需要指出的是，坚持只发布“超过4万辆”这一“模糊”数据的后者之月度交付量大概率再次超越了小鹏；蔚来则凭借“全新ES8+乐道L90”之“89双旗舰”赋能，全力向月交付5万辆新高度攀登。

有人欢喜，自然也有人愁。作为“第二梯队”中的失意者，理想汽车和广汽埃安眼看诸多新势力和“新二代”车企纷纷创出新高+同、环比双增长，自身却“逆市”而动，同、环比双双下滑。其中，前者当月交付量更是从去年同期的超5.14万辆大幅下跌至近3.18万辆。



合资车企：有起色，也有“钉子户”

各施手段之下，此前在国内新能源车市场长期被边缘化的合资车企终于在近几个月逐渐看到曙光。凭借至境L7的火热开局和别克GL8 PHEV之稳定发挥，上汽通用旗下的新能源车型10月批发销量超1.19万辆，守住了合资车企中的“头把交椅”，其后续走势亦值得关注。

紧随其后，广汽丰田超1.16万辆的成绩较年初几乎“挂零”的窘境可谓否极泰来，单月交付量首次破万的铂智3X上演“一己之力”。同样手握“爆款”，N7赋能的东风日产脚步却意外放缓，当月新能源车批发销量环比有所回落，亦被售出6877辆的长安马自达反超。

部分合资车企在新能源产品领域的业绩有所起色之同时，这一阵营中当然仍有止步不前的“钉子户”存在。尽管S7的售价已一路猛降10万元，但广汽本田10月的新能源车批发销量仍只有可怜的394辆——有它“垫底”，东风本田1107辆的成绩似乎也不显寒碜了。

《车壹圈》观点：“城头变幻大王旗”，向来都是车市常态。单单一个“银十”的表现，当然也并不足以决定全年成败。但若那些此时尚且低迷的车企和品牌还不想方设法+奋起直追，正快速裂变的新能源时代和“既要又要”的购车用户又还会再给它们多少机会呢？

HTML版本： [新能源10月销量 | 五家破10万辆，特斯拉排名下滑，合资略有起色](#)