

2026年1-5月 汽车市场分析报告

对标研究 求信咨询 吉图咨询 361ci



目录

CONTENT

01

汽车市场整体概况

02

国产乘用车市场分析

03

进口乘用车市场分析

04

商用车市场分析



01

汽车市场概况



1.1- 汽车市场概况



- ◆ 2026 年 1-5 月国内汽车市场整体持续承压，月度销量同比始终保持双位数下滑，5 月当月同比跌幅 16.81%，累计销量同比降幅扩大至 16.02%，行业大盘整体需求偏弱。市场结构高度集中于国产乘用车，月度与累计份额均达 82.88%，商用车占比 15.12% 形成稳定支撑，进口乘用车仅 2.01%，市场体量持续萎缩。月度销量呈现明显季节性波动，2 月受春节影响销量触底，环比大幅下滑 33.01%，3 月市场迎来阶段性修复，环比暴涨 44.21%，4 月环比回落 6.98%，5 月小幅回暖环比增长 4.58%，短期促销仅带来脉冲式修复，难以扭转同比下行趋势。对比 2025 年同期累计销量，各阶段 2026 年销量均存在明显缺口，市场复苏力度不足。分赛道来看，国产乘用车内需收缩叠加燃油车份额下滑拖累大盘，进口乘用车需求持续走弱，仅商用车依托基建、物流刚需维持正向增长，成为对冲行业下滑的核心缓冲，长期来看新能源替代节奏、终端消费刺激政策将直接决定后续市场修复空间。



本期月度销量国产82.88%，进口2.01%，商用15.12%。



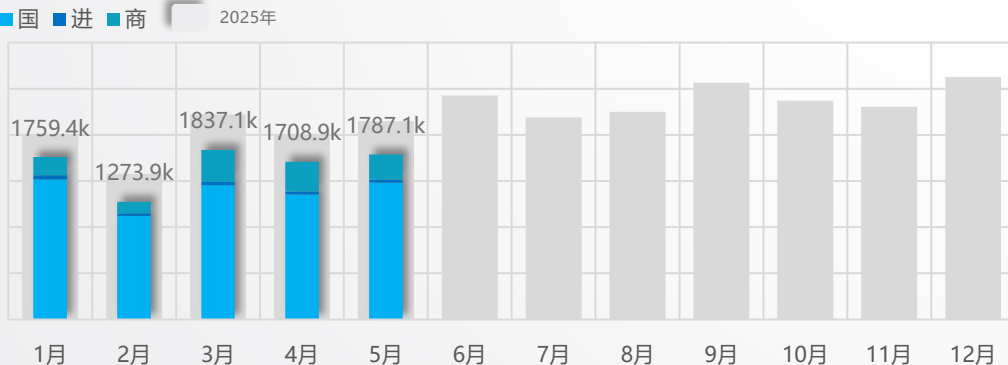
环比



同比



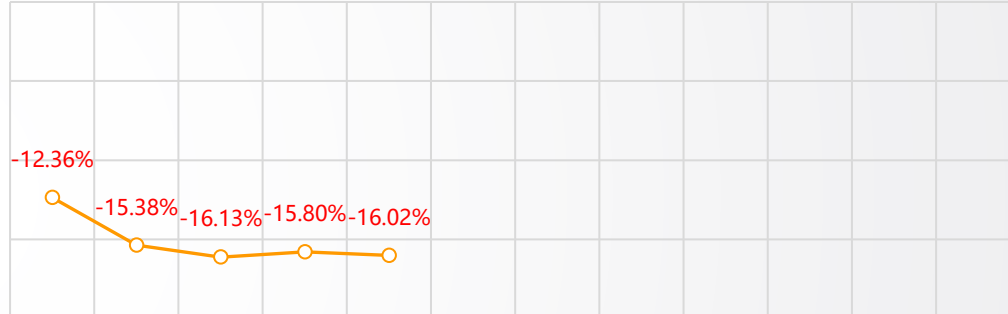
销量



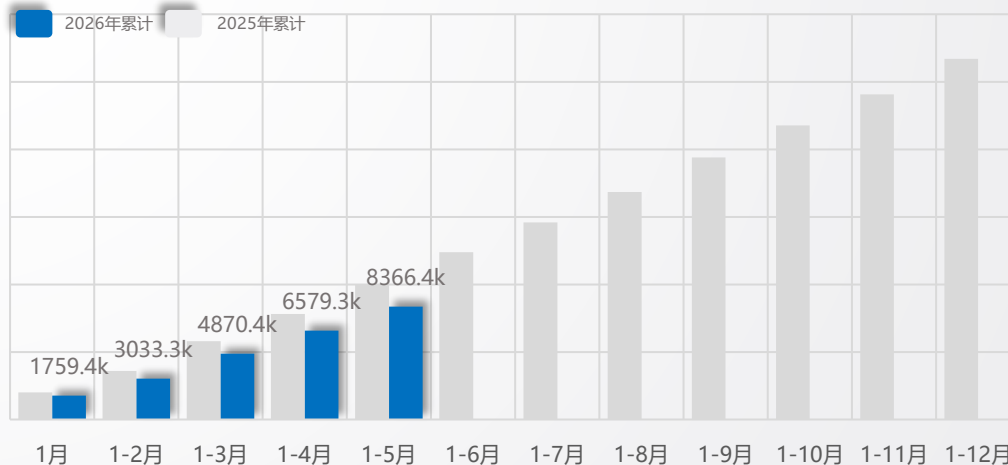
本期累计销量国产82.88%，进口2.01%，商用15.12%。



同比



销量





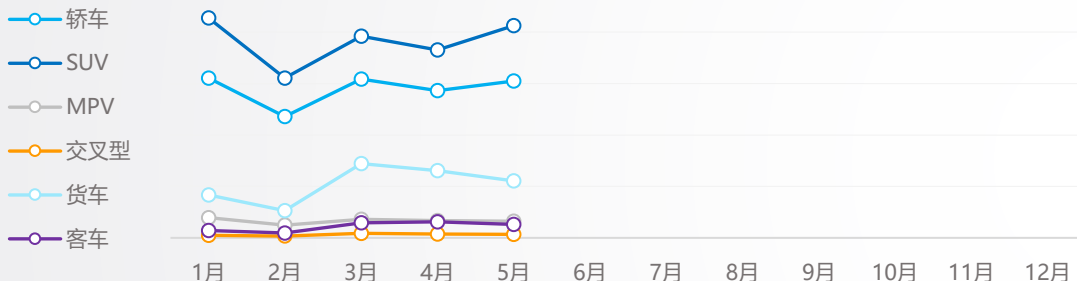
1.2- 销售结构



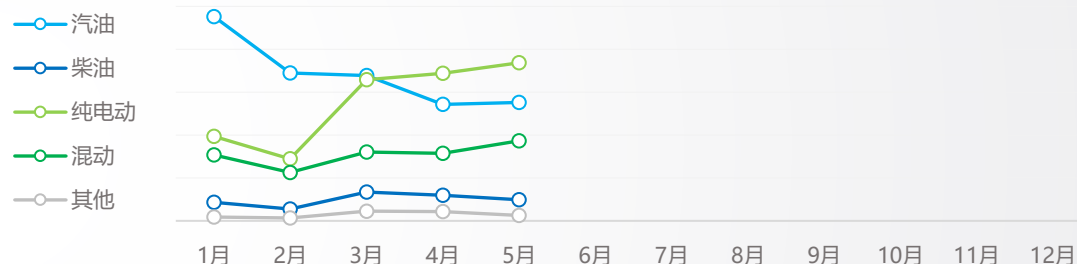
- ◆ 2026 年 1-5 月国内汽车车型结构中 SUV、轿车为乘用车核心，货车支撑商用车大盘，仅客车品类实现同比增长，其余车型全线下滑，消费需求分层明显。SUV 销量 3816.5k 占比 45.62%，轿车 2891.8k 占 34.57%，二者合计占据近八成市场，但轿车同比大跌 27.71%，下滑幅度显著高于 SUV 的 8.60%；MPV、交叉型微型车需求大幅萎缩，同比分别下滑 21.09%、44.08%，微型代步、家用商务车型购买力持续走弱；货车小幅下滑 2.47%，依托物流基建维持基本盘，客车受益客运复苏同比增长 18.93%，成为唯一正向增长车型。燃料结构上汽油车占比 40.84%，同比下滑 22.49%，纯电动占比 33.08%、混动 18.46%，新能源合计渗透率超五成，但纯电、混动同步出现同比下滑，柴油商用车同比下降 11.47%，仅其他能源车型小幅增量。



车型大类



燃料结构



	本期销量	同比	增量
轿车	2891.8k	-27.71%	-1108532
SUV	3816.5k	-8.60%	-359063
MPV	331.9k	-21.09%	-88676
交叉型	61.5k	-44.08%	-48458
货车	1043.9k	-2.47%	-26396
客车	220.8k	18.93%	+35137

车型	占比
SUV	45.62%
轿车	34.57%
货车	3.97%
客车	0.73%
交叉型	2.64%
MPV	12.48%

	本期销量	同比	增量
汽油	3416.9k	-22.49%	-991628
柴油	493.6k	-11.47%	-63920
纯电动	2767.7k	-3.85%	-110926
混动	1544.7k	-21.99%	-435529
其他	143.5k	4.37%	+6015

燃料	占比
汽油	40.84%
纯电动	33.08%
混动	18.46%
其他	5.90%
柴油	1.72%



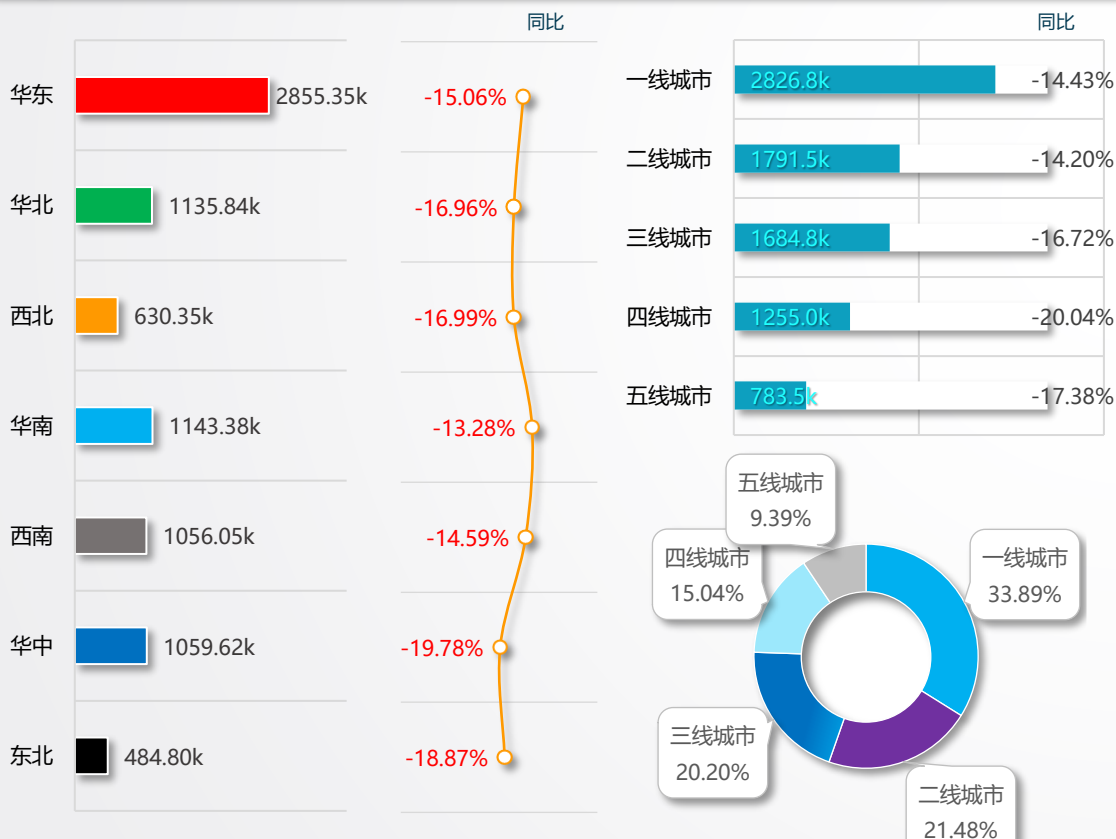
1.3- 销量分布



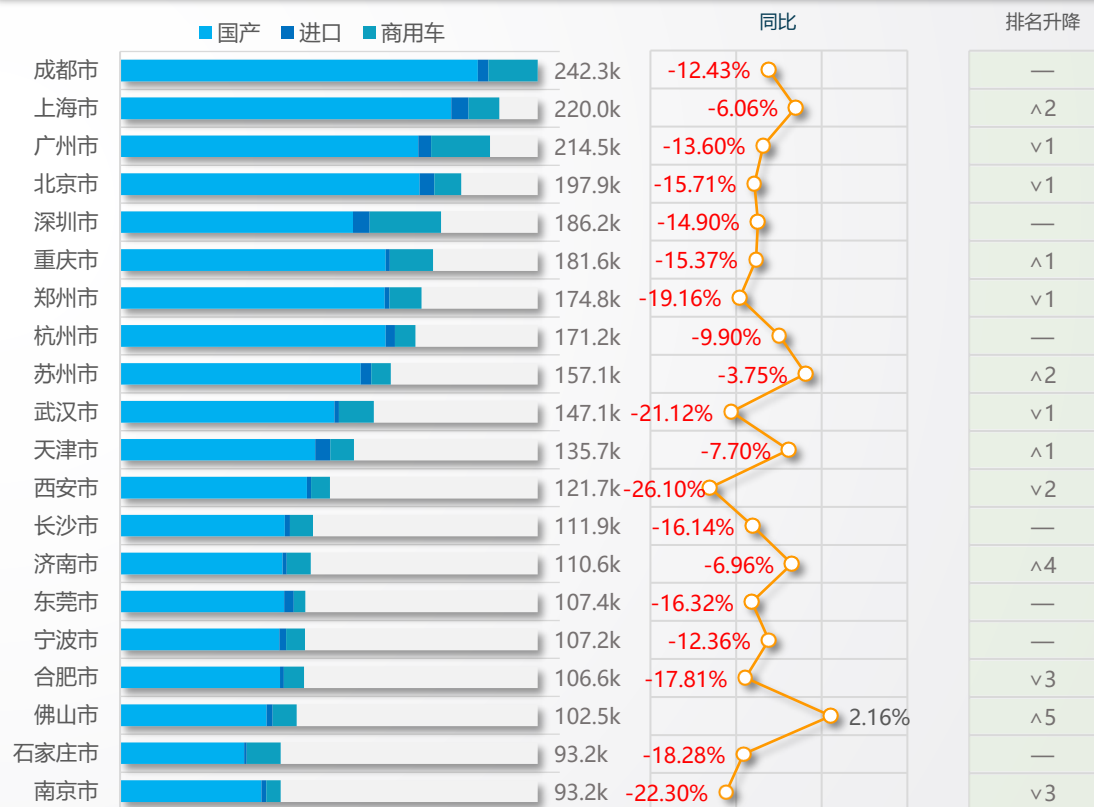
- ◆ 2026 年 1-5 月国内汽车市场区域、城市层级全线同比下滑，需求集中于华东与一二线城市，下沉市场萎缩幅度更深。区域维度华东以 2855.35k 销量稳居首位，同比降幅 15.06% 为全国最低；华中、东北、西北跌幅接近两成，市场承压最严重，华南依托新能源消费仅下滑 13.28%，需求韧性相对更强。城市能级层面一线城市销量 2826.8k，占比 33.89% 为核心消费阵地，同比下滑 14.43%；从一线到五线城市跌幅逐级扩大，四线、五线城市同比分别下滑 20.04%、17.38%，低线城市燃油车置换需求不足、消费能力偏弱，是大盘下行主要拖累。TOP20 城市贡献大量销量，成都、上海、广州排名前三，仅佛山实现小幅同比增长 2.16%，其余主流城市全部下滑，西安、南京、合肥、武汉跌幅超两成，一线大城市存量市场饱和，中西部省会需求收缩显著。



区域概况



TOP20城市





02

国产乘用车市场分析



2.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车市场整体持续承压，各月度同比全部保持双位数下滑，且跌幅整体呈扩大态势，5 月当月同比下滑 19.65%，1-5 月累计同比降幅扩大至 18.22%，市场复苏力度不及预期。月度销量呈现鲜明季节性波动，2 月受春节假期影响销量跌至 1122.9k，环比大跌 33.31%，3 月终端集中促销带动环比大幅回升 29.47%，短期释放积压购车需求，4 月需求回落环比下滑 6.78%，5 月小幅修复环比上涨 9.38%，阶段性回暖仅为脉冲式行情，未能扭转全年同比走弱的大趋势。对比 2025 年同期，各阶段累计销量均存在明显缺口，行业存量置换、新增消费意愿同步走低。从趋势来看，年初市场尚有小幅韧性，3 月之后同比跌幅持续加深，即便月度环比出现修复，也难以对冲上年同期高基数与当前消费疲软的双重压力。国产乘用车虽依托新能源产品守住市场主体地位，但燃油车型大幅萎缩拖累整体大盘，新能源增量不足以抵消燃油车销量缺口，后续市场回暖需要依靠终端优惠加码、新品迭代及消费刺激政策持续落地。



月度销量走势



环比



同比



销量



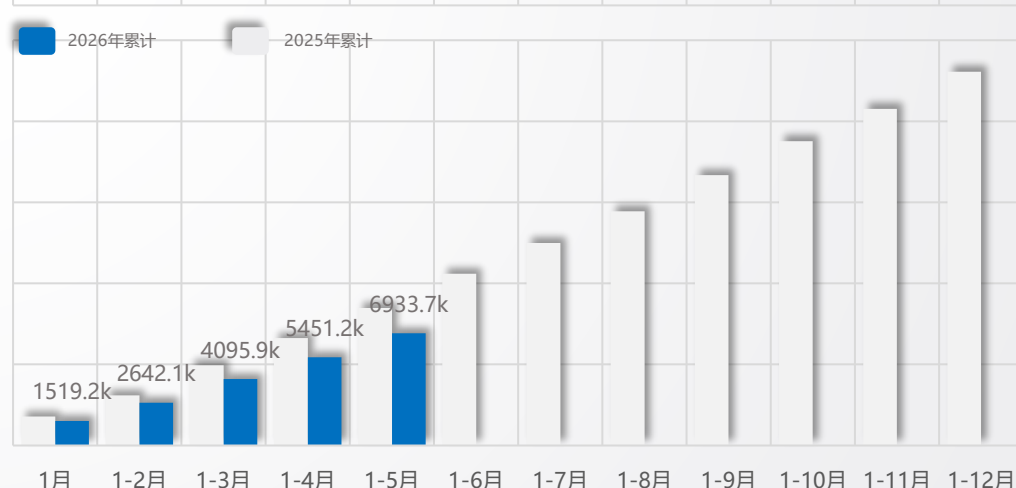
累计销量



同比



销量





2.2-动力总成



- 2026 年 1-5 月国产乘用车动力结构呈现零排量纯电车型份额领先、全品类燃油排量与传统变速器同步下滑的特征，新旧动力切换持续深化但整体需求偏弱。排量维度 1.5T 燃油排量销量 2467.4k 占比 35.58%，为燃油核心排量，但同比大跌 25.97%；0.0 纯电排量销量 2384.2k 占比 34.39%，是市场第二大排量区间，同比降幅仅 8.36%，抗跌性显著优于燃油；2.0L、1.6L、2.5L 燃油排量同比全部双位数下滑，中小排量燃油车型需求持续萎缩。变速器端 1AT 配套纯电车型以 2956.5k 销量独占 42.64% 份额，同比仅下滑 8.12%，是唯一相对抗跌的传动类型；CVT、7DCT、8AT、9AT 传统燃油变速器跌幅均超 19%，CVT 同比大跌 27.80%，燃油变速箱市场收缩幅度最深。主流动力总成中 0.0L 1AT 纯电组合销量断层领跑，其余燃油排量 + 变速器搭配全线大幅走弱，1.5L CVT 同比跌幅高达 47.48%，燃油动力总成市场承压严重。



动力结构



动力总成

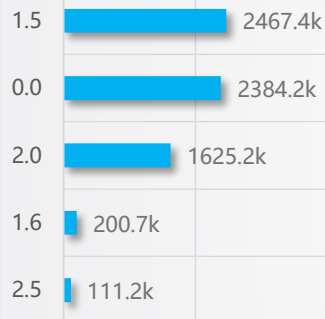


同比

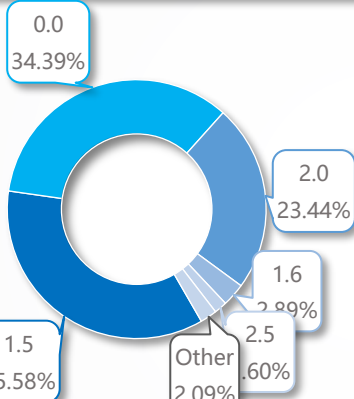
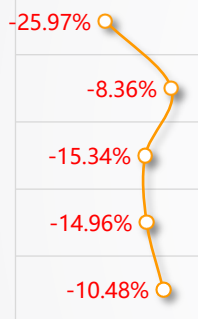


排量

TOP5排量

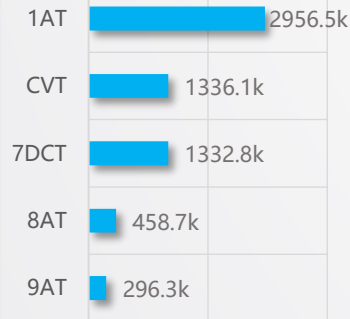


同比

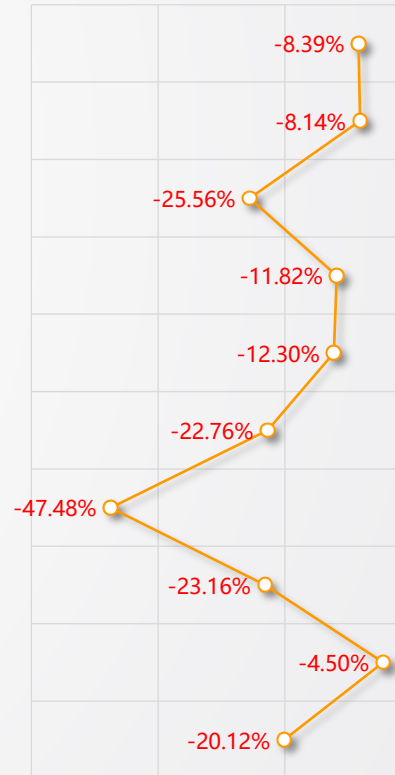
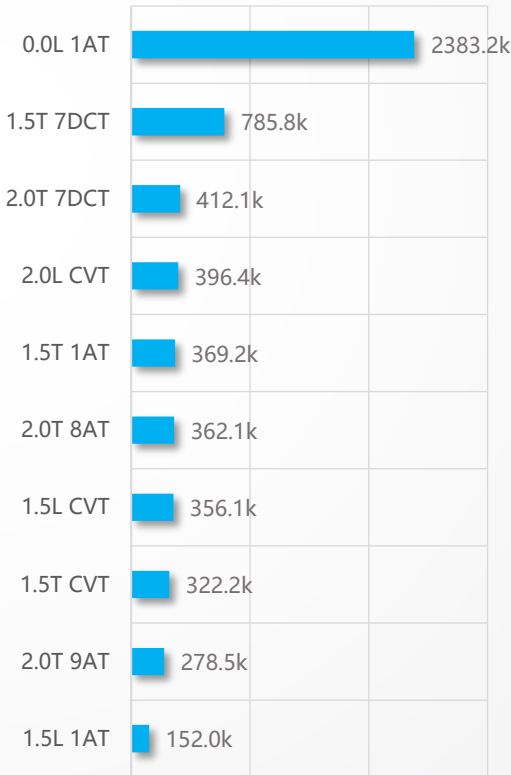
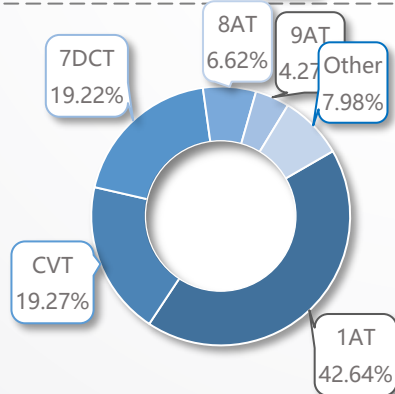
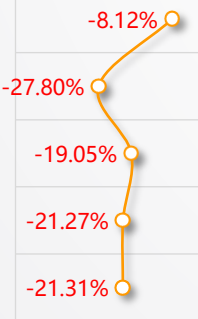


变速器

TOP5变速器



同比





2.3-TOP20车企



- ◆ 2026年1-5月国产乘用车TOP20车企合计占据79.01%市场份额，行业头部集中格局稳固，但头部传统车企普遍销量大幅下滑，新势力品牌份额逆势提升，企业分化加剧。比亚迪以719.2k销量稳居首位，份额10.37%，但同比大跌38.40%，份额同比收缩3.40个百分点；吉利紧随其后，同比下滑15.80%，仅小幅提升0.28个百分点。合资车企全线承压，一汽大众、上汽大众、上汽通用五菱降幅均超20%，五菱同比下滑36.99%，份额缩水1.05个百分点，燃油合资车型流失客源明显。传统自主奇瑞、长安、长城同步双位数下滑，仅一汽丰田、广汽丰田跌幅相对温和，份额小幅上涨。新能源新势力走出分化行情，零跑、蔚来、小米、赛力斯同比大幅正向增长，蔚来份额提升1.11个百分点，成为拉动行业份额增量的核心力量，理想、特斯拉小幅下滑但份额保持微增。



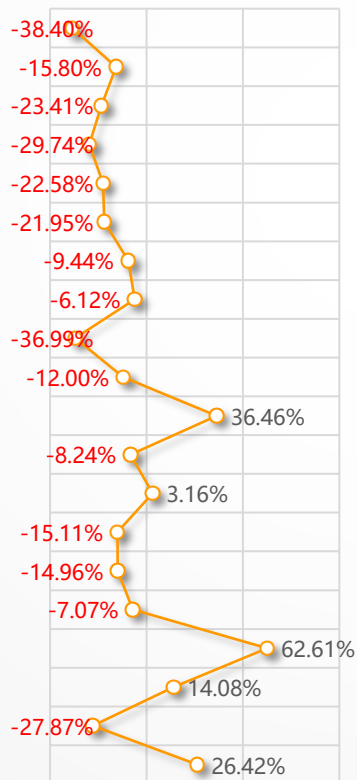
销量

排名升降

比亚迪汽车	719.2k	—
吉利汽车	672.7k	—
一汽-大众	442.6k	—
奇瑞汽车	360.9k	—
上汽大众	334.5k	—
长安汽车	320.8k	—
一汽丰田	264.3k	▲1
广汽丰田	262.0k	▲1
上汽通用五菱	244.9k	▼2
长城汽车	217.5k	—
零跑汽车	188.5k	▲7
特斯拉汽车	186.8k	—
东风日产	178.2k	▲2
华晨宝马	175.5k	▼3
上汽通用	173.0k	▼2
理想汽车	160.2k	—
蔚来汽车	154.4k	▲10
小米汽车	151.3k	▲3
北京奔驰	141.1k	▼5
赛力斯汽车	130.1k	▲6



同比



市场份额

TOP20车企占市场79.01%，较上年缩小0.01pp。

比亚迪汽车	10.37%
吉利汽车	9.70%
一汽-大众	6.38%
奇瑞汽车	5.20%
上汽大众	4.82%
长安汽车	4.63%
一汽丰田	3.81%
广汽丰田	3.78%
上汽通用五菱	3.53%
长城汽车	3.14%
零跑汽车	2.72%
特斯拉汽车	2.69%
东风日产	2.57%
华晨宝马	2.53%
上汽通用	2.49%
理想汽车	2.31%
蔚来汽车	2.23%
小米汽车	2.18%
北京奔驰	2.04%
赛力斯汽车	1.88%

份额增长



TOP20车企



2.4-各车系表现



- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车市场自主品牌份额达 64.19%，稳居绝对主导地位，但全系车系同比均出现下滑，内部增长分化显著。自主车系销量 4414.3k，同比下滑 18.21%，头部传统自主销量大幅萎缩，比亚迪、五菱、长安同比跌幅均超 37%，份额同步收缩；零跑、小米、问界等新能源新势力逆势大涨，份额持续提升，成为自主板块仅有的增量来源。德系、日系为合资两大核心，德系销量 1111.4k 同比大跌 22.76%，大众、奔驰跌幅显著，份额持续流失；日系 892.3k 同比下滑 13.28%，丰田、日产依靠混动产品抗跌性更强，份额小幅上涨。美系、韩系需求同步走弱，美系同比下滑 15.13%，本田、别克表现承压，韩系体量最小、降幅相对温和。细分榜单中，合资品牌仅丰田、日产、特斯拉、宝马、别克实现份额小幅增长，大众、本田、奔驰份额明显缩水。



车系

—自主
—德系
—日系
—韩系
—美系
—欧系

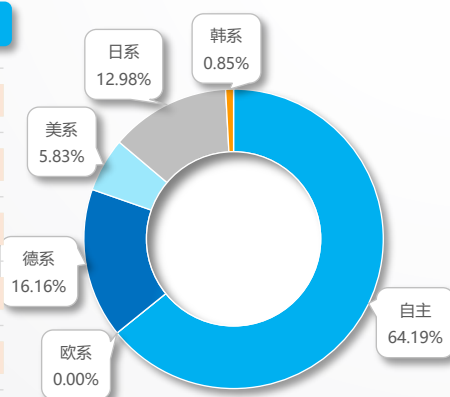


本期销量

同比

增量

自主	4414.3k	-18.21%	-982566
德系	1111.4k	-22.76%	-327568
日系	892.3k	-13.28%	-136658
韩系	58.6k	-7.82%	-4966
美系	400.6k	-15.13%	-71410
欧系	0.0k	0.00%	0



TOP10自主品牌

同比 自主占比&增长pp

比亚迪	637.8k	-43.94%	14.45%	-6.63
吉利	482.0k	-10.94%	10.92%	0.89
五菱	234.4k	-37.70%	5.31%	-1.66
奇瑞	217.7k	-20.52%	4.93%	-0.14
零跑	188.5k	36.46%	4.27%	1.71
长安	185.2k	-40.75%	4.19%	-1.60
理想	160.2k	-7.07%	3.63%	0.43
小米	151.3k	14.08%	3.43%	0.97
问界	130.1k	26.42%	2.95%	1.04
哈弗	125.6k	-14.91%	2.85%	0.11



TOP10合资品牌

同比 合资占比&增长pp

大众	555.6k	-25.94%	22.05%	-2.29
丰田	526.3k	-7.81%	20.89%	2.36
奥迪	190.0k	-10.95%	7.54%	0.62
特斯拉	186.8k	-8.24%	7.41%	0.81
宝马	175.5k	-15.11%	6.97%	0.26
日产	172.9k	6.14%	6.86%	1.58
本田	171.8k	-33.63%	6.82%	-1.58
奔驰	143.3k	-29.07%	5.69%	-0.87
别克	135.3k	-13.44%	5.37%	0.30
沃尔沃	39.1k	-18.50%	1.55%	-0.00



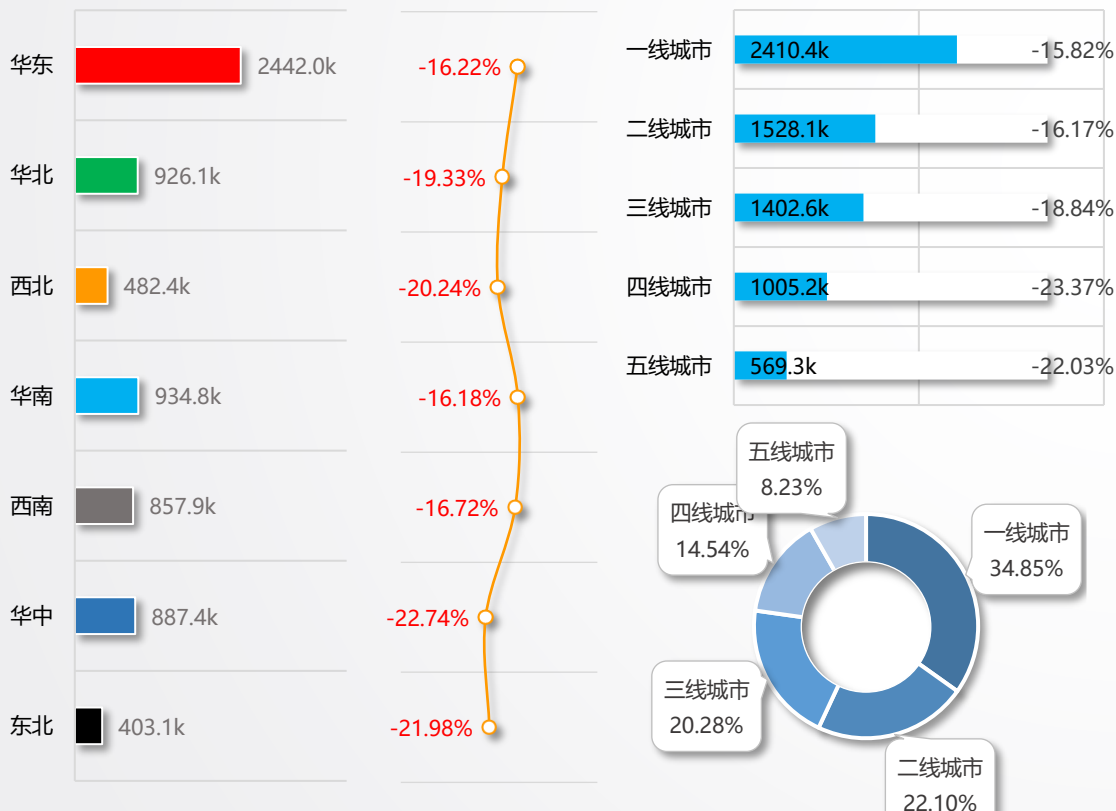
2.5-区域概况



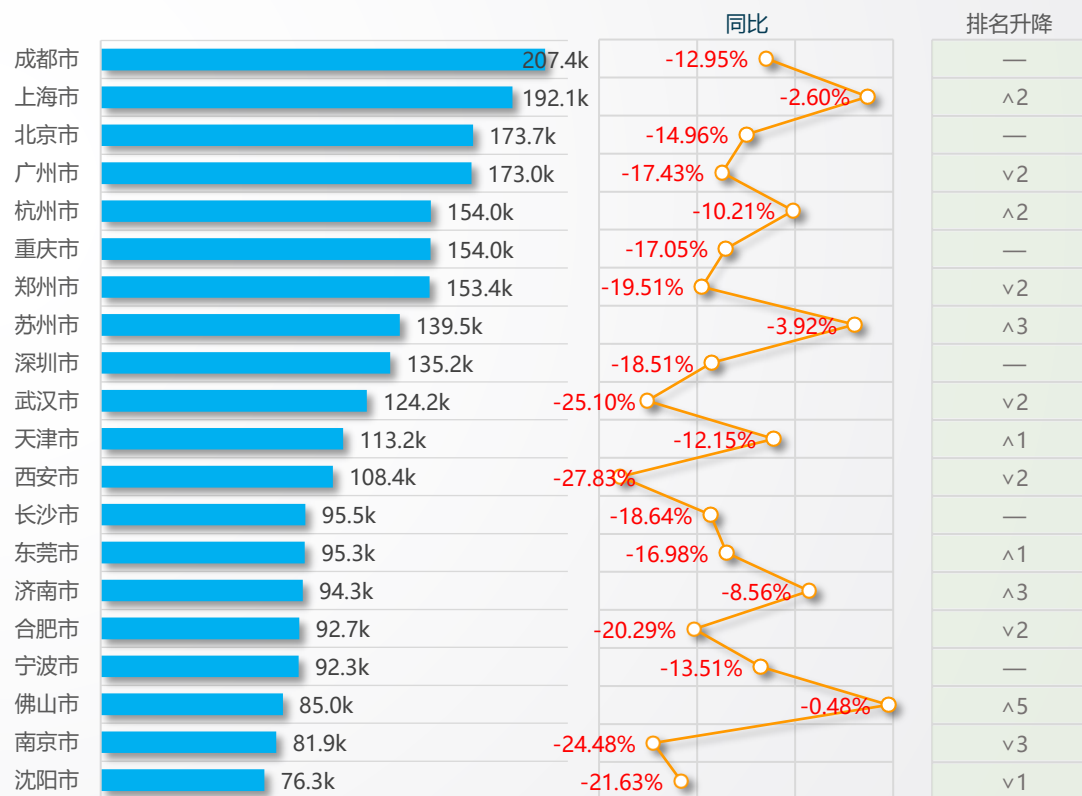
- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车各区域、各线级城市全部同比下滑，需求高度集中于华东与一二线城市，低线市场下滑幅度更深，区域需求分化显著。区域维度华东销量 2442.0k 遥遥领先，同比降幅 16.22% 为全国最低，消费韧性最优；华中、东北、西北跌幅均超两成，市场承压最突出，华南、西南依托新能源消费跌幅相对温和。城市能级方面一线城市销量 2410.4k，占比 34.85%，是国产乘用车核心消费阵地，同比下滑 15.82%；从一线到五线城市跌幅持续扩大，四线、五线城市同比分别下滑 23.37%、22.03%，下沉市场购买力不足、燃油置换需求疲软，成为拖累大盘的主要因素。TOP20 城市合计占市场 36.65%，份额小幅提升，成都、上海、北京销量稳居前三，仅佛山实现微增 0.48%，西安、南京、武汉等多数中西部省会跌幅超两成。整体来看，国产乘用车需求依托华东、一二线城市形成基本盘，但全国无增长区域，下沉市场抗风险能力薄弱，短期行业增长只能依靠核心城市新能源车型拉动，低线市场回暖仍缺乏动力支撑。



区域概况



TOP20城市占国产乘用车市场36.65%，较上年扩大0.01pp。





2.6- 国产乘用车销售结构



- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车车型结构以 SUV、轿车为核心支撑，燃料结构新能源渗透率突破五成，但燃油与混动品类普遍同比下滑，仅纯电动相对抗跌。车型维度 SUV 销量 3734.3k，占比 53.86%，是市场第一大品类，同比下滑 8.09%，跌幅显著低于其他车型；轿车 2812.4k 占比 40.56%，同比大跌 27.75%，燃油轿车需求大幅萎缩；MPV、交叉型微型车持续走弱，同比分别下滑 21.16%、44.08%，家用商务、低价代步车型购买力明显不足。能源结构上汽油车型占比 43.57%，销量 3021.2k 同比下滑 22.80%，仍是份额最高单一动力；新能源合计占比 51.18%，其中纯电动 2384.2k 同比仅下滑 8.36%，抗跌属性突出，插混、增程式混动同步大幅下滑，跌幅均超 23%，油混基本持平无明显增量。整体来看，SUV 依靠多元新能源产品稳住市场基本盘，纯电动成为对冲行业下行的核心支柱，燃油轿车、传统混动车型需求持续收缩，新能源虽然份额过半，但混动赛道增长动能不足，仅纯电车型支撑国产乘用车大盘，市场结构性分化持续加剧。



车型大类

轿车
SUV
MPV
交叉型



燃料结构

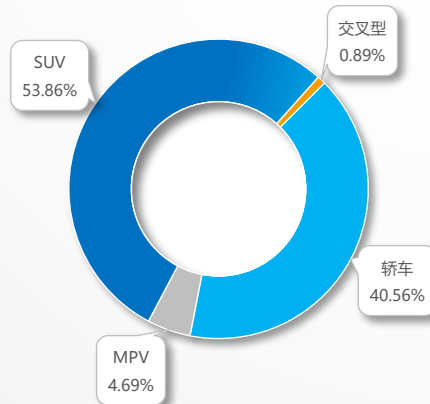
汽油
纯电动
插电式混合动力
增程式混合动力
燃料电池
油电混合动力
柴油



本期销量

同比

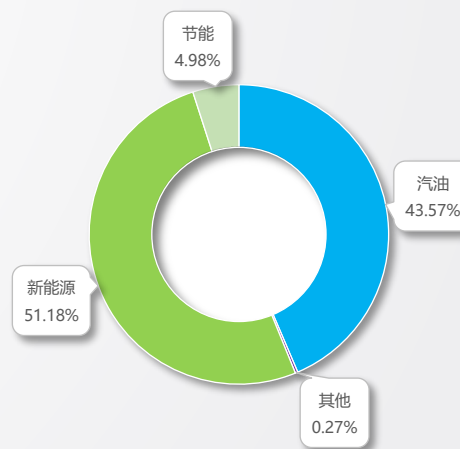
轿车	2812.4k	-27.75%
SUV	3734.3k	-8.09%
MPV	325.5k	-21.16%
交叉型	61.5k	-44.08%



本期销量

同比

汽油	3021.2k	-22.80%
纯电动	2384.2k	-8.36%
插电式混合动力	843.0k	-27.87%
增程式混合动力	321.3k	-23.78%
燃料电池	0.00k	0.00%
油电混合动力	345.1k	-0.09%
柴油	9.3k	-14.31%





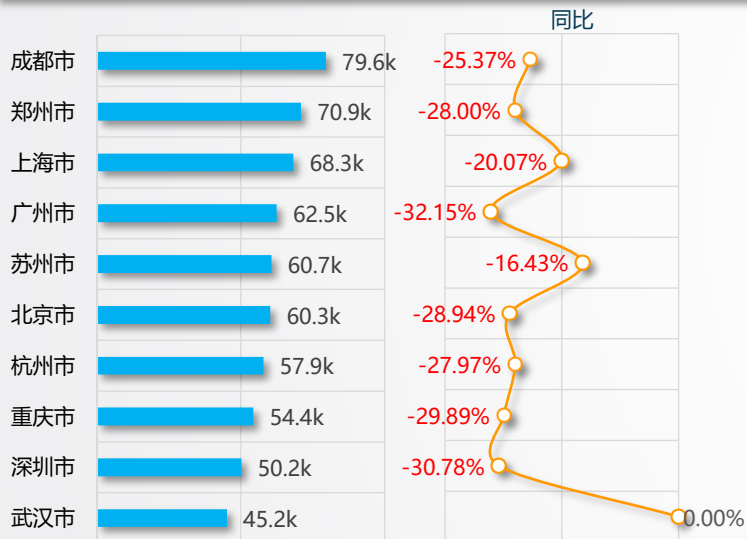
2.6.1-细分市场-销量分布



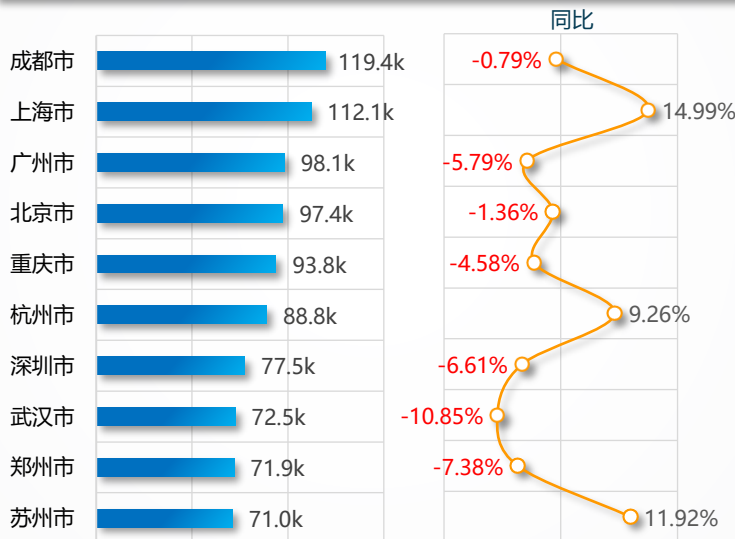
- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车轿车、SUV、MPV 三大细分市场均呈现全线同比下滑、城市层级需求逐级萎缩的特征，仅一线城市 SUV 实现小幅增长，其余板块全面承压。轿车市场总销量随城市线级下沉持续走低，一线 923.6k、五线仅 216.6k，各线级同比跌幅均超 17%，三四五线跌幅逼近 30%，TOP 城市中成都轿车销量最高，但所有上榜城市全部双位数下滑，燃油家用轿车在各线级市场需求同步疲软。SUV 作为国产主力品类，一线销量 1344.8k 大幅领先低线城市，一线、二线城市同比小幅增长，上海、苏州增速明显，三线及以下城市转为下跌，依靠新能源产品一线 SUV 需求具备韧性，低线市场燃油 SUV 置换动力不足。MPV 市场体量整体偏小，一线销量 122.4k，从一线到五线销量持续收缩，所有线级城市同比均大幅下滑，TOP 城市全部负增长，高端家用、商用 MPV 消费意愿低迷。



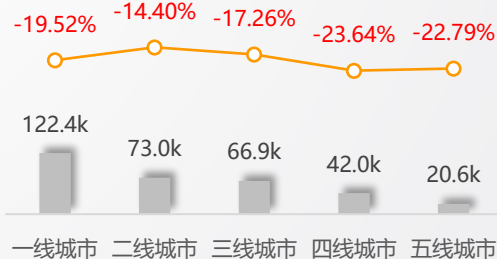
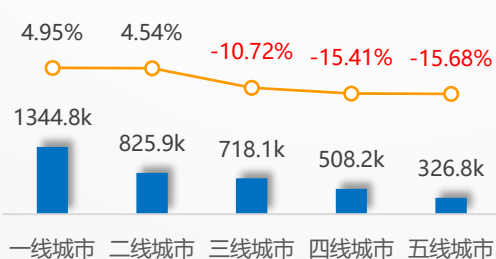
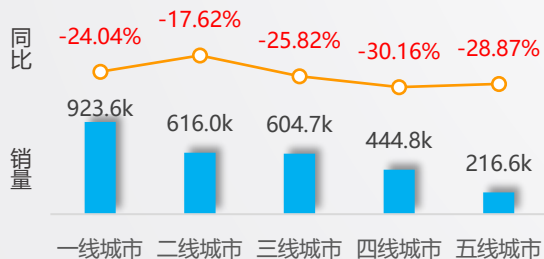
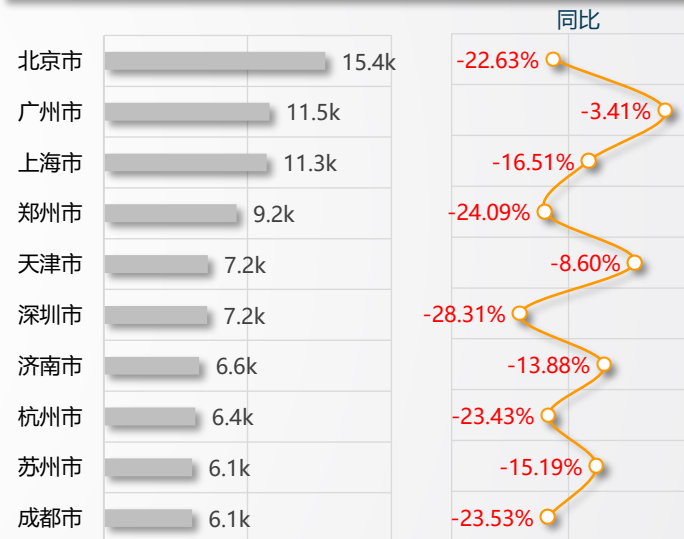
轿车



SUV



MPV





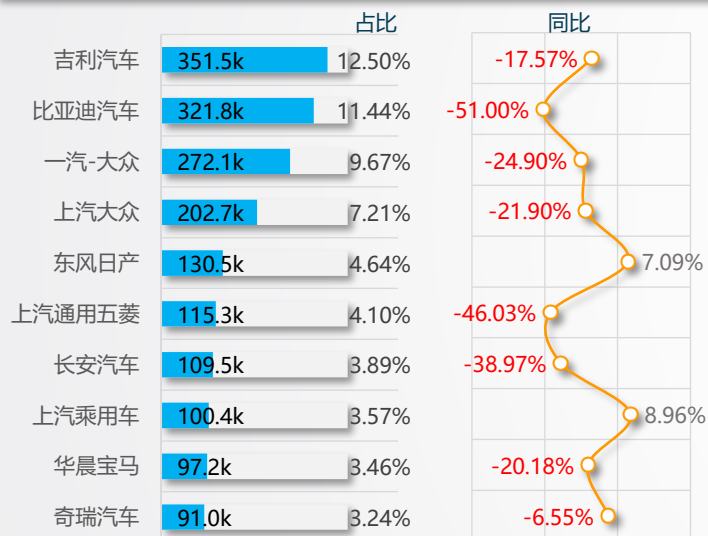
2.6.2-细分市场-TOP10车企



- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车轿车、SUV、MPV 细分赛道头部集中度差异显著，MPV 市场垄断程度最高，三大品类主流车企大多销量下滑，仅少数新能源品牌实现逆势增长。轿车细分 TOP10 车企合计份额 63.72%，吉利以 351.5k 销量领跑，仅奇瑞、上汽乘用车小幅正向增长，比亚迪、上汽通用五菱同比跌幅超 46%，燃油合资与传统自主轿车需求大幅收缩。SUV 赛道 TOP10 份额 57.50%，是竞争最分散的细分，比亚迪、吉利位居前列，零跑汽车同比大涨 31.76%，成为唯一高增品牌，奇瑞、比亚迪、长城、大众等主流品牌均双位数下滑，仅丰田、理想小幅走弱。MPV 市场 TOP10 车企占比高达 84.26%，行业高度集中，上汽通用五菱稳居首位，传统燃油 MPV 品牌普遍下滑，长城、小鹏、岚图等新能源 MPV 品牌实现大幅同比增长，腾势新能源跌幅显著拖累赛道表现。



轿车

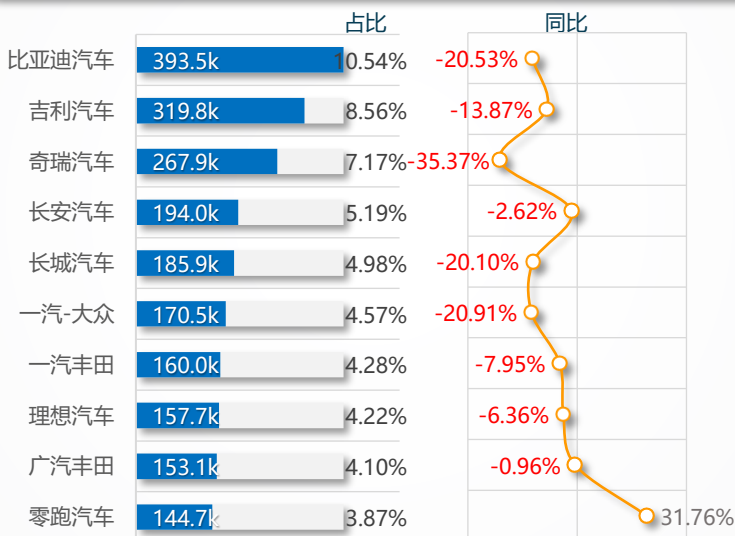


TOP10车企占比

63.72%



SUV

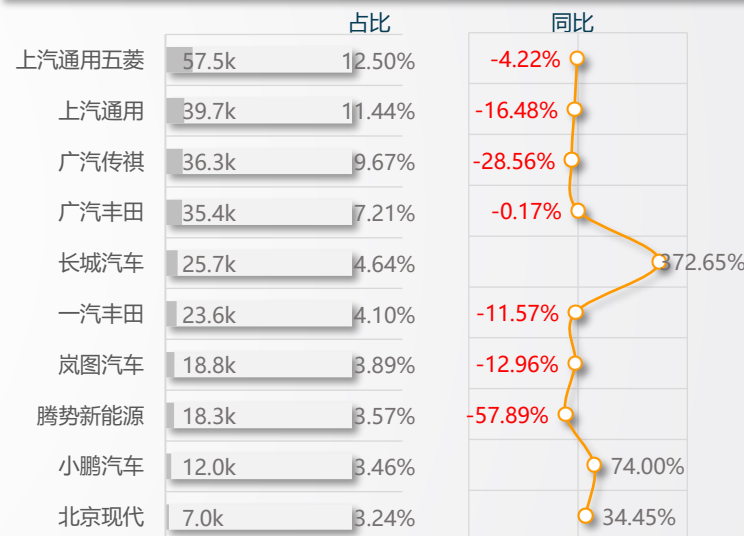


TOP10车企占比

57.50%



MPV



TOP10车企占比

84.26%





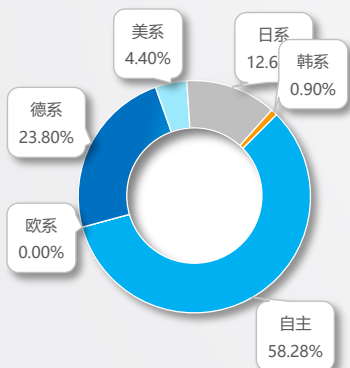
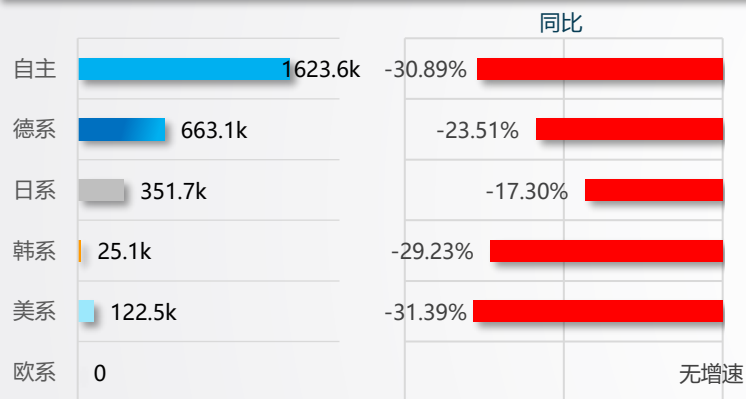
2.6.3-细分市场-车系表现



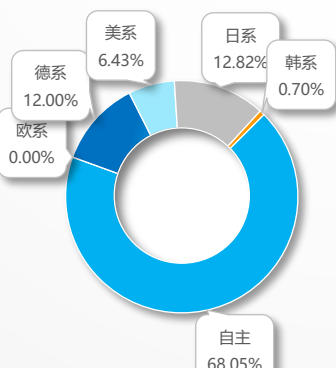
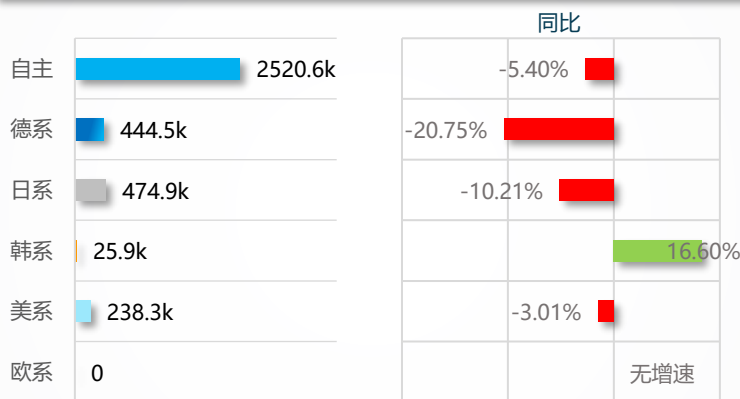
- ◆ 2026 年 1-5 月轿车、SUV、MPV 三大细分市场各车系销量普遍同比下滑，仅少数品类小幅增长，自主品牌虽份额占比最高，但仅 SUV 板块实现份额逆势提升，轿车与 MPV 自主份额同步收缩。轿车市场自主销量 1623.6k，占比 58.28%，同比大跌 30.89%，份额下滑 2.62 个百分点；德、日、韩、美系同步大幅下滑，仅日系、德系份额小幅微增，燃油合资轿车全线承压。SUV 是唯一自主份额扩张的细分，自主销量 2520.6k 占比 68.05%，同比仅下滑 5.40%，份额提升 1.92 个百分点，依靠新能源产品稳住基本盘；德系、日系份额小幅缩水，韩系同比上涨 16.50% 实现唯一正向增长。MPV 市场自主份额 64.10%，销量 208.5k 同比下滑 23.67%，份额缩水 2.11 个百分点；德系销量近乎腰斩，日系小幅下滑但份额上涨，韩系同比大涨 29.74%，成为 MPV 赛道稀缺增量。



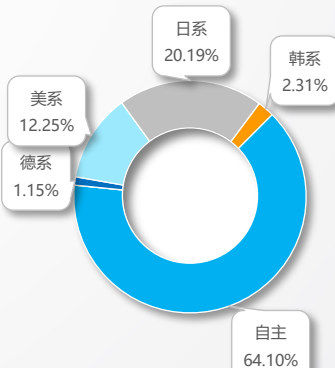
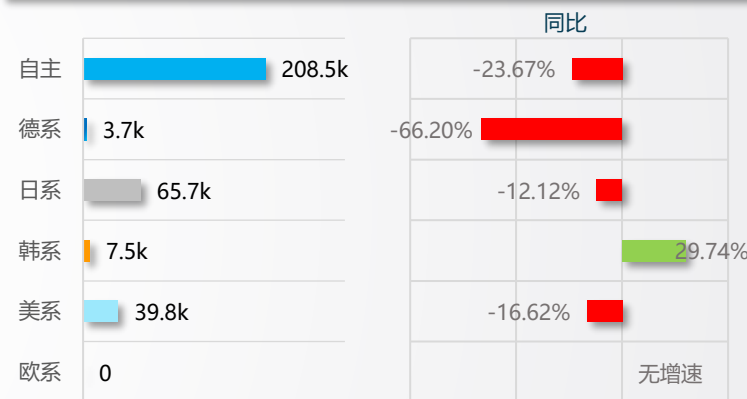
轿车



SUV



MPV





2.6.4-细分市场-燃料结构

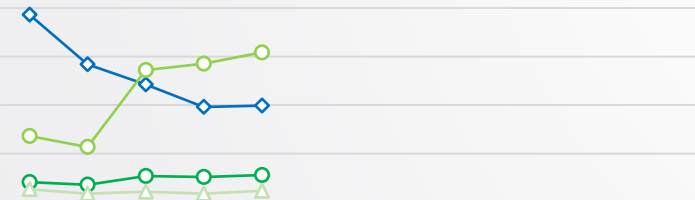
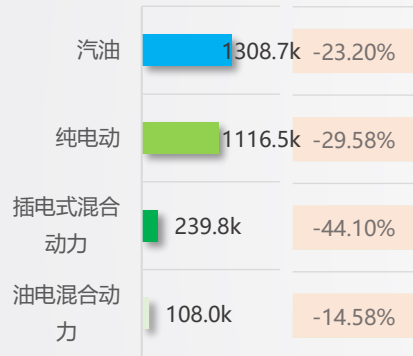


- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车三大细分品类新能源渗透率均接近或突破半数，SUV 新能源渗透领先，传统汽油动力全线大幅下滑，不同混动路线呈现明显分化。轿车板块新能源占比 49.45%，汽油车型销量 308.7k 同比下滑 23.20%，插电式混合动力跌幅最深达 44.10%，仅油电混合动力以 14.58% 的跌幅展现较强韧性，月度走势上纯电动整体呈回暖趋势，汽油波动下行。SUV 是新能源渗透最高的品类，占比 53.11% 较同期提升 5.37 个百分点，汽油同比下滑 20.06%，油电混动实现 20.14% 的正向增长，纯电动、插混、增程式均有下滑，依托丰富的新能源产品矩阵，该品类新能源扩容力度最强。MPV 新能源占比 46.63%，提升 4.40 个百分点，汽油、纯电动跌幅均超 35%，市场承压最明显，仅插混、油电混动跌幅相对温和，商务场景纯电转型节奏偏缓。



轿车

同比



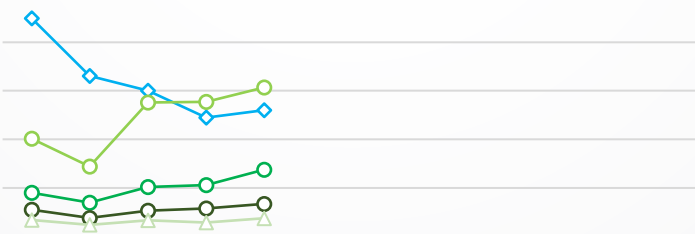
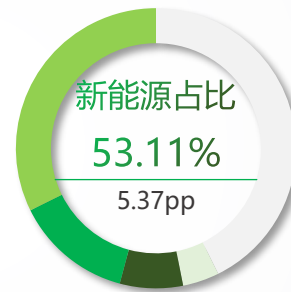
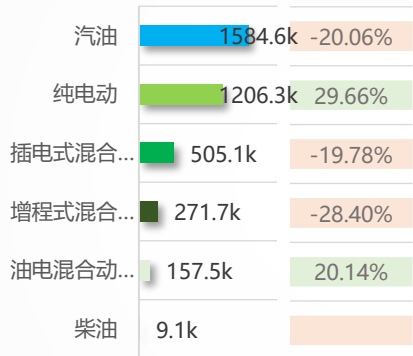
1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月

—◇— 汽油 —○— 纯电动
—●— 插电式混合动力 —△— 油电混合动力



SUV

同比



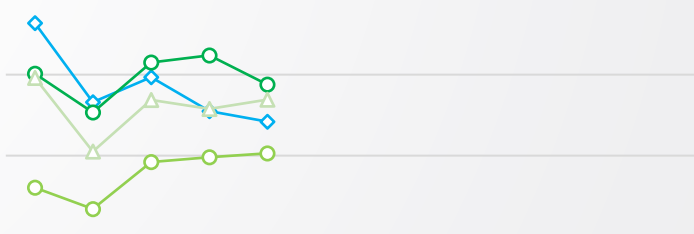
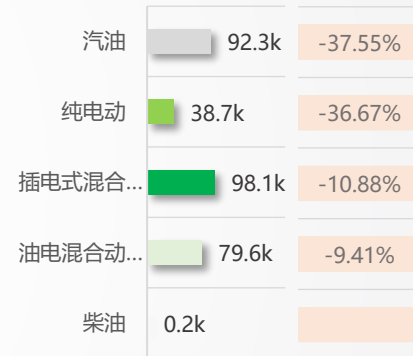
1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月

—◇— 汽油 —○— 纯电动
—●— 插电式混合动力 —○— 增程式混合动力



MPV

同比



1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月

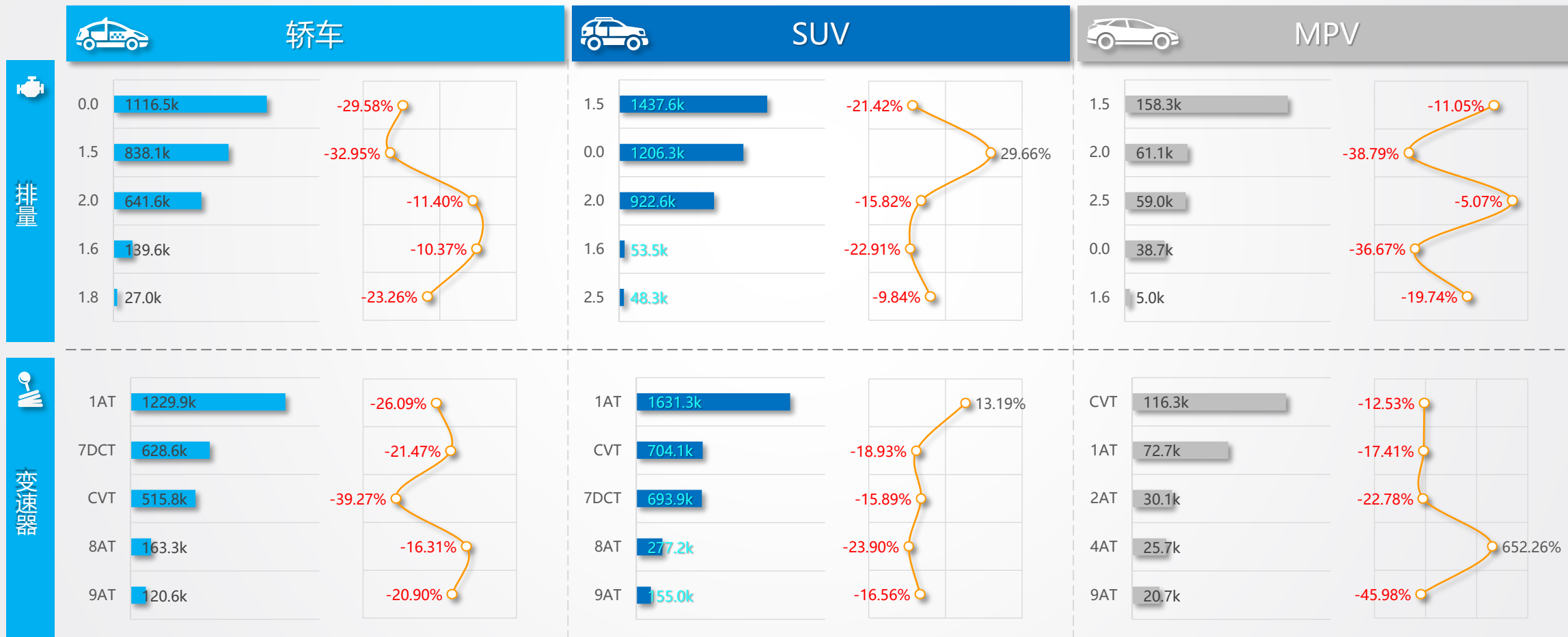
—◇— 汽油 —○— 纯电动
—●— 插电式混合动力 —△— 油电混合动力



2.6.5-细分市场-动力结构



- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车轿车、SUV、MPV 三大细分动力结构呈现零排量纯电与 1AT 配套车型抗跌性更强，全品类燃油排量、传统变速箱普遍大幅下滑的分化格局。轿车细分零排量纯电销量 1116.5k 为第一大排量区间，跌幅 29.58% 优于中小燃油排量，1.5L 燃油轿车同比大跌 32.95%；变速箱端 1AT 依托纯电车型销量断层领先，仅下滑 26.09%，CVT 跌幅高达 39.27%，燃油变速箱需求大幅萎缩。SUV 作为市场主力，1.5T 燃油排量体量最大但同比下滑 21.42%，零排量纯电逆势上涨 29.66%，是全社会唯一正向增长排量；1AT 配套纯电车型同比上涨 13.19%，7DCT、8AT、9AT 传统燃油变速箱全部双位数下滑，新能源传动方案完全主导增量。MPV 整体动力全线承压，1.5L 燃油排量为销量主力，零排量纯电、2.0L 燃油跌幅均超 36%；变速箱以 CVT 为主力，4AT 同比暴涨 652.26% 但基数极低，其余主流传动类型全部大幅下滑，新能源动力渗透节奏慢于轿车与 SUV。

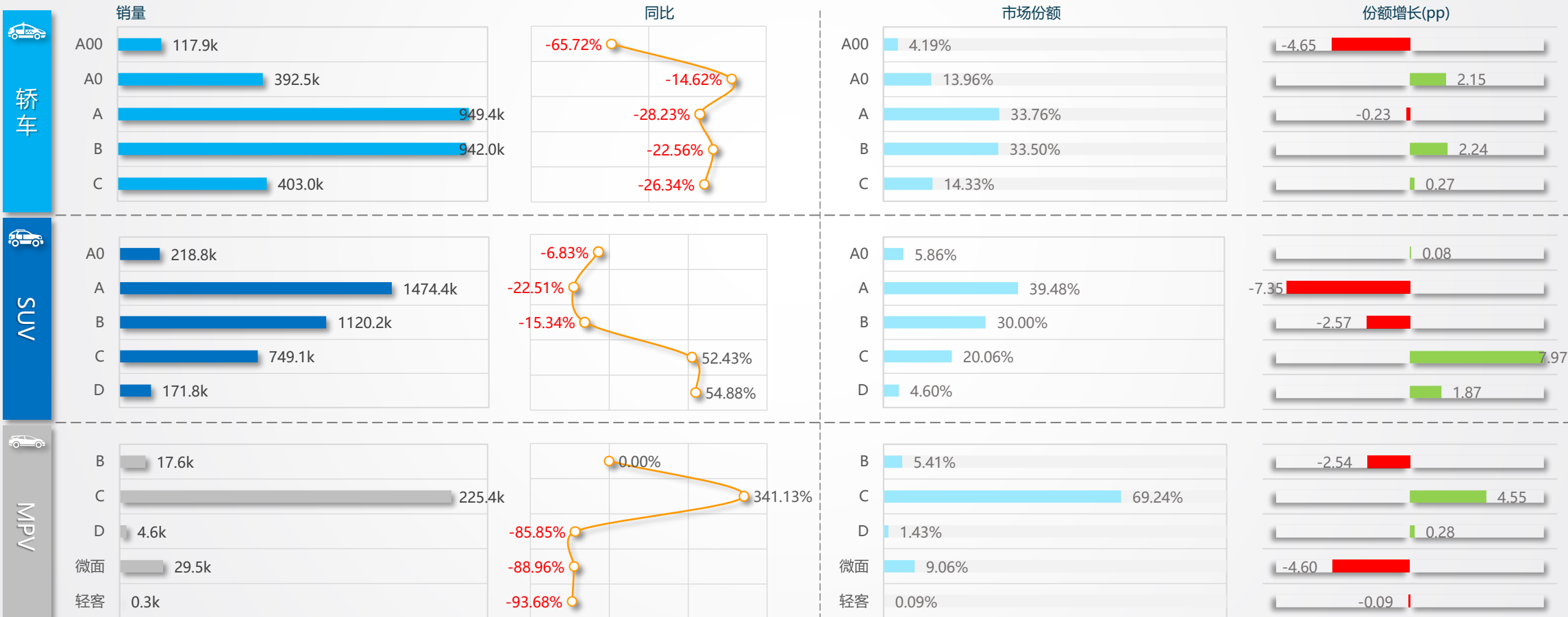




2.6.6-细分市场-车型级别



- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车轿车、SUV、MPV 各车型呈现明显消费升级特征，入门小型车型销量大幅萎缩，中高端车型份额持续提升，低端代步车型需求近乎崩盘。轿车市场 A00 级微型轿车同比暴跌 65.72%，份额大幅缩水 4.65 个百分点，入门代步市场快速收缩；A0、B 级轿车份额分别上涨 2.15、2.24 个百分点，B 级份额 33.50% 成为核心主流，A、C 级同步下滑，消费重心向中型轿车转移。SUV 赛道 A0 级小型 SUV 小幅抗跌，A、B 级主流尺寸车型同比双位数下滑、份额同步收缩，C、D 级中大尺寸 SUV 同比暴涨超 52%，C 级份额提升 7.97 个百分点，新能源中大五座、七座 SUV 成为市场增量主力，消费升级趋势最为突出。MPV 市场 C 级中大型车型占据 69.24% 份额，同比大幅增长 341.13%，份额上涨 4.55 个百分点，是 MPV 唯一增长细分；B 级、微面、轻客全线暴跌，微型商用 MPV 需求断崖式下滑，家用高端 MPV 成为赛道支撑。





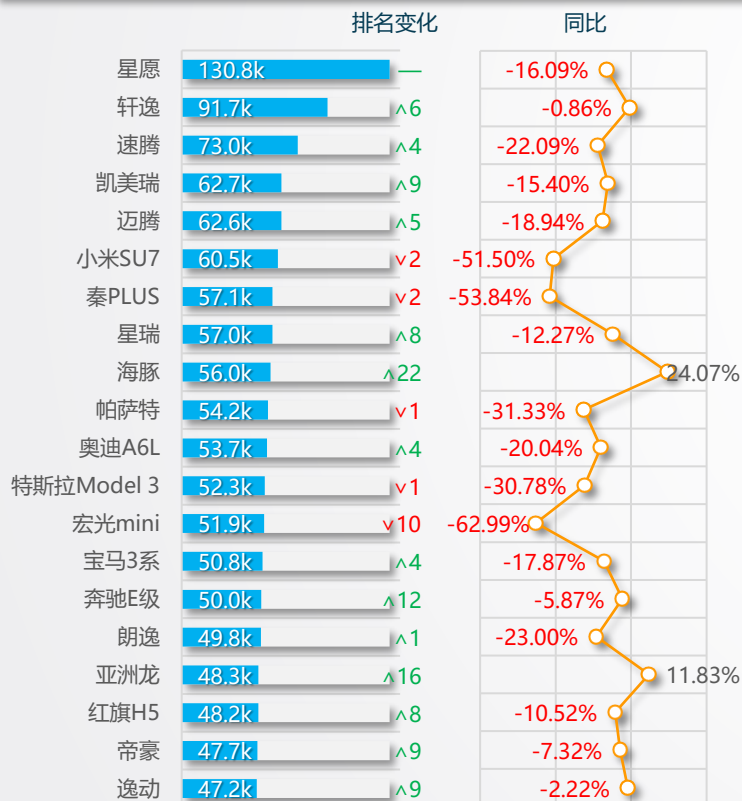
2.6.7-细分市场-TOP20车型



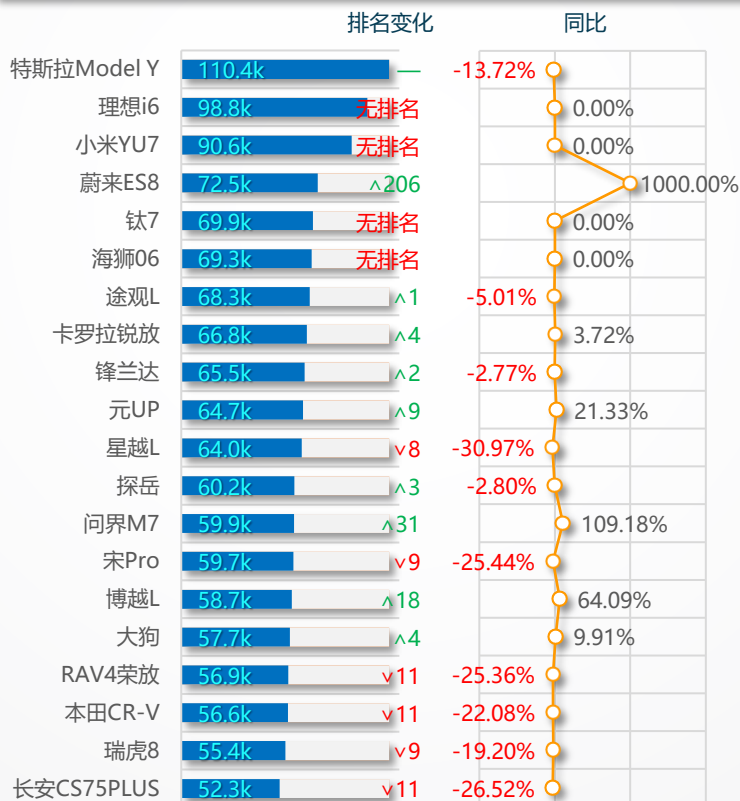
- ◆ 2026 年 1-5 月国产乘用车轿车、SUV、MPV 三大细分 TOP20 车型呈现燃油主力车型普遍下滑、全新新能源车型强势上榜、老款微型代步车大幅萎缩的分化格局，新能源产品成为榜单排名变动与增量核心。轿车榜单星愿稳居首位，燃油合资轩逸小幅抗跌，速腾、迈腾、帕萨特等传统燃油中型轿车跌幅普遍超 15%，宏光 MINI 同比大跌 62.99%，微型代步车型需求崩塌；小米 SU7、秦 PLUS、海豚等纯电车型跌幅偏大，红旗 H5、逸动等自主燃油轿车小幅收窄跌幅，榜单新能源新品迭代带来排名频繁波动。SUV 板块特斯拉 Model Y 领跑，理想 i6、小米 YU7、海狮 06 全新车型零基数上榜，蔚来 ES8、问界 M7、大狗等新能源车型同比暴涨，燃油途观 L、锋兰达、CR-V 持续下滑，自主燃油老款 SUV 份额被新能源新品挤压，榜单排名升降幅度极大。MPV 赛道日系赛那小幅持平，别克 GL8 传统燃油车型大跌 35.37%，高山、小鹏 X9、库斯途新能源车型大幅增长，五菱宏光、腾势 D9 等传统 MPV 销量缩水，高端家用新能源 MPV 持续抢占市场份额。



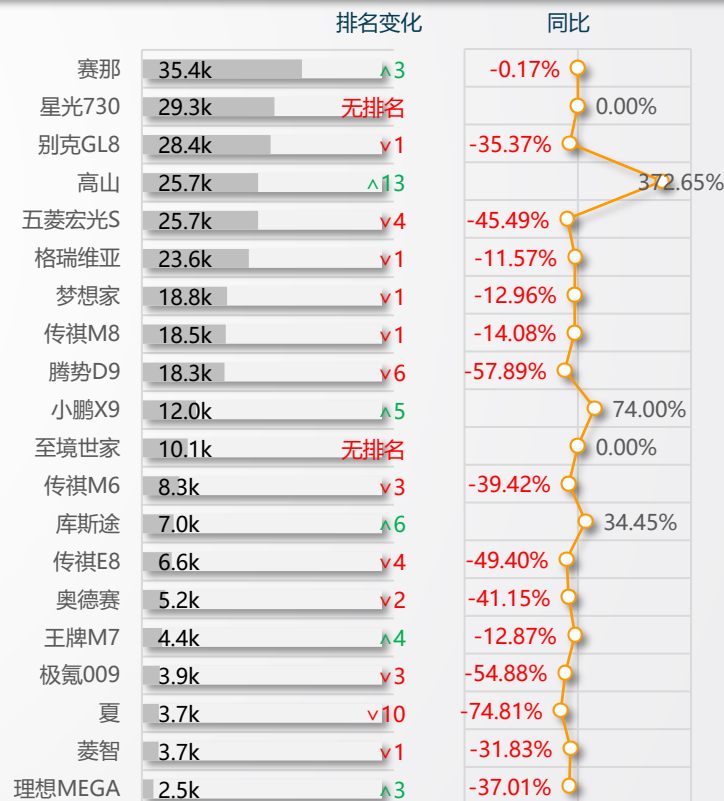
轿车



SUV



MPV





2.6.8-细分市场-交叉型乘用车

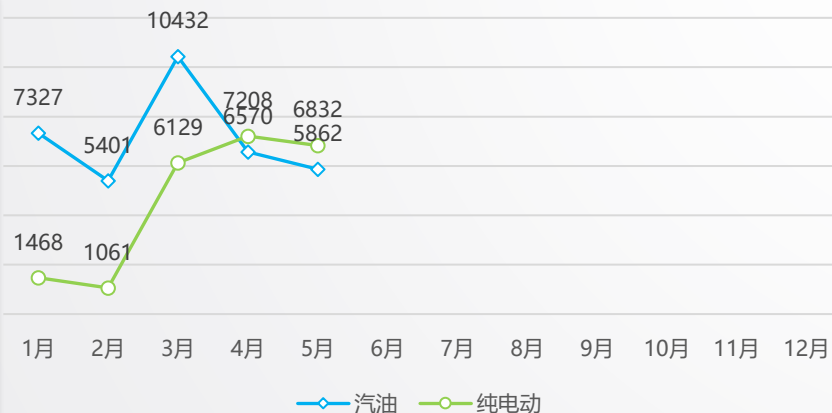


- ◆ 2026 年 1-5 月交叉型微型乘用车市场整体大幅萎缩，月度销量仅 3 月短暂冲高至 17.6k，其余月份持续回落，5 月仅 13.3k，行业需求持续疲软。燃料结构上汽油车型占比 61.06% 仍是主力，纯电动占 38.94%，但汽油、纯电动月度销量同步下滑，燃油微型微面置换需求持续流失。车企端上汽通用五菱以 36.8k 销量领跑赛道，长安、鑫源紧随其后，全部头部车企同比跌幅均超 40%，赛力斯湖北同比大跌 67.21%，赛道无任何正向增长企业。核心车型以五菱宏 V、五菱之光等传统微面为主，全系主流车型同比跌幅全部突破 40%，五菱荣光 S 跌幅高达 53.08%，仅五菱荣光新能源新品实现零基数增量。城市维度重庆、成都、苏州、昆明、武汉为销量前五，所有上榜城市同比全部下滑，昆明跌幅达 51.69%，低线货运、代步需求大幅收缩。

月度销量走势



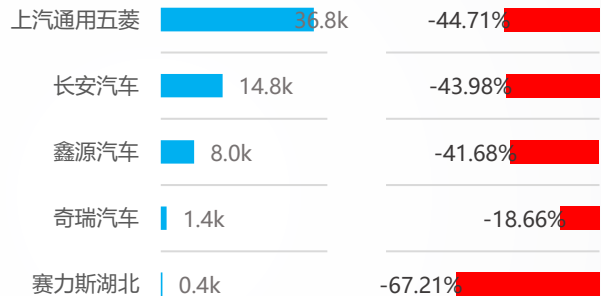
燃料



车企

&

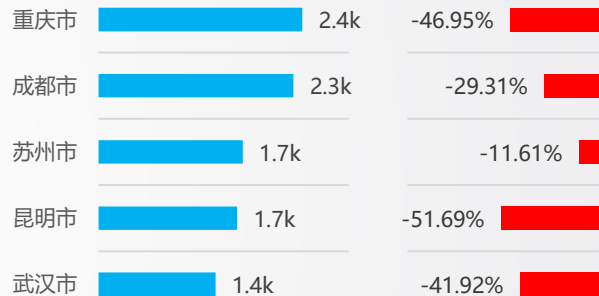
同比



TOP5城市

&

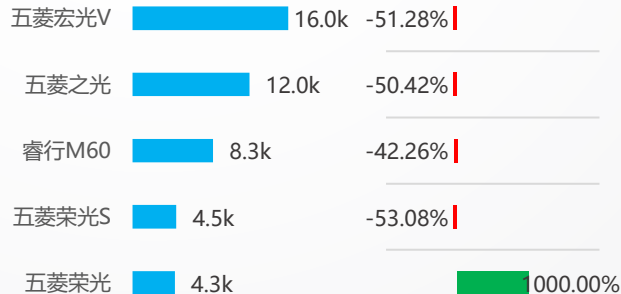
同比



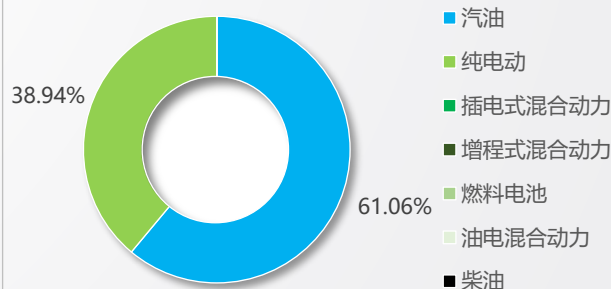
车型

&

同比



燃料结构





03

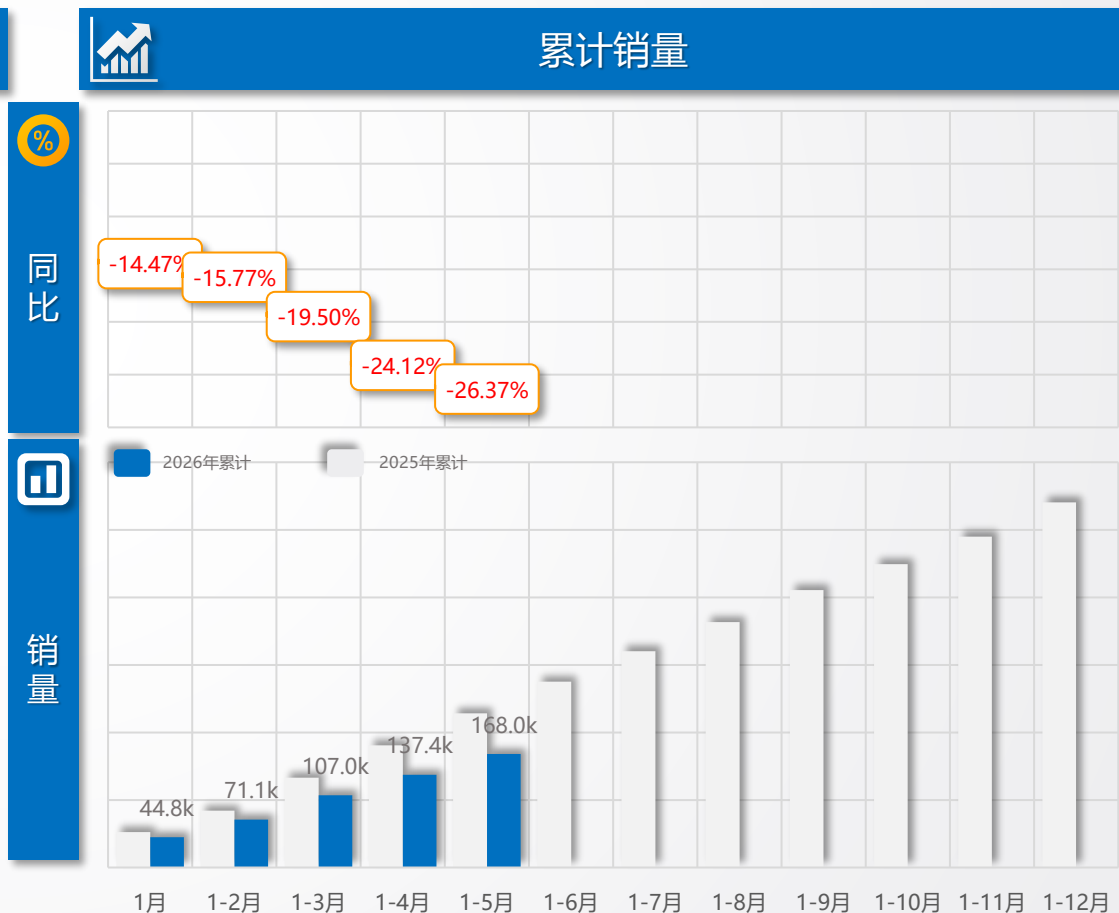
进口乘用车市场分析



3.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车市场持续深度下行，月度同比跌幅持续走阔，累计销量同比降幅逐步扩大至 26.37%，行业需求持续走弱。月度销量受春节扰动呈现明显波动，1 月销量 44.8k 为年内高点，2 月受假期影响环比大跌 41.46%，销量回落至 26.2k，3 月节后复苏环比大涨 36.94%，短期释放积压需求，但 4、5 月再度环比下滑，仅 5 月小幅回升 1.02%，脉冲式回暖难以扭转整体萎缩趋势。各月同比全部双位数下滑，跌幅从 1 月 - 14.47% 持续加深至 5 月 - 35%，高端进口燃油车型消费意愿显著走低。累计维度上，2026 年各阶段累计销量均大幅低于 2025 年同期，1-5 月累计销量仅 168k，与去年同期缺口持续拉大。对比国产乘用车表现，进口车跌幅更深，核心原因在于自主新能源产品挤压高端燃油进口车份额，叠加消费升级转向国产高端品牌，进口燃油豪华车吸引力下滑。





3.2-动力总成



- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车动力结构以 2.0L 燃油排量为绝对核心，纯电车型体量极小，传统大排量燃油动力全线大幅萎缩，仅少数动力搭配实现正向增长。排量维度 2.0L 销量 113.3k，占比 67.42%，是市场主流，同比小幅上涨 10.84%；3.0T、4.0L 中大排量需求显著走弱，同比分别下滑 19.85%、32.81%，零排量纯电仅 1.7k，同比暴跌 54.11%，进口新能源车型市场接受度持续走低。变速器方面 CVT 以 56.0k 销量占比 33.36% 稳居首位，同比下滑 13.79%，8AT 同比大涨 36.57% 形成唯一增量，7DCT、9AT、6AT 同步双位数下滑，豪华多档位变速箱需求分化明显。主流动力搭配中 2.0L CVT 销量断层领先，同比上涨 11.64%，是全赛道唯一稳定增长组合；其余大排量、多档位燃油搭配普遍跌幅超 20%，2.5L CVT、2.0T 7DCT 跌幅接近 46%，4.0L 6AT 近乎腰斩。



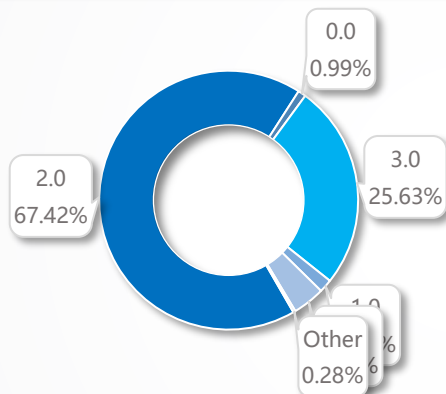
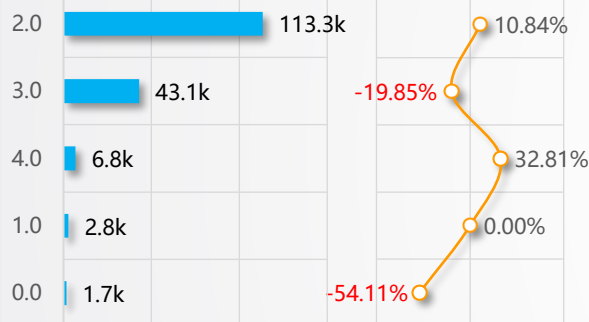
动力结构



排量

TOP5排量

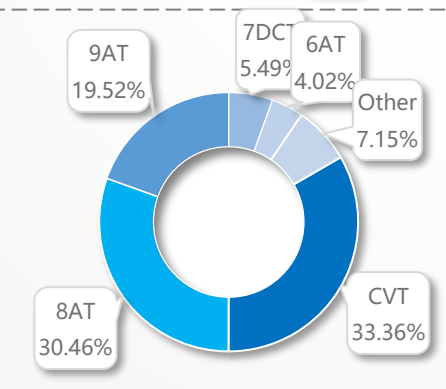
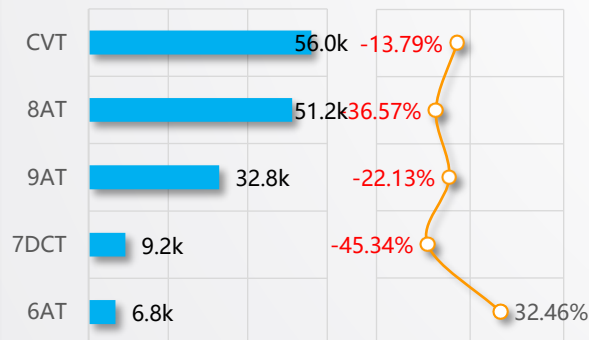
同比



变速器

TOP5变速器

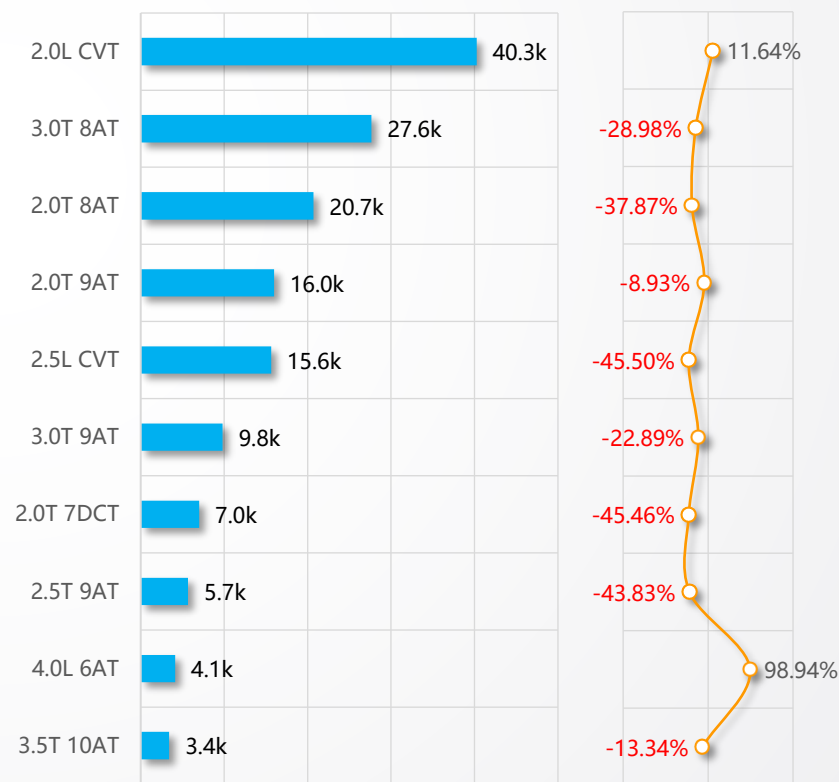
同比



主流搭配



同比





3.3-品牌结构



- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车市场以德、日系双寡头主导，两大车系合计占据 89.5% 份额，但全系主流车系同步下滑，仅少数品牌实现份额逆势提升，市场分化加剧。德系销量 75.6k 占比 45%，同比大跌 31.65%，宝马、奥迪、路虎、保时捷跌幅普遍超 30%，仅奔驰份额小幅微增；日系 74.8k 占比 44.5%，同比下滑 16.28%，抗跌性显著优于德系，雷克萨斯、丰田份额同步上涨，成为市场核心支撑。英、瑞、美、意、韩系体量偏小且跌幅更深，沃尔沃同比下滑 56.93%，高端小众豪华车需求大幅收缩。TOP10 车企中丰田以 72.5k 销量领跑，份额提升 5.14 个百分点，是行业最大增量来源；戴姆勒紧随其后，宝马、奥迪份额持续缩水。细分品牌端雷克萨斯稳居榜首，份额上涨 3.23 个百分点，奔驰小幅增收，宝马、奥迪、沃尔沃份额明显下滑，克莱斯勒、铃木凭借低基数实现销量正向增长，但体量难以对冲大盘萎缩。



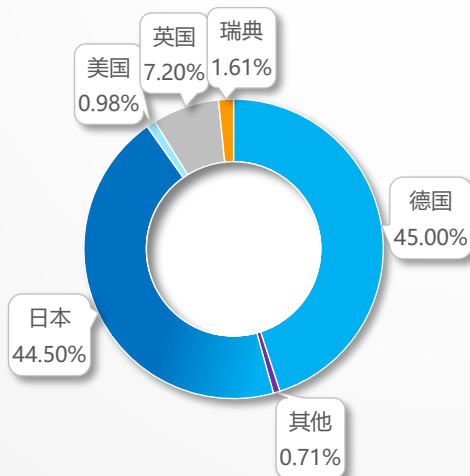
车系



本期销量

同比

德国	75.6k	-31.65%
日本	74.8k	-16.28%
英国	12.1k	-34.47%
瑞典	2.7k	-56.93%
美国	1.7k	-13.85%
意大利	0.6k	-31.55%
韩国	0.5k	-19.30%
法国	32	0.00%



TOP10车企

	销量	同比	份额	增长
丰田汽车	72.5k	-16.41%	43.15%	5.14
戴姆勒	34.4k	-25.39%	20.47%	0.27
宝马汽车	22.1k	-30.89%	13.18%	-0.86
路虎汽车	11.2k	-33.88%	6.64%	-0.75
保时捷	10.6k	-33.84%	6.33%	-0.71
奥迪汽车	7.0k	-52.84%	4.16%	-2.33
沃尔沃	2.7k	-56.93%	1.61%	-1.14
大众汽车	1.4k	-8.41%	0.86%	0.17
克莱斯勒	1.2k	39.19%	0.71%	0.34
铃木汽车	0.9k	56.66%	0.55%	0.29



TOP10品牌

	销量	同比	份额	增长
雷克萨斯	60.1k	-19.07%	35.79%	3.23
奔驰	34.4k	-25.39%	20.47%	0.27
宝马	19.3k	-32.10%	11.47%	-0.97
丰田	12.4k	-0.53%	7.36%	1.91
路虎	11.2k	-33.88%	6.64%	-0.75
保时捷	10.6k	-33.84%	6.33%	-0.71
奥迪	7.0k	-52.84%	4.16%	-2.33
MINI	2.9k	-21.45%	1.71%	0.11
沃尔沃	2.7k	-56.93%	1.61%	-1.14
大众	1.4k	-8.41%	0.86%	0.17



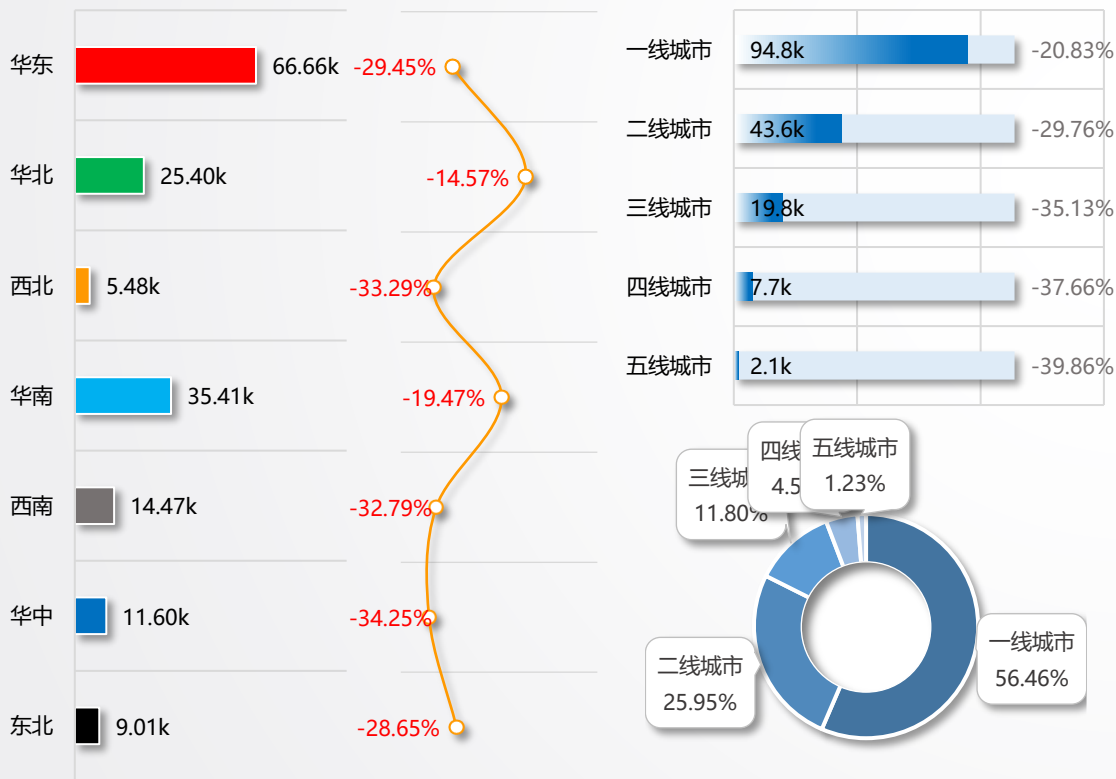
3.4-区域概况



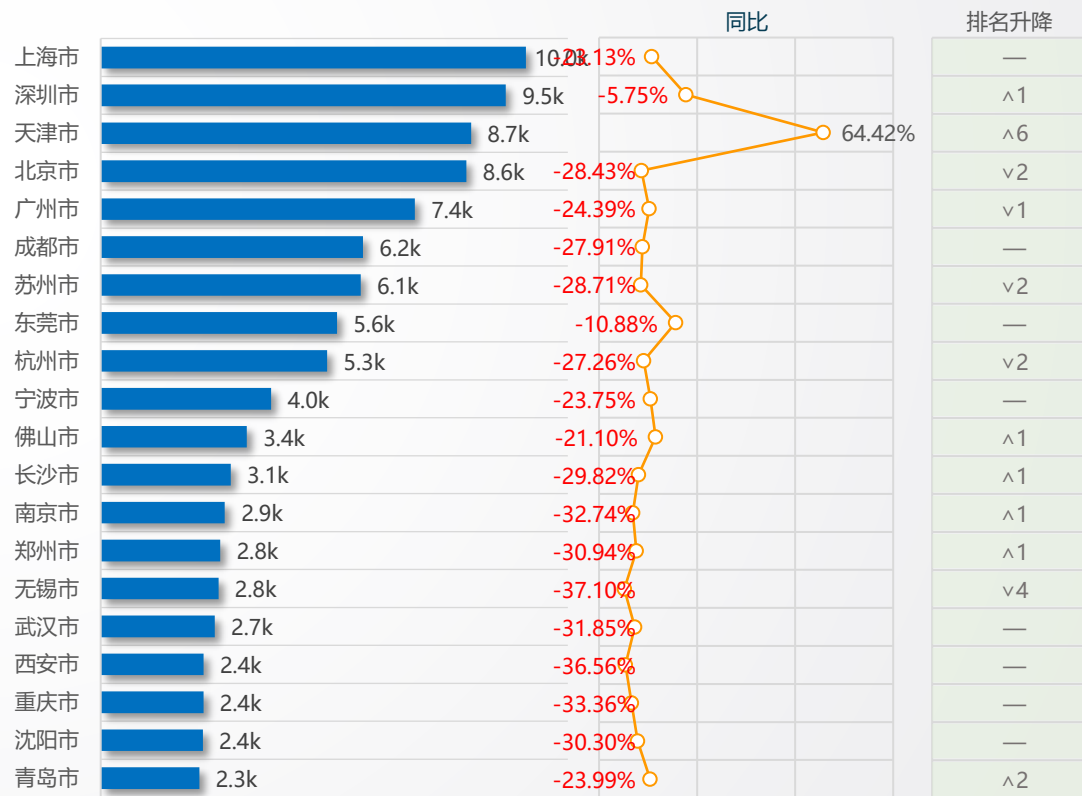
- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车需求高度集中于华东区域与一线城市，全国各区域、各线级城市销量全部同比下滑，市场向核心城市聚拢的同时整体购买力收缩明显。区域维度华东销量 66.66k 遥遥领先，但同比下滑 29.45%；华北市场抗跌性最优，降幅仅 14.57%，西北、华中、西南跌幅均超 32%，低消费能力区域进口豪华车需求大幅萎缩。城市能级上一线城市销量 94.8k，占整体 56.46%，是进口车核心消费阵地，跌幅 20.83%；从一线到五线城市跌幅持续扩大，五线城市同比下滑 39.86%，下沉市场基本丧失进口车消费能力。TOP20 城市合计份额 36.65%，份额小幅缩水，上海稳居销量榜首仅小幅下滑，天津实现 64.42% 的逆势增长，其余多数一线、二线城市跌幅普遍超 25%，中西部省会城市跌幅更深。



区域概况



TOP20城市占进口乘用车市场36.65%，较上年缩小0.19pp。





3.5- 进口乘用车销售结构



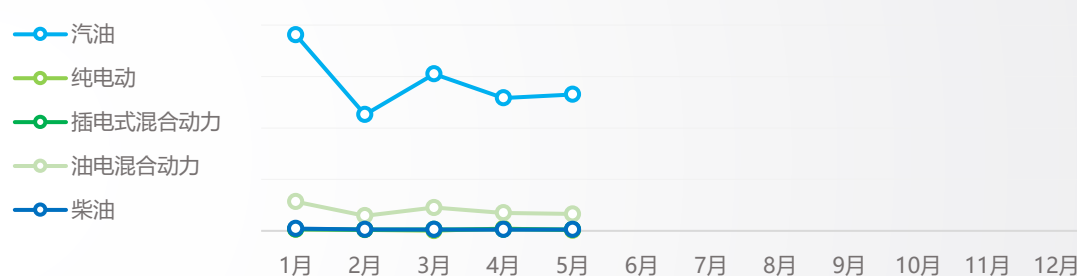
- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车 SUV 与轿车构成市场双核心，MPV 体量占比仅 3.79%，全车型品类同比同步下滑，燃油车型依旧占据绝对主导，进口新能源全线大幅萎缩。车型维度 SUV 销量 82.2k 占比 48.92%，轿车 79.5k 占 47.29%，二者跌幅分别为 26.92%、26.46%，下滑幅度基本持平，高端家用与商务豪华车型需求同步降温；MPV 销量仅 6.4k，同比下滑 17.05%，跌幅相对温和但市场体量极小，高端进口商务车受众狭窄。燃料结构上汽油车型占比高达 85.46%，销量 143.6k 同比下滑 23.90%，是支撑大盘的唯一支柱；油电混动、插电、纯电动全部深度下跌，纯电动同比暴跌 69.91%，进口纯电豪华车受国产新能源高端产品冲击显著，市场份额仅 1.47%。柴油车型是唯一正向增长品类，但销量基数极低，难以对冲整体下行压力。



车型大类



燃料结构

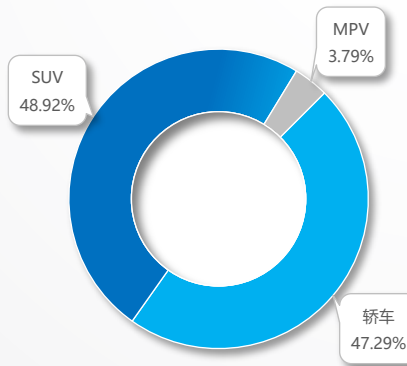


本期销量

同比

轿车	79.5k
SUV	82.2k
MPV	6.4k

-26.46%
-26.92%
-17.05%

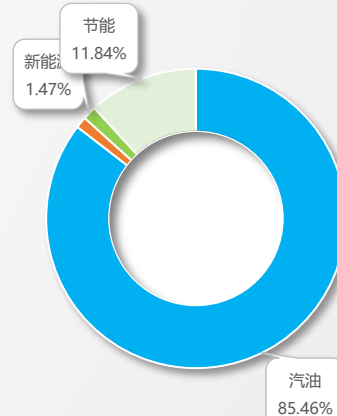


本期销量

同比

汽油	143.6k
纯电动	1.1k
插电式混合动力	1.4k
油电混合动力	19.9k
柴油	1.5k

-23.90%
-69.91%
-45.35%
-38.31%
35.05%





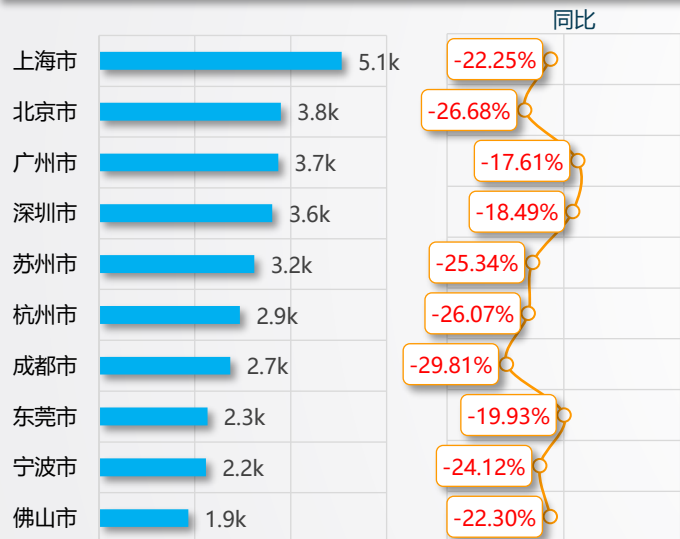
3.5.1-细分市场-销量分布



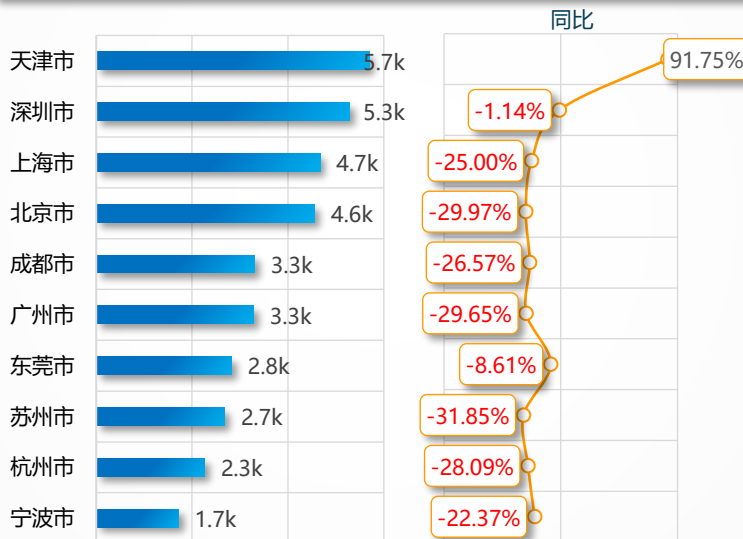
- ◆ 2026 年 1-5 月进口轿车、SUV、MPV 三类车型需求全部高度集中于一线城市，城市线级下沉后销量快速萎缩，仅少数城市实现同比增长，绝大多数区域需求大幅下滑。轿车市场一线销量 42.6k，五线仅 0.8k，各线级同比跌幅随城市层级下沉持续扩大，全部上榜核心城市均双位数下滑，华东一线城市上海、苏州为轿车核心消费市场，高端进口轿车仅在核心城市保有稳定需求。SUV 一线销量 47.9k 领跑全层级，天津同比大增 91.75% 成为唯一高增城市，深圳小幅下滑 1.14% 展现较强韧性，其余一二线城市普遍跌幅超 25%，三四五线城市跌幅逼近 40%，下沉市场对进口豪华 SUV 购买力严重不足。MPV 整体体量最小，一线销量 4.37k，天津、深圳大幅正向增长，其余主流城市全线下跌，二至五线城市跌幅均超 35%，高端进口商务 MPV 受众仅局限于少数经济发达核心城市。



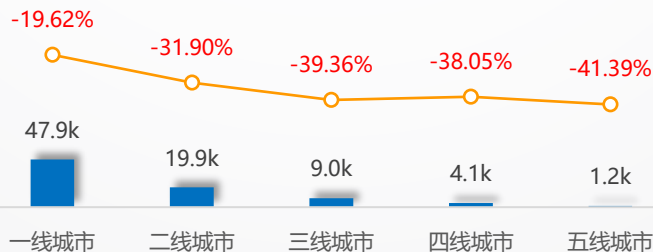
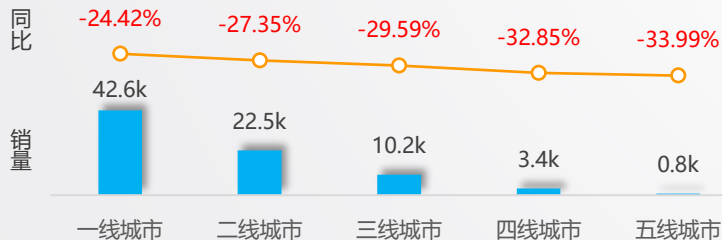
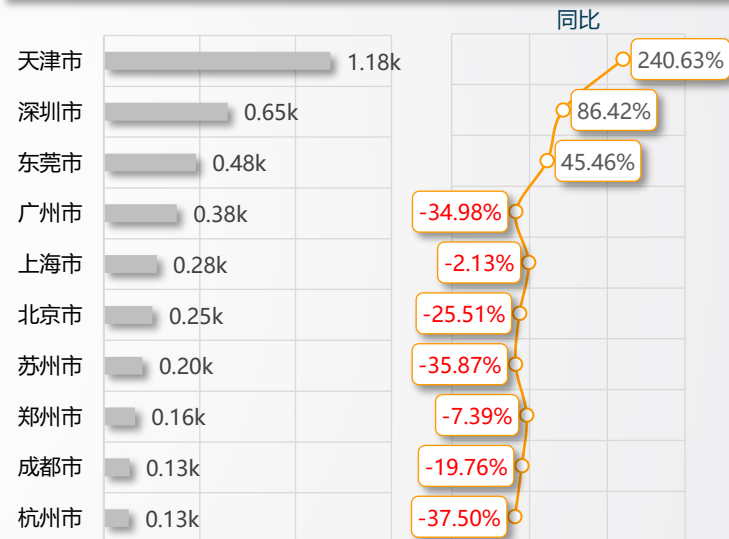
轿车



SUV



MPV





3.5.2-细分市场-主流车企&车系分布



- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车轿车、SUV、MPV 细分赛道格局分化显著，日系丰田全品类稳居头部，德系豪华品牌全线承压，小众车企仅依靠低基数实现小幅增长。轿车细分丰田以 38.7k 销量占据 48.69% 份额，同比下滑 19.58%，是赛道唯一稳定支柱；宝马、戴姆勒紧随其后，奥迪、沃尔沃跌幅超 50%，仅本田凭借低基数实现正向增长，德系轿车份额整体持续流失。SUV 赛道丰田 27.5k 销量领跑，同比跌幅仅 11.23%，抗跌性远超其他品牌；戴姆勒、路虎、保时捷同步双位数下滑，沃尔沃、奥迪跌幅接近六成，克莱斯勒、铃木依托小基数实现增长，日系混动 SUV 对冲大盘下行。MPV 市场高度集中，丰田独占 99.01% 份额，同比下滑 17.43%，赛道几乎由丰田垄断，仅戴姆勒少量车型实现同比上涨，其余品牌销量近乎归零。从车系维度看，日系在三大细分均形成稳固优势，德系豪华轿车、SUV 需求大幅收缩，英、瑞小众豪华品牌市场持续萎缩，美系品牌依靠少量车型收获增量。



轿车

		占比	同比
丰田汽车	38.7k	48.69%	-19.58%
宝马汽车	18.1k	22.83%	-20.29%
戴姆勒	12.6k	15.92%	-31.32%
奥迪汽车	4.2k	5.24%	-52.65%
保时捷	3.7k	4.60%	-47.14%
宾利汽车	0.3k	0.42%	-28.26%
现代汽车	0.3k	0.39%	-40.58%
沃尔沃	0.3k	0.35%	-56.47%
本田汽车	0.2k	0.29%	58.62%
富士重工	0.2k	0.28%	-22.89%



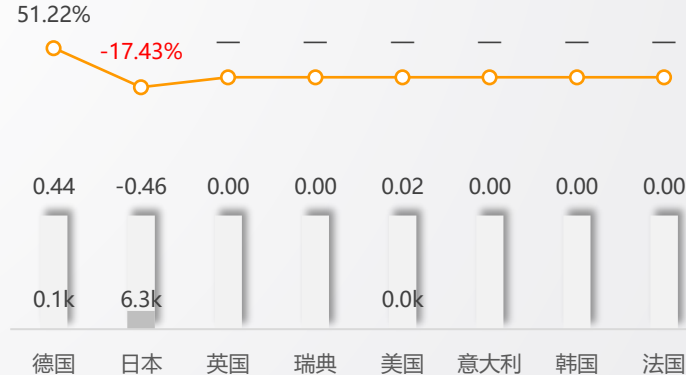
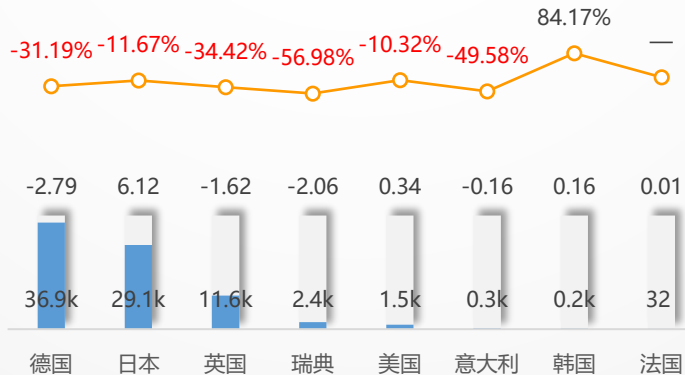
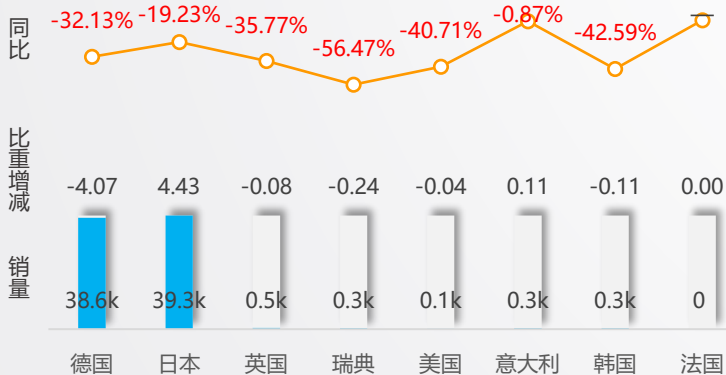
SUV

		占比	同比
丰田汽车	27.5k	33.47%	-11.23%
戴姆勒	21.7k	26.40%	-21.54%
路虎汽车	11.2k	13.57%	-33.88%
保时捷	7.0k	8.50%	-23.80%
宝马汽车	4.0k	4.86%	-56.91%
奥迪汽车	2.8k	3.43%	-53.12%
沃尔沃	2.4k	2.96%	-56.98%
大众汽车	1.4k	1.74%	-8.32%
克莱斯勒	1.2k	1.44%	39.98%
铃木汽车	0.9k	1.13%	56.66%



MPV

		占比	同比
丰田汽车		99.01%	-17.43%
戴姆勒	0.1k	0.91%	41.46%
大众汽车	0.0k	0.06%	0.00%
通用汽车	0.0k	0.02%	0.00%





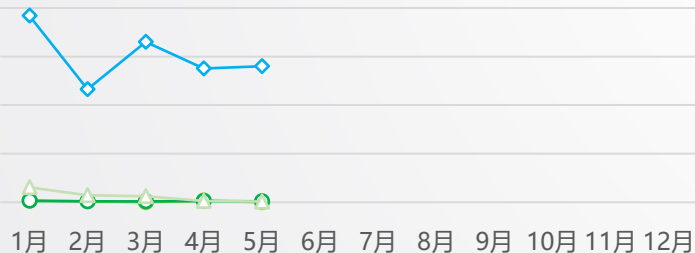
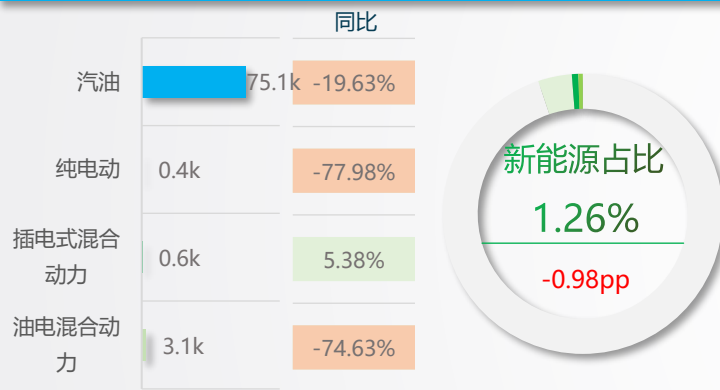
3.5.3-细分市场-燃料结构



- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车三大细分市场均以汽油车型为绝对主力，新能源整体渗透率极低且份额同步收缩，各类新能源动力销量全线大幅下滑，仅柴油 SUV 实现小幅增长。轿车板块新能源占比仅 1.26%，份额同比下滑 0.98 个百分点，汽油车型 75.1k 同比下滑 19.63%，纯电动、油电混合动力跌幅均超 74%，仅插混小幅正向增长，进口新能源轿车市场几乎无需求支撑。SUV 新能源占比 1.79%，份额缩水 1.53 个百分点，汽油车型 68.4k 同比大跌 28.10%，纯电、插混跌幅接近六成，油电混动下滑 15.59%，仅柴油 SUV 凭借越野属性同比上涨 34.15%，成为细分唯一增量动力。MPV 新能源渗透率仅 0.06%，几乎完全依赖油电混动与汽油车型，汽油、油混同步下滑，纯电与插混暂无实质销量，高端进口商务新能源车型布局严重不足。



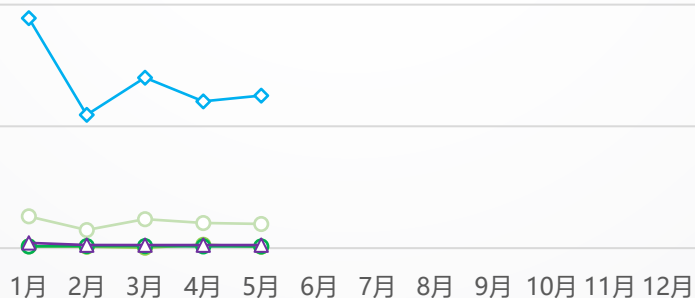
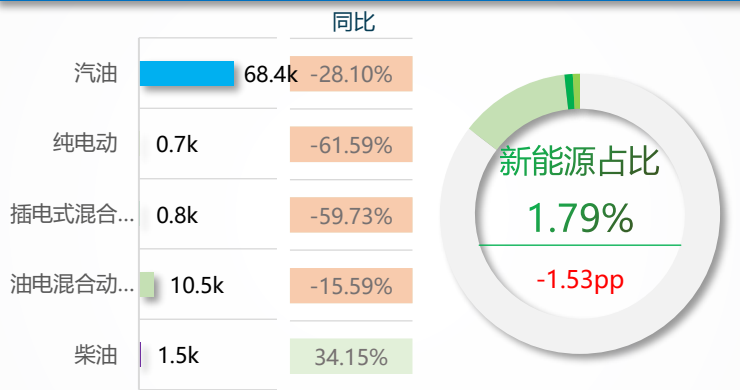
轿车



— 汽油 — 纯电动
— 插电式混合动力 — 油电混合动力



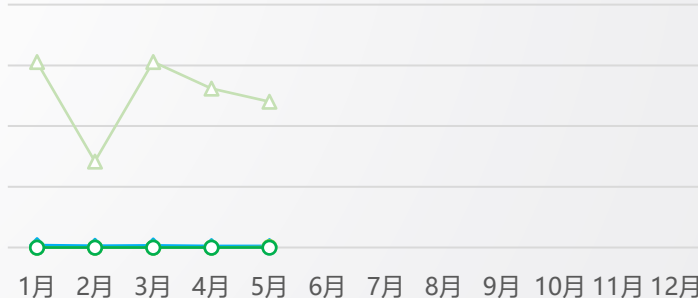
SUV



— 汽油 — 纯电动 — 插电式混合动力
— 油电混合动力 — 柴油



MPV



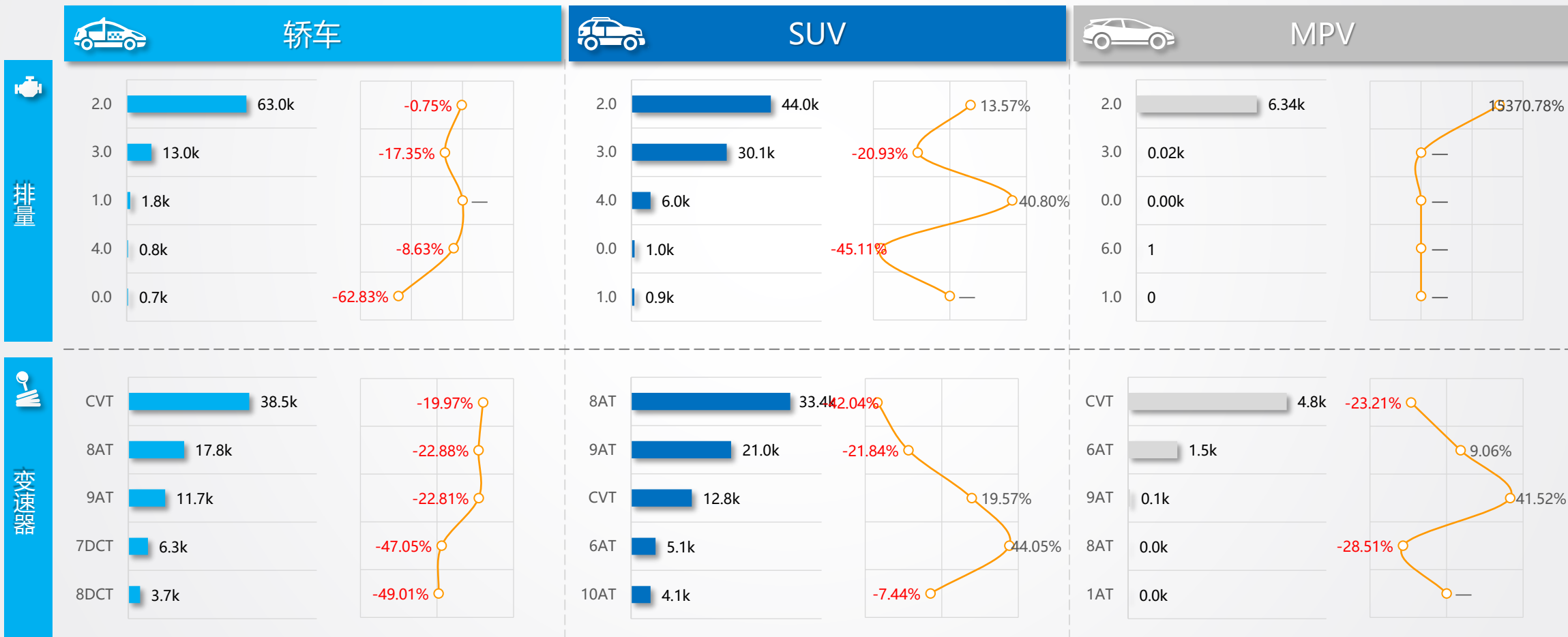
— 汽油 — 纯电动
— 插电式混合动力 — 油电混合动力



3.5.4-细分市场-动力结构



- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车轿车、SUV、MPV 三大细分动力结构均以 2.0L 排量为主流，零排量纯电、大排量车型需求大幅萎缩，变速箱品类分化明显，仅少数动力搭配实现逆势增长。轿车市场 2.0L 排量销量 63.0k，同比微跌 0.75%，是唯一抗跌排量，3.0L、4.0L 燃油、零排量纯电跌幅均超 17%，纯电车型近乎失量；变速箱端 CVT 以 38.5k 销量领跑，8DCT、7DCT 同比暴跌近五成，双离合进口轿车吸引力持续下滑。SUV 赛道 2.0L 同比上涨 13.57% 形成增量，3.0T、4.0L 大排量、零排量纯电同步大幅下滑，4.0L 跌幅达 40.80%；8AT 销量 33.4k 同比增长 2.04%，多档位自动变速箱需求提升，6AT 跌幅高达 44.05%，传统六速变速箱市场收缩。MPV 市场几乎全部依靠 2.0L 车型支撑，该排量同比暴涨 15370.78%，其余排量销量近乎归零；变速箱以 CVT 为主力，同比下滑 23.21%，9AT 依托低基数大幅上涨，8AT 完全失量。





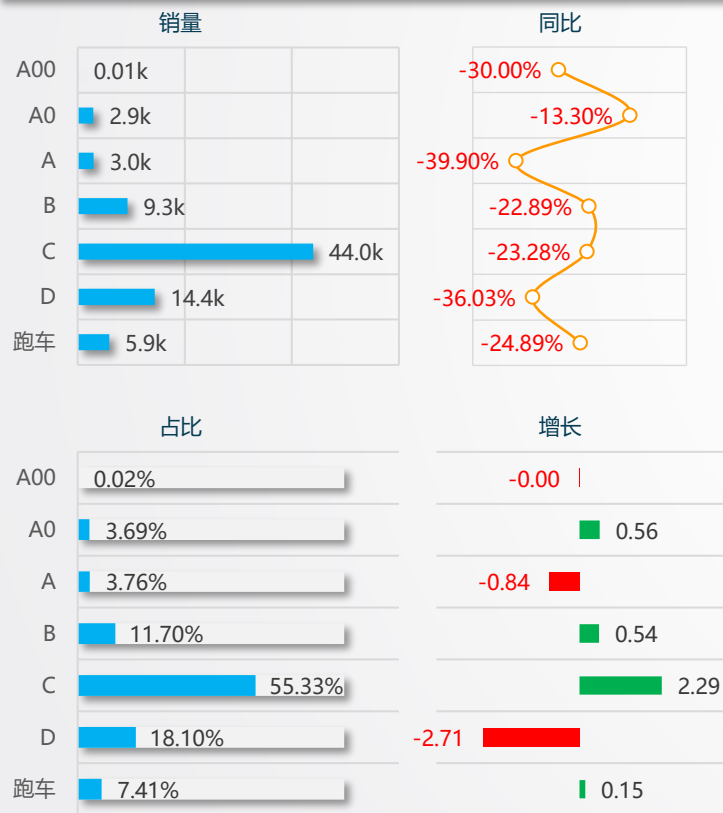
3.5.5-细分市场-车型级别



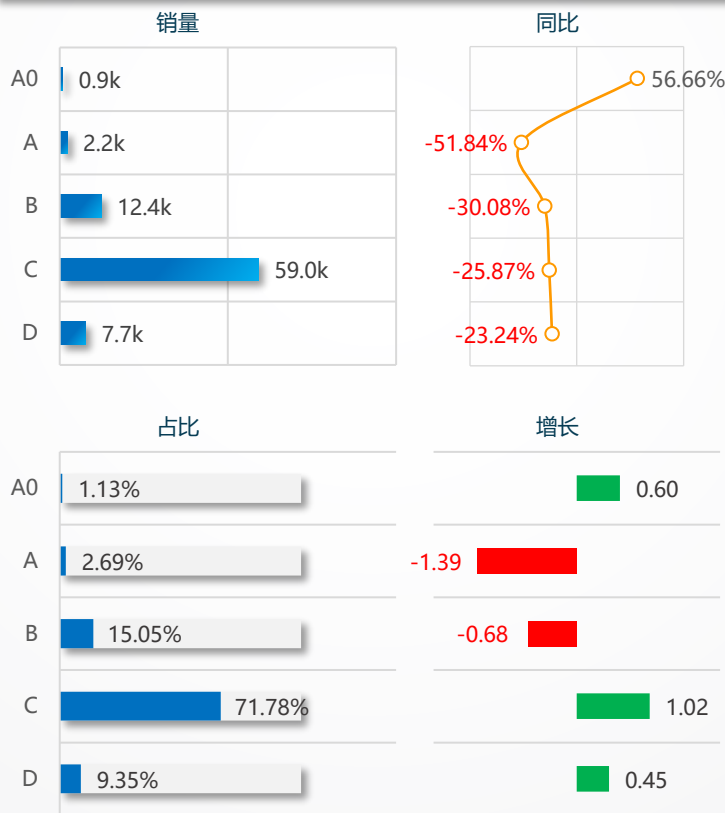
- ◆ 2026 年 1-5 月进口乘用车各细分车型级别呈现高端中大尺寸车型占据市场主体、入门微型车型近乎边缘化的格局，主流中高端车型销量普遍同比下滑，仅少数细分级别份额小幅提升。轿车市场 C 级中大型轿车以 44k 销量占比 55.33%，份额提升 2.29 个百分点，是赛道绝对核心，但同比下滑 23.28%；D 级大型豪华轿车份额缩水 2.71 个百分点，跌幅达 36.03%，A、A00 入门级别销量近乎萎缩，仅 A0、跑车份额小幅微增，高端旗舰轿车需求明显降温。SUV 赛道 C 级中大 SUV 销量 59k，占比 71.78% 且份额上涨 1.02 个百分点，支撑整体市场；A0 级小型 SUV 同比大涨 56.66%，成为唯一正向增长级别，A、B 级主流尺寸 SUV 双位数下滑，消费重心持续向中大尺寸车型倾斜。MPV 市场高度集中于 C 级车型，占比高达 99.92%，同比下滑 17.12%，份额缩水 7.85 个百分点，其余级别几乎无销量，赛道产品结构极度单一。



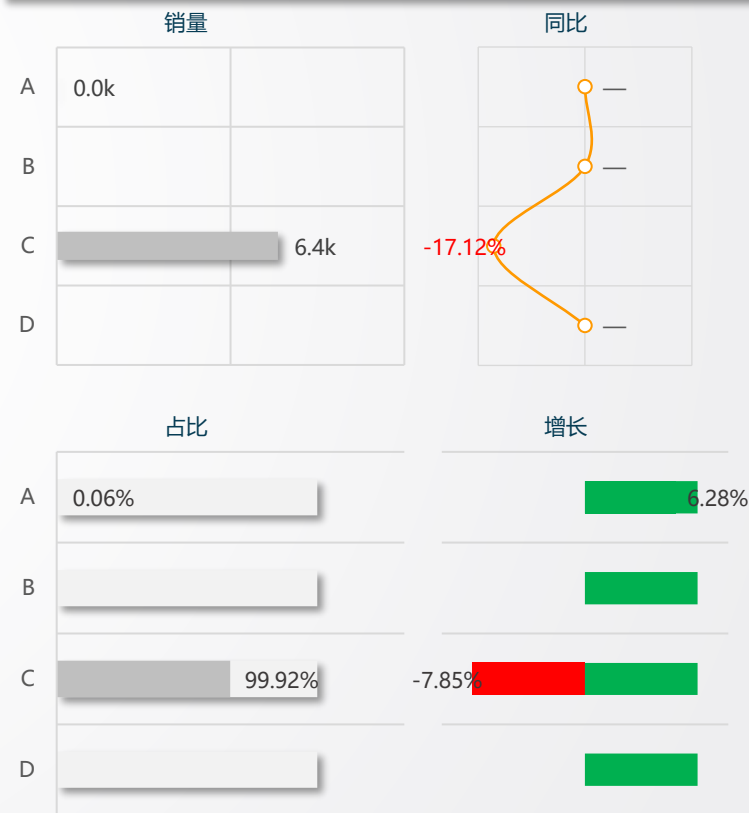
轿车



SUV



MPV





3.5.6-细分市场-TOP20车型



- ◆ 2026年1-5月进口乘用车三大细分榜单分化特征突出，日系混动车型成为市场基本盘，多数德系豪华燃油车型销量大幅下滑，仅小众性能、越野车型实现逆势增长。轿车榜单雷克萨斯ES以38024台断层领跑，同比下滑19.94%，日系中型豪华轿车抗跌性显著优于德系；宝马、奔驰、奥迪主流燃油轿车全线双位数下跌，Panamera、A8等旗舰车型跌幅超50%，仅宝马2系、M系列、奔驰AMG等小众性能车依托细分需求正向增长，榜单排名频繁波动。SUV赛道奔驰GLE、雷克萨斯RX、NX稳居头部，德系城市SUV普遍承压，卫士、沃尔沃XC90跌幅接近六成；兰德酷路泽、迈巴赫GLS凭借硬派、超豪华定位同比上涨，成为细分稀缺增量，主流家用进口豪华SUV需求持续萎缩。MPV市场由埃尔法垄断销量，同比下滑24.50%，雷克萨斯LM小幅增长，奔驰V级凭借商务定制市场实现上涨，其余车型销量极低，新能源进口MPV大众ID.Buzz仅有微量交付。



TOP20轿车

车型	销量	同比	排名升降
雷克萨斯ES	38,024	-19.94%	—
宝马4系	5,807	-13.35%	—
奔驰-迈巴赫S级	3,696	-22.89%	—
宝马7系	3,286	-14.83%	^2
奔驰S级	3,034	-33.70%	—
奔驰CLE	2,357	-23.89%	^3
宝马5系	2,351	-17.60%	^3
MINI	2,329	-25.85%	—
Panamera	2,166	-54.69%	v5
宝马2系	1,878	6.22%	^4
奔驰E级	1,520	-22.09%	^2
奥迪A8	1,519	-51.96%	v5
奥迪A5	1,454	-43.75%	v2
保时捷718	888	-6.72%	^3
宝马M4	651	48.97%	^12
奥迪A6	596	-37.72%	—
宝马M3	517	87.32%	^18
奔驰CLE级AMG	493	69.42%	^15
保时捷911	491	-42.97%	v1
MINI JCW	390	65.96%	^17



TOP20 SUV

车型	销量	同比	排名升降
奔驰GLE级	12,043	-20.41%	—
雷克萨斯RX	11,070	-22.17%	—
雷克萨斯NX	6,707	-12.07%	—
兰德酷路泽	6,291	38.84%	^5
揽胜	5,378	-20.27%	v1
卡宴Cayenne	5,118	-21.74%	v1
卫士	3,582	-40.72%	v1
奔驰GLS级	2,761	-37.29%	^2
奥迪Q7	2,668	-51.39%	v1
沃尔沃XC90	2,429	-56.98%	v3
Macan	1,865	-28.93%	^2
宝马X7	1,598	-22.35%	^2
揽胜SPORT	1,597	-45.77%	v2
奔驰GLC级Coupe	1,572	-22.98%	^1
雷克萨斯LX	1,438	-7.70%	^4
途锐	1,433	-8.32%	^2
宝马X2	1,299	-54.68%	v5
雷克萨斯GX	1,103	-28.19%	^2
奔驰G级	1,083	-35.65%	v2
奔驰-迈巴赫GLS级	1,005	23.46%	^4



MPV

车型	销量	同比	排名升降
埃尔法	4,626	-24.50%	—
雷克萨斯LM	1,649	12.95%	—
奔驰V级	58	41.46%	—
赛那	20	-31.03%	—
萨尔法	9	-43.75%	—
大众ID.Buzz	4	0.00%	^2
雪佛兰Express	1	0.00%	^1
格瑞维亚	0	-100.00%	v2



04

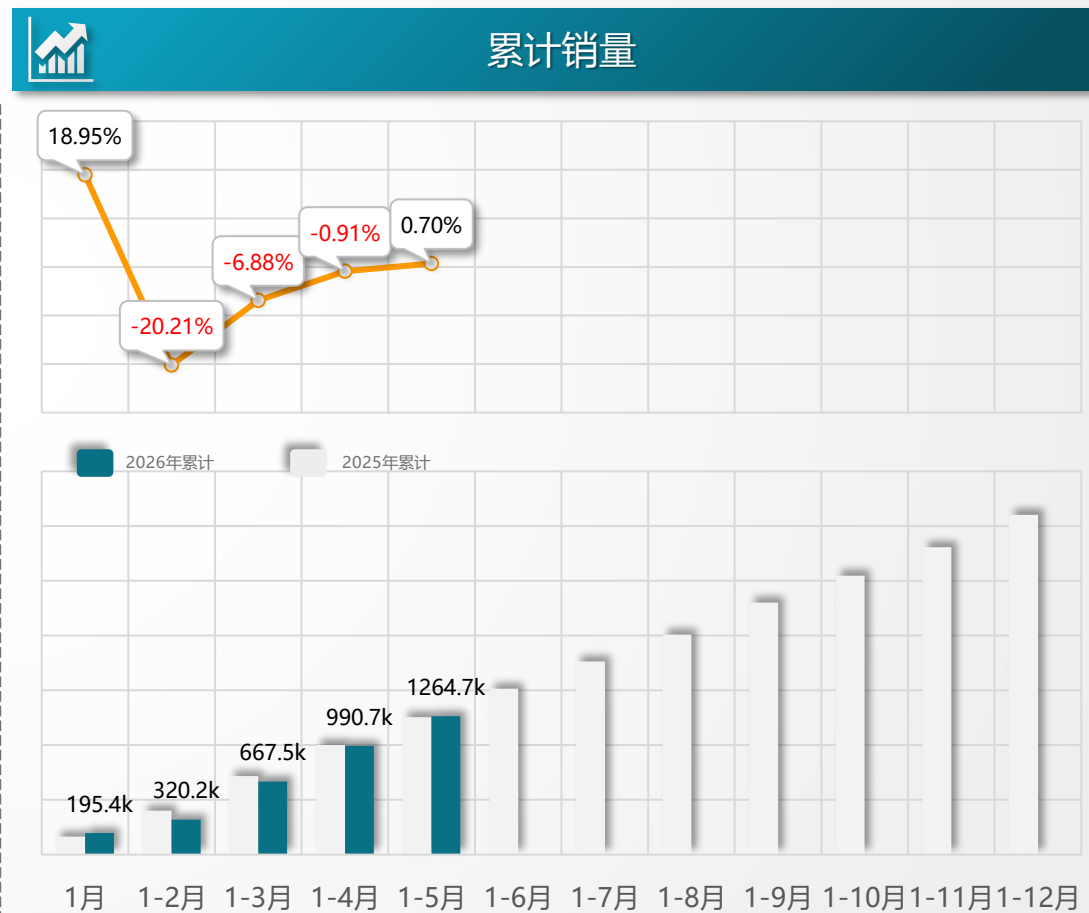
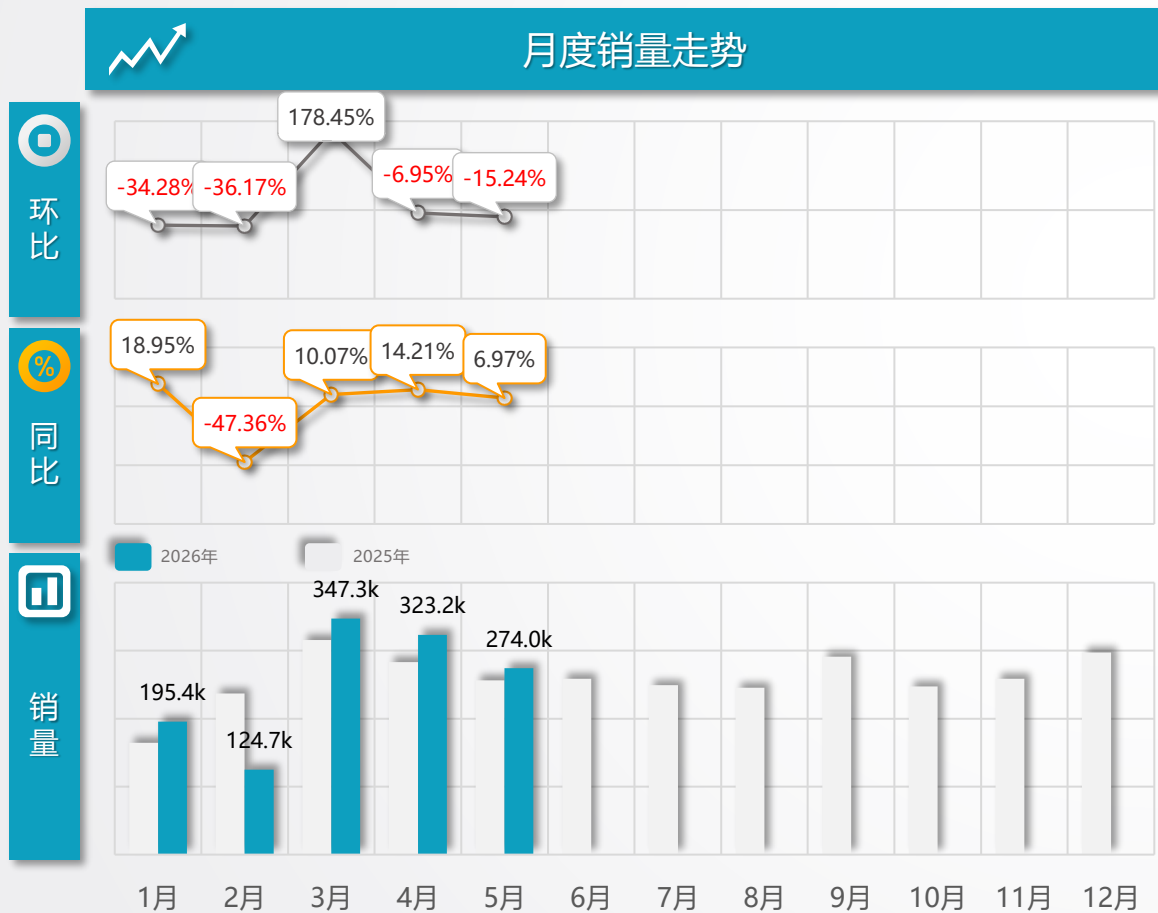
商用车市场分析



4.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-5 月国内商用车市场呈现先抑后扬的修复走势，月度销量受春节周期扰动明显，同比增速由大幅下滑逐步转正，累计销量降幅持续收窄，行业复苏信号显现。月度维度 1 月销量 195.4k 同比增长 18.95%，2 月受春节假期影响销量跌至 124.7k，同比大跌 47.36%、环比下滑 34.28%，市场触底；3 月节后复工复产带动销量冲高至 347.3k，环比暴涨 178.45%，积压货运、工程需求集中释放，4、5 月销量小幅回落至 323.3k、274.0k，环比连续小幅下行，但同比分别回升至 10.07%、14.21%、6.97%，增长韧性持续显现。累计数据上，1 月累计同比增长 18.95%，1-2 月转跌 20.21%，伴随三四五月持续回暖，1-4 月累计降幅缩至 0.91%，1-5 月累计同比小幅上涨 0.70%，全年累计规模逐步追平去年同期。对比去年同期柱状体量，前五个月累计销量差距持续缩小，基建投资、物流货运回暖拉动商用车需求修复。





4.2-车型结构



- ◆ 2026 年 1-5 月商用车市场货车占据 82.54% 绝对份额，轻型货车为核心支撑，客车赛道仅轻型客车实现增长，燃料端纯电动车型高速扩容，传统燃油车型需求同步收缩。车型维度轻型货车销量 686.0k，占整体 54.25%，同比小幅下滑 9.06%，是市场最大细分；重型货车同比上涨 16.52%，基建与长途物流带动重卡回暖，微型货车大幅下滑 41.08%，末端传统燃油微货需求萎缩。客车赛道仅轻型客车同比增长 22.36%，客运通勤、城市配送需求释放，中大型客车同步下滑，长途客运市场持续疲软。燃料结构上柴油车型占比 38.17%，销量 482.8k 同比下滑 11.50%，仍是传统运力主力；纯电动车型 382.4k，同比大涨 39.85%，占比达 30.24%，城市配送、公交领域电动化加速落地；混合动力同比增幅 55.41% 但基数偏低，汽油、燃料电池车型销量同步下滑。



车型类别

— 轻型客车
— 中型客车
— 大型客车
— 微型货车
— 轻型货车
— 中型货车
— 重型货车

1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月



本期销量

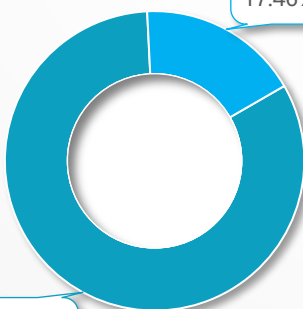
同比

占比

轻型客车	202.3k	22.36%	15.99%
中型客车	9.2k	-8.05%	0.73%
大型客车	9.3k	-9.96%	0.73%
微型货车	1.7k	-41.08%	0.13%
轻型货车	686.0k	-9.06%	54.25%
中型货车	20.6k	-17.81%	1.63%
重型货车	335.6k	16.52%	26.54%

客车

17.46%



货车

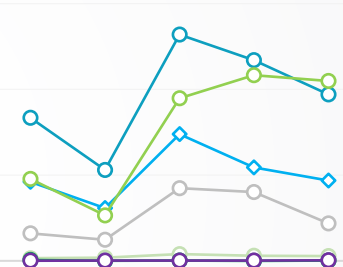
82.54%



燃料结构

— 柴油
— 汽油
— CNG
— 纯电动
— 混合动力
— 燃料电池
— 其他

1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月



本期销量

同比

占比

柴油	482.8k	-11.50%	38.17%
汽油	252.1k	-17.65%	19.93%
CNG	132.7k	10.42%	10.49%
纯电动	382.4k	39.85%	30.24%
混合动力	13.2k	55.41%	1.04%
燃料电池	0.9k	-37.19%	0.07%
其他	0.7k	-21.22%	0.05%

其他

68.65%



燃料电池

0.07%

纯电动

30.24%

混合动力

1.04%



4.3-TOP20车企&品牌

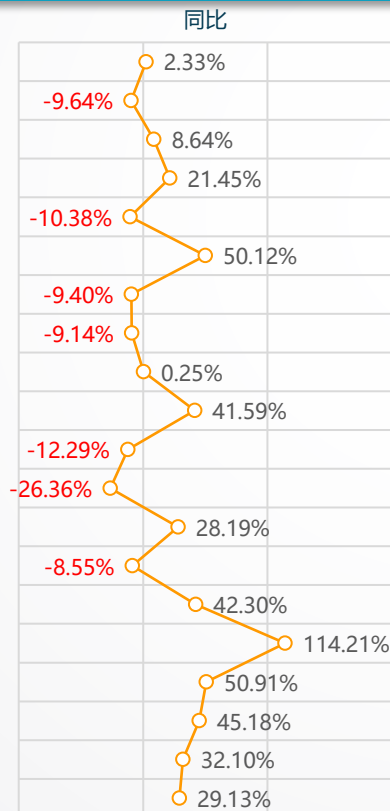
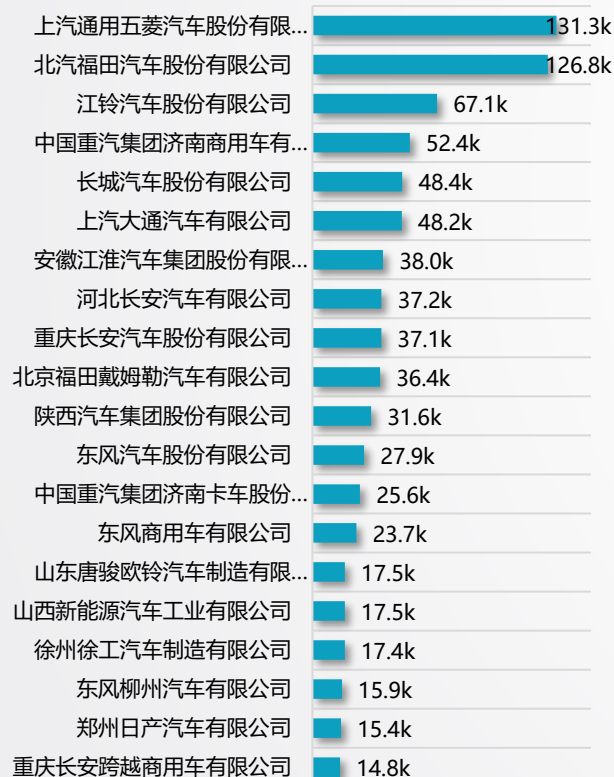


- ◆ 2026年1-5月国内商用车市场头部集中效应显著，TOP20车企合计份额65.63%，TOP20品牌份额高达80.77%，市场格局分化明显，传统燃油车企多数承压，新能源、工程专用类品牌实现大幅增长。车企维度上汽通用五菱以131.3k销量稳居榜首，小幅增长2.33%，依托轻型货车、轻客基本盘保持稳定；江铃、重汽商用车同比实现正向增长，东风、长城、福田等主流传统车企销量同比下滑，山西新能源、徐工等新能源及工程车企凭借赛道红利同比增幅突破五成，小众新能源车企增速领跑榜单。品牌端福田、五菱占据销量前两位，五菱微货、轻客业务微增，福田传统货车小幅下行；解放、东风、陕汽等传统重卡品牌均出现两位数下滑，远程、大通、三一、开瑞等新能源商用车品牌同比大幅上涨，远程增幅45.07%，三一、汕德卡涨幅超九成，电动化产品成为品牌增量核心。



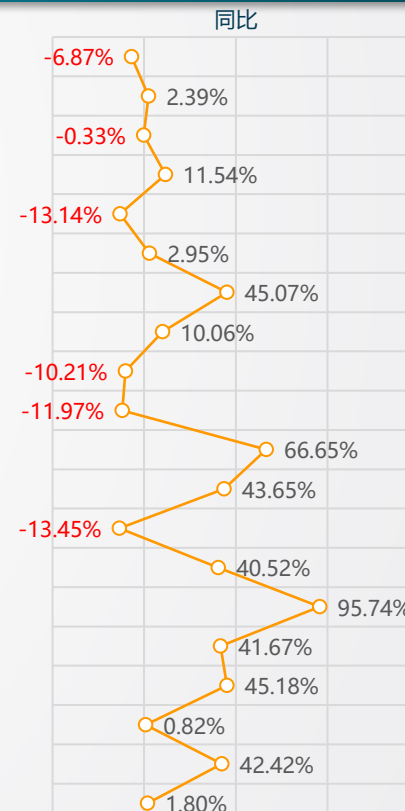
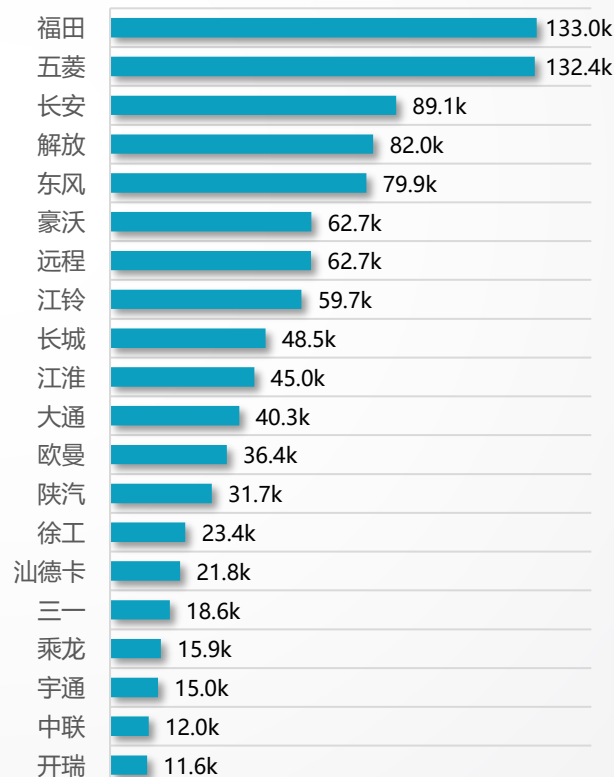
TOP20车企

占比65.63%



TOP20品牌

占比80.77%





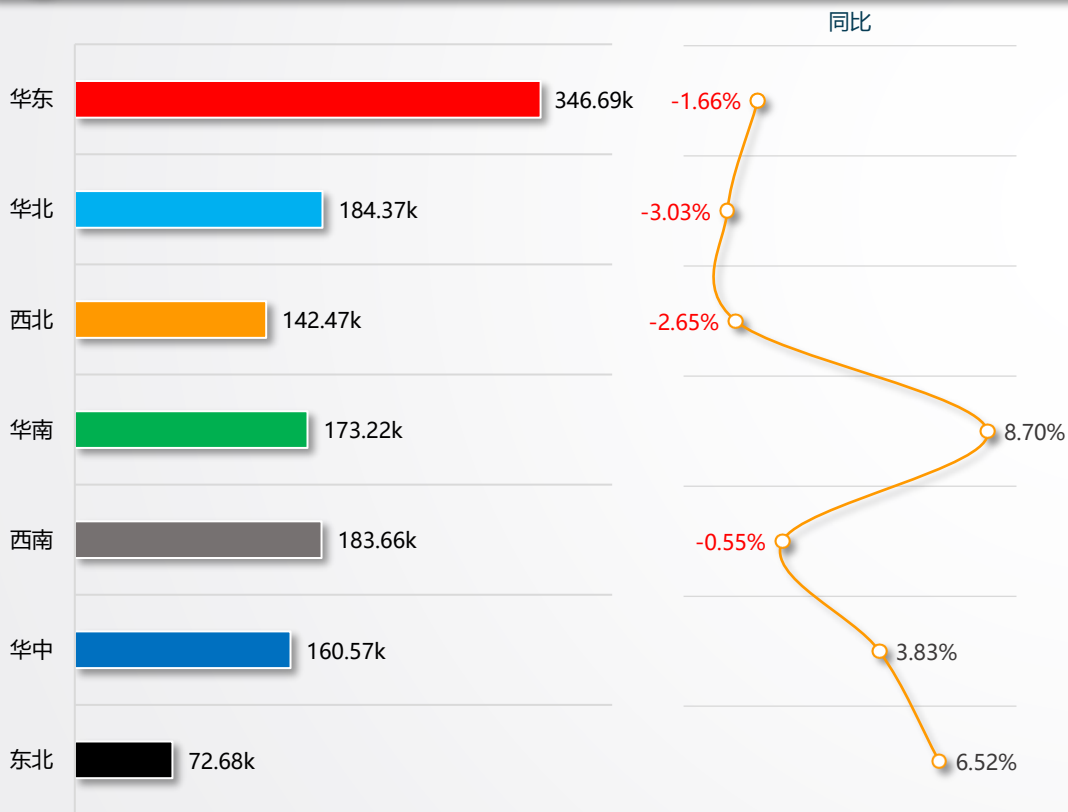
4.4-区域概况



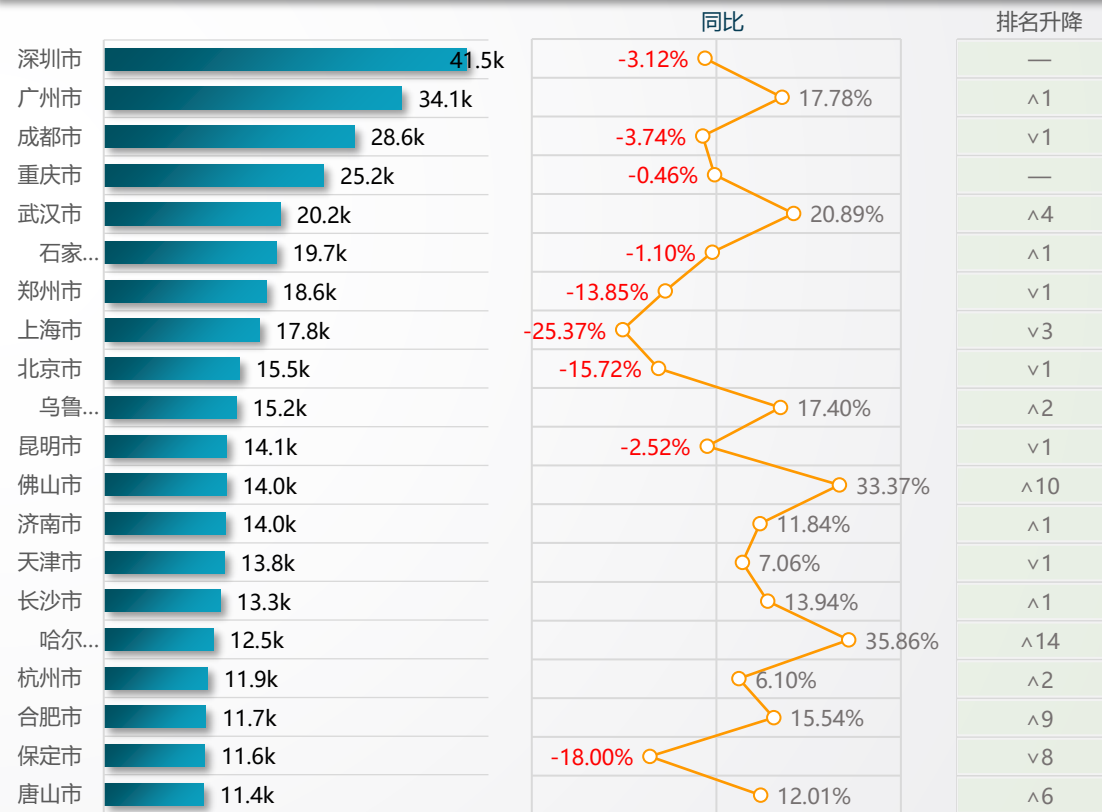
- ◆ 2026 年 1-5 月国内商用车区域需求呈现华东独一档领跑、南北市场冷暖分化的格局，仅华南、华中、东北实现同比增长，其余区域销量小幅下滑，城市端一线与中西部核心城市形成需求两极。区域维度华东销量 346.69k 稳居首位，同比微降 1.66%，物流商贸基础盘稳固；西南、华北、西北小幅下滑，西南降幅仅 0.55% 抗跌性较强；华南、华中、东北依托区域基建、物流政策带动分别上涨 8.70%、3.83%、6.52%，货运及工程用车需求释放。TOP20 城市中深圳、广州、成都位列销量前三，沿海一线城市商用车存量需求承压，上海、保定同比下滑超 18%；武汉、佛山、哈尔滨等城市增幅突出，佛山涨幅 33.37%，区域新能源配送车置换需求旺盛。



销量分布



TOP20城市





4.5-排量区间



- ◆ 2026 年 1-5 月商用车排量结构呈现零排量新能源与中小排量燃油车型双主导格局，大排量传统柴油重卡需求收缩，电动化置换带动零排量车型高速增长。零排量车型合计销量 383.73k，占整体 30.35%，同比大涨 39.43%，覆盖轻客、轻货、重卡全品类，城市配送、短途货运电动替换需求持续释放，成为市场最大增量来源。1000-1999ml、2000-2999ml 中小排量燃油车型分别占比 27.29%、23.34%，依托轻型货车形成稳定基本盘，但多数细分排量同比下滑，2499ml 燃油车型跌幅高达 98.86%，传统小排量燃油运力加速被纯电替代。4000ml 以上中大排量以重型货车为载体，整体份额不足 10%，12540ml、14500ml 等重卡主流柴油排量同比普遍下滑，仅少数工程专用大排量车型小幅回暖。分车型来看，轻型客车、轻型货车是零排量与中小排量核心载体，重型货车兼顾零排量新能源与上万毫升柴油机型，中型、大型客车集中于 3000-7000ml 区间，体量偏小。

排量区间	轻型客车	中型客车	大型客车	微型货车	轻型货车	中型货车	重型货车	合计	占比	主流排量
0排量	138,705	4,537	3,451	720	131,607	1,999	102,717	383,736	30.35%	0 ml 383.2k 39.43%
1000-1999	30,207	214	11	945	313,404	307	2	345,090	27.29%	1485 ml 78.3k -8.16%
2000-2999	33,264	2,018	1		240,476	14,012	5,341	295,112	23.34%	2499 ml 72.7k -21.81%
3000-3999	1	522			506	1,431	280	2,740	0.22%	1597 ml 68.0k -28.06%
4000-4999	97	202	89		45	2,258	30,896	33,587	2.66%	1996 ml 41.9k -16.83%
5000-5999		102	1		1	407	8,369	8,880	0.70%	2498 ml 34.3k 98.86%
6000-6999	1	1,383	507		7	122	25,456	27,476	2.17%	1999 ml 31.1k -17.79%
7000-7999		268	916			18	25,871	27,073	2.14%	12540 ml 28.1k 18.23%
8000-8999			1,992			2	4,737	6,731	0.53%	2300 ml 20.7k -15.34%
9000-9999			1,386				4,969	6,355	0.50%	2000 ml 18.9k -13.77%
10000-10999			343				3,903	4,246	0.34%	2496 ml 18.8k 14.86%
11000-11999			554				11,566	12,120	0.96%	1998 ml 18.2k -21.91%
12000-12999							54,459	54,459	4.31%	2493 ml 17.3k -0.81%
13000-13999							14,269	14,269	1.13%	1499 ml 17.3k -22.07%
14000-14999							36,827	36,827	2.91%	14560 ml 15.6k 7.79%
15000-15999							5,736	5,736	0.45%	14500 ml 15.3k 18.08%
16000+							102	1	0.00%	2289 ml 14.0k -37.47%
										2370 ml 13.4k 7.76%
										1599 ml 12.9k 19.91%
										2970 ml 11.3k -9.55%



做最专业的竞争对标研究公司

电话：020-38913761 38913766

邮箱：info@361ci.com