

2026H1

广西汽车市场分析报告

对标研究 求信咨询 吉图咨询 361ci



报告编号: 00-202606Cu-Pro19-JTQX

目录

CONTENT

01

国产乘用车市场分析

02

进口乘用车市场分析

03

商用车市场分析

04

市场小结



01

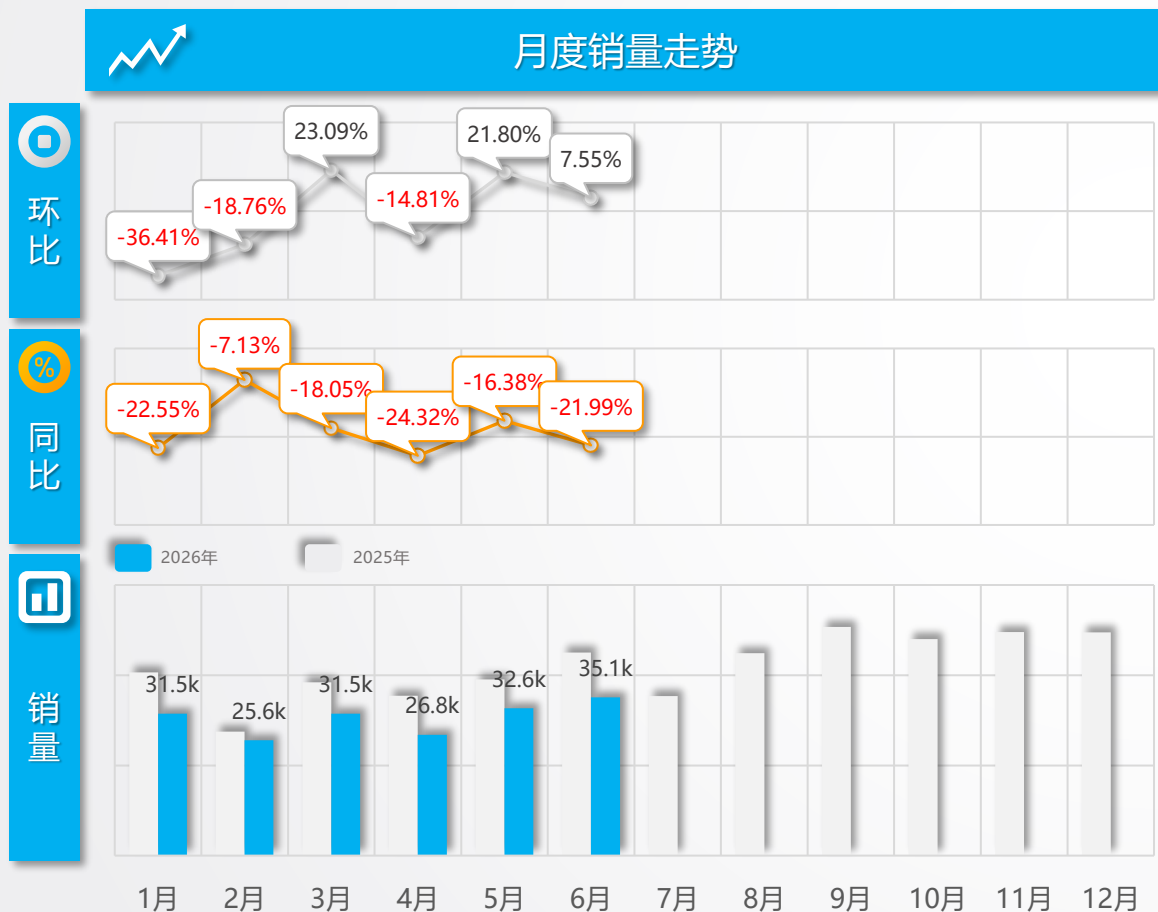
国产乘用车市场分析



1.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月广西国产乘用车月度销量整体持续低于 2025 年同期，市场整体处于下行区间。月度销量层面，1 月销量 31.5k 为上半年高点，2 月环比大幅下滑 36.41%，随后 3 至 6 月环比震荡回升，3 月环比上涨 23.09%、4 月环比上涨 21.80%、6 月环比小幅上涨 7.55%，回暖节奏平缓。同比数据全线收跌，1 月同比下滑 22.55%，4 月同比跌幅扩大至 24.32%，6 月同比跌幅收窄至 21.99%，下滑幅度小幅缓和。累计销量上，1-6 月累计销量 183.0k，累计同比跌幅从 1 月的 -22.55% 逐步收敛至 -19.01%，说明市场下滑态势边际放缓。整体来看，上半年广西车市开局低迷，二季度逐月环比回暖，同比跌幅缓慢收窄，但整体需求依旧偏弱，累计销量与往年同期仍存在明显差距，短期市场很难快速扭转下跌局面。

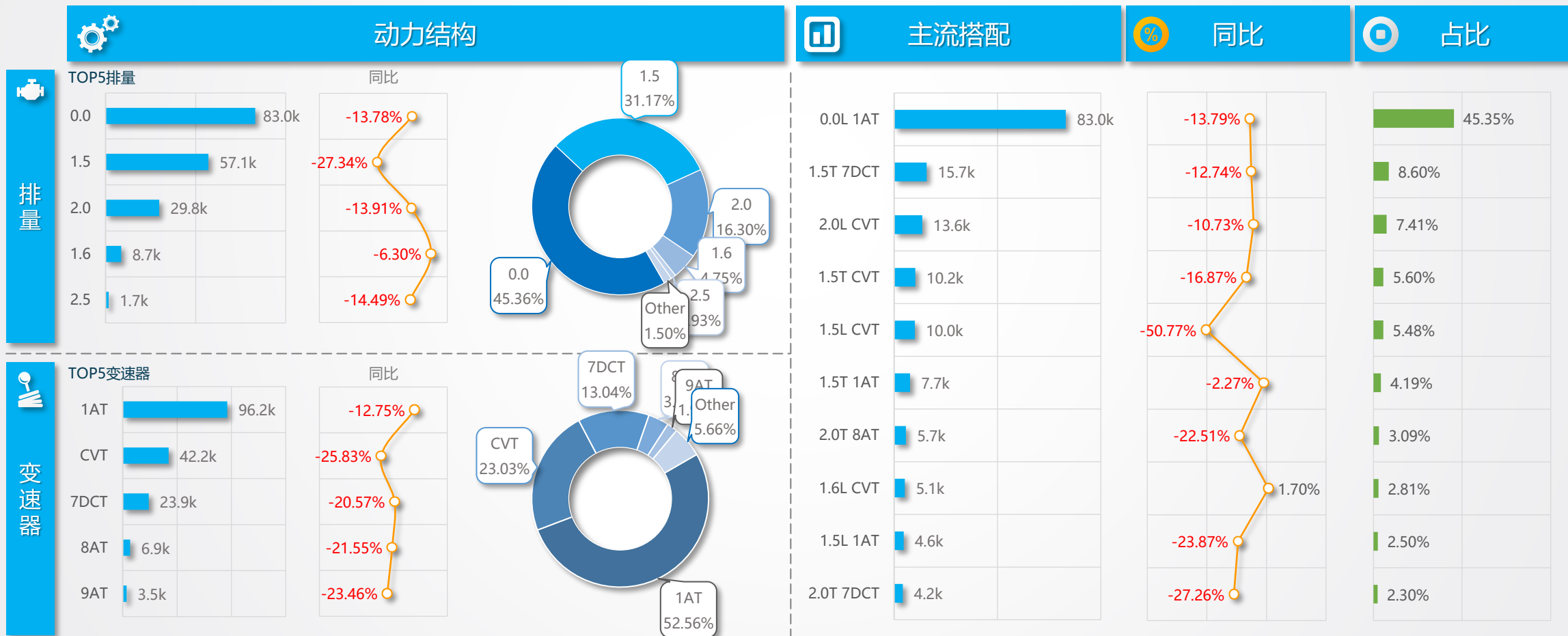




1.2-动力总成



- ◆ 2026 年上半年广西国产乘用车动力结构呈现新能源化、小排量、AT 变速箱主导的特征。排量维度，0.0L 纯电车型销量 83.0k，占比 45.36% 稳居首位，仅小幅下滑 13.78%，是最稳定动力类型；1.5L 燃油排量销量 57.1k、占比 31.17%，同比大跌 27.34%，传统小排量燃油车需求明显萎缩；2.0L、2.5L 等中大排量均同步下滑，燃油中大排量受众持续缩减。变速箱方面，1AT 凭借新能源车普及占比 52.56%、销量 96.2k，依旧是绝对主流；CVT、7DCT、8AT、9AT 全部大幅下滑，CVT 跌幅达到 25.83%，传统燃油变速箱市场持续收缩。在动力搭配上，0.0L+1AT 组合占据 45.35% 的市场份额，是绝对核心搭配；燃油主流组合全线走低，1.5L CVT 同比暴跌 50.77%，传统家用燃油动力搭配衰退最为严重。整体来看，广西乘用车动力加速向纯电倾斜，传统燃油排量与变速箱普遍承压，新能源动力已经牢牢掌控市场主导地位。





1.3-TOP20车企



- ◆ 2026 年上半年广西国产乘用车 TOP20 车企合计占据 83.74% 市场份额，行业头部集中度小幅微降。上汽通用五菱以 28.5k 销量稳居榜首，比亚迪、吉利紧随其后，三家自主品牌头部企业牢牢占据市场前排，但五菱、比亚迪同比降幅分别达到 34.09%、40.42%，份额同步明显收缩，传统自主龙头在当地市场遇冷。市场内部两极分化显著，传统车企大多销量下滑，丰田、日产等合资品牌跌幅温和，本田、大众下滑幅度更大；零跑、小米、小鹏、北汽新能源等新能源车逆势暴涨，零跑同比涨幅 57.33%，小米、小鹏涨幅均超 140%，成为市场主要增量来源，排名快速跃升。份额层面，传统自主龙头份额普遍缩水，新能源车企与日系合资份额稳步抬升，可见广西市场正在快速迭代，传统燃油车企承压，新势力新能源品牌渗透率持续走高，市场格局加速重构。



销量



同比



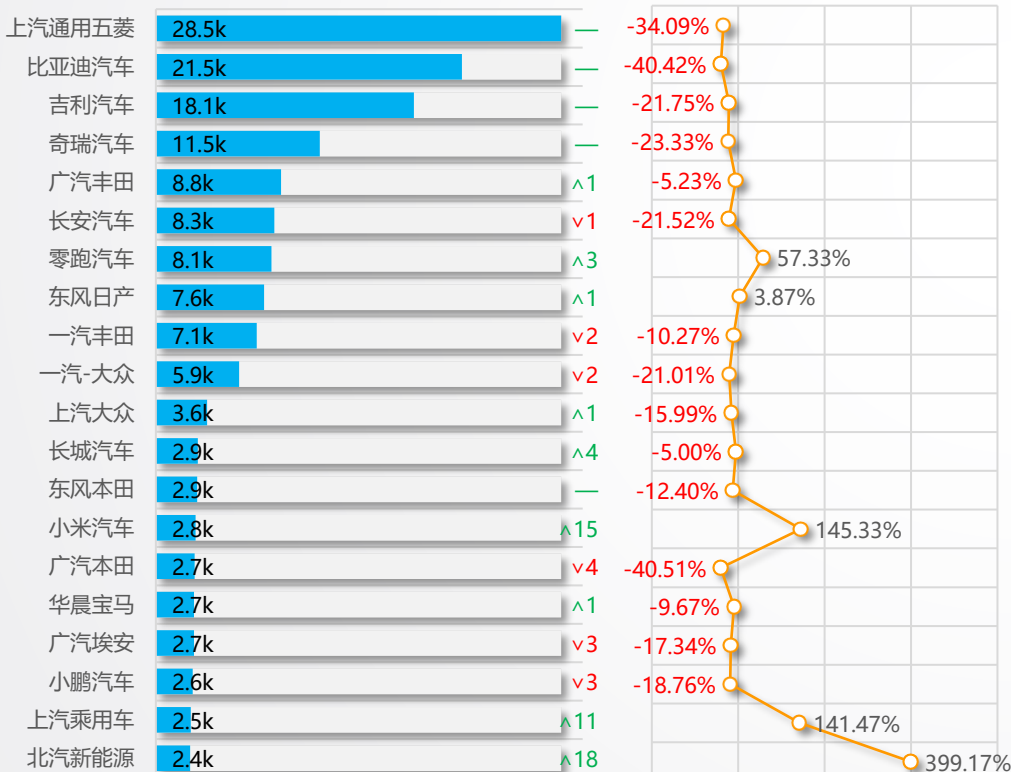
市场份额

份额增长

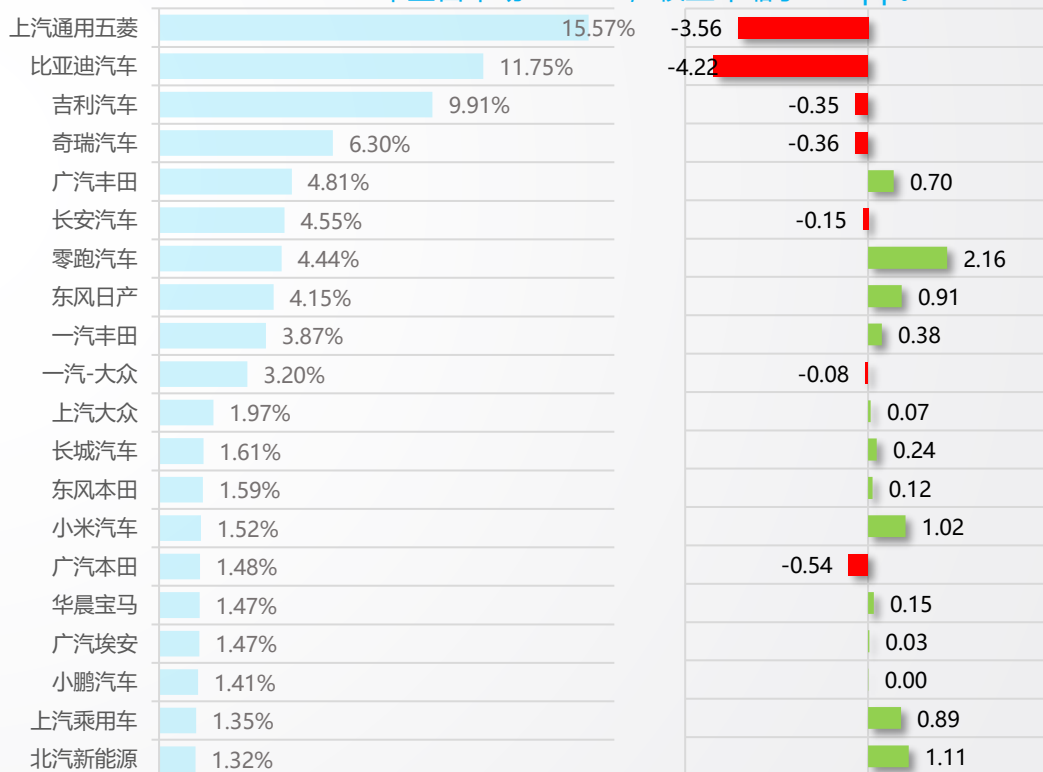


TOP20车企

排名升降



TOP20车企占市场83.74%，较上年缩小0.04pp。





1.4-各车系表现



- ◆ 2026 年上半年广西国产乘用车市场里，自主品牌以 132.2k 的销量占据 72.53% 的绝对市场份额，是当地消费主流，但整体同比下滑 20.73%，行业大盘承压。日系凭借 29.8k 销量位列第二，占比 16.34%，跌幅 12.06%，抗跌性显著优于自主、德系；德系、美系同步下滑，韩系是唯一小幅正增长的传统海外车系，但体量仅有 0.9k，影响力微弱。自主品牌内部分化剧烈，五菱、比亚迪、长安等老牌自主销量大幅下滑，比亚迪同比降幅高达 44.64%；零跑、启源、小米等新能源品牌大幅上涨，小米同比涨幅 145.33%，新势力正在填补传统自主下滑的缺口。合资阵营中日系韧性最强，丰田、日产份额小幅提升；德系大众、奔驰、奥迪普遍下滑，美系、欧系表现平淡。整体来看，广西车市自主品牌根基稳固，但传统燃油自主萎缩明显，新能源自主快速崛起；日系合资稳定兜底，欧美合资持续走弱，车系格局朝着自主新能源 + 日系稳健车型的方向演变。



车系

—自主
—德系
—日系
—韩系
—美系
—欧系

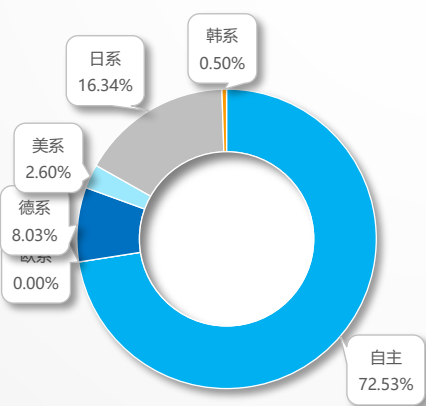


本期销量

同比

增量

自主	132.2k	-20.73%	-34572
德系	14.6k	-18.98%	-3429
日系	29.8k	-12.06%	-4085
韩系	0.9k	10.68%	+88
美系	4.7k	-12.98%	-708
欧系	0.0k	0.00%	0



TOP10自主品牌

同比

份额&增长

五菱	26.2k	-33.46%	19.85%	-3.80
比亚迪	19.7k	-44.64%	14.91%	-6.44
吉利	13.6k	-21.79%	10.26%	-0.14
零跑	8.1k	57.33%	6.15%	3.05
奇瑞	7.3k	-16.56%	5.51%	0.28
长安	4.1k	-45.93%	3.11%	-1.45
启源	3.7k	109.44%	2.82%	1.75
银河	3.0k	-20.40%	2.27%	0.01
小米	2.8k	145.33%	2.11%	1.43
捷途	2.8k	-24.77%	2.08%	-0.11



TOP10合资品牌

同比

份额&增长

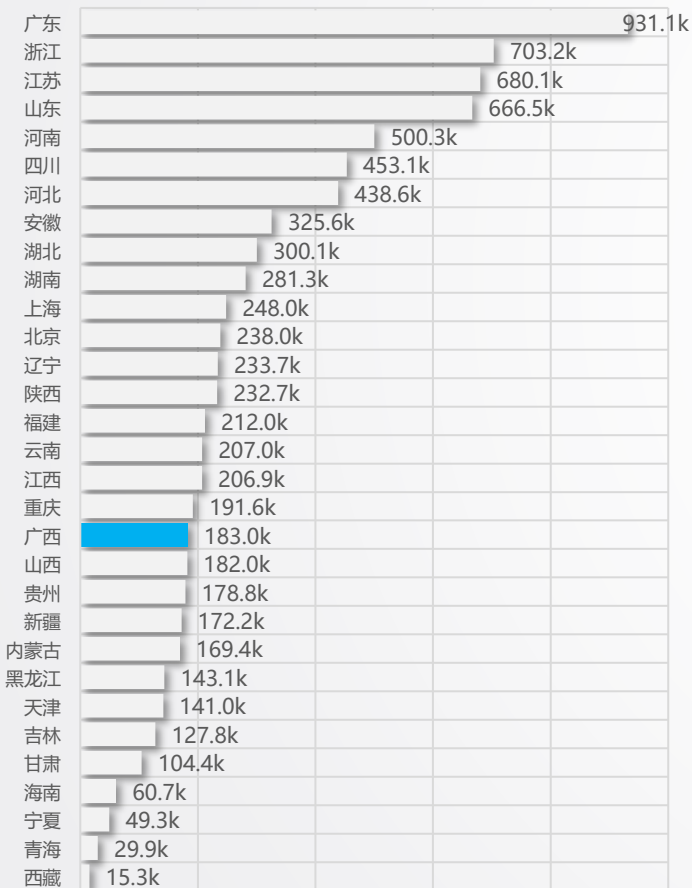
丰田	15.9k	-7.55%	31.26%	2.24
日产	7.5k	4.68%	14.76%	2.66
大众	6.9k	-18.92%	13.61%	-0.80
本田	5.6k	-28.62%	11.06%	-2.24
宝马	2.7k	-9.67%	5.29%	0.26
特斯拉	2.4k	-8.11%	4.64%	0.31
奔驰	2.2k	-27.19%	4.25%	-0.76
奥迪	1.7k	-12.12%	3.40%	0.08
别克	1.5k	-10.61%	2.88%	0.11
捷达	0.9k	-30.45%	1.76%	-0.41



1.5-区域概况



- ◆ 2026 年上半年广西国产乘用车累计销量 183.0k，全国市场份额 2.13%，在全国各省份中位列第 19 名，较去年同期名次上升 1 位，整体市场体量小幅稳步提升。横向对比全国省份，两广、江浙、山东、河南等经济大省稳居销量第一梯队，广西与山西、贵州体量接近，处于国内中游水平，和沿海头部省份仍存在不小差距。省内城市销量呈现明显的省会虹吸效应，南宁市以 65.1k 的销量遥遥领先，是广西核心消费市场，同比下滑 17.27%；柳州市 28.1k 位居第二，跌幅高达 27.07%，下滑压力突出。桂林、北海跌幅相对温和，其余地市普遍同比下滑两成左右，防城港、河池、贺州跌幅超过 24%，县域与三四线城市需求疲软。整体来看，广西车市全国位次小幅向好，但省内所有城市销量全部同比下行，首府南宁抗压能力最强，工业城市柳州以及偏远地级市销量下滑更为严重，省内市场增长动力不足。



本期排名

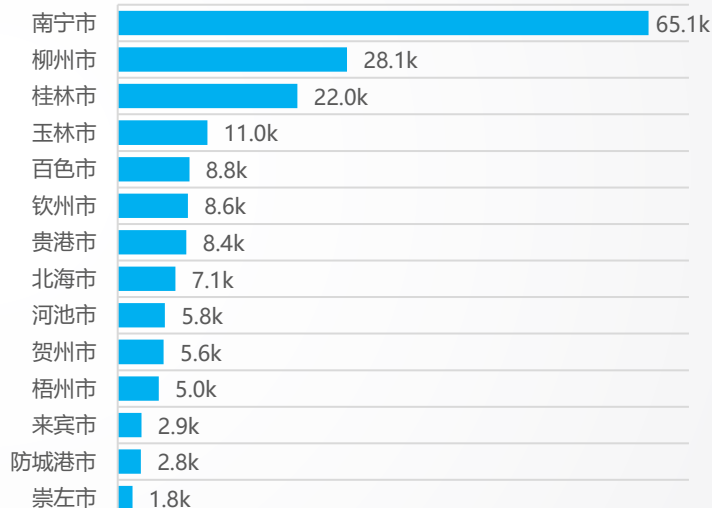
» 第19位

排名较上年同期变化

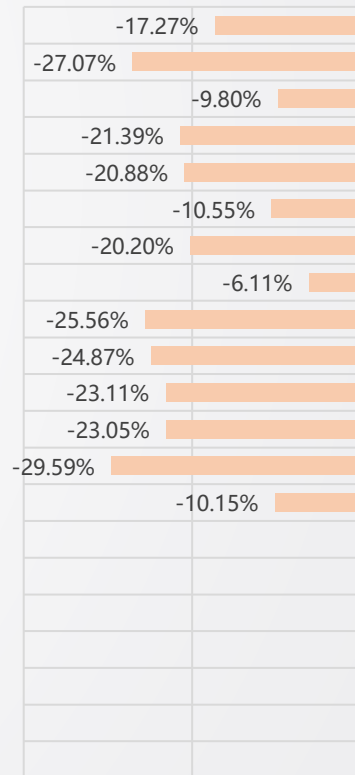
■ 上升1位



城市



同比





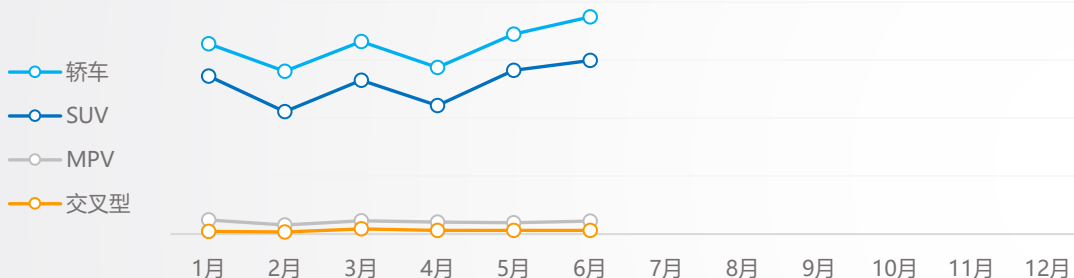
1.6- 国产乘用车销售结构



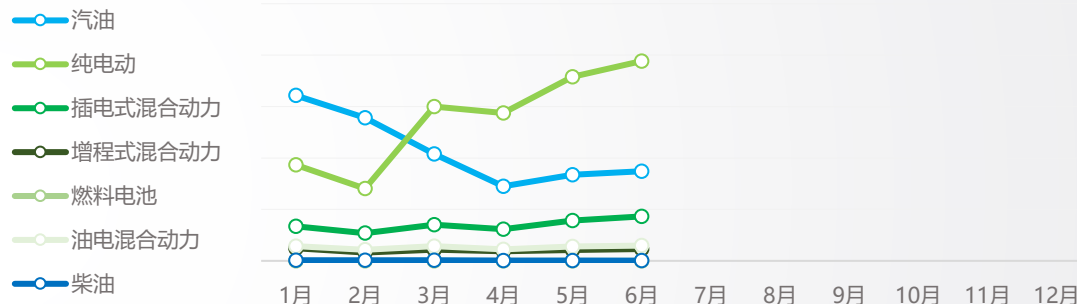
- ◆ 2026 年上半年广西国产乘用车车型结构里，轿车以 97.4k 销量占比 53.20%，为第一大车型品类，不过同比下滑 22.69%，下滑幅度在主流车型中最高；SUV 销量 77.6k、占比 42.37%，同比下滑 14.43%，抗跌性明显优于轿车；MPV、交叉型体量偏小，MPV 仅 6.3k，降幅相对平缓，交叉型跌幅达到 34.41%，小众车型需求持续萎缩，上半年轿车与 SUV 依旧牢牢垄断市场。燃料结构方面，新能源整体占比 60.19%，已经远超燃油车，纯电动销量 83.0k，是新能源核心支柱，跌幅 13.78%，稳定性突出；燃油汽油车型 64.7k，占比仅 35.36%，同比大跌 22.48%。插混车型下滑幅度最大，油电混动是唯一实现正向增长的能源类型。从走势来看，轿车月度销量回暖节奏更快，纯电动车逐月稳步走高，汽油车持续走弱，说明当地购车偏好持续向新能源倾斜，轿车仍是家用首选，SUV 韧性更强，燃油与插混市场收缩明显，轻混车型迎来小幅增量。



车型大类



燃料结构

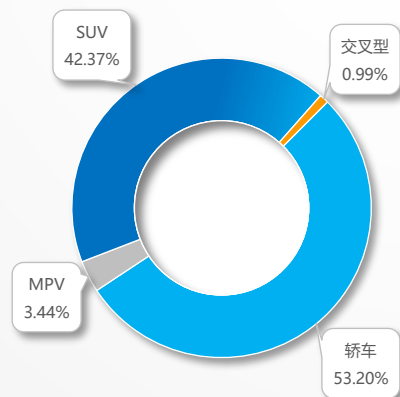


本期销量

同比

增量

轿车	97.4k	-22.69%	-28573
SUV	77.6k	-14.43%	-13078
MPV	6.3k	-5.28%	-351
交叉型	1.8k	-34.41%	-955

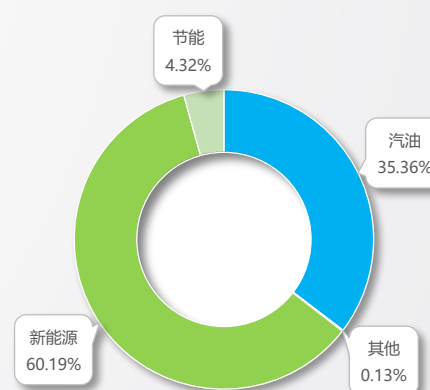


本期销量

同比

增量

汽油	64.7k	-22.48%	-18768
纯电动	83.0k	-13.78%	-13271
插电式混合动力	20.9k	-33.28%	-10427
增程式混合动力	6.2k	-21.66%	-1727
燃料电池	0	0.00%	0
油电混合动力	7.9k	19.23%	+1275
柴油	0.2k	-14.34%	-38





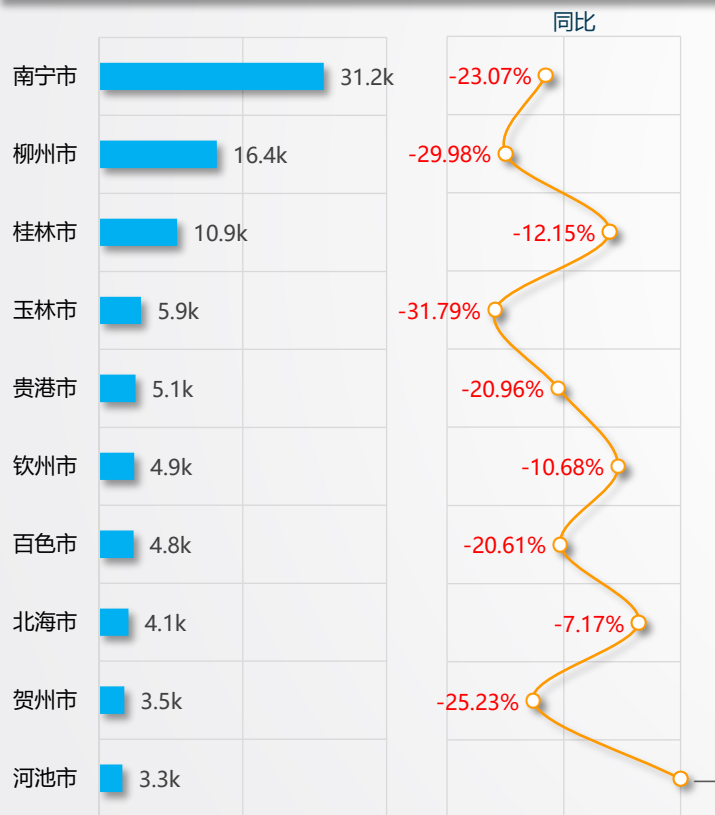
1.6.1-细分市场-销量分布



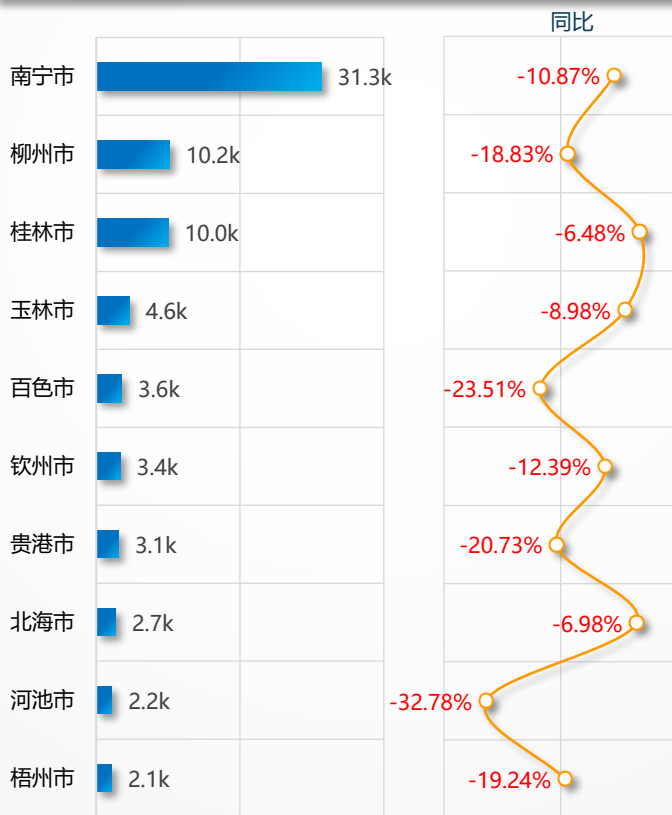
- ◆ 2026 年上半年广西各地市轿车、SUV、MPV 三类车型均呈现南宁独大的格局，且整体大多同比下滑，不同车型、城市的抗跌性差异明显。轿车市场上，南宁以 31.2k 销量遥遥领先，柳州紧随其后；玉林、柳州轿车同比跌幅接近 30%，北海、钦州跌幅不足 12%，是轿车市场韧性较强的城市。SUV 整体下滑幅度普遍低于轿车，南宁 SUV 销量 31.3k 位居首位，河池 SUV 同比大跌 32.78%，桂林、北海跌幅不到 7%，SUV 在旅游城市需求更为稳定。MPV 整体体量偏小，南宁依旧领跑，柳州 MPV 跌幅达到 23.75%，多数地市 MPV 小幅上涨，仅核心城市 MPV 需求收缩。综合来看，首府南宁三类车型销量全部第一，是全省消费核心；工业城市柳州轿车、SUV、MPV 下滑都比较严重；桂林、北海依托旅游属性，轿车与 SUV 跌幅显著偏低；县域城市 MPV 小幅回暖，但主流家用轿车、SUV 普遍走弱，城市经济与定位直接影响细分车型的市场表现。



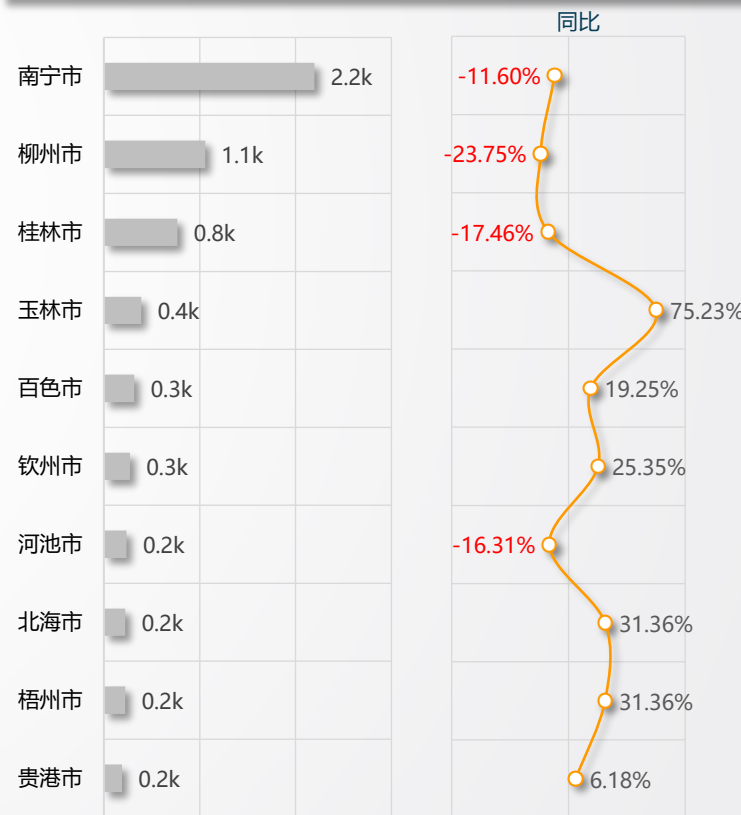
轿车



SUV



MPV





1.6.2-细分市场-TOP10车企



- ◆ MPV 市场头部集中程度最高，TOP10 车企份额达到 88.72%，轿车、SUV TOP10 车企份额分别为 72.25%、66.52%，SUV 市场格局最为分散。轿车领域上汽通用五菱以 19.9k 销量领跑，吉利紧随其后，比亚迪、长安跌幅惨烈，同比降幅均超 40%，仅日产、奇瑞、上汽乘用车等少数品牌实现正增长。SUV 板块比亚迪销量领先，零跑汽车涨幅高达 86.46%，是 SUV 最大增量来源，五菱、奇瑞、吉利大幅下滑，合资丰田表现稳定。MPV 市场上汽通用五菱一家独大且同比大涨 32.04%，长城、小鹏涨幅突出，传祺、腾势、柳汽等主流 MPV 品牌明显下滑。整体来看，传统老牌车企在轿车、SUV 普遍遇冷，新能源新势力快速崛起；MPV 市场高度寡头化，五菱牢牢把控主导地位。轿车与 SUV 行业洗牌加速，MPV 格局固化，新能源品牌在各细分赛道渗透率持续提升。



轿车

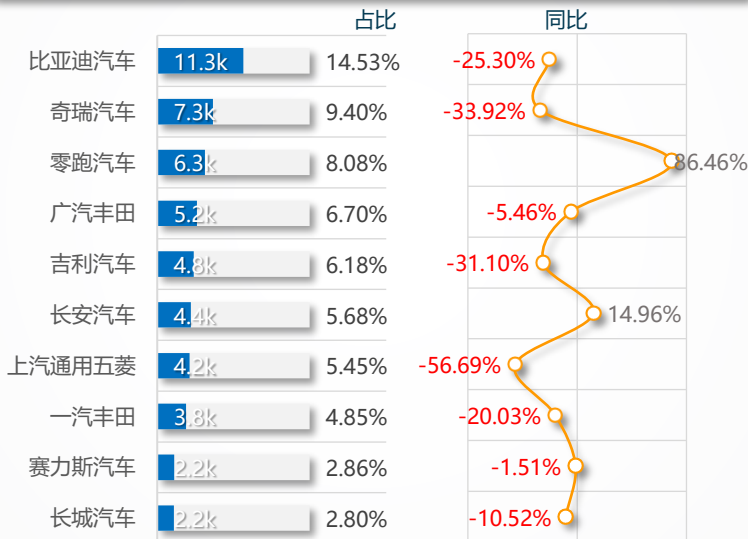


TOP10车企占比

72.25%



SUV

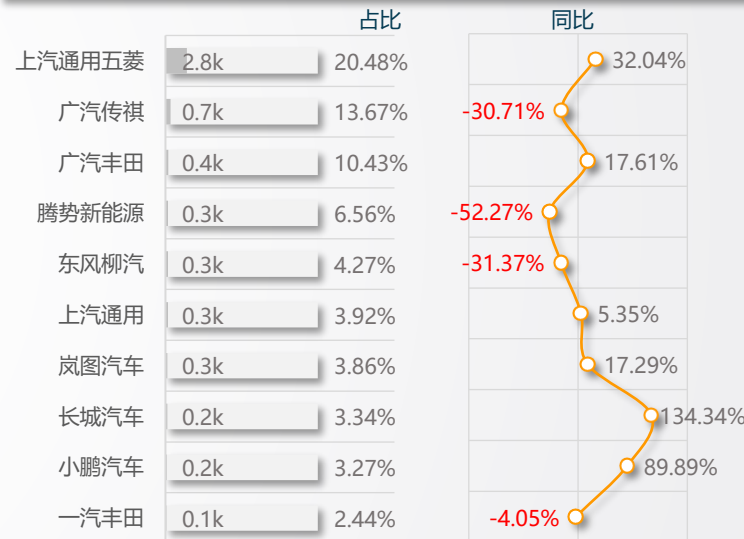


TOP10车企占比

66.52%



MPV



TOP10车企占比

88.72%





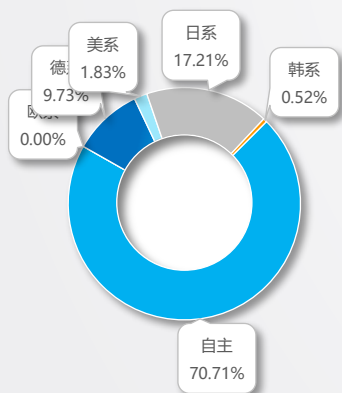
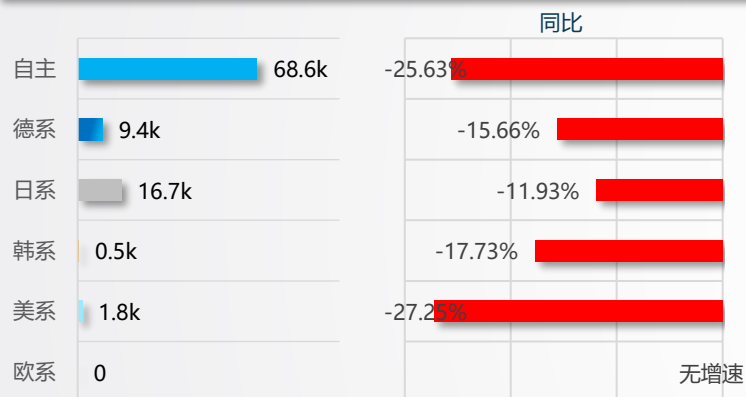
1.6.3-细分市场-车系表现



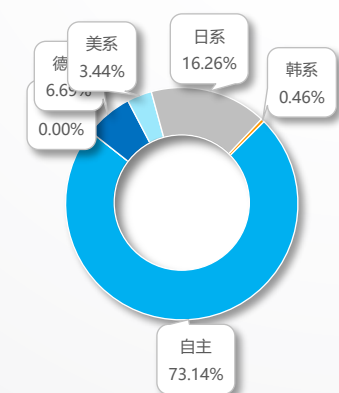
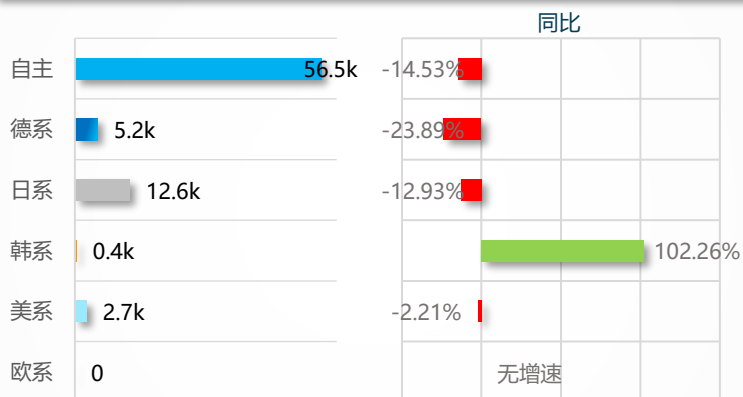
- ◆ 三大细分市场中自主品牌份额均处于绝对主导，MPV 自主占比 85.03%、SUV73.14%、轿车 70.71%，MPV 自主品牌垄断程度最高。轿车市场全车系普遍下滑，自主销量 68.6k 同比大跌 25.63%，美系跌幅最深，日系跌幅相对温和，是轿车里最稳健的海外车系。SUV 市场仅韩系大幅增长 102.26%，其余车系全部下行，自主跌幅 14.53%，德系下滑最为严重，日系、美系小幅回落，SUV 整体抗跌性优于轿车。MPV 市场分化明显，自主小幅下滑 6.76%，德系近乎崩盘，日系、韩系、美系实现小幅上涨。从份额变化来看，轿车自主份额明显收缩，日系小幅提升；SUV 自主份额微降，韩系份额快速扩张；MPV 自主份额小幅回落，日系、美系、韩系小幅扩容。整体来看，自主依旧是广西市场核心，但传统自主轿车承压最重；SUV 韩系迎来阶段性回暖；MPV 海外小众车系小幅回暖，日系在全品类中稳定性表现突出。



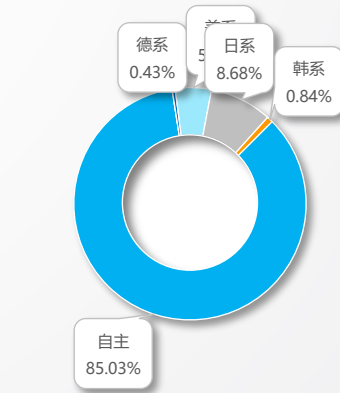
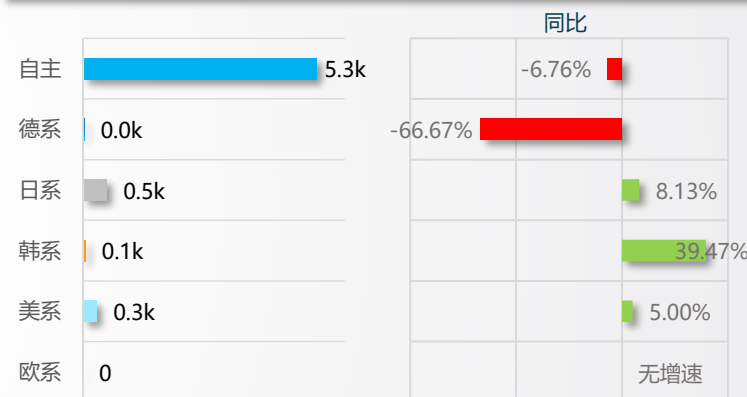
轿车



SUV



MPV





1.6.4-细分市场-燃料结构

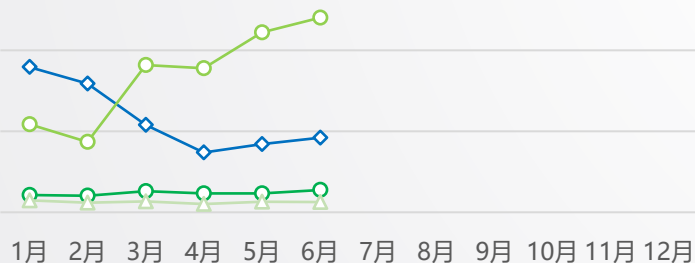
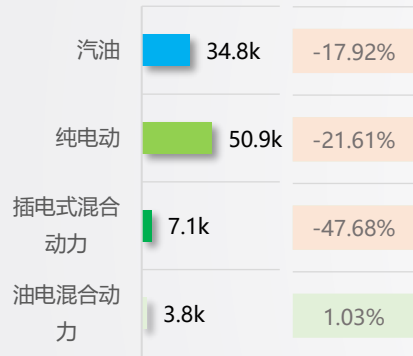


- ◆ 轿车、SUV 新能源渗透率均突破 60%，MPV 新能源占比 57.28%，三类车型新能源普及程度整体处于高位，SUV 渗透率涨幅最高。轿车中纯电动体量最大，但同比下滑 21.61%，汽油车降幅 17.92%，插混大跌 47.68%，仅油电混动小幅微增，轿车市场新能源存量增长放缓。SUV 纯电动小幅上涨 1.50%，是 SUV 唯一正向增长品类，油电混动涨幅高达 52.20%，汽油、插混、增程式均明显下滑，混动车型在 SUV 赛道快速放量。MPV 汽油车跌幅最深，纯电动上涨 9.16%，油电混动上涨 14.22%，插混小幅回落，MPV 新能源稳定扩容。从月度走势来看，三个细分市场汽油车型整体持续走低，纯电动车逐月震荡走高，油电混动稳步爬升，插混车型走势疲软。整体来看，广西乘用车燃油车型全线萎缩，纯电与轻混成为增长主力，插混车型遇冷，轿车新能源增长乏力，SUV、MPV 新能源依旧保持扩张态势。



轿车

同比

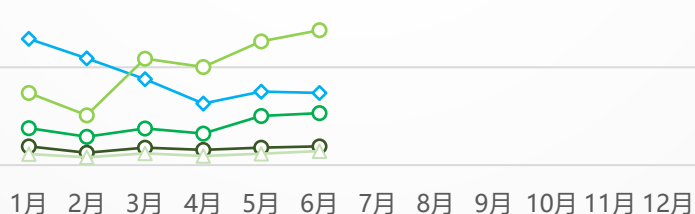
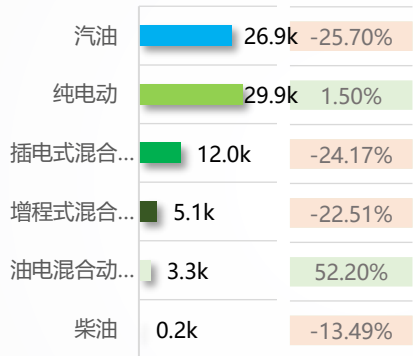


汽油 纯电动
插电式混合动力 油电混合动力



SUV

同比

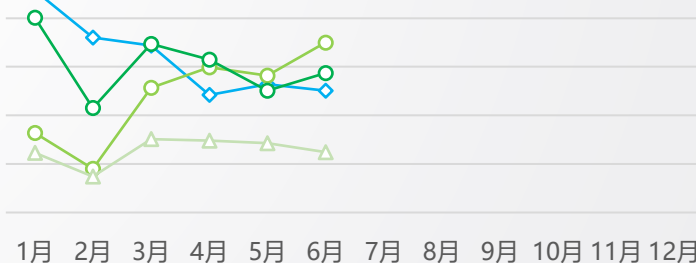
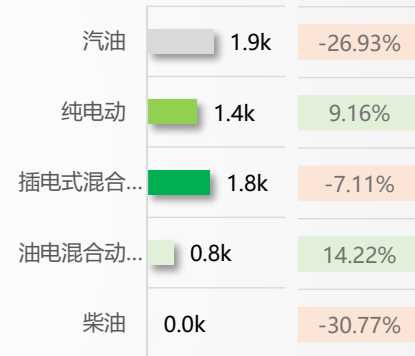


汽油 纯电动
插电式混合动力 增程式混合动力
油电混合动力



MPV

同比



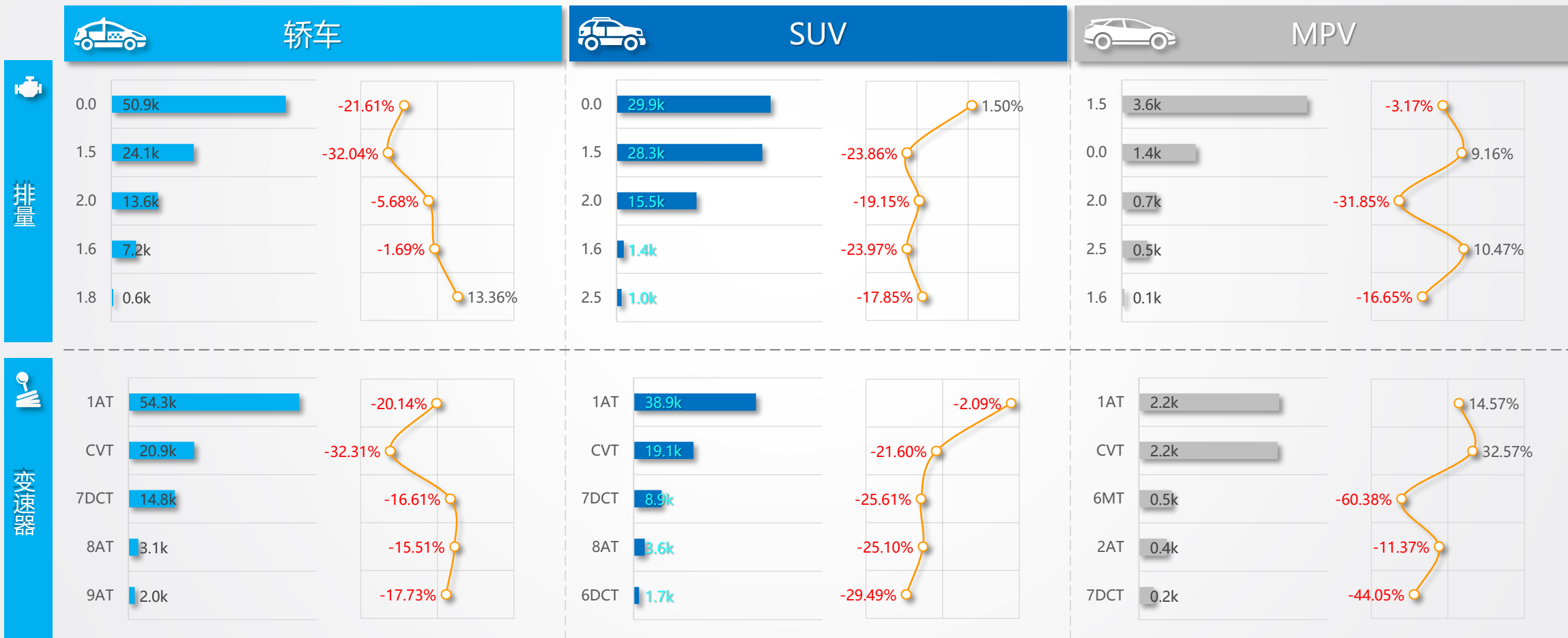
汽油 纯电动
插电式混合动力 油电混合动力



1.6.5-细分市场-动力结构



- ◆ 从排量结构来看，轿车、SUV、MPV 均以 0.0 排量（新能源）销量最高，新能源无排量车型已经牢牢占据动力主流。轿车 0.0 排量同比下滑 21.61%，1.5L 跌幅高达 32.04%，小排量燃油车萎缩明显，1.8L 排量小幅上涨；SUV 仅 0.0 排量微涨 1.5%，其余所有燃油排量全部大幅下滑；MPV 中 2.0L 跌幅最深，0.0、2.5 排量小幅上涨，中大排量燃油 MPV 需求走低。变速箱层面，三类车型 1AT（新能源电控变速箱）销量领跑，轿车、SUV 全系传统变速箱全线下跌，CVT 下滑幅度最为突出；MPV 的 1AT、CVT 保持增长，手动挡、双离合大幅跳水。整体能看出，广西市场新能源车型持续挤压燃油车生存空间，燃油小排量、传统自动挡、双离合车型销量普遍收缩，仅 MPV 的 CVT 与新能源变速箱保持正向增长。轿车燃油小排量衰退最快，SUV 新能源是唯一增长动力，MPV 中大排量燃油车型降温显著，自动无级变速愈发受到 MPV 市场青睐。



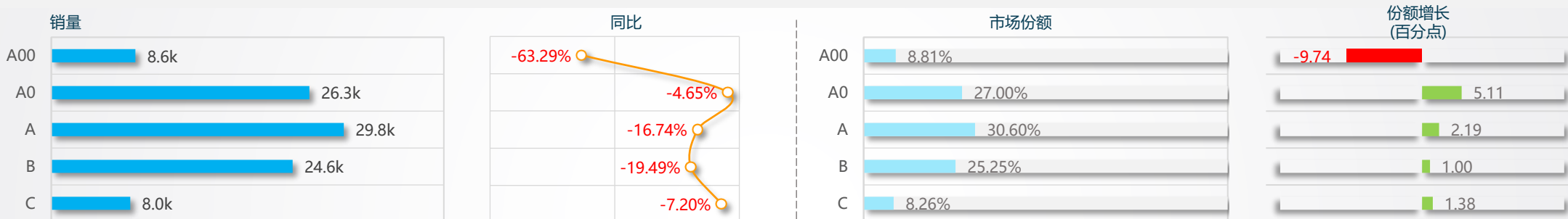


1.6.6-细分市场-车型级别

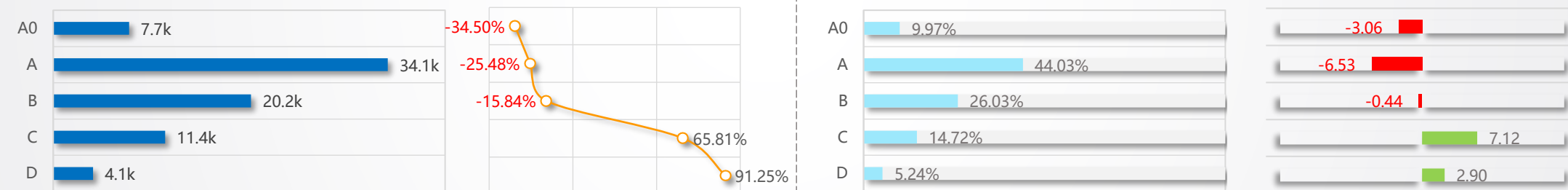


- ◆ 轿车市场里 A 级轿车销量最高，A00 级轿车同比暴跌 63.29%、份额大幅缩水，其余级别轿车均小幅下滑，A0、A、B、C 级份额同步小幅上涨，低端微型轿车需求快速萎缩，主流家用轿车稳定性更强。SUV 市场 A 级体量最大，A0、A、B 级销量全部下滑，C、D 级大幅走高，中大型、大型 SUV 热度明显提升，入门小型 SUV 遇冷，高端 SUV 份额显著扩张。MPV 市场 C 级为主流，C 级销量暴涨 145.15%，微面、D 级、B 级、轻客销量大幅下滑，传统低端商用 MPV 快速衰退，中高端家用 MPV 迎来爆发。整体来看，广西乘用车市场呈现明显升级趋势，入门微型、小型车型普遍销量与份额双降，各级别主流家用车型稳固，中大型高端车型快速放量；轿车升级节奏平缓，SUV 高端化提速最明显，MPV 完成从低端工具车向中高端家用车转型。

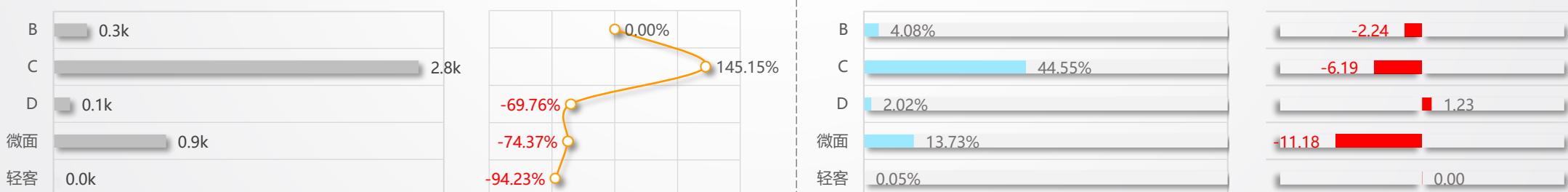
轿车



SUV



MPV





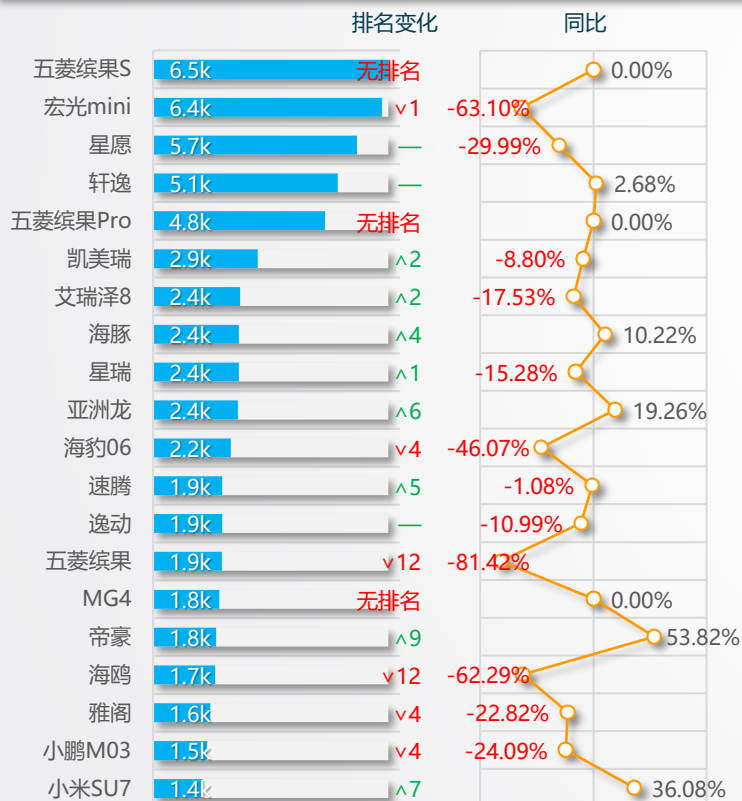
1.6.7-细分市场-TOP20车型



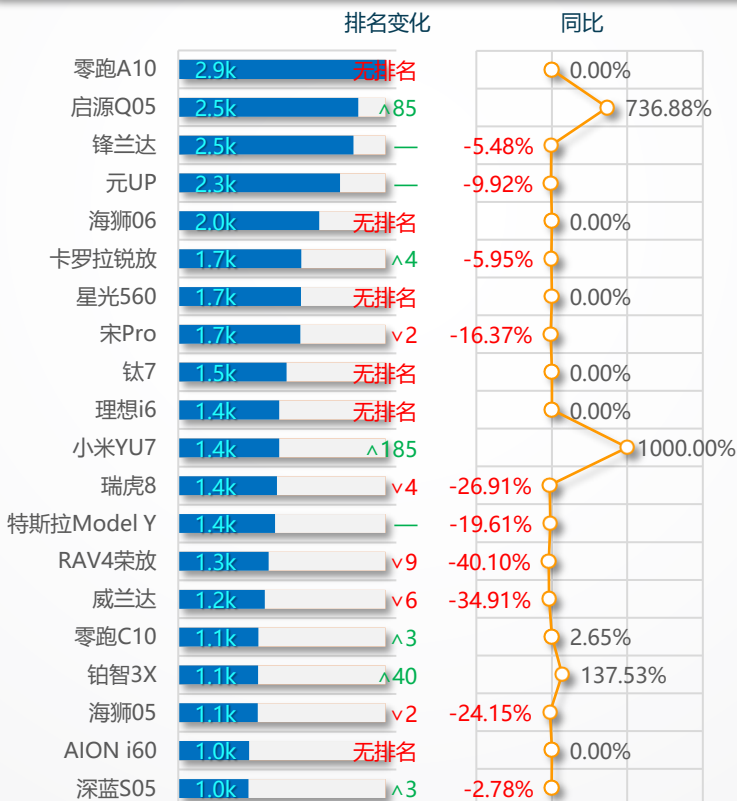
- ◆ 轿车榜单中五菱系微型电动车位居前列，宏光 mini 同比大幅下滑，小米 SU7、海鸥等新能源车型涨幅亮眼，轩逸、凯美瑞等日系燃油轿车走势平稳，海豚、亚洲龙小幅上涨，传统燃油自主轿车普遍下跌，微型代步车热度降温明显。SUV 榜单新能源新车强势入场，小米 YU7 暴涨 1000%、启源 Q05 涨幅极高，理想 i6、零跑 A10 等新晋车型上榜，老牌燃油 SUV 普遍同比下滑，日系传统 SUV 降幅突出，新能源 SUV 快速抢占主流席位。MPV 市场五菱星光 730 登顶，五菱宏光 S 大幅缩水，高山、小鹏 X9 等高端新能源 MPV 涨幅突出，传统燃油 MPV 普遍走弱，高端家用 MPV 份额持续提升。整体来看，广西热门车型迭代加速，新能源新车榜单爬升速度远超燃油车，五菱基础代步车型销量收缩，小米、理想、小鹏等新锐新能源品牌快速崛起，燃油合资车型持续承压，市场消费重心逐步向中高端新能源车型转移。



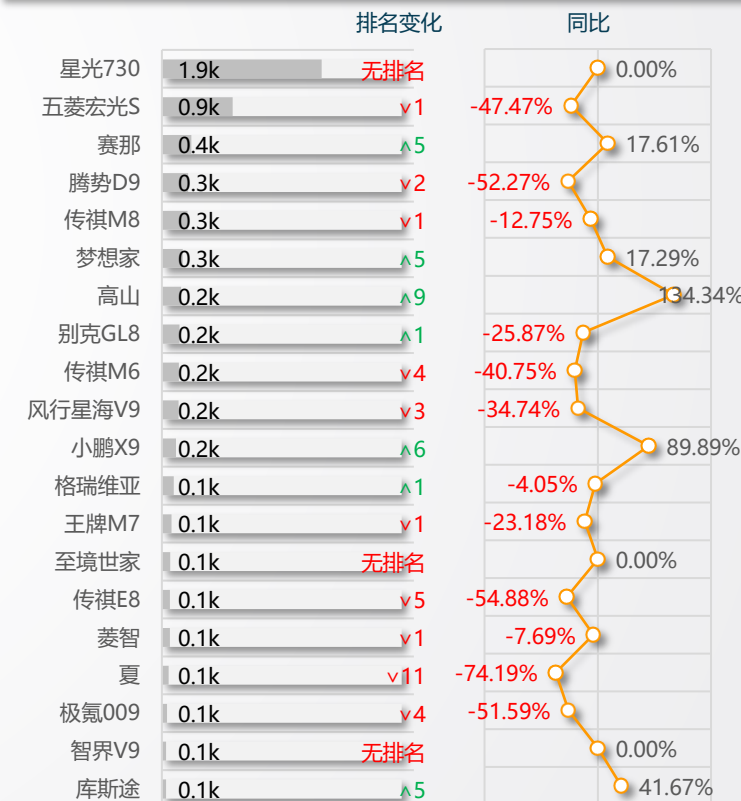
轿车



SUV



MPV



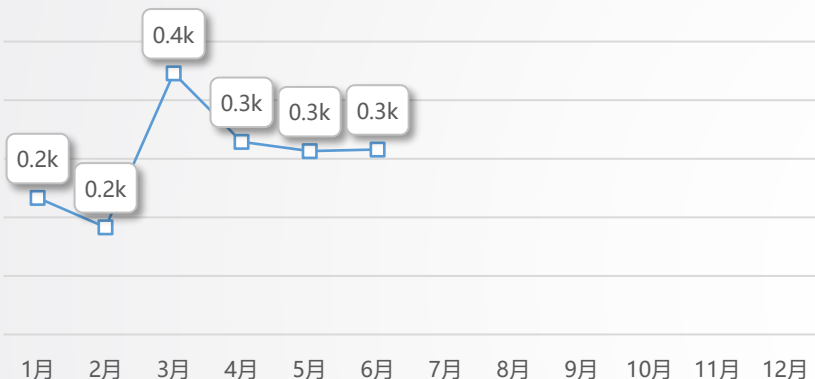


1.6.8-细分市场-交叉型乘用车

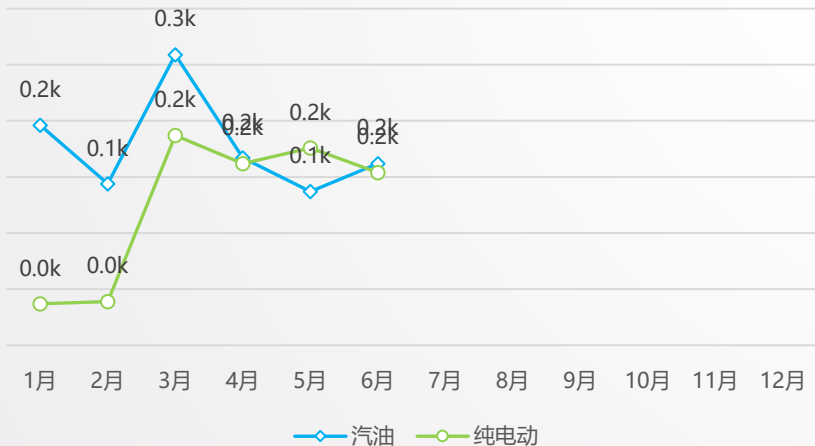


- 交叉型乘用车 1-6 月月度销量起伏明显，3 月冲高至 0.4k，其余月份大多稳定在 0.2k-0.3k 区间，整体走势偏弱。燃料结构上汽油占比 58.52% 依旧是主流，纯电动占比 41.48%，暂无混动、增程等品类，燃油车型仍牢牢占据主导，但新能源渗透率已接近四成。车企端上汽通用五菱以 1.5k 销量一家独大，不过同比下滑 39.57%，长安、奇瑞小幅增长，鑫源、森源呈现下滑态势，市场高度依赖五菱。主力车型全部来自五菱系列，宏光 V、之光、荣光 S 均大幅下跌，仅荣光持平，传统微面产品需求持续收缩。核心热销城市全部出现同比下滑，昆明跌幅最深，成渝、武汉降幅也超过四成，仅苏州小幅回落。综合来看，交叉型乘用车整体市场持续萎缩，主力燃油微面销量走低，五菱龙头优势稳固但增长乏力，纯电动车型稳步放量，一二线与西南城市市场降温尤为明显，品类整体向新能源缓慢转型。

月度销量走势



燃料



车企

&

同比

上汽通用五菱	1.5k	-39.57%
长安汽车	0.2k	19.26%
鑫源汽车	0.1k	-5.26%
奇瑞汽车	0.0k	28.57%
森源电动汽车	0.0k	-33.33%

TOP5城市

&

同比

重庆市	2.9k	-43.08%
成都市	2.7k	-31.44%
苏州市	2.1k	-11.27%
昆明市	2.0k	-54.79%
武汉市	1.7k	-41.01%

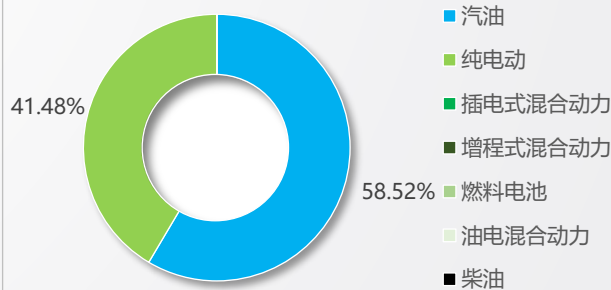
车型

&

同比

五菱宏光V	0.5k	-51.40%
五菱之光	0.4k	-43.17%
五菱荣光S	0.4k	-47.21%
五菱荣光	0.2k	0.00%
睿行M60	0.1k	-4.60%

燃料结构





02

进口乘用车市场分析



2.1-月度销量走势



- 2026 年 1-6 月广西进口乘用车整体行情持续走弱，各月同比全线大幅下滑，市场景气度低迷。月度同比跌幅长期维持在 24% 至 49% 区间，4-5 月跌幅触顶，分别达到 48.74%、49.03%，6 月跌幅小幅收窄至 40.51%，下滑态势稍有缓和。环比走势波动剧烈，2 月环比大跌 48.21%，3 月迎来阶段性回暖环比上涨 39.17%，后续 4-5 月连续环比下滑，6 月环比小幅回升 11.37%，月度需求起伏明显，缺乏稳定增长动力。累计维度来看，1-6 月累计同比跌幅逐月加深，从 1 月 -24.23% 一路扩大至 1-6 月 -37.13%，2026 年累计销量长期低于 2025 年同期水平，二者销量差距持续拉大。结合走势判断，广西进口乘用车受国产高端新能源挤压、消费本土化升级影响，刚需持续萎缩，短期仅存在阶段性小幅回暖，难以扭转全年下行趋势，后续市场大概率维持低迷收缩状态。





2.2-动力总成



- ◆ 广西进口乘用车 1-6 月动力高度集中在燃油中大排量，新能源占比几乎可以忽略。排量维度 2.0L 排量销量 1.2k，占比 74.79%，是绝对主流，仅小幅下滑 2.83%；3.0L 占比 21.96%，同比大幅下滑 39.03%，1.0L、4.0L、纯电 0.0 排量均销量低迷、同步走低，大排量高端燃油车型需求收缩，中小排量进口车基本没有市场。变速箱方面 CVT 占比 38.40%、8AT 占比 28.69%、9AT 占比 21.28% 稳居前三，全部同比下滑，8AT、8DCT 跌幅接近五成，高端 AT 与双离合变速箱降温明显。主流动力搭配里 2.0L CVT 份额 30.24% 排名首位，小幅下滑；其余主流组合普遍大幅下跌，仅 2.0T 9AT 小幅增长。整体来看，当地进口车极度依赖 2.0L+CVT 家用组合，3.0L 及以上豪华大排、高端 AT 变速箱车型销量快速萎缩，进口新能源完全缺位，市场结构单一，叠加整体行情下行，高端进口燃油车衰退速度显著高于入门家用进口车型。



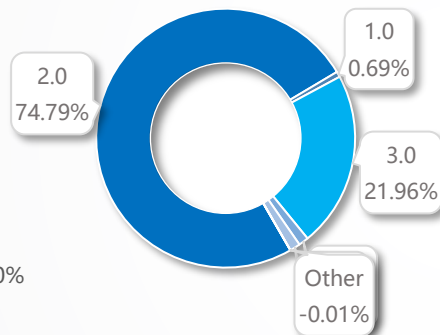
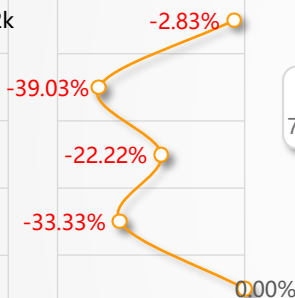
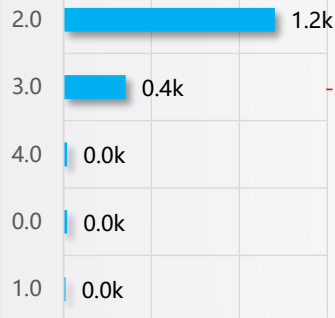
动力结构



排量

TOP5排量

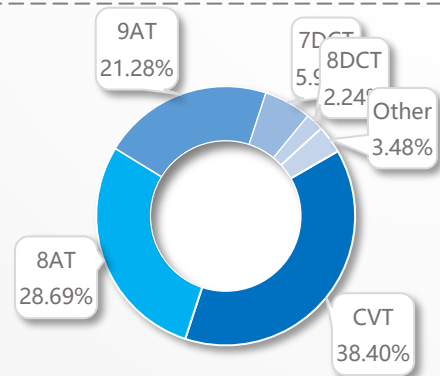
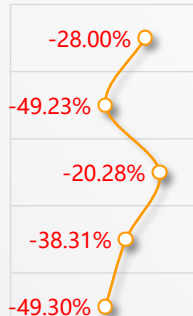
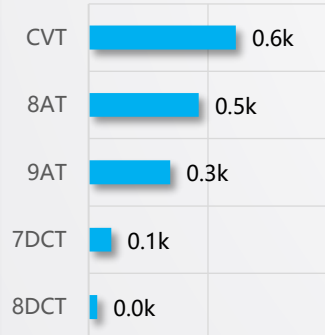
同比



变速器

TOP5变速器

同比



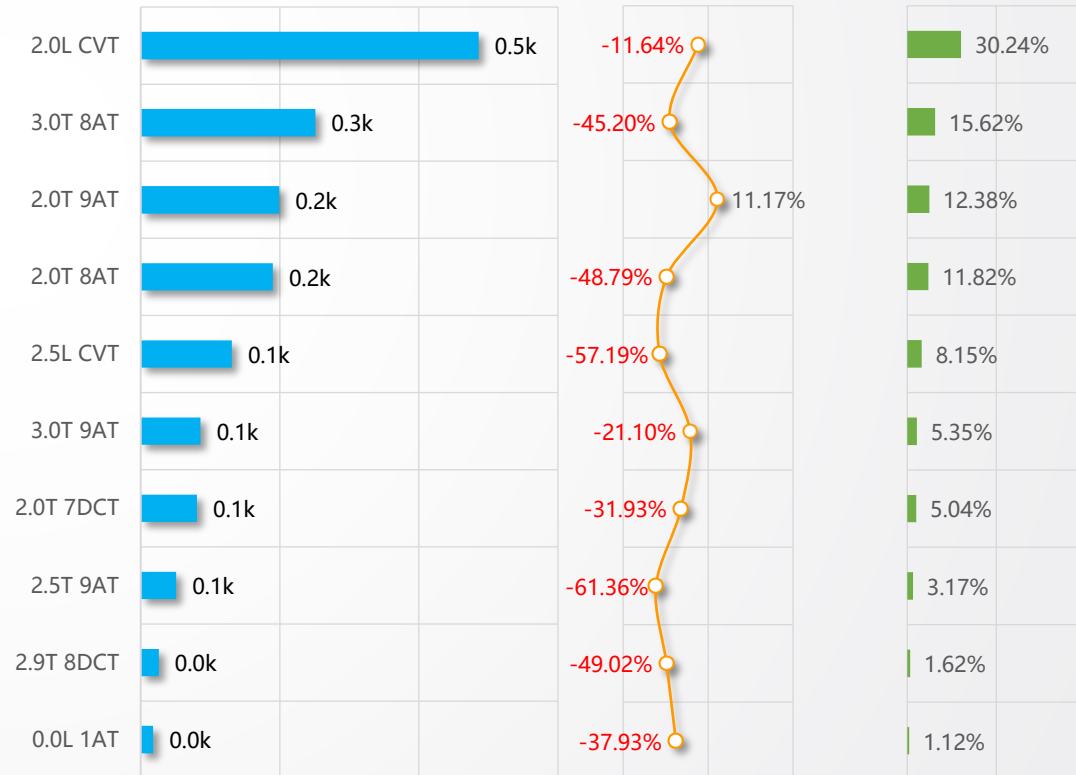
主流搭配



同比



占比

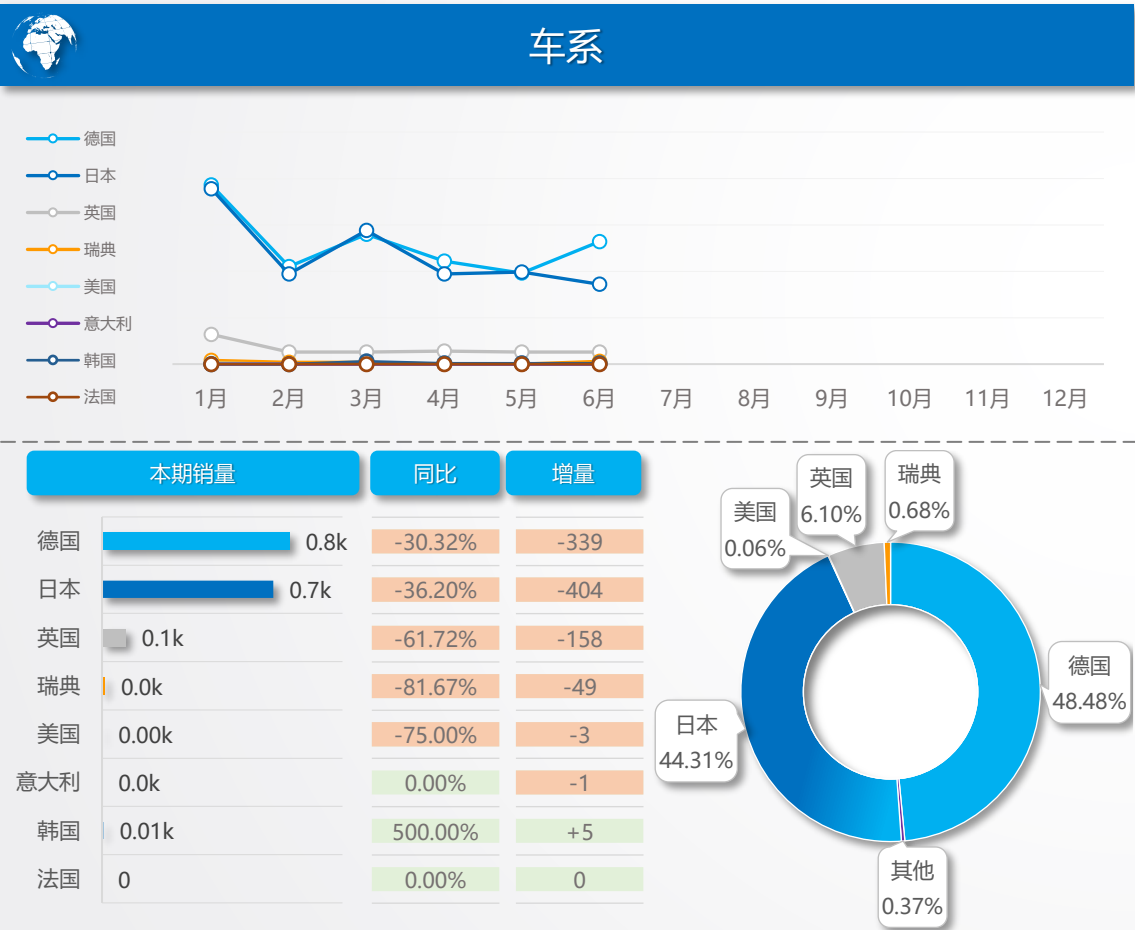




2.3-品牌结构



- ◆ 德系、日系牢牢垄断广西进口车市场，二者合计占比超九成，德系份额 48.48%、日系 44.31%，其余车系体量微弱。德、日、英、美、瑞典主流车系销量全部同比下滑，瑞典、英国跌幅最深，韩系凭借极小基数大幅增长，但难以改变整体下行格局。月度走势上德系始终稳居首位，日系紧随其后，二者波动节奏高度同步，共同主导市场起伏。车企与品牌榜单里，丰田、雷克萨斯、奔驰、宝马稳居头部，仅现代、宾利、MINI、捷尼赛思小幅上涨，其余主流豪华品牌普遍大幅下滑，路虎、沃尔沃、奥迪跌幅尤为突出。雷克萨斯份额小幅提升，在日系中韧性最强，奔驰份额稳步上涨，宝马、丰田份额有所收缩。整体来看，进口豪华品牌集体遇冷，日系雷克萨斯抗跌性最优，德系三强走势分化明显，二线豪华、英伦豪华车型需求快速萎缩，小众品牌小幅回暖却体量不足，市场进一步向雷克萨斯、奔驰等头部品牌集中。



	TOP10车企				TOP10品牌			
	同比	份额&增长			同比	份额&增长		
丰田汽车	0.7k	-35.10%	44.18%	1.38	雷克萨斯	0.7k	-30.68%	42.75% 3.98
戴姆勒	0.4k	-24.57%	21.78%	3.63	奔驰	0.4k	-24.57%	21.78% 3.63
宝马汽车	0.3k	-30.19%	16.12%	1.60	宝马	0.2k	-33.33%	14.19% 0.81
保时捷	0.1k	-26.54%	7.41%	1.07	保时捷	0.1k	-26.54%	7.41% 1.07
路虎汽车	0.1k	-62.70%	5.85%	-4.01	路虎	0.1k	-62.70%	5.85% -4.01
奥迪汽车	0.1k	-57.26%	3.11%	-1.47	奥迪	0.1k	-57.26%	3.11% -1.47
沃尔沃	0.0k	-81.67%	0.68%	-1.66	MINI	0.0k	6.90%	1.93% 0.79
现代汽车	0.0k	500.00%	0.37%	0.33	丰田	0.0k	-77.67%	1.43% -2.60
宾利汽车	0.0k	300.00%	0.25%	0.21	沃尔沃	0.0k	-81.67%	0.68% -1.66
大众汽车	0.00k	-75.00%	0.06%	-0.09	捷尼赛思	0.0k	0.00%	0.37% 0.37



2.4-区域概况



- ◆ 2026 年上半年广西进口乘用车总量 1.6k，全国市场份额 0.81%，位列全国第 24 名，较去年名次小幅上升 1 位，整体体量依旧处于国内下游梯队，和广东、江苏、浙江等沿海发达省份差距悬殊。全国范围内沿海省份进口车消费遥遥领先，广西依托区位优势排名小幅回暖，但整体购买力偏弱。广西内部城市层面，南宁以 1.3k 销量稳居省内首位，是进口车核心消费城市，不过同比下滑 32.48%；柳州、桂林销量均仅 0.1k，跌幅分别达到 63.47%、39.44%。区内绝大多数城市进口车销量走低，梧州跌幅高达 93.32%，钦州、防城港跌幅接近五成，仅贺州同比翻倍，但基数极低，无法扭转整体颓势。整体来看，广西进口车市场位次小幅提升但规模增长乏力，省会南宁独撑省内市场，各地市普遍需求萎缩，区域消费高度集中，经济与高端购车需求不足，后续很难快速扩大市场份额。

广东	38.8k
江苏	21.7k
浙江	20.9k
上海	11.8k
山东	10.7k
北京	10.2k
天津	9.5k
四川	8.9k
福建	6.5k
辽宁	6.4k
河北	6.2k
湖南	4.9k
河南	4.6k
湖北	4.2k
安徽	4.2k
陕西	3.4k
云南	3.3k
重庆	2.9k
江西	2.9k
吉林	2.4k
黑龙江	2.2k
山西	1.7k
内蒙古	1.6k
广西	1.6k
新疆	1.4k
海南	1.1k
西藏	1.0k
贵州	1.0k
甘肃	0.8k
宁夏	0.5k
青海	0.4k



本期排名

» 第24位

排名较上年变化

■ 上升1位



城市

南宁市	1.3k
柳州市	0.1k
桂林市	0.1k
玉林市	0.0k
北海市	0.0k
贺州市	0.0k
百色市	0.0k
钦州市	0.0k
防城港市	0.0k
梧州市	0.0k

同比

-32.48%	
-63.47%	
-39.44%	
-29.73%	
-42.30%	
	100.05%
-19.97%	
-49.98%	
-49.93%	
-93.32%	



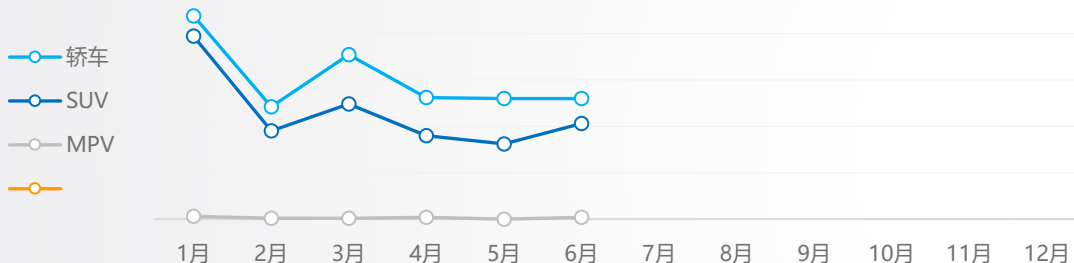
2.5- 进口乘用车销售结构



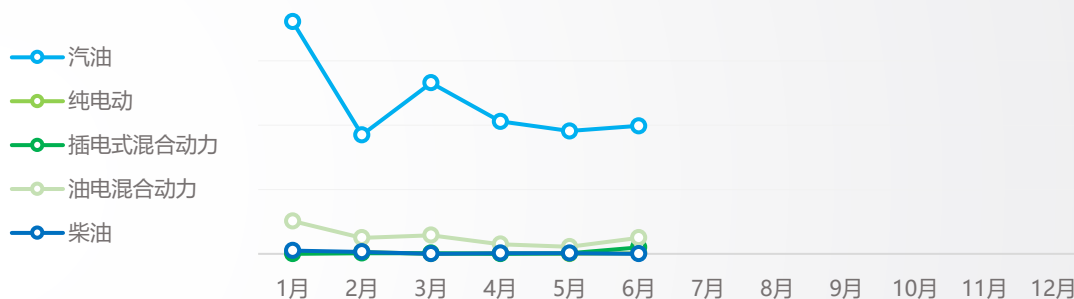
- ◆ 车型结构上，轿车占比 56.50%、SUV 占比 42.94%，二者瓜分绝大部分进口车市场，MPV 仅占 0.56%，市场占比极低。上半年轿车销量 0.9k，同比下滑 30.53%，走势相对平稳；SUV 销量 0.7k，同比大跌 43.12%，下滑幅度明显高于轿车；MPV 销量萎缩最为严重，同比降幅 75%，月度销量持续低迷。月度走势来看，轿车一直处于销量首位，SUV 波动更大，MPV 长期保持低位，消费者更偏爱进口轿车。燃料结构方面，汽油车型占比 87.62%，依旧是绝对主流，销量 1.4k，同比下滑 34.84%。油电混动占比 9.71%，同比下滑 52.87%；纯电动、插电混、柴油车型体量很小，且全部同比下跌，新能源整体份额不足一成，进口新能源在广西市场遇冷。结合整体行情，进口燃油轿车抗跌性最强，SUV、MPV 以及各类新能源进口车型均大幅缩水，当地进口车市场高度依赖传统燃油轿车，新能源转型进度十分缓慢。



车型大类



燃料结构

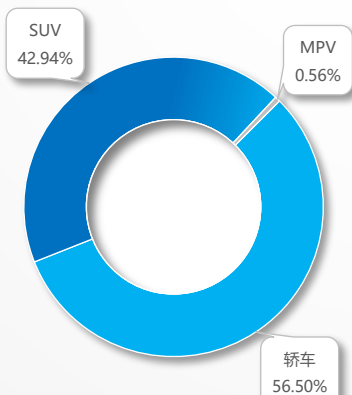


本期销量

同比

增量

轿车	0.9k	-30.53%	-399
SUV	0.7k	-43.12%	-523
MPV	0.0k	-75.00%	-27

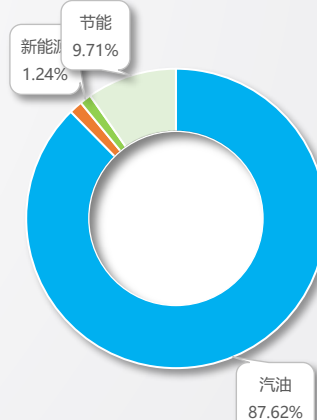


本期销量

同比

增量

汽油	1.4k	-34.84%	-753
纯电动	0.0k	-76.67%	-23
插电式混合动力	0.01k	-18.75%	-3
油电混合动力	0.2k	-52.87%	-175
柴油	0.01k	-44.44%	-8





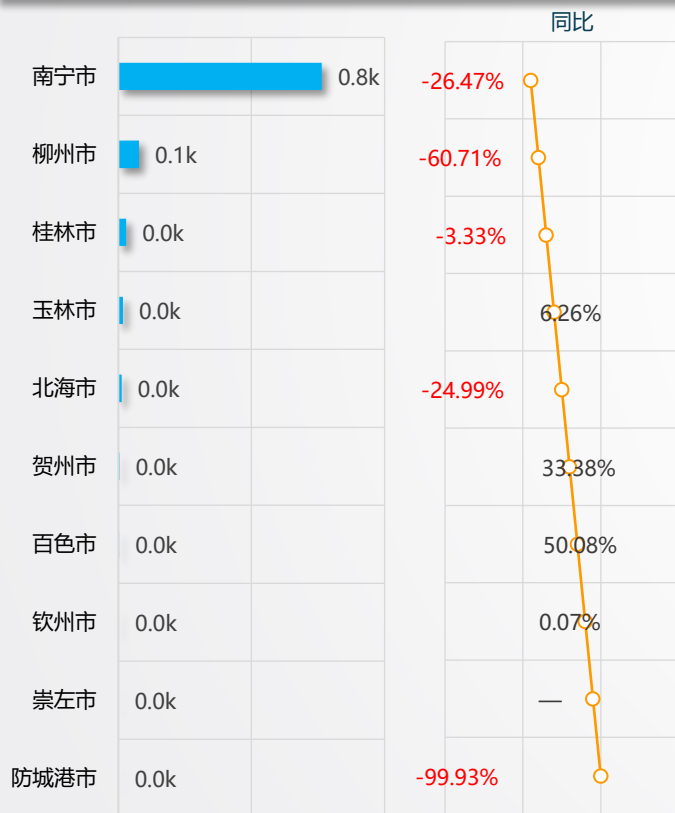
2.5.1-细分市场-销量分布



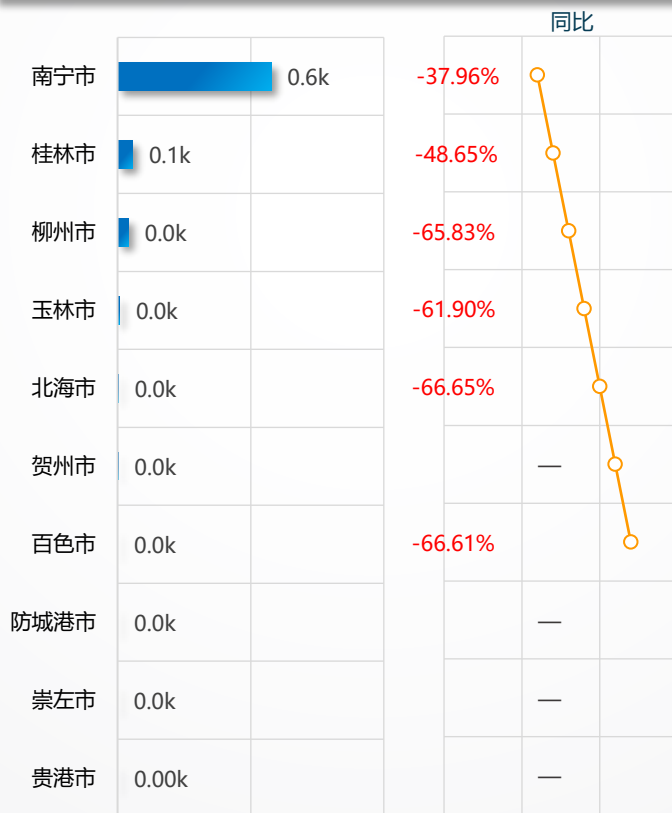
- ◆ 广西进口乘用车三类车型均高度集中于南宁市，各地市普遍销量萎缩，市场区域分化十分突出。轿车（含跑车）板块南宁销量 0.8k，同比下滑 26.47%，是省内轿车核心市场；柳州仅有 0.1k，同比大跌 60.71%，防城港近乎清零，仅贺州、百色等小众城市小幅回暖，但基数极低，无法对冲整体下滑。SUV 板块南宁销量 0.6k，同比下滑 37.96%，桂林以 0.1k 位居第二，其余地市跌幅普遍超六成，柳州、北海、百色等城市下滑严重，SUV 整体下行幅度明显大于轿车。MPV 整体体量极小，仅南宁保有 0.01k 销量，同比暴跌 76.92%，北海、桂林跌幅接近百分百，绝大多数地市 MPV 进口销量归零。整体来看，南宁独自支撑全省进口车消费，轿车抗跌性最强，SUV 跌幅更深，MPV 基本丧失市场活力，非首府城市高端进口车需求持续走弱，区域集中化趋势进一步加剧。



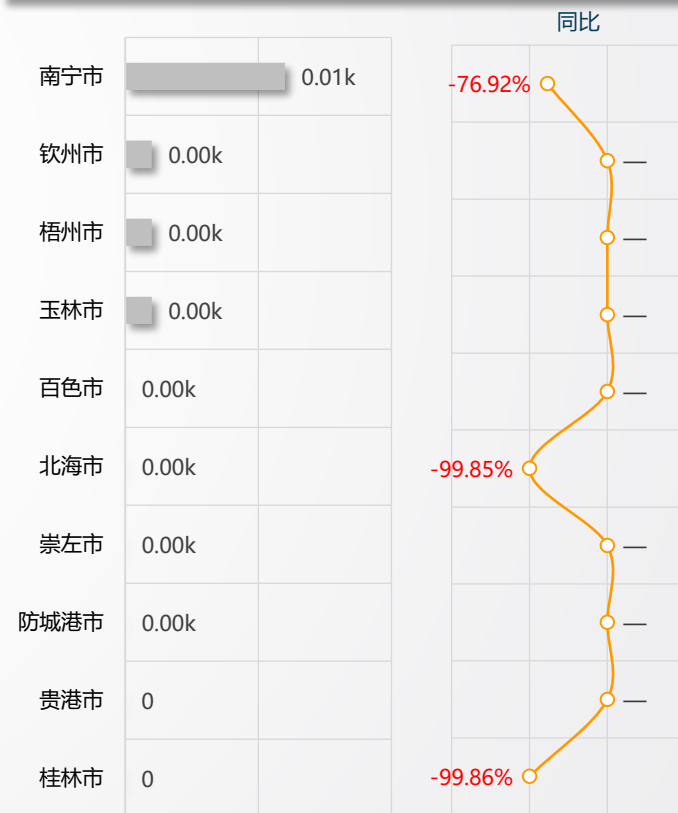
轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.2-细分市场-主流车企&车系分布



- ◆ 轿车细分市场由日系丰田与德系宝马、戴姆勒主导，丰田占比 57.05% 稳居首位，同比下滑 27.14%，是进口轿车核心来源；宝马、戴姆勒依次位列第二、三位，跌幅分别为 26.55%、43.39%，主流豪华车企普遍降温，仅现代、宾利等小众品牌持平或小幅增长，但体量微乎其微。车系维度日系轿车销量最高，德系紧随其后，其余车系份额极低且大多明显下滑。SUV 领域德系戴姆勒以 35.22% 占比领跑，日系丰田占比 26.52%，路虎、保时捷紧随其后，整体跌幅普遍偏高，沃尔沃、宾利下滑幅度尤为突出，仅宾利重工基数翻倍增长。SUV 以德、日双车系为主，英伦豪华品牌萎缩严重。MPV 市场几乎被丰田独家垄断，同比大跌 75%，其余主流车企暂无销量，品类发展极度单一。整体来看，三类车型均高度依赖日系、德系，豪华品牌全线走弱，小众品牌回暖难以拉动大盘，轿车抗跌性优于 SUV，MPV 市场基本停滞，进口车品类结构固化严重。



轿车(含跑车)

	占比	同比
丰田汽车	0.52k	57.05%
宝马汽车	0.20k	22.25%
戴姆勒	0.11k	11.78%
保时捷	0.04k	4.85%
奥迪汽车	0.03k	2.86%
现代汽车	0.01k	0.66%
宾利汽车	0.00k	0.22%
富士重工	0.00k	0.11%
沃尔沃	0.00k	0.11%
马自达汽...	0.00k	0.11%



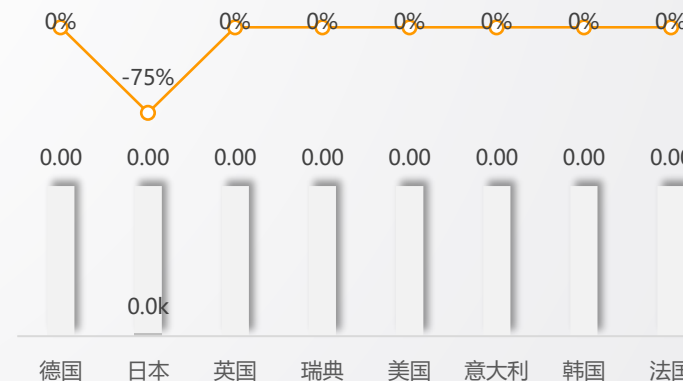
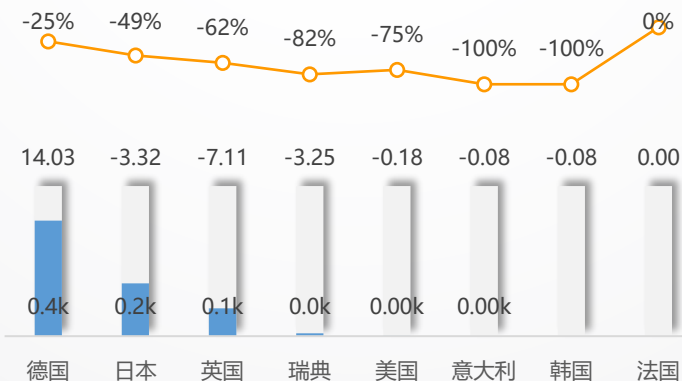
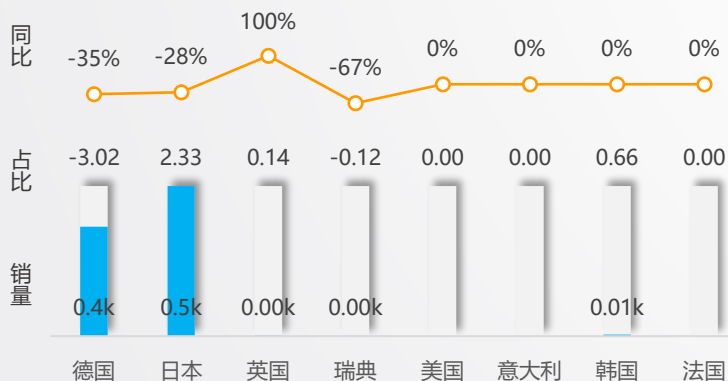
SUV

	占比	同比
戴姆勒	0.24k	35.22%
丰田汽车	0.18k	26.52%
路虎汽车	0.09k	13.62%
保时捷	0.08k	10.87%
宝马汽车	0.06k	8.26%
奥迪汽车	0.02k	3.48%
沃尔沃	0.01k	1.45%
宾利汽车	0.00k	0.29%
大众汽车	0.00k	0.14%
福特汽车	0.00k	0.14%



MPV

	占比	同比
丰田汽车	100.01%	-75.00%
大众汽车	0	0.00%
戴姆勒	0	0.00%
通用汽车	0	0.00%





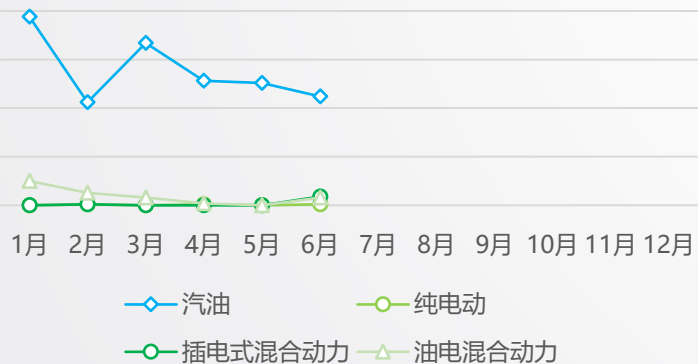
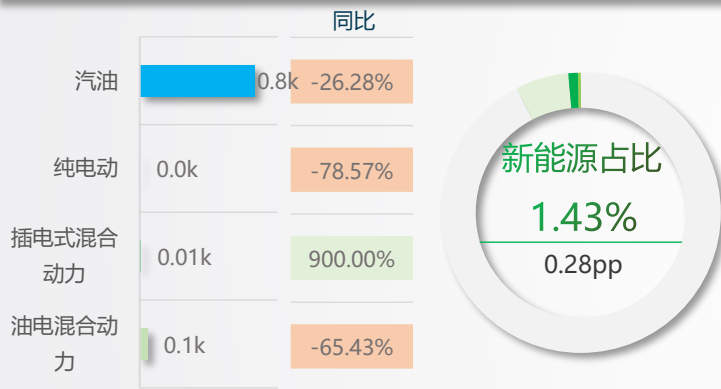
2.5.3-细分市场-燃料结构



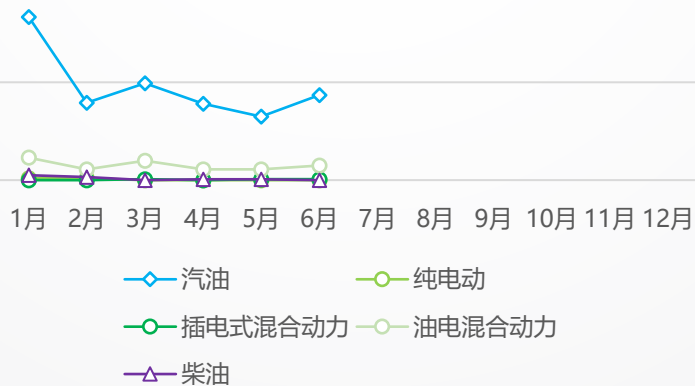
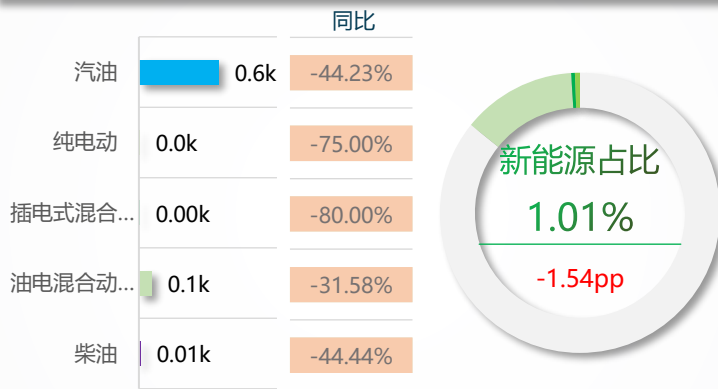
- ◆ 三类进口车型均以汽油为绝对主力，新能源渗透率整体极低，传统燃油车牢牢把控市场。轿车板块汽油车型销量 0.8k，同比下滑 26.28%；新能源占比 1.43%，小幅提升 0.28 个百分点，仅插混实现大幅增长，纯电、油混跌幅分别达到 78.57%、65.43%，月度汽油销量波动平缓，新能源体量长期微弱。SUV 汽油车型同比大跌 44.23%，跌幅显著高于轿车，新能源占比 1.01%，环比下降 1.54 个百分点，纯电、插混大幅缩水，仅油混、柴油维持少量份额，SUV 新能源降温趋势明显。MPV 无汽油与纯电、插混销量，仅有微量油混车型且同比下滑 75%，新能源占比归零，品类基本停滞。整体来看，进口轿车新能源渗透小幅回暖，SUV 新能源份额收缩，MPV 完全无新能源进口落地，汽油进口 SUV 衰退最快。广西进口车新能源转型进度迟缓，消费者依旧偏好进口燃油车型，短期很难改变燃油独大的格局。



轿车(含跑车)



SUV



MPV





2.5.4-细分市场-动力结构



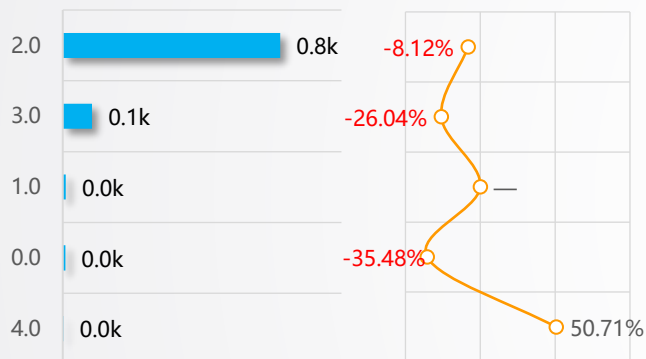
- ◆ 排量维度上，2.0L 排量是轿车与 SUV 的绝对主流，轿车 2.0L 销量 0.8k，降幅仅 8.12%，抗跌性最强，3.0L、4.0L 大排量车型下滑明显，大排量豪车需求持续收缩；SUV 2.0L 销量 0.4k 小幅上涨，其余中大排量均大幅下滑，整体高端排量萎缩速度快于轿车；MPV 仅有少量 2.0L 车型，其余排量基本无销量，品类选择极度单一。变速箱结构方面，轿车以 CVT 为主导，AT、双离合依次递减，各类变速箱全部同比下滑，双离合跌幅最深；SUV 偏爱 AT 变速箱，8AT、9AT 占据主流份额，6AT、8AT 跌幅接近六成，下滑幅度远超轿车；MPV 仅少量 CVT 车型，跌幅高达 80.59%，其余变速箱车型近乎绝迹。整体来看，广西进口车消费集中在 2.0L 中等排量，大排量豪车遇冷，AT、CVT 变速箱牢牢占据主流，双离合车型认可度持续走低，SUV 动力与变速箱的衰退幅度整体高于轿车，MPV 动力结构最为单薄。



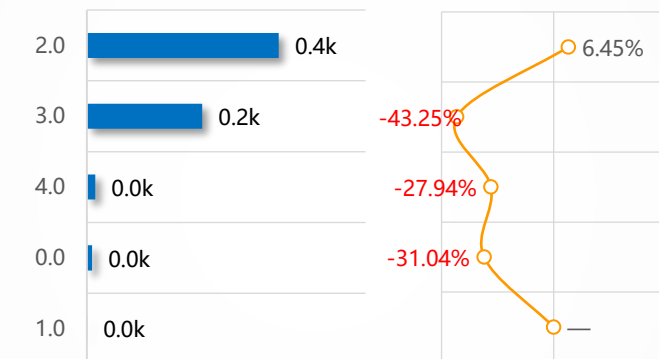
轿车(含跑车)



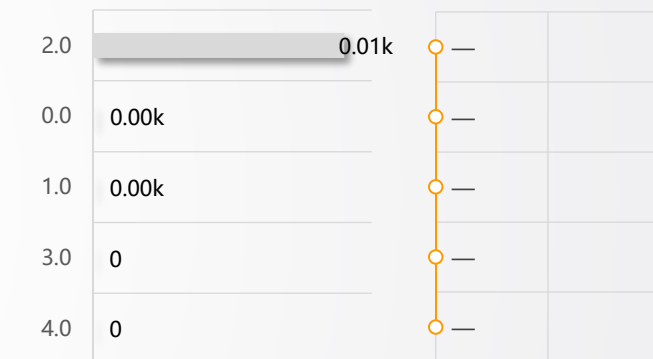
排量



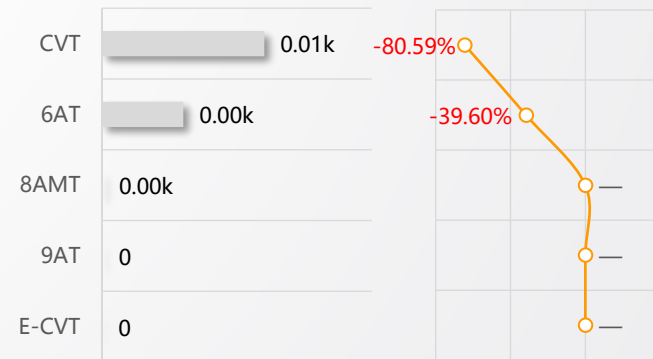
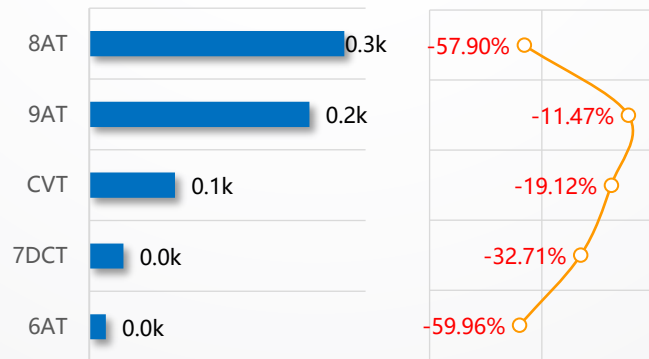
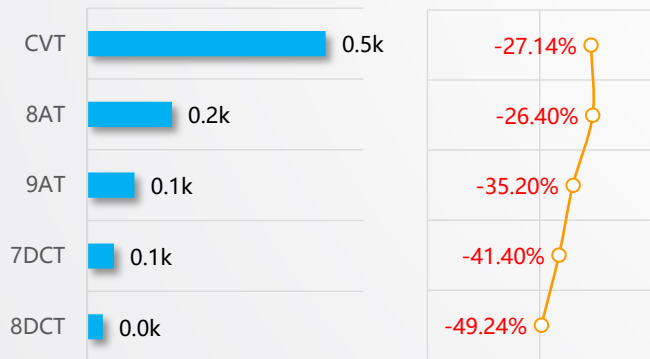
SUV



MPV



变速器





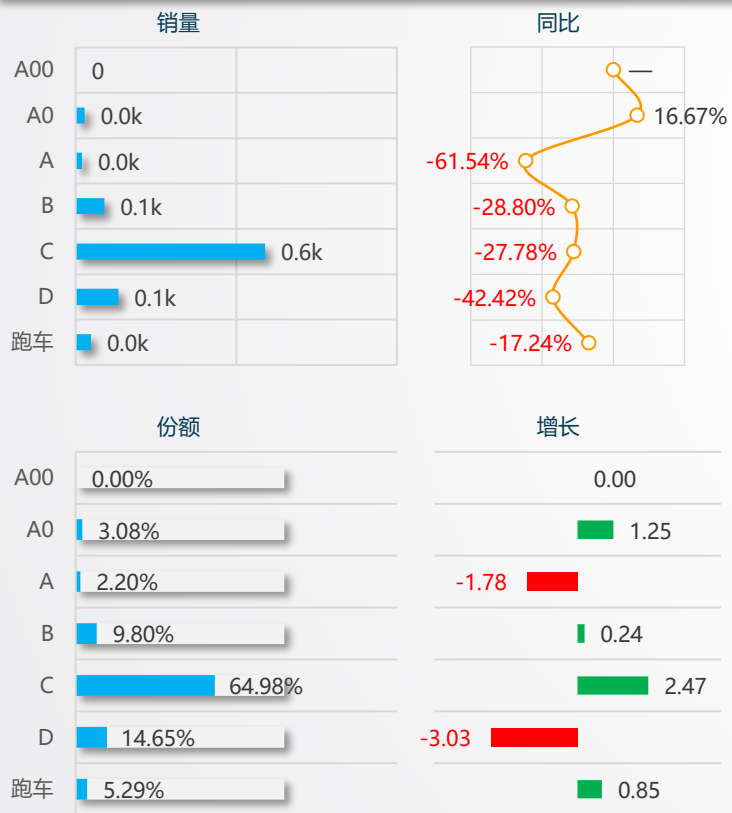
2.5.5-细分市场-车型级别



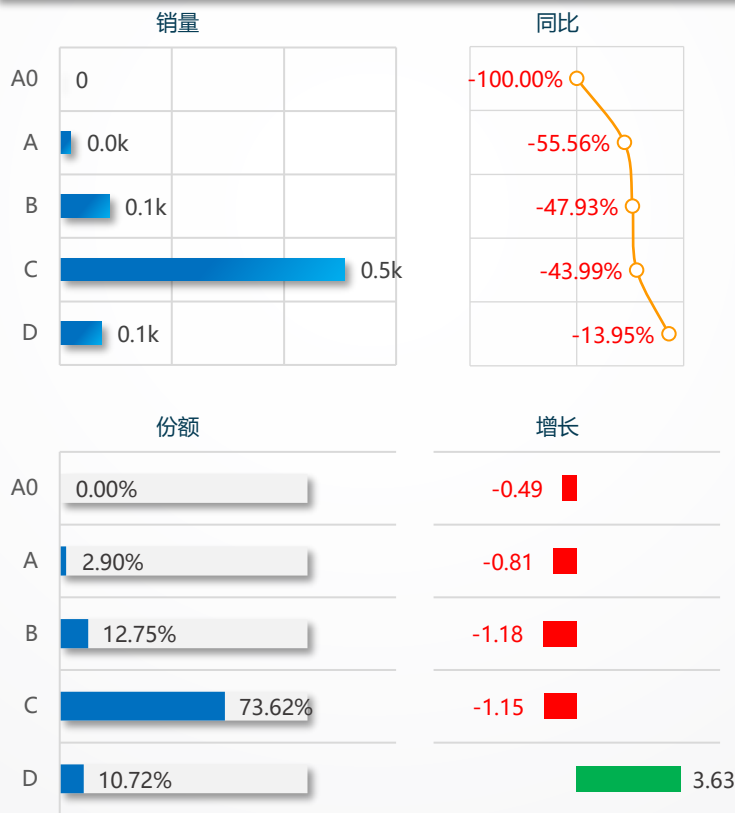
- ◆ 轿车、SUV 均以 C 级中大型为绝对主力，MPV 仅 C 级车型存在销量，各级别进口车型普遍同比下滑，仅少数高端细分市场小幅走强。轿车市场 C 级车销量 0.6k，份额 64.98%，小幅增长 2.47 个百分点，是轿车最核心品类；A、D 级份额收缩明显，D 级豪华轿车跌幅达 42.42%，B 级、跑车小幅回暖，入门 A0、A 级别销量低迷、降幅偏大，低端进口轿车基本失去市场。SUV 领域 C 级车份额 73.62%，销量 0.5k，跌幅 43.99%，主流大盘下滑明显；D 级大型 SUV 份额上涨 3.63 个百分点，抗跌性最优，A、B 级入门与紧凑型 SUV 大幅缩水，A0 级彻底清零。MPV 市场仅有 C 级车型，同比暴跌 75%，其余级别无销量，品类结构高度单一。整体来看，广西进口车消费高度集中在中大型 C 级车，入门低端进口车型持续萎缩，大型高端 SUV 韧性更强，豪华 D 级轿车需求降温，MPV 整体市场快速萎缩，消费向中高端车型收拢。



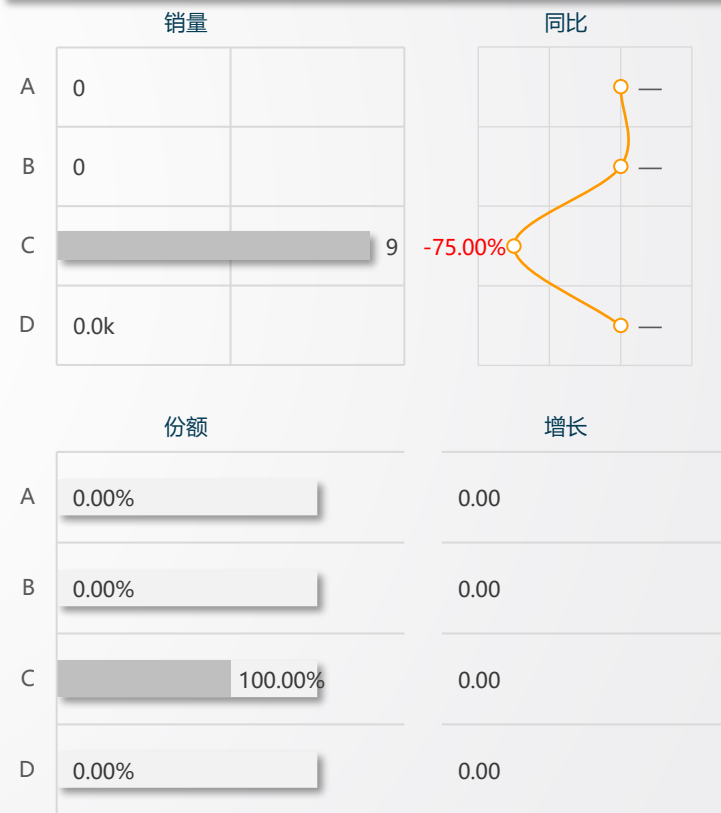
轿车



SUV



MPV





2.5.6-细分市场-TOP20车型



- ◆ 轿车榜单里雷克萨斯 ES 以 517 辆断层领跑，是当地最畅销进口轿车，不过同比下滑 26.56%。宝马、奔驰中大型轿车占据榜单大量席位，多数主流豪华轿车销量下滑；保时捷 718、宝马 M3、宝马 M4 等性能车涨幅极高，小众性能车型需求回暖，奔驰 E 级、MINI 小幅增长，迈巴赫 S 级大幅缩水，高端旗舰轿车遇冷。SUV 板块奔驰 GLE 销量领先，雷克萨斯 RX 紧随其后，德系、日系豪华 SUV 构成主力。整体多数车型同比走低，路虎全系下滑幅度偏大；宝马 X7、迈巴赫 GLS、奔驰 GLE AMG 实现正向增长，高端豪华 SUV 韧性更强，卫士、沃尔沃 XC90 跌幅惨重。MPV 品类整体体量极小，埃尔法仅 6 台，大幅下滑 80.65%，雷克萨斯 LM 销量 3 台，其余热门进口 MPV 暂无销量。整体来看，广西进口车消费集中在雷克萨斯、宝马、奔驰日系德系主流家用豪华车型，常规家用进口车普遍降温，性能车、顶级豪华 SUV 逆势走高，MPV 市场极度萎缩。



TOP20轿车

车型	销量	同比	排名升降
雷克萨斯ES	517	-26.56%	—
宝马4系	64	-32.63%	—
宝马7系	43	-21.82%	—
宝马5系	34	-29.17%	^2
奔驰S级	31	-39.22%	—
Panamera	27	-47.06%	v1
奔驰CLE	26	-21.21%	^1
MINI	24	9.09%	^3
奔驰E级	23	4.55%	^2
奔驰-迈巴赫S级	19	-59.57%	v3
宝马2系	16	-20.00%	^1
保时捷718	13	62.50%	^5
奥迪A5	10	-41.18%	^1
奥迪A8	8	-52.94%	—
捷尼赛思G80	6	0.00%	无排名
宝马M3	5	400.00%	^26
奥迪A6	4	-33.33%	^3
MINI JCW	4	100.00%	^16
宝马i7	4	-20.00%	^3
宝马M4	4	300.00%	^22



TOP20 SUV

车型	销量	同比	排名升降
奔驰GLE级	150	-13.79%	—
雷克萨斯RX	118	-29.76%	—
揽胜	51	-47.96%	—
卡宴Cayenne	50	-27.54%	^2
雷克萨斯NX	33	-60.71%	—
Macan	25	-7.41%	^7
宝马X7	24	4.35%	^8
奔驰GLS级	24	-40.00%	^3
奥迪Q7	23	-57.41%	v1
奔驰GLC级 Coupe	19	-5.00%	^6
卫士	19	-77.65%	v7
奔驰-迈巴赫GLS级	17	88.89%	^10
宝马X2	15	-51.61%	v1
揽胜 SPORT	13	-72.34%	v5
宝马X6	11	-26.67%	^4
奔驰GLE级AMG	10	66.67%	^11
沃尔沃XC90	10	-82.46%	v10
普拉多	9	-62.50%	v4
雷克萨斯GX	8	-57.89%	v2
雷克萨斯LX	7	-12.50%	^3



MPV

车型	销量	同比	排名升降
埃尔法	6	-80.65%	—
雷克萨斯LM	3	-40.00%	—
大众ID.Buzz	0	0.00%	^5
奔驰V级	0	0.00%	^4
格瑞维亚	0	0.00%	^3
萨尔法	0	0.00%	^2
赛那	0	0.00%	^1
雪佛兰Express	0	0.00%	—



03

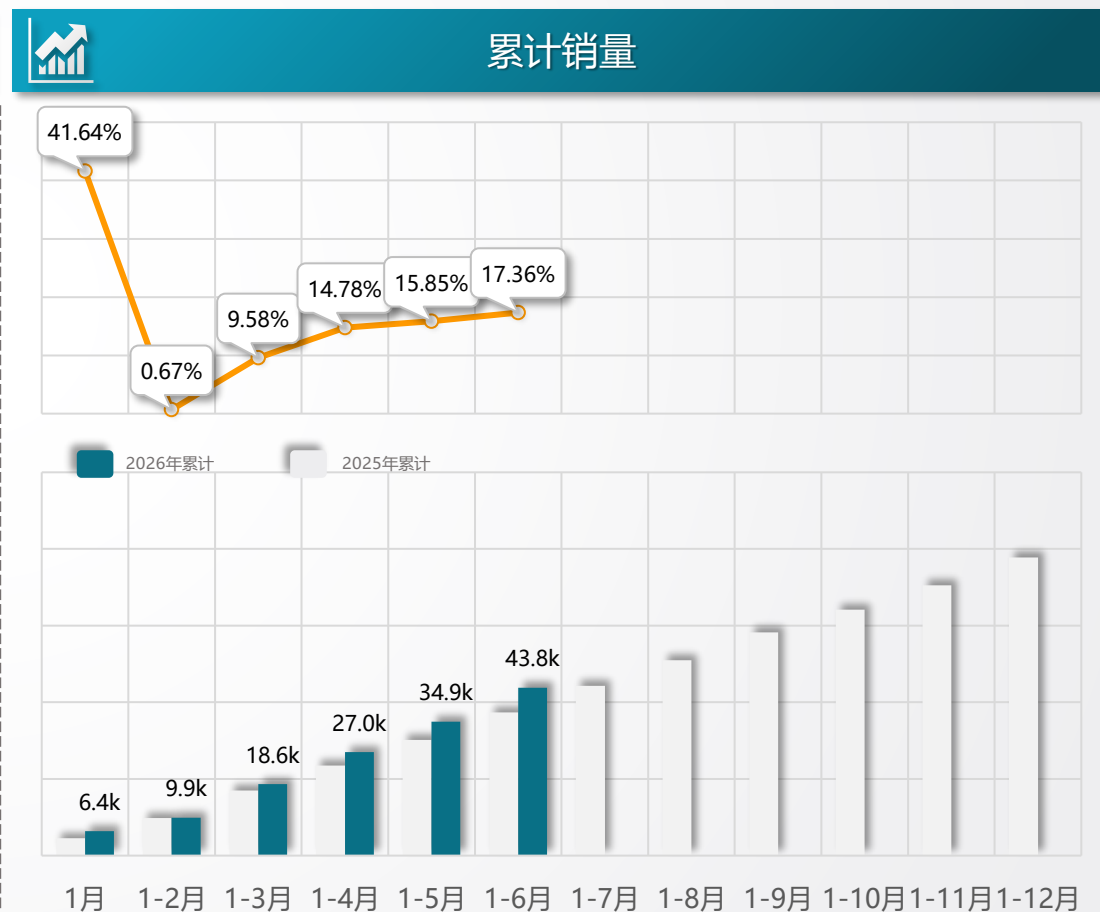
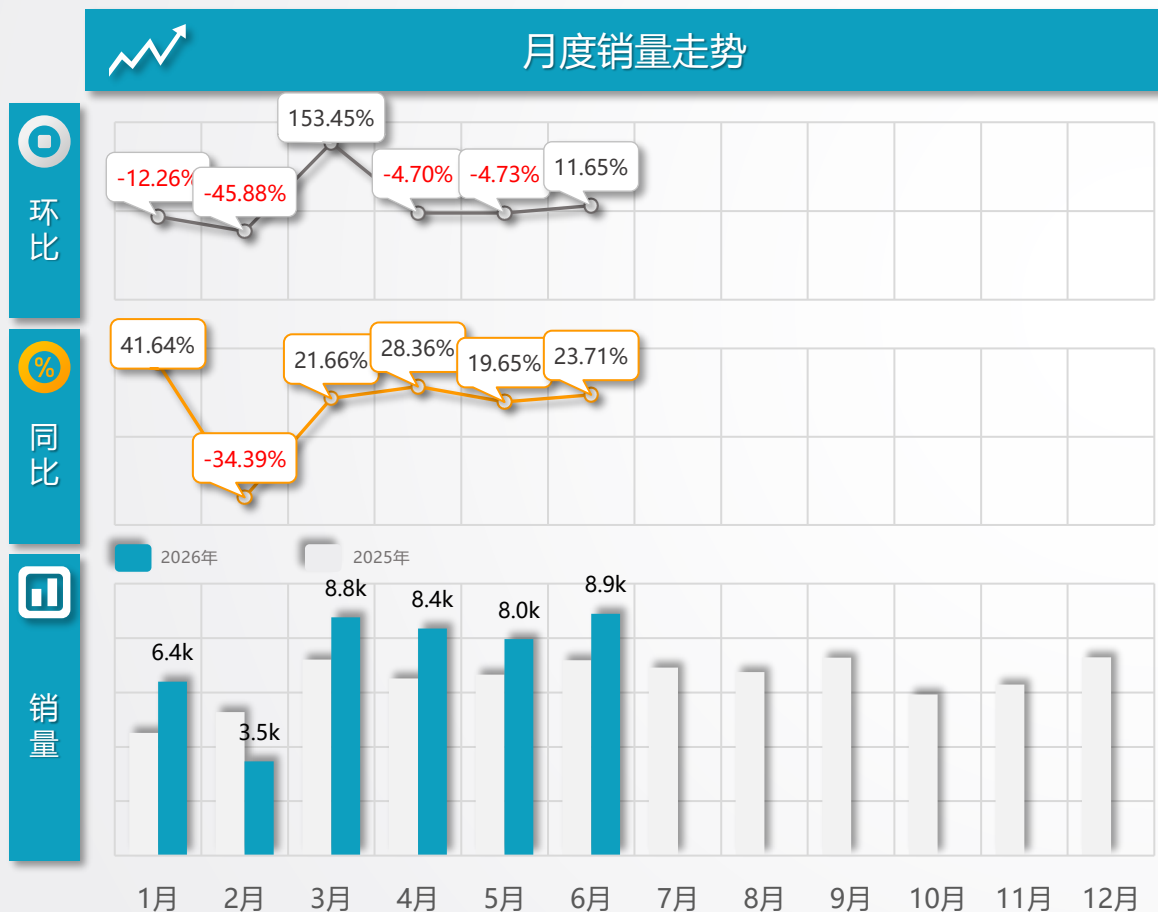
商用车市场分析



3.1-月度销量走势



- ◆ 2026 年 1-6 月广西商用车月度销量呈现先探底、持续回暖的走势，2 月受春节影响销量跌至 3.5k，环比大幅下滑 45.88%，同比回落 34.39%，是上半年销量低谷；3 月市场快速反弹，环比暴涨 153.45%，后续 4 至 6 月环比小幅震荡，小幅涨跌交替，6 月销量来到 8.9k，创下上半年月度峰值。同比层面，除 2 月下跌外，1 月、3-6 月均保持同比正增长，增速稳定在 20%~42% 区间，行业景气度稳步抬升。累计销量方面，1 月开局同比增长 41.64%，1-2 月增速大幅回落至 0.67%，随着后续月度销量回暖，累计同比持续走高，1-6 月累计销量 43.8k，同比增速攀升至 17.36%。整体来看，广西商用车市场年初短期承压，春节后需求持续释放，月度销量震荡上行，累计增速稳步修复，上半年整体市场稳中向好，后续月度增长动力依旧充足。





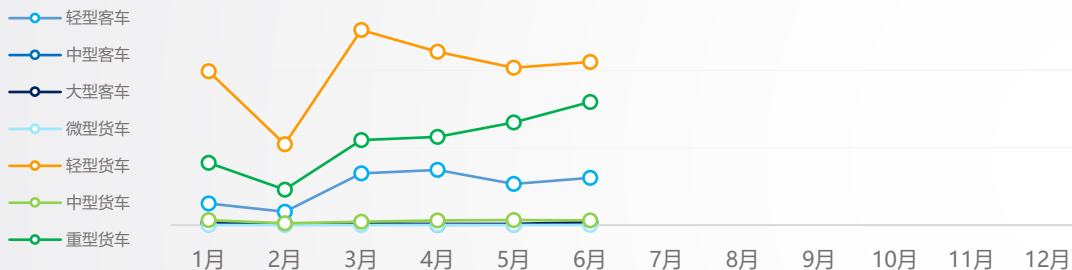
3.2-车型结构



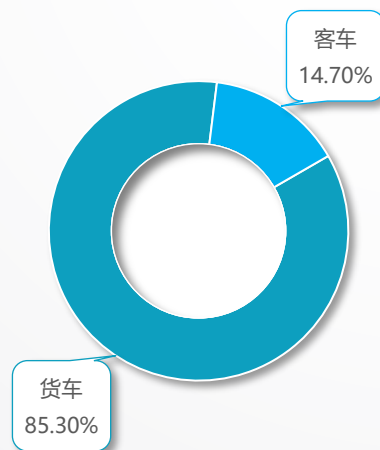
- ◆ 广西 2026 年上半年商用车货车占比 85.30%，是市场绝对主力，客车仅占 14.70%。细分车型上，轻型货车销量 23.9k，占比 54.51%，体量最大，同比小幅下滑 1.33%；重型货车销量 12.8k，同比大涨 65.32%，增长势头最为强劲；轻型客车销量 5.9k，同比提升 40.24%，拉动客车板块增长，中大型客车、微型货车销量萎缩明显。月度走势来看，重卡、中卡销量逐月稳步走高，轻卡波动平缓，客车整体呈现先降后升态势。燃料结构方面，柴油与纯电动平分市场核心份额，柴油销量 17.0k 占比 38.82%，小幅上涨；纯电动 16.7k 占比 38.11%，同比暴涨 65.72%，新能源渗透快速提升；汽油车型同比下滑 14.21%，传统燃油需求收缩，CNG 车型增速亮眼但体量偏小，混动、燃料电池暂无规模化销量。整体来看，市场需求集中在轻卡、重卡，重卡与新能源电动车成为增长核心，传统汽油客车、微型货车持续走弱，商用车电动化转型节奏明显加快。



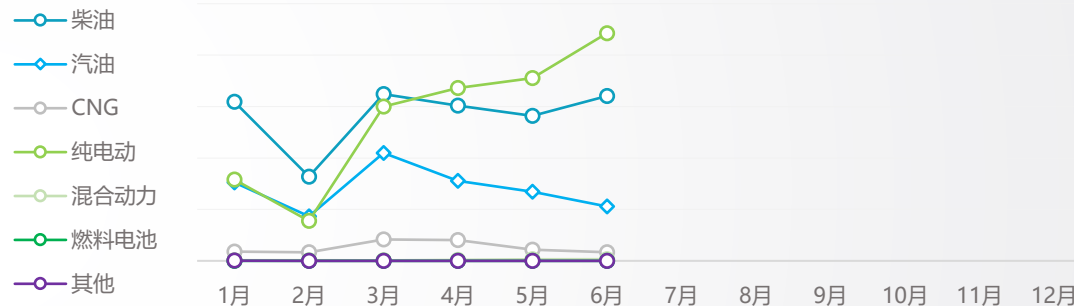
车型类别



	本期销量	同比	占比
轻型客车	5.9k	40.24%	13.58%
中型客车	0.2k	-23.77%	0.56%
大型客车	0.2k	-10.18%	0.56%
微型货车	0.01k	-47.62%	0.03%
轻型货车	23.9k	-1.33%	54.51%
中型货车	0.6k	27.36%	1.44%
重型货车	12.8k	65.32%	29.32%



燃料结构



	本期销量	同比	占比
柴油	17.0k	3.31%	38.82%
汽油	8.4k	-14.21%	19.26%
CNG	1.55k	84.66%	3.54%
纯电动	16.7k	65.72%	38.11%
混合动力	0.11k	0.88%	0.26%
燃料电池	0	0.00%	0.00%
其他	3	50.00%	0.01%





3.3-TOP20车企&品牌

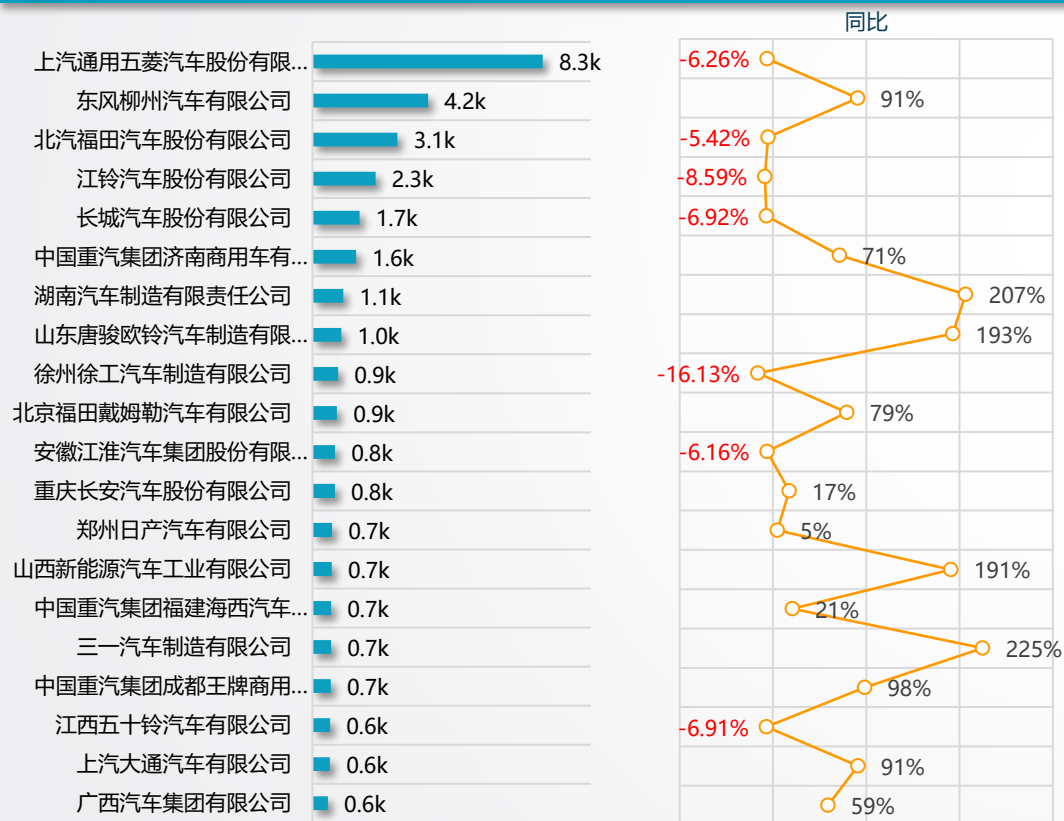


- ◆ 2026 年上半年广西商用车市场头部聚集效应显著，TOP20 车企合计份额 72.56%，TOP20 品牌合计份额 84.25%，市场高度集中。车企榜单中，上汽通用五菱以 8.3k 销量稳居首位，不过同比小幅下滑 6.26%，本土区位优势稳固；东风柳州汽车 4.2k 紧随其后，同比大涨 91%，本地车企增长强势。多数传统车企小幅回落，三一、唐骏欧铃等品牌同比涨幅超 190%，新能源、工程类车企增长迅猛，徐工、江淮等车企跌幅相对突出。品牌维度五菱一家独大，销量 8.4k，小幅下滑；乘龙依托柳汽强势暴涨 91%，福田小幅下行，远程新能源同比接近翻倍，是新能源头部品牌。三一、宇通、汕德卡涨幅极高，徐工、江淮同比下滑明显。整体来看，广西本土车企五菱、乘龙牢牢把控本地市场基本盘，传统主流品牌增长分化，新能源品牌、重卡高端品牌、工程机械商用车品牌快速扩张，弱势传统车企份额持续被挤压，行业马太效应持续强化。



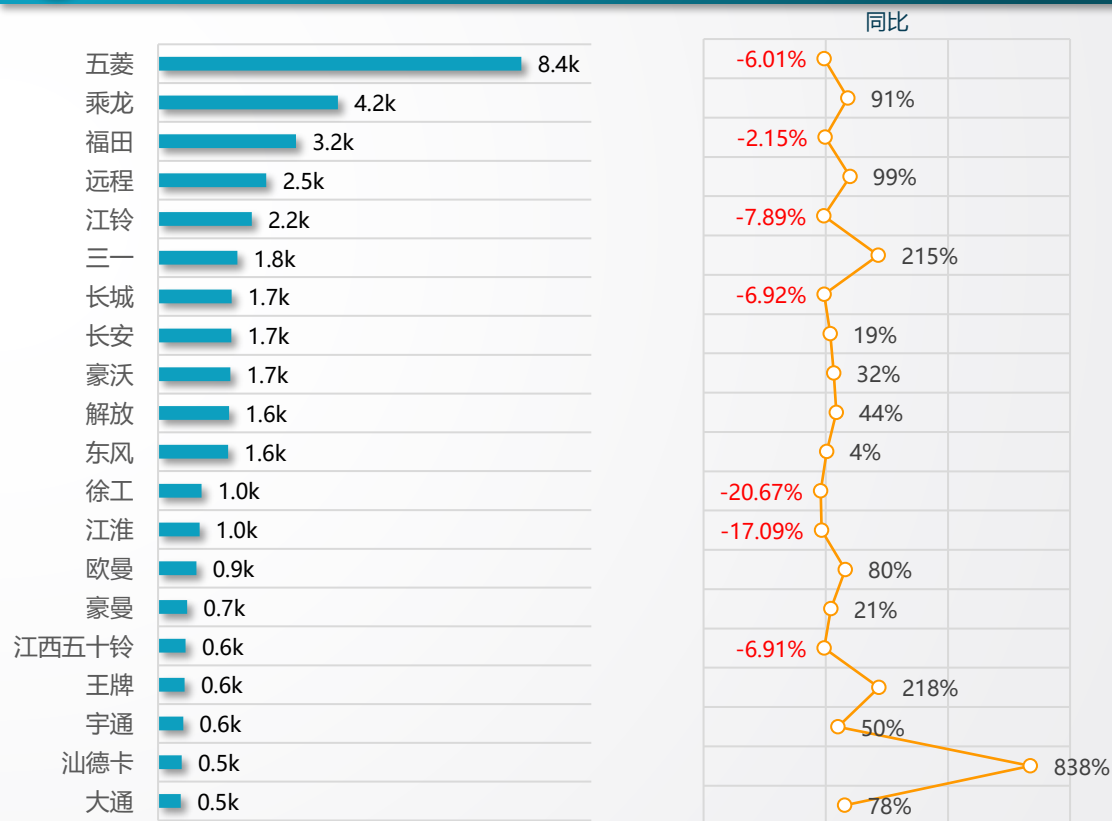
TOP20车企

占比72.56%



TOP20品牌

占比84.25%





3.4-区域概况



- ◆ 2026 年上半年广西商用车整体销量 43.8k，全国市场份额 2.84%，位列全国第 12 名，较去年名次提升 5 位，区域市场整体扩张势头明显。全国范围内广东、山东、河北稳居商用车销量前三，广西处于第二梯队，增长提速带来排名攀升。省内城市层面，南宁以 9.9k 销量遥遥领先，同比增长 24.33%，是全区核心消费市场；柳州依托本地车企优势以 7.2k 排在第二，增速 19.21%。桂林、来宾、贺州同比涨幅突出，分别达到 42.86%、33.48%、51.12%，三四线城市需求快速释放。防城港、崇左小幅同比下滑，是仅有的两处负增长城市。整体呈现首府与工业强市领跑、桂北新兴城市高速增长、边境城市小幅疲软的格局。依托本土汽车产业加持，广西商用车省内需求均衡扩张，全国排位持续走高，后续增长空间可观。

广东	158.6k
山东	115.9k
河北	111.4k
浙江	83.0k
河南	81.9k
四川	77.2k
江苏	75.6k
湖北	69.0k
新疆	67.7k
云南	62.4k
安徽	60.6k
广西	43.8k
山西	43.2k
湖南	42.0k
辽宁	40.0k
陕西	39.6k
贵州	39.4k
内蒙古	35.7k
福建	34.8k
江西	33.5k
甘肃	33.3k
重庆	31.1k
黑龙江	28.7k
上海	22.6k
北京	21.8k
吉林	19.3k
宁夏	18.6k
天津	17.2k
西藏	13.9k
青海	10.9k
海南	10.5k



本期排名

» 第12位

排名较上年变化

■ 上升5位



TOP20城市

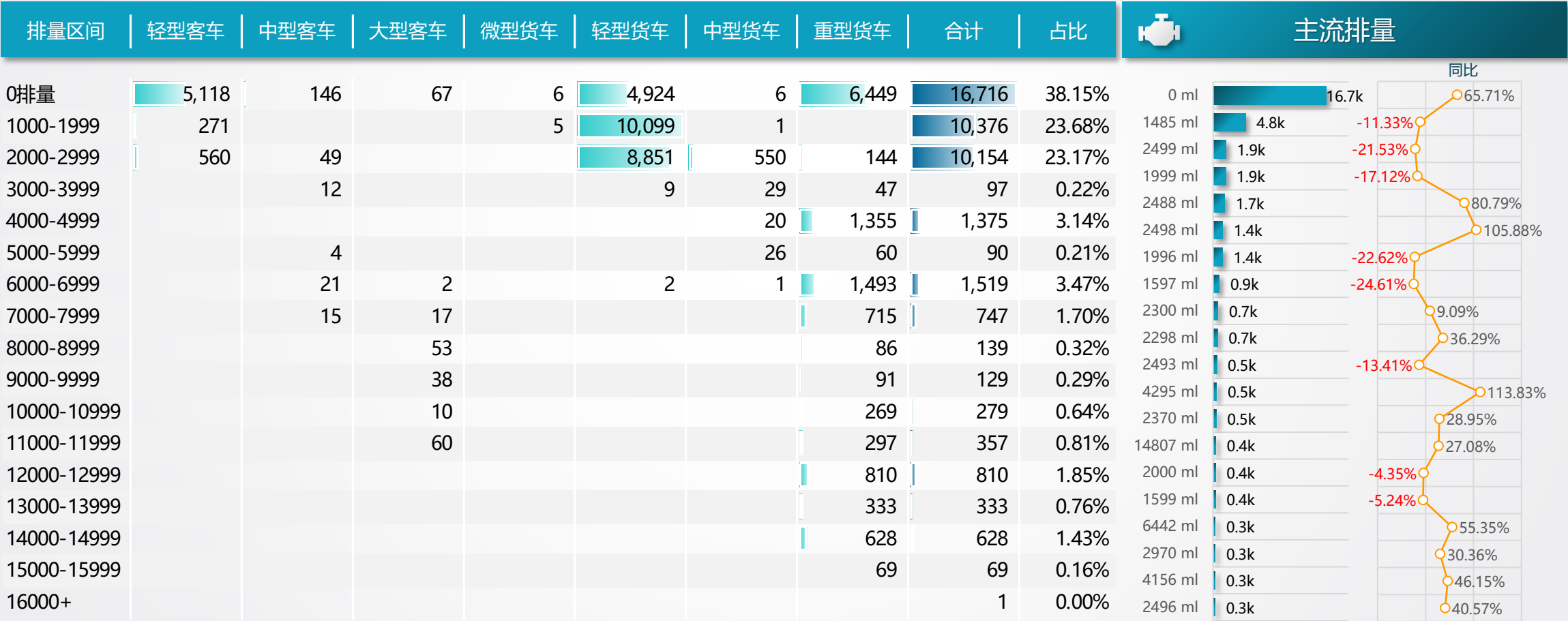
		同比
南宁市	9.9k	24.33%
柳州市	7.2k	19.21%
百色市	5.0k	4.34%
桂林市	3.5k	42.86%
钦州市	3.2k	21.87%
玉林市	2.6k	13.84%
河池市	2.2k	8.96%
贵港市	2.1k	10.30%
防城港市	1.9k	-1.44%
北海市	1.8k	13.02%
梧州市	1.6k	8.01%
贺州市	1.2k	51.12%
来宾市	0.9k	33.48%
崇左市	0.9k	-7.66%



3.5-排量区间



◆ 广西上半年商用车排量结构呈现零排量、1000-1999ml、2000-2999ml 三大区间主导市场，三者合计占比超 85%。零排量车型销量 16716 台，占比 38.15%，同比大涨 65.71%，纯电动新能源商用车快速普及，广泛应用在轻客、轻卡、重卡领域，是市场第一大排量品类。1000-1999ml、2000-2999ml 燃油车型销量接近，分别占比 23.68%、23.17%，集中于轻型货车，是城市配送主力。4L 以上大排量主要集中在重型货车，整体占比较低，其中 12000-12999ml、14000-14999ml 重卡排量具备一定体量。主流排量里零排量车型体量断层领先，中小排量燃油车型大多同比下滑，2488ml、4295ml 等适配重卡的排量同比涨幅突破 100%。整体来看，短途配送偏爱中小排量燃油车与新能源车，长途重卡大排量需求回暖，新能源零排量车型持续挤压传统燃油小排量份额，商用车电动化转型趋势十分明显。





做最专业的竞争对标研究公司

电话：020-38913761 38913766

邮箱：info@361ci.com