

5月车市继续回暖 自主品牌成绩亮眼 新能源车增速加快

近日,乘联会公布了5月乘用车市场产销情况,5月乘用车市场零售达到162.3万辆,同比增长1.0%,1-5月的零售累计达到836.4万辆,同比增长38.1%,仍处于乘联会2011年以来1-5月同期增速的历史高位。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示,我国经济运行稳中加固、稳中向好,这对汽车消费的稳定起到良好支撑作用。但芯片供应问题对企业生产的影响逐月加剧,原材料价格大幅上涨进一步加大企业成本压力。对于未来汽车行业发展,中汽协继续保持审慎乐观。

■新快报记者 张磊



PLUS DM-i以5542辆的销量位列第八名。而在此前,DM-i系列车型也因为销量火爆提车排期太久受到消费者投诉,成为“甜蜜的烦恼”。由此也能看出,刀片电池等多因素赋能下,比亚迪的DM-i车型也将可能成为新能源车市中消费者炙手可热的选择。

乘联会表示,考虑到5月北京新能源车家庭和个人放号的促进作用,新能源车未来几个月的需求仍旧强劲。2月乘联会预测2021年新能源车批发销量200万辆,4月调高到220万辆,此次乘联会再次将2021年新能源汽车的销量调到至240万辆。

自主车企成绩单亮眼

自主车企在5月份交出了一份亮眼的成绩单。乘联会数据显示:5月中国品牌零售60万辆,同比增长18%,自主品牌批发市场份额40.2%,较同期份额增长7.7%。

具体来看,国内几大头部车企都显现出不同程度的增长态势。

比亚迪5月新车销量为46295辆,同比增长45.49%;长城汽车5月销量86965辆,同比增长6.2%;奇瑞集团5月份汽车销量65842辆,同比增长58.1%;长安汽车集团5月销量为184465辆,同比增长6.01%。

自主车企的风生水起,还体现在出口方面。据乘联会数据显示:5月乘用车整车与CKD出口10.7万辆,同比增长250%。其中自主品牌出口达到8万辆,同比增长241%,合资品牌出口1万辆,同比增长68%。

值得一提的是,中国车企的海外工厂建设,对推动乘用车CKD出口贡献巨大。据乘联会数据显示:5月奇瑞汽车CKD销量6840辆,长城汽车3639辆,上汽乘用车1425辆。

乘联会秘书长崔东树表示:“自主品牌头部企业经过苦练内功、克服芯片短缺压力,且在产品、营销、服务等各方面均有了明显的进步,因此长安、红旗、奇瑞、广汽埃安等品牌同比大幅增长。”

在产量方面,5月份国内乘用车产量为157.6万辆,同比下降2.6%,其中合资品牌生产下降22%,自主品牌生产增长26%。产量上的大幅上升,也是中国品牌保持销量和市占率增长的前提。

头部厂商增长乏力,“南北大众”双双下跌

从乘联会公布的厂商狭义乘用车零售销量数据来看,前十排名中有四家车企销量出现同比下滑,也有四家车企出现环比下滑,最大跌幅均超过两位数。

从排名来看,前三车企依旧是一汽-大众、上汽通用和上汽大众,其中一汽-大众的销量16.8万辆,虽然出现了7.7%的同比跌幅,但是依旧领跑国内乘用车市场,销量上远高于排名第二的上汽通用。作为上汽集团旗下合资品牌,年内上汽通用多次领先上汽大众,以5月销量为例,上汽通用以12.2万辆超过上汽大众的11.9万辆,其中上汽通用同比增长1.3%,而上汽大众同

比下滑9.9%。

值得注意的是,“南北大众”双双下跌在4月份已经显露出初步征兆。数据显示,一汽-大众和上汽大众在4月份就已出现1.7%和18.7%的同比负增长,5月再次下跌,一定程度上也反映出大众汽车品牌在中国市场已呈现增长乏力。

与表现不佳的第一梯队相比较,一汽丰田、广汽丰田、东风本田三家日系车企均实现了同比正增长。广汽丰田同比增幅更达到5.5%,不仅超过市场平均水平,也跑赢了其他非豪华品牌的合资品牌车企。

头部厂商表现不佳,主要由内外因双重因素导致。一方面,芯片短缺致使的产业停滞现象影响仍在持续。据媒体报道,今年受芯片短缺的影响已经从大众、福特、通用、奔驰、丰田等知名汽车厂商宣布减产计划,发展到后来的蔚来汽车、特斯拉的停产危机。目前吉利汽车、上汽集团、广汽集团等车企,针对芯片短缺都采取调整生产计划和采取针对性预案。

另一方面,车企本身的产品质量问题也影响了销量的走势。一汽-大众明星SUV探岳销量在4月份和5月份呈现大幅下滑趋势,其主要原因是受到近期爆出的“颗粒门”事件影响。5月销量虽然达到12584辆,但同比跌幅仍有22.9%。目前,一汽-大众官方对于“颗粒门”导致的大量投诉并没有公开说明,舆论的持续发酵,或将持续动摇消费者对探岳的购买信心。

新能源市场多元化发力,渗透率提升明显

乘联会数据显示,5月新能源乘用车零售销量达到18.5万辆,同比增长177.2%。而这当中,纯电动车型依然是销售主力军。零售销量突破万辆的企业有上汽通用五菱33175辆、比亚迪31908辆、特斯拉中国21936辆、广汽埃安10395辆。

随着新能源市场的利好,新能源车的渗透率进一步提升。5月新能源车国内零售渗透率达到11.4%,1-5月渗透率为9.4%,较2020年5.8%的渗透率提升明显。

从乘联会公布的5月新能源车数据来看,5月新能源汽车产销呈现出多元化发力、全面增长、销量突破万辆的品牌不断增多等特点。造车新势力方

面,蔚小理和二梯队等新势力车企销量同比表现也很优秀。蔚来汽车5月交付新车6711辆,同比增长95.3%。小鹏汽车5月销量为5686辆,同比大增483%。

新能源车走势较强是高低端市场共同发力的结果,尤其是入门级新能源车市场总体走势平稳,A00级车市场季节性淡旺季特征明显。五菱宏光MINIEV此月再次夺魁,以29706辆的销量位居榜首,5月销量比第二名的两倍还要多。广汽埃安和比亚迪、上汽乘用车等自主主流新能源车的5月的销量持续走强,则体现出换购群体的换购高端电动车的意愿相对较强。

由于合资品牌在新能源领域的发力,5月主流合资品牌新能源车销量同比也有所增长,其中大众品牌新能源车占据48%份额。BBA豪华车企的纯电动车全面量产,但产品接受度仍待提升。

此外,梳理5月的新能源车销量排行榜不难发现,比亚迪在排行榜中的份量不容小觑,前15名中有4款车型都诞生自比亚迪。除了汉EV、秦PLUS EV和e2这3款纯电车型之外,秦

记者观察

可以看到,上半年在缺芯等问题影响供给下,部分厂商产销出现波动的态势,但汽车需求具备明显周期属性,整体产销还是朝着明朗增长的方向发展,整车板块值得期待。此外,新一轮科技革命下电动化和智能化已成汽车趋势,在未来必将获得更多消费者认可。

新能源车市场方面,传统车企与新势力车企的发展方向正逐渐分化,前者需要进一步提高产品声量和再兑现到销量之中,而后者则需要大规模的交付和市场成绩稳定消费者的信心。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道

厂商排名-狭义乘用车零售销量TOP15

No.	厂商	2021.1-5	2020.1-5	同比	份额
1	一汽大众	167704	181769	-7.7%	10.3%
2	上汽通用	122191	120582	1.3%	7.5%
3	上汽大众	116800	131900	-9.9%	7.2%
4	东风日产	88441	103632	-16.1%	5.4%
5	长安汽车	88131	71390	23.6%	5.4%
6	吉利汽车	85793	100723	-16.9%	5.2%
7	上汽通用五菱	74903	35850	33.5%	4.6%
8	一汽丰田	74074	73754	0.4%	4.6%
9	广汽丰田	72260	36519	5.5%	4.4%
10	东风本田	66338	35534	1.2%	4.1%
11	华晨宝马	63380	32759	2.0%	3.9%
12	广汽本田	62671	36091	-8.8%	3.9%
13	长城汽车	60623	38132	4.3%	3.7%
14	北京奔驰	54954	38643	-2.2%	3.4%
15	上汽乘用车	49100	47345	3.7%	3.0%
Top15 汇总		1249590	1266042	-1.3%	76.9%

No.	厂商	2021.1-5	2020.1-5	同比	份额
1	一汽大众	896953	877931	30.8%	10.6%
2	上汽大众	603700	519680	16.2%	7.2%
3	上汽通用	585548	430454	36.0%	7.0%
4	长安汽车	534243	292080	82.9%	6.4%
5	吉利汽车	485695	404853	19.5%	6.8%
6	东风日产	479357	372191	28.8%	6.1%
7	上汽通用五菱	401492	248184	61.8%	4.9%
8	长城汽车	287591	231557	67.4%	4.6%
9	东风本田	361382	226199	59.8%	4.3%
10	广汽丰田	349086	249346	40.0%	4.2%
11	一汽丰田	334543	249037	34.1%	4.0%
12	广汽本田	307467	243426	26.3%	3.7%
13	华晨宝马	300464	191748	68.7%	3.6%
14	北京奔驰	290121	219930	34.4%	3.5%
15	上汽乘用车	236979	150035	59.8%	2.9%
Top15 汇总		8562231	4706538	59.2%	78.3%

新能源细分市场

不同级别车型大类新能源车增速、销量和份额(2021年5月)

