

FOURIN世界汽车统计年鉴



受新冠疫情影响2020年全球销量跌破8,000万辆，中国市场小幅下挫

- ◆ 统计新冠疫情对87国汽车产业的影响，并从经济 / 政策信息等角度进行展望！！
- ◆ 在特辑中对世界各国的碳中和目标以及汽车相关战略进行了详解！！
- ◆ 在人口、车辆保有情况的长期趋势基础上，对2032年之前的世界汽车需求进行预测！！

■ 发刊：2021年11月 ■ 规格：A4、433页 ■ 售价：12,000元(含国内邮费)

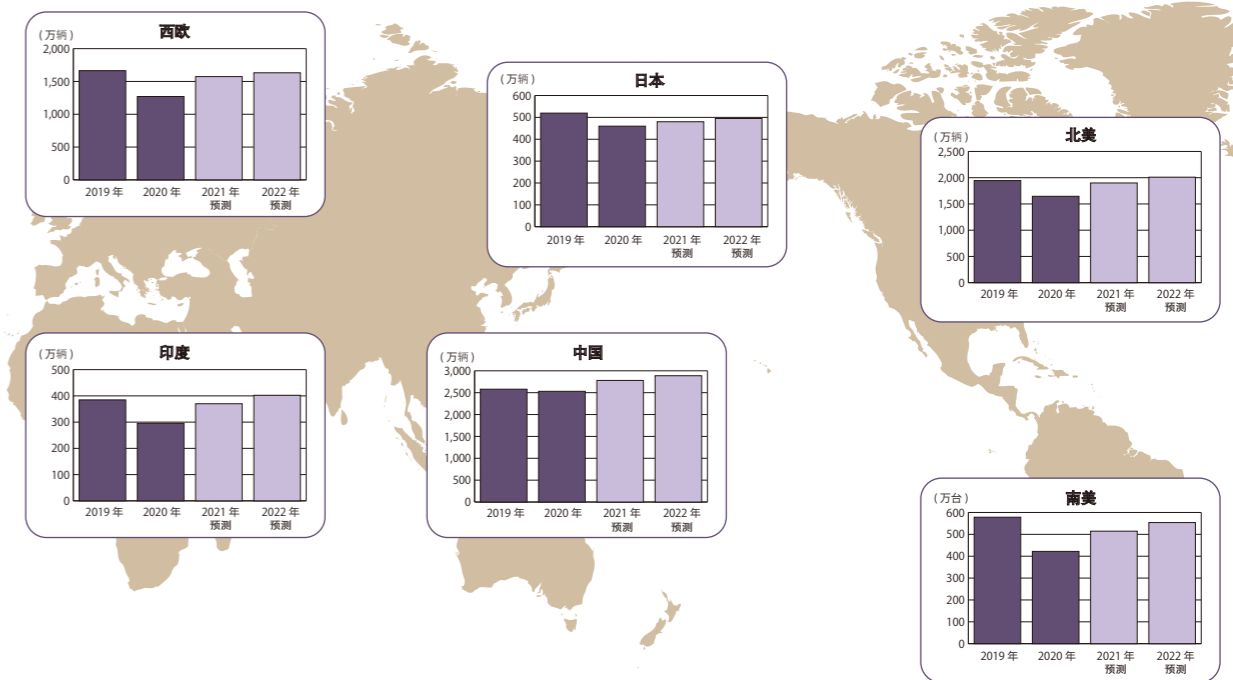
2020年全球汽车市场深受新冠疫情的影响，时隔8年跌破8,000万辆。其中除了美国同比减少超过200万辆之外，巴西、德国、意大利、法国、日本、印度尼西亚、印度也出现50万辆以上的下滑，销售规模较大的主要市场均出现较大降幅。不过，中国由于对新冠疫情应对迅速，较早的遏制了感染的蔓延，并着手开展经济应对措施，汽车市场降幅远低于其他主要国家。另一方面，作为气候变化的应对措施，各国正在加速推进环保法规的加严。英国将燃油车的禁售日期进一步提前，此外美国加利福尼亚州、日本均表示未来将全面禁止电动汽车以外的车辆销售，欧洲委员会也发布了未来禁止汽油 / 柴油车销售的方案。

本调查报告以世界87个国家为对象，对其生产·销售等汽车相关的统计数据进行了整理，对2020年的情况进行梳理和分析，还基于生产年龄人口以及汽车保有率的发展，对2021年以后的市场进行了展望。此外，还在特辑中对世界主要国家的温室气体减排相关的战略进行了比较，并分析了整体的方向，便于读者从各个国家的视野出发把握世界汽车产业的现状。

希望本调查报告可以为您的事业带来帮助。顺祝商祺！

主要国家·地区在新冠疫情背景下的市场趋势

世界主要国家·地区的汽车销量(2019~2022年)



注：2021/2022年销售规模为FOURIN预测(截至2021年8月)。

(FOURIN)

国家	目标	相关政策
英国	• 计划《巴黎协定》碳中和目标，设定了温室气体减排目标。2050年相比减少90-95%的温室气体。此外，力争到2050年整体实现温室气体零排放。	• 计划到2035年实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。
加拿大	• 设定了2050年的温室气体减排目标与2019年相比减少40-45%的目标。此外，力争到2050年整体实现温室气体零排放。	• 设定了2035年的温室气体减排目标。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。
美国	• 设定了2050年的温室气体减排目标。2050年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。	• 设定了2035年的温室气体减排目标。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。
巴西	• 设定了2050年的温室气体减排目标。2050年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。	• 设定了2035年的温室气体减排目标。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。
法国	• 设定了2050年的温室气体减排目标。2050年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。	• 设定了2035年的温室气体减排目标。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。
德国	• 设定了2050年的温室气体减排目标。2050年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。	• 设定了2035年的温室气体减排目标。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。
印度	• 设定了2050年的温室气体减排目标。2050年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。	• 设定了2035年的温室气体减排目标。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。
中国	• 设定了2050年的温室气体减排目标。2050年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。	• 设定了2035年的温室气体减排目标。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。2035年ZEV达到500万辆。力争2035年之前全部实现碳中和。

本调查资料是非书店出售产品。申请或订阅本调查资料时，请填写申请表内必要事项并传真至本公司或致电本公司营业部及通过电子邮件垂询(china@fourin.cn)。

世界汽车产业调查·研究·咨询报告

北京富欧睿汽车咨询有限公司

〒101100 北京市通州区新华西街60号通州万达广场(万方大厦)A座1311-1312室

TEL: 010-6053-1292 (营业部)

FAX: 010-6053-1702 (营业部)

http://www.fourin.cn E-mail: china@fourin.cn

订阅申请表

世界汽车统计年鉴 2021

【发刊：2021年11月30日 规格：A4、433页】 售价：12,000元(含国内邮资)

北京富欧睿汽车咨询有限公司

FAX:+86-10-6053-1292(营业部)

年 月 日

公司名称 _____ 部门名称 _____

订阅人 _____ 职务 _____

地址 _____ 邮编 _____

电话 _____ 传真 _____

E-mail _____

备注 _____

特辑 汽车产业应对全球碳中和的措施... 1
面向2050年实现碳中和的目标, 出台禁售燃油车政策的国家不断增... 2
◇推进碳中和化成为经济增长的助推剂... 2
◇欧盟考虑出台燃油车禁售政策, 加利福尼亚州、加拿大、日本等均表示正在研讨... 3

第1章 汽车产业与市场动向... 13
2020年受新冠疫情影响冲击锐减, 中期内人口大国将拉动增长... 14
◇2020年的世界汽车市场受新冠疫情影响, 美日、西欧主要国家、印度均出现大幅下滑, 中国降幅较小... 14
◇中国、印度、南美、东盟等保有率较低的新兴国家有很大的增长潜力... 15
◇2020年世界汽车产量跌破8,000万辆, 中国以外的主要国家出现较大规模减产... 16
◇日本制造商的世界销售份额在2020年仍保持在3成水平, 在全球的产量时隔7年跌破2,500万辆... 18
◇世界汽车销售: 受封城的影响2020年美国、巴西、德国、英国、印度等国家销量大幅下滑... 22
◇世界汽车生产: 受新冠疫情影响2020年同比减少1,500万辆, 中国降幅较小... 34

第2章 世界汽车制造商的生产·销售动向... 45
◇主要汽车集团在各地区的销售分布: 雷诺/日产/三菱集团与现代汽车集团的销量地区构成较为均衡... 46
◇新冠疫情影响大众与雷诺/日产/三菱集团销售不振, 丰田保持在1,000万辆... 48
◇主要集团在各地区的生产分布: 受新冠肺炎疫情的影响, 分散生产的重要性提高... 79
◇世界各汽车制造商的生产: 仅丰田保持在1,000万辆水平, 雷诺/日产/三菱集团跌至峰值的7成以下... 81
◇世界产能计划: 促进产能合理化的同时, 推进转产成为BEV、PHEV工厂... 97

第3章 世界电动汽车市场的现状... 109
世界插电式乘用车市场: 2020年欧洲快速扩大... 110
◇世界插电式乘用车(BEV·PHEV·FCEV)市场继续保持增长态势, 而货车出现下滑... 110
◇2020年BEV同比增加47万辆、PHEV增加40万辆, 各地区中欧洲增速迅猛... 111
◇公共充电桩数量连续2年大幅增加, 增至130.8万台... 112

第4章 北美... 133
北美综述: 受新冠疫情影响冲击产销量均下滑, 销量自2012年以来首次跌破1,800万辆... 134
美国: 产销量均出现两位数下滑, 随着政权交替加速向ZEV转换... 136

第5章 南美... 163
南美综述: 受新冠疫情影响, 市场下降27%, 生产下降31%... 164
巴西: 销量下滑26%至206万辆, 产量下滑幅度超3成... 166
阿根廷: 新冠疫情加速经济衰退, 产销、出口均出现缩水... 170
哥伦比亚: 2020年销量受新冠疫情影响同比下降29%至19万辆, 产量减半... 172
厄瓜多尔: 2020年下滑38.0%至8.2万辆, 乘用车减半... 175
智利: 2020年销量受疫情影响下降30.1%至27.2万辆... 178
秘鲁: 2020年汽车销量下降25.8%至12.5万辆... 181
乌拉圭: 2020年销量下降14.0%, 时隔10年首次跌破4万辆... 183
玻利维亚: 新车销量跌至2.9万辆, 是8年来的最低水平... 185
巴拉圭: 受疫情影响, 汽车市场下滑超2成... 186

第6章 西欧... 189
西欧综述: 产量降至1,056万辆, 销量降至1,271万辆... 190
德国: 预计产量跌破400万辆, 销量降至329万辆... 192
英国: 产销均同比两位数下滑, 日产和Stellantis发布BEV领域投资计划... 198
意大利: 产量为77万辆, 销量为156万辆... 205
法国: 销量210万辆, 产量134万辆, 降幅均达到两位数... 211
西班牙: 2020年产销均出现两位数下滑, 政府出台多项汽车产业扶持政策... 217
比利时: 2020年销量同比减少2成, 产量在出口的拉动下降幅停留在个位数... 223
荷兰: 2020年销量同比减少20.5%, BEV销量为7.3万辆... 226
奥地利: 受疫情影响销量减少2成以上, 替代燃料车销量增长... 229
瑞典: 汽车市场在需求饱和及疫情打击下大幅下滑... 232
希腊: 销量为8.9万辆, 时隔7年下滑... 235
葡萄牙: 新冠疫情影响下销量减少超3成, 工厂停产等导致产量减少超2成... 237
爱尔兰: 2020年销量减少超2成, 2021年上牌税上调或将导致市场持续低迷... 240
丹麦: 汽车销量为23.3万辆, BEV和PHEV销量均超过1万辆... 242
芬兰: 2020年汽车销量同比减少15.4%, 产量同比减少24.8%... 244
卢森堡: 2020年销量同比减少16.1%降至5.1万辆, 时隔4年由增转降... 246
圣马力诺: 小型汽车销量同比减少25.5%, 2021年市场有望复苏... 248
列支敦士登: 2020年销量同比减少2成, 2021年汽车市场有望复苏... 249
瑞士: 2020年销量同比减少22.7%降至27.5万辆, 替代燃料车增长6成... 250
挪威: 汽车销量为18.1万辆, BEV乘用车同比增长3成... 252
冰岛: 2020年销量同比减少21.3%, BEV市场份额增至22.7%... 254

第7章 中东欧... 257
中东欧综述: 市场销量减少至404万辆, 产量减少至638万辆... 258
波兰: 销量减少至51.0万辆, 产量减少至45万辆... 260
匈牙利: 受疫情影响, 销量时隔8年出现下滑... 262
捷克: 产量为116万辆, 销量下降至23万辆... 265
斯洛伐克: 2020年产销规模均缩小, 疫情之下投资热情不减... 267
罗马尼亚: 销量14.6万辆、产量43.8万辆, Dacia计划生产新车型... 269
斯洛文尼亚: 2020年整体销量减少27.3%降至6.3万辆, 但BEV销量增长... 272
保加利亚: 销量时隔9年再次下滑至2.7万辆... 274
塞浦路斯: 2020年受新冠疫情影响, 市场同比减少18%降至1.2万辆... 275
拉脱维亚: 销量同比减少25.8%降至1.6万辆, 预计2021年有望止跌转增... 277
爱沙尼亚: 2020年销量受疫情影响同比减少3成, 时隔10年再次下滑... 279
立陶宛: 汽车市场跌破5万辆, 受新冠疫情影响时隔7年下滑... 281
克罗地亚: 2020年汽车销量受疫情影响出现大跌... 283
塞尔维亚: 乘用车销量同比减少23.4%时隔5年出现下滑, 产量低迷... 284
土耳其: 2020年小型汽车销量同比减少23.4%, 旱灾打击农业... 288
乌克兰: 2020年销量受疫情影响同比减少3.5%, 产量下滑3成... 289
白俄罗斯: 销量高达5.4万辆仅次于上一年, 产量维持3.1万辆规模... 291
俄罗斯: 2020年汽车产销量均下滑两位数, 主要厂商积极投资... 293
土耳其: 销量恢复, 预计中长期产量将恢复160万辆水平... 300

第8章 亚洲... 305
亚洲综述: 亚洲市场同比减少7%降至3,826万辆... 306
日本: 2020年产销量均呈两位数下滑, 2021年半导体短缺成为不稳定因素... 308
中国: 由于经济复苏和反弹, 2021年有望实现正增长... 322
中国台湾地区: 销量时隔14年突破45万辆, 新冠疫情激发私家车需求... 340
韩国: 销量达188万辆, 创历史新高, 出口量减少导致产量减少1成... 345
泰国: 2020年销量减少21.4%降至79.2万辆, 产量减少29.1%降至143万辆... 352
印度尼西亚: 汽车销量减少48.5%降至53万辆, 产量减少46.5%降至69万辆... 356
马来西亚: 汽车销量减少12.4%降至52.9万辆, 产量减少15.1%降至48.5万辆... 363
菲律宾: 2020年销量减少40%降至25万辆, 进口法规将阻碍需求复苏... 367
新加坡: 2020年销量降至5.5万辆, 预计2021年将继续下滑, 针对BEV实施优惠待遇... 369
越南: 2020年销量减少3.3%降至40.7万辆, 新冠疫情影响较小, 降幅较小... 371
老挝: 销量减少33.0%降至1.4万辆, 2021年吉利和VinFast入局... 373

印度: 2020年产量为339万辆、销量为294万辆, 降至11年以来最低水平... 374
巴基斯坦: 2020年国产车销量减少34%降至13万辆... 380
乌兹别克斯坦: 到2023年将国内汽车年产能提高至16万辆... 382
哈萨克斯坦: 2020年在疫情下产销仍保持两位数增长, 并将进一步扩大产能... 383

第9章 大洋洲... 385
大洋洲综述: 汽车销量减少14.9%降至104万辆, 连续3年下滑... 386
澳大利亚: 2020年销量同比减少13.7%, 自2009年以来首次跌破100万辆... 388
新西兰: 2020年销量同比减少22.7%, HEV增长5成... 391

第10章 非洲... 393
非洲综述: 非洲2020年市场跌破100万辆, 新冠疫情造成严重影响... 394
南非: 2020年产销量均减少约3成, 计划推出NEV生产扶持政策... 396
埃及: 受益于取消关税后车辆价格下降, 销量时隔4年突破20万辆... 401
摩洛哥: 2020年产量时隔9年出现下滑, 预计2021年将恢复... 404
阿尔及利亚: 2020年销量受疫情影响降至2.1万辆, 生产方面规定本地采购率... 406
突尼斯: 销量同比增长0.9%增至5.0万辆, 保持2019年水平... 407
肯尼亚: 2020年销量由于整车进口量减少等因素同比减少15.4%降至1.1万辆... 408
毛里求斯: 2020年受新冠疫情影响同比减少2成降至8.711万辆... 409

第11章 中东... 411
中东综述: 原油价格下跌和新冠疫情导致经济低迷, 销量减少10.3%降至203.3万辆... 412
伊朗: 产量预计将恢复至94万辆... 414
沙特阿拉伯: 销量同比减少14.9%降至45.7万辆, 2021年有望复苏... 415
科威特: 2020年销量同比减少29.5%降至15.2万辆, 致力于GHG对策... 416
以色列: 2020年销量减少15.7%降至22.6万辆, 连续4年减少... 418
黎巴嫩: 经济危机加上新冠疫情, 市场下滑66%... 420
约旦: 2020年销量为2.9万辆, 新冠疫情影响较小... 422
阿曼: 受原油价格下跌和新冠疫情影响, 2020年销量减少34.6%... 423
卡塔尔: 2020年同比减少17.5%降至3.7万辆, 时隔10年跌破4万辆... 424
巴林: 受原油价格下跌和新冠疫情影响, 2020年销量减少17.5%... 425

卷末 主要国家汽车工业协会的分车种产量、销量分类比较427
销量分类... 428
产量分类... 430
附表... 431

样本页

特辑 汽车产业应对全球碳中和的措施
面向2050年实现碳中和的目标, 出台禁售燃油车政策的国家不断增加
◇推进碳中和化成为经济增长的助推剂
2015年12月通过的《巴黎协定》, 是由全世界178个国家共同签署的气候变化协定, 是对全球应对气候变化的行动作出统一安排。《巴黎协定》的长期目标是将全球平均气温较前工业化时期上升幅度控制在2摄氏度以内, 并努力将温度上升幅度限制在1.5摄氏度以内, 为此, 各缔约方提出了各自的温室气体(GHG)减排目标。从各国截至2021年7月提出的减排目标来看, 虽然多个国家认为无法实现为了抑制气温升高而提出的2050年碳中和(GHG排放量与森林等的吸收量的差值为零的状态)的目标, 暨无法实现《巴黎协定》的目标, 但2050年实现碳中和的目标正在成为全球范围内广泛的共识。发电领域、制造领域、交通领域等成为GHG的主要排放源。其中在交通领域, 内燃机是GHG的排放大户, 为了降低GHG排放, 十分重视内燃机的减排措施。推进交通领域的GHG减排主要有2个解决方案, 一个是动力源的电动化(HEV/PHEV/BEV/FCEV), 另一个是推进燃油车的e-fuel(可再生能源的氢与二氧化碳发生化学反应后生成的合成燃料)化。据2020年7月, 全球的主要制造商推进上述的动向, 继续推进减排量为零的零排放汽车。

特辑 汽车产业应对全球碳中和的措施
【世界主要国家为推广BEV等电动汽车的战略·目标及普及促进政策】
战略目标和普及促进政策
- 联邦政府于2010年实施了普及促进政策, 针对EV/PHEV的购买用户最多有7,500美元在减税范围内的优惠。
- 规定了1家企业最多享受20万辆的优惠上限。特斯拉(Tesla)、通用(GM)已符合上述。
- 各州政府也各自制定了一项法案, 取消了企业的温室气体排放限制。此外针对美国国内生产的BEV在3,500美元在减税范围内, 并且加入人的制造商生产的BEV还可再次受2,5000美元减税优惠。
- 此外, 联邦政府针对汽车制造商实施了设定企业平均吨位与温室气体(GHG)排放标准的法规。针对EV/PHEV/BEV给予积分奖励政策, 可以抵消一部分吨位的吨位, 降低实际的平均的吨位, 从而实现吨位的减排效果, 促进了普及, 并且在计算积分时, 制定了1辆电动汽车可以抵偿多辆进行计算的优惠政策。2022MY之后实施。
- 在加利福尼亚州和纽约州与华盛顿实施的ZEV法规中也包含积分制度, 根据零排放的车辆里程, 1辆BEV可抵偿多辆进行计算, 努力促进提高零排放的普及率。
- 新加坡实施e-Drive, 强制规定用ZEV购买新车才能购买FCEV最多5,500美元。BEV/PHEV最多2,500美元的车辆, 3年内给予补贴和豁免。补贴的内容为, 除直接补贴之外, 充电电费优惠、减免或减少征收额、车用优惠车道、放行行驶限制、收费道路通行权对非零排放车辆之外, 还包括充电设备。

【世界 分地区插电式货车保有量推移(BEV+PHEV+FCV: 2010~2020年)】
【世界 分国家插电式货车(BEV·PHEV·FCEV)保有量(2011~2020年)】
【世界 分地区插电式货车新车销量推移(BEV+PHEV+FCV: 2010~2020年)】
【世界 分国家插电式货车(BEV·PHEV·FCEV)新车销量(2011~2020年)】

【美国 分动力电小型汽车销量(2016~2020年)】
【美国 分品牌插电式小型汽车销量(2019-2020年)】
【世界 分地区对全球电动汽车统计进行了整理!】