

2025年3月

# 经济与市场报告

## 全球及欧盟汽车行业：2024年全年



## 目录

版权声明 .....	3 欧盟 .....
经济展望 .....	4 乘用车 .....
..... 6 注册 .....	
..... 6 全球 .....	
..... 6 欧洲联盟 ( EU ) .....	
..... 8 生产 .....	
..... 9 全球 .....	
..... 9 欧洲联盟 ( EU ) .....	
..... 12 贸易 .....	
..... 13 进口 .....	
..... 14 出口 .....	
..... 15 商用车 .....	
16 注册 .....	16 全球 .....
..... 16 欧洲联盟 (	
EU ) .....	17 生产 .....
..... 19 全球 .....	
..... 19 贸易 .....	
..... 22	

## 表格清单

表 1. 欧盟经济预测——关键数据.....	4
表 2. 全球新车注册量.....	7
表 3. 前四名——新欧盟汽车注册量.....	8
表 4. 全球汽车产量.....	10
表 5. 前 10 名欧盟汽车生产商.....	12
表 6. 欧盟新车贸易.....	13
表 7. 欧盟新车进口，主要来源国.....	14
表 8. 欧盟新车进口，主要来源国.....	14
表 9. 欧盟新车出口，主要目的地.....	15
表 10. 欧盟新车出口，主要目的地.....	15
表 11. 欧盟新商用车和公交车注册量.....	17
表 12. 全球货车产量.....	19
表 13. 全球卡车产量.....	20
表 14. 全球公交车产量.....	21
表 15. 欧盟新货车贸易.....	22
表 16. 欧盟新卡车贸易.....	23
表 17. 欧盟新公交车贸易.....	24

## 图目录

图表1. 2024年欧盟国家GDP增长.....	5
图表2. 新欧盟汽车登记按能源类型分类.....	8
图表3. 全球前10大汽车生产商.....	11
图表4. 全球新商用车辆和公交车销量.....	16
图表5. 新商用车辆登记按能源类型分类.....	18

## 版权声明

未经ACEA事先书面同意，不得复制（此信息的一部分）或相关文件。wherever 复制被允许，应当在信息来源处提及ACEA。

## 欧盟经济展望

在经历了长期的停滞期之后，欧盟经济在2024年实现了增长。正如欧洲委员会2024年春季预测所预测的那样，扩张以温和而稳定的速度持续进行，得益于通胀压力的缓解。尽管不确定性依然存在，但2025年国内需求适度加速的条件似乎已经具备。

在此背景下，欧盟委员会预计2024年欧盟实际国内生产总值增长率为0.9%，较春季预测下调了0.1个百分点。此外，预计欧盟的增长率将在2025年加速至1.5%，随着消费持续改善和投资预计反弹。到2026年，预计经济活动将进一步增长1.8%，得益于持续的需求增长。

与此同时，始于2022年末的去通胀轨迹持续。预计欧盟的通货膨胀率将在2024年降至2.6%，并在2025年进一步降至2.4%，到2026年达到2%的通胀目标。此外，失业率预计将下降，到2025年欧盟失业率预计为5.9%，低于2024年的6.1%。

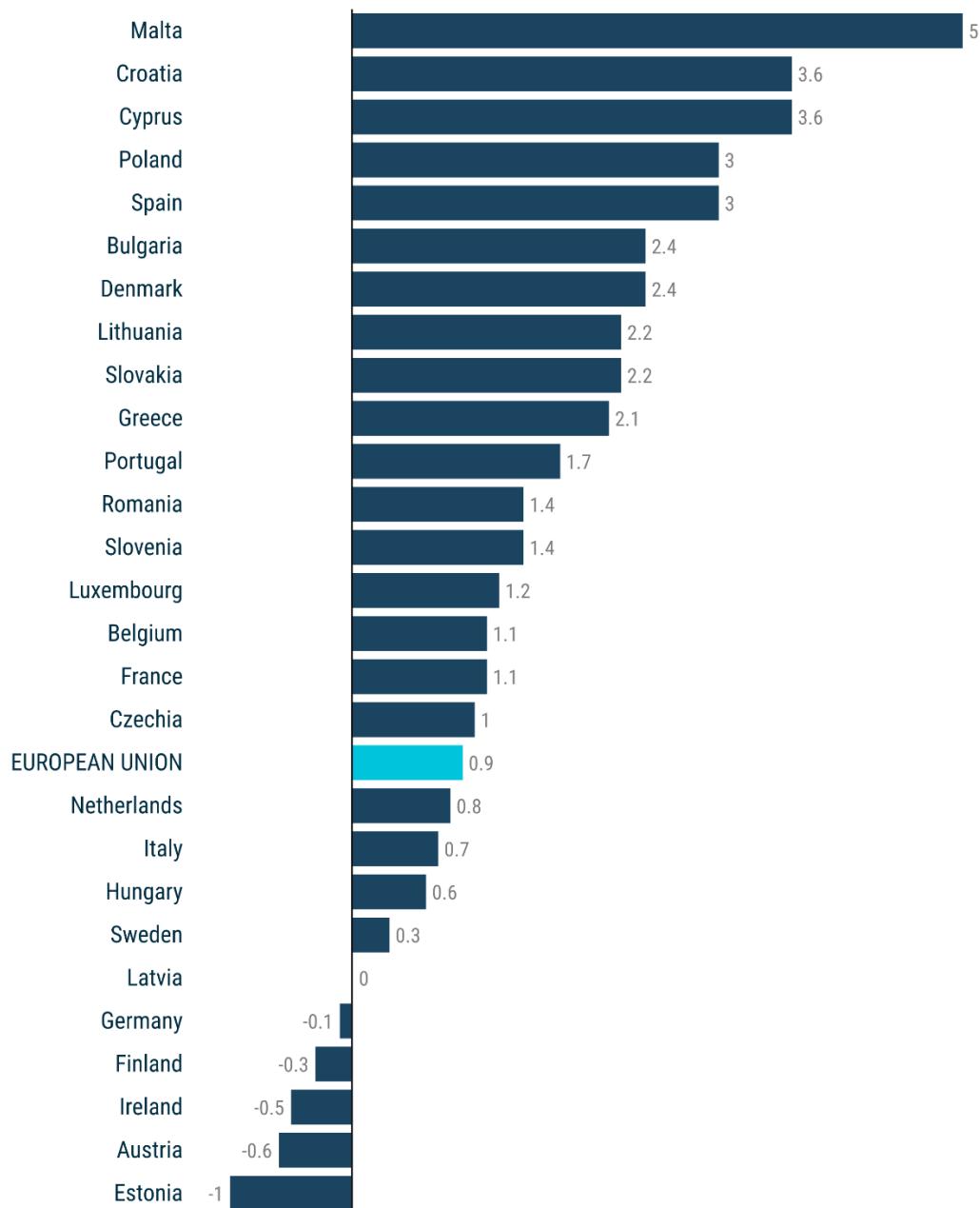
表1. 欧盟经济预测 - 关键数据

	2024	2025	2026
国内生产总值 ( % )	0.9	1.5	1.8
通货膨胀 ( % )	2.6	2.4	2
失业率 ( % )	6.1	5.9	5.9

来源：欧洲委员会经济预测，2024年秋季

图1. 2024年欧盟各国GDP增长情况

GDP growth 2024 (%)



来源：欧洲委员会经济预测，2024年秋季

## 乘用车

### 登记

#### 全球

2024年，全球汽车销量达到7460万辆，较2023年增长2.5%。尽管供应链挑战持续缓解，但各地区趋势差异较大，一些市场实现了强劲增长，而另一些市场则面临下滑。

欧洲汽车市场在2024年增长了3.9%，总销量达到1610万辆。然而，欧盟内部的增长则相对温和，新车注册量仅增长0.8%，达到约1060万辆。英国的汽车市场表现出韧性，新车销量增长了2.6%。相比之下，EFTA国家经历了4.6%的下降。

在2023年强劲增长之后，俄罗斯和乌克兰均继续其复苏之路，俄罗斯增长46.4%，乌克兰强劲反弹，增长12.6%。同时，土耳其巩固了其上升趋势，增长1.3%。

尽管经济和政治不确定性增加，北美地区在2024年的汽车销量仍保持韧性，该地区实现了3.8%的增长。美国作为该地区最大的市场，实现了3.1%的增长，总销量达到1270万辆。在最后一个季度，由于新政府承诺取消对电动汽车的联邦激励措施，销量出现了显著增长。

2024年，南美洲区域的小轿车销量突破了300万辆大关，总汽车销量增长了6.5%。尽管该年度最后几个月通胀率上升，但该地区最大市场巴西的增长率为12.5%，达到190万辆。然而，去年的其他重要市场（如阿根廷和智利）的销量有所下降。

在亚洲，2024年日本汽车销量下降了7%，这受到政府补贴逐步减少和国内货币持续疲软的持续影响。此外，韩国的销量下降了5.1%，由于政治不确定性和通胀担忧削弱了国内需求。

随着2024年第四季度强劲反弹，中国汽车销量达到近2300万辆，同比增长2.6%，这主要得益于政府的税收优惠措施。值得注意的是，中国占全球汽车销量的约31%。

2024年，印度乘用车销量增长了4.8%，达到440万辆。市场得益于需求的复苏、大幅度的折扣以及当年晚些时候节日销售的异常增长。

表 2. 全球新车注册数量

	2024 <sup>1</sup>	2023	变化率百分比		市场份额百分比
			24/23	2024	
<b>欧洲</b>	<b>16,107,996</b>	<b>15,496,683</b>	<b>+3.9</b>	<b>21.6</b>	
欧洲联盟	10,632,381	10,548,165	+0.8	14.3	
英国	1,952,778	1,903,054	+2.6	2.6	
俄罗斯	1,505,284	1,027,984	+46.4	2.0	
土耳其	980,240	967,341	+1.3	1.3	
欧洲自由贸易联盟 ( European Free Trade Association )	378,455	396,710	-4.6	0.5	
乌克兰	68,347	60,710	+12.6	0.1	
其他人 ( 欧洲 ) <sup>2</sup>	590,511	592,719	-0.4	0.8	
<b>北美</b> <sup>3</sup>	<b>15,273,220</b>	<b>14,712,547</b>	<b>+3.8</b>	<b>20.5</b>	
美国仅限	12,701,449	12,324,965	+3.1	17.0	
<b>南美洲</b>	<b>3,013,492</b>	<b>2,830,404</b>	<b>+6.5</b>	<b>4.0</b>	
巴西仅	1,934,073	1,718,897	+12.5	2.6	
<b>亚洲</b>	<b>36,443,271</b>	<b>36,098,069</b>	<b>+1.0</b>	<b>48.9</b>	
中国	22,934,722	22,363,987	+2.6	30.7	
印度	4,360,625	4,161,938	+4.8	5.8	
日本	3,710,912	3,990,090	-7.0	5.0	
韩国	1,410,965	1,486,777	-5.1	1.9	
其他人 ( 亚洲 ) <sup>4</sup>	4,026,047	4,095,277	-1.7	5.4	
<b>中东/非洲</b>	<b>3,757,180</b>	<b>3,671,188</b>	<b>+2.3</b>	<b>5.0</b>	
<b>世界</b>	<b>74,595,159</b>	<b>72,808,891</b>	<b>+2.5</b>	<b>100.0</b>	

来源 : ACEA, S&P GLOBALMOBILITY

<sup>1</sup> 临时数据

<sup>2</sup> 包括白俄罗斯、波斯尼亚和黑塞哥维那、哈萨克斯坦、北马其顿、塞尔维亚和乌兹别克斯坦

<sup>3</sup> 基于生产类型

<sup>4</sup> 包括香港、台湾以及所有其他南亚国家 ( 不包括印度 ) 。

## 欧洲联盟 ( EU )

2024年，新车注册量略有上升，增长0.8%，达到约1060万辆。西班牙继续保持韧性，实现7.1%的稳定增长。相反，法国(-3.2%)、德国(-1%)和意大利(0.5%)均出现了下降。

尽管总体增长，与疫情前体积的比较凸显了注册量下降的幅度，当前注册量比2019年注册的1300万辆疫情前体积低18.4%。

表3. 前四名 – 新欧盟汽车注册

	2024	2023	24/23年百分比变化
德国	2,817,331	2,844,609	-1.0
法国	1,718,412	1,774,722	-3.2
意大利	1,559,229	1,567,151	-0.5
西班牙	1,016,885	949,362	+7.1
<b>欧盟</b>	<b>10,632,381</b>	<b>10,548,165</b>	<b>+0.8</b>

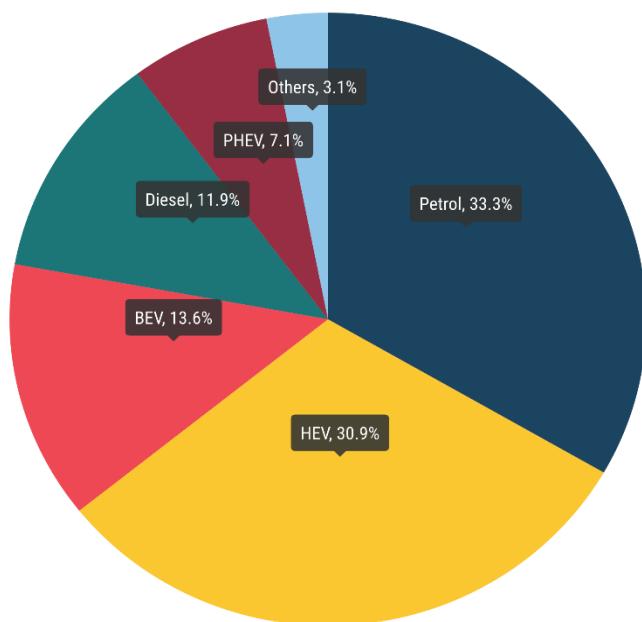
来源：ACEA

关于按动力来源的销售情况，在2024年，电池电动汽车仍然是买家第三受欢迎的选择。其市场份额全年达到13.6%，再次超过了下降至11.9%的柴油车。汽油车保持了领先地位，市场份额为33.3%，而混合动力电动汽车则加强了其第二名的位置，占据了30.9%的市场份额。

图2. 新欧盟汽车注册按动力源分类

■ Hybrid electric (HEV) ■ Petrol ■ Battery electric (BEV) ■ Diesel ■ Plug-in hybrid electric (PHEV) ■ Others

% 2024 SHARE



来源：ACEA

## 生产

### 全球

2024年，全球汽车制造业总产量为7550万辆，较上一年略有0.5%的下降。在主要地区中，欧洲、北美和日本经历了最严重的下滑。

欧洲汽车产量在2024年下降了4.6%，至1440万辆，这反映了在2023年因积压导致的产量激增后的供需调整。欧盟的汽车产量下降了6.2%，因为行业信心明显弱于其他欧洲制造业部门。然而，俄罗斯的汽车产量持续复苏，2024年同比增长近45%。

在北美，产量下降了3.2%，去年生产了1140万辆汽车。美国显示出类似趋势，降幅略为明显，达到3.5%，几乎建造了740万辆汽车。

2024年，与2023年相比，南美洲的汽车产量增长了1.7%，主要受巴西推动，其增长率为6.3%，产量约为190万辆。这一增长与阿根廷（下降19%）和哥伦比亚（下降41%）的显著下滑形成鲜明对比。

2024年，亚洲汽车生产继续呈现上升趋势，增长1.5%，接近4600万辆。这一增长主要得益于中国，其汽车产量增长了5.2%，进一步巩固了其作为世界最大汽车生产国的地位，市场份额达到35.4%——比2023年高出1.9个百分点。印度也对这一积极趋势做出了贡献，其汽车产量增长了4.7%。另一方面，日本和韩国的生产分别下降了8.6%和1.2%。

2024年，中东和非洲地区的汽车产量仅增长0.4%，增长幅度微弱。主要原因是伊朗的表现不佳，占该地区产量的一半以上，由于国内需求疲软和年内能源中断，其产量下降了5.6%。相反，摩洛哥的汽车产量持续扩张，2024年增长了12%，达到50万辆。

表4. 全球汽车产量

	2024 <sup>5</sup>	2023	变化率百分比		市场份额百分比
			24/23	2024	
<b>欧洲</b>	<b>14,394,326</b>	<b>15,086,144</b>	<b>-4.6</b>	<b>19.1</b>	
欧洲联盟	11,408,469	12,158,666	-6.2	15.1	
土耳其	935,616	971,178	-3.7	1.2	
英国	780,270	907,551	-14.0	1.0	
俄罗斯	763,551	526,886	+44.9	1.0	
乌克兰	1,656	2,670	-38.0	0.0	
其他人 (欧洲) <sup>6</sup>	504,764	519,193	-2.8	0.7	
<b>北美</b>	<b>11,351,650</b>	<b>11,721,653</b>	<b>-3.2</b>	<b>15.0</b>	
美国仅限	7,389,252	7,660,067	-3.5	9.8	
<b>南美洲</b>	<b>2,166,940</b>	<b>2,131,763</b>	<b>+1.7</b>	<b>2.9</b>	
巴西仅	1,894,966	1,782,079	+6.3	2.5	
<b>亚洲</b>	<b>45,744,807</b>	<b>45,075,872</b>	<b>+1.5</b>	<b>60.6</b>	
中国	26,759,962	25,431,163	+5.2	35.4	
日本	7,126,249	7,793,789	-8.6	9.4	
印度	4,907,330	4,688,798	+4.7	6.5	
韩国	3,814,982	3,861,419	-1.2	5.1	
印度尼西亚	1,003,244	1,142,542	-12.2	1.3	
泰国	709,516	834,122	-14.9	0.9	
其他人 (亚洲) <sup>7</sup>	1,423,524	1,324,039	+7.5	1.9	
<b>中东/非洲</b>	<b>1,844,434</b>	<b>1,837,721</b>	<b>+0.4</b>	<b>2.4</b>	
伊朗仅	955,726	1,012,385	-5.6	1.3	
<b>世界</b>	<b>75,502,157</b>	<b>75,853,153</b>	<b>-0.5</b>	<b>100.0</b>	

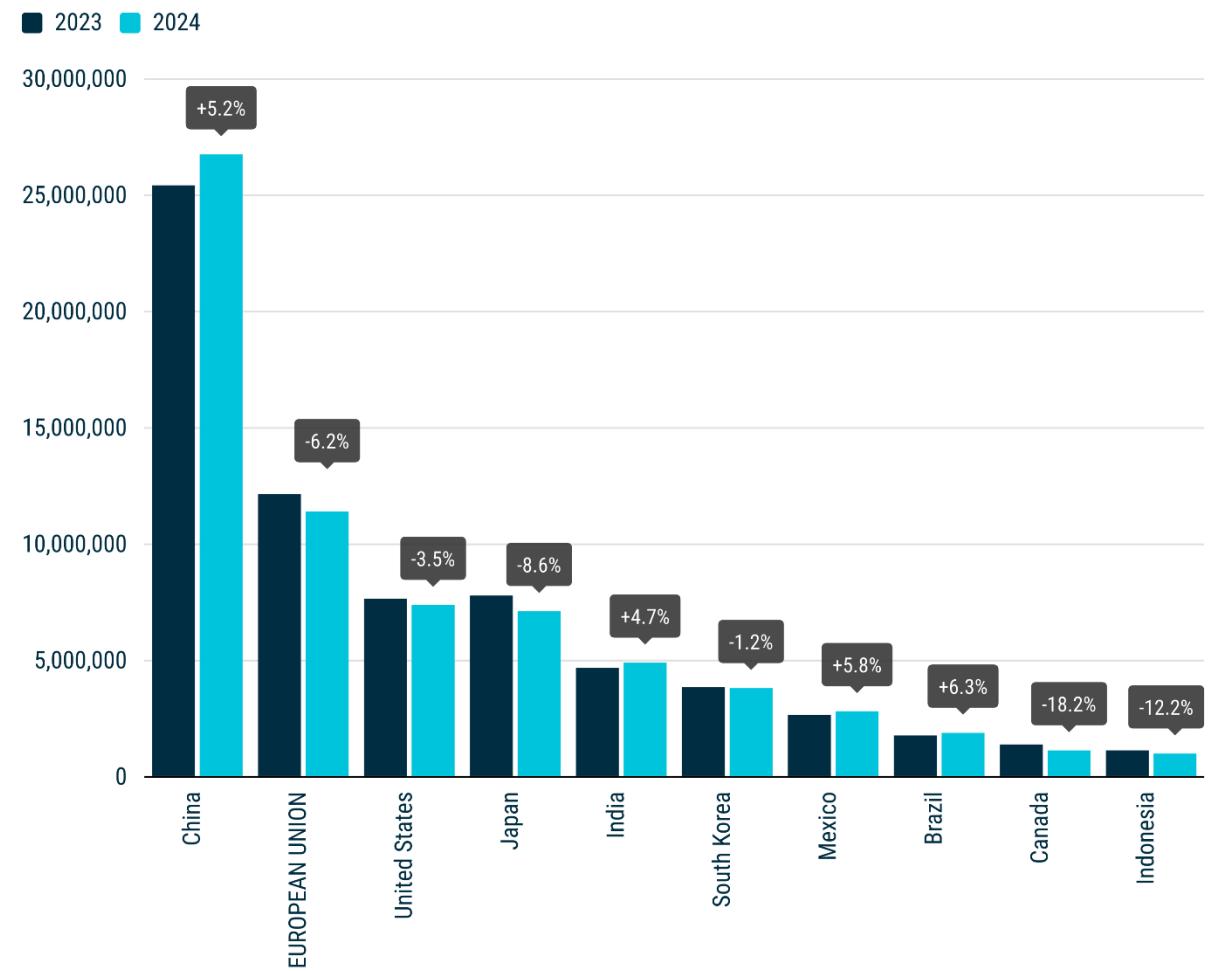
来源：标普全球移动性

<sup>5</sup> 临时数据

<sup>6</sup> 包括白俄罗斯、哈萨克斯坦、塞尔维亚和乌兹别克斯坦。

<sup>7</sup> 包括台湾、澳大利亚、马来西亚、巴基斯坦、菲律宾和越南

图3. 全球十大汽车制造商



来源：标普全球移动性

## 欧洲联盟 ( EU )

在2024年，欧盟汽车产量下降了6.2%，达到1140万辆。此次下滑是由于供需重组的结果，这是在由销售积压和库存补充推动的追赶阶段之后发生的。

最显著的下降发生在意大利，其生产下降了43.4%，其次是比利时（下降31.2%）、法国（下降12.4%）和瑞典（下降5.1%）。作为欧盟最大生产国，德国的汽车生产下降了0.4%。相反，西班牙的生产增长了0.7%，进一步巩固了其在该区域第二大汽车制造商的地位。

与此同时，中欧和东欧继续发挥着重要作用，捷克共和国生产增长了3.5%。相比之下，斯洛伐克（下降7.6%）和罗马尼亚（下降6.5%）均出现了显著下滑。

表5欧盟十大汽车生产商

	2024 <sup>8</sup>	2023	变化率百分比		市场份额百分比
			24/23	2024	
德国	3,942,396	3,957,061	-0.4	34.6	
西班牙	1,872,988	1,859,355	+0.7	16.4	
捷克共和国	1,446,855	1,397,631	+3.5	12.7	
斯洛伐克	993,750	1,075,379	-7.6	8.7	
法国	849,437	970,183	-12.4	7.4	
意大利	309,336	546,440	-43.4	2.7	
匈牙利	435,541	508,734	-14.4	3.8	
罗马尼亚	473,110	506,099	-6.5	4.1	
比利时	197,624	287,227	-31.2	1.7	
瑞典	270,807	285,310	-5.1	2.4	
<b>欧盟</b>	<b>11,408,469</b>	<b>12,158,666</b>	<b>-6.2</b>	<b>100.0</b>	

来源：标普全球移动性

<sup>8</sup> 临时数据

## 贸易

在2024年，欧盟汽车进口的价值和数量均出现显著下降，价值下降8.8%，数量下降5.2%。这一下滑趋势源于生产的放缓和消费者信心的下降，这两个因素也导致了出口价值下降7.3%，出口数量减少6.6%。

尽管面临这些逆风，欧盟保持了超过810亿欧元的贸易顺差，尽管与2023年相比下降了5.9%。

**表6. 欧盟新车贸易**

贸易价值 ( 单位 : 百万欧元 )	2024	2023	24/23年百分比变化
进口	73,159	80,214	-8.8
出口	154,702	166,832	-7.3
贸易平衡	81,543	86,618	-5.9
贸易量 ( 单位 )	2024	2023	24/23年百分比变化
进口	3,420,402	3,608,894	-5.2
出口	4,553,344	4,872,516	-6.6

来源：欧盟统计局

## 进口

2024年，中国在欧洲新车进口价值方面继续保持主要来源地的地位。尽管遭受12.2%的下降，中国仍占据了17.2%的市场份额。

从英国、日本和土耳其的进口紧随其后，与中国的进口共同贡献了近60%的新欧盟汽车进口价值。土耳其和日本的欧盟贸易流量显著增长，分别上升了13.8%和6.4%。相比之下，来自英国的汽车经历了显著的两位数下降，而韩国的降幅最大，达到了22%。

欧盟对前五大贸易伙伴的进口量呈现出不同的展望。土耳其以强劲的3.7%增长率领先，其次是日本(+3.7%)和中国(+0.5%)。然而，摩洛哥经历了14.8%的急剧下降，而韩国的降幅更为显著，达到18.3%。

表7. 欧盟新车进口，主要来源国

贸易价值 (单位：百万欧元)	2024	2023	变化率百分比		市场份额百分比 2024
			24/23		
中国	12,602	14,348	-12.2		17.2
日本	11,718	11,013	+6.4		16.0
英国	10,423	12,492	-16.6		14.2
土耳其	8,995	7,902	+13.8		12.3
韩国	7,850	10,066	-22.0		10.7

来源：欧盟统计局

表8. 欧盟新车进口，主要来源国

贸易量 (单位)	2024	2023	变化率百分比		市场份额百分比 2024
			24/23		
中国	748,448	744,829	+0.5		21.9
土耳其	542,083	522,665	+3.7		15.8
日本	498,413	480,400	+3.7		14.6
摩洛哥	446,823	389,242	-14.8		13.1
韩国	356,633	436,572	-18.3		10.4

来源：欧盟统计局

## 出口

2024年，欧盟制造汽车对美国出口的价值下降了4.6%。其中，对中国出口降幅最大，达到25.5%，可能由于本土汽车制造商竞争加剧。对瑞士和土耳其的出口分别下降了9.9%和7.6%。另一方面，对英国的出口增长了2%，表明对欧盟制造汽车的需求持续稳定。

尽管形势复杂，美国和英国合计几乎占据了欧盟新车出口价值的一半，凸显了它们作为欧盟汽车行业关键市场的地位。

在出口量方面，欧盟主要目的地普遍出现大幅下降。对中国的出货量下降了24.2%，其次是瑞士（-11.9%）、美国（-6.2%）和土耳其（-5%）。英国经历了较轻微的下降，为2.2%，然而这些市场对于欧盟的汽车行业仍至关重要。

表9. 欧盟新车出口，主要目的地

贸易价值 (单位：百万欧元)	2024	2023	变化率百分比 24/23	市场份额百分比 2024
美国	38,463	40,311	-4.6	24.9
英国	33,306	32,641	+2.0	21.5
中国	14,419	19,358	-25.5	9.3
土耳其	11,879	12,848	-7.5	7.7
瑞士	6,871	7,623	-9.9	4.4

来源：欧盟统计局

表10. 欧盟新车出口，主要目的地

贸易量 (单位)	2024	2023	变化率百分比 24/23	市场份额百分比 2024
英国	1,252,672	1,281,162	-2.2	27.5
美国	749,166	798,945	-6.2	16.5
土耳其	579,841	610,129	-5.0	12.7
中国	271,470	358,025	-24.2	6.0
瑞士	178,276	202,403	-11.9	3.9

来源：欧盟统计局

## 商用车辆

### 登记

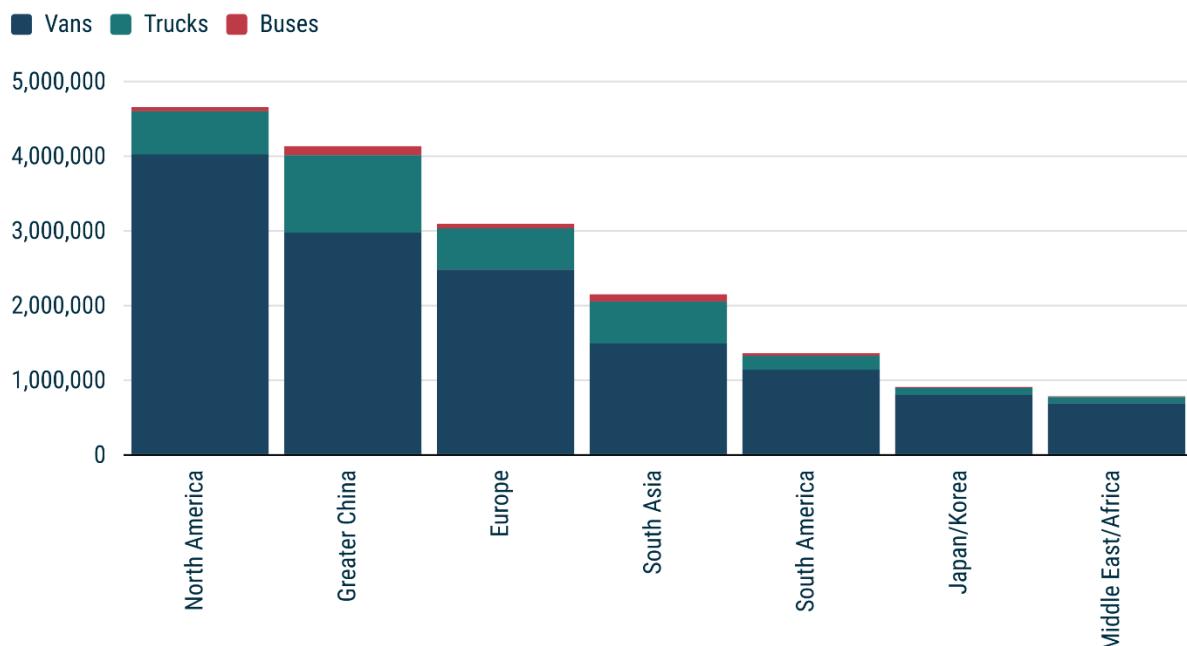
#### 全球

2024年，北美地区同比增长1.7%，达到400万台，市场份额为30%。相比之下，欧洲地区增长5.7%，总销量为250万台，市场份额为18%。<sup>9</sup>中国（大陆）<sup>9</sup>经历了5.9%的下降，销售额降至近300万单位，但仍然保持了22%的巨大市场份额。

卡车细分市场紧随其后，中国市场保持稳定，销量为100万辆，同比增长0.9%，市场份额达到34%。北美和欧洲的卡车销量分别下降了1.9%和7%。南亚经历了7.8%的显著下降，而南美则增长了8.1%。

在商用车领域，中国（除香港、澳门、台湾外）以29%的销售增长至120,997辆，市场份额为31%。南亚地区销量上升14.5%，达到96,949辆，而欧洲的增长率为7.3%，增至60,625辆。北美地区销量下降4%，至55,322辆。

图4. 全球新商用车辆及公交车销量<sup>10</sup>



来源：标普全球移动性

<sup>9</sup> 包括中国大陆和台湾

<sup>10</sup> 基于北美地区的生产类型。欧洲包括欧盟、欧洲自由贸易联盟、英国以及其他国家，特别是白俄罗斯、波斯尼亚和黑塞哥维那、哈萨克斯坦、北马其顿、俄罗斯、塞尔维亚、土耳其、乌克兰和乌兹别克斯坦。

## 欧洲联盟 ( EU )

2024年，新欧盟货车销售额增长了8.3%，达到160万辆，得益于四大关键市场的积极成果。西班牙以13.7%的显著增长位居第一，其次是德国的增长率为8.4%，法国增长率为1.1%，意大利增长率为0.9%。

与以往相比，2024年欧盟新卡车注册量下降了6.3%，总数达到327,896辆。在四大市场中，德国（下降6.9%），法国（下降2.9%），意大利（下降0.7%）均出现了下滑，而西班牙则实现了显著的增长，增幅达12%。

2024年新欧盟公交车销售同比增长9.2%，总计35,579辆。意大利录得显著的两位数增长，达到26.7%，西班牙增长10.3%，法国增长2.2%。另一方面，德国经历了2%的下滑。

表 11. 欧盟新商业车辆和公交车注册情况

	2024 <sup>11</sup>	2023	24/23年百分比变化
帆布鞋	1,586,688	1,465,559	+8.3
法国	379,747	375,510	+1.1
德国	281,078	259,376	+8.4
意大利	198,517	196,732	+0.9
西班牙	166,157	146,144	+13.7
卡车 <sup>13</sup>	327,896	349,792	-6.3
德国	88,240	94,820	-6.9
法国	50,635	52,143	-2.9
西班牙	32,140	28,688	+12.0
意大利	28,698	28,889	-0.7
公交车 <sup>14</sup>	35,579	32,579	+9.2
意大利	6,594	5,205	+26.7
法国	6,258	6,125	+2.2
德国	5,382	5,493	-2.0
西班牙	4,059	3,679	+10.3
<b>总计</b>	<b>1,950,163</b>	<b>1,847,930</b>	<b>+5.5</b>

来源：ACEA

关于动力来源的注册情况，在2024年，柴油仍是新欧盟货车买家首选，注册量增长10.5%。这一增长使市场份额增加了1.7个百分点，达到84.5%。汽油车型的注册量增长了3%，市场份额稳定在6%。电动可充电<sup>15</sup> vans 经历了显著的增长

<sup>11</sup> 临时数据

<sup>12</sup> 轻型商用车（3.5吨以下）

<sup>13</sup> 中型和重型商业车辆（超过3.5吨）

<sup>14</sup> 超过3.5吨的公交车和教练车

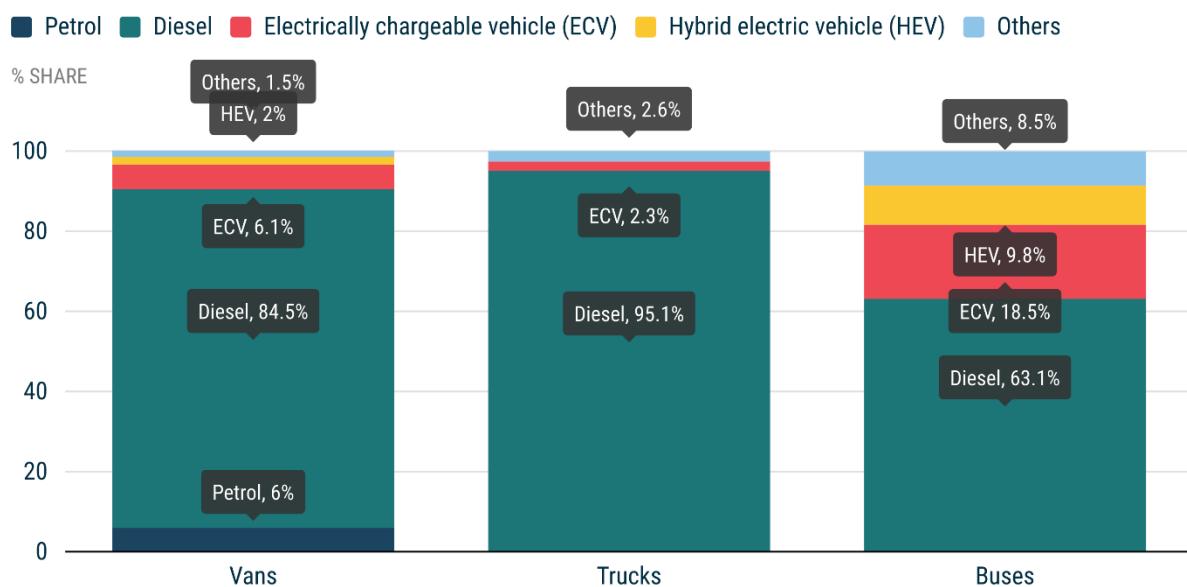
<sup>15</sup> 包括电池电动汽车 (BEVs) 和插电式混合动力电动汽车 (PHEVs)

9.1%的下降，将市场份额从上一年的7.2%减少到6.1%。混合动力货车销量也下降了4.8%，仅占市场份额的2%。

柴油卡车在2024年继续占据主导地位，占到了新欧盟注册车辆的95.1%，尽管下降了6.2%。电动可充电卡车注册量下降了4.6%，与去年相比，其市场份额稳定在2.3%。

2024年，新注册的欧盟电动充电公交车数量增长了26.8%，市场份额从15.9%上升到18.5%。混合动力电动公交车销量下降了16.1%，占市场份额9.8%。柴油公交车注册量增长了11.1%，市场份额增加到63.1%，比2023年增加了1个百分点。

图5.按动力源分类的新商用车辆注册数量



## 生产

### 全球

2024年，全球厢式货车产量下降了4.6%。欧洲产量下降了5.3%，这主要归因于欧盟下降了5.9%，以及土耳其下降了9.4%。然而，北美地区实现了3.9%的增长，其中美国增长了4.2%。南美洲增长了2%，得益于巴西强劲的15.1%增长。在亚洲，产量下降了9.3%，中国（增长6.8%）、日本（下降5.4%）、泰国（下降23.1%）和印度（下降1.5%）均对这一下滑趋势做出了贡献。此外，中东和非洲地区记录了18.4%的降幅，主要原因是南非这类车辆产量的14.7%下降。

表12. 全球货车<sup>16</sup> 生产

	2024 <sup>17</sup>	2023	变化率百分比		市场份额百分比
			24/23	2024	
<b>欧洲</b>	<b>2,726,546</b>	<b>2,879,657</b>	<b>-5.3</b>	<b>19.6</b>	
欧洲联盟	2,011,288	2,137,466	-5.9	14.4	
土耳其	405,769	447,994	-9.4	2.9	
英国	106,494	93,488	+13.9	0.8	
俄罗斯	95,825	98,109	-2.3	0.7	
其他人（欧洲） <sup>18</sup>	107,170	102,600	+4.5	0.8	
<b>北美</b>	<b>4,115,578</b>	<b>3,961,149</b>	<b>+3.9</b>	<b>29.5</b>	
美国仅限	2,795,953	2,682,467	+4.2	20.0	
<b>南美洲</b>	<b>796,006</b>	<b>780,717</b>	<b>+2.0</b>	<b>5.7</b>	
巴西仅	486,333	422,679	+15.1	3.5	
<b>亚洲</b>	<b>5,938,233</b>	<b>6,546,920</b>	<b>-9.3</b>	<b>42.6</b>	
中国	3,105,447	3,333,289	-6.8	22.3	
日本	781,875	826,746	-5.4	5.6	
泰国	756,641	984,046	-23.1	5.4	
印度	745,948	757,004	-1.5	5.3	
其他人（亚洲） <sup>19</sup>	548,322	645,835	-15.1	3.9	
<b>中东/非洲</b>	<b>369,500</b>	<b>452,672</b>	<b>-18.4</b>	<b>2.6</b>	
南非仅	214,530	251,515	-14.7	1.5	
<b>世界</b>	<b>13,945,863</b>	<b>14,621,115</b>	<b>-4.6</b>	<b>100.0</b>	

来源：标普全球移动性

<sup>16</sup> 轻型商用车（最大载重6吨）

<sup>17</sup> 临时数据

<sup>18</sup> 包括哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦

<sup>19</sup> 包括印度尼西亚、马来西亚、巴基斯坦、菲律宾、韩国、台湾和越南

在2024年，全球卡车产量下降了8.3%，地区差异塑造了整体趋势。欧洲下降了23.6%，其中欧盟下降了25.3%，主要因为经过多年由供应驱动的产出后，需求再次推动生产。北美也下降了4%，其中包括美国下降3.1%。相反，南美增长了37.1%，这主要得益于巴西43.2%的增长。亚洲的卡车产量下降了7%，中国(-3.1%)、印度(-11.8%)、日本(-2.5%)和印尼(-21.7%)降幅最大。

表13. 全球卡车<sup>20</sup> 生产

	2024 <sup>21</sup>	2023	变化率百分比		市场份额百分比
			24/23	2024	
<b>欧洲</b>	502,938	658,508	-23.6	17.1	
欧洲联盟	368,018	492,904	-25.3	12.5	
俄罗斯	67,660	70,839	-4.5	2.3	
土耳其	36,191	52,664	-31.3	1.2	
英国	14,821	20,969	-29.3	0.5	
其他人 (欧洲) <sup>22</sup>	16,248	21,132	-23.1	0.6	
<b>北美</b>	599,666	624,457	-4.0	20.4	
美国仅限	356,331	367,892	-3.1	12.1	
<b>南美洲</b>	151,686	110,664	+37.1	5.2	
巴西仅	140,818	98,312	+43.2	4.8	
<b>亚洲</b>	1,640,716	1,763,300	-7.0	55.7	
中国	990,898	1,022,238	-3.1	33.7	
印度	370,828	420,647	-11.8	12.6	
日本	122,385	125,459	-2.5	4.2	
印度尼西亚	58,621	74,834	-21.7	2.0	
其他人 (亚洲) <sup>23</sup>	97,984	120,122	-18.4	3.3	
<b>中东/非洲</b>	48,426	51,833	-6.6	1.6	
<b>世界</b>	2,943,432	3,208,762	-8.3	100.0	

来源：标普全球移动性

<sup>20</sup> 中型及以上商用车辆 (大于5吨)

<sup>21</sup> 临时数据

<sup>22</sup> 包括白俄罗斯、哈萨克斯坦、乌克兰和乌兹别克斯坦

<sup>23</sup> 包括澳大利亚、马来西亚、新西兰、巴基斯坦、菲律宾、韩国、泰国和越南

2024年，全球公交车产量增长10.3%，达到36.2万辆，各区域变化显著。欧洲下降了1.4%，主要受欧盟9.8%的下降影响，土耳其下降了5.2%。相反，俄罗斯公交车产量增加了19.4%。北美下降了3.3%，与美国3.8%的下降相一致。南美生产输出扩大了28.1%，由巴西的34.6%强劲增长引领。亚洲增长了14.6%，中国(+23%)、印度(+7.2%)、韩国(+11.1%)和日本(+35.7%)均有所贡献。

表14. 全球公共汽车生产

	2024 <sup>25</sup>	2023	变化率百分比		市场份额百分比
			24/23	2024	
<b>欧洲</b>	61,226	62,077	-1.4	16.9	
欧洲联盟	25,255	28,010	-9.8	7.0	
土耳其	15,170	16,004	-5.2	4.2	
俄罗斯	14,991	12,554	+19.4	4.1	
其他人(欧洲) <sup>26</sup>	5,810	5,509	+5.5	1.6	
<b>北美</b>	43,247	44,708	-3.3	11.9	
美国仅限	33,700	35,023	-3.8	9.3	
<b>南美洲</b>	29,442	22,979	+28.1	8.1	
巴西仅	27,794	20,646	+34.6	7.7	
<b>亚洲</b>	223,717	195,175	+14.6	61.8	
中国大陆	115,396	93,853	+23.0	31.9	
印度	82,664	77,136	+7.2	22.8	
韩国	10,843	9,760	+11.1	3.0	
日本	4,543	3,347	+35.7	1.3	
其他人(亚洲) <sup>27</sup>	10,271	11,079	-7.3	2.8	
<b>中东/非洲</b>	4,373	3,317	+31.8	1.2	
<b>世界</b>	362,005	328,256	+10.3	100.0	

来源：标普全球移动性

<sup>24</sup> 5吨以上的公交车

<sup>25</sup> 临时数据

<sup>26</sup> 包括白俄罗斯、哈萨克斯坦、马其顿、瑞士、乌克兰、英国和乌兹别克斯坦

<sup>27</sup> 包括澳大利亚、印度尼西亚、马来西亚、新西兰、巴基斯坦、菲律宾、台湾、泰国和越南。

## 贸易

在2024年，欧盟新轻型货车贸易量出现下降，进口价值下降8.2%，出口价值下降7.3%。这导致了该细分市场欧盟贸易顺差减少了6.8%。

表15. 欧盟新车货车贸易

贸易价值 ( 单位 : 百万欧元 )	2024	2023	24/23年百分比变化
进口	6,250	6,810	-8.2
出口	15,922	17,182	-7.3
贸易平衡	9,672	10,372	-6.8

来源：欧盟统计局

就关键贸易伙伴而言，欧盟新货车进口主要来自：

- 土耳其：€33亿 ( 同比增长9.2%，市场份额52.6% )
- 南非：10亿欧元 ( 同比-33.4%，市场份额16.6% )
- 英国：€990百万 (+2.8% 同比，15.8% 市场份额)

欧洲新型货车出口主要集中在：

- 英国：€5.1亿 ( 同比减少6.8%，市场份额为31.9% )
- 土耳其：19亿欧元 ( 同比增长29.1%，市场份额12.1% )
- 瑞士：13亿欧元 ( 同比增长1.8%，市场份额8% )

在2024年，欧盟的新卡车贸易经历了下滑，进口值下降7.1%，出口值下跌7.2%。因此，该段落的贸易顺差减少了7.2%。

**表16. 欧盟新卡车贸易**

贸易价值 ( 单位 : 百万欧元 )	2024	2023	24/23年百分比变化
进口	1,362	1,466	-7.1
出口	7,316	7,880	-7.2
贸易平衡	5,954	6,414	-7.2

来源：欧盟统计局

在关键贸易伙伴方面，欧盟新卡车的进口主要来自：

- 英国：5.01亿欧元（同比增长30.7%，市场占有率为36.8%）
- 土耳其：383百万欧元（同比-35.7%，市场份额28.1%）
- 中国：1.85亿欧元（同比-34%，市场份额13.6%）

欧盟新卡车出口主要流向：

- 英国：17.5亿欧元（同比-7%，市场份额24%）
- 挪威：7.54亿欧元（同比增长6.8%，市场份额10.3%）
- 瑞士：6.65亿欧元（同比-1.7%，市场份额9.1%）

在2024年，欧盟在新的公共汽车贸易领域经历了负面的演变。尽管进口价值增长了6.4%，但出口价值下降了19.2%。因此，这一部分的贸易逆差增加了21.3%。

表 17. 欧盟新车贸易

贸易价值 ( 单位 : 百万欧元 )	2024	2023	24/23年百分比变化
进口	2,637	2,479	+6.4
出口	741	916	-19.2
贸易平衡	-1,896	-1,563	+21.3

来源 : 欧盟统计局

关于主要的贸易伙伴，欧盟新巴车的进口主要来自：

- 土耳其 : 18亿欧元 ( 同比-1.2% , 市场份额68.6% )
- 中国 : 5.98亿欧元 ( 同比增长64.1% , 市场份额22.7% )
- 摩洛哥 : 67百万欧元 ( 同比增长76.8% , 市场份额2.5% )

欧盟新型公交车出口主要流向：

- 英国 : 2.37亿欧元 ( 同比增长98.8% , 市场份额31.9% )
- 瑞士 : €130百万 ( -34.3% 同比 , 17.5% 市场份额 )
- 挪威 : 6700万欧元 ( 同比下降66.8% , 市场份额9.1% )