

经济与市场报告

全球及欧盟汽车产业

2026年上半年



内容

版权声明 2 核心要点 3 欧盟经济展望..... 4 乘用车 6 注册量..... 6 全球..... 6 欧盟（EU）..... 8 生产..... 12 全球..... 12 欧盟（EU）..... 15 贸易..... 17 进口..... 18 出口..... 19 商用车..... 20 注册量..... 20 全球（仅限面包车）..... 20 欧盟（EU）..... 21 生产..... 23 全球..... 23 贸易..... 26

表格列表

表1. 欧盟经济预测——关键数据 4

图例列表

图1. 各国2026年GDP增长预估..... 5

版权声明

未经ACEA事先书面许可，不得复制（部分）此信息或相关文件。凡允许复制之处，均应以ACEA为信息来源。

关键点

随着中东冲突爆发及其引发的能源冲击，欧盟的经济前景已恶化，预计2026年国内生产总值（GDP）增长率为1.1%，较之前的预期低0.3个百分点。头号通胀预计也将上升至3.1%，比早前的预测高出整整一个百分点。能源通胀在2026年9月达到峰值，对当前宏观经济预测构成了明确的下行风险。

2026年上半年，全球汽车市场疲软，新车注册量下降4.9%，至3570万辆，主要受中国国内需求疲软（下降23.2%）以及中东和非洲地区注册量较低的影响。区域表现仍不均衡，欧盟注册量上升5.7%，得益于强劲的需求激励和定价策略，而亚洲地区则下降了11%。南美洲是增长最快的地区，注册量增长16.9%，主要受巴西（增长22.8%）的推动。

2026年上半年全球汽车产量下降1%，至3760万辆，大多数主要市场产量均表现疲软。中国产量首次自2020年以来出现下滑（-5.8%），受国内需求减弱影响，同时该国日益关注出口市场。北美产量下降1.4%，而南美洲是唯一录得强劲增长的主要地区，得益于巴西产量增长了12%，其产量上升了7.6%。

2026年上半年的欧盟汽车生产格局略有疲软，产量下降0.4%，因强劲的国内销售被进口（尤其是来自中国的进口）和较弱的出口所抵消。德国仍然是主要的汽车生产中心，占欧盟汽车销售的20%，其次是西班牙（12%）和捷克（10%）。总体而言，欧盟内的汽车产量下降至创纪录的68%的欧盟销售份额，而中国的份额上升至9%，凸显了非欧盟生产的日益增长的作用。此外，欧盟制造的汽车在欧盟外销售的份额下降至32.4%，低于此前几年一直保持的三分之一水平。

欧盟汽车行业贸易表现持续面临重大不利因素。进口额和价值分别增长15.6%和16.1%，而出口额分别下降12%和5.9%，贸易顺差收窄34.2%至287亿欧元。中国推动了进口增长，其价值激增70.5%至105亿欧元，数量超过70万单位。与此同时，对主要市场的出口有所减弱，尤其是美国 and 土耳其，而美国和英国合计仍占欧盟出口总值的48%。

欧洲商用车市场在2026年开局良好，各细分市场注册量均有所增长。面包车增长1.9%，卡车上涨9.8%，公交车激增22.7%。虽然重型卡车和公交车的整体增幅最大，但主要市场的表现各异。面包车和卡车的注册量增长主要反映了从低基数阶段的恢复，而公交车细分市场则保持了强劲势头。

预计2026年欧盟商用车产量将温和增长，所有三个细分市场都将实现增产。2026年上半年，面包车产量增长了0.2%，而卡车产量预计将在2026年增长1.5%。由于公共采购需求稳定，客车产量预计增长最多，将上升2.7%。

商业部门贸易差额出现显著差异。厢式货车顺差上升12%至8.23亿欧元，而卡车顺差下降9.1%，客车逆差扩大至17亿欧元。

欧盟经济展望

2025年，欧盟经济增长了1.5%。然而，中东冲突的爆发及其引发的能源冲击已实质性削弱了前景。目前预计欧盟国内生产总值（GDP）增长将放缓至2026年的1.1%（较2025年秋季经济预测下调了0.3个百分点），然后在2027年恢复至1.4%。预计更高的能源价格、较弱的投资和贸易前景、上升的融资成本以及信心的下降将对经济活动造成压力。

欧盟的 headline 通胀预计将在 2026 年上升至 3.1%，比先前预测高出整整一个百分点，这是由于能源价格急剧上涨所致。能源通胀在去年 9 月达到峰值，预计今年将保持高位，能源、投入和运输成本将逐渐传导至其他领域。目前预计通胀将在 2027 年缓解至 2.4%。

尽管经济活动较弱，预计劳动力市场将保持相对稳健。预计就业增长将从2025年的0.5%放缓至2026年的0.3%，而失业率预计将稳定在约6%。随着工资滞后于通货膨胀进行调整，工资增长预计将保持持续。同时，预计生产率增长将放缓至2026年的0.7%，因为企业在需求前景不确定的背景下保留劳动力。

欧盟整体政府赤字预计将从2025年的GDP的3.1%扩大到2027年的3.6%，有十个欧盟成员国将超过3%的门槛，这反映了经济活动疲软、与利息相关的支出增加、国防开支上升以及为家庭和企业提供高能源价格保护的措施。

欧盟的债务与GDP比率预计也将从2025年的82.8%上升至2027年底的85.3%，预计有五个欧盟成员国将使债务保持在GDP的100%以上。³ 中东冲突和波动的能源市场构成了主要下行风险，因为持续的干扰可能引发更高的通胀和更弱的增长。与此同时，地缘政治、贸易和气候脆弱性仍然很高。

表1. 欧盟经济预测——主要数据

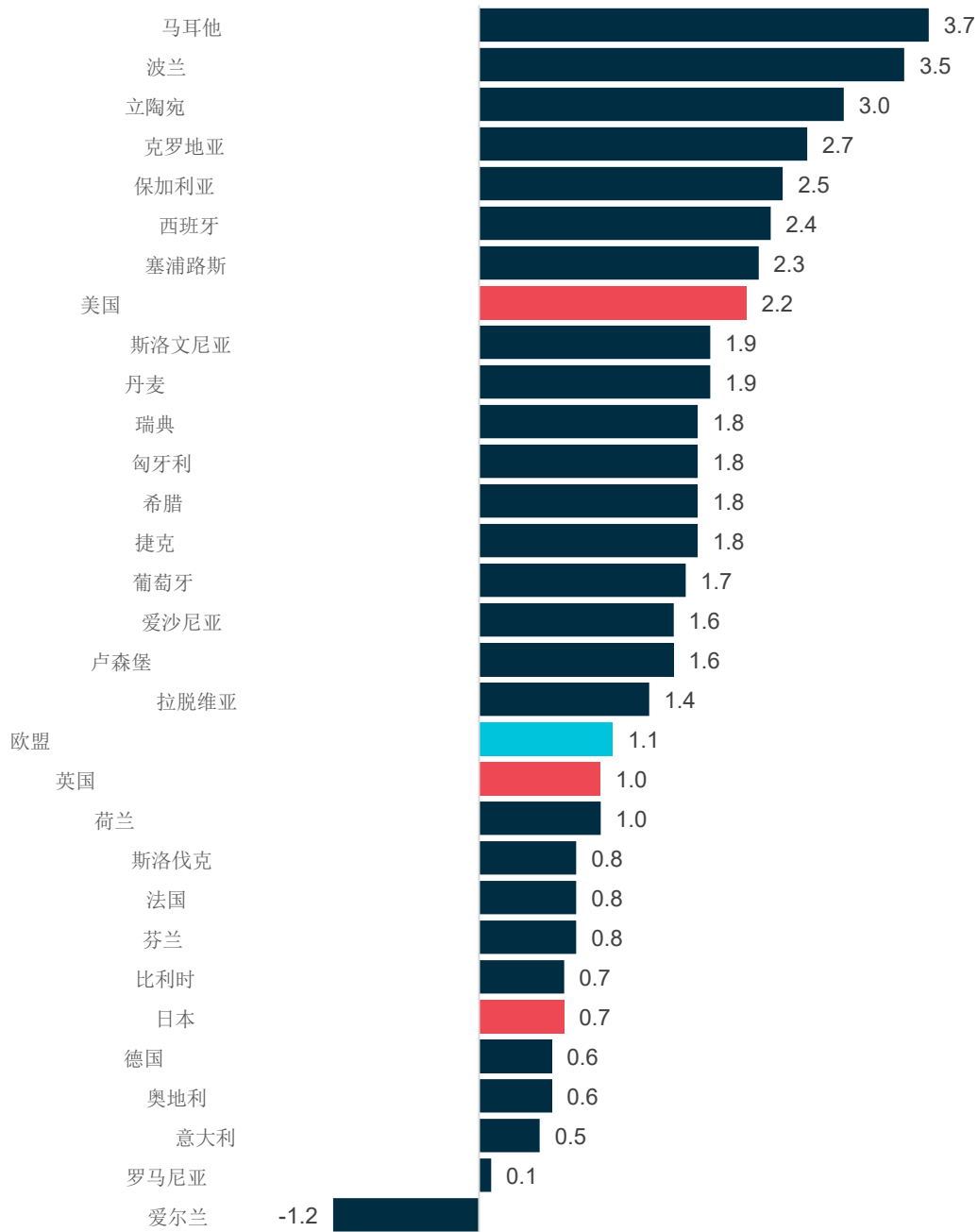
	2025	2026	2027
国内生产总值 (%)	1.5	1.1	1.4
通货膨胀率 (%)	2.5	3.1	2.4
失业率 (%)	6	6	6
赤字 (%)	-3.1	-3.5	-3.6

欧盟委员会2026年春季经济预测 - NAMA 10 GDP

1 欧元区年度通胀率达3.8%

2 目前处于过度赤字程序的国家包括奥地利、比利时、保加利亚、芬兰、法国、匈牙利、意大利、波兰、罗马尼亚和斯洛伐克（参见 <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/excessive-deficit-procedure/>）

图1. 各国2026年GDP增长预估 GDP增长 2026 (%)



来源：欧洲委员会 经济预测——2026年春季，共识预测

乘用车

注册

全球

2026年上半年全球新车注册量下降至3570万辆，较2025年同期减少4.9%。这一下降主要受中国国内需求疲软推动。中东和非洲地区的注册量也出现下降，加剧了中东冲突爆发后全球需求的整体收缩。

欧洲市场持续增长，销售额上升5.6%。欧盟新车注册量增长5.7%，得益于积极的促销激励和定价策略。英国也录得强劲增长（+9.2%），为整体积极趋势做出贡献，而俄罗斯则实现了14.9%的增长，尽管基数较低。欧洲自由贸易联盟国家也略有增长。相比之下，土耳其新车注册量显著下滑，下降9.8%。

亚洲市场约占全球新车注册量的45%，下降了11%。这主要是由中国萎缩23.2%所驱动，其注册量降至850万辆。购买激励措施减弱以及以旧换新补贴计划规模缩小，降低了政策支持力度，而投入成本上升则限制了进一步降价的空间。此外，新车型快速推出强化了消费者的观望态度，而主要中国汽车制造商则越来越多地将增长寄托于国际市场。相反，其他主要亚洲市场则取得了积极成果。印度增长了17.7%，达到260万辆的销量，得益于稳健的宏观经济基本面、促进消费的政策以及活跃的消费者情绪。韩国保持韧性，注册量上升了2.1%，而日本市场则相对稳定。

2026年上半年，北美新车注册量下降2.4%，与美国3%的萎缩幅度基本一致。市场持续面临高车价、高利率和信贷紧缩带来的显著压力，这正影响购买力和消费者支出。加拿大也录得4%的降幅，而墨西哥则实现了5.8%的强劲增长。

南美洲仍然是全球增长最快的地区，注册量增长了16.9%，主要受巴西（增长22.8%）的推动，该国的销量在2026年上半年就超过了100万台。强劲的需求以及新车型（尤其是中国品牌）的持续推出，正支撑着市场的竞争力。同时，有利的税收措施（包括进口税减免的延长）以及低失业率正在进一步刺激消费需求。该地区的其他国家也实现了增长，其中哥伦比亚（增长41%）表现突出，秘鲁（增长24.7%）和智利（增长4.5%）紧随其后，而阿根廷则下降了11.9%。

总而言之，2026年上半年中东和非洲的新车注册量下降了17.6%，降至170万辆，这主要反映了该地区持续的冲突。伊朗受到的影响尤为严重，注册量同比下滑了51%，而其他海湾市场也出现了萎缩。尽管埃及（+24.8%）、南非（+14.1%）和摩洛哥（+11.4%）等北非国家实现了强劲增长，但这一下滑趋势依然出现。

表2. 全球新车注册量

	H1 2024	H1 2025	H1 2026 ⁴	百分比变化	百分比
欧洲	8,338,451	8,125,572	8,584,278	+5.6	24.1
欧盟	5,684,279	5,576,112	5,896,683	+5.7	16.5
英国	1,006,763	1,042,229	1,137,929	+9.2	3.2
俄罗斯	696,287	515,629	592,523	+14.9	1.7
土耳其	462,955	488,002	440,234	-9.8	1.2
EFTA	188,116	197,091	197,454	+0.2	0.6
乌克兰	33,015	30,623	28,134	-8.1	0.1
其他人（欧洲） ⁵	267,036	275,886	291,321	+5.6	0.8
北美洲 ⁶	7,612,639	7,783,125	7,595,565	-2.4	21.3
仅限美国	6,314,860	6,421,664	6,229,442	-3.0	17.5
南美洲	1,338,837	1,539,301	1,799,904	+16.9	5.0
巴西仅	848,073	877,356	1,077,130	+22.8	3.0
ASIA	16,441,564	17,946,893	15,964,554	-11.0	44.7
中国	9,826,035	11,009,803	8,460,501	-23.2	23.7
印度	2,197,981	2,238,489	2,634,518	+17.7	7.4
日本	1,790,496	1,988,321	1,986,827	-0.1	5.6
韩国	691,954	730,222	745,381	+2.1	2.1
其他人（亚洲） ⁷	1,935,098	1,980,058	2,137,327	+7.9	6.0
中东/非洲	1,883,971	2,106,253	1,736,492	-17.6	4.9
世界	35,615,462	37,501,144	35,680,793	-4.9	100.0

来源：ACEA，全球移动

⁴ 暂定数据

⁵ 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

⁶ 按生产类型划分

⁷ 包括所有其他亚太国家

欧盟 (Yǒuměi)

2026年上半年，欧盟新车注册量增长了5.7%，达到近590万辆。这表明市场已从2025年上半年记录的收缩中强劲复苏。这一增长得益于消费者对广泛电动车辆技术的强劲需求，同时市场支持措施8和不断丰富的产品供应也提供了有力支撑。

意大利是这一增长的主要贡献者之一，新车注册量增长9.5%，达到93.6045万辆。波兰表现强劲，注册量增长9.4%，达到31.2033万辆，延续了市场的稳步上升势头。西班牙和德国则稍显落后，注册量分别增长了6.2%和5.8%。尽管整体市场规模较小，奥地利的注册量也实现了令人瞩目的15%增长。

法国经济重回增长轨道，2026年上半年新车注册量较前一年大幅下滑后，增长了1.8%。然而，这一积极势头部分被小型市场持续下滑所抵消，包括比利时（下降1.7%）和荷兰（下降4.2%）。尽管结果喜忧参半，但2026年上半年欧盟八大最大市场合计占新车注册总量的81.5%。

表3. 新欧盟汽车注册量前8名

	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化	百分比
德国	1,471,641	1,402,789	1,484,393	+5.8	25.2
法国	914,889	842,206	857,165	+1.8	14.5
意大利	886,025	854,624	936,045	+9.5	15.9
西班牙	535,296	609,914	647,711	+6.2	11.0
波兰	276,956	285,310	312,033	+9.4	5.3
比利时	263,408	234,616	230,681	-1.7	3.9
荷兰	193,312	182,375	174,789	-4.2	3.0
奥地利	135,113	143,051	164,529	+15.0	2.8
其他人（欧盟）	1,007,056	1,021,227	1,089,337	+6.7	18.5
欧盟	5,683,696	5,576,112	5,896,683	+5.7	100.0

来源：ACEA

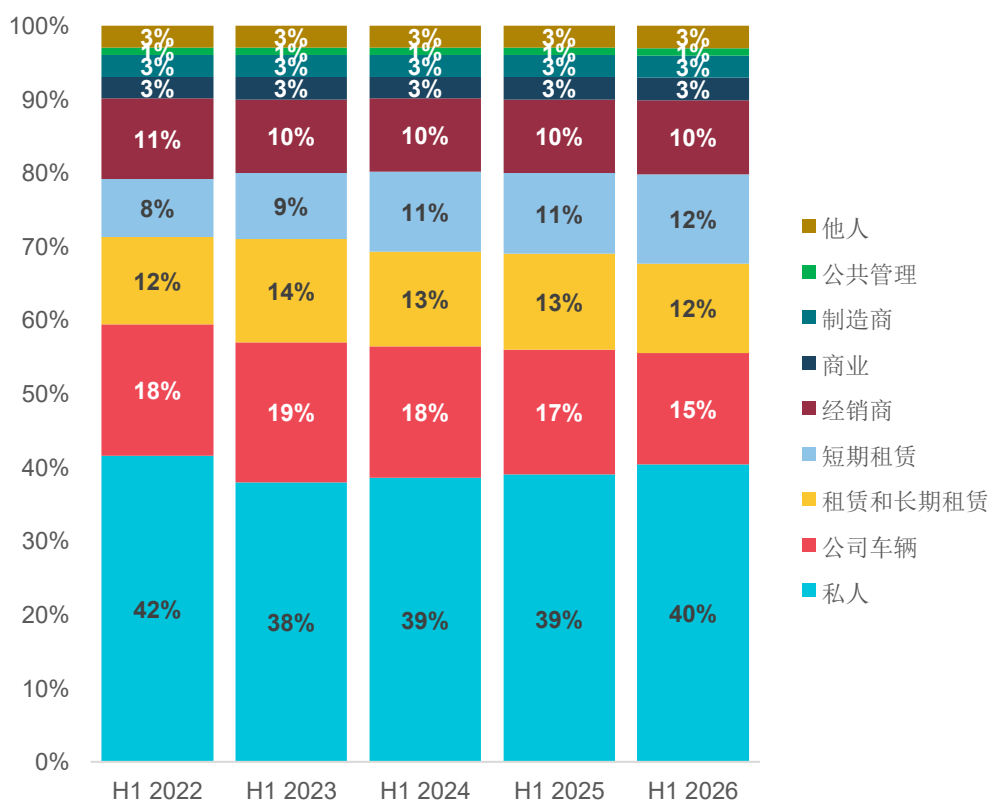
8 详见《电动汽车：税收优惠与激励措施（2026）》

2026年上半年，私人买家仍然是最大的购车渠道，占欧盟汽车总销量的40%。这一比例与近年来的情况基本一致，略高于2025年上半年的39%，证实了私人需求在整体市场中的持续重要性。公司车作为第二大渠道，其份额从17%下降至15%，反映出其对总销量的贡献逐渐减少。

租赁和长期租赁占销售额的12%，在购买组合中仍占据重要地位。短期租赁继续有所增长，其份额从一年前的11%上升至12%。经销商购买基本保持稳定，占10%，而商业买家和制造商各占总销售额的约3%。公共行政及其他渠道相对较小。

总体而言，2026年第一季度的采购组合保持相对稳定，但同比变化表明需求构成正逐渐转变。私人买家持续巩固其地位，租赁渠道也提升了其合计份额。这被公司车采购的下降所抵消，表明需求正适度地从企业渠道转向私人及租赁需求。

图2. 欧盟汽车按购买渠道销售情况⁹



来源: DATAFORCE

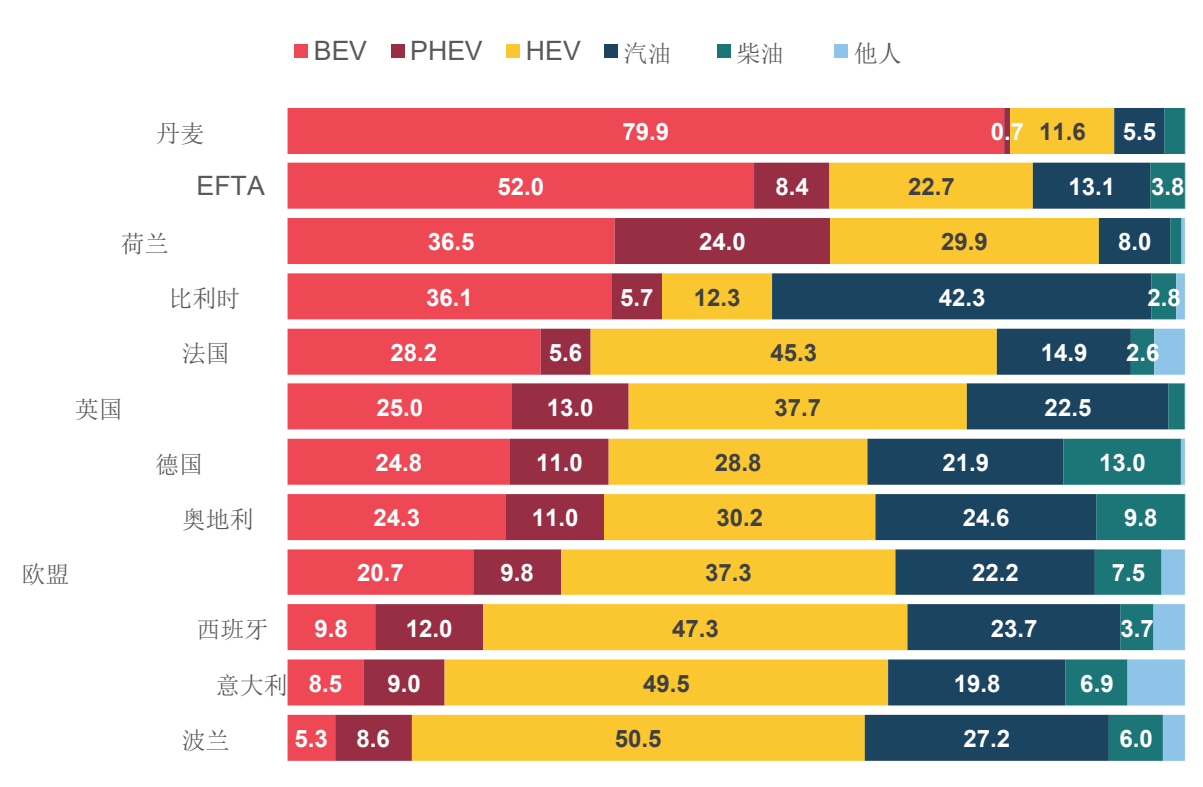
⁹ 马耳他不包括在内

2026年上半年，纯电动汽车在欧盟市场份额达到20.7%，较一年前的15.6%有所增长。插电式混合动力汽车注册量占市场份额的37.3%，仍然是欧盟消费者偏好的选择。与此同时，汽油车和柴油车的市场份额合计下降至29.7%，而一年前这一比例是37.8%。

在以下所选国家中，丹麦在2026年上半年记录了最高的电动汽车占比，这些车辆占新注册车辆的79.9%，其次是EFTA国家10，占比为52%。荷兰和比利时也报告了强劲的电动汽车份额，分别达到36.5%和36.1%，其中插电式混合动力汽车占荷兰新注册车辆的额外24%。

相反，混合动力汽车在波兰（50.5%）和意大利（49.5%）占据主导地位。虽然奥地利和德国在混合动力和纯电车型之间保持了更均衡的比例，但法国两种动力类型的市场份额均很高（分别为45.3%和28.2%），远超欧盟平均水平。

图3. 2026年第一季度选定国家按动力源划分的新车注册量（占比%）



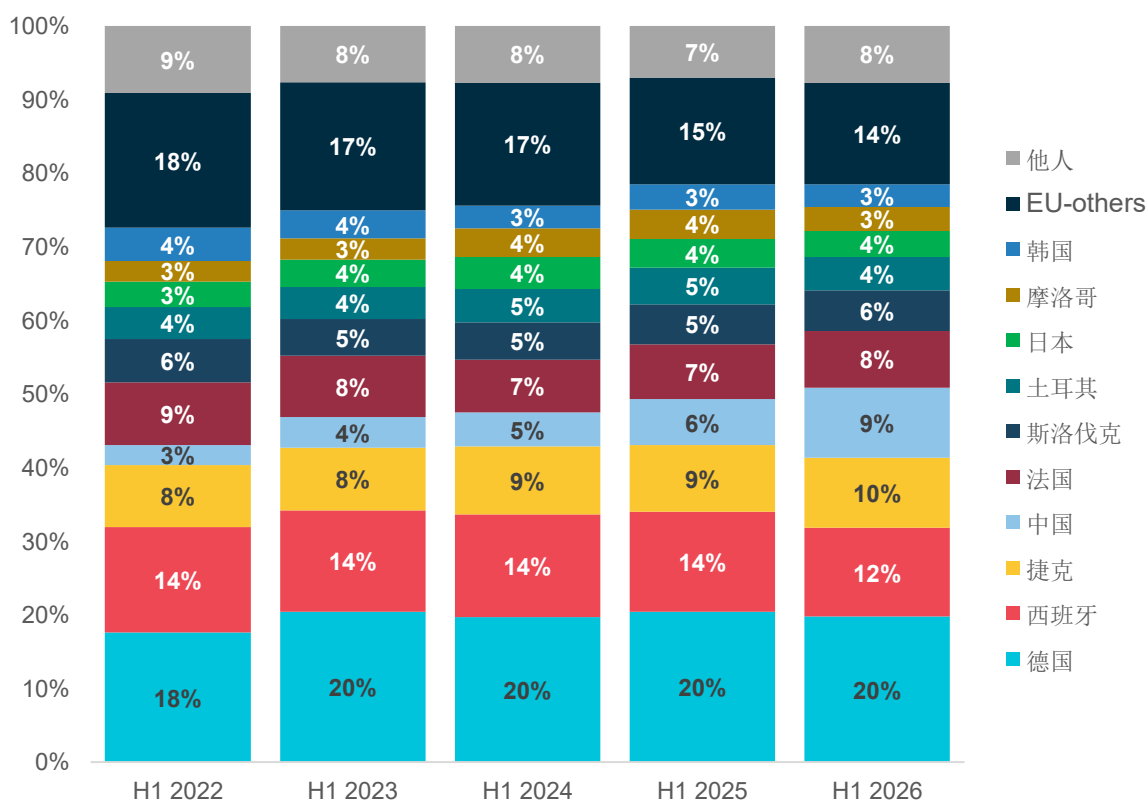
来源：ACEA

¹⁰ 2026年上半年，爱沙尼亚自由贸易区国家中电动汽车的显著份额主要是由...推动的。挪威（97.6%），其次是冰岛（42.4%）和瑞士（23.9%）

2026年上半年，欧盟售出汽车的生产结构继续在本土生产和第三方制造之间重新平衡。德国巩固了其作为首要生产中心的地位，占欧盟汽车总销量的20%。西班牙以12%的市场份额紧随其后，尽管其市场份额下降了两个百分点。与此同时，捷克共和国将其份额提升至10%，而法国和斯洛伐克分别占8%和6%。连同其他欧洲制造中心，2026年上半年欧盟本土生产占欧盟汽车总销量的68%——这是近年来记录到的最低水平，反映了非欧盟国家生产量的逐渐增加。

在非欧盟生产国家中，中国实现了最显著的扩张，其市场份额迅速增长至2026年上半年9%。日本和韩国各自维持4%的市场份额，而土耳其（4%）和摩洛哥（3%）的市场份额则有所下降。“其他”类别汽车的生产份额在该期间在7%至9%之间波动，表明整体生产来源的地理分布仅发生了微小变化。

图4. 欧盟汽车销售的生产国



来源：MOBILITY 全球

生产

全球

2026年上半年全球汽车产量下降1%，至3760万辆。南美洲是唯一一个表现强劲的地区，而其他主要市场的产量则保持低迷，同时中东和非洲地区的产量急剧下降进一步加剧了这一态势。

欧洲产量保持稳定，2026年上半年总计750万辆，增长0.8%。欧盟产量略有下降0.4%，因国内销售增长被进口完全吸收，尤其是来自中国的进口，而较弱的出口进一步对产量造成压力。在积压订单消化后，行业情绪较弱以及美国汽车关税持续对出口造成压力。此外，中东地区的冲突、购买力挑战以及不断上升的制造和物流成本给汽车制造商带来了进一步的压力。土耳其（下降14.8%）在去年创纪录的产量之后经历了市场调整，而持续下降的出口继续放缓英国的产量（下降3.5%）。相比之下，塞尔维亚（增长452.5%）和俄罗斯（增长16.7%）对欧洲的整体结果做出了积极贡献。

中国汽车产量首次自2020年疫情驱动下滑以来出现下降，反映了国内需求疲软。中国汽车制造商正日益转向出口，并将货物渠道调配至支持本地生产，目前出口市场占中国汽车全球销量比例已超过20%。然而，这种快速出口增长使它们面临更复杂的外部及地缘政治环境，其中包括反倾销措施、关税不确定性以及日益严格的原产地要求。泰国（-0.6%）和韩国（-1.6%）也拖累了整体趋势，韩国的下滑主要源于近期罢工导致的生产中断。另一方面，印度（+13.8%）录得强劲增长，得益于激励措施和本地生产要求。印尼增长5.9%，日本扩张2.5%。

2026年上半年，北美汽车产量下降了1.4%，至560万辆，其中美国产量上涨1.4%，被加拿大和墨西哥分别下降6.6%所抵消。这两个市场的表现疲软，正值关税争端仍在继续，持续对区域生产和贸易流造成压力。

相比之下，南美洲汽车产量增长了7.6%，达到超过110万辆，其中巴西引领增长，其产量增长了12%。强劲的国内需求支撑了这一增长，使本地制造商和车辆进口都受益，同时税收优惠政策也促进了更高效车辆的销售。作为该地区第二大生产国的阿根廷，其产量记录了36.4%的急剧下降，部分抵消了巴西的强劲增长。

最后，中东和非洲的汽车产量下降了17.8%，降至约80万辆，这主要是由伊朗产量因地区不稳定下降了39.3%所驱动。然而，摩洛哥录得了10.2%的强劲增长，这得益于其在欧洲的销售增长，欧洲吸收了该国约90%的汽车出口。南非也实现了7.9%的增长，进一步支撑了地区产量，并部分抵消了伊朗的急剧下滑。

表4. 全球汽车生产

	H1 2024	H1 2025	H1 2026 ¹¹	百分比变化	百分比
欧洲	7,615,894	7,443,349	7,502,679	+0.8	20.0
欧盟	6,145,075	6,027,463	6,004,900	-0.4	16.0
土耳其	474,919	456,984	389,268	-14.8	1.0
俄罗斯	347,724	321,136	374,671	+16.7	1.0
英国	416,484	383,568	370,129	-3.5	1.0
其他人（欧洲） ¹²	231,692	254,198	363,711	+43.1	1.0
北美洲	5,946,766	5,673,797	5,595,384	-1.4	14.9
仅限美国	3,921,987	3,688,857	3,740,929	+1.4	10.0
南美洲	967,867	1,063,047	1,143,784	+7.6	3.0
巴西仅	854,562	937,875	1,050,536	+12.0	2.8
ASIA	20,930,379	22,770,007	22,508,380	-1.1	59.9
中国	11,546,707	13,091,367	12,336,944	-5.8	32.9
日本	3,372,798	3,569,089	3,658,217	+2.5	9.7
印度	2,501,389	2,629,245	2,991,795	+13.8	8.0
韩国	1,973,072	1,951,876	1,920,970	-1.6	5.1
印度尼西亚	476,153	467,874	495,474	+5.9	1.3
泰国	355,987	356,267	354,282	-0.6	0.9
其他人（亚洲） ¹³	704,273	704,289	750,698	+6.6	2.0
中东/非洲	920,932	973,138	800,119	-17.8	2.1
Iran	489,283	537,371	326,272	-39.3	0.9
摩洛哥	238,982	242,546	267,305	+10.2	0.7
其他人（中东/非洲） ¹⁴	192,667	193,221	206,542	+6.9	0.6
世界	36,381,838	37,923,338	37,550,346	-1.0	100.0

来源：MOBILITY 全球

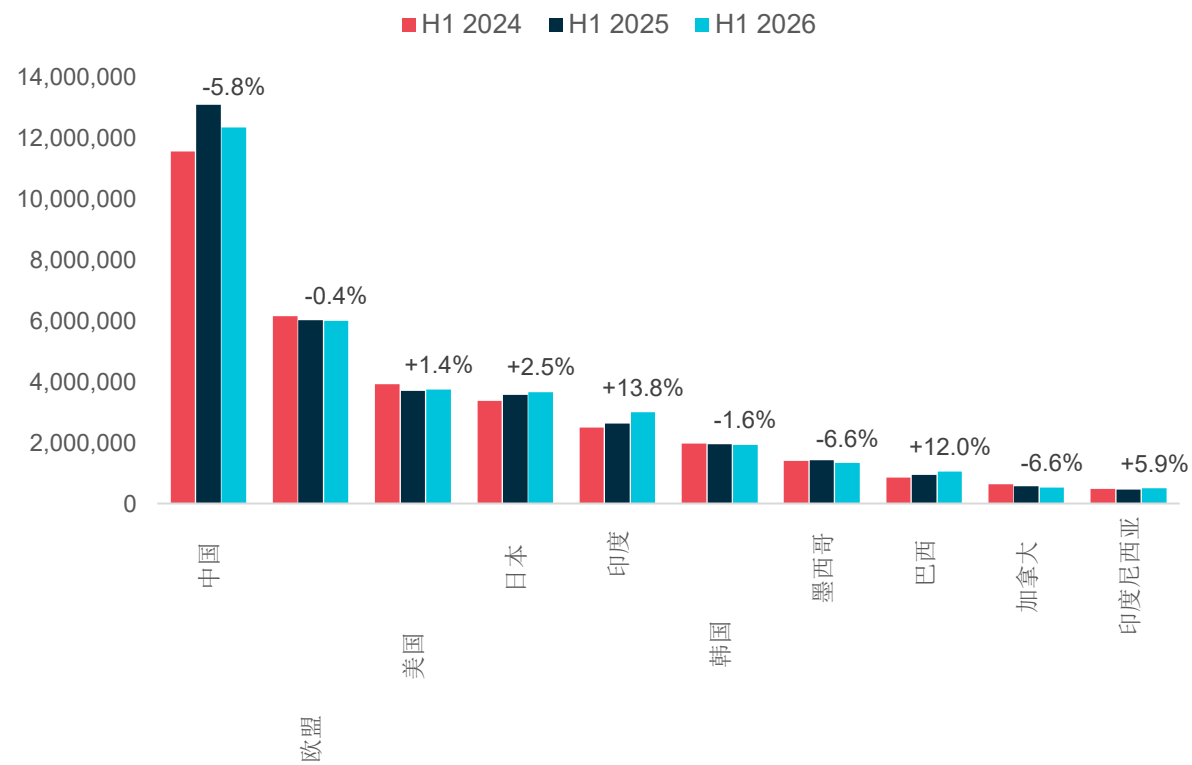
11 临时数据

12 包括白俄罗斯、哈萨克斯坦、塞尔维亚、乌克兰和乌兹别克斯坦

13 包括马来西亚、巴基斯坦、菲律宾、新加坡、台湾和越南

14 包括阿尔及利亚、埃及、沙特阿拉伯和南非

图5. 全球十大汽车制造商



来源: MOBILITY 全球

欧盟 (Yǒuměi)

2026年上半年，欧盟汽车产量约为600万辆，同比略有下降。需求疲软、竞争压力加剧以及持续的成本压力制约了该地区的生产。然而，各成员国的情况差异显著，一些市场显示出更强的韧性，而另一些市场则经历了更明显的产量下降。

欧盟最大的制造业中心均出现了下滑。德国是目前该集团最大的生产国，占欧盟总产量的34.2%，产量下降2.3%，降至略超过200万辆。西班牙作为第二大的生产国，占比15.4%，也记录了2.7%的降幅。德国和西班牙合计占欧盟汽车产量近一半。

捷克共和国作为第三大生产国，逆势而上，产量增长了5.1%。其产量占欧盟总产量的比例达到13%，反映出该国作为主要制造中心持续强劲的表现。

近年来生产产出出现下降的几个其他国家在2026年上半年录得增长。意大利增幅最大，生产增长了24.5%，其次是匈牙利（+8.2%）、法国（+2.9%）和斯洛伐克（+0.8%）。

其他主要生产市场录得更为温和的下滑。葡萄牙产量下降了0.9%，瑞典下降了5.4%，罗马尼亚下降了13.6%。

表5. 欧盟十大汽车制造商

	H1 2024	H1 2025	H1 2026 ¹⁵	百分比变化	百分比
德国	2,012,026	2,102,148	2,053,779	-2.3	34.2
西班牙	1,062,303	949,411	924,092	-2.7	15.4
捷克	773,828	745,234	782,901	+5.1	13.0
斯洛伐克	525,223	571,828	576,415	+0.8	9.6
法国	447,348	502,860	517,420	+2.9	8.6
匈牙利	235,696	218,006	235,927	+8.2	3.9
罗马尼亚	252,068	236,701	204,580	-13.6	3.4
意大利	204,637	135,945	169,300	+24.5	2.8
瑞典	151,288	138,068	130,585	-5.4	2.2
葡萄牙	132,619	124,728	123,615	-0.9	2.1
其他人（欧盟 ¹⁶ ）	348,039	302,534	286,286	-5.4	4.8
欧盟	6,145,075	6,027,463	6,004,900	-0.4	100.0

来源：MOBILITY 全球

15 估算数据

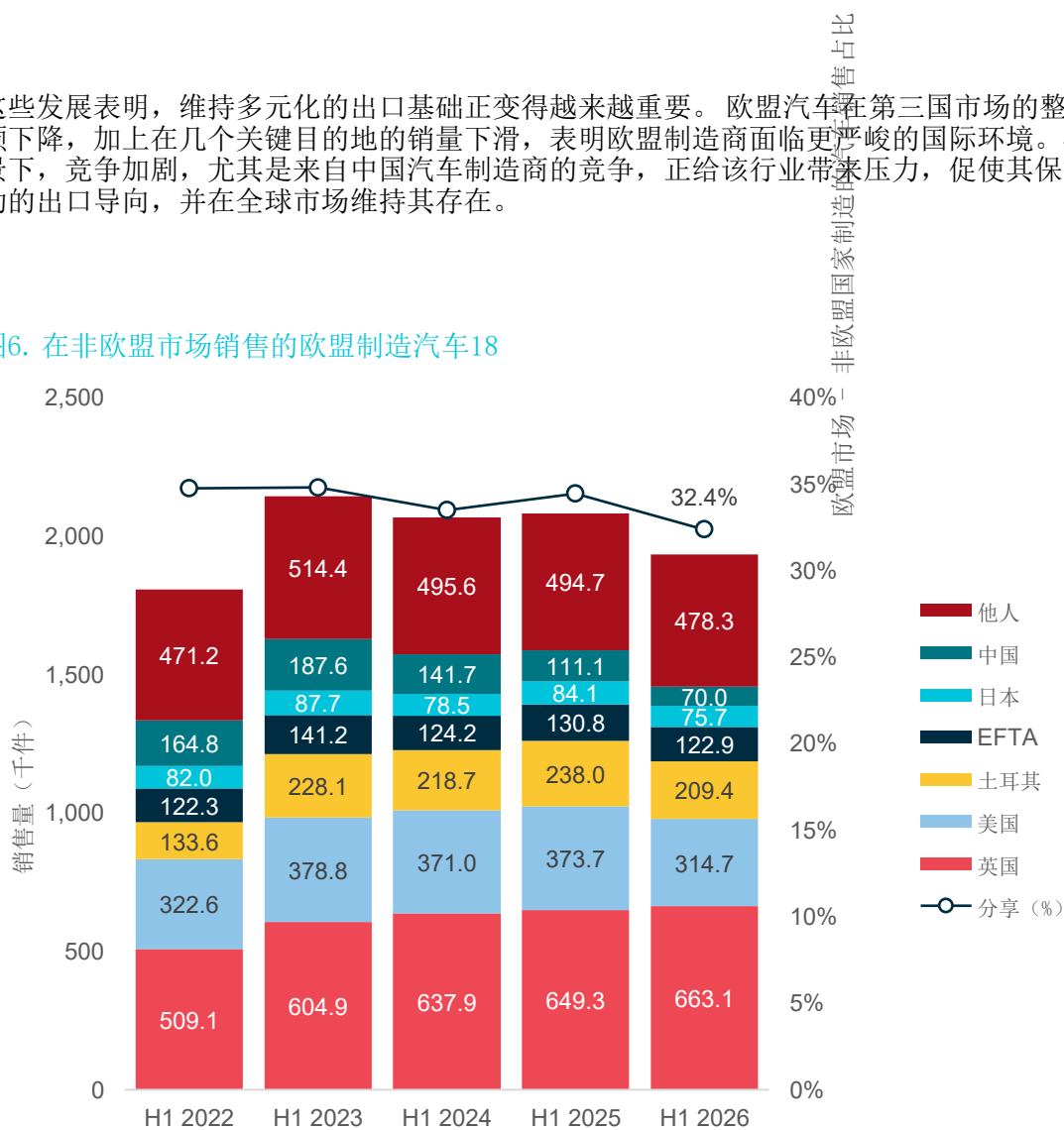
16 包括奥地利、比利时、波兰和斯洛文尼亚

欧盟制造的汽车在第三国市场的销售份额始终保持在三分之一以上，这突显了该行业强大的国际导向性以及超出本地市场的持续需求。然而，2026年上半年，这一份额降至32.4%，标志着与前几年观察到的模式发生了转变。

英国进一步巩固了其作为欧盟汽车最大第三国市场的地位，2026年上半年销售量为663,063辆，领先于美国（314,714辆）和土耳其（209,361辆），这两个国家在2026年上半年销量均有所下降。欧盟汽车在中国市场的销量继续呈下降趋势，降至70,002辆，较2022年上半年记录水平下降58%。日本（75,722辆）和欧洲自由贸易区国家（122,906辆）的销量也在2025年上半年强劲反弹后出现下降。其他市场销量为478,307辆，同比下降3.3%。

这些发展表明，维持多元化的出口基础正变得越来越重要。欧盟汽车在第三国市场的整体份额下降，加上在几个关键目的地的销量下滑，表明欧盟制造商面临更严峻的国际环境。在此背景下，竞争加剧，尤其是来自中国汽车制造商的竞争，正给该行业带来压力，促使其保持其强劲的出口导向，并在全球市场维持其存在。

图6. 在非欧盟市场销售的欧盟制造汽车¹⁸



来源：MOBILITY 全球

¹⁷ 其中，主要市场包括韩国（14%）、加拿大（12%）、以色列（9%）、摩洛哥（9%）和澳大利亚（8%）。按产品

¹⁸ 类型划分，北美地区包括美国

贸易

2026年第一季度，欧盟新车贸易表现不一。按价值计算，进口同比增长15.6%，达到近407亿欧元，而出口下降12%，至69.4亿欧元。因此，欧盟在2026年上半年贸易顺差收窄了34.2%，从436亿欧元降至287亿欧元。这一降幅意味着与2025年上半年相比，顺差减少了近150亿欧元。

按数量计算，2026年上半年欧盟进口增长了16.1%，从大约180万件增至超过200万件，而出口下降了5.9%，降至略低于220万件。值得注意的是，进口数量增长远快于进口额。

这一趋势表明，与2025年上半年相比，进口车辆的平均价值有所下降，这表明欧盟进口中低价车辆的比例有所提高。相反，出口额和出口量均有所下降。由于价值下降幅度大于出口量降幅，出口车辆的平均价值也随之下降。这些发展清楚地表明，欧盟在2026年上半年对外贸易地位有所削弱，其特点为进口渗透率上升（尤其是来自中国的汽车），以及出口表现疲软。

表6. 欧盟新车贸易19

交易额（单位：百万欧元）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化
进口	37,351	35,171	40,669	+15.6
出口	82,517	78,804	69,383	-12.0
贸易差额	45,165	43,633	28,715	-34.2
交易量（单位）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化
进口	1,728,025	1,757,565	2,039,715	+16.1
出口	2,452,072	2,313,523	2,176,201	-5.9

来源：欧洲统计局

2026年9月19日Eurostat发布。涵盖新型及未指明类型的机动汽车和其他主要设计用于载客的机动车辆（属于HS编码8703，不包括设计用于载客10人及以上，含驾驶员的机动车辆，属于HS编码8702）。

进口

2026年上半年，中国仍是欧盟新车进口的主要来源地，其进口额占总额的25. 9%，进口额激增70 . 5%至105亿欧元。日本和英国紧随其后，市场份额分别为14. 2%和12. 1%。两国表现分化：日本进口额增长7. 5%，而英国进口额下降3. 6%。与此同时，土耳其进口额大幅下降14. 8%至近44亿欧元，随后韩国进口额也下降了4. 2%。这五个国家合计占欧盟非欧盟国家汽车进口总额的73. 5%。

就数量而言，来自中国的进口激增52. 8%，超过70万个单位，现在占欧盟从非欧盟国家进口的汽车总数的三分之一以上。此外，日本录得10%的增长，成为按数量计算的第二大供应国。摩洛哥也紧随这一上升趋势，增长了13. 3%。相比之下，源自土耳其的进口下降了23. 2%，而韩国的进口则下降了7. 1%。

表7. 欧盟新车进口，主要原产国

交易额（单位：百万欧元）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化	百分比
中国	6,439	6,183	10,541	+70.5	25.9
日本	6,413	5,368	5,771	+7.5	14.2
英国	5,484	5,102	4,920	-3.6	12.1
土耳其	4,091	5,124	4,366	-14.8	10.7
韩国	4,028	4,466	4,279	-4.2	10.5

来源：欧洲统计局

表8. 欧盟新车进口，主要原产国

交易量（单位）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化	百分比
中国	361,088	464,094	708,908	+52.8	34.8
日本	285,074	219,977	241,935	+10.0	11.9
土耳其	252,785	294,750	226,388	-23.2	11.1
摩洛哥	210,222	194,707	220,557	+13.3	10.8
韩国	179,721	196,960	182,977	-7.1	9.0

来源：欧洲统计局

出口

欧盟生产的汽车出口额在主要目的地国家大幅下滑，这主要是由于激烈竞争和贸易争端所致。对美国的出口持续下降至约150亿欧元，反映了关税上涨的影响，而对英国的出口则下降了1.9%，降至184亿欧元。土耳其记录了20.4%的急剧下滑，扭转了2025年上半年增长的趋势。由于国内制造商竞争加剧和国内需求放缓，对中国的出口也持续暴跌，而对瑞士的出口达到36亿欧元。尽管存在这些差异，美国和大不列颠群岛合计占欧盟出口总额的48%，突显了它们作为欧洲汽车业战略目的地的持续重要性。

就数量而言，英国仍然是主要的出口目的地，出口量为656,480台，尽管略有下降，但仍占总量的30.2%。土耳其录得急剧14.4%的降幅，降至301,584台，而向美国的出口在2026年上半年微降2.3%，至346,822台。相比之下，对瑞士的出口量增长了1%。

表9. 欧盟新车出口，主要目的地

交易额（单位：百万欧元）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化	百分比
英国	17,474	18,726	18,364	-1.9	26.5
美国	20,434	17,418	14,915	-14.4	21.5
土耳其	6,066	7,842	6,244	-20.4	9.0
瑞士	3,663	3,571	3,586	+0.4	5.2
中国	8,922	5,097	3,201	-37.2	4.6

来源：欧洲统计局

表10. 欧盟新车出口，主要目的地

交易量（单位）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化	百分比
英国	679,760	661,710	656,480	-0.8	30.2
美国	397,588	354,971	346,822	-2.3	15.9
土耳其	319,634	352,135	301,584	-14.4	13.9
瑞士	95,230	87,689	88,530	+1.0	4.1
韩国	84,338	80,735	79,487	-1.5	3.7

来源：欧洲统计局

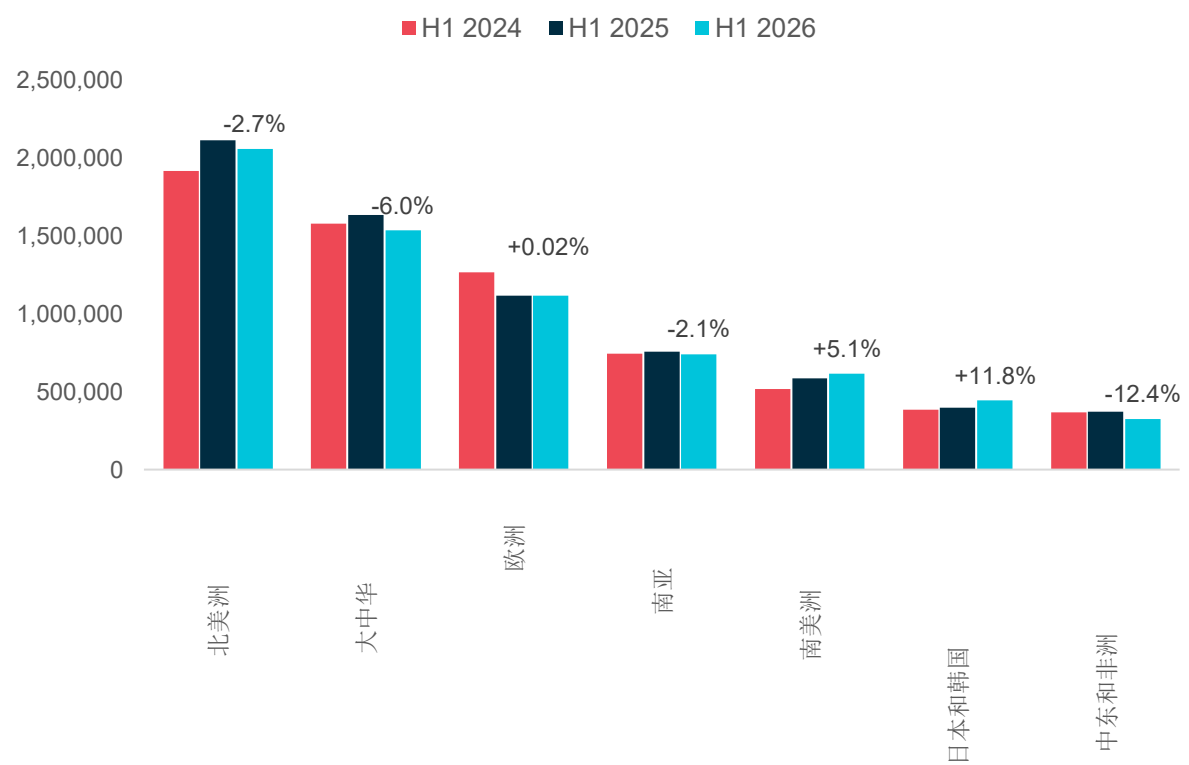
商用车

注册

全球（仅限面包车）

2026年上半年的前六个月，北美仍然是全球最大的面包车市场，尽管销量同比下降2.7%，降至略高于200万辆。大中华区下降了6%，而欧洲基本保持不变，注册量为110万辆。南美继续扩张（增长5.1%），而日本和韩国录得最快增长（增长11.8%）。相反，南亚（下降2.1%）和中东/非洲地区（下降12.4%）则出现萎缩。总体而言，2026年上半年全球面包车销量下降2%，至680万辆。

图7. 全球厢式车销量22



来源：MOBILITY 全球

20 包括中国大陆、台湾和香港

21 欧洲 包括所有向东延伸至包括俄罗斯在内的国家

22 轻型商用车，重量不超过6吨，按生产类型划分，适用于北美地区。欧洲包括欧盟、欧洲自由贸易联盟、英国以及其他国家，特别包括白俄罗斯、波斯尼亚和黑塞哥维那、哈萨克斯坦、北马其顿、俄罗斯、塞尔维亚、土耳其、乌克兰和乌兹别克斯坦

欧盟 (Yǒuměi)

尽管面临地缘政治风险，欧洲商用车市场在2026年上半年录得积极表现。面包车和卡车细分市场的增长反映了从低基数上的复苏，而客车细分市场则实现了强劲扩张。

欧盟厢式货车新注册量增长1.9%，达到74,2759辆。然而，在四个最大市场中的增长却并不均衡：西班牙实现了显著增长（+7.9%），而德国（-4.6%）、意大利（-4.7%）和法国（-2.1%）的新注册量则有所下降。

欧盟卡车新注册量增长9.8%，达到171,333辆。重型卡车强劲需求（增长11.1%）推动了这一扩张，同时中型卡车注册量也增长了2.8%。在主要市场中，波兰（增长25.9%）和西班牙（增长13.2%）增幅最大，德国也贡献了7.1%的增长。相比之下，法国市场与2025年上半年相比相对平稳。

欧盟新巴士销量增长22.7%，达到22,590辆。在最大市场当中，意大利录得最快增长（+51.6%），随后是德国和法国（均为+21.6%）。此外，波兰增长显著达78.0%，成为欧盟第四大巴士市场。

表11. 欧盟新商用车和公交车注册量

	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化	百分比
Vans ²³	840,223	728,822	742,759	+1.9	79.2
法国	209,462	184,351	180,493	-2.1	24.3
德国	151,097	128,813	122,842	-4.6	16.5
西班牙	85,595	95,035	102,555	+7.9	13.8
意大利	111,722	98,707	94,116	-4.7	12.7
卡车 ²⁴	185,224	156,591	171,933	+9.8	18.3
德国	52,417	37,994	40,681	+7.1	23.7
法国	28,530	23,166	23,214	+0.2	13.5
波兰	15,539	15,014	18,908	+25.9	11.0
西班牙	16,248	14,049	15,909	+13.2	9.3
公共汽车	19,088	18,404	22,590	+22.7	2.4
意大利	3,464	2,615	3,965	+51.6	17.6
德国	3,141	3,042	3,698	+21.6	16.4
法国	3,047	2,802	3,407	+21.6	15.1
波兰	1,107	1,200	2,136	+78.0	9.5
总计	1,044,535	903,817	937,282	+3.7	100.0

来源：ACEA

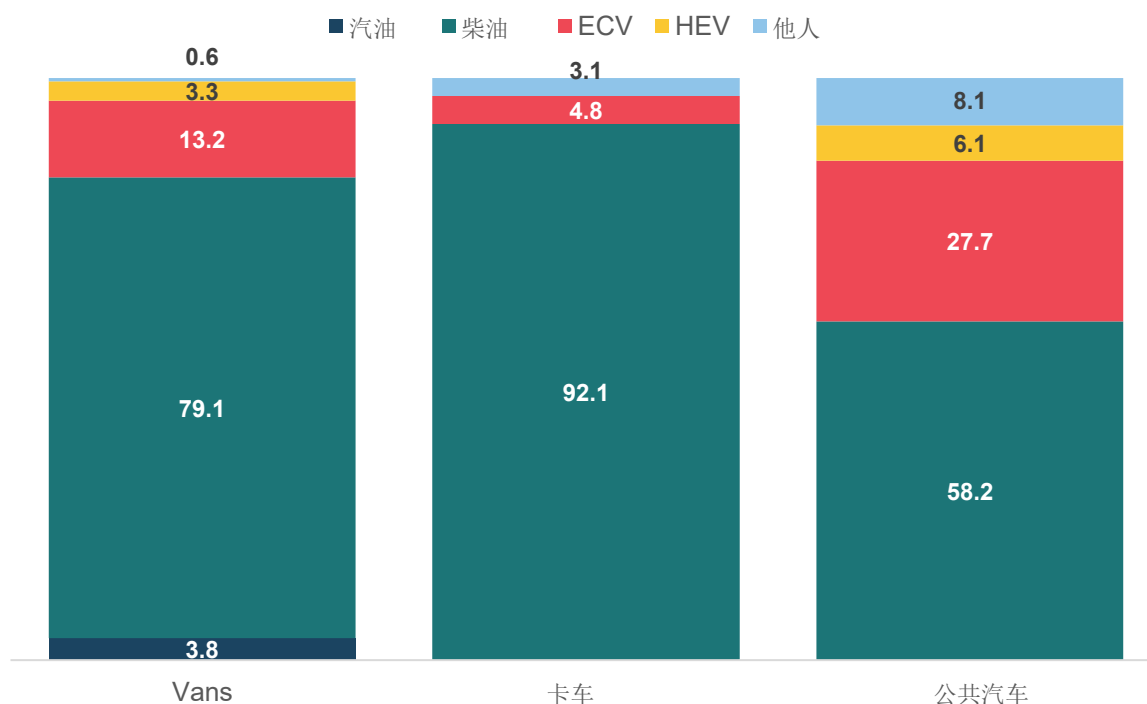
23 3.5吨及以下的轻型商用车
24 3.5吨以上的中重型商用车

就动力来源而言，尽管新面包车注册量下降了1.8%，至587,272辆，柴油仍是欧盟新面包车买家的首选，其市场份额从2025年上半年82%下降至79.1%。电动可充电面包车占据了13.2%的市场份额——较2025年上半年增长至9.5%。汽油车型市场份额降至3.8%（较4.9%下降）。混合动力面包车注册量显著增长（+31.7%），尽管它们仅占欧盟市场的3.3%。

2026年上半年，柴油车在卡车市场中仍保持主导地位。柴油卡车占新欧盟注册车辆的92.1%。电动卡车增长了47.7%，占据4.8%的市场份额（较2025年上半年3.6%有所提升）。德国（增长8.5%）、荷兰（增长44.5%）和法国（增长43.7%）推动了这一增长，这三个国家共同占欧盟所有电动卡车注册量的74%。

电动公交车注册量增长了56.8%，从21.6%攀升至27.7%。意大利现在是欧盟最大的公交车市场，引领了这一增长，其注册量超过四倍。柴油公交车注册量占市场份额的58.2%。此外，混合动力公交车注册量上升了10.7%，占市场份额的6.1%。

图8. 按动力源划分的新商用车辆注册量 27 H1 2026份
额 (%)



来源: ACEA

26 包括纯电动汽车（BEV），其市场份额为10.7%，以及插电式混合动力汽车（PHEV），其市场份额为2.5% 27 混合动力汽车（HEV）包括全混合动力和轻混合动力，而其他类型则包括燃料电池电动汽车（FCEV）以及使用天然气、液化石油气（LPG）、E85/乙醇和其他燃料驱动的车辆

生产

全球

2026年第一季度，全球面包车产量增长了1.8%，总计740万辆。欧洲略有增长，欧盟产量上升0.2%，而土耳其产量增长了10.5%。北美产量增长了2.6%，尽管美国下降了1.4%。南美洲产量增长了1.3%，主要受巴西3%增长的推动。亚洲产量上升了2.9%，得益于印度(+15.9%)和日本(+4.6%)的强劲增长，而中国(-2.3%)和泰国(-3.4%)则出现下降。中东和非洲产量下降了12.2%，其中南非面包车产量下降了10%。

表12. 全球厢式货车28的生产

	H1 2024	H1 2025	H1 2026 ²⁹	百分比变化	百分比
欧洲	1,481,835	1,394,468	1,400,561	+0.4	18.9
欧盟	1,123,067	1,020,773	1,023,281	+0.2	13.8
土耳其	215,714	242,510	268,093	+10.5	3.6
俄罗斯	53,125	39,759	32,698	-17.8	0.4
英国	46,580	23,891	7,587	-68.2	0.1
其他人（欧洲） ³⁰	43,349	67,535	68,902	+2.0	0.9
北美洲	2,118,146	2,051,537	2,104,129	+2.6	28.5
仅限美国	1,444,346	1,394,160	1,375,061	-1.4	18.6
南美洲	346,974	396,932	402,211	+1.3	5.4
巴西仅	204,702	242,101	249,371	+3.0	3.4
ASIA	3,012,362	3,190,412	3,283,388	+2.9	44.4
中国	1,581,295	1,734,741	1,694,633	-2.3	22.9
日本	363,568	415,960	435,040	+4.6	5.9
印度	388,970	381,626	442,155	+15.9	6.0
泰国	400,474	379,818	366,832	-3.4	5.0
其他人（亚洲） ³¹	278,055	278,267	344,728	+23.9	4.7
中东/非洲	201,211	229,625	201,510	-12.2	2.7
南非仅	112,310	124,519	112,104	-10.0	1.5
世界	7,160,528	7,262,974	7,391,799	+1.8	100.0

来源：MOBILITY 全球

28 6吨以下轻型商用车

29 估算数据

30 包括哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦

31 包括印度尼西亚、马来西亚、巴基斯坦、菲律宾、新加坡、韩国、台湾和越南

全球卡车产量预计将在2026年增长2.3%，达到310万以上辆。欧洲预计将增长1.2%，得益于欧盟产量增长1.5%，以及俄罗斯(+2.8%)和土耳其(+2.5%)的复苏。然而，英国预计将萎缩，产量下降3.0%。北美预计将强劲复苏(+10.8%)，主要受美国产量增长10.3%的推动。相比之下，南美洲卡车产量预计比2025年下跌6.9%，主要受巴西下降7.3%的拖累。亚洲继续在全球卡车产量中占据主导地位，占全球总产量的62.2%。在该区域内，印度(+8.2%)、印尼(+25.6%)和日本(+0.4%)推动区域增长1.1%，抵消了中国2.0%的下降。最后，中东和非洲地区的卡车产量预计比上一年增长3.5%。

表13. 全球卡车³²生产

	2024	2025	2026 ³³	百分比变化	百分比
欧洲	519,070	492,683	498,639	+1.2	15.9
欧盟	370,797	377,220	382,981	+1.5	12.2
俄罗斯	76,348	48,520	49,864	+2.8	1.6
土耳其	36,189	34,784	35,642	+2.5	1.1
英国	15,109	16,156	15,679	-3.0	0.5
其他人（欧洲） ³⁴	20,627	16,003	14,473	-9.6	0.5
北美洲	608,135	459,643	509,359	+10.8	16.2
仅限美国	358,977	293,531	323,868	+10.3	10.3
南美洲	151,814	133,301	124,116	-6.9	3.9
巴西仅	140,551	123,064	114,128	-7.3	3.6
ASIA	1,647,789	1,933,082	1,954,902	+1.1	62.2
中国	996,035	1,267,767	1,241,895	-2.0	39.5
印度	370,832	404,218	437,329	+8.2	13.9
日本	124,516	123,449	123,914	+0.4	3.9
印度尼西亚	57,188	47,738	59,941	+25.6	1.9
其他人（亚洲） ³⁵	99,218	89,910	91,823	+2.1	2.9
中东/非洲	47,373	54,459	56,379	+3.5	1.8
世界	2,974,181	3,073,168	3,143,395	+2.3	100.0

来源：MOBILITY 全球

³² 中重型商用车（超过6吨）

³³ 估算值

³⁴ 包括白俄罗斯、哈萨克斯坦、乌克兰和乌兹别克斯坦

³⁵ 包括澳大利亚、马来西亚、新西兰、巴基斯坦、菲律宾、韩国、台湾、泰国和越南

全球客车产量预计将在2026年下降1%。在欧洲，整体产量预计将下降1.6%。尽管由于当地需求强劲，欧盟的产量预计将上升(+2.7%)，但这一增长被俄罗斯(-11.3%)、土耳其(-0.7%)以及其他欧洲市场(-8.8%)的萎缩所抵消。相比之下，北美产量预计将增长6.6%，尽管美国产量略有下降0.2%。南美洲预计也将增长，其中巴西的增幅为3%引领增长。亚洲仍然是全球客车生产的主要地区，尽管地区产量下降2.4%，但仍占全球产量的65.3%。这一萎缩是由印度(-5.8%)、韩国(-1.8%)和中国(-1%)等主要市场放缓所驱动，这些市场的下滑速度超过了日本(+16.2%)和其他亚洲生产者的强劲增长(+6.3%)。与此同时，中东和非洲地区预计将比上一年下降3.4%。

表14. 全球巴士36生产

	2024	2025	2026 ³⁷	百分比变化	百分比
欧洲	62,379	62,725	61,705	-1.6	15.6
欧盟	25,945	28,787	29,575	+2.7	7.5
土耳其	15,202	17,690	17,572	-0.7	4.4
俄罗斯	14,970	10,323	9,156	-11.3	2.3
其他人（欧洲） ³⁸	6,262	5,925	5,402	-8.8	1.4
北美洲	43,127	37,255	39,732	+6.6	10.0
仅限美国	33,699	32,911	32,851	-0.2	8.3
南美洲	28,875	29,855	31,020	+3.9	7.8
巴西仅	27,681	28,399	29,250	+3.0	7.4
ASIA	228,400	264,811	258,399	-2.4	65.3
中国	119,436	127,298	126,054	-1.0	31.8
印度	84,476	112,391	105,892	-5.8	26.8
韩国	10,780	10,121	9,940	-1.8	2.5
日本	4,445	5,714	6,641	+16.2	1.7
其他人（亚洲） ³⁹	9,263	9,287	9,872	+6.3	2.5
中东/非洲	4,473	5,110	4,938	-3.4	1.2
世界	367,254	399,756	395,794	-1.0	100.0

来源：MOBILITY 全球

36 超过6吨的巴士 37 估算 38 包括白俄罗斯、哈萨克斯坦、北马其顿、瑞士、乌克兰、英国和乌兹别克斯坦 39 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

2026年上半年，欧盟新面包车贸易顺差扩大。由于进口额下降2.2%，而出口额微增0.4%，该顺差同比增长12%，达到8.23亿欧元，尽管仍远低于2024年水平。然而，从数量上看，情况则不太乐观。进口面包车数量上升4.8%，至141,102辆，而出口数量下降3.3%，至184,290辆。这种差异表明，贸易平衡的改善是由价值效应驱动，而非出口需求增强所致。

表15. 欧盟新轻型货车贸易

交易额（单位：百万欧元）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化
进口	3,557	3,194	3,123	-2.2
出口	4,960	3,929	3,946	+0.4
贸易差额	1,404	735	823	+12.0
交易量（单位）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化
进口	179,876	134,663	141,102	+4.8
出口	230,504	190,538	184,290	-3.3

来源：欧洲统计局

就主要贸易伙伴而言，欧盟新面包车的进口主要来自：

- 土耳其：22亿欧元（同比增长6.4%，市场份额71.2%）
- 南非：4.74亿欧元（同比下降31.5%，市场份额15.2%）

欧盟新面包车出口主要面向：

- 英国：18亿欧元（同比增长12.5%，市场份额45.6%）
- 土耳其：6.27亿欧元（同比下降26.3%，市场份额17%）

⁴⁹2026年9月Eurostat发布。涵盖总车重不超过5吨（HS编码8704）的货运用新型及未指明用途的机动车辆。

2026年第一季度，欧盟新卡车贸易顺差收窄9.1%，进口额增长27.9%，而出口额下降2.8%。贸易平衡的恶化反映出进口增长强劲而出口表现疲软，表明欧盟卡车出口的竞争力持续面临压力。

表16. 欧盟新卡车贸易⁴¹

交易额（单位：百万欧元）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化
进口	1,133	1,118	1,431	+27.9
出口	7,376	6,571	6,386	-2.8
贸易差额	6,243	5,453	4,955	-9.1
交易量（单位）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化
进口	79,161	74,595	102,508	+37.4
出口	83,296	82,235	212,276 ⁴²	+158.1

来源：欧洲统计局

就主要贸易伙伴而言，欧盟新卡车进口主要来自：

- 土耳其：7.57亿欧元（同比增长23.5%，市场份额52.9%）
- 英国：2.61亿欧元（同比下降11%，市场份额18.2%）
- 韩国：1.9亿欧元（同比增长930.8%，市场份额13.3%）

欧盟新卡车出口主要面向：

- 英国：15亿欧元（同比-0.3%，市场份额23.1%）
- 土耳其：6.39亿欧元（同比-37.4%，市场份额10%）

⁴¹ 2026年9月Eurostat发布。涵盖半挂车用新型及未指明型号的公路牵引车（属于HS编码8701）以及新型及未指明型号的载重超过5吨的货物运输机动车辆（属于HS编码8704）。⁴² 出口量的急剧增长（+158.1%）与出口值的下降（-2.8%）形成对比，引发了对数据一致性的疑问。因此，在解读数量数据时应谨慎。

2026年第一季度，欧盟新巴士贸易逆差进一步扩大，进口额增长26%，而出口额下降3.9%。因此，贸易逆差从2025年第一季度的13亿欧元扩大至2026年第一季度的17亿欧元，反映出巴士进口持续增长以及出口表现疲软。

表17. 欧盟新巴士贸易 43

交易额（单位：百万欧元）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化
进口	1,403	1,705	2,149	+26.0
出口	317	428	412	-3.9
贸易差额	-1,086	-1,277	-1,737	+36.1
交易量（单位）	H1 2024	H1 2025	H1 2026	百分比变化
进口	9,214	9,814	9,852	+0.4
出口	2,425	3,219	5,386	+67.3

来源：欧洲统计局

就主要贸易伙伴而言，欧盟新巴士的进口主要来自：

- 土耳其：13亿欧元（同比增长15.7%，市场份额61.4%）
- 中国：5.44亿欧元（同比增长34.3%，市场份额25.4%）

欧盟新巴士出口主要面向：

- 瑞士：1.55亿欧元（同比增长48.5%，市场份额37.5%）
- 英国：8200万欧元（同比下降17%，市场份额19.8%）

⁴³2026年9月Eurostat发布。涵盖载客十人及以上（含驾驶员）的新车和未指明类型汽车（属于HS编码8702项下）。



关于欧盟汽车产业

- 1350万欧洲人在汽车行业工作（直接和间接），占欧盟所有就业岗位位的6.9%
- 欧盟8%的制造业岗位——大约240万——位于汽车行业
- 各主要欧洲市场的政府税收收入中有4271亿欧元来源于机动车

汽车产业为欧盟创造了847亿欧元的贸易顺差。

汽车产业产生的营业额占欧盟GDP的8%以上。

- 每年投入研发843亿欧元，汽车产业是欧洲最大的私营创新贡献者，占欧盟总量的33%。

欧洲17家主要汽车、面包车、卡车和公共汽车制造商由ACEA代表。

ACEA

European Automobile
Manufacturers' Association
+32 2 732 55 50
info@acea.auto
www.acea.auto



x.com/ACEA_auto



linkedin.com/company/acea



youtube.com/c/ACEAauto