

2024年全球轻型电动汽车市场追踪报告

作者: Ilma Fadhil、申畅

在这份全球汽车市场跟踪分析报告中,我们对轻型电动汽车市场的发展情况进行了系统分析,报告聚焦于2024年中国、欧洲、美国和印度等主要汽车市场,同时纳入了部分新兴市场的发展动态¹。关于报告中的术语定义、数据来源、研究方法以及核心假设方面的详细信息,请详见报告附录中的相关介绍。

全球市场发展情况

2024年,全球轻型电动汽车的销量接近1700万辆,约占轻型车总销量的19%,相比2023年约15%的销量占比,电动汽车的市场占比有所上升²。其中,超过90%的电动汽车销量集中在中国、美国、欧洲和印度四大轻型汽车市场³。上述四大市场2024年的合计销量占2024年全球轻型车总销量的67%。

图1展示了2023年和2024年四大主要汽车市场的轻型电动汽车销量占比、销售数量以及在售车型数量(其中深色阴影部分表示纯电动汽车,浅色阴影部分表示插电式混合动力车)。2024年延续了2023年的市场趋势,中国依然是全球最大的电动汽车市场,占据全球市场约66%的份额。中国市场2024年电动汽车销量超过1100万辆,占全国轻型车新车销量的44%,较2023年的33%增长了11个百分点。欧洲市场方面,2024年电动汽车在轻型车新车销量中的占比为20%,总销量约为250万辆,较2023年21%的占比略有下降。美国市场2024年电动汽车销量超过了150万

www.theicct.org.cn

communications@theicct.org

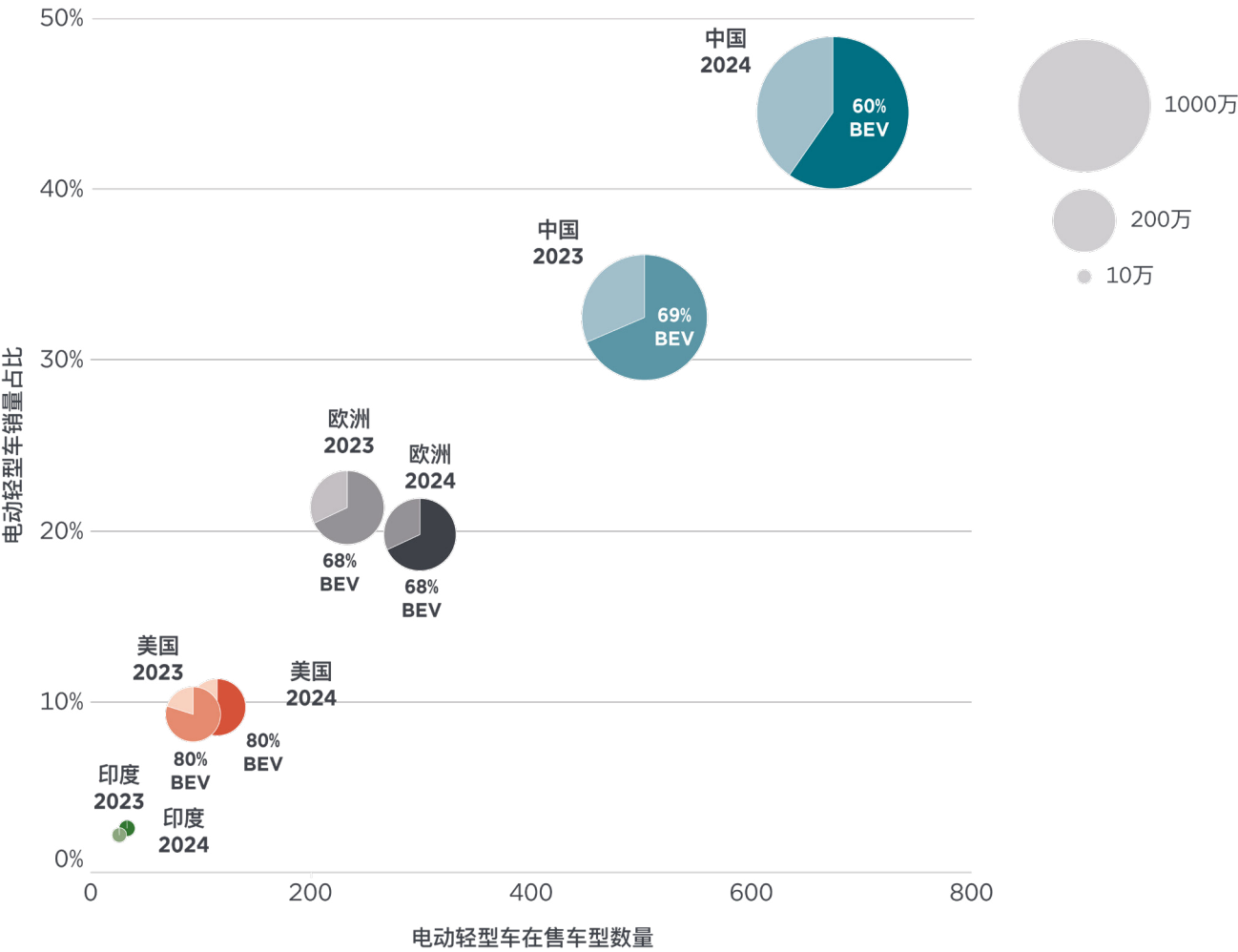
[@theicct.org](https://twitter.com/theicct.org)

- 均为汽车市场正在快速增长的国家,且这些市场均具备通过向电动汽车过渡转型而显著减少二氧化碳排放的潜力。这其中部分国家也是汽车生产国。关于更多本系列的早期报告,详见: <https://theicct.org/publication/global-ev-market-monitor-ldv-2024-h1-dec24/>。
- 在本文中,轻型车(LDV)指乘用车及轻型商用车,包括厢式货车和皮卡。在部分市场(如美国和墨西哥),轻型车的范围还包括轻型卡车。关于完整的车辆定义,详见附录B。此外,文中所述的电动汽车(EV)包括纯电动汽车(BEV)和插电式混合动力汽车(PHEV)。
- 在本文中,欧洲包括欧盟27个成员国和欧洲自由贸易联盟的四个成员国(冰岛、列支敦士登、挪威和瑞士)。

鸣谢:感谢气候工作基金会(ClimateWorks Foundation)对本研究的慷慨支持。感谢Dale Hall、Jan Dornoff、崔洪阳、Sandra Wappelhorst、Anh Bui、Sumati Kohli、Irem Kok和杨子菲帮助对本文进行审阅。

辆，占轻型车新车销量的10%，相比2023年的9%略有上升。**印度市场**2024年电动汽车销量约为12.5万辆，使其市场渗透率从上一年度的2%提升至接近3%。更多四大市场轻型电动汽车发展情况及发展特征的详细信息，请参见附录A。

图1 2023和2024年四大市场轻型电动汽车销量占比、在售车型数量以及纯电动/插电式混合动力汽车销量占比



国际清洁交通委员会 [THEICCT.ORG.CN](https://theicct.org)

整体上，四大市场2024年在售的电动汽车车型均比2023年更多⁴，不过美国市场上可供选择的电动汽车车型数量增速略慢于其他市场，且不同地区所销售的车型差异有时也会限制消费者的选择⁵。印度市场在制造商增加新车型发布和电动汽车市场激励政策的双重作用下，电动汽车在售车型所有增加。整体上，纯电动汽车在电动汽车销量中仍占据主导地位，2024年全球平均销量占比为66%，但各市场之间存在一定的差异。例如在中国市场中，纯电动汽车的市场份额就出现了持续下降的趋势，从2023年占电动汽车销量的69%降至2024年的60%，这一趋势在一定程度上是由于各大汽车制造商推出了越来越多的插电式混合动力车型。欧洲和美国市场方

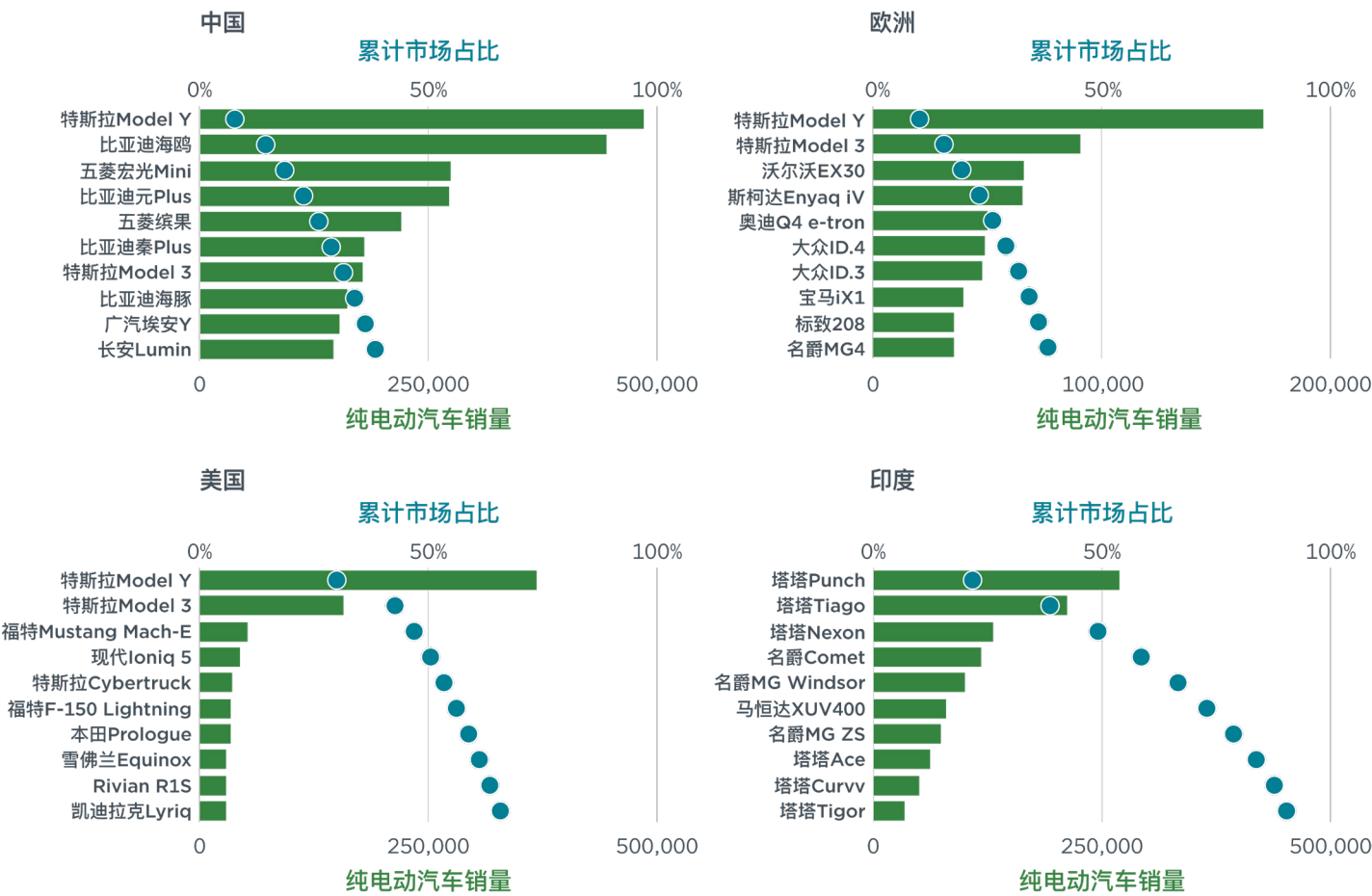
4 在统计电动汽车车型时，我们设定了不低于100辆的销量门槛，以排除那些未在大众市场销售的车型。特别是在中国的数据中，这一门槛的设定有助于帮助我们最大程度的排除原始车辆注册数据中的录入错误。

5 Anh Bui, *Electric Vehicle Market and Policy Developments in U.S. States, 2023* (国际清洁交通委员会, 2024年)，详见: <https://theicct.org/publication/ev-ldv-us-major-markets-monitor-2023-june24/>。

面，纯电动汽车在电动汽车销量中的占比基本与2023年保持相同，分别为68%和80%。印度市场方面，2024年销售的电动汽车几乎全部为纯电动汽车，插电式混合动力汽车的占比不到0.1%。

图2展示了2024年四大主要汽车市场中销量排名前10的纯电动汽车车型，以及这些车型在新销售纯电动汽车中的占比。图中绿色数据柱代表每款车型的绝对销量，蓝绿色圆点表示从第一名到第十名畅销车型的累计市场份额。按市场集中度从低到高排序，排名前10的纯电动汽车畅销车型在中国和欧洲市场约占纯电动汽车总销量的38%，在美国市场占比为66%，在印度市场占比为90%。

图2 2024年四大汽车市场销量排名前10的纯电动汽车畅销车型



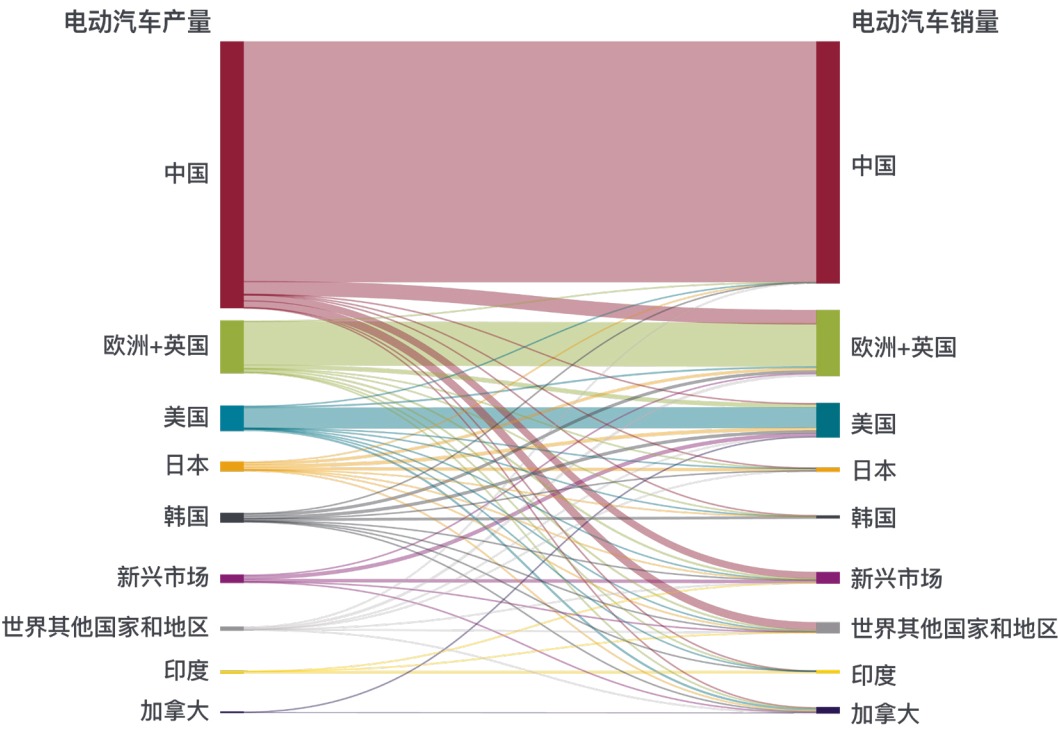
国际清洁交通委员会 THEICT.ORG.CN

放眼中国市场，特斯拉、比亚迪和上汽集团在2024年继续凭借特斯拉、比亚迪和五菱等品牌，成为纯电动汽车畅销车型榜单上的主力商家。欧洲市场方面，大众和特斯拉处于领先地位，其中大众集团旗下品牌（大众、斯柯达和奥迪）占据了2024年纯电动汽车前10畅销车型总销量的近三分之一。在美国，特斯拉再次登顶销量榜单，Model Y和Model 3合计占美国纯电动汽车总销量的43%，但较与2023年49%的市场份额相比略有下降。制造商丰田于2024年在美国市场发布了新的纯电动车型Prologue。印度方面，塔塔汽车占据了市场的主导地位，其6款车型进入畅

销前10榜单, 在纯电动汽车市场中的份额占比达到61%, 另外两家制造商名爵和马恒达紧随其后, 市场占比分别为17%和6%。

图3展示了2024年全球电动轻型车的生产与销售流向。在四大市场中, 中国以约71%的全球电动汽车产量居首, 其次是欧洲 (14%, 此处包括英国)、美国 (7%) 和印度 (0.4%) ⁶。

图3 2024年全球轻型电动汽车生产和销售情况 (按市场划分)



国际清洁交通委员会 THEICCT.ORG.CN

2024年, 中国生产的电动汽车约91%在本国销售, 这一比例与2023年90%的内销占比几乎持平。欧洲、美国和印度的情况也与中国类似, 所生产的大多数电动汽车均是在本地销售, 内销比例分别为84%、83%和99%。另一方面, 日本和韩国生产的大部分电动汽车则会出口到其他市场, 其中将近60%出口到了美国 and 欧洲。

2024年, 中国电动汽车的出口量超过进口量, 而欧洲、美国、印度以及其他市场则均为净进口方。中国是欧洲和印度电动汽车进口的最大来源国, 中国电动汽车约占印度电动汽车进口总量的71%, 占欧洲电动汽车进口总量的55%。在本次研究选取的新兴市场中, 中国电动汽车约占其进口总量的71%。美国方面, 进口车占电动汽车销量的39%, 其中约28%来自欧洲, 23%来自墨西哥 (已被纳入图3中的新兴市场), 22%来自日本。

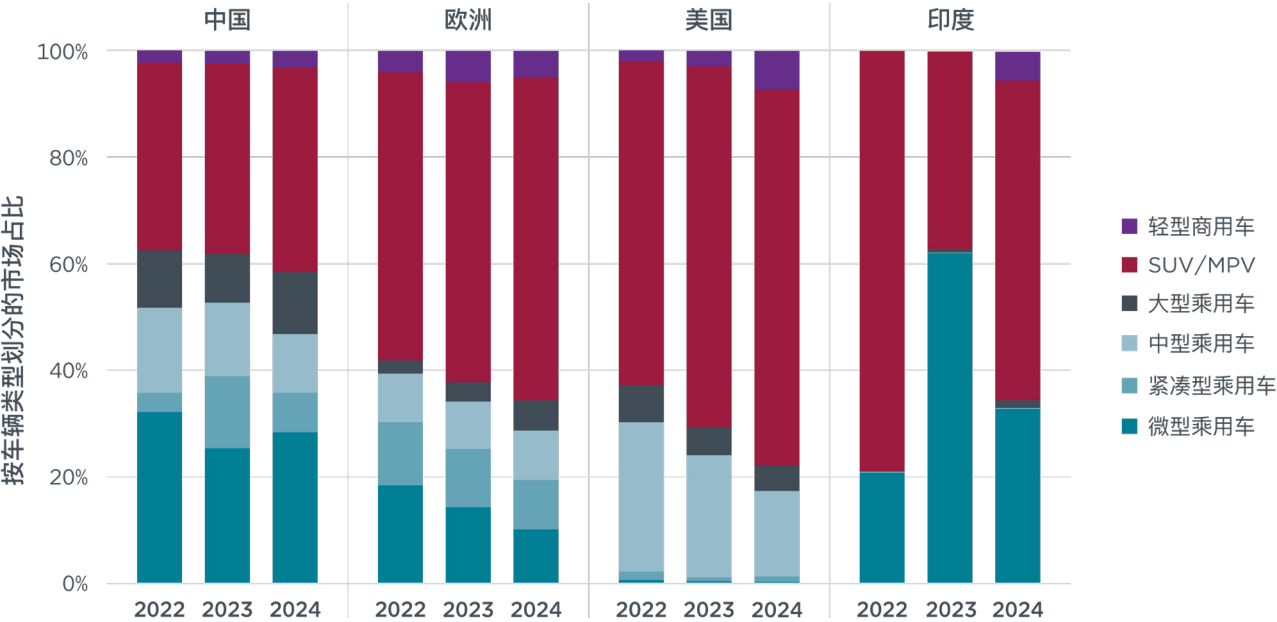
6 此处欧洲包括欧盟成员国、欧洲自由贸易联盟成员国及英国。

各大汽车制造商销量情况

在这一章中，我们将分析2024年全球排名前21位的汽车制造商所销售的纯电动汽车的技术规格，更多关于这些汽车制造商的完整名单及车型规格信息来源，请参见附录C。2024年，上述21家汽车制造商占据了各市场绝大部分的BEV销量，中国市场占有率达到73%，欧洲（包括英国）99%，美国94%，印度93%。由于可用数据有限，本章并未包含插电式混合动力汽车的信息。

图4展示了2022至2024年间，电动轻型车在8个不同细分市场中的销量分布情况。图中纵轴表示各车型类别的销量占比，这些车型类别被划分为三大类，其中轻型商用车包括厢式货车和皮卡，用紫色表示；SUV/MPV用红色表示；第三类为非SUV的乘用车，这一类别又被进一步细分为大型乘用车、中型乘用车、紧凑型乘用车和微型乘用车，在图中用蓝绿渐变色表示。关于车型分类方法的具体说明详见附录表E1。

图4 2022-2024年各大市场的纯电动汽车各细分车型的市场份额



国际清洁交通委员会 THEICT.ORG.CN

纵观四大市场，虽然纯电动汽车的销量在不同车型细分市场有所差异，但SUV/MPV细分市场在四大市场中的销量份额均有所增长。在中国市场中，电动SUV/MPV是2024年销量最高的车型类别，占纯电动汽车总销量的近38%。不过，这一比例仍低于2024年SUV/MPV在中国轻型车整体市场（包含所有动力类型）中的份额占比（53%）⁷。电动微型乘用车在中国的市场份额达到了28%，相比2023年的25%增长了3个百分点。

欧洲市场方面，SUV/MPV在纯电动汽车销量中的占比从2023年的53%增至2024年的61%，这一比例高于2024年SUV/MPV在欧洲所有轻型车销量中所占的比例（49%）。此外，大型乘用车在欧洲纯电动汽车市场中的占比也从2023年的4%增至2024年的6%。

⁷ 我们采用了MarkLines的数据来估算2024年中国、欧洲和美国轻型车销量中的SUV/MPV占比。

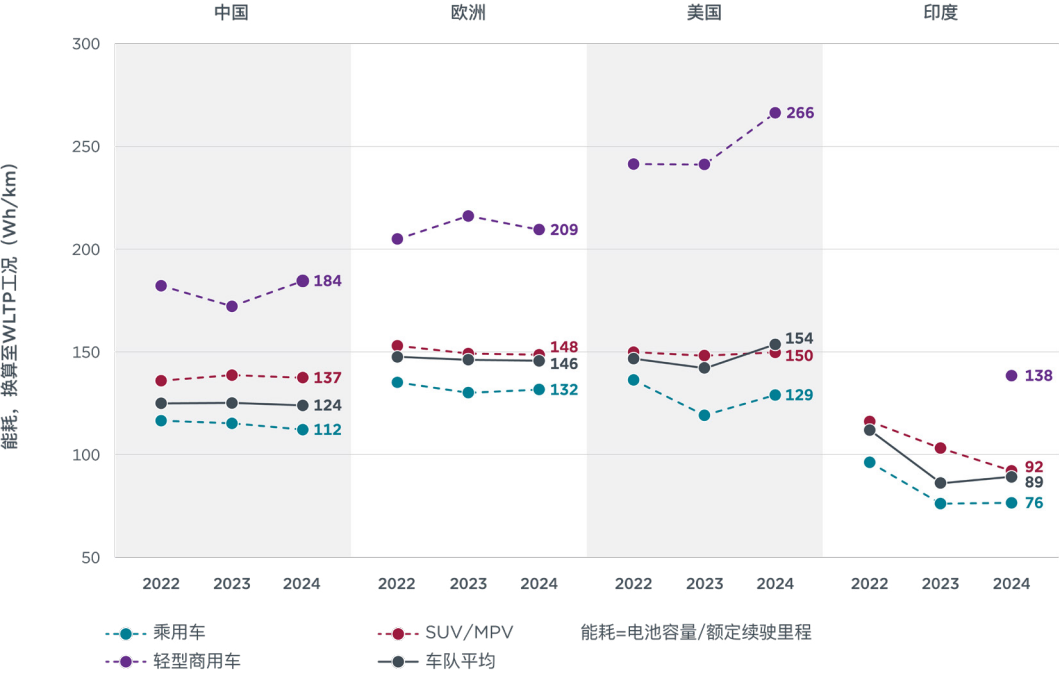
在美国, 电动SUV的销量占比从2022年的61%增长至2024年的71%, 并超越了2024年SUV在美国所有轻型车销量中所占的比例 (61%)⁸。此外, 电动轻型商用车/轻型卡车也呈现出增长趋势, 在纯电动汽车销量中的占比从2022年的2%左右上升到2024年的7%左右。

在印度, 由于市场规模较小且少数几款车型销量较高, 电动汽车的市场分布出现了较大的年度波动。SUV/MPV细分市场的份额占比从2023年的37%增长至2024年的约60%。与此同时, 小型乘用车的市场份额则从62%下降至约33%。2024年, 印度首次售出了电动轻型商用车, 其销量约占纯电动汽车总销量的5%。

图5对各大市场销售的纯电动汽车的平均能耗进行了比较 (按销量加权平均), 并统一转换为全球统一轻型车测试规程 (WLTP) 下的能耗单位 (瓦时/公里, Wh/km)。这样就可以通过转换系数将不同测试循环下的续驶里程统一转换为WLTP等效续驶里程 (详见附录E)。由于并非所有市场都具备现成可用的车辆额定能耗数据, 我们通过用电池净容量除以认证续驶里程的方式来计算了每款纯电动车型的能耗, 但由于未计入充电损耗, 这种方法得出的能耗值通常会低于额定值。

2024年, 中国车队的平均能耗从2022年的125Wh/km略微下降至124Wh/km。而印度的能耗则从86Wh/km上升至89Wh/km, 这主要由于2024年印度市场中引入了轻型商用车。相比之下, 欧洲和美国的平均能耗较高, 分别为146Wh/km和154Wh/km。美国在2022年至2024年期间, 各细分车型的纯电动汽车出现了能耗普遍上升的情况, 导致整个车队的平均能耗增加了约5%。

图5 2022-2024年各大市场不同类型纯电动汽车的车队平均能耗 (不含充电损耗, 统一转换至WLTP工况)

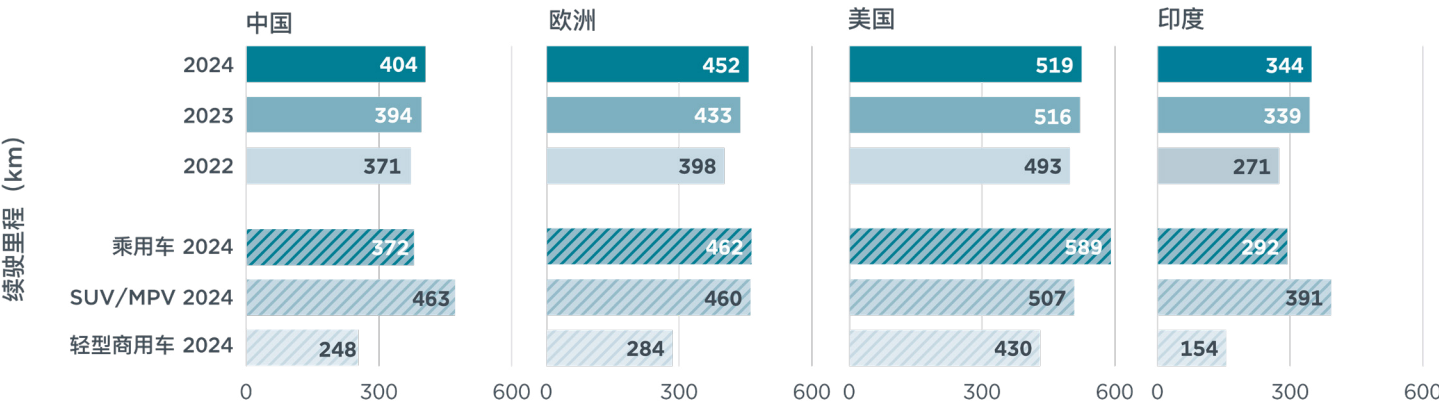


8 对于美国市场, 我们将SUV/MPV统称为SUV车型, 因为该车辆类别的销量几乎全部来自于SUV。

图6展示了各市场所销售的纯电动汽车的平均认证续驶里程，统一换算至WLTP工况并根据销量加权平均（单位：公里，km）。此处的续驶里程是指纯电动汽车在实验室测试条件下充满电后可行驶的认证距离，通常会高于实际续驶里程。图6中的4个子图表分别展示了各大市场在2022至2024年的车队平均续驶里程水平，以及2024年按车辆细分市场划分的平均续驶里程水平。从图中可以看出，与2022年和2023年相比，2024年所有市场的平均续驶里程均有所增加。

如前几年的情况一样，在所有细分车型市场中，均是美国市场车队的平均续驶里程最长，从2022年的493km提升至2024年的519km。就乘用车而言，美国市场上车辆的平均续驶里程会比欧洲（462公里）、中国（372公里）和印度（292公里）市场中的车辆更长。SUV车型的平均续驶水平在四大市场中存在较为明显的差异，从印度市场的391km到美国市场的507km不等。电动轻型商用车方面，其续驶里程在四大市场中均低于SUV车型，美国市场的平均续驶里程为430km，欧洲为284km，中国为248km，印度为154km。

图6 2022-2024年各大市场不同类型纯电动汽车的车队平均续驶里程



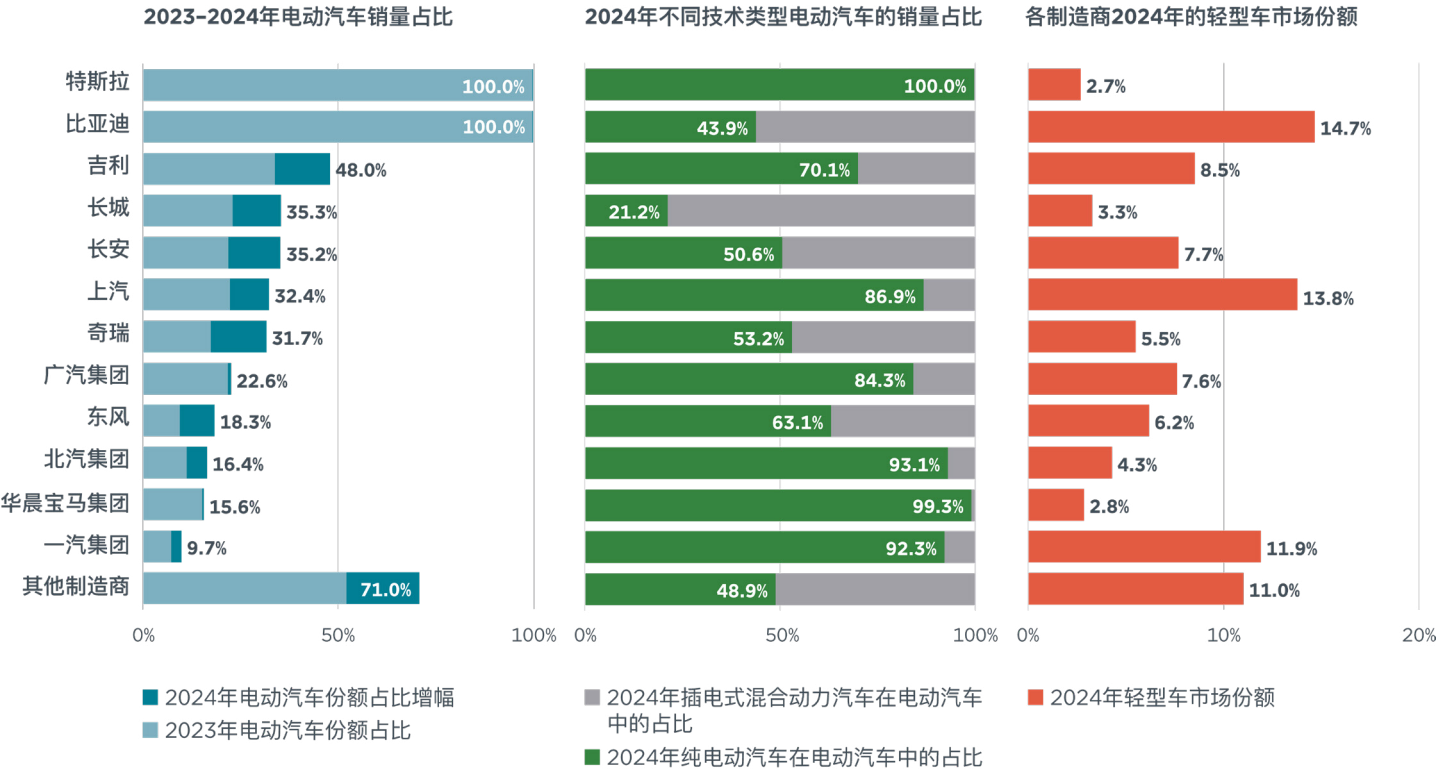
注：统一换算至WLTP工况
国际清洁交通委员会 THEICT.ORG.CN

主要市场发展情况

中国市场

2024年，中国的新销售电动轻型车超过了1100万辆，占轻型车新车总销量的44%。图7从制造商层面入手，展示了中国电动汽车市场的发展趋势。其中，左侧图表展示了2023至2024年期间，各汽车制造商所销售的电动汽车在其轻型车总销量中的占比变化，柱状图中浅蓝色部分代表2023年的电动汽车销量占比，深蓝色部分则表示2024年在此基础上的增长；中间图表展示了各汽车制造商在2024年所销售的电动汽车的技术构成情况，其中绿色代表纯电动汽车，灰色代表插电式混合动力车；右侧图表则反映了2024年各汽车制造商在整个轻型车市场（包含所有动力类型的车辆）中的份额。

图7 中国市场的轻型电动汽车销量占比、技术组合以及各制造商的市场份额



国际清洁交通委员会 THEICT.ORG.CN

中国市场发展亮点：

- » 比亚迪作为一家只生产电动汽车产品的制造商，在2024年继续在中国轻型电动汽车市场中位居销量榜首，其产品销量占轻型电动汽车总销量的约三分之一。吉利在传统汽车制造商中表现最为突出，其销售的轻型车中有近34%为电动汽车，比2023年提升了14个百分点。
- » 除了特斯拉和比亚迪两家在2023年就已实现所售产品100%为电动汽车的制造商外，在2023至2024年期间，总部位于中国的前十大轻型车制造商的电动汽车销量占比均有所增长。其中，奇瑞、吉利、长安和长城增长最快，较2023年

提升了12至14个百分点。

- » 2024年，纯电动汽车在电动汽车总销量中的占比为60%，仍占据多数，但这一比例相比2023年下降了9个百分点。除比亚迪和长城外，所有制造商销售的纯电动汽车数量均多于插电式混合动力汽车。而作为中国唯一一家产品100%电动化的制造商企业，比亚迪的插电式混合动力汽车占比从2023年的50%上升至2024年的56%。长城的插电式混合动力汽车占比则从2023年的约59%大幅跃升至2024年的79%，这一增幅与其推出了多款插电式混合动力SUV/MPV车型有关。与2023年相比，中国插电式混合动力汽车的绝对销量几乎翻倍，从240万辆增长至2024年的450万辆，插电式混合动力汽车在中国电动汽车中的占比从2023年的31%上升至2024年的40%。在2024年销售的插电式混合动力汽车中，有26%为增程式电动汽车（EREV），这一比例与2023年保持相同。
- » 目前，中国电动汽车的推广速度已经超越了相关政策目标。2024年，电动汽车在轻型车领域的市场份额达到了44%，远超《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》中设定的“到2025年新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右”的目标⁹。事实上，中国几乎已经实现了2024年初国务院提出的“新增汽车中新能源汽车占比力争达到45%”的目标¹⁰。

欧洲市场

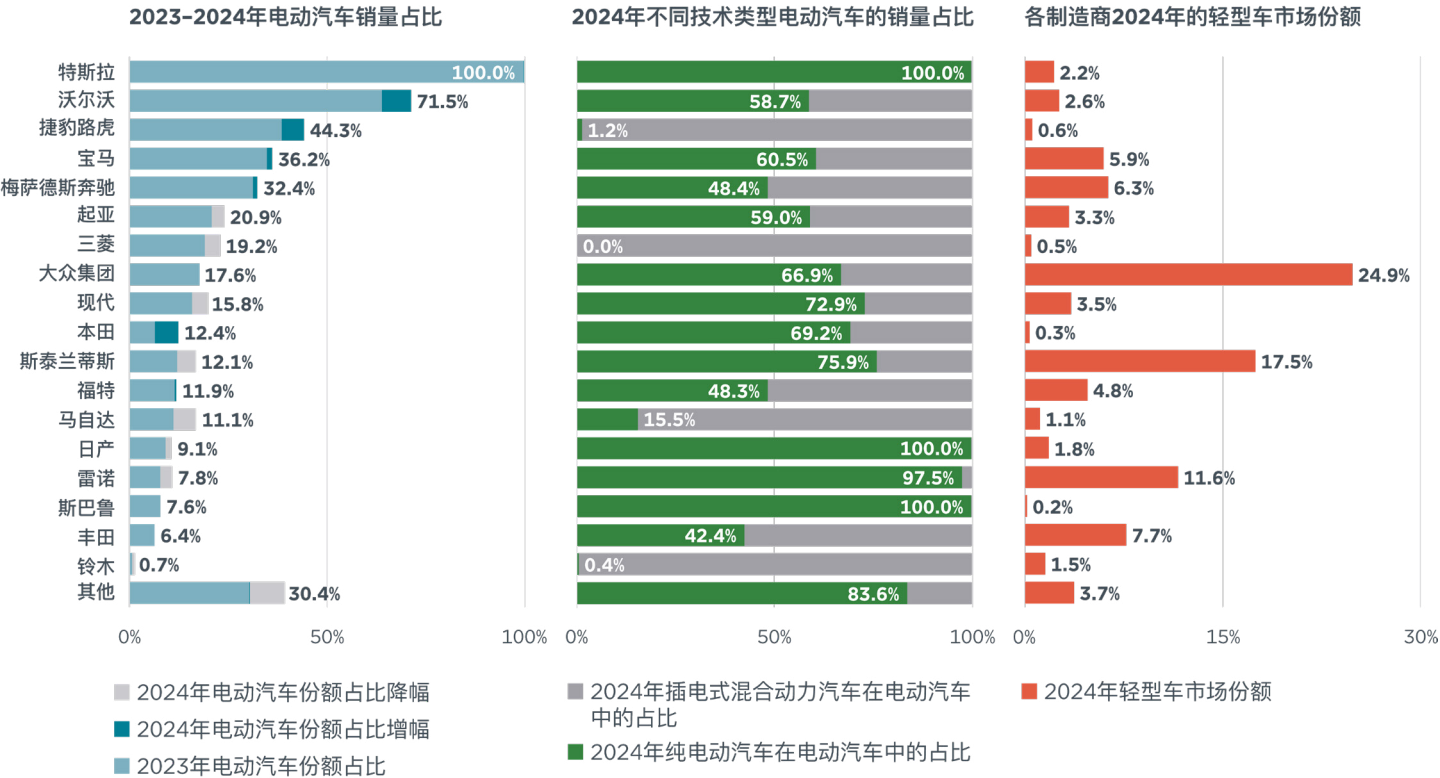
2024年，欧洲的新注册电动轻型车约为250万辆，约占轻型车总销量的20%。

图8从制造商层面入手，展示了欧洲电动汽车市场的发展趋势。其中，左侧图表展示了2023至2024年期间，各汽车制造商所销售的电动汽车在其轻型车总销量中的占比变化，柱状图中浅蓝色部分代表2023年的电动汽车销量占比，深蓝色部分表示2024年在2023基础上的增长，灰色部分则代表2024年在2023年基础上的缩减；中间图表展示了各汽车制造商在2024年所销售的电动汽车的技术构成情况，其中绿色代表纯电动汽车，灰色代表插电式混合动力车；右侧图表则反映了2024年各汽车制造商在整个轻型车市场（包含所有动力类型的车辆）中的份额。

9 国务院，《国务院办公厅于印发新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）的通知》，2020年10月20日，详见：http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm。

10 国务院，《关于全面推进美丽中国建设的意见》，2024年12月27日，详见：https://www.gov.cn/zhengce/202401/content_6925405.htm。电动汽车发展目标中也包含了重型车，截至2024年，电动汽车在中国车队中的整体占比为41%，这一占比同时包含了轻型车和重型车。

图8 欧洲市场的轻型电动汽车销量占比、技术组合以及各制造商的市场份额



国际清洁交通委员会 THEICT.ORG.CN

欧洲市场发展亮点：

- » 与2023年相比，沃尔沃、捷豹路虎、宝马、梅赛德斯奔驰、本田和福特的电动汽车销售占比均有所上升。除特斯拉外，沃尔沃和捷豹路虎位居前列，其电动汽车销售占比分别达到72%和44%。本田的电动汽车销售占比从2023年的约6%大幅上升至2024年的12%，其中纯电动汽车占其电动汽车销量的近70%。
- » 在轻型车市场份额排名靠前的汽车制造商中，大众集团和丰田的电动汽车销售占比基本与2023年持平，分别维持在约18%和6%。斯泰兰蒂斯和雷诺的电动汽车销售占比较2023年下降了2个百分点。其他一些制造商（包括名爵、比亚迪和依维柯）在欧洲市场中的整体电动汽车销售占比也有所下降，从2023年的39%降至2024年的30%。
- » 2024年，纯电动汽车在欧洲电动汽车总销量中的占比维持在68%，与2023年相持平。我们在本系列前期报告中介绍过近年来欧洲电动汽车市场的新增销量发展趋势，但2024各制造商之间出现了比较大的差异¹¹。在2023至2024年期间，一些制造商的纯电动汽车销量占比显著上升，例如沃尔沃从51%上升至59%，宝马从56%提升至60%。而其他一些制造商则表现为插电式混合动力汽车销量占比上升，例如梅赛德斯奔驰从49%增至52%，大众集团从30%提升至33%。而三菱、铃木和捷豹路虎三家制造商所销售的电动汽车则几乎全部为插

11 Ilma Fadhil, 申畅, *Electric Vehicles Market Monitor for Light-Duty Vehicles: China, Europe, United States, and India, 2023* (国际清洁交通委员会, 2024年), 详见: <https://theicct.org/publication/ev-ldv-major-markets-monitor-2023-may24/>.

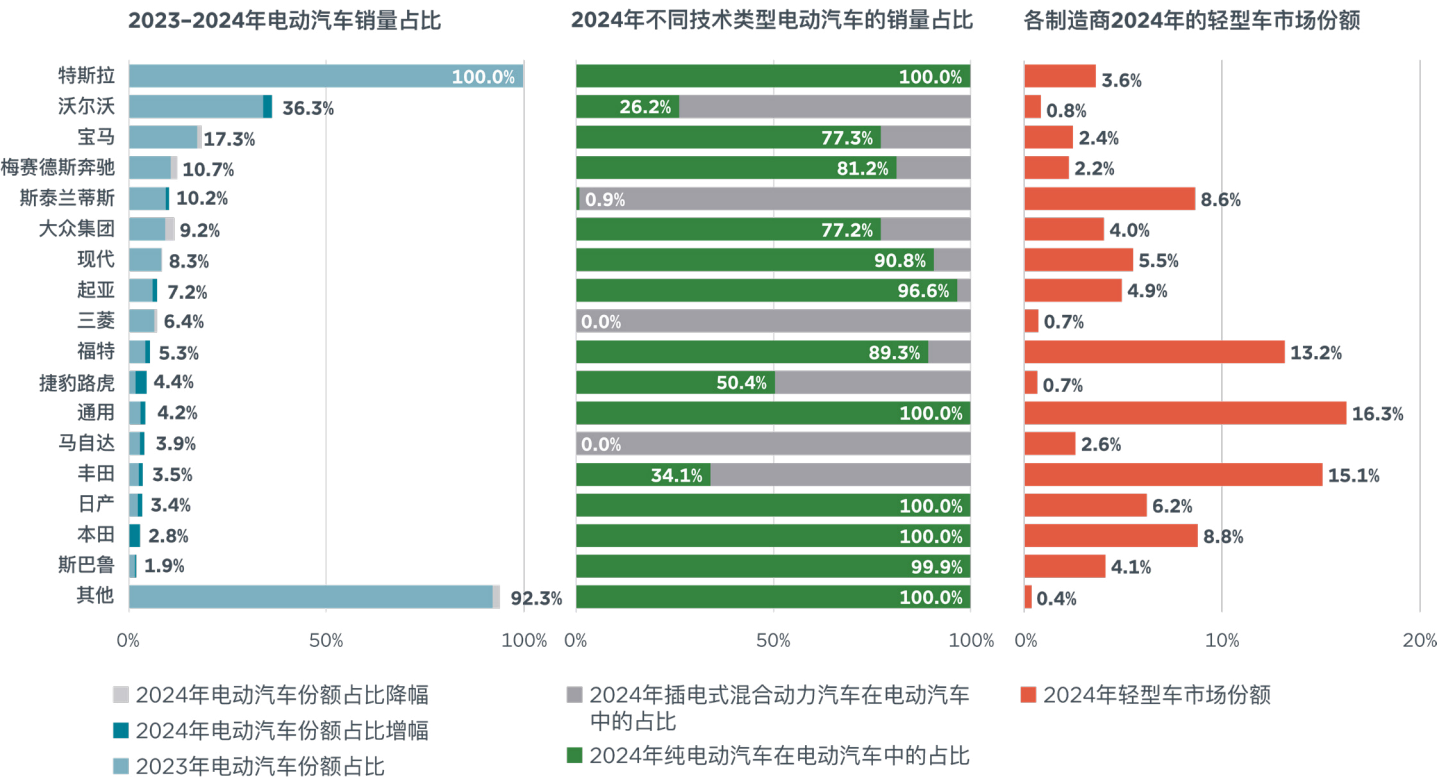
电式混合动力汽车，占比分别达到100、99%和99%。

» 从2024年的数据来看，大多数汽车制造商并未展现出在2025年欧盟二氧化碳（CO₂）排放标准实施前要显著提升其电动汽车销量的强烈意愿。该排放标准将在2025年至2029年对新乘用车和轻型商用车实施更为严格的CO₂排放目标。除排放法规外，其他多项因素也可能影响了2024年欧洲电动汽车市场的表现，包括德国终止了对纯电动汽车的购车补贴；中国进口电动汽车面临的关税政策¹²；以及关于重新审议已通过的CO₂排放标准和就是否放宽2035年禁售燃油车计划的讨论等，这些因素都为电动汽车市场带来了一些不确定性¹³。

美国市场

2024年，美国的新售轻型车中约10%为电动汽车，这一比例较2023年提升了1个百分点。图9从制造商层面入手展示了美国电动汽车市场的发展趋势，其中左侧图表展示了电动汽车在各制造商轻型车总销量中的占比变化，柱状图中的浅蓝色部分表示2023年的电动汽车销量占比，深蓝色或灰色部分则表示2024年相较于2023年市场占比的增幅或降幅；中间图表展示了各制造商电动汽车的技术类型构成，纯电动汽车以绿色表示，插电式混合动力汽车以灰色表示；右侧图表则呈现了2024年各制造商在轻型车整体市场（包含所有动力类型的车辆）中的份额。

图9 美国市场的轻型电动汽车销量占比、技术组合以及各制造商的市场份额



国际清洁交通委员会 THEICTT.ORG.CN

12 Anthony Palazzo, “Chinese EV Makers Hit EU Wall as Tariffs Inflate Cost of Imports,” Bloomberg, 2024年12月23日, 详见: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-12-23/chinese-ev-makers-hit-eu-wall-as-tariffs-inflate-cost-of-imports>.
13 InfluenceMap, “EU Light-Duty Vehicles CO₂ Targets”, 2025年5月15日查阅, 详见: <https://europe.influencemap.org/policy/EU-Light-Duty-Vehicles-CO2-targets-3481>.

美国市场发展亮点：

- » 2024 年，大多数制造商在美国市场中的电动汽车销量占比有所上升，但也有部分企业出现了小幅下滑。美国市场的电动汽车整体销量较2023年增长了7%；若不考虑电动汽车领先制造商特斯拉，其他制造商的电动汽车销量同比增长约为16%。
- » 沃尔沃在美国市场中继续保持着领先地位，其电动汽车销量占比为36%，仅次于特斯拉位居第二，不过沃尔沃主要销售的是插电式混合动力汽车。其他一些欧洲传统制造商，如宝马（17%）、梅赛德斯奔驰（11%）、斯泰兰蒂斯集团（10%）以及大众集团（9%）的电动汽车销量占比也相对较高，在传统车企中表现突出。从轻型车总销量（包含所有动力类型的车辆）来看，市场销量排名前三的制造商通用、丰田和福特在2024年的电动汽车销量占比分别为4%、4%和5%，也较上一年略有增长。
- » 2024年，美国市场中销售的电动轻型车中80%为纯电动汽车。除了特斯拉完全销售纯电动汽车外，日产、本田、通用以及划归至“其他制造商”范畴的一些小型制造商也均实现了100%销售纯电动汽车。福特在美国市场的电动汽车销量也依旧以纯电动汽车为主，其纯电动汽车销量占电动汽车总销量的90%。丰田则主要销售插电式混合动力汽车，其纯电动汽车在电动汽车销量中的占比约为34%。2024年，部分制造商的插电式混合动力汽车销量占比较2023年有所升高，例如，沃尔沃为74%，较2023年的45%有明显上升；大众集团为23%，高于2023年的9%；梅赛德斯奔驰为12%，而这一占比在2023年为0%。马自达和三菱两家制造商在美国市场则全部销售的是插电式混合动力车型，斯泰兰蒂斯集团销售的电动汽车也几乎全部为插电式混合动力汽车，占比高达99%。
- » 2024年，联邦与各州出台了税收激励政策，制造商也向市场推出了新的电动汽车车型，双管齐下推动了美国电动汽车市场的发展。若这些支持性政策和激励措施得以持续，将有助于汽车制造商满足2024年4月出台的多污染物排放标准¹⁴。然而，随着《通胀削减法案》部分条款可能面临削弱，以及联邦可能取消加州实施更加严格的车辆排放标准的权限，美国市场的电动化转型进程或将面临阻碍，并影响到制造商在多污染物排放标准下的合规表现¹⁵。

印度市场

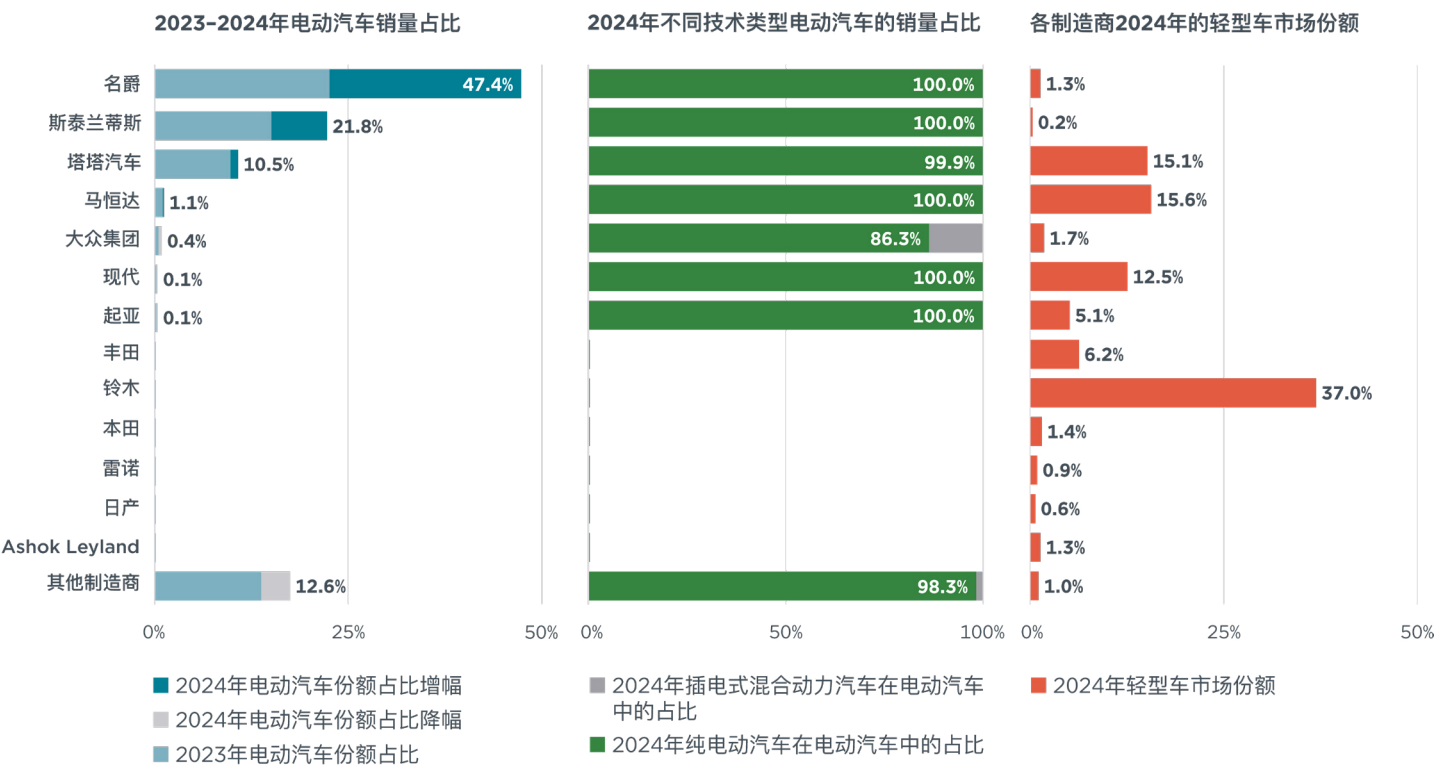
2024年，印度市场约新售出12.5万辆电动汽车，约占印度轻型车（四轮）总销量的3%。图10从制造商层面入手，展示了印度电动汽车市场的发展趋势。其中，左侧图表展示了2023至2024年期间，各汽车制造商所销售的电动汽车在其轻型车总销量中的占比变化，柱状图中浅蓝色部分代表2023年的电动汽车销量占比，深蓝色部分表示2024年在2023基础上的增长，灰色部分则代表2024年在2023年基础上的缩减；中间图表展示了各汽车制造商在2024年所销售的电动汽车的技术构成

14 Multi-pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-duty and Medium-duty Vehicles (《2027车型年及以后轻型和中型车多污染物排放标准》), 89 F.R. 27842 (2024年4月18日) (编入 40 C.F.R. § 85, 86, 600, 1036, 1037, 1066和1068章), 详见: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2024-04-18/pdf/2024-06214.pdf>.

15 美国白宫新闻发布, “Unleashing America Energy,” 2025年1月20日, 详见: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/01/unleashing-american-energy/>.

情况，其中绿色代表纯电动汽车，灰色代表插电式混合动力车；右侧图表则反映了2024年各汽车制造商在整个轻型车市场（包含所有动力类型的车辆）中的份额。

图10 印度市场的轻型电动汽车销量占比、技术组合以及各制造商的市场份额



国际清洁交通委员会 THEICT.ORG.CN

印度市场发展亮点：

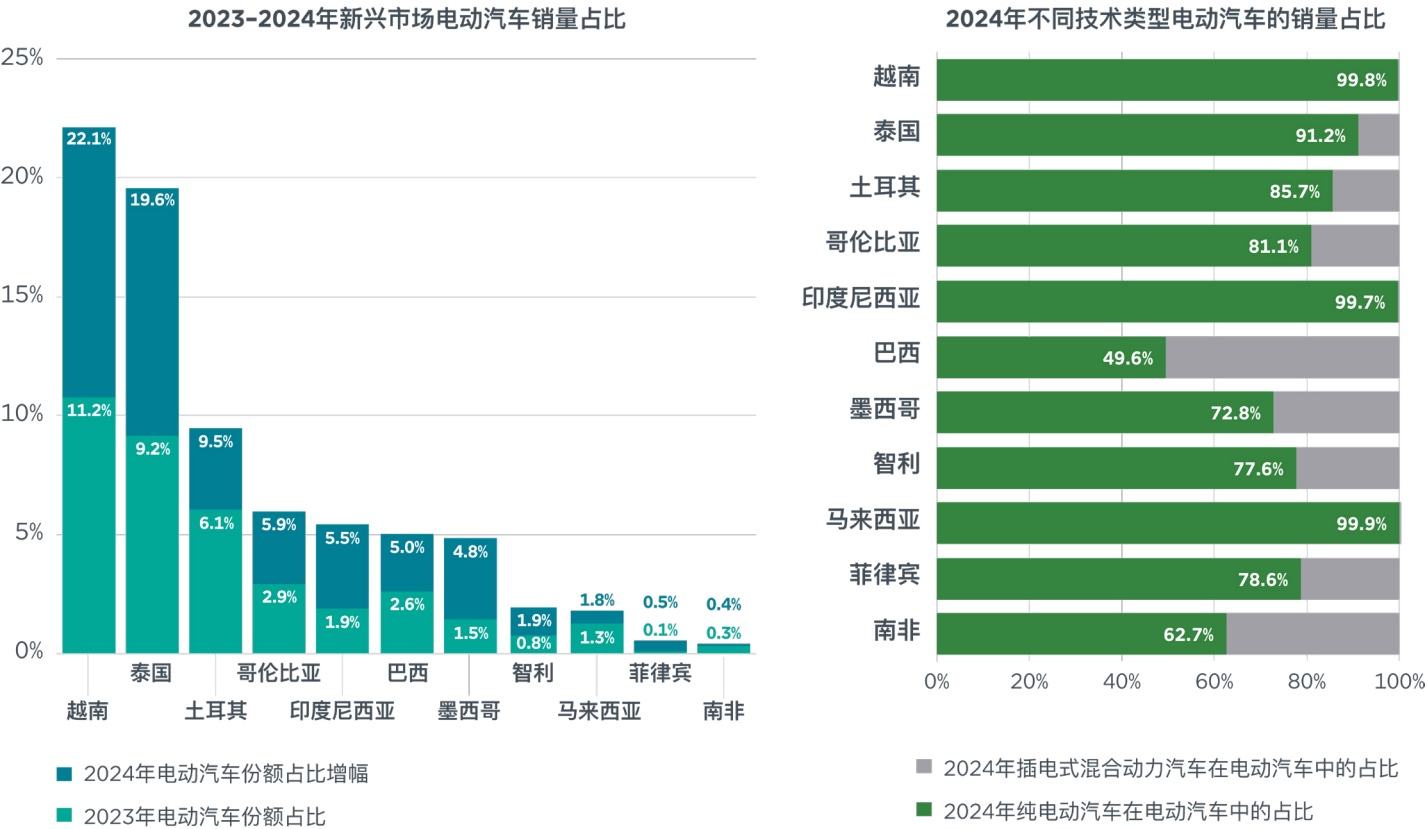
- » 在印度市场中，名爵的电动汽车销量占比从2023年的23%翻倍增长至2024年的47%，斯泰兰蒂斯将其电动汽车销量占比从15%提高至22%，塔塔汽车则是从10%略提高至11%。马恒达的电动汽车销量占比在2024年仍维持在1%的水平，与2023年持平。铃木、丰田和本田等大型全球汽车制造商2024年并未在印度销售任何电动汽车。
- » 作为印度第二大汽车制造商，塔塔汽车2024年的电动汽车销量继续占据了印度轻型电动汽车销量的60%以上，但与此同时，其他品牌电动汽车的市场渗透率也在不断上升，传统车企也推出了更多款型的电动汽车。2024年，“其他制造商”（包括梅赛德斯奔驰、宝马、沃尔沃、比亚迪和Pravaig）的销量约占印度轻型电动汽车市场的13%，这一比例较2023年的16%略有下降，主要原因是一些新进入市场的制造商和小型制造商的销量有所减少。
- » 与2023年一样，2024年印度的电动汽车市场仍然以纯电动汽车为主流，虽然插电式混合动力汽车在2024年也开始进入印度电动汽车市场，但它们的市场份额非常小，占比不足0.1%。2024年销售的大多数插电式混合动力汽车均来自于路虎、宾利和宝马等豪华品牌。
- » 2024年印度轻型电动汽车市场的增长主要受到印度国家和地方（各邦）层面政

策的推动, 以及充电基础设施的发展。印度的其他一些经济计划也在支持加速电动汽车的普及, 并推动印度本地发展电动汽车制造业。为了实现到2030年电动汽车销量占比达到30%的目标, 进一步实施更加严格的第三和第四阶段企业平均燃油能效标准以及进一步实施其他配套政策来推动电动汽车发展对印度而言将是至关重要的举措¹⁶。此外, 在各邦对电动汽车的财税激励(如补贴和税收优惠)正在逐步退坡或取消的大背景下, 优先发展充电基础设施也将成为推进电动汽车发展的关键。

新兴市场

新兴市场方面, 2024年我们所分析的新兴市场均呈现出电动汽车销量的显著增长, 部分市场销量同比增长一倍以上。**图11**展示了各新兴市场电动轻型车的销量占比以及不同动力系统的电动汽车销量构成(按2024年电动汽车销量占比从高到低排序)。其中, 左侧图表展示了2023年和2024年各新兴市场的电动汽车销量占比; 右侧图表则展示了2024年各国售出的电动汽车的技术构成, 其中绿色代表纯电动汽车, 灰色代表插电式混合动力汽车。在这些新兴市场中, 销售的电动轻型车几乎全为乘用车, 而乘用车在各地市场中的占比则有较大差异, 在66%至100%之间。附录**A2**提供了按细分市场分类的电动汽车销量数据。

图11 新兴市场电动轻型车销量占比



国际清洁交通委员会 THEICT.ORG.CN

16 印度政府首席科学顾问 (PSA) 办公室 (Office of the Principal Scientific Adviser to the Government of India), “Electric Vehicles”, 2025年4月查阅, 详见: <https://www.psa.gov.in/mission/electric-vehicles/36>.

2024年,在本文所观察的新兴市场中,越南的电动汽车销量占比最高,约为22%。越南市场的发展主要得益于其本国电动汽车产能的不断提升。此外,越南政府还通过减免登记费来激励电动汽车需求,且在近期又决定对该优惠政策进行两年延期,并在2027年底以前对越南国产电动乘用车实施特别消费税优惠政策¹⁷。电动汽车销量占比排名第二的是泰国,作为东南亚最大的汽车市场之一,其电动汽车销量占比达到了20%,这主要得益于制造激励政策和大量进口电动汽车的推动¹⁸。

2024年,土耳其市场中的电动汽车销量占比接近10%,较2023年增长了3个百分点。这一增长受益于多方面因素,包括较强的本土电动汽车生产能力以及鼓励电动汽车推广的相关政策措施。哥伦比亚和印度尼西亚的电动汽车销量在2024年同比翻倍增长,销量占比分别达到6%和5%。就印度尼西亚市场而言,这一增长主要得益于增值税减免、奢侈税豁免及进口税减免等一系列财税支持政策(这些政策持续至2025年)¹⁹。哥伦比亚方面除了提供税收激励措施外,还于2024年初签署了《国际零排放汽车宣言》(ZEV Declaration)²⁰。

除了哥伦比亚,拉丁美洲其他国家的电动汽车市场也呈现出增长态势。在巴西,尽管电动汽车进口的免税政策已于2023年结束,但车企对清洁技术的投资有所增加,推动了2024年巴西国内电动汽车销量的提升²¹。同时,在地方层面上,巴西多个州也为电动汽车提供了税收减免,包括免除年度拥车税等优惠措施²²。在墨西哥,来自中国的进口电动汽车日益增多,再加上车辆税收优惠等财政激励措施,推动了2024年电动汽车销量的增长²³。智利方面,2024年开始实施的《能源效率法》规定

- 17 Decree No. 10/2022/ND-CP on Registration Fees (2022年1月15日), 详见: <https://lawnet.vn/en/vb/Decree-10-2022-ND-CP-Payers-of-registration-fees-7AB4C.html>; Law No.03/2022/QH15 on Amendments to Certain Articles of the Law on Public Investment, the Law Public-Private Partnership Investment, the Law on Investment, the Law on Housing, the Law on Procurement, the Law on Electricity, the Law on Enterprises, the Law on Special Excise Duties and the Law on Civil Judgment Enforcement, 详见: https://vepg.vn/wp-content/uploads/2022/07/03_2022_QH15_507262_EN.pdf.
- 18 泰国政府新闻发布,“Government Supports EV 3.5 Measures to Promote the Use of Electric Vehicles”, 2023年12月20日, 详见: <https://thailand.prd.go.th/en/content/category/detail/id/48/iid/242869>.
- 19 印度尼西亚内阁秘书处新闻发布,“Pemerintah Luncurkan Insentif Pembelian Kendaraan Listrik Roda Empat dan Bus [Government Launches Incentives for the Purchase of Electric Four-Wheeler Passenger Cars and Buses]”, 2023年4月6日, 详见: <https://setkab.go.id/pemerintah-luncurkan-insentif-pembelian-kendaraan-listrik-roda-empat-dan-bus/>.
- 20 Ley no. 1964 del 11 julio de 2019, Por Medio de la Cual Se Promueve el Uso de Vehículos Eléctricos en Colombia y Se Dictan Otras Disposiciones [Law of 1964 of July 11, 2019, By Means of Which the Use of Electric Vehicles is Promoted in Colombia and Other Provisions Are Dictated] (2019), <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636>; Accelerating to Zero Coalition, “Signatories,” 2025年2月查阅, 详见: <https://acceleratingtozero.org/colombia-signs-the-zero-emission-vehicle-declaration/>.
- 21 Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, (2023), Imposto de importação para veículos eletrificados será retomado em janeiro de 2024 [Import tax on electrified vehicles to resume in January 2024], 详见: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2023/novembro/imposto-de-importacao-para-veiculos-eletrificados-sera-retomado-em-janeiro-de-2024#:~:text=A%20partir%20de%20janeiro%20de%202024%2C%20carros,ser%20gradualmente%20tributados%20com%20imposto%20de%20importa%C3%A7%C3%A3o.&text=H%C3%A1%20ainda%20uma%20quarta%20categoria%2C%20a%20de,aos%2035%25%20j%C3%A1%20em%20julho%20de%202024.>
- 22 Julio Cesar, “IPVA 2024 Para Carros Elétricos: Confirma Se O Seu Estado Oferece Desconto” [2024 IPVA for Electric Cars: Check If Your State Offers a Discount], Inside EVs, 2023年12月29日, 详见: <https://insideevs.uol.com.br/news/702445/ipva2024-carros-eletricos-brasil-desconto/>.
- 23 Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos No 2008 [Vehicle Ownership or Use Tax Law] (2008), 详见: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/listuv/LISTUV_abro.pdf; Ley Federal Del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos [Federal Law on New Car Tax] (2021), 详见: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFISAN.pdf>.

了轻型车（2024年起）以及轻型商用车（2026年起）的燃油经济性标准，再加上新品牌不断进入市场和私人购车需求的增长，共同促进了电动汽车销量的提升。2024年，智利电动汽车市场份额达到近2%，而2023年的市场占比还不足1%。

2024年，马来西亚市场的电动汽车销量占比也达到了近2%，这主要归功于税收激励政策以及来自中国的新车型进入市场。相关税收优惠政策将持续至2025年底，包括：道路税豁免、本地组装电动汽车的进口税和消费税豁免、最高可达2500林吉特（约576美元）的充电费用返现补贴，以及电动汽车租赁的税收减免²⁴。

在菲律宾和南非市场中，2024年电动汽车销量仍然较低，电动汽车在轻型车销量中的占比不足1%。尽管南非的汽车保有量正在增长，且该地区其他国家如埃塞俄比亚和尼日利亚政府正积极推进电动汽车市场的发展，但南非无论是电动汽车市场供应还是配套基础设施发展都进展非常有限。

新兴市场中，越南、印度尼西亚和马来西亚市场销售的电动汽车全部为纯电动汽车。此外，纯电动汽车在泰国、土耳其和哥伦比亚电动汽车销量中的占比也很高，均超过80%；在菲律宾、智利、墨西哥和南非市场占比将近或超过60%；在巴西市场占比约为50%。

表1列出了2024年各制造商在新兴市场中的电动汽车销量份额。可以看出，一些新近进入这些市场的汽车制造商成为了市场主流，例如比亚迪正在成为巴西、哥伦比亚和泰国市场的主力，其市场份额分别占上述市场电动汽车总销量的81%、48%和40%。

另一方面，在越南和土耳其，则是本土车企成为了市场主导力量：VinFast是越南唯一的本土电动汽车制造商，2024年在该国市场份额达到99%；在土耳其，制造商Togg贡献了超过40%的电动汽车销量。虽然传统的全球大型汽车制造商在这些新兴市场中也有一定的布局，但整体上仍落后于以中国制造商为代表的新兴制造商。

表1 2024年新兴市场电动轻型车销量占比（按制造商划分）

市场	销量占比
越南	VinFast (99%)、其他制造商 (1%)
泰国	比亚迪 (40%)、名爵 (12%)、哪吒 (12%)、深蓝 (8%)、广汽 (6%)、特斯拉 (6%)、其他制造商 (27%)
土耳其	Togg (44%)、特斯拉 (17%)、梅赛德斯奔驰 (7%)、比亚迪 (6%)、现代 (5%)、其他制造商 (21%)
哥伦比亚	比亚迪 (48%)、沃尔沃 (16%)、起亚 (14%)、宝马 (11%)、其他制造商 (11%)
印度尼西亚	比亚迪 (36%)、上汽 (30%)、奇瑞 (12%)、名爵 (7%)、现代 (7%)、其他制造商 (8%)
巴西	比亚迪 (81%)、长城 (13%)、沃尔沃 (5%)、其他制造商 (1%)

来源：Andemsos（哥伦比亚），FENABRAVE（巴西），GAIKINDO（印度尼西亚），MarkLines（泰国、土耳其、越南），以及VinFast（越南），详见附件C。

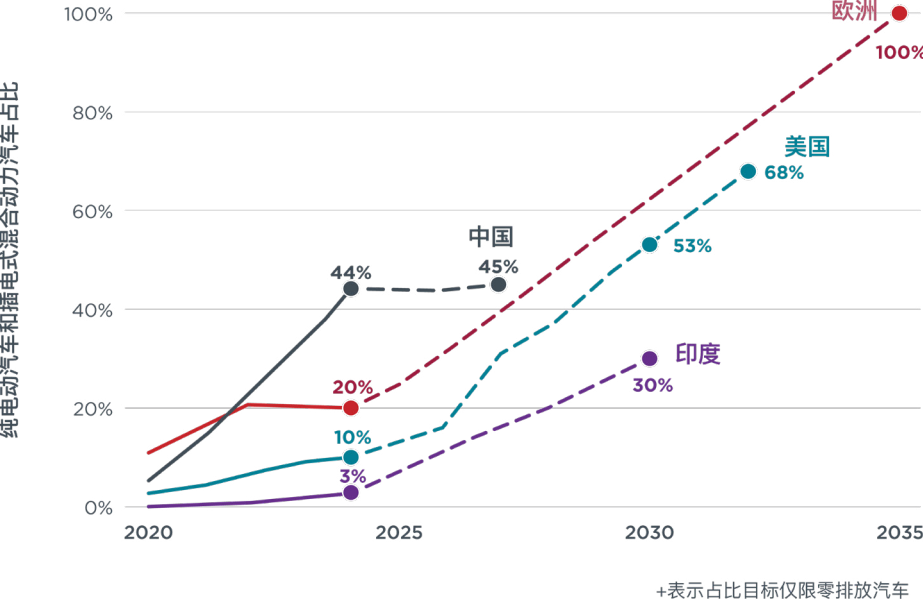
24 马来西亚投资发展局新闻发布，“Budget 2023: Extension of EV Tax Exemptions, More Incentives”，2023年2月25日，详见：<https://www.mida.gov.my/mida-news/budget-2023-extension-of-ev-tax-exemptions-more-incentives/>。

电动汽车销量目标

为实现交通领域脱碳,各国政府部门出台了多项政策措施,推动了全球电动汽车销量的增长。这些政策措施包括供给端管理措施,如通过排放标准来要求提升车辆能效或是设定强制性的销量目标,要求逐步提升零排放汽车的销量占比,以加速向电动汽车过渡转型。有些国家还在电动汽车支持政策中设定了国家层面的电动汽车发展目标,并向消费者提供购置补贴或税收减免,向汽车行业提供推动电动汽车生产的财税激励。一些国家和地区还通过签署自愿性履约协议,努力实现国际零排放汽车发展目标。例如,在《零排放汽车宣言》下,各国政府承诺将努力在2040年实现新售乘用车和厢式货车100%为零排放汽车,其中领先市场最迟不晚于2035年实现该目标²⁵。

图12展示了主要市场2020到2035年的电动汽车销量占比历史数据及预测数据(基于标准或发展目标预测)。根据中国国务院发布的计划,中国将在2027年力争实现新能源汽车在新车销量中占比达到45%,而中国在2024年的电动汽车市场份额已接近这一目标。印度则在其“EV30@30目标”中提出,到2030年实现30%的电动汽车销量占比。此外,如果美国按计划实施2024年4月最终确定的轻型车多污染物排放标准,预计到2030年,其电动汽车销量占比将达到53%;到2032年,电动汽车销量在轻型车中的占比将达到68%²⁶。不过,如果该标准做出修订调整,则可能导致美国电动汽车销量低于预期。此外,尽管欧盟的乘用车与厢式货车二氧化碳排放标准仍与到2035年实现100%零排放车辆销售的目标相一致,但近期批准的2025至2027年三年平均合规灵活机制,也可能在一定程度上放缓电动汽车销售的进展²⁷。

图12 主要市场电动汽车销量占比历史数据及预测数据(基于标准或公开发展目标推算)



国际清洁交通委员会 THEICCT.ORG.CN

25 加速零排放联盟签署国。
26 Final Rule: Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles: Fleet PEV Penetration Under the Final Light-duty GHG Standards, 美国环保局, (2024年4月), 详见: <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/final-rule-multi-pollutant-emissions-standards-model>.
27 欧盟新闻发布会, “CO₂ Emissions: EP Adopts Flexibility Measures for Carmakers”, 2025年5月8日, 详见: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20250502IPR28225/co2-emissions-ep-adopts-flexibility-measures-for-carmakers>.

大多数新兴市场已将电动化目标作为其广泛脱碳战略的一部分，并以自愿形式设定了这些目标。但在本次研究所分析的新兴市场中，除智利、巴西和墨西哥外，其他市场尚未实施与国家层面零碳目标相协同的供给端法规措施。**表2**总结了各新兴市场的电动汽车发展目标及2024年的销量占比。例如，泰国在其为期4年（2024-2027年）的电动汽车促进计划第二阶段（EV 3.5）中，设定了到2030年电动汽车总产量占比达到30%的目标。印尼市场方面，根据国际清洁交通委员会（ICCT）的研究估算，为实现其到2030年累计拥有200万辆电动乘用车的目标，电动汽车在印尼市场新车销量中的占比可能需要在2030年达到49%左右²⁸。

表2 新兴市场电动汽车发展目标

市场	电动汽车发展目标	2024年电动汽车在轻型车销量中的占比
越南	到2030年电动乘用车占比达到30% ^a	22%
泰国	到2030年电动汽车产量（包括货车和客车）达到30% ^b	20%
土耳其	到2035年轻型车实现新销售100%为零排放汽车 ^c	10%
哥伦比亚	到2035年轻型车实现新销售100%为零排放汽车 ^c	6%
印度尼西亚	到2030年零排放乘用车销量累计达到200万辆（约相当于零排放乘用车销量占比49%） ^d	5%
巴西	暂未设定目标	5%
墨西哥	到2030年轻型车实现新销售50%为零排放汽车 ^e	5%
智利	到2035年轻型车实现新销售100%为零排放汽车 ^c	2%
马来西亚	到2030年轻型车实现新销售15%为电动汽车；到2050年实现80% ^f	2%
菲律宾	到2040年轻型车实现新销售50%为电动汽车 ^g	0.5%
南非	暂未设定目标	0.4%

^a 越南交通部，“Decision No. 1191/QĐ-BGTVT on the Plan for Reducing GHG in the Transport Sector by 2030,” May 2024, <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Tai-nguyen-Moi-truong/Quyết-dinh-1191-QĐ-BGTVT-2024-Ke-hoach-Giam-nhe-phat-thai-khi-nha-kinh-linh-vuc-giao-thong-629175.aspx>.

^b 泰国内阁秘书处，“The Resolution of the National EV Policy Committee”，2022年2月，详见：https://resolution.soc.go.th/?prep_id=405797.

^c 加速零排放联盟签署国，“Signatories”，2025年2月查询，详见：<https://acceleratingtozero.org/>.（哥伦比亚、智利、土耳其）

^d 印尼能源与矿产资源部新闻发布，“Strategy on the Acceleration of EV Adoption in Indonesia”，2024年5月23日，详见：<https://www.esdm.go.id/id/media-center/arsip-berita/strategi-percepatan-pemanfaatan-kendaraan-listrik-di-indonesia->.

^e 墨西哥政府新闻发布，“Mexico Announces New Commitments to Combat Climate Change at COP 27”，2022年11月，详见：<https://www.gob.mx/sre/prensa/mexico-announces-new-commitments-to-combat-climate-change-at-cop27?idiom=en#:~:text=Mexico's%20recent%20commitments%20in%20renewable,as%20usual%20levels%20by%202030>.

^f 马来西亚环境与水资源部，“Low Carbon Mobility Blueprint 2021-2030”（2021年），详见：<https://www.mgtc.gov.my/storage/2021/11/Low-Carbon-Mobility-Blueprint-2021-2030.pdf>.

^g 菲律宾能源部，“Comprehensive Roadmap for the Electric Industry”（2023年），详见：<https://legacy.doe.gov.ph/energy-efficiency/comprehensive-roadmap-electric-vehicle-industry-0>.

²⁸ Dale Hall等, *The Role of Supply-Side Regulations in Meeting Indonesia's 2030 Electric Vehicle Target* (国际清洁交通委员会, 2024年), 详见：<https://theicct.org/publication/role-of-supply-side-regulations-in-meeting-indonesias-2030-ev-target-jul24/>.

附录A. 轻型电动汽车市场特征

表A1按技术类型划分展示了电动轻型车的市场份额。该表列出了2023和2024年四大主要市场中乘用车和轻型商用车/轻型卡车中纯电动汽车和插电式混合动力汽车的市场份额。在某些情况下, 不同技术类型和车辆类别的市场份额之和会与轻型电动汽车的市场总份额之间略有出入, 这是由于四舍五入造成的。

表A1 按市场、车辆类型和技术类型划分的轻型电动汽车销量占比

市场	2024						2023					
	乘用车		轻型商用车/ 轻卡		轻型车		乘用车		轻型商用车/ 轻卡		轻型车	
	纯电动	插混	纯电动	插混	纯电动	插混	纯电动	插混	纯电动	插混	纯电动	插混
中国	27%	19%	22%	0%	27%	18%	23%	11%	16%	0%	22%	10%
欧洲	15%	7%	6%	0%	13%	6%	15%	8%	7%	0%	14%	7%
美国	8%	1%	8%	2%	8%	2%	10%	1%	6%	2%	7%	2%
印度	3%	<0.1%	1%	0%	3%	<0.1%	2%	<0.1%	<0.1%	0%	2%	<0.1%
全球	14%	8%	8%	2%	13%	6%	12%	5%	7%	0%	11%	5%

表A2展示了本文所分析的新兴市场的数据, 包括按车辆类型划分的电动汽车市场构成情况和轻型车整体市场构成情况。

表A2 新兴市场按车辆类型划分的电动汽车和轻型车销量占比

市场	电动汽车分类占比			轻型车分类占比	
	乘用车	轻型商用车/ 轻卡	轻型车	乘用车	轻型商用车/ 轻卡
越南	24%	0%	22%	89%	11%
泰国	28%	0%	20%	69%	31%
土耳其	12%	<0.5%	9%	80%	20%
哥伦比亚	7%	<0.5%	6%	81%	19%
印度尼西亚	7%	0%	5%	82%	18%
巴西	6%	<0.5%	5%	79%	21%
墨西哥	4%	5%	5%	43%	57%
智利	3%	0%	2%	68%	32%
马来西亚	2%	0%	2%	93%	7%
菲律宾	1%	0%	0%	75%	25%
南非	1%	<0.1%	0%	66%	34%

表A3-A6分别展示了中、欧、美、印四地的电动汽车市场情况（按制造商划分）。此处的电动汽车销量占比是指电动汽车在每家制造商所销售的轻型车产品中所占的百分比。以特斯拉为例, 因为其只销售纯电动汽车, 所以其电动汽车销量占比为100%。表中的电动汽车市场份额和轻型车市场份额则分别表示制造商在市场整体电动汽车销量中的份额占比以及该制造商在轻型车整体销量中的份额占比。具体而言, 特斯拉在中国市场中的销量占中国电动汽车市场总销量的8%, 但在更广义的轻型车市场中其占比就仅为3%。

表A3 2024年中国轻型电动汽车市场情况

制造商	电动汽车销量占比		与2023年相比的变化情况		电动汽车车型数量		轻型车市场份额	电动汽车市场份额
	纯电动	插混	纯电动	插混	纯电动	插混		
特斯拉	100%	0%	0 pp	0 pp	4	0	3%	6%
比亚迪	44%	56%	-8 pp	+8 pp	22	19	15%	33%
吉利	34%	14%	+8 pp	+6 pp	67	12	9%	9%
上汽	28%	4%	+7 pp	+3 pp	62	15	14%	10%
广汽集团	19%	4%	-1 pp	+2 pp	16	6	8%	4%
长安	18%	17%	+5 pp	+8 pp	40	24	8%	6%
奇瑞	17%	15%	+1 pp	+13 pp	31	23	5%	4%
华晨集团	15%	0%	+1 pp	-1 pp	16	2	3%	1%
北汽集团	15%	1%	+5 pp	0 pp	31	4	4%	2%
东风	12%	7%	+5 pp	+4 pp	41	12	6%	3%
一汽集团	9%	1%	+2 pp	0 pp	14	5	12%	3%
长城	7%	28%	-2 pp	+14 pp	7	13	3%	3%
其他制造商	35%	36%	+6 pp	+13 pp	154	34	11%	18%
车队整体	27%	18%	+4 pp	+8 pp	505	169	100%	100%

表A4 2024年欧洲轻型电动汽车市场情况

制造商	电动汽车销量占比		与2023年相比的变化情况		电动汽车车型数量		轻型车市场份额	电动汽车市场份额
	纯电动	插混	纯电动	插混	纯电动	插混		
特斯拉	100%	0%	0 pp	0 pp	4	0	2%	11%
沃尔沃	42%	30%	+10 pp	-2 pp	9	6	3%	9%
宝马	22%	14%	+2 pp	-1 pp	11	10	6%	11%
梅萨德斯奔驰	16%	17%	0 pp	+1 pp	16	11	6%	10%
现代	12%	4%	-3 pp	-1 pp	6	2	3%	3%
大众集团	12%	6%	-1 pp	0 pp	16	21	25%	22%
起亚	12%	9%	-1 pp	-2 pp	5	6	3%	4%
斯泰兰蒂斯	9%	3%	-2 pp	-3 pp	32	14	17%	11%
日产	9%	0%	-1 pp	0 pp	4	0	2%	1%
本田	9%	4%	+5 pp	+1 pp	1	1	0%	0%
雷诺	8%	0%	-2 pp	0 pp	9	2	12%	5%
斯巴鲁	8%	0%	0 pp	0 pp	1	0	0%	0%
福特	6%	6%	+2 pp	-1 pp	7	3	5%	3%
丰田	3%	4%	0 pp	0 pp	6	5	8%	2%
马自达	2%	9%	-3 pp	-3 pp	1	3	1%	1%
捷豹路虎	1%	44%	0 pp	+6 pp	1	8	1%	1%
三菱	0%	19%	0 pp	-4 pp	0	2	0%	0%
铃木	0%	1%	0 pp	0 pp	0	1	2%	0%
其他制造商	25%	5%	-6 pp	-3 pp	56	19	4%	6%
车队整体	13%	6%	-1 pp	-1 pp	185	114	100%	100%

表A5 2024年美国轻型电动汽车市场情况

制造商	电动汽车销量占比		与2023年相比的变化情况		电动汽车车型数量		轻型车市场份额	电动汽车市场份额
	纯电动	插混	纯电动	插混	纯电动	插混		
特斯拉	100%	0%	0 pp	0 pp	5	0	4%	39%
宝马	13%	4%	+1 pp	-2 pp	7	5	3%	5%
沃尔沃	10%	27%	-9 pp	+12 pp	6	4	1%	3%
梅赛德斯奔驰	9%	2%	-3 pp	+2 pp	6	4	2%	3%
现代	8%	1%	+1 pp	0 pp	6	2	6%	5%
大众集团	7%	2%	-3 pp	+1 pp	8	3	4%	4%
起亚	7%	0%	+3 pp	-2 pp	3	3	5%	4%
福特	5%	1%	+1 pp	0 pp	3	3	13%	7%
通用	4%	0%	+1 pp	0 pp	10	0	17%	7%
日产	3%	0%	+1 pp	0 pp	2	0	6%	2%
本田	3%	0%	+3 pp	0 pp	2	0	9%	3%
捷豹路虎	2%	2%	+1 pp	+1 pp	1	2	1%	0%
斯巴鲁	2%	0%	+1 pp	0 pp	1	0	4%	1%
丰田	1%	2%	0 pp	0 pp	2	5	15%	5%
斯泰兰蒂斯	0%	10%	0 pp	+1 pp	3	4	8%	9%
马自达	0%	4%	0 pp	+1 pp	0	2	3%	1%
三菱	0%	6%	0 pp	-1 pp	0	1	1%	0%
其他制造商	92%	0%	-2 pp	0 pp	8	4	0%	3%
车队整体	8%	2%	+1 pp	0 pp	73	42	100%	100%

表A6 2024年印度轻型电动汽车市场情况

制造商	电动汽车销量占比		与2023年相比的变化情况		电动汽车车型数量		轻型车市场份额	电动汽车市场份额
	纯电动	插混	纯电动	插混	纯电动	插混		
名爵	47%	0%	+14 pp	0 pp	3	0	1%	23%
斯泰兰蒂斯	22%	0%	+7 pp	0 pp	1	0	0%	2%
塔塔汽车	11%	<0.1%	+11 pp	0 pp	7	0	15%	62%
马恒达	1%	0%	0 pp	0 pp	2	0	16%	7%
大众集团	0.3%	<0.1%	0 pp	0 pp	0	0	2%	0%
现代	0.1%	0%	0 pp	0 pp	2	0	13%	1%
起亚	0.1%	0%	0 pp	0 pp	1	0	5%	0%
铃木	0%	0%	0 pp	0 pp	0	0	37%	0%
丰田	0%	0%	0 pp	0 pp	0	0	6%	0%
本田	0%	0%	0 pp	0 pp	0	0	1%	0%
Ashok Leyland	0%	0%	0 pp	0 pp	0	0	1%	0%
雷诺	0%	0%	0 pp	0 pp	0	0	1%	0%
日产	0%	0%	0 pp	0 pp	0	0	1%	0%
其他制造商	12%	0.2%	0 pp	0 pp	17	0	1%	5%
车队整体	3%	<0.1%	+1 pp	0 pp	33	0	100%	100%

附录B. 轻型车定义

中国、欧洲和印度：在这些地区，轻型车包括乘用车和轻型商用车。其中，乘用车被定义为用于载客、具有至少四个轮子的机动车，除驾驶员座位外最多不超过8个座位，总质量不超过3.5吨。在欧洲和印度的车辆分类体系中，乘用车被划归为M1类车辆。轻型商用车指用于载货、具有至少四个轮子的机动车，总质量不超过3.5吨。在欧洲和印度，轻型商用车被划归为N1类车辆。在中国，超过9个座位的载客车辆被划归为轻型商用车，属于N1或M2类车辆。

墨西哥和美国：在这两个国家中，轻型车包括乘用车和轻型卡车。其中乘用车是指设计用于载送不超过10名乘客（不符合轻型卡车标准）的车辆，通常包括轿车、掀背式轿车，以及部分跨界车和小型SUV。轻型卡车是指符合一定技术标准（如载货能力、四轮驱动、底盘设计）的车辆，总质量不超过 8500 磅（3856 公斤），通常包括皮卡、厢式货车、大型SUV，以及部分跨界车和小型SUV。

巴西：轻型车包括乘用车和轻型商用车，总质量不超过3856公斤，最大运行质量不超过2720公斤。其中，乘用车为主要设计用于载客的车辆，除驾驶座外不超过8个座位。轻型商用车则包括以下三类设计用途：（1）载货，载重能力大于1000公斤；（2）载客，除驾驶员外超过8个座位；具备特殊性能的非道路用车辆。

泰国：轻型车包括乘用车、乘用皮卡和皮卡。

越南：轻型车包括乘用车、乘用皮卡和厢式货车。

其他新兴市场：轻型车包括乘用车和轻型商用车。其中，乘用车包括掀背式轿车、微型轿车、MPV、轿车和SUV。轻型商用车则包括微型面包车、轻型卡车、皮卡和厢式货车。

附录C. 车型规格数据、车型定义和数据来源

车型规格数据: 中国市场车型参数主要来自懂车帝 (dongchedi.com) 和上牌数据²⁹。其他市场的车型参数数据则来自各汽车制造商官方网站上的规格手册, 以及ev-database.org³⁰、evspecifications.com³¹和EV Volumes³²等主要电动汽车信息平台。

车型定义: 所有销售数据库均按车型进行分析。例如, 我们将奥迪Q8 e-tron 50 Sportback和奥迪Q8 e-tron 55 Sportback统一归类为奥迪Q8 e-tron车型。我们仅统计销量达到100辆以上的电动汽车车型, 以保障剔除未在大众市场正式销售的车型。

数据来源

中国: 销量数据和车型信息来自盖世汽车提供的注册数据³³。其中, 销量数据是以轻型车新注册数量为基础得出的, 新车上牌数据与零售端销量数据是高度近似的。

欧洲: 销量数据和车型信息来自MarkLines³⁴。销售数据是基于轻型车的新车注册量得出的。其中, 英国的数据未从制造商 (OEM) 层级进行分析。为了确保一致性和可比性, 我们仅使用了一个数据源来进行分析。由于数据限制, 塞浦路斯、冰岛、拉脱维亚、列支敦士登、立陶宛和马耳他也未被纳入分析, 这些国家在2024年总销量中所占比例不到1%。

美国: 销量数据和车型信息主要来自EV Volumes³⁵。由于部分按品牌划分的数据不完整 (因被制造商集团进行了合并统计), 我们另使用了一些MarkLines数据进行补充³⁶。

印度: 销量数据和车型信息来自Segment Y³⁷。

新兴市场: 我们的主要销量数据来源于各地的官方信源, 包括: 巴西的ABVE³⁸和Fenabreve³⁹; 智利的ANAC⁴⁰; 哥伦比亚的国际可持续出行协会 (ANDEMOS)⁴¹; 印度尼西亚汽车工业协会 (GAIKINDO)⁴²; 马来西亚汽车

29 懂车帝, 2025年2月查询, 详见: <https://www.dongchedi.com/>.
30 电动汽车数据库, 2025年2月查询, 详见: <https://ev-database.org/>.
31 EV Specifications, 2025年2月查询, 详见: <https://www.evspecifications.com/>.
32 EV Volumes, 2025年2月查询, 详见: <https://www.ev-volumes.com/>.
33 Gasgoo, 2025年2月查询, 详见: <https://i.gasgoo.com/>.
34 MarkLines, 2025年2月查询, 详见: https://www.marklines.com/en/vehicle_sales/index.
35 EV Volumes, 2025年2月查询, 详见: <https://www.ev-volumes.com/datacenter/>.
36 MarkLines, 2025年2月查询, 详见: https://www.marklines.com/en/vehicle_sales/index.
37 Segment Y, 2025年2月查询, 详见: <https://www.segmenty.com/>.
38 ABVE Data, 2025年2月查询, 详见: <https://abve.org.br/bi-geral/>.
39 Fenabreve Movendo o Brasil, 2025年2月查询, 详见: https://www.fenabreve.org.br/portal/files/2024_06_02.pdf.
40 ANAC, 2025年2月查询, 详见: <https://www.anac.cl/category/estudio-de-mercado/?anno=2024>.
41 ANDEMOS, 2025年2月查询, 详见: <https://www.andemos.org/>.
42 GAIKINDO, 2025年2月查询, 详见: <https://www.gaikindo.or.id/indonesian-automobile-industry-data/>.

协会⁴³；墨西哥政府及JATO⁴⁴；南非的NAAMSA；泰国汽车工业协会；土耳其汽车发展及出行协会（ODMD）⁴⁵；现代Thanh Cong、越南汽车工业协会和VinFast⁴⁶。对于部分无法通过上述信源获取的数据，我们采用了来自MarkLines⁴⁷和EV Volumes⁴⁸和的数据进行了补充。

全球：销售及生产数据来源于EV Volumes数据库。

43 Malaysia Automotive Association, 2025年2月查阅, 详见: https://www.maa.org.my/pdf/2024/Market_Review_2024.pdf.
44 JATO, 2025年2月查阅, 详见: <https://www.jato.com/>.
45 ODMD, 2025年2月查询, 详见: <https://www.odmd.org.tr/>.
46 VinFast Auto, 2025年2月查询, 详见: https://vinfastauto.com/vn_vi/vinfast-giao-gan-21800-o-to-dien- trong-6-thang-dau-nam-2024.
47 MarkLines, 2025年2月查询, 详见: https://www.marklines.com/en/vehicle_sales/index.
48 EV Volumes, 2025年2月查询, 详见: <http://www.ev-volumes.com/datacenter/>.

附录D. 制造商及品牌分组

中国：对于合资企业，我们对制造商按控股股东的名称进行归类。例如，在本次分析中，东风和日产这两家制造商被统一划归为东风。

美国：在主要数据来源中，如果销量数据是从制造商集团 (manufacturer group) 层级进行汇总统计的，我们就会使用MarkLines补充数据库，将这些数据细分至品牌层级。例如，现代、捷尼赛思和起亚这几个品牌原本都被划归至制造商集团“现代汽车”，我们则将其拆分为现代（用于现代和捷恩斯品牌）以及起亚（用于起亚品牌）等具体品牌。

其他：该类别指的是市场份额较小 (< 5%) 的制造商，主要用于反映其对应的在售主要品牌。

表D1 中国制造商及其对应的主要品牌

中国的轻型车	
制造商	主要品牌
北汽集团	北京、奔驰、福田、现代
华晨集团	宝马、金杯
比亚迪	比亚迪
长安	长安
奇瑞	奇瑞、星途、捷豹、捷途、开瑞、路虎
东风	东风、本田、日产
一汽集团	奥迪、奔腾、红旗、捷达、解放、马自达、丰田、大众
广汽集团	菲亚特、本田、吉普、三菱、丰田、传祺
吉利	吉利、领克、沃尔沃
长城	长城、哈弗、魏
上汽	别克、名爵、大众、五菱、跃进
特斯拉	特斯拉

表D2 欧洲制造商及其对应的主要品牌

欧洲的轻型车	
制造业	主要品牌
宝马	宝马、MINI
福特	福特、林肯
本田	本田
现代	捷尼赛思、现代
捷豹路虎	捷豹、路虎
起亚	起亚
马自达	马自达
梅赛德斯奔驰	梅赛德斯奔驰、精灵
三菱	三菱
日产	英菲尼迪、日产
雷诺	达西亚、雷诺
斯泰兰蒂斯	阿尔法罗密欧、雪铁龙、DS、菲亚特、吉普、蓝旗亚、欧宝、标致、沃克斯豪尔
斯巴鲁	斯巴鲁
铃木	铃木
特斯拉	特斯拉
丰田	雷克萨斯、丰田
沃尔沃	极星、沃尔沃
大众集团	奥迪、保时捷、西亚特、斯柯达、大众
其他制造商	通用、五十铃、依维柯、名爵、双龙

表D3 美国制造商及其对应的主要品牌

美国的轻型车	
制造商	主要品牌
宝马	宝马、MINI
福特	福特、林肯
通用	别克、凯迪拉克、雪佛兰、GMC
本田	讴歌、本田
现代	捷尼赛思、现代
捷豹路虎	捷豹、路虎
起亚	起亚
马自达	马自达
梅萨德斯奔驰	梅萨德斯奔驰
三菱	三菱
日产	日产、英菲尼迪
斯泰兰蒂斯	阿尔法罗密欧、克莱斯勒、道奇、菲亚特、吉普、玛莎拉蒂、RAM
斯巴鲁	斯巴鲁
特斯拉	特斯拉
丰田	雷克萨斯、丰田
沃尔沃	沃尔沃
大众集团	奥迪、宾利、保时捷、大众
其他制造商	Karma、Lucid、迈凯伦、Rivian

表D4 印度制造商及其对应的主要品牌

印度的轻型车	
制造商	主要品牌
Ashok Leyland	Ashok Leyland
本田	本田
现代	现代
起亚	起亚
马恒达	马恒达电动、马恒达
名爵	名爵
日产	Datsun、日产
雷诺	雷诺
铃木	Maruti、铃木
斯泰兰蒂斯	阿尔法罗密欧、克莱斯勒、道奇、菲亚特、吉普、玛莎拉蒂、RAM
塔塔汽车	捷豹、路虎、塔塔
丰田	雷克萨斯、丰田
大众集团	奥迪、斯柯达、大众
其他制造商	比亚迪、宝马、Force、梅赛德斯奔驰、PMV电动、沃尔沃

表D5 新兴市场中的其他制造商及其对应的主要品牌

新兴市场轻型车	
市场	主要品牌
巴西	宝马、福特、 MINI (宝马)、 标致 (斯泰兰蒂斯)、 大众集团
哥伦比亚	东风小康、梅赛德斯奔驰、日产
印度尼西亚	东风、雷克萨斯 (丰田)、梅赛德斯奔驰、哪吒、斯泰兰蒂斯、沃尔沃
泰国	宝马、哈弗、雷克萨斯、梅赛德斯奔驰、欧拉、特斯拉、沃尔沃、大众集团、五菱
土耳其	宝马、吉普 (斯泰兰蒂斯)、 起亚、名爵 (上汽)、 雷诺、沃尔沃、创维、大众集团
越南	宝马、起亚、梅赛德斯奔驰、特斯拉

附录E. 轻型车分类定义及测试工况循环之间的转换

轻型车分级

为确保各市场之间的车辆分类具有可比性，我们在对四大主要市场的车辆进行分类时，统一应用了表E1中的划分标准。我们遵循欧盟和中国的定义，将SUV和跨界车划归至乘用车下的SUV和MPV，而非轻型卡车。

尽管美国将其中一些车辆划归为轻型卡车，但为了便于对比，我们在所有市场中均采用了相同的分类方法。由于我们的分析通常将乘用车和轻型商用车进行合并报告，因此上述分类差异对统计结果的影响并不显著。

然而，由于安装有电池，纯电动汽车的重量通常高于内燃机汽车。欧盟的整备质量分类级别原本是为内燃车型设计的，因此如果直接将纯电动汽车纳入这一分类方法，可能会导致车型被错误分类。为了解决这一问题，我们对纯电动轻型商用车的整备质量进行了调整，按0.83的系数进行换算⁴⁹。

表E1 轻型车分类定义

车队	分类标准	车辆长度 (米)	来源
乘用车	乘用车-微型/紧凑型	0 – 4.1	采用了EV Volumes的分类
	乘用车-紧凑型	4.1 – 4.6	
	乘用车-中型	4.6 – 4.8	
	乘用车-大型	4.8 –	
	乘用车- SUV/MPV	N/A	
车队	分类标准	参考质量 ⁵⁰ (kg)	来源
轻型商用车	轻型商用车-小型	0 – 1,305	欧盟N1车辆分类
	轻型商用车-中型	1,305 – 1,760	
	轻型商用车-大型	1,760 – 3,500	

测试工况循环之间的转换

能耗数据是在各类不同测试工况下测得的官方续驶里程数值计算得出的，这些测试工况包括：全球统一轻型车测试规程 (WLTP)、新欧洲驾驶工况 (NEDC)、中国轻型汽车行驶工况 (CLTC)，以及美国环保局 (EPA) 采用的美国标识值。为实现车型间能耗的统一对比，我们采用转换系数将不同测试工况下的能耗数据统一换算为WLTP等效值，其中对于NEDC或CLTC工况下的能耗值，使用1.15的系数进行放大换算为WLTP等效值。对于美国标识值，则使用1.2的折算系数进行缩小，得到相应的WLTP等效值⁵¹。这种换算方式使得不同测试工况下的能耗数据具备一致性，可支持进行跨车型、跨市场的可比分析。

49 申畅, The Global Automaker Rating 2023 (国际清洁交通委员会, 2024年), 详见: <https://theicct.org/global-automaker-rating-2023/>.

50 空车质量+100kg。

51 Eric Loveday, “How to Convert Conflicting EV Range Test Cycles: EPA, WLTP, CLTC,” InsideEVs, 2022年12月15日, 详见: <https://insideevs.com/features/343231/heres-how-to-calculate-conflicting-ev-range-test-cycles-epa-wltp-nedc/>.



www.theicct.org.cn

communications@theicct.org

[@theicct.org](https://www.theicct.org)

icct
国际清洁交通委员会