

# 10月欧洲新车销量下跌7.1% 全年或仅收于1200万辆

在整体市场走跌的同时，欧洲汽车行业的电气化革命已悄然开始。

因第二波新冠疫情发展到较为严重的阶段，10月不少欧洲国家的部分城市甚至地区再次开始实施防疫措施，欧洲大陆的汽车销售又一次受到影响。

再加上去年同期相对较高的基数，因此在9月短暂的微增之后，欧洲车市回到了负增长的状态。

根据日前欧洲汽车制造商协会 ACEA 公布的数据，10月欧盟和欧洲自由贸易联盟 30 个成员国（暂含英国）共计售出 1,129,223 辆乘用车，同比下跌 7.1%。



虽然，再次走跌，但 10 月肯定不会是今年四季度表现的最差月份。因为接下来欧洲市场的跌幅肯定还会继续扩大。11 月德、法、意和英等国都开始采取更大范围的防疫措施，导致很多经销商的正常营业受到影响。如此一来，欧洲的成交量必然会进一步减少。

今年前 10 个月，这些欧洲市场的乘用车销量同比下跌 27.3%至 9,696,928 辆，与去年同期已存在超过 360 万辆的差距。受封锁的影响，未来这一差值还会继续扩大。

即便，在最后两个月里疫情逐渐得到控制，不出现上半年那么样惨烈的情况，但每个月至少也会损失近 10 万辆（10 月为 8.6 万辆），尤其是考虑 11 月的封锁和去年 12 月高达 126.2 万辆的对比基数，那么最终今年欧洲车市的销量将同比下跌 24.0%，收于 1,200 万辆左右。

### 从未缓过劲来的西班牙

的确，就 10 月各国和各大车企的表现来看，接下来的 2 个月确实不值得期待。

2020年10月欧洲各国销量						
国家	2020/10	2019/10	同比	2020累计	2019累计	同比
德国	274,303	284,593	-3.6%	2,316,134	3,024,751	-23.4%
法国	171,050	188,987	-9.5%	1,337,748	1,830,354	-26.9%
意大利	156,978	157,262	-0.2%	1,123,194	1,625,500	-30.9%
西班牙	74,228	93,954	-21.0%	669,662	1,059,240	-36.8%
波兰	40,064	46,895	-14.6%	335,165	457,724	-26.8%
比利时	38,703	42,713	-9.4%	372,310	481,962	-22.8%
荷兰	31,988	33,772	-5.3%	280,213	364,521	-23.1%
瑞典	28,147	29,631	-5.0%	230,791	277,405	-16.8%
奥地利	24,274	25,138	-3.4%	204,913	283,410	-27.7%
捷克共和国	16,835	19,935	-15.6%	165,154	211,045	-21.7%
丹麦	15,072	18,366	-17.9%	157,229	191,979	-18.1%
葡萄牙	13,679	15,649	-12.6%	119,339	189,673	-37.1%
罗马尼亚	12,523	10,649	17.6%	97,124	134,698	-27.9%
匈牙利	11,946	12,449	-4.0%	102,038	127,547	-20.0%
芬兰	7,499	9,371	-20.0%	80,903	97,304	-16.9%
希腊	6,776	7,276	-6.9%	66,822	100,048	-33.2%
斯洛伐克	6,694	9,436	-29.1%	62,301	85,854	-27.4%
斯洛文尼亚	4,549	5,983	-24.0%	47,781	63,391	-24.6%
卢森堡	3,980	4,891	-18.6%	38,026	47,929	-20.7%
立陶宛	3,421	4,075	-16.0%	31,681	38,612	-18.0%
克罗地亚	3,102	4,081	-24.0%	31,348	55,456	-43.5%
爱尔兰	2,297	2,179	5.4%	86,815	116,124	-25.2%
保加利亚	2,088	2,798	-25.4%	19,117	29,692	-35.6%
爱沙尼亚	1,535	2,057	-25.4%	15,781	22,675	-30.4%
拉托维亚	1,110	1,570	-29.3%	11,520	15,680	-26.5%
塞浦路斯	774	959	-19.3%	8,381	10,461	-19.9%
欧盟	953,615	1,034,669	-7.8%	8,011,490	10,943,035	-26.8%
EU14	848,974	913,782	-7.1%	7,084,099	9,690,200	-26.9%
EU12	104,641	120,887	-13.4%	927,391	1,252,835	-26.0%
瑞士	20,975	26,103	-19.6%	184,531	252,413	-26.9%
挪威	12,948	10,479	23.6%	108,298	121,096	-10.6%
冰岛	740	661	12.0%	8,008	10,494	-23.7%
欧贸联	34,663	37,243	-6.9%	300,837	384,003	-21.7%
英国	140,945	143,251	-1.6%	1,384,601	2,005,522	-31.0%
欧盟+欧洲自由贸易联盟+英国	1,129,223	1,215,163	-7.1%	9,696,928	13,332,560	-27.3%
EU14+欧洲自由贸易联盟+英国	1,024,582	1,094,276	-6.4%	8,769,537	12,079,725	-27.4%

数据来源：欧洲汽车制造协会ACEA，马耳他数据暂不可得  
制表：《汽车公社》/《一句话点评》康琴

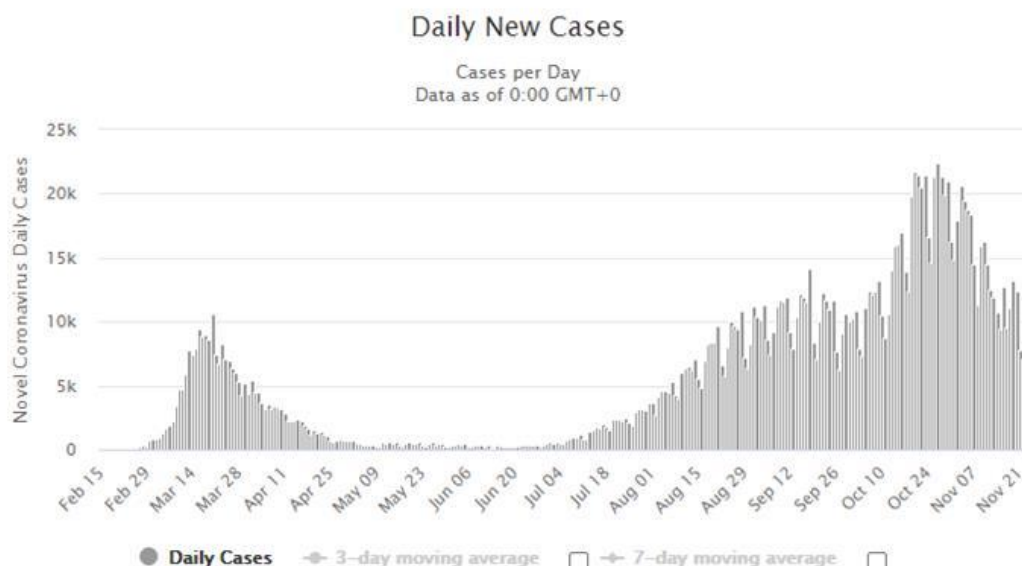
尽管，10月整体车市只下跌7.1%，但在30个国家中只有罗马尼亚、爱尔兰、挪威和冰岛的同比还为正数，与此同时却有超过一半的同比跌幅超过10%，更有7个国家的跌幅超过20%，其中就有欧洲五大市场之一的西班牙。

其实，在年初疫情发生之后，西班牙车市一直没有得到真正的恢复，仅在7月因对比基数较低出现1.1%的增长，其他月份的跌幅均超过两位数。

这与西班牙的疫情相一致。

据 Worldometers 的统计数据，在7月中下旬西班牙的每日新增确诊人数就开始有明显的增加，10月初每日新增人数开始超过万人，10月下旬更突破2万人，出现第二波疫情的高峰期。即，在6月21日封锁结束后不到一个月的时间里，西班牙的疫情就已经有反弹的迹象。是以，当10月来到第二波疫情的峰值时，该国车市出现21.0%的下跌也在情理之中。

## Daily New Cases in Spain



10月，在各大车企中亦只有雷诺集团和FCA集团还勉强支撑着，而这两个集团的出色表现都是得益于二氧化碳排放较少的混合动力车或电动车型销量喜人。

因 10 月销量暂未出炉，所以只能以 9 月的数据作为参考。

众所周知，疫情之后，欧洲不少国家都出台较大优惠力度的电动车补贴政策，因此近期欧洲电动车市场异常火爆，其中最出风头的就是雷诺 Zoe 和[特斯拉 Model 3](#)。

相关数据显示，今年前 9 个月欧洲电动车市场的冠军车型正是雷诺 Zoe，其以 63,504 辆居于第一，其中 9 月为 11,026 辆。而在 2019 年 9 月，这一数字仅为 3,555 辆，也就是说 9 月该车为集团提供近 7,500 辆的增量，是集团增长的大功臣。

2020年10月欧洲车市销量

车企	2020/10	2019/10	同比	2020累计	2019累计	同比
大众集团	283,115	306,121	-7.5%	2,455,332	3,275,371	-25.0%
大众	122,593	148,025	-17.2%	1,068,412	1,498,687	-28.7%
斯柯达	60,003	60,930	-1.5%	526,540	641,652	-17.9%
奥迪	60,796	50,922	19.4%	491,926	631,393	-22.1%
西雅特	32,702	37,021	-11.7%	306,780	434,378	-29.4%
保时捷	6,583	8,842	-25.5%	57,454	64,271	-10.6%
其他	438	381	15.0%	4,220	4,990	-15.4%
PSA集团	171,837	181,394	-5.3%	1,407,334	2,138,102	-34.2%
标致	75,792	79,813	-5.0%	603,224	818,400	-26.3%
欧宝/沃克斯豪尔	47,778	46,243	3.3%	397,202	728,645	-45.5%
雪铁龙	44,411	50,644	-12.3%	372,564	550,626	-32.3%
DS	3,856	4,694	-17.9%	34,344	40,431	-15.1%
雷诺集团	118,382	117,772	0.5%	997,354	1,382,257	-27.8%
雷诺	79,508	78,545	1.2%	664,684	886,551	-25.0%
达西亚	38,749	38,722	0.1%	329,868	487,674	-32.4%
拉达	43	340	-87.4%	1,851	4,254	-56.5%
ALPINE	82	165	-50.3%	951	3,778	-74.8%
现代集团	81,128	87,408	-7.2%	701,307	904,715	-22.5%
现代	41,727	41,274	1.1%	353,052	430,425	-18.0%
起亚	39,401	46,134	-14.6%	348,255	474,290	-26.6%
宝马集团	77,717	88,119	-11.8%	679,923	864,797	-21.4%
宝马	60,518	70,575	-14.3%	539,141	683,696	-21.1%
MINI	17,199	17,544	-2.0%	140,782	181,101	-22.3%
戴姆勒集团	79,231	85,402	-7.2%	616,144	828,926	-25.7%
奔驰	75,492	78,089	-3.3%	598,125	744,718	-19.7%
Smart	3,739	7,313	-48.9%	18,019	84,208	-78.6%
丰田集团	63,736	67,783	-6.0%	567,529	681,133	-16.7%
丰田	59,634	63,491	-6.1%	528,903	634,295	-16.6%
雷克萨斯	4,102	4,292	-4.4%	38,626	46,838	-17.5%
FCA集团	70,172	68,001	3.2%	560,202	809,245	-30.8%
菲亚特	49,450	46,852	5.5%	397,911	563,030	-29.3%
Jeep	12,278	11,505	6.7%	96,906	143,798	-32.6%
蓝旗亚/克莱斯勒	4,717	4,855	-2.8%	34,140	50,676	-32.6%
阿尔法罗密欧	3,418	4,284	-20.2%	27,911	45,661	-38.9%
其他	309	505	-38.8%	3,334	6,080	-45.2%
福特	59,211	75,263	-21.3%	540,327	809,167	-33.2%
日产	24,175	28,144	-14.1%	236,701	334,834	-29.3%
沃尔沃	27,847	28,350	-1.8%	226,285	276,830	-18.3%
捷豹路虎	13,457	16,111	-16.5%	128,927	190,793	-32.4%
路虎	10,150	11,146	-8.9%	92,832	125,363	-25.9%
捷豹	3,307	4,965	-33.4%	36,095	65,430	-44.8%
马自达	14,284	21,841	-34.6%	119,735	205,956	-41.9%
三菱	7,582	11,163	-32.1%	89,554	127,427	-29.7%
本田	7,409	7,834	-5.4%	67,327	103,238	-34.8%

数据来源：欧洲汽车制造协会ACEA

制表：《汽车公社》/《一句话点评》康琴

FCA 则是主要依靠菲亚特旗下的 500 和 Panda 的混合动力车，9 月其前者同比增长 7%至 17,544 辆，后者更是增长 36%至 17,313 辆，此外 Jeep 的 Renegade 和 Compass 的插混也贡献了一定增量。

## 欧洲的电气化革命已然开始

是的，虽说整个欧洲市场呈现走跌的趋势，但其中的电动车细分市场却在持续走高。

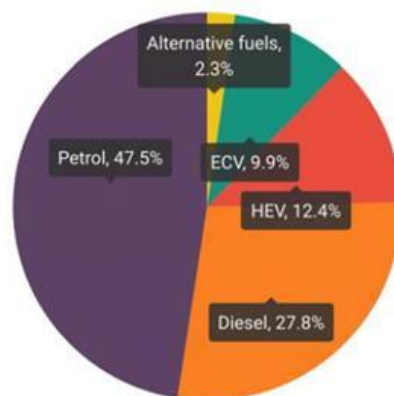
由于 ACEA 只提供不同燃料类型的季度数据，目前为止 JATO 的 10 月电动车销量也暂未公布，因此暂时无法得知 10 月的准确数字，不过我们可以从前三季度和 9 月的数据中发现一些端倪。

## NEW PASSENGER CAR REGISTRATIONS BY FUEL TYPE IN THE EUROPEAN UNION

Quarter 3 2020

Fuel types of new cars: petrol 47.5%, hybrids 12.4%, electric 9.9% market share in third quarter 2020

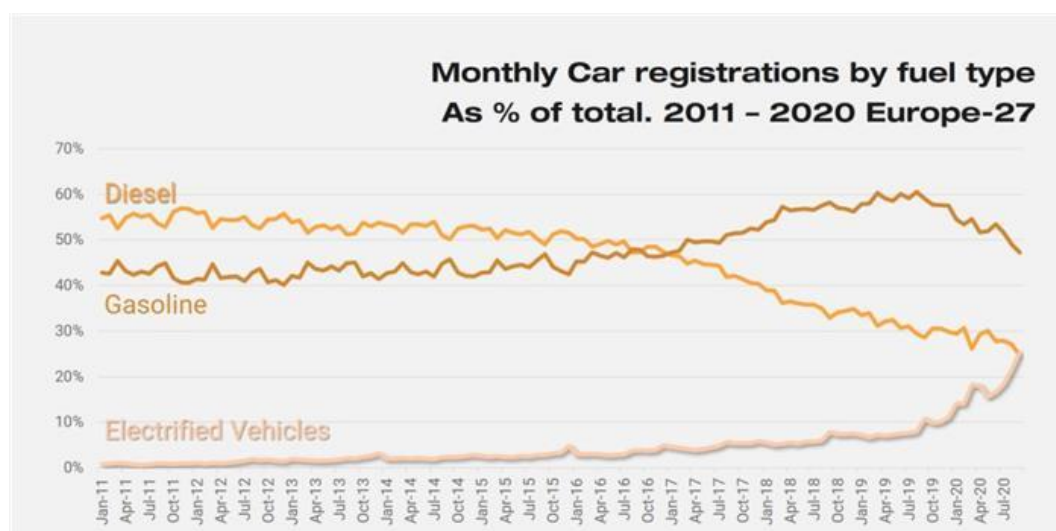
■ Petrol ■ Diesel ■ ECV ■ HEV ■ Alternative fuels



11月初，ACEA发布了今年三季度主要欧洲国家乘用车新车的不同燃料类型的情况。报告中称，受各国政府补贴和优惠政策的推动，7月至9月欧盟的电动车成交量同比增长211.6%至273,809辆，其中插混激增368.1%、纯电增长132.3%。这让电动车在三季度乘用车市场中收获9.9%的份额，而去年同期仅为3.0%。

在这些国家中又以欧洲最大的市场——德国贡献度最大，今年三季度德国的电动车售出110,511辆，同比增长312.3%。之所以能获得如此大的增幅，主要是因为7月至9月德国的电动车增幅均超过200%，后两个月更是突破300%。要知道，2019年德国的电动车共售出108,629辆，这意味着今年三季度该细分市场的销量已超过去年全年。

再从JATO的数据来看，9月电动车的销量更是一举超过了柴油车。不过，需要注意的是，JATO将普混车型也归入电动车类别中。





JATO 称，9 月欧盟 27 国（暂含英国）的电动车销量同比增长 139% 至 327,800 辆，这是欧盟电动车单月销量首次突破 30 万辆。同时，这也创下该细分市场的历史最高份额——25%，甚至略高于柴油的 24.8%。JATO 全球分析师 Felipe Munoz 表示，从传统燃油车到电动车的转变终于开始了。

其实，即便不包含普混，根据 Clean Technica 的统计，9 月欧洲的电动车销量近 160,000 辆，同比增长 166%，已达到当月 30 个主要欧洲市场总量的 12%，这让今年前 9 个月的该细分市场的份额增加至 9%，距离 10% 的关口已是非常接近。

而且今后这一数字会越来越大，毕竟电动车是大势所趋，取代柴油车乃至汽油车是迟早的事。最有力的证据是，10 月德国和法国的电动车份额再创新高，分别为 17.5% 和 11.8%。或许，10 月该细分市场的份额已然达到 10%。

转载自:盖世汽车网