

盘点：2021年全球电动汽车革命十大国家排名



对于电动汽车来说，这是多么令人兴奋的一年啊！

2021年全球新增电动汽车和厢式货车675万辆，占全球汽车总销量的8.3%，是2020年电动汽车市场份额的两倍。

汽车的平均寿命为12-20年，由于汽车销量目前普遍下降，电动车辆占比超过8%意味着全球内燃机汽车的数量可能已经减少了不少，而且只会进一步减少——这对地球来说是一个好消息。

2021年是电动汽车在全球蓬勃发展的第一年，而不是仅限于某些地区。

欧洲与中国、美国一起占据了全球汽车销量的2/3，在欧盟严厉的汽车排放处罚和(主要是)绿色疫情复苏补贴的帮助下，该地区连续两年实现了快速增长。

2021年，8个欧洲国家的电动汽车市场份额超过了20%，其中德国首次成为欧洲最大的市场。另外6个国家——以及整个欧洲大陆——超过了15%。然而，其他一些国家却成功地让欧洲的增长黯然失色。哪些国家？继续往下读你就会知道了！

值得一提的是，不仅有一款电动汽车在一年内首次突破50万辆的销量，还有两款紧随其后的电动汽车销量也超过了40万辆！这三款车都是纯电动汽车(BEV)，打破了传统观点——即要想真正普及电动汽车，插电式混合动力汽车(PHEV)是最重要的，而纯电动汽车则被归入“小众市场”。事实证明，恰恰相反。



如何打分？

积分与大多数合理的来源一样，我将纯电动汽车和插电式混合动力汽车都计算在电动汽车总数中(尽管，获得更多纯电动汽车会有一些额外的积分)。

这个分数是多方面的，而不仅仅是代表市场销售额。这是一个全球性的挑战，不同的国家可以以不同的方式作出贡献，必须放眼全局。以多种方式作出贡献的国家将获得优势。

与2020年相比，改进率也有很多奖励。我们每年都会调整积分系统，以跟上快速变化的电动汽车市场，所以每年的积分并不具有可比性。当然，在某一特定年份，它们在国家之间是可比较的。

和往常一样，源数据的最大功劳归于Jose Pontes，再次作出特别感谢。



第八名至第十名，52分：3国平分！

芬兰(首次亮相)、荷兰(2020年排名第5)、丹麦(首次亮相)今年的前10名包括所有5个斯堪的纳维亚国家，这5个国家恰好也是2021年电动汽车销售市场份额前5名的国家。挪威精神现在已经扩散到整个地区！去年，芬兰和丹麦的电动汽车市场份额都增长了近一倍，分别达到29.5%和27%。两家公司都大幅增加了新型电动客车的部署，各达到200辆左右，分别占该市场份额的50%和34%。尽管它们还没有为电动汽车或电池生产做出贡献，但就目前而言，这是值得上榜的。芬兰在2021年底提出了一项建议，通过向女性提供购买电动汽车的激励措施来平衡电动汽车不平衡的性别构成，从而吸引了一些新闻头条和网络流量。不知道这个想法是从哪里来的。

荷兰是排名前十的老将，也是最不稳定的球员之一。该国政府不断尝试各种刺激政策，使市场四处震荡。2021年，补贴下降使荷兰成为西欧市场增长最慢的国家，仅增长16%(从22%到25.4%)。然而，荷兰拥有坚实的电动汽车文化，拥有最先进的快速充电网络之一。它的电动公交市场份额在欧洲大陆继续领先(去年为55%)，同时拥有欧洲领先的电动客车制造商之一VDL，尽管今年业绩平平，但VDL仍贡献了自己的份额。

第七名，54分：U-S-A，美国！

World Plug-in Vehicle Sales – Top Automotive Groups (January–December 2021)

Top plug-in electric vehicle manufacturers across world, data aggregated by Jose Pontes of EV Volumes for CleanTechnica.com.



Chart: CleanTechnica • Source: EV Volumes • Created with Datawrapper

 CleanTechnica

特斯拉(Tesla)将美国拉回了前10名。(提示：注意到上面表格中遗漏了什么吗?)

去年，特朗普引发的美国电动汽车行动趋于平缓，让美国跌出了前10名，这是有史以来可耻的第一次。这一年发生了多大的变化啊！到目前为止，Detroit 3显示出了生命迹象，到目前为止主要是Mustang Mach-E，以及消费者兴趣的恢复几乎使插电式汽车销量翻了一番，达到60万辆以上，市场份额达到了4.1%，这在2019年可能是相当可观的。到目前为止，美国的电动汽车市场份额是前10名中最低的！

特斯拉是美国进入前十名的唯一原因。除了糟糕的埃隆·马斯克，特斯拉几乎可以载入史册。它的巨大足迹遍布了全世界！



特斯拉是美国进入前十名的唯一原因

如果不是那些令人沮丧的Bolt电池召回事件，美国去年的情况可能会更好一些。一项新技术会带来一些变化，但通用汽车花了半年多的时间才重新启用Bolt生产线，这表明他们仍将电动汽车放在一个非常低的优先级。你能想象在一次召回事件中，产线关闭了这么长时间吗？总体而言，去年电动汽车在三巨头的产量中可能仅占1%。

不，在进一步通告之前，美国三大汽车巨头将继续被拖进电动汽车，踢、尖叫、抱怨、打盹，同时说一些非常愚蠢的事情。

不过，在联邦政府强有力的管理下，重新投入大量资源建设电动汽车基础设施，这是一件好事。

第六名，56分：冰岛（相较去年没有变化）

我们的分数试图在绝对和相对进步规模之间取得平衡，并避免让任何国家“轻松获胜”。对于冰岛来说，这要归功于人口超少——但实际上，当全球平均电动汽车销售份额仍然是个位数时，你从47%提高到65%，很难证明你没有进入前10名。

冰岛2021年的不确定因素是轻型商用（想想：货车）电动汽车的市场份额，从8%跃升至21%——如果我没记错的话，这是全球最高的——而且全都是纯电动车辆。

第五名，58分：德国（2020年并列第3）

尽管德国在2021年的表现非常不错，但它的排名却下滑了1.5名，这表明它度过了一个令人眼花缭乱的电动汽车年（并将持续到2022年，祝好运）。



大众集团(Volkswagen Group)去年在全球道路上投放了75万辆电动汽车。

德国国内电动汽车销售份额——猜猜看？——对，几乎翻了一番，达到了24%，这让德国的电动汽车总销量(69万辆到60.8万辆)继续领先美国一年。德国还成功地从法国手中夺取了欧洲轻型商用车辆数量的领先地位，在该领域部署了16000辆。

大众集团(Volkswagen Group)继续其日益认真的“为排放门做出补偿”(Make Amends for Dieselgate)计划，去年在全球道路上投放了75万辆电动汽车，这对世界有益。

不幸的是，另外两家德国制造商——宝马和戴姆勒-奔驰——正在拖累德国。虽然在纸面上公布了不错的数据，但其中大多数都是相当小里程的插电式混合动力车，足以避免受到欧盟政策的影响。他们也没有赶上领先的队伍。据报道，这两家公司的2021年增长率在前20名电动汽车制造商中是最慢的，除了陷入困境的雷诺-日产-三菱联盟。

德国可能还在欧洲另一个领域击败了法国：新型电动公交巴士，2021年达到550-600辆，占国内巴士市场的10%。梅赛德斯奔驰和MAN终于在这一领域取得了一些成绩——尽管加起来还不足以达到500辆。但总体而言，德国正在全面发展电动汽车，有望在2022年赶上甚至加快步伐。

第四名，59分：瑞典（2020年并列第3）

瑞典常年排名前10，地区亚军，瑞典在2021年完成了自己的一项工作。电动汽车市场份额从30%上升到了42%，并继续从PHEV主导向更平衡的过渡。沃尔沃汽车(Volvo Cars)，作为中国企业集团吉利(Geely)的一部分，继续崛起，虽然PHEV仍占主导地位，但它正开始将其与纯电动汽车混合。去年12月，吉利-沃尔沃甚至跻身全球前五。



绿色卡车将支付较少的过路费。图片由沃尔沃卡车提供。

沃尔沃巴士(巴士-卡车业务是独立的，仍由瑞典人所有)的电动汽车表现平平，但沃尔沃卡车在2021年取得突破，部署了约150辆重型纯电动卡车，稳居欧洲这一关键但仍落后领域的榜首。

但是，如果去年的铜牌得主已经确定了，那么是谁成功地跳过了瑞典呢？

第三名，62分：韩国（2020年第8名）

多年前，韩国工业——汽车制造商和电池制造商——看到了墙上写着的电动汽车计划，并做了韩国人会做的事情：努力工作，务实。结果现在正在结出硕果，韩国获得了第一枚奖牌。撇开我最重要的虚拟奖牌不谈，韩国人已经在电动汽车领域获得了全球战略地位。



现代Porter 2是2021年韩国市场最畅销的电动汽车。图片由现代起亚提供。

虽然韩国国内销量仍未达到欧洲的水平，但去年电动汽车的份额确实从 <3% 跃升至 >7%，而电动汽车总销量将韩国推向了超过100,000辆的俱乐部。与关键且（可以说）不费吹灰之力的轻型商用车落后的欧洲不同，在韩国，2021年最畅销的电动车辆实际上是轻型卡车。如上图所示，这些不是您在美国市场上开到商场的休闲“卡车”，而是真正的运输主力。电动卡车销量的激增显然是由对化石燃料卡车施加的严格限制和额外费用推动的。

现代起亚集团生产的大多数电动汽车（去年超过300,000辆）都出口了。但韩国最大的电动汽车足迹是电池。3家韩国公司在去年销售的电动汽车中占全球电池产能的30%以上，使韩国仅次于中国。展望未来，以欧洲为例：所有的报道都是关于特斯拉在德国的超级工厂，但与此同时，韩国公司率先落地并已经开始生产：匈牙利的三星和SK Innovations，以及波兰的LG，总产量将继续让特斯拉相形见绌。即使在特斯拉目前主导生产的美国，到2024年，两家韩国公司的工厂（合并）产能也将超过它。特斯拉本身在中国的部分生产中依赖LG电池。

最后但并非不重要的一点是，由于本地和中国客车制造商之间的激烈竞争，韩国的电动客车市场可能在世界上排名第二，到2021年将部署1,275 辆（高于2020年的约1,000 辆）。这几乎是去年整个欧洲大陆部署的电动巴士数量的40%。

第二名，65分：挪威（2020年第1名）

在这个国家规模的电动汽车革命实验室中，2021年的市场份额为75%（高于2020年的63%）。电动乘用车实际上是86%，但只有17%的电动轻型商用车拉低了整体平均水平。然而，轻型商用车份额是2020年8.5%的两倍，而2022年年初至今为27%，因此这一差距将会缩小，而且很快就会缩小。挪威现役车队的电动汽车份额已经远远超过 20%，在主要都市区甚至更多。有人告诉我，许多加油站已经改为加油与充电混合站点。无论出于何种原因，电动客车在挪威的表现相对缓慢。

挪威成功超越中国赢得2020年的第一名，但这不太可能再次发生，除非在那里开始一些与生产相关的行动，至少在电池生产或回收方面。确实，它正在发生。

第一名，87分！：中国（2020年第2名）

2020年，由于新冠疫情和其他因素，中国输了一个节拍，跌至罕见的第2名（2015-2019年一直排名第1）。仅仅一年后，中国是如何打开如此巨大的利润空间的？



快速数据：2021年中国共销售约340万辆电动汽车+厢式货车，约占全球总量的一半，电动汽车市场份额约为15%，比2020年增长140%。

中国的工业知道如何朝着正确的方向快速前进，这在地球上是无二。当自我放纵的西方说着：“测试，试飞”，来回走动、找借口拖延的时候，中国只是去做了。这在清洁技术上一次又一次地得到了很好的证明。

我们在太阳能和风能发展时见证了这一点。我们在电动公交和广泛而强大的电动汽车行业的发展中看到了这一点。这与西方的模式完全不同——说一些好话，花几十年的时间来完成。而中国（有时也可能是韩国）只是去做。这种模式还将随着锂电池回收市场的发展而再次被证明。

那么.....除此之外，2021年还发生了什么？

每个人都在谈论电动汽车的可负担性，但大多数西方汽车制造商更愿意尝试在利润丰厚的高档市场上与特斯拉竞争（并输掉）。与此同时，中国产品设计师和工程师想出了如何为大众制造真正的电动汽车。五菱宏光迷你电动车——WHG Mini EV拥有4个座位，起价约4,000美元，自问世以来几乎连续领跑中国每月电动汽车销量。2021年是其上市的第一全年，销量为424,000辆，远远领先于Model 3（中国为169,000辆）和Model Y（151,000辆）。有了这些它还在整个中国汽车市场上赢得了仅次于日产轩逸的第二名。现在每个人都在等着看它将如何侵入其他国家！一个奇怪的重新贴标的版本出现在立陶宛，但没有得到关注。更有可能的是，汽车制造商本身很快就会在某个地方进行有组织的出口或联合生产。顺便说一句，欧洲电动汽车市场上一个新的负担得起的热门产品是Dacia Spring。该品牌是罗马尼亚品牌，总部位于法国（雷诺的大本营）——但猜猜到底是谁制造的？



五菱宏光迷你电动车2021年卖出了424000辆

中国汽车制造商和汽车生产工人在2021年大幅提升了他们的电动汽车市场。前10名*全球*最畅销的电动汽车都是在中国生产的（单独或作为主要生产基地）。中国汽车市场长期以来一直由日本和西方大型汽车在当地联合生产所主导。但现在这种情况正在发生变化，

因为前者中的大多数企业一直在电动汽车领域打盹。

市场的电气化由本地公司引领，其在整体汽车销售中的份额从去年的40%上升到了49%。随着这种增长，中国电动汽车也开始出现在海外：中国去年出口了50万辆电动汽车。

这包括所有到达欧洲的特斯拉，也包括为出口而设计中国自主品牌，如Polestar(极星)、Lynk&Co(领克)和MG(名爵)。

。

去

年，

中国生产

了全球近60%的电

动汽车，标准化电动汽车产量占其汽

车总产量的比重约为20%，位居世界前列。

中国仍然是唯一一个可以找到几乎所有细分市场、预算和品味的电动汽车市场。

当然，与电池相比，这根本算不上什么，电池是电动汽车绝对必不可少的组成部分。特斯拉品牌的超级工厂再一次把媒体关注的空气吸干了，但与此同时，全球79%的电池装机产能在中国，其中大部分都在世界第一的宁德时代等中国品牌之下。

2021年，中国增加了约200GWh的电池产能——这比全球到2021年的总和还要多，包括*所有*之前的年份。



特斯拉超级工厂

最后，当然同样重要的是，最终的电动汽车前沿：重型卡车。到目前为止，电动卡车的得分并不高（除了特斯拉像往常一样在2017年让媒体赞叹不已，承诺在2020年交付的第一辆电动皮卡，到现在还没有现身）。根据CALSTART最近的详细报告，截至2021年底，全美共有47辆重型电动卡车和19辆电动垃圾车。这不到我们现役车队的0.001%。欧洲的情况要好一些，2021年将部署300-400辆新的电动重型卡车（尽管这可能也包括中型卡车）。而在中国，这已成为中心舞台：2021年，中国新的重型电动卡车部署量增长了4倍——从2600辆增加到>10,400辆。这类似于电动公交的故事。事实上，在这个新的电动卡车领域的主要参与者之一是宇通，它是中国排名第一的电动公交制造商。《卡车摘要》的作者Lei Xing预测，该市场到2022年将翻一番。在消费汽车市场被电动汽车占领且政府正在收紧淘汰内燃机车辆的情况下，大型石油公司(Big Oil)的后备战略一直是卡车和塑料。据称，他们试图欺骗投资者和世界，让他们相信石油消费量会不断增加，以便这些公司继续繁荣发展，直到我们都死去。特别是卡车占据了巨大的二氧化碳足迹。既然中国表明电动卡车已经在规模上可行，希望其他地区也能够效仿，并且比他们在公交车领域做得更快。



（素材来自：Assaf Oron/全球各大汽车公司 全球新能源汽车网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/181797.html>