

2023 全球電動車銷售排行榜 PHEV 與迷你小車成市場寵兒

車輛中心 產業發展處 鄭冠淳

2023 年 1-9 月全球電動車銷售排行榜，Tesla Model Y 以 89.2 萬輛蟬聯第二年冠軍，本（2023）年度有望成為歷史上第一輛年銷售量突破 100 萬輛的電動車款。本（2023）年度歐洲與中國大地區雙雙面臨補貼取消／降低的情況，在補貼的助力退去，銷售回歸市場供需機制，民眾真正的需求與車型偏好的脈絡開始隱約浮現，可以觀察到一些未來趨勢，以下依序介紹歐洲與中國銷售排行榜。

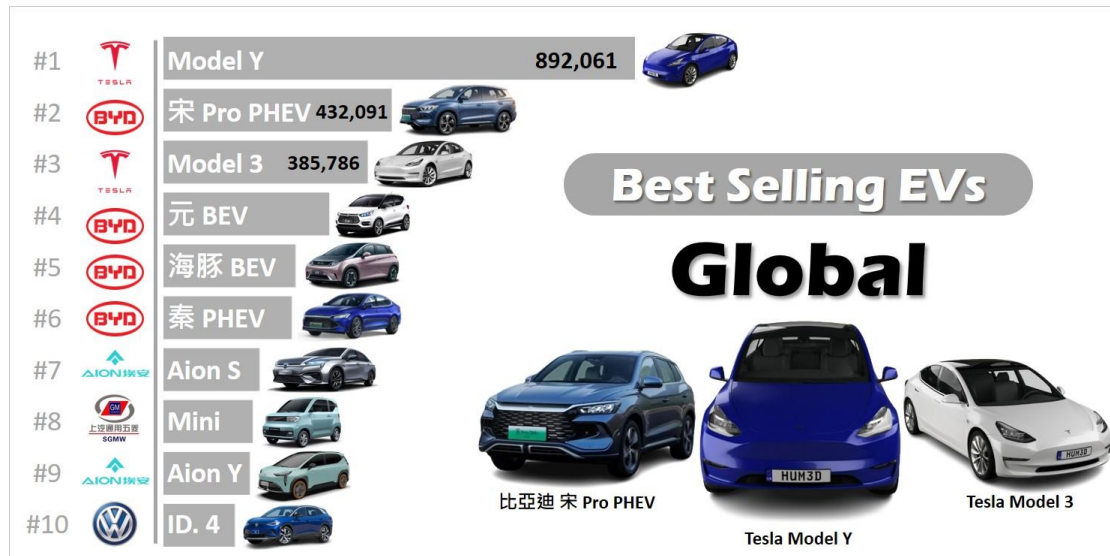


圖 1、2023 年 1-9 月全球電動車銷售排行榜 Top 10

資料來源：EV-Volumes，車輛中心整理

歐洲電動車市場 迷你小車展露鋒芒

車款銷售排行榜：#1 Tesla Model Y，在去（2022）年柏林廠完工後開始大量生產，20.8 萬銷量遠高出第二名 Model 3（6.6 萬）的 3 倍，符合外界原本的預期，前幾年受限於上海廠產能，如今終於完整發揮 Model Y 的實力。

#2 Tesla Model 3，由於目前全球消費者對於休旅車（SUV）有較高的購車偏好，以及與 Model Y 之間較小的價差（約 5,000 歐元），使這個早年電動車冠軍的光芒開始黯淡，早年（2021）Tesla Model 3 在歐洲的年銷量為其他車款的 3 倍以上，如今產品競爭力不再突出，和其他車款的銷量已經相差無幾。

#3 VW ID.4 和 #4 Skoda Enyaq，共同採用 VW 集團的 MEB 電動車平台，共享許多機械部件（包含電池、馬達都同規格），某程度可視為一種「雙生車」，主要差異是 Skoda 的外型較年輕、線條銳利較有現代感；VW 則維持過往品牌低調、乾淨與簡潔的風格。這 2 款車的銷量加總（11.7 萬）成績不俗，雖然仍低於 Model Y，仍算是有保住 VW 集團在歐洲老大哥的位置，在電動車領域有追上來，可以說替 VW 集團近年大刀闊斧的電動車轉型交出尚屬滿意的成績單。



圖 2、2023 年 1-9 月歐洲電動車銷售排行榜 Top 10

資料來源：EV-Volumes，車輛中心整理

車款類型部分，歐洲消費者開始出現對於迷你小車（A-Segment）與跨界休旅（Crossover）偏好的趨勢，例如 Fiat 500e、VW ID.3 及 Dacia Spring 等車款的熱銷，其中售價僅 20,000 歐元（約 70 萬台幣）的 Dacia Spring，定位與中國大陸的五菱 宏光 Mini 類似，都是用主打短距離通勤（僅搭載約 30kwh 電池，續航力不到 300km），市場接受度很高。

新出車款部分，今（2023）年潛力黑馬有 MG 4、BMW iX1 與 BMW i4 等車款，都取得不錯成績，其中跨界休旅 MG 4 主打高性價比，售價僅 30,000 歐元（約 100 萬台幣），成功席捲歐洲市場。其傑出的價格競爭力令人聯想到「價格破壞者」的角色，可能是歐洲市場價格戰的先驅，引發各品牌調整價格和配置的潮流。

中國大陸電動車市場 政策轉向 PHEV 熱銷

車款銷售排行榜：#1 比亞迪 宋 Pro PHEV，主打「入門即高配」，最低售價僅 13 萬人民幣（約 60 萬台幣），但是其搭載的配備與性能，卻可媲美售價百萬的歐美車款頂規等級，例如在最低售價版本的純電續航里程就有 70km（全球市售 PHEV 車款，低階的續航里程大概 40-50km，如 Volvo XC40 PHEV），還將全景天窗、六向電動座椅、環景影像、前後雷達與 V2L 雙向充電等列為最低配備，以如此驚人的規格與性價比，被稱為電動休旅車的新一代「捲王」（內捲，係為產業或公司內部高度競爭的意思，中國大陸用語），成功取得中國大陸市場銷售冠軍。

#10 Tesla Model 3，從 2020 年第 1 名，掉到 2023 年的第 10 名，甚至輸給高度仿效、主打「完全媲美特斯拉」的車廠——廣汽 Aion S，如今中國市場已沒有購置補貼及白名單等本土保護措施，2023 上半年在中國廠商之間甚至有過激烈價格戰（嚴重到官方插手，由中國汽車工業協會於今年 7 月要求 16 間車廠共同簽屬不降價協議），可以說市場銷量完全靠產品「硬實力」說話，強如

Tesla 在中國亦潰敗至此，更遑論其他傳統車廠，是一個對全球車廠的重要警訊。



圖 3、2023 年 1-9 月中國大陸電動車銷售排行榜 Top 10

資料來源：EV-Volumes，車輛中心整理

車款類型部分，今（2023）年市場推出眾多迷你小車的車款，包括比亞迪海鷗、長安 Lummi、五菱 寶果、吉利 熊貓 Mini 等，都獲得相當好的市場反響。此級距的市場規模不僅龐大，競爭也相當激烈，經常出現今年新車熱銷，明年其他品牌推出更好規格即銷量減半的現象，如去（2022）年的 QQ Ice Cream 和榮威 Clever。

另一方面，自 2020 年中國大陸宣布「新能源汽車產業發展規劃（2021-2035）」，俗稱「十四五」政策方針，變更過去主推「純電動車」方向，將「純電動車、插電式混合動力（包含增程式）、燃料電池車」列為三個主要發展方向，為其「三縱三橫」規劃的「三縱」部分，成為中國新的方向。而車廠也積極響應政策，紛紛開始嘗試發展多元化電動車型。

小結

電動車在迷你小車（A-Segment）級距的發展潛力，已經在近年在中國和歐洲市場獲得了驗證，確立其非一時之勢，而是消費者對於「短距離／通勤」需求的實際回應，這種主打續航里程低，但售價十分親民的車款，或許會在未來的電動車產業中，成為另一支主流。包含 Tesla 規劃中新車 Model Q 以及我國 MIH 聯盟的 Project X 三人座小車都是看到此種趨勢。

而中國近年發展的 PHEV 與 EREV 技術也是一個重要趨勢，電動車補貼不可能永遠存在，未來其他國家也勢必要面對現在中國的市場氛圍。對於車廠而言，在沒有補貼後，PHEV 的電池搭載量少成本較低；對於消費者而言，可以體驗電動車生活的便利，而不需要完全依賴充電，接受度更高。目前各界對於這種混合動力的看法各有不同，因為消費者的實際使用行為可能不是那麼「環保」，但是在充電站完全達到加油站密度之前，又是一個必須存在的技術，因此

各國政府如何面對這種類型的電動車發展，是一個值得討論的議題。

註：

1. 純電動車(Battery Electric Vehicle, BEV)：不使用混合動力系統，僅以電池和馬達作為唯一動力儲存及動力驅動來源的電動車。例如我國鴻華先進產製的 Luxgen n7。
2. 插電式複合動力車(Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV)：泛指於車端具備插座(Plug)，可使用外部電力來對電池充電的電動車，因應各國補貼規範，一般市售車款的純電續航里程會超過 50 公里。例如我國中華汽車產製的 MG HS PHEV
3. 增程式電動汽車(Extended Range Electric Vehicle, EREV)：與其他混合動力車不同處為動力來源只有驅動馬達，搭載的內燃機引擎不參與驅動，僅作為發電機使用。例如 BMW i3