

2024 年全球車市概況

產業發展處 莊文嘉

依據 MarkLines 資料顯示，全球車市於 2024 年合計銷售 9,006 萬輛，成長 1.1%，受到部分國家高利率政策及經濟成長放緩影響影響，車市成長動能相較前(2023)年趨於平穩，但仍創 2019 年 COVID-19 疫情以來新高紀錄，如圖 1 所示。以下將回顧 2024 年全球主要國家車市動態。

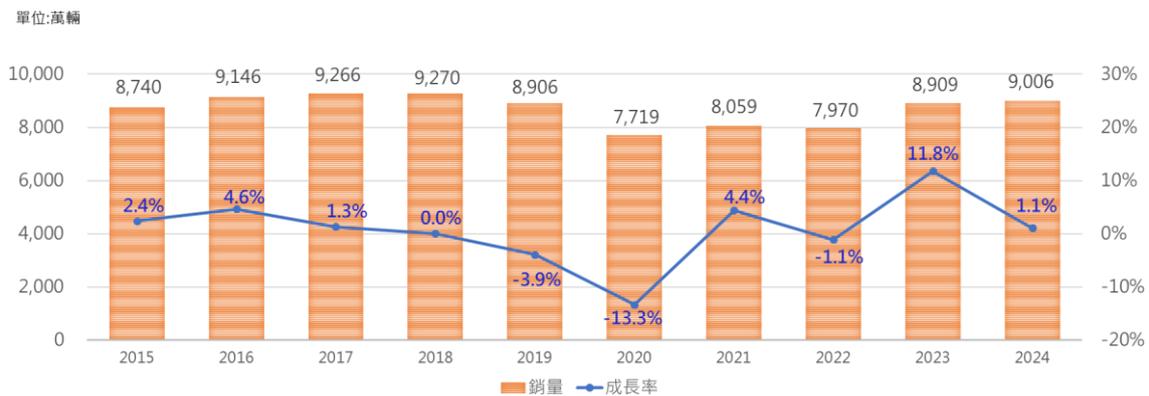


圖 1、全球車市銷量及成長率變化

資料來源：MarkLines (截至 2025/4/1 統計)，車輛中心整理

中國大陸加大舊車汰換補助力道，推升自主品牌市占率再創新高

中國大陸連續 15 年蟬聯全球最大汽車市場，2024 年銷量達 2,558 萬輛，成長 1.1%，如圖 2 所示。受益中國大陸「汽車行業穩增長工作方案(2023~2024 年)」的持續推動，以及 2024 年 8 月推出的第二輪「汽車以舊換新補貼實施細則」，現有的舊車汰換購車補助，從人民幣 7 千至 1 萬元，提升至 1.5~2 萬元，有效刺激市場需求，進一步帶動整體車市活絡。此外，比亞迪、吉利、奇瑞、長安、長城及上汽等中國大陸自主品牌車廠表現亮眼，合計市占率突破六成，創歷史新高，合資車廠在中國市場的經營面臨更大挑戰。

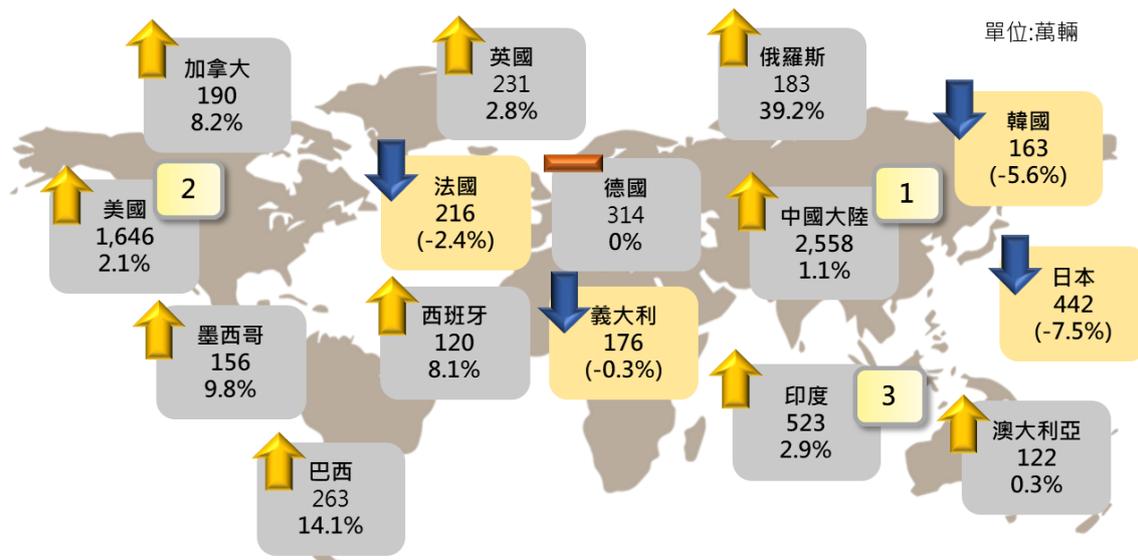


圖 2、2024 年全球主要汽車市場銷量概況

資料來源：MarkLines (截至 2024/4/1 統計)、中國汽車工業協會、乘用車市場信息聯席會、車輛中心整理

第二及第三名分別為美國及印度，銷量均維持疫後高點

2024 年銷量第二名由美國拿下，合計 1,646 萬輛，成長 2.1%，創下疫情以來的新高紀錄。除了受惠車商推出新車型並加大促銷力道以及民眾疫後對於消費信心的提升外，2024 年川普當選美國總統以後，針對汽車政策頻頻提出包括加徵汽車進口關稅、取消電動車補貼等政策議題，促使市場預期未來車價可能上漲，導致部分消費者購車時間提前，形成一波「提前釋放需求」的現象。

第三名則由印度奪得，合計 523 萬輛，成長 2.9%。儘管印度經濟成長未如官方預期，導致商用車市場表現疲弱 (2024 年銷量 95 萬輛，年減 2.7%)，所幸休旅車市場需求表現依舊強勁 (2024 年銷量 211 萬輛，年增 15.9%)，有效帶動整體車市正向發展，主要車廠如 Maruti Suzuki、Tata 集團等，銷量均創近五年新高。

日本走出型式認證困境，墨西哥則陷入關稅壁壘障礙

傳統汽車大國日本 2024 年銷量 442 萬輛，車市衰退 7.5%，並創下六年來第五次下滑的紀錄，此衰退主要源於 Toyota、Honda、Mazda 及 Suzuki 等車廠接連爆出型式認證不當問題，導致日本國土交通省要求暫停生產違規車型，直至安全性及環保性標準複驗合格為止。此次違規事件影響日本產銷達五百萬輛以上，為日本史上最嚴重，所幸各家車廠自 2024 年 7 月起陸續通過調查並恢復生產，縮小減產所造成的影響，市場逐步回歸正常軌道。

另一方面，受到川普頻頻點名的墨西哥，2024 年銷量 156 萬輛，成長 9.8%。自中美貿易戰以來，墨西哥憑藉高性價比的勞動力及「近岸外包 (Nearshoring)」政策吸引車廠投資，並推出多款符合當地需求的經濟型車款，如 Aveo(訂價 29.5 萬披索，折合臺幣約 46.8 萬元)、E-WAN Cross Lite (訂價 27.9 萬披索，折合臺幣約 44.3 萬元)，進一步推升車市成長。

至於歐洲部分，五大主要市場分別為德國銷量 314 萬輛幾乎持平；英國 231 萬輛成長 2.8%；法國 211 萬輛衰退 2.4%；義大利 176 萬輛衰退 0.3%；西班牙 120 萬輛成長 8.1%。

結論

2024 年全球車市成長力道相較 2023 年趨緩，各國政府如何進一步刺激國內車市，將會是未來政策的思考方向。另外，美國川普總統已正式於 2025 年 4 月 3 日徵收 25% 汽車關稅，且自 5 月 3 日起將對引擎、變速箱、動力系統等 130 項汽車零組件 HTS 稅號徵收 25% 關稅，專業研調機構 Global Data 預估後續對於全球車市發展將產生一定程度的不利影響，恐導致美國車市衰退 6.6% 以上，各家車廠亦制定相關減產及裁員計畫 (如 Stellantis 預計裁撤 900 名員工)，期盼順利渡過此波貿易戰難關。