

معركة السيارات الكهربائية في 14 عام: شروق بطيء .. يواجه غروباً أبطأ

المخزون على الطرق يناهز

الـ 40 مليون

النسبة من السيارات

الجديدة ترتفع إلي 18%

المبيعات من الإجمالي تتجاوز 41 مليوناً

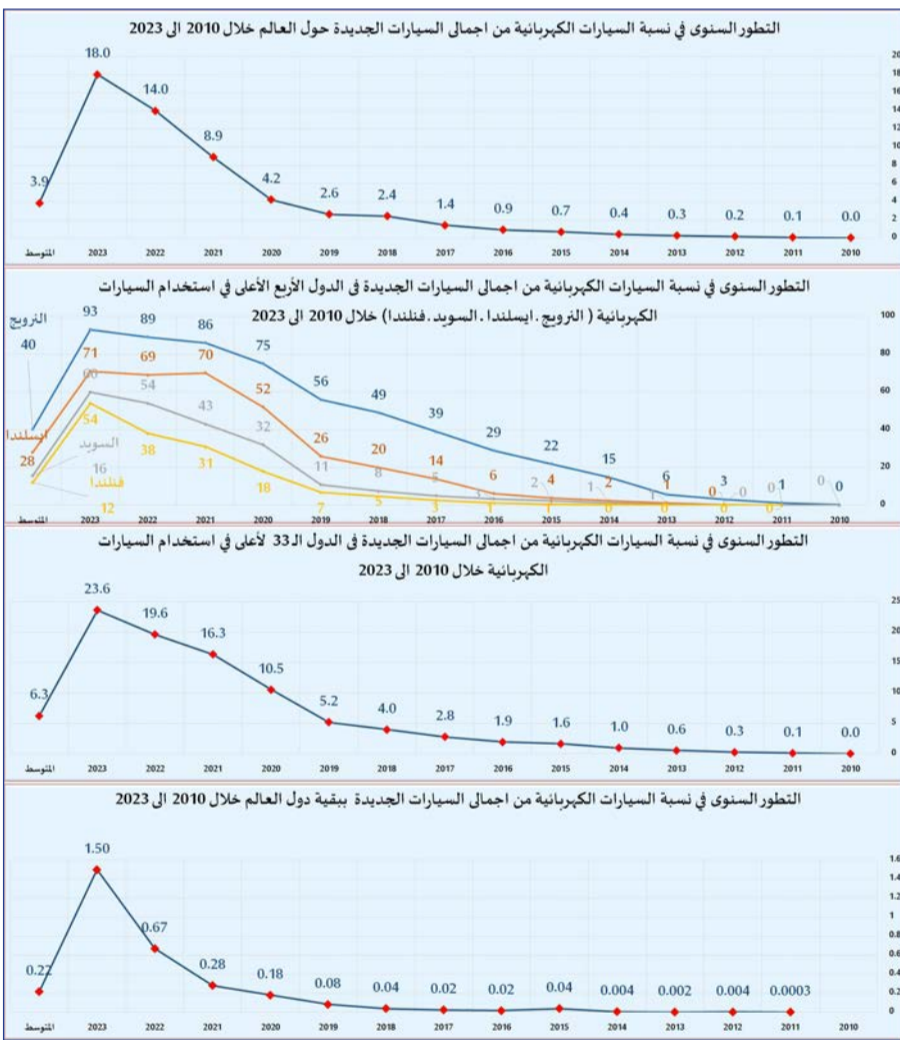




جمال محمد غيطاس

من 0.1% سيارات كهربائية جديدة في 2011 اى 18% في 2023 بارتفاع 179 ضعفاً

في غضون 14 عاماً (2010 - 2023)، تضاعفت نسبة السيارات الكهربائية من إجمالي السيارات الجديدة التي تدخل سوق السيارات عالمياً نحو 179 ضعفاً عند المقارنة بين النسبة في بداية هذه الفترة الزمنية ونهايتها، ففي عام 2011 كانت النسبة 0.1% للسيارات الكهربائية مقابل 99.9% للسيارات العاملة بالوقود الأحفوري بمختلف أشكاله، وفي 2023 كانت النسبة 18% للسيارات الكهربائية الجديدة مقابل 82% لسيارات الوقود الجديدة، ما يعني أن السيارات الكهربائية الجديدة التي تدخل السوق سنوياً جنباً إلى جنب مع السيارات الأخرى، قد تحولت من شبح أو شهاب نادر الظهور، وصعب أو شبه مستحيل أن يرى بالعين المجردة بكل أسواق العالم، إلى منتج قابل للرصد والملاحظة في أي وقت وأكثر من 33 دولة حول العالم، على رأسها النرويج التي باتت نحو 93% من السيارات الجديدة التي دخلت سوقها في العام 2023 كهربائية، ما يعني أن سيارات الوقود الأحفوري في النرويج تأخذ طريقها نحو الندرة ثم صعوبة الرؤية بالعين المجردة.



وقبل ذلك تراوحت النسبة بين 0.0003% في 2011، و0.67% في 2022، أما متوسط النمو السنوي العام فبلغ 0.22% وهي ارقام هزيلة للغاية أما متوسط النمو العالمي الذي بلغ 3.9%، والنسبة من الإجمالي في العام 2023 التي بلغت 18% نخلص من تشخيص المسارات الأربعة السابقة التي أن المعقل الرئيس للسيارات الكهربائية الجديدة هو الدول الاسكندنافية والسويد، التي حققت فيها السيارات الكهربائية الجديدة حضوراً طاعياً يكاد يمحى السيارات التقليدية، ثم تليها في ذلك بقية دول أوروبا وأمريكا الشمالية والصين، وهي الدول التي تقود مجموعة الـ 33 التالية، بعدما ارتفعت بها نسبة السيارات الكهربائية الحديثة التي ما يتجاوز الربع، أما باقي دول العالم فهي لا تزال على الحافة، ولم تقبل بعد على السيارات الكهربائية، والمحمول أنها ستساق إليها كرها لتلحق بالركب، كما هو شأنها المعهود مع الكثير من التقنيات والتطورات الأخرى.

حققت فيها السيارات الكهربائية الجديدة حضوراً مميزاً ومؤثراً وقابل للملاحظة أمام السيارات التقليدية الجديدة، وبلغ فيها متوسط النمو السنوي نحو 6.3% خلال فترة الـ 14 عاماً المشار إليها، وفي هذه الدول تحولت نسبة السيارات الكهربائية الجديدة من الكسر العشري أي أقل من 1%، إلى الواحد الصحيح في عام 2014، أي قبل بقية دول العالم الأخرى بنحو عامين، وبلغت النسبة بها 23.6% في العام 2023، مقابل 18% لبقية دول العالم، أي ما يزيد على النسبة العالمية بنحو 30%، وبلغ متوسط النمو السنوي بها 6.3% مقابل 3.6% للعالم. في المسار الأخير تأتي بقية دول العالم (أكثر من 150 دولة) إما لا تزال شديدة الفقر في السيارات الكهربائية الجديدة أو خالية منها تقريباً، وإجمالاً لم تكسر نسبة السيارات الكهربائية الجديدة بها حاجز الكسور العشرية وتصبح واحداً صحيحاً أو أكثر إلا في العام الماضي 2023، حيث بلغت النسبة 1.5%،

وفقاً للبيانات التي عمل عليها مصدر جوسور، هناك أربعة مسارات يمكن من خلالها رصد التوسع والنمو في السيارات الكهربائية الجديدة التي تدخل الأسواق العالمية جنباً إلى جنب مع السيارات التقليدية الجديدة، المسار الأول هو نسبة السيارات الكهربائية من إجمالي السيارات الجديدة حول العالم، والثاني نسبتها في الدول الأربعة الأعلى في استخدام السيارات الكهربائية، وهي النرويج وإيسلندا والسويد وفنلندا، والثالث نسبتها في الـ 33 دولة الأكثر امتلاكاً واستخداماً للسيارات الكهربائية الجديدة، وأخيراً نسبتها في بقية دول العالم. لو نظرنا للبيانات الخاصة بالمسار الأول، سنجد أنه في العام 2010 لم يكن هناك ظهور يذكر للسيارات الكهربائية ضمن السيارات الجديدة التي دخلت الأسواق، وكانت النسبة تكاد تكون صفر في ذلك العام، ثم حل العام 2011 ليكون هو العام الذي بذرت فيه البذرة الأولى للسيارات الكهربائية ضمن السيارات الجديدة التي دخلت الأسواق في ذلك العام، حيث ظهر بالأسواق العالمية عدد من السيارات الكهربائية الجديدة يمثل 0.1% من إجمالي السيارات الجديدة. خلال السنوات الخمس التالية (2012 - 2016) راحت هذه البذرة تنمو بصورة متسارعة من حيث المعدل، وقليلة من حيث النسبة، حيث ارتفعت من 0.1% في 2011 إلى 0.9% في 2016، ما يعني أن النسبة تضاعفت بنحو تسعة أضعاف، لكنها ظلت أقل من 1% من إجمالي السيارات الجديدة. شكل العام 2017 علامة مميزة في مسيرة السيارات الكهربائية الجديدة، ففي ذلك العام لم تعد النسبة كسر عشري أي أقل من 1% كما كان معتاداً في السنوات السبع السابقة، بل أصبحت 1.4% أي تجاوزت الواحد الصحيح، وخلال الفترة من 2018 إلى 2023، ظل معدل النمو في نسبة السيارات الكهربائية الجديدة يتضاعف سنوياً تقريباً، حتى باتت السيارات الكهربائية الجديدة تشكل 18% من إجمالي السيارات الجديدة التي دخلت أسواق العالم في ذلك العام، ولو نظرنا إلى متوسط النمو الإجمالي السنوي في نسبة السيارات الكهربائية الجديدة الجديدة طوال فترة الـ 14 سنة المشار إليها سنجد أنه يتزايد بنحو 3.9% في المسار الثاني الخاص بالدول الأربعة الأعلى استخداماً للسيارات الكهربائية، وهي (النرويج - إيسلندا - السويد - فنلندا) بحسب الترتيب التنازلي من حيث نسبة السيارات الكهربائية الجديدة من إجمالي السيارات الجديدة عموماً، سنجد أن النسبة في النرويج شهدت نمواً متسارعاً، وقفزت من صفر تقريباً في 2010 لتصبح واحد صحيح في 2011، ثم 29% في 2016، ثم 93% في عام 2023، بمتوسط نمو سنوي قدره 40% وهو متوسط يعادل أكثر من عشرة أضعاف متوسط النمو المسجل على مستوى العالم، وفي المركز الثاني جاءت إيسلندا بنسبة بلغت 71% في العام 2023، وبتوسط نمو سنوي بلغ 28%، وفي المركز الثالث السويد بنسبة بلغت 6% في العام 2023، وبتوسط نمو سنوي 16%، وفي المركز الرابع فنلندا بنسبة 54% في العام 2023، وبتوسط نمو سنوي قدره 12%.

جوهر الصراع مع السيارات التقليدية: "تارك" مترهل يخفت.. و"بطارية" رشيقة تسطع

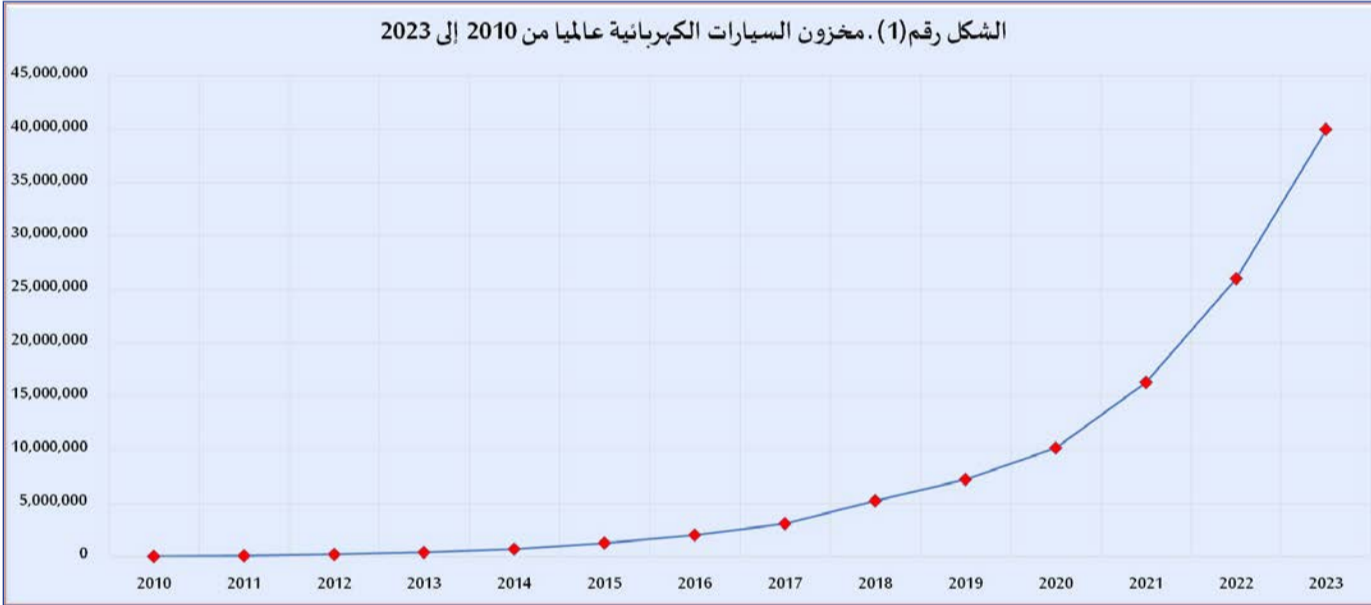
دخلت السيارات الكهربائية حلبة المواجهة الفعلية مع السيارات التقليدية مع بداية العقد الثاني من القرن الحالي، حينما تخطت مراحل التفكير والبحث والتطوير، وبلغت مرحلة المنتج الكامل الذي لديه قدرة تقديم نفسه كمنتج قابل للتسويق والبيع والاستخدام والجرى على الطرق، مثلما هو حال السيارات التقليدية القائم قبل نحو ما يزيد على قرن ونصف من الزمان، وحدث هذا التحول التاريخي في العام 2011 حينما تمكنت السيارات الكهربائية من الاستحواذ على شريحة بسيطة من سوق السيارات تمثل 0.1% من المبيعات، وفيما بعد هذا التاريخ شهد عالم السيارات معركة ضارية بين السيارات التقليدية والكهربائية، كانت المعضلة الأبرز فيها هي الشقوق البطيء للكهربائية، والغروب الأبطأ للتقليدية، وهذه المعضلة بدورها تمكن في مصدر الطاقة للسيارة، ففي حالة السيارة التقليدية هناك خزان أو تانك البنزين الذي كان ولا يزال مترهلاً من حيث الحجم والوزن، مرتفعاً من حيث التكلفة، قويا للغاية من حيث الأداء والانتشار وسهولة الاستخدام، وفي حالة السيارة الكهربائية كانت البطارية ولا تزال رشيقة من حيث الحجم والوزن، أقل من حيث التكلفة، لكنها أضعف من حيث الأداء والانتشار وسهولة الاستخدام، وما بين الشقوق البطيء والغروب الأبطأ، والترهل المشوب بالأداء القوي، والرشاقة المصحوبة بالأداء الأضعف، تخوض السيارات الكهربائية معركة وتقدم بثبات، ويحاول مركز "جوسور" في التقارير الثلاث لنشرته في هذا الشهر حشد وعرض البيانات التي تدعم فرضية التقدم بثبات من جانب السيارات الكهربائية، من حيث رصد أعدادها بين السيارات الجديدة، ومخزونها على الطرق، ومبيعاتها بين إجمالي السيارات في أسواق العالم.



محمود سلامة الشريف

قفزة هائلة في مخزون السيارات الكهربائية عالمياً زيادة 200 ضعف في 14 عاماً فقط

شهد مخزون السيارات الكهربائية عالمياً قفزة كبيرة في الأعوام الـ14 الأخيرة، فبعد أن كان عددها 20 ألف و400 سيارة فقط في عام 2010، بلغ نحو 40 مليون سيارة في عام 2023، أي زاد بمعدل 200 ضعف في فترة الرصد، ومؤشر مخزون السيارات الكهربائية يقصد به عدد السيارات الكهربائية الموجودة على الطرق والمستخدم فعلياً، وهو رقم يتغير باستمرار مع بيع سيارات جديدة وخروج السيارات القديمة من الخدمة، أي أن مخزون السيارات الكهربائية هو إجمالي المبيعات المتراكمة مطروحاً منه السيارات التي خرجت من الخدمة. وتشمل السيارات الكهربائية كل من السيارات التي تعمل بالبطارية بالكامل (BEVs) وهي التي تعتمد كلياً على بطارية كهربائية للحركة، ولا تحتوي على محرك احتراق داخلي، كذلك السيارات الهجينة (HEVs) وهي التي تعمل بمحرك كهربائي ومحرك احتراق داخلي معاً.



تشير بيانات وكالة الطاقة الدولية (IEA) أن التضخم الذي طرأ على مخزون السيارات الكهربائية لم يكن بوتيرة واحدة، وإنما ارتفع تدريجياً، حيث نما ببطء منذ عام 2010 حتى عام 2016، ليرتفع من 20 ألف و400 سيارة إلى أكثر من 2 مليون سيارة، أي بزيادة 100 أضعاف تقريباً في خلال 6 سنوات فقط، غير أن مخزون السيارات الكهربائية شهد قفزة كبيرة بداية من عام 2017 التي تجاوز فيها أعداد السيارات 3 مليون سيارة حتى عام 2023، لبلغ عددها في العام الأخير نحو 40 مليون سيارة كهربائية على الطرق حول العالم، ولعل مخزون السيارات الكهربائية بلغ أقصاه بين عامي 2022 و2023، إذ أضيف فيه نحو 14 مليون سيارة عالمياً وهو أكثر من ضعف مجموع مخزون السيارات في الـ7 أعوام الأولى من فترة الرصد أي بين عامي 2010 و2018 الذي بلغ حينها المخزون 7 مليون سيارة تقريباً. كما هو موضح في الشكل رقم (1).

تجدر الإشارة إلى أن منحنى أعداد السيارات الكهربائية المستخدمة على الطرق لم يتعرض لأي انخفاض خلال فترة الرصد، وبالإضافة لذلك الزيادة المضطربة سنوياً، يتوقع أن تظل الزيادة مستمرة مستقبلاً ولكن بوتيرة أعلى ليجوب في شوارع العالم ما يُجاوز 230 مليون سيارة بحلول عام 2030 بحسب وكالة الطاقة الدولية (IEA). وترجع هذه الزيادة المضطربة في مخزون السيارات الكهربائية عالمياً إلى مجموعة من العوامل لعل أهمها توجه دول العالم إلى اتباع سياسات الحد من معدلات انبعاثات الغازات الدفيئة لمكافحة تغير المناخ، ففي عام 2023، وفر استخدام المركبات الكهربائية أكثر من 220 مليون طن من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري عالمياً مقارنة بـ80 مليون طن في عام 2022. يضاف إلى ذلك التحسينات المستمرة التي شهدتها بطاريات السيارات الكهربائية بفضل البحث والتطوير التكنولوجي وبخاصة في إعادة تدويرها، وسرعة شحنها، ففي عام 2023، ارتفع مخزون الشحن العام بنحو 40%، وشكلت الشواحن السريعة على وجه التحديد 35% من مخزون الشحن العام بحلول نهاية العام وتجاوزت بذلك معدلات نمو الشواحن البطيئة. انخفضت كذلك أسعار البطاريات بنحو 14% في عام 2023 مقارنة بعام 2022 وجاء ذلك بالتبعية لانخفاض أسعار جميع المعادن الرئيسية المستخدمة في البطاريات، مثل الكوبالت والجرافيت والمنجنيز، ما انعكس بطبيعة الحال على انخفاض أسعار السيارات الكهربائية مقارنة بغيرها.

وعلى مستوى الدول استحوذت الصين على أكثر من 50% من مخزون السيارات الكهربائية في العالم بأكثر من 21 مليون سيارة في عام 2023، وبالمقارنة مع العام الأول لفترة الرصد وهو 2010 نجد أن الصين قد حققت طفرة في

البطاريات العالمية في عام 2022، والتي بلغ مخزونها من السيارات الكهربائية نحو 11 مليون و200 ألف في 2023 لتأتي في المرتبة الثانية عالمياً بعد الصين في حجم مخزون السيارات الكهربائية فيها، وفي الترتيب الثالث جاءت الولايات المتحدة الأمريكية بمخزون مقداره 4 ملايين و800 ألف سيارة والتي استحوذت على 6% فقط من إنتاج بطاريات السيارات الكهربائية في العالم، ويبدو أن هناك علاقة طردية قوية بين قدرة الدول على إنتاج البطاريات وحجم المخزون لديها، من ثم سيطرت الصين على أعلى معدل لمخزون السيارات الكهربائية عالمياً في عام 2023، تلتها قارة أوروبا بأكملها بنسبة 28%، ثم الولايات المتحدة الأمريكية بنسبة 12%، بينما تقاسمت باقي دول العالم ما نسبته 6% فقط من إجمالي مخزون السيارات الكهربائية. كما هو موضح في الشكل رقم (2).

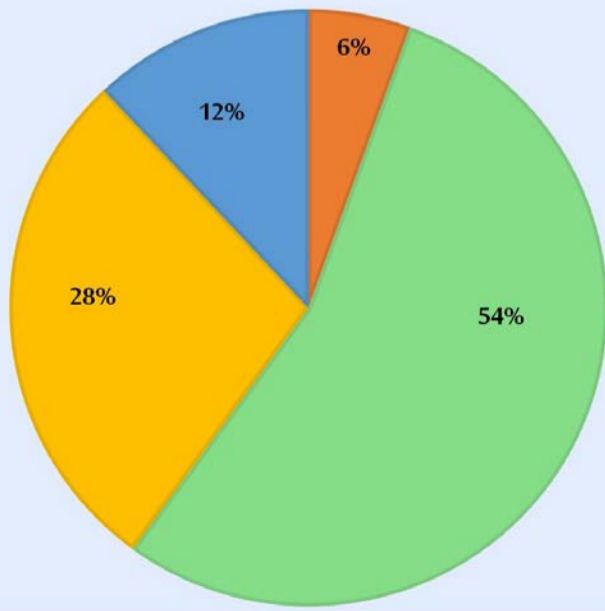
ختماً؛ يشير الواقع أنه رغم تفاقم مخزون السيارات الكهربائية المستخدمة عالمياً، إلا أنها لازالت تمثل نسبة ضئيلة مقارنة بالسيارات التي تعمل بالوقود، إذ يتوقع أن يستحوذ على 5% فقط من السيارات عالمياً في 2030، كما أنها ستوفر نحو 4.2 مليون برميل من النفط فقط وهو ما يعادل 4% من الطلب العالمي في العام ذاته. يضاف إلى ذلك أن الطاقة الكهربائية المستخدمة لشحن تلك السيارات ومكونات السيارات ذاتها يتم إنتاجها من الفحم والغاز والبتروكيماويات وهو ما يشير إلى الاعتماد الأساسي للطاقة الأحفورية على حساب الطاقة الجديدة والمتجددة. ليظل إنتاج السيارات الكهربائية في مهده، وتظل التكنولوجيا المرتبطة بها أرض خصبة للبحث والتطوير.

تصنيعية تكافئ 900 جيجاوات/ساعة، وتُعد الصين موطناً لسنة من أكبر 10 شركات تصنيع بطاريات في العالم. في المقابل شكلت الدول الأوروبية (بما في ذلك الدول غير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي) 14% فقط من قدرة تصنيع

هذا المجال إذ كان مخزون سياراتها الكهربائية حينها 1,940 سيارة فقط. وتجدر الإشارة إلى أن الصين هي محور إنتاج بطاريات هذه السيارات عالمياً حيث استحوذت على 77% من الإجمالي العالمي لإنتاج البطاريات في عام 2022 بقدرة

الشكل رقم (2). نسبة استحواد دول العالم على مخزون السيارات الكهربائية في عام 2023

الولايات المتحدة أوربوا الصين باقي الدول



المبيعات على الجانبين:

العالم اشترى مليار و80 مليون سيارة في 14 سنة بينها 41 مليون كهربائية



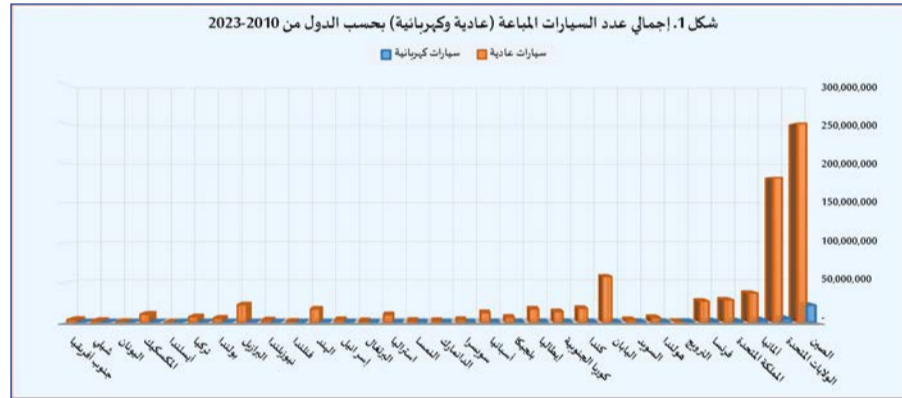
نهال زكي

بلغ إجمالي مبيعات السيارات عالمياً خلال الـ 14 عاماً الأخيرة 2010 - 2023 نحو مليار و80 مليون سيارة تقريباً، كانت حصة السيارات الكهربائية منها حوالي 41 مليون سيارة تعادل 4% من الإجمالي، والسيارات العادية ما يقرب من مليار و39 مليون سيارة تعادل 96% من الإجمالي، وداخل هذه النسب والأعداد العامة، كانت هناك تفاوتات داخل مناطق العالم المختلفة، أبرزها أنه داخل الـ 31 دولة الأكثر مبيعاً للسيارات، ارتفعت نسبة مبيعات السيارات الكهربائية إلى 5%، بواقع 39.9 مليون سيارة، مقابل 95% للسيارات التقليدية بواقع 755.9 مليون سيارة.

مليون سيارة على التوالي، وصعدت الولايات المتحدة في أول القائمة عام 2022 لتسجل 990 ألف سيارة، تلتها ألمانيا نفس العام 830 ألف سيارة، و700 ألف سيارة عام 2023. ونظراً لأن الصين هي الأعلى بيعة للسيارات العادية عالمياً، فإنه من البديهي أن تنصدر قائمة أعلى أرقام مبيعات للسيارات العادية على مستوى الفترة كما أتضح في مبيعات السيارات الكهربائية، إلا أن الصين لم تنصدر القائمة فحسب بل أنها احتلتها واستحوذت على أول 9 مراكز من المراكز العشر الأولى، وجاءت الولايات المتحدة في المركز العاشر، وكان الاختلاف أن آخر أعوام لم تكن نفسها التي سجلت أعلى أرقام مبيعات للسيارات العادية، فقد كان عام 2017، 2016، و2018 حيث سجلت الصين 23.5 مليون، و22.61 مليون، و22.1 مليون سيارة على التوالي.

وبالتدقيق في البيانات، يتضح أن الاتجاه السائد في كل الدول من تفوق مبيعات السيارات العادية على نظيرتها للسيارات الكهربائية لم يُطبق على الدول الاسكندنافية التي فضل مستهلكوها منذ عام 2019 السيارات الكهربائية عن العادية، وتعدت فيها مبيعات الكهربائية بنسب تتراوح ما بين 1329% و117% فقد باعت النرويج عام 2023 عدد 110 ألف سيارة كهربائية مقابل 8 آلاف سيارة عادية، و عام 2022 و2021 كانت مبيعاتها من الكهربائية أكثر (156 ألف و148 ألف على التوالي)، مقابل 19.2 ألف و24 ألف سيارة عادية على التوالي، مما يعني نمو السلوك الاستهلاكي في سوق السيارات النرويجي بالذات للتحويل إلى السيارات الأصغر حجماً وأكثر اعتدالاً في الأسعار، وبالتالي زيادة الاتجاه نحو السيارات الكهربائية والتي يعتبرها الأغلبية مؤخرًا الخيار الأول. وبالمثل سارت مبيعات السيارات الكهربائية في أيسلندا حيث تعدت السيارات العادية بنسب تتراوح ما بين 223% و108%، أما السويد فقد باعت عامي 2023 و2022 عدد 171 ألف و163 ألف سيارة كهربائية مقابل 114 ألف و139 ألف سيارة عادية بنسب 150% و117% على التوالي. وكذلك فنلندا عام 2023 بعدد 48 ألف سيارة كهربائية مقابل 40 ألف للعادية.

وأخيراً، إن متطلبات الثورة الكهربائية يعني التكيف مع المتطلبات المتغيرة للاستثمار في التقنيات المستخدمة، مما يطرح التساؤل عن مدى فعالية التكيف مع هذا المشهد المتغير والمتسارع، ومدى استجابة المستثمرين لاغتنام الفرص والتغلب على التحديات. وهل يسير هذا الاتجاه فعلاً بخطوات صائبة نحو مستقبل أكثر وعياً بالبيئة.



على مدار الفترة فكانت ما بين 2018 و2023، وتركزت أعلى أرقام مبيعات خلال الفترة خلال آخر 3 أعوام 2023، 2022 و2021 وحصدتها بالطبع الصين التي سجلت 8.1 مليون، و5.9 مليون و3.2 مليون سيارة على التوالي، وبالترتيب التنازلي لأعلى مبيعات عالمياً تصدرت الولايات المتحدة عام 2023 بعدد حوالي 1.4 مليون سيارة، ثم الصين مجدداً في الأعوام 2020، 2018، و2019 بعدد 1.14 مليون، و1.09 مليون، و1.06 مليون.

الأولى، حيث تراجعت في المركز التاسع، وسبقها النرويج وهولندا والسويد. وإجمالاً تكون الدول في المراكز الخمس الأولى مجتمعة قامت ببيع 525 مليون و250 ألف سيارة عادية، و33 مليون و400 ألف سيارة كهربائية، أي حوالي 70% و84% على التوالي من إجمالي مبيعات الـ 31 دولة.

أعلى مبيعات للسيارات 2010-2023
أما أعلى مبيعات للسيارات الكهربائية سُجلت



وقفاً للبيانات المتاحة التي قام مركز جسور بتحليلها فيما يتعلق بمبيعات السيارات الكهربائية في مقابل السيارات التقليدية، فإن الأمر تضمن الكثير من التفاوتات والتفاوتات الأخرى، فعلى الرغم من أن مبيعات الصين للسيارات بشكل عام هو الأعلى عالمياً على مستوى الدول بعدد 272 مليون سيارة، إلا أن البيانات تشير إلى أن الولايات المتحدة تلاحقها بإصرار وتعتبر الأقرب لها من حيث أعداد السيارات المباعة، وقد حققت 186.4 مليون سيارة بنسبة 68% من مبيعات الصين. واحتلت الدولتان الصدارة في قائمة السيارات المباعة عالمياً بنسبة 42%، فيما اختلف الأمر لدى الدول الاسكندنافية التي لم تسر على النهج السائد لدى دول العالم في تفوق مبيعات السيارات العادية بفارق كبير عن السيارات الكهربائية، وكسرت القاعدة بنسب تراوحت بين 1300% و170% لصالح السيارات الكهربائية.

الدول الأكثر بيعاً للسيارات

ضمن مجموعة 31 دولة الأكثر مبيعاً للسيارات على مستوى العالم، حصدت الصين أعلى المبيعات من حيث عدد السيارات سواء العادية أو الأليكترونية، حيث باعت وحدها حوالي 33% من إجمالي مبيعات المجموعة من السيارات العادية أي 250 مليون و230 ألف سيارة، وجاءت بعدها الولايات المتحدة الأمريكية التي باعت 24% من إجمالي مبيعات المجموعة بعدد 181 مليون و662 ألف سيارة بمعدل 1.3 مرة أقل من غريمها الصين، لتحقق الدولتين أكثر من نصف مبيعات المجموعة وبمعدل 5 مرات أقل جاءت اليابان في المركز الثالث وحققت مبيعات حوالي 58 مليون سيارة، وفي الرابع ألمانيا بمعدل مرة ونصف أقل من اليابان، وحققت مبيعات تعدت 37 مليون سيارة، ثم المملكة المتحدة في المركز الخامس بعدد 28.5 مليون سيارة. وعلى مستوى السيارات الكهربائية تشابهت المراكز مع اختلاف طفيف، حيث احتلت أيضاً الصين والولايات المتحدة المركزين الأول والثاني على التوالي وحصدتا حوالي 67% من مبيعات المجموعة و65% من مبيعات العالم، فقد باعت الصين منفردة 55% و53% من مبيعات المجموعة والعالم على التوالي بعدد 21.7 مليون سيارة، وباعت الولايات المتحدة 12% من مبيعات المجموعة والعالم بعدد 4.7 مليون سيارة، أي أقل من مبيعات الصين بحوالي 4.5 مرة. وبفارق 1.6 مرة أقل باعت ألمانيا 2.9 مليون سيارة، و1.58 مليون سيارة باعتها المملكة المتحدة، والخامسة بفارق بسيط جداً فرنسا حيث باعت 1.54 مليون سيارة. ولم تظهر اليابان في قائمة مجموعة الخمس