

燃油车保值率下滑,新能源车保值率上涨

# 4月份二手车价格出现不同程度震荡

零部件短缺、车企停工减产、新能源车型涨价……多重因素影响下,4月份汽车市场产销数据不及预期,而作为居民消费晴雨表,二手车的价格和流通量也发生了些微妙的变化。

近日,中国汽车流通协会和精真估联合发布了《2022年4月中国汽车保值率研究报告》。报告中介绍了目前二手车市场的处境,以及不同品牌的受影响程度。报告提到,4月份与3月份相比燃油车保值率有所下滑,但新能源车保值率却持续上涨。

■新快报记者 张磊



■廖木兴/图

日系车保值率依然态势凶猛,新能源车保值率理想one表现亮眼

受“断供”等多重因素影响,4月份二手车市场保值率也有着不同程度震荡。分级别来看,中大型SUV是唯一保值率同比上涨的车型级别,MPV车型保值率与3月份持平,其它级别车型均有不同程度下滑。

车型保值率排名前三分别为:中大型SUV保值率76.2%;MPV保值率为75.1%;中大型车保值率为72.6%,三胎政策影响下“大车”明显更值钱。

分品牌来看,保时捷以94.3%的保值率获得4月豪华品牌保值率冠军,雷克萨斯和奔驰位居二、三名,DS、特斯拉、林肯三个品牌则表现不佳,保值率均未超过60%。

合资品牌(主流海外品牌)保值率中,日系态势凶猛,本田、丰田和三菱占据了前三名,标致、雷诺、雪铁龙等法系车则表现不佳,成为“倒数三兄弟”。分析来看,日系和法系保值率对比,与其新车市场销量也直接正向关联。

自主品牌保值率层面,五菱、宝骏、奇瑞品牌保值率涨幅较大,相反,长安品牌保值率则降幅较大,而荣威、比亚迪等传统厂商的保值率目前要高于蔚来。

值得一提的是,造车新势力厂商里理想品牌表现亮眼,旗下理想one在国产豪华SUV保值率榜单里位居第三。

此外,新能源小型车在保值率榜单中也有较高的上镜率。具体来看,在1年车龄的保值率榜单中,宏光MINI

EV、欧拉好猫、小蚂蚁、零跑T03等多款小微电动车车型均以优异保值率成绩入榜,但作为对比,在3年车龄的保值率榜单中,仅有欧拉黑猫等个别车型依旧坚挺。

这也表明,凭借产品性价比高、售价低等优势,新能源小型车拥有一定的市场保有量,且在短时间使用周期内受到消费者欢迎,但随着车龄增加,车型续航不够、配置不足等劣势也慢慢显现出来。

业内人士分析认为,在疫情和供应链压力下,汽车经销商的业务陷入大幅下滑困境,由此导致消费难以释放,具体到二手车的影响就是置换和外迁停滞。但厂商在生产环节通过一些“保供”措施能够缓解供应链压力,或者通过创新销售策略的形式,使其品牌在二手车市场保持较为稳定的二手车价格,同时品牌溢价支撑,也能够具备抵御一定时间库存压力的能力。

产品力提升及供需格局变化,推高新能源车保值率

中国汽车流通协会的调查报告显示,4月份中国汽车经销商库存预警指数达到了66.4%,同比上升10个百分点。在疫情与消费不振多种因素叠加下,4月份二手车保值率环比降幅明显。此外,2022年1-4月,二手车累计交易量498.02万辆,同比下降8.54%,与同期相比减少了46.5万辆,其中4月同比减少38.86万辆。

在二手车领域,跨区域流通一直是

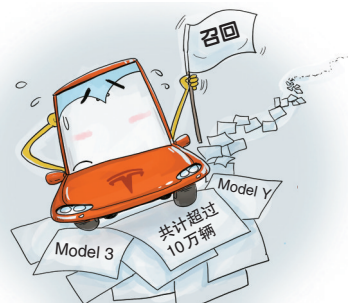
行业痛点。与新车不同,二手车并不受制于主机厂的“渠道管理”,不存在串货的问题,但目前二手车在产品标准、车辆登记制度方面受到地方政策的制约。

针对二手车市场消费活力,国家层面正释放出加速信号。从今年5月1日起,新修订的《机动车登记规定》正式实施,其中包含“推行申请资料和档案电子化”的内容,显著改善了二手车市场消费环境。而随着限迁、税收、产权登记制度等方面的阻力破除,二手车消费潜力也将在近期得到释放。

在二手车市场,新能源汽车由于车辆动力总成、电池系统的检测标准尚未成熟,检测配套设施不完善,交易流通顺畅度在一定程度上受阻,这也导致其绝大部分车型保值率与燃油车相比仍有一定差距。

但这一局面正在悄然改变。从4月份二手车市场保值率榜单上可以明显看出,新能源品牌和车型的保值率有着显著提升,从新能源主要车型1年和3年车龄保值率的数据来看,保时捷仍然“一骑绝尘”,旗下Cayenne插混车型和Panamera插混车型分别以97.6%和86.4%的保值率,登顶1年和3年车龄保值率榜首。

业内人士分析认为,一方面随着新能源市场份额的扩大,产品力的逐年提升以及供需格局改变,新能源车在二级市场也在不断受到认可;另一方面,4月份电池原材料涨价、疫情等因素,推动新能源汽车价格上涨,一车难求也导致二手车保值率提升。



■CFP供图

共计超10万辆! 特斯拉召回部分国产Model 3和Model Y

新快报讯 记者张磊报道 5月16日,新快报记者在国家市场监督管理总局网站获悉,日前特斯拉(上海)有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》和《缺陷汽车产品召回管理条例实施办法》的要求,向国家市场监督管理总局备案了召回计划。

自2022年5月23日起,召回生产日期在2021年10月19日至2022年4月26日期间的部分国产Model 3、Model Y电动汽车,共计107293辆。

据了解,本次召回范围内的部分车辆在准备直流快速充电时或在直流快速充电期间,信息娱乐系统的中央处理器可能没有充分冷却,导致中央处理器运行速度减慢及中央触摸显示屏显示迟钝,严重时中央处理器可能重启而造成显示屏无法显示。上述故障发生时,倒车影像、风挡(除霜、除雾及雨刮)功能的设置、驾驶档位显示和指示灯等将无法正常使用,极端情况下会增加车辆发生碰撞事故的风险,存在安全隐患。

特斯拉(上海)有限公司方面介绍,将通过汽车远程升级(OTA)技术,为召回范围内的车辆免费升级至2022.12.3.3或后续版本软件,升级后的车辆在准备直流快速充电时或在直流快速充电期间,将会缓解中央处理器温度的上升,以防止其运行速度减慢或重启的情况发生。对于无法通过汽车远程升级(OTA)技术实施召回的车辆,特斯拉(上海)有限公司将通过特斯拉服务中心联系相关用户,为车辆免费升级软件,以消除安全隐患。



请关注新快报汽车频道  
更多优质汽车资讯

## 4月动力电池装车量同比增长58.1%

磷酸铁锂电池正在挤占三元电池更多的市场份额

新快报讯 记者张磊报道 近日,中国汽车动力电池产业创新联盟发布数据显示,2022年4月份,国内动力电池装车量虽环比有所下滑,但同比仍然保持不错的增速。具体来看,产量方面,4月份国内动力电池产量共计29GWh,同比增长124.1%,环比下降26.1%。装车量方面,4月份国内动力电池装车量13.3GWh,同比增长58.1%,环比下降38.0%。

具体到动力电池厂商来看,宁德时代4月动力电池装车量5.08GWh位居第一,但占比大幅下滑,从以往的五成左右滑落至38.28%。比亚迪紧随其后,装车辆为4.27GWh,占比32.18%。此外,第二梯队的中创新航、国轩高科等

动力电池企业市场份额也有了明显的提升,排名前十的动力电池企业合计市场份额达到92.5%。

记者了解到,宁德时代和比亚迪在动力电池方面采用不同的技术路线,前者偏重同时发展三元和磷酸铁锂,而比亚迪更加专注于磷酸铁锂,其发布的刀片电池产品即采取磷酸铁锂路线,已经实现在比亚迪纯电动车上的全面搭载。

受到终端新能源汽车销量下降和原材料上涨的影响,三元和磷酸铁锂两种电池装机量格局也正在发生变化。4月份,三元电池装车量为4.4GWh,占总体装车量32.9%,同比下降15.6%,而磷酸铁锂电池装车量为8.9GWh,占总体装车量67.0%,实现同比增长177.2%。

由此来看,磷酸铁锂电池正在挤占三元电池更多的市场份额。

业内人士分析认为,“宁王”不再具备压倒性优势,与新能源终端销量成绩和4月份停工停产有着密切联系。据了解,宁德时代的最大单一客户为特斯拉,特斯拉上海工厂在4月停工或直接影响到装车量。据乘联会数据,特斯拉中国生产新车1.2万辆,中国市场交付量仅为1512辆。



■CFP供图