

## 二手乘用车市场活跃度提升

作者：数据资源中心 朱向雷 李长明

在今年的政府工作报告中，明确提出“全面取消二手车限迁政策”，我国二手车市场即将迎来发展的春天。

2017年中国汽车保有量达到2.17亿辆，同比增长11.85%，其中乘用车保有量1.74亿辆，同比增长11.61%。巨大且快速增长的存量直接推动了二手车市场的强势崛起。据中国汽车技术研究中心数据资源中心（以下简称“中汽中心数据中心”）统计，2017年中国二手乘用车市场五项活跃度关键指标均创历史新高：全年实际交易量达1029万辆，12月单月交易量达到110万辆，城际流转比例达22.8%，市场析出率（二手车占保有量的比例）达5.1%，与新车的比例达42:100。

### ■多重利好因素叠加 交易量再上新台阶

首先，供需两端协同发展，内生动力持续增强。

乘用车保有量及适龄换购车辆的持续增加是二手车市场发展的内源动力，是推动市场规模扩大的核心力量。据中汽中心数据中心统计，在2017年1.74亿辆乘用车保有量中，高换购潜力的5~8年车龄车辆为5716万辆，为二手车市场提供了丰富的车源保障。

持有驾照人数增加与消费观念转变推动二手车购买需求增加。2017年中国持有驾照的人数突破3.4亿，消费者对车辆的需求远没有得到满足。同时随着近些年二手车市场的持续火热，用户消费观念逐渐转变，新车不再是消费者购车的惟一选择，二手车被越来越多的人接受，为存量车进入流通环节提供了足量的需求保障。

其次，政策与配套环境改善，外在动力持续升级。

多项政策的出台与落地，从顶层设计层面改善了全国二手车市场的流通环境，提振了二手车从业者的信心。2017年3月，三部委联合发布《关于请提供取消二手车限制迁入政策落实情况的函》，加速了全国性车辆大流通环境的建设；2017年9月，商务部删去《二手车流通管理办法》第九条、第十条、第十一条，进一

步释放二手车市场活力。

资本大量涌入带来的商业模式变革和配套环境优化为二手车市场的发展提供了强大助力。2017年，与二手车相关的金融机构、估值机构、电商机构、认证机构等累计融资金额超200亿元人民币，资本的注入极大地提高了二手车在全社会的曝光度，为消费者买卖二手车提供了更丰富的选择渠道和更完善的交易保障，潜移默化地改变了消费者的传统购车理念，刺激了市场红利的加速释放。

在内外双重因素的综合作用下，2017年我国二手车交易量同比增长22.3%，达到1029万辆，创历史新高，相对于新车下滑0.3%的表现，市场活跃度极高。但也应注意到，受小排量新车购置税由5%上调至7.5%带来的市场增速下滑、车辆置换需求疲软，以及2016年市场交易高基数的双重影响，2017年二手车市场增速较2016年回落17.3个百分点。放眼未来，随着新车市场的逐渐稳定以及二手车市场规模突破千万辆，二手乘用车将告别年同比40%左右的爆发式增长阶段，进入年同比增速20%左右的稳增长阶段。

## ■ 区域流通活力增加 市场下沉与西迁趋势明显

随着解除限迁政策的逐渐落地，中国二手车区域流通活力不断提升。中汽中心数据中心数据显示，2017年二手车城际流转交易量占整体交易量的比例从2013年的17.75%上升至22.79%，比上年同期增加2.73个百分点，为近五年之最。从流转车型排放水平来看，国三及以下车型占比在连续四年下滑之后，首次迎来反弹，2017年国三及以下车型占城际流转车型的比例由2016年的9.83%升至15.31%。

虽然区域流通活力持续增强，但当前的市场格局尚未发生转变，仍呈现东部为主与市场西迁并举的态势。从区域交易情况来看，华东地区仍然是交易最集中的区域，2017年交易量占全国交易量的32.6%。从省份来看，传统交易大省仍然处于绝对领先地位，其中广东、山东、江苏全年交易量均突破80万辆，遥遥领先于其他省份。值得一提的是，西部省份的增长速度远高于东部，其中云南、安徽、湖南同比增速均达到26%以上，江西、甘肃更是突破30%。东部地区除山东之外，其余省份均为车源净流出区域，其中北京高达25.8万辆；东北三省和中西部地区则成为主要的车源流入区域，内蒙古吸收了最多的流入车源，达11.6万辆。

与市场西迁同步，市场下沉趋势正在凸显。一方面，随着交通拥堵加重、限行限购趋严，以及共享用车、公共交通等的快速发展，一二线城市汽车消费热情降温，二手车市场发展放缓。数据显示，2017年一二线城市二手车市场份额为33.7%，较2016年同期下滑0.5%，交易量增长速度也相对较低。另一方面，五六线城市受城镇化建设加快、居民收入水平提升和相对宽松的用车环境等多方面利好因素加持，二手车市场快速崛起，2017年市场份额达到29.6%，较2016年同期上升0.7%，交易量同比增长高达24%以上。

### ■轿车仍是交易主流 车龄年轻化进程加快

从车型结构来看，2017年，轿车仍然是市场交易主力，占比68.83%，SUV的份额逐渐提升至13.51%。可以看出，近些年SUV的爆发式增长尚未传导至二手车市场，不过预计2019年二手SUV将大幅增长。

从车龄结构来看，3年以下的车型份额逐年增加，2017年达到17.72%，较2013年上升17.34个百分点，年轻化趋势日益明显。这主要是供需两端协同作用的结果，供给端车辆保有用户随着收入水平的提升，拥车理念逐渐变化，换车周期缩短，越来越多的优质车源进入流通市场；在需求端，随着年轻群体的兴起和从业机构持续的市场教育，消费者对二手车的接受程度提高，在更加追求生活质量的社会环境下，准新车成为越来越多消费者的首选。

从品牌层面来看，2017年大众品牌以127.82万辆交易量的绝对优势领跑二手车市场，比排名第二的五菱品牌高出54.49万辆，是唯一交易量过百万辆的品牌。在交易量TOP10的品牌中，自主品牌有五菱、长安、奇瑞，虽然整体交易量可观，但后继发展乏力，同比增速均在16%以下，远远落后于其他7个品牌。

聚焦至单车型，中国二手车市场仍以低端交叉型车和A级及以下轿车为主，但向上发展的趋势逐渐凸显。首先，雅阁和凯美瑞作为全年交易量TOP10中仅有的两款B级轿车，同比增速远高于其他车型；其次，豪华品牌二手车交易增速领先非豪华品牌近7个百分点。

### ■新能源二手车交易 成为新的市场难题

新能源汽车作为产业未来的发展方向，近年来增量迅猛，2017年已有14473辆进入二手车市场，同比增长178%。但由于新能源车型与传统燃油车型动力形式不同，导致残值评估体系缺失，成为困扰新能源二手车流通的最大障碍。残值

低、出手难严重影响了已购用户的使用体验与满意度，加深了潜在用户的购买顾虑，抑制了新能源新车市场的发展与企业品牌建设。构建新能源二手车流通机制、出台新能源二手车残值评估标准成为行业新的发展焦点。

## ■2018 年交易量将达 1224 万辆

在政策层面，随着解除限迁政策与二手车贷款比例提升政策的全面落地，以及《二手车流通管理办法》的调整，尤其是今年政府工作报告中明确要全面取消二手车限迁政策，2018 年中国二手车市场政策环境将更加优化。

在配套环境层面，电商交易促成率和运营业务水平提升、厂商资金和人力投入加大、估值及检测机构增加、金融渗透率提升等多重利好因素将极大地增强车辆流通活跃度。

在供需层面，消费者换购周期缩短，再加上共享和融资租赁业务发展，适龄车源大幅增加，持有驾照消费者继续增加，购车消费者观念持续转变，这些将共同促进二手车接受度提升。

综合以上各种因素，中汽中心数据中心预测 2018 年中国二手乘用车交易量将同比增长 19%，达到 1224 万辆。



