

汽车之家
看车·买车·用车·换车

AR 汽车之家研究院
AUTOHOME RESEARCH INSTITUTE

2023年二手车市场洞察

汽车之家研究院

2024.04



前言

2023年乘用车二手车交易量增长15%至1478万辆，交易量达近五年新高。

作为二手车交易及资讯获取的重要平台，汽车之家平台拥有丰富的二手车大数据。因平台“高价值用户”占比突出，本报告所呈现的车源供给及需求特征较整体市场偏高端。

汽车之家研究院基于对二手车行业数据和汽车之家二手车大数据的充分挖掘，从燃油和新能源二手车的供需端出发，洞察二手车行业新突破、新特征，助力行业持续向前。

目录

CONTENTS

01 二手车市场概况

02 二手车供给变化

03 二手车需求变化

04 二手车供需差异



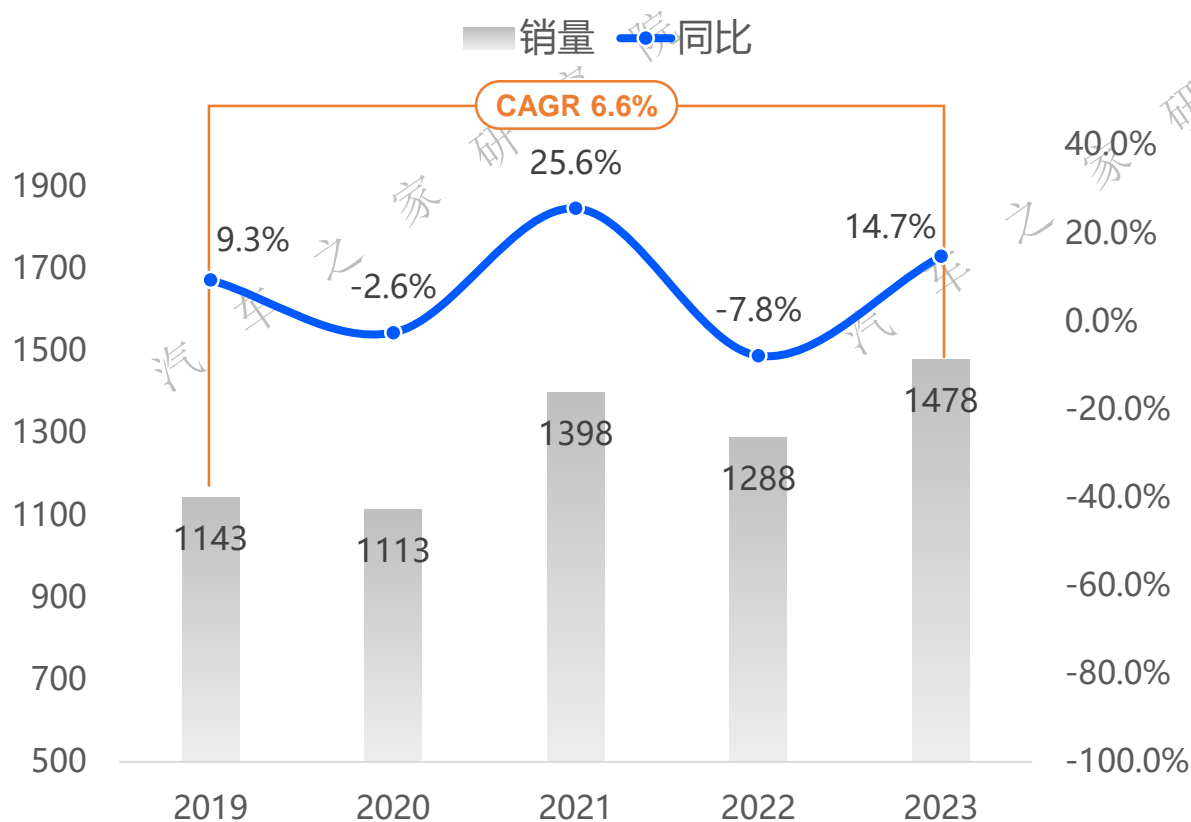
01

二手车市场概况

二手车交易量呈波动性增长，为车市流转提供动能

- 2019~2023年，乘用车二手车交易量呈波动性增长，从2019年的1143万辆攀升至2023年的1478万辆，复合增速6.6%，主要受疫情及“内卷”的新能源新车市场影响，但仍然超新车复合增速(1.2%)；
- 汽车之家数据显示，卖出二手车后有30%~40%的用户会选购新车，10%~20%的用户会选购二手车，伴随二手车交易量的稳定增长，汽车市场将获得良性流转，进一步激发增长动能。

乘用车二手车年度交易情况



数据来源：中国汽车流通协会，汽车之家二手车大数据

30%~40%

卖出旧车后选购**新车**

10%~20%

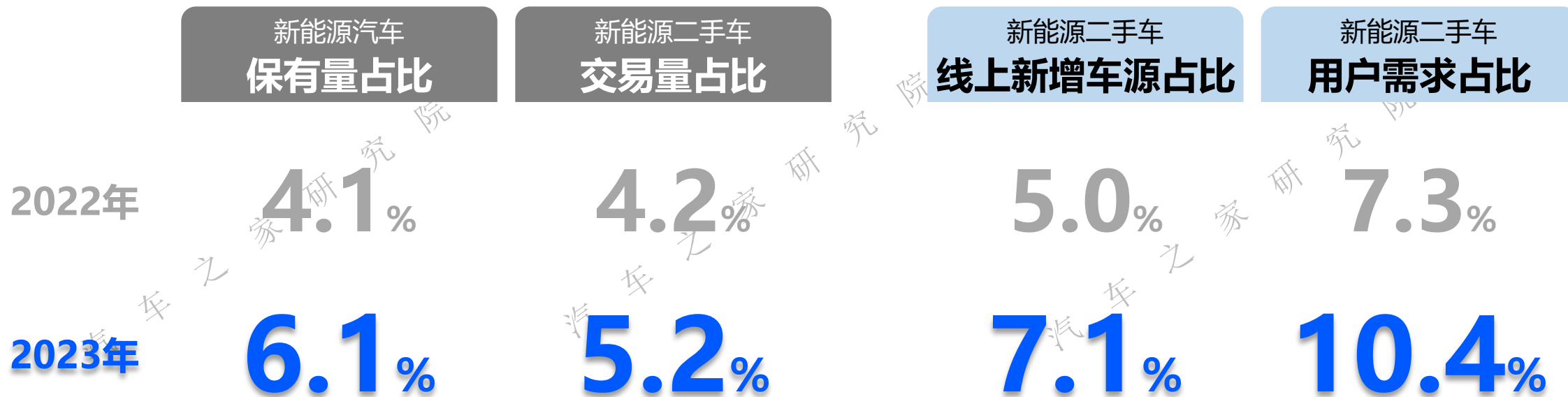
卖出旧车后选购**二手车**

二手车交易量
稳定增长

为汽车市场流转
提供动能

新能源二手车需求大于供给，未来交易活力将继续增长

- 近两年来，新能源在汽车保有量中的渗透和新能源在二手车交易量中的渗透情况基本同频，可以预见的是新车新能源市场的发展将继续向二手车市场输入新能源车源；现阶段二手车市场需求大于供给，随着新能源产品力的提升也会进一步促进新能源二手车购买需求的释放。未来新能源二手车交易活力将继续增长。



新能源汽车保有量和二手车交易量渗透率持平

伴随新能源保有量增长，可以预见
新能源二手车交易活力将继续增长

新能源二手车用户需求占比高于新增车源占比

用户对二手新能源车需求程度强于供给现状
呈现出需求大于供给的特征



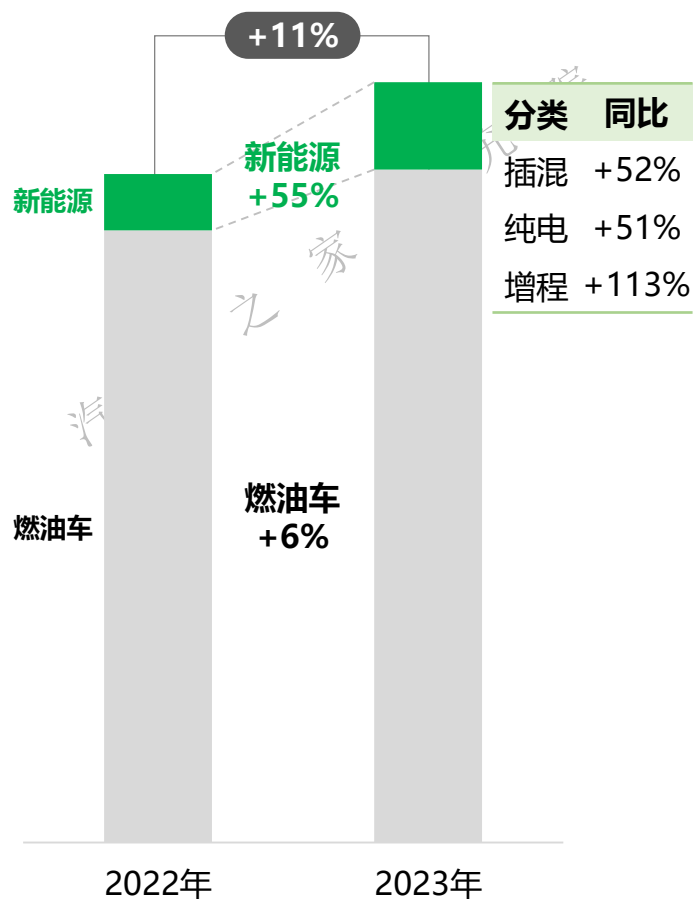
02

二手车供给变化

二手车新增车源增长11%，预计24年新能源车源将迎增长高峰

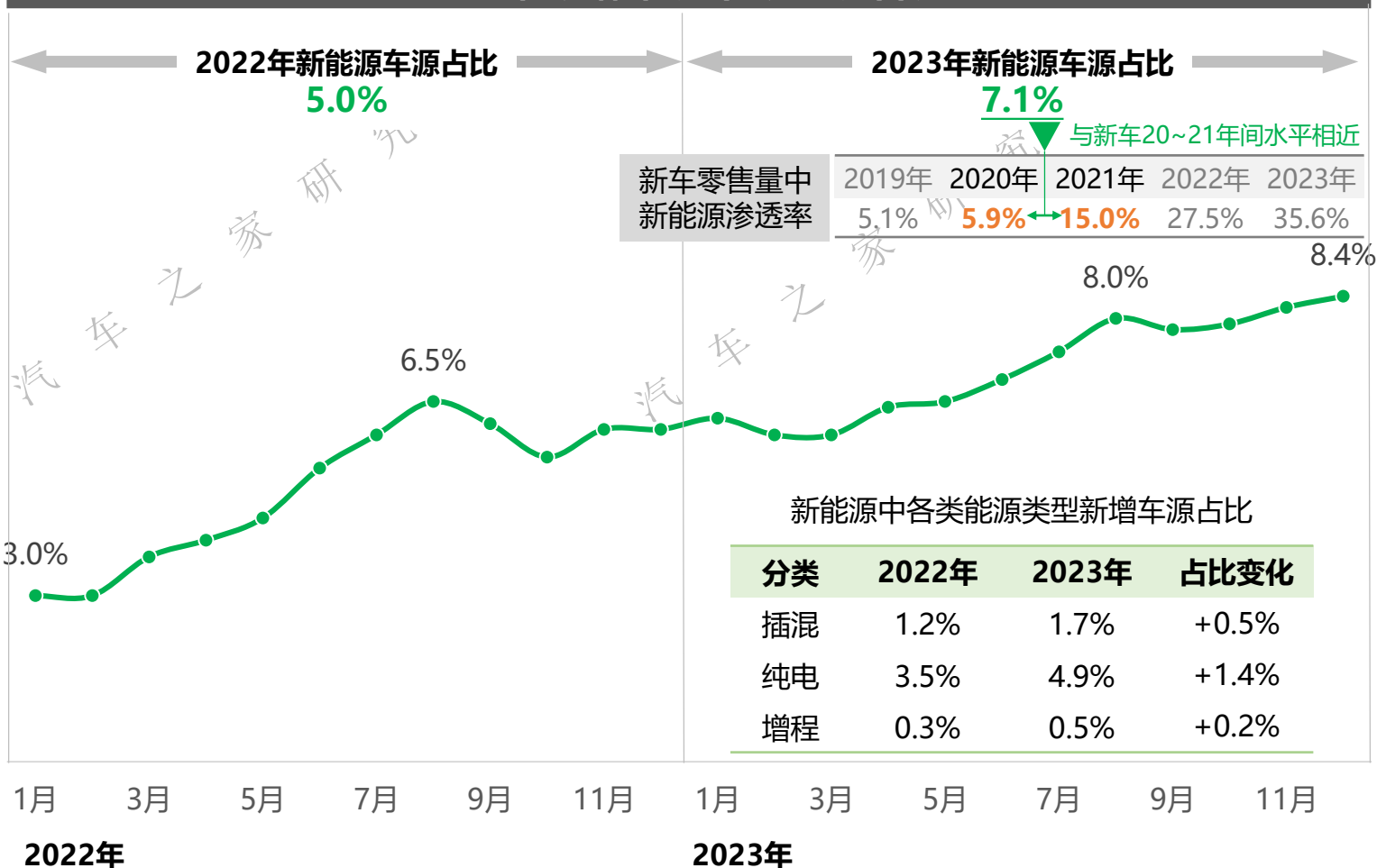
- 2023年二手车新增车源同比增长11%，其中燃油车仍为新增车源主体，占比93%；
- 但新能源二手车车源量迅速增长，2023年车源量增长55%，新增车源占比达7.1%，与2020年~2021年间新车新能源渗透率水平接近。而2021年开始，新车新能源销量迎来爆发式增长，2024年预计二手车市场新能源车源也将迎来增长高峰。

二手车新增车源能源类型分布



数据来源：汽车之家二手车，乘联会零售销量

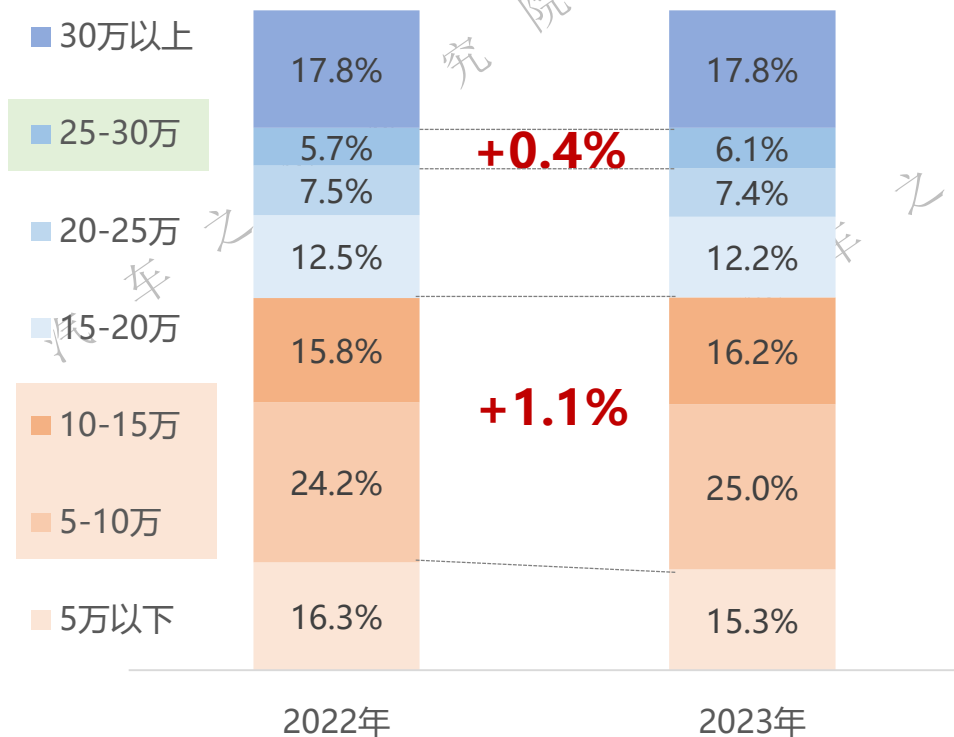
二手车新增车源中新能源占比



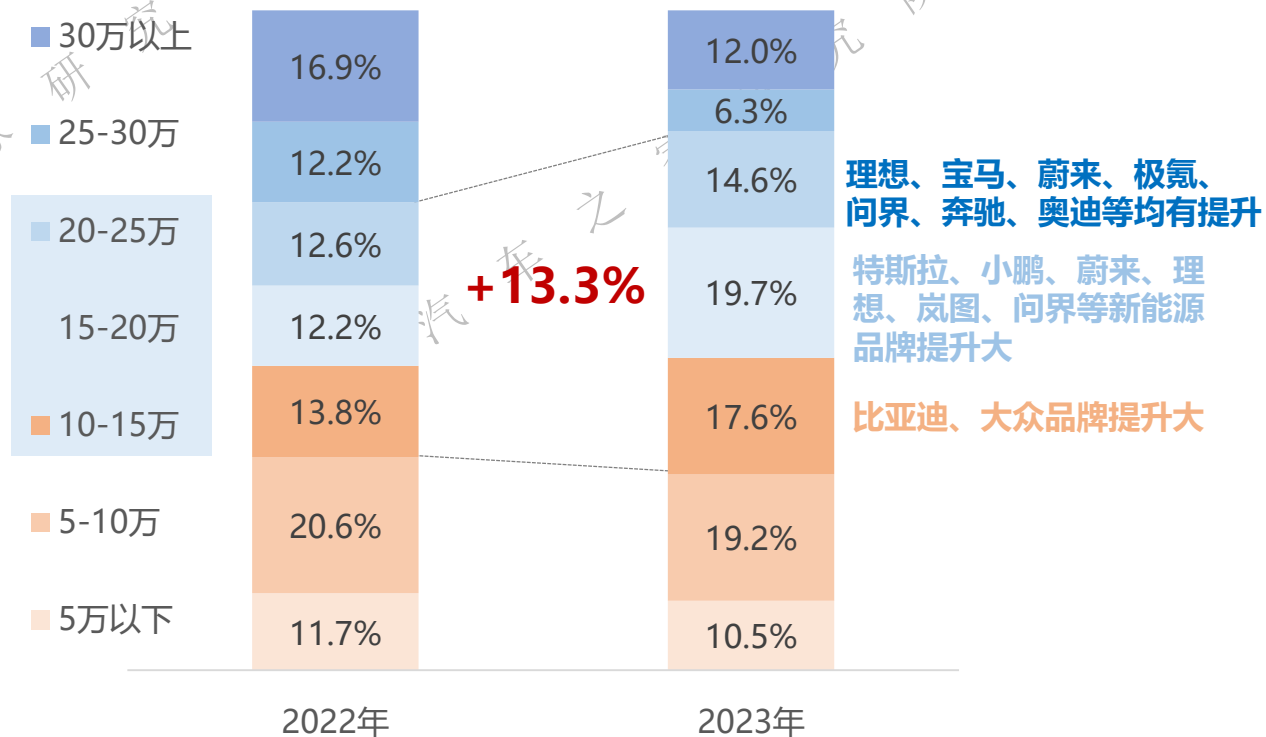
燃油车源价格结构稳定，新能源车源向10-25万中端价位集中

- 燃油车二手车源多分布在15万以下低价位段，30万以上价位段占比也较高；其中，5-15万中坚价格段占比小幅提升，整体结构基本保持稳定；
- 新能源车二手车源价位段分布较为均衡，5-25万占比较高，与燃油车相比车源价格段更加向10-25万集中，同比去年提升超13%。

燃油二手车车源—价位分布



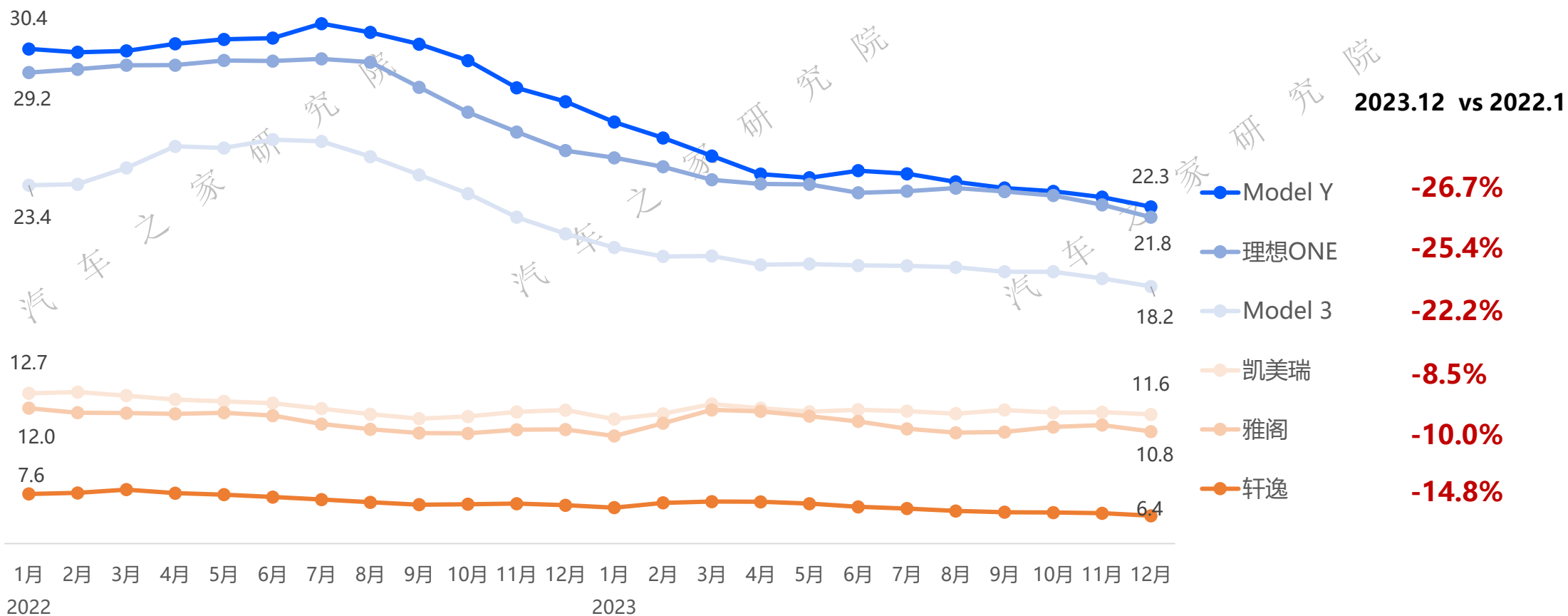
新能源二手车车源—价位分布



燃油车二手车价格更稳定，新能源二手车价格降幅显著

- 近两年来看，新能源主流车型受降价潮、产品快速迭代等影响，价格降幅超两成
- 燃油车相较新能源有更稳定的定价体系，但新能源车的定价已然对燃油车形成冲击，尤其是合资品牌价格降幅更大

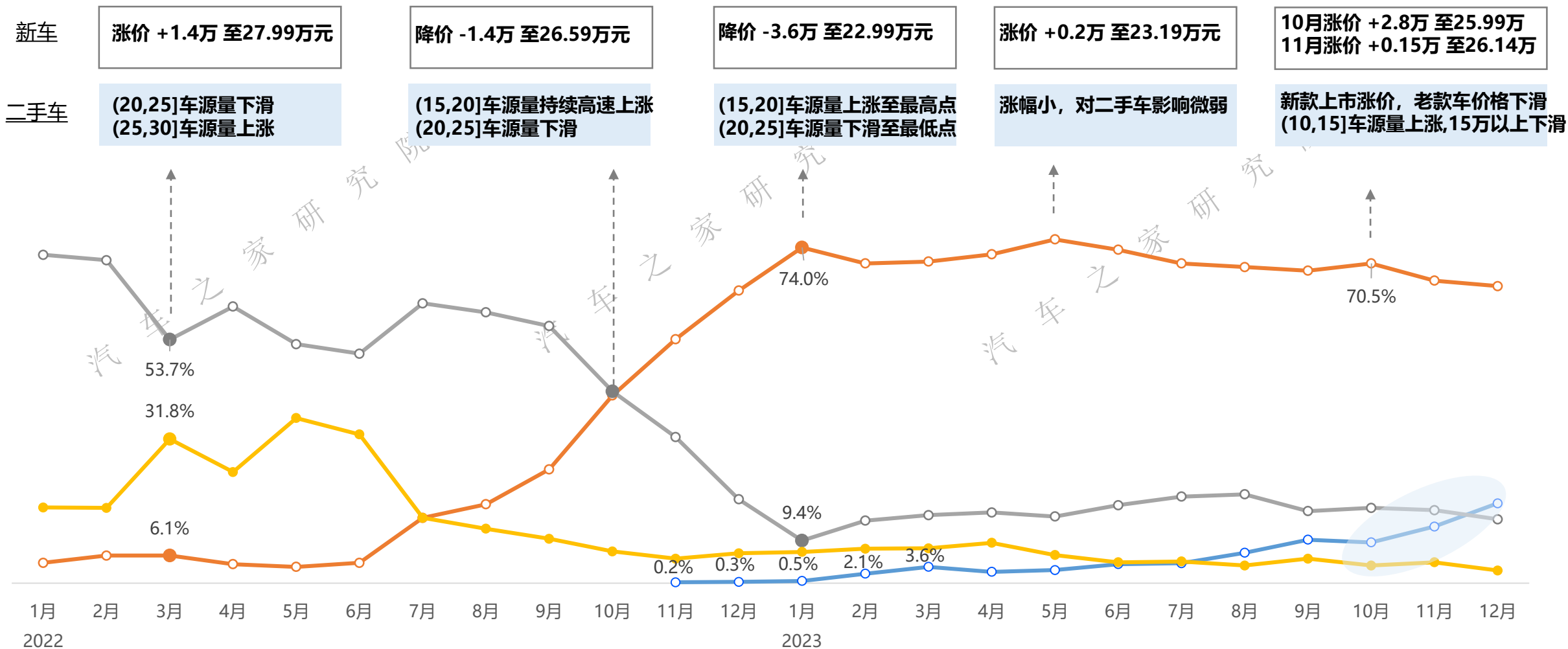
二手车市场典型车系月均价格变化（万元）



新能源二手车价格受价格战、车型改款等影响较大

特斯拉 Model 3 二手车价格段车源量比重

— (10-15] — (15-20] — (20-25] — (25-30]



新车 涨价 +1.4万 至27.99万元

降价 -1.4万 至26.59万元

降价 -3.6万 至22.99万元

涨价 +0.2万 至23.19万元

10月涨价 +2.8万 至25.99万
11月涨价 +0.15万 至26.14万

二手车 (20,25]车源量下滑
(25,30]车源量上涨

(15,20]车源量持续高速上涨
(20,25]车源量下滑

(15,20]车源量上涨至最高点
(20,25]车源量下滑至最低点

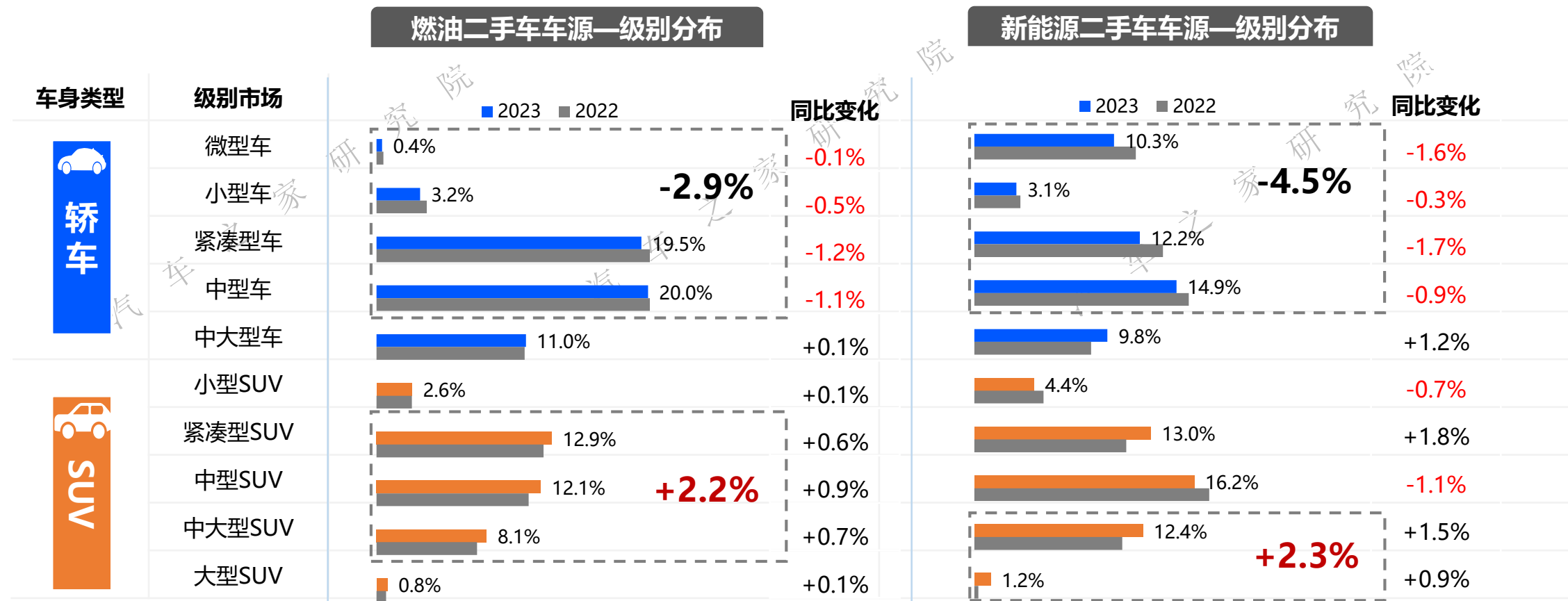
涨幅小，对二手车影响微弱

新款上市涨价，老款车价格下滑
(10,15]车源量上涨,15万以上下滑

数据来源：汽车之家二手车大数据

燃油及新能源车源级别分布相似，以轿车为主但供应开始萎缩，SUV供应增加

- 燃油车源车型级别分布方面，仍主要集中在紧凑型及以上级别市场，以轿车为主；2023年轿车车源减少，SUV车源各级别车型供应均增加，尤其紧凑型至中大型主流市场供应增加2.2%；
- 新能源车源车型级别分布与燃油车源分布相似，以紧凑型及以上级别为主，轿车车源占比超一半；但2023年轿车车源萎缩，SUV车源尤其其中大型及以上级别车型供应增加2.3%。



数据来源：汽车之家二手车大数据

中国品牌车源供给增加，由主流头部品牌带动

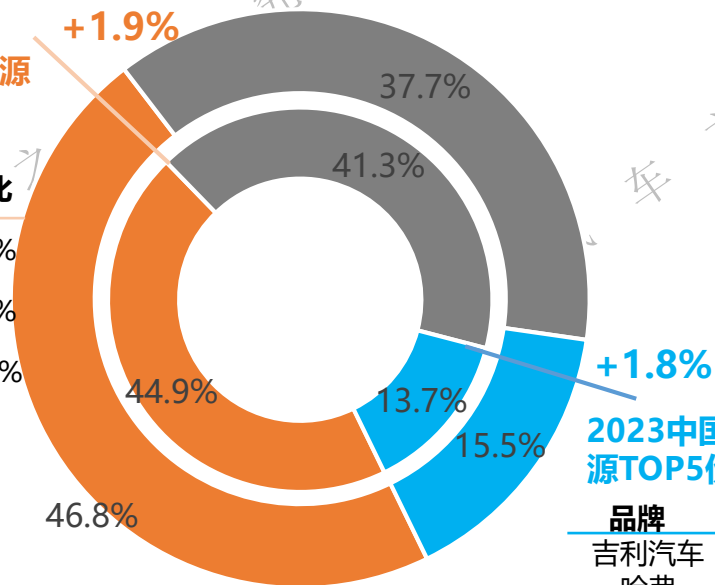
- 燃油车分品牌类型车源，豪华品牌和中国品牌车源占比小幅提升，合资品牌车源下滑；豪华品牌车源向一线豪华集中，奔驰、宝马车源占比增加；中国品牌车源进一步向头部强势品牌集中；
- 新能源车分品牌类型车源，中国品牌车源占比提升至62%，豪华和合资品牌车源份额均下滑；中国品牌中，比亚迪和中国新能源独立品牌车源占比提升明显；特斯拉占比下降超6%，被中国品牌车源挤压，导致整体豪华品牌车源份额下滑。

燃油二手车车源—品牌类型分布

外环：2023
内环：2022

2023豪华品牌车源TOP3份额变化

| 品牌 | 2023 | 同比 |
|----|-------|-------|
| 奔驰 | 12.2% | 1.1% |
| 宝马 | 10.6% | 0.2% |
| 奥迪 | 8.3% | -0.2% |



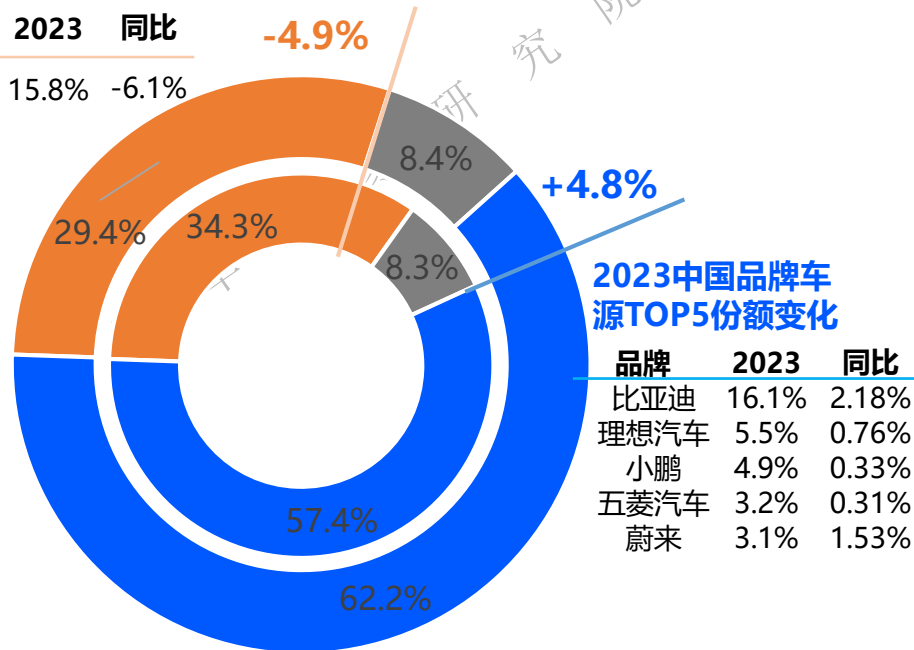
2023中国品牌车源TOP5份额变化

| 品牌 | 2023 | 同比 |
|------|------|------|
| 吉利汽车 | 2.3% | 0.4% |
| 哈弗 | 1.6% | 0.2% |
| 长安 | 1.5% | 0.3% |
| 广汽传祺 | 1.2% | 0.2% |
| 红旗 | 0.9% | 0.4% |

■ 豪华品牌 ■ 合资品牌 ■ 中国品牌

新能源二手车车源—品牌类型分布

| 品牌 | 2023 | 同比 |
|-----|-------|-------|
| 特斯拉 | 15.8% | -6.1% |



2023中国品牌车源TOP5份额变化

| 品牌 | 2023 | 同比 |
|------|-------|-------|
| 比亚迪 | 16.1% | 2.18% |
| 理想汽车 | 5.5% | 0.76% |
| 小鹏 | 4.9% | 0.33% |
| 五菱汽车 | 3.2% | 0.31% |
| 蔚来 | 3.1% | 1.53% |

■ 豪华品牌 ■ 合资品牌 ■ 中国品牌

燃油车源车龄更长结构更稳定，新能源3年内短车龄车源占比超80%

- 燃油车车龄结构稳定，23年平均车龄5.1年，相比22年小幅增长0.04年；从结构上看，车龄集中在3-8年，占比近50%。另外受到强制报废政策取消年限的影响，10年以上长车龄的燃油车车源有所增长；
- 二手车市场上新能源车车龄明显更短，平均车龄2.1年，但与22年相比，车龄也在变长，增长了0.08年；从结构上看，3年内短车龄车占比超80%。由于2021-2022年间，新能源市场爆发式增长，故流入二手车市场的1-3年二手车车源提升明显，短期内3年内车源占比仍将提升。长期来看，新能源供给端的二手车车龄逐步向更长年限转移。

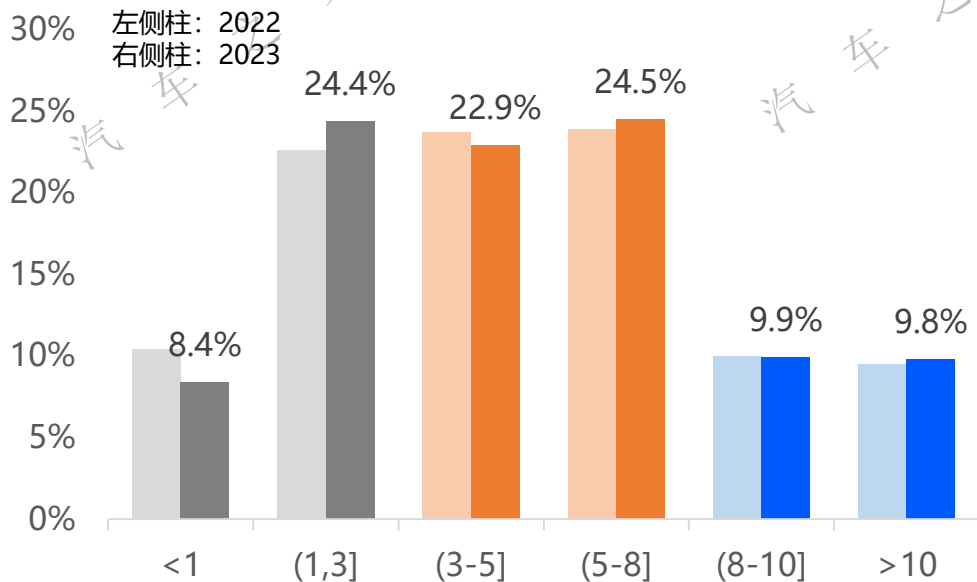
燃油车车源平均车龄

5.1年

vs 2022 +0.04年

燃油二手车车源—车龄分布

| | | | | | | |
|--------|-------|------|-------|------|-------|------|
| 2023同比 | -2.0% | 1.8% | -0.7% | 0.7% | -0.1% | 0.3% |
|--------|-------|------|-------|------|-------|------|



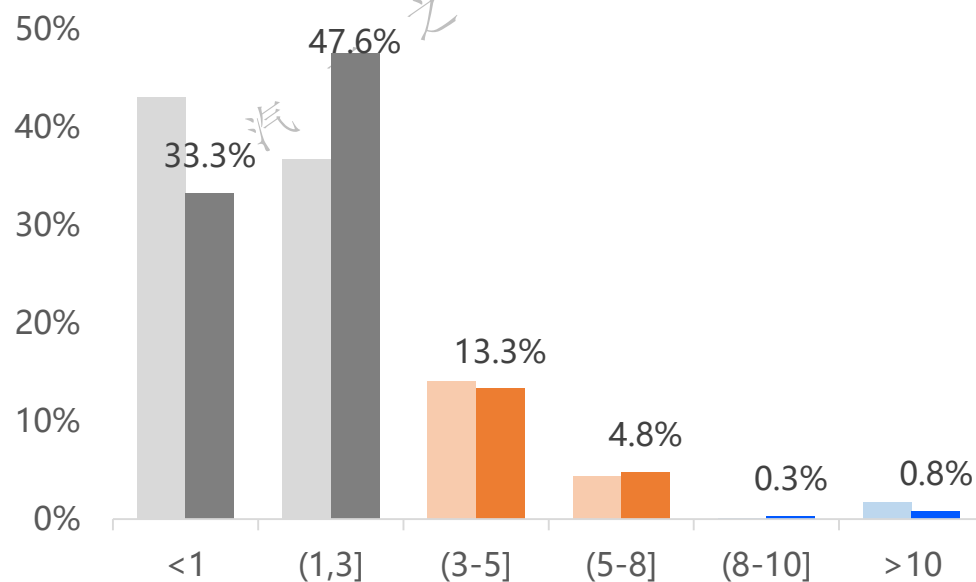
新能源车源平均车龄

2.1年

vs 2022 +0.08年

新能源二手车车源—车龄分布

| | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------|------|------|-------|
| 2023同比 | -9.8% | 10.8% | -0.9% | 0.5% | 0.2% | -0.9% |
|--------|-------|-------|-------|------|------|-------|

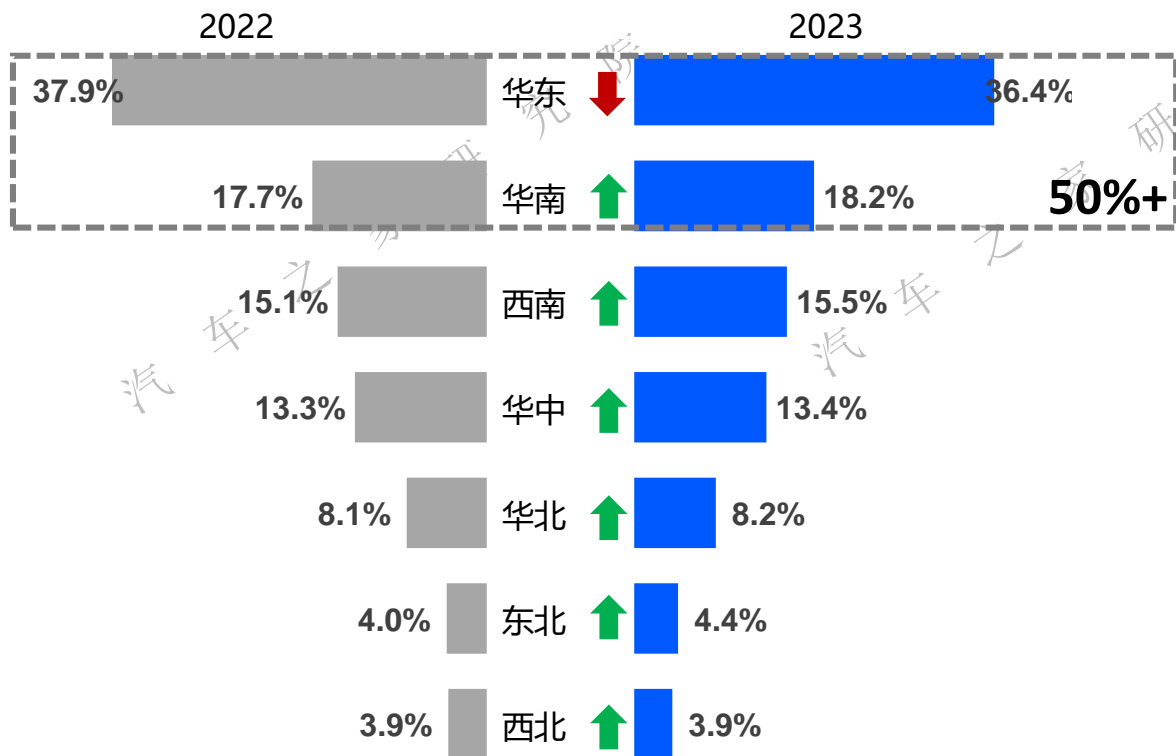


数据来源：汽车之家二手车大数据

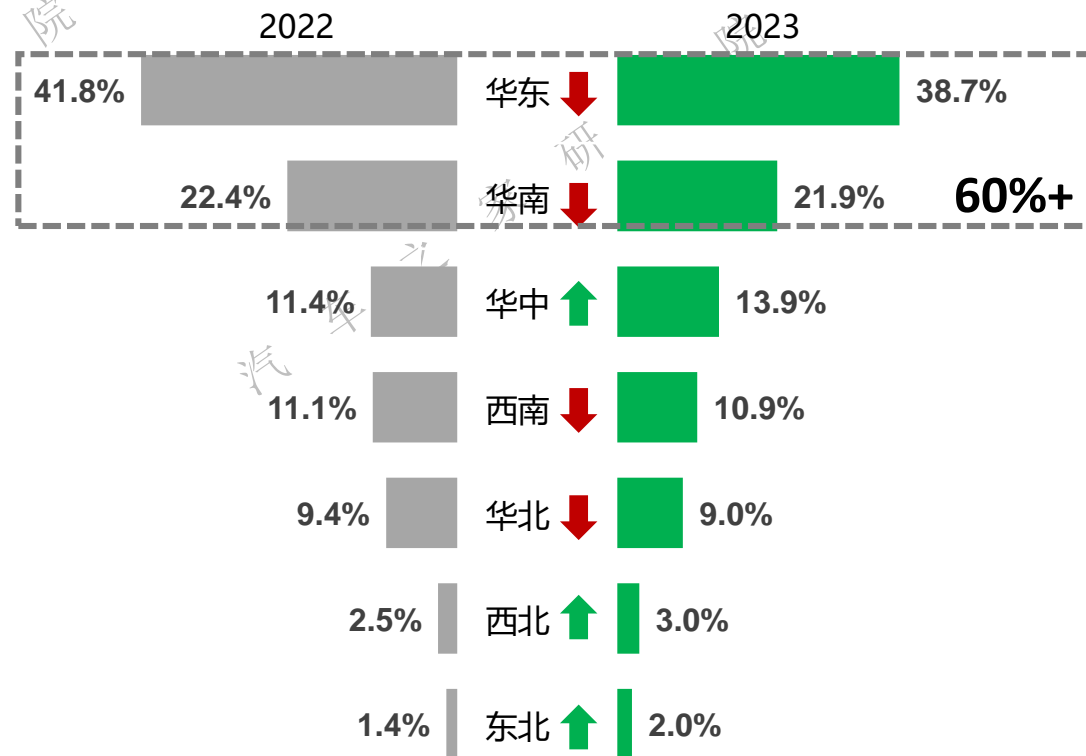
燃油车源区域分布稳定，新能源渗透率低的区域车源占比增高

- 燃油车源区域分布稳定，新发车源集中度高，华东、华南是二手车车源的核心区域。
- 受经济发展、气候条件影响，新能源二手车集中度更高，华东和华南两区域占比超60%。同时，渗透率较高的华东南地区车源向渗透率较低的西北、东北区域分散。

燃油二手车车源—区域分布

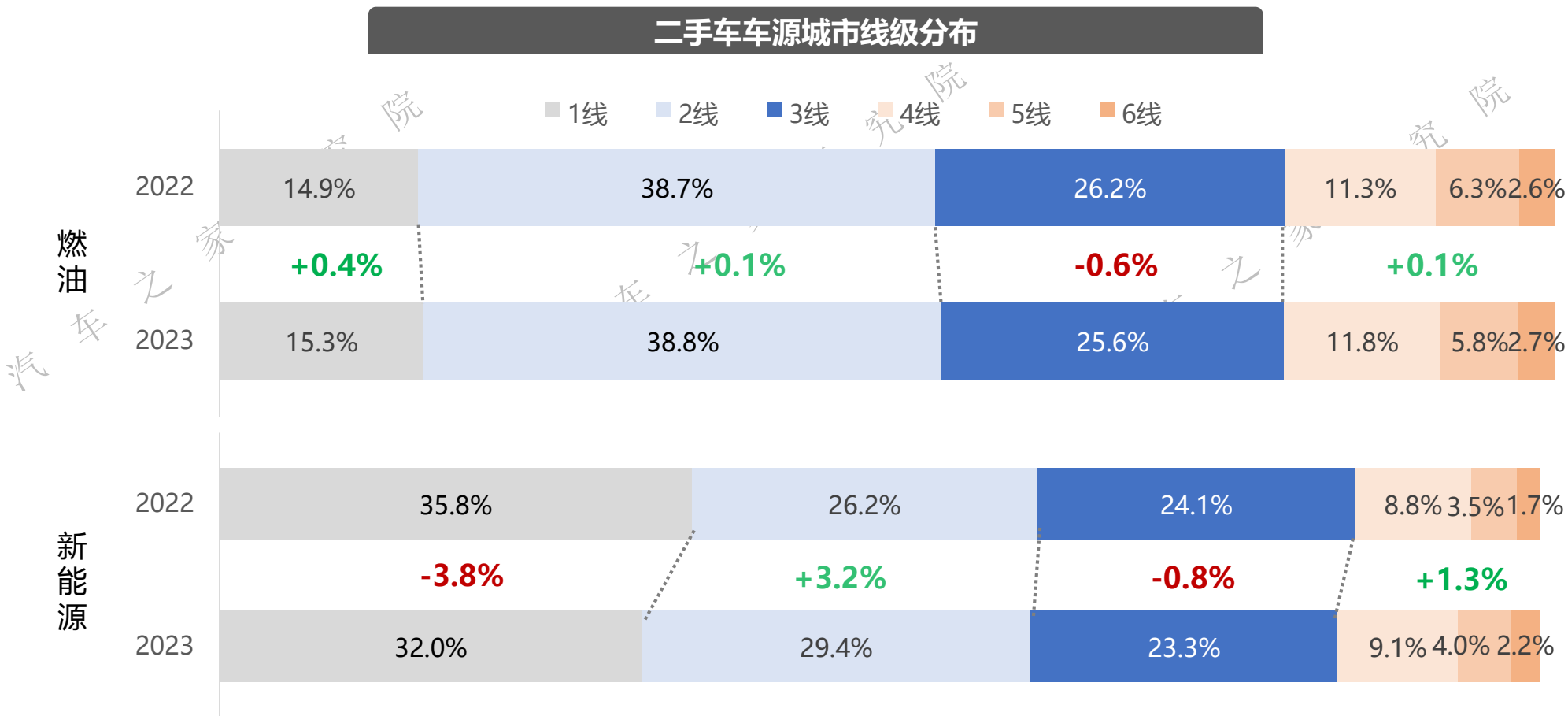


新能源二手车车源—区域分布



燃油车源城市线级分布稳定，新能源车源从一线城市向二线及四线以下城市分散

- 燃油车源主要在二三线城市，车源占比在60%以上，线级结构相对稳定；
- 新能源车源则主要在一线城市，线级越高车源量占比越多，随着新能源渗透率在低线级城市的不断提升，新能源车源结构也会不断向燃油车形态靠拢。



数据来源：汽车之家二手车大数据

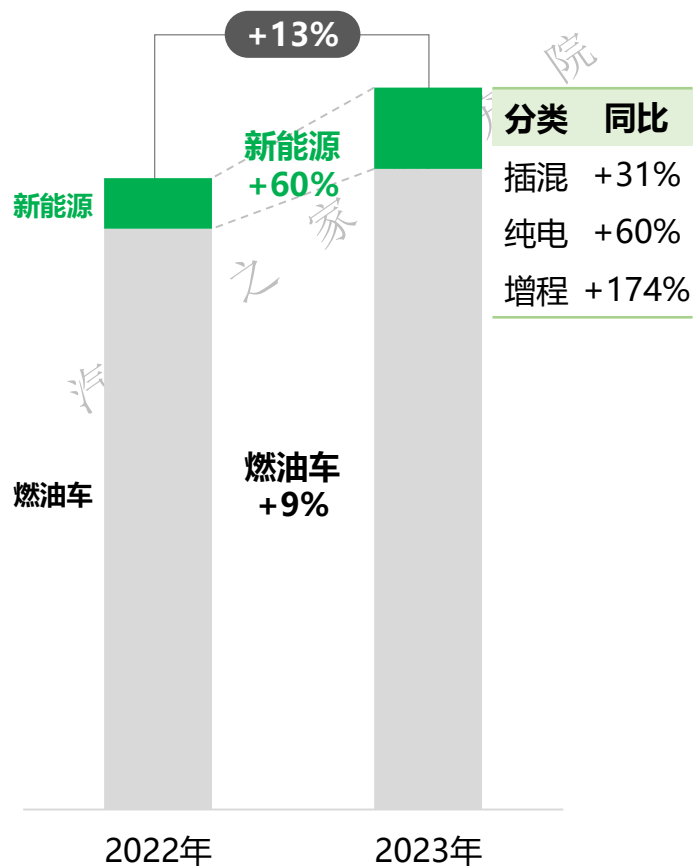
03

二手车需求变化

二手车用户需求持续攀升，新能源二手车购车意向突破10%

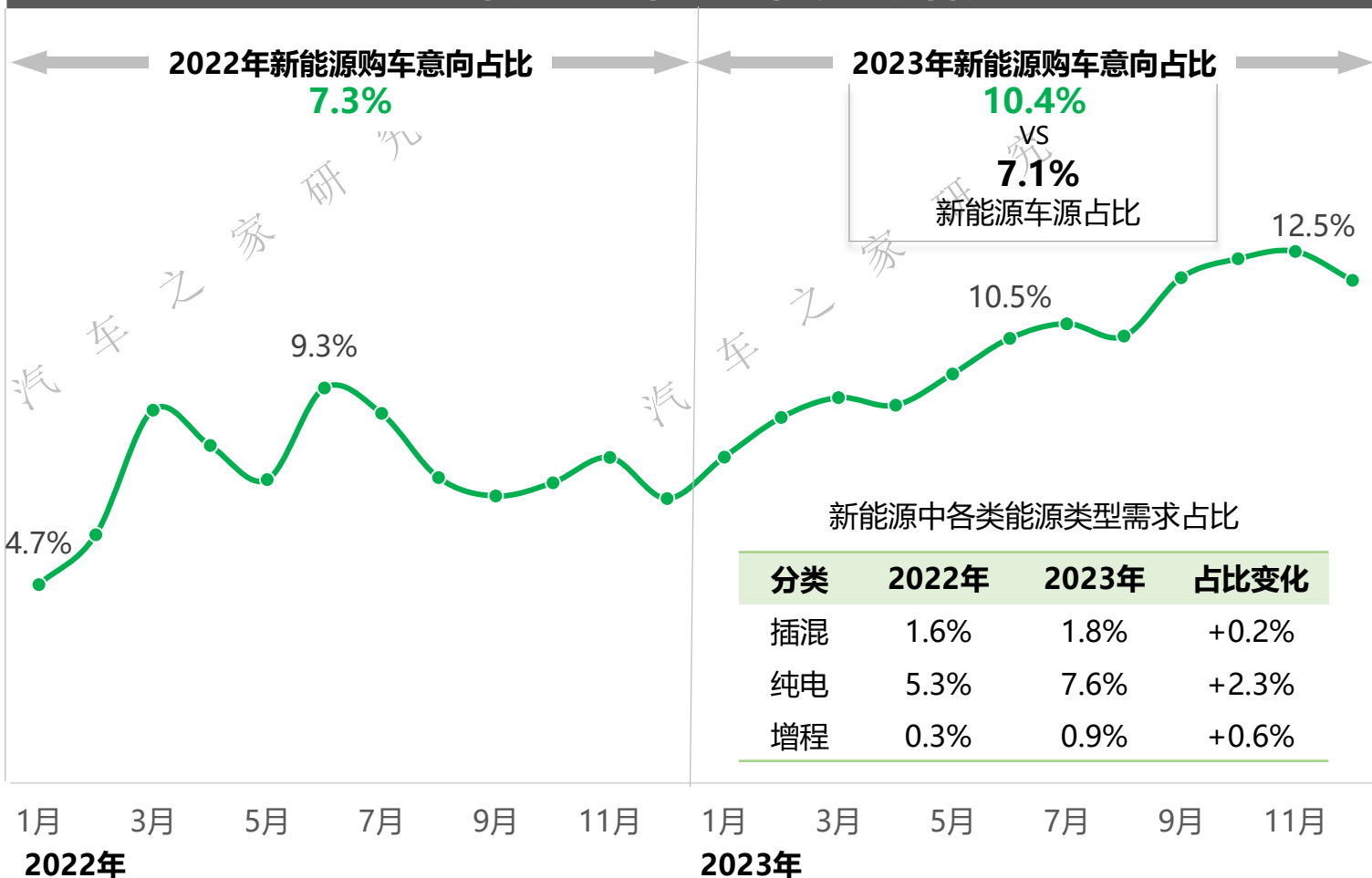
- 2023年整体二手车用户购车意向增长13%，其中新能源意向规模增长60%，而燃油车仅增长9%，用户对新能源二手车的购车意向快速增长；
- 2023年新能源购车意向已超过10%，高于新能源车源占比，需求大于供给。

二手车用户购车意向能源类型分布



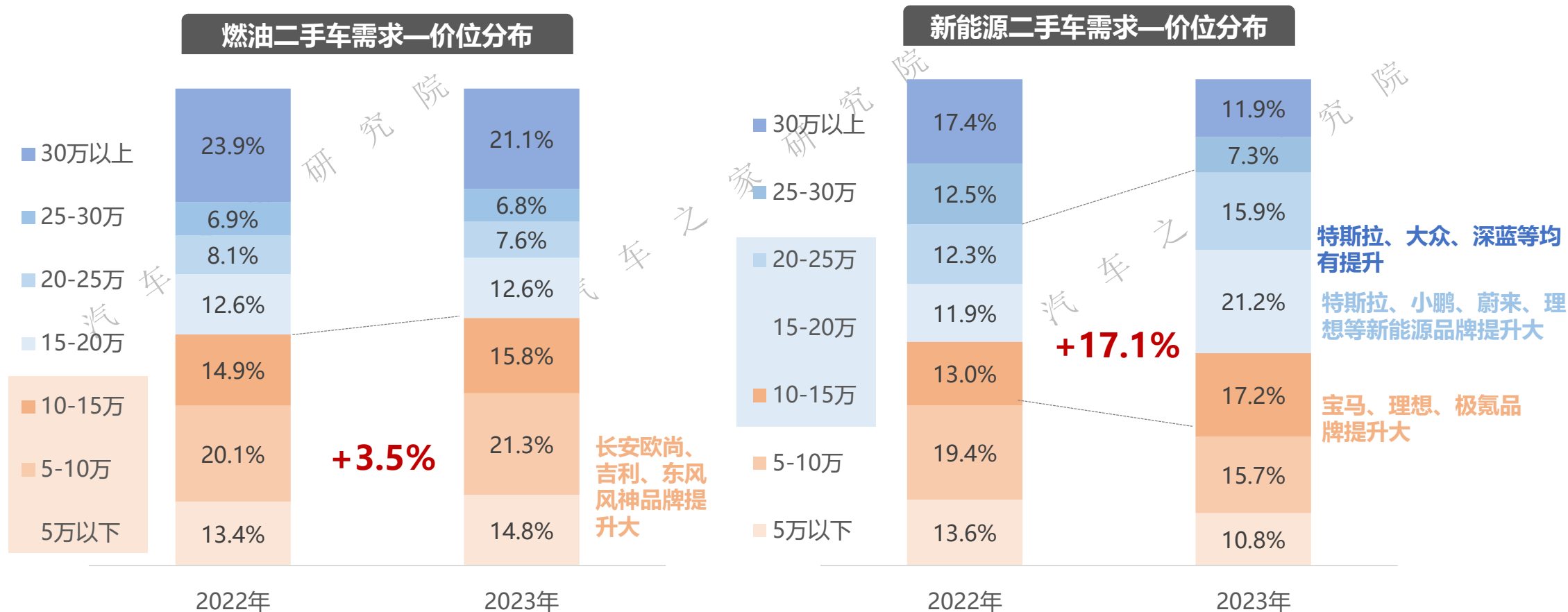
数据来源：汽车之家二手车大数据，乘联会零售销量

二手车用户购车意向中新能源占比



用户对燃油二手车需求倾向低价市场，新能源需求更多倾向中端市场

- 燃油二手车用户需求向15万以下市场集中，2023年15万以下用户意向占比同比扩大3.5%，超过50%；
- 新能源二手车用户需求向10-25万市场集中，相较于22年同比大幅增长17.1%，其中15-20万市场成为新能源二手车用户需求最集中的价格带。



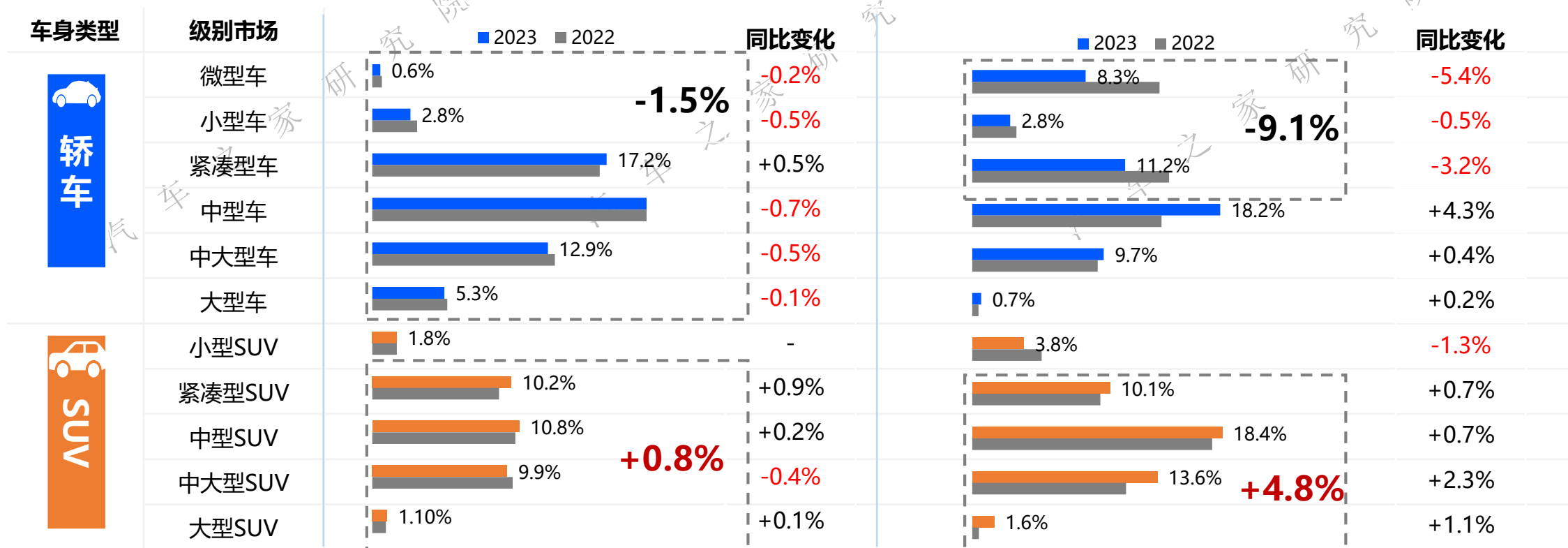
数据来源：汽车之家二手车大数据

用户对二手SUV需求旺盛，新能源追求更大级别市场车型

- 燃油二手车用户需求以紧凑型、中型轿车为主；2023年用户对轿车需求减少，仅紧凑型车需求增加；用户对中型及以下SUV需求增加，尤其紧凑型SUV需求增加较大；
- 新能源二手车用户对轿车和SUV需求几近平衡，且SUV有上涨趋势；2023年用户对新能源轿车整体需求减少，开始倾向中型以上轿车；用户对新能源SUV需求上涨，尤其中大型及以上市场需求旺盛。

燃油二手车需求一级别分布

新能源二手车需求一级别分布



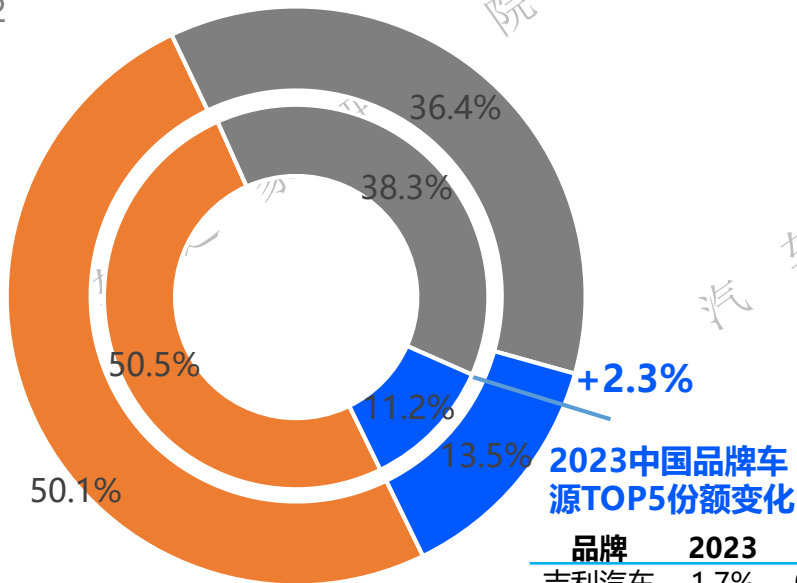
数据来源：汽车之家二手车大数据

燃油二手车需求市场以豪华品牌为主，新能源二手需求市场中国品牌占绝对优势

- 豪华品牌仍主导燃油二手车需求市场，最受用户关注燃油二手车品牌为BBA，TOP10品牌中无中国品牌；中国品牌二手车需求呈增长趋势，对合资市场形成抢夺；
- 新能源二手市场需求结构稳定，仍以中国品牌为主导，占比近6成；最受用户关注的新能源二手车品牌top10中国品牌占6席。

燃油二手车需求—品牌类型分布

外环：2023
内环：2022

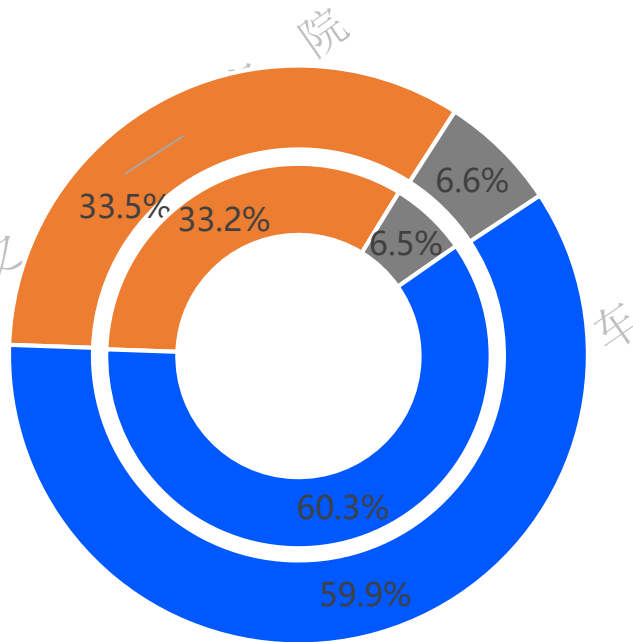


2023中国品牌车源TOP5份额变化

| 品牌 | 2023 | 同比 |
|------|------|------|
| 吉利汽车 | 1.7% | 0.4% |
| 长安 | 1.2% | 0.3% |
| 广汽传祺 | 1.1% | 0.3% |
| 哈弗 | 1.0% | 0.1% |
| 红旗 | 0.9% | 0.4% |

■ 豪华品牌 ■ 合资品牌 ■ 中国品牌

新能源二手车需求—品牌类型分布



■ 豪华品牌 ■ 合资品牌 ■ 中国品牌

2023最受欢迎二手车品牌TOP5

| 燃油品牌 | 2023 | 同比 |
|------|-------|-------|
| 奔驰 | 12.5% | 0.4% |
| 宝马 | 10.4% | -0.4% |
| 奥迪 | 9.7% | -0.4% |
| 大众 | 9.0% | -0.1% |
| 丰田 | 5.9% | -0.3% |

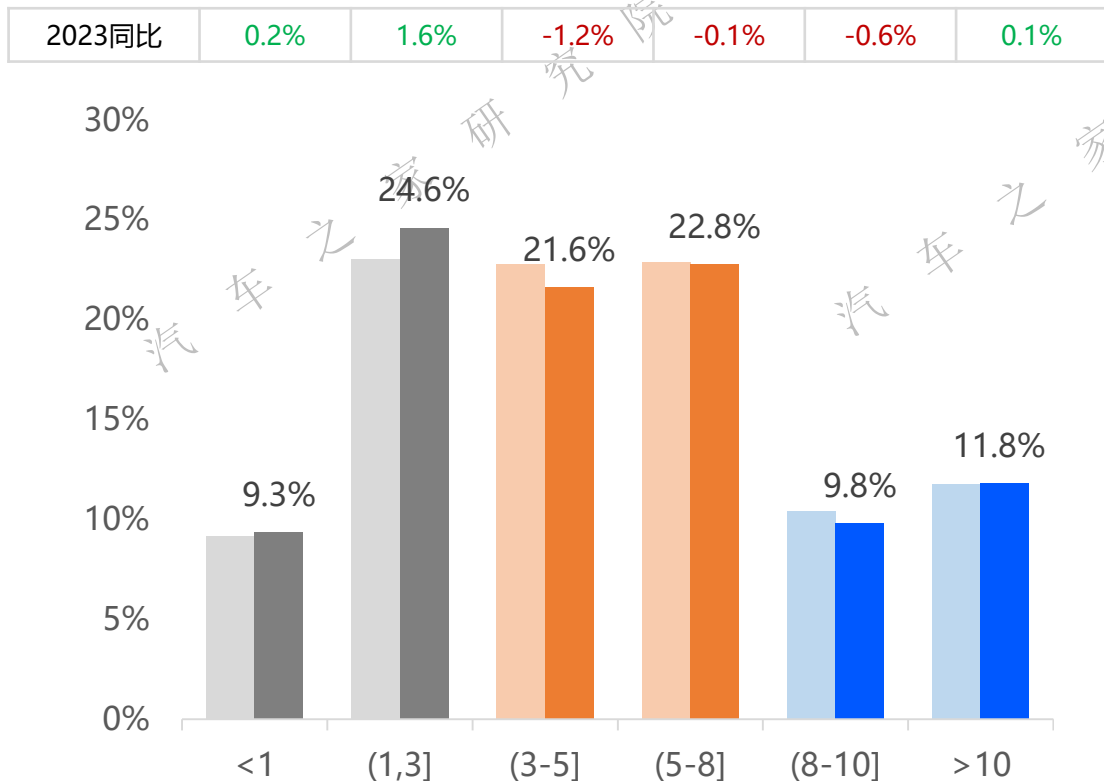
| 新能源品牌 | 2023 | 同比 |
|-------|-------|-------|
| 特斯拉 | 20.8% | 0.7% |
| 比亚迪 | 14.5% | -0.7% |
| 理想汽车 | 6.5% | 2.1% |
| 宝马 | 4.6% | -0.5% |
| 大众 | 4.5% | 0.1% |

无论燃油还是新能源，3年内车源需求都上升，推动二手车流转提速

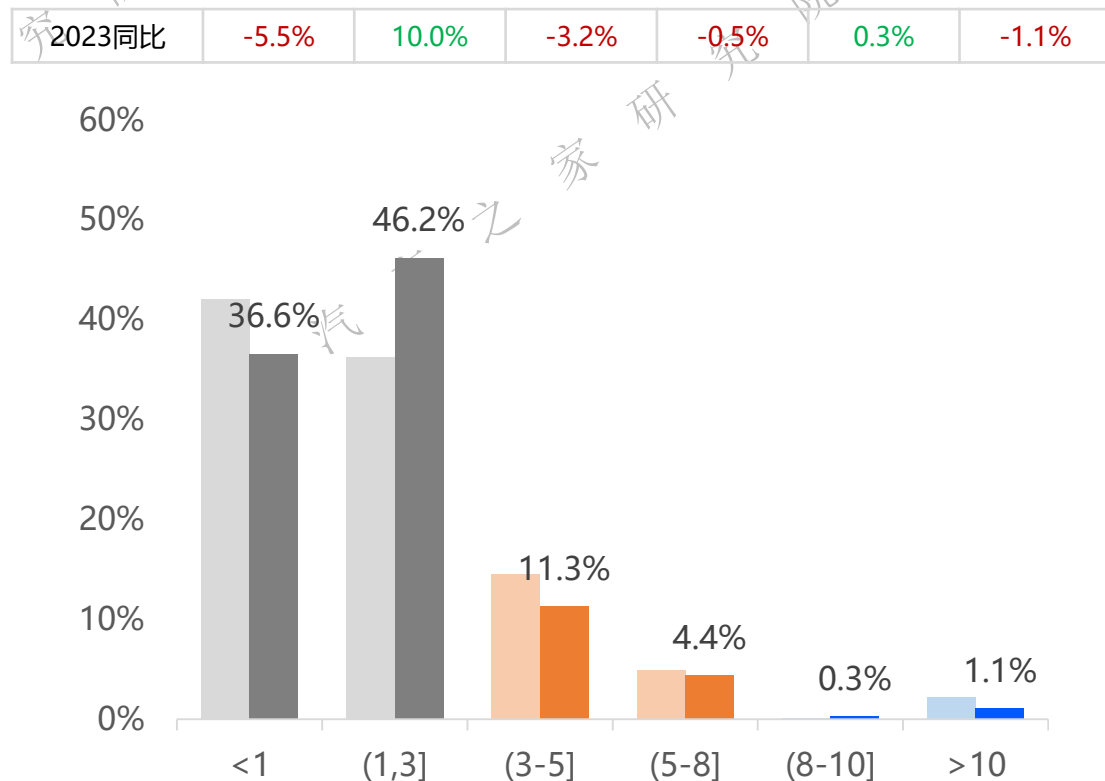
- 无论燃油还是新能源，车况好的3年内短车龄车源受用户偏爱，需求上升。
- 燃油车需求集中在3-8年中车龄，同时超过8年的长车龄燃油车需求量也超20%。新能源二手车市场上，约83%的需求指向3年内短车龄车源。受车源量及电池使用寿命等因素影响，超过8年的长车龄新能源二手车需求仅1%，且呈下滑态势。

左侧柱：2022
右侧柱：2023

燃油二手车需求—车龄分布



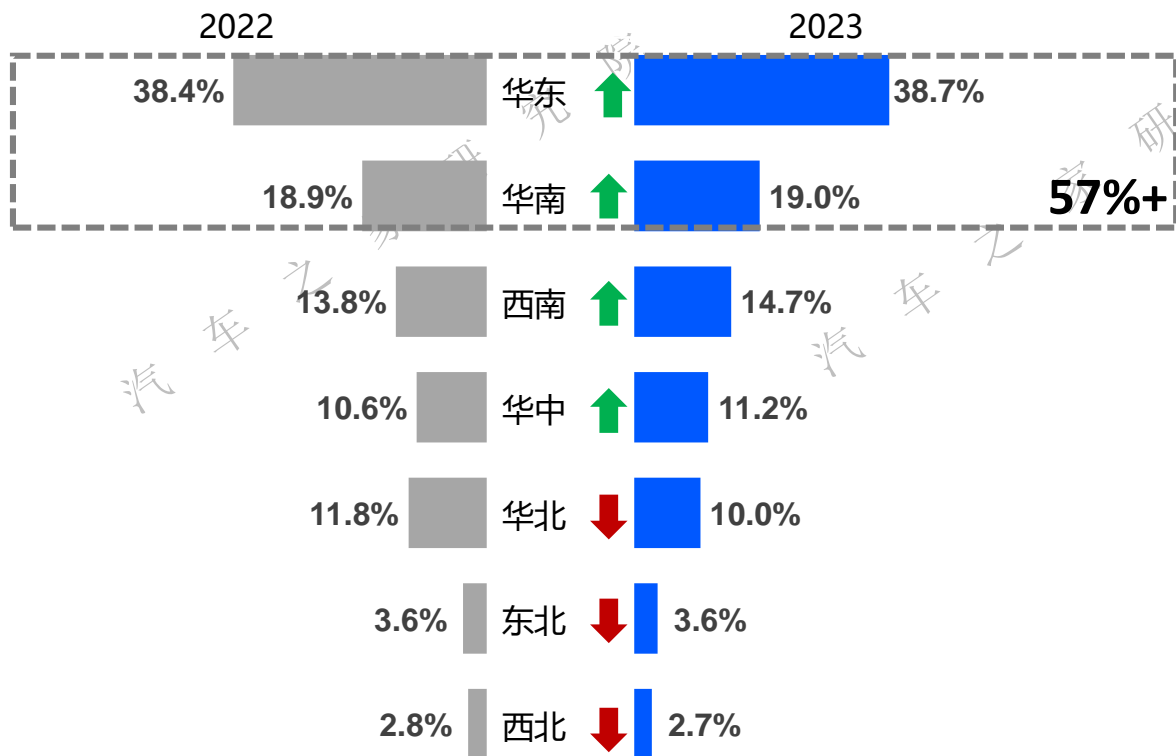
新能源二手车需求—车龄分布



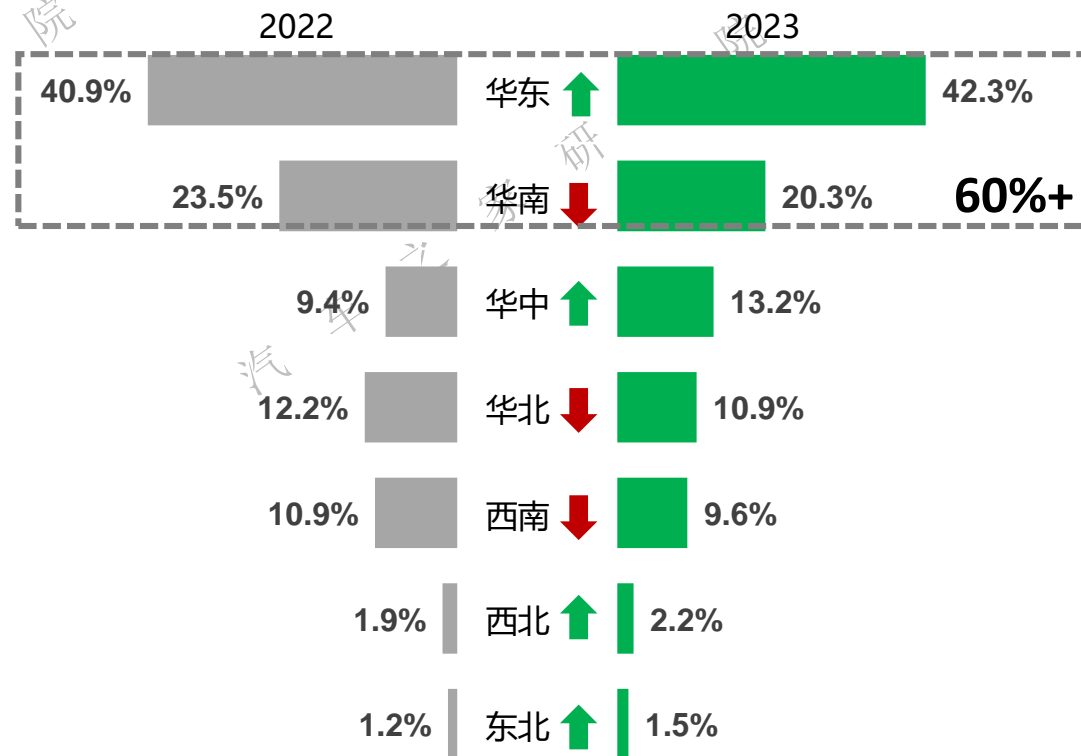
燃油车高需求区域需求进一步上涨，新能源需求与供给变化类似

- 燃油车二手车需求进一步集中，高需求区域需求仍在上涨，华东华南地区大省燃油车需求旺盛，低需求区域需求下滑。
- 受经济发展、气候条件影响，新能源二手车需求集中度更高，华中、西北、东北地区需求增长。

燃油二手车需求 区域分布

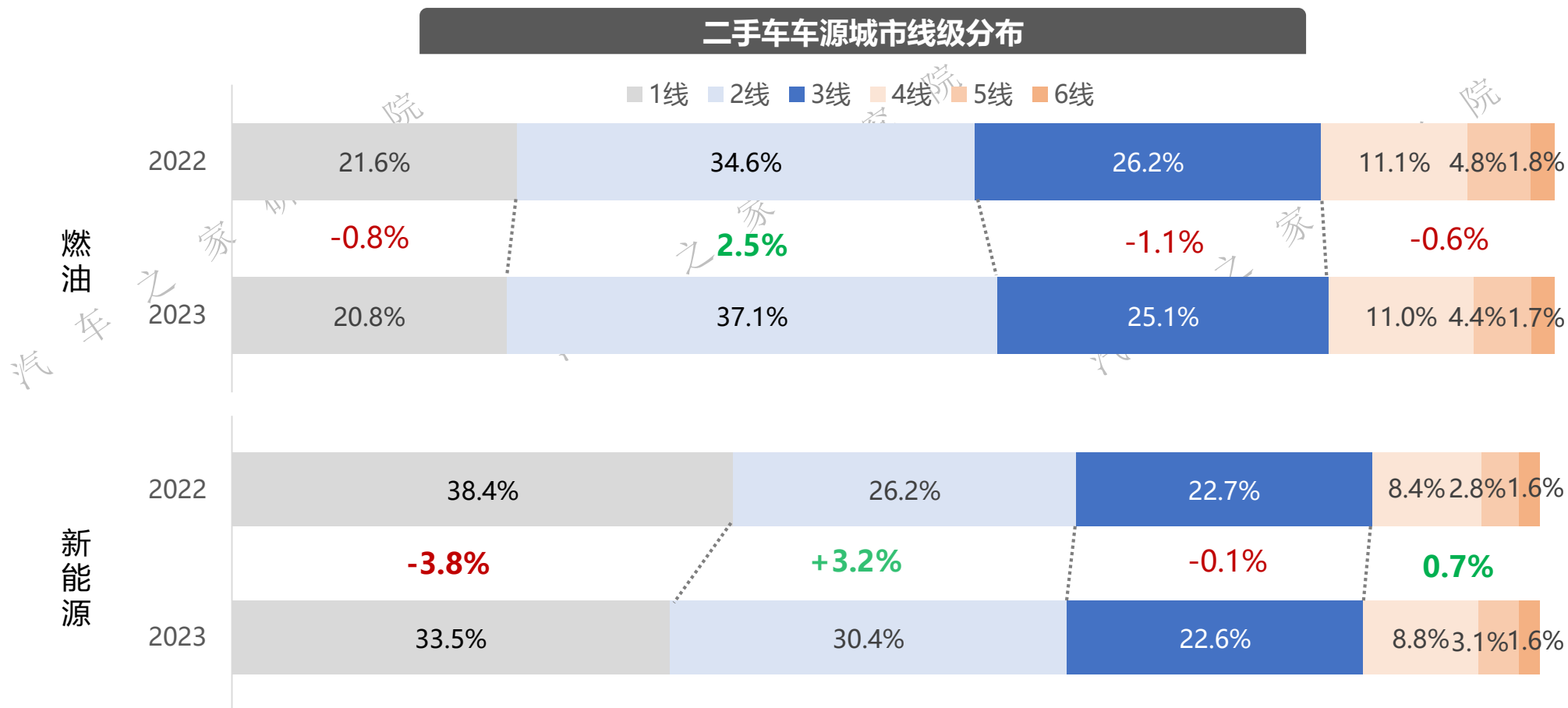


新能源二手车需求 区域分布



二线城市燃油车需求增加，二线及四线以下城市新能源需求增加

- 二线城市燃油车需求提升，需求与供给表现一致，燃油车需求主要在二三线城市；
- 城市线级越高新能源需求越高，同时随着新能源渗透率的不断提升，新能源需求从一线城市向低线级城市分散，二线及四线以下用户新能源需求增加



The background features abstract geometric shapes in shades of blue and orange. In the top right and bottom left corners, there are several diagonal lines and rounded rectangular shapes in various shades of blue, ranging from light to dark. The number '04' is prominently displayed in the center in a bright orange color.

04

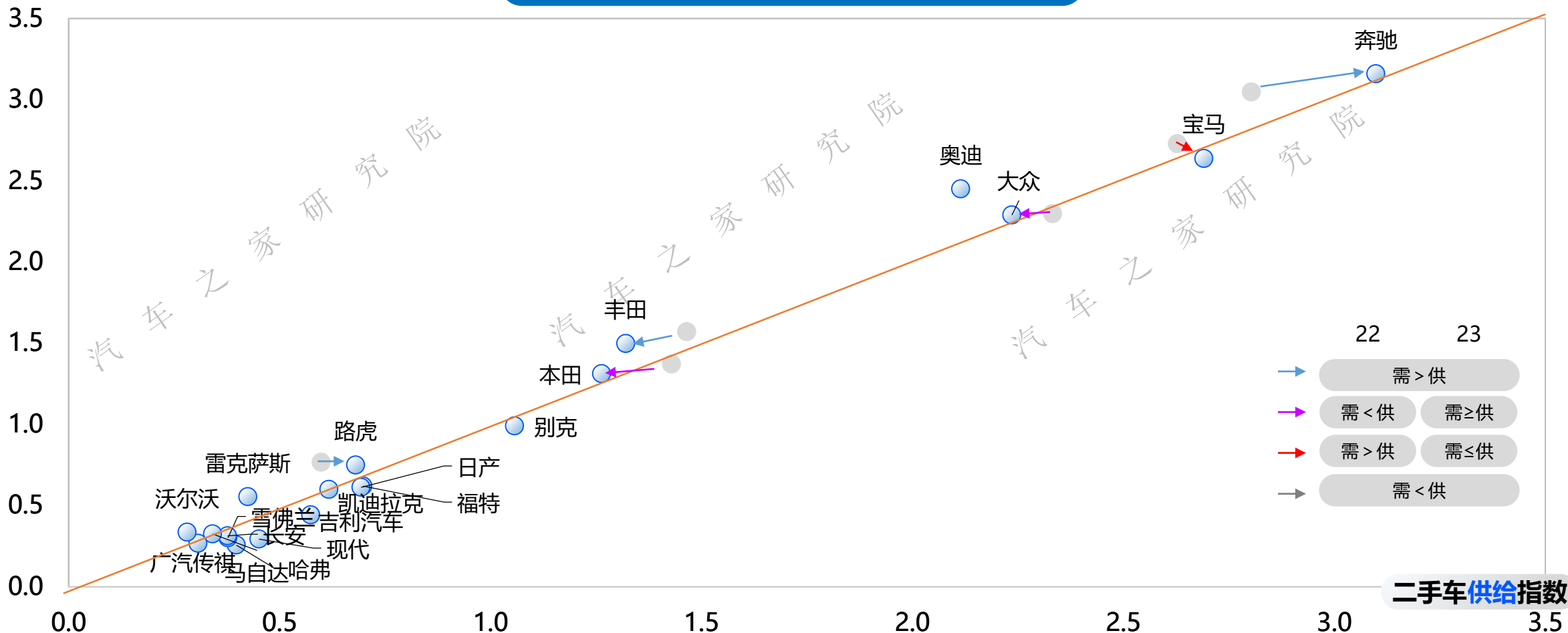
二手车供需差异

各品牌燃油车二手车基本处于供需平衡

➤ 2023年二手车燃油车各品牌供需差异不大，且供需情况年度变化较小。其中，奔驰、奥迪、大众、丰田、本田、路虎、雷克萨斯的需求大于供给；宝马23年转变为供给大于需求；大众、本田转变为需求大于供给。

二手车需求指数

2023年主要品牌燃油车二手车供需情况



需求指数=该品牌线索数 ÷ 主要品牌线索数均值；供给指数=该品牌二手车车源量 ÷ 主要品牌车源量均值

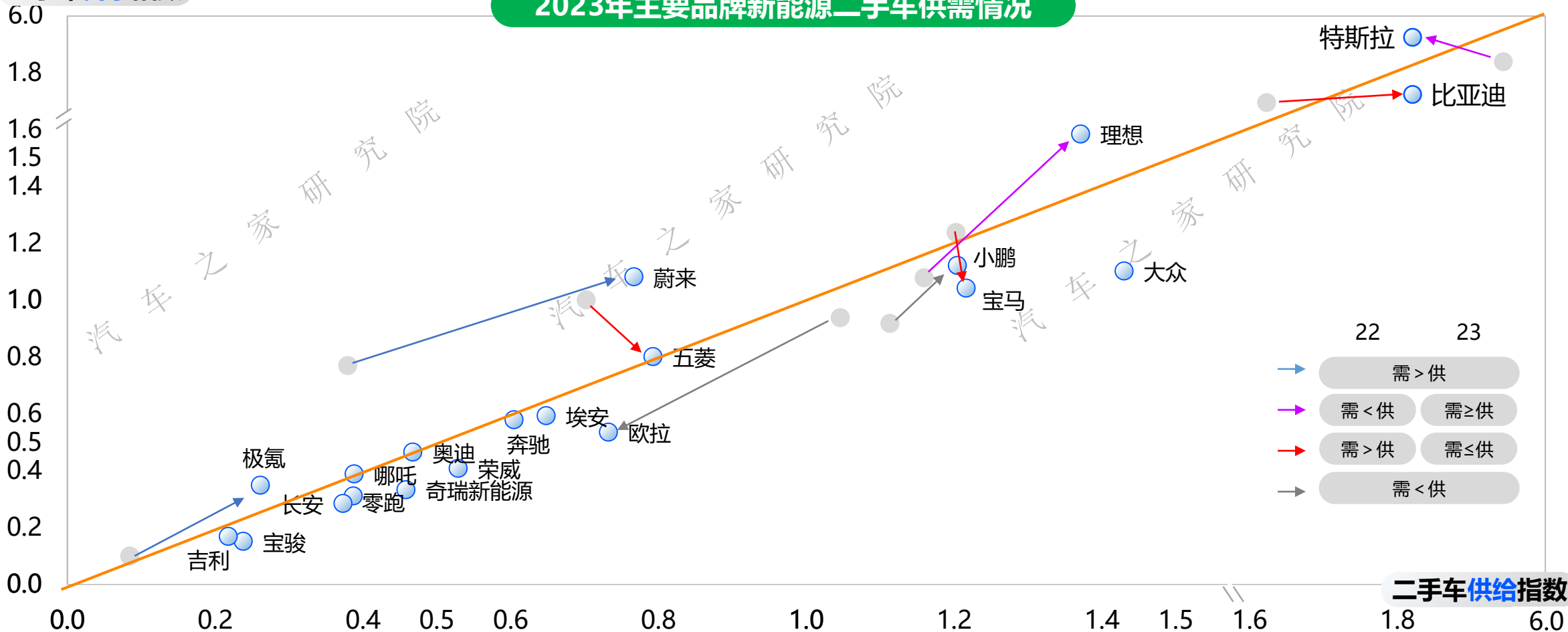
数据来源：汽车之家二手车大数据

特斯拉、理想等需求旺盛品牌带动新能源市场供不应求，但多数品牌仍面临供过于求

- 2023年特斯拉、理想等品牌二手车需求旺盛，需大于供，并带动整体新能源市场需大于供高活力发展，但实际新能源二手市场包括比亚迪、宝马、大众等多数主流品牌仍是供大于需状态。其中，仅特斯拉、理想、蔚来、极氪需求大于供给；而比亚迪、宝马的新能源二手车相较于22年从需求大于供给调整为供给大于需求，五菱由需求大于供给调整为供需平衡。

二手车需求指数

2023年主要品牌新能源二手车供需情况



需求指数=该品牌线索数 ÷ 主要品牌线索数均值；供给指数=该品牌二手车车源量 ÷ 主要品牌车源量均值

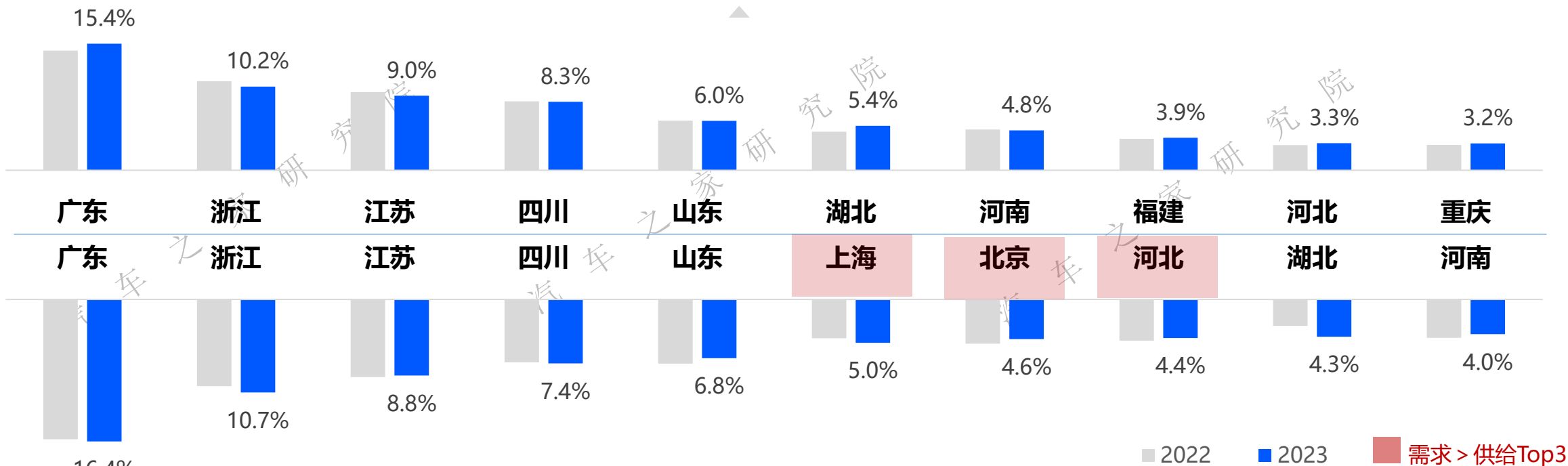
数据来源：汽车之家二手车大数据

大需求即大供给省份，燃油二手车供需集中度稳定

➤ 大需求即大供给省份，供需TOP3集中度稳定。上海、北京、河北对燃油车的需求大于供给。

TOP10省份燃油二手车供给端份额趋势

TOP3集中度 2022 34.8% 2023 34.6% ↓ -0.2%



TOP10省份燃油二手车需求端份额趋势

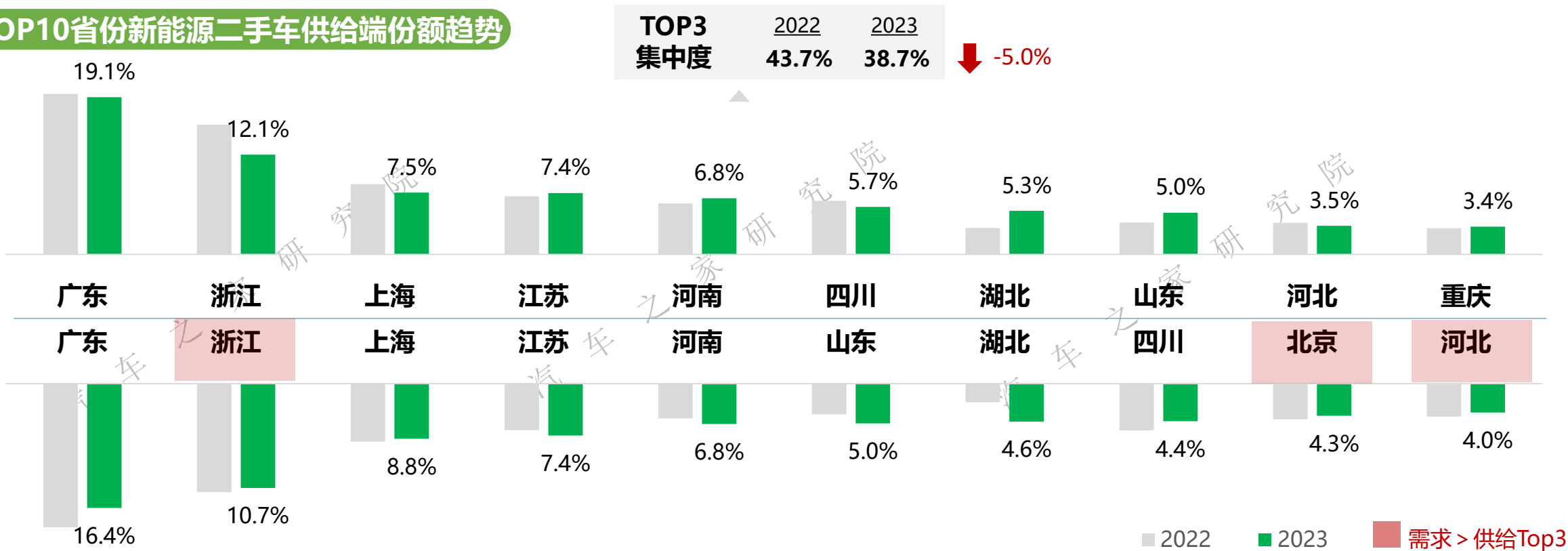
TOP3集中度 2022 35.1% 2023 35.9% ↑ 0.8%

数据来源：汽车之家二手车大数据

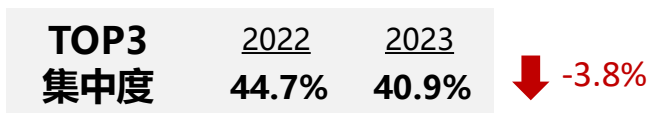
新能源二手车供需集中度呈下滑趋势，从头部向其他省份分散

北京、浙江、河北需求供给比排名前三，对新能源车的需求大于供给。

TOP10省份新能源二手车供给端份额趋势



TOP10省份新能源二手车需求端份额趋势



数据来源：汽车之家二手车大数据

总结

- 2019~2023年二手车交易复合增速6.6%，交易活力超过新车市场(复合增速1.2%)
- 40%~60%的用户卖出旧车后会再购，“以旧换新”新政出台将为新旧市场流转提供新动能
- 新能源二手车需求大于供给，未来交易活力将继续增长

燃油二手车

车源平均车龄5.1年，相比22年车龄微增长
1-3/3-5/5-8年的车源占比平均化，均为20%+

需求集中在15万以下低价车型，占比超过50%

品牌供需基本平衡，奔驰、宝马、奥迪
三大豪华品牌最受用户欢迎

广东及江浙为需求大省
需求主要集中在二三线城市

VS

新能源二手车

车源车龄更短，平均车龄2.1年，相比22年微增长
3年内短车龄车占比超80%，短期内3年内车源仍将提升

用户偏好“大车”，中型以上需求占比高达62%

品牌间供需存在明显差异，特斯拉、理想需求旺盛，
但比亚迪、宝马、大众“供过于求”

供需区域集中度下降
由一线向低线、从粤浙沪向其他省份分散

打造研究智库 赋能汽车行业

专业 | 权威 | 深刻

汽车之家研究院



— 扫码关注 —