

新能源汽车“掉价”有点快

新能源汽车进入置换期 行业亟需统一评估标准

■记者 林长凯/文 王鹏洲/图

国庆节后，市民张晨光成功卖掉了开了3年的东风风神新能源汽车，下一步他准备买一辆性价比更高的新能源汽车。“风神新能源汽车我只开了4万多公里，算是八成新，因为不够用，想换一辆空间大一点的车子才会把车子卖掉。”张晨光说，他把车子登记在二手车市场，不到一个月就卖出去了。

随着人们消费观念的变化，新能源汽车的消费观念也在悄悄发生变化。“现在置换新能源汽车的车主越来越多了，3到5年车龄的新能源汽车是首批开始置换的主力车源。”市区瑞枫大道上一家二手车店铺负责人王伟说，今年年初以来，瑞安新能源汽车车主加快了新能源汽车的置换速度，大批新能源汽车开始流入二手车交易市场，新能源汽车迎来置换高峰。

3到5年的新能源汽车成市场置换主角

市区瑞枫线西门段有我市最大的二手车交易市场，周边还聚集着很多家大小不一的二手车经销商。因此，这里有“瑞安二手车交易行情风向标”的美誉。

从这一带经过，随处可见店铺门口、路边停满二手车，其中不少是等待出售的二手新能源汽车。张先生从事二手汽车销售生意10多年了，对二手车的销售行情了如指掌，近半年来，他基本每天都很忙碌。“我不是在帮客户找车，就是在接待二手车车主，忙到家人都快不认识我了。”张先生自嘲说，虽然很辛苦，但生意好还是让人很开心的。

今年国庆节期间，张先生接待了很多和张晨光一样需求的客户，他给

记者列出了一长串“名单”：“李先生，出售北汽新能源EV2015款，里程数3万公里，想置换成荣威RX5，一边自用，一边跑滴滴；王先生，卖掉了里程数8万公里的丰田普锐斯1.8L豪华版，最近又买了一辆空间更大的新能源越野车型；郑女士，想买雷克萨斯ES300H……”

另一家二手车交易公司的负责人告诉记者，去年一个月卖的20台新能源新车里，有3台是二手车新能源车车主置换的，现在变成了5台左右。“车龄在3年左右的新能源汽车最好卖，车主们大都想置换成比亚迪、荣威、北汽等品牌，甚至有些车主会选择高档汽车品牌旗下的新能源车型。”该负责人表示。

市民对新能源汽车的看法不一

国庆节期间，我市的很多汽车4S店推出了优惠力度较大的促销活动，吸引准备购车的市民。10月2日，记者走访了国庆汽车展，发现很多车商在展位上推出新能源汽车。在吉利汽车的展位前，很多市民围着一辆新能源汽车看。销售人员陈小姐告诉记者，随着新能源汽车技术的不断进步，现在续航里程能达到500多公里。有的车型虽然配置比较高，价格却很接地气，还有国家补贴和购置税全免等优惠政策，这使得越来越多的市民开始关注新能源汽车。记者从市车管所获悉，截至今年8月份，我市新能源汽车的保有量为1170辆。

记者在现场调查发现，有三成的受访者表示有购买新能源汽车想法，他们认为，购买新能源汽车一方面可

以降低使用成本，另一方面符合节能减排、绿色出行的理念。还有近一半的受访者表示如果新能源充电基础设施建设能进一步完善起来会购买，对于充电设施的选择，他们更倾向于公共充电站。

虽然从普通车转向新能源车的心理变化已在部分市民心产生，但是否会转化为实际行动，尚未可知。因为目前购买新能源车，弊端确实不少。据了解，新能源车型单一是最大弊端。据了解，现在进入目录的新能源车和节能车有荣威E50、凯美瑞双擎车型、晨风、比亚迪E6、F3DM、传祺GA5 EV等车型，而这些车型大多属于自主品牌。此外，电池质量参差不齐、能源获取不便以及充电时间长也是新能源车不被认同的原因。



新能源汽车保值性“差”

记者在采访中了解到，虽然新能源汽车开始受到消费者的欢迎，但是还存在一个不可回避的致命问题，那就是“掉价”严重的问题。

二手车店铺经营者汪强透露，二手新能源汽车保值率不是很高，难以卖出高价。他举例说：“一辆3年左右的北汽E150或者E160，新车买的时候八九万元，卖掉的时候仅3万元。一辆2016年10万元买的传统燃油车飞度，现在却可以卖到七八万元。”据有关媒体报道，新能源车型3年保值率平均为50%，也就是车子开了3年就掉一半价格

了，特别是纯电动二手车，掉价会更厉害。

当然，汪强还透露，市场上也有少数价格相对坚挺的新能源汽车，如比亚迪唐、丰田雷凌、丰田卡罗拉、雷克萨斯NX、特斯拉等，3年后保值率均在75%左右。这些车的保值率甚至超过大部分燃油类汽车的保值率。汪强还以保值率位列前两名的雷凌、卡罗拉为例子分析说，这两款新能源汽车均采用双引擎设计，可以有效避免里程焦虑，再加上丰田的品牌认知度和保有量，保值率相对会比较高。

和传统的燃油汽车相比，二手新能源汽车为何“掉价”幅度这么大呢？业内人士分析，关键在于电池迭代速度太快，差不多一年半载就要更新一次。同样的电池，之前充满电能跑200到280公里，一年后同样价格的电池，就能跑400公里甚至更远了，老车自然就“不受待见”。该业内人士表示，随着我国电池技术的升级换代，新能源汽车电池衰减快、续航里程不高的缺点会得到改善，这样二手新能源汽车的保值率就会提高。

二手新能源汽车评估缺乏统一的标准

新能源汽车由于入市时间并不算长，行业内还没有建立一套行之有效的评估标准，这也成为目前困扰行业发展的一大重要因素。

弘瑞二手车车行评估师王弘瑞说，目前二手新能源汽车价格的评估主要依据车子的品牌、电池的续航能力、市场供需情况、历史成交数据等内容进行定价，不同的评估机构会有不小的差别。“瓜子二手车等大型二手车交易平台已经着手根据新能源汽车的

特点来制定相关评估维度，不久的将来会出台一个评估标准。”王弘瑞说，届时二手新能源汽车的评估价格会更客观。

二手车评估没有统一的标准，那消费者到底如何选择二手新能源汽车呢？“新能源汽车分为油电混合车、插电式混合动力车、纯电动汽车等多种类别。”王弘瑞分析说，油电混合车动力输出是燃油发动机，电动机作为辅助动力，有助于兼顾节省能源与续航里程；插电式混合动力车由于市占率较低，消

费者较为关注售后的维修保养问题；纯电动车则要注意电池效能、续航里程以及电池更换费用等事项。

瑞安佳越汽贸有限公司负责人贾伟东说，新能源汽车性能的好坏，主要看电池的质量，如果消费者有较大的里程焦虑，建议选购油电混合动力车。他建议，在新能源汽车电池技术未取得突破性进展、公共充电桩未全面普及的情况下，油电混合动力车是一个不错的过渡选择。

【相关链接】

近年来，我国新能源汽车产业迎来爆发式增长，一跃成为全球新能源汽车的最大市场。根据目前主流市场上汽车制造商提供的新能源汽车的电池质保时间，普遍为4—6年，第一批电动汽车已经开始进入了置换期，蓄电池报废高峰期即将到来。

据中国汽车技术研究中心预测，到2020年前后，我国纯电动(含插电式)乘用车和混合动力乘用车动力电池，累计

废旧电池何去何从？

报废量将达12万—17万吨。而高工产研锂电研究所预测，到2020年，国内动力电池报废量将超过24.8万吨，大约是2016年报废量的20倍。

而面对废旧电池即将导致的市场机遇，有多少企业已经在积极准备提前布局了呢？中国铁塔公司自2015年开始，在黑龙江、天津等9省市建设了57个退役电池梯次利用试验站点，试点范围已扩大到12个省市，已建设了3000多个

试验站点，涵盖备电、削峰填谷、微电网等各种使用工况。

目前，已布局回收拆解业务的动力电池和材料企业包括比亚迪、沃特玛、国轩高科等，第三方动力电池回收拆解的企业包括格林美、湖南邦普等，而在梯次利用方面，国家电网、中国电科院、北汽新能源等开展了梯次利用、商业储能等示范项目建设。围绕电池回收产业，诞生了一批新兴企业。



瑞安日报微地产

了解本土楼市资讯,专业房产信息咨询
瑞安具有影响力的置业助手

扫一扫，关注瑞安日报微地产