

汽车以旧换新消费洞察 白皮书



CONTENTS

目录

01

汽车以旧换新政策特点 03

1.1 汽车以旧换新政策重要历程 04

1.2 2026年汽车以旧换新政策变化特点 06

1.3 地方政府在汽车以旧换新实施中发挥协同促进作用 09

02

典型区域内汽车以旧换新市场特点 11

2.1 品牌结构呈现区域特点，用户置换更新首选中国品牌 12

2.2 有效带动15万以下增量市场，尤其是新能源汽车 12

2.3 燃油车倾向长期持有，新能源用户换车周期更短 14

03

汽车以旧换新用户需求洞察 15

3.1 调研背景与调研样本 16

3.2 用户置换更新行为洞察 17

3.3 用户对以旧换新政策期待 21

04

结论与建议 24



前言

2025年的中国汽车消费市场，经历了一场由宏观政策驱动、消费需求迭代、产品技术升级共同塑造的深刻转型。党中央、国务院部署，国家部委和地方政府联动落地实施的推动大规模设备更新和消费品以旧换新（“两新”）政策——通过政策引导和资金支持双管齐下，成为激发市场活力的关键助推器。汽车以旧换新，已成为决定汽车消费结构与用户决策逻辑的核心因素之一。

在这一宏观背景下，本白皮书旨在系统梳理“以旧换新”政策实施以来的汽车市场全景与汽车消费变迁，通过数据分析及用户洞察，研判汽车消费的新特点与新趋势。商务部数据显示，2025年全国汽车以旧换新申请超1150万辆，带动新车销售额超1.6万亿元，以旧换新已成为驱动车市增长的强劲引擎。政策实际效果已逐步超越单纯的“销量”刺激，进一步引发了购车用户消费意愿、消费结构“质变”：尤其是在汽车智能化和电动化普及方面，差异化的补贴政策起到了明显引导作用。

通过详实的行业数据研究与广泛的用户调研，懂车帝联合中汽信息科技有限公司（简称“中汽信科”）力图勾勒出在“以旧换新”这一年度关键词下，中国汽车消费市场的真实图景与演进逻辑。我们不仅关注政策的短期效应，更致力于解析其所催生的长期趋势：中国汽车消费如何升级、产业如何转向、生态如何重构？我们希望这份洞察能为所有行业参与者——包括汽车厂商、经销商，以及广大的消费者——都提供有价值的参考。在以旧换新政策支持下，让我们共同迎接一个更富活力、更具品质、且更加可持续发展的汽车消费新时代。



01 汽车以旧换新 政策特点

懂车帝汽车商城

门店惊喜置换礼

以旧换新享千元置换补贴，在门店同时完成卖车和买车，可享受1000元现金



1.1 汽车以旧换新政策重要历程

汽车以旧换新补贴政策，是贯彻落实中央经济工作会议精神、扩大国内消费需求、推动大规模设备更新与消费品以旧换新工作的重要举措。近年来，在多部委统筹协调、中央与地方联动推进的协同发力下，有效激活了汽车消费潜力，为汽车消费市场的平稳增长提供了有力支撑。汽车以旧换新政策主要分为三个阶段。

阶段一 | 顶层设计阶段（2024年3月）

确立政策框架，明确核心方向

这一阶段以2024年3月国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》为标志，搭建起全国性汽车以旧换新政策的总体框架。明确提出加大政策支持、畅通流通堵点，重点促进汽车梯次消费和更新消费，同时组织全国性促销活动，引导行业有序竞争。政策还强调严格执行机动车强制报废和安全环保检验标准，依法淘汰老旧汽车，为后续政策落地奠定基础。

设定量化指标，强化央地联动

2024年3月，商务部等14部门又联合印发《推动消费品以旧换新行动方案》，提出清晰的阶段性目标。到2025年，国三及以下排放标准乘用车加快淘汰，报废汽车回收量较2023年增长50%；到2027年，报废汽车回收量较2023年翻倍，二手车交易量增长45%。政策明确中央财政与地方政府联动支持，重点保障汽车报废更新，同时鼓励地方根据实际情况支持置换更新，形成上下协同的推进机制。

阶段二 | 细化补贴阶段（2024年4月—2025年12月）

明确补贴标准，划定分担比例

2024年4月，商务部、财政部等7部门出台《汽车以旧换新补贴实施细则》，明确具体补贴规则。2024年底前，报废国三及以下燃油车或2018年4月前注册的新能源车，购买符合条件的新能源车补贴1万元，购买2.0升及以下燃油车补贴7000元。资金分担采用差异化比例，东部省份央地5:5分担，中部6:4分担，西部7:3分担，确保补贴资金合理落地。

提高补贴额度，扩大覆盖范围

从2024年7月起，补贴金额大幅提升，新能源车报废补贴提至2万元，燃油车补贴提至1.5万元，央地分担比例调整为总体9:1。2025年政策进一步扩围，报废旧车范围扩展至2012年6月前注册的汽油车、2014年6月前注册的柴油车及2018年底前注册的新能源车。同时新增置换更新补贴，新能源车最高补1.5万元，燃油车最高补1.3万元，覆盖更多消费需求。

阶段三 | 优化升级阶段 (2026年至今)

延续核心标准，提升普惠便利

2025年12月30日，商务部等8部门联合发布了《2026年汽车以旧换新补贴实施细则》，规定2026年汽车置换更新补贴实行全国统一标准：个人消费者换购符合条件新能源乘用车的，补贴比例为8%，最高1.5万元；换购符合条件燃油乘用车的，补贴比例为6%，最高1.3万元。个人消费者报废符合条件旧车，购买新能源乘用车的，补贴比例为12%，最高2万元；购买燃油乘用车的，补贴比例为10%，最高1.5万元。报废新能源车并购买燃油车的，延续2025年政策不予补贴。26年政策将补贴金额与车价挂钩，能够提升政策公平性与精准度；通过给予新能源汽车更高补贴比例，能强化绿色消费导向，助力汽车产业绿色转型。

随着2026年新的以旧换新政策落地实施，将继续促进汽车消费，有望撬动增量超过150万辆。各地方政府正积极调整细化补贴细节，例如山东实行“顶格配置”的比例化补贴，报废买新能源车按车价12%补贴（上限2万元），置换新能源车补贴8%（上限1.5万元），并要求发票和登记在省内办理，确保红利落地本地。青岛则将补贴方式从定额调整为按车价比例补贴，同时叠加消费券、展会联动等举措。各地还在规范申报流程、明确材料要求，通过“线上申报+线下核验”简化手续，并加强与回收企业、车企的协同，完善“换新+回收”物流体系，既保障政策精准惠及真实消费者，又助力本地汽车产业发展和生态环境改善。

2024年2月23日 中央财经委员会第四次会议 ► 要鼓励引导新一轮大规模设备更新和消费品以旧换新。鼓励汽车、家电等传统消费品以旧换新，推动耐用消费品以旧换新	2024年3月27日 商务部等14部门《推动消费品以旧换新行动方案》(商消费发[2024]58号) ► 力争到2025年，报废汽车回收量较2023年增长50% ► 到2027年，报废汽车回收量较2023年增加一倍，二手车交易量较2023年增长45%	2024年7月24日 国家发展改革委 财政部印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》的通知(发改环资[2024]1104号) ► 报废旧车购买新能源车补贴:由1万元提高至2万元 ► 报废旧车购买燃油车补贴:由7000元提高至15000元	2025年12月30日 商务部等8部门办公厅关于印发《2026年汽车以旧换新补贴实施细则》的通知(商办消费函[2025]467号) ► 报废更新补贴 新能源车:新车售价12%，最高2万 燃油车:新车售价10%，最高1.5万 ► 置换更新补贴 新能源车:新车售价8%，最高1.5万 燃油车:新车售价6%，最高1.3万
► 组织开展全国汽车以旧换新促销活动，鼓励汽车生产企业、销售企业开展促销活动，并引导行业有序竞争。依法依规淘汰符合强制报废标准的老旧汽车		► 报废旧车购买新能源车补贴:1万元 ► 报废旧车购买燃油车补贴:7000元	► 扩大报废汽车更新支持范围 ► 置换旧车购买新能源车最高1.5万元，购买2.0L以下燃油车最高1.3万元
2024年3月13日 国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》的通知(国发[2024]7号)	2024年4月24日 商务部财政部等7部门关于印发《汽车以旧换新补贴实施细则》的通知(商消费函[2024]75号)	2025年1月5日 国家发展改革委财政部发布《关于2025年加力扩围实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》(发改环资[2025]13号)	

图1 汽车以旧换新补贴政策关键历程

1.2 2026年汽车以旧换新政策变化特点

总体来看，2026年汽车以旧换新政策在延续高强度支持框架的基础上，更加注重政策精准性、执行规范性和长期可持续性，标志着以旧换新从“强刺激、快落地”向“稳预期、重效率”的新阶段转变。其变化特点主要体现在以下三个方面。

① 由“普惠式定额补贴”向“价格挂钩的精准补贴”转变

2026年政策最显著的变化，是补贴机制从统一定额补贴调整为按新车销售价格定比例补贴并设定上限。这一调整弱化了不同车型、不同价格区间之间的补贴倒挂问题，使补贴金额更加贴合真实消费水平。从政策导向看，这一变化有助于提升财政资金使用效率，避免高价车型过度受益，同时对中低价位、主流消费车型形成更稳定支持，有利于引导以旧换新回归“刚需换购”和“结构升级”的初衷。补贴机制的市场化、精细化特征明显增强。

② 以“报废更新优先”为核心，进一步强化绿色转型导向

2026年政策在补贴比例和标准设计上，继续明确区分报废更新与置换更新，且报废更新补贴力度显著高于置换更新。同时，新能源汽车在补贴比例上整体高于燃油车，体现出清晰的政策取向。这一安排并非简单的消费刺激，而是通过差异化补贴，引导老旧、高排放车辆加快退出市场，推动新增消费更多向新能源和低排量车型集中。政策工具与产业转型目标之间的协同性明显增强，汽车以旧换新已成为推动绿色低碳转型的重要抓手之一。

③ 从“鼓励参与”走向“规范实施”，政策进入常态化运行阶段

与前两年相比，2026年政策在执行层面明显更加注重规则统一与过程规范：包括全国统一置换更新补贴标准、强化平台数据联通等措施，均指向同一目标——提升政策的可监管性和可持续性。这些变化表明汽车以旧换新已不再是短期性政策，而是逐步被纳入常态化宏观调控工具体系。通过制度化约束，既防范套利行为，也有助于稳定市场预期，为地方政府合理安排资金节奏、企业制定中长期市场策略提供更明确的政策环境。

总体而言，2026年汽车以旧换新政策不再单纯追求“补贴强度最大化”，而是更加注重结构引导、精准支持和制度稳定。在补贴力度保持高位的同时，通过机制优化提升政策质量，有望在稳定汽车消费基本盘的同时，持续释放老旧车辆更新潜力，为汽车产业转型升级提供更具韧性的政策支撑。

表1 2025年和2026年汽车以旧换新政策要点对比

类型	项目	2025年政策要点	2026年政策要点	主要变化
报废更新	旧车持有时间	2025年1月8日前登记在本人名下	2025年1月8日前登记在本人名下	无变化
	报废旧车范围	汽油车：2012年6月30日前 柴油及其他车：2014年6月30日前 新能源车：2018年12月31日前	汽油车：2013年6月30日前 柴油及其他车：2015年6月30日前 新能源车：2019年12月31日前	延扩1年覆盖更多老旧车辆
	购买新车要求	燃油车：2.0L及以下排量 新能源车：需在减免购置税目录内	燃油车：2.0L及以下排量 新能源车：需在减免购置税目录内	无变化
	补贴标准	新能源车：2万元 燃油车：1.5万元	新能源车：车价的12%，最高2万元 燃油车：车价的10%，最高1.5万元	固定比例补贴
	申请材料要求	需自2025年1月1日起取得相关证明（报废回收、注销、新车发票、登记证）。对2024年7月25日至12月31日期间部分取得证明者，设2025年2月28日前补齐的衔接安排	需自2026年1月1日起取得相关证明（报废回收、注销、新车发票、登记证）。明确新车发票与登记证需在同一省份办理	更强调地域一致性
置换更新	转让旧车时间	最迟2025年1月8日前登记在本人名下，具体依各地政策	2025年1月8日前登记在本人名下	表述更统一
	购买新车要求	由各地自主制定实施	燃油车：2.0L及以下排量 新能源车：需在减免购置税目录内	全国统一标准，改变了地方自主模式
	补贴标准	新能源车：≤1.5万元 燃油车：≤1.3万元	新能源车：车价的8%，最高1.5万元 燃油车：车价的6%，最高1.3万元	固定比例补贴
	申请材料要求	由各地自主制定实施	要求二手车发票、新车发票、新旧车登记证等关键文件所载时间均在2026年1月1日后。明确新车发票与登记证需在同一省份办理	全国统一要求，时间点明确，强调地域一致性
通用规则	补贴次数	一个自然年内，每人可分别享受一次报废更新补贴和一次置换更新补贴	政策实施期间内，每人只能享受一次补贴（在报废更新和置换更新中二选一）	从“可兼得”变为“二选一”，扩大政策普惠性

资料来源：中汽政研

④ 对购置新车的技术要求进行优化调整

享受2026年汽车以旧换新补贴政策的乘用车，其技术指标要求同步作出调整。调整的核心动因，源于相关监管部门的政策标准升级导向，既涵盖车辆购置税减免政策的优化完善，也包含汽车能耗限值、燃料消耗量等核心技术标准的更新收紧，旨在通过更严苛的技术门槛，推动汽车产业向节能化、低碳化方向转型升级。

表2 新能源乘用车技术指标要求

主要技术指标		2024—2025年要求	2026—2027年要求
车型	技术指标		
BEV	百公里电消耗量，kWh/100km	m≤1000kg: Y≤0.0112Xm+0.4; 1000<m≤1600kg: Y≤0.078Xm+3.8; m>1600kg: Y≤0.048Xm+8.6	要求满足新电耗要求（《电动汽车能量消耗量限值第1部分：乘用车》（GB36980.1—2025））
	CLTC续驶里程，km	≥200	
	动力电池系统的质量能量密度，Wh/kg	≥125	
	低温里程衰减率	≤35%	
	30分钟最高车速，km/h	≥100	
PHEV	WLTC纯电续驶里程，km	≥43	≥100
	电量保持模式的燃料消耗量	较旧油耗标准 CW<2510kg, <60% CW≥2510kg, <65%	较新油耗标准（《乘用车燃料消耗量限值》（GB19578—2024）） CW<2510kg, <70% CW≥2510kg, <75%
	电量消耗模式（馈电油耗）下的电消耗量	较BEV电耗要求： CW<2510kg, <125% CW≥2510kg, <130%	较新电耗标准（《电动汽车能量消耗量限值第1部分：乘用车》（GB36980.1—2025））： CW<2510kg, <140% CW≥2510kg, <145%

资料来源：根据《关于调整减免车辆购置税新能源汽车产品技术要求的公告》、《关于2026—2027年减免车辆购置税新能源汽车产品技术要求的公告》，中汽信科综合整理。

1.3 地方政府在汽车以旧换新实施中发挥协同促进作用

2025年，地方政府结合本地产业特点，出台更加精细化和有针对性的政策供给，主要的亮点体现在以下几个方面：

① 通过“换新一回收一拆解”链条，降低消费者操作成本

为响应国家推动大规模回收循环利用，加强“换新+回收”物流体系和新模式发展的政策引导方向，各地方政府在推进汽车以旧换新过程中，构建覆盖新车销售、二手车流通、报废回收和资源再利用的全链条政策体系，使汽车消费更新与绿色经济发展形成合力。湖北武汉组织有资质报废拆解企业为有换新需求的消费者提供上门收车、报废手续代办等一站式服务，推动汽车企业落实生产者责任延伸制度，畅通绿色消费全链条。浙江省在《2025年浙江省推动大规模设备更新和消费品以旧换新实施方案》中指出，实施“两新”绿色推广计划，开展“浙里普惠千万家”活动，鼓励平台企业提供以旧换新一站式服务。这一做法能够有效降低消费者的时间与精力成本，提升老旧车辆报废率，从而确保政策顺畅落地。

② 通过“资格+节奏管理”，放大补贴的边际刺激效果

在合理把握工作节奏、平稳有序实施消费品以旧换新政策导向下，多地在“先到先得、用完即止”的模式基础上，进一步通过摇号、资格券、限期有效等方式控制补贴投放节奏。如四川采用摇号方式分批发放补贴名额；河北、云南等地则通过“领取补贴资格码（券）”的方式，限定资格有效期，消费者需在规定期限内完成购车并申领补贴。地方政府结合自身区域特点，通过灵活的机制设计，既提升了补贴公平性，也增强了消费者购车紧迫感，能够阶段性地拉动汽车销量。

2026年，国家汽车以旧换新补贴政策发布后，各地方政府迅速跟进出台配套政策，呈现出以下特点：

01/ 严格统一执行国家补贴标准，强化政策规范性

2026年地方政策普遍严格遵循国家发布的《2026年汽车以旧换新补贴实施细则》，在补贴比例、旧车范围、新车要求等方面实现全国统一。例如，重庆、河北、浙江、湖北等多地均明确：报废更新新能源车按车价12%补贴（最高2万元），燃油车按10%补贴（最高1.5万元）；置换更新新能源车按8%补贴（最高1.5万元），燃油车按6%补贴（最高1.3万元）。同时，旧车持有时间统一要求为2025年1月8日前登记在本人名下，新车发票与登记证需在本省开具或办理。这一变化标志着地方政策从自主探索转向规范执行，增强了政策的透明度和统一性。

02/ 优化资金投放机制, 提升政策效能

为提升财政资金使用效率, 多地采用了更加精细化的资金投放方式。例如, 河北省明确“补贴资金按照年度专项资金总量控制、逐月统筹安排”, 实行“先到先得、领完即止”; 湖北省也明确按月规划资金使用额度, 通过资金控制调节补贴节奏。这些机制增强了政策执行的可持续性。

03/ 注重服务衔接与监管, 保障政策落地

多地政策中强调“一站式服务”“平台化申领”和“强化监管”。例如, 河北、湖北、云南等省份明确继续通过“懂车帝App”等平台提交申请, 并强调“严厉打击虚假申报、骗取补贴”。这些举措降低了消费者操作成本, 提升了政策体验, 同时通过技术手段强化资金监管, 确保政策红利精准落地。

③ 将以旧换新与牌照资源联动, 提升政策吸引力

部分城市不局限于现金补贴, 而是将以旧换新与新能源牌照、指标等稀缺公共资源联动配置, 这一做法对一线和热点城市尤为有效。上海市在《关于贯彻促进消费品以旧换新决策部署 进一步支持本市新能源汽车以旧换新有关工作的通知》指出, 阶段性优化本市新能源汽车专用牌照额度政策举措, 支持个人用户以旧换新需求。对于以下两种情况的汽车以旧换新可以申领新能源汽车专用牌照额度, 一是名下同时拥有“非营业性小客车”和“新能源小客车”的个人用户, 转让或者报废名下“新能源小客车”, 并且通过以旧换新方式购买纯电动汽车新车。二是名下拥有两辆及以上“新能源小客车”的个人用户, 转让或者报废名下“新能源小客车”, 并且通过以旧换新方式购买纯电动汽车新车。这一规定本质上是用制度红利替代财政补贴, 在不增加资金投入的情况下, 提升政策吸引力和消费者的换购意愿。

02

典型区域内汽车 以旧换新市场特点



商务部数据显示，2024—2025年两年间，汽车以旧换新总量达1830万辆，其中新能源汽车占比近60%。懂车帝作为汽车以旧换新官方指定平台，2024—2025年共服务汽车置换更新补贴申请超340亿元，惠及282万名消费者，带动新车消费4600亿元。本章节主要基于懂车帝平台2025年汽车置换更新数据开展市场分析研究，以对换车用户消费特征形成洞察，为车企用好补贴政策红利、拓展区域市场提供参考。

2.1 品牌结构呈现区域特点 用户置换更新首选中国品牌

中国品牌竞争力强劲，在置换市场中占据主导地位。用户购车首选比亚迪、吉利、奇瑞等品牌，这些中国品牌凭借扎实的产品力收获了大量换购用户青睐。在消费升级浪潮中，中国汽车品牌正凭借技术沉淀与口碑积累，持续提升市场认可度与用户忠诚度。

2.2 有效带动15万以下增量市场 尤其是新能源汽车

从旧车的价格分布看，“小于10万”和“10—15万”两个区间的旧车合计占比，在大部分省份都超过了50%，以旧换新有效激发了这一部分升级型用户换新购车需求，为汽车消费带来增量。

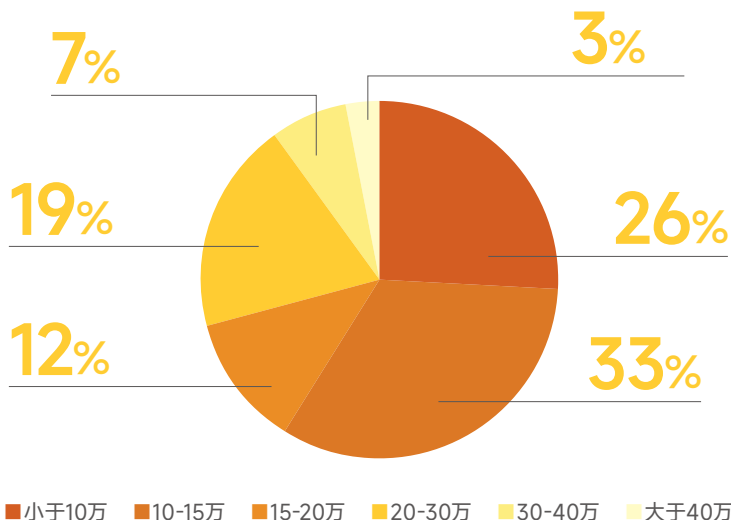


图2 置换前旧车车辆价格占比

分动力类型来看，燃油车置换市场存在明显的区域差异。如重庆置换市场高性价比车型占比高；河北、湖北、四川等省份则呈现出“橄榄型”消费格局，价格两端的车型占比相对较低，10—30万元主流家用价格区间的车型是市场绝对核心；反映出这些地区汽车消费结构健康、需求长期稳定，也是国内燃油车市场黄金发展阶段的典型缩影。福建、吉林等省份则在“橄榄型”结构的基础上，呈现出明显的消费升级与高端化趋势，豪华品牌占比也较高；叠加豪华品牌终端价格下探，进一步带动置换需求向高端市场倾斜。

和燃油车相比，新能源汽车置换市场和不同地区的普及程度、发展阶段、消费偏好相关。如河北、云南新能源汽车置换市场以低价格带入门级产品为主，消费者关注车辆的代步属性。四川的新能源汽车置换市场则呈现出明显的高端化特征，中高端价格区间的占比显著高于当地燃油车；这缘于核心城市较强的消费能力、丰富的高端车型供给，以及当地消费者对高端新能源产品的偏好和成熟的配套服务。

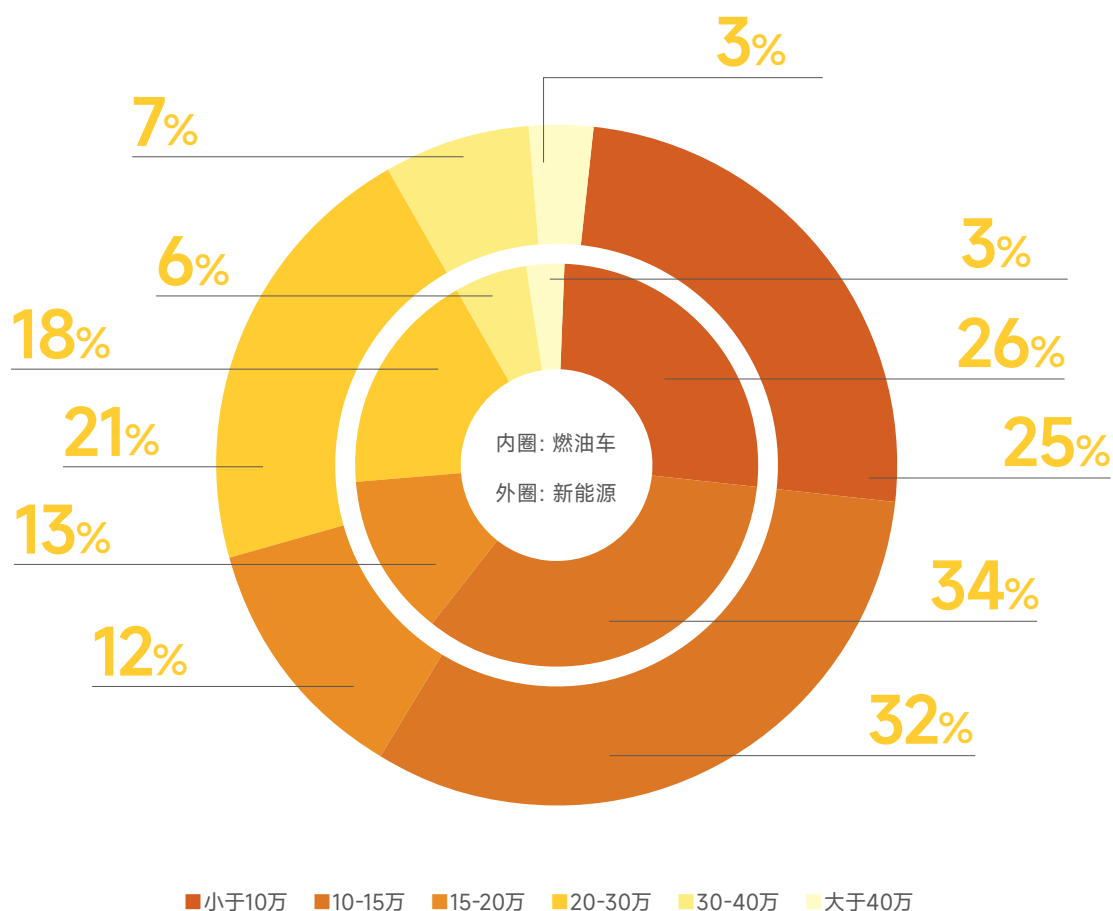


图3 置换前不同动力类型车价格的占比

2.3 燃油车倾向长期持有 新能源用户换车周期更短

对于大多数燃油车用户，车辆仍是具备高稳定性与耐用性的资产，置换周期普遍较长。从图4中可以看出，燃油车车辆持有周期一般在5年以上，换车周期在5—8年和8年以上的用户占比总和约70%。不到5年就换车的燃油车用户仍是少数。

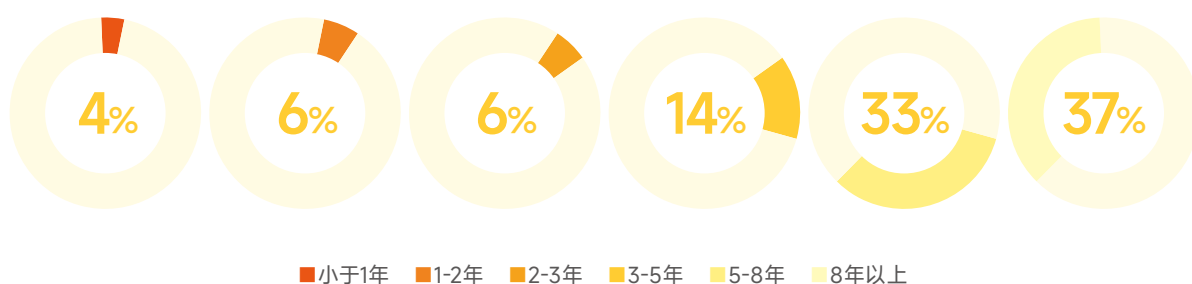


图4 燃油车置换周期分布

相比之下，新能源汽车产品由于技术迭代节奏快，一款车型仅需2—3年时间，在续航能力、智能配置等核心性能上就可能被新款产品拉开明显差距；叠加新能源新车市场价格下行趋势，催生出用户“电子产品式”的高频换车需求。与此同时，早期新能源车主普遍存在对电池续航衰减、整车系统稳定性的顾虑，会选择在3—8年的整车质保期前后置换车辆，从而规避质保期后高昂的维修养护成本。另一个重要因素是，当前新能源汽车二手车保值体系仍不完善，车辆持有周期长容易引发残值大幅缩水。综合以上因素，导致新能源汽车用户换车周期普遍较短，集中在2—3年与3—5年这两个区间，5年以上用户不足10%。现阶段看，新能源汽车核心换车周期仍在5年以下。

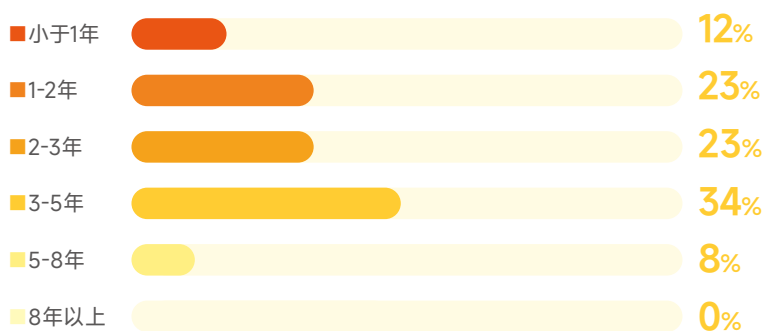


图5 新能源车置换周期分布

03

汽车以旧换新 用户需求洞察



作为汽车国补官方指定平台，懂车帝上线了政府补贴
供线上线下一体化、卖旧买新一站式申领服务。2025年，
补贴申领服务已覆盖省份超15个，提供申领政策查询、补贴
个，上半年共承接各类政府汽车补贴申请超110亿元，带动新
近1500亿元。

3.1 调研背景与调研样本

为研究置换用户消费特征，本报告进一步调研了全国除港澳台外31个省份成功申领过地方置换补贴的3000余名用户，对置换用户群体特点形成洞察。从年龄分布来看，30—40岁年龄段为样本核心群体，占比达到64%，该群体多处于事业稳定期，具备较强的经济实力，且多数用户已在5—10年前购入首辆车，车辆进入置换周期。25岁以下群体则因经济基础较弱、车辆持有率低，置换需求有限；40岁以上群体则由于车辆需求趋于稳定，占比相对较低。



图6 年龄分布特点

从家庭结构分布来看，已婚有1孩的群体占比最高，占比达到63%。该群体处于家庭结构升级的关键阶段，育儿需求直接促使其对车辆空间、安全性、功能提出更高要求。相比之下，未婚群体置换需求较弱，因为其出行相对简单，原有车辆可以满足日常出行要求。

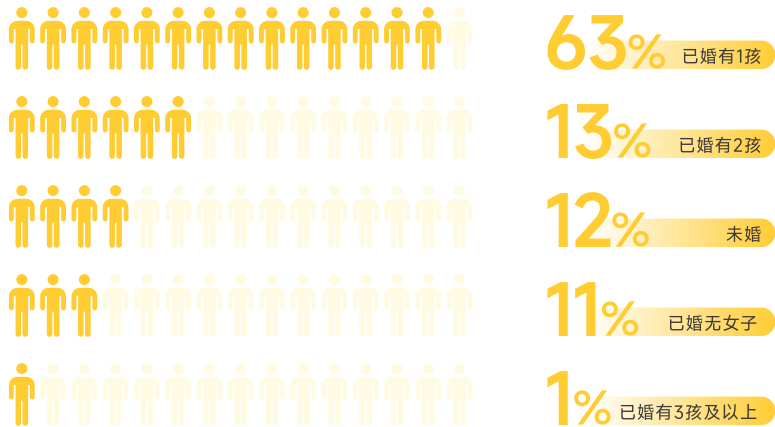


图7 家庭结构情况

3.2 用户置换更新行为洞察

① 换车主力集中在4—9年车龄，且旧车以燃油车为主

调研结果显示，样本中旧车使用年限集中在7—9年和4—6年。4—6年的车辆通常处于第一轮使用周期尾声，车辆残值相对稳定，部分用户处于对新技术、新功能的追求或家庭需求变化，选择在这一阶段置换。7—9年的车辆则普遍进入机械性能与部件老化的阶段，维修与保养成本逐步上升，同时排放标准、安全技术等方面的迭代也迫使车主更换新车。3年及以下车辆正处于产品性能的稳定阶段，技术状态良好，若非重大质量问题或家庭结构、出行场景发生变化，短期内置换需求较弱。10年及以上车型残值较低，置换动力相对有限，所以占比较低。

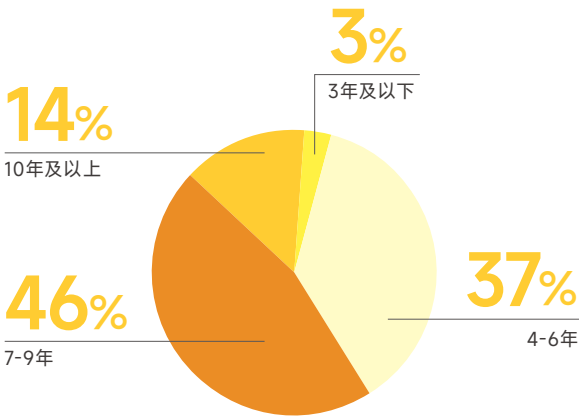


图8 旧车使用年限分布

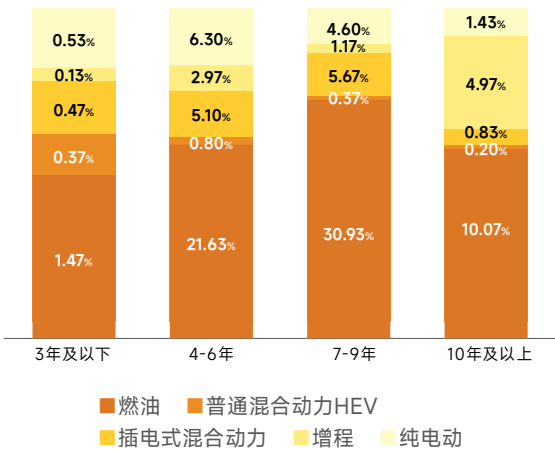


图9 不同年限更换前的动力类型占比

② 汽车置换市场呈现燃油车向新能源快速转型的趋势

01/ 以旧换新政策有效推动了新能源汽车占比提升

从置换前后的动力类型变化来看，新能源车型需求显著上升，呈现出燃油车向新能源汽车转化的明显趋势。更换前，燃油车占比64.1%，更换后占比仅为13.3%，成为最主要的置换流出车型。81.2%的燃油车用户转向新能源车型，其中，43.7%用户置换为纯电车型，23.4%用户置换为插电混车型，14.1%用户置换为增程式车型。

与此同时，纯电动、插电式混合动力、增程等新能源车型在置换后占比均高于置换前，分别从12.9%、12.1%、9.2%上升为39.1%、25.4%和20.2%。可见新能源车型不仅吸引燃油车用户换购，新能源换购新能源的用户也不在少数。普通混动车型在置换前后占比均极低，影响有限。整体来看，汽车置换市场正朝着新能源化方向发展。

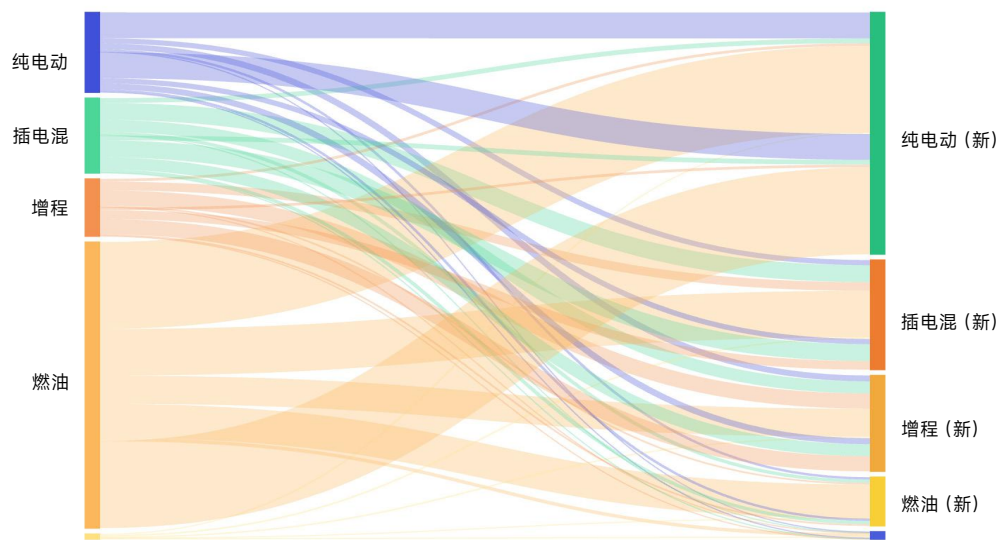


图10 动力类型的置换变化情况

02/ 用户更换动力类型的核心驱动因素集中在成本与体验

置换原因中，“原动力类型使用成本更高，想换个更省钱的”占比最为突出，结合“燃油换新能源”的趋势，可知非新能源车主置换新能源车型主要受使用成本、驾驶体验驱动，政策影响次之。另外，充电/补能不便、续航焦虑等传统痛点的占比极低，已非主要置换阻碍。整体而言，“降低使用成本”是用户更换动力类型的核心诉求，体验升级、车型偏好、政策影响也起到一定推动作用。

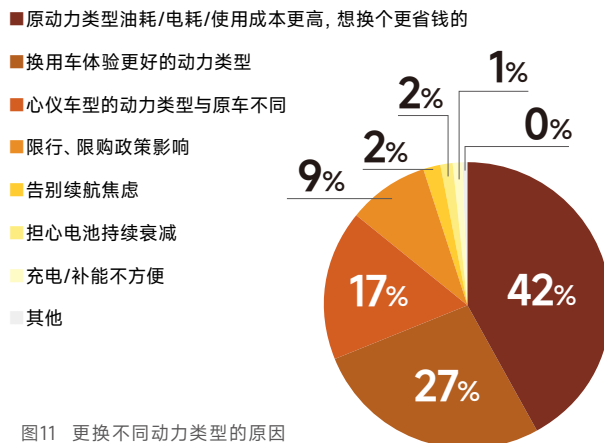


图11 更换不同动力类型的原因

③ 自主品牌因新能源/智能化更受消费者青睐

从置换品牌的变化来看，中国自主品牌（包括传统自主品牌+造车新势力）表现最为突出。传统自主品牌不仅是置换前的主要来源，也是置换后的核心选择，体现了用户对其品牌的持续认可。中国造车新势力的置换后数量远高于置换前，反映出其在新能源化、智能化方面的优势已经转化为强劲的置换吸引力。

与之对比，合资品牌虽仍是重要的置换前来源，但置换后占比明显下降，说明其在新能源转型与体验创新上相对滞后，影响了用户留存。

这也说明中国自主品牌近年在新能源技术、智能座舱等领域的体验升级，契合了用户“降成本+提体验”的置换诉求。用户选择新品牌的主要动因包括原品牌质量或服务体验不佳、审美疲劳、需求变化缺乏适配车型，以及新品牌在口碑、销量与智能体验上的积极影响。置换市场整体呈现出向中国品牌，尤其是新能源智能品牌集中的趋势。

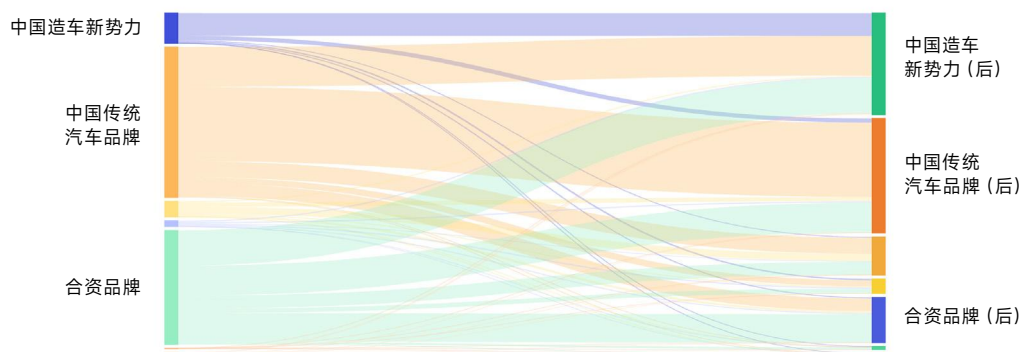


图12 置换品牌的变化

④ 置换市场消费升级显著，价格区间整体上移

从置换前后的价格变化来看，车辆置换呈现出明显的消费升级特征。置换后，20万元以上车型选择占比达到74.1%，其中20—30万元（含）区间占比最高；10万元以下车型占比则大幅降至1.0%。这表明汽车以旧换新补贴政策有效降低了中高端车型的购置门槛，有效推动了购车预算向上迁移。

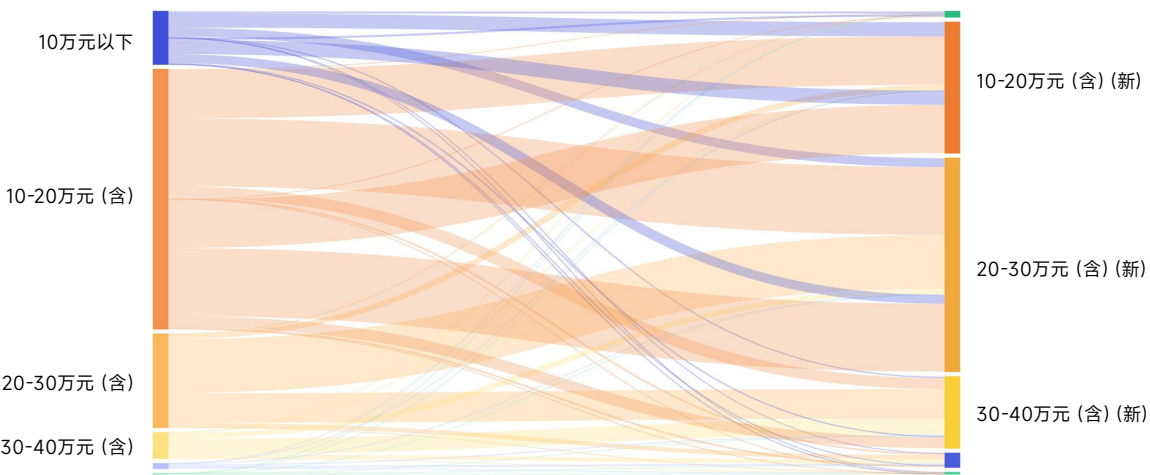


图13 置换价格区间变化

在政策、产品与需求共同作用下，车辆置换价格向20万元以上车型迁移。首先，以旧换新补贴降低了中高端车型的购置门槛。其次，中国品牌在20—30万元区间密集布局了具备高性价比、长续航里程与智能体验的新能源车型，恰好契合用户“降使用成本+提升用车体验”的双重诉求。同时，置换用户多为家庭用户，其收入增长、家庭结构变化推动其对车辆空间、品质的需求升级，愿意增加预算选择更适配的中高端车型。

同时，由于用户原有旧车多为10—20万元区间，其置换补贴+车辆残值，已能覆盖中高端车型的部分成本，无需通过“降级”压缩预算。

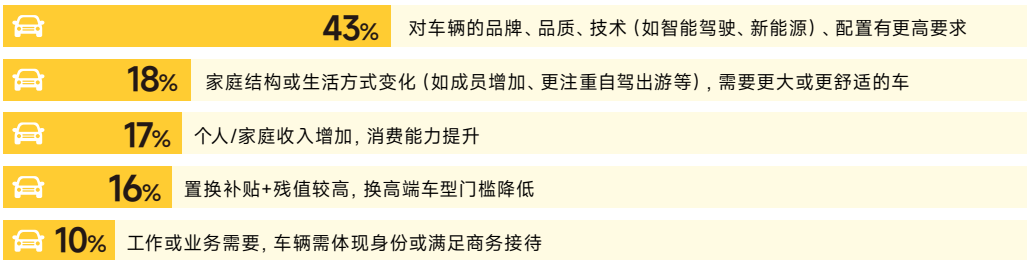


图14 置换价格升级的原因

此外，少数置换案例出现价格下降现象，首要原因是市场价格战与优惠促销使用户能以更低预算购得心仪车型，从而拉低了消费区间。同时，部分消费者购车观念转向实用化，将汽车视为满足基本出行的代步工具，不愿为品牌溢价或冗余功能付费。此外，个人或家庭财务状况收紧、对未来收入预期谨慎，以及旧车折旧导致置换预算有限，也是促使消费选择下移的重要因素。

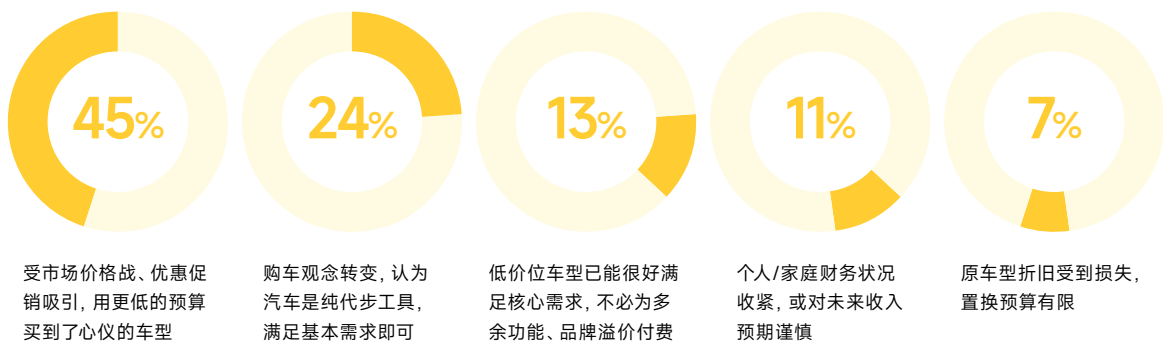


图15 置换价格下降的原因

3.3 用户对以旧换新政策期待

① 补贴申领：优化补贴申领流程，兼顾便利性与激励性

用户在选择以旧换新补贴申领地点时，表现出“便利优先、兼顾收益”的鲜明特征。高达43%的用户会优先选择就近申领，以此降低流程的时间与精力成本；25%的用户会直接瞄准补贴额度最高的地区；15%的用户会采取折中策略，选择邻近且补贴较高的省份；少数用户更倾向于门槛更低的申领地区，以降低操作难度。整体看来，用户希望在充分享受政策红利的同时，尽可能控制为申领补贴所付出的额外成本，在“便利性”与“收益性”之间寻求最佳平衡。

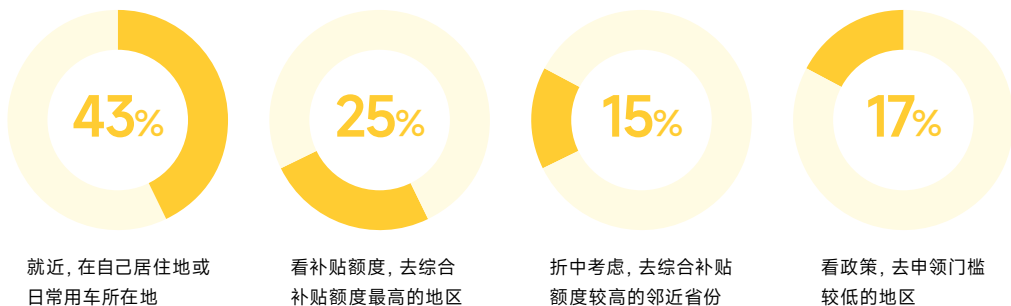


图16 用户对补贴申领地点的选择占比

② 政策触达：线上线下协同，构建分龄适配的政策宣传网络

线上渠道 / 年轻用户获取补贴政策的核心途径

线上渠道凭借传播效率高、内容形式丰富等优势，成为25—35岁年轻群体获取政策信息的主要途径。在政府购车补贴的线上获取途径中，官方媒体报道是用户最主要的信息来源；其次是懂车帝等汽车垂直App。整体来看，官方渠道与汽车垂直类平台是用户了解补贴信息的核心途径，短视频、社交平台也成为重要补充。

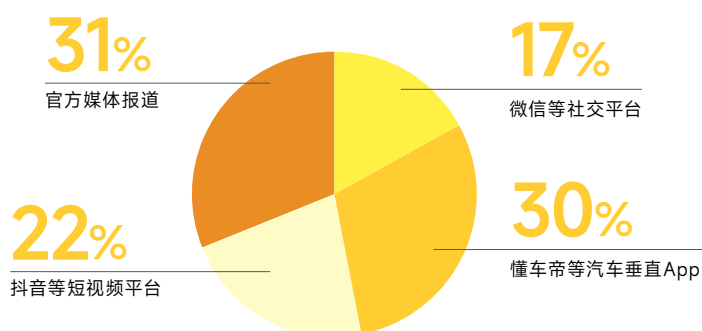


图17 政府购车补贴线上获取途径占比

线下渠道 / 中老年用户获取信息的关键途径

线下渠道以场景化、面对面沟通为优势，成为中老年用户获取政策信息的关键途径。在政府购车补贴信息的线下获取途径中，4S店等线下门店为用户最主要的信息来源；其次是车展、消费节等线下购车活动；亲友推荐和商场/公交站等线下广告占比相对较低。可见线下场景中，与购车行为直接关联的线下场景仍是中老年用户了解政策的关键触点，具有较强的场景适配性与可信度。

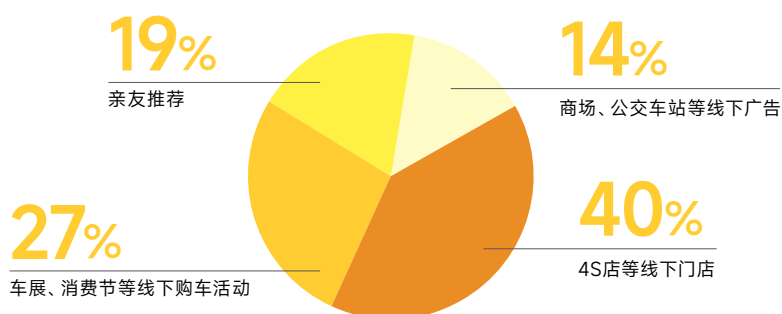


图18 政府购车补贴线下获取途径占比

③ 政策建议：构建覆盖汽车全生命周期的政策支持体系

在补贴发放流程方面，用户普遍希望补贴能直抵首付、进度可实时查询、进一步简化材料等。这主要是因为置换流程本就复杂，繁琐的补贴手续会增加时间与精力成本，尤其不符合30—40岁主力群体高效办事的需求。同时，过往补贴中存在的审核不透明、到账周期长等问题，也使用户对政策的可信性与及时性存在顾虑。因此，用户期待通过流程优化，更清晰、便捷地享受置换红利。



图19 对当前补贴发放方式的建议（多选）

用户对未来“以旧换新”政策的期待，已从单一的现金补贴向用车生态、服务支持与金融配套等多维度延伸。这反映出用户需求已从“购车省钱”向“全周期省心”升级：一方面，车辆置换涉及旧车残值评估、新车金融、新能源充电补能、维保服务等多个环节，单一现金补贴无法解决各环节的痛点；另一方面，作为置换主力的30—40岁已婚育家庭更看重综合性价比与长期体验，充电优惠、延长质保等权益比一次性现金优惠的获得感更持久；同时，随着新能源汽车置换比例提升，用户也更期待政策能够协同多方，构建覆盖“购车—用车—换车”的全生命周期保障体系。

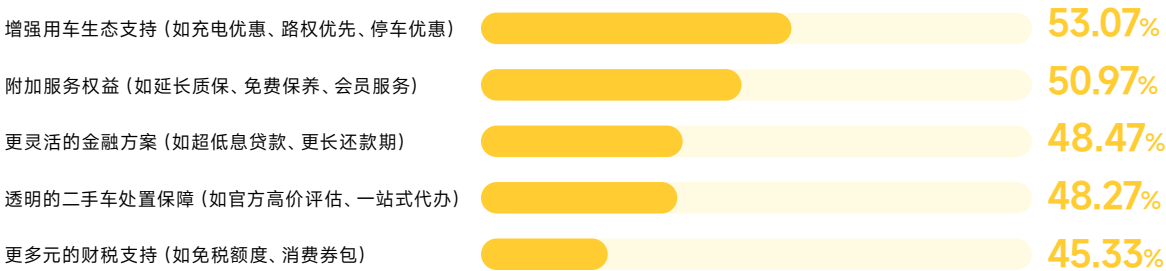


图20 除现金补贴外，未来“以旧换新”政策建议（多选）

04

结论与建议



汽车以旧换新政策已从短期刺激转向常态化、精细化支持，2026年政策通过补贴机制优化、绿色导向强化、规范执行等调整，既稳定消费又推动产业低碳转型；地方层面则结合区域特点，在跨域流通、牌照联动、全链条服务等方面形成差异化实践。从市场表现看，置换呈现“新能源主导、自主崛起、消费升级”特征：中国品牌成换购用户首选，新能源在15万以下市场增量显著，置换价格向20万以上上移。用户层面，30—40岁已婚育家庭是主力，核心诉求集中在降低使用成本、提升体验，同时期待政策优化申领流程、构建全生命周期支持体系。整体而言，以旧换新已成为撬动汽车消费、推动产业转型的关键抓手，政策与市场正协同向“消费升级+绿色转型”方向深化。

综上，结合汽车置换市场的核心特征与用户诉求，为进一步释放置换消费潜力、推动产业向新能源与中高端升级，提出以下四点建议：

建议一 / 产品布局优化

产品布局优化：车企应持续聚焦长续航、智能座舱等核心体验升级，强化中国品牌的市场竞争力；针对主流置换周期的燃油车用户，推出定向置换权益与产品适配方案，加速燃油车用户向新能源迁移。

建议二 / 政策落地升级

建立全国统一的补贴申领标准，推广“补贴直抵首付”模式，简化审核材料、公开审核进度，降低用户申领成本；车企、充电运营商等建立生态合作，完善用车生态配套，将充电优惠、路权保障、二手车透明处置等纳入以旧换新政策体系，实现从购车到用车的全流程支持。

建议三 / 用户触达精准化

构建线上线下协同的政策传播矩阵，线上依托官方媒体、汽车垂直App、短视频平台触达年轻群体；线下通过4S店、车展等场景精准触达中老年用户；建立用户口碑传播机制，借助亲友推荐等社交渠道提升政策渗透率。

建议四 / 产业链协同发展

推动车企、二手车平台、金融机构的跨界合作，打造“旧车评估—新车置换—金融支持—售后保障”的一体化服务链条；完善新能源二手车残值评估体系，缓解用户置换顾虑，促进新能源汽车全生命周期的健康流通。

