



中国汽车流通协会

China Automobile Dealers Association

2024年3月全国二手车市场深度分析



目录

CONTENTS



1

2024年3月市场概况

2

3月新能源市场概况

3

二手车流通性分析

4

经销商调研情况

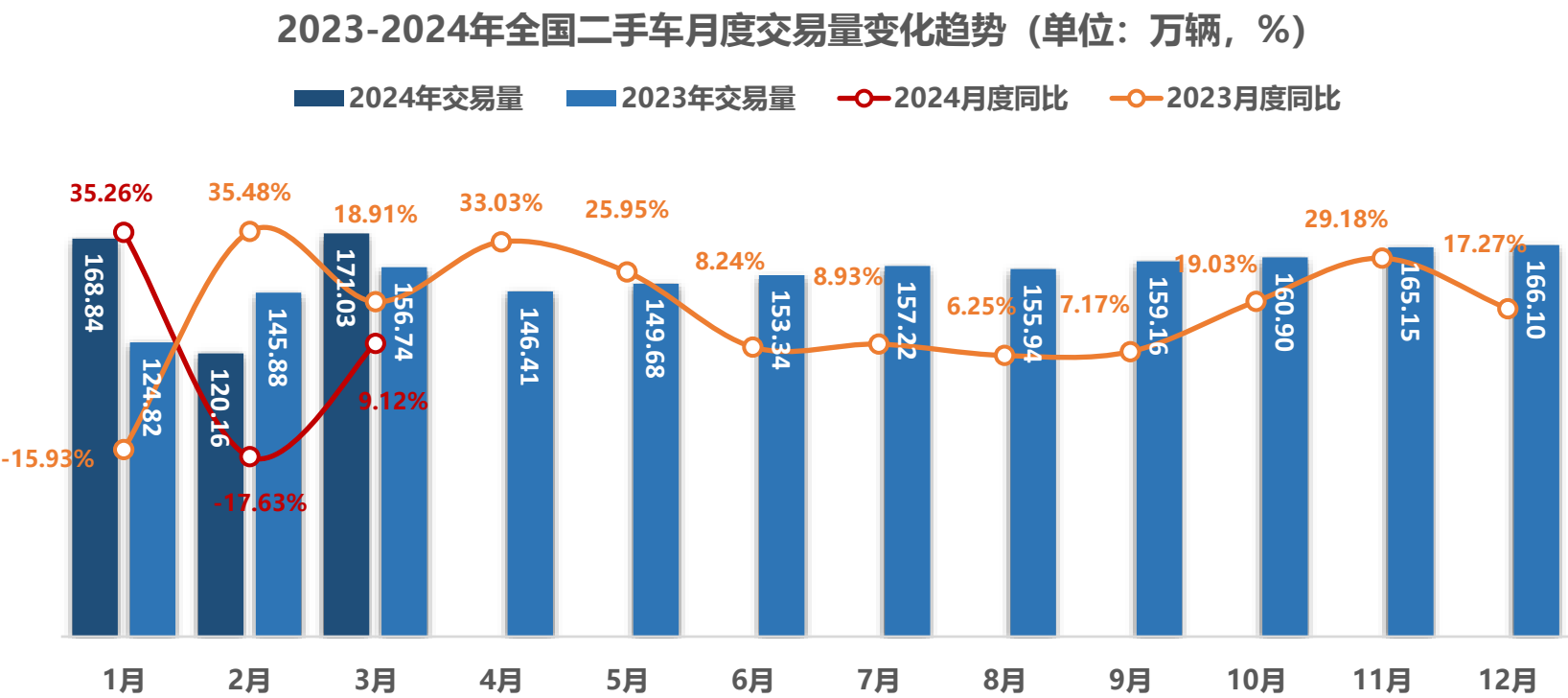
5

“行”认证分析

01

2024年3月市场概况

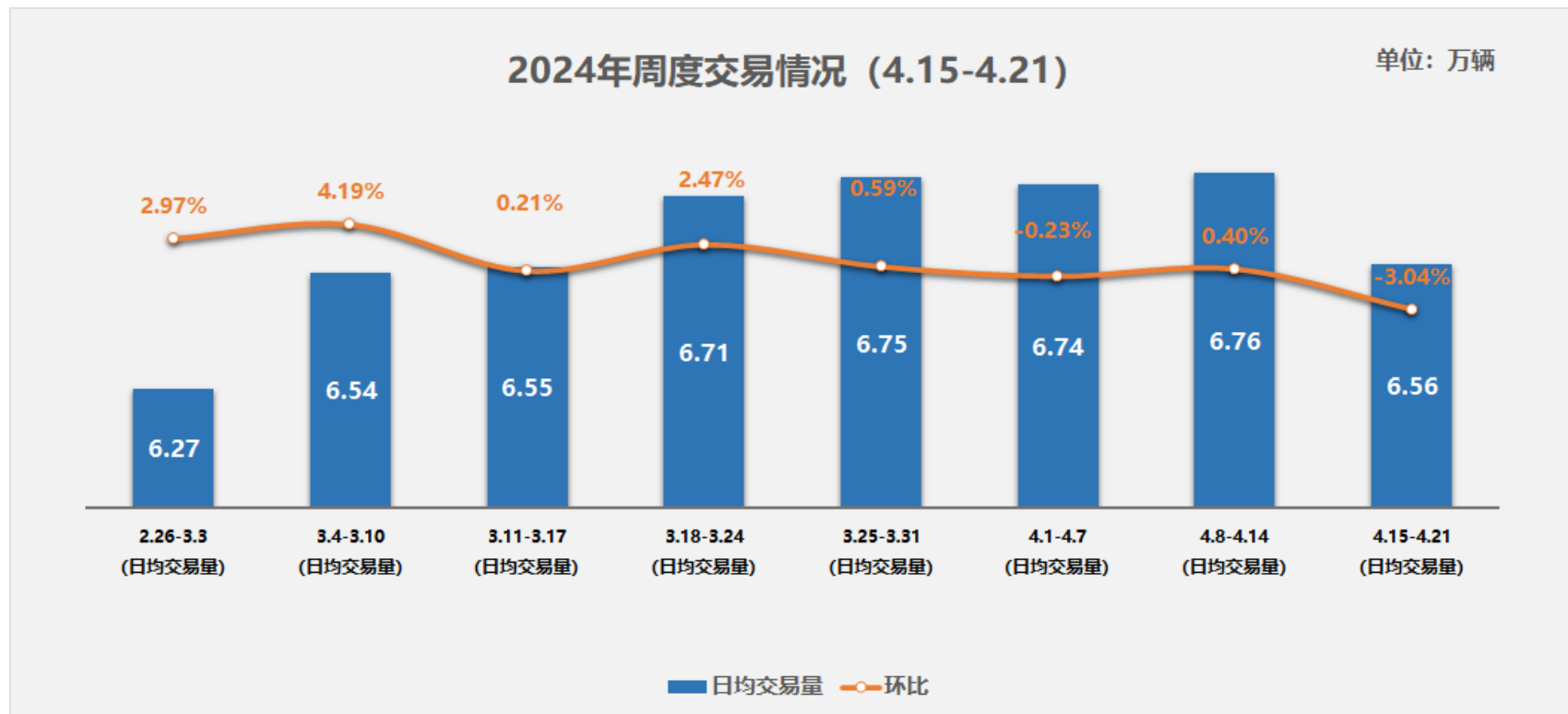
2024年3月二手车市场月度交易趋势



2024年3月，全国二手车市场交易量171.03万辆，环比增长42.33%，同比增长9.12%，交易金额为1180.37亿元。

2024年1-3月，二手车累计交易量460.03万辆，同比增长7.62%，与同期相比增加了32.6万辆，累计交易金额为3139.62亿元。

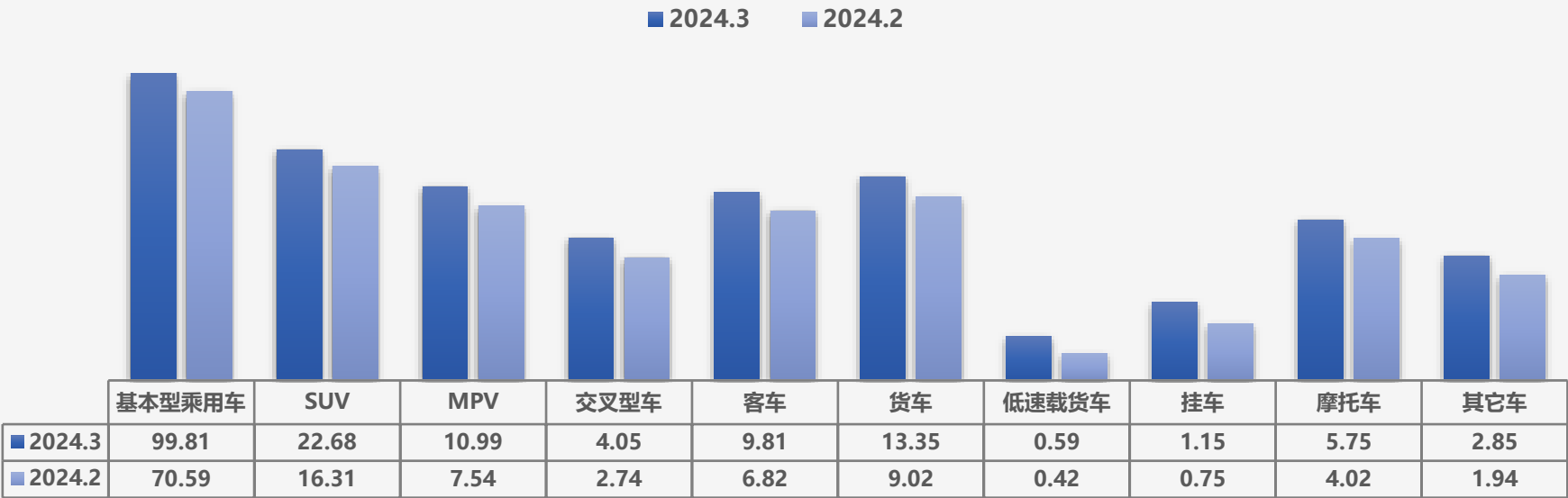
2024年4月周度情况分析



2024年4月第三周, 二手车日均交易量6.56万辆, 与上周环比下降3%,清明小长假前后的交易需求基本转化完毕, 本周交易量有所回落。按可比口径计算, 2024年4月1日-21日, 二手车共交易114万辆, 预计4月二手车的交易规模在168万辆, 较去年同期增长7.2%。

2024年3月细分市场变化情况

2024年3月二手车各细分车型交易情况（单位：万辆）

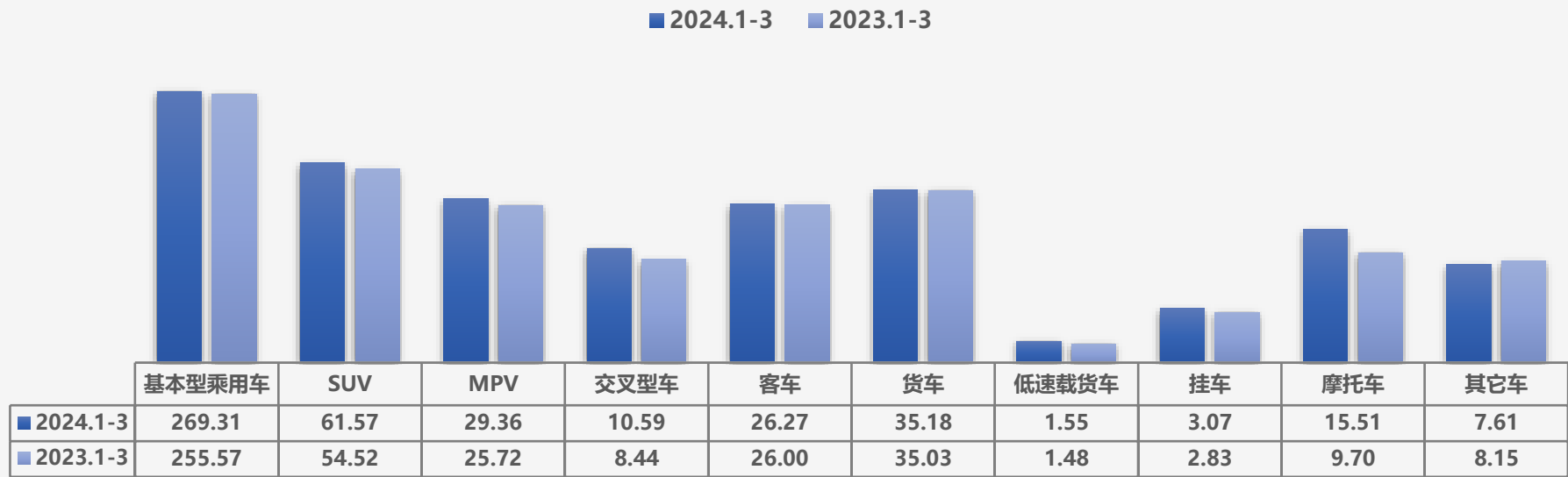


2024年3月，全国二手车市场交易量171.03万辆，环比增长42.33%。基本型乘用车共交易99.81万辆，环比增长41.39%，同比增长7.28%；SUV 共交易22.68万辆，环比增长38.99%，同比增长13.65%；MPV共交易10.99万辆，环比增长45.79%，同比增长15.13%；交叉型乘用车共交易4.05万辆，环比增长47.91%，同比增长36.32%。

商用车情况: 客车9.81万辆，环比增长43.75%，同比增长1.19%；载货车13.35万辆，环比增长48.01%，同比增长2.04%。

2024年1-3月细分市场变化情况

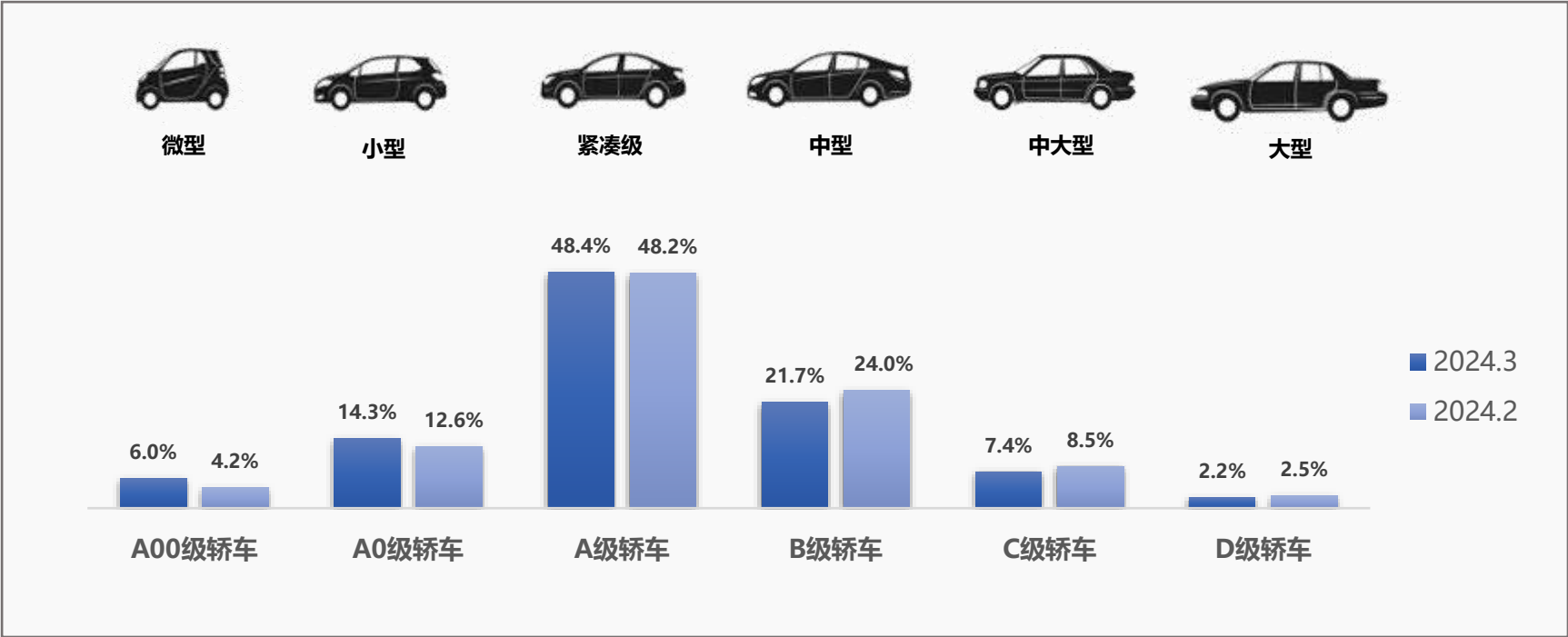
2024年1-3月二手车各细分车型交易情况（单位：万辆）



2024年1-3月，二手车累计交易量460.03万辆，同比增长7.62%。基本型乘用车累计交易269.31万辆，同比增长5.38%；SUV共交易61.57万辆，同比增长12.92%；MPV共交易29.36万辆，同比增长14.17%；交叉型乘用车共交易10.59万辆，同比增长25.43%。

商用车情况：载货车共交易了35.18万辆，同比增长0.43%；客车26.27万辆，同比增长1.04%。

2024年3月二手车各级别轿车销量分析

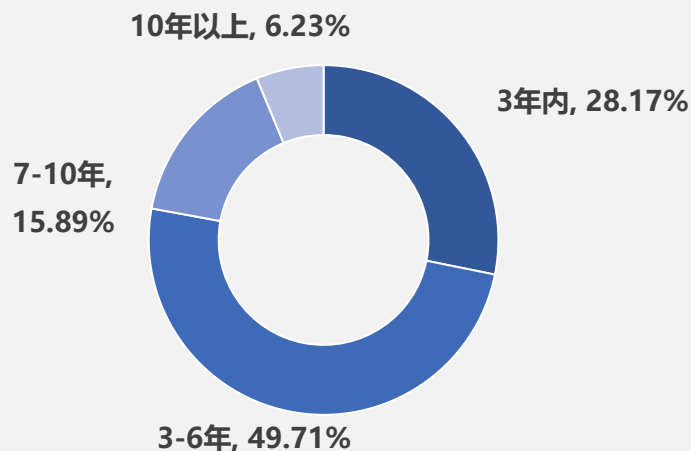


2024年3月，各级别轿车的整体销量来看，A级轿车依旧是最热销的车型，占比为48.4%，环比增长0.2%，较同期基本持平；其次是B级轿车占21.7%，环比下降2.4%，同比下降1.8%；C级轿车占7.4%，环比下降1.1%，同比下降0.4%。D级轿车占2.2%，环比下降0.2%，同比下降0.1%。A0级轿车占14.3%，环比增长1.7%，同比增长0.9%。A00级轿车占6%，环比增长1.8%，同比增长了1.4%。

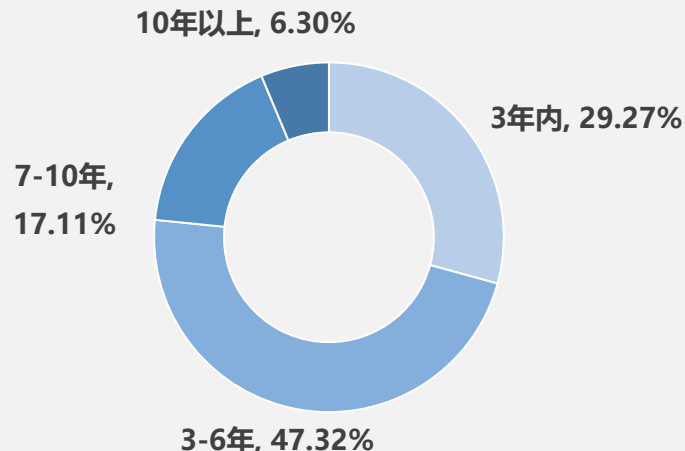
整体上看，3月份，A0级、A00级车型的市场份额同环比均有所增加。B级车型的市场份额出现较为明显的下降。

2024年3月二手车交易车辆使用年限分析

2024年3月交易使用年限分析



2024年2月交易使用年限分析



3月，二手车使用年限在3-6年的交易占比最多，占49.71%。环比增长2.39%，较去年同期增长8.91%；

使用年限在3年内车型占28.17%，环比下降1.10%，较去年同期增长1.38%；

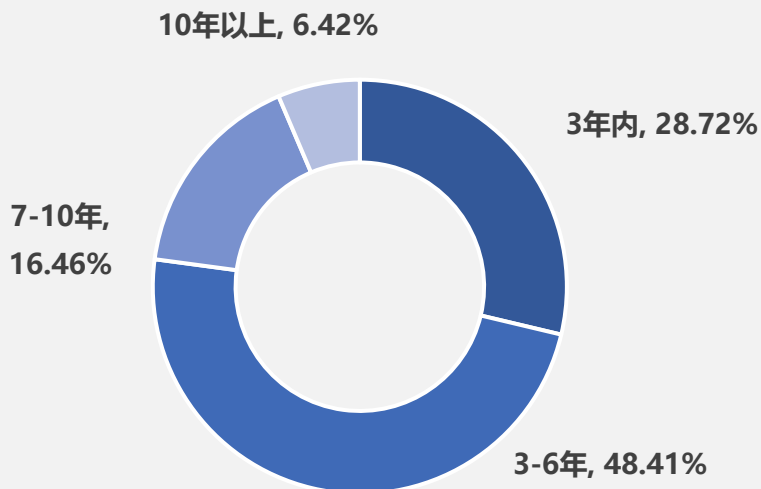
车龄在7-10年的车型占15.89%，环比下降1.22%，较去年同期下降6.5%；

车龄10年以上的车型占比为6.23%，环比下降0.07%，较去年同期下降了3.79%。

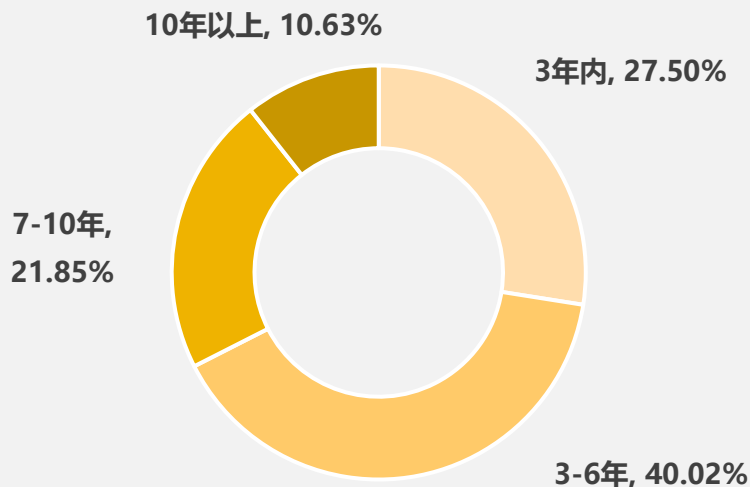
从车龄结构上看，3月份，3-6年的份额较上月增长明显，其他区间均有所下降。与去年同期相比6年以内的份额整体有所增加。

2024年1-3月二手车交易车辆使用年限分析

2024年1-3月交易使用年限分析



2023年1-3月交易使用年限分析



1-3月，二手车使用年限在3-6年的交易量最多,占比为48.41%，较去年同期增加8.4个百分点；



使用年限在3年内车型占比为28.72%，较去年同期增加了1.2个百分点；



车龄在7-10年的车型占比为16.46%，较去年同期下降了5.4个百分点；

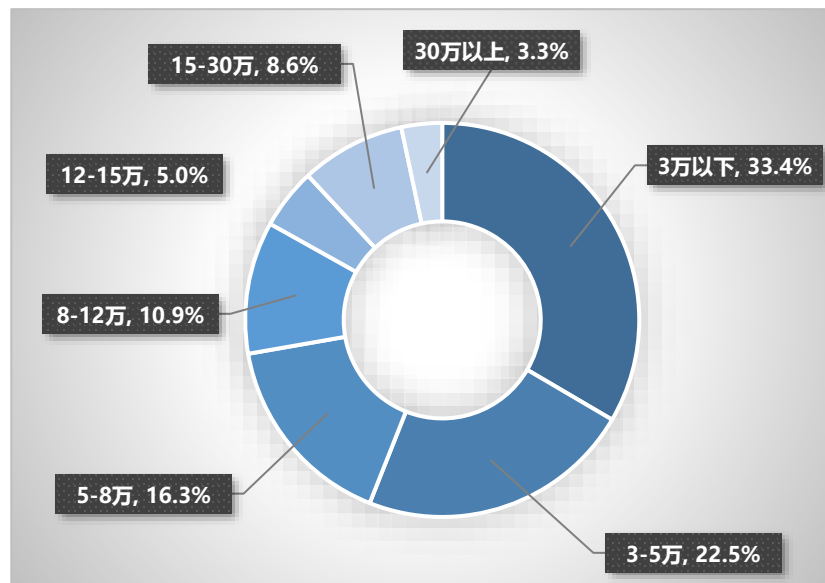


车龄10年以上的车型占比为6.42%，较去年同期减少了4.2个百分点。

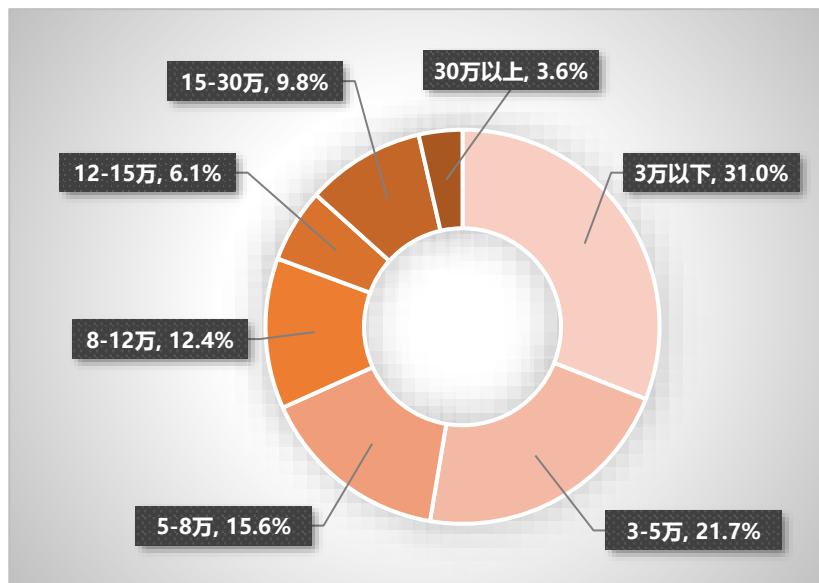


2024年3月二手车交易价格区间分析

2024年3月价格区间分布



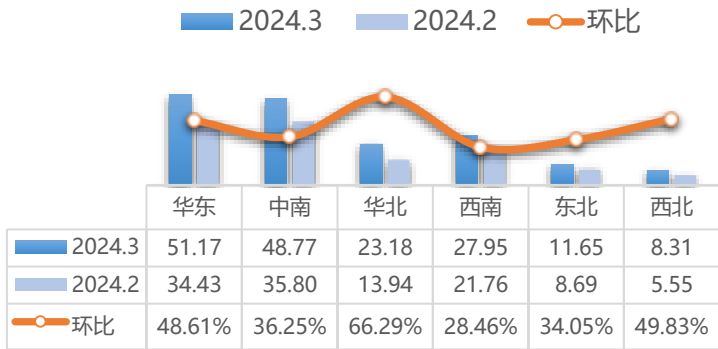
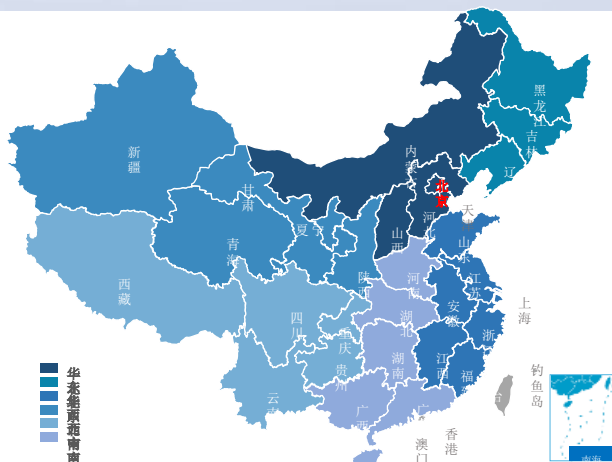
2024年2月价格区间分布



3月，二手车交易价格区间在3万元以下的车辆市场占比最大，占33.4%，环比增长2.5个点。其次是3-5万的车辆占22.5%，环比增长0.9个点；5-8万占16.3%，环比增长0.6个点；8-12万占10.9%，环比下降1.5个点；12-15万占5%，环比下降1.1个点。15-30万占8.6%，环比下降1.2个点。30万以上的占3.3%，环比下降0.2个点。

从价格分布上看，3月份交易价格较上月整体有所下移，3万以下，3-5万、5-8万的份额有所增加，其他各区间均有所下降。

2024年3月六大区域情况分析



2024年3月，全国六大区较上月均有明显增长，其中华北、华东、西北三个地区增长最为明显。

华东地区二手车交易量为51.17万辆，环比增长48.61%，交易量较上月增长16.74万辆，上海本月增长最为明显，成交量环比2月份增长了1倍以上。浙江、安徽两省环比增速超过了50%，均高于华东地区的平均增幅。江苏、山东、福建、江西四个省份涨幅均超过了30%。

中南地区二手车交易量为48.77万辆，环比增长36.25%，较上月增长了12.98万辆。本月中南地区中，湖北和海南的二手车市场涨幅尤为显著，环比增幅均超过了40%。广东、湖南环比增幅超过了30%。河南、广西涨幅相对较小。

华北地区二手车交易量为23.18万辆，环比增长66.29%，是本月六大区中回升最为明显的地区。交易量较上月增长了9.24万辆。从增幅来看表现最为明显的是北京，环比涨幅超过了150%。内蒙古本月涨幅超过50%，天津、河北、山西本月成交量均有40%以上的增长。

西南地区本月共交易了27.95万辆，环比增长28.46%，相比本月六大区的其他区域，其涨幅相对较小。与上月相比，交易量增长了6.19万辆。本月云南和西藏的二手车市场回升明显，环比分别增长了41.2%和56.5%。川渝以及贵州地区的二手车市场也呈现出稳步增长的态势，涨幅均超过了20%。

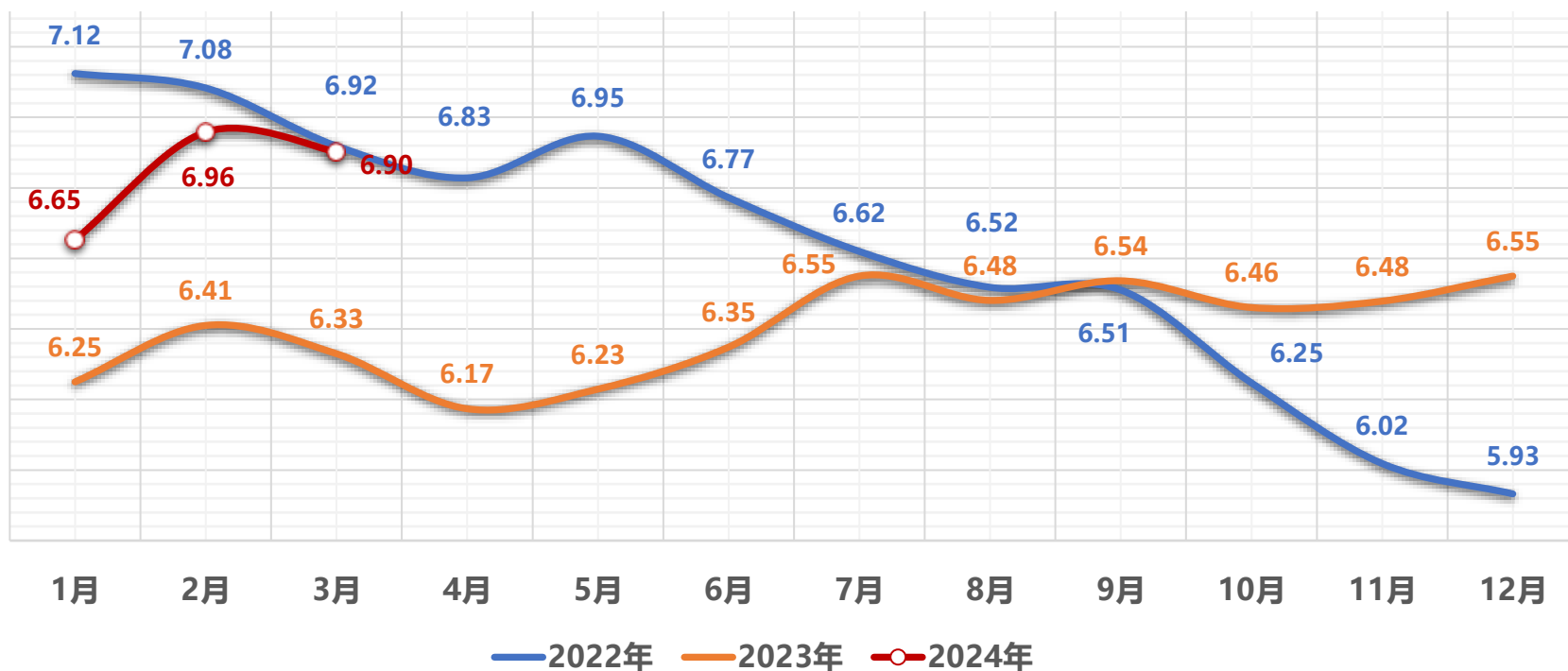
东北地区本月共交易二手车11.65万辆，环比增长34.05%。交易量较上月增长了2.96万辆。辽宁本月的增幅最大，环比增长42.9%，吉林本月涨幅超过了35%，黑龙江本月涨幅相对较小，环比增长了21%。

西北地区本月共交易二手车8.31万辆，环比增长49.83%，较上月增长了2.76万辆。本月陕、甘、宁以及新疆、青海地区交易量均有出现明显回升，其中青海、新疆环比涨幅达到了60%，甘肃、宁夏两省环比增速超过了40%。陕西环比增长了30%，相比其他省份略低。

2023年全国二手车均价

全国二手车均价

单位：万元



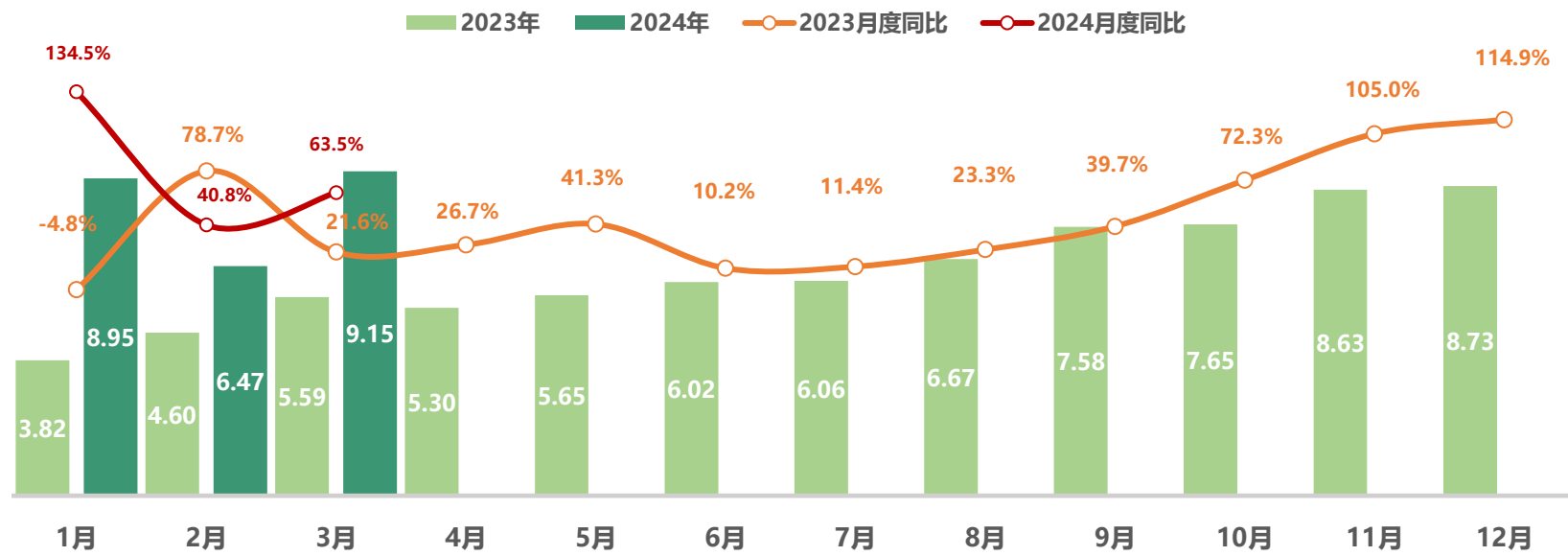
3月份，二手车交易均价有所回落，较2月份下降了0.06万元，较去年同期增长了0.57万元。

02

3月新能源市场概况

2024年3月新能源二手车车型分析

2024年新能源乘用车趋势



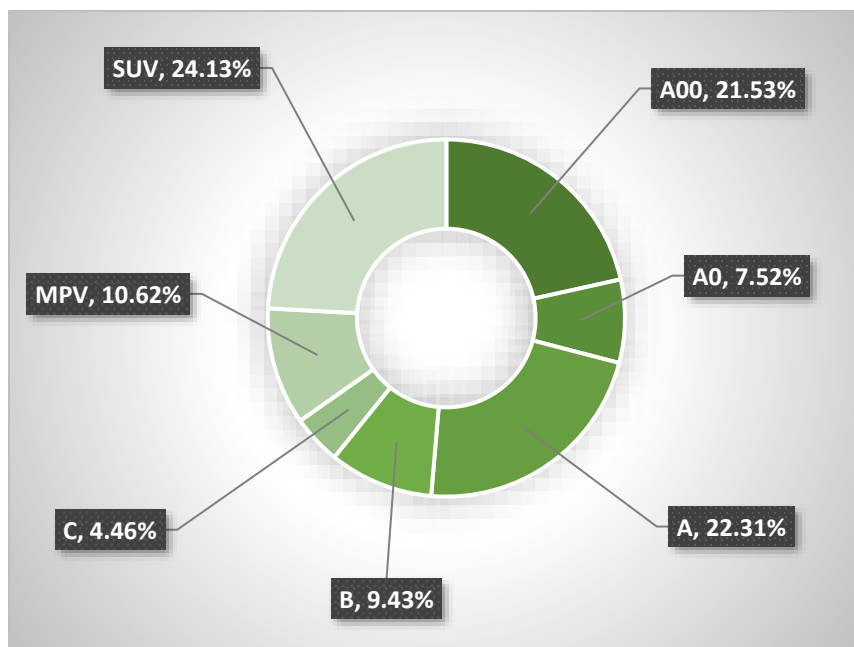
2024年3月，全国新能源二手车共交易了9.15万辆，环比2月份增长了41.4%，同比去年同期增长了63.5%。

2024年1-3月，全国新能源二手车共交易了24.56万辆，较2023年同期增长了75.4%。

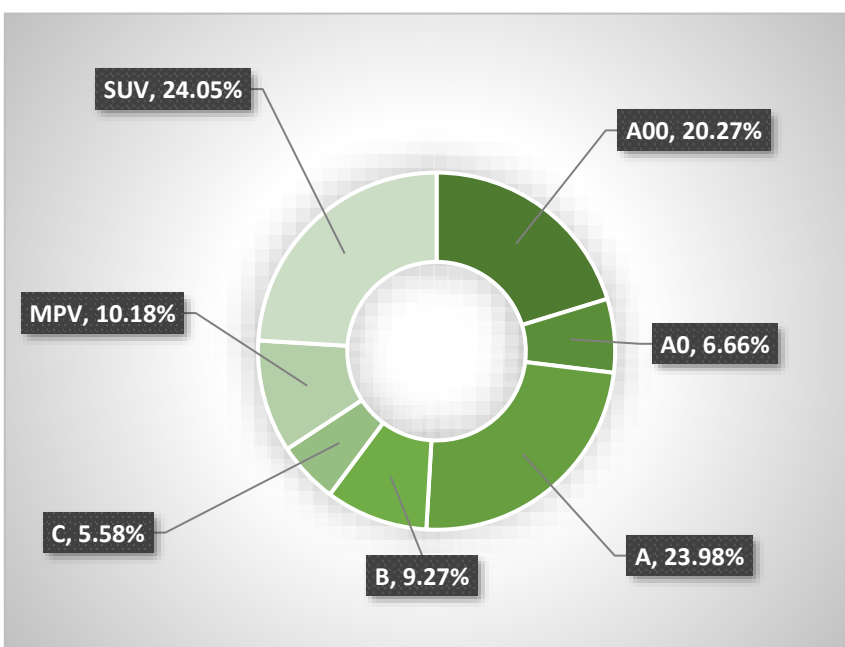
注：数据不包含混动车型

2024年3月新能源二手车车型分析

2024年3月新能源车型占比



2024年2月新能源车型占比



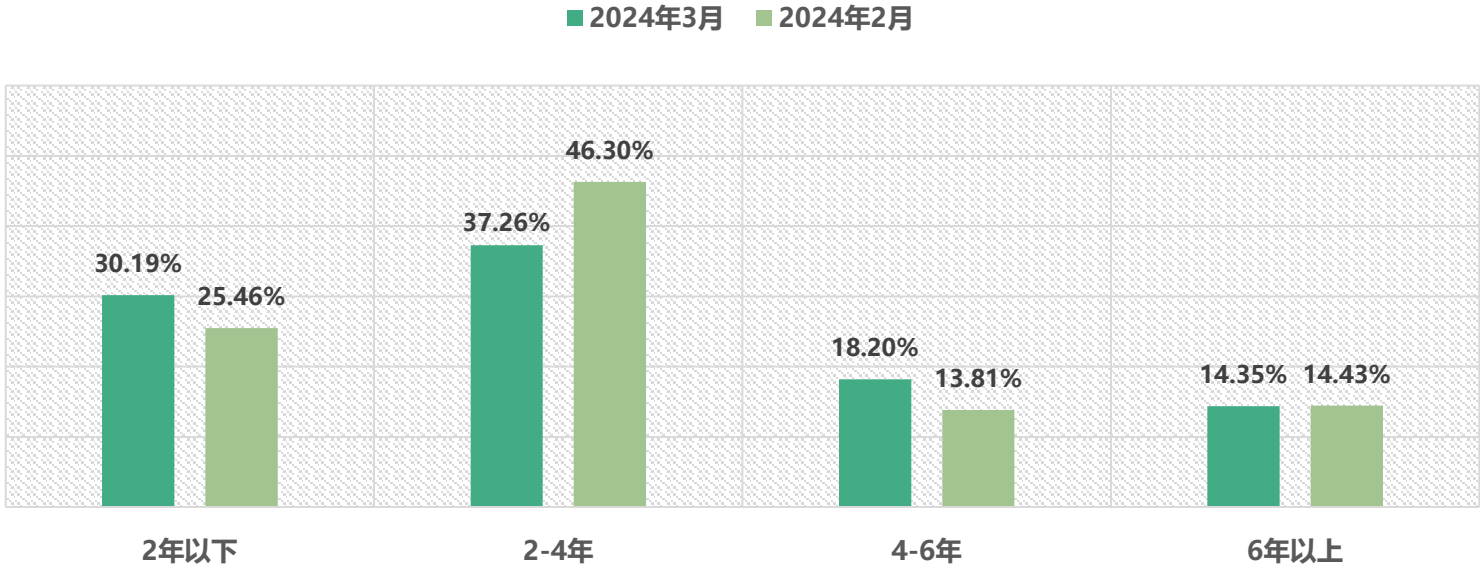
2024年3月，从新能源乘用车的整体销量来看，占比最大是SUV车型，占24.13%，环比增长0.1%；其次A级轿车占22.31%，环比下降1.7%；A00级轿车占21.53%，环比增长1.3%。A0级轿车占7.52%，环比增长0.9%；B级轿车占9.43%，环比增长0.2%；C级车型占4.46%，环比下降1.1%；MPV车型占10.62%，环比增长0.4%。

3月份，小微车型的市场份额较上月出现明显回升，A级和C级车型下降较为明显。

注：数据不包含混动车型

2024年3月新能源二手车使用年限分析

2024年新能源二手车使用年限分析



从车龄结构来看3月份，2年以内、4-6年的车型环比增长明显，2-4年的车型份额出现了明显下降。

具体来看使用年限在2年以下的占30.19%，环比增长4.7%。

使用年限在2-4年占37.26%，环比下降9%。

使用年限在4-6年的交易量占18.20%，环比增长4.4%。

6年以上的占14.35%，环比下降0.1%。

注：数据不包含混动车型

2024年3月新能源二手车价格分析

2024年二手车交易价格区间分布

2024年3月 2024年2月



2024年3月，3万以内、3-5万、15-30万的新能源二手车占比有所增长，其余各区间较上月均有所下降。

本月3万以内的新能源二手车占33.5%，环比增长1.4%； 3-5万的占14.8%，环比增长0.6%； 15-30万占16.6%，环比增长3.8%； 5-8占9.9%，环比下降1.4%； 8-12万占12.3%，下降1.7%； 12-15万占10.8%，下降2.4%； 30万以上车型占2%，下降0.2%。

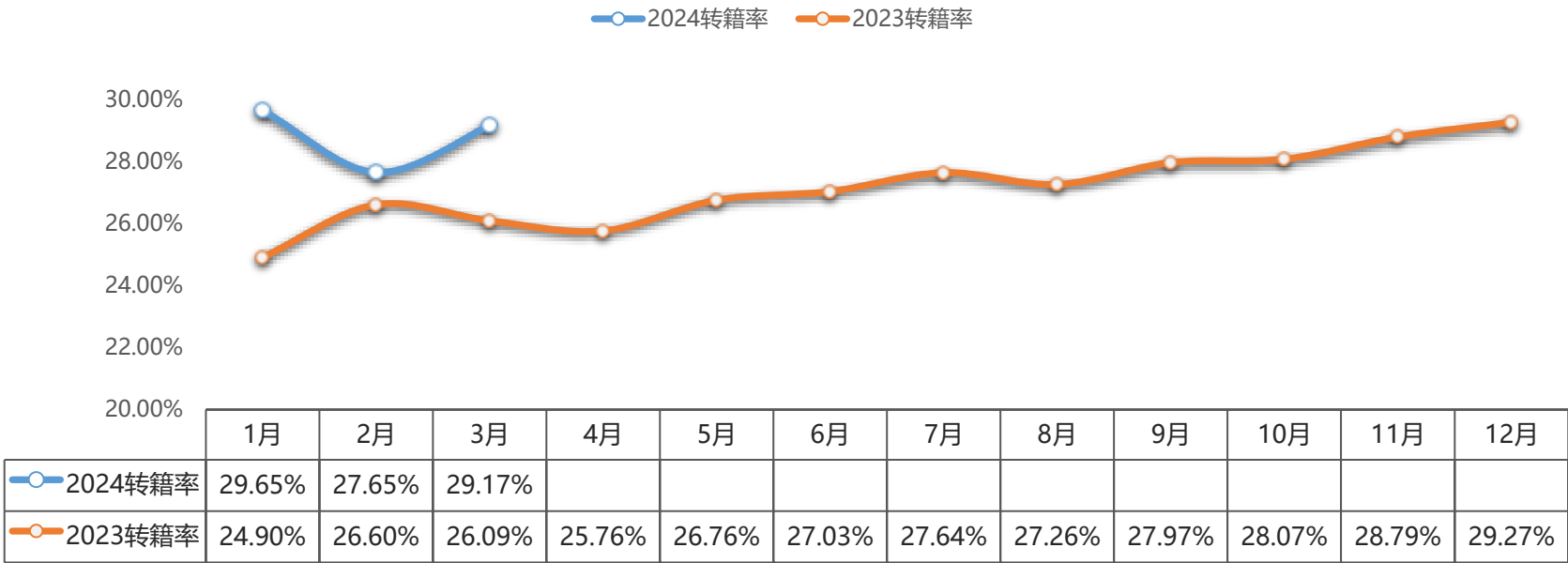
注：数据不包含混动车型

03

二手车流通性分析

2024年跨区域流通情况

2024年跨区域流通情况



2024年3月跨区域流通情况

3月份，二手车转籍率为29.17%，环比上月增加1.5个百分点，同比去年同期增长3.1个百分点。二手车转籍总量为49.89万辆，环比增长50.2%，较去年同期增长22%。

2024年3月省市转籍情况



2024年3月流通活跃TOP5		
省份	转籍率 (%)	转籍量 (万辆)
北京	36.27% ↓	2.27
江苏	35.33% ↓	3.50
浙江	32.33% ↑	4.53
上海	31.10% ↑	1.43
安徽	30.94% ↓	0.58

2024年3月，全国转籍比例排名前五的省份是北京、江苏、浙江、上海、安徽。
具体来看北京转籍率为36.27%，环比下降1.9%，转籍量为2.27万辆；
江苏转籍率为35.33%，环比下降0.2%，转籍量3.5万辆；
浙江转籍率为32.33%，环比增长0.6%，转籍量为4.53万辆；
上海转籍率为31.10%，环比增长0.3%，转籍量为1.43万辆。
安徽转籍率为30.94%，环比下降0.3%，转籍量为0.58万辆；

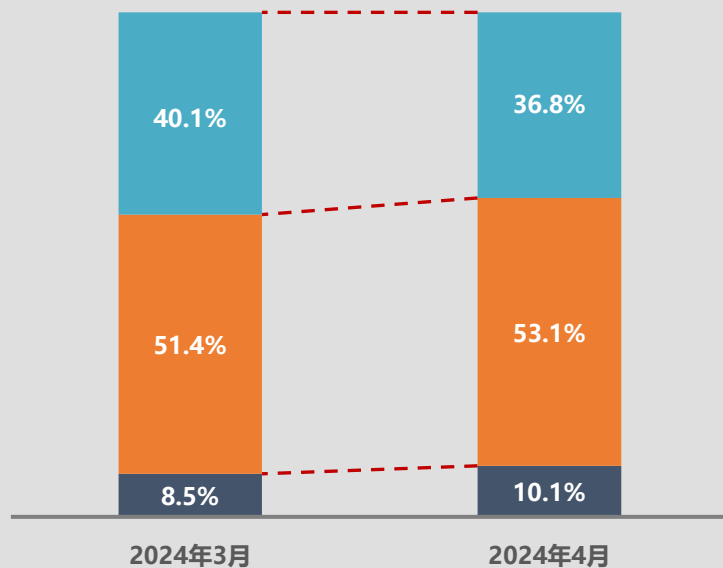
04

经销商调研情况

二手车经销商情况分析

平均库存周期

■ 15天以内 ■ 15-30天 ■ 30天以上

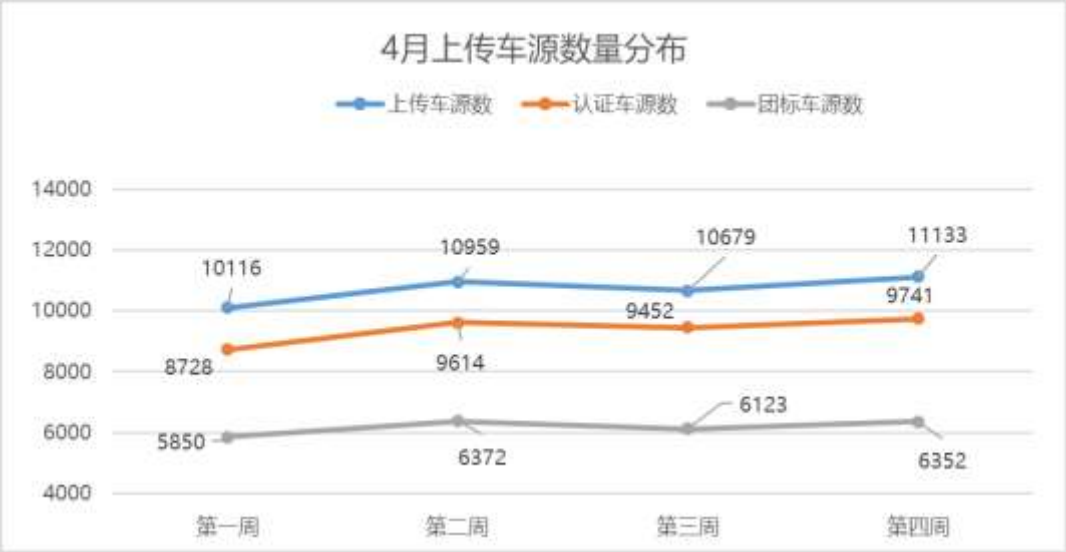


调研显示，2024年4月份库存周期15天以内的企业占10.1%，较上月增长了1.6%。库存周期在15-30天的企业占53.1%，较上月增长了1.7%。库存周期30天以上的企业占36.8%，较上月下降了3.3%。

05

“行”认证分析

2024年4月行认证车源区域分布情况



上传时间	上传车源数	行认证车源数	团标车源数
第一周	10116	8728	5850
第二周	10959	9614	6372
第三周	10679	9452	6123
第四周	11133	9741	6352
小计	42887	37535	24697

2024年4月，行认证共接收到上传车源数据42887台，其中符合行认证标准的车源数据37535台，符合团标的车源数据为

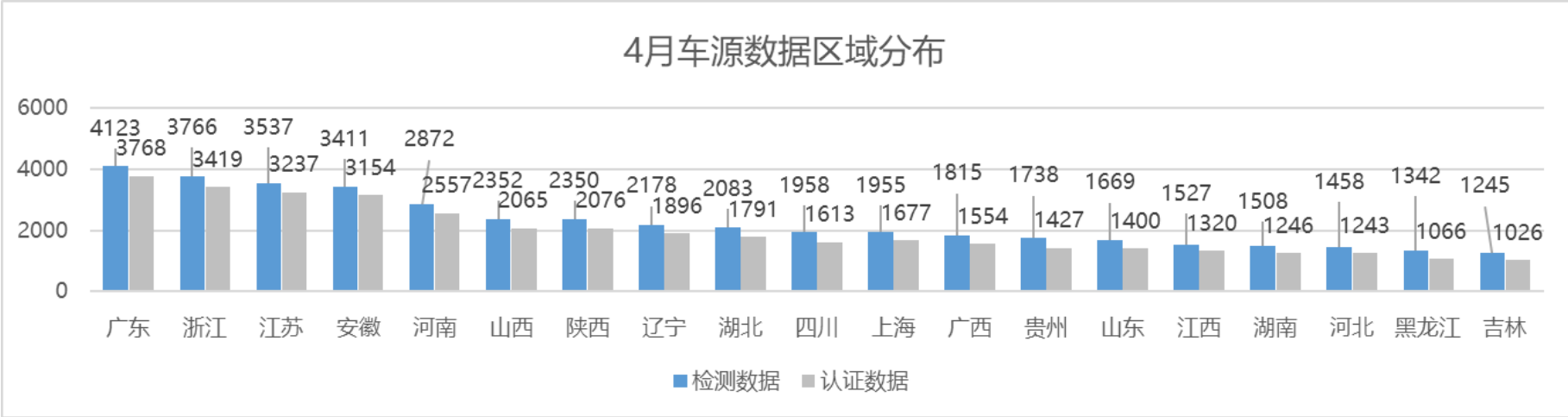
其中，本月符合行认证数据占据提交总数的比例为87%、符合团标的数据比例为57%，整体数据质量较上月略降；

叠加假期消费释放完毕和新车市场价格不稳定因素，4月份上报数据呈现出“急剧下降”的态势，上报数据较3月大幅减少约25%；

环比2023年同期相比，2024年4月份仍旧实现了微涨1.5%的成绩；

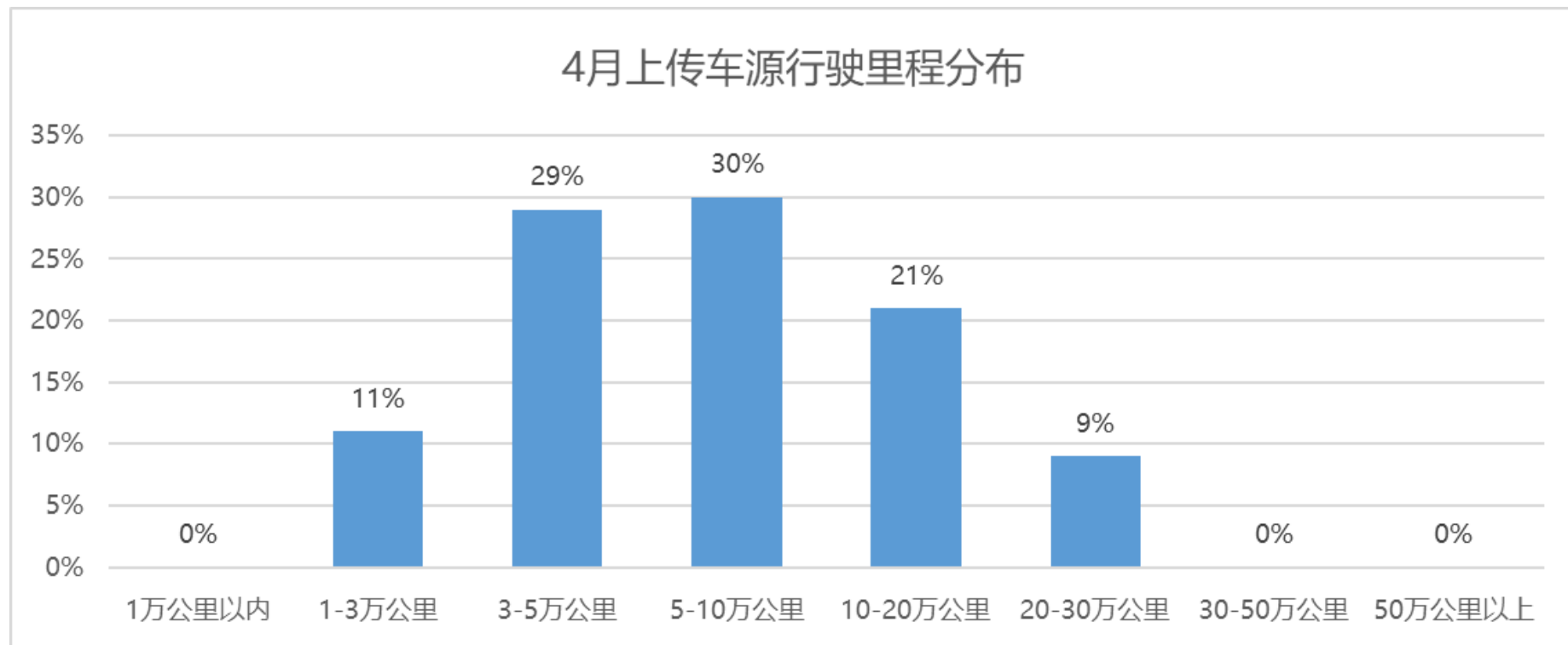
同时也会看到，本周上报数据呈现出明显的“缓慢爬坡”状态，说明车商信心在逐步“修补”和恢复，结合5月份第一周初的数据来看，同样印证了以上情况。

2024年4月行认证车源区域分布情况



2024年4月，全国各地均呈现出明显的“降温”迹象，各地区较上月均呈现出超过15%以上的降幅；
提交量从区域排名上来看，基本保持过往的基本规律，广东、江浙、江苏地区依然保持相对优势的上报量。

2024年4月行认证车源行驶里程分布情况

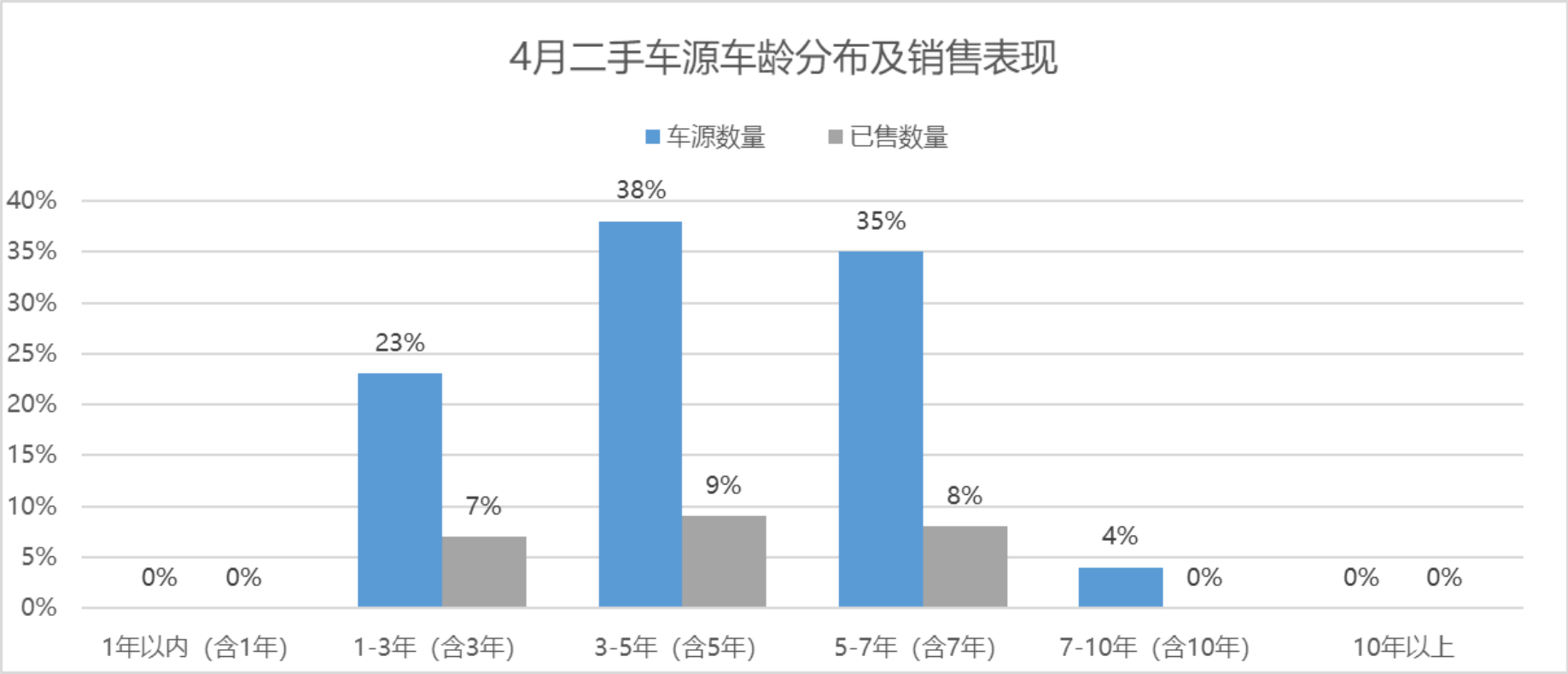


2024年4月，从上报车源里程数据来看，本月二手车经销企业，基于车辆里程的选品上更加“谨慎”和“保守”；

其中，符合“行”认证比例占比87%，符合团标的数据比例占比为57%；

本月，1-3万公里以内的“准新车”较上月降低了3%，3-10万公里以内的“较新车”则较上月增长了2%，10万公里以上的“老旧车”增加了1%。

2024年4月行认证车龄分布情况



2024年4月，经销企业在车辆年限的选品策略趋于“保守”，对于“准新车”的热度逐步下降；其中，1年内的“准新车龄”数据较上月减少约1%、1-3年以内“较新车龄”数据较上月同样降低约了2%；3-5年的“次新车龄”数据则与上月持平，；5-7年“性价比”车型则较上月增加了约3%；7-10年“老旧车型”数据与上月保持一致。

关于“行”认证

什么是行认证？

“行”认证是中国汽车流通协会基于国家标准《二手车鉴定评估技术规范》以及团体标准《乘用车鉴定评估技术规范》而面向于全国二手车流通领域各经营主体推出的认证二手车质量信息溯源管理体系，通过建立行业统一标准的车况溯源机制、争议复核机制手段，帮助二手车经营企业与消费者之间建立信任的桥梁、切实的保障二手车消费环节中各方主体的合法权益。



谢谢！