

# 以旧换新补贴高，“中年车”报废可惜吗

业内人士：既要推进消费迭代也要减少浪费，二手车“内销转出口”可获更高利润



汽车以旧换新政策推行以来成效明显。商务部数据显示，截至5月11日，2025年汽车以旧换新补贴申请量达到322.5万份，其中，汽车报废更新103.5万份，占比近三分之一。

在报废汽车中，一些二手“身价”万元以下的车，在高达两万元的报废补贴面前，被车主选择了利益最大化，不少“正当年”的汽车因此驶向报废厂的拆解线。尤其是一些成色佳、里程少的“中年车”，引发部分车主和相关从业者的纠结：在二手车市场还有一定价值的车被报废，是否有点可惜？

胡玲玲 刘志坤 郭辰昊  
济南报道

## 迎新欢，舍旧爱 “正当年”老车被拆解

“这辆2010年上牌的斯柯达明锐，才行驶了9万多公里，车况很好。在二手车市场，只能卖1万出头，比不上报废更新的2万元补贴。作为报废车，残值只值2000多元。”日前，在济南从事回收报废车生意的王岩，对着这辆成色颇新的私家车，留下一声叹息。

他形容当前的心态为“一边欢喜，一边可惜”。欢喜的是，在汽车以旧换新、报废更新等政策推动下，业务量涨了不少，算是赶上了风口；遗憾的是，看着这些还能跑的“老车”被拆解，觉得非常可惜，有的车主还会在车被报废前，提出要与其合影留念。

2024年8月，商务部等7部门发布通知，对符合规定报废旧车并购买新车的个人消费者，补贴标准由购买新能源乘用车补1万元、购买燃油乘用车补7000元，分别提高到2万元和1.5万元。在此基础上，2025年补贴再度扩围，将符合条件的国四排放标准燃油乘用车，纳入以旧换新政策。

数据证明了政策的推动作用。商务部统计数据显示，2024年报废汽车回收量达到787.2万辆，同比增长70.7%，全年汽车报废更新超过292万辆，置换更新超过370万辆，共带动汽车销售额9200多亿元。

5月15日，在济南祥润报废机动车回收有限公司内，各种报废车辆和零部件堆叠在一起，如同一座座小山岗。公司总经理谭效玮告诉记者，以旧换新政策实施以来，公司处理报废车的数量从2023年的不到2万辆，一跃升至2024年的2.7万辆。

但随着部分里程数很少的车进入报废流程，让一些人开始“冷思考”：还处于“正当年”的汽车，是否在“利益最大化”面前，无奈地驶向报废厂的拆解线？

## 先补贴，再拍卖 不报废也能多拿钱

记者在走访中发现，许多车主面对车报废问题时流露出不



一家报废汽车回收企业内待拆解的旧车堆积如山。

舍，特别是那些日常精心养护、行驶里程尚少的车，其报废与否往往让车主陷入纠结。

济南市民张先生的车虽然已经购入十多年，但是使用次数不多，只有1万多公里的里程。今年4月份换车时，他在仔细研读政策之后，选择走置换流程，获得省补8000元和旧车拍卖残值2万元。

“得益于年份少、里程少，既多拿了补贴，又让老车继续奔跑在路上，自己心里没有愧疚感。”张先生觉得，一辆汽车生命周期的开启，意味着另一辆汽车生命周期终结。对旧车的感情，让他不愿意看到它过早报废。

对于因补贴政策可能导致“正当年”的汽车进入报废厂，行业内存在不同观点。

从事二手车交易的钱航认为，从政策口径来看，目前规定报废的车大多使用的年限较长、型号较为落后。虽然有些车成色较新，里程数不多，但在设计理念和能耗标准方面落后，淘汰更新对环保和技术进步都有利好。

但一些从业人员认为，随着汽车产业迭代升级，当下十年左右的汽车质量相比以前已经有了质的提升。从事该行业近30年的汽车自媒体主理人吴先生表示，十多年前曾规定15年报废的私家车，在建议声中取消了强制报废年限，其本质就是避免浪费，尽量延长汽车的使用寿命。

据悉，2013年起实施的《机动车强制报废标准规定》取消了私家车强制报废年限，改为以安全检验和排放标准作为主要依据。“一般私家车的使用里程一年1万公里左右，以现在汽车的三大件等质量来看，开个几十万公里没问题，十年左右的车应该正值‘壮年’，过早报废有点可惜。”吴先生说。

## 多标准，多条路 拆解部件可循环利用

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树预测，到2027年，我国报废机动车有望突破1000万辆，这将为新车消费带来百万量级的增长和千亿元以上的年消费增量。

崔东树表示，加快推动报废更新的进程，可使汽车全生命周期链条实现有效完整的流转。通过严格

标准，实现更便利化的报废更新，使更多老旧车顺利被淘汰出市场，同样有利于新车销售和二手车流通。

然而，走向“报废路”的车，现阶段并没有完全体现其原本的价值。中国汽车流通协会副秘书长郎学红坦言，目前国内拆解行业精细化程度不足，还处于初级发展阶段，导致大量可再利用零部件被当作废钢铁处理了。

在郎学红看来，一辆使用五六年以上的汽车，如果在维修时直接更换全新零部件，不仅成本高，也可能造成资源浪费。如果使用从报废车上拆解下来的“循环件”，经过标准化检测、修复后达到使用标准，既能降低消费者维修成本，又能物尽其用。

“随着‘两新’政策持续推进，国家已经开始鼓励高质量拆解，未来若能在研发阶段就植入可回收设计，并制定完善的零部件循环利用标准，报废的车将能实现更充分的资源回收，形成‘生产-使用-回收-再利用’的良性循环。”郎学红表示。

吴先生认为，这些都需要优化二手零部件和二手车出口的相关政策。2024年2月，《商务部等5部门关于进一步做好二手车出口工作的通知》明确政策，旨在推动国内二手车出口业务。

不少报废车从业者也认可“内销转出口”的路径。“东南亚、非洲等地基建需求旺盛，一台成色良好、待报废的工程车，如果经过整备出口后可获取更高的利润。”报废车厂负责人谭效玮说。

“每个国家对二手车规定的标准不一样，如果在国内十年左右的车算老车，在一些国家反而是很受欢迎的车。”吴先生表示，在市场上新车和二手车价格持续走低的情况下，报废补贴从某种程度上将十年左右的车定义为可以报废的标准，尚存完善的空间。

在吴先生看来，虽然报废是个人选择，但如果在车符合报废条件的前提下，二手车置换和报废补贴价格能够一致，或许能让这些车出口后继续发挥价值，获取的收益也会远大于报废带来的回收价值，对汽车产业的整体健康发展是有利的。（应受访者要求，文中王岩、钱航为化名）

杨美玲 威淑军 吕晓丽  
报道

新能源汽车再起波澜！日前，全国企业破产重整案件信息网显示，5月13日，哪吒汽车关联公司合众新能源汽车股份有限公司新增一则破产审查案件，申请人为上海禹形广告有限公司。这一消息将风雨飘摇中的哪吒汽车再度推上风口浪尖。

新能源品牌加速洗牌，车企不断倒闭，谁为车主权益托底？

## 哪吒汽车：并未申请破产

5月14日，“哪吒汽车被申请破产审查”的消息冲上热搜，原本就不平静的新能源汽车市场再起波澜，这一消息也让50万哪吒汽车车主忧心忡忡。

哪吒汽车真的要破产了吗？记者从有关方面了解到，虽然困难重重，但哪吒汽车目前并没有申请破产。“是某广告公司向法院申请，并不是哪吒汽车申请破产。”该人士表示，目前他们内部并没有申请破产的相关事宜。

什么是“被申请破产审查”？业内人士表示：“被申请破产审查是指当债权人或其他相关利益方认为债务人（企业或个人）出现严重财务困境，无法清偿到期债务或资产不足以清偿全部债务时，向法院提出对债务人进行破产审查的申请后，法院对该申请进行的一系列审查活动。”“如果经审查认定债务人符合破产条件，法院会裁定受理破产申请，随后指定破产管理人，负责管理破产企业或个人的财产和事务，正式开启破产程序。如果不符合破产条件，法院则会裁定不予受理。”

也就是说，哪吒汽车能否进入破产程序，目前没有定论。

## 新能源汽车进入“淘汰赛”

哪吒汽车在造车新势力中一度以“黑马”之姿广受关注。据报道，2022年，凭借哪吒V、哪吒U Pro等低价车型，哪吒汽车以15.2万辆的交付量力压“蔚小理”，登上新势力销量榜首。然而，短短三年，哪吒汽车便从巅峰坠入谷底。2024年，其销量腰斩至6.45万辆；到了2025年1月，国内交付量仅110辆，同比暴跌97.76%，几乎陷入停摆。

伴随销量崩塌的，还有一系列严重问题，各种“倒闭”“破产”传闻不时传出。

哪吒汽车的困境折射出当前新能源汽车行业的残酷竞争。一方面，头部企业如比亚

迪、特斯拉通过规模效应和技术优势持续抢占市场；另一方面，传统车企加速电动化转型，进一步挤压中小品牌的生存空间。

行业现状显示，尽管国内新能源汽车渗透率已突破40%，但盈利难题始终困扰多数车企。除少数头部企业外，大部分新势力品牌仍处于亏损状态，依赖资本输血。随着补贴退坡、消费者需求趋理性，行业已从“野蛮生长”转向“精耕细作”，缺乏核心竞争力的品牌将面临出局风险。

新能源车快速进入千家万户的同时，行业淘汰赛早已打响。拜腾、天际、博郡、奇点、自游家等都已倒下，威马、高合、极越也步其后尘。未来几年间，中国会有更多车企关停倒闭，无论是长安汽车朱华荣、吉利汽车李书福、奇瑞汽车尹同跃，还是华为余承东、理想汽车李想……多位业内大佬都给出了未来中国汽车竞争最终的胜出者只有5家左右的预测。

“被破产”的哪吒，不是第一个，相信也不是最后一个。

## 消费者权益谁来托底？

车企动荡背后，最受关注的还是消费者权益保障问题。企业破产，车辆售后维修、软件升级、质保承诺等如何兑现？在燃油车时代，车企退出市场后，售后服务一般会由背后的集团、集团旗下其他品牌或者中方合作伙伴接管，车主权益还能有所保障。

但在新能源车时代，车企倒闭后的问题将更加突出，尤其那些造车新势力品牌。原因更多在于，三电系统包括智能化软件的加持，使得新能源汽车的售后维修门槛提高，普通汽车修理厂或者没有厂家授权的4S店，几乎没有办法维修。而且目前国内尚未建立完善的新能源汽车企业退出机制，不少车主可能面临“售后无门”的困境。

有法律专家建议，消费者购车时应优先选择具备长期服务能力的品牌，同时呼吁行业建立“保证金制度”或第三方托管机制，以保障车主权益。中国汽车流通协会也表示，正推动形成行业自律规范，要求企业对用户承诺终身负责。

哪吒汽车无论破产与否，都为行业敲响警钟。在政策与市场的双重驱动下，新能源汽车行业已进入深度调整期，唯有技术、资金、服务全方位领先的企业才能笑到最后。对于消费者而言，如何在行业变革中规避风险，将成为购车时需要“学习”的新课题。

## 新能源车加速洗牌，「售后无门」怎么办

### 法律专家呼吁行业建立「保证金制度」以保障车主权益

车企动荡背后，最受关注的还是消费者权益保障问题。企业破产，车辆售后维修、软件升级、质保承诺等如何兑现？在燃油车时代，车企退出市场后，售后服务一般会由背后的集团、集团旗下其他品牌或者中方合作伙伴接管，车主权益还能有所保障。

但在新能源车时代，车企倒闭后的问题将更加突出，尤其那些造车新势力品牌。原因更多在于，三电系统包括智能化软件的加持，使得新能源汽车的售后维修门槛提高，普通汽车修理厂或者没有厂家授权的4S店，几乎没有办法维修。而且目前国内尚未建立完善的新能源汽车企业退出机制，不少车主可能面临“售后无门”的困境。

有法律专家建议，消费者购车时应优先选择具备长期服务能力的品牌，同时呼吁行业建立“保证金制度”或第三方托管机制，以保障车主权益。中国汽车流通协会也表示，正推动形成行业自律规范，要求企业对用户承诺终身负责。

哪吒汽车无论破产与否，都为行业敲响警钟。在政策与市场的双重驱动下，新能源汽车行业已进入深度调整期，唯有技术、资金、服务全方位领先的企业才能笑到最后。对于消费者而言，如何在行业变革中规避风险，将成为购车时需要“学习”的新课题。