

动力电池将迎“脱保”高峰 2000万新能源车主焦虑待解

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“打算换车。”在被问到质保期后换车还是换电池时，刘兴(化名)向《中国经营报》记者如是回答道。刘兴家在2016年购置了一辆微型电动车，算是国内较早一批的电动车主。

根据工信部规定，从2016年起，乘用车企业必须为电池、电机等关键部件提供至少8年或12万公里的质保。这就意味着，进入2025年，会有越来越多的新能源车

电池使用寿命引关注

近年来，国内新能源汽车始终保持高速发展的态势，产销量持续创下新高。

中汽协数据显示，2024年，新能源汽车产销分别完成1288.8万辆和1286.6万辆，同比分别增长34.4%和35.5%，新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的40.9%，较2023年提高9.3个百分点。

记者注意到，动力电池作为新能源汽车最为关键的核心部件，被称为新能源汽车的“心脏”，其使用寿命问题也备受关注。一般来说，新能源汽车电池的质保年限是8年。

对于动力电池的使用寿命，真锂研究院创始人墨柯告诉记者，新能源汽车的动力电池寿命主要受充放电循环次数影响较大，现在动力电池的循环寿命基本能达到2000次以上。“按照一年中有360天充电来算，现在的动力电池寿命基本都能满足需求，何况电动车主也不可能每天都充电。”

有关电池的使用寿命已经越来越受到行业的关注。2024年3月14日，在蔚来长寿命电池战略沟通会上，蔚来创始人、董事长、CEO李斌就直言，电池寿命问题

车电池质保到期。

8年质保期后，大部分新能源汽车车主都将面临换车或者换电池的选择焦虑。郭恬(化名)是在2017年成为电动车主，她告诉记者，等质保期结束后，会考虑换车。“车跟不上时代了。”

对于换车还是换电池，中关村新型电池技术创新联盟秘书长于清教告诉记者，从目前新能源新车的价格来看，很多品牌已基本实现油电同价，甚至电比油低，叠加换



进入2025年，新能源车动力电池逐步进入“脱保”高峰。

夏治斌/摄影

并未引起行业重视。

彼时，李斌也对外呼吁，整个新能源汽车行业都应当关注并一起解决电池寿命问题。“解决电池寿命问题已经刻不容缓，这需要整个行业去携手解决。只有解决这个问题，中国的新能源汽车产业才能真正地长期健康可持续发展，才能真正地去引领全球汽车产业的变革。”

进入2025年，我国第一批新能源汽车动力电池的8年质保期将陆续到期，新能源车动力电池或将逐渐迎来“脱保”高峰。动力电池性能的下降是每辆新能源汽车都面临的问题。

对于影响新能源汽车动力电池续航衰减的因素，于清教表示，

电成本、电池适配性、车辆保值性等方面的考量，20万元以下级别车型车主可能更倾向于换车。“新能源汽车动力电池寿命通常能达到8到10年，如果电池质量较好、养护得当，10年以上不成问题。”

谈及质保政策，于清教称，目前的8年质保期基本符合市场情况，但随着技术的进步和政策的支持，未来动力电池的性能和寿命预计会进一步延长，肯定要根据实际情况进行调整。

影响电池衰减的因素有很多，比如电池类型及质量、用车习惯、充电条件、环境温度等，需具体情况具体分析。

值得注意的是，动力电池“退役”后的回收利用也备受关注。于清教告诉记者，我国动力电池回收拆解与梯次利用产能布局已足够，但废旧电池货源增多，从企业端来看，重点是电池回收渠道的拓展以及回收拆解及再利用技术的提升，并重点关注安全问题；政策层面，2024年我国已发布新版《新能源汽车废旧动力电池综合利用行业规范条件》，后期除了健全动力电池回收利用体系之外，重点是政策的落地实施，加强动态监管，强化事中事后管理。

近2000万辆新能源车“脱保”

迈入“脱保期”的新能源汽车动力电池有多大规模？

相关数据显示，2025—2032年，预计累计将有近2000万辆新能源车面临电池质保到期，动力电池的“脱保”或将成为行业问题。

记者注意到，不少车企也注意到电池逐渐“脱保”的行业问题，延长质保期则是他们常用的举措。以特斯拉为例，2025年1月10日，特斯拉焕新款Model Y上市。其中，后轮驱动版26.35万元起售，长续航全轮驱动版30.35万元起售。在首发权益中便包含有关延长保修的相关服务。

“以前整车的(质保政策)是4年或8万公里，电池、电机、电控是8年或16万公里。”1月14日，特斯拉上海一家门店的销售向记者说道，“现在首发礼包多送两年或4万公里。”

更换电池成本高

有新能源汽车车主在网上晒出质保期满，更换电池的成本，高额的费用引发外界广泛关注。

2022年8月，陶文(化名)购置了一辆合资车企的纯电动车。“当时车价和保险等算下来不到20万元。前些天，我问了一下4S店换电池的报价，他们告诉我要大几万元。”陶文笑着说道，“大几万元至少得7万—8万元，那真的没必要换，添点钱可以再买一辆新车了。”

陶文告诉记者：“现在新能源汽车市场的选择很多，各个价格区间都有很多的产品出来。像我之前的小20万元，现在能买的车型更多了，它们的续航、造型、智能化水平都更好。”

对于新能源汽车电池在整车中的成本占比和更换电池的成本大小，于清教告诉记者，中国电池产业研究院的数据显示，自2023年以来，随着碳酸锂等原材料价格

的下滑，锂电池的平均价格已跌至0.4元/Wh左右。如果算上模组、外壳等，100度电池包的成本在五六万元，对于10万元级别的车型而言，电池包成本可能在整车成本中占据40%以上的比例。

为何不会选择换电池？邱锴俊解释称，这主要因为更换电池的成本太高。“有些车企甚至都不提供‘脱保’后换电池的服务，因为这部分的需求很小。举个例子，如果消费者当初买了十几万元或20万元的新能源车，开了8年之后，再花10万元换一个电池包是不太可能的。”

“就算有车主选择换电池包，也只能换与8年前一样的电池包，价格不低且不一定有货。更要注意的是，在这8年的时间里，电池水平已经有了大幅的提升。”邱锴俊直言，

8—10年来，新能源汽车的技术发展非常快，电池、电控、电机都有非常大的变化。从现在回头看10年前的三电系统，它们的技术水平是很低的，所以质保期满后肯定是换车，换一款新的电池是不合算的。”

墨柯还补充道：“即便想换一块原版的电池，可能现在也很难去操作。因为过去这几年，新能源汽车动力电池的能量密度提高了很多，包括壳体在内的原有方案可能都找不到了。”

“如果换了新的电池，但电机和电控还是以前的，其实电池的续航效果也不会很好。因为这些零部件也有老化，用老的零件去匹配新的电池，还是会很耗电的。”墨柯向记者说道。

绿牌新政+以旧换新 上海车市激活“一池春水”

本报记者 杨让晨 石英婧 上海报道

在上海绿牌政策门槛降低的同时，汽车市场的需求正在加速释放。

2024年的最后一天，上海市发展改革委、经济信息化委等发布了《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》(以下简称《实施办法》)，2025年绿牌政策的调整情况终于明了。

《中国经营报》记者注意到，此次《实施办法》对个人用户的牌照申请需求作出调整。对持有《上海市居住证》的来沪人员，由2024年政策要求的“自申请之日前36个月在本市连续缴纳社会保险或个人所得税”，调整为“自申请之日前48个月在本市累计缴纳社会保险或个人所得税满36个月”。

同时，该政策也支持多车车主在一定条件下，通过以旧换新方式申领绿牌。值得注意的是，2025年1月8日，国新办举行国务院例行政策吹风会。国家发展改革委相关负责人表示，在2025年将加力扩围实施“两新”政策，支持包括汽车在内的消费品以旧换新。

这进一步促进了相应需求的释放，各大车企也开始在置换需求方面加码，包括蔚来、阿维塔、上汽大众、上汽通用等在内的多家车企均“自掏腰包”兜底补贴。

上海市嘉定区一家蔚来汽车门店的销售顾问告诉记者，目前通过置换能够在享受政策补贴的同时，叠加公司提供的优惠。

“靴子”落地

记者注意到，此次《实施办法》调整中，对于个人用户而言有相应调整，其中对于持有《上海市居住证》的消费者，自申请之日前48个月在上海市累计缴纳社会保险或个人所得税满36个月即拥有绿牌资格。

上海市多个汽车品牌的销售顾问也对记者表示，目前上海市的绿牌政策已经作出调整，不再要求“连续缴纳36个月”。

蔚来的一位销售顾问告诉记者，目前以旧换新能够享受国家补贴1.5万元，“同时在2025年1月，公司还有2万元的购车优惠，如果没有喜欢的

降低门槛促消费

为何上海市选择在2025年放宽新能源汽车牌照申请门槛？这可能上海市当前的存量新能源汽车有关。

据乘联会数据，2021年至2023年，上海汽车年度累计上牌数均维持高位，其中2022年接近66万辆。2024年全年，上海市汽车年度累计上牌数接近44万辆，其中新能源车小客车数量达到26.96万辆，较2023年同期下降22.82%。

在业内人士看来，庞大的存

量市场为绿牌政策放宽提供了需求支持。惠誉评级亚太区企业评级董事杨菁告诉记者，目前上海有很多存量绿牌车需要升级换代，但由于原绿牌申领政策要求申领者名下无蓝牌和绿牌，多车车主售出新能源车后保持原绿牌的不确定性限制了一些车主的置换需求。

“新能源车以旧换新政策主要是为了释放这类多车新能源车主的升级置换需求，并通过政策引导

颜色想自己定制生产，这一优惠将会变成选装基金，最高抵扣2万元”。另一造车企销售顾问也对记者表示，目前置换除了国补外还能够享受公司提供的价格优惠和保险补贴等。

进入2025年，上海市对绿牌申请进行优化。《实施办法》中明确，名下同时拥有使用本市非营业性客车额度注册登记机动车和在本市注册登记的非营业性新能源小客车的个人用户，转让或者报废名下使用专用牌照额度注册登记的新能源小客车，并且通过以旧换新方式购买纯电动新车。

同时，《实施办法》还提及名下拥有两辆及以上在上海市注册登记的非营业性新能源小客车的个人用户，转让或者报废名下使用专用牌照额度注册登记的新能源小客车，并且通过以旧换新方式购买纯电动新车，均能够申领专用牌照额度。

相较于前几年的绿牌政策调整，2025年上海绿牌政策调整来得稍晚。“这加剧了潜在购车消费者的焦虑”，2024年12月24日，有汽车销售顾问对记者表示，临近2025

元，燃油车不超过1.3万元。对此，多家车企均紧跟国补步伐进行兜底保障。为了避免用户可能错过补贴窗口，上汽通用方面在2024年年底到2025年年初，连续推出了凯迪拉克和别克两款车型的国补兜底保障。

上汽大众也“自掏腰包”推出限时国补兜底政策。用户只要在1月31日前下定并完成交付，新购车辆需符合2024年所在地区置换或报废补贴政策的相关规定，且所在地区在3月

电动汽车新车。

原微型车、插混车主购入纯电动车型。此外，对于非户籍人员申领绿牌的社保要求放宽则将支撑新能源车新购需求。这两项政策变化都旨在提振2025年上海纯电车型的终端需求。”杨菁表示。

盘古智库高级研究员江瀚对记者表示，此次政策调整后上海市新能源汽车市场或将进一步扩大，随着以旧换新政策的实施，将有更多的上海消费者选择购买新能源汽车，推动市场需求的增长。

“另外，交通环境的改善、老旧车辆的淘汰将减少尾气排放，改善空气质量，同时新能源汽车的普及也将降低噪音污染。”江瀚对记者表示，促进汽车产业的转型升级，政策调整将推动汽车企业加大在新能源汽车领域的研发投入，提高产品质量和技术水平，增强市场竞争力。

目前，上海市的汽车以旧换新已十分方便。一位蔚来汽车销售顾问告诉记者，在符合置换要求的



2025年1月8日，上海市嘉定区一家阿维塔门店销售顾问表示，目前以旧换新能够同时享受国家补贴和厂商补贴。

杨让晨/摄影

年，上海市迟迟没有发布绿牌新政，不少消费者担心2025年上海绿牌政策可能会收紧，赶在2024年结束之前提车。

记者注意到，2021年5月，上海

市对登记绿牌的车辆作出了长度和价格的限制，部分低价微型车不再纳入送牌范畴，而2023年1月1日起则不再为插电混动车型提供免费绿牌。

条件下，置换补贴为1.5万元。“在申领补贴时只需要准备出售旧车和购买新车的发票，在相应的补贴平台上申请就能够拿到1.5万元的以旧换新置换补贴。”

阿维塔的销售顾问也对记者表示，目前置换除了国家补贴1.5万元外，厂家还会补贴1万元。“厂家补贴1万元大概45天能够到账，国家补贴在3—6个月也会到账，额外还会享有6000元的保险补贴。”

国家或鼓励车企持续创新提供富有竞争力的产品和服务，尤其是加速汽车智能化的应用和普及，来提升车主的升级换代需求。”

江瀚也对记者表示，2025年，汽车领域的以旧换新促销活动或将持续推进。“以旧换新政策在2024年取得了显著成效，不仅促进了汽车市场的销售，还推动了老旧车辆的淘汰和新能源汽车的普及，符合国家的节能减排政策。”