

2018 年上半年商用车市场分析及下半年展望

作者：数据资源中心 唐宝安

一、2018 年上半年商用车市场整体运行情况

2018 年上半年，我国经济平稳运行，部分指标稳中向好，而且随着供给侧改革的持续推进，产能过剩问题也得到了一定的缓解。但中美贸易摩擦加剧、内需呈现疲软态势等问题也带来一定的下行压力。

得益于大量基建项目开工、国家及各地环保政策趋严、新能源政策不断加码等因素影响，2018 年商用车市场延续了 2017 年的增长态势。根据数据资源中心终端零售数据显示，2018 年上半年，商用车累计销量 184.0 万辆，同比增长 7.8%。其中，货车累计销量 165.8 万辆，同比增长 6.8%，占比 90.1%；客车累计销量 18.2 万辆，同比增长 17.8%，占比 9.9%。从车型结构来看，带动商用车增长的主要是重型货车和轻型货车，占商用车的比重分别为 30.7%和 56.3%，合计比重达 87.0%，2018 年上半年销量增长分别为 7.2%和 7.9%。细分市场来看，重型货车的增长点是自卸车，而轻型货车的增长点主要来源于汽油小轻卡。

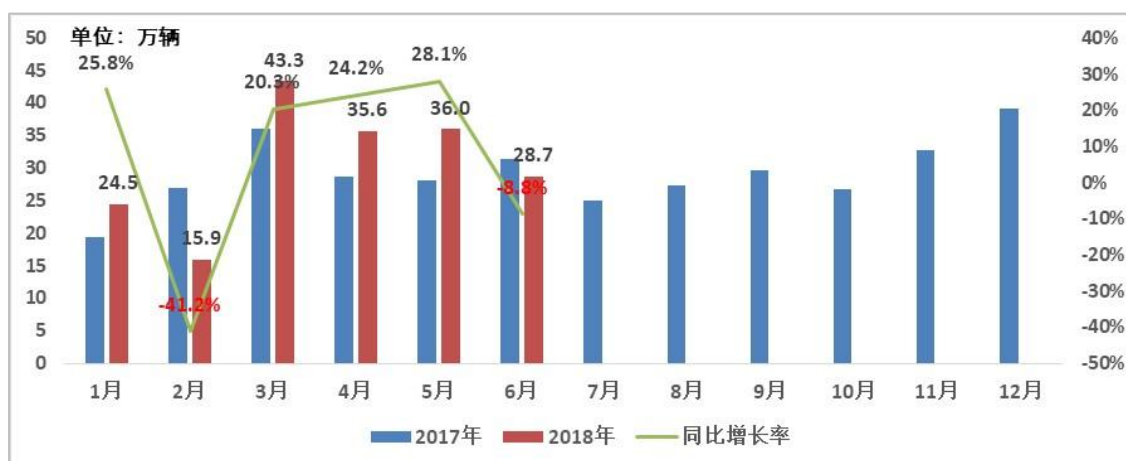


图 1-2018 年商用车月度销量走势

另外，据数据资源中心保有量数据显示，截止 2017 年底，中国商用车保有量突破 2500 万辆，较 2016 年的增量为 211.4 万辆，大幅超过 2014-2016 年各年增量，究其原因，主要是新版 GB1589 和治超治限趋严造成的运力下降，带动增购需求旺盛。

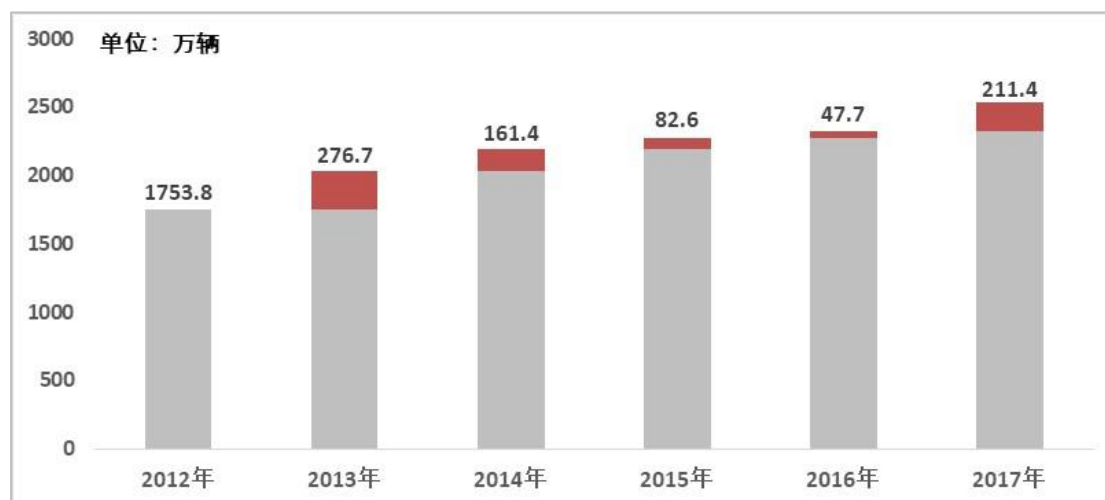


图 2-商用车保有量及增量走势

二、2018 年上半年商用车市场特征分析

1、2018 年商用车市场增长以存量增长为主

2017 年，在新版 GB1589 和治超治限新政策的作用下，导致重型货车平均单车运力下滑约 20%，促进了重型货车的增购需求，尤其是牵引车市场呈现大幅增长，因此，增量增长是带动 2017 年商用车市场繁荣的一个重要因素。而 2018 年上半年，新版 GB1589 和治超治限新政带来的增购需求基本已释放完成，但随着环保政策的不断深化，越来越多的城市实施限行政策或鼓励淘汰老旧汽车的政策，商用车市场迎来换购潮，加快了不满足环保要求的国三及以下车型的淘汰速度，需求增长转换到存量增长。

从细分市场来看，由于限行主要是针对进出城区的车辆，因此，用于城区建设的渣土车以及城市内物流运输类的货车是换购需求的主要车型。另一方面，随着新能源产品路权的不断扩大以及市场认可度逐渐提高，新能源物流用车成为换购的重要选项，也促进了新能源商用车市场的进一步发展。

2、合规轿运车产品市场需求增长明显

自 2018 年 7 月 1 日起，违规轿运车禁止上路，行业内约有 4.5 万辆违规轿运车将被淘汰。平头牵引+挂车的运车量为 6 台，而长头牵引+挂车比平头牵引挂车要多装一台，相对较低的购车成本使其成为市场热销车型，另外，中置轴轿运车可拉 8-10 台，运输效率更高，将逐步成为市场需求的主流产品。2018 年 1-6 月长头半挂车辆运输车销售 5500 辆，中置轴轿运车销售 7300 辆，呈节节攀高趋

势。随着治理超载超限的不断深入、产品需求标准化，预计 2018 年轿运车产品销量将突破 3 万台，未来 3 年内至少拉动 10 万台市场增量。

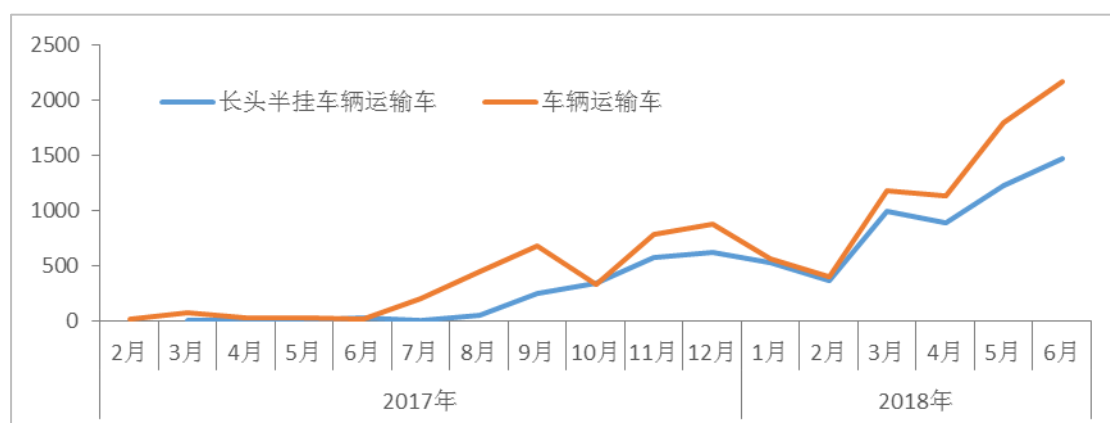


图 3-轿运车销量走势

3、天然气重卡市场恢复快速上涨态势

2017 年 10 月开始，随着供暖季到来，天然气供应量紧缺导致价格暴涨，天然气重卡销量呈“断崖式”下滑。2018 年上半年，随着天然气“气荒”问题解决，价格呈快速回落趋势，天然气重卡销量呈快速上涨趋势，1-6 月累计销量超过 2 万台，其中自 5 月份开始单月销量突破 5000 辆，且呈持续上涨趋势。

一方面，美国原油库存超预期下降、原油供应出现不同程度减少、美国对伊朗实施制裁等因素支撑国际油价连续大幅上涨，国内成品油调价已呈现“八涨四跌一搁浅”的格局，另一方面，国家明确表示要加快发展清洁能源产业，鼓励使用清洁能源车辆，天然气价格维持下降趋势。预计 2018 年下半年燃气/柴油价格比持续下滑趋势，天然气重卡市场销量保持快速上涨趋势，全年销量有望再次突破 6 万辆。

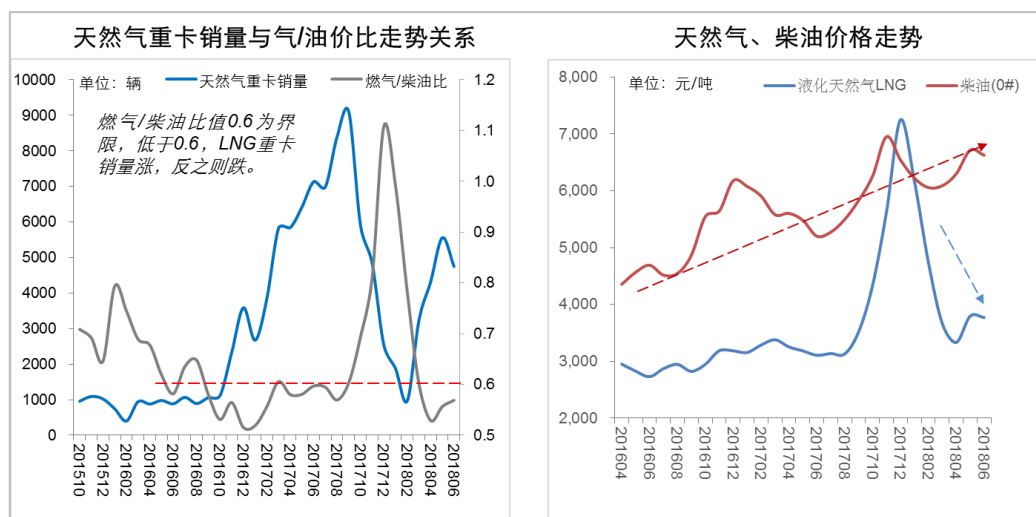


图 4-天然气重卡销量、天然气价格、柴油价格走势

4、汽油类轻型货车产品需求快速增长

数据资源中心终端零售数据显示，2018 年上半年轻型货车累计销售 103.6 万辆，同比增长 7.9%，其中汽油产品销售 46.9 万辆，同比增长 16.4%，占比 45.3%，较 2017 年增长 2.7 个百分点。随着排放升级带来的成本增加和日趋严格的进城限制，汽油小轻卡凭借价格低、承载强、不限行等诸多优点很好的解决了微卡承载能力不足和轻卡不能随便进城等问题，越来越受到市场青睐，是 2018 年轻型货车的重要增长点。

皮卡方面，随着进城解禁、取消驾驶室喷涂等政策的推进，皮卡高端化、乘用车化进程加快，用户的用车需求也在悄然改变，加之汽油发动机技术的发展，主流企业纷纷布局汽油机产品，如日产纳瓦拉、上汽大通 T60、黄海 N3 等，新产品自上市以来销量取得快速增长。

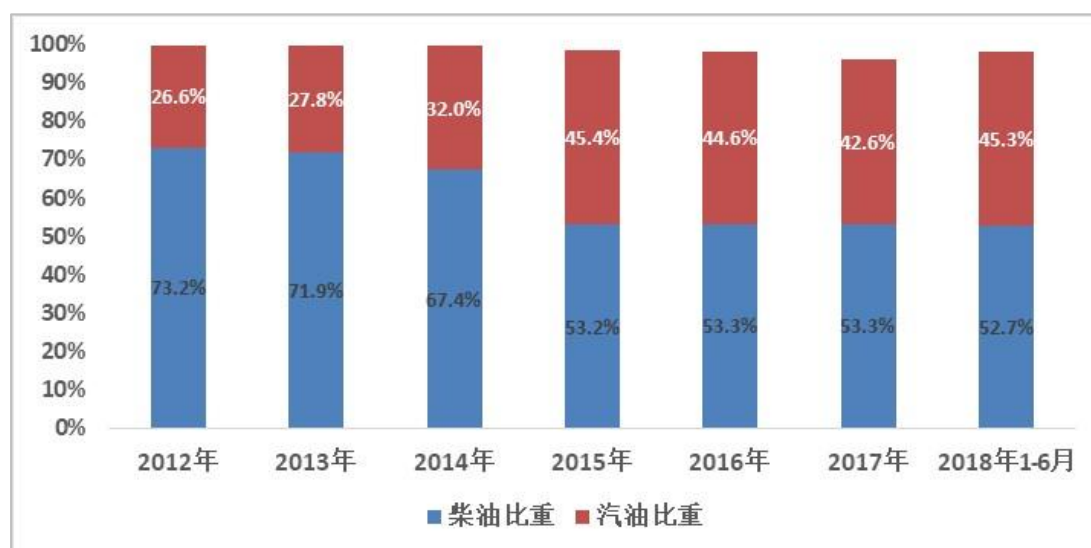


图 5-轻型货车分燃料类型比重走势

5、窄体轻客、中巴市场持续萎缩，宽体轻客市场“独木难支”

近年来，国内乘用车市场保持高速发展，随着国民生活水平的提升，低端 MPV 与 SUV 的陆续上市，农村私家车普及率在不断提升，农村客运市场的生存空间受到压缩，中巴座位客车市场需求下滑。此外，“共享单车”与“共享汽车”正在逐渐替代微循环公交，进而中巴公交客车市场也在不断萎缩，中巴市场整体表现低迷。另一方面，453 号文件对窄体轻客市场产生持续影响，销量大幅下滑，目前也仅在专用车领域有所发展。

随着电商、零售行业的发展，城市物流市场的刚性需求将拉动宽体轻客以及物流类专用车的发展，城镇化建设也带动了作业类专用车的销量增长。然而低端商务 MPV、微客在城市物流领域与轻型客车形成激烈竞争，宽体轻客市场的增长态势逐渐趋缓，轻客整体市场发展面临严峻挑战。

表 1 2017-2018 年轻型客车市场表现

分类	2017 年		2018 年 1-6 月	
	销量	增幅	销量	增幅
宽体座位客车	103759	3.1%	59932	32.1%
窄体座位客车	36423	-41.0%	8948	-54.4%
物流专用车	62879	60.4%	24255	28.4%
作业专用车	34262	19.7%	17412	4.3%
工程专用车	4569	-51.2%	1912	-9.2%
中巴座位客车	26459	-31.4%	10713	-6.4%
中巴公交客车	4539	-38.9%	1059	-42.2%

6、新能源商用车市场在政策驱动下再创新高

2018 年上半年新能源商用车市场在政策带动下大幅增长，累计销售 4.6 万辆，同比增长 167.9%，增速转负为正，占商用车总体的比重为 2.5%，较 2017 年同期提升 1.5 个百分点。

从月度走势来看，1-2 月受新能源补贴政策延续 2017 年及春节错位影响，新能源商用车开局良好，同比增速分别达到 94.8%和 323.9%。1-2 月共计销售 10924 辆，同比增长 112.5%，增速相比 2017 年同期转负为正，2017 年同期增速 -10.6%。3 月份市场销量 1658 辆，与 2 月基本相当，环比微增 0.1%，但受补贴政策过渡期影响，需求同比下滑 22.8%。自 4 月份开始，市场需求呈高增长趋势，各月同比增速都在 100.0%以上，主要因为临近 6 月 12 日过渡期结束补贴标准再次下调影响（6 月 12 日正式执行 2018 年补贴政策），促使用户提前购车，使得新能源商用车销量出现大幅增长。4-6 月共计销售 33049 辆，同比增长 239.9%，创历史同期新高。

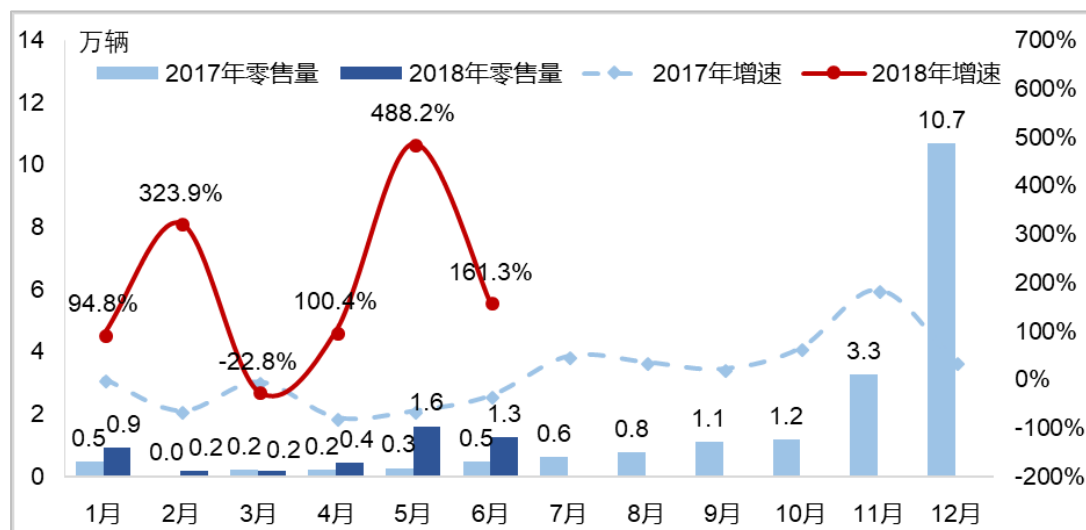


图6-2018年新能源商用车月度市场表现

7、新零售模式下，商用车用户关注点发生转移

近年来，互联网巨头在线上零售战场之外开始积极寻求新的增长点：2016年初阿里率先落地新零售物种“盒马鲜生”，该模式探索初获成功进一步加速新零售的发展。自此，以阿里和京腾为代表的两大阵营大举通过入股、并购、自建等手段快速布局新零售资源。

传统线上零售的物流模式以“全国仓网+标准快递”及“RDC/城市仓+落地配”为主，伴随新零售模式逐步推进，消费者对物流及时性及服务性诉求不断提升，逐步演进出以“及时配送”及“店仓一体（含前置微仓）”为核心的点对点物流配送模式，物流时效从以天为单位提升至以分钟为单位。要求运力供应商具有及时稳定的运力保障、最优的成本控制以及优质的服务能力。因此用户购车时对车辆的全生命周期使用成本及网联化、智能化关注度越来越高。

三、2018年下半年商用车市场展望

1、下半年宏观环境不利商用车市场需求增长

下半年经济运行仍然充满挑战，作为增长第一动力的投资受融资环境收紧、PPP监管加强等多政策因素的影响，回落概率较大，基建项目开工数量将呈现明显下降趋势；金融市场低迷和房地产市场调控带来的预期变化，使得居民的财富预期恶化，消费增长受到冲击；外贸方面，短期贸易战风险上升；整体来说，2018年下半年经济疲弱态势明显，预计2018年全年经济呈现大L型下边加W型波动，对商用车市场销量增长构成一定的压力。

另外，房地产政策会继续从紧，牵涉的城市也将更多，限购限贷限价政策将多管齐下，不利于房地长投资规模增长，渣土车运输市场需求规模将回落。在国务院7月份发布的打赢蓝天保卫战三年行动计划中，明确提出煤炭、钢铁、水泥等“两高”行业成为重点治理对象，加大落后产能淘汰、压减过剩产能、煤炭消费总量控制、北方煤改气行动等对大宗商品运输市场需求增长造成较大压力。

2、沿海港口货物运输逐步由公路运输向铁路运输转型

2018年底，沿海北方六港煤炭运输由公路改为铁路运输，2020年采暖季前，沿海主要港口和唐山港、黄骅港的矿石、焦炭等大宗货物原则上主要改由铁路或水路运输。按照北方六港1.2亿吨的公路煤炭运输量计算，至年底将有约2.5万辆煤炭运输车型（牵引车、自卸车为主）停运或转型其它货运市场，至2020年，按照沿海港口大宗货物运输减少4.4亿吨计算，将导致大约9万辆大宗商品运输车型停运。随着港口限运的推进，铁路对长途汽运煤的替代影响将逐步显现，导致运力饱和度升高，抑制煤炭、钢铁等运输市场的用车需求。

3、短期内受政策驱动，商用车市场依然存在增长空间

2018年7月3日，国务院印发《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，明确提出，2020年新能源汽车产销量达到200万辆左右；大力推进国三及以下排放标准营运柴油货车提前淘汰更新；自2019年7月1日起，重点区域提前实施国六排放标准。数据资源中心保有量数据显示，目前京津冀及周边区域、汾渭平原国三及以下排放的中重型柴油车（N2类及以上）保有量约为260万辆，考虑政府采取经济补偿、限制使用、严格超标排放监管等多种方式，将加快老旧车提前淘汰更新，带动新车销量增长。

4、新能源政策过渡期结束，上半年销量透支及下半年补贴标准下调影响市场需求。

2018年上半年市场实现高速增长，增幅达到167.9%，从时间轴角度可以看出，主要为消费者在二季度提前消费带动为主。从车辆类别角度看，主要为大中客公交增换购为主。随着下半年国家与地方补贴标准再次下调及上半年透支消费影响，新能源商用车市场需求在下半年压力加大，多数企业也纷纷减产，数据资源中心6月份产量数据显示，新能源商用车产量同比下滑38.2%，较2017年同期下滑幅度增加了27.1个百分点，除轻客增长13.7%外，其余类别全部下滑。另外，受

新能源汽车技术门槛提高、《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》实施在即、企业利润下滑以及动力电池生产企业停产等诸多因素影响，也给 2018 年下半年新能源商用车市场需求带来诸多不确定性。

综合以上因素，商用车市场短期内主要受政策驱动，在国三及以下排放车辆更新替换和国六排放升级预期等因素影响下，会对市场带来一定增量，但受去年同期中重卡高基数以及新能源客车需求提前释放等因素影响，预计 2018 年下半年商用车市场将呈现同比下滑，轻型货车的换购需求或成为下半年增量的主要来源。

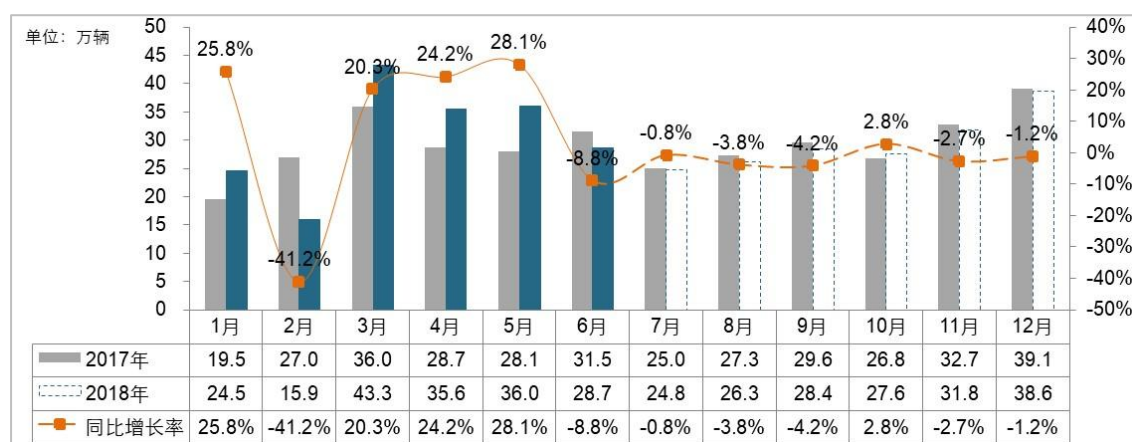


图 7-2018 年商用车月度销量走势预测