

商用车系列：

2024年中国商用车企业竞争格局判断 报告：尾部企业淘汰赛加速

2024 China Heavy Truck Market Cyclical Study

2024 年中国大型トラック市場の循環的研究

(精华版)

报告标签：重卡、自卸车、房地产、牵引车、商用车、GDP

撰写人：马天奇

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独有的高度机密性文件（在报告中另行标明出处者除外）。未经头豹研究院事先书面许可，任何人不得以任何方式擅自复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编本报告内容，若有违反上述约定的行为发生，头豹研究院保留采取法律措施、追究相关人员责任的权利。头豹研究院开展的所有商业活动均使用“头豹研究院”或“头豹”的商号、商标，头豹研究院无任何前述名称之外的其他分支机构，也未授权或聘用其他任何第三方代表头豹研究院开展商业活动。



观点摘要

从国际经验看，主要发达国家重卡市场已全面进入成熟期：美国1970-2020年经历六个完整经济周期，虽然销量中枢整体呈上移趋势，但经济增长动能持续减弱，波动逐渐趋缓；日本1992年后进入经济低增长期，伴随公路货运周转量下降，重卡销量中枢明显下移并进入稳定期；德国2001年后已转型为典型存量市场特征，主要以8-10年更新周期为主导，即便经济向好时期销量也难以突破历史高点水平。

中国重卡市场正处于关键转型期：尽管中国GDP仍具有较大增长空间和发展潜力，重卡保有量和销量中枢将持续上移，但市场增速将逐步放缓并趋于理性，市场结构将从过去的增量驱动模式逐步转向以存量更新为主，对国标切换等政策因素的敏感度将显著降低，行业竞争格局将更趋激烈。

✓ 美国重卡市场周期性

长周期视角下，美国经济周期显示出经济增长逐渐乏力；美国重卡保有量随实际GDP增长而增长，在全球性事件影响下显示阶段性透支

美国中重卡销量中枢在近三轮周期中有所提升，其中每轮周期中销量最高点基本可趋近/超过上一轮最高点；美国中重卡年销量数据波动趋缓，更趋向稳定。

✓ 德国、日本重卡市场周期性

德日两国重卡市场均呈现典型成熟市场特征：两国经济均已进入明显瓶颈期（日本自1992年后进入低增长期，德国则在2001年后显现增长乏力），重卡销量与经济增长水平及货运需求呈现高度正相关性，但市场结构已从早期的增量扩张模式全面转向存量更替，主要以8-10年的设备更新周期为主导，销量中枢要么持续下移（日本），要么难以突破历史高点（德国），充分体现出发达经济体重卡市场的成熟特征。

✓ 中国重卡市场周期性

与美国等发达国家相似，中国的重卡保有量与经济发展正相关；近些年伴随中国GDP增速有所回落，重卡保有量出现阶段性过剩。与美国相比，排放法规的切换对中国重卡销量的影响程度更高。未来，中国重卡市场将向成熟市场靠拢，对标准切换敏感程度将逐渐降低，结构上从增量转为存量市场，企业竞争也将更加激烈。参考美国重卡存量市场下竞争格局的演变，尾部企业的生存环境将进一步恶化。

■ 美国重卡市场周期性

美国重卡市场呈现成熟市场特征：经济增长动能持续减弱（GDP增速从1970-2002年的8.0%降至2008-2020年的3.1%），重卡保有量虽总体随GDP增长但易受全球性事件冲击出现阶段性回落，且随着市场成熟度提升，排放标准升级（1970-2021年11次EPA升级）对销量的影响逐渐弱化，市场主要受经济周期波动影响

■ 长周期视角下，美国经济周期显示出经济增长逐渐乏力；美国重卡保有量随实际GDP增长而增长，在全球性事件影响下显示阶段性透支

美国经济长周期增长放缓，GDP年复合增长率从1970-2002年的8.0%降至2008-2020年的3.1%。重卡保有量总体随GDP增长，但受全球事件影响出现阶段性下滑：1980-1985年石油危机致141.7降至140.3万辆；1990-1994年储蓄贷款危机致170.09降至168.1万辆；2003-2006年因统计方法变更；2008-2011年金融危机导致连年下降。

■ 1970年至2021年美国重型卡车EPA排放法规经历了11次升级，排放标准趋严；美国重卡市场成熟度高，目前国标切换对销量影响较弱

大多数情况下，由于市场预期国标切换，重卡企业会提前将产品切换至未来最新标准，然后通过促销等方式消化旧国标产品库存，从而拉动行业整体销量，美国EPA新标发布前也会引起提前购买。排除重大事件影响（911事件、次贷危机等），随时间推移，美国重卡市场成熟度走高，EPA标准对美国重卡销量影响效果减弱，经济周期对中重卡销量影响更明显。

美国重卡保有量与实际GDP（1970 - 2020）



来源：美国经济分析局，头豹研究院

■ 德国、日本重卡市场周期性

德日重卡市场发展轨迹相似：从早期的高速增长期（日本1970-1991年、德国1970-2006年）到货运需求下滑期（日本2007-2011年、德国同期），最终进入成熟稳定期，表现为销量中枢下移、更新需求主导（德国常态8-10年更新周期）的市场特征。

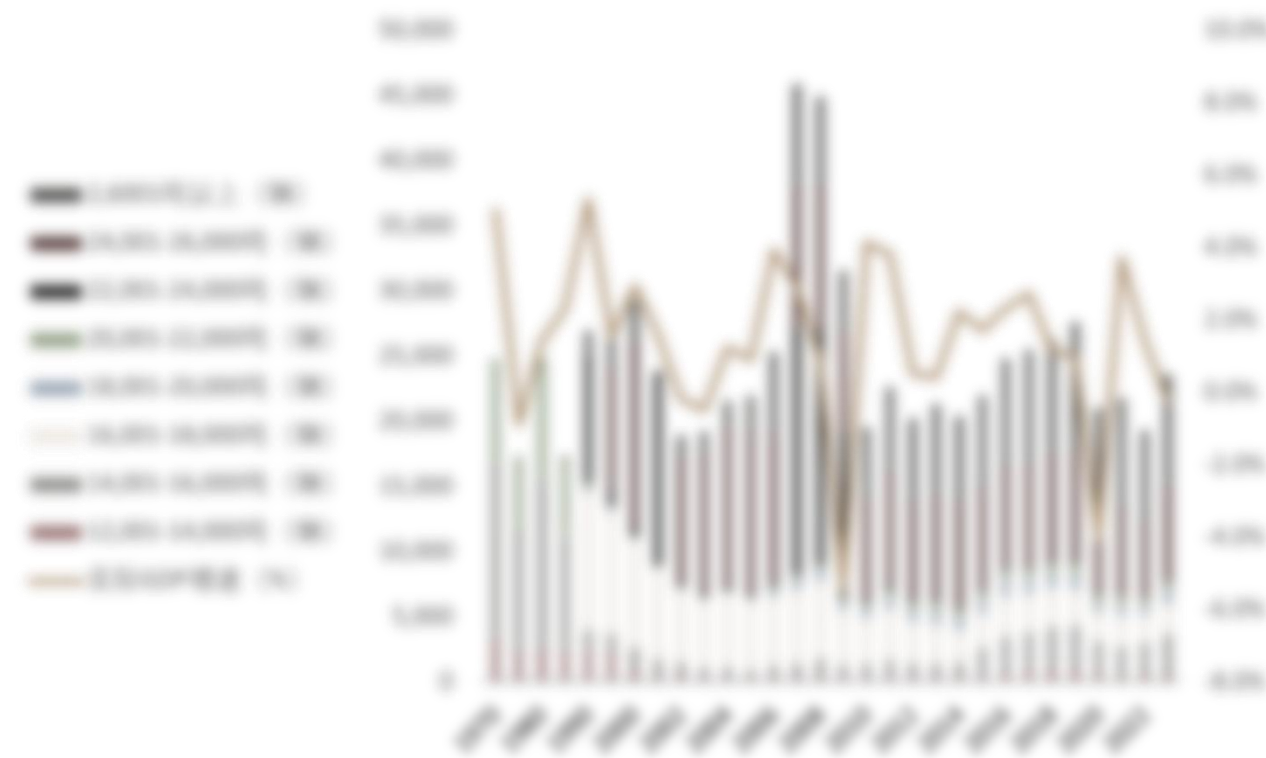
■ 德国中重卡报废周期受全球公共卫生事件影响显著抬升，常态报废周期应处于8-10年的区间

销量稳定期（2010-2014年）平均报废年限9-10年；销量上行期（2015-2019年）平均报废年限8-9年。全球公共卫生事件冲击下，2020-2022销量中枢大幅下移，平均报废年限抬升至11-12年，但未来假如鲜有极端事件的情况下，德国常态报废周期应处于8-10年的区间。

■ 1970-2006年，公路货运周转量增长，销量提升；2007-2011年，公路货运周转量快速下滑，销量同步下滑；2012年至2022年，公路货运周转量、货车销量均稳定，且中枢下移

1970-1991年，日本经济高速发展，公路货运周转量与普通货车销量均快速增长；1992-2006年，日本经济开始进入瓶颈，期间公路货运周转量及占比持续提升但增速放缓，普通货车销量逐步见顶；2007-2011年，期间日本货运周转量大幅度下滑（公路+铁路+内航+航空），公路货运周转量及占比快速下滑，普通货车销量连年下降；2012-2022年，日本经济依旧停滞，但货运市场走向成熟，公路周转量与占比、普通货车销量趋稳，但中枢较之前的时间段有所下移。

德国中重卡按GVW分类销量与实际GDP增速（1970 - 2023）

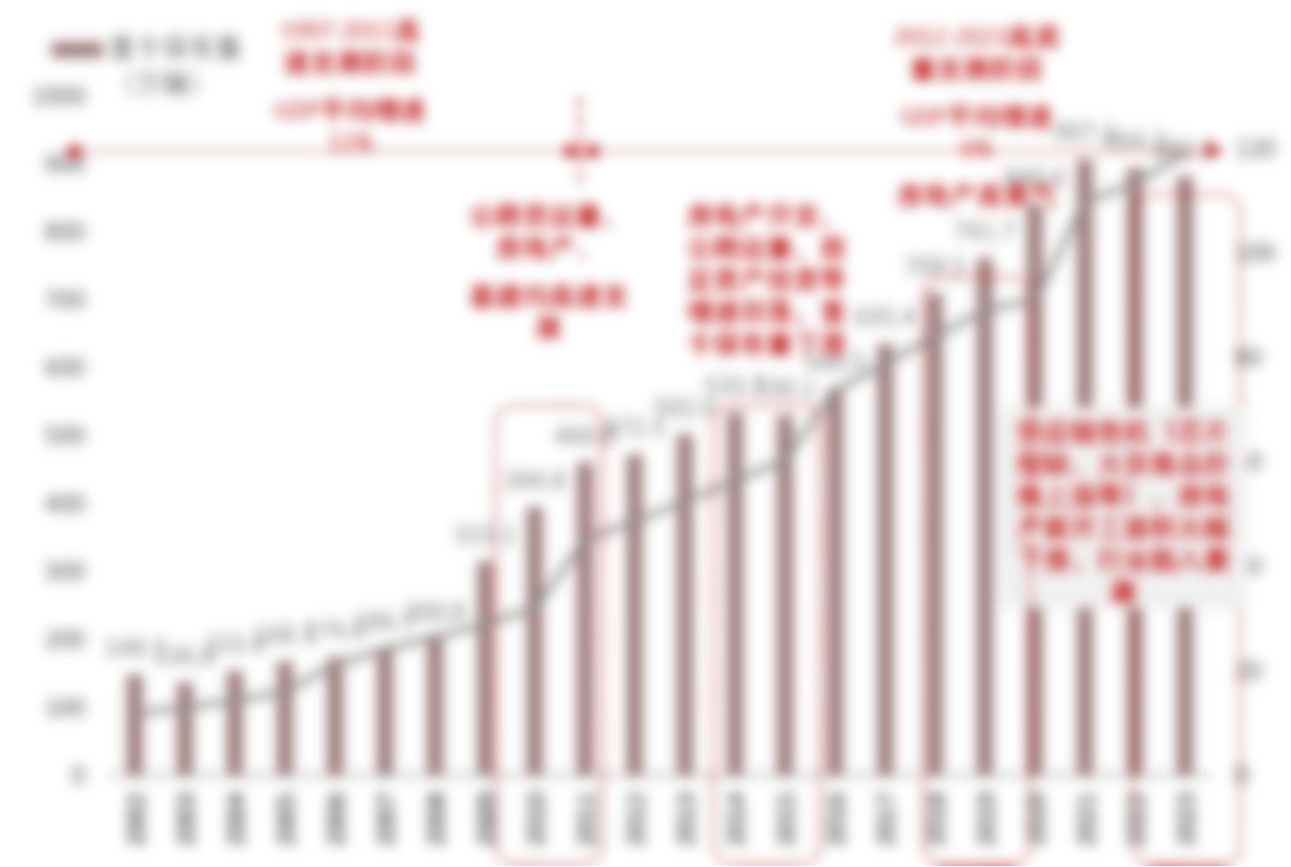


来源：KBA，欧盟统计局，头豹研究院

中国重卡市场周期性

与美国等发达国家相似，中国的重卡保有量与经济发展正相关；近些年伴随中国GDP增速有所回落，重卡保有量出现阶段性过剩

中国重卡保有量与实际GDP （2002 - 2023）



重卡保有量与GDP高度相关，目前出现阶段性过剩

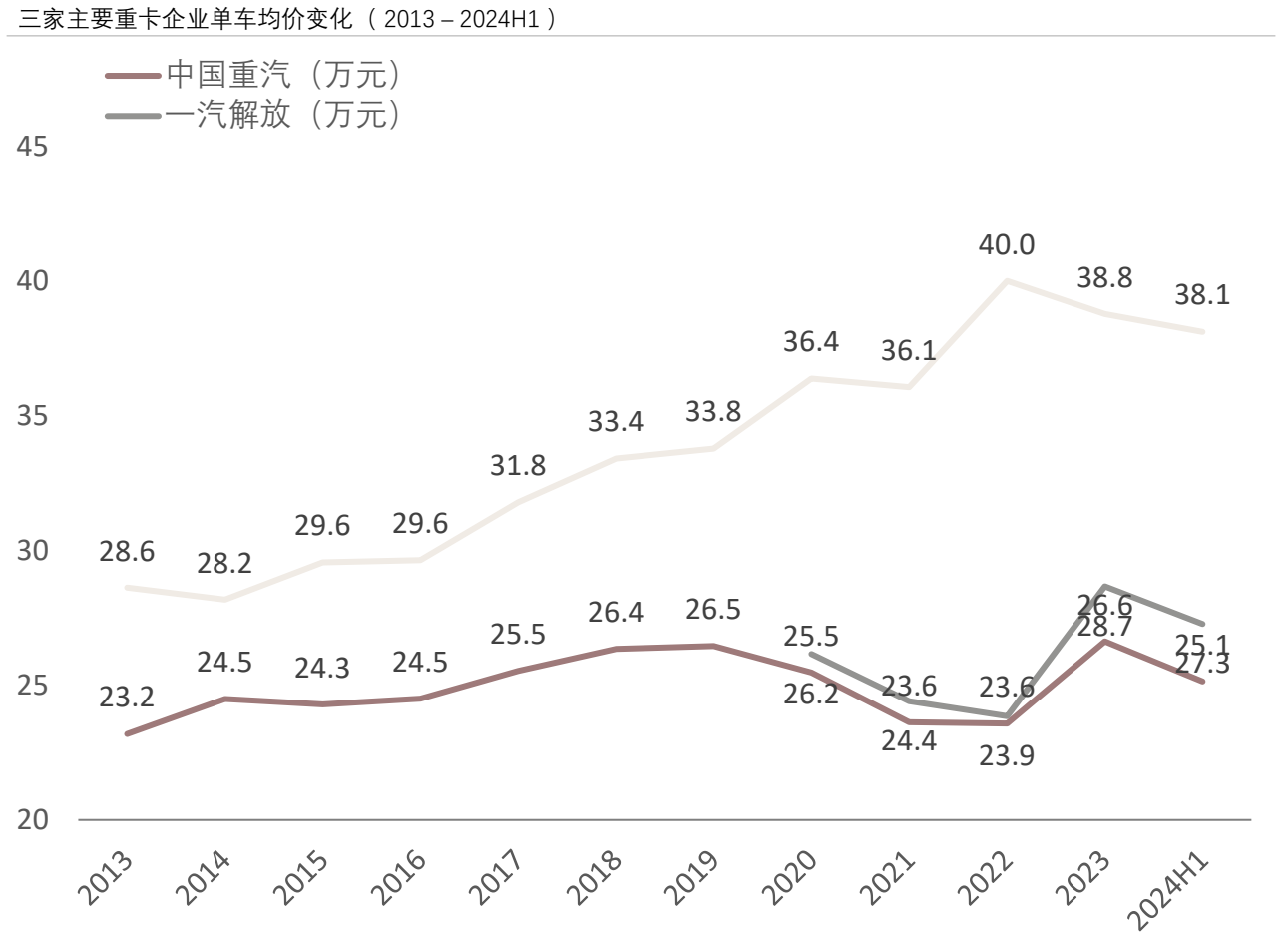
经济发展：高速发展阶段（1997-2011）年，先后由于加入WTO、四万亿刺激等，经济持续高增长，GDP增速中枢10%；2012年起进入高质量发展阶段，GDP增速虽较前期放缓，但仍维持高位，2022年后增速降至5%以下，当前处于经济扩张至波峰阶段。长周期视角下，中国经济虽然由高速发展转变为高质量发展，但目前仍保有5%以上的中高增速。

重卡保有量：总体上重卡保有量如美国、德国、日本一样，跟随GDP总量持续增长，但近两年出现阶段性过剩。由于中国近年GDP增速有所回落，重卡保有量增速降低，甚至出现下行的现象。

来源：国家统计局，中国汽车工业协会，头豹研究院

中国重卡市场价格战

重卡价格战一般伴随着行业阶段性景气度/国标切换下滑，目前市场转为存量竞争，2024年上半年数据显示市场“以价换量”现象明显，燃油、纯电等动力类型重卡单价皆有较大降幅



行业下行与标准切换引发降价潮，燃油与电动车型优惠幅度显著

重卡价格战通常发生在行业景气度阶段性下行或排放标准切换时期（需解决旧标准产品库存），比如2015年房地产开发、公路运量、固定资产投资等增速回落导致降价、2021年国五切换至国六（某些产品单车直降3万~5万元，最高至5万~10万）。2024年上半年数据显示市场“以价换量”现象显著，经历2023年行业回血后，重卡企业采取了进一步降价，市场竞争程度攀升。近几月燃油款如中国重汽的汕德卡SITRAK G7S牵引车优惠5万元；市场较为看好的电动重卡，如某品牌配423度电池，续航300多公里的纯电动重卡售价从80万降至50万元。

来源：公司公告，头豹研究院

■ 尾部重卡企业对比

从2023年底累计销量数据来看，尾部企业中，徐工E700以3110辆的销量领先，其次是北奔V3的638辆和大运E8的586辆；作为吉利甲醇商用车战略的动力核心，汉马科技在醇氢动力系统技术上不断突破

尾部企业新能源牵引车对比

				
大运E8	徐工E700	江淮格尔发A5	北奔V3	华菱汉马H7
□ 价格区间：85-108万元	□ 价格区间：78万元	□ 价格区间：73万元	□ 价格区间：/	□ 价格区间：84万元
□ 应用场景：日用工业品运输	□ 应用场景：日用工业品运输	□ 应用场景：日用工业品运输	□ 应用场景：日用工业品运输	□ 应用场景：日用工业品运输
□ GVW：25T	□ GVW：25T	□ GVW：25T	□ GVW：25T	□ GVW：25T
□ 驱动形式：6×4；4×2	□ 驱动形式：6×4	□ 驱动形式：6×4；6×2	□ 驱动形式：6×4	□ 驱动形式：6×4
□ 总功率：350KW	□ 总功率：360KW	□ 总功率：360KW	□ 总功率：360KW	□ 总功率：360KW
□ 电动机 ²⁾ ：佩特来TZ488XSPE352WH	□ 电动机 ²⁾ ：徐工TZ460XS-270XGEV	□ 电动机 ²⁾ ：凯博易控EK2502500PMS1	□ 电动机 ²⁾ ：TZ400XSTPG06	□ 电动机 ²⁾ ：特百佳TZ400XSTPG06
□ 最大马力 ²⁾ ：476HP	□ 最大马力 ²⁾ ：490HP	□ 最大马力 ²⁾ ：490HP	□ 最大马力 ²⁾ ：489HP	□ 最大马力 ²⁾ ：340HP
□ 电池品牌：宁德时代/亿纬动力	□ 电池品牌：/	□ 电池品牌：国轩	□ 电池品牌：宁德时代/亿纬动力	□ 电池品牌：宁德时代
□ 最大续航里程：205KM	□ 最大续航里程：180KM	□ 最大续航里程：280KM	□ 最大续航里程：210KM	□ 最大续航里程：200KM
□ 2023年底累计销量 ²⁾ ：586辆	□ 2023年底累计销量 ²⁾ ：3110辆		□ 2023年底累计销量 ²⁾ ：638辆	

■ 江淮以101.7万辆产能领跑五大重卡企业，大运、徐工、北奔、华菱产能分别为25.3万、6万、5.6万、3万辆

五家重卡企业中，江淮以101.7万辆总产能和17个生产基地规模领先，大运、徐工、北奔和华菱分别拥有25.3万、6万、5.6万和3万辆产能；在新能源领域，徐工E700以3110辆销量领先，华菱M5续航310公里表现突出，而汉马科技在甲醇动力系统方面具备显著技术优势；2023年出口市场CR5占比达93.6%，其中江淮和大运增速相对靠前；各企业均建立了响应时间2-8小时的全国服务网络。

来源：公司公告，头豹研究院



未完待续
下篇正在进行中



若您期待尽快看到下篇报告或对下篇报告的内容有独到见解，头豹欢迎您加入到此篇报告的研究中。相关咨询，欢迎联系头豹研究院工业行业研究团队
邮箱：Kareem.ma@leadleo.com

完整版研究报告阅读渠道：

- 登录www.leadleo.com，搜索《2024年中国商用车企业竞争格局判断报告：尾部企业淘汰赛加速》

了解其他汽车制造系列课题，登陆头豹研究院官网搜索查阅：

- 乘轻量化东风，探讨中国汽车铝合金车轮的未来
- 2024年中国齿轮行业概览
- Robotaxi产业化大幕拉开，成本回收周期漫漫
- 萝卜快跑有望实现盈利？自动驾驶即将迎来新阶段
- 全球及中国汽车天窗行业独立市场研究（2022年）

方法论

- ◆ 头豹研究院布局中国市场，深入研究19大行业，持续跟踪532个垂直行业的市场变化，已沉淀超过100万行业研究价值数据元素，完成超过1万个独立的研究咨询项目。
- ◆ 研究院依托中国活跃的经济环境，研究内容覆盖整个行业的发展周期，伴随着行业中企业的创立，发展，扩张，到企业走向上市及上市后的成熟期，研究院的各行业研究员探索和评估行业中多变的产业模式，企业的商业模式和运营模式，以专业的视野解读行业的沿革。
- ◆ 研究院融合传统与新型的研究方法，采用自主研发的算法，结合行业交叉的大数据，以多元化的调研方法，挖掘定量数据背后的逻辑，分析定性内容背后的观点，客观和真实地阐述行业的现状，前瞻性地预测行业未来的发展趋势，在研究院的每一份研究报告中，完整地呈现行业的过去，现在和未来。
- ◆ 研究院密切关注行业发展最新动向，报告内容及数据会随着行业发展、技术革新、竞争格局变化、政策法规颁布、市场调研深入，保持不断更新与优化。
- ◆ 研究院秉承匠心研究，砥砺前行的宗旨，从战略的角度分析行业，从执行的层面阅读行业，为每一个行业的报告阅读者提供值得品鉴的研究报告。

法律声明

- ◆ 本报告著作权归头豹所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复刻、发表或引用。若征得头豹同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“头豹研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节或修改。
- ◆ 本报告分析师具有专业研究能力，保证报告数据均来自合法合规渠道，观点产出及数据分析基于分析师对行业的客观理解，本报告不受任何第三方授意或影响。
- ◆ 本报告所涉及的观点或信息仅供参考，不构成任何投资建议。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，并仅为提供信息而发放，概不构成任何广告。在法律许可的情况下，头豹可能会为报告中提及的企业提供或争取提供投融资或咨询等相关服务。本报告所指的公司或投资标的的价值、价格及投资收入可升可跌。
- ◆ 本报告的部分信息来源于公开资料，头豹对该等信息的准确性、完整性或可靠性不做任何保证。本文所载的资料、意见及推测仅反映头豹于发布本报告当日的判断，过往报告中的描述不应作为日后的表现依据。在不同时期，头豹可发出与本文所载资料、意见及推测不一致的报告和文章。头豹不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，头豹对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，读者应当自行关注相应的更新或修改。任何机构或个人应对其利用本报告的数据、分析、研究、部分或者全部内容所进行的一切活动负责并承担该等活动所导致的任何损失或伤害。

头豹业务合作

数据库/会员账号

可阅读全部原创报告和百万数据，提供数据库API接口服务

定制报告

行企研究多模态搜索引擎及数据库，募投可研、尽调、IRPR等研究咨询

定制白皮书

对产业及细分行业进行现状梳理和趋势洞察，输出全局观深度研究报告

招股书引用

研究覆盖国民经济19+核心产业，内容可授权引用至上市文件、年报

市场地位确认

对客户竞争优势进行评估和调研确认，助力企业品牌影响力传播

行研训练营

依托完善行业研究体系，帮助学生掌握行业研究能力，丰富简历履历

报告作者



陈夏琳

首席分析师

sharlin.chen@leadleo.com



马天奇

行业分析师

Kareem.ma@leadleo.com

业务咨询

- 客服电话：400-072-5588
- 官方网站：www.leadleo.com

深圳办公室

广东省深圳市南山区粤海街道华润置地大厦E座4105室

邮编：518057

上海办公室

上海市静安区南京西1717号会德丰国际广场 2701室

邮编：200040

南京办公室

江苏省南京市栖霞区经济开发区兴智科技园B栋401

邮编：210046