

第一创业证券研究所

分析师：郭强

证书编号：S1080524120001

电话：0755-23838533

邮箱：guoqiang@fcsc.com

多部委共推新能源化 将助力重卡销量持续回升

核心观点：

- 近日，交通运输部、发改委、工信部、人民银行等十一部委联合印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》，提出到2030年新能源重卡渗透率达40%，保有量突破160万辆、占比达到约20%，是目前保有量的3倍多；京津冀、汾渭平原等地区固定线路短倒运输电动化比例超过80%；结合高速公路网建设电动重卡充换电站约3000个，引导在重点场景科学布局加氢站、绿色燃料加注站；高速公路新能源重卡货运量占比达18%。
- 国内新能源重卡销量首次在2021年超过1万台，此后每年持续高增长，到2025年国内新能源重卡销量达到23.1万台。同期国内重卡按交强险统计的内销量在2021年达到超过120万辆的高点后，最低下滑到2022年最低的67.3万辆，此后2023和2024年重卡内销量稳定在90万辆。2025年受国三及国四营运货车以旧换新政策的刺激，2025年重卡内销量113.7万台，同比增长28.9%，销量增长表现明显弱于新能源重卡。2026年1月1日起，新能源商用车购置税从2024-2025年的全额免征转为2026-2027年的减半征收，相当于加税，但今年1~5月国内新能源重卡销量10.26万台，同比增长67.6%，远高于同期重卡内销量16.5%的整体增长。从增长贡献看，2025年重卡内销增量19.8万台，新能源重卡贡献增量的75%，今年1~5月重卡内销增长4.7万辆，新能源重卡贡献增量的88%，很明显重卡新能源化已具备很强的经济性，成为了内销增长的绝对主力。
- 按中国汽车工业协会的分类，重卡按用途总体分为牵引车、载货汽车、专用车和自卸车几个大类。其中自卸车、牵引车很多都是城市范围内短途的运输范围，如港口城市的货柜牵引车主要往返工厂、仓库和港口。专用车中的混凝土搅拌车和自卸车一样，都属与城市范围内的工地运输。因此从2025年重卡按上述分类的新能源渗透率看，目前新能源车重卡主要还是在市域短途应用领域有较强的竞争力。2025年国内重卡销量中，自卸车的新能源渗透率最高为43.5%，牵引车其次渗透率为38.4%，专用车渗透率为18.3%，主要跑中长途的载货汽车的渗透率最低只有1.5%。因此本次十一部委联合印发的推动方案更多将政策重点放在跨城域和长途运输的新能源化方案上，将有望推动中长途运输重卡的新能源化提速，从而促进重卡销量增长。
- 除国内新能源化外，中国重卡凭借品质和性价比优势，在出口上的表现明显加速。2025年中国重卡出口33万量，同比增长11.9%，出口占比29%，今年1~5月重卡出口约16.3万台，同比增长32%。因此在新的政策推动电动化和出口的拉动下，我们看好今年重卡行业销量增长。

风险提示：海外政策限制、产业政策调整、成本下降和新产品推广不如预期等。

一、十一部委联合发文共推新能源重卡规模化应用

近日，交通运输部、发改委、工信部、人民银行等十一部委联合印发《推动新能源重卡规模化应用实施方案》，提出的主要政策目标目标宝包括：到 2030 年新能源重卡渗透率达 40%，保有量突破 160 万辆、占比达到约 20%；京津冀、汾渭平原等地区固定线路短倒运输电动化比例超过 80%；结合高速公路网建设电动重卡充换电站约 3000 个，引导在重点场景科学布局加氢站、绿色燃料加注站；高速公路新能源重卡货运量占比达 18%等。

表 1、《推动新能源重卡规模化应用实施方案》主要目标和政策

类别	主要内容
主要政策目标	• 渗透率目标：到2030年，新能源重卡渗透率达到40%，保有量突破160万辆、占比达到20%左右。 • 区域电动化目标：京津冀、汾渭平原等地区固定线路短倒运输电动化比例超过80%。 • 基础设施建设目标：建设零碳公路运输通道3万公里，支持并引导建设重卡充换电站3000个左右，引导在重点场景科学布局加氢站、绿色燃料加注站。 • 高速公路货运目标：高速公路新能源重卡货运量占比达到18%。 • 体系化建设目标：建立适应新能源重卡规模化应用的基础设施、技术装备、配套服务、标准规范和政策保障体系。
政策支持手段	• 用地用能保障：做好用地保障，优化审批程序；2030年前对实行两部制电价的集中式充换电设施用电免收需量(容量)电费；支持零碳公路运输通道分布式新能源发电更好参与市场化交易。 • 财税金融支持：统筹利用各类资金渠道，支持新能源重卡购置及补能设施建设；鼓励地方通过专项债券资金用于符合条件的补能设施建设；鼓励政府性融资担保机构提供融资增信支持，引导金融机构加大信贷支持力度。 • 以旧换新与路权倾斜：继续实施老旧营运货车报废更新行动，优先支持更新为新能源重卡；鼓励各地放开新能源重卡通行管控，给予通行便利。 • 试点引领与示范：组织开展“新能源重卡规模化应用”交通强国专项试点，在补能设施建设、“光储充(换)放”一体化建设、绿电直连等方面先行先试。 • 科技创新与标准引领：依托国家科技专项推动关键核心技术研发；完善标准体系，推进充换电系统与车辆接口、通信协议等标准统一规范与兼容互通。

资料来源：iFind、第一创业证券研究所整理

由于本次政策设定的目标相对较高，如 160 万的新能源重卡保有量是当前包邮量的三倍。高速公路新能源重卡货运量占比达 18%，2025 年载货重卡的渗透率都还只有 1.5%等，且本次政策配合了一些有实际投入的政策，也落实了不同政策的执行部委，因此该政策的落地效果值得期待。

今年4月28日，交通运输部、国家发展改革委还联合发布关于2026年实施老旧营运货车报废更新的通知，明确2026年1月1日至2026年12月31日，继续支持国三、国四排放标准营运货车（包含柴油、天然气货车）报废更新，加快更新一批高标准低排放营运货车，优先支持更新为电动货车，补贴标准和2025年一致。按物流和工程使用最多的3轴重卡为例，报废国四排量并购入3轴重型卡车合计可拿到补贴6.7~10万元。目前3轴柴油重卡的销售均价大约在30万元，因此补贴相当于汽车售价的20%以上。如果换购新能源重卡，补贴比例则更高，也将继续刺激新能源重卡的销量增长。

表 2、提前报废老旧营运货车补贴标准

车辆类型	提前报废时间	补贴标准（万元/辆）
中型	满1年（含）不足2年	1.0
	满2年（含）不足4年	1.8
	满4年（含）以上	2.5
重型	满1年（含）不足2年	1.2
	满2年（含）不足4年	3.5
	满4年（含）以上	4.5

数据来源：中国政府网、第一创业证券研究所整理

表 3、新购营运货车补贴标准

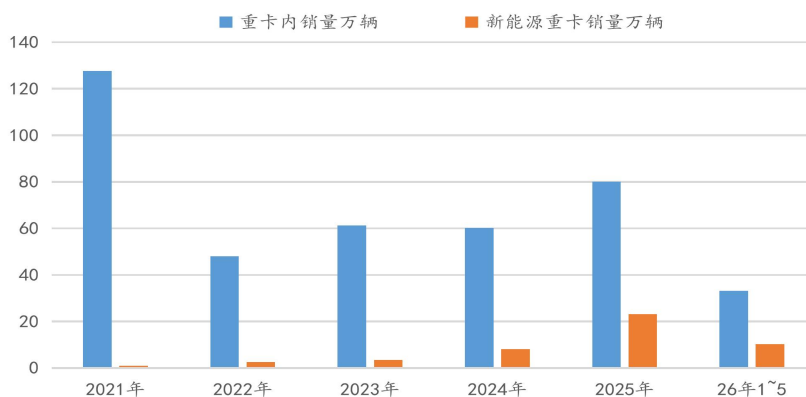
车辆类型		新购国六排货车补贴标准（万元/辆）	新购新能源货车补贴标准（万元/辆）
中型		2.5	3.5
重型	2轴	4.0	7.0
	3轴	5.5	8.5
	4轴及以上	6.5	9.5

数据来源：中国政府网、第一创业证券研究所整理

二、新能源重卡在较多场景已有经济性成重卡内销主要增长动力

国内新能源重卡销量首次在 2021 年超过 1 万台,此后每年持续高增长,到 2025 年国内新能源重卡销量达到 23.1 万台。同期国内重卡按交强险统计的内销量在 2021 年达到超过 120 万辆的高点后,最低下滑到 2022 年最低的 67.3 万辆,此后 2023 和 2024 年重卡内销量稳定在 90 万辆。2025 年受国三及国四营运货车以旧换新政策的刺激,2025 年重卡内销量 113.7 万台,同比增长 28.9%,销量增长表现明显弱于新能源重卡。2026 年 1 月 1 日起,新能源商用车购置税从 2024-2025 年的全额免征转为 2026-2027 年的减半征收,相当于加税,但今年 1~5 月国内新能源重卡销量 10.26 万台,同比增长 67.6%,远高于同期重卡内销量 16.5%的整体增长。

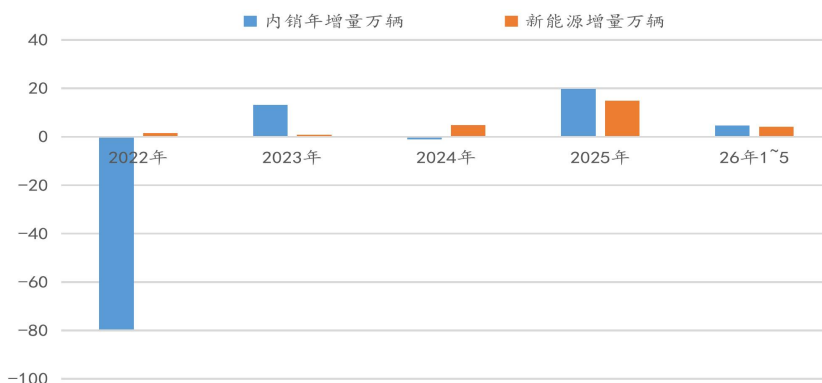
图 1、2022~2026 年前五月新能源重卡销量持续增长



资料来源：iFind、第一商用车网、第一创业证券研究所整理

从增长贡献看,2025 年重卡内销增量 19.8 万台,其中新能源重卡贡献增量的 75%,今年 1~5 月重卡内销增长 4.7 万辆,新能源重卡贡献增量的 88%,很明显重卡新能源化已具备很强的经济性,成为了内销增长的绝对主力。

图 2、2025 年和今年前五个月重卡内销增长 70%以上是新能源重卡贡献

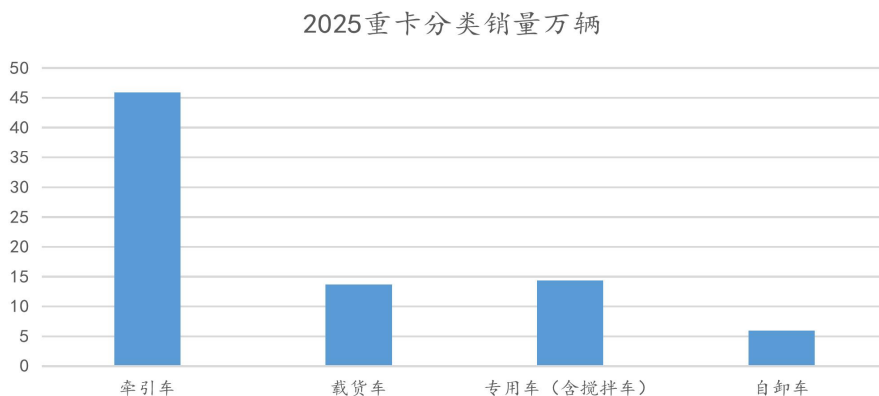


资料来源：第一商用车网、第一创业证券研究所整理

三、城域内重卡电动化率高 长途电动化率低 政策具备针对性

按中国汽车工业协会的分类，重卡按用途总体分为牵引车、载货汽车、专用车和自卸车几个大类。2025 年国内重卡销量约 80 万辆中，牵引车销量 45.9 万辆，占比 57.4%，载货汽车占比 17.1%，专用车含混凝土搅拌车占比 18%，自卸车占比 7.5%。其中自卸车、牵引车很多都是城市范围内短途的运输范围，如港口城市的货柜牵引车主要往返工厂、仓库和港口。专用车中的混凝土搅拌车和自卸车一样，都属与城市范围内的工地运输。

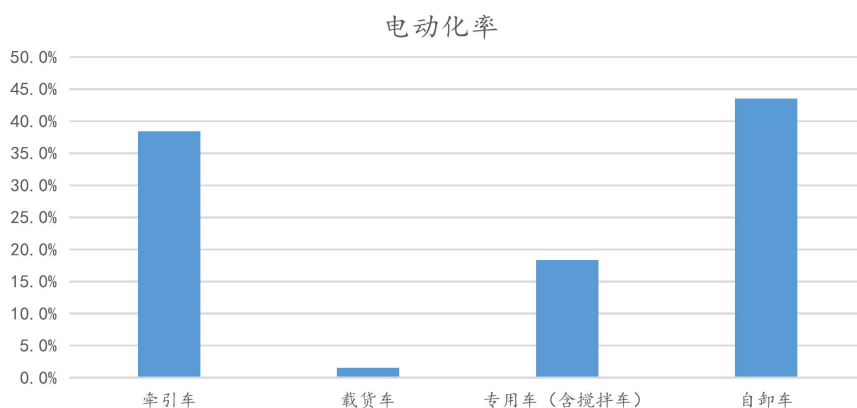
图 3、2025 年国内重卡按用途分类的销量情况



资料来源：第一商用车网、第一创业证券研究所整理

从 2025 年重卡按上述分类的新能源渗透率看，目前新能源车重卡主要还是在市域短途应用领域有较强的竞争力，其中自卸车的新能源渗透率 43.5% 最高，牵引车其次渗透率 38.4%，专用车渗透率 18.3%，主要跑中长途的载货汽车的渗透率最低只有 1.5%。

图 4、2025 年重卡内销量中不同类型重卡的新能源渗透率



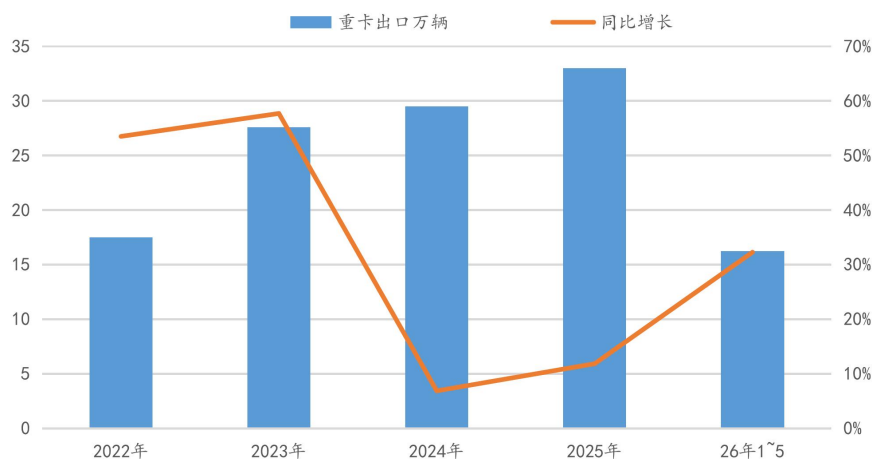
资料来源：第一商用车网、第一创业证券研究所整理

因此本次十一部委联合印发的推动方案更多将政策重点放在跨城域和长途运输的新能源化方案上，对当前重卡全面新能源化存在问题的正对性较强，将有望推动中长途运输重卡的新能源化提速，从而促进重卡销量增长。

四、除新能源化外出口也在加速 将助力重卡销量持续增长

除国内新能源化外，中国重卡凭借品质和性价比优势，在出口上的表现明显加速。2025 年中国重卡出口 33 万量，同比增长 11.9%，出口占比 29%，今年 1~5 月重卡出口约 16.3 万台，同比增长 32%。因此在新的政策推动电动化和出口的拉动下，我们看好今年重卡行业销量增长。

图 5、2025 年至今重卡出口增速持续回升



资料来源：iFind、第一商用车网、第一创业证券研究所整理

重要声明:

第一创业证券股份有限公司（以下简称“本公司”）经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

本报告仅供本公司研究所的客户使用。本公司研究所不会因接收人收到本报告而视其为客户。若本报告的接收人非本公司的客户，应在基于本报告作出任何投资决定或就本报告要求任何解释前咨询独立投资顾问。

本报告的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。

本报告可能在今后的段时间内因公司基本面变化和假设不成立导致的目标价格不能达成的风险。

我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息或意见并不构成所述证券的买卖出价或征价，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。本公司不会承担因使用本报告而产生的法律责任。

本公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或者争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等相关服务。

本报告版权归本公司所有，未经本公司授权，不得复印、转发或向特定读者群以外的人士传阅，任何媒体和个人不得自行公开刊登、传播或使用，否则本公司保留追究法律责任的权利；任何媒体公开刊登本研究报告必须同时刊登本公司授权书，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改，并自行承担向其读者、受众解释、解读的责任，因其读者、受众使用本报告所产生的一切法律后果由该媒体承担。任何自然人不得未经授权而获得和使用本报告，未经授权的任何使用行为都是不当的，都构成对本公司权利的损害，由其本人全权承担责任和后果。

市场有风险，投资需谨慎。

投资评级:

评级类别	具体评级	评级定义
股票投资评级	强烈推荐	预计6个月内，股价涨幅超同期市场基准指数20%以上
	审慎推荐	预计6个月内，股价涨幅超同期市场基准指数5-20%之间
	中性	预计6个月内，股价变动幅度相对基准指数介于±5%之间
	回避	预计6个月内，股价表现弱于市场基准指数5%以上
行业投资评级	推荐	行业基本面向好，行业指数将跑赢基准指数
	中性	行业基本面稳定，行业指数跟随基准指数
	回避	行业基本面向淡，行业指数将跑输基准指数

联系方式:

公司总部	北京办事处
深圳市福田区福华一路115号投行大厦20楼 TEL: 0755-23838888 FAX: 0755-25831718 P. R. China: 518048 www.firstcapital.com.cn	北京市西城区广宁伯街2号金泽大厦东区16层 TEL: 010-63197788 FAX: 010-63197777 P. R. China: 100140