

# 2011年重卡市场特征分析及2012年重卡市场需求预测

## 第一部分：2011年1-10月份重卡市场分析：

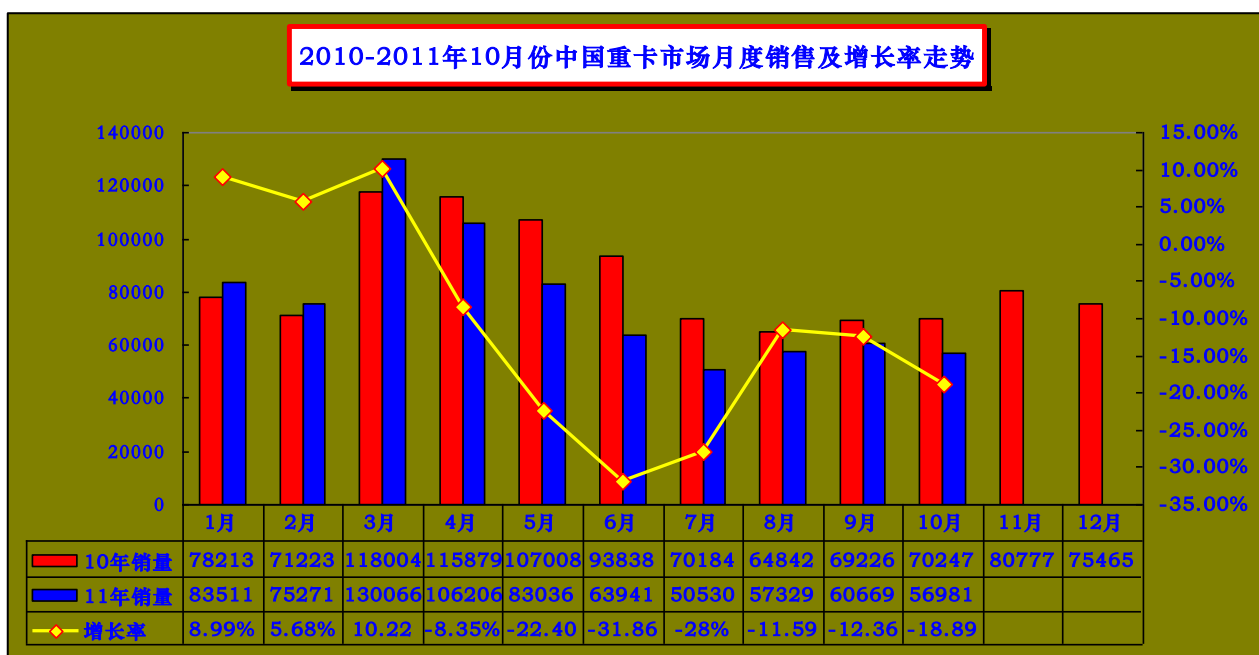
### 一、整体货车市场概况：

中汽协数据显示，10月份，整体货车市场产量266545辆，环比下滑5.4%，同比下降13.36%；累计生产总量2897737辆，同比下降9.49%。当月市场销量263798辆，环比下滑5.96%，同比下降12.99%；累计销售总量3004154辆，同比下降6.99%。当月重卡市场销量56981辆，环比下降6.08%，同比下降19.33%。其中，重卡货车、重卡非完整车辆、半挂牵引车销售量分别为15063辆、18445辆、23473辆，环比增长-4.48%、-26.75%、-20.93%。牵引车继续成为当月销售主力车型，二类底盘销售依然没有起色。

### 二、1-10月份重卡市场累计下降10.53%，载货车市场同比上涨15%以上

重卡市场1~10月份，生产量累计711403辆，较去年同期（856901辆）绝对增量为145498辆，同比下降16.98%。今年重卡市场累计销售量769349辆，较去年同期（859896辆）绝对增量为90547辆，同比下降10.53%。具体数据如下，重型货车、重卡非完整车辆、半挂牵引车生产量分别为217132辆、282306辆、211965辆，同比分别增长6.028%、-18.58%、-30.59%；销售量分别为238307辆、308996辆、222046辆，同比分别增长15.25%、-11.025%、-27.04%。

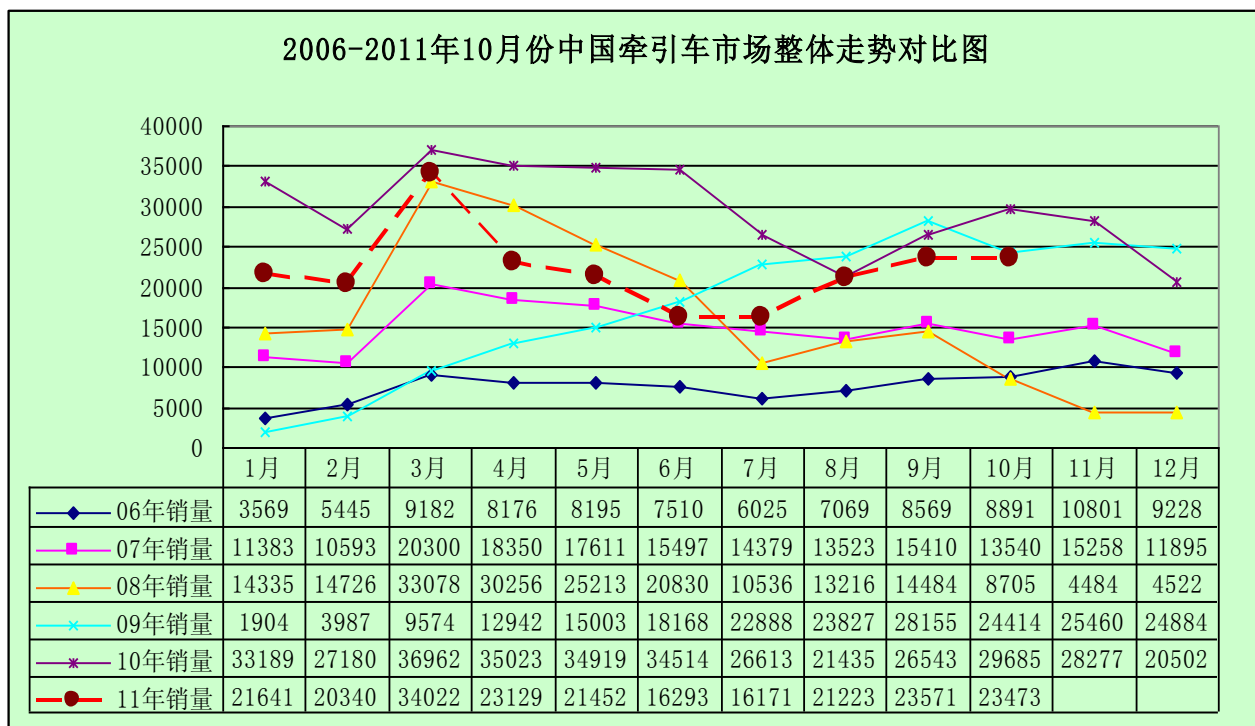
数据显示，载货车将成为今年重卡市场唯一的亮点，持续保持正增长态势。



### 三、牵引车市场：10月份重卡牵引车市场稳健增长，市场贡献率持续上升

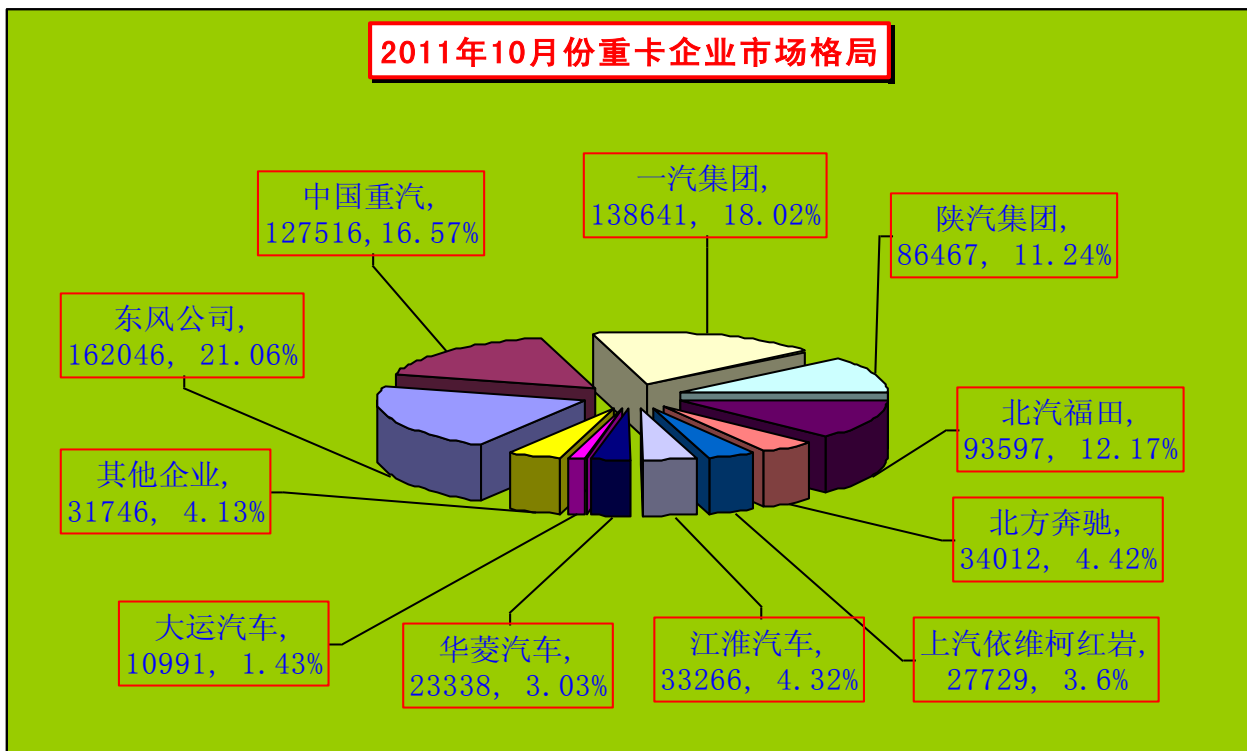
在今年10月份重卡市场，牵引车是市场支柱车型，市场贡献41.2%。根据10月份重卡月度各车系销

量中，普通货车环比基本上销售下滑不大；二类底盘环比大幅下滑；仅有牵引车有基本持平。今年 6-7 月份，牵引车市场月度销售仅为 1.6 万辆，回落幅度相对很大。8 月份以来，牵引车市场明显恢复性增长。“金九银十”的季节性周期，牵引车市场已经得到“市场预期”，销售贡献率有望持续增长。



#### 四、10 月份竞争格局：本月北方奔驰增长相对较大，市场格局出现“短暂稳定”

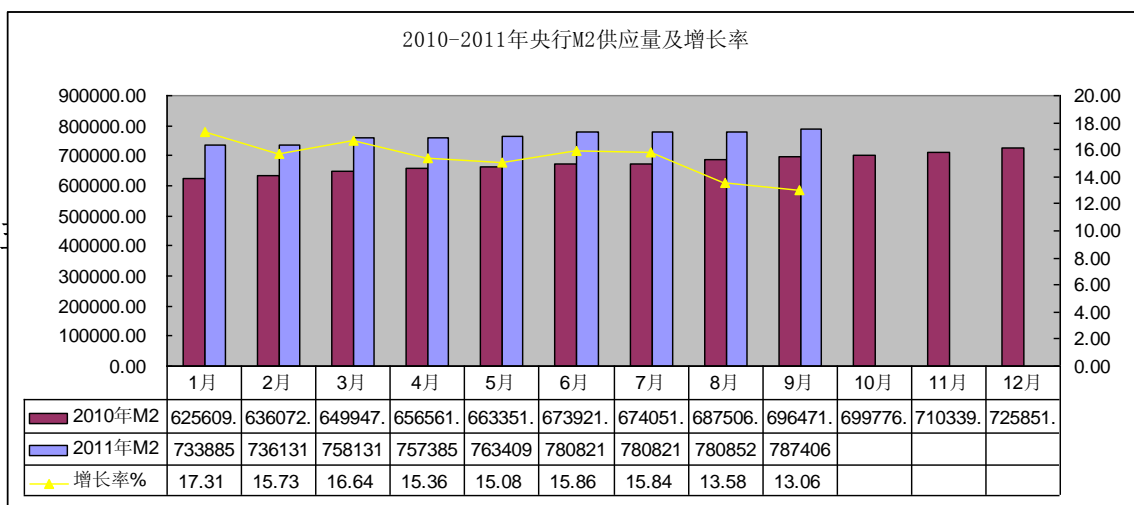
根据中汽协重卡行业数据，10 月份，解放重卡销售 13261 辆，较上月市场份额继续提升；东风公司和中国重汽份额继续下滑，主要源于二类底盘市场整体下滑；陕西重汽累计销量超过 8.6 万辆，销量不及去年 9 万辆；福田欧曼销售超过 9 万辆，较去年同期有所增长%；北方奔驰当月销量增长继续较高，市场份额继续提升。



## 第二部分：2011 年重卡市场重点市场特征分析：

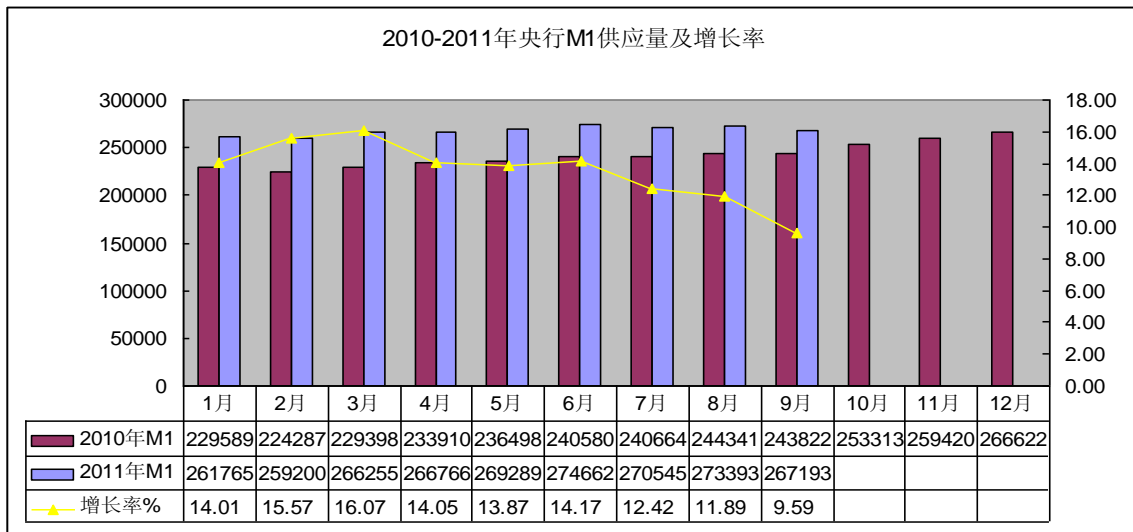
### 一、2011 年重卡市场需求“突然刹车”是谁在发生作用？

“缺钱”，最关键的是2011年，国家实施稳健的货币政策；M1 增速小于 M2 增速相比较小，现阶段购买力相对变小，用户更多是增加定期存款。由此可以看到，高铁工程等基础建设“停工潮”频频发生。中国工程院院士、中铁隧道集团副总工程师王梦恕：由于铁道部融资困难，目前国内停工的铁路项目已达在建铁路项目的9成以上，停工铁路里程总数已超过1万公里。王梦恕说，停工或缓建主要是因为没钱。



M2=M1+城乡居民储蓄存款+企业存款中具有定期性质的存款+信托类存款+其他存款

M2:表现是潜在的购买力。



M1=M0+活期存款（企业活期存款+机关团体部队存款+农村存款+个人持有的信用

M1:表现得是现在即时的购买力；

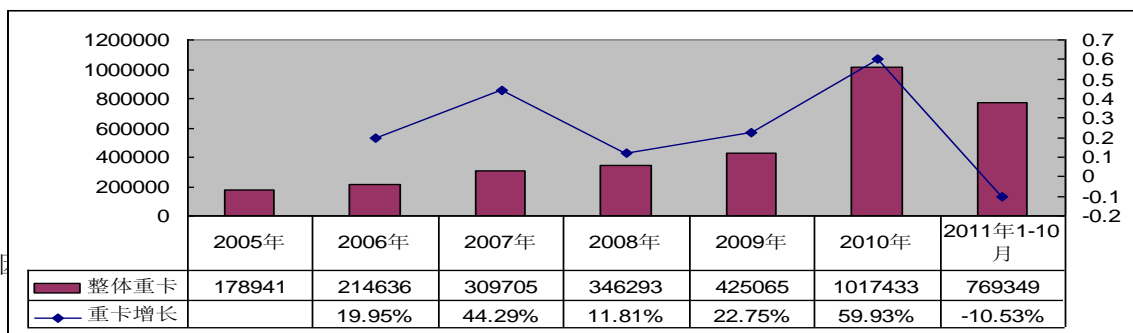
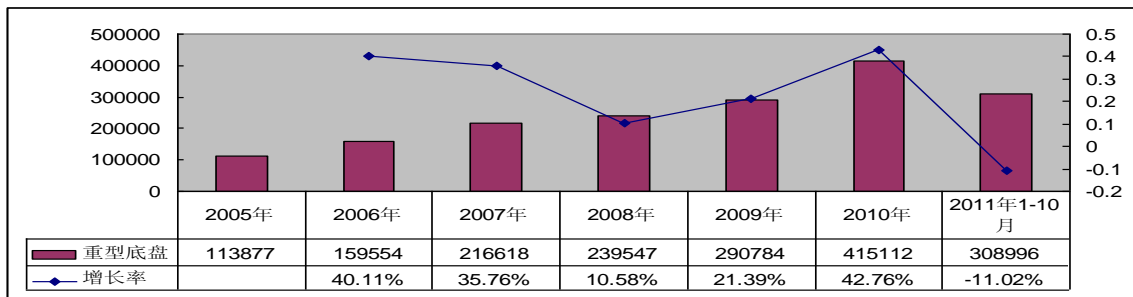
二、重卡市场竞争格局因素分析：基本因素？2011年的主导因素？

上半年，自卸车专用车决定市场格局；牵引车市场决定着下半年的市场格局；载货车市场在某种程度上起到作用。

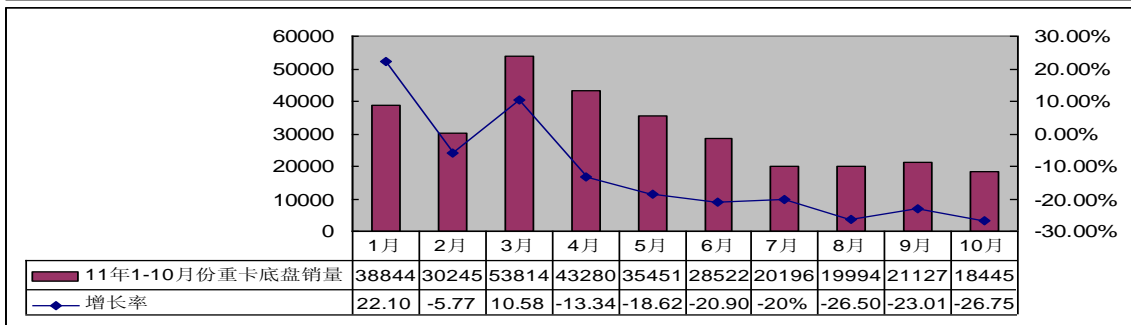
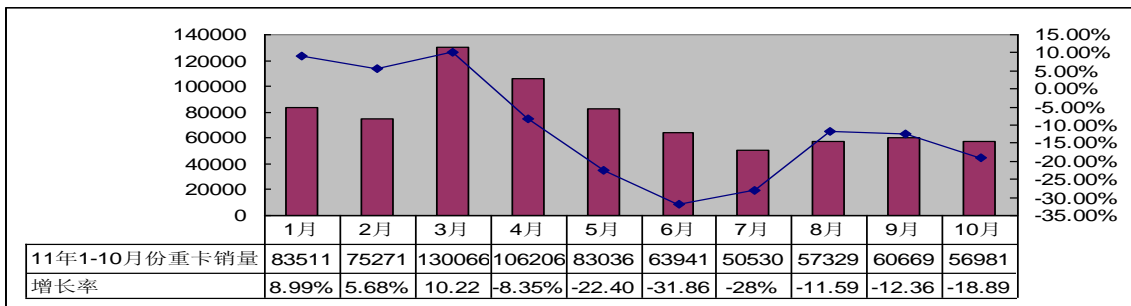
三、政策面行情迫使“卡车类中小型企业”寻求“大靠山”？

★计重收费政策是重卡产品，尤其是斯太尔系列公路运输车辆；★产品公告和油耗公告双重使许多中小企业很受成本压制；★新产品的周期基本上大约一年；★国四排放，相关部门虚虚实实，让企业琢磨不断；★卡车行业经销模式让“中小企业”资金压力，库存压力更大；★强势经销商具有更大议价能力；★依靠大品牌已经成为中小企业的优选之路。

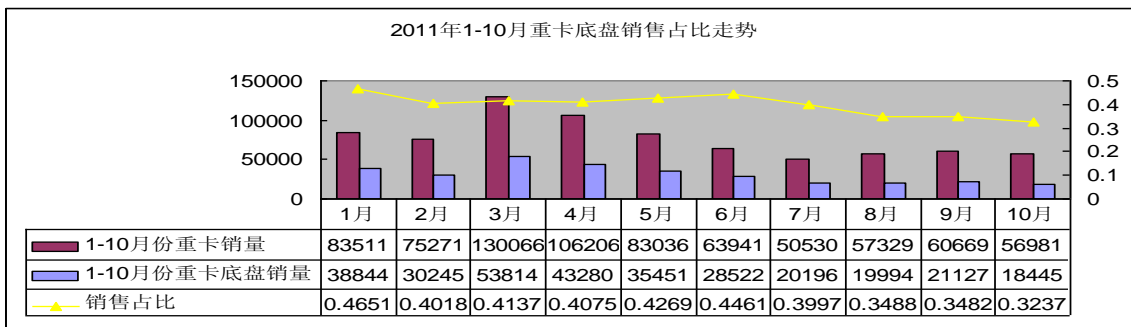
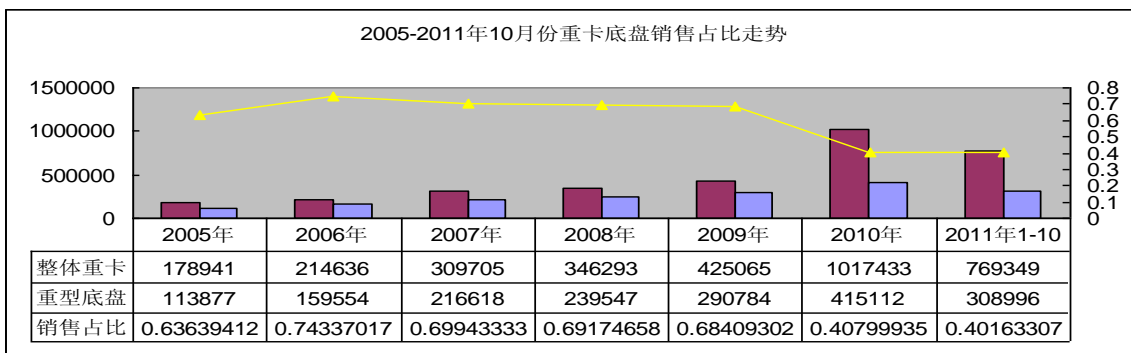
四、重型专用车市场下半年遭遇“冰期”：二类底盘市场销售总量可见一斑？



结论 1: 根据 2005-2011 年 10 月统计数据显示, 整体重卡市场和重卡底盘市场走势基本相当, 但从 2010 年基本上可以看出底盘市场, 已经同比增速弱化。



结论 2: 根据 2011 年 1-10 月统计数据显示, 整体重卡市场和重卡底盘市场走势 1-7 月份基本上走势偏差不大。但 8 月份后开始出现明显偏离, 尤其是 8-10 月份。



结论 3: 根据 2005-2011 年 10 月统计数据显示, 重卡底盘市场自 2010 年明显比重大幅度下滑, 今年 10 月份, 市场占比接近 30%。

五、为何 2011 年上半年牵引车市场要出现短暂的“调整”? 分析原因:

1、根据我对牵引车终端用户的调研结论, 车辆一般在 18-24 个月可以收回牵引车和挂车的总体车款, 车因为朋友, 所以朋友

辆使用周期基本在 3-5 年；

2、自 2009 年以来，经过 2010 年，牵引车市场应该处于相对饱和态势，后续增长将处于稳定态势。

3、公路货运总量及货运周转量增长率明显下降：

货运量：2010 年平均增长率 17%，2011 年 1-9 月份平均增长率 14.86%；

周转量：2010 年平均增长率 60.78%，2011 年 1-9 月份平均增长率 17.6%；

## 第三部分：2012 年重卡市场需求预判：（因为 2011 年全年数据没有出台，市场分析仅仅预判，不甚全面）

### 一、2012 年重卡市场面临的经济环境

- （1）GDP：宏观经济研究中心预测，2012 年 GDP 增长将维持在 8%-9%之间，较 2011 年增速有所回落；
- （2）固定资产投资：2012 年固定资产投资预计将超过 35%；
- （3）鉴于今年准备金率上调对于通胀控制的重要影响，预计明年央行可能会继续上调准备金率，达到 23.5%的最高位；
- （4）CPI 预计明年增长不会超过 5%；
- （5）国家已经提出在“十二五”期间将 GDP 控制在 7.5%的要求，结束了以往的高速增长时期，转而进入较为稳步、健康的增长时期；
- （6）受国内通货膨胀压力巨大的影响，预计国家在 2012 年全年很难再实施具体的经济刺激方案；
- （7）从国外环境看，自美国的“金融危机”以来，随后“欧债危机”，再到近期的美国以及欧洲等国家的降低信用等级等问题，全球经济有望“二次探底”，出口市场再度恶化。

### 二、重卡市场 2012 年需求一更新需求：测算 2011 年重卡市场保有量约为 350 万辆？，更新需求不低于 40 万辆

更新需求是由于重卡有其固定的更新周期，当车辆使用到更新的年份时自然地产生更新需求。在运输市场（尤其是主流区域），车辆的更新周期大约是 2-5 年，这一更新周期的年段是呈正态分布的，3 年是其分布的峰值。自卸车市场在 2-3 年就需要更新。需要说明的是，更新需求分为刚性更新需求和弹性更新需求两部分，大部分都是弹性需求，往往弹性需求量的大小和车辆的购买年限以及当年的经济发展情况（货运市场发展情况）、行业政策有很大关系。上面提到的主流运输市场卡车更新周期便是弹性需求更新的周期，但是两大因素影响用户提前或推迟购买：

首先是：换车时经济发展情况。如果当年经济发展速度很快，货运量丰富，运价水平较高，用户会选择提前换车，以更可靠的车辆性能保证其收益（比方说购车两年后便进行更新）；

其次是：重大法规政策，比如说排放标准。

### 三、市场需求—新增需求：测算 2012 年重卡市场新增需求几何？

重卡新增需求受经济发展的影响较大，尤其和新增货运量和新开工工程关系较为紧密。近年来，货运量在平稳的增长，而由于计重收费、超载超限的治理，单车的运力实际上在下降。在运力和运量寻求动态平衡过程中，便产生新增需求。

### 四、市场预测模型：

#### 1)、一元线性模型的预测

2000-2012 年卡车市场总量，其中 2011 年四季度和 2012 年为预测值 95.56 辆；

#### (2)、二元线性预测模型：预测值 93.5 万辆

①国内权威机构预测 2012 年 GDP 增速为 9%，较 2011 年有所放缓；

②2012 年固定资产投资增速为 22.8%，较 2011 年放缓；

③考虑到“固定资产投资”和自卸车市场有高度相关关系；

④不考虑政策对于卡车行业的影响。

#### (3)、多元线性回归预测

①国内权威机构预测 2012 年 GDP 增速为 9%，较 2011 年有所放缓；

②2012 年固定资产投资增速为 22.8%，较 2011 年放缓；

③考虑到“固定资产投资”和自卸车市场有高度相关关系，切合我们宝华公司产品；

④考虑到“公路货运量”和物流车型有高度相关性；

⑤不考虑政策对于卡车行业的影响。

(选取部分文章内容，未完)