

财联社（济南，记者 崔晓丽）讯，重卡行业上市公司中报已陆续披露完毕。一汽解放（000800.SZ）、东风集团股份（00489.HK）、中国重汽（000951.SZ）三大重卡龙头上半年均实现销量、收入、利润大幅增长。业绩报喜的同时，重卡行业却也遭遇了“前高后低”的煎熬，七月重卡行业总体销量同比、环比均出现腰斩式下滑，八月份销量总体情况仍不容乐观。

尽管如此，业内与分析人士对重卡全年销量并不看淡，认为因为国五国六切换带来的短期销量下滑很快会过去，市场上的国五库存车辆会得到快速消化，四季度甚至9月份，重卡行业就将回暖，销量逐步回归常态，仍然维持全年140万辆甚至更高的预测。

甚至有业内人士进一步预测，随着中国重卡销量中枢的上移，明年重卡销量虽然较今年会略有下降，但也不会跌破120万辆。

市场预期四季度回暖

今年上半年，重卡全行业销量暴涨。根据中国汽车工业协会统计，2021年上半年全行业实现重卡销售约104.45万辆，同比增长27.97%。而业内较为一致的预期，今年重卡行业全年销售在140万辆，这也就意味着上半年已完成全年预期销量的四分之三。

财联社记者注意到，上半年，行业头部企业的增速尤其迅猛。以中国重汽为例，该公司上半年累计实现重卡销售14.82万辆，同比增长65.56%，远高于行业增速，其上半年的市占率增速也是行业最快的。

但进入7月，重卡销量出现断崖式下滑。根据中国汽车工业协会数据，2021年7月，重卡销售7.6万辆，同比下降45.2%。

据业内人士介绍，今年7月1日实施柴油重卡国六标准，是重卡行业出现上下半年截然相反表现的主要原因。国六标准实施将导致重卡平均售价提升2-3万元，叠加部分用户担心国六车辆的经济性与可靠性，选择在7月1日以前提前抢装，导致重卡上半年销量暴涨，这在一定程度上透支了重卡行业第三季度的销量。而三季度是重卡行业传统淡季，再加上经销商渠道也囤积了大量国五车库存，需要时间消化，因此七月份生产企业销量出现大幅下跌。

对于目前经销商手中中国五车数量，业内并没有权威统计。中信证券8月初发布的研报预计，当时行业国五库存车辆在20万辆左右。全国各地对已开票国五车辆的销售过渡期在1-6个月不等，预计国五车辆有望逐步出清。

重卡业内人士表示，这个速度可能会更快，“车在经销商手里不会升值，而且越临近过渡期最后时刻，经销商出货的压力越大，越要做出更大的折价。”该人士表示，经销商存车需要借助金融工具，时间越长，财务成本越高。

这一判断为业内公司所认同。重卡曲轴、连杆生产企业天润工业8月27日接待投资者调研时表示，库存车的数量到八月底预计会剩余六七万辆左右。而从八月份的装机量来看，北汽福田康明斯的发动机装机量同六月比基本没有下滑，所以库存影响销量的问题不大。从目前来看，7、8月份客户需求有所下降，9月份会向好，预计四季度会恢复正常。

而对于全年重卡销量，市场仍保持乐观态度，认为年初140万辆的销量预期仍有可能实现，全年行业增速接近20%。

中信证券研报更为乐观，预计三季度行业销量约23万辆，第四季度行业销量将迎来V型反转，预计销量约28万辆，上半年整个重卡行业已实现销售104.45万辆，预计全年销量155万辆，仍维持较高水平。

重卡销量中枢上移

这一轮的重卡景气周期持续时间较长，从2017年重卡销量突破100万辆，到2021年，重卡已经走出了前所未有的5年高景气行情。

业内人士分析，这轮高景气既有传统的基建拉动作用，也有电商经济、社会货运量增长带来的物流车需求快速增长，同时又叠加了国三柴油货车强制淘汰、国五向国六过渡等一系列政策因素。特别是物流车的快速崛起，占据重卡行业半壁江山，大大削弱了基建周期带来的重卡周期性。

对于重卡行业2022年的趋势，业内人士并不悲观。有重卡企业相关人士表示，商用车是生产资料，整体外部经济环境向好的趋势未变，将推动重卡销量上移。从行业本身来看，物流行业日益规范化，治限治超的范围、强度和力度不断加大，导致单车实际运力下降，重卡需求增加；18万辆10年以上的老旧载货车的存量、高端牵引车对效率的追求、工程车每年年审称重，都会推动存量重卡的更新；此外，AMT、新能源等细分市场也存在巨大的增长空间，这都会带动重卡销量中枢上移，“明年重卡行业销量虽然会比今年有所下降，但仍会在120万辆以上，甚至达到130万辆、140万辆也是有可能的。”

值得注意的是，各地政府对国六车的推广力度在逐渐加大。近日，山东省生态环境厅已明确表示，山东将推动车船升级优化，全面实施国六排放标准，2025年底前，国六排放标准重型货车占比达到30%以上。这意味着国三、国四车辆未来将彻底淘

汰，国五车辆也将全面为国六车型让位。

本文源自财联社