



华泰期货  
HUATAI FUTURES

期货研究报告 | 天然橡胶专题 2025-05-21

## 我国重卡以旧换新政策回顾

### 研究院 化工组

#### 研究员

##### 梁宗泰

☎ 020-83901005

✉ liangzongtai@htfc.com

从业资格号: F3056198

投资咨询号: Z0015616

##### 陈莉

☎ 020-83901135

✉ cl@htfc.com

从业资格号: F0233775

投资咨询号: Z0000421

#### 联系人

##### 杨露露

☎ 0755-82790795

✉ yanglulu@htfc.com

从业资格号: F03128371

##### 吴硕琮

☎ 020-83901158

✉ wushucong@htfc.com

从业资格号: F03119179

##### 刘启展

☎ 020-83901049

✉ liuqizhan@htfc.com

从业资格号: F03140168

投资咨询业务资格:

证监许可【2011】1289号

### 摘要

2009 年我国先后两次发布《汽车以旧换新实施办法》以及《关于调整汽车以旧换新补贴标准有关事项的通知》。2009 年 7 月 1 日, 提出对重型载货车, 大型载客车, 1.35 及以上排量车进行以旧换新补贴, 补贴金额为 0.3-0.6 万元/辆。到了 2009 年 12 月 1 日, 延长补贴时间的同时加大补贴; 以上同样车型补贴回升到 0.5-1.8 万元/辆。以上政策实施, 对于 2010 年重卡的销量拉动较为明显, 国内重卡销量增速从 2009 年的同比增速 2.27% 大幅上升到 37.7%。而同一时期, 汽车销量的同比增加是下降的。说明以旧换新的补贴政策对于重卡的直接拉动作用明显。且从社融数据来看, 未来对冲金融危机对国内经济的影响, 国家实施了积极新的财政和货币政策的背景下, 2009 年的重卡增速远不及 2010 年, 说明 2010 年的重卡销量主要是受到国内以旧换新补贴政策的提振。

2015 年 3 月 4 日, 发布的《关于印发 2015 年度车辆购置税收入补助地方资金用于交通运输节能减排、公路甩挂运输试点、老旧汽车报废更新项目申报指南的通知》, 提出使用 10 年以上 (含 10 年) 且未达到规定的使用年限的半挂牵引车、总质量大于 12000 千克 (含 12000 千克) 的重型载货车, 补贴 1.8 万元/辆。同样该政策的施行对于 2016-2017 年的重卡销量同比增速起到显著的拉动作用, 2016-2017 年的重卡销量同比增速分别为 29.51% 以及 56.12%; 而同一时期的汽车销量同比增速表现明显不如重卡销量。

从以上两次的实施政策时间传导来, 针对营运货车的以旧换新的补贴政策出来之后, 对于下一年的重卡销量提升起到明显的促进作用。

目前国内柴油与天然气价差维持在较高水平, 叠加 2025 年重卡以旧换新补贴政策将燃气车纳入补贴范围, 今年天然气重卡销量有望持续提升。

考虑到 2025 年新的政策扩大了天然气重卡和“国四”标准重卡的更新换代, 我们预计可能带来 2025 年我国重卡销量 10 万辆的新增量, 即 2025 年重卡销量有望从 2024 年的 90 万辆提升到 100 万辆, 增幅 10% 左右, 对应橡胶需求的拉动上限或可达 2% 左右。

目录

摘要 ..... 1

前言 ..... 3

我国重卡汽车以旧换新补贴政策回顾 ..... 4

近两年我国重卡以旧换新补贴政策频频出台 ..... 6

结论 ..... 13

图表

表 1：2024 年 11 月提前报废老旧营运柴油货车补贴标准 ..... 9

表 2：新购营运货车补贴标准 ..... 9

图 1：中国汽车销量及年度同比 | 单位：辆 % ..... 3

图 2：中国重卡销量及年度同比 | 单位：辆 % ..... 5

图 3：中国半挂牵引车销量及同比 | 单位：辆 % ..... 5

图 4：中国重货销量及同比 | 单位：辆 % ..... 5

图 5：汽车制造业固定资产投资完成额累计同比 | 单位：% ..... 6

图 6：我国社融投资及年度同比 | 单位：亿元 % ..... 6

图 7：中国汽车产量 | 单位：辆 ..... 7

图 8：中国汽车销量 | 单位：辆 ..... 7

图 9：中国新能源乘用车产量 | 单位：辆 ..... 7

图 10：我国新能源乘用车产销占比 | 单位：% ..... 7

图 11：天然气重卡月度销量及占比 | 单位：辆 % ..... 10

图 12：中国天然气重卡销量季节性 | 单位：辆 ..... 10

图 13：我国油气价差走势 | 单位：元/吨 ..... 11

图 14：中国重卡销量 | 单位：辆 ..... 12

图 15：中国重货销量 | 单位：辆 ..... 12

图 16：中国全钢胎开工率 | 单位：% ..... 12

图 17：中国半钢胎开工率 | 单位：% ..... 12

图 18：中国全钢胎库存 | 单位：万条 ..... 12

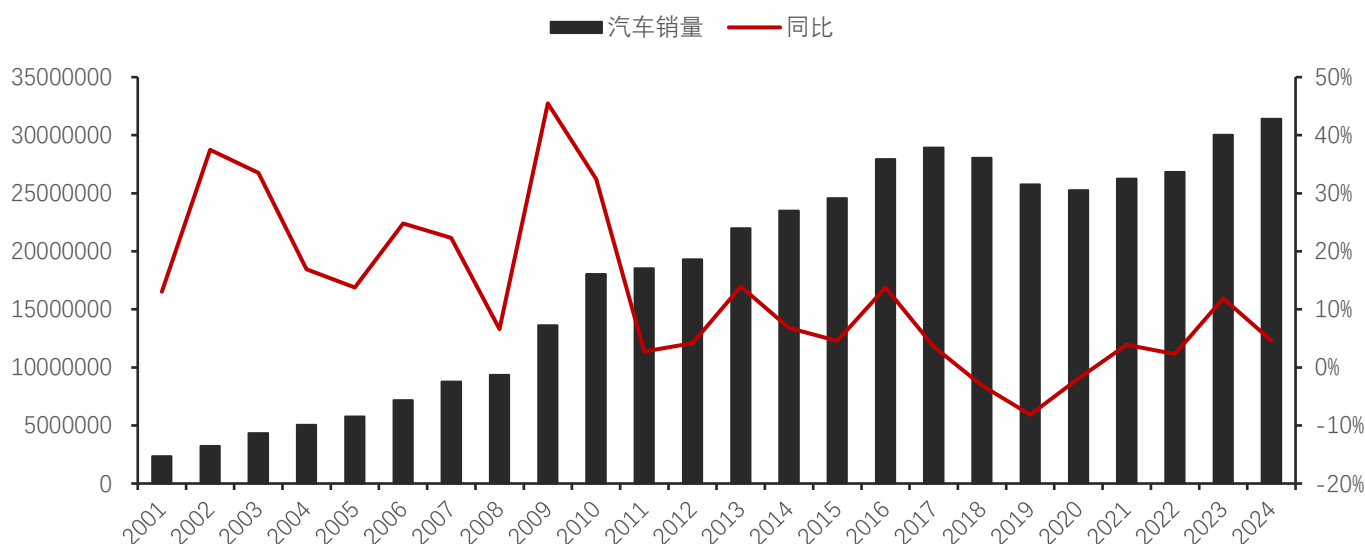
图 19：中国半钢胎库存 | 单位：万条 ..... 12

## 前言

汽车产业在一国经济中起着举足轻重的作用：首先，作为国民经济的重要支柱产业，汽车产值在 GDP 中占比较高。因为汽车销量的增加会直接带动汽车产业及相关上下游产业的产值增加，从而推动 GDP 提升。其次，汽车作为大额消费品，其销量增加会带动消费市场的活跃。最后，汽车产业的发展需要大量的资金投入，包括汽车制造企业的生产设备投资、技术研发投资等。同时，汽车产业的发展也会吸引其它相关产业的投资，如汽车零部件生产、汽车销售与服务等领域，从而促进投资增长。另外，在带动就业、增加税收收入以及推动技术创新及产业升级等方面都有重大贡献。因此，每当国内汽车销量进入到低迷发展周期的时候，为防止拖累国内经济走势，国家都会有一些相应的汽车刺激政策出台。国内汽车刺激政策主要包括汽车下乡、汽车贷款优惠等金融优惠政策、购置税减免补贴以及汽车以旧换新补贴等。

2000 年以来，中国汽车销量经历了从高速发展到调整再到稳步发展的阶段。2001 年 11 月中国加入 WTO，中国出口需求大幅增长带动国内经济快速发展的背景下，中国汽车销量迎来了为期 10 年的高速发展阶段。2011-2016 年期间，中国汽车销量增速开始逐年下降。2017 年中国汽车年度销量重新快速回升，达到近些年的销售顶峰期之后，2017-2019 年开始步入低速增长期。2021 年后中国汽车销量增速重新回升。

图 1：中国汽车销量及年度同比 | 单位：辆 %



数据来源：Wind 华泰期货研究院

在汽车销量增速低迷甚至下降的阶段，为对冲对国内经济的影响，国家会频频推出一些汽车刺激政策来达到提升国内汽车销量的目的，其中汽车购置税的减免政策曾多次出台。国内汽车购置税减免政策的使用主要有以下几个阶段，首先是 2009-2010 年的

购置税减免政策以对冲 2008 年金融危机以来国内 GDP 放缓的影响。从当时的实施效果来看，购置税减免政策确实能够刺激国内乘用车销量快速增长。这一轮政策实施后，我国乘用车销量首次突破千万，同比增长 53%；其次是 2015-2017 年的购置税减免政策，2015 年国内经济下行压力较大，国家再次启动了车辆购置税减免的消费刺激政策。政策实施后，乘用车销量同比增长 15%。最后是 2018-2020 年的购置税减免政策以及 2022 至今的购置税减免政策。随着经济环境变化和新能源汽车的崛起，2018 年开始的购置税减免政策的刺激效果明显下降。在购置税减免政策效果下降以及国内迎来新能源汽车快速发展周期的背景下，国家开始频繁叠加使用以旧换新的补贴政策。

从政策实施效果来看，国内施行的以旧换新的补贴政策较为直接的加速了汽车的更新替换。历史上，2009 年、2015 年以及 2019 年至今均有陆陆续续的政策出台。因国内重卡配套及替换对应的轮胎需求占比更大，本文想梳理一下近些年国内汽车以旧换新补贴的政策以及对重卡市场的一些影响。

## 我国重卡汽车以旧换新补贴政策回顾

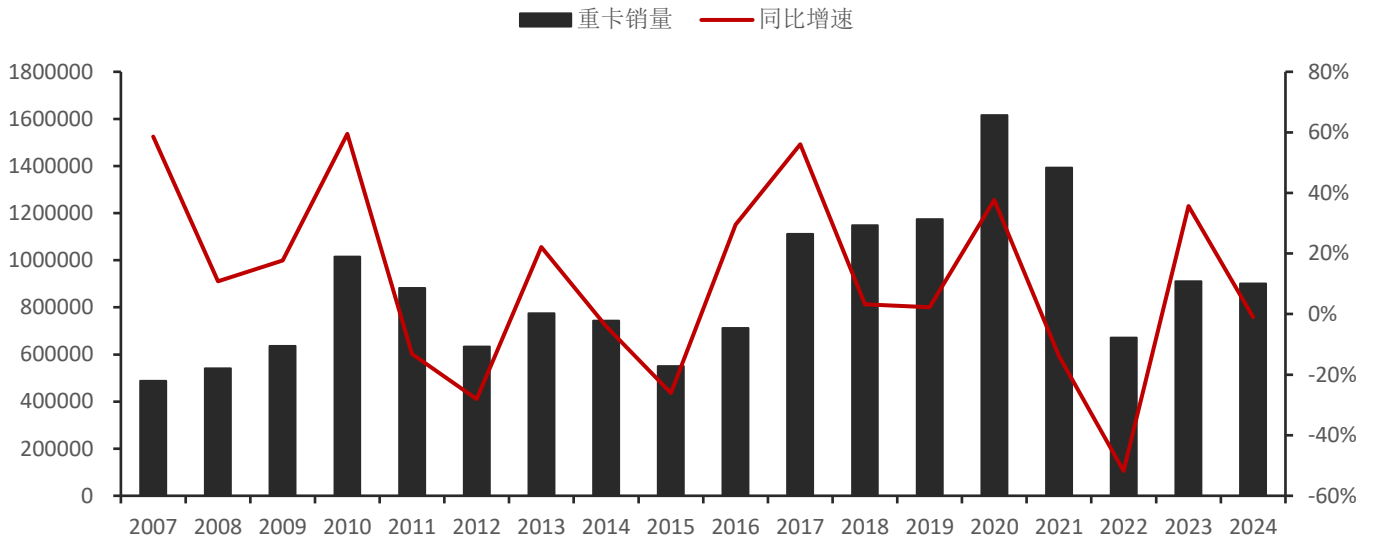
回顾历史，我国主要经历了两次专门针对重卡车辆以旧换新的补贴政策。2009 年我国先后两次发布《汽车以旧换新实施办法》以及《关于调整汽车以旧换新补贴标准有关事项的通知》。2009 年 7 月 1 日，提出对重型载货车，大型载客车，1.35 及以上排量车进行以旧换新补贴，补贴金额为 0.3-0.6 万元/辆。到了 2009 年 12 月 1 日，延长补贴时间的同时加大补贴；以上同样车型补贴回升到 0.5-1.8 万元/辆。以上政策实施，对于 2010 年重卡的销量拉动较为明显，国内重卡销量增速从 2009 年的同比增速 2.27% 大幅上升到 37.7%。而同一时期，汽车销量的同比增加是下降的。说明以旧换新的补贴政策对于重卡的直接拉动作用明显。且从社融数据来看，为了对冲金融危机对国内经济的影响，国家实施了积极新的财政和货币政策的背景下，2009 年的重卡增速远不及 2010 年，说明 2010 年的重卡销量主要是受到国内以旧换新补贴政策的提振。

2015 年 3 月 4 日，发布的《关于印发 2015 年度车辆购置税收入补助地方资金用于交通运输节能减排、公路甩挂运输试点、老旧汽车报废更新项目申请指南的通知》，提出使用 10 年以上（含 10 年）且未达到规定的使用年限的半挂牵引车、总质量大于 12000 千克（含 12000 千克）的重型载货车，补贴 1.8 万元/辆。同样该政策的施行对于 2016-2017 年的重卡销量同比增速起到显著的拉动作用，2016-2017 年的重卡销量同比增速分别为 29.51% 以及 56.12%；而同一时期的汽车销量同比增速表现明显不如重卡销量。2015 年的重点针对半挂车以及重货车的以旧换新补贴政策使得 2016-2017 年半挂车销量同比增速分别达 54.81% 及 50.28%；2016-2017 年重货车销量同比增速分别达 21.88% 及 48.01%。

受国内积极的货币政策的提振，在 2016-2017 年期间汽车制造业固定资产投资完成额累计同比持续改善，这或是 2017 年的汽车及重卡销量延续较高增速的主要因素。

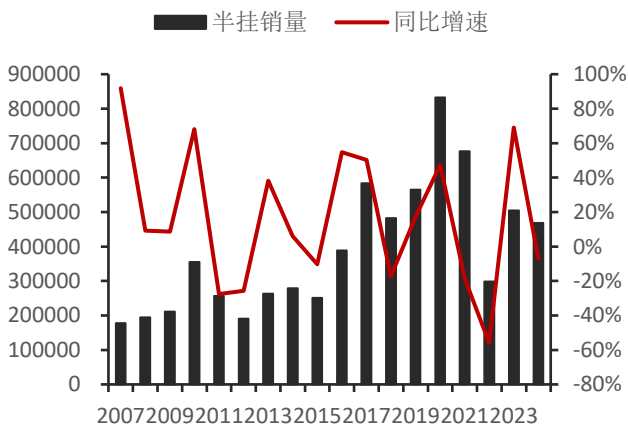
从以上两次的实施政策传导效果及时间来看，针对营运货车的以旧换新的补贴政策出来之后，均对下一年重卡销量的提升起到了明显的促进作用。

图 2：中国重卡销量及年度同比 | 单位：辆 %



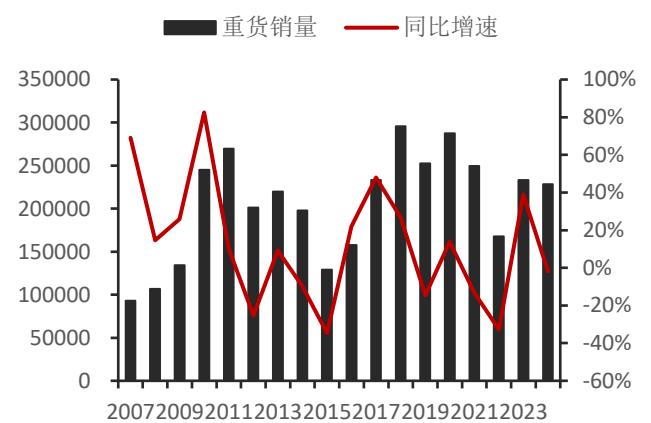
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 3：中国半挂牵引车销量及同比 | 单位：辆 %



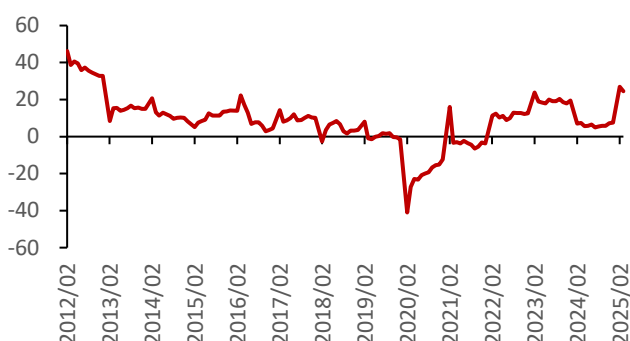
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 4：中国重货销量及同比 | 单位：辆 %



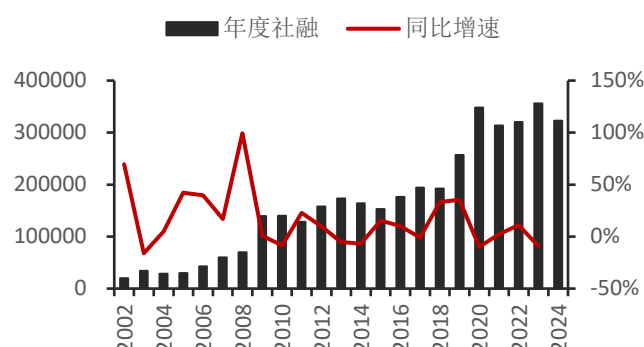
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 5：汽车制造业固定资产投资完成额累计同比 | 单位：%



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 6：我国社融投资及年度同比 | 单位：亿元 %



数据来源：Wind 华泰期货研究院

从地方政策来看，2019 年至今多个城市亦陆续出台过营运货车的以旧换新补贴政策。主要包括 2019 年 8 月武汉市推出的关于车辆登记地点为武汉市，注册登记时间在 2008 年 7 月 1 日至 2010 年 12 月 31 日期间，距强制报废期止 1 年以上的柴油车给予 2.8-3.8 万元的补贴；2020 年 10 月无锡市发布的《关于对部分高排放车辆提前淘汰实施补贴的通告》对 2005 年 12 月 31 日前登记注册的汽油车和 2012 年 12 月 31 日前登记注册的柴油车（不包括三轮汽车、低速载货汽车和摩托车）提前淘汰（不包括转出），给予 1-3.4 万元的补贴；2020 年 10 月承德市发布的《双桥区人民政府关于全区国三及以下排放标准营运柴油货车提前淘汰补贴工作的通告》，凡在双桥区登记注册的国三及以下排放标准营运柴油货车提前报废淘汰更新且符合条件的给予 0.9-1.4 万元的补贴；2021 年 6 月威海市发布的关于印发《威海市 2021 年度国三及以下排放标准营运柴油货车提前淘汰更新补贴实施方案》的通知，对国三及以下排放标准营运柴油货车，给予 1.08-3 万元的补贴；2022 年 9 月扬州市发布的《扬州市国三及以下排放标准柴油货车提前淘汰报废奖励补贴方案》，提前淘汰报废的扬州籍（即为苏 K 牌照）国三及以下排放标准柴油货车，给予 0.3-0.7 万元的补贴；2023 年 6 月南通市发布的《南通市国三及以下排放标准柴油货车提前淘汰报废补贴方案（2023—2024 年）》，对国四及以下非营运柴油货车淘汰给予 0.8-1.3 万元的补贴。

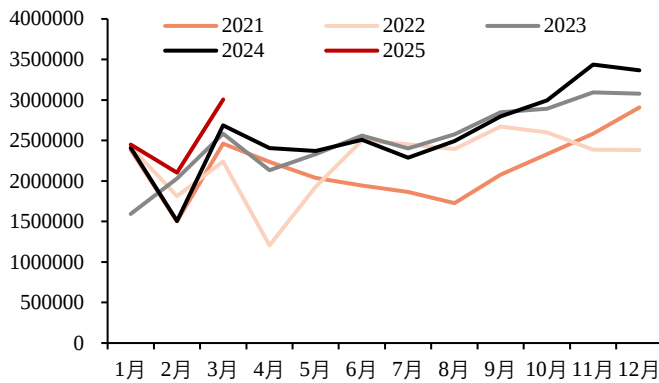
尽管 2019 年-2023 年期间，国内外经济低迷并受到全球卫生事件的冲击，全球需求明显受抑制的背景下，我国重卡的年度总销量依然处于上升平台，反映国内相应的汽车政策的带动依然有效果。

## 近两年我国重卡以旧换新补贴政策频频出台

在国内相关的汽车政策引导下，我国新能源车 2021 年开始进入快速发展期，新能源乘

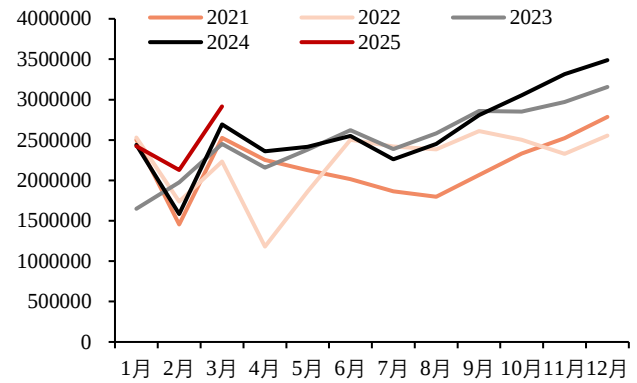
用车占比我国乘用车产量从不到 10%增加到接近 50%。我国 2023 年以及 2024 年汽车产销基本呈现旺盛格局，但重卡销售则达到了冰点期。因此，为了进一步促进环保减排以及新能源汽车的普及发展，我国近两年密集出台了汽车以旧换新的补贴政策。其中着力于营运货车及重卡的政策也相对更为集中。

图 7: 中国汽车产量 | 单位: 辆



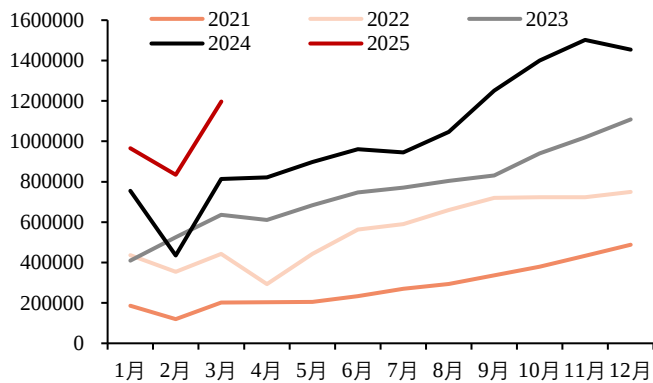
数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 8: 中国汽车销量 | 单位: 辆



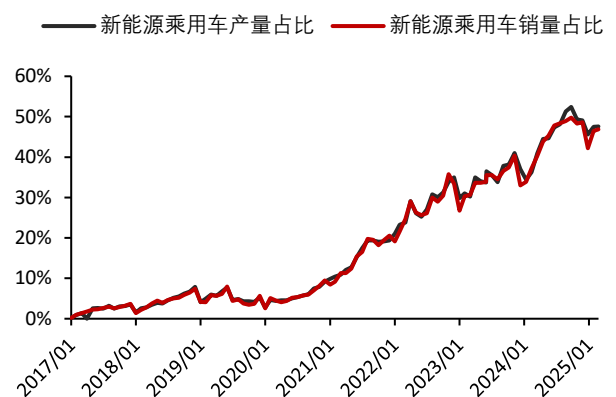
数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 9: 中国新能源乘用车产量 | 单位: 辆



数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 10: 我国新能源乘用车产销占比 | 单位: %



数据来源: Wind 华泰期货研究院

今年先是在 1 月 8 日，国家发改委、财政部联合发布了《关于 2025 年加力扩围实施大规模设备更新和消费品以旧换新政策的通知》，明确将“国四”燃油车纳入补贴范围，并统一置换更新更高的补贴限额。而后在 3 月 18 日，交通运输部、国家发改委、财政部联合发布“关于实施老旧营运货车报废更新的通知”，加快报废高耗能高排放老旧货车，对老旧营运货车报废更新给予资金补贴。“通知”明确补贴范围，支持“国三”、“国四”排放标准营运货车更新，加快更新一批高标准低排放营运货车。对提前报废老旧营运货车、提前报废并更新购置“国六”排放标准货车或新能源货车、仅新购符合条件的新能源货车，按照报废车辆类型、提前报废时间和新购置车辆动力类型等，实施差异化补贴

标准。补贴政策的实施时间为 2025 年 1 月 1 日到 2025 年 12 月 31 日。

2025 年的这一政策其实是 2024 年政策的延续和更高级别的补充，2024 年开始，国内就频频出台以旧换新的补贴政策来达到促进国内汽车更新换代以及汽车销量回升的目标。

2024 年 3 月：国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》，明确加快淘汰“国三”及以下排放标准营运类柴油货车。

2024 年 4 月 24 日发布第一轮补贴政策，其中新能源乘用车补贴 1 万元，2.0 排量以下的燃油车补贴 7000 元。2024 年 7 月 25 日发布第二轮以旧换新补贴政策，国家发展改革委、财政部印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》，提高汽车报废更新补贴标准。其中，对符合条件的汽车报废更新，将补贴标准由此前的购买新能源乘用车补贴 1 万元、购买燃油乘用车补贴 7000 元，分别提高到 2 万元和 1.5 万元。

随后，交通运输部、财政部先后联合印发《新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》和《关于实施老旧营运货车报废更新的通知》，新能源城市公交车更新每辆平均补贴 8 万元，老旧营运货车报废更新最高补贴 14 万元（涵括报废以及更新两部分补贴）。7 月 31 日，为加快报废高耗能高排放老旧货车，交通运输部、财政部印发关于实施老旧营运货车报废更新的通知，通知提出将对老旧营运货车报废更新给予资金补贴。此次补贴范围明确支持报废“国三”及以下排放标准营运类柴油货车，加快更新高标准低排放货车。提前报废“国三”及以下排放标准营运柴油货车、提前报废并新购“国六”排放标准货车或新能源货车、仅新购符合条件的新能源货车，将分档予以补贴。但已获中央其他资金渠道支持的车辆不在此次补贴之列，补贴政策实施期限截至 2024 年 12 月 31 日。

补贴标准依照报废车辆类型、提前报废时间和新购置车辆动力类型等实施差异化设定。购新能源重卡最高补 14 万（报废补贴+新购补贴），“国六”重卡最高补 11 万（报废补贴+新购补贴）。

8 月 16 日，商务部等 7 部门正式发布《关于进一步做好汽车以旧换新工作的通知》，进一步细化了报废更新加力的具体细则。地方政府随后跟进并推出地方置换更新细则，单车补贴金额均较为可观，助推前期观望的部分消费人群集中释放购车需求，9 月下旬开始汽车市场热度迅速提升。据商务部数据，截至 11 月 21 日，全国汽车报废更新补贴申请量、全国汽车置换更新申请量均已突破 200 万份，累计超过 400 万份，日均补贴申请量持续保持在高位。

2024 年 11 月 5 日为贯彻落实《国务院关于印发〈推动大规模设备更新和消费品以旧

换新行动方案》的通知》（国发〔2024〕7号）、《国家发展改革委 财政部印发〈关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施〉的通知》（发改环资〔2024〕1104号）有关决策部署，按照《交通运输部等十三部门关于印发〈交通运输大规模设备更新行动方案〉的通知》（交规划发〔2024〕62号）要求，加快报废高耗能高排放老旧货车，对老旧营运货车报废更新给予资金补贴。文件主要支持报废“国三”及以下排放标准营运类柴油货车，加快更新一批高标准低排放货车。对提前报废“国三”及以下排放标准营运柴油货车、提前报废并新购国六排放标准货车或新能源货车、仅新购符合条件的新能源货车，分档予以补贴。已获得中央其他资金渠道支持的车辆，不纳入本次补贴资金支持范围。上述补贴政策实施期限为本文件印发之日起至2024年12月31日。

表 1：2024 年 11 月提前报废老旧营运柴油货车补贴标准

| 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          |
|      | 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        |

表 2：新购营运货车补贴标准

| 车辆类型 |        | 新国六排放标准营运柴油货车<br>补贴标准（万元/辆） | 新购新能源营货车补贴标准（万元/辆） |
|------|--------|-----------------------------|--------------------|
| 中型   |        | 2.5                         | 3.5                |
|      | 2 轴    | 4                           | 7                  |
| 重型   | 3 轴    | 5.5                         | 8.5                |
|      | 4 轴及以上 | 6.5                         | 9.5                |

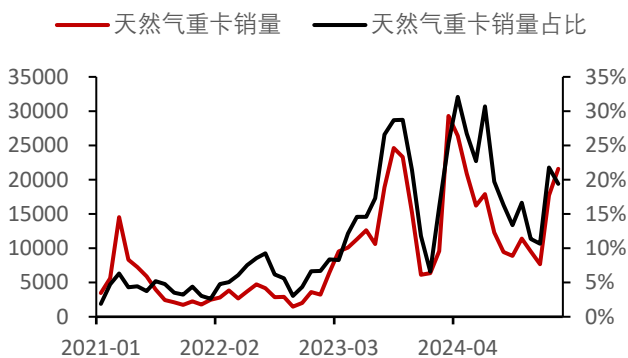
到目前为止的重卡数据来看，2024 年的以旧换新的补贴政策，并没有看到重卡销量的回升，无论是看 2024 年全年的累计同比还是看从去年 3 月份政策出台以来的 4 月-今年的 3 月的累计销量同比，均呈现下降走势，主要受国内地产需求继续示弱的拖累。同时，根据 2024 年 7 月的北斗数据显示，我国“国三”重卡保有量 44 万辆，由于市场上“国三”车保有量低、老旧车辆多用于短途运输，升级换代意愿不强、老旧车辆物理状况和手续问题也制约报废更新，这或是对重卡销量拉动有限的主因。

对比 2024 年的汽车以旧换新政策，2025 年的最新政策有三点变化：一是报废和新购

补贴范围加大，2025 年相关政策中对报废更新的货车范围删除“柴油”二字，意味着报废及新购补贴都涵盖天然气中重卡，有利于刺激天然气重卡的继续回升。二是新增“报废老旧营运货车提前报废时间不足 1 年的，可以申请新购营运货车补贴”；三是增加“国四”报废，这是对国家发改委、财政部在今年 1 月份联合发文提出的“老旧营运货车报废更新补贴范围扩大至“国四”及以下排放标准营运货车的响应。

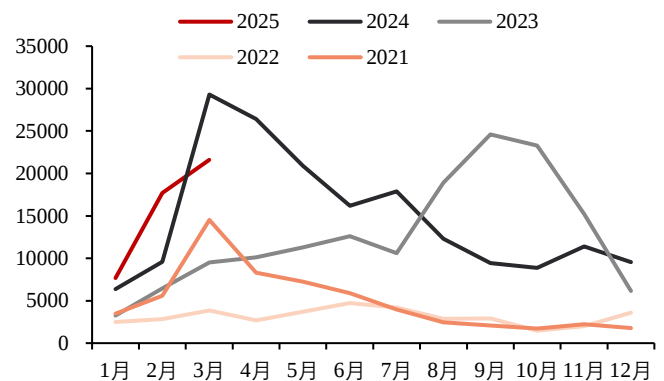
我国天然气重卡销量从 2023 年 4 月才开始逐步回升，占比从 2021 年的不足 5%提升到最高超过 30%，目前占比达到 20%。说明我国的天然气重卡的渗透率在逐年提升，一方面是受国内节能环保政策的指引，另外最大的影响因素是油气价差的指引。从我国的柴油和天然气的价差来看，2023 年 8 月两者价差达到顶峰后促使天然气重卡 9 月份销量明显回升，2023 年 11 月两者价差重新回落了，也带来 12 月天然气重卡的明显回落。2024 年油气价差从年初一直扩大到 4 月最高，之后下跌到 9 月最低，相应的国内天然气重卡从年初不足 10%提升至年中 20%，8 月开始又重新下滑到略超 10%的水平。目前国内柴油与天然气价差维持在较高水平，叠加 2025 年重卡以旧换新补贴政策将燃气车纳入补贴范围，今年天然气重卡销量有望持续提升。

图 11：天然气重卡月度销量及占比 | 单位：辆 %



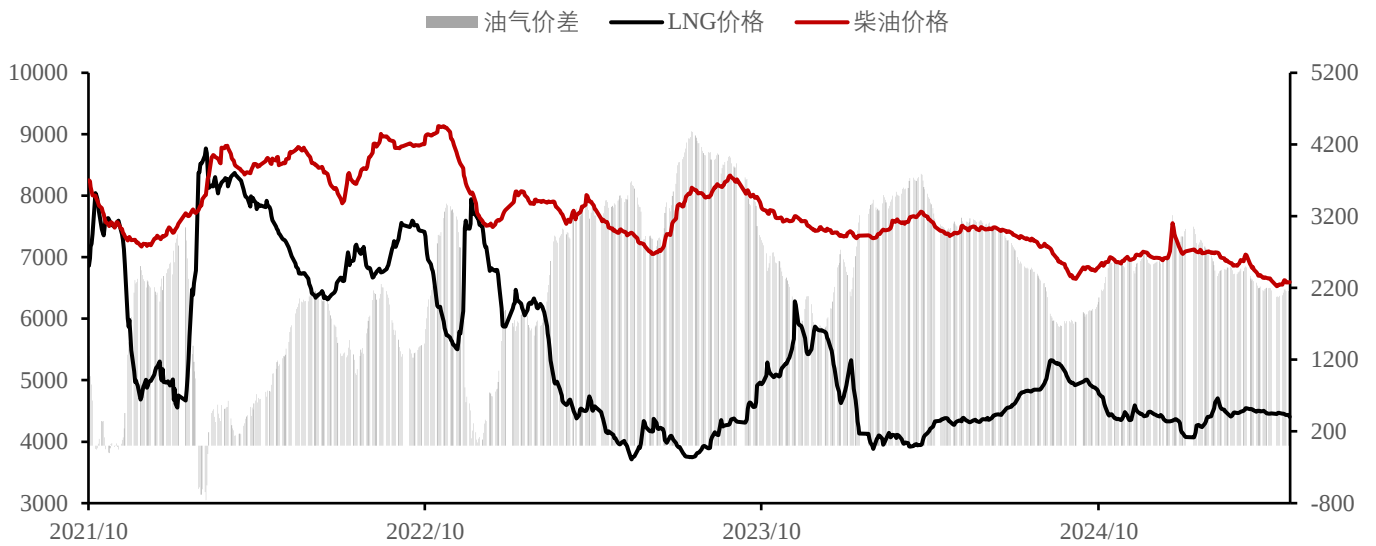
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 12：中国天然气重卡销量季节性 | 单位：辆



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 13：我国油气价差走势 | 单位：元/吨



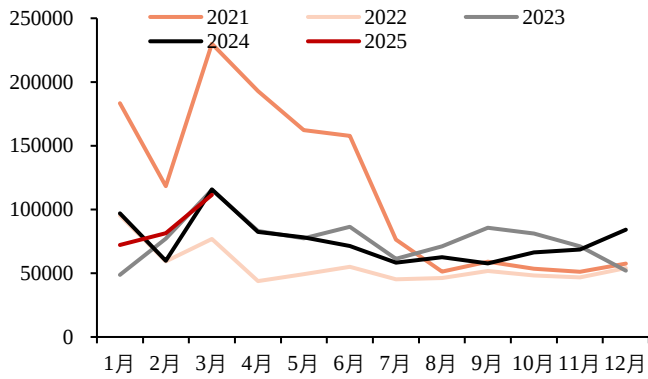
数据来源：Wind 华泰期货研究院

另外，截止 2025 年 3 月，北斗数据显示我国“国四”重卡保有量 76.4 万辆，相比“国三”的 44 万辆明显回升。

2022 年至今，受房地产需求持续下行的影响，我国重卡销量低迷而同期的汽车销量在新能源车快速发展的背景下呈现逐年回升的走势。2024 年开始，国家开始加大对重卡的以旧换新政策的补贴；2025 年则在 2024 年的基础上进一步加大针对重卡的补贴力度和扩大车型的补贴范围。目前的汽车补贴政策路径类更类似于 2015 年，2015 年我国重卡销量明显萎缩，处于 2009 年以来的历史低点，以旧换新的汽车补贴政策极大的提振了后面两年的重卡销量。因此，在同样是销量低迷的 2024 年，推出重点针对重卡的以旧换新政策，我们预计将有望带动 2025 年以及 2026 年国内重卡销量的回升。但因地产需求的抑制，增速将远远不及 2009 年以及 2015 年出台政策的时期。

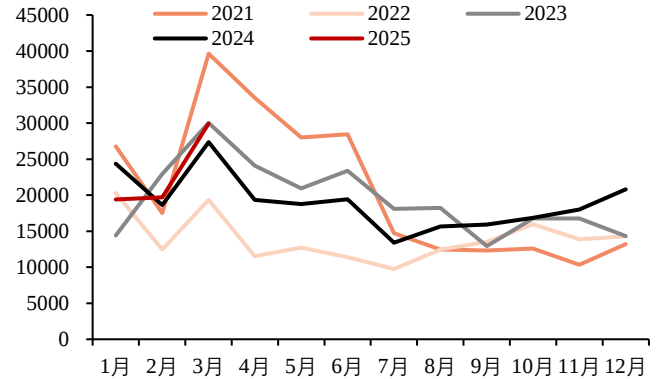
考虑到 2025 年新的政策扩大了天然气重卡和“国四”标准重卡车的更新换代，我们预计可能带来 2025 年 10 万辆的新增量，即 2025 年重卡销量有望从 2024 年的 90 万辆提升到 100 万辆，增幅 10%左右。

图 14: 中国重卡销量 | 单位: 辆



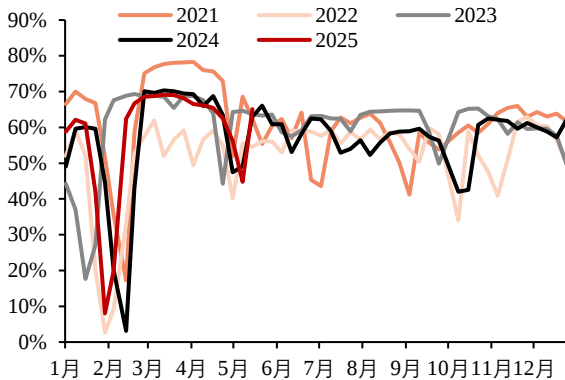
数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 15: 中国重货销量 | 单位: 辆



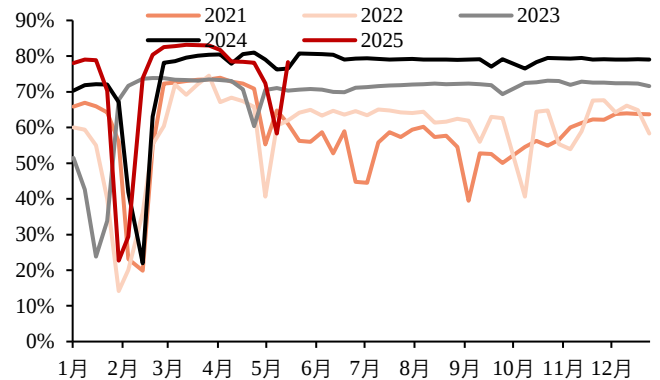
数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 16: 中国全钢胎开工率 | 单位: %



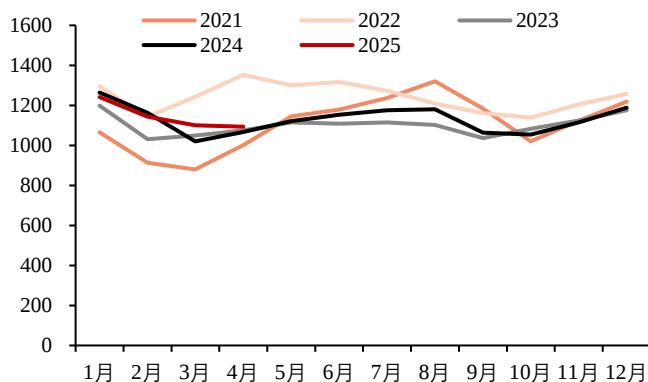
数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 17: 中国半钢胎开工率 | 单位: %



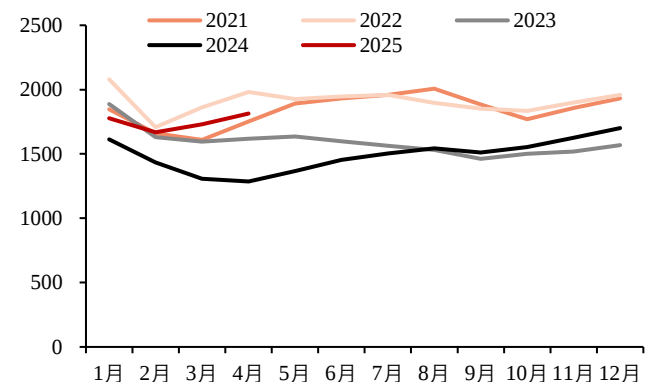
数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 18: 中国全钢胎库存 | 单位: 万条



数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 19: 中国半钢胎库存 | 单位: 万条



数据来源: Wind 华泰期货研究院

## 结论

2009 年我国先后两次发布《汽车以旧换新实施办法》以及《关于调整汽车以旧换新补贴标准有关事项的通知》。2009 年 7 月 1 日，提出对重型载货车，大型载客车，1.35 及以上排量车进行以旧换新补贴，补贴金额为 0.3-0.6 万元/辆。到了 2009 年 12 月 1 日，延长补贴时间的同时加大补贴；以上同样车型补贴回升到 0.5-1.8 万元/辆。以上政策实施，对于 2010 年重卡的销量拉动较为明显，国内重卡销量增速从 2009 年的同比增速 2.27%大幅上升到 37.7%。而同一时期，汽车销量的同比增加是下降的。说明以旧换新的补贴政策对于重卡的直接拉动作用明显。且从社融数据来看，未来对冲金融危机对国内经济的影响，国家实施了积极新的财政和货币政策的背景下，2009 年的重卡增速远不及 2010 年，说明 2010 年的重卡销量主要是受到国内以旧换新补贴政策的提振。

2015 年 3 月 4 日，发布的《关于印发 2015 年度车辆购置税收入补助地方资金用于交通运输节能减排、公路甩挂运输试点、老旧汽车报废更新项目申请指南的通知》，提出使用 10 年以上（含 10 年）且未达到规定的使用年限的半挂牵引车、总质量大于 12000 千克（含 12000 千克）的重型载货车，补贴 1.8 万元/辆。同样该政策的施行对于 2016-2017 年的重卡销量同比增速起到显著的拉动作用，2016-2017 年的重卡销量同比增速分别为 29.51%以及 56.12%；而同一时期的汽车销量同比增速表现明显不如重卡销量。

从以上两次的实施政策时间传导来，针对营运货车的以旧换新的补贴政策出来之后，对于下一年的重卡销量提升起到明显的促进作用。

目前国内柴油与天然气价差维持在较高水平，叠加 2025 年重卡以旧换新补贴政策将燃气车纳入补贴范围，今年天然气重卡销量有望持续提升。

2022 年至今，受房地产需求持续下行的影响，我国重卡销量低迷而同期的汽车销量在新能源车快速发展的背景下呈现逐年回升的走势。2024 年开始，国家开始加大对重卡的以旧换新政策的补贴；2025 年则在 2024 年的基础上进一步加大针对重卡的补贴力度和扩大车型的补贴范围。目前的汽车补贴政策路径类更类似于 2015 年，2015 年我国重卡销量明显萎缩，处于 2009 年以来的历史低点，以旧换新的汽车补贴政策极大的提振了后面两年的重卡销量。因此，在同样是销量低迷的 2024 年，推出重点针对重卡的以旧换新政策，我们预计将有望带动 2025 年以及 2026 年国内重卡销量的回升。但因地产需求的抑制，增速将远不及 2009 年以及 2015 年出台政策的时期。

考虑到 2025 年新的政策扩大了天然气重卡和“国四”标准重卡的更新换代，我们预计可能带来 2025 年我国重卡销量 10 万辆的新增量，即 2025 年重卡销量有望从 2024 年的 90 万辆提升到 100 万辆，增幅 10%左右，对应橡胶需求的拉动上限或可达 2%左右。

## 免责声明

本报告基于本公司认为可靠的、已公开的信息编制，但本公司对该等信息的准确性及完整性不作任何保证。本报告所载的意见、结论及预测仅反映报告发布当日的观点和判断。在不同时期，本公司可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司力求报告内容客观、公正，但本报告所载的观点、结论和建议仅供参考，投资者并不能依靠本报告以取代行使独立判断。对投资者依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及作者均不承担任何法律责任。

本报告版权仅为本公司所有。未经本公司书面许可，任何机构或个人不得以翻版、复制、发表、引用或再次分发他人等任何形式侵犯本公司版权。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“华泰期货研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。本公司保留追究相关责任的权利。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

华泰期货有限公司版权所有并保留一切权利。

## 公司总部

广州市天河区临江大道1号之一2101-2106单元 | 邮编：510000

电话：400-6280-888

网址：[www.htfc.com](http://www.htfc.com)