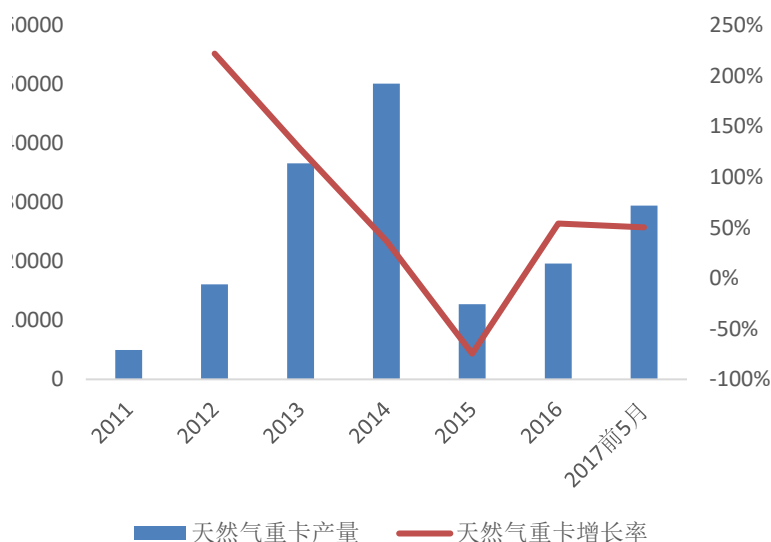


政策与价格“双引擎”驱动天然气重卡市场回归繁荣

曾经风光无限的天然气重卡在 2015 年时遭遇到了最大的“滑铁卢”，油价的“跳水”使得天然气重卡在 2015 年的销量仅为上一年的 1/4。在经历了 2015 年和 2016 年两年的低迷期之后，在利好政策和经济性回归双重因素的驱动下，天然气重卡终于在 2017 年上半年完成了强势“回归”。

2011 年至 2014 年是中国天然气重卡的第一轮爆发期，短短三年时间，天然气重卡的年销量从 5000 辆飙升 10 倍达到 50000 辆（如图 1）。2014 年底，随着国际油价一路走低，加上中国经济的放缓，天然气重卡相对于柴油重卡的经济性受到了颠覆，天然气重卡销量陡然间坠入谷底，2015 年全年仅有 12721 辆销量，仅为上一年的 1/4。2016 年，天然气重卡市场持续低迷，全年销量小幅升至 19601 辆。2016 年底，天然气重卡的政策和市场环境发生了较大变化，利好因素驱动了销量止跌回升。这样的势头在 2017 年得到了延续，截止 2017 年 6 月，天然气重卡销量已经达到 29427 辆，半年销量远超 2015、2016 年，全年销量有望超过 2014 年达到历史新高。

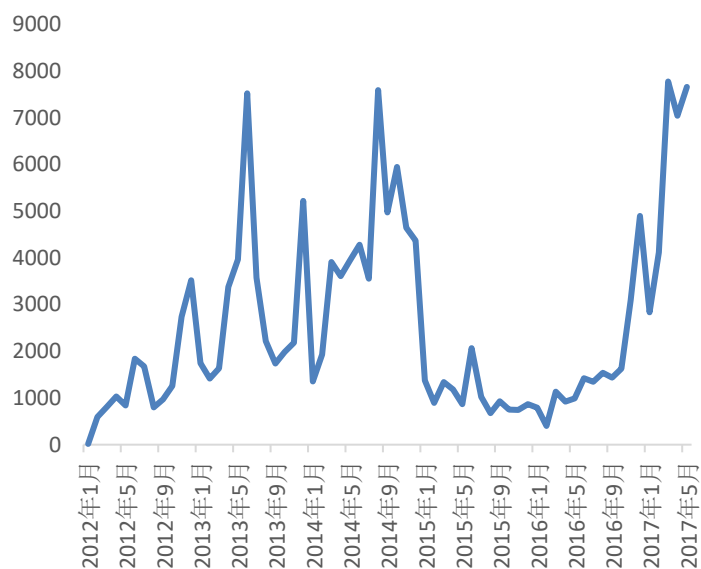
图 1 中国天然气重卡年销量，
2011-2017



数据来源：WIND

从月度数据来看，天然气重卡回升的趋势更为直观。如图 2 所示，刨除季节性波动的影响，中国天然气重卡销量在 2012-2014 年间持续上升，且在 2014 年 10 月份达到峰值 7588 辆。然而，2015 年 1 月至 2016 年 10 月长达 22 个月的时间内，天然气重卡月销量几乎都在 2000 辆以下。直到 2016 年 11 月迎来拐点，开始强势反弹。2017 年 3 月销量为 7775 辆，创造了新的月度峰值。

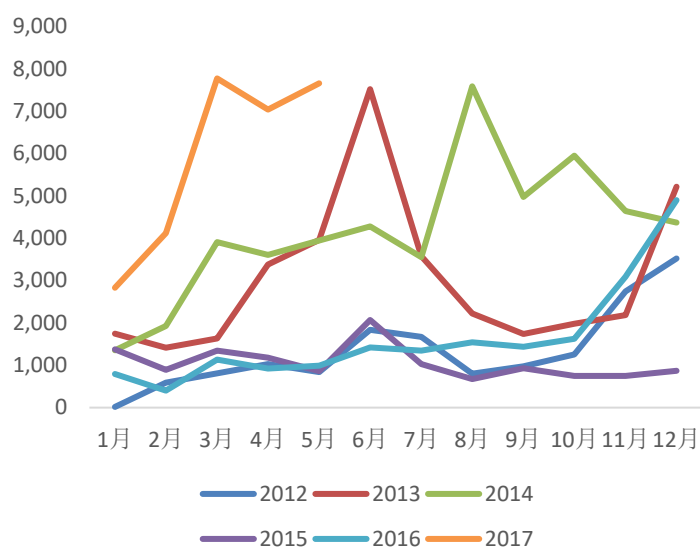
图 2 中国天然气重卡月销量



数据来源：WIND

天然气重卡销量呈现一定的季节性规律。从市场往年规律来看，8 月份后，市场会进入快速增长期，在 8-12 月市场会迎来一波较大增长。按照此势头来看，今年下半年天然气重卡月销量有望再创历史新高，而年销量远超往年则几乎已经是板上钉钉的事。

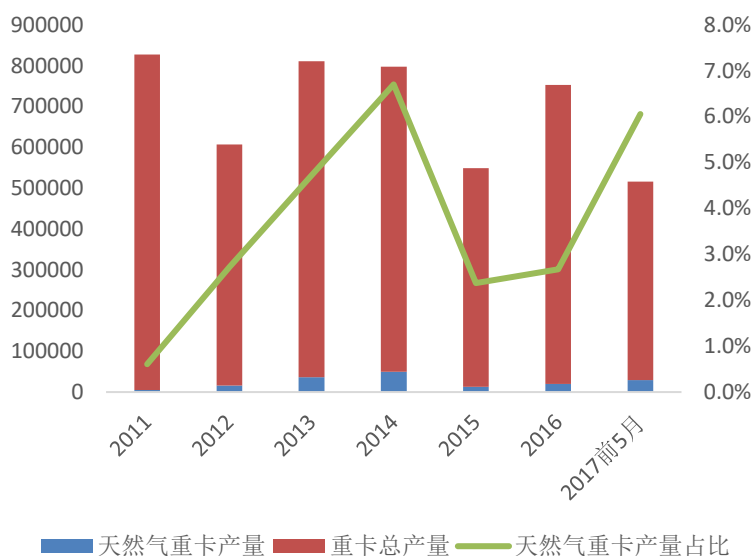
图 3 天然气重卡季节性波动



数据来源：WIND

本轮天然气重卡走出颓势强势反弹，主要归因于政策和价格的双重利好。其逻辑是：2016 年底开始的严格治理超载举措使得原本由运输车辆超载解决的运力需求得到释放，这些需求进入市场推升了重卡的整体需求量。潜在重卡采购方在做购买决策时，油价回升以及天然气价格的走低凸显了天然气重卡相对于柴油重卡的经济性优势，再加上环保政策对清洁重卡的要求，使得天然气重卡在整个重卡行业中的渗透率（如图 4）进一步提升，从 2015 年、2016 年低迷时的 2% 左右上升至 2017 年的 6%。重卡总销量上升且天然气重卡在其中占比越来越高的情况下，天然气重卡销量自然也水涨船高。

图 4 重卡产量及天然气重卡占比



数据来源：WIND

治超政策实施

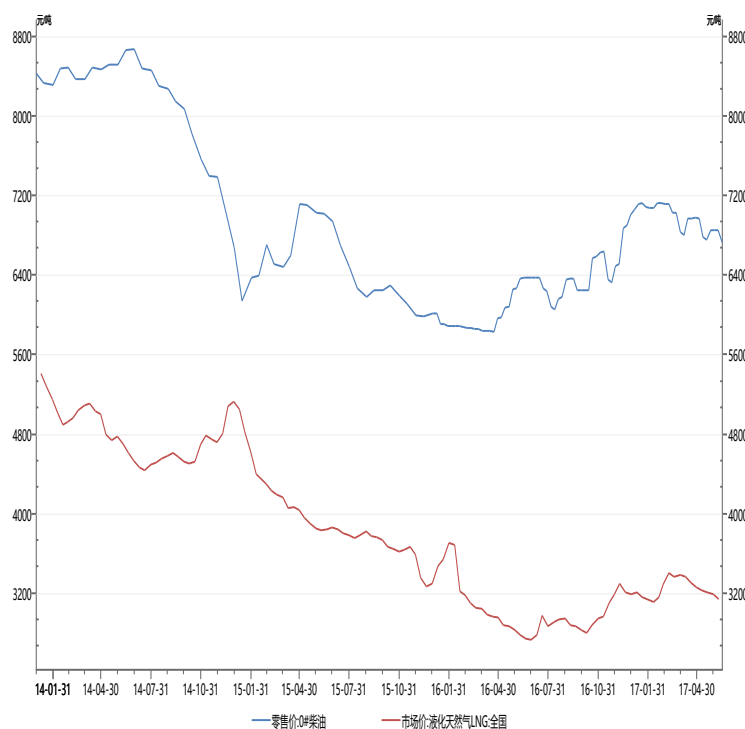
交通运输部等部门 2016 年 8 月 18 日公布《关于进一步做好货车非法改装和超限超载治理工作的意见》以及《车辆运输车治理工作方案》，规定从 9 月 21 日起实施公路运输治超新规。文件要求，杜绝货车非法改装现象，基本消除高速公路和国省干线公路超限超载。在超载超限道路执法标准方面，统一车辆限载标准，取消车货总重超过 55 吨、平均轴载超过 10 吨和载货超过车辆出厂标记载质量的超限超载认定标准。这标志着我国对货车非法改装和超限超载的治理进入新阶段。安信证券调研显示，治超以前重卡普遍超载在 50% 以上。也就是说，严格治超产生了 50% 运力缺口。

经济性回升

2015 年油价曾经跌至接近 20 美元/桶的地位，严重冲击了天然气重卡相对于柴油重卡的经济性。2016 年底以后，市场形势又朝着利于天然气重卡的方向发展。一方面，

OPEC 产油国联合限产，油价稳步回升稳定在 50~60 美元之间。国内成品油价格（包括 0# 柴油）相比 2015 年、2016 年时的低谷价格也有所上调。另一方面，LNG 市场过剩现象严重，需求走弱，再加上油气体制改革文件下发进一步坚定了天然气价格市场化改革的方向，LNG 价格则持续走低。两者之间价格走势反转（如图 5），对运营成本相当敏感的物流运输企业业主的购买决策也因此产生了反转。

图 5 0#柴油和车用 LNG 全国平均零售价



数据来源：Wind 资讯

数据来源：WIND

环保要求

鉴于当前严峻的大气污染治理形势，高污染高排放的柴油车受到了诸多的环保要求的限制。例如，国四、国五排放标准的柴油车运营过程中必须定期加尿素，虽然车用尿素只需几块钱一升，但长期叠加在用油成

本上也是一笔客观的成本支出。而且在深圳等地，交警和环保部门的联合执法行动中，一经查出无尿素装置的柴油车，车主还面临500元罚款的风险。环渤海地区的天然气重卡更是受到了追捧，其中原因之一是天津港出于环保考虑规定柴油车不允许进入，只能使用天然气重卡进入港口区域。

上述多重利好因素的叠加作用，使得天

然气重卡市场在经历长达22个月的困局之后，终于等到了“守得云开见明月”的那天。在京津冀重拳整治机动车尾气污染的背景下，天然气重卡有望在公路运输领域发挥更大的作用。

