



追寻黎明的星光：浅析重卡行业的四大发展趋势





伴随着中国宏观经济的腾飞，以及由此带来的基础设施建设以及公路物流运输行业的迅猛发展，中国重卡行业在过去十年间实现了跨越式增长。然而近两年来，由于经济大环境的波动叠加疫情封控等多重因素，重卡市场遭遇周期性下滑。2022 年对中国重卡行业而言是极具挑战的一年，或将在 2021 年 140 万台左右的销量规模基础上，进一步下滑约 50%。如何在逆境中止住下滑颓势，抓住危机之中的发展契机，将成为中国市场重卡玩家实现短期销量突围和长期持续增长的战略课题。

麦肯锡基于对汽车及物流行业的洞察，并参考全球范围内的领先实践，思考并梳理了中国重卡行业未来发展趋势，希望对国内行业玩家及生态伙伴有所裨益，共同探索未来新的结构性机遇。

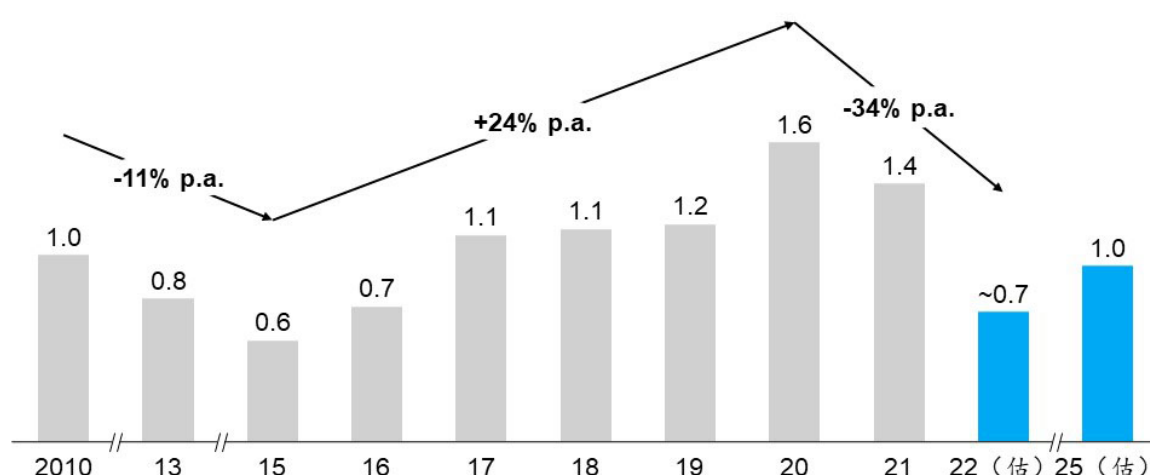
自 2015 年以来，伴随中国宏观经济增长带来公路运输业的迅速繁荣，

以及国内法规政策红利的持续释放，中国重卡行业规模翻番，在 2020 年达到 160 万台的历史销量高点。由于短期经济失速，叠加疫情封控、前期消费透支等多重因素，预计 2022 年我国重卡市场全年总销量规模仅约 70 万台，相较于 2020 年高点或跌去近 60%，创两年来新低。尽管在重卡行业周期性反弹预期和中国经济总体体量与韧性的支持下，我们相信中国重卡行业将走出泥沼并维持高位稳定规模，但随着整体经济发展步入新的阶段，中国重卡市场将很难复制过去近十年的快速发展模式（见图 1）。

图 1

中国重卡销量预测，百万，辆

短期波动阶段 快速增长阶段 短期波动阶段 高位存量阶段

McKinsey
& Company

资料来源：IHS Markit

而从市场竞争格局来看，中国重卡市场巨头云集，高度集中，前五大企业的市场集中度在多年前就已超过 80%，并且仍在进一步提高。就未来

趋势而言，传统头部企业优势明显，预计仍将保持领先地位。与此同时，部分背靠乘用车集团的新能源品牌将进一步在新能源商用车市场发力；而以欧美品牌为代表的全球企业，也正在加速在中国市场的本地化。这些市场的新鲜血液，将对现有巨头发起冲击。随着整体竞争的加剧与市场的高端化发展，一些聚焦低端市场的长尾企业也将面临淘汰与整合。

纵观未来，中国汽车领域所面对的种种新发展态势同样将为重卡市场带来深远影响。包括产品结构升级与新四化在内的新趋势会带来多样结构性机会，在整体市场规模见顶、增长驱动乏力时，将持续成为重卡市场最主要的变革方向与增长来源。

针对重卡市场领域的结构性机遇，本文将从高端化、新能源化、智能化与服务化四大角度剖析未来发展态势，供企业思考借鉴。

发展趋势一：高端化

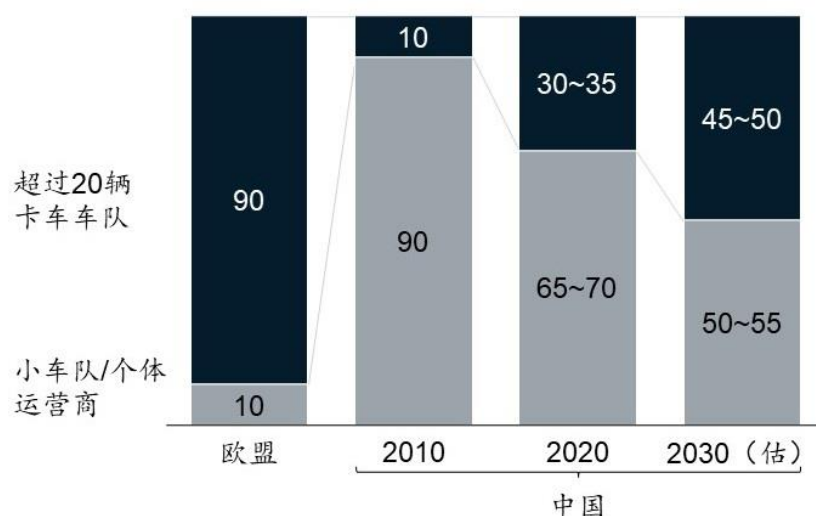
——随着客户结构与需求的不断演变，针对可靠性、舒适度、智能化等领域的高端化需求将越发突出，促进中高端重卡的进一步普及

随着中国重卡市场的发展壮大，预计未来十年中国重卡市场客户结构将逐渐向欧美市场的成熟格局方向发展，专业化的车队客户比例将大幅增长，包括但不限于如顺丰、京东等大型自营车队，或者狮桥、地上铁等车队运营平台。随着物流行业的不断专业化与规模化，预计到 2030 年，中国重卡市场将有 50% 的需求来自于中大型车队，增长近 60%；而中小车队

与个体运营商的比重预计将在 2020 的基础上锐减近两成（见图 2）。

图 2

按所有权分重卡销量，百分比，%



McKinsey
& Company

资料来源：IHS Markit, 项目组分析

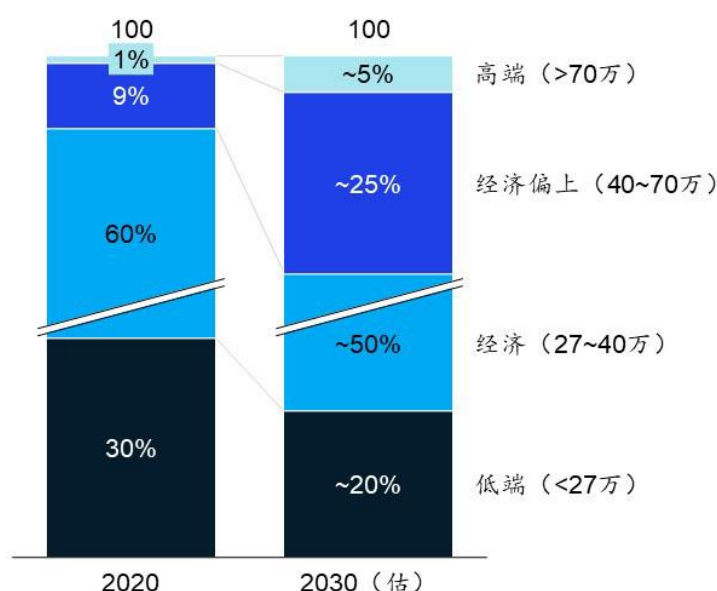
客户身份的显著不同会带来需求领域的差异化：出于对收入最大化的考虑，专业车队用户普遍看重车队出勤率和效率，对重卡性能与可靠性的要求更高，将推动车辆产品在这些领域向高端化发展；同时，车队客户为降低整体拥车成本以提升投入产出比，对运营成本的管控日趋严格，车辆全生命周期下的综合竞争力成为其重要关注因素，由此带来更为广泛的车队解决方案与服务需求。面对个体运营户，随着消费升级大潮与司机年龄层的转变，个体客户对座舱舒适度、智能化的要求也将逐渐增加，从而促进重卡朝着中高端方向发展。

我们也注意到，随着社会理念的不断进步，监管也在日趋严格，特别

是在排放和安全性等方面的合规要求，将进一步推动相应车辆配置的不断升级。此外，经济发展带来的消费驱动型卡车需求也在持续扩大。在多种因素的共同作用下，我们相信到 2030 年，售价在 40 万人民币以上区间的中高端重卡市场占比有望达到 30%左右（见图 3）。

图3

重卡销量占比，按价格区间划分，%



McKinsey
& Company

资料来源：项目组分析

发展趋势二：新能源化

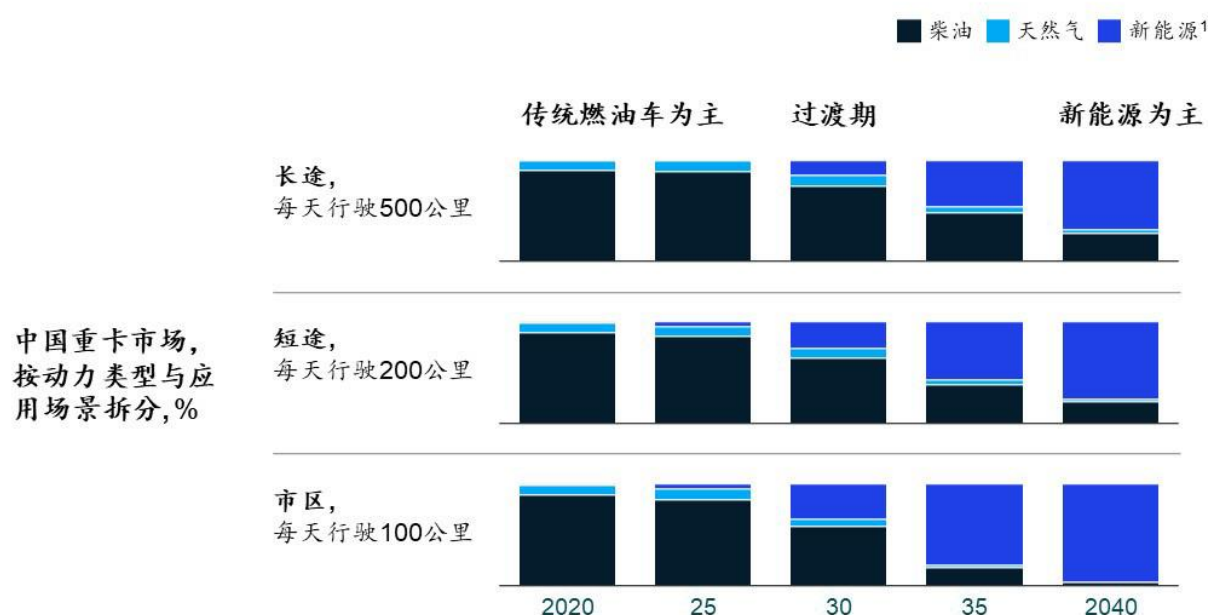
——随着技术与配套设施的成熟，新能源重卡将在未来 10~15 年中快速普及，并基于场景匹配性在多个应用场景中逐步渗透，带动相关生态圈共同实现价值跃升。

我国的重卡公路物流业态主要可分为长途、短途与市区三大类。长途

指每天行驶公里数在 500 公里左右的物流运输场景；距离约 200 公里左右的物流运输场景为短途；而市区场景的日均运输距离普遍在 100 公里或以内。目前，三大运输模式均由传统燃油重卡主导，并预期将在短中期内维持其主力地位。随着新能源技术在未来 5~10 年中进一步发展成熟，配套基础设施的投入不断加速，新能源重卡的全生命周期成本劣势或将逐渐得到弥补，带动其不同场景下的发展应用。预计新能源重卡将在 2030~2035 年出现爆发，到 2040 年实现传统燃油车的取代，成为真正的市场主力。由于长途运输里程更长，且途中补能更加困难，预计短途与城市运输的新能源进程将更快。（见图 4）

图 4

仅示意

McKinsey
& Company

1. BEV和FCEV各自的占比取决于技术发展情况和配套基础设施的建设情况

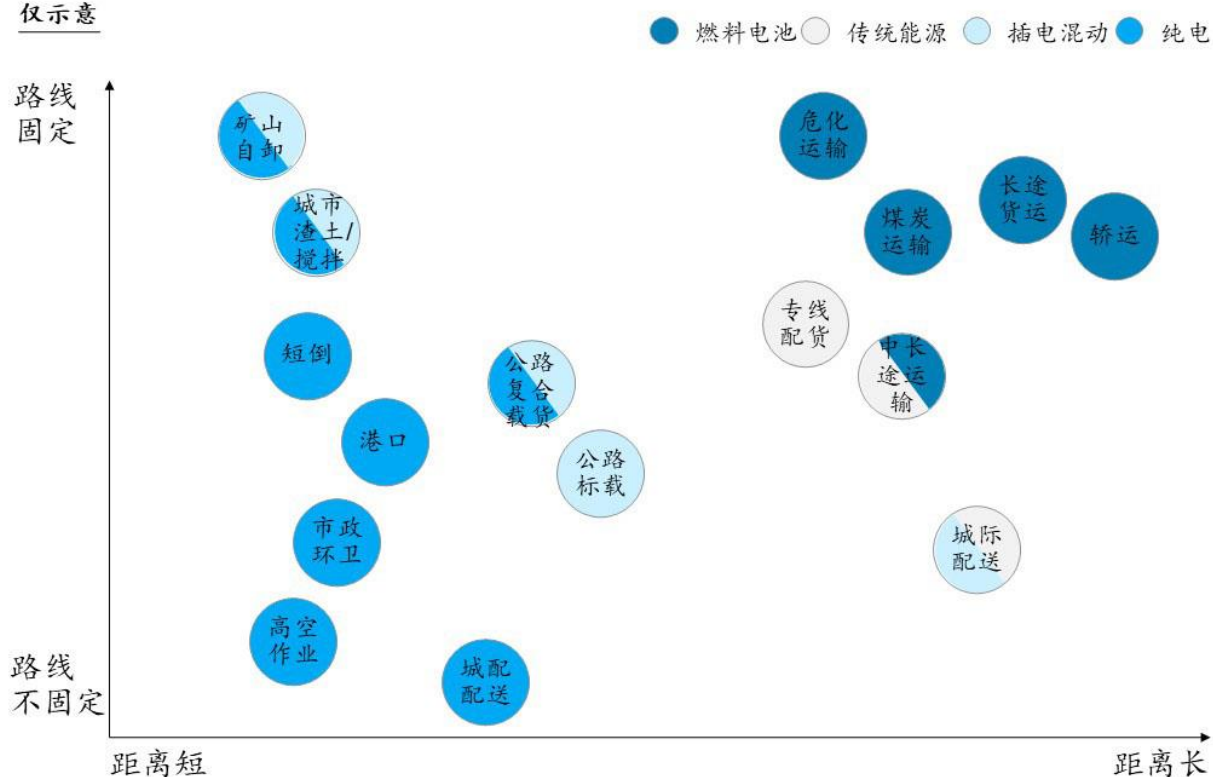
资料来源：IHS Markit；专家访谈；项目组分析

同时需要明确的是，商用车作为生产工具，经济性是用户选择的核心要素，新能源重卡在各个应用场景下的对比优势将成为其核心发展逻辑。在此我们考虑不同的新能源动力形式，将重卡最为核心的 16 个应用场景进行了分类讨论（见图 5）。

图5

卡车应用场景与新能源技术的匹配

仅示意



预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_50660

