

2025年5月13日

橡胶

## 货车以旧换新政策对橡胶利多有限

## 核心观点

货车以旧换新补贴政策通过增加新车销售和轮胎需求，间接促进了对橡胶的需求。这对于橡胶生产商而言是个积极信号，但实际影响程度还需考虑其他因素，如橡胶供应状况、全球市场需求变化以及宏观经济环境等。

本次交通部和财政部联合发布的老旧营运货车报废更新补贴政策全面超出市场预期，预计将对行业销量形成较明显的拉动作用。由于补贴金额相对较高，对于部分车主来说，这将是一个很好的激励来更换他们的老旧车辆。可以预计，在政策实施初期，会有大量车主选择参与以旧换新计划，这将直接推动货车销量的增长。

天然橡胶由于承重性好，因此多用于全钢胎，尽管每年生产的半钢胎数量远多于全钢胎，但由于全钢胎中天然橡胶占比更高，因此全钢胎才是天然橡胶最重要的下游。预计这一政策将显著拉动货车行业的销量。根据中保协的数据，截至2023年年底，国三排放标准重卡保有量约为59万辆、轻卡保有量约为120万辆。假设这部分车辆中有相当一部分会参与以旧换新计划，我们可以粗略估计这一政策可能会带来的销量增长。如果假设有30%的车辆参与以旧换新，那么对于重卡和中轻卡的销量增长可以分别估算为大约17.7万辆和36万辆。

根据粗略估算，重卡17.7万辆左右耗胶量大约在3.8万吨左右，轻卡和中卡耗胶量相对较小，36万辆合计耗胶量大约接近7.2万吨左右，考虑到每年橡胶消费量大约为650万吨左右，半年消费量为325万吨左右，11万吨占下半年消费量约3.38%，新增耗胶量占比较小。这仅是一个非常粗略的估计，实际影响还需要考虑到多种因素，如政策执行力度、市场反应速度以及宏观经济条件的变化等。

(仅供参考，不构成任何投资建议)

## 橡胶-RU

## 宝城期货研究所

姓名：能化团队

宝城期货投资咨询部

从业资格证号：F03104274

投资咨询证号：Z0018163

电话：0571-87633890

邮箱：

lvzhenxing@bcqhgs.com

报告日期：2024年8月2日

作者声明：

本人具有中国期货业协会授予的期货从业资格证书，期货投资咨询资格证书，本人承诺以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本报告清晰地反映了本人的研究观点。本人不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接接收到任何形式的报酬。

## 正文目录

前言、交通部、财政部发布货车报废更新补贴政策 .....	4
一、国内橡胶期价暂时止跌企稳 .....	5
二、老旧营运货车报废更新补贴力度较大 .....	6
三、老旧营运货车报废更新政策的影响分析 .....	10
四、国内重卡市场销量同环比双降 .....	10
五、国内轮胎行业开工率持续回落 .....	11
六、总结 .....	13

## 图表目录

图 1 交通部和财政部关于实施老旧营运货车报废更新的通知 .....	4
图 2 橡胶现货价格走势 .....	4
图 3 沪胶基差走势 .....	4
图 4 沪胶期货价格走势 .....	4
图 5 标胶期货价格走势 .....	4
图 6 合成胶期货价格走势 .....	4
图 7 沪胶期货 9-1 月差走势图 .....	4
图 8 沪胶-合成胶期货价差走势图 .....	5
图 9 沪胶-合成胶期货价差走势图 .....	5
表 1 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 10 2024 年 7 月国内重卡销量 .....	9
图 11 2018-2024 年我国重卡市场月度销量 .....	9
图 12 国内全钢胎开工率周度走势 .....	9
图 13 国内半钢胎开工率周度走势 .....	10

## 前言、交通部、财政部发布货车报废更新补贴政策

2024年7月31日，为加快报废高耗能高排放老旧货车，我国交通运输部、财政部发布关于实施老旧营运货车报废更新的补贴政策，其旨在淘汰老旧高排放车辆，鼓励购买更环保的新车或新能源车。补贴政策会刺激消费者更换旧车，尤其是对于那些原本因经济原因犹豫不决的潜在买家来说，这将是一个强有力的激励。更多的新车销售意味着对轮胎的需求增加，从而间接增加了对橡胶的需求。

图 1、交通部和财政部关于实施老旧营运货车报废更新的通知



数据来源：中国交通部

## 一、国内橡胶期价暂时止跌企稳

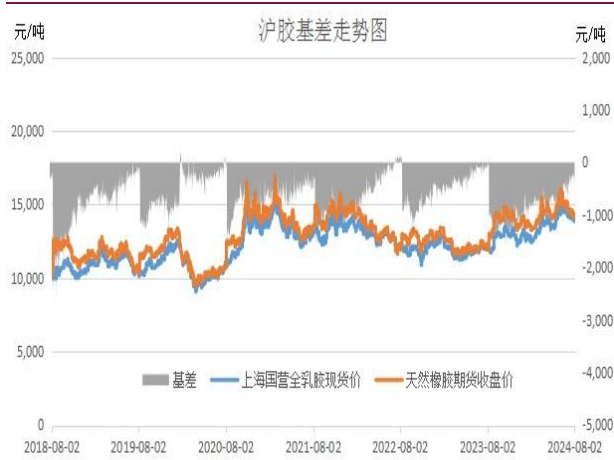
受老旧营运货车报废更新的补贴政策提振，近期国内橡胶期货呈现止跌企稳的走势。其中沪胶期货 2409 合约在回撤 14000 元/吨一线止跌企稳，小幅回升至 14365 元/吨，不过依然未能摆脱本轮下跌趋势。标胶期货 2410 合约在回调至 11850 元/吨一线止跌反弹，期价涨幅明显，重新回升至 12360 元/吨。合成胶期货 2410 合约在下探至 14030 元/吨一线止跌企稳，期价依然受阻于上方 10 日和 60 日均线的集体压制。

图 2 橡胶现货价格走势



数据来源：Wind、宝城期货金融研究所

图 3 沪胶基差走势



数据来源：Wind、宝城期货金融研究所

图 4 沪胶期货价格走势



数据来源：博易大师、宝城期货金融研究所

图 5 标胶期货价格走势



数据来源：博易大师、宝城期货金融研究所

图 6 合成胶期货价格走势

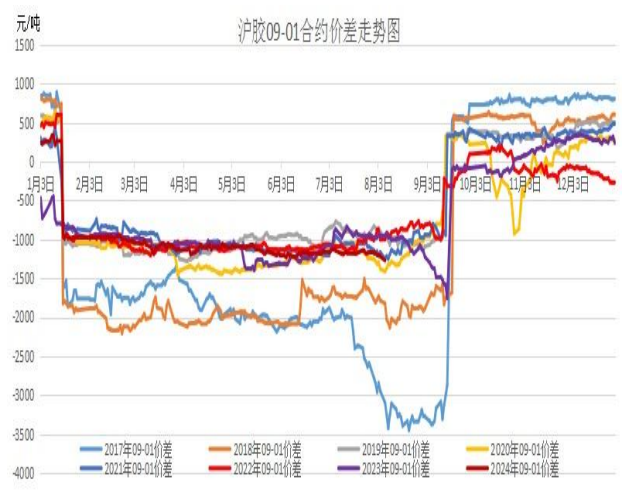
图 7 沪胶 9-1 月差走势





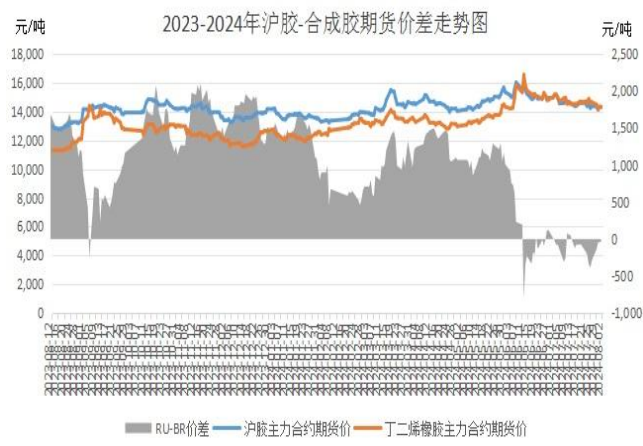
数据来源：博易大师、宝城期货金融研究所

图 8 沪胶-合成胶价差走势



数据来源：Wind、宝城期货金融研究所

图 9 浅深色胶价差走势



数据来源：Wind、宝城期货金融研究所



数据来源：Wind、宝城期货金融研究所

## 二、老旧营运货车报废更新补贴力度较大

2024 年 7 月 31 日，交通运输部、财政部发布“关于实施老旧营运货车报废更新的通知”，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别化设定。以下为具体补贴标准：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）。

老旧营运货车报废更新补贴资金由中央和地方总体按 9:1 比例共担。东部、中部、西部地区中央承担比例分别为 85%、90%、95%。各省级财政根据中央资金分配情况按比例安排配套资金。

表 1、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	1.0
	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

数据来源：中国交通部

表 2、新购营运货车补贴标准

车辆类型		新购国六排放标准营运柴油货车 补贴标准（万元/辆）	新购新能源营运货车补 贴标准（万元/辆）
中型		2.5	3.5
重型	2 轴	4.0	7.0
	3 轴	5.5	8.5
	4 轴及以上	6.5	9.5

数据来源：中国交通部

### 三、老旧营运货车报废更新政策的影响分析

“通知”的出台，给陷入低谷的国内卡车市场打了一支“强心剂”，有利于促进老旧柴油货车的集中淘汰，并刺激新车市场的购买。尤其是中重型货车细分市场，更是直接受益者（除新能源城市冷链配送货车之外的轻卡未纳入补贴范围）。根据政策，一台已使用 10-11 年的国三营运柴油重卡报废后可以拿到 4.5 万的补贴，如果车主再新购国六营运柴油重卡（4 轴及以上车型）的话，可以再拿到 6.5 万元的补贴，报废+新购的单台车合计补贴就是 11 万元；如果车主新购的是新能源重卡（4 轴及以上车型），那就可以拿到 9.5 万元的补贴，报废+新购的单车合计补贴就是 14 万元。

但有一点值得注意的是，此前热销的天然气重卡此次未进入补贴范围。“通知”中提到，“报废并新购国六排放标准营运柴油货车补贴=提前报废老旧营

运柴油货车补贴+新购国六排放标准营运柴油货车补贴”，“报废并新购新能源货车补贴=提前报废老旧营运柴油货车补贴+新购新能源营运货车补贴”。显然，“国六排放标准营运燃气货车”不在其中，也就是新购国六天然气货车无法享受到补贴。这对于想更新购置燃气货车的用户肯定会有较大影响。

补贴细则出来后，未来几个月内会出现几种现象：一是车主报废旧车后，新购国六营运柴油货车或新能源货车；第二，只报废，不再买车，相当于货运市场过剩运力或无效运力的“出清”；第三，车主报废旧车后，拿到补贴，再买一辆二手柴油或天然气货车（无法享受新购补贴，但好处是二手车便宜，基本不用考虑每个月还车贷的问题）。

如果从新购车辆的角度而言，2024年的9月直至12月将会是政策集中发力的时间段（8月份本身是市场淡季，也是宣贯期和落地期，市场对政策的反应不会这么快）。而最受益的产品品种，无疑是柴油重卡和新能源重卡，新能源重卡更是有望借此冲击年销6万辆大关。但由于国三货车多数都在边远地区、厂矿内部倒短或用于短途运输，并且还有大量车辆在各地的停车场内长期停放，再加上燃气车不在补贴范围内，因此，“新车市场大爆发”应该不太可能（最多也就算是“小爆发”，有个几万台的政策增量），行业不宜太过乐观。

#### 四、国内重卡市场销量同环比双降

由于国内物流业景气度略有回落，导致作为天胶需求的“晴雨表”——重卡销量在2024年7月出现环比和同比双双下滑。据统计，2024年7月份，我国重卡市场销售约5.9万辆左右，环比6月份下降17%，比上年同期的6.13万辆下滑4%，减少了约2000辆。5.9万辆放在最近八年来看，仅高于2022年7月（4.52万辆），低于其他年份的7月份销量。累计来看，2024年1-7月，我国重卡市场销售各类车型约56.34万辆，比上年同期上涨2%，净增加近1.4万辆，累计增速较1-6月进一步缩窄。

2024年7月份的重卡行业有几个特点值得关注。首先，国内终端销量高于批发销量。7月份由于并非季度末或者半年末，因此行业内各家车企都没有加库存的“冲动”；相反，由于上半年渠道库存较高，各家车企都在做“去库存”“去包袱”的工作，为“金九银十”小旺季做准备，因此，7月份国内批发销量相对较低。2024年7月份国内重卡终端销量预计同比小幅增长5%左右，环比则微降4%，可见公路货运行业的新车购买需求基本上算是到了谷底。其次，7月份，在低运价、低收益、低需求的市场环境下，货运行业景气度较低，整体终端需求疲软，但燃气重卡逆势环比大涨，比上年同期上涨近7成，环比增长幅度也接近10%。再次，作为当前中国重卡市场发展的“三驾马车”之一，新能源重卡7月份销量继续延续着“淡季不淡”的良好势头，预计终端实销超过5300辆，同比大幅增长约1.2倍。再看出口。继6月份重卡出口今年内首



次出现同比下滑以来，7月份的重卡出口销量预计仍将小幅下降7%左右，但非俄地区的表现整体还比较强劲，支撑起了6-7月出口市场保持在2.3万辆以上。

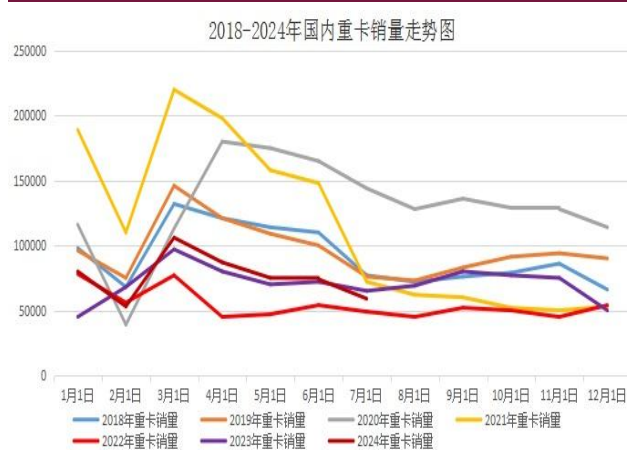
展望2024年下半年来看，由于国内重卡市场景气度不高，整体需求明显进入淡季。预计三季度国内重卡销量面临下滑风险，四季度有望止跌企稳，预计全年国内重卡销量有望小幅增长，总销量有望达到85-90万辆。

图10 2024年7月国内重卡销量



数据来源：Wind、宝城期货研究所

图11 2018-2024年我国重卡市场月度销量



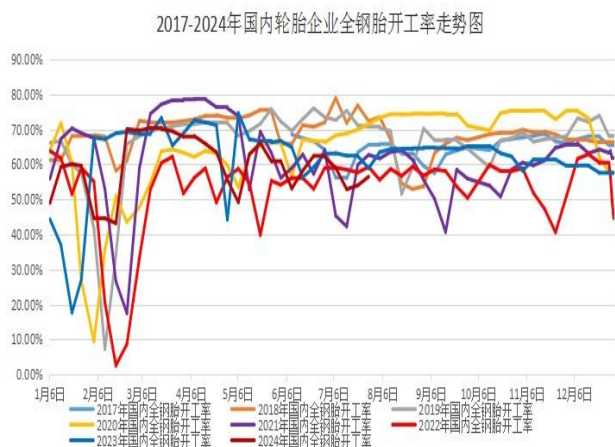
数据来源：Wind、宝城期货研究所

## 五、国内轮胎产量大幅增长，行业开工率持续回落

步入2024年以来，随着行业景气度持续攀升，国内轮胎企业产销两旺。据国家统计局最新数据显示，2024年6月中国轮胎产量达到9340万条。这一数据反映了中国轮胎产业的活跃度和市场需求。具体到数据，6月份中国轮胎产量同比增长8.8%，与5月份的轮胎产量持平。从更长时间段来看，1-6月中国轮胎总产量达到52592万条，同比增长10.5%，显示出中国轮胎产业在上半保持了稳健的增长态势。这一增长趋势与国内轮胎企业半钢胎产品的订单充足情况相吻合，表明了中国轮胎市场的需求旺盛，同时也反映了中国轮胎产业在全球市场中的竞争力。

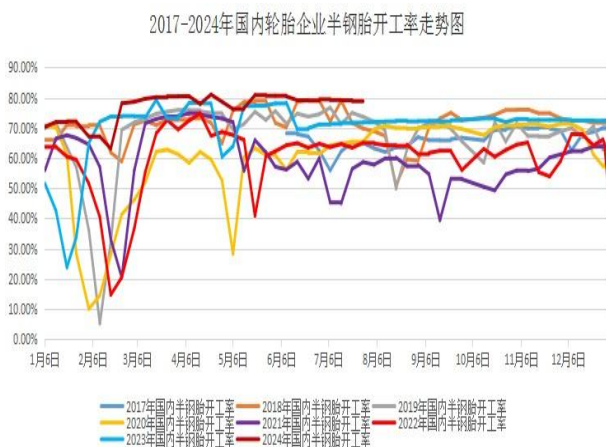
据统计，截止2024年8月2日当周，山东地区轮胎企业全钢胎开工负荷为56.5%，周环比小幅回升2.50个百分点，同比小幅下滑2.40个百分点。国内轮胎企业半钢胎开工负荷为79.20%，周环比略微回升0.40个百分点，同比大幅回升7.40个百分点。

图 12 国内全钢胎开工率周度走势



数据来源：Wind、宝城期货研究所

图 13 国内半钢胎开工率周度走势



数据来源：Wind、宝城期货研究所

## 六、结论

货车以旧换新补贴政策通过增加新车销售和轮胎需求，间接促进了对橡胶的需求。这对于橡胶生产商而言是个积极信号，但实际影响程度还需考虑其他因素，如橡胶供应状况、全球市场需求变化以及宏观经济环境等。

本次交通部和财政部联合发布的老旧营运货车报废更新补贴政策全面超出市场预期，预计将对行业销量形成较明显的拉动作用。由于补贴金额相对较高，对于部分车主来说，这将是一个很好的激励来更换他们的老旧车辆。可以预计，在政策实施初期，会有大量车主选择参与以旧换新计划，这将直接推动货车销量的增长。

天然橡胶由于承重性好，因此多用于全钢胎，尽管每年生产的半钢胎数量远多于全钢胎，但由于全钢胎中天然橡胶占比更高，因此全钢胎才是天然橡胶最重要的下游。预计这一政策将显著拉动货车行业的销量。根据中保协的数据，截至 2023 年年底，国三排放标准重卡保有量约为 59 万辆、轻卡保有量约为 120 万辆。假设这部分车辆中有相当一部分会参与以旧换新计划，我们可以粗略估计这一政策可能会带来的销量增长。如果假设有 30% 的车辆参与以旧换新，那么对于重卡和中轻卡的销量增长可以分别估算为大约 17.7 万辆和 36 万辆。

根据粗略估算，重卡 17.7 万辆左右耗胶量大约在 3.8 万吨左右，轻卡和中卡耗胶量相对较小，36 万辆合计耗胶量大约接近 7.2 万吨左右，考虑到每年橡胶消费量大约为 650 万吨左右，半年消费量为 325 万吨左右，11 万吨占下半年消费量约 3.38%，新增耗胶量占比较小。这仅是一个非常粗略的估计，实际影响还需要考虑到多种因素，如政策执行力度、市场反应速度以及宏观经济条件的变化等。

（仅供参考，不构成任何投资建议）

获取每日期货观点推送

服务国家  
知行合一

走向世界  
专业敬业



诚信至上  
严谨管理

合规经营  
开拓进取

扫码关注宝城期货官方微信·期货咨询尽在掌握

免责声明

除非另有说明，宝城期货有限责任公司（以下简称“宝城期货”）拥有本报告的版权。未经宝城期货事先书面授权许可，任何机构或个人不得更改或以任何方式发送、传播或复印本报告的全部或部分内容。

本报告所载的全部内容只提供给客户做参考之用，并不构成对客户的投资建议。宝城期货认为本报告所载内容及观点客观公正，但不担保其内容的准确性或完整性。客户不应单纯依靠本报告而取代个人的独立判断。本报告所载内容反映的是宝城期货在最初发表本报告日期当日的判断，宝城期货可发出其它与本报告所载内容不一致或有不同结论的报告，但宝城期货没有义务和责任去及时更新本报告涉及的内容并通知客户。宝城期货不对因客户使用本报告而导致的损失负任何责任。

宝城期货建议客户独自进行投资判断。本报告并不构成投资、法律、会计或税务建议或担保任何内容适合客户，本报告不构成给予客户个人咨询建议。

宝城期货版权所有并保留一切权利。