

分析师： 张乐 (8621)68751760 zhangle@cjsc.com.cn

执业证书编号： S0490511060002

联系人： 谭焜元 (8621)68751760 tanky@cjsc.com.cn

《公路安全保护条例》对汽车行业影响报告之三：各省查超情况跟踪

报告要点

■ 我们之前观点的回顾：

在《《公路安全保护条例》对汽车行业影响之前瞻篇》中，我们梳理了《条例》的研究框架，并对其在重卡行业销量、运量、销量结构、运价等方面的影响进行了预判；在系列报告二中我们采用专家访问和草根调研相结合的方式，对《条例》实施后对订单结构、销量的变化进行了紧密跟踪。

■ 订单结构和景气度跟踪：

根据与业内专家及经销商的交流，重卡行业8月的订单较7月增加约20%，9月整体与8月持平，库存持续下降，虽未反转，但行业企稳的迹象明显。《条例》实施后，轻量化物流重卡订单的比重持续2月处于高位，自卸车的轻量化也成为业内的热门话题。订单结构的重大变化是用户用脚投票的结果，对未来将形成重大的影响，行业换车需求或将在未来下游需求反转后形成极强的共振。

■ 各省实施情况：关键看硬件的建设

在不增加过多工作量的情况下，在本篇报告中我们对各省查超的公开信息进行了搜集和整理，尽管准确性稍差，但相对全面，有相当的参考价值。根据实施的着力点，我们从软件和硬件两方面来分析，软件涉及到查超的一些具体形式与活动，受主观影响较大，而硬件主要是查超的辅助设施建设。我们认为，本轮查超主要依赖硬件的建设，软件的推动历来是难以持续的，硬件的建设将对查超带来长期的利好，本轮《条例》的实施将更加类似于计重收费的影响。统计样本包含了全国27个省、4个直辖市的实施情况，其中信息相对充分地区的重卡保有量占全国的61.3%。

1、软件方面，实施措施主要包括24小时查超、百日治理，以及源头治理三个方面，从实施力度来看，各地区都先后采取了不同形式的查超措施，不过，在具体的实施中，依然存在查超不严格、以罚为主、查超范围、持续时间四个方面的问题。

2、硬件方面，实施措施主要包括查超站建设、超载率、技术支持，以及超载信息联网四个方面，我们认为，硬件的建设状况代表了政府长期查超和治理超载的真实力度和决心；目前硬件装配较高的山西、陕西、黑龙江三个城市的重卡保有量尽管在全国中并不靠前，但山西的查超力度在全国位居前列，将是未来的标杆省份。而保有量较大的省市的硬件装配量目前相对较小，未来的弹性将较大。

■ 投资建议

今年重卡行业在刺激政策退出后面临着种种困难，3月底、4月初以后重卡相关公司股价的大幅下跌兑现了年初我们的判断。《公路安全保护条例》的实施对重卡行业产品结构的影响很大，未来一方面将通过单车运力的下降提高对中重卡保有量的需求，另一方面也将提高用户换车的需求，本系列的下一篇报告我们将从产品和库存周期两个方面进行详尽的分析。尽管行业反转仍需时间，但部分优质公司已经具有了左侧投资的价值，建议投资者密切关注运营管理能力突出、未来盈利弹性较大的福田汽车（600166.SH）。

前期系列报告观点的回顾

在《《公路安全保护条例》对汽车行业影响之前瞻篇》中，我们判断《条例》可能对行业销量、结构、货运量、运价的变化及变化的时间点作了判断，并与 2004 年的查超做了对比。

继系列报告一之后，我们又在《《公路安全保护条例》对汽车行业影响跟踪报告之二》中根据第一篇报告的研究思路，电话调研了部分经销商、行业专家、轿运车物流公司，实地调研了河南的高速公路及省道上的查超站，对《条例》实施后的影响进行了紧密跟踪。主要观点如下：

1、当前各地基本还处于前期的宣贯中，当时要判断实施的力度仍有一定的难度。

当时我们判断，管理部门极有可能是“先实施、然后在实施中解决存在的问题”，这与改革开放摸着石头过河有异曲同工之妙。地方执法主体从交通局调整为公路局可能解决执法主体的利益驱动问题。

2、重卡厂商的订单 7 月 10 日以后出现了普遍性的回暖，产品结构也发生了重大的变化。

7 月 1 日以后，物流车订单 80% 左右是轻量化的产品，效率型的单级减速后桥产品比重继续上升。订单的回暖与《条例》的实施和经销商向我们反馈的 6 月份运价环比 5 月出现了大约 20% 的回暖有直接关系，产品结构变化是否持续与执法力度密切相关，需要继续跟踪。考虑到优质客户的换车周期大约为 1 年半至 2 年，可以关注明年初以后可能会有较多的换车需求。

3、一些技术细节还需要后续完善。

具体的完善细节包括：超载 3 次将被吊销营业证在目前较难操作，我们估计一些省份年内才可以实现省内联网执法，全国联网还有待落实。不过，对于重卡行业来说，更重要的是查超站的建设是否能够落实，执法的力度是否严厉，这也是我们后续调研的关注点之一。

继前两篇《公路安全保护条例》系列报告后，在之前研究的基础上，我们采用电话访谈、搜集政府文件及网络信息等方法，对全国 27 个省、4 个直辖市的实施情况进行了梳理。

订单结构与景气度跟踪

根据与业内专家及经销商的交流，我们估计重卡行业 8 月的订单较 7 月增加约 20%，9 月整体与 8 月持平，行业总库存持续下降。虽未反转，但行业企稳的迹象明显。《条例》实施后，轻量化物流重卡订单的比重持续 2 个多月处于高位，订单结构的重大变化是用户用脚投票的结果，对未来将形成重大的影响，行业换车需求或将在下游需求反转后形成极强的共振。

调查样本构成

《公路安全保护条例》实施已有两个半月，由于《条例》的实施对重卡行业的影响不容忽视，我们继续对其实施状况以及影响进行跟踪。本篇报告中我们收集了全国 27 个省、4 个直辖市的实施情况，受制于我们的信息获取能力，其中 20 个省市的信息收集相对充分（没有用蓝色标注的 20 个省份的信息相对充分）。

表 1：我们统计的信息覆盖的省份

省份	河北	陕西	河南	陕西	甘肃	江苏	吉林	青海
	湖南	辽宁	山东	江西	黑龙江	福建	湖北	浙江
	海南	云南	贵州	安徽	广东	宁夏	西藏	四川
	内蒙古	新疆	广西					省 27 个

直辖市

上海

北京

重庆

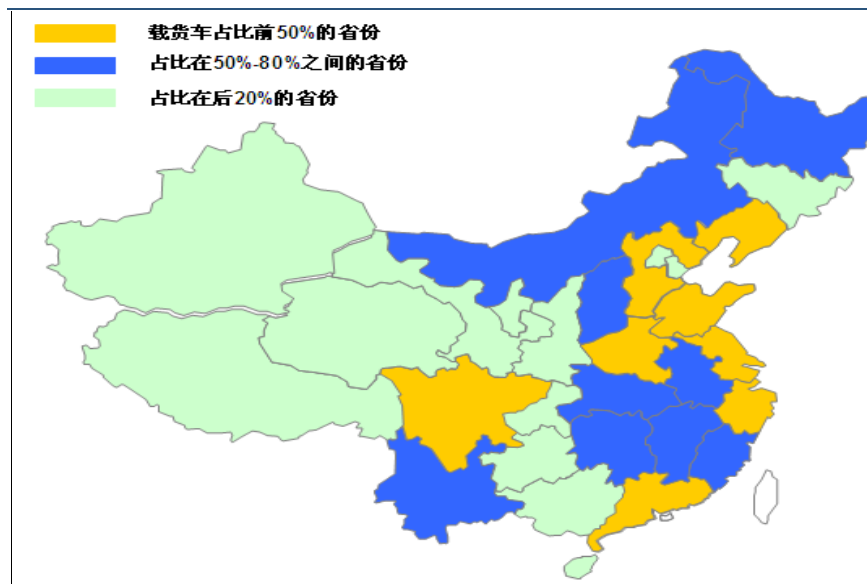
天津

直辖市 4 个

资料来源：长江证券研究部，标注蓝色的省份为信息收集不是很充分的省市

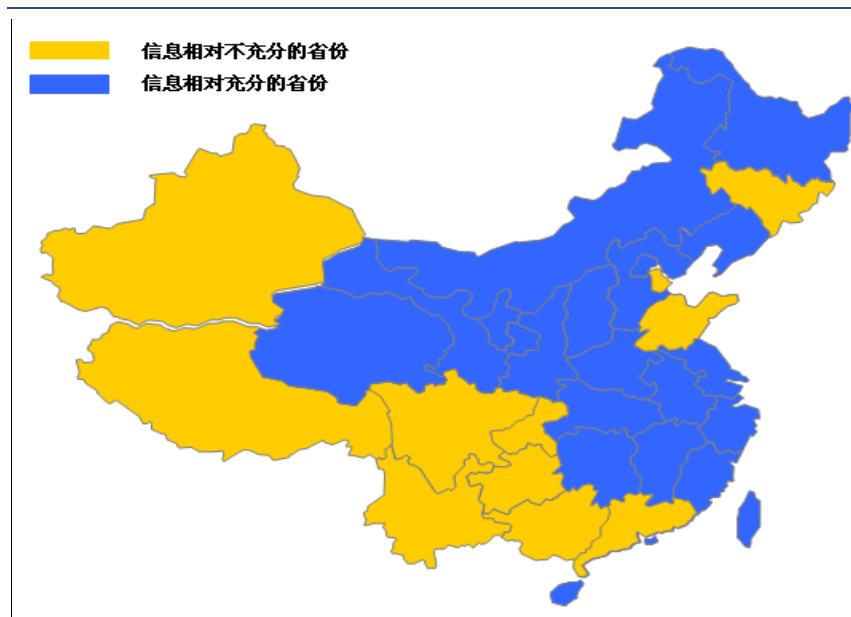
图 1 是全国重型载货车分地区的保有量情况，图 2 是我们本次调研样本的覆盖情况。信息相对充分的地区占重卡总保有量的 61.27%，信息相对不充分的地区的重卡保有量占比共计 38.73%，从整体上看，具有了相当的代表性，能够反映出《条例》实施的情况。

图 1: 重型载货车分地区保有量情况



资料来源：统计局，长江证券研究部

图 2: 我们本次样本的覆盖情况



资料来源：统计局，长江证券研究部

我们将《条例》的实施措施从软、硬件两方面来看，软件部分主要是指与实施力度有关的一些举措，比如 24 小时查超、百日治理等措施的实施，而硬件的建设主要包括查超站的建设、技术支持等。我们认为，法律不仅必须通过制度建设来实现，同时还要依赖于硬件的建设，从硬件的完善究竟如何，更能反映出管理部门对于实施的真实想法。

查超：各省风风火火的组合拳

在软件方面，《条例》实施以来软件方面的措施主要有 24 小时查超、百日治理，以及源头治理三个方面。

一、24 小时连查

表 1：采取 24 小时连查的地区及实施状况

省份	范围	时间
福建	24 个 I 类检测站	
六省一市		6.27-6.28
浙江	夜间查超	8.3
安徽	部分地区	
贵州	部分地区	

资料来源：长江证券研究部

注：六省一市指山东、江苏、浙江、安徽、江西、福建 6 个省，以及上海 1 个城市。

实施 24 小时查超方式的地区主要有福建、浙江、安徽、贵州、以及六省一市几个地区，部分地区是在特定的时间段内实施。这种方式在一定程度上对超载车辆起到了一定的威慑作用，但在实施力度上依然存在以下问题：

- 1、在实施的范围方面，如果想要大范围内查超，需要大量的人力、物力、财力的投入，长期来看这种方式不可持续。
- 2、在查超的时间方面，以福建省为例，全省 49 个超限运输监测站中，只有其中 24 个一类站才实施 24 小时查超；此外，多数夜间查超的持续持续时间较短，如“六省一市”每次行动仅持续一晚，截至目前仅行动两次。
- 3、在实施的力度方面，根据我们的了解，许多地方在《条例》实施后的确加大了超载车辆的处罚力度，如郑州每查处一辆罚款 3 万元，北京对超载车辆的罚款也提高至 3-4 倍；而对于“连续超载 3 次吊销营业执照”的情况目前相对较少。

二、百日治理

表 2：采取百日治理的省份及实施状况

省份	开始时间	结束时间	持续时间	地区	备注/重点
陕西	8 月中旬	11 月底		砂石料重点区域	源头治理
山西				地区	短途超载
甘肃				地区	
江苏	7.23		三个月	地区	
辽宁			三个月	全省	
江西				地区	
黑龙江	4.1	6.1	二个月		
安徽			一个月	地区	专项整治
湖北			一个月	地区	集中整治
北京	8.9	11.16			
内蒙古	3.29			地区	春融整治

资料来源：长江证券研究部

自中央号召开展查超“百日治理”行动后，许多省市都响应实施，在我们收集的有效信息中，有一半以上的省份都明确了“百日治理”的实施计划，实施时间方面，多则三个月，少则一个月，时间大多集中在今年中期。我们认为，这种措施在短期内有望控制超载现象，但长期执行的效果取决于硬件的建设。

三、源头治理

表 3: 采取源头治理的主要省份及实施状况

省份	备注
山西	9240 个源头企业全覆盖
青海	入驻 21 家
黑龙江	源头企业 4400 家，重点 1909 家，入驻 90 家
安徽	货运源头治超约谈制度

资料来源：长江证券研究部

源头治理是指监管部门派驻路政人员进驻货运源头企业，监督货运企业超载情况。目前实施源头治理的地区包括山西、青海、黑龙江、安徽四省。如黑龙江省规定违反规定超载的单位将由县级以上交通运输部门责令改正，并处以 1 万元以上五万元以下的罚款，对直接负责的主管人员处以五百元以上两千元以下的罚款，处罚的力度并不大；在调查第一批 1909 家重点货运源头单位中，运管机构重点派驻 90 家，查处超载 1408 辆次，查处违规装载源头单位 6 家，平均每车 239 辆次，而有违规装载的源头单位仅占派驻家数的 6.67%。

硬件建设：将为长效机制形成重大保障

在硬件方面，《条例》实施后的措施主要包括超载率、查超站数量、技术支持，以及超载信息联网四个方面。

一、超载率

超限超载率是指查获的超载车辆数与通过的货车车辆数之比，全国规定的目标是 6%，而根据我们搜集的各省数据，各地区规定的超载率普遍低于全国规定的 6%，这一数据虽不排除进行过美化，但**计重收费全面实施以后，物流车的超载比重已经大幅下降，而自卸车的超载仍然非常严重**，我们相信各地的超载率主要反映的是物流车的超载情况，不过，整体上看官方的超载率数据参考意义有限。

表 4: 各地超载率状况

省份	超载率	省份	超载率
河北	4.86	山东	<6
陕西	<1	黑龙江	4
河南		福建	5
山西	0.2	贵州	4
甘肃	5	安徽	4
江苏	<5	宁夏	2.4
吉林	<4	四川	6
青海	2.45	云南	2
辽宁	<4	内蒙古	4

资料来源：长江证券研究部

在经常出入的道路上，如果采用传统的人工检测方法，容易造成经营者买通监管者寻租的问题，而电子设备的介入有望减少寻租现象的发生。山西省已经率先大面积使用不停车检测系统，说明这种技术已正式进入实施阶段，目前除了山西省外，黑龙江、江苏、上海、河南等地也开始使用该系统。这一系统的大面积装配虽然受到地方财政的约束，但

从长期来看，各地政府对这一技术的应用是必然趋势；同时，这一系统的装配状况，在一定程度上也能够反映地方政府贯彻落实两条新条例的力度和诚意。

二、查超站数量

查超站作为查超的必要措施，其数量的多少在一定程度上能够反映地方政府治理超载的真实决心和力度。尽管我们数据收集比较困难，目前各省交通厅均未就查超站的建设及规划情况给出公开的详细说明。

就当前而言，查超力度较强的几个省（山西、陕西、黑龙江），其固定查超站的数量都在 100 个以上，而这三个省份的重卡保有量在全国重卡保有量排名中并不靠前，但查超方面是全国的楷模，尤其是山西，目前的产品结构与使用工况和全国其他区域差异非常大，可见查超的影响将会十分深远。而在其他区域，如东北经销商的反馈，当地查超站正在加紧建设。

表 5：主要地区的查超站数量

省份	I 级	II 级	公路	干线	11 年新建	总量（已建）	总量（计划）	流动车
河北	30	41				71	125	
陕西			106	51		157		
山西						137		
甘肃					9	9		
黑龙江					49	129		百辆
福建	24	25				49		
上海						19		
海南						5	10	

资料来源：长江证券研究部

三、技术支持

技术支持主要是指不停车检测系统，是实现对货运车辆实行全自动封闭式的快速称重系统，具有称重控制，车牌识别，实时监控，自动抓拍，语音报号的检测系统，并可以保证车辆以大约每小时 10 公里的时速通过。我们认为，该系统对于查超具有三方面意义：

- 1、大大提升了检测速度和检测的全面性和准确性，不停车超载检测系统检测一辆车仅需要几秒钟，相比于原来几分钟的检测时间大大提高了检测的速度；由于检测具有客观性，也有利于避免人为主观因素的介入；由于检测速度的提升，检测的覆盖面也可以扩展至每一辆车上，使得驾驶员凭借侥幸心理过关的可能为零。
- 2、大幅削减查超所需要的人力成本，使得持续严格的查超成为可能。
- 3、电子设备系统的介入使得“关系户”无法维持原来的超载运营模式。

因此，不停车检测设备的介入是严格查超的重要标志，下阶段可持续跟踪不停车查超站的建设情况，以反映各地方真实的查超力度。目前该系统只在山西、黑龙江、上海、江苏、河南等少部分省市投入使用，实施推广的范围目前也不大，但未来的空间会非常大。

表 6: 采用技术支持的地区及实施状况

省份	技术设备支持
山西	所有查超站，高速公路匝道不停车检查，实时监控
黑龙江	所有站点不停车检测，流动车上 GPS
上海	23 个省界口设承重设备
河南	招标结束

资料来源：长江证券研究部

四、超载信息联网

超载信息联网是执行“超载三次吊销营业执照”的必要条件之一，目前，政府关于除了重申将上报超载信息以外，在实时联网方面信息披露有限，据之前河南草根调研反馈的信息是省内联网后续有望实现，而全国联网则仍需继续跟踪。

查超是一个长期的行为

站在当前这个时点，地方政府对于查超的决心是肯定的，一方面各地省级领导先后以实地视察等不同方式的推行和监督，二是各地政府针对查超和治理超载也颁布了地方性规章。

表 7: 各地领导视察状况

省份	领导级别	行为	检查
河北	省交通厅公路管理局局长	实地视察	五年一次的全国干线大检查
陕西			
山西	省交通运输厅副厅长	实地视察	
甘肃	副省长	电视电话会议	查超站量化考核
江苏	省运输厅纪检书记	实地视察	
江苏	省公路局局长	实地视察	
江西	省交通厅纪检书记	实地视察	要求责任制
黑龙江	省长	公布新规	
黑龙江	省交通厅厅长	开会	
贵州	省交通运输厅副厅长	实地视察	

资料来源：长江证券研究部

表 8: 各地区针对《条例》的地方性规章

省份	文本政策	执行政策
陕西	调整《陕西省大件运输车辆行驶公路管理办法》，出台《砂石料超限运输重点区域百日专项整治实施方案》	将超治工作纳入考核指标
河南		规范农村公路乱收费
山西	《公路超限检测站管理办法》、《公路超限检测站人员管理办法》、《公路超限检测站建设指南》、《高速公路匝道入口超限检测系统建设规范》以及《公路超限检测站考核细则》	实名制有奖举报
辽宁		
黑龙江	公布《黑龙江省道路货物运输源头治理超限超载暂行办法》	
天津	《天津市治理车辆非法超限超载规定实施办法》	
宁夏	《超限超载治理联合执法协议》（部分地区）	

资料来源：长江证券研究部

各地政府分别采取了 24 小时查超、百日治理、源头治理等活动，响应中央关于治理超载的号召，但在查超范围和查

超力度方面，还存在查超不严格、以罚为主、查超范围、持续时间四个方面的问题。在硬件方面，各地政府制定的超载率指标不能真实地反映其查超的力度和决心，而不停车查超检测设备具有快速、客观、全面的特点，其装配数量在一定程度上能够反映地方政府长期查处超载和治理超载真实的决心和力度，因此，我们认为，后续应重点关注各地区不停车查超检测设备的装配状况。

表 9：个别地区仍难免出现监管松弛

省份	备注
河北	307 国道武强段，严重超载只需交钱即可通过检查
河南	驻新公路超限站成为收费站
江苏	罚款包月，每月只需缴 2000-3000 元，即可通行无阻

资料来源：长江证券研究部

投资建议

今年重卡行业在刺激政策退出后面临着种种困难，3 月底、4 月初以后重卡相关公司股价的大幅下跌兑现了年初我们的判断。《公路安全保护条例》实施后重卡行业产品结构的影响很大，未来一方面将通过单车运力的下降提高物流行业对中重卡保有量的需求，另一方面也将提高用户换车的需求，本系列的下一篇报告我们将从产品和库存周期两个方面进行详尽的分析。尽管行业反转仍需时间，但部分优质公司已经具有了左侧投资的价值，建议投资者密切关注运营管理能力突出、未来盈利弹性较大的福田汽车（600166.SH）。

分析师介绍

谭焜元，浙江大学工学学士，上海交通大学工学硕士，从事汽车行业研究。

张乐，华中科技大学发动机专业学士、暨南大学企管专业硕士，5 年半汽车相关行业经验，从事汽车行业研究。

对本报告的评价请反馈至长江证券机构客户部

姓名	分工	电话	E-mail
伍朝晖	副主管	(8621) 68752398	13564079561 wuzh@cjsc.com.cn
甘 露	华东区总经理	(8621) 68751916	13701696936 ganlu@cjsc.com.cn
鞠 雷	华南区总经理	(8621) 68751863	13817196202 julei@cjsc.com.cn
程 杨	华北区总经理	(8621) 68753198	13564638080 chengyang1@cjsc.com.cn
李劲雪	上海私募总经理	(8621) 68751926	13818973382 lijx@cjsc.com.cn
张 晖	深圳私募总经理	(0755) 82766999	13502836130 zhanghui1@cjsc.com.cn

投资评级说明

行业评级	报告发布日后的 12 个月内行业股票指数的涨跌幅度相对同期沪深 300 指数的涨跌幅为基准，投资建议的评级标准为： 看好： 相对表现优于市场 中性： 相对表现与市场持平 看淡： 相对表现弱于市场
公司评级	报告发布日后的 12 个月内公司的涨跌幅度相对同期沪深 300 指数的涨跌幅为基准，投资建议的评级标准为： 推荐： 相对大盘涨幅大于 10% 谨慎推荐： 相对大盘涨幅在 5%~10%之间 中性： 相对大盘涨幅在-5%~5%之间 减持： 相对大盘涨幅小于-5% 无投资评级： 由于我们无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使我们无法给出明确的投资评级。

重要声明

长江证券股份有限公司具有证券投资咨询业务资格，经营证券业务许可证编号：Z24935000。

本报告的作者是基于独立、客观、公正和审慎的原则制作本研究报告。本报告的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含信息和建议不发生任何变更。本公司已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，不包含作者对证券价格涨跌或市场走势的确定性判断。报告中的信息或意见并不构成所述证券的买卖出价或征价，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。

本公司及作者在自身所知范围内，与本报告中所评价或推荐的证券不存在法律法规要求披露或采取限制、静默措施的利益冲突。

本报告版权仅仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为长江证券研究部，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。刊载或者转发本证券研究报告或者摘要的，应当注明本报告的发布人和发布日期，提示使用证券研究报告的风险。未经授权刊载或者转发本报告的，本公司将保留向其追究法律责任的权利。