

中国平安 PINGAN

专业 · 价值

专业 让生活更简单

证券研究报告

欧洲摩托车行业研究系列报告之一：

欧标环保持续趋严，全产业链繁荣共振

证券分析师

张晋溢 投资咨询编号：S1060521030001

韦 航 投资咨询编号：S1060525120002

2026年7月21日

请务必阅读正文后免责条款

平安证券

核心观点

- **行业概述：历史悠久，数量呈持续增长态势。**欧洲摩托车行业拥有超百年发展历史，是全球摩托车工业的发源地之一，我们认为欧洲摩托车发展史可划分为萌芽奠基期、高速扩张期、成熟调整期、转型升级期四个核心阶段，行业属性从早期的代步工具制造业，逐步迭代为绿色智能出行的复合型产业。欧盟统计局数据显示，2024年欧洲36个国家摩托车保有量为3230万辆（不含法国），同比增长2.7%，2015-2024年复合增速为2.7%，呈现持续增长态势。
- **绿色智能产业：环保要求趋严，政策鼓励电动化。**欧洲摩托车排放量要求日益趋严，从1999年发布摩托车排放标准Euro 1开始，欧盟对一氧化碳和碳氢化合物的排放标准不断提高，目前已经升级至Euro 5+。欧盟对摩托车道路行驶没有统一的规定或者针对性的法律法规禁止摩托车通行，但部分城市或特定区域设立了环保区域，这类区域车辆通行需根据排放情况遵守特定规则或要求为车辆设置环保标识。为了更好地实现车辆排放限制和推动环境保护，各国政府也加大对电动两轮车的补贴力度，并推动相关政策的落地。
- **复合多元产业：发展相关经济，配套产业繁荣发展。**百年历史带动了欧洲摩托车制造和贸易的发展，同时摩托车配套的产业如赛事、展会、配饰等相关经济也实现了繁荣共生。我们认为，欧洲摩托车赛事/展会、配饰的蓬勃发展推动制造业技术进步、智能化发展，形成摩托车制造与配套的双向正循环，与此同时还带动了欧洲旅游经济的发展。我国已形成完整且具韧性的摩托车产业链体系，但是在摩托车相关配套产业发展仍处初期，建议我国加大对摩托车相关赛事/展会举办、推广活动的支持力度，提高我国摩托车企业在国际舞台的话语权。
- **投资建议：**欧洲不断提高环保标准，建议关注具备较强研发实力的摩托车制造企业出海机会；零排放区域不断扩容，建议关注电动化趋势下的投资机会；相关配套产业发展空间较大，建议关注赛事展会、配饰等投资机会。
- **风险提示：**1) 政策变动的风险；2) 行业竞争加剧的风险；3) 宏观经济波动影响。



目录 CONTENTS

- ① 行业概述：历史悠久，数量呈持续增长态势
- ② 绿色智能产业：环保要求趋严，政策鼓励电动化
- ③ 复合多元产业：发展相关经济，配套产业繁荣发展
- ④ 投资建议及风险提示

1.1 欧洲摩托车历史沿革：工业发源地之一，超百年发展历史

- 欧洲是摩托车工业发源地之一，历史悠久。欧洲摩托车行业拥有超百年发展历史，是全球摩托车工业的发源地之一，我们认为欧洲摩托车发展史可划分为萌芽奠基期、高速扩张期、成熟调整期、转型升级期四个核心阶段，行业属性从早期的代步工具制造业，逐步迭代为绿色智能出行的复合型产业。

萌芽奠基期

19世纪末-二战前）：

工业起源与初步普及

- 1885年德国戴姆勒研发出全球第一台内燃机摩托车
- 欧洲本土品牌快速崛起，宝马、诺顿、贝纳利、古兹、标致等企业完成技术积累与品牌初创，初步形成欧洲摩托车工业体系

成熟调整期

（20世纪90年代-2019年）：

竞争加剧

- 欧洲本土摩托车产量自2007年出现快速下滑
- 欧洲市场面临新兴经济体制造商日益激烈的竞争,如本田、铃木、雅马哈等日企建立了欧洲生产基地
- 踏板等细分市场快速发展

高速扩张期与（高端化转型升级期

战后-20世纪80年代）：

民用普及

与产业成型

- 二战后经济复苏，小排量摩托车凭借灵活性的优势成为大众主流代步工具
- 欧洲本土品牌贝纳利、比亚乔等转型民用市场并快速扩张
- 摩托车运动赛事（曼岛TT大赛、世界摩托车大奖赛等）在欧洲兴盛发展

（2020年至今）：

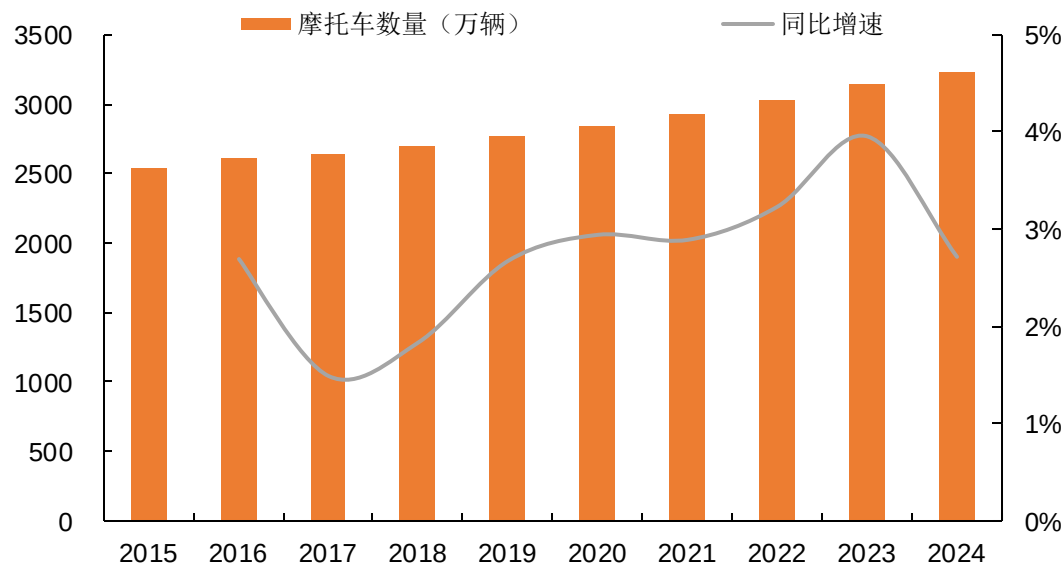
低碳化、电动化、智能化变革

- 摩托车碳环保标准正式实施，实施严格排放政策，倒逼企业供给侧改革
- 政府支持电动化出行领域，给予配套政策

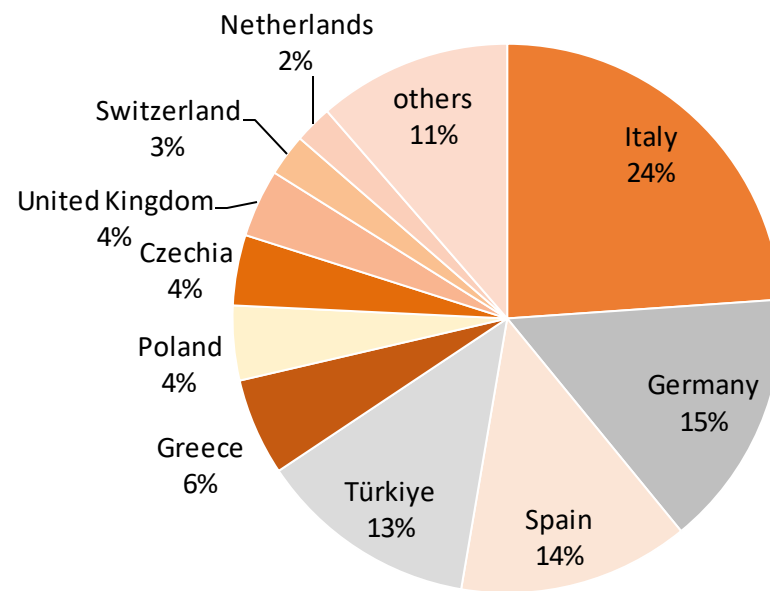
1.2 欧洲摩托车规模：保有量呈持续增长态势，意大利市占率最高

- 欧盟统计局数据显示，2024年欧洲36个国家摩托车保有量为3230万辆（不含法国等国），同比增长2.7%，2015-2024年复合增速为2.7%，呈现持续增长态势。从集中度来看，2024年意大利摩托车总数占欧洲36国（不含法国等国）的24%，德国占比15%，西班牙14%，土耳其13%，希腊6%。

2015-2024年欧洲摩托车数量及同比增速



2024年欧洲36国摩托车数量占比情况（不含法国等国）

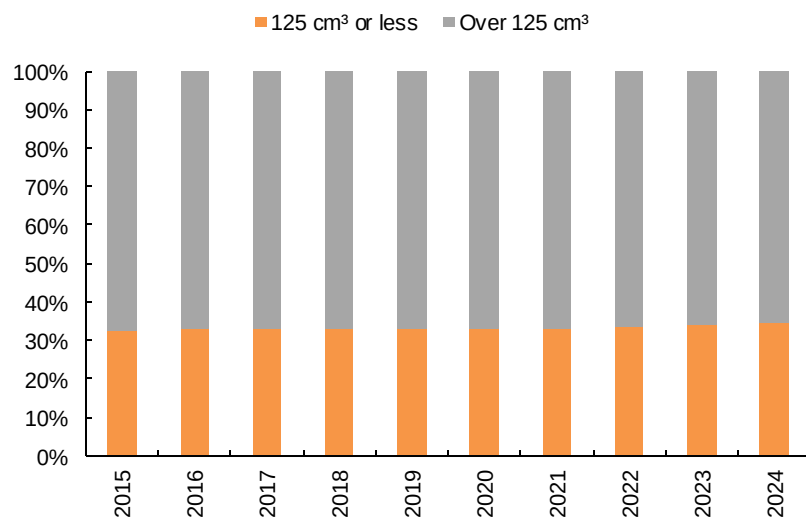


1.3 欧洲摩托车规模：整体结构变化不大，125cm³以上占比65%

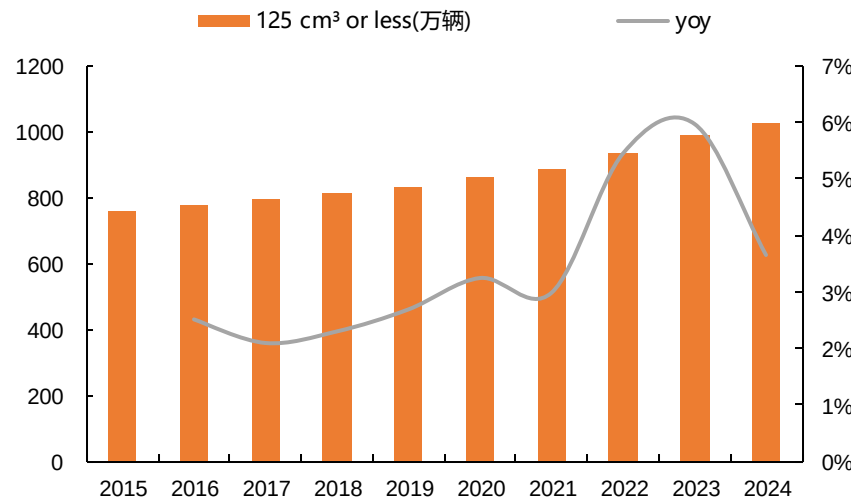
- 从发动机排量来看，2015-2024年欧洲28国摩托车保有量中125cm³及以下以及125cm³以上的结构整体保持稳定，2024年，125cm³以上摩托车占比65%，较2015年下降2个百分点，125cm³及以下占比35%。
- 2024年，欧洲28国125cm³以上摩托车1953万辆，2015-2024年复合增速为2.4%；欧洲28国125cm³及以下摩托车1029万辆，2015-2024年复合增速为3.4%



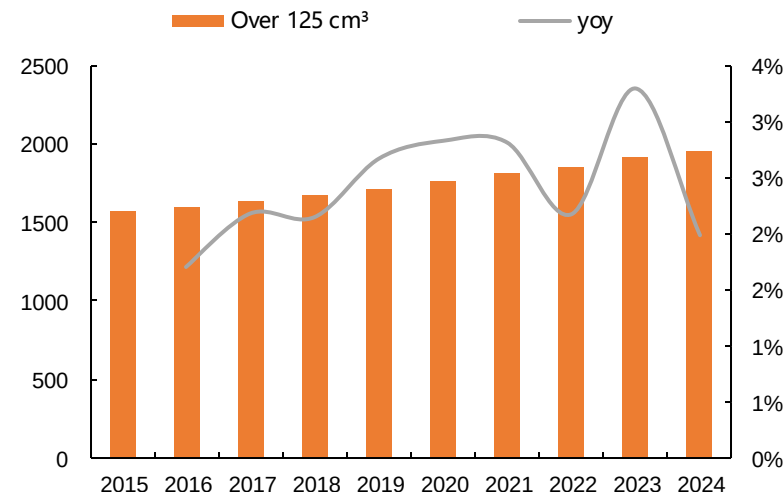
欧洲摩托车按排量结构情况



欧洲125cm³及以下摩托车的保有量及增速



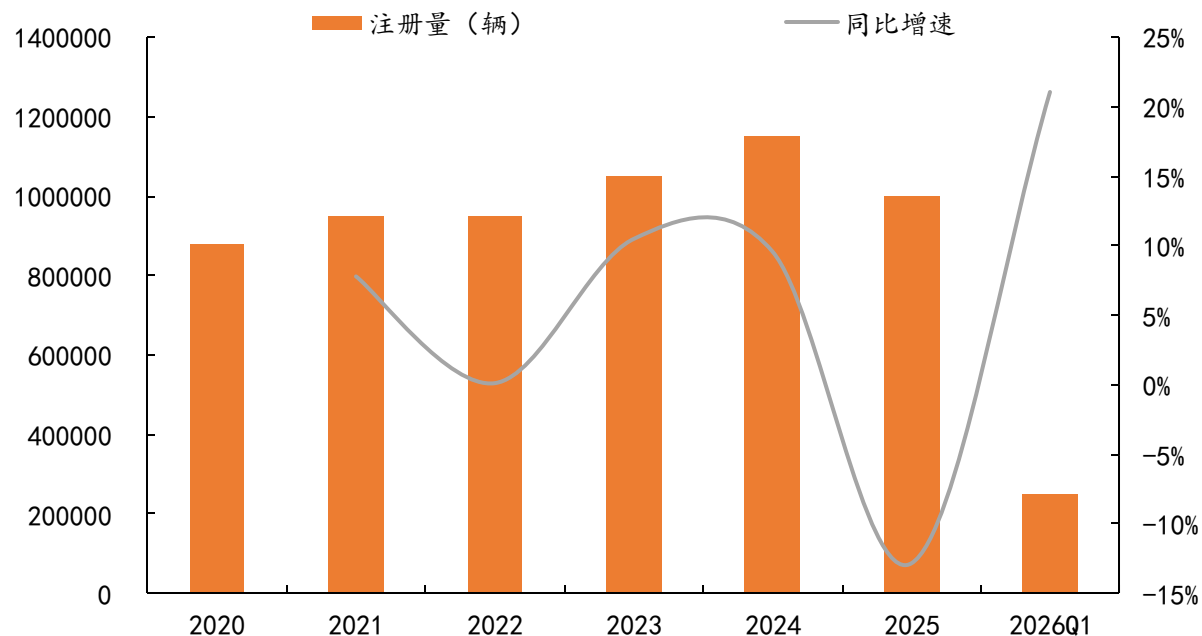
欧洲125cm³以上摩托车的保有量及增速



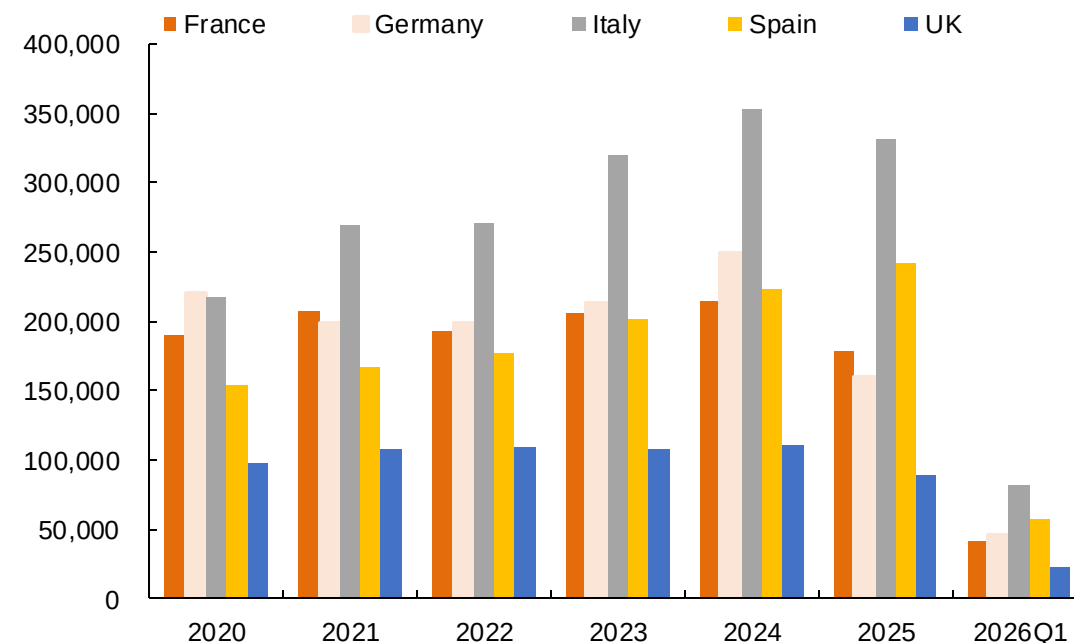
1.4 motorcycles新注册数：低基数、欧5+影响退坡，26Q1恢复性增长

- 根据欧洲摩托车制造商协会数据显示，欧洲摩托车（motorcycles，内燃机车+电动摩托车）注册数受到2024年实施的欧5+标准的影响，在经历两年抢注册清库存的影响下，2025年法国、德国、意大利、西班牙和英国等五个摩托车销售核心国家注册数有所下降，26年Q1在低基数以及欧5+标准实施影响退坡的影响下，注册数有所反弹，26年Q1核心5国总注册量为25.1万辆，同比增长21.1%。
- 2025年，意大利、西班牙、法国、德国、英国摩托车注册数分别为33.2、24.3、17.9、16.0和9.0万辆。

欧洲核心5国摩托车注册总数量及同比增长



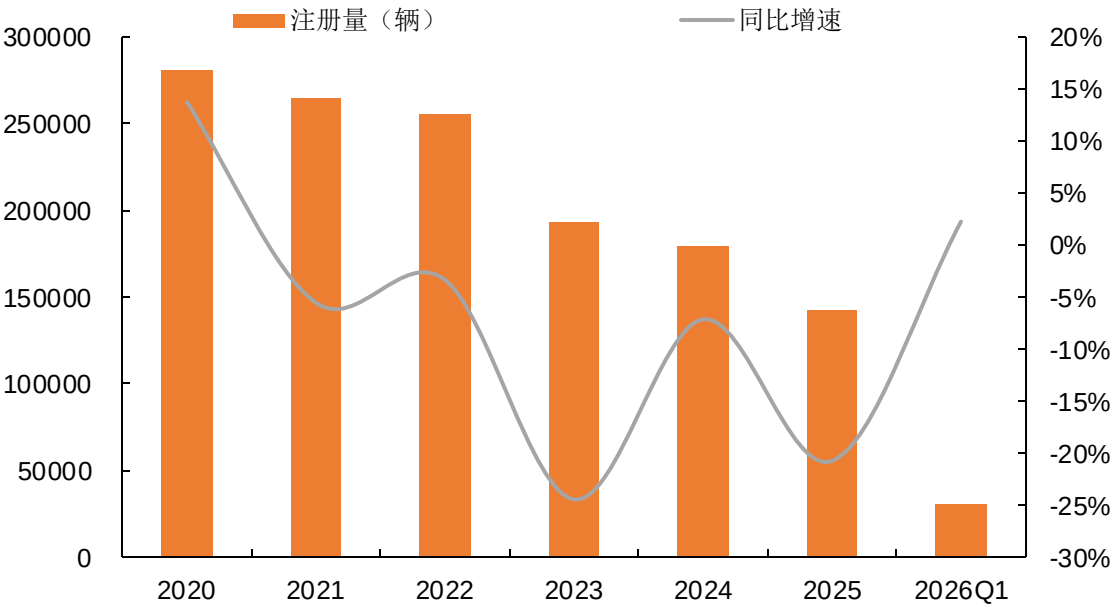
欧洲核心5国摩托车注册数（辆）



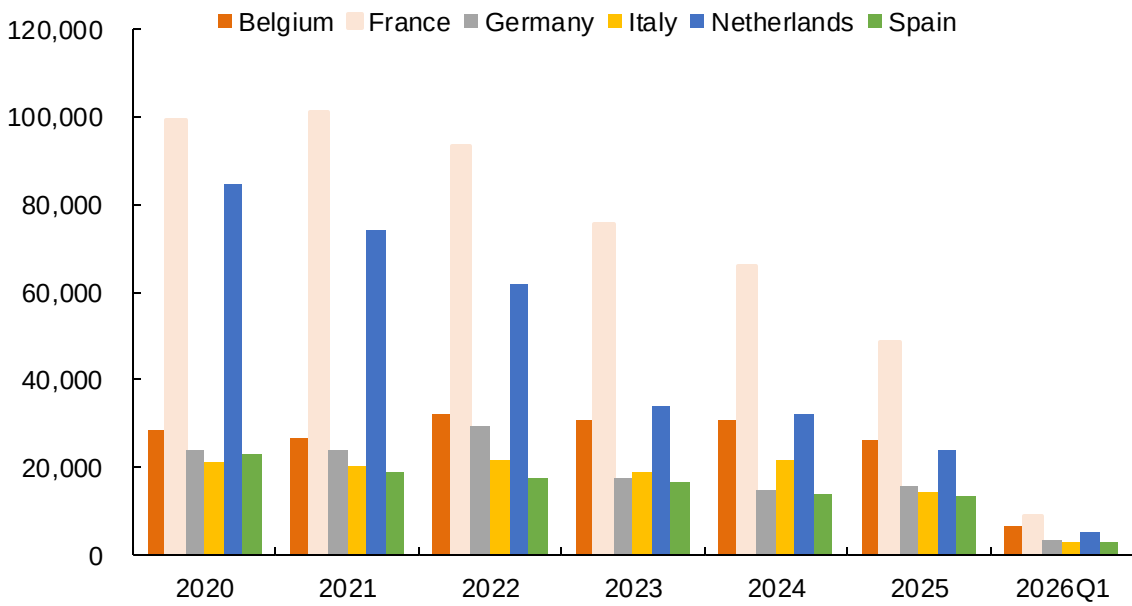
1.5 mopeds新注册数：总体持续下滑，法国近五年注册数减半

- 根据欧洲摩托车制造商协会数据显示，近年来欧洲轻便型摩托车（mopeds，内燃机车+电动摩托车，发动机排量≤50 立方厘米；车辆最大设计车速≤45 公里/小时）注册数持续下行，2025年比利时、法国、德国、意大利、荷兰、西班牙六国注册数为14万辆，同比下降20.8%，26年Q1在低基数下，注册数有所反弹，总注册量为3万辆，同比增长2.2%。
- 法国是欧洲六国中，轻便型摩托车注册数最多的国家，2021年高峰期年新注册数超过10万辆，但近五年持续下滑，2021-2025年CAGR达到-16.7%，德国2021-2025年CAGR为-10.4%，荷兰2021-2025年CAGR达-24.5%。

欧洲六国Mopeds注册总数及增速（辆）



欧洲六国Mopeds注册数（辆）



注：Mopeds统计数据包含 L1eB 类车辆（两轮轻便摩托车）以及 L2e 类车辆（三轮轻便摩托车）。资料来源：欧洲摩托车协会（ACEM），平安证券研究所



目录 CONTENTS

- ① 行业概述：历史悠久，数量呈持续增长态势
- ② 绿色智能产业：环保要求趋严，政策鼓励电动化
- ③ 复合多元产业：发展相关经济，配套产业繁荣发展
- ④ 投资建议及风险提示

2.1 骑行规范：限定年龄和车型，分级考取驾照

➤ 欧洲摩托车驾照需要分级、分年龄考取。欧盟针对摩托车骑手推行驾照渐进申请制度，管理更加精准、科学和安全。根据European Commission显示，《驾驶执照指令》要求驾照实行分级制：从A1或A2驾照升级至下一级驾照，持证人需至少拥有低等级驾照2年的驾驶经验。持证人也可直接考取A类驾照，但年龄不低于24周岁。各成员国可自主将A1类驾照的申领起始年龄设定为16岁、17岁或18岁，而下一级驾照的申领起始年龄也会随之对应调整。同时驾照各类型对应的摩托车限制也有规定，例如A1对应的摩托车发动机排量最高不能超过125CC。



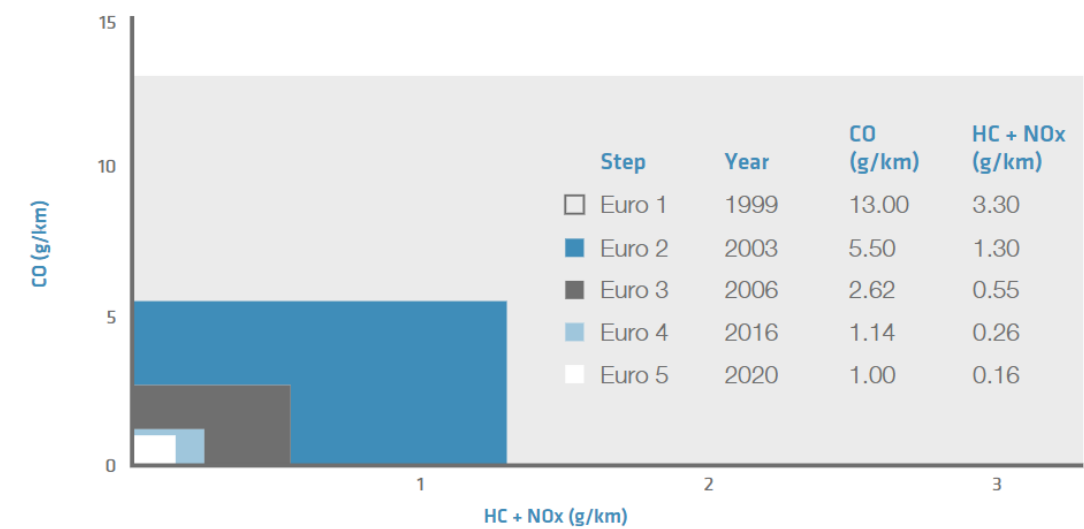
欧洲摩托车驾照相关规定（依据《驾驶执照指令2006/126/EC》）

驾照类型	摩托车限制标准	提早申领年龄	常规申领年龄
A1	发动机排量：最高 125 CC	16 周岁	18 周岁
	电机最大功率：最高 11 KW		
	功率重量比：最高 0.1 KW / KG		
A2	电机最大功率：最高 35 KW	18 周岁	20 周岁
	原厂无限制最大功率：最高 70 KW		
	功率重量比：最高 0.2 KW / KG		
A	无任何限制	逐级增驾申领：20 周岁	逐级增驾申领：20 周岁
		直接考取申领：24 周岁	直接考取申领：24 周岁

2.2 行业规范：持续迭代更新，对排放要求极严

- 欧洲摩托车排放量要求日益趋严。从1999年发布摩托车排放标准Euro 1开始，欧盟对一氧化碳和碳氢化合物的排放标准不断提高，目前已经升级至第五版（Euro 5和Euro 5+）。Euro 5于2020年1月1日生效，要求一氧化碳排放量不超过1克/千米、碳氢化合物+氮氧化物排放量不超过0.16克/千米，较Euro 1下降92%和95%。
- Euro 5+进一步规范了循环性。Euro 5+在Euro 5的标准进行创新，对车辆的耐久性要求更高，旨在确保排放系统长期保持有效，从而在摩托车的整个生命周期内降低对环境的影响。Euro 5+该标准于2024年对新车型生效，2025年起对所有市场上车型实施，从本报告1.4章也可以看出受此影响，欧洲核心5国的摩托车注册数量逆势下滑。

● 欧盟对摩托车排放规定不断趋严



● 欧5+规定中所增加的要求

欧5+规定中所增加的要求	
耐用性要求	欧5+标准要求排放系统（例如催化转化器和颗粒过滤器）在20,000万至5万公里（取决于发动机排量）的行驶里程内保持功能正常。
车载诊断 (OBD)	欧5+标准则强制使用OBD II，这是一种已在汽车上使用的系统，该系统将监测更多参数，提供有关排放系统性能的详细数据。
噪音排放	摩托车在50公里/小时的速度下（取决于车型）的噪音必须保持在80分贝以内

2.3 行驶限制：面向机动车排放的限制，设立环保区域

- 欧盟对摩托车道路行驶没有统一的规定或者针对性的法律法规禁止摩托车通行，但部分城市或特定区域，为改善空气质量、减少氮氧化物和颗粒物等污染物的排放，设立了环保区域。例如：英格兰的清洁空气区（Clean Air Zones）、丹麦的环境区（Miljøzone）、瑞典的环境区（Miljözon）、挪威的低排放区（Lavutslippssone）、匈牙利的低排放区（Alacsony Kibocsátási Övezet）、意大利的环境区（Zona ambientale）、德国的环境区（Umweltzonen）、荷兰的环境区（Milieuzones）、法国的低排放区（ZFE - Zone à Faibles Émissions）、比利时的低排放区（Lage-emissiezone）以及西班牙的低排放区（ZBE - Zona de baixes emissions）等。这类区域车辆通行需根据排放情况遵守特定规则或要求为车辆设置环保标识。



设置低排放区域和限制车辆驶入的欧洲国家

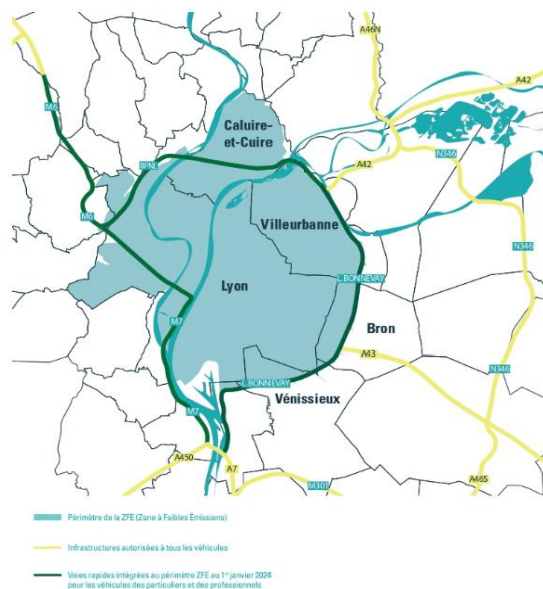
THESE COUNTRIES HAVE LOW EMISSION ZONES AND DRIVING BANS

<u>Belgium</u>	<u>Denmark</u>	<u>Germany</u>	<u>Finland</u>	<u>France</u>	<u>Greece</u>
<u>Great Britain</u>	<u>Italy</u>	<u>The Netherlands</u>	<u>Norway</u>	<u>Austria</u>	<u>Poland</u>
<u>Portugal</u>	<u>Sweden</u>	<u>Switzerland</u>	<u>Spain</u>	<u>Czechia</u>	<u>Hungary</u>

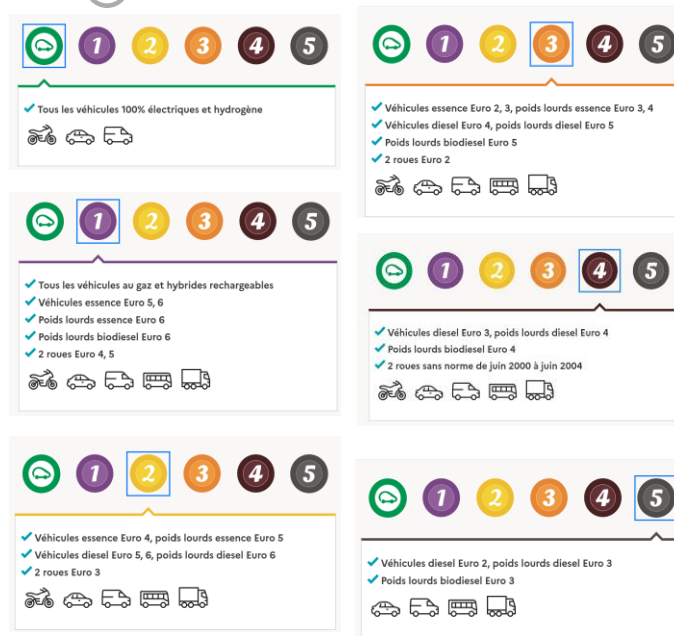
2.3.1 法国：设立ZFE低排放区，符合排放标准车辆准行

- 法国规定低排放区域行驶规则。法国目前设立了25个ZFE（低排放）区域，该区域是为了减少空气污染而限制某些车辆通行的地区，在这些地区行驶的车辆必须有相关通行证——Crit'Air贴纸。根据法国环保部规定，Crit'Air贴纸分为6个等级，其中绿色标志表明纯电动车辆，1级紫标表明符合Euro 4/5排放标准的摩托车，2级黄标表明符合Euro 3排放标准的摩托车。法国里昂ZFE地区要求2025年只有获得绿标、1级、2级Crit'Air贴纸方可进入。

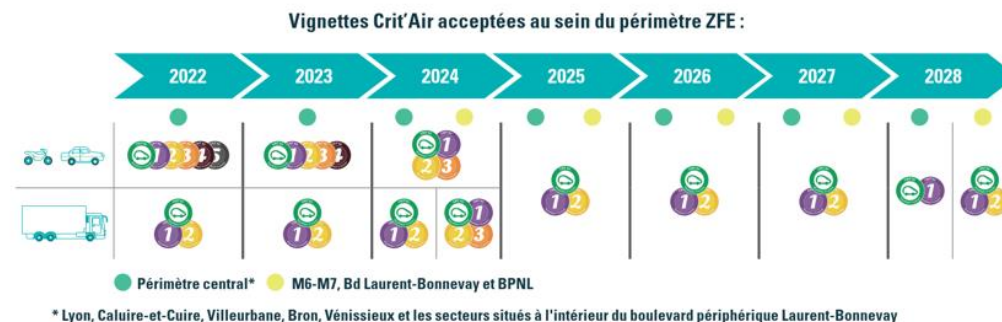
法国里昂ZFE区域划分



法国环保部对Crit'Air等级的认证



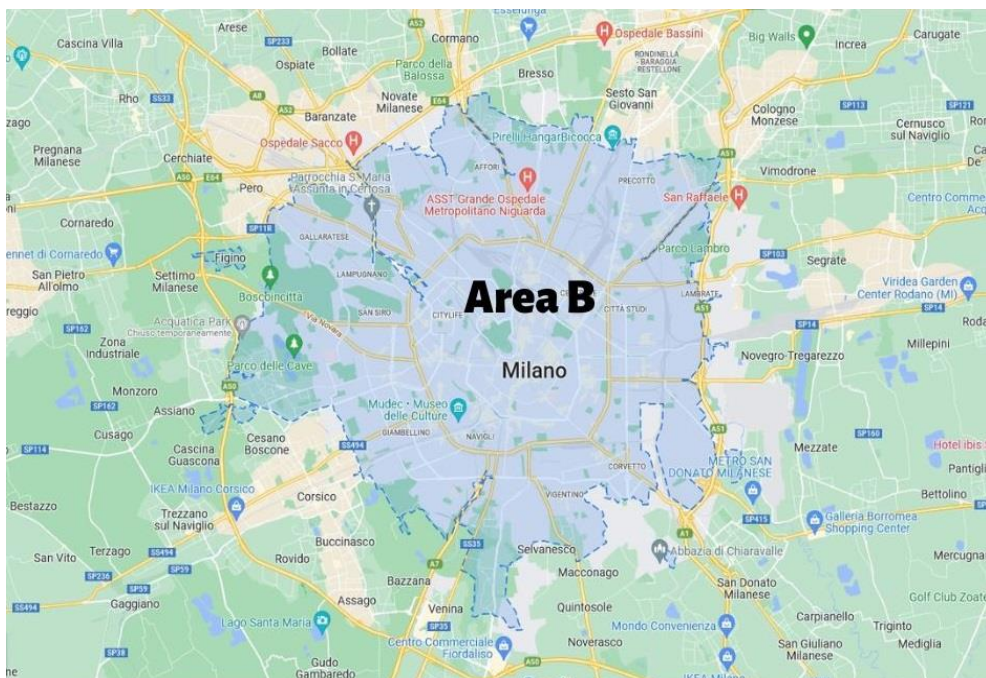
里昂地区对可进入车辆的要求



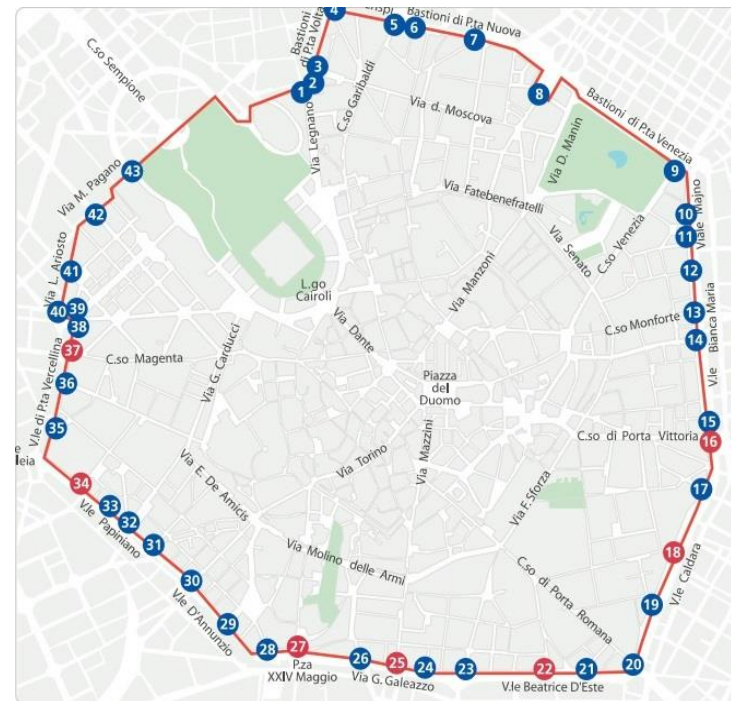
2.3.2 意大利：米兰B区限制通行，C区付费通行

- 意大利米兰设置交通限行区。意大利米兰划分了B区和C区交通限行区（Zona a Traffico Limitato）。B区覆盖了米兰总面积约72%的区域，该区域由米兰市政府于2019年2月推出，其主要目标是通过禁止污染最严重的车辆进入城市来减少空气污染。根据政府规定，Euro 0/Euro 1的摩托车禁止驶入。C区限制范围相对较小，需要付费进入，但是Euro 0/Euro 1的摩托车同样也禁止驶入。

意大利米兰B区区域划分



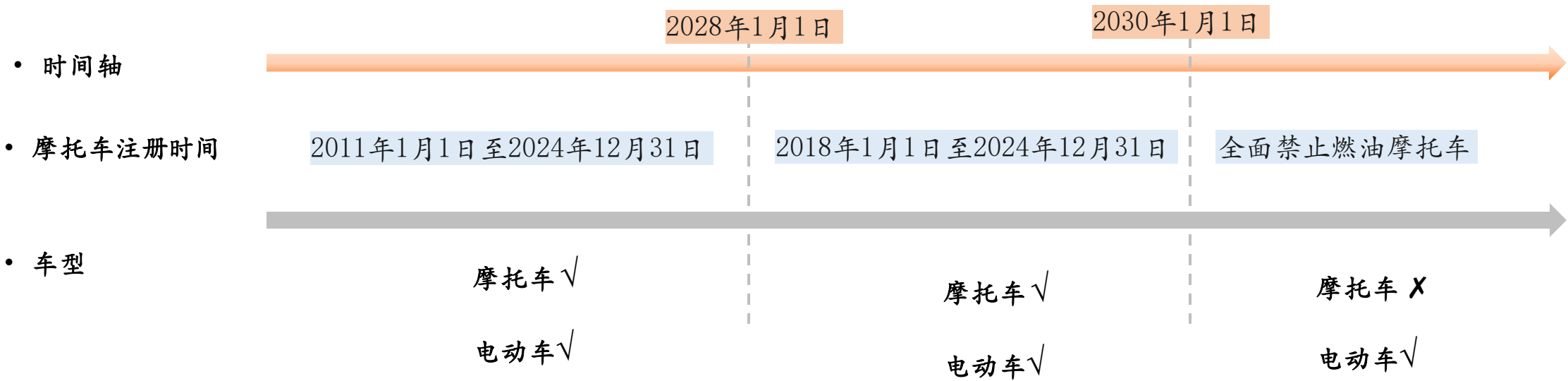
意大利米兰C区区域划分



2.3.3 荷兰阿姆斯特丹：最严禁令，计划全面淘汰燃油摩托车

- 荷兰阿姆斯特丹颁布了最严摩托车禁令，自2025年1月1日起，禁止销售或注册新的汽油摩托车或踏板车。关于已购买的摩托车，有过渡安排的时间表：
- 截至2028年1月1日，首次注册时间为2011年1月1日至2024年12月31日的燃油摩托车和踏板车将保留进入零排放区的权限；
- 直到2030年1月1日，首次注册时间为2018年1月1日至2024年12月31日的燃油摩托车和踏板车将保留进入零排放区的权限；
- 自2030年1月1日起，只有零排放的助动车和踏板车才能进入零排放区。

阿姆斯特丹摩托车禁行过渡时间表



2.4 政策支持：免税+补贴等多项政策支持电动化发展

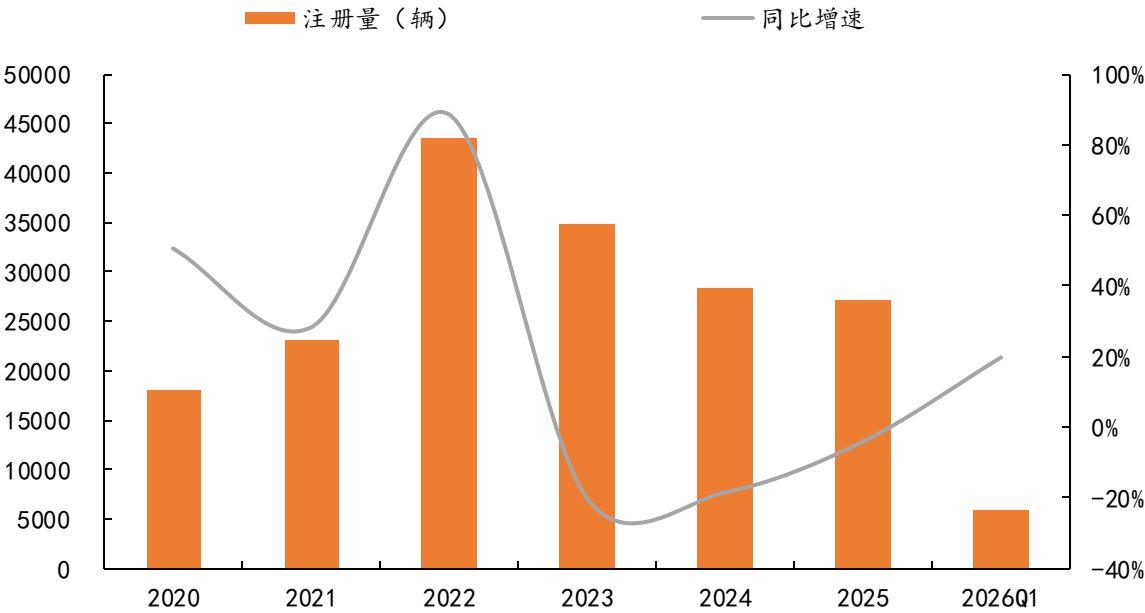
为了更好地实现车辆排放限制和推动环境保护，各国政府也加大对电动两轮车的补贴力度，并推动相关政策的落地。

- **意大利：**经济发展部（MIMIT）发布补贴政策，2022年10月19日起，额外提供2000万欧元估值置换电动车，针对购买L1e、L2e、L3e、L4e、L5e、L6e、L7e类别的新电动汽车的人，将根据购买价格的百分比计算：30%（原车未报废），40%（原车已报废）。
- **法国：**生态环境部发布« Véhicules Particuliers Electriques »（特殊电动车计划），将内燃机两轮/三轮车/四轮车改造成电动机车，将获得相应的改造奖金。
- **西班牙：**马德里政府发布《Plan Mueve Madrid》计划，2024年1月1日至2026年12月31日，购买助力脚踏式两轮自行车或额定功率≤250瓦电动车：补贴额度最高为税前购置价的50%，上限600欧元；购买助力脚踏式三轮自行车或额定功率≤250瓦电动车：补贴额度最高为税前购置价的30%，上限1500欧元；购买电动轻便摩托车，补贴额最高位税前购买价格的50%，上限为700欧元。
- **德国：**德国政府规定，2011.05.18–2030.12.31之间首次登记的纯电动车辆（含L1e/L3e电动摩托），免征机动车购置税。
- **荷兰：**国家税务局规定，车辆二氧化碳排放量决定了购置税（BPM）等级，但对于纯电动车辆免征BPM。
- **比利时：**布鲁塞尔政府设立Bruxell’Air奖金，用于鼓励将燃油车辆（汽车、摩托车等）置换成为公共交通或者自行车等其他交通工具。

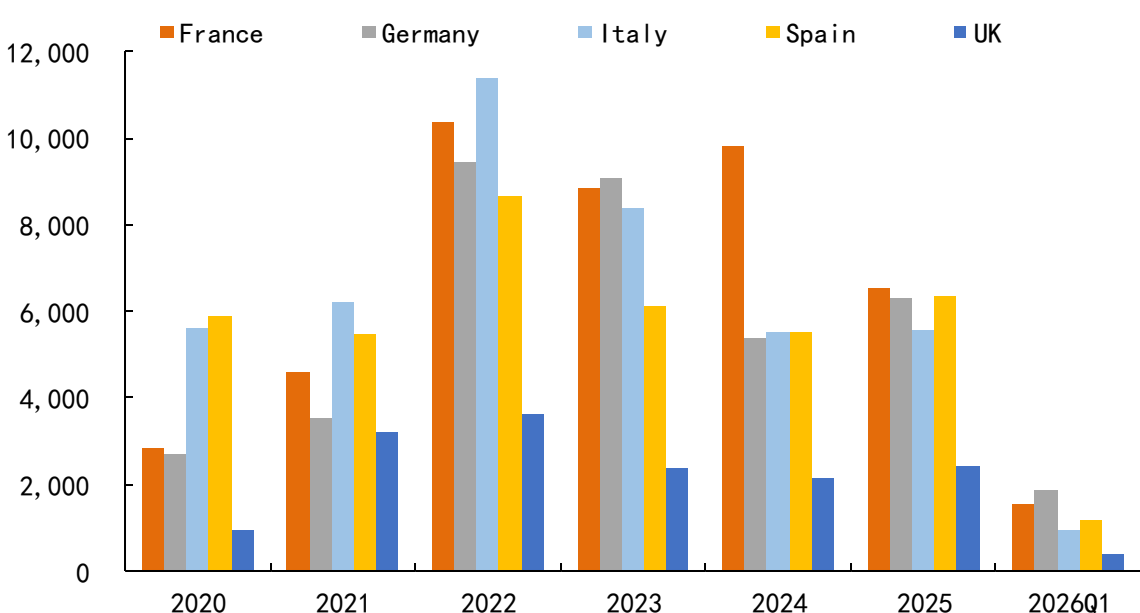
2.5 电动化趋势明显：电动摩托车新注册数显著高于内燃摩托车

➤ 在各国电动化发展政策的推动下，电动摩托车得到了快速发展。根据欧洲摩托车制造商协会数据显示，2025年法国、德国、意大利、西班牙和英国新注册的电动摩托车数量为2.7万辆，2020-2025年年复合增速位8.6%，高于内燃机摩托车2.5%的复合增速。值得注意的是，由于Euro5 自 2021 年所有新车型强制实施，电动车不受尾气排放法规约束，车企加大电动车型投放力度，2022年电动摩托车的新注册量爆发式增长，当年新注册数为4.3万辆，同比增长88.4%。

欧洲五国电动摩托车注册总数量及同比增长



欧洲五国电动摩托车注册总数量及同比增长（辆）



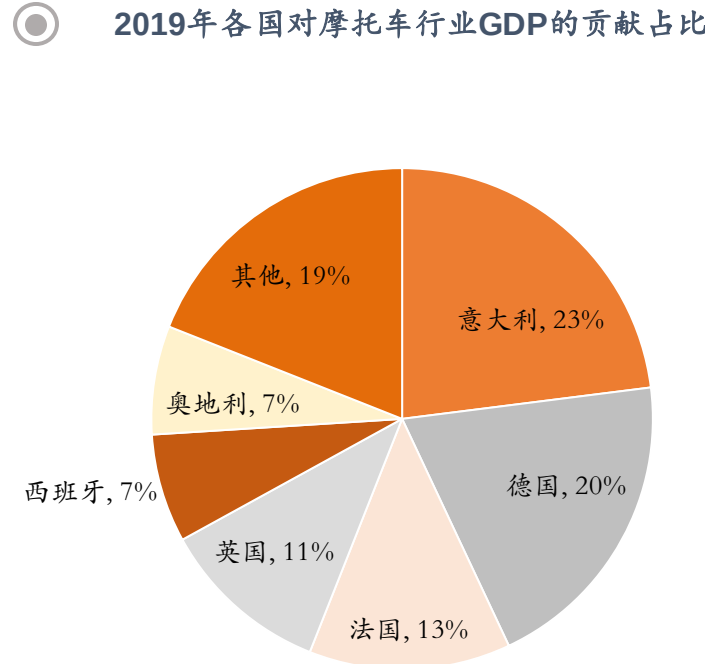
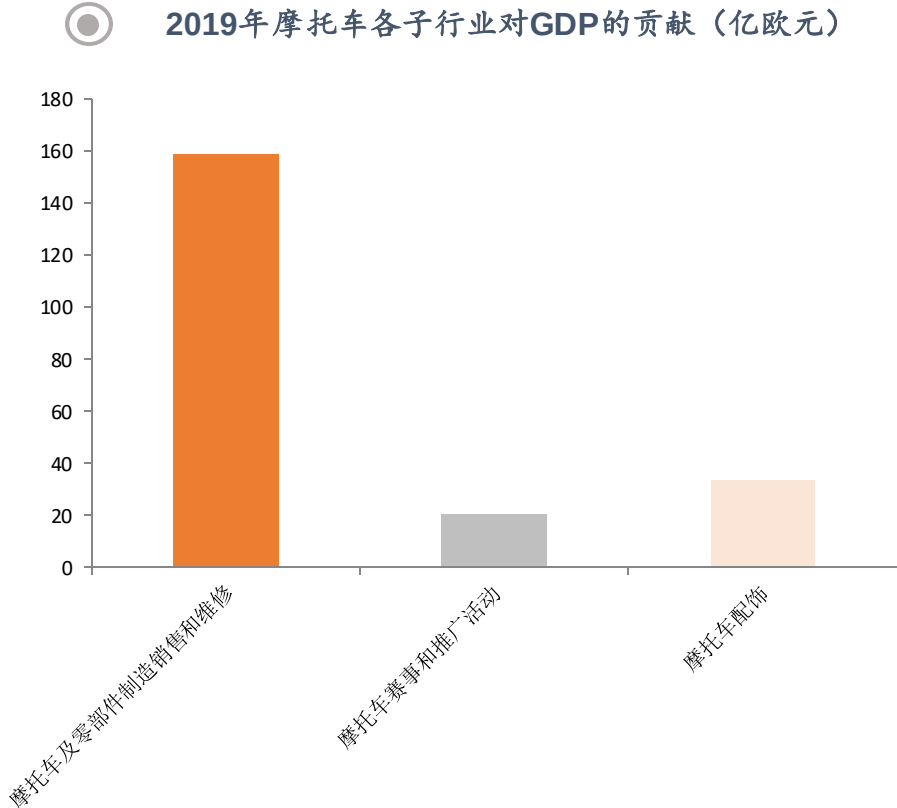
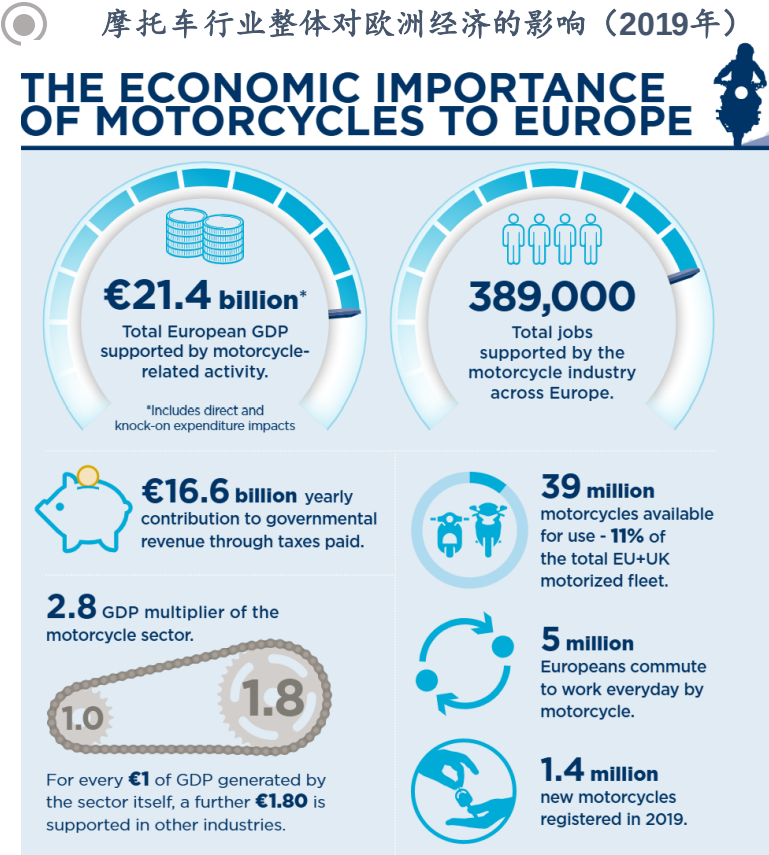


目录 CONTENTS

- ① 行业概述：历史悠久，数量呈持续增长态势
- ② 绿色智能产业：环保要求趋严，政策鼓励电动化
- ③ 复合多元产业：发展相关经济，配套产业繁荣发展
- ④ 投资建议及风险提示

3.1 对经济的影响：摩托车行业整体给欧洲经济做出了较大贡献

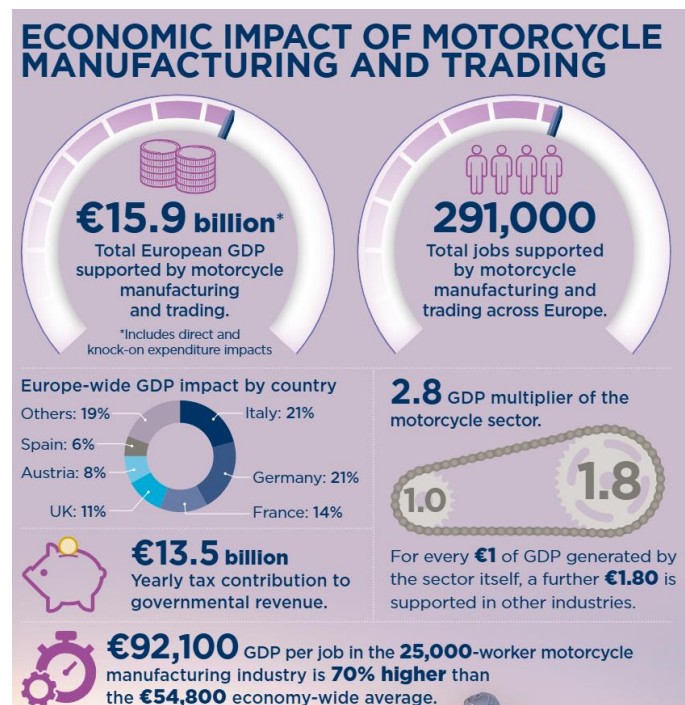
- 根据ACEM（欧洲摩托车协会）联合牛津经济研究院发布的《The economic importance of motorcycle to Europe》报告显示，2019年，与摩托车相关的产业活动为整个欧洲贡献了214亿欧元的国内生产总值，带动了38.9万个就业岗位，并带来166亿欧元的税收收入；3900万辆摩托车可供使用，占欧盟及英国机动车总保有量的11%。
- 其中，摩托车及零部件的制造、销售和维修相关产业贡献159亿欧元GDP，欧元与体育和推广活动贡献21亿欧元，摩托车配饰产业贡献34亿欧元；总额的五分之四由六个国家贡献，分别是意大利（23%）、德国（20%）、法国（13%）、英国（11%）、西班牙（7%）和奥地利（7%）。



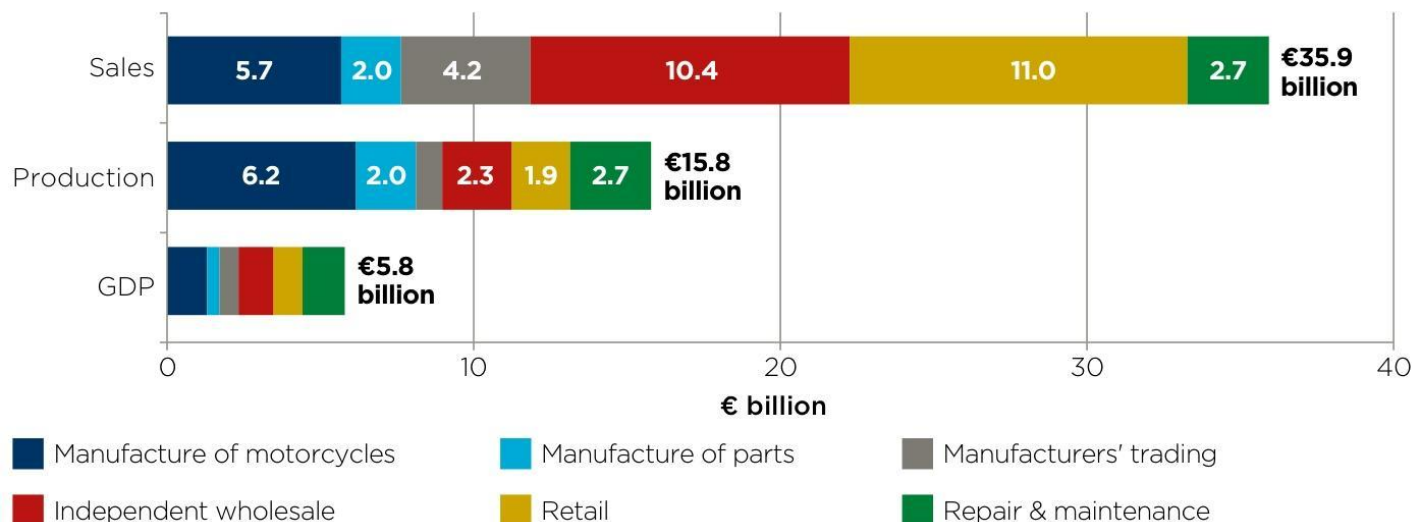
3.2 制造与贸易：零售贡献最大收入，意大利制造超三成

- 摩托车制造业领域包括摩托车整车及零部件制造以及摩托车相关业务的贸易销售，根据ACEM估算，2019年摩托车制造商和贸易商的总销售额达到359亿欧元，其中零售贡献110亿欧元。根据行业对企业的官方分类，2018年欧盟27国和英国共有约39400家企业，其主要业务是销售、维护或维修摩托车，而摩托车制造业（含零部件制造）约有1040家企业。
- 《The economic importance of motorcycle to Europe》报告显示，2019年，欧洲摩托车制造和贸易为GDP贡献了159亿欧元，带动了29.1万个就业岗位，并带来135亿欧元的税收收入；摩托车行业GDP乘数为2.8；在拥有2.5万名员工的摩托车制造业中，每个就业岗位对应的国内生产总值为92,100欧元，比全国54,800欧元的平均水平高出70%。

◎ 摩托车制造和贸易对欧洲经济的影响（2019年）



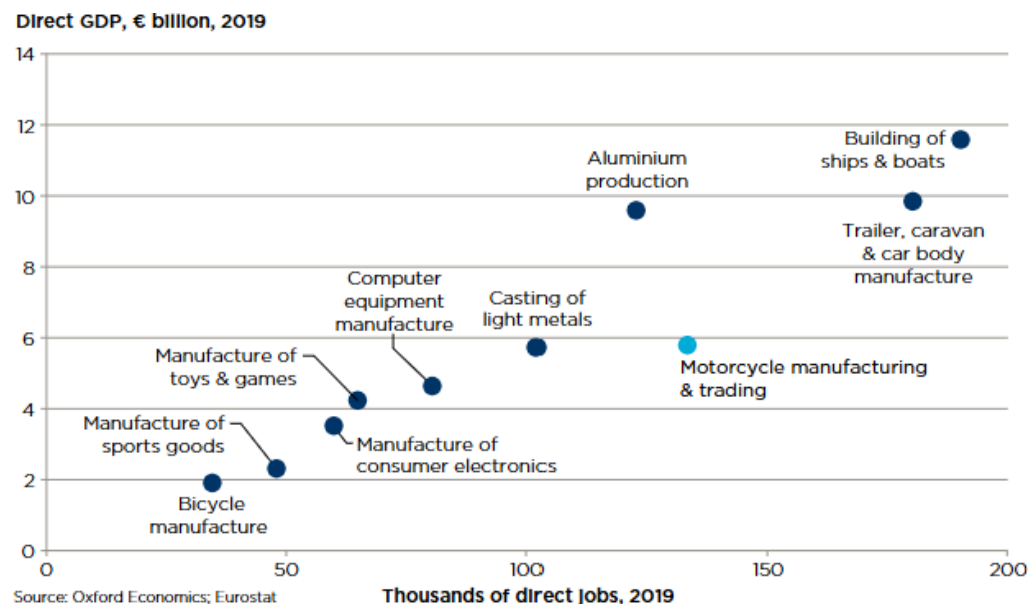
◎ 2019年摩托车制造贸易各子行业的销售额、产值及对GDP的贡献



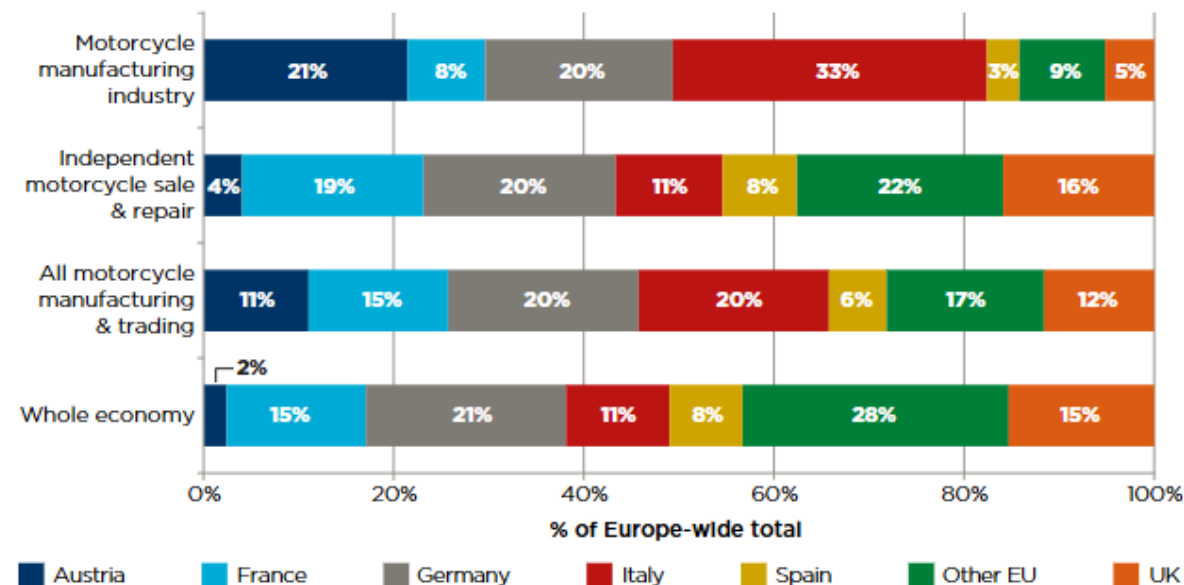
3.2 制造与贸易：零售贡献最大收入，意大利制造超三成

- 《The economic importance of motorcycle to Europe》报告显示，2019年，欧洲摩托车制造和贸易行业的规模与其他多个行业相比仍颇具竞争力，该行业的就业人数和创造的国内生产总值均超过计算机设备制造商、消费电子产品制造商以及轻金属铸造行业（欧盟27国加上英国）。
- 从国别来看，摩托车制造业主要集中在三个国家，仅意大利就占该行业GDP的33%左右，奥地利占比21%（国家GDP占欧洲仅2%），德国占比20%；摩托车销售和维修来看，排名前三的国家为德国（20%）、法国（19%）、英国（16%）。

2019年欧洲摩托车制造与贸易活动相关直接国内生产总值

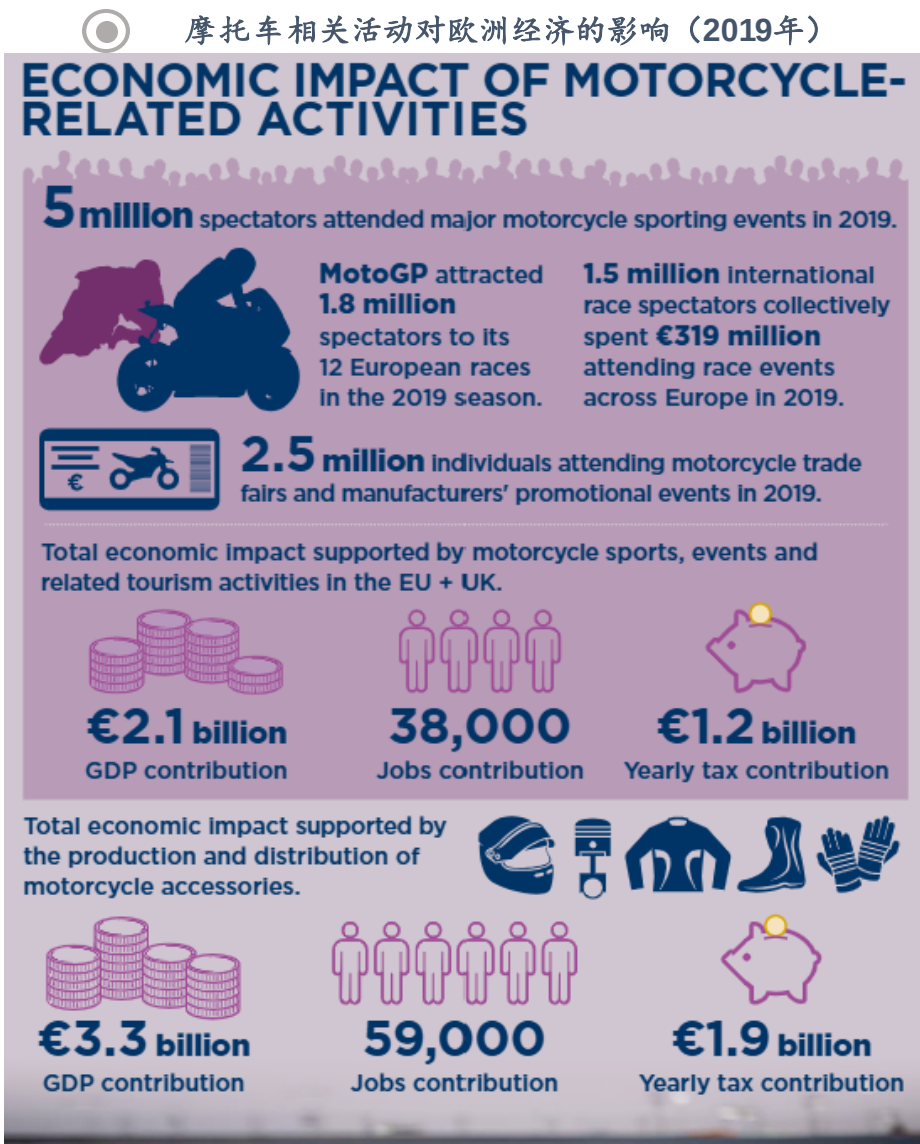


2019年摩托车制造各行业中欧洲国家占比情况



3.3 摩托车相关活动：体育赛事繁荣发展，相关配套成熟

- 摩托车制造与贸易为欧洲经济带来较大贡献的同时，作为配套的摩托车相关活动也实现蓬勃发展，包括摩托车赛事/展会以及头盔、服饰、手套等摩托车配饰。
- 欧洲摩托车行业由于起步较早，除了摩托车制造具有悠久历史，摩托车赛事的不断发展也引发了对摩托车骑行者的生命安全的保护。米兰拥有全球最重要的头盔检测实验室，且欧洲各地分布着多家实验室，参与防护服装和防护鞋具的检测与认证工作。
- 《The economic importance of motorcycle to Europe》报告显示，2019年，欧盟和英国境内由摩托车运动、赛事及相关旅游活动带来的GDP达到21亿欧元，提供就业岗位达到3.8万人，年纳税贡献12亿欧元；摩托车配饰生产和分销带动GDP达33亿欧元，创造了5.9万就业岗位，贡献19亿欧元税收。



3.3.1 摩托车体育赛事及展会：历史悠久，体系化运营

- 欧洲摩托车赛事历史悠久、种类繁多。起源于1907年的曼岛 TT 摩托车大赛具有百年历史，至今仍吸引众多车手参赛。欧洲摩托车顶级赛事一般由专业的公司运营，例如MOTO GP集团成立于1988年，运营MOTO GP/WorldSBK/Road to MotoGP三大顶级赛事，是世界领先的体育媒体公司之一。
- 欧洲摩托车车展吸引大量相关企业参展。欧洲摩托车车展也具备百年历史，是产品创新、合作交流、前沿探讨等领域的展示平台。例如，首届于1914年在意大利米兰举办的EICMA（acronym of International Motorcycle and Accessories Exhibition），是全球参展商、访客、运营商和媒体数量最多的车展，吸引了包括摩托车企、赛车服、头盔、摩托车零部件、摩托车保险等多个行业参展。

欧洲部分摩托车相关赛事

SPORTING EVENTS			
Event	Country	Event	Country
Circuit racing		Enduro	
MotoE World Cup	Various	Superenduro	Various
World Superbike (including support series)	Various	EnduroGP (including support series)	Various
MotoGP (including support series)	Various	International six days Enduro	Portugal
Endurance	Various	World Enduro Super Series	Various
Sidecar	Various	Trial	
Motocross		Trial World Championship	Various
E-Xbike World Cup	Italy	X-trial	Various
MXGP (including support series)	Various	Trial of Nations	Spain
Motocross of nations	Netherlands	Other events	
Supermoto of nations	France	Superbiker Mettet	Belgium
Track racing		Isle of Man TT	UK
Speedway of nations	Various	NW200	UK
Speedway Grand Prix	Various	Enduropale du Touquet	France
Speedway Grand Prix qualifiers	Various	Bajas rally	Various
Speedway Euro Championships	Various		

欧洲部分摩托车展会

PROMOTIONAL EVENTS			
Trade fairs			
Moto Austria	Austria	EICMA Milan	Italy
Brussels Motor Show	Belgium	Roma Motodays	Italy
MP19 Messukeskus	Finland	MBE - Motorbike Expo Verona	Italy
Lyon Fair	France	Motorbeurs Utrecht	Netherlands
Marseille Moto show	France	Wroclaw Motorcycle Show	Poland
Motorräder Dortmund	Germany	Warsaw Motorcycle Show	Poland
IMOT Munchen	Germany	SMAEB	Romania
Motorrad Welt Bodensee, Friedrichshafen	Germany	Vive la Moto	Spain
BMT Berliner	Germany	MC Massan	Sweden
Zweiradmesse Leipzig	Germany	MCN London	UK
OEM events ²²			
Harley Davidson's Europe Bike Week	Austria	Riding Season	Italy
Ducati speed week	Austria	Honda Live Tour (test rides)	Italy
Wheels and Waves	France	Kawasaki Day	Italy
Journées Nationales de la Moto et des Motards	France	Rider 1000	Spain
KTM Mania	France	Instruction Courses	Spain
Hamburg Harley Days	Germany	Open Doors	Spain
BMW Motorrad days	Germany	Malaren Runt	Sweden
Glemseck 101	Germany	Start to Ride	Sweden
Kawasaki Days	Germany	World of Kawasaki	UK
Adventure Week 2018	Germany	Ron Haslam Race School	UK
Neo Sports Café Week 2019	Germany	Dave Thorpe Off Road Centre	UK

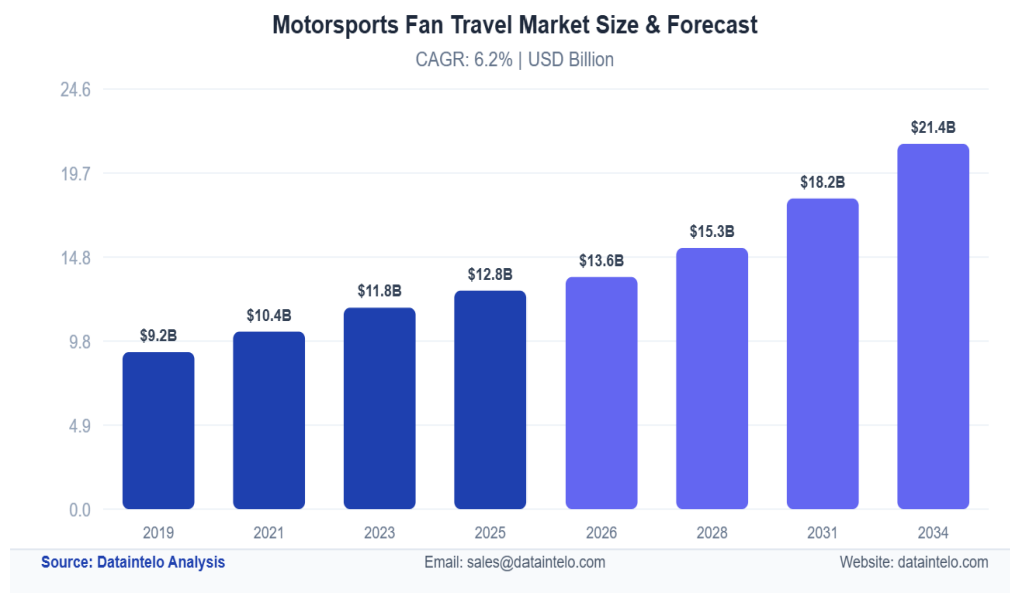
资料来源：TT RACE 官方网站、motoGP 官网、米兰车展官网、ACEM，平安证券研究所

3.3.1 赛事活动：全球赛车旅游市场持续增长，MotoGP带动高端需求增长

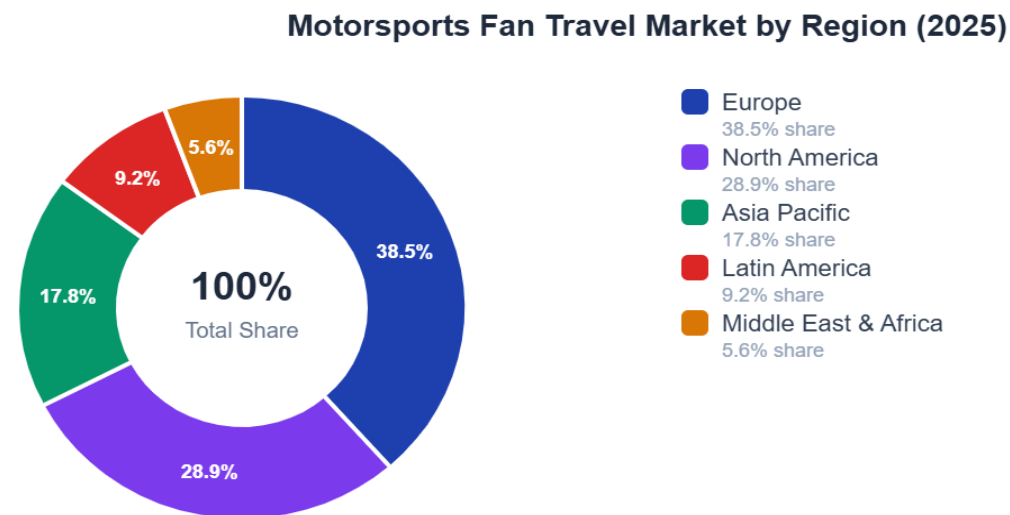
- 全球赛车旅游市场持续增长。根据dataintelo报告显示，2025年全球赛车（包括F1、motoGP等比赛）旅游市场规模达128亿美元，预计到2034年将增长至214亿美元，预测期内复合年增长率为6.2%。其中欧洲以38.5%的收入份额占据主导地位。
- **MotoGP带动了旺盛的住宿和高端接待需求。**2025年，MotoGP摩托车赛事占全球赛车旅游市场份额的22.3%，市场规模达28.5亿美元，MotoGP市场以5.9%的复合年增长率扩张。MotoGP特点是拥有狂热的粉丝群体和庞大的国际受众，Sachsenring, Mugello, and Twin Ring Motegi等MotoGP赛事的消费意愿高于平均水平。欧洲的MotoGP赛道每场赛事可吸引12万至18万名观众，带动了旺盛的住宿和高端接待需求。

全球赛车旅游市场规模及预测

全球赛车旅游市场按区域占比



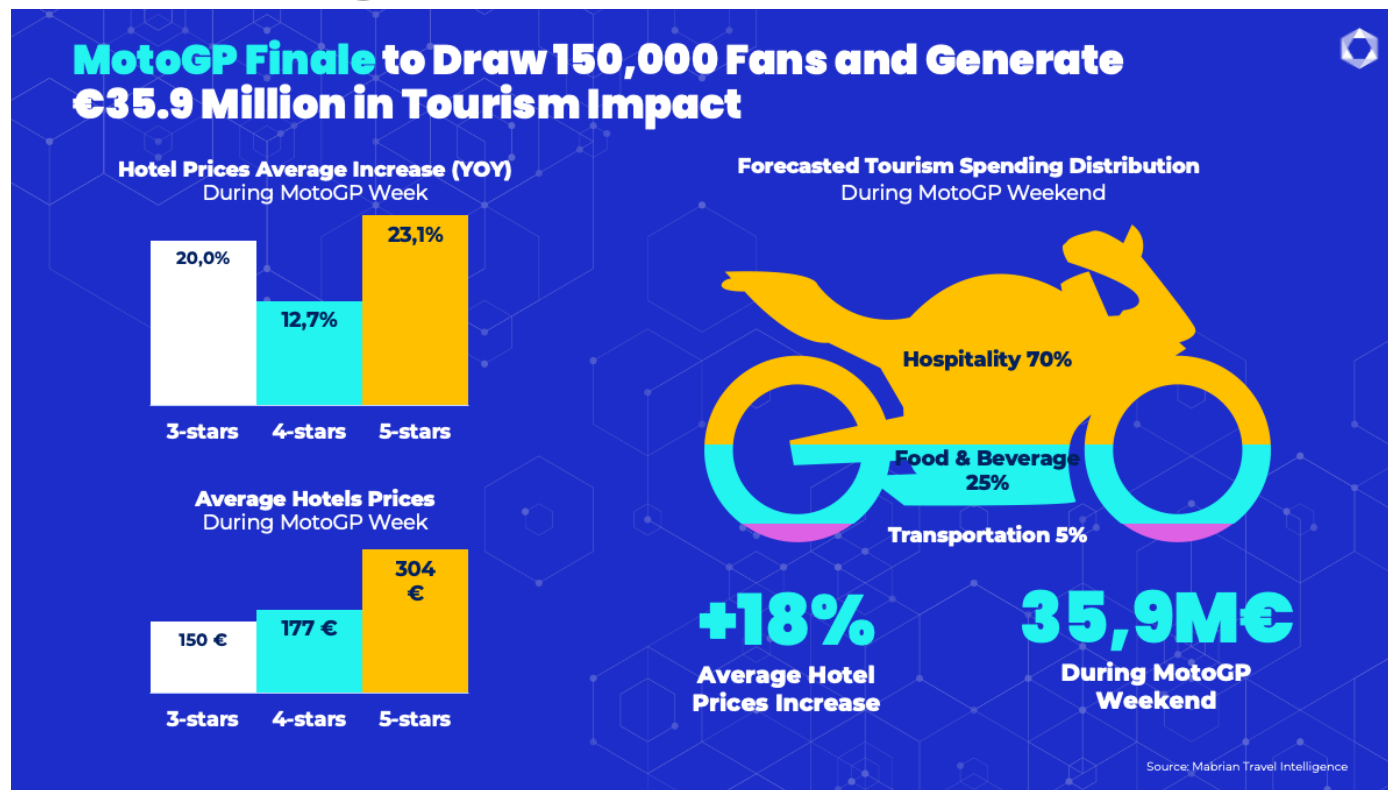
注：2026-2034年为预测数据



3.3.1 赛事活动：全球赛车旅游市场持续增长，MotoGP带动高端需求增长

- 2025年11月在西班牙Valencia举行的MotoGP赛事，根据官网数据显示，为期三天的比赛预计带动了该地区3590万欧元的旅游收入，其中住宿占比约70%，其次是餐饮占25%，交通占5%。比赛过程中，住宿特别是高端住宿的涨价幅度较大，按类别来看，三星酒店预计同比增长20%（达到每晚150欧元），四星酒店增长12.7%（每晚177欧元），五星酒店则增长23.1%，达到每晚304欧元。

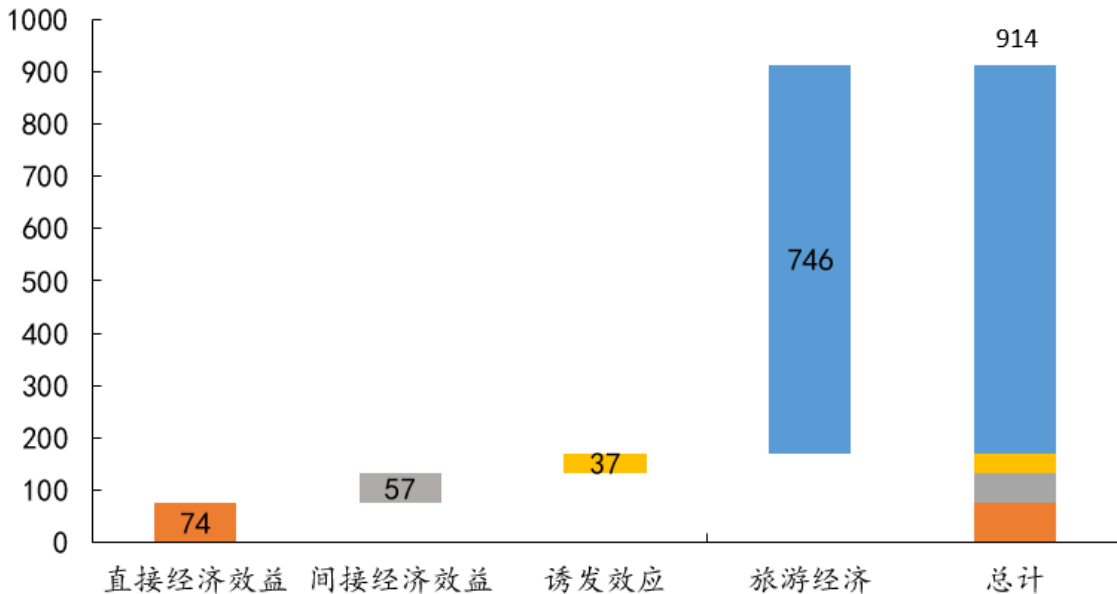
Valencia站MotoGP比赛对当地经济的影响



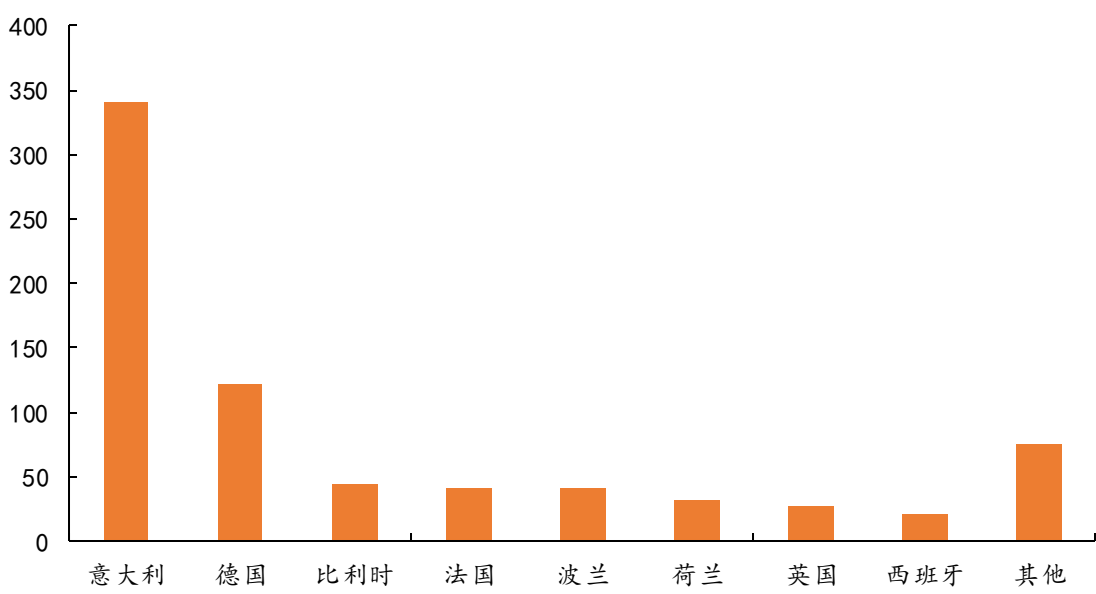
3.3.2 摩托车展会：对旅游业较强的拉动作用，经济贡献超八成

- 欧洲摩托车展会举办对旅游业较强的拉动作用。ACEM报告显示：2019年，摩托车展会为欧洲国内生产总值带来9.14亿欧元的总增加值贡献，其中7.46亿欧元来自于旅游业的贡献，也凸显了展会举办对旅游业较强的拉动作用。
- 欧洲摩托车展会对意大利、德国旅游业拉动较大。根据ACEM数据，参加宣传活动的游客消费能够带动旅游业相关产业（交通、餐饮、住宿服务等）及其供应链的经济活动。展会主办方的调查数据显示，每位游客每次出行平均消费1000欧元。从国别来看，2019年意大利摩托车展会对旅游行业拉动所带来的GDP贡献为3.41亿欧元，德国为1.22亿欧元。

2019年欧盟27国和英国摩托车展会对GDP的总贡献（百万欧元）



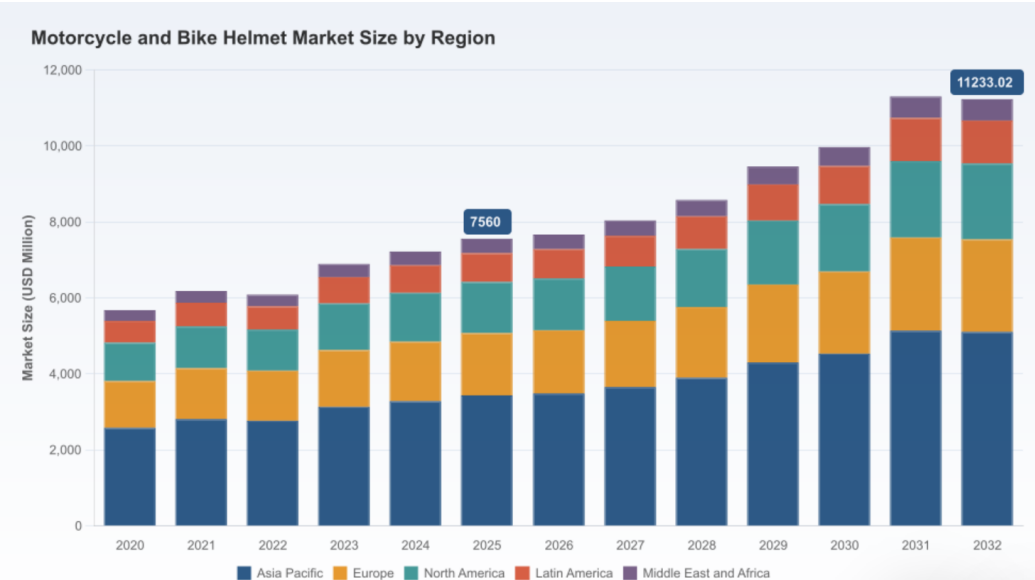
2019年摩托车展会对欧洲各国旅游行业GDP的贡献情况（百万欧元）



3.3.3 摩托车配饰：规模持续扩张，高端市场注重技术创新

- 根据PW Consulting数据显示，2025年全球摩托车/自行车头盔市场规模达75.6亿美元，预计到2032年将达到112.3亿美元，复合年增长率为5.8%。其中，2025年欧洲头盔市场规模为16.4亿美元。
- 2025年全球头盔市场的竞争格局仍高度分散，但高端细分市场开始围绕安全认证和技术创新进行整合。头部品牌通过先进材料、空气动力学设计和优化的佩戴贴合度争夺市场领导地位，例如欧洲著名头盔厂商AGV、Schuberth GmbH、Shark Helmets、Nolan等，行业竞争格局的转变，安全合规性与性能技术正日益成为构筑竞争优势的关键。

全球摩托车/自行车头盔市场规模及预测



注：2026-2032年为预测数据

欧洲知名头盔品牌厂商及产品特性

公司名称	总部	头盔特点
AGV (Dainese S.p.A.)	意大利莫利内拉	专注于赛车领域的摩托车头盔制造商，以碳纤维外壳和源自MotoGP 的技术为特色，生产符合 ECE、DOT 及 FIM 标准的高性能全盔。
Schuberth GmbH	德国马格德堡	德国高端制造商，专注生产模块化及全脸摩托车头盔，配备先进空气动力学设计、降噪功能与集成通讯系统，符合 ECE 和 DOT 标准。
Shark Helmets	法国马赛	法国制造商，主营运动旅行及赛车摩托车头盔，近期重点推出符合 FIM FRHPhe-o2 认证的高端竞赛款头盔。
Nolan Group (Nolangroup S.p.A.)	意大利贝加莫	意大利品牌，专注生产模块化、揭面式及全罩式摩托车头盔，产品注重佩戴舒适度与通风性能，且均通过 ECE、DOT 等安全认证。
LS2 Helmets	西班牙巴塞罗那	一家以价值为导向的制造商，生产全系列摩托车头盔，产品兼具创新特性与亲民价格，符合 ECE、DOT 及其他国际标准。
Alpinestars	意大利阿索洛	家防护装备及服装企业，提供适用于赛车与日常街道使用的高性能摩托车头盔，采用先进材料打造抗冲击防护性能。

3.4 欧洲摩托车行业发展对我国的启示

- **加大配套产业的扶持力度，形成摩托车制造与配套的双向正循环。**欧洲摩托车行业经历了百年发展，行业属性从早期的代步工具制造业，逐步迭代为绿色智能出行的复合型产业。摩托车经济从此前单一的制造和维修逐渐演变成为多产业协同发展，摩托车赛事/展会、配饰的蓬勃发展推动制造业技术进步、智能化发展，也使得欧洲摩托车企业技术走在前列，与此同时还带动了欧洲旅游经济的发展。我国在摩托车制造领域已经实现了快速发展，是全球最大的摩托车产销国，历经数十年的发展，我国已形成完整且具韧性的摩托车产业链体系，但是在摩托车相关配套产业发展仍处初期，建议我国加大对摩托车相关赛事/展会举办、推广活动的支持力度，提高我国摩托车企业在国际舞台的话语权。



目录 CONTENTS

- ① 行业概述：历史悠久，数量呈持续增长态势
- ② 绿色智能产业：环保要求趋严，政策鼓励电动化
- ③ 复合多元产业：发展相关经济，配套产业繁荣发展
- ④ 投资建议及风险提示

投资建议

- **欧洲不断提高环保标准，建议关注具备较强研发实力的摩托车制造企业出海机会。**欧洲摩托车排放标准不断更新迭代，目前已经实施的欧5+标准的实施短期内影响了欧洲摩托车注册数量。我国企业摩托车出口欧洲，必须提高对环保标准的重视程度，在排放量和循环性具有技术储备的企业能够更好的应对环保政策的变化，有望在市场竞争中拔得头筹，建议关注具备较强研发实力的摩托车制造企业出海机会。
- **零排放区域不断扩容，建议关注电动化趋势下的投资机会。**欧洲零排放区域的不断增加，荷兰阿姆斯特丹也出台了最严摩托车禁令，同时多个欧洲国家出台相应政策鼓励两轮车零排放电动化的发展。我们预计，未来欧洲零排放区域或将持续增加，同时对零排放区域的规定将更加严格，对零排放电动化两轮车的需求也不断提高，建议关注电动两轮车行业在欧洲的出海机会。
- **相关配套产业发展空间较大，建议关注赛事展会、配饰等投资机会。**欧洲摩托车行业多产业协同发展，摩托车赛事/展会、配饰的蓬勃发展继而推动制造业技术进步、智能化提升。我国摩托车相关产业目前处于起步阶段，未来发展空间较大，随着我国摩托车产业不断出海，可以带动相关配套产业规模的提升，建议关注赛事展会、配饰等相关配套产业的投资机会。

风险提示

- **政策变动的风险：**摩托车行业制造、销售以及骑行均受欧盟或各国政府政策的影响，特别是环境保护的要求不断趋严，对摩托车排放标准也不断加强，对制造企业的产品研发能力有更高的要求，例如Euro 5和Euro 5+的实施短期内对欧洲摩托车注册数有一定的影响；
- **竞争加剧的风险：**摩托车行业是完全竞争行业，意大利、德国、西班牙等虽然是传统摩托车制造强国，具有悠久的历史，但是近年来也不断受到日本、中国等其他国家摩托车品牌的挑战，行业面临竞争不断加剧的风险；
- **宏观经济波动的风险：**宏观经济的波动影响消费者购买力，进而对摩托车需求产生影响；同时，如果经济低迷将影响行业消费升级需求，对大排量摩托车的需求产生一定的影响。

股票投资评级：

- 强烈推荐（预计6个月内，股价表现强于沪深300指数20%以上）
- 推 荐（预计6个月内，股价表现强于沪深300指数10%至20%之间）
- 中 性（预计6个月内，股价表现相对沪深300指数在±10%之间）
- 回 避（预计6个月内，股价表现弱于沪深300指数10%以上）

行业投资评级：

- 强于大市（预计6个月内，行业指数表现强于沪深300指数5%以上）
- 中 性（预计6个月内，行业指数表现相对沪深300指数在±5%之间）
- 弱于大市（预计6个月内，行业指数表现弱于沪深300指数5%以上）

公司声明及风险提示：

负责撰写此报告的分析师（一人或多人）就本研究报告确认：本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格。

平安证券股份有限公司具备证券投资咨询业务资格。本公司研究报告是针对与公司签署服务协议的签约客户的专属研究产品，为该类客户进行投资决策时提供辅助和参考，双方对权利与义务均有严格约定。本公司研究报告仅提供给上述特定客户，并不面向公众发布。未经书面授权刊载或者转发的，本公司将采取维权措施追究其侵权责任。

证券市场是一个风险无时不在的市场。您在进行证券交易时存在赢利的可能，也存在亏损的风险。请您务必对此有清醒的认识，认真考虑是否进行证券交易。市场有风险，投资需谨慎。

免责条款：

此报告旨为发给平安证券股份有限公司（以下简称“平安证券”）的特定客户及其他专业人士。未经平安证券事先书面明文批准，不得更改或以任何方式传送、复印或派发此报告的材料、内容及其复印本予任何其他人。

此报告所载资料的来源及观点的出处皆被平安证券认为可靠，但平安证券不能担保其准确性或完整性，报告中的信息或所表达观点不构成所述证券买卖的出价或询价，报告内容仅供参考。平安证券不对因使用此报告的材料而引致的损失而负上任何责任，除非法律法规有明确规定。客户并不能仅依靠此报告而取代行使独立判断。

平安证券可发出其它与本报告所载资料不一致及有不同结论的报告。本报告及该等报告反映编写分析员的不同设想、见解及分析方法。报告所载资料、意见及推测仅反映分析员于发出此报告日期当日的判断，可随时更改。此报告所指的证券价格、价值及收入可跌可升。为免生疑问，此报告所载观点并不代表平安证券的立场。

平安证券在法律许可的情况下可能参与此报告所提及的发行商的投资银行业务或投资其发行的证券。

平安证券股份有限公司2026版权所有。保留一切权利。