

当前轮胎行业企业生产运营及市场产品变化特点

中橡协会轮胎分会秘书长史一锋

一、2024 年和今年上半年轮胎行业企业运行状况

(一) 国家统计局和轮胎分会数据统计简析

1.2024 年统计局和轮胎分会统计国内橡胶轮胎外胎产量

(1) 2024 年国家统计局轮胎外胎

总产量 11.87 亿条(含摩托车等其它外胎), 同比+9.2%、增幅-6.1pp; 其中, 子午胎产量 8.19 亿条, 同比+8.6%、增幅-7.5pp。

(2) 2024 年轮胎分会统计国内汽车外胎产量

总产量 8.47 亿条, 同比+7.8%。子午胎产量 8.14 亿条, 同比+8.4%, 其中, 全钢胎产量 1.39 亿条, 同比-4.1%; 半钢轮胎产量 6.75 亿条, 同比+11.4%, 斜交胎 0.33 亿条, 同比-7.3%, 结论:增幅下降量比较大。

(3) 2025 年上半年统计局公布数据简析

2025 年上半年统计局公布数据: 总产量为 5.91 亿条, 同比+2%、增幅-8.5pp; 其中, 子午胎产量 4.08 亿条, 同比+1.5%、增幅-10pp; 增幅下降量更加大。

(4) 当前国内宏观 PPI 和 CPI 变化

国内 PPI 同比下降 3.6%, 连续 33 个月为负; CPI 同比增速持续在 0%附近波动, 已连续 27 个月处于低位, 消费低迷和产能过剩问题表现突出。结构性问题短期可能无解。

(二) 国内骨干企业和海外基地情况

1.2024 年国内 37 家骨干企业情况

产值同比+6.26%, 综合外胎产量 6.26 亿条, 同比+10.03%。子午线轮胎产量 6 亿条, 同比+10.26%。其中: 全钢胎产量 1.17 亿条, 同

比-0.42%，半钢胎产量 4.84 亿条，同比+13.19%，斜交轮胎 0.25 亿条，同比+4.80%；轮胎出口交货量同比+9.84%，出口交货值同比+6.96%，销售收入同比+3.43%，库存同比+15.1%。

2.2025 上半年国内 37 家骨干企业状况

产值同比+2.93%，综合外胎产量 3.02 亿条，同比+2.18%、增幅-7pp，子午线轮胎产量 2.9 亿条，同比+2.36%、增幅-12.3pp。其中，全钢胎产量 0.57 亿条，同比+0.86%、增幅-2.6pp，半钢胎产量 2.32 亿条，同比+2.74%、增幅-15.2pp；出口交货量同比+1.36%，其中，全钢轮胎出口交货量同比+1.03%，半钢轮胎出口交货量同比+1.99%，整个轮胎出口交货值同比+2.26%，轮胎出口交货量占比 49.8%，轮胎销售收入同比+3.95%，库存同比+11.95%。

结论：总体表现符合预期，基本都有微幅增长，但今年上半年开始乘用车胎增幅下降之大似乎意外，除出口增幅偏低外，其内需替换维修市场情况也不甚理想；2025 年和今后一段时间，国内轮胎行业产销量增长会遇到较大问题，结构性问题调整需要长期时间，大洗牌时代将真正开始。

3.走出去企业海外基地情况

(1) 2024 年九家纳入统计的海外企业

产值同比+33.4%，全钢胎产量 2190.8 万条，同比+23.1%，销量 2186.3 万条，同比+22.2%；半钢子胎产量 9144.3 万条，同比+35%，销量 8814.1 万条，同比+33.4%；出口交货量同比+29.23%，出交货值同比+27.1%，出口交货量占比 97.15%。

(2) 2025 年上半年九家企业

产值同比+15.56%，综合外胎产量 0.77 亿条，同比+18.13%。其中，全钢胎产量 1325 万条，同比+24%，半钢胎产量 6364 万条，同比+16.84%；出口交货量同比+23.1%，其中，全钢胎出口交货量同比+26.3%，半钢胎

出口交货量同比+22.2%，整个轮胎出口交货值同比+22.7%，轮胎出口交货量占比 82.3%。

(3) 未来可能突出问题

一是美国对东南亚地区轮胎关税影响开始，欧洲可能也在路上；二是原有政策优惠时间逐渐到期，成本优势面临新挑战；三是自主品牌新核心竞争依靠什么，还能走向何方。

3.国内轮胎产能和海外基地产能分布

(1) 2024 年国内骨干企业产能负荷

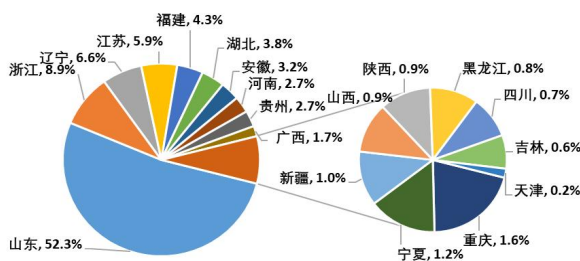
全钢胎和半钢胎平均产能负荷率分别为 72.7%和 82.32%，较上年同期分别减少 2.6 和增加 1 个百分点。

(2) 2025 年上半年骨干企业产能负荷

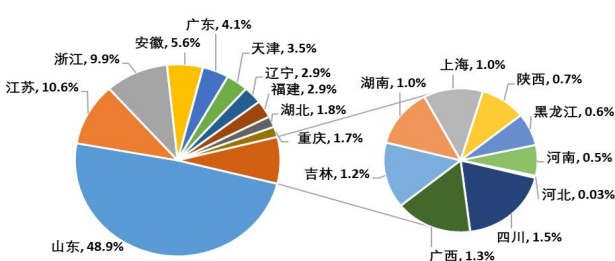
全钢胎和半钢胎平均产能负荷率分别为 71.7%和 79.2%，较去年同期分别减少 1.9 和减少 7.8 个百分点。

结论：全钢和半钢产能负荷都在下降，半钢产能负荷降副突出。(3) 国内全钢半钢轮胎产能分布状况

2024年国内轮胎企业全钢胎产能按省份分布



2024年国内轮胎企业半钢胎产能按省份分布



(4) 中国轮胎企业海外基地轮胎产能分布状况

国家	2024 年实现产能（万条）		规划达产后总产能（万条）	
	TBR 产能	PCR 产能	TBR 产能	PCR 产能
泰国	1360	6310	1430	7900
越南	1145	1600	1360	6730
柬埔寨	360	1900	1155	6050

摩洛哥	——	——	——	2400
马来西亚	50	300	160	1500
塞尔维亚	100	300	240	1200
墨西哥	——	——	——	1600
印尼	——	——	480	1100
巴西	——	——	240	1200
阿尔及利亚	——	——	100	600
巴基斯坦	130	——	240	——
埃及	——	——	60	300
坦桑尼亚	——	——	120	——
合 计	3145	10410	5585	30580

二、2024 年及今年上半年三大市场变化状况

1. 轮胎出口市场相关情况变化特点

(1) 2024 年根据海关总署公布数据显示

轮胎外胎出口总量达 868.2 万吨、金额在 213.76 亿美元，同比分别+4.7%和+4.1%，但增幅分别同比-12 和-9.7 个 pp。其中，卡客车轮胎出口量和金额分别-0.7%和-2.1%，乘用车出口量和金额分别+13.7%和+14.1%，工程工业胎出口量和金额分别+4.1%和-2.8%（前些年还是量价大幅上升），农林轮胎出口量和金额分别-2.3%和-5.4%。

2024 年中国轮胎出口各大洲情况

乘用车轮胎				卡客车轮胎				工程机械轮胎			
大 洲	出口量 (万吨)	同比 (%)	占比 (%)	大 洲	出口量 (万吨)	同比 (%)	占比 (%)	大 洲	出口量 (万吨)	同比 (%)	占比 (%)
欧洲	130.8	19.9	40.1	亚洲	190.4	5.0	41.5	亚洲	19.7	14.4	34.8
亚洲	86.7	12.8	26.6	非洲	85.8	-0.5	18.7	欧洲	17.5	-11.4	30.9
南美洲	42.5	18.5	13.0	北美洲	67.4	-10.7	14.7	非洲	8.4	16.8	14.8
北美洲	33.7	2.0	10.3	南美洲	50.8	-3.2	11.1	南美洲	4.9	25.2	8.7
非洲	19.6	-2.6	6.0	欧洲	47.9	-5.9	10.4	北美洲	4.6	1.0	8.0
大洋洲	12.4	7.5	3.8	大洋洲	16.7	7.0	3.6	大洋洲	1.5	-12.1	2.7

结论：卡客车和乘用车出口量占比 90%，工业工程机械和农林轮胎出口量占比 8%，该两类轮胎增幅和价格下降量较大，说明该产品市场容量和周期性突出问题，国内产能扩张后遗症会有所反应；国内轮

胎出口占据“半壁江山”，但各类不确定因素越来越多，除了各类贸易摩擦等问题，国内“走出去”企业份额挤占量可能是大头。

(2) 2025 上半年海关总署公布数据显示

橡胶轮胎外胎出口总量达 436.2 万吨、金额在 106.56 亿美元，同比分别+3.7%和+2.8%，增幅同比分别-1.3 和-0.2 个 pp。其中，卡客车轮胎出口量和金额分别+5.3%和+2.9%，主要是在非洲和南美市场通过低价获得较大增量，传统优质市场下降明显，特别是北美市场同比-16.7%；乘用车出口量和金额同比分别+1.6%和+3.1%，增幅同比分别-13.6 和-10.4 个 pp，主要是北美南美市场的大幅下降和欧洲由于“反倾销”调查造成微幅增长；工程工业轮胎出口量和金额分别+5.4%和+4.2%（但价格仍然下跌 1.1%），农林轮胎出口量和金额分别+7.4%和+7.1%。

2025 年上半年中国轮胎出口各大洲情况

乘用车轮胎				卡客车轮胎				工程机械轮胎			
大 洲	出口量 (万吨)	同比 (%)	占比 (%)	大 洲	出口量 (万吨)	同比 (%)	占比 (%)	大 洲	出口量 (万吨)	同比 (%)	占比 (%)
欧洲	63.9	1.7	39.6	亚洲	91.7	-2.0	39.3	亚洲	10.1	13.6	35.7
亚洲	48.9	15.0	30.3	非洲	52.5	40.3	22.5	欧洲	8.0	-9.5	28.3
南美洲	18.9	-12.0	11.7	南美洲	29.6	15.8	12.7	非洲	4.6	22.1	16.4
北美洲	13.3	-22.5	8.2	北美洲	28.6	-16.7	12.2	南美洲	2.8	25.5	9.9
非洲	10.5	18.3	6.5	欧洲	22.1	-0.4	9.5	北美洲	2.1	-10.0	7.3
大洋洲	5.9	-1.1	3.7	大洋洲	8.9	5.5	3.8	大洋洲	0.7	-12.1	2.5

结论：传统国际优质市场丧失严重局面短期难以改变，努力拓展新兴市场和走出去发展保品牌保渠道。

问题：对于一个轮胎制造大国，在全球轮胎市场上到底应该获取怎样的份额和采取什么样的方法，才能够被接受和处于低风险。

2.汽车原配市场相关情况变化特点

(1) 2024 年国内汽车产销状况和轮胎原配贡献

汽车产销分别为 3128.3 和 3143.6 万辆，同比分别+3.7%和+4.5%。

乘用车产销分别为 2747.7 和 2756.3 万辆，分别+5.2%和+5.8%，其中：国内销量+3.1%，出口销量+19.7%，乘用车生产为 PCR 配套提供 14170 万条机会，同比增长 4.2%。商用车产销别为 380.5 和 387.3 万辆，同比分别-5.8%和-3.9%，其中：国内销量-9%，出口销量+17.5%，商用车生产为 TBR 配套提供 2210 万条机会，但同比-1.1%。新能源汽车产销突出，产销同比分别+34.4%和+35.5%，其中国内销量+39.7%，而出口+6.7%，国内新能源汽车市场渗透率达到 40.9%；保有量达 3140 万辆，占比汽车总量 8.9%。

(2) 新能源汽车发展给轮胎大发展带来的机遇

不仅对轮胎质量和性能提出更高新要求，还将不断推进产品附加值提升，轮胎断面尺寸和轮辋直径都在显著增大，相应的用胶量也有增加；另外对后市场替换维修市场消费量提升作用也将十分显著。问题：轮胎磨损情况相对严重，一般寿命会缩短三分之一，轮胎磨削微粒对环境的影响正成为一个研究话题。

(3) 2025 年上半年国内汽车产销状况和轮胎原配贡献

作为支柱产业政策扶持力度大，以旧换新政策效应不仅在去年发力大，今年上半年还是效果明显，特别在新能源汽车领域。上半年产销总量分别为 1562.1 和 1565.3 万辆，同比分别+12.5%和+11.4%。乘用车产销分别为 1352.2 和 1353.1 万辆，分别+13.8%和+13.0%，其中：国内销量+13.6%，出口销量+10.3%，乘用车生产为 PCR 配套提供 6980 万条机会，同比增长 12.9%。商用车产销别为 209.9 和 212.2 万辆，分别+4.7%和+2.6%，其中：国内销量+0.3%，出口销量+10.5%，商用车生产为 TBR 配套提供 1260 万条机会，同比 9%。新能源车产销分别 696.8 万辆和 693.7 万辆，分别+41.4%和 40.3%，纯电 64.4%，混动 35.6%。其中，国内销量占 84.7%，同比+35.5%，商用车占 6%，乘用车 94%；出口销量占 15.3%，同比+75.2%，其中，新能源乘用车出口量占乘用车出口量 39.1%，同比+71.2%，新能源商用车出口量也有近 5 万辆。

结论：国内新能源车将成为决战国内外市场的中坚。

3.轮胎替换维修市场情况变化特点

(1) 国内轮胎替换维修市场是轮胎企业盈利最重要最稳定阵地

虽然我国汽车保有量在稳步增长，和发达国家相比我们的千人汽车保有量水平还很低，但是受制约的因素也是显而易见的，受到石化能源燃料大量依赖进口、经济发展转型、经济发展周期性等因素影响，要持续保持高速增长不现实，注重情况变化以稳为主还是较为重要。

(2) 卡客载重轮胎销量近年来持续显现下降态势

今年上半年同比预计-8%~-10%，面对国内外市场情况变化，未来国内载重轮胎产销量走低会和发达国家一样，甚至降幅和速度还要大。

(3) 乘用车轮胎市场情况要比卡客车轮胎好

今年上半年同比预计-3.5%~-5%，增幅降低也是符合客观规律，国内汽车保有量增长速度在趋缓，发达城市交通问题限制、经济增长放缓和消费信心不足等都是影响因素，但新能源车发展对轮胎消费量和产品附加值提升带来的帮助是毫无疑问的。

三、轮胎主要产品发展变化特点

1.全钢重载子午线轮胎的“五化”特点

一是无内胎化：随着道路交通环境条件和车辆的发展变化，全钢载重无内胎化比例大幅上升近 71%，逐步接近发达国家水平。

二是宽基化：在政策、经济性、物流效率等多重因素推动下，宽基轮胎在国内商用车市场的渗透率将继续稳步提高，尤其在长途干线物流领域。2024 年国内汽车轮胎中宽基胎（断面宽在 385mm 及以上）占比全钢胎比例为 4.6%。

三是高性能化：电动商用车对续航里程敏感，轮胎需降低滚动阻力（如采用高硅配方、优化胎面花纹），助力能效提升。新能源卡车电

池增重（比燃油车重 10%-15%），轮胎需强化结构（如加宽胎面、带束层）以提升载重能力与耐磨性。

四是绿色化：使用可再生/可回收材料（如生物基橡胶、稻壳灰二氧化硅），推出含可持续材料的 TBR 产品。

五是智能化：内置传感器监测胎压、温度、磨损状态，数据与车辆网联系统联动，实现预防性维护。

2.半钢乘用和轻卡子午线轮胎“四化”特点

一是大尺寸化：新能源汽车的推动，尤其是高端电动车型普遍采用大轮辋和宽断面大尺寸轮胎，以提升抓地力、抗湿滑、高承载和操控性能为主。SUV 和豪华车市场快速增长，这些车型通常配备 18 寸及以上轮胎，推动了大尺寸轮胎需求的上升。在国内的总销量中，18 寸及以上产品的占比已近 30%，开发大规格轮胎的轮辋直径最大已有 32 英寸，主流产品由 2021 年 45~55 系列发展到目前 40~50 系列。

二是绿色化：使用可再生材料和生物基材料，减少或替代有害化学物质，减少对环境的危害，通过轻量化和低滚动阻力设计，降低车辆能耗。

三是高性能化：随车汽车发展，尤其是电动汽车发展的推动以及消费者越来越关注驾驶的安全性和舒适性，轮胎向着更低滚动阻力，更高速度级别，更好操控稳定性，更好耐磨性能以及更低噪音发展。

四是智能化：自动驾驶和智能驾驶系统需要轮胎具备实时监测和反馈能力。智能轮胎可监测胎压、温度及力学特性等数据，提升安全性和燃油效率，同时智能轮胎与车辆系统互联，优化驾驶体验和提高行车安全性。

3.非公路轮胎发展的“三化”变化特点

一是子午化：伴随着工程机械车辆、作业环境和轮胎制造技术发展，工程子午胎成为市场主流，但由于特殊作业环境需要，斜交工程

胎仍具有不可替代作用。

二是工程子午巨胎：49 英寸 ~ 63 英寸特大型轮胎，主要为大型矿山自卸车、装载机等重型工程机械配备，对恶劣环境下轮胎的承载能力、使用寿命等都有着极高定制化要求。大规格巨胎、特种车辆轮胎等成为增长重点，三一重工、徐工机械等配套轮胎逐步替换进口品牌。

三是高性能化：子午线巨胎具有重量轻、高承载、低滚阻、耐磨损、使用寿命长等优势。在工程机械的运行成本中，轮胎损耗占比较大，使用子午线巨胎具有更好经济效益。