

# 中国新充气橡胶轮胎对外大型产能转移 对其出口贸易影响

方旂旒, 王思颐

(河南工业大学经济贸易学院, 河南 郑州 450001)

**摘要:** 借助 CGIT 与 UN Comtrade 数据, 中国轮胎大型对外直接投资聚集于新建, 尤以民企对东南亚泰国、越南与柬埔寨先进产能转移为主, 带动 3 国挤压并替代中国对美国新充气橡胶轮胎出口, 实现 3 国对美出口均价高于本国整体出口均价, 且高于中国出口均价。但中国轮胎海外产能将面临“双反”与新贸易壁垒, 因此国内应进行产能整合, 对外合理转移先进产能拓展规避对除美国以外的贸易壁垒。

**关键词:** 中国新充气橡胶轮胎; 大型对外直接投资; 贸易替代

**中图分类号:** TQ336.1

**文献标识码:** B

**文章编号:** 1009-797X(2025)05-0009-04

**DOI:** 10.13520/j.cnki.rpte.2025.05.002

中国新充气橡胶轮胎出口额自 2007 年起持续位居世界出口第 1, 同期至 2018 年间始终占据世界第 1 新充气橡胶轮胎进口国——美国第 1 进口来源。但中国轮胎出口一直受困于出口均价偏低与欧美等主流市场“双反”压力, 因此不少商业评论指出为规避“双反”等贸易壁垒, 中国轮胎业向外进行产能转移, 通过国际产能替代国内生产出口至其他国家。伴随中国成为世界第一汽车出口国, 轮胎行业贸易与投资再度受到关注。2024 年 7 月欧盟 ESPR 正式生效, 中国轮胎将面临新的技术性绿色非关税贸易壁垒<sup>[1]</sup>。但中国知网显示将中国新充气橡胶轮胎对外直接投资与出口贸易放入同一分析框架研究不多, 因此本文尝试分析中国新充气橡胶轮胎对外直接投资对其出口贸易影响, 并结合现阶段国际投资与贸易环境对中国轮胎产业国际循环发展提出建议。

本文投资数据参考美国企业研究所发布的中国全球投资追踪数据库 (China Global Investment Tracker, CGIT), 该数据库记录中国企业对外直接投资金额 1 亿美元以上交易。贸易数据参考 UN Comtrade 数据库, 编码 HS4011 为新充气橡胶轮胎。

## 1 中国轮胎出口国际地位与其在主要进口国贸易地位不符

UN Comtrade 数据库显示 2012~2023 年中国新

充气橡胶轮胎出口贸易伙伴国数量在 202~210 间, 数量稳定。12 年间中国新充气橡胶轮胎出口额累计占中国轮胎出口额 95.5%, 由 158.84 亿美元增至 213.53 亿美元, 年均增速 2.73%。

世界新充气橡胶轮胎主要进口国美国、德国、法国、英国、荷兰、意大利、澳大利亚和西班牙 12 年间合计占世界进口比重由 48.6% 增至 2023 年 55.9%<sup>①</sup>, 其中美国占比更由 19.7% 增至 23.6%, 已连续 10 年完全超过德国、法国、英国 3 国总和, 其余七国占比较稳。德国、法国、英国、荷兰、意大利、西班牙与比利时 12 年间进口额年均增速均小于 2%, 截止至 2023 年进口额超过 20 亿美元的只有 8 个国家。但其新充气橡胶轮胎进口来源中, 中国占 8 国合计进口额比重由 2014 年峰值 15.69% 持续下降至 2023 年 9.07%。细分市场来看, 2014 或 2015 年中国相继达到前 8 大进口国来源比重峰值, 对比 2023 年中国占前 8 大进口来源比重, 仅占德法两国进口比重略微增长 2 个百分点左右, 其余均不同程度下降, 尤其是占美国进口来源比已由 2014 年峰值 30.09% 降至 2023

**作者简介:** 方旂旒 (1981—), 女, 副教授, 经济学博士, 主要从事中国企业出口贸易方面研究工作。

**基金项目:** 河南工业大学经济贸易学院 2024 年创新实验班建设项目: 中国运输设备产业链外迁与应对——基于全球价值链视角, 项目编号 JMSYBJZ202401。

年 4.75%。因此目前中国新充气橡胶轮胎占世界前 3 大进口国来源比重自 2019 年后均低于 9%。这与中国 2012~2023 年连续 12 年世界第 1 新充气橡胶轮胎出口大国地位不匹配。

究其原因可能在于中国轮胎出口主要集中于低端市场且相互竞争激烈。借助赫芬达尔-赫希曼指数 HHI 测算发现<sup>[2]</sup>，12 年间中国新轮胎出口 HHI 指数在 2014 年前缓慢增长至 0.072，2015~2020 年间持续下降至最低值 0.021 9，后续几年变动不大。意味着中国新充气橡胶出口竞争主体离散度已由 2015 年前低集中竞争性 ( $0.05 \leq HHI < 0.10$ ) 进一步发展为分散竞争型 ( $HHI < 0.05$ )<sup>[3]</sup>，虽然出口多元化较好，但面临创新集聚效应差、重复研发等竞争到底的困境。有效数据显示 2012~2017 年间，中国新充气橡胶轮胎出口均价低于世界均价 33%~37% 之间，至 2023 年才超过世界均价 13%。

## 2 中国轮胎大型对外直接投资改变其世界主要进口国中贸易地位

### 2.1 大型产能外迁以民企新建为主，“双反”进一步推动对外投资

中国轮胎企业对外大型直接投资始于 2011 年，2018 年后进入持续投资阶段。2011~2024 年 6 月间，中国轮胎行业大型对外直接投资项目累计 25 项，合计 146.3 亿美元，其中新建投资 23 项，民营企业投资 18 项，最大项目为 2015 年国企中国化工集团控股的风神轮胎以 78.6 亿美元并购意大利倍耐力轮胎企业。排除这一超大型项目后，中国轮胎行业对外直接投资项目与金额均集中于越南、泰国、柬埔寨，项目数与金额合计占比 70.8% 与 54.8%。对外投资失败项目是三角轮胎 2017 年对美国投资 5.8 亿美元新建轮胎厂，但最终受疫情和投资环境影响，2022 年与当地友好协商达成终止和相互免责协议。

对外投资企业中的玲珑、森麒麟、双星、赛轮、福麦斯与贵州轮胎等占据中国轮胎大型直接投资项目数 78%，均属于国内产能大于 1 000 万条的大型轮胎企业。2015 年起美国对中国部分轮胎企业开始征收 14.4% 至 87.9% 反倾销税与 20.7% 至 100.8% 反补贴税，而欧盟也于 2017 年 10 月宣布对中国卡客车轮胎启动反补贴调查。与此相对应，大型轮胎对外直接投资额的 97.8% 发生在 2015 年后，包括至今未被打破记录的最大并购投资——78.6 亿美元并购意大利倍耐

力，2018 年中国轮胎大型对外直接投资项目数创下新高。

### 2.2 产能转移主要承接地替代中国对美国轮胎出口

同期承接中国轮胎大型产能对外转移的越南、泰国与柬埔寨轮胎出口金额、占世界出口比重及其出口贸易地位不断攀升。2015 年起泰国新充气橡胶轮胎出口额首次排名世界第 5，2020 年其出口额仅次于中国高达 52.97 亿美元，这一历史排位持续保持至 2023 年，出口额超过 69 亿美元。越南则在 2014 年首次进入世界新充气橡胶轮胎出口额前 30，2020 年进一步突破排名 18，2022 年出口额首次突破 21 亿美元。柬埔寨同期实现了出口额首次达到世界第 42<sup>②</sup>。

根据 UN Comtrade 数据细分世界主要新充气橡胶轮胎 8 大进口国自中泰越柬进口比重发现，在 2014 或 2015 年来自中国进口比重达到 8 国峰值前，泰国、越南与柬埔寨的市占率较稳定。但 2015 年后泰越柬在美英荷意澳西 6 国进口来源对中国有不同程度替代，其中对美国进口来源替代最为明显；而在德法进口来源占比中并无太大变动。

如图 1 所示，2014~2023 年间，中国占美国进口来源比重由 30.09% 降至 4.75%，而泰国和越南占美国进口来源比重则由 6.36% 和 0.49% 分别增至 18.21% 和 6.43%，加上柬埔寨占美国出口由 2022 年 0.43% 增至 2023 年 1.80% 后，泰国、越南与柬埔寨 3 国累计替代了中国占美国进口来源比重减少的 8 成，2016~2021 年间越南与泰国逐年对美出口额增加变动累计值分别占同期中国对美出口额减少变动累计值的 45.37% 与 123.24%。

### 2.3 对越泰柬转移国内先进产能，带动后者出口均价

中国轮胎对越南、泰国与柬埔寨转移的大型产能并不是边际产能，而是国内先进产能，同时拉动了 3 国轮胎出口均价。梳理中国轮胎对 3 国 2011~2024 年 6 月大型直接投资项目数据，除 2011 年一项投资外，2012 年至今所有对 3 国的轮胎大型投资均为新建子午轮胎（全钢或半钢）或特种轮胎。其中森麒麟与赛轮对泰国与越南的投资自 2015 年起均使用智能生产技术，赛轮 2015 年就将从意大利并购的 MAI 技术应用于越南非公路特种轮胎厂，2018 年赛轮轮胎与固铂在越南合资新建全钢子午线轮胎厂时就已实现关键工艺环节零人工与 AI 技术。

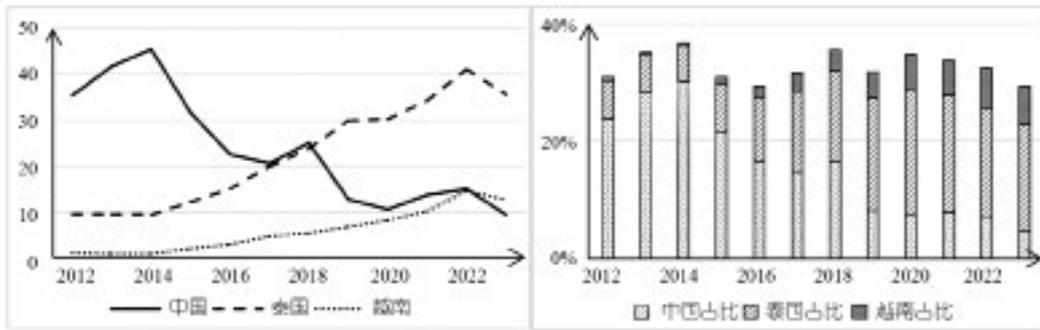


图1 2012~2023年中、泰、越对美国新充气橡胶轮胎出口额与比重(亿美元,%)

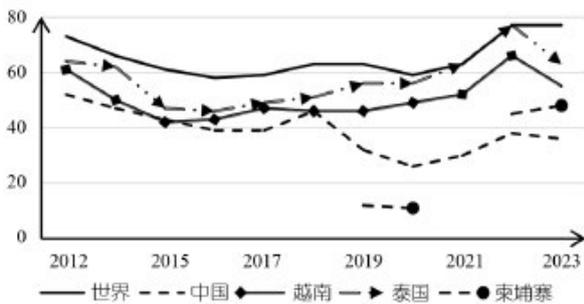


图2 美国新充气橡胶轮胎进口来源均价 单位:美元/条

注:数据来源:UN Comtrade数据库,2014年对美出口数量缺失,因此均价数据缺失

2015年后3承接国轮胎出口均价持续上涨,同时对美国出口均价更是高于其平均出口水平,且高于同期中国对美出口均价。如图2所示,2016~2022年间,越南出口轮胎每条均价由26美元涨至59美元,其中对美出口则是由47美元涨到87美元,泰国出口均价从32美元涨至49美元,对美出口均价由40美元涨至66美元,均持续高于中国出口至美国均价,虽然2023年越南与泰国对美轮胎出口均价有所下降,但仍比中国出口均价高出75%与53%。

### 3 中国海外产能将面临新“双反”挑战

综上所述,尽管2011年起中国新充气橡胶轮胎大型产能对外转移带动了我国轮胎企业通过国际产能替代国内产能出口,尤其是对美出口,但该产能转移的出口空间逐步被压缩。

据不完全统计,2014~2024年间,欧亚经济委员会、美国商务部、欧盟等持续对中国碳钢、全钢轮胎进行了征收“反倾销”与“反补贴”的裁决,2024年8月美国国际贸易委员会对中国卡客车轮胎进行日落审查时决定将继续征收21%~63.3%的反补贴税与9%~22.6%的反倾销税,且持续至2029年下一次审查。

因此中国占美国轮胎进口比重于2023年降至最低。但伴随承接中国轮胎产能的泰国与越南在国际轮胎出口市场地位不断攀升,也迎来了新一轮针对越南与泰国出口轮胎的“双反”调查。2023年泰国与越南均首次出现对美出口额与占美进口来源比值双下降。究其原因主要是伴随泰国与越南对美国轮胎出口激增,美国也对其展开了贸易抵制。美国钢铁工人联合会(USW)2020年向美国政府申请对韩国、台湾、泰国和越南制造的乘用车和轻型卡车轮胎生产商征收5.48%(越南)至高至217.5%(泰国)的反倾销税。2023年USW再次申请对泰国卡客车轮胎进行双反调查。因此当一国占美国轮胎进口比重持续攀升至重要位置时可能面临和中国出口轮胎相似的困境。

### 4 中国轮胎企业对内产业整合,对外产能转移,积极应诉

中国自2007年连续占据世界新充气橡胶轮胎出口首位的经济优势不可忽略,但国内轮胎企业与世界主要跨国企业相比规模经济与品牌溢价有待提高,国际进口市场上对轮胎双反仍主要集中于中国出口领域,因此先进产能合理布局有助于中国轮胎企业国际化进程与成长,积极应诉则能尽可能减少“双反”给企业带来的负面影响。

首先,加大国内轮胎产业整合,提高品牌溢价。2023年世界轮胎企业前5大国外品牌市占率合计达52%,国内产能第1的中策排名第9,市占率为2%。但考虑中国目前作为世界汽车产销量第1的大国地位,如将国内销售剥离,则中国轮胎企业世界市占率与排名将进一步下降。而全球75强轮胎企业中中国大陆企业数量为34家,即中国轮胎大而不断的问题依旧十分严峻。上文分析指出中国新充气橡胶轮胎出口HHI指数持续下降,竞争性持续分散,因此适度提高竞争集

中性,有利于提高其规模经济,防止出现“竞争到底”的福利损失局面。同时中国轮胎出口均价持续低于世界轮胎出口均价也是其频繁遭遇“双反”主因。因此未来出口领域的竞争应该由价格竞争向质量竞争、品牌竞争转变。

其次,加速产能合理转移。据不完全统计,2014年至2024年间,欧亚经济委员会、美国商务部、欧盟等持续对中国半钢、全钢轮胎进行征收“反倾销”与“反补贴”的裁决,2024年8月美国国际贸易委员会对中国卡客车轮胎进行日落审查时决定将继续征收21%至63.3%的反补贴税与9%至22.6%的反倾销税,且持续至2029年下一次审查。与此同时墨西哥、南非、印度对中国乘用车轮胎猛增进口关税或实施双反。所以在中国轮胎出口基本失去美国市场后,需尽可能规避欧洲复制美国对中国出口轮胎的双反路径,合理转移先进产能,扩大规避欧洲双反空间,也能借助区域贸易协定降低中国国际轮胎产能出口的基础税率,如欧盟—越南自由贸易协定EVFTA等。而多元化的国际产能布局,将极大避免中国轮胎国际产能过高集中于少数国家和地区,而成为下一轮“双反”对象。

最后,轮胎企业应积极应诉,做好应对“双反”的长期准备。如2018年10月欧委会针对自中国进口卡客车轮胎公布“双反”终裁税额,随后两年间中橡协多次与律师团队商讨对策,20多家卡客车轮胎出口

企业积极应诉,联合推进法律抗辩。并于2019年向欧盟普通法院提交起诉书,随后更是进行多轮书状交锋。最终在2022年5月取得了欧盟普通法院的一审胜诉裁决,撤销欧委会对华卡客车轮胎“双反”税令,效果覆盖提出诉讼的企业<sup>[4]</sup>。2020年5月美国对泰国、越南、韩国与中国台湾四个地区出口轮胎实施“双反”调查,最终导致2023年泰国对美国轮胎出口下降,但7月美国商务部对泰乘用车与轻卡车轮胎反倾销调查调查的年度复审初裁结果中,强制应诉的森麒麟轮胎泰国公司税率由21.09%降至1.24%,而其他出口至美的泰国轮胎企业税率为4.52%<sup>[5]</sup>。

注:① 澳大利亚进口数据只有2017-2023年,因此2012-2016年仅计算除澳大利亚外前七国进口占比。

② UN Comtrade数据库中2023年越南与柬埔寨新充气橡胶轮胎出口总额数据缺失。

#### 参考文献:

- [1] 董文敏,朱红,裴雨飞.中国轮胎企业如何应对欧盟ESPR[J].中国橡胶,2024(9):23-26.
- [2] 赖晓敏,张俊彪,李兆亮.中国农业专利的分布及影响因素[J].科技管理研究,2019(15):160-169.
- [3] 魏后凯.市场竞争、经济绩效与产业集中研究[M].北京:经济管理出版社,2003.
- [4] 刘芳,李悦.欧盟裁决中国轮胎行业一审胜诉:撤销欧委会对华TBR轮胎“双反”税令[J].中国橡胶,2022(6):6-7.
- [5] 陈志柄.半钢胎反倾销年度复审,利好在泰中企[J].中国橡胶,2023(11):29-31.

## Impact of China's large-scale production capacity transfer of new inflatable rubber tires on its export trade

Fang Yini, Wang Siyi

(School of Economics and Trade, Henan University of Technology, Zhengzhou 450001, Henan, China)

**Abstract:** Based on CGIT and UN Comtrade data, China's large-scale outward direct investment in the tire industry is mainly focused on new construction projects, especially the transfer of advanced production capacity from private enterprises to Southeast Asia's Thailand, Vietnam, and Cambodia. This trend is driving the three countries mentioned above to squeeze and gradually replace China's export share of new inflatable rubber tires to the United States. At the same time, the average export price of the three countries to the United States is not only higher than the overall export price of their own countries, but also higher than the average export price of China to the United States. However, the overseas production capacity of Chinese tires will face challenges from the "double reverse" investigation and new trade barriers. Therefore, China should focus on capacity integration and reasonably promote the transfer of advanced production capacity overseas to avoid trade barriers other than the United States.

**Key words:** China's new inflatable rubber tires; large scale outward direct investment; trade substitution

(R-03)