

布局20多个海外基地 轮胎厂商出海应对“双反”

本报记者 陈茂利 北京报道

“墨西哥、印度尼西亚、塞尔维亚……多个大厂公布了海外建厂计划，可见今年全球轮胎产业的热度。”一位轮胎行业资深人士在和《中国经营报》记者聊起轮胎厂商布局海外生产基地时表示。

据不完全统计，已有海外工厂的中国轮胎企业有12家，另有9家企业规划在海外建工厂，其中包括中策轮胎、赛轮轮胎、玲珑轮胎、森麒麟等轮胎头部公司。目前，已建成投产的海外工厂有15个，规划

海外“跑马圈地”

今年上半年以来，我国轮胎企业公布多个出海建厂项目。

今年上半年以来，我国轮胎企业出海步伐加快，公布多个出海建厂项目。

9月17日，A股上市公司赛轮轮胎印尼项目在印度尼西亚中爪哇省佳腾工业园区正式奠基。这是继越南、柬埔寨和墨西哥后，赛轮轮胎的第四个海外生产基地。

中国轮胎企业海外建厂始于2012年。赛轮轮胎是第一个在东南亚建厂的中国轮胎企业，该公司的海外版图起航于越南胡志明市。

除东南亚外，赛轮轮胎正在向北美扩展海外版图。计划投资2.4亿美元（约合人民币16.9亿元），赛轮轮胎与墨西哥Tire Direct公司合资的年产600万条半钢子午线轮胎项目于今年5月在墨西哥瓜纳华托州举行奠基仪式。

中国第一、全球排名第九大轮胎制造商中策橡胶墨西哥工厂于8月6日正式奠基。据悉，该工厂总投资5亿美元（约合人民币35.3亿元）。值得一提的是，中策橡胶印尼工厂正在建设中，将于今年10月生产第一批产品。

不甘落后，轮胎行业头部公司玲珑轮胎正在筹划建设第三个生产基地。在塞尔维亚兹伦贾宁的工厂批量生产启动仪式上，该公司董事长王峰透露，墨西哥成为潜在的候

或在建中的海外第二工厂（或以上）共有6个。

采访中，记者了解到，国内轮胎企业出海建厂与欧美等国家和地区对我国轮胎企业征收高额“双反”税（反倾销税、反补贴税）有关。在靠近橡胶产地的东南亚建厂既能规避贸易壁垒，又能降低生产成本。

中国轮胎商务网行业分析师蔡娜在接受记者采访时指出，综合原材料成本、用工成本以及出口税率计算下来，在以越南为首的东南亚国家生产制造轮胎综合成本较



轮胎企业积极求变。图为绿色低碳环保轮胎。

张硕/摄影

选地点之一。

玲珑轮胎在启动仪式上宣布，计划向塞尔维亚兹雷尼亚宁工厂投入46亿元人民币进行扩建，预计到2030年将新增110万条子午线轮胎的生产能力。

200多亿元市值的森麒麟正在稳步推进摩洛哥智造项目投产，力争于今年四季度投产运行。项目建成后具备1200万条半钢胎产能。值得一提的是，由于摩洛哥与

国内工厂低10%—20%。

“公司2024年上半年积极推进柬埔寨、墨西哥、印度尼西亚等轮胎生产项目建设，在提升产能的同时，有效分散贸易壁垒等因素带来的风险。”赛轮轮胎表示。信达证券在研报中指出：“出海建厂是企业规避贸易壁垒的方式，海外工厂成为企业盈利的主要来源。”

记者就出海建厂的驱动因素，如何应对欧美“双反税”以及品牌建设等问题采访赛轮轮胎、玲珑轮胎。不过，截至发稿未得到回复。

应对“双反税”

泰国、越南等东南亚国家建厂具有原材料成本低、用工成本低等优势。

“鉴于欧美发起‘双反’的主要考量或在于‘轮胎进口量占比较高的国家或地区’，因此中国轮胎企全球化建厂将比较有效地应对‘双反’及国内需求下降带来的波动。”民生证券在研报中分析。

为规避欧美“双反”调查是国内轮胎大厂选择在东南亚建厂的重要原因。据了解，2015年，美国便开始对部分中国轮胎企业征收高额“双反”税，征收的反倾销税率从14.4%到87.9%不等，反补贴税率从20.7%到100.8%不等。2017年，欧盟也开始对来自中国的全钢胎征收“双反”税。

以泰国为首的东南亚国家在出口美国市场的税率具有明显的优势。例如，森麒麟泰国公司适用的美国对泰国乘用车和轻卡车

轮胎反倾销税率仅1.24%，泰国玲珑适用4.52%的复审终裁税率。

除了出口税率低，在泰国、越南、柬埔寨等东南亚国家建厂具有原材料成本低、用工成本低等优势。

公开资料显示，原材料的采集和生产成本占轮胎生产制造成本的80%。轮胎生产主要原材料包括橡胶、炭黑、钢丝帘线以及各种化学原料。在轮胎生产中，原材料成本大约占80%，其中天然橡胶成本占比最大，占比为41.6%，合成橡胶占比为11.8%，钢丝帘线占比为16.0%，炭黑占比为8.3%，化工辅料占比为9.6%，其他费用占比为12.7%。

蔡娜分析：“在以越南为主的东南亚国家，轮胎生产制造成本

与中国相比有较明显差异。原材料成本方面，越南拥有丰富的橡胶资源，主要原材料成本较低，但也有些材料依赖进口，算下来成本与中国相差不多。用工方面，越南的劳动力成本比中国低30%—40%，尤其是在工厂运营中具有显著优势。出口方面，由于越南与欧美签订了多项自贸协定（如东盟—越南自由贸易协定‘EVFTA’），出口税率相对较低，出口至欧美市场成本更具竞争力。总体而言，越南工厂的综合成本较国内工厂低10%—20%。”

记者关注到，除了在东南亚布局，国内厂商也开始进军欧洲。玲珑轮胎的塞尔维亚工厂建设动力之一便是全球第二大轮胎市场欧洲市场对轮胎需求量逐年增长。

大而不强

中国轮胎设计软件在高端设计、智能化应用方面仍需进一步发展。

2023年全球轮胎销量17.85亿条，同比增长2.3%。作为全球第一大轮胎生产国，2023年，中国橡胶轮胎外胎产量达到9.88亿条，同比增长15.3%。

需要注意的是，中国虽然是全球最大的轮胎生产国，掌握着全球超50%的轮胎生产量，但中国轮胎产业却“大而不强”。

记者关注到，尽管中国生产全球近50%的轮胎，但中国头部轮胎公司销售额与世界知名品牌相去甚远。以米其林和赛轮轮胎（轮胎上市公司中市值第一）为例，2023年，米其林全年销售总额283亿欧元（约合人民币2194亿元），业务线营业利润达到36亿欧元（约合人民币156亿元）。赛轮轮胎2023年营收仅260亿元，净利润约22亿元。

“虽然中国轮胎的产销量是全球第一，但是国内轮胎厂商的利润却不高。”上述轮胎行业资深人士指出。比亚迪执行副总裁何志奇发文表示：“中国制造

这么强悍，但现在竟然还没有一流的世界轮胎企业和一线轮胎品牌，归根结底是因为中国缺少世界顶级的本土汽车品牌。”

“中国尚未诞生一流轮胎品牌，我认为有三个方面的原因，第一是品牌建设不足，多数企业以低价策略为主，缺乏品牌溢价能力，品牌认知度和忠诚度不高。第二是研发投入不足，与国际大牌相比，中国轮胎企业在技术研发和创新方面的投入相对较低，产品技术含量不足。第三是市场定位问题。大部分企业专注于中低端市场，缺乏针对高端市场的明确战略。”蔡娜称。

值得关注的是，国产轮胎存在多项技术卡脖子情况。一款轮胎从何而来？设计软件是第一道门槛，在轮胎设计软件领域，一直是外资的软件产品在引领。

比如，轮胎设计常用的软件Unigraphics NX（为用户的产品设计及加工过程提供了数字化

造型和验证手段）是Siemens PLM Software（西门子）公司出品的，设计软件Pro/E是美国参数技术公司（Parametric Technology Corporation）的产品。

蔡娜表示：“中国轮胎设计软件正在逐步缩小与国际水平的差距，尤其是在基础设计功能和应用场景的适配上取得了进展，实现可部分进口替代。但在高端设计、智能化应用、综合性能测试等方面仍需进一步发展。”

轮胎生产设备也是企业轮胎生产制造的关键。据了解，轮胎生产涵盖混炼、截断、成型、硫化等工序，这些设备大部分也掌握在外国公司手中。

一家轮胎原材料贸易公司相关负责人指出：“顶级的轮胎成型机VMI是荷兰的，截断设备费舍尔（FISCHER）是德国的，炼胶设备企业三菱重工（MIT-SUBISHI）是日本的，硫化工序的设备神户制钢（KOBELCO）也是日本的。”

百人会副秘书长师建华：醇氢电动汽车进入快速发展期 年产业价值将超百亿

本报记者 尹丽梅 张硕 北京报道

商用车是汽车和交通领域减排降碳的重要突破口，商用车保有量仅占汽车整体保有量的12%，但其碳排放量的占比超过55%，商用车的新能源化对能源结构转型起着很大的作用。商用车单车燃料消耗量、使用频率、行驶里程均

走至台前

《中国经营报》：与乘用车相比，商用车新能源渗透率明显更低，其中的原因是什么？

师建华：商用车新能源转型阻力不小；首先使用场景复杂，对功能、性能和可靠性要求高，现有电动化方案难以满足；其次经济性要求高，电池、氢气价格及相关成本制约市场化；最后是补能设施不完善，且对重型商用车支持不足仍为明显。因此，为加快商用车和物流领域的绿色转型，需探索更为多元化的电动技术路线。

在新能源发展初期，业内转型的方向是以电动化为主，彼时相关动力电池技术还不能完全满足商用车的需求，因此虽然在初期推广时与新能源乘用车的政策没有任何区别，但是商用车的特殊性决定了它相较于乘用车更不容易实现电动化。乘用车是消费品，重量轻、体积小，在早期的示范运行中更容易推广。

而且，商用车是大体量交通运输工具，早期由于动力电池技术不成熟，导致商用车新能源化的技术路线不清晰。到今天，商用车新能源化仍然是天然气、甲醇、电动、氢

高于乘用车，是我国目前道路交通中柴油消耗的的主体。从现阶段来看，我国商用车新能源化发展落后于乘用车，商用车产业应积极把握电动化、智能化、网联化、低碳化的趋势，提升全球化的竞争力。

相关数据显示，过去10年，中国新能源汽车推广成效显著，今

燃料电池等多种技术路线并存的状态。

要提高商用车新能源渗透率，还需要很长的时间。氢燃料“制储运加用”各环节目前还不能很好地支撑长途干线运输的需求，因此商用车新能源化的速度相比乘用车更慢一些。与此同时，商用车充电所需的时间更长、充电基础设施的不足，都使得商用车在推广过程中不如乘用车发展得快。

《中国经营报》：醇氢电动汽车与氢燃料电池、纯电动汽车的本质区别是什么？有哪些优势？

刘汉如：醇氢电动汽车是在电动化的基础上，把甲醇作为液态的氢直接替代传统的氢燃料电池系统用于发电供电，实现了纯电动汽车充电补能方式更便捷、更经济实用的升级发展。为什么要去推广醇氢电动汽车？我们认为醇氢电动技术路线比传统内燃机技术更节能，而且碳排放更低、环保性更好。

醇氢电动车型经过严苛的测试，无论是在燃油车动力衰减的高原地区，还是在纯电动汽车续航缩水的高寒地区，都展现出了极为稳

年1—8月渗透率达41.5%，其中新能源乘用车销量占比为45.6%，新能源商用车渗透率仅为15.1%。

商用车电动化转型进展缓慢，亟须多元技术路线推动绿色转型，有着“中国能源”之称的醇氢电动汽车受到产业界青睐。醇氢电动汽车技术路线是否已经成熟？它面临哪些“梗阻”？

定的性能表现。醇氢电动汽车的高效率增程器在线补电可解决里程焦虑、电池自重问题，同时可以降低整车成本以及大幅度降低碳排放。与国六柴油车相比，醇氢电动汽车PM₁₀污染物、一氧化碳以及氮氧化物分别可以降低98%、88%和82%。

甲醇燃料与甲醇汽车发展已经历经40多年，我国政府已经陆续出台了多项标准，甲醇燃料标准化体系已经建立。目前，搭载醇氢电动动力的远程新能源商用车，已经可以覆盖从漠河到吐鲁番，从平原到高原等中国所有的使用场景。实践证明，醇氢电动汽车是新能源商用车最佳的动力解决方案。经测算，如果全国一半的货运卡车能够用甲醇代替汽柴油，不但可以大大降低环境污染，而且每年可以减少石油进口1.25亿吨，减碳2.15亿吨。

师建华：醇氢电动汽车具备超长续航的特性，可以上绿牌，用车成本相对较低，而且动力很足、加注比较方便，同时也具备较高的低温适应性。醇氢电动汽车产品的可靠性、安全性以及适用

就相关问题，近日，在“2024醇氢电动汽车发展论坛”期间，中国电动车百人会副秘书长师建华，清华大学车辆与运载学院教授、清华—壳牌清洁能源联合研究中心主任帅石金，远程新能源商用车集团首席科学家、醇氢生态公司总经理刘汉如接受了《中国经营报》记者的专访。

性已经得到验证，目前多家商用车企业正在加快发展醇氢电动汽车，产品覆盖了商用车整个系列，醇氢电动汽车已经进入快速发展期。醇氢电动技术路线特别适用于商用车领域，能满足用户对多拉快跑、低碳运营、降本增效的要求，实现商用车场景运营的全覆盖。

醇氢电动汽车产业化将促进产业升级及技术创新应用。考虑到商用车年产量约400万辆规模，如果醇氢电动汽车在商用车中有5%左右规模的替代，将促进产业链上下游企业的营收，每年可产生的产业价值将超过百亿元。

帅石金：甲醇是一种非常好的燃料，常温常压下为液态，几乎找不到比它更便宜的液态燃料，而且它储存、运输非常便利。对于中国而言，能源绿色转型是不可逆的，我们正在积极主动地去解决能源安全问题。未来，低碳化、零碳化、电动化是发展趋势，在这一背景之下，绿色甲醇具有很大的发展前景。我们要把赛道切换到绿色甲醇方向上来，未来要致力于降低绿色甲醇的成本。

“梗阻”待解

《中国经营报》：醇氢电动汽车目前推广的难点是什么？

师建华：醇氢电动汽车的推广难点在于，目前醇氢电动汽车还没有被列入新能源汽车序列，还不能完全享受到新能源汽车所能享受的政策。在目前的政策环境下，醇氢电动汽车加注站的建设也会受到影响。作为一种生产资料，醇氢电动汽车需要有经济性的支撑，如果享受不到国家政策倾斜的话，会影响到相关方推广的积极性。

未来，推动醇氢电动汽车发展需要从以下几个方面发力：明确醇氢电动汽车的新能源汽车定位，使其能够享受国家新能源汽车发展的相关政策；明确甲醇加注站主管部门，加快基础设施建设，以保障醇氢电动汽车的发展；完善和优化相关标准体系，使其更加规范，能够进入良性、有序、健康发展轨道；加大绿色甲醇产业的支持力度，在条件成熟的地区开展试点示范工作，通过试点带动醇氢电动汽车产业的发展。

刘汉如：醇氢电动汽车目前发展的痛点主要是甲醇加注站的建设。现阶段，氢燃料是由住建部牵头管理，汽柴油燃料供应与管理则归口商务部，甲醇属于新型液体燃料，加注站建设审批在国家层面还没有明确的主管部门对口管理，这给醇氢电动汽车的推广应用带来较大的困扰。未来，我们要明确甲醇加注站主管部门，加快基础设施建设，以保障醇氢电动汽车的发展。

稳定的醇源供给是醇氢电动汽车高效运营的关键，甲醇加注站的建设需要政府政策的有力引导以及全行业的积极参与。只有这样，才能推动补能基

础设施建设与醇氢电动汽车发展更好地相适应，为经济社会全面绿色转型发挥重要作用。

《中国经营报》：像加油站一样，甲醇加注站的建设成本也比较高，这会造成没人愿意投资的现象。你如何看待这一现象，远程新能源在这方面将如何进行布局？

刘汉如：早期，醇氢电动汽车因为腐蚀性、冷启动等问题，在美国、欧洲等地未能走通，但在中国却取得了成功，这是因为中国有着巨大的市场和丰富的使用场景。光伏、风能发电、风光发电也有着类似的发展路径。目前，我国是全世界光伏以及风能技术最先进的国家，同时也是成本最低的国家。在新能源汽车以及动力电池技术方面，日本、韩国、欧洲等国家和地区此前也比我们发展得更好，但是我国的动力电池技术这几年发展得非常快，成本也很低。

因此，对于醇氢电动汽车的成本问题，我的看法是，一旦规模起来了以后其成本自然也会大幅降低。

在甲醇加注站这一基础设施建设方面，远程新能源商用车集团早就进行了相关布局。两年前，我们成立了醇氢生态公司，为解决“有车却没有办法给车加注”的问题，我们决定亲自入场去推动甲醇加注站的建设。目前的做法是，在地方政府推出相关政策后，我们与各地的加油站、加注站（包括一些民营加注站），以及中石油、中石化展开相关合作。同时，在绿色甲醇的制备方面，我们也特地设立了一个公司去进行布局。未来预计我们将在这条技术路线上投资100亿元。