

60余家轮胎企业集中提价:涨价难追原料涨势

中经记者 陈茂利 张硕 北京报道

“一条涨20到30元,终端消费者反应并不明显。”谈及近期轮胎涨价,一位汽车养护服务品牌人士告诉《中国经营报》记者。乘用车换胎频率低,车主对几十元的涨价感受不强,门店也往往消化一部分成本。

“相比之下,卡车司机和车队的感受直接得多。”该人士表示,一条TBR(卡车客全钢胎)上千元,涨3%—5%就是三五十元甚至更高,一辆重卡十几条胎,一次更换多花几百到上千元,是实打实的成本。

近期,轮胎行业迎来年内第四轮调价。据央视财经报道,自9月以来,已有60余家轮胎企业密集发布超70份涨价函,覆盖全钢胎、半钢胎、工程胎,调价幅度

普遍在2%到5%。

这轮涨价的推手,来自上游原材料的持续上涨。记者了解到,天然橡胶、炭黑、合成橡胶等上游原材料价格上涨,触发了下游企业的集体调价。

原料涨价之所以能迅速传导为集体调价,与轮胎的成本结构直接相关。中国橡胶工业协会副秘书长兼技术经济委员会顾问朱红向记者指出,轮胎生产成本中,原材料占比超70%,其中天然橡胶、炭黑、合成橡胶三大原料合计占比超60%。

高企的原材料成本,已经直接体现在行业利润表上。中国橡胶工业协会对386家重点会员企业的统计显示,上半年全行业销售收入2737.70亿元,同比增长5.64%,利润总额却只有96.84亿元,同比下降23.99%。

TBR 替换市场成涨价主战场

轮胎企业在此渠道拥有更强的定价权,能够将原材料上涨压力部分转移至下游。

与以往不同,本轮涨价呈现出明显的结构性特征:TBR 替换市场成为涨价主战场。

10月10日,玲珑轮胎发布产品价格调整通知函,宣布自11月1日起,针对公司国内零售市场的TBR 所有品牌产品系列进行价格上调,涨价幅度为3%。

10月12日,雄鹰橡胶科技跟进调价,对公司国内替换市场的TBR 所有品牌产品进行价格上调,涨价幅度为3%—5%。该公司在通知中特别强调,价格以交货日期为准,不以订单日为凭据。在业内人士看来,这一措施为防止经销商在涨价前集中下单、涨价后按旧价提货,堵住低价漏洞。

潍坊跃龙橡胶自10月10日起对产品价格进行3%上浮调整,并明确本次涨价不接受预付款。这一条款尤为值得关注——企业判断原材料价格仍将继续上涨,不愿以当前价格锁定未来订单,避免“越卖越亏”。

此外,山东华盛橡胶于10月4日向经销商发函,自10月5日起对各品牌系列轮胎产品价格上调3%—5%。华东橡胶也在函件

中提示,不排除因原材料持续上涨、后续价格继续上调。

为什么涨价会集中在TBR 替换市场?记者采访了解到,替换市场分散,品牌溢价空间大,成本传导顺畅。TBR 替换市场面向卡车司机、车队和维修店,需求刚性强、更换频率高,消费者对价格敏感度相对较低于车厂。轮胎企业在此渠道拥有更强的定价权,能够将原材料上涨压力部分转移至下游。

而配套市场(OE)是轮胎厂直接向汽车厂供货。这一渠道量大集中,但车厂作为大客户拥有极强的议价能力。在原材料暴涨的背景下,配套市场涨价难度极大——车厂不会轻易接受涨价,轮胎企业只能自行消化成本,甚至亏损供货。

“现在行业情况是,上游成本压力难以有效传导至下游。作为供应商,轮胎企业在整车厂的供货体系中议价能力有限。”一位轮胎行业人士在近日举办的行业会议上向记者指出,今年,整车市场竞争尤为激烈,终端售价稍微上调,就可能引起销量下滑。这种背景下,轮胎厂涨价诉求就更难被接受。

原材料驱动成本上涨

截至2026年9月底,半钢胎、全钢胎原材料成本指数同比均上涨约25%,成本压力已达阶段性高点。

天然橡胶、炭黑、合成橡胶三大核心原料持续上涨,使轮胎制造成本大幅抬升,是推动轮胎企业调价的核心原因。

赛轮轮胎在2026年半年报中指出,报告期内,地缘政治冲突扰动全球化工供应链,化工品普遍涨价,天然橡胶、合成橡胶、炭黑等轮胎生产所需的主要原材料受到明显冲击,整体成本端承受上行压力。其中,天然橡胶价格呈现震荡上行走势;炭黑呈“W”形震荡走势,价格持续走强。

进入下半年后成本压力仍在延续。朱红向记者指出,截至2026年9月底,半钢胎、全钢胎原材料成本指数同比均上涨约25%,成本压力已达阶段性高点。

成本涨幅之所以如此显著,与轮胎的原料结构直接相关。据朱红介绍,天然橡胶、炭黑、合成橡胶合计占轮胎原材料成本超60%,其中天然橡胶占全钢胎成本约30%,是单一影响最大的原料;炭黑占原材料成本约20%—25%。核心原材料上涨,意味着轮胎企业几乎没有内部消化的空间。

作为成本占比最大的单一原料,天然橡胶的价格走势最具代表性。上海期货交易所天然橡胶期货主力合约,10月9日收报20645

提价难抵原料涨势:利润承压

面对原料价格持续上行的压力,头部轮胎企业也在尝试多重手段对冲风险。

原材料成本持续攀升,轮胎企业正经历一轮“涨价追不上成本”的挤压。

“成本涨幅持续跑赢售价,利润表修复滞后。”上述轮胎行业人士提到,行业甚至有企业出现“卖一条亏80元”的极端情况。

记者从上述行业人士处获悉,原材料成本从今年年初已经开始上行,至今已经持续多轮上涨,企业也相应地进行了四轮调价,但实际调价落地效果有限,终端售价涨幅远跟不上原料上涨幅度。

玲珑轮胎2026年半年经营数据披露,公司第二季度四项主要材料综合采购成本环比2026年第



2026年轮胎行业经历了四轮调价。

视觉中国/图

元/吨,单日上涨2.89%,创下九年来价格新高。

宝城期货研究员陈栋指出,本轮行情并非由终端需求爆发驱动,而是典型的供给长期结构性收缩+厄尔尼诺气候减产预期+国内库存

持续去化+宏观风险偏好修复+节前资金博弈多重因素共振的结果。市场交易重心从“弱现实需求”转向“远期供给强预期”,低库存环境放大了价格弹性,叠加合成胶比价抬升、海外原料成本上行,

共同推动胶价突破长期震荡区间。该机构预测,中长期看,全球天然橡胶胶林老化、新增种植不足带来的供给刚性依旧存在,叠加厄尔尼诺气候扰动,四季度天然橡胶供给预期维持偏紧格局。

的路径上,朱红也建议企业可运用期货套期保值、集中采购等工具锁定原料成本。

需要关注的是,这类成本对冲手段存在明显门槛,国内轮胎行业仍存在大量中小产能,不少中小厂商缺乏长协锁价、期货套保的资金与体系支撑,抵御原料波动的能力远弱于头部上市公司。在本轮原料价格上行周期,中小厂盈利承压更为突出,行业“强者恒强”的分化态势进一步加剧。原料价格的剧烈波动,客观上加速低效产能出清,推动行业资源持续向拥有全球化布局、产品结构优势

监管关口前移 汽车创新设计划定研发验证红线

中经记者 陈燕南 北京报道

智能汽车创新配置快速上车的背景下,监管关口正加速向研发前端前移。近日,工信部、公安部、生态环境部、市场监管总局联合发布《关于进一步加强汽车产品创新设计和研发测试验证有关管理工作的通知》(征求意见稿),针对异形方向盘、隐藏式门把手、辅助驾驶等创新设计明确研发验证硬性要求,设置2027年起实施的申报新规。

中国汽车流通协会(以下简称“中汽协”)专家委员会委员李颜伟在接受《中国经营报》记者采访时表示,这份征求意见稿把监管重点从“产品是否符合标准”前移到“研发是否充分验证”。它把三件事串了起来:研发阶段识别风险,申报《道路机动车辆生产企业及产品公告》(以下简称《公告》)时提交验证材料,量产后检查一致性。这比只看一张最终合格报告,更接近汽车安全问题的实际成因。

全联并购公会信用管理委员会专家安光勇对记者表示,新能源汽车和智能网联汽车的风险已不局限于机械性能,还涉及软件、智能座舱、人机交互及极端环境下的系统可靠性。过去主要检验产品是否达标,现在进一步要求企业证明产品经过充分验证。其意义不仅是守住安全底线,更是推动汽车产业从追求迭代速度转向兼顾技术创新与长期可靠性。

四部门发文划定红线

记者注意到,征求意见稿明确时间节点与申报要求:“自2027年1月1日起,对于涉及创新设计的新申报《公告》产品,汽车生产企业应当增加填报创新设计有关技术参数;对于已取得公告产品,汽车生产企业应当在2027年7月1日前向工业和信息化部补充报送有关技术参数及验证材料。”同时规定,“未按照要求测试验证、测试验证不充分或提供虚假验证材料等产品,工信部将不予公告。”

中汽协方面则表示,本次政策的制定出台,旨在引导行业树立安全为先、理性创新的发展理念,推动将安全评估、可靠性验证、环境适应性测试贯穿产品设计研发全过程,从源头防范化解产品安全风险,是统筹汽车产业创新发展与安全治理的重要举措。

迭代节奏迎来重塑

针对制动、转向、悬架等关键结构件验证,征求意见稿附件3第(八)项提出要求:制动、转向、悬架等关键结构件,既要验证循环载荷下的疲劳寿命,也要验证极限工况下的力学性能。

李颜伟指出,文件尚未界定极限工况、载荷大小、失效判定标准。目前标准清单中,结构可靠性仅列入GB/T 47315,仅为道路模拟台架试验方法,不能替代对每个部件的风险识别和合格判定。

屿策智库秘书长侯文杰则对记者表示,这份征求意见稿意义重大,它标志着汽车产品监管从过去的成品达标转向了研发测试验证的全过程管理。这种转变意味着监管关口前移不再只看出厂时是否合格而是要求车企在设计研发阶段就提供充分的验证材料。这相当于把风险防控提前到图纸和测试阶段,避免问题产品流入市场。

苏商银行研究员武泽伟对记者表示,过往准入管理更多聚焦车型定型后的成品检验,重点核验产品下线状态是否符合法规标准。新模式要求车企在产品研发阶段就完成创新设计对应的安全与环保验证。监管不再只是对最终结果进行事后把关,而是对创新功能的开发流程实施过程管控。这一转变可以更早识别创新

设计潜藏的安全隐患,减少产品上市之后暴露风险再整改的被动局面。也能引导车企建立更加严谨的研发验证体系,平衡汽车创新迭代速度与公共安全底线。

“压缩研发周期、仿真数据替代实车验证、把风险留在路上,企业省下的是开发成本,买单的是消费者的安全和信任。”中欧协会智能网联汽车秘书长林示对记者表示,“所以这次监管的变化是从‘你能不能造出一辆合格的车’,前移到‘你是怎么验证这辆车是合格的’。”

在测试验证层面,征求意见稿要求:“报《公告》产品,针对产品研发测试验证,除需符合国家有关政策和标准要求外,汽车生产企业还应按照《汽车产品研发测试验证技术规范》要求,完成综合可靠性与耐久性、结构可靠性、软件功能可

是文件的用意。

从企业分层影响来看,车企需要加大自建实验室、进货检验和长期留存资料等固定投入。验证体系完善的大型车企受冲击较小;依靠快速迭代的新品牌压力最大。同时,行业以往“硬件先行、上市后依靠OTA持续补齐功能”的开发模式,将受到严格约束,OTA升级必须完成充分测试验证并履行备案要求。

同时,征求意见稿对车企宣

可靠性、环境适应性、采暖与制冷、防护性能与密封性等方面测试验证。”其中明确,整车可靠性验证试验里程不低于3万公里,环境适应性验证周期不少于1年,需覆盖“两冬一夏”极端场景。

李颜伟进一步分析,3万公里可靠性试验、不少于一年的环境适应性试验,这两个数字能挡住明显压缩研发周期的做法。“但同样也是3万公里,跑什么路、带多大载荷、在什么气候下跑、用几台车、覆盖哪些配置,验证强度可以相差很远。试验周期也是如此。”

他建议,应当把这两项指标明确定义为最低门槛,再按风险规定必须覆盖的场景和通过条件;企业用模拟试验替代实际道路试验时,要说明如何证明两者等效。

针对创新设计风险管控,征求意见稿提出:“汽车生产企业应

传行为也作出约束:“汽车生产企业应当真实客观开展营销宣传活动,如实宣传产品创新设计的使用边界、限制条件和研发测试验证等情况,不得做虚假、夸大或引人误解的宣传,不得使用违反道路交通法规的场景来宣传产品功能。”

安光勇建议意见稿可以完善三方面:一是建立风险分级机制。对涉及制动、应急逃生、驾驶控制的高风险设计实施严格验

证,对一般交互体验创新采取与风险相匹配的要求,避免过度合规抑制创新。二是提高验证的独立性 with 可追溯性。明确测试场景、判定标准和数据留存要求,对高风险项目开展必要的第三方复核及抽查,降低形式化验证的可能性。三是优化存量车型过渡与OTA规则。明确新车型与已公告车型的适用边界,合理安排整改期限,并区分安全缺陷修复和功能升级的责任。