

关税冲突对橡胶产业链影响几何?

方正中期期货 辛旋 (F3064981 Z0016876)

2025年5月23日



CONTENT
目录

第一部分

关税冲突梳理演绎

第二部分

关税冲突对我国橡胶产业链影响

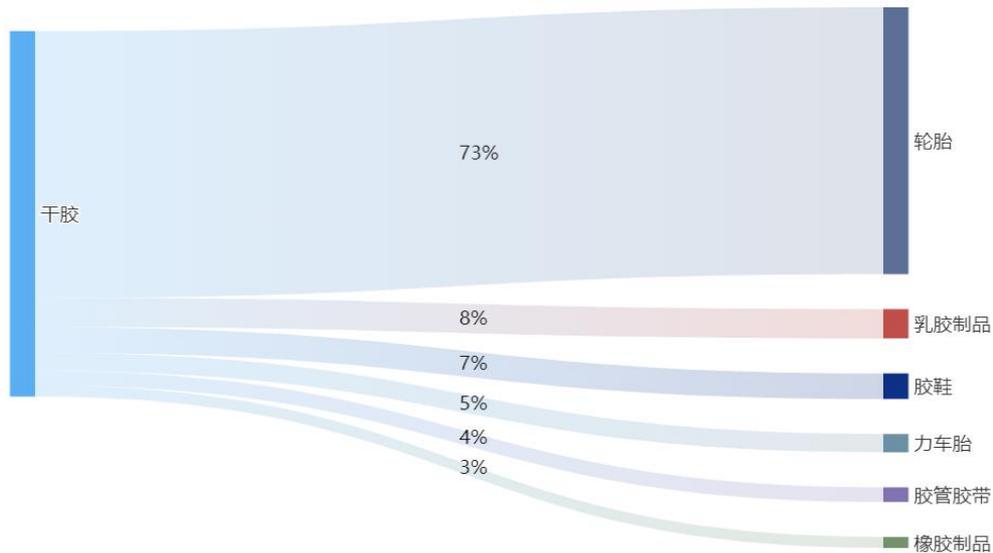
第三部分

未来橡胶全球供需格局演变

需求端：消费以轮胎领域应用为主

- 橡胶消费主要分为两大领域，即**轮胎和一般胶制品**，其中轮胎占绝大部分需求。
- ✓ 由于具有较强的耐磨、耐热性质，天然橡胶适合用于制造子午轮胎、力车胎等产品。由于汽车制造行业的大体量、稳定需求，**轮胎制造公司是天然橡胶最大的买家，占全球天然橡胶总需求的70%以上，合成橡胶也基本相同**。因此对橡胶产业链研究集中于橡胶、轮胎、汽车等方面。

2023年消费流向



中美摩擦初起 轮胎双反征收高税

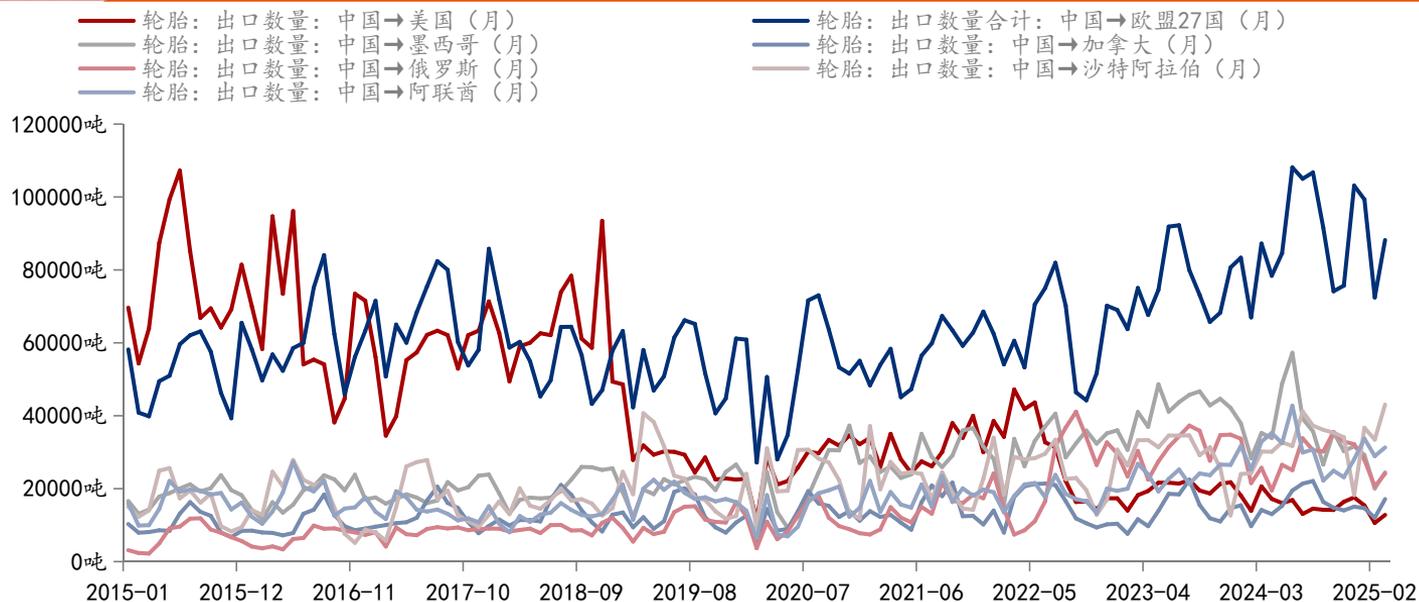
2009年：9月11日，奥巴马政府对中国乘用车和轻型卡车轮胎实施为期3年的惩罚性关税，第一年税率35%，第二年30%，第三年25%。此“特保案”源于美国钢铁工人联合会申诉，称中国轮胎扰乱美国市场。

2012年：9月“特保案”到期后，关税恢复到4%左右的正常水平，中国轮胎对美出口量逐步回升。

2014年：美国国际贸易委员会发起对中国卡客车轮胎“双反”（反倾销、反补贴）调查。2015年裁定对中国输美卡客车轮胎征收反倾销和反补贴税，税率不等。

2018 - 2024：2018年起，美国发起一系列贸易摩擦。部分中国轮胎产品被纳入加征关税清单，加征幅度不同。后续虽经多轮经贸磋商，部分产品关税调整，但轮胎产品关税仍在一定程度影响着中美轮胎贸易。

关税影响下我国轮胎出口结构调整



2018年中美关税战后，对美轮胎出口数量出现大幅下滑，目前对美轮胎出口情况仅占中国全部轮胎出口2%比例不到，且还在持续降低。但对欧盟、墨西哥等国家轮胎出口数量出现一定幅度上升，超过对美出口数量。欧盟主要系我国汽车产业发展起来后，竞争力加强，叠加企业将销售重心转向海外欧盟市场。墨西哥出口量增加则能是因为轮胎企业为规避美国关税政策，选择由墨西哥作为中转国进行出口。

国内轮胎出口至美已降至低位



从近几年轮胎出口美国表现来看，中国轮胎出口美国数量已出现大幅缩减。2015-2024年数据显示，40112000（机动卡客车用新的充气橡胶轮胎，主要指全钢轮胎）轮胎出口美国数量占比由24.90%降至2.40%，40111000（机动小客车用新的充气橡胶轮胎，主要指半钢轮胎）轮胎出口美国数量占比由27.15%降至1%左右。

美国对华汽车征收关税 摩擦范围进一步扩大

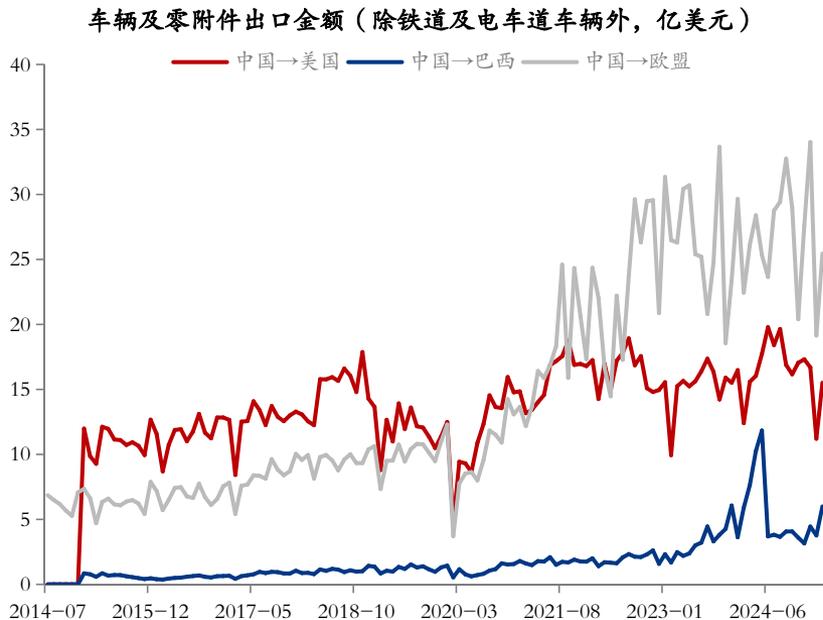
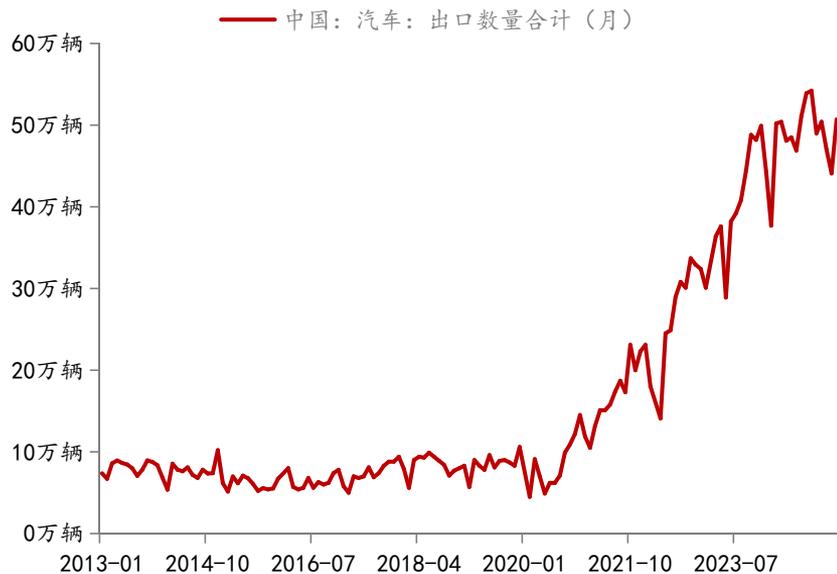
2010 - 2024 年：整体上美国对中国汽车关税政策相对稳定，没有大规模的关税调整措施。

2024 年 5 月，美国白宫宣布将中国电动汽车出口到美国的关税从 25% 提升至 100%，若算上美国针对电动汽车征收的 2.5% 基础关税，最终税率将达到 102.5%。

截至2025年4月2日，美国对中国新能源汽车关税为122.5%，燃油车关税为47.5%。

2025年4月2日美国公布汽车及零部件征收25%关税。本轮加税生效后，对电动汽车和燃油车加征的额外关税分别提升至145%、70%。

我国汽车出口至美贸易战后大幅下滑



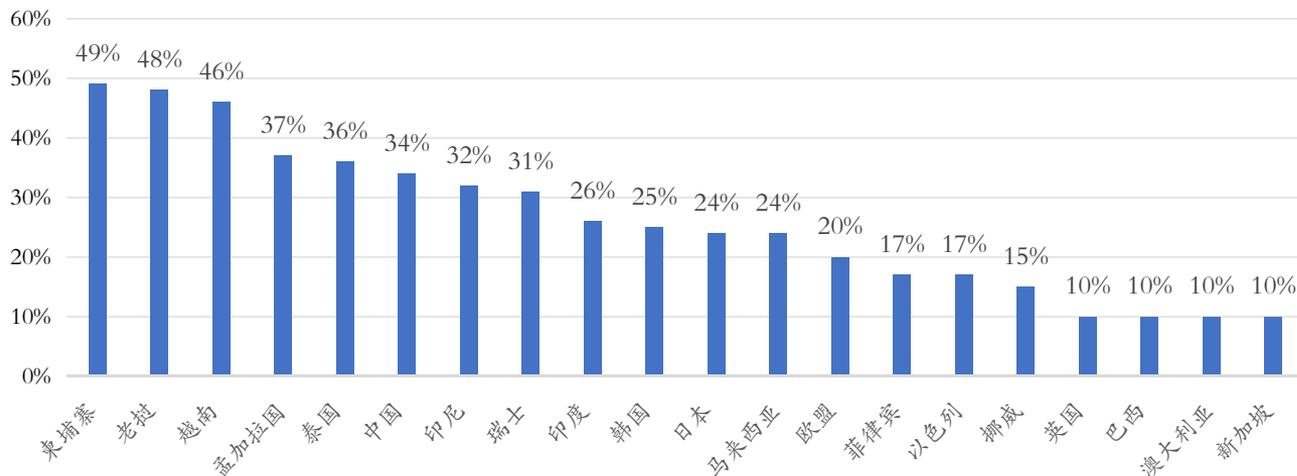
2020年以来随着我国汽车行业的快速发展，我国汽车对外出口数量快速增长，但对美国的汽车出口在18年贸易战后大幅下滑，尽管疫情后有所修复但依然处于偏低水平。2024年，据海关总署数据中国汽车出口数量641万辆，同比增长23%。但2024年我国出口美国的汽车仅11.6万辆，在中国汽车总体出口数量的占比为1.81%。

美国发布对等关税 东南亚受重点打击

4月2日美国白宫声明将对各国征收对等关税，对于加拿大和墨西哥，符合《美墨加贸易协定》的商品将继续获得豁免，东南亚多国对等关税税率较高。对等关税引发市场恐慌及对经济前景恶化预期。

但需要注意的是，汽车及零部件属于对等关税豁免范围，天然橡胶原料制品（HTSUS40011000、40012100、40012200等）实际新增税率是对应进口汽车及零部件的25%。但部分除汽车零部件相关外的橡胶制品及合成橡胶仍然处于对等关税征收范围内。

美国对各国对等关税税率



暂缓对等关税 实际对橡胶主要下游影响不大

根据美国发布文件，关税政策如下：

- ①天然橡胶关税不变，4001税号属于附件2中豁免项。
- ②合成胶、丁二烯、乳胶发泡制品等没有其他特殊规定，按照对等关税规则加征关税。
- ③轮胎关税符合232条款规定，美国对所有进口轮胎（除符合条件的墨西哥、加拿大产地）加征25%关税。东南亚轮胎理论上适用该条款加征25%关税。
- ④美国对墨西哥、加拿大关税为0%，前提是要符合原产地规则。

4月初关税公布后，市场对具体加征多少关税分歧较大，部分认为轮胎关税还需加上对等关税，造成部分产业企业观望为主。

轮胎关税仍处于较高水平 东南亚出口受冲击

国家/地区	基础进口税费	原有惩罚性关税	本轮加征关税	累计关税
中国		301关税：7.5%–25% 双反关税： 乘用车19.17%–107.07% 卡客车47.01%–50.33%	25.00%	叠加关税超51%以上
泰国	4.50%	半钢 1.24%–4.52% 全钢均 12.33%	25.00%	半钢 26.24%–29.52% 全钢 41.83%
柬埔寨	0.13%	0%	25.00%	25.13%
越南	4.50%	半钢6.23%–6.46% 全钢 0%	25.00%	半钢 35.73%–35.96% 全钢 29.5%
塞尔维亚	4.50%	0%	25.00%	29.50%

当前主要轮胎关税仍处于较高水平，实质性影响较大的关税条款是汽车及零部件的25%关税。未来美国预计仍将与东南亚国家就相关关税开展博弈谈判。

中美谈判超预期 橡胶修复更多是情绪上

5月12日中美发布瑞士谈判共同声明，双方承诺减少4月以来互相加征的关税至10%暂停加征24%关税90天，其他增量关税不再加征。受此消息影响，市场宏观情绪缓和，期价有所修复。

对等关税变动对橡胶实质影响不大。合成橡胶、丁二烯及乳胶发泡制品尽管关税降低，但对美出口量早已大幅下滑。天然橡胶相关制品则在对等关税豁免范围内，对等关税变动对此无影响。





CONTENT
目录

第一部分

关税冲突梳理演绎

第二部分

关税冲突对我国橡胶产业链影响

第三部分

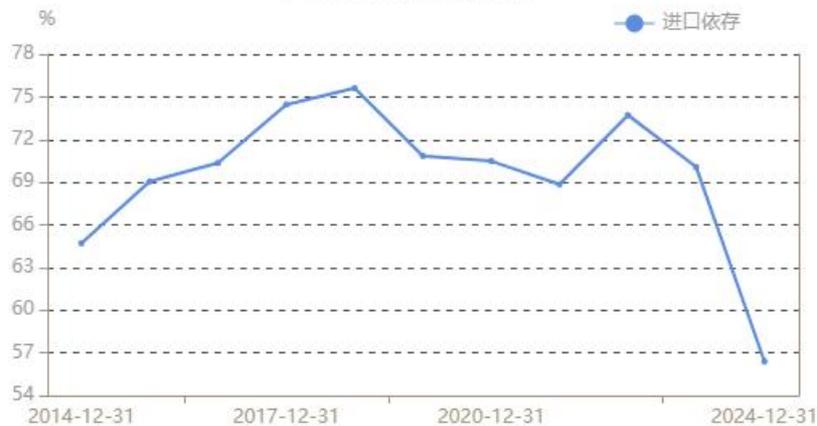
未来橡胶全球供需格局演变

我国天然橡胶及原料需进口 受此影响不大

干胶进口依存

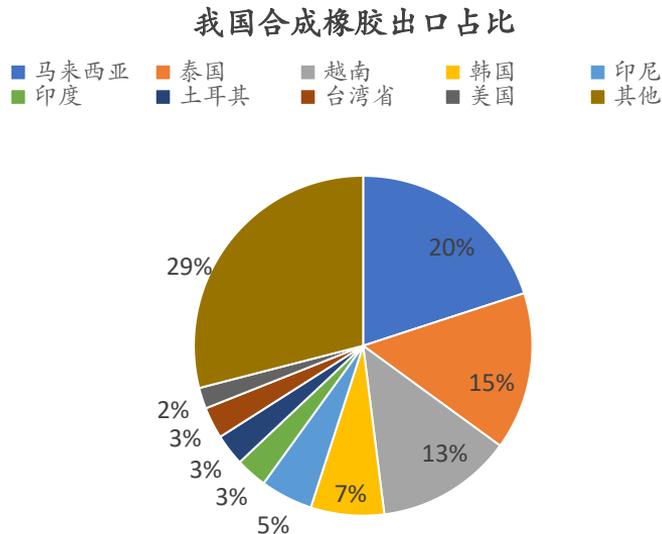


天然乳胶进口依存



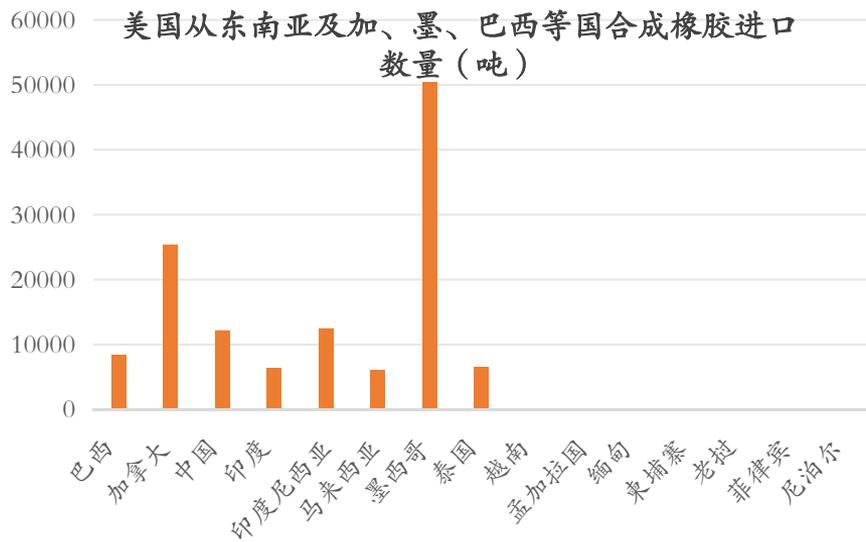
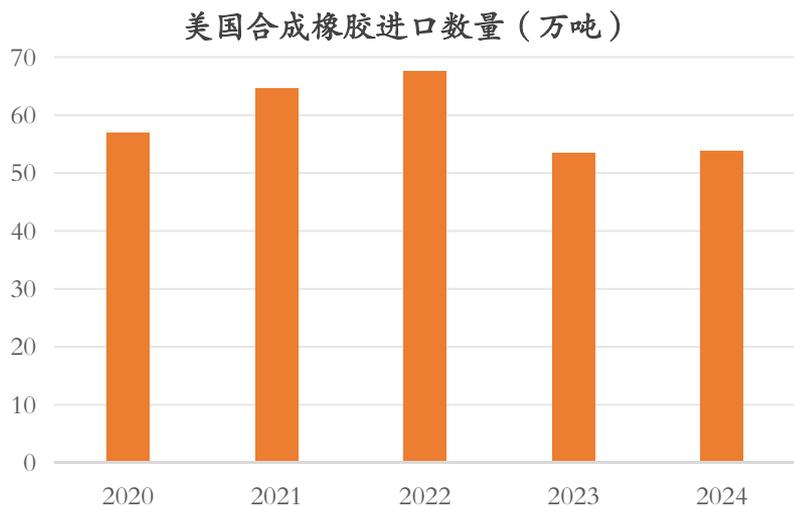
我国每年天然橡胶消费量都超过生产量，需要从国外大量进口天然橡胶及乳胶等相关原料。2024年我国天然橡胶进口依存度达83%，天然乳胶进口依存度为56%，较前几年有大幅下降。我国不出口天然橡胶，更没有对美国的出口，因此从天然橡胶本身来说，美国的关税对我国影响不大。

合成橡胶我国产能过剩 但出口美国比较低



我国是合成橡胶最大生产国，产能占比全球产能超过四分之一，结构性过剩问题较为严重，近年来持续拓展海外市场，出口量持续增加。以顺丁橡胶（丁二烯橡胶）为例，对外依存度近年来持续增长，2024年达16.9%。但整体仍然偏低，合成橡胶出口量占总产量的8%左右。其中出口主要出口至东南亚、韩国等地，美国占比不到2%且近年来在持续降低，对韩国进口较出口更多。

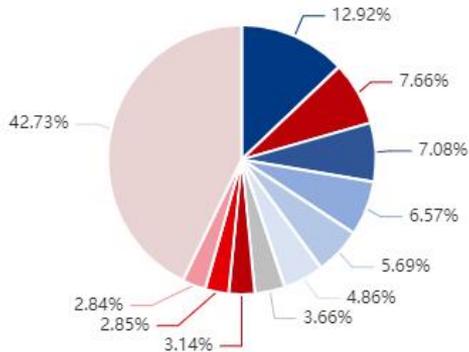
美国合成橡胶进口主要来自日韩



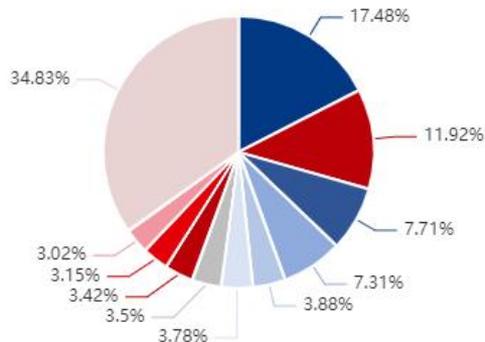
2024年美国合成橡胶 (HTS4002税则号)进口量为 53.7 万吨,美国合成橡胶消费量约为 230 万吨,进口依赖度23.4%。其中从主要是从日韩进口,此外墨西哥、加拿大合成橡胶进口量也居前;但是从中国及整个东南亚合成橡胶进口量比例仅为2.3%、5.8%。我国合成橡胶海外产能大都集中在东南亚地区,因此从转口贸易角度看影响也不大。

国内轮胎出口以美欧为主 但存转口贸易

2024年40112000轮胎出口占比



2024年40111000轮胎出口占比



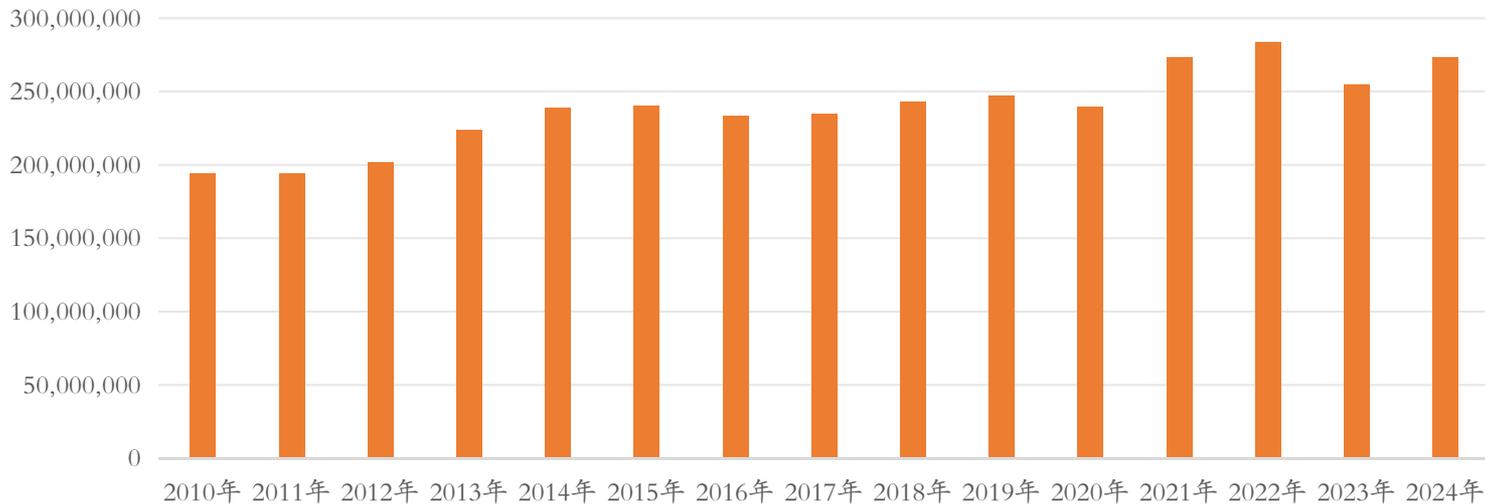
墨西哥 印度尼西亚 俄罗斯联邦 伊拉克 尼日利亚 1/2

俄罗斯联邦 墨西哥 加拿大 伊拉克 哈萨克斯坦 乌兹 1/2

我国轮胎出口量占比超50%，对外依赖度较高。其中40112000是机动卡客车用新的充气橡胶轮胎，主要指全钢轮胎；40111000是机动小客车用新的充气橡胶轮胎，主要指半钢轮胎；2024年中国全钢轮胎主要出口至墨西哥、印尼、俄罗斯等地，半钢胎主要出口至俄罗斯、墨西哥、加拿大等地。主要出口流向欧洲、美洲、东南亚等地。美国占我国轮胎出口比例极低，仅占1%不到。近几年，中国轮胎企业积极开拓其他海外市场，贸易逐步转向俄罗斯、巴西、墨西哥、中东等地区。从2024年轮胎出口数据来看，40111000和40112000轮胎出口墨西哥、加拿大地区占比分别为16.5%、19.6%。美加墨存在自贸协议，我国部分轮胎出口或是通过这两地进行转口贸易。

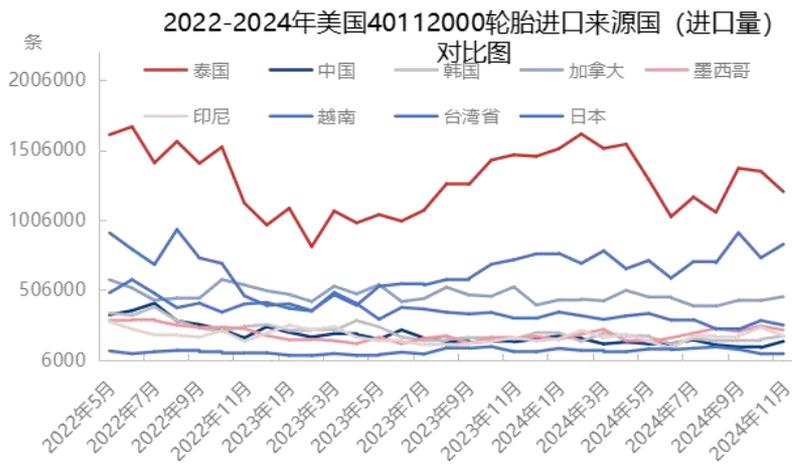
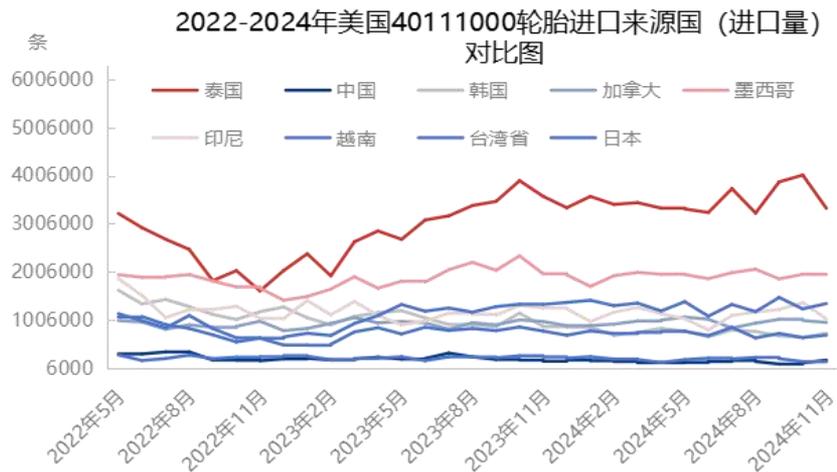
美国大量进口轮胎 且仍在持续增长

美国轮胎进口数量（条）



美国的轮胎进口稳定小幅增长，已经从2010年的1.94亿条增加到2.72亿条，近10年来平均进口2.38亿条。由于美国是全球最大的汽车市场之一，汽车保有量高，轮胎更换频繁，市场需求量庞大。根据美国轮胎制造商协会公布的数据，2024年美国轮胎总产量为3.4亿条，2024年轮胎进口量同比增长7.3%。本土轮胎厂商无法满足其市场需求，仍需大量进口。

美国轮胎从东南亚国家进口为主



从2022-2024年美国40111000及40112000进口来源国对比图来看，40111000轮胎主要进口来源国是泰国、墨西哥、越南，40112000轮胎主要来源国是泰国、越南、加拿大；整体三块东南亚、日韩及墨加，东南亚国家轮胎出口美国占比近五成。若维持对东南亚国家轮胎关税，但国内轮胎企业产能不足，将推升进口成本及汽车成本，抑制汽车消费需求。

美国部分进口来自墨西哥、加拿大，前文提及我国轮胎主要出口墨、加，表明可能存在我国轮胎出口的转口贸易，但由于自贸协议下汽车关税被豁免，因此特朗普2.0关税政策暂对我国轮胎转口贸易无太大影响，但后续存在关税政策反复的不确定性。

为规避关税及贸易壁垒 我国轮胎企业海外建厂

国内轮胎企业海外建厂统计

企业	海外工厂	轮胎产能
中策橡胶	泰国工厂	年产全钢320万套、半钢 1300万套
	印尼工厂	/
	墨西哥工厂(筹备中)	/
赛轮轮胎	越南工厂	年产1300万条半钢胎、160万条全钢胎、5万吨公路轮胎
	柬埔寨工厂	年产1500万条半钢子午胎、165万条全钢子午胎
	墨西哥工厂(推进中)	年产600万条半钢子午胎
	印尼工厂(规划中)	年产300万条半钢子午线轮胎、60万条全钢子午线轮胎、3.7万吨非公路轮胎
玲珑轮胎	泰国工厂	年产1200万套半钢子午胎、120万套全钢载重子午胎
	塞尔维亚工厂	年产乘用车胎1200万套、卡客车轮胎160万套工程胎及农用车胎2万套
双钱轮胎	泰国工厂	年产150万条卡客车子午胎、5万条工业轮胎+
浦林成山	泰国工厂	年产全钢子午胎200万条、半钢子午胎800万条
贵州轮胎	越南工厂	年产215万条全钢子午胎、600万条半钢子午线轮胎(规划中)
青岛双星	柬埔寨工厂(建设中)	年产700万条半钢子午胎、150万条全钢子午胎
	越南工厂	年产850万条半钢子午胎、80万条全钢子午胎
森麒麟轮胎	泰国工厂	年产1600万条半钢子午胎、200万条全钢子午月
	摩洛哥工厂(建设中)	年产600万条高性能轿车、轻卡子午胎
	西班牙工厂(推进中)	年产1200万条高性能轿车、轻卡子午胎
昱华轮胎	越南工厂(获批)	年产1440万条轮胎
金宇轮胎	越南工厂	PCR设计产能1000万条、TBR日产6000条
	泰国工厂	年产1200万条半钢子午胎、180万条全钢子午月
通用股份	柬埔寨工厂	500万条半钢子午胎、90万条全钢子午胎; 350条半钢胎、75万条全钢胎(建设中)
	柬埔寨工厂(规划中)	/
阳浪马轮胎	巴基斯坦工厂	年产轮胎240万条
福临轮胎	马来西亚工厂	年产轮胎350万条
光福麦斯	柬埔寨工厂(筹备中)	年产120万条全钢胎、800万条半钢胎

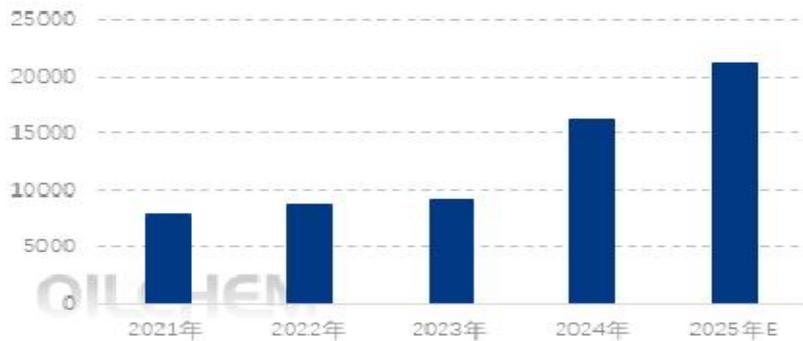
由于关税问题和双反问题，国内下游轮胎企业开始出海寻求新的解决途径，选择上包括转口贸易及海外工厂出口。

国内轮胎企业集中在东南亚建厂，泰国、越南、柬埔寨等地海外投产占比均超过90%；少数选择欧洲与墨西哥。

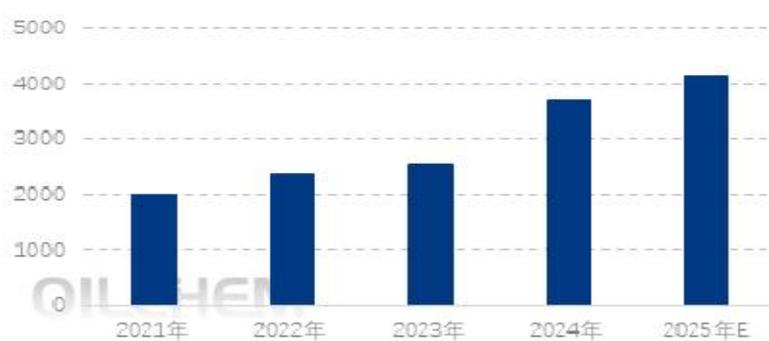
我国海外轮胎产能在本次贸易战冲击较大

数据显示，截至2024年国内轮胎企业海外已投建半钢轮胎（PCR）年产能在1.6亿条左右，全钢轮胎（TBR）年产能在3700万条左右，2025年投建产能将继续扩大，半钢轮胎（PCR）年产能将超过2亿条，全钢轮胎（TBR）年产能将超过4000万条。当前主要投建及拟投建的地区主要集中在泰国、越南、柬埔寨等地，而这些地方如泰国、越南目前面临美国惩罚性关税，再叠加本次汽车零部件25%关税，将受到较大冲击。利润不高的轮胎企业无法承担关税带来的成本提升，未来出口积极性必然受阻，出口订单存在下滑的预期。

中国轮胎企业海外PCR产能对比图（万条/年）



中国轮胎企业海外TBR产能对比图（万条/年）



我国轮胎产能过剩 转口贸易波折重重

当前美国对加拿大、墨西哥汽车及零部件25%关税并不征收，但对原产地有要求，且不排除未来以此为筹码要求打压中国转口贸易。

2024年9月30日，墨西哥发布公告，对原产于中国的内径为13~22英寸（330.2~558.8毫米）的用于乘用车和轻型载重汽车的新子午线轮胎作出反倾销肯定性终裁，决定对涉案企业征收5.18%~32.24%的反倾销税。

墨西哥海关宣布将建立轮胎产品溯源系统，对中资贸易公司加征15%的转口保证金。因为美国海关和边境保护局确认，根据《美加墨协议（USMCA）》，只有符合USMCA原产地规则（区域价值成分 \geq 75%）的零部件才能享受关税豁免，这使得单纯依靠转口贸易的中国轮胎面临更严格审查。

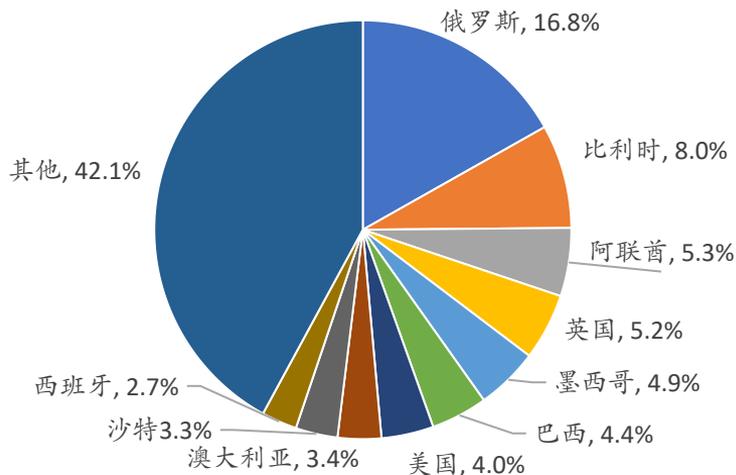
欧盟将于2025年5月20日正式启动针对中国乘用车及轻卡车轮胎的反倾销与反补贴调查。

未来仍需全球化布局，贴近消费市场，本土化生产。

国内汽车出口独联体、欧盟、中东为主

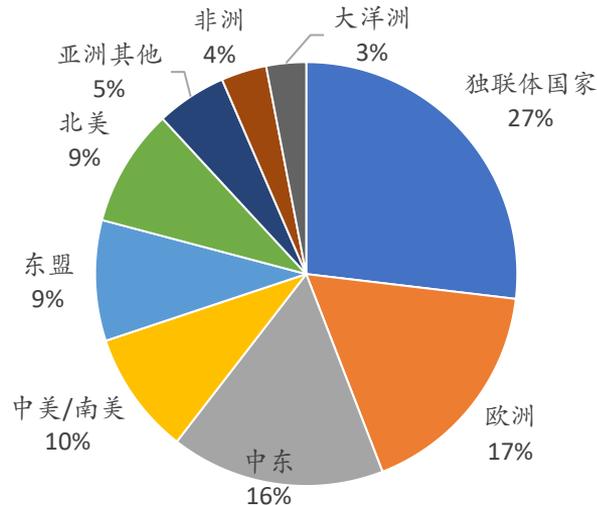
对各国家出口金额占比

- 俄罗斯 比利时 阿联酋 英国 墨西哥 巴西
- 美国 澳大利亚 沙特阿拉伯 西班牙 其他



2024年各地区出口数量

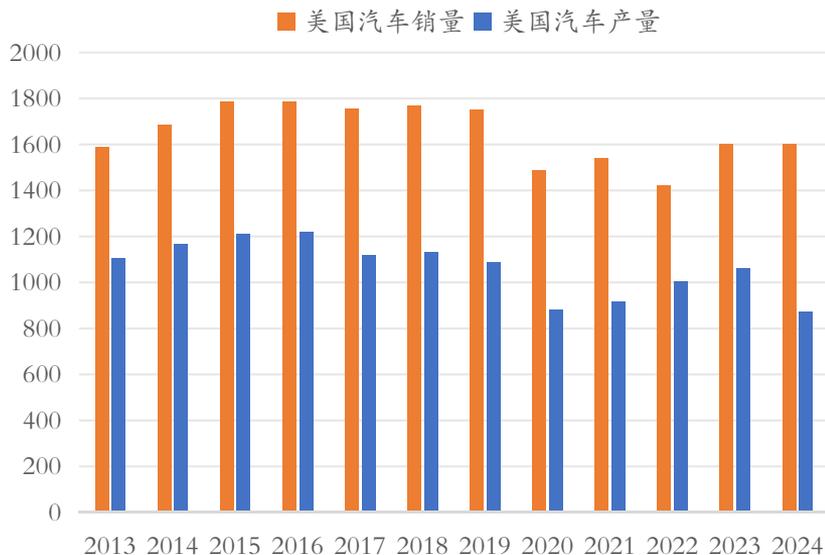
- 独联体国家 欧洲 中东 中美/南美 东盟
- 北美 亚洲其他 非洲 大洋洲



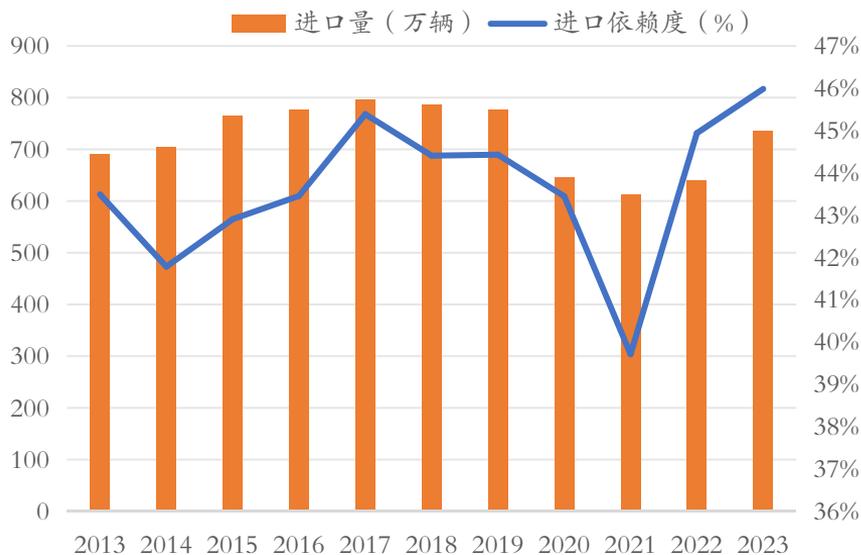
俄罗斯是中国汽车出口的最重要国家，2024年中国汽车出口金额占比达17%；比利时、阿联酋、英国、墨西哥等国增长迅速，占比大幅提升，美国出口金额占比为4%，在汽车关税及惩罚关税下，预计将持续萎缩；分地区来看，独联体国家出口量占比达27%，未来市场依然广阔；欧洲及中东等新兴市场增长迅速，在出口美国受阻情况下汽车厂商拓展新海外市场，尤其是中东市场是未来重点业务发展方向，欧洲随着关系缓和后续也有增长潜力；墨西哥占4.9%，部分流向美国。特朗普关税下，直接对美出口减少，但转口墨西哥增加，且企业拓展其他海外市场，汽车冲击有限。

美国汽车对外依存度较高 每年需大量进口

美国汽车产销情况（万辆）



美国汽车进口情况

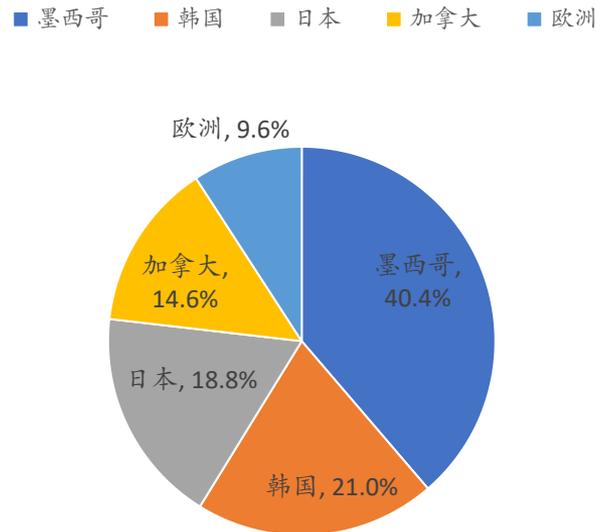


美国是全球最大汽车消费国之一，尽管疫情以来销量有所下滑，但随着经济增长逐渐恢复，美国汽车再度恢复到1600万辆的消费水平。但美国国内产能不足，每年仍需大量进口汽车，对外依存度已达45%以上。根据标普全球汽车数据，2024年美国新车（轻型）总销量达到1600万辆。2024年国内生产车辆占比54%（870万辆），进口车辆占比46%（733万辆）。

美国汽车进口主要来自墨加、日韩

- 美国汽车进口来源集中，墨西哥是美国最大的汽车进口来源国，占比超过40%（296万辆）。韩国、日本和加拿大紧随其后，四国合计占据美国进口市场达94.5%的份额。墨加和日韩2024年份额分别为55%、40%。
- 特朗普关税下，墨加豁免关税，日韩受冲击较大；欧洲的进口占比相对较低，但仍占有一定的市场份额，关税摩擦下出口预计将走弱。
- 中国2024年中国对美出口汽车11.6万辆，占比不足2%，而且其中还包括特斯拉返销美国的汽车，因此**特朗普新关税政策下对我国自主车企影响较小，这部分橡胶消费影响不大。**

2024年美国轻型汽车进口来源



我国车企海外主要布局在东南亚 影响有限

车企	地点	年产能 (万辆)	投产时间	车企	地点	年产能 (万辆)	投产时间
比亚迪	泰国罗勇府	15	2024年	吉利汽车	马来西亚	25	2019年升级
	印尼西爪哇省	15	预计2026年	上汽通用五菱	印尼西爪哇省	12	2017年
	匈牙利	20	预计2025年	上汽名爵	印度巴罗达	5.6	2019年
	巴西马萨里市	15 (一期)	预计2025年		泰国春武里府	10	2017年
	乌兹别克斯坦	5 (一期)	2024年	哪吒汽车	印尼西爪哇省	N/A	2024年
	土耳其马尼萨省	15	预计2026年底		泰国曼谷	2	2024年
长城汽车	巴西圣保罗州	N/A	2024年		马来西亚森美兰	3	预计2025年
	越南	N/A	预计2025年	奇瑞汽车	越南太平省	20	预计2025年
	泰国罗勇府	8	2021年		巴西圣保罗	15	2014年
	马来西亚马六甲	N/A	预计2025年		西班牙巴塞罗那	15	2024年
	印尼西爪哇省	0.7 (初期)	2024年		泰国罗勇府	5 (一期)	预计2025年
广汽埃安	泰国罗勇府	5 (一期)	2024年		马来西亚	N/A	2024年
长安汽车	泰国罗勇府	10 (一期)	预计2025年	印尼西爪哇省	N/A	2023年	

为了更加顺利开拓海外市场，近年来中国车企海外布局加速，大量建设生产基地。其中主要在东南亚、中南美洲、欧洲等新兴市场以降低生产成本。在墨西哥、加拿大等地整车企业有一定布局但不多，更多的是汽车零部件企业生产基地。墨西哥国家统计局数据显示，截至2023年12月，已有12家中国车企、39个品牌入驻墨西哥市场。

特朗普关税对我国橡胶产业影响

天然橡胶：我国每年需大量进口天然橡胶，特朗普关税对我国橡胶原料影响不大，更多是通过供需平衡间接影响。

合成橡胶：我国合成橡胶产能过剩，但出口不多（8%左右），出口主要出口至东南亚、韩国(进出口差距不大)等地，对美国占比不到2%且近年来在持续降低。美国合成橡胶需进口但主要从日韩、墨加。关税对我国合成橡胶原料端影响不大。

轮胎需求：我国轮胎产能第一，尽管对美直接贸易比例减少至低位，但对墨西哥、加拿大出口占比18%，且存在大量轮胎产能转移至东南亚，整体海外产能将达2.4亿条。美国轮胎大量从墨加、东南亚等进口，墨加暂无影响但存反倾销政策打压；东南亚在美国进口占比超5成，此部分承担25%及以上关税。**特朗普关税冲击我国轮胎出口及海外产能需求，未来轮胎企业或将拓展墨、加等海外生产基地。**

汽车需求：我国汽车出口对美出口不高，部分从墨西哥转口，但整体占比不足9%；美国车辆进口主要从墨加、日韩，特朗普关税下受损较大。关税在我国汽车对橡胶需求上影响，或通过拓展其他市场抵消。



CONTENT
目录

第一部分

关税冲突梳理演绎

第二部分

关税冲突对我国橡胶产业链影响

第三部分

未来橡胶全球供需格局演变

美国非产胶国 天然橡胶需要大量进口

美国天然橡胶进口数量（万吨）



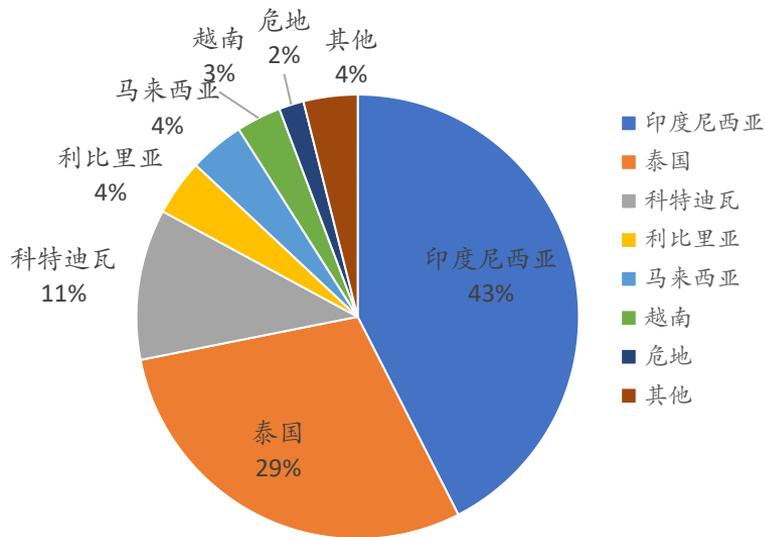
美国并非天然橡胶生产国，但是作为汽车第二大消费量国家，对橡胶需求较高。2024年天然橡胶进口量为89万吨，近年来平均进口量为95.6万吨。

随着特朗普未来希望将汽车产业迁移回国，预计本土天然橡胶进口量将持续增长。

目前天然橡胶原料属于对等关税豁免范围内，关税对进口直接影响不大，更多是通过改变对下游产品的需求来影响。

美国橡胶进口当前仍多来自东南亚

2024年各地区天然橡胶进口数量



国家	美国2024年天然橡胶进口量 (万吨)
印度尼西亚	37.9
泰国	26.2
科特迪瓦	9.8
利比里亚	3.7
马来西亚	3.6
越南	2.9
危地	1.6
其他	3.5

印尼及泰国是美国天然橡胶最重要进口来源国，2024年印尼向美国出口了37.9万吨天然橡胶，紧随其后的是泰国和科特迪瓦，分别以26.2万吨和7.8万吨的出口量位列第二和第三。这三个国家合计占据了美国天然橡胶进口额的83%份额。其中科特迪瓦近年来发展迅速，种植面积不断增加，树龄结构年轻旺盛，橡胶加工总产能每年超过220万吨，已成为仅次于泰国和印尼外的第三大生产国，对美出口也不断增加。

非洲科特迪瓦优势渐显 全球贸易流向或改变

➤ 科特迪瓦橡胶产业近年来发展迅猛，其对美竞争优势主要来自两方面：

一是土地和劳动力成本低于东南亚

二是地理位置靠近欧美市场，海运距离短且不受红海危机影响

三是树龄结构年轻，未来产量将逐步提升

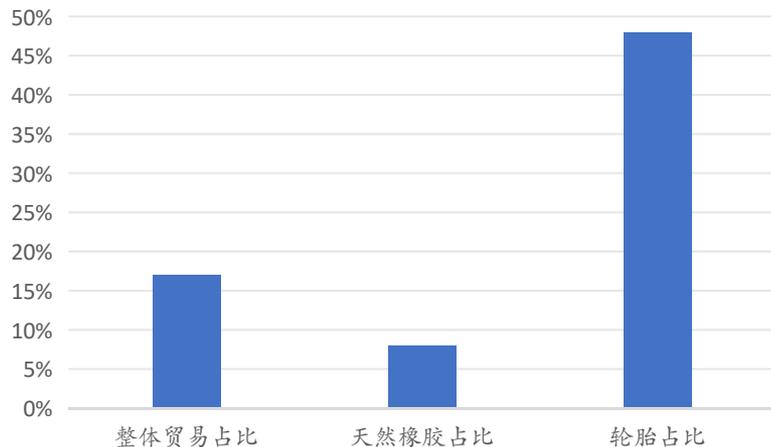
➤ 科特迪瓦对美出口有望持续提升，全球贸易流向上，美国或对东南亚减少、对科特迪瓦增加进口。

➤ 近年来美国对东南亚关税矛盾渐起，其对越南、泰国均征收轮胎惩罚关税，东南亚对等关税目前暂缓，但作为重要转口贸易地必然面临压力。需求走弱下东南亚胶价或面临压力。

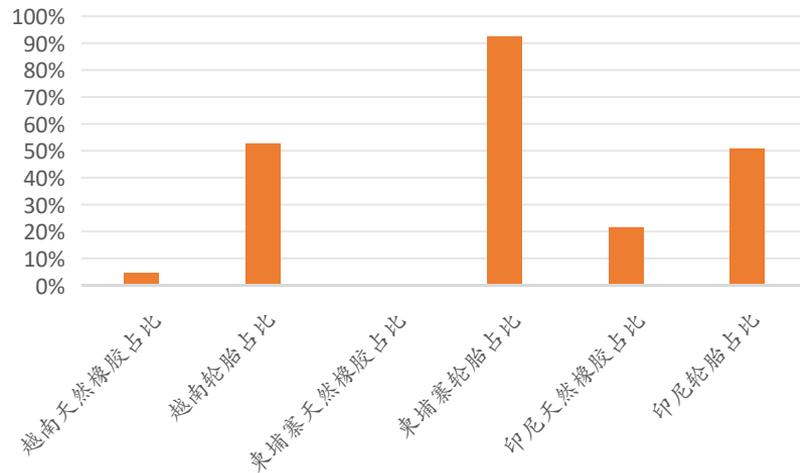
➤ 国内未来在科特迪瓦的海外轮胎、橡胶制品基地有望增加。

东南亚地区国家轮胎需求较为受损

泰国对美出口额占总出口比例



其他东南亚国家对美出口额占比



美国是泰国主要贸易伙伴，对美出口依赖度较高，因此也面临较高对等关税。橡胶方面，泰国每年对美出口天然橡胶20-30万吨，占比7-10%；轮胎出口70亿美元左右，占比接近50%。轮胎惩罚关税+25%零部件关税，受影响较大。越南对美天然橡胶出口5000多万美元，占比4.6%，轮胎11亿美元，占比52.8%。越南对美轮胎出口依赖度同样高，同样受损。

柬埔寨对美天然橡胶出口忽略不计，轮胎出口3.5亿美元，占比92.6%，关税下其刚发展的轮胎产业面临流失。

印尼对美天然橡胶出口5.3亿美元，占比21.6%，轮胎出口9.1亿美元，占比50%左右。轮胎出口或更多转为橡胶出口。

对美出口轮胎基地或转移至墨加、科特迪瓦



我国轮胎企业为规避关税集中在东南亚建厂出海。受产能转移影响，柬埔寨对美轮胎出口量在2025年第一季度同比暴增50倍，其中大量来自中国海外工厂。

美国需求来源是进口橡胶以及轮胎，橡胶关税不变，进口轮胎中主要来源是美洲（墨西哥、加拿大）、东南亚（泰国、越南、印尼）、中日韩，其中美洲有《美墨加协定》零关税，中日韩本身出口量比较有限，那么影响最大的就是美国进口东南亚的轮胎。

未来对美出口轮胎企业将进一步迁移到墨西哥、加拿大以及科特迪瓦。

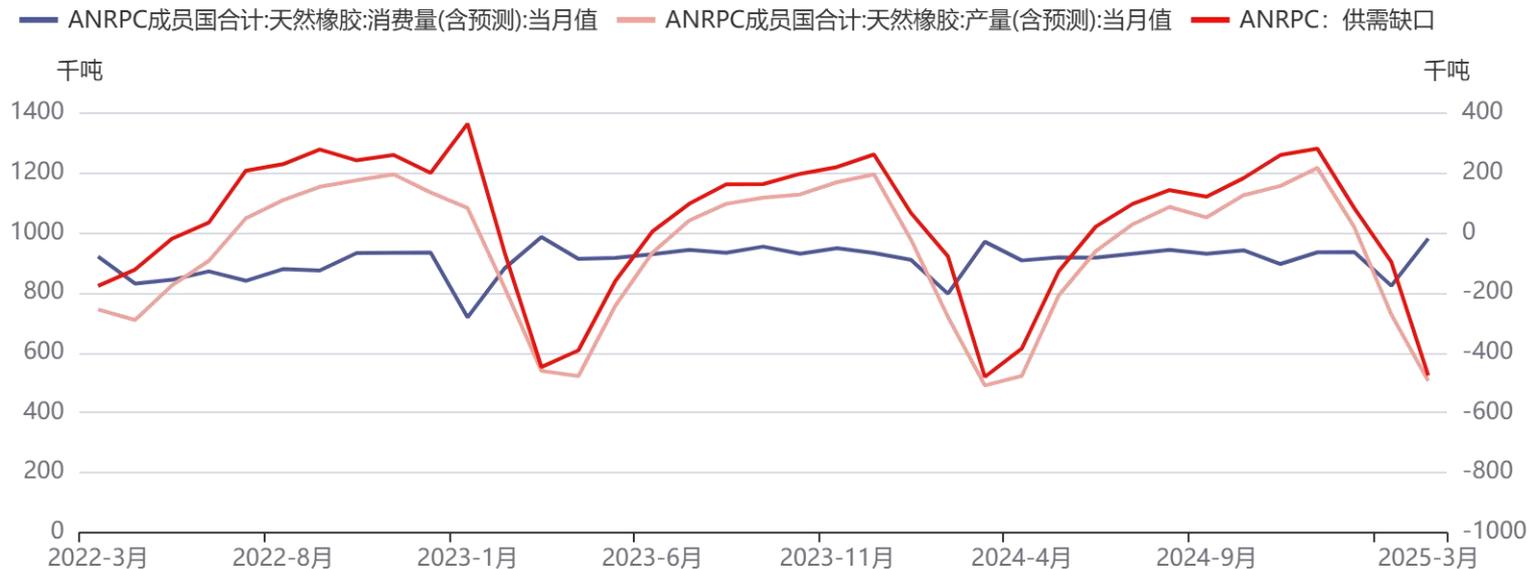
美国对橡胶需求较大

美国近年来对橡胶（合成+天然）相关主要进口量

	天然橡胶（吨）	合成橡胶（吨）	轮胎（数量条）	汽车（万辆）	橡胶原料综合
2013年	928088	533978	225671430	690.8	1462066
2014年	946938	641963	238600901	703.8	1588901
2015年	950039	627404	242217259	765.7	1577443
2016年	946152	664165	235267220	776.3	1610317
2017年	972321	652439	238096133	796.6	1624760
2018年	997417	662	243453407	786.1	1659856
2019年	1010129	684	246964368	777.0	1694518
2020年	803638	569173	237938220	646.5	1372811
2021年	1019223	646868	272712681	611.9	1666091
2022年	1071293	674976	283458802	639.5	1746269
2023年	843032	534629	254429428	736.2	1377661
2024年	892144	537361	272940276	768.6	1429505
年均	94.8万	50.7万	2.49亿	724万辆	145.5万

美国作为重要的汽车消费大国，对橡胶相关产品需求较大。2024年天然橡胶及合成橡胶的需求为143万吨，近12年年均需求为145万吨。此外对汽车和轮胎的大量进口也对橡胶存在需求，以2024年数据来看，轮胎进口估算折橡胶需求量超260万吨，汽车（乘用车）进口量折橡胶需求超15万吨；总体对橡胶折算需求超428万吨。对于全球橡胶供需上是重要的影响力量。

天然橡胶全球供需情况



ANRPC在2025年4月底发布最新预测，2025年全球天胶产量料同比增加0.4%至1489.7万吨，全球天胶消费量料同比增加1.5%至1559万吨，较上月预测的1562.5万吨小幅下调，主要系对美国新关税政策的担忧。**实际来看重点是对轮胎的冲击，美国轮胎进口对应橡胶需求超230万吨，扣除来自墨、加部分，考虑天然橡胶占比近50%，剩下部分折算进口天胶需求超90万吨，这部分需求面临25%的关税，将对全球橡胶供需存在扰动。**

本报告中的信息均源于公开资料，方正中期期货研究院对信息的准确性及完备性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。

我们力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息和意见并不构成所述期货合约的买卖出价和征价，投资者据此作出的任何投资决策与本公司和作者无关，方正中期期货有限公司不承担因根据本报告操作而导致的损失，敬请投资者注意可能存在的交易风险。

本报告版权仅为方正中期期货研究院所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制发布，如引用、转载、刊发，须注明出处为方正中期期货有限公司。



谢谢!

方正中期期货有限公司

北京市朝阳区朝阳门南大街10号兆泰国际中心A座16层 100020

16F, Tower A, ZT International Center, No.10 Chaoyangmen South Street, Chaoyang District, Beijing, China 100020