

## 奇迹6米！米其林浩悦五代给轮胎安全性上强度了

“6米”，是一段斑马线的距离，是两辆轿车首尾相连的车身总长度，也是行车路上危急时刻避免事故发生的关键距离。而当“6米”遇见轮胎科技，便诞生了行业瞩目的安全突破——

近日，米其林浩悦系列七年磨一剑的最新力作——浩悦五代在中国隆重发布。发布会上，米其林披露了一组数据\*：经权威机构认证，模拟行驶五万km后，浩悦五代湿地刹车距离比测试同类产品平均缩短6米。

这一数据一经披露瞬间引爆行业热议。



### 奇迹6米，是怎样的含金量？

在湿地上，一款轮胎能够比同级竞品缩短3米的制动距离，已经足够厉害，而米其林浩悦五代做到的，是在模拟行驶5万公里后依旧遥遥领先的制动表现。这绝不是一场简单的数字游戏，而是米其林对于车主真实用胎需求深度洞察。

目前市面上大部分轮胎产品，都会面临随着轮胎磨损的增加，其制动性能逐步衰减的问题。轮胎制动性能的变化，即便是细微差距，也可能对行车安全产生深远影响。尤其在湿滑路面或雨天时，抓地力、稳定性下滑这些问题更为突出，显著增加行车安全隐患。

为了实现轮胎全使用周期的性能稳定性，让轮胎在旧胎状态下仍能给车主用户带来安全保障，米其林投入大量研发精力，在业内率先针对磨损胎的湿地制动数据进行测试与对比，并最终实现了浩悦五代“奇迹6米”的领先，做到“从新到旧，安全始终”的持久守

护。

### 奇迹6米，是安全性能的一次革新

据中国轮胎商务网（tirechina.net）了解，米其林浩悦五代突破三项核心科技，从胶料、花纹和结构三方面，实现了全使用周期内安全性能的重磅升级。

**Evertread 3.0高分子功能团和Active+100%自有独研橡胶：**凭借Evertread 3.0高分子功能团和Active+100%自有独研橡胶这独特胶料配方，使得橡胶“柔”且“韧”，轮胎更贴合路面，抓地力更好，耐用性也更高。

**独特花纹设计：**沿用米其林Evergrip经典U型沟槽设计，使得新产品的标准沟槽排水空间比上一代提升22%，排水更高效；尤其在多雨季节，浩悦五代这一特殊沟槽设计能够有效破除积水在轮胎和路面之间形成的水膜，避免产生“水滑现象”。

**Maxtouch衡压科技：**浩悦五代通过改善轮胎结构的稳定性，强化轮胎行驶过程中的均匀接地，减少偏磨，让安全更持久。据中汽研测试显示，浩悦五代磨损里程比测试竞品平均可以多跑约2万km。

一直以来，安全性能都是中国车主选择轮胎时考虑的首要要素，亦是众多轮胎产品升级换代过程中绕不开的关键课题。

浩悦五代成功缩短的6米制动距离，对行业而言，是轮胎性能的划时代突破，让“安全制动”从营销话术变为可量化的技术标杆；对米其林而言，这6米不仅彰显了其打磨产品品质的匠心，亦是其对消费者许下“安全就换米其林”这一承诺的底气；而对消费者而言，这6米便是危急时刻的方向盘掌控权，是无论晴天雨天都能安心出行的保障。

在不久前的“2025年国际轮胎技术创新与卓越奖”上，浩悦五代凭借出色的安全性能以及能耗表现等指标，荣获“年度轮胎奖”。

### 用超越安全，回应车主需求升级

值得一提的是，静音舒适性也是本次全新升级的浩悦五代的另一大亮点。通过搭载第三代静音筋及Even peak花纹排列技术，浩悦五代行驶噪音显著降低，能够为车主带来更加舒心的驾乘体验。



安全、舒适、长里程，精准洞察车主用户需求的米其林浩悦五代能够兼容燃油车和新能源车、轿车和SUV车型。

### 行业点评

当许多轮胎企业还在追逐单项性能突破时，浩悦五代已通过独特胶料配方、U型沟槽设计升级、衡压科技、静音筋升级等多重黑科技，实现了“安全至上，不止安全”的系统化、前瞻性创新，进一步强化了米其林的市场竞争力和号召力。

据了解，米其林浩悦五代官宣上市后，便在线下米其林驰加、米其林授权零售门店，以及天猫京东和

途虎等线上平台同布发售，并迅速赢得市场欢迎，销量不断攀升。在消费者的实际使用反馈中，安全、操控、静音等成为了米其林浩悦五代的标签，出色产品力得到市场和用户的高度认可。

浩悦五代的成功研发和大获好评，再次印证了米其林作为全球轮胎领导者，始终以用户需求为导向、持续走在创新前沿的实力与魄力。我们也相信，随着米其林浩悦五代轮胎的全面上市，将为全球车主带来更高质量驾乘新体验，为行业树立起技术赋能与用户价值融合的新标杆！

摘编自“中国轮胎商务网”

## 多家轮胎企业关厂，调整产能布局

6月份以来，德国大陆集团、固特异、米其林等多家国际轮胎企业宣布了产能调整计划，关闭不盈利的旗下工厂。

### 大陆集团退出印度卡客车胎业务

德国轮胎制造商大陆集团6月2日宣布，将对其在印度的业务布局进行深度调整，计划全面退出卡客车子午线轮胎（TBR）生产领域，转而将战略重心转向

乘用车与轻型卡车轮胎（PCR/LTR）的高端市场。这一举措标志着大陆集团在印度轮胎市场的策略性转型，旨在通过资源优化配置，强化其在高端轮胎领域的竞争力。

据大陆集团官方公告，此次调整的核心在于应对印度TBR市场的严峻挑战。该市场长期处于高度竞争状态，价格敏感度极高，导致大陆集团的高端TBR产

品难以持续创造预期的长期价值。面对这一现状，大陆集团决定采取果断措施，自2025年6月起，逐步停止位于印度北方邦密拉特市莫迪普拉姆轮胎工厂的TBR专用生产线，以实现业务结构的优化与升级。

#### 固特异关闭南非卡里埃加工厂

6月5日，固特异宣布，将关闭位于南非卡里埃加（Kariega）的制造工厂。这一举措被定位为其欧洲、中东和非洲（EMEA）地区业务转型的重要一步，可削减超过900个工作岗位。固特异预计，工厂关闭的整个程序将在今年年底前基本完成。

根据固特异发布的公告，此次调整不仅涉及生产，还包括对该地区部分销售、行政及综合管理职能的重组。目前，这家拥有近80年历史（自1947年投产）的工厂，轮胎日产能达1万条，产品线涵盖乘用车

胎、轻型卡车胎、非公路轮胎及工业轮胎。

#### 米其林关闭墨西哥克雷塔罗工厂

6月10日消息，米其林正在将其墨西哥轮胎生产整合到瓜纳华托州莱昂的工厂，计划在年底前关闭克雷塔罗工厂。

克雷塔罗工厂年产BFGoodrich品牌的乘用车和轻卡轮胎，另外还生产卡车翻新轮胎。由于该厂设备陈旧，主要生产小规格轮胎，不能满足市场目前发展的需求，故决定关闭。

克雷塔罗工厂自1987年开始运营。莱昂工厂是米其林于2018年在墨西哥开设的第二家轮胎工厂。随着克雷塔罗工厂的关闭，未来莱昂工厂会承担更多的生产任务。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 普利亚大区政府与倍耐力启动试点项目，依托CYBER轮胎系统监测道路基础设施



巴里，2025年6月10日。普利亚大区政府与倍耐力签署协议，将启用一套道路网络监测系统，通过倍耐力Cyber轮胎的硬件和软件系统采集的数据，及

Univrse 技术的车载摄像头采集的视觉数据，绘制普利亚大区道路“健康状态”的地图。这将成为全球首个能够整合这两类数据的道路监测系统。

该协议于今日下午在巴里的普利亚大区政府总部举行的新闻发布会上公布，大区主席米歇尔·艾米利亚诺(Michele Emiliano)与倍耐力副执行董事长马可·特隆凯蒂·普罗维拉(Marco Tronchetti Provera)共同出席新闻发布会。

倍耐力Cyber轮胎硬件和软件系统通过轮胎内置传感器采集信息，经创新算法处理后可分析沥青路面的粗糙度和平整度等参数。而Univrsees技术则通过摄像头实现对道路及水平、垂直方向交通标识的监测。在此次与普利亚大区的试点项目中，倍耐力以Cyber轮胎系统的功能为基础，结合Univrsees的视觉传感器技术，打造了一套独特的集成化服务系统，从而实现更快速高效的道路养护，进而提升道路安全水平。

普利亚大区的网络服务车队将搭载这套组合系统，把道路网络测绘数据上传至云端。经处理后，大区政府可通过数字仪表盘查看这些数据，从而获取试点阶段收集的全部数据信息。该车队首批车辆由长期租赁服务和车队管理领域的领先企业——艾维斯租赁公司(Ayvens)提供，将于2025年7月正式投入运营。

除与普利亚大区的合作项目外，倍耐力还持续推进其他多项道路监测计划，包括与意大利高速公路公司(Movyon - Gruppo Autostrade per l'Italia)合作监控高速公路基础设施及其他正在筹建中的合作项目。

新签署的协议进一步强化了普利亚大区在倍耐力研发体系中的战略地位。2022年，倍耐力已在巴里启用数字解决方案中心(Digital Solutions Center, 简称DSC)，该中心作为专注数字创新的“软件工厂”，是公私合作的典范项目，其中巴里大学和巴里理工大学作为高校代表作出了重要贡献。事实上，倍耐力已与这两所高校展开多项创新合作：通过智能制造系统优化工厂生产流程，并在轮胎设计的各环节中应用数字

化与人工智能技术。

“我们为这份具有前瞻性的协议感到自豪，正如我们始终将保障市民安全置于首位。科技能够挽救生命——在此次合作中，它将作为我们道路健康状况的‘监测仪’。当创新智慧、长远规划与这家享誉全球的意大利轮胎企业的先进经验形成系统化结合，便缔结了这项具有历史意义的协议。该协议不会增加大区财政负担，而且我坚信必将取得显著成效。这并非我们与倍耐力的首次合作，感谢他们再次选择信任普利亚——这片始终渴望把握科技创新带来的发展与福祉的热土。2022年在学术界和我们优秀青年人才鼎力支持下落成的数字解决方案中心就是明证。必须强调的是，为确保普利亚居民享有最高水准的行车安全，我们与倍耐力还有很长的合作之路要走。”普利亚大区主席米歇尔·艾米利亚诺表示。

倍耐力副执行董事长马可·特隆凯蒂·普罗维拉表示：“此次协议的签署及试点项目的启动，标志着我们与普利亚大区多年来共同推进的研发创新之路又迈出重要一步。得益于政府机构、学术界及当地合作伙伴的支持，普利亚正成为倍耐力全球数字研发网络中的重要节点，与集团遍布世界各地的研发中心相互协作。作为我们发展互联与可持续出行的前沿技术，Cyber轮胎系统是这一创新体系的核心——其硬件软件系统不仅能实现路面与车辆控制系统的数据交互，更能精准分析基础设施状态。基于现有成果及大区政府支持，待公司内部事项解决后，我们计划在此追加投资。普利亚与倍耐力的合作必将更加紧密，使该地区及意大利南部成为倍耐力技术创新战略的重要支点，进一步巩固我们在高端轮胎领域的全球领导地位。”

摘编自“中国轮胎商务网”



## 远航 | 拓斯达整厂方案助力北美客户智能化升级



在美国北卡罗来纳州一家新建的墨西哥食品包装工厂内，由拓斯达提供的智能制造解决方案正在高效运行。工业机器人根据工艺需求灵活调整作业轨迹，先进的机器视觉技术化身“电子眼”，显著提升食品保鲜盒的生产效率和产品合格率。

此次深度合作始于客户对单机设备的采购需求。拓斯达在墨西哥工厂通过实测验证方案性能。据客户反馈，设备在保持高效能的同时，综合成本较欧美同类产品降低约三分之一。优异的性能促使客户持续采购，逐步替代原有设备。

随着客户在北美新建高端食品包装生产基地计划的推进，迫切需要进行设备、产线智能化升级，以降低运营成本。基于前期合作建立的信任，拓斯达与客户团队展开深度技术对接，并采用模块化实施策略，从立项到最终交付调试仅用时半年。墨方技术负责人高度评价：“与中国企业，特别是与拓斯达的深度合作，让我们了解到中国制造在产品性能、方案设计、‘人工智能+机器人’应用以及技术服务等方面的优势非常明显。”

该客户从整厂设计施工到应用维护，均由拓斯达全程提供服务，成为公司服务全球客户的一个典范。在海外市场，拓斯达凭借整厂规划能力为北美家电行

业客户降本增效，提升竞争力；助力战略性小型家电客户成功开拓印尼市场……其产品与整厂规划服务能力已获得海外客户的高度认可和实践验证。

自响应“一带一路”倡议以来，拓斯达全球化步伐显著加快。2024年，海外区域营收总额超过6亿。目前，业务覆盖接近50个国家，遍及东南亚、北美洲、欧洲、中东、非洲等地区，并在越南、墨西哥、印尼设有分公司及办事处，实现本地化运营。拓斯达触达客户超过20万家，已累计服务客户超过15000家。本地化运营与快速响应的服务能力，是赢得国际客户信赖的核心优势。

未来，拓斯达将继续深化全球化布局，计划参与多个国家的展会活动，通过倾听客户需求，提供创新和高质量的解决方案，助力全球客户实现智能化升级。

拓斯达坚持“让工业制造更美好”的企业使命，秉承“成为全球领先的智能装备服务商”的愿景，通过以工业机器人、五轴联动数控机床、注塑机为核心的智能装备，以及控制、伺服、视觉三大核心技术，打造以核心技术驱动的智能硬件平台，为制造企业提供智能工厂整体解决方案。

摘编自“拓斯达科技”

## GreenDot与Agilyx联手推进欧洲PS闭环回收

近日，美国化学回收技术公司Agilyx与德国绿色点集团(GreenDot)正式签署战略谅解备忘录，宣布将在欧洲范围内开展聚苯乙烯(PS)废弃物的回收与再生合作，致力于通过化学回收技术推动包装材料循环利用，助力欧盟《包装与包装废弃物法规》(PPWR)目标的实现。

根据协议，GreenDot将利用其在德国生产者责任延伸(EPR)体系下运营的双轨回收网络，第一阶段优先向Agilyx提供每年约20,000吨的废聚苯乙烯。这些废料将通过Agilyx旗下的Styrenyx工厂采用热解技术，转化为高质量苯乙烯单体，成为制造新塑料产品的再生原料。

### 技术联手：填补化学回收闭环“最后一公里”

Styrenyx技术是全球首个可实现聚苯乙烯废料商业化规模回收的解决方案，目前已在日本商业设施中成功应用。此次GreenDot与Agilyx的合作被视为是欧洲聚苯乙烯化学回收进入实质性规模化运营的里程碑。

“GreenDot在欧洲先进回收原料供应方面具有先发优势，能为我们提供稳定、低成本的长期原料保障，”Agilyx首席执行官表示，“我们相信，这一合作是实现化学回收商业可行性的关键一步。”

与此同时，GreenDot首席执行官也指出，公司通过既有渠道每年管理超30万吨轻质包装废料，并具备为品牌客户提供高质量再生原料的专业能力。此次合作将使其在rPE(再生聚乙烯)与rPP(再生聚丙烯)基础上，进一步拓展到rPS(再生聚苯乙烯)产品线，全面满足品牌包装闭环需求。

### 聚焦法规：助力品牌满足欧盟回收要求

当前，欧盟新颁布的《包装与包装废弃物法规》(PPWR)对包装材料中的再生成分比例设立了更高门槛。虽然化学回收所得原料尚未被正式计入法规中规定的“回收含量”，但欧盟委员会预计将在近期审议是否将其纳入合规体系。

在此背景下，Agilyx与GreenDot的合作不仅是对当前政策的积极响应，也为品牌所有者提前布局循环经济、提升合规能力提供了重要支持。

### 塑造新格局：从回收端到品牌端全链条协同

本次合作不仅着眼于原料端的获取与加工，同时也构建了面向下游市场的定向供给体系。GreenDot将优先向其EPR客户提供再生苯乙烯单体，帮助这些品牌客户在欧洲经济区(EEA)内部实现更高比例的循环包装应用。

同时，两家公司还联合成立了名为“Plastx”的新平台，旨在系统整合欧洲市场的化学回收原料供应，截至目前，该平台已签署涉及15万吨塑料废料的意向协议，完成75%的原料供应目标。

### 创新联手，共建闭环塑料生态

随着法规收紧与市场压力双重推进，塑料包装的循环再生已成为行业不可避免的趋势。GreenDot与Agilyx的合作模式为聚苯乙烯等难回收塑料的高效利用提供了技术与制度层面的解决方案。通过横跨原料收集、技术转化与品牌输出的合作路径，双方正共同为欧洲构建一个更加成熟、高效且可持续的塑料回收生态系统。

摘编自“废塑料新观察”



## 科思创宣布与PolySource建立美国市场聚碳酸酯战略分销合作伙伴关系

2025年6月2日，科思创有限责任公司(Covestro LLC)宣布与PolySource建立战略分销合作伙伴关系，扩大科思创聚碳酸酯产品组合在美国的供应范围。

该协议确立了PolySource作为科思创优质聚碳酸酯及聚碳酸酯混合产品(包括Makrolon®、Bayblend®、Makroblend®和Apec®产品系列)的授权经销商。

“这一合作将科思创领先的行业材料与PolySource的技术专长和以客户为中心的方法相结合。”科思创美洲工程塑料分销业务负责人Paul Royba表示，“PolySource对应用开发和技术支持的承诺与我们向客户提供创新解决方案的战略完美契合。”

PolySource总部位于堪萨斯州欧弗兰帕克市，拥有近30年的专业分销经验，并在为不同行业的客户提供增值技术支持方面有着良好的业绩记录。

“PolySource一直致力于与合作伙伴携手，为我们的客户、目标市场以及塑料行业提供解决方案并创造价值。科思创的产品组合实力强劲、具有战略独特性，是众多原始设备制造商(OEM)信赖并借助其性能和监管批准来推动发展的力量。”PolySource总裁兼首席执行官Grant John表示，“我们对这一新篇章充满期待，将科思创在产品和创新方面的能力与PolySource的应用开发和以客户为中心的分销引擎相结合。”

摘编自“科思创”

## 米其林超跑轮胎瞄准50%可持续材料



6月5日，米其林宣布，正在推出全新Pilot Sport Endurance 2026系列轮胎，该系列专为超跑设计，将在

克莱蒙费朗的卡塔鲁工厂生产。

米其林表示，这款光面轮胎系列是该集团在可持续发展承诺中的重要进步，其目标是在轮胎成分中融入50%的可持续材料（可再生材料和回收材料）。

2026系列标志着一次全面革新，涉及新材料、设计标准和生产工艺。

据米其林赛车运动技术总监Philippe Tramond介绍，米其林在很大程度上依赖先进的模拟和预测分析技术。我们不得不重新审视橡胶配方，以找到最佳解决方案。这是一项艰巨的工作，起初只是为了达到与现有产品相当的性能水平。

开发过程包括有限元建模，以预测轮胎在极端条件下承受的机械应力和热应力。通过专业车手在模拟

器中的虚拟测试，团队能够尽早确定最佳技术方案，并缩短开发周期。

米其林解释称，这些模拟帮助工程师重新配制橡胶混炼胶，以适应具有不同特性的新型可持续原材料，这需要“全面调整混炼技术”，以确保轮胎达到或超过现有性能水平。

随后，物理原型在米其林实验室接受了严格的测试，之后进行了广泛的赛道试验。

米其林补充道，测试计划以法国保罗·里卡德赛道

为中心，该集团利用这条赛道优化混炼胶，并微调原型轮胎的发热、抓地力和磨损特性。最近的测试已在美国沃特金斯格伦赛道进行评估。

米其林的目标是在今年8月前完成新系列的设计，为不久后开始的生产做准备。这些轮胎将于2026赛季推出。

除了实体轮胎，米其林还为车队的模拟器提供数字孪生模型，确保虚拟测试与真实测试无缝衔接。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 柬美达成协议，利好中国轮胎厂



6月4~6日，柬埔寨与美国举行第二轮贸易谈判，就签署双边对等贸易协议重要条款达成协议。

柬方是由副总理兼柬埔寨发展理事会（CDC）第一副主席孙展拓与商业部长占妮莫率领，而美方则是以负责东南亚及太平洋事务的助理贸易代表萨拉·埃勒曼（Sarah Ellerman）为首。

根据总理府发言人办公室发布的声明，此次谈判是就签署柬埔寨与美国对等贸易协议（Cambodia-U.S. on Reciprocal Trade, ART）进行磋商。在谈判过程

中，双方在高度相互谅解下持续交换意见和讨论协议内容，并就ART重要条款达成协议。双方计划于近期在美国华盛顿举行第3轮谈判。

在特朗普宣布对超过150个国家征收“对等关税”中，柬埔寨被征收高达49%“对等关税”。美国目前是柬埔寨最大出口市场，占比接近40%。2024年，柬美贸易总额达130亿美元，其中美方出口至柬商品仅约3亿美元，显示出柬对美出口依赖度之高。

为了应对美国关税压力，柬埔寨与美国政府于5

月中开始开展贸易谈判，柬埔寨也于5月12日起实施新措施，加强出口至美国商品的原产地管理，防止“洗产地”违规行为。

双边对等贸易协议（ART）关键条款达成共识，对在柬中国轮胎厂的影响呈现多面性。若ART最终将关税稳定在10%左右，中国轮胎厂通过柬埔寨出口美国的成本将大幅降低。以2024年柬埔寨对美轮胎出口

额7.725亿美元（增长135%）为基础，税率差异可使企业利润空间显著提升。

中国轮胎企业（如赛轮、万力、通用等）在柬设厂的核心动因是规避美国对中国轮胎的高关税（54%）。新协议若维持较低税率，将进一步强化柬埔寨作为“跳板市场”的优势，保障对美出口竞争力。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 美国最新轮胎进口数据，最大的来源国是？

据悉，第一季度，美国轮胎进口大部分趋于平稳，只有来自海外的轻型卡车轮胎出货量出现显著增长。

泰国仍然是三大类轮胎（乘用车、轻型卡车和中型卡车/公共汽车轮胎）中最大的轮胎来源国，而柬埔寨的出货量继续呈指数级增长，塞尔维亚和巴基斯坦首次出现。

根据美国商务部的数据，第一季度有超过 5730 万条乘用车、轻型卡车和中型卡车/公共汽车轮胎运入该国，比 2024 年同期增长 4.4%（252,000 条），这几乎完全是由轻型卡车轮胎出货量的增长支撑的。

这些进口额达到 41.3 亿美元，比 2024 年季度的 40.9 亿美元增长 0.9%。

Imports – Q1 2025 vs. Q1 2024				
Passenger tires				
	Units 2025	Units 2024	% chng.	Avg. value *
Thailand	11,080,450	10,434,298	6.2%	\$39.91
Mexico	5,558,405	5,617,084	-1.0%	\$84.66
Vietnam	3,415,681	4,067,291	-16.0%	\$34.09
Indonesia	2,927,882	3,396,098	-13.8%	\$49.63
Canada	2,923,857	2,784,308	5.0%	\$76.42
Cambodia	2,689,250	1,916,133	40.3%	\$35.11
South Korea	2,567,930	2,286,095	12.3%	\$58.25
Japan	1,764,824	2,274,030	-22.4%	\$79.57
Chile	1,328,435	1,215,611	9.3%	\$62.33
Philippines	1,023,226	1,060,891	-3.6%	\$41.03
Others	6,576,744	7,906,229	-16.8%	\$73.64
<b>TOTAL</b>	<b>41,856,684</b>	<b>41,958,068</b>	<b>-0.2%</b>	<b>\$57.38</b>

这一时期的进口停滞在一定程度上反映了特朗普总统宣布提高汽车和汽车零部件（包括轮胎）进口关

税的时间，这些关税早在 1 月下旬就已讨论，但直到 3 月 27 日才正式公布。汽车零部件 25% 的关税于 5 月 3 日生效。

本季度乘用车轮胎进口量下降 0.2% 至 4190 万条。泰国以 1110 万辆领先该细分市场，与 2024 年季度相比增长 6.2%，约合 500,000 辆。

在对美国的其他前五大乘用车轮胎供应商中，只有加拿大出现了增长，比 2024 年增长了 5%。

该类别的最大跃升来自排名第六的柬埔寨制造商，该季度的销量为 292 万辆，比 2024 年增长 40.3%。这一增长主要是以牺牲越南、印度尼西亚和日本为代价的，与 2024 年相比，这些国家的销量都出现了两位数的下降。

Light truck tires				
	Units 2025	Units 2024	% chng.	Avg. value *
Thailand	2,478,781	2,052,283	20.8%	\$75.61
Vietnam	1,236,774	1,480,109	-16.4%	\$50.59
Cambodia	1,231,065	798,560	54.2%	\$62.33
Canada	847,411	911,271	-7.0%	\$115.20
Mexico	636,468	547,488	16.3%	\$91.08
Serbia	566,203	225,140	151.5%	\$86.89
Indonesia	455,251	487,787	-6.7%	\$64.49
Korea, South	419,333	383,995	9.2%	\$80.97
Japan	394,316	530,844	-25.7%	\$118.95
Slovakia	244,635	258,661	-5.4%	\$109.36
Others	1,606,015	2,028,110	-20.8%	\$83.95
<b>Total</b>	<b>10,116,252</b>	<b>9,704,248</b>	<b>4.2%</b>	<b>\$111.39</b>

在柬埔寨和塞尔维亚轮胎制造商出货量的推动下，第一季度轻型卡车轮胎进口量增长 4.2%，达到 1010 万条。

柬埔寨目前是该类别的第三大供应商，其出货量比 2024 年增长了 54.2%。前 5 大供应商——泰国、越南、柬埔寨、加拿大和墨西哥——占美国轻型卡车轮胎的 60% 以上。

除柬埔寨外，泰国（20.8%）和墨西哥（16.3%）在本季度也有所增长。来自越南和加拿大的出货量分别下降了 16.4% 和 7%。

从塞尔维亚进口的汽车（该类别排名第 6）——主要来自东洋轮胎公司和山东玲珑轮胎有限公司经营的工厂——激增 151.5% 至近 850,000 辆。

本季度中型卡车/客车轮胎进口量下降 1.1% 至 537 万条，这几乎完全是由于泰国的出货量下降 33.9%，泰国是该类别的第一大轮胎来源国，占进口总量的 29%（165 万条）。

Medium truck/bus				
	Units 2025	Units 2024	% chng.	Avg. value*
Thailand	1,647,936	2,494,607	-33.9%	\$113.49
Vietnam	870,212	764,800	13.8%	\$117.38
Japan	653,887	436,919	49.7%	\$219.22
Cambodia	556,478	170,652	226.1%	\$114.57
Canada	362,802	390,156	-7.0%	\$430.56
China	310,913	265,612	17.1%	\$142.84
India	200,738	171,597	17.0%	\$168.21
South Korea	193,960	151,937	27.7%	\$229.08
Brazil	131,519	92,247	42.6%	\$230.50
Pakistan	111,973	63,517	76.3%	\$122.82
Others	332,150	401,547	-17.3%	\$252.89
TOTAL	5,372,568	5,431,165	-1.1%	\$168.11

Source: U.S. Department of Commerce, Tire Business calculations  
\* -- Average declared customs value (roughly equal to wholesale value)

几乎所有其他对美国的卡车/公共汽车轮胎主要出

口国都出现了增长，其中柬埔寨位居榜首，出货量增长了 226.1%，跃升至第 4 位。越南（第二大供应商）在本季度增长了 14%，日本（第 3 位）反弹，与 2024 年季度相比增长了近 50%。

该细分市场中同样值得注意的是巴基斯坦的首次亮相，以 111,973 条卡车/公共汽车轮胎的进口量排名第 10，比去年增长 76.3%。唯一有记录的巴基斯坦轮胎美国经销商是 Moncar Inc.，该公司进口由中国朝阳长征轮胎有限公司生产的 Starlux 品牌。

美国进口中型卡车/客车轮胎的前 5 名供应商是泰国、越南、日本、柬埔寨和加拿大。

第一季度，乘用车轮胎的平均报关价值增长了 8.8%（50 美分），达到 57.38 美元。价格从高端的 84.66 美元（墨西哥）和 79.47 美元（日本）到低端的 34.09 美元（越南）和 35.11 美元（柬埔寨）不等。

在轻型卡车轮胎领域，平均报关价值也有所增加，上涨 2.2% 至 81.39 美元。价格从高端的 118.98 美元（日本）和 115.20 美元（加拿大）到低端的 50.59 美元（越南）和 62.33 美元（柬埔寨）不等。

中型卡车/公共汽车轮胎的平均报关价值下降 1.2%（2.07 美元）至 168.11 美元。加拿大（430.56 美元）和韩国（229.08 美元）位居榜首，而泰国（113.49 美元）、柬埔寨（114.57 美元）和越南（117.38 美元）最低。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 普利司通豪赌美国：扩产200万条轮胎反制关税

普利司通公司在其第一季度收益报告中披露，该公司计划提高至少两家美国轮胎工厂的产能，以应对特朗普政府对汽车和汽车零部件征收25%的进口关税。

普利司通说，到2027年，公司将在美国每年增加至多200万辆轮胎的产能，主要集中在南卡罗来纳州艾肯和北卡罗来纳州威尔逊的汽车和轻型卡车轮胎工厂。

普利司通表示，此次扩张将包括对艾肯工厂的“小额投资”，以及对威尔逊工厂产能的“最大化利用”措

施。

与此同时，普利司通正计划关闭田纳西州的拉弗涅（LaVergne）。并将该工厂的产能重新分配给美洲的其他工厂。该公司尚未详细说明这些计划。

在更大的范围内，普利司通表示打算“保持或增加”本地生产，以便能够从美国的工厂供应美国 60% 的乘用车轮胎和 70% 的中型卡车和客车轮胎需求。

该公司还表示，将在全球范围内对原材料采购进行“优化”，并指出，除了天然橡胶免征高额关税外，该公司 80% 至 90% 的原材料都来自美国本地。

该公司表示，将把“最大化”利用率的目标扩展到整个美洲的业务，包括加拿大和墨西哥的工厂。

虽然普利司通没有报告关税对其第一季度业绩的直接影响，但该公司预计，关税将对其调整后的营业利润产生高达3.12亿美元的负面影响。

本季度，普利司通在北美的销售额同比下降2%，

至28.7亿美元，而营业收入增长10%，至2.49亿美元。

普利司通还预计，美国可能出现的经济衰退将对其盈利产生1.38亿美元的潜在影响，但该公司尚未将这一数字纳入全年业绩指导。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 世索科将为贝亲供应环保循环型聚苯砜材料

贝亲株式会社已决定在高端SofTouch™婴儿奶瓶产品中采用世索科环保循环型Duradex™ PP ECHO材料。

该食品接触级高纯度聚苯砜，采用经质量平衡法核算38%的循环原料生产，并通过了国际可持续发展和碳认证(ISCC)PLUS体系的验证。

世索科特种聚合物事业部生活解决方案副总裁Floryan De Campo表示：“贝亲采用我们Duradex™ PPSU ECHO材料制造的SofTouch™高端婴儿奶瓶，完美诠释了我们支持客户打造高度可持续产品、造福下一代的承诺。Duradex™ PPSU ECHO能有效减少对化石资源的依赖，在保持砜类聚合物卓越性能的同时，提供了经实践验证的直接替代方案。其更低的碳足迹还有助于推动整个价值链的脱碳进程。”

Duradex™ PPSU ECHO

Duradex™ PPSU ECHO是一种天然琥珀色透明

的非晶态聚合物，为贝亲婴儿奶瓶带来自身防粘、高度抗污耐刮的表面特性。该材料具有优异的水解稳定性、防碎韧性及耐热性，可承受180°C高温下超过1,000次蒸汽或热水消毒以及洗碗机清洗循环，且毫无损伤风险。

这种高纯度PPSU材料不会吸收任何异味，且不含人工色素、邻苯二甲酸盐及双酚类物质，确保安全健康的喂养体验。

泰国贝亲株式会社总裁松本光雄表示：“这种材料的循环性与贝亲的理念一致，通过不断深化满足下一代独特需求的承诺，创造一个更加关爱婴儿的世界。”

采用世索科Duradex™ PPSU ECHO材料制造的贝亲SofTouch™高端婴儿奶瓶即将上市。世索科这款循环聚合物材料已实现全球范围内供应。

摘编自“世索科”

## 卡博特BIOPLASBLAK 系列可生物降解黑色母粒荣获“生物基材料技术类先锋奖”

近日，卡博特公司推出的BIOPLASBLAK® XP5650A/B系列可生物降解黑色母粒凭借其在创新性、环保贡献和商业影响方面的卓越表现，荣获雅式橡塑网“2025年橡塑十大技术趋势案例评选”中的“生物基材料技术类先锋奖”！

本次“2025年橡塑十大技术趋势案例评选”共收到了来自92家企业的118项申报案例，经二十余位高校学者、行业协会专家及终端企业代表组成的评审委员会专业评审，结合16,703人次有效网络投票及组委会评选，从创新性、环保效益、商业价值等维度进行综合



评定。(来源：雅氏评选活动组委会)

行业专家给予卡博特BIOPLASBLAK® XP5650A/B系列可生物降解黑色母粒的获奖评语是：“对于抑草地膜，黑色母粒对于生物降解材料有重要作用，卡博特的黑色母粒对于解决地膜目前普通色母包含不可降解聚合物问题有重要价值。”“卡博特的这款黑色母粒具有高黑度、高炭黑分散并不含任何不可生物降解组分，有效解决了传统塑料薄膜在土地中的残留问题。”

中国是世界上地膜使用量、覆盖面积最大的国家之一，地膜为中国的粮食安全做出巨大贡献的同时，也在土壤中留下了巨量难以降解的塑料残留。尽管地膜回收能解决一部分残留问题，然而回收成本以及无法实现完全回收等导致环境污染的问题仍然存在。因此，使用完全生物降解材料PBAT制成的地膜能够帮助达到“一劳永逸”的效果。为了使PBAT地膜满足农用地膜的使用需求，特别是提高其耐候性，卡博特公司研发了PBAT载体的BIOPLASBLAK® XP5650A/B系列可

生物降解黑色母粒。该系列产品具有以下特点：

高黑度：为可生物降解地膜提供优秀的遮盖性能和耐候性能

高炭黑分散：帮助可生物降解地膜实现出色的表面外观以及更少的晶点

不含任何不可生物降解的组分

卡博特公司副总裁、碳硅材料技术方案亚太区业务总监贾积晓表示：“这一奖项是对卡博特坚持持续创新的有力肯定。卡博特BIOPLASBLAK® XP5650A/B系列不仅响应了市场对生物降解解决方案日益增长的需求，也进一步巩固了我们在可持续黑色母粒技术领域的领导地位。”

该获奖产品聚焦农业地膜领域的一项核心挑战——在保证性能和颜色强度的前提下，实现生物降解。传统黑色母粒通常含有不可降解聚合物，不利于堆肥处理，而卡博特的解决方案不仅实现了高黑度、优异的炭黑分散性，同时完全不含不可降解成分，有助于减少土壤中的塑料残留。

卡博特亚太技术中心塑料业务研发经理裴爱华博士表示：“我们的研发团队与客户密切合作，确保该产品在实际应用中表现优异，并满足环保目标。此次荣誉的获得，是对我们努力的最佳回报。”

作为橡塑行业最具影响力的机构之一，雅式橡胶网同时也是亚洲规模之最、全球领先的塑料橡胶展览会CHINAPLAS的主办方之一。在今年即将发布的年度科技趋势报告中，卡博特的这项创新将作为优秀案例之一被重点收录，展示行业未来的发展方向。

摘编自“卡博特”

## 法国要实现100%塑料循环利用？看陶朗AI技术如何助力

此前，法国通过《循环经济法》构建了环保转型框架，其核心量化目标为：到2025年实现塑料制品的100%闭环循环利用。

为应对法规带来的转型压力、提升市场上再生塑料的含量和利用率，法国各方正在积极开展行动。

法国Nord Pal Plast公司(简称NPP)成立于2003年，

专注于处理消费后PET塑料瓶，并生产高品质再生PET瓶片。早在2012年，NPP就与陶朗建立了战略合作伙伴关系，每年可处理约40000吨PET瓶，在法国PET回收领域发挥重要作用。

面对日益复杂的包装材料和日趋严苛的法规，如何高效分离无色透明、浅蓝色透明PET瓶，以及难以



识别的白色不透明PET瓶，成为NPP的关键难题。为此，自2022年起，NPP就携手陶朗开启了针对PET分离提纯的技术合作与探索。

#### 技术创新破难题：AI质选赋能PET提纯

陶朗的工程师团队凭借其革新性的自动化智能分选系统——AUTOSORT™ with GAINnext™，在NPP的产线上持续优化PET提纯效果。



该系统以AUTOSORT™多功能光电分选机为基础，深度融合了陶朗GAINnext™人工智能技术。通过百万级数据的持续训练和算法模型的不断迭代，该系统能够动态适配不同回收场景，满足NPP多样且复杂的分选需求。

NPP的分选厂共配备了4台陶朗AUTOSORT™，以及2台AUTOSORT™ with GAINnext™，分别用于剔除入料中的非PET杂质，及提纯所需的透明PET瓶。

“使用了陶朗PET提纯技术后，我们回收料中的杂质减少了50%。目前，我们的杂质可控制在100 ppm以内。更重要的是，我们只用了最少数量的设备即达到了这一效果，大大优化了运营成本，提升了投资回报率。”



使用该解决方案后，NPP能够高效分离透明PET瓶与白色不透明PET瓶，突破了分选纯度和效率的上限，并在全国招标中脱颖而出，成为法国官方负责管理包装和废纸回收的组织——Citeo在PET瓶回收业务中的指定合作伙伴。

摘编自“陶朗资源回收”

## 百事“减塑”目标缩水引发质疑，气候承诺再延十年

在气候变化与塑料污染双重危机下，百事公司(PepsiCo)日前宣布对其“百事正向”(Pep+)可持续发展战略进行重大调整。这些调整不仅涉及将实现全价值链温室气体净零排放的目标从原定的2040年推迟至2050年，还包括对包装、农业和水资源等关键领域目标的下调或重设，尤其在塑料回收与再利用方面引发了广泛关注。

### 减塑目标“变软”，可重复使用包装目标被取消

百事公司曾计划到2030年将其全球饮料与即食品业务中使用的来自不可再生资源的原生塑料(Virgin Plastic)吨数减少20%，并在人均使用量上减少50%。如今，这一目标被改为“每年平均减少2%的原生塑料使用总量”，且不再追踪单位产品的塑料用量。

此外，百事公司原定在2030年前实现20%的饮料通过可重复使用包装销售的目标也被取消。该公司表示，将不再单独制定可重复使用包装的比例目标，而是将其纳入新的包装设计体系中加以衡量。与此同时，原本到2030年在包装中使用50%回收塑料的承诺，也被推迟至2035年，且比例下调至“40%以上”。

百事公司2023年向艾伦·麦克阿瑟基金会(Ellen MacArthur Foundation)提交的数据显示，其原生塑料使用量从2020年的218万吨增长至2023年的230万吨。这表明该公司在“减塑”方面并未取得预期进展。

### 气候目标“推迟”，仍声称与《巴黎协定》一致

在气候方面，百事将其范围1和2的排放目标从原本在2030年较2015年减少75%，调整为以2022年为基准减少50%；同时，将范围3(即供应链相关)中的E&I(能源与工业)排放量目标调整为以2022年为基准减少42%，FLAG(森林、土地和农业)排放量调整为减少30%。尽管新目标有所“减弱”，百事仍表示其路线图符合《巴黎协定》中1.5°C温控目标，并已获得科学碳目标倡议组织(SBTi)的认可。

公司执行副总裁兼首席可持续发展官表示：“我们

知道，展示真实进展非常重要，包括成功与挑战。我们必须面对基础设施落后、电动车配套不足、法规变更等现实因素。”

回收与政策“现实”：印度、中国市场制约再利用推广

百事公司指出，其目标调整与现实挑战密切相关，特别是在基础设施薄弱或法规滞后的国家。以印度为例，直到2023年才允许在饮料包装中使用回收PET(rPET)；而在中国，食品级包装仍禁止使用rPET。这些法律与政策滞后严重限制了企业在全中国范围内推动回收包装的能力。

公司董事长兼CEO表示：“Pep+是我们增强业务韧性、推动食品体系可持续的战略投资。我们必须在目标上保持灵活，才能在不断变化的环境中保持行动力和可行性。”

### NGO批评声不断：目标缩水是“倒退而非转型”

尽管百事公司强调其调整是“务实选择”，多家环保组织对此表示强烈不满。总部位于华盛顿的海洋环保组织Oceana高级副总裁直言：“百事放弃可重复使用包装和原生塑料减量目标，只会加剧海洋与环境污染。只要玻璃瓶重复使用10%，就能避免超过1万亿个一次性塑料瓶和杯子的使用。”

加州伯克利的塑料污染联盟(Plastic Pollution Coalition)联合创始人兼CEO更是批评道：“百事公司曾经可以在无塑料包装的时代销售产品，今天却选择在可持续发展路上退步。更多塑料回收不是解决办法，出路是‘少用塑料、少用一次性包装’。”

值得一提的是，百事的主要竞争对手可口可乐公司也在2024年年底宣布取消此前拟在2020-2025年间减少300万吨原生塑料使用的目标，并下调其回收材料使用率至35%-40%，显示出饮料行业在应对环保压力与市场现实之间的普遍困境。

摘编自“废塑料新观察”

