

从PCR到TBR，美国轮胎进口全面下滑

据最新数据显示，2026年1~4月美国进口轮胎共计9307万条，同比下降4.2%。其中，乘用车胎进口5574万条，下滑3%；卡客车胎进口1954万条，降幅达9%；航空器用胎和自行车用胎则逆势增长，同比分别上升19%和20%。



从主要进口来源地看，自中国进口轮胎数量为604万条，同比锐减36%。其中，乘用车胎和卡客车胎分别下降17%和46%。自泰国进口总量为2298万条，同比下降8%，乘用车胎和卡客车胎分别减少13%和23%。

据美国轮胎经销商反馈显示，消费者换胎意愿低迷，普遍推迟更换计划。4月独立经销商终端销量同比下滑1.1%，与一季度整体降幅基本持平。仅美国东南部地区实现正增长，中西部和西南部表现最差。

4月美国乘用车及轻卡替换胎需求同比小幅下滑，33%的受访经销商反映需求走弱，高于2月的27%。5月销量预计维持个位数降幅。消费者持续转向二、三线平价品牌，三线品牌销量占比已连续三个月位居首位。

摘编自“世界橡胶展”

知名OTR胎企特瑞堡，收购汽车零部件企业

2026年6月5日，特瑞堡宣布，特瑞堡工业解决方案事业部（TIS）已完成签约，正式收购意大利企业Gomet 有限公司。

特瑞堡表示，Gomet 专注于为汽车核心系统提供高分子防护配件，主力产品包括等速万向节防尘套、减震缓冲块以及转向齿条防尘套。公司主营欧洲售后市场小众汽车零部件业务。

Gomet 此前隶属于亨斯迈集团，总部设于意大利阿泽利奥，当地设有生产基地。该公司2025年销售额达2.7亿瑞典克朗（约1.9亿人民币）。本次收购交易细节未对外公布。

特瑞堡工业解决方案事业部总裁 Jean-Paul Mindermann 表示：“收购 Gomet 后，我们在汽车防尘套业务板块的实力再度提升。目前我们已是全球主流整车厂的核心供应商，而售后市场也蕴藏着巨大发展



机遇。”

他补充道，随着在用车辆的使用年限不断延长，市场对高品质替换配件的需求也随之增长，以此保障汽车核心系统正常运转、避免故障损坏。

摘编自“中国轮胎商务网”

大陆集团，出售旗下130家门店和两家工厂



大陆集团已完成将其法国服务和分销业务 ContiTrade France 出售给投资公司 ASC 的交易，距离其宣布剥离该业务计划已有六个月。

该交易于6月3日公布，包括超过130家公司自营的

BestDrive 门店、两家翻新工厂以及支持该轮胎及车辆维修业务的管理职能部门。约1200名员工被纳入此次交易。财务条款未予披露。

大陆集团表示，交易涉及的所有门店将继续作为 BestDrive 法国网络的一部分，以加盟协议的形式运营。

据这家德国轮胎制造商称，新的所有权结构将使 ASC 能够“更独立、更灵活地”运营该业务，同时服务于现有客户并寻求新的商业机会。作为交易的一部分，ASC 已与大陆集团签署了长期加盟协议。

ASC 总部位于卢森堡和慕尼黑，专注于欧洲地区的公司分拆、剥离和继承等业务。

摘编自“综合信息”

2026全球轮胎品牌价值榜出炉：多方角逐改写行业规则

2026年6月9日，知名品牌价值评估及咨询机构 Brand Finance 公布了2026年全球最具价值轮胎品牌前10强和最强品牌前10强。

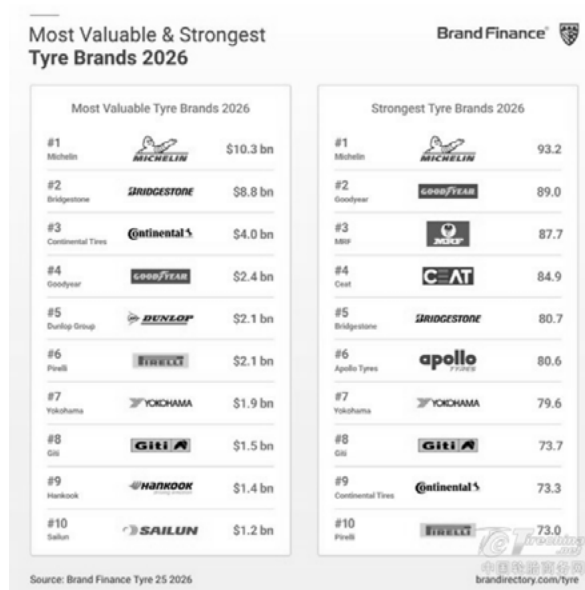
表面上看，榜首的故事乏善可陈。米其林连续第9年霸榜，品牌价值103亿美元（+17%），同时以89.6分获AAA+评级，稳居“最强品牌”；普利司通稳坐第2（88亿，+6%），德国马牌守第3（约40亿）。前两名加起来近191亿美元，比后面8名的总和还厚实——这是全球轮胎市场经典格局。

但翻到榜单后半段，事情就开始有意思了。

增速黑马：中国品牌跻身全球第一梯队

本届榜单最大亮点来自高增长阵营。佳通以38%的增幅成为年度增长最快轮胎品牌，品牌价值升至15亿美元，位列全球第8。

中国赛轮紧随其后，品牌价值同比大涨37%至12亿美元，也是全球前10中唯一的中国品牌。这份亮眼



成绩并非偶然，赛轮深耕自主研发，凭借化学炼胶技术、液体黄金轮胎等创新成果，攻克行业长期存在的

性能难题，硬核技术成为品牌价值攀升的核心底气。

Brand Finance估值总监Lorenzo Coruzzi的点评一语道破：“亚太品牌如佳通、赛轮和阿波罗的快速崛起，说明挑战者已经在全球范围内建立起真实的市场存在感和可信度。”这句话翻译过来就是：轮胎行业的品牌叙事权，正在松动。

品牌价值增长，到底增的是什么？

很多人把“品牌价值”等同于广告投放或Logo知名度，但Brand Finance的评价体系本质上衡量的是品牌对未来营收的折现贡献——它取决于消费者的熟悉度、考虑意愿、忠诚度，以及溢价权。高强度的品牌意味着更高的溢价支付意愿。行业数据显示，米其林在替换市场的单价平均高出竞品约25%，这部分超额利润直接转化为品牌价值的“续航里程”，让它即使卖得贵，消费者也认。

而佳通和赛轮的增量，走的是另一条路：

新能源车渗透率的红利——电动车对轮胎噪音、滚阻、扭矩承载的要求完全不同，新供应链体系给了新品牌切入原配的窗口期，赛轮的“液体黄金”技术正是以此为锚；

替换市场的性价比突围——全球通胀压力下，更多理性消费者愿意从高溢价品牌“向下兼容”，前提是品质差距不再刺眼；

中国产能的出海背书——赛轮、玲珑、森麒麟、正新、三角和双星六家中国品牌入围25强，数量居各国之首，背后是中国轮胎从“大而不强”向独立品牌资产的爬坡。

真正要盯的对手，可能不在榜单前列

中国轮胎商务网（Tirechina.net）注意到，在“最强品牌榜（BSI评分）”里，MRF（87.7分）、Ceat（84.9分）、Apollo Tyres（80.6分，BSI增幅最大）三家印度胎企分别压到第3、4、6位，越过了不少欧美老牌。印度兵团打的不是品牌价值绝对值，而是本土深耕+新兴市场口碑密度——这套打法一旦规模化外溢，对中国品牌的“高质价比”护城河会形成正面挤压。

行业评论

如今全球轮胎市场早已不是传统巨头的独角戏。亚太品牌集体发力，印度轮胎品牌更是在品牌强度榜单中表现突出，多家品牌排名超越老牌巨头。

不难看出，当下轮胎行业的竞争逻辑正在转变：单纯规模扩张的时代落幕，技术创新、品牌口碑与全球化运营能力，成为品牌价值增长的核心驱动力。未来，中国轮胎品牌既要追赶国际龙头，也要直面新兴市场对手的挑战，一场围绕技术与品牌的持久战已然开启。

摘编自“中国轮胎商务网”

中方股东上诉！倍耐力股权纷争反转？

2026年6月7日，倍耐力发布公告称，两大股东中国化工橡胶有限公司（CNRC）与马可波罗国际有限公司，向意大利拉齐奥大区行政法院提起上诉，要求撤销意大利政府基于“黄金权力”法出台的股权限制法令。

据悉，这份争议法令由意大利总理在4月10日签署，官方称旨在保护倍耐力智能轮胎等核心技术，实则意在制衡中方股东影响力。法令规定，中方股东的董事会提名人数从8名缩减至3名，其中两人须为独立董事，且中方提名人员不得担任董事长、首席执行官等高管；只要中方持股比例高于9.99%，上述限制就会持续生效。中国化工是倍耐力最大单一股东，持股34.1%，难以接受该限制。

两家股东提交的诉状内容一致，被告涵盖意大利总理府、企业与“意大利制造”部等多个政府部门。倍耐力发布公告回应称，此次诉讼不会影响6月25日召开的年度股东大会，大会仍将按照该法令框架开展董事会换届选举。同时，公司表示保留介入诉讼、维护自身及全体股东合法权益的权利。

意大利“黄金权力”原本用于保护本国战略资产，此次限制举措，折射出欧洲对中资企业的防备心态。这场围绕倍耐力控制权的博弈，不仅关乎中方投资权益，也将对中欧经贸关系产生影响。

摘编自“中国轮胎商务网”

欧洲协会强烈反对欧盟轮胎新规的材料限制

日前，欧洲轮胎协会（Tyres Europe）呼吁，欧盟在制定轮胎生态设计规则时，应聚焦产品整体环境足迹与安全性能，而不是仅仅纠结在某种材料。

针对欧盟拟在轮胎新版生态设计要求中增设材料限制条款，欧洲轮胎协会表达了强烈的异议，坚持材料管控仍应归属欧盟《化学品注册、评估、授权和限制法规》（REACH）的监管范畴。

欧盟委员会已将轮胎列为《可持续产品生态设计法规》（ESPR）框架下的重点管控品类，相关授权法案预计于 2027 年正式出台。

但欧洲轮胎行业协会明确表示，坚决反对在未开展单项影响评估的前提下，对轮胎用材及相关化学物质设置限制。

该协会补充道，必须具备翔实且量化的实证依据，才能证明相关材料会阻碍轮胎回收利用。

协会指出，按照当前轮胎生态设计标准的拟定思路，若直接取缔密封胶、发泡材料及补强结构等部件，并不能提升废旧轮胎（ELT）的处理效率。

该协会表示，目前废旧轮胎高值化再利用的市场需求尚不足，相关配套体系需优先完善。

据其介绍，现阶段约半数废旧轮胎会送入协同焚烧处理，这一占比远高于搭载密封胶、发泡材料的轮胎市场份额，足以证明焚烧处置方式并非由上述材料导致。

协会强调，密封胶、发泡材料等相关技术的研发初衷，是减少轮胎过早更换、延长使用寿命，从源头降低原材料消耗。“即便这类技术确实对回收环节造成一定难题，也必须将其与轮胎使用阶段带来的安全及环保效益综合比对考量。”

此外，欧洲轮胎行业协会提出，未来轮胎生态设计标准应着重考量轮胎整体环境足迹（包括碳足迹），同时确保各项可持续发展举措不会损害轮胎安全性能。

协会主张，需采用综合性能平衡的评估方式，全面评判轮胎各项性能指标。若只片面关注部分指标，可能会对产品安全与环保表现造成负面影响。若生态设计标准仅针对部分性能制定规则，而忽略其他指标，或将引发诸多负面问题。

协会同时要求，生态设计相关规定必须依托量化、具备代表性且真实可靠的数据制定，并敦促政策制定者保障新规与现行及未来轮胎相关法规保持一致，其中包括联合国第 117 号法规、欧 7 排放标准等。

据介绍，目前轮胎行业已受十余项欧盟法规、至多 13 项联合国欧洲经济委员会（UNECE）性能标准约束，覆盖安全、化学成分、环保性能、可回收性及产品信息公示等各个方面。

文件还提出，需为循环经济相关概念制定清晰、统一的定义。目前各类法规中，适用于轮胎领域的部分术语表述不一，部分概念甚至缺乏法定释义。

协会还呼吁欧盟搭建切实可行、具备强制约束力的申报监管体系，配套明确的统计方法、申报框架与落地时间表，方便市场监管部门核查。

该协会认同《可持续产品生态设计法规》提升全生命周期有害物质透明度的目标，但认为化学物质管控相关限制条款，仍应由 REACH 法规负责落实，而非纳入生态设计法规体系。

摘编自“中国轮胎商务网”



轮胎巨头集体“瘦身”： 关厂的背后，是规模信仰的退潮规的材料限制

2026年2月，优科豪马宣布将在3月永久关闭其位于美国俄勒冈州塞勒姆的工厂；5月，普利司通以“全球运营战略调整”为由，决定停止其台湾新竹工厂的制造业务；固特异亦明确规划，在2027年底前关闭有着50多年历史的北卡罗来纳州费耶特维尔工厂。



短短数月，三家巨头接连挥刀向内。若将时间轴再拉长，这不过是近几年轮胎行业产能大迁移的一个缩影。只是当名单上开始出现普利司通、固特异这样的“优等生”时，市场才真正意识到——这一次，巨头们不是在例行优化，而是在重写游戏规则。

被戳破的“规模幻象”

在传统工业叙事里，工厂的数量和规模，几乎等同于企业的实力。更大的厂房、更多的产线，意味着更低的单位成本和更强的市场话语权。这套逻辑，曾支撑轮胎巨头们在全球复制了数十年的产能竞赛。

但当全球需求增长放缓，原材料、人工、能源、环保成本持续抬升，传统工厂的“规模优势”开始变成“固定成本”。如果生产的还是低附加值、需求下滑的产品，那么产能越大，压力反而越重。

横滨橡胶关闭塞勒姆工厂，普利司通停止新竹制

造，背后的关键词都不是“退出市场”，而是“重新配置”。



效率为王，一场关于“价值密度”的重塑

关厂潮绝非衰退的前奏，恰恰相反，这是一场产业价值链的暴力重塑。企业不再执着于拥有多少产能，转而关注每一单位产能究竟能兑换多少价值。

这里所说的“价值”，包括对高端轮胎市场的卡位能力、对新能源车配套的响应速度，以及对抗周期波动的弹性。固特异在宣布关停计划的同时，正加码航空轮胎和特种轮胎等高壁垒、高毛利领域；普利司通在收缩传统制造的同时，资源正向新智能化工厂倾斜。

某种意义上，巨头们关掉的不是工厂，而是一种过时的生存模式。他们正在剥离工业化时代对固定资产的执念，转而追求一种更轻盈、更敏捷的组织形态。工厂可以少，但留下的必须能生产最赚钱的轮胎，且能随时根据市场风向换挡——轮胎行业正在从“多造一点”进入“造得更值”的阶段。

摘编自“中国轮胎商务网”



大型轮胎制造商，35亿扩产！

近日，印度知名轮胎制造商JK轮胎工业公司正式公布一项重磅分阶段产能扩建计划，项目总投资达498亿卢比，折合人民币约35亿元，是近年来印度轮胎行业规模领先的扩产投资项目，彰显企业对本土及全球轮胎市场的长期发展信心。



据悉，该扩建项目已通过公司董事会审批，将分三个阶段有序推进落地，整体工程预计2029年12月全部完工，2030财年全面达产。其中第一阶段投入占总投资的50%，计划2028年8月竣工；第二阶段投资占比

40%，预计2029年4月投产；剩余10%投资用于第三阶段收尾建设，年底全部交付使用。项目资金将通过企业自有资金与债务融资相结合的方式筹措。

本次扩建重点布局两大核心生产基地，资源投入高度集中，约90%的资金将投向钦奈工厂，主打乘用车子午线轮胎产能扩容，剩余资金用于升级维克兰特工厂的卡客车子午线轮胎生产线。项目全面投产后，公司整体轮胎年产能能力将提升24%，有效缓解当前产能紧张局面。

此次扩产的核心动因源于市场需求持续攀升。目前JK轮胎产能利用率已突破90%，伴随印度SUV热销、商用车市场复苏以及新能源汽车产业快速发展，市场对高性能轮胎的需求持续扩容。公司此次针对性扩容，重点适配电动卡车、新能源SUV等主流车型的配套需求，精准卡位新能源汽车轮胎赛道。

摘编自“聚胶”

从固特异到倍耐力，轮胎巨头接连关停工厂

2026年5月12日，固特异宣布正在采取措施，计划在2027年底前关闭其位于北卡罗来纳州费耶特维尔的轮胎制造工厂，此举将使超过2000名工人失业。

该工厂自1969年投产，日产能约4万条乘用车及轻型卡车轮胎。据了解，关厂决定源于“固特异前进”重组计划，公司称在多次提升竞争力的努力后，仍因北美市场疲软、高制造成本及激烈竞争难以为继；2026年第一季度公司净亏损达2.49亿美元。

5月20日，倍耐力阿根廷工厂宣布将于5月25日-6

月5日停产。据了解，工厂停产主要是受汽车巨头斯特兰蒂斯（Stellantis）减产的直接波及。近期，由于市场销售低迷，斯特兰蒂斯调整了阿根廷工厂产能，从两班制缩减为一班制，并为2300名员工开设了自愿退休名单。

此前，阿根廷大型轮胎生产商FATE关停，并裁员900余人。

摘编自“中国橡胶”



当轮胎出口遇上爆舱：运费狂飙，谁为成本买单？

最近，外贸圈又开始抢舱位了。多家媒体报道，进入年中，欧洲、北美、中东、红海等多条全球主干集装箱航线同步出现舱位紧缺现象，阶段性“爆舱”成为市场常态。订舱排队、甩柜、临时调价，重新成为出口企业最熟悉也最头疼的关键词。

对于高度依赖出口的中国轮胎行业而言，这波海运行情无疑是一大挑战。在此之前，国内轮胎企业已经持续遭遇天然橡胶、合成橡胶等核心原材料涨价冲击，利润空间被持续压缩。如今海运费用的新一轮上行，形成“原料+物流”的双重成本夹击，本就处于薄利运行状态的轮胎行业，正迎来新一轮盈利考验。



舱位紧了，出口节奏先被打乱？

轮胎出口，怕订单生产不出来，更怕货出不去。

轮胎属于典型的大体积、低货值密度产品。一个集装箱装不了太多利润，却要承担实打实的海运成本。公开市场信息显示，近期上海出口集装箱综合运价指数继续上行，截至5月31日，上海出口集装箱综合运价指数（SCFI）为2571.73点，较上期上涨15.9%，实现连续五周上涨，目前达到自2024年9月以来的最高水平。

一旦舱位紧张，企业面临的不是简单“多花点钱发货”，而是整个交付节奏被打乱，损害海外客户合作粘性，出口经营压力持续攀升。

轮胎出口的成本“三明治”：两头夹击

今年天然橡胶、合成橡胶价格持续上涨，直接推高轮胎生产成本，全钢胎、半钢胎综合成本较年初明显上涨。行业终端竞争激烈，涨价传导滞后，企业利润空间早已被持续压缩。而突发的海运涨价，进一步冲击了多数企业的利润缓冲空间。

面对成本压力，轮胎企业的调价行为呈现明显分化。头部企业拥有更强的订单议价能力、长期船运合作资源和海外仓布局，可以通过长协价、分区域备货、海外基地协同来降低波动。

但中小轮胎出口企业更容易被动。没有稳定舱位、没有海外库存、没有强势议价权，一旦运费短期拉升，就可能从“薄利订单”变成“亏本订单”。



海外建厂，是不是更有必要了？

海运费上涨，也会进一步强化一个趋势：轮胎企业出海建厂的必要性正在提高。

过去，海外建厂更多是为了规避贸易壁垒、接近市场、降低关税影响。现在，物流成本也成为重要考量。当红海绕航、地缘冲突、港口拥堵、舱位紧张变成常态化变量，单纯依赖国内生产、远洋出口的模式，就会面临更多不确定性。海外基地、海外仓、本地化渠道，正在从“加分项”变成“安全垫”。

行业评论：风浪中，没有孤岛

“爆舱”与运费飞涨，就像给正在原材料成本高企的泥潭中挣扎的中国轮胎业，又泼了一盆冷水。它让我们清醒地看到，在全球化的叙事中，供应链的任何一个环节发生剧烈震荡，都会在产业链的神经末梢引发生死攸关的痛感。

这场考验，最终筛选出的，或许不是体格最大的，而是最敏捷、最具供应链弹性、最能深刻理解“全球化风险”的企业。

摘编自“中国轮胎商务网”

米其林上海工厂廿五载进阶之路：从传统制造到未来工厂

2026年5月28日，米其林上海工厂迎来成立25周年。作为上海现存唯一大规模生产乘用车轮胎的制造基地，米其林上海工厂既是上海制造业转型升级的鲜活缩影，也是米其林“一切皆可持续”理念在华落地的典范。从2001年扎根闵行以来，在大都市产业升级与环保要求持续提升的背景下，工厂稳步蜕变成为高端、现代、绿色、智能的“未来工厂”。



米其林大中华及蒙古区总裁兼首席执行官叶菲致辞

在庆典仪式现场，米其林大中华及蒙古区总裁兼首席执行官叶菲表示：“米其林上海工厂的25年，是一部不断自我革新的技术进化史。我们通过智能化改造，实现了柔性生产与定制化交付；通过绿色技术攻坚，达成了零废弃、零化学品排放、零VOC的严苛目标。上海工厂是高端制造与绿色发展的一个现实样本，更是米其林集团和这座城市的骄傲。”



上海米其林轮胎有限公司总经理朱海燕致辞

上海米其林轮胎有限公司总经理朱海燕也表示：

“面向未来，米其林上海工厂将继续扎根上海、深耕中国，为中国制造业发展与美好社会建设贡献更多力量。工厂将以创新驱动新质生产力发展，打造成为客户与社会信赖的高端智造基地；以‘一切皆可持续’理念，打造成为绿色低碳、可持续发展的生态绿洲；以持续完善的人才培养体系与多元包容环境，打造成为吸引并成就产业人才的‘梦工厂’。”



法国驻上海总领事Joan Valadou致辞

廿五荣光：绿色智能标杆，引领行业高质量发展

2001年，上海米其林回力轮胎有限公司（合资）成立，开启米其林在上海的轮胎规模化制造与本土化发展之路。建厂初期，工厂以单机作业为主，依赖人工操作与纸笔传递，员工以体力劳作保障生产。历经初创期的摸索积累，工厂建立起规范的生产流程与基础管理体系，为后续长远发展筑牢坚实根基。

随着逐步融入米其林体系，工厂推进自动化产线布局与车间升级改造，生产流程逐步实现标准化与系统化，环保设施同步完善，在城市产业升级与环保要求提升的背景下持续夯实制造基础。2014至2018年，工厂获评闵行区经济突出贡献企业，成为区域制造业高质量发展的核心力量。

2018~2022年，工厂进入智能制造与绿色制造融合阶段，通过数字化系统与智能设备应用，推动生产方式由体力劳动向数据驱动与过程优化转型，并先后获评国家工信部和上海市“智能工厂”、上海市“绿色工厂”，成为传统制造升级的重要样本。

2023年，上海工厂投资启动改扩建二期工程（白

玉兰项目），全力打造“高端、灵活、绿色、智能”的未来工厂，并于2026年正式投产。项目新增100万条年产能和超过100个高端产品规格，进一步提升高性能轮胎供给能力。

依托智能制造能力提升，工厂在建设、运营与制造精度方面持续优化，相继获得国家智能制造成熟度四级认证、上海市A级工厂、无废工厂及AI+智造一等奖等荣誉。以“一切皆可持续”愿景为引领，工厂推进“零碳工厂”建设，稳步向净零排放目标迈进，推动行业绿色转型。

匠心沃土：以人为本赋能成长，筑就智造人才梦工厂

在制造业智能化与绿色化转型过程中，米其林上海工厂始终秉持“始终关爱”的价值理念，持续完善人才培养体系与职业发展通道，构建多元包容、持续成长的组织环境，在立足本土发展的同时，推动员工与工厂共同成长、共同转型。上海米其林轮胎有限公司总经理朱海燕，正是这一人才发展体系的典型代表。她从工业工程师起步，历经研发、制造、人事管理与供应链等多个岗位，长期扎根本土制造与全球化体系融合发展的实践，也让她成为工厂持续推动转型升级、多元包容与人才成长的缩影。伴随工厂从传统制造迈向“未来工厂”，一批本土人才也在持续学习与实践中完成能力升级，逐步成长为支撑智能制造与绿色转型的中坚力量。

（1）一线岗位淬炼行业标杆

在立足一线的岗位中，工厂鼓励员工在重复工序中淬炼技术能力，成长为行业标杆。全国劳模杨建强长期扎根成型工艺一线，参与全自动成型设备调试与高端轮胎工艺优化等关键技术攻关，并累计培养10余名技术骨干，形成稳定的人才传承机制，体现一线岗位持续进化的能力基础。

（2）构筑女性平等友好生态

通过自动化升级与人机工程优化，工厂持续降低高强度岗位作业门槛，使更多女性能够进入核心生产岗位。目前女性员工占比超过17%（国内行业参考占比约10%），并涌现出工厂首位硫化工艺岗女员工陈东梅、米其林亚洲首位压延机女挡车工彭冬芹等代表性案例，展现制造岗位边界的持续拓展。一批批女性员工正以实际行动，逐步践行米其林2050年“让每个人都能拥有平等机会从事热爱的工作”的发展愿景。



（3）打造薪火接续发展体系

工厂通过“平台优才培养项目”“新任区域主管训练营”等机制，结合项目实战与跨岗位历练，构建系统化人才培养路径，并通过导师制与同伴协作机制，推动新老员工协同成长。在这一体系中，老员工何清光在多次产线升级与技术变革中持续学习与转型，从一线操作成长为能够独立带队的管理骨干；95后工业管培生马慧则通过项目实战与跨部门历练，快速成长为工艺工程师，参与工厂数字化与现场优化工作，体现青年人才在一线的加速成长路径。

迈向可持续发展的未来工厂

二十五载深耕笃行，二十五载迭代新生。从传统制造到未来工厂，从粗放人力生产到绿色智造升级，米其林上海工厂以可持续发展的坚守、以人为本的初心，完成了传统制造业的跨越式转型，既是行业绿色智能升级的引领者，也是以人为本、培育智造人才的践行者。

未来，工厂将继续践行米其林“一切皆可持续”愿景，围绕“人×利润×环境”协同发展，深耕技术革新助推产业提质升级，厚植人文关怀凝聚内生发展力量，持续为中国制造业高质量发展与绿色低碳转型贡献实践经验。



米其林上海工厂25周年庆典现场嘉宾合影

摘编自“中国轮胎商务网”

普利司通为全新兰博基尼Fenomeno Roadster量身打造 专属轮胎

全球高端轮胎及可持续移动解决方案知名企业普利司通，成为全新兰博基尼Fenomeno Roadster的独家轮胎合作伙伴。在兰博基尼与其官方技术合作伙伴普利司通的最新合作中，这款超级跑车装配了两款定制化工程设计的普利司通Potenza搏天族®轮胎，以充分展现其在公路与赛道上的卓越性能。



Fenomeno Roadster是兰博基尼迄今生产的最独特、动力最强劲的敞篷超跑车型，仅计划生产15台，每台均搭载输出功率达1 080马力的V12高性能混合动力系统。为了优化这款超级跑车在真实驾驶场景下的巨大潜能，普利司通开发了定制的Potenza搏天族®Sport超高性能轮胎，将卓越的高速性能与出色的转向响应及精准度融为一体。

与该款Potenza搏天族® Sport轮胎搭配的，是一款定制的新一代半热熔普利司通Potenza搏天族®轮胎，其设计旨在提供卓越的赛道级性能。依托普利司通在赛车运动领域的深厚底蕴与专业技术，这款高抓地力轮胎不仅充分释放了Fenomeno Roadster在赛道上的全部性能潜力，同时也完全符合公路行驶的相关认证标准。

普利司通欧洲、中东和非洲地区原配销售总监阿德里安·托尔曼（Adrien Thormann）表示：“作为兰博基尼的官方技术合作伙伴及其全系超跑的独家轮胎供应商，我们的职责是帮助兰博基尼的驾驶者体验非凡性能。借助普利司通数十年来的赛车运动传承以及我们标志性的搏天族家族的血统，这些高端轮胎正是为

了强悍的Fenomeno Roadster而生——无论是在公路还是赛道上。”

Fenomeno Roadster所配备的Potenza搏天族®Sport轮胎规格为前轮265/30 ZRF21、后轮355/25 ZRF22；其赛道取向的半热熔轮胎则提供20”和21”规格。驾驶者可选择搭载普利司通缺气保用技术（Run-Flat Technology，简称RFT）的定制Potenza搏天族®Sport轮胎。该技术使得轮胎在零气压状态下，仍能以最高80 km/h的速度安全行驶最长80 km。两款普利司通轮胎的胎侧均带有独特的兰博基尼标识，彰显其定制开发身份。

这些定制的搏天族轮胎均在意大利开发和生产，应用了普利司通自有的虚拟轮胎开发技术（VTD）。VTD技术提升了轮胎开发过程的效率与可持续发展性。

兰博基尼市场总监克里斯蒂安·马斯特罗（Christian Mastro）表示：“在兰博基尼，释放性能绝非仅仅依赖某个单一部件——而是精密工程协同作用的结果，而轮胎在其中扮演着决定性角色。通过深度合作，我们与普利司通的伙伴关系带来了定制化解决方案，充分彰显了每款车型的特质与兰博基尼的DNA。Fenomeno Roadster正是我们携手不断突破边界的又一力证。”

Fenomeno Roadster标志着兰博基尼与普利司通长达六年合作历程中一系列成功协作的最新成果。自2021年Huracán STO开始，双方的原配合作还包括Revuelto、Temerario、Fenomeno及其他多款车型。如今，普利司通已成为兰博基尼全系超跑的独家轮胎供应商。

兰博基尼这款最新的超级跑车于2026年在传奇的伊莫拉赛道举办的“兰博基尼Arena”活动中首次亮相。普利司通今年以该活动的官方合作伙伴身份亮相。

摘编自“中国轮胎商务网”

韩泰轮胎荣获本田北美“2025年度优秀供应商奖”

日前，韩泰轮胎在本田汽车北美“2025年度优秀供应商奖”颁奖典礼上，荣获“质量与交付优秀奖”。颁奖典礼于4月份在美国俄亥俄州哥伦布市举办。



本田每年基于品质、交付、价值、创新等核心指标，通过综合评估体系评选北美地区优秀供应商。本年度共有 56 家北美供应商获此殊荣，韩泰轮胎凭借系统化的质量管理体系、稳定的供应能力以及优秀的产品开发竞争力，获得本田高度评价。

此次斩获“2025年度优秀供应商奖”，是韩泰轮胎继2016年、2020年荣获“价值优秀奖”，2018 年、2023

年荣获“交付/价值优秀奖”之后，第五次获得本田官方表彰。

韩泰轮胎自 2013 年起与本田保持紧密合作伙伴关系，目前为全球市场上本田多款核心车型提供原配轮胎，包括CR-V、HR-V、Pilot、Passport等主力SUV车型，以及雅阁、思域等主力轿车车型。此次获奖后，韩泰轮胎将进一步深化与本田的合作，并凭借创新研发实力与卓越品质竞争力，持续巩固在北美市场的高端品牌地位。

与此同时，韩泰轮胎依托总部Technoplex、高端研发中心Hankook Technodome、轮胎测试场Hankook

Technoring等核心资源，通过一体化品质与技术管理体系持续强化全球竞争力。韩泰轮胎全球八大生产基地始终保持稳定、可靠的制造品质。

未来，韩泰轮胎将持续加大研发投入、坚持技术创新，为本田等全球50余家汽车品牌用户提供优质驾乘体验，并借助大数据、人工智能技术，进一步升级一体化质量管理体系。

摘编自“中国轮胎商务网”

深耕绿色制造

韩泰依托ISCC PLUS认证完善全球可持续产业布局

全球碳中和浪潮席卷汽车全产业链，在各国环保法规、整车厂绿色采购标准与新能源产业蓬勃发展的多重驱动下，轮胎行业加速告别传统高耗能、化石原料依赖型生产模式，以可再生原料替代、低碳智造、全链路溯源为核心的可持续制造已成行业确定性发展方向，ISCC PLUS等国际权威可持续认证，也逐步成为头部品牌落地绿色产能、打通全球供应链的重要背书。立足这一行业大势，布局全球八大生产基地的韩

泰轮胎稳步推进绿色产能认证落地，先后完成韩国锦山、匈牙利、韩国大田、中国嘉兴四座工厂的ISCC PLUS可持续认证，持续扩充全球可持续制造版图，以E.Circle循环经济战略为抓手，从生产端、原材料研发、产品落地多维度落地低碳转型，持续践行全产业链可持续发展理念。

ISCC PLUS作为全球公认的可持续与碳认证体系，围绕环保、社会责任、供应链全链路可追溯三大

准则，严苛核验生物基、再生原材料全流程管控能力，是衡量企业绿色制造实力的国际标杆认证。自2021年韩国锦山工厂率先拿下ISCC PLUS认证起，韩泰稳步推进全球生产基地绿色升级。2023年匈牙利工厂通过认证、2025年末韩国大田工厂获证，2026年4月中国嘉兴工厂顺利通过审核，正式成为韩泰全球第四座获此认证的生产基地，标志韩泰本土化绿色生产体系在中国全面落地。

四大认证工厂统一导入生物循环聚合物替代传统化石原料的生产方案，依托ISCC PLUS质量平衡管理体系，在不衰减轮胎性能的前提下，规模化投产搭载高比例可持续原料的轮胎产品。其中韩国大田工厂凭借成熟工艺，实现可持续材料赛车胎量产，其供应WRC世界拉力锦标赛的Ventus系列赛事轮胎，可持续原料占比达31%；而中国嘉兴工厂作为韩泰深耕中国市场的绿色支点，依托本地化产能，面向国内新能源市场持续扩充环保轮胎产能，助力国内绿色轮胎本土化供应升级。

在产品落地层面，ISCC PLUS认证技术成果全面落地韩泰iON新能源轮胎与高端赛事轮胎矩阵。作为

保时捷Taycan原配轮胎，iON evo可持续材料占比约45%；欧洲上市的iON GT轮胎可持续原料占比攀升至77%；配套FE电动方程式锦标赛的iON赛车轮胎，可持续材料配比达35%。2025年德国IAA车展上，韩泰亮相可持续材料占比81%的前沿概念胎，不断刷新行业绿色材料应用上限。

原材料创新是韩泰落地可持续战略的关键支撑。韩泰依托全球五大研发中心，联合ROTOBOOST、索尔维等全球化工巨头，攻关氢基炭黑、循环二氧化硅等新型低碳原料，打通再生原料商业化落地路径。依托全链条绿色技术沉淀，韩泰连续七年入选道琼斯可持续发展全球指数（DJSI World），连续三年斩获EcoVadis可持续评级金牌，稳居全球轮胎行业ESG第一梯队。

未来，韩泰将持续深化E.CIRCLE循环经济战略，依托全球认证产能与前沿材料技术，不断降低轮胎制造对化石资源依赖，以国际化绿色标准助力国内汽车产业“双碳”发展，引领全球轮胎行业可持续转型。

摘编自“中国轮胎商务网”

押宝北美市场潜能，韩泰轮胎加码产能

2026年6月5日消息，知名轮胎制造商韩泰轮胎宣布，持续提升其美国田纳西州生产基地的产能与自动化水平，进一步夯实北美市场供应能力。



这座高度自动化的生产工厂是韩泰布局北美的核心阵地。随着全球轮胎市场品质标准持续升级，企业在收紧品控要求的同时，同步扩充一线生产团队，保障产能释放与产品品质双向稳定。依托本土化生产基地，韩泰能够快速响应北美乘用车、商用车轮胎的配套及替换市场需求，缩短产品交付周期。

近年来，头部轮胎企业纷纷加码海外产能建设，全球化布局已成行业主流趋势。韩泰此次扩产，既是对北美市场潜力的认可，也体现出国际轮胎品牌深耕区域市场、完善全球供应链的发展思路。

摘编自“橡胶快递”

