

产能“大腾挪” 中外轮胎企业换挡提速

中经记者 郭阳琛 石英婧 上海报道

近日,米其林沈阳工厂静音轮胎技改项目竣工,这项总投资达1.1亿元的工程使其静音轮胎产能实现跨越式增长,从130万条/年跃升至500万条/年。285%的增幅,正是米其林对中国新能源轮胎市场需求的精准“把脉”。

缩减商用车轮胎产能

中国汽车尤其是新能源乘用车市场正在高速发展,电动化和大尺寸化趋势明显。

近日,随着对普利司通位于辽宁沈阳轮胎生产基地100%股权的交割完成,赛轮轮胎(601058.SH)正式接管了这座拥有近30年历史的现代化工厂,交易价为2.65亿元。实际上,这只是近年来轮胎巨头企业产能“大腾挪”的一个缩影。记者了解到,沈阳工厂是普利司通进入中国市场成立的首家轮胎厂,原先具备年产170万条载重子午线轮胎的生产能力,但在2024年1月已经终止运营。彼时,普利司通方面表示,商用车轮胎市场复苏不及预期、国际轮胎市场需求不振,公司在中国地区的商用车轮胎产量和销量均出现不同程度的下滑。同时,公司一直致力于加强在中国的高端业务,为此决定终止普利司通中国的商用车轮胎生产和销售业务。

竞相押注新能源赛道

我国新能源汽车的爆发式增长,也为上游轮胎产业带来了新的发展机遇。

根据中国汽车工业协会数据,2025年1—6月,我国新能源汽车产量达到696.8万辆,同比增长41.4%,新能源汽车产量已占汽车总产量的44.6%。记者了解到,在中国新能源汽车发展初期,很多在华一线轮胎企业仍处于观望态度,米其林则积极拥抱国内电动化趋势并坚定支持中国新能源车企的轮胎品牌,也是行业内首个在中国发布电动汽车专用轮胎的品牌。据米其林中国方面介绍,和

早在2024年年初,米其林便宣布对沈阳工厂进行产能调整,逐步将现有卡客车轮胎产能转换为乘用车轮胎产能;2026年,米其林上海工厂改扩建项目二期项目一阶段完工后,高性能子午线轿车轮胎的年产能将进一步提升100万条。“米其林的策略是:早一步思

虑,战略资源将重点投向预期实现增长的高端乘用车轮胎市场。无独有偶,早在2021年,米其林上海工厂开启改扩建项目一期工程,竣工后工厂高性能子午线轿车轮胎的年产能已从原来的700万条提高至850万条。2023年11月,改扩建项目二期也迎来开工,一阶段将于2026年年底前完成,届时米其林上海工厂产能将进一步提升至950万条。2024年年初,米其林又宣布对沈阳工厂进行产能调整,逐步将现有卡客车轮胎产能转换为乘用车轮胎产能,总投资超过3亿元。项目改造完成之后,沈阳工厂的乘用车轮胎年产能将提升至1700万条以上。“中国汽车尤其是新能源乘用车市场正在高速发展,电动化

考,全局中行动。”8月21日,米其林中国在发给《中国经营报》记者的书面回复中表示,轮胎作为汽车的重要零部件之一,不仅与汽车产销决定的前装配套市场相关,还与汽车保有量决定的替换零售市场有着更加密切的关系。“谁能在电动化大潮中拥有高技



在新能源汽车发展浪潮下,国内外轮胎企业进一步增加乘用车轮胎产能。图为通用股份江苏无锡基地。

郭阳琛/摄影

和大尺寸化趋势明显。米其林的产能调整,正是为了顺应市场结构变化,把资源投向增长最快的高性能乘用车领域,更好服务本土车企和消费者,并提前储备未来产能。这不仅是在扩大产能,更是在用前瞻性布局,与中国汽车产业的快速发展同向而行。”米其林中国方面向记者阐释道。

术、大市场、强渠道,谁就能真正赢得未来。”

记者注意到,在中国新能源汽车的发展浪潮下,米其林、普利司通、中策橡胶(603049.SH)、通用股份(601500.SH)等国内外轮胎企业纷纷加大乘用车轮胎产能。同时,针对性地推出适配新

能源汽车的中高端产品。

“商用车轮胎是生产资料,乘用车轮胎更偏向于消费品,两者的价值属性本身便存在差异。对于当下的轮胎企业而言,无论是市场成长空间还是盈利能力,乘用车轮胎的前景都更好。”通用股份副总经理兼董事会秘书卞亚波表示。

国内轮胎企业也有着类似战略布局。例如,2023年,通用股份宣布,对江苏无锡基地现有部分全钢胎产能进行技改,投资建设600万条半钢子午线轮胎技改项目,总投资8.82亿元。2024年,上述技改项目实现投产。全面达产后,公司国内乘用车轮胎年产能将增长至900万条。

为何轮胎企业纷纷缩减商用车轮胎产能?卞亚波告诉记者,首先,中国房地产行业的萎缩,导致商用车轮胎需求出现下降;其次,随着城市道路的建设越来越好,商用车轮胎的使用寿命进一步延长;最后,中国商用车轮胎市场竞争越发激烈,价格“内卷”情况进一步加剧。

用轮胎新品“Wondergy EV”。目前,新能源汽车轮胎已占据双钱乘用车轮胎产能的三分之一。通用股份则主要在耐磨性上下功夫。据卞亚波介绍,新能源车主的年行驶里程普遍较长,因此需要提高轮胎的使用寿命。通用股份将原先卡车轮胎中的新耐磨材料应用到乘用车轮胎中,得到了较好的市场反馈。此外,公司已推出千里马新能源EV系列、静音棉抗扎胎等高附加值产品。

龙头公司密集押注 固态电池商业化迎“拐点”时刻

商业化应用进程提速

被誉为“电池终极形态”的固态电池,当下正迎来技术研发与商业化落地的关键时刻。“随着政策红利释放、市场需求升级和技术持续迭代,固态电池行业产业化节奏逐渐清晰,市场规模迅速增长,技术路线逐步聚焦,应用场景逐渐扩展。”中信建投证券研报认为,产业化层面,2025—2026年国内中试线密集落地,启动全固态装车验证,2027年全固态电池将实现小批量装车。如在国内车企方面,目前多家车企已宣布固态电池上车时间表。公开信息显示,东风固态电池将于2026年上车,而记者从上

细分赛道龙头加码转型

在竞逐固态电池的诸多企业中,锂电池材料企业愈发受到外界关注。“我们认为固态电池凭借在安全性、能量密度等方面的优势,将成为未来高性能电池重点的发展方向,在消费电子、新能源汽车、低空等领域有着广阔的市场空间。”国泰海通研报认为,固态电池较现有电池在部分材料与设备环节存在较大差异,其兴起将给新型材料和设备带来庞大的增量市场。近期以来,不少锂电材料上市公司对外透露信息,加大对固态电池布局力度。8月20日,圣阳股份(002580.SZ)在互动易平台回复投资者称:“密切跟踪固态电池技术发展趋势,加快推进固态电池技术研发。目前公司自主研发的固态电

汽MG方面获悉,全新MG4的半固态电池版车型将在9月推出。“在MG上首次推出的第二代半固态电池中,我们开始进行正极材料的创新,希望在安全性、能量密度和生命周期之间找到更优的平衡点。我们认为,底层材料的创新,是破局关键。”上汽清陶总经理李峥日前表示。海外车企方面,丰田同样将于2026年正式启动固态电池的生产。而多家媒体日前报道,大众汽车集团向固态电池初创企业Quantum Scape注资1.31亿美元,该笔资金将被Quantum Scape用于在美国圣何塞建设一条中试生

产线。记者注意到,除动作频频的车企外,动力电池厂商、锂电池材料等企业也纷纷打响固态电池“抢滩战”,争夺市场先机。电池厂商方面,公开信息显示,8月18日,太蓝全固态电池湖北生产基地项目签约仪式在潜江市举行。据悉,太蓝为固态电池领域独角兽企业,已在北京、重庆、安徽等地布局研发生产基地。而在今年7月4日,安瓦新能源自主研发的全球首条GWh级新型固态电池生产线首批工程样件成功下线,预计将于今年下半年实现全面量产。

在近日向记者表示:“恩捷股份自成立之日起便专注于高分子材料领域,一方面通过持续的研发创新巩固自身锂电池隔膜领域行业地位;另一方面,恩捷股份勇于‘自我革命’,基于在高分子材料领域的技术积累和持续深耕,布局固态电解质领域。”公开信息显示,恩捷股份对固态电池的布局已有多时。2018年,恩捷股份就成立了前沿技术研究所,“针对半固态电池用隔膜技术探索和固态电池技术发展调研进行了积极布局”,2021年,恩捷股份成立固态产业化平台——湖南恩捷,专注硫化物全固态电解质相关材料的研究和产业化推进工作。而在商业化落地方面,恩捷股份相关负责人向记者表示:“半固态电解质膜已经实现了初步的商

而容百科技(688005.SH)日前表示:“固态电池硫化物电解质在容量指标、充放电效率上符合国际客户的要求,目前正在进行中试线的建设。”德尔股份(300473.SZ)此前也表示:“当前在积极投建固态电池中试线,目标是固态电池尽快量产和商用化应用。”“恩捷股份始终坚持在高分子领域创新和研发,为行业提供硫化锂、固态电解质、固态电解质膜等产品,是固态电池产业链中的重要参与者。”恩捷股份相关负责人向记者强调。恩捷股份相关负责人进一步向记者透露,该企业硫化物固态

加速争抢市场蛋糕

中国轮胎企业想要增加市占率乃至“弯道超车”难度不小。

“上半年,中策橡胶产品实现对丰田铂智3X的配套,这是丰田首次选用中国轮胎品牌。”上述中策橡胶负责人表示。据介绍,以新能源汽车为抓手,中策橡胶在中高端整车配套领域实现全面突破,品牌形象不断提升,已实现对比亚迪方程豹豹3、吉利银河星耀8、小鹏NOMA、东风猛士、零跑B10、奇瑞iCAR等各类新车型的配套。今年3月,玲珑轮胎(601966.SH)成为零跑汽车首款全球化车型B10的主胎供应商。据悉,此次配套的SPORT MASTER e轮胎专为新能源车型研发,针对节能与静音性能重点升级。同时,玲珑轮胎为一汽红旗、比亚迪、吉利、上汽通用、东风日产等多家主机厂的新能源车型供货。然而在中高端新能源车市场,目前仍是外资品牌的天下,仅米其林轮胎一家的搭载率已接近30%,中国轮胎企业想要增加市占率乃至“弯道超车”难度不小。

在卞亚波看来,轮胎是安全类产品,首先要打造先进生产线,保障轮胎质量和品质达到跟国际品牌同等水平,甚至在部分性能指标上要实现超越。其次,中国企业不能只是从事简单的加工制造,必须打造自己的品牌属性。应在研发上“高举高打”,借助科技含量的提升增强品牌自信。最后,要增强服务意识。针对消费者,要介绍清楚不同轮胎的功能和特征,并为轮胎质量进行担保。针对经销商,要加强对于门店的支持力度。

“通过在国际展会露出,参与各类知名赛事,中国轮胎企业要持续增强品牌曝光;同时,应加强在社交媒体的宣传力度。虽然现在电商平台的轮胎销量总体并不多,但以直播为代表的传播渠道,能够强化普通消费者对于轮胎的基本认知。”卞亚波进一步分析道。

上述中策橡胶负责人也表示,近年来中策橡胶大力推动品牌形象建设,已成为阿森纳足球俱乐部全球官方轮胎合作伙伴,并通过参与2025中国环塔国际拉力赛、D1飘移大奖赛等赛事活动,提高公司品牌在全球范围内的知名度,打造品牌形象。

固态电池商业化迎“拐点”时刻

中经记者 方超 石英婧 上海报道

在头部企业竞相加码下,备受市场瞩目的固态电池赛道,也正迎来“拐点”时刻。8月18日,南都电源(300068.SZ)在互动易(深交所公司)平台回复投资者称:“公司现有一条中试产线,可实现小批量交付。全固态电池产品对2025年度业绩不产生较大影响。”而孚能科技(688567.SH)日前也表示,其半固态电池已完成向全球头部物流无人机客户送样,目前进展顺利。《中国经营报》记者注意到,除了动力电池厂商外,恩捷股份(002812.SZ)、五矿新能(688779.SH)等锂电池材料上市公司日前也竞相对外披露固态电池进展,如恩捷股份日前就表示:“10吨级硫化物固态电解质已经建成,具备供货能力。”在上市公司纷纷“跑马圈地”的背后,是固态电池产业所蕴含的巨大市场空间。根据EVTank预测,2030年全球固态电池出货量将达到614.1GWh,市场规模超2500亿元。不过,亦有行业人士提醒,固态电池商业化落地仍需时日。“当前固态电池商业化问题主要体现在材料生产端和电芯制造端,从材料生产角度,硫化物固态电解质的离子电导率及其他关键性能指标已可满足产业应用需求,并已逐步实现了产能突破,未来的发展趋势为提产降本。”恩捷股份相关负责人向记者表示。

商业化应用进程提速

被誉为“电池终极形态”的固态电池,当下正迎来技术研发与商业化落地的关键时刻。“随着政策红利释放、市场需求升级和技术持续迭代,固态电池行业产业化节奏逐渐清晰,市场规模迅速增长,技术路线逐步聚焦,应用场景逐渐扩展。”中信建投证券研报认为,产业化层面,2025—2026年国内中试线密集落地,启动全固态装车验证,2027年全固态电池将实现小批量装车。如在国内车企方面,目前多家车企已宣布固态电池上车时间表。公开信息显示,东风固态电池将于2026年上车,而记者从上

细分赛道龙头加码转型

在竞逐固态电池的诸多企业中,锂电池材料企业愈发受到外界关注。“我们认为固态电池凭借在安全性、能量密度等方面的优势,将成为未来高性能电池重点的发展方向,在消费电子、新能源汽车、低空等领域有着广阔的市场空间。”国泰海通研报认为,固态电池较现有电池在部分材料与设备环节存在较大差异,其兴起将给新型材料和设备带来庞大的增量市场。近期以来,不少锂电材料上市公司对外透露信息,加大对固态电池布局力度。8月20日,圣阳股份(002580.SZ)在互动易平台回复投资者称:“密切跟踪固态电池技术发展趋势,加快推进固态电池技术研发。目前公司自主研发的固态电

汽MG方面获悉,全新MG4的半固态电池版车型将在9月推出。“在MG上首次推出的第二代半固态电池中,我们开始进行正极材料的创新,希望在安全性、能量密度和生命周期之间找到更优的平衡点。我们认为,底层材料的创新,是破局关键。”上汽清陶总经理李峥日前表示。海外车企方面,丰田同样将于2026年正式启动固态电池的生产。而多家媒体日前报道,大众汽车集团向固态电池初创企业Quantum Scape注资1.31亿美元,该笔资金将被Quantum Scape用于在美国圣何塞建设一条中试生

池以复合氧化物技术路线为主,已顺利完成安全验证及循环稳定性测试。”不仅如此,被称为全球锂电池隔膜龙头企业的恩捷股份,其在固态电池领域的一举一动,也成为行业焦点。记者注意到,恩捷股份在2025年半年度报告中表示,虽然现在的电子产品和纯动力汽车电池的主流选择是锂电池,其他新兴电池技术尚不成熟,距离商业化还有相当长的一段时间。但恩捷股份也认为:“如果未来全固态电池及其他新兴电池突破技术瓶颈,实现量产并完成商业化进程,则市场对于锂电池的需求将受到影响,处于产业链中的锂电池隔膜也会受到不利影响。”对此,恩捷股份相关负责人也

产线。记者注意到,除动作频频的车企外,动力电池厂商、锂电池材料等企业也纷纷打响固态电池“抢滩战”,争夺市场先机。电池厂商方面,公开信息显示,8月18日,太蓝全固态电池湖北生产基地项目签约仪式在潜江市举行。据悉,太蓝为固态电池领域独角兽企业,已在北京、重庆、安徽等地布局研发生产基地。而在今年7月4日,安瓦新能源自主研发的全球首条GWh级新型固态电池生产线首批工程样件成功下线,预计将于今年下半年实现全面量产。

在近日向记者表示:“恩捷股份自成立之日起便专注于高分子材料领域,一方面通过持续的研发创新巩固自身锂电池隔膜领域行业地位;另一方面,恩捷股份勇于‘自我革命’,基于在高分子材料领域的技术积累和持续深耕,布局固态电解质领域。”公开信息显示,恩捷股份对固态电池的布局已有多时。2018年,恩捷股份就成立了前沿技术研究所,“针对半固态电池用隔膜技术探索和固态电池技术发展调研进行了积极布局”,2021年,恩捷股份成立固态产业化平台——湖南恩捷,专注硫化物全固态电解质相关材料的研究和产业化推进工作。而在商业化落地方面,恩捷股份相关负责人向记者表示:“半固态电解质膜已经实现了初步的商

而容百科技(688005.SH)日前表示:“固态电池硫化物电解质在容量指标、充放电效率上符合国际客户的要求,目前正在进行中试线的建设。”德尔股份(300473.SZ)此前也表示:“当前在积极投建固态电池中试线,目标是固态电池尽快量产和商用化应用。”“恩捷股份始终坚持在高分子领域创新和研发,为行业提供硫化锂、固态电解质、固态电解质膜等产品,是固态电池产业链中的重要参与者。”恩捷股份相关负责人向记者强调。恩捷股份相关负责人进一步向记者透露,该企业硫化物固态

化,而且恩捷股份已经进行了相关布局。恩捷股份下属控股子公司江苏三合电池材料科技有限公司已有2条产线,具备半固态电池隔膜量产供应能力。”尽管如此,固态电池产业化仍面临技术路线变更、下游应用需求不足等挑战。华金证券研报认为,固态电池不同技术路线各有优劣且并行发展,“若关键技术在未来无法取得有效突破,可能致使固态电池产业化进程大幅延迟,难以按预期实现大规模商业化应用”。“在现有产品技术基础上持续迭代下一代技术及产品,是恩捷股份保持长久竞争力的关键能力之一。”在恩捷股份相关负责人看来,“当前,全球隔膜行业面临着新的机遇与挑战,作为行业龙头,恩捷

电解质材料生产项目落地玉溪,项目分阶段实施,全部建成投产后预计可形成年产1000吨硫化物固态电解质材料的生产能力。“目前硫化物固态电解质十吨级中试线项目已于近日全线贯通,实现了从核心原料到电解质膜的全链式‘垂直创新’,从量产工艺到前沿技术的横向布局,并积极推进与下游客户合作以及技术交流。”恩捷股份相关负责人向记者表示,“未来,恩捷股份将根据市场需求扩大相关产能建设,以市场需求节奏布局产能建设,实现从研发(小试)—中试—量产的‘三级跳’发展目标。”

要在挑战中破局,我们相信只有坚持技术创新,才能推动自身和行业高质量发展。”李峥近期也认为:“全固态电池,特别是在硫化物方面目前仍存在安全性隐患。例如当我们采用高镍三元材料时,镍的氧化性非常强。同时,硫的结构又极其不稳定,这两种物质结合在一起,很容易导致热失控。”“上汽清陶这家企业未来能够走多远,我们的主要竞争优势在哪里?我认为有两点。第一点是坚持材料的底层创新。第二点则是坚持整车与零部件企业之间的协同合作。”李峥日前表示,“无论是朝着全固态电池的方向前进,还是在半固态电池领域不断改进正极材料、推动其产业化进程,我们都将坚持不懈地走下去。”