

当前轮胎市场价格销售情况与企业相应对策的探讨(下)

马 克 明

(华南橡胶轮胎有限公司 511400)

本文上篇简略地讨论了轿车子午胎市场、价格和销售情况,下篇则就载重子午胎(包括轻载子午胎)市场、价格和销售情况进行某些探索,但由于某些资料、情况的不可分割,也提供了一些轿车子午胎目前价格和未来市场情况,以供参考。

表 1 世界轮胎贸易额,亿美元

年度	1986	1987	1988	1989
轿车胎				
进口	39.75	49.87	60.74	63.90
出口	34.12	44.23	58.14	59.62
合计	73.87	94.10	118.88	123.52
载重胎				
进口	28.05	34.47	40.30	47.83
出口	26.80	32.70	39.40	40.80
合计	54.85	67.17	79.70	88.63

表 2 主要国家轮胎的进出口额,亿美元

国家(地区)	1986年		1987年		1988年		1989年	
	进口	出口	进口	出口	进口	出口	进口	出口
轿车胎								
美国	9.71	1.22	11.19	2.3	12.48	3.78	14	4.67
德国	6.09	6.33	7.68	8.18	8.74	9.03	9.54	9.20
法国	2.79	6.66	3.81	8.19	4.39	9.43	3.93	9.32
英国	2.63	2.60	3.30	3.34	4.12	3.95	3.96	4.26
意大利	1.88	2.74	2.79	3.84	3.56	4.24	3.54	4.35
加拿大	1.03	—	1.28	—	1.95	1.87	2.78	2.10
日本	2.00	4.50	2.74	5.28	3.74	7.12	4.41	8.04
韩国	0.294	1.68	0.416	1.950	0.424	3.20	0.237	3.32
澳大利亚	0.54	—	0.71	—	1.08	—	1.07	—
新加坡	0.21	—	0.30	—	0.44	—	0.45	—
香港	0.10	—	0.16	—	0.20	—	0.20	—
载重胎								
(含轻载胎)								
美国	7.78	0.65	9.18	1.28	9.27	1.90	11.45	2.40
德国	3.11	3.24	3.76	4.10	4.16	4.41	4.21	4.48
法国	1.60	4.61	2.20	5.66	2.30	5.68	2.26	5.54
英国	1.47	2.30	2.07	3.01	2.59	3.12	2.61	3.43
意大利	1.22	1.31	1.72	1.76	1.84	1.80	2.10	1.94
日本	0.10	8.38	0.188	9.00	0.32	10.27	0.40	11.42
韩国	—	0.71	—	0.86	—	2.58	—	2.40
澳大利亚	0.45	—	0.68	—	0.98	—	1.08	—
新加坡	0.136	—	0.135	—	0.16	—	0.20	—
香港	0.082	—	0.11	—	0.16	—	0.186	—

1 市场

80年代后半期,国际轮胎市场广阔,进出口贸易额逐年明显增长,根据五大洲和中东地区近50个国家、地区的粗略统计,无论是轿车子午胎还是载重子午胎的世界进出口贸易额,均以年均15%左右的幅度增长。表1~4列出了世界轮胎贸易额及主要国家(地区)轮胎的进出口额、进出口量及产量等。

表 3 主要国家轮胎进出口量,百万条

国家	1986年		1987年		1988年		1989年	
	进口	出口	进口	出口	进口	出口	进口	出口
轿车胎								
美国	38.65	7.87	40.27	12.74	43.98	15.80	41.60	19.93
法国	12.23	27.93	13.89	31.84	12.98	33.67	13.55	33.96
德国	23.37	22.48	26.10	24.61	26.60	25.65	27.33	24.16
意大利	8.87	11.40	11.05	11.31	11.53	12.90	12.01	12.25
英国	11.54	11.18	13.00	12.11	13.55	13.64	15.08	14.20
日本	6.96	20.13	9.88	25.62	11.55	27.39	11.23	24.76
载重胎								
美国	8.81	2.30	8.33	3.32	8.70	2.52	9.35	3.62
法国	1.64	3.93	1.66	3.99	1.64	4.10	1.65	3.91
德国	2.38	2.90	2.66	3.22	2.92	3.46	3.16	3.28
意大利	1.40	1.40	1.41	1.13	2.03	1.40	2.06	1.50
英国	1.98	2.13	2.27	1.82	2.44	2.29	2.64	2.39
日本	0.23	10.26	0.62	11.25	0.91	11.42	0.92	11.70

从表1可以看出,几个年度的轿车胎进出口额均比载重胎高30~40个百分点;近年来,轿车胎进出口额和载重胎出口额增长速度缓慢,但载重胎进口额增长趋势仍较明显。就中国轮胎对外贸易而言,增加轿车胎、载重胎的出口比例都是有利可图的。但载重胎的外贸前景令人更乐观一些。

表2说明,轮胎已经成为国际贸易的大宗商品,其进出口贸易额是逐年增长的。美国轮胎的出口贸易虽然逐年成倍增加,但进口和出口逆差很大,无论是轿车胎还是载重胎,任何年度进口额均比出口额高出多倍,如

表4 主要轮胎生产国的轮胎产量、国内配套替换量和产销平衡情况,百万条

国家	1990年	1991年	1992年	1993年
轿车胎				
美国				
产量	174.85	163.49	178.20	183.55
配套量	47.19	41.85	44.20	46.18
替换量	152.23	155.40	159.84	161.85
产销平衡	-24.59	-33.76	-25.83	-24.47
法国				
产量	51.66	54.73	54.99	54.99
配套量	13.72	13.18	13.25	13.25
替换量	17.52	17.96	18.35	18.79
产销平衡	+20.34	+23.58	+23.38	+22.95
德国				
产量	43.27	43.63	44.06	45.16
配套量	21.74	21.63	22.71	22.50
替换量	24.70	25.41	26.31	26.78
产销平衡	-3.17	-3.41	-4.96	-4.12
英国				
产量	26.58	25.66	27.62	28.17
配套量	6.48	6.18	5.90	7.00
替换量	18.5	19.50	20.36	20.59
产销平衡	+1.61	-0.35	+1.36	+0.56
意大利				
产量	25.47	28.18	28.61	29.47
配套量	9.37	8.16	7.50	7.00
替换量	15.80	16.49	17.13	17.80
产销平衡	+0.237	+3.53	+3.98	+4.66
日本				
产量	100.42	101.69	102.51	105.58
配套量	42.78	41.94	40.85	40.63
替换量	32.30	33.72	35.74	38.21
产销平衡	+25.34	+26.03	+25.92	+21.74
加拿大				
产量	19.10	18.38	18.89	19.72
配套量	8.12	6.98	8.12	8.48
替换量	9.38	9.70	10.28	10.60
产销平衡	+1.60	+1.70	+0.49	+0.64
韩国				
产量	15.95	18.72	20.07	21.68
配套量	4.93	5.79	6.66	7.32
替换量	0.96	1.24	1.66	2.18
产销平衡	+10.06	+11.69	+11.81	+12.18
载重胎				
美国				
产量	35.80	32.46	37.32	38.44
配套量	6.99	5.75	6.82	6.86
替换量	36.58	33.63	34.48	35.16
产销平衡	-7.77	-6.92	-2.89	-3.57
法国				
产量	5.89	5.53	5.95	5.70
配套量	2.19	1.78	1.92	1.84
替换量	2.25	2.35	2.44	2.52
产销平衡	+1.45	+1.40	+1.59	+1.34
德国				
产量	5.47	5.98	6.04	6.19
配套量	2.71	3.07	2.79	2.92
替换量	2.64	2.70	2.78	2.89
产销平衡	+0.12	+0.21	+0.47	+0.38

国家	1990年	1991年	1992年	1993年
英国				
产量	2.78	2.83	2.79	3.05
配套量	2.24	1.81	2.02	2.14
替换量	3.74	3.45	3.65	3.90
产销平衡	-3.20	-2.43	-2.88	-2.99
意大利				
产量	2.93	2.75	2.79	2.87
配套量	1.43	1.42	1.30	1.28
替换量	1.98	2.10	2.21	2.33
产销平衡	-0.48	-0.77	-0.72	-0.74
日本				
产量	49.65	49.02	45.62	46.99
配套量	13.82	13.64	12.70	12.31
替换量	23.08	24.50	25.40	25.74
产销平衡	+12.73	+10.87	+7.52	+8.94
加拿大				
产量	2.58	2.48	2.55	2.66
配套量	1.52	1.79	1.52	1.59
替换量	2.31	2.44	2.24	2.31
产销平衡	-1.25	-1.75	-1.21	-1.24
韩国				
产量	11.95	14.04	15.05	16.25
配套量	2.00	2.03	2.85	3.42
替换量	1.18	1.32	1.58	1.82
产销平衡	+8.41	+10.69	+10.62	+11.02

1989年轿车胎进口额为出口额的3倍,载重胎进口额为出口额的4.77倍。日本、法国、韩国是轮胎出口和进口的顺差大国。英国和意大利的进出口额均有明显顺差,德国轮胎进出口额较高,而且增长较快,但它是一个进出口额基本平衡的国家。

表4表明,美国和德国是轿车胎进口大国,载重胎进口国家则为美国、英国、加拿大和意大利。日本和韩国则是轿车胎和载重胎的出口大国。自1991年开始,韩国在载重胎的出口方面已经明显地接近并超过了日本。

以表4范围的国家进行1993年产销平衡,可以得出这样的结果:轿车胎约有5775万条要找销路,其中美国和德国市场可以销售49.5%,还有约50%的轮胎约2900万多条(未计合理的库存量)要在国际贸易中寻找市场。载重胎约有2157万条要找销售对象,而美国、英国、加拿大、意大利可以销售44%,还有约1100万条(未计合理的库存量)要在国际市场上销售。

这些情况说明,轮胎市场是广阔的,但竞

争是激烈的。中国轮胎厂商和进出口贸易公司认真研究日本、韩国销售轮胎的国际贸易经验是需要的,也是重要的。

2 价格

在市场经济中,价格是很敏感、很活跃的因素。商品价格不仅受生产过程中如技术、工艺、装备等的先进或落后和原材料质量的优劣及管理费用和商标知名度高低等诸因素的影响,也受销售地区当时、当地的社会、经济、政治、流通过程等诸条件的制约。商标和产品的知名度高,固然可以卖个好价钱,但经营者如果不善于抓住商品流通过程中的有利时机,及时脱手和购进,动机与目的也是很难一致的。

各种条件和因素对价格的敏感、活跃程度的制约和影响是明显的,但质量(包括品种和规格)和档次(适应某一地区的需要)对商品价格来说,则是重要的和具有决定性的。这一点,在任何时刻也不能忽视。

知名度不高或社会一时难以完全接受的商品,必须审时度势地制定产品的销售价格政策,首先以物美价廉开辟和占领市场,再以质量优势巩固市场和逐步地提高商品价格。质次价低在当时似有所得,从长远来说,则会捆死自己,得不偿失。牌子砸了,不是几年内可以翻身的。这一点,应引起注意。

表5是根据表2和3的有关数据测算的1987~1990年轮胎主要产出国家的轮胎进出口价。笔者认为需要说明几点:

(1)这些测算的轮胎进出口价格,对进出口国家来说,均可视为离岸价。

(2)这些进出口价总的趋势是逐年增高的。某一年度高于或低于另一年度,可视为与当年进出口的轮胎规格调整有关。

(3)某些国家进出口价偏低,如果不是统计和计算上的误差,就是产品档次高低的反映。如表5中进入日本的载重胎价,应视为斜交轻载胎价格,日本的载重胎出口价可视为中型如8.25 R20以下的载重子午胎价格。

表5 1987~1990年轿车胎和载重胎的进出口价,美元/条

国家	1987年	1988年	1989年	1990年
轿车胎进口价				
美国	25	27.7	28.4	33.6
法国	22.8	27.4	33.8	29
德国	26	29.4	32.8	30.5
意大利	21	25.2	30.7	29.5
英国	22	25.4	30.4	26
日本	28.7	27.7	32.4	39.2
轿车胎出口价				
美国	15.5	18	24	23.4
法国	23.8	25.7	28	27.4
德国	28	33	36	38
意大利	24	34	32.8	30.5
英国	23.3	29.8	29	30
日本	22.4	20.6	26	32.50
载重胎进口价				
美国	88.3	110.2	106.5	125.7
德国	130.6	141.3	142.4	133.2
法国	97.5	132.5	140	157
意大利	87	122	90.6	101.9
英国	105	146.8	127.6	109.7
日本	31	30	35	43.5
载重胎出口价				
美国	28	38.5	79	66.3
德国	111.7	127.3	127.4	136.5
意大利	122	155.7	128.5	129.3
英国	108	165	136	143.5
日本	81	80	89.4	97.6
法国	117.3	141.85	138.53	149.66

表6列出的是几个厂牌1992年在澳洲市场产品说明书上所列的轮胎建议商业价格(按1美元=0.65澳元折算)。从表6所列轮胎价格似乎可以得出这样的结论:

(1)规格、速度、花纹相同,层级、负荷不同的轻载胎差价为5~20%,规格小者差价小,规格大者差价大。公制断面宽尺寸增大时,差价增大25~30%;英制断面宽尺寸增大时,差价增大10~15%,这似乎与公制断面宽轮胎采用无内胎结构有关。

(2)各厂牌同规格载重胎自身差价较大主要是花纹类型引起的。规格、速度、负荷、层级相同,但花纹不同的有内胎轮胎(如10.00 R20)差价为,登普普22~40%,固特异16~45%,普利司通为12~16%;规格、速度、负荷、层级相同,但花纹不同的轮胎(如11R 22.5)差价为,登普普22.5~38.5%,固特异22.7~44%,普利司通13~26%。各厂牌的横向、块状、牵引型花纹轮胎价格明显高于各

表6 不同厂牌同规格载重胎和轻载胎
的建议商业价格,美元/条

厂牌	规格	层级	负荷/速度	内胎	花纹	价格
轻载胎 固特异	185R14	6	103/101N	无	三沟曲折	79
	6.50R16	8	105/103M	有	四沟曲折	108
	6.50R16	10	106/104M	有	四沟曲折	113
	7.00R16	8	109/107M	有	四沟曲折	121
	7.00R16	10	113/111M	有	四沟曲折	133
	7.50R16	8	114/112M	有	四沟曲折	135
	7.50R16	12	121/119M	有	四沟曲折	170
	8.25R16	14	126/124M	有	四沟曲折	208
	185R14	6		无	块状联结	65*
	6.50R16	8	105M	有	小块条形	93.6*
普利司通	6.50R16	10	109M	有	小块条形	98*
	7.00R16	8	109L	有	小块条形	105*
	7.00R16	10	113L	有	小块条形	116*
	7.50R16	8	114L	有	小块条形	117*
	7.50R16	12	121M	有	小块条形	147.5*
	8.25R16	14	127M	有	小块条形	184*
	185R14	6	103/101N	无	四沟小曲折	96.8
	6.50R16	8	105/103N	有	PL98	107.9
	6.50R16	10	109/107L	有	PL98	112
	7.00R16	8	109/107L	有	PL98	121
登录普	7.00R16	10	113/111L	有	PL98	132
	7.50R16	8	110/112L	有	PL98	134
	7.50R16	12	121/119L	有	PL98	170
	8.25R16	14	126/124L	有	PL98	212
载重胎 固特异	9.00R20	14	140/137K	有	G291	378
	10.00R20	16	146/143K	有	G291	418
	10.00R20	16	146/143K	有	G167A	453
	10.00R20	16		有	G188	488
	11R22.5	16	146/143L	无	G291	443
	11R22.5	16	146/143G	无	G167A	470
	12.00R20	18	154/149K	有	G186	657
	275/70R22.5	16	146/143M	无	G291	440
	295/80R22.5	16	149/146L	有	G291	471
	9.00R20	14	140K	有	R295	370*
普利司通	10.00R20	16	146L	有	M722	430*
	10.00R20	16	146L	有	R251	390*
	11.00R20	16	149K	有	M757	492*
	12.00R20	18	154K	有	L301	542*
	11R22.5	16	146L	无	M722	448*
	11R22.5	16	146L	无	R251	411*
	275/70R22.5	16	140L	无	R184	403*
	295/70R22.5	16	152L	无	R294	476*
	9.00R20	14	141/138K	有	SP399	350
	9.00R20	14	141/138K	有	GB127	377
登录普	10.00R20	16	146/143K	有	SP431	455
	10.00R20	16	146/143K	有	SP311	400
	11R22.5	16	146/143L	无	SP431	450
	11R22.5	16	146/143K	无	SP388ML	422
	10R22.5	16	141/138K	无	SP388	350
	275/70R22.5	16	144/141K	无	SP480	406
	295/80R22.5	16	149/146M	无	SP331	460
	295/80R22.5	16	149/146M	无	SP431	500

* 不含税。

种纵向、折线型花纹轮胎价格。载重胎花纹的基本区别仍是横向花纹与纵向花纹的区别。

3 两点建议

(1)积极开发低高宽比系列、高速轿车子午胎

欧洲市场当前和今后一定期间最流行的轮胎与市场比例如表7所示。当前澳洲和美国最流行的规格是:185HR14、185/75HR14、195/75HR14、205/65HR15、205/60HR15、205/60HR14和215/60HR14等。除75系列外,这些规格也适用于欧洲。

(2)开发载重子午胎

中国把发展载重子午胎提到重要议事日程,不仅是国内市场的急需,也是进入国际市场的需要。发展载重子午胎,首先要注意花纹类型的选择。国际上一些老牌轮胎厂商十分注重相同技术参数、不同花纹轮胎的开发。例如,固特异公司1992年在澳洲公布的产品说明书中,仅10.00R20轮胎就有9种不同的花纹供用户选择。这的确在使用上注意了适应性,在价格上表现了灵活性。固特异公司在澳洲销售的9种不同花纹10.00R20轮胎中,最低价格只有335美元,中间价为403美元,最高价为488美元。登录普公司在澳洲销售的11R22.5轮胎只是由于花纹的区别,就有10种价格,最低价338美元,中间价414美元,最高价468美元。这些老牌厂商为开发和占领市场,的确下了功夫,值得借鉴。

表7 欧洲市场当前和今后一定时期
最流行的轮胎规格与市场比例

规格	市场比例, %	规格	市场比例, %
175/70R13T	11.15	145TR13	2.72
155R13T	8.67	195/65HR14	2.31
185/60HR14	4.57	185/65TR14	1.93
165R13T	4.49	135TR13	1.64
185/70HR14	4.48	175/70TR14	1.63
195/50VR15	4.15	185/65TR15	1.57
195/60HR14	3.65	195/70HR14	1.54
155/70TR13	3.00	195/70TR14	1.52
185/70TR13	2.75	175/70HR13	1.49
175/70TR14	2.74	165/70TR13	1.41

其次是开发公制断面宽、扁平化无内胎载重子午胎。固特异公司在澳洲市场供应的公制断面宽、扁平化载重胎有6个不同断面宽度(255~445)、4个不同系列(65~80)、5个不同花纹设计共10个品种的轮胎。应该看到,这种扁平化无内胎载重子午胎是世界旅游业急需的轮胎。

第三,要注意美国和欧洲主要国家是载重子午胎的主要市场这一特点。因此,在通过各种渠道摸清、摸准美国和欧洲载重轮胎市

场的同时,积极开发适应欧美市场需要的载重子午胎,并切实保证提高它们的使用质量,是我国轮胎企业不可忽视的一件大事。

第四,发展中国家和有关地区诸如非洲、拉美、中东、东南亚、东欧和大洋洲等地区,不仅是载重胎的重要市场,而且是轿车胎的重要市场。中国轮胎企业应根据自己的实际情况,选择某个地区或国家去开辟和占领该市场,相信定会获得成效的。

收稿日期 1993-10-29

国外动态

美国汽车安全中心有关节油的新报道

美国《橡胶和塑料新闻》1993年5月3日3页报道:

美国汽车安全中心(CAS)在一新的报告中声称:轮胎的滚动阻力较低、材料较轻和其它可利用的性能可使福特 Taurus 型汽车每加仑汽油行驶 42 英里。

这表明 Taurus 型汽车的燃料经济性提高 50% 以上。

尽管该中心说它打算在其报告中鼓励提高总平均燃油经济性标准,但轮胎和汽车生产者说它只是一种“希望”,在汽车上进行这些设计变化恐怕不会得到用户认可。

Taurus 型汽车目前正好达到国家公路交通安全部对所有新车队所要求的燃油经济性,即每加仑汽油行驶 27.5 英里。

但是,该中心支持到 21 世纪将总平均燃油经济性标准立法提高到每加仑汽油行驶 40 英里,并声称汽车工业有能力超过它。

汽车安全中心总裁克拉伦斯 M·迪洛说:“尽管并未用上所有现有的先进技术,但 Taurus 型汽车的燃油经济性已能提高到每

加仑汽油行驶 42 英里,如果采用最先进的技术,轿车的燃油经济性将达到每加仑汽油行驶 60 英里”。他说,高强度、轻质材料会使 Taurus 型汽车减轻重量 600 磅,从而降低油耗 13%。尽管低滚动阻力轮胎对节油贡献较小,仅约 2%,但仍是汽车节油的一个重要部分。据迪洛称,改进汽车空气的动力学,改善发动机燃烧技术,改善阀门定时装置以及改进润滑剂等设计也会提高燃油经济性。

据汽车选择联合会的戴安娜·斯蒂德说,该中心的报告没有任何新奇的东西,基层联合会反对提高总平均燃油经济性标准。

这位前国家公路交通安全局局长说:“轻质材料可能非常昂贵。如果你喜欢,你完全可以制造全铝轿车,但是消费者会愿意花 5 万美元买它吗?况且燃烧性差的发动机对提高节油性贡献也很小,但却会产生排放氧化氮的问题”。

据橡胶生产者协会(RMA)主席托马斯 E·柯尔说,轮胎和汽车生产者一直在努力降低滚动阻力。柯尔说“就我所知,选作原配胎的轮胎代表目前的技术水平,这不意味着可能有滚动阻力更低的轮胎,而滚动阻力只是汽车设计的一个参数。假设你能制造根本没有滚动阻力的轮胎,我不知道你是否能驾驶或停车”。

吴秀兰译 曾泽新校