

加入 WTO 对中国轮胎工业的影响

欧阳洪利

[上海轮胎橡胶(集团)股份有限公司 大中华橡胶厂,上海 200030]

摘要:通过对国际轮胎行业出现的企业兼并与资产重组和跨国大公司对国际轮胎工业策略的分析,以及中国轮胎工业现状与国际轮胎工业之间的差距比较,提出加入 WTO 对中国轮胎工业可能出现的影响和需要解决观念问题,为轮胎企业迎接“入世”的新挑战,作出企业发展的合理选择提供了新的思路。

关键词:WTO;轮胎工业

中图分类号:TQ336.1 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-8171(2000)11-0649-04

我国加入 WTO 目前仅一步之遥,加入 WTO 之后,中国的轮胎工业将受到什么样的影响,一直是业内人士经常议论的话题之一。许多人怀疑中国的轮胎工业能否在国际竞争中生存发展,也有人认为挑战伴随着机遇,多少年来阻碍中国轮胎工业发展的一些矛盾、困难,如行业散乱,小企业盲目发展,技术、设备、产品落后,市场竞争无序,企业体制改革阻力重重等问题,或许会随着“入世”的到来而忽然变得简单得多和容易解决了。问题是我们需要真正静下心来,认真学习,面对“入世”冷静思考。只有对国际竞争作优劣、利弊的分析,才能把握好有利的时机,做出企业发展的正确选择。

1 国际轮胎行业的变化和对中国的策略

1.1 国际上出现了新一轮的轮胎企业兼并与资产重组的浪潮

轮胎生产国际化是随市场全球化的趋势而发展的,激烈的市场竞争的结果必然是优胜劣汰、强者更强。近几年来,世界上几个实力雄厚的轮胎大公司除继续扩大自身的轮胎生产外,还不断兼并或收购一些困难或濒于破产的轮胎企业,特别是在原先未布点或布点不足的国外地区建立新的轮胎生产企业。因此集团化发展

趋势是世界轮胎工业发展的新动向、新变化,也必将形成轮胎工业发展的新格局。

(1) 美国固特异和日本住友两大公司在 1999 年结盟,组建 4 个合资公司(北美、欧洲各 1 家,日本 2 家),使固特异公司再度成为世界轮胎公司之首。两大公司结盟后,轮胎年销售额增加 25 亿美元,达到 143.5 亿美元。这分别处于世界排名第 3、第 5 位的两大公司已由局部合作走向广泛合作,由区域性合作走向全球性合作。

(2) 日本普利司通公司拓展拉美市场,在 1988 年兼并美国费尔斯通轮胎公司的基础上,于 1999 年收购了费尔斯通属下的智利轮胎公司,使其成为普利司通的独资公司,并在印度等地开设轮胎厂。

(3) 法国米其林集团公司收购美国 TCI 轮胎中心公司。TCI 是美国大的轮胎独立经销商之一,在美国 34 个州有 163 个分销机构。米其林在南美的投资已超过 5 亿美元,还以 7 300 万美元全盘收购哥伦比亚艾科特斯公司,并实行重点向亚洲和东欧发展的策略。公司与普利司通争夺韩国任森特轮胎公司,与日本横滨橡胶公司和东洋公司谈判,寻求新的合作。

(4) 意大利倍耐力在印度建厂,已购得拉索尔轮胎厂 60% 的股权;与米其林联手完善 PAX 技术,共同开发市场;在埃及、土耳其投入 4 亿美元扩大生产。

(5) 德国大陆橡胶公司在罗马尼亚建厂。

作者简介:欧阳洪利(1947-),男,江苏吴县人,上海轮胎橡胶(集团)股份有限公司大中华橡胶厂经济师,现主要从事宣传工作。

从以上变化看,轮胎工业出现了国际化、集团化发展的趋势。为了适应轮胎生产国际化趋势的发展,美国固特异、法国米其林、意大利倍耐力等大公司联合对现有的轮胎检验、标识等法规加以重新修订,并制定国际轮胎标准以消除贸易障碍,促进全球轮胎贸易的发展。这一变化趋势应引起业内人士的高度关注。

1.2 跨国公司对中国轮胎的战略

战略是全球性的。哪里有利可图,人们就会到哪里去生产、去发展、去开拓并占有市场。从90年代中策公司介入中国,杭州中策、太原中策、大连中策、重庆中策以及银川中策的“中策现象”引起轮胎业内人士的关注,到中外合资、外商独资、台商独资的轮胎企业如雨后春笋般涌现出来,可以看出实力雄厚的跨国公司瞄准了中国市场。据不完全统计,目前建立合资、独资轮胎生产的企业约30余家。世界轮胎业三大巨头美国固特异在大连建厂,日本普利司通收购了天津锦湖,也进入了中国市场,法国米其林以沈阳为桥头堡,在2000年将与上海轮胎橡胶(集团)股份有限公司联盟,并控股70%,轮胎列强大有分割中国市场之势。有些跨国公司在东南亚一带建厂,一旦中国加入WTO,他们也将进入中国市场,其在中国的战略应引起业内人士的重视。

2 中国轮胎工业与国际轮胎工业之差距

2.1 中国轮胎工业现状

目前国内轮胎市场已处于超饱和状态,其经济效益跌入历史最低点,形势十分严峻。据1999年统计,1998年大中型轮胎库存总量的占有资金达41亿元,应收帐款达83亿元,许多企业陷入难以维持生机的局面。其一,产品落后的小企业盲目发展,轮胎生产企业由80年代初的60家增加到目前的600多家,而年产量达到100万套的厂家却不足30家。如此无规模、无技术、无效益的企业如何面对国际竞争?其二,技术、装备落后,产品结构矛盾突出。随着汽车工业的发展,市场需要的产品生产不出来,生产出来的产品没人要,而且产品质量下降,有的厂家退赔率高达10%。就目前我国轮胎工业的

工艺、技术装备水平基本上还是国际80年代的水平,也就是说与国际先进水平比较其差距在25年以上。其三,就目前我国企业体制而言,显然还不适应市场经济。劳动生产率低,不讲效率,不讲效益的机构设置……,其弊端是显而易见的。因此轮胎行业中有相当部分企业可能成为被冲击和吞并的对象。

2.2 中国轮胎企业的国际地位

1999年公布的世界75强轮胎厂家排行榜我国大陆有15家企业入围,即上海、三角、成山、中策、东风、桦林、银川、青岛、东风金狮、河南、贵州、辽宁、北京、安徽佳通以及广州珠江等厂家,似乎不错。但仔细分析一下,米其林、普利司通、固特异的轮胎销售额分别占世界总额的19.17%,18.75%和16.79%,这三大巨头之和已占世界总额的54.71%;前六大集团和十大公司销售额分别占世界总额的71.7%和80.2%,这充分表明轮胎生产的集中度和国际化的趋势。而中国,上海位居15位(1997年位居14),山东三角18位,成山20位,这15个厂家轮胎销售总额仅有25.08亿美元,占世界总额的3.72%,比排名第6的倍耐力还低0.74%。我国台湾省有5家进入75强,合计销售额10.22亿美元,大陆与台湾20家厂的销售总额仅有35.3亿美元,占世界总额的5.24%,比排名第5的住友尚低0.33%。因此,每一个轮胎厂都要对自己合理定位,不要认为中国第一,关门称大王。特别是WTO已到家门口,更要看清形势,摆正位子,做出正确的选择。

2.3 中国轮胎工业与世界先进水平的差距

从规模经济效益、生产成本、人均劳动生产率,特别是产品品种、规格、质量、技术水平等方面来看,差距还是很大。我们以国内先进的上海轮胎公司与日本普利司通比较,后者常规生产的轮胎花纹达几十种,前者连10种都不到,后者比前者原材料消耗低5%~15%,能源消耗低2/3~3/4,科技投入每年高3亿~5亿美元,后者人均年产轮胎1万条以上,而前者人均年产仅1000条;前者出口价仅为后者的70%,劳动生产率是后者的1/5,而前者产品档次、技术工艺更是落后后者25年以上。这些差距如

何面对“入世”,是值得业内人士深层次思考的。

3 “入世”对轮胎工业的影响

我们对国际轮胎工业的动向和变化以及国内轮胎工业的现状有一个比较实际的客观认识后,再认真学习一下 WTO 的游戏规则,不难看到其冲击国内轮胎工业的程度。目前轮胎的进口关税率为 30%,尚需交 17%的增值税,10%的消费税,这对中国轮胎工业具有较大的保护作用。国外轮胎进口受到关税的制约其竞争力就大大削弱,但加入 WTO 以后就不同了,需要遵循 WTO 制定的规则,即汽车进口税率将在 5 年内由 80%降至 25%,轮胎作为汽车的零配件关税将降至 10%。因此,轮胎进口税率不管下降多少,在国内市场供大于求的情况下,将会造成很大的冲击。一条 185/70SR13 轿车子午线轮胎国外名牌售价仅为 20 美元,而国内最低限价也要 200 元(约 24 美元)。从上述分析可见,“入世”后,轮胎企业将处于内外夹击中。企业要生存,既要保持国内现有市场,更需加大出口,拓展国际市场,这是每一个轮胎企业都必须面对的现实或者说是严峻的挑战。当然,加入 WTO 会给国内的轮胎工业带来较大的冲击和影响,但也不至于将其说成洪水猛兽,因为任何事物都是一分为二,有其弊必然有其利,加入 WTO 也有其积极的影响。

3.1 促进我国轮胎工业结构调整,推进国内轮胎行业集团化进程

目前轮胎行业已出现亏损,供大于求,库存积压,企业负债累累不堪重负,已有一些企业关、停、并、转。加入 WTO,一些本已难以维持生计的小企业更经不起风浪的冲击,如果没有办法输血或换血,迫于形势的压力,会主动向大的集团靠拢,或与国外跨国公司谋求新的合作。有的大集团企业则从长远利益出发,抓住契机扩大规模,如最近位于世界第 18 位的山东三角集团与第 20 位的成山集团联合组成三角成山集团,这将成为国内轮胎行业第一大集团。这一变化值得我们关注。估计再经过几次发展变化会更大,或许会从“春秋”群雄四起过渡到“战国”七国争霸,这应该说与轮胎工业调整政策不

谋而合。集团化进程会随着加入 WTO 而加快。

3.2 再次掀起我国轮胎工业的合资热

从某种意义上说,前几年轮胎行业随着国外同行企业纷纷进入中国较早参与了国际市场竞争。目前记录在册的外资轮胎企业有 30 家,到今年年底,按其合同规模生产能力将达 5 500 万条,约占国内总需量的 65%。1999 年合资企业轮胎产量超过全国总产量的 35%,其中子午线轮胎占 50%,世界上前 10 名大跨国轮胎公司已有 5 家在我国投资建厂。最近,上海轮胎橡胶(集团)股份有限公司已与法国米其林签约。同时,国外厂商进入中国市场,为了取得更低的成本,他们的选择会倾向本地化。所谓本地化,就是在销售国建立生产、销售基地并雇用当地员工。从现有合资现象,包括米其林、固特异、普利司通等跨国大公司在我国建厂的情况看,可以预见,在加入 WTO 的前后几年内,像前几年一样国内部分轮胎企业会纷纷谋求新的合作,掀起新的合资热潮,而大跨国轮胎公司会首当其冲。世界著名轮胎公司与国内大的轮胎企业形成风险共担、股权投资机制,必将促进中国轮胎的发展。

3.3 推进轮胎子午化发展,提高科技水平

“入世”使市场竞争更趋国际化。新产品的开发、产品更新换代日趋加快。仅以 90 年代以来上市的主要轮胎新品种为例,就有绿色轮胎、防水滑轮胎、超轻量轮胎、超高里程轮胎、跑气保用轮胎以及彩色轮胎等,据说智能轮胎不久也将步入市场。这些轮胎对中国轮胎工业来说都属于先进的、高科技含量的轮胎,而国内没有一个轮胎企业或研究所具有这种独立进行科技开发的能力。加入 WTO,市场竞争国际化,在国内独资、合资的国际著名轮胎企业,必将把新的产品带进来,否则也难以在中国赢得市场。从长远来看,“入世”对提高中国轮胎水平,加快更新换代的步伐,促进子午化的发展,是有百利而无一害的。

3.4 对中国轮胎的冲击主要是子午线轮胎,对斜交轮胎的冲击不大

目前,世界轮胎主流产品系子午线轮胎,

在 11 亿条轮胎总量中,子午线轮胎占 85% 以上,现在开发的新产品,代表轮胎发展的产品都是以子午线轮胎为基础。而在我国,子午线轮胎仅占 30%。“入世”代表跨国轮胎公司实力的就是子午线轮胎的水平。因此,质高价低的子午线轮胎将对还处于二三流水平的尚未形成规模生产并又无独立开发能力的国内子午线轮胎企业形成很大冲击。由于无论技术、装备、规模还是质量、品种、价格,国内子午线轮胎均无法与国外先进水平相比,或者说无法与之竞争,因此要想提高子午线轮胎的档次,就要引进技术和装备,从目前国内企业实力来看,能有所赢利、维持生计已是不错,进行巨额投资就相当难了,这也许就是上海轮胎公司与米其林公司合资的原因之一。

“入世”对尼龙斜交轮胎冲击不会太大。一是斜交轮胎属淘汰产品,在国外占很小比例。跨国大公司基本上不生产或保留极小部分生产,它们在斜交轮胎方面并不占多少优势,产品的差距也不大。二是从目前我国公路、汽车业发展看,斜交轮胎还能保持一定的市场。国内斜交轮胎与子午线轮胎数量比约为 3:7,再加上固有的供销渠道,因此估计冲击不会太大。问题是要提高质量、降低成本,开发出市场需求的 가新产品。当然,随着子午线轮胎发展,最终斜交轮胎的市场会愈来愈小。

3.5 给国内企业带来新的管理理念

加入 WTO,中国轮胎企业将与国际轮胎业融为一体,这实际上也是中国轮胎企业发展的最大机遇。“规模小厂家多、成本高效益低、品种少质量差、体制劣管理弊”是中国轮胎企业致命的弱点,也是我们难以与世界轮胎巨头抗衡的主要原因。“入世”会加快轮胎企业适应国际市场发展的大趋势,缩短与国际先进企业的差距。特别是管理方面,国企机构庞大、人员臃肿、效率低下的弊病,或许会随着加入 WTO 而得到克服,否则无法与其竞争,只有死路一条。这就是“入关”带来的压力、动力和新的管理理念。一切要从效率、效益出发,这是最根本的,无论产品多好,牌子多老,装备多优,这一点做

不到,则会导致全盘皆输之结果。国外新的管理理念或许会改变轮胎行业的管理现状和格局,业内企业家们不可坐失良机。

4 取消“民族工业”的观念

加入 WTO,要解决一个观念问题,即民族工业。有关报纸上或信息中有些人提出要保护中国的民族工业,要政府给予政策保护,笔者认为不适宜。

WTO 中无“民族工业”概念,也未以“民族工业”、“外资企业”、“内资企业”为标准对企业区别待遇,而是使用了“国内工业”(Domestic Industry)概念。所谓“国内工业”,既包括某一国境内国有企业、民营企业,也包括境内外商投资企业。根据 WTO 的规则,无论企业资金来源如何,只要是中国人,就是我国的国内企业,由其构成的工业就是中国工业。在经济全球一体化的背景下,“民族工业”的概念可能会束缚我们的手脚。如汽车工业,大众公司、通用公司都有德国、美国的投资,但都属上海汽车工业。故“民族工业”是一个不合时宜的提法。加入 WTO,这种提法可能会阻碍或束缚资产重组和引进外资的步伐,影响轮胎工业的发展。

5 积极迎接“入世”新挑战

加入 WTO 对我国轮胎行业来说,既是机遇,也是挑战。在机遇和挑战面前,只有能够迎接挑战的人才能抓住机遇。面对“入世”,我们要充分认识到“入世”后可能给轮胎行业带来的冲击。“知己知彼,百战百胜”,我们不仅要了解世贸,了解世贸的游戏规则,还要了解自己,并早作准备,积极采取对应措施,提高自身的活力,做到未雨绸缪,趋利避害地处理好“入世”带来的冲击。

我们有理由相信,在经济日益全球化的今天,只要抓住机遇,积极迎接“入世”新挑战,轮胎行业一定会走出困境,在世界轮胎行业中占一席之地,并不断发展,开创新的局面。

收稿日期:2000-08-02