

特约来稿

砥砺前行中的我国轮胎行业发展状况及展望

史一锋

(中国橡胶工业协会 轮胎分会, 上海 200002)

摘要:介绍我国轮胎行业近年来的经济发展状况,包括轮胎产量、产品结构、出口状况、配套轮胎市场和替换轮胎市场等,从产业集中度、“一带一路”、互联网电商平台等亮点优势与产能结构性过剩、贸易保护、环保等的主要问题两方面分析轮胎行业发展的主要特点,并展望我国轮胎行业今后的发展形势。

关键词:轮胎行业;发展状况;发展特点;展望

中图分类号:U463.341

文献标志码:A

文章编号:1006-8171(2020)12-0707-07

DOI:10.12135/j.issn.1006-8171.2020.12.0707

近两年来,国内外轮胎市场消费总体不旺,贸易摩擦加剧,结构性过剩问题突出,新冠肺炎疫情冲击更是重创全球经济发展,我国轮胎行业和企业遇到前所未有的困难和挑战^[1]。

面对不利局面,我国轮胎企业坚持创新驱动、绿色转型的发展理念以及稳中求进的总基调,一手抓防疫一手抓经济,工作不断不乱,复工复产复市有条不紊,生产经营情况稳步趋好,向着高质量的发展方向坚定前行。中国橡胶工业协会轮胎分会积极开展调研工作,服务行业和政府,及时反映行业呼声,争取国家政策支持,为行业科学可持续发展提供有力支持。

1 轮胎行业经济发展状况

1.1 轮胎产量

根据轮胎分会统计,2019年全国汽车轮胎总产量为6.52亿条,同比增长0.61%,其中子午线轮胎产量为6.16亿条,同比增长1.1%,斜交轮胎产量为0.36亿条,同比下降7.7%,轮胎子午化率达到94%。全钢子午线轮胎产量为1.32亿条,同比下降

0.8%,半钢子午线轮胎产量为4.84亿条,同比增长1.7%。

2020年上半年,受新冠肺炎疫情影响,轮胎产量同比下降12%,其中半钢子午线轮胎产量受影响较大,降幅约为15%。

1.2 影响行业效益的主要因素

2019年,受中美贸易战、轮胎出口“双反”、国内汽车产业滑坡和经济结构调整等因素影响,轮胎出口、配套轮胎和替换轮胎市场不同程度受阻,产能负荷下降。节能减排、约束从严成为轮胎行业生产成本日趋提高的主要原因。但天然橡胶、合成橡胶、炭黑、骨架材料等大宗原材料价格低廉并相对平稳、国内出口退税税率提高、汇率变化有利于出口、轮胎企业自身加大科技创新和管理创新力度与“走出去”轮胎企业的贡献,给轮胎行业整体盈利提供了宝贵的正效应。

2020年上半年,由于新冠肺炎疫情的影响,轮胎生产和市场都受到了严重的冲击,产能负荷被进一步拉低,全钢子午线轮胎平均产能负荷降至70%左右,半钢子午线轮胎平均产能负荷更是降至60%以下。基础原材料价格基本保持平稳和低位,企业及时采取灵活有效的应对措施,弥补了部分负面影响。

1.3 产品结构的变化趋势

国内轮胎行业和企业加快调整步伐,国内市场子午线轮胎占比约为53.2%。轮胎分会会员企



作者简介:史一锋(1965—),男,浙江嘉善人,中国橡胶工业协会副秘书长(兼)轮胎分会秘书长,工程师,学士,主要从事橡胶轮胎行业的管理和市场营销以及组织编制行业发展战略和产业政策等工作。

E-mail:1927640512@qq.com

业的产量统计中,全钢无内胎轮胎产量约占全钢轮胎总产量的55%,中高性能半钢子午线轮胎产量约占半钢子午线轮胎总产量的40%。轮胎产品结构正在不断优化,大轮辋、宽断面、低滚动阻力和高耐磨性能的绿色高质量轮胎成为主流方向,越来越受到市场的欢迎^[2-5]。

1.4 轮胎出口情况变化

轮胎出口对国内产能发挥着重要作用。受“两头在外”等因素的制约,国内轮胎出口占比一直偏高。随着贸易摩擦风险越来越大,载重轮胎出口已相继失去北美、欧盟、巴西、土耳其、印度和埃及等传统市场,轿车轮胎也失去了北美等主导市场。

2019年,通过积极开拓“一带一路”国家和地区的新兴市场,深耕欧盟轿车轮胎市场,轮胎出口为全行业的任务完成做出了较大贡献。2019年我国轮胎出口情况和2017—2019年我国轮胎出口各大洲的情况分别见表1和图1。

表1 2019年我国轮胎出口情况

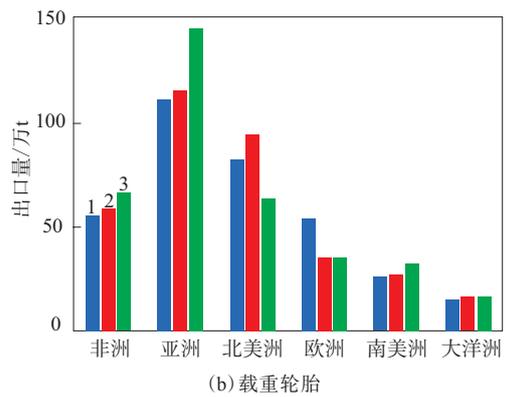
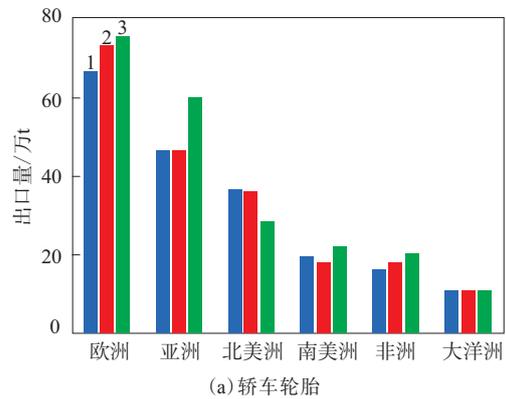
项 目	轿车轮胎	载重轮胎	合计
总量/万t	211.3	343.8	555.1
总量同比变化率/%	6.2	1.1	2.9
总金额/亿美元	55.7	73.5	129.2
总金额同比变化率/%	2.6	-5.9	-2.4
单价/(美元·kg ⁻¹)	2.64	2.14	
单价同比变化率/%	-3.4	-6.8	

2019年,全钢子午线轮胎出口占比约为39%,半钢子午线轮胎出口占比约为49%,产能释放对外依赖度偏高,长此以往会面临很多严重风险。

2020年上半年,新冠肺炎疫情对全球经济打击严重,轮胎出口一度出现断崖式暴跌。由于我国抗疫有力,复工复产顺利,轮胎出口恢复总体好于预期,6月末轮胎出口降幅开始大幅收窄。2020年上半年我国轮胎出口情况见表2和图2。

1.5 轮胎分会统计的重点企业情况

我国轮胎企业两极分化趋势越来越明显,特别是“走出去”企业形势大好。从对4家在海外建厂的轮胎分会会员企业的调查情况看,其轮胎产量同比增长13%,其中,全钢轮胎同比增长55%,半钢轮胎同比增长8%,销售额同比增长52%。4家海外建厂轮胎企业实现利润总额占上报利润的35家



1—2017年;2—2018年;3—2019年。

图1 2017—2019年我国轮胎出口各大洲情况

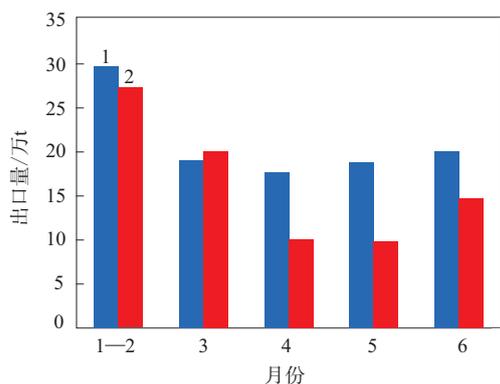
表2 2020年上半年我国轮胎出口情况

项 目	轿车轮胎	载重轮胎	合计
总量/万t	104.0	168.3	272.3
总量同比变化率/%	-22.4	-18.5	-20.0
总金额/亿美元	27.9	36.8	64.7
总金额同比变化率/%	-23.1	-25.3	-26.1
单价/(美元·kg ⁻¹)	2.68	2.19	

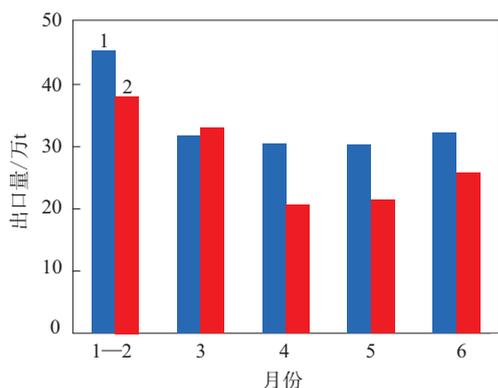
轮胎企业利润总额的46%。2019年国内39家轮胎分会会员重点企业经济指标完成情况见表3,其中出口量占总产量的53.60%,出口额占总销售额的40.37%。

2020年上半年,因新冠肺炎疫情等各种困难因素叠加,轮胎行业和企业生产经营都遇到了极大挑战。2020年上半年国内38家轮胎分会会员重点企业经济指标完成情况见表4,其中出口量占总产量的51.27%,出口额占总销售额的38.07%。

在海外建厂的4家轮胎企业受新冠肺炎疫情冲击,产量与销售额也受到一定影响。轮胎总产量为2 062.5万条,同比下降3.2%,其中全钢轮胎



(a) 轿车轮胎



(b) 载重轮胎

1—2019年; 2—2020年。

图2 2019和2020年上半年我国轮胎出口情况

表3 2019年39家重点轮胎企业经济指标数据

项 目	数量/ 万条	累计同比 变化率/%	月同比变 化率/%	月环比变 化率/%
轮胎销售额	1 803.70 ¹⁾	1.72	0.14	-2.57
国内轮胎产量	39 705.60	2.78	1.47	-2.76
全钢轮胎产量	10 052.60	0.04	-0.10	-7.51
半钢轮胎产量	27 057.80	4.40	1.45	-1.86
斜交轮胎产量	2 595.20	-3.49	6.63	5.85
轮胎出口交货量	21 280.87	6.35	-5.52	-1.91
轮胎出口交货值	728.14 ¹⁾	1.09	-10.62	-4.42
库存量	198.60	3.09	3.09	4.27

注: 1) 单位为亿元。

的产量为311.4万条,同比增长22.1%;半钢轮胎的产量为1 748.3万条,同比下降6.7%;销售额同比下降3.8%。

1.6 配套轮胎市场的情况与变化特点

2019年,载重配套轮胎销量增长,轿车配套轮胎销量下降。受商用车产量同比增长1.9%的拉

表4 2020年上半年38家重点轮胎企业经济指标数据

项 目	数量/ 万条	累计同比 变化率/%	月同比变 化率/%	月环比变 化率/%
轮胎销售额	809.86 ¹⁾	-11.81	-0.26	4.78
国内轮胎产量	18 834.05	-10.11	0.39	5.07
全钢轮胎产量	5 033.42	-8.00	9.40	3.56
半钢轮胎产量	14 678.28	-10.53	-2.63	9.87
斜交轮胎产量	1 184.89	-1.81	5.91	-0.84
轮胎出口交货量	9 655.71	-17.05	-14.14	40.11
轮胎出口交货值	308.31 ¹⁾	-16.25	-18.22	28.60
库存量	196.38	-5.98	-5.98	-5.72

注:同表3。

动,载重配套轮胎同比增长约2.8%;相反,由于乘用车产量同比下降9.2%,轿车配套轮胎同比下降8.8%。

2020年上半年,仍然是载重配套轮胎销量增长,轿车配套轮胎销量下降。1—6月,汽车产销量分别同比增长16.7%和16.8%,其中商用车产销量分别同比增长9.5%和8.6%。据初步估算,配套用全钢载重子午线轮胎同比增长约170万套。

细分市场,半挂牵引车产量同比增长37.7%,其配套轮胎同比增加约110万套;占货车底盘总量70%的重型货车底盘产量同比增长22.0%,增加相应配套轮胎40多万条;而乘用车产销量均同比下降22.3%,配套用轿车子午线轮胎同比减少约1 100万条。但是6月底产量降幅开始收窄,情况有望逐步向好。

1.7 替换轮胎市场的情况与变化特点

2019年,轿车轮胎消费呈增长趋势,载重轮胎略有下降。随着国民可支配收入增长与汽车保有量增长等积极因素支撑,国内轿车轮胎替换市场同比增长约4.5%;受经济结构调整、基础建设速度放慢、高铁与轨道交通的普及和“公转铁公转水”政策的冲击影响下,载重轮胎替换市场同比下降约4.5%。

2020年上半年,公路货运量同比下降9.0%,公路客运量同比下降55.0%,公路货运周转量同比下降7.8%,公路客运周转量同比下降55.4%,汽油产量同比下降12.8%,柴油产量同比下降4.6%。从国内销售市场情况得到反馈,载重轮胎和轿车轮胎在替换维修市场销量都有所下降,但是受大规模基础建设开工等因素的刺激拉动,载重轮胎消费明显转好,轿车轮胎消费逐步复苏。

1.8 规模以上子午线轮胎企业的情况分析

目前,国内规模以上轮胎企业共计43家,其中,外资及我国香港和台湾地区企业有17家,民营企业18家,国有企业和混合企业共8家。全钢子午线轮胎工厂约93家,产能为1.72亿条;半钢子午线轮胎工厂约89家,产能为6.71亿条。山东省子午线轮胎产量为3亿条,占全国总产量的48.7%;产能为4.18亿条,占全国总产能的49.6%。

2019年内资轮胎企业中,62%的生产全钢轮胎的企业产量增长,72%的生产半钢轮胎的企业产量增长,逐步呈现出强者愈强的态势。

2019年17家外资及我国香港和台湾地区轮胎企业中,生产全钢轮胎的企业仅有9家,生产半钢轮胎的企业有17家,其中仅有1家全钢轮胎生产企业产量增长、4家半钢轮胎生产企业产量增长,全钢子午线轮胎生产占比越来越小。外资企业将重点放在半钢轮胎的国内市场,其产量占全国总产量的80%以上。

2 轮胎行业发展中呈现的主要特点

2.1 行业发展中的亮点和优势

2.1.1 我国轮胎工业发展条件扎实

同世界其他国家与地区相比,我国轮胎工业具备以下发展优势:(1)国内市场空间大,有利于满足规模经济特点,具备可持续发展条件;(2)上下游产业链完备,有利于成本控制和进步,几乎所有原材料(除天然橡胶外)和生产设备都能得到保证,在产品完善和新品开发方面有支撑;(3)劳动力资源数量大、质量优,从数量红利向质量红利发展;(4)国内政策稳定且有利于企业发展,国内营商环境与基础条件越来越好,几乎世界上所有著名轮胎企业都在中国设有生产基地和研究机构。

2.1.2 产业集中度提高,企业转型升级兼并重组

(1)产业集中度提高加快。纳入统计部门监测的轮胎企业已从500多家下降到390家,通过CCC安全产品认证的汽车轮胎企业从300多家减少到225家。

(2)优势企业加快转型升级和重组。双星集团有限责任公司(以下简称青岛双星)的湖北工厂

利用环保搬迁实现“智能化”转型升级,收购山东恒宇科技有限公司实现兼并整合,进军废旧轮胎热裂解领域,打通循环利用产业链;中策橡胶集团有限公司(以下简称中策橡胶)全面推进下沙载重子午线轮胎生产板块搬迁,服从城市建设大局,产能集中于中策橡胶建德春秋厂区,打造绿色高质量生产基地,肩负社会责任实现废旧轮胎绿色循环利用;山东玲珑轮胎股份有限公司(以下简称玲珑轮胎)湖北荆门工厂载重轮胎与轿车轮胎相继投产;山东永盛橡胶集团有限公司收购整合山东恒宇橡胶集团有限公司的载重子午线轮胎项目;青岛华盛橡胶有限公司收购了山东恒宇科技有限公司和山东国风橡塑有限公司两家的债权,并完成了对山东永泰集团有限公司的收购;浙江天轮供应链管理有限公司以新合作模式进入轮胎全领域,租赁了中国化工集团在桂林倍利和青岛黄海的轮胎厂,并与山东金宇轮胎有限公司联手入主山东万鑫轮胎有限公司;浙江物产化工集团入主山东豪克国际橡胶工业有限公司和山东奥戈瑞轮胎有限公司等。

2.1.3 “一带一路”步伐加快

赛轮集团股份有限公司(以下简称赛轮集团)在越南的工厂,玲珑轮胎、中策橡胶、青岛森麒麟轮胎有限公司(以下简称森麒麟轮胎)、双钱集团股份有限公司(以下简称双钱轮胎)、江苏通用科技股份有限公司和浦林成山(山东)轮胎有限公司在泰国的工厂以及青岛福临轮胎有限公司在马来西亚的工厂,产能纷纷呈两位数释放;贵州轮胎股份有限公司(以下简称贵州轮胎)越南工厂与玲珑轮胎塞尔维亚工厂都在全面开建;肇庆骏鸿实业有限公司、朝阳浪马轮胎有限责任公司和青岛双星也分别计划在马来西亚和巴基斯坦建设轮胎工厂。

2.1.4 工厂废气治理初显成效

我国橡胶轮胎工业的环保标准在全世界位列首位。橡胶轮胎工厂废气处理是世界难题,虽然我国在废气研究处理方面起步较晚,但一些标杆企业起到了领头羊的作用,一批重点企业通过大量实践和研究取得了一定成果,其治理效果处于世界先进水平。同时也明确了加强工厂异味治理是橡胶轮胎工厂环保工作的主攻方向。

2.1.5 重视产学研高端新品,引领消费升级

(1) 全钢子午线轮胎综合性能再获提升。自主全钢轮胎品牌企业在吸收国际高端载重轮胎技术的同时,注重产学研自主创新,科学优化产品结构和配方,研发出滚动阻力、噪声、接地面积、里程性能全方位提升的高质量全钢载重子午线轮胎产品,投入市场以来广受欢迎,引领了行业发展的新潮流。

(2) 半钢子午线轮胎的绿色化指标再有突破。以玲珑轮胎、中策橡胶、赛轮集团、万力轮胎股份有限公司(以下简称万力轮胎)、森麒麟轮胎为代表的自主半钢轮胎品牌,联合清华大学、北京化工大学、青岛科技大学、哈尔滨工业大学、吉林大学等高校,在设计理论、材料、配方、工艺和设备等方面全面深入研究高性能、低滚动阻力、高抗湿滑性能和低噪声的轮胎,突破创新,自主品牌轮胎配套率和国内替换市场占有率不断提高。

(3) 全钢工程机械轮胎发展紧追世界先进水平。以三角轮胎股份有限公司、贵州轮胎、风神轮胎股份有限公司、天津国际联合轮胎橡胶股份有限公司等为首的老牌工程机械轮胎厂家逐渐形成自主知识产权,走出了一条属于自己的科技创新和产业发展之路,形成了较为完整的产业链。福建海安橡胶有限公司(以下简称福建海安)和赛轮集团等更是后来者居上,福建海安生产的59/80R63巨型工程机械子午线轮胎配套中国神华“MT5500矿用卡车”,打破世界轮胎巨头的垄断实现量产,并通过了中国石油和化学工业联合会的专家技术鉴定。

(4) 特种轮胎新品及时适应市场新需求。双钱轮胎、贵州轮胎、万力轮胎等轮胎企业开发了345/85R16 GL909A全钢结构城市轻轨轮胎,为重庆轻轨、常州快速公交系统和株洲置轨电车的配套,实现了良好的经济效益。

2.1.6 拥抱互联网电商平台,做强终端零售

以中策橡胶为代表的一批轮胎企业巨资投入大数据服务汽车后市场。运用连锁经营模式及移动互联网技术、大数据分析、智能车型配件匹配系统等技术手段,建设以轮胎销售为主的汽车后市场终端零售服务平台,为线下门店提供标准化的服务和专业的技术,帮助线下门店转型升级,打造

汽车服务连锁品牌,提升品牌影响力。

以“途虎养车”为代表的电商平台加紧联络企业,发挥线上线下作用。途虎在全国16个大城市建立了25个仓库,拥有13 000多家合作安装门店,1 700家工场店,200多家纯自营店,在轿车轮胎替换市场成为一股不可忽视的新势力。京东、天猫和苏宁三大综合性电商平台加大与国内外轮胎品牌的深度合作,其中京东与米其林(中国)达成战略合作成为其首家电商直供平台,为广大车主提供“购、送、装”一体化的线上线下融合“商品+服务”一站式消费模式服务。

实现企业平台维修店和消费者的共赢才有前途。据业内人士推测,轿车子午线轮胎在电商平台的销售量接近替换总量的15%,价格透明优惠,服务态度好,品牌宣传展示面广与受众面大是电商平台的最大利器。轮胎电商平台销售模式的未来主要取决于轮胎企业、电商平台和轮胎维修店能否持续共赢,对消费者是否足够方便实惠。

2.1.7 疫情考验企业生产经营综合能力

新冠肺炎疫情使得国内外轮胎消费市场变化之快出乎意料。事实证明中国优秀轮胎企业的生产组织和市场应变能力是过硬的,跟上了市场变化的要求。在国内市场无法启动时能及时将产能调整到出口产品,当国外疫情蔓延时,又及时在国内市场上发力。2020年3月,载重轮胎出口量同比增长3.5%,轿车轮胎出口量同比增长4.8%。由于国内抗疫见成效,一些跨国轮胎集团将原来在国外的生产计划转移至国内。

此外轮胎企业还勇于担当社会责任,疫情当前捐款捐物提供服务数不胜数。

2.2 行业发展面临的主要问题

2.2.1 轮胎产能结构性过剩后遗症严重

新冠肺炎疫情造成市场需求急剧萎缩,使得结构性过剩问题更加突出,具体表现在以下方面:

(1) 价格战从国内蔓延到国外且愈演愈烈,可能会招致更多国家的“双反”调查和制裁;(2) 长此以往会阻碍创新驱动和可持续发展,恶性竞争必然会导致企业盈利能力的枯竭,而技术创新投入大、时间长、风险高,需要有足够的盈利做支撑,过剩产能不化解创新驱动难以成舟;(3) 市场状况变化会造成规模优势的反转,在进入存量市场竞争

时代之后,如果追求简单的规模化优势,正效应极有可能变为可怕的负效应。

2.2.2 公平竞争与环境建设关乎可持续发展

由于地域不同和监管尺度差异,企业间相同产品的成本有着巨大差异,技术优、环境美、管理严、质量好、员工劳动报酬高的企业反而不占竞争优势,出现劣币驱良币的情况。

有的轮胎企业因管理不善资金链断裂宣告破产,但公司破产后没有停产反而以更低价格充斥市场竞争,造成破产不停产的行业竞争新困局。建议地方政府职能部门积极作为,建立公平竞争的新秩序,确保轮胎产业科学可持续发展。

2.2.3 国际贸易保护加剧,“双反”成为常态

美国对华载重轮胎的“双反”案翻盘,贸易战更是雪上加霜;埃及也对我载重轮胎发起了“双反”调查。贸易对手把对我国轮胎出口“双反”作为主要的打压手段。国内轮胎产能释放不能再过多地依赖出口市场。

2.2.4 绿色环保形势严峻

我国工业企业数量庞大,污染排放量总体水平居高,国内环境承载能力弱,国家标准要求严格、民众标准更严,企业必须高度重视。

针对世界难题,鉴于现有技术的局限性,收集设施和处理设备费用昂贵且能耗巨大,需要对现有国家标准略作适当调整,更要组织技术攻关。

现有多数轮胎企业游离于城市边缘和园区之外,随着城市化的发展,周边居民增多,都被归入化工重点监控点。企业需极力做好烟气密闭收集处理,做到有组织排放,该投入的必须投入,该检测的必须检测,在市场环境如此困难的情况下,能留在原地发展为上策。

2.2.5 缩小品牌建设与管理理念创新差距

技术创新上的差距是最关键的差距。世界科技发展遇到瓶颈,轮胎制造先进技术外溢效应难现,原有引进消化吸收、再改进、再提高的技术获取路线需相应调整,应切实加大自主创新力度。

品牌培育和渠道建设需要持续大量投入。要创一流企业,品牌培育和建设是必须的。品牌培育和渠道建设的持续投入绝不少于一个工厂对硬件的投入。

企业经营理念上的差距可能比产品质量和技

术上的更大。坚持以人为本、品牌至上、服务至上的先进理念说易行难,亟待加强。

2.2.6 天然橡胶进口高关税

天然橡胶是纯绿色天然植物原材料,以其优异的物理性能、化学稳定性和可再生循环利用功能成为无可替代的重要轮胎生产原材料。天然橡胶的使用还可以极大地减少对石化资源的消耗,有利于环境建设。

进口高关税没有对轮胎行业起到应有的保护作用,造成各方利益皆有受损。轮胎企业采购成本高,内外贸易切换难度大、风险高,丧失了宝贵的市场机会;国家税收实际无增长、管理繁琐效率低、公共资源受侵占。国内天然橡胶种植和加工业都无法获得真正保护。

混合橡胶受追捧实属轮胎企业的苦恼和无奈。混合橡胶价高质次,是进口高关税下的特定产物,各种乱象给海关和遵纪守法的橡胶轮胎企业带来麻烦。

降低或取消进口橡胶高关税,合理补贴国内天然橡胶种植业,提升加工业技术水平和产品附加值才是多方共赢的正确方向。

3 轮胎行业发展展望

新冠肺炎疫情严重打乱了世界经济活动节奏。不确定性和高风险性变成常态,依靠单一规模化成本优势难以持续,大宗基础原材料价格面临新一轮波动。

能够及时掌握信息,措施精准到位,强技术、强管理、强服务是保持优势的硬道理。市场是动力,技术是支撑,创新赢未来。优胜劣汰承受短暂的“阵痛”或“剧痛”是市场经济规律的正常反映,稳中求进抓好安全生产和市场,确保资金流安全应是工作的关键。

3.1 宏观环境变化

我国具有独特的政治和制度优势、雄厚的经济基础和巨大的市场潜力。精准的政策性辅助刺激已经显现,大数据、云计算、工业互联网和5G等新技术革命蓬勃兴起,赋能技术管理等整体创新实力提升。

但由于新冠肺炎疫情冲击、世界政局动荡、全球经济衰退、贸易摩擦加剧和国内经济下行等不

利因素叠加,各类困难和矛盾被放大,市场空间暂时性萎缩,原动力处于调整状态。

3.2 行业环境分析

2020年,国内轿车配套轮胎产销量降幅收窄,载重配套轮胎稳定向好;轿车和载重轮胎替换维修市场总体逐步向好,尤其是载重轮胎和工程机械轮胎。与其他行业相比,橡胶轮胎行业由于产业链位置的优势,市场需求相对广阔,刚性依然,行业企业基础实力相对扎实,技术创新发展有潜力。在大数据、云计算、工业互联网、5G和AI等新技术革命赋能下,势必会给转型升级绿色发展的我国轮胎工业带来前所未有的新动能,行业整体前景看好。

但轮胎出口不确定性、产能过剩拉低运行负荷和存量市场的低价竞争等将是影响全年目标任务完成和效益的最大因素,轮胎行业大“洗牌”两极分化时代加速到来。

3.3 发展展望

轮胎行业的发展重点将落在提高经济质量、丰富品种、加强品质与品牌受信赖度、管理更精细和技术再进步5个方面。主动适应国内大循环为

主体,国内市场和国际市场双循环相互促进的新发展格局。

经济环境的不稳定、不确定演变,更需要有国家稳定政策的对应支持,轮胎分会将全力以赴为行业发展争取政策支持。重点做好轮胎行业“十四五”规划编制工作,引领行业走可持续发展的科学发展之路。

参考文献:

- [1] 中国橡胶工业协会轮胎分会秘书处. 中国及世界轮胎市场走势[J]. 轮胎工业, 2018, 38(5): 259-262.
- [2] 王梦蛟. 绿色轮胎的发展及其推广应用[J]. 橡胶工业, 2018, 65(1): 105-112.
- [3] Midhun Dominic, Rani Joseph, P M Sabura Begum, et al. Green Tire Technology: Effect of Rice Husk Derived Nanocellulose (RHNC) in Replacing Carbon Black (CB) in Natural Rubber (NR) Compounding[J]. Carbohydrate Polymers, 2020, 230(2): 115620.
- [4] 王凯, 王庆国, 王童瑶, 等. 辐射交联聚酯粒子制备绿色轮胎用湿法混炼共沉胶的研究[J]. 中国科学: 技术科学, 2020(3): 312-322.
- [5] 蔡磊, 赵远进, 张新萍, 等. 表面改性SiO₂对SSBR/BR绿色轮胎胎面胶结构与性能的影响[J]. 高等学校化学学报, 2019(11): 2388-2395.

收稿日期: 2020-08-28

Development Status and Prospects of China's Tire Industry in Process of Forging Ahead

SHI Yifeng

(Tire Branch of China Rubber Industry Association, Shanghai 200002)

Abstract: The economic development status of China's tire industry in recent years was introduced, including tire output, product structure, export status, original equipment and replacement tire market. The main characteristics of tire industry development were analyzed from two aspects: the advantages which included industrial concentration, "The Belt and Road" and internet e-commerce platform, and the major issues such as overcapacity, trade protection and compliance with environmental protection policies. In addition, the future development of China's tire industry was prospected.

Key words: tire industry; development status; development characteristic; prospect

欢迎订阅《轮胎工业》《橡胶工业》《橡胶科技》杂志