力车轮胎行业的近况分析及发展预测

秦锦灿

(广州橡胶工业制品研究所 510280)

1996年拥有众多企业的力车轮胎行业的三大主要产品产量均有下降,其中自行车轮胎产量为 11 592万条,同比下降 8.96%;摩托车轮胎产量为 1 603万条,同比下降 9.70%;手推车轮胎产量为 1 067.6万条,同比下降约 20.27%。各项主要经济指标完成情况如表 1所示

表 1 1996年力车轮胎行业主要经济指标 万元

项 目	当年实际	上年实际	增减 %
工业总产值			
1990年不变价	289 732	300 162	- 3.47
现价	265 123	280 684	- 5.54
销售总产值(现价)	262 944	292 713	- 10.17
产品销售收入	257 846	291 180	- 11.4
产品销售成本	225 859	250 211	- 9.7
管理财务两费	16 708	18 732	- 10.8
成品库存	50 631	44 723	13.2
产品销售税金	7 001	8 161	- 14.2
缴纳增值税	6 898	6 590	4.6
利润总额	- 2 692	- 3 578	24.7
利税合计	11 207	11 173	0.3

根据“九五”规划分析,近年自行车轮胎市场正处于平稳期,销售市场虽有轻微下降,但与市场需求基本接近;手推车轮胎市场已过高峰期也是符合发展趋势的;摩托车轮胎正进入上升期,而市场却没有体现上升趋势,这主要是受相关行业的影响,整车产量的大幅度上升导致了市场供大于求。摩托车行业自从 1995年下半年积压了 170万辆后,不再呈现产销两旺的局面,整车市场的滑坡直接

影响到摩托车轮胎的生产,原因是与整车厂配套比例较大,厂家不得不根据整车配套市场的变化而减产。

在三大主要产品产量下降的同时,力车轮胎行业的主要经济指标基本上都有所下降,再度出现行业性亏损。根据 39家企业统计,亏损企业达 15家,亏损金额达 7 796万元,分别比上年增加 15%和 36%。这种局面应引起我们注意。现就力车轮胎行业近年的发展形势和利弊因素,谈以下几点看法

1 利弊分析

1.1 有利因素

(1)银行利率下降。1996年国家在财政上实行适度从紧的政策,两次调低了银行利率,这从某种程度上减轻了企业的利息负担,尤其是贷款数额较大的大中型企业得益更加明显。

(2)主要原材料价格有所下降。力车轮胎产品所用的主要原材料供应充足,价格稳中有降,其中 NR 从 1994和 1995年的 17 500元。t⁻¹降至 1996年的 14 000元。t⁻¹;尼龙帘布每吨下降 1 500~ 2 000元;钢丝等材料趋向平稳,缓解了企业成本上的压力。

(3)摩托车轮胎消费税减半。经过全行业的努力争取,摩托车轮胎消费税从 10%降至 5%,税率的减半使行业整体受益,预计两年内可从中受益 6 000万~ 7 000万元。

(4)可供选择的新型原材料越来越多。为了降低了力车轮胎产品成本,企业与相关行业厂家密切联系,开发使用新型原材料,在帘布胶、胎面胶等中的应用均取得了比较理想

的效果,如:细粒子再生胶、丁基再生胶、活性叶腊石、白燕华、CG高岭土、活性硅粉、各种补强剂、防老剂等。其它一些橡胶制品所使用的助剂也开始扩大到力车轮胎行业中使用,如LEE白滑粉,增白补强效果好,使用范围已不仅仅局限于胶鞋,也可用于彩色自行车轮胎等制品。相关行业提供给力车轮胎行业可选择的新型材料越来越多。

1.2 不利因素

(1)市场疲软,营销受阻。自从国家实行适度从紧的政策后,通货膨胀现象得到缓解,但不少行业因资金周转问题采取了收缩策略,引发了社会性的市场疲软,在这种情况下行业间的相互影响使力车轮胎企业的营销工作遇到很大阻力,企业不敢大批量购进原材料,商业部门不敢盲目进货;反过来,橡胶行业效益降低,企业流动资金不足,生产经营困难,致使橡胶市场疲软。

(2)生产成本上升。力车轮胎生产在主要原材料价格有所下降的同时,一些直接影响成本的因素却在上升,如燃料、动力、运输、工资等不同程度地加大了生产成本,尤其是工资问题多年来困扰着企业,加大了企业负担。

(3)三角债、死款未能消除。近年虽然各企业对三角债的清理有一定的收效,但在市场经济的现实环境中一些企业还是被三角债所困扰,如果配套厂家停产或倒闭形成死款更难追回。

(4)独资企业和乡镇企业的竞争。改革开放以来,一些独资企业在我国驻足建业,其高质量、低成本的产品进入国内市场,抢占了一定的市场份额,出口条件又比国营、集体企业方便、优越;而迅速发展起来的乡镇企业利用低税或免税的优惠政策,产品低价销售再加上其工资低、无退休工人负担,扩大再生产阻力小等有利因素与国营、集体企业竞争,独资企业和乡镇企业的挑战性竞争给现有国营、集体体制的力车轮胎企业在生产经营方面带来很大困难。

(5)价格对企业的困扰。配套价格偏低的现象在行业内比较普遍,尤其是摩托车整车厂压价令力车轮胎企业叫苦不迭。为了争取配套量,同行业内以超量的产品争夺国内有限市场的现象及相互压低价格的做法使大家效益都低,因为这种价格的下降并不是建立在降低成本的基础上。虽然近年来力车轮胎协会在价格协调上做了一些工作,制定了行业统一价格,但收效不大,各企业行动不统一,企业的短期利益行为影响了全行业利益,企业始终未能摆脱价格的困扰。

2 发展趋势

2.1 市场发展趋势

市场的发展不以人的意志为转移,但我们可以根据市场的需求预测发展趋势。

21世纪的自行车将朝着“轻量、安全、快捷、结构简单、装饰美观、具有个性”的方向发展,对交通代步、比赛锻炼、旅游和特种用途的车辆要有明显区别的发展。几年内,传统的自行车轮胎在维修、更新方面还有一定的市场,但在配套方面因自行车厂的递减,在数量上将不会增长太大;特别用途的车型,如多功能车(一车多用)、双传动车(手脚并用)、异形轮车(非圆形车轮)、双向骑行车、发条传动车以及竞赛用高速(最高可达 $150\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$)车等各式新颖自行车将在下世纪推出,因此研制特殊用途车轮胎是一个有利时机。

1997年是摩托车行业发展比较关键的一年,预计全年供应摩托车750万辆左右,尽管这一发展速度呈下降趋势,但市场依旧会有大量的库存积压。从排气量情况看,将集中在50、90、100、125mL四个排气量上。根据调查显示,125mL排气量的车型更受消费者欢迎;从摩托车产量分布看,主要集中在十五六家企业(公司),预计占总产量的85%左右,1997年合资厂的产品开始走进市场,目前我国摩托车市场还有待成熟、完善,最终摩托车也将像彩电、冰箱在中国的生产发展历史一

样,一些技术水平低、生产规模小、经济效益差的企业将被淘汰,摩托车轮胎市场随着整车生产的变化、调整,将会从数量上的竞争转向品种和质量上的竞争。由于 125mL 排气量车型数量的急升,国内路面的不断改善,因此高速轮胎和无内胎轮胎将有较大的市场,而与这种排气量相配套的 275 300 350 90/90 等系列轮胎的竞争将更加激烈。

手推车轮胎的市场主要面向农业和建筑行业,但这种传统的手推车轮胎生产企业将越来越少,未来手推车轮胎的生产趋势是研制手推除草机、草地手推小斗车、高尔夫球场用的小车和码头搬运车等特种手推车轮胎。

2.2 技术发展趋势

自行车轮胎因其生产规模、原材料耗用量相对比机动车轮胎少,通用机械装备更新率一般也较低,但是从产品的质量和商品化的要求出发,应重视对自行车轮胎专用设备的改进和更新,其今后的发展方向如下:① 外胎胎面压延工艺由单机三辊、四辊的一种胶料向三辊、七辊等双机联动的两种胶料、三种胶料的压延工艺发展,同时使用复合挤出机生产出高质量的彩边胎面胶;② 外胎成型由双鼓式分段成型向单鼓式弹簧自动反包、组合式成型工艺方向发展;③ 外胎硫化由气囊硫化向隔膜自动定型硫化工艺发展;④ 内胎挤出由单条胎管挤出向双条及多条胎管挤出工艺方向发展;内胎硫化设备由电动型向风动型的机械结构发展。

摩托车轮胎生产设备将向以下方向发展:① 成型机向膨胀鼓弹簧包贴方式发展;② 摩托车子午线轮胎最好使用气囊反包成型机;③ 内胎接头机使用橡胶模口;④ 高速耐久试验机 and 动平衡试验机作为必不可少的检测设备。

在产品结构上力求优质轻量。自行车轮胎设计的重点是以人体功能为基础研究不同车型特点对轮胎的技术要求以及花纹结构的适应性,造型新颖、美观,混合型、超薄型、非

圆型及防刺扎不充气型新品种轮胎将投入市场;摩托车轮胎对操纵性、稳定性、防侧滑性等性能要求较严格,设计上将向扁平化子午线结构发展,内胎丁基化和无内胎化将是发展趋势,花纹设计将更加多样化,以满足综合性性能要求。

在材料使用上将扩大合成橡胶掺用量及橡塑并用,扩大应用细粒子活性胶粉和非炭黑填料以降低轮胎成本,不断开发、改进补强材料和有关助剂,研制应用非污染型防老剂以改进和提高浅色轮胎耐老化性能。在保证轮胎胎体强度的前提下,使用细纤维尼龙帘布,应用芳纶作轮胎的防刺层材料可满足包括折叠式轮胎在内的多种车胎要求。

3 意见

激烈的市场竞争,社会性的市场疲软对力车轮胎行业的影响很大,在橡胶工业主要 7 种产品中,除了力车轮胎和炭黑行业外,其它行业在 1996 年均有盈利,这不能不引起我们深思,原因主要是对所存在的问题不够重视,下面就个人看法谈几点意见:

(1) 人员素质有待提高。市场竞争实际上是人才竞争,企业间合理的人才流动可促进企业的发展,但如果人才流失过大,从某种程度上看即是企业素质的下降;合同工(外来工)的比例增加不利于企业整体素质的提高,在不少企业中存在干部队伍和工人队伍的素质偏低的现象,有些甚至出现断层,有一定水平和工作经验的技术人员因企业使用不当或效益不好而离开,削弱了企业的技术力量,而流动性大的一线工人频繁变动更降低了企业的生产能力,因此企业必须加强管理,合理使用人才,坚持普及教育和业务培训,以保持良好的素质,增强企业应变能力。

(2) 管理有待加强。在力车轮胎行业中,围绕加强管理的问题,不少企业都作过探索,引入了各种责任制,但除少数企业有明显的收效外,不少企业只是流于形式,这主要是由

于考核不严。大多数企业的管理基本上是粗放型的,在质量管理、物资消耗管理、资金管理、人员管理等方面执行和检查都不够有力。各企业应不断努力学习 ISO 9000 采用 GB/T 19002 标准,根据企业自身情况建立一个上下贯通、左右协调的管理网络体系。

(3)设备效率和适应性有待改善。在力车轮胎行业内使用旧设备的企业所占比例较大,尽管有部分企业投入一定的资金引进国外先进设备,但从整体上看并没有从根本上使行业的生产技术设备乃至产品档次得到明显的提高,表现为与产品质量相关的压延机精度和自动控制功能差;成型机不适于生产高档自行车轮胎和扁平化摩托车子午线轮胎;气囊硫化方式生产效率低,劳动强度大,还有部分企业仍然采用开炼方式进行胶料混炼。改造、更新旧设备的目的是为了设备效率和适应性,如果企业不重视设备的改造、更新,将会影响生产发展和经济效益的提高。

(4)新型原材料的使用有待扩大。虽然近年行业在推广使用新型原材料方面取得了不少成绩,但往往局限于少部分企业使用,有些企业对新材料的使用不够积极,即使行业组织推荐也未给予重视;有些企业则在已使用的某些新型材料上不愿再作对比性试验,缺乏择优选择、不断更新改进的意识。

4 建议

针对力车轮胎行业目前的形势,这里就如何摆脱困境、增加企业经济效益提以下几点建议:

(1)加强产业结构调整,找出新的经济增长点,通过自我客观评价、发展设计,实行自我调整、改造和完善。

(2)实行多种筹措资金形式扩大再生产,通过多种经营减轻企业负担,根据需要合理使用资金。

(3)优化劳动组合,招才引贤,发挥离退

休职工余热,搞好岗前培训、定向培养和短期轮训,以短、中、长期目标全方位地提高企业整体素质。

(4)树立以市场经济为导向的“公司化”管理意识,实行全员管理,全员决策,在各项管理中严把考核关,堵塞漏洞,发挥集体智慧和整体功能,积极开展合理化建议活动。

(5)常立危机感,加强生产、试制、设计构思的衔接,总量控制和结构调整有机结合,产品开发力求“准、快、精”。

(6)培养一批既懂得营销技巧,又熟悉产品生产、开发等技术知识的复合型人才,将生产与市场、生产与销售、生产与开发有机地结合起来,使其产生“三维效应”;重视售后服务和信息反馈,注意搜集市场热点信息。

(7)企业间建立“共同利益体”,消除行业内的压价竞争,使行业整体受益。

(8)有关部门、网络机构在行业中寻找一些多年来相对比较稳定的企业作为典型,推广其经验,开展一些有益的活动,组织一些专题工作,如行业现有设备引进和改造情况调查、国内新型材料汇总和综合分析;召开高质量的技术交流会,提供可参考的实用资料。

(9)充分发挥化工部力车轮胎质量监督检验中心的作用,严把产品合格证关,促进力车轮胎行业产品质量的提高。

(10)继续发展力车轮胎行业与相关行业的横向联系,逐步由相关行业单向提供新产品过渡到共同开发新型材料和设备。

5 结语

1996年力车轮胎市场产大于销,造成产品积压,经济效益滑坡,这主要与生产成本的增加及市场疲软等因素有关。但如果企业加强管理,改善生产工艺,并不断开发新产品,力车轮胎行业将在市场竞争中摆脱困境,走出低谷,增加经济效益。