

合成橡胶为轮胎绿色化提供机遇

中图分类号:TQ333;U463.341 文献标志码:D

据国际橡胶研究组织(IRSG)预计,受全球汽车和轮胎市场增长带动,2014年全球合成橡胶需求量约1 610万t,2015年将进一步增至1 680万t。但是,全球经济依然面临着不确定性,各主要经济体增长乏力,美国经济复苏缓慢、欧洲经济低迷、中国经济增速放缓等因素,导致全球合成橡胶制品需求疲软,预计合成橡胶供需仍将失衡,产品价格也将持续面临压力。

作为全球最大的合成橡胶生产国和消费国,中国市场将继续成为推动全球合成橡胶行业增长的重要引擎。轮胎行业是合成橡胶最大的下游产业,中国机动化大趋势为轮胎行业的发展提供了源源动力,尽管中国汽车产业增速在放缓,但是由于其强大的刚性需求,汽车产业仍将保持6%~8%的增幅,这对轮胎行业 and 上游的橡胶行业是十分利好的消息。

然而,近年来中国国内市场出现的投资热潮,使中国合成橡胶的产能和产量持续增长,合成橡胶产能已经占全球产能的近1/3,但市场需求并没有出现相应的快速增长,销售价格持续下降。与此同时,中国经济发展也步入新常态。要适应这一新形势,橡胶行业需要通过淘汰落后产能、加速结构调整,实现产业升级转型和绿色可持续发展。

与中国大部分行业类似,合成橡胶行业存在着结构性的产能过剩,国内很多橡胶生产企业由于产品结构不合理、技术水平不高、产品低端同质化严重导致价格战愈演愈烈。事实上,那些高性能原材料还是有很大的市场机遇。国内绿色轮胎市场的发展将会助推上游原材料包括高性能合成橡胶产品的增长。近年来,欧盟、日本、韩国及美国等国家和地区纷纷开始实施轮胎标签法,中国工业和信息化部也已出台《轮胎行业准入条件》,并于2014年10月1日起实施,重点强调了节能环保,鼓励发展节能、环保、安全的绿色轮胎,规定了轮胎产品质量必须符合相关标准等。2014年3月,由中国橡胶工业协会组织制订的《绿色轮胎技术规范》自律标准开始试行。作为国内首部针对绿色轮胎的规范条例,该标准为主管部门下一步

实现强制性轮胎标签分级奠定了基础,为有效推进绿色轮胎产业化进程、实现轮胎产业升级提供了技术支撑。

根据最近一项由朗盛委托中国汽车技术研究中心实施的研究报告显示,在国外政策倒逼出口轮胎升级、国内政策淘汰落后产能、消费者接受程度越来越高的大环境下,预计2015年中国整体轮胎市场绿色化率有望突破20%,而这一数字在2010年仅为2%左右;2020年,绿色轮胎将占全国轮胎市场60%以上。

合成橡胶作为重要的原材料,是高性能轮胎的技术制高点,将成为未来绿色轮胎产品技术升级的重要基础,包括钕系顺丁橡胶、溶聚丁苯橡胶等在内的关键原材料有望得到快速增长。朗盛正在新加坡建设的一座钕系顺丁橡胶工厂2015年将投产,设计年产能达14万t,主要满足亚太地区不断增长的绿色轮胎的需求。

另外,汽车轮胎无内胎化的趋势也对丁基橡胶尤其是卤化丁基橡胶提出了更高的要求。朗盛在新加坡还有一座设计年产能达10万t的丁基橡胶工厂,主要生产高品质卤化丁基橡胶以及普通丁基橡胶,以应对亚太地区不断扩张的机动化趋势。

除绿色轮胎所需的高性能合成橡胶产品,合成橡胶领域中另一个亮点是三元乙丙橡胶。三元乙丙橡胶由于具有密度较低、耐热、抗氧化以及耐化学性、耐候性和绝缘性能好等特点,主要应用于汽车行业,如车门密封条、软管、皮带及减震部件等。除此之外,三元乙丙橡胶在塑料改性、电线电缆、建筑和石油添加剂等行业也有广泛应用。中国目前三元乙丙橡胶的自给率非常低,90%以上的需求依赖进口,而且需求还在以每年超过7%的速度增长。朗盛设计年产16万t的三元乙丙橡胶常州工厂将于2015年投产,届时将大大缓解国内三元乙丙橡胶的供需矛盾。然而,随着全球企业越来越看重以中国为首的亚洲市场,国内外厂商多套新建和扩建装置的投用将使中国三元乙丙橡胶市场的竞争压力增加,相关企业要想生存和发展得好,必须注重加大科技投入,优化装置生产工艺,开发新品种和新牌号。

(摘自《中国化工报》,2015-01-29)