

我国轮胎工业 2010 年市场预测及投资建议（一）

谈玉坤，欧阳洪利
（中国橡胶工业协会轮胎分会，上海 200030）

中国加入 WTO 三年多来，轮胎产品随着国民经济持续增长，汽车工业的“井喷”和公路运输的快速发展，可谓是超速发展，已成为世界第二大轮胎生产国。国内轮胎市场也随着国际上轮胎制造产业向中国转移，成为国际化竞争的市场，竞争也更趋激烈。现在，无论是国内轮胎企业，还是国外轮胎生产巨头都十分关注中国轮胎市场的发展态势。因此，轮胎市场调查预测显得格外重要。在“十一五”期间，我国轮胎工业如何面对加入 WTO 后过渡期更加开放政策带来的挑战和压力，如何应对轮胎市场竞争环境的变化，以及如何抓住新一轮发展的历史机遇，进一步提高中国轮胎的国际竞争力，是轮胎行业和轮胎厂商需要关注研究的新课题。本文通过轮胎分会统计资料和对行业内部资源的了解，以及轮胎专家组编写的“中国轮胎工业发展战略研究”为基础，对 2010 年轮胎市场作简单的分析预测，并提出对轮胎“十一五”发展的投资建议，以供大家参考。

1 轮胎行业现状

1.1 2004 年及 2005 年上半年轮胎行业经济运行状况

2004 年，是实现“十五”规划关键的一年，我国轮胎工业在国家加强宏观调控的情况下，克服了原材料、能源大幅度涨价的困难，继续加快产品结构调整，积极开拓国内外两个市场，全行业经济运行继续保持较快的发展，并取得良好的经济效益(见表 1)。

据中石化协会统计，2004 年全国轮胎产量 2.39 亿条，同比增长 18.7%（包括部分摩托车轮胎），因此轮胎产量约 2 亿条左右。其中子午线轮胎产量 1.04 亿条，同比增长 36%，子午化率已达

50%左右，全钢子午线轮胎产量在 1800 万条以上，增长 61.65%。半钢子午线轮胎产量在 8600 万条左右，增长 33%。另外据海关统计，出口轮胎达 6875.2 万条，同比增长 50.58%；出口金额 21.23 亿美元，同比增长 65.11%。出口子午线轮胎同比增长 77.9%。说明轮胎出口结构发生了变化，由过去以斜交轮胎为主转变到以子午线轮胎为主，而且出口形势看好。

表 1 2004 年轮胎分会统计情况(45 家企业)

		同比增长/%
轮胎产量/万条	12760	18.7
其中子午线轮胎/万条	7228	38.84
全钢子午线轮胎/万条	1610	60.18
轮胎出口量/万条	5530	31.76
子午线轮胎/万条	3168	77.9
销售收入/亿元	561	29.89
其中子午线轮胎/亿元	326	54.87
全钢子午线轮胎/亿元	200	78.9
实现利润/亿元	23.15	68.36
实现利税/亿元	49.96	29.23

从销售收入看，子午线轮胎占轮胎销售收入的 58.12%。因此，从上述统计分析，产量、销售收入、出口和实现利润、利税均有较大幅度增长，经济运行呈良好态势。

2005 年上半年，产销、出口及盈利仍然全面增长(见表 2)。

据中石化信息部统计，2005 年上半年轮胎产量 14485.9 万条，同比增长 28.7%，其中子午线轮胎达 6492.5 万条，同比增长 41.136%，增长速度比轮胎分会统计的还要快。按轮胎分会出口统计，出口量占总量 42.8%。子午线轮胎出口比例达 66%。出口形势看好。而且，盈利也比同期增长 38.09%。这充分表明轮胎行业经济运行质量良好。

表 2 2005 年上半年轮胎分会统计情况(45 家企业)

		同比增长/ %
轮胎产量/ 万条	7098	18. 52
子午线轮胎/ 万条	4432	38. 12
全钢子午线轮胎/ 万条	1044	51. 11
轮胎出口量/ 万条	3041	32. 94
子午线轮胎/ 万条	2010	65. 22
销售收入/ 亿元	313	29. 15
子午线轮胎/ 亿元	187	53. 20
全钢子午线轮胎/ 亿元	124	59. 05
实现利润/ 亿元	13. 2	38. 09
实现利税/ 亿元	26. 8	20. 62

1.2 产品与技术发展状况

“十五”期间, 国家明确提出大力发展子午线轮胎的产业政策, 并从 2001 年起减免子午线轮胎 10% 的消费税。从这一年起, 全国出现了发展子午线轮胎的热潮, 特别是全钢载重子午线轮胎更是进入快速发展时期已连续 3 年, 增幅达 60% 以上。轮胎子午化率已超过 50%。政策的引导, 消费的推动, 外资的加入, 内资的发展, 促进了轮胎结构的调整和技术水平的提升。到目前为止, 我国已经能生产斜交轮胎和子午线轮胎两大结构的载重轮胎、轻载轮胎、轿车轮胎、工程轮胎、农用轮胎等五大系列 2000 多个规格的轮胎产品。无论是产量、质量还是规格品种, 不仅基本上能满足我国汽车工业和运输业发展的需要, 而且还大量出口。出口结构也迅速优化, 从以斜交轮胎为主到以子午线轮胎为主, 促进了我国轮胎工业的技术水平不断提升, 并取得了明显的进步。如今, 以北京橡胶工业研究设计院为代表形成了有一定设计依据和理论基础的轮胎设计方法, 采用国产化技术生产的轮胎产品已达到国外同类产品的水平。也就是说国产化子午线轮胎生产自主技术已经形成。我国轮胎企业已成功开发出无内胎全钢轮胎、宽基全钢轮胎、工程子午线轮胎以及 50、45、40、35 系列半钢子午线轮胎和仿生轮胎等产品, 标志着中国子午线轮胎技术已开始进入世界前沿。同时, 国内一些名牌企业如上轮、三角、成山等还介入了节能、环保、绿色轮胎等新一代子午线轮胎技术领域。与科研单位、国内外名牌大学合作进行的轮胎噪音研究、智能轮胎的开发研究等也取得进展, 还开发了有限元专用软件 TYSYS。充分利用计算机辅助设计, 不仅提高了开发新产品的速度, 也优化了轮胎产品的各种技术性能。

当然, 与国际大轮胎公司先进技术相比, 我国轮胎工业无论在设计理论、制造工艺, 还是技术水平都存在较大的差距。特别是就当前轮胎产业科技发展趋势看, 科技进步日新月异, 集成化工厂、纳米技术、产品智能化、绿色轮胎已成为产业科技创新的主流。国内轮胎产业一定要加强自主创新的步伐, 建设更具活力的技术创新体系, 形成新的核心竞争力, 中国的轮胎才能真正走向世界。

1.3 生产发展特点

近几年, 随着经济全球化的发展, 国内轮胎一直保持较快增长(见表 3)。

表 3 2004 年和 2005 年轮胎产量

项目	2004 年/ 万条	2005 年/ 万条	同比/ %
轮胎总量	23926	26862 ~ 27222	12. 27 ~ 13. 78
子午线轮胎	10400	12660 ~ 13020	21. 73 ~ 25. 19
载重子午线轮胎	1800	2340 ~ 2700	30 ~ 50
轻载子午线轮胎	2580	3096	20
轿车子午线轮胎	6020	7224	20
斜交轮胎	13526	14202	5

备注: 1. 轮胎总量为石油协会的统计数, 内有部分摩托车胎, 因此数据偏大。2. 子午线轮胎数据来自石化协会、轮胎分会以及有关单位的汇总数, 仅供参考。

中国加入 WTO 以后, 国外轮胎全面向中国转移。世界轮胎 10 强除德国大陆还在中国积极寻求合作伙伴外, 其余 9 强均已落户中国, 而且大多数已基本完成其在中国的战略布局(见表 4)。

轮胎行业的发展已进入了超车道。虽然对轮胎行业的近几年高速增长的“冷”和“热”之辩还在继续, 但轮胎行业仍处在投资增长期。

从目前整个行业生产发展现状看, 呈现以下几个特点。

特点一, 初步形成国内名牌与国际名牌既竞争又互补的新的竞争格局。如十大名牌企业。2003 年产量占全国总产量 27. 7%。子午线轮胎产量占 29. 6%, 其中全钢轮胎占 75. 9%, 半钢轮胎占 35. 9%, 子午化率比全行业高出 6 个百分点。实现税收 13. 4 亿元。另据轮胎分会统计的 9 家“三资”会员企业, 产量占全国总产量的 25. 5%, 子午线轮胎占 30. 1%, 其中全钢轮胎占 13. 9%, 半钢轮胎占 55. 4%, 实现税收 7. 4 亿元。从这两组数字看, 国内轮胎市场竞争, 可以说, 初步形成了国内名牌与国际名牌新的竞争格局。

特点二, 中国轮胎行业在经历了激烈的市场

竞争和改革重组后,生产集中度有了较大的提高。主要表现在两个方面:一是生产的地域化明显。山东省是轮胎生产大省,产量占到全国的35.28%;长江三角洲地区发展迅速,其产量也占全国轮胎27.63%。二是大企业、大集团的市场份额越来越大。据轮胎分会统计,前10名会员企业的销售收入占总销售收入的69.05%。而国家

统计局的规模以上的轮胎企业数也从2003年的248家下降到2004年的198家。据统计,2004年,单厂超过百万条的轮胎企业有35家,这35家轮胎企业生产轮胎产量占全国总产量的84.1%。如果按国际通行的销售收入计算,2004年超过20亿元的企业有11家,占总数5.6%,而销售收入占总量的52.13%。

表 4 全球主要轮胎跨国集团在中国大陆建厂的概况

2004 年 世界排名	公司名称 (国名)	在中国大陆的公司名称	成立 年份	2005 年生产能力/ 万条		备 注
				载重子午线轮胎	乘用车子午线轮胎	
1	米其林(法)	米其林沈阳轮胎公司	1995 年	—	140	—
1	米其林	沈阳卡车轮胎公司	1997 年	40	—	—
		上海米其林回力轮胎公司	2001 年	—	600	—
2	普利司通(日)	普利司通(天津)轮胎公司	1999 年	—	500	半钢子午线轮胎筹建中
		普利司通(沈阳)轮胎公司	1999 年	90	—	—
		普利司通(无锡)轮胎公司	2002 年	—	274	—
		普利司通(惠州)轮胎公司	2005 年	—	—	—
3	固特异(美)	大连固特异轮胎公司	1994 年	—	525	—
5	倍耐力(意)	山东陆通轮胎有限公司	2005 年	—	—	2005 年双方签定了合作协议书
6	住友(日)	日本住友(常熟)轮胎公司	2003 年	—	220	—
7	横滨(日)	杭州横滨橡胶有限公司	2002 年	—	150	—
8	库珀(美)	库珀建大(江苏)轮胎合资公司	—	—	—	合资项目申报待批, 建大单独 600 万条乘用车胎
9	韩泰(韩)	江苏韩泰轮胎有限公司	1996 年	85	320	—
		嘉兴韩泰轮胎有限公司	1997 年	—	1000	—
11	锦湖(韩)	南京锦湖轮胎有限公司	1995 年	—	1000	—
		天津锦湖轮胎有限公司	2005 年	—	525	—
14	佳通(新加坡)	安徽佳通轮胎有限公司	1993 年	90	480	—
		银川佳通轮胎有限公司	2002 年	60	300	—
		福建佳通轮胎有限公司	1996 年	60	500	—
		重庆佳通轮胎有限公司	2001 年	30	350	—
		桦林佳通轮胎有限公司	2003 年	100	200	—

注: 2005 年生产能力是预计数。

这些信息表明,中国轮胎工业的集中度将进一步提高,大企业、大集团的市场份额也将逐步提高。规模效应已成为中国轮胎行业的一个亮点。

1.4 2000 ~ 2005 年轮胎产量及进出口情况(见表 5)

表 5 近几年中国轮胎市场表观消费量 万条				
年份	产量	进口量	出口量	表观消费量
2001	14037	23. 1	2635. 3	11424. 8
2002	16046	65. 5	3523. 2	12588. 3
2003	18785	115. 9	4565. 9	14335
2004	23926	177. 3	6875. 2	17228. 1
2005(预计)	30000	230	9000	21230

备注: 1. 产量数据来自中国石油和化工协会统计数, 因含部分摩托车胎, 数字偏大些。2. 进口量和出口量数据来自国家海关。

从表 5 看, 轮胎表观消费量近几年以平均

17%的速度增长,在轮胎消费的拉动下,轮胎产量以 23.4%的速度增长,而轮胎出口平均以 53%的速度增加。这不仅说明中国已成为轮胎生产和消费大国,而且还说明中国轮胎出口贸易依赖度增大,要注意出口贸易摩擦。

1.5 2004 年主要原材料消耗情况(见表 6)

从表 6 我们可以清楚地看到, 由于近几年轮胎产业的快速发展, 轮胎主要原材料消耗量也呈快速递增的态势。中国橡胶消耗已经高居世界首位。值得注意的是, 近几年原材料价格涨势迅猛, 天然橡胶已涨到每吨 1.6 万元以上, 而我国橡胶资源仅 50 多万 t, 主要依靠进口。再加上合成橡胶、钢帘线、炭黑、助剂都纷纷提价。对橡胶资源的依赖度越来越大, 将给轮胎生产企业带来很大的影响和压力。

表 6 2004 年 45 家轮胎企业原材料消耗统计		
轮胎主要原材料	2004 年/ t	比上年同期/ %
天然橡胶消耗量	980408. 2	30. 5
合成橡胶消耗量	489622. 5	21. 21
锦纶帘子布消耗量	167955. 3	29. 3
涤纶帘子布消耗量	20443. 7	19. 74
钢帘线消耗量	248811. 7	66. 15

2 2010 年我国轮胎工业的发展预测

近几年,我国轮胎工业伴随着国民经济的发展而发展,特别是汽车工业的高速增长、公路建设和公路运输的发展,扩大了内需,促进了轮胎工业的高速增长。因此,我们的预测,一是根据相关行业(汽车、公路、交通运输)的发展对轮胎的需求,二是根据轮胎行业的战略目标即到 2010 年汽车轮胎子午化率达到 70%左右来预测轮胎的发展。

2.1 2010 年汽车工业发展预测

汽车工业是国民经济的支柱产业。根据汽车产业发展政策,国家还是鼓励汽车工业发展,培育以私人消费为主的汽车市场。为实现我国全面建设小康社会的目标,汽车工业要在 2010 年前成为世界主要汽车生产国,汽车产品除满

足国内需求外,还将批量进入国际市场。可见,2005~2010 年汽车仍将稳定高速增长(见表 7)。

表 7 2006~2010 年汽车保有量预测				
年份	产量/ 万辆	同比增长/ %	其中轿车/ 万辆	同比增长/ %
2006	650	—	320	—
2007	720	—	375	—
2008	800	—	440	—
2009	900	—	510	—
2010	1000	—	600	—
小计	4070	11. 5(年均)	2245	16. 9(年均)

据专家预测,到 2010 年全国汽车产能肯定超过 1000 万辆,汽车保有量将达 6200 万辆左右。这个发展趋势,可能还会有所突破。总之到 2010 年汽车工业将稳定快速发展,这个趋势是中国汽车发展必然结果,也必将促进中国轮胎工业的发展。

2.2 中国公路的建设与发展

随着国民经济的增长,中国公路建设近几年是投入大,建设快。1998 年至今,公路建设完成投资 3500 亿元。2004 年全国公路通车总里程达到 181 万 km,居世界第 4 位(见表 8)。

表 8 全国公路路程及构成									
年份	公路里程总计/ km	总计中按等级分路程/ km							
		合计	年增长/ %	高速公路	占/ %	年增长/ %	一级	二级	三级 四级
2000	1402698	1216013	5. 1	16314	1. 34	40. 6	20088	152672	276672 750267
2001	1698012	1336044	9. 9	19437	1. 45	19. 1	25214	182102	308626 800665
2002	1765222	1382926	3. 5	25130	1. 82	29. 3	27468	187143	315141 818044
2003	1809828	1438738	4. 0	29745	2. 07	18. 4	29903	211929	324788 842373
2004	1855828	—	—	35000	—	—	—	—	—

今年公路总里程将达到 195 万 km。其中高速公路里程约 3.8 万 km。在经济欠发达的西部,高速公路总里程也已突破 7000km。

目前中国高速公路网已完成规划,“7918”网总里程达 8.5 万 km。其中 7 条首都放射线,9 条南北纵向线,18 条东西横向线,人口超过 20 万人的城市全部用高速公路连成,覆盖全国 10 亿人。同时,为了体现综合运输的优势和发展战略,还考虑到公路运输与铁路运输,主要港口(航运、海运)有机衔接。以“五纵七横”为国道主干线的 12 条汽车专用高等级公路(二级以上专用公路)进展顺利,总里程约 3.5 万 km,无疑

将大大提高公路运输的效率和效益,促进公路运输的发展。

2.3 公路运输的发展

汽车与公路的迅速发展,为公路运输提供了基础条件,国民经济的发展,促进了公路运输的发展,尤其是客运。

从近几年货运量看,公路货运占总货运量 75%,从货运周期看,占总周转量的 13%以上,预计到 2010 年货运量周转量增长 30%~34%。公路客运量占全国的 91%以上,旅客周转量占全国 55%以上,比例呈逐年上升的趋势,预计到 2010 年客运量增长 50%~70%。(未完待续)