

年总消费量将达到约 19.5 万 t。其中卤化丁基橡胶的消费量将达到约 11 万 t, 约占总消费量的 56.4 %。

2004 年我国丁基橡胶的总进口量为 9.88 万 t, 其中普通丁基橡胶的进口量为 4.17 万 t, 卤化丁基橡胶的进口量为 5.71 万 t。初级形状普通丁基橡胶进口主要来自俄罗斯、加拿大和日本, 2004 年从这 3 个国家的进口总量为 2.12 万 t, 约占国内初级形状普通丁基橡胶总进口量的 74.1 %。其中俄罗斯的进口量约占总进口量的 62.6 %, 日本的进口量约占总进口量的 9.3 %, 加拿大的进口量约占总进口量的 2.2 %。近年来, 我国从俄罗斯的进口量增长较快, 2000 年进口量只有 0.39 万 t, 2002 年增加到 1.16 万 t, 2003 年进一步增加到 2.23 万 t, 比 2002 年增长 92.7 %, 创历史最高记录, 2004 年进口量为 1.79 万 t。我国初级形

状卤代丁基橡胶进口主要来自美国、法国、加拿大和英国。2004 年我国从这些国家进口的初级卤化丁基橡胶总量达到 2.93 万 t, 约占初级形状卤化丁基橡胶总进口量的 90.8 %, 其中美国的进口量约占总进口量的 57.2 %, 法国的进口量约占总进口量的 13.8 %, 加拿大的进口量约占总进口量的 11.7 %, 英国的进口量约占总进口量的 8.1 %。2005 年 1 ~ 11 月我国丁基橡胶的总进口量为 11.33 万 t, 其中普通丁基橡胶的进口量为 3.86 万 t, 卤化丁基橡胶的进口量为 7.47 万 t。

在进口的同时, 我国的丁基橡胶也有部分出口, 2001 年出口量为 0.31 万 t, 2002 年出口量为 1.01 万 t, 2003 年出口量为 1 万 t, 2004 年出口量为 1.1 万 t。2005 年 1 ~ 11 月份出口量为 0.99 万 t。近年来我国丁基橡胶的供需平衡情况见表 6 所示。

表 6 近年来我国丁基橡胶的供需平衡情况

年份	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 年 1 ~ 11 月
产量/万 t	0	0	0.41	0.42	2.15	2.70	3.76	3.50
进口量/万 t	2.69	3.01	3.93	4.51	5.54	8.35	9.88	11.33
出口量/万 t	0.23	0.02	0.10	0.31	1.01	1.00	1.10	0.99
表观消费量/万 t	2.46	2.99	4.24	4.62	6.68	10.05	12.54	—
年均增长率/ %	—	21.6	41.8	9.0	44.8	50.2	24.8	—
自给率/ %	0	0	9.6	9.1	32.2	26.9	30.0	—

我国轮胎工业“十一五”发展建议

蔡为民

(中国橡胶工业协会轮胎分会, 上海 200030)

“十一五”期间, 中国轮胎工业如何发展, 根据国家发展和改革委员会组织起草的《轮胎行业产业政策》(修改稿)和中国橡胶工业协会编制的《中国橡胶工业发展战略研究》的阐述以及有关领导近期讲话精神, 现归纳如下。

1 总体构思

1. 发展方针: 认真实施科学发展、循环经济和名牌战略, 转变增长方式; 坚持技术创新、产品创新、效益创新, 求得企业效益最大化。

2. 发展目标: “十一五”期间, 全国轮胎总产量

预计将达到 3 亿条以上, 子午化率达到 70 % 以上。争取 1 ~ 2 个企业集团进入世界轮胎前十强。

表 “十一五”期间全国轮胎产量预测

年份	全钢子午线 轮胎/万条	半钢子午线 轮胎/万条	斜交轮胎 /万条	合计 /万条
2006	3300	12900	12300	28500
2007	3900	14800	11600	30300
2008	4300	16300	10800	31400
2009	4590	17100	10100	31700
2010	4830	17910	9400	32140

说明: 表中数据是依据 2001 年至 2005 年的发展为基数进行预测的, 会有一定的变化, 仅供参考。

3. 发展重点: 扶优扶强, 扩大重点轮胎企业经济规模, 提高双钱牌、三角牌等十大中国名牌的竞争力。以创新技术发展全钢载重子午线轮胎(无内胎)、轿车和轻卡子午线轮胎、环保型绿色轮胎、工程子午线轮胎、农用车子午线轮胎和航空子午线轮胎。同时不仅斜交轮胎要受到限制, 65、70 以上系列普通型轿车子午线轮胎、有内胎全钢子午线轮胎也将逐步受到限制。

4. 可持续发展战略: 提高准入轮胎行业门槛, 切忌再盲目投资搞低水平新项目, 重视轮胎翻新, 鼓励轮胎生产企业积极回收旧轮胎, 定点翻新, 提高资源利用率, 为保护环境, 坚决禁止进口废旧轮胎, 实现循环经济。

5. 市场发展战略: 在满足国内需求的同时, 积极扩大轮胎出口, 提高出口产品的价格与性能比, 鼓励国内汽车优先配套国产轮胎。

2 影响因素

1. 轮胎行业经受着产能过剩集中释放和原材料价格上涨的双重压力。近两年来, 天然橡胶价格一直在高位运行, 油价高涨, 以石油为原材料的合成橡胶、炭黑、助剂等原材料价格举高不下, 企业生产成本不断上升, 轮胎市场竞争激励, 产品售价与原材料价格上涨不成比例。

2. 资源缺乏将影响轮胎工业的发展。由于对橡胶等原材料的需求随着轮胎工业的发展而越来越大, 对资源的依赖度也越来越大。东南亚橡胶生产国采取价格联盟, 而我们国内资源又很少, 主要依靠进口, 这些因素应该引起关注。

3. 低水平扩张、重复建设现象依然存在, 造成资金和资源浪费。

4. 有些企业科技自主创新能力不够强, 轮胎生产技术水平与国际先进水平相比还存在一定差距。

5. 轮胎出口遭遇反倾销案件逐渐增多, 一定程度上影响轮胎出口, 内销压力增大, 而且 2007 年 6 月 1 日美国要实行轮胎召回制, 对此轮胎企业要早作准备, 做好应对工作。

3 几点建议

“十一五”期间, 我国轮胎工业发展既处在更高的起点上, 又面临着更严峻的挑战, 产能不断扩大, 市场竞争激励, 资源能源匮乏, 国际环境不确

定因素增大等矛盾和困难, 需要我们去面对和克服, 特提出以下四点粗浅建议:

1. 把发展观念转到增长方式转变、拥有自主知识产权和自主品牌上来, 以促进轮胎行业整体技术进步、产品升级换代、上档次、上水平, 生产具有国内外市场竞争力的优质轮胎。

2. 实施企业集团化战略, 扶优扶强, 进一步提高生产集中度, 打造强势品牌、优势企业。鼓励建立跨地区大型企业集团化, 集聚技术开发力量, 提高生产水平、管理水平和经济效益。

3. 合理资源配置, 提高资源利用效率, 节约原材料, 节约能源, 循环利用, 生产与环保、开源与节流并重, 开发安全型、环保型绿色轮胎, 研发采用底噪音设计和低生热配方等新产品; 扩大旧轮胎翻新利用。

4. 实施人才发展战略, 培养和开发一大批高素质、高水平, 能站在世界轮胎科技前沿和制高点上进行研发创新的专业人才和企业。稳定已有人才, 吸纳外部优秀人才, 采用各种途经, 培养实用型人才。

“十一五”期间, 对轮胎行业来说, 既是发展的新时期, 又将面临着新的严峻挑战和考验。总之通过全行业的共同努力, 为促进轮胎工业健康、有序、持续发展做出贡献。

德士玛公司新型设计引人注目

日前, 在德国弗里丁根的德士玛公司举办了为期两天的产品展示会, 来自 23 个国家 120 家企业的 260 名访问者对德士玛公司的注射成型机表示了浓厚兴趣。大家关注的焦点主要在德士玛公司开发的流量控制冷流道程序块上。据称, 采用该系统, 通过可变化的容量调节, 可在一个模具内制造不同的部件。

谢 立

印度 MRF 轮胎公司建小型橡胶厂

据印度 MRF 轮胎公司称, 该公司正在斯里兰卡地区建小型橡胶厂。关于橡胶厂投资细节, 市场部负责人 Philip Eapen 并未透露。该公司还获得了有关部门关于生产直升飞机轮胎的批准。

苏 博