

改革变化中的力车胎行业（二）

秦锦灿

（全国橡胶工业信息总站力车胎分站，广东 广州 510280）

（续上期）

1.6 力车胎行业面临的变化

同其它橡胶行业一样，力车胎行业在发展中面临着六大变化：

1. 市场形势的变化

天然橡胶、以石油为原料的合成橡胶、助剂、帘子布、炭黑、气门嘴及气门芯等价格的不断攀升，使市场景气度产生波动。

2. 政策的变化

天然橡胶关税和轮胎消费税的不确定因素蕴含着政策变化。目前各大中城市对电动自行车的迷茫感和已成定局的限摩、禁摩更是政策上不利于力车胎行业的发展。

3. 产品形势的变化

在能源日趋紧张的局面下，发展节能、安全、环保的绿色轮胎等新产品已经提到议事日程上，降低轮胎噪声和滚动阻力，采用绿色安全新材料等将对企业自主创新能力和资金等方面的实力提出更高要求。

4. 跨国公司竞争态势的变化

跨国公司纷纷加大了在中国的投资力度和市场竞争力度，甚至有些跨国公司一面在中国加速投资建厂，扩大在中国的市场份额，一面阻击中国产品出口。资金相对较雄厚和管理相对较科学的台资企业正新、建大、华丰等公司都以强劲的发展态势而席卷国内生产厂家。

5. 可持续发展所要求的内涵变化

可持续发展要求企业必须走效益型企业之路，发展循环经济，开源节流，注重生产过程中的节能降耗，采用节能新工艺等，已是刻不容缓之新举。

6. 生产格局的变化

虽然行业总体上有一定产量，但拳头产品不多。很多生产基地既没有品牌，也没有规模，甚至有些仍旧是家庭作坊式企业。市场经济迟早会冲击这些企业。

2 发展趋势

2.1 市场发展

力车胎行业的发展与自行车市场和摩托车市场息息相关。因此，注意市场动态才能良性发展。

2.1.1 自行车市场

中国是自行车消费大国，年需求量约 2500 万辆左右，年生产能力达 8000 多万辆。自 1988 年起，出口量一直位居世界第一。我们产业工人的技术水平和加工能力并不差，但是我们出口自行车价格很低，技术含量也较低，变速车种比例非常低。我国自行车产品拥有的技术含量和创造的利润与它占有世界市场的份额完全不符。力车胎行业配合整车生产企业，如何从“制造大国”向“研制强国”迈进，是共同面临的一项十分紧迫的重要任务。随着我国自行车产品出口的增加，国外对中国出口频繁设限。中国自行车遭遇反倾销不会停止，要扭转这种被动局面的根本出路，在于提高产品档次和开发新品种。注重环保的欧美市场偏爱自行车，还把它当作绿色交通工具，不但喜欢变速车种和电动自行车，而且喜欢外形美观的彩色轮胎。因此，除了传统的普通轻便自行车胎外，行业应注意开发生产其它车胎品种，如赛车轮胎、山地车轮胎、变速车轮胎等，并讲究商品化。

与此同时，国内市场的变化也受到政策影

响, 电动车越来越被社会认可, 而且备受年轻人青睐。我国的电动车经过 80 年代到 90 年代初期的两次起落后, 现在进入第二个发展时期, 每年都以近倍的速率增长, 电动车已进入了成长初期, 分布在全国 15 个省市有约 464 家电动车生产企业。值得一提的是, 电动自行车产业像家电产业一样, 一哄而起的趋势, 令人感到有点“乱”, 而且许多城市对电动车能否发牌上路未明朗。今年北京对部分电动车取消限制也许会给电动车的市场带来了转机。未来 5 年内, 我国的各种轻型电动车行业如果在没有政策风险的条件下运行, 可以保持 50% 以上的增长水平。

但电动自行车的生产发展有几个特点是值得注意的:

1 规模扩大, 产量增长, 但形成经济规模的企业依然很少 (不到 100 家);

2 虽然电动自行车是自行车的延伸产品, 但自行车企业生产电动自行车的依然不多, 优势并不明显;

3 产品质量参差不齐, 质量状况不容乐观。

自行车胎市场未来发展的趋势, 将会是中高档产品出口增长较快, 传统自行车胎市场将以农村和山区为主。电动自行车胎升势不减。近年内, 我国将有高达 76% 的人购买电动车作为代步交通工具。由于企业物流供应的结果, 珠三角地区、江浙地区、天津地区三大板块仍然占市场主导地位。自行车国外市场除了出口欧美国家外, 非洲和东南亚的发展中国家是最容易抢滩登陆的地方, 比如卢旺达之类的国家是一些比较传统的、落后的农业国, 有 90% 以上的劳动力从事农业, 自行车、摩托车是最受欢迎的交通工具或运输工具, 但摩托车、自行车生产都尚未开发, 这对于国内众多的摩托车厂家及力车胎厂家是一个机遇。

2 1 2 摩托车市场

中国也是摩托车消费大国和生产大国。目前, 我国摩托车社会保有量仅 6000 多万辆。千人占有率约 50 辆, 与发达国家和地区 (100 辆以上) 相比相差甚远, 发展空间还很大。从近年摩托车行业和摩托车轮胎生产企业的生产、销售的数据看, 有增无减的势头一直保持。

以交通安全作为城市禁止或限制摩托车上路

的主要理由, 引起了我国 170 多个城市摩托车市场的轩然变化。虽然在一定程度上影响了摩托车市场的发展, 车厂、商场、维修站均失去往日生意红火的景象, 但摩托车市场将不会萎缩。国内农村和小城镇、国外欧美及一些发展中国家都仍然有很大需求。

在农村和小城镇, 摩托车市场方兴未艾。减免农业税, 对农民实行粮食补贴, 此举大大增加了农民的收入, 促进了农民的购买热。公路建设的显著变化也刺激了摩托车使用。

世界经济复苏, 摩托车需求呈上升趋势将为我国摩托车出口提供更大的发展空间。美国、尼日利亚、日本、印度尼西亚、加纳、多米尼加等就持续不断从我国进口摩托车轮胎。

一些国家和地区将生产摩托车轮胎的视线转移到中国来, 除了台资企业增加在大陆的生产投资外, 本田汽车正在中国建造摩托车厂, 目标是到 2007 年将在华的销量提高一倍。该厂将拥有年产 30 万辆车的产能。一旦建成, 本田汽车计划整合其天津工厂的摩托车生产。本田力争到 2007 年把产量提高到 230 万辆, 扩大其在华市场份额。

近几年, 摩托车行业已经历了大洗牌。随着一场围绕争夺摩托车资源配置而展开的摩托车行业大整合向纵深发展, 摩托车轮胎生产企业也会在配套企业上进行大调整。

我国的国情决定了国内摩托车市场仍以中、低排量车型为主, 踏板车稳中有降, 相应来说, 力车胎行业 2 75 系列的摩托车轮胎产品需求量会更大些。摩托车出口欧美国家以赛车为主, 轮胎配以低断面结构车胎, 出口到发展中国家则是国内的常规中、低排量摩托车, 多配以 2 75、3 00 系列车胎。

2 2 行业发展趋势

2 2 1 原材料

1 高性能再生橡胶将走近轮胎、力车胎行业

国内已经研制成功的一种废橡胶再生技术, 脱硫效果可达到 90% 左右, 使用再生橡胶接近原硫化胶的质量水平, 从而使似乎一无是处的废橡胶真正“再生”。据悉, 这种高性能轮胎再生橡胶扯断强度可达到 14 ~ 21 MPa, 伸长率可达

到 600% 以上, 完全达到合成橡胶的物理性能, 能满足内胎各项性能指标。值得一提的是, 这种再生橡胶生产成本不高, 每吨约 2100 元, 而售价也不贵, 每吨最低 3500 元, 最高 5500 元。而且用这种再生橡胶生产内胎, 不需要另加天然橡胶和合成橡胶。

2 加快丁基橡胶发展步伐

目前, 国内只有燕化合成橡胶厂生产丁基橡胶, 从 1999 ~ 2004 年, 国内表观消费量年均增长率约 33.2%, 预计 2010 年需求量将达到 21 万 t。

力车胎行业“结构硬边化、骨架尼龙化和内胎丁基化”的口号已经喊了多年了, “硬边化”、“尼龙化”已取得较好的效果, 但“内胎丁基化”只达到 35% 左右。加快丁基内胎发展步伐是刻不容缓了。厦门正新橡胶工业公司、杭州中策橡胶股份公司、上海万虹胶制品公司、江苏飞驰股份有限公司以较大产量走在行业前头, 国外进口中国的摩托车轮胎内胎均以丁基橡胶内胎为主。随着出口量的增加, 丁基内胎化越来越凸现。

3 低滞后炭黑规模化应用

未来几年, 随着炭黑企业和轮胎企业的紧密合作, 低滞后炭黑将进入规模化应用阶段。低滞后炭黑共同的特点是结构高, 聚集体尺寸分布较

宽, 表面活性高, 能赋予轮胎较低的生热和滚动阻力, 并保持良好的耐磨性能及牵引性能。

2.2.2 人才流动

企业的兴衰感觉和才能施展观念, 使得一些年富力强的技术骨干流动较大, 并有向大规模的企业转移的倾向, 即便大企业之间人才流动也不乏其人。据了解, 一些有名的合资企业能够同时拥有曾任职一些有名大企业的技术人才或管理人才。“挖人”不是见不得人的事, 劳动待遇和人际关系成了人才流动的导火索。

2.2.3 名牌意识增强

随着市场经济的发展, 广大企业逐步认识到实施名牌战略对提高企业声誉、增强产品竞争力有着重要作用。创名牌产品不是起步的问题, 在规模较大、实力较强的企业, 没有名牌也在创造条件争取名牌, 有了名牌用好名牌。有些企业为了名牌效应更强, 连厂名也用名牌产品商标, 如“广州第一橡胶厂”改为“钻石车胎厂”。

2.2.4 循环经济成为企业重视环节

节能降耗、循环利用给企业带来的效益非比寻常, 成了企业成本费用控制的有力措施, 煤电油运和重要原材料供需衔接, 减少中间环节会得到重视, 有条件的企业将会投入力量加强循环经济利用。
(完)

(上接第 3 页)

3.4 粘合增进剂

钴盐至今仍是粘合配方中常用的, 预计 2010 年轮胎用量达 3000t 左右, 间苯二酚也是粘合配方中常用的, 但在加工过程中产生烟气, 刺激人体皮肤和呼吸道, 可用进口的 B-20-S、PN759 等相应的树脂替代。但由于间苯二酚近期价格下降, 许多工厂仍在直接使用间苯二酚, 国内开发的 GLR-20、AIR 等粘合剂, 也可作为替代品。

3.5 加工助剂

加工助剂主要有增塑剂、塑解剂、分散剂、流动助剂、均匀剂、增粘树脂、石油树脂、抗硫化还原剂、防焦剂、脱模剂等, 使用已有 10 多年历史, 作用是显而易见的, 有的是提高轮胎产品内在质量, 一时看不到效果, 但还应根据其主要不同功能, 积极坚持使用。

涉及到环保问题的, 如塑解剂五氯硫酚类, 国际上被疑为有毒物质, 非硫酚类替代品有拜耳公司的雷那细 XI (2, 2'-二苯酰氨基二苯基二硫化物), 国内的 PS、ATS、HTA 等。

芳烃油是广泛应用的操作油, 轮胎行业 2005 年耗量估计在 10 万 t 以上, 预计 2010 年达到 15 万 t 左右, 但因其含有致癌物多环芳香烃 (PAH), 米其林公司称将于 2010 年停止使用。如何分离出芳烃油中的 PAH 成分或寻找替代品是值得关注的问题。

综上所述, 橡胶助剂品种繁多, 国际上发展很快, 在此不一一列举。国内助剂市场以及出口有很大潜力, 应加快技术投入力度, 不断推出创新产品, 做到符合国际上环保要求, 提高功能性, 降低生产成本。

参考资料: 略