

巨型工程轮胎风险也“巨”

刘 君¹, 陈维芳²

(1. 佳木斯大学, 黑龙江 佳木斯 154007; 2. 桂林橡胶机械厂, 广西 桂林 541002)

摘要 我国斜交巨型轮胎和全钢巨型轮胎的发展应该理性些, 重点放在轮胎质量而不是产量上, 缩小在质量上与国外的差距乃当务之急。工程轮胎的投资一定要注意市场的承受能力及技术风险。

关键词 巨型工程轮胎; 投资; 生产

近年来, 由于铜等有色金属的价格大幅增长以及世界各国对煤炭的巨额需求, 拉动了采掘业对采掘机械以及大型矿用车辆的需求, 引起巨型工程轮胎供应不足, 从而引起全球性的巨型工程轮胎热。在我国扩大产能、新上巨型工程轮胎生产线的热潮有增无减, 接近疯狂。许多企业盲目投资只讲产量, 不讲品质, 只顾眼前, 不管长远。鉴于此, 业界专家认为这有可能导致我国巨型工程轮胎很快大量过剩, 滞销在所难免。提醒巨胎投资风险也“巨”, 一定要注意市场、技术、安全等风险分析, 量力而行。

1 巨型轮胎投资“热”得过度, 市场风险凸现

我国斜交巨型轮胎热始于 2005年下半年, 当时的发展应该还是比较理性的。但是 2006年下半年以后斜交巨型轮胎的投资已演变为疯狂, 产能急剧增加, 市场风险显现, 现在市场上 51 斜交巨型轮胎已由 2006 年年初畅销到现在“卖不动”。山东巨型轮胎生产厂已达 15 家以上, 遍布山东各县市, 如平度、聊城高唐、寿光、泰安肥城、成山、威海、胶南、滕州、莱州、枣庄、潍坊等地, 其中平度市明村已有 4 家工厂能生产巨型轮胎, 另一家正在建设中。时风双星轮胎有限责任公司已拥有生产巨型工程轮胎的成型机 23 台, 其中 51 的成型机 14 台、57 的成型机 7 台 (另 6 台正在采购中)、63 的成型机 2 台, 估算巨型轮胎年生产能力达到 3 万套左右, 一跃成为我国最大巨型轮胎生产厂之一。除山东之外大约还有 10 多家已建或正在建设的斜交巨型轮胎生产线, 如桂林昊华南方、天津国联、河南风神轮胎、江苏飞驰、河南焦作成大工

程轮胎有限公司、湖南大成轮胎、湖南株洲轮胎、台州巨轮、徐州轮胎厂、广州珠江轮胎等。据初步统计, 我国具有斜交巨型轮胎生产能力的厂家达 25 家以上。待上述厂家达产后, 斜交巨型轮胎生产能力估计将超过 20 万套。这一数字将大大超过市场需求, 到时各厂家势必盲目竞争, 对行业造成巨大损失。

我国全钢巨型轮胎热始于 2006 年底。尽管我国全钢巨型轮胎最早生产出来要到今年 9 月后, 但是全钢巨型轮胎的热潮有增无减。昊华南方橡胶有限公司已启动一万套全钢巨型轮胎项目, 计划投资 6 亿元, 预计今年 9 月底生产出我国第一套全钢巨型轮胎。现工程设计施工图已完成确认, 环境评价报告已批准, 设备采购已完成招标采购 85% 以上。福建海安橡胶有限公司与北京橡胶工业研究设计院已签订巨型工程子午线轮胎技术合作项目, 项目计划 2007 年 10 月投产, 年产值约 3.5 亿元。江苏飞驰股份有限公司已就年产 15 万套巨型子午线工程轮胎技术改造项目征地。另外山东三角轮胎公司也正在上全钢巨型轮胎项目。据说河南风神也计划上全钢巨型轮胎项目。全钢巨型轮胎的市场是相当有限的, 据资料介绍 2006 年全球全钢巨型轮胎的供给量为 2 万套左右。试想如果我国在近年内全钢巨型轮胎一下子几上万或 10 万套以上, 再加上普利司通等轮胎巨头扩大产能数万套, 全钢巨型轮胎的市场势必很快由目前供不应求转变成严重的供大于求。

2 制造技术及质量未予重视, 安全风险隐现

在这场斜交巨型轮胎热中, 热的是上产能, 但

对巨型轮胎制造技术普遍未予足够重视。在山东一带的斜交巨型轮胎厂大多设备简陋。许多厂家连硫化罐都没有,硫化采用机模一体化。上下模具用螺栓拧合,加盖,再用更长的螺栓加固。与现场工人攀谈,了解到没有任何自动化控制,全部采用截止阀手工操作,生产场地的安全性令人担忧。采用这种办法生产的轮胎大多飞边大、不耐磨和存在爆胎等隐患。据吴华南方桂林轮胎厂介绍,按常规巨型轮胎应在硫化罐中硫化,压力数千吨,仅一个硫化罐就得700多万元,而机模一体化硫化,投资仅100万元即可,硫化压力远远不够,生产出来的轮胎明眼人一下就能看出好坏。我国大多数斜交巨型轮胎厂都没有检测设备,轮胎一般未经检测就投入销售。在国外一种新规格轮胎研制成功,一般需进行里程试验,而我国大多未进行里程试验。山东某轮胎厂2006年11月刚试制出来57斜交巨型轮胎,12月就批量销售。这样的斜交巨型轮胎存在严重的安全隐患,一旦在运输中出现爆胎事故,极可能出现车毁人亡。如遇索赔,企业会承受巨大损失甚至破产。综合经销商及用户的意见,我国斜交巨型轮胎的质量除河南风神、天津国联、桂林吴华南方等几个厂家稍好外,大多数厂家的轮胎质量与国外差距较大。如果这种轮胎出口到国外造成大事故,极有可能打击我国工程巨型轮胎的总体形象,影响我国巨型轮胎出口。

在全钢巨型轮胎的制造技术方面,我国一些企业显得有些冒进。据一位美国专家介绍,世界上51及以上规格巨型轮胎至今只有普利司通、米其林、固特异、住友等4家公司生产,米其林、固特异、住友3家产量相当,一天10~12条,普利司通产能稍大些。全钢巨型轮胎集轮胎生产工艺、结构设计、设备配备等方面的技术于一体,决不是斜交巨型轮胎或者全钢载重轮胎制造技术的简单翻版。美国通用轮胎公司于1975~1985年搞全钢巨型轮胎,最后由于技术未过关不得不放弃。直到2000年德国大陆收购该公司后才重新启动全钢巨型轮胎研制项目,且还是小规格的。像福建海安橡胶有限公司这样一个既无全钢载重轮胎生产历史,又无斜交巨型轮胎生产经验的翻胎厂,投资全钢巨型轮胎的风险可想而知。我国上海轮胎集团曾有全钢巨型轮胎的计划,后来考虑到风险等因素已暂停该项目,从中可看出上海轮胎集

团的谨慎及全钢巨型轮胎的风险。

3 对我国巨型轮胎行业发展的几点建议

中国橡胶工业协会提醒我国斜交巨型轮胎投资应把重点放在轮胎质量而不是产量上,缩小在质量上与国外的差距乃当务之急。对于全钢巨型轮胎投资,应像上海轮胎、山东三角等首先在小规格全钢巨型轮胎上做文章,在取得一定经验后再尝试向巨型轮胎发展。目前应该给全钢巨型轮胎投资追求“大规格”、“大规模”的现象泼点冷水降温。

轮胎分会副秘书长谈玉坤说,他个人感觉我国工程轮胎尤其是巨型轮胎已经过热了。现在轮胎分会对工程轮胎的发展很关注,正在开展有关方面的调查。工程轮胎的投资一定要注意市场的承受能力及技术风险。

吴华南方信息中心的邓海燕女士于2006年初写了“近年工程轮胎需求与市场局势分析”一文,当时觉得全球性的工程轮胎短缺,对我国轮胎企业而言应该是一次发展机遇。但没有想到,不到一年我国工程轮胎尤其是巨型轮胎发展如此之快。继续按这种速度发展,机遇就有可能演变成灾难。尤其在全钢巨型轮胎上,全球市场目前尽管还存在短缺,但其市场潜力是有限的。现在普利司通等正在扩产并上新项目,待2008年底至2009年初,全球性新增产能全部释放,全钢巨型轮胎市场将面临饱和,同时遭受到挤压的还有全球各个区域的斜交巨型轮胎市场。

综合业界人士意见,大家普遍认为我国巨型轮胎的发展已存在过热,且存在不和谐因素。因此专家建议:对于斜交巨型轮胎一定要看到市场上绝大部分轮胎规格已出现生产能力过剩,尤其是51以下各规格轮胎。对研制出来的大规格产品,一定在经过检验或试验后才能批量销售,以免发生重大事故。对于未曾检验的轮胎最好不要轻易出口。对于采用机模一体硫化的轮胎,最好向用户说明,尽量避免装到矿用车的前轮。如有可能尽快改为硫化罐硫化,提高轮胎制造质量。

对于全钢巨型轮胎一定要考虑技术可行性,如有可能最好从小规格做起。生产规模起步最好不要太大,在试制成功后再上规模。全钢巨型轮胎项目投资大,一定要做好充足准备。普利司通

公司宣布在日本北九州市新建 1.2~1.5 万套大型工程轮胎生产厂,计划投资 18 亿元人民币。我国某企业称上 15 万套巨型子午线工程轮胎技术改造项目,但计划总投资仅为 2.8 亿元,可见对全钢巨型轮胎的所需资金严重估计不足。同时世界著名轮胎公司正在扩大产能,估计 2008 年下半年大多形成规模,到时全钢巨型轮胎的市场状况也值得考虑。我国工程巨型轮胎机械的研制起步慢,关键设备轮胎成型机等都没有成熟产品,硫化机最大规格只有 117",这些设备由于在国外也采购不到,已成为我国全钢巨型轮胎发展的瓶颈。我国橡胶机械企业应加大全钢巨型轮胎机械的研发力度,同时国家对这些大型装备研制在政策、税收及拨款等方面的扶持也是必要的。此外,全钢巨型轮胎生产所用的钢帘线也是个问题。普利司通、米其林、固特异所用的钢帘线、胎圈钢丝全部是自产,且对外技术封锁。目前就连世界钢帘线巨头贝卡尔特尚未能提供适用于巨型轮胎的系列产品。我国钢丝帘线厂家应在这方面有所作为。

我国高强力输送带和摩托车胎 发展迅速

高强力输送带是橡胶行业第二大产品,主要用于煤矿、码头、能源、交通、冶金、机械、水泥及仓储业的物料运输。该产品对保障安全生产具有非常重要的作用。近几年来,我国橡胶输送带以年均 12% 以上的速度快速发展,且产品科技含量高,品种系列全,如开发生产了用于长距离物料输送的抗冲击、防撕裂、耐磨耗的钢丝绳芯输送带;用于保障煤矿井下安全输送的难燃输送带;用于钢铁、焦化、化工等企业生产的耐热、耐寒、耐油、耐酸碱及大倾角等特殊用途输送带;用于食品、电子产品等输送的非污染性轻型输送带等。这些产品不仅能满足国内市场需求,而且还有大量出口。2005 年,我国输送带年产量已达 1.1 亿 m^2 以上,居世界第一;2006 年的产量达到 1.2~1.3 亿 m^2 ,其中安全、环保、节能产品已占输送带生产总量的 80% 左右,在市场上起主导地位,而 10 家强势企业的产量约占全国生产总量的 60%,品牌效应已经显现。

目前,世界上许多国家都把摩托车、摩托车胎作为重要工业品来发展。我国是摩托车生产大国,拥有配套的生产体系、产品监测及与国际接轨的技术标准体系,生产企业达 300 多家,年产摩托车外胎过亿条,占世界总产量的 60% 左右。根据统计,国内前 10 家摩托车胎生产企业的销售量已占到全行业的 57%,前 5 家企业的销售量更是占到了 45%。来自海关总署的相关信息表明,每年我国配车出口的摩托车胎以及单独出口的外胎约占总产量的 30%,产品已进入美国等 50 多个国家和地区。我国加入 WTO 后,日资和韩资企业已分别在我国东北和山东建厂,同时还有很多外国公司在我国进行贴牌生产。在这种竞争环境下,加速培育我国摩托车胎行业的知名企业和品牌,对提高全行业的竞争力具有非常重要的作用。

钱伯章

参加富宇品牌战略研讨有感

富宇品牌是轮胎界新杀出的一匹黑马,现已在全国初步打响,且在世界初现声望,是争创品牌的一颗新星,而且是希望之星。

当前,轮胎业群雄崛起,竞争无序。富宇适时推出品牌战略,符合营销新理念:一流企业卖品牌,二流企业卖技术,三流企业才卖产品。

商场战略必须随机应变,创品牌亦要靠“一招先,吃遍天”。富宇品牌靠什么?靠设计创新,其子口改进(全钢载重子午线轮胎)乃全国第一家。仅此,即深受经销商和用户欢迎,正可谓“随众容易出众难”。仅此改进,既突出了个性化,随之而来的是可翻新性大大提高。别小看翻新,王牌米其林之所以连年销售第一,且在全球原材料大涨价的 2006 年,盈利还增加 30%,真是难能可贵。它们迎合节能(源)、节资(源)、环保和再制造(循环利用)的新机遇,提出新的竞争条件:“用一条轮胎的钱,跑两条轮胎的路”。为此,承诺其轮胎可翻新 3~7 次,全钢子午线轮胎综合里程可达 100 万 km 与汽车同寿命。创品牌就应该有赶超米其林的雄心大略。制造新胎考虑翻新,新胎创新加上旧胎翻新,新翻互动,品牌争雄。这就是“时势造英雄,机遇出品牌”。愿富宇不仅叫响中国,更能打响世界。

程 源