

应增加而有所改变, 泰国诗董橡胶集团上海公司的信息表明, 4 月中下旬以来, 大量中国轮胎企业重返国际市场, 纷纷采购, 无形对国际现货胶价形成重要支撑, 作为对中国出口最大的新加坡正佳贸易有限公司已经形成供应断档之势, 其中国地区贸易代表张庆喜先生介绍, 截至 21 日其货物已经被抢购一空。常年给浙江地区等轮胎企业供货的上海沪巨联实业公司也感受到了市场强劲的需求力量。很显然, 前期我们阶段性看空天然橡胶后市的观点看来需要进行及时修正了, 牛市的主要根基供需状态在天胶市场并未发生根本性变化。我们了解到复合胶在中国海关有些问题, 尽管目前消息面尚不明朗, 但是这将无疑成为海外进口到中国的主要降税胶种复合胶逐渐走向边缘化的开始。近一段时间, 我们将沪胶现货月合约与进口 20 号标胶折算复合胶进行价差对比, 以求找出准确的价格定位。可以观察到, 随着沪胶补涨的完成, 其与复合胶之间的价差正在得到修复。

综上所述, 2 万元的价位很显然是过去的高位、未来的低位, 天然橡胶价格定位已经完成了一个新的定位区间, 在这个定位区间内, 2 万是底部, 至于顶部在哪里, 只能跟着市场的运行节奏来具体把握。

工程轮胎——轮胎工业新的经济源

由于中国、俄罗斯、印尼及北美等对煤炭、铁矿、铜等需求巨增, 造成全球大规格工程轮胎严重短缺, 尤其是矿用自卸车用大胎市场需求激增, 使全球工程轮胎制造企业措手不及。米其林、普利司通、固特异等轮胎巨头的工程轮胎产能受到市场的严重挑战, 开足马力生产仍远远满足不了需求。国内企业面临同样的问题, 我国几个大型工程轮胎生产企业的产品也是供不应求。工程轮胎市场如火如荼, 全球正兴起“工程轮胎热”, 工程轮胎已成为轮胎工业发展的经济增长点。

近年来, 全球大规格工程轮胎的短缺非常严重, 这是轮胎制造商的一致看法。基于此轮胎厂正全力生产以满足需求, 经销商绞尽脑汁以得到胎源。普利司通/费尔斯通公司工程轮胎销售副经理 Manny Cicero 先生说, 全世界工程轮胎厂已

经一天 24h 满负荷生产, 其供给几乎无增长潜力。米其林工程轮胎销售副总 Dave Cionek 先生说, 在过去的两年多时间内挖掘设备市场增长 30% 以上。全球性对煤炭及金属的需求增长推动采掘业不断发展, 这样导致大规格采掘用轮胎的需求不断增加。美国固特异轮胎橡胶公司认为, 近年工程轮胎短缺是由于轮胎消费增加所致, 国内及海外需求的增长导致工程轮胎极度短缺。几乎全世界的经销商都在说, 工程轮胎的销售是“等米下锅”的局面。据说工程轮胎短缺已开始影响采矿、建筑及其它行业, 以致于这些行业不得不裁减雇员至最低限度。

轮胎企业对大型采掘轮胎市场的需求增长作出了快速反应, 全球兴起前所未有的“工程轮胎扩产热”。米其林集团 2005 年年初宣布在巴西 Campo Grande 投资 5.5 亿美元建立一个工程轮胎厂, 生产 25"~49" 的轮胎, 计划于 2007 年第二季度投产, 最初生产能力为 4 万 t, 最终扩展到期 5.5 万 t。近日米其林北美轮胎公司宣布在未来 5 年内将列克星敦工程轮胎厂的生产能力提高 50%, 同时西班牙 Vitorio 轮胎厂将扩产工程轮胎。米其林计划在未来 3 年使米其林全球工程轮胎的生产能力提高 34%, 目标是米其林工程轮胎占全球市场的 30%。普利司通公司宣布将扩大冶金、建筑及其它工程设备用大型及超大型子午线轮胎的生产能力, 以满足全球对子午线工程轮胎的需求。扩产主要包括三个项目, 一是 Shimonoseki 厂工程轮胎生产能力提高 20%; 二是 Saga 厂的钢丝生产能力提高 5%; 三是提高 Hofu 厂的工程轮胎生产能力, 计划总投资 170 亿日元。Shimonoseki 厂工程轮胎生产能力的扩大工程计划在 2005 年下半年开始, 2006 年竣工。Hofu 厂的工程轮胎生产能力的扩充计划 2005 年下半年开始并快速形成生产能力。Saga 厂扩建定于 2005 年下半年开始, 2007 年投入运行。固特异计划投资 1.2 亿美元对肯萨斯州拖皮卡农业及工程轮胎厂进行现代化改造。横滨橡胶公司日前宣布, 将投资 50 亿日元扩大建筑、采矿和其他重型设备用工程轮胎产能, 扩产幅度为 50%。公司将在日本县尾道市新建一家工厂, 产品计划在 2006 年 11 月下线。预计 2009 年扩能项目完成后, 横滨橡胶公司每月工程轮胎橡胶消耗量将大幅增长

到 1620t, 而目前仅为 1100t。帝坦国际有限公司与 Rodos 巨人有限公司建立了合作伙伴关系, 正在收购大陆轮胎公司在俄亥俄州的 Bryan 工程车轮胎工厂。印度阿波罗轮胎厂也正在扩产工程轮胎厂, 并在中国寻求贴牌厂家。

我国工程轮胎的发展速度与世界著名轮胎公司相比有过之无不及。工程轮胎的年增长速度在经过 2001 年近 355% 的发展速度后, 2002 ~ 2005 年仍保持高速发展势头。我国轮胎厂看好工程轮胎市场的旺盛需求, 很多企业正在扩大工程轮胎的生产能力。尤其是工程子午线轮胎, 三角轮胎集团、上海载重轮胎厂都在大规模扩大产能。三角轮胎近阶段订工程轮胎硫化机数 10 台, 可见工程轮胎扩产规模之大。另外河南轮胎、山东万达等一批全钢胎生产厂也在上工程子午线轮胎。我国工程子午线轮胎近年呈几何级数发展, 从 2002 年的 8 条、2003 年的 4000 多条、2004 年的 1.31 万条到 2005 年的 3 万多条, 可以看出我国工程子午线轮胎发展速度之快。预测 2006 年随着三角轮胎集团等扩产项目的完成, 我国工程子午线轮胎的生产能力将超过 6 万条。我国工程轮胎中的巨胎的发展也火爆, 河南轮胎股份有限公司近年不断扩产, 能力已突破 30 万套。刚成立的吴华南方橡胶有限公司也有宏大的巨胎扩产计划, 计划至 9 月形成月产 400 条的生产能力。

综合各轮胎公司的意见, 普遍认为近年仍将产销两旺, 工程轮胎热将持续 2 ~ 3 年甚至更长。铜等有色金属的价格的大幅度增长及对煤炭的巨额需求, 当前采掘业巨大的市场对新型采掘载重车及设备的需求急剧增长, 导致对工程轮胎的需求在近期内很难萎缩。普利司通公司大规模扩产主要瞄准冶金及建筑设备用大型及超大型子午线轮胎, 这些轮胎随着全球冶金业的膨胀而需求旺盛, 普利司通管理层预计这种趋势在今后数年将持续。工程轮胎尤其是巨胎的生产速度极慢, 有的轮胎一天只能生产一个, 这样即使全球的工程轮胎厂都 24h 运转很难在短期内很难满足市场的需求。工程轮胎的扩产都需要较长的周期, 各轮胎公司最终形成较大生产能力大多在 2007 年下半年或 2008 年初。估计在 2007 年前全球工程轮胎尤其是巨型轮胎会处于供不应求的状况。我国由于工程巨型轮胎及工程子午线轮胎的起步较

低, 国内对这两类轮胎的需求旺盛, 进口工程轮胎的价格高昂, 预测工程巨型轮胎及工程子午线轮胎将持续高续发展, 时间估计将持续到 2008 年后。中型配套工程轮胎由于我国工程轮胎厂较多, 中型工程机械在早几年已得到快速发展, 估计近年为平稳增长期。另外小型工程轮胎由于中国小型装载机占装载机总销量的比重远低于欧美等发达国家的 50% ~ 60%, 因此市场上升空间巨大。综合分析, 我国工程轮胎热将持续到 2008 年, 尤其是工程子午线轮胎将是我国轮胎工业新的经济增长点。

陈维芳

库珀轮胎正式进军中国市场

2006 年 3 月 31 日, 美国库珀轮胎橡胶公司在上海举行了新闻发布会, 宣布库珀轮胎正式进军中国, 并成为今年上海 A1 赛车世界杯大奖赛的唯一指定轮胎, 借此拉开了全面进军中国市场的帷幕。公司表示, 库珀轮胎将与全新的 A1 赛事一同成长。同时, 公司董事会主席、总裁兼首席执行官托马斯特罗先生表示, 公司正在积极研发适合中国路况的系列轮胎, 计划今年下半年问世, 明年初全面推向中国市场。

库珀轮胎橡胶公司成立于 1914 年, 目前是全球第八大轮胎制造商, 2004 年轮胎销售额 20.8 亿美元。最近几年中国汽车工业的快速发展促使库珀公司加快了投资中国市场的步伐。2003 年库珀与杭州橡胶厂签署委托加工协议, 由杭州橡胶厂按库珀公司的要求每年为库珀公司生产 25 ~ 35 万条高性能轿车子午线轮胎和特种用途的轻型载重子午线轮胎, 产品全部返销北美市场; 2004 年与台湾建大橡胶工业公司在江苏昆山合资组建轮胎厂, 计划到 2008 年形成年产 1000 万条轿车子午线轮胎和轻卡子午线轮胎的生产能力, 待项目全部建成达产后, 生产规模将在 1000 万条的基础上翻番; 2005 年底成功收购山东成山轮胎有限公司 51% 的股份, 并更名为库珀成山轮胎有限公司, 预计年销售额达到 5 亿美元; 2006 年初在上海虹桥开发区成立亚太地区投资总部。由此可见, 库珀公司正在稳步的步入中国轮胎市场。

金 兰