

全球扩产大规格工程轮胎难解近渴

近年来,铜等有色金属的价格大幅度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运输车辆的需求,从而引起工程轮胎供应不足。其短缺程度比去年年底估计的还要严重,尤其是轮辋直径30英寸以上的大规格工程轮胎,亦即通常所说的巨胎成了“一家有女百家求”。

虽然已经出价到每条巨胎30000美元,但是在全世界范围内依然缺货。这已经导致所有采掘业,包括煤矿,陷入困境,其生产能力遭到削弱。巨胎短缺一方面是因为设备订单增多,另一方面是因为市场对矿石需求量增大而导致全世界范围内矿山采掘量猛增。目前北美Powder River流域的煤矿公司急需解决的问题是满世界找不到工程轮胎。这已经影响到该地区采掘业的产量乃至持续发展。

面对有利可图的工程轮胎市场,世界各大轮胎企业都在积极扩产。法国米其林集团已经投资2亿美元在巴西大坎普(Campo Grande)建新厂,生产轮辋直径25~49英寸的工程轮胎,并计划在未来3年内使米其林全球工程轮胎的生产能力提高34%,目标是让米其林工程轮胎在全球市场的占有率达到30%。与此同时,米其林北美轮胎公司宣布在未来5年内将美国列克星敦工程轮胎厂的生产能力提高50%,同时西班牙Vitoria轮胎厂将扩产工程轮胎。日本普利司通公司投资170亿日元,重点扩大巨型工程轮胎生产。该计划包括3项内容:(1)将下关(Shimonoseki)轮胎厂的工程轮胎生产能力提高20%;(2)提高防府(Hofu)轮胎厂的工程轮胎生产能力;(3)配合工程轮胎扩产,岛崎(Saga)钢丝厂提高生产能力5%。美国固特异轮胎橡胶公司也已经采取行动,投资1.2亿美元改造堪萨斯州拖皮卡轮胎厂,以便提高生产工程轮胎的效率。日本横滨橡胶公司日前宣布,投资50亿日元在日本县尾道市建新厂,生产大规格工程轮胎。乌克兰Eurotire轮胎公司正在加紧开发Euro 40/60巨型斜交工程轮胎(规格为40.00-57),并在网上宣布将在2006年7月份供应市场。国内厂家也已经有所动作,除满负荷生产外,大都把目光聚焦在工程轮胎子午化项目上。素有

“轮胎窝”之称的山东,许多乡镇企业已经开始或计划采购生产工程轮胎的设备。

虽然全球“工程轮胎扩产热”方兴未艾,但似乎远水解不了近渴。米其林的大坎普厂要到2007年第二季度才能投产,最初生产能力为每年4万t,最终扩展到5.5万t,折算成条数大约是每年4~6万条工程轮胎。普利司通的下关厂扩产项目已经在2005年下半年启动,但要到2006年底才能竣工。横滨尾道厂的第一条工程轮胎计划在今年11月下线。2009年该厂完成第二期建设后,横滨每月生产工程轮胎的耗胶量将由目前的1100t增长到1620t,折算成条数是每年将近2万条工程轮胎。待上述项目完工之后,全球工程轮胎产能每年可望增加10万条以上。但由于从项目上马到生产出产品需要一段时间,所以在未来18~36个月内,全球性的工程轮胎短缺仍然继续。

现在已经发展到挖掘机、铲运机以及矿山用大型运输车辆出厂时都不配备轮胎就直接交到购买者手中。一来是因为买不到轮胎,二来购买者急着提货,回去好扩大生产。这些新设备所需轮胎小部分由购买者匀出手中的库存来解决,大部分只好从收购旧胎翻新找出路。在一年以前,挖掘机用过的旧轮胎市场价是每条5000美元,现在已经涨到了每条20000美元,而且价格继续上涨。互联网上到处是求购旧工程轮胎的帖子,其中Michelin、Bridgestone、Firestone、Goodyear、Belshina、Toyo、Yokohama、Dunlop、Eurotire这九大品牌旧胎更是抢手货。

越来越严重的工程轮胎短缺已经影响到主要设备制造商的生产,他们已经很难履行合同按时交货。它也同样伤害到合同对方的利益,尤其是正在扩大生产的采掘业业主们的利益。据北美一家矿山的业主说:“现在已经过去18个月了。卖给我们重型卡车的供应商说,除非你已经排队,否则你要到2008年8月份才有可能提货。而且仅仅只有10%~15%的新车是配备轮胎出厂的”。

大规模的、长期的工程轮胎短缺既是坏消息也是好消息。因为没有工程轮胎就无法组织生产,所以采掘业业主们正在努力寻求延长工程轮胎寿命的方法,以便尽可能地让手上现有的轮胎多跑些小时(里程)。各种迹象表明,全球性工程轮胎短缺可能持续到2008年。 邓海燕