

行业发展 SPECIAL REPORT

我国轮胎工业对橡胶材料的需求及发展建议

谈玉坤

(中国橡胶工业协会轮胎分会, 上海 100002)

2003 年, 中国用胶量已超过美国, 成为世界第一。中国用胶量的多少, 已在橡胶市场上具有举足轻重的地位。中国用胶量上去了, 橡胶价格就猛涨、暴涨, 就是在天然橡胶期货市场上, 日本天然橡胶期货的价格也得看上海天然橡胶期货的价格行情。在橡胶行业中, 轮胎又是耗胶大户, 因此说, 我国轮胎工业市场是否景气, 对橡胶材料的需求影响极大。

1 我国轮胎工业市场

1.1 2003 年轮胎完成情况

据有关方面统计, 2003 年全国轮胎产量 18785 万条, 同比增长 17%, 由于其中含部分摩托车轮胎, 所以这个数字偏大了些, 估计在 16000 万条左右。另据统计, 2003 年全国子午线轮胎产量约 7578 万条, 同比增长 40%, 子午化率达 47.36%。在子午线轮胎中, 全钢载重子午线轮胎完成 1117.17 万条, 同比增长 67.63%; 半钢轿车子午线轮胎和轻载子午线轮胎完成 6461.4 万条, 同比增长 36.11%。斜交轮胎约为 8415 万条, 同比略有增长。

我国生产的轮胎约三分之二在国内销售, 三分之一在国外销售。2003 年, 全国出口轮胎 4566 万条, 同比增长 29.6%, 出口金额 12.86 亿美元, 同比增长 35.23%。另外从 2003 年轮胎分会部分会员单位的轮胎出口统计数看, 轮胎出口 3577 万条, 同比增长 13.75%, 其中子午线轮胎出口 1515.5 万条, 同比增长 42.8%, 占出口总量 42.37%;

斜交轮胎出口 2061.2 万条, 同比下降 1%, 占出口总量 57.63%。由此可见, 子午线轮胎出口在迅速上升。

子午线轮胎是我国轮胎工业的发展方向, 也是国家重点扶持的产品。自 2001 年国家取消了子午线轮胎消费税后, 更是加快了轮胎企业的产品结构调整, 无论是轮胎内资企业, 还是轮胎外资企业, 都在围绕子午线轮胎抓紧基建和技改。有所不同的是轮胎内资企业重点发展全钢载重子午线轮胎, 相机发展轻载子午线轮胎, 很少涉足轿车子午线轮胎, 而轮胎外资企业重点发展轿车子午线轮胎、相机发展全钢载重子午线轮胎和轻载子午线轮胎。造成轮胎企业产品差异的主要原因是市场的需求和企业本身的技术水平。

1.2 今年轮胎市场预测

今年, 我国国民经济仍保持 7% 以上的增长速度, 但国家为了防止经济过热, 正在采取一些措施加强宏观调控, 防止大起大落。但从与我们轮胎行业密切相关的汽车行业的发展情况看还是不错的。总的来说是需求上升, 轿车仍然保持高速增长, 但重型载货车增幅大幅回落, 中型货车和客车仍呈下降之势; 汽车结构的调整无疑会对轮胎结构的调整产生影响。

假如今年轮胎增长速度与去年大致相同, 总产量增长 17%, 全年产量将达到 21983 万条。

从表 1 和表 2 的统计数据看, 轮胎总量和汽车总量的发展速度虽基本相符, 但是, 全钢载重子午线轮胎的发展大大高于载货车、重型载货车的

表 1 我国汽车分类产量及预测

年份	2001		2002		2003		2004	
	产量/万辆	比上年/%	产量/万辆	比上年/%	产量/万辆	比上年/%	产量/万辆	比上年/%
总量	234.17	13.13	325.12	38.49	444.37	35.2	510~530	14.76~20.17
其中载货车	89.01	3.15	109.62	35.98	122.96	10.04	131~137	6.5~11.38
重型车	15.71	91.69	25.28	60.92	26.18	3.56	—	—
中型车	15.2	-1.17	16.41	4.85	13.62	-17	—	—
轻型车	36.28	-7.1	53.13	46.72	68.91	29.7	—	—
微型车	13.05	-5.26	14.8	13.43	14.26	-3.65	—	—
客车	72.07	24.71	106.42	27	119.52	11.94	129~135	7.95~12.97
大客	1.1496	44.55	1.7296	50.45	1.9613	13.40	—	—
中客	6.62	34.56	6.4575	-2.39	5.3666	-16.89	—	—
轻客	27.22	11.56	32.84	22.25	44.3421	35	—	—
微客	49.1656	20.41	65.39	33	67.85	3.76	—	—
轿车	70.36	15.91	109.08	55.05	201.89	83.25	250~262	23.83~29.7

表 2 我国轮胎分类产量及预测

分类	2002		2003		2004(预测)	
	产量/万辆	比上年/%	产量/万辆	比上年/%	产量/万辆	比上年/%
轮胎总量	16046	14.31	18785	17.07	21983	17.02
其中子午线轮胎	5413	27.26	7578	39.99	10458	38
全钢轮胎	666	59.7	1117.17	67.64	1676	50
半钢轮胎	4747	23.74	6461	36.1	8782	35.9
斜交轮胎	10633	8.68	11082	4.22	11525	4

发展速度,二者出现相背离的状况。鉴于目前轮胎市场上斜交载重轮胎的销量有所上升,而全钢载重子午线轮胎今年前3个月仍在以67%的速度增长,市场渐趋饱和,这点应该引起我们足够的重视。现在国家正在加强宏观调控,紧缩银根,再加上治理汽车严重超载等措施,有可能使全钢载重子午线轮胎的发展速度降下来。相比较而言,轻型载重车、轻型客车、轿车增长速度都在30%左右,因此,半钢轻载子午线轮胎和轿车子午线轮胎的市场要好一些。

2 我国轮胎工业对橡胶需求的预测

据国家海关统计,2003年进口天然橡胶120.3万t,出口0.2万t。如加上国产天然橡胶57万t,合计为177.1万t,同比增长19.47%。同年,合成橡胶进口100.6万t,出口7.6万t,加上国产合成橡胶127.2万t,合计220.2万t,同比增长10.08%。这样天然橡胶和合成橡胶总的资源有397.3万t。

2003年实际用胶多少,则有各种不同的说法,据国际橡胶研究组织统计,2003年中国天然橡胶消费145.5万t,同比增长11.1%,合成橡胶

199.5万t,同比增长26.7%,合计345万t,同比增长19.6%。预计2004年天然橡胶消费148万t,同比增长1.7%,合成橡胶201万t,同比增长0.8%,合计349万t,同比增长1.2%。国际橡胶研究组织对中国2003年的耗胶预测数比较接近实际,但对今年的预测数与中国橡胶工业的发展速度,特别是与中国轮胎工业的发展速度对橡胶需求数相比明显偏低。2003年有15万t天然橡胶的配额发生在年底,因此这部分橡胶实际用在2004年,同时在天然橡胶期货市场上多头增仓10多万t,所以在天然橡胶总量177万t中扣除这两个因素,约在150万t,这与国际橡胶组织的统计数差不多。而合成橡胶由于国内对俄罗斯、日本、韩国的丁苯橡胶征收倾销税,阻止了国外大量丁苯橡胶的进入,使国内企业增加了丁苯橡胶产量,而且价格也从每吨8000多元涨到11600多元,涨幅达到40%,基本上是满产满销,这样合成橡胶的用量就在200万t以上。因此,2003年天然橡胶和合成橡胶的用量二者相加约在350万t。如按2004年轮胎增长17%,轮胎耗胶相应增长17%计,则全年耗胶在409万t。

在橡胶行业中,轮胎是耗胶大户,其用量约

占 50%。据此推算,我国今明两年的轮胎耗胶量大致如下:

表 3 我国轮胎耗胶量预测之一 万 t

年份	2003	2004	2005
橡胶行业	350	409	478
轮胎行业	175	204.5	239
其中:65%天然橡胶	113.75	132.93	155.35
35%合成橡胶	61.25	71.58	83.65

另外,根据轮胎行业多年的统计资料分析,轮胎总量与耗胶总量之比基本上每条轮胎平均在 11kg 左右,据此推算耗胶量大致如下:

表 4 我国轮胎耗胶量预测之二

年份	轮胎总量/万条	耗胶量/万 t
2003	16000	176
2004	18720	205.9
2005	21900	240.9

表 3 和表 4 分别从不同的角度进行推算和预测,二者数字都很接近。这里要特别指明的是轮胎总量以 2003 年 16000 万条为基准,轮胎增长速度都以 17% 计算。如果,轮胎增长速度在今明两年有所放缓,则轮胎耗胶量也会有所下降。另外各家统计口径不一,看法也不一致,因此这些预测数仅供参考。

表 5 全国表观耗胶量的变化

年份	2001 年/ 万 t	2002 年/ 万 t	比上年/ %	2003 年/ 万 t	比上年/ %
天然橡胶:国产	47.74	52.74	—	57	—
进口	98.4	95.6	—	120.3	—
出口	0.1	0.1	—	0.2	—
合计	146.04	148.24	1.5	177.1	19.47
合成橡胶:国产	104.68	116.78	—	127.22	—
进口	75.28	91.6	—	100.6	—
出口	11.5	8.31	—	7.6	—
合计	168.46	200.07	18.76	220.22	10.07
总计	314.5	348.31	10.75	397.32	14.07

3 发展建议

随着我国橡胶工业(包括轮胎工业)的不断发展,对天然橡胶和合成橡胶的需求量不断增加。由于我国天然橡胶的年产量只有 50 多万 t,只能满足三分之一,合成橡胶年产量虽每年有较大增长,但满足率还不到 60%,而且有些品种还没有。

如果不能有效地解决天然橡胶和合成橡胶的供应问题,势必成为制约我国橡胶工业(包括轮胎工业)发展的瓶颈。因此,如何充分利用国内、国际的两种资源和两个市场已成当务之急。对此,建议从以下几个方面着手:

1. 首先要扩大我国天然橡胶和合成橡胶的产量。现在,天然橡胶和合成橡胶在市场上是供不应求,已成紧销商品,价格一涨再涨。近两年,天然橡胶从每吨 8000 多元涨到 14000 多元,涨幅达 75%,合成橡胶从每吨 5000 多元涨到 11000 多元,涨幅达 100%。这样就使生产天然橡胶和合成橡胶的企业有利可图,生产积极性会大大地提高。过去一吨天然橡胶 7000 多元时,胶农无利可图,就去砍掉橡胶树,种其他经济作物,现在一吨 14000 多元,胶农又去种橡胶树了。同样,生产合成橡胶的企业也在增资扩产,努力提高合成橡胶的产量。因此,维持一个合理的价位,对扩大天然橡胶和合成橡胶的产量是必要的。但是,由于目前橡胶供需失衡、资源紧缺,再加上天然橡胶期货的炒作,使天然橡胶的价格大大高于其成本价。同时由于天然橡胶价格的暴涨,也带动了合成橡胶价格暴涨,这对橡胶行业(包括轮胎行业)的发展也是十分不利的。

2. 要控制橡胶行业(包括轮胎行业)的增长速度。从轮胎行业来看,近两年的增长速度分别达到 14.3% 和 17%,特别是全钢载重子午线轮胎和轿车子午线轮胎增幅更是惊人。由于产量一时增加过猛,市场需求相对有限,一方面造成橡胶资源更为紧缺,价格始终居高不下,使轮胎企业生产成本大幅度地提高,另一方面造成轮胎产品供大于求,产品价格出现下跌。回顾过去斜交轮胎,由于盲目投资、重复建设严重,企业之间互相压价,恶性竞争,结果出现全行业亏损。因此,要缓解橡胶资源紧缺的压力,要橡胶价格适度回落,橡胶行业(包括轮胎行业)必须控制自己的增长速度。这里要充分发挥行业协会的作用,通过行业协会开展市场调查,及时向政府有关部门反映情况。例如在全钢载重子午线轮胎的问题上,中国橡胶工业协会把全钢载重子午线轮胎项目重复建设严重的情况及时向国家领导人反映,得到了国家领导人的重视和批示。现在,国家为了防止经济过热,防止大起大落,对有些不具备条件上全钢载重子午

线轮胎的项目,加强了信贷控制,紧缩了银根,这对轮胎行业的有序健康发展是有利的。

3. 要降低天然橡胶进口关税。在天然橡胶进口关税方面,近些年来变化比较大。2001 年前(包括 2001 年),国家法定关税为 25%,加入世贸组织后降为 20%。但是实际上,国家配额内的进口天然橡胶是按国家暂定关税 12%征收,因此,在 2002 年天然橡胶进口关税按 20%征收时,名义上进口关税下降 5%,实际上进口关税上升 8%。由于进口天然橡胶关税提高,相应价格也提高,这也是造成国内天然橡胶价格猛涨、暴涨的重要原因之一。综观国际,例如日本、韩国不生产天然橡胶,为了鼓励本国橡胶行业的发展,充分利用国外天然橡胶的资源,在天然橡胶进口关税上执行零关税,相比之下,我国天然橡胶进口关税太高了,这不利于我国轮胎工业的发展。因此希望政府在保护国内胶农利益的同时,保护国内橡胶行业的利益,适当调低进口天然橡胶的关税。

4. 要扩大橡胶新品种的开发和应用。目前在轮胎行业中用量最大的合成橡胶是丁苯橡胶,其次是顺丁橡胶,第三是丁基橡胶。与天然橡胶相比,合成橡胶可以在工厂大量生产,不受产地和天气的影响,同时对提高轮胎的性能、安全、节油等都有好处,价格也比天然橡胶便宜。从国外先进企业看,轿车轮胎的天然橡胶含胶率都在 30%以下,最低的不到 20%,因此进一步扩大合成橡胶的应用是解决橡胶缺口的一个重要途径。目前国内轮胎企业大量用的是乳聚丁苯橡胶,较少用溶聚丁苯橡胶。而溶聚丁苯橡胶既具有丁苯橡胶低滚动阻力,抗侧滑性能好的优点,又具有顺丁橡胶耐磨性能好的优点,因此在提高轮胎的安全性能、使用寿命方面有很大帮助。溶聚丁苯橡胶在国外消费一直呈上升趋势,但是国内轮胎企业却用得很少。究其原因,一是产品质量不够稳定,抗湿滑性能和低滚动阻力与国外进口产品尚有差距,一般用于斜交轮胎,用于子午线轮胎的尚需进口;二是加工性能差,不用乳聚丁苯橡胶改用溶聚丁苯橡胶,工艺配方及其加工都会引起改变,担心频繁变动造成轮胎质量问题。国内在茂名石化和燕山石化有两套装置,生产能力可达 6 万 t,但开工率都不足。为扩大合成橡胶的产量,挖掘溶聚丁苯橡胶的生产潜力,作为橡胶企业和轮胎企业还要

进一步加强沟通,多进行技术交流,在提高产品质量的同时,稳定产量、稳定供货渠道、适当优惠价格,只有这样,才能加强合作,达到双赢。

5. 要搞好轮胎翻新。汽车轮胎的使用价值如要得到充分发挥,那么轮胎翻新是少不了的。过去一条载重轮胎先装在前轮上行使 4~5 万 km,再装到后轮行使 4~5 万 km,一次里程可达 10 万 km。现在,一条载重轮胎,在严重超载的情况下,有的走不了几万公里就报废,这对轮胎来说也是极大的浪费。特别是全钢载重子午线轮胎,胎体好,可多次翻新,大大提高轮胎的综合行驶里程。现在影响轮胎翻新的主要问题一是胎源不好找,各家厂的轮胎规格型号都不一样,二是投入相对较大,特别是一副载重子午线轮胎模具价格不菲,三是用户的消费观念还没有根本的转变,认为多超载一点,成本早就回来了。因此,在这方面还有待大家去努力。

6. 要有大思路、要用大手笔去解决橡胶资源紧缺的问题。自我国加入 WTO 后,中国经济和全球经济的结合更为紧密。作为橡胶资源,已成为全球资源,作为紧缺资源大家都在抢。中国是个耗胶大国,也是一个消费大国,因此确保橡胶资源,维护我国橡胶行业的利益至关重要。现在,泰国、马来西亚、印度尼西亚三国已联手控制橡胶产量和价格,国外的一些大轮胎公司也纷纷在橡胶产地圈地夺胶,相比之下,我国的许多用胶企业还处于分散状态,在市场上单兵作战,很容易被各个击败。如不想个办法改变这种状况,以后就会在橡胶资源上被人卡了脖子,处处受制被动。因此,随着我国轮胎工业的不断发展和壮大,有实力有条件的企业可以先走出去,到国外去投资办橡胶园、办轮胎厂,利用当地的资源、人力和物力来加快自己企业的发展。另一方面,中国的轮胎企业应该联合起来,象联合国下面的一些组织一样到一些国家和地区去联合大批量的采购,使橡胶采购成本降低。既然中国成了用胶大国,在拿钱买橡胶时就应有自己的发言权。

▲日前,在山东省经济贸易委员会和山东省统计局公布的 2003 年度山东省工业企业(集团)100 强中,山东成山集团有限公司以 35.1 亿元的销售收入名列第 42 位。

王文生