

力车胎行业市场预测及投资建议

廖炳万

(中国橡胶工业协会力车胎分会, 广东 广州 510250)

经过 10 个五年计划的发展, 我国力车胎行业的生产规模为世界最大, 工艺技术、装备和产品质量都有很大的提高, 整个行业有 300 多家生产企业, 10 多万从业人员, 是橡胶工业一个比较重要的产品行业, 也是提高人民生活水平不可缺少的一个行业。

1 市场需求分析

从市场销售看, 每年我国需要自行车外胎 5 亿条、内胎 6 亿条; 摩托车外胎 1 亿条、内胎 1.2 亿条; 手推车外胎 2000 万条、内胎 3000 万条; 估计需求 8 英寸以下各种用途, 如工业推车、机场小货车、游乐场玩车、卡丁车、割草机用胎等小轮径车胎 1000 万条左右。

表 1 2005 ~ 2015 年力车胎产量预测表 万条

产品名称	2004 年	2005 年	2010 年	2015 年
自行车外胎	46475.6	47870	57157	68245
自行车内胎	53618.6	55227	65941	78733
摩托车外胎	9873	10663	15667	23015
摩托车内胎	12000	12960	19038	27967
手推车外胎	2000	1940	1666	1430
手推车内胎	3000	2910	2498	2145
多用途车胎	1000	1080	1586	2330

力车胎行业对上游产品的需求也很大(见表 2)。如每条力车胎产品都能达到国家标准的要求, 一条自行车外胎需耗生胶 0.2kg、尼龙帘布 0.04kg、钢丝 0.05kg、助剂 0.01kg; 一条自行车内胎耗生胶 0.1kg、助剂 0.005kg; 一条摩托车外胎耗生胶 1.1kg、尼龙帘布 0.2kg、钢丝 0.2kg、助剂 0.05kg; 一条手推车外胎耗生胶 0.5kg、尼龙帘布 0.1kg、助剂 0.025kg; 一条手推车内胎耗胶 0.2kg、助剂 0.01kg; 多用途车胎每条耗胶平均 0.2kg、帘子布 0.05kg、钢丝 0.05kg、助剂 0.01kg。我们在 2003 年对企业进行过抽样调查, 生胶消耗中, 天然橡胶占 57.32%、合成橡胶占 42.68%, 其

中丁苯橡胶占 19.47%、顺丁橡胶占 14.29%、丁基橡胶占 4.86%、三元乙丙橡胶占 1.57%、异戊橡胶占 2.49%。这两年由于生胶价格攀升, 也由于合成橡胶价格与天然橡胶相近, 造成整体的耗胶比例下降, 天然橡胶与合成橡胶的比例发生了变化, 而再生胶的消耗量陡然增大。

表 2 力车胎行业对部分原材料需求预测 t

原材料名称	2005 年	2010 年	2015 年
天然橡胶	182472	238844	317785
合成橡胶	135867	177841	236620
尼龙帘布	42954	56656	75923
轮胎钢丝	45801	60706	81318
橡胶助剂	15059	19577	25230

2 行业发展的优势与问题

我国生产力车胎有近 90 年的历史, 特别是新中国成立后, 力车胎制造业得到很好发展, 从生产工艺经验积累、人才队伍的培育、原材料的开发和设备的成龙配套都奠定了坚实的基础, 为将来更好的发展形成了优势。

力车胎产品所需的各种原材料国内都能生产, 如专用的低旦高密度的尼龙帘子布国内已经可以工业化生产, 内胎使用的各种气门嘴国内企业可以提供上百个品种、产量也能供应有余。力车胎专用的生产设备和产品检测设备仪器国内都能制造, 设备水平与国外先进的生产线相当。国内有十多家加工设备先进的力车胎模具生产厂, 所生产的模具都接近国外先进水平, 这些都为力车胎行业进一步的发展提供了雄厚的物质条件。

力车胎行业是一个劳动密集的加工行业, 易于发挥我国劳力资源丰富的优势, 自行车、摩托车行业的发展将促进力车胎行业的发展。我国是自行车的生产大国, 也是自行车的出口大国, 自行车的拥有量最大。但是, 也存在众多问题制约着我国力车胎行业的发展。

1. 我国力车胎企业多且分散, 由于作坊企业的生产成本、销售成本与大企业的生产成本、管理成本、销售成本有很大的不同, 行业的力量得不到应有的整合, 很难形成推动行业健康发展的力量。

2. 我国现时经济政策是扶穷不扶富, 操作的结果是扶劣不扶优。一般而言经济欠发展的地区, 地方政府都在政策上对作坊式小企业减免税收, 劳力的管理也不规范, 工业卫生或环保污染尚未解决的小企业都能进行生产。这些地方生产的力车胎产品成本明显要低, 市场竞争力强。相反经济较发展的地区, 已经在发展中形成了有较大规模的企业。这些企业都是依法纳满税经营, 各方面的管理都比较规范, 产品的综合成本要比享受优惠政策的小企业的成本高许多, 产品在市场上的竞争力就弱了, 影响了这些企业的进一步发展。

3. 力车胎行业有技术归口的专业研究所, 但由于科研单位在改革中, 关于力车胎产品的基础研究没有经费而开展不了。国内也没有企业具有自行开展基础研究的实力, 甚至现在还没有一家力车胎产品研发中心。

4. 行业协会虽然有进行信息的收集、整理和发布, 但只能局限于会员单位内的有关信息, 对非会员企业的信息, 特别是对国外同类企业的信息和国内外市场的信息收集得很少, 发挥不了行业信息中心应有的作用, 缺乏力量去推动整个行业的健康发展。

5. 力车胎行业尚处在结构调整之中, 只有个别大企业具有向高端产品发展的实力, 加之国内市场大多需求中低档产品, 所以力车胎行业向高端发展乏力。

3 投资建议

1. 鉴于力车胎产品的产能远超过需求总量, 国家应制订法规禁止力车胎产品低水平的重复项目建设, 更不准予优惠政策鼓励作坊式企业的生产, 新增的投资只准投向高端的力车胎产品项目。

2. 用现代科学技术和企业管理方法改造现有企业, 走内涵发展道路。我国力车胎企业粗看起来与国外同类先进企业差别不大, 但细看就差距很大, 差距在于“精”与“高”二字。同样一台弹簧翻包外胎成型机, 国外先进企业一个操作工台班产量能达到 700 条, 国内企业只能 500 条。原因

是国外先进企业讲究人机配套, 讲究有效动作的比率、追求以最小的投入得到最大的产出, 用科学的态度对待企业生产经营的每个环节。同样一条丁基内胎压出联动生产线, 台资企业一天能产 2 万条自行车内胎, 国内企业只能产 1.2 万条左右, 其中有技术的差异, 也有管理的问题。如果能用现代科学技术和方法改造我国现有的力车胎生产企业, 不增加新的硬件投入, 总产量起码能增加 50%, 产品的质量水平能提高一个档次, 劳动生产率也能提高 50%。

3. 采取有效措施加速内胎丁基化进程。丁基橡胶内胎与传统的天然橡胶内胎比较, 气密性和耐用性都比天然橡胶内胎好 3 倍以上, 耗胶量还少 20%。人所共知丁基内胎是内胎的发展方向, 但内胎丁基化在我国提倡了 20 多年, 力车胎行业丁基化水平也只有 35% 左右。因为国内丁基橡胶资源少, 生产丁基内胎也有一定技术难度, 丁基内胎在农村市场的推介也不够。建议增加国内丁基胶的产量, 同时把丁基内胎在一定时期内给予税收的减免优惠, 加速内胎丁基化进程。

4. 以开发赛车轮胎为突破口, 提高自行车胎质量档次和逐步推进摩托车轮胎子午化。上世纪七、八十年代上海还能生产棉线赛车轮胎, 后来各省市都组建自行车队, 却都用进口尼龙或芳纶赛车轮胎。现在国内没有一家企业生产赛车轮胎。这其中有行业间的协调问题, 但更重要的是解决一个立项问题, 国家应在研发经费、政策支持上鼓励高档赛车轮胎、子午线摩托车轮胎的投资。

5. 力车胎行业是一个比较有规模的行业, 计划经济时代有国家财政拨款支持的专业研究所对力车胎产品进行基础的研究。我国科研体制改革后, 财政拨款改为项目基金, 专业研究所没有了财政拨款, 又不明确由哪个机构提出或下达力车胎产品的基础研究项目。力车胎行业又是中小企业多, 企业没有能力从经济上支持提出研究项目。近 10 年来, 专业研究所和有关高等院校基本停止了对力车胎产品的基础研究工作。建议国家对基础研究项目实行分级管理, 行业性的基础研究项目由行业协会申报和管理, 经费采取国家资助和行业筹措解决。行业技术标准的研究和修订亦应纳入基础研究范围, 企业要使用这些基础研究的成果, 就应尽到交费的义务。 (下转第 11 页)

或达到当代国际先进水平的炭黑生产装置,把原料油消耗降到最低点。

(2)广泛开发原料油途径,合理利用原料油资源。充分利用天然气、煤层气和焦炉煤气资源,将它们用做反应炉的燃料,替代一部分原料油。进一步研究开发合理配用粗煤焦油的技术,在保证产品质量的基础上,采用配比的煤焦油生产炭黑。积极开发应用国内的催化裂化澄清油,也可在条件成熟的基础上,进口一部分国外的催化裂化澄清油。

2. 加大科研开发投入,鼓励有条件的企业建立自己的研发中心,努力开发生产绿色轮胎和高性能轮胎需要的炭黑新品种,研究开发汽车橡胶

制品等专用高档炭黑新品种。

3. 鼓励研究开发和推广应用节能环保新技术、新工艺、新设备,充分利用炭黑尾气,实现污水的零排放。

4. 提高炭黑行业的科技含量,国内现有年生产能力 1.5~2.0 万 t 的炭黑生产线已趋于饱和,总的炭黑生产能力已过剩,应防止低水平的重复建设。

5. 近年来,炭黑出口增长速度较快,在扩大国际市场的同时,呼吁炭黑企业重视反倾销预警机制,否则,如果炭黑出口受阻,势必会给国内炭黑市场增加更大的压力。

(上接第 9 页)

计划经济时代很多国有企业都有产品开发室或产品研发中心,随着市场竞争的激烈,各企业都减员增效,现在没有一个企业能形成自己的产品研发中心,这其中有很多原因,一是研究经费投入较大,一般企业难于做到;二是我国对

专利保护不力,研究成果很快被别的企业仿冒;三是行业的集中度不够,企业规模不够大,难于组建产品研发中心。建议国家在税收及成本核算制度等方面出台相应的鼓励政策,鼓励企业不断做大,组建自己的产品研究中心,以推动行业的技术进步。

美国氯丁橡胶短缺已成定局 盖茨提议撤消日本氯丁橡胶反倾销

日前盖茨公司向 ITC(美国国际贸易委员会, International Trade Commission)提出申请,提议废止对日本氯丁橡胶征收反倾销税。

2005 年 10 月份以来,美国出现氯丁橡胶短缺,局部地区的橡胶制品企业甚至濒临停产。意大利埃尼化工公司关闭法国 Champagnier 合成橡胶厂是造成这次短缺的主要原因。杜邦功能弹性体公司近日宣布计划在 2006 年底之前关闭美国易斯维尔化工厂内的氯丁橡胶生产设施,无疑更是雪上加霜。

目前通用氯丁橡胶产品全球每年产量 30 万 t 左右,生产厂家主要集中在美国、德国、日本、俄罗斯、法国和中国。美国、德国和日本产品技术水平相对先进,但由于其生产过程中排放含有机氯的“三废”,屡遭环保机构限制,产量呈逐年减少趋势。近年来,日本产品在世界多个国家被裁定倾

销,在美国需要缴纳比率高达 55% 的保证金,所以日本企业已经把美国排除在重点市场之外,投放美国市场的氯丁橡胶很有限。

盖茨公司说,在埃尼化工公司不再生产氯丁橡胶之后,能够供应这种橡胶的除了杜邦功能弹性体公司之外,就只有朗盛公司(Lanxess Corp.)了,而后者目前只向原有客户出售存货,不向任何新客户供应氯丁橡胶。盖茨公司本身也无法从朗盛公司那里得到全部的订货。

盖茨公司在其请愿书中写道:氯丁橡胶供应商太少已经使美国橡胶制品企业失去了选择余地,特别是供应量不足更增加了市场紧张。对许多小企业而言,如果氯丁橡胶供应减少,这些企业将无法得到这种橡胶。如果他们要买氯丁橡胶,那多半就得花很高的价钱,这将使得他们的制成品失去竞争力。因此,撤消对日本氯丁橡胶征收反倾销税,不仅对盖茨公司,而且对所有使用这种橡胶的企业而言都是迫切需要的。

关 泰