

胎行业引进的子午胎所用原材料和装备大部分已实现国产化,通过研发,已掌握了子午胎生产技术,并正在越来越多的国内企业推广应用;研发成功的斜交巨型工程轮胎和能适应较高行驶速度的载重轮胎,也已用于生产。但由于我国劳动力和基础设施建设费用较低及轮胎市场潜力巨大等因素,吸引了全球各大跨国公司纷纷前来竞争,虽然对我国轮胎工业发展起到了一定的促进作用,但外资企业发展对国有轮胎企业产生了很大的冲击。据统计,世界10大轮胎公司除德国大陆公司外全部进入我国设厂,国内轮胎生产领域已成为群雄角逐之地。在原国家定点的轮胎企业中,已有1/3以上的强势企业被外商合资、控股,目前发展趋势已由合资、合作变为兼并、独资办厂。外资及控股企业凭借技术、资金、品牌等优势得以快速发展,产量、市场份额增长很快,其轮胎产量已超过全国轮胎总产量的一半,子午胎已占全国产量的60%以上,国企生存空间被挤得越来越小,处于逐渐被蚕食之中。

从世界范围看,轮胎工业集中度继续趋高。如世界轮胎三巨头米其林、普利司通和固特异的轮胎销售额占全球总额比例,1987年为45%,1997年为54%,预计2005年将达70%。兼并加剧,使集团规模像滚雪球一样越滚越大。而我国轮胎行业存在着厂点多、规模小、产品品种落后的问题,还没有形成具有相当实力的跨地区企业集团。按全国325家轮胎厂计算,企业平均年产轮胎仅41万条。而国外轮胎企业平均年产轮胎270万条,其中美国、日本和韩国分别约540万条、710万条和1100万条。面对实力雄厚的世界轮胎逼人的攻势,国内企业联合重组势在必行。我国现有轮胎企业如不尽早联合起来,仍然像现在这样单枪匹马与世界强手竞争,前景不堪设想,同时也不能满足我国汽车工业高速发展的巨大需求。轮胎工业尤其是子午胎工业,属于科技含量高、经济效益好、我国人力资源优势得到充分发挥的工业类型,若能得到长足发展,可以有效地推动我国新型工业化产业结构的形成。业内人士呼吁,国家应加大对轮胎工业扶大限小力度,培育具有规模优势的轮胎企业集团,使其在发展中不断壮大,具备与世界大轮胎公司竞争的能力。

晓 雨

未来十年亚洲汽车工业发展前景看好

目前虽然全球汽车市场需求普遍疲软,但是亚洲市场的汽车销售在未来几年内将保持良好的增长势头,成为带动全球车市的中坚力量。

2002年除日本以外,亚洲地区的汽车销售量将达到700万辆,比2001年的623万辆增加近12%,到2010年,亚洲地区的汽车总销量将达1060万辆。

在亚洲地区,中国和泰国将成为除日本以外汽车需求增长最迅速的国家。2002年中国汽车销售量约达到280万辆,比2001年增加45万辆,到2010年中国汽车销售量将达到475万辆;泰国2002年汽车销售量约达到40万辆,比2001年增加10.3万辆,到2010年将达到58.5万辆。

韩国2002年汽车销售量将达到164万辆,到2010年将达到177万辆;菲律宾2002年汽车销售量达8.1万辆,到2010年将达到15.3万辆;马来西亚2002年汽车销售量达46.1万辆,到2010年将达到62万辆;印尼2002年汽车销售量达32.9万辆,到2010年将达到53万辆。

据悉,南美地区的个别汽车市场将接近崩溃,汽车市场处于萎缩状态的欧洲和北美市场的汽车销售量降幅很有可能进一步增大。另外,日本市场仍将停滞不前。预测认为,澳洲和东欧地区的部分市场走势仍能保持上升状态,而能够在未来几年内持续为世界汽车业带来光明的只有亚洲市场。

上述情况是由著名汽车咨询公司——汽车普立斯公司预测的。它还认为,未来10年内,亚洲(除日本以外)市场销售量将增长76%,亚洲(除日本以外)市场销售量增长速度将是同期世界平均增长水平的7倍。

它也认为,尽管亚太地区汽车市场销售量快速增长,但是这并不意味着这个市场的生意非常好做,它指出亚洲市场的竞争会非常激烈,而中国市场的竞争形势尤为严峻。

青 山