

对未来我国市场的良好预期,引发了2010年轮胎等橡胶制品的投资热,新增产能投放市场后将加剧市场竞争,建议企业在提高竞争力和品牌效应方面认真思考。

王凤生

2010年上半年四川省轮胎翻修与循环利用行业经济运行情况

金融危机强对我国轮胎翻修与循环利用行业冲击强烈。目前,金融危机尚未过去,处在后危机时代的四川省轮胎翻修与循环利用行业喜忧参半。

1 轮胎翻修行业产销走低,经营惨淡

据2010年上半年四川省轮胎翻修与利用协会会员企业统计,翻新轮胎产量为211412标条,同比减小23.1%;超过80%的翻新轮胎企业减产,热翻新轮胎产量减小18.4%,冷翻新轮胎产量减小28.9%;工业总产值完成6518.2万元,同比降低14.8%;销售收入完成5540.5万元,同比降低19.5%;由于原材料上涨、成本上升,加之市场竞争加剧,使商品翻新轮胎售价难以调高,全省翻新轮胎企业利润平均降低36.17%,有的企业甚至出现亏损情况,即使不亏损的企业,多数也处于亏损边缘或利润在10万元内;翻新轮胎产销率同比减小5个百分点,产量下降,全行业出现经营惨淡状况。主要原因是:①后危机时代,整体经济仍然比较疲软,对翻新轮胎需求量不高;②不“三包”的新轮胎以低价冲击市场;③从日本进口的旧胎(俗称“鬼子胎”)进入我国轮胎市场;④新建的不达标的小作坊式的翻新轮胎企业生产的翻新轮胎流入市场,损害了翻新轮胎形象,轮胎用户送胎热情不高。

目前,我国轮胎翻修企业处在极度困难时期,全行业必须加强团结,增强克服困难的信心,挺过危机时期,努力开创新局面。

2 再生橡胶行业发展平稳,效益提升

在天然橡胶价格暴涨的情况下,再生橡胶有了较好的发展空间。据会员企业统计,2010年上

半年四川省再生橡胶产量为34652 t,同比增长7.7%。其中,四川省隆昌海燕橡胶有限公司再生橡胶产量居全省榜首,突破12000 t,同比增长15.7%;产量在0.5万t以上的企业有6个,占统计企业数量的66.67%;高品质精细再生橡胶产量占再生橡胶总产量的65.4%,同比增长12个百分点;再生橡胶总产值为11158万元,同比增长14.4%,产值达到1000万元以上的企业占统计企业数量的63.89%;销售收入为10710万元,同比增长19%;大部分企业产销平衡,全省平均产销率达到96%,同比增长4个百分点,销售势头良好。全省再生橡胶行业虽未获增值税减免优惠政策,但仍有3个企业通过自身努力,在节能减排降耗、环境治理、入住新开发区、新产品开发等方面争取减免税费共计66万元。由于产量和销售收入增长,再生橡胶企业效益普遍上升,未出现亏损企业,有的企业增长幅度甚至较大。其中,再生橡胶示范企业——雅安和鑫橡塑有限责任公司效益最佳。目前,该公司又投入300多万购置设备,新增5条生产线,使年生产能力达到1800万t,彰显出四川省再生橡胶行业发展活力。

3 机械装备制造走出低谷,复苏明显

2010年上半年四川省轮胎翻修与循环利用机械装备制造业复苏态势明显。据会员企业统计,2010年上半年机械装备制造行业产量为670台(套),同比增长4.29%,产量增长率最大的是乐山市公平机器有限公司,为48.4%;工业总产值为16175万元,同比增长14.4%;销售收入15548万元,同比增长9.9%,其中四川亚西橡塑机器有限公司产值和销售收入均突破1亿元,增长率分别为34.8%和27.3%,是我省增长较快的企业。

四川省轮胎翻修与循环利用机械装备制造业实力雄厚,实现了从产品制造到产品创新的转型。四川省科技厅批准四川亚西橡塑机器有限公司建立的四川省橡胶机械及废橡胶综合利用工程技术研究中心、四川乐山亚联机械有限公司通过省级科技成果鉴定的废旧轮胎常温机械法制取橡胶粉生产线项目、乐山亚轮模具有限公司自主研发的

活络模硫化机和环状预硫化胎面硫化机以及乐山市盛兴机器有限公司董事长黄子盛研发并获得专利的废轮胎橡胶粗碎机等,都将对四川乃至全国同行的轮胎翻修与循环利用行业技术提升发挥越来越大的作用。

目前,经融危机尚未过去,经历了经济危机冲击的四川省轮胎资源循环利用行业变得更加成熟,在提高技术水平、提高产品附加值和提高产品结构等方面下功夫,把转变经济增长方式、调整产业结构、提高产品质量作为推进行业发展的重要措施抓紧抓好。

孙方寿

如何理解轮胎标签制度

为减少轮胎使用中的碳排放量,提高燃油效率,欧洲和美国相继实行了轮胎标签制度。目前,日本也在酝酿有关低油耗轮胎的非强制性标准。欧洲轮胎与橡胶制造商协会(ETRMA)秘书长Fazilet Cinaralp日前表示,由于欧洲新标准和美国新标准的侧重点不尽相同,轮胎制造商唯有尽快理解各标准并提高产品质量,才能在日后的激烈竞争中处于有利地位。

1 不同地区侧重点各不相同

根据美国国家高速公路安全管理局(NHTSA)2010年3月底公布的官方文件,所有轮胎生产商都必须在该法规公布的12个月内,对替换轮胎进行分级,并在轮胎的显著位置进行标识。而欧盟轮胎新标准已经确定于2012年11月正式生效,即在最近的一两年内,轮胎分级制度将在发达地区集中生效。

欧洲人对生活的舒适性要求更高,故而更重视轮胎的噪声性能;美国地广人稀,希望轮胎的使用寿命能更长,因此更重视耐磨性能;日本还没有出台强制性的标准,但日本轮胎企业正在计划自愿导入标签分级制度,从某种程度上看,日本的标准可能更接近欧洲。

ETRMA提供的资料显示,即将生效的欧盟轮胎新规定对所有乘用车轮胎、轻卡轮胎、载重汽车轮胎和公共汽车轮胎都给出了不同的强制性

限制指标,滚动阻力、湿抓着力和滚动噪声全部达标方可在欧盟销售,而且2016年欧盟轮胎滚动阻力的强制性标准还将进一步提高。

美国橡胶制造商协会(RMA)会长Charles Cannon表示,美国环境政策的重点已从生产污染管理向轮胎使用过程中带来的污染转移。虽然美国标准也要求替换轮胎按照燃油效率、安全性和耐久性进行分级,不过从NHTSA刚刚公布的细则来看,现在分级制度还只是针对乘用车的替换轮胎而言,原配轮胎不受此限制。

日本横浜橡胶公司透露,日本今年将引入非强制性的轮胎标签制度,让消费者能够直观地了解轮胎的湿抓着力、燃油效率和噪声水平。

2 当前产品不达标率惊人

目前在欧洲销售和使用的轮胎中,有38%未能达到欧盟轮胎新近规定的最低标准。按在A~G级的分级标准(A为最佳),欧洲本土轮胎企业的产品大多在C~E级。而2009年国外某公司对我国部分品牌的轮胎进行的整体性能测试结果显示,我国轮胎的滚动阻力性能指标大多在F级,有些甚至在G级,达到E级或E级以上的很少。

NHTSA 2010年3月底公布的数字显示,每年在美国销售的替换轮胎约为2亿条。其中,1900万条为轻卡轮胎和雪地轮胎的替换轮胎,无需进行燃油效率分级;而在1.81亿条需分级的轮胎中,仅按滚动阻力一项进行筛分,就有1.41亿条替换轮胎未能达标,数字之大令人吃惊。

由于我国轮胎出口产品多集中在中低档替换轮胎市场,不达标率可能更高。欧美等传统出口市场新规将在短期陆续实行,若我国企业不尽早着手提高产品质量,达标之路将很漫长,出口之路也将更加艰辛。

3 优化原材料将事半功倍

不达标率如此之高,如何才能尽快满足这些新标准呢?多数专家都认为,应从原材料和轮胎结构设计两方面进行改进。在不改变生产工艺的情况下,使用溶聚丁苯橡胶和白炭黑等高端原材