

对我国轮胎工业发展的新思考

刘玉岐

(国家经济贸易委员会行业规划司,北京 100053)

摘要:2002 年我国轮胎行业产品产量快速增长,经济效益明显好转,全年利润达 11.7 亿元,比上年增长 269%。分析了中国加入 WTO 第一年轮胎行业的发展与变化,指出了近期发展的方向,提出了应注意解决的问题。

关键词:轮胎工业;子午线轮胎;经济;发展建议

中图分类号:TQ336.1

文献标识码:C

文章编号:0253-4320(2003)09-0006-02

Some thought about developemnt for China's tyre industry

LIU Yu-qi

(Department of Sectoral Planning, State Economic & Trade Commission, Beijing 100053, China)

Abstract: In 2002 the production of China's tyre industry increased at a fast speed, and the economic returns improved obviously with the total annual profit of this industry reaching 1.17 billion yuan(RMB), which is 269% more than the previous year. The development and changes of China's tyre industry for the first year were analyzed after WTO's entrance, the direction of the development and some problems which need to be resolved were also pointed out.

Key words: tyre industry; radial ply tyre; economy; development suggestion

轮胎工业的发展与汽车工业和交通运输业的发展密切相关,伴随着我国汽车工业的快速发展和高等级公路的不断修建,2002 年我国轮胎工业也驶进了加速发展的快车道。我国轮胎行业产品产量快速增长,经济效益明显好转,固定资产投资迅猛增加,面对出现的新形势,我国轮胎工业应抓住发展机遇,积极探索,走出一条新型发展之路。

1 2002 年行业发展的特点

1.1 相关行业快速发展,带动轮胎产品需求上升

据初步统计,2002 年全国累计生产的汽车总量为 325 万辆,同比增长 39.2%;汽车销售达到 324.8 万辆,同比增长 37.3%。其中轿车的产、销量首次突破百万辆大关,分别达到 109 万辆和 112.6 万辆,增长 55% 和 56%。汽车产量提前 2 年达到国家“十五”规划提出的目标。与此同时,公路建设突飞猛进,2002 年全国公路里程达到 175.8 万 km,新增 6 万 km,其中高速公路达到 2.25 万 km,新增 5 583 km。总投资 310 亿元的西部油路工程,为西部 1 100 个县修通油路 2.6 万 km。轮胎工业的发展更是与

汽车、公路发展息息相关,汽车、公路的发展必然加大对轮胎的需求。据国家统计局的统计资料,2002 年全年共生产各种轮胎 16 046 万条(包括摩托车胎),同比增长 14.3%,其中子午线轮胎 4 881 万条,同比增长 30.3%。

1.2 政策取向到位,经济效益明显改善

为了缩小国有轮胎企业与外资轮胎企业、民营企业的税赋差距,实现公平税赋,制止一些地方斜交轮胎低水平重复建设,促进轮胎工业的产品结构调整,国家决定自 2001 年 1 月 1 日起,免收子午线轮胎消费税。由于该政策的及时出台,对全行业 2001 年的扭亏为盈起到了十分关键的作用。这一政策在 2002 年更是发挥着巨大作用,2002 年全行业子午线轮胎产量增长迅速,利润大幅度增长。据轮胎协会对 52 家企业的统计表明,全年利润达到 11.7 亿元,比上年增长 269%。

1.3 市场竞争激烈,两极分化加剧

分析中国轮胎市场,一方面,总体上看处于供大于求的状况。从产品品种分析,依然是斜交轮胎生产过剩,库存量大,市场竞争激烈;子午线轮胎生产

和销售保持较高的增长速度,库存处在正常范围之内。另一方面,在部分企业经营状况明显好转,经济效益大幅度提高的同时,也有相当一部分企业经营困难,亏损大幅度增加。根据轮胎协会对行业52家重点企业的统计分析,28家国有控股企业中,亏损企业达11家,亏损面达40%。利润最高企业达1.6亿元,亏损额最大企业达2.3亿元,市场竞争激烈,导致两极分化加剧。

1.4 结构调整加速,子午线轮胎建设风起云涌

由于使用子午线轮胎有很多好处,牵引性提高10%~20%,节油8%~10%,寿命延长60%~120%,舒适性好,噪声低,随着用户对子午线轮胎优越性认识的不断提高,其市场需求不断扩大,2002年子午线轮胎生产增长达到30%以上,子午线轮胎产量占轮胎总产量的比例接近35%。与此同时,众多子午线轮胎项目也在抓紧建设,一些国有重点骨干企业加紧扩产,外商投资企业增资规模大幅度增加,许多集体和私营企业加入投资全钢载重子午线轮胎项目行列。集体和私营企业大规模投资子午线轮胎项目也标志着2002年我国子午线轮胎的发展进入了一个新的阶段。

2 对新形势下轮胎工业发展的思考

2.1 市场需求进一步扩大

由于我国汽车工业仍处于快速发展时期,公路建设和公路运输也发展迅速,特别是高速运输业的发展,为轮胎工业的发展提供了很好的机遇,将使我国轮胎需求仍将保持较高的增长速度。预计2003年轮胎产量增长将继续保持在高位,特别是子午线轮胎,由于众多企业项目的相继投产,产量将大幅度增长。因此,如果出口没有太大增长,轮胎行业国内市场总体上供大于求的矛盾不会从根本上得到缓解。分品种来看,斜交轮胎仍将处于供过于求的状况,全钢载重子午线轮胎将继续供不应求,半钢乘用车子午线轮胎总量略有过剩,但品种尚有不足。

2.2 调整结构仍是主题

目前我国轮胎行业市场化程度已很高,随着许多政策方面的限制措施的逐步取消,轮胎行业在市场引导下的自发增长能力逐步增强。轮胎行业淘汰落后、制止低水平重复建设的手段则更多地要依靠市场,轮胎市场需求结构的变化将决定轮胎行业发展的方向。近几年来子午线轮胎的快速发展,表明了轮胎行业跟得上汽车行业的加速发展,但是一方面,轮胎行业仍需进一步增加子午线轮胎的产量,淘

汰部分落后的斜交轮胎生产能力,提高子午化率,逐步缩小与国外的差距。另一方面,要进一步提高子午线轮胎的技术含量、产品档次,增加新的规格品种,以满足汽车工业和高速公路发展对轮胎提出的新要求。根据汽车工业发展规划要求,到2005年,轮胎子午化率将提高到45%,汽车轮胎提高到70%,其中轿车轮胎应完全实现子午化,轻型卡车轮胎子午化率达到60%以上,重型载货车轮胎子午化率也应提高到40%以上。

2.3 规范市场任务艰巨

2002年,国家质量监督检验检疫总局发布了《强制性产品认证管理规定》,汽车轮胎作为第一批强制性产品被列入目录。就是说,没有经过认证的轮胎,将不能在市场上销售和使用。这对规范轮胎市场无疑是利好消息,但是轮胎市场的混乱是长期形成的,轮胎市场秩序混乱主要表现在竞争环境不平等、营销管理不善、高额返利政策短视、假冒名牌以次充好等方面,这些严重制约了中国轮胎工业的正常发展。虽然我国是轮胎生产大国,但却又是轮胎竞争的弱国,由于生产规模小,产品档次低,生产厂家众多,在市场竞争上始终处于劣势。如今,国外高等级轮胎的大规模进入,势必给脆弱的中国轮胎市场以严重冲击。因此,规范轮胎市场形势严峻、任务紧迫。

2.4 产业整合力度需加大

2002年国外轮胎公司加大对中国的投资力度,积极参与中国轮胎产业的整合,其中佳通集团最为强劲,继收购重庆2家轮胎企业后,又与多家企业签署收购协议。此外,一些国有轮胎公司也在积极探讨合并、兼并,共谋发展。目前我国轮胎行业由于散、乱、差的局面难以参与国际竞争。轮胎生产国际化、集团化趋势的发展,促使轮胎生产集中度日趋提高,轮胎三巨头公司在全世界轮胎销售额中所占比例2001年达到57%,预计2005年将达60%。我国汽车行业在加入“世贸”组织后,由于实施了一系列的政策措施,行业整合步伐明显加快,“三大集团”占据主要市场的格局正在形成。因此,从发展趋势和发展阶段看,我国轮胎行业已发展到通过收购、兼并、联合、重组等方式,形成区域性大企业集团的时期,如果按照市场发展的规律,并辅以一定的政策支持,将加快这些集团的形成,这样由企业集团进行统一规划和统一开发市场,形成合力参与国际竞争,才能提高中国轮胎的国际竞争能力。

(下转第9页)

1 燃料酒精

燃料酒精是清洁汽油的主要代替物。美国在燃料酒精上投入大量的财力和物力。2001年美国的乙醇产量为496万t,其中Archer Daniels Midland公司占40%,Cargill、Williams能源、High Plains、Midwest Grain Processors和A.E.Staley公司占17%,其他公司占43%;2002年又有10套乙醇装置投产,增加能力93万t/a。2003年还有12套装置投产,将使美国燃料乙醇的总装置能力达到约840万t/a^[1]。巴西、美国早已成为发展燃料酒精的典范。目前,许多农业资源丰富的国家如英国、荷兰、德国、奥地利、泰国、南非的政府均已制定规划,积极发展燃料酒精工业。

目前燃料酒精的生产方法根据原料区分有:糖类、谷物淀粉类和纤维素类。用糖类如糖蜜生产酒精是工艺最为简单、成本最为低廉的方法。目前在南美洲如巴西、阿根廷等国广泛使用。以谷物淀粉作原料生产酒精是目前北美和欧洲等国广泛使用的方法,美国2002年以淀粉为原料生产的酒精价格达到0.264~0.396美元/L。以植物秸秆等纤维素为原料生产酒精是最具挑战性的课题,也是美国能源部重点支持的项目,因为美国每年产生的生物质量达到2.8亿t。目前用纤维素制造乙醇的关键问题是纤维素原料的预处理和高效的发酵工艺。

目前纤维素原料的预处理技术主要有化学法和酶法。化学法一般采用酸水解法。目前应用抗酸膜将纤维素物质酸解物中的糖和酸分离,一方面获得由纤维素降解产生的糖,另一方面则回收盐酸和硫酸。利用这一技术,从木材酸解生产葡萄糖的费用与淀粉水解生产葡萄糖的费用大体相当。

酶法水解的关键是纤维素酶的成本。2001年美国Logen公司在纤维素酶的开发上有了较大突破,

建立了世界最大的纤维素处理装置。该实证装置处理量为1.2万~1.5万t/a,燃料酒精产量为300万~400万L/a。预计其成本可以降到0.29美元/L,可与以谷物淀粉为原料生产的酒精相竞争^[1]。

利用秸秆等农作物发酵制备酒精的另一个问题是如何利用植物纤维原料中的戊糖(约占20%~30%)。20世纪80年代以前人们认为木糖(戊糖)不能被酵母发酵,直到1980年Wang等提出木糖可以被一些微生物发酵生成酒精后,国际上掀起了一股木糖酒精发酵菌株的研究热潮,迄今已发现100多种微生物可代谢木糖生成酒精,包括细菌、丝状真菌和酵母^[2]。特别是生物基因工程的发展,产生了大量可利用木糖的基因工程菌^[3]。

人们对同时糖化与发酵(simultaneous saccharification and fermentation, SSF)的酒精生产工艺进行优化,在增加起始反应的细胞浓度方面效果显著,但在增加纤维素酶使用量方面成效甚微。Wu等^[4]设计了一个非同温SSF乙醇发酵生产工艺,可以节约纤维素酶30%~40%,同时酒精的产量和产率均显著提高。

2 生物柴油

生物柴油是采用来自动物或植物脂肪酸单酯包括脂肪酸甲酯、脂肪酸乙酯及脂肪酸丙酯等与甲醇(或乙醇)经酯交换反应而得到的长链脂肪酸甲(乙)酯,是一种可以替代普通石油柴油的可再生的清洁燃料。和普通柴油相比,生物柴油具有以下优点:以可再生的动物及植物脂肪酸单酯为原料,可减少石油的需求量和进口量;环境友好,采用生物柴油的尾气中有毒有机物、颗粒物和CO₂+CO的排放量分别为普通柴油的10%、20%和10%,无SO₂和铅等有毒物的排放;混合生物柴油可将排放物的含硫体

(上接第7页)

2.5 技术开发不容忽视

尽管我国轮胎工业通过引进和自主开发,形成了较完整的技术体系,但是轮胎生产是一个体系,是一项系统工程,要真正掌握轮胎生产技术的精髓并非易事。我国企业今后若想与外国轮胎先进企业在全世界市场的竞争中占有一席之地,就必须大大加快技术创新的步伐。通过增加R&D经费,吸引和培育高水平的人才,建设高水平的技术中心,采取产、学、研合作,实施战略联盟等措施,掌握具有自主知识产权的轮胎核心技术,才能提升企业的核心竞争能力,

中国轮胎才能由生产大国发展成为生产强国。

2.6 有效利用资源需引起重视

轮胎翻新不仅能大幅度延长轮胎的使用寿命,提高行驶里程,还能起到节约资源,减少环境污染的作用。随着我国轮胎工业的发展,特别是子午线轮胎的快速发展,可用于翻新的轮胎将越来越多。子午线轮胎只有经过多次翻新,才能最大限度地降低成本,更好地体现其使用价值。目前,我国轮胎翻新率很低,因此,轮胎行业在走新型工业化道路过程中,应特别重视轮胎翻新,以充分、有效利用资源,提高综合社会效益。■