

轮胎工业的发展方向

郑正仁

(化工部北京橡胶工业研究设计院 100039)

近 10 年来,世界轮胎工业的竞争非常激烈。美国原有的固特异、费尔斯通、尤尼罗伊尔、固特里奇和通用轮胎公司 5 个大轮胎厂家,现在只剩下固特异一个,尤尼罗伊尔和固特里奇被法国米西林兼并,费尔斯通从属于日本普利司通,通用则依附于德国大陆公司。在欧洲轮胎厂家中,英国登普公司被日本住友公司买下,法国克莱伯公司被米西林收买,奥地利的森贝特公司被大陆公司吞并。

目前国际上的轮胎厂家三巨头是法国米西林、日本的普利司通和美国的固特异,德国的大陆公司名列第 4 位,意大利皮列里公司原排在第 5 位,现在已被日本住友公司所取代而列第 6 位。

亚洲轮胎工业发展很快,竞争力较强:在世界 10 大轮胎公司中,亚洲竟占 5 家(其中日本 4 家);在世界 50 大轮胎厂家(销售收入超过 8000 万美元)中,日本有 6 家(分别排第 2,4,7,8,12 和 28 位),韩国有 3 家(分别居第 10,11 和 22 位),中国台湾省有 3 家(分别占第 17,43 和 46 位),印度有 8 家(分别列第 14,18,20,25,26,27,46 和 49 位),中国大陆只有 1 家(居第 29 位),印尼、马来西亚和泰国各有 1 家。因此,中国要出口轮胎,就需要与韩国、日本、台湾省以及马来西亚等对手竞争。目前韩国和马来西亚等国为了增强竞争能力,十分重视加强科研工作,马来西亚今年投资 4000 万美元建一个轮胎研究所就是一个例证。

目前我国斜交轮胎产量约占轮胎总产量的 90%,其中以 9.00—20 轮胎居多(约有 50

多家轮胎厂生产此规格轮胎,单位成本最低为 340.5 元,最高为 643.9 元)。

我国解放牌和东风牌汽车很多。这种吨位的汽车在国际上很少有,因为在高速公路上行驶,其经济效益较低。国际上一般采用大吨位货车和 60 座位以上的长途大客车,所用的轮胎规格大多是 11R22.5 或 11.00—20。我国高速公路发展较快,已建成京津塘、沈大、京石、广深珠、济青及合宁等多条高速公路,还有多条高速公路正在修建中。为适应高等级公路发展的需要,汽车工业正在采取相应的措施。为此我国轮胎工业也必须进行调整并采取以下措施:

(1)重视质量标准,严格控制斜交轮胎的发展;子午线轮胎的发展要注意技术路线、设备及原材料的选择。

(2)在经济方面,要考虑子午线轮胎的生产规模、单位成本和行驶寿命。

(3)为增强我国轮胎在亚洲的竞争能力,必须提高子午线轮胎的质量和生产效益,因此须重视和充分利用橡胶研究设计单位的作用。

(4)我国轮胎品种和规格的发展,应密切注视国内外现有和潜在市场的需求。如轿车轮胎应重视开发多种系列的低断面无内胎子午线轮胎;载重轮胎应积极发展 11.00R20 或 11R22.5 规格子午线轮胎,同时还要尽快开发出能适应高速行驶的斜交轮胎,尤其是 11.00—20 以上规格的轮胎。

收稿日期 1994-03-16