

我国橡胶供需现状及发展建议(二)

王凤菊

(中国橡胶工业协会橡胶材料专业委员会, 北京 100107)

(续上期)

5 我国橡胶市场前景分析

由于全球金融危机和国际贸易保护主义, 我国橡胶产品出口受到了不同程度的影响, 但从中长期来看, 我国橡胶市场持续发展的趋势不会改变。

我国汽车工业的发展是推动橡胶市场发展的主要动力; 交通运输业的发展将进一步刺激轮胎和工业橡胶制品的需求; 煤炭、电力、建材、机械工业等相关产业的发展将拉动橡胶管带等产品需求的增长; 我国橡胶产品在国内外已经占有相对稳定的市场份额, 随着全球经济复苏, 产品出口将继续增长。

从橡胶资源来讲, 我国合成橡胶的生产能力和产量逐年增长, 自给率大幅提高; 国内 NR 产量及国外可控资源进一步增长, 将有利于保证我国橡胶工业持续健康地发展。

近年我国轮胎等橡胶产品的品种结构不断优化。根据我国轮胎产业发展规划, 产业结构调整的重点是发展高性能轮胎, 未来 SSBR、LCBR、钕系 BR 等产品的需求量将明显增长; 随着国家拉动内需政策的实施, 胶管、胶带行业将继续保持快速发展, SBR, BR, CR 及 NBR 的消耗量将持续增长; 我国汽车部件制造业方兴未艾, 出口优势已经显现, 随着我国汽车工业的发展和全球经济的复苏, 将会有一个大发展, 其他橡胶制品如桥梁支座、骨架油封、工业胶布等产品产量大幅度增长, 将会拉动相关橡胶品种如 NBR, 乙丙橡胶、丙烯酸酯橡胶、氯磺化聚乙烯橡胶、氯醇橡胶、硅橡胶、氟橡胶以及热塑性弹性体需求量的增长。

6 需要关注的问题及建议

6.1 积极应对贸易保护主义对我国橡胶业的冲击

金融危机发生以来, 国外针对我国橡胶工业的贸易保护主义事件屡屡发生, 例如, 2009 年 4 月 28 日加拿大国际贸易法庭(CITT)发布公告, 初步裁定有合理证据表明原产于或自中国进口的防水胶鞋对加拿大国内产业造成损害。5 月 28 日, 加拿大边境服务署(CBSA)就防水胶鞋反倾销案做出初步裁定, 裁定原产或出口于中国的防水胶鞋存在倾销, 倾销幅度为 7.73%~52.28%。印度财政部保障措施局 5 月 18 日发起对中国乘用车轮胎的特保调查。巴西外贸委员会 2009 年 6 月 18 日发布公告开始对自中国进口的客车轮胎和货车轮胎征收反倾销税, 有效期为 5 年。9 月 11 日, 美国总统奥巴马宣布对中国输美轮胎征收惩罚性关税, 即在现行进口关税(3.4%~4.0%)的基础上, 对中国输美乘用车轮胎和轻型卡车轮胎加征 3 年的特别关税, 第 1 年 35%, 第 2 年 30%, 第 3 年 25%。目前我国轮胎年出口量占总产量的 40%以上, 而在北美地区的销量则占国内轮胎总产量的 1/4, 即 1.4 亿条。按照 2008 年产量计算, 如果我国输美轮胎产量减半, 就意味着我国的轮胎产能会剩余近 12%。事实上, 为了减小特保案所带来的损失, 自 2009 年 9 月下旬以来, 已经有多家在华外资轮胎企业宣布把在中国的轮胎产能转移回国, 或转向在印度、非洲或拉美国家扩能或投资建新厂, 这对我国橡胶市场的影响必然会逐渐显现出来。

面对愈演愈烈的国际贸易保护主义, 我国橡胶行业需要密切关注国际动态, 研究和积极采取应对措施, 不断调整企业经营战略, 以提高产业的

竞争水平。

6.2 创新、发展, 倡导中国橡胶工业绿色革命

“Going green”(走向绿色)已成为世界橡胶工业的发展主题和方向。环保、节能、友好是橡胶工业领域从业者义不容辞的社会责任和历史责任。美国奥巴马政府制定的新能源政策也对汽车每加仑汽油行驶里程做出明确规定, 要求 2016 年前每加仑汽油行驶里程必须达到平均 35.5 英里。这意味着对轮胎性能提出了更苛刻的要求, 而只有低滚动阻力轮胎才能满足这一要求。欧盟规定从 2012 年起所有新车必须安装低滚动阻力轮胎。人们把这种轮胎称为绿色轮胎, 这种绿色轮胎一般可降低滚动阻力约 26%, 节油 3%~8%, 同时又可将耐磨、低噪声、干湿路面抓着力等性能保持在较好的水平。据米其林轮胎公司统计, 如果轮胎滚动阻力减小 20%, 每千米二氧化碳的排放量可降低 4 g, 每辆车每年可以节省 23 L 燃油。在欧洲发达国家, 绿色轮胎所占比例已占 50%以上。欧美国家的上述法规对我国轮胎出口企业也提出了更高的要求。如果想继续把产品出口到这些国家, 就必须努力使产品符合这些标准, 加快生产转型, 提高产品能效。

绿色轮胎也在逐渐走向我国市场, 米其林轮胎公司已在我国市场上销售了 10 万条绿色轮胎, 我国华南轮胎公司也推出了节能轮胎。随着油价的上涨和环境问题的加剧, 大力倡导应用绿色轮胎不仅可以节能, 而且可实现大幅减排的目标。目前汽车消耗的燃料已占我国燃料消耗总量的 40%左右。据预测, 到 2020 年我国汽车用燃油消耗量为 3.05 亿 t, 换算成原油消耗量将超过 5 亿 t。前不久工信部发布了《轻型汽车燃料消耗量标示管理规定》, 按照规定, 从 2010 年 1 月 1 日起, 绝大部分乘用车和轻型商用车在销售时都必须标明实际油耗。毫无疑问, 配备了绿色轮胎的汽车燃料消耗量低, 在不改动车身的前提下, 仅更换绿色轮胎就能实现大幅减排的目标。应该说, 发展绿色轮胎已成为市场的大势所趋。

我国发展绿色轮胎所需橡胶原材料 SSBR 已具备供应条件, 中国石化高桥公司年产 10 万 t SSBR 装置的产品已得到市场的认可, 中国石油独山子公司年产 10 万 t SSBR 装置 2010 年即将

投产, 其他配套原材料如白炭黑等供应也没有问题。

欧盟环保法规规定, 自 2010 年 1 月 1 日起, 所有进入欧盟市场的橡胶填充油必须完全符合欧盟标准, 要求轮胎中多环芳烃的含量小于 3%, 8 种特定芳烃含量小于 10×10^{-6} , 苯并芘含量小于 1×10^{-6} 。目前, 国内对芳烃型橡胶填充油还没有执行上述标准, 无论是面向国际市场还是国内市场, 都迫切要求橡胶生产企业和轮胎生产企业尽快实现使用符合欧盟标准的环保型橡胶填充油, 这不仅仅是为了产品出口, 同时也是我国橡胶行业将来的发展方向。

6.3 把积极开拓橡胶资源作为一项战略任务

我国已成为世界橡胶制造大国, 橡胶工业作为一种劳动密集型行业, 如果持续健康地发展可在很大程度上帮助国家缓解就业压力。但我国橡胶资源供应还存在许多问题, 一方面是合成橡胶发展不平衡, 另一方面是 NR 严重依赖进口。合成橡胶有的品种产能趋于过剩, 有的品种则严重供不应求。合成橡胶行业今后的发展方向应该是统一筹划, 均衡发展。根据目前在建和已落实的建设项目测算, 到 2013 年我国 SBR、BR 和 NBR 将基本实现供求平衡, 但 IIR 和乙丙橡胶以及其他特种橡胶仍将有较大缺口。2008 年我国进口 IIR 18.9 万 t, 其中卤化丁基橡胶(XIIR)12.6 万 t。从美国进口的 6.1 万 t 橡胶中有 5.2 万 t 是 XIIR, 尽快实现 XIIR 国产化已迫在眉睫。由于胶树种植受到地理环境限制, NR 长期依赖进口的局面难以改变, 但是可以通过挖掘和开发替代资源来缓解供应不足问题。比如橡胶的再生利用, 我国再生橡胶年生产能力目前已超过 500 万 t (不包含台湾省生产能力), 已成为世界最大的再生橡胶制造国。再生橡胶以一定比例与 NR 和合成橡胶并用, 并用胶不仅可以达到较好的物理性能, 而且加工性能良好。根据中国橡胶工业协会废橡胶利用协会提供的数据, 3 t 再生橡胶可以替代约 1 t NR, 1.5~2 t 合成再生橡胶可以替代 1 t 合成橡胶。2008 年我国生产 245 万 t 再生橡胶(占废旧橡胶利用量的 70%), 相当于为橡胶工业提供了 80 多万 t 橡胶原材料。再生橡胶不仅可以补充橡胶原材料的不足, 而且对废旧橡胶处理有非常重要的

现实意义。橡胶的再生利用值得大力提倡。

此外,还可以考虑发展杜仲胶。杜仲胶是NR的同分异构体,近百年来材料科学界一直想将它改造成高弹性体。早在1993年,农业部原部长何康等16位专家学者就曾向中央提出《关于“杜仲综合利用”尽快产业化的建议》,认为杜仲的综合开发利用是一项具有战略意义和良好开发前景的新兴事业。我国若能大批量生产杜仲胶将可能改变国际NR的格局。中科院化学所研究员严瑞芳教授20世纪改革初期在西德进修期间首次将杜仲胶制成弹性体,进而开发出3种不同用途的材料:热塑性、热弹性及橡胶型材料,并开发出一系列专利,涉及骨科外固定材料、运动员护具、假肢套、形状记忆材料、透雷达波密封材料等生产技术。特别是首先制成了世界上第1条杜仲胶/BR共混胎面摩托车轮胎并安全行驶2年,形成了我国自己的知识产权,为杜仲胶进入产业化开发奠定了技术基础,引起了国家领导人和业界的高度关注。2008年,日本能源省出资7 000万日元,组织日本日立造船公司、大阪大学与我国西北农林科技大学建立了中日杜仲联合研究所,并在河南灵宝利用当地的3万亩杜仲林建立了中日杜仲联合基地。

我国杜仲资源极为丰富,世界上杜仲资源的95%都在我国,可在南起五岭北至新疆26个省广大地区种植,杜仲根系发达,适生性强,可在贫瘠山区种植,不与粮食争地,是绿化河山的优良植被。杜仲浑身是宝,除了提取杜仲胶外,叶子中还含有大量生物活性成分,可以制成药品、保健品及饲料添加剂。从杜仲种子中可提取大量 α -亚麻酸,是非常有价值的保健品。因此,推进以杜仲胶为中心的资源综合利用,不仅仅是为橡胶提供丰富的后备资源,而且可以开展绿色循环经济,为国民经济各部门提供多种用途的材料。积极开展杜仲胶替代NR的研究,具有重要的战略意义。

6.4 与上下游企业强强联合,形成战略伙伴,防范风险,提升竞争力

我国是世界第一橡胶消耗大国,合成橡胶总生产能力已名列世界第2位。合成橡胶生产企业与上下游企业强强联合,形成战略伙伴,对于防范

经营风险,维护橡胶市场稳定,提升整体竞争力具有重要的战略意义。前不久中国石油集团公司与杭州中策橡胶有限公司、佳通轮胎投资有限公司、中国化工橡胶总公司供销分公司、贵州轮胎股份有限公司、陕西延长石油集团橡胶有限公司5家合成橡胶大用户举行了合成橡胶购销战略合作签约仪式。最近朗盛与韩国轮胎制造商韩泰轮胎公司也签署了为期5年的供货协议,协议规定,朗盛将在2010~2014年期间向韩泰轮胎公司供应IIR。上述做法值得我国的NR生产企业和其他合成橡胶企业借鉴。有条件的原材料生产企业还可以考虑购买或兼并有实力和发展潜力的大型轮胎企业,这样一方面可以降低经营风险,保证原材料的连续生产和供应,另一方面有利于新产品的开发和应用,更重要的是有利于保护我国民族产业的健康、可持续发展。

6.5 合理配置资源,产品品种均衡发展,防止无序竞争

国内未来几年的规划建设项目若全部能够实施,我国ESBR或将过剩,高顺式BR可满足普通需求供应。今后几年应重点发展IIR、NBR、乙丙橡胶、钕系BR、锂系聚合物(如SSBR、集成橡胶、LCBR以及其他特种橡胶)等。随着我国陆续建成的大型乙烯装置的投产,一些地方政府、民营企业希望利用这些装置的C₄和C₅资源等发展合成橡胶,但鉴于我国橡胶工业是出口依赖度极高的行业,在全球橡胶市场中具有特殊的地位,投资者在决策过程中要一方面着眼国内市场,确保产品品种均衡发展,防止无序竞争;另一方面要研究全球橡胶市场变化趋势,防范风险,确保投资的有效利用。

(完)

▲横滨橡胶有限公司向美国市场推出一款低滚动阻力全天候高性能轮胎——AVID·ENVigorTM轮胎。该款轮胎具有较低的滚动阻力、良好的乘坐舒适性以及较长的使用寿命,共有69种规格,将于2010年3月推向市场。 罗永浩

▲据统计,2009年前3季度青岛双星集团实现营业收入总收入30.15亿元,实现净利润2.25亿元,同比增长332.64%。 王开良 张磊