

NHTSA称,每年在美国销售的替换轮胎约2亿条,其中1.81亿条需进行燃油效率分级,而当中只有约4000万条轮胎的滚动阻力已经达标,其余1.41亿条替换轮胎不达标,如果这些轮胎的性能不提高,今后难在北美市场销售。

据NHTSA估算,每条轮胎多花费3美元可将补强材料由炭黑改为白炭黑,可使轮胎滚动阻力降低5%~10%。这样计算,每条轮胎需为提高燃油经济性多花费2~6美元。此外,企业还要为每条轮胎额外投入25美元用于相关测试。

据了解,在2009年9月美国对华轿车和轻型卡车轮胎征收35%的高关税后,我国轮胎企业对美国的出口量大幅下降。据中国海关统计,2009年全国轮胎出口交货值同比下降了24%。由于2009年8月之前我国集中向美国出口了一批轮胎,2009年轮胎特保案对我国轮胎出口的影响还不是很大,而对2010年的影响将十分显著,估计我国轮胎出口量将减小3000万条。另外,我国出口到美国的轮胎主要在低端替换轮胎市场上销售,大量产品一时难以达到美国新实施的燃油效率法规要求,因此今后我国轮胎出口美国的形势更加不容乐观。

钱伯章

日本乙丙橡胶的供需概况

2008年以前,日本有4个厂家的5套装置生产乙丙橡胶(EPR)。其中DSM公司与Idemitsu石油化工公司各占一半股份的合资企业建有一套年产4万t三元乙丙橡胶(EPDM)生产装置,采用DSM公司的溶液法生产,2004年被关闭。日本JSR公司在YokkaiChi建有一套年产4.5万t EPR生产装置,采用溶液法生产,2007年被关闭。2008年8月,三井化学公司采用茂金属催化剂的一套年产7.5万t EPR生产装置建成投产,使该公司EPR的年生产能力达到12万t。截止到2009年年底,日本有3个厂家的4套装置生产EPR,总生产能力为19.9万t,占世界总生产能力的15.28%,全部采用溶液法进行生产。这3个厂家包括日本三井化学公司(年生产能力12万t)、日本JSR公司(年生产能力3.6万t)以及

日本住友化学公司(年生产能力4.3万t)。

在日本EPR产品中,约90%为EPDM,10%为二元乙丙橡胶。产量从2002年的17.4万t下降到2007年的14.5万t,年均下降3.71%。2009年产量增长到约15.5万t,同比增长7.64%,装置开工率达到77.9%。

近年来,日本EPR的消费量总体变化不是很大,2001年EPR消费量为12万t,2006年为12.4万t,年均增长率仅为0.66%。2009年EPR消费量约为12万t,同比增长约4.35%,占世界总消费量的11%。其中橡胶制品对EPR的需求量为6.3万t,占总消费量的52.5%;橡塑共混制品的需求量为3万t,占总消费量的25%;防水卷材的需求量为0.4万t,占总消费量的3.33%;电线和绝缘电缆的需求量为0.35万t,占总消费量的2.92%;汽车轮胎及软管的需求量为0.25万t,占总消费量的2.08%;其它方面的需求量为1.7万t,占总消费量的14.17%。预计今后几年,日本EPR的消费量将以年均约2.4%的速度增长,到2014年总消费量将达到约13.5万t。

日本进口EPR主要来自韩国、美国和巴西,其中韩国是最主要的进口国,进口量占日本总进口量的43%,其次是美国和巴西,分别占总进口量的37%和11%。日本EPR产品主要出口到中国、泰国、韩国等亚洲其他国家和地区以及北美地区,分别占总出口量的84.5%和12%。崔小明

我国机动车保有量1.92亿辆

日前我国公安部交通管理局公布,截至2010年3月底,全国机动车保有量约1.92亿辆。统计数字显示,自2009年3月以来,我国机动车保有量一直保持较快增长速度。与2009年年底相比,2010年第一季度全国机动车增加498万辆,增长2.67%。值得关注的是2010年第1季度机动车保有量的增幅明显超过2009年同期,同比上升近1个百分点。据统计,我国小型载客汽车保有量为4500余万辆,是载客汽车的主要增长点。其中,第1季度排量1.6L以下的小型载客汽车共增加237万辆。

国毅