

行业发展

2004 年力车胎行业情况与 2005 年展望

廖炳万

(中国橡胶工业协会力车胎分会, 广东 广州 510250)

过去的一年是力车胎行业艰难发展的一年,也是令人难忘的一年。如果要用几句话概括2004年力车胎行业的发展情况,即产品旺销而不赚钱,原材料涨价经营难,激烈的竞争推动了结构重新调整,产品质量有所下降。

根据力车胎分会统计19家会员企业的数字显示,2004年1~9月份力车胎产品销售收入为31.65亿元,同比增长15.26%;出口产品交货值为52935万元,同比增长39.59%;自行车外胎产量为13398.5万条,增长2.96%,自行车内胎产量为18993.6万条,增长9.25%;手推车外胎产量为596.5万条,增长14.78%,手推车内胎产量为1360万条,增长19.52%;摩托车外胎产量为2308.1万条,增长25.28%,摩托车内胎产量为2488.1万条,增长31.38%。盈亏相抵后实现利润13877.4万条,同比下降21.53%。报出报表的19家企业中有5家企业亏损,亏损额达1878.6万元。按往常应有25家企业报出报表,由于其中有些因经营困难,企业处于停产或半停产状态,而没有报表。再从本稿编印时得到力车胎分会2004年11月份统计月报所反映的数据也印证了,2004年产品旺销,但整个行业的经济效益呈下降的局面。

产品旺销的原因有三点:一是自行车、摩托车行业的强劲发展促进了力车胎的市场需求量;二是原材料涨价,迫使部分企业的生产成本过高难以承受而导致停产或关闭,使市场供过于求的矛盾趋于缓和;三是力车胎产品出口量增加,进口量减少,促进了产品的旺销。

据有关资料显示,2003年我国生产自行车

7852万辆,比2002年的6715.42万辆增产了1136.58万辆;2004年上半年又比2003年同期增产3.2%,一般下半年产量增长大于上半年,全年产量肯定超过8000万辆。2003年摩托车产量为1465.77万辆,比上年增长13.45%。2004年上半年产量没有报导准确的数字,但上半年摩托车出口量是154.14万辆,同比增长33.6%。据《摩托车信息》估计2004年摩托车产量将突破1700万辆。据《中国自行车》报导,我国自行车社会保有量已经上升到5亿辆,摩托车的保有量也在9500万辆以上,总的趋势是保有量增加,维修替换车胎的需求量也有一定增长。总体看来,2004年力车胎的市场需求略有增加,促进了市场旺销。

生胶、帘子布、氧化锌、橡胶助剂涨价,而力车胎产品又涨不了价,是2004年经营艰难,行业经济效益下降,部分企业停产关闭的主要原因。据分会统计部分会员企业,2004年1~11月份SCR5标准胶平均价格是每吨13852.75元,较去年同期每吨12344.41元上涨12.22%;丁苯橡胶平均价格为每吨12237.97元,较去年同期每吨9705.87元上涨了26.09元;顺丁橡胶平均价格是每吨11953.68元,较去年同期每吨9910.69元上涨了20.61%;氧化锌的涨幅达每吨25%,以石油产品为原料的助剂价格每吨也上涨了20%左右。下半年以来帘子布价格节节上涨,每吨大约涨了10000元。力车胎用的其他原材料价格也有不同程度的上涨,燃料煤和油的价格都翻倍上涨,劳动力价格也有所上涨。以上种种原因使得产品成本大幅增加,以自行车外胎 $26 \times 1\frac{3}{8}$ 为例,2004年统计平均每条外胎用生胶200g,按天然橡

胶每千克涨 1.51 元,丁苯橡胶涨 2.53 元,顺丁橡胶涨 2.04 元,平均三种橡胶每千克涨 2.07 元来计算,每条外胎因生胶涨价而增加成本 0.41 元。就算调整配方,不用价格高的合成橡胶而多掺加再生胶,每条外胎成本也会因生胶提价而增加 0.20 元以上。每条 $26 \times 1\frac{3}{8}$ 外胎用帘子布 35g 左右,每千克帘子布涨 8~10 元,就按涨 8 元计算,每条外胎因帘子布涨价而增加成本 0.28 元。因氧化锌、其他助剂、煤和工资的涨价引起每条外胎成本增加也在 0.10 元以上,上述三项成本的增加使每条外胎价格上涨了 0.58 元。

原材料、燃料、劳动力都涨了价,产品价格理应同步上涨。分会在上海第 13 次会员大会上也曾倡议力车胎产品提价 15%~20%,得到大多数企业响应但得不到落实。产品本应提价而提不了价,反而有的企业带头降价 8%~10%,行业经营愈加艰难。

在市场经济条件下,市场规律支配着市场的变化发展。市场供不应求必然涨价,前几年我国橡胶工业特别是轮胎工业发展火热,橡胶年消耗量达 345 万 t,连续两年居世界第一。而我国天然橡胶及合成橡胶自给量也就 50%左右,生胶能不提价吗?同理,我国力车胎产品早已是供过于求,由于技术含量不高,易于土法上马,在一些地方经济政策的鼓励下还不断有新建的力车胎生产厂。大大小小上千家企业争吃这块蛋糕,竞争异常激烈。这就是市场经济的必然性和合理性。只有竞争进行到不敢有人盲目进入这个行业,使供求趋于平衡或相对缓和,才能使整个行业进入到比较理性的竞争阶段,才能不出现本应提价反而降价的现象。

由于原材料涨价,力车胎产品又提不了价反而降价,整个力车胎行业经营异常艰难。2003 年的几家盈利大户在 2004 年 1~11 月份的利润都大幅下降,去年的个别盈利大户如今也只能保本经营。其他很多企业都处于亏损边缘,至少有 20 家企业终不敌竞争之压力而停产关闭,尤其是山东青岛周边地区为多,天津、河北、江苏都有停产关闭的企业,广东也有三家。其中有国有企业、集体企业、私营企业及一家台资企业。市场经济发展的规律就是优胜劣汰,原材料涨价而产品降价使一批企业被淘汰出局,缓和了供求矛盾,使市场

转向旺销。
2004 年力车胎产品出口量增加,进口量减少,使我国力车胎市场发展趋于平衡,见下表。

表 2003~2004 年前 10 个月力车胎进出口简况

	2003 年		2004 年 1~10 月	
	出口	进口	出口	进口
自行车外胎	6952.17	175.10	6481.14	164.12
自行车内胎	11603.78	99.14	12274.67	88.73
摩托车外胎	672.41	5.25	618.60	2.78

由于竞争激烈致使行业生存环境艰难,2004 年力车胎产品的质量普遍下降。原材料、燃料不断涨价,产品却提不了价,要想维持经营只能想办法降低成本。力车胎产品的原材料费用占成本比重很大,要降低成本首当其冲是降低原材料的成本。力车胎产品价格战已经打了多年,如果再降价就得牺牲产品的基本性能了。除了一些中高档产品,其原来价格定位较高,原有利润空间能消化原材料涨价带来的成本上涨,产品质量没有出现下降;还有一些出口产品不敢轻易降低产品质量,国内销售的绝大部分中低档力车胎产品的质量都严重下滑,含胶量已经降低到令人吃惊的地步,连内胎也都大比例掺加再生胶。很多外胎不耐磨,使用不到一年就磨光头了,有些内胎手感极差,外表又黑又亮,剪开内腔一看,十分粗糙凸凹不平,再生胶的焦油味也很浓。含胶率低是普遍现象,外胎强度的安全系数也降低了,轻型自行车外胎的帘子布已经用到 A70,还有不少是用价格较便宜的“再生丝”,也有一些小帘子布厂掺加其他纤维丝冒充尼龙丝织帘子布,致使一些企业生产的外胎严重变形,也有一些产品在使用过程中爆胎。

2005 年力车胎行业又将如何发展呢?谈一些看法仅供参考。

1. 自行车胎市场需求趋旺,摩托车胎市场继续旺销。力车胎产品主要是作为部件供车厂装车、维修市场替换旧胎及作为单独商品出口。自行车的生产量有个峰谷期,2002~2003 年是产车的高峰期,2004 年增长缓慢,2004 年上半年产量只是比上年同期增长 3.2%,估计全年的增幅会达到 5%左右,2005 年比 2004 年的增长幅度也会保持这个水平。维修替换胎的需求量不会发生太大变化,因为我国自行车的社会保有量 5 亿辆这

个基数变化不大。2004年1~10月份自行车外胎的出口较2003年同期增长15.65%;自行车内胎的出口较2003年同期增长31.93%。因为出口通道顺畅,我国自行车胎价格又具有竞争力,估计2005年依然会有两位数百分点的增长。对于年产5~6亿条自行车胎这个庞大基数而言,2005年我国自行车胎市场需求量不会有很大增长。

摩托车胎的行情会比自行车胎好。我国摩托车的市场主要是在县级以下的城乡。这两年政策扶持农民增收减负,农村及中小城镇经济明显好转。农民手中有钱就会买摩托车这些实用消费品,所以摩托车产量销量2005年依然会以两位数百分点增长。由于农村及县城的摩托车大多是作为载货或搭人的主要交通工具,加之近年生产的摩托车胎的耐磨性能偏低,故维修市场的需求量也会比往年增加。摩托车胎出口量2004年1~10月比2003年同期增长14.28%,估计2005年的出口增长幅度不会小于14%。这样,2005年摩托车胎的增长幅度不会小于两位数的百分点,市场将会继续旺销。

2. 原材料价格会有所回落,但依然在较高的价位运行。在市场经济条件下,任何商品价格的波动都是由供求关系决定的。从全世界范围来看,橡胶的供需是基本平衡的。按国际橡胶研究组织(IRSG)的报告,2003年世界橡胶工业消耗橡胶1897.3万t,其中天然橡胶785.5万t,合成橡胶1111.8万t。而2003年全世界总共生产橡胶1900多万t,其中天然橡胶800万t,合成橡胶1137万t。可见,从全世界橡胶供需关系来看,橡胶价格不具备持续上涨的基本条件,涨价只能是局部的或暂时突发性的涨价。再看我国橡胶市场的供需情况,2003年我国消耗橡胶345万t,其中天然橡胶145.5万t,合成橡胶199.5万t;产天然橡胶47.6万t,产合成橡胶125.54万t。显然,我国橡胶资源是供不应求,要满足市场需求只能靠进口。所以我国橡胶的市场价格与世界橡胶市场价格有很强的相关性。2004年下半年合成橡胶价格飚升,一是由于石油价格攀升;二是国内生产装置检修;三是橡胶进口商把资金用于进口天然橡胶,进口合成橡胶较少,加之国际市场合成橡胶价格高于天然橡胶(如东南亚地区3号烟片胶报价为每吨1100~1500美元,而丁苯橡胶报价为每

吨1570美元,顺丁橡胶为每吨1480~1500美元。),现在石油价格已经开始回落,据经济专家预测2005年下半年将回到正常水平,可以预见合成橡胶价格也将随之回落。当今世界经济趋于一体化,我国又已经加入世贸组织,国内合成橡胶短缺必然会引起各国供应厂商的关注,在2003年已有报导,台资企业在大陆扩大合成橡胶生产规模。再从橡胶行业对合成橡胶的需求上看,由于2003年“轮胎热”在2004年下半年开始缓和,估计2005年国内对橡胶的需求不会再急剧增加。所以,有理由预测2005年生胶等主要原材料价格会有所回落,但依然会在高位运行。

前几年天然橡胶、合成橡胶价格偏低是因为世界经济处于低潮,唯我国一枝独秀。现在世界经济复苏,供求平衡,合成橡胶不可能再回落到每吨7000~8000元的低价。据有关专家介绍,正常情况下丁苯橡胶、顺丁橡胶的生产成本在每吨7000~8000元,异戊橡胶的成本在每吨9000元左右,加上合理的利润和营销环节的费用,每吨10000元是较合理的价格。如果把国际环境的影响及我国进口橡胶供货渠道并非完全顺畅等因素考虑进来,2005年丁苯橡胶、顺丁橡胶价格会在每吨11000~13000元运行。同理,我国天然橡胶生产成本在每吨9000元,泰国、印度尼西亚、马来西亚、越南、斯里兰卡天然橡胶联盟声明坚持天然橡胶离岸价格不低于每千克1美元,2005年天然橡胶价格也会在每吨12000~14000元。

3. 力车胎产品出口将依然强劲。力车胎产品出口能否强劲取决于其在国际市场是否有较强的竞争力。力车胎产品现在仍是一种劳动密集型产品,我国劳动力资源丰富,人工工资较低,显然具有竞争优势,此为其一;二是我国力车胎行业近十年来发展迅速,生产技术和企业管理水平也有很大的提高,产品质量档次已经接近世界先进水平,完全有能力提供各种需求的产品;三是很多企业都建立了自己的出口渠道,有宣传自己产品的网站或网页,从产品标准到营销网络都加强了与国际市场的沟通;四是自行车、摩托车零部件出口的带动。由于很多国家为保护自己国家的利益,都提高了进口整车的关税,因而很多国家改为进口零部件,自行装配自行车和摩托车,此举将会推动我国车胎产品的出口。(下转第7页)

二醇)两种石化产品国内资源不足,国际市场石油价格上涨牵动国内市场聚酯切片价格上涨。化纤原料呈高价位下的小幅整理且至今未变。2003年,尽管钢盘条价格大幅上涨,但因钢帘线国内资源的不足使钢帘线市场没有出现纤维帘帆布市场那么大的震动。

3 市场供需

我国是橡胶制品的生产大国,也是消费大国,产品出口量逐年递增,存在着巨大的骨架材料需求市场。同时我国也是世界第一帘子布生产国,轮胎及 V 带用帘子布国内可供资源过剩。合成纤维帆布及棉帆布、聚酯浸胶线绳、合成纤维胶管纱线等产品已绝大部分甚至全部立足国内生产,有些产品还向国外出口。

国内纤维骨架材料的供需关系是总量过剩与规格、品种不完全对路甚至还有空白产品两种现象并存,即存在着严重的产品结构不合理现象。钢丝骨架材料供需关系特点是总量不足与规格、品种不全的问题并存。2003 年纤维骨架材料供需状况稍有改善,而钢丝骨架材料行业的供需关系的矛盾不但没有改变,反而因全钢载重子午线轮胎的超常规发展而变得更加突出。为改善国内骨架材料的供需关系,应对国内骨架材料产业进行市场整合,着眼于国内国际两个市场确定自身的发展方向,对已形成的生产能力应全面提升产品品质,开发生产空白产品,增加社会资源量不足产品的生产能力,提高自给率。迎合市场需求,把产品的标准化与个性化有机结合起来,实现产品的系列化和高品质。根据国际市场的需求生产适销对路产品以扩大出口,缓解国内生产能力过剩的压力。积极稳妥地搞一些短线产品特别是短线原材料生产项目,提高原材料的自给水平。提升国产骨架材料品质和在国际市场的品牌声誉,把我国由骨架材料大国变为骨架材料强国,提高在国际同业内的地位和产品竞争力。

国内可以完全满足市场需求并有出口的纤维及其骨架材料有:锦纶 6、锦纶 66 长丝(包括棕丝)及其骨架材料产品、普通型聚酯长丝及其骨架材料产品;完全能立足国内的有子午线轮胎用改性锦纶 66 帘子布、棉纤维及其骨架材料、维尼纶纤维及其骨架材料产品、胶料增强用短纤维。

国内骨架材料资源不足或处于空白的产品或原材料有:高品质普通型和高模低缩型聚酯长丝及能被外资合资轮胎企业接受的聚酯帘子布、T5 型锦纶 66 长丝及帘子布、高品质的锦纶 66 高弹丝、人造丝、芳纶一类的高性能、专用性化学纤维;输送带用新结构合成纤维织物、EPDM-PP 热塑弹性体 V 带专用聚酯线绳及高品质聚酯硬线绳、高品质 6 μ 无碱 E-玻璃纤维及其线绳、子午线轮胎帘子布用高弹性纬纱;可生产钢丝帘线的常规强度及高强度盘条,高强度、新结构钢丝帘线,异形断面胎圈钢丝等。

以重量计,能立足于国内提供的纤维骨架材料占总需求量的 98%左右,进口部分约 2%,其中子午线轮胎用尺寸稳定型聚酯长丝及其浸胶帘子布在进口总量中占 95%以上。进口的纤维骨架材料或长丝原料是那些国内因技术障碍不能生产或虽有生产能力但品质不如发达国家产品、生产能力不足的产品。(未完待续)

(上接第 3 页)

4. 力车胎产品市场竞争依然激烈,还会有一些企业退出这个行业。力车胎行业竞争到现在,只剩下一两家国有企业或国有控股企业,绝大多数都是私营企业、股份企业或外资企业,靠体制的优势打倒对手的机会没有了。各地区的经济政策还会有一些差异,但更多的是遵循市场游戏规则经营了。现在的问题是力车胎产品供大于求,斗法争市场是不可避免了。加之我国市场规则尚未完全法制化,行业的集中度也不足以形成具有制约力的行规行约,要形成一种积极的竞争氛围尚需时日。我国改革开放才 20 多年,办起一个企业十分不易,但市场发展的规律总是由低级到高级,终归要淘汰一批工艺落后,经营管理水平偏低的企业。生胶提价已经迫使一些企业败下阵去,骨架材料涨价也可能令一些企业退出力车胎行业。

就力车胎整个行业而言,前途依然光明,2005 年市场形势将好于 2004 年。只要遵循市场发展规律,不断随市场的发展提升产品质量,通过加强管理提高综合竞争力,不断开发适销对路的新产品,就一定会使企业得到发展,也会为推动行业的健康发展做出贡献。