

Il 22 marzo, Shen Jinrong, presidente di ZC Rubber, ha parlato dell'industria cinese dei pneumatici dopo l'epidemia, alla China Rubber Conference 2023. Ha affermato che durante i tre anni dell'epidemia (2020-2022), l'ambiente economico e la catena ecologica dell'industria cinese dei pneumatici ha subito modifiche significative.

Secondo Shen Jinrong, l'industria cinese di produzione di pneumatici deve affrontare molteplici difficoltà. L'offerta di materie prime a monte e la domanda del mercato a valle comprimono congiuntamente la produzione di pneumatici in Cina. Shen Jinrong ha espresso pubblicamente i suoi dubbi nel suo discorso: *"I pneumatici devono ancora essere fabbricati in Cina? Dove sono i vantaggi complessivi dell'industria cinese dei pneumatici?"*

Jinrong ritiene che i vantaggi competitivi globali che sono esistiti per decenni per le aziende cinesi di pneumatici (comprese le aziende cinesi e le fabbriche in Cina appartenenti a società internazionali) potrebbero scomparire.

La nostra rivista gemella [Tyrepress China](#) ha appreso che l'industria cinese dei pneumatici sta perdendo il suo vantaggio tradizionale: il nerofumo. A differenza delle aziende di pneumatici di altri paesi, il nerofumo utilizzato per lungo tempo nella produzione di pneumatici cinesi proveniva dal catrame di carbone.

Poiché la Cina sta ora varando leggi ambientali per controllare le emissioni di carbonio, l'uso del coke nel mercato cinese è in calo. Come prodotto derivato del coke, la produzione di catrame di carbone è diminuita e ha ulteriormente influenzato la fornitura di nerofumo ai produttori di pneumatici.

Inoltre, anche la fornitura di gomma SSBR deve attirare l'attenzione. Shen Jinrong ha affermato che la domanda di gomma SSBR nelle aziende di pneumatici cinesi sta aumentando rapidamente. Tuttavia, la R&S e la produzione di tali prodotti non sono riuscite a tenere il passo con il mercato nazionale.

Durante la pandemia, la catena di fornitura globale di pneumatici non è stata normale e i pneumatici cinesi hanno fatto affidamento sul commercio estero per sostenere la velocità di sviluppo. Shen Jinrong ritiene che con la fine della pandemia nel mondo, la catena di approvvigionamento globale si sia gradualmente ripresa e le aziende cinesi di pneumatici non possano essere ciecamente ottimiste riguardo alla domanda nel mercato internazionale.

Allo stesso tempo, le fluttuazioni cicliche nel mercato globale dei pneumatici sono entrate in una fascia discendente. La situazione nel mercato interno cinese non è particolarmente ottimista. La Cina sta adeguando la sua struttura economica e sta causando un rapido calo

della domanda di pneumatici per autocarro. Secondo Shen Jinrong, le strutture economiche e di trasporto della Cina stanno cambiando, portando a un calo irreversibile della domanda di pneumatici nel mercato cinese.

Per quanto riguarda i produttori di pneumatici cinesi, Shen Jinrong ritiene che esista ancora una grave sovraccapacità. Nel 2022, solo poche aziende produttrici di pneumatici in Cina hanno mantenuto un carico di produzione relativamente elevato. Secondo le statistiche, il tasso operativo medio delle fabbriche di pneumatici radiali interamente in acciaio (TBR) è del 64,6% e quello dei pneumatici radiali semi-acciaio (generalmente PCR) del 71,3%.

Inoltre, Shen Jinrong si è concentrato anche sul rapido aumento dei costi. Nell'ultimo anno, il costo energetico medio dell'industria cinese dei pneumatici è aumentato di almeno il 20%. L'aumento dei prezzi dell'energia ha un impatto sull'intera filiera del settore dei pneumatici. È stato riferito che l'effetto dell'aumento dei prezzi dell'elettricità sulle società di cavi d'acciaio è molto più elevato di quello dei produttori di pneumatici. Aumentano anche i costi del lavoro e le spese per la protezione dell'ambiente delle aziende produttrici di pneumatici

© riproduzione riservata pubblicato il 17 / 04 / 2023