

美国 1999 年翻新轮胎行业动态

Marvin Bozarth

中图分类号:TQ336.1⁺6

文献标识码:A

文章编号:1006-8171(2000)09-0522-05

两年前当我进行年度预测时曾用“惊人的”一词描述翻新轮胎工业的变化,在进行上一年度预测时我认为该词仍然适用,但我不敢肯定进入 1999 年后,再用该词形容是否足够充分。

米其林在 1999 年 3 月 31 日通告中声称的有意收购轮胎中心公司(TCI)在美国的所有翻胎站是一项重大举措,而这与米其林以往的办事方式迥然不同。由于 TCI 一直是米其林在美国向模型硫化翻新和预硫化翻新体系扩张的主要力量,因此该项举措对轮胎翻新行业的影响还需拭目以待。至今,米其林在美国已有 20 家翻胎厂在生产,并已达成协议将在今后 3 个月中开设更多家翻胎厂。

在过去 12 个月期间,班达克有几家新的翻胎厂投入生产,使它在美国和加拿大的翻胎厂总数达到 490 家。班达克继续扩展其轮胎销售公司(TDS),该公司在美国大约有 100 个销售点以及 42 家翻胎厂。

固特异正在建设制造翻新胎面的新工厂,并通过设备的更新换代以实现最新的翻胎技术。固特异还向其经销商推行轮胎以旧换新的计划,其目的在于获得更多的市场份额。

奥利弗公司的报道称,该公司对其专供用户,包括特里科(Treadco)公司和其它独立经营的翻胎厂的销售甚为火爆,并在继续为米其林预硫化翻新厂提供预硫化胎面胶和模型硫化混炼胶。

普利司通在密苏里州普利奇顿开设了 On-cor 模型硫化翻胎厂,但目前尚未有增设新厂表示。普利司通的载重轮胎销售公司将监管在密苏里州黑兹但特的 On-cor 厂,以及 GCR 载重轮胎中心的 67 个销售店和 18 家翻胎厂。

Hercules 公司继续开展它与大型载重车队以及当地销售商翻新轮胎业务的计划。

1998 年大多数载重轮胎和工程机械轮胎翻新厂的销售火爆。可是,在两家大的轿车轮胎翻新厂关闭的情况下,美国国内生产的轿车翻新轮胎数量大幅度下降。而且,轻型载重翻新轮胎的数量也略有下降。

综合运输业正经历着与来自亚洲廉价新轮胎的剧烈竞争,其结果是 10.00-20 斜交轮胎和子午线轮胎胎体的大量短缺的局面已有所缓和,但胎体价格仍居高不下。

从日本和韩国进口的子午线轮胎胎体价格与前几年相比仍处于较低水平。低断面的 22.5S 在美国国内市场仍然稀缺,价格也比标准的 11R22.5 高出不少。

1998 年的燃料价格全年下跌,在最后几个月中甚至跌到多年来的最低价位,这使轮胎供应商减少了运输和销售费用。不幸的是,1999 年的第 1 季度每升的燃料价格便上涨了 4~5 美分。

翻胎厂的原材料价格在 1998 年全年保持稳定,但企业经营管理费用略有上升。

翻新轮胎厂在雇佣到足够的人工上一直有困难,而且 1998 年劳动力成本平均增长了 3%。

1998 年以及 1999 年第 1 季度在轮胎和翻胎行业中不少值得报道的事件。有些事件可能对你的业务有积极的作用,有的则不然。

• 北美马朗贡尼宣布设在弗吉尼亚州哈利逊伯格的雷卡轮胎公司建立了第 1 家环形胎面系统翻胎厂。

• 纽约州霍斯维尔的生态轮胎技术公司关

闭了它的轿车轮胎翻新厂。

- 雷卡轮胎公司关闭了它的轿车和轻型载重车轮胎翻新厂。

- 米其林在南卡罗来纳州莱兴顿投资 2.8 亿美元的工厂开始生产工程机械轮胎。

- 大陆通用公司宣称,即将在俄亥俄州布莱茵的工厂内生产工程机械子午线轮胎。

- 爱德瓦格内和乔基尔可尼被列入国际轮胎翻新与修补群英殿。

- 矿山安全和卫生管理署要求设立标准,规定工程机械轮胎的使用年限。

- 霍金森公司宣称已销售出第 1 000 台非破坏性试验设备。

- 特里科和班达克有关特许权争执的诉讼了结。

- 班达克继续扩展其轮胎销售系统,目前它在 21 个州有 42 家翻胎厂和 100 个销售店。

- 国际特克公司收购了杜鲁弗里斯/潘橡胶制品公司。

- 固特异购进了布赖德莱根公司已发行出售的股票并兼并了凯利-斯普林菲尔德公司。

- 国家公路交通安全管理局建议把所有轮胎的日期代码从 3 位数改为 4 位数。

- 班达克和 TCI 达成中止亲密合作关系的协议。

- 内塞斯公司与东太平洋公司签约,在美国销售其轮胎翻新设备。

- ITRA 开设西班牙语轮胎翻新与修补训练班。

- 班达克轮胎经营部与罗德威捷运公司签订了由班达克供应罗德威捷运公司所需的全部轮胎和轮辋的合同,该合同自 1999 年 3 月起生效。

- ITRA 推出轿车和轻型载重车轮胎维修和车下分析培训与认证计划,以及载重轮胎维修管理人员计划。

- 在 419 mm 轮辋上安装 406 mm 轮胎仍然出现伤亡事故。

- 美国陆军坦克机动车和装备司令部接管了政府部门使用的轮胎测试和质量鉴定职责。

- A-Z 福曼公司宣称它在美国已售出了

100 台缓冲胶挤出设备。

- 雷卡轮胎公司和班达克达成中止他们亲密合作关系的协议。

- 在肯塔基州路易斯维尔召开首届博览会的 41 年之后,世界 ITRA 博览会将于 1999 年 6 月 9~12 日在田纳西州纳什维尔的奥波兰饭店会议中心举行。

- 固特异扩充其跑气保用全钢轿车子午线轮胎的品种和规格系列。

- 米其林购进 TCI。

1 各种替换轮胎的销量

1.1 新的轿车替换轮胎的销量

1998 年新的轿车替换轮胎销售量比 1997 年有较大的增长,1998 年为 1.859 亿条,而 1997 年为 1.798 亿条。1999 年计划销售将增至 1.86 亿条,见表 1。

表 1 新的轿车替换轮胎销量 万条

项 目	1997 年	1998 年	1999 年(预计)
总量	17 980	18 590	18 600
雪泥轮胎	810	780	770
进口轮胎	4 820	5 000	4 900

新的雪泥替换轮胎销售量略有下降,从 1997 年的 810 万条下降到 1998 年的 780 万条,而进口轿车轮胎数量从 1997 年的 4 820 万条增至 1998 年的 5 000 万条,见表 1。

汽车的旺销、经济的健康发展以及低燃料价格等诸多因素促使轿车轮胎使用数量增加。

最近数月,高里程轮胎的推销力度有所减弱,而着重于宣传轿车轮胎的牵引能力和操纵性能。

1.2 新的轻型载重替换轮胎销量

新的轻型载重替换轮胎销量从 1997 年的 2 910 万条增加到 1998 年的 3 120 万条,估计 1999 年的销量为 3 160 万条,见表 2。

表 2 新的轻型载重替换轮胎销量

项 目	1997 年	1998 年	1999 年(预计)
总量/万条	2 910	3 120	3 160
子午线轮胎比例/%	92.0	93.5	94.0
进口量/万条	580	570	580

1998年子午线轮胎占轻型载重替换轮胎销量的93.5%，而1997年为92%。预计1999年子午线轮胎将占轻型载重轮胎销量的94%。

1.3 新的中型载重替换轮胎销量

1998年8级重型载重车的创纪录销量对载重车原配轮胎市场产生了积极的影响。随着二手载重汽车在运输业交易的繁荣，8级重型载重车的销量也许会影响替换轮胎的市场。

中型载重替换子午线轮胎的销量从1997年的1 260万条增加到1998年的1 360万条，估计1999年将达到1 380万条，详见表3。在此类别中的子午线轮胎比例从1997年的89.9%上升到1998年的91.5%，预计1999年这一比例将达到91.9%，见表3。

表3 新的中型载重替换轮胎销量

项 目	1997年	1998年	1999年(预计)
总量/万条	1 260	1 360	1 380
子午线轮胎比例/%	89.9	91.5	91.9
进口量/万条	520	530	530
低断面轮胎比例*/%	35.8	38.0	39.5

注：* 低断面子午线轮胎占载重子午线轮胎的比例。

北美综合运输协会作出的所有新购车辆都必须装配子午线轮胎的决定最终必将对新的载重汽车子午线替换轮胎以及子午线翻新轮胎市场产生影响。

这种类别中的低断面轮胎的比例从1997年的35.8%上升到1998年的38.0%，估计1999年此比例将增至39.5%，见表3。

中型载重子午线替换轮胎的进口量实际上也有上升，其销量从1997年的520万条上升到1998年的530万条。

2 轮胎翻新

据载重轮胎和工程机械轮胎翻新厂报道，1998年全年他们的产品都旺销。而轿车翻新轮胎的销量继续直线下降，轻型载重翻新轮胎的销量只稍有下降。

美国的翻胎厂数量从1997年的1 326家减少到1999年4月的1 256家。模型硫化载重轮胎厂的数量有所增加，有些在1998已开始投产，但有几家要到1999年年末才能开工。这对

整个模型硫化生产的影响是轻微的。

2.1 轿车轮胎翻新

1998年轿车翻新轮胎销量从1997年的380万条降到260万条，估计1999年还要继续下降到190万条，见表4。生态轮胎技术公司关闭了纽约州霍斯维尔厂，雷卡轮胎公司关闭了弗吉尼亚州哈里逊伯厂，这对轿车轮胎翻新行业有重大影响。许多其它轿车翻新轮胎厂都说他们的产量削减了很多。1998年轿车雪泥翻新轮胎的销售比1997年显著好转。

几个轿车翻新轮胎小厂关闭了，而其它小厂则削减了产量，只做些特种轮胎的翻新。

1997~1999年胎面胶消耗量见表5。

表4 翻新轮胎总产量

万条

项 目	1997年	1998年	1999年(预计)
轿车轮胎	380	260	190
轻型载重轮胎	690	680	660
载重轮胎	1 750	1 780	1 810
工程机械和农业轮胎	68.9	68.9	69.2
特殊品种	21.5	21.5	21.2
总计	2 910.4	2 810.4	2 750.4

表5 胎面胶消耗量¹⁾

万t

项 目	1997年	1998年	1999年(预计)
挤出胎面	0.408	0.385	0.363
胶条	0.635	0.635	0.630 5
预硫化	18.10	18.60	18.96
母炼胶 ²⁾	2.31	2.27	2.22
其它	0.195	0.195	0.195
总计	27.36	27.79	28.04

注：1)包括进口；2)包括预硫化垫片胶料。

2.2 轻型载重轮胎翻新

轻型载重翻新轮胎在1998年稍有减产，从1997年的690万条下降到680万条，预计1999年将继续下降并稳定在660万条左右。美国翻新轮胎1996~1998年的销售额见表6。

表6 美国翻新轮胎的估计销售额

年 份	销售额/亿美元
1996	21.802
1997	22.413
1998	22.861

注：不包括胎体销售额。

显然,很多不能翻新的轻型载重纤维子午线轮胎是翻新轮胎数量下降的原因。许多这些胎体看上去挺适合翻新,但经过仔细检查和打磨后就发现,带束层边缘剥离较为明显。还有由于充气不足、超载或滥用带束层的其它情况,也使得轮胎无法翻新。

全钢轻型载重轮胎胎体模型硫化和预硫化翻新后仍能提供优良的使用性能。然而新轮胎的初始价格促使多数原配轮胎生产厂使用纤维子午线轮胎,以降低新车的成本。

建筑公司在将轻型载重汽车用于有路面或无路面各种用途时,如拖运、小吨位运货以及送货的过程中发现,全钢轻型载重轮胎虽然价格较高,当考虑到这些轮胎的胎体可以翻新 2~3 次,有时甚至是 4 次时,认为开始时多投点资还是值得的。

2.3 中型载重轮胎翻新

中型载重翻新轮胎在 1998 年仍保持旺销,从 1997 年的 1 750 万条上升到 1 780 万条,1999 年应能达到 1 810 万条。

虽然最近开设了几家新的模型硫化工厂,但对总产量的影响很小。就总的载重斜交和子午线轮胎生产量来说,模型硫化的比例下降了 1%~25%,可是预硫化的上升了 1%~75%。部分原因是由于综合运输行业对斜交翻新轮胎的需求量减少。

如果只考虑子午线轮胎胎体,模型硫化对预硫化的比例略有上升,为 17%对 83%。这表示仅变化 1%,见表 7。

表 7 1998 年载重翻新轮胎估计产量 %

硫化方法	总量	子午线结构
预硫化	75	83
模型硫化	25	17

不少翻胎厂称,若能雇到更多的人手,他们在 1998 年就可以生产出更多的翻新轮胎。

到 1998 年年底,全美国共有 1 291 家翻胎厂正在开工,其中有 1 200 家生产中型载重翻新轮胎。

2.4 工程机械轮胎翻新

1998 年工程机械翻新轮胎的销售与 1997

年保持在相同的水平,为 68.9 万条,其中包括飞机翻新轮胎,而 1999 年的估计销量为 69.2 万条。

若使 1999 年工程机械翻新轮胎销量达到这个水平,经济必须保持强势发展并急需继续进行道路建设、开始启动住房建设和保持工商建筑的兴旺,这些都是工程机械翻新轮胎经营获得改善的好征兆。

3 各种轮胎胎体

轿车翻新轮胎生产成本见表 8,模型硫化和预硫化翻新载重轮胎生产成本见表 9 和 10,翻新轮胎单胎成本见表 11。

表 8 轿车翻新轮胎生产成本 美元·kg⁻¹

项 目	1997 年	1998 年	1999 年(预计)
原材料	1.85	1.85	1.87
人工	0.95	0.98	1.01
管理费	1.30	1.32	1.34
总计	4.10	4.15	4.22

表 9 模型硫化载重翻新

轮胎生产成本 美元·kg⁻¹

项 目	1997 年	1998 年	1999 年(预计)
原材料	2.22	2.22	2.25
人工	1.08	1.14	1.18
管理费	1.56	1.59	1.61
总计	4.86	4.95	5.04

表 10 预硫化载重翻新

轮胎生产成本 美元·kg⁻¹

项 目	1996 年	1997 年	1998 年	1999 年(预计)
原材料	4.30	4.30	4.30	4.32
人工	1.12	1.16	1.18	1.21
管理费	1.50	1.54	1.56	1.59
总计	6.92	7.00	7.04	7.12

表 11 翻新轮胎的单胎成本

美元

项 目	1996 年	1997 年	1998 年	1999 年(预计)
轿车轮胎(模型硫化)	7.30	7.45	7.64	7.81
轻载轮胎(模型硫化)	14.04	14.50	14.86	15.16
载重轮胎(模型硫化)	28.08	29.00	29.73	30.33
载重轮胎(预硫化)	28.56	29.30	29.88	30.50

3.1 轿车轮胎胎体

虽然 1997 和 1998 年轿车翻新轮胎产量下降甚剧,但是对胎体的需求量仍然较大,一般作为可卖的废胎,而不是作为翻新轮胎用的胎体销售。相当数量的废旧轮胎在发电水泥窑中烧掉,而其它加工成废胶粉以及各种再生物品。不管怎样使用,在许多州内大多数轿车轮胎胎体作为垃圾被埋在地下。

3.2 轻型载重轮胎胎体

轻型载重轮胎的胎体对翻新胎来说已供过于求,特别是纤维胎体钢丝束束层的子午线胎体。全钢轻型载重轮胎的胎体需求量相当大,因为这种胎体通常能够经历多次翻新。

纤维子午线轮胎翻新需求不大,而且进口的新轻型载重轮胎的价格较低,对轻型载重轮胎翻新轮胎生产有消极影响。

3.3 中型载重轮胎胎体

日本和韩国胎体供应情况良好,可供美国翻胎厂使用。可是,10.00-20 斜交轮胎和 10.00R20 子午线轮胎胎体稀少。因为综合运输所需翻新轮胎适度下降,那些胎体已不像数月前那样紧张。这可能归咎于有一些综合运输公司目前大量购进中国和韩国的低价 14 层级斜交新轮胎。

1998 年典型的翻新轮胎单胎成本见表 12。

表 12 1998 年典型的翻新轮胎单胎成本			
规格	质量/kg	成本/美元	硫化方法
P195/75R14	3.31	13.77	模型硫化
LT235/85R16	5.44	26.88	模型硫化
LT235/85R16	5.44	38.77	预硫化
11R22.5	10.89	53.76	模型硫化
11R22.5	10.89	77.54	预硫化

载重轮胎的销售成本低的为 7 美元,高的为 28 美元,平均为 17.5 美元。

虽然 10.00-20 和 10.00R20 轮胎因稀缺而导致价格微有下降,但过去 12 个月期间大多数进口胎体价格均有所下跌。

低断面 22.5S 胎体一般在美国国内市场可以买得到,而且其价格在 12 个月中尚保持稳定。因此,24.5 低断面胎体的需求量不大,而且价格下跌。

一年前笔者曾报道过废除对新载重轮胎联邦消费税的可能性。翻胎厂对此表示关切,因为取消此税后将使 18 kg 或 18 kg 以上的翻新胎和新轮胎之间的差价更为接近。似乎将再次出现废除消费税的努力。如果得以实现,那么翻胎业和胎体商将受到相当大的冲击。

4 翻胎设备销售

1998 年翻胎设备销量平均增长 8% 左右,销量增长的设备包括缓冲胶挤出机预硫化罐、活络模、计算机化打磨机以及检查设备等多种设备。1998 年工程机械轮胎的采购量比 1997 年少,而所购的翻胎设备有相当大的数量是在美国以外生产的。

5 生产成本

生产成本受劳动力成本的影响最大,1998 年平均增加 3%,原材料成本实际上持平,而管理费略有上升,有几家翻胎厂称管理费因燃料价格低使管理费稍有减少。他们是主要的翻胎厂,有相当多的开支用在产品销售或油料燃烧锅炉加热设备方面。

11R22.5 翻新轮胎综合成本见表 13。

许多轮胎商和翻胎厂报道说工人的补偿金相当高。

表 13 11R22.5 翻新轮胎生产和销售的单胎综合成本			美元
成本	模型硫化	预硫化	
生产成本	53.76	77.54	
销售成本	17.50	17.50	
综合成本	71.26	95.04	

6 结语

大多数载重和工程机械轮胎翻胎厂认为,1998 年是成功的一年;轻型载重轮胎翻新厂可以维持生计;而轿车轮胎翻新则继续走着下坡路。

(黄品琴摘译 涂学忠校)

译自美国“The Tire Retreading/Repair Journal”,43[5],5~16(1999)