

轮胎翻新行业“十一五”发展规划意见和建议

高孝恒

(桂林橡胶工业设计研究院, 广西桂林 541004)

1 我国翻胎业现状及存在问题

1.1 翻胎业可持续发展

近年,我国轮胎特别是全钢子午线轮胎大量投放市场,2005年轮胎总量为17000万条(2005年轮胎总产量达26000万条减去出口9000万条),其中全钢子午线轮胎达2000万条以上。据业内人士预测:2010年,我国汽车保有量将比2005年翻一番,达到6200万辆,而轮胎总产量将达到32140万条,其中全钢子午线轮胎产量将达4830万条。这为翻新轮胎业的发展创造了广阔的市场空间。

在第十一个五年规划纲要中,有关发展循环经济、加强资源综合利用一节特别提到要抓好废旧轮胎回收利用,2004年国家发改委、财政部、税务总局印发的《资源综合利用目录》将旧轮胎翻新也纳入其中,可享受税收优惠政策,这给翻胎业的发展提供了政策上的支持。

翻胎行业基本上完成了改制工作,绝大部分翻胎企业转为股份制或私有化,少数国有企业也采取租赁、承包的方式,完成公司的改组。大部分企业有了赢利,进行了不同的技术改造和优化组合,轮胎翻新量有所增加。2005年完成了“十五”规划中年翻792万条的要求,轮胎翻新量约为800万条。预测到2010年,翻新轮胎量可望达到1500万条以上,其中用预硫化胎面翻新的轮胎可达到600万条。

1.2 近年可翻新的胎源相对紧缺

我国翻胎业自2002年开始进入高速发展期,外商、港澳台商、国内民间资本、轮胎业及农民纷纷投资,无序地大量新建翻胎厂,估计已逾上千家。这一数字难以考证,因为不少“套顶胎”的翻胎厂根本不在工商部门登记。近几年,翻胎能力每年递增约200万条以上,特别是从山东到广东(不包括广西)沿海的一些省、市(如上海市)翻胎

企业及翻胎量剧增,如广东省1995年翻胎量不过24万条,2005年翻胎量已接近200万条,2001年全国翻胎能力约为1000万条,而到2005年翻胎能力估计已超过1800万条,产能严重过剩。而我国2001~2005年轮胎产量扣除出口,每年平均增加近2000万条,由于新胎产量与翻新量相比,翻新胎量只有新胎的4.7%,按此比例计,每年可翻胎体增加不到100万条,因此翻新轮胎量虽每年增加,而可翻胎源逐年更显紧缺。随着道路交通管理改进,超载被进一步扼制,全钢子午线轮胎投放市场量增加,人们的节约、环保意识及措施的到位,可翻新的胎体增速及比例有望提高,但旧轮胎的收集是一个较复杂及麻烦的问题,至今还没有很好的解决,希望及早协调解决。

1.3 采用预硫化胎面翻新轮胎的企业急剧增加,预硫化胎面供应比较紧张

由于采用预硫化胎面翻新子午线轮胎工艺较简单,投资较少,翻新胎的里程高于模型法,因此得到了高速发展。到2005年国内已投入的生产线估计不下200条,采用预硫化胎面翻新能力约为800万条,但实际用预硫化胎面翻新的翻新量估计在150万条左右,不少省区翻新胎的数量只有生产能力的15%,主要是因为胎源质量及数量不足。所需的预硫化胎面一部分依赖进口,如2005年进口2200t;一部分由台港及外商在大陆建厂生产,估计年产量5000t(约50万条),国内产品供应量约为8000t(约80万条)。国产的预硫化胎面由于炼胶设备配置及配方及使用的原材料等问题,价格上不去,部分是技术原因,部分是市场低价竞争造成的,如国产的预硫化胎面售价在每千克17元左右,而美国奔达可公司的预硫化胎面每千克则要28~30元,近年市场预硫化胎面供应较紧张,这为建立预硫化胎面生产厂,特别是具有高性价比的新型预硫化胎

面发展提供了空间。

预硫化胎面翻新法国内所需的包封套有两种结构,一种为切割内胎式,另一种断面为汽车外胎式并可配以内包封套,采取注模法生产。目前一些翻胎厂购买汽车内胎来代用,有的厂则通过代理商从意大利及美国采购。过去上海有的厂曾生产过切割内胎式的包封套,由于质量不太好及难与丁基橡胶内胎(废次品)竞争而停产。组织生产新型的内、外包封套由于投资大,有一定的难度,且国内市场有限,一时难以具备建厂条件。

1.4 胎源供应情况不理想

1. 目前旧轮胎的收集几乎全靠民间自发进行,绝大多数为个体经营,国家财税部门 1997 年发过减税的文件(先征后返还 70%),民间自发进行旧轮胎收集的弊端是收集面有限,特别是经济欠发达区域,经营不规范,购旧轮胎也无发票,这给翻胎厂扣减税带来困难,更严重的是,一些收购商见轮胎翻新有利可图,不顾自身条件也办起了“轮胎翻旧厂”——套顶胎,即用质量较好的甲胎体及胎面较好的乙胎体经割取,取下的胎面粘贴于甲胎体上再硫化成一条套顶胎。本来可翻的两条胎体也只剩一条了,可翻胎的胎体大量流失。据报导,仅浙江省就有 2 万人在从事此项生意,足迹遍及全国各省及大中城市郊区。而翻胎后套顶胎不经过任何检验就卖给了运输个体户。两条只用 100 多元的购入的旧胎几小时后就卖到 600~700 元。这种轮胎很可能在使用中出问题,甚至在充气时就爆炸导致人身事故也是时有发生,如 2005 年在大同、四川就曾发生过轮胎充气时轮胎爆炸导致人员伤亡。还有经营户对购入的不可翻新的轮胎,采取土法炼油,又对环境造成严重污染。

2. 优质胎体少,隐患难查。目前,我国有 500 多家轮胎厂,虽说 90% 已通过 3C 认证,但质量差异仍然较大,再加上不规范使用也是普遍现象,从对翻新轮胎的质量检测情况来看,名牌胎体包括外国公司在我国生产的轮胎,使用后经翻新后送检同样会出问题,有的翻新轮胎检测前虽经激光检验认为无问题,但在耐久性检验中却有相反的情况。一条胎体如要经多项(如激光, X 光, 电磁波)检测是难以做到的,更何况有些因制造缺陷或

使用不当造成的潜在的损伤,目前还无法检出,只有翻新后经使用一段时间后才能发现。

3. 可翻新性的问题。从对国内一些客运公司及对客运司机调查情况来看,大家认为载重轮胎中以固特异及米其林公司轮胎的可翻新性较好。国产轮胎在高速公路客运车中,较少翻新后再返回使用。

4. 广东省在收集可翻新胎源方面是有其特点的,首先广东的旧胎收购商遍布全国,另外旧胎水货也不少。

1.5 翻新轮胎安全与质量问题

目前国内大多数翻新轮胎的安全保障不足,对要翻新的旧轮胎全靠人工眼观手敲,漏检率高,翻新后也不进行充压检验(轮胎是一种充压使用的产品,翻新后隐患不排除,在充气及使用不排除有爆炸造成人员伤亡的危险)。翻新过程中质量控制也较粗放,大多数翻胎厂的炼胶设备配置不完善,又无胶料的质量控制与检验设备,出了问题难以及时发现。

1.6 我国翻胎技术,管理与装备大大落后

现在大力发展的预硫化翻胎技术与装备,大多是国外二十世纪八十年代初水平,生产效率低,能耗高,质量水平及控制多靠人工,对翻新轮胎的安全,质量至关重要的检测设备几乎是空白(连充压检验机都无人生产,更不要说无损检验设备了)。翻胎企业绝大多数是小型企业,自配有简单的炼胶设备,但缺乏对炼出的胶料实施质量控制与检验的手段,使翻新轮胎的质量可靠性进一步下降。一些在技术及装备上并不很复杂的翻胎设备,如工程轮胎翻新用的胎面刻花机,内、外包封套硫化机,甚至普通的包封套也无人生产,全部依赖进口(国内只有用汽车内胎代用品)。修补子午线轮胎的专用工具也要依靠进口及外商在我国建厂供应。

目前国内所生产的预硫化胎面只有矩形的一种,不能适应我国高速公路已遍布全国并将进一步发展,以及公路运输的大型拖挂车、高级大型客车发展的需要。另外我国翻胎所使用的原材料如天然橡胶,由于国内资源有限,使用的合成橡胶及炭黑及软化剂多来自石油,价格飞涨,大幅度提高了翻胎成本,制约了翻胎行业发展。

(未完待续)