

一些国家的旧轮胎经营是由经营商或代理商进行,如美国就有不少日本的旧轮胎代理商,他们有运输工具及储存场地,对收购来的旧轮胎进行分类、分级。

国际上大多数国家禁止旧轮胎进口,多以安全、环保和冲击新轮胎市场为由。如马来西亚汽车轮胎厂商工业集团就公开向政府提出禁止进口胎体的请求;如巴西以前大量进口胎体及翻新轮胎,从 2000 年开始已禁止进口。

2. 我国 1996 年以前大量从日本、韩国、俄罗斯、香港、朝鲜、蒙古、加拿大等国家和地区进口胎体,并将翻新轮胎出口到我国香港、蒙古、巴基斯坦,甚至包括美国等一些国家和地区。表 1 是近 10 余年胎体及翻新轮胎进出口的综合情况。其实进口旧轮胎体,经翻新后再出口到这些国家或地区是一双赢的举措。然而 1995 年以后禁止进口翻新轮胎和胎体,甚至连从香港将胎体运到广州翻新后再返运到香港亦被禁止。从海关进口是进不来了,可走私开始猖狂起来,从深圳海域和北部湾海区常有“水货”进入,在广州地下销售则始终没有停止过。据有关部门报道,经常发现走私的旧轮胎,仅 2003 年半年内海关缉获的就多达 5 万条。2004 年 11 月 15 日还在北部湾海区抓获一旧轮胎走私案。

表 近 10 余年来胎体及翻新轮胎进出口情况 条

年代	进口		出口	
	旧胎体	翻新轮胎	旧胎体	翻新轮胎
1992	1016138	56859	165700	118661
1995	1519000	103000	9000	283000
2003	7627	2	91170	16913
2004. 1~11 月	4328	122	7272	53772

3 对我国可供翻新的旧轮胎进口问题的建议

综合以上情况笔者认为,我国轮胎绝大多数品种、规格供应充裕并过剩,且急需扩大出口。现出现的胎体紧张的问题已开始缓解,估计 1~2 年后可进一步缓解,没有必要进口旧轮胎翻新后作为替换轮胎市场的补充。进口旧的巨型子午线工程轮胎更不现实。

为搞活翻新轮胎市场,有限额的进口一定数量的旧载重轮胎是可取的,如供有出口的翻新轮胎厂用于翻新出口的翻新轮胎,以利于在国际市场竞争,况且我国每年均有部分胎体出口(见表)。

开放境外旧轮胎翻新并返回的加工贸易,其操作办法如下:

1. 采取配额制。配给有出口任务的翻胎厂及经营旧轮胎的经营场主,配额数以前一年出口量乘以一定的系数,因进口的胎体只经过初步检查,不可能都能翻新(可翻率约为 85%)。对胎体的质量按我国翻胎国家标准验收,并与进口商签订对不能翻新的废轮胎应可以退换。

我国过去一向有从我国香港和蒙古等地运送旧轮胎到就近的翻胎厂翻新,然后再返回旧轮胎方的加工贸易,这是一互惠的加工贸易,如果堵住只会给走私开了后门。

2. 我国无论是新轮胎还是翻新轮胎与国际上先进的国家比尚有一定的差距,进口一定数量高质量的旧胎体对搞活翻新轮胎市场和供新轮胎厂为提高可翻新性做参考,提高轮胎资源综合利用是有效果的。

3. 从发展看,我国有可能发展为翻新轮胎出口大国,摸清这些国家的轮胎情况和对翻新轮胎的使用和要求也有好处。

普利司通宣布
北美轮胎价格再次上调

近日,普利司通北美轮胎公司和普利司通/费尔斯通加拿大公司共同宣布,它们生产的商标名为“普利司通”、“费尔斯通”和“戴顿(Dayton)”的轿车轮胎、轻卡轮胎、卡车和公共汽车轮胎、农用车轮胎和越野车轮胎,不论是原配轮胎,还是替换轮胎以及出口轮胎,售价一律上调 8%。这次轮胎调价的日期为:卡车和公共汽车轮胎,从今年 5 月 1 日开始;其他轮胎从 6 月 1 日执行。

早些时候,这两家公司曾共同宣布,自 2005 年 1 月 1 日起,不论是原配轮胎还是替换轮胎以及出口轮胎,售价一律上调。其中,轿车轮胎和轻卡轮胎上调 5%,卡车轮胎和公共汽车轮胎上调 7%,农用轮胎和越野车轮胎上调 10% 以上。

这次调价的原因是由于各种原材料,特别是石油、钢丝、橡胶化学品和生胶等采购费用的大幅持续上涨所致。

郭 颐