

专家论坛 SPECIAL REPORT

关于进口废旧汽车轮胎的情况和建议

高孝恒

(桂林橡胶工业设计研究院, 广西 桂林 541004)

摘要: 本文介绍了我国轮胎使用和可翻新胎体的供需情况, 国内外可翻新胎体的贸易情况, 并提出我国替换轮胎市场并不缺少轮胎, 无需大量进口旧轮胎来补充市场需求。为搞活翻胎市场, 应放开配额进口贸易和恢复外来胎体翻新后返回加工贸易的建议。

关键词: 废旧汽车轮胎; 胎体; 废胎

将废旧汽车轮胎一词分解为两类, 一类为可翻新的旧轮胎称“胎体”, 另一类为不可翻新的旧轮胎称“废胎”, 这有利于讨论旧汽车轮胎进口问题。

除因特殊要求外(如倒入海中做鱼礁以发展渔业), 废轮胎进口这在世界上没有那个国家愿意。我国 2002 年废旧斜交轮胎的处理率仅有 70%, 且无论是管理还是对轮胎资源综合利用政策方面远没到位, 更不要说会引发环境污染, 扰乱轮胎市场的问题, 出口胶粉及其制成品因税收等问题也无竞争力, 因此目前不宜进口废轮胎。

我国及国际翻胎行业中对可翻新的旧轮胎称“胎体”(casing), 在我国翻新轮胎国家标准中, 对可翻新的胎体均有详细界定, 达不到翻新要求的则称废旧轮胎, 国际上对废胎和胎体的收集、销售也是两个体系。

1 国内轮胎使用及胎体供需情况

1991 年, 我国轮胎产量不过 3387 万条(其中载重汽车子午线轮胎 17.99 万条), 翻新轮胎的翻新量达 343.6 万条, 占新胎产量的 10% 以上。2004 年轮胎产量达 23926 万条(其中载重汽车子午线轮胎 1800 万条), 新胎增加 6 倍, 如果按 1991 年的新胎与翻新轮胎比为 100:10, 我国翻新轮胎应达 1900 万条, 即使按国际上新轮胎与翻新轮胎产量比约为 100:6 计(即 100 条新胎有 6 条被翻新), 我国至少也可翻新 1100 万条。然而 2004 年轮胎的翻新量约为 700 万条, 仅比 1991

年增加 50%, 可翻新的胎体供应却很紧张, 究其原因, 笔者归纳为:

1. 汽车营运行业无序竞争, 运价扭曲, 导致大面积超载经营, 造成亏损局面。据报导有 80% ~ 90% 的车辆超载、超限, 这些车绝大多数选用国产名牌或超层级的“超载王”(据称 2003 年产量达 1000 万条)。这些轮胎多早期报废, 或疲劳破损而无法翻新, 即使翻新了也寿命不长。更有甚者, 将钢丝子午线轮胎充以高压, 在斜交轮胎腔内加割制的胎体骨架帘布层, 这些轮胎使用后是绝对不可翻新的。有的经营者不打算用翻新轮胎, 多采取将轮胎跑到报废为止。这是载重轮胎翻新率很低的主要原因之一。

从 2004 年 5 月以来, 政府下决心治理超载, 现已初见成效(据称在高速公路上超载已下降到 10% 以下)。有些翻胎企业反映:“现可供翻新的胎体多了, 胎体成色也好些”, 这是新开创的局面。

2. 轮胎行业同样也是无序竞争的重灾区, 过去统计轮胎厂为 300 多家, 但据有关人员调查称:“实际有上千家”。产量过剩压价竞销, 为降低成本, 过度“轻量化”的轮胎大量在国内外市场上销售, 由于帘布层间胶层薄, 新胎使用后帘布层间极易开脱, 已无翻新价值。更有偷工减料, 粗制滥造的轮胎大量流入市场。据我国技术监督部门在湖南、山东省两省轮胎市场上抽查检验不合格的轮胎占 33% ~ 50%, 且大多数是强度项目不合格, 这些轮胎也就难以再翻新使用。

3. 斜交轮胎胎体的供需如前所述。全钢载重子午线轮胎 2002 年和 2003 年开始大批量投放国内市场(约 1456 万条),但因超载等原因翻新率很低。(1995 年我国全钢载重子午线轮胎产量为 110 万条,内销按 100 万条计,1997 年仅翻新近 3 万条,翻新率不到 3%)。2004 年以后,因治理超载起效和全钢载重子午线轮胎质量有所提高(据我国台湾省翻胎业者称,该地区的全钢载重子午线轮胎的翻新率可达 30%;米其林和倍耐力公司报道,称其在英国的轮胎经使用后有 85%~95% 的轮胎可回收翻新)。若 2006 年全钢载重子午线轮胎的翻新率可达到 20%,应有 200 万条全钢子午线轮胎可翻,翻新胎体紧张局面将会有所缓解。

4. 我国旧轮胎的经营多处于自发和初级状态,一些可翻新的轮胎被拆解或因储运不当而造成废胎。随着管理水平的提高,经营业务的扩大,旧轮胎经营很可能形成规模化,因储运不当造成胎体损失的情况将会逐渐减少。

5. 较规范的高速公路客运公司所用的轮胎翻新率较高(可达 70%),他们多使用进口名牌轮胎,对翻新轮胎的质量要求很高,目前国产轮胎翻新后再装在原车上使用的不多。

6. 社会上企事业单位的旧轮胎质量较好,但他们不使用翻新轮胎,这些轮胎经翻新后成为翻新后的商品轮胎。

7. 我国 2004 年轿车轮胎产量达 6020 万条,内销有 3000 多万条。因新胎售价较低,用户对安全有顾虑,很少愿意使用翻新轮胎,目前翻新量估计不到 1000 万条。如果从提高资源综合利用和开发,轮胎翻新倒是一条途径,不过因价格原因和安全意识等原因会有较大的难度。

8. 2003 年开始,翻新轮胎形势稍有好转,国内外一些人超前(估计超前了 3 年左右)在我国新建(合建)达 40 多家翻胎厂,有的规模还较大(如台资在张家港建成年翻 15 万条的工厂),一些跨国轮胎公司纷纷合资扩建一些翻胎厂,翻胎能力陡增 100 万条以上,要求进口胎体的呼声日高。

再有广东省旧轮胎经营商,依靠其拥有较雄厚资本和市场经济理念,在全国收购较好的胎体,再卖给广东的翻胎厂,翻新后再卖到全国。此举致使广东的翻胎量及翻胎企业数急剧增加,如梅州市一地就建有 12 家翻胎厂。较大规模的翻胎

厂(年翻新 15 万条以上)几乎全集中在广东地区,这也引起一些翻胎厂的恐慌。

9. 过去国内与国外名牌新轮胎翻新后的质量有较大的差距,特别是在翻新后的可靠性方面。目前在高速公路上行驶的豪华大巴大多使用名牌轮胎,对翻新轮胎的可靠性要求很高。由于这部分商品翻新轮胎的利润很高,翻胎厂对这些轮胎很有兴趣,而国内厂牌的翻新轮胎他们是不肯装用的。从哈尔滨、齐齐哈尔市客运公司使用国内新轮胎与国外名牌新轮胎对比情况来看,国产名牌全钢载重子午线轮胎,无论新轮胎还是翻新轮胎其使用的可靠性和翻新率均低于国外名牌轮胎。

目前一大批全钢载重子午线轮胎厂包括世界上的轮胎跨国公司都纷纷投资建立新厂,今后国内轮胎质量水平将会有所提高。

10. 1990 年我国工程轮胎产量不过 10 万条,翻新轮胎量达 2 万条。2003 年我国工程轮胎需求量达 230 万条,2003 年新建了一批工程轮胎翻胎厂及车间,翻新量估计为 8 万条,巨型子午线工程轮胎旧轮胎(30.00R51 等以上规格)还未见在国际上有进出口的报道,实际上因数量极为有限,检验、储运问题不少很难实施。

目前我国有约 500 家翻胎厂,翻新能力达 1000 万条以上。自 2003 年起,内外部条件得到改善,如高速公路初具网络,《道路交通安全法》的贯彻,大批全钢载重子午线轮胎投放使用,国家开始重视资源综合利用,翻胎企业转制已基本完成。对于开始打算大干却没有可翻的胎体的企业来说,应当说是一大憾事,这与无序盲目超前大上翻胎厂有很大关系。

2 国际上及我国翻新胎体的进出口市场情况

1. 大量在国际上抛售翻新胎体的国家和地区首推日本,年销售约 700 万条,并在美国等国设销售部,其次有韩国、俄罗斯和中国香港等。

进口胎体的国家有美国、马来西亚、阿根廷等。欧盟的旧轮胎体很少外销,一些大型轮胎厂均在销售国建有翻胎厂,收购和翻新本公司的旧轮胎体,经翻新后再返回使用单位或外销。如倍耐力公司可回收 95% 的旧轮胎体,米其林公司可回收 85% 的旧轮胎体。翻新轮胎大多销往南美洲、亚洲和非洲。

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