

燃油税改革对轮胎工业的影响预测与分析

欧阳洪利

[上海轮胎橡胶(集团)股份有限公司 大中华橡胶厂,上海 200030]

摘要:分析了燃油税改革将对轮胎工业产生的影响。指出开征燃油税后,汽车轮胎市场会发生相应的变化,轮胎企业应抓住机遇,加快轮胎升级换代的进程,开发环保节油型汽车、提高斜交轮胎的速度性能、加大大型载重汽车轮胎的生产力度。

关键词:轮胎工业;燃油税;养路费

中图分类号:F540.4 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-8171(2000)12-0713-03

1 公路“费改税”问题的提出

当前,我国经国务院主管部门批准的汽车收费项目有 4 项,包括车辆购置附加费、养路费、运输管理费和新车牌照工本费;经省级以下人民政府批准的收费项目也只有 4 项,包括过桥过路费、建设性收费、管理性收费和摊派性收费。而实际上政出多门、名目繁多的公路汽车收费远不止这些。有数字表明,目前全国各种形式的公路收费达 200 多项,总额达 1 100 多亿元。车辆管理混乱和公路乱收费、乱摊派、乱罚款,不仅加重了企业和驾驶员的负担,而且容易滋生腐败。如武汉长江三座桥“捆绑”收取过桥费,3 年多收费 8.68 亿元,而这项收费违反了由国家兴建的桥梁不应该收费和不允许建桥修路后无限期收费的有关规定,至今未经湖北省物价局批准。据测算,1997 年仅汽车的养路费、车船使用税、购置附加费、增值税和消费税 5 项就超过 500 亿元,约占全国总税收的 7%。公路乱收费现象引起了人民群众的极大不满,对此,九届全国人大二次会议批准的政府工作报告中已经提出,要全面清理和规范公路收费,逐步实行“费改税”。1999 年 10 月 31 日,全国人大常委会通过了修改《公路法》的决定,这标志着“费改税”的大门将从此开启,并提出“1999 年要以交通和车辆收费改革为突破口”。另据

交通部副部长李居昌透露,交通部将开始按新标准清理整顿公路收费站点,全国收费站点将大幅度减少,直至取消普通公路所有收费站点。这是为实施“费改税”改革扫清障碍的一个举措。据悉,关于征收燃油税的具体方案正在修改与完善之中。况且目前世界上发达国家基本上都是采用征收燃油税的形式,从与国际接轨考虑,也应实施征收燃油税。因此,我们应提前考虑开征燃油税后可能对汽车、公路、运输以及轮胎市场带来的影响,以便掌握轮胎市场变化的主动权。中国企业流行一句话,“对企业来说成也政策,败也政策”。一项新政策出台,我们要认真研究,以开拓我们的思路并做出相应的决策。

2 燃油税改革将对轮胎工业产生的影响

以燃油税取代公路费是国家整个“费改税”改革的突破口,也是理顺税费关系、杜绝乱收费现象的一项重大举措。据悉该项道路和车辆收费管理方案的主要内容,一是将具有税收特征的收费实行“费改税”,即用两种税取代各种各样的“费”,一种是开征燃油税来取代养路费、公路附加费、公路运输管理费以及地方用于公路和城市道路维护、建设方面的收费和基金,另一种是开征车辆购置税取代车辆购置附加费等各种收费;二是取消不合法和不合理的收费项目,实行财政收支两条线管理。

现就开征燃油税可能对轮胎工业产生的影

响做简单的分析。

(1) 开征燃油税, 鼓励使用经济节油车, 必然加快轮胎升级换代的进程。

养路费改燃油税后, 提高了燃油费在运输成本中的比例。因此, 子午线轮胎节油的优势更能直接地在利润上体现出来。从海南省近几年推行燃油税的情况看, 1994 年开始以燃油税代替养路费和路桥费等各种费用, 海南省的汽油价格与省外汽油差价达 60 %。内地 2000 年年初 90[#] 汽油 2.20 元 L^{-1} , 93[#] 汽油 2.40 元 L^{-1} , 而海南省 90[#] 汽油 3.4 元 L^{-1} , 93[#] 汽油 3.6 元 L^{-1} 。我们算一笔帐, 从广东湛江到上海用 8 t 载重车来回运输一趟, 过路过桥费约 3 833 元, 汽油费按内地价格计算, 约 3 037 元, 总价 6 870 元; 如果取消过路过桥费, 而油费按海南价格折算, 增加 60 %, 则总费用是 4 680 元, 这对运输业、特别是长途运输是有利可图的。而对于市内出租车, 收取燃油税将增加其成本, 据计算, 开征燃油税后的税收总额将超过现行养路费的 1 倍以上。子午线轮胎一般可节油 5 % ~ 7 %, 相当于运输成本可再下降 5 % ~ 7 %。从子午线轮胎发展看, 1998 年全国共生产子午线轮胎 1 821 万套, 增幅达 42 %, 子午线轮胎产量占轮胎生产总量的比例超过 20 %; 1999 年上半年子午线轮胎产量达 1 070 万条, 同比增长 33 %, 占轮胎生产总量的 30.9 %。开征燃油税后, 子午线轮胎的销售走势将更加看好, 必将加快轮胎企业产品升级换代的进程。

(2) 开征燃油税后, 斜交轮胎必须按市场要求进行新一轮的技术改造。

我国是斜交轮胎生产大国, 斜交轮胎产量占轮胎总产量的 70 % 左右。在相当长的时间内, 斜交轮胎在国内市场还将占主导地位。其原因之一是我国的公路不发达。据公路交通部门统计, 我国高级、次高级公路仅占公路总里程的 38 %, 而且主要分布在沿海城市之间, 而中低级公路及无路面公路占 62 %。目前我国斜交轮胎生产过剩, 产品大量积压, 市场竞争激烈。开征燃油税后, 斜交轮胎的销售将面临更大的挑战, 因此如何依靠科技进步, 加快调整斜

交轮胎的产品结构和提高技术附加值是斜交轮胎生产企业必须考虑的问题。其中主要包括以下 3 个方面。

a. 研究开发环保节油型轮胎

开征燃油税后, 直接受影响的是运输单位。因为“费改税”后, 油价将提高 50 % ~ 60 %, 运输单位的运输成本会随之提高。从交通部 1996 和 1997 年的统计(见表 1 和 2^[1])可以看出, 油料单耗在下降, 如果使用环保节油型轮胎, 其单耗还可下降, 从而使营运成本下降, 这肯定会受汽车运输单位的欢迎。在海口调查表明, 已有少量汽车改装为燃气汽车。从表 2 看, 运输单位是亏损的, 为了减亏增利超载现象严重, 5 t 车装 10 t 货, 两车并一车等现象屡见不鲜。开征燃油税后, 虽然取消大部分公路收费站, 超载问题运输部门还要认真考虑, 关键是效益。但有一点是肯定的, 如果能生产出环保节油型轮胎, 肯定是受欢迎的, 油费在运输成本中的比例越大就越受欢迎, 因此, 轮胎开发也应在环保节油上下功夫。

b. 提高斜交轮胎的速度性能

近几年, 我国公路建设投资很大, 至 1998 年年底全国公路总里程已达到 126 万 km, 其中高速公路 6 258 km。公路运输作为综合运输体系的重要组成部分, 其面貌发生了很大变化,

表 1 汽车油料单耗 L

项 目	1996 年	1997 年
客车每百车公里耗汽油量	25.0	23.8
客车每百车公里耗柴油量	22.1	20.6
客车每百吨公里耗汽油量	10.1	10.5
客车每百吨公里耗柴油量	9.3	9.9
货车每百车公里耗汽油量	33.5	31.6
货车每百车公里耗柴油量	35.4	32.4
货车每百吨公里耗汽油量	6.5	6.1
货车每百吨公里耗柴油量	4.5	4.6

表 2 地方运输企业经济指标 亿元

项 目	1996 年	1997 年
营运收入	395.1	412.2
营运成本	317.0	334.5
营运税金	8.8	9.0
运输总成本	141.5	113.3
利润总额	- 5.6	- 4.5

公路客运量已占全社会总客运量的 90%, 周转量为 54%, 超过水运、航运、铁运中的任何一种运输方式, 公路货运量也已占到总货运量的 77%。随着公路和汽车运输业的发展, 汽车的运输速度也应加快。如果汽车平均速度只能达到 $30 \sim 40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, 那么开征燃油税后, 运输成本将提高更大。从市场变化看, 为什么在 9.00 - 20, 10.00 - 20 和 11.00 - 20 型轮胎的花纹中, 条形花纹受欢迎? 其原因, 一是公路状况好转, 而条形花纹适应好的路面; 二是条形花纹对高速的适应性比烟斗八脚花纹更好。因此, 为了延长斜交轮胎的生命周期, 我们应依靠技术优势, 进一步提高斜交轮胎的速度性能并开发新型花纹, 增大其技术含量。

c. 研制顺应市场的产品

开征燃油税后, 是否可杜绝超载? 调查的结果是不可能。运输单位是根据路途长短确定单位重量货物的价格, 如上海至广州, 1 820 km, 价格为 600 元 t^{-1} , 上海至杭州 216 km, 价格为 120 元 t^{-1} , 价格按整车计算。因此, 超载仍能给运输单位带来效益。即使开征燃油税, 油价上升 50%, 油耗在运输成本中与超载所获利润相比也可忽略不计。据在海南调查, 超载情况仍然存在。特别是在湖南矿区山路中超载不可避免, 超载问题至少在短期内不可能解决。因此斜交轮胎的加强型产品仍将受市场欢迎。此外, 从公路发展情况看, 虽然我国公路建设近几年投资大、发展快(我国公路里程增长情况见表 3^[1]), 但目前我国因二级以上高等级公路仅占公路总里程的 11.33%(高速公路占 0.5%, 一级公路占 1%, 二级公路占 10%), 三、四级公路比例很大(三级公路占 19%, 四级公路占 52%), 等外公路比例高达 17.6%。据统计全国还有 1% 的乡镇、14% 的行政村不通车, 现有公路大部分为四级路和等外路。即使今后 3 年投资 5 000 亿元用于公路建设, 高速公路按 4 000 km 计划建设, 也只占公路总里程的 1% 左右。经调查, 载重车驾驶员在运输过程中常因收费较高而不上高速公路。如果开征燃油税, 取消普通公路的收费, 而高速公路、高等级公路还是要收费, 则载重车仍将在普通公路上

运输。因此, 对斜交轮胎来说, 除了要研究开发高速、节油型轮胎外, 还要根据市场需求生产加强型、特制型轮胎, 以及开发适应矿区特殊需要的高负荷“超人”轮胎等。同时要注意 21 世纪中西部经济发展, 开发新的市场, 扩大市场占有率。

3 燃油税改革后轮胎企业应注意的问题

燃油税改革必然对运输行业、公路护养以及汽车行业产生影响, 其变化也将对轮胎市场产生影响, 这些都应引起我们轮胎企业的注意和思考。

(1) 开征燃油税后, 《公路法》必然随之出台。为了保护公路, 《公路法》必须严格规定限制超载车的行驶。此外, 原来由地方收缴养路费、过路过桥费用于护养、新建公路改为由燃油税中分配部分税额用于公路护养。作为地方公路护养必然会加强对超载车的检查罚款力度。1999 年 10 月 31 日修改公路法的决定一经新闻公布, 我们在浙江、江西、海口等地公路上发现, 交警加强了对超载汽车的检查和罚款。如在浙江诸暨段, 一辆东风 5 t 改装车, 装货 28 t, 按 50 元 t^{-1} 罚款, 共罚款 1 000 元; 在江西超载罚款 100 ~ 300 元, 另外在过路费中超载罚款额每吨增加 5 元。海南省虽超载不严重, 但对超载车辆也严格执法, 其目的就是保护公路, 减少公路护养费的支出。鉴于这种情况, 开征燃油税后, 加之《公路法》的明确规定, 运输过程中超载情况可能会随检查力度的加强而有所改善。这个问题应引起轮胎企业的关注。因为随着运输行业超载情况的改善, 轮胎市场上“超载王”、“加强型”这类为适应超载而开发的高负荷轮胎将不会长期“热门”。这点提请轮胎企业的决策者关注参考。

(2) 随着开征燃油税和《公路法》的出台, 运

表 3 我国公路里程增长情况

项 目	1986 年	1997 年	1998 年	1999 年
公路里程/万 km	96.28	122.6	126	130
高速公路里程/km	—	4 771	6 258	8 733

(下转第 720 页)

(上接第 715 页)

输企业对车型的选择可能偏向大型载重车型。汽车生产企业也为了适应这个变化,生产“王”牌车型,出厂时就加大车载的负荷吨位,或汽车出厂后,再进行改装。如我们在浙江公路上调查发现,负荷 5 t 的汽车经加长加高改装为可载 30 t 货物的车型。广州公路一般都是 5 t、8 t 或集装车型。长途运输中车型的变化也应引起轮胎企业的充分重视。由于车型偏向大型载重方向发展,轮胎市场 10.00 - 20 和 11.00 - 20 型号的轮胎销售看好,传统的 9.00 - 20 轮胎销售量就可能下降。另外面包车在长途客运中增多,8.25 - 20 的销售也可能有所上升。同时,开征燃油税,必将促进汽车的更新,节油车型将受欢迎,这些变化也必然会给轮胎行业带来新的生机。

4 结语

“费改税”大门开启,开征燃油税作为突破口,必将带动和促进公路运输行业和汽车行业的发展,对轮胎行业也会产生不可忽视的影响,同时带来新的契机。我们在调查过程中感到,大部分人对“费改税”问题还认识不清,或根本不了解。希望我们的调查能引起轮胎行业有关人士对开征燃油税问题的关注,并针对其可能带来的影响做出相应的对策,以进一步推动轮胎工业的发展。

参考文献:

- [1] 中国交通年鉴编辑委员会. 1998 年中国交通年鉴[M]. 北京:中国交通年鉴社,1998. 549.

收稿日期:2000-07-19