

浅谈国内轮胎行业存在的问题

陈开龙

(厦门海燕橡胶股份有限公司,福建 厦门 361004)

摘要:简述了轮胎行业存在的问题。指出:高层级轮胎的开发给用户带来可观经济效益的同时,也带来了许多负面效应;国内轮胎行业产品结构单一,开发步伐太慢,不能适应市场需求;企业随意降低三包标准,不利于树立品牌意识。提出对不具备生产条件的轮胎生产企业应采取措施,使轮胎行业向规模化方向发展。

关键词:轮胎;高层级轮胎;市场;行业问题

中图分类号: TQ336.1⁺9 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-8171(2000)06-0327-04

国内轮胎生产企业普遍存在的问题很多,诸如效益低、工艺管理不善、产品质量差、装备落后、产品积压等,各生产企业正在不断地加以改进和提高。但是以下问题也应引起重视。

1 高层级轮胎的开发得不偿失

高层级轮胎是指轮胎的层级超出国标范围的轮胎。高层级轮胎的开发是一种技术进步,但也带来许多问题。高层级轮胎的出现满足了

用户对车辆超载的欲望,给用户带来了可观的经济效益,受到用户的普遍欢迎,因此各厂家竞相开发各种各样的高层级轮胎。但是由于高层级轮胎的某些技术指标在国标中没有明确的规定,因此在设计过程中就没有统一的标准作为依据,如气压,同一种规格的高层级轮胎不同的企业其取值不尽相同,甚至同一个企业不同的设计人员也有不同的看法。表 1 列出了不同厂家同种规格轮胎的气压及其双胎负荷。

表 1 不同厂家同种规格轮胎的气压及其双胎负荷

规 格	A		B		C		D	
	气压/ kPa	负荷/ kg	气压/ kPa	负荷/ kg	气压/ kPa	负荷/ kg	气压/ kPa	负荷/ kg
7.50 - 16 14PR	740	1 275	690	1 370	650	1 330	740	1 315
9.00 - 20 16PR	770	2 385	790	2 460	810	2 455	770	2 500
11.00 - 20 18PR	810	3 050	820	3 100	840	3 100	810	3 100

高层级轮胎的出现给用户带来可观的经济效益同时,也带来了许多负面效应:

(1) 容易造成交通事故。由于车辆的严重超载,当遇到突发事件时,因惯性过大,超出车辆刹车制动的能力,造成交通事故。

(2) 给道路的维护保养带来致命性的破坏。据专家估计,若 10 t 车装上 20 t 的货物,对路面的损害程度比不超载车辆高 16 倍以上。

(3) 对于行业本身,高层级轮胎的开发等于

搬石头砸自己的脚。因为高层级轮胎的设计原则是加强轮胎整体强度并提高轮胎的充气压力,从而达到提高轮胎负荷能力的目的。据调查,尽管汽车装的是高层级轮胎,但大多数用户仍按国家标准规定充气,甚至更低,致使轮胎长期以低压状态行驶,由此造成的肩空脱层用户却认为是轮胎的质量不行而要求退赔。厂家为了不失去这得来不易的市场,只好给予赔偿。这是高层级轮胎退赔率居高不下的原因之一。另一方面,尽管高层级轮胎能满足用户的需求,那也只是暂时的。因为人的欲望是无休止的,而轮胎的承载能力是有限的,正所谓“水涨船高”,用户用高层级轮胎可以超载得更多,而当

作者简介:陈开龙(1965-),男,福建漳州人,厦门海燕橡胶股份有限公司助理工程师,学士,主要从事轮胎结构设计工作。

轮胎出现早期损坏时,用户同样认为这是轮胎的质量问题。

笔者并非反对高层级轮胎的开发生产,但在国家还没有发布相关标准之前,行业内部应制定一个标准。为保障公路的畅通和行车安全,国家有关管理部门应加强管理,对低吨位超负荷行驶的车辆应当做出应有的处罚和限制。对于高层级轮胎的应用,生产企业应加强宣传和指导。

出口的轮胎或外商指定需要的轮胎就很少有高层级轮胎,这说明国外对车辆的超载是有严格限制的。

2 轮胎更新换代的步伐太慢,甚至一成不变

据多年经销轮胎的外商介绍,国外轮胎生产企业很重视轮胎的技术开发以及产品花样的变化,特别是外观的变化。每当内在质量有所改进时,外观都作相应变动。他们说,尽管只是小小的变化,也会使用户产生一种印象,即该品牌的轮胎在不断地更新改进,因此就会给用户带来购买的信心和欲望。只要轮胎有市场,能销售出去,这部分的投入就会很快地收回,企业也会因此得到不断地壮大和发展。市场信息也表明,尽管当前市场疲软,但那些款式新颖、质量上乘的产品,仍然是消费者竞相购买的对象,生产这样产品的企业当然保持较好的效益。

随着经济的发展,道路状况的改善,特别是经济比较发达的沿海地区,高等级公路的不断增多,汽车运输速度较20年前已有了很大的提高。因此,轮胎的设计也要适应汽车高速行驶的要求。70年代的模具由于使用时间长,损坏严重,已到了应该更换的时候,但每次新加工回来的模具还是同样的花纹和外观,导致这些产品因外观款式陈旧而无人问津,自然造成产品积压。

正是由于我们的轮胎外观长期以来几乎不变,不能满足市场的需要,因此有些外商就是以来样加工的方式来购买轮胎的。他们带来的是成品轮胎样品或已加工的模具,或者是花纹图,指定要生产该种花纹的轮胎。至于轮胎的内部结构如何,他们并不很重视,只要轮胎的室内测

试指标达到国家标准即可。这说明我们的轮胎积压并非真的都是质量问题,而是我们的轮胎更新换代的步伐太慢,跟不上时代的变化,以致于不断地让市场淘汰,而最终失去市场。

产品开发步伐太慢还表现在产品的开发滞后于市场的变化。如果某种产品已经充满市场,市场都已经饱和了,才想到要开发这种产品,结果只能是产品开发后,销售困难。例如6.50-16轮胎,该规格轮胎主要用于中、小型客车的中、短途运输,由于客源的竞争以及公路状况的改善,汽车行驶的特点是距离短、速度快、超载严重、忽开忽停,胎圈受到巨大的作用力,因此该规格轮胎主要的损坏形式是胎圈爆裂、磨损。因此早在十几年前,市场上就出现了6.50-16 12PR双钢圈结构轮胎。而有的厂家直到90年代后期才开发出这种结构的轮胎,但是只经过短短的几年时间,就出现了大量的积压,而不得不压产、减产。当然产品积压的原因是多方面的,不过产品不能及时适应市场、占领市场是主要原因。

随着计算机的普及,应用计算机开发轮胎,不但能够让设计人员从繁琐的工作中解脱出来,还可以缩短开发周期,并通过计算机不断地提高和改善产品的质量。

3 产品结构单一,不能适应市场的不同需要

由于经济发展不平衡,各地区的运输条件也不一样。沿海地区经济发展较快,高等级公路比较多,车辆运输速度较快,对轮胎的整体质量要求较高;而对于中西部地区,由于路况较差,车辆运输速度慢,因此,对轮胎的要求主要还是超载性能。

由于有以上的诸多不同,轮胎应根据不同的使用条件来进行设计。同一种规格的轮胎在不同的使用条件下,应采用不同的结构参数、花纹形式和花纹深度,甚至不同的配方。

我厂7.00-16 14PR轮胎是在优质轻量化以适应高速运输需要的指导思想下开发出来的。产品自投放市场以来一直受到广大用户的好评,大量生产,从无间断。但也有例外,在福建某地,用户强烈反映该规格轮胎下沉量大,使

用后断面变化大,以致于出现肩空脱层。根据市场调查结果,究其原因有工艺管理问题,但主要还是由于该地区的使用条件与该规格轮胎的设计思想相差太大造成的。

实际上,国外各大轮胎生产商如固特异、米其林,它们都在不断开发出适应各种使用条件的轮胎。通常是一种规格就有几种甚至十几种型号可供用户选择,如米其林公司可以生产3 500多个规格品种,高、中、低档应有尽有,用户根据自身的使用条件可以有较大的选择余地,从而使不同的轮胎都具有最佳的适应性。而国内厂家生产的轮胎品种规格少、重复多,使得用户几乎没有选择余地,往往是以不变应万变,而且大多数属于低档的轮胎。由于选择余地很小而最终影响到轮胎性能的最佳发挥。因此国内轮胎生产企业要生存和发展,必须做到“人无我有,人有我新”;必须尽可能地应用现代化的手段,缩短开发周期,不断地推出新的产品;只要市场有需要,在短时间内就必须拿出产品。只有这样,企业才能在激烈的市场竞争中得到生存和发展。

4 用户盲目使用,企业随意三包

对产品质量实行三包,是企业对消费者的一种承诺,也是消费者保护法的要求之一。但轮胎是一种特殊商品,与家用电器不同,由于家用电器具有几乎相同的使用条件,因此是人为因素造成的损坏还是产品质量问题很容易区分出来。而对于轮胎,由于用户的盲目使用,轮胎的使用条件千差万别,即使同一地区,使用条件也不尽相同;同一辆汽车,由于司机不同,使用条件也有差别。正因如此,轮胎损坏的原因是很难区分清楚的,各轮胎生产企业实行产品三包的判断标准也不尽相同。有的企业为了开拓市场,占领市场,无视轮胎损坏的原因,一律实行“以一赔一”甚至“赔二”;这就容易导致不正当竞争,形成行业内部互相拼杀的局面。尽管行业内部已经出台了《轮胎理赔工作管理办法》,但该办法的实施该由谁来监督、如何监督?这本身就是一个大的难题。殊不知,一个品牌质量的好坏,在于实际使用的效果,而不是降低

三包标准。随意降低标准并不可能提高产品质量,更不可能形成名牌效应。只有认真分析破坏的原因,并不断地加以改进,才能收到良好的效果。

改革开放以来,国外品牌的轮胎大量涌入中国大陆,甚至在大陆建厂生产轮胎。它们的产品能受到广大用户的欢迎,靠的绝对不是宽厚的退赔,而是过硬的质量,良好的服务。

另一方面,国内生产的轮胎大多数都没有使用说明书,这也许是由于轮胎的使用“太简单”的缘故。其实不然,如何正确使用轮胎,如定期保养、定期换位以及气压是否合适等并非是每个司机都知道的。特别是气压,更是直接影响着轮胎的寿命,气压不足或过高都会导致轮胎的早期损坏。由于用户的盲目使用而导致损坏是产品退赔的主要原因,因此,建议在轮胎(特别是前面所说的高层级轮胎)表面直接标明气压和使用负荷,这对于生产企业和使用者来说都是有利的。进口轮胎或外资企业生产的轮胎,有的还在轮胎表面直接模刻安全警示的内容,说明应该如何正确使用轮胎或者说明导致轮胎损坏的原因,让消费者一目了然。

5 企业之间生产条件和产品质量良莠不齐

据资料介绍,目前国内轮胎厂家已达360多家(有介绍为2 000多家),而其中有生产许可证的企业不到1/3,因此,可以说大多数轮胎厂家是不具备或不完全具备条件生产质量合格的轮胎的。相比之下,日本轮胎产量比我国高约30%,但日本的轮胎生产企业也只有23家。

一般来说,要生产质量合格的轮胎,除了必须具备完善的设备,还必须有带张力装置的压延机、胎面复合挤出机,以及双模定型硫化机等。由于这些设备的投资巨大,回报时间长,因此非大型企业或资金雄厚的企业是无法做到的。而那些不具备条件生产合格轮胎的中小型企业,一般都没有检测设备,生产装置也极其落后,使用的大多数设备是简易的或已经淘汰的,其生产条件根本无法按工艺56条来衡量,由此生产出来的轮胎质量可想而知。有资料表明,国内生产的质量好的轮胎里程比差的轮胎要高

1~2倍,甚至更多。尽管有如此之大的差异,但由于这些企业投资少,产品成本低,同样规格的轮胎售价低很多,因此产品容易占领市场。尽管市场竞争是无情的,伪劣产品未必能在市场中站稳脚跟,但是它们讲究的就是这种“打一枪换一个地方”的短期行为。严重扰乱市场秩序,与正规的轮胎企业产生不正当竞争,也给安全行车埋下隐患。

另一方面,那些无条件生产质量合格轮胎的企业,由于管理水平低、环保意识差,环境保护、节约能源都无从谈起,而轮胎制造又需要耗用大量能源。同时,这些企业也消耗了大量原材料,使比较紧张的原材料市场供应更加紧张,迫使国家每年都要用大量的外汇来进口所需生胶。大型的轮胎生产企业由于受到这些企业的冲击,无法达到规模生产,无法发挥各方面优势,轮胎成本居高不下,给国外轮胎打进中国市

场创造了条件,不利于保护这个民族支柱产业。因此,建议国家有关部门应采取措施,加强管理,对那些不具备条件生产质量合格轮胎的企业采取关、停、并、转,以保护消费者及正规轮胎企业的利益,使轮胎企业向着健康方向发展。

6 结语

国家有关管理部门应尽快制定高层级轮胎的使用和质量标准,对使用高层级轮胎的车辆加强管理。企业要在这多变的市场中立稳脚跟,必须加快产品更新换代步伐,不断推出新产品,以适应各种需求。国内轮胎生产企业应寻求共同发展的道路,树立质量意识和名牌意识,共同把轮胎这个民族产业发展壮大。对不具备或不完全具备条件生产质量合格轮胎的企业实行关、停、并、转,使轮胎行业向规模化发展。

收稿日期:1999-12-25

成山集团顺利通过国家石化局 “清洁文明工厂”验收

中图分类号:X3;X783.3 文献标识码:D

成山集团继1999年年底顺利通过山东省化工厅“清洁文明工厂”验收及山东省环保局“工业污染源达标排放”验收之后,2000年3月26日又顺利通过国家石化局“清洁文明工厂”验收。

根据轮胎行业的生产特点,成山集团投资400万美元引进了2台德国WP公司生产的GK400N密炼机,安装了先进的炭黑气力输送装置,采用密闭管道气力输送炭黑,并在胶料出口上方安装了旋风除尘器,使炼胶加工全过程的粉尘排放得到了有效控制,消除了粉尘泄漏污染。为了综合利用资源、降低消耗,企业投资700多万元完善了废气、废水回收装置,将硫化机排放的废气回收用于NR的烘干、锅炉软化水预热、硫化补充水预热及冬季采暖。生产车间的冷却水全部回收循环利用,工业废水回收用水锅炉水膜除尘,使烟尘排放浓度控制在 $300\text{ mg}\cdot\text{m}^{-3}$ 以内。企业修建了3座容积为 1400 m^3 的锅炉除尘水沉淀池,将灰水处理后循环利用,排放的部分也达到了国家标准。

企业购置了电脑测硫仪,使排放烟气中所含二氧化硫在没安装脱硫设备的情况下低于国家标准。企业还大力协助当地环保部门安装调试了大气自动监测装置;将锅炉产生的炉渣全部外售用于制砖;对空压机房、热炼机房等噪声源分别采取了修建隔音房和安装消声器等措施,使噪声低于国家标准。通过强化环保工作,污染源的治理设施配套率及环保装置年运行率均达到100%,保证了企业生产满负荷运转,提高了经济效益。

在新建的年产5000t钢丝帘线项目中引进了噪声低、无酸性污染的先进生产设备,在生产过程中对酸液进行中和处理,确保达到国家规定的排放标准。在年产100万条高性能子午线轮胎产业化示范项目中也引进先进生产技术和关键设备,开发生产高性能绿色轮胎系列产品。

在保持“清洁文明工厂”称号及争创“国家环保模范城”过程中,企业对厂容厂貌进行统一规划、综合治理。目前厂区绿化面积达 66700 m^2 ,绿化率达98%,真正成为花园式工厂。

(山东成山橡胶集团《成山报》社
黄彩霞供稿)