

(2) TPMS将成为乘用车标配。

即使遭遇“难产”，经过3年讨论，《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》(GB 26149)依然通过了国家强制性标准技术审查。这意味着，中国境内市场销售的乘用车将必须配装TPMS。

数据显示，在中国以往发生的汽车事故中，约有30%是胎压过低导致摩擦过热引起轮胎爆裂或胎压过高直接引起轮胎爆裂，高速公路汽车事故由胎压引起的比率高达50%。另外，如果仅保持乘用车胎压正常，全国每年就可节约101万t汽油和76亿元燃油费用。从汽车安全和节能减排来讲，TPMS应成为汽车标配系统。

《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》起草工作组负责人介绍说：“我们在制定这项标准的过程中坚持公开、公平、公正原则，严格遵循强制性标准制修订程序，广泛征求和听取社会各方意见，加强沟通与协调，确保了标准的技术先进性和科学性。我们考虑到中国TPMS技术发展和产品的应用情况，结合多轮试验验证结果，在新修订标准时对TPMS产品提出了基本安全要求，适用范围不限定在原标准中基于胎压监测模块的产品，在满足安全性的同时增强了包容性；同时，进一步完善了产品技术指标，提出当前世界上最严格的强制性技术要求，推动车辆安全节能技术水平提升。”

(3)强制安装轮胎气压监测系统应当渐进稳妥推进。

TPMS将成为乘用车标配，在汽车行业内引起很大反响。

双钱集团上海轮胎研究所所长钱瑞瑾说：“政府强制汽车企业在汽车上安装TPMS，国外已经有先例。这是提高汽车安全性能的需要。令人担忧的问题无非是汽车制造成本增加引起汽车产品价格上升。”

“TPMS是很小的东西。政府强制乘用车企业在乘用车上安装TPMS，可能对轮胎生产有特殊要求，对轮胎生产没有什么特殊要求。”杭州中策橡胶有限公司有关负责人认为轮胎企业继续依照法

规办事即可。

“强制安装TPMS，给中高端乘用车制造企业带来的成本压力很小，给微利低端乘用车制造企业带来的成本压力却很大。TPMS属于标准件，任何车型TPMS的价格都一样。假如一个TPMS的价格是200元，那么，10万辆汽车就需要安装2 000万元的TPMS。这对微利低端乘用车制造企业来说就是巨大的利润损失。”奇瑞汽车股份有限公司原竞品分析科科长潘国扬担忧一些自主品牌乘用车企业不堪重压。

中国汽车工业协会副秘书长叶盛基肯定了政府强制安装TPMS对提升乘用车主动安全性的积极作用。同时，他对强制安装TPMS的具体办法提出了意见：“政府对汽车强制安装TPMS，各国之间有差异，并不统一。国内有关部门应当依照中国国情，科学界定不同类型汽车安装TPMS的可行性。中国强制乘用车安装TPMS，应当谨慎、渐进、稳妥地推进，不可以操之过急。总的来说，政府应该对高档乘用车强制安装TPMS，对低档乘用车不一定强制安装TPMS；对新车型应当强制安装TPMS，对老车型不宜强制安装TPMS。好事要办好。”

(摘自《中国汽车报》，2016-10-24)

国外简讯2则

△固特异投资4.85亿美元在中国大连普兰店扩建轮胎厂。至2020年扩建完成后，该厂轮胎年产能将增加500万条，使固特异可满足中国和亚太地区对豪华大轮辋直径消费轮胎强劲和不断增长的需求。至2020年，固特异预计431.8 mm(17英寸)及以上轮辋直径轮胎将占其在中国替换轮胎销售量的近60%。

MTD(www.moderntiredealer.com),
2016-11-02

△阿波罗轮胎公司将投资7 870万美元在印度安得拉邦(Andhra Pradesh)建设新轮胎厂，这是其在印度的第5家生产厂，位于印度东南沿海。

MTD(www.moderntiredealer.com),
2016-11-10