

差值反馈到卷取控制器以及时调整卷取速度,保持张力恒定。

倒卷卷取对卷取质量要求不很高,只需将硫化好的输送带挂到导开装置上,并设定必要的导开张力,贴合装置的辊筒不压下,位于贴合装置后面的张力检测装置在卷取中实时检测输送带的张力,并加大误差检测范围,就可把硫化好的输送带从导开装置经过工作台后平稳整齐地收卷。

成品输送带卷取的特点是卷取载荷大,特别是特长尺寸规格的输送带,正常输送带卷径约为5 m,质量约为70 t,此时将受存放和运输条件影响,需收卷成8 m×4 m的跑道圆,要求卷取控制

整齐又要松紧适度。

4 结语

我国是世界输送带生产与消费大国,输送带的强度和宽度、外观质量及使用寿命已接近国际先进水平。DCS-3200型叠层式定张力输送带成型机已被澳洲的某胶带公司采用并顺利运行了一年多。与传统单一功能的成型机相比,该机具有结构合理、操作简单、可提高产品质量和工作效率、节省设备采购费用、减少占地和能源消耗等优点,有利于降低产品的制造成本。

收稿日期:2011-11-22

轮胎翻新企业急盼政策扶持

中图分类号:TQ336.1+6;X783.3 文献标志码:D

在山东省科学技术奖励大会上,青岛天盾橡胶有限公司与山东金宇轮胎有限公司合作开发的“废旧特种工程轮胎高值化再制造成套技术装备与应用技术”获山东省科技进步一等奖。这标志着我国具有自主知识产权的再制造成套技术装备推广应用到一般废旧轮胎的资源化应用领域取得重大突破。然而,捷报传来,业界却乐不起来。

山东省橡胶行业协会会长张洪民表示:“由于缺少国家有关政策的实质性支持,废旧轮胎的翻新和回收先进技术很难推广应用,现在这一行业的发展已面临难以为继的局面。”

据介绍,2010年我国废旧轮胎产生量约2.5亿条,但翻新率仅约为3%,不仅远低于世界第一轮胎翻新大国——美国约14%的翻新率,也低于6%的世界平均值。这与我国轮胎产量、汽车产销量世界第一大国的地位极不相称。之所以出现这一巨大反差,与国家的相关政策法规缺失不无关系。我国一直未建立起完善的鼓励废旧轮胎回收、加工、再利用的激励机制,2011年年底出台的财税[2011]115号文,取消了翻新轮胎的增值税优惠,令轮胎翻新企业雪上加霜。

据了解,2007年,国家发改委发布的《“十一五”资源综合利用指导意见》,已将废旧轮胎等再生资源的产业化工程列为六大资源综合利用重点工程之一,同时将《废旧轮胎回收利用管理条例》列入2007年法规立项,计划在税收、资金等方面

给予大力支持。但5年过去了,上述“规划”、“意见”等仍大多停留在纸面上,缺乏实质性、可操作性的具体政策支持,企业期盼的《废旧轮胎回收利用管理条例》至今仍处于征求意见阶段。

三角集团技术开发中心副主任王波表示,轮胎翻新企业小、乱、差的现象比较普遍,难以形成规模优势。目前我国从事轮胎翻新的企业80%以上属于中小企业。这些企业翻新轮胎的年产量一般在1万~2万条,达到10万条以上者寥寥无几。在山东省,三角(威海)华达轮胎复新有限公司是规模最大的轮胎翻新企业,其年产能也不足50万条,而美国一家公司的年翻新轮胎量就高达2000万条,占世界翻胎总量的25%。

我国轮胎翻新业发展落后,除企业自身原因外,也与缺少政策扶持有关。不少国家和地区对废旧轮胎实行无偿利用,企业回收废旧橡胶制品不仅不花钱,还能获得补贴,所生产的产品也全部免税。废旧橡胶制品应用研究领域资深专家、青岛科技大学教授纪奎江说,在美国加利福尼亚州,每处理1条废旧轮胎,企业能获得0.5美元的补贴;在我国台湾地区,每处理1 t废旧轮胎可获3200元新台币的补贴;我国香港地区的企业每回收1 t废旧轮胎,也可获得868港元的补贴。而在我国内地,由于购买废旧橡胶制品拿不到增值税抵扣发票,多数企业需全额缴纳增值税,税负高于机械、化工等其他制造业2~3倍。这种政策上的不公平是我国废旧橡胶制品回收利用行业发展的最大障碍。

(摘自《中国化工报》,2012-03-09)