

行业发展

SPECIAL REPORT

试论四川省轮胎翻修业面临的问题和对策

孙方寿

(四川省方兴橡胶轮胎有限公司, 四川 成都 610041)

近年来,四川省轮胎翻修业保持稳步增长势头,全省翻新轮胎产量 2001 年比 2000 年增长 2.52%,2002 年比 2001 年增长 16.49%,到 2003 年增长势头趋缓,与 2002 年比较仅增长 4.8%,到 2004 年,由于受国家宏观调控的影响,加之公路限载,运费涨价,使我省轮胎翻修业面临近年来最大的困难,整个行业出现了胎源紧张,产量下降;原料涨价,成本上升;竞争无序,相互杀价;盲目发展,质量堪忧的局面。

针对以上问题,笔者深入企业了解行业的现状,通过分析研究,提出了如下对策。

1 规范市场准入,加强质量监督

近几年,轮胎翻修行业因投资少,见效快、成为民营经济投资的热点。2001 年,四川省翻胎企业有 21 家,到 2004 年已发展到 29 家,增加 38%。企业的发展没有受到政府相关管理部门的宏观调控,翻胎企业在市场竞争中“自生自灭”,任何企业和个人均可随意从事这一行业而无所限制,翻胎企业的开业也没有像新胎企业一样实行“生产许可证”管理制度,因此,只要购置一些倒闭企业的陈旧设备,稍加修理,找几个从事过这一行业的工人就可开业投产。由于企业入市没有“门槛”规定,使一些企业在翻新轮胎市场中进行无序竞争,粗制滥造,以劣充好,欺骗用户,造成轮胎翻修利用市场管理的混乱。这些新建小企业没有严格的质量管理体系,表现在没有技术质量标准,无专业技术人员,不能对原材料进厂、产品出厂及生产过程进行化验、检测,同时少数企业拒不参加质检部门和行业协会组织的相关的质量检测活动,

成为行业质量管理的“禁区”。

质量是企业生命,没有质量,企业得不到发展,整个行业也没有希望,忽视质量就会给交通运输行业带来安全隐患,给社会带来不安定因素,而且还会扭曲轮胎翻修利用行业的社会形象,使废旧轮胎利用这一朝阳产业的健康发展受到影响。

为此规范市场准入,加强质量监督,成为我省管理轮胎翻修利用行业的一项重要任务。四川省质量技术监督局关于《产品质量检验机构认可工作实施细则》明确规定了企业必须获得出具产品质量检验合格证明资格证,同时要在产品中标有证书号的产品才能进入市场,违者将按有关“质量监督管理条例”处理。省质检局规定了市场准入条件后,极大地推动了轮胎翻修行业提高产品质量的意识,自觉地加强了产品质量检测。2003 年我省有新都三益翻胎有限公司、西昌长安翻胎厂、南充市长乐翻胎厂等 3 家企业参加了中翻协组织的全国性质量检测,全部合格,在全国送检的省市中属质量较好的省市之一。2004 年 5 月我们又组织四川省协会会员单位统一委托中国轮胎翻修利用协会桂林橡胶设计院翻胎检测中心进行检测,其目的是为了规范市场准入,强化质量监督。我们拟将检测结果通报省质检部门,让质检部门了解检测情况,以便打击少数不讲翻胎质量,破坏翻新轮胎形象的企业,同时也制止那些不通过质量检测,用不正当手段获取质量检验合格资格证书的行为。我们还将配合质检部门,对少数不具备产品出厂质量检验条件和能力,其产品又未委托其他检验机构代为检验的单位进行监督和打击,最终使这些不合格产品淘汰出局。

2 推行品牌战略,培育名优产品

翻新轮胎是关系到人民生命安全的重要产品,同新轮胎一样都是汽车高速行驶的重要配件,新轮胎国家已实行“CCC”强制性认证,对翻新轮胎虽然国家目前暂不实行强制性认证,但我们相信不会很久,国家也会对翻新轮胎实行强制性认证,以确保人民生命和财产的安全。为了迎接将来国家对翻新轮胎进行强制性认证,一方面我们呼吁政府有关部门,严格规范市场监督和控制;一方面我们要在行业内推行品牌战略,培育名优产品,克服和扭转行业内存在的“有厂无牌,有牌无名”的现象。

品牌是企业实力的表现,创品牌的过程也是提升产品质量的过程,因为质量是品牌的基础。我们要大力宣传那些有一定规模、质量较好、市场占有率较高的我省知名品牌,如成都簇桥轮胎翻修厂的“捷力牌”、新都三益翻胎有限公司的“三益牌”、眉山市交通翻胎厂的“山州牌”、西昌长安翻胎厂的“双飞牌”、西昌江林翻胎厂的“航天牌”、攀枝花兴矿有限公司翻胎厂的“攀兴耐力牌”,力争在 3~5 年时间内,把这些品牌培育成为四川省轮胎翻修行业的“名优产品”,向用户介绍,向社会推荐,从而提升我省轮胎翻修业的整体形象,使轮胎翻修业成为交通运输行业中不可缺少的重要产业。

与此同时,我们要协助政府有关部门,打击那些“无厂名厂址、无注册商标、无质量证明资格证、无产品编号”的“四无”产品,建议省质检部门对全行业进行一次集中清理整顿,

对那些不合格的企业让其停产整顿,把不合格的“四无产品”淘汰出局。以净化翻新轮胎市场,给交通运输提供良好的安全保障。

3 维护行业利益,调整翻胎价格

目前,天然橡胶和合成橡胶的价格高居不下,是近年来相同时期的最高价格,化工助剂等原材料不断提价,一般上涨幅度在每吨 300~1000 元,使翻新轮胎成本大增。加之最近国家七部委采取联合行动,检查公路“超限超载”行为,导致公路超载行为急剧减少,运价也跟着迅速上涨,这无疑让一直在低价状态下运行的翻胎行业“雪上加霜”,同时低价竞争也给整个行业带来严重的危机,行业出现“重新洗牌”的局面。我省一家老牌翻胎企

业——南充泰丰橡胶制品有限公司,于 2004 年 5 月关闭,出售设备,停产转向。所以,整个行业到了必须团结起来共同规范市场,调整翻胎价格的时候了。其实在行业中每家企业都想提价,绝大多数处于观望的尴尬境地。2003 年 3 月,四川省翻胎协会专门召开会议商讨提价,提价幅度在 20%~30%,而实际执行中企业不统一,有的提了,有的没有提;有的提价幅度大,有的提价幅度小,个别企业还在其中施计杀价,争取用户,这种低价竞争造成了整个行业的“虚弱”。再这样下来,整个行业将面临一场混战,企业将处在亏损或亏损边缘,为了维护行业的整体利益,为了有利轮胎翻修业的发展,根据会员单位的意见,及时召开了 6 届 5 次理事会议,再一次商议了调价,正式确定调整翻修轮胎加工费指导性价格,在原执行价格基础上调 10%,从 5 月 20 日起执行,成都簇桥轮胎翻修厂、新都三益翻胎有限公司、眉山市交通翻胎厂、西昌长安翻胎厂、西昌江林翻胎厂等理事单位带头调价,维护了行业的整体利益。

4 调整产品结构,适应市场需求

随着交通运输业的发展,高速公路的增加,对轮胎行业提出了更高的要求,钢丝子午线轮胎的需求量不断增长,我省在原有传统法翻胎基础上,增加了预硫化翻胎工艺,开始了产品结构调整,2001 年有 2 家企业开始从事预硫化钢丝子午线轮胎翻新,到 2004 年已有 5 家从事预硫化翻胎。

最近,全国人大审议通过了《中华人民共和国道路交通安全法》,国家第一次把超载上升到违法行为的高度,这引起全社会的关注,严格限载将使车辆使用环境发生变化,势必影响到新轮胎和翻新轮胎生产企业,我们必须密切关注市场的变化,研究严格限载对轮胎销售带来的影响。我们认为主要有以下几点:

1. 暂时制约全钢子午线轮胎的销售。因为在公路上运输不超载,斜交轮胎完全可以适应,而且斜交轮胎价格低于钢丝子午线轮胎,因此,钢丝子午线轮胎由热销趋向平衡,并受到一定制约,而斜交轮胎销路暂时看好;

2. 治理超载使运输业对车型选择上可能偏向大型载重车型或重吨位集装车型,10.00-20 至 12.00-20 的轮胎销售量有可能上升;

(下转第 9 页)

由于粉末丁腈橡胶加工应用方便,倍受国外橡胶生产商重视,目前国外粉末丁腈橡胶的主要生产公司有美国古德里奇公司、固特异公司,加拿大的 Polysar 公司,德国拜耳公司,日本的瑞翁和合成橡胶公司等。目前年生产能力约为年产 4 万 t,产量在 2.8 万 t 左右。

我国粉末丁腈橡胶的生产始于 20 世纪 80 年代,国内多家企业进行了粉末丁腈橡胶的制备与应用研究工作,最初成功开发了以价廉易得的木薯淀粉黄原酸酯包覆的非交联型的粉末丁腈橡胶。1994 年国内兰化公司研制成功了交联型粉末丁腈橡胶,并建成了年产 200t 中试装置,产品分为两个品级,粒径分别小于 1.25mm 和 0.45mm,产品主要用于摩擦制动材料、聚氯乙烯和 EVA 改性;随后 1997 年又实现了半交联型粉末丁腈橡胶-40 的产品性能与国外的牌号为 Chemigum P38 性能接近,适宜于作树脂改性剂,尤其是适用于软质聚氯乙烯树脂制品的改性。2002 年兰化公司研究院又成功开发出羧基粉末丁腈橡胶,并通过技术鉴定,该公司分别用乳液聚合与 N32 丁腈胶乳接枝聚合,制备羧基丁腈橡胶专用胶乳,然后经过化学凝聚法,采用复合隔离剂制备羧基粉末丁腈橡胶,解决了该橡胶储存稳定性的问题,羧基粉末丁腈橡胶是一种性能优良、应用广泛的树脂改性剂。该院开发的这种羧基粉末丁腈橡胶主要用于改性聚氯乙烯、聚苯乙烯等树脂,提高了制品的耐油性、耐候性、拉伸强度、冲击强度等性能,也可直接用于制作各种耐油密封件、垫圈、胶管等,替代同类进口产品。目前国内粉末丁腈橡胶的总生产能力约为年产 500t,产量约为 300t 左右,共有四个牌号产品投放市场。

3 应用与市场

粉末丁腈橡胶由于其分散性好,粒径细,易于

加工应用,有着广阔的应用前景。主要作为塑料、橡胶、聚酯、石棉和摩擦材料的改性剂。

粉末丁腈橡胶是树脂的优良改性剂,两者相容性极佳,可以直接混入,特别适合压出及注塑成型,如加入 15%~20% 粉末丁腈橡胶可以使压出速度提高,制品表面平整光滑。

粉末丁腈橡胶可与酚醛树脂、聚氯乙烯树脂共混,用于制造制动带、刹车片、挡泥板及门窗密封条等。粉末丁腈橡胶可与 ABS 树脂、EVA 树脂共混制出柔软的制品,还可用作石棉的胶粘剂,制造密封材料。尤其作为软质聚氯乙烯的改性剂用量较大。2003 年我国聚氯乙烯的消耗量达到 250 万 t 左右,因此粉末丁腈橡胶在该领域具有良好应用前景。

据报道,我国每年消耗在制动材料中的粉末丁腈橡胶达到年产 1000t 以上,之所以有如此大的用量,主要因为它能将摩擦材料在两个相对运动表面在制动减速时的动能转变成热能迅速的散发出去,以免烧坏偶合面。还能够提高摩擦材料的摩擦系数、耐油、耐高温、耐冲击性及弹性,对两个偶合面的损伤减轻,制动平稳、噪音低,减轻对环境的污染,成本低等。故在汽车、火车、飞机、工程机械一些需要制动摩擦材料的领域多使用粉末丁腈橡胶改性材料制品。

基于上述,并根据有关资料预计,目前国内粉末丁腈橡胶的潜在市场需求约为年产 1600t,主要用于制动摩擦材料制备和聚氯乙烯等树脂的改性,而国内目前仅有年产 500t 生产能力,4 个牌号产品问世,远远不能满足国内市场需求,每年要进口一定数量产品满足国内需求。目前我国在粉末丁腈橡胶生产与应用方面积累较多经验,因此今后要加大粉末丁腈橡胶的生产与应用,以满足下游市场需求,且提高丁腈橡胶装置的经济效益。

(上接第 2 页)

3. 适应超载而开发的高负荷非标轮胎将受到抑制。

随着公路运输业超载情况的改善和规范,为适应超载而开发的高负荷“超载王”、“加强型”、“胎中胎”等非标翻新轮胎将不会长时期成为“热门”,销售量将会逐步减少。为此我们要随时关

注超载给轮胎行业带来的影响,及时调整产品结构,适应市场需求,掌握翻新轮胎市场变化的主动权。

笔者通过对四川省轮胎翻修业这个缩影的现状和对策分析,可以折射出全国轮胎翻修业的现状和对策,以引起业内人士的关注,为共同振兴轮胎翻修利用行业做出贡献。