

全钢载重子午线轮胎企业要过三道“坎”

陈维芳

(桂林橡胶机械厂, 广西 桂林 541002)

据中国橡胶工业协会轮胎分会对 43 会员单位统计, 2004 年 3~6 月, 全钢载重子午线轮胎的累计产量分别为: 311.9、439.3、562.2、694.1 万套, 分别比去年同期增长 67.04%、66.83%、63.58、60.11%。在国家宏观调控及治理超载对轮胎的影响下, 我国全钢载重子午线轮胎行业在经历连续两年半的持续高速增长后首次出现增速放缓, 其中 5 月份产量比 4 月份有所下降, 6 月份产量与 4 月份基本持平。近年, 全钢载重子午线轮胎盲目投资的风险已完全浮出水面。从 2004 年下半年起, 全钢载重子午线轮胎企业不得不同步面对宏观调控、治理超载、产品供大于求三道“坎”。现在是全钢载重子午线轮胎行业重新审视企业发展战略, 调整产品结构和投资政策, 力争全钢载重子午线轮胎投资热潮平稳降温的时候了!

全钢载重子午线轮胎要过的第一道“坎”为国家宏观调控政策。全钢载重子午线轮胎为资金密集型产业, 一般 30 万套全钢载重子午线轮胎生产线需要资金 3~4 亿元, 同时其规模经济较明显, 理想规模在 100 万套以上。我国国有轮胎企业大多先天不足, 基建及设备投资基本依赖国家贷款。我国新崛起的民营轮胎企业虽然有一定自有资金, 但单靠自有资金要支撑 60~100 万套的全钢载重子午线轮胎项目只能望洋兴叹。在国家紧缩银根的情况下, 大规模向国家贷款可能性很少。轮胎企业唯一的办法是与国家同步实行紧缩政策, 首先将现有的规模作好, 不要再盲目地扩摊子。山东大王庄附近的几个新上的全钢轮胎厂将原计划 60~120 万套调整为专注作好首期 30 万套, 这是明智之举。佳通轮胎公司近期从橡胶机械厂减少硫化机订单 150 台, 以此估算减少全钢轮胎投资在 200 万套左右。广西桂林原计划上

60 万套全钢载重子午线轮胎项目, 现也基本停止。这说明国家宏观调控在轮胎行业初显成效, 对抑制我国全钢载重子午线轮胎的盲目投资热具有积极的作用。

全钢载重子午线轮胎要过的第二道“坎”为新的“道路交通安全法”的实施。治理超载已对我国全钢载重子午线轮胎的销售产生影响, 轮胎企业库存普遍提高, 截止 6 月我国轮胎产品存货在 3 亿元以上企业有 6 家, 库存量最大的企业库存达 6 亿。运输企业对“治超”准备不足及人们对全钢载重子午线轮胎的理解误区是导致全钢载重子午线轮胎销售受阻的主要原因。现中国橡胶工业协会正利用报刊、电视、宣传册大力宣传全钢载重子午线轮胎的优点, 这对行业的发展是有利的。随着我国运输业的恢复正常和人们对全钢载重子午线轮胎优越性的进一步了解, 这道阻碍全钢载重子午线轮胎发展的“门坎”将越来越低。

全钢载重子午线轮胎要过的第三道“坎”是全钢载重子午线轮胎已处于“供大于求”的市场环境。近年轮胎业的盲目投资使全钢载重子午线轮胎的产能快速提升。据分析至 2004 年底我国全钢载重子午线轮胎的生产能力达 2500 万套, 而全钢载重子午线轮胎的市场总需求量在 1500 万套以下。从经济学的观点分析这种不平衡很难较长时间维持。唯一的办法是提高全钢载重子午线轮胎需求或降低产量。提高全钢载重子午线轮胎需求在我国还有较大的潜力可挖。我国现全钢载重子午线轮胎占载重胎的份额不足 40%, 而世界发达国家全钢载重子午线轮胎占载重胎的比重在 75% 以上。假如我国全钢载重子午线轮胎占载重胎的比重达到 60% 以上, 全钢载重子午线轮胎的市场总需求量将达到近 2000 万套。 (下转第 18 页)

表 2 实际应用过程中常见的故障

现象	原因	故障查找及解决办法
卷材张力不稳定	机械故障	辊筒变形,轴承损坏,轴弯曲,齿轮故障,缺齿,链轮或皮带松,线速度变化或驱动部分有故障
卷材稳定,但张力表读不稳定	张力传感器问题	张力传感器安装不好,电缆故障或接头松动,张力辊动平衡不良
卷材稳定,但张力表读不稳定	张力表问题	表头故障,表头接线松动
卷材稳定,但张力表读不稳定	放大器问题	检查传感器电源电压,张力信号输出端子的输出信号。
当卷材松弛时,张力表读数不为零	张力传感器问题	张力传感器安装接线不正确。请参照传感器安装步骤检查
	调整问题	请参照张力校验步骤重新调整
实际张力值比显示张力值偏大或偏小	张力传感器问题	张力传感器安装接线不正确。
	调整问题	请参照传感器安装步骤检查。请参照张力校验步骤重新调整。

5 结束语

此张力控制系统控制回路简单,故障率低,控

制可靠灵敏,在帘线挂胶的压延工艺过程中,满足了工艺要求,保证了产品质量。

(上接第 4 页)同时我国可将全钢载重子午线轮胎放在全球市场来经营,这可大大减轻全钢载重子午线轮胎“供大于需”。我国全钢载重子午线轮胎的出口 2003 年占轮胎出口总量比例为 5.8%,其具有广阔的上升空间。在限制产量上也大有文章可作,其关键是快速抑制对全钢载重子午线轮胎的投资热,借助国家宏观调控将全钢载重子午线轮胎的投资由我国目前的“资金推动型”转变成国际通用的“市场推动型”。一些已上百万套生产能力的企业在目前市场环境中最好将主要精力放在提高轮胎质量和档次。全钢载重子午线轮胎“供大于需”这道坎是我国全钢载重子午线轮胎行业近年超高速发展的后遗症,又是全钢载重子午线轮胎企业不得

不过的一道较高的坎,需要全钢载重子午线轮胎企业尤其是大的轮胎企业树立大局观和科学发展观,才有可能避免全钢载重子午线轮胎发展走斜交轮胎的老路。

业界专家认为:国家宏观调控及治理超载对全钢载重子午线轮胎行业的发展从长远观点看是绝对利好。它在适当的时机给我国如火如荼的全钢载重子午线轮胎投资热起了一个缓冲作用,短期的全钢载重子午线轮胎产量增速放慢是好事,避免未来全钢载重子午线轮胎行业的“崩盘”风险。全钢载重子午线轮胎行业横亘三道坎,这对轮胎企业的发展是磨砺,轮胎企业应该树立科学发展观,从长远的观点看问题,确保全钢载重子午线轮胎行业总体持续、健康发展。

(上接第 15 页)

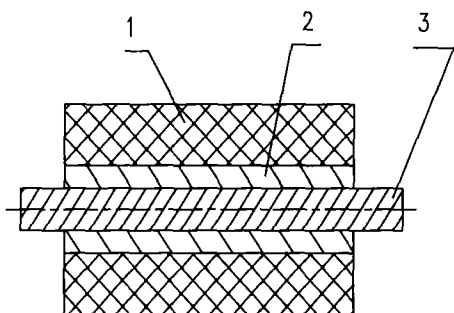


图 4 橡胶辊示意图

1-橡胶辊;2-钢套;3-中心轴

将千层辊改成橡胶辊后,内衬层气泡造成的废次品率降低了 0.561%。另外使用橡胶辊成本

低,每根橡胶辊只需约 1800 元人民币,橡胶辊可以永久性使用,既减少了维修费用,也减少了维修工作量。

3 结束语

内衬层贴合装置千层辊的改造,即从海绵辊的尝试改造到橡胶辊的成功改造。经历了一个曲折的过程。终于攻克解决了内衬层层间气泡问题。改进后,内衬层层间气泡造成的废次品率由原来的 0.567%下降到 0.006%。废次品率平均降低了 0.560%。通过改造提高了半成品部件的质量,大大提高了生产效益。