

轮胎翻新是降耗增效的重要途径

张德彦, 陈 敏, 吴小宝
(焦作市汽车运输公司, 河南 焦作 454001)

摘要:结合河南省汽车运输公司的实际情况, 简要论述了轮胎翻新的概况及影响轮胎翻新的主要因素, 对今后如何提高废旧轮胎翻新率提出了建议。目前轮胎的翻新率还较低, 其主要原因除转换机制后胎管人员流失、司机缺乏相应的技术知识外, 轮胎质量欠佳也是影响轮胎翻新的主要原因。要提高轮胎的翻新率, 首先要严格按照有关规定对车辆加强管理, 其次要不断开发高等级轮胎, 提高翻新轮胎的质量。

关键词:轮胎; 翻新; 降耗

中图分类号: TQ336.1⁺6 **文献标识码:** B **文章编号:** 1006-8171(2001)10-0589-03

轮胎翻新是延长轮胎使用寿命、实现降耗增效的重要途径。但由于诸多因素的影响, 大批废旧轮胎未能得到翻新使用, 以河南省为例, 全省每年约有 250 万条废旧轮胎不能进行翻新, 因此造成的经济损失很严重。本文以河南省汽车运输公司为例, 简要介绍目前轮胎翻新现状及影响轮胎翻新的主要原因。

1 轮胎翻新工作的回顾

近几年, 河南省轮胎翻新工作取得一定进展, 轮胎综合行驶里程不断提高, 轮胎耗损费用所占运输成本比例逐年下降。1987 年全省实际翻新轮胎 13 459 条, 全省汽车运输企业轮胎翻新率平均为 66.9%, 每条翻新轮胎的行驶里程比未经翻新至报废的轮胎平均多 45 534 km。河南省汽车运输公司轮胎翻新率 1983~1987 年平均为 75.62%, 轮胎平均综合行驶里程由 1983 年的 113 246 km 提高到 1987 年的 168 300 km, 每条轮胎的行驶里程平均提高 54 658 km, 提高率为 48.1%; 轮胎费用支出占运输成本比例由 1983 年的 7.28% 下降到 1987 年的 3.21%。

1987 年一条轮胎翻新费用的实际支出为 100.66 元, 新轮胎售价为 550 元, 省定额行驶

里程为 12 万 km。通过以上数据可知, 每翻新 2.64 条(次)轮胎, 就相当于增加 1 条新轮胎的定额里程, 而费用支出仅为 265.74 元, 比买一条新轮胎节约 284.26 元。以 1987 年全省实际翻新轮胎数量计算, 则有

$$284.26 \times \frac{13\,459}{2.64} = 144.9 \text{ (万元)}$$

即翻新轮胎所超行的里程一年可为企业节省支出 144.9 万元。

实践证明, 从新轮胎到第一次翻新一般能行驶 5 万~7 万 km, 从 1987 年全省翻新轮胎实际多行驶的里程看, 翻新后的轮胎基本上可折合一条新轮胎使用, 实际行驶里程达到了新轮胎的 65%~91%, 而每条轮胎翻新所耗费用只有新轮胎的 18.3%, 若再与制造新轮胎所耗材料相比, 还可节约大量资金(见表 1)。

表 1 翻新轮胎与新轮胎耗用的
主要原材料对比

材料名称	翻新 1 条轮胎	制造 1 条轮胎
生胶	5.01	23.17
新帘布	0.1	7.2
炭黑	2.1	9.0

注: 以 9.00-20 轮胎为例。

2 轮胎翻新的现状及对企业经济的影响

一条正常使用的轮胎胎面磨损到极限就不能再使用, 而胎面磨损到使用极限时只用去整

作者简介:张德彦(1929-), 男, 河南封邱县人, 焦作市汽车运输公司工程师, 焦作公路学会常务理事, 汽车运输专业委员会副主任委员。

条轮胎经济价值的30%,其余的70%则应通过翻新获得。

目前由于受运输部门“以包代管”和行业管理不到位等诸多因素的影响,导致交通部颁布的《汽车运输行业轮胎技术管理制度》名存实亡,致使全省每年大量的废旧轮胎不能被翻修重新使用,不但给国家造成很大的经济损失,而且还增加一个污染源。

为了全面了解轮胎翻新的现状和废旧轮胎的危害,我们对某大型汽车运输企业进行了调查。经过调查发现,该公司轮胎报废率由1987年的22.6%上升到1997年的94%;报废轮胎平均综合行驶里程由1987年的168 300 km下降到1997年的28 300 km,比1987年下降了83%;平均每辆车年耗轮胎由1987年的1.36条上升到1997年的5.64条,是1987年的4.15倍;百胎公里费用(扣除轮胎涨价因素)由1987年的0.528元上升到1997年的3.463元,是1987年的5.95倍。

轮胎费用的增减对企业经济效益有很大影响。轮胎费用在运输成本中是随综合行驶里程增减而变化的成本。轮胎使用寿命长,综合行驶里程高,轮胎公里成本就降低,反之就增高。公路运输企业在一定的运价水平下,成本高低决定了利润的多少,而企业利润又是一个综合性指标。因此,轮胎公里费用的增减对企业成本高低、利润多少有很大影响。例如,某运输企业拥有中型载重汽车600辆,设工作车率为85%,车日行程300 km。1987年在用轮胎报废率为22.6%,一年耗用轮胎814条,1997年报废率上升为94%,一年耗用轮胎3 384条,1997年比1987年多耗用轮胎2 570条,折合人民币250余万元。

1987年报废轮胎综合行驶里程为168 300 km,1997年下降为28 300 km,与1987年相比,每条报废轮胎综合行驶里程平均下降14万km;百胎公里费用1987年为0.582元,1997年上升为3.463元。由于报废轮胎综合行驶里程的降低和百胎公里费用上升,致使轮胎费用一年多支出150余万元。以上两项合计共多支出人民币400余万元。

3 轮胎不能翻新的原因

3.1 企业机制转换,胎管人员流失

随着国有民营机制的推行,轮胎管理机构被撤销,轮胎管理体系被支解,使一大批懂技术、善管理的技术人员流失或改行,行业管理滞后,从省到地(市)、县三级管理机构均未配置轮胎专职或兼职人员,管理失控。另外,承包经营赋予了承包人自主经营、自主决策的权力,轮胎均由司机自购、自用、自行安排,轮胎的合理使用、定期保养、适时翻新成了一句空话。

3.2 司机缺乏应用技术知识

多元经济成分参与运输带来了车辆的快速发展,驾驶员人数增加。由于这些司机驾驶经历较少,缺乏应用的技术知识。经调查发现,大多数司机不知道轮胎的合理装配和使用的基本要求,也不懂有关轮胎类型、性能及特点等技术知识。

3.3 质量欠佳,影响轮胎翻新

1997年国家橡胶轮胎质量监督检验中心对15家企业的28个样品进行了质量统检,其中8家企业的21个样品合格,企业和样品的合格率分别为53.3%和75%,而在检测的4家乡镇企业的11个样品中,合格率仅为18.2%。

同厂牌、同规格轮胎尺寸差度大。焦作市汽车运输公司对几个厂家生产的9.00-20普通花纹斜交轮胎进行外直径检测发现,同是一厂生产的轮胎,大到1 047 mm,小到987 mm,二者竟相差60 mm;另一厂家生产的轮胎大到1 055 mm,小到980 mm,二者也相差75 mm。试想,将这些同厂牌、同规格而尺寸不一的轮胎装配到一辆车上,怎么能不破坏汽车的平顺性、不引起单胎超负荷、不造成早期损坏呢?

翻胎质量近几年也有明显下降。1997年国家有关部门抽查了16家企业翻新的9.00-20轮胎,合格率仅为46.4%,与1995年抽查相比,合格率下降了5.8%。因此,新胎和翻新轮胎的质量问题也是引起用户不愿翻新轮胎的主要原因。

此外,随着我国高等级公路的快速发展,车辆的行驶速度得到很大提高,这对轮胎的性能提出了更高的要求,而目前车辆使用最多的斜

交轮胎在高速公路上又常因爆破引发交通事故,使人们对斜交轮胎能否翻新、翻新后能否上高速公路存有疑虑,因而不愿翻新。

3.4 公路“三乱”引发超载运输,造成轮胎早期损坏

由部门利益产生的“三乱”现象使企业为了生存不得不违章超限。经调查统计显示,企业要交纳规费 70 余种,交纳金额占营收的 76.96%,加之各种消耗,每月的成本支出大于营收的 41.23%。以 5 t 载重汽车为例,依法按规定经营,则每月要亏损 2 736.18 元,若违章超载经营,每超载 1 t 少亏损 1 335.95 元,超载 2.1 t 时可略微盈利 42.31 元。

4 几点建议

为进一步提高废旧轮胎的翻新率,应做好以下几方面的工作。

(1)加快费改税实施的进程,彻底根治“三

乱”,减轻企业负担,为汽车运输行业营造一个公平、公正、竞争有序的优化发展环境;

(2)根据《汽车运输业车辆技术管理规定》管好辖区内的轮胎技术工作;

(3)汽车运输企业作为轮胎技术管理工作的主体,要禁忌“以包代管”,按照有关规定既要管好本企业的车辆又要管好挂靠经营的车辆;

(4)新轮胎发展要与新型汽车、高速公路发展同步,不断更新换代,要开发“高等级”轮胎,提高胎体强度,提高速度级别,且能多次翻新;

(5)翻新轮胎也要增强创新能力,满足高速行驶的要求,创出自己的翻胎品牌。

5 结语

轮胎翻新可使废旧轮胎得到再利用,是变废为宝、减少污染、节能降耗的重要途径,同时还可为企业增加一定的经济效益。

收稿日期:2001-04-01

三角牌轮胎在“国有企业改革与发展暨技术创新成果展览会”上闪亮登场

中图分类号:TQ336.1 文献标识码:D

2001年6月18日,由国家经贸委、中宣部、财政部、国家统计局和北京市人民政府共同主办的“国有企业改革与发展暨技术创新成果展览会”在北京召开。三角集团有限公司(简称三角集团)作为中国轮胎行业的唯一代表参加了这次展览。

此次展览是我国改革开放以来第一次全面展示国有企业取得辉煌成就的盛大展览,是向中国共产党建党 80 周年献上的一份厚礼。三角集团选送了 31×10.50LT 白字体子午线轮胎、255/50VR16 高速级子午线轮胎、195/50R15 高速级子午线轮胎及 385/65R22.5 载重子午线轮胎作为展品,其中 TR988 轮胎花纹已获得外观设计专利保护。展览期间,三角集团的轮胎产品以其美观大方的造型、流畅的花纹线条吸引了众多的参观者驻足观看和咨询,他们对三角集团取得的辉煌业绩表示钦佩。

(三角集团有限公司 赵小惠供稿)

李铁映视察三角集团

中图分类号:TQ336.1 文献标识码:D

2001年6月2日中央政治局委员、中国社会科学院院长李铁映在山东省委副书记王修智、威海市市委书记孙守璞、威海市市委副书记、市长崔曰臣等的陪同下视察了三角集团有限公司(简称三角集团)。

三角集团党委书记、董事长丁玉华以及全体领导班子成员陪同李铁映及省、市领导对三角集团进行参观。李铁映一行参观了子午线轮胎一车间先进的生产线,了解了三角集团的生产经营情况。当经过新安装的 2824 X 射线成品检测机时,李铁映进入检测机房仔细观察成品轮胎的检测过程并询问了三角牌轮胎的产品合格率,得知三角牌子午线轮胎的成品轮胎合格率已达到 99.8%时,表示十分满意。

参观完毕,李铁映对三角集团的生产经营情况非常满意,并欣然提笔在留言簿上题下了自己的名字。

(三角集团有限公司 赵小惠供稿)