

中国子午线轮胎技术与发展论坛暨 江苏兴达 2005 年产品订货会 在兴化召开

中图分类号:TQ330.38+9 TQ336 文献标识码:D

中国子午线轮胎技术与发展论坛暨江苏兴达 2005 年产品订货会于 2004 年 12 月 11~12 日在江苏兴化市戴南镇顺利召开。

出席会议的有中国石油和化学工业协会、中国橡胶工业协会及其下属轮胎分会和骨架材料专业委员会以及兴化市有关领导,交通部规划院、中国汽车研究中心、北京橡胶工业研究设计院、彤程化工有限公司以及三角轮胎股份有限公司等众多轮胎企业约 50 个单位 140 余名代表。

会议由江苏兴达钢丝帘线股份有限公司常务副总经理陶进祥主持。兴达公司董事长刘锦兰致开幕辞,对来自全国各地的代表表示最热烈的欢迎和最衷心的感谢。他指出,兴达公司建厂 16 年来,企业规模和经济效益得到了长足发展,特别是在二次创业中,兴达公司以发展民族钢丝帘线工业为己任,仅用 12 年的时间便异军突起,成为我国钢丝帘线行业的主力军,为降低我国轮胎企业的生产成本、节省国家外汇做出了重大贡献。他深情地表示,兴达公司的每一次成功都离不开广大轮胎企业的大力支持,为了回报用户,在国内外原辅材料价格普遍大幅度上扬的情况下,兴达公司靠深化内部管理、内部挖潜来降低生产成本,通过降低产品售价让利用户,从而减轻用户压力。

未来兴达公司将充分发挥技术、品牌、规模和人才优势,坚持全面、协调和可持续发展的科学发展观,继续加强科技开发投入力度,大力开发高强度、超高强度和极高强度钢丝帘线,以减小轮胎的钢丝用量,实现轮胎轻量化;大力开发开放型和全渗胶型钢丝帘线,提高帘线的耐腐蚀性能;大力开发密集型钢丝帘线,提高帘线的耐疲劳性能;大力开发高伸长和高抗冲击型钢丝帘线,以适应轮胎发展的需求。

兴达公司总经理刘祥介绍了公司下属 5 个分厂的生产情况,重点介绍了 2004 年公司生产经营状况。2004 年兴达公司钢丝帘线产量从 2003 年的 51 600 t 增加到 12 万 t,增加 6 万多吨;胎圈钢

丝产量从 16 700 t 增加到 23 500 t;2005 年钢丝帘线和胎圈钢丝产量将分别增至 16 万和 3 万 t。

2004 年兴达公司在拓展国际市场方面获得了很大进展,美国固特异,印度 J. K. Apollo 和 MRF 公司以及印度尼西亚和叙利亚的轮胎企业已开始应用兴达公司钢丝帘线;普利司通、米其林、住友、倍耐力等公司多次来兴达公司咨询洽谈。随着兴达公司生产规模不断扩大、产品质量不断提高,扩大出口前景一片光明。

兴达公司将继续走专业化发展的道路,通过技术创新、滚动发展不断壮大规模和实力,力争 2008 年钢丝帘线产量达到 26 万 t,胎圈钢丝产量达到 5 万 t,成为全国橡胶钢丝骨架材料的主要供应商。

中国石油和化学工业协会会长谭竹洲盛赞兴达人奋发图强、艰苦创业和不断改革创新的精神,祝愿兴达公司永葆青春活力,创一流国际名牌,与轮胎企业团结合作,开创共同发展和繁荣的崭新局面。

中国橡胶工业协会副会长许春华指出,2004 年兴达公司除了产品产量翻番外,兴达公司钢丝帘线生产技术荣获了国家科技进步二等奖和中国石油和化学工业协会科技进步一等奖,表明兴达公司独有的钢丝帘线生产技术已日臻成熟,这是一项很了不起的成就。她分析了我国全钢子午线轮胎的发展趋势,认为由于国内需求和出口同步增长,全钢子午线轮胎还有一段稳定发展时期,因而对钢丝帘线的需求将继续增长。2004 年兴达公司生产 12 万 t 钢丝帘线,超过中国贝卡尔特钢丝帘线股份有限公司(8 万 t),占有我国 40% 以上的钢丝帘线市场,成为我国第一大钢丝帘线生产商。她祝愿兴达不断发展壮大,将来能占有全球 40%

的钢丝帘线市场,成为全球钢丝帘线的主要供应商。

兴化市市长吴跃出席会议并讲了话。他称赞兴达公司对地方经济发展做出了巨大贡献,2004 年兴达公司进入泰州市综合经济效益前两位和江苏省前 20 位,董事长刘锦兰荣获了全国五一劳动奖章和江苏省新苏商的荣誉称号。

会议期间,中国橡胶工业协会轮胎分会谈玉

坤、北京橡胶工业研究设计院陈志宏和罗之祥、交通部公路科学研究所刘清泉、中国汽车研究中心张正智、江苏兴达钢帘线股份有限公司蒋日勤、青岛黄海橡胶集团有限责任公司李振刚等做了有关轮胎及钢丝帘线发展状况、市场、生产技术、检测等方面的专题报告,使与会代表获得了大量信息。

通过聆听大会报告和现场实地考察,兴达公司大干快上的气魄以及诚心诚意为用户服务的精神给代表留下了深刻的印象。会后,轮胎公司纷纷与兴达公司签订了 2005 年的供货合同。会议达到了沟通信息、促进交流与合作的目的,获得了圆满成功。

(本刊编辑部 涂学忠 黄丽萍供稿)

中国高速公路的现状与发展

中图分类号 U412.1+1 文献标识码 D

1 中国公路建设的现状与发展

中国公路建设经历了两次飞跃:第 1 次飞跃的动力来自于改革开放,在“六五”~“八五”期间累计完成交通固定资产投资 3 999 亿元,相当于 31 年间前 5 个五年计划完成额的 10 倍;第 2 次飞跃的动力来自于我国应对亚洲金融危机所采取的“拉动内需”的经济政策。1998 年至今,每年公路建设完成投资连续突破 2 000 亿元,2003 年公路建设完成投资 3 500 亿元。

至 2004 年年底,全国公路通车总里程达到 181 万 km,居世界第 4 位。

根据经济发展的要求和交通加快发展的新形势,交通部对“十五”计划的主要目标进行了调整,即到“十五”末,全国公路总里程达到 195 万 km,新增里程由 15 万 km 提高到 28 万 km,年均增长 5.6 万 km,其中高速公路由 2.5 万 km 提高到 3.5 万 km,二级以上公路里程由 27 万 km 提高到 30 万 km。每百平方公里路网密度由 16.1 km 提高到 20.3 km。公路通乡率由 99.5% 提高到 99.8%,公路通行政村率由 93% 提高到 96%。

2 高速公路的现状与发展

1988 年,我国建成了第一条高速公路,2003 年年底我国通车的高速公路里程已近 3 万 km,发

展迅速。2003 年新增公路通车里程 4.6 万 km,其中新增高速公路达 4 600 km,占新增公路里程的 10%。目前,全国有一半以上的省份高速公路里程超过 1 000 km。经济欠发达的西部在过去的 4 年中高速公路增长了 1.8 倍,总里程已突破 7 000 km。除西藏外,西部所有省和自治区都建了高速公路。

目前,中国高速公路网已完成规划,总里程将超过 8 万 km。高速公路网中,北京至各省会城市的 7 条射线总里程约为 1.8 万 km,将连接中国 319 个人口在 20 万以上的城市。未来中国的高速公路网首先要实现北京与省会城市、直辖市以及部分重要经济城市间的便捷连通。为弥补覆盖程度和连通能力上的局限性,省会城市和比较重要的经济中心城市间将考虑建立直接连通通道。此外,从规划目标要求看,国家公路网的构建还将符合未来城市带群和重要城市空间格局的建设要求。为了体现综合运输的优势和发展战略,国家高速公路网规划还考虑了公路运输枢纽衔接、铁路运输中枢及主要港口,包括沿海和内河以及国家制定的枢纽和干线的分布情况,把国家制定的公路网布局和其它运输方式的综合布局有机结合在一起,补充必要路段。长江三角洲、珠江三角洲和环渤海湾经济区等三大都市圈内部将形成城际高速公路网,东北、西北和西南的重要口岸也将考虑连通必要的对外高速通道,很多重要的国际运输通道也将被纳入国家规划,如从云南昆明通过老挝到达泰国曼谷的昆曼高速公路等。

3 国家公路网发展战略规划

(1) 国道主干线

国道主干线系统贯通首都、各省省会城市、直辖市、经济特区、主要交通枢纽和重要对外开放口岸,连接 1990 年全国 467 个城市中的 203 个,占 43%,约覆盖 6 亿人口(约覆盖全国城市总人口的 70%)。

国道主干线系统由“五纵七横”^[12] 12 条路线组成,总里程约 3.5 万 km(高速公路 25 500 km,一级公路 1 145 km,二级公路 8 983 km)。“五纵”指同江到三亚、北京到福州、北京到珠海、二连浩特到河口和重庆到湛江 5 条公路;“七横”分别为