

(3)各方推动,借力智能制造升级。

在山东轮胎企业智能化发展的过程中,也少不了各方不遗余力的支持。

“十二五”以来,青岛市将智能制造、绿色制造、制造业信息化、“互联网+”等作为高端装备制造业的重点发展方向,加大项目支持和研发投入,加快推进高端装备制造业关键技术攻关和产业升级。青岛市科技局相关负责人介绍,智能化生产替代人工是大势所趋,现在的形势正倒逼企业不得不迈出这一步。

工信部发布的轻工业发展5年规划中,提出要重点推进智能制造。围绕国家实施的智能制造专项行动,青岛积极推动工业企业的智能改造,推广智能制造标准化研究和制造新模式的应用。

为此,青岛市出台了《青岛市科技计划项目管理办法》《高端研发机构引进管理办法》《创新创业领军人才计划实施细则》等,在人才引进、创业孵化、平台建设、创新能力提升等方面加强对智能制造领域的引导和支持,通过整合创新资源,在智能制造装备、轨道交通装备和海洋高端装备等领域率先取得突破,打造青岛在新一轮科技和产业变革中的领先地位。

在高端轮胎研发生产方面,青岛市科技部门围绕先进制造技术最新动向,帮助企业开展制造领域技术研发攻关,推进“互联网+”与制造业的深度融合,提高制造业信息化水平,促进制造业转型升级。为深入实施创新驱动发展战略,青岛市面向全球积聚创新资源,部署建设橡胶材料与装备等智能制造科技创新中心,实施流程制造关键工序智能化、关键岗位机器人替代工程,探索智能制造生产新方式。

(摘自《中国化工报》,2016-10-13)

轮胎气压监测系统将成汽车标配

中图分类号:TQ336.1;U467.4⁺2 文献标志码:D

2016年9月27日,全国汽车标准化技术委员会汽车电子与电磁兼容分技术委员会在北京召开审查会,重点审查了轮胎气压监测系统(TPMS)、电磁兼容、功能安全等重要标准。经充分讨论,审查会通过了《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求

和试验方法》(GB 26149)强制性国家标准送审稿,同时要求标准主要起草人按照审查意见抓紧修改完善标准文本,并尽快将修改完善的标准文本上报国家标准化管理委员会。

2016年10月18日,全国汽车标准化技术委员会标准法规二室(节能、部件系统)主任朱彤说:“强制性国家标准《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》已经通过技术审查,将由国家标准化管理委员会审批和确定具体实施时间并予以正式发布。”这意味着,TPMS未来将成为汽车标配。

(1)曾有质疑反对声音。

从当前汽车技术发展趋势来看,轮胎气压监测系统成为汽车标配是必然的,即使轮胎气压监测系统强制标准多年来在国内前行波折重重。自全国汽车标准化技术委员会于2013年3月1日对《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》国家强制性标准拟立项事宜公开征求意见以来,行业内对此的质疑和反对从未停止。

其中,最有代表性的即是2013年3月12日由桂林安金测控技术有限公司周龙庚和傅建中在《傅建中的博客》里联名发表的《反对〈乘用车轮胎气压监测系统〉国家标准专项立项意见及建议》(简称《意见及建议》)。

周龙庚和傅建中反对《乘用车轮胎气压监测系统》国家标准专项立项的主要理由如下:乘用车TPMS是缺陷存疑技术产品,存在无法逾越的“实用性缺陷”障碍,属于落后过时技术产品;其设计缺陷存在巨大的民事索赔风险;某一位专家关于TPMS标准的提案背景并不单纯,实际是上海某公司等TPMS生产商游说的结果。

《意见及建议》特别指出:“具有知识产权保护的创新技术TPMS是建立中国汽车工业第一个技术门槛的机遇。TPMS是基于TPMS平台的技术创新,国家可以运用《专利法》规定的‘专利强制实施许可’方式,让TPMS技术被本土TPMS企业公平应用、实施。同时,受知识产权保护的TPMS技术是国内TPMS产业整合、升级的难得机遇和最佳条件,能够让国内TPMS产业重新获得生机和发展。”

(2) TPMS将成为乘用车标配。

即使遭遇“难产”，经过3年讨论，《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》(GB 26149)依然通过了国家强制性标准技术审查。这意味着，中国境内市场销售的乘用车将必须配装TPMS。

数据显示，在中国以往发生的汽车事故中，约有30%是胎压过低导致摩擦过热引起轮胎爆裂或胎压过高直接引起轮胎爆裂，高速公路汽车事故由胎压引起的比率高达50%。另外，如果仅保持乘用车胎压正常，全国每年就可节约101万t汽油和76亿元燃油费用。从汽车安全和节能减排来讲，TPMS应成为汽车标配系统。

《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》起草工作组负责人介绍说：“我们在制定这项标准的过程中坚持公开、公平、公正原则，严格遵循强制性标准制修订程序，广泛征求和听取社会各方意见，加强沟通与协调，确保了标准的技术先进性和科学性。我们考虑到中国TPMS技术发展和产品的应用情况，结合多轮试验验证结果，在新修订标准时对TPMS产品提出了基本安全要求，适用范围不限定在原标准中基于胎压监测模块的产品，在满足安全性的同时增强了包容性；同时，进一步完善了产品技术指标，提出当前世界上最严格的强制性技术要求，推动车辆安全节能技术水平提升。”

(3)强制安装轮胎气压监测系统应当渐进稳妥推进。

TPMS将成为乘用车标配，在汽车行业内引起很大反响。

双钱集团上海轮胎研究所所长钱瑞瑾说：“政府强制汽车企业在汽车上安装TPMS，国外已经有先例。这是提高汽车安全性能的需要。令人担忧的问题无非是汽车制造成本增加引起汽车产品价格上升。”

“TPMS是很小的东西。政府强制乘用车企业在乘用车上安装TPMS，可能对轮胎生产有特殊要求，对轮胎生产没有什么特殊要求。”杭州中策橡胶有限公司有关负责人认为轮胎企业继续依照法

规办事即可。

“强制安装TPMS，给中高端乘用车制造企业带来的成本压力很小，给微利低端乘用车制造企业带来的成本压力却很大。TPMS属于标准件，任何车型TPMS的价格都一样。假如一个TPMS的价格是200元，那么，10万辆汽车就需要安装2 000万元的TPMS。这对微利低端乘用车制造企业来说就是巨大的利润损失。”奇瑞汽车股份有限公司原竞品分析科科长潘国扬担忧一些自主品牌乘用车企业不堪重压。

中国汽车工业协会副秘书长叶盛基肯定了政府强制安装TPMS对提升乘用车主动安全性的积极作用。同时，他对强制安装TPMS的具体办法提出了意见：“政府对汽车强制安装TPMS，各国之间有差异，并不统一。国内有关部门应当依照中国国情，科学界定不同类型汽车安装TPMS的可行性。中国强制乘用车安装TPMS，应当谨慎、渐进、稳妥地推进，不可以操之过急。总的来说，政府应该对高档乘用车强制安装TPMS，对低档乘用车不一定强制安装TPMS；对新车型应当强制安装TPMS，对老车型不宜强制安装TPMS。好事要办好。”

(摘自《中国汽车报》，2016-10-24)

国外简讯2则

△固特异投资4.85亿美元在中国大连普兰店扩建轮胎厂。至2020年扩建完成后，该厂轮胎年产能将增加500万条，使固特异可满足中国和亚太地区对豪华大轮辋直径消费轮胎强劲和不断增长的需求。至2020年，固特异预计431.8 mm(17英寸)及以上轮辋直径轮胎将占其在中国替换轮胎销售量的近60%。

MTD(www.moderntiredealer.com),
2016-11-02

△阿波罗轮胎公司将投资7 870万美元在印度安得拉邦(Andhra Pradesh)建设新轮胎厂，这是其在印度的第5家生产厂，位于印度东南沿海。

MTD(www.moderntiredealer.com),
2016-11-10