

监督权威机构是天津橡胶工业研究所,但是如此巨大的汽车胶管市场由谁来管理和监督的确是个问题,迄今为止还未明确由哪个归口管理部门负责。因此有的汽车胶管生产企业存在损害消费者利益的行为,特别是在汽车胶管维修配件市场中,以次充好,鱼目混珠的情况时有发生,更有一些汽车胶管生产企业配套送样是一套标准,批量供货又是另一套标准,这些都极大地损害了汽车胶管行业的整个形象。

(3)技术开发远远落后于汽车技术的升级换代。大多数汽车胶管生产企业从国外引进设备后由外方协助安装调试,对于国外较成熟的产品基本上是照搬照抄,在国内汽车已经迅速应用最新技术的同时,汽车胶管的技术开发已明显滞后,无法像国外汽车胶管企业那样与汽车制造商同步开发,如国内尚无能力独立批量生产高膨胀动力转向管、达到 AAMA 或 ACEA (分别为欧洲和美国汽车制造商燃油排放标准)低排放标准的燃油管等,即使能少量生产也是

运用了国外跨国胶管企业的技术和国外的原材料。未来汽车胶管对胶管的环保、耐高压、耐高温等性能将有越来越高的要求,这无疑对国内汽车胶管行业的技术开发产生严峻的挑战。

(4)面临跨国胶管企业的全方位竞争压力。前面已列出了已经或可能进入中国汽车胶管产业的国外企业,随着复关的日益临近,汽车制造厂面临的竞争压力将逐步转移到零部件供应商身上。而国外的汽车胶管企业为了实施其全球化战略和降低自己的生产成本,必将利用有利的先进技术和雄厚的资金实力抢占中国市场。不言而喻,汽车胶管行业的竞争很快将由国内竞争走向国际舞台上的全方位竞争。

综上所述,各种驱动汽车胶管行业竞争的力量正在推动着整个行业进入一种新的状态,同时也驱动着我国胶管行业去开辟一片广阔的新天地。

收稿日期 1999-01-26

节省能源的硫化设计

英国《欧洲橡胶杂志》1999年181卷1期12页报道:

据英国材料工程研究实验室(MERL)的Bob Campion说,在70℃而不是在150℃下硫化,能使橡胶加工厂制造出质量更高的橡胶制品,因为在70℃下硫化,模制品的收缩率相当低。

该机构正在寻找关于利用超快速促进剂进行低温硫化的其它合作伙伴,以扩大其现有的先进橡胶配方(ARC)设计研究项目。

该项研究已开发出许多能在低温下硫化的易加工配方。现在MERL需要保证硫化胶的性能,特别是抗疲劳性能与正常硫化的硫化胶相当。

据ARC设计组的领导Mike Lewan说,设计的参与者石油国家工业公司对硫化制品具有收缩率较低的优点极感兴趣,认为在模制大型制品时是特别有利的。

OSI制造油田设备,特别是在流动平台上

使用的大型挠性橡胶与金属粘结部件,该公司总部设在得克萨斯,在英国Aberdeen有子公司。

MERL最初是为在海上使用的大型橡胶部件损坏后就地修补以及贮槽衬里而开发了低粘度低温硫化的配方。

据MERL提供的报告称,这些材料能制成复杂形状的制品,在70℃下快速硫化,并可与金属粘结,具有令人满意的硬度和定伸应力。该研究机构说,能源和成本节省的潜力是巨大的。

低温硫化使用的超快速促进剂的生产者West Bromwich公司的Robinson兄弟和为降低粘度使用的低相对分子质量聚合物的生产者BP化学公司与OSI一起参与了该项研究计划。

MERL期望在今后该项研究的3年计划中获得某些政府资金赞助,并诚邀更多的参与者。

(曾泽新摘译 涂学忠校)