

国等国,年产汽车量合计高达4000多万辆,全球汽车用钢材绝大部分被上述国家消耗掉,而且对高质量钢材需求不断扩大。目前,全球粗钢产量已突破8亿t,汽车制造业在全球所消费的钢材已超过1亿t,再加上生产汽车部件所消费的钢材,全球每年仅汽车行业消费的钢材就折合粗钢约1.5亿t。

另一方面,汽车用钢材、钢板均为高附加值产品,是企业高收益重要来源,需求量大、价格又高、市场前景看好,这样的赚钱动力推动着世界各主要钢铁企业,将汽车钢材、钢板列为最重要的开发、生产和推销产品。日本、美国和欧洲国家实力较强的钢厂,均将汽车制造商奉为上宾。这些钢厂将能否开发生产出适合汽车厂所需求的钢材,列为企业竞争力评判的最重要标。

新日铁是亚洲地区汽车用钢板最具有竞争力的企业,同时,该公司生产的汽车用镀锌板和高性能车用钢材,技术在世界上居第1位,新日铁汽车钢材最突出的特点为:实行产品差别化战略,即避免与其它钢铁同业生产雷同产品,坚持开发生产他厂无法生产或产量较少的特殊及高档产品,为此,新日铁开发研究中心发挥了特殊作用,于2001年初与欧洲阿赛里斯钢厂合作,共同构起合作研究开发体系。

阿赛里斯是欧洲地区最大的汽车用钢板生产企业,其设有专门阿赛里斯汽车部(ArcelorAUTO),阿赛里斯汽车用钢板生产的最显著的特点是,该公司为全球钢铁企业中,第1家与汽车厂建立共同“设计与伙伴”合作关系的钢厂,这一合作关系,使其得以参与新车开发、设计乃至生产全过程,确立与客户的紧密战略协作关系,受益匪浅。

美国的US钢厂为美国最大汽车用钢板生产企业,为适应汽车业厂对钢材需求的迅速扩大和高质量要求,US钢铁特别将其汽车用钢板生产部门独立出来,于1999年设立了汽车中心。汽车中心最主要职能特征,是将汽车用钢材的研发机构和销售机构合二为一,其内部都设有研究开发、试验核对和营业销售3个部门,这种组织机构的最大优点是,销售部门将客户需求、抱怨,立即反馈到研发部门,使研发部门能够跟上需求潮流,从而拓展销售通路。

除了上述3大集团外,新兴的韩国浦项和中国宝钢,也逐渐在汽车领域展露头角,浦项在汽车用钢材,特别是钢板生产领域,积极引进欧洲技术和设备,扩大产量,提高质量,其实力在亚洲仅次于日本,出口市场主要是中国等亚洲发展中国家,同时也向日本出口。

## 首钢长白厂方坯结晶器铜管过钢量达国内领先水平

采用首钢长白机械厂、首钢技术研究院和首钢第二炼钢厂联合研发的先进复合镀层新技术生产的方坯结晶器铜管,平均浇铸炉数为275.5炉,过钢量为6974.4t,钢坯长度为62723m,而用常规镀硬铬结晶器铜管的浇铸炉数为90炉,过钢量为2278.8t,钢坯长度为20500m,这说明新技术达到同类型结晶器铜管过钢量国内领先水平,这是首钢第二炼钢厂经过一年来多次实验对比所得出的科学结论。

为了提高产品的市场竞争力,现在每个钢铁企业都从生产的各个环节进行技术开发、技术改造,力求企业经济效益的最大化。连铸是炼钢生产的重要环节,连铸结晶是连铸机的核心,结晶器质量的好坏在相当大的程度上影响着连铸机的生产效率,连铸坯的质量和炼钢生产的经济效益。为此,在2001年初首钢就立项,开始研究用复合镀层新工艺提高方坯结晶器铜管的使用效率和使用寿命,由首钢长白机械厂、首钢技术研究院和首钢第二炼钢厂携手进行研发、生产和工业应用试验。当年他们在完成了各项工艺试验的基础上,从2002年开始又先后做了3批49支铜管的工业应用试验,其最高浇铸炉数达到456炉。历经3年来的不懈努力,一个完全由首钢自主开发,拥有自主知识产权的先进的方坯结晶器铜管内表面镀层新技术成果问世了。

8月17日,秦皇岛市科委组织有关专家教授对首钢研制的高效长寿结晶铜管镀层项目成果进行了验收。验收委员会详细听取了研制单位的研发报告、经济效益分析报告、用户报告,并审查了验收资料、考察了生产现场,对该项目的技术内容进行了质疑,经过认真讨论后专家们一致认为:该项目成果研究的技术方案选择合理,所采用的复合镀层技术在国内领先,该技术的应用有利于降低连铸成本,提高连铸作业率,有较好的经济效益和社会效益,具有广阔的推广应用前景。

(除署名外,均摘自《中国冶金信息网》)