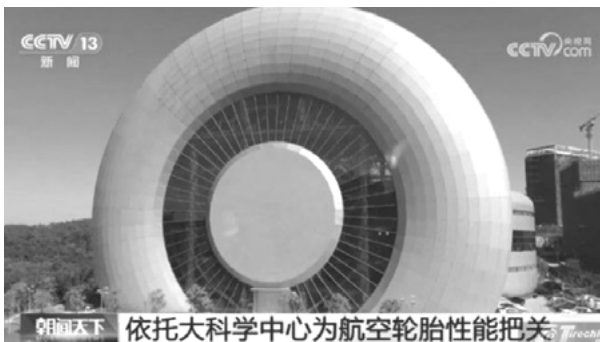


## 央视关注 我国航空轮胎工业走出创新之路

近日，央视朝闻天下栏目对我国航空轮胎的研发和国产化进行了报道和关注。



位于广州市黄埔区的航空轮胎大科学中心，近期已经完成了设备安装和部分功能调试，建成运行后将为仿生合成橡胶制造的航空轮胎最终走向产业化奠定基础。航空轮胎大科学中心，有目前国内最先进的综合研究试验台，从航空轮胎的静力学到动态特性研究都可以完成。

航空轮胎大科学中心主要由飞行起降动力学、硬核科技和航空轮胎制造实验基地组成，其核心是一系列飞行起降动力学大装置，主要包括航空轮胎高加速试验台、轮胎道面环境试验台、飞机起落架摆振试验台等大装置。

航空轮胎高加速试验台，是航空轮胎大科学中心里轮胎性能测试的利器。它能够模拟、测试航空轮胎在最大每小时600 km的速度时与地面摩擦，同时发生轮胎的偏转、侧倾等情况下，航空轮胎的可靠性及使用寿命。

经过反复测试，目前由我国科学家研制并送到这里的仿生合成橡胶航空轮胎，在极端工作条件下，可以实现比天然橡胶制造的航空轮胎使用寿命提升35%以上。

在吉林长春，中国科学院长春应用化学研究所的试验基地里，一批批仿生合成橡胶下线，经过压块包装后，被送往制造工厂，用于新一批航空轮胎样品的制造。

中国科学院长春应用化学研究所研究员白晨曦介

绍，原材料是制约我国高端航空轮胎发展的第一步。要实现稳定供给和大规模工业化生产的目标，则非“仿生合成橡胶”这个办法莫属。

要达到航空轮胎的使用标准，需要让仿生合成橡胶具有特级天然橡胶类似的性能。科研人员通过模仿天然烟片橡胶的精细结构，在合成橡胶分子链上以特殊的方法嵌入蛋白质和磷脂，攻克了连续聚合工艺和工程技术，制备出了批量化仿生合成橡胶，其关键性能、指标目前已达到进口特级天然橡胶的水平。

中国科学院长春应用化学研究所所长杨小牛指出，仿生合成橡胶的成功研发，标志着我国已经将天然橡胶从农产品变成了工业品，克服了天然橡胶的品质对地理位置的苛刻要求，也不再依赖进口。我国可以根据市场需求，动态调整生产量，把存“战略物资”变为存“技术和生产装置”。

破解了原材料供应难题只是实现了新型民用航空轮胎国产化的其中一步。如何研制出具有强大性能和市场竞争力的航空轮胎产品，从而打通科技成果转化“最后一公里”？这是摆在科研人员面前的又一道难题。

弹性体功能复合材料实验室，可以对轮胎橡胶材料配方进行各种性能验证试验，为轮胎设计提供数据。

科研人员自主研发出一套全新的数字轮胎工业软件，同步实现轮胎结构与性能预测。在软件中，轮胎的各项数据、受力情况等要素一目了然，不仅可以实现亚毫米级空间解析度上的设计，还大大缩短了原有的流程和开发时间。

为了实现航空轮胎核心技术自主可控这一目标，中国科学院长春应用化学研究所依托“仿生合成橡胶”专项，已经完成航空轮胎国产化技术全链条贯通和应用验证，实现了仿生合成橡胶和数字轮胎工业软件两项“从0到1”的原创性技术突破，掌握了41项核心技术，从而使我国在航空轮胎工业上走出一条完全区别于西方国家的创新之路。

摘编自“聚胶”

## 胶价大涨!

目前龙头持续封盘刺激，叠加成本下行，421#金属硅报价15200元~15600元/t，局部下行50元，利好单体厂修复利润面，昨日山东个别单体厂再涨100元，DMC报价15300元/t，其他单体厂也在预售订单支撑下继续挺价，向16000元大关逼近，DMC市场呈现稳中有进格局。

目前市场情绪比较割裂，一边认为利润回归是商业本质，当前涨价是必然的，后续还存一定的上涨空间；另一边则认为产能过剩并未改变，趁龙头封盘炒作而已，涨不了多久。但从不相信涨，到现在已经实打实的涨了近两个月，看来2024年单体厂画风要突变，修复利润的决心比较大。不过随着价格攀升，节后终端需求订单量并没有大幅增长，中下游企业不敢孤注一掷持续看涨，本周补仓偏谨慎，博弈氛围较浓！别看市场涨的嗨，大家重心仍在关注龙头厂何时开盘？目前业内一致认为龙头厂将以“涨”势开盘，就看涨多涨少。

生胶市场：节后生胶这一轮涨势，可谓是扬眉吐气，不仅全面摆脱倒挂，反弹也是最为猛烈，由云南生胶厂带头，一路冲至17400元~17800元/t，目前高分子生胶也涨至18300元~18500元/t。场内来看，节后生胶快速崛起是几大因素堆砌而成，首先，龙头封盘刺激下，同行及混炼胶都预估到或有一轮涨价来袭，趁着涨势未成而提前备货是部分混炼胶企业布局市场的关键；其次，由于此前生胶一直被龙头厂低价压制，多数单体厂生胶装置长期降负，节后龙头一封盘，打的混炼胶措手不及，尤其部分等料生产的企业需积极采购现货生胶，恐涨情绪下备货量有所加大，市场现货出现阶段性供应缺口，拉涨顺势而起。

综合来看，生胶的涨势可以说是“大超预期”，不过龙头操盘还未到位，生胶炒涨能否全面落实还有待观望，后续还得看龙头如何报价，预计短期内生胶延续向好运行。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 正道轮胎近日宣布旗下多品牌调价!

正道轮胎有限公司近日宣布，鉴于能源双控政策影响下的原材料价格上涨及能耗成本增加，自2024年3月15日起，将对其所有品牌产品价格进行2%~4%的上调。这一调整是为了确保公司能够持续向市场提供高价值的产品，并应对不断攀升的生产制造成本。

与此同时，春节过后，轮胎行业内已有多家企业相继发布了涨价通知。其中，山东兴鸿源轮胎和青岛福马轮胎均在2024年2月下旬宣布了价格上调的决定。据炭黑产业网了解，这两家公司均指出，轮胎主要原材料及相关辅料价格的持续上涨是导致运营成本上升的主要原因。具体来说，山东兴鸿源轮胎自2024年2月25日起，对其旗下多个品牌的全系列产品价格进行



了3%~5%的上调。而青岛福马轮胎也从同一天起，将“FULLRUN”和“AUTOGRIP”两大品牌的全系列产品价格上调了相同的幅度。这一系列涨价举措反映了当前轮胎行业面临的成本压力和市场动态。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 从生产到交付，一辆新能源车诞生背后的隐形力量

近日，一份数据格外引人注目。据中国汽车工业协会统计，2023年，我国新能源汽车产销分别达958.7万辆和949.5万辆，连续九年稳坐全球新能源汽车产销量第一的宝座。这份闪耀的成绩单，彰显我国新能源汽车产业的“遥遥领先”。而润滑油液作为汽车工业配套体系中不可或缺的一个版块，在新能源汽车时代依旧扮演着关键角色。

一辆新能源汽车，从生产到交付究竟要经历什么？背后又有哪些润滑力量的支持？让我们一起踏上溯源之旅。

### 生产阶段：降本增效，润滑管理来帮忙

新能源汽车时代，由于动力源和驱动发生颠覆性改变，由电池、电机、电控组成的三电系统成为全新的三大件。根据业内权威机构表示，三电系统的成本占据整辆纯电动车总成本的70%以上。其中，最核心的部分就是动力电池，而电动汽车电池制造需要多种矿石原材料，如锂、钴、镍、锰等。除了电池，车辆其他零部件包括车身车架所用到的钢铁、铝等，其原料也需要通过矿石开采得到。

有了基础的原材料和零部件之后，接下来便是冲压、焊接、涂装、总装等工艺流程，——至此，一辆新能源汽车脱胎成型。

从上游关键矿物的提取和精炼、到中游零部件的冶金加工，再到最后的整车生产组装，毫无疑问，生产一辆新能源汽车的每个环节都离不开机械设备的应用，也离不开润滑的助力。



润滑是关乎设备运行效率、维护成本乃至行业

生产的“命脉”，良好的润滑管理就如同对血液的精心呵护，是保持行业高效生产、节能减排的关键。拥有航天基因，多年来为高端装备制造提供润滑产品与服务的中国石化长城润滑油，便是润滑管理领域的佼佼者。



据悉，中国石化长城润滑油已经建立了完善的技术服务内容，从精简润滑、用油诊断、油液监测、到润滑系统清洗、企业润滑管理培训、废油回收服务等，为客户提供一站式管家服务。无论是大型的钢铁、石油化工设备还是精密的机床设备，中国石化长城润滑油都能够为用户带来量身定制的润滑管理方案，维护设备平稳长周期运行，帮助企业实现价值效益最大化。

此外，中国石化长城润滑油在全球拥有近千名一流的技术服务工程师、50名专业客服，能够随时响应客户需求。

### 交付阶段：陆运船运，术业有专攻

一辆新能源汽车生产完成并经过质量经验合格后，便进入交付阶段，从工厂发运至全国交付中心。长途重载运输过程中存在路况复杂、多拉快跑、运输周期长、保养成本较大等润滑难点，同时国六标准下对柴油机油品品质有了更严苛的要求。

为了满足市场对商用车低碳环保润滑油的需求，中国石化长城润滑油研发了一系列绿色环保润滑油产

品，覆盖发动机油、传动系统油、轮毂轴承润滑脂、合成制动液与冷却液等。这些产品不仅具备优异的润滑性能，而且在降低机器能耗和碳排放量方面也取得了显著成果。



值得一提的，海外市场也是中国新能源汽车的重要交付目的地。据统计，2023年我国新能源汽车出口超120万辆，同比增长超过77%。伴随着我国新能源汽车出海火热，大型船已成为汽车运输船新订单的主流。在远洋运输领域，我们同样能看到中国石化长城润滑油的身影。



在世界润滑市场，船用润滑油被公认为“技术门槛”非常高的产品门类之一。中国石化长城润滑油作为为数不多能够为航运行业提供配套润滑的品牌，拥有

类目齐全的船用油产品线，产品技术实现国际/国内认证基本全覆盖，并在东南亚、中东、欧洲、南北美、非洲等多个国家和地区的主要港口设有船用油供应网点，可满足市场上所有船舶发动机的用油需求。

### 使用阶段：提升驾乘体验需要“新”润滑

在用车阶段，影响车主驾驶体验的关键依旧在于三电系统，提升此类部件的性能表现也是整个产业链发力的所在。作为必不可少的配套产品，润滑油脂液的技术升级和产品开发迎来全新挑战。而我国首个可为新能源汽车提供全面润滑、冷却解决方案的品牌，正是中国石化长城润滑油。

依托深厚的科研实力，中国石化长城润滑油围绕三电系统全新的应用工况，进行适应电动汽车润滑冷却新的技术革新，创新性地开发了ERO系列电动汽车减速箱油、电池恒温液、混动发动机油、制动液和润滑脂等覆盖油、脂、液的全品类产品，能够满足新能源汽车个性化、高效化地润滑冷却应用新需求，为车辆电驱系统、电池系统、混动发动机、制动系统等关键核心零部件提供长效稳定保护，为车主消费者带来更顺畅、更美好的驾驶感受。

在“双碳”共同目标下，新能源汽车是全球汽车产业转型升级、绿色发展的主要方向，也是我国汽车产业高质量发展的战略选择。而高效全周期的润滑服务、润滑油品质和标准升级是汽车产业绿色低碳发展的重要一环。

从一辆新能源汽车从生产到交付的全流程中，我们真切感受到中国石化长城润滑油全面润滑守护的力量。我们也相信，作为中国润滑油行业领军品牌，中国石化长城润滑油将继续为新能源汽车产业链贡献绿色科技价值，以高品质的润滑产品和完善的润滑管理服务，在中国汽车产业电动化转型的变革历程中留下浓墨重彩的一笔！

摘编自“中国润滑油信息网”



## 我国自主研发天然橡胶试制的航空轮胎通过试验验证

2月26日从中国热带农业科学院获悉，采用该院自主研发的航空轮胎专用天然橡胶试制的C919、ARJ21等机型的24款飞机轮胎通过了动态性能试验验证。

中国热科院橡胶研究所研究员曾日中介绍说，中国热科院橡胶研究所联合天然橡胶生产、加工及应用领域的高校、科研院所、龙头企业进行全产业链攻关，培育出“热研73397”等新品种橡胶树作为航空轮胎专用胶的种植材料，制定并颁布了“特种胶园生产技术规范”农业行业标准、“航空轮胎专用天然橡胶标准化

胶园管理规范”企业标准，建立了航空轮胎专用胶标准化示范胶园和加工示范基地，为航空轮胎生产提供稳定、高品质的胶乳原料。

研究团队还通过大量试验，对航空轮胎专用天然橡胶加工工艺、技术参数进行优化，研制的专用胶性能较好地满足了航空轮胎生产的需求。

下一步，中国热科院橡胶研究所将继续提升航空轮胎专用天然橡胶的质量稳定性，为航空轮胎用胶国产化提供高质量科技支撑。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 全国人大代表、万华化学董事长廖增太：加快人工智能与化工深度融合 加速形成新质生产力

2月29日，隆基绿能科技股份有限公司在2024第十九届中国(济南)国际太阳能利用大会暨第三届中国(山东)新能源与储能应用博览会上正式发布Hi-MO X6双玻耐湿热光伏组件新产品。

据介绍，该组件以隆基绿能自研的复合钝化背接触电池技术(HPBC)为基础，是首款基于HPBC的双玻组件，具有转换率高、安全可靠、耐湿热等特点。



图为双玻耐湿热光伏组件展示区

隆基绿能分布式业务中国区总裁牛燕燕表示，

此次发布的双玻组件具备较强的耐湿热性，是由于HPBC电池电极材料中不含有银铝合金，不易发生电化学反应。同时，该组件还采用双面聚烯烃弹性体胶膜工艺，抗水汽能力是乙烯—醋酸乙烯共聚物的7倍；采用分子间隙更小的高阻水密封胶封装，阻水效果更加明显。因此，此款双玻组件更适用于海上光伏、化工园区等复杂场景之中。

“我国目前84%的双玻光伏组件装机都位于沿海及高温高湿区域。在这种环境下，组件很容易被水汽侵入，发生化学反应腐蚀电极，导致光伏功率衰减呈指数级下降。”牛燕燕说。

隆基绿能对该组件进行的专业测试结果显示，在85°C和85%的湿度下，组件的衰减只有0.89%，远低于国际电工委员会5%的行业标准。同时，该组件的电位诱发衰减测试结果为1.26%，使用首年衰减仅1%，线性衰减仅0.35%，预计30年后仍有88.85%以上的输出功率质保。以广东地区1QW电站运行30年为例，Hi-MO X6双玻耐湿热组件比PERC双玻组件多发电213万

kWh, 增加收益128万元; 比TOPCon双玻组件多发电103万kWh, 增加收益62万元。

目前, 隆基绿能在分布式场景已形成Hi-MO X6、Hi-MO X6防积灰组件、Hi-MO X6双玻耐湿热组件等系列产品, 可满足国内大部分分布式场景对光伏电站可靠性的要求。

未来, 隆基绿能还将推出更多“绿电+绿氢”解决方案, 致力于稳步降低氢能的生产成本, 为实现更具成本效益的氢能产业做出贡献, 并积极探索绿氢“多技术路线+多场景应用”路径, 以广泛应用于石化、电力、交通等场景。

摘编自“中国化工报”

## 环保新材料! 中联融鑫成功研发EVA全生物降解母料

在全生物可降解科技领域, 中联融鑫研发团队近日取得了新的突破, 成功研发出能够将EVA(乙烯-醋酸乙烯共聚物)完全生物降解的全生物降解母料, 这一创新成果标志着该公司在环保材料研发方面再次迈出了重要步伐。

据了解, 中联融鑫此前已经成功研发出全生物降解PE/PP母料, 而此次研发的EVA全生物降解母料则是该公司在环保材料领域的又一力作。这款新材料不仅具有轻便性和良好的弹性, 更重要的是其环保特性,

能够在自然环境中完全降解, 不会对环境造成伤害。

据了解, 中联融鑫的这款EVA全生物降解母料可广泛应用于各种包装材料、床垫、座椅垫、减震器等领域, 市场前景广阔。目前, 样品已经在广东某大型企业进行试用, 预示着EVA全生物降解即将成为现实。这一创新成果不仅有望推动环保科技的发展, 也将为环境保护贡献重要力量。

摘编自“色母粒产业网”

## 全新轮胎法规将启用

目前, 联合国欧洲经济委员会(UNECE)宣布, 将引入一种测量轮胎颗粒物排放的方法, 就像对制动系统采用的类似方法一样。

轮胎由天然橡胶和合成橡胶以及聚合物和其他化学物质组成, 轮胎因与路面摩擦而磨损, 例如当车辆转弯、加速或制动时, 将小颗粒释放到空气中并释放到路边和周围环境中。

在污染和能源工作组的支持下, 噪音和轮胎工作组根据联合国第117号条例批准了两种测量轮胎磨损的方法: 在行驶8000km的车队的开放道路上进行测试, 以及对超过5,000公里的磨损滚动滚筒进行实验室测试。

由于磨损而造成的轮胎重量损失将以轮胎上每吨

负载的毫克/公里为单位。这些方法将应用于市场评估工作, 以收集各种轮胎尺寸、型号和品牌的磨损数据, 确定磨损限值, 并在2025年9月之前纳入联合国第117号法规, 用于乘用车轮胎(C1轮胎)。

一旦修订后的法规生效, 轮胎制造商将不得不确保所有销售的轮胎都符合这些限制。超过限制的制造商将需要调整其材料成分或制造工艺。该提案由法国和欧盟委员会牵头, 将作为欧盟欧7提案的参考方法。

预计该方法将在2026-2027年扩展到涵盖配备C2和C3轮胎的较重车辆, 从而有助于显著减少微塑料对环境的污染。

摘编自“中国轮胎商务网”

## 赛轮液体黄金轮胎登陆央视，引领国潮新风尚

促进国潮消费、弘扬国潮文化、提振发展信心。2月24日，中央广播电视总台“国潮闹元宵暨国货潮品馆”揭幕活动举行。中宣部副部长、中央广播电视总台台长慎海雄等相关领导出席活动。

赛轮集团董事长刘燕华携液体黄金轮胎亮相“国货潮品馆”，并上台分享了赛轮以科技创新引领国潮“出圈”，助力美好出行的生动实践。



国潮是一份坚守、一种创新。赛轮出身于被誉为“橡胶界黄埔”的青岛科技大学，基因里涌动着创新精神。多年来，赛轮始终以“一群人、一条心、一辈子、做一条好轮胎”为使命，致力于让橡胶工业站上世界新高度，不断演绎着“国潮”的精神与内涵。



自创立以来，赛轮协同上下游产业链，持续发力科技研发。液体黄金轮胎采用世界首创化学炼胶技术，成功打破了困扰轮胎届多年的“魔鬼三角”难题，

更节能、更耐磨、更短刹车距离，轮胎性能达到国际领先水平。在北方刚刚经历的雨雪天气，液体黄金轮胎优异的抗湿滑性能得到车主们的一致好评，彰显了中国制造水平的全面提升，也赢得了大众对民族轮胎品牌的认可。



在科技引领、产品创新的基础上，赛轮将传统的轮胎产业注入时尚内涵，引领国潮新风尚。针对时尚车主对“颜值”的需求，赛轮推出液体黄金炫彩系列轮胎，耀金黄、朱砂红、孔雀蓝等六种颜色可实现个性化定制。



国潮风起，中国品牌前景可期。未来，赛轮将继续以“做一条好轮胎”为使命，书写“勇于尝试、敢于创新、善于表达”的国潮故事，为中国汽车工业的发展赋能添彩，为广大用户的安全、绿色和智慧出行贡献中国力量。

摘编自“中国轮胎商务网”



## 国产轮胎品牌，成为高端新能源重卡首选配套

山东华盛橡胶有限公司近日宣布，将为中国重型汽车集团有限公司的新能源商用车V7-X EV提供配套轮胎。中国重汽成都商用车作为新能源商用车产业链的领军企业，一直致力于产品的布局与创新升级，而V7-X EV作为其高端车型，专为运输行业量身打造，堪称拳头产品。

华盛橡胶为V7-X EV设计的轮胎，采用了HS168三道纵向曲折沟和独特的花纹沟开槽设计，使得轮胎在操纵性能方面表现出色。同时，肩部傍花设计的运用，不仅有效预防了因肩部生热可能导致的肩空肩爆问题，还显著抑制了轮胎的偏磨现象。此外，通过独特的配方设计，轮胎的抗撕裂、耐切割性能得到了进一步提升。

据了解，华盛橡胶的另一款S09混合型花纹轮胎也备受关注。这款轮胎采用了超耐磨配方组合技术，无论是在差路还是铺装路面上，都能展现出优异的耐切割、耐掉块性和耐磨性能。其V型大角度沟槽设计及弹石块设计，能有效防止夹石对沟底及带束层的损伤，降低轮胎的早期损坏风险。而阶梯型肩部傍花设计



则既起到了散热作用，又防止了偏磨现象的发生。

华盛橡胶始终坚持以客户为中心的理念，通过与主机厂的紧密合作、对应用场景的精准聚焦以及实际性能的不断优化测试，共同推动车辆性能的提升。作为中国重汽高端车型的重点供应商，华盛橡胶针对降本增效的需求，致力于提高轮胎的低滚阻、高节油性，以增强市场客户的服务体验。

摘编自“炭黑产业网”



## 广饶胎企接下欧盟100多万套轮胎订单！

春节刚过，在山东永盛橡胶集团有限公司成型生产车间，机器轰鸣，一派忙碌的生产景象。春节前夕，永盛橡胶接到了一笔来自欧盟的100多万套的轮胎订单。为了及时交付订单产品，该企业开足马力、加班加点，全力以赴赶制这批订单。

“正月初三我们的生产人员已全部就位，生产设备全部完成调试，正月初八我们的单日出口发货量达到了3万余条。为了按时完成生产任务，我们的生产人员三班倒，生产设备不停，全力以赴、上下齐心，迎战龙年开门红，确保顺利完成第一季度生产任务。”山东永盛橡胶集团半钢国贸部经理张兵华说道。

出口是山东永盛橡胶集团重要的业务增长点，该企业今年1月份新接欧盟订单20笔，同期相比增加15%

以上。订单量的持续增长得益于技术的不断创新突破。该公司投资15.1亿元，新上基于物联网技术的人工智能化半钢高性能绿色环保子午胎装备改造升级项目，对厂区原有年产500万条高性能半钢子午胎项目进行技术改造，通过引进国内外先进工艺及生产设备，嵌入智能化生产软件系统，从原材料入库到产品出库进行全流程智能化改造提升，将大大提升生产效率。

“整个工厂的产能，从改造前的11000条提升到现在的16000~17000条，尤其是集成阀组，和伺服控制系统的使用，将蒸汽和电力的能耗，较传统机型降低了20%。”山东永盛橡胶集团半钢智能工厂设备处处长王文正说道。

摘编自“聚胶”



## 中化国际MIAK产品获化工新材料2023年度创新产品称号

近日，中化国际自主研发生产的甲基异戊基酮（MIAK）产品经过层层遴选，荣获中国石油和化学工业联合会“化工新材料2023年度创新产品”称号。该产品的成功研发，不仅可保障中化国际高端橡胶防老剂重要原料的稳定供应，对于补齐我国化工新材料产业链供应链短板也具有重要意义。

为贯彻落实国家创新驱动发展战略，鼓励国内化工企业技术创新，推动化工新材料下游应用，加快补齐产业链供应链短板，中国石油和化学工业联合会开展化工新材料年度创新产品评价工作。2023年，向全行业企业公开征集化工新材料创新产品，经形式审查、专家综合评价，最终评选出20个产品。

甲基异戊基酮作为一种重要的精细化工中间体，具有良好的溶剂属性，以及低密度、低挥发速度、易生物降解等特性，在油漆涂料、数字印刷油墨、电子化学品、工艺溶剂等广泛领域有着重要应用。它也是中化国际高端橡胶防老剂产品的重要原料之一。

国内生产甲基异戊基酮合成技术长期受限，产品供应主要依赖进口。为补齐产业链供应链短板，保障下游产品供应稳定，提升行业整体技术水平，2020年3月，中化国际成立甲基异戊基酮研发项目组，确立了合成甲基异戊基酮工艺路线。经过3年研发，300多次条件探究试验以及2年工业化孵化试验，项目团队突破了新型催化剂研制、反应工艺流程优化、过程技术强化和复杂组分分离提纯四大技术壁垒，成功合成甲基异戊基酮。

该生产工艺反应过程温和，催化效率、转化率、选择性和原料利用率均达到高水平。目前，中化国际铜陵聚合物添加剂工厂已产出甲基异戊基酮合格产品，市场反响良好。

中化国际甲基异戊基酮创新项目产品工艺技术拥有自主知识产权。经上海市化工科学技术情报研究所查新，该工艺国际领先，有效填补了国内空白。

目前，该技术工艺已提出发明专利申请3项，实用新型专利申请2项，为我国高质量甲基异戊基酮产品共性技术提供了参考价值。同时，公司制定发布Q/AS971-2022《甲基异戊基甲酮》企业标准，并受中国石油和化学工业联合会委托，牵头起草了《工业用甲基异戊基酮》团体标准，为我国精细化工行业的高质量发展注入新活力。

甲基异戊基酮的成功研发只是公司众多科技创新成果的一个代表，中化国际以科技创新、精益求精为核心内驱力，加快自主创新步伐，推动科技成果转化，多次获得国家技术发明奖、中国石油和化学工业联合会科技进步奖等国家和行业荣誉，多项工艺技术被收录于《石化绿色工艺名录》。

未来，中化国际将继续聚焦化工新材料核心主业，坚持创新驱动战略，持续提升科技创新和产业化水平，加快补齐产业链供应链短板，推动我国化工新材料行业，实现高质量发展！

摘编自“中化国际”

