

海外消息

库珀购买韩国 Guyoung 公司的股份

汽车配件供应商库珀标准汽配公司已经收购了韩国金属冲压产品制造商 Guyoung 公司 20% 的股份, 双方认为这次收购有助于扩宽两家公司的客户群基础并增强双方的技术能力。

库珀标准汽配公司日前宣布, 已经完成 Guyoung 技术公司 (Guyoung Technology Co. Inc) 的收购。Guyoung 技术公司是一家韩国公司, 总部设在大邱市, 但库珀标准汽配公司并未透露此次股份收购的价格。

库珀标准汽配公司和 Guyoung 技术公司于 2004 年 6 月就曾签定了关于双方共同开发悬挂部件的技术协议。Guyoung 技术公司目前向库珀标准汽配公司提供 NVH 部件的冲压件, 如控制臂和连杆。

库珀标准汽配公司总裁兼首席执行官认为, 这是一个相当出色的战略投资项目, 在全球汽车配件的供应产业中, 此次投资会帮助该公司与汽车配件供应商加强联系, 以完成拓宽市场和提升产品系列的战略目标。同时, 韩国的汽车制造商正在向全球扩张市场, 也将更好地服务于韩国的汽车制造商。

Guyoung 技术公司的最大客户群中有两家知名的韩国汽车制造商, 现代汽车公司和起亚汽车公司。库珀标准汽配公司希望与 Guyoung 技术公司的联姻, 可以较好地帮助库珀标准汽配公司开拓与这些韩国汽车制造商商业服务的机会, 而在与 Guyoung 技术公司签定技术协定之前, 库珀标准汽配公司基本上没有供应给韩国的这两家汽车制造商任何配件。同时, 库珀标准汽配公司也希望能够提升 NVH 产品在韩国和其它国家的市场地位。

Guyoung 技术公司创建于 1989 年, 目前该

公司在韩国的大邱市、永川市、Elsung 市拥有 3 个金属冲压工厂。

在库珀标准汽配公司在海外频频亮相的同时, 也面临着美国本土内公司产能过剩的问题。在 2005 年秋季, 该公司就宣布关闭在乔治亚州 Griffin 市的汽车车身密封件生产厂以及阿肯色州 El Dorado 市生产 NVH 产品的工厂。

不久以前, 库珀标准汽配公司宣布, 已经就购买 ITT 工业有限公司的汽车流体处理系统这个版块业务与对方达成了协议, 交易价格超过了 2 个亿。主要业务是为制动系统及快速接头提供塑料和不锈钢导管。 陈维芳 邓先群

固特异企业经济运行形势良好

虽然去年秋天遭受飓风灾害, 美国固特异橡胶轮胎公司在第四季度减少收入 2100 万美元, 其中北美轮胎生产基地的损失就达到 1500 万美元, 但该公司 2005 年销售收入还是飙升了 7.5%, 达到 197 亿美元, 而且净收入几乎翻两番, 达到了 2.28 亿美元, 创下该轮胎企业自 1998 年以来的最佳业绩。

同时该公司减少债务 2.57 亿美元, 投入养老金计划的资金超过 5 亿美元。截止 2005 年 12 月 31 日, 负债已经由 2004 年同期的 56.8 亿美元缩减到 54.2 亿美元。

北美轮胎公司是固特异旗下的最大业务部门, 也是企业改革的重点。在 2005 年, 该部门净收入增长 125.7%, 由 2004 年的 7400 万美元增加到 2005 年的 1.67 亿美元。销售收入增长 6.1%, 达到 90.9 亿美元。轮胎销售量为 1.019 亿条, 同比减少 0.6%。据固特异介绍, 销售收入增长得益于卓有成效的产品与价格组合策略的改善, 销售量下降的部分原因是替换市场低端产品采取了选择性经营策略。

固特异旗下的另一个业务部门——固特异工程橡胶制品分部的销售收入增长 7%, 达到 16 亿美元, 但净收入由 2004 年的 1.14 亿美元减少到 1.03 亿美元。该部门去年第四季度净收入减少到 2500 万美元, 销售收入增长 3%, 达到 3.94 亿美元, 主要因为工业制品和替换市场的销售形势很好。不过, 第四季度军用品销售量有所下降。

与其他企业一样, 2005 年固特异经受了原材料价格上涨的巨大影响。固特异原本预计生产成本提高 11%, 没想到实际提高了 13%, 为此全年多支出了 5.5 亿美元。尽管这样, 公司通过完善产品价格组合, 减少库存等措施, 增收 6.35 亿美元, 有效地抵消了原材料成本的增长。

展望 2006 年, 固特异董事长兼首席执行官说, 企业还要继续面对来自各方面的挑战, 包括行业竞争态势、遗产成本、即将到来的劳动合同集体谈判、原材料价格上涨、公司财务报表的杠杆平衡等等。但是, 他非常自信地说“固特异完全有能力战胜上述挑战”。

关 泰

米其林坚持关闭 Kitchener 轮胎厂

米其林北美股份有限公司 (Michelin North America Inc., 以下简称米其林) 决定在今年 7 月份之前, 关闭加拿大安大略附近的 Kitchener 轮胎厂, 原因是北美乘用车轮胎市场产能过剩。

米其林反复强调企业内部生产能力过剩, 有必要根据市场需求进行调整。此次之所以选中 Kitchener 轮胎厂有两个原因: 一是该厂设备老化严重, 如果继续生产必需追加投资; 二是在公司属下的多间轮胎厂当中, 该厂生产规模最小的, 易于整合。原来由 Kitchener 轮胎厂生产、目前需要保留的轮胎规格将转移到公司在美国的其他 3 间轮胎厂继续生产。

Kitchener 轮胎厂原来属于美国尤尼罗伊尔·固特里奇公司, 在 1989 年 9 月和美国其它 3 间轮胎厂一起被法国米其林集团公司集体兼并后, 归入新成立的米其林北美股份有限公司。当时的尤尼罗伊尔·固特里奇公司, 是美国通用汽车公司排在第一位的配套轮胎供应商, 米其林因此接收了这部份市场份额, 借此顺利达成了渗透北美原装轮胎市场的战略目标。可能由于文化背景不同, Kitchener 轮胎厂基层工会与米其林的关系一直不太融洽。2004 年夏天, USW 第 677 地方分会曾在该厂组织过一次长达 3 个月时间的罢工。

在由工会组织——美国钢铁工人联合会 (United Steelworkers union, 以下简称 USW) 代表工人与米其林签订的劳动合同上, 明文规定“在合同有效期内, 不得关闭工厂”。此合同在今年 7 月

22 日到期。这也正是目前 USW 与米其林抗争的理由之一。

虽然 USW 坚决反对米其林的决定, 并想方设法阻止米其林行动, 但米其林始终坚持原有计划。米其林已经表示, 公司做出上述决定是经过深思熟虑的。米其林计划与当地政府机构、社团、工会加强联系, 帮助受到影响的员工尽可能平静地接受转变, 包括给他们发放遣散费和补贴。同时, 公司还要制定一个援助方案, 帮助他们在 Kitchener 地区的其他企业找到新的工作。

岑 溪

倍耐力在巴西建卡车轮胎厂

倍耐力公司近日向媒体宣布, 它已经投资 5000 万美元, 在巴西格拉沃泰 (Gravatá) 建设了一家卡车轮胎工厂。该厂建在倍耐力公司在巴西的摩托车轮胎研发生产基地内, 占地 57.3 万 m², 卡车轮胎年生产能力为 1.2 万条。这家新厂生产的卡车轮胎 80% 供应巴西市场, 其余 20% 主要出口到拉美诸国。

郭 奕

美国建厂用废轮胎生产乙醇

美国未来燃料研究所 (FFI) 和斯塔特克 (Startech) 环保公司合作建设利用废轮胎制备乙醇的工厂, 已在新泽西州的汤姆河开工建设, 预计将在 2007 年底投入运行, 年产乙醇约 5200 万加仑。这个项目由 FFI 投资 8400 万美元, 由斯塔特克公司提供一台日处理能力 100t 的废轮胎等离子转化设备, 将其安装于这套废轮胎制乙醇装置当中。这种等离子转化设备可将废轮胎完全热解成清洁的合成气, 也称作等离子转化气。这种等离子转化气经过管道直接送入 FFI 的乙醇合成系统, 生产出燃料级乙醇产品, 可供出售。FFI 计划该厂在扩建时再额外添置数台斯塔特克公司的这种废轮胎等离子转化设备。

FFI 和斯塔特克之间的战略合作, 为废轮胎的处理提供了新的途径, 也为这两家公司进入美国, 乃至欧洲、亚洲和南美的乙醇市场铺平了道路。

郭 益