



米其林品牌五连冠

J. D. 鲍尔公司是目前世界上最具权威的商业咨询公司之一,总部设在美国加利福尼亚州。该公司长期从事市场调查、资产评估、质量监测、技术服务等业务,几乎每月都会公布一到两项市场调查结果,调查对象广泛,比如汽车、摩托车、汽车配件、商品房等等。在该公司最近公布的 2002 年度北美地区原配胎满意度评比结果中,米其林(Michelin)品牌再次夺冠,这是该品牌连续第 5 年获得该项荣誉。

原配胎满意度评比是由 J. D. 鲍尔公司(J. D. Power & Associates)举办的一项例行市场调查活动,调查对象为北美地区购车一族。调查内容涉及轮胎的质量、性能、品牌形象、服务等,具体操作是按产品类型将原配胎分成 2 大类:乘用车胎和轻卡轮胎,而每大类又分成 5 个项目来打分:轮胎质量、耐久性、环境适应性、设计与款式、冬季路面牵引性;调查结果用满意度指数(总分)来表示。

J. D. 鲍尔公司的调查结果表明,乘用车胎产品的行业平均水平为总分 103 分。米其林品牌获得总分第一(114 分)的好成绩;在构成总分的上述 5 个项目中,米其林品牌有 4 个项目得分排在第一。

东洋(Toyo)品牌和倍耐力(Pirelli)品牌并列总分第二(106 分),大陆(Continental)品牌取得总分第三名(104 分)。其他品牌的总分均在行业平均水平之下。

轻卡轮胎产品的行业平均水平为总分 95 分。在行业平均水平之上的共有 7 个品牌。米其林品牌的总分为 110 分;横滨(Yokohama)品牌的总分为 104 分;固特异(Goodyear)品牌和尤尼罗伊尔(Uniroyal)品牌的总分均为 102 分,并列第三名;BF 固特里奇(BF Goodrich)品牌的总分为 101

分;登禄普(Dunlop)品牌的总分为 100 分;普利司通(Bridgestone)品牌的总分为 99 分。

“新车零部件的更换时间一般为 5 年,但原配胎的更换时间平均只有 2 年。轮胎制造商欲在原配胎市场取得成功,主要取决于产品的研究开发和生产工艺。米其林集团公司在这方面就做得很不错”,J. D. 鲍尔公司的轮胎监测专家 Jeff Zupancic 如是说。

J. D. 鲍尔公司调查了 3746 位车主,他们大多数购买新车还不足 3 年。除上述 5 个项目外,J. D. 鲍尔公司还要求调查对象如实反映轮胎的磨损程度以及操作性能情况。

调查发现,在买车才 1 年的车主当中,反映米其林轮胎有问题的人最少;表示在购买替换胎时将首选米其林品牌的人占被调查人数的 60%,该比率在所有品牌中是最高的。Zupancic 先生对此的评价是,对轮胎制造商而言,保持较高的原配胎满意度非常重要。因为原配胎满意度与替换胎品牌取向息息相关。对原配胎满意的用户往往在购买替换胎时首先考虑同一品牌。也就是说,原配胎满意度较高的品牌在替换胎市场同样比较吃香。

调查还发现,有 1/5 的车主在买车头 1 年就有 1 条轮胎出现故障,其中 12%的车主只好更换 1 条甚至好几条轮胎。在被调查的所有品牌当中,反映最多的轮胎故障是刺穿。 邓海燕

日本合成橡胶工业的发展战略

日本合成橡胶产业的发展主要通过几大合成橡胶生产公司推动,这些公司通过改革内部机构,增强企业活力,积极参与和发展高技术、高附加值产品的开发和应用,针对 21 世纪的国际竞争环境,制定了全球化的战略发展规划。

1 重视开发自有技术和核心技术

早期日本合成橡胶工业主要依赖于从国外引进生产技术,日本各大合成橡胶公司的 SBR、BR、NBR 和 EPR 的生产技术最早基本上都是从美国引进的,但是经过日本国内各主要合成橡胶生产公司的生产技术改造和创新后,都形成了包括合成橡胶单体合成、聚合工艺和后处理在内的一整套自有技术,并且还向亚洲国家(如中国、韩国和

泰国)和地区外的国家出口技术,形成了强大的技术开发和工程建设的实力,并且通过建立合资或独资公司,在日本以外的地区拥有一定生产规模的装置。

2 生产装置向多功能化和大型化发展

目前,日本合成橡胶生产公司的投资集中在可根据市场需求变化,生产不同类型合成橡胶的多功能化生产装置上。此外,通用合成橡胶如丁苯橡胶的生产装置则向大型化发展。

3 优化生产工艺条件,提高自动化水平

日本合成橡胶工业通过改进现有生产工艺,完善聚合配方,使用高效多功能化助剂,实现稳定生产,降低节能,提高产品质量和性能。日本合成橡胶生产装置已经普遍采用了DCS控制系统,并借助数字模型实现了开停车和品种牌号切换等非稳态条件下的操作最佳化。在E-SBR聚合时,通过合理调整聚合配方,提高聚合控制系统的自控水平和脱气系统的脱气效率,采用无机凝聚工艺,改进干燥工艺,可以显著降低三废排放。

4 重视与下游用户合作开发新产品和新技术

日本各主要合成橡胶生产企业极为重视合成橡胶新产品和新技术的开发工作,大公司均设有研究开发机构,从事基础研究以及战略研究工作,重视知识产权的开发和保护,每年均有一定比例和数额的资金用于研究和开发工作,加强公司的技术实力和技术贮备。

这种合成橡胶上游生产与下游产品应用企业相结合,共同进行产品开发的模式在日本合成橡胶生产企业中极为普遍,为日本合成橡胶产业整体技术水平的提高打下了坚实的基础。

5 合成橡胶产品向系列化、高附加值、高性能化发展

目前,日本JSR公司E-SBR有18个牌号(其中5个为充油型),BR9个牌号(其中3个为充油型),NBR26个牌号。瑞翁公司的E-SBR有13个牌号(其中7个为充油型)。其它如溶聚丁苯橡胶、丁基橡胶的热塑性弹性体的品种牌号也已经系列化、高性能化和专用化。

针对周边国家和地区通用合成橡胶产品的竞争压力,日本合成橡胶生产商也加快了从普通合成橡胶的生产向高附加值产品转变的步伐。日本各主要合成橡胶公司均在努力开发具有特殊性能

的橡胶品种,为参与未来国际橡胶市场的竞争贮备力量。

6 不断扩大精细化学品的生产规模

日本合成橡胶工业经过多年的发展,正在将传统的产品业务调整细化。其普通合成橡胶产品所占的比例逐年下降,精细化学品(光电材料和其它新型材料)的比例逐年增加。此外,以日本JSR公司为代表的日本合成橡胶生产企业也在不断开发传统橡胶产品以外的高科技、高附加值的精细化学品,并且制定了明确的发展计划,力图在未来高科技产品生产领域保持竞争优势。

7 不断加强全球化竞争战略

日本除在本土建设合成橡胶生产装置外,在韩国、新加坡、泰国、印度等亚洲国家也有合成橡胶合资企业和生产装置。20世纪80年代以来,日本主要合成橡胶生产企业都在不断加强实施全球化战略。

这些发展战略的实施对于21世纪日本合成橡胶产业的发展已经打下了坚实的基础,未来日本橡胶工业仍将在亚洲乃至全球保持一定的优势地位。

跃进

博世与米其林

携手研发新型动力管理系统

为进一步改进汽车的安全系统,博世与米其林携手合作,研发新型动力管理系统。新的刹车制动系统可将事故紧急刹车距离缩短15%。

据道路交通事故研究机构披露,道路交通事故追尾事故占整个道路交通事故的70%。其原因很多,比如汽车显示信号不能表明制动状态,汽车刹车时间及距离超过道路事故发生的可制止范围等。美国交通部的一份有关研究报告表明,驾驶员若是能提前一秒钟制动或将刹车距离缩短15%,那么道路交通追尾事故就可下降60%。

博世与米其林的合作主要集中在研发汽车动力控制系统,首期目标是提高车轮在轮胎压力减小时的动力性。一般当汽车紧急刹车时,汽车重量将集中在前轮,致使轮胎压力增大,而后轮胎的压力则相应减小,从而减小车轮与路面的摩擦力,使汽车拉长刹车距离,增加道路交通事故的概率。