

海外消息

米其林计划用 Goodrich 牌轮胎参加 2006 年世界拉力锦标赛

米其林集团计划让 Goodrich 牌轮胎参加 2006 年世界拉力锦标赛(World Rally Championship, WRC),以替代 Michelin 牌赛车轮胎。

世界拉力锦标赛也被称为世界越野锦标赛,是国际汽联的一项和 F1 等级的重要赛事。今年赛程规划有 16 个站,分别在 16 个不同的国家举行,赛季分为两部分,在上半年赛季结束之后,经过约一个月的休息再进行下半年赛季,让各车队对车辆与车手做一重新调整。WRC 可以说是所有赛车项目中最严苛,也是最接近真实情况的一种比赛,因为所有参赛车辆都是在已批量生产车种的基础上研发制作而成的,并在雨林、泥泞、雪地、沙漠及蜿蜒山路等全球各地最具代表性的险恶路段行驶。

米其林公司称,公司决定增加 Goodrich 牌轮胎参加现在举行的拉力突击世界杯(Rally Raid World Cup)和巴黎达喀尔拉力赛北美附加赛(Dakar Rally plus several North American competition)。在这之前,Michelin 牌轮胎已获得 36 项世界拉力锦标赛冠军,今后它将继续参加一级方程式(F1)、摩托车大奖赛(MotoGP)和勒芒 24 小时耐力赛(Le Mans)。

杨 静

朗盛关闭一家橡胶助剂厂

朗盛公司计划在 2006 年底关闭美国新泽西州 Trenton 橡胶助剂厂,以便充实盈利的营业单位的力量。目前该厂由其子公司——莱茵化学公司管理,处于“落后兼亏损”的状态。

朗盛公司正在寻求安排其他厂来承担 Tren-

ton 厂的生产任务的可能性。莱茵化学公司在北美地区的另一间厂坐落在俄亥俄州 Chardon。此次变故影响到 Trenton 厂的 76 名员工。朗盛公司准备将 Trenton 厂改成仓库使用。

据朗盛公司介绍,上述机构改革是美国汽车工业的市场需求有所变化的结果。企业行政管理人员过多使得 Trenton 厂经营成本过高。下一步的机构改革将涉及莱茵化学公司的纺织加工化学品、无机颜料、皮革部门以及在法国 Wantzenau 的丁腈橡胶部门。等上述改革完成之后,公司希望能够实现年节支 7300 万美元。

通过提高产量及价格,朗盛公司今年头几个月的销售收入增加了 6.1%,达到 5.27 亿美元。上半年橡胶销售收入达到 10 亿美元,利润/销售收入之比上升到 15%。

Amy Shaw

日本东洋在美国新建轮胎厂

日本东洋轮胎橡胶有限公司(Toyo Tire & Rubber Co. Ltd., 以下简称东洋)在美国投资 1.5 亿美元,新建一家轮胎厂。

新厂位于乔治亚州 White, 拟生产乘用车轮胎、轻卡轮胎,首期生产能力为每年 200 万条,计划今年年底试生产。该厂由东洋的美国分公司——东洋轮胎北美公司(Toyo Tire North America Inc.)经营管理。

据东洋称,建设 White 轮胎厂是其全球发展战略的一个组成部分。东洋计划在全球范围内,提高年生产能力 18% 左右,达到 3000 万条轮胎。这家日本企业希望在 2008 年前,其轮胎销售收入和经营收益分别提高 30 %和 40 %左右。

据报道,今年东洋轮胎的市场销售形势不错,“生产多少轮胎就能卖出多少轮胎”。White 轮胎厂将生产 Proxes S/T 高性能轮胎、Open Country M/T 和 A/T 系列轻卡轮胎,主要供给美国东半部的销售商。计划经第二、三期扩建,White 轮胎厂的生产能力可望提高到每年 600 万条。

新厂将应用东洋研发的新型自动化轮胎生产模块制造体系(Automated Tire Operation Module manufacturing system, 以下简称 ATOM), 103 万平方英尺的生产车间在试车阶段只需要普通轮胎厂三分之一的劳动力,亦即大约 350 人。

除了节约劳动力之外, A TOM 还帮助企业节约了从日本出口轮胎到美国的运输开支。目前出口轮胎的运输费用比雇佣当地劳动力的成本还高, 因为从日本运到北美的轮胎几乎都是大规格轮胎, 这些轮胎要占用较多的集装箱空间。

当问及新厂为何选址美国而不是中国, 除贴近市场外, 东洋认为中国的劳动力成本最终一定会提高, 届时将削弱在中国建厂所获得的节约生产费用的效果。

东洋今年第一季度的北美市场销售收入达到 6.171 亿美元, 同比增长 22.7%; 第二季度达到 1.835 亿美元; 若按年度计算, 同比增长 20%。据刚公布的 2005 年全球轮胎 75 强排行榜, 东洋排在第 10 位, 与 2004 年位置相同, 年销售收入超过 10 亿美元。

艾 虎

固德维收购一翻胎企业

马来西亚的固德维(Goodway)综合工业集团是一家从事母炼胶生产和轮胎翻修的企业。该公司收购了位于沙巴地区的一家翻胎企业——比格威尔(Big Wheel)公司, 预期在两年内它的收益会增长 40%, 达到 4000~5000 万林吉特。

固德维集团将从明年开始生产 4200~4500 条实心轮胎。这部分实心轮胎的收入将占该集团总收入的 5%。目前, 母炼胶生产是该集团的核心业务, 其收入占总收入的 90%, 其余的收入来自于翻胎服务。固德维在森美兰地区的工厂, 每月生产 2500t 母炼胶。

郭 彝

阿克维拉公司用废轮胎发电

美国阿克维拉(Aquila)公司的两个发电厂从 8 年前开始用废轮胎代替其他燃料发电, 至今已经处理了约 900 万条废胎, 共节煤 14 万多 t。该公司称他们一直与密苏里州的天然资源局合作, 共同消除来自垃圾场和废轮胎堆积场的废轮胎。

目前, 美国废轮胎总量的 25% 被用作燃料, 这是煤的一种廉价而清洁的替代能源, 广泛用于发电厂、水泥厂、造纸厂和工业及民用锅炉厂。

郭 彝

印尼轮胎产量大幅增长

印度尼西亚轮胎生产商会提供的数据表明, 今年前 7 个月该国乘用车轮胎的产量比去年同期增长 16.3%, 达到 2380 万条, 而每年都有大部分轮胎出口到国外。今年 1~7 月份, 共出口轮胎 1630 万条, 价值 3.17 亿美元, 而国内市场的销售量仅为 770 万条。7 个月的总销售量比去年同期增加了 18.4%。

郭 彝

卡特里娜飓风对卡博特炭黑生产影响不大

美国卡博特公司近日宣布, 该公司在路易斯安那州的福兰克林(Franklin)和普拉特维尔(Ville Platte)两地各设有一座炭黑厂。这两个工厂的管理层人士和普通雇员, 都正在协助当地的救援机构对灾民提供帮助。卡博特公司表示, 它将继续与路易斯安那州当地的社团领导者们一道工作, 直接地和最大限度地帮助灾区灾民。

这两座工厂只受到卡特里娜飓风的轻微破坏, 目前正在满负荷运转, 有能力满足客户的订单。由于新奥尔良地区是这两座工厂原料和产品的运输中心和供应基地, 所以运输的延误成为当前的主要问题。该公司已经启动应急方案, 为两个工厂运进原料和运出产品。

这场飓风更加剧了近几个月以来呈直线上升的原料油和天然气价格的进一步上扬。炭黑原材料采购成本从今年第二季度大幅度地持续增加, 会使该公司第三季度的收益率下降 10%。这种影响很可能会持续到今年第四季度。

郭 彝

诺基亚鞋业租赁给贝尔尼公司经营

芬兰的诺基亚鞋业公司是欧洲知名的橡胶类运动鞋和休闲鞋生产商之一。最近, 该公司租赁给芬兰一家贸易企业——贝尔尼(Berner)公司经营。贝尔尼公司每年花费 1000 万欧元, 租用诺基亚鞋业公司的所有商标、合同和生产设备。

郭 彝