

情况亟待改变。

6 制订授信制度, 为企业做好服务

为进一步加强行业自律, 抑制假冒伪劣产品泛滥, 向市场推出行业的达标优质品牌, 保护生产企业的市场信誉, 维护消费者利益, 根据中橡协开展橡胶工业产品质量授信的意见, 参照其它行业的做法和经验, 管带行业制订了输送带、V带产品质量授信使用行业协会鉴证标志的实施办法, 并将在企业中推广应用, 努力为企业做好服务。

7 贯彻“循环经济”理念, 节能降耗, 提高资源利用率

发展循环经济是社会发展的必然趋势, 是从根本上减轻环境污染的有效途径。尤其是在当前

原材料价格持续上涨, 能源供需矛盾突出的情况下, 大力提高资源利用率, 节能降耗, 对提高行业的经济效益具有重要的现实意义。管带行业要针对自身的特点, 把提高资源利用率, 节能降耗, 发展循环经济作为技术创新、技术改造的一项重要内容, 优化结构设计和胶料配方设计, 以尽可能小的资源消耗和环境成本, 获得尽可能大的经济效益和社会效益; 要加大热塑性弹性体的开发和应用, 延长产品的实际使用寿命; 在胶管硫化方法上, 提倡用包树枝硫化法。要加大生产过程中溶剂的回收利用和废气废水的综合利用, 充分发挥资源效率。此外, 炼胶尚未实现密闭化, 采用开放式密炼机混炼的企业要尽快实现密闭化, 提倡炭黑、助剂、油料等配合剂实现自动称量, 密闭输送, 最大限度地减少原材料损失和环境污染。

2006年美国乘用车 替换轮胎出货量 达到 1.957亿条

美国橡胶生产商协会数据表明, 2006年乘用车替换轮胎的出货量比 2005年下降 3.2%, 原配轮胎出货量下降 8.6%。

在美国橡胶生产商协会出版的《2007年鉴》中, 对轮胎出货量的情况进行了详细论述, 其中包括: 品牌轮胎的出货情况、胎面设计及速度等级等信息。

品牌类型: 美国国内主要品牌占乘用车替换轮胎出货总量的 67%, 占轻型载重汽车轮胎出货总量的 69%; 相关品牌占 16%和 14%; 私有品牌占 17%。

胎面设计: 接近 84%的乘用车原配轮胎出货量都是全天候轮胎, 而 2.2%是牵引胎面和雪地胎面(包括: 冬季胎面、全路况胎面和牵引胎面)。在替换轮胎方面, 全天候轮胎占总量的 80.5%, 牵引胎面和雪地胎面占 4.1%。

速度等级: V级原配轮胎的出货量要比 H级轮胎的出货量多, 而 Z级替换轮胎的出货量要比 V级轮胎的出货量多很多。

V级——580万条原配轮胎, 940万条替换轮胎;

Z级——160万条原配轮胎, 950万条替换轮

胎。

从 2006年开始, 美国轻型载重汽车轮胎的出货情况不容乐观。美国橡胶生产商协会已将拖车轮胎从轻型载重汽车轮胎类别中清除出去, 还将中型载重汽车轮胎的出货量加入到 2006年载重汽车和公共汽车轮胎的出货总量之中。苏 博

韩国轮胎公司 去年利润下降 19%

韩国轮胎公司 2006年在韩国的销售收入同比增长了 10.36%, 达 22亿美元, 而经营利润却下降了 18.9%, 降至 1.83亿美元。初步统计数据表明, 税前利润 2.37亿美元, 同比下降 14.25%; 净利润 1.75亿美元, 同比下降了 16.3%。

原材料采购成本的大幅上扬导致了该公司 2006年的经营利润有所下降。2006年, 天然橡胶的平均采购价格是每吨 1930美元, 与上年相比涨幅达 52%。2006年, 炭黑与合成橡胶的价格, 也分别上涨了 27%和 6%。

该公司认为, 尽管 2006年面临不利的运营环境, 但较高的出口价格和海外汽车制造商对原配轮胎需求量的增加, 促使了销售额的不断增长。由于品牌知名度不断提升, 客户对轮胎涨价还是比较容易接受的。

郭 轶