

福特从世界各地选择了 32 家配件供应商与之密切合作,以实现产品质量和经济效益目标。韩泰和倍耐力是该计划中仅有的两家轮胎公司,当然以后还会有更多的轮胎公司参与其中。

顺利地执行新计划对于福特及其供应商的财政利害关系十分重大,福特每年要花 900 亿美元购买供应商的产品,其中仅在生产方面的费用就达 700 亿美元。

福特选择参与该计划供应商的标准是质量有保障、有创新精神、财务状况良好、成本有竞争力,而且保证与福特为实现其供应商目标的计划合作。

福特对其宣布的目标十分认真严肃,即以最好的价格购买质量最好的产品。

最近几个月,由于美国政府要照搬加利福尼亚州要求替换胎至少燃油效率与其替换的原配胎一样的法规,有关原配胎与替换胎关系的研究日益增强。

加州能源委员会正在研究实施上述法规的可行性。尽管汽车公司都坚持要达到当局平均燃油经济标准(CAFE)的低滚动阻力,但是有些公司已经承认这些要求证明是难以满足的。

对倍耐力来说没有问题,其原配胎和替换胎是相同的。对韩泰来说,回答就有些复杂。最好的回答是它们相似,但不相同。

韩泰与其它任何一家轮胎公司一样关注来自政府滚动阻力要求的威胁,但它指出,与不同用户有不同要求一样,不同州会有不同的要求。

至于玛吉斯,陈彼得说,通用有其轮胎使用性能标准(TPC)体系,它规定为轿车制造的替换胎必须完全和原配胎一模一样。

TPC 编号被模制在胎侧上,如果用户按 TPC 编号采购,则其轮胎应该是相同的。

(涂学忠摘译)

轮胎研发中心向发展中国家转移

中图分类号:TQ336.1 文献标识码:D

英国《国际轮胎技术》2005 年 4 期 42 页报道:新的轮胎生产地投资购买了最现代化的设备,正在迅速达到高质量标准要求。总体来说,技术含量较高的产品仍继续在前制造中心生产。随

着像印度这样新的轮胎生产地开始生产 V 速度级轮胎和无接头帘布筒,西方的高新技术优势还能保持多久已成为公开的问题。在发展中国家已建立了第 1 批工厂,由发达国家的专家管理,但是这种情况正在迅速变化,目前存在着把制造技术传到发展中国家的高度风险。

与汽车公司的发展趋势相同,轮胎生产大量从原产国向低成本国家转移。即使原材料已实现全球采购,而且自动化生产也为降低成本带来了好处,但是众多轮胎公司还是表示出把生产转移到劳动力成本最低处的意向。

但是,就新研究和开发而言,情况比较复杂。近年来,一些具有很多发明成果的传统研发中心被关停、并转或重组。同时,发展中国家本土轮胎公司的研发中心常常随着公司被跨国轮胎公司兼并而关闭。

轮胎生产工程师可以毫不费力地经营管理新的轮胎生产厂,而大型跨国轮胎公司把他们的研发中心留在了原地,主要是美国、法国、日本、意大利和德国。可能是研究工程师要求且能够获得较高的薪水和培训水平促成了这种稳定性,但也涉及到其它一些因素。

首先看一下原材料供应公司。这些公司陷入了较大的战略困境。它们热切期望用可能在当地生产的高质量、低成本材料供应新轮胎厂。但是轮胎公司希望使用性能完全满足要求的材料,因此要实现材料本土化还需要详细评估。

许多供应商可以在全球范围供应材料,或在新的轮胎制造中心附近建立供应点。这样肯定为向这些轮胎企业提供技术支持和供应必要的理化测试设备创造了机会。发展中国家公路运输的长期增长将使这些投资获得成功。

仅在上世界个别地区才能生产的 NR 情况比较特殊。马来西亚和英国都有马来西亚 NR 的研究中心。英国 Tun Abul Razak 研究中心主任 Andrew Tinker 博士说,研究计划必须把用户的需求放在首位,为产品创造更大的价值。轿车轮胎用 ENR 的开发和最近宣布的日本住友/登录普绿色轿车轮胎说明了这一点。

随着汽车公司努力向全球化和盈利化方向发展,情况再度发生变化。随着日本汽车公司打入

欧美以及欧洲汽车公司打入美国,它们的一些关键供应商也随之迁入。

在这些国家和本土轮胎公司里就可以找到训练有素的轮胎研发人员,因此可能在此建立新的研究机构支持轮胎制造和装车试验评价。轮胎公司认为,不管轮胎(和汽车)是在哪儿制造的,其产品的研发都要靠近汽车公司。针对汽车要求进行轮胎开发和轮胎与汽车企业合作研发项目的增多,表明如果汽车研发中心不搬家,这一政策就不会变化。

这些新研发中心的能力已得到提升,已能游刃有余地开展自己的研究计划。现有实例是米其林在美国的研发中心和普利司通在欧洲的研发中心。这一趋势一点儿也不新鲜,从跨国轮胎公司长期在一个以上大洲建立研究中心可以看到其后果和优点。由于管理风格不同,它们可能会引发内部矛盾或健康的竞争。不管发生的是哪一种,大轮胎公司现在实际上已经覆盖全球,世界正变得越来越小。

那些已在低成本制造中心扎根的轮胎公司也希望在最靠近传统汽车制造中心的地方建立研发中心,以促使其产品得到认可。在英国和美国设有技术中心的锦湖便是一个实例。锦湖欧洲技术中心主任 Andrew Reeves 说,技术中心能够使锦湖进一步改进产品质量并获得更广泛的认可,结果得到了大众汽车公司的第 1 批原配胎合同。其它远东轮胎公司也采取了类似策略,从而为轮胎工程师创造了新的从业机会。

一个采取相反态度的例子是住友/登录普,在它与其固特异合并后减少了独立的研发活动。也许这是不幸的,因为日本汽车公司在欧洲的生产还在不断扩大。住友/登录普的欧洲技术经理最近宣布将采取某种方式改变这一状况。

尽管欧洲的研发专业人才已有一定程度的减少,但是材料研发、跑气保用轮胎、智能轮胎和仿真模拟研究创造的机会将使人数减少限制在一定范围内。

以上看法基于对轮胎基础研究的需求在不断增加,专业人才被认为是属于全世界的,不管他开始是在哪里工作的。日本住友研发主任 Aki Nakamura 说,轮胎研究非常活跃,材料科学和数学研究

使人们对纳米材料有了完整的理论认识,因此提高了轮胎的使用性能。他确信,住友需要只有发达国家才能提供的最好的科学家和完善设施。将世界最好的科学家组成团队是日本的新做法。

即使是已取消轮胎研发中心的国家,在各大大学里还在进行基础研究。

发展中国家具有宏伟的计划,但它们将面临着把技术、汽车/公路立法等都提高到发达国家水平的挑战。勿庸置疑,发展中国家有能力成功地经营管理轮胎研发中心。但是在 10 年内,公路运输业和公路基础结构的状况将妨碍在这些国家大规模地建立研发中心。

来自发达国家立法机构的压力可能被低估了,它们将在助剂的使用、废物循环利用、道路和公路安全、燃油效率以及环保等方面做出更严格的限制。这些将是未来几年发达国家研究工作的重点。

中国,随后还有印度成为轮胎研发中心的时刻必将到来。的确,小公司具有灵活性好的优势。锦湖为了支持在中国的轮胎生产和原配胎销售,正在中国建立一个技术中心,尽管开始由韩国工程师担任该中心职员。

通常,那些希望获得原配胎合同的轮胎公司将继续在中国和发达国家建立支持当地汽车公司必不可少的技术中心。这些小中心不仅必须拥有使轮胎获得认可的丰富经验和技巧,而且还必须能够提供较高水平的轮胎技术,如能与汽车公司媲美的数学模拟。

(涂学忠摘译)

国内外简讯 17 则

△山东三工橡胶有限公司加大自主创新力度,立足市场,开发出 7.50R16, 8.25R16 (TRM37), 8.25R20 (TRM18) 和 11.00R20 (TRM37, TRM68, TRM88) 6 种规格子午线轮胎新品,为拓展市场奠定了基础。

(山东三工橡胶有限公司 王旭涛供稿)

△2006 年 7 月 4 日,中国质量认证中心 (CQC) 山东优秀获证企业表彰暨提高认证有效性经验交流会议在山东省青岛市召开。三角轮胎股份有限公司喜获“中国质量认证中心(山东)