

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)

2006年度卓越管理奖”。

(三角轮胎股份有限公司 杨云净供稿)

△2006年7月13日,意大利鲁道夫公司与北京橡胶工业研究设计院就巨型工程机械子午线轮胎用钢丝压延机在北京进行技术交流。双方针对钢丝帘线接头、测厚系统和压延工艺等问题进行了讨论。

(北京橡胶工业研究设计院 樊文茹供稿)

△越南橡胶公司2006年NR出口收入将超过3.2万亿越南盾(合2亿美元),NR出口量将达12.6万t,达到历史最高值。2006年7月份该公司生产天然胶乳约10万t,较2005年同期增加2.8万t。目前,越南橡胶公司拥有22万hm²橡胶树林,占其全国橡胶种植面积的47%。

[摘自《信息早报(化工专刊)》]

△上海通用汽车公司命名玛吉斯国际公司为2005年“最佳供应商”,这是上海通用连续第6年授予玛吉斯此项殊荣。上海通用是根据技术、质量、价格、交货及服务来选择最佳供应商的。玛吉斯是从近200家供应商中挑选出来的6家最佳公司之一。

TB,2006-05-08,P17

△由于原材料费用上涨,固特异决定自2006年4月1日起将其各品牌商用轮胎和工程机械轮胎的价格上调4%。

TB,2006-03-13,P4

△米其林北美公司将投资2600万美元使其格林维尔轿车和轻载轮胎厂的产能到2008年提高20%。投资主要用于改进工艺以提高劳动生产率,同时增添部分新设备。格林维尔厂的日生产能力为2.4万条。

TB,2006-03-27,P19

△米其林花费2600万美元购买了韩泰公司200万新股,使其在韩泰轮胎公司的股份增加到6.3%。自2003年以来,米其林一直拥有韩泰5%的股份,而且计划将其在韩泰的股份增加到10%。

TB,2006-03-27,P20

△普利司通/费尔斯通宣布可能要关闭美国俄克拉荷马城有37年历史的轿车和轻载轮胎厂。由于来自低成本国家的竞争,要继续经营该厂已

相当困难。这项计划要与美国钢铁工人工会谈判后才能最后确定。

TB,2006-05-08,P1

△奔达可公司2006年第1季度销售额从2005年同期的1.898亿美元增至2.124亿美元,同比增长12%,但营业收入从600万美元降至380万美元。

TA,[5],32(2006)

△锦湖轮胎公司2006年第1季度纯利润从2005年同期的156.3亿韩元降至149.2亿韩元,同比下降4.52%;营业利润从436.6亿韩元降至253.9亿韩元,急剧下降41.85%。

TA,[5],36(2006)

△韩泰公司签署了1亿欧元的贷款合同,为其在匈牙利的新建轮胎厂筹集资金。该项贷款由韩国开发银行(KDB)牵头,11家国内外银行共同提供。

TA,[5],36(2006)

△米其林2006年第1季度销售额增长10%以上,超过了业内分析师先前预测的6.7%增幅。但是前景仍然不容乐观,因为原材料成本从3.6亿欧元增加到了5.4亿欧元。

TA,[5],36(2006)

△普利司通2006年第1季度销售额达到7047亿日元,同比增长16.7%,纯利润达到2.39亿美元,增长4%。该公司在全球销售增长强劲,抵消了原材料费用的急剧上涨。

TA,[5],42(2006)

△固特异公司2005年销售额增长,年收入达到197亿美元,使该公司在财富500强排行榜上的名次由2004年的120位上升到112位。

TA,[5],43(2006)

△倍耐力宣布投资5000万美元在巴西格拉瓦塔伊建立了一条全钢子午线轮胎新生产线,该生产线占地57.3万m²,雇员500人,使格拉瓦塔伊厂的年生产能力从6.4万t增至7.6万t。

RW,234[1],6(2006)

△荷兰VMI和ART公司联合开发和制造轮胎工业用钢丝圈和三角胶生产设备。合作方式是VMI购进ART49%的股份。VMI和ART的产品都将以VMI-ART的品牌销售。

RW,234[1],7(2006)