

每吨 21000~21500 元价位,与产区价格保持明显的升水优势,如果这一优势得以持续维持,将有利于上海期货交易所库存的继续消化。

国际市场上,日本橡胶期货行情近期呈现被动上涨的态势,尽管基金仍在不断通过震荡的方式清算其多头部位,但是由于周边商品的企稳上行,尤其是原油的杰出表现大大限制住日胶期货的回落步伐,甚至出现反弹走高的迹象,基准合约 0608 期价重新返至每千克 250 日元附近。

国际现货市场呈现出相对平稳的态势,印尼、马来西亚 20 号标胶的 FOB 报价始终徘徊于每吨 1900 美元上下,中国主港的到岸价格则稳定于每吨 1920~1950 美元,根据泰国诗董集团与新加坡正佳贸易公司提供的报价显示,每吨 1930 美元是中国主港 CIF 的基本报价,也是主流成交价格。中国的贸易买盘相对谨慎,由于 2 月下旬 3 月上旬有一轮集中采购,加上前期价格回落,导致整个市场采购心理异常谨慎,尤其是轮胎企业在对后市把握不是特别大的情况下,也只能根据本身的生产需求采取相应的补库策略。

最近天然橡胶在季节性供应压力不断体现的过程中,利多天然橡胶价格维持高位的信息也是频频出现。譬如,斜交轮胎消费税自 2006 年 4 月 1 日起将 10% 的消费税调整为 3%,7% 的下降幅度无疑是对目前已经处于夕阳西下的斜交轮胎产业是一大利好,同时对已经逐步处于消费边缘化的国产五号标胶也将形成一定的消费提振;自 3 月 26 日起国家上调汽油与柴油的零售价格,汽油零售价每吨上调 250 元,柴油零售价每吨上调 150 元;国家决定自 4 月 1 日起对大排量汽车增税,小排量汽车减税,以进一步降低汽车市场的能源消耗。

综上所述,目前天然橡胶季节性利空因素依然存在,但是整个宏观背景重新转强也将进一步抑制胶价的回落,在目前状况下,预期胶价仍将呈现一段时期的高位振荡,20000 元以上无论如何解释都不具备做多的意义。

安塞尔看好我国避孕套和手套市场

美国安塞尔公司(Ansell Ltd.)是一家专门生产乳胶手套和避孕套的企业。这家公司拟出资

1800 万美元,收购我国武汉的一家避孕套供应商——武汉杰士邦卫生用品公司的 75% 股份,并保留购买剩余 25% 股份的权利。安塞尔表示,该项收购工作尚有待中国政府的批准,估计审批程序会在最近几个月内完成。

此外,安塞尔还计划在上海设立一家贸易企业——安塞尔(上海)贸易公司。这家上海公司的主要任务是在中国推销劳动保护用品,包括各种工业用手套和家用手套。其实多年以前,安塞尔的劳动保护用品就已经进入中国市场。但是,由于在中国没有仓库,也没有建立营销设施,更没有一支强大的营销队伍,所以销售额一直没有太大增长。

郭 益

ITC 驳回重裁氯丁橡胶反倾销税 中国有更多出口机会

ITC(美国国际贸易委员会)以 5 比 0 的投票结果,否决了以“形势变化”为由,要求重新裁定日本氯丁橡胶反倾销税的申请。

自从意大利埃尼欧洲化工公司关闭了其位于法国的氯丁橡胶厂之后,北美地区出现大范围氯丁橡胶紧缺,甚至已经影响到某些国防军工产品的正常交货。为此,以盖茨公司为首的 10 余家橡胶制品厂商,提议废止已实行了 33 年的、对原产于日本的氯丁橡胶征收 55% 反倾销税。在此期间,盖茨公司还向 ITC 递交了请愿书。

针对橡胶制品厂商的呼吁以及盖茨公司的请愿,ITC 在网上公开征求意见。固特异橡胶轮胎公司、MEMA(美国动力设备制造协会)、Excel 聚合物公司等一大批橡胶制品企业、混炼胶生产企业表示支持盖茨公司,而杜邦功能弹性体公司、朗盛公司则旗帜鲜明地表示反对。目前,杜邦功能弹性体公司是美国独家氯丁橡胶生产商,朗盛公司是美国最主要的氯丁橡胶进口商。

杜邦功能弹性体公司对表决结果表示赞赏。该公司多次强调,现有产能完全满足北美市场的需要,而且不存在客户从他们那里买不到氯丁橡胶的情况,即便是在飓风过后,实际上亦是埃尼欧洲化工公司关闭法国氯丁橡胶厂的那段非常时期

内也如此。

我国氯丁橡胶产业经过近 50 年的发展,目前的年总生产能力达到 5.3 万 t。其中,重庆长寿化工有限责任公司为 2.8 万 t,拥有 2 条氯丁橡胶生产线、4 套氯丁橡胶后处理生产装置,所生产的氯丁橡胶品种有 LDJ-120 型、LDJ-230 型、LDJ-240 型、LDJ-320F 复合调节非污染型,氯丁胶乳品种

有 LDR-401 型、LDR-403 型、LDR-503 型。据了解,2005 年我国合成橡胶增产 8.3%,其中丁腈橡胶和氯丁橡胶加起来增产 20%。2006 年我国计划增加 3 万 t 氯丁橡胶产量,预计有部分产品可供出口。现在 ITC 驳回重新裁定氯丁橡胶反倾销税的申请,这意味着中国有更多出口机会。

江义昌

东洋轮胎全新生产模式闪亮登场

日前,在东洋轮胎北美公司旗下第一家美国本土轮胎厂——东洋轮胎橡胶有限责任公司的投产盛典上,最抢眼的是该厂的轮胎制造系统。这套高度自动化的、具有专利技术的轮胎制造系统称为先进轮胎制造模块,简称 ATOM。

这套轮胎制造系统在轮胎硫化后并经过首次质量检查之前,没有一个操作人员触摸到轮胎。该系统是为满足生产规格多、批量少的轮胎的需要而专门设计的,整个系统不仅节省了设备占用的空间,而且缩短了生产时间。

东洋轮胎北美公司一期投资大约 1.8 亿美元,年生产能力达到 200 万套乘用车轮胎,主要生产、销售东洋(Toyo)和 Nitto 两个品牌。该厂位于距离亚特兰大 50 英里的一个名叫怀特的乡村小镇上。待二期工程完成后,该厂年生产能力可提高到 600 万套轮胎。

东洋公司研发的 ATOM 制造系统完全是依靠自己的力量,历时 5 年,并已在本土的一个轮胎厂试生产轮胎。

在 ATOM 轮胎制造系统中,没有轮胎成型机。每个轮胎装配模块都是独立的,每个模块拥有 12 台挤出机。带束层,胎圈和内衬层,胎侧和胎面分别在不同区域制造,每个部件都被挤出成型得恰到好处,以便带束层的长度和宽度裁剪得当,3 个区的顶上有一个输送带将胎胚输送到硫化工序。

在这套全自动系统中,轮胎均匀性得到了很大的提高,因为每个工序都非常精确,整个过程不再有接头工序。轮胎均匀性被大幅提高了 50%~70%

Shozo Kibata 和 Yoshio Kataoka 分别是东洋北美公司总裁和日本母公司总裁兼首席执行官,是他们俩人将东洋公司带入一个市场领域广阔、高速发展的市场,然后把所有的资源都投入到研发当中,以此制造出高质量的轮胎。

ATOM 生产模块使人们相信,随着轮胎规格的增多,未来必然朝着这种全自动系统的方向发展。

当很多企业都纷纷把目光投放在美国以外的区域进行建厂投资的时候,东洋公司认为该项轮胎制造的技术使得他们有能力把新工厂建在美国。

ATOM 工厂是一个自动化程度相当高的系统,不需要太多的劳动力,而是数量有限的高技能的劳动力。另外一个原因是因为美国轮胎市场是整个世界上最大的市场,在一个最大的市场里开设工厂是有优势的。

东洋公司考察了大约 15 个厂址,包括亚拉巴马州、田纳西州、肯塔基州,最后是 Bartow 县提供了 150 英亩的土地给他们。这个地方的南部靠近汽车厂家,并靠近 75 号州际公路,运输方便。

东洋轮胎北美公司还把一个配送中心从乔治亚州 Austell 迁移到怀特,新中心占地约 40 万平方英尺。工厂有了这个配送中心,即可提升轮胎配给和发货能力,从而满足由于对高性能轮胎持续增长的需求而不断扩大的独立经销商网络的需要。怀特这个地方离铁路、机场及州际公路都很近,这使得物流非常顺畅并降低供应链成本,公司对经销商的配给更具效率。

生产初期,60%的产品为 Toyo 品牌,40%的产品为 Nitto 品牌,不过也可能会根据市场需求适当变动该比例。

陈维芳 邓先群