

世界贸易交通发展理事会对 未来公路交通运输形势的预见和分析

王玉珠

(天津赛象科技股份有限公司, 天津 300384)

自从 1950 年以来, 作为经济和社会发展的主要因素, 货物运输和人员运输呈稳定发展的趋势。公路运输占相当大的比例, 在全球 80% 以上的人员运输车辆中, 大约 55% 为旅游车辆。从 1950 ~ 2003 年, 世界公路运输车辆总数从 5 亿辆增长到 8.3 亿辆, 其中 7 亿辆是轿车。

据世界贸易交通发展理事会编写的《2030 年交通运输报告》预测, 到 2030 年, 世界旅游车辆总数将增加到 13 亿辆。在 2000 ~ 2030 年之间, 人员运输里程将增长 50%。同时, 载重汽车载运的货物量将增长 75%, 尤其在中国和拉丁美洲的人员流动量将大幅度增加。报告中指出, 从 2000 ~ 2030 年, 预计年均增长率为 3%。

上述数字掩盖了一个地域性差别。2000 年, 据世界贸易交通发展理事会报道, 北美洲人均行程要超过非洲 12 倍, 世界 75% 以上的机动车辆都集中在发达国家。而用于开车旅行的时间相对均匀, 大部分国家人员乘车时间平均为每天一个多小时。

在各种事故中, 车辆交通事故的增长率占据首位。在全球每年约 5 亿受伤的人群中, 有 1200 万人死于车祸, 其中, 85% 以上的车祸出现在发展中国家。这些国家的现状还有待进一步改善, 以达到降低交通伤亡事故。在车祸中, 最容易受到伤害的是行人和骑自行车的人。

过多的车辆对环境也造成了危害, 环境污染, 废气污染, 噪声污染, 能源消耗等。据国际能源组织介绍, 在大气中 26% 的二氧化碳中, 其中 17% 是交通车辆排放的, 其余 9% 是其它原因造成的。在工业发达国家, 65% 的石油能源消耗用于交通运输。国际能源组织预计, 今后 25 ~ 30 年中, 用

于交通运输所消耗的石油能源将翻一番。

1950 年, 30% 的污染来源于城市。据世界银行统计, 到 2008 年, 这一比例将超过 50%, 主要出现在发展中国家。从 1950 ~ 2000 年, 全世界 1000 万人口以上的城市从 1 个增长到 19 个, 到 2015 年, 将增长到 23 个, 其中人口数量超过 2000 万的城市将有 5 个。工业发达国家人口城市集中化的比率超过 75%。私家小轿车的使用率不断增长。发展中国家的人口城市集中化和机械化程度迅速增长, 而发展缓慢的路面设施难以适应这种发展速度, 将导致交通运输的车辆长期处于一种饱和状态。

2000 年, 世界贸易交通发展理事会的 12 个成员企业—英国 BP 石油公司、美国捷天利汽车公司、美国福特汽车公司、美国通用汽车公司、日本本田汽车公司、法国米其林轮胎制造公司、日本尼桑汽车公司、挪威诺斯克海爵公司、法国雷诺汽车公司、皇家荷兰壳牌集团、日本丰田汽车公司、德国大众汽车公司等就“持久性的交通问题”为研究课题, 展开了研究活动。他们的目标是: 全球建立一个良好的道路交通环境; 分析目前具有挑战性的问题, 找出有效的解决方法; 经过研究, 他们总结出未来 25 年的车辆及运输的预测报告——《2030 年交通运输报告》。报告中介绍了他们的想法以及应采取的有效行动。其中, 第一步就是交通道路安全的全球行动。

在《2030 年交通运输报告》中, 世界贸易交通发展理事会提出了以下 7 项首要目标:

——减少交通运输带来的环境污染(包括碳氧化物、氮氧化物、挥发性物质以及含铅的物质), 全球各地应达到一种标准, 不给人类健康造成危害;

——限制交通运输车辆排放废气,达到一种可以接受的标准;

——在全球范围内,采取有效的办法,减少由于交通运输造成的伤亡事故;

——减少由于交通运输造成的噪音危害;

——减少交通阻塞情况;

——缩小目前所存在的经济不发达国家与经济发达国家之间的差异,缩小许多国家各个地区之间的差异;

——为使发达国家以及发展中国家的各种污染得到改善提供一切方便。

我们能否找出有效的解决方法,既能够保证交通运输事业的发展,同时又能减小交通运输所造成的危害呢?这是我们面对的一个具有世界意义的课题。

在交通问题上,我们面临的挑战是非常严峻的。《2030年交通运输报告》中明确指出,如果按照目前的发展趋势,人员和货物的运输方式将必须做出相应的调整和改变。

未来25年内,石油需求量增长的3/4来源于交通运输,废气的排放量还将大幅度提高,这是令人非常担忧的问题,因为交通运输与人们的经济生活以及日常生活紧密相关。

采用新的汽车制造工艺是改变目前交通问题最有效的办法,但它不是唯一的办法。重要的是,整个社会应该改善一贯的行为,政府应该采取必要的措施,建立一套新的路面设施,寻找一些新的方法来解决目前交通运输所面临的困境。《2030年交通运输报告》中提到,如果我们实现了以上7个目标,我们的交通事业就能得到持续性的发展。

狮牌公司收购 DSM Copolymer 公司

近十几年,乳聚丁苯橡胶市场沉浮具有相当的代表性:由于生产过剩导致市场萧条,呈负增长,又因为国外产品对美国市场的冲击价格,丁苯橡胶的供应商们根本来不及撤退。但是,什么原因吸引了热情的新投资者收购丁苯橡胶制造商 DSM Copolymer 公司?两个词:机遇和潜力。

狮牌化学投资集团是一家私股公司,公司的执行董事 Peter W. de Leeuw 先生介绍,固特异

从丁苯橡胶市场撤离后,市场出现了比较大的变化。公司已经同意收购 DSM N.V. 公司,目前仅剩合成橡胶和共聚物两块业务需要处理。

De Leeuw 先生在合成橡胶这个行业中已经摸爬滚打了30年,曾经负责过壳牌化学公司的 Kraton 合成橡胶业务多年,对乳聚丁苯橡胶市场了如指掌:“我对这个产品最初的印象就是,这个产品的市场不会做得太火;但是,如果再深入了解一些后,你会发现这个市场确实可以做得很好”。

此次收购会很快完成,这也是狮牌化学公司的第二次收购,公司曾在2004年收购了 Poly One 公司的化合物及粘合剂业务,收购后,它被更名为 Excel 聚合物公司。

1 不可估量的财富

收购完成后,狮牌化学公司旗下将增加一个拥有多年历史的丁苯橡胶生产厂,工厂坐落在路易斯安那州的巴顿鲁治市。这个久经风霜的巴顿鲁治工厂已经经历过一次所有者变更的风波。1989年,DSM公司以2.425亿美元买下丁苯橡胶业务,当时还包括一家位于落山矶 Addis 生产三元乙丙橡胶(EPDM)的工厂。这家荷兰公司把 Addis 工厂和在日本的另外一家生产 EPDM 工厂关闭后,把核心业务转移到生命科学产品和性能材料方面。

De Leeuw 先生说:“DSM 共聚物公司的市场价值被低估,而这一点恰恰是狮牌化学所看中的,因为这意味着工厂的生产成本比较低,同时有很大的改进潜力和战略提升空间。现在市场行情比较困难,而 DSM 共聚物公司算是一枝独秀。DSM 共聚物公司一直专注于自己擅长的丁苯橡胶业务,正得益于此,公司在这个领域有大量的优势。我们知道该如何做可以让公司占据行业中首席地位,也很有信心把公司创建成为世界一流的丁苯橡胶公司。我们会很快做出决定,而不象大公司对待非核心的重要业务那样举棋不定。”

虽然完成整笔交易需要5000万美元,包括一些还没有产生的负债,但是工厂方面已经在进行整改。

De Leeuw 先生继续介绍:“我们准备改动几个地方,但是这几个改动的程度超乎想象的大。公司将重点关注安全性和可靠性方面,到2006年,工厂的连续生产能力可以达到每年3.8亿磅。