

通用轮胎公司的生产在发展

吴秀兰译 曾泽新校

因发展中国家经济变得更繁荣和稳定,预计通用轮胎公司在全世界的分公司将为其提供增长的潜力。

通用轮胎公司国际经营部经理 Dillon 说:“印度、中国和许多发展较快的非洲国家经济非常活跃。”他提及了公司最近在亚历山大召开的两年一度的通用轮胎分公司代表的会议。

通用轮胎公司在巴基斯坦、印度和坦桑尼亚的分公司都有扩大或提高生产能力的计划,而墨西哥分公司现在是在墨西哥轮胎公司中排名第一的联合公司的一部分。

分公司对通用及其它轮胎公司都扮演一个重要角色,尤其在考虑到公司不能证明在所有这些国家拥有生产所必要的投资是正确的时候。例如,通用在印度有 2 家分公司,在厄瓜多尔、墨西哥、摩洛哥、坦桑尼亚、莫桑比克、巴基斯坦和葡萄牙各有一家。

Dillon 说:“在不同国家,这些分公司在其正常销售领域给我们提供生产和销售基地”。分公司不仅服务于当地国内市场,而且还波及周围地区,因为全球存在若干小“共同市场”。

Dillon 声称:“我们将它们看作我们公司的很重要的一部分。”

随着小轿车和载重车公司的生产全球化,分公司也将起作用。Dillon 指出:“我们必须准备好为汽车公司就近配套。”

据通用轮胎公司官员说,在不同情况下分公司的作用也不同。他说:“从通用公司占有多数股份到仅提供技术,各种情况都有。这取决于当地合作者、政府和通用公司本身的需求。”

Dillon 认为,大多数国家都有控制技术转让和所有关系的规定,这也必须考虑在内。

他说,至于转让者与分公司间的技术滞后状况,也取于各个不同的情况。

Dillon 说:“我们向我们的每个分公司提供最新的技术,但他们可能不象西欧和北美那么快地采用它,这取决于他们自己的市场、工厂和需求。”

他说,目前全球轿车胎和轻载胎的子午化发展很快,而载重子午胎的发展将滞后,少数国家例外。这是因为载重子午胎投资费用很高,他们的工厂可能不够大,也可能他们提不出很多投资来生产载重子午胎。

Dillon 说:“尽管某些技术比较陈旧,但通用轮胎分公司的产品质量却是接近世界水平的”。他还说:“我们对工厂实行检查,以保证他们遵守共同的标准。”

通用轮胎公司的大多数国际分公司都派代表参加了最近在亚历山大召开的两年一度的分公司会议。下面简述一下一些代表的介绍。

印度

J. K. 工业公司是通用轮胎在印度的两家分公司之一,主管技术的副总裁 Vijar Kumar Misra 说,他计划在未来数年内耗资 2500 万美元扩大其两家轮胎厂中较新的一家。

他说,该项目预计到 1995 年年末完成,可将生产能力提高到 300 万条/年。J. K. 工业公司的许多分公司中的一个——J. K. 轮胎公司目前的总销售额约 1.85 亿美元。

这家新厂两年前才投产,J. K. 的另一家轮胎厂于 1975 年投产。轮胎生产范围从轿车胎和轻载胎到农业胎和大型载重胎。

Misra 说,因为大多数大轮胎公司都在印度设有分公司,所以印度的轮胎公司之间竞争很激烈。竞争者包括 12 家大轮胎公司和大量小公司。据公司总裁 S. C. Sethi 讲,J. K. 工业公司排在前三名。

鉴于在印度要开发在坏路况下使用的轮

胎,通用轮胎公司不在J. K. 工业公司中拥有股权,但在印度,拥有一个技术合作者却是很关键的。车辆严重超载也很普遍。

据这位副总裁说,J. K. 工业公司堪称为“印度子午胎技术的先锋”。他说,他们在轿车胎、轻载胎和载重胎中子午胎所占份额最大。尽管这家公司仅占有总市场的13%,但J. K. 工业公司却宣称其占子午胎市场的35%。该公司的出口额占总销售额的25%以上,主要向美国、中东及邻国出口。

坦桑尼亚

通用公司的经理 Patrick J. Griswold 说,位于坦桑尼亚 Arusha 的通用轮胎东非公司将在未来两年内实行私有化,因为坦桑尼亚政府在转向开放经济。

通用轮胎公司占该公司少部分股份,并按合同提供3名管理人员。

Griswold 说,一些希望维持通用轮胎管理合同的国内团体,对投资很感兴趣。他说:“我们的计划是出售新股票,增加股票资本,减少政府的股份。”希望筹资500万~800万美元,以有助于改造工厂和实施引进轻载胎子午化的5年计划。该计划还将提高轻载胎生产能力。

现在用的技术比较陈旧,但 Griswold 说,他将使工厂的改造速度与任何别的厂家相反:轿车胎和轻载胎的改造速度低于1%,中型载重胎的为1%~1.5%。“在市场上,其耐久性和使用性能是完全可以接受的”。工厂始建于1972年。

独立战争开始时,工厂建设部分已完工,大部分设备均到位。1975年国家赢得了独立,工厂停工了一段时间。Lasater 说,1977年又继续进行该项目的建设,1979年4月硫化出第一条轮胎。

然而不久暴动开始了。到1986年,尽管首都都是安全的,但人们除了在首都,不可能驾车外出。

不稳定的局势,使莫桑比克拥有汽车的

人数从60年代后期的15万剧减到1986年的5万。Lasater 说,这导致了80年代中后期轮胎严重的过剩,生产能力利用率远低于50%。

因此,公司在1989年末开始出口,生产能力利用率大大提高(如在轮胎成型方面高达80%)。所有的出口都通过南非,现在出口额占销售额的一半以上。

Gamito 说,经过一年半的谈判后,于1992年10月签订了一项和平协议,缓和了紧张局面,使官员展望到较光明的未来。

他说:“随着莫桑比克和南非政治的稳定,我们在考虑提高我们工厂的生产能力。”

工厂现在有雇员550人,生产能力为1000条/天,其中25%为斜交载重胎,其余为子午线轿车胎、斜交和子午线轻载胎,每天还能生产15条拖拉机轮胎。

Gamito 承认,这儿的的技术比美国的更趋于劳动密集型,但他说工人们很重视轮胎质量,产品在南非复杂的市场上很有竞争力。还说“我们有一支严于律己、志在生产优良产品的卓越的工人队伍。”

尽管轮胎成型能力利用率为80%,但 Gamito 说,工厂在混炼、压延和准备工序方面还有很大潜力,仅仅硫化工序是在满负荷生产。因此,只要在不足方面施以很少投资,便能提高生产能力50%。

对这个项目的实施,尚无具体时间安排,但 Gamito 指出,公司到7月末的产量已超过1992年全年的产量。

墨西哥

通用轮胎公司一位不愿透露姓名的官员说,墨西哥分公司——现为与墨西哥 Grupo Carso 公司联营企业的一部分的投资,将使其生产达到世界水平。他说:“该公司的潜力是很大的,但变化不会在一夜之间发生。”他解释说,墨西哥现正处于经济衰退之中。

他说,尽管如此,通用分公司与 Grupo Carso 的联合,将产生巨大潜力。二者合一形

成墨西哥最大的轮胎公司:4 个工厂共有雇员约 2800 人,总销售额约为 3.60 亿美元/年。

他们的一个强项是销售。据称拥有墨西哥最广大的销售网,共有 1000 个销售商。

已提出的北美自由贸易协议,也会对该公司有利。尽管现处在衰退中,但他仍称墨西哥为“近 10 年内是世界光明地区之一”。

他拒绝透露进行了什么合并,因为公司在墨西哥城有 2 家工厂。通用公司在墨西哥城有 70 年厂龄的工厂位于城区内,不可能扩大。

巴基斯坦

通用轮胎橡胶公司巴基斯坦分公司官员说,他们计划投资 3600 万美元在其卡拉奇厂建一新轮胎车间。披露于公司年度会议上的该扩大计划,将使生产能力提高近一倍,达到年产量 150 万条,其中 1/3 为子午胎。

该分公司官员还说,新增能力将满足数家计划在该国进行生产的汽车厂之需。

该分公司 1992 年的销售额提高了 16.7%,达到 4300 万美元。销售轮胎的条数接近 78.5 万条,增长 9.9%。税后利润约为 270 万美元,提高 33%。

摩洛哥

在摩洛哥,通用公司占主要股份的分公司总裁 Patrick Cazals 说,在过去 3 年中,公司大量投资,以提高质量和生产率。

他说,公司已缓慢而稳步扩大,目前每天生产 2000 条轿车胎、轻型和重型载重胎及工程胎。

Cazals 说,我们目前首要的任务是提高,而不是推出新产品。

已有一个项目旨在提高子午化率。现在所有轿车胎都是子午胎,而轻载胎和载重胎的子午化率为 40%。他说现在载重胎的子午化率是 1990 年的 5 倍,而且还在继续提高。

这位总裁说,我们的子午化率高于大部分非洲市场。

高子午化率的一个原因是,摩洛哥靠近欧洲,受欧洲的影响较大。技术和新产品仍趋于滞后。

几乎所有的管理人员都是当地人,Cazals 说:“这是建厂 33 年的结果,这在过去是不可能的,而在现在却完全可能。”

预计销售额约为 5000 万美元。该分公司是摩洛哥两家公司之一,控制该国约 45% 的市场。

译自美国《Rubber & Plastics News》,

1993.8.16,P48