

官评价说,这是一个重要的里程碑,这是太平洋邓录普时代的最后一笔股份交易, Ansell 公司也完成了相关的战略转移,将目标定位在全球职业的、专业的卫生保健产业上。

太平洋邓录普有限公司曾是一个大型的跨行业企业,在 20 世纪初开始削减规模,然后于 2002 年购入 Ansell 商标,从事橡胶乳胶手套以及安全套业务。

在 2005 年 7 月发布的 2005 年公司财政展望中, Ansell 公司称,由于下半年经营情况有可能低于预期值,加上轮胎市场交易持续走低,将减持南太平洋轮胎公司的股份,减持幅度在 60% 左右,大约 4500 万美元。

Ansell 公司向固特异提出了一年的选择时间,股份的售价由双方协商确定。这个选择权截止到 2006 年 8 月。

固特异希望通过收购南太平洋轮胎公司来促进企业转型,并打算采用该公司原有的战略,以便让固特异在北美地区找到一条盈利的捷径。

陈维芳 邓先群

库珀公司召回 29 万多条轮胎

据报道,美国库珀轮胎橡胶公司近日主动提出召回在美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)网站上公布的库珀早在 2004 年生产的一批轮胎。该公司已经非公开地发布了这次召回轮胎的相关信息。

这次召回活动大约涉及 28.8 万条轮胎。其中,包括在 2004 年 2 月到 2005 年 1 月 21 日之间生产的大约 18.3 万条轻卡轮胎和运动型多用途乘用车(SUV)轮胎。据说这批轮胎由于“胎侧中存在某种污染物”,可能会导致轮胎慢撒气。另外,还有 10.1 万条轮胎由于在试验时出现裂纹而被召回,这批轮胎是在 2004 年 11 月到 2005 年 7 月生产的。

另外,库珀公司最近生产的大约 3000 条商品名为“Cooper Zeon 2Xs”和“Mastercraft Avenger ZHP”的超高性能轮胎,由于胎侧出现龟裂,也在召回之列。

郭 轶

美国德州判决一起 因轮胎老化导致的交通事故

日前,美国德克萨斯州第 117 地方法院判决福特汽车公司、马自达北美汽车公司共同向交通事故受害人赔款 2950 万美元。这是一起因轮胎老化引发的案件,据说也是美国首例被判由汽车制造商承担责任的案件。

虽然上述判决仅为初审判决,而且被告表示要上诉,但原告代理人及其支持者认为上述判决确立了一个具有历史意义的案例,不单只为今后涉及轮胎老化的官司胜诉铺平了道路,并有可能促使政府部门制订不允许使用出厂时间超出特定年限的轮胎的法规。

他们的见解不无道理。自 2005 年 6 月份以来,美国国内掀起了一场“出厂 6 年的轮胎能否使用”的争论。最后焦点集中到了“橡胶老化对轮胎操作性能有多大影响”这一问题。但时至今日,正反双方各执一词,胜负难分。如果终审维持上述判决,必然促进机动车安全法规修改,补充轮胎产品使用期限条款,这一结果无疑将对轮胎行业内外产生巨大影响。

不过,美国 RMA(橡胶工业协会)对此持不同态度,这也是意料之中的事情。该组织的发言人称,上述判决的意义无法确定,事实绝不是原告代理人及其支持者所认为的那样。上诉后维持或推翻上述判决尚未可知,应该说这是一起尚未审结的官司。即便维持原判又如何,这类官司在此之前已有多例,它并没有改变什么,也没有必要改变什么。

目前,受害人 Rose Marie Munoz 女士四肢瘫痪在家。她于 2002 年 4 月 12 日驾驶一辆 1992 年型的马自达 4 轮驱动全地形越野车外出,行驶途中车上所装的费尔斯通 ATX 轮胎发生甩胎面,导致翻车,使其受重伤。

据 Munoz 女士的律师 Roger S. Braugh Jr. 先生介绍,虽然 Munoz 女士驾驶的越野车是马自达商标,却是由福特汽车公司制造的,而且设计图纸用的是福特探险者运动型多用途车的图纸。

为此,美国德克萨斯州纽埃西斯县第 117 地方法院作出判决:福特汽车公司及马自达北美汽

车公司必须就“销售有缺陷产品”负责。福特汽车公司承担 75% 事故责任, 马自达北美汽车公司承担 10% 事故责任, BFS 承担 15% 事故责任。在此案件审判之前, BFS 已向马自达北美汽车公司支付过赔偿金, 因此不必再支付诉讼费和赔偿金。

上述判决结果公布之后, 各涉案企业也站出来表明态度。福特汽车公司及马自达北美汽车公司通过一份预先准备好的新闻稿辩解道, 发生事故时, Mazda 女士没有系安全带。而且 Mazda 女士亲口承认, 故障轮胎属于 2000 年 8 月宣布召回的那一批, 且不是马自达 4 轮驱动全地形越野车的原装配件。翻车时, 马自达越野车的时速接近 75 英里, Mazda 女士是被抛出车外致残的。

普利司通/费尔斯通公司女发言人称, 公司之前已经与马自达北美汽车公司达成和解, 所以无须出庭受审。“陪审团认定我们承担小部分责任, 这在意料之中。我们也没有推卸责任”, 她强调道。

终审结果如何, 关乎汽车及轮胎两大行业利益, 业界内外正拭目以待。 关 泰

帝坦将成为北美地区 第一大农用轮胎制造商

近日妨碍交割的障碍已经撤除, 美国帝坦国际有限公司 (Titan International Inc.) 终于正式从固特异轮胎橡胶公司 (Goodyear Tire & Rubber Co.) 手中接收了农用轮胎业务, 这意味着前者欲成为北美地区第一大农用轮胎制造商的目标指日可待。

近年来, 固特异为了摆脱亏损大刀阔斧改革, 突出主业。出售农用轮胎业务以及工程制品业务就是其具体措施的一部分。

2005 年 2 月份, 固特异与帝坦签订了买卖协议。这笔交易包括固特异 Freeport 农用轮胎厂的厂房、资产、设备及其产品库存, 还包括一项许可证协议, 亦即帝坦向固特异支付使用固特异 (Goodyear)、凯利 (Kelly) 商标的版权费, 从而被允许在北美地区制造、销售带上述商标的农用轮胎。帝坦为此项交易支付 1 亿美元, 其中接收的库存产品价值 4700 万美元。

但是直到 2005 年年底, 上述交易仍然无法交割。原因是帝坦与 Freeport 农用轮胎厂的工会干部就员工劳动合同事宜产生了分歧。根据美国相关法律, 劳资合同具有继承性。也就是说, 新业主在买进企业的同时, 必须认可并执行原业主与该企业员工签订的劳动合同。如有异议, 新业主必须与原业主、该企业员工代表或工会干部三方协商。所达成的新劳动合同必须交该企业员工表决, 获得多数票通过后, 买卖企业的交易才可交割。

USWA (美国钢铁工人联合会) 对帝坦收购 Freeport 农用轮胎厂的最初反应是拒绝接受, 因为该厂 725 多名钟点工不满意帝坦开出的新劳动合同。经过历时半年多的反复谈判和多次修改, 一份条件较前优厚的 5 年期劳动合同终于在 2005 年 12 月 21 日以 78.1 % 的赞成票获得通过。该合同将在 2006 年元月 1 日生效, 至 2010 年 11 月 19 日到期。至此, 阻拦帝坦接收 Freeport 农用轮胎厂的障碍宣告打破。

在买进固特异农用轮胎业务之前, 帝坦经营的农用轮胎品种有 1000 种, 其中大约有 100 种属于独家经营, 而固特异经营的农用轮胎品种有 1100 种, 其中也大约有 100 种是独家经营。完成购并后, 帝坦将掌握 1200 种农用轮胎品种, 其中有 200 种属于独家经营。这对增大帝坦在北美的市场份额, 甚至垄断市场举足轻重。

对固特异而言, 卖掉农用轮胎业务无疑是甩掉了一个不轻的包袱。虽然因此每年少了 2 亿美元的销售收入, 但得到的好处是减亏 6500 万美元, 而且免除了今后不断的农用轮胎投资。

对帝坦而言, 购并固特异农用轮胎业务无疑是实现了多年的梦想。首先, 固特异品牌在农用轮胎市场历史悠久, 北美农庄主在 100 年前就认识了它, 而且质量上乘, 是北美农民的首选。其次, 帝坦是做轮辋起家的, 目前美国的大部分拖拉机依然沿袭用帝坦的轮辋, 轮胎用固特异的。购并后, 这部分市场自然被帝坦得到。明眼人一看就知道, 不用说这是一箭双雕的大好事。

通过此次并购, 估计帝坦能够使其 2006 年销售收入增加大约 2.5 亿美元。Freeport 轮胎厂的额定生产能力为每天 1 万条, 可生产的品种有农用轮胎、全地形车辆用轮胎以及部分规格轻卡轮