

第一步,混炼、压延和胎体成型;第二步,贴带束层、上胎面和硫化。轮胎基本构件实行标准化,也就是说同一规格、不同品牌、不同系列的轮胎,除胎面、带束层不同外,其余基本构件相同。其中,从基本构件生产线下线的胎体已经过局部硫化或预硫化。根据产品技术要求,带束层贴合也可在基本构件生产厂完成。为进一步降低成本和提高轮胎产品性能,大陆公司一直在不断改进、完善MMP技术。

苏博

## 普利司通计划退出海洋软管业务

由于被卷入参与国际海洋软管价格操纵的丑闻,普利司通公司(Bridgestone Corp)计划进行部门结构调整,退出海洋软管业务。

这家日本公司已有多名职员因涉嫌在美国、欧洲和日本参与国际性控价活动而被调查。内部调查结果表明,有外国代理商拿到了不当款项。普利司通公司海洋软管销售主管 Misao Hiko 因涉案已于 2007年5月份在旧金山遭逮捕。

普利司通公司表示,不当付款导致外国代理人严重违背了应该遵守的职业操守。公司正在采取行动,完善公司内部的规章制度,并且已将内部调查结果移交日本当局。如果日本检察官需要进一步跟进此事件的话,公司愿意密切配合。

目前,该公司将不再接新的海洋软管生产订单,但将继续服务现有客户,并帮助他们将业务转移到其他厂商。该公司计划撤消国内工程产品部(Internal Engineered Products Department),并宣布唯有此才能杜绝严重的非法行为。公司准备改组多样化产品部(Diversified Products Division),将一些零星产品业务整合,组成一个较大的业务部门,并重新制订行政管理、人力资源和审计制度。

美国司法部(U.S. Department of Justice)、欧盟委员会(European Commission)和日本公平贸易委员会(Fair Trade Commission of Japan)一直在调查该公司及其他公司。因为这些企业涉嫌自2007年5月起参与有关海洋软管的不正当竞争活动。普利司通公司表示,正积极配合调查。

其他软管制造企业、顾问公司的一些管理人员,也因涉案已被起诉。受丑闻牵连的有汉堡的凤凰公司(Phoenix AG)、邓禄普石油与海洋有限公司(Dunlop Oil & Marine Ltd)、特雷勒堡工业公司(Trelleborg Industrie S A S)、玛努利橡胶工业公司(Manuli Rubber Industries S p A)、派克 IIR公司(Parker IIR S R L)、PW咨询(石油和海洋)有限公司[PW Consulting (Oil and Marine) Ltd]。横滨橡胶有限公司(Yokohama Rubber Co. Ltd)此前曾表示,正积极配合调查。

邓海燕

## Laurent Reifen GmbH要在欧洲做大做强

Laurent Reifen GmbH是欧洲最大的翻新轮胎制造商。该公司位于德国勃兰登堡省 Oranienburg地区的生产厂具有50多年的翻新轮胎制造经验,年产超过20万条的翻新载重汽车轮胎和翻新拖车轮胎。Laurent Reifen GmbH公司的母公司位于法国 Avalon地区,日可产2500条预硫化翻新轮胎,有120种胎面可供顾客选择。Laurent Reifen GmbH不仅在德国和法国拥有生产厂,而且作为法国米其林集团的一大成员,它还在比利时、丹麦、卢森堡、荷兰、瑞士和澳大利亚开展翻新轮胎业务。

使用翻新载重汽车轮胎不仅可降低车队运输成本,而且有助于节约原材料。制造一条翻新载重汽车轮胎仅需要约20 kg左右的橡胶,而生产一条新载重汽车轮胎需要60~80 kg橡胶,生产一条新轮胎的用胶量相当于制作一条翻新轮胎的3~4倍,因此欧盟国家十分注重轮胎翻新。轮胎翻新每年为欧盟节约50万原油,这相当于减小130万 t二氧化碳排放量。一条高质量的胎体可被翻新3次并仍可保持不变的里程和安全性能不变。

Laurent Reifen GmbH采用预硫化技术和模压硫化技术生产翻新载重汽车轮胎。公司在Oranienburg地区的工厂更侧重于采用模压硫化技术,其约80%的翻新载重汽车轮胎采用模压硫