

丁苯橡胶建设过热苗头显现

黄国强
(中华化学工业有限公司, 江苏 南通 226009)

2003 年 9 月 9 日丁苯橡胶反倾销案终裁, 国内企业申诉成功, 从俄罗斯、日本、韩国进口的丁苯橡胶征收 0% ~ 38% 不等的反倾销税, 进口减少, 加之“非典”疫情结束以后, 需求不断增加, 丁苯橡胶生产企业开足马力生产, 仍供不应求, 价格节节上升, 企业盈利状况也大有改善。

在利好刺激下, 不断传来丁苯橡胶扩建的消息。吉林化学新增年产 5 万 t 产能已于 2004 年 5 月建成投产, 兰州化学于 2004 年底从年产 4 万 t 扩建到 5.5 万 t, 中华化学扩建年产 5 万 t 的产能正在紧锣密鼓进行中, 预计明年二季度建成投产, 而扬子-金浦一期建设年产 10 万 t 的丁苯橡胶预计在 2006 年投产, 中石油、中石化旗下企业还计

划在 2007 年前后建设年产能近 40 万 t 的丁苯橡胶项目, 最近又传出山东某地也在规划建设丁苯橡胶项目, 福建某临港化工园区丁苯橡胶项目赫然在目, 广东惠州也计划引进外资, 兴建年产 6 万 t 的丁苯橡胶装置, 呈现出你追我赶的扩建势头, 已出现过热苗头。

1 国内丁苯橡胶供需状况

丁苯橡胶是用量最大的通用型合成橡胶, 主要用于生产轮胎、胶鞋、胶管、胶带等橡胶制品。按聚合体系不同可分为溶聚丁苯橡胶和乳聚丁苯橡胶。目前国内共有 4 家乳聚丁苯橡胶和两家溶聚丁苯橡胶生产企业, 见表 1。

表 1 丁苯橡胶企业产能产量及主要生产牌号

公司	品种	产能/万 t	建成时间	技术来源	备注
齐鲁	乳聚	13	1987 年	日本 ZEON	原年产能 8 万 t, 1999 年扩能
吉林	乳聚	14	1982 年	日本 JSR	原年产能 9 万 t, 2004 年扩能
兰化	乳聚	5.5	1965 年	前苏联	原年产能 4 万 t, 2004 年底扩能
中华	乳聚	12	1998 年	台湾省台橡	原年产能 10 万 t, 2003 年扩能
燕化	溶聚	3	1996 年	自行开发	已改产 SBS
茂名	溶聚	3	1997 年	比利时 FINA	多用途生产线, 可生产 SBS
合计		50.5			

溶聚丁苯橡胶由于国内市场狭小, 燕山已停产丁苯橡胶数年, 装置已改成生产 SBS, 茂名偶尔生产一些溶聚丁苯橡胶, 年产数千吨至 1 万 t 不等, 实际年生产能力在 45 万 t 左右。

目前国内丁苯橡胶的需求为 55 万 t 左右, 不足部分通过进口解决。

2 丁苯橡胶繁荣背后有隐忧

丁苯橡胶主要原料为丁二烯、苯乙烯单体, 其

价格与石油、石化产品价格息息相关。近年, 全球经济发展加速, 对石油产品需求不断增加。2000 年以来, 原油价格不断上涨, 各种石化产品价格也不断上升。如丁二烯从 2000 年最低价的每吨 200 美元涨到 2004 年高峰时的 1200 美元左右, 上涨 5 倍多; 与此同时, 丁苯橡胶售价也从每吨 5000 多元, 上涨到 15000 元左右, 国际市场也从每吨 600 美元的低点上涨到 1600 美元左右, 相对而言, 丁苯橡胶上涨的幅度比丁二烯上涨的幅度

小得多。由于原材料价格上涨幅度过大,后期丁苯橡胶生产企业实际获利已被大幅度压缩,价格上涨动力明显不足,甚至接近亏损的边缘。

自 2004 年下半年以来,由于国内汽车销售疲软,轮胎产销受到影响。国内大多数橡胶制品供过于求,竞争激烈,原材料价格上涨,轮胎等橡胶制品难于进一步转嫁,一些企业不得不减产、停产。另外,天然橡胶与丁苯橡胶有一定替代关系,由于天然橡胶性能综合均衡,价格一般略高于丁苯橡胶,但这种状况自 2004 年以来出现了逆转,天然橡胶的价格比丁苯橡胶价格低很多,目前仅为每吨 1200 美元左右,比丁苯橡胶低 400 美元,

仅为丁苯橡胶的 75%左右。为降低成本,一些橡胶加工企业调整配方,增加天然橡胶使用比例,减少了丁苯橡胶的使用量,加之吉林化学扩建年产 5 万 t 的生产线于 2004 年 5 月投入生产,国内市场价格疲软。

3 丁苯橡胶未来需求增长减缓

2001 ~ 2003 年国内汽车发展为井喷时期,产销量高速发展,与此同时,轮胎产量和丁苯橡胶需求量也高速发展,2000 ~ 2004 年汽车、轮胎产量和丁苯橡胶需求量见表 2。

表 2 汽车、轮胎及丁苯橡胶产量需求表

年份		2000	2001	2002	2003	2004	平均增长率/%
汽车	产量/万辆	208.9	235.7	326.0	423.8	507.5	
	年增长率/%	14.3	12.8	38.3	30.0	19.7	24.5
保有量	保有辆/万辆	1608	1802	2053	2421	2871	
	年增长率/%	10.7	12.1	13.9	22.8	18.6	15.5
轮胎	产量/亿条	1.12	1.23	1.40	1.8	2.2	
	年增长率/%	9.8	9.8	13.8	28.6	22	18.5
丁苯橡胶	需求量/万 t	38.1	44.5	52.5	55.0	55.9	
	年增长率/%	-1	16.8	17.3	4.8	1.6	10.2

由以上数字可以看出,2000 ~ 2004 年,汽车产量增加了 143%,年均增长 24.5%;而轮胎产量增长 96%,年均增长 18.5%;丁苯橡胶仅增长 46.7%,年均增长 10.2%,增长速度仅为汽车的 42%,轮胎的 55%,与汽车和轮胎产量相比,丁苯橡胶消费量增长则要慢得多。这主要是因为轮胎除了少量与汽车生产配套外,大部分用于社会汽车轮胎替换。虽然汽车产销量出现跨越式发展,但相对来看,社会汽车拥有量增长速度减慢,轮胎增长速度也相应降低;而丁苯橡胶还有相当部分用于制造胶鞋、胶管、胶带等橡胶制品,而这些产品增长速度比轮胎慢得多,有时甚至是负增长,因此丁苯橡胶消费增长又比轮胎产量增长低一些。所以,不能单纯从汽车产量增长速度来推算丁苯橡胶消费的增长速度。

随着汽车产销量逐步扩大,能源、交通和环保压力越来越大,制约汽车市场发展,从 2004 年下半年开始,汽车产销量逐月下滑,固然有各种各样的原因,但与原油价格上涨引发的成品油价格不断上涨也不无关系。据行业内人士预测,国内汽

车产销量将从 2002 ~ 2003 年的井喷时期逐步步入平稳发展阶段,相应的轮胎生产和橡胶消费增长速度将逐步减缓。拟进入丁苯橡胶领域的厂商如以前几年的经验而贸然进入,则巨大的产能无法在短期内消化,势必造成恶性竞争,产销困难,企业亏损,甚至陷入难以为继的窘境。

我国轮胎的快速发展,有赖于廉价的劳动力优势,出口产品有相当大的竞争力,出口比例逐年增加,目前已达 1/3 以上。但由于国内轮胎价格低,不断遭到反倾销,如南美阿根廷、印度等国对中国轮胎实施反倾销措施,中国轮胎已基本失去该国市场。中国轮胎出口也会遇到越来越多的贸易壁垒,例如欧盟已通过法律,要求出口到欧洲的轮胎必须达到绿色标准。中国轮胎出口增长方式必须改变,即从量的增长向质的提高过度。

随着国内经济的发展,廉价的劳动力优势将逐渐减弱,目前南方的一些省份出现的民工慌就是这种趋势的反映,由此带来国内轮胎竞争优势减小,出口将面临着来自其他发展中国家的巨大竞争。

4 丁二烯将成为丁苯橡胶发展的限制因素

丁二烯为丁苯橡胶的主要原料,还是顺丁橡胶、SBS 和 ABS、NBR 和丁苯胶乳的主要原料。近些年来,由于国内相关产业的发展,对丁二烯的需求不断增加。虽然国内产能和产量增长也很快,但远远不能满足快速增长的需求,进口量逐年增加,见表 3。

表 3 1998~2004 年丁二烯供需表						
年份	产量/ 万 t	进口量/ 万 t	进口单价/ (美元·t)	出口量/ 万 t	表观消费 量/万 t	自给率/ %
1998	46.7	4.1	295	1.1	49.7	94.0
1999	53.4	8.8	299	0.6	61.6	86.7
2000	59.1	8.6	473	0.6	67.1	88.1
2001	64.5	14.0	432	0.3	78.2	82.5
2002	73.6	10.4	477	1.2	82.8	88.9
2003	85.5	13.6	724	1.2	98.2	87.4
2004	86.5	19.7	950	0.4	105.8	81.8

从表 3 来看,虽然国内丁二烯产量逐年大幅度增长,但由于需求增长速度更快,进口逐年增长,1998 年仅进口 4.1 万 t,而 2004 年进口量却上升到 19.7 万 t,增长近 4 倍。由于需求强劲,带动国际市场丁二烯价格上串,2004 年进口平均单价达每吨 950 美元,2004 年底一度达到每吨 1200 美元以上,与低谷时期的单价相比,上升了 3 倍多,给国内相关业者带来沉重的负担。

据向行业专家了解,目前全球丁二烯供需基本平衡,2004 年需求量达到 950 万 t 左右,但由于经济发展,预计今后几年需求年均增长 3.8%,而供应能力仅增长 3%左右,供应增长速度低于需求增长速度。新增能力主要集中在亚洲和中东地区,欧美等发达国家产需稳定,可少量输出丁二烯,由于丁二烯常温下为气体,运输不易,运费奇高,如从美国运到中国运费达每吨 350 美元,需耗时 30~40 天,加大了市场风险。远洋船运批量大,须投巨资建设相应的码头及储存设施。

未来几年,随着国内乙烯产能扩建,丁二烯产能将有所增加,估计到 2006~2007 年每年将增加 30~40 万 t。如计划中的丁苯橡胶项目全部建成投产,产能将增加 80 万 t,按每吨丁苯橡胶消耗 0.7t 丁二烯计,需要丁二烯 56 万 t,即使不考虑到其他产品对丁二烯的需求,也不能确保丁苯橡胶新增产能的丁二烯需求。

5 行业生态不利于国内丁苯橡胶项目

丁苯橡胶生产企业一般都比较集中,起始经济规模为年产 10 万 t。轮胎(以半钢子午线轮胎为例)经济规模为年产 300 万条,而国内规模以上企业仅有 10 多家。而年产 300 万条半钢子午线轮胎,只需耗用 3000t 左右的丁苯橡胶。如果因为附近有 1~2 家大型轮胎厂,就上马丁苯橡胶项目,显然未来市场会成问题。

国内轮胎业快速发展,吸引了境外大型轮胎公司进入中国市场,目前外资企业占轮胎市场主流。外资轮胎企业大多为跨国经营,有些企业本身也生产丁苯橡胶,或者偏好从外商购买原料,国内丁苯橡胶要打入该市场相当困难。由于出口轮胎所需的原料,进口可享受税收优惠政策,国内丁苯橡胶企业在与进口产品竞争中处于先天的不利地位。虽然目前国内丁苯橡胶价格远低于国际市场,但每月仍有 6000 多 t 的进口,就是这种竞争的结果。

与国内丁苯橡胶建设热同步,国外业者也考虑新建或扩建丁苯橡胶装置,如韩国某企业计划扩建新增年产能 4 万 t,而印度一公司也正在筹划年产 10 万 t 项目,某沙特公司也计划建设年产 10 万 t 的丁苯橡胶项目等。按照进度,这些项目也将在 2006~2007 年建成投产。投产后,国际市场丁苯橡胶的供需格局将被打破,势必冲击国内市场。

以上情况,供有意进入丁苯橡胶市场的业者参考,需在充分评估后,审慎决策,避免过度投资,造成损失。目前国内丁苯橡胶市场供求基本平衡,不宜大规模扩建。考虑到未来逐步增加的需求,可通过逐步扩建或分期建设的方式来满足。

十拿公司酚醛树脂提价

十拿(Schenectady)国际股份有限公司宣布,2005 年 3 月 21 日之后,所有的酚醛树脂价格每磅增加 0.04~0.08 美元。该公司称这次提价主要是迫于石化原料极度紧缩以及下游市场价格的压力。十拿公司报告了在能源、货运和包装方面成本增加的费用。十拿公司是一家烷基酚醛树脂,酚醛树脂和电子化学品的全球制造商,在 14 个国家设有 25 个业务机构。

朱 嘉