

行业发展 SPECIAL REPORT

经济危机下橡胶助剂行业的发展策略(一)

王宇翔

(中国化工橡胶总公司, 北京 100080)

摘要: 当前经济危机还在不断深化和蔓延, 受橡胶轮胎行业景气度下降的影响, 橡胶助剂行业发展遭遇冲击, 步入低迷。宏观经济走势及轮胎等行业发展态势对橡胶助剂行业发展产生影响。在对此进行客观分析的基础上, 提出橡胶助剂行业应当审时度势, 正视所面临的困难和机遇, 以创新求发展。

关键词: 经济危机; 橡胶助剂; 轮胎; 创新

金融危机的阴霾仍然笼罩着世界, 虽然世界各国纷纷出台一系列救市举措, 但本轮由美国次贷危机引发的全球经济大衰退仍在不断深化、蔓延, 不同地区、不同领域的实体经济正受到金融危机的冲击与考验。

作为世界经济支柱产业的汽车工业的发展呈现颓势, 直接导致橡胶轮胎工业景气度不断降低, 进而致使橡胶助剂行业的发展步入低迷。虽然橡胶助剂行业在国民经济中所占的比重较小, 但其对轮胎工业乃至汽车工业的影响却很大。经济危机中橡胶助剂行业的生存策略以及助剂企业摆脱困境、走出低谷的路径是近两年广受业内人士关注和热议的话题。对宏观经济走势、汽车工业及轮胎工业发展态势的客观分析和把握, 将有助于我们寻找到解决问题的答案。

1 经济危机及宏观经济走势分析

1.1 经济危机的产生及影响

由金融海啸演变成的经济危机, 以“多米诺骨牌”摧枯拉朽般的速度席卷全球, 使世界经济增速放缓, 国际市场需求减弱, 世界经济前景不容乐观。这种局面的出现是全球范围内经济、社会以及意识形态领域矛盾长期积累的结果, 这次经济危机的影响也将不仅局限于经济领域, 同时还会深深波及社会及意识形态领域, 将引发这3个领

域出现重大变革。

全球经济危机诱发因素是美国过度宽松的货币政策所导致的信用膨胀(货币因素), 而根源则始于全球普通劳动者, 尤其是美国和中国有效消费购买力不足, 这种局面出现的原因又主要在于全球收入分配两极化程度的加剧。

各国的经济救助措施的出发点是拯救业已崩溃的经济, 使现有经济业态免遭毁灭性的打击, 从根源上解决经济危机的举措就是用新的经济增长模式取代旧有经济增长模式。由于没有或者较少触及缩小收入分配差距这一核心问题, 这些救助措施只能拖延危机, 并不能终结危机。一旦这些政策效果消失, 全球的经济形势将迎来新一轮的恶化潮。

1.2 宏观经济走势

在全球经济风雨飘摇之际, 作为世界经济体的一部分, 中国经济不可避免会受到全球经济危机的影响, 经济形势出现了一系列复杂的变化: 国外市场需求不振, 影响中国出口增长, 使中国经济增长动力减弱; 资本市场出现较大波动; 通胀压力难以缓解; 中小企业经营困难; 就业压力进一步加大。在世界经济危机日趋严峻、中国经济遭受冲击日益显现的背景下, 为应对复杂多变的经济形势, 中国宏观调控政策做出了重大调整。2008年11月5日, 国家公布扩大内需10项措施, 未来2

年投资 4 万亿元,由此带动逾 12 万亿元的社会投资。在新的宏观经济政策框架下,实行积极的财政政策和适度宽松的货币政策,采取灵活审慎的宏观经济政策,通过努力稳定出口和刺激国内需求来达到稳定经济的目标。

2 行业现状及发展预测

2.1 石化行业

2008 年石化行业经济呈现先高后低的态势,前 8 个月经济保持 2 位数增长率,9 月份开始,受金融危机的影响,增速大幅下滑,11 月份增长率接近零点,12 月份转为下行通道。

2009 年,由金融危机引发的经济危机将成为本轮化工行业景气周期走向衰退期的催化剂,同时石油和化工行业自身存在的深层次问题也集中显现。尽管国家出台了一系列措施刺激经济,减缓衰退,提振市场信心,但是由于政策生效需要一段时间,特别是化工行业作为上游行业,国家刺激经济拉动内需的措施要传导到上游有一定的时滞,预计石油和化工行业下滑的趋势至少要坚持到今年下半年。

从橡胶助剂行业来讲,上游石化行业的景气度对助剂行业的原材料供给、原材料成本等产生直接影响。由于部分石化企业产量减少,加上市场需求缓慢增加的原因,几种橡胶助剂的主要化工原料价格有缓慢攀升的趋势。例如,尽管苯胺在国内产能大于需求,但由于开工不足,其价格从今年 2 月初的每吨 5 800 元左右一路上扬,至 2 月末时价格已涨至 6 700 元左右,涨幅接近 16%;与此同时 2 月下旬,吗啉、酚酮等的市场报价也开始逐步走高。

石化产品价格、供给的波动给处于经济危机中的橡胶助剂行业增加了许多不稳定因素。在销量降低、资金周转不畅等不利影响下,制定适宜的采购计划、保持合理的原材料库存,无疑会降低橡胶助剂企业的运营风险。

2.2 汽车工业

欧洲各大汽车厂商如今都赤字累累,拼命游说当地政府给以财政救助。除了犹豫不决的英国政府,德国、法国、意大利都公布了汽车补贴计划方案。欧盟正在讨论给汽车业提供 400 亿欧元的

救助,但是到目前为止救助还只是一纸空谈。欧洲汽车制造商协会要求展开紧急救援,协会主席 Ivan Hodac 表示,欧盟试图采取各种救助手段,但是由于耗时的程序和缺乏基于欧盟层次的方向指导,救助计划迟迟得不到实施。

由于需求下降,汽车产量已经大幅削减,经济学家预计最早到 2011 年市场才会开始复苏。至少要到 2013 年,汽车销量才可能恢复到 2007 年的水平(也有可能是 2014 年)。经济形势的整体不景气会导致大萧条,而且会演变为战后最严重的汽车业萧条局面。

据欧洲汽车制造业协会统计,2008 年最后一季度,欧洲汽车产量下降 28%,全年产量下滑 7%。预计 2009 年欧洲汽车产量将比 2008 年再下滑 15%。

据美国汽车数据公司 2009 年 5 月 1 日最新公布的统计结果,今年 4 月美国汽车销量同比下降 34.4%,降至近 30 年来的最低水平。美国三大汽车巨头通用、福特和克莱斯勒今年 4 月销量分别下降 34%、32%和 48%。日本汽车厂商丰田公司和日产公司今年 4 月在美国销量也分别下滑 42%和 38%。

受销量持续下滑和经济危机影响,克莱斯勒在 2009 年 4 月 30 日申请破产保护。纽约南区破产法院就克莱斯勒申请破产保护一案举行了听证会。克莱斯勒在其申请材料中说,该公司将于 2010 年年底前关闭 5 家工厂。2009 年 6 月 1 日,通用公司也申请了破产保护。

一段时间以来,减产、停产或关闭、破产等已经成为欧、美、日等汽车制造商应对危机所采取的不得已的办法。可以说,本轮的经济危机给老牌汽车制造商以重创,恢复元气将有待时日。

2009 年 3 月 20 日国务院办公厅公布了《汽车产业调整和振兴规划》,作为汽车产业综合性应对措施的行动方案,规划期为 2009~2011 年。该规划是为应对国际金融危机的影响,落实党中央、国务院保增长、扩内需、调结构的总体要求,稳定汽车消费,加快结构调整,增强自主创新能力,推动产业升级,促进我国汽车产业持续、健康、稳定发展而制定的。

2009 年 4 月 9 日,中国汽车工业协会公布最

新统计数据,今年第一季度汽车产销量分别为256.76万辆和267.88万辆,同比分别增长1.91%和3.88%。其中,乘用车产销187.50万辆和199.57万辆,同比分别增长4.45%和7.81%;商用车产销69.26万辆和68.31万辆,同比分别下降4.38和6.13%。

同时该协会预测,2009年汽车市场总销量在1020万辆左右,比上年增长8.7%,其中乘用车745万辆,同比增长10.2%(轿车增长7.9%,交叉型乘用车增长23%);商用车销量275万辆,同比增长5%。

我国经济基本面长期向好的趋势没有改变,国家采取了多项措施,通过了《汽车产业调整和振兴规划》,密集出台了10余项政策措施,包括减征小排量车辆购置税、推进汽车下乡、推广使用节能和新能源汽车、增加老旧汽车报废更新补贴资金、加快城市道路交通体系建设、促进和规范汽车消费信贷、完善汽车企业重组政策等。这些举措在很大程度上提振了遭受金融危机冲击的我国汽车市场。

从以上分析来看,我国汽车工业尽管也遭遇了前所未有的冲击和挑战,但在国家出台的一些积极刺激政策引导和影响下,我国的汽车工业在创新调整的基础上,可能在短时间内摆脱困境,走出低谷。

2.3 轮胎行业

国际橡胶研究组织表示,2008年全球载重汽车子午线轮胎需求增长0.2%,但是2009年预计将下降4.2%,到2010年将反弹7.9%。在轿车子午线轮胎方面,因经济衰退将进一步加深,2008年市场需求下降0.2%,2009年和2010年将分别进一步下降5.2%和0.2%,到2011年才会有所好转。

作为经济危机的重灾区,美国轮胎市场更是一片萧条。据美国橡胶制造协会对外宣布的消息,美国2009年进口轮胎的数量将同比降低7%,预计将减少2100万条,约为2.61亿条。美国橡胶制造协会称,2008年美国汽车销量相比2007年下降了18.7%,导致原配轮胎市场销量大幅下降。

这是由于受全球经济衰退的打击,市场需求

进一步减少造成的。该协会相关负责人称,失业率越来越高,汽车销量越来越低,汽车行驶的里程越来越短,加上美国经济仍然呈现下滑趋势,这些原因都造成轮胎需求大幅锐减。但该负责人称,这一现状将在2010年得到缓解,到时进口轮胎数量或将增加到2.7亿条。

受上述情况影响,一些轮胎企业在美国市场均采取了紧缩措施。

固特异公司新闻发言人称,美国出现原配轮胎市场和替换轮胎市场双双下滑的现象,公司正采取一系列措施应对这次冲击。2008年12月底,固特异公司取消了位于纽约州Tonawanda的固特异·邓禄普北美工厂的150个岗位,主要方法是买断工龄和解雇。

固铂轮胎橡胶公司也宣布称,关闭乔治亚洲Albany轮胎厂,解雇1400名员工。2008年12月,普利司通也向外界宣布,解雇田纳西州La Vergne厂的158名员工,同时解雇60名普利司通奔可达轮胎公司员工,并关闭圣路易斯Oncor轮胎翻新工厂。据普利司通新闻发言人介绍,普利司通早已开始调整北美地区工厂的轮胎产量。

近日,德国大陆集团决定关闭2家分别位于德国汉诺威和法国Clairoix的轮胎厂,受影响的员工将达到1900人。据了解,原因在于金融危机导致市场惨淡,大陆集团的产能出现明显过剩,而负债累累也是另一个重要原因。据称,大陆集团位于汉诺威的商用车轮胎工厂将在年底前关闭,位于法国Clairoix的轿车轮胎厂将分2次关闭。此外,位于斯洛伐克的工厂将减产20%。据统计,2009年,大陆集团将出现1500万条轿车轮胎和170万条商用车轮胎的产能过剩。为此,公司将整个欧洲地区工厂的商用车轮胎产量减少27%,另外减产800万条轿车轮胎。

据中国橡胶工业协会轮胎分会对45家会员企业统计,2008年轮胎综合外胎产量2.4亿条,同比增长0.3%,增幅回落23个百分点。其中子午线轮胎产量1.9亿条,同比增长7.8%,增幅回落26个百分点;子午化率达到80%,同比提高6个百分点,为历史最高;全钢子午线轮胎产量5038.74万条,同比增长14.6%,增幅回落15个百分点。重点企业轮胎产量占全国总产量的

65%以上。轮胎产成品存货额 104.27 亿元,同比增长 31.3%;完成销售收入 1 314.97 亿元,同比增长 14.1%,增幅回落 12 个百分点;出口销量 1.06 亿条,同比降低 1%。其中,子午线轮胎销售收入 1 009.54 亿元,同比增长 18.6%,增幅回落 16 个百分点;出口销量 9 193.56 万条,同比增长 2.9%,增幅回落 39 个百分点。43 家会员企业实现利润 15.8 亿元,同比下降 61.6%,会员企业亏损面达 33.33%。

由于国内轮胎的销量有半数以上依赖出口,在国外汽车工业及消费市场萎缩的局面下,中国的轮胎工业必然会遭遇挫折。并且尽管产销量和销售收入有所增加,但利润却大幅度下降,反映出经济危机下,低价策略大行其道,需求萎缩情况下,市场竞争已经赤裸裸地反映在了价格竞争上。这种情况在 2009 年可能还会更加突出。

另外,由于汽车工业处于低迷状态,轮胎销售市场的竞争将逐渐转移到替换轮胎市场。总体来看,如果汽车工业没有大幅度的回暖,国内市场对轮胎的需求将基本保持在一定水平上,轮胎业仍将经受“过冬”的煎熬。

2.4 橡胶助剂行业

受全球经济危机影响,特种化学品供应商科聚亚公司日前公布,2008 年第四季度销售额为 6.9 亿美元,净亏损 7.37 亿美元,所显示的业绩在管理基础上计算净亏损 3 500 万美元。

全球领先的特殊化学品集团朗盛公司决定推迟一些投资计划,以应对当前的全球性经济危机。朗盛在新加坡的丁基橡胶生产厂建设项目受此影响有所调整。

虽然国外橡胶化学品商基本属于多领域发展,但轮胎工业不景气带来的橡胶化学品销售不畅的局面仍然比较突出。如果这种状况在短时间内没有根本性改变的话,在限产、停产之后,行业内将掀起一轮并购、整合的风潮。

橡胶助剂行业 2008 年的整体运行形势受轮胎行业需求锐减的影响,表现为产量增加、效益下滑;成本震荡变化,而利润却不断降低。

在主要原料价格逐步涨至高位并持稳之后,各助剂厂家也开始纷纷上调产品报价,至 2009 年 2 月底和 3 月初各种促进剂和防老剂的市场报价逐步上涨到位,每吨产品上调幅度为 500 ~ 1 000 元。但此轮促进剂和防老剂价格的上涨属于上游推动型,下游需求在此轮价格上涨的过程中并没有任何放量,当然也不排除由于近段时间下游轮胎企业的良好开工率,导致需求增加,从而为此次橡胶助剂价格上涨提供了必要条件。进入 3 月之后,随着上游原料价格进入高位盘整,促进剂和防老剂的市场报价也再次回归平稳。

从市场交投的情况来看,市场出现了比较大的分化。大型的助剂厂家普遍反映销售状况良好,而中小助剂厂家的销售情况相对平淡。这与多数优质客户集中在大型助剂厂家手中而这部分客户在当前形势下生存状况较好有关。后市助剂市场的走势,还要取决于轮胎行业、汽车行业以及上游石化行业的走势。

虽然无论规模大小,国内橡胶助剂企业都遇到了需求降低导致的一系列困难,但横向比较来看,对现金流要求较高的大中型橡胶助剂企业处境比小企业处境更加困难。(未完待续)

双星轮胎中西部物流基地揭牌

日前,双星轮胎中西部物流基地在双星东风轮胎有限公司揭牌。十堰市副市长师永学出席揭牌仪式。双星集团副总经理李同勤介绍,该基地是华中地区最大的物流基地,年经营收入可达 30 亿元。

据悉,双星轮胎中西部物流基地是十堰市汉江工业物流园区引进的又一家大型物流仓储企

业,该基地是双星东风轮胎有限公司控股的股份制物流公司,公司注册资本 1 000 万元,占地 200 亩,目前拥有各类大型专业物流运输车辆近 100 台,年运输能力 100 余万 t。该物流基地成立后,将依托十堰地区便利的交通、区位优势,在条件成熟的情况下整合双星集团旗下的双星青岛轮胎物流基地、双星中原轮胎物流基地,力争用 3 ~ 5 年的时间把双星中西部轮胎物流基地打造成我国中西部地区物流业的超级航母。王开良