

2. 汽车销售市场的相对萎缩。高油价对于国内外汽车销售亦产生了不小的冲击。美国标准普尔公司分析资料表明, 由于燃料价格上涨、贷款紧缩影响需求, 2008 年美国汽车销量将降至 1 490 万辆, 为 1995 年以来最低。

前不久我国对成品油价格进行了初步调整, 预计本轮成品油上调周期尚未结束, 并有可能择机出台燃油税。随着国内成品油价格与国际市场水平逐步接轨, 高油价行情以及其他方面因素对汽车销售的冲击亦会逐步增强。正是因为成品油价格大幅上涨的预期的形成, 使得今年以来国内汽车销售连续数月环比下降。多数业内人士因此认为, 国内车市连续 3 年景气周期或将终结, 2008 年到 2009 年可能会是整体车市比较困难的两年。

汽车市场的不景气, 随之而来的就是对轮胎消费的重大冲击。

由此可见, 全球性通货膨胀, 特别是石油价格的持续性强劲上涨, 导致了消耗橡胶最多的机动车轮胎的销售和生产的显著放缓, 这对于一路扬升的橡胶价格肯定不是一个好消息。“皮之不存, 毛将焉附”? 如果橡胶价格持续不停地大幅上涨, 在下游行业(橡胶制品和汽车)难以同步涨价甚至还在降价的情况下, 消耗橡胶的下游行业开始面临生存危机, 一些企业的倒闭停产是迟早的事。下一张倒下的“多米诺骨牌”一定是橡胶价格, 只是时间迟早而已。而橡胶价格的继续强劲上涨, 以及正在演绎的“逼仓”行情, 无疑会加快这一“大限”的到来。

哥伦比亚公司调整炭黑附加费

近日, 哥伦比亚化学品公司通报其合同用户, 从 7 月 1 日起开始, 在北美发货的炭黑产品的调节附加费由 6 月份的每磅 0.08 美元调整为 0.06 美元, 这是考虑了已同时进行的季度价格调整。7 月的炭黑价格将提高, 连同附加费调节可以较准确的反映当前的原料油费用, 7 月晚些时候, 8 月份的调节附加费将再做相应的调整。另外, 所有的合同都将从按季度定价改为按月份定价的机制, 以更准确的反映当前的原料油费用。月份定价机制将把本月油价的增减在次月反映在炭黑价格上。季度定价在当前的环境下已不可行。6 月按日平均的 FCC 炭黑原料油每桶超过 90 美元。在此油价水平上, 炭黑的利润过低, 公司有可能减产。 砚 明

油价高涨影响炭黑定价规则

据美国 CTC 国际咨询公司 2008 年 5 月份炭黑原料油观察报告报道, 2007 年以来, 油价屡创新高, 原来炭黑定价规则的“原料油价格滞后”问题也逐步凸显, 受到炭黑生产商的关注。一般是以上一季度的墨西哥湾海岸 6 号燃料油的月均价格作为基准油价(相当于炭黑原料油价格)。例如

2008 年三季度的橡胶用炭黑价格是以 3~5 月的油价为基准。这一规则意味着如果油价下降, 将会弥补之前油价上涨给炭黑生产商带来的损失。不幸的是从 2005 年到现在只有 3 个季度的油价有利于炭黑生产商。许多炭黑供应合同是在 20 世纪 90 年代中期签订的, 那时油价比较稳定, 不存在明显的价格滞后问题。现在一些炭黑公司在研究改变定价规则, 卡博特公司已决定重新谈判 18 个月到期的合同, 可能包括基于前几个月平均油价的月度炭黑价格。许多炭黑生产商已经采用这种办法, 特别是在欧洲。另外一些炭黑生产商则正在等待有更快的实现合同变更的方法, 否则, 他们将削减产量以避免更大的损失。美国的理查逊公司提出了一个名为“校准”的方法。按照这个方法, 在每个季度末将实际油价和定价油价进行对比, 然后确定一个调节系数。 砚 明

大陆宣布亚洲轮胎提价 10%

大陆公司宣布, 该公司在亚洲替换轮胎市场出售的各种轮胎价格自 2008 年 9 月 1 日起将上调 10%。该公司解释说, 天然橡胶市场价格持续上涨, 石油的衍生产品例如合成橡胶和炭黑的价格维持在历史高水平, 这次提价仅能部分抵消原料成本增加带来的负面影响。 郭 益