

橡胶价格高企 轮胎企业业绩受压

2010年受西南五省区旱情影响,橡胶价格一路攀升,轮胎企业为保本而涨价已成定局。

一般来说,进入3月中下旬割胶期,橡胶的价格逐渐走低,到7~8月橡胶价格创年内低点,再继续走高。但2010年由于云南等省区持续干旱,天然橡胶价格在上半年难现走低局面,估计2010年橡胶价格将持续维持高位甚至不排除继续上涨的可能,这对我国橡胶制品企业尤其是轮胎企业的业绩将产生较大的挤压。

云南天然橡胶产业股份有限公司销售部部长介绍,2010年3月9日,云南胶农首次试割,产量仅为正常情况下的1/3。干旱将影响天然橡胶产量,估计2010年天然橡胶产量可能会减少10%以上。

据了解,2010年除我国西南五省区出现严重旱情外,泰国、印度、马来西亚及我国海南等主要产胶区也同样遭遇了多年不遇的干旱,导致大批橡胶树受损,未来天然橡胶产量必然减少,我国天然橡胶可能出现供应紧张的困境。目前,来自泰国产区的天然橡胶到中国主要港口价格已经涨至每吨3300美元,而2009年12月这个价格保持在2700美元左右。

天然橡胶供货紧张及价格扬升再次刺激了轮胎企业脆弱的神经,天然橡胶价格波动很快传导到轮胎业,即进入2010年后,橡胶价格一直在高位震荡,轮胎企业已不堪重负,企业业绩较2009年下半年较大幅度下降,只能通过提高轮胎价格将成本上涨压力转移给用户。

贵州轮胎股份有限公司介绍,2009年上半年橡胶等原材料价格相对较低,公司正确决策,采购了一批天然橡胶,使公司2009年业绩大增了4倍以上,创历史新高。但是最近天然橡胶和国际原油价格涨幅较大,而干旱等因素使得橡胶价格下降的可能性减少,同时企业现有的橡胶库存量相对较低,企业压力增大。

四川海大橡胶集团有限公司认为,橡胶涨价对企业生产经营无直接影响,但是间接影响企业利润水平。现在企业销售形势虽然很好,但盈利

情况并不理想。

广西桂林轮胎厂认为,尽管现在公司的轮胎销售情况不错,但由于橡胶价格高,尤其是工程机械轮胎用量大,企业仍达不到预期盈利。

广州华南轮胎橡胶公司称,橡胶价格上涨或维持高位将大幅挤压轮胎企业的盈利。按目前橡胶价格,如果不提高轮胎销售价格,企业基本无利可图,因此公司适当调整轮胎价格。

据了解,杭州中策橡胶有限公司和山东玲珑橡胶有限公司等已相继提高轮胎价格。

业内人士普遍认为,短期内天然橡胶价格继续高位。预计2010年上半年,橡胶价格会延续年初强势,全年橡胶价格高于2009年15%以上,轮胎企业将因此减少盈利50亿元以上,这是轮胎企业无法承受的,只能通过轮胎涨价消化这一因素,近期轮胎已大面积涨价,据西南地区轮胎经销商介绍,近期轮胎提价幅度普遍在5%左右。

陈维芳

美国轮胎燃油效率法规将影响 我国轮胎出口

2010年4月初,美国国家高速公路安全管理局(NHTSA)公布了轮胎燃油效率法规的详细内容,美国将正式实行轮胎燃油效率分级制度。在美对华实施轮胎特保案之后,中国输美轮胎将再次面临重大考验。

根据NHTSA公布的最终法规文件,目前只有替换轮胎实行燃油效率分级,原配轮胎不受分级制度的限制,而且替换轮胎主要指乘用车轮胎,不包括轻型卡车轮胎和雪地轮胎。该法规规定,所有轮胎生产商都必须在法规公布的12个月内对替换轮胎按照燃油效率(滚动阻力)、安全性(牵引力)和耐久性(磨损)进行分级,并在轮胎的显著位置进行标识。同时,需要分级的产品的3项主要指标参数还要公示在有关汽车安全的美国政府网站上。此外,NHTSA还要求生产商上报各种性能测试的相对数据,辅助其完善分级标准,并建议零售商在销售前保留所有轮胎的标签信息。

NHTSA称,每年在美国销售的替换轮胎约2亿条,其中1.81亿条需进行燃油效率分级,而当中只有约4000万条轮胎的滚动阻力已经达标,其余1.41亿条替换轮胎不达标,如果这些轮胎的性能不提高,今后难在北美市场销售。

据NHTSA估算,每条轮胎多花费3美元可将补强材料由炭黑改为白炭黑,可使轮胎滚动阻力降低5%~10%。这样计算,每条轮胎需为提高燃油经济性多花费2~6美元。此外,企业还要为每条轮胎额外投入25美元用于相关测试。

据了解,在2009年9月美国对华轿车和轻型卡车轮胎征收35%的高关税后,我国轮胎企业对美国的出口量大幅下降。据中国海关统计,2009年全国轮胎出口交货值同比下降了24%。由于2009年8月之前我国集中向美国出口了一批轮胎,2009年轮胎特保案对我国轮胎出口的影响还不是很大,而对2010年的影响将十分显著,估计我国轮胎出口量将减小3000万条。另外,我国出口到美国的轮胎主要在低端替换轮胎市场上销售,大量产品一时难以达到美国新实施的燃油效率法规要求,因此今后我国轮胎出口美国的形势更加不容乐观。

钱伯章

日本乙丙橡胶的供需概况

2008年以前,日本有4个厂家的5套装置生产乙丙橡胶(EPR)。其中DSM公司与Idemitsu石油化工公司各占一半股份的合资企业建有一套年产4万t三元乙丙橡胶(EPDM)生产装置,采用DSM公司的溶液法生产,2004年被关闭。日本JSR公司在YokkaiChi建有一套年产4.5万t EPR生产装置,采用溶液法生产,2007年被关闭。2008年8月,三井化学公司采用茂金属催化剂的一套年产7.5万t EPR生产装置建成投产,使该公司EPR的年生产能力达到12万t。截止到2009年年底,日本有3个厂家的4套装置生产EPR,总生产能力为19.9万t,占世界总生产能力的15.28%,全部采用溶液法进行生产。这3个厂家包括日本三井化学公司(年生产能力12万t)、日本JSR公司(年生产能力3.6万t)以及

日本住友化学公司(年生产能力4.3万t)。

在日本EPR产品中,约90%为EPDM,10%为二元乙丙橡胶。产量从2002年的17.4万t下降到2007年的14.5万t,年均下降3.71%。2009年产量增长到约15.5万t,同比增长7.64%,装置开工率达到77.9%。

近年来,日本EPR的消费量总体变化不是很大,2001年EPR消费量为12万t,2006年为12.4万t,年均增长率仅为0.66%。2009年EPR消费量约为12万t,同比增长约4.35%,占世界总消费量的11%。其中橡胶制品对EPR的需求量为6.3万t,占总消费量的52.5%;橡塑共混制品的需求量为3万t,占总消费量的25%;防水卷材的需求量为0.4万t,占总消费量的3.33%;电线和绝缘电缆的需求量为0.35万t,占总消费量的2.92%;汽车轮胎及软管的需求量为0.25万t,占总消费量的2.08%;其它方面的需求量为1.7万t,占总消费量的14.17%。预计今后几年,日本EPR的消费量将以年均约2.4%的速度增长,到2014年总消费量将达到约13.5万t。

日本进口EPR主要来自韩国、美国和巴西,其中韩国是最主要的进口国,进口量占日本总进口量的43%,其次是美国和巴西,分别占总进口量的37%和11%。日本EPR产品主要出口到中国、泰国、韩国等亚洲其他国家和地区以及北美地区,分别占总出口量的84.5%和12%。崔小明

我国机动车保有量1.92亿辆

日前我国公安部交通管理局公布,截至2010年3月底,全国机动车保有量约1.92亿辆。统计数字显示,自2009年3月以来,我国机动车保有量一直保持较快增长速度。与2009年年底相比,2010年第一季度全国机动车增加498万辆,增长2.67%。值得关注的是2010年第1季度机动车保有量的增幅明显超过2009年同期,同比上升近1个百分点。据统计,我国小型载客汽车保有量为4500余万辆,是载客汽车的主要增长点。其中,第1季度排量1.6L以下的小型载客汽车共增加237万辆。

国毅