

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1490万辆,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

2008年第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个月后到期的合同,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

## 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

## 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