

市场动态

需求增长势头强劲 市场价格高位运行 ——2010年3月我国橡胶市场综述及趋势展望

陈克新

(中商流通生产力促进中心,北京 100043)

摘要:2010年,我国橡胶需求增长势头强劲,新增资源量大幅增长,1~3月份橡胶新增资源量约168万t,同比增长18.6%;天然橡胶、丁苯橡胶、顺丁橡胶价格3月份同比分别上涨70.7%、56%和73.3%。

关键词:天然橡胶;丁苯橡胶;顺丁橡胶;橡胶市场;橡胶价格;经济复苏

2010年春节过后,全球经济复苏和我国经济提速,使得我国橡胶需求增长势头强劲,刺激新增资源大幅增长,市场价格高位运行。展望后市,预计我国橡胶市场行情继续高位运行,大幅度持续跌落的可能性不大,但也要掌握投机节奏,防范可能出现的阶段性回调。

1 需求增长势头强劲

据统计,2010年第1季度我国GDP同比增长11.9%,比上年同期增长5.7个百分点,整体经济进一步提速,创造了橡胶需求旺盛增长的大环境。相关消费行业中,3月份,全国汽车产量达到174.8万辆,比去年同期增长51.5%,第1季度累计产量459万辆,同比增长73.2%,稳居世界第1位。另据我国汽车工业协会公布的数据,今年第1季度,我国汽车销售量461万辆,同比增长72%,刷新历史最高季度增幅记录,远远超出美国同期新车308万辆的销量。

尽管遭遇贸易保护主义困扰,但由于世界经济复苏所导致的国际市场需求旺盛,使得我国轮胎出口依然大幅增长。据海关统计,2010年3月份全国轮胎(含各种外胎,下同)出口量为2897万条,比上年同期增长25.3%(见表1)。前3个月累计,轮胎出口量达到8022万条,同比增长37.9%。

表1 2010年1~3月轮胎出口情况

月份	出口量/万条	环比/%	同比/%
1月	2990		
2月	2135	-28.6	44.5
3月	2897	35.7	25.3

受到终端需求显著增加的刺激,2010年3月份全国轮胎产量达到6548.7万条(含各种外胎,国家统计局口径),比上年增长42.9%,比去年同期增长21.9%(见表2),1~3月份累计,轮胎产量16405万条,同比增长35%,增长势头极为强劲。

表2 2010年1~3月轮胎生产情况

月份	产量/万条	环比/%	同比/%
1月	5273.1		
2月	4582.8	-13.1	23.5
3月	6548.7	42.9	21.9

2 新增资源大幅增长

进入2010年3月份,我国橡胶资源增长水平有所回落,但仍为大幅增长局面。据中商流通生产力促进中心测算,3月份全国橡胶新增资源量约为67万t,比去年同期增长4.3%。1~3月份累计,橡胶新增资源量约为168万吨,同比增长18.6%(见表3)。其中天然橡胶新增资源量约为

表 2 2010 年 1~3 月全国橡胶新增资源情况

胶 种	3 月新增资源量/万 t	同比/%	1~3 月新增资源量/万 t	同比/%
天然橡胶	22.00	0.6	52.00	28.7
合成橡胶	44.56	6.3	116.04	14.6
合计	66.56	4.3	168.04	18.6

52 万 t,同比增长 28.7%;合成橡胶新增资源量为 116 万 t,同比增长 14.6%。

2.1 国内生产情况

尽管云南、广西等地发生严重干旱,但对全国橡胶主要产区影响暂时还不大。只有当进入传统雨季以后,依然没有什么降水,橡胶产区才真正出现严重旱灾。从 3 月中旬开始,国内产区陆续开

割,估算 1~3 月份产量 3 万 t 左右。

合成橡胶产量下降。据统计,2010 年 3 月份全国合成橡胶产量 26.3 万 t,虽然比上月增加,但比去年同期下降 14.1%。1~3 月份累计产量 73.1 万 t,下降 5.9%。

2.2 境外进口情况

据海关统计,2010 年 3 月全国各类橡胶进口量为 37.26 万 t,比去年同期增长 22.7%。橡胶进口构成中,进口天然橡胶 19 万 t,同比下降 0.3%;进口合成橡胶 18.26 万 t,同比增长 61.4%。1~3 月份累计,进口橡胶 92 万 t,同比增长 50.2%,保持大幅增长势头。

表 4 2010 年 1~3 月全国橡胶进口情况

胶 种	3 月		1~3 月		1~3 月累计同比/%	
	进口量/万 t	每吨均价/美元	进口量/万 t	每吨均价/美元	进口量	售价
天然橡胶	19.00	2915	49.0	2677	30.3	145.4
合橡胶	18.26	2516	42.94	2425	81.9	141.2
合计	37.26		91.94		50.2	

注:天然橡胶和合成橡胶的进口量中均含乳胶部分数据。

3 市场价格高位运行

2010 年第 1 季度消费需求继续旺盛增长,使得橡胶市场价格高位运行。据市场监测数据显示,2010 年 3 月份全国销区天然橡胶(SCR5)现货每吨均价为 24438 元,虽然比上月下降 1.6%,但比上年同期上涨 70.7%(见表 5),保持高位运行态势。其它主要橡胶品种中,丁苯橡胶平均每吨价格为 17428 元,环比下跌 2.9%,同比上涨 56%(见表 6);顺丁橡胶平均每吨价格为 22015 元,环比上涨 3.6%,同比上涨 73.3%(见表 7)。

4 后市行情继续高位运行

预计我国橡胶市场后市行情继续高位运行,大幅度持续跌落的可能性不是很大。

后市行情所以继续高位运行,一是在全球经济复苏和我国经济加快增长的大背景下,橡胶需求旺盛局面不会改变,有观点认为 2010 年全国汽车产、销量预计突破 1500 万辆。国家统计局前不久发布的数据显示,第 1 季度企业景气指数为 132.9,连续 4 个季度位于景气区间;企业家信心

表 5 2010 年 3 月天然橡胶(SCR5)

销区市场每吨价格

销 区	市场价格/元	环比/%	同比/%
华北地区	24460	-1.96	70.06
华东地区	24190	-2.06	70.56
华南地区	24420	-1.13	71.37
东北地区	24680	-1.28	70.71
全国平均	24438	-1.61	70.68

表 6 2010 年 3 月份丁苯橡胶销区市场每吨价格

销 区	市场价格/元	环比/%	同比/%
华北地区	17440	-3.25	56.93
华东地区	17400	-2.38	56.22
华南地区	17400	-3.20	55.52
东北地区	17470	-2.94	55.29
全国平均	17428	-2.94	56.0

表 7 2010 年 3 月份顺丁橡胶销区市场每吨价格

销 区	市场价格/元	环比/%	同比/%
华北地区	22010	3.45	72.29
华东地区	22010	3.94	72.63
华南地区	22050	3.76	76.56
东北地区	21990	3.36	71.96
全国平均	22015	3.63	73.33

指数达2008年第2季度以来的最高水平。二是石油价格高位支撑。前不久高盛作出预测,随着全球经济复苏继续强化需求,会吸引库存和欧佩克剩余产能重新回到市场,2010年石油供需之间的平衡将继续收紧,石油价格将会达到每桶99美元。三是东南亚天然橡胶主产区产量难以大幅增产。由于干旱一定程度上冲减了开割面积增加的影响,虽然天然橡胶不会严重减产,但也难以大幅增产。在国内经济提速和世界经济复苏的大背景下,整体橡胶需求恢复速度将快于产量增长水平,这有利于消化前期过量库存。保持整体供求关系大体平衡。四是生产成本的提高。无论是天然橡胶还是合成橡胶,都面临一个成本明显增加的局面,比如人工费用、电力费用、物流费用等。

今后需要关注人民币升值的双重作用。虽然

人民币升值可以降低各类橡胶的进口成本,但却因此增加了境外产品的价格竞争力,我国大规模的购买力,又会推高国际市场价格。

当然,我们也要在橡胶行情扬升过程中,关注一些“利空”因素的积累和影响。除了前面所提到的人民币升值、加息对于行情的短期冲击外,还要关注以下几点:一是中国汽车产销量连续一段时期保持很高水平后,最近汽车库存出现增加,也会对于橡胶轮胎消费产生一些负面影响;二是西南旱情推高价格因素的提前消化;三是橡胶价格已经突破前期高点,投资者账面浮动盈利丰厚,落袋为安的操作也使得橡胶行情阶段性回调压力增加。因此,贸易商和投资者都要关注市场风险的积累,掌握投机节奏,防范可能出现的阶段性回调风险。

印度轮胎短缺 汽车企业被迫减产

2010年2月19日起,印度商务部对从中国、泰国进口的商用车子午线轮胎加征反倾销税,这一决定导致印度国内市场上子午线轮胎供应不足,多家汽车公司的商用车生产线被迫减产。

印度塔塔汽车公司商用车部表示,2010年1~2月印度大部分厂家都遭遇轮胎短缺这一生产瓶颈,为此塔塔商用车不得不减产5%~10%。目前塔塔公司正与轮胎供应商讨论解决办法。印度另一家商用车生产商AshokLeyland则表示,印度政府限制中国轮胎进口后,其汽车产量已减少了20%。

近年来,印度汽车市场发展迅速,但是受制于轮胎供应,众多汽车生产企业只能干着急。印度汽车生产协会主任迪利普·切诺伊无表示,印度国内轮胎企业的扩展速度无法满足汽车业的需求,如今轮胎进口又受到限制,汽车生产企业除了减产别无选择。

据悉,印度国内汽车轮胎业已形成“卡特尔”(垄断组织),对内操控价格保证盈利空间,对外则积极向政府施加压力,排斥进口轮胎并利用多种手段压制其市场份额。

早在2008年,印度垄断和限制贸易行为委员

会就曾指出印度五大轮胎生产厂商正以寡头形式进行运作,以此减少必要的市场竞争。为此,该机构曾建议不要限制进口子午线轮胎,因为无论是生产能力还是生产技术,印度企业仍相当欠缺。

据介绍,印度子午线轮胎生产能力一直远低于世界平均水平,目前其轮胎子午化率仅为9%,而中国是70%,巴西是72%,世界平均水平也达到65%。

目前,印度阿波罗轮胎、JK轮胎和工业、Birla轮胎等主要轮胎企业都准备加大子午线轮胎投资,而国际轮胎巨头米其林公司近期也宣布计划在印度钦奈投资400亿卢比(1美元约合46卢比)设厂生产子午线轮胎。阿波罗轮胎公司印度区总裁莎尔玛坦言,即便国内外轮胎厂商增加对子午线轮胎的投资,未来3年印度国内轮胎子午化水平最高也只能达到25%!

业内人士表示,与印度轮胎业“卡特尔”做生意非常困难,因此几乎所有汽车生产商都欢迎进口。印度对从中国进口的商用车子午线轮胎征收反倾销税后,轮胎进口量确实减少了很多,市场供不应求是可以预料的,印度市场深受其害,因为印度国内的轮胎生产能力远远低于世界平均水平。据了解,印度的全钢子午线轮胎生产基本没有,尼龙价格又特别高,生产轮胎的成本远远高于中国。

朱永康