

持续涨价 需求向好

碳中和背景下,轮胎企业该如何发展

■中国城市报记者 刘唤宇

近日,各大轮胎企业纷纷宣布涨价,米其林、普利司通、马牌、固特异、双钱、双星等轮胎企业产品普遍涨价3%到5%,引发广泛关注。

轮胎价格为何上涨?本轮涨价有何特点?轮胎市场在碳中和背景下该如何发展?中国城市报记者进行了采访分析。

涨价潮呈现持久性

今年以来,轮胎巨头们已经涨价数轮。近日,日本轮胎制造商优科豪马轮胎宣布,计划于5月1日起,对在美国市场销售的轮胎进行价格调涨。普利司

通也宣布,5月1日开始对普利司通品牌和凡士通品牌的轿车轮胎、轻卡轮胎价格上调8%。

涨价在轮胎市场并不罕见,往年的轮胎涨价潮有着明显的周期规律。中国轮胎商务网发布信息显示,根据近5年的轮胎市场的涨价套路,每年的涨价潮基本延续着春节之后涨价,4月底至5月初结束,9月前后会开始第二轮,到12月或第二年1月结束。但今年的涨价潮却是从2020年下半年开始,并展现出异常的持久性。

同济大学循环经济研究所所长杜欢政在接受中国城市报记者采访时表示,2020年下半年是真正的涨价潮:8月后涨价单数明显增长,10月的涨价单

更是直接飙升至65份,11月继续增加达74份,11月以来轮胎企业一直处于满负荷生产状态。此外,汽车消费市场回暖及海外订单激增也大大刺激了轿车轮胎的需求。

中国轮胎商务网分析师表示,这一轮涨价潮同此前的几波涨价潮规律类似,在行业龙头发布涨价单后,众多中小轮胎企业迅速跟上。从目前的涨价情况来看,大部分轮胎企业的单次涨价幅度为2%—5%,不乏有企业单上涨10%,部分企业也明确表示后续还会有多轮涨价。

“持续涨价提升了轮胎市场行业的集中度。”杜欢政表示,整体市场方面,涨价传导仍存在阻

力,终端出货缓慢,二代及终端门店少量补货,更多消耗前期低价库存为主,售价基本稳定。

全国乘用车联合会秘书长崔东树在接受中国城市报记者采访时表示,轮胎持续涨价让汽车行业成本上升,给整车企业和售后服务带来了压力。

原材料影响大,仍有涨价空间

橡胶、炭黑等上游原材料涨价是推动本轮轮胎涨价的根本因素。崔东树预测,轮胎市场仍有一定上涨空间。

日前,美国卡博特公司宣布3月15日之后对亚太地区的炭黑价格上调10%、北美地区的炭黑价格上调25%,原因是原材料、运输等成本的增加。而近日,卡博特公司再次宣布,4月5日起上调美洲和欧洲、中东和非洲(EMEA)地区炭黑价格,涨幅最高达8%。

杜欢政告诉记者,以橡胶为例,东南亚地区是橡胶主要产地,中国进口的天然橡胶有超过95%来自东盟十国,但受台风、降雨等极端天气和橡胶树病虫害等因素影响,东南亚地区去年橡胶减产,天然橡胶生产国联合会(ANRPC)预计2020年全球天然橡胶产量约为1260万吨,同比下降9%,由此推动了橡胶市场价格上涨。

杜欢政认为,汽车行业已进入主动“加库存”阶段,随着换车周期的到来,汽车行业未来2至3年有望延续复苏趋势。作为汽车的重要配套产业,轮胎行业自然会受益于汽车景气度的提升,也对轮胎涨价起到了催化效果。

今年以来,全球货币政策宽松,配合各国经济复苏预期,国内商品期货表现偏强势。加上全球市场天然橡胶低产季节到来,原材料产出减少,需求却

同步向好,杜欢政预计天然橡胶中短期内将维持强硬走势。此外,随着新基建的推行,国内各种工程车供不应求,也会带动轮胎的需求。

“如果轮胎原材料价格仍持续走高,并且下游车市需求强势复苏,年底或将出现新一轮涨价潮,但此后轮胎行业是否会重回正轨仍是未知数。”杜欢政说。

绿色发展助力碳中和

去年11月,米其林宣布了削减排放、提高效率和建立碳中和生产设施的计划,研发出了世界上第一个碳中和轮胎米其林e.Primacy,引发广泛关注。

杜欢政表示,轮胎行业的绿色发展对于实现碳中和非常关键。轮胎作为汽车的重要零部件,是发展汽车产业的基础。作为固体废物,废旧轮胎在业内被称为“黑色污染”。如若处置不当,不仅造成资源浪费,还会影响环境。

在响应碳中和、推动行业绿色低碳发展上,我国多家龙头轮胎企业已经行动起来。

中策橡胶建立再生资源循环利用体系,每生产1吨再生橡胶综合能耗降低30%,废气排放量减少95%以上,从而增强公司可持续发展后劲。

玲珑轮胎主持筹建了“绿色节能高性能轮胎新材料行业重点实验室”,粘土胶、石墨烯、蒲公英橡胶、有机硅橡胶等各类新材料不断推出;3D打印轮胎、非充气轮胎、大飞机轮胎等新技术积极研发。

“朝着绿色低碳方向发展,已成为轮胎行业的共识。”杜欢政表示,尽管现阶段许多新兴技术的可靠性和稳定性尚需一段时间验证,但以目前的发展速度来看,未来新能源新材料在轮胎行业的应用有望快速扩张。



安徽马鞍山:紧盯市场增“马力”精准施策抢订单

今年以来,安徽省马鞍山经开区扎实做好“六稳”工作,全面落实“六保”任务,继续统筹疫情防控和经济社会发展,高端装备制造等三大优势主导产业延续了较好的发展态势。汉马科技集团根据市场变化,及早调整组产方式和产品结构,保持了企业运行的稳定性,首季交付不同型号重型卡车5750台,实现了“开门红”。图为4月7日,安徽省马鞍山经开区汉马科技集团股份有限公司重卡组装生产线满负荷作业,员工们正在调试牵引车、搅拌车,全力赶制各地订单。

人民图片

汽车芯片短缺或持续到今年三季度,“补链”迫在眉睫

■中国城市报记者 刘唤宇

今年以来,“缺芯”成为汽车行业的高频词,在全球范围内掀起了一股涨价、停产潮。

近日,在蔚来汽车第10万辆量产车下线活动的媒体采访环节,蔚来汽车创始人、董事长李斌表示,目前出现供需失衡的汽车芯片多为基础芯片,对行业构成的是短期压力,预计对二季度的挑战比较大,三季度会有所缓解。

就在3月26日,由于半导体短缺,蔚来汽车宣布决定从3月29日起暂停“江淮蔚来”合肥制造工厂的汽车生产活动5个工作日。蔚来汽车对此回应称,

5个工作日后可恢复正常生产。

除蔚来以外,福特、通用、本田、大众等多家车企也都因芯片短缺遭遇停产冲击。

据AFS(AutoForecast Solutions)发布数据显示,截至今年3月29日,全球共六家汽车制造商新增超65000辆因芯片短缺而减产的汽车。截至目前,芯片短缺已致全球汽车市场累计减产115.7万辆。预计2021年全球汽车市场将因此减产超200万辆。

中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘在接受记者采访时表示,芯片在汽车产业越来越重要,芯片供应问题不仅影响了世界汽车产业,也

是当前我国众多行业的掣肘。

谈及芯片短缺原因,章弘分析,受新冠肺炎疫情影响,海外规模较大的晶圆厂和封测厂陆续宣布停产,意、法等国半导体公司罢工,造成全球半导体缺货严重。国际MCU芯片大厂的产品出现全线延期,传统汽车平均每辆车用到70颗以上的MCU芯片缺货程度较高。此外,由于电子消费等行业对于芯片的需求越来越大,厂商对部分汽车芯片产能进行了转移,但面对去年下半年中国车市的强势复苏预判不足,因而无法应对。

在停产或减产导致的汽车供应量下降后,许多车企开始调整车价。3月24日,刚上市两

个月的特斯拉国产Model Y宣布调价。特斯拉官方表示,因原材料价格上涨,国产Model Y的价格将上调8000元,特斯拉销往美国市场的Model 3也同步涨价。此外,丰田印度合资公司、雷诺印度公司也宣布,从4月起调整车辆价格。

值得关注的是,为应对芯片短缺问题,今年以来,多家中国企业宣布投入汽车芯片研发和制造领域。日前,比亚迪、长城、东风等车企纷纷入资智能芯片企业地平线,开始携手制造“中国芯”;吉利、五菱、蔚来等车企也相继宣布投入芯片研发。

除了企业积极投入研发,

我国多部委也积极出台政策,帮助企业克服短期困难。2020年9月,由国家科技部、工信部共同支持,国家新能源汽车技术创新中心牵头70余家企事业单位成立了“中国汽车芯片产业创新战略联盟”。今年2月底,工信部电子信息司和装备工业一司通过发布《汽车半导体供需对接手册》,加强上下游企业协同,以缓解汽车芯片供应紧张问题。

章弘表示,如果芯片等核心零部件技术的壁垒无法打破,那么中国汽车工业“大而不强”的帽子将始终无法摘掉。可以预见,未来,芯片自主化将成为整车制造商的头等大事。