

2018



中華商務網
ChinaCCMI.com
China Commodity Marketplace

中华商务网 2018 年大宗商品 年度分析报告系列 天然橡胶产品篇

编辑：池书雅

2018 年 12 月

地址：北京市朝阳区高碑店古家具一条街 1616 甲 1 号

电话：Tel：010-85725055

邮编：100124

网址：www.chinaccm.com



中華商務網
ChinaCCM.com
China Commodity Marketplace

2018年大宗商品年度分析报告系列之天胶产品篇

2018 年天然橡胶市场形势分析 与 2019 年预测

2018 年 12 月



中華商務網
ChinaCCM.com
China Commodity Marketplace



目录

1. 2018 年橡胶市场行情综述	4
1.1 2018 年天然橡胶市场行情	4
1.2 保税区橡胶价格对比	5
1.3 影响天然橡胶需求的因素	6
1.3.1 橡胶库存和进出口情况	10
1.4 2018 年中国天然及合成橡胶进口量	11
1.5 2018 年天然橡胶产业展望	13
1.6 2018 年中国天然橡胶行业下游需求分布	15
1.6.1 2018 商用车产销量对比	16
1.6.2 2014 年-2018 年国内重卡各月销量趋势	18
2. 合成橡胶进出口走势对比及产量分析	20
2.1 2018 年 1~10 月合成橡胶进出口概况	20
2.2 2018 年每月全国合成橡胶产量统计分析	21
2.3 2018 合成橡胶产量月度数据	22
3. 2018 年历史大事记.....	23
3.1 中美贸易战对天然橡胶的影响	23
4. 中国天然橡胶未来发展前景预测.....	25
版权声明.....	31



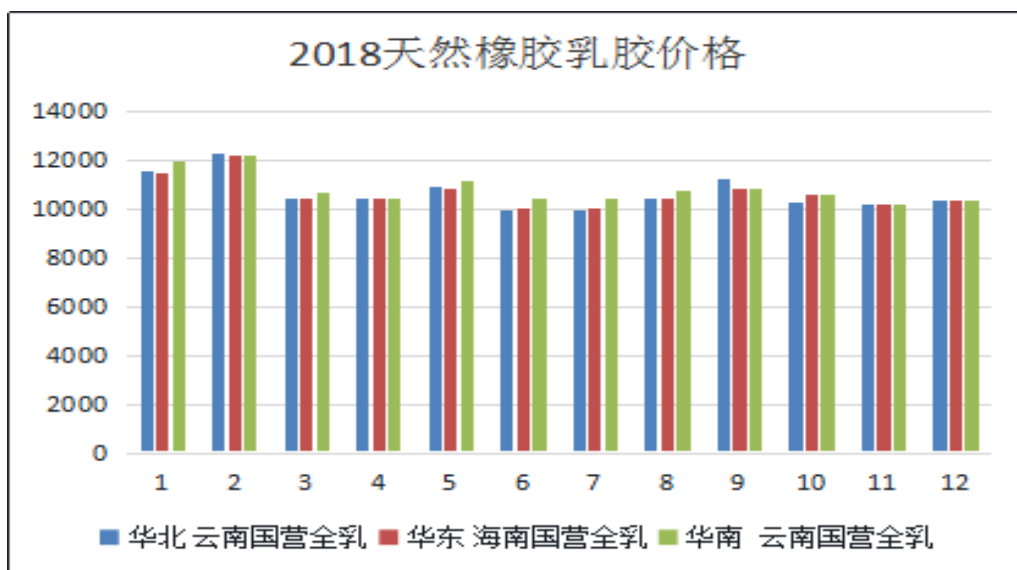
1. 2018 年橡胶市场行情综述

1.1 2018 年天然橡胶市场行情

2018 年国内天然橡胶市场大幅跳水，天胶行情开启探底之路。时隔两年，天胶价格再次跌破万元。

受橡胶自身高库存的压力，市场供应维持充裕，加之中美贸易战走向高潮及美联储加息等消息影响，造成宏观面避险情绪高涨，市场情绪恐慌，沪胶大幅下探，全乳胶现货价格走跌至 9800 元/吨，较年内高点跌幅达 20%附近，现货价格一度跌至 2016 年 2 月水平。

天胶供给长周期处于增产周期，今年国内产区及泰国等主产区未有大的气候灾害，价格虽然处于低位，但还未到绝境，供应预期仍充足，国内外库存高位，需求方面轮胎开工较去年有所增长，但经济下行大环境下，终端需求增长低速，对原材料消耗缓慢。供需格局继续供大于求，价格承压。

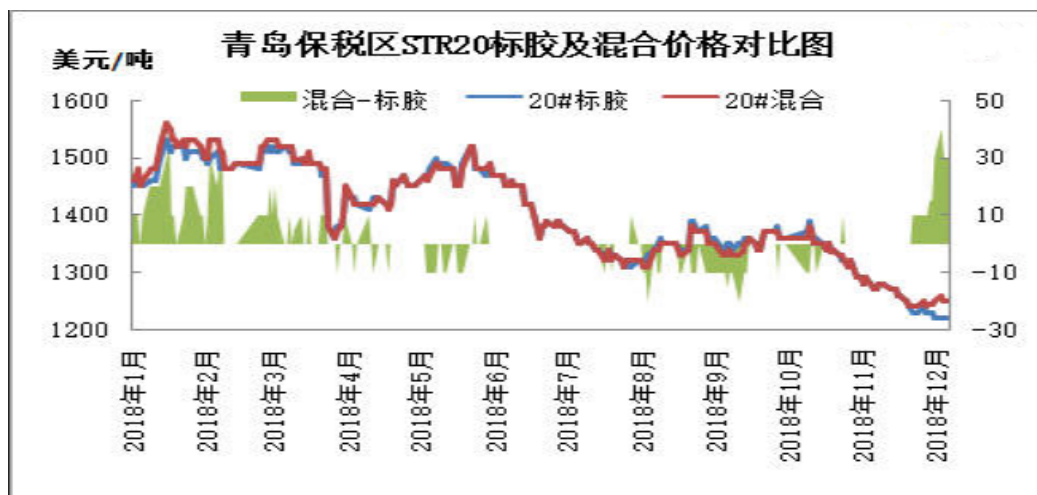


四季度天胶进入旺产季，天胶后续供应面压力将持续，虽印度爆发洪水对产量产生影响及泰国一系列提振胶价政策利好，但都是“昙花一现”，对天胶供给端影响有限。国内下游企业面对贸易摩擦、环保限产以及资金紧张等压力，开工提升受限，预计后市天胶供需基本面较前期并无改善，胶价偏弱格局依然难改。

天胶市场新旧动能的转化也在不断加快。得益于产业结构的优化，2018年行业利润也在持续改善，尽管橡胶价格处于低位，但年内天胶生产企业实现扭亏为盈，相关下游企业净利润同比增长10%-20%。

随着近年来行业竞争结构由分散竞争转向集团化竞争，天胶生产和销售贸易类企业集中化、寡头化和下游橡胶工业并购重组、优胜劣汰动作继续加快，抵抗市场风险、价格波动的能力增强。不过在政策、库存周期切换和外围风险高发的环境下，天然橡胶行业面临的环境更为复杂，宏观环境对于天胶的影响也会越来越大。

1.2 保税区橡胶价格对比



上图可见，青岛保税区 STR20#混合胶现货及近港货物的价格略低于 STR20#标胶价格约 10-20 美元/吨，而自 11 月下旬起，STR20#美金混合胶现货及近港货物价格逐步升水 STR20#标胶，尤其进入 12 月份，美金混合胶近港货物难寻，实际成交价格可高出标胶 30-40 美元/吨。

对比 8、9、10 月份我国天然橡胶进口数据，标胶的进口量分别为 14.00 万吨、14.19 万吨、11.93 万吨，混合橡胶的进口量分别为 25.24 万吨、27.26 万吨、

24.82 万吨，混合胶每月进口量约是标胶进口量的 1.5-2 倍，供应来看依旧充裕。

尽管混合胶进口量充足，但国内市场上流通的多为人民币货物，相对来说美金胶货源相对较少，故导致青岛保税区内 STR20#混合胶现货及近港货物难寻，成交价格坚挺。

因国内天然橡胶市场融资及套利操作占据较大一部分交易份额，进口的 20#混合胶多通成人民币货物流通。且今年美元汇率走强，市场上人民币混合胶价格长期倒挂于美金胶，贸易商及工厂需求更倾向操作人民币货物。

1.3 影响天然橡胶需求的因素

尽管 2018 年全球橡胶价格走势疲弱，但是潜在的天胶生产能力却处于历史高位。受 2010~2012 年胶价坚挺的刺激，天胶种植面积不断扩大，到 2018 年前后当时扩张的胶园陆续进入高产期。当然，主要产胶国也采取限产及限制出口等措施试图减轻来自供应方面的压力，但效果未必理想。截至 9 月末，全球天然橡胶产量增长 1.5%，至 977.9 万吨。今年全年天然橡胶产量增长 3.7%至 1385.1 万吨。不过，受天气因素的影响，印度、越南天胶产量或许出现下降。

由于胶价长期低迷，泰国政府考虑或建立橡胶价格监管委员会，通过减少割胶以及减少天胶种植面积等方式来改善供应过剩的局面。一是于 2018 年 5 月-7 月对 720 万亩橡胶停止割胶三个月；二是对所有橡胶进行隔日停割，即割 15 日停 15 日。关于以上措施的实施效果尚无权威报道。此外，泰国政府考虑减少橡胶种植面积。目前的计划是，在未来五年内每年年减少橡胶种植面积 20 万莱，同时给胶农以一定补贴。目前泰国橡胶种植面积预计约 1800-2000 万莱，若计划完成则泰国橡胶种植面积将减少约 5%。该计划自 2018 年 9 月份开始启动，可能每年天胶供应量将减少 4-5 万吨。不过，该计划能否顺利实施尚难确定，且过程较长，难以在短期内对胶价起到实质利好支持。

当然，市场上也别的利多消息。2018 年 8 月上旬到中旬，印度南部喀拉拉邦遭受“百年一遇的严重洪灾”，当地橡胶产量占印度总量的 70%，如后期产量无法跟上，此次洪灾可能导致印度地区供需产生缺口，增加未来从其他产区的进

口量。

国外需求方面，目前，受国外贸易摩擦不断，轮胎出口的形势仍较为严峻，预计未来轮胎出口增速或长期维持低位。

钢胎消耗天胶量庞大 重卡的影响举足轻重

伴随我国轮胎生产技术的完善，目前轮胎子午化率已提升至 90% 以上。其中，子午胎又可划分为半钢胎和全钢胎，在数量占比上，半钢胎产量占比约为 70%，全钢胎约 10%，斜胶胎 10% 左右。半钢胎与全钢胎的差别主要在于体积和用途上。半钢胎轮胎尺寸小，质量轻，单条质量约在 7~10 公斤/条，主要运用于轿车胎上；全钢胎轮胎尺寸较大，单胎质量在 50~70 公斤，主要用于货车、大型客车上，其中尤以重卡为主。

由于质量体积及用途的差异，导致全钢胎与半钢胎中天胶和合成胶的配方比例也会有明显差异。半钢胎中天胶与合成胶使用比例相当，重量占比均在 25% 左右，而全钢胎中以天胶为主，天胶质量占比在 30~40% 左右，合成胶使用质量占比约为 10% 左右。

主要汽车市场销量增幅下降

2018 年国内汽车产销形势整体较为疲软，一季度产量同比稳中略增，二季度增幅稍有放大，三季度则出现同比连续下降。据中汽协公告，1-10 月，汽车产销分别完成 2282.6 万辆和 2287.1 万辆，产销量比上年同期分别下降 0.4% 和 0.1%，为今年以来首次出现负增长，总体表现开始低于年初预期。其中，乘用车产销同比下降了 1%，表现最差。商用车产销量则同比分别上升了 3.4%、5.5%，新能源汽车产销量同比高速增长，分别达到 70% 和 75.6%。

虽然四季度是橡胶消费旺季，但目前看汽车产销形势并不乐观，“公转铁”政策的推进也给货运卡车的需求前景蒙上阴影。今年 10 月份，我国重卡市场销量 7.9 万辆，环比上升 2%，比上年同期出现下滑，同比降幅 14%。1-10 月，我国重卡市场累计销售 97.49 万辆，同比增长 1%，累计增幅进一步收窄。

造成国内汽车产销降速的主要原因，一方面是经过前些年的高速增长之后汽车保有量大增，经济发达地区趋向基本饱和。二是国内经济增长放缓，人民币贬值，贸易摩擦引发关税税率大幅波动，消费者观望意愿增强。此外汽油价格上涨、排放标准更加严格也都对下半年需求形成抑制。四季度产销形势恐难好转，而来年年初又是传统的市场淡季，估计较长时间内汽车市场都难有起色。

内轮胎消费

重卡需求增长仍具驱动力,存量车辆老龄化利好轮胎维修需求。

从上述分析可知，新车配套市场中，重卡的体量虽小但其轮胎耗胶量超过乘用车。2016年《GB1589~2016》政策落实重卡单车运力下降刺激新车需求叠加重卡自身更新换代需求到来，重卡销量表现亮眼。但在行业政策效应弱化及更新替换需求释放后，重卡销量增速或有所放缓，但值得注意的是，重卡市场仍不乏利好因素。

重卡需求好坏和中观层面的公路运输需求密切相关。从分地区的公路货运量表现情况来看，目前全国公路货运量占全社会总货运量的比例为79.3%，分地区来看，东北、华中、西南和西北地区的公路货运量占比均超过全国平均水平。其中，西部地区公路货运量占西部地区总货运量的比例为88.3%，比全国水平高出9个百分点，这意味着，在全国同等规模的经济增速下，西部地区的公路货物运输需求将高于中部和东部地区。

由于重卡多用于长途大吨位物流运输或配套工程机械施工方面，因此重卡需求和房地产、基建建设关联度较大。当基建需求向好时，物资运输需求也将得到提升。从近两年西部地区的基建投资表现来看，西部地区多数省份的增速维持在20%左右，高于全国增速水平。2017年西部地区基建投资增速维持在8.5%，高于东部、中部等地区。由此可见，西部地区的基建投资整体运行良好，对该地区未来重卡的需求仍具有一定带动作用。

对比新车配套市场的需求而言，维修存量市场在天胶消费中占据绝对地位。在汽车工业长达十年的高速发展后，我国已形成了庞大的汽车存量市场，截至2017年全国汽车保有量达2.09亿。伴随汽车保有量稳步提升叠加新车销量增速逐步放缓，中国汽车市场逐步呈现老龄化趋势，根据测算，目前4~9年车龄的汽车占比约为47%。高车龄车主对汽车零部件，包括轮胎的维修需求相对于新车用户而言会更高。从目前分车龄的市场保有量来看，中长期轮胎替换需求或将持续攀升。

外轮胎消费

贸易摩擦影响下轮胎出口增速长期放缓趋势较难改变。

除国内需求外，轮胎出口也是其重要的消费组成部分。2017年，我国橡胶轮胎出口量共计4.8亿条，占当年产量的比例为51%。2018年1~6月，共计出口2.36亿条，与2017年基本持平。笔者认为后期轮胎出口受贸易摩擦影响，出口量难有明显提振。目前来看，美国是我国最大的轮胎出口国，中美贸易摩擦对轮胎出口的影响不可小觑。另一潜在的风险是其他国家若或接踵效仿美国对中国进行制裁，从而影响中国轮胎的出口表现。整体来看，未来轮胎出口增速或将长期处于低增长趋势之中。

近五年，中国汽车轮胎市场的销量规模以9.1%的复合年增长率强劲增长，由2012年的396.0百万条增至2016年的561.2百万条。其中，全钢子午线轮胎、半钢子午线轮胎及斜交轮胎的销量分别以2.1%、13.5%及-0.3%的复合年增长率增长。

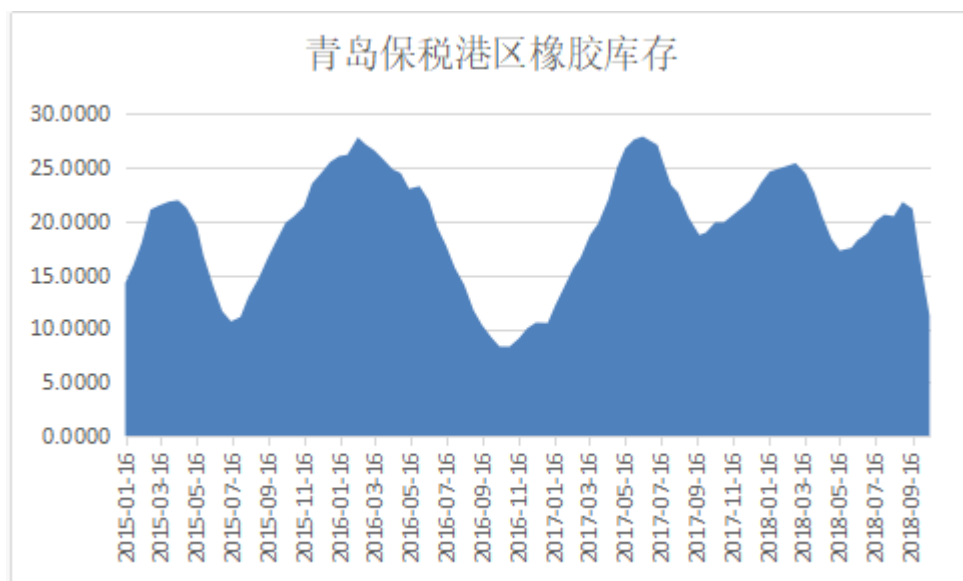
轮胎市场快速增长，据预测，到2021年半钢子午线轮胎销量将达594.5百万条，复合年增长率为8.8%；全钢子午线轮胎的销量预计将达181.9百万条，复合年增长率为2.1%。值得注意的是，随着安全意识不断提升以及对质量更高及性能更好的轮胎产品的需求不断扩大，斜交轮胎销量受到不利影响，且预计在不

久的将来将继续下降。

整体来看，国内轮胎需求仍有利好支撑。但国外需求方面，国际贸易环境不确定因素较大，橡胶轮胎的出口或长期维持低速增长。

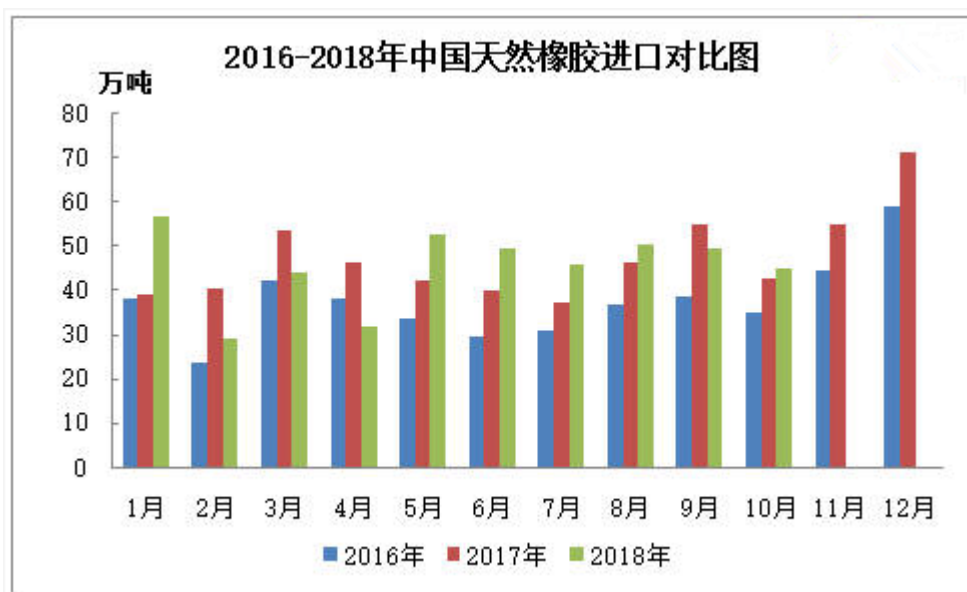
1.3.1 橡胶库存和进出口情况

鉴于现货进口利润继续回落以及期现套利收益明显缩窄，后期天胶进口料难以增加，加之 11 月之后国内天胶产量将季节性下降，青岛保税区和国内天胶库存很难累库，库存方面：截至 2018 年 10 月 16 日，青岛保税区橡胶总库存整体下滑至 11.2 万吨，较上期减少 5.06 万吨。近期因青岛保税区仓库调整，故 11 月暂停统计保税区库存数据。



截止 2018 年 12 月 14 日，上期所天胶库存增加 1.087 万吨至 40.43 万吨；仓单增加 2.09 万吨至 33.25 吨。

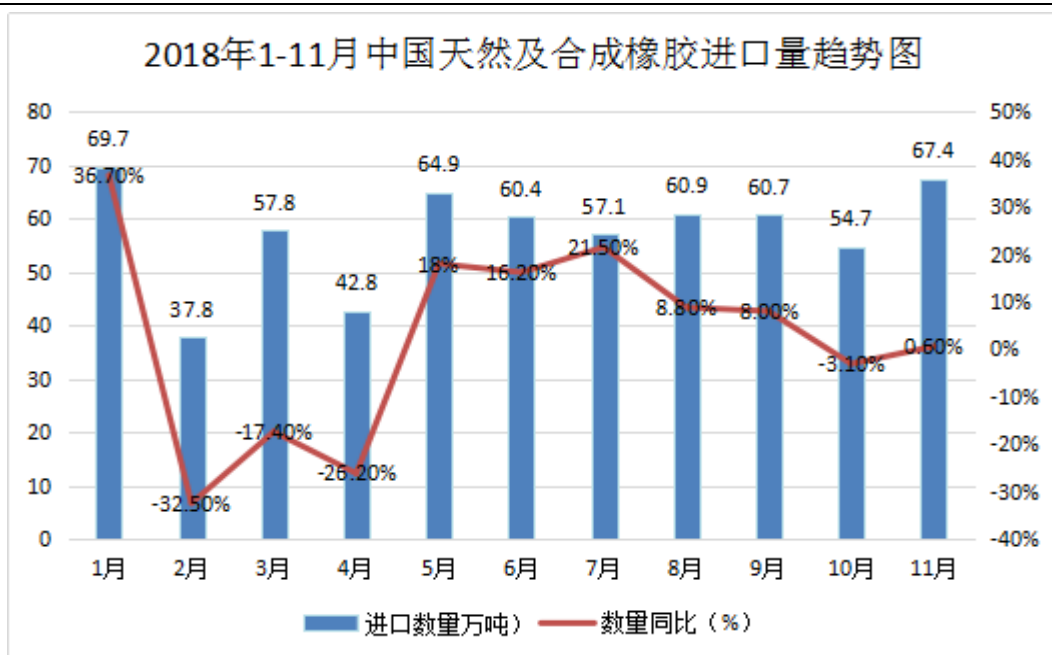
天然橡胶进出口情况



中国天然橡胶(含复合橡胶、混合橡胶)进口量约为 44.62 万吨，同比增加 4.96%，环比下降 9.55%。进口船货多规避在十一假期期间到港，且市场套利空间收窄，国内高库存弱需求状态难以改善，均令国内进口商买盘情绪降低。该月烟片胶进口量依旧偏少。1-10 月我国天然橡胶(标胶、烟片胶、混合胶及复合胶)累计进口 388 万吨，同比增加 3%，其中烟片进口 18.9 万吨，标胶进口 128.4 万吨，混合胶进口 239.3 万吨，复合胶进口 9.8 万吨。预计全年进口增速 3%，总量达到 493 万吨。根据以上，2018 年全年的供应达到 593 万吨。

1.4 2018 年中国天然及合成橡胶进口量

据数据显示，2018 年 8-10 月中国天然及合成橡胶进口量下降，2018 年 10 月中国天然及合成橡胶进口量下降幅度加大；2018 年 11 月中国天然及合成橡胶进口量回升，2018 年 11 月中国天然及合成橡胶进口量为 67.4 万吨，同比增长 0.6%。据中商产业研究院数据库显示，2018 年 8-10 月中国天然及合成橡胶进口量下降，2018 年 10 月中国天然及合成橡胶进口量下降幅度加大；2018 年 11 月中国天然及合成橡胶进口量回升，2018 年 11 月中国天然及合成橡胶进口量为 67.4 万吨，同比增长 0.6%。



从金额方面来看,2018年8-10月中国天然及合成橡胶进口金额呈下降趋势,2018年11月中国天然及合成橡胶进口金额大幅度增长,2018年11月中国天然及合成橡胶进口金额为67.4万吨,同比增长0.6%。

2018年1-11月中国天然及合成橡胶进口数量及金额增长率情况

日期	进口数量(万吨)	数量同比(%)	进口金额(百万美元)	金额同比(%)
1月	69.7	36.70%	1126.2	18.7%
2月	37.8	-32.50%	636.7	-43.7%
3月	57.8	-17.40%	969.7	-35.8%
4月	42.8	-26.20%	723.1	-42.7%
5月	64.9	18%	1074.5	-5.4%
6月	60.4	16.20%	1000.3	0.0%
7月	57.1	21.50%	939.1	12.3%
8月	60.9	8.80%	964.6	0.2%
9月	60.7	8.00%	937.4	-17.1%
10月	54.7	-3.10%	838.8	10.6%
11月	67.4	0.60%	1010.3	-11.9%

1.5 2018 年天然橡胶产业展望

1、天然橡胶供求关系分析

天然橡胶是受限型资源：天然橡胶受到纬度、海拔、日照、雨量、气温等客观地理条件和气候限制，从主产国的年平均单产看，天然橡胶的短周期供应受气候影响较大，但长周期的供应受气候影响不大。

天然橡胶是长周期农作物：天然橡胶从种植到产胶需要 6 至 7 年时间，其种植面积、开割面积和天然橡胶当时的市场价格相互作用、相互影响，天然橡胶的种植面积、开割面积、供应量呈现 6 至 7 年的周期性变化，但天然橡胶全球总供应量和总消费量都在不断增加。2010 年，天然橡胶价格创历史高位，2010 年至 2012 年，天然橡胶新增种植面积分别为 41.1 万公顷、38.7 万公顷和 132.4 万公顷，2016 年至 2019 年，这些新增的天然橡胶种植园都陆续进入可开割生产状态，产能增加明显。

天然橡胶的人工成本占比高：天然橡胶生产成本主要由三大部分构成，一是橡胶种植成本，二是割胶人工成本，三是加工运输成本。天然橡胶的种植、割胶、加工都需要大量人工，尤其是割胶，自动化技术还遥遥无期。因为目前绝大多数的割胶工报酬是以胶水收购价五五平分，在橡胶低价位时，割胶工报酬要超过胶水收购价的 60% 以上，虽然人工成本随天然橡胶市场价格波动，但割胶工的报酬必须满足其最低生活需要，所以天然橡胶这个农产品属性确保它有个刚性成本。在天然橡胶的所有成本构成中，人工成本超过 60%。人工成本的持续上升，客观上抬升天然橡胶价格，天然橡胶长期低迷，又使得割胶工短缺现象日趋严重。天然橡胶的生产重心将不断往经济不发达的宜种国家转移。这个现象将使产量对价格的反应敏锐程度减弱，天然橡胶的平均成本线下移。

天然橡胶种植面积增加速度在 2012 年达到最高峰，预计在 2018 年开始副增长。2011 年至 2013 年，种植面积分别增加 35.3 万公顷、91.1 万公顷、45.3 万公顷。从数据中可以看出，天然橡胶在 2010 年、2011 年、2013 年、2017 年供应量增幅较大，消费量除 2010 年剧增外，其它年份增长比较平缓，每年的供需除

2010 年外，大都处于一个弱平衡，每年期末库存缓慢增加，年期末库存保持在 250 万吨至 270 万吨之间已达 5 年之久。

2、天然橡胶 2018 年全球供应展望

据 IRSG 在 2017 年 12 月发布的《TheWorldRubberIndustryOutlook》中预测，2018 年天然橡胶全球供应量乐观估计为 1346.2 万吨，比 2017 年增产约 1.9%；悲观估计为 1329 万吨，增产仅为 0.6%。我们认为 IRSG 上述乐观的预测值偏低。因为 2018 年中国市场依然和 2017 年一样，非标套利在不断滚动现货、采购船货，目前泰国几个主要生产厂商已将船货卖到 7 月，部分工厂已超卖。此外，2011 年和 2012 年新增种植的胶园将开割，而且新开割胶园将有相当一部分来自于经济更不发达国家，比如缅甸、老挝、柬埔寨等国家，更低廉的人工成本使其产量（增量）对价格更不敏感。在 2018 年平均价格和 2017 年基本持平或仅仅稍弱，气候已知情况中性（暂时没有厄尔尼诺和拉尼娜异常气候的警告），主产国库存数量较低情况下，天然橡胶总供应量将继续大幅增加。相对于 2017 年产量增幅 6.5% 的情况下，2018 年的供应量增加极有可能达到 3.5% 左右，达 1367.2 万吨。

3、天然橡胶 2018 年全球消费展望

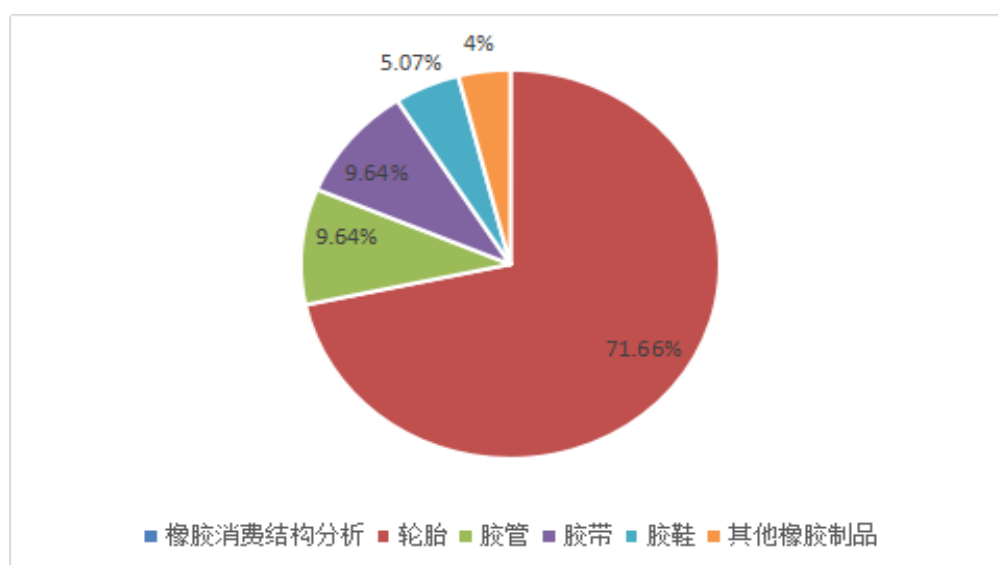
据 IRSG 预测，2018 年天然橡胶全球消费量乐观估计为 1333.6 万吨，比 2017 年增加约 2.4%；而悲观估计为 1323.5 万吨，比 2017 年增加 1.6%。2016 年、2017 年全球天然橡胶消费量分别增长了 3.68% 和 3.5%，IRSG 预测，这将减缓 2018 年的增长速度，然后是 2019 年的加速增长，2019 年全球天然橡胶消费量增加到 1370 万吨（在 2010 年至 2017 年期间，全球天然橡胶消费量呈现出高速增长两年，再减缓一年的现象）。从目前已知的全球经济情况看，行内普遍同意目前处于经济缓慢复苏的开始阶段，同时有迹象表明，大多数国家已准备或已实施流动性收紧政策。全球汽车市场继续增长，但增速进一步减缓。中国房地产市场新增萎缩，但基建保持 10% 平稳增速、全国货运量平均增速也接近 10%，对中国天然橡胶消费关系影响很大的重卡销售，其增速减缓，但仍处于增加通道。我们在供应量增幅比例上比较认可 IRSG 上述乐观情况下的估算值，这样 2018 年天然橡胶全球总供应量将达 1367.2 万吨，总消费量将达 1333.6 万吨，预计供应将盈余 33.6 万吨，2018 年期末库存将突破 300 万吨，达 303.2 万吨。

4、合成橡胶对天然橡胶市场的影响

合成橡胶是由人工合成的高弹性聚合物，目前主要用石油裂解的副产品来合成，聚异戊二烯有着和天然橡胶相同的分子式，丁苯橡胶、顺丁橡胶等在轮胎工业中，和天然橡胶具有一定的替代性，但合成橡胶和天然橡胶之间不能实现完全替代。在轮胎生产的工艺中，双方替代比例在 5%至 10%之间，所以在天然橡胶和合成橡胶价差很大的情况下，替代所产生数量规模却很小，不足以影响任何一方的供需平衡。事实上，天然橡胶和合成橡胶价差变化对市场交易产生的心理作用更大。就合成橡胶本身而言，其产能过剩明显，但其生产所用的主要原料丁二烯会随着原油轻质化而供应收紧，尤其是美国转向页岩气为原料，将加剧丁二烯的供应紧缺。增长率低于橡胶总消费量和天然橡胶消费量，2018 年在正常情况下，其增长率将高于天然橡胶消费量。乐观情况下，2018 年合成橡胶的消费量将增长 4.1%，达 1603.6 万吨，悲观情况下，其消费量也将增长 2.7%，达到 1581.6 万吨。

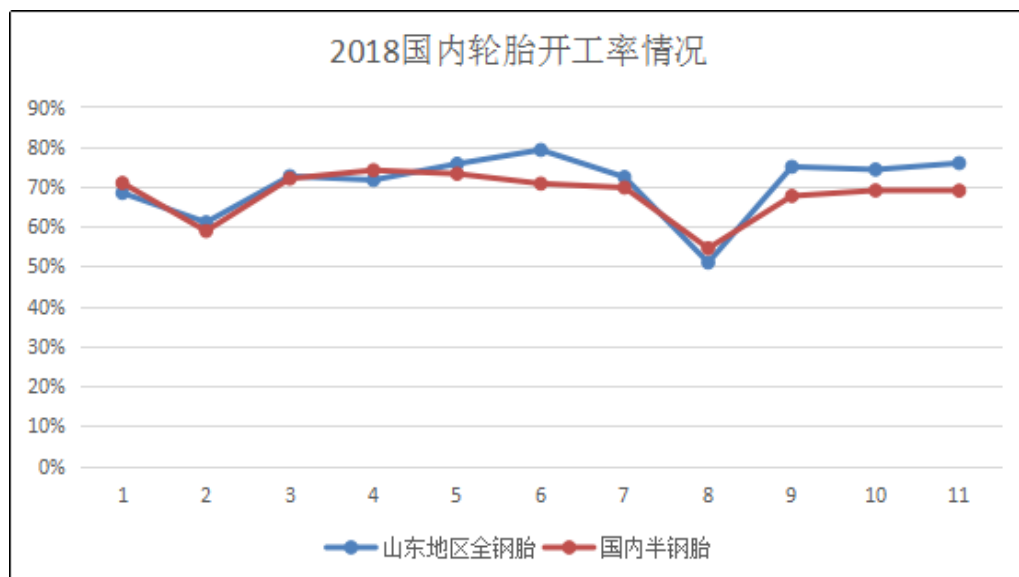
1.6 2018 年中国天然橡胶行业下游需求分布

天然橡胶下游需求中，71%为汽车轮胎生产。近期轮胎开工率持续走低，带动天然胶价走软。



受环保督察等因素影响，前期部分轮胎企业关停或受罚，导致轮胎行业开工

率一直处于低位。国庆节后开工率无明显改善迹象。至 10 月下旬，半钢子午线轮胎开工率 66%左右，全钢子午线轮胎开工率 73%左右。整体来看，需求依旧处于疲软状态。



轮胎出口也不尽如人意。2017 年，我国轮胎出口量共计 4.8 亿条，占当年产量的 51%。2018 年，中美贸易摩擦不断升级。9 月 24 日起，美国政府对从中国进口的约 2000 亿美元商品加征 10%关税，2019 年 1 月 1 日起加征关税税率将提高到 25%，其中涉及多种轮胎产品。美国是我国轮胎最大出口国，加税必将影响出口量，导致轮胎企业开工负荷降低。

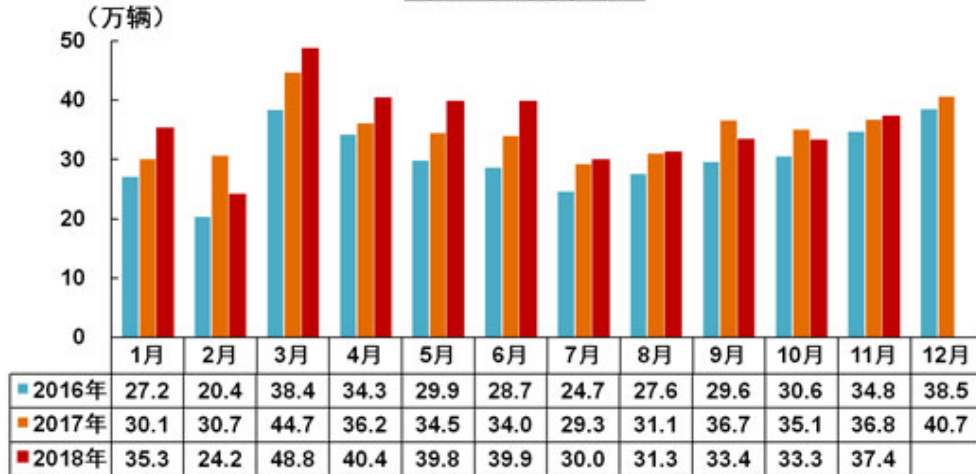
1.6.1 2018 商用车产销量对比

截止 2018 年 11 月，商用车产销分别完成 37.5 万辆和 37.4 万辆，产销量比上月分别增长 13%和 12.3%；产量比上年同期下降 8.7%，销量比上年同期增长 1.7%。

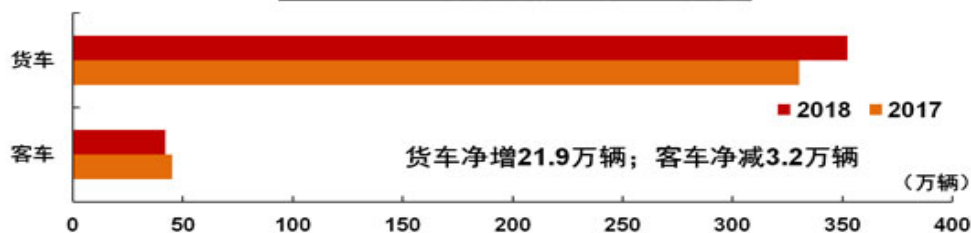
1-11 月，商用车产销分别完成 385.1 万辆和 394.1 万辆，产销量比上年同期分别增长 2%和 5%。分车型产销情况看，客车产销分别完成 43.5 万辆和 41.9 万辆，产销量比上年同期分别下降 5%和 7%；货车产销分别完成 341.6 万辆和 352.2 万辆，产销量比上年同期分别增长 2.9%和 6.6%，其中半挂牵引车产销比上年同

期分别下降 22% 和 19.8%。

商用车月度销量



2018年1-11月商用车分车型销量



货车分车型销售				客车分车型销售			
	2018.1-11	2017.1-11	增减		2018.1-11	2017.1-11	增减
货车总计	352.2	330.3	21.9	客车总计	41.9	45.1	-3.2
中、重卡	122.8	125.1	-2.2	大型	6.5	7.4	-0.9
轻卡	169.8	152.9	16.8	中型	6.1	6.7	-0.6
微卡	59.6	52.3	7.4	轻型	29.4	31	-1.6

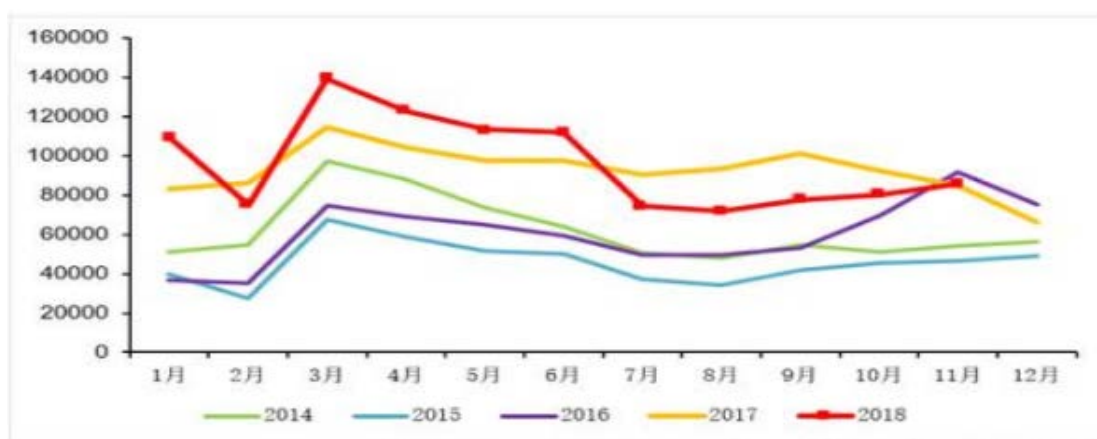
1-11月，货车产销 341.64 万辆和 352.21 万辆，同比增长 2.93% 和 6.64%。其中：重型货车产销 101.38 万辆和 106.53 万辆，产量同比下降 3.89%，销量增长 1.64%；中型货车产销 15.79 万辆和 16.29 万辆，同比下降 23.15% 和 19.55%；轻型货车产销 168.08 万辆和 169.75 万辆，同比增长 8.33% 和 11%；微型货车产销 56.39 万辆和 59.63 万辆，同比增长 11.11% 和 14.09%。

客车产销 43.46 万辆和 41.92 万辆，同比下降 4.98% 和 7.01%。其中：大型客车产销 6.73 万辆和 6.47 万辆，同比下降 10.36% 和 12.38%；中型客车产销 6.45

万辆和 6.08 万辆，同比下降 6.54%和 9.58%；轻型客车产销 30.28 万辆和 29.37 万辆，同比下降 3.35%和 5.18%。

1.6.2 2014 年-2018 年国内重卡各月销量趋势

2014—2018年重卡市场月度走势图



我国重卡市场共计销售各类车型 8.6 万辆，环比 10 月上涨 7%，比上年同期的 8.5 万辆增长 1%。这也就是说，虽然“金九银十”变成了“铜九铁十”，但重卡行业 2018 年最后两个月的发展势头反而比 9、10 月份要好。11 月份也成功止住了今年下半年以来连续下滑的态势。在 11 月份以前，市场在 7、8、9、10 月份这四个月连续下滑，其中 7 月份同比下滑 17%，8、9 月份同比下滑均为 23%，而 10 月份则下滑 13%。11 月份重卡市场出现逆转和同比小增，主要有几方面原因。

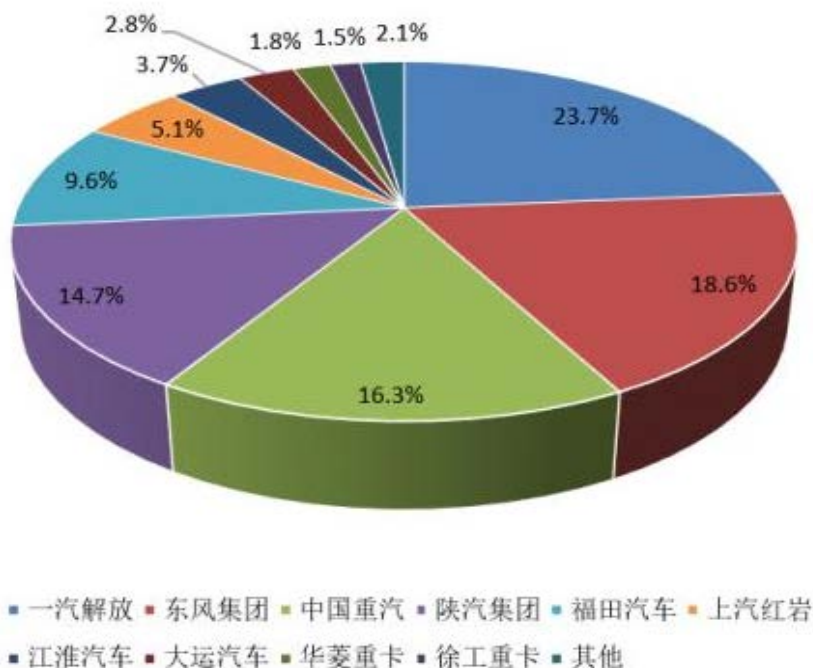
首先，天然气卡车需求继续上涨。在 11 月重卡市场中，尤其值得一提的就是天然气卡车。11 月份重卡市场销量实现同比小增，天然气卡车贡献巨大。从 9 月下旬起直到 11 月份，天然气重卡细分市场需求和产销量都在不断回升，11 月份仅一汽解放和陕汽就分别销售天然气重卡超过 5000 辆。

其次，部分企业看好明年一季度市场，做了一部分库存和备货。这也在一定程度上推动了 11 月份重卡市场销量的同比正增长。

天然气重卡销量持续回暖，主要是受益于三方面因素：首先，受北方供暖季

和储煤季到来的刺激，公路煤炭运输市场回暖，公路运煤车更是连续多个月出现同比增长；其次，国内汽柴油价格飞速上涨，油气差价进一步拉开，再加上公路运价低迷，天然气重卡的经济性再度凸显，很多用户转而采购天然气车型，推动了天然气重卡尤其天然气牵引车市场的“升温”。第三，以深圳为首，今年三季度末和四季度国内很多区域都在推广清洁能源商用车和新能源商用车，客观上推动了天然气卡车的受青睐度和采购量。

2018年重卡企业市场份额图



从目前的市场需求情况来看，12月份将延续11月份的整体发展态势，也即燃气卡车需求同比继续上升、柴油车需求仍旧低迷，与此同时，由于去年12月市场销量处于低位（部分企业将销量“转移”到今年年初），再加上部分主流企业年底冲量以实现年初定下的目标的驱动，因此，预计12月份市场将超过去年同期的6.6万辆，继续呈现同比正增长。

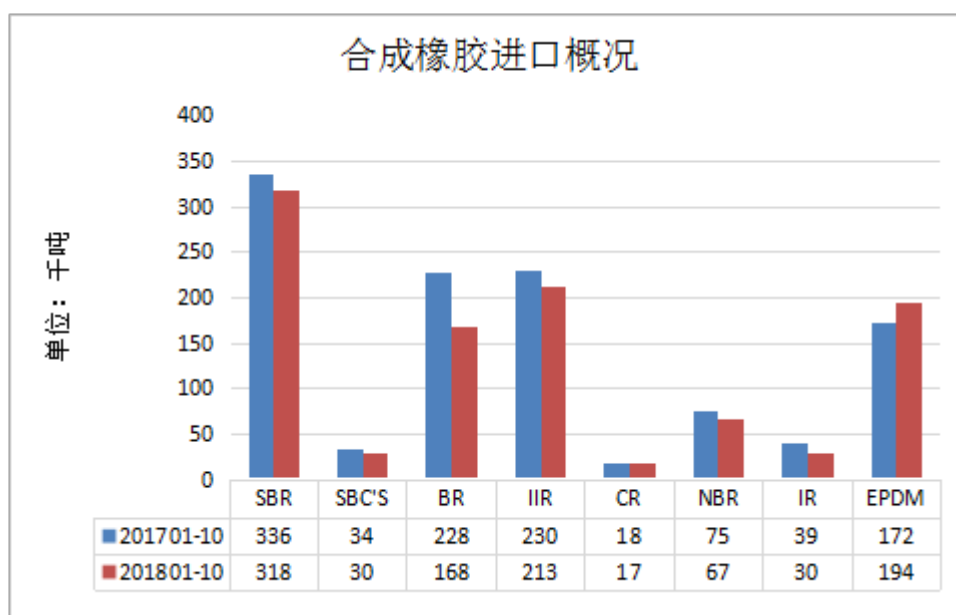
如此一来，2018年全年市场预计将收官114万辆左右，同比增长2%。2018年也将超过2017年，创下中国重卡市场年销量的历史新高。



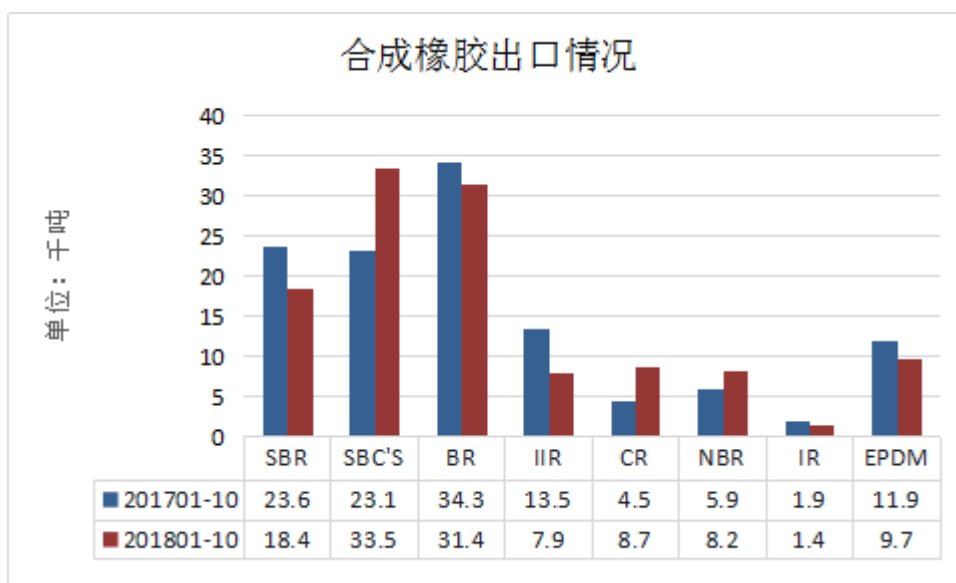
2. 合成橡胶进出口走势对比及产量分析

2.1 2018年1~10月合成橡胶进出口概况

2018年1~10月，我国共进口主要合成橡胶 103.7 万吨，与去年同期相比减少 8%（9.4 万吨），各主要胶种进口概况如图 1 所示。

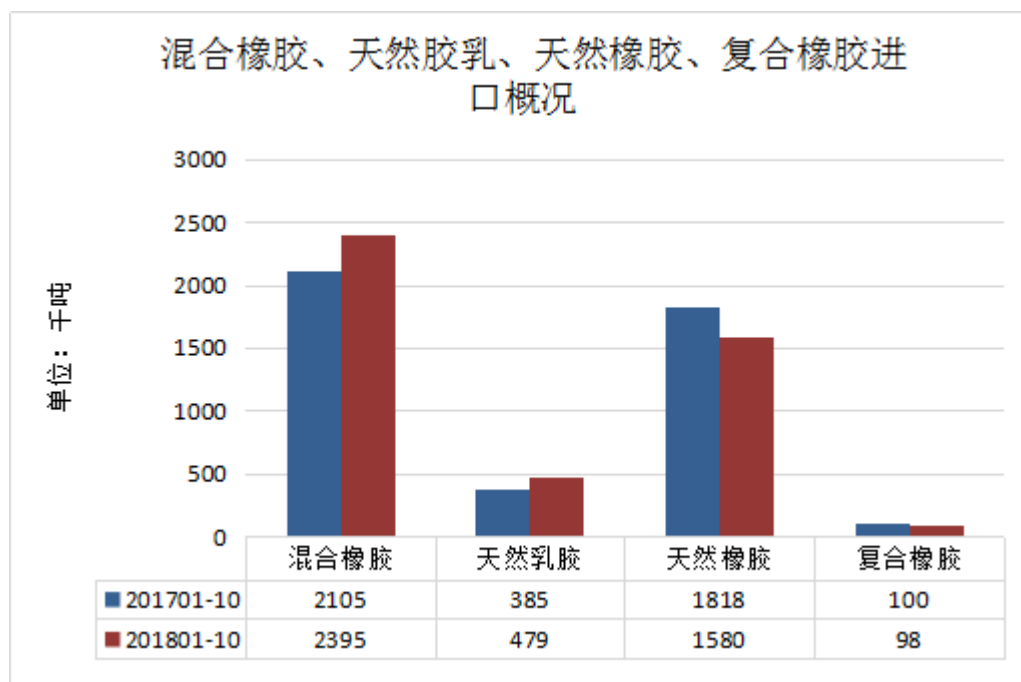


2018年1~10月，我国共出口主要合成橡胶 11.9 万吨，与去年同期相比增加 1%（0.1 万吨），各主要胶种出口概况如图 2 所示。



2018年1~10月，我国共进口天然橡胶与合成橡胶混合物（即“混合橡胶”，

海关税则编码 4002.8000) 293.3 万吨，与去年同期相比增加 14% (28.8 万吨)，进口天然胶乳共 47.9 万吨，与去年同期相比增加 24% (9.4 万吨)；进口天然橡胶共 158.0 万吨，与去年同期相比减少 13% (23.8 万吨)；进口复合橡胶 9.8 万吨，与去年同期相比减少 3% (0.3 万吨)，各胶种进口概况如图 3 所示。



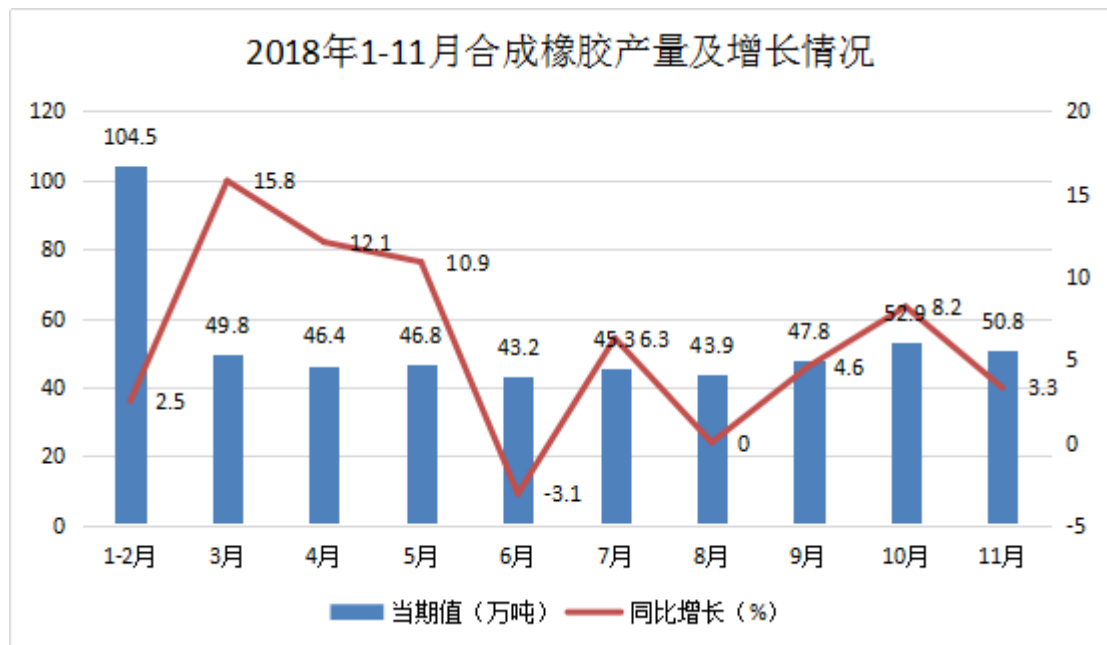
2.2 2018 年每月全国合成橡胶产量统计分析

据数据库显示，2018 年 1-3 季度全国合成橡胶产量波动幅度较小，2018 年 2 季度全国合成橡胶产量有小幅下降，2018 年 11 月全国合成橡胶产量为 50.8 万吨，同比增长 3.3%。2018 年 1-11 月全国合成橡胶产量为 503.5 万吨，同比增长 7%。



2018年1-11月全国合成橡胶产量月数据				
时间	当期值 (万吨)	累计值 (万吨)	同比增长 (%)	累计增长 (%)
2018年2月	0	104.5	0	2.5
2018年3月	49.8	134.6	15.8	6.6
2018年4月	46.4	179.8	12.1	8.4
2018年5月	46.8	226.1	10.9	9.4
2018年6月	43.2	271	-3.1	8.2
2018年7月	45.3	316.5	6.3	8.2
2018年8月	43.9	358.3	0	7.9
2018年9月	47.8	400.8	4.6	7.5
2018年10月	52.9	452.7	8.2	7.6
2018年11月	50.8	503.5	3.3	7

2.3 2018 合成橡胶产量月度及增长数据



2018年1-02月全国合成橡胶产量累计值为104.5万吨，累计增长2.5%。

2018年3月全国合成橡胶产量为49.8万吨，累计值为134.6万吨，同比增

长 15.8%，累计增长 6.6%。

2018 年 4 月全国合成橡胶产量为 46.4 万吨，累计值为 179.8 万吨，同比增长 12.1%，累计增长 8.4%。

2018 年 5 月全国合成橡胶产量为 46.8 万吨，累计值为 226.1 万吨，同比增长 10.9%，累计增长 9.4%。

2018 年 6 月全国合成橡胶产量为 43.2 万吨，累计值为 271 万吨，同比下降 3.1%，累计增长 8.2%。

2018 年 7 月全国合成橡胶产量为 45.3 万吨，累计值为 316.5 万吨，同比增长 6.3%，累计增长 8.2%。

2018 年 8 月全国合成橡胶产量为 43.9 万吨，累计值为 358.3 万吨，同比增长 0%，累计增长 7.9%。

2018 年 9 月全国合成橡胶产量为 47.8 万吨，累计值为 400.8 万吨，同比增长 4.6%，累计增长 7.5%。

2018 年 10 月全国合成橡胶产量为 52.9 万吨，累计值为 452.7 万吨，同比增长 8.2%，累计增长 7.6%。

2018 年 11 月全国合成橡胶产量为 50.8 万吨，累计值为 503.5 万吨，同比增长 3.3%，累计增长 7.0%。

3. 2018 年历史大事记

3.1 中美贸易战对天然橡胶的影响

一、中美橡胶贸易战历史回顾：

我国是橡胶制品出口大国，美国是我国重要的出口目标国，仅以轮胎为例，2017 年中国出口美国汽车轮胎（轿车胎和卡客车胎）63.4 万吨，占我国汽车轮胎出口量的 13%；相比 2014 年美国占我国汽车轮胎出口总量的 21.38%，大幅下滑 且天然橡胶生产国协会成员国没有美国，2008 年以来，中美贸易冲突主要涉及天然橡胶下游的轮胎企业。

美国时间 2018 年 3 月 12 日，美国商务部发布了美对华乘用车及轻卡车轮胎反倾销和反补贴第一次行政复审终裁结果，认定中国输美有关轮胎存在倾销及补贴行为。

反倾销终裁税率结果为，青岛森麒麟 4.41%，佳通轮胎 1.50%，分别税率企业 2.96%，全国税率企业 76.46%。

反补贴初裁结果为，佳通轮胎 20.68%，固铂（昆山）轮胎有限公司 16.16%，中策橡胶 119.46%，被复审但未被单独审查企业 19.84%。

针对这些出口轮胎，进口商在进口清关时按照原始调查终裁税率缴纳的保证金将抵作最终倾销和补贴税，实行多退少不补或者多退少补的政策。

二是终裁发布之后，未来所有出口到美国的乘用车及轻卡车轮胎产品将按照此次终裁确定的税率缴纳保证金，直至下一次复审终裁发布为止。

从反倾销与反补贴等事件可以看出，橡胶、轮胎行业历来是贸易摩擦的重灾区，就目前情况看来，此次中美贸易战很可能会进一步升级，波及相关企业。

中国海关数据显示-2015 年-2017 年中国对美国轮胎出口量同比下滑幅度

2015 年 27.70% 2016 年 14.17% 2017 年 15.96%

二、本次中美贸易战涉及领域对橡胶影响几何

特朗普在签署备忘录前表示，涉及征税的中国商品规模可达 600 亿美元；3 月 23 日，商务部发布“拟中止对美国实施实质相等的减让和其他义务的产品清单”该清单涉及价值约 30 亿美元的商品。

均不涉及天然橡胶及其轮胎等下游领域，但是橡胶听闻市场风吹草动先行跌停，不得不说橡胶这个品种在期货市场有着独树一帜的魅力。

三、天然橡胶定价权主要在哪里

依据“301 调查”结果，将对从中国进口的商品大规模征收关税，并限制中国企业对美投资并购，美国财政部表示将在 60 天内出台方案限制中国企业投资并购美国企业。

这可能导致，美国将坚持让中国公司与美国本土公司组建合资企业后才能在

美国运营；对于国内计划或准备在美国建设生产基地的轮胎企业，将会或多或少受到此次贸易摩擦的影响。

当然如果美国真的对中国实施征收高额关税，势必对国内轮胎行业影响巨大。

国内橡胶高库存，主要是混合胶以及国产天然橡胶，进口保税胶库存占比并不大；橡胶的高库存主要是靠国内的工厂消化，与轮胎企业走出去影响并不大，后期如果贸易战升级，国内政府出台相关政策来拉动内需，以应对贸易战影响，这样一来有利于国内库存快速消耗。

4. 中国天然橡胶未来发展前景预测

2019 年全球天胶供应仍处于过剩状态，但需注意的是厄尔尼诺对主产国开割影响以及印度供需缺口是否会放大。对于我国来说，明年去库与否取决于进口量变化，期现价差的收窄有望导致进口加速下滑，从而迎来去库周期。此外明年一季度国内去库力度以及期现价差走势或会影响一年的行情。

1. 供应端增长潜能仍大

① 开割面积保持快速增长，潜在产能巨大

全球橡胶产能仍处增产周期，首先从开割面积上来看，上轮价格高位的2010-2012年引发大面积的增产，按照胶树7年左右开割，2019年仍处于增产高峰。对2019年开割面积进行核算， $\text{开割面积} = \text{2018年开割面积} + \text{2012年新增面积} - \text{2018年翻种面积}$ ，计算出各国2019年新开割面积仍然处于增加态势。就新种面积增加的趋势来看，2020年开始开割面积增速将会放缓，但由于橡胶旺产季为10年树龄以后，因而尽管2020年后新增开割面积放缓，但产能却依然很大，直到2022年后产量或会出现负增长。当然，若在价格过低时，可能会引发砍树现象发生，则开割面积可能提前出现负增长。2008~2009年的价格低位，当时砍伐橡胶林情况最严重的是泰国和马来西亚，其中泰国砍伐的是尚未开割的小树，而马来西亚由于其他农业以及工业较为发达，砍伐了大量产胶期胶树，影响较大。一般来说由于割胶的后期投入小，一般不会出现砍树，仅会在低价时选择弃割。

此外从树龄结构判断，目前泰国树龄结构良好，7年以下的小树占比高，7-27

年树龄的旺产胶树占比较为平稳，而越南近几年开割胶树不断增加，处于 7-27 年树龄的胶树占比不断增大，这样的树龄结构使得供应潜在产能大，一些由于价格低位弃割的胶树都可加入到开割行列。

除主要国家的开割面积统计之外，部分新兴产胶国的产能尚未统计完全，例如非洲的科特迪瓦，年产量已经达到 50 万吨左右，此外，老挝新兴国家产能越来越大，且此类新兴产胶国的人力成本低廉，在胶价低位时能弥补一定的主产国减产。

②价格低位叠加天气影响，预期单产下降

此外影响产量的重要因素为单产，一般来说，单产会受到天气和价格影响，天气对于割胶的影响是快速而显而易见的，一般来说风调雨顺最利于割胶，干旱使胶树生长缓慢，并可能推迟和缩短割胶期，此外由于缺水，胶水产量和再生速度降低，单产减少。

从泰国今年降雨量看，8-10 月降雨量均低于过去 6 年均值，尤其 8-9 月幅度达到 10% 以上。此外根据世界气象组织的报告，在接下来的几个月里，厄尔尼诺现象有 75-80% 的概率会发生，并且也会到 2019 年春季。每年的 3-5 月处于泰国橡胶的停割季，对于胶树的生长发育尤为重要，该时期干旱现象将会导致胶树生长缓慢，影响开割。历史上看，2009 年 7 月至 2010 年 10 月发生厄尔尼诺现象，东南亚多地区发生干旱，印尼、越南、印度等地天胶单产发生明显下降，印尼产量更是出现 15% 的下降。此外，2016 年的强厄尔尼诺现象使得我国以及泰国产区开割时间延后 15-30 天。

此外，价格低位会导致单产降低，理论上来说，泰国最低人均工资约 350 泰铢每天，按照每人每年的割胶产能进行核算，胶水最低价格要达到 6 元/公斤，也即 40 泰铢/千克，当低于此价格时，弃割显著发生。今年下旬以来，泰国胶水价格低于 40 泰铢，甚至达到 34 泰铢，弃割现象发生。此外就国内来看，海南割胶人工成本最高，开割率处于低位，国内总产量预计下降。

今年 1-9 月 ANRPC 产量 855.5 万吨，同比微升 0.4%，该增产比例严重低于年初预期的 3-4%，一方面是由于天气导致的减产，其中印度、越南减产幅度大，而印尼产量预期今年将会持平。根据前 3 年 4 季度的产量占比对今年 4 季度产量进行预测，进而得出全年 ANRPC 产量为 1180 万吨，增速 0.2%，基本持平。

③2019 产量预测

根据今年的产量表现，对 2018 年的平均单产进行推算，2018 年单产=(2018 年产量*2017 年开割面积)/(2017 年产量*2018 年开割面积)*2017 单产，在预期胶价无大幅好转以及预期有厄尔尼诺影响下，按照 2019 年单产不变进行 2019 年各国产量的预测，ANRPC 总产量预计为 1235 万吨。ANRPC 占全球产量比重为 89% 左右，全球产量预计达到 1372 万吨。当然，这是在单产按照今年计算情况下，若明年厄尔尼诺影响加重，且价格的低位使得开割期雇工困难，泰国产量出现明显下滑，那整个产量影响是非常可观的。

2.需求端无明显增量

天然橡胶下游主要为汽车行业，受经济影响，因而全球 GDP 增速和橡胶消费增速呈现出较强的相关性。通过二者的关系曲线可以看出，从 2013-2017 年间，仅在 2009-2010 年由于经济危机后续影响导致天胶消费出现较大波动外，其他年份天胶消费增速围绕全球 GDP 增速上下波动，近几年随着全球经济增速趋稳，表现出天胶消费增速略小于 GDP 增速的趋势。

据 IMF 预测，今年美国和中国经济增速分别为 2.9% 和 6.6%，放缓幅度超预期，明年降低至 2.5% 和 6.2%，此外欧元区、日本以及英国已经在 2018 年下调。此外，全球两大区域贸易，北美自由贸易协定以及欧盟正在发生变化，而美国对中国的关税也可能会破坏现有的供应链，导致贸易活动减弱。IMF 预测，2018-2019 年全球经济增速均为 3.7%，需求增速预期 2%，进而预测 2019 年全球天胶消费增速为 1348 万吨左右。

3.全球供需仍宽松，关注印度等边际变量

①全球供需有结余，仍处被动补库周期

根据以上对供需的预测，2019 年在不出现变量的情况下，全球天胶供应仍会大于需求，库存仍将处于被动补库结构区间。

②关注印度等发展中国家需求

印度是一个经济增速处于快速发展阶段的国家，据 IMF 预测，未来 5 年其 GDP 增速仍保持在 7% 以上，而印度的天然橡胶消费量却很低，2017 年印度人均年消费天然橡胶 0.8 千克，而我国则达到 3.8 千克，印度对于天然橡胶需求有巨大潜力。而与此相反，印度橡胶产量却处于不断的下滑态势，2018 年由于高产

期的洪水影响，更是导致产量大降，印度橡胶管理局已将 2018-19 年度橡胶产量目标从 70 万吨调降至 60 万吨，该机构预期印度今年的橡胶进口量亦为 60 万吨。

根据前述平衡表预测，全球供需仍将有 30 万吨的结余，而若印度这匹黑马杀出，几十万吨的增量可期，那么供需格局拐点或将提前到来，诚然，在供需平衡表中已经包含部分印度对于需求的贡献预测部分，那么想要起到改变边际供需的作用，印度必须在需求端有超亮眼表现。

国内需求弱，高库存消化缓慢

1. 供需紧平衡，2019 进口增速成关键

2018 年我国轮胎消费整体表现不佳，从配套胎来看，汽车产销已经进入下行通道，乘用车产量出现明显下滑，而重卡产销也难以维持，2019 年汽车产销预计进入 0 增长。从替换胎看，经济增速出现明显下滑，房地产以及物流运输业表现不佳，均导致替换需求减弱。此外与美国、欧洲的贸易摩擦已经引起轮胎出口的提前透支以及下滑，若 2019 年出口美国 25% 的关税加征，将产生更大影响。

2018 年轮胎产销出现明显下降，1-10 月橡胶轮胎外胎产量 7.1 亿条，出现 11.3% 的下滑。前 9 个月天然橡胶消费 418.4 万吨，增速 3.4%，全年预计增速 3% 左右。可以看到，天胶消费量与轮胎产量增速在 2016 年之前表现出非常强的相关性，但从 2017 年开始轮胎产量下滑而天胶消费仍保持稳定的增速。究其原因，一方面轮胎结构发生变化，子午线轮胎的占比不断增大，而斜交胎、自行车胎、工程胎等占比不断下降，我国轮胎的子午化率已经从 2009 年的 45.4% 上升到 2017 年的 72.5%。此外，非轮胎橡胶制品的发展也是未来的发展亮点。综合评估，2019 年在无政策刺激情况下，天胶消费量预计保持在 2-3% 左右增速。

根据以上分析对进口和消费增速做出中性、乐观和悲观的不同合理假设，那么在进口增速降低 5.5% 而消费端保持在 3% 乐观情景下，我国供需紧平衡，其他情况下则仍会出现累库。

2. 轮胎产销无亮点，制品需求贡献部分增量

① 汽车产销不佳，配套胎需求下滑

重卡 2018 年表现好于预期，1-11 月销量累计超过 104.5 万辆，与去年持平。上半年工程车的大涨拉动了整个重卡销量的增加，而此后出现大幅下降，但天然气重卡在从 9 月开始带来了新的增长亮点。天然气重卡的表现主要是因为冬季供

暖刺激，公路煤炭运输市场回暖，此外受到柴油价格上涨以及部分地区推广的清洁能源商用车等因素影响。放眼 2019 年，从 2016 年开始由治超政策以及替换周期带来的重卡的超好表现预期结束，房地产对于工程车的拉动预期减弱。但需要注意的是，2018 年 6 月 25 日交通部提出大力淘汰老旧车辆，到 2020 年底京津冀及周边地区淘汰国三车及以下营运中重柴油货车 100 万辆以上，这也许会带来一轮新的重卡替换需求。整体来看，2019 年重卡销量将开始拐头向下。

乘用车方面更加悲观，2018 年下半年开始，乘用车销量出现大幅下降，1-11 累计销量 2128 万辆，同比下降 3.6%。出现大幅下降的原因是前两年推出的购置税优惠政策，透支了一部分 2018 年的销量，此外还有进口关税的不确定性、成品油价的上调等因素。2019 年乘用车市场表现不容乐观，在经济预期走弱以及无明显利好政策刺激下，乘用车销量预计与上年持平或出现下滑。

②公转铁长期利空替换市场

2018 年替换市场的不佳是导致国内轮胎需求差的主要原因，一方面来自于重卡保有量的增大，但主要原因则是货源下降带来的车辆出勤率的下降导致轮胎磨损变慢。2016 年以后重卡销量大增，16-17 年销量 182 万辆，使得总保有量达到 600 万辆左右。而宏观经济的不佳，公路货运的下降以及环保限产等均导致货源减少，单产出勤下降，磨损变慢。

公路货运量直接决定了替换需求，对轮胎产量具有很强的正向相关性，且一般公路货运量增速高于轮胎产量的增速。今年公路货物周转量以及公路货运量增速一直持稳并保持在低位，而铁路运输的增长量的增速则有较高的提升。近期国务院印发《推进运输结构调整三年计划(2018-2020)》，要求推进大宗货物运输“公转铁、公转水”，到 2020 年要求铁路货运险较 2017 年增加 11 亿吨、水路货运增加 5 亿吨，沿海港口公路货运减少 4.4 亿吨的目标。2017 年公路货运 368 亿吨，4.4 亿吨的减量虽然较少，但不升反降，考虑到重卡保有量的增长，替换需求势必会再度下降。

③贸易摩擦不断，出口严重下滑

2018 年 1-10 月轮胎出口 4.0 亿条，同比小幅增长 1%。轮胎出口增速的下滑主要源于对美国和欧盟的贸易战，美国于 9 月 24 日实施对源自中国的 2000 亿产品加征 10% 关税，其中包括轮胎。在该政策实施以后，由于对 2019 年 1 月 1 日

起加征 25% 关税的预期，我国和美国贸易商进行了大量的抢出口操作，从图表可以看出今年美国自我国进口卡客车胎仍保持在较高增速，据了解部分美国轮胎贸易商库存已经达到 2019 年 3 月。为了刺激国内出口，我国出口退税政策有所调整，从今年 11 月 1 日起，将现行货物出口退税率提高，其中轮胎的出口退税率为 9% 提高到 10%，该政策将增加出口利润增加 1%，对出口将有所刺激。因而整体来看，10% 关税的影响基本被对冲，但 25% 的影响难以弥补。

对于明年的出口市场，一季度明显是不乐观的，今年的抢出口已经透支了部分出口需求。2018 年 12 月 1 日在 G20 峰会上中美达成共识，给出 90 天的再谈判期，原定于 2019 年 1 月 1 日起加征的 25% 关税加征有望取消。而二季度开始的出口能够好转，即需依赖谈判结果。

④制品发展潜力大

一直以来天胶的应用研究主要集中在轮胎行业，但由于轮胎行业发展和经济息息相关，目前发展已经进入到平稳阶段，难以出现大幅增量。而在制品行业的应用拥有广阔前景，未来一段时间在建筑减震材料或会得到大力应用。目前全球天胶供需结构已接近平衡，未来制品行业的增量或许是供需结构转变的关键。就我国来看，轮胎在天胶消费中的占比在 78%，在制品中占比约 22%，但由于汽车行业发展趋于稳定，且替换胎需求不佳导致轮胎产量出现下滑，对于天胶的消费量也有一定的拖拽，其增长主要源于制品方面应用的增长。今年 1-9 月制品的天胶消耗量增速在 10% 以上，乳胶制品的天胶消费增速也在 5% 左右，因而长期来看该方面不可忽略。

3. 供需紧平衡，有望进入缓慢去库区间

橡胶此轮周期性累库在 2018 年仍未结束，上期所库存处于持续累库，青岛地区库存等均处于高库存，其主要推动力是期现套利，导致国内库存的大量过剩。那么结合 20# 标准胶大概率在明年上市，期现升水幅度大幅减弱，国内进口驱动下降，结合前述的供需分析可知，明年的库存有望出现下降。



版权声明

本报告中的所有图片、表格及文字内容的版权归中华商务网所有。任何人和/或机构和/或组织在对报告中的资料进行引用、复制、转载、摘编或以其他任何方式使用上述内容时，均需注明该等资料来源于中华商务网。

本报告由中华商务网相关行业的分析师撰写而成。分析报告中的内容仅基于我们的经验、目前所知的事实以及对相关市场的理解和评价，我们已尽力相关内容的准确性、完整性和及时性，但我们不对其准确性、完整性、及时性、有效性和适用性等作任何的陈述和保证。