

8月橡胶价格重心稳步上移，近几日在窄幅震荡中小幅上行。短期来看多空驱动都不太明显，替代种植指标落地，可缓解云南产区原料紧张的局面。但具体数量低于市场先前预测的水平，叠加原本市场担心的对价格形成打压的利空因素也基本被消化，近两日的盘面并未对替代的进入给出利空的反应。相反，供应端泰国原料价格一直坚挺，在成本端上存在一定支撑，虽然旺季逐步到来，供应存在增量的预期，但近期东南亚产区天气物候条件较为不稳定，同比减产对价格也形成支撑。需求端来看，轮胎厂依旧保持高开工率，海外订单继续有好转，需求端保持持续好转的态势。但新公布的青岛保税区库存显示到港量增加，一般贸易库存继续走高，混合胶库存创新高导致混合胶现货价格走弱，或会是当前压制盘面的最大因素。橡胶自身基本面存在供应增量和需求恢复的多空矛盾，在宏观偏弱的背景下，近期处于盘整阶段。此前市场最为担心的替代种植这一利空因素目前来看并未形成真正利空，基本面中性偏强。建议在当前12500元-12600元附近轻仓试多，注意仓位控制。

供应增量不如预期，成本端存在支撑

2020年7月ANRPC天然橡胶累积产量101.3万吨，1-7月ANRPC累积天然橡胶产量587.81万吨，同比2019年减少8.48%。7月ANRPC天胶销量44.2万吨，1-7月累积天胶消费量264.64万吨，同比减少17.81%，消费的累积同比降幅进一步收窄。7月的产量低于预期，今年由于东南亚气候条件不稳定，减产情况较为严重。开割前期包括开割初期，东南亚遭受长时间的干旱天气，割胶推迟，开割后胶水产出量少。7月至8月又因降雨量过多而影响割胶进程，割胶受阻，导致当前原料价格十分坚挺。

从过去30天的降雨量来看，降雨整体十分充沛，泰国北部降雨量同比往年偏多，柬埔寨、越南部分地区同比往年降雨过多，印尼整体来看降雨量正常偏多，小部分干旱。从对未来两周的降雨量预测来看，柬埔寨东部地区降雨量增多，马来西亚部分地区有较为严重的干旱，印尼部分地区也将出现降雨量偏少的情况，泰国部分地区降雨量也低于去年，整体看降雨量环比降低。

泰国原料价格坚挺，当前标胶加工利润依然为负值。加工利润长达3个多月处于亏损。即便如此，加工厂为了保持供货信誉、稳定员工大概率也会保持原本的加工节奏。原料价格对天胶价格起到成本支撑。

需求：配套需求依旧旺盛，替换较弱

(1) 8月出口保持环比增长

轮胎出口情况同比往年仍有较大差距，但环比转好。7月轮胎我国出口4729万条，环比上涨30.27%，同比上涨1.68%。1-7月累积出口2.44亿条，同比下降17.59%

，累积同比降幅进一步收窄。7月轮胎厂海外订单好转，因夏季国外车企订购雪地胎，冬季订购夏季胎，雪地胎的订购主要集中在7-8月。国内配套市场前期表现抢眼，但配套红利期进入8月也已过，国内汽车市场进入消费淡季。国内替换市场相比配套表现较为一般。

海外市场依旧处于恢复阶段，英国汽车制造商和贸易商协会（SMMT）公布的数据显示，6月份，英国新车销量达145377辆，同比下降35%，降幅较此前有所收窄。3月份，英国汽车销量同比下降44%，4月份同比暴跌97%，5月份同比下降89%。SMMT还表示，今年上半年，英国汽车销量相比去年同期下降了近50%；德国6月新车销量同比下跌40%；西班牙6月新车销量下降37%；意大利新车销量同比下降23%。6月份大多数国家的汽车销量跌幅较前几个月均有所收窄，但整体仍处在新冠肺炎疫情的阴影下。印度汽车制造商协会（SIAM）发布的数据显示，6月印度家用轿车的工厂发货量同比下降57.98%至55497辆，多功能车的工厂发货量同比下降31.16%至46201辆。现在市场的需求量仅是去年同期的40%-50%。

（2）8月轮胎厂保持高开工率

截至8月20日，中国全钢胎开工率为74.31%，环比下降0.05个百分点，半钢胎开工率为69.92%，环比上涨1.15个百分点。

半钢胎方面，周内半钢胎厂家开工率继续抬升，目前外销市场订单量增加，加之雪地胎集中生产，部分工厂开工小幅提升，拉升整体样本开工率。目前厂家内销市场出货一般，市场上品牌间竞争激烈；外销市场处于集中出货期，出货较好。库存方面，因厂家加大外销及雪地胎排产，四季胎个别常规型号缺货明显，且临近月底厂家外销订单集中交付，周内成品库存明显走低。

全钢胎方面，目前全钢胎厂家外销市场订单量较好，对厂家开工形成支撑，个别厂家适度提产，带动整体样本开工走高。厂家出货方面，内销市场出货量基本平稳，外销出货量较好，配套市场较前期稍有缩减。库存方面，厂家成品库存小幅下滑，部分厂家经济型真空胎处于缺货状态。

（3）重卡市场环比下降，同比依旧保持强势

2020年7月，我国重卡市场持续火爆，预计销售各类车型14.4万辆，环比下滑15%，同比增长90%。14.4万辆这个数据，也创造了重卡行业7月份销量的新高，比上一个记录——2017年7月份销量（9.02万辆）多出5.4万辆。

中国重卡市场已经连续四个月刷新当月销量纪录。这种连续多个月井喷式的增长，全球重卡行业发展史上也没有出现过：1月份，国内重卡市场销量达到11.66万辆，

创下当月历史新高；2、3月份市场受疫情影响，分别同比下滑52%、19%；4月份，市场快速反弹，当月销量刷新了全球重卡月销量纪录，达到19.1万辆，同比增长61%；5月份，重卡市场销售17.9万辆（同比增长66%），创下5月份重卡市场新高；6月份，重卡市场销量达到16.9万辆，同比猛涨63%，刷新当月历史纪录；7月份，重卡市场销量达到14.4万辆，同比继续大幅增长，增幅高达90%。

经历了一季度尤其是2、3月份市场的“需求压抑”，二季度重卡市场订单回暖的速度十分明显。支撑二季度乃至全年重卡市场的最重要因素，就是国三货车提前淘汰的政策。国三淘汰的空前强力政策，再加上二季度重卡行业订单回暖以及各地治理超载的政策持续趋严，为2020年重卡市场创造了巨大的想象空间。

（4）汽车市场处于淡季，但同比表现较强

7月，汽车产销220.1万辆和211.2万辆，环比下降5.3%和8.2%，同比增长21.9%和16.4%。1-7月，汽车产销1231.4万辆和1236.5万辆，同比下降11.8%和12.7%，降幅比1-6月分别收窄5和4.2个百分点。疫苗传出正面消息使得全球摆脱疫情影响的时间表由未知开始呈现大概轮廓，进一步强化了经济复苏的预期。当前国内各地方汽车消费刺激政策较为给力，后市汽车市场预计同比保持上涨。未来还需进一步关注海外疫情发展情况以及国内外市场的恢复进程给国内汽车行业带来的影响。从当前的汽车市场形势来看，2020年少不了政府在政策方面的引导和对基础设施的着力布局。

7月汽车库存108.5万辆，环比上涨11.62%，同比上涨13.85%。汽车经销商库存预警指数62.7，环比上涨5.9个百分点。7月汽车销售量增幅环比走弱，库存环比抬高。汽车经销商物流系数1.91，同比上升9.4%，环比上升10%，库存水平位于警戒线以上。今年7月库存深度超过2.5个月的品牌共有6个，其中库存深度最高的3个品牌分别为捷豹路虎、北京现代和吉利。（根据国际同行业通行的惯例，库存系数在0.8~1.2之间，反映库存处在合理范围；库存系数> 1.5，反映库存达到警戒水平，需要关注；库存系数> 2.5，反映库存过高，经营压力和风险都非常大）。

保税区库存再创新高

截至8月21日，青岛保税区一般贸易库存70.3万吨，周环比上涨2.34%，保税库存13.33万吨，周环比下降0.64%，区内外库存共计83.63万吨，环比上涨4.11%。库存又创新高，高库存是当前压制盘面的最大利空因素。截至8月28日交易所RU仓单214010，接近10年以来同期最低值。

非标套利移仓01,1-9价差在走扩后重新收窄

18年老全乳报价贴水09合约100元，19年全乳胶和09合约平水。混合胶贴水沪胶09合约600元，贴水01合约1800元，由于混合胶基差一直没有回归，套利盘大部分已经移仓01合约。

截至8月28日收盘，1-9价差收窄至1015元，价差从7月末开始走扩，至8月7日走扩至目前以来的最高点1410元，而后开始收窄，当前价差又回到走扩前1000元左右的水平。上月的月报中我们有提到，1-9价差有继续走扩的可能，当时是结合了9月合约原本的交割逻辑，2020新全乳仓单大幅减量，以及结合往年对1-9价差的走势分析所给出的判断，每一年的1-9价差在7月底8月初通常会出现不同程度的走强

。

本文源自广发期货