

聚丙烯产能集中释放 高端产品仍存缺口

本报记者 陈家运 北京报道

2023年,聚丙烯(PP)行业或将迎来“扩能潮”。

金联创数据显示,2022年,聚丙烯投产装置总产能为300万吨,广东石化、海南炼化、京博中聚新材料等企业产能均延迟到2023年

阶段性过剩隐现

随着聚丙烯装置生产能力的增加,未来我国聚丙烯的自给率将持续提升,但结构性过剩问题仍然存在。

聚丙烯是全球第二大通用合成树脂,占合成树脂总消费量的30%左右,在汽车、家用电器、电子、包装及建材家具等领域广泛应用。

2023年,国内多个聚丙烯项目计划投产,预计聚丙烯产能将会出现阶段性过剩。

2022年12月20日,海南炼化100万吨/年乙烯项目首套工艺装置20万吨/年气相法聚丙烯装置顺利打通全流程,产出合格产品。此后不久,2022年12月28日,海南炼化百万吨乙烯项目年产30万吨环管法聚丙烯装置顺利打通全流程,产出合格产品。

此外,东华能源(002221.SZ)已经实现丙烯产能180万吨/年,聚丙烯产能近200万吨/年。东华能源规划未来5年,将在广东茂名等地再新增400万吨聚丙烯产能。其中,茂名基地正在建设60万吨/年PDH(丙烷脱氢制丙烯)、40万吨/年PP、20万吨/年合成氨及配套设施,2022年底建成投产;第二套60万吨/年PDH、两套40万吨/年PP能评和环评指标已取得。

据金联创统计,2018~2022年,中国聚丙烯产能持续增长趋势,年平均增长率为10.27%。2018年的增长率为3.03%,是近5年最低的一年。最高的一年为2020年,增长率为16.78%,当年新增产能为400万吨,其余年份增长

1月投产(待定),初步计算2023年预投产产能或达1150万吨。

金联创聚丙烯分析师苏芬芬在接受《中国经营报》记者采访时表示,随着聚丙烯产能增加,未来我国聚丙烯自给率将持续提升,但结构性供应过剩及高端产品供应不足的问题仍然存在。

率均在10%以上。2022年,聚丙烯投产装置总产能为300万吨,广东石化、宁夏宝丰、京博中聚新材料、中化弘润等企业均延迟到2023年投产,初步计算2023年预投产产能或达1150万吨。

一位聚丙烯企业人士告诉记者,近年来,国内多个聚丙烯项目集中投产,但市场短期需求乏力,预计将面临产能过剩局面。但是,从中长期需求端分析,聚丙烯从净进口转化为净出口,从全球来看并没有过剩。随着需求复苏,稳增长等政策发力,汽车、地产、家电等领域需求有望提升,行业整体走势向好。

苏芬芬向记者表示,2023年,聚丙烯市场将进入新一轮的产能扩张期,市场供应有望大幅增长;与此同时,受各种因素扰动,国内需求已经显现出增长乏力的趋势。在此大背景下,聚丙烯市场将逐步进入供需失衡的局面,2023年聚丙烯价格大概率普遍下滑。

苏芬芬认为,随着聚丙烯装置生产能力的增加,未来我国聚丙烯的自给率将持续提升,但结构性过剩问题仍然存在。一方面,低端通用型产品过剩;另一方面,一些高端共聚聚丙烯、膜级聚丙烯及纤维料仍将以进口产品为主,未来国内通用聚丙烯的竞争将进一步加剧。

行业利润下滑

2023年春节后,PP市场将进入需求淡季,全年行情或延续低迷走势。

受成本高企、需求疲软等因素影响,2022年前三季度聚丙烯行业相关上市公司的业绩普遍下滑。

其中,东华能源2022年前三季度实现营业收入为220.09亿元,同比增长2.58%;归属于上市公司股东的净利润为1.59亿元,同比减少84.48%。此外,上海石化(600688.SH)2022年前三季度实现归母净利润亏损20.03亿元,同比止盈转亏;茂化实华(000637.SZ)实现归母净利润464.64万元,同比减少86.79%。

对于净利润下滑的原因,东华能源方面表示,受到地缘政治不稳定因素影响,原材料价格持续高位运行,造成生产成本大幅度增加。同时,需求端受制于全球经济下行压力等因素影响,盈利水平阶段性下降。

金联创塑料分析师滕美霞向记者表示,2022年以来,PP生产企业的利润表现并不乐观。其中,油制法PP在2022年初尚有利可图,但后来由于油价高企且居高不下,油制法PP的利润出现亏损。煤制法PP则受益于煤炭保



2023年,聚丙烯市场将进入新一轮的产能扩张期。图为辽阳石化30万吨高性能聚丙烯项目中交现场。

视觉中国/图

供稳价措施,亏损逐渐减小。同时,2022年海外经济衰退,出口订单回落明显,“金九银十”好转迹象并未出现。

在高成本、弱需求、负利润之下,2022年国内聚丙烯企业开工率降低,年内产量增幅远低于产能增幅。据涂多多统计,2022年国内聚丙烯企业月度平均开工率

为81.08%,较2021年的88.9%下降了7.82%。主要原因是2022年前三季度油制、煤制、丙烷制聚丙烯的利润亏损,企业开工率出现小幅下降。

滕美霞预测,2023年春节后,PP市场将进入需求淡季,全年行情或延续低迷走势。3~5月,部分企业计划检修或提振市场心态。

6~7月,需求相对减弱,价格以下探为主。自8月中下旬开始,PP行情逐渐转暖,接下来的“金九银十”将带来下半年需求的繁荣,预计年内的次高峰将维持在9~10月。11~12月,随着电商节的来临,或将带动一波需求补仓,但其余时间内若无宏观利好消息提振,市场将难涨易跌。

高端产品仍存缺口

聚丙烯行业竞争日趋激烈,产能结构性过剩的趋势愈加明显,企业应当研发更加高端的产品。

业内人士分析认为,我国聚丙烯行业将进入优胜劣汰的大整合阶段。聚丙烯行业发展不断往多元化、产业布局一体化方向发展,行业话语权竞争更加激烈。

苏芬芬向记者表示,随着聚丙烯产能扩张,原料多样化格局也逐渐形成,但中低端产品竞争激烈,尤其是煤制烯烃、丙烷脱氢等系列产品低价货源冲击市场,加剧市场低端产品同质化,而高端产品受供需

缺口影响,仍需要部分依赖进口。

“未来我国聚丙烯行业仍向多元化,产业链一体化方向发展,后续新增生产企业的装置产能扩大,且生产出的产品比较多样化。”苏芬芬告诉记者,比如中景石化二期总产能达120万吨,广东石化50万吨/年产能,未来新增装置产能多在30万~60万吨/年。中景石化采用多元共聚聚丙烯技术,可以生产高抗冲聚丙烯,填补我国高端聚丙烯

的产能缺口。未来高端聚丙烯供应压力较大,生产企业为了自身生存,应布局高端产品,不断创新提升行业竞争力。

在滕美霞看来,国内竞争日趋激烈,对市场价格上行也形成抑制。从2023年投产时间来看,春节过后市场新增供应量较大,加之春节前后下游整体开工率较低,一季度整体承压较大,价格也难有亮眼的表现。未来行业产能利用率将有所下降,预计

聚丙烯的产量增长率低于产能。随着国内技术的发展和产品质量的不断提升,聚丙烯自给率仍将维持在高水平,出口量持续增长。聚丙烯表观消费量虽然难以跟进供应量的增幅,但增长是必然的。

滕美霞认为,未来聚丙烯行业竞争日趋激烈,产能结构性过剩的趋势愈加明显,企业应当研发更加高端的产品,以此满足下游领域的不同需求。

九州一轨深耕减振降噪市场 声学环保产业前景可期

在环境噪声与振动污染防治领域深耕多年后,北京九州一轨环境科技股份有限公司(以下简称“九州一轨”)也在资本市场迎来收获期。

九州一轨本次拟公开发行股票不超过3757万股,预计募资6.6亿元用于旗下噪声与振动综合控制产研基地建设、城轨基础设施智慧运维技术与装备研发及产业化项目、营销及服务网络建设项目及补充运营资金。

招股书内容显示,九州一轨主营环境噪声与振动污染防治,经过10多年的发展和积累,已成为国内城市轨道交通减振降噪领域中规模较大的企业之一,市场覆盖率超30%。同时,公司以研发创新为驱动力,伴随下游行业快速发展,2019年~2021年的营收和净利润分别实现28%和38%的年均复合增长。

专注减振降噪

九州一轨前身是2010年成立的“九州一轨有限”,为推动“阻尼钢弹簧浮置板道床隔振系统”科技成果转化、打破外资公司在我国城市轨道交通减振降噪领域的技术壁垒而设立。

作为环境噪声与振动污染防治综合服务商,九州一轨长期专注于减振降噪相关的技术开发、产品研发、工程设计、检测评估、项目服务和轨道智慧运维与病害治理。

报告期内(2019年~2022年)坚持自主创新

减振降噪是城市轨道交通建设的重要环节,从本世纪初“钢弹簧隔振浮置道床技术”由德国企业引入中国后,国内企业就面临着如何突破技术壁垒的问题。

九州一轨坚持自主创新,将最为核心的设计环节和产品关键环节以及外协加工产品的质量控制在公司内部完成,将部分低附加值、工



九州一轨表示,未来公司将致力于成为声音解构者,通过物理防治方法解决声音有害源;通过24小时监测手段运用声音诊断、解决轨

道病害;用主动干预方式营造良好的声环境。

与振动治理、TOD上盖噪声与振动治理、轨道的运维与病害治理、市域(郊)铁路的噪声与振动治理等领域。

目前,九州一轨已在国内建立了完善的营销网络和售后服务体系,旗下拥有2家全资子公司(九州投资、河南陆创)、2家控股子公司(九州一轨广州公司、徐州晟顺)、1家参股公司(九州铁物)和1家分支机构。

招股书内容显示,截至2022

简单的非关键生产环节交由外部委外加工。该“两头在内、中间在外”的业务模式,助力公司集中资源于技术研究、产品开发和市场推广等影响企业竞争力的关键环节。

与此同时,九州一轨重视产学研结合,分别与北京交通大学合作成立轨道交通振动与噪声控制实验室,与石家庄铁道大学合作成立产学研合作基地。

九州一轨依托自身技术积累,聚焦应用场景并把握用户需求和行业发展趋势,开展对轮轨关系、结构振动传播特性等问题的深入研究。报告期内,其研发投入分别为1421万元、2119万元、2441万元和1051万元,占当期营收比分别为5.9%、6.2%、6.2%和23%。

九州一轨推出了一系列具有自主知识产权的系列产品和综合

治理方案,如“自主创新阻尼弹簧浮置道床”、“唧筒式阻尼结构”和“预制板浮置减振道床”等多项新技术,突破了国外技术壁垒,并获得多方认可。

公司相关技术与产品已广泛应用于多个城市轨道交通线路、TOD上盖开发、民用建筑与工业企业的减振降噪治理和轨道交通智慧运维与病害治理等领域。

市场前景向好

在多数情况下,环境振动和噪声都存在一定危害,噪声污染防治亦被列为21世纪环境污染控制的主要课题之一。

随着居民生活水平的提高,对“宁静”生活的向往日益增长,环境噪声成为环境投诉的焦点问题,其污染评估和治理工程也再次成为环保产业发展的热点。另外,城市轨道交通运行造成的噪声与振动越来越受到大众的关注,对减振降噪的效果也提出了更高要求。

据《国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》等政策文件,预计未来较长的一段时间内,城市轨道交通领域仍将保持较大的投资规模和投资强度。同时,修订完成的《噪声污染防治法》已于2022年6月正式实施,噪声与振动控制的市场需求将进一步扩大。

招股书内容显示,据国家城市轨道交通、市郊(域)铁路和城际铁路的发展规划,以及线路采用钢弹簧浮置板作为减振降噪措施的占比和目前市场公开价格进行测算,预计“十四五”期间,钢弹簧浮置板的国内市场空间在57亿~102亿元之间,国内城市轨道交通减振降噪市场预计将得到较大的增长。

此外,由减振降噪技术发展驱动,各类新材料、新工艺将不断出现和应用,既激发了存量市场的巨大升级潜力,也将孕育新的市场需求。

在此背景下,近年九州一轨引入重要股东,积极完善营销网络和对接资本市场。

2016年至今,九州一轨通过增资扩股和老股转让等方式引入了多家重要股东,并在其支持下,将业务拓展到全国30多个城市,将产品扩展至预制式钢弹簧浮置板、声屏障、隔离式高弹性减振垫、重型调频钢轨耗能装置等领域。

同时,九州一轨在北京总部设立销售管理部,在全国主要省会城市建立了营销网络,针对“甲控”和“甲控乙供”等不同客户采取不同的销售策略,积极开拓市场;对部分市场区域,则聘请第三方公司协助进行市场推广。

此次九州一轨募资用于研产销相关项目建设,也将有助于拓展公司业务版图,提高产品技术水平;满足下游对轨道交通智慧运维产品及服务的需要,提升公司的盈利能力和综合竞争力;拓展延伸现有销售服务网络,提升公司市场份额;优化公司财务结构,满足未来业务增长的资金需求。 广告

