



华泰期货
HUATAI FUTURES

海外轮胎需求观察及展望之欧洲篇

研究院 化工组

研究员

梁宗泰

☎ 020-83901005

✉ liangzongtai@htfc.com

从业资格号: F3056198

投资咨询号: Z0015616

陈莉

☎ 020-83901135

✉ cl@htfc.com

从业资格号: F0233775

投资咨询号: Z0000421

联系人

杨露露

☎ 0755-82790795

✉ yanglulu@htfc.com

从业资格号: F03128371

吴硕琮

☎ 020-83901158

✉ wushucong@htfc.com

从业资格号: F03119179

投资咨询业务资格:

证监许可【2011】1289号

摘要

欧洲是全球第二大轮胎生产区域, 占全球轮胎产量和产能约 15%。欧洲也是主要的轮胎消费市场, 根据米其林年报数据显示, 2023 年欧洲轮胎消费市场占比 27%。截止今年 8 月, 我国轮胎出口占比最大的是欧洲, 其中出口至欧洲的 8 月轮胎累计占为 21.7%, 累计同比增速达 12.8%。

核心观点

截止今年 8 月, 我国轮胎出口占比最大的是欧洲, 其次是中东及南美。其中出口至欧洲及中东的 8 月轮胎累计占比分别为 21.7%和 14.4%, 累计同比增速分别达 12.8%和 17.9%。

根据米其林年报数据显示, 国内 2023 年乘用车及商用车轮胎出口 4.32 亿条, 占比达到全球轮胎消费的 25%。因此, 海外轮胎需求的变化对于国内轮胎出口影响较大。

欧洲是全球第二大轮胎生产区域, 占全球轮胎产量和产能约 15%。欧洲也是主要的轮胎消费市场, 根据米其林年报数据显示, 2023 年欧洲轮胎消费市场占比 27%。

从欧元区制造业 PMI 以及 GDP 当季同比数据来看, 从去年底开始, 欧洲经济开始逐步企稳, 预计将带来后期汽车产销的改善。

今年欧洲营建产出同比持续下降, 说明今年欧洲经济中的建筑业发展趋缓, 或表明欧洲建筑业投资不足, 经济活动减缓等。而欧洲工业生产指数主要衡量的是制造业、矿业以及公共事业实质产出, 2023 年下半年以来, 欧盟工业生产指数同比持续呈现负增长, 今年则继续回落, 但今年 7 月份同比降幅明显收窄, 后续关注改善的持续性。

目录

摘要 1

核心观点 1

前言 4

中国轮胎出口概况 4

 近五年总量呈现逐年增加态势 4

 欧洲成为中国轮胎出口主要区域 5

欧洲轮胎需求现状及展望 7

 欧洲轮胎配套市场现状及后期变化 7

 欧洲轮胎替换市场现状及后期变化 11

结论 14

图表

图 1: 中国全钢胎累计产量 | 单位: 万条 5

图 2: 中国半钢胎累计产量 | 单位: 万条 5

图 3: 中国载重胎出口量 | 单位: 万条 6

图 4: 中国轿车胎出口量 | 单位: 万条 6

图 5: 中国轮胎出口至欧洲 | 单位: 万条 6

图 6: 中国轮胎出口至中东 | 单位: 万条 6

图 7: 中国轮胎出口至美国 | 单位: 万条 6

图 8: 中国轮胎出口至南美 | 单位: 万条 6

图 9: 欧洲乘用车注册量 | 单位: 辆 8

图 10: 欧洲汽车产销 | 单位: 千辆 8

图 11: 欧元区制造业 PMI | 单位: 点 8

图 12: 欧元区 GDP 当季同比 | 单位: % 8

图 13: 2022 年全球汽车生产占比分布 | 单位: % 9

图 14: 欧洲汽车出口 | 单位: 千辆 9

图 15: 欧盟柴油车新增登记数 | 单位: 辆 9

图 16: 欧盟汽油车新增登记数 | 单位: 辆 9

图 17: 欧盟汽油日消费量同比 | 单位: % 10

图 18: 欧盟汽柴油日消费量同比 | 单位: % 10

图 19: 欧洲营建产出当月同比 | 单位: % 11

图 20: 欧盟工业生产指数同比 | 单位: % 11

图 21: 欧元区银行部门信贷 季调 | 单位: 百万欧元 11

图 22: 欧元区银行部门信贷 季调累计同比 | 单位: % 11

图 23: 欧盟家庭人均实际可支配收入 季调 环比 | 单位: % 12

图 24: 欧洲汽油日消费量 | 单位: 千桶/天 13

图 25: 欧洲柴油日消费量 | 单位: 千桶/天 13

图 26: 欧盟柴油车注册量 | 单位: 辆 13

图 27: 欧洲重卡注册量累计同比 | 单位: % 13

图 28: 欧洲石油消费量 | 单位: 千桶/天 13

图 29: 欧洲石油需求量 | 单位: 百万桶/天 13

图 30: 中国对德国轮胎出口量 | 单位: 万条..... 14

图 31: 中国对英国轮胎出口量 | 单位: 万条..... 14

前言

全球天然橡胶下游需求主要集中在轮胎制造领域，亚洲是全球最大的轮胎生产区域，占全球轮胎产量和产能的近 60%。中国、日本、韩国、印度等国是亚洲乃至全球轮胎生产的主要国家。其中中国是全球最大的轮胎生产和消费国，2023 年全年中国轮胎总产量预计为 7.8 亿条，占全球轮胎总产量的 42.2%。中国轮胎总产能预计为 10 亿条，占全球轮胎总产能的 44.4%。而日本、韩国及印度在轮胎生产也有着不可忽视的地位。日本轮胎工业历史悠久，技术实力雄厚；普利司通、横滨橡胶等企业是全球轮胎市场的重要参与者。韩国轮胎工业发展迅速，韩泰轮胎等企业凭借高品质产品和良好市场口碑在全球市场占据一席之地。印度轮胎工业近年来增长迅速，阿波罗轮胎、MRF 公司等企业在印度乃至全球轮胎市场具有一定影响力。

欧洲则是全球第二大轮胎生产区域，占全球轮胎产量和产能的约 15%。德国、法国、英国等国家是欧洲主要的轮胎生产国。北美是全球第三大轮胎生产区域，占全球轮胎产量和产能的约 10%。美国是北美最大的轮胎生产国。此外，南美洲、非洲也有一定规模的轮胎生产，但相对占比较小。

轮胎消费市场主要集中在中亚、欧洲及北美。根据米其林年报数据显示，2023 年全球轮胎市场共消费 17.23 亿条，其中亚洲市场总占比 32%；欧洲市场占比 27%；北美洲、中美洲占比 24%；非洲、印度、中东占比 11%；南美洲占比 6%。2023 年全球乘用车配套轮胎市场消费量为 4.17 亿条，乘用车替换轮胎市场消费量为 11.56 亿条。2023 年全球商用车配套轮胎市场消费量为 0.26 亿条，商用车替换轮胎市场消费量为 1.23 亿条。国内 2023 年乘用车及商用车轮胎出口 4.32 亿条，占比达全球轮胎消费的 25%。因此，海外需求的变化对于国内的轮胎出口影响较大，我们想做一系列的研究专题，尝试多角度分析海外主要国家的轮胎需求未来走向。本文主要落脚在欧洲未来轮胎消费走向的分析。

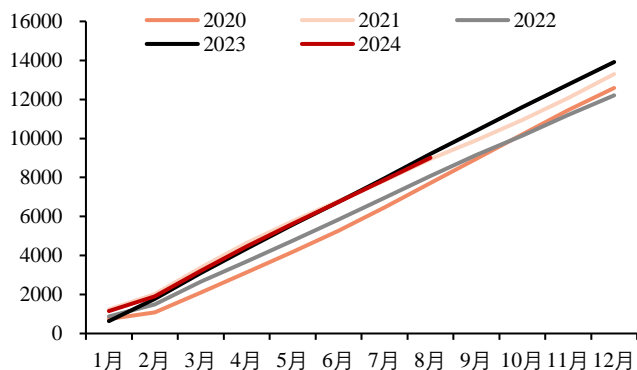
中国轮胎出口概况

近五年总量呈现逐年增加态势

因人工成本优势，我国轮胎生产除了满足国内市场使用以外还有部分用于出口，出口需求占国内轮胎总需求约 30%。中国轮胎企业在成本控制方面具有优势，得益于较低的劳动力成本和完善的工业配套体系。这使得中国轮胎产品在价格上具有较强竞争力，尤其在出口市场。总体来看，近五年国内轮胎产量及出口均呈现逐步回升的走势，我国近些年的轮胎出口变化，要从全球的卫生事件说起。首先，从国内生产端来看，2020 年以来国内半钢胎及全钢胎累计产量持续回升。但国内 2022 年因卫生事件带来的劳动力周转不顺畅，导致全年轮胎生产有所下降。但从国内的轮胎出口数据来看，

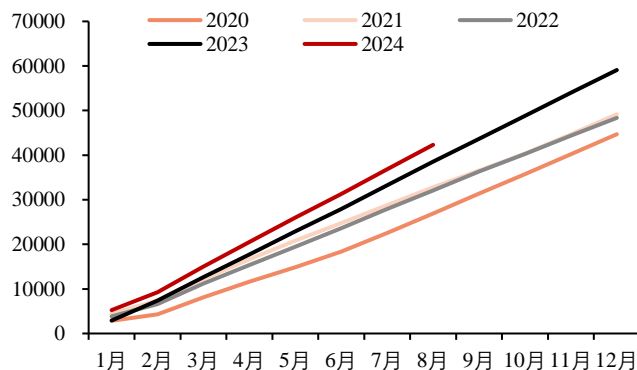
2020 年下半年开始，国内出口一直保持较好的增速，即使是在国内生产量不足的 2022 年，国内轮胎出口仍保持增长，这主要跟海外订单转移到国内相关。而随着卫生事件进入尾声，海外制造业开始重新回流下，去年到今年的国内出口需求增加或更多跟海外欧美国家为主的补库需求相关。

图 1：中国全钢胎累计产量 | 单位：万条



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 2：中国半钢胎累计产量 | 单位：万条



数据来源：Wind 华泰期货研究院

欧洲成为中国轮胎出口主要区域

我国的轮胎出口总体可以分为汽车胎及其他非汽车类胎两大类，其中汽车类轮胎占比达 70%-75%左右。汽车胎里面大致可以细分为机动小客车、客车或货运机动车以及建筑业采矿业或工业搬运车辆及机器、农业车车胎以及航空车胎五大类，而前两类占到全部汽车轮胎出口的 95%左右，其中建筑采购矿业占比 3.5%左右。

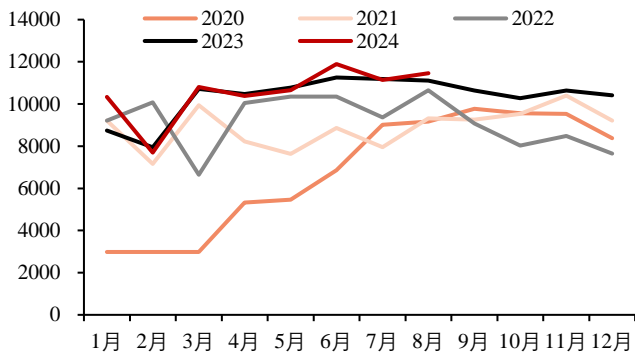
国内机动车胎分类型来看，国内轿车胎的出口同比好于载重车胎，说明海外工程车胎的需求相对偏弱。

国内分国别轮胎出口来看，国内汽车轮胎出口的国家较为广泛，分区域来看，国内轮胎主要出口到欧洲、南美以及中东、东南亚、非洲等。因 2018 年开启的中美贸易摩擦发展至今，美国对于国内轮胎出口的反倾销反补贴的政策一直没有停止过，导致国内直接出口到美国的轮胎出口明显下滑，国内直接出口到美国的轮胎占比从最高峰 22%下降到目前的 5%左右。国内轮胎转出口到其他国家的量开始回升。截止今年 8 月，国内轮胎出口占比最大的是欧洲，其次是中东及南美。其中出口至欧洲及中东的 8 月轮胎累计占比分别为 21.7%和 14.4%，累计同比增速分别达 12.8%和 17.9%。

另外伴随着国内轮胎厂走出去战略的实施，预计将对未来国内轮胎出口量产生一定影响。据国内 2023 年上市轮胎企业年报显示，国内上市的轮胎公司中，目前已经在海外投产并生产的半钢胎产能大约占比这几家上市公司国内半钢胎产能的 30%左右，全钢胎

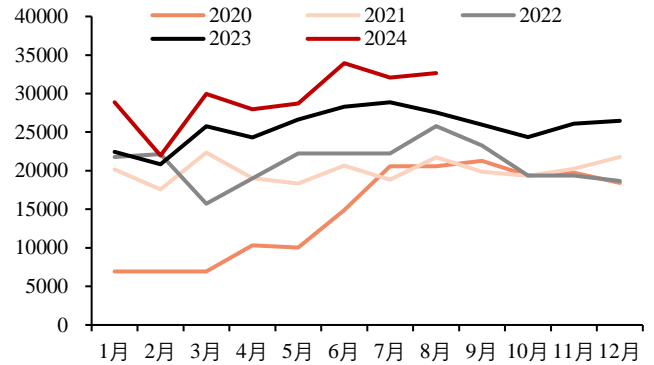
占比 21%左右；未来还有计划新上的产能，其中半钢胎新投产能将扩大 1.36 倍，全钢胎新投产能继续增加 48%。

图 3：中国载重胎出口量 | 单位：万条



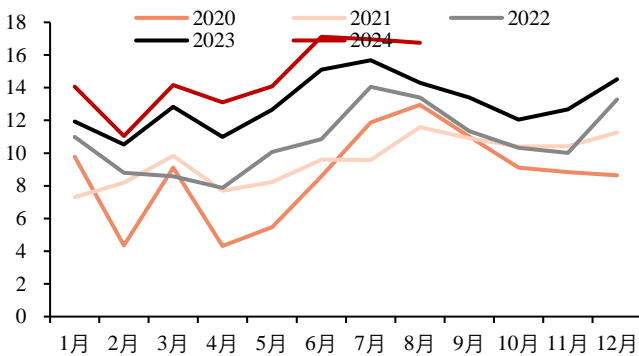
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 4：中国轿车胎出口量 | 单位：万条



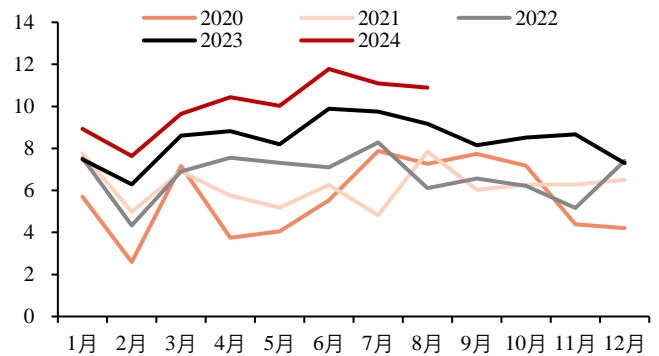
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 5：中国轮胎出口至欧洲 | 单位：万条



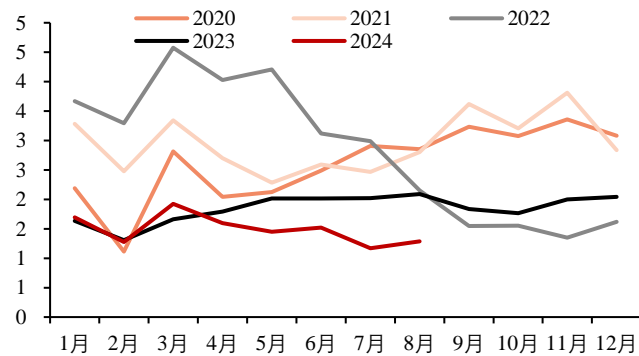
数据来源：中国海关 华泰期货研究院

图 6：中国轮胎出口至中东 | 单位：万条



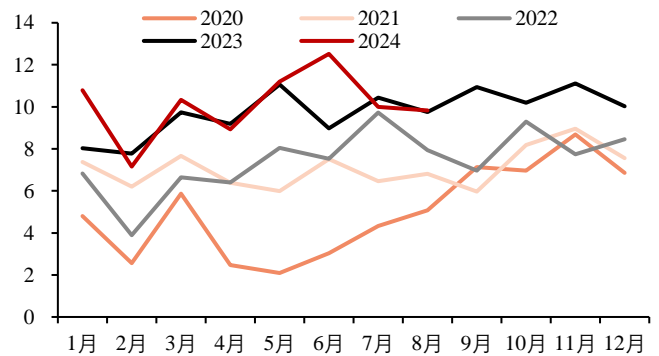
数据来源：中国海关 华泰期货研究院

图 7：中国轮胎出口至美国 | 单位：万条



数据来源：中国海关 华泰期货研究院

图 8：中国轮胎出口至南美 | 单位：万条



数据来源：中国海关 华泰期货研究院

欧洲轮胎需求现状及展望

欧洲是全球第二大轮胎生产区域，占全球轮胎产量和产能约 15%。其中德国、法国、英国等国家是欧洲主要的轮胎生产国。而对于欧洲轮胎市场需求的观察，主要分为存量市场和增量市场。存量市场主要看新车的配套轮胎需求，这部分的需求主要跟汽车产销数据密切相关。对于轮胎的增量市场我们主要看替换需求，这主要跟机动车辆的行驶里程息息相关。

欧洲轮胎配套市场现状及后期变化

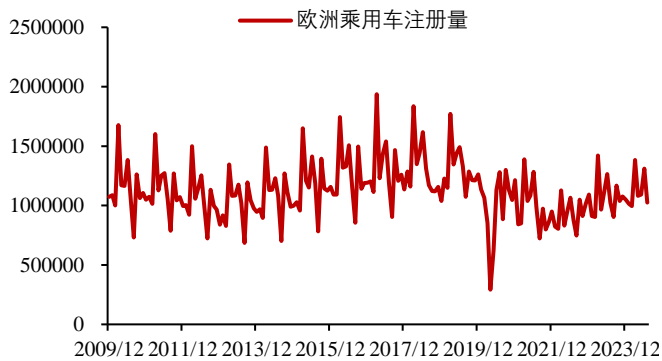
欧洲轮胎配套市场规模主要跟随汽车产销的变动而变化。从欧洲的汽车产销年度历史数据来看，欧洲的汽车供应基本是没有缺口的，主要因欧洲有超过三分之一比例的汽车用于出口。而在全球卫生事件发生的 2020-2022 年出现过汽车供应紧张的局面，主要因人工不到位，汽车生产速度放缓造成的。目前欧洲汽车生产端在逐步恢复，但仍未恢复到全球卫生事件发生前的正常水平。

对于月度频率的指标，目前能够观察到的数据主要是欧洲汽车制造商协会（ACEA）定期公布的欧洲制造商汽车注册量。它指的是在欧盟、英国和欧洲自由贸易联盟（EFTA）地区新车的注册数量。这个数据由反映了欧洲汽车市场的销售情况。注册量的变化可以反映出消费者对汽车的需求、市场趋势以及可能的政策影响等因素。当注册量增加时，可能意味着市场需求旺盛，或有新的政策刺激销售。

2009 年底以来，欧洲乘用车注册量经历了三个阶段，首先是 2009 年底至 2019 年初的稳步回升期，而到了 2019 年初之后，受经济下行影响，欧洲乘用车注册量就开始逐步回落。因此，第二阶段是在 2019 年初至 2020 年 4 月出现了快速下行，主要在全球卫生事件的影响下，注册量开始快速下滑。直到 2020 年 9 月迎来第三个阶段，欧洲乘用车注册量开始重新步入缓慢回升的周期，但目前注册量仍未回升 2019 年初的水平。

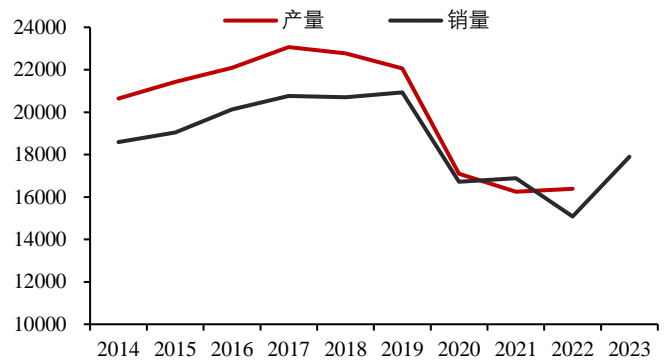
从欧元区制造业 PMI 以及 GDP 当季同比数据来看，从去年底开始，欧洲经济开始逐步企稳，预计将带来后期汽车产销的改善。

图 9：欧洲乘用车注册量 | 单位：辆



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 10：欧洲汽车产销 | 单位：千辆



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 11：欧元区制造业 PMI | 单位：点



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 12：欧元区 GDP 当季同比 | 单位：%

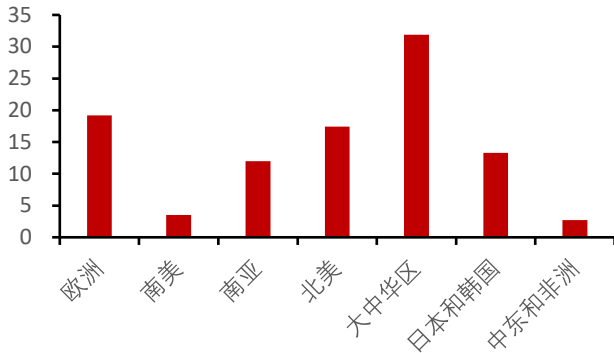


数据来源：Wind 华泰期货研究院

欧洲汽车主要分为汽油车、柴油车、纯电动汽车、混合动力汽车以及其他汽车，根据欧洲汽车制造商协会 2024 年 8 月最新数据显示，以上分类的车型占比分别为 33.1%、11.2%、14.4%、38.4%以及 2.9%。由此可见，欧洲的汽车构成中，汽油车和电动车占比均较高，尤其电动车的占比更大，电动车占比超过汽油车是从 2022 年底 2023 年初开始实现逆转的。

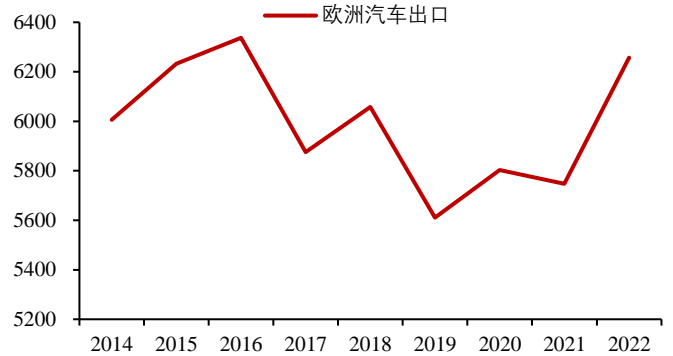
欧洲汽车生产在全球排第二，因此，对应的欧洲市场轮胎配套需求也是第二大的。2022 年欧洲的汽车出口已经占到国内汽车生产的 38%，而相对应的，2023 年中国的汽车出口占比国内汽车产量的 18%。

图 13: 2022 年全球汽车生产占比分布 | 单位: %



数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 14: 欧洲汽车出口 | 单位: 千辆

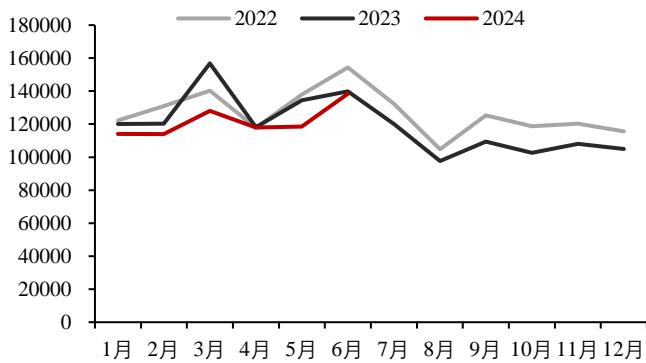


数据来源: Wind 华泰期货研究院

分种类看, 今年欧洲汽油车的登记数好于柴油车, 反映欧洲消费拉动的汽车增长好于工业需求带来的汽车增长。

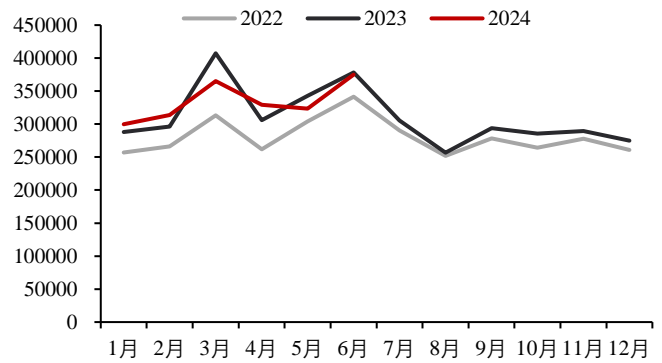
而从欧洲的汽柴油消费数据也能看出, 今年欧洲国家的柴油日消费量明显下降。2021 年欧洲汽柴油日消费量创阶段性高点之后, 2022 年迎来下降, 其中汽油日消费量在 2023 年并没有继续回落, 且日消费量水平处于历史消费量水平之上, 或反映欧洲消费在 2021 年开始稳步提升, 而工业需求仍呈现疲弱的状态, 这或也说明欧洲的消费更受益于欧洲的宽松刺激政策。

图 15: 欧盟柴油车新增登记数 | 单位: 辆



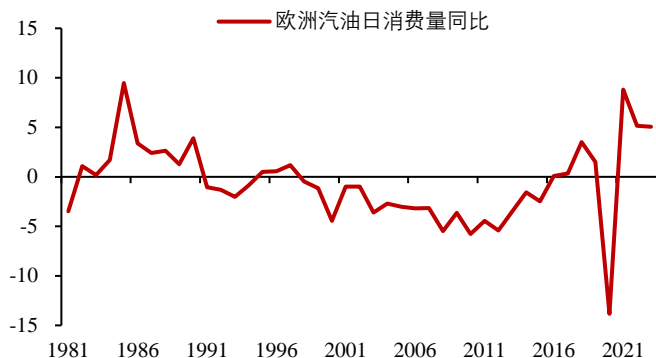
数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 16: 欧盟汽油车新增登记数 | 单位: 辆



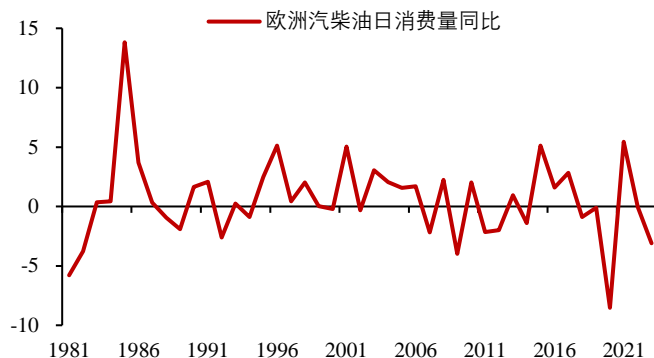
数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 17: 欧盟汽油日消费量同比 | 单位: %



数据来源: Wind 华泰期货研究院

图 18: 欧盟汽柴油日消费量同比 | 单位: %



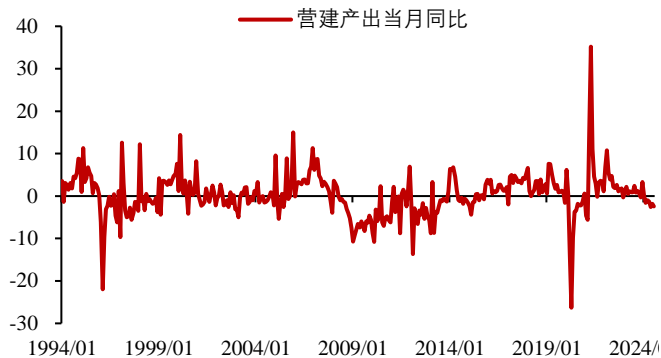
数据来源: Wind 华泰期货研究院

对于欧洲汽车产量及销量的后期展望，我们还可以看欧洲汽车资本支出以及银行信贷等宏观数据的指引。

欧洲营建产出指的是欧洲地区建筑业每月活动的最终成果，它衡量了建筑业在一定时期内的生产总量。这一指标反映了建筑业的经济活动水平，包括住房、工厂、道路等基础设施的建设产出；对于欧洲轮胎存量和增量需求均有较强的指引性。从今年欧洲营建产出指数来看，营建产出同比持续下降，说明今年欧洲经济中的建筑业发展趋缓，或表明欧洲建筑业投资不足，经济活动减缓等。而欧洲工业生产指数主要衡量的是制造业、矿业以及公共事业实质产出，2023 年下半年以来，欧盟工业生产指数同比持续呈现负增长，今年则继续回落，但今年 7 月份同比降幅明显收窄，后续关注改善的持续性。

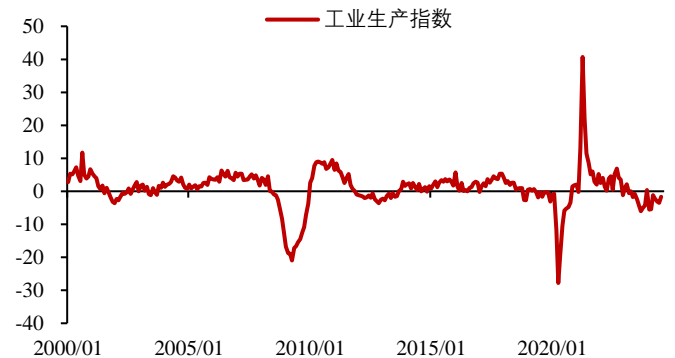
从欧元区银行部分信贷季调指数来看，银行部门的信贷体量一直在回升，但从累计同比的数据来看，今年表现仍相对偏弱，7 月份信贷累计同比开始转正，后续观察持续性，或有利于后期欧洲汽车销量的环比小幅回升。

图 19：欧洲营建产出当月同比 | 单位：%



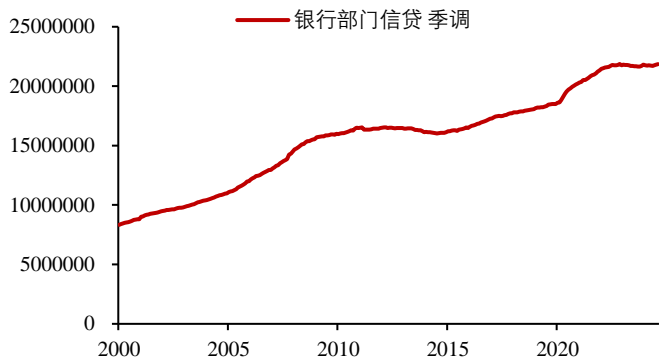
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 20：欧盟工业生产指数同比 | 单位：%



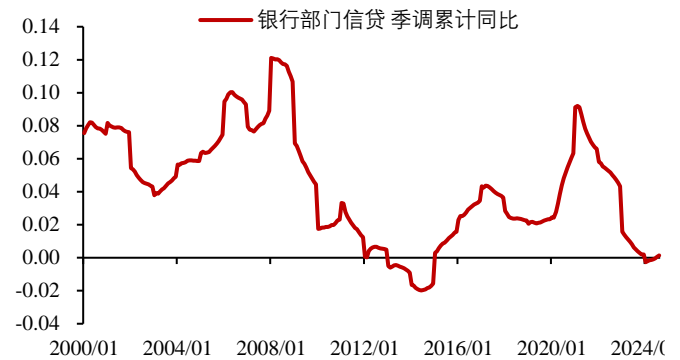
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 21：欧元区银行部门信贷 季调 | 单位：百万欧元



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 22：欧元区银行部门信贷 季调累计同比 | 单位：%



数据来源：Wind 华泰期货研究院

欧洲轮胎替换市场现状及后期变化

关于轮胎的替换需求，主要看汽车的行驶里程，决定汽车行驶里程可能有多方面的因素，或包括以下几个方面：可支配收入、拥堵指数，汽柴油消费，货运量，客运量等。

首先是乘用车胎的替换市场，主要跟居民的个人可支配收入以及拥堵指数、汽油需求等相关。

去年一季度以来，欧盟家庭人均实际可支配收入环比呈现持续改善，对后期乘用车胎替换市场有支撑。

据欧洲汽油日消费量的年度数据显示，长周期角度看，欧洲汽油日消费量在 1990 年开始呈现逐步回落的走势，而在 2020 年因卫生事件的影响，到达了阶段性低点，而后在欧洲宽松政策的推动下，欧洲汽油日消费量开始逐步恢复，2023 年已经恢复到卫生事

件发生前的年份水平并呈现一定的增长幅度。预计后期欧洲汽油消费将维持一定的增速。

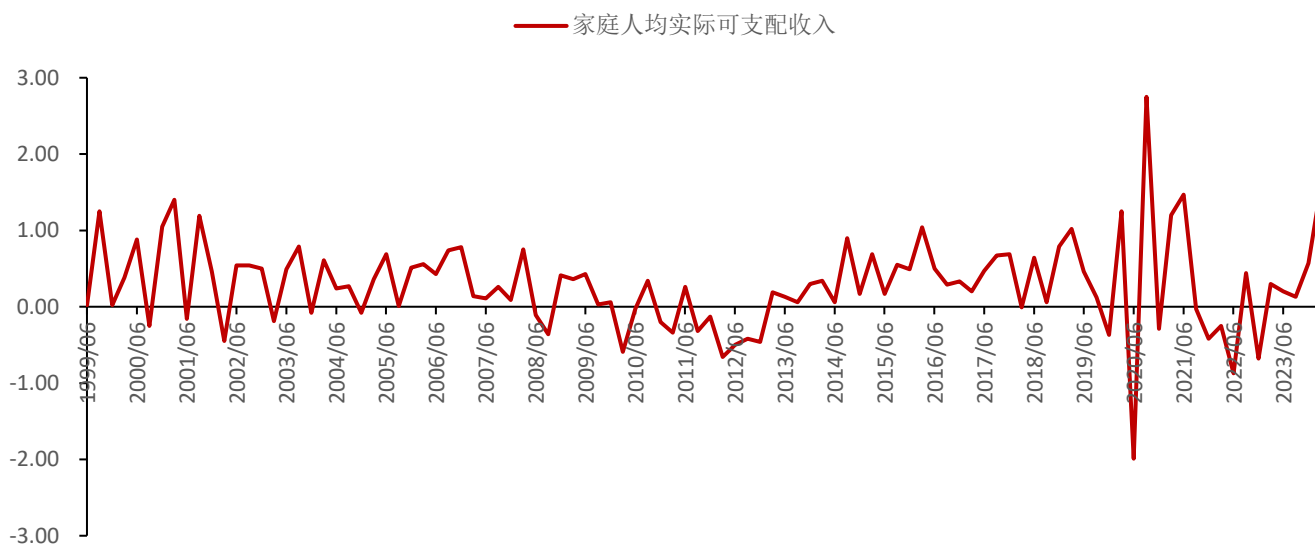
其次是卡客车胎的替换市场需求，主要跟客运量、货运量以及柴油需求、制造业景气指数等相关。

欧洲柴油日消费量在 2017 年迎来下降拐点，且在 2020 年达到阶段性低点后，2021 年在全球放水的背景下，呈现环比改善，但 2023 年欧洲柴油日消费量继续回落。于此同时，我们发现 2024 年 5 月份以来，柴油车注册量开始呈现环比回落；而其中重卡注册量在今年一季度就开始出现同比下滑，或反映市场对于后期工业活动的悲观，这跟以上的工业产出指数以及营建指数的示弱相关，后期重点关注这两个宏观指标的改善时点。

欧洲今年柴油消费相对较差，可以说明欧洲卡客车胎的替换需求偏弱，而欧洲汽油消费有所下滑，但回落幅度相对较小，反映出乘用车胎替换需求仍有较强的韧性。

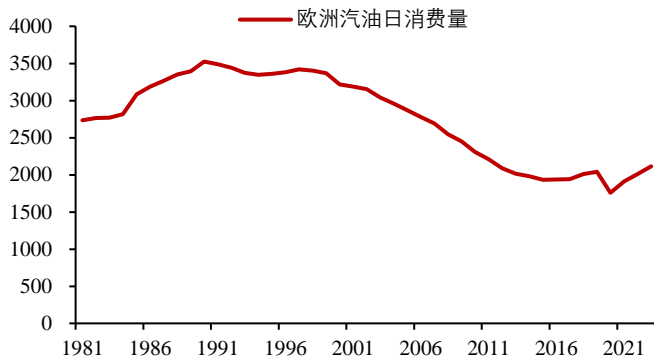
根据 OPEC 对于欧洲石油需求的统计和预测，2020 年 6 月欧洲石油需求达到阶段性低位之后，开始迎来逐步回升的走势。2022 年开始步入平稳周期，石油消费水平基本维持在 1300 多万桶/天的水平。OPEC 预计，一直到 2025 年底，石油需求都将维持当前的水平，或反映欧洲石油需求仍存在较强的韧性。叠加欧盟家庭人均实际可支配收入环比呈现持续改善，预计欧洲乘用车轮胎的替换需求可以维持较强的韧性。

图 23：欧盟家庭人均实际可支配收入 季调 环比 | 单位：%



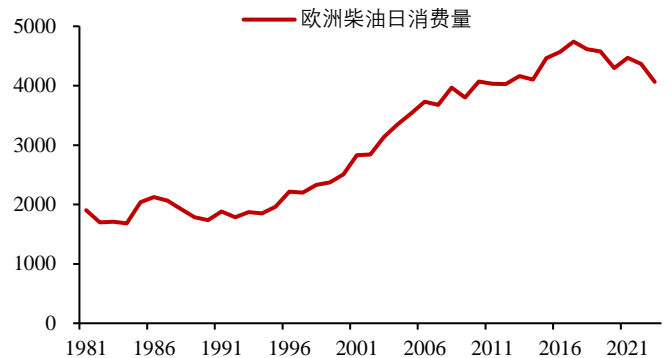
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 24：欧洲汽油日消费量 | 单位：千桶/天



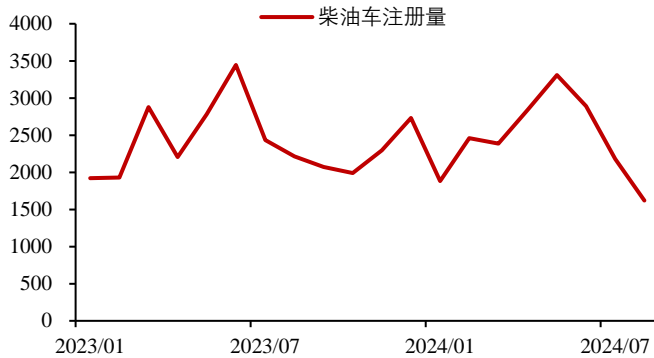
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 25：欧洲柴油日消费量 | 单位：千桶/天



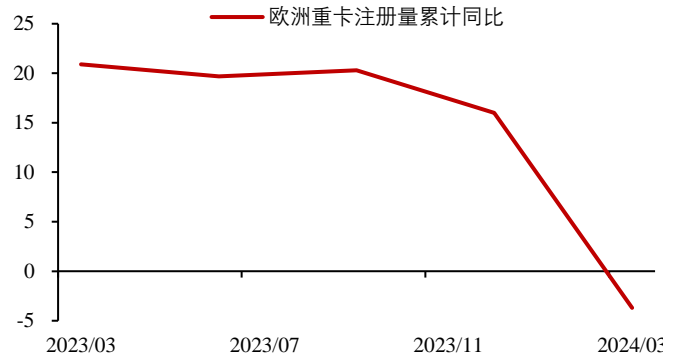
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 26：欧盟柴油车注册量 | 单位：辆



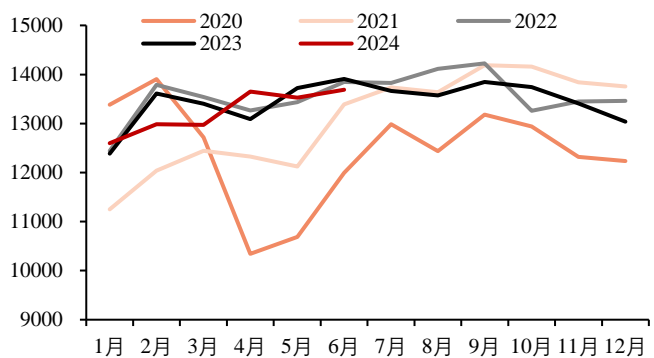
数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 27：欧洲重卡注册量累计同比 | 单位：%



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 28：欧洲石油消费量 | 单位：千桶/天



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 29：欧洲石油需求量 | 单位：百万桶/天

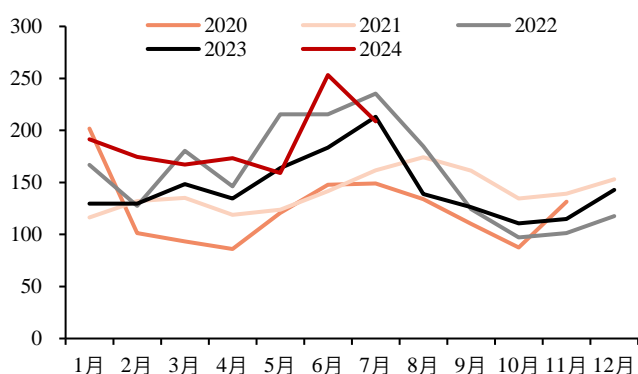


数据来源：OPEC 华泰期货研究院

截止今年 8 月，国内轮胎出口占比最大的是欧洲，其次是中东及南美。其中出口至欧洲及中东的 8 月轮胎累计占比分别为 21.7%和 14.4%，累计同比增速分别达 12.8%和 17.9%。欧洲是全球第二大轮胎生产区域，占全球轮胎产量和产能的约 15%。其中德

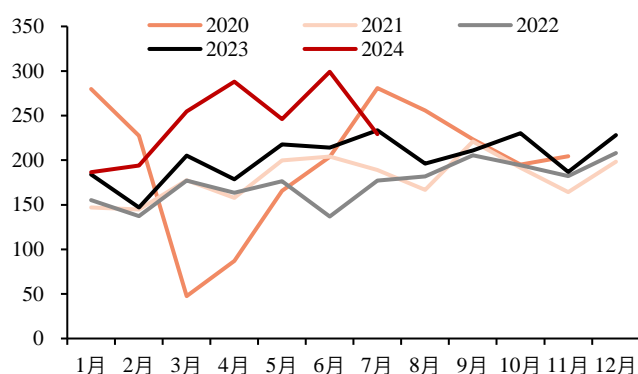
国、法国、英国等国家是欧洲主要的轮胎生产国。而我们发现，2022-2023 因海外生产端尚未完全恢复，国内轮胎的海外转移订单较多，导致国内出口呈现高景气格局，随着海外生产的逐步恢复，今年主要是欧美国家的补库需求提升了国内的出口延续高增长。我们看到国内出口到德国以及英国的轮胎同比继续攀升，但海外补库需求没有结束之前，预计对国内轮胎出口持续形成正向利好。

图 30：中国对德国轮胎出口量 | 单位：万条



数据来源：Wind 华泰期货研究院

图 31：中国对英国轮胎出口量 | 单位：万条



数据来源：Wind 华泰期货研究院

结论

从欧元区制造业 PMI 以及 GDP 当季同比数据来看，从去年底开始，欧洲经济开始逐步企稳，预计将带来后期汽车产销的改善。

今年欧洲营建产出指数同比持续下降，说明今年欧洲经济中的建筑业发展趋缓，或表明欧洲建筑业投资不足，经济活动减缓等。而欧洲工业生产指数主要衡量的是制造业、矿业以及公共事业实质产出，2023 年下半年以来，欧盟工业生产指数同比持续呈现负增长，今年则继续回落，但今年 7 月份同比降幅明显收窄，后续关注改善的持续性。

从欧元区银行部分信贷季调指数来看，银行部门的信贷体量一直在回升，但从累计同比的数据来看，今年表现仍相对偏弱，7 月份信贷累计同比开始转正，后续观察持续性，或有利于后期欧洲汽车销量的环比小幅回升。

据 OPEC 统计数据及预测，2024 年欧洲石油需求累计同比下滑，2025 年预计小幅改善，叠加欧盟家庭人均实际可支配收入环比呈现持续改善，或带来明年欧洲乘用车轮胎的替换需求小幅回升，但回升幅度或有限。

免责声明

本报告基于本公司认为可靠的、已公开的信息编制，但本公司对该等信息的准确性及完整性不作任何保证。本报告所载的意见、结论及预测仅反映报告发布当日的观点和判断。在不同时期，本公司可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司力求报告内容客观、公正，但本报告所载的观点、结论和建议仅供参考，投资者并不能依靠本报告以取代行使独立判断。对投资者依据或者使用本报告所造成的一切后果，本公司及作者均不承担任何法律责任。

本报告版权仅为本公司所有。未经本公司书面许可，任何机构或个人不得以翻版、复制、发表、引用或再次分发他人等任何形式侵犯本公司版权。如征得本公司同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“华泰期货研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。本公司保留追究相关责任的权利。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。

华泰期货有限公司版权所有并保留一切权利。

公司总部

广州市天河区临江大道1号之一2101-2106单元 | 邮编：510000

电话：400-6280-888

网址：www.htfc.com