

海外市场

印度轮胎工业浅析

苏 博

(上海轮胎橡胶(集团)股份有限公司, 上海 200245)

摘要: 分析印度轮胎工业的现状、动态、发展动向和增长因素等。

关键词: 印度轮胎工业; 原配轮胎市场, 替换轮胎市场

1 印度轮胎总体情况

近些年, 印度本国经济得到快速发展, 已成为继中国之后世界上公认的经济增长最为迅速的发展中国家, 农业和汽车工业的快速发展给本国带来了巨大的商机。2002~2006年期间, 印度汽车销量不断提高, 年平均增长率一直保持 15.8% 左右。与此同时, 随着天然橡胶等原材料成本不断攀升, 轮胎价格也随之提高, 从而为轮胎行业带来了巨大的压力。印度原配轮胎和替换轮胎需求量的增长, 使轮胎制造商和各大轮胎企业面临巨大的竞争压力。

在过去 10 年里, 印度轮胎工业的年平均增长率一直保持 7.7%。替换轮胎市场一直带动着整个印度轮胎工业的发展。在过去 3 年里, 原配轮胎市场也保持着快速增长的势头。载重汽车和公共汽车轮胎是印度轮胎工业的最大市场, 占轮胎工业 70% 的营业额。2005~2006 年度轮胎产量(按吨计算)保持在 8.7% 的增长率。其中中型和重型商用汽车(MHCV)轮胎则保持 7.7% 的增长率, 轻型商用汽车(LCV)轮胎和乘用车轮胎市场分别保持 14.8% 和 14.7% 的增长率(见表 1)。另外, 由于中型和重型商用汽车(MHCV)轮胎出口量下降, 其出口量仅保持 0.3% 的增长率(见表 2)。

许多年前, 印度汽车工业发展缓慢, 轮胎工业也是如此。但最近两三年, 这种状况发生了戏剧性的变化, 汽车产量增长迅速。经济扩张、巨额投资和公路建设等种种因素致使印度汽车市场的需求量不断增加, 同时, 也推动了轮胎工业的快速发展。

尽管轮胎工业在销售量有所增长, 但由于橡胶等原材料成本的大幅度增长, 利润率却有所下降。2001~2002 年度, 原材料成本占营业收入的 62%,

2005~2006 年度急剧上升, 所占比例高达 70%。

轮胎市场的需求量可分为 4 部分: 替换轮胎、原配轮胎、出口和军用。据印度 2005~2006 年度, 替换轮胎市场占总的轮胎销售额的 48.7%, 紧跟其后的是原配轮胎(42.8%), 出口及军用轮胎分别占 8.2% 和 0.3%。从产品类别上看, 排在首位的是载重汽车轮胎和公共汽车轮胎, 其次是乘用车和轻型商用车轮胎(见表 4~6)。

2 原配轮胎市场

替换轮胎市场一直都是印度轮胎工业主要增长方向, 也是轮胎市场主要的销售对象。随着汽车工业的迅猛发展, 原配轮胎的市场需求量也大幅度增加, 成为印度轮胎工业的重要增长部分, 其市场份额也在不断扩大。

随着公路的发展, 印度黄金四边形地区(Golden Quadrilateral)项目和 NSEW 项目的实施, 进一步将货运从铁路转移到公路上, 导致汽车的需求量大增加, 原配轮胎的市场需求量也随之增大。

表 1 2004~2006 年印度轮胎产量 万条

年度	载重汽车和公共汽车轮胎	轻型商用汽车轮胎	乘用车轮胎
2005~2006	1194.0	452.8	1360.5
2004~2005	1109.0	394.4	1186.5
增长率 %	7.7	14.8	14.7

表 2 2004~2006 年印度轮胎出口量 万条

年度	载重汽车和公共汽车轮胎	轻型商用汽车轮胎	乘用车轮胎
2005~2006	240.8	139.2	105.4
2004~2005	250.5	113.0	102.6
增长率 %	-3.9	23.2	2.7

表 3 印度轮胎市场品牌份额

企业名称	份额 /%
MRF 轮胎公司	24
阿波罗轮胎公司	22
K 印度轮胎公司	17
CEAT 轮胎公司	14
固特异轮胎公司	6
其它	17

表 4 2005 ~ 2006 年度各类轮胎销售份额

轮胎种类	份额 /%
载重汽车和公共汽车轮胎	18
乘用车轮胎	21
越野车轮胎	2
轻型商用汽车	7
拖拉机 - 前轮轮胎	2
拖拉机 - 后轮轮胎	2
拖拉机 - 拖车	1
其它	47

表 5 2005 ~ 2006 年度轮胎销售份额

轮胎种类	份额 /%
替换轮胎	48.7
原配轮胎	42.8
军用轮胎	0.3
出口	8.2

表 6 各类汽车轮胎销售份额 %

轮胎种类	载重汽车和公共汽车轮胎	乘用车轮胎	轻型商用汽车轮胎
替换轮胎	61	54	48
原配轮胎	17	38	21
出口	20	8	31
军用	2		

3 替换轮胎市场

与原配轮胎市场相比, 替换轮胎市场仍是一个广受欢迎的市场。替换轮胎的市场需求来自于市场现存的车辆。替换轮胎根据种类进行区分。轮胎的使用期限取决于路面的条件、承载的负荷、行驶的里程和胎面翻新的程度等因素。

载重汽车轮胎的使用寿命为 1 ~ 1.5 年, 行驶里程在 4 ~ 4.5 万 km 左右。二轮车和乘用车轮胎的替换周期较长, 使用寿命一般在 2 ~ 4 年, 因此, 使用轿车子午线轮胎可以延长替换时间。

轮胎翻新是对已使用过的轮胎胎面进行修复以延长使用寿命, 翻新一轮胎的成本也仅为一条新的轮胎的 20% ~ 25% 左右, 并可延长其 60% 的使用寿命。尽管在翻胎过程中, 橡胶的质量有

所下降, 但对于消费来说是非常经济实惠的, 特别是对轿车而言。在轻型 重型商用汽车上是否使用翻新轮胎取决于不同类型的驾驶员。如果载重汽车的驾驶员驾车行驶里程较短, 且仅是城市之间和州内行驶, 使用翻新轮胎的几率就非常高。而大型车队的驾驶员喜欢在驾车行驶 4 ~ 4.5 万 km 时更换轮胎, 这些驾驶员不会冒险使用旧的或翻新后的轮胎进行长途驾驶, 因为发生故障后费用太大。

印度汽车工业飞速发展促使原配轮胎的市场需求量不断增加, 同时, 原配轮胎的需求量增加也为替换轮胎市场提供了广阔的空间。

4 出口量

印度轮胎的出口量一直保持增长趋势, 先后出口到 65 个国家。1994 ~ 2006 年, 轮胎出口的平均年增长率为 11%。印度政府根据海外市场所需求的货物制定了有力的出口措施, 以增加轮胎公司的营业额。

在 2004 ~ 2005 年, 印度轮胎出口增长 26%, 2005 ~ 2006 年期间, 预计出口增长 9%。

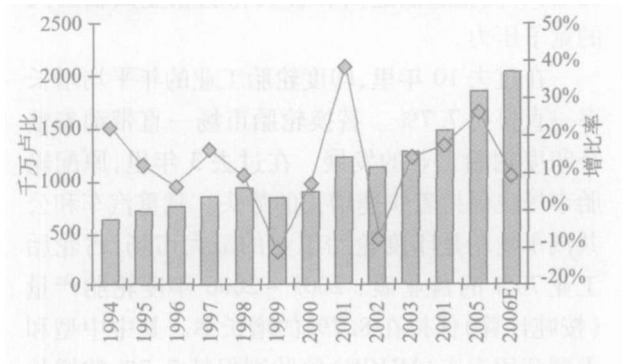


图 印度出口情况表

5 成本情况

轮胎产业有产品范围窄、巨大的经营费用和高收支平衡的特点。原材料成本在最近 3 年来一直突飞猛涨, 特别是与橡胶和与原油相关的原材料, 这给轮胎企业带来一定的负面影响, 高昂的原材料成本降低了企业获得的利润。原材料成本持续上涨 (包括天然橡胶、尼龙轮胎帘线, 炭黑和合成橡胶) 将为轮胎企业带来巨大的压力, 结果是收入增长而利润减少。事实上, 一些规模较大的轮胎公司经营期间都保持了收支平衡。

表7 原材料所占成本的比例

原材料种类	份额 %	原材料种类	份额 %
橡胶	35	SBR	5
帘线	22	PBR	5
炭黑	13	其它	20

5.1 橡胶价格

2005~2006年度, 橡胶的产量和消耗量分别增长 5.5%和 6.2%。在全球橡胶供求不平衡状况下, 比上年同期出口增加 51.2%。印度国内橡胶的平均价格与上年同期提高了 20.3%, 国际市场上浮了 31.5%。2006年 1~6月, 印度国内橡胶价格与上年同期上涨 59%, 国际市场上上涨 76.6%。国际市场上天然橡胶价格的连续攀升, 与天气因素有直接的影响。由于 2005年 9月份的一场台风, 使中国海南橡胶种植业损失巨大。紧接着, 同年 11月份, 泰国和马来西亚遭受洪灾, 严重地影响橡胶的产能。而印度种植橡胶的地区由于受到季风的影响, 产量减少, 导致了橡胶价格上涨。随着国际橡胶价格居高不下, 印度作为全球市场的一部分, 橡胶的大量出口严重地影响国内市场。由于轮胎企业对橡胶的需求量不断上升, 供应一直保持吃紧状态。

5.2 尼龙轮胎帘线

尼龙轮胎帘线占整个原材料成本的 22%左右。2005~2006年度, 尼龙(轮胎)帘线的产量下降了 12.2%, 市场消耗量却增长 9%。这种产能与消耗之间的不平衡已导致印度国内尼龙轮胎帘线市场价格上涨 7.5%。国际市场尼龙轮胎帘线的价格要远远高于印度国内市场价格, 2005~2006年度, 增长了 15.2%。尼龙轮胎帘线的主要原料己内酰胺的价格比上年同期增长 6.2%。2006年 4~6月, 尼龙轮胎帘线的国际平均售价和国内价格分别下降 22%和 18%, 己内酰胺的价格下降 10.8%。

5.3 其它原材料

炭黑、丁苯橡胶和聚丁二烯橡胶的价格与国际原油价格紧密联系。2005~2006年度, 与上年同期相比, 印度国内炭黑平均价格上涨 7.7%, 国际市场丁苯橡胶和聚丁二烯橡胶的平均价格分别上涨 16.9%和 13.4%。2006年 4~6月, 印度国内炭黑的平均价格上涨 27.2%, 预计其价格将继续呈上涨趋势。国际市场丁苯橡胶和聚丁二烯橡

胶的平均价格却分别下降了 10%和 1.4%。这是由于受到原油市场价格的影响。

5.4 轮胎价格上涨

原材料价格上涨是影响轮胎工业发展的重要因素, 由于轮胎市场竞争日益激烈, 各大轮胎企业纷纷提高轮胎产品价格。2005~2006年度, 轮胎产品的平均价格上涨三次, 与上年同期相比, 载重汽车和公共汽车轮胎价格上涨 4.6%, 尼龙轿车轮胎价格上涨 1.2%, 轿车子午线轮胎价格上涨 5.1%。2006~2007年度, 价格累计提高将达到 20%, 涉及到所有产品, 但 MRF 公司除外, 该公司在 2006年 7月份并未提价。若当前原材料的价格保持不变, 而轮胎产品价格提高, 那么各大轮胎企业一定会获得丰厚利润。这也存在着另外一种可能, 随着橡胶和与原油相关的原材料价格的变化, 轮胎产品价格也会调至原位, 当然很难预测橡胶与其它原材料的价格。

6 轮胎子午化率

子午线轮胎具有性能优良、节省燃料、使用寿命较长和稳定性强的特点, 从长远角度讲, 使用子午线轮胎是非常经济实惠的。乘用车子午线轮胎子午化率高达 90%以上, 而商用汽车轮胎的子午化率较低, 载重汽车和公共汽车子午化率仅为 2% (全球为 65%) (见表 8)。造成子午化率如此之低的主要原因是由恶劣的道路基础设施建设、汽车超载和按照子午线轮胎维修要求(检查气压, 平衡和轮辋的定位)进行正常维修所需的高费用。另外, 大家认为子午线轮胎的负荷量受到一定限制, 一旦货物超过规定负荷一般选用斜交轮胎。子午线轮胎的成本要比斜交轮胎高 20%, 中型 重型商用汽车轮胎成本高出 2000 卢比, 轻型商用汽车轮胎的成本高出 1500 卢比。原配轮胎市场并未推进子午化进程, 对于配备 5条轮胎的轻型商用汽车轮胎若配备子午线轮胎成本将上升 1 万卢比, 配备 7条轮胎的单轴中型 重型商用汽车轮胎成本则将上升 1.4 万卢比, 配备 11条轮胎的双轴中型 重型商用汽车轮胎成本上升达 2.2 万卢比, 三轴中型 重型商用汽车轮胎成本上升达 3 万卢比。印度高速公路的快速发展将给予子午线轮胎更大的发展空间。在未来 5 年里, 中型 重型商用汽车轮胎的子午化率可望达到

10%，轻型商用轮胎子午化率可望达到 20%左右。

表 8 各种类型轮胎子午化率 %

	载重汽车和 公共汽车轮胎	轻型商用 汽车轮胎	乘用车 轮胎
1998 ~ 1999	1	2	49
1990 ~ 2000	1	7	51
2000 ~ 2001	2	8	65
2001 ~ 2002	2	10	70
2002 ~ 2003	2	10	75
2003 ~ 2004	2	11	80
2004 ~ 2005	2	11	85
2005 ~ 2006	2	11	90

7 禁止超载, 强制 ISI 认证和关税

印度轮胎工业统计, 约有 15% 的商用汽车超载, 超载程度为 100% ~ 150%, 导致轮胎严重磨损和早期损坏。最近, 印度最高法院规定严禁载重汽车超载, 这将直接影响中型、重型商用汽车轮胎在替换轮胎市场和原配轮胎市场的需求量。治理超载可延长轮胎的使用寿命, 促进轮胎的翻新, 也可能引起替换轮胎的市场份额下降。与此同时, 可促进载重汽车的销售, 特别是多轴载重汽车市场销量将上升, 这意味着原配轮胎的市场需求量随之增加。因此, 从短期看, 公布超载禁令对市场来说具有消极作用, 从长期看, 又会给市场带来积极影响, 公布禁令也可加速轮胎子午化进程。

为了加强印度轮胎工业质量控制, 印度推行对进口轮胎实施 ISI 标志强制认证, 这有效地限制了外国轮胎在印度市场的销售, 从而减少了轮胎的进口数额。

来自中国、韩国、日本、泰国和印尼的进口轮胎售价较低, 是对印度轮胎市场的挑战。早在 2003 年, 印度与东盟国家签署了《曼谷协定》, 印度向来自中国、南韩、斯里兰卡和孟加拉的进口轮胎提供 15% 的优惠税率, 而标准税率则为 20%。这导致上述 4 国轮胎大量向印度出口, 其到岸价要比印度本国载重汽车轮胎和轻型商用汽车轮胎的价格低 25% 左右。目前, 从中国进口的轮胎占据印度市场 5% 左右的份额。

据印度 2006 ~ 2007 年度财政联合预算 (Union Budget) 公布, 将降低原材料关税, 如丁苯橡胶、顺丁橡胶和尼龙轮胎帘线的关税从 15% 降至 12.5%, 丁基橡胶和炭黑的关税从 15% 降至 10%。在某种程度上, 降低与石油相关的原材料

关税可以缓解不断上涨的原材料价格所带来的压力。轮胎的关税由 15% 降至 12.5%, 己内酰胺作为尼龙 (轮胎) 帘线的主要原材料, 其关税由 15% 降至 10%。

8 展望

轮胎工业和汽车制造业与公共基础设施建设密不可分, 同时轮胎工业的增长情况与印度国内经济的运行情况有直接关联。现阶段轮胎工业增长率已超过 8%, 预计 2006 ~ 2007 年度将达到 12% ~ 14%。政府不断扩大发展基础建设的力度, 特别是道路建设、农业和制造业, 这将进一步加速汽车制造业和轮胎工业的快速发展, 对轮胎产生更大的需求。各大轮胎公司继续面临着价格和成本的压力, 以及在原配轮胎市场的讨价还价。价格压力主要来自于原配轮胎市场的讨价还价和替换轮胎市场的激烈竞争。在当前形势下, 各大轮胎企业应将重点转移到产品和加工技术的创新上, 同时还应提高企业的经营效率。原材料价格持续上涨的趋势仍是各大企业所关注的, 尽管橡胶价格已从峰顶的每千克 115 卢比降至 82 卢比, 但橡胶价格因受诸多不确定因素影响很难进行推断。如果橡胶价格保持在现有水平, 印度各大轮胎企业一定会从中获利。同时, 将更加依赖主要原材料价格, 如橡胶、炭黑、尼龙轮胎帘线、丁苯橡胶和顺丁橡胶等, 而这个价格具有很大的不确定度。

9 主要轮胎制造商

印度轮胎企业共有 40 家 (47 家工厂), 可划分为两部分。第一部分由 5 家轮胎公司组成, 占据替换轮胎市场、原配轮胎市场和出口市场 80% 以上的交易额, 依次是 MRT 轮胎公司、阿波罗轮胎公司、JK 印度轮胎公司、CEAT 轮胎公司和固特异轮胎公司。第二部分由一些规模较小, 主要生产商业汽车用轮胎、胶管和垫带以及替换轮胎企业组成。这部分企业在商业汽车轮胎中占有不可忽视的地位, 占有 20% 的市场份额 (见表 9)。

9.1 MRF 轮胎公司

MRF 轮胎公司以占有 24% 的收入份额引领印度轮胎市场, 还凭借市场领先地位、强有力的品牌号召力以及卓越品质, 掌控着市场价格制定者

表 9 主要轮胎公司产品结构表

%

	MRF 轮胎公司	阿波罗 轮胎公司	JK 印度 轮胎公司	CEAT 轮胎公司	固特异 轮胎公司	Falcon 轮胎公司	合计
中型 重型商用汽车轮胎	54. 40	82. 40	78. 60	68. 30	44. 90	-	20. 60
乘用车轮胎	6. 20	4. 20	7. 20	5. 30	15. 40	3. 50	18. 00
多功能轿车轮胎	4. 10	0. 80	1. 70	2. 40	0. 20	0. 70	2. 60
轻型商用汽车	7. 20	8. 10	7. 10	8. 40	3. 80	1. 50	5. 90
拖拉机 -前轮轮胎	2. 00	0. 60	1. 00	1. 20	5. 50	2. 40	2. 10
拖拉机 -后轮轮胎	6. 20	3. 10	3. 60	4. 60	25. 20	0. 80	1. 50
拖拉机 -拖车轮胎	0. 40	0. 60	0. 10	1. 00	-	0. 10	0. 80
ADV	0. 70	0. 20	0. 20	0. 20	-	2. 40	0. 50
OTR	3. 80	0. 10	0. 60	2. 90	5. 00		0. 10
摩托车	9. 10	-	-	2. 60	-	59. 90	30. 20
机动自行车	-	-	-		-	2. 50	0. 30
Scooter (2 B wheel)	5. 70	-	-	3. 10	-	26. 30	16. 80
工业	-	-	-	0. 10	-		0. 50

的地位。载重汽车和公共汽车轮胎部门占有 19%左右的市场份额。在二、三轮车轮胎 (包括摩托车)以及拖拉机前胎市场中独树一帜,同时在轿车以及拖拉机后胎市场中也占据着次席。在 MRF 轮胎公司的销售额中,出口大约占到 12%左右。该公司在印度境内拥有 2500 家分支销售机构,产品出口到 65 个国家和地区。

9.2 阿波罗轮胎公司

阿波罗轮胎公司在印度轮胎工业中占据第二把交椅,占有 22%的收入份额。该公司是载重汽车和公共汽车轮胎部门中最具影响力的公司。该公司具有强大品牌号召力,销售收入的 80%来自于替换轮胎市场。在运营水平方面,阿波罗轮胎公司与其竞争对手相比具有更高的边际收益。该公司在国内市场竞争力优势明显,出口比例只占其总收入的 2%。

9.3 JK 印度轮胎公司

JK 印度轮胎公司在其国内轮胎市场占有 17%的市场份额,稳坐该国轮胎工业的第三把交椅。在中重型商务汽车轮胎及轿车轮胎市场占有第一的销售业绩,拥有 79%的市场份额及 7%的产品组合销售份额,出口占其销售总收入的 17%。

9.4 CEAT 轮胎公司

CEAT 轮胎公司在其国内轮胎市场享有 14%的市场份额,在轮胎及其产品组合的销售中均属中游水平。该公司 68%的市场份额来自中重型商务汽车的销售。主要品牌包括 Lug XL, Mile XL, Rib XL, Secura 以及 Formula 1。从收益率来看,轮胎公司与其竞争厂商相比,尽管其销售总收

入中有近 60%来自于替换轮胎市场,但边际收益仍然相对较低。

9.5 固特异印度轮胎公司

在世界范围具有影响力的轮胎公司固特异印度轮胎公司,占有 6%的印度轮胎市场份额。其在拖拉机轮胎市场具有举足轻重的地位,享有 22%拖拉机前胎市场份额以及 30%的拖拉机后胎市场份额。其产品组合销售中 45%来自于中重型商务汽车轮胎及轿车轮胎市场,另有 31%则来自于拖拉机轮胎市场。

9.6 Falcon 轮胎公司

Falcon 轮胎公司在印度轮胎工业中占有 2%的市场份额,是第三大的二、三轮车轮胎 (包括摩托车)制造商,86%的销售额来自摩托车胎以及二、三轮车胎市场。

在美国《橡塑新闻》周刊所公布的《2006 年度全球轮胎 75 强排名》中,共有 9 家印度轮胎企业上榜。印度轮胎行业的老大 MRF 轮胎公司排名 15 位,阿波罗轮胎公司排名第 18 位,JK 印度公司排名第 20 位 (见表 10)。

10 结论和投资建议

在 2006 ~2007 年度,预计印度轮胎工业出货量增长 12% ~14%,原配轮胎和替换轮胎的市场需求量还将进一步扩大,出口量也将随之增加。经济的快速发展和公路设施的建设推动印度轮胎业迅猛发展,轮胎企业在面临着价格成本压力的同时,还面临着激烈的市场竞争。各大公司现阶段除关注原材料价格的上涨外,还需要重视产品

的技术创新和提高生产效率。橡胶、炭黑、尼龙轮胎帘线、丁苯橡胶和聚丁二烯橡胶价格变动都会影响轮胎工业的收入, 尽管橡胶价格已从最高值 115 卢布降至现阶段的 82 卢布, 但未来价格变化很难预料。在原材料价格保持不变的情况下, 各大公司纷纷采取提高产品价格的方式来获得更大

收益。随着汽车销售量的增加, 市场对轮胎的需求量增大, 如果轮胎市场上的供应无法满足市场巨大的需求量, 那么轮胎产品的价格有可能再次被提高, 这样轮胎公司获益较大。从各大轮胎公司的财政状况看, 大部分轮胎公司的生产大量过剩和成本的增加严重地影响了公司的发展。

表 10 2006 年度全球轮胎 75 强印度公司排名

2005 年排名	2004 年排名	公司名称	2005 销售额 / 亿美元	2005 占公司销售额 %	2004 销售额 / 亿美元	2004 占公司销售额 %
15	15	MRF 轮胎公司	7.53	95.6	6.4	95.2
18	16	阿波罗轮胎公司	6.82	100	5.87	100
20	20	JK 印度公司	5.43	100	4.98	100
26	28	CEAT 轮胎公司	4.64	100	4.3	100
45	51	比拉轮胎公司	1.95	100	1.67	100
56	58	Balkrishna 工业公司	0.9	75	0.83	73.2
61	60	Metro 轮胎公司	N.A.	/	0.78	97.1
70	71	TVS Srichakragonsi	0.66	98.9	0.5	98
75	N.R.	Falcon 轮胎公司	0.5	100	0.44	100

北美轮胎销售持续走低

2006 年由于美国经济低速增长, 且轮胎工业遭遇原材料和能源涨价的巨大压力导致轮胎售价提高, 消费者普遍延长了轮胎使用时间, 减缓了轮胎的更换速度, 2006 年北美轮胎销售持续走低。

根据美国橡胶制造商 (RMA) 的统计, 2006 年 1~7 月美国轮胎销售降低 3.6 个百分点, 轮胎销售总数为 1.94 亿条。其中, 轿车轮胎销售降低 3.8%, 轻卡轮胎销售降低 5.3%, 只有载重轮胎销售呈现上升趋势, 增加 2.5%。

加拿大橡胶协会的统计表明, 加拿大轮胎销售整体呈下降趋势。2006 年 1~7 月轮胎销售总量达到 1709.3 万条, 比上年同期下降 5.3%, 轿车轮胎、轻卡轮胎和载重轮胎分别下降 5%、8.5% 和 4.5%。

RMA 初步测算, 2006 年美国轮胎销售量将下降 4.5%, 达到 3.06 亿条, 2007 年将有所回升, 达到 3.1 亿条, 增长 1.4%。由于美国国内轻型汽车的销售降低, 轿车原配轮胎减少 460 万条, 下降 8%, 销售量只有 4800 万条。轿车替换轮胎减少 650 万条, 下降 3.2%, 销售量为 1.96 亿条, 但超高性能轿车替换轮胎和 P-metric 替换轮胎 (适用于 SUV 汽车) 分别增长 12% 和 4%。RMA 预测, 2007 年轿车原配轮胎的销售会基本保持不

变, 替换轮胎将增长 2%, 达到 2 亿条左右。

由于小型 SUV 汽车开始选用 P-metric 轮胎, 2006 年轻卡原配轮胎的销售量下降 500 万条左右, 轻卡替换轮胎减少 260 万条, 降低 7.2%, 达到 3340 万条。2007 年随着美国国内小型商用汽车市场需求的增长, 美国轻卡原配轮胎销售将回升 4%。

2006 年美国中型载重、宽基载重和重型商用汽车原配轮胎的销量增长 56 万条, 达到 680 万条, 同比增长 9%, 这主要是 2006 年美国商用载重汽车销量的快速增长所致。2007 年伴随着这种增长趋势的回落, 载重原配轮胎的销售也将下降。

2006 年载重替换轮胎下降 2%, 减少 300 万条, 销量为 1720 万条, 2007 年将会反弹, 重新达到 1750 条。

表 2006 年 1~7 月北美轮胎销售情况

轮胎品种	2006 年 1~7 月 万条	2005 年 1~7 月 万条	同比增长 / %
美国			
轿车轮胎	15417.5	16023.3	-3.8
轻卡轮胎	2491.5	2631.5	-5.3
载重轮胎	1531.1	1493.4	2.5
合计	19440	20170.9	-3.6
加拿大			
轿车轮胎	1430.9	1505.5	-5.0
轻卡轮胎	167.9	183.5	-8.5
载重轮胎	110.5	115.7	-4.5
合计	1709.3	1804.7	-5.3