Przemysł oponiarski w prognozach na rok 2027

data aktualizacji: 2026.11.26



W raporcie wpływowej firmy analitycznej J.P. Morgan sektor oponiarski został wskazany jako jeden z trzech filarów europejskiego rynku motoryzacyjnego. Producenci samochodów ciężarowych, marek luksusowych oraz właśnie producenci opon osiągną w 2027 roku lepsze wyniki niż reszta europejskiej branży motoryzacyjnej. Wśród tych ostatnich jest dwóch faworytów.

Raporty analityczne J.P. Morgan należą do najbardziej wpływowych publikacji na światowych rynkach finansowych, ponieważ bank ten jest największą instytucją finansową w USA (pod względem aktywów) i jednym z głównych kreatorów opinii na Wall Street oraz w europejskich centrach finansowych. W opublikowanej pod koniec listopada 2026 r. perepektywie J.P. Morgan przewiduje, że producenci samochodów ciężarowych, marek luksusowych i zaawansowanych technologicznie oraz producenci opon osiągną lepsze wyniki niż reszta europejskiej branży motoryzacyjnej. Mimo ograniczonego wzrostu globalnej produkcji pojazdów i rosnącej inflacji, analitycy firmy wskazują na silną ofertę produktową, stabilne udziały rynkowe oraz dużą zdolność do dyktowania cen jako główne motory napędowe wspominanych reprezentantów rynku automotive.

Raport wyróżnił sześć preferowanych europejskich spółek ze swoich faworyzowanych podsektorów. Niezmiennie wśród aut luksusowych także w 2027 roku na dobre wyniki finansowe może liczyć marka Ferrari oraz Porsche. Daimler Truck oraz Volvo to producenci pojazdów ciężarowych, którzy skorzystają na stabilnym popycie i silnej pozycji rynkowej. A wśród producentów opon to marka Michelin oraz Continental mają największe szanse poszerzenia strefy wpływów.

Postanowiliśmy zestawić powyższych faworytów sektora oponiarskiego z najnowszymi wynikami finansowymi francuskiego i niemieckiego producenta opon.

Michelin jako jeden z faworytów na 2027 rok

Dzięki silnemu portfolio produktów, wysokim udziałom rynkowym oraz dużej sile cenowej Michelin ma mieć największe szanse odnotowania lepszych wyników finansowych w przyszłym roku. Cóż, koncern opublikował niedawno wyniki za okres styczeń–wrzesień 2026 roku i raczej nie ma powodów do triumfowania.

W segmencie wyposażenia fabrycznego (OE), w ujęciu narastającym do końca września, popyt wykazuje niewielki spadek na opony Michelin. Obniżka ta jest szczególnie wyraźna w Chinach. Na rynkach europejskim i północnoamerykańskim też odnotowano niewielkie spadki, co odzwierciedla umiarkowany popyt wewnętrzny w obu regionach. Co innego opony na rynku aftermarket. W segmencie opon na wymianę dystrybutorzy marki odnotowali niewielki wzrost, acz np. w Ameryce Północnej nie udało się zwiększyć udziału w rynku głównie za sprawą zapasów opon azjatyckich, które nagromadziły się w pierwszej połowie 2025 roku i w szybkim tempie trzeba było je upłynnić w roku 2026. W Europie popyt pozostaje zasadniczo stabilny, przy jednoczesnym spowolnieniu importu w trzecim kwartale. W Chinach popyt na opony Michelin rośnie, odkąd w licznych pojazdach wprowadzonych do eksploatacji w ostatnich latach klienci stając przed wyborem kolejnego ogumienia, po prostu zdecydowali się na produkt klasy premium.

Continental z bardzo dobrymi wynikami w Azji

Kolejny faworyt podnosi prognozy po udanym trzecim kwartale 2026 roku. Dyrektor generalny (CEO) Christian Kötz niedawno potwierdził: „Za nami kolejny bardzo udany kwartał w segmencie opon. W oparciu o te wyniki podnieśliśmy nasze prognozy i wkraczamy w wymagający końcowy etap roku z silnej pozycji”. A dyrektor finansowy niemieckiej firmy dodał, że duże, wysokowydajne opony stanowią kluczowy produkt, gdy mowa o zyskowności produkcji.

Krótko mówiąc, dział oponiarski ponownie osiągnął bardzo dobre wyniki. Było to zasługą przede wszystkim wysokich zysków w Europie, gdzie producent opon jeszcze bardziej poprawił swoje i tak już dobre wyniki z ubiegłego roku. W Azji firma Continental również odnotowała bardzo dobre rezultaty. Z kolei w Ameryce Północnej i Południowej na zyski negatywnie wpłynęła słaba koniunktura na rynku opon na wymianę. Ogólnie rzecz biorąc, na pozytywne wyniki złożyły się: wyższa sprzedaż opon klasy ultra-high-performance (UHP o średnicy 18 cali i większej), korzystne wahania kursów walut, mniejszy negatywny wpływ ceł oraz skuteczne działania handlowe podjęte w odpowiedzi na wzrost cen surowców. Z drugiej strony, słaba sytuacja na rynku motoryzacyjnym negatywnie odbiła się na segmencie wyposażenia fabrycznego, tj. opon dostarczanych bezpośrednio producentom pojazdów.

Fot. J.P. Morgan

Źródło: