



# تحلیل صنعت تایر

به همراه تحلیل "پکرمان"

شماره گزارش: ۱۴۰۲/۰۸/۰۰۳/۱۰۱۵

تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۱۰/۱۵



## فهرست

### بخش اول

|         |                    |
|---------|--------------------|
| ۶.....  | معرفی صنعت تایر    |
| ۹.....  | صنعت تایر در جهان  |
| ۱۵..... | صنعت تایر در ایران |

### بخش دوم

|         |                |
|---------|----------------|
| ۲۰..... | معرفی شرکت     |
| ۲۵..... | مقایسه با رقبا |
| ۲۷..... | پیش بینی سود   |

\* با کلیک به صفحه مورد نظر ارجاع داده می‌شوید.

صنعت تایرسازی در دنیا در سال ۲۰۲۰ به علت شیوع ویروس کرونا و تحت تأثیر قرار گرفتن گسترش پاندمی، با چالش‌های فراوانی روبرو شد. این ویروس باعث رکود اقتصادی گسترده‌ای در سراسر جهان شد و صنعت حمل و نقل، به ویژه صنعت خودروسازی و تایرسازی، تحت فشار قرار گرفت.

یکی از مشکلات اساسی که صنعت تایرسازی را در این دوره تضعیف کرد، افزایش ناپایدار در قیمت مواد اولیه بود. قیمت موادهایی که برای تولید تایرها مورد استفاده قرار می‌گرفتند، به شدت افزایش یافته بودند و این افزایش در قیمت مواد اولیه به دلیل کاهش تولید و افزایش تقاضا در بازار به وجود آمده بود. این وضعیت تأثیر مستقیمی بر تولید تایر در دنیا داشته و باعث شکست تعادل بین عرضه و تقاضا در صنعت تایرسازی شد.

طبق اظهارنظر رئیس انجمن صنفی تایر، ۱۵,۰۰۰ نفر به صورت مستقیم در این صنعت فعالیت می‌کنند. در تاریخ ۱۴۰۲/۰۷/۱۶ طبق مصوبه هیئت وزیران تعرفه واردات لاستیک تا پایان سال ۱۴۰۲ به ۶٪ کاهش یافت. این صنعت با مشکلاتی زیادی مواجه است که یکی از آن‌ها عدم تخصیص به موقع ارز به تایر سازان می‌باشد. از آنجایی که حدود ۳۰٪ از مواد اولیه تولید تایر به صورت وارداتی تأمین می‌شود بنابراین تایر سازان نیاز به تأمین ارز جهت پرداخت به تأمین کنندگان هستند اهمیت این مورد را می‌توان در تولیدات مجتمع آرتاویل شاهد بود. این تایر ساز به دلیل عدم تخصیص ارز کافی مجبور به کاهش تولیدات خود در سال ۱۴۰۱ و طبق پیش‌بینی شرکت در سال ۱۴۰۲ نیز شاهد کاهش تولید خواهیم بود.

اولین کارخانه تولید تایر در ایران در سال ۱۳۳۷ با سرمایه‌گذاری شرکت آمریکایی B.F GOODRICH تأسیس شد و تحت عنوان "شرکت کیان تایر" فعالیت خود را آغاز کرد. پس از انقلاب اسلامی، نام این شرکت به "لاستیک البرز" تغییر یافت. در سال ۱۳۴۲، شرکت ایران تایر با همکاری شرکت GENERAL TIRE آمریکا تأسیس شد و فرآیند تولید تایرهای بایاس نخی آغاز گردید. به علاوه، شرکت‌هایی همچون لاستیک دنا با سرمایه‌گذاری شرکت BRIDGESTONE ژاپن و لاستیک پارس با همکاری شرکت PIRELLI ایتالیا، به تولید تایرهای متنوع از جمله کشاورزی، سنگین، نیمه سنگین و سواری پرداختند.

پروژه احداث کارخانه لاستیک بارز در سال ۱۳۶۴ در شهر کرمان کلنگ زنی شد و این گروه فعالیت تجاری خود را در سال ۱۳۷۲ با ظرفیت اولیه ۲۵۰۰۰ تن در سال برای تولید انواع تایر، تیوپ، نوار وسایط نقلیه ی سبک و سنگین و همچنین تایرهای کشاورزی آغاز نمود. در حال حاضر این مجموعه با ظرفیت تولید ۱۲۵ هزارتن به عنوان بزرگترین کارخانه تایر کشور مطرح بوده و ۴۸٪ سهم بازار ایران را به خود اختصاص داده است. حدود ۳۶٪ سهم تایرهای رادیال سواری، ۲۴٪ تایرهای رادیال باری و ۴۰٪ تایرهای کشاورزی ایران به گروه صنعتی بارز تعلق داشته از این رهگذر بارز به عنوان رهبر بازار تایر ایران و به روز ترین تایر ساز منطقه شناخته می‌شود. با مفروضات در نظر گرفته شده برای سال مالی ۱۴۰۲ پیش بینی می‌گردد این شرکت به ازای هر سهم، سود خالص ۴,۵۳۲ ریالی با نسبت P/E ۸/۸ محقق نماید.

# فصل اول

## تحلیل اقتصادی

بخش اول: معرفی صنعت دوده

بخش دوم: صنعت دوده در جهان

بخش سوم: صنعت دوده در ایران

## پیدایش

چرخ که یکی از بنیادی ترین اختراعات بشر بوده است توانست تغییرات اساسی در زندگی انسان ها در طول تاریخ به بار بیاورد و رفته رفته با پیشرفت علم و تکنولوژی، تایر پا بر عرصه صنایع مختلف گذاشته تا به امروز که به صورت غیر مستقیم در اکثر صنایع نقش اساسی را ایفا می کند. تاریخچه صنعت تایرسازی به دورانی برمی گردد که فناوری تولید لاستیک و تایرها از روش های سنتی به روش های صنعتی تغییر کرد. در دوران باستان، انسان ها از مواد مختلفی مانند چوب، فلزات، و حیوانات برای ساختن چرخ ها و تایرهای خود استفاده می کردند. این تایرهای اولیه عمدتاً برای وسایل کشاورزی و حمل و نقل مورد استفاده قرار می گرفتند. در قرن ۱۹، با اختراع فناوری وولکانیزاسیون توسط چارلز گودبیر در سال ۱۸۳۹، امکان تولید تایرهای مقاوم به حرارت و فشار از لاستیک به وجود آمد. این اختراع به تایرها امکان مقاومت در برابر حرارت و رطوبت را بخشید و آنها را برای استفاده در وسایل حمل و نقل مختلف مناسب ساخت.



## رونق صنعت تایرسازی در پی جنگ های جهانی

صنعت تایرسازی در دوره های جنگ جهانی به دلیل نیاز به وسایل نقلیه نظامی به شدت رونق گرفت. با پایان جنگ جهانی دوم، صنعت خودروسازی در حال رونق بود و این موضوع باعث شد تا تقاضا برای تایرها افزایش یابد. همچنین، اختراع تایرهای تورینگ و رادیال، که بهترین عمر مفید و عملکرد را داشتند، به توسعه صنعت تایرسازی کمک کرد. در دهه های اخیر، تکنولوژی های پیشرفته نظیر تایرهای خودروان و تایرهای هوشمند با سنسورها و فناوری های ارتباطی رشد صنعت تایرسازی را به سمت پیشرفت و نوآوری سوق داده است. امروزه، صنعت تایرسازی یکی از صنایع بزرگ با ارزش بازار بالا است که با هدف تولید تایر برای انواع وسایل حمل و نقل فعالیت می کند. این صنعت همچنین به دلیل تحقیقات پیشرفته در زمینه مواد و فناوری، در حال بهینه سازی عملکرد، ایمنی و محیط زیست پسند بودن تایرها نیز می باشد.



## محصولات و کاربرد های روز افزون تایر

### تایر سازی صنعتی پر تقاضا

صنعت تایر سازی با پیشرفت روز افزون تکنولوژی کاربرد های گسترده تری نیز پیدا کرده است به صورتی که می توان رد پای آن را در صنعت حمل و نقل کشور و بسیاری از صنایع دیگر پیدا کرد.

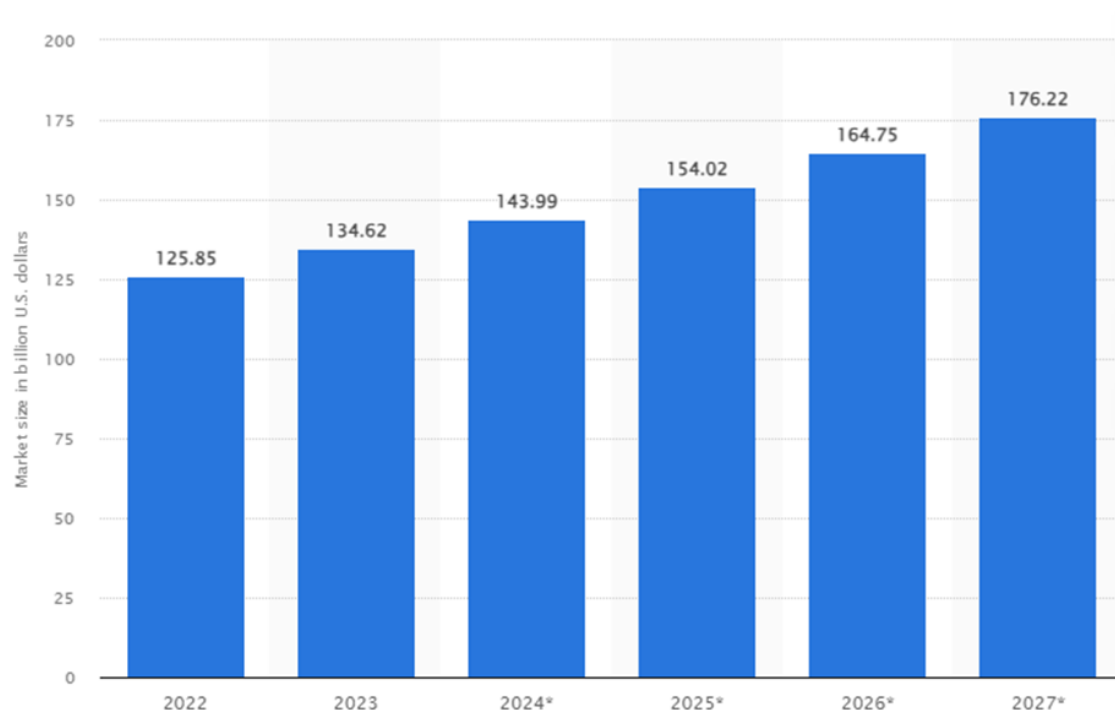
۱. اتومبیل ها و موتورسیکلت ها: تایرها به عنوان بخش اصلی از سیستم حمل و نقل در اتومبیل ها و موتورسیکلت ها استفاده می شوند و وجود آن ها ضروری است.

۲. وسایل نقلیه سنگین: تایرها در کامیون ها، اتوبوس ها، تریلرها و وسایل نقلیه سنگین دیگر برای حمل و نقل کالاها و مسافران استفاده می شوند. چه بسا استفاده گسترده ای نیز در معادن و در امر استخراج دارند.

۳. اتوبوس های شهری: تایرها در اتوبوس های شهری برای حمل مسافران در شهرها و مناطق حضری استفاده می شوند.

۴. تایرهای کشاورزی: تایرهایی با طراحی های ویژه برای ماشین ها و تجهیزات کشاورزی استفاده می شوند تا در زمین های کشاورزی به عملکرد مناسبی برسند؛ که این مورد پس از انقلاب صنعتی بیشتر از پیش به تایر نیاز گسترده ای پیدا کرد.

۵. صنعت عمران و ساختمان: تایرهای سنگین برای استفاده در وسایل نقلیه ساختمانی مانند لیفتراک ها و بیل مکانیک ها مورد استفاده قرار می گیرند.



اندازه بازار صنعت تایر در سال ۲۰۲۳ و پیش بینی تا ۲۰۲۷- ارقام به میلیارد دلار

## تایرهای رادیال و بایاس

تایرهای رادیال و بایاس نوعی از تایرهای تولید شده در صنعت تایر هستند که بر اساس ویژگی‌های خاص خود هر کدام کاربرد مختص به خود را دارد. عمده تفاوت لاستیک‌های رادیال و بایاس در نحوه قرارگیری نخ و ساختار داخلی آن‌ها می‌باشد.

### تایرهای رادیال:

#### ۱. ساختار داخلی

- لاستیک‌های رادیال دارای لایه‌هایی هستند که به صورت شعاعی در سراسر تایر، عمود بر خط مرکزی آج قرار دارند. این لایه‌ها معمولاً از تسمه‌های فولادی یا سایر مواد تقویت شده ساخته می‌شوند. تسمه‌های فولادی باعث ایجاد ثبات می‌شود و به حفظ شکل تایر کمک می‌کند، به خصوص در سرعت‌های بالا این موضوع خود را نشان می‌دهد.

#### ۲. انعطاف پذیری

تایرهای رادیال انعطاف بیشتری دارند و سطح تماس بیشتری با جاده دارند. این انعطاف پذیری به خصوص در هنگام شتاب گیری و ترمز گرفتن، کشش بهتری را برای وسیله نقلیه فراهم می‌کند. دیوارهای جانبی منعطف، سواری نرم‌تری را فراهم می‌کند، نواقص جاده را کمتر نمایان می‌کند و راحتی راننده را افزایش می‌دهد.

#### ۳. اتلاف گرما

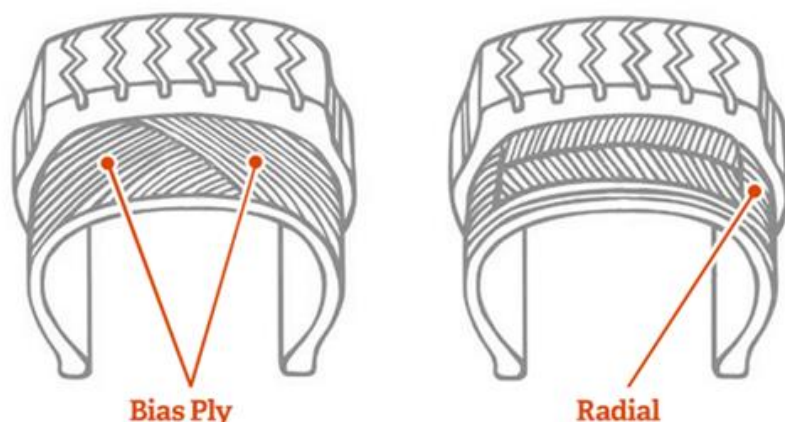
-لاستیک‌های رادیال به دلیل داشتن دیواره‌های جانبی انعطاف پذیر، گرما را به طور موثرتری دفع می‌کنند. این ویژگی به جلوگیری از گرمای بیش از حد در استفاده طولانی مدت کمک می‌کند.

#### ۴. بهره‌وری سوخت

-تایرهای رادیال عموماً مقاومت غلتشی کمتری دارند که باعث بهبود رانندمان سوخت می‌شود. کاهش اصطکاک بین لاستیک و جاده به انرژی کمتری برای حفظ حرکت خودرو نیاز دارد.

#### ۵. طول عمر

- لاستیک‌های رادیال به دلیل ساختار محکم و اتلاف حرارت بهتر، اغلب بیشتر از تایرهای بایاس دوام می‌آورند.



تفاوت تایرهای رادیال و بایاس از منظر جهت قرارگیری نخ

## تایرهای بایاس

### ۱. ساختار داخلی

لاستیک های بایاس دارای لایه هایی هستند که با زاویه ای متقاطع به خط مرکزی تایر متقاطع می شوند. این لایه ها معمولاً از پارچه هایی مانند نایلون، پلی استر یا فایبرگلاس ساخته می شوند.

### ۲. سفتی

تایرهای بایاس در مقایسه با رادیال سفت تر هستند. دیواره های جانبی سفت پایداری را فراهم می کند و آنها را برای بارهای سنگین و کاربردهای خارج از جاده مناسب می کند.

### ۳. کشش

تایرهای Bias کشش خوبی را به خصوص در شرایط خارج از جاده ارائه می دهند. ساختار مستحکم آنها را در برابر بریدگی و سوراخ شدن مقاوم می کند و آنها را برای زمین های ناهموار مناسب می کند.

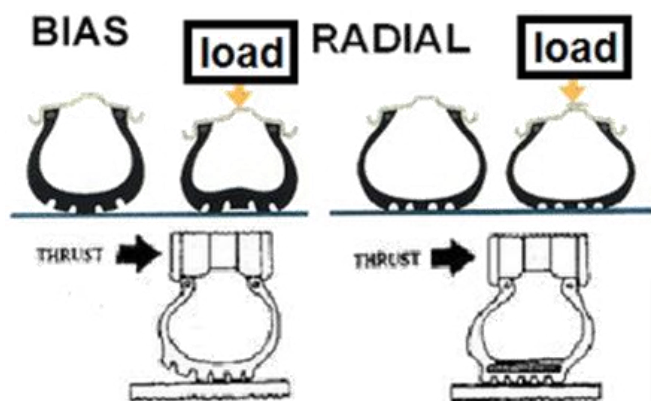
### ۴. ماندگاری:

لاستیک های بایاس بادوام هستند و می توانند در شرایط سخت مقاومت کنند و برای کاربردهای صنعتی و کشاورزی خاص محبوب هستند.

### ۵. هزینه:

این تایرها بایاس ارزان تر از تایرهای رادیال هستند و آنها را به گزینه ای مقرون به صرفه برای استفاده های خاص تبدیل می کند.

به طور خلاصه، تایرهای رادیال راندمان سوخت بهتر، سواری نرم تر و اتلاف گرما را بهبود می بخشند و برای اکثر خودروهای سواری مناسب هستند. از طرف دیگر لاستیک های بایاس سفت تر و بادوام تر هستند و برای بارهای سنگین، وسایل نقلیه خارج از جاده و کاربردهای صنعتی خاص مناسب هستند. انتخاب بین تایرهای رادیال و بایاس به نوع وسیله نقلیه، کاربرد مورد نظر و نیازهای خاص کاربر بستگی دارد.



## فرایند تولید محصول:

### لاستیک:

لاستیک جزء اصلی تایرها است و هم از منابع طبیعی (کائوچو طبیعی از درختان) و هم از منابع مصنوعی (کائوچو مصنوعی مشتق شده از نفت) به دست می آید. لاستیک انعطاف پذیری و کشش را فراهم می کند و به لاستیک اجازه می دهد تا سطح جاده را بگیرد.

### پرکننده ها:

پرکننده هایی مانند دوده (کربن سیاه) و سیلیس به لاستیک اضافه می شوند تا استحکام و دوام آن را افزایش دهند. کربن سیاه، به ویژه، معمولاً برای بهبود مقاومت در برابر سایش و خواص مکانیکی تایر استفاده می شود.

### مواد تقویت کننده:

مواد تقویت کننده مختلفی مانند طناب های پارچه ای (معمولاً از الیاف پلی استر، نایلون یا آرامید ساخته می شوند) و سیم های فولادی در تایر تعبیه شده اند تا یکپارچگی و پشتیبانی ساختاری را ایجاد کنند. این مواد استحکام تایر را افزایش داده و به حفظ شکل آن کمک می کنند.

### ترکیبات شیمیایی:

لاستیک ها حاوی ترکیبات شیمیایی مختلفی از جمله گوگرد، شتاب دهنده ها، آنتی اکسیدان ها و داروهای شفاف بخش هستند. از این ترکیبات در فرآیند ولکانیزاسیون استفاده می شود که باعث تقویت لاستیک شده و تایر را در برابر سایش، گرما و پیری مقاوم می کند.

افزودنی های شیمیایی مختلفی از جمله ضد اوزون ها، عوامل ضد پیری و تثبیت کننده های UV برای افزایش مقاومت لاستیک در برابر عوامل محیطی و افزایش طول عمر آن گنجانده شده است.

این مواد اولیه با دقت ترکیب شده و از طریق تکنیک های ساخت تخصصی پردازش می شوند تا لاستیک های خودرو با ویژگی های عملکردی مطلوب تولید شوند.



Steel



Chemicals

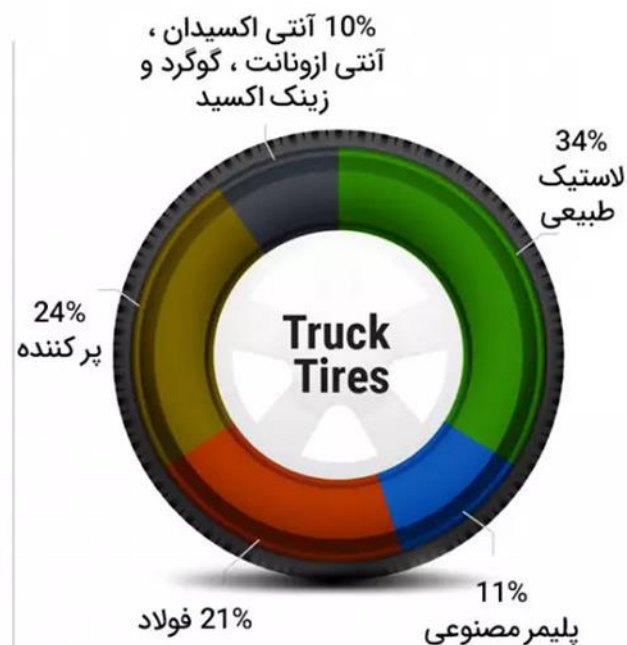
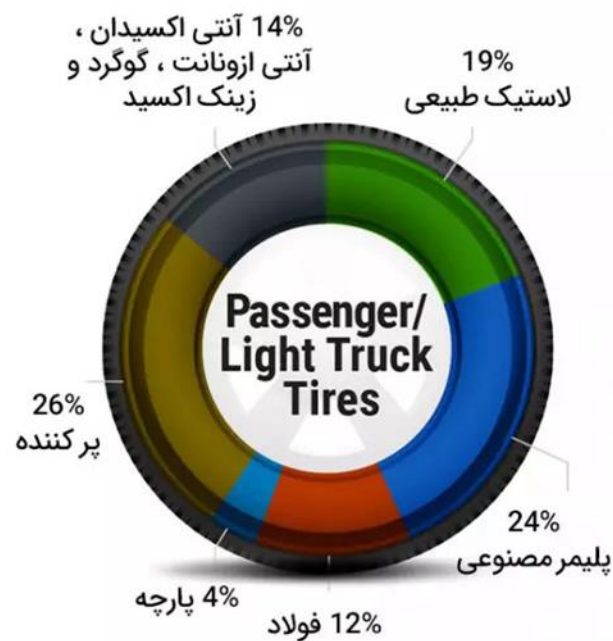


Natural rubber



Textiles

## ترکیبات لاستیک



## فرآیند تولید تایر

تولید تایر به چهار مرحله اصلی تقسیم می‌شود: تهیه مواد اولیه، آماده‌سازی اجزاء تایر، مونتاژ تایر، و پخت یا ولکانیزاسیون. در هر مرحله، مواد مختلف به ترتیب ترکیب می‌شوند و تایر نهائی تولید می‌شود. این فرآیند با استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته انجام می‌شود.

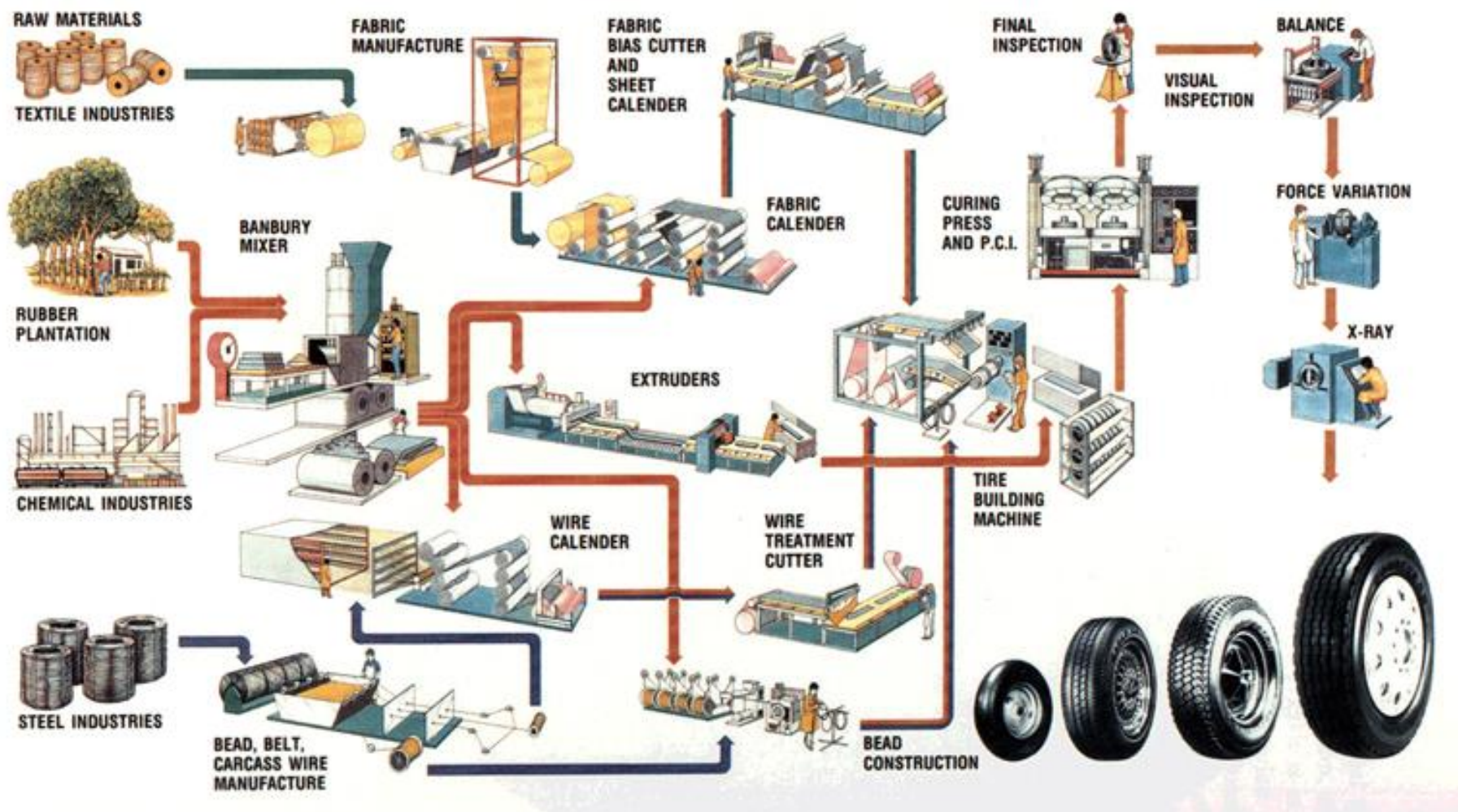
۱. تهیه مواد اولیه: در این مرحله، مواد اولیه مورد نیاز برای تولید تایرها شامل کائوچوها (طبیعی یا مصنوعی)، دوده‌ها، روغن‌ها و مواد شیمیایی، در دستگاه مخلوط‌کن یا بنبوری با هم مخلوط می‌شوند تا آمیزه‌های لاستیکی ساخته شوند.

۲. آماده‌سازی اجزاء تایر: در این مرحله، اجزاء مختلف تایر از جمله ترد، دیواره‌ها، نوارهای لاستیکی سرشانه و هامپ تهیه و آماده می‌شوند. این شامل تولید ترد، دیواره‌ها، لایه‌ها، بلت سیمی و بید است.

۳. مونتاژ تایر: در این مرحله، اجزاء تایر مانند منجید تایر حاوی لایه‌ها، بید و دیواره‌ها آماده می‌شوند و سپس بلت سیمی و ترد به آن اضافه می‌شوند. در برخی موارد، لایه‌ها را روی هم می‌چینند و سپس به ماشین تایرسازی منتقل می‌شوند.

۴. پخت یا ولکانیزاسیون: در این مرحله، تایر در پرس پخت قرار می‌گیرد و با استفاده از عوامل پخت که در زمان مخلوط‌کردن آمیزه‌های لاستیکی به آن اضافه شده‌اند، به شکل نهائی یا چنبره تبدیل می‌شود. این فرآیند باعث می‌شود تایر خواص مکانیکی و دینامیکی مورد نیاز را کسب کند.





## عرضه و تقاضا در بازارهای جهانی:

صنعت تایرسازی در دنیا در سال ۲۰۲۰ به علت شیوع ویروس کرونا و تحت تأثیر قرار گرفتن گسترش پاندمی، با چالش‌های فراوانی روبرو شد. این ویروس باعث رکود اقتصادی گسترده‌ای در سراسر جهان شد و صنعت حمل و نقل، به ویژه صنعت خودروسازی و تایرسازی، تحت فشار قرار گرفت.

یکی از مشکلات اساسی که صنعت تایرسازی را در این دوره تضعیف کرد، افزایش ناپایدار در قیمت مواد اولیه بود. قیمت موادهایی که برای تولید تایرها مورد استفاده قرار می‌گرفتند، به شدت افزایش یافته بودند و این افزایش در قیمت مواد اولیه به دلیل کاهش تولید و افزایش تقاضا در بازار به وجود آمده بود. این وضعیت تأثیر مستقیمی بر تولید تایر در دنیا داشته و باعث شکست تعادل بین عرضه و تقاضا در صنعت تایرسازی شد.

با گذشت زمان و شروع فرآیند احیاء اقتصادی در بسیاری از کشورها، قاره آسیا به عنوان اولین قاره‌ای بود که از رکود اقتصادی خارج شد. کشورهایی همچون چین، هند و ژاپن در این فرآیند با نقش محوری که در تولید تایرها داشتند، نقش بسیار مهمی ایفا کردند. این کشورها حدود ۷۰ درصد از تایرهای تولیدی در قاره آسیا را تأمین کردند و این بازار به نسبت دیگر نقاط جهان پایداری داشت. توسعه صنعت خودروسازی نیز تأثیر مستقیمی بر تقاضای تایرها داشت. با افزایش توان خرید افراد و افزایش نسبت به گذشته درخواست خرید خودرو، تقاضای تایرها به شدت افزایش یافت. خودروهای سواری، به عنوان یکی از ارکان اصلی صنعت خودروسازی، تقاضای بی‌سابقه‌ای در بازار به وجود آوردند که با این امر صنعت تایرسازی نیز مواجه شد. در آینده، با توجه به گسترش شهرنشینی و افزایش توان خرید افراد، نیاز به خودروهای سواری بیشتر خواهد شد. این افزایش تقاضا به تدریج باعث می‌شود که صنعت تایرسازی نیز رو به رشد باشد. به منظور پاسخ به چالش‌هایی که در این صنعت وجود دارد، شرکت‌های تایرسازی به دنبال فناوری‌های نوین هستند که تایرهایی با مقاومت بالاتر و همچنین سازگار با محیط زیست تولید کنند. با ورود به دهه‌ی جدید، صنعت تایرسازی در دنیا با چالش‌های جدیدی روبرو خواهد شد. از جمله مسائلی که به اهمیت زیادی پیوسته‌اند، نوسانات قیمت مواد اولیه است. موادی مانند لاستیک‌های طبیعی و مصنوعی، که از نفت تولید می‌شوند، بخش اساسی از تایرها را تشکیل می‌دهند. این نوسانات در قیمت مواد اولیه می‌توانند به طور مستمر به تولید کنندگان تایرها آسیب بزنند و بر هزینه تولید تأثیر بگذارند.

در عین حال، با گذشت زمان و توسعه فناوری‌ها، شرکت‌های تایرسازی در حال کشف راهکارهای نوینی برای افزایش کارایی و کاهش هزینه‌ها هستند. این شرکت‌ها به دنبال استفاده از مواد جایگزینی مانند لاستیک‌های بازیافتی و محیط‌زیستی هستند تا همچنان به تولید تایرهای با کیفیت بالا بپردازند و در عین حال به حفاظت از محیط زیست نیز اهمیت بدهند. به نظر می‌رسد که در آینده، با افزایش فشارهای محیطی و نیاز به تولیدات پایدار، صنعت تایرسازی به سمت توسعه تایرهایی با مقاومت بیشتر در برابر سایش و سایر خطرات جاده‌ای حرکت خواهد کرد. این تایرها نه تنها ایمنی سفرهای مسافران را تضمین می‌کنند، بلکه به حفظ محیط زیست نیز کمک خواهند کرد. در نتیجه، صنعت تایرسازی به عنوان یکی از پایه‌های حمل و نقل و ایمنی در جوامع مدرن، با تلاش‌های مستمر برای نوآوری و بهره‌وری از فناوری‌های پیشرفته، می‌تواند به تدریج با چالش‌های پیش روی خود روبرو شده و نیازهای متغیر بازار و محیط زیست را مدیریت کرده و در این راستا پیشرو باقی بماند.

## بازیگران کلیدی صنعت:

۱. Michelin Group (فرانسه): میشلن یک تولید کننده پیشرو تایر است که به دلیل تولید لاستیک های باکیفیت برای اتومبیل ها، کامیون ها و سایر وسایل نقلیه شناخته شده است. آنها به دلیل نوآوری و تحقیقات خود در فناوری تایر به طور گسترده ای شناخته شده اند.

۲. شرکت بریجستون (ژاپن): بریجستون یکی از بزرگترین و شناخته شده ترین تولیدکنندگان تایر در سطح جهان است که طیف وسیعی از لاستیک ها را برای وسایل نقلیه مختلف از جمله اتومبیل، کامیون و موتور سیکلت تولید می کند.

۳. Continental AG (آلمان): کانتیننتال یک شرکت خودروسازی آلمانی است که تایرهای برای خودروهای سواری، وسایل نقلیه تجاری و کاربردهای صنعتی تولید می کند. آنها یکی از بزرگترین تولید کنندگان لاستیک در جهان هستند.

۴. شرکت تایر و لاستیک گودیر (ایالات متحده): گودیر یکی از نمادین ترین برندهای تایر در سطح جهان است که تایرهای برای اتومبیل، کامیون، هواپیما و تجهیزات صنعتی تولید می کند. حضور چشمگیری در بازار تایر خودرو دارند.

۵. Pirelli & C. S.p.A. (ایتالیا): پیرلی یک تولید کننده تایر ایتالیایی است که به خاطر تایرهای با کارایی بالا و درجه یک خود شناخته شده است. آنها تایرهای را برای اتومبیل ها، موتورسیکلت ها و مسابقات اتومبیلرانی تولید می کنند.

۶. هنکوک تایر (کره جنوبی): تایر هانکوک یکی از بزرگترین تولیدکنندگان تایر در کره جنوبی است و در سطح بین المللی برای تولید لاستیک برای خودروهای سواری، کامیون ها و SUV ها شناخته شده است.



پراکندگی بزرگترین تولیدکنندگان تایر (نقاط نارنجی رنگ)

### ریسک های خارجی صنعت:

صنعت تولید تایر، به عنوان یک صنعت جهانی با زنجیره تامین پیچیده، در برابر خطرات ژئوپلیتیکی مختلف آسیب پذیر است. در اینجا برخی از خطرات ژئوپلیتیکی کلیدی وجود دارد که می تواند بر تولید تایر در سراسر جهان تأثیر بگذارد:

#### تعرفه های تجاری و جنگ های تجاری:

تنش های تجاری بین اقتصادهای بزرگ، به ویژه اختلافات تعرفه ای و جنگ های تجاری، می تواند به طور قابل توجهی بر صنعت تایر تأثیر بگذارد. تعرفه های مواد خام مانند لاستیک و فولاد می تواند هزینه های تولید را افزایش دهد، زنجیره تامین را مختل کند و بر رقابت در بازار اثر بگذارد.

#### اختلال در زنجیره تامین:

رویدادهای ژئوپلیتیکی مانند بلایای طبیعی، درگیری های سیاسی و همه گیری های جهانی می توانند زنجیره تامین تولیدکنندگان تایر را مختل کنند. این اختلالات می تواند منجر به کمبود مواد اولیه، قطعات و تاخیر در حمل و نقل شود که بر برنامه های تولید و افزایش هزینه ها تأثیر می گذارد.

#### بی ثباتی سیاسی در کشورهای تولیدکننده:

تولید تایر به شدت به کشورهای وابسته است که از نظر منابع طبیعی مانند لاستیک غنی هستند. بی ثباتی سیاسی، مقررات دولتی و ناآرامی های اجتماعی در این کشورهای تولیدکننده می تواند منجر به وقفه در عرضه شود و بر بازار جهانی تایر تأثیر بگذارد.

#### نوسانات ارز:

رویدادهای ژئوپلیتیکی مانند انتخابات سیاسی، بحران های اقتصادی یا سیاست های تجاری می توانند باعث نوسانات ارزش پول شوند. تولیدکنندگان تایر اغلب در چندین کشور فعالیت می کنند و با ارزهای مختلف معامله می کنند. تغییرات ناگهانی در نرخ ارز می تواند بر هزینه های تولید، استراتژی های قیمت گذاری و حاشیه سود تأثیر بگذارد.



## صنعت تایرسازی در ایران

صنعت تایرسازی در ایران با یک تاریخ قدمتی ۶۰ ساله برخوردار است. از آغاز فعالیت در سال ۱۳۳۷ تا به امروز، این صنعت از رشد و پیشرفت چشمگیری برخوردار بوده و اهمیت ویژه‌ای در اقتصاد کشور دارد. اولین کارخانه تولید تایر در ایران در سال ۱۳۳۷ با سرمایه‌گذاری شرکت آمریکایی B.F GOODRICH تأسیس شد و تحت عنوان "شرکت کیان تایر" فعالیت خود را آغاز کرد. پس از انقلاب اسلامی، نام این شرکت به "لاستیک البرز" تغییر یافت. در سال ۱۳۴۲، شرکت ایران تایر با همکاری شرکت GENERAL TIRE آمریکا تأسیس شد و فرآیند تولید تایرهای بایاس نخی آغاز گردید. به علاوه، شرکت‌هایی همچون لاستیک دنا با سرمایه‌گذاری شرکت BRIDGESTONE ژاپن و لاستیک پارس با همکاری شرکت PIRELLI ایتالیا، به تولید تایرهای متنوع از جمله کشاورزی، سنگین، نیمه سنگین و سواری پرداختند.

### نقش اقتصادی:

صنعت تایرسازی حدود ۷٪ تا ۱٪ درصد ارزش افزوده کل صنعت کشور را تشکیل می‌دهد. این صنعت حدود ۶۰۰ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده است و به عنوان یکی از صنایع پایه که نقش اساسی در حمل‌ونقل کشور دارد، اقتصاد ایران را تقویت کرده است.

### کیفیت تولیدات:

تایرهای تولیدی در ایران از کیفیت و استاندارد بسیار خوبی برخوردار هستند و جزو تایرهای متوسط کیفیت در جهان محسوب می‌شوند. این موضوع نشان‌دهنده تلاش و تحلیل دقیق صنعت تایرسازی در ایران است که به کیفیت تولیدات خود توجه ویژه‌ای داشته‌اند.

### خودکفایی در تولید:

در زمینه تایرهای رادیال سواری، ۸۵ درصد از نیاز کشور توسط تولیدات داخلی تأمین می‌شود. این درصد نشان‌دهنده خودکفایی در تولید تایرهای رادیال سواری در داخل کشور است و نیازی به واردات از خارج نیست. این امر نقش مهمی در تقویت اقتصاد ملی ایران ایفا می‌کند و وابستگی کمتر به خارج از کشور را نشان می‌دهد.

صنعت تایرسازی ایران با تاریخی بیش از نیم قرن و پتانسیل بالای در تولید لاستیک و تایر، نقش مهمی در اقتصاد کشور ایفا می‌کند. با توجه به تلاش‌های صنعتی و افزایش کیفیت تولیدات، این صنعت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و به توسعه و پیشرفت اقتصادی کشور کمک چشمگیر می‌کند.

## صنعت تایر تحت فشار قیمت گذاری دستوری

\* صنعت تایر در ایران متشکل از ۱۳ واحد تولیدی است. مجموع تولید کارخانجات عضو انجمن صنفی تایرسازان سالیانه حدود ۳۰۰ هزار تن است، در حالی که نیاز کشور سالیانه بین ۴۰۰ تا ۴۵۰ هزار تن تخمین زده می‌شود. بنابراین کشور سالانه ۱۲۰،۰۰۰ تن واردات تایر دارد.

\* طبق اظهارنظر رئیس انجمن صنفی تایر، ۱۵،۰۰۰ نفر به صورت مستقیم در این صنعت فعالیت می‌کنند. در تاریخ ۱۴۰۲/۰۷/۱۶ طبق مصوبه هیئت وزیران تعرفه واردات لاستیک تا پایان سال ۱۴۰۲ به ۶٪ کاهش یافت. این صنعت با مشکلاتی زیادی مواجه است که یکی از آن‌ها عدم تخصیص به موقع ارز به تایر سازان می‌باشد. از آنجایی که حدود ۳۰٪ از مواد اولیه تولید تایر به صورت وارداتی تأمین می‌شود \* بنابراین تایرسازان نیاز به تأمین ارز جهت پرداخت به تأمین کنندگان هستند اهمیت این مورد را می‌توان در تولیدات مجتمع آرتاویل شاهد بود. این تایرساز به دلیل عدم تخصیص ارز کافی مجبور به کاهش تولیدات خود در سال ۱۴۰۱ و طبق پیش‌بینی شرکت در سال ۱۴۰۲ نیز شاهد کاهش تولید خواهیم بود.

\* ناوگان حمل و نقل عمومی کشور به شدت به تایر وابسته است.

\* در ۴ ماهه ابتدایی ۱۴۰۲ شاهد کاهش حجم تولید تایرهای بایاس در کشور بودیم. به نظر می‌رسد با توجه به فناوری قدیمی این دسته از تایرها، تمایل شرکت‌ها برای تولید آن‌ها کاهش یافته است.

\* مشکل اصلی صنعت تایر در حال حاضر قیمت گذاری دستوری می‌باشد. قیمت تایر برای مصرف کننده ثابت است. اما قیمت مواد اولیه شرکت‌ها در زنجیره تأمین همواره دست‌خوش تغییر تحت تأثیر نوسانات نرخ ارز، نفت، ریسک‌های ژئوپولیتیک و .... می‌باشد. اکثر شرکت‌های تولیدی که بیش از ۹۰ درصد سهم بازار تولید داخل را دارند بورسی هستند که نتیجه قیمت گذاری دستوری است. هم‌اکنون اختلاف قیمت محصول تولید شده با قیمت بازار ۱۵ تا ۶۰ درصد است و این اختلاف قیمت از جیب تولید کننده به سمت بازار می‌رود و اگر وضع به همین روال ادامه یابد فعالیت شرکت‌های تایرسازی با چالش روبرو خواهد شد.

\* قیمت گذاری دستوری که تاکنون روی تایر اعمال شده، باعث سرکوب قیمت‌ها، استعدادها و سرکوب توسعه شد؛ شرکت‌های تولیدی با قیمت گذاری دستوری سال گذشته صدها میلیارد تومان ضرر کردند؛ اگر تولیدکنندگان تقویت نشوند باید سالی ۱۰۰ هزار تن تایر وارد کنیم که ۴۵۰ میلیون دلار ارز نیاز دارد.

## پراکندگی شرکت های تولیدکننده تایر در کشور



نکته: صرفاً محل کارخانه شرکت اصلی مشخص شده است.

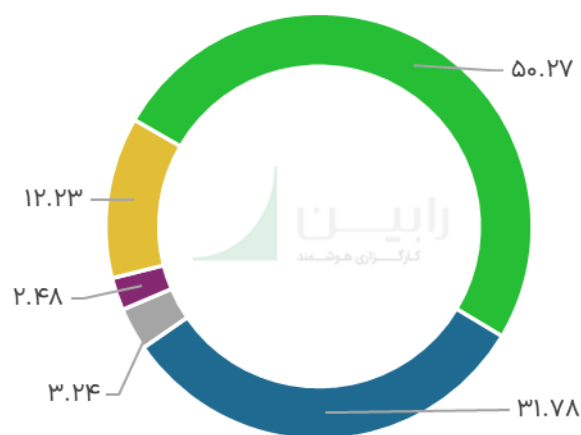
## فصل دوم

### تحلیل بنیادی

بخش اول: معرفی شرکت

بخش دوم: مقایسه با رقبا

بخش سوم: پیش بینی سود

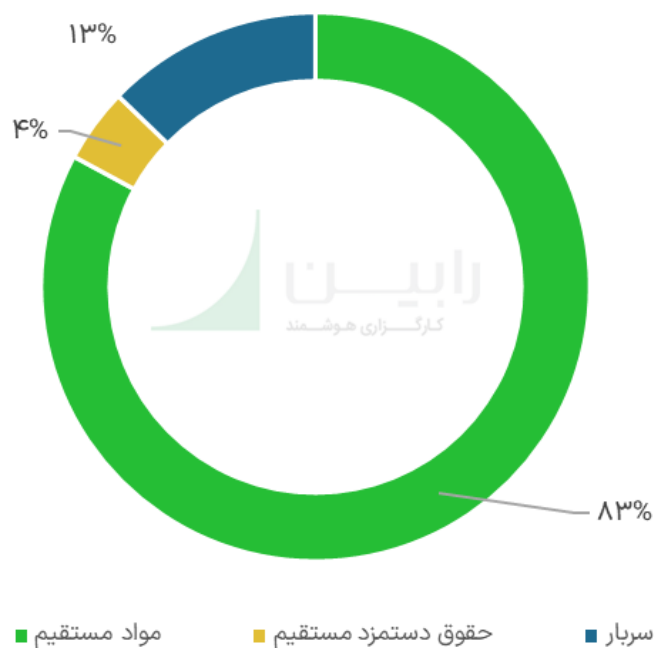


- سرمایه گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تأمین
- سرمایه گذاری گروه توسعه ملی
- صندوق سرمایه گذاری مشترک بانک خاورمیانه
- شرکت مکین (سهامی خاص)

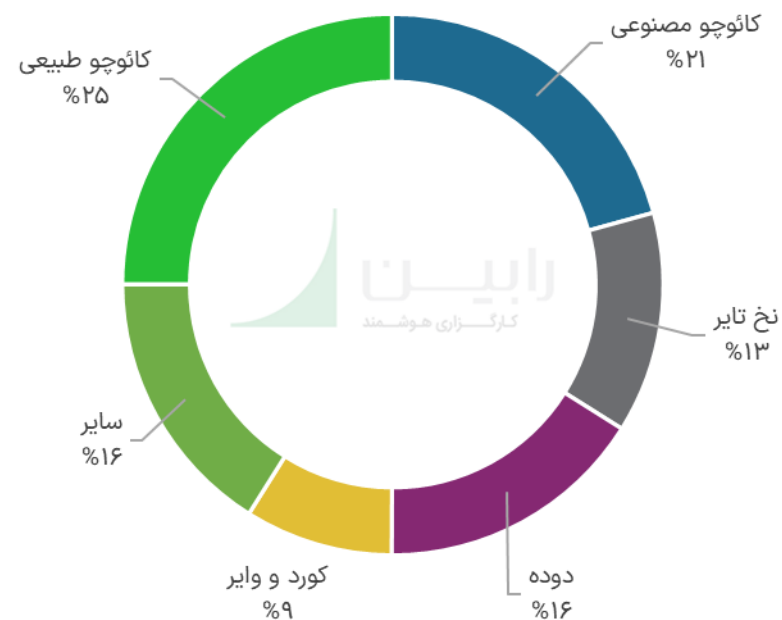
پروژه احداث کارخانه لاستیک بارز در سال ۱۳۶۴ در شهر کرمان کلنگ زنی شد و این گروه فعالیت تجاری خود را در سال ۱۳۷۲ با ظرفیت اولیه ی ۲۵۰۰۰ تن در سال برای تولید انواع تایر، تیوپ، نوار وسایط نقلیه ی سبک و سنگین و همچنین تایرهای کشاورزی آغاز نمود. در سال ۱۳۸۴ اولین مرکز تحقیقات و توسعه صنعت تایر کشور در گروه صنعتی بارز تأسیس شد که این مهم بومی سازی دانش طراحی و تولید تایر در کشور را در سال های بعد رقم زد. با دریافت تکنولوژی چهارمین تایرساز جهان شرکت کنتیننتال آلمان گروه صنعتی بارز تنها تولیدکننده تایرهای رادیال باری – اتوبوسی در صنعت تایر کشور محسوب و بدین ترتیب بخش اعظمی از نیاز صنعت حمل و نقل توسط این گروه تأمین می گردد.

در سال ۱۳۹۶ کارخانه دوم گروه صنعتی بارز در استان کردستان به عنوان مجهزترین و پیشرفته ترین کارخانه تایرسازی کشور برای تولید تایرهای رادیال سواری و تایرهای مخصوص خودروهای کراس اوور و شاسی بلند افتتاح شد و در حال حاضر این مجموعه با ظرفیت تولید ۱۲۵ هزارتن به عنوان بزرگترین کارخانه تایر کشور مطرح بوده و ۴۸٪ سهم بازار ایران را به خود اختصاص داده است. حدود ۳۶٪ سهم تایرهای رادیال سواری، ۲۴٪ تایرهای رادیال باری و ۴۰٪ تایرهای کشاورزی ایران به گروه صنعتی بارز تعلق داشته از این رهگذر بارز به عنوان رهبر بازار تایر ایران و به روز ترین تایر ساز منطقه شناخته می شود.

مواد مستقیم مصرفی شامل کائوچو مصنوعی و طبیعی، نخ تایر، دوده، مواد شیمیایی و .... ۸۳٪ از بهای تمام شده سال ۱۴۰۱ را تشکیل داده است. سربار تولید و حقوق دستمزد مستقیم به ترتیب ۱۳٪ و ۴٪ از سهم بهای تمام شده شرکت را دارا هستند.

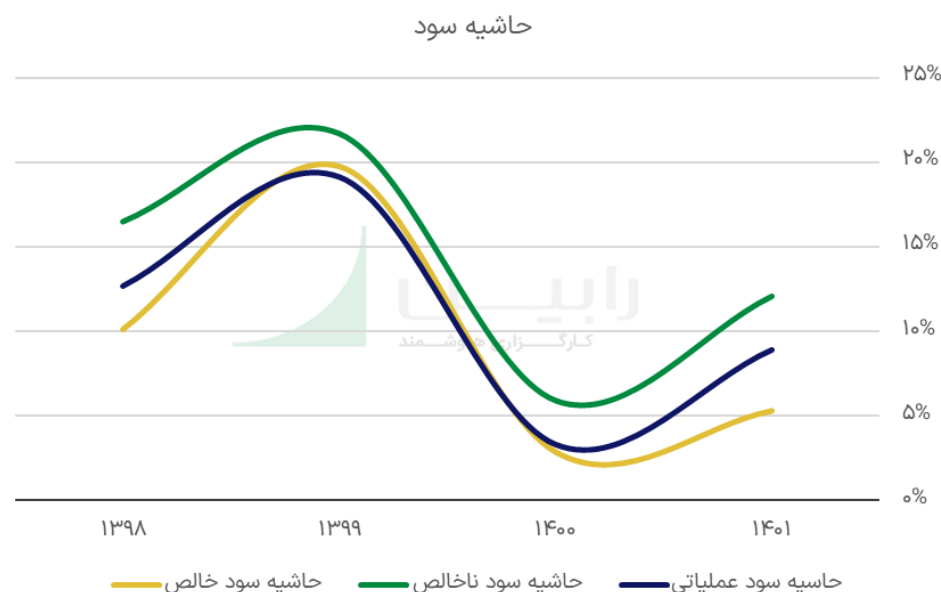
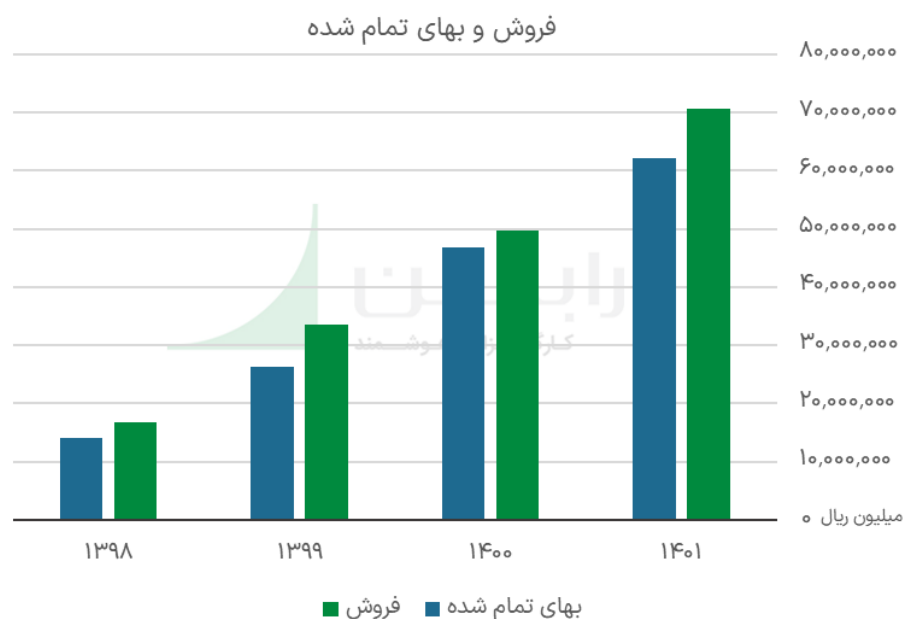


مواد اولیه خریداری شده به نسبت سهم خود در بهای تمام شده به شرح ذیل می‌باشد. (سهم هر قلم بر اساس ارزش ریالی خرید می‌باشد) حدود ۴۰٪ از مواد اولیه شرکت وارداتی می‌باشد و ۶۰٪ دیگر از داخل کشور تأمین می‌شود.



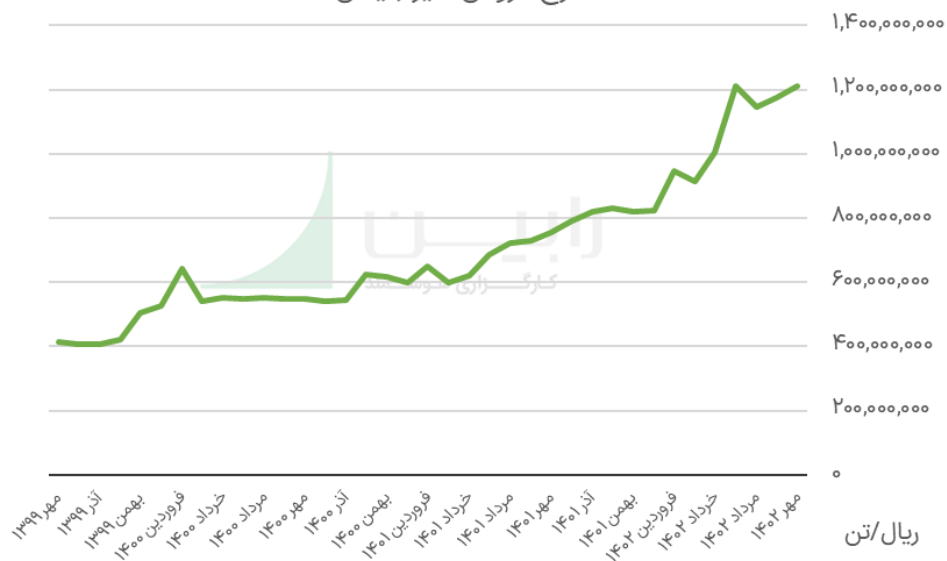
رشد فروش و بهای تمام شده شرکت عمدتاً به واسطه افزایش نرخ های صورت گرفته در مواد اولیه و نرخ فروش محصولات بوده است.

شرکت بیش از ۵۰٪ محصولات خود را از طریق عاملین فروش مستقر در سراسر کشور به فروش می‌رساند. همچنین حدود ۴۰٪ از فروش به خودروسازان صورت می‌گیرد و مابقی فروش در دسته خرده فروشی به افراد و یا شرکت ها و سازمان ها می‌باشد.

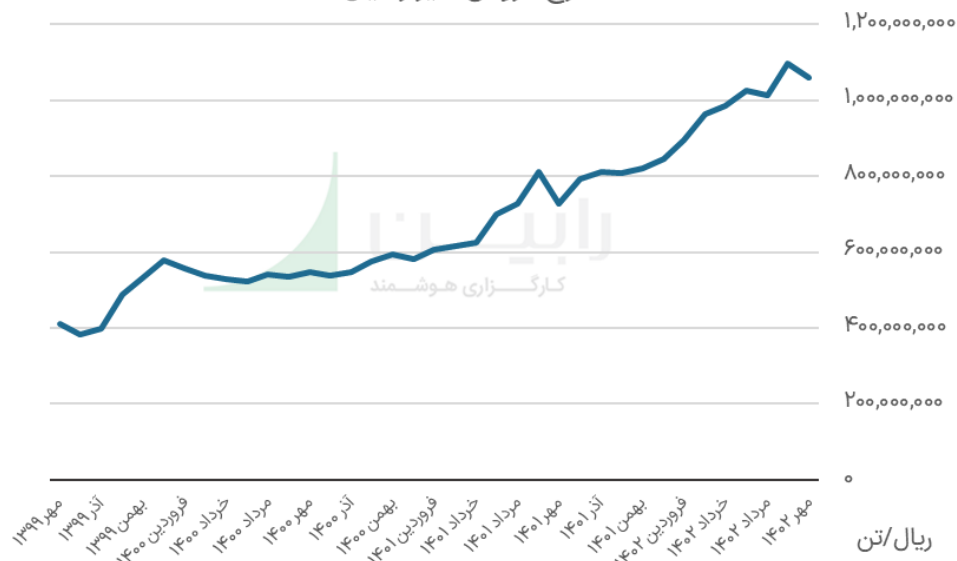


۲ نمودار زیر نشان دهنده سیر صعودی قیمت های فروش با نرخ رشدی کوچکتر از نرخ تورم می باشد. فشار وارده ناشی از قیمت گذاری دستوری در صنعت تاییر در نمودار های زیر به وضوح قابل مشاهده است.

نرخ فروش تاییر بایاس

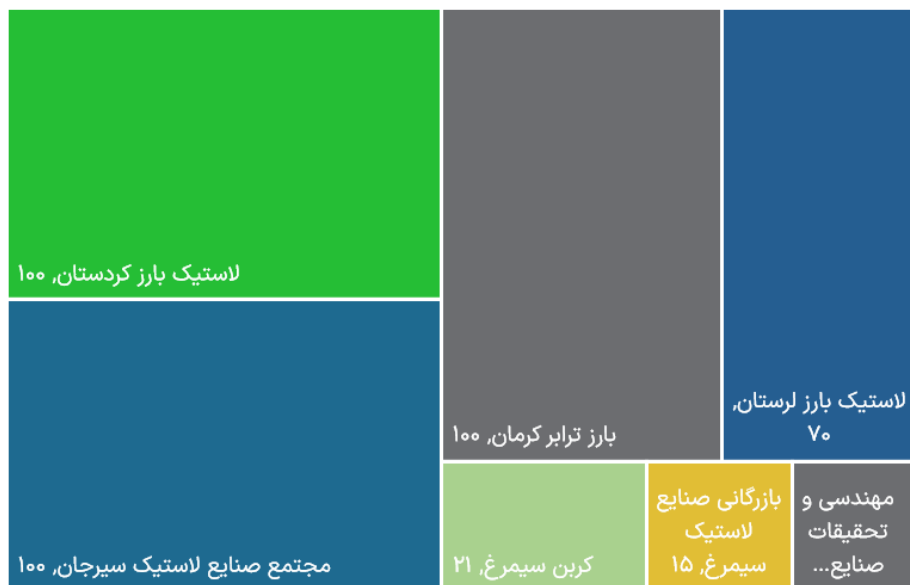


نرخ فروش تاییر رادیال



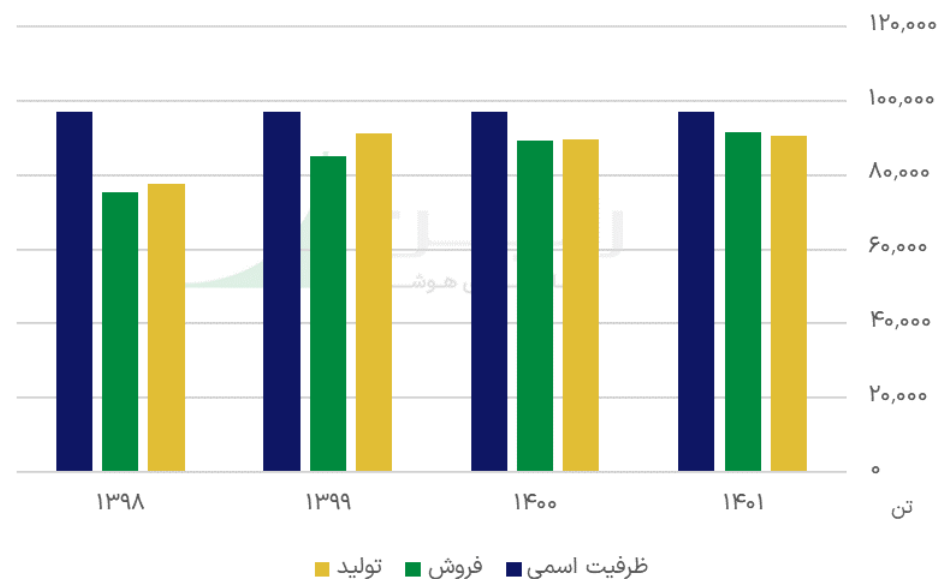
لاستیک بارز کردستان سالانه ۳۶ هزارتن تایر رادیال تولید می‌کند. لاستیک سیرجان تولیدکننده سیم طوقه و لاستیک روکش می‌باشد. بارز ترابر کرمان مسئولیت انتقال کالا از مبدأ کرمان را بر عهده دارد. کربن سیمرغ در صنعت دوده و به عنوان تأمین کننده کربن سیاه مورد نیاز پکرمان فعالیت می‌نماید. بارز لرستان در حال حاضر در مرحله قبل از بهره‌برداری تایرهای رادیال تمام سیمی اتوبوسی و کامیونی می‌باشد.

شرکت های زیر مجموعه



در ۴ سال اخیر میزان تولیدات شرکت همواره از ظرفیت اسمی پایین‌تر بوده و همچنین روند صعودی را سپری کرده است. همچنین میزان فروش شرکت سیر صعودی داشته است.

مقایسه تولید و فروش

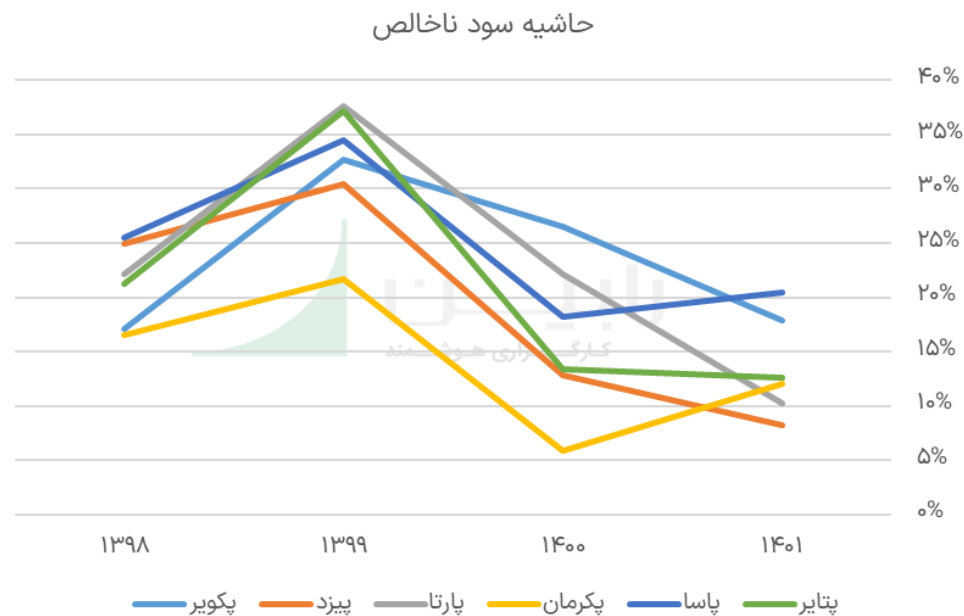
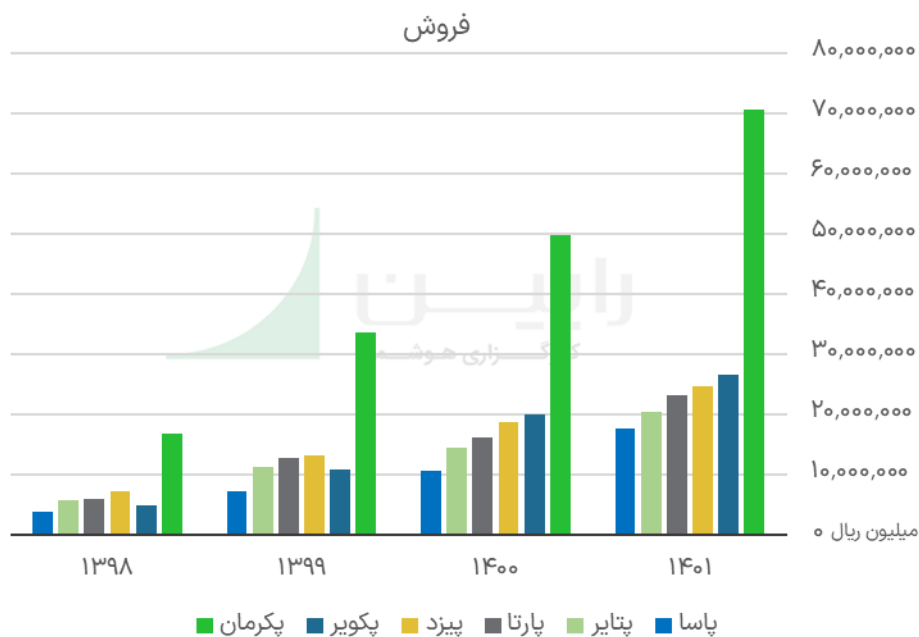


| ترازنامه- میلیون ریال   | پکرمان     | پیزد       | پکوبیر     | پاسا       | پارتا      | پتایر      |
|-------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| موجودی نقد              | ۵,۸۴۹,۱۷۴  | ۲,۲۰۵,۲۶۴  | ۸۶۳,۶۶۵    | ۱۴۳,۵۷۷    | ۶۶۶,۲۸۴    | ۲,۱۹۵,۰۹۶  |
| سرمایه گذاری کوتاه مدت  | ۰          | ۰          | ۰          | ۶۸۰        | ۲۵۵,۵۰۰    | ۰          |
| دریافتنی های تجاری      | ۹,۷۷۸,۹۱۷  | ۳,۳۷۵,۰۰۳  | ۶,۷۶۷,۱۳۰  | ۳,۳۲۲,۱۳۷  | ۵,۷۰۸,۴۶۱  | ۸۸۵,۵۷۵    |
| موجودی مواد و کالا      | ۱۴,۰۴۱,۲۴۵ | ۶,۰۵۹,۵۷۴  | ۵,۶۵۲,۰۶۰  | ۴,۳۵۸,۸۶۷  | ۳,۵۶۰,۶۱۶  | ۵,۰۴۵,۲۲۶  |
| سفارشات و پیش پرداخت ها | ۲,۸۳۷,۲۹۶  | ۱,۳۶۴,۳۲۵  | ۳,۶۰۲,۲۷۷  | ۴۱۴,۴۹۰    | ۲,۵۰۴,۹۸۸  | ۸۴۰,۲۲۵    |
| دارایی ثابت مشهود       | ۵,۸۲۰,۳۲۳  | ۲,۵۲۶,۱۸۸  | ۹,۵۸۰,۲۸۶  | ۱,۹۲۶,۸۹۱  | ۳,۵۱۶,۶۶۱  | ۳۴,۲۱۶,۵۴۹ |
| کل دارایی ها            | ۴۰,۹۰۳,۲۴۸ | ۱۶,۳۹۹,۲۳۵ | ۲۶,۷۵۳,۵۸۶ | ۱۰,۲۲۱,۰۸۱ | ۲۵,۱۵۶,۲۱۶ | ۴۳,۲۸۷,۳۶۰ |
| پیش دریافت ها           | ۴,۹۳۵,۲۶۰  | ۱,۴۷۹,۲۱۸  | ۳۹۶,۶۳۸    | ۵۲۱,۰۶۵    | ۱,۱۶۶,۳۰۹  | ۱,۳۳۸,۲۴۰  |
| تسهیلات مالی            | ۱۳,۶۰۷,۰۷۸ | ۶,۴۵۴,۵۶۵  | ۵,۵۸۷,۴۸۹  | ۱,۸۵۳,۳۵۶  | ۹,۰۳۱,۳۳۳  | ۲,۰۷۵,۸۴۷  |
| مالیات پرداختنی         | ۹۰۰,۱۲۶    | ۱۷۱,۲۳۲    | ۳۵۶,۲۹۹    | ۳۸۶,۴۴۵    | ۶۹,۳۱۷     | ۳۷۳,۵۱۱    |
| پرداختنی های تجاری      | ۱۰,۵۸۶,۲۲۲ | ۳,۳۰۴,۹۹۱  | ۷,۵۲۲,۱۷۶  | ۱,۸۵۱,۴۴۴  | ۳,۶۷۶,۶۳۷  | ۳,۴۲۳,۷۷۰  |
| سود انباشته             | ۳,۹۳۹,۹۹۰  | ۱,۷۶۲,۸۱۵  | ۱,۵۲۶,۰۷۳  | ۲,۴۶۵,۲۶۲  | ۵,۰۳۵,۶۰۰  | ۱,۷۸۸,۴۷۰  |
| سرمایه                  | ۲,۵۲۶,۵۰۰  | ۲,۰۴۰,۰۰۰  | ۴,۳۶۰,۰۰۰  | ۲,۴۶۵,۲۶۲  | ۴,۷۱۰,۶۴۷  | ۱۳,۰۰۰,۰۰۰ |
| حقوق صاحبان سهام        | ۶,۶۰۴,۷۲۳  | ۳,۹۹۰,۱۹۴  | ۶,۴۸۱,۷۵۶  | ۴,۵۸۴,۴۵۶  | ۱۰,۰۹۰,۰۵۱ | ۳۳,۷۰۰,۱۵۸ |
| ROA                     | ۹%         | ۸%         | ۴%         | ۲۵%        | ۱۰%        | ۳%         |
| ROE                     | ۵۷%        | ۳۱%        | ۱۶%        | ۵۶%        | ۲۵%        | ۴%         |

\* سال مالی پکوبیر منتهی به ۹/۳۰ می باشد

پکرمان بزرگترین تولید کننده لاستیک در کشور می باشد. پس از آن پکوبیر در رتبه دوم، پیژد در رتبه سوم، پارتا، پتایر و پاسا به ترتیب در رتبه های چهارم تا ششم قرار می گیرند.

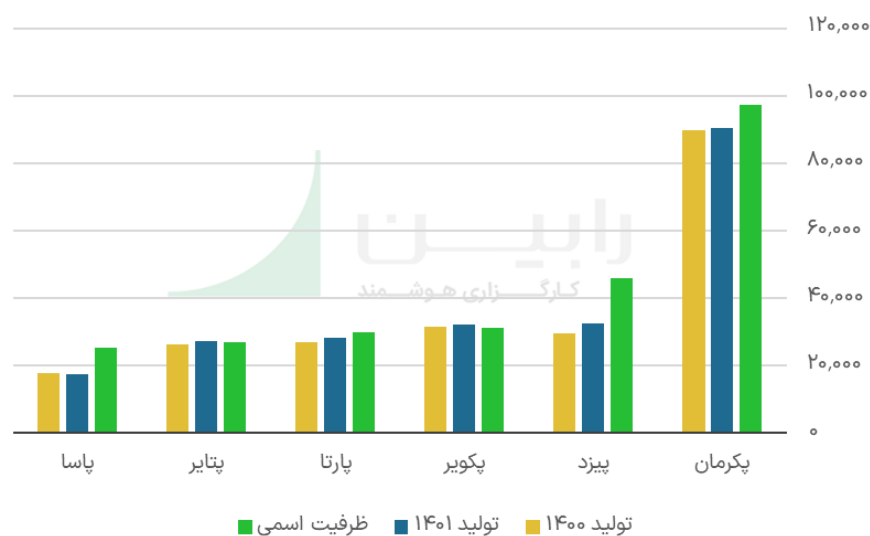
رشد حاشیه سود شرکت ها در سال ۱۳۹۹ به علت خروج صنعت لاستیک از شمولیت قیمت گذاری دستوری بوده است. اما در سال ۱۴۰۰ مجدداً این صنعت با قیمت گذاری دستوری مواجه شده و شاهد کاهش حاشیه سود شرکت ها در سال های اخیر هستیم.



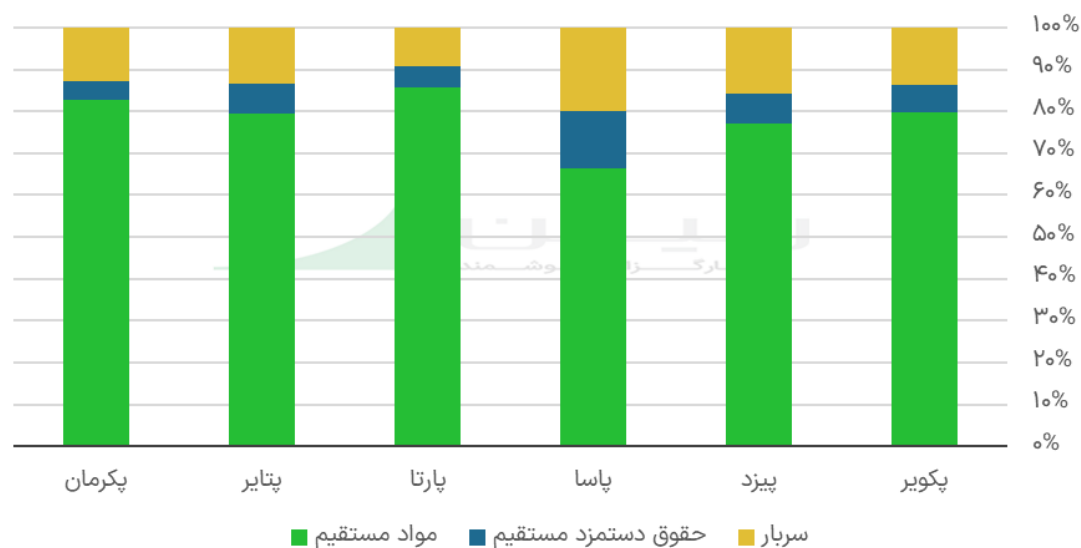
پکرمان در رتبه نخست تولید، پیزد و پکویر به ترتیب در رتبه های دوم و سوم تولید لاستیک قرار دارند.

ترکیب بهای تمام شده شرکت های تولید کننده تایر سواری و سنگین تقریباً به یک شکل است اما پاسا به واسطه تولید محصولات متفاوت (لاستیک دوچرخه و موتور سیکلت) دارای سهم سربار بیشتری نسبت به سایر تولیدکنندگان این صنعت است.

تولیدات - تن

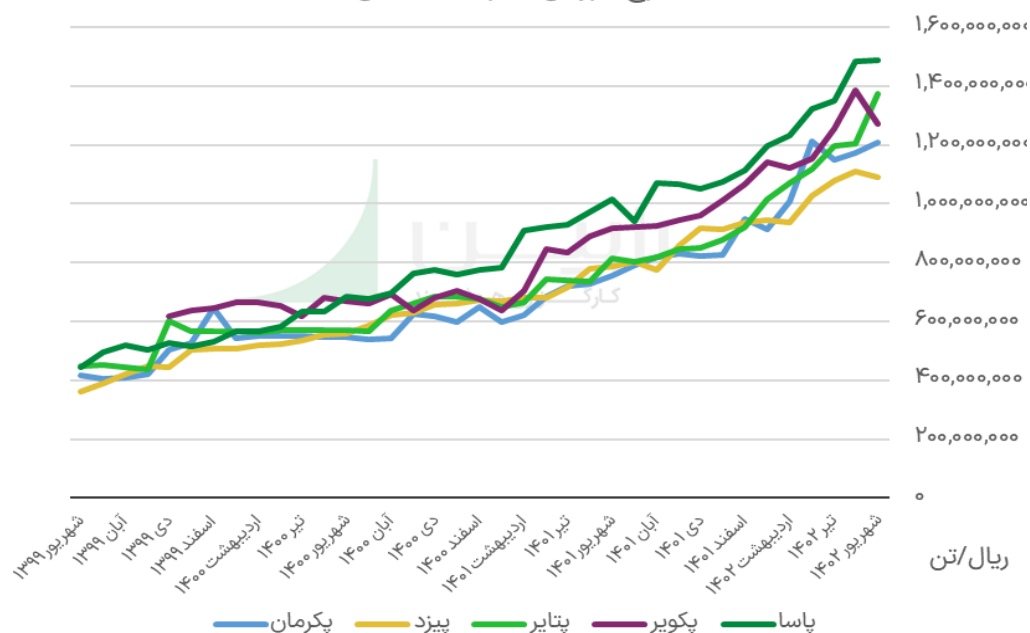


ترکیب بهای تمام شده

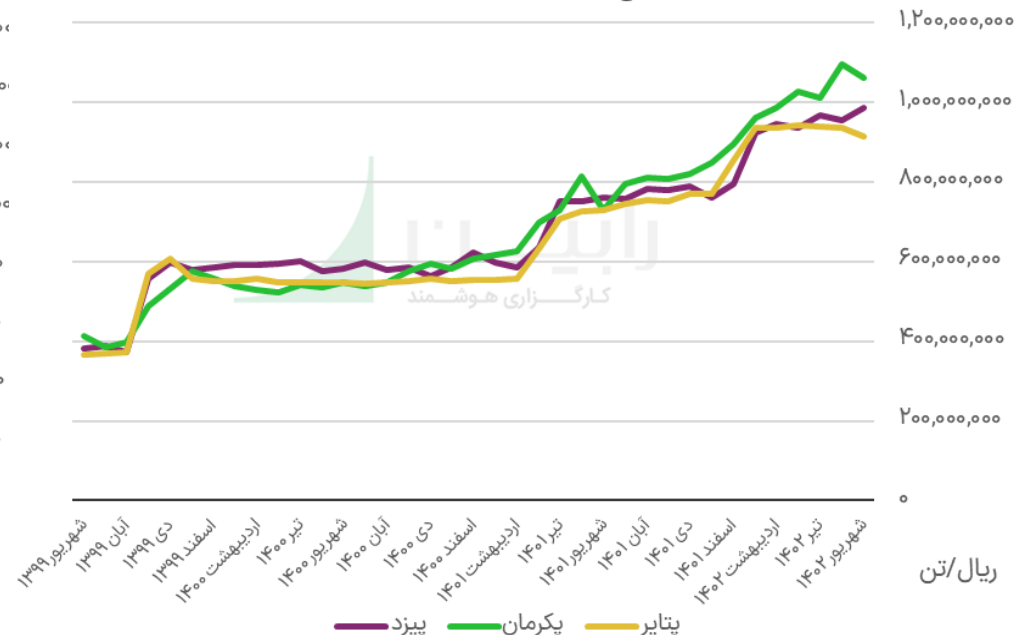


\* نکته: صرفاً تولیدات شرکت اصلی در نظر گرفته شده است

نرخ فروش تایرهای بایاس



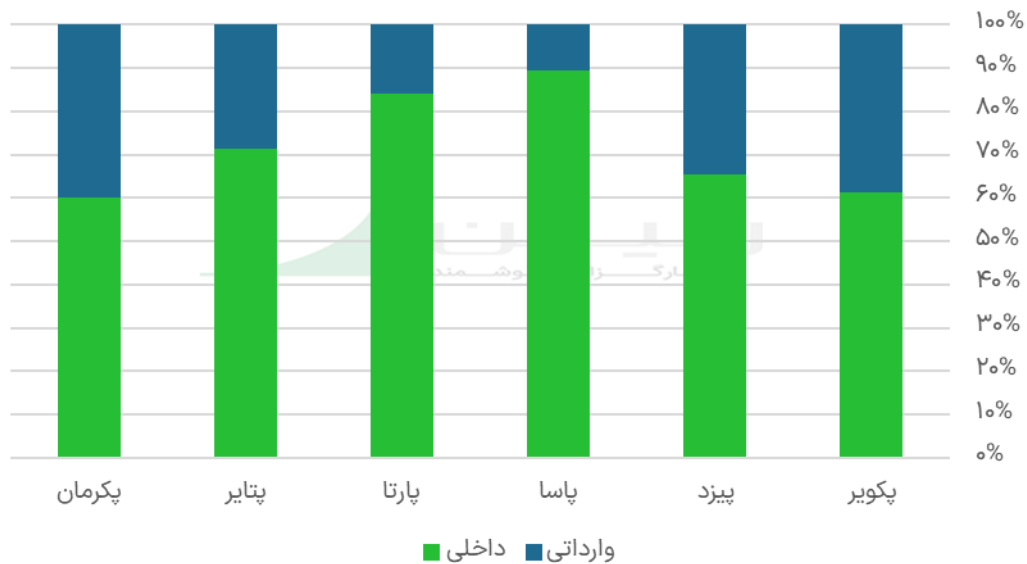
نرخ فروش تایرهای رادیال



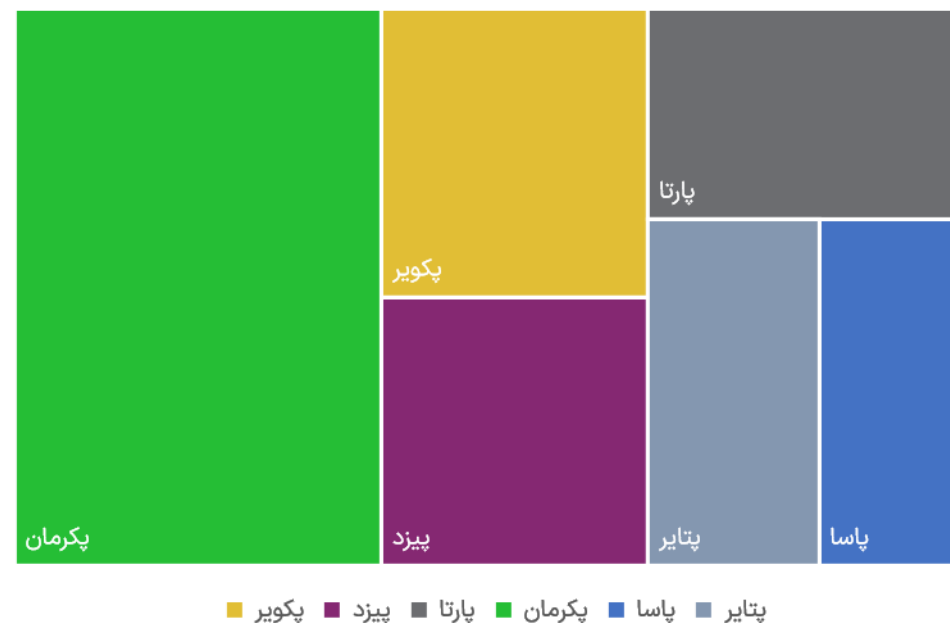
حدود ۴۰٪ مواد اولیه شرکت های پکرمان، پیزد و پکویر از خارج کشور تأمین می‌شود. حدود ۹۰٪ از مواد اولیه پاسا از داخل کشور تأمین می‌شود.

سهم بازار شرکت های تولیدکننده بورسی بر اساس میزان فروش ریالی در سال ۱۴۰۱ در شکل زیر آمده:

محل تأمین مواد اولیه



سهم بازار شرکت های بورسی



مفروضات تحلیل:

- ۲۰٪ افزایش نرخ در گروه تایرهای رادیال سواری
- ۲۵٪ افزایش نرخ در گروه تایرهای بایاس کشاورزی و صنعتی
- دلار نیما: ۳۹۰,۰۰۰ ریال
- نرخ کائوچو طبیعی مالزی: ۱۵۰۰ دلار / تن
- نرخ کائوچو مصنوعی: ۱۴۰۰ دلار / تن
- نرخ دوده: ۱۲۵۰ دلار / تن

| شرح                                         | ۱۴۰۰        | ۱۴۰۱        | ۶ ماهه اول ۱۴۰۲ | ۱۴۰۲        |
|---------------------------------------------|-------------|-------------|-----------------|-------------|
| درآمدهای عملیاتی                            | ۴۹,۷۶۵,۴۱۶  | ۷۰,۵۶۳,۱۵۰  | ۴۳,۶۳۴,۵۰۳      | ۹۶,۶۸۵,۶۶۸  |
| بهای تمام شده درآمدهای عملیاتی              | -۴۶,۸۳۳,۲۳۳ | -۶۲,۰۵۰,۷۵۰ | -۳۲,۱۴۲,۲۶۵     | -۷۵,۵۳۴,۳۲۳ |
| سود(زیان) ناخالص                            | ۲,۹۳۲,۱۸۳   | ۸,۵۱۲,۴۰۰   | ۱۱,۴۹۲,۲۳۸      | ۲۱,۱۵۱,۳۴۶  |
| هزینه های فروش، اداری و عمومی               | -۱,۲۵۱,۴۸۷  | -۱,۷۹۰,۵۹۲  | -۱,۱۵۲,۳۸۵      | -۲,۳۳۰,۸۳۷  |
| سایر درآمدها                                | ۰           | ۴۴,۶۶۹      | ۳۹,۷۲۸          | ۷۹,۷۲۸      |
| سایر هزینه ها                               | -۱۰۹,۸۹۱    | -۵۰۶,۸۵۱    | -۱۴۷,۶۸۶        | -۳۲۴,۹۰۹    |
| سود(زیان) عملیاتی                           | ۱,۶۲۵,۲۲۱   | ۶,۲۵۹,۶۲۶   | ۱۰,۲۳۱,۸۹۵      | ۱۸,۵۷۵,۳۲۷  |
| هزینه های مالی                              | -۱,۶۱۰,۵۸۴  | -۲,۴۹۸,۶۷۶  | -۱,۸۹۲,۴۸۲      | -۴,۷۸۴,۹۶۴  |
| سایر درآمدها و هزینه های غیرعملیاتی         | ۱,۴۴۷,۹۲۰   | ۷۰۳,۳۶۵     | ۳۳۰,۷۳۰         | ۳۴۶,۹۹۴     |
| سود(زیان) عملیات در حال تداوم قبل از مالیات | ۱,۴۶۲,۵۵۷   | ۴,۴۶۴,۳۱۵   | ۸,۶۷۰,۱۴۳       | ۱۴,۱۳۷,۳۵۷  |
| هزینه مالیات بر درآمد:                      |             |             |                 |             |
| سال جاری                                    | -۳۹,۹۳۷     | -۷۲۸,۱۳۹    | -۱,۶۶۵,۷۴۱      | -۲,۶۸۶,۰۹۸  |
| سال های قبل                                 | ۰           | ۰           | ۰               | ۰           |
| سود(زیان) خالص                              | ۱,۴۲۲,۶۲۰   | ۳,۷۳۶,۱۷۶   | ۷,۰۰۴,۴۰۲       | ۱۱,۴۵۱,۲۶۰  |
| سود (زیان) خالص هر سهم - ریال               | ۵۶۳         | ۱,۴۷۹       | ۲,۷۷۲           | ۴,۵۳۲       |
| سرمایه                                      | ۲,۵۲۶,۵۰۰   | ۲,۵۲۶,۵۰۰   | ۲,۵۲۶,۵۰۰       | ۲,۵۲۶,۵۰۰   |

## بحثی در خصوص شرکت

گروه صنعتی بارز بیشترین سهم بازار تایر کشور را در اختیار دارد (۴۸٪ در سال ۱۴۰۱). فروش تایر به واسطه شبکه بزرگ نمایندگان در سرتاسر کشور صورت می‌گیرد و مشتری عمده دیگر این تایر ساز شرکت های خودرو سازی می‌باشند. عمده محصولات شرکت در داخل کشور به فروش می‌رسد و صادرات چشمگیری ندارد. هرچند درمهر ماه ۱۴۰۱ به کلیه گروه محصولات تایر به جز TBR مجوز صادرات داده شد. اما همچنان فروش شرکت داخلی می‌باشد. این تایر ساز برای ۲۰ سال متوالی رتبه ۱ تولید تایر در کشور را در اختیار دارد.

این شرکت به واسطه دارا بودن مقیاس اقتصادی دارای بهای تمام شده کمتری نسبت به رقبای خود است اما به دلیل قیمت گذاری دستوری در این صنعت پتانسیل رشد پیکرمان محدود مانده است.

شرکت لاستیک بارز کردستان در سال ۱۳۸۸ به صورت شرکت سهامی خاص تأسیس و پروانه بهره‌برداری خود را در سال ۱۳۹۶ از سازمان صمت استان کردستان دریافت نمود. محصول اصلی شرکت تایرهای رادیال می‌باشد. گروه صنعتی بارز ۱۰۰٪ سهام این شرکت را در اختیار دارد و به عنوان یکی از بازوهای اصلی گروه در تولید تایرهای رادیال فعالیت می‌کند.

شرکت لاستیک بارز لرستان در سال ۸۹ به صورت سهامی خاص تأسیس و پروانه بهره‌برداری خود را در سال ۹۸ از سازمان صمت استان لرستان دریافت نمود. فعالیت شرکت در سال ۱۴۰۲ احداث کارخانه تولید انواع تایرهای رادیال تمام سیمی اتوبوسی و کامیونتی وسائط نقلیه سنگین با ظرفیت سالانه ۵۰ هزارتن می‌باشد.

با مفروضات در نظر گرفته شده P/E شرکت در حال ۸/۸ واحد می‌باشد. که در صورت خروج از شمولیت قیمت‌گذاری دستوری این نسبت می‌تواند دست خوش تغییر شود.



## تحلیل بنیادی

گروه صنعتی بارز با شروع فعالیت در سال ۱۳۶۴ و افزایش ظرفیت تولید به ۲۵۰۰۰ تن در سال ۱۳۷۲، به تدریج بزرگترین تولیدکننده تایر در ایران تبدیل شده است. تأسیس مرکز تحقیقات و توسعه در سال ۱۳۸۴ از طرف گروه صنعتی بارز، به بومی سازی دانش طراحی و تولید تایر در کشور انجامیده و با دریافت تکنولوژی از شرکت کانتیننتال آلمان، تنها تولیدکننده تایرهای رادیال باری-اتوبوسی در صنعت تایر کشور شده است.

گام دیگر این توسعه، افتتاح کارخانه دوم در استان کردستان با ظرفیت بزرگترین تایرسازی کشور در سال ۱۳۹۵ بوده است. این گسترش فعالیت به همراه دارا بودن ۴۸٪ سهم بازار ایران به گروه صنعتی بارز، نشانگر توانمندی و پیشرفت این گروه در صنعت تایر در داخل کشور است. گروه صنعتی بارز به عنوان بزرگترین تولیدکننده تایر در ایران شناخته شده و برای ۲۰ سال متوالی رتبه ۱ تولید تایر را در اختیار دارد.

از لحاظ فروش، این گروه با استفاده از شبکه وسیع نمایندگان در سرتاسر کشور، محصولات خود را به عنوان تامین کننده اصلی شرکت های خودروسازی به بازار عرضه می کند. با وجود مجوز صادرات در سال ۱۴۰۱، همچنان بخش عظیمی از فروش به داخل ایران اختصاص دارد.

در صورت حذف قیمت گذاری دستوری در این صنعت، پکرمان به عنوان یکی از گزینه های پریپتانسیل، به واسطه دارا بودن مقیاس اقتصادی می تواند سودآوری بالایی را محقق نماید. با مفروضات در نظر گرفته شده برای سال مالی ۱۴۰۲ پیش بینی می گردد این شرکت به ازای هر سهم، سود خالص ۴,۵۳۲ ریالی با نسبت P/E ۸/۸ محقق نماید.

## تحلیل اقتصادی

صنعت تایر به عنوان یکی از حوزه های حیاتی در صنعت خودرو و حمل و نقل، در دنیا با چالش ها و فرصت های فراوان روبرو است. در ایران، با توجه به محدودیت های صادراتی (به دلیل کمبود عرضه تایر)، عدم تخصیص ارز کافی و قیمت گذاری دستوری فعالان این صنعت را با چالش های گوناگونی مواجه ساخته است. تولید و مصرف تایر به طور مداوم در حال افزایش است و نقل و انتقالات در سراسر کشور نیاز به تایرهای با کیفیت و متنوع دارد.

در بازار جهانی، صنعت تایر با رقابت فراوان روبرو است. شرکت های بزرگ از کشورهای مختلف در تولید این محصول حضور دارند و تحولات سریع در تکنولوژی تایرها، ایمنی، و کارایی آنها را به روز نگه می دارد. رقابت بین المللی و فشارهای بازار باعث ارتقاء مداوم کیفیت و عملکرد تایرها شده و شرکت ها را وادار به نوآوری و توسعه مستمر می کند.

همچنین، مسائل محیط زیستی نیز در صنعت تایر به چشم می خورد. نگرش به تولید تایرهای سازگار با محیط زیست و کاهش اثرات منفی این صنعت بر محیط زیست از اهمیت بالایی برخوردار است. این نگرش به سمت استفاده از مواد بازیافت پذیر، کاهش مصرف انرژی در فرآیند تولید، و بهره گیری از تکنولوژی های محیط زیستی توجه زیادی دارد.

با در نظر گرفتن مزاد تقاضای تایر در ایران و همچنین وجود ظرفیت مناسب جهت پوشش بخش عمده ای از تقاضای کشور، صنعت تایر در ایران به عنوان یک فرصت مناسب برای رشد و توسعه مطرح می شود. خروج از محدودیت های قیمت گذاری دستوری نه تنها به تایر سازان این امکان را می دهد که به عنوان عوامل اصلی در بازار بهره وری نقش بپذیرند، بلکه با ارائه محصولاتی با کیفیت و قابل رقابت، قدرت رقابتی خود را تقویت و سهم بازار خود را بهبود بخشند.

# برداشت وجه آتی

در ۲۴ ساعت شبانه روز حتی در ایام تعطیل  
هر کجای کشور که هستید درخواست وجه کنید



[www.registration.rabin.ir](http://www.registration.rabin.ir)

**ثبت نام کنید**  
فقط ب ۳ کلیک

۰۲۶۳-۲۵۳ ۱۷ ۵۳  
کرج، بلوار امام رضا، بین اردلان ۳ و ۴، پلاک ۹۰۰

## اطلاعیه سلب مسئولیت

این گزارش به منظور ارائه اطلاعات عمومی منتشر شده است و تحت هیچ شرایطی به عنوان پیشنهاد مستقیم سرمایه گذاری جهت خرید و فروش اوراق بهادار ارائه نشده است

### تحلیلگران:



محمدرضا بیک وردی



علیرضا مبصر

