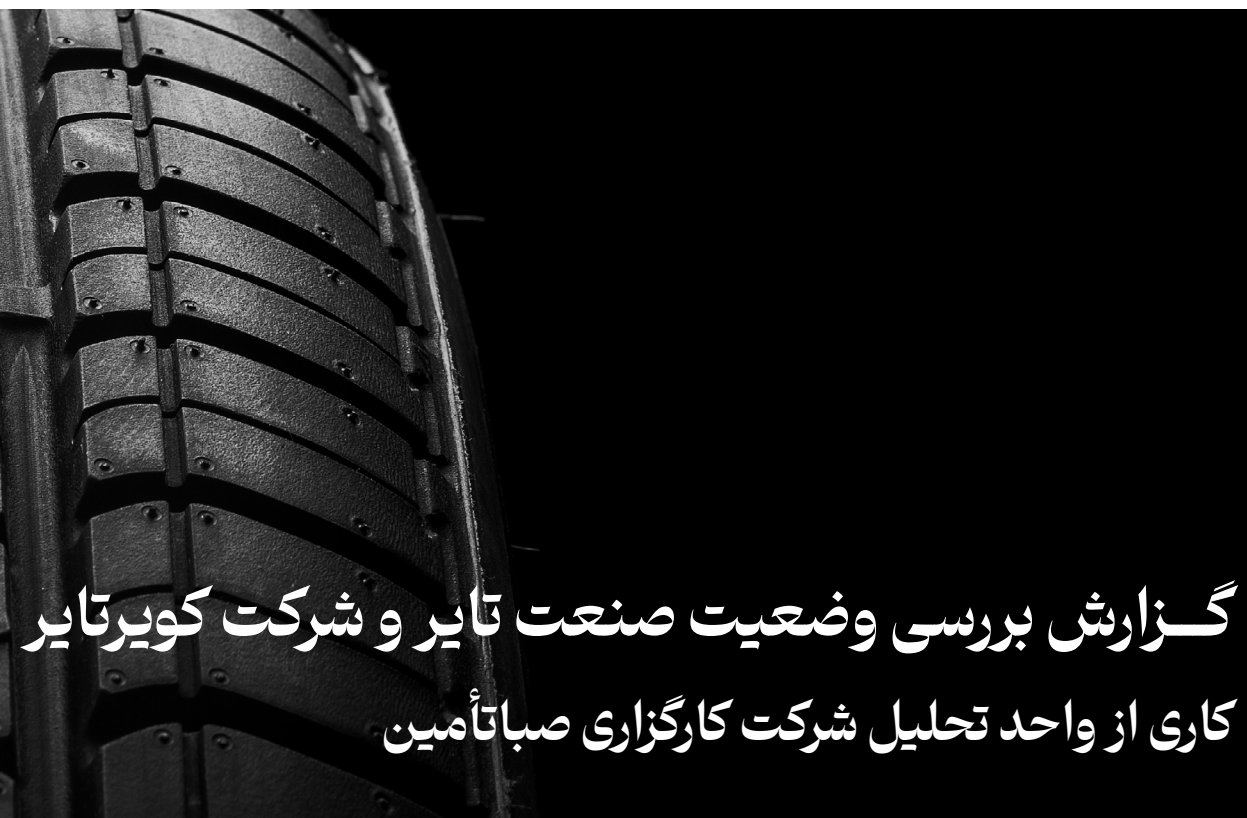




گزارش بررسی وضعیت صنعت تایر و شرکت کویرتایر کاری از واحد تحلیل شرکت کارگزاری صبا تامين

فهرست

- تاریخچه تایر ۳
- بازار جهانی تایر ۱۰
- صنعت تایر در ایران ۱۴
- معرفی و تحلیل شرکت کویر تایر ۲۷



تهیه کنندگان:

احسان کلهران (معاونت عملیات بازار) / حسن خضوعی (کارشناس ارشد تحلیل)
فرزین مرادقلی (کارشناس تحلیل) / مهسا کاویانی (طراح گرافیک)

تاریخچه تایلر

تاریخچه تایر



تفکر استفاده از لاستیک جهت چرخ های خودرو به دلیل راحتی و روان بودن رانندگی با آن و سبک شدن وزن خودرو در سیر تدریجی تکامل تولید خودروهای سواری در فاصله سال های ۱۷۶۹-۱۸۴۰ بود که با جایگزین نمودن لاستیک به جای چرخ های چوبی و فلزی در انگلستان، صورت تحقق پیدا نمود. با تکامل تدریجی اتومبیل، در سال ۱۸۵۰ اولین اتومبیل سواری با چهارسرنشین توسط «چالز دیتس» ساخته شد. با پوشش چرخ های این اتومبیل با لاستیک پخته شده (ولکانیزه) که در سال ۱۸۴۴ اختراع آن به ثبت رسیده بود، عملاً تکامل تدریجی تکنولوژی ساخت خودرو و تایر به صورت موازی و هماهنگ آغاز گردید. تایر دوچرخه را در حقیقت می توان سرچشمه و یا الگوی اولیه تایرهای اتومبیل تلقی کرد. در سال ۱۸۴۰، طرح آج تایر که بخش مهمی از ساختار تایر را شامل میشد به صورت گسترده ای در تایرهای دوچرخه متداول بود. استفاده از طرح آج چند سال بعد از این زمان ها بود که در تایرهای اتومبیل معمول گردید. در سال های ۱۸۸۰ به دنبال ساخت تایرهایی خیلی بزرگ که روی رینگ چرخ ها پخت میشدند، تایرهای توخالی و تایرهای مشبک حفره دار نیز ساخته شدند، ولی همگی آنها به دلیل عدم قابلیت جذب ضربه و شوک های ناشی از ناهمواری های جاده ای نتوانستند نیازهای حمل و نقل با اتومبیل را برآورده سازند. با این پیش زمینه بود که اختراع تایر بادی به وسیله «دانلپ» در سال ۱۸۸۸ از اهمیت ویژه ای برخوردار گردید. در سال های پس از این اختراع بود که بهبودهایی در روش اتصال تایر «دانلپ» به رینگ چرخ به وقوع پیوست و در همین مدت بود که لاستیک توئی (تیوب) نیز در تایر مورد استفاده قرار گرفت. در سال ۱۹۱۱ «اشتراوس» اولین تایر اتومبیل و تیوب را با مارک کمپانی «هاردمن تایر و رابر» تولید نمود. با کمی تسامح می توان چنین فرض کرد که تایرهای به شکل امروزی در حدود سال های ۱۹۳۰ ساخته شده و تغییرات و تحولات بعدی که در آن به وقوع پیوست و عمدتاً در برگیرنده ابعاد تایر، ساختار آن، مواد اولیه مصرفی و بالاخره کاربرد تایر برای مصارف ویژه بود تدریجاً بعد از این تاریخ پدیدار شد.

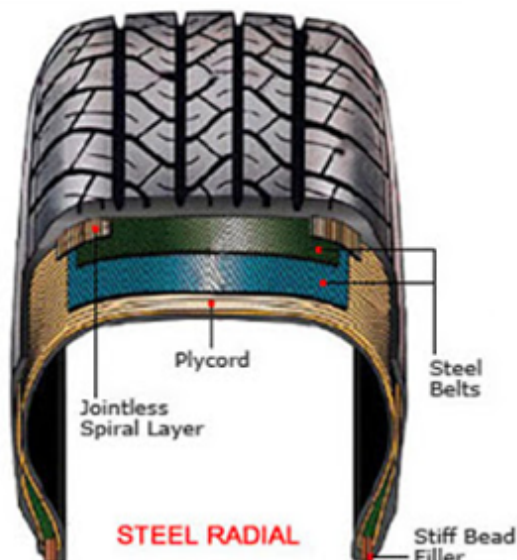
جنگ جهانی دوم بر توسعه و پیشرفت تایر در حوزه تایرهای با فشار باد متغیر و همینطور ساخت تایرهای پهن که سهولت و تسهیل حرکت خودرو در جاده های نرم را موجب می گردید، تاثیر چشمگیری بر جای گذاشت. اولین تایرهای با «نخ سیمی» که به وسیله کمپانی میشیلن فرانسه ساخته شده بود، در سال ۱۹۳۹ در نمایشگاه پاریس به معرض دید بازدیدکنندگان نمایشگاه گذارده شد. تداوم تحولات و توسعه تکنولوژی تایر موجب پیدایش تکنولوژی تولید تایرهای رادیال نخی در سال ۱۹۵۰ گردید و از همین مقطع زمانی بود که پیشرفت های سریع و چشمگیر صنعت تایر به خود دید.

انواع تایر

بطور کلی تایرها به لحاظ نوع ساختار به دو دسته تقسیم می شوند: ۱. بایاس ۲. رادیال

تایرهای بایاس: در این دسته از تایرها امتداد نخ های لایه با خط مرکزی تایر زاویه مورب می سازد و قرارگیری لایه ها روی یکدیگر بصورت ضربدری می باشد. جنس نخ های از نایلون است و در بدنه تایر (بجز در ناحیه طوقه ها) از سیم فولادی استفاده نمی شود.

تایرهای رادیال: در تایر رادیال امتداد نخ های لایه با خط مرکزی تایر زاویه ای در حدود ۹۰ درجه می سازد و به عبارت دیگر امتداد نخ ها در جهت شعاعی قرار گرفته است. جنس نخ لایه ها عموماً از پلی استر است. در تایرهای رادیال به منظور ایجاد پایداری حرکتی، از لایه هایی با عرض ناحیه آج و زاویه مورب نسبت به خط مرکزی تایر با نام کمر بند (بلت) استفاده می شود. الیاف مصرفی در کمر بند از جنس نخ یا سیم فولادی است. در صورتی که کمر بند نخ باشد تایر را رادیال نخ و در صورتی که کمر بند سیمی باشد تایر را رادیال سیمی (استیل بلت) می نامند.

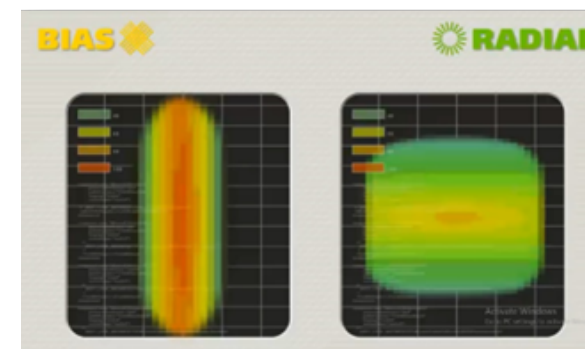
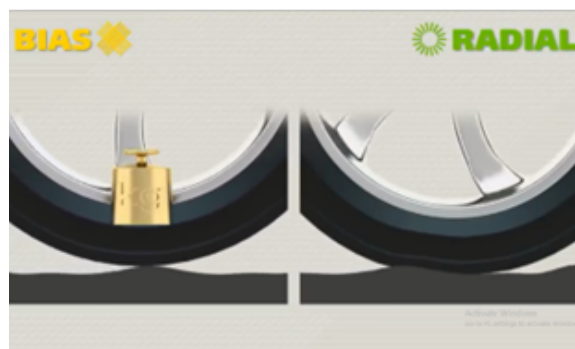
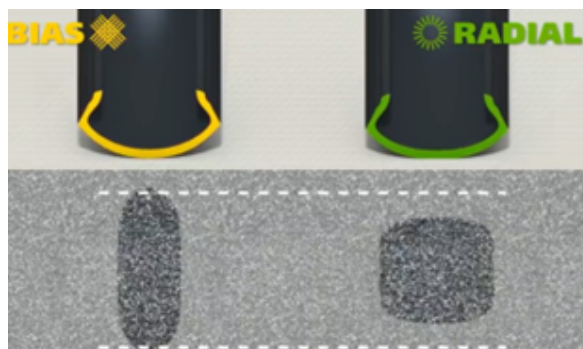


مقایسه تایرهای بایاس و رادیال:

تایرهای رادیال به دلیل انعطاف بیشتری که دارند در هنگام حرکت با سطح تماس بیشتری با زمین قرار دارند درحالی که تایرهای بایاس با سطح کمتری از زمین در تماس است.

به دلیل لایه های کمتری که تایرهای رادیال نسبت به تایرهای بایاس دارند از انعطاف پذیری بیشتری برخوردار هستند. بنابراین در سطوح ناهموار خاصیت الاستیکی بیشتری دارند.

به دلیل شکل ساختار تولیدی تایرهای بایاس، سطح تماس این تایرها در ناحیه مرکزی فشار بیشتری را متحمل می شوند. این درحالیست که فشار در تایرهای رادیال به طور یکنواخت در سطوح تماسی تایر وارد می شود.



به طور کلی می توان نتیجه گرفت تایرهای رادیال بیشتر مناسب اتومبیل هایی است که سبک تر هستند و یا از سرعت بیشتری برخوردارند و تایرهای بایاس بیشتر مناسب اتومبیل های سنگین تر می باشد که سرعت بالایی ندارند و انعطاف حرکتی کمتری دارند.

مواد مصرفی در تولید تایر



در ساختمان تایر از مواد شیمیائی، طبیعی و معدنی مختلفی استفاده می شود که هر یک در عملکرد تایر و نیز در جریان تولید آن نقش خاصی را ایفاء می کنند .

کائوچو (Rubber): از نظر تهیه و فرآوری به سه دسته تقسیم می شوند:

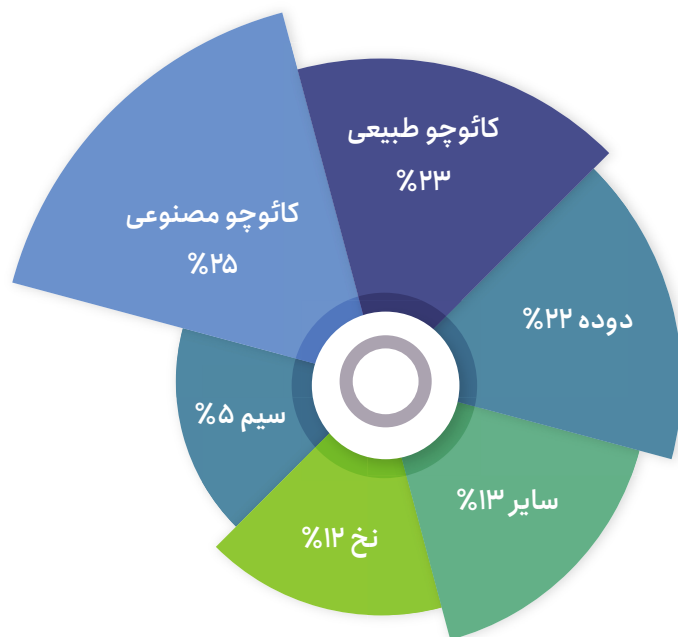
Rubber Natural	کائوچوی طبیعی
Rubber Synthetic	کائوچوی مصنوعی
Rubber Reclaim	کائوچوی بازیافتی

کائوچوی طبیعی از شیر درخت مخصوصی که در مناطق استوایی و کشورهای نظیر مالزی و تایلند می روید، به دست میاید. از معروفترین نام های تجاری کائوچوی طبیعی می توان به کائوچوی استاندارد مالزی یا (SMR) Standard Malaysian Rubber اشاره کرد. کائوچوی مصنوعی نیز از مشتقات نفتی و محصول کارخانجات پتروشیمی است. از انواع کائوچوی مصنوعی می توان بوتادین رابر (BR) و استایرن بوتادین رابر (SBR) را نام برد. هر یک از اجزاء مختلف تایر شامل نسبت های مختلفی از کائوچوی طبیعی و مصنوعی هستند که این نسبت به خصوصیات فیزیکی مورد نیاز بستگی دارد. بعنوان مثال کائوچوی طبیعی دارای مقاومت حرارتی بالا و چسبندگی عالی است و به این دلیل در اجزاء درونی تایر مثل لایه ها بیشتر کاربرد دارد.

دوده (Carbon Black):

اضافه کردن دوده به کائوچو باعث افزایش مقاومت سایشی تایر شده و خواص مکانیکی آن را بهبود می بخشد. ساختار کائوچو به گونه ای است که در بین مولکول های آن، فضاهای خالی وجود دارد و دوده در این فضاها قرار میگیرد. گاهی اوقات علاوه بر دوده از پرکننده های غیر دوده ای نظیر کربنات کلسیم یا کائولین نیز استفاده می شود.

درصد وزنی مواد مستقیم تولید تایر



نخ (Textile Cord):

نخ بدنه اصلی تایر شامل لایه های نخي پوشش داده شده با آمیزه (خمیر) لاستیکی می باشد. جنس نخ ها نایلون و پلی استر است. به مجموع لایه های نخي بکار رفته در تایر، منجید یا کارکس گفته می شود. وظیفه لایه های نخي تحمل فشار باد از داخل و بار وارد شده به تایر از خارج می باشد.

سیم (Bead wire):

به منظور ایجاد استحکام کافی در بخشی از تایر که روی رینگ قرار می گیرد و طقه (بید) نام دارد، از سیم های فولادی استفاده می شود. این سیم ها ضمن آنکه دارای پوشش مسی یا برنزی هستند توسط آمیزه لاستیکی نیز پوشش داده شده و پس از چند دور تابیده شدن، با مقطعی به شکل مربع یا دوزنقه مجموع سیم های طوقه را تشکیل می دهند. همچنین در کمر بند تایرهای رادیال سیمی سواری و در لایه های تایرهای باری تمام سیمی از سیم های فولادی با قطر و ضخامت مشخص استفاده می گردد.

سایر مواد نگهدارنده ها و مواد شیمیایی:

اکسیژن موجود در هوا می تواند باعث تخریب و فرسایش اجزاء تایر شود برای مقابله با اثرات مضر این عوامل از مواد شیمیایی خاصی نظیر اکسیدانت ها، موم ها و ضد اوزونانت ها در آمیزه لاستیکی استفاده می شود.

به منظور تولید و فرآوری بهتر و آسانتر آمیزه لاستیکی، در چرخه و مراحل مختلف فرآیند تولید از مواد دیگری نظیر انواع روغن، شتاب دهنده ها، گوگرد (به عنوان عامل پخت) و ... استفاده می گردد. میزان استفاده از هر یک از اجزای فوق به نوع و ساختار تایر، شرایط حرکتی جاده، شرایط آب و هوایی و عوامل مختلف دیگری بستگی دارد اما بطور میانگین درصد وزنی هر یک از مواد تشکیل دهنده تایر رادیال سواری به شرح فوق میباشد:

فرآیند تولید تایر

فرآیند اختلاط مواد و تهیه آمیزه لاستیکی (کامپاند):

در این مرحله مواد اولیه در دستگاه مخلوط کن (بنبوری) مخلوط گردیده و انواع آمیزه های لاستیکی تولید می شود. از آمیزه های لاستیکی در قسمت های مختلف یک تایر استفاده می شود و از آنجایی که هر قسمت از یک تایر دارای خواص فیزیکی و مکانیکی متفاوتی می باشد، لذا ضرورت دارد که ترکیبات متفاوتی از آمیزه های لاستیکی تهیه گردد.

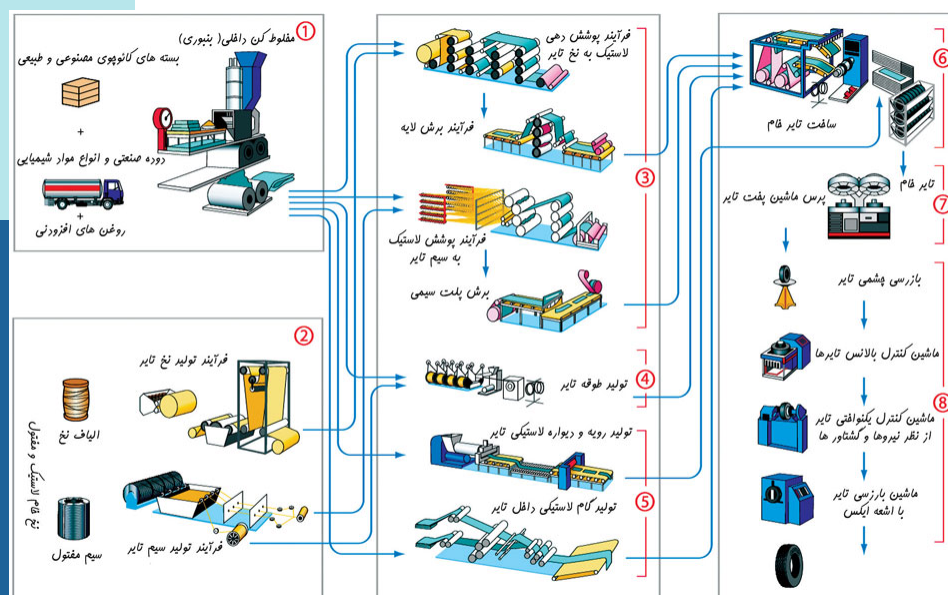
فرآیند ساخت و آماده سازی اجزاء تایر:

ساخت و آماده سازی اجزای تشکیل دهنده تایر در بخش های متفاوتی انجام می گیرد. ساخت تیر، دیواره ها، نوارهای لاستیکی سرشانه و هامپ در بخش اکسترودر، ساخت لایه ها (جزء عمده منجید تایر) در بخش های کلندر و برش لایه و ساخت آستر داخلی در گام کلندر، ساخت بلت سیمی روی دستگاه استیلاستیک و ساخت بید یا طوقه در بخش بیدسازی انجام می گیرد.

فرآیند ساخت و مونتاژ تایر:

برخلاف تایرهای سبک از جمله سواری بایاس که در یک مرحله ساخته می شوند، ساخت تایرهای رادیال سیمی سواری معمولاً در دو مرحله انجام می گیرد. در مرحله اول منجید تایر شامل لایه ها، بید و دیواره ها آماده می شود و سپس در مرحله دوم بلت سیمی و ترد به آن اضافه می گردد. در تایرهای سنگین بایاس و در تعدادی از کارخانجات تایرسازی، تعدادی از لایه ها را روی ماشین به نام بندسازی روی هم قرار داده و بعد از آماده کردن بندها، آنها را به ماشین تایرسازی انتقال می دهند. با مونتاژ بندها روی هم و اضافه کردن بید و ترد در ماشین تایرسازی، عملاً تایرباری ساخته خواهد شد.

فرآیند پخت تایر: آخرین مرحله تولید تایر که تایر در آن شکل نهائی و خواص مکانیکی-دینامیکی خود را به دست می آورد، مرحله پخت یا ولکانیزاسیون می باشد، لذا در این مرحله تایر با استفاده از عوامل پخت که هنگام مخلوط کردن آمیزه های لاستیکی به آن افزوده شده است، بعد از قرار گرفتن در پرس پخت شکل نهائی را به دست می آورد.

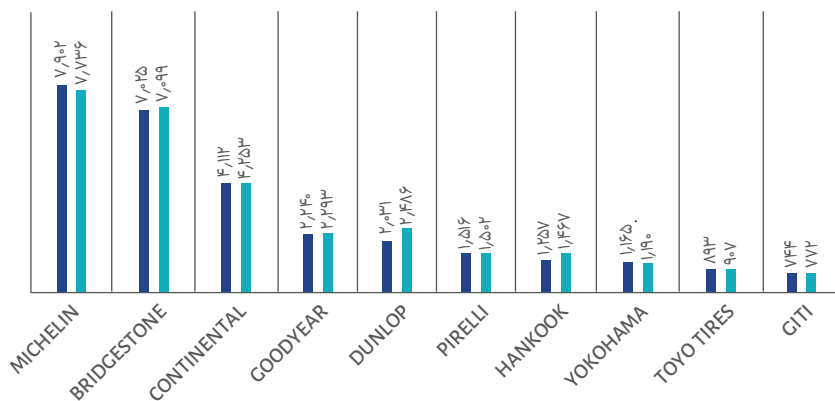


بازار جهانی تایر

بازار جهانی تایر (آپریل ۲۰۲۳)

ارزش سرقفلی ۱۰ شرکت برتر تایرسازی در جهان (میلیون دلار)

<http://brandirectory.com>

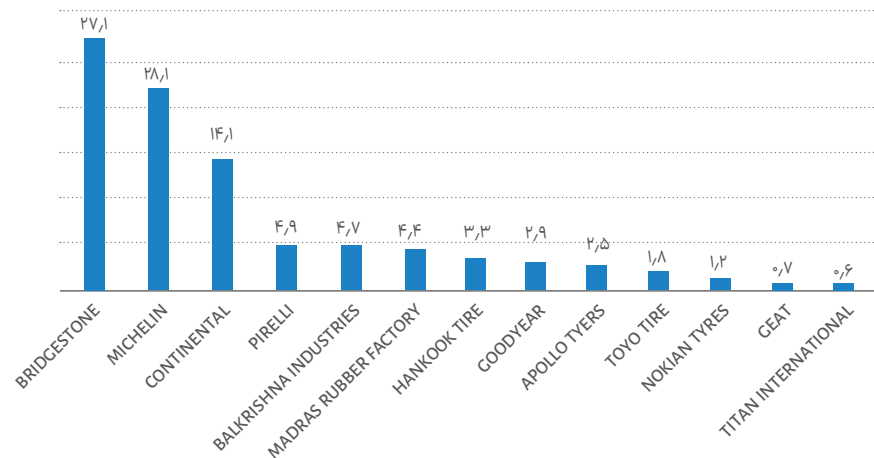


ارزش سرقفلی در سال ۲۰۲۳

ارزش سرقفلی در سال ۲۰۲۲

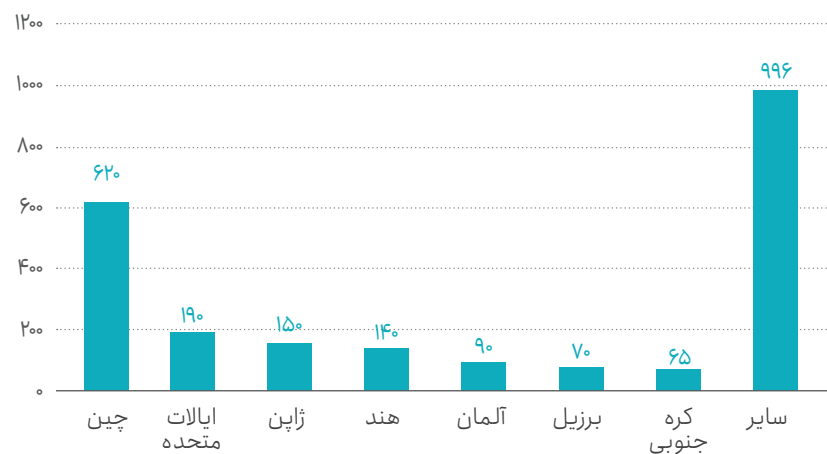
ارزش بازار ۱۰ شرکت بزرگ تایرسازی جهان (میلیارد دلار)

<http://companiesmarketcap.com>

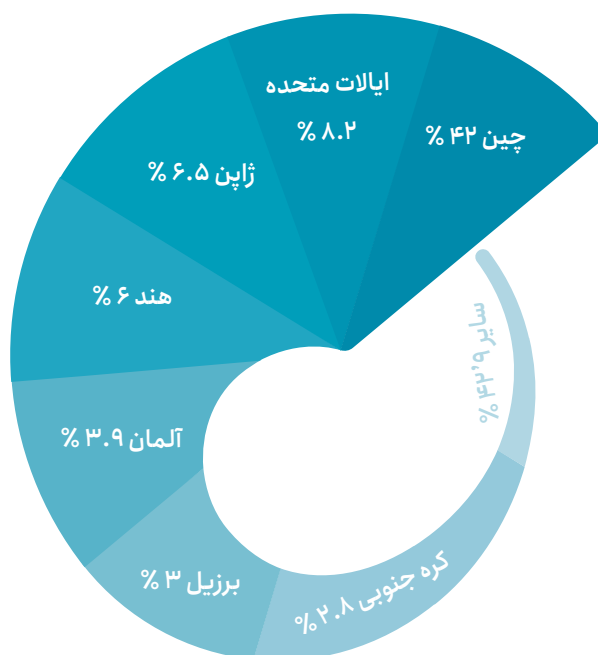


بزرگترین تولیدکنندگان

میانگین تولید سالانه (میلیون حلقه)



سهم هر کشور در تولید تایر

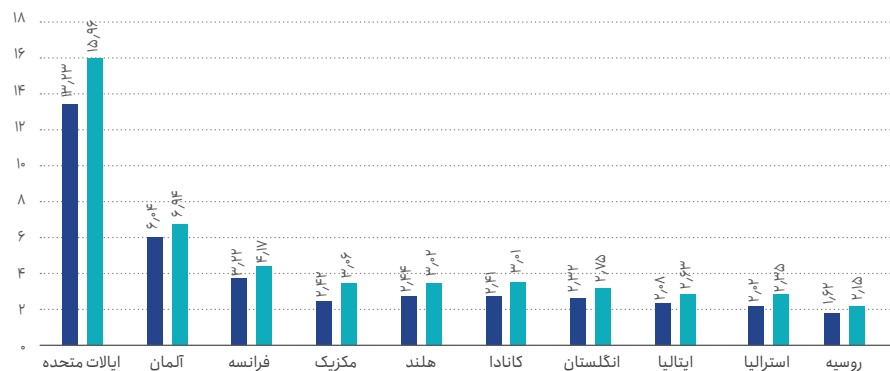


اندازه بازار جهانی تایر در سال ۲۰۲۲ به ۲,۳۲۱.۳ میلیون حلقه رسید. انتظار می رود که بازار تا سال ۲۰۲۸ به ۲,۷۴۱.۲ میلیون حلقه برسد که نرخ رشد مرکب ۲.۸۸٪ در طول سال های ۲۰۲۳-۲۰۲۸ را نشان دهد.

کشورهایی با بیشترین ارزش صادرات و واردات

بزرگترین واردکنندگان تایر در جهان (میلیارد دلار)

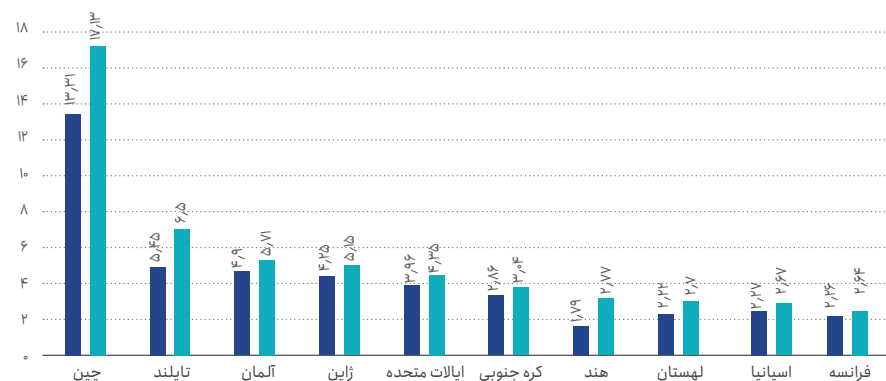
<https://oec.world/en>



ارزش معاملات در سال ۲۰۲۰
ارزش معاملات در سال ۲۰۲۱

بزرگترین صادرکنندگان تایر در جهان (میلیارد دلار)

<https://oec.world/en>



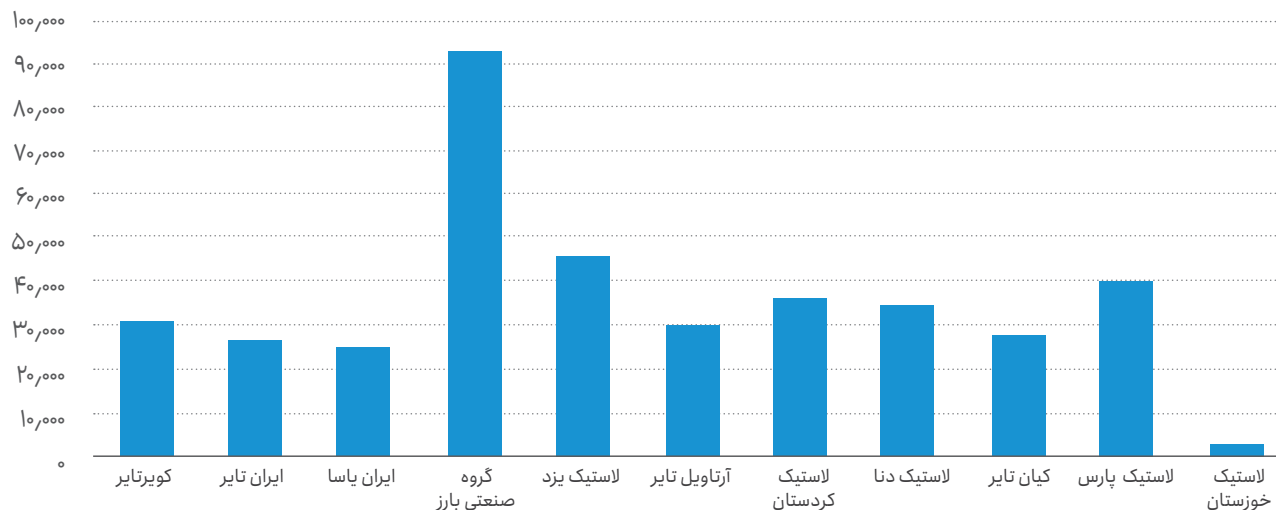
ارزش معاملات در سال ۲۰۲۰
ارزش معاملات در سال ۲۰۲۱

صنعت تایر در ایران

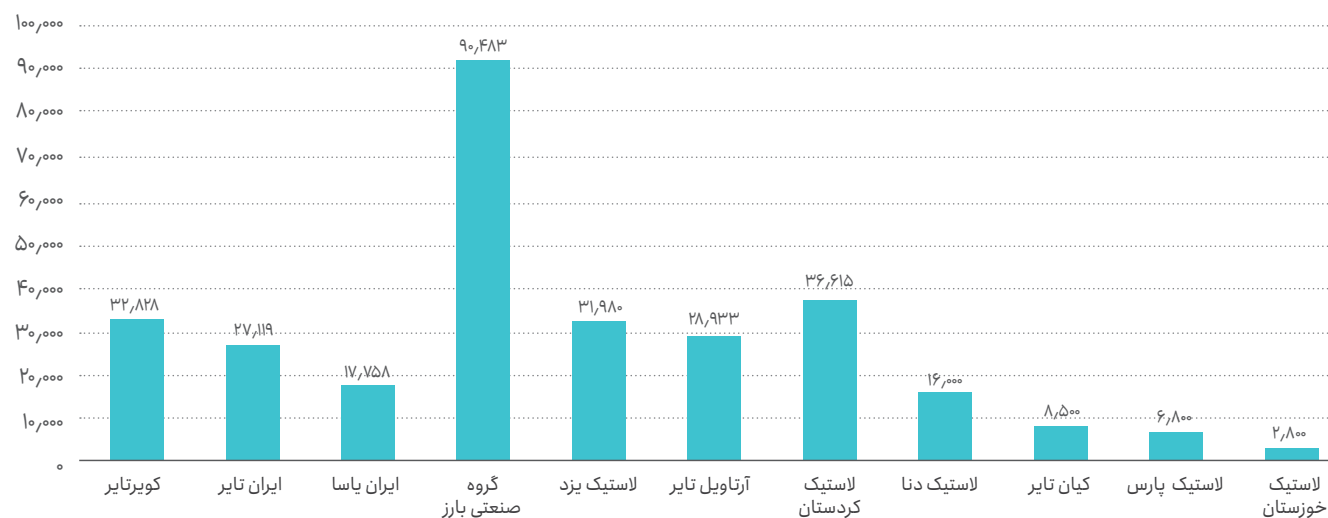
صنعت تایر در ایران

صنعت تایر در ایران با بیش از ۶۴ سال تجربه یکی از صنایع ریشه دار و استراتژیک در حوزه تأمین تایر وسایل نقلیه می باشد که منجر به ایجاد صنایع وابسته گوناگونی در کشور از قبیل تولید نخ تایر، دوده، سیم طوقه و غیره و اشتغال زایی حدود ۶۰۰ هزار نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم شده است. مجموع تولید واقعی کشور حدود ۳۰۰،۰۰۰ تن و میزان نیاز کشور ۴۰۰،۰۰۰ تن می باشد. چشم انداز تدوین شده برای سال ۱۴۰۴ رسیدن به ظرفیت ۷۰۰،۰۰۰ تن است. همانطور که پیداست در حال حاضر، متناسب با نیاز کشور با کمبود عرضه مواجه هستیم که این موضوع با واردات تایر به کشور رفع شده و عمده واردات در این صنعت برای خودروهای سنگین است. لازم به ذکر است که در میان شرکت های نامبرده، شرکت ایران یاسا به طور تخصصی تایر موتورسیکلت و دوچرخه و فرقون تولید می کند بنابراین ممکن است از منظر تناژی کمتر از بقیه باشد اما از نظر تعداد حلقه بیشترین تولید حلقه تایر دارد. از دیگر شرکت هایی که رقیب ایران یاسا نیز محسوب می شود می توان به شرکت یزد تایر که تقریباً ۳۰٪ تایر موتورسیکلت و دوچرخه کشور را تأمین می کند. (ایران یاسا ۷۰٪ تایر موتورسیکلت و دوچرخه کشور را تأمین می کند.)

ظرفیت اسمی سالانه شرکت های تایر سازی در ایران (تن)



میزان تولید واقعی تایرسازان در سال ۱۴۰۱ (تن)



صادرات و واردات

صادرات:

برای جلوگیری از کمبود تایر و افزایش قیمت آن در داخل کشور از شهریور ماه ۱۳۹۷ طبق بخشنامه وزارت صمت، صادرات انواع تایر تا اطلاع ثانوی ممنوع گردید. این موضوع سبب ایجاد تعادل در بازار شد اما در حالیکه تولیدکنندگان داخلی برای تأمین ارز مورد نیاز خود و همچنین جلوگیری از رسوب محصولات در انبارها به شدت نیاز به رفع ممنوعیت داشتند این موضوع که تا ۹ ماهه اول سال ۱۴۰۰ محقق نگردید سبب شد تا فرصت حضور در بازارهای خارجی از دست رود. اما در دی ماه ۱۴۰۰ طی نامه ای موافقت وزیر صمت در خصوص صادرات بخشی از گروه محصولات (۱۰٪ سواری و ۳۰٪ کشاورزی و راهسازی) به تولیدکنندگان ابلاغ شد.

واردات:

در سال ۹۷ و ۹۸ دولت تصمیم به کاهش تعرفه واردات تایرهای باری از ۲۶٪ به ۵٪ و اختصاص ارز ۴۲۰۰ تومانی به واردات این تایرها گرفت به طوری که در ۶ ماهه سال ۹۸ حدود یک میلیون و چهارصد هزار حلقه تایر TBR (تایر رادیال اتوبوسی و کامیونی) با ارز دولتی وارد کشور شد که بیش از تقاضای سالانه این نوع تایر بود. از طرفی الزامات کیفی تایر وارداتی نیز در مورد واردات این محموله ها رعایت نگردید. واردات بی رویه تایرهای بی کیفیت نه تنها باعث نارضایتی مصرف کنندگان و مخاطرات ایمنی در جاده ها گردید بلکه با افزایش موجودی انبار نمایندگان باعث شد عرضه بر تقاضا پیشی بگیرد. به گونه ای که هم اکنون نیز انباشت زیادی از این تایرهای سنگین در انبارها شاهد هستیم. در سال ۱۴۰۱ نیز در موضوع محاسبه مبنای عوارض گمرکی از ارز ترجیحی به ارز نیمایی، تعرفه واردات این تایرها به ۱٪ کاهش یافت. به عبارت دیگر ظرف سه سال تعرفه واردات تایرهای باری و کامیونی از ۲۶٪ به ۱٪ کاهش یافته است. در خصوص تایرهای سواری نیز علیرغم اینکه مقدار تولید داخل به راحتی نیاز داخل تایر سواری را پوشش می دهد و عملاً نیازی به واردات نمی باشد متأسفانه نه تنها واردات تایرهای سواری ممنوع نشده که تعرفه واردات این تایرها از ۴۰٪ به ۳۲٪ کاهش یافته است.



مشکلات و چالش ها

۱. تداوم سیاست سرکوب قیمت و همچنین رعایت دستورالعمل قیمت گذاری سازمان حمایت از مصرف کنندگان (سود خالص ۱۷ درصد) در کنار رشد سرسام آور بهای تمام شده تولید، مهمترین مشکل صنعت تایر ایران می باشد که موجب کاهش قابل توجه حاشیه سود صنعت شده و جذابیت سرمایه گذاری در آن را تحت تاثیر قرار داده است.
۲. کاهش نقدینگی در برخی موارد باعث شده شرکت ها به دلیل عدم تامین وجه نقد برای خریدهای خارجی، برخی از موارد مورد نیاز خود را از بازار داخلی و با قیمت بالاتر و به صورت اقساطی خریداری نمایند به گونه ای که سهم هزینه مواد در صنعت تایر از حدود ۶۵ درصد در سال های قبل، به مرز ۸۰ درصد در سال ۱۴۰۱ رسیده است. این موضوع باعث بالا رفتن مانده تسهیلات تایر سازان و به تبع آن رشد هزینه های مالی آن ها شده است.
۳. با کنترل بیماری کوید ۱۹ از ابتدای سال میلادی ۲۰۲۲ و کاهش بحرانهای ناشی از آن انتظار می رفت تولید و عرضه مواد اولیه مورد نیاز صنعت تولید تایر با ثبات شود ولی تورم ناشی از کمک های دولتی کشورها و تزریق نقدینگی به منظور جلوگیری از تبعات بیماری کرونا باعث افزایش ۵ تا ۱۰ درصد قیمت خرید مواد اولیه خارجی و افزایش ۵۰ تا ۱۰۰ درصد هزینه های حمل شده است.
۴. جنگ میان روسیه و اوکراین و متعاقباً تحریم روسیه در ابعاد جهانی باعث شده تامین برخی از مواد اولیه صنعت که با کمک این کشور انجام می شد با مشکلاتی همراه گردد.
۵. به لحاظ حجمی تقریباً حدود ۴۰ درصد از مواد اولیه تشکیل دهنده تایر وارداتی بوده و شرکت ها برای تأمین آن نیازمند تهیه ارز می باشند. پس از حذف ارز ترجیحی برای مواد اولیه تایر در سال ۹۹ ارز نیمایی جایگزین آن شد. در سال ۱۴۰۰ با توجه به تحریم ها تخصیص ارز از سوی بانک ها با چالش جدی همراه شد و گاه بیش از ۲ ماه به طول می انجامید که نتیجه آن باطل شدن پروفرما و تکرار شدن سیکل فرآیند خرید بود. عدم تطابق نوع ارز مورد نیاز (یورو، روپیه، درهم و...) با نوع ارز تخصیص داده شده نیز زیان هایی متوجه تایر سازان می ساخت. از ابتدای سال ۱۴۰۱ نیز برخی شرکتها با معضل افزایش نرخ برابری ارز و همچنین کمبود عرضه ارز مواجه شدند.
۶. ممنوعیت صادرات در سال ۹۷ موجب انباشت لاستیک در انبار تایر سازان گردید. هر چند این ممنوعیت در سال ۱۴۰۱ برداشته شد اما طی این دوره تایر سازان مشتریان خارجی خود را از دست دادند. از دیگر مشکلات صادراتی ایجاد تغییر در ساختار حکومت افغانستان (یکی از مقاصد مهم صادراتی کشور) و اثرات مقطعی آن بر روی بازار صادراتی آن کشور می باشد.
۷. کاهش تعرفه واردات برخی از انواع تایر از جمله تایر باری و سواری موجب کاهش بهای تمام شده واردات تایرهای خارجی در کشور شد به گونه ای که در بسیاری از موارد تایر سازان داخلی به لحاظ قیمتی توان رقابت با آن را نداشتند.



دیاگرام چالش ها

بنابراین اگر بخواهیم تهدیدها و در مقابل آن فرصت ها را بطورکلی جمع بندی کنیم به طور خلاصه به شرح دیاگرام رو به رو می باشد:



عرضه تایر خودرو در بورس کالا

در سال ۱۴۰۰ مقرر شد ۵ میلیون و ۱۵۰ هزار حلقه تایر (معادل ۳۵,۶۳۰ تن) در بورس کالا عرضه شود. از میان تولیدکنندگان تایر تنها شرکت های زیر اعلام آمادگی کردند. تنها گروه صنعتی بارز و بارز کردستان محصولات خود را در بورس کالا تا مدت محدودی عرضه کردند (مجموعاً ۷۸۶۰ تن) اما به دلیل قیمت گذاری دستوری برای نرخ فروش این محصولات به هیچ عنوان بر روی نرخ فروش این دو شرکت رقابتی صورت نمیگرفت و سرانجام دوباره فروش محصولات به بنکداران و دلالان سپرده شد.



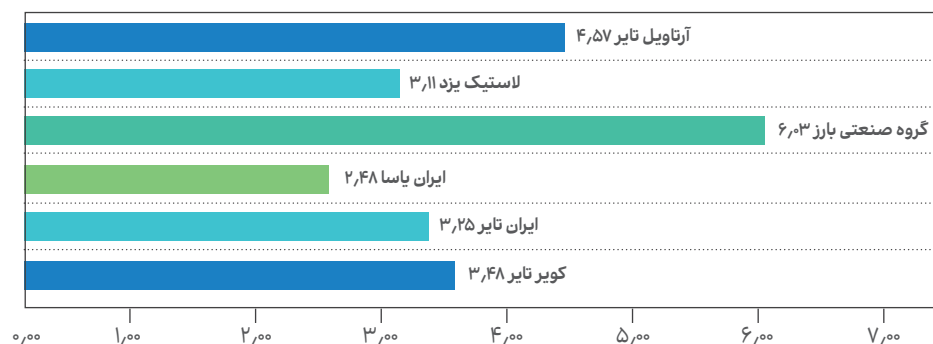
نام شرکت	حلقه	تن
گروه صنعتی بارز	۷۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰
بارز کردستان	۹۰۰,۰۰۰	۶,۰۰۰
آرتاویل تایر	۱,۶۰۰,۰۰۰	۱۰,۰۰۰
یزد تایر	۱,۹۵۰,۰۰۰	۱۴,۶۳۰
مجموع	۵,۱۵۰,۰۰۰	۳۵,۶۳۰

صنعت تایر در بازار سرمایه

از ۱۱ شرکت فعال در صنعت تایر سازی کشور، سهام شش شرکت در بازار سرمایه در حال معامله می باشد.

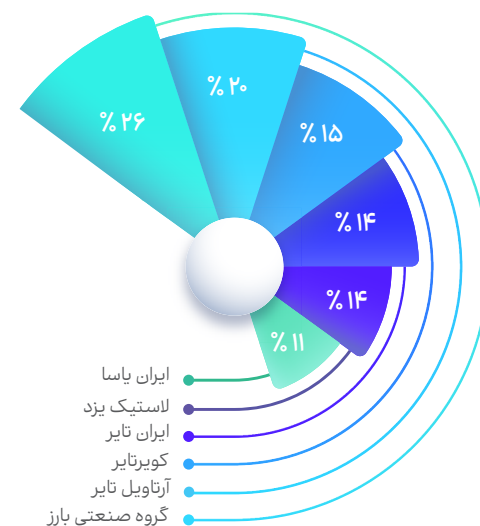
ارزش بازار شرکت های تایرساز (همت)

منتهی به ۲۲ فروردین ماه ۱۴۰۲



سهم هر شرکت از ارزش بازار کل صنعت در بازار سرمایه

منتهی به ۲۲ فروردین ماه ۱۴۰۲





روند بازدهی سهام تایرسازی نسبت به شاخص صنعت لاستیک و پلاستیک





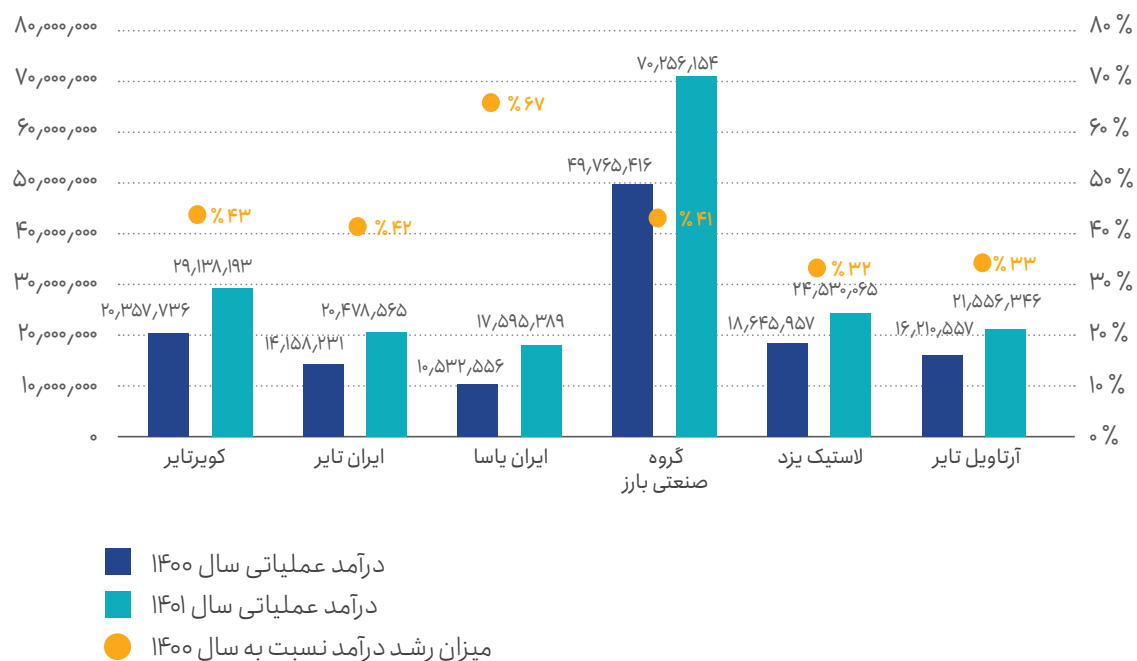
بازدهی نسبت به سقف تاریخی شاخص کل بورس



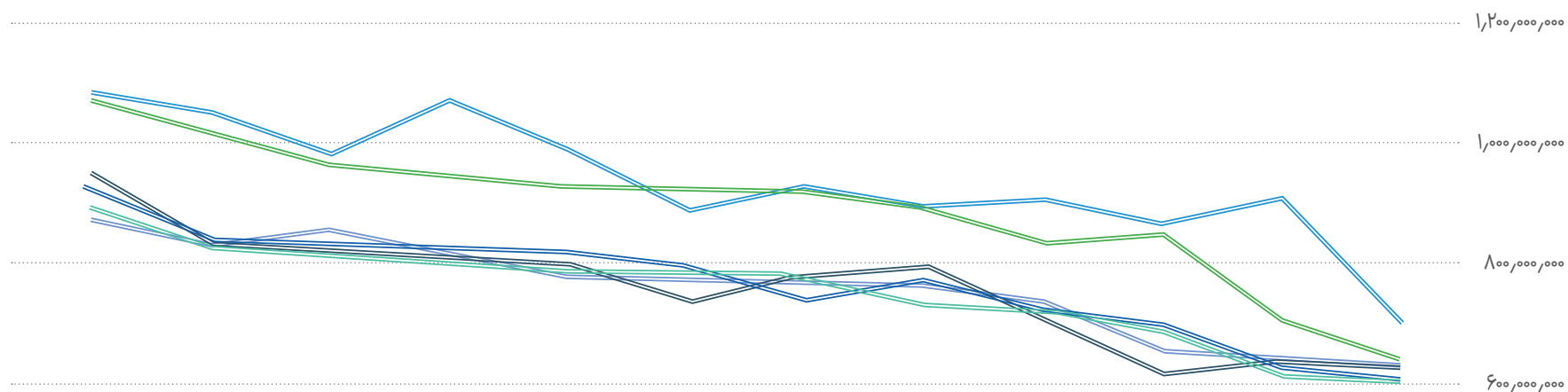
عنوان	بازدهی نسبت به سقف تاریخی شاخص کل بورس
شاخص صنعت لاستیک و پلاستیک	-۱۱٪
پاسا	۲۰٪
پکویر	-۷٪
پتایر	۳۶٪
پکرمان	۰٪
پیزد	-۳۵٪
پارتا	-۳۶٪

میزان درآمد شرکت های تایر سازی

مقایسه درآمد عملیاتی شرکت های تایر ساز در سال ۱۴۰۱ (میلیون ریال)



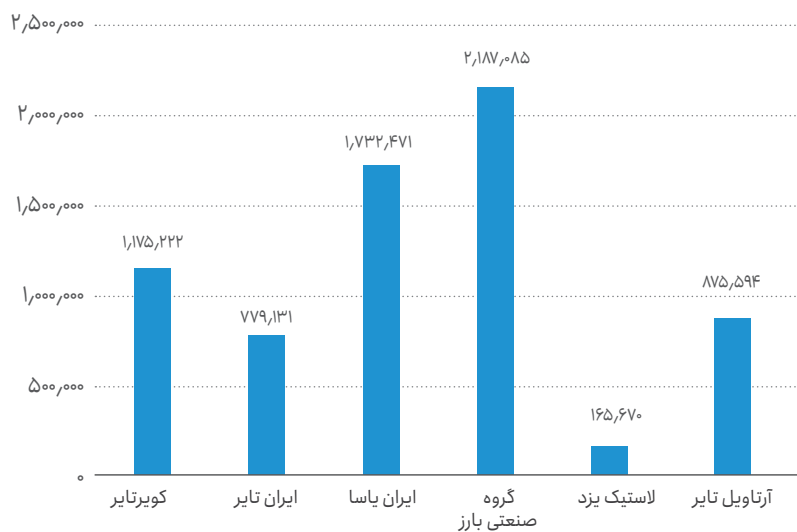
مقایسه روند نرخ فروش شرکت ها در ۱۴۰۱ (ریال/تن)



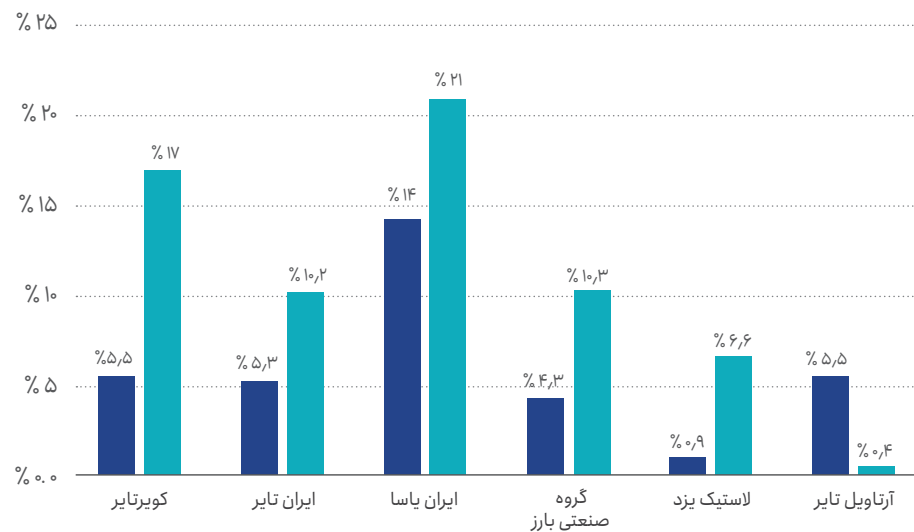
۱۴۰۱/۱۲	۱۴۰۱/۱۱	۱۴۰۱/۱۰	۱۴۰۱/۰۹	۱۴۰۱/۰۸	۱۴۰۱/۰۷	۱۴۰۱/۰۶	۱۴۰۱/۰۵	۱۴۰۱/۰۴	۱۴۰۱/۰۳	۱۴۰۱/۰۲	۱۴۰۱/۰۱		
۱,۰۶۶,۰۴۴,۴۳۴	۱,۰۱۰,۶۱۹,۹۱۴	۹۶۰,۸۱۱,۵۷۲	۹۴۵,۰۰۲,۲۹۹	۹۲۶,۲۳۹,۴۷۱	۹۲۲,۴۰۹,۶۷۰	۹۱۸,۱۳۶,۴۶۴	۸۸۸,۶۷۲,۹۲۰	۸۳۳,۳۲۳,۱۸۶	۸۴۷,۰۹۲,۰۰۰	۷۰۲,۵۵۴,۹۳۹	۶۳۷,۷۲۲,۸۶۸	کویرتایر	
۸۹۴,۷۹۵,۲۶۶	۸۲۴,۸۶۸,۷۴۹	۸۰۹,۹۳۸,۱۴۴	۸۰۴,۰۰۵,۹۲۵	۷۸۶,۶۷۹,۶۲۳	۷۷۳,۶۷۶,۴۹۳	۷۷۲,۳۸۶,۸۴۳	۷۳۰,۲۲۸,۷۸۹	۷۲۳,۱۱۲,۰۷۵	۶۸۷,۷۱۶,۷۰۶	۶۱۰,۶۱۱,۷۳۶	۶۰۲,۳۲۶,۹۳۵	ایران تایر	
۱,۰۸۱,۲۵۱,۰۰۰	۱,۰۴۵,۷۳۵,۰۰۰	۹۷۶,۷۱۱,۰۰۰	۱,۰۶۷,۷۲۸,۰۰۰	۹۸۸,۵۲۸,۰۰۰	۸۸۵,۲۸۴,۰۰۰	۹۲۷,۱۰۴,۰۰۰	۸۹۴,۸۵۰,۰۰۰	۹۰۳,۲۹۰,۰۰۰	۸۶۳,۵۱۷,۰۰۰	۹۰۶,۵۲۹,۰۰۰	۷۰۰,۵۶۶,۰۰۰	ایران یاسا	
۹۲۱,۴۳۹,۰۰۰	۸۳۵,۵۳۰,۰۰۰	۸۲۰,۳۲۰,۵۰۰	۸۱۸,۴۷۷,۰۰۰	۸۱۳,۶۹۶,۵۰۰	۷۹۱,۸۹۷,۵۰۰	۷۴۱,۴۱۱,۵۰۰	۷۶۹,۲۸۵,۵۰۰	۷۲۵,۰۸۲,۵۰۰	۶۹۱,۸۳۶,۰۰۰	۶۲۲,۹۲۵,۰۰۰	۶۰۶,۵۹۹,۵۰۰	گروه صنعتی بارز	
۸۶۹,۶۸۳,۳۳۳	۸۳۲,۴۱۸,۳۴۲	۸۵۱,۵۵۷,۸۹۵	۸۱۶,۹۱۷,۷۴۰	۷۷۷,۸۲۰,۰۴۹	۷۷۶,۲۴۲,۳۰۲	۷۶۹,۱۰۸,۵۲۲	۷۶۰,۶۳۲,۸۱۱	۷۳۲,۰۷۲,۰۵۶	۶۵۳,۴۸۶,۷۷۰	۶۳۵,۳۲۷,۱۳۸	۶۳۳,۱۰۸,۶۳۹	لاستیک یزد	
۹۴۴,۲۸۲,۰۷۸	۸۳۱,۷۸۷,۰۴۸	۸۱۴,۶۶۸,۵۹۵	۸۰۷,۸۴۷,۷۴۶	۷۹۸,۵۰۴,۷۰۹	۷۳۸,۲۲۱,۰۵۶	۷۷۴,۰۱۷,۸۸۵	۷۹۰,۴۷۵,۷۴۸	۷۱۲,۲۰۷,۰۸۶	۶۱۶,۷۷۴,۵۱۶	۶۳۶,۳۶۳,۷۳۶	۶۳۰,۶۶۵,۴۷۳	آرتاویل تایر	

روند سودآوری تایرسازان در ۹ ماهه سال ۱۴۰۱

سود خالص تایرسازان در ۹ ماهه سال ۱۴۰۱ (میلیون ریال)



حاشیه سود خالص و ناخالص تایرسازان در ۹ ماهه سال ۱۴۰۱



■ حاشیه سود خالص
■ حاشیه سود ناخالص

معرفی و تحلیل شرکت کویر تایر



معرفی

شرکت کویرتامین در اواخر سال ۱۳۶۶ با سرمایه اولیه یک میلیون ریال تأسیس گردید و عملیات اجرایی احداث کارخانه براساس موافقت اصولی صادره از وزارت صنایع و با ظرفیت اسمی ۲۵,۵۰۰ تن از نیمه دوم ۱۳۷۰ در زمینی به مساحت ۱۱۲ هکتار در شهرستان بیرجند آغاز گردید و در نوزدهم مهرماه سال ۱۳۷۷ با صرف ۳۵۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری ریالی و ارزی ۸۴ میلیون دلار به بهره برداری رسید.

نام سهامدار	تعداد سهام	درصد
گروه مدیریت سرمایه گذاری امید (سهامی عام)	۳,۰۵۴,۹۳۰,۵۸۸	۷۰,۰۶%
شرکت ارزش آفرینان کوثرکیش (سهامی خاص)	۸۲,۹۰۲,۰۰۰	۱,۹۰%
صندوق سرمایه گذاری اعتماد کارگزاری بانک ملی	۶۵,۱۲۷,۶۵۲	۱,۴۹%
شخص حقیقی	۵۶,۳۵۱,۳۱۷	۱,۲۹%
شخص حقیقی	۵۲,۳۰۱,۶۱۳	۱,۱۹%
صندوق سرمایه گذاری مشترک امید توسعه	۴۶,۸۹۱,۶۰۲	۱,۰۷%
سایر سهامداران	۱,۱۰۵,۶۸۸,۴۴۳	۲۵,۲۶%
جمع	۴,۳۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰%

شرکت از منظر بورس اوراق بهادار

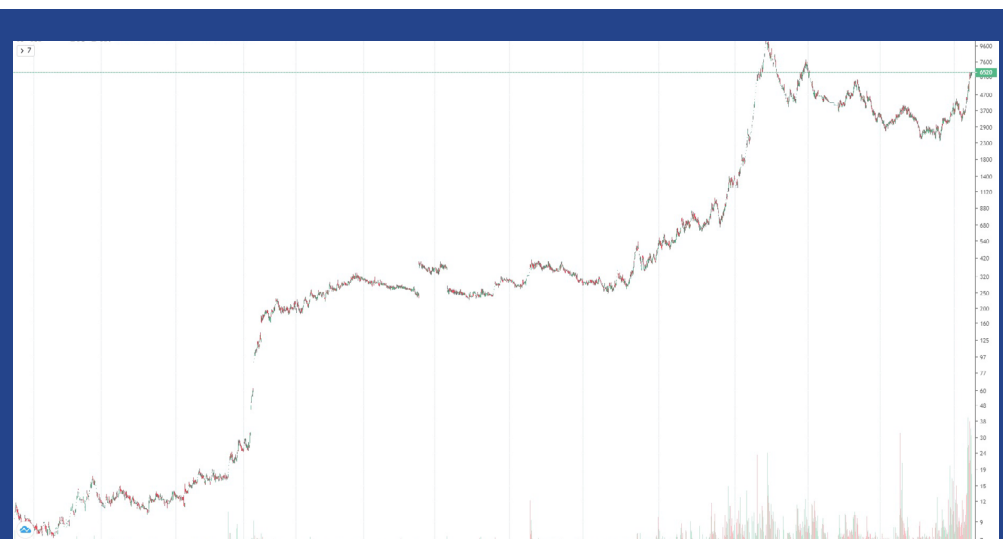
شرکت در تاریخ ۱۳۸۸/۰۵/۱۸ در فرابورس و در گروه پلاستیک و لاستیک با نماد "پکویز" ثبت شده و سهام آن برای اولین بار در تاریخ ۱۳۸۸/۰۷/۰۶ مورد معامله قرار گرفته است و در تاریخ ۱۳۹۳/۱۲/۲۷ شرکت به عضویت تابلوی اصلی بورس درآمد و اولین معامله سهام شرکت نیز در تاریخ ۱۳۹۳/۱۲/۲۷ انجام گرفته است. در پایان مردادماه ۱۳۹۹ پس از ارزیابی شاخص ها، شفافیت و سایر شرایط مندرج در مواد ۱۲ الی ۱۵ دستورالعمل پذیرش با عنایت به اینکه شرکت کویرتایر شرایط مقرر برای تابلوی فرعی بازار اول بورس تهران را احراز نمود، نماد معاملاتی شرکت از تابلوی بازار دوم به تابلوی فرعی بازار اول منتقل شد.

سودآوری	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
سودآوری	۰,۱۳	۰,۰۶	۰,۰۵	۰,۱۵	۰,۲۰	۰,۰۸
بازده دارایی ها	۰,۳۹	۰,۲۴	۰,۲۴	۰,۴۶	۰,۶۳	۰,۲۳
بازده حقوق صاحبان سهام	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
کارایی	۱,۰۳	۰,۸۳	۱,۰۵	۱,۳۴	۱,۳۶	۱,۲۷
گردش دارایی ها	۶,۰۶	۴,۷۹	۵,۷۷	۵,۲۵	۴,۹۳	۳,۷۳
گردش دارایی های ثابت	۴,۱۹	۳,۴۷	۴,۶۳	۵,۶۰	۴,۶۵	۵,۴۹
گردش موجودی کالا	۸۷,۲۱	۱۰۵,۰۹	۷۸,۷۶	۶۵,۲۱	۷۸,۴۹	۶۶,۴۴
دوره گردش موجودی کالا	۲,۳۵	۱,۹۳	۴,۲۰	۶,۲۸	۴,۹۶	۴,۳۳
گردش حساب های دریافتی	۱۵۵,۳۱	۱۸۹,۳۲	۹۳,۸۸	۵۸,۱۳	۷۳,۵۸	۸۴,۳۶
دوره وصول مطالبات	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
اهرم/ریسک	۰,۰۷	۰,۲۰	۰,۱۹	۰,۳۱	۰,۳۴	۰,۲۷
نسبت بدهی	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
نقدینگی	۱,۳۶	۱,۲۴	۱,۰۲	۱,۱۰	۱,۰۹	۰,۹۷
نسبت جاری	۱,۰۸	۰,۹۴	۰,۷۱	۰,۸۵	۰,۷۷	۰,۶۲
نسبت آتی	۱,۰۸	۰,۹۴	۰,۷۱	۰,۸۵	۰,۷۷	۰,۶۲
نسبت نقد	۰,۰۸	۰,۱۶	۰,۱۵	۰,۲۹	۰,۰۶	۰,۰۴

بازدهی سهام شرکت از فروردین ۱۴۰۱ تا پایان اسفند ۱۴۰۱: ۲۰٪

بازدهی سهام در دوره مالی ۱۴۰۱: ۱۲٪

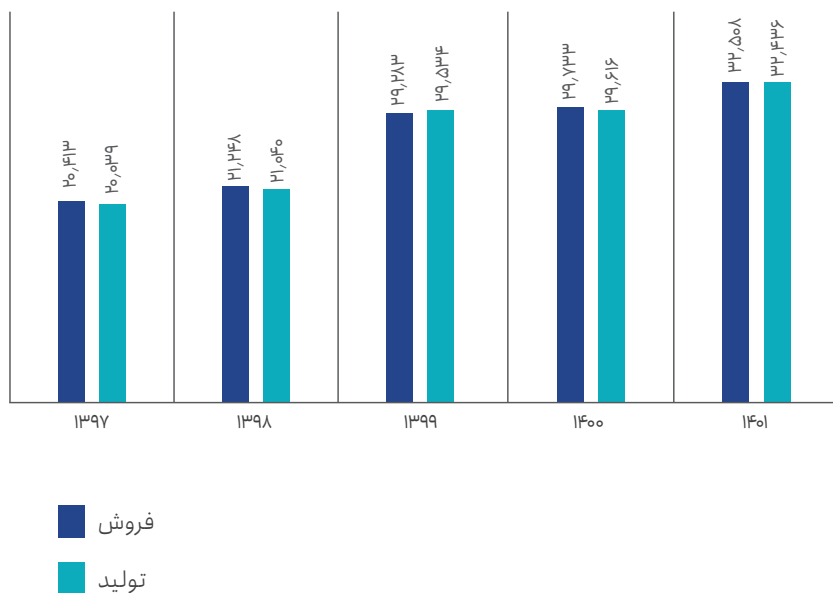
سقف تاریخی: ۱۱۶۳ ریال



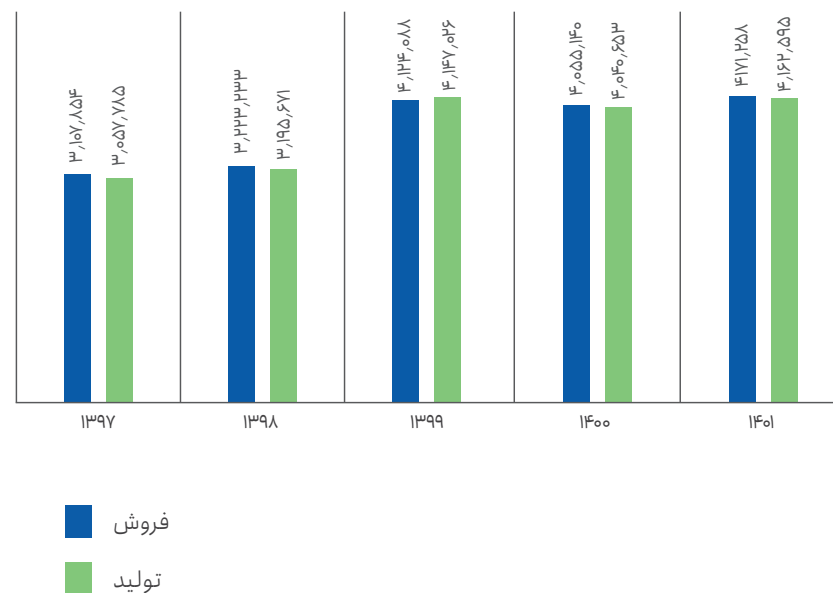
روند تاریخی قیمتی سهام شرکت از زمان عرضه تا روز گزارش

روند تولید و فروش شرکت در ۵ سال مالی اخیر

بر حسب تناژ

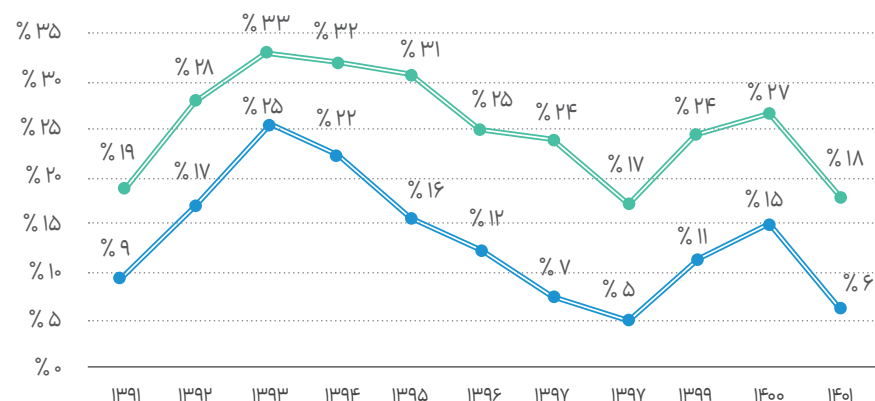


بر حسب حلقه



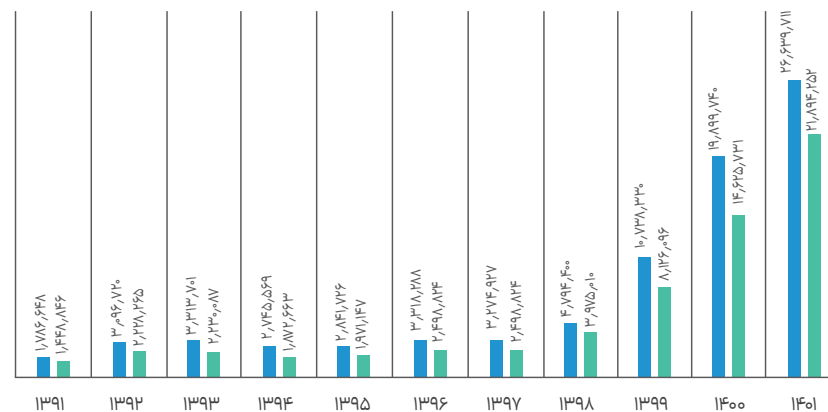
روند درآمد و حاشیه سود

حاشیه سود خالص و ناخالص پکویز



حاشیه سود ناخالص
حاشیه سود خالص

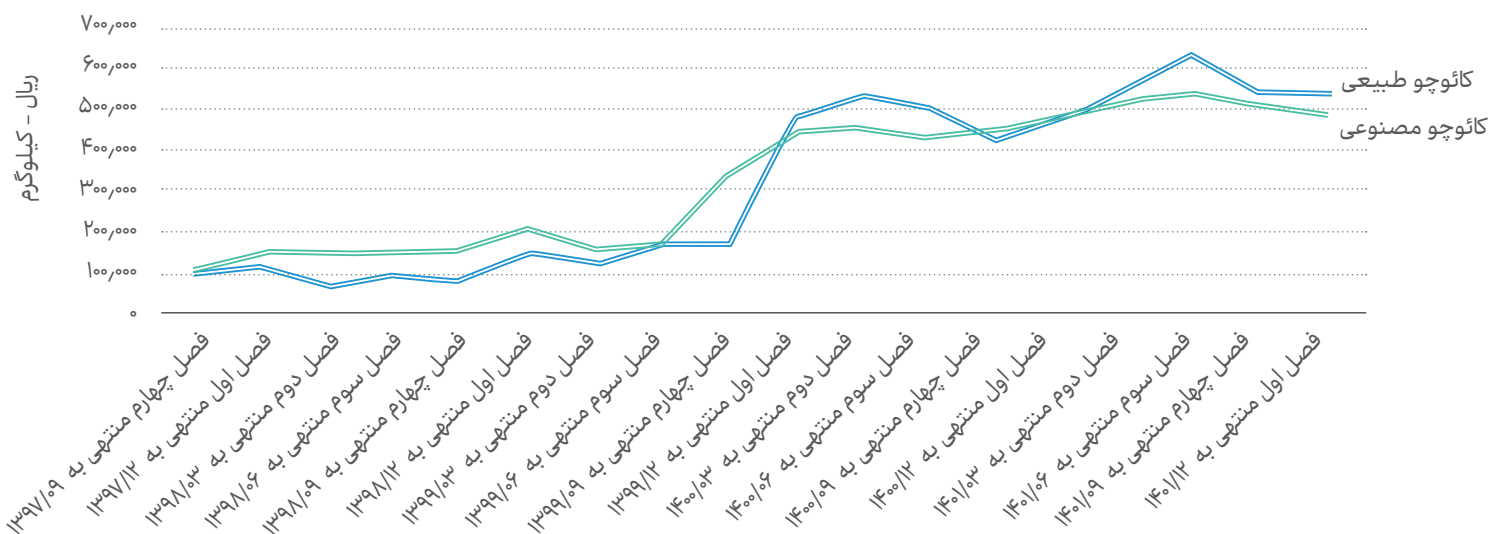
روند درآمد عملیاتی و بهای تمام شده پکویز (میلیون ریال)



درآمد عملیاتی
بهای تمام شده

روند فصلی نرخ مصرف کائوچو طبیعی و مصنوعی

روند فصلی نرخ مصرف رابر طبیعی و مصنوعی



فصل اول منتهی به ۱۴۰۱/۱۲	فصل چهارم منتهی به ۱۴۰۱/۰۹	فصل سوم منتهی به ۱۴۰۱/۰۶	فصل دوم منتهی به ۱۴۰۱/۰۳	فصل اول منتهی به ۱۴۰۱/۱۲	فصل چهارم منتهی به ۱۴۰۱/۰۹	فصل سوم منتهی به ۱۴۰۱/۰۶	فصل دوم منتهی به ۱۴۰۱/۰۳	فصل اول منتهی به ۱۴۰۱/۱۲	فصل چهارم منتهی به ۱۳۹۹/۰۹	فصل سوم منتهی به ۱۳۹۹/۰۶	فصل دوم منتهی به ۱۳۹۹/۰۳	فصل اول منتهی به ۱۳۹۸/۱۲	فصل چهارم منتهی به ۱۳۹۸/۰۹	فصل سوم منتهی به ۱۳۹۸/۰۶	فصل دوم منتهی به ۱۳۹۸/۰۳	فصل اول منتهی به ۱۳۹۷/۱۲	فصل چهارم منتهی به ۱۳۹۷/۰۹
۴۸۱,۷۲۵	۵۰۲,۷۳۷	۵۳۵,۵۹۵	۵۱۷,۳۱۱	۴۷۹,۶۹۴	۴۴۵,۱۷۹	۴۲۳,۹۷۰	۴۵۰,۱۵۶	۴۴۵,۶۱۳	۳۳۹,۲۵۰	۱۶۷,۵۹۱	۱۵۳,۹۷۸	۲۰۶,۹۱۹	۱۵۵,۰۸۲	۱۵۲,۵۴۴	۱۳۸,۸۴۹	۱۴۶,۰۵۵	۱۰۷,۳۷۱
۵۳۳,۷۷۳	۵۳۶,۸۵۱	۶۲۲,۰۴۷	۵۴۸,۹۹۷	۴۷۰,۸۱۱	۴۱۷,۰۱۱	۴۹۴,۵۸۸	۵۲۷,۸۱۵	۴۷۸,۱۸۹	۱۷۱,۲۵۵	۱۶۴,۰۶۸	۱۲۰,۴۵۴	۱۴۷,۲۴۳	۸۶,۸۴۳	۸۴,۳۶۲	۷۱,۶۰۴	۱۱۱,۴۱۴	۱۰۵,۸۲۰

چشم انداز بازار کائوچو طبیعی در سال ۲۰۲۳

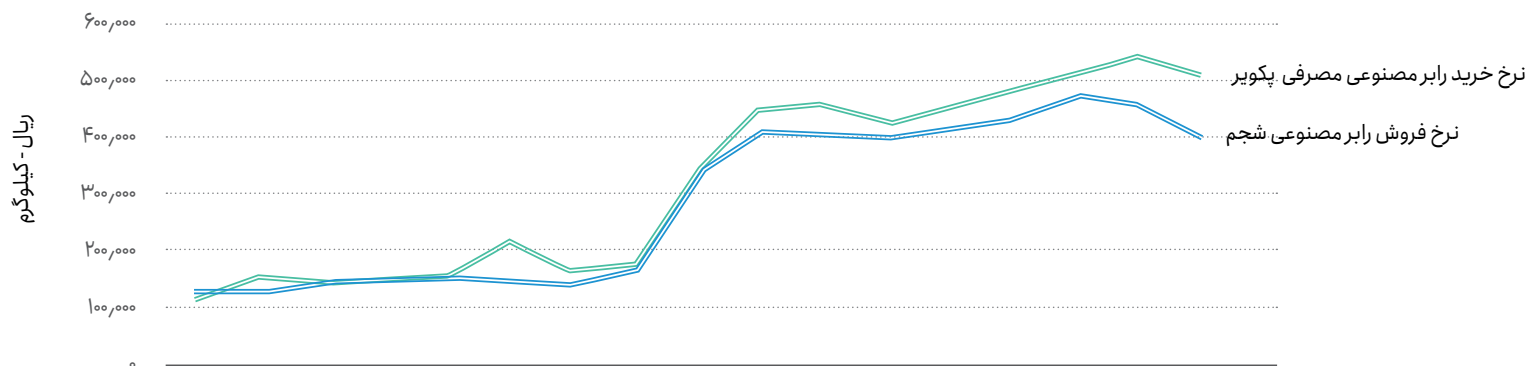
از اواسط سال ۲۰۲۲ تا هفته منتهی به ۱۶ آوریل ۲۰۲۳ بازار جهانی کائوچو طبیعی به دلیل فشار عرضه روندی نزولی به خود گرفته بود تا اینکه با رسیدن به نرخ ۱۳۴ سنت/کیلوگرم بعد از ۲ ماه از کانال ۱۲۰ سنت/کیلوگرمی خود عبور کرد و دلیل این جهش قیمتی نگرانی فعالان بازار از خالی شدن موجودی عرضه کنندگان این محصول می باشد. کنسرسیوم بین المللی کائوچو گفته است که تداوم محدودیت عرضه ای که برای حمایت از قیمت رابر طبیعی در نیمه اول سال ۲۰۲۳ تنظیم شده است تداوم خواهد داشت. انتظار می رود تولید در کشورهای عمده تولیدکننده از جمله مالزی، تایلند و اندونزی به دلیل شیوع بیماری گیاهی Leaf و شرایط نامساعد جوی (خشکسالی) کاهش یابد.

نرخ جهانی رابر طبیعی سنگاپور به دلار آمریکا



مقایسه نرخ خرید پکویر با نرخ فروش شجم

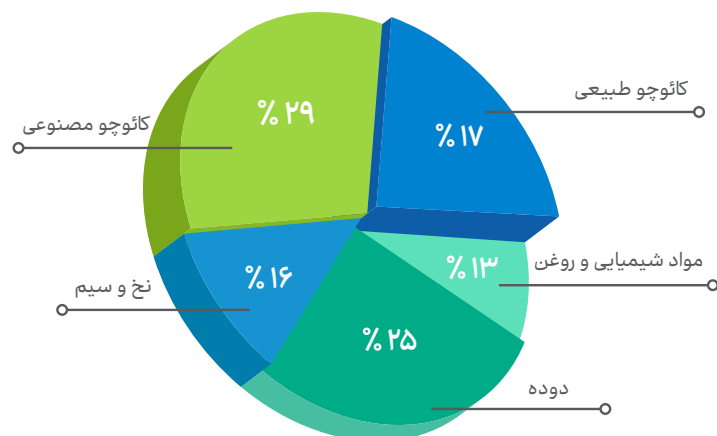
تامین کنندگان کائوچو مصنوعی شرکت کویر تایر پتروشیمی تخت جمشید و پتروشیمی بندر امام می باشند، اما عمده خرید شرکت از پتروشیمی تخت جمشید (با نماد بورسی شجم) می باشد. همانطور که پیشتر ذکر شد بهای تمام شده شرکت های تایرسازی رابطه مستقیم با قیمت نفت و محصولات پتروشیمی دارد. در میان اقلام بکاررفته در تایر دوده صنعتی و کائوچو مصنوعی و نخ پلیمری بیشترین تاثیرپذیری از قیمت نفت را دارند.



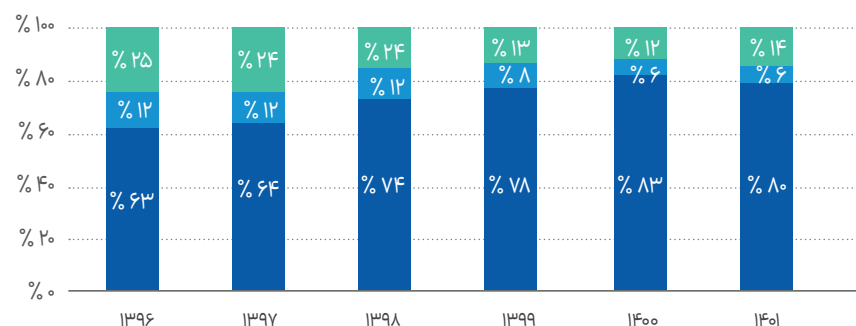
فصل اول منتهی به ۱۳۹۷/۰۹	فصل دوم منتهی به ۱۳۹۷/۱۲	فصل سوم منتهی به ۱۳۹۸/۰۳	فصل چهارم منتهی به ۱۳۹۸/۰۶	فصل اول منتهی به ۱۳۹۸/۰۹	فصل دوم منتهی به ۱۳۹۸/۱۲	فصل سوم منتهی به ۱۳۹۹/۰۳	فصل چهارم منتهی به ۱۳۹۹/۰۶	فصل اول منتهی به ۱۳۹۹/۰۹	فصل دوم منتهی به ۱۳۹۹/۱۲	فصل سوم منتهی به ۱۴۰۰/۰۳	فصل چهارم منتهی به ۱۴۰۰/۰۶	فصل اول منتهی به ۱۴۰۰/۰۹	فصل دوم منتهی به ۱۴۰۰/۱۲	فصل سوم منتهی به ۱۴۰۱/۰۳	فصل چهارم منتهی به ۱۴۰۱/۰۶	فصل اول منتهی به ۱۴۰۱/۰۹	
۱۲۱,۸۸۷	۱۲۰,۶۹۴	۱۳۴,۲۹۹	۱۴۳,۷۶۸	۱۴۹,۳۶۹	۱۴۶,۵۸۰	۱۳۵,۴۷۵	۱۵۸,۵۸۲	۳۳۱,۸۸۱	۴۰۸,۴۳۲	۳۹۸,۲۸۶	۳۹۱,۸۷۵	۴۱۲,۶۷۰	۴۲۹,۶۶۵	۴۶۵,۳۵۳	۴۴۹,۲۳۱	۳۹۰,۸۶۰	نرخ فروش رابر مصنوعی شجم
۱۵۷,۳۷۱	۱۴۶,۰۵۵	۱۳۸,۸۴۹	۱۵۲,۵۴۴	۱۵۵,۰۸۲	۲۰۶,۹۱۹	۱۵۳,۹۷۸	۱۶۷,۵۹۱	۳۳۹,۲۵۰	۴۴۵,۶۱۳	۴۵۰,۱۵۶	۴۲۳,۹۷۰	۴۴۵,۱۷۹	۴۷۹,۶۹۴	۵۱۷,۳۱۱	۵۳۵,۵۹۵	۵۰۲,۷۳۷	نرخ خرید رابر مصنوعی مصرفی پکویر

بهای تمام شده

درصد مصرف هریک از مواد مستقیم پکویر در سال ۱۴۰۱



سهم هریک از اقلام بهای تمام شده پکویر



- سربار تولید
- دستمزد مستقیم تولید
- مواد مستقیم مصرفی

پیکویر	واحد	سال مالی منتهی به ۱۴۰۱/۰۹/۳۰	۳ ماهه منتهی به ۱۴۰۱/۱۲/۲۹	کارشناسی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۲/۰۹/۳۰	کارشناسی ۱۲ ماهه منتهی به ۱۴۰۲/۰۹/۳۰
درآمد ناشی از فروش	میلیون ریال	۲۶,۶۳۹,۷۱۱	۷,۸۰۳,۹۵۸	۳۹,۶۵۸,۵۰۱	۴۷,۴۶۲,۴۵۹
هزینه بهای تمام شده	میلیون ریال	(۲۱,۸۹۴,۲۵۶)	(۵,۶۹۸,۶۰۷)	(۳۰,۵۹۵,۰۵۶)	(۳۶,۲۹۳,۶۶۳)
سود (زیان) ناخالص	میلیون ریال	۴,۷۴۵,۴۵۵	۲,۱۰۵,۳۵۱	۹,۰۶۳,۴۴۵	۱۱,۱۶۸,۷۹۶
هزینه های اداری، عمومی و فروش	میلیون ریال	(۱,۶۹۷,۶۱۲)	(۴۳۹,۲۳۱)	(۲,۵۶۴,۳۷۲)	(۳,۰۰۳,۶۰۳)
سایر درآمدها (هزینه ها) عملیاتی	میلیون ریال	۳۳۷,۹۴۵	۶۹,۲۸۰	۰	۶۹,۲۸۰
سود (زیان) عملیاتی	میلیون ریال	۳,۳۸۵,۷۸۸	۱,۷۳۵,۴۰۰	۶,۴۹۹,۰۷۲	۸,۲۳۴,۴۷۲
هزینه های مالی	میلیون ریال	(۱,۴۶۳,۷۴۱)	(۴۸۰,۱۹۵)	(۲,۷۲۱,۶۹۹)	(۳,۲۰۱,۸۹۴)
سایر درآمدها (هزینه ها) غیر عملیاتی	میلیون ریال	۴۹,۰۹۰	۲,۷۲۸	۰	۲,۷۲۸
سود (زیان) قبل از مالیات	میلیون ریال	۱,۹۷۱,۱۳۷	۱,۲۵۷,۹۳۳	۳,۷۷۷,۳۷۴	۵,۰۳۵,۳۰۷
هزینه مالیات بر درآمد	میلیون ریال	(۳۷۱,۲۰۳)	(۲۴۹,۸۷۴)	(۳۹۶,۵۸۵)	(۶۴۶,۴۵۹)
سود (زیان) خالص	میلیون ریال	۱,۵۹۹,۹۳۴	۱,۰۰۸,۰۵۹	۳,۳۸۰,۷۸۹	۴,۳۸۸,۸۴۸
(EPS) سود به ازای هر سهم	ریال	۳۶۷	۱۵۴	۵۱۷	۶۷۱
حاشیه سود (زیان) ناخالص	درصد	%۱۸	%۲۷	%۲۳	%۲۴
حاشیه سود (زیان) عملیاتی	درصد	%۱۳	%۲۲	%۱۶	%۱۷
حاشیه سود (زیان) خالص	درصد	%۶	%۱۳	%۹	%۹
سرمایه ثبت شده	میلیون ریال	۴,۳۶۰,۰۰۰	۶,۵۴۰,۰۰۰	۶,۵۴۰,۰۰۰	۶,۵۴۰,۰۰۰

مفروضات تحلیل

طرح افزایش ظرفیت تولید ۱۴,۰۰۰ تنی شرکت با راندمان ۵۰٪ و از ابتدای مرداد سال ۱۴۰۲ لحاظ شده است.

مفروضات تحلیل	واحد	سال مالی منتهی به ۳۰/۰۹/۱۴۰۱	۳ ماهه منتهی به ۲۹/۱۲/۱۴۰۱	کارشناسی ۹ ماهه منتهی به ۳۰/۰۹/۱۴۰۲	کارشناسی ۱۲ ماهه منتهی به ۳۰/۰۹/۱۴۰۲
نرخ دلار	ریال	۲۸۵,۴۵۰	۳۰۰,۰۰۰	۴۳۰,۰۰۰	۳۹۷,۵۰۰
نرخ تایر	ریال/تن	۸۱۹,۴۸۱,۶۶۶	۱,۰۱۶,۴۱۱,۶۷۲	۱,۲۱۴,۹۹۰,۳۶۸	۱,۱۵۲,۳۳۷,۰۵۵
نرخ کائوچو طبیعی	ریال/تن	۵۴۴,۱۴۹,۹۶۸	۵۳۳,۷۷۳,۵۲۷	۷۷۹,۵۱۹,۷۰۰	۷۲۶,۸۸۹,۸۸۰
نرخ کائوچو مصنوعی	ریال/تن	۵۰۸,۶۳۸,۲۹۱	۴۸۱,۷۲۵,۰۲۸	۷۲۱,۷۷۷,۵۰۰	۶۷۰,۳۶۷,۰۶۲
نرخ دوده	ریال/تن	۳۶۹,۲۶۲,۷۴۶	۳۷۴,۱۳۷,۷۷۱	۴۷۴,۰۷۵,۱۸۰	۴۵۲,۶۷۲,۲۵۱
نرخ نخ و سیم	ریال/تن	۷۲۲,۸۷۷,۹۲۰	۷۶۰,۲۲۱,۱۶۴	۱,۰۷۵,۰۰۰,۰۰۰	۱,۰۰۷,۵۸۵,۹۱۴
نرخ مواد شیمیایی	ریال/تن	۵۵۷,۴۱۲,۶۶۲	۶۰۵,۳۹۶,۳۸۶	۹۰۳,۰۰۰,۰۰۰	۸۳۹,۲۶۴,۲۱۷
نرخ رشد دستمزد	درصد	----	----	----	۴۰٪
افزایش نرخ فروش محصولات	درصد	----	۲۰٪	۲۰٪	----

تحلیل حساسیت EPS شرکت

شرکت پکویر در در اسفند سال ۱۴۰۱ توانست بر اساس ضوابط و دستورالعمل های سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان برای فروش تایرهای رادیال ۲۰٪ افزایش نرخ بگیرد. در این تحلیل فرض بر این است در طی ۹ ماهه انتهایی سال مالی ۲۰٪ مضاعف افزایش نرخ اخذ کند. نرخ دلار نیمایی ۴۳۰,۰۰۰ ریال و نفت برنت ۸۵ دلار/بشکه در نظر گرفته شده است.

دلار نیمایی								درصد افزایش نرخ فروش نسبت به سال ۱۴۰۱ (از ۰ تا ۶ درصد)
۴۵۰,۰۰۰	۴۴۰,۰۰۰	۴۳۰,۰۰۰	۴۲۰,۰۰۰	۴۱۰,۰۰۰	۴۰۰,۰۰۰	۳۹۰,۰۰۰	۳۸۰,۰۰۰	
(۱,۳۷۹)	(۱,۲۸۵)	(۱,۱۹۲)	(۱,۰۹۹)	(۱,۰۰۵)	(۹۱۲)	(۸۱۸)	(۷۲۵)	
(۶۰۷)	(۵۱۳)	(۴۲۰)	(۳۲۷)	(۲۳۳)	(۱۴۰)	(۴۶)	۴۷	
(۲۲۱)	(۱۲۷)	(۳۴)	۶۰	۱۵۳	۲۴۶	۳۴۰	۴۳۳	
۱۶۵	۲۵۹	۳۵۲	۴۴۶	۵۳۹	۶۳۲	۷۲۶	۸۱۹	
۵۵۱	۶۴۵	۷۳۸	۸۳۲	۹۲۵	۱,۰۱۸	۱,۱۱۲	۱,۲۰۵	
۹۳۷	۱,۰۳۱	۱,۱۲۴	۱,۲۱۸	۱,۳۱۱	۱,۴۰۴	۱,۴۹۸	۱,۵۹۱	

نفت برنت								درصد افزایش نرخ فروش نسبت به سال ۱۴۰۱ (از ۰ تا ۶ درصد)
۹۲	۹۰	۸۸	۸۶	۸۴	۸۲	۸۰	۷۸	
(۱,۳۹۹)	(۱,۳۴۰)	(۱,۲۸۱)	(۱,۲۲۲)	(۱,۱۶۲)	(۱,۱۰۳)	(۱,۰۴۴)	(۹۸۵)	
(۶۲۷)	(۵۶۸)	(۵۰۹)	(۴۵۰)	(۳۹۰)	(۳۳۱)	(۲۷۲)	(۲۱۳)	
(۲۴۱)	(۱۸۲)	(۱۲۳)	(۶۴)	(۴)	۵۵	۱۱۴	۱۷۴	
۱۴۵	۲۰۴	۲۶۳	۳۲۲	۳۸۲	۴۴۱	۵۰۰	۵۶۰	
۵۳۱	۵۹۰	۶۴۹	۷۰۸	۷۶۸	۸۲۷	۸۸۶	۹۴۶	
۹۱۷	۹۷۶	۱,۰۳۵	۱,۰۹۵	۱,۱۵۴	۱,۲۱۳	۱,۲۷۲	۱,۳۳۲	

برنامه های آتی و توسعه شرکت

شرکت کویر تایر در حال حاضر یکی از بزرگترین تولیدکنندگان تایر رادیال در کشور است و تنها شرکتی است که بروزترین تکنولوژی این صنعت را در ایران بومی سازی کرده است. این شرکت در حال حاضر ۱۴۰۰۰ تن به ظرفیت خود اضافه کرده است و مراحل تولید آزمایشی خود را پشت سر گذاشته است. افزایش سرمایه ای که از محل آورده نقدی که در بهمن ماه سال ۱۴۰۱ صورت گرفت، مقرر شد تا صرف راه اندازی و بهره برداری از این خط جدید شود به گفته مقامات شرکت، این ظرفیت تا آخر اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۲ با راندمان بالای ۷۰٪ به خطوط تولیدی خود اضافه خواهد شد.

این شرکت قصد دارد ۵۰،۰۰۰ تن برای تولید تایرهای OTR (تایرهای آف رودی) و TBR (تایرهای اتوبوسی و باری رادیال) نیز تا سال ۱۴۰۵ به ظرفیت خود اضافه کند.





بیانیه سلب مسئولیت

این گزارش صرفاً جهت اطلاع فعالین بازار سرمایه تهیه شده است و محتوای آن نباید به تنهایی جهت اخذ تصمیمات سرمایه گذاری و خرید و فروش اوراق بهادار مورد استفاده قرار گیرد. نظرات ارائه شده در این گزارش به هیچ عنوان، توصیه ای به خرید و فروش یا نگهداری سهام ندارد و مسئولیت استفاده از اطلاعات با خوانندگان گزارش است.

کارگزاری صبا تامین

SABA TAMIN BROKERAGE



WWW.SABABROKER.IR

تهران، سعادت آباد، بلوار سعادت آباد، خیابان بیست و ششم غربی (حق طلب)، پلاک ۴۷

تلفن: ۴۲۱۱۵۰۰۰ | فکس: ۴۲۱۱۵۵۰۰ | کد پستی: ۱۵۱۴۶۴۳۶۱۱