واحد تحلیل و مشاوره شرکت کارگزاری بانک آینده

اسفند ۹۵

تحلیل صنعت

تایر و لاستیک

شکوه شعبانی

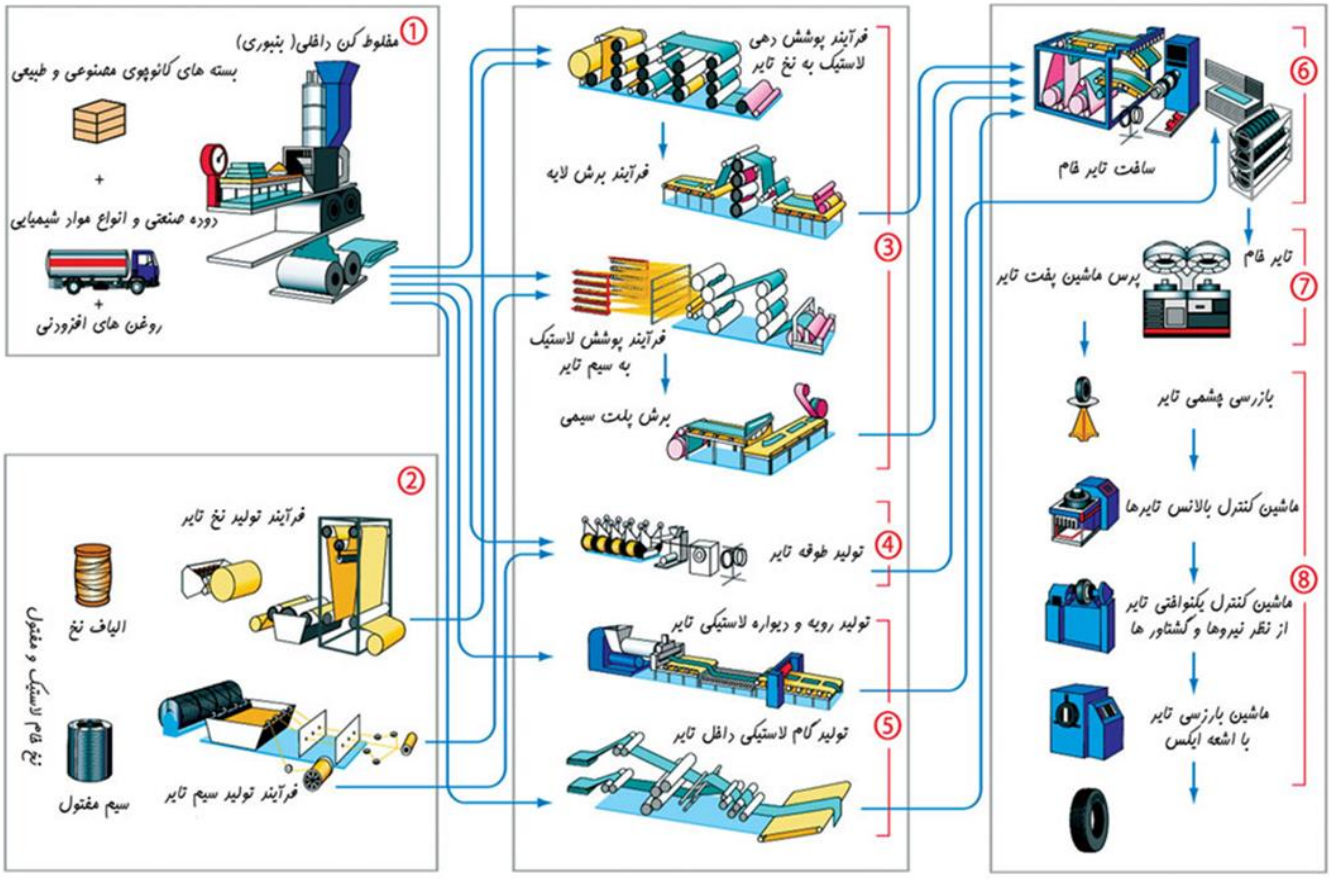
مقدمه

لاستیک خودرو معادل کلمه تایر (tire)در انگلیسی آمریکایی و تایر (tyre)در انگلیسی بریتانیایی است.به طور کلی تایر ها از نظر روش تولید لاستیک ها به دو گروه بایاس یا اریب و رادیال تقسیم می شوند:

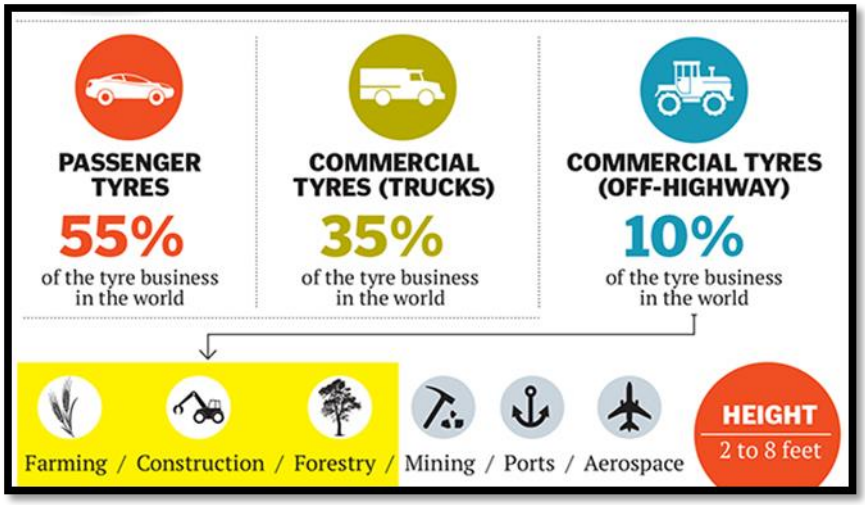
۱. تایرهای بایاس:در این تایرها قرارگیری لایه ها روی یکدیگر به صورت ضربدری است و جنس نخ مورد استفاده نایلون است.
۲. تایرهای رادیال:قرارگیری نخ های لاستیک به صورت ۹۰ در جه است و جنس این نخ ها از ریون است.

تایرهای رادیال به سبب ویژگی هایی که دارند مثل مصرف سوخت کم،پایداری حرکتی،دوام و شتاب زیاد و... در سال های اخیر به تدریج جایگزین تایرهای بایاس شده اند.

فرایند تولید تایر به صورت زیر است:

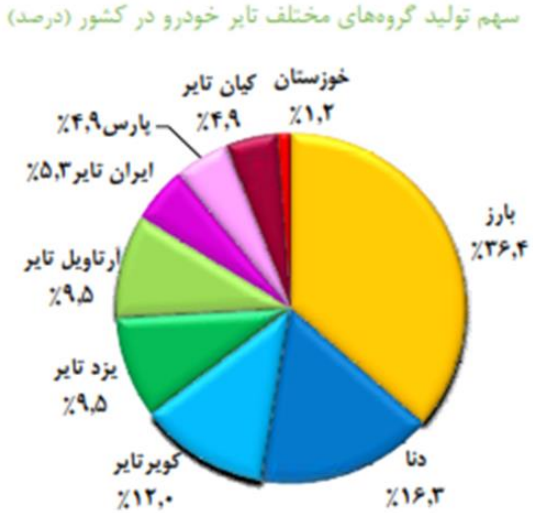


مهمترین عامل تقاضا برای این صنعت ،خودروهای سواری و خودروهای باری و مسافری است، این صنعت میان صنعت پتروشیمی و صنعت خودرو قرار می گیرد.ترکیب تقاضای انواع تایر در جهان به صورت زیر است:



صنعت تایر در ایران سابقه زیادی دارد و در دهه ۱۳۴۰ و پس از شروع تولید اتومبیل در ایران رشد را تجربه کرد. اولین کارخانه تولید تایر در ایران در سال ۱۳۳۷ هجری خورشیدی با سرمایه گذاری شرکت امریکایی گودریچ تحت عنوان شرکت کیان تایر برای تولید انواع تایر بایاس نخی با ظرفیت اسمی ۸۰۰۰ تن سالانه تاسیس شدکه در سال ۱۳۸۰ به لاستیک البرز تغییر نام داد.پس از این شرکت ایران تایر در سال ۱۳۴۲ خورشیدی با همکاری شرکت جنرال تایر امریکا تاسیس شد.لاستیک دنا به عنوان سومین شرکت تولید لاستیک با همکاری شرکت بریجستون ژاپن شروع به کار کرد.سپس شرکت لاستیک پارس در سال ۱۳۵۵ با همکاری شرکت پیرلی ایتالیا برای تولید تایرهای کشاورزی،سنگین و نیمه سنگین و نیز سواری تاسیس شد.

همچنین در زمینه تولید تایر دوچرخه ،موتور سیکلت و قطعات لاستیکی،شرکت ایران یاسا فعالیت های تولیدی خود را از ۱۳۴۷ خورشیدی با ظرفیت اولیه تولید ۱۰۰۰ تن در سال آغاز نمود.بعد از انقلاب نیز ۵ شرکت دیگر از جمله لاستیک بارز ،آرتاویل تایر،لاستیک یزد،کویر تایر و لاستیک خوزستان نیز شروع به فعالیت کرده اند.



تحلیل صنعت لاستیک در چارچوب PEST

این چاچوب عوامل کلان اثر گذار بر صنعت را در ۴ حوزه سیاسی،اقتصادی،اجتماعی- فرهنگی و تکنولوژیکی مورد بررسی قرار می دهد:

عوامل سیاسی

مهمترین عامل اثرگذار بر وضعیت سیاسی ایران قطعاً انتخابات ریاست جمهوری اردیبهشت ۹۶ خواهد بود،روی کارآمدن هر یک از نامزدهای احزاب مختلف پیامدهای گاه کاملاً متضادی بر وضعیت کلی اقتصادی و سیاسی ایران خواهد داشت. این اثر گذاری بیشتر می تواند مرتبط با قیمت نفت ،نرخ دلار ، روابط سیاسی و شرایط کلی اقتصاد باشد.

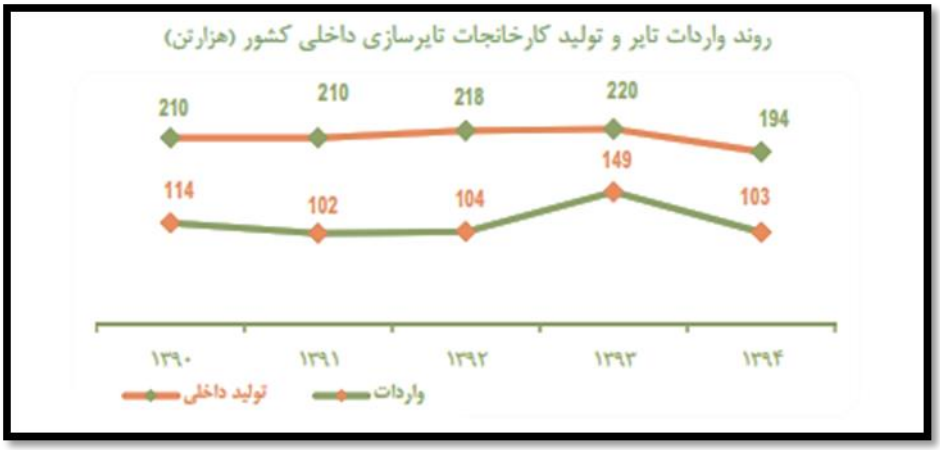
درصورت ادامه روند فعلی احتمال تدوام همکاری اوپک به دلیل ثبات شرایط افزایش می یابد و احتمالاً شاهد تغییرات زیادی در قیمت نفت نخواهیم بود و در حد ۵۰ دلار برای هر بشکه نوسان خواهد داشت.این امر بر قیمت مواد پتروشیمی به عنوان یکی از مهمترین مواد اولیه صنعت لاستیک و تایر اثرگذار است.

صنعت لاستیک و تایر به شدت به تحریم حساس است زیرا از نظر تکنولوژیکی ۱۰۰٪، از نظر ماشین آلات ۸۵٪ و از نظر مواد اولیه حدود ۵۰٪ وابستگی دارد.بنابراین شرایط تحریمی می تواند به شدت وضعیت صنعت را تحت تاثیر قرار دهد.

مسئله بعدی اثرگذار بر صنعت توجه خاص دولت به صنایع خودروسازی و نفت و پتروشیمی است.این مسئله از سمت تامین مواد اولیه می تواند منجر به افزایش کیفیت مواد اولیه مورد نیاز صنعت و احتمالاً کاهش واردات شده و از سمت تقاضا منجر به افزایش تولید خودرو و در نتیجه افزایش تقاضای لاستیک شود.

در حوزه مالیات هم رویکرد فعلی دولت افزایش درآمد های مالیاتی به عنوان جایگزینی برای درآمدهای نفتی است که خود این می تواند بر تولید کنندگان صنعت فشار وارد کند.هرچند دی ماه امسال قانونی مبنی بر معافیت مالیاتی واردگنندگان تصویب شده که این امر منجر به کاهش بهای تمام شده صنعت می شود.

عامل اثرگذار دیگر تصمیمات کلان دولت در حوزه بازرگانی است. ظرفیت منصوبه ۱۰ کارخانه تولید تایر ایران ۴۰۰ هزار تن در سال است که به دلیل مشکلات مختلفی که صنعت دارد ظرفیت تولید واقعی شان بین ۲۷۰ تا ۲۸۰ هزار تن می باشد.از طرفی نیاز کشور به تایر سالانه حدود ۳۴۰هزار تن و بیش از ۳۰ میلیون حلقه تایر است.بنابراین با کسری مواجه هستیم و این کسری از طریق واردات انجام می گیرد.البته به گفته یکی از اعضای انجمن تایر کشور تولید کنندگان داخلی توانایی تولید کامل لاستیک های سواری را دارند و در بحث لاستیک های سنگین بیشتر به واردات نیاز داریم.اما مسئله ای که مطرح می شود این است که میزان واردات بیشتر از نیاز داخلی است و شامل جنس های چینی که کیفیت پایین تر اما قیمت بهتری نسبت به محصولات داخلی دارند نیز می شود و تولیدکنندگان توان رقابت با با محصولات چینی را ندارند.برای مقابله با واردات بی رویه دولت تعرفه واردات لاستیک های سواری را ۳۲٪ و لاستیک های سنگین را ۲۰٪ تعیین نموده که این امر منجر به کاهش واردات به میزان ۱۵٪ در نیمه نخست امسال شده است.همچنین پیشنهاد انجمن افزایش تعرفه به ۴۰٪ است. مسئله اثرگذار دیگر بحث قاچاق لاستیک است که اثر مهمی بر تولیدکنندگان دارد وآمار رسمی از آن نیز وجود ندارد.



صادرات لاستیک هم هرچند وجود دارد اما از آنجایی که بهای تمام شده لاستیک های تولیدی ایران بالا و کیفیت هم پایین است خیلی برای صادرات مزیت وجود ندارد .کشورهای مقاصد صادراتی نیز افغانستان،پاکستان ،دبی وکشورهای افریقایی هستند.

از دیگر عوامل سیاسی اثرگذار بر صنعت می توان به قوانین زیست محیطی و همچنین مسائل مربوط به ایمنی و سلامت اشاره کرد.قوانین زیست محیطی می تواند به پتروشیمی ها هزینه وارد کرده و منجر به افزایش بهای تمام شده مواد اولیه صنعت تایر می شود. همچنین تصمیمات پلیس راهور در ارتباط با ایمنی و سلامت می تواند بر میزان تولید خودرو ها و در نتیجه تقاضا برای لاستیک اثرگذار باشد.

عوامل اقتصادی

مهمترین عامل اقتصادی اثرگذار نرخ رشد اقتصادی است.نرخ رشد اقتصادی برای سال آینده طبق گفته سخنگویی دولت، ۷,۷ درصد پیش بینی شده است،همچنین بودجه کل کشور نیز بر وضعیت اقتصادی اثرگذار است.به طور کلی بهبود شرایط اقتصادی هرچند می تواند تا حدودی تورم زا باشد اما قطعاً می تواند منجر به بهبود وضعیت خانوارها و در نتیجه مصرف بیشتر آن ها شود.این مسئله خود از دو جهت بر صنعت لاستیک اثرگذار است **اول** از جهت افزایش مصرف که در افزایش تقاضا برای خرید خودرو ونیز افزایش حمل و نقل جاده ای ظهور می کند و در نتیجه موجب افزایش تقاضا برای لاستیک می شود.

سال میلادی	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵
رتبه ایران از جهت تولید خودرو در جهان	۱۳	۱۸	۲۰	۱۸	۲۰

معاون وزیر صنعت نیز پیش بینی کرده است که در سال ۹۶ میزان تولید خودرو در ایران ۱۱٪ افزایش خواهد یافت.(مطابق نمودار زیر)

دوم افزایش تورم منجر به افزایش قیمت دلار حداقل در حد نرخ تورم خواهد شد و از آنجایی که تقریباً نیمی از مواد اولیه برای تولید لاستیک وارداتی است بهای تمام شده صنعت افزایش خواهد یافت. عمده ترین مواد مصرفی صنعت تولید لاستیک شامل کائوچوی طبیعی و مصنوعی،دوده،منسوج استخوان بندی تایر،روغن های پایه نفتی،سیم طوقه،اکسید روی،گوگرد،کربنات کلسیم و استیل کورد است. به جز کائوچوی طبیعی که از درختان شیرابه ساز تهیه و وارد کشور می شود(عمدتاً از مالزی) عمده این مواد از محصولات پتروشیمیایی هستند بیش از ۷۵ درصد هزینه نهایی تولید تایر صرف مواد اولیه می‌شود. تقریبا ۵۰ درصد مواد اولیه آن در داخل کشور تولید شده و مابقی وارد می شود.هرچقدر میزان تولید تایر های رادیال بیشتر شود نیاز به کائوچوی طبیعی کاهش می یابد.وضعیت آب و هوایی بر قیمت کائوچوی طبیعی نیز اثرگذار است.سیل های اخیر مخصوصاً در تایلند موجب افزایش حدود ۷۰٪ قیمت کائوچوی طبیعی شده است.لازم به ذکر است که هر درخت کائوچو ۷ سال برای به ثمر رسیدن زمان نیاز دارد.کائوچوی مصنوعی نیز همین تغییر قیمت را داشته است.از طرفی افزایش تولید شدید اتومبیل در چین در ماه های اخیر منجر به افزایش تقاضا برای مواد اولیه لاستیک شده که این امر با افزایش قیمت آن همراه بوده است.

تغییرات یکساله نرخ کائوچوی طبیعی(ین/کیلوگرم)

اثرات این موارد در این مدت خودش را در بهای تمام شده نشان داده است.

با توجه به این مسائل و ثبات نسبی قیمت نفت به نظر نمی رسد در کوتاه مدت بهای مواد اولیه این صنعت کاهش یابد،البته انجمن تایر برای افزایش قیمت ها پیشنهاداتی به سازمان حمایت داده است که تاکنون تصویب نشده است.

عامل دیگر اثر گذار بر سودآوری شرکت ها بحث آزاد نبودن قیمت ها است.قیمت ها توسط سازمان حمایت تعیین می شود.هرچند محرک افزایش قیمت افزایش نرخ دلار و قیمت نفت است اما بابررسی روند نرخ های صنعت مشخص شد که تغییر نرخ ها معمولاً با تاخیر یکساله اتفاق می افتد.

عوامل فرهنگی:

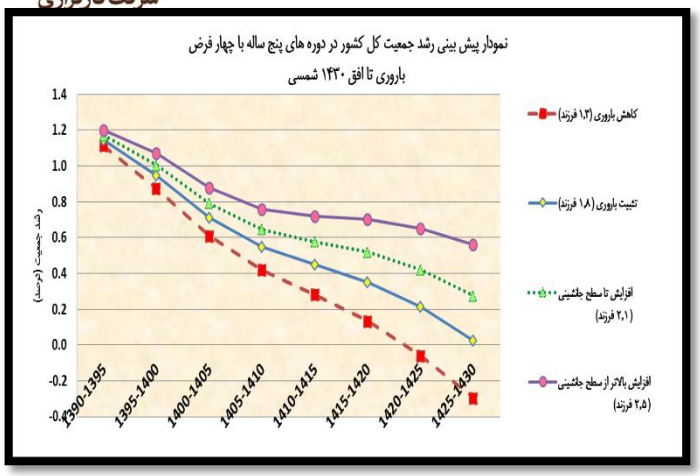
یکی از عوامل اثرگذار بر میزان تقاضای خودرو سطح درآمد هر خانوار است و میزان تقاضا با وضعیت مالی و معیشتی خانوار مرتبط است. به طوریکه طبق آمارها یک رابطه مستقیم بین افزایش درآمد خانوارها و افزایش قدرت خرید آن ها با افزایش تقاضا برای خودرو وجود دارد. آنچه از نمودارها پیداست از سال ۹۱ شیب نمودار درآمد سالیانه خانوارها افزایش یافته که البته عامل تورم نیز در آن دخیل می باشد. از سویی یکی از تهدیدات فرهنگی روبه روی این صنعت تمایل به خرید کالاهای وارداتی و عدم تمایل به خرید تولیدات داخلیست. در زمینه کیفیت محصولات هر چند توجه به کیفیت در جامعه وجود دارد اما به دلیل پایین بودن سطح کیفیت و عدم وجود رقابت در بین تولیدات داخلی و عدم ارائه خدمات پس از فروش و علیرغم وجود توجه و تمرکز بر ایمنی، بیشتر توجهات به سمت قیمت معطوف می باشد .

از سویی توزیع جنسیتی، توزیع سنی و سن ازدواج از دیگر مسائل موثر بر تقاضای خودرو می باشند. بطوریکه طبق آمارهای منتشره درصد رانندگان زن در شهرهای کوچک و شهرستانها و حتی در شهرهای بزرگ بسیار کمتر از مردان است، براین اساس استفاده از خودرو توسط آقایان بیشتر از خانم ها می باشد و از سویی احساس نیاز به خودرو در افراد متاهل بیشتر از افراد مجرد می باشد. این در حالیست که نمودار رشد جمعیت در سالهای اخیر و پیش بینی آن برای سالهای آتی هر چند مثبت اما با روندی کاهشی روبروست، از سوی دیگر نسبت جوانی و تعداد افراد خانوار روندی نزولی دارد. هر چند عقاید مذاهبی و سفارشات مذهبی و سیاسی بر حفظ و افزایش جمعیت مشوقی در این زمینه می باشد. در حال حاضر بیشتر وزن جمعیتی سن ۲۰ تا ۴۴ سالگی می باشد. نسبت جمعیت مردان به زنان علیرغم فاصله گرفتن از هم در برخی سالها، در سالهای اخیر به هم نزدیک شده است، بطوریکه در برخی سالهای گذشته به ازای هر چهار مرد یک زن وجود داشت که این فاصله به دو کاهش یافته است و از طرف دیگر سن ازدواج نیز افزایش یافته است. از دیگر عوامل اینکه جامعه در حال گذار به سمت مدرن شدن می باشد که منجر به افزایش تقاضا برای محصولاتی چون خودرو می شود.

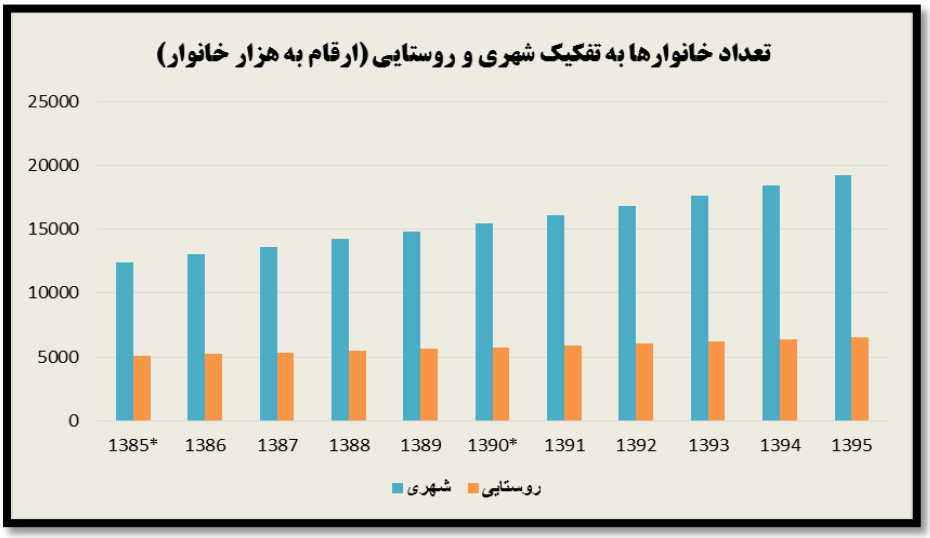
افزایش سطح سواد جامعه همراه با افزایش رفاه منجر به افزایش تقاضا برای خودرو می شود. بنابر اطلاعات میزان باسوادی دارای شیبی مثبت و رو به رشد است. مهاجرت نیز دیگر فاکتور اثرگذار بر تقاضا می باشد. مهاجرت از روستاها به شهرها منجر به افزایش تقاضای خودرو و از سویی مهاجرت به خارج از کشور منجر به افزایش تعاملات شده و بر تقاضا اثر خواهد گذاشت. در این زمینه آمارها نیز موید افزایش شهرنشینی و افزایش مهاجرت از روستا به شهر می باشد که رویدادی مثبت جهت تقاضا برای خودرو می باشد، چراکه در کلان شهرها و شهرهای بزرگ، تعداد خودروها و نیز نسبت تعداد خودرو به جمعیت بیشتر از سایر جاهاست. برای این منظور شاخصی تحت عنوان درجه توسعه یافتگی برای استانها تعریف شده و کلیه استانها را براساس آن رتبه بندی و امتیازدهی می نمایند. به عنوان مثال استانهای تهران و اصفهان در رتبه های برتر رده بندی توسعه یافتگی و استانهای سیستان و بلوچستان و هرمزگان در رده های پایین قرار دارند. مقایسه آمار تعداد خودروهای موجود در این استانها تایید کننده این مطلب است که شاخص فوق به عنوان متغیر جایگزین سطح توسعه یافتگی دارای اثرگذاری مثبت بر تقاضای خودرو است.

یکی دیگر از تهدیدات این صنعت عادات خرید و مصرفی جامعه می باشد که بدون توجه به عمر مفید این محصولات و جایگزینی به موقع آن جهت حفظ ایمنی بیشتر، تا زمان خرابی و ایجاد مشکل خرید و تعویض صورت نمی پذیرد.

به طور کلی می توان گفت که با بهبود و توجه به کیفیت می توان این عادت فرهنگی در زمینه خرید کالای خارجی را تصحیح کرد.همچنین با توجه به ترکیب جمعیتی و نیز شاخص های توسعه یافتگی در بلند مدت این موارد تاثیر مثبتی بر تقاضای صنعت خواهند داشت.

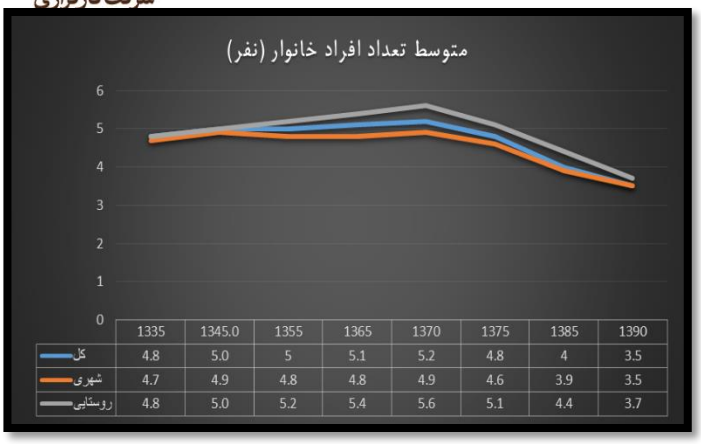


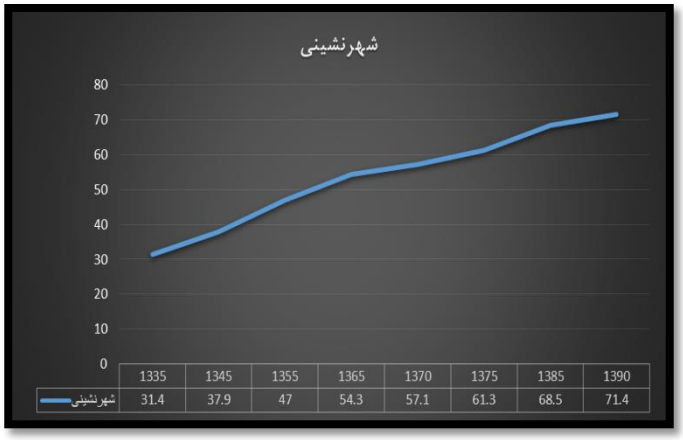
	1335	1345	1355	1365	1375	1385	1390*
کل کشور	18954704	25788722	33708744	49445010	60055488	70495782	75149669
نقاط شهري	5953563	9794246	15854680	26844561	36817789	48259964	53646661
نقاط روستايي	13001141	15994476	17854064	22600449	23237699	22235818	21446783

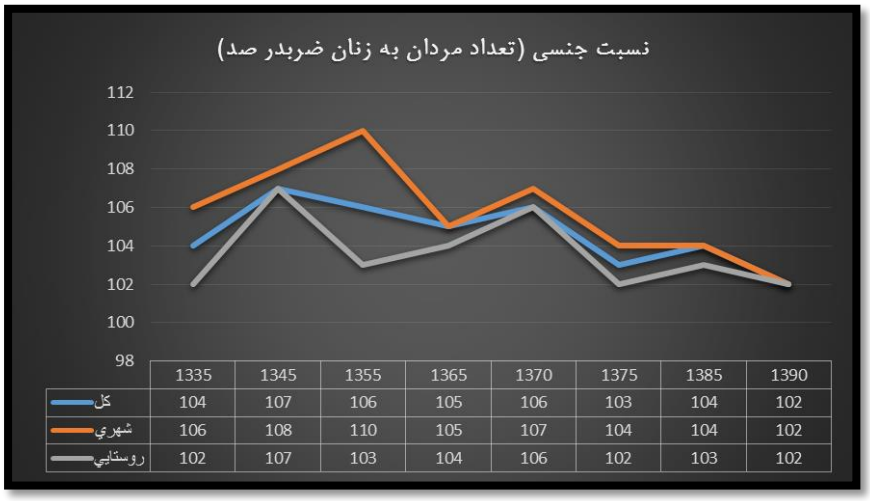


	1335	1345	1355	1365	1370	1375	1385	1390
کل	42.17	46.09	44.53	45.45	44.29	39.51	25.1	23.4
نقاط شهری	40.25	44.1	40.98	42.83	42.29	37.55	23.7	22.3
نقاط روستایی	43.06	47.3	47.68	48.57	46.92	42.58	28.1	26.1

	1335	1345	1355	1365	1370	1375	1385	1390
مرد و زن	15.1	29.4	47.5	61.8	74.1	79.5	84.6	84.7
مرد	22.4	40.1	85.9	71	80.6	84.7	88.7	88.4
زن	8	17.9	35.5	52.1	67.1	74.2	80.3	81.1



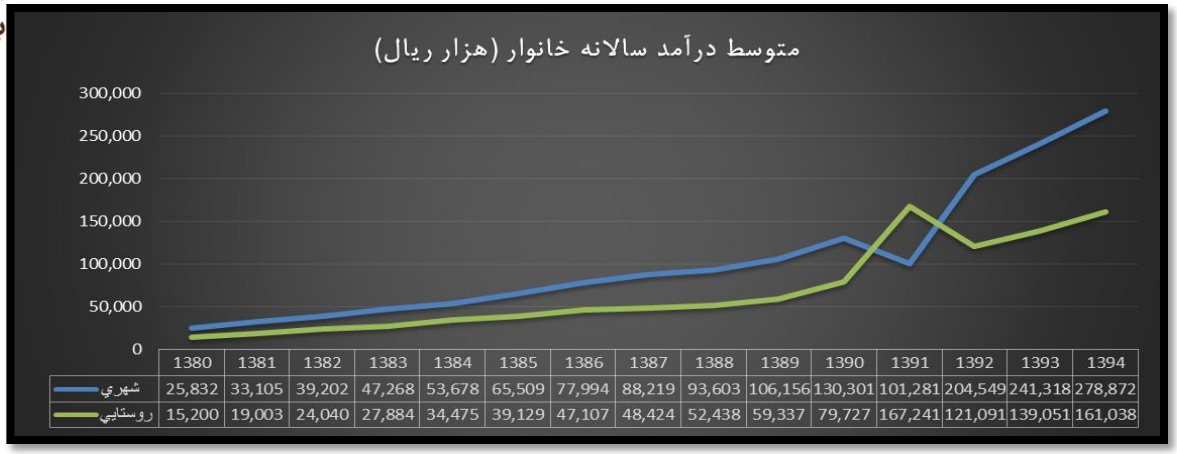




جدول جمعیت ایران– به تفکیک سن و جنس

رده سنی	زن	مرد	جمع
۱۹-۰	12,390	12,810	25,200
۴۴-۲۰	18,007	18,165	36,172
+۴۴	8,400	8,505	16,905
جمع	38,797	39,480	78,277

ارقام جمعیت بر حسب هزار نفر می باشد.



	1380	1381	1382	1383	1384	1385	1386	1387	1388	1389	1390	1391	1392	1393	1394
شهري	25,832	33,105	39,202	47,268	53,678	65,509	77,994	88,219	93,603	106,156	130,301	101,281	204,549	241,318	278,872
روستايي	15,200	19,003	24,040	27,884	34,475	39,129	47,107	48,424	52,438	59,337	79,727	167,241	121,091	139,051	161,038

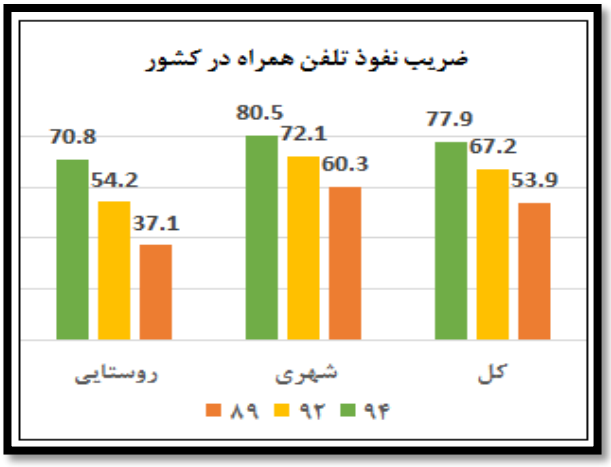
عوامل تکنولوژیکی

همانطور که پیش تر ذکر شد این صنعت از نظر تکنولوژیکی وابستگی کامل دارد و این مسئله صنعت را در معرض ریسک بالایی قرار می دهد.

از طرفی این وابستگی نیازمند سرمایه گذاری برای انتقال به ایران است و همین امر منجر به این شده که نوع تکنولوژی مورد استفاده در ایران قدیمی باشد.شرکت های اروپایی که به دلیل کاهش تقاضا در این منطقه و نیز امریکای شمالی با کاهش حاشیه سود مواجه شده اند بیشتر در حوزه تحقیق و توسعه برای دستیابی به کیفیت بالاتر در تولید متمرکز هستند.ایران نیز با توجه به ضعف رقابتی اش با لاستیک های خارجی مخصوصاً انواع چینی برای بقا نیازمند بهبود شرایط تکنولوژیکی در این صنعت است.

بحث دیگر در حوزه تکنولوژی ضریب نفوذ اینترنت و شبکه های اجتماعی است که می تواند به میزان قابل توجهی بر تقاضا اثر بگذارد.به طور کلی با افزایش ضریب نفوذ اینترنت و دستیابی بیشتر به شبکه های اجتماعی امکان دسترسی افراد به اطلاعات محصولات مختلف در زمان کوتاه تر ممکن می شود.از طرف دیگر افزایش دسترسی به اینترنت و شبکه های اجتماعی منجر به تغییر سلیقه جامعه و آشنایی طبقات پایین تر یا شهر های دورافتاده تر با وضعیت زندگی طبقات بالا شده و این امر می تواند بر میزان تقاضا برای خرید خودرو و تقاضا برای جا به جایی و حمل و نقل که محرک تقاضا برای لاستیک هستند اثر گذار باشد.

با گسترش شرکت های دانش بنیان و بخش های تحقیق و توسعه و افزایش ضریب نفوذ اینترنت در کنار رشد قارچ گونه شبکه های اجتماعی که منجر به افزایش میل به مصرف می شود ،می توان چشم انداز مثبتی برای این صنعت متصور بود.



بررسی شرکت های صنعت

نسبت های سودآوری							
نام شرکت	سود خالص به فروش	حاشیه سود عملیاتی	سود ناویژه به فروش	بازده دارایی‌ها ROA	درصد بازده سرمایه در گردش	بازدهی سرمایه ROE	بازده دارایی ثابت
آرتاویل تایر	۱۴.۹۳	۵.۰۳	۱۴.۹۰	۹.۱۸	۵۹.۲۱	۱۹.۷۱	۵۳.۶۹
ایران تایر	-۱۱.۰۵	-۳.۷۴	۸.۸۴	-۱۲.۵۱	۱۲۱.۹۲	۱۴۲.۸۹	-۴۹.۰۵
ایران یاسا	۱.۱۹	۱۶.۰۸	۲۵.۰۲	۰.۹۹	۵.۵۶	۳.۶۴	۹.۳۱
صنعتی بارز	۱۶.۹۳	۲۲.۲۸	۲۶.۵۴	۱۴.۱۷	۹۹.۷۳	۳۳.۸۴	۳۲.۷۳
کویر تایر	۱۶.۷۶	۲۰.۶۶	۳۰.۶۴	۱۶.۰۲	۵۳.۰۳	۴۰.۲۴	۱۰۰.۰۶

نسبت های نقدینگی						
نام شرکت	نسبت جاری	نسبت آنی	نسبت نقدینگی	نسبت دارایی‌های جاری	نسبت گردش نقد	سرمایه در گردش خالص
آرتاویل تایر	۱.۳۱	۰.۸۱	۰.۰۶	۰.۶۵	۰.۲۵	۴۶۴,۷۲۵
ایران تایر	۰.۸۸	۰.۵۵	۰.۰۲	۰.۷۲	-۰.۰۵	-۱۱۲,۲۰۳
ایران یاسا	۱.۲۵	۱.۰۷	۰.۰۴	۰.۸۹	۰.۱۹	۳۹۷,۹۲۷
صنعتی بارز	۱.۳۵	۰.۸۶	۰.۱۱	۰.۵۴	۰.۷۸	۱,۲۳۱,۶۶۸
کویر تایر	۱.۵۹	۱.۳۵	۰.۱۹	۰.۸۱	۰.۴۰	۸۹۸,۲۶۷

نسبت های عملیاتی					
نام شرکت	گردش موجودی کالا	دوره وصول مطالبات	گردش سرمایه جاری	گردش دارایی‌های ثابت	گردش مجموع دارایی‌ها
آرتاویل تایر	۱۷۳.۸۴	۱۹۷.۰۴	۳.۹۶	۳.۶۰	۰.۶۱
ایران تایر	۱۱۶.۱۲	۱۳۳.۲۸	-۱۱.۰۳	۴.۴۴	۱.۱۳
ایران یاسا	۱۰۸.۰۲	۳۱۶.۱۳	۴.۶۹	۷.۸۵	۰.۸۳
صنعتی بارز	۱۳۱.۰۶	۱۰۶.۴۵	۵.۸۹	۱.۹۳	۰.۸۴
کویر تایر	۶۷.۱۵	۱۸۱.۷۲	۳.۱۶	۵.۹۷	۰.۹۶