

IV

گزارش تحلیلی مجتمع صنایع لاستیک یزد (پیزد)

۱۴۰۴/۰۵/۱۲

شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان در تاریخ ۱۳۸۳/۰۳/۱۸ به صورت شرکت سهامی خاص تأسیس شده و در اداره ثبت شرکت‌ها و مؤسسات غیرتجاری تهران به ثبت رسیده و در تاریخ ۱۳۹۴/۱۰/۲۸ طی شماره ۱۱۳۹۸ در فهرست شرکت‌های ثبت شده نزد سازمان بورس اوراق بهادار به عنوان نهاد مالی ثبت شد.

در حال حاضر شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان با پرتفوی سرمایه‌گذاری با بیش از ۱۵ همت سهام بورسی، جزو واحدهای تجاری فرعی شرکت سرمایه‌گذاری ایرانیان و واحد تجاری نهایی گروه بانک تجارت است.



صنعت لاستیک

صنعت لاستیک یکی از صنایع کلیدی در جهان است که نقش مهمی در تولید محصولات مختلف، از جمله تایرهای خودرو، قطعات صنعتی، تجهیزات پزشکی و کالاهای مصرفی دارد. این صنعت با بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته و مواد اولیه متنوع، محصولاتی با ویژگی‌های خاص مانند انعطاف‌پذیری، مقاومت در برابر سایش و دوام بالا تولید می‌کند.

یکی از مهم‌ترین شاخه‌های صنعت لاستیک، تایرسازی است که تأثیر مستقیمی بر حمل‌ونقل و ایمنی وسایل نقلیه دارد. تایرها به عنوان رابط بین خودرو و سطح جاده، نقش حیاتی در کنترل، چسبندگی و عملکرد خودرو ایفا می‌کنند. تولید تایر شامل مراحل مختلفی از جمله طراحی، انتخاب مواد اولیه، فرآیندهای تولید و آزمایش‌های کیفی است که همگی در راستای بهبود عملکرد و افزایش عمر مفید تایر انجام می‌شوند.



اجزا سازنده تایر

بلت (کمر بند دور تایر): برای تقویت رویه تایر در تایرهای رادیال تعدادی لایه از جنس سیم به طور ضربدری روی بدنه در زیر آج کشیده می‌شوند. توجه داشته باشید این لایه‌ها در تایرهای بایاس وجود ندارند.

عملکرد اصلی تسمه ایجاد استحکام و ثبات برای آج تایر است. تسمه در بهبود مسافت پیموده شده تایر، مقاومت در برابر ضربه و کشش نقش دارد. فولاد متداول‌ترین ماده برای ساخت تسمه است.

آج: قسمتی از تایر است که با سطح زمین در تماس است و به چسبندگی تایر به سطح جاده، کمک می‌کند تا کنترل خودرو آسان‌تر شود. چسبندگی تایر در شرایط مختلف آب و هوایی یکی از موارد بسیار مهم است. آج تایر از قسمت‌های مختلفی تشکیل شده است و دارای الگوهای آج متفاوتی می‌باشد.

آج لاستیک

دومین لایه تسمه
اولین لایه تسمه

دیواره جانبی

سایدوال: دیواره جانبی ترکیبی از لاستیک است که برای پوشاندن بدنه در کناره‌های لاستیک استفاده می‌شود و از آسیب آن در جاده محافظت می‌کند.

اینر لاینر: یک آمیزه لاستیکی پخت شده به داخل تایر است. اینر لاینر هوای تحت فشار را داخل خود نگه می‌دارد.

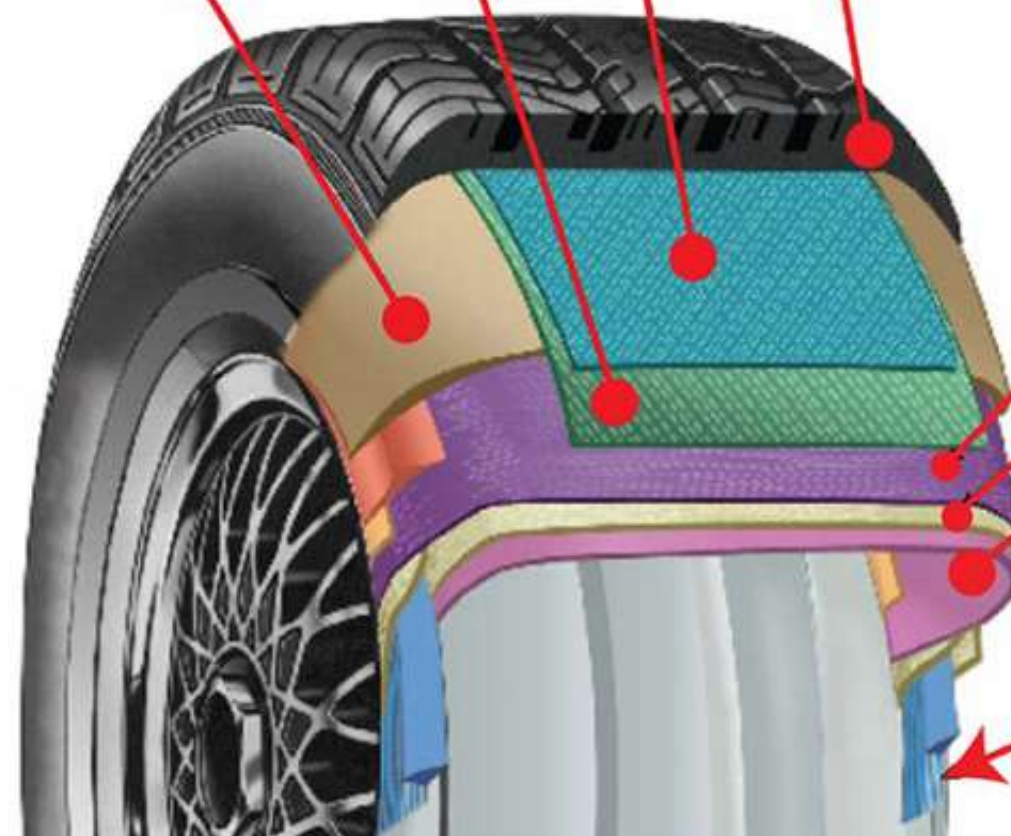
دومین لایه تقویتی

اولین لایه تقویتی

پوشش داخلی

طوقه: یک لایه غیرقابل انعطاف، متشکل از لاستیک سخت و بعضاً مفتول‌های مسی است. طوقه باعث می‌شود تایر بعد از باد شدن محکم به دور رینگ بچسبد و از خروج هوای داخل تایر جلوگیری می‌کند.

طوقه (بید)



مواد تشکیل دهنده تایر



کائوچوی طبیعی و مصنوعی

کائوچوی طبیعی از شیره درخت کائوچو (*Hevea brasiliensis*) استخراج می‌شود و باعث افزایش انعطاف‌پذیری و دوام تایر می‌شود (بیشتر از آسیای جنوب شرقی و آمریکای لاتین وارد می‌شود).

کائوچوی مصنوعی شامل ترکیباتی مانند بوتادین، استایرن-بوتادین و ایزوپرن است که ویژگی‌هایی مانند مقاومت در برابر سایش و افزایش چسبندگی به سطح جاده را ارائه می‌دهند.

دوده

ترکیبی تقویت‌کننده که با افزایش مقاومت سایشی تایر، عمر مفید آن را افزایش داده و به بهبود چسبندگی کمک می‌کند.

روغن و روانسازها

برای بهبود انعطاف‌پذیری و کاهش سختی لاستیک در شرایط مختلف جاده‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرند.

مواد شیمیایی

شامل گوگرد برای ولکانیزاسیون، آنتی‌اکسیدان‌ها برای افزایش دوام و ترکیبات ضد ترک‌خوردگی برای محافظت در برابر عوامل محیطی است.

تقویت‌کننده‌ها

شامل سیم‌های فولادی و نخ‌های پلی‌استری یا نایلونی که باعث افزایش استحکام و تحمل فشار تایر می‌شوند.

کائوچو طبیعی و مصنوعی

کائوچو طبیعی

Natural rubber



به دلیل خاصیت کشسانی، چسبندگی بالا و مقاومت در برابر پارگی، در لایه‌های بیرونی و آج تایرها استفاده می‌شود. این نوع کائوچو عملکرد عالی در شرایط مرطوب و جاده‌های لغزنده دارد، به همین دلیل در تایر خودروهای سنگین و هواپیماها کاربرد زیادی دارد.

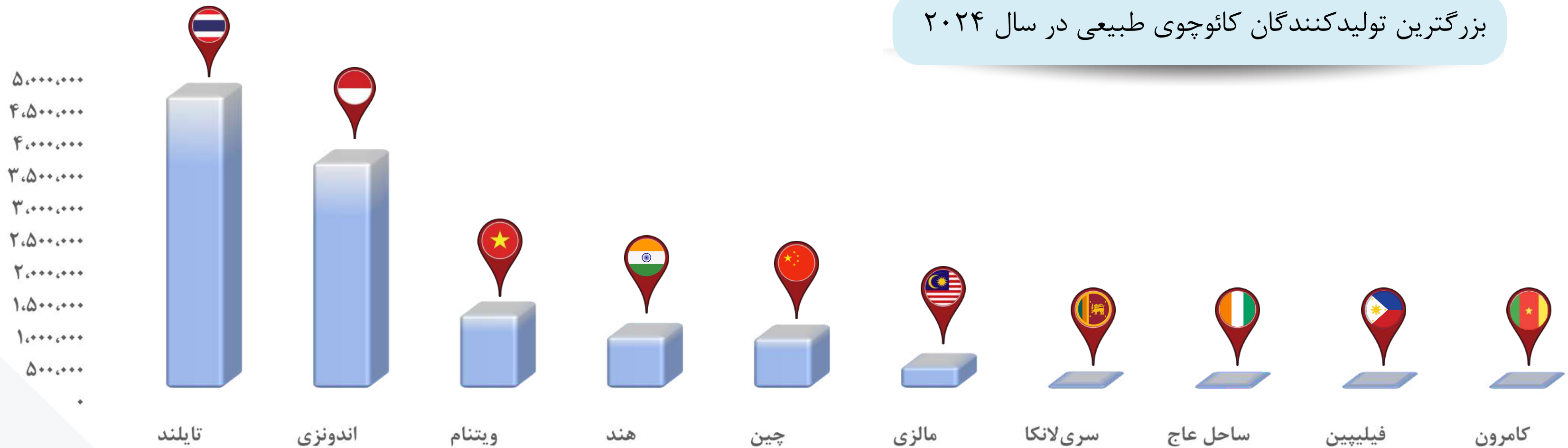
کائوچو مصنوعی

Synthetic rubber

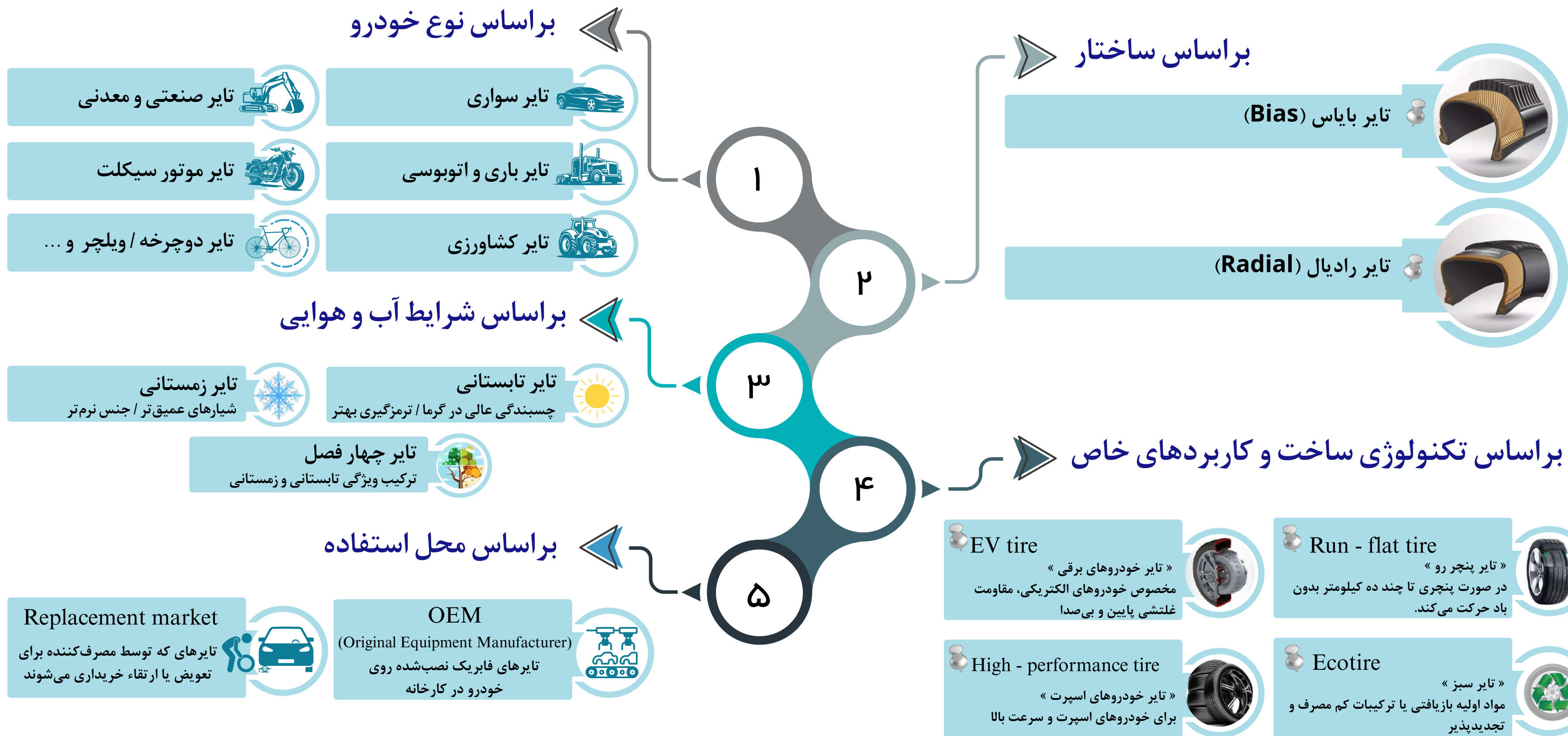


از کائوچو طبیعی ارزان‌تر و مقاوم‌تر در برابر حرارت، روغن و سایش است. در ساخت تایرهای سواری، به ویژه در لایه‌های داخلی یا دیواره‌ها برای بهبود دوام و کنترل هزینه تولید کاربرد دارد.

بزرگترین تولیدکنندگان کائوچوی طبیعی در سال ۲۰۲۴

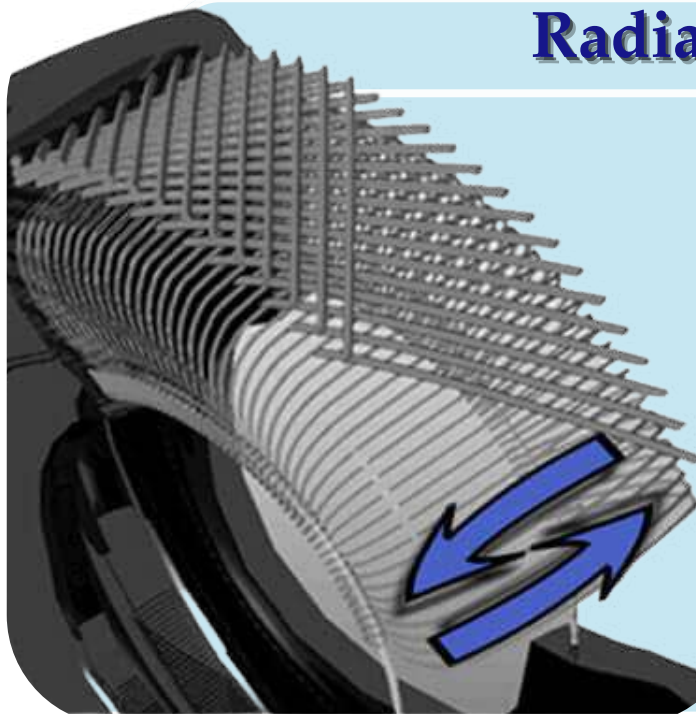


دسته‌بندی انواع تایر



انواع تایر

Radial

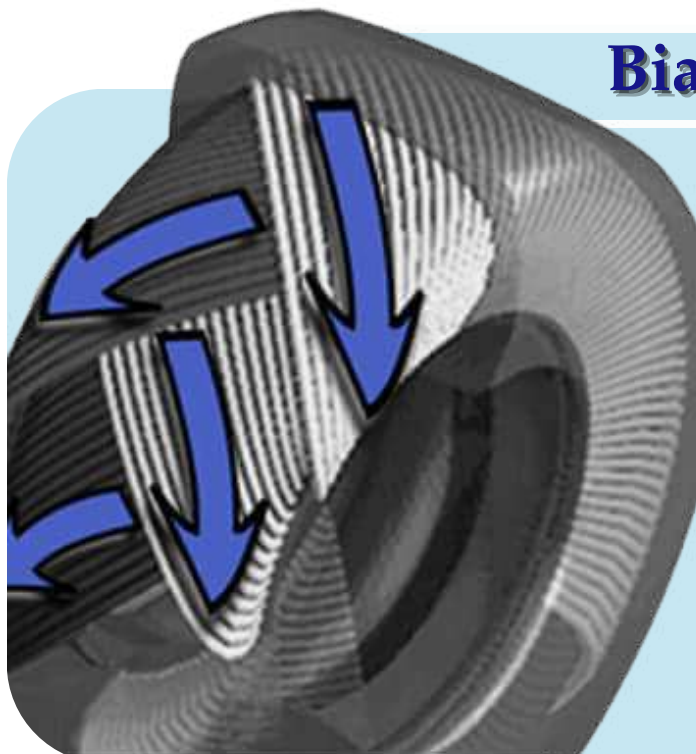


لاستیک‌های رادیال با تسمه‌های فولادی با زاویه ۹۰ درجه در هم تنیده می‌شوند. این ساختار یا اسکلت به آج تایر اجازه می‌دهد تا به طور مستقل عمل کنند. ساختار سیم‌های تقویت کننده در لاستیک‌های رادیال با زاویه ۹۰ درجه روی هم قرار می‌گیرند. سپس تسمه‌های تقویت کننده اضافه می‌شوند. این تسمه‌ها عمدتاً از رشته‌های بافته شده از فولاد، نایلون، الیاف کولار یا مواد دیگر تولید می‌شوند.

در نهایت، لاستیک بیشتری روی تسمه‌ها فشار داده می‌شود تا آج ایجاد شود. این نوع چیدمان گرمای کمتر و سواری نرم‌تری در حین رانندگی ایجاد می‌کند. علاوه بر این، الگوی ۹۰ درجه باعث انعطاف پذیری فاق لاستیک می‌شود. به طور خلاصه می‌توان گفت که تایرهای رادیال از نظر تحمل سرعت بالا، ایمنی بیشتر و سواری بهتر گزینه مناسبی هستند. البته قیمت تمام شده آنها نیز از لاستیک‌های بایاس بالاتر می‌باشد.

تایرهای رادیال

Bias



Bias یا "Bias-Ply" نیز به نوع ساخت تایر اشاره دارد. در لاستیک‌های بایاس، تسمه‌های پلی‌استر به صورت ضربدری با زاویه ۳۰ تا ۴۵ قرار می‌گیرند، جنس آن از پارچه نایلونی می‌باشد که در این نوع لاستیک‌ها، برخلاف نوع شعاعی، دیواره کناری و آج را به هم متصل می‌کند. این ساختار داخلی سفت باعث تماس کمتر با سطح زمین می‌شود و ممکن است منجر به گرم شدن بیش از حد هوای داخلی و آج لاستیک شود. اکثر لاستیک‌های بایاس ۴ لایه‌ای می‌باشند، به این معنی که دارای ۴ لایه پارچه سیم تقویت شده هستند. وجود لایه‌های بیشتر باعث استحکام تایر می‌شود.

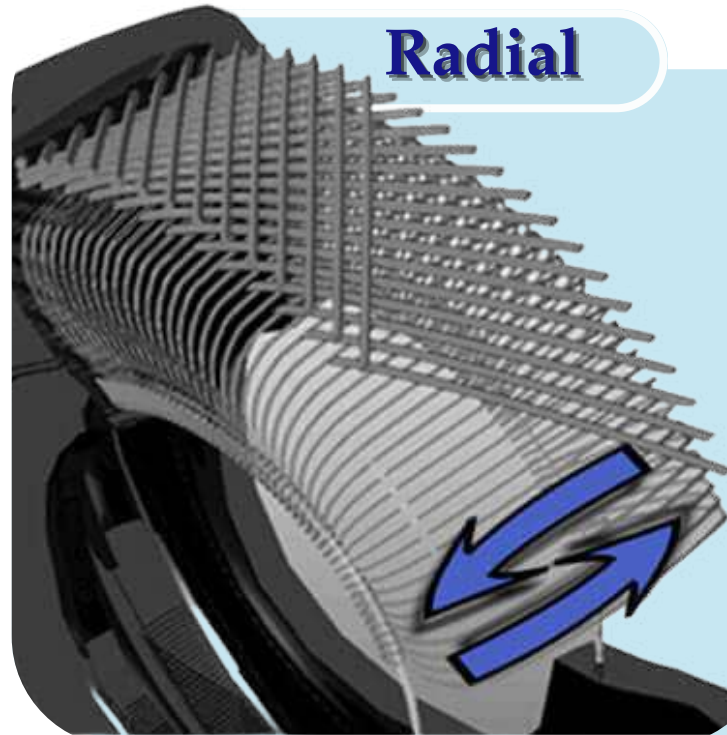
برای خودروهای سنگین نیز تایرهای ۶ لایه، ۸ لایه و حتی ۱۰ لایه تولید می‌شود. در تایرهای بایاس، دیواره جانبی و آج هر دو توسط چسب‌های مخصوص تقویت می‌شوند. ساختار مورب لایه‌های پایینی تایرهای بایاس باعث می‌شود که دیواره‌های آن‌ها به اندازه لاستیک‌های رادیال انعطاف‌پذیر نباشد.

تایرهای بایاس

مقایسه انواع تایر

تایرهای رادیال

Radial



مزایا

- دیواره‌های جانبی انعطاف پذیر
- کاهش مصرف سوخت به دلیل مقاومت غلتشی کمتر
- افزایش عمر لاستیک
- تماس یکنواخت با زمین
- مقاومت در برابر سوراخ شدن ناشی از تسمه‌های فولادی
- عملکرد بهتر در جاده‌های مرطوب
- ترمزگیری دقیق

معایب

- افزایش احتمال آسیب‌پذیری در هنگام تحمل بار بیش از حد یا کم باد بودن لاستیک
- تاثیر منفی ساختار فولادی بر کیفیت سواری
- آسیب به دیواره جانبی در اثر ترمز شدید
- افزایش صدای لاستیک به دلیل سفت بودن آج

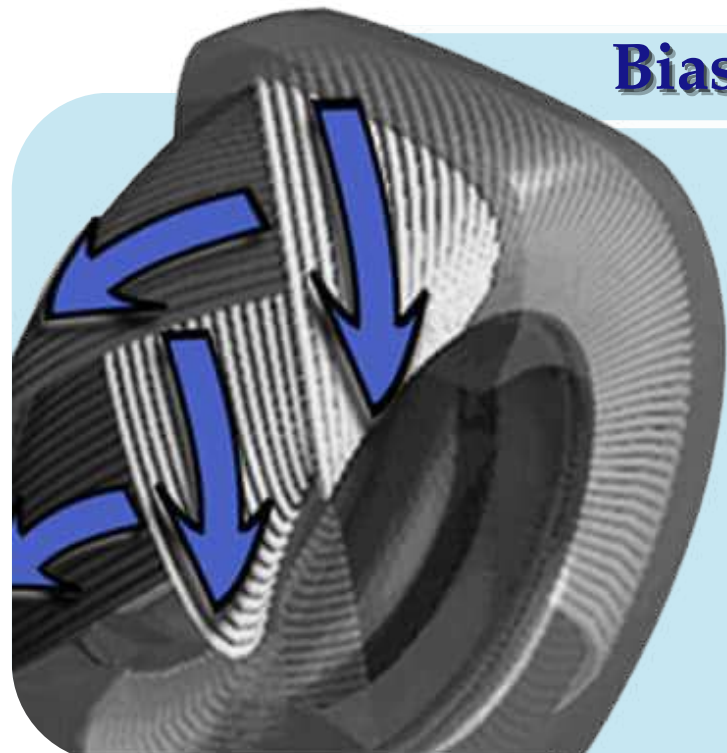
مزایا

- دیواره‌های جانبی قوی، به دلیل ساختار متقابل قاب
- سواری نرم
- وزن لاستیک کمتر

معایب

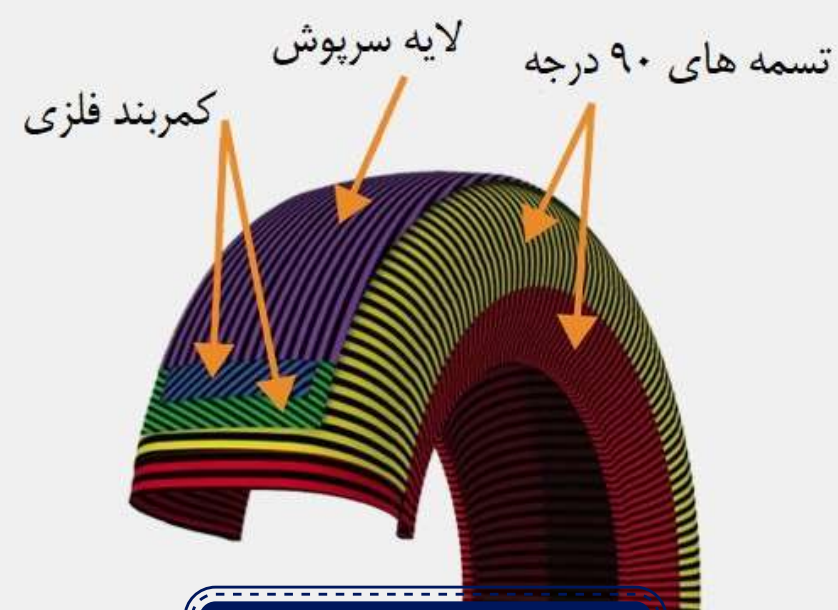
- سایش سریع آج
- مقاومت غلتشی بالاتر و در نتیجه افزایش مصرف سوخت
- فرمان‌پذیری کم به دلیل مقاومت غلتشی بالا

Bias



تایرهای بایاس

مقایسه انواع تایر



لاستیک رادیال

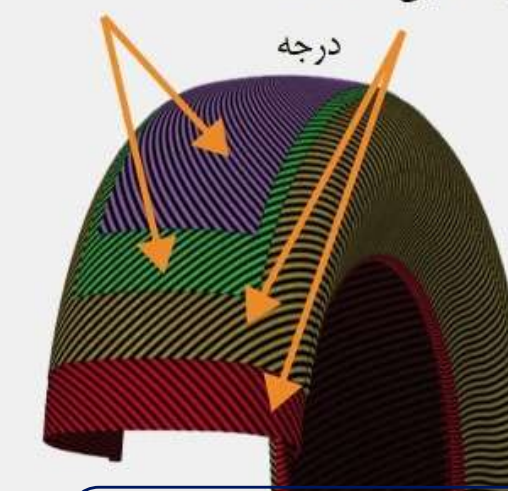
لاستیک‌های بایاس معمولاً در وسایل نقلیه قدیمی و خودروهای آفرود استفاده می‌شود. کار سنگین استفاده می‌شوند بیشتر از تایرهای بایاس استفاده می‌کنند.

به عنوان مثال در انتخاب لاستیک لودر در اغلب شرایط این تایرها مناسب‌تر هستند. این تایرها به اندازه لاستیک‌های رادیال در وسایل نقلیه مدرن استفاده نمی‌شوند.

لاستیک‌های بایاس نیز در برخی از خودروهای کلاسیک و قدیمی و همچنین برخی از کامیون‌ها و تریلرهای سبک استفاده می‌شود.

با این حال، توجه به این نکته مهم است که استفاده از تایرهای بایاس در وسایل نقلیه مدرن به طور فزاینده‌ای نادر می‌شود و لاستیک‌های رادیال اکنون انتخاب ارجح برای اکثر وسایل نقلیه و شرایط رانندگی هستند.

همپوشانی لایه‌ها بین ۳۰ تا ۴۵ درجه



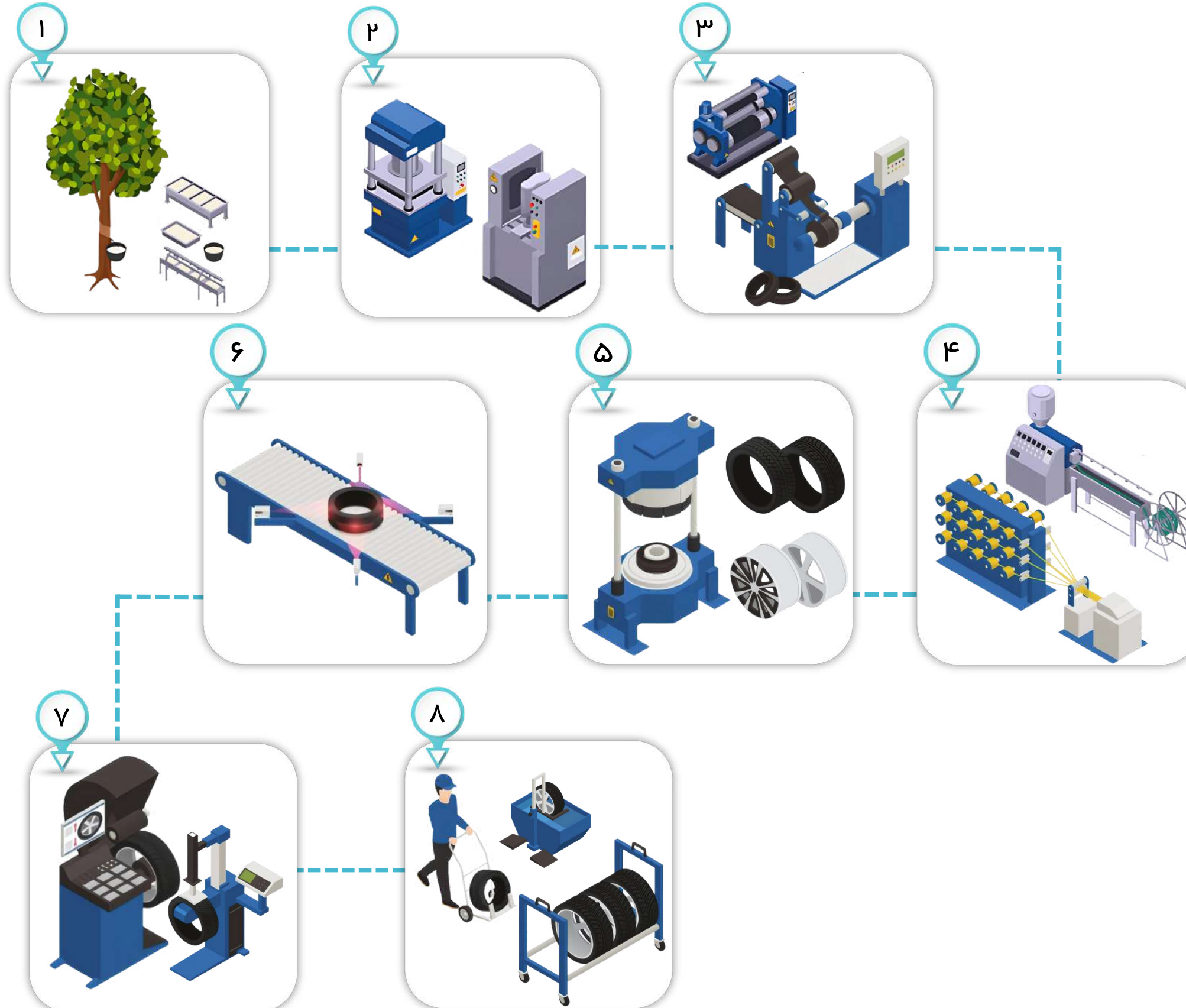
لاستیک بایاس

صنایع وابسته به تولید تایر

صنعت تایر به عنوان یکی از حلقه‌های کلیدی زنجیره تأمین خودروسازی، به صنایعی وابسته است که یا مواد اولیه مورد نیاز آن را تأمین می‌کنند یا از محصولات آن بهره‌برداری مستقیم دارند. در این بخش، چهار صنعت اصلی شامل خودروسازی، حمل‌ونقل، شیمیایی، و ترکیب فولاد و نساجی صنعتی به عنوان صنایع مرتبط با تولید و مصرف تایر معرفی و بررسی می‌شوند.



فرآیند تولید تایر



آماده‌سازی مواد اولیه

ترکیب مواد مختلف مثل لاستیک طبیعی و مصنوعی، دوده، روغن‌ها، گوگرد، آنتی‌اکسیدان‌ها و افزودنی‌های دیگر.

آمیزش (Mixing)

مواد اولیه در میکسرهای مخصوص با هم ترکیب می‌شوند تا مخلوطی یکنواخت و همگن تشکیل شود.

اکستروژن و کالیبراسیون

مخلوط لاستیکی شکل‌دهی می‌شود (مثل ورق یا نوار) و ضخامت و اندازه آن کنترل می‌شود.

ساخت لایه‌ها (Component Building)

لایه‌های مختلف تایر مثل تیردرخش (ترد)، کمر بند فولادی، لایه نساجی و سیم طوقه به صورت مجزا آماده می‌شوند.

مونتاژ تایر (Tire Building)

تمام لایه‌ها و قطعات تایر روی دستگاه مونتاژ تایر قرار می‌گیرند و شکل کلی تایر ساخته می‌شود.

ولکانیزاسیون (Vulcanization)

تایر ساخته شده در قالب‌های مخصوص و در دمای بالا و تحت فشار قرار می‌گیرد تا خواص مکانیکی مورد نظر ایجاد شود.

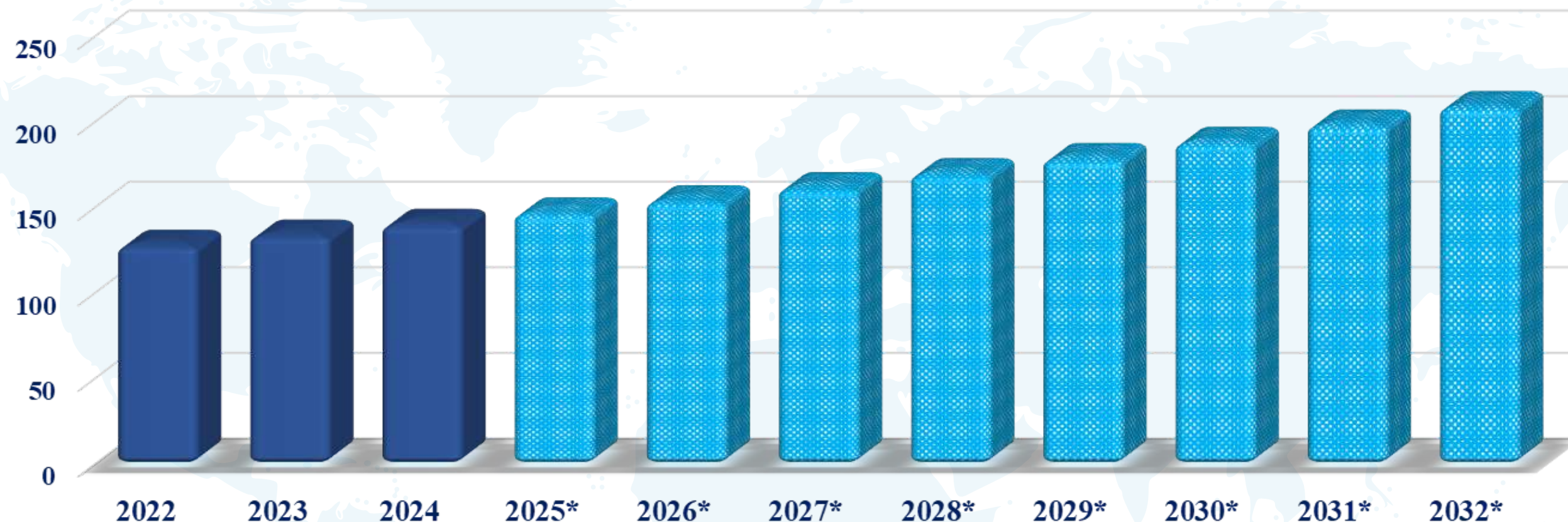
بازرسی کیفی و آزمایش

تایرهای ساخته شده از نظر ابعاد، استحکام، چسبندگی و سایر ویژگی‌ها کنترل کیفیت می‌شوند.

بسته‌بندی و ارسال

تایرهای سالم و تایید شده بسته‌بندی شده و به بازار یا مشتریان ارسال می‌شوند.

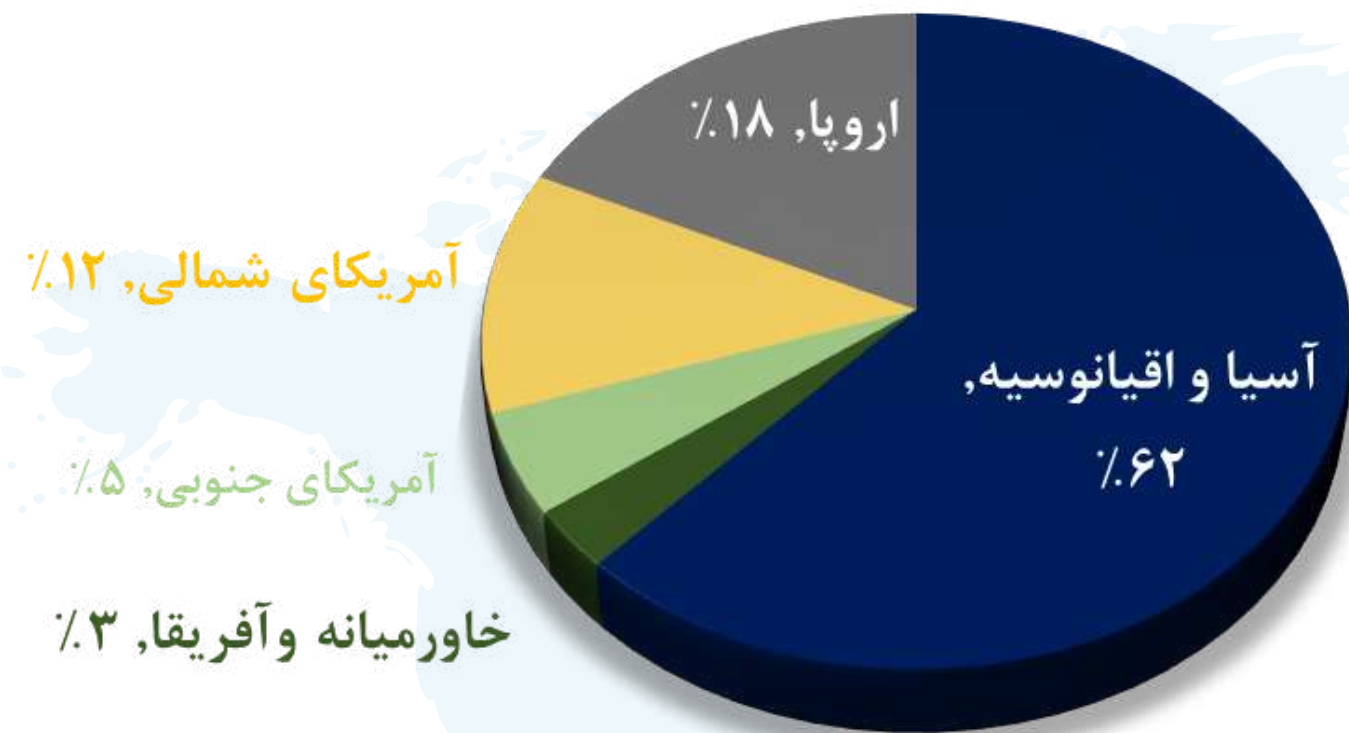
ارزش جهانی صنعت تایر (میلیارد دلار)



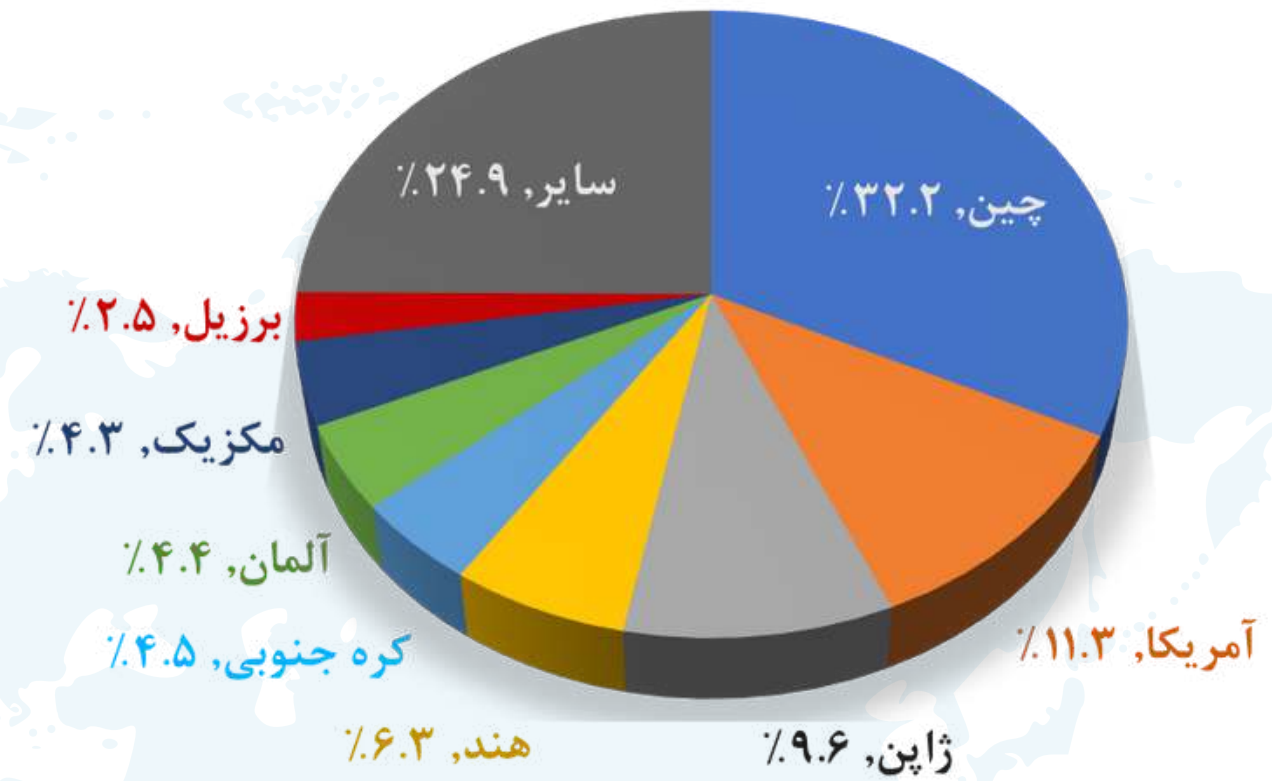
کشورهای جنوب شرق آسیا از جمله تایلند، اندونزی و مالزی از تولیدکنندگان اصلی لاستیک طبیعی هستند، در حالی که تولید لاستیک مصنوعی عمدتاً در کشورهایی نظیر چین، ایالات متحده آمریکا و اعضای اتحادیه اروپا صورت می‌گیرد.

بیشترین مصرف لاستیک در جهان به تولید تایر اختصاص دارد و تحولات بازار خودرو، به‌ویژه رشد خودروهای برقی و الزامات زیست‌محیطی، موجب تمرکز بیشتر بر تولید لاستیک‌های بادوام، قابل‌بازیافت و دوستدار محیط‌زیست شده‌است. با این وجود، چالش‌هایی نظیر نوسانات قیمت مواد اولیه، محدودیت‌های تجاری و مسائل زیست‌محیطی همچنان بر پایداری این صنعت اثرگذارند.

سهم از تولید تیر در جهان



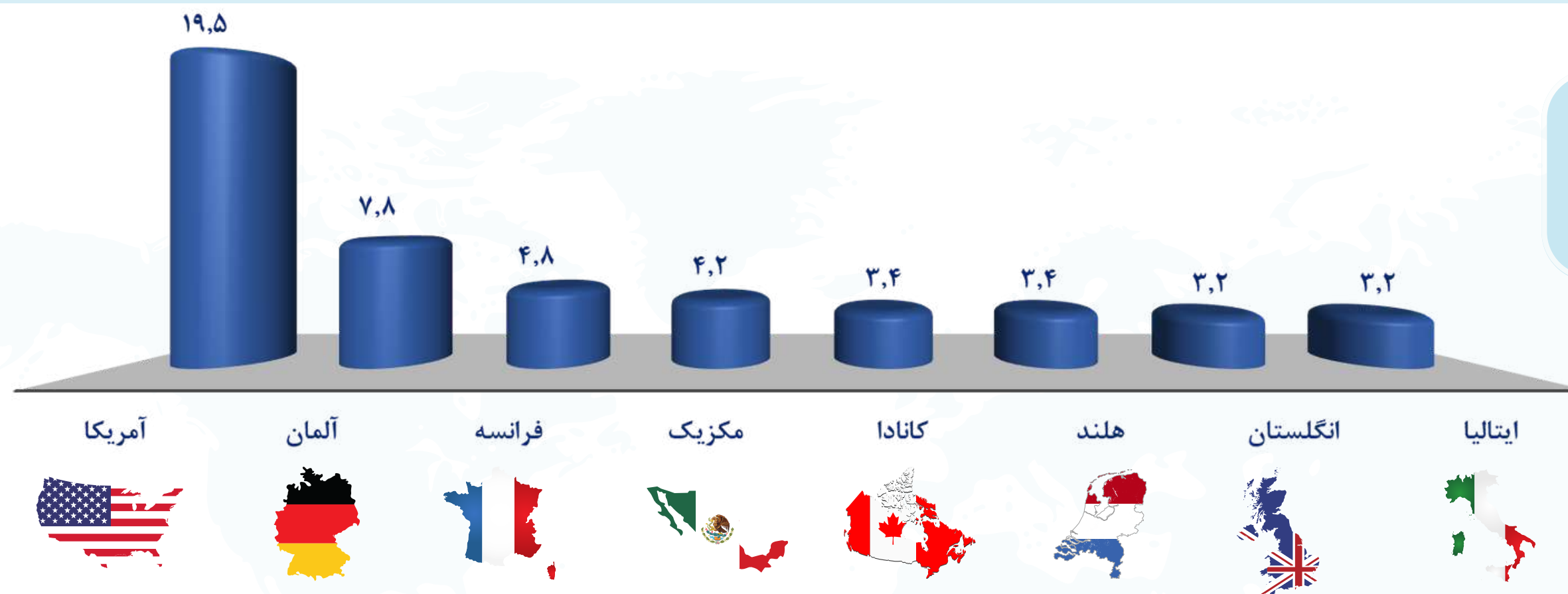
سهم از تولید تیر در جهان سال ۲۰۲۳



میزان تولید تیر در جهان (میلیون تن)



واردکنندگان تایر در جهان (میلیارد دلار)



صادرکنندگان تایر در جهان (میلیارد دلار)



صنعت لاستیک در ایران



- صنعت تایر و لاستیک در ایران یکی از بخش‌های مهم صنعت خودروسازی و حمل‌ونقل است. این صنعت شامل تولید تایرهای سواری، باری، کشاورزی و صنعتی می‌شود. اولین کارخانه تولید تایر در ایران در سال ۱۳۳۷ با سرمایه‌گذاری شرکت آمریکایی B.F. GOODRICH تأسیس شد و پس از انقلاب اسلامی، شرکت‌های خارجی از ایران خارج شدند و صنعت تایر به مدیریت داخلی سپرده شد.
- صنعت تایرسازی حدود ۰/۷٪ تا ۱٪ ارزش افزوده کل صنعت کشور را تشکیل می‌دهد. این صنعت حدود ۶۰۰ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده‌است و به عنوان یکی از صنایع پایه که نقش اساسی در حمل‌ونقل کشور دارد، اقتصاد ایران را تقویت کرده‌است.
- امروزه، ایران دارای چندین شرکت بزرگ تولیدکننده تایر مانند بارز، کویر تایر، دنا، آرتاویل تایر و یزد تایر است که با همکاری شرکت‌های خارجی مانند Continental آلمان و Dunlop آفریقای جنوبی، تایرهای رادیال سواری و باری تولید می‌کنند.
- در زمینه تایرهای رادیال سواری، ۸۵ درصد از نیاز کشور توسط تولیدات داخلی تأمین می‌شود.
- صنعت تایر در ایران متشکل از ۱۲ 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.
- همچنین، تولید تایر در ایران در سال‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته و میزان تولید تایرهای سواری و باری افزایش یافته‌است.



صنعت لاستیک در ایران



در سال ۱۴۰۴، بازار تایر ایران تحت تأثیر عوامل مختلفی از جمله نوسانات نرخ ارز، میزان تولید داخلی، واردات و سیاست‌های دولتی قرار دارد. برخی نکات مهم درباره عرضه و تقاضای تایر در این سال عبارتند از:

سهمیه‌بندی خرید تایر:
هر شهروند دارای خودرو می‌تواند سالانه ۴ حلقه تایر دولتی خریداری کند، که برخی فروشندگان این سهمیه را به دو سهمیه ۶ ماهه ۲ عددی تقسیم کرده‌اند.

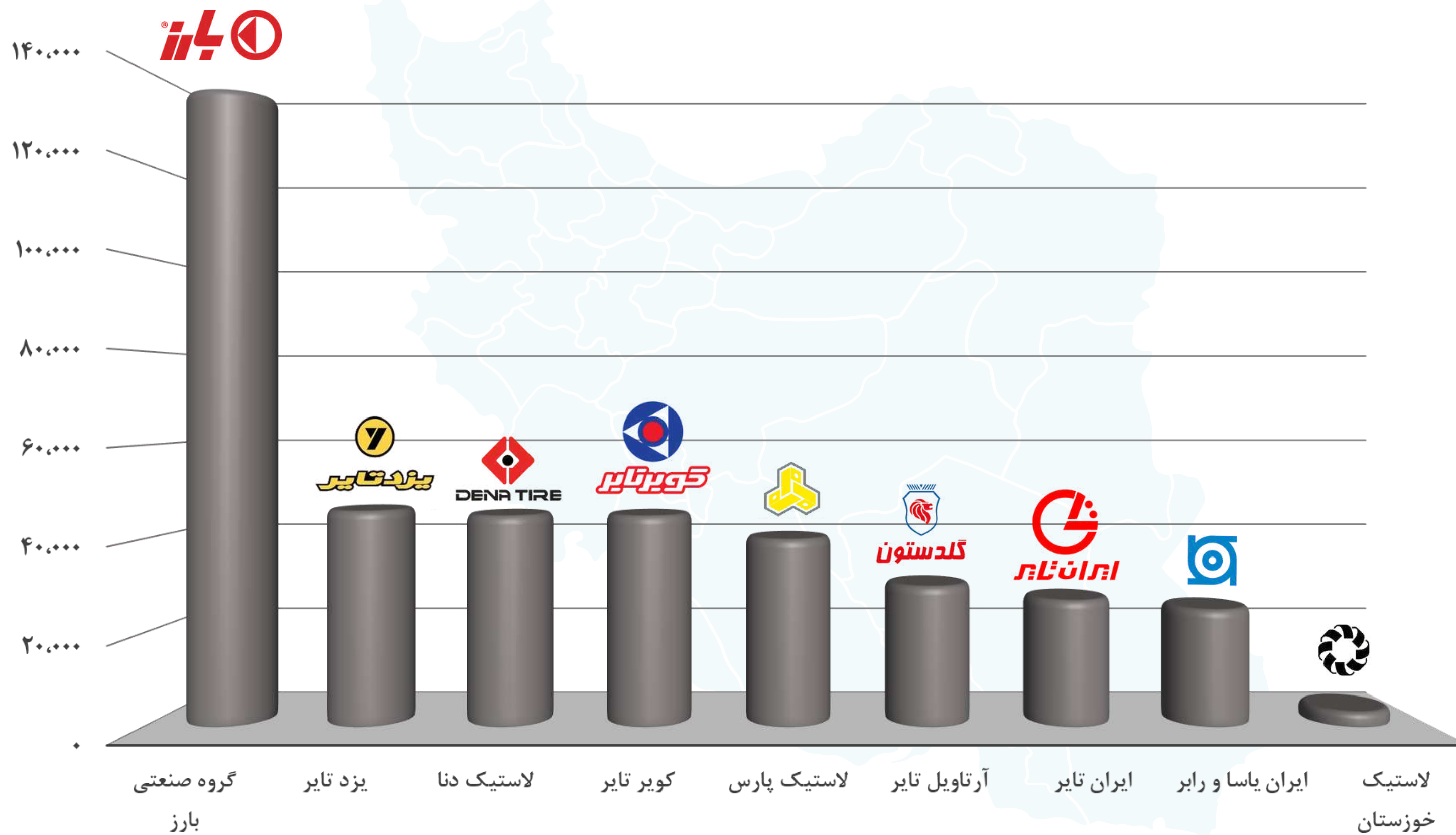
تقاضای بالا و عرضه محدود:
به دلیل افزایش قیمت تایر در بازار آزاد، دولت اقدام به عرضه تایر با قیمت مصوب کرده‌است. این تایرها با قیمت کمتر از بازار آزاد به فروش می‌رسند.

واردات و صادرات:
واردات تایرهای سواری با حقوق گمرکی و سود بازرگانی ۲۰ درصدی همراه است، که بر قیمت نهایی تأثیر می‌گذارد.

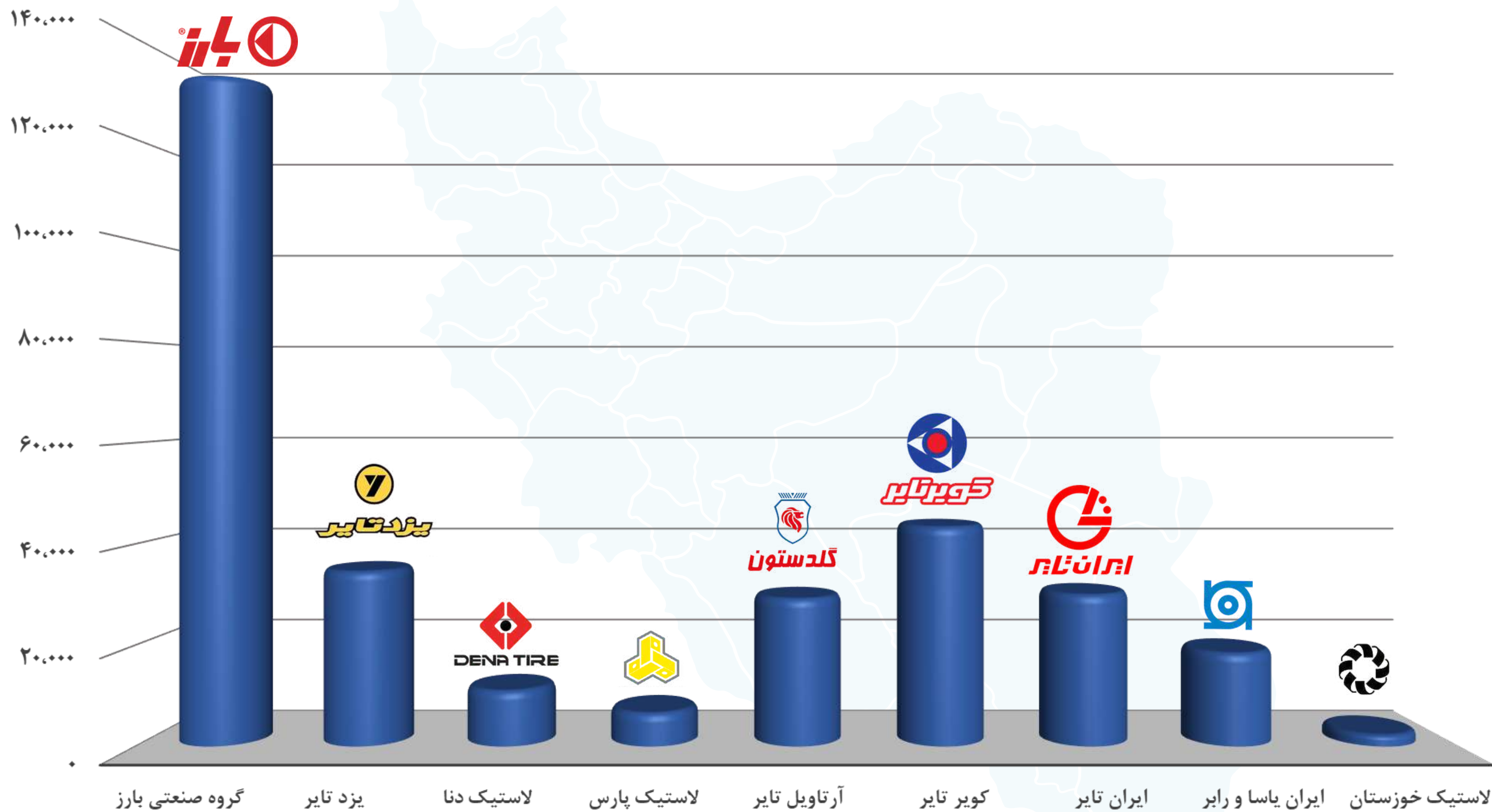
افزایش تولید داخلی:
تولیدکنندگان داخلی مانند بارز، یزد تایر و کویر تایر در حال افزایش ظرفیت تولید خود هستند تا نیاز بازار را تأمین کنند.



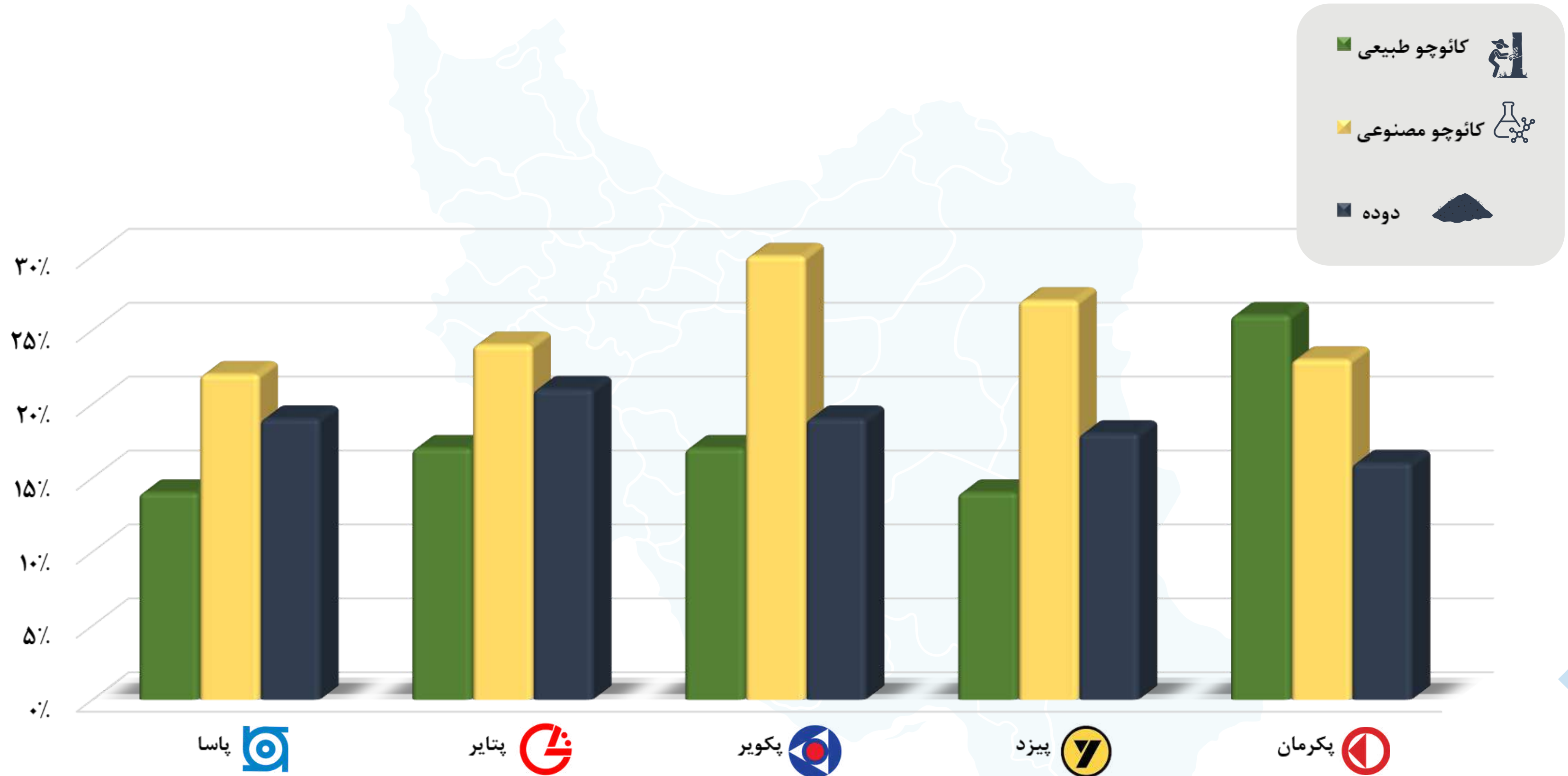
📍 ظرفیت اسمی تولید لاستیک در کشور (تن)



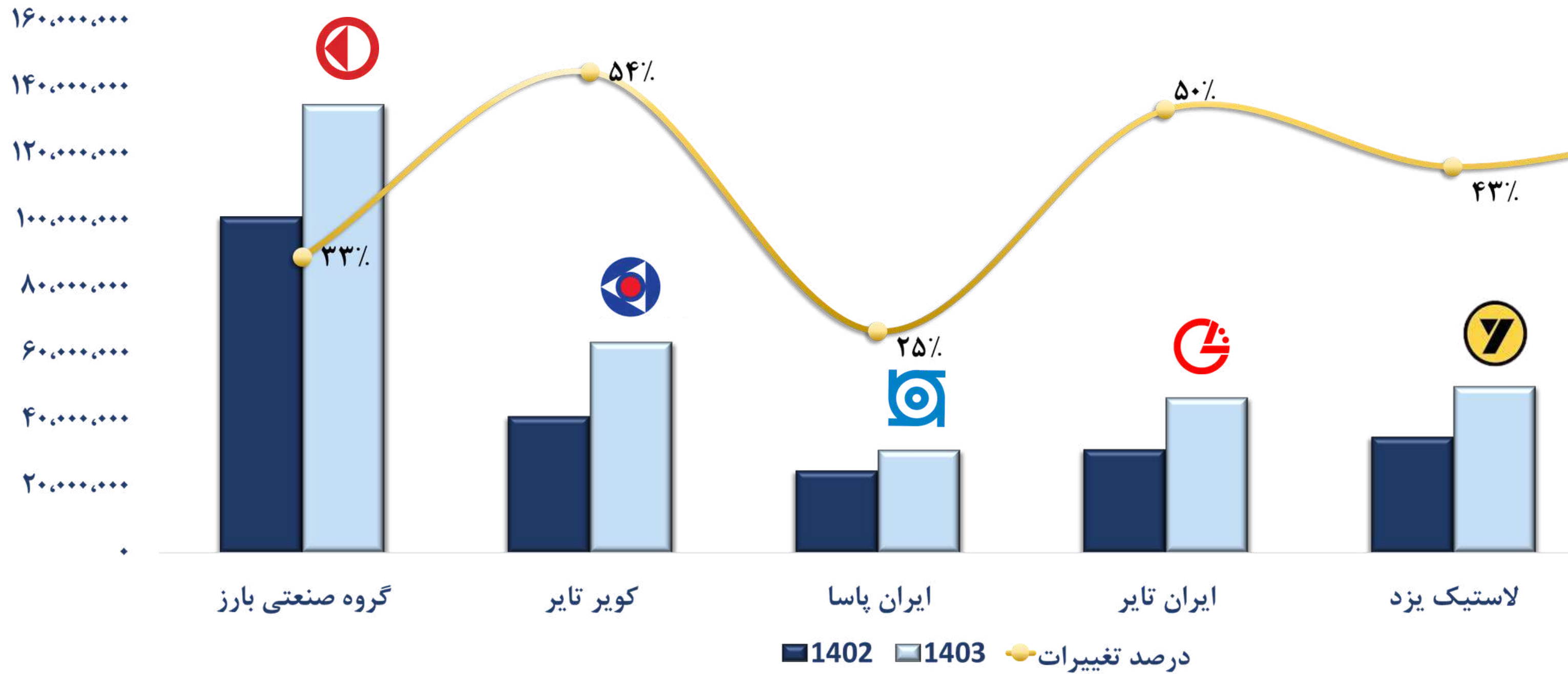
📍 تولید تایر سال ۱۴۰۳ در کشور (تن)



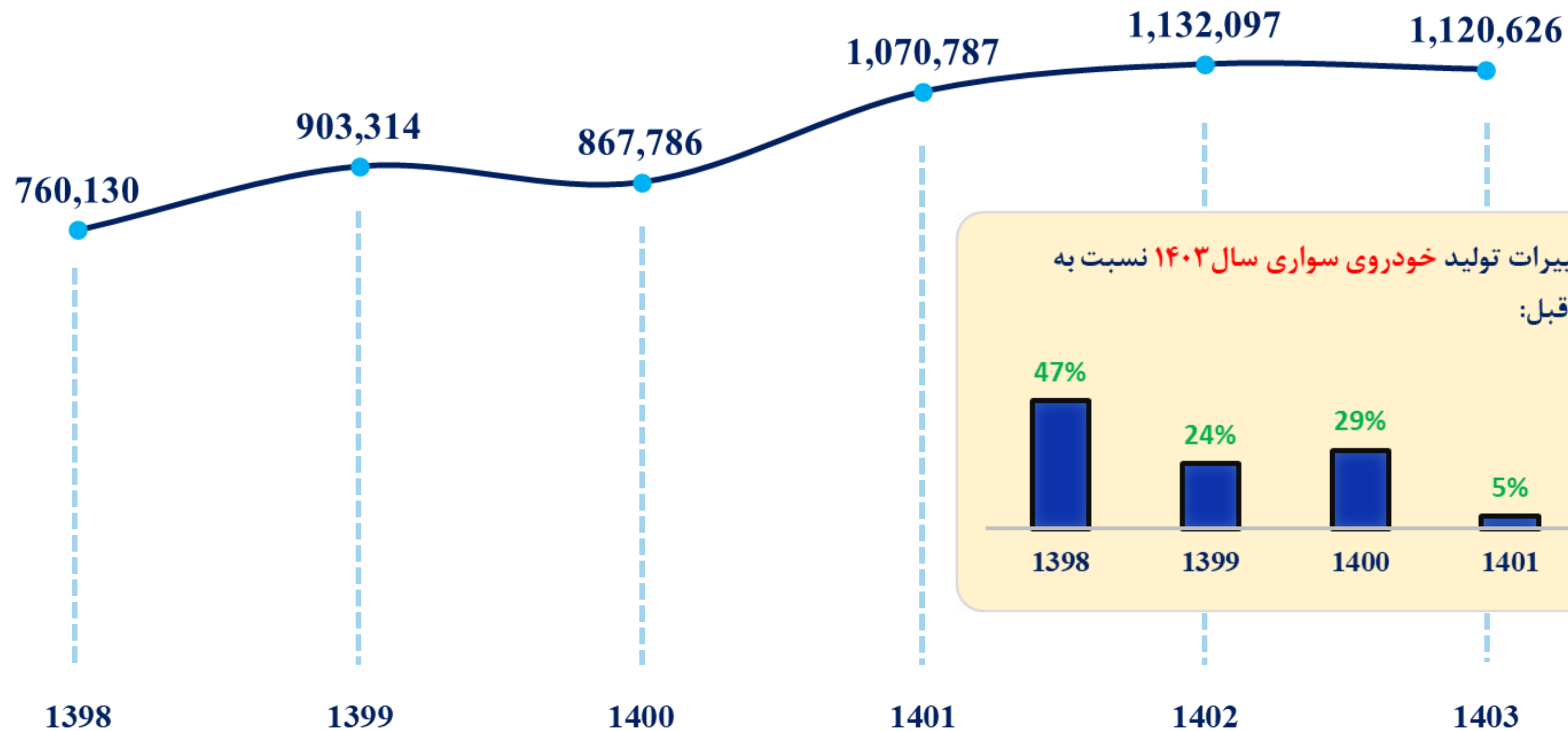
نسبت مواد مصرفی در تولید تایر به تفکیک شرکت‌ها



درآمد عملیاتی به تفکیک شرکت‌ها

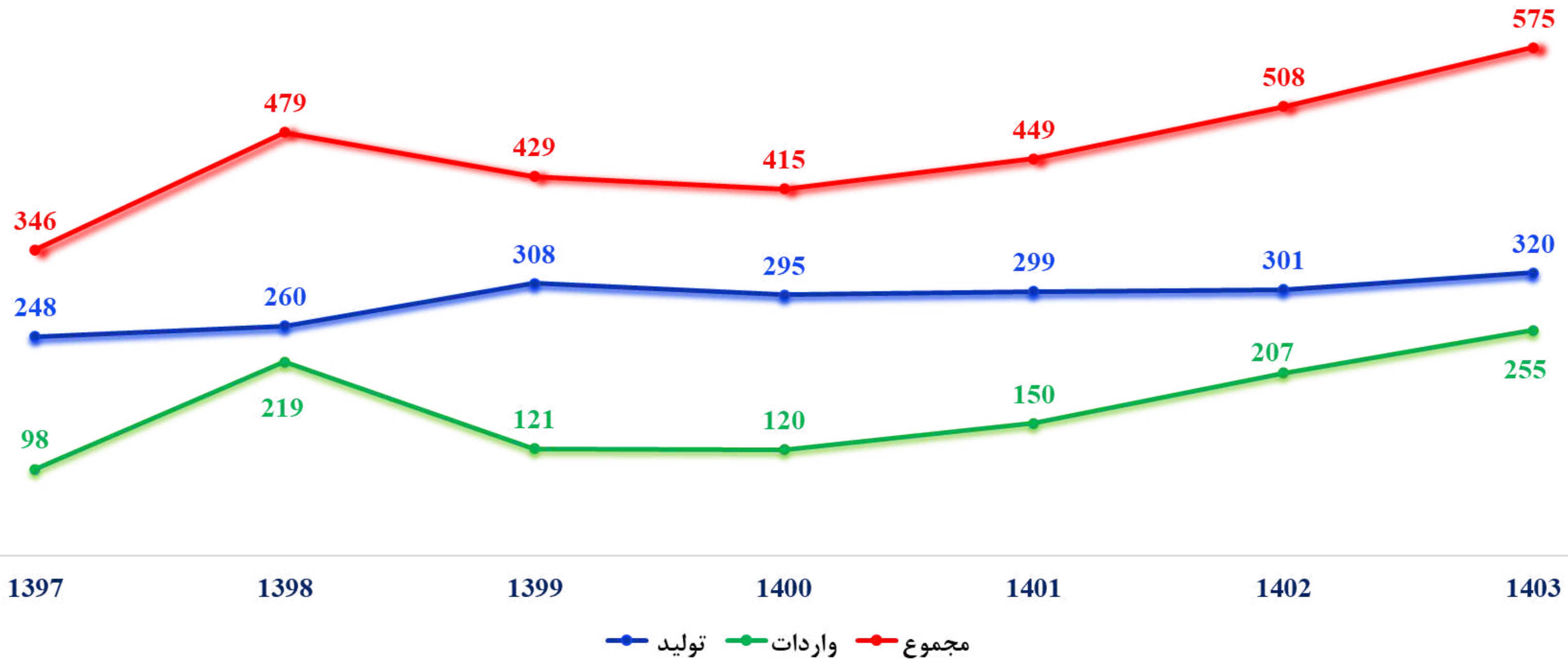


روند تولید خودروی سواری در ایران



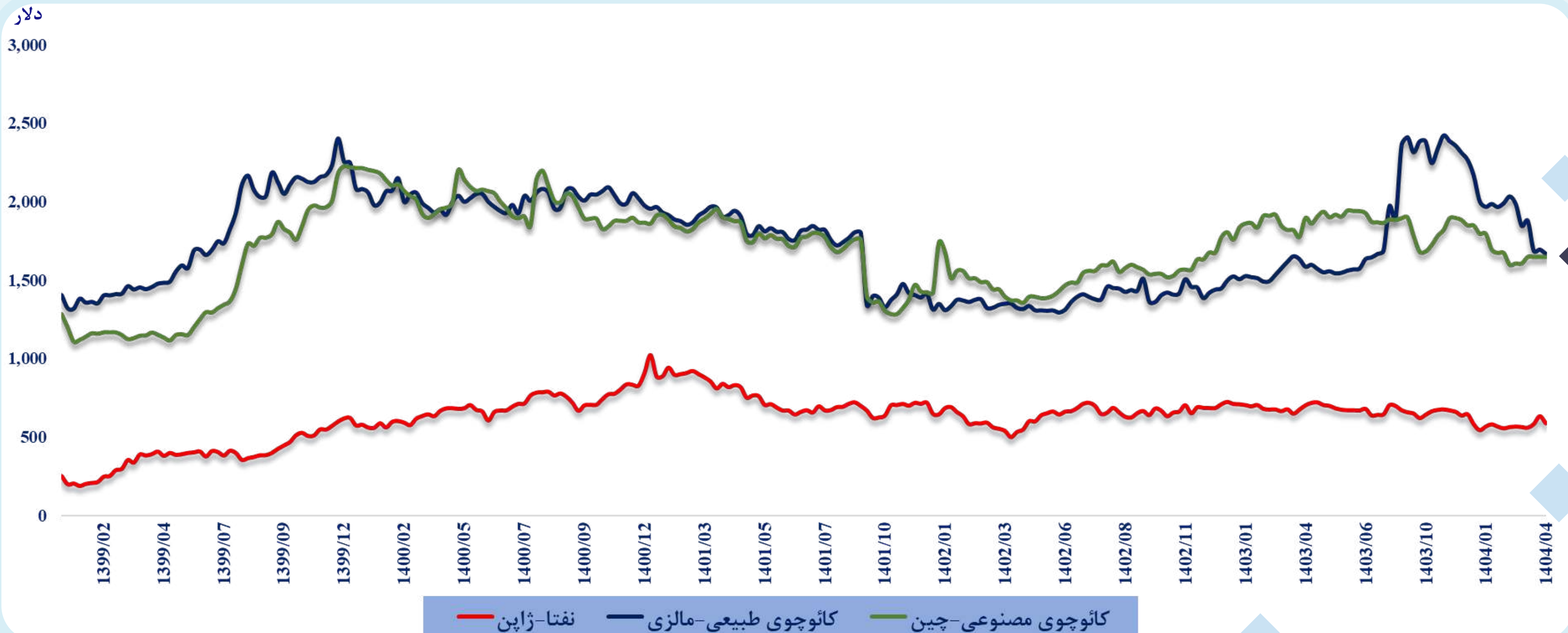
مقایسه مقدار تولید تیر داخلی و مقدار واردات (هزار تن)

واردات تیر در سال اخیر با تعرفه بسیار پایین و عمدتاً از کشور چین صورت گرفته است اما شرکت‌های تیرسازی داخلی به رقابت پرداخته و شاهد افزایش مجموع واردات و تولید تیر در کشور در سال ۱۴۰۳ بوده‌ایم. پیش‌بینی می‌شود با تداوم واردات تیر به کشور و کاهش تقاضای بازار در سال ۱۴۰۴، ناترازی انرژی و مشکلات نقدینگی، مقدار تولید تیر در سال ۱۴۰۴ کمتر از سال ۱۴۰۳ خواهد بود.



نرخ مواد مصرفی

ترکیب اصلی لاستیک تحت تأثیر شدید قیمت نفت قرار دارد، چون بسیاری از مواد اولیه از مشتقات نفتی هستند. حدود ۲۵٪ هزینه لاستیک مربوط به دوده صنعتی است که نرخ آن وابسته به نفت کوره یا اکستراکت است. حدود ۲۵٪ دیگر مربوط به کائوچوی طبیعی است که کاملاً وارداتی است (از مالزی، اندونزی، سنگاپور و...) و قیمت آن با روغن پالم و کائوچوی مصنوعی همبستگی دارد. کائوچوی مصنوعی از بوتادین و استایرن تولید می‌شود و نرخ آن وابسته به نفتا است.



مجتمع صنایع لاستیک یزد (پیزد)



مجتمع صنایع لاستیک یزد در خرداد ماه ۱۳۶۴ در اداره ثبت شرکت‌ها به ثبت رسیده و در سال ۱۳۷۲ به بهره‌برداری و در تاریخ ۲۶ آذر ۱۳۹۸ در بازار فرابورس پذیرفته شد. ظرفیت اسمی شرکت در حال حاضر ۴۶,۰۰۰ تن انواع تایر و تیوب می‌باشد. سهامداران عمده شامل شرکت مجتمع صنعتی آرتاویل تایر و شرکت سرمایه‌گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تامین هستند. میزان تولید مجتمع صنایع لاستیک یزد در سال ۱۴۰۲ به میزان ۳۲,۲۱۴ تن بوده که سهم ۱۰.۷٪ از کل تولید کشور را به خود اختصاص داده است.

نشانی مرکز اصلی شرکت در تهران، خیابان خرمشهر، شماره ۱۱۳ و محل فعالیت اصلی آن در شهرک صنعتی شهر یزد واقع است.

تحلیل مجتمع لاستیک یزد

نماد	پیزد	سرمایه (میلیارد ریال)	۹,۳۹۵,۰۰۰
محل کارخانه شرکت	شهرک صنعتی یزد	ارزش بازار (میلیارد ریال)	۳۵,۷۵۷
قیمت سهم	۳,۸۰۶	سود برآوردی هر سهم ۱۴۰۴ (ریال)	۸۶۳
EPS گذشته‌نگر (ریال)	۷۶۰	سود برآوردی هر سهم ۱۴۰۵ (ریال)	۹۱۴
P/E گذشته‌نگر	۵.۰۲	P/E ۱۴۰۴	۳.۴
درصد شناوری	٪۱۲	سال مالی منتهی به	۲۹ اسفند

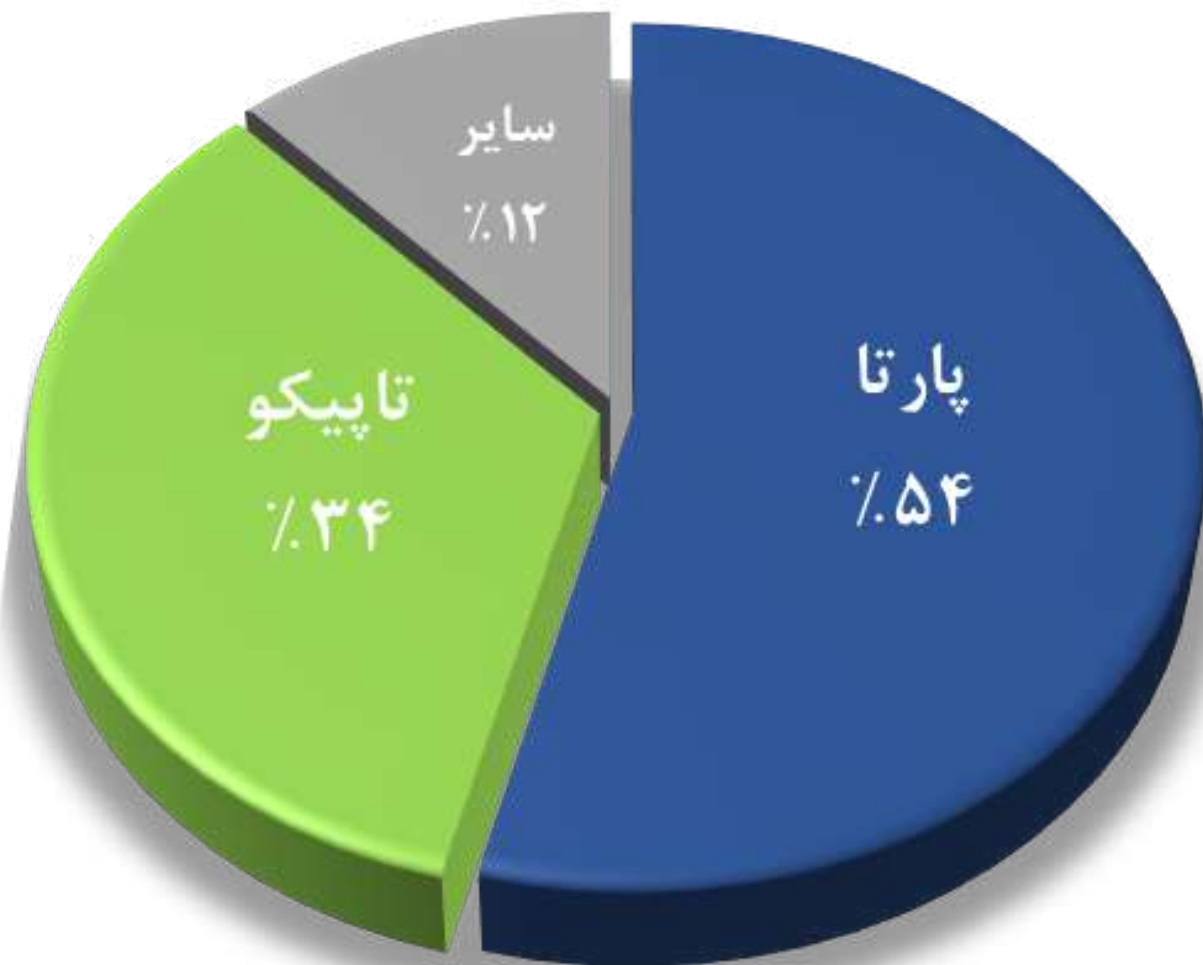


ترکیب سهامداران

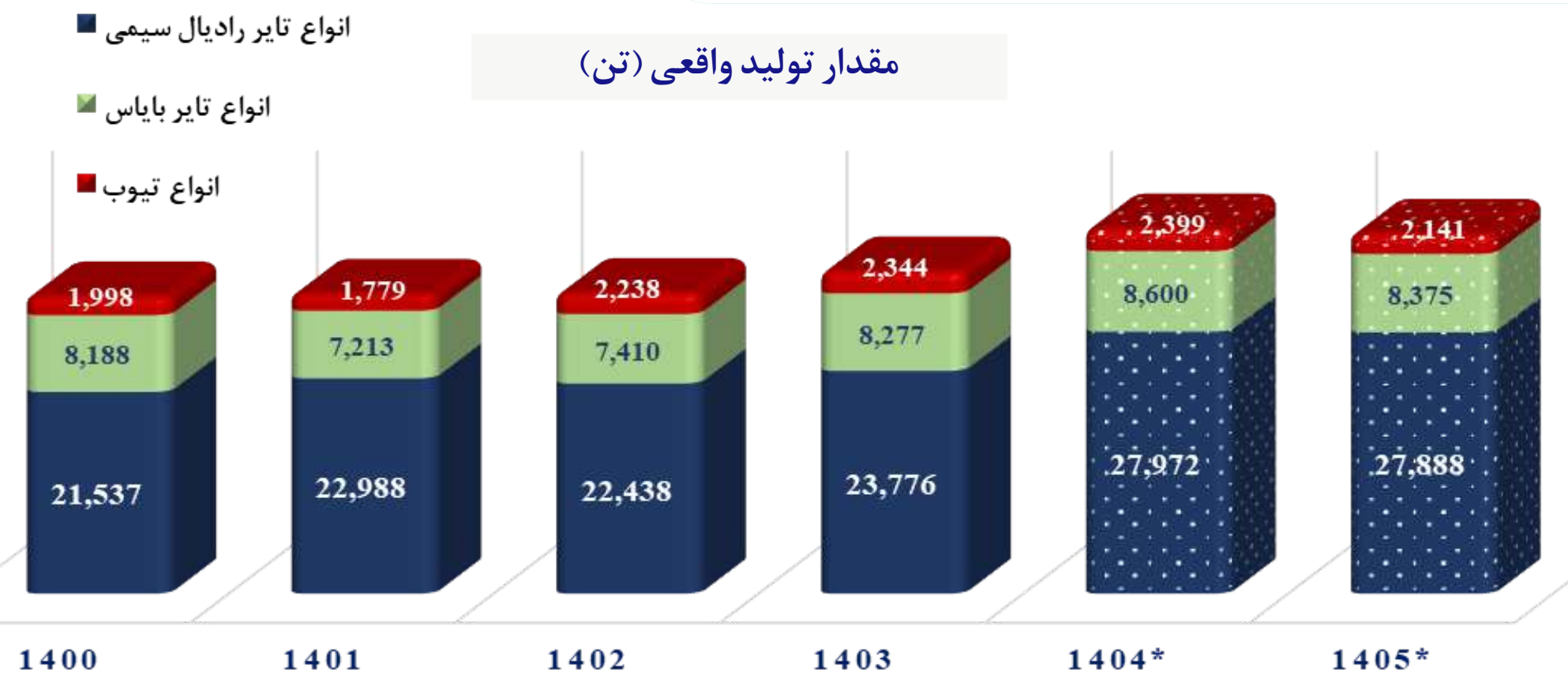
سهامداران مجتمع صنایع لاستیک یزد (پیزد)

سهام‌دار/دارنده	تعداد سهم	درصد
شرکت آرتاویل تایر - سهامی عام -	۵,۰۴۱,۲۳۱,۹۸۶	٪۵۴
شرکت سرمایه‌گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تامین	۳,۲۱۰,۳۴۴,۳۶۶	٪۳۴
سایرین (کمتر از ۵ درصد)	۱,۱۴۳,۴۲۳,۶۴۸	٪۱۲

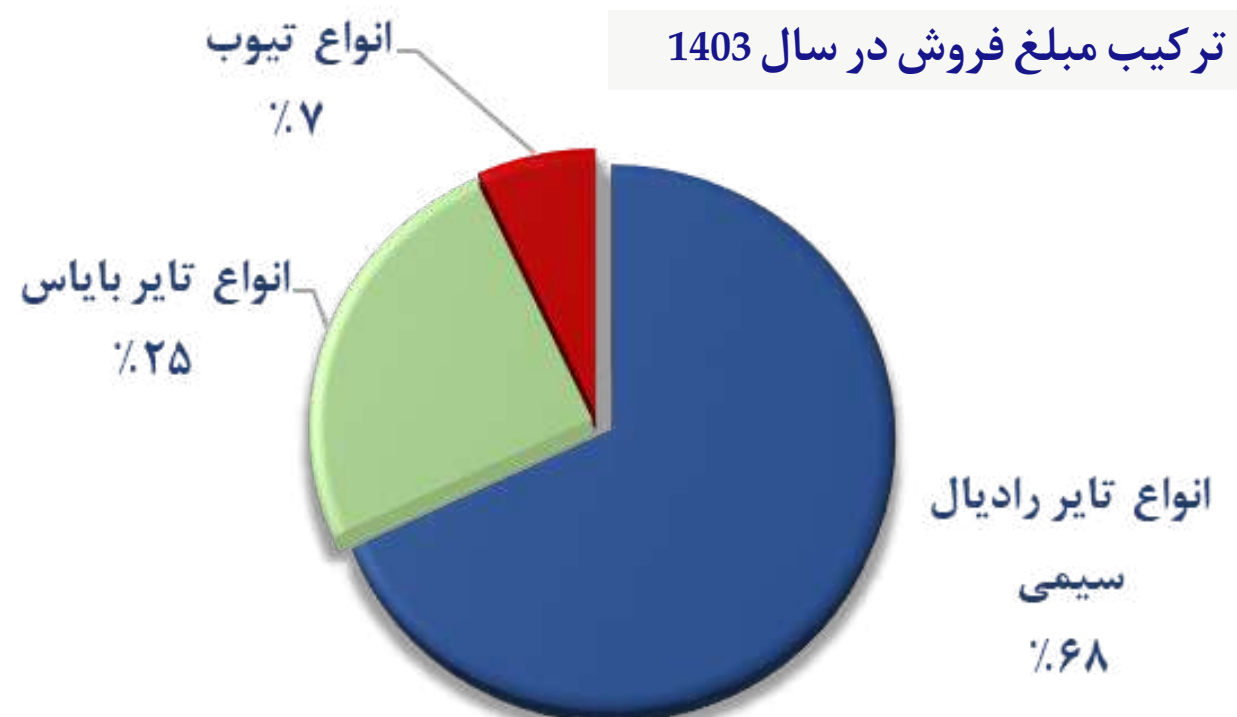
در حال حاضر شرکت مجتمع صنایع لاستیک یزد سهامی عام جزو شرکت‌های فرعی مجتمع صنعتی آرتاویل تایر (پارتا) است.



روند تولید شرکت



محصولات	گروه	شرکت
انواع تایر رادیال سیمی	۳۲,۰۰۰	۳۱,۰۰۰
انواع تایر بایاس	۱۳,۹۸۰	۱۱,۳۸۰
انواع تیوب	۴,۶۲۰	۳,۶۲۰

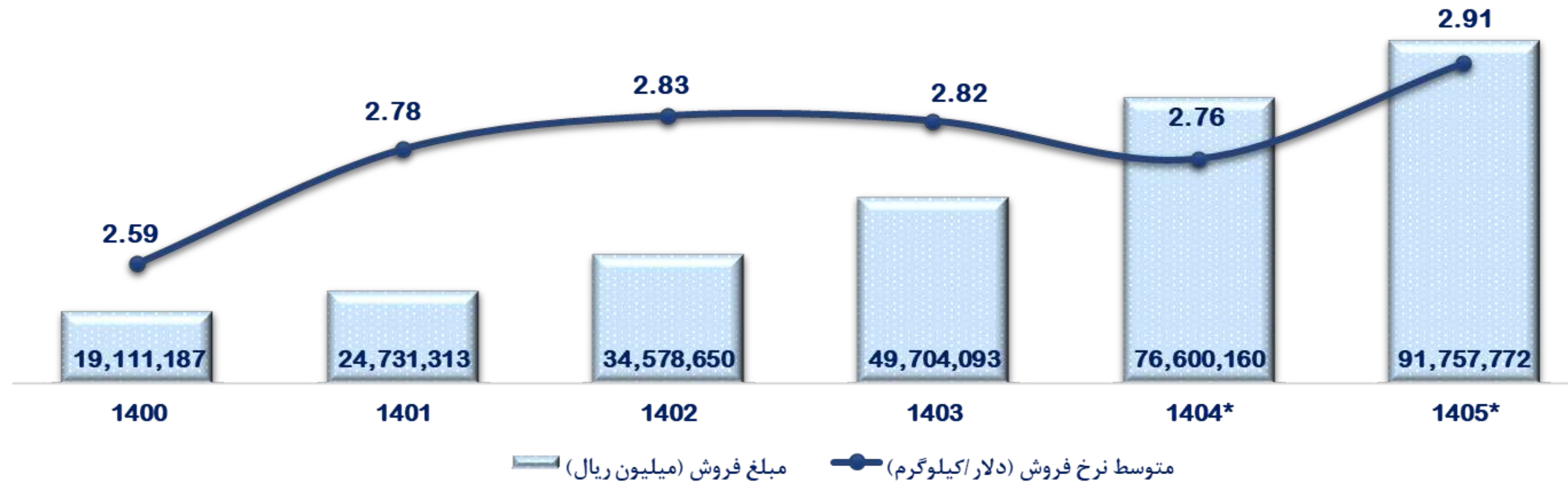


نرخ گذاری محصولات

قیمت فروش داخلی محصولات سواری و وانتی رادیال، با اخذ مجوزهای قانونی و تصمیمات اتخاذ شده در انجمن صنفی صنعت تایر تعیین می‌شود و قیمت سایر محصولات شرکت بصورت رقابتی در مقایسه با سایر تولیدکنندگان در بازار و با تصویب هیئت مدیره شرکت تعیین می‌گردد.

در سال ۱۴۰۳ با توجه به تغییرات نرخ ارز نیمایی به تجاری و به تبع آن افزایش بهای تمام شده کالای فروش رفته، نرخ فروش محصولات رادیال در تاریخ های ۱۴۰۳/۷/۲۶ و ۱۴۰۳/۱۰/۱۲ به ترتیب ۹ و ۸ درصد افزایش داشته است.

روند فروش شرکت



مشتریان محصولات شرکت در دو گروه اصلی خودروسازان و نمایندگان فروش طبقه بندی می شوند:



مشتریان خودروساز

شرکت های سایکو (گروه صنعتی ایران خودرو)، سازه گستر سایپا (گروه صنعتی سایپا)، بهمن موتور، زامیاد، پارس خودرو، کادک (کرمان خودرو)، بهمن دیزل و مدیران خودرو.

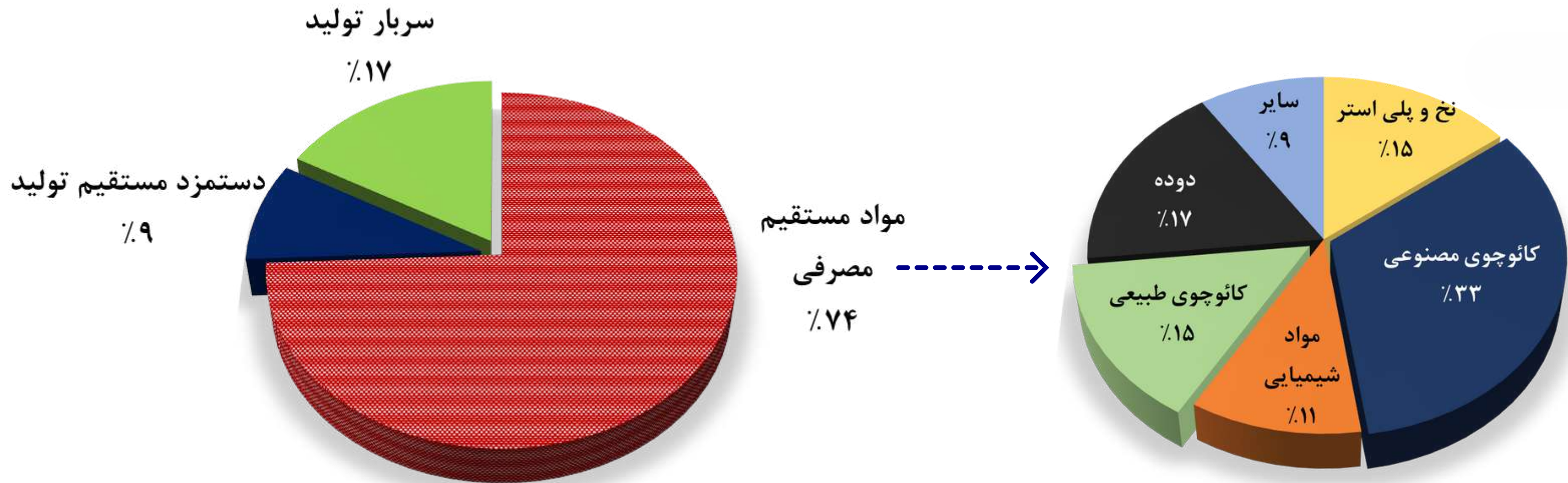
نمایندگان فروش

مجتمع صنایع لاستیک یزد محصولات و خدمات خود را در داخل ایران از طریق شبکه‌ی نمایندگی فروش (شامل ۴۱۰ نمایندگی استانی و ۱۰۰ نمایندگی خدمات پس از فروش) و در خارج ایران از طریق شبکه نمایندگان فروش خارجی (بیش از ۱۰ نمایندگی فروش خارجی) به دست مصرف کنندگان نهایی داخلی و خارجی می رساند.



↑ بهای تمام‌شده کالای تولید شده

بیش از ۷۰٪ از بهای تمام‌شده کالای تولید شده مربوط به مواد مصرفی مستقیم است. از این مقدار ۱۵٪ مربوط به کائوچو طبیعی، ۳۳٪ کائوچو مصنوعی، ۱۷٪ دوده، ۱۱٪ سایر مواد شیمیایی و روغن و سیم ۴ درصد از بهای تمام شده را تشکیل می‌دهند. هم‌چنین ۹٪ از بهای تمام‌شده مربوط به دستمزد مستقیم و ۱۷ درصد مربوط به هزینه‌های سربار تولید می‌باشد.



طرح‌های توسعه پیزد



پروژه: بروزرسانی تایرسازی VIM
تاثیر پروژه بر عملیات: افزایش ظرفیت انواع تایر رادیال
توضیحات: مدیریت موجودی توسط تأمین‌کننده
کل سرمایه‌گذاری: ۶.۵ میلیارد تومان
مخارج انجام شده تا پایان سال مالی ۱۴۰۳: ۲.۹ میلیارد تومان
برآورد تاریخ بهره‌برداری: ۱۴۰۴/۰۶/۳۱
درصد پیشرفت: ۵۰٪



پروژه: تبدیل پرس پخت تایر بایاس به رادیال
تاثیر پروژه بر عملیات: افزایش ظرفیت تولید از بایاس به رادیال
کل سرمایه‌گذاری: ۵ میلیارد تومان
مخارج انجام شده تا پایان سال مالی ۱۴۰۳: ۳۰۵ میلیون تومان
برآورد تاریخ بهره‌برداری: ۱۴۰۴/۱۲/۲۹
درصد پیشرفت: ۳۰٪



پروژه: احداث ساختمان ریکلیم بیوتیلی
تاثیر پروژه بر عملیات: افزایش ظرفیت تولید شرکت فرعی
توضیحات: واحد بازیابی و بازیافت لاستیک
کل سرمایه‌گذاری: ۱۲ میلیارد تومان
مخارج انجام شده تا پایان سال مالی ۱۴۰۳: ۵.۶ میلیارد تومان
برآورد تاریخ بهره‌برداری: ۱۴۰۴/۱۲/۲۹
درصد پیشرفت: ۵۰٪



پروژه: تبدیل پرس ماشین ساخت بایاس به رادیال
تاثیر پروژه بر عملیات: افزایش ظرفیت تولید از بایاس به رادیال
کل سرمایه‌گذاری: ۲.۵ میلیارد تومان
مخارج انجام شده تا پایان سال مالی ۱۴۰۳: ۱.۸ میلیارد تومان
برآورد تاریخ بهره‌برداری: ۱۴۰۴/۱۲/۲۹
درصد پیشرفت: ۷۰٪

YAZD TIRE

مفروضات بر آورد سود

۱۴۰۵	۱۴۰۴	
۸۲۰,۰۰۰	۷۲۰,۰۰۰	نرخ دلار
%۴۰	%۴۰	تورم
%۳۵	%۳۵	افزایش حقوق و دستمزد
%۲۰	%۲۰	افزایش نرخ مواد اولیه داخلی
%۱۸	%۳۰	افزایش نرخ فروش تایر رادیال
%۳۰	%۲۰	افزایش نرخ فروش تایر بایاس
۲۲۰۰	۲۲۰۰	نرخ صادرات تایر بایاس (دلار)
۲۰۵۰	۲۰۵۰	نرخ کائوچو طبیعی (دلار)
۱۷۰۰	۱۷۰۰	نرخ کائوچو مصنوعی (دلار)
۸۵۵	۸۵۵	نرخ دوده-فوب خلیج فارس (دلار)



پیزد با توجه به آخرین گزارش ماهانه تا تیر ۱۴۰۴ مجموعاً ۲۷٪ افزایش نرخ در گروه تایرهای رادیال و ۱۹٪ افزایش نرخ در گروه تایرهای بایاس داشته‌است.

صورت سود و زیان

دوره مالی	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	۱۴۰۴	۱۴۰۵
فروش	۱۸,۶۴۷,۳۴۵	۲۴,۷۲۹,۹۶۸	۳۴,۸۰۷,۱۶۹	۴۹,۹۳۹,۹۳۰	۷۶,۶۰۰,۱۶۰	۹۱,۷۵۷,۷۷۲
بهای تمام‌شده کالای فروش رفته	(۱۶,۲۶۵,۰۹۳)	(۲۲,۶۸۸,۸۸۱)	(۲۷,۳۷۷,۵۷۷)	(۳۹,۴۹۴,۱۳۸)	(۶۳,۷۳۷,۵۶۶)	(۷۷,۳۲۰,۰۸۷)
سود (زیان) ناخالص	۲,۳۸۲,۲۵۲	۲,۰۴۱,۰۸۷	۷,۴۲۹,۵۹۲	۱۰,۴۴۵,۷۹۲	۱۲,۸۶۲,۵۹۳	۱۴,۴۳۷,۶۸۵
هزینه‌های عمومی، اداری و تشکیلاتی	(۴۳۳,۵۲۹)	(۶۴۷,۳۲۴)	(۱,۰۷۴,۴۸۴)	(۱,۷۹۰,۴۰۷)	(۲,۵۹۱,۹۶۹)	(۳,۴۶۲,۱۹۱)
خالص سایر درآمدها (هزینه‌ها) عملیاتی	۴,۴۴۶	۷۸,۹۸۹	۳۲,۵۸۰	(۲۰,۸۲۶)	(۱۰۴,۷۶۹)	۶۷,۱۳۵
سود (زیان) عملیاتی	۱,۹۵۳,۱۶۹	۱,۴۷۲,۷۵۲	۶,۳۸۷,۶۸۸	۸,۶۳۴,۵۵۹	۱۰,۱۶۵,۸۵۵	۱۱,۰۴۲,۶۲۹
هزینه‌های مالی	(۸۸۷,۵۵۰)	(۱,۲۱۱,۷۴۵)	(۱,۴۵۹,۷۶۳)	(۱,۸۵۰,۱۶۴)	(۱,۶۳۱,۱۵۸)	(۱,۹۵۳,۹۳۱)
خالص سایر درآمدها غیر عملیاتی	۴۶۵,۶۸۷	۱,۰۵۴,۱۲۶	۶۵۸,۱۰۴	۹۷۲,۵۶۷	۹۱۹,۳۳۸	۹۳۰,۵۸۳
سود (زیان) عملیات در حال تداوم قبل از مالیات	۱,۵۳۱,۳۰۶	۱,۳۱۵,۱۳۳	۵,۵۸۶,۰۲۹	۷,۷۵۶,۹۶۲	۹,۴۵۴,۰۳۵	۱۰,۰۱۹,۲۸۱
مالیات	(۲۶۳,۴۰۵)	(۶۶,۴۳۵)	(۷۶۹,۵۸۵)	(۱,۱۶۵,۳۰۹)	(۱,۳۴۷,۸۰۸)	(۱,۴۲۸,۳۹۲)
سود (زیان) خالص	۱,۲۶۷,۹۰۱	۱,۲۴۸,۶۹۸	۴,۸۱۶,۴۴۴	۶,۵۹۱,۶۵۳	۸,۱۰۶,۲۲۷	۸,۵۹۰,۸۸۹
سود هر سهم	۶۲۲	۶۱۲	۶۱۰	۷۰۲	۸۶۳	۹۱۴
سرمایه	۲,۰۴۰,۰۰۰	۲,۰۴۰,۰۰۰	۷,۸۹۵,۰۰۰	۹,۳۹۵,۰۰۰	۹,۳۹۵,۰۰۰	۹,۳۹۵,۰۰۰
سود هر سهم بر اساس آخرین سرمایه	۱۳۵	۱۳۳	۵۱۳	۷۰۲	۸۶۳	۹۱۴



تحلیل تکنیکال پیزد



تحلیلگر: امید کیوانی

پیزد در سال ۹۹ وارد یک الگوی اصلاحی دوگانه شده‌است و از قیمت ۶۰۰ تومان تا ۱۳۲ تومان تا آبان ماه ۱۴۰۱ ریزش داشته‌است. پس از آن در قالب موج A از حرکت صعودی جدید بیش از ۱۸۸ درصد رشد داشته و به قیمت ۳۸۰ تومان رسیده‌است. پس از آن وارد موج اصلاحی B شده و تا آبان ماه ۱۴۰۳ اصلاح زمانی و قیمتی انجام داده‌است. پس از آن حرکت صعودی جدیدی را آغاز کرده‌است و تا اولین هدف مهم خود در قیمت ۴۸۰ تومان رسیده و وارد روند اصلاحی شده‌است. در حال حاضر با توجه به شیب حرکت نزولی به نظر می‌رسد موج C صعودی به پایان رسیده‌است و پیزد دوباره وارد یک روند اصلاحی شده‌است. مهمترین حمایت کنونی سهم محدوده ۳۳۵ تومانی می‌باشد و می‌توان انتظار بازگشت قیمت از این محدوده و نوسان مثبت از این ناحیه قیمتی از سهم داشت.



این گزارش تنها بیانگر نظرات تحلیلگران است و به هیچ وجه توصیه‌ای جهت خرید سهام مورد نظر نمی‌باشد.
از این رو به شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان هیچ مسئولیتی در قبال ضرر و زیان ناشی از انجام معامله براساس این گزارش برعهده نخواهد داشت.