

تحلیلی بنیادی

شرکت کویر تایر *پکویر*

تیم تحلیلی کارگزاری دانایان

خرداد ۱۴۰۱



- «تایر» یکی از قطعات ضروری در وسایل نقلیه، با توجه به تولید انبوه آن در سطح جهان و نقش مهمی که در زندگی روزمره مردم ایفا می کند، جایگاه مهمی در اقتصاد جهانی داشته و جزو صنایع پایین دستی پتروشیمی نیز به حساب می آید.
- از لحاظ ساختاری عمده مواد اولیه صنعت تایر از مشتقات نفتی تهیه می شوند که از یک طرف به نحوی صنعت پایین دستی نفت و پتروشیمی شناخته می شود و از طرف دیگر نیز یکی از کلیدی ترین تامین کنندگان قطعات صنعت خودرو به شمار می رود.
- یکی از نکات مثبت صنعت تایر این است که میزان تقاضا در خودروهای مستعمل بیش از خودروهای تولید شده طی یک سال است. بر اساس آمار منتشر شده توسط «انجمن تولیدکنندگان لاستیک و تایر آمریکا» سالانه حدود ۱۰۰ میلیون دستگاه خودرو تولید می شود. این در حالی است که نیاز به لاستیک برای خودروهای سبک و سنگین و هواپیما حدود ۳ میلیارد حلقه در سال است.
- بزرگ ترین تولیدکنندگان تایر در دنیا شرکت های بریج استون (ژاپن)، میشلین (فرانسه)، گودیر (آمریکا)، کانتیننتال (آلمان)، ساموتیمو (ژاپن)، هانکوک (کره جنوبی)، پیرلی (ایتالیا)، یوکوهاما (ژاپن)، ژونگ چه (چین) و ماکسیس (تایوان) هستند (رتبه بندی بر اساس میزان درآمد است).
- در ایران، صنعت تایر بیش از ۵۰ سال قدمت دارد و اولین کارخانه تولید تایر در ایران، شرکت "بی اف گودریچ" نام داشته است که با سرمایه گذاری و پشتوانه فن آوری آمریکا پا به عرصه تولید نهاد و تا پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ دو کارخانه ی دیگر راه اندازی شد.
- در ایران فرآیند تولید و فروش این صنعت با توجه به رشد جمعیت و تولید خودرو همچنان رو به افزایش است. بسیاری از تحلیلگران مقدار فروش شرکت های لاستیکی را به تولید ایران خودرو و سایپا گره می زنند، اما باید گفت که اصلی ترین منبع تقاضای لاستیک به تعویض لاستیک خودروهای موجود مرتبط می شود.



معرفی تایر

نام شرکت	نام کشور
Bridgestone	ژاپن
Michelin	فرانسه
Goodyear	آمریکا
Continental	آلمان
Pirelli	ایتالیا
Sumitomo	ژاپن
Hankook	کره جنوبی
Yokohama	ژاپن
Maxxis International	تایوان
Giti Tire Pte. Ltd	سنگاپور
Cooper Tire	آمریکا
Toyo Tire	ژاپن
Kumho Tire Co	کره جنوبی

لاستیک خودرو یا تایر ، قطعه ای لاستیکی است که بر روی چرخ وسیله نقلیه سوار می‌شود، به نحوی که با سطح زمین همواره در تماس است و با کاستن از شدت ضربات ناشی از عوارض جاده و تحمل بار وارد شده، حرکت چرخ و جابجایی وسیله نقلیه را بسیار آسان می‌کند. بیشتر تایرها با هوا پر می‌شوند و از لاستیک یا پلاستیک های مصنوعی که رفتاری مشابه لاستیک دارند، ساخته می شوند و آنها را با سیم یا نخ تقویت می‌کنند. صنعت تایر به عنوان یکی از قطعات ضروری در وسایل نقلیه، با توجه به تولید انبوه آن در سطح جهان و نقش مهمی که در زندگی روزمره مردم ایفا می کند، جایگاه مهمی در اقتصاد جهانی پیدا کرده است.

جدول روبرو بزرگترین شرکتهای تولیدکننده تایر درجهان را نشان می‌دهد.



در قرن ۱۹، گاری ها و درشکه هایی که توسط اسب کشیده می شدند، برای حرکت بر روی زمین های سخت، سنگی و یا غیر مسطح نیاز به چرخ های محکم داشتند و لاستیک به عنوان ماده ای برای پوشاندن چرخهای درشکه ها در نظر گرفته شد؛ اما این ماده فقط در دمای طبیعی از مقاومت و چسبندگی مناسبی برخوردار بود و در هوای گرم، بسیار نرم و هنگام سرما خشک و شکننده می شد. در سال ۱۸۳۹ مردی بنام «چارلز گودیر» با اختراع فرایندی بنام ولکانیزاسیون (که در آن لاستیک توسط گوگرد و حرارت شدید مقاوم تر می شد)، لاستیک های بادوام تری ساخت که پس از تغییر شکل یا خم شدن به حالت اولیه خود باز می گشتند. توماس هنکوک، پژوهشگر و مبتکر انگلیسی روش شکستن زنجیرهای مولکولی کائوچو را با استفاده از غلطکهای فلزی ابداع و ایده ساخت ماشین های پوشش نخ با لاستیک یا کلندر را مطرح نمود. رابرت ویلیام تامسون، مهندس انگلیسی برای اولین بار در سال ۱۸۴۵ اختراع تایرهای بادی را به ثبت رساند ولی روش او مورد توجه قرار نگرفت. اختراع تایرهای لاستیکی توپر و همچنین امتیاز بهبود کارایی تایرهای بادی دوچرخه و سه چرخه به نام جان بویددانلوپ، دامپزشک اسکاتلندی ثبت شده است. روش او در زمان حیاتش مورد توجه قرار گرفت و تایرهای ابداعی او در دوچرخه های مسابقه ای مورد استفاده قرار گرفت. جوزفی باتیستا پیرلی، ریاضیدان و کارآفرین نمونه ایتالیایی که ابداع شلنگهای لاستیکی و افزودن دوده به لاستیک جهت استحکام تایر به او نسبت داده می شود، در سال ۱۸۸۲ صنعت لاستیک را در کشور ایتالیا پایه ریزی نمود.

شرکت پیرلی در توسعه تایرهای رادیال نقش چشمگیری ایفا کرده است. بنیامین فرانکلین گودریچ، پزشک و کارآفرین آمریکایی اولین کارخانه تولید تایرهای باری را در سال ۱۸۸۰ میلادی در آمریکا تأسیس نمود. در شرکت بی اف گودریچ ابتکار و ابداعات زیادی در رابطه با توسعه و تکامل تایرهای بادی تحت مدیریت آقای گودریچ انجام گرفت که می توان به شاخص ترین این فعالیت ها یعنی ساخت تایرهای بدون تیوب، تایرهای بادی با استفاده از کائوچوی مصنوعی، تایرهای بایاس تیوب دار و تایر با نخهای نایلونی اشاره نمود.

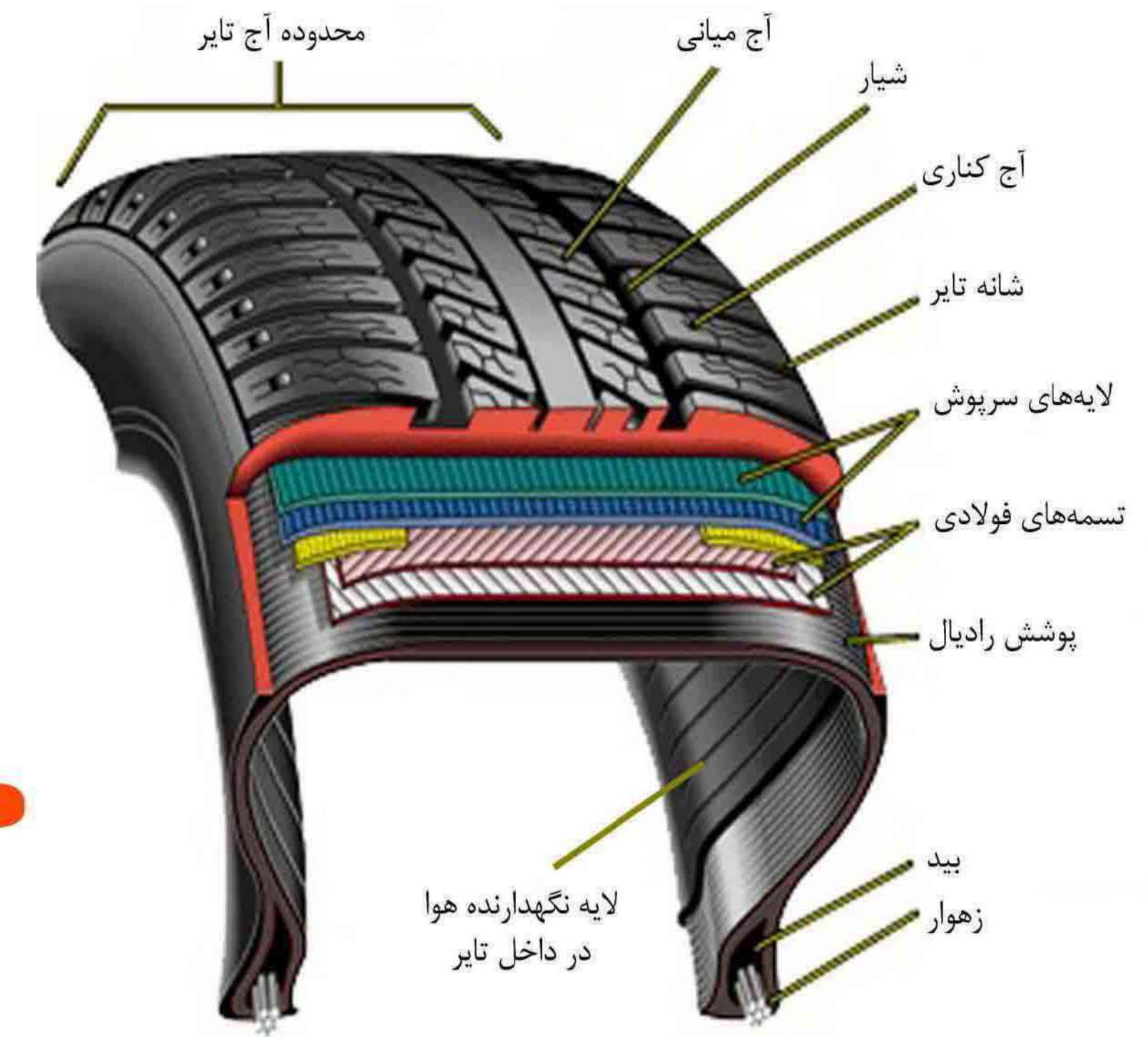
هاروی ساموئل فایرستون، کارآفرین آمریکایی که با تاسیس کارخانه تایرسازی به تولید تایرهای درشکه مبادرت نموده و اولین تایر خودروهای سواری شرکت فورد را تولید کرد.

آندره و ادوارد میشلن، مبتکرین و کارآفرینان فرانسوی که در فرانسه کارخانه لاستیک سازی تاسیس نمودند، امتیاز تایرهای بادی قابل جدا شدن از رینگ به نام آنها ثبت شده است. برادران میشلن برای اولین بار تایرهای بادی رادر اتومبیل های قدیم به کار گرفتند. شرکت میشلن تایرهای رادیال، تایرهای سبز، تایرهای پنچر رو (pax) و چرخ تایر را نیز ابداع نموده اند.



تایر

تایر یکی از مهمترین قطعات هر وسیله نقلیه اعم از دوچرخه، موتور، خودروی سواری، خودروی باری، هواپیما و ... می باشد. لاستیک (Tire) برای محافظت از چرخ و عملکرد بهتر خودرو در زمانی که چرخ ها با زمین در تماس هستند تولید گردیده اند بر روی هر تایر آج هایی وجود دارند که این امکان را می دهند که کشش بیشتری در سطح تایر به وجود بیاید و همچنین از ساییدگی و خرابی زود هنگام تایر جلوگیری نمایند.



به طور کلی یک تایر از ۴ قسمت تشکیل شده :

۱ : لایه های تایر

۲ : آج های تایر

۳ : تیوب (در مدل های تیوبلس ، این قسمت وجود ندارد)

۴ : والو (محلی که باد وارد تایر می شود)



فرآیند تولید تایر

فرآیند اختلاط مواد و تهیه آمیزه لاستیکی

مرحله ۱ در این مرحله مواد اولیه در دستگاه مخلوط کن مخلوط شده و انواع آمیزه های لاستیکی تولید می شود. موادی که در تهیه آمیزه لاستیکی به کار می روند، عبارتند از: کائوچوها (طبیعی و مصنوعی)، دوده ها، روغن ها و مواد شیمیایی.

فرآیند ساخت و آماده سازی اجزای تایر

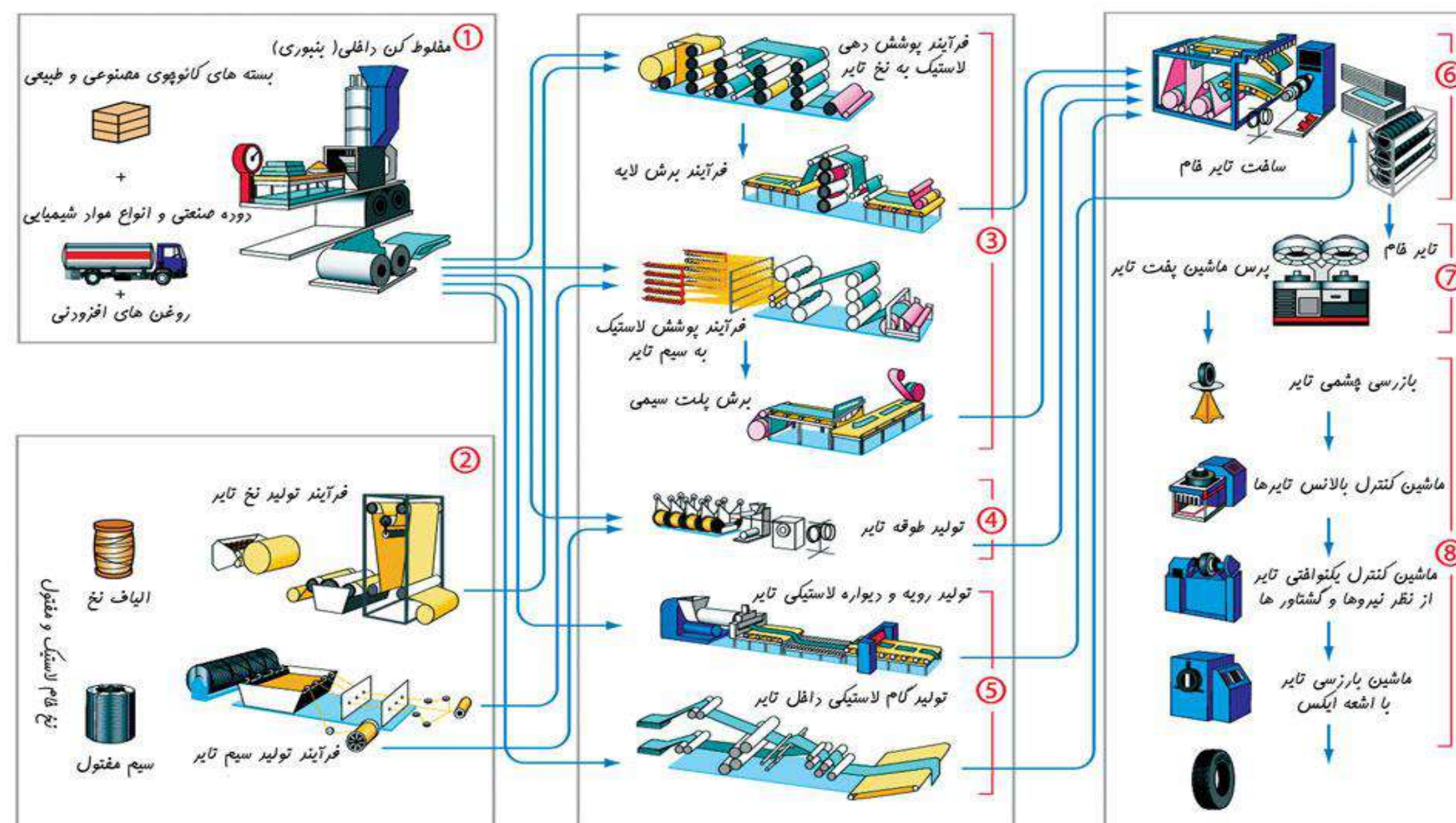
مرحله ۲ ساخت و آماده سازی اجزای تشکیل دهنده تایر در بخش های متفاوتی انجام می گیرد. ساخت ترد، دیواره ها، نوارهای لاستیکی سرشانه و هامپ در بخش اکسترودر، ساخت لایه ها (جزو عمده منجید تایر) در بخش های کلندر و برش لایه و ساخت آستر داخلی در گام کلندر، ساخت بت سیمی روی دستگاه استیلاستیک و ساخت بید یا طوقه در بخش بیدسازی انجام می گیرد.

فرآیند پخت تایر و تست فنی

مرحله ۴ آخرین مرحله تولید تایر که تایر در آن شکل نهایی و خواص مکانیکی-دینامیکی خود را به دست می آورد، مرحله پخت یا ولکانیزاسیون است، بنابراین در این مرحله تایر با استفاده از عوامل پخت که افزوده شده است، بعد از قرار گرفتن در پرس پخت شکل نهایی را به خود گرفته و با حرارت قالب و به دنبال ایجاد اتصالات عرضی در آمیزه های لاستیکی، خاصیت الاستیک پیدا می کند.

فرآیند ساخت و مونتاژ تایر

مرحله ۳ برخلاف تایرهای سبک از جمله سواری بایاس که در یک مرحله ساخته می شوند، ساخت تایرهای رادیال سیمی سواری معمولا در دو مرحله انجام می گیرد. در مرحله اول منجید تایر شامل لایه ها، بید و دیواره ها آماده، سپس در مرحله دوم بت سیمی و ترد به آن اضافه می شود.



کائوچوی طبیعی

از شیره درخت مخصوص است که در مناطق استوایی و کشورهای نظیر مالزی و تایلند می رویند. این کائوچو در ایران از طریق واردات تامین می شود تاچندی پیش نیز مشمول ارز ۴۲۰۰ تومانی بود اما از تیر سال جاری این ماده اولیه از فهرست مواد اساسی برای تخصیص ارز ۴۲۰۰ تومانی خارج شد. در ازای این مورد شرکت های تایری مجوز افزایش نرخ محصول را نیز گرفتند. حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی و جایگزینی دلار نیمایی باعث شده تا هر تن کائوچو از ۷ میلیون تومان به بیش از ۲۵ میلیون تومان برسد.

کائوچوی مصنوعی

از مشتقات نفتی و محصولات کارخانجات پتروشیمی است از انواع کائوچوی مصنوعی می توان بوتادین رابر و استایرن بوتادین رابر را نام برد. این ماده در ایران در شرکت پتروشیمی بندر امام و تخت جمشید تولید می شود.

دوده 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 مولکولهای آن، فضاهای خالی وجود دارد و دوده در این فضاها قرار می گیرد. گاهی اوقات علاوه بر دوده از پرکننده های غیردوده ای نظیر کربنات کلسیم یا کائولن نیز استفاده می شود.

نخ بدنه اصلی تایرهای بایاس رالایه های نخي پوشش داده است. جنس این نخها، نایلون، ریون یا پلی استر است.

سیم برای ایجاد استحکام کافی در بخشی از تایر از سیم های فولادی استفاده می شود.

محافظت کننده ها و سایر عوامل شیمیایی



عموما لاستیک ها را به دو نوع «لاستیک طبیعی» و «لاستیک سنتزی» طبقه بندی می‌کردند و امروزه لاستیک ها را به روش‌های مختلف دسته‌بندی می‌کنند.

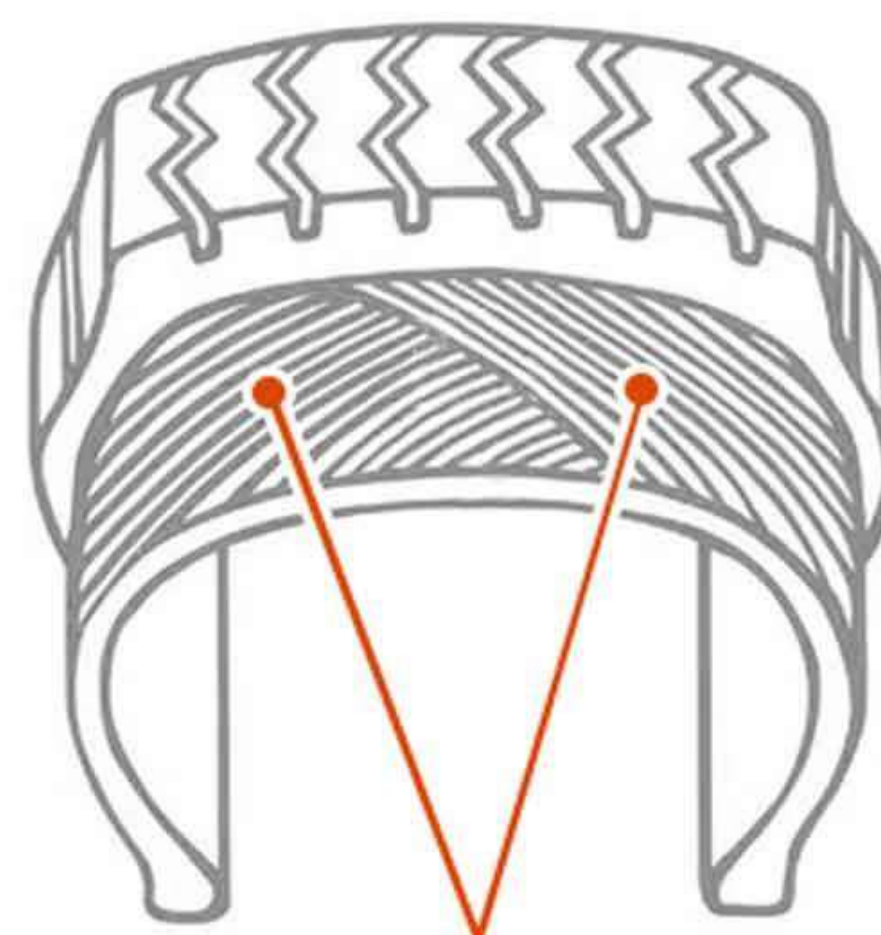
لاستیک مصنوعی دو لاستیک مصنوعی که برای نخستین بار با موفقیت تجاری همراه بودند، یعنی نئوپرن و تیوکول، هر دو برحسب تصادف تولید شدند. شیمی‌دانان با حرارت دادن لاستیک در شرایط تنظیم شده و شناسایی قطعاتی که از تجزیه آن به دست می‌آمد، مطالبی درباره ساختار مولکولی لاستیک آموختند. بعدها معلوم شد که این لاستیک مصنوعی جدید برخلاف لاستیک طبیعی مقاومت زیادی در برابر نفت، بنزین و اوزون دارد، بنابراین برخی شرکت‌ها شروع به تولید آن کردند.



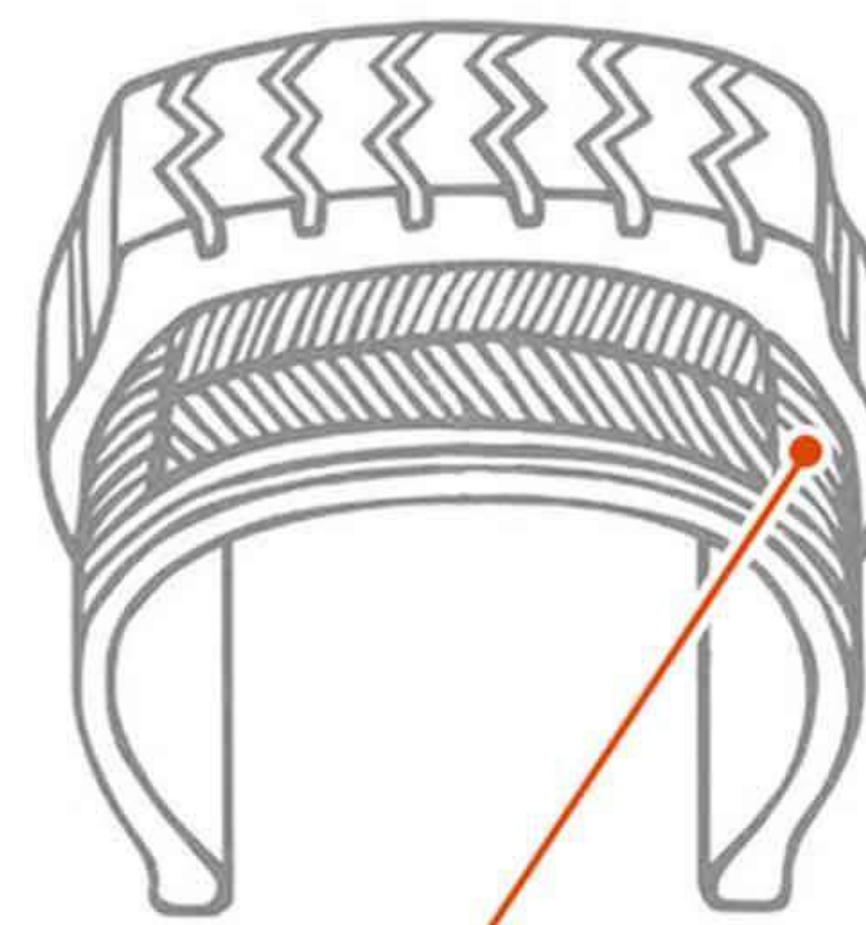
لاستیک طبیعی لاستیک طبیعی عمدتاً در کشتزارهای مالزی، اندونزی، لیبریا و... تولید می‌شود. حدود ۷ سال زمان لازم است تا این درختان (ساپوریل، بالاتا و...) به سن باروری برسند و پس از آن به مدت چند سال بار می‌دهند.

به طور کلی تایرها از نظر روش تولید لاستیک ها به دو گروه «بایاس» یا اریب و «رادیال» تقسیم می شوند.

تایرهای بایاس در این تایرها قرارگیری لایه ها روی یکدیگر به صورت ضربدری است و جنس نخ مورد استفاده نایلون است.



لاستیک بایاس



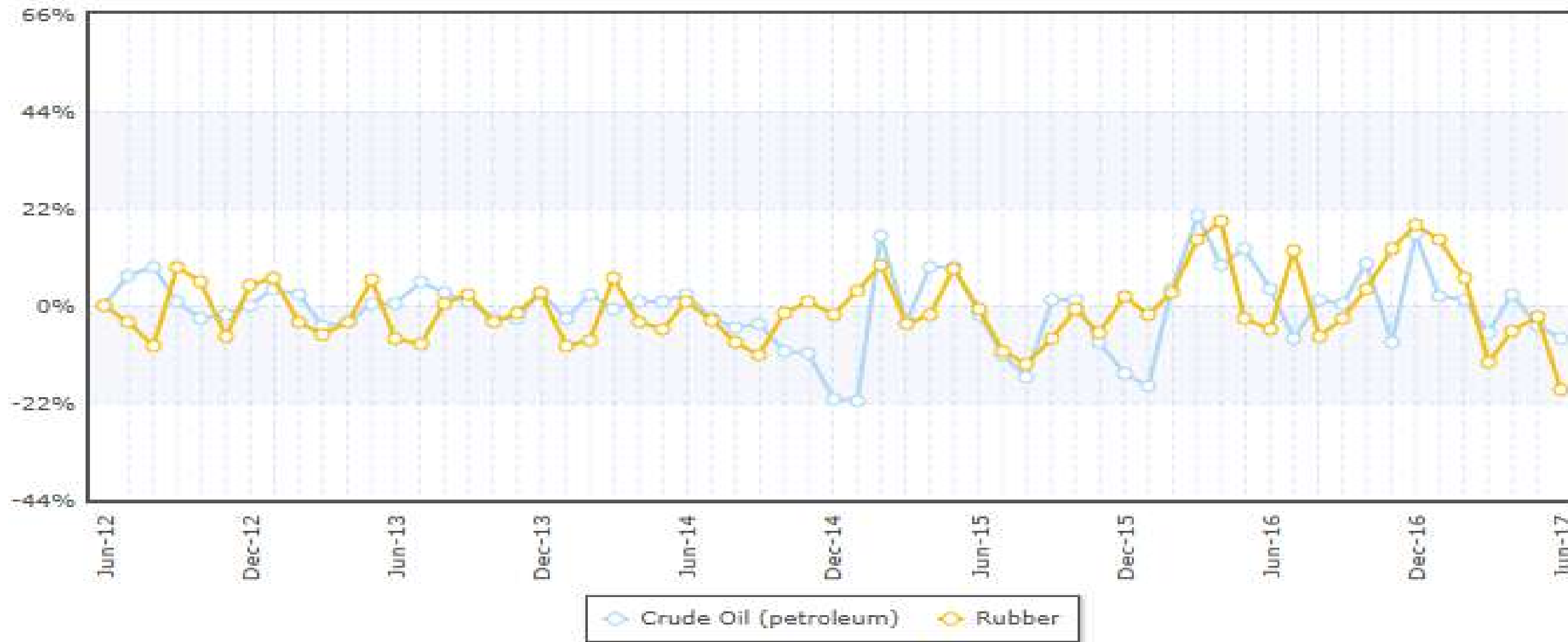
لاستیک رادیال

تایرهای رادیال قرارگیری نخ های لاستیک به صورت ۹۰ درجه 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.

اولین کارخانه تولید تایر در ایران در سال ۱۳۳۷ با سرمایه گذاری شرکت امریکایی بی.اف.گودریچ، تحت عنوان شرکت کیان تایر برای تولید انواع تایر بایاس نخی با ظرفیت اسمی ۸۰۰۰ تن در سال تاسیس گردید. در سال ۱۳۸۰ نام این شرکت به لاستیک البرز تغییر نموده و پس از مدتی مجدداً به کیان تایر تغییر نام یافت. سپس شرکت ایران تایر در سال ۱۳۴۲ با همکاری و سرمایه گذاری شرکت جنرال تایر امریکا جهت تولید انواع تایر بایاس نخی تاسیس گردید. شرکت لاستیک دنا نیز در سال ۱۳۵۳ با سرمایه گذاری شرکت بریجستون ژاپن تولید تایرهای سواری بایاس و رادیال نخی را آغاز نمود. همچنین شرکت لاستیک پارس در سال ۱۳۵۵ با همکاری و سرمایه گذاری شرکت پیرلی ایتالیا با برنامه تولید انواع تایر فعالیت خود را آغاز نمود. شرکت ایران یاسا تایر و رابر با بیش از ۴۰ سال تجربه در تولید انواع تایرهای دوچرخه، موتورسیکلت و قطعات لاستیکی، فعالیت تولیدی خود را از سال های قبل از انقلاب، در سال ۱۳۴۷ با ظرفیت اولیه تولید ۱۰۰۰ تن در سال آغاز نموده است.

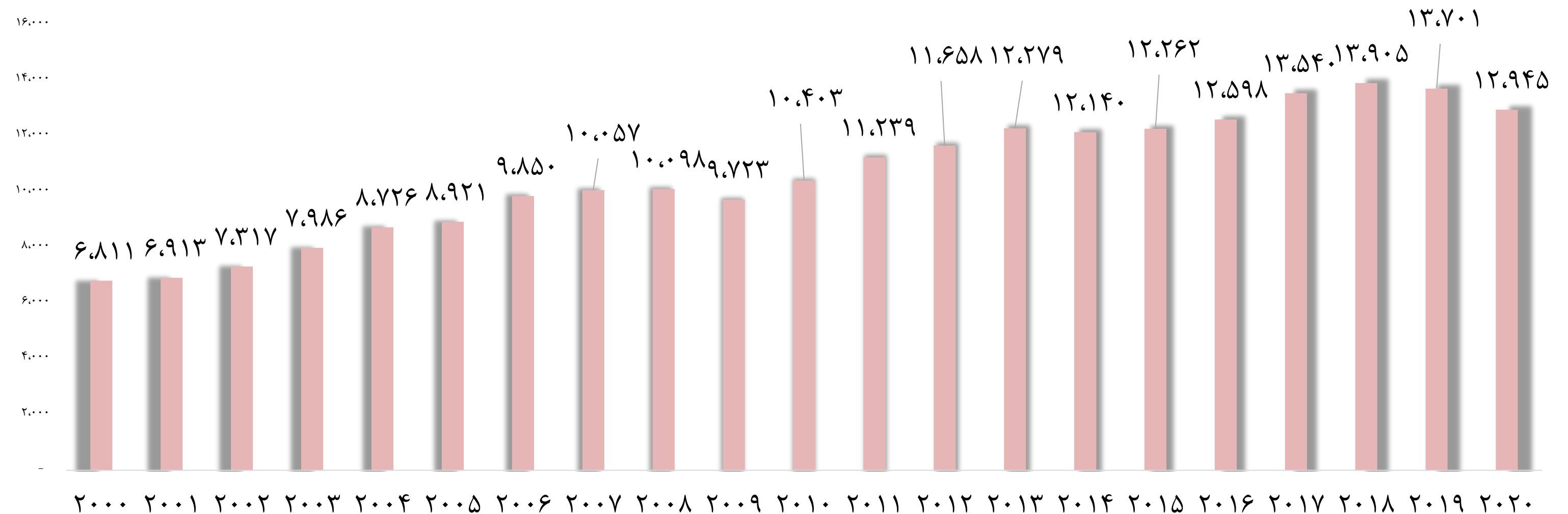
در سال های پس از انقلاب اسلامی ایران، ۵ شرکت دیگر از جمله لاستیک بارز، آرتاویل تایر، لاستیک یزد، کویر تایر، بارز کردستان و لاستیک خوزستان جهت تولید انواع تایرهای بایاس و رادیال نخی و سیمی هر یک با ظرفیت های اولیه ۲۵۰۰۰ تن در سال با سرمایه گذاری های بخش خصوصی، بانک های دولتی و سایر شرکت های سرمایه گذاری داخلی، فعالیت تولیدی خود را آغاز نمودند. تولید واقعی تایر و محصولات وابسته آن توسط تولیدکنندگان داخلی کشور در اوایل انقلاب در حدود ۳۴۰۰۰ تن در سال بوده و پس از انقلاب در سال ۱۳۸۰ به ۱۷۲۰۰۰ هزارتن در سال و تا پایان سال ۱۳۹۷، بالغ بر ۲۰۱۸۰۰ تن در سال گردیده است.





باتوجه به همبستگی نرخ نفت و لاستیک ، نمودار همبستگی این دو شاخص باهم مقایسه و نمایش داده شده است.

تولید لاستیک طبیعی در جهان / در ۱۰۰۰ تن متریک



روند مقدار تولید لاستیک طبیعی در جهان نیز از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ در شکل مقابل آورده شده است.



معرفی شرکت

شرکت کویرتایر 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 مهر ماه سال ۱۳۷۷ با صرف ۳۵۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری ریالی و ارزی ۸۴ میلیون دلار به بهره‌برداری رسید.

شرکت کویرتایر بزرگترین واحد صنعتی استان خراسان جنوبی است که در حال حاضر بیش از ۱۵ درصد از تایر تولیدی کشور (به لحاظ وزنی) و بیش از ۲۲ درصد از تایر تولیدی کشور (به لحاظ تعدادی) در این کارخانه تولید می‌گردد.

پکویر اولین شرکت تایرساز ایرانی است که دانش فنی طراحی و تولید تایرهای رادیال بت سیمی و بدون تیوب سواری (نسل برتر تایر) را از شرکت ماتادور اسلواکی، یکی از خوشنام‌ترین شرکتهای اروپا، خریداری نموده است.

ظرفیت پروانه بهره‌برداری شرکت در حال حاضر ۲۷۹۰۰ تن انواع تایر و نوار دور رینگ (فلپ) در سال می‌باشد که با تلاش و همت مدیران، کارشناسان و کارکنان سخت‌کوش این مجموعه، تولید سالیان اخیر آن با راندمان حدود ۹۲ درصد ظرفیت قابل دسترس سالیانه، صورت پذیرفته است.

شرکت کویرتایر بخش اعظمی از نیاز تایر شرکت‌های خودروسازی داخلی مانند ایران خودرو، سایپا، کرمان خودرو، ایران خودرو دیزل و سایپا دیزل را تأمین می‌نماید.



شرکت در یک نگاه

صنعت

لاستیک و پلاستیک

p/e

۹.۴۰

اولین روز معاملاتی

۱۳۸۸-۰۷-۰۷

سال مالی

۳۰ آذر

p/s

۱,۱۸

قیمت عرضه اولیه

۲,۰۰۰ ریال

سرمایه

۴,۳۶۰ میلیارد ریال

ارزش بازار

۲.۳۵ همت

قیمت سهم

۵,۳۸۰ ریال

بتای ۳۶ ماهه

۱.۰۱

درصد شناوری
سهم

۲۵٪

سهامدار اصلی

گروه م. سرمایه‌گذاری امید-س.ع-



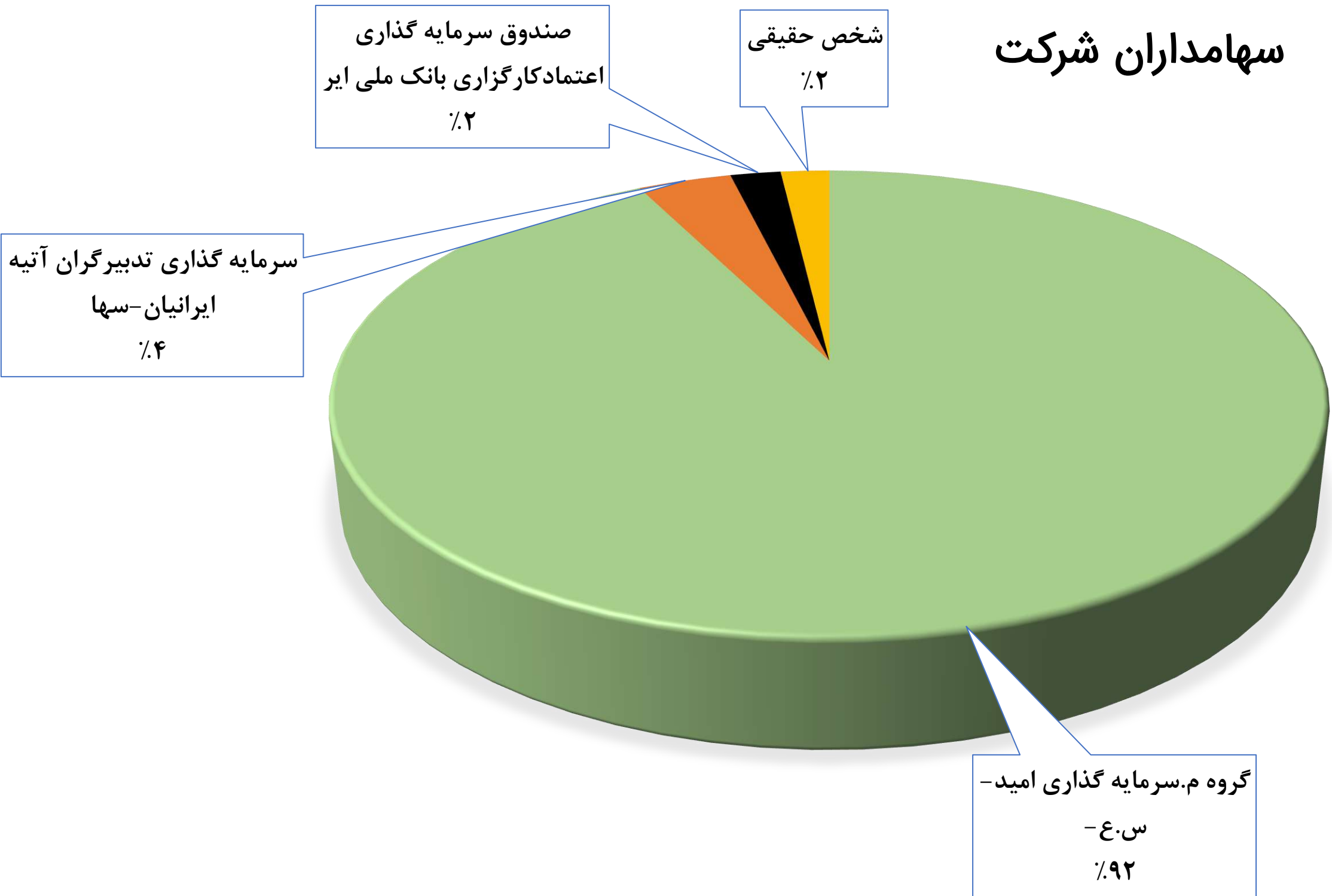
ظرفیت تولید و محصولات شرکت

۱۳۹۶		۱۳۹۷		۱۳۹۸		۱۳۹۹		۱۴۰۰		ظرفیت اسمی تولید (تن)	محصول
مقدار تولید به ظرفیت اسمی	مقدار تولید	مقدار تولید به ظرفیت اسمی	مقدار تولید	مقدار تولید به ظرفیت اسمی	مقدار تولید	مقدار تولید به ظرفیت اسمی	مقدار تولید	مقدار تولید به ظرفیت اسمی	مقدار تولید		
۸۰٪	۲۴,۵۰۱	۶۴٪	۱۹,۶۷۹	۶۸٪	۲۰,۷۲۷	۹۶٪	۲۹,۴۱۳	۹۶٪	۲۹,۶۰۶	۳۰,۷۰۰	تایر
۶۸٪	۳۵۹	۶۹٪	۳۶۰	۶۰٪	۳۱۳	۲۳٪	۱۲۱	۲٪	۱۰	۵۲۵	فلپ

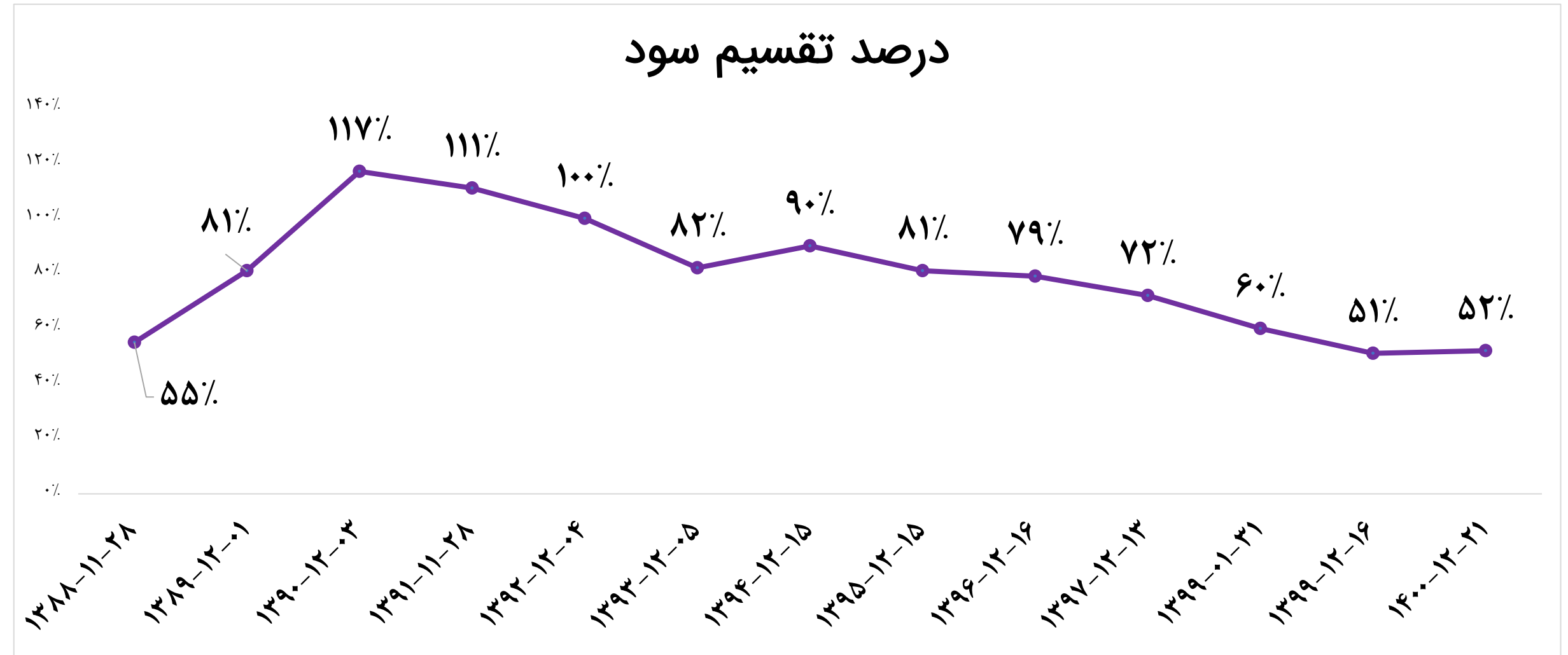
مقدار تولید و فروش سالانه / تن



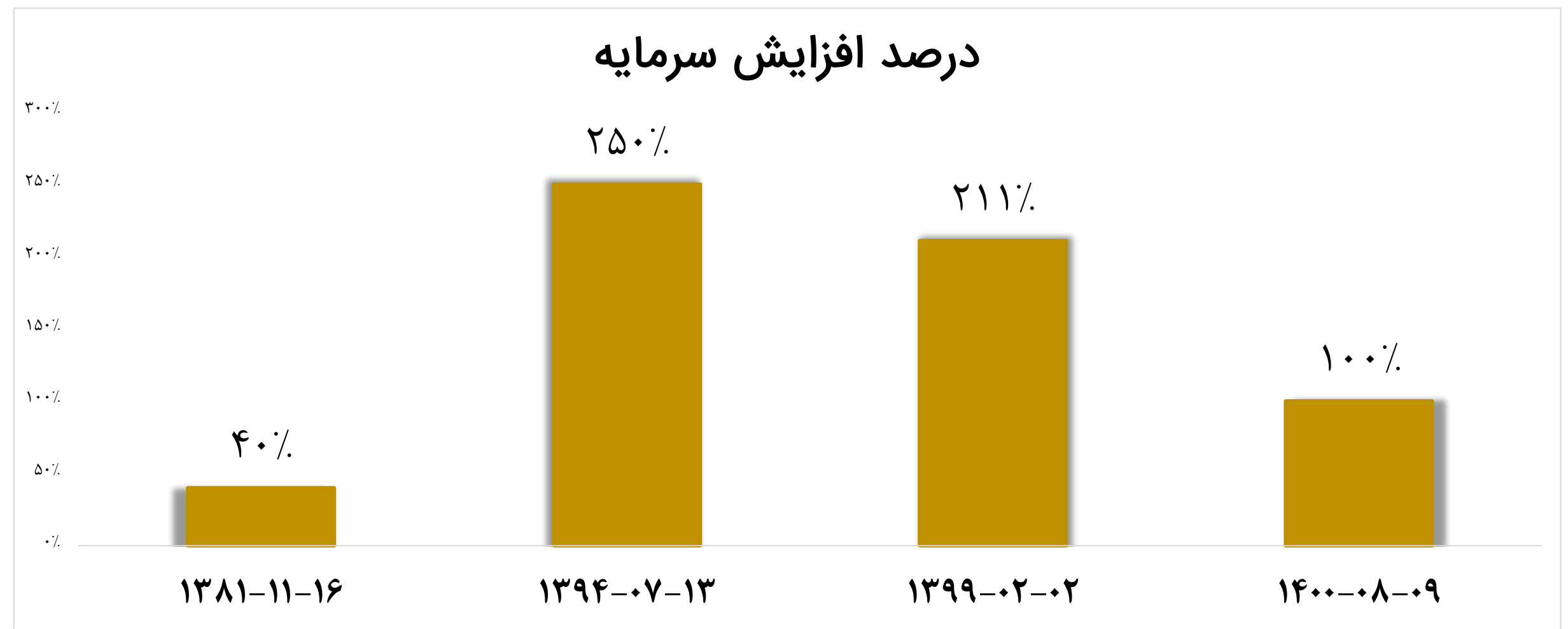
سهامداران شرکت



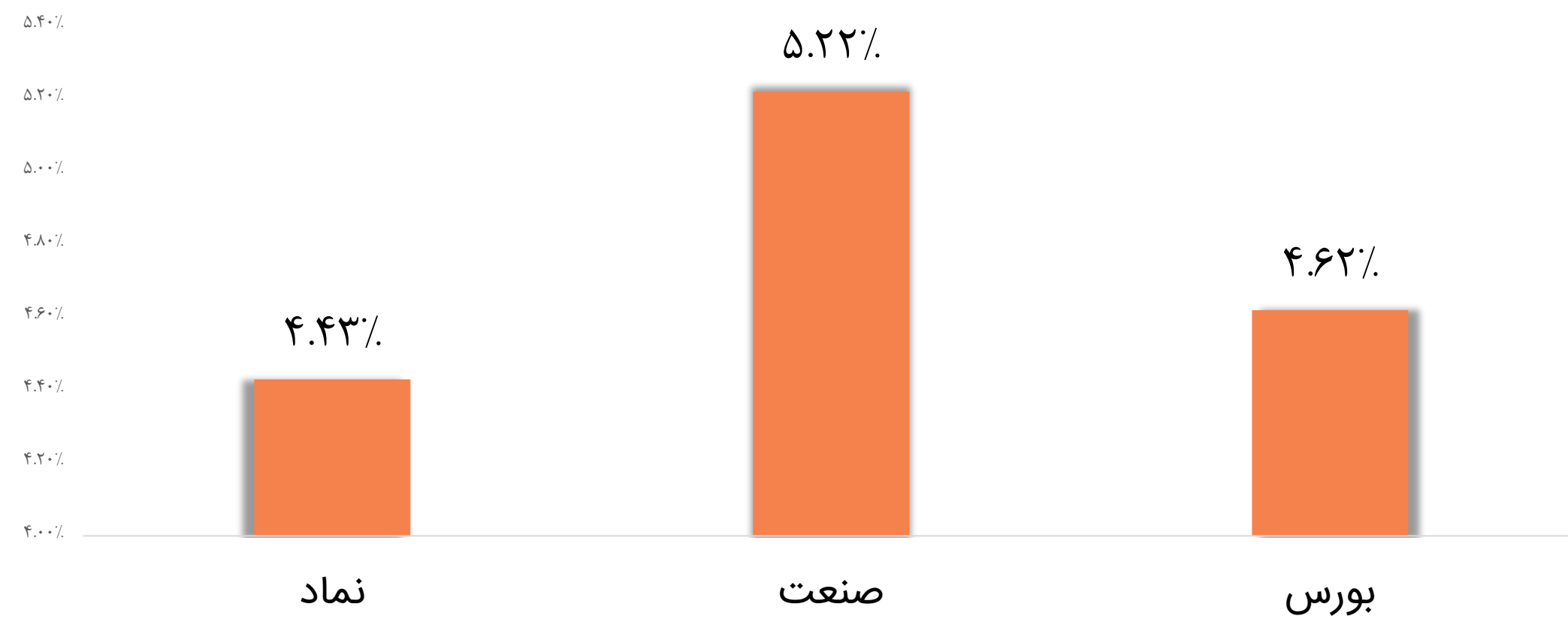
درصد تقسیم سود



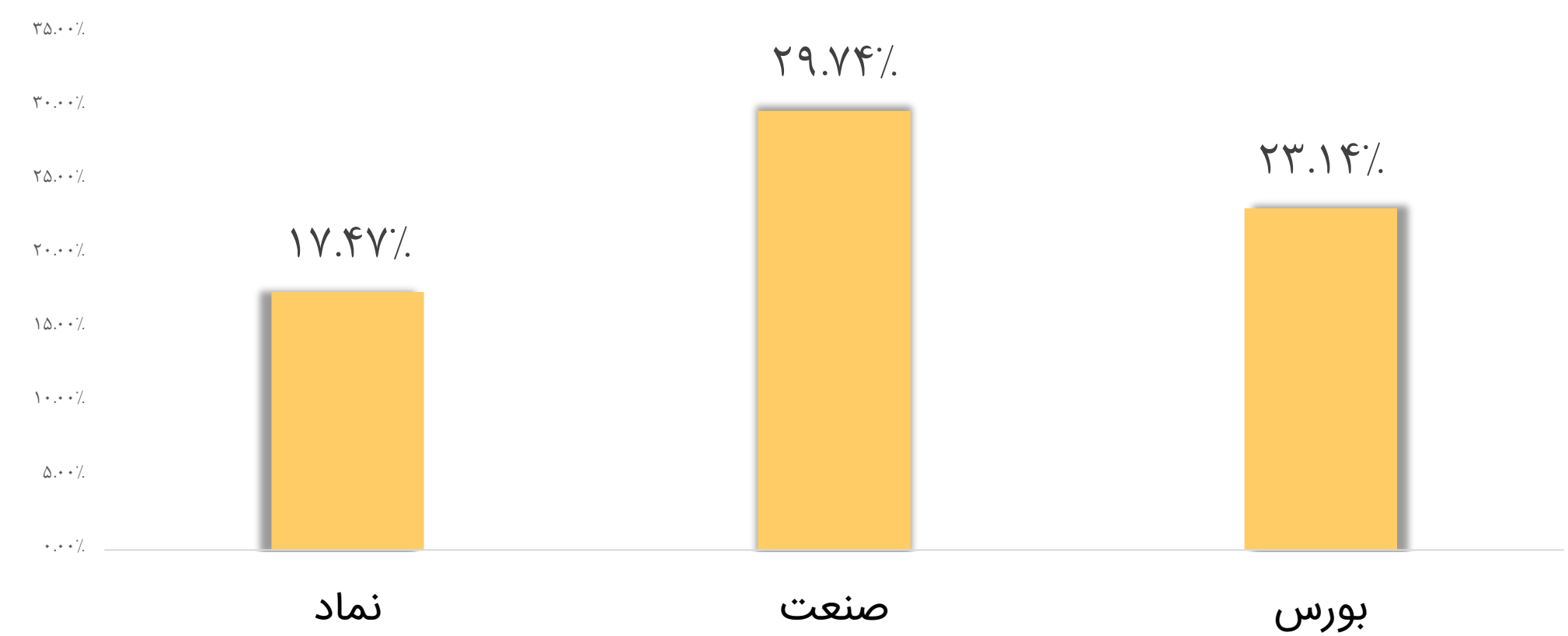
درصد افزایش سرمایه



بازدهی یک ماهه پکویر



بازدهی ۳ ماهه پکویر



بازدهی ۶ ماهه پکویر

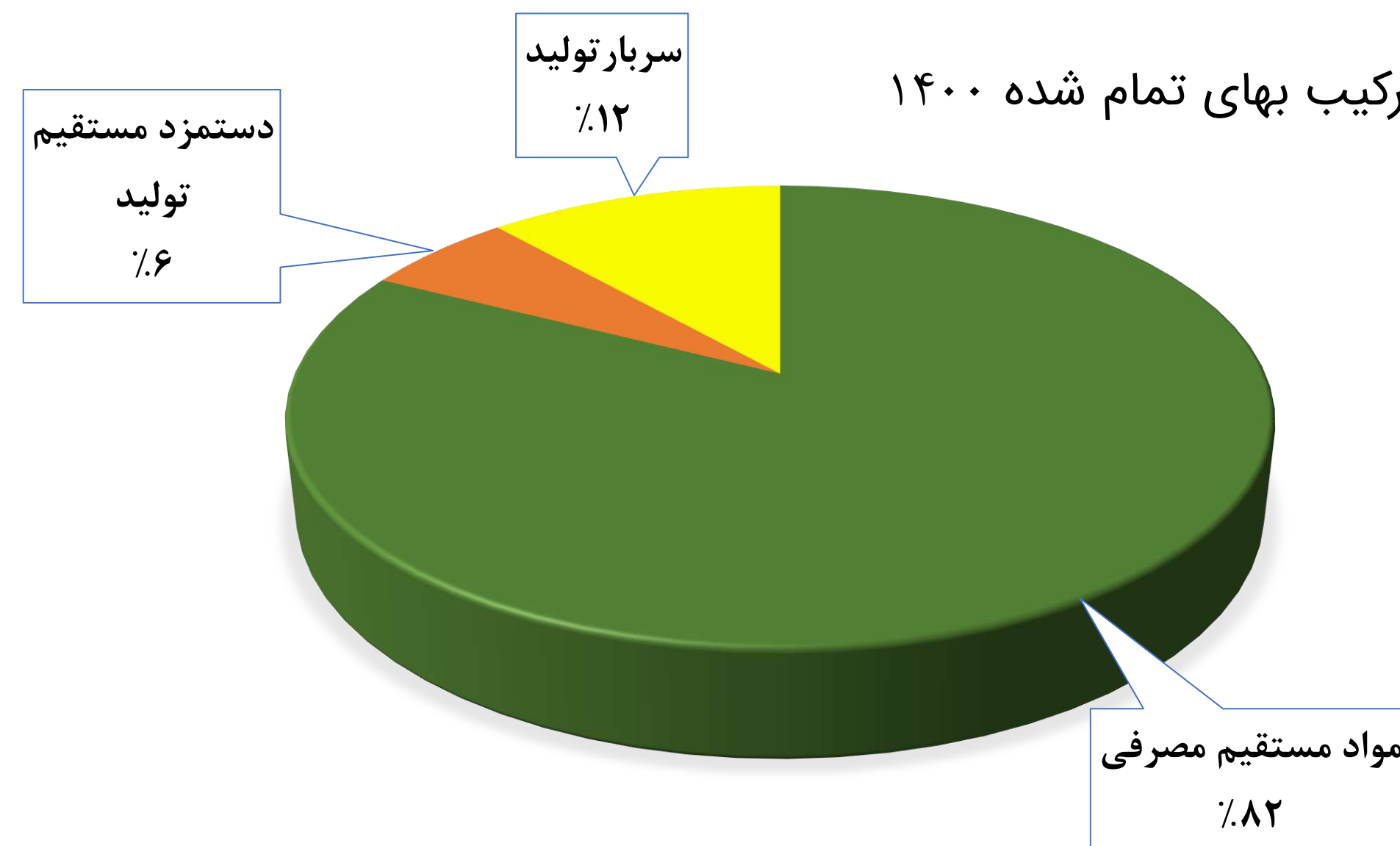


بازدهی یکساله پکویر

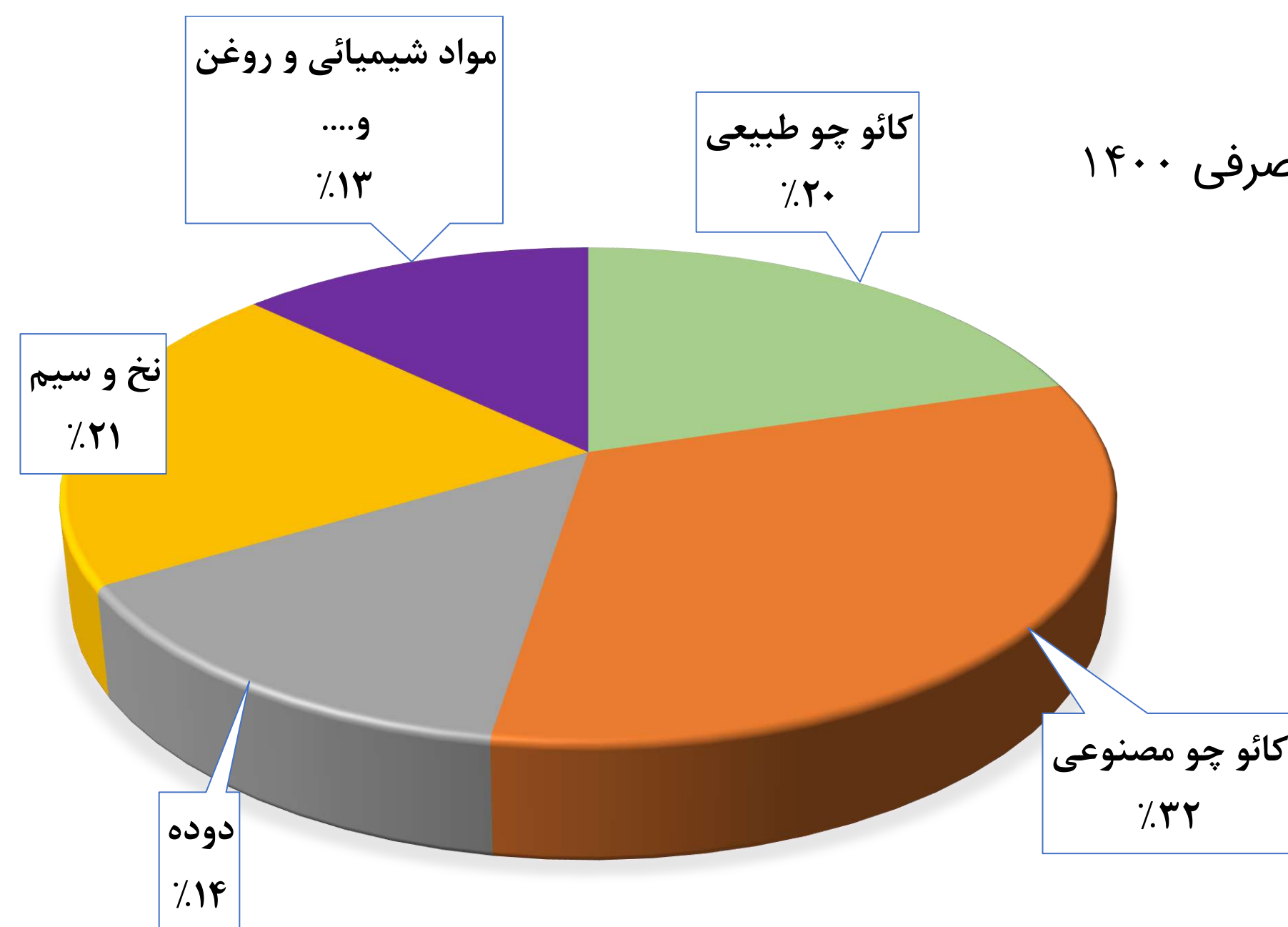


بهای تمام شده شرکت

ترکیب بهای تمام شده ۱۴۰۰



مواد مصرفی ۱۴۰۰



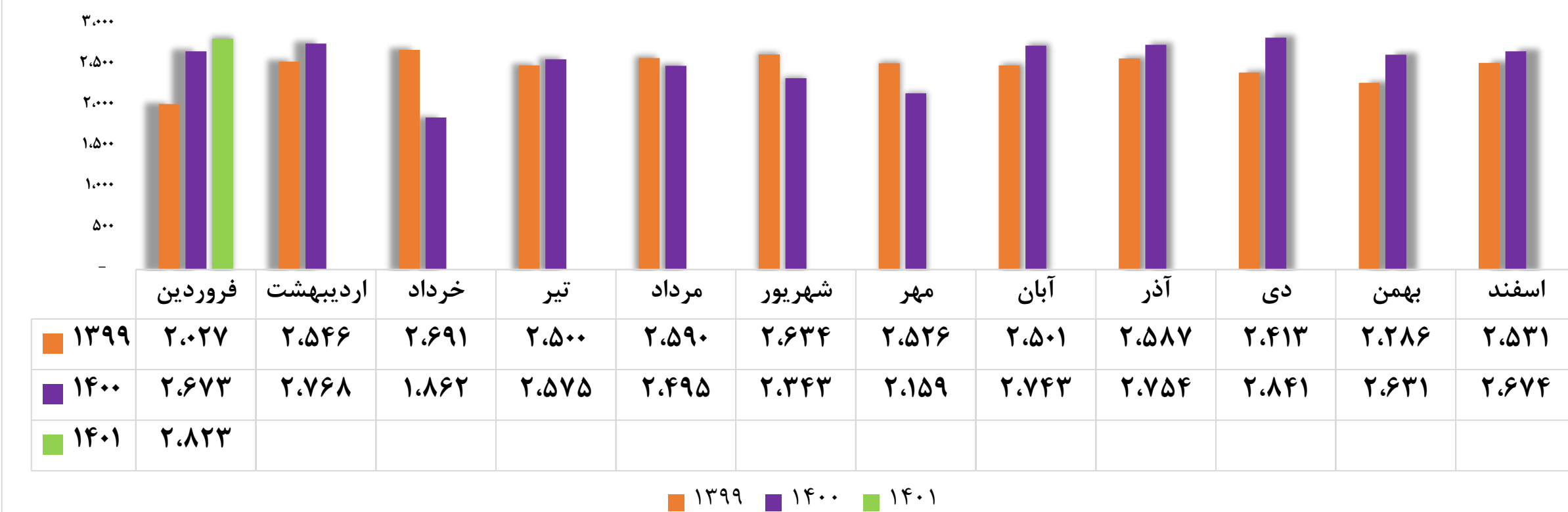
مبلغ فروش / میلیون ریال



مقدار فروش / تن

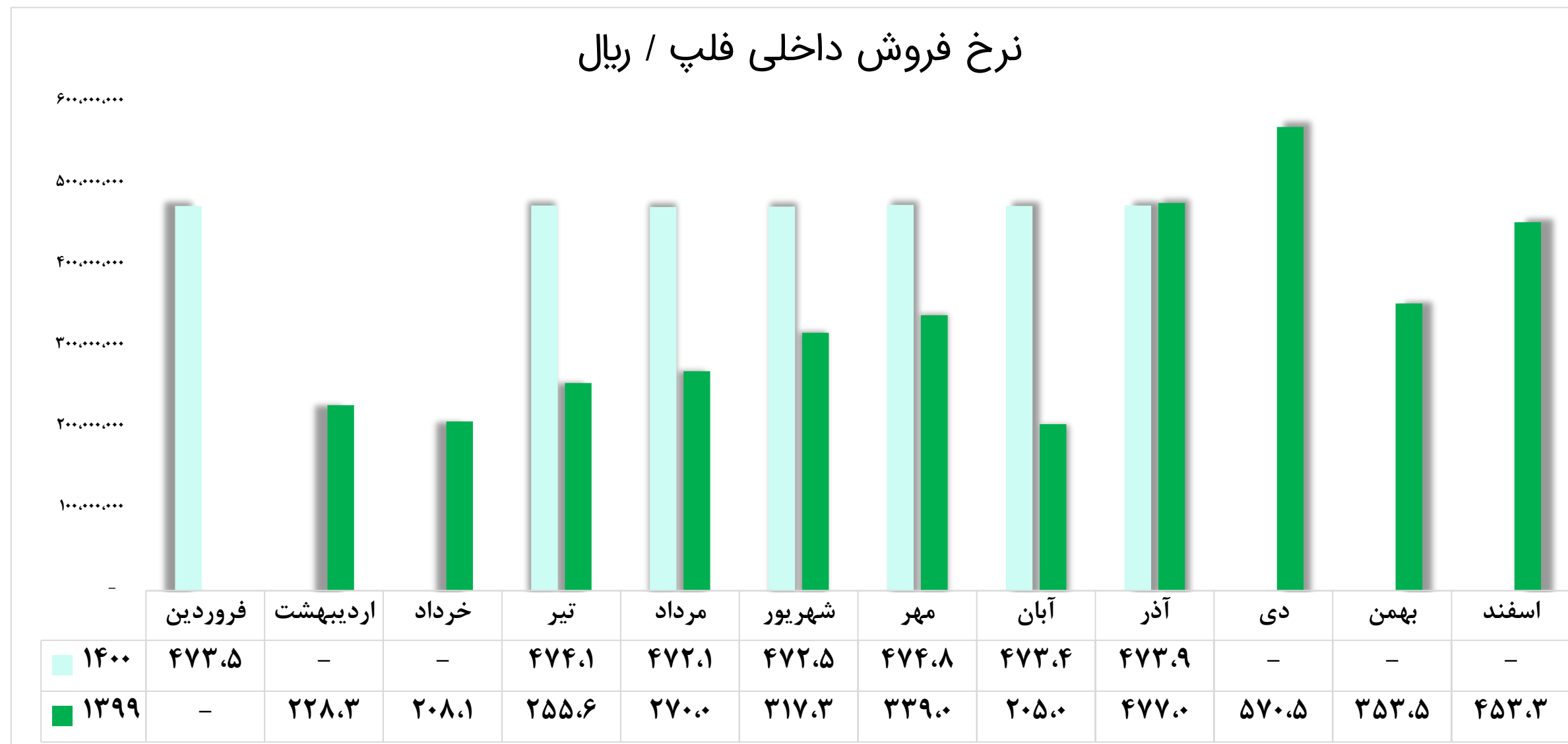


مقدار تولید / تن

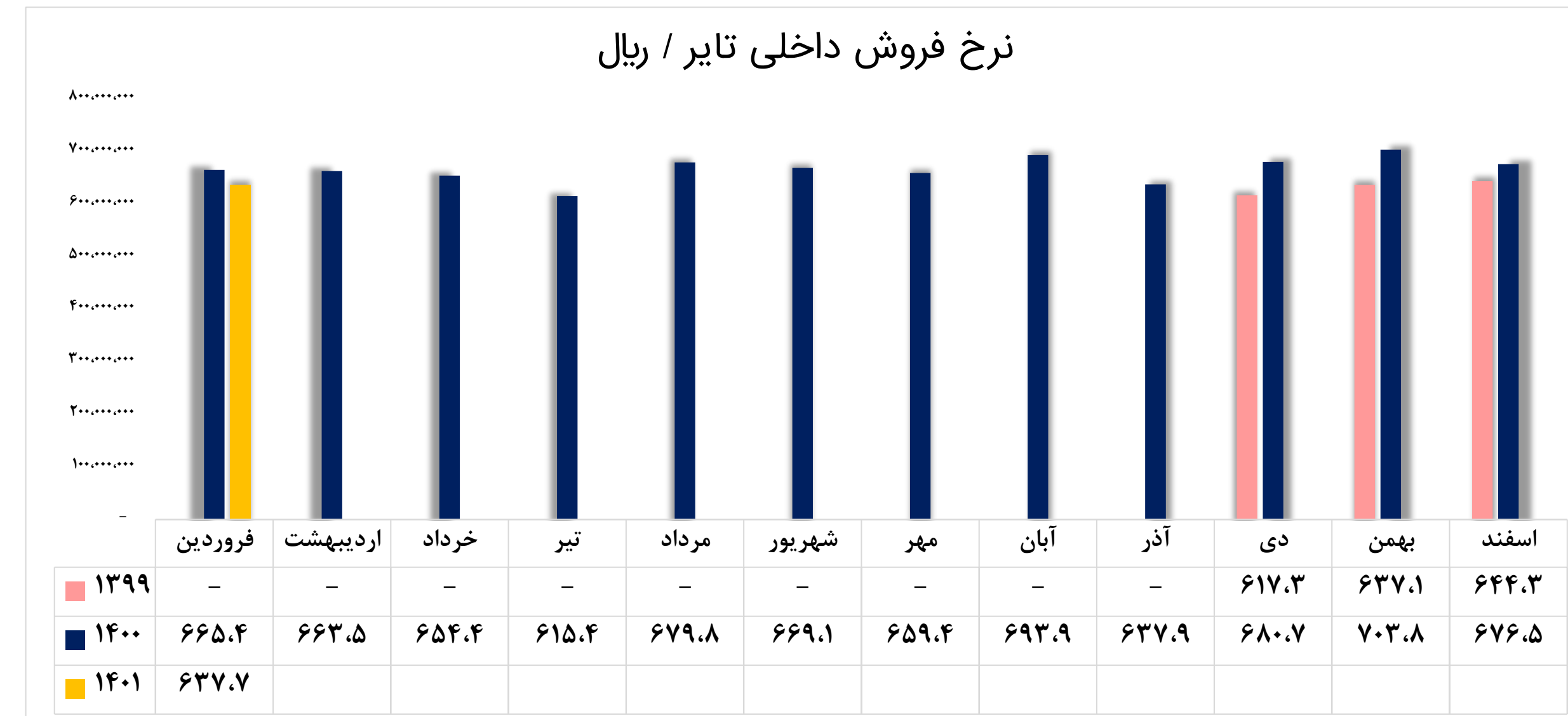


نرخ‌های فروش داخلی شرکت

نرخ فروش داخلی فلپ / ریال



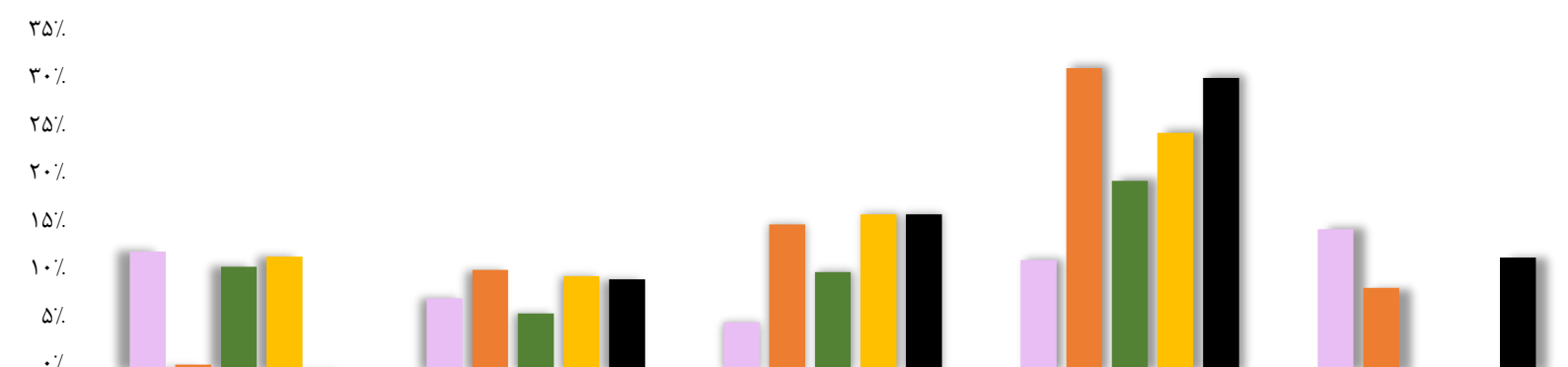
نرخ فروش داخلی تایر / ریال



نرخ‌های فروش ماهانه شرکت در دومحصول تایر و فلپ در طی ۳ سال نمایش داده شده‌است. میانگین نرخ فروش تایر سال ۱۴۰۰ برابر با ۶۶۶,۷۰۱,۴۲۱ ریال که درمقایسه با میانگین سال ۹۹ حدود ۵٪ رشد داشته است. درگزارش ماهانه فروردین ۱۴۰۱ نرخ فروش این محصول به ۶۳۷,۷۲۲,۸۶۸ ریال رسیده است. میانگین نرخ فروش محصول فلپ نیز درسال ۱۴۰۰ ، ۴۷۳,۵۴۰,۳۱۷ ریال و درسال ۹۹ برابر با ۳۰۶,۴۸۷,۳۳۸ ریال بوده است.

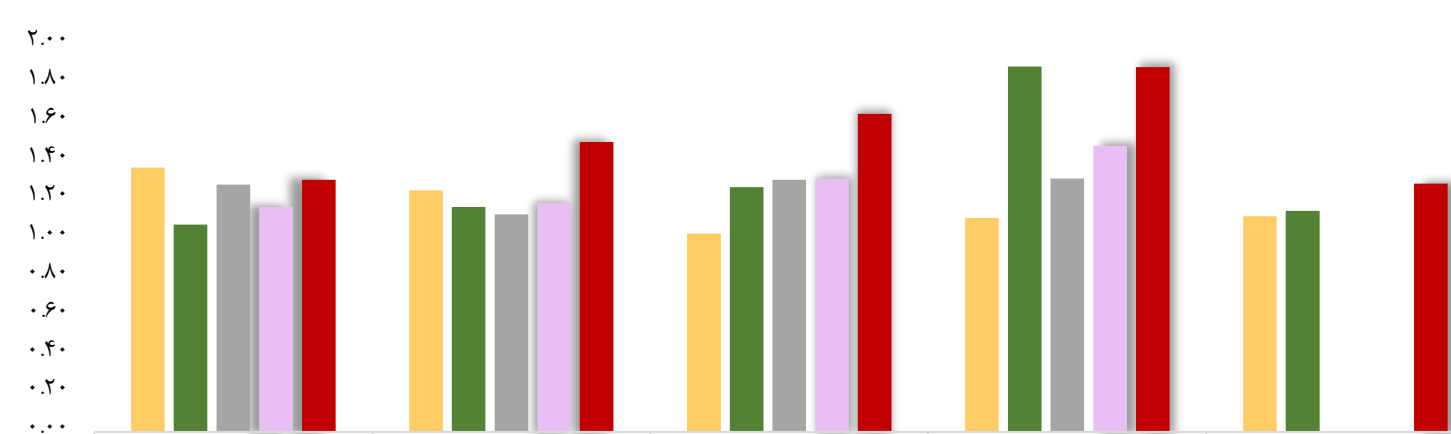


حاشیه سود خالص



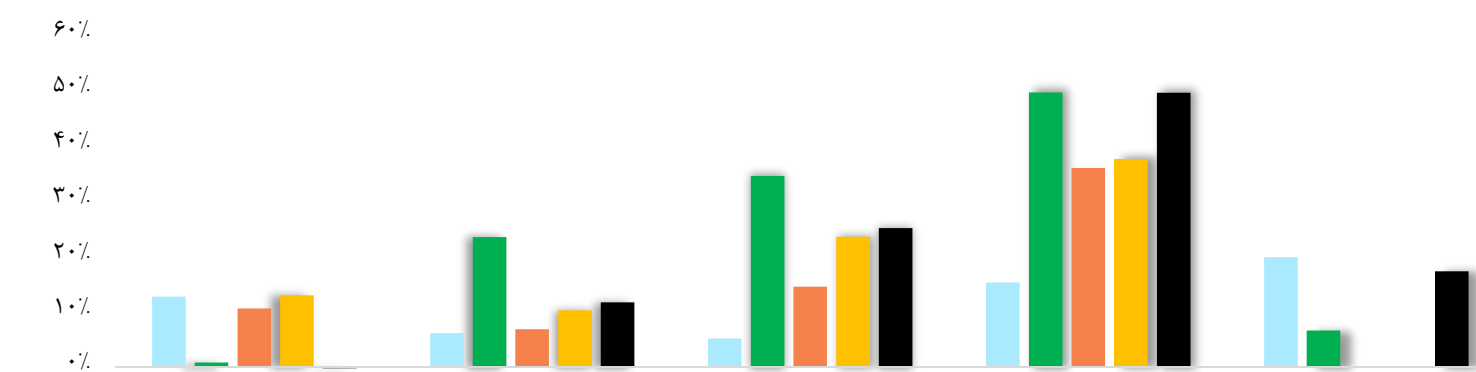
	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰
پکویر	۱۲٪	۷٪	۵٪	۱۱٪	۱۵٪
پتایر	۰٪	۱۰٪	۱۵٪	۳۱٪	۸٪
پکرمان	۱۱٪	۶٪	۱۰٪	۲۰٪	
پیزد	۱۲٪	۱۰٪	۱۶٪	۲۵٪	
پاسا	۰٪	۹٪	۱۶٪	۳۰٪	۱۲٪

نسبت جاری



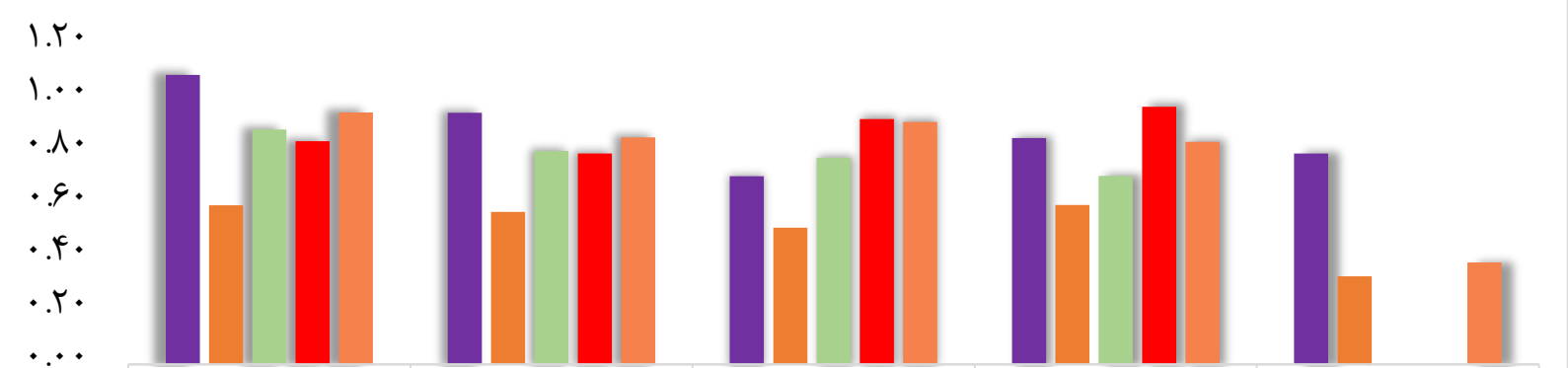
	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰
پکویر	۱.۳۶	۱.۲۴	۱.۰۲	۱.۱۰	۱.۱۱
پتایر	۱.۰۷	۱.۱۶	۱.۲۶	۱.۸۸	۱.۱۴
پکرمان	۱.۲۷	۱.۱۲	۱.۳۰	۱.۳۱	
پیزد	۱.۱۶	۱.۱۸	۱.۳۱	۱.۴۷	
پاسا	۱.۳۰	۱.۴۹	۱.۶۴	۱.۸۸	۱.۲۸

بازده دارایی‌ها



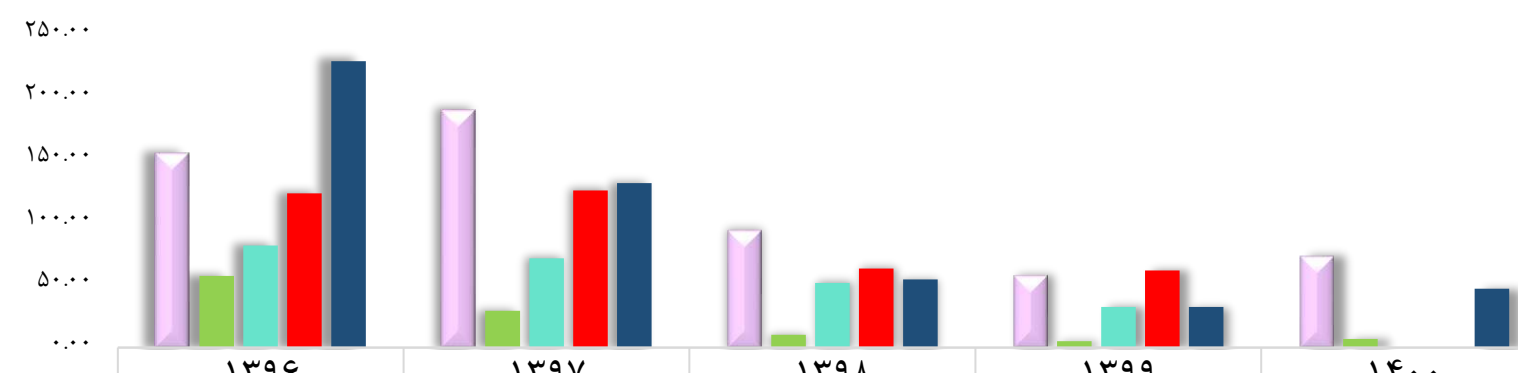
	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰
پکویر	۱۳٪	۶٪	۵٪	۱۵٪	۲۰٪
پتایر	۱٪	۲۳٪	۳۴٪	۵۰٪	۷٪
پکرمان	۱۱٪	۷٪	۱۵٪	۳۶٪	
پیزد	۱۳٪	۱۰٪	۲۴٪	۳۸٪	
پاسا	۰٪	۱۲٪	۲۵٪	۴۹٪	۱۷٪

نسبت آنی



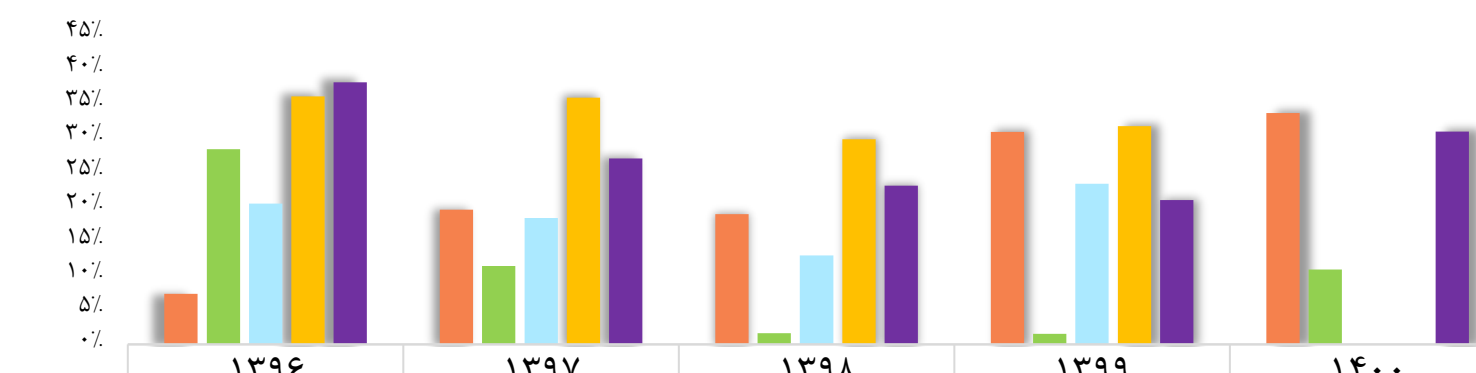
	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰
پکویر	۱.۰۸	۰.۹۴	۰.۷۱	۰.۸۵	۰.۷۹
پتایر	۰.۶۰	۰.۵۷	۰.۵۱	۰.۶۰	۰.۳۳
پکرمان	۰.۸۸	۰.۸۰	۰.۷۷	۰.۷۱	
پیزد	۰.۸۴	۰.۷۹	۰.۹۲	۰.۹۷	
پاسا	۰.۹۴	۰.۸۵	۰.۹۱	۰.۸۳	۰.۳۸

دوره وصول مطالبات



	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰
پکویر	۱۵۵.۳۱	۱۸۹.۳۲	۹۳.۸۸	۵۸.۱۳	۷۳.۳۲
پتایر	۵۷.۳۰	۲۹.۳۵	۱۰.۲۱	۵.۰۹	۷.۰۱
پکرمان	۸۱.۵۱	۷۱.۳۳	۵۱.۷۱	۳۲.۵۸	
پیزد	۱۲۳.۲۴	۱۲۵.۷۲	۶۳.۳۱	۶۱.۵۷	
پاسا	۲۲۹.۰۵	۱۳۱.۳۷	۵۴.۴۸	۳۲.۴۶	۴۷.۰۹

نسبت بدهی

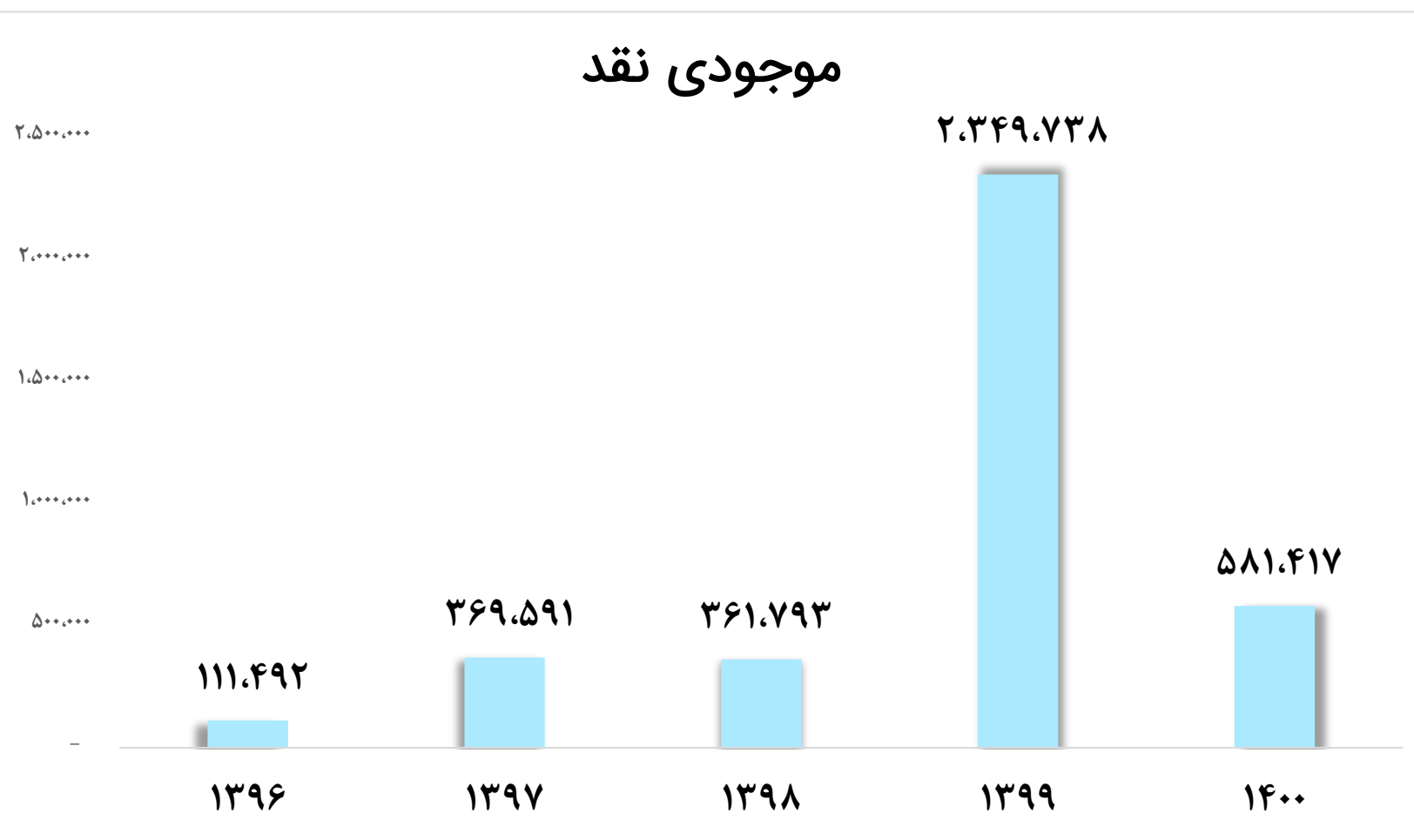


	۱۳۹۶	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰
پکویر	۷٪	۲۰٪	۱۹٪	۳۱٪	۳۴٪
پتایر	۲۸٪	۱۱٪	۲٪	۲٪	۱۱٪
پکرمان	۲۰٪	۱۸٪	۱۳٪	۲۳٪	
پیزد	۳۶٪	۳۶٪	۳۰٪	۳۲٪	
پاسا	۳۸٪	۲۷٪	۲۳٪	۲۱٪	۳۱٪

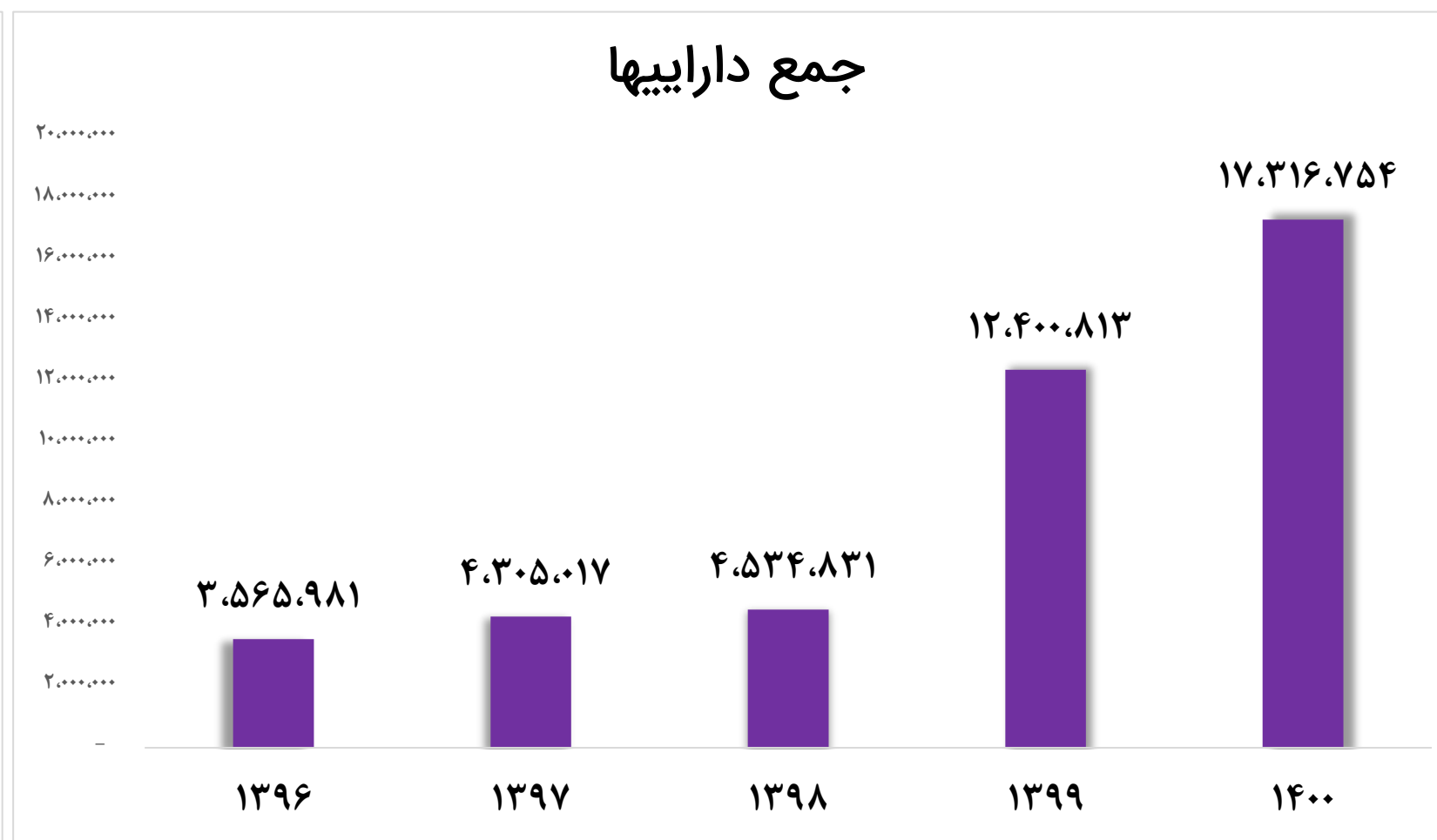


نگاهی به آیتم‌های مهم ترازنامه

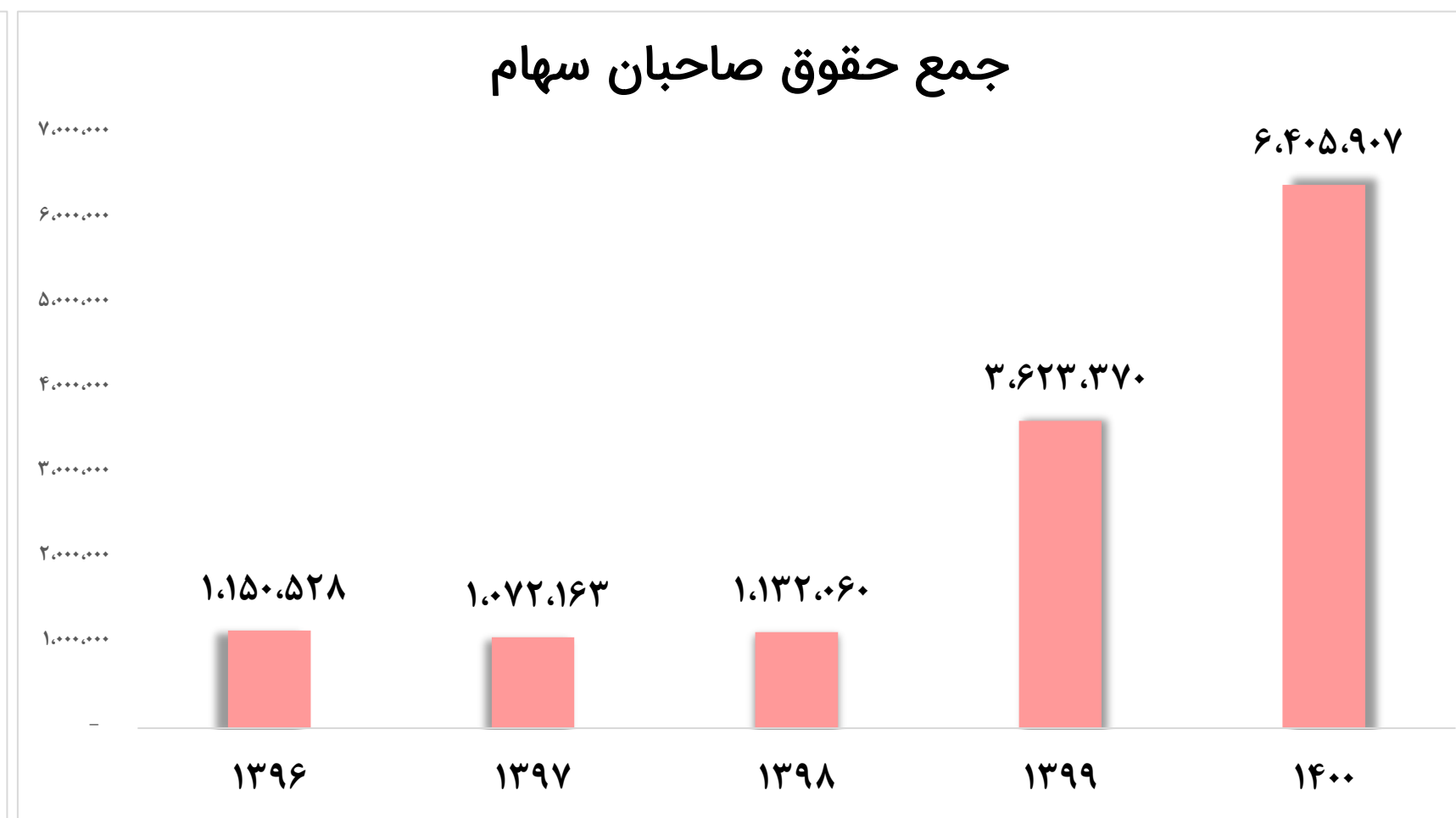
موجودی نقد



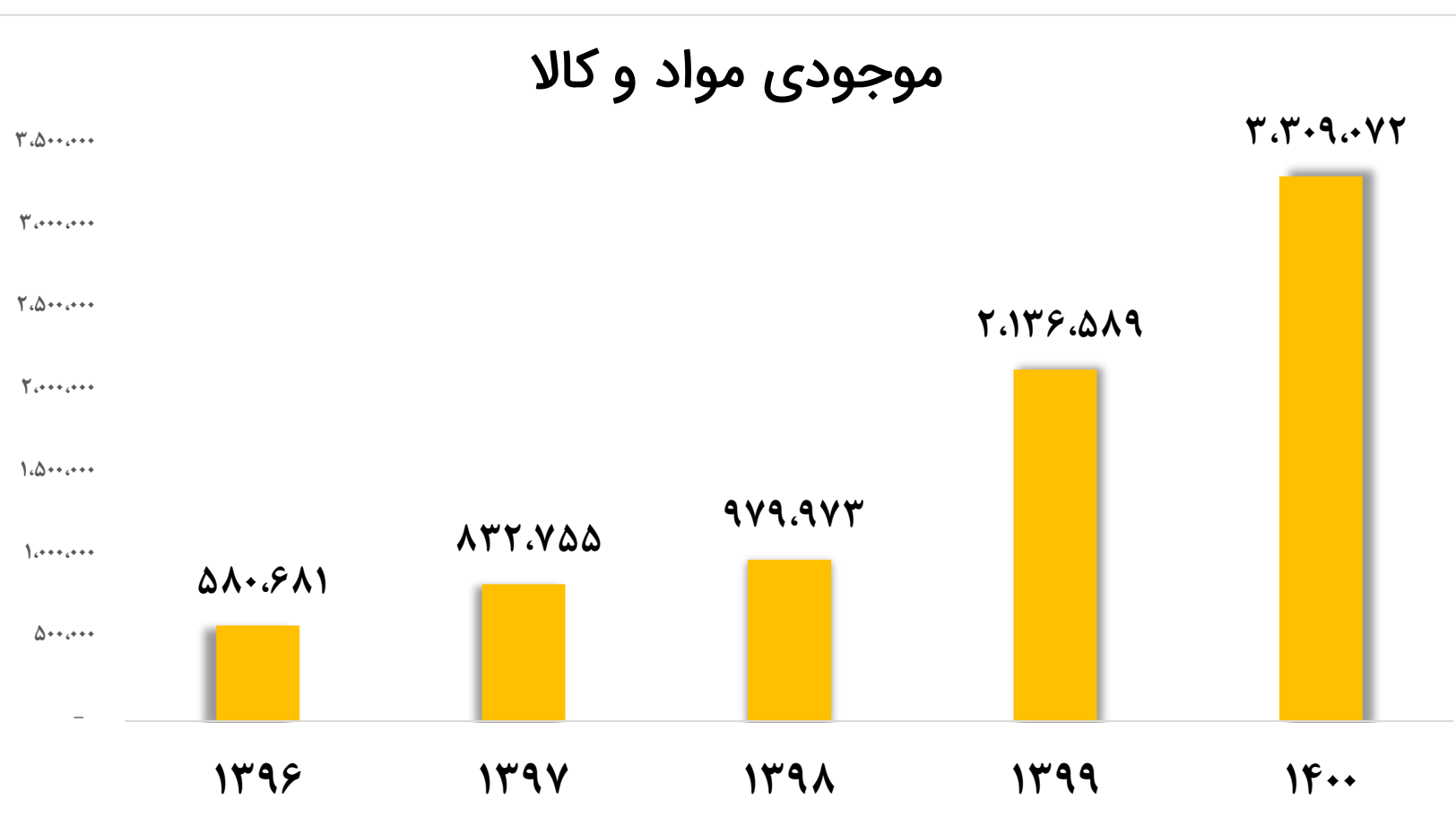
جمع داراییها



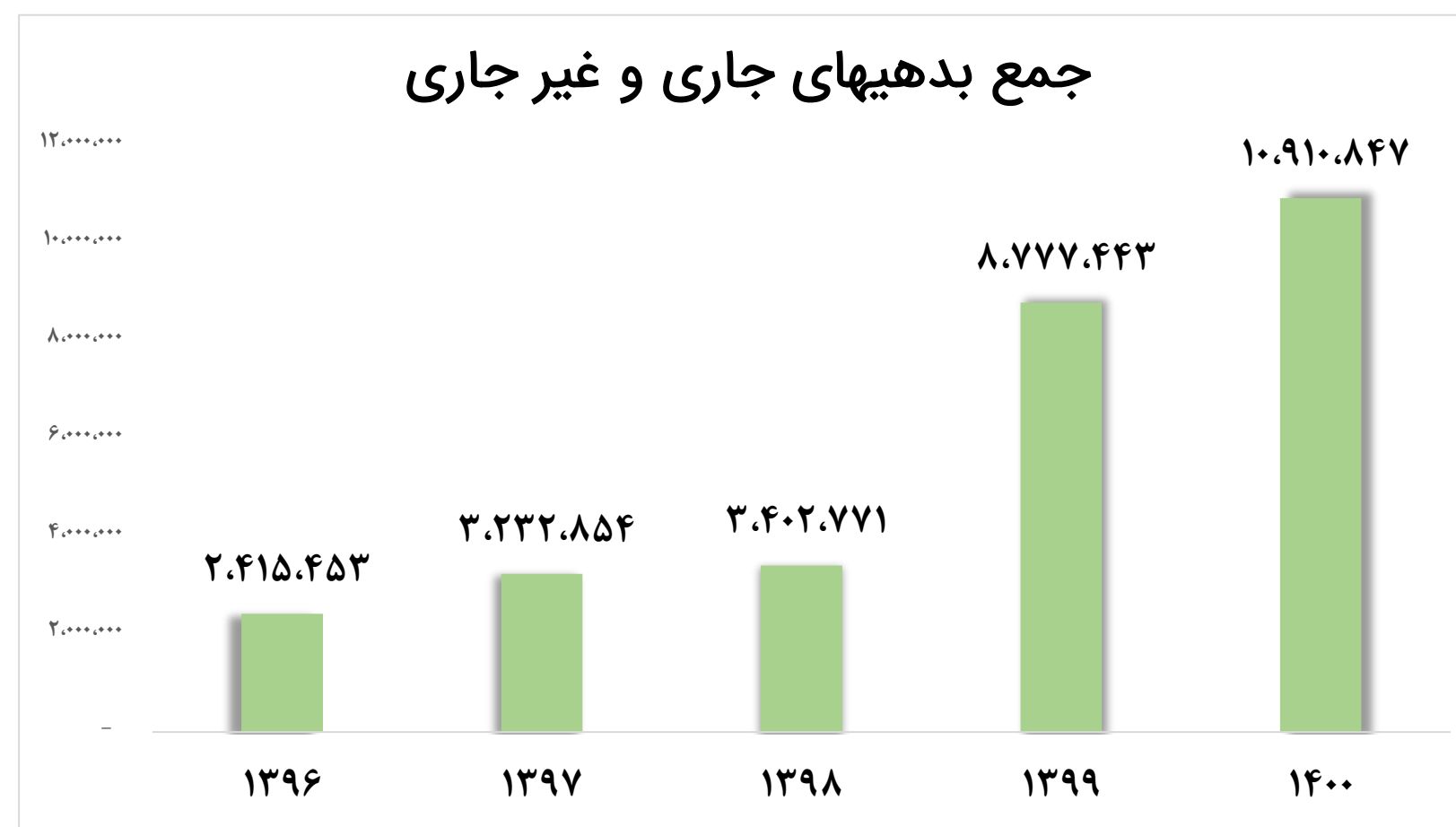
جمع حقوق صاحبان سهام



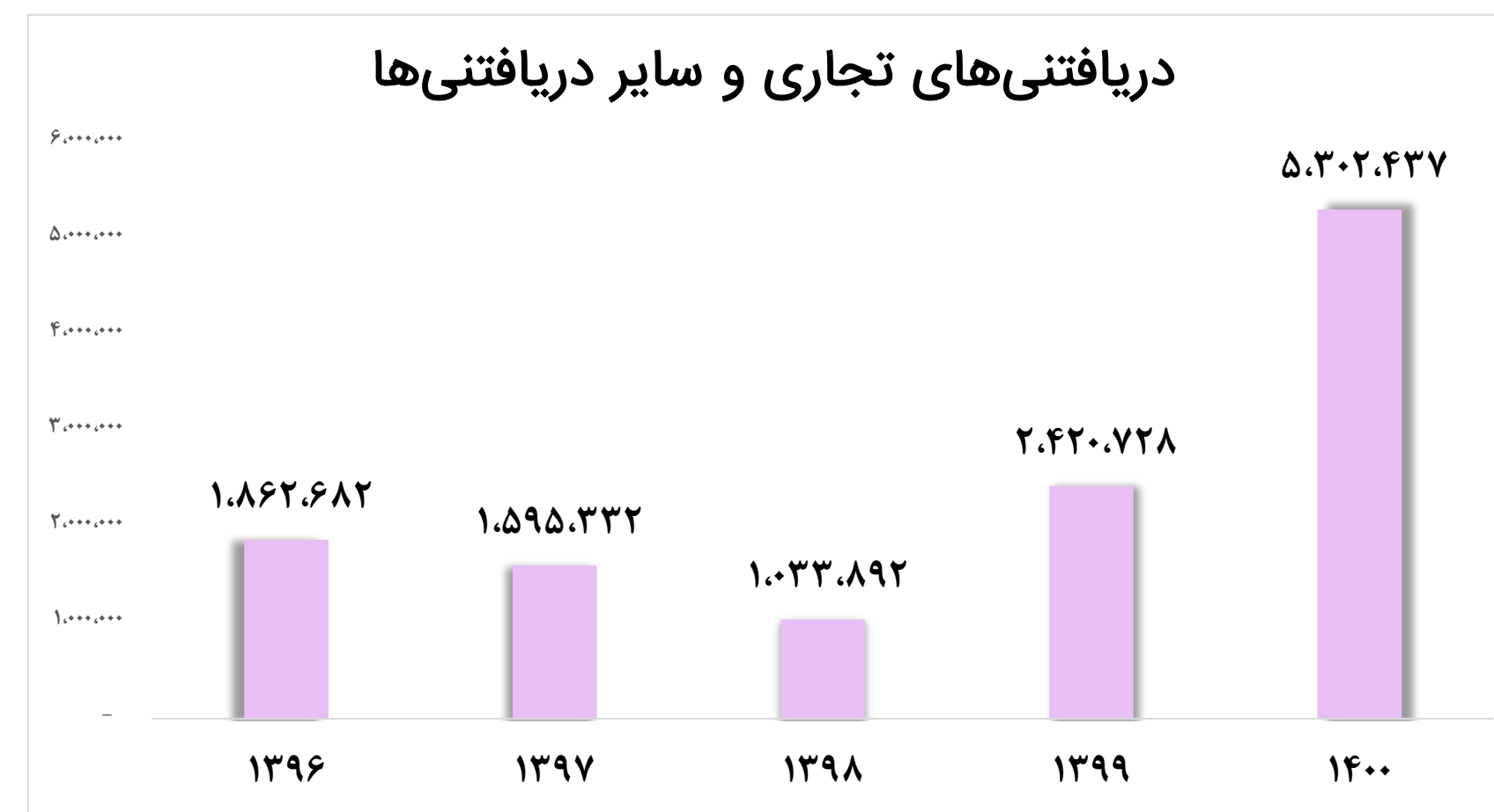
موجودی مواد و کالا



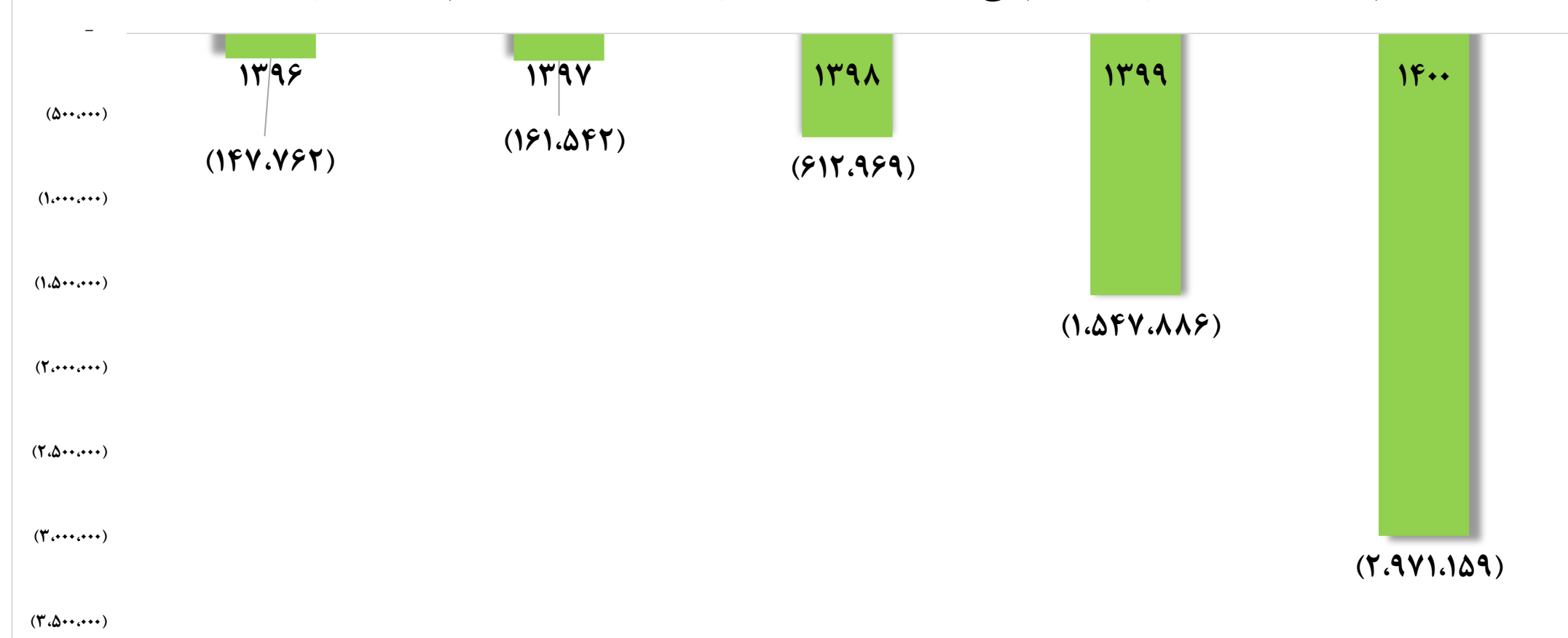
جمع بدهیهای جاری و غیر جاری



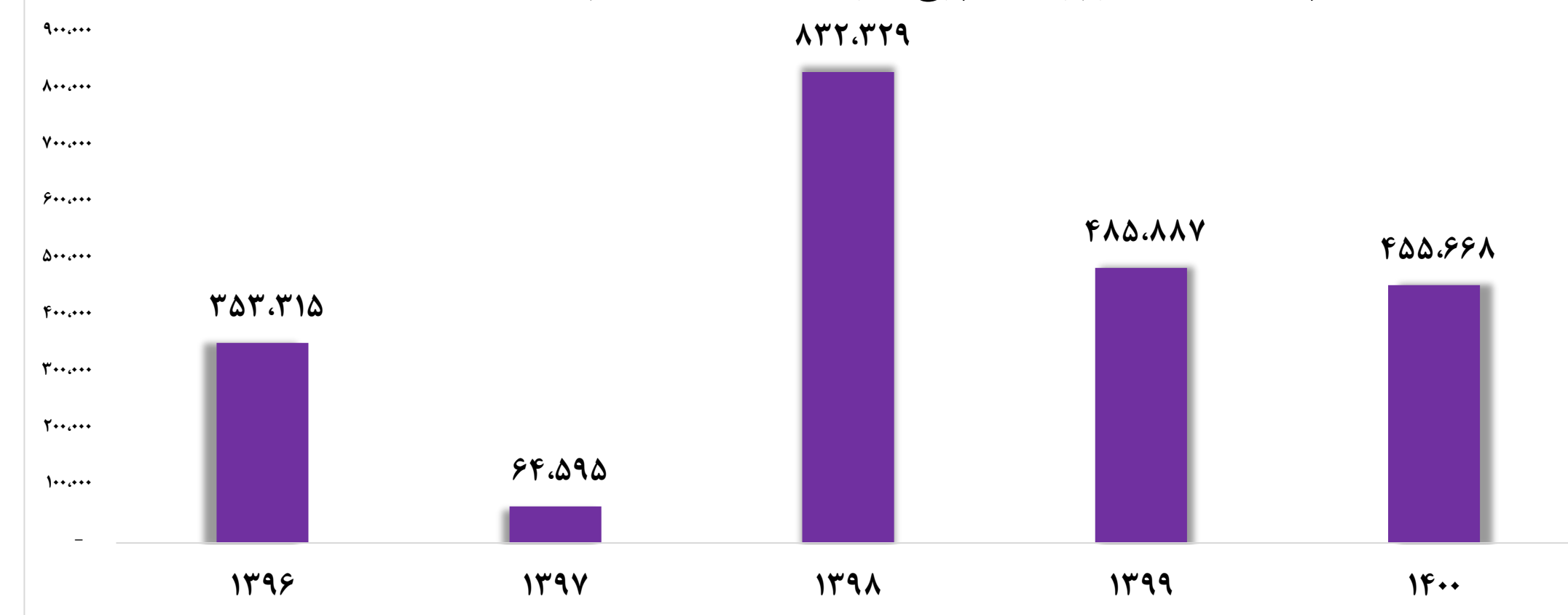
دریافتنی‌های تجاری و سایر دریافتنی‌ها



جریان خالص ورود (خروج) نقد حاصل از فعالیت‌های سرمایه‌گذاری IFRS



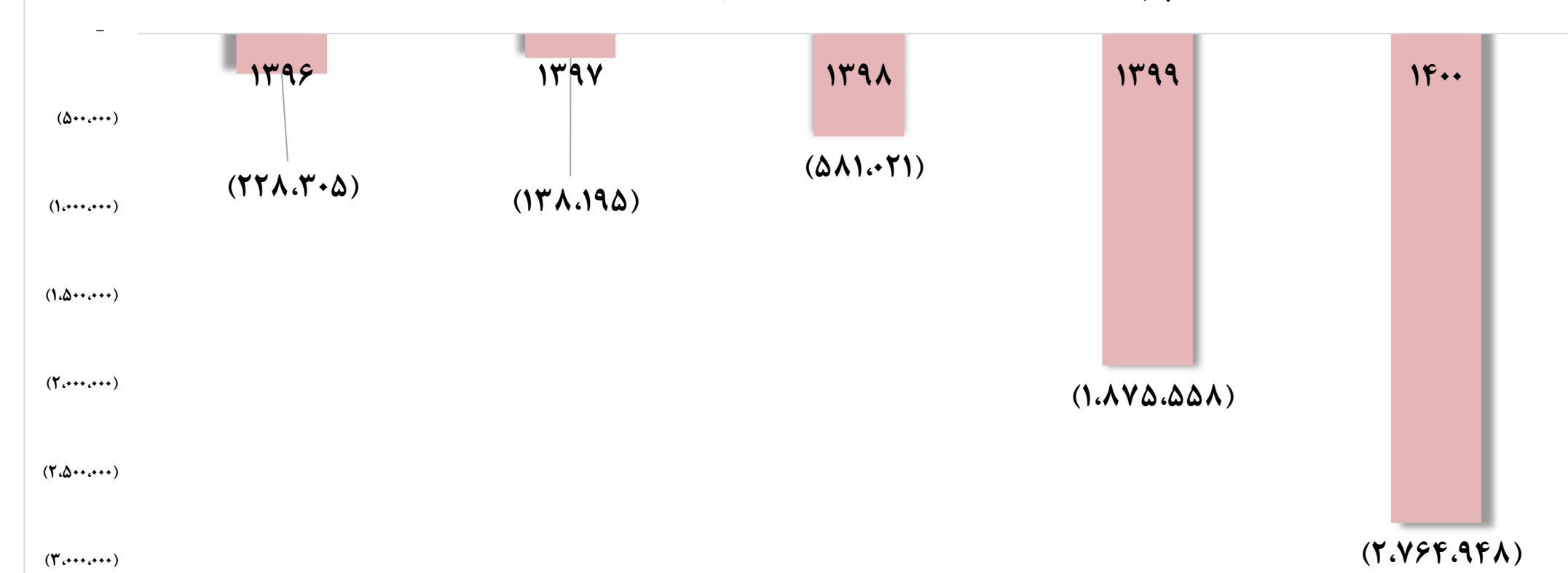
جریان خالص ورود (خروج) وجه نقد ناشی از فعالیت‌های عملیاتی



خالص افزایش (کاهش) در وجه نقد



وجوه پرداختی بابت تحصیل دارایی‌های ثابت مشهود



ریسک مربوط به عوامل بین المللی و یا تغییر مقررات دولتی و ریسک تامین ارز مورد نیاز جهت خرید مواد و قطعات از مرحله گشایش، تخصیص ارز تا حواله

ریسک‌ها و مخاطرات ناشی از شیوع ویروس کرونا بین کارکنان و افزایش استعلاجی‌ها و کاهش تولید و ریسک کاهش اندازه بازار تأیر، و کاهش مصرف تأیر ناشی از کاهش تردد و مسافرت‌ها در جامعه

ریسک تامین منابع مالی و کمبود سرمایه در گردش بواسطه شرایط نقدی مرسوم شده در بازار خرید مواد و قطعات و ریسک ذاتی مستتر در ماهیت پیش پرداخت به واسطه شرایط بازار

مخاطرات طبیعی

احتمال کاهش تعرفه واردات تأیر رادیال سواری

ریسک عدم همکاری تامین کنندگان اصلی مواد اولیه و قطعات

ریسک کیفیت مواد و قطعات ناشی از جایگزینی و تعدد منابع

ریسک نوسانات و افزایش نرخ ارز، افزایش هزینه‌های تولید و توزیع ناشی از تورم

ریسک انطباق کیفیت محصولات تولیدی با استانداردهای روز اروپا

ریسک رویکرد مشتریان به محصولات جایگزین یا مشابه

ریسک کمبود نقدینگی

ریسک کاهش قیمت محصولات

قانون منع صادرات و از دست رفتن سهم بازار در کشورهای هدف



طرح توسعه شرکت

تاریخ برآوردی بهره برداری از طرح	درصد پیشرفت برآوردی فیزیکی طرح در تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۳۰	درصد پیشرفت فیزیکی طرح در تاریخ ۱۴۰۰/۱۲/۲۹	درصد پیشرفت فیزیکی طرح در تاریخ ۱۴۰۰/۰۹/۳۰	هزینه های برآوردی تکمیل طرح- میلیون ریال	هزینه های انجام شده تا تاریخ ۱۴۰۰/۱۲/۲۹ - میلیون ریال	هزینه های برآوردی ارزی طرح	هزینه های برآوردی ریالی طرح - میلیون ریال	طرح های عمده در دست اجرا
۱۴۰۱/۰۵/۳۱	۱۰۰	۹۸	۹۷	۲,۵۰۳,۵۶۲	۳,۵۷۵,۴۸۰	۱۷,۳۴۹,۷۵۴	۱,۶۹۸,۶۹۶	طرح و توسعه
۱۴۰۱/۰۱/۳۱	۱۰۰	۹۸	۹۷	۹,۷۵۷	۹۱,۵۱۸	۰	۹۵,۶۰۰	ماشین تائیرسازی تک مرحله ای
۱۴۰۱/۰۳/۳۱	۱۰۰	۹۷	۹۲	۷,۹۵۸	۱۲۱,۰۲۲	۰	۱۱۰,۰۰۰	ساختمان مهمانسرای جماران
۱۴۰۱/۰۶/۳۱	۱۰۰	۶۰	۳۸	۵۹۱,۷۸۵	۳۶۹,۸۴۷	۰	۸۶۲,۶۷۶	پروژه ساخت ۱۹ دستگاه پرس پخت
۱۴۰۱/۰۶/۳۱	۱۰۰	۸۸	۸۱	۳۳۳,۷۲۳	۳۳۵,۷۷۷	۰	۶۶۹,۵۰۰	پروژه های تاسیساتی شرکت
۱۴۰۱/۰۴/۳۱	۱۰۰	۴۵	۴۰	۷۷,۲۴۱	۴۶,۲۹۸	۰	۱۱۶,۳۰۰	پروژه ساختمان آموزش
۱۴۰۱/۰۱/۳۱	۱۰۰	۹۹	۸۰	۳,۰۶۹	۱۴,۳۳۰	۰	۱۵,۰۰۰	پروژه ساخت ۵۰۰ عدد پالت
۱۴۰۱/۰۶/۳۱	۱۰۰	۳۰	۰	۲۰,۶۲۵	۱۸,۷۷۱	۰	۶۸,۷۵۰	ساختمان تحقیقات و تکنولوژی



- در این تحلیل سعی بر آن شده که دربرآورد سود شرکت محتاطانه و واقع گرایانه برآورد و پیش بینی شود و هرگونه تغییر در فاکتورهای مهم اثرگذار مانند نرخ ارز و نوسان نرخ فروش محصولات مهم شرکت پکویر که بخش عمده آن تاثیر می‌باشد، از تحلیل حساسیت اسفاده گردیده‌است.
- درپیش بینی مقدار تولید شرکت، باتوجه به طرح توسعه‌ای که در سال ۱۴۰۱ بهره برداری و اجرایی کامل می‌شود که افزایش ظرفیت تولید تاثیر است ، مقدار تولید ۳۴ هزارتن و مقدار فروش نیز باتوجه به روند سالهای گذشته و برابری با مقدار تولید، برابر و مقدار ۳۴ هزارتن تعیین شده‌است.
- باتوجه به آخرین گزارش ماهانه شرکت در فروردین ماه ۱۴۰۱ ، نرخ فروش تایر ۲۵% بالاتر از نرخ فروش گزارش فروردین در نظر گرفته شده‌است.
- در برآورد مقادیر مصرفی سال ۱۴۰۱، ضریبی از تولید کل در نظر گرفته شده و نرخ‌های مصرفی به ترتیب ، نرخ دلاری کائوچو طبیعی برای سال ۱۴۰۱ ، ۲۰۰۰ دلار ، نرخ کائوچو مصنوعی باتوجه به اینکه شرکت پتروشیمی تخت جمشید تأمین کننده عمده این محصول برای پکویر است پس تغییرات نرخ SBR این شرکت برای پکویر مهم و دربرآورد نرخ کائوچو مصنوعی ، نرخ ۵۴۸،۹۳۱ ریال و نرخ مصرفی دوده نیز به دلیل اینکه شرکت کربن ایران تأمین کننده است ، نرخ ۳۳۱،۹۸۰ ریال برای سال ۱۴۰۱ در نظر گرفته شده و سایر نرخ‌های مصرفی نیز نسبت به آخرین گزارش فصلی ۳ ماهه شرکت حدود ۲% افزایش داده شده است.
- نرخ تورم و درصد افزایش نرخ حقوق و دستمزد ۳۰% تعیین شده است.
- نرخ دلار نیمایی برای سال ۱۴۰۱ ، ۲۵۰ هزار ریال در نظر گرفته شده‌است.
- درصد تقسیم سود شرکت باتوجه به تقسیم سودهای سالهای اخیر، ۵۰% برای شرکت معین شده است.



کارشناسی ۱۴۰۱	عنوان
۳۴,۰۰۰	مقدار تولید (تن)
۳۴,۰۰۰	مقدار فروش (تن)
٪۲۵	درصد افزایش نرخ فروش محصولات
۲۰۰۰	نرخ کائوچو طبیعی (دلار)
۵۴۸,۹۳۱	نرخ کائوچو مصنوعی (ریال)
۳۳۱,۹۸۰	نرخ دوده (ریال)
٪۲	درصد افزایش نرخ سایر محصولات مصرفی
٪۳۰	حقوق و دستمزد
٪۳۰	نرخ تورم
۲۵۰,۰۰۰	نرخ دلار (ریال)
٪۵۰	درصد تقسیم سود



برآورد سود شرکت

کارشناسی ۱۴۰۱	۳ ماهه ۱۴۰۰	۱۴۰۰	۹۹	۹۸	۹۷	۹۶	واحد	سرفصل حساب
۲۷,۱۰۳,۲۲۲	۵,۰۸۷,۱۰۸	۱۹,۸۹۹,۷۴۰	۱۰,۷۳۸,۳۳۰	۴,۷۹۴,۴۰۰	۳,۲۷۴,۹۲۷	۳,۳۱۸,۲۸۸	میلیون ریال	مبلغ فروش
۲۰,۴۷۸,۵۱۹	۳,۹۸۹,۸۴۲	۱۴,۶۲۵,۷۳۱	۸,۱۲۶,۰۹۶	۳,۹۷۵,۰۱۰	۲,۴۹۹,۷۴۶	۲,۴۹۸,۸۲۴	میلیون ریال	بهای تمام شده
۶,۶۲۴,۷۰۳	۱,۰۹۷,۲۶۶	۵,۲۷۴,۰۰۹	۲,۶۱۲,۲۳۴	۸۱۹,۳۹۰	۷۷۵,۱۸۱	۸۱۹,۴۶۴	میلیون ریال	سود ناخالص عملیاتی
۱,۱۰۲,۸۹۶	۲۵۵,۴۴۲	۱,۰۵۷,۲۱۲	۶۱۹,۶۴۲	۳۹۴,۳۹۱	۲۸۱,۲۳۰	۳۰۶,۷۱۷	میلیون ریال	هزینه های عمومی اداری
۱۳۱,۲۳۲	۳۲,۸۰۸	۱۴۰	۹۱	-۱۲۱,۷۶۵	-۱۸۴,۶۶۳	۴۸۷	میلیون ریال	سایر درآمد(هزینه) های عملیاتی
۵,۶۵۳,۰۳۹	۸۷۴,۶۳۲	۴,۲۱۶,۹۳۷	۱,۹۹۲,۶۸۳	۳۰۳,۲۳۴	۳۰۹,۲۸۸	۵۱۳,۲۳۴	میلیون ریال	سود خالص عملیاتی
۱,۰۵۹,۲۲۵	۳۴۵,۶۸۳	۹۶۲,۹۳۲	۳۸۵,۵۵۶	۱۵۱,۱۳۳	۱۸,۶۶۹	۲۶,۲۴۲	میلیون ریال	هزینه مالی
۱۴۲,۶۳۶	۳۵,۶۵۹	۱۵۵,۴۲۳	۳۶۸,۷۴۰	۱۲۸,۹۲۰	۱۶,۴۹۵	۳۴,۴۴۳	میلیون ریال	درآمد حاصل از سرمایه گذاری
.	میلیون ریال	خالص درآمد(هزینه)های متفرقه
۴,۷۳۶,۴۵۰	۵۶۴,۶۰۸	۳,۴۰۹,۴۲۸	۱,۹۷۵,۸۶۷	۲۸۱,۰۲۱	۳۰۷,۱۱۴	۵۲۱,۴۳۵	میلیون ریال	سود ناخالص قبل از کسر مالیات
۶۹۴,۴۴۰	۱۲۶,۹۷۹	۴۹۹,۸۷۷	۵۱۷,۸۹۶	۴۶,۱۲۴	۶۵,۵۷۹	۱۱۳,۹۷۵	میلیون ریال	مالیات
۴,۰۴۲,۰۱۰	۴۳۷,۶۲۹	۲,۹۰۹,۵۵۱	۱,۲۲۱,۷۹۹	۲۳۴,۸۹۷	۲۴۱,۵۳۵	۴۰۷,۴۶۰	میلیون ریال	سود خالص
۹۲۷	۲۰۱	۱,۳۳۵	۵۶۰	۳۳۶	۳۴۵	۵۸۲	ریال	سود هر سهم
۴,۳۶۰,۰۰۰	۲,۱۸۰,۰۰۰	۲,۱۸۰,۰۰۰	۲,۱۸۰,۰۰۰	۷۰۰,۰۰۰	۷۰۰,۰۰۰	۷۰۰,۰۰۰	میلیون ریال	سرمایه
۱۵٪	۹٪	۱۵٪	۱۱٪	۵٪	۷٪	۱۲٪	درصد	حاشیه سود خالص
۱۷٪	۱۱٪	۱۷٪	۱۸٪	۶٪	۹٪	۱۶٪	درصد	حاشیه سود ناخالص

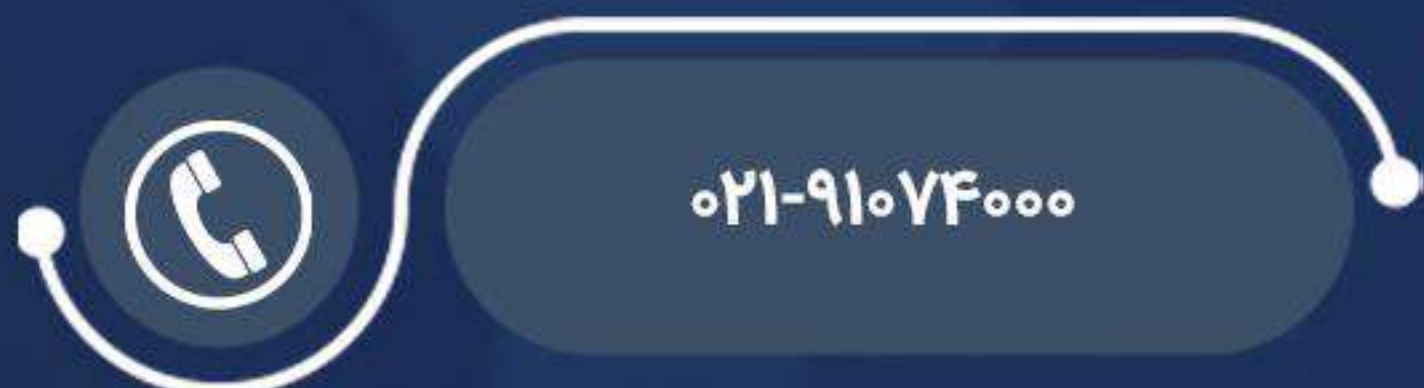
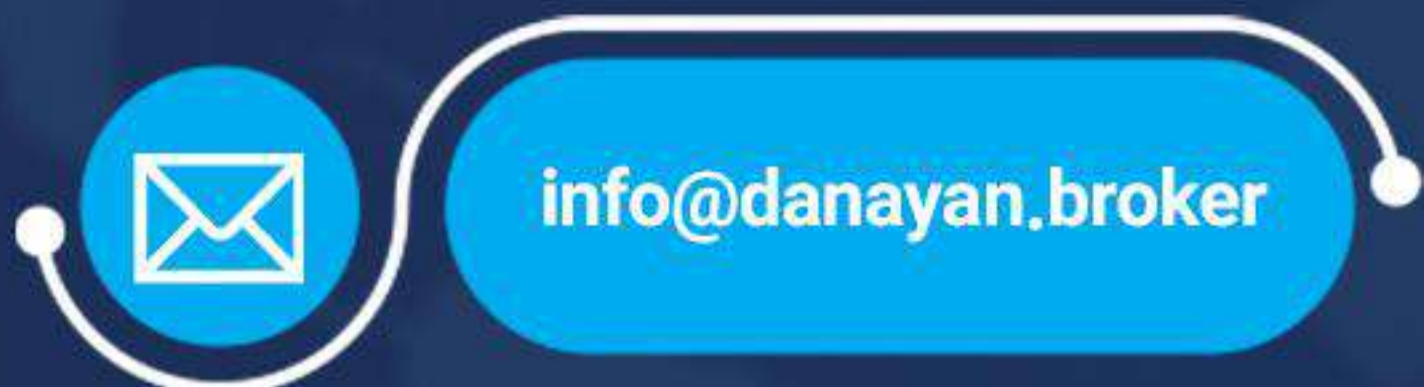
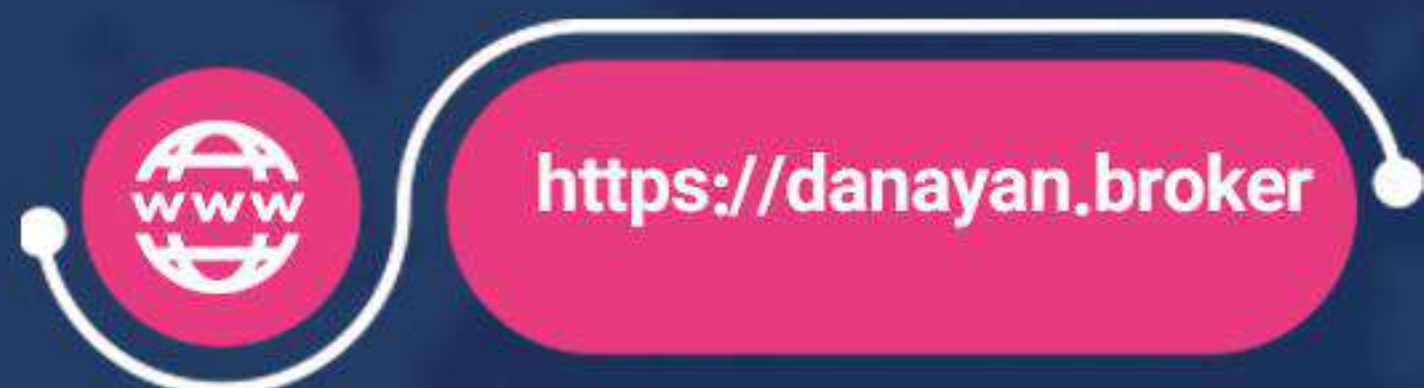


درصد افزایش نرخ فروش											نرخ دلار
۵۰٪	۴۵٪	۴۰٪	۳۵٪	۳۰٪	۲۵٪	۲۰٪	۱۵٪	۱۰٪	۵٪		
۱.۹۲۱	۱.۷۰۹	۱.۴۹۷	۱.۲۸۴	۱.۰۷۲	۸۶۰	۶۴۸	۴۳۶	۲۲۳	۱۱	۲۲۰,۰۰۰	
۱.۹۴۵	۱.۷۳۳	۱.۵۲۱	۱.۳۰۹	۱.۰۹۷	۸۸۴	۶۷۲	۴۶۰	۲۴۸	۳۶	۲۳۰,۰۰۰	
۱.۹۶۸	۱.۷۵۵	۱.۵۴۳	۱.۳۳۱	۱.۱۱۹	۹۰۷	۶۹۴	۴۸۲	۲۷۰	۵۸	۲۴۰,۰۰۰	
۱.۹۸۸	۱.۷۷۶	۱.۵۶۴	۱.۳۵۱	۱.۱۳۹	۹۲۷	۷۱۵	۵۰۳	۲۹۰	۷۸	۲۵۰,۰۰۰	
۲.۰۰۷	۱.۷۹۵	۱.۵۸۳	۱.۳۷۰	۱.۱۵۸	۹۴۶	۷۳۴	۵۲۲	۳۰۹	۹۷	۲۶۰,۰۰۰	
۲.۰۲۴	۱.۸۱۲	۱.۶۰۰	۱.۳۸۸	۱.۱۷۶	۹۶۳	۷۵۱	۵۳۹	۳۲۷	۱۱۵	۲۷۰,۰۰۰	
۲.۰۴۱	۱.۸۲۸	۱.۶۱۶	۱.۴۰۴	۱.۱۹۲	۹۸۰	۷۶۸	۵۵۵	۳۴۳	۱۳۱	۲۸۰,۰۰۰	
۲.۰۵۶	۱.۸۴۴	۱.۶۳۱	۱.۴۱۹	۱.۲۰۷	۹۹۵	۷۸۳	۵۷۰	۳۵۸	۱۴۶	۲۹۰,۰۰۰	
۲.۰۷۰	۱.۸۵۸	۱.۶۴۶	۱.۴۳۳	۱.۲۲۱	۱.۰۰۹	۷۹۷	۵۸۵	۳۷۲	۱۶۰	۳۰۰,۰۰۰	





ارتباط با ما





کارگزاری دانایان

D a n a y a n B r o k e r