



# آسیب شناسی صنعت تایر سواری کشور و راهکارهای برون رفت از آن

- مقدمه
- مقدمه‌ای بر صنعت تایر سواری در ایران و جهان
- بررسی میزان تولید تایرهای سواری در کشور در سال های اخیر
- مصرف و نیاز بازار داخلی تایرهای سواری در سال های اخیر
- واردات بی رویه و کاهش صادرات تایرهای سواری در سال های اخیر
- مسائل و چالش های پیش روی صنعت تایر سواری در ایران
- نتیجه گیری و پیشنهادات

آنچه خواهید خواند...

## ۱- مقدمه

صنعت تایر پس از فولاد، مهم‌ترین حلقه بالادستی زنجیره ارزش صنعت خودرو قلمداد می‌شود. از سوی دیگر تایر به لحاظ نقش آن در بخش حمل‌ونقل کشور، یک محصول استراتژیک به حساب می‌آید که هرگونه کمبود در عرضه آن، تبعات اقتصادی و اجتماعی را در پی خواهد داشت. به واقع تایر از نمونه اقلامی است که اجتناب و گریز از خرید و تامین محصولات مرتبط با آن، غیر ممکن است زیرا هر خودرویی که در کشور وجود دارد و یا قرار است در آینده تولید شود و حتی خودروهای خارجی، نیازمند تایر هستند و خواهند بود و در نبود این محصول اساسی برای خودرو، امکان حرکت از اتومبیل سلب خواهد شد. در طی دهه‌های گذشته و پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران، پیشرفت‌های بسیاری در عرصه تایرسازی کشور حاصل شد، تا جایی که بنابر گزارشات موجود و مطالعات انجام شده، در حال حاضر بیش از ۱۰ کارخانه تایرسازی در کشور فعال است. یکی از نقاط قوت کشور در حوزه تایر؛ برخورداری از منابع غنی نفتی می‌باشد، زیرا پایه مواد اولیه لاستیک از مشتقات نفتی تامین می‌شود و این موضوع باعث شده تا از ظرفیت‌های بالقوه‌ای در این صنعت برخوردار شویم. البته صرفاً تکیه بر برخورداری از منابع نفتی، ضامن پیشرفت و توسعه صنعت مذکور نیست، زیرا در کنار این استعداد و موهبت الهی، پیشرفت در فناوری تولید تایر نیز ضرورتی است که یقیناً در فقدان و خلاء آن، امکان تولید انواع تایر محال ممکن خواهد بود. در عرصه تایر نیز، همچون بسیاری از بخش‌ها و صنایع کشور شاهد توسعه و پیشرفت بوده‌ایم، اما سرعت و شتاب این پیشرفت، آنچنان که باید رضایت‌بخش به نظر نمی‌رسد (ماهنامه دنیای لاستیک و تایر، شهریور ۱۴۰۰).

این صنعت راهبردی که اشتغال بیش از بیست هزار نفر را به صورت مستقیم و بیش از یکصد هزار نفر را به صورت غیرمستقیم فراهم آورده است، از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۰ با چالش‌هایی مواجه بوده است:

- اثرگذاری تحریم‌ها و وابستگی شدید صنعت تایر سواری به فناوری، ماشین‌آلات و مواد اولیه به خارج
- نوسانات قیمت نفت و تاثیر آن بر روی قیمت محصولات پتروشیمی و مواد اولیه تایر
- کاهش تقاضای خودرو در کشور به دلیل شرایط اقتصادی و تاثیر آن بر روی کاهش تقاضای تایر
- افزایش قیمت مواد اولیه تایر در اثر تورم و نوسانات قیمت ارز
- واردات بی‌رویه، تولید مازاد نیاز بازار و در نتیجه افزایش انباشت تایر و نبود تقاضای مناسب با تولید
- بی‌تاثیر بودن ابلاغیه مجوز صادراتی بر صادرات مازاد تولید و نواقص آن
- عدم اجرا برنامه‌های توسعه‌ای در جهت افزایش ظرفیت‌های رقابتی در کارخانه‌های تایرسازی
- قیمت‌گذاری دستوری انواع تایر
- وجود استانداردهای سخت‌گیرانه برای صادرات تایر از جمله استانداردهای اروپایی موسوم به E-MARK و SWR در زمینه کنترل صدای تایر، مصرف سوخت و ترمزگیری بهتر در جاده خیس.



تولید تایرهای سواری در کشور در سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸ به ۳/۹ میلیون حلقه افزایش یافت و از ۲۱/۴ میلیون حلقه به ۲۵/۳ میلیون حلقه رسید. طی همین مدت واردات این گروه از تایر نیز ۱/۴ میلیون حلقه افزایش یافت و از ۳/۵ میلیون حلقه به ۴/۹ حلقه رسید. در مجموع نزدیک به ۵ میلیون حلقه تایر در سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸ تایر سواری بیشتری وارد بازار شد. از طرفی ابلاغیه ممنوعیت صادرات تایر از سال ۱۳۹۷ تا شهریور ۱۴۰۰ نیز به انباشت بیشتر تایر دامن زده است. شواهد نشان می‌دهند که بازار کشش این تعداد تایر را نداشته و با مازاد بر نیاز مواجه شده است. طبق بررسی‌های به عمل آمده، در حال حاضر نزدیک به ۳ میلیون حلقه تایر مازاد بر نیاز بدلیل برهم خوردن تعادل بازار در مراکز عرضه انباشت شده است. این موضوع هرچند به نفع مصرف‌کنندگان است، اما کارخانجات تولید تایر با حداقل سود و حتی گاهی اوقات بدون سود اقدام به فروش تایرها می‌کنند تا به سرمایه اولیه برسند. با تداوم این رویه شاهد حضور گمرنگ توزیع‌کنندگان تایر را در بازار می‌باشیم و همچنین، کارخانجات نیز شروع به نسبیه‌فروشی کرده‌اند. نسبیه‌فروشی منجر به کاهش نقدینگی در اختیار کارخانجات شده و در نتیجه، خریدهایشان را دچار اشکال نموده است، فلذا شاهد افزایش نیاز تولیدکنندگان به وام و تسهیلات نیز هستیم. بنابراین تداوم این مساله در بلندمدت منجر به کاهش تولید کارخانجات خواهد شد. تولیدکنندگان تایرهای سواری اکنون روی لبه تیغ حرکت می‌کنند. ابلاغیه رفع موانع صادراتی با توجه به تصویب شورای عالی صادرات در خصوص آزاد شدن صادرات تایر در تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۵، به بهبود کمی و کیفی تولید تایر کمک شایانی نکرده است. از طرفی این صنعت با چالش‌های بزرگی مخصوصاً در سال‌های اخیر به واسطه شرایط اقتصادی و تحریم‌های بین‌المللی در مسیر تولید مواجه بوده است. آنگونه که گزارش‌های شرکت‌های این صنعت نشان می‌دهد، تولیدکننده‌های تایر به شدت به تحریم حساس هستند، زیرا از نظر تکنولوژی ۱۰۰ درصد، از نظر ماشین‌آلات ۸۵ درصد و از نظر مواد اولیه حدود ۵۰ درصد وابستگی خارجی دارد، بنابراین شرایط تحریمی به شدت وضعیت این صنعت را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد و برای ادامه حیات چاره‌ای جز اتکا به ظرفیت‌های داخلی متصور نیست.

در این گزارش پس از مقدمه‌ای بر صنعت تایر سواری در ایران و جهان و دسته‌بندی ساختاری تایرها و مواد تشکیل‌دهنده انواع تایر؛ ابتدا میزان تولید، توزیع، مصرف و نیاز بازار داخلی و همچنین واردات بی‌رویه تایر سواری در سال‌های اخیر مورد بررسی قرار گرفته است. سپس، تاثیر دو عامل مازاد مصرف داخلی و واردات بی‌رویه بر روی انباشت تایر در کارخانه‌ها و برهم خوردن تعادل بازار به تفسیر بیان شده است. در ادامه به چالش‌های کلان و خرد این صنعت اشاره شد و در نهایت به ارائه راه‌حل‌های پیشنهادی برای خروج از شرایط مذکور در جهت حل چالش‌های احصا شده پرداخته شده است.



## ۲- مقدمه‌ای بر صنعت تایر سواری در ایران و جهان

صنعت تایر، از جمله صنایع مهم در زنجیره ارزش صنعت خودرو و صنعت حمل و نقل است و از آنجا که بیش از ۶۰ درصد از مواد اولیه مورد مصرف در این صنعت را مشتقات نفتی تشکیل می‌دهد، برخورداری از منابع نفتی در کشور، ایران را به یکی از مستعدترین کشورها در صنعت تایر تبدیل کرده است. با این حال، با توجه به اینکه بسیاری از زیرساخت‌ها برای توسعه این صنعت مهم در کشور وجود دارد، اما تاکنون از ظرفیت‌های بالقوه این صنعت برای ایجاد جاذبه در سرمایه‌گذاری‌های صنایع پایین دست نفت و پتروشیمی و تکمیل شدن زنجیره تولید در کشور و در نهایت، بهره‌مندی از مزایای اقتصادی و مزیت‌های رقابتی و صادراتی آن استفاده نشده است، به طوری که امروزه برخی کشورهای همجوار از قبیل عراق و امارات متحده عربی که از منابع نفتی برخوردار هستند، گوی سبقت را در صنعت تایر از ایران ربوده‌اند و در تولید و صادرات محصولات این صنعت بسیار جلوتر از ایران حرکت می‌کنند (ماهنامه دنیای لاستیک و تایر، آبان ۱۴۰۰). جدول ۱ میزان واردات تایرهای سواری به ایران را در سال ۱۴۰۰ براساس کشور مبدا نشان می‌دهد.

جدول ۱. واردات تایرهای سواری به در سال ۱۴۰۰ بر اساس کشور مبدا

کشور	وزن (تن)	درصد
امارات متحده عربی	۴۱۳۹	۴۰٫۹۸
چین	۴۰۷۱	۴۰٫۳۱
عراق	۷۱۸	۷٫۱۱
ترکیه	۵۲۳	۵٫۱۸
کره (جنوبی)	۳۲۵	۳٫۲۲
ژاپن	۱۰۲	۱٫۰۱
اندونزی	۸۰	۰٫۷۹
تایوان	۶۵	۰٫۶۴
سایر کشورهای خارجی	۳۸	۰٫۳۸
ویتنام	۲۹	۰٫۲۹
آلمان	۱۰	۰٫۱۰
جمع	۱۰۱۰۰	۱۰۰

منبع: ماهنامه دنیای لاستیک و تایر



همان‌طور که در جدول ۱ مشاهده می‌شود، امارات متحده عربی و چین هر کدام با ۴۰ درصد که در مجموع حدود ۸۰ درصد از تایرهای واردشده به این دو کشور تعلق دارد، شامل می‌شود و مبادی عمده واردات تایرهای سواری در سال ۱۴۰۰ بوده‌اند.

قابل ذکر است که بازار صادراتی تایرهای تولید داخل در گروه خودروهای سواری در سال ۱۴۰۰ تنها محدود به کشور افغانستان می‌شده است. به طوری که در نیمه اول سال ۱۴۰۰، تنها حدود ۰٫۶۲ تن تایر به این کشور صادر شده است.

صنعت تایر اکنون با در اختیار گذاشتن حدود ۱۵۰۰۰ شاغل مستقیم و فروش سالیانه نزدیک به ۷۵۰-۸۰۰ میلیون دلار و تامین حدود ۷۰٪ نیاز کشور به انواع تایرهای خودرو نقش شایان توجهی در رشد صنعتی و تولیدات ملی دارد. اگر در نظر گرفته شود که فرایند تولید بخشی از زنجیره ارزش این صنعت شامل نخ استخوان‌بندی تایر، انواع دوده، سیم طوقه، کائوچوهای مصنوعی و برخی مواد شیمیایی و پتروشیمیایی نیز در کشور تکمیل گردیده و در واقع ارزش افزوده این بخش نیز می‌بایست به ارزش افزوده صنعت تایر افزوده گردد، نقش صنعت تایر در اقتصاد ملی روشن‌تر می‌گردد (توانا و همکاران، ۱۳۹۸). بر اساس بررسی‌های به عمل آمده، با توجه به رشد مصرف خودرو تا سال ۱۴۰۴، که همپای رشد تولید ناخالص داخلی می‌باشد میزان خودروهای در حال حرکت کشور به ۳ برابر میزان کنونی آن خواهد رسید. بنابراین اهمیت تولید داخلی تایر به عنوان کالای مصرفی در صنعت تولید خودرو و نیز ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور بیش از پیش نمایان خواهد شد.

پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد با توجه به چشم‌انداز آینده نسبت به تقاضای خودرو در کل جهان، نیاز به استفاده از تایرهای مرغوب و با کیفیت بسیار مورد توجه است. همچنین با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از تایرهای دنیا توسط شرکت‌هایی همچون میشلن، گودیر، بریجستون، پیرلی، کونتیننتال، یوکوهاما، دانلپ، هانکوک و یوکوهاما تولید می‌شود، بانک جهانی پیش‌بینی کرده تا سال ۲۰۲۵، ظرفیت اسمی تولید تایر در جهان ۳۵۱۵ تن، عرضه جهانی ۲۵۴۲ تن و تقاضای جهانی ۲۴۹۶ تن خواهد بود.

بازار تایر جهانی با تقاضای بالای این محصول در جهان به جلو حرکت می‌کند. در سال ۲۰۲۰، چین در بازار تایر پیشتاز بود و تقریباً ۴۹٪ صنعت تایر جهانی را به خود اختصاص داد. بعد از چین، اروپا، آمریکا، هند و ژاپن بعنوان برخی از بازارهای پرتقاضا تایر در جهان بودند. بازار چین تحت حمایت صنعت رو به رشد خودرو است. این کشور ۳۰٪ صنعت خودرو جهانی را در سال ۲۰۲۰ به خود اختصاص می‌دهد. رشد تولید ناخالص داخلی و افزایش تقاضا برای خودرو در میان طبقه متوسط نوظهور، محرک افزایش تولید خودرو و افزایش تقاضای تایر در چین هستند. جدول ۲ بزرگترین شرکت‌های تولیدکننده تایر جهان را بر اساس جایگاه ارزش برند نشان می‌دهد.



## جدول ۲. بزرگ‌ترین شرکت‌های تولیدکننده تایر جهان بر اساس جایگاه ارزش برند

نام کشور	نام شرکت
فرانسه	Michelin
ژاپن	Bridgestone
آلمان	Continental
آمریکا	Dunlop
آمریکا	Goodyear
ایتالیا	Pirelli
کره جنوبی	Hankook
ژاپن	Yokohama
ژاپن	Sumitomo
چین	Longlong

منبع: موسسه برند دایرکتوری

با مطالعه و مرور بر مطالب بالا می‌توان بیان داشت، رشد و توسعه صنعت تایر سواری و حتی بقای آن امروزه با چالش‌های متعددی روبه‌روست. از این‌رو شناخت این چالش‌ها، شناخت عوامل موثر بر توسعه و یا محدودتر شدن این چالش‌ها، شناخت راهبردهای اساسی به منظور آمادگی برای جهان آینده، حفظ و توسعه روند رشد صنعت تایر سواری کشور، رقابت‌پذیری موثر در بازارهای داخلی و منطقه‌ای با رقبای جهانی و تفوق بر چالش‌های موجود و چالش‌های فراروی این صنعت، موضوع این بررسی است.

### ۲-۱- دسته‌بندی ساختاری تایرها و مواد تشکیل‌دهنده انواع تایرها

#### ۲-۱-۱- دسته‌بندی ساختاری تایرها

تایرها را از نظر ساختار می‌توان به دو گروه عمده بایاس (اریب) و رادیال (شعاعی) تقسیم نمود.

##### ۲-۱-۱-۱- تایرهای بایاس

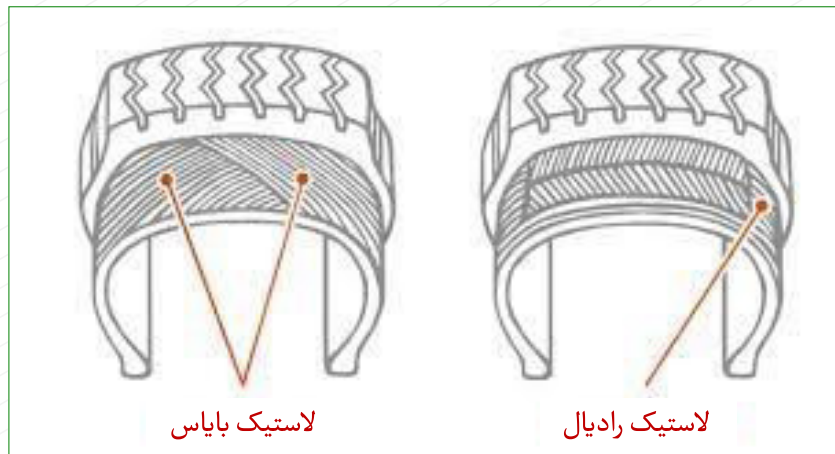
در این نوع تایر، همانطور که در شکل زیر مشاهده می‌شود امتداد نخ‌های لایه با خط مرکزی تایر زاویه مورب می‌سازد و قراگیری لایه‌ها روی یکدیگر به صورت ضربدری می‌باشد. جنس نخ لایه‌ها از نایلون است و در بدنه آن به جز در ناحیه طوقه‌ها از سیم فولادی استفاده نمی‌شود (شکل ۱ تصویر سمت چپ).





**۲-۱-۱-۲- تایرهای رادیال**

در تایرهای رادیال که در شکل نیز مشخص می‌باشد، امتداد نخ‌های لایه با خط مرکزی تایر زاویه ۹۰ درجه می‌سازد. به عبارت دیگر امتداد نخ‌ها در جهت شعاعی می‌باشد. جنس و مواد به‌کار رفته در نخ‌ها معمولاً از پلی‌استر یا ریون است. در این تایرها به منظور پایداری حرکتی از کمر بند یا بلت در جهت حرکتی لایه‌های به عرض آج و زاویه مورب نسبت به خط مرکزی تایر استفاده می‌شود. جنس این کمر بندها از جنس نخ یا سیم فولادی است (شکل ۱ سمت راست) (وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۴۰۱).



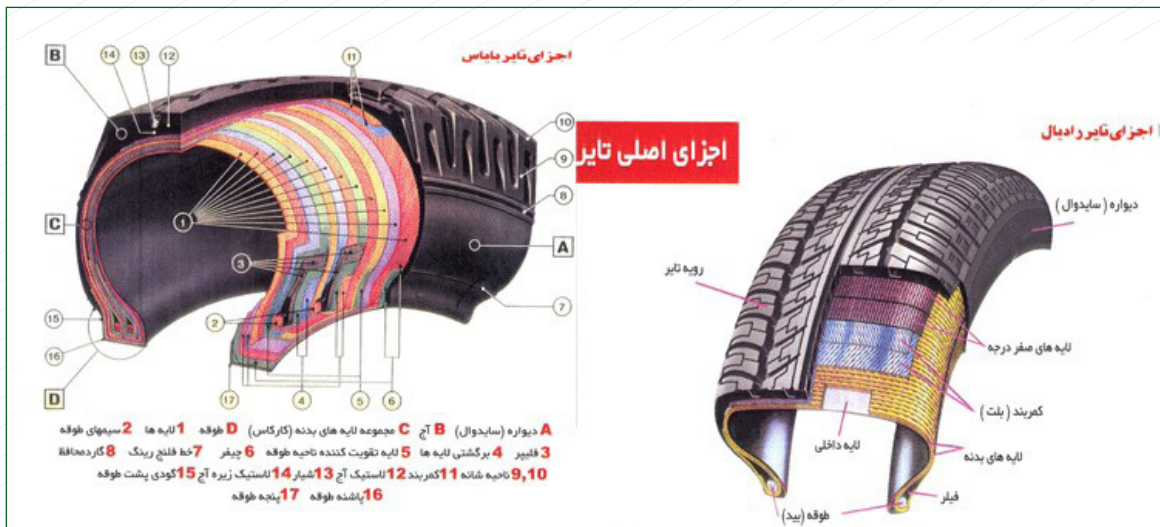
منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت

شکل ۱. تایر بایاس (تصویر سمت چپ) و تایر رادیال (تصویر سمت راست)

**۲-۱-۲- مواد تشکیل‌دهنده انواع تایرها**

در ساختمان تایر خودرو از مواد شیمیایی، طبیعی و معدنی مختلفی استفاده می‌شود که هر یک در عملکرد و نیز در جریان تولید آن نقش خاصی را ایفا می‌کنند. اجزای اصلی تشکیل‌دهنده تایرهای بایاس و رادیال که در خودروهای سواری مورد استفاده قرار می‌گیرد، در شکل ۲ نشان داده شده است.





منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت

## شکل ۲. اجزای تشکیل دهنده تایر خودرو

اصلی ترین مواد تشکیل دهنده تایر به شرح زیر است:

### ۱) کائوچو

از نظر تهیه و فرآوری، کائوچو را به سه دسته تقسیم می‌کنند:

- کائوچوی طبیعی<sup>۱</sup>
- کائوچوی مصنوعی<sup>۲</sup>
- کائوچوی بازیافتی<sup>۳</sup>

کائوچوی طبیعی از شیر درخت مخصوصی که در مناطق استوایی و کشورهای نظیر مالزی و تایلند می‌روید، به دست می‌آید.

کائوچوی مصنوعی نیز از مشتقات نفتی و محصول کارخانجات پتروشیمی است. از انواع کائوچوی مصنوعی می‌توان بوتادین رابر (BR) و استایرن بوتادین رابر (SBR) را نام برد.

هر یک از اجزای مختلف شامل نسبت‌های مختلفی از کائوچوی طبیعی و مصنوعی هستند که این نسبت به خصوصیات فیزیکی مورد نیاز بستگی دارد. به عنوان مثال کائوچوی طبیعی دارای مقاومت حرارتی بالا و چسبندگی عالی است و به این دلیل در اجزا درونی تر تایر مثل لایه‌ها بیشتر کاربرد دارد.

1. Natural Rubber
2. Synthetic Rubber
3. Reclaim Rubber





**(۲) دوده**

اضافه کردن دوده به کائوچو باعث افزایش مقاومت سایشی تایر شده و خواص مکانیکی آن را بهبود می‌بخشد. ساختار کائوچو به گونه‌ای است که در بین مولکول‌های آن، فضاهای خالی وجود دارد و دوده در این فضاها قرار می‌گیرد. گاهی علاوه بر دوده از پرکننده‌های غیر دوده‌های نظیر کربنات کلسیم یا کائولن نیز استفاده می‌شود.

**(۳) نخ**

بدنه اصلی تایرهای بایاس را لایه‌های نخ‌پوشش داده شده با آمیزه (خمیر) لاستیکی تشکیل می‌دهد. جنس نخ‌ها نایلون، ریون یا پلی‌استر است. به مجموع لایه‌های نخ‌پوشش داده شده در تایر، منجید یا کارکاس گفته می‌شود. وظیفه لایه‌های نخ‌پوشش، تحمل فشار باد از داخل و بار وارد شده از خارج بر تایر می‌باشد.

**(۴) سیم**

به منظور ایجاد استحکام کافی در بخشی از تایر که روی رینگ قرار می‌گیرد و طوقه (بید) نام دارد، از سیم‌های فولادی استفاده می‌شود. این سیم‌ها ضمن آنکه دارای پوشش مسی یا برنزی هستند توسط آمیزه لاستیکی نیز پوشش داده شده، پس از چند دور تابیده شدن، با مقطعی به شکل مربع یا دوزنقه مجموعه سیم‌های طوقه را تشکیل می‌دهند.

همچنین در کمربند تایرهای رادیال سیمی سواری و در لایه‌های تایرهای باری تمام سیمی از سیم‌های فولادی با قطر و ضخامت مشخص استفاده می‌گردد.

**(۵) محافظت‌کننده‌ها**

اکسیژن و ازن موجود در هوا می‌توانند باعث تخریب و فرسایش اجزای تایر شود. برای مقابله با اثرات مضر این عوامل از مواد شیمیایی خاصی نظیر آنتی‌اکسیدانت‌ها، موم‌ها و ضد ازنانت‌ها در آمیزه لاستیکی استفاده می‌شود.

**(۶) سایر عوامل شیمیایی**

به منظور تولید و فراوری بهتر و آسان‌تر آمیزه لاستیکی، در چرخه و مراحل مختلف فرایند تولید از مواد دیگری نظیر انواع روغن، شتاب‌دهنده‌ها، گوگرد (به عنوان عامل پخت) و... استفاده می‌گردد. 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. به عنوان مثال درصد وزنی هر یک از مواد تشکیل‌دهنده تایر رادیال سواری به شرح زیر می‌باشد:



کائوچوی طبیعی و مصنوعی .....	۴۶-۴۲٪
نخ .....	۵-۳٪
دوده .....	۲۶-۲۲٪
سیم .....	۱۵-۱۱٪
سایر مواد شیمیایی .....	۱۵-۱۲٪

### ۳- بررسی میزان تولید تایرهای سواری در کشور در سال‌های اخیر

#### ۳-۱- بررسی ظرفیت اسمی تولید و تولید

بر اساس اطلاعات و آمار به دست آمده از انجمن صنفی صنعت تایر و همانطور که در جدول ۳ نشان داده شده است، ظرفیت اسمی تولید لاستیک کشور در سال ۱۳۹۹، ۳۶۳,۵۰۰ تن بوده است که در طول بازه سه ساله منتهی به آن، تغییری نداشته است. همچنین جدول ۴، میزان تولید کارخانجات تولید این محصول در کشور را طی بازه سه ساله منتهی به سال ۱۳۹۹ نمایش می‌دهد. بر اساس جدول، تولیدات کارخانجات در سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ روند افزایشی داشته است. این امر به دلیل عواملی مانند اجرای طرح‌های توسعه‌ای و روند بهتر تخصیص ارز در سامانه نیما، افزایش میزان تولید خودرو، حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی برای لاستیک، افزایش قیمت ارز و بالتبع آن افزایش قیمت لاستیک‌های وارداتی بوده است. همچنین همانطور که در ردیف انتهایی جدول ۳ مشاهده می‌شود نسبت میزان تولید به ظرفیت اسمی از ۶۰ درصد در سال ۱۳۹۷ به ۷۵ درصد در سال ۱۳۹۹ رسیده است.



جدول ۳. آمار ظرفیت اسمی تولید کارخانجات تایرسازی در سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹ (تن)

ردیف	نام شرکت	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹
۱	ایران یاسا	۱۸,۰۰۰	۱۸,۰۰۰	۱۸,۰۰۰
۲	کیان تایر	۲۸,۰۰۰	۲۸,۰۰۰	۲۸,۰۰۰
۳	ایران تایر	۲۷,۰۰۰	۲۷,۰۰۰	۲۷,۰۰۰
۴	لاستیک دنا	۴۰,۰۰۰	۴۰,۰۰۰	۴۰,۰۰۰
۵	لاستیک پارس	۴۰,۰۰۰	۴۰,۰۰۰	۴۰,۰۰۰
۶	گروه صنعتی بارز	۸۰,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	۸۰,۰۰۰
۷	بارز کردستان	۴۵,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	۴۵,۰۰۰
۸	آرتاویل تایر	۳۰,۰۰۰	۳۰,۰۰۰	۳۰,۰۰۰
۹	لاستیک یزد	۳۶,۰۰۰	۳۶,۰۰۰	۳۶,۰۰۰
۱۰	کویر تایر	۲۷,۰۰۰	۲۷,۰۰۰	۲۷,۰۰۰
	جمع	۳۶۳,۵۰۰	۳۶۳,۵۰۰	۳۶۳,۵۰۰
	درصد تولید به ظرفیت اسمی	۶۰	۶۴	۷۵

منبع: انجمن صنفی صنعت تایر

جدول ۴. آمار تولیدات کارخانجات تایرسازی در سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹

ردیف	نام شرکت	۱۳۹۷		۱۳۹۸		۱۳۹۹	
		حلقه	وزن (تن)	حلقه	وزن (تن)	حلقه	وزن (تن)
۱	ایران تایر	۲,۰۶۰,۷۶۰	۱۹,۷۴۳	۲,۵۶۷,۵۵۷	۲۴,۵۶۸	۲,۷۸۲,۰۶۳	۲۷,۳۹۳
۲	ایران یاسا	۶۵,۴۹۹	۳۶۰	۶۶,۲۰۴	۳۶۲	۱۰۱,۸۵۳	۵۷۹
۳	آرتاویل تایر	۲,۱۱۷,۴۱۵	۱۹,۳۷۱	۲,۶۴۸,۸۵۳	۲۵,۰۷۹	۲,۹۷۸,۶۱۱	۲۹,۳۲۹
۴	کویر تایر	۲,۷۴۶,۷۵۶	۱۹,۰۸۶	۳,۲۱۰,۳۷۳	۲۲,۳۲۱	۴,۰۷۶,۴۵۷	۲۹,۷۰۷
۵	کیان تایر	۵۵۵,۹۳۹	۱۴,۲۵۰	۴۷۲,۵۱۱	۱۲,۷۹۵	۵۵۲,۵۰۱	۱۳,۵۷۶
۶	گروه صنعتی بارز	۴,۴۰۳,۱۹۶	۷۴,۰۵۰	۴,۴۵۳,۲۸۹	۷۴,۸۲۷	۵۰,۰۳۴,۰۰۷	۸۶,۷۲۷
۷	لاستیک پارس	۲۹۹,۹۴۷	۱۵,۹۱۵	۱۵۴,۵۱۶	۸,۷۹۵	۱۷۱,۴۹۰	۹,۱۸۸
۸	لاستیک دنا	۹۹۷,۲۶۳	۱۵,۷۳۵	۸۶۸,۷۱۸	۱۳,۳۹۸	۷۹۰,۳۵۷	۱۳,۶۹۶
۹	لاستیک یزد	۲,۵۳۸,۰۴۷	۱۹,۹۴۴	۲,۸۳۸,۰۴۲	۲۲,۱۴۷	۳,۲۲۰,۱۵۵	۲۵,۰۸۰
۱۰	بارز کردستان	۳,۲۱۶,۷۶۰	۲۱,۵۴۶	۴,۱۷۰,۰۲۶	۲۷,۹۱۵	۵,۵۶۵,۹۱۳	۳۸,۱۱۲
	جمع کل	۱۸,۹۹۹,۵۸۲	۲۱۹,۹۹۹	۲۱,۴۵۰,۰۸۹	۲۳۲,۲۰۷	۲۵,۲۷۳,۴۰۷	۲۷۳,۳۸۶

منبع: انجمن صنفی صنعت تایر



## ۲-۳- مروری بر وضعیت تولید تایرهای سواری و شبکه‌های توزیع آن

در سال‌های اخیر به خصوص از زمان اجرای ابلاغیه وزارت صنعت، معدن و تجارت به شماره ۶۰/۱۶۲۱۱۱ مورخ ۱۳۹۷/۰۶/۱۹ مبنی بر ممنوعیت صادرات، بازار مواجه با اشباع انواع تایر به خصوص تایرهای سواری شده است. به طوری که تایر به اندازه کافی و بیش از نیاز در بازار وجود دارد. این موضوع هرچند برای مصرف‌کنندگان بسیار مطلوب است، اما شاهد آن هستیم تولیدکنندگان تایر با حداقل سود و حتی گاهی اوقات بدون سود اقدام به فروش تایرها می‌نمایند تا به اصل سرمایه خود برسند. تداوم این رویه حضور توزیع‌کنندگان تایر (شبکه توزیع تایر) را در بازار کم‌رنگ خواهد کرد و در پی آن، کارخانجات نیز شروع به نسیه‌فروشی خواهند کرد. نسیه‌فروشی منجر به کاهش نقدینگی در اختیار کارخانجات شده و در نتیجه، خریدهایشان را دچار اشکال خواهد کرد. همچنین نیاز تولیدکنندگان به تسهیلات را افزایش خواهد داد. تداوم این مساله در بلندمدت منجر به کاهش تولید از سوی کارخانجات خواهد شد که این مساله با بررسی آمارها مشخص شد؛ تولیدات تیرسازان در هشت ماهه اول سال ۱۴۰۰ از نظر وزنی ۲ درصد و از نظر تعداد حلقه ۳ درصد در هم‌سنجی با هشت ماهه اول سال ۱۳۹۹ کاهش یافته است.

همچنین به واسطه این مساله، در سال‌های اخیر برخی کارخانجات به استفاده از کانال‌های فروش آنلاین روی آوردند که اتفاقاً سود بیشتری هم نصیب‌شان کرد. اما مشکلی که به وجود می‌آید از دست رفتن شبکه نمایندگی‌های توزیع تایر است که سرمایه‌ای برای شرکت‌ها محسوب می‌شود. فلذا در چنین شرایطی، تمایل شبکه نمایندگی‌ها برای خدمات‌رسانی به شرکت‌های خارجی و تبدیل شدن به شبکه فروش آنها یک خطر برای تولید داخل محسوب می‌شود.

## ۴- مصرف و نیاز بازار داخلی تایرهای سواری در سال‌های اخیر

بر اساس اطلاعات و آمار به دست آمده از جدول ۵، میزان مصرف تایر سواری در کشور در سال ۱۳۹۸ حدود ۱۶۳٫۵ هزار تن است که این مقدار حدود ۸۰٫۶ درصد سهم تولید داخل و مابقی یعنی ۱۹٫۳۷ درصد نیز سهم واردات بود. در سال ۱۳۹۹، تولیدکننده‌های داخلی به رکورد ۱۶۰ هزار تن دست یافتند که البته سهم آنها از تامین نیاز بازار داخلی تفاوت چندانی نکرد (سهم معادل ۷۹٫۵ درصد). بررسی‌های صورت گرفته نشان دادند که رکورد بالای تولید در سال ۱۳۹۹ به دلایلی مانند حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی و روند بهتر تخصیص ارز از سامانه نیما، افزایش مقدار تولید خودرو و تکمیل طرح‌های توسعه صورت گرفته است.



جدول ۵. مقایسه میزان تولید، واردات و وضعیت صادرات تایر سواری از سال ۱۳۹۷ تا ۷ ماهه اول سال ۱۴۰۰

سال	میزان مصرف <sup>۱</sup> (نیاز بازار داخلی) (تن)	میزان تولید (تن)	میزان واردات (تن)	وضعیت صادرات
۱۳۹۷ <sup>۲</sup>	۱۴۴,۹۲۳	۱۱۵,۰۲۴	۲۹,۸۹۹	ممنوعیت صادرات
۱۳۹۸	۱۶۳,۵۲۷	۱۳۱,۸۴۳	۳۱,۶۸۴	ممنوعیت صادرات
۱۳۹۹	۲۰۱,۳۳۱	۱۶۰,۰۹۱	۴۱,۲۴۰	ممنوعیت صادرات
۷ ماهه ۱۴۰۰	۹۷,۷۷۶	۸۵,۹۰۷	۱۱,۵۳۹	ممنوعیت صادرات تا شهریور ۱۴۰۰

منبع: انجمن صنفی صنعت تایر

## ۵- واردات بی‌رویه و کاهش صادرات تایرهای سواری در سال‌های اخیر

فقدان نظارت کیفی و کمی لازم بر نحوه واردات از مشکلات مهم صنعت تایر در عرصه تولید و مصرف به شمار می‌آید. ورود تایرهای غیرکیفی ارزان قیمت چینی و هندی ضمن مخدوش کردن ذهن مصرف‌کنندگان در خرید به سبب قیمت‌های پایین، کالاهای کیفی استاندارد شده داخل را در عرضه به بازار مصرف، دچار مشکلات جدی از قبیل اشباع بازار از تایر و کاهش مراجعه شبکه توزیع به مراکز تولید تایر نموده است. وضعیت فعلی، تولیدکنندگان را به سمت نسبیه‌فروشی می‌برد که منجر به کاهش نقدینگی و در نتیجه کاهش توان برای خرید مواد اولیه و لوازم یدکی مورد نیاز آنان و در نهایت کاهش تولید خواهد شد. ادامه شرایط موجود، از جهت کاهش تولید و عدم دستیابی به هدف‌های تعیین شده، از جمله نوآوری و تولید محصولات جدید و همچنین تأمین سطوح بالای الزامات استانداردهای سه‌گانه SWR شامل میزان مصرف سوخت، میزان ترمزگیری در جاده‌های خیس و لغزنده و نویز لاستیک به ویژه برای گروه تایرهای سواری نگران‌کننده است. افزایش تولید داخلی کشور که حاصل زحمات مهندسان و صنعتگران متخصص در کارخانجات تایرسازی است و واردات بی‌رویه تایر باعث افزایش عرضه تایر نسبت به تقاضا و انباشت تایر در کارخانه‌های تایرسازی، کاهش درآمد و در نهایت ضرردهی کارخانجات می‌شود. بنابراین علاوه بر افزایش تولید داخلی، واردات بی‌رویه علت دیگر از مشکلات ایجاد شده در صنعت تایرسازی است.

یکی از راه‌های برون‌رفت از این بحران در صنعت تایرسازی، صادرات تایرهای مازاد بر نیاز بازار است. نتایج بررسی‌های صورت‌گرفته، کاهش چشمگیر صادرات تایرهای سواری مازاد و همچنین افزایش قابل توجه

۱. میزان مصرف: میزان تولید+میزان واردات-میزان صادرات

۲. با توجه به ابلاغیه شماره ۶۰،۱۶۲۱۱۱ مورخ ۱۳۹۷،۰۶،۱۹ وزیر وقت صنعت، معدن و تجارت به منظور تأمین نیاز و تنظیم بازار داخلی، صادرات انواع تایر سبک و سنگین ممنوع شد.



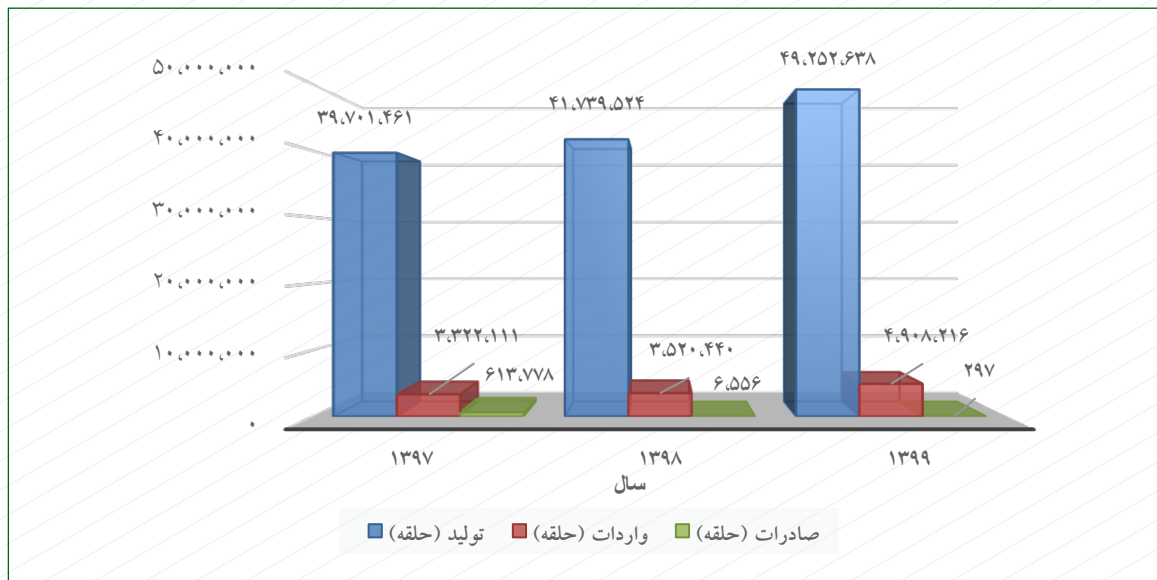
واردات این گروه از تایرها را از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۳۹۹ به خوبی نشان می‌دهد. تغییرات صادرات و واردات تایرهای سواری از سال ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹، به همراه درصد این تغییرات در جدول ۶ نشان داده شده است.

جدول ۶. تغییرات صادرات و واردات تایرهای سواری از سال ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹

درصد تغییر از ۱۳۹۷ به ۱۳۹۹	درصد تغییر از ۱۳۹۸ به ۱۳۹۹	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	
۴۸	۳۹	۴,۹۰۸,۲۱۶	۳,۵۲۰,۴۴۰	۳,۳۲۲,۱۱۱	واردات (حلقه)
-۱۰۰	-۹۵	۲۹۷	۶,۵۵۶	۶۱۳,۷۷۸	صادرات (حلقه)
۲۴	۱۸	۴۹,۲۵۲,۶۳۸	۴۱,۷۳۹,۵۲۴	۳۹,۷۰۱,۴۶۱	تولید (حلقه)

منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت

برای مقایسه بهتر روند صادرات، واردات و تولید تایرهای سواری در کشور، نمودار شکل ۳ ارائه شده است. همانطور که مشاهده می‌شود میزان واردات تایر به کشور در سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹ افزایش یافته است و این در حالی است که میزان صادرات روندی به شدت کاهشی را در پیش گرفته تا جایی که در سال ۱۳۹۹ تقریباً متوقف شده است. همچنین در سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۳۹۹ تولید تایرهای سواری در کشور روندی افزایشی داشته است.



منبع: یافته‌های پژوهش بر اساس آمار انجمن صنفی صنعت تایر

شکل ۳. نمودار مقایسه بین تولید، صادرات و واردات تایرهای سواری در سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹





## ۶- مسائل و چالش‌های پیش‌روی صنعت تایر سواری در ایران

### ۶-۱-۱- مسائل و چالش‌های سطح کلان

- **نوسانات قیمت نفت و تاثیر آن بر روی قیمت محصولات پتروشیمی و مواد اولیه تایر**  
از آنجایی که نوسانات قیمت نفت بر روی قیمت محصولات پتروشیمی تاثیرگذار می‌باشد، این موضوع بر روی قیمت محصولات پتروشیمی که از مواد اولیه تایر است تاثیرگذار است.
- **اثرگذاری تحریم‌ها و وابستگی شدید صنعت تایر سواری به فناوری، ماشین‌آلات و مواد اولیه به خارج**  
مسئله تحریم‌ها نیز برای این صنعت مهم تلقی می‌شود. این صنعت به شدت به تحریم حساس است چرا که بررسی‌ها نشان داده صنعت از نظر فناوری ۱۰۰ درصد، از نظر ماشین‌آلات ۸۵ درصد و از نظر مواد اولیه حدود ۵۰ درصد به خارج وابستگی دارد (روزنامه دنیای اقتصاد، اسفند ۱۳۹۹) بنابراین می‌توان مدعی شد شرایط تحریمی به شدت وضعیت صنعت را تحت تاثیر قرار می‌دهد.
- **کاهش تقاضای خودرو در کشور به دلیل شرایط اقتصادی و تاثیر آن بر روی کاهش تقاضای تایر**  
از آنجایی که با انتشار بودجه ۱۴۰۰ دولت نشان داده شد کشور طی سال‌های آتی با رشد اقتصادی مواجه نیست به نظر می‌رسد این بودجه و وضعیت اقتصادی منجر به بهبود وضعیت خانوارها نخواهد شد. در نتیجه سمت تقاضا برای خودرو و متعاقب آن تایر تحت تاثیر قرار می‌گیرد. در کنار این موضوع با توجه به اینکه کارخانجات تولیدی خودرو با قیمت‌گذاری دستوری و مشکلات هزینه‌های مالی سنگین روبرو هستند هرگونه تغییر در تولیدات شرکت‌های خودرویی، تقاضای تایر را در این بخش هم تحت تاثیر قرار می‌دهد.
- **افزایش قیمت مواد اولیه تایر در اثر تورم و نوسانات قیمت ارز**  
۵۰ درصد از مواد اولیه صنعت تایر نظیر کائوچوی طبیعی، برخی از مواد گروه کائوچوی مصنوعی و تعدادی از مواد شیمیایی و سیم (استیل کورد) وابستگی خارجی دارد. همچنین بیش از ۶۰ درصد مواد اصلی تولید تایر را مشتقات نفتی تشکیل می‌دهد و این امر باعث تاثیر زیاد قیمت نفت در بهای تمام‌شده تایر می‌شود. طبق آمارها نرخ خرید هر تن کائوچوی مصنوعی به طور میانگین در سال ۱۳۹۹ به میزان ۲۰٫۱ میلیون تومان بوده که در سه ماه اول سال ۱۴۰۰ به ۴۴٫۶ میلیون تومان رسیده و نشان از رشد ۱۲۰ درصدی قیمت این محصول دارد. نرخ خرید کائوچوی طبیعی هم در این مدت رشد بسیار بالایی را تجربه کرده است. قیمت دوده نیز با ۹۱ درصد رشد از ۱۱٫۹ به ۲۲٫۷ میلیون تومان به ازای هر تن طی این بازه زمانی رسیده است. قیمت نخ هم طی این مدت ۴۶ درصد رشد داشته است. به طور کلی می‌توان گفت میانگین نرخ خرید مواد اولیه در سه‌ماهه اول سال ۱۴۰۰ نسبت به



سال ۱۳۹۹ به میزان ۷۱ درصد افزایش داشته که این موضوع تاثیر مستقیم در میانگین نرخ مصرفی مواد اولیه توسط شرکت‌ها و افزایش قیمت تایر دارد.

## ۲-۱-۶- مسائل و چالش‌های سطح بنگاه

### • بی‌تاثیر بودن ابلاغیه مجوز صادراتی

با توجه به ابلاغیه شماره ۱۴۰۰/۵۸۲۳ مورخ ۱۴/۰۶/۱۴ در نهایت براساس تصویب شورای عالی صادرات، شرکت‌های تولیدکننده تایر مجاز هستند ۱۰ درصد تایر سواری تولیدی و همچنین ۳۰ درصد تایرهای کشاورزی، راه‌سازی و صنعتی تولیدی خود را صادر کنند. بررسی‌ها نشان می‌دهد با صدور این ابلاغیه به دلیل شفاف، جامع و کامل نبودن آن، وضعیت صادرات رو به بهبود نرفت. در پایان سال ۱۴۰۰ شاهد زیان ده شدن ۱۷ درصدی برخی تائیرسازان بودیم و در این بین فقط تعدادی از تائیرسازان (مثلا کویر تایر) توانستند فقط بخش کوچکی از تایرها را صادر نمایند. همچنین تولید تایر سواری در نه ماهه سال ۱۴۰۰ در مقایسه با مدت مشابه سال ۱۳۹۹ کاهش پنج درصدی داشته است.

### • تولید مازاد بر نیاز بازار، انباشت تایرهای وارداتی از سنوات قبل و کاهش عرضه تایر توسط تولیدکننده از طریق شبکه نمایندگی‌های توزیع تایر

بر اساس آمار گزارش شده از انجمن صنفی صنعت تایر، واردات تایرهای گروه سواری در سال ۱۳۹۹ در حدود ۴۱ هزار تن بوده که با توجه به واردات ۳۱،۶۸ هزار تن در سال ۱۳۹۸، بیش از ۳۰ درصد رشد داشته و بیشتر از رشد تولید داخل بوده است. همچنین بر اساس آمار انجمن صنفی صنعت تایر، میزان تولید تایرهای داخلی سواری در سال ۱۳۹۹ در حدود ۲۲ میلیون حلقه بوده که بیشتر از نیاز داخلی است. لذا مازاد تولید و واردات بی‌رویه تایر محدودیت‌های این صنعت را دوچندان کرده است.

### • زیان ده شدن واحدهای تولیدی تایر ناشی از قیمت‌گذاری دستوری

یک عامل اثرگذار دیگر بر عدم سودآوری تائیرسازان در پایان سال ۱۴۰۰، بحث آزاد نبودن قیمت‌ها است. قیمت‌ها توسط سازمان حمایت تعیین می‌شود. هرچند محرک افزایش قیمت تایر؛ افزایش نرخ دلار، بالا رفتن قیمت کامودیتی‌ها در بازارهای جهانی و قیمت نفت است. اما با بررسی روند نرخ‌های صنعت بالاخص نرخ مواد اولیه تولید تایر مشخص شد که تغییر نرخ‌ها معمولاً با تاخیر اتفاق می‌افتد، که بررسی‌ها نشان داد این امر منجر به زیان ده شدن ۱۷ درصدی تائیرسازان در پایان سال ۱۴۰۰ شده است.

### • عدم اجرای برنامه‌های توسعه‌ای در جهت افزایش ظرفیت‌های رقابتی در کارخانه‌های تائیرسازی

به دلیل مشکلات تحریم و افزایش نرخ ارز امکان خرید ماشین‌آلات جدید و یا نصب تجهیزات جدید برای کارخانه‌های تائیرسازی به مراتب نسبت به سال‌های قبل سخت‌تر شده است و لذا بسیاری از



کارخانجات تایرسازی توان تولید محصولات متنوع و جدید متناسب با نیاز خودروهای جدید را ندارند.

### • عدم بهره‌گیری تولیدکنندگان تایر از جدیدترین استانداردهای روز تایر

وجود استانداردهای سخت‌گیرانه برای صادرات تایر از جمله استانداردهای اروپایی موسوم به E-MARK و SWR در زمینه کنترل صدای تایر، مصرف سوخت و ترمزگیری بهتر در جاده خیس موجب شده است تولیدکنندگان تایر جهت صادرات به بازارهای اروپایی با چالش مواجه باشند.

## ۷- نتیجه‌گیری و پیشنهادات

بررسی آمار تولید، مصرف، صادرات، واردات و ابلاغیه‌ها در صنعت تایر سواری و همچنین بررسی چالش‌های سطح کلان و بنگاه این صنعت در سه سال گذشته از قبیل نوسانات قیمت نفت، تحریم‌ها، بودجه و شرایط اقتصادی، افزایش قیمت مواد اولیه و نرخ تورم، واردات بی‌رویه و افزایش انباشت تایر، تولید مازاد نیاز بازار و نبود تقاضای مناسب با تولید، بی‌تاثیر بودن ابلاغیه مجوز صادراتی بر صادرات مازاد تولید، قیمت‌گذاری دستوری، عدم برنامه‌های توسعه‌ای در جهت افزایش ظرفیت‌های رقابتی در کارخانه‌های تایرسازی، عدم تکمیل پروژه‌های توسعه تولید داخل، فرسوده‌بودن تجهیزات و ماشین‌آلات خطوط تولید تایر و وجود استانداردهای اروپایی سخت‌گیرانه برای صادرات در نهایت منجر به زیان ۱۷ درصدی کارخانه‌های تایرسازی در پایان سال ۱۴۰۰ شده است. فلذا پیشنهادات زیر در جهت برون‌رفت از این چالش‌ها قابل بیان است:

### ۷-۱- حمایت دولت از ارتقاء صنعت تایر

پیشنهادی می‌شود دولت از طریق اقدامات زیر، از ارتقاء صنعت تایر کشور حمایت نماید:

- تدوین برنامه توسعه‌ای صنعت تایر برای تولیدکنندگان؛
- تعریف سازوکارهایی برای کمک به افزایش ظرفیت‌های تولید و بهبود تنوع و کیفیت تایرهای تولیدی؛
- از جمله امکان بهره‌مندی تولیدکنندگان از منابع مالی نظیر بازار سرمایه جهت اجرای طرح‌های توسعه‌ای کوتاه‌مدت و بلندمدت، نوسازی ماشین‌آلات و تجهیزات تولید تایر (اعم‌تأمین از داخل یا واردات)، ارتقا فناوری‌های تولید مطابق با استانداردهای روز (از جمله برای اخذ تائیدیه E-Mark و SWR) و کاهش هزینه‌های تأمین مواد اولیه.

### ۷-۲- شفاف‌سازی و اصلاح ابلاغیه مجوز صادراتی بر صادرات مازاد تولید

در ارتباط با شفاف‌سازی و اصلاح ابلاغیه شماره ۵۸۲۳/۱۴۰۰ مورخ ۱۴/۰۶/۱۴۰۰ می‌توان بیان داشت، با توجه به موجودی دو نوع تایر سواری رادیال و سواری بایاس در کارخانجات، پیشنهاد می‌شود ابلاغیه فوق



به طور دقیق صادرات مازاد را برای هر کدام از انواع تایرها به تفکیک مشخص نماید و همچنین با توجه به انباشت تایر، برای حمایت بیشتر از تولیدکنندگان درصد صادرات این تایرها از ده درصد بیشتر شود تا باعث کاهش انباشت تایر در کارخانه‌ها شود که این امر موجب کاهش قیمت تایر در بازار داخل، بالارفتن تقاضای مصرف‌کننده و انگیزه تولیدکننده جهت افزایش تولید می‌گردد.

### ۷-۳- جلوگیری از واردات تایرهای بی‌کیفیت

ایران بدون آنکه از مزایای پیوستن به سازمان تجارت جهانی بهره‌مند شود با تعرفه‌های غیر موثر، بازار خوبی برای واردات کالاهای خارجی شده است. تایرسازان داخل تنها از محصولات صاحب برند دنیا ضربه نمی‌خورند بلکه دشمن بزرگ آنها کالاهای چینی ارزان و بعضاً کم‌کیفیت است. شکی نیست که تولیدکنندگان باید کیفیت خود را مدام افزایش دهند تا از غول‌های تایرسازی جهان جا نمانند، اما هنگام روبه‌رو شدن با دامپینگ دیگر نمی‌توان با بهبود کیفیت یا کاهش قیمت به جنگ واردات رفت. فلذا باید دو اقدام صورت گیرد: ۱- برای واردات تایرهای چینی، افزایش تعرفه‌ها (مثلاً تا ۸۰ درصد) یا تعرفه‌های حفاظتی<sup>۱</sup> یا ترکیبی از هر دو ابزار را به کار گرفت. ۲- از واردات تایرهای دارای تولید داخل که با کمبود عرضه مواجه نیستند جلوگیری به عمل آید.

### ۷-۴- ارزیابی مجدد قیمت تایر در کارگروه تنظیم بازار و جلوگیری از زیان‌ده شدن کارخانه‌ها

از ۱۰۰ قلم ماده اولیه استفاده در تولید تایر، ۳۰ درصد آنها به صورت وارداتی تهیه می‌شود و همچنین در چند ماه گذشته علاوه بر بالارفتن قیمت مواد اولیه در بازارهای جهانی که متاثر از نرخ ارز نیز بوده است و این موضوع به هزینه تایرسازان نیز اضافه شده است. همچنین ۷۰ درصد مواد اولیه مورد استفاده در ساخت تایر در کشور تولید می‌شود و اکثر این مواد اولیه داخلی از طریق بورس کالا خریداری می‌شوند که قیمت‌شان به صورت شناور تعیین می‌شود. به همین دلیل نمی‌توان قیمت مواد به‌کار رفته در زنجیره تولید تایر را متغیر و براساس نرخ ارز و تورم تعیین کرد و در انتهای زنجیره تولید، قیمت تایر را به صورت دستوری متوقف کرد. لذا پیشنهاد می‌شود قیمت‌گذاری تایرهای سواری با توجه به شرایط جدید، در کارگروه تنظیم بازار مورد بررسی قرار گیرد.

## فهرست منابع

- انجمن صنفی صنعت تایر
- توانا، اکبر؛ امامی، ناصر؛ تنها، مصطفی؛ تقوایی، سعید، غلامرضا. (۱۳۸۹). سند چشم‌انداز صنعت تایر ایران. انتشارات فراز اندیش سبز. چاپ اول
- روزنامه دنیای اقتصاد، اسفند ۱۳۹۹، شماره خبر: ۳۷۴۶۳۰۴
- ماهنامه دنیای لاستیک و تایر، شهریور ۱۴۰۰
- ماهنامه دنیای لاستیک و تایر، آبان ۱۴۰۰
- موسسه برند دایرکتوری [/https://brandirectory.com/](https://brandirectory.com/)
- وزارت صنعت، معدن و تجارت، <https://www.mimt.gov.ir>





مؤسسه مطالعات پژوهش‌های بازرگانی

نام گروه:

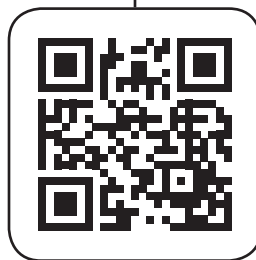
گروه مطالعات و پژوهش‌های لجستیک و زنجیره ارزش

تهیه کننده:

میثم فخاریان

تاریخ انتشار:

مرداد ماه ۱۴۰۱



[www.itsr.ir](http://www.itsr.ir)