



مؤسسه مطالعات پژوهش های بازرگانی

## مسائل پیش روی صنعت تایر سنگین و تاثیر آن ها بر هزینه حمل و نقل کالا در کشور

- مقدمه
- ویژگی ها و مزیت های اختصاصی صنعت تایر سنگین
- بررسی وضعیت کلی صنعت تایر سنگین
- بررسی وضعیت موجود تولید، واردات، شاخص های عملکردی حمل و نقل جاده ای
- جمع بندی مسائل صنعت تایر سنگین

آنچه خواهید خوانند...

## ۱. مقدمه

صنعت ناوگان حمل و نقل باری جاده‌ای، وظیفه اصلی جابه‌جایی بار در سطح کشور را بر عهده دارد. این صنعت در هزینه حمل و نقل کالا از چنان اهمیتی برخوردار است که به استناد اطلاعات ارائه شده از سوی سازمان راهداری و جاده‌ای کشور، ناوگان حمل و نقل باری جاده‌ای، سهم عمده (حدود ۹۰٪) جابه‌جایی کالا را بر عهده دارد. در این میان هزینه تامین تایرهای سنگین یکی از اقلام اصلی تشکیل دهنده هزینه‌های مربوط به آن ناوگان است به طوری که طبق برآورد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، هزینه تایر مصرفی با سهم ۱۲/۵ درصدی از قیمت تمام شده حمل کالا، بعد از هزینه تعمیر و نگهداری (سهم ۵۲ درصدی) و ارزش کاسته شده یکساله وسیله نقلیه (سهم ۱۵/۲ درصدی) در رتبه سوم قرار می‌گیرد<sup>۱</sup>. در این گزارش برای تبیین وضعیت موجود که منجر به رسیدن به چالش‌ها و مسائل پیش روی در این صنعت شده است، به تفکیک به بررسی چهار مقوله پرداخته شده است:

**واردات:** تامین تایر سنگین کشور حدود ۸۰٪ به واردات وابسته است. مسائل پیش روی مربوط به تایر سنگین از زمان حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی واردات تایر ناوگان سنگین از بهار ۱۳۹۹ آغاز شده و همچنان ادامه دارد. مسائلی از قبیل بلاتکلیفی واردکنندگان تایر در نرخ ارز نیمایی تخصیص یافته، تاثیر تغییر مناسبات سیاسی بین‌المللی و همچنین تحویل اداره امور به دولت جدید موجب گردیده تا ثبت سفارش تایر مورد نیاز بخش ناوگان حمل و نقل باری به حداقل ممکن برسد. این مسائل در صنعت تایر سنگین منجر به کاهش تامین تایر از طرف واردکنندگان شده است، به طوری که بر اساس اطلاعات و آمار انجمن صنفی تایر و وزارت صنعت، معدن و تجارت، میزان واردات تایر سنگین باری به کشور طی هفت ماه اول سال ۱۳۹۸ نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۱ از نظر تعداد حلقه ۷۳٪ کاهش پیدا کرده است. به عبارتی میزان واردات تایر سنگین در هفت ماه اول سال ۱۳۹۸ از ۱/۵۷۵/۶۱۹/۵۰۹ حلقه به ۴۳۴/۸۲۷ حلقه در هفت ماه اول سال ۱۴۰۱ رسیده است.

**تولید:** تولیدات داخلی تایر سنگین سهم ناچیزی در حلقه تامین و عرضه تایرهای مورد نیاز رانندگان سنگین را بر عهده دارند. شرکت‌های تایرسازی داخلی در بخش تایر ناوگان حمل و نقل باری با چالش‌هایی از قبیل محدود شدن تامین مواد اولیه برای کارخانجات به دلیل تحریم‌های بین‌المللی و جهش نرخ ارز در حال دست و پنجه نرم کردن می‌باشند. از طرفی حضور پرنرگ تایرهای خارجی (وارداتی) سبب سنگین در کشور موجب شده است که تایر خارجی به عنوان رهبر بازار، نرخ تایر در بازار را تعیین کند. همچنین در ایران

۱. پس از تصویب استفاده از نرخ حمل بار بر مبنای شاخص تن-کیلومتر در جلسه ۲۰۹ شورایعالی هماهنگی ترابری (۱۳۹۷)، این سازمان اقدام به برآورد اقلام هزینه‌ای موثر در نرخ تن-کیلومتر نموده است.



تنها دو تولیدکننده فعال (تایرسازی بارز و پارس تایر) در عرصه تولید تایرهای ناوگان حمل و نقل باری وجود دارد که تمام تولید تایر اعم از بایاس و رادیال توسط این شرکت‌ها انجام می‌شود. لازم به ذکر است که عمده تولیدات این نوع محصول توسط تایرسازی بارز صورت گرفته و پارس تایر نیز سهم بسیار ناچیزی را به خود اختصاص می‌دهد.

**عرضه (تولید و واردات):** در سال‌های اخیر به دلیل آنکه تقاضا بر عرضه این کالا به واسطه افزایش تن کیلومتر افزایشی بوده است و در نتیجه، به افزایش قیمت‌های تایرهای سنگین داخلی و وارداتی دامن زده است. بر اساس اطلاعات و آمار سازمان راهداری و جاده‌ای کشور، میزان تن-کیلومترکالای جابه‌جا شده در سطح کشور از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۴۰۰ به میزان ۹/۴۵٪ افزایش یافته است. همچنین تعداد سفر کامیون حامل کالا در سطح کشور (با بارنامه) از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۴۰۰ به میزان ۶/۸۴٪ افزایش یافته است. بررسی روند شاخص‌های عملکردی حمل و نقل جاده‌ای ذکر شده در بالا حکایت از افزایش مستمر تقاضا برای جابه‌جایی بار جاده‌ای دارد.

**قیمت:** تولید و واردات تایر سنگین از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۴۰۰ روند کاهشی داشته و به عبارتی با کاهش عرضه مواجه بوده است و نتیجه آن، تجربه افزایش شدید قیمت تایرهای سنگین در کشور بوده است (به عنوان مثال تایرهای سنگین وارداتی و تایر پیروزی باری به ترتیب ۳۲۵٪ و ۱۱۱٪ افزایش قیمت را تجربه کرده‌اند). این در حالی است که نرخ تورم سالانه در سال ۱۳۹۸ برابر ۴۱٫۲٪ و در سال ۱۴۰۰ برابر ۴۶٫۲٪ بوده است. این امر می‌تواند تاثیر منفی بر روی هزینه‌های حمل و نقل بار در کشور در پی داشته است.

در این گزارش پس از مقدمه‌ای بر مزیت‌های اختصاصی صنعت تایر سنگین و تحلیل ذینفعان و بازیگران این صنعت، ابتدا تولیدات داخلی و واردات به عنوان بخش تامین و عرضه صنعت تایر سنگین و قیمت تایرهای تولید داخل در سال‌های اخیر مورد بررسی قرار گرفته است. سپس روند شاخص‌های عملکردی حمل و نقل جاده‌ای کشور (که حکایت از افزایش مستمر تقاضا برای جابه‌جایی بار جاده‌ای دارد) و تاثیرات آن بر هزینه حمل و نقل کالا به تفسیر بیان شده است. در نهایت به ارائه راه‌حل‌های پیشنهادی برای خروج از وضعیت موجود در جهت حل چالش‌های احصا شده پرداخته شده است.



## ۲. ویژگی‌ها و مزیت‌های اختصاصی صنعت تیر سنگین

صنعت تیر حدود ۷/۰ تا ۱ درصد ارزش افزوده صنعت کشور را تامین می‌کند. همچنین حدود ۱۵ هزار شاغل مستقیم ایجاد کرده است و نظر به اهمیت اساسی که بر پایه و تحرک صنعت حمل و نقل کشور دارد، نقش بسیار مهمی را در اقتصاد کشور بازی می‌کند به خصوص اکنون که تنگناهای موجود در ارتباطات بین‌المللی نظام بانکی کشور، تجارت خارجی را با دشواری‌هایی روبه‌رو کرده، صنعت تیر نقش تعیین‌کننده‌تری در پویایی حمل و نقل جاده‌ای دارد که بیش از ۹۰ درصد سهم تناژ حمل و نقل کالا در کشور را شامل می‌شود. تامین نیازهای صنعت خودرو، تکمیل حلقه ارزش افزوده صنعت پتروشیمی و برخی مشتقات نفتی و پیشگیری از خام‌فروشی به نفع منافع ملی از دیگر نقش‌های اساسی صنعت تیر در اقتصاد ملی است.<sup>۱</sup>

### ۲-۱. همبستگی صنعت تیر با صنایع خودروسازی

صنعت تیر در همه نقاط جهان، رابطه تنگاتنگی با صنعت خودرو دارد، لذا بالندگی صنعت تیر کشور در گرو پیشرفت و توسعه کمی و کیفی صنعت خودروسازی کشور است. از سوی دیگر صنایع پتروشیمی که از اولویت‌ها و بخش‌های رو به توسعه کشور محسوب می‌شود، به عنوان صنایع بالادستی تیر از تأمین‌کنندگان اصلی مواد اولیه تیر به شمار می‌روند. بنابراین خواهیم دید که صنعت تیر از جایگاه ویژه و ممتازی برخوردار بوده و در واقع این صنعت، حلقه حد واسط دو بخش اقتصادی بزرگ کشور است که هر دو در حال رشد و توسعه می‌باشند و ناگزیر زمینه رشد و توسعه بطور طبیعی برای صنعت تیر فراهم شده است. از این جهت، صنعت تیر در مقایسه با سایر صنایع شیمیایی دارای ترجیح و مزیت خواهد بود.

### ۲-۲. موقعیت جغرافیایی مناسب کشور برای تولید تیر

اصولاً تیرها جزء کالاهای حجیم و سنگین به شمار می‌روند و حمل و نقل آنها دشوار و پرهزینه است. در این رابطه تیرهای سنگین دارای مشکلات مضاعف می‌باشند، بدین لحاظ همواره سعی می‌شود مراکز تولید تیر به مراکز مصرف نزدیک باشند، بنابراین ملاحظه می‌شود حمل و نقل تیر از اروپا و آسیای شرقی به خاورمیانه یک گزینه نسبتاً هزینه‌بر بوده و شرکت‌های تولیدکننده ترجیح می‌دهند که تولید آنها در منطقه مناسبی انجام گیرد که در این رابطه ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی خود گزینه مناسبی خواهد بود. با این وصف به دلیل هزینه سنگین حمل و نقل، موقعیت جغرافیایی استراتژیک ایران می‌تواند به عنوان یک مزیت رقابتی مهم در سرمایه‌گذاری و توسعه این صنعت محسوب شود.

۱. انجمن صنفی صنعت تیر ایران، زمستان ۱۴۰۰.



## ۲-۳. ساختار بخش حمل و نقل کالا در ایران

در میان شیوه‌های مختلف حمل و نقل جاده‌ای، هوایی، ریلی و دریایی، حمل و نقل جاده‌ای به دلایل مختلف تاریخی و اقلیمی در کشور ما از گسترش و اهمیت بیشتری برخوردار بوده است. بر این اساس بدیهی است که ناوگان حمل و نقل جاده‌ای بالاترین نقش را در حمل و نقل کشور به عهده داشته باشد. با توجه به وجود ناوگان بیش از ۳۶۰ هزار دستگاه کامیون باری در کشور بدیهی است که تایر به عنوان کالایی پرمصرف برای این بخش تلقی شده و در واقع یک مزیت مهم برای توسعه و سرمایه‌گذاری برای این صنعت خواهد بود. اگر موقعیت ترانزیتی حمل و نقل کالا توسط ناوگان باری در ایران به دلیل شرایط جغرافیایی و ترانزیت شمال-جنوب و شرق-غرب هم به این امر اضافه شود، ملاحظه می‌شود که بازار مصرف بسیار بزرگی در کشور ما وجود دارد که این وضعیت، مطلوبیت توسعه و سرمایه‌گذاری این صنعت را بیش از پیش نمایان می‌سازد.

## ۲-۴. پتانسیل جذب سرمایه‌گذاری خارجی

با توجه به مزیت‌های موجود برای تولید تایر در ایران و منطقه طبیعی است که این منطقه مورد توجه شرکت‌های بزرگ تولید تایر قرار داشته باشد؛ چرا که بازار مصرفی بالغ بر ۷۰ میلیون حلقه تایر (قریب ۱۱۰۰ هزارتن) در منطقه جاذبه بسیار زیادی دارد. ایران، کشورهای آسیای میانه، کشورهای حوزه خلیج فارس و ترکیه هر کدام می‌توانند میزبان و پذیرای سرمایه‌گذاری در این خصوص باشند. به همین دلیل است که کارخانجات بزرگ تایرسازی در حال حاضر به قزاقستان فکر می‌کنند. هم‌اکنون در ترکیه نیز یک واحد ۱۰۰ هزار تنی فعال شده و یک واحد ۱۰۰ هزار تنی دیگر در حال احداث است. در عربستان هم برای احداث یک کارخانه بزرگ برنامه‌ریزی شده، در عراق دو کارخانه وجود دارد که می‌تواند بازسازی شود و در امارات نیز طرح ایجاد یک کارخانه بزرگ تایر در دست بررسی است. حال این سؤال مطرح می‌شود که تمایل اروپا و آسیا برای سرمایه‌گذاری در ایران چگونه ارزیابی می‌شود؟

برای پاسخ به این سؤال بنظر می‌رسد اروپایی‌ها به بازار آسیا توجه دارند؛ چرا که سهم بازار اروپا در بازار مصرف آسیا سهم بسیار اندکی است. اما در ارتباط با کشورهای آسیایی، به نظر می‌رسد احتمال سرمایه‌گذاری شرکت‌های آسیایی و بخصوص کره‌ای در ایران با توجه به سرمایه‌گذاری آنها در کشورهای همجوار بسیار کم باشد. بدین لحاظ تصور می‌شود سرمایه‌گذاری اروپایی‌ها در ایران در صورت ایجاد شرایط مناسب محتمل‌تر خواهد بود. با رفع تحریم‌ها و فشارهای بین‌المللی علیه ایران، صنعت تایر کشور همواره برای دستیابی به آخرین فناوری‌های روز دنیا تلاش خواهد نمود؛ طوری که بسیاری از محصولات تولید شده این صنعت در کشور با نمونه‌های مشابه با کیفیت خارجی به لحاظ سطح کیفی، ایمنی و مقاومت برابری خواهد کرد و همچنین نقل و انتقال پول و مراودات تجاری آسان می‌گردد و تامین مواد اولیه از خارج نیز



با صرف زمان و هزینه کمتری انجام می‌شود و در نهایت با رفع تحریم‌ها دستیابی به تکنولوژی روز دنیا به منظور ارتقاء کیفیت محصول برای تامین نیاز داخل کشور فراهم شده و نیاز خودروسازان به نسل جدید تایرها و توسعه صادرات مرتفع می‌گردد<sup>۱</sup>.

### ۳. بررسی وضعیت کلی صنعت تایر سنگین

در این بخش، به بررسی فرآیند تولید تایر، ذینفعان این صنعت و تبیین وضعیت موجود از قبیل تولید، واردات، شاخص‌های عملکردی حمل و نقل جاده‌ای، قیمت و هزینه حمل و نقل کالا به لحاظ آماری پرداخته خواهد شد.

#### ۳-۱. مروری بر فرآیند تولید تایر سنگین

در فرآیند تولید تایر، بررسی مواد اولیه و به خصوص مواد شیمیایی مورد نیاز تولید تایر مطرح است. نهاده‌های این صنعت شامل برخی مواد جهت فرآیند کردن تایر و برخی حلال‌ها، کاتالیست و مواد شیمیایی است. اصلی‌ترین ماده اولیه تولید تایر سنگین، بوتادین است که عمدتاً از برش‌های چهارکربنه به دست می‌آید. برخی مواد دیگر مانند استایرن، اکریلونیتریل، ایزوپرن و ایزوبوتیلن نیز ورودی این صنعت محسوب می‌شود. تقاضای جهانی بوتادین از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ با نرخ رشد حدود ۵٪ افزایش داشته است.

در حلقه تولید تایر سنگین، یک مرحله پلیمریزاسیون در حضور مونومرهای مورد نیاز و کاتالیزور انجام می‌شود. این فرآیند می‌تواند به روش‌های مختلفی اعم از روش امولسیون یا استفاده از حلال آلی انجام شود. به عنوان مثال جهت تولید پلیمر ای.بی.اس<sup>۲</sup>، آکریلونیتریل، استایرن و بوتادین مورد نیاز است. آکریلونیتریل از روش‌های مختلفی تولید می‌شود. اما به طور متداول، از پروپیلن به دست می‌آید. استایرن نیز از اتیل بنزن حاصل می‌شود. به عنوان مثال اس.بی.آر<sup>۳</sup> از مونومرهای استایرن و بوتادین به دست می‌آید. اس.بی.آر سهم حدود ۳۷٪ از میزان تولیدات جهانی تایرهای سنگین را به خود اختصاص می‌دهد. در مجموع به نظر می‌رسد که بخش قابل توجهی از نیاز داخل به مواد اولیه برخی از صنایع تکمیلی مانند صنعت تایرسازی در کشور، در گرو برنامه‌ریزی پتروشیمی‌ها و سایر بخش‌های مسئول است تا بتوان با استفاده از ظرفیت تولید تایر در کشور، از خروج ارز جلوگیری نموده و از تولید ملی حمایت نمود.

در نهایت پلیمر حاصله، شسته شده و فیلتر می‌شود و در ادامه به وسیله هوای گرم خشک می‌شود. در

۱. انجمن صنفی صنعت تایر ایران، زمستان ۱۴۰۰

۲. Butadiene Styrene (آکریلونیتریل بوتادین استایرن)

۳. Styrene Butadiene Rubber (استایرن بوتادین ابر)



انتها، محصول تایر خشک شده به صورت ورقه در آمده و بسته بندی می شود. تایر تولید شده در این مرحله وارد کارخانه های تولیدکننده قطعات تایری می شود. پس از آن، مراحل از قبیل مخلوط کردن<sup>۱</sup>، قالب گیری<sup>۲</sup> و تکمیل<sup>۳</sup> جهت تولید قطعه تایری بسته به کاربرد نهایی انجام می شود.

### ۲-۳. ذینفعان و بازیگران صنعت تایر سنگین

علاوه بر تامین کنندگان مواد اولیه تایر و پتروشیمی ها، برخی بازیگران اثرگذار دیگر از جمله واردکنندگان و تولیدکنندگان تایر نیز به عنوان ذینفع و بازیگر اصلی در این صنعت شناخته می شوند. به طور کلی، ذینفعان صنعت تایر در کشور به شرح زیر است:

#### ۱-۲-۳. واردکنندگان مواد اولیه

امروزه با توجه به تحریم های گسترده بین المللی، کشور با مشکل واردات مواد اولیه تولید تایر روبه رو هست، به طوری که در حدود ۴۵ درصد مواد اولیه تایر سنگین به شکل وارداتی است (کائوچوی طبیعی، برخی از مواد گروه کائوچوی مصنوعی و تعدادی از مواد شیمیایی و سیم (استیل کورد) وابستگی خارجی دارد)<sup>۴</sup>.

#### ۲-۲-۳. تولیدکنندگان مواد اولیه

بسیاری از مواد اولیه شیمیایی مورد نیاز صنعت تایر از جمله پلی بوتادین رابر، آکریلونیتریل بوتادین استایرن، استایرن بوتادین رابر توسط برخی پتروشیمی های کشور از جمله پتروشیمی تبریز، قائد بصیر، بندر امام (ره)، تخت جمشید و شازند تولید می شود. البته متأسفانه زنجیره ارزش تولید تمام مواد میانی جهت تولید تایر در کشور شکل نگرفته است. می توان گفت حدود ۶۰ الی ۷۰ درصد نیاز مواد اولیه شیمیایی تایر سنگین از تولیدات داخل تامین می شود.

#### ۳-۲-۳. تولیدکنندگان تایر

در ایران تنها دو تولیدکننده فعال (تایرسازی بارز و پارس تایر) در عرصه تولید تایرهای سنگین وجود دارد که تمام تولید تایر اعم از بایاس و رادیال توسط این شرکت ها انجام می شود. بدیهی است که تولیدات این شرکت ها کفاف نیاز بازار داخل را نمی دهد. لازم به ذکر است که عمده تولیدات این نوع محصول توسط تایرسازی بارز صورت گرفته و پارس تایر نیز سهم بسیار ناچیزی را به خود اختصاص می دهد.

1. Mixing
2. Moulding
3. Finishing

۴. روزنامه دنیای اقتصاد، اسفند ۱۳۹۹



در خصوص نقش و حمایت دولت در سال‌های اخیر در جهت افزایش ظرفیت تولید در این صنعت می‌توان بیان کرد، بر اساس تصمیمات وزارت صنعت، معدن و تجارت در سال ۱۳۹۹، مقرر شده بود آن دسته از سرمایه‌گذارانی که متقاضی تولید تایر ناوگان حمل و نقل باری در کشور باشند، علاوه بر دریافت زمین رایگان در شهرک‌های صنعتی، از تسهیلات ریالی تبصره ۱۸ برخوردار گردند و منابع ارزی مورد نیاز آنها نیز تامین شود. همچنین قرار بود تولیدکنندگان با اجرای طرح‌های توسعه‌ای خود در اولویت حمایت‌های ریالی و ارزی برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای قرار گیرند. تامین ارز مورد نیاز مواد اولیه تولید تایر، از دیگر تصمیمات در این زمینه بود. علاوه بر این، طی سال‌های گذشته، موافقت اصولی برای احداث چهار کارخانه تولید تایر سنگین در استان‌های لرستان، سیستان و بلوچستان، کرمانشاه و کردستان، با نیاز سرمایه‌گذاری ۱۵۰ تا ۱۸۰ میلیون دلار صادر شده بود. اما این تصمیمات به دلایل گوناگون تحقق پیدا نکردند.

### ۳-۲-۴. واردکنندگان تایر

بیش از ۸۰٪ نیاز داخل به تایر سنگین توسط واردات تامین می‌شود<sup>۱</sup>. بنابراین واردکنندگان تایر می‌توانند نقش تأثیرگذاری (رهبر بازار) بر بازار تایر در ایران داشته باشند. علاوه بر آن، واردکنندگان سایر قطعات تایری نیز در این قسمت مطرح هستند.

### ۳-۲-۵. تأمین‌کنندگان ماشین‌آلات

در فرآیند تولید تایر در پتروشیمی‌ها و همچنین مراحل بعدی آن، از جمله ولکانیزه‌کردن تایر، پخت تایر، اکسترودر، خشک‌کن و انجام آزمون‌های کنترل کیفیت، نیاز به دستگاه‌های با کیفیت کاملاً احساس می‌شود. عمدتاً این دستگاه‌ها و تجهیزات وارداتی هستند و شرکت‌های مهندسی داخلی نصب و بهینه‌سازی آن‌ها را انجام می‌دهند. البته تحقیقات حاکی از آن است که برخی واحدهای فناور داخلی در این قسمت موفق به تولید دستگاه‌های صنعتی شده‌اند.

### ۳-۲-۶. توزیع‌کنندگان تایر

از سال ۱۳۹۸ با اجرای طرحی برای ساماندهی توزیع تایر سنگین توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت، زنجیره تامین و توزیع تایر سنگین به صورت کامل رصد شد. پیش از اجرای این طرح، در حالی که به میزان کافی واردات تایر به کشور انجام می‌گرفت؛ در روند صدور حواله، ساماندهی لازم انجام نمی‌گرفت و مراجع مختلفی اقدام به صدور حواله تایر می‌کردند که در نتیجه علاوه بر دشواری در زمینه مدیریت تقاضا؛ شفافیت زنجیره

۱. شبکه تحلیلی صنعت حمل و نقل، فروردین ۱۴۰۱





تامین و توزیع را نیز از بین می برد که به دنبال آن شاهد نارضایتی برخی رانندگان و همچنین عاملین فروش تایر بودیم. این طرح در قالب «سامانه جامع تجارت» اجرا می شود که در آن زنجیره توزیع تایر تایر ناوگان حمل و نقل باری به صورت متمرکز از حلقه واردات و تولید تا حلقه مصرف کنندگان نهایی شفاف گردیده است.

### ۳-۲-۷. مصرف کنندگان (رانندگان اتوبوس و کامیون)

ذینفعان صنعت تایر سنگین دربرگیرنده تمامی بازیگرانی است که تامین کنندگان تا مصرف کنندگان را به یکدیگر پیوند می دهد. این فرآیندها از مواد اولیه خام آغاز و به مصرف کننده نهایی (رانندگان اتوبوس و کامیون)، که محصول تکمیل شده به دستش می رسد، ختم می شود. در شکل ۱ ذینفعان و بازیگران صنعت تایر سنگین به تصویر کشیده شده است.



شکل ۱. ذینفعان و بازیگران صنعت تایر سنگین



### ۳-۳. بررسی وضعیت موجود تولید، واردات، شاخص‌های عملکردی حمل و نقل جاده‌ای، قیمت و هزینه حمل و نقل کالا به لحاظ آماری

#### ۳-۳-۱. بررسی وضعیت تولیدات داخلی تایر سنگین

بر اساس اطلاعات و آمار ارائه شده توسط انجمن صنفی صنعت تایر و همانطور که در جدول ۱ نشان داده شده است، روند تولید تایرهای سنگین از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۴۰۱ تغییر چندانی نکرده است و حتی تولید در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ از نظر تعداد حلقه، به میزان ۱۱٪ و از نظر مقیاس وزن (تن)، به میزان ۱۳ درصد کاهش پیدا کرده است.

جدول ۱. مقایسه آمار تولیدات داخلی تایرهای سنگین در ۷ ماهه اول سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱

| گروه محصول    | ۱۳۹۸         |          | ۱۳۹۹         |          | ۱۴۰۰         |          | ۱۴۰۱         |          | درصد تغییر در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ |
|---------------|--------------|----------|--------------|----------|--------------|----------|--------------|----------|---|
|               | تعداد (حلقه) | وزن (تن) | تعداد (حلقه) | وزن (تن) | تعداد (حلقه) | وزن (تن) | تعداد (حلقه) | وزن (تن) |   |
| تایرهای سنگین | ۴۱۲,۵۰۹      | ۲۷,۱۸۹   | ۴۹۳,۴۷۱      | ۳۱,۶۵۹   | ۵۰۰,۴۹۳      | ۳۲,۳۰۴   | ۴۳۵,۸۴۰      | ۲۸,۸۶۷   | -۱۱٪<br>-۱۳٪                            |

منبع: انجمن صنفی صنعت تایر

#### ۳-۳-۲. بررسی وضعیت واردات تایر سنگین

بر اساس اطلاعات و آمار ارائه شده در جدول ۲، میزان واردات تایر سنگین به کشور طی هفت ماه اول سال ۱۳۹۹ نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۸ از نظر تعداد حلقه ۷۵٪ کاهش پیدا کرده است که دلیل اصلی آن را می‌توان حذف ارز ترجیحی برای واردات تایر باری و اتوبوسی در بهار سال ۱۳۹۹ دانست. واردات این نوع تایر در دوره مشابه سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ نیز کاهش ۴ درصدی داشته است و با کاهش اندک حقوق ورودی گمرکی واردات در سال ۱۴۰۱ به ۴٪، نتوانسته است مانع از افت واردات این محصول در سال جاری شود.<sup>۱</sup>

۱. ارز ترجیحی ۴۲۰۰ تومانی از سال ۱۳۹۷ به تایر سنگین اختصاص یافت و در بهار ۱۳۹۹ تخصیص ارز دولتی از این محصول قطع شد. ضمناً نرخ حقوق ورودی گمرکی این محصول در سال ۱۳۹۷ برابر با ۲۶٪ بوده است.



جدول ۲. آمار واردات و حقوق ورودی گمرکی تایرهای سنگین در ۷ ماهه اول سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱

| درصد تغییر در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ | ۱۴۰۱         |                  | ۱۴۰۰         |                  | درصد تغییر در سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸ | ۱۳۹۹         |                  | ۱۳۹۸         |                  | گروه محصول |
|---|--------------|------------------|--------------|------------------|---|--------------|------------------|--------------|------------------|------------|
|   | حلقه (تعداد) | حقوق ورودی گمرکی | حلقه (تعداد) | حقوق ورودی گمرکی |   | حلقه (تعداد) | حقوق ورودی گمرکی | حلقه (تعداد) | حقوق ورودی گمرکی |            |
| -۴٪                                     | ۴٪           | ۴۳۴,۸۲۷          | ۵٪           | ۴۵۱,۵۵۱          | -۷۵٪                                    | ۵٪           | ۳۹۳,۰۹۷          | ۵٪           | ۱,۵۷۵,۶۱۹        | تایر سنگین |

منبع: انجمن صنفی صنعت تایر

### ۳-۴. بررسی قیمت تایرهای سنگین تولید داخل و وارداتی در سال‌های اخیر

بر اساس اطلاعات و آمار ارائه شده در جدول ۳، تایر پیروزی کامیونی از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۳۹۹ به میزان ۱۰۷٪ و از سال ۱۳۹۹ تا سال ۱۴۰۰ به میزان ۱۸۶٪ افزایش قیمت را تجربه کرده‌اند. همچنین تایرهای کامیونی وارداتی جینیو اصل چینی از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۳۹۹ به میزان ۶۰٪ و از سال ۱۳۹۹ تا سال ۱۴۰۰ به میزان ۱۶۵٪ افزایش قیمت را تجربه کرده‌اند.

همانطور که در مباحث بالا اشاره شد، مشکلات مربوط به تایرهای سنگین از زمان حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی واردات تایر سنگین از بهار سال ۱۳۹۹ آغاز شده و همچنان ادامه دارد. با توجه به جداول شماره ۲ و ۳، در سال‌های اخیر به نظر می‌رسد از میان دو اهرم کاهش تعرفه و تخصیص ارز دولتی، اهرم تخصیص ارز دولتی و مسائلی از قبیل بلاتکلیفی واردکنندگان تایر در نرخ ارز نیمایی تخصیص یافته و چالش‌های تامین ارز و مالیات بر ارزش افزوده کالاهای وارداتی، سبب شده است تا تایر وارداتی به کشور با افزایش یا جهش چند برابری قیمت به دست مشتریان برسد. به عبارتی با توجه به تغییر نرخ ارز در محاسبات گمرکی از دولتی به نیمایی، با وجود کاهش تعرفه واردات، قیمت تمام شده تایر به دلیل بالا رفتن هزینه‌های واردات افزایش یافته است. تایرهای عرضه شده در سامانه کالا وزارت صمت به دو دسته ایرانی و خارجی تقسیم می‌شوند. در حوزه تایرهای وارداتی با توجه به قیمت آن‌ها، اختلاف نرخ تایر در سامانه و بازار آزاد بسیار کم است. برای مثال اگر تایر درجه یک چینی در سامانه حدود ۱۴ میلیون (یک جفت تایر در بهمن ماه ۱۴۰۱) است در بازار نیز نرخ آن به همین صورت است. در بخش تایرهای تولید داخل، به دلیل آنکه یارانه‌های متفاوتی به تولیدکننده اعطا می‌شود، نرخ تمام شده برای یک جفت حدود ۸ الی ۹ میلیون تومان در سال ۱۴۰۱ است؛ اما با توجه به اختلاف قیمت آن با تایرهای خارجی، نرخ آن در بازار حدود ۱۲ الی ۱۳ میلیون تومان است. به نظر می‌رسد



تولیدکنندگان هنوز توانایی تامین تمام تقاضای تیر در کشور را ندارند و واردکنندگان به عنوان رهبر بازار در حال تامین این بخش از نیاز رانندگان هستند و میزان قابل توجه اختلاف قیمت نیز به همین دلیل است.

جدول ۳. تغییرات قیمت تیرهای سنگین تولید داخل و وارداتی از سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰

| درصد تغییر<br>از ۱۳۹۹ به<br>۱۴۰۰ | درصد تغییر<br>از ۱۳۹۸ به<br>۱۳۹۹ | اسفند ۱۴۰۰ | اسفند ۱۳۹۹ | اسفند ۱۳۹۸ |                              |
|----------------------------------|----------------------------------|------------|------------|------------|------------------------------|
| ۱/٪۸۶                            | ٪۱۰۷                             | ۴,۴۱۱,۸۳۷  | ۴,۳۳۱,۲۱۹  | ۲,۰۸۶,۸۷۱  | تایر پیروزی کامیونی          |
| ٪۱۶۵                             | ٪۶۰                              | ۶,۶۴۶,۰۴۹  | ۲,۵۰۰,۰۰۰  | ۱,۵۶۱,۱۸۶  | تایر جینیو کامیونی (وارداتی) |

منبع: وزارت صنعت، معدن و تجارت

### ۳-۵. بررسی شاخص‌های عملکردی حمل و نقل جاده‌ای باری (تقاضا) و هزینه حمل و نقل کالا

بر اساس اطلاعات و آمار ارائه شده در جدول ۴، میزان تن-کیلومتر کالای جابه‌جا شده در سطح کشور از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۳۹۹ به میزان ۷/۷۳٪ و از سال ۱۳۹۹ تا سال ۱۴۰۱ به میزان ۴/۹٪ افزایش یافته است. تناژ کل کالای جابه‌جا شده در سطح کشور از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۳۹۹ به میزان ۳/۲۲٪ و از سال ۱۳۹۹ تا سال ۱۴۰۱ به میزان ۰/۹۲٪ افزایش را تجربه کرده است. تعداد سفر کامیون حامل کالا در سطح کشور (با بارنامه) از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۴۰۱ به میزان ۵/۸۸٪ افزایش یافته است. همچنین متوسط مسافت طی شده در هر سفر کامیون (با بارنامه) از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۴۰۱ به میزان ۱/۸۳٪ افزایش یافته است.<sup>۱</sup> بررسی روند شاخص‌های عملکردی حمل و نقل جاده‌ای ذکر شده در بالا حکایت از افزایش مستمر تقاضا برای جابه‌جایی بار جاده‌ای دارد.

جدول ۴. روند شاخص‌های عملکردی حمل و نقل جاده‌ای از سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱

| درصد تغییر<br>از ۱۳۹۹ به<br>۱۴۰۱ | درصد تغییر<br>از ۱۳۹۸ به<br>۱۳۹۹ | سال<br>۱۴۰۱ | سال<br>۱۴۰۰ | سال<br>۱۳۹۹ | سال<br>۱۳۹۸ |  |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| ٪ ۴/۹                            | ٪ ۷/۷۳                           | ۲۶۷,۹۱۵     | ۲۵۹,۶۰۶     | ۲۵۵,۴۲۵     | ۲۳۷,۰۹۷     | تن-کیلومتر کالای جابه‌جا شده در سطح کشور (با بارنامه) (میلیون) |
| ٪ ۹/۱۷                           | ٪ ۳/۲۲                           | ۵۵۰         | ۵۴۶         | ۵۴۵         | ۵۲۸         | میزان کل کالای جابه‌جا شده در سطح کشور (میلیون تن)             |

۱. کرایه حمل یک تن محموله به ازای یک کیلومتر جابه‌جایی را تن بر کیلومتر می‌گویند.

۲. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۴۰۱



هزینه حمل و نقل کالا در ایران بر مبنای تن-کیلو متر محاسبه می‌شود، اما بسیاری از پارامترهای تعیین‌کننده میزان سود نهایی رانندگان از قبیل سوخت مصرفی، روغن مصرفی، تایر، بیمه، حقوق رانندگان، تعمیرات و نگهداری و استهلاک خودرو و کاهش قیمت بر اثر افزایش عمر کامیون از جمله پارامترهایی هستند که به ظاهر بر میزان کرایه تاثیر ندارند، اما سود نهایی را با تغییرات بسیاری مواجه خواهند کرد. همانطور که در جداول ۱ و ۲ مشاهده شد، تولید و واردات تایر ناوگان حمل و نقل باری از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۴۰۱ روند کاهشی داشته و یا به عبارتی تایرهای سنگین در این سال‌ها با "کاهش عرضه" مواجه بوده‌اند و نتیجه آن مطابق با جدول ۳، تجربه افزایش شدید قیمت تایرهای سنگین طی سال‌های اخیر در کشور بوده است. از آنجایی که تایر جزو پرهزینه‌ترین اقلام مصرفی ناوگان حمل و نقل محسوب می‌شود، به طوری که طبق برآورد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، هزینه تایر مصرفی با سهم ۱۲/۵ درصدی از قیمت تمام شده حمل کالا، بعد از هزینه تعمیر و نگهداری (سهم ۵۲ درصدی) و ارزش کاسته شده یکساله وسیله نقلیه (سهم ۱۵/۲ درصدی) در رتبه سوم قرار می‌گیرد<sup>۱</sup>.

## ۴. جمع بندی و پیشنهادات

### ۴-۱. جمع بندی مسائل صنعت تایر سنگین

چالش‌ها و مسائل پیش روی صنعت تایر سنگین در سه دسته مسائل سطح کلان، بخشی و خرد به قرار زیر شناسایی شده است:

#### ۴-۱-۱. مسائل پیش روی سطح کلان

- وجود تحریم‌های بین‌المللی: تحریم‌های بین‌المللی از سال ۱۳۹۷، منجر به مسائلی به قرار زیر شده است:
- محدود شدن منابع تأمین مواد اولیه، ماشین‌آلات، تجهیزات و قطعات جدید به دلیل مشکلات انتقال ارز، خارج از شکل رسمی و شفاف‌گشایش اعتبار
  - محدود شدن قراردادهای تأمین خدمات مهندسی از مراجع اروپایی
  - عدم ثبات ارزی برای تأمین ارز مورد نیاز جهت واردات تایر: تغییرات مداوم نرخ ارز نیمایی و عدم تخصیص ارز ترجیحی برای واردات تایر باری در بهار سال ۱۳۹۹ موجب شده تا ثبت سفارش تایر وارداتی مورد نیاز بخش ناوگان حمل و نقل باری توسط واردکنندگان به حداقل ممکن برسد.
  - ضعف توجه دولت به توسعه ظرفیت‌های این صنعت از طریق اجرای پروژه‌های توسعه‌ای تولید

۱. پس از تصویب استفاده از نرخ حمل بار بر مبنای شاخص تن-کیلو متر در جلسه ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری (۱۳۹۷)، این سازمان اقدام به برآورد اقلام هزینه‌ای موثر در نرخ تن-کیلو متر نموده است.



داخل این نوع تیر: طی سال‌های گذشته، موافقت اصولی برای احداث چهار کارخانه تولید تیر سنگین در استان‌های لرستان، سیستان و بلوچستان، کرمانشاه و کردستان، با نیاز سرمایه‌گذاری ۱۵۰ تا ۱۸۰ میلیون دلار صادر شده بود. اما این تصمیمات به دلایل گوناگون تحقق پیدا نکردند. همچنین عملیات اجرایی احداث کارخانه تولید ۲۷ هزار تن تیر خودرو سنگین با راهبری ایمیدرو و ایدرو طی سال ۱۴۰۱ آغاز شده ولی تاکنون این برنامه‌ها در مرحله اجرا قرار نگرفته است.

- زیان‌ده شدن واحدهای تولیدی تیر ناشی از قیمت‌گذاری دستوری: به دلیل قیمت‌گذاری دستوری چندین ساله در این صنعت، هیچ سرمایه‌گذاری حاضر به سرمایه‌گذاری تولیدی در این صنعت نمی‌باشد. لذا این عامل بالاخص در این سال‌ها سبب زیان‌ده شدن کارخانجات تیرسازی به‌ویژه در صنعت تیرهای سنگین و عدم تمایل بانک‌ها برای سرمایه‌گذاری در طرح‌های توسعه‌ای این صنعت شده است. به عنوان مثال، شرکت ایران تیر با نماد بورسی پتیر در دوره منتهی به ۱۴۰۰/۰۹/۳۰ نسبت به دوره منتهی به ۱۳۹۹/۰۹/۳۰ ریال، ۲۸٪ زیان شناسایی کرده است.<sup>۱</sup>

#### ۲-۴. مسائل پیش روی سطح بخشی

- وجود شرایط انحصاری در تولید تیر سنگین: در ایران تنها دو تولیدکننده فعال (تیرسازی بارز و پارس تیر) در عرصه تولید تیرهای ناوگان حمل و نقل باری وجود دارد که تمام تولید تیر اعم از بایاس و رادیال توسط این شرکت‌ها انجام می‌شود. لازم به ذکر است که عمده تولیدات این نوع محصول توسط تیرسازی بارز صورت گرفته و پارس تیر نیز سهم بسیار ناچیزی را به خود اختصاص می‌دهد.

#### ۱-۲-۴. مسائل پیش روی سطح بنگاهی

- مسائل فناورانه: به دلیل عدم تخصیص منابع قابل توجه به فعالیت‌های تحقیق و توسعه در شرکت‌های تیرسازی، تولیدات این شرکت‌ها با نیاز مشتریان تطابق نداشته است و این در حالی است که به دلیل مسائل ایمنی و کیفیت و عدم تنوع محصولات این دو شرکت شاهد کاهش اقبال مصرف‌کنندگان به تیرهای تولید داخل شده است. چراکه تیرهای تولید داخل از نوع بایاس هستند.

## ۳-۴. پیشنهادات

در نهایت پیشنهادات زیر در جهت برون رفت از شرایط موجود فوق قابل بیان است:

- ارزیابی مجدد قیمت تایر سنگین در کارگروه تنظیم بازار با توجه به شرایط جدید هزینه های تولید در این صنعت
- ثبات در تعیین نرخ ارز نیمایی برای واردات مواد اولیه
- حمایت جدی دولت از افزایش ظرفیت تولید تایر باری در کشور:
  - حمایت ارزی و ریالی از طرح های توسعه ای تولیدکنندگان صنعت تایر برای راه اندازی خطوط تولید تایر سنگین با افزایش ظرفیت تولیدات این تایر؛
  - اجرایی نمودن تصمیمات پیشین وزارت متبوع (در سال ۱۳۹۹ و سال ۱۴۰۰) جهت حمایت از سرمایه گذاران برای ایجاد واحدهای تولیدی جدید تایر ناوگان باری و اتوبوسی در قالب تخصیص زمین رایگان در شهرک های صنعتی و اعطای تسهیلات ریالی به آنها.
- ارتقا قابلیت های فناورانه و نوآوری در شرکت های تایرسازی برای دستیابی به دانش فنی تولید تایرهای رادیال: پیشنهاد می شود نیازمندی های فناورانه شرکت های حوزه تایر شناسایی شود و سپس فعالان فناور، شرکت های دانش بنیان، استارت آپ ها و هسته های فناور دانشگاهی و دیگر فعالان نوآور این حوزه، قابلیت ها و ایده های خود را به منظور برطرف کردن نیازهای شرکت های تایرسازی ارائه کنند.



## فهرست منابع

- انجمن صنفی صنعت تیر
- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، [/https://rmto.ir](https://rmto.ir)
- خبرگزاری تحلیلی بازار، سال ۱۴۰۱، <https://www.tahlilbazaar.com>
- تین نیوز- شبکه خبری تحلیلی صنعت حمل و نقل کشور
- 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

ناظران علمی:

الناز میان‌دوآبچی

حامد عادل‌نیک

تاریخ انتشار:

تیرماه ۱۴۰۲



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