نگاشته

کشاورزی، غلات و صنایع وابسته

Negashteh Magazine

December 2026 – آذر ۱۴۰۵

iranGrain Conference 2026

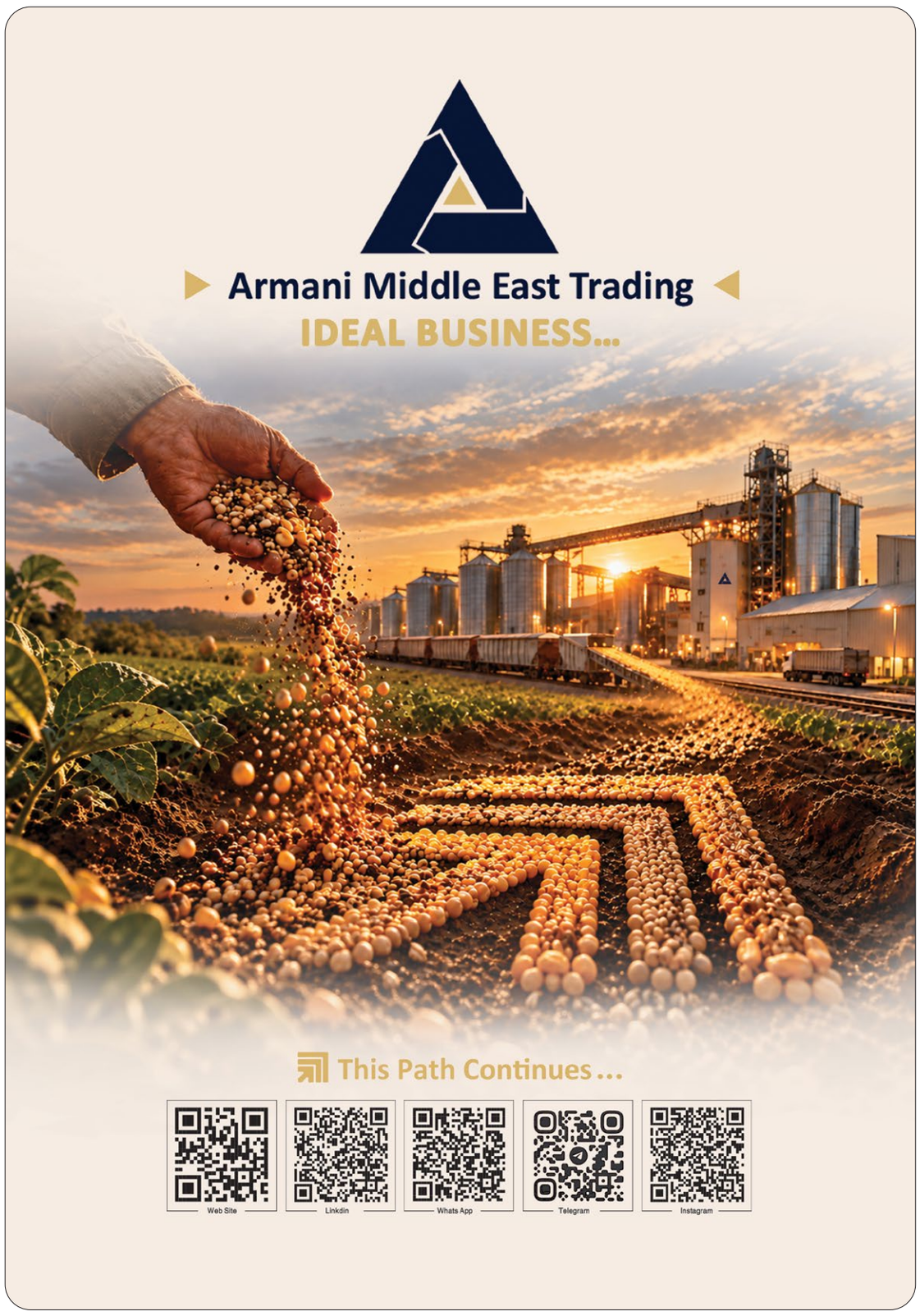
The Future of Iran's Grain Market From Production to Trade

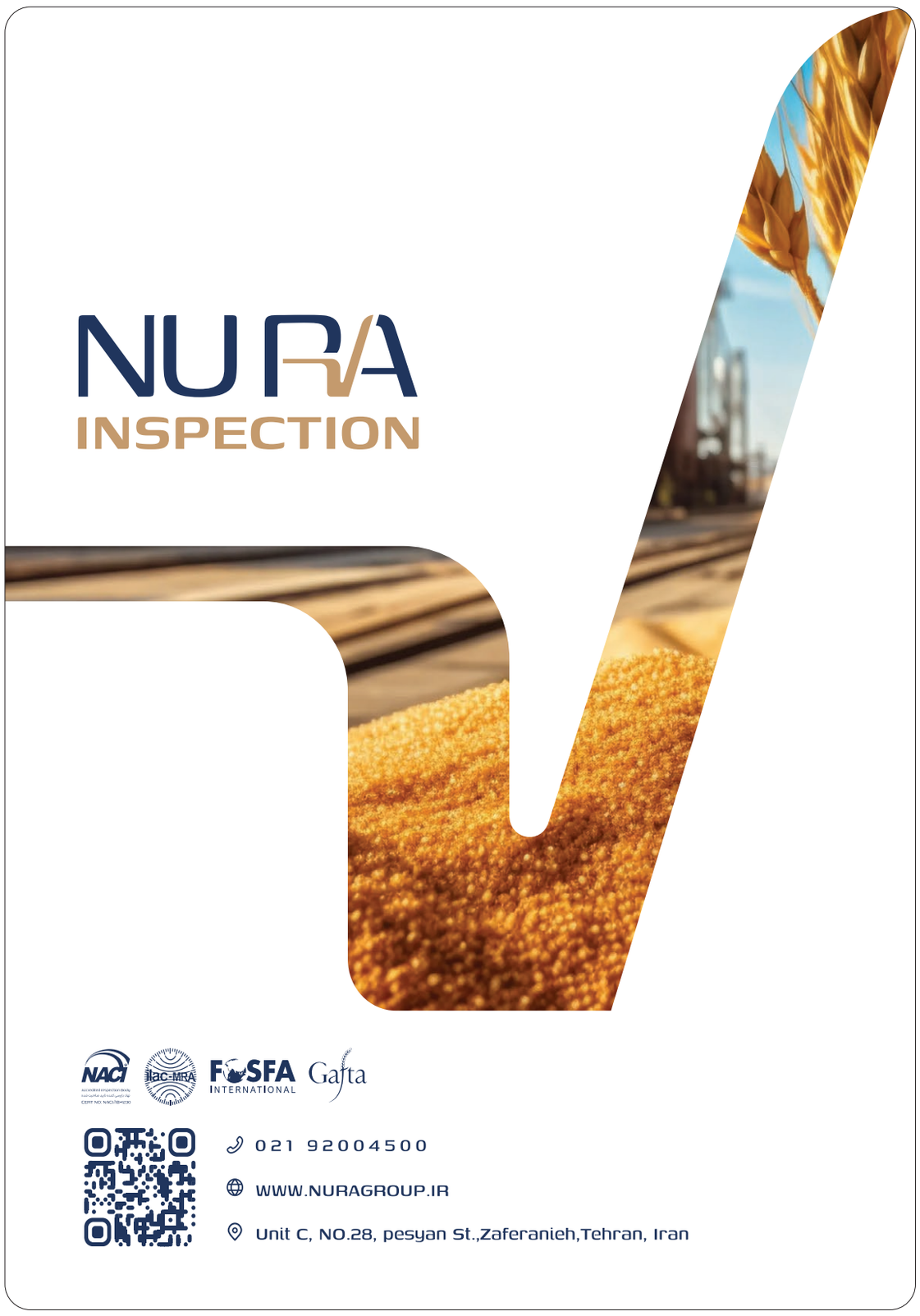


Scan Me:

- تغییر مسیر واردات کالاهای اساسی؛ افزایش سهم دریای خزر
- قراردادهای بازرسی در حوزه روغن چقدر انعطاف پذیرند؟
- امیر آباد فراتر از یک بندر وارداتی
- توسعه سیلوها و بنادر مکانیزه؛ پیش شرط پایداری زنجیره غلات
- اوراسیا؛ فرصتی راهبردی برای تنوع بخشی به مسیرهای واردات
- مدیریت سرمایه در گردش؛ مهم ترین آزمون اقتصادی کارخانجات آرد
- صنعت ماکارونی پس از افزایش نرخ گندم
- راهکارهای مالی برای محدودیت های بانکی در تجارت غلات
- ایماش شرکت پیشرو در تکنولوژی آرد و خوراک دام

- Shifting Routes for Essential Imports: The Growing Role of the Caspian Sea
- How Flexible Are Inspection Contracts in the Vegetable Oil Sector?
- Amirabad: More Than an Import Port
- Developing Silos and Mechanized Ports: A Prerequisite for a Resilient Grain Supply Chain
- Eurasia: A Strategic Opportunity to Diversify Import Routes
- Working Capital Management: The Biggest Economic Challenge for Flour Mills
- The Pasta Industry in the Wake of Rising Wheat Prices
- Financial Solutions to Banking Constraints in Grain Trade
- Imas: A Leading Company in Flour Milling and Animal Feed Technology







امیرحسین افراشته‌پور، مدیر بازرگانی هلدینگ افرا

وقتی مطالبات ارزی، اعتبار بین‌المللی بازرگانان را گروگان می‌گیرد

تغییر مسیر واردات کالاهای اساسی، افزایش هزینه بیمه حمل و تأخیر در بازپرداخت مطالبات ارزی، زنجیره تأمین و تجارت خارجی واردکنندگان ایرانی را با چالش‌های تازه‌ای مواجه کرده است. هم‌زمان، افزایش واردات از مسیر دریای خزر، محدودیت زیرساخت‌های بندری و ناوگان حمل‌ونقل را بیش از گذشته نمایان کرده است. امیرحسین افراشته‌پور، مدیر بازرگانی هلدینگ افرا، در گفت‌وگو با نگاشته به تشریح این تحولات و پیامدهای آن برای تجارت کالاهای اساسی پرداخته است.

تغییر مسیر واردات کالاهای اساسی؛ افزایش سهم دریای خزر

افراشته‌پور با اشاره به محدودیت‌های مسیرهای دریایی جنوب کشور اظهار کرد: بنادر جنوبی، از جمله بندر امام خمینی، همچنان فعال‌اند، اما تعداد کشتی‌ها و حجم محموله‌ها کاهش یافته است. در مقابل، مسیرهای ریلی سرخس، اینچه‌برون و آستارا و همچنین دریای خزر سهم بیشتری در واردات نهاده‌های دامی پیدا کرده‌اند. به گفته وی، حجم سالانه واردات نهاده از دریای خزر که پیش‌تر حدود ۲ تا ۲.۵ میلیون تن بود، در سال جاری می‌تواند به ۴.۵ تا ۵ میلیون تن برسد.

رشد واردات سریع‌تر از توسعه زیرساخت‌های خزر

مدیر بازرگانی هلدینگ افرا، توسعه تجارت روسیه با ایران پس از جنگ اوکراین را از عوامل افزایش سرمایه‌گذاری در بنادر شمالی دانست و گفت: در بنادری مانند امیرآباد، انزلی، فریدون کنار و آستارا اقداماتی برای توسعه انبارها و تجهیزات تخلیه انجام شده است.

بااین‌حال، رشد واردات از ظرفیت زیرساخت‌ها پیشی گرفته و کمبود اسکله، تجهیزات تخلیه و کشتی‌های فعال به محدودیت جدی تبدیل شده است. وی افزود: ناوگان دریای خزر حدود ۲۰۰ کشتی دارد و با وجود ظرفیت جابه‌جایی پیشین حدود سه میلیون تن کالا، امکان توسعه سریع آن به دلیل دشواری ورود کشتی‌های جدید در شرایط جنگ روسیه محدود است.

مطالبات ارزی؛ تهدید اعتبار تجاری واردکنندگان

افراشته‌پور تأخیر در بازپرداخت ارزهای تخصیصی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی را یکی از مهم‌ترین مشکلات بخش خصوصی دانست و اظهار کرد: انجام نشدن تعهدات ارزی، برخی فعالان را از چرخه واردات خارج کرده و اعتبار تجاری شرکت‌های فعال را نیز در بازارهای بین‌المللی کاهش داده است.

وی توضیح داد: واردکنندگان ایرانی در گذشته به پشتوانه سابقه پرداخت به‌موقع، از تأمین‌کنندگان روسیه، آمریکای لاتین، کانادا، ترکیه و دیگر کشورها اعتبار دریافت می‌کردند و حتی امکان ثبت سفارش با یک تماس تلفنی وجود داشت؛ اما تأخیر در بازپرداخت ارز و استفاده از سرمایه شخصی برای تسویه مطالبات خارجی، این اعتماد را تضعیف کرده است.

افزایش پیش‌پرداخت و حرکت معاملات به سمت پرداخت نقدی

مدیر بازرگانی هلدینگ افرا با اشاره به پیامدهای این وضعیت گفت: تأمین‌کنندگان خارجی اکنون در بسیاری از معاملات، پیش‌پرداخت بیشتری مطالبه می‌کنند و در برخی موارد، تسویه کامل پیش از بارگیری را شرط همکاری قرار می‌دهند. این موضوع به‌ویژه در تجارت با روسیه نمود بیشتری دارد.

به گفته وی، تا زمانی که مطالبات ارزی واردکنندگان تعیین تکلیف نشود، بازسازی اعتبار تجاری آن‌ها دشوار خواهد بود؛ اعتباری که طی سال‌ها فعالیت در بازارهای جهانی شکل گرفته و تضعیف آن هزینه تأمین کالاهای اساسی را افزایش می‌دهد.

سرمایه در گردش؛ مهم‌ترین پشتوانه بخش خصوصی

افراشته‌پور با تأکید بر توان سازگاری بازرگانان ایرانی با شرایط بحرانی اظهار کرد: بخش خصوصی در سال‌های گذشته حتی در شرایط جنگی نیز به فعالیت ادامه داده و توانایی شناسایی مسیرهای تجاری، روش‌های انتقال پول و خطوط لجستیکی جایگزین را دارد.

وی افزود: مهم‌ترین مانع فعلی، کاهش توان مالی و سرمایه در گردش واردکنندگان بر اثر انباشت مطالبات ارزی است. پرداخت بخشی از این مطالبات از سوی دولت، وزارتخانه‌های مرتبط و بانک مرکزی می‌تواند منابع مالی شرکت‌ها را احیا کرده و امکان تداوم واردات کالاهای اساسی را فراهم کند.

افزایش هزینه بیمه و تغییر ترکیب ناوگان ورودی به بنادر جنوب

مدیر بازرگانی هلدینگ افرا در بخش دیگری از این گفت‌وگو به تأثیر شرایط جنگی بر حمل‌ونقل دریایی اشاره کرد و گفت: نرخ بیمه کشتی‌ها در بنادر جنوبی متغیر است و معمولاً اعتبار نرخ‌های اعلامی به یک هفته محدود می‌شود. شرکت‌های بیمه نیز با توجه به شرایط و ریسک‌های موجود، حق بیمه را بر اساس درصدی از ارزش کشتی و محموله تعیین می‌کنند.

به گفته وی، افزایش هزینه بیمه باعث شده برخی واردکنندگان و تأمین‌کنندگان به استفاده از کشتی‌های قدیمی‌تر، به‌ویژه شناورهای بالای ۲۵ تا ۳۰ سال، روی بیاورند؛ زیرا ارزش پایین‌تر این کشتی‌ها، هزینه بیمه کمتری به همراه دارد.

کشتی‌های قدیمی؛ کاهش هزینه بیمه، افزایش ریسک عملیاتی

افراشته‌پور با اشاره به محدودیت‌های این شناورها تصریح کرد: کشتی‌های قدیمی از نظر عملکرد با شناورهای جدید قابل‌مقایسه نیستند، مصرف سوخت بیشتری دارند و ممکن است در زمان پهلوگیری و عملیات بندری با مشکلاتی مواجه شوند. بنابراین، کاهش هزینه بیمه از طریق استفاده از این شناورها می‌تواند هزینه‌ها و ریسک‌های دیگری را به حمل‌ونقل تحمیل کند.

وی در پایان، افزایش سن کشتی‌های ورودی به بنادر جنوبی را از پیامدهای شرایط فعلی بازار حمل‌ونقل دریایی دانست و تأکید کرد که این تغییر بیش از هر چیز ناشی از افزایش حق بیمه و تلاش فعالان تجاری برای کنترل هزینه‌های حمل است.

Mr. Amirhossein Afrashtehpour
Commercial Director, Afra Holding

The Caspian under Import Pressure: A 200-Vessel Fleet Faces a Capacity Test

A shift in essential commodity imports toward the Caspian Sea, coupled with delayed foreign currency reimbursements, rising insurance costs and logistical constraints, is creating new challenges for Iranian importers. Annual animal feed imports through the Caspian, previously estimated at 2–2.5 million tonnes, could reach 4.5–5 million tonnes this year, putting pressure on northern ports, unloading facilities and a regional fleet of approximately 200 vessels. Meanwhile, delays in reimbursing importers under the subsidized exchange rate of IRR 285,000 per US dollar have weakened their international trade credit, prompting foreign suppliers to demand higher advance payments or full settlement before loading. Rising insurance premiums have also encouraged some importers to use older vessels, particularly ships aged 25–30 years, which may reduce insurance costs but carry greater operational risks. Restoring working capital and settling outstanding foreign currency claims are essential to sustaining imports and preserving Iranian traders' credibility in global markets.





محمدرضا سلطانی، معاون اجرایی شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی

از چابهار تا دریای خزر؛ توجه به ظرفیت‌های پشتیبان برای پایداری تأمین غلات

تداوم واردات غلات در شرایط جنگی، اهمیت مسیرهای تأمین، زیرساخت‌های بندری، شبکه‌های پرداخت و توان عملیاتی بخش خصوصی را بیش از گذشته آشکار کرده است. اگرچه واردات غلات با وجود افزایش هزینه‌های بیمه و ریسک‌های تجاری ادامه یافت، اما محدودیت ظرفیت بنادر جایگزین و وابستگی به مسیرهای سنتی تأمین همچنان از چالش‌های جدی این حوزه به شمار می‌رود.

چابهار؛ ظرفیت بندری نیازمند زیرساخت‌های پشتیبان

محمدرضا سلطانی، معاون اجرایی شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی، با اشاره به اهمیت بندر چابهار در شرایط بحرانی گفت: با محدودیت تردد در تنگه هرمز، تعدادی از کشتی‌ها مسیر خود را به سمت چابهار تغییر دادند، اما ظرفیت این بندر از نظر ذخیره‌سازی و زیرساخت‌های لجستیکی برای انتقال کالا به سایر نقاط کشور، پاسخگوی حجم کشتی‌های تغییرمسیر داده‌شده نبود. این تجربه نشان داد توسعه چابهار باید با تقویت زیرساخت‌های پشتیبان و نگاه تخصصی‌تر دنبال شود.

وی افزایش ریسک فعالیت کشتی‌ها و رشد نرخ بیمه شناورها را از دیگر پیامدهای جنگ دانست و افزود: این موضوع بر قیمت نهایی کالا و بهای تمام‌شده محموله‌ها اثر مستقیم داشت. در هفته‌های ابتدایی جنگ نیز فروشندگان خارجی فعالیت خود را متوقف کردند، اما پس از حدود یک ماه دوباره به بازار بازگشتند.

به گفته سلطانی، محدود بودن تعداد فروشندگان سنتی ایران در مبادی جنوبی، قدرت چانه‌زنی شرکت‌های داخلی را کاهش می‌دهد. از این رو، بازار باید به سمت افزایش تعداد فروشندگان و کاهش وابستگی به شرکت‌هایی حرکت کند که ممکن است تحت تأثیر سیاست‌های دولت‌های خود تصمیم بگیرند. در مقابل، واردات از مسیر روسیه در این دوره با کاهش مواجه نشد و در حداکثر ظرفیت خود ادامه یافت.

مسیرهای انتقال ارز فعال ماندند؛ هزینه جابه‌جایی پول افزایش یافت

معاون اجرایی شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی درباره وضعیت انتقال ارز توضیح داد: چهار مسیر اصلی پرداخت‌های خارجی شامل TBI، هالک، روسیه و تراستی‌ها پیش از جنگ فعال بودند و در دوره جنگ نیز به فعالیت خود ادامه دادند. هرچند مسیرهای TBI و هالک با ریسک‌های خاص خود مواجه‌اند، هیچ‌یک به‌طور کامل متوقف نشدند.

وی با اشاره به بهبود روند تخصیص و انتقال ارز در این دوره اظهار کرد: فرآیند تخصیص ارز از سوی بانک مرکزی و تأمین و انتقال آن، در مقایسه با پیش از جنگ بهتر انجام شد و زمان انجام این مراحل کاهش یافت. با این حال، هزینه جابه‌جایی پول افزایش پیدا کرد و در برخی موارد از نیم در هزار به حدود یک‌ونیم تا دو درصد رسید. این افزایش که عمدتاً به هزینه واسطه‌های انتقال پول مربوط بود، بر بهای تمام‌شده کالا اثر گذاشت.

فروش غلات پایین‌تر از بهای تمام‌شده واردات

سلطانی با اشاره به افزایش هزینه‌های واردات گفت: نرخ بیمه کشتی‌ها در برخی موارد به حدود سه تا چهار درصد ارزش محموله رسید و هزینه‌های جابه‌جایی بانکی نیز افزایش یافت. با این حال، قیمت بازار داخلی ایران به‌طور کامل از افزایش هزینه‌های واردات تبعیت نکرده است؛ به‌گونه‌ای که از اردیبهشت‌ماه تاکنون، برخی کالاها از جمله جو، ذرت، دانه و کنجاله سویا و حتی روغن خام، پایین‌تر از قیمت تمام‌شده واردات در بازار داخلی به فروش می‌رسند.

وی تأمین حجم بالای کالا پیش از آغاز جنگ را یکی از دلایل نبود کسری بار در بازار داخلی دانست و افزود: خرید و تأمین کالا در ماه‌های پیش از درگیری‌ها، امکان پاسخگویی به نیاز بازار را در دوره جنگ فراهم کرد. با این حال، کاهش مصرف در پی افزایش قیمت‌ها نیز بر روند عرضه و تقاضا تأثیر گذاشت.

سلطانی تأکید کرد: دولت باید از منظر تنظیم بازار بررسی کند که فروش کالا با قیمتی پایین‌تر از بهای تمام‌شده واردات تا چه اندازه طبیعی است و آیا تداوم این وضعیت در بلندمدت به نفع فعالان اقتصادی، صنعت و کشور خواهد بود یا خیر.

ظرفیت بنادر شمالی برای جایگزینی مبادی جنوبی کافی نیست

معاون اجرایی شرکت توسعه تجارت خاورمیانه آرمانی درباره مبادی اصلی خرید غلات گفت: در دوره جنگ تغییر معناداری در منابع تأمین کشور ایجاد نشد و کشورهای حوزه CIS، برزیل، آرژانتین و کشورهای حوزه دریای سیاه همچنان مبادی اصلی خرید غلات ایران بودند. همچنین بخشی از کالاها به‌صورت ترانزیتی و با کامیون از مسیر ترکیه منتقل شد، اما حجم این محموله‌ها قابل توجه نبود و استفاده از بنادر پاکستان نیز به اقدام عملیاتی گسترده‌ای منجر نشد.

وی توسعه همکاری با روسیه و قزاقستان را برای شرایط احتمالی تداوم بحران ضروری دانست و درباره محدودیت‌های مسیر ریلی قزاقستان توضیح داد: زیرساخت انتقال مستقیم کالا از این کشور به ایران به اندازه کافی توسعه نیافته و تغییر عرض خطوط ریلی و جابه‌جایی بار در مرز، از جمله موانع این مسیر است.

سلطانی همچنین ظرفیت بنادر شمالی را محدود ارزیابی کرد و گفت: در حال حاضر کشتی‌ها در بندر امیرآباد با معطلی مواجه‌اند و مشکلات مشابهی به‌تدریج در بنادر فریدون‌کنار، نوشهر و انزلی نیز مشاهده می‌شود. در مجموع، بنادر شمالی حداکثر می‌توانند حدود پنج تا شش میلیون تن از نیاز کشور را تأمین کنند و ظرفیت آن‌ها برای جایگزینی کامل مبادی جنوبی که سهم عمده واردات غلات را بر عهده دارند، کافی نیست.

وی افزود: در صورت محدودیت جدی یا انسداد مسیرهای خلیج فارس، دریای عمان و تنگه هرمز، استفاده از مسیرهای پاکستان و ترکیه ضرورت بیشتری پیدا می‌کند؛ هرچند این مسیرها هزینه بالاتری به واردات تحمیل خواهند کرد. از این رو، توسعه ظرفیت بنادر شمالی و تسهیل مسیرهای جایگزین باید در اولویت سیاست‌گذاران قرار گیرد.

مشارکت‌های مالی و اعتباری؛ راهکاری برای تأمین ارز در شرایط بحران

سلطانی در بخش پایانی این گفت‌وگو، محدودیت‌های بانکی و احتمال اختلال در منابع ارزی کشور را از نگرانی‌های مهم تداوم واردات کالاهای اساسی دانست و اظهار کرد: منابع ارزی واردات عمدتاً از محل فروش و صادرات نفت، گاز و محصولات پتروشیمی تأمین می‌شود و در صورت اختلال بلندمدت در این صادرات، دولت با چالش تأمین ارز مواجه خواهد شد.

Northern Ports Limited to 6 Million Tonnes: Can They Replace Southern Import Routes?

Mr. Mohammadreza Soltani
Executive Vice President, Armani Middle East Trading Company

Iran's grain imports have continued despite wartime disruptions and rising insurance and transportation costs, exposing the limitations of alternative supply routes. According to Soltani, northern Iranian ports can handle a maximum of 5–6 million tonnes annually, making them insufficient to fully replace the country's southern import gateways. The diversion of vessels to Chabahar also highlighted the need for stronger storage and supporting logistics infrastructure. Meanwhile, four major foreign payment channels—TBI, Halk, Russia and intermediary networks—remained operational during the conflict, although money transfer costs rose from 0.5 per thousand to 1.5–2% in some cases. Vessel insurance premiums also reached 3–4% of cargo value. Despite these higher import costs, some grains and feed commodities have been sold domestically below their import cost since May. Expanding northern port infrastructure and strengthening alternative routes through Pakistan and Turkey are essential to improving the resilience of Iran's grain supply chain.



سید مرتضی سنادی‌زاده، مدیرعامل آرد جوانه شوشتر

آزادسازی صنعت آرد؛ مسیر ورود ایران به بازارهای جهانی

صنعت آرد ایران از ظرفیت‌های قابل توجهی برای حضور در بازارهای منطقه‌ای و توسعه صادرات برخوردار است، اما مداخلات دولتی، قیمت‌گذاری دستوری و تضعیف نقدینگی کارخانه‌ها، مانع بهره‌گیری کامل از این توانمندی‌ها شده است. در شرایطی که آزادسازی بازار گندم و آرد می‌تواند زمینه رقابت و اصلاح الگوی مصرف را فراهم کند، حمایت از سرمایه در گردش واحدهای تولیدی نیز به یکی از پیش‌نیازهای اجرای این سیاست تبدیل شده است. در همین زمینه، سید مرتضی سنادی‌زاده، مدیرعامل آرد جوانه شوشتر، به تشریح ظرفیت‌های این صنعت و موانع توسعه صادرات و تأمین پایدار گندم پرداخت.

سنادی‌زاده با اشاره به تأثیر سیاست‌های دولتی بر عملکرد کارخانه‌های آرد اظهار کرد: یکی از مهم‌ترین الزامات فعالیت در بازارهای داخلی و جهانی، برخورداری از نقدینگی کافی است؛ در حالی که قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌های نادرست در سال‌های گذشته، موجب شده نقدینگی واحدهای تولیدی در شرایط تورمی مستهلک شود.

وی افزود: ورود به بازار آزاد، چه در داخل و چه در بازارهای جهانی، به سرمایه در گردش قابل توجهی نیاز دارد؛ به‌ویژه با حذف یارانه‌ها، حجم نقدینگی مورد نیاز کارخانه‌ها برای انجام معاملات افزایش خواهد یافت. بنابراین، آزادسازی بازار باید همراه با تدابیری برای جبران آثار محدودیت‌هایی باشد که سیاست‌های گذشته بر توان مالی بخش خصوصی تحمیل کرده است.

آزادسازی بازار؛ فرصتی برای کاهش یارانه و اصلاح مصرف

مدیرعامل آرد جوانه شوشتر با تأکید بر ظرفیت بخش خصوصی برای مدیریت بازار رقابتی گفت: تجربه نشان داده است که حضور بخش خصوصی در فضای رقابتی می‌تواند به شکل‌گیری تعاملات تجاری صحیح و کاهش قیمت‌ها منجر شود؛ البته تحقق این هدف مشروط به آن است که قیمت‌گذاری دستوری و بخشنامه‌های محدودکننده جای خود را به سازوکار رقابت بدهند.

به گفته وی، ورود کارخانه‌های آرد به بازار آزاد از دو جهت برای دولت اهمیت دارد؛ نخست، کاهش حجم یارانه‌های چندصد هزار میلیارد تومانی و دوم، نزدیک شدن میزان مصرف واقعی گندم و آرد به آمارهای واقعی. در چنین شرایطی، امکان برآورد دقیق‌تر نیاز کشور و شناسایی ناترازی میان تولید و مصرف فراهم می‌شود و بخشی از مشکلات مربوط به مصرف خارج از شبکه نیز قابل کنترل خواهد بود.

سنادی‌زاده تأکید کرد: آزادسازی بدون حمایت از واحدهایی که در سال‌های گذشته به دلیل محدودیت‌های دولتی نقدینگی خود را از دست داده‌اند، نمی‌تواند به ساماندهی بازار منجر شود. بنابراین، دولت باید هم‌زمان با اجرای سیاست آزادسازی، زمینه بازسازی توان مالی کارخانه‌ها را نیز فراهم کند.

ظرفیت صادراتی صنعت آرد در گرو کاهش مداخلات دولتی

وی با اشاره به توانمندی ایران برای تبدیل شدن به یکی از قطب‌های صادرات آرد در منطقه اظهار کرد: ایران از ظرفیت لازم برای حضور مؤثر در بازارهای صادراتی برخوردار است و می‌تواند مانند ترکیه جایگاه قابل توجهی در تجارت منطقه‌ای آرد به دست آورد. با این حال، مداخلات دولتی در حوزه‌هایی مانند صادرات، واردات و تعهدات ارزی، مانع بالفعل شدن این ظرفیت‌ها شده است.

مدیرعامل آرد جوانه شوشتر افزود: اگر دولت اجازه دهد بخش خصوصی در چارچوب قواعد شفاف و رقابتی فعالیت کند و از دخالت مستقیم در فرآیندهای تجاری فاصله بگیرد، صنعت آرد نیز امکان توسعه بازارهای صادراتی و استفاده از ظرفیت‌های خود را خواهد داشت. در مقابل، تداوم تصمیم‌گیری‌های دستوری و محدودیت‌های دولتی، دستیابی به چنین جایگاهی را دشوار می‌کند.

تأمین پایدار گندم به حمایت مالی و بانکی نیاز دارد

سنادی‌زاده در پاسخ به پرسشی درباره توان مالی و زیرساختی بخش خصوصی برای واردات پایدار گندم گفت: بخشی از محدودیت نقدینگی فعلی کارخانه‌ها و فعالان این صنعت، نتیجه دستورالعمل‌های دولتی در سال‌های گذشته و تأثیر آن‌ها در شرایط تورمی است. از این رو، ممکن است در وضعیت کنونی همه کارخانه‌ها به‌تنهایی منابع مالی لازم برای تأمین گندم را در اختیار نداشته باشند.

وی با تأکید بر نقش حمایت‌های دولتی و نظام بانکی در این زمینه تصریح کرد: اگر دولت حمایت لازم را انجام دهد و شبکه بانکی نیز تأمین مالی مناسبی برای این بخش فراهم کند، کارخانه‌ها می‌توانند به‌صورت مستقل یا از طریق تجمیع ظرفیت‌ها و همکاری با یکدیگر، نیاز کشور به گندم را به‌تدریج تأمین کنند. به این ترتیب، تقویت نقدینگی و ایجاد سازوکارهای تأمین مالی، از پیش‌شرط‌های افزایش نقش بخش خصوصی در واردات پایدار گندم خواهد بود.

Working Capital Is Key to Iran's Flour Exports

Mr. Seyed Morteza Sanadizadeh
CEO of Javaneh Shushtar Flour Company

Iran's flour industry has significant potential to expand exports and become a major regional supplier, comparable to Turkey. However, government intervention, price controls, and financial constraints continue to undermine its competitiveness.

Years of restrictive policies and persistent inflation have weakened flour mills' working capital, making successful market liberalization increasingly dependent on financial and banking support.

A competitive market could reduce substantial government subsidies, improve transparency in actual wheat consumption, and help address imbalances between domestic supply and demand. Nevertheless, removing subsidies without restoring producers' financial capacity could further weaken the industry and disrupt market stability.

Reducing government interference, establishing transparent trade regulations, and improving access to financing would enable private flour mills to strengthen their export capabilities. These measures could also allow producers to assume a greater role in securing sustainable wheat imports through independent investment, joint procurement arrangements, and cooperation across the industry.



محمدعلی موسی‌پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد

بندر امیرآباد؛ پیشران توسعه لجستیک غلات و نهاده‌های دامی در شمال کشور

در شرایطی که محدودیت‌های مسیرهای دریایی جنوب کشور، ضرورت تنوع بخشی به مبادی واردات و تقویت مسیرهای جایگزین تأمین کالاهای اساسی را بیش از گذشته نمایان کرده است، بنادر شمالی به‌ویژه بندر امیرآباد، نقش مهمی در پایداری زنجیره تأمین و تقویت امنیت غذایی کشور ایفا می‌کنند. برخورداری از زیرساخت های بندری، انبارداری، تجهیزات تخصصی تخلیه و بارگیری و اتصال به شبکه ریلی سراسری، ظرفیت مناسبی برای افزایش سهم این بندر در واردات غلات و نهاده‌های دامی فراهم کرده است.

محمدعلی موسی‌پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد، در گفت‌وگو با نشریه نگاشته با اشاره به موقعیت راهبردی این بندر در ساحل جنوبی دریای خزر اظهار کرد: امیرآباد به دلیل برخورداری از زیرساخت‌های بندری، ریلی و انبارداری و دسترسی به بازار کشورهای حاشیه خزر، یکی از مهم‌ترین مبادی ورود کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی به کشور است. در شرایط کنونی، اهمیت بنادر شمالی در پایداری زنجیره تأمین و تقویت امنیت غذایی کشور دوچندان شده است.

وی با بیان اینکه کالاهایی نظیر گندم، جو، ذرت، کنجاله سویا، دانه‌های روغنی و روغن خوراکی از جمله اقلام قابل پذیرش در این بندر هستند، افزود: دسترسی به کشورهای تأمین کننده غلات و نهاده‌های دامی در منطقه اوراسیا، فرصت ارزشمندی برای تنوع‌بخشی به مسیرهای وارداتی و کاهش تمرکز بر مبادی جنوبی فراهم کرده است. البته بنادر شمالی جایگزین کامل بنادر جنوبی نیستند، بلکه در کنار یکدیگر شبکه‌ای مکمل برای تجارت خارجی کشور تشکیل می‌دهند.

ظرفیت سالانه ۹ میلیون تن؛ پشتوانه عملیاتی بندر امیرآباد

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با تشریح توانمندی های زیرساختی این بندر گفت: امیرآباد با برخورداری از ۱۵ پست اسکله فعال و ظرفیت اسمی سالانه حدود ۹ میلیون تن، امکان ارائه خدمات به انواع شناورها و تخلیه و بارگیری کالاهای متنوع را دارد. اراضی وسیع پشتیبانی، انبارهای مسقف، محوطه‌های اختصاصی و تأسیسات تخصصی نگهداری کالا نیز این بندر را به یکی از مراکز مهم لجستیکی و تجاری شمال کشور تبدیل کرده است.

موسی‌پور وجود سیلوهای مکانیزه، مکنده‌های تخصصی تخلیه غلات را از مزیت‌های بندر در جابه‌جایی کالاهای اساسی دانست و افزود: این تجهیزات امکان تخلیه، انتقال و ذخیره‌سازی غلات را فراهم می‌کنند. همچنین اتصال به شبکه ریلی سراسری و برخورداری از زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی، امکان انتقال کالا از کشتی به شبکه ریلی و جاده‌ای و ارسال آن به مراکز مصرف را فراهم کرده است.

وی با اشاره به برنامه‌های ارتقای توان عملیاتی بندر خاطرنشان کرد: نوسازی ماشین آلات، توسعه تجهیزات تخلیه و بارگیری، افزایش ظرفیت سیلوها و انبارهای استاندارد و بهره‌وری بیشتر از اسکله های موجود از جمله اقداماتی است که برای تقویت جایگاه بندر دنبال می شود. ظرفیت امیرآباد باید در قالب یک زنجیره یکپارچه شامل حمل دریایی، انبارداری، حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای و خدمات لجستیکی ارزیابی شود.

رفع موانع لجستیکی؛ ضرورت تسریع در واردات و ترخیص کالاهای اساسی

موسی‌پور با اشاره به چالش‌های موجود در مسیر واردات کالاهای اساسی اظهار کرد: ورود کشتی به بندر تنها بخشی از فرآیند تأمین کالا است و مدیریت زنجیره حمل دریایی، تخلیه، ترخیص، انبارداری و انتقال کالا به مراکز مصرف اهمیت اساسی دارد.

وی محدودیت ناوگان فعال دریای خزر، افزایش هزینه‌های حمل دریایی، مسائل مربوط به تأمین ارز واردکنندگان، تعدد فرآیندهای اداری و مجوزها، محدودیت‌های حمل‌ونقل زمینی و تأمین سوخت ناوگان جاده‌ای را از مهم‌ترین موانع این حوزه برشمرد و افزود: هرگونه وقفه در این فرآیندها می‌تواند موجب افزایش زمان توقف شناورها، تحمیل هزینه‌های دموراژ و اشغال ظرفیت انبارها شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با تأکید بر ضرورت هماهنگی میان دستگاه های متولی گفت: در نشست های مشترک با مسئولان اجرایی و فعالان زنجیره تأمین، موضوعاتی مانند تسریع تشریفات گمرکی، تأمین سوخت کامیون‌ها، ساماندهی شرکت های حمل‌ونقل و رفع موانع واردکنندگان بررسی و تصمیمات اجرایی لازم اتخاذ شده است. همچنین با توجه به شرایط ویژه کشور، فعالیت شبانه‌روزی بندر و گمرک و ارائه خدمات بدون وقفه در دستور کار قرار گرفته تا عملیات تخلیه، ترخیص و خروج کالا با سرعت بیشتری انجام شود.

وی تأکید کرد: رفع کامل موانع واردات نیازمند همکاری فرابخشی است؛ چرا که موضوعاتی مانند تأمین ارز، صدور مجوزهای تخصصی و تسهیل فرآیندهای بانکی در حیطه مسئولیت دستگاه‌های مختلف قرار دارد. هدف ما کاهش زمان ماندگاری کالا، جلوگیری از تحمیل هزینه های اضافی به واردکنندگان و افزایش سرعت گردش شناورها و انتقال به‌موقع کالاهای اساسی به مراکز مصرف است.

توسعه زیرساخت‌ها و حمل‌ونقل ترکیبی؛ محور برنامه‌های آینده بندر امیرآباد

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد، توسعه ظرفیت‌های عملیاتی، تکمیل زیرساخت های لجستیکی و تسریع فرآیندهای تخلیه و ترخیص را از محورهای اصلی برنامه‌های آینده این بندر عنوان کرد و گفت: نوسازی تجهیزات، بهسازی زیرساخت‌ها، افزایش ظرفیت انبارداری و استفاده حداکثری از اسکله‌های موجود، زمینه پذیرش سریع‌تر شناورهای حامل کالاهای اساسی را فراهم می‌کند.

موسی پور توسعه حمل ونقل ترکیبی و افزایش سهم راه آهن در انتقال کالا را از دیگر اولویت ها دانست و افزود: با تکمیل زیرساخت های ریلی، توسعه حمل یکسره و تقویت همکاری با شرکت‌های حمل‌ونقل، تلاش داریم زمان ماندگاری کالا در بندر را کاهش داده و انتقال آن به مراکز مصرف را تسریع کنیم. همچنین هماهنگی با گمرک و دستگاه‌های متولی برای تسهیل ترخیص، تأمین سوخت و خروج کامیون‌ها از بندر با جدیت دنبال می‌شود.

وی توسعه همکاری های تجاری و دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر، به‌ویژه تأمین کنندگان غلات و نهاده های دامی، تقویت ناوگان دریایی و حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در احداث و توسعه سیلوها، انبارها و صنایع فرآوری محصولات کشاورزی را از دیگر برنامه‌های این مجموعه برشمرد.

امیرآباد؛ فراتر از یک بندر وارداتی

موسی‌پور در تشریح چشم‌انداز بندر امیرآباد اظهار کرد: هدف ما تبدیل این بندر به مرکزی مهم برای ذخیره‌سازی، فرآوری، توزیع و انتقال کالا در مقیاس ملی و منطقه‌ای است. در این مسیر، صرفاً افزایش آمار تخلیه و بارگیری ملاک نیست، بلکه ایجاد زنجیره تأمین پایدار، کاهش هزینه تمام‌شده واردات، کوتاه کردن زمان انتقال کالا و افزایش تاب‌آوری اقتصادی کشور اهمیت دارد.

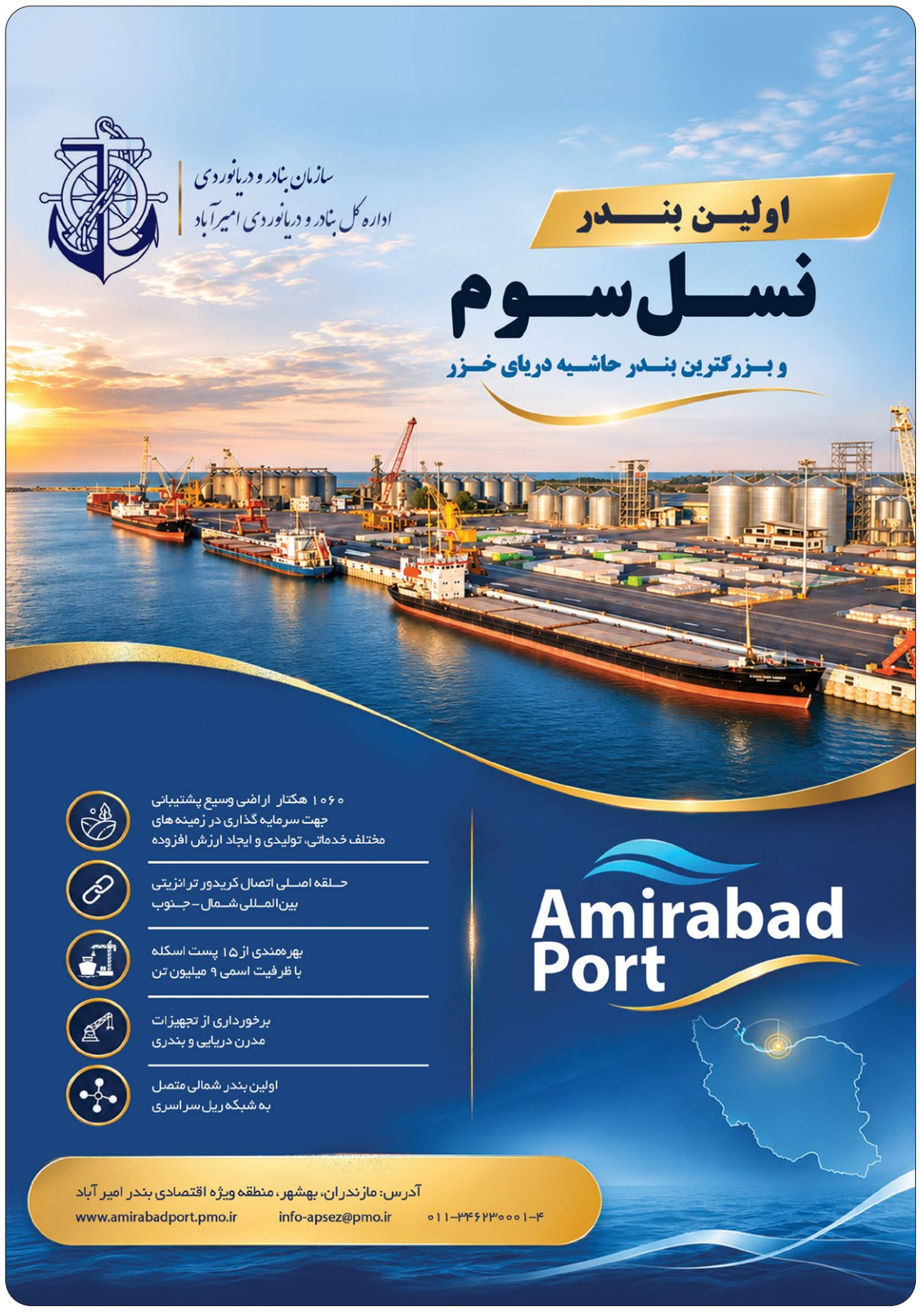
مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد در پایان تأکید کرد: این بندر صرفاً یک مبدأ وارداتی نیست، بلکه بخشی از زیرساخت راهبردی کشور برای صیانت از امنیت غذایی، پایداری تولید و استمرار فعالیت‌های اقتصادی محسوب می‌شود. توسعه هدفمند ظرفیت‌های عملیاتی و لجستیکی امیرآباد می‌تواند نقش مؤثری در تقویت امنیت غذایی، پشتیبانی از تولید ملی و کاهش آسیب‌پذیری کشور در برابر محدودیت ها و اختلالات تجاری داشته باشد.

Mr. Mohammadali Mousapour
Director General of Amirabad Ports and Maritime Affairs

Amirabad Port: A 9-Million-Tonne Gateway for Grain and Animal Feed in Northern Iran

With an annual nominal capacity of 9 million tonnes and 15 operational berths, Amirabad Port is strengthening its position as a strategic gateway for Iran's grain and animal feed imports. Located on the southern coast of the Caspian Sea, the port benefits from access to Eurasian suppliers, mechanized silos, specialized grain-handling equipment and a direct connection to Iran's national railway network. Its main commodities include wheat, barley, corn, soybean meal, oilseeds and edible oils. However, limited Caspian shipping capacity, higher transportation costs, foreign exchange constraints and customs procedures remain major logistical challenges. Planned initiatives include modernizing equipment, expanding silo capacity, strengthening multimodal transport and maintaining round-the-clock port and customs operations. These measures aim to reduce cargo dwell times, accelerate deliveries to domestic markets and transform Amirabad into a regional hub for the storage, processing and distribution of essential commodities.







هومن علایی، مدیرعامل بازرسی نورا

آیا نظام بازرسی کشور با شرایط جدید واردات کالاهای اساسی همگام شده است؟

تغییر مسیرهای تأمین کالاهای اساسی، افزایش سهم مبادی ورودی شمال کشور و استفاده از مسیرهای ترکیبی زمینی و دریایی، ضرورت بازنگری در سازوکارهای بازرسی و کنترل کیفی محموله‌های وارداتی را افزایش داده است. محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و شرایط جنگی نیز موجب شده است نظام بازرسی کشور با مسائل تازه‌ای در زمینه کنترل کیفیت، ردیابی محموله‌ها و تسریع فرآیندهای اجرایی مواجه شود.

هومن علایی، مدیرعامل بازرسی نورا، با اشاره به چالش‌های بازرسی غلات و روغن خام معتقد است تغییر مسیر واردات نباید به کاهش الزامات کیفی منجر شود؛ بلکه آنچه باید متناسب با شرایط جدید اصلاح شود، روش‌های اجرایی، هماهنگی دستگاه‌ها و فرآیندهای نظارتی است. به گفته وی، انتقال ناگهانی حجم بالایی از واردات به بنادر شمالی و مسیر ترکیه، در شرایطی که ظرفیت اجرایی و نظارتی این مبادی متناسب با چنین حجمی توسعه نیافته، می‌تواند گلوگاه‌های تازه‌ای در زنجیره تأمین ایجاد کند.

از نگاه علایی، لازم است از پیش برای شرایطی مانند بسته شدن یک مسیر، فقدان مدارک یا تغییر وسیله حمل، مسیر جایگزین و مرجع تصمیم‌گیر مشخص باشد تا اختلاف رویه میان دستگاه‌ها موجب توقف محموله‌ها نشود.

از مبدأ تا مقصد؛ ضرورت ردیابی دقیق کیفیت و وزن غلات

مدیرعامل بازرسی نورا تعدد مراحل تخلیه، بارگیری و انبارش را یکی از چالش‌های اصلی بازرسی غلات، به‌ویژه در مسیر خزر و حمل‌ونقل ترکیبی، می‌داند. هر بار جابه‌جایی می‌تواند احتمال ریزش، شکستگی دانه‌ها، ورود مواد خارجی و آلودگی متقاطع را افزایش دهد. توقف طولانی در انبارهای نامناسب نیز خطر جذب رطوبت، کپک‌زدگی و آفت‌زدگی را به همراه دارد.

به گفته وی، بازرسی باید در نقاطی انجام شود که وضعیت کالا یا مسئولیت نگهداری آن تغییر می‌کند؛ از مبدأ و انتقال میان وسایل حمل تا انبارش میانی و تحویل نهایی. ثبت اطلاعات مربوط به هویت محموله، وزن، رطوبت، وضعیت ظاهری و شرایط نگهداری در هر مرحله، امکان شناسایی زمان و محل بروز مشکلات احتمالی را فراهم می‌کند.

علایی تأکید می‌کند افت وزنی را نمی‌توان برای همه محموله‌ها با یک درصد ثابت محاسبه کرد؛ زیرا تغییرات رطوبت، روش توزین، ریزش ناشی از جابه‌جایی و خطای باسکول باید جداگانه بررسی شوند. بنابراین، ثبت و قابلیت مقایسه اطلاعات در طول زنجیره تحویل، برای تشخیص دقیق منشأ اختلاف‌ها ضروری است.

وی همچنین یادآور می‌شود توسعه ظرفیت تخلیه بنادر به‌تنهایی پاسخ‌گوی نیازهای جدید نیست و ظرفیت نمونه‌برداری، آزمایشگاه‌ها و توان تصمیم‌گیری دستگاه‌های مسئول نیز باید متناسب با حجم واردات افزایش یابد. در غیر این صورت، ممکن است تخلیه کشتی انجام شود، اما محموله به دلیل انتظار برای آزمایش یا تکمیل مراحل اداری همچنان در چرخه تأمین متوقف بماند.

در شرایط اضطراری چگونه می‌توان فرآیندهای بازرسی را تسهیل کرد؟

علایی معتقد است در شرایط اضطراری می‌توان برخی مراحل اجرایی را با حفظ الزامات سلامت و کیفیت کالا تسهیل کرد. تجمیع آزمون‌های موازی، پذیرش نتایج معتبر آزمایش مبدأ در موارد مشخص، تمدید موقت برخی مجوزها و تغییر ترتیب مراحل اداری، از جمله راهکارهایی است که می‌تواند زمان رسیدگی به پرونده‌ها را کاهش دهد. البته این تسهیلات باید روشن، مکتوب، زمان‌دار و متناسب با سطح ریسک هر محصول باشند.

وی تشکیل کمیته اضطرار تأمین و بازرسی کالاهای اساسی در سطح ملی و ایجاد کمیته‌های اجرایی در مبادی اصلی ورودی را نیز پیشنهاد می‌کند. به اعتقاد او، تعیین بنادر و گمرکات معین برای شرایط اضطراری و استقرار نمایندگان سازمان ملی استاندارد، دامپزشکی، غذا و دارو، گمرک و قرنطینه نباتی با اختیارات مشخص، می‌تواند از تعدد مکاتبات و تأخیر در تصمیم‌گیری جلوگیری کند.

حساسیت‌های بازرسی روغن خام و چالش‌های واردات غلات از شمال

در حوزه روغن خام خوراکی، تغییر مسیرهای تأمین و حمل، اهمیت کنترل مخازن و تجهیزات انتقال را افزایش داده است. به گفته مدیرعامل بازرسی نورا، هنگام تغییر مخزن، وسیله حمل یا محل تخلیه، باید سوابق محموله قبلی، تمیزی و خشکی مخزن، وضعیت خطوط انتقال، پوشش داخلی و دمای حمل بررسی شود. محدودیت ناوگان حمل‌ونقل نیز نباید به استفاده از تجهیزات نامناسب منجر شود؛ زیرا یک مخزن غیراستاندارد می‌تواند کل محموله را آلوده و غیرقابل‌مصرف کند.

علایی با تأکید بر اهمیت نتایج آزمایش مبدأ توضیح می‌دهد که این نتایج می‌توانند زمان کنترل را کاهش دهند، اما جایگزین بررسی وضعیت واقعی محموله هنگام تحویل نیستند. ممکن است روغن در مبدأ کیفیت مطلوبی داشته باشد، اما در جریان حمل و به دلیل شرایط نامناسب مخزن یا آلودگی خطوط انتقال، کیفیت آن تغییر کند. ازاین‌رو، مدارک آزمایشگاهی باید در کنار بازرسی شرایط واقعی حمل و تحویل ارزیابی شوند.

در واردات غلات از مبادی شمالی نیز ظرفیت پایین‌تر کشتی‌های فعال در دریای خزر نسبت به شناورهای مورد استفاده در بنادر جنوبی، ممکن است ورود محموله‌های بزرگ را به چند بخش و چند مرحله تخلیه تقسیم کند. این مسئله تطبیق اسناد و نمونه‌برداری نماینده از کل محموله را دشوارتر می‌سازد. به اعتقاد علایی، تفکیک و شناسایی دقیق هر بخش از محموله و تدوین برنامه نمونه‌برداری مشترک و مورد تأیید دستگاه‌های مسئول، می‌تواند از اختلاف در نتایج بازرسی و تکرار غیرضروری فرآیندها جلوگیری کند.

قراردادهای بازرسی در حوزه روغن چقدر انعطاف‌پذیرند؟

یکی از ضعف‌های قراردادهای بازرسی، تنظیم آن‌ها بر مبنای شرایط عادی تجارت و حمل‌ونقل است؛ درحالی‌که در وضعیت فعلی ممکن است بندر تخلیه، مخزن، مسیر حمل یا زمان جابه‌جایی محموله به‌صورت ناگهانی تغییر کند.

مدیرعامل بازرسی نورا معتقد است اگر قرارداد صرفاً به عبارت کلی بازرسی کمی و کیفی اکتفا کرده باشد، هنگام بروز بحران مشخص نیست دامنه مسئولیت شرکت بازرسی تا کجاست و هزینه خدمات و کنترل‌های اضافی بر عهده کدام طرف قرار می‌گیرد. این ابهام می‌تواند به اختلافات قراردادی و تأخیر در ارائه خدمات منجر شود. ازاین‌رو، قراردادهای بازرسی باید امکان تغییر مسیر حمل، مبادی تخلیه و استفاده از مخازن جایگزین را پیش‌بینی کنند. همچنین حدود مسئولیت طرفین، نحوه محاسبه هزینه خدمات اضافی و فرآیند تأیید اقدامات خارج از برنامه اولیه باید شفاف باشد تا تغییر شرایط حمل، مانعی برای ادامه خدمات بازرسی ایجاد نکند.

Mr. Houman Alaei

CEO of Nura Inspection Company

Essential Commodity Inspection: A Critical Link That Must Not Be Lost in the Supply Chain

Shifting essential commodity imports toward northern ports and multimodal transport routes is increasing the need to strengthen cargo inspection and quality control. Multiple stages of grain handling, unloading and storage raise the risks of weight loss, contamination and moisture damage, while limited laboratory and sampling capacity can delay cargo clearance. For crude edible oil imports, changes in storage tanks and transfer equipment create additional contamination risks, meaning that quality certification at origin alone cannot guarantee product safety at destination. Key priorities include end-to-end cargo traceability, recording weight and quality data at every stage, expanding laboratory capacity and establishing emergency coordination committees among regulatory authorities. More flexible inspection contracts that accommodate changes in shipping routes, discharge ports and storage facilities are also essential to preventing cargo delays and maintaining the continuity of the supply chain.





دکتر محمدرضا نجفی، مدیرعامل شرکت مهر صنعت فیدار و عضو هیئت مدیره کنفرانس ایران گرین

توسعه سیلوها و بنادر مکانیزه؛ پیش‌شرط پایداری زنجیره غلات

توسعه زیرساخت‌های ذخیره‌سازی، تخلیه و انتقال غلات، یکی از الزامات اساسی پایداری زنجیره تأمین کالاهای اساسی کشور است؛ زیرساخت‌هایی که نقش آن‌ها در تسهیل ورود، نگهداری و جابه‌جایی محموله‌ها، به‌ویژه در شرایط محدودیت‌های اقتصادی و لجستیکی، بیش از گذشته اهمیت یافته است. تحقق این هدف نیز مستلزم بهره‌گیری از فناوری‌های روز، توسعه تجهیزات مکانیزه و حضور شرکت‌های متخصص در طراحی و اجرای پروژه‌های زیرساختی است.

در همین زمینه، محمدرضا نجفی، مدیرعامل شرکت مهر صنعت فیدار و از فعالان باسابقه حوزه فناوری و تجهیزات صنعت غلات و زیرساخت‌های بندری، از سال ۱۳۸۴ فعالیت حرفه‌ای خود را در این عرصه آغاز کرده است. وی طی بیش از دو دهه فعالیت، در زمینه طراحی، تأمین تجهیزات و اجرای پروژه‌های مرتبط با زیرساخت‌های غلات حضور داشته و کیفیت و نگاه بلندمدت را در اجرای پروژه‌ها دنبال کرده است. نجفی در گفت‌وگو با نگاشته، ضمن تشریح تجربیات این مجموعه، به ضرورت توسعه زیرساخت‌های صنعت غلات، ظرفیت‌های بخش خصوصی و چشم‌انداز سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه‌های جدید در این حوزه پرداخت.

نجفی با اشاره به نیاز کشور به توسعه زیرساخت‌های ذخیره‌سازی و تخلیه غلات اظهار کرد: امروز اهمیت برخورداری از سیلوهای مناسب و تجهیزات مکانیزه تخلیه در بنادر بیش از گذشته احساس می‌شود. تجربه شرایط دشوار و بحران‌ها نشان داده است که ایجاد زیرساخت‌های پایدار، همواره یکی از پیش‌نیازهای توسعه اقتصادی و صنعتی بوده است.

وی با تأکید بر ضرورت استفاده بهینه از منابع مالی افزود: در شرایط فعلی باید سرمایه‌ها به سمت پروژه‌هایی هدایت شوند که از توجیه فنی و اقتصادی بالایی برخوردارند. اگرچه بسیاری از شرکت‌ها در وضعیت کنونی بیش از توسعه، بر حفظ بقا و تداوم فعالیت خود تمرکز دارند، اما نباید ضرورت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های راهبردی را نادیده گرفت.

مدیرعامل شرکت مهر صنعت فیدار ابراز امیدواری کرد با خروج صنعت غلات از روند کند سرمایه‌گذاری، زمینه اجرای طرح‌های زیرساختی با کیفیت و توسعه پایدار این صنعت فراهم شود.

کیفیت و تعهد؛ مبنای اجرای پروژه‌های ماندگار

نجفی اعتماد کارفرمایان، همکاری با متخصصان و مشاوران باتجربه و تعهد به مسئولیت‌های حرفه‌ای را از مهم‌ترین سرمایه‌های مجموعه دانست و افزود: کیفیت اجرای پروژه‌ها و استفاده از ماشین‌آلات و فناوری‌های روز، همواره از اولویت‌های اصلی ما بوده است. امروز خوشحالیم که بسیاری از پروژه‌های اجراشده، سال‌هاست بدون مواجهه با مشکلات جدی در چرخه اقتصادی و صنعتی کشور فعالیت می‌کنند.

وی تأکید کرد: تداوم این مسیر بدون اعتماد و اطمینان مجموعه‌های فعال صنعت به شرکت و عوامل اجرایی آن امکان‌پذیر نبود.

توسعه توان اجرایی و ادامه روند پروژه‌های EPC؛ چشم‌انداز شرکت مهر صنعت فیدار

مدیرعامل شرکت مهر صنعت فیدار، به‌عنوان تنها شرکت توانمند در اجرای پروژه‌های EPC گفت: پس از کسب تجربیات متعدد، امروز مجموعه از ظرفیت مناسبی برای مدیریت و اجرای یکپارچه پروژه‌ها، از ابتدا تا انتها، برخوردار است. بهره‌گیری از توان تخصصی شرکت، تأمین کنندگان و پیمانکاران جزء، امکان پیشبرد طرح‌ها و تحویل آن‌ها با کیفیت مطلوب را فراهم می‌کند.

وی با اشاره به تداوم فعالیت‌های اجرایی شرکت اظهار کرد: در حال حاضر دو پروژه در دست اجرای مجموعه قرار دارد و پروژه جدیدی نیز از طرح‌های بزرگ زیرساختی کشور تا پیش از پایان سال آغاز خواهد شد. ادامه فعالیت در شرایط دشوار اقتصادی و صنعتی، با وجود چالش‌های متعدد، برای ما ارزشمند است.

نجفی تأکید کرد: تعهد به انجام مسئولیت‌ها و نگاه بلندمدت به توسعه، همچنان اصول محوری فعالیت شرکت هستند و امیدواریم با بهبود شرایط، چرخه سرمایه‌گذاری در صنعت غلات دوباره شتاب بگیرد.

ضرورت حمایت دولت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

نجفی با تأکید بر نقش بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های صنعت غلات، از دولت خواست با تدوین و تصویب سریع دستورالعمل‌های حمایتی، مشوق‌ها و انگیزه‌های لازم را برای سرمایه‌گذاری در این حوزه فراهم کند.

وی افزود: بخش خصوصی همواره پای کار توسعه زیرساخت‌های کشور بوده و انتظار می‌رود دولت نیز در چارچوب قوانین، با ایجاد مشوق‌های مؤثر، زمینه حضور فعال‌تر سرمایه‌گذاران در پروژه‌های مرتبط با ذخیره‌سازی و تخلیه غلات را فراهم کند.

حمایت از نسل جوان؛ مسئولیتی در قبال آینده صنعت

مدیرعامل شرکت مهر صنعت فیدار در بخش دیگری از سخنان خود، جذب و حمایت از نیروهای جوان و متخصص را از مسئولیت‌های حرفه‌ای خود دانست و گفت: این شرکت از حضور جوانان تحصیل کرده، مستعد و علاقه‌مند به فعالیت در صنعت غلات، در حوزه‌های مختلف از طراحی و مهندسی تا اجرا، استقبال می‌کند.

وی تأکید کرد: کشور از ظرفیت انسانی ارزشمندی برخوردار است و استفاده از توان جوانان متخصص در بخش‌هایی که با فعالیت و تخصص شرکت مرتبط است، یکی از رسالت‌ها و اولویت‌های من برای کمک به آینده صنعت غلات محسوب می‌شود.

Dr. Mohammadreza Najafi
CEO of Mehr Sanat Fidar and Board Member of the iranGrain Conference

Investment Slows in Iran's Grain Storage and Port Infrastructure

Expanding silo capacity and equipping ports with mechanized unloading systems are increasingly important to keeping Iran's grain supply chain running under economic and logistical pressure. Yet investment has slowed as many companies focus on maintaining existing operations, making infrastructure upgrades harder to finance.

With capital limited, priority should go to technically and economically viable projects that increase the country's capacity to receive, store and move grain shipments. Prompt adoption of government guidelines and investment incentives could encourage more private investment in storage and port unloading facilities. Against this backdrop, Mehr Sanat Fidar has two projects underway and plans to start another major infrastructure project before the end of the Iranian year, despite the slowdown in investment.





محمدرضا سلامی، مدیرعامل شرکت سارال تجارت بین‌الملل

تجارت نهاده‌های دامی تا کجا زیر فشار ریسک‌های سیاسی و ارزی دوام می‌آورد؟

تجارت نهاده‌های دامی در ماه‌های اخیر تحت تأثیر ریسک‌های سیاسی، نوسانات ارزی و محدودیت‌های لجستیکی با دشواری‌های بیشتری روبه‌رو شده است. تغییر مسیرهای وارداتی، افزایش هزینه حمل‌ونقل و دموراژ، ناهماهنگی تخصیص ارز با زمان فروش کالا و محدودیت نقل‌وانتقالات بانکی، در کنار کاهش قدرت خرید خانوارها، زنجیره تأمین و توزیع این محصولات را تحت فشار قرار داده است. شرکت سارال تجارت بین‌الملل از مجموعه‌های فعال در تأمین و توزیع نهاده‌های دامی است که در کنار واردات مستقیم، با همکاری سایر واردکنندگان، محصولاتی مانند ذرت، کنجاله و دانه سویا، جو و روغن‌های خام را به مرغداری‌ها، دامداری‌ها و کارخانه‌های تولید خوراک دام و طیور عرضه می‌کند. این مجموعه در گذشته عمدتاً از مبدأهایی مانند برزیل، آرژانتین و اوکراین واردات داشته، اما افزایش ریسک فعالیت در بنادر جنوبی، توجه به مسیرهای شمالی و واردات از روسیه را نیز بیشتر کرده است.

مهندس سلامی، مدیرعامل شرکت سارال تجارت بین‌الملل، معتقد است مشکلات بازار نهاده‌های دامی را نمی‌توان به یک عامل محدود کرد؛ زیرا هم‌زمانی محدودیت‌های سیاسی، ارزی، بانکی و حمل‌ونقلی، شرایط فعالیت واردکنندگان و تولیدکنندگان را پیچیده‌تر کرده است.

افزایش ریسک فعالیت در مسیر بنادر جنوبی؛ چالشی پیش روی واردکنندگان

سلامی افزایش ریسک فعالیت در مسیر بنادر جنوبی را یکی از مسائل مهم واردکنندگان می‌داند. به گفته او، این وضعیت لزوماً به معنای ممنوعیت رسمی واردات غلات و مواد غذایی نیست، بلکه نگرانی از شرایط جنگی و احتمال اختلال در مسیرهای دریایی، شرکت‌ها را به فعالیت محتاطانه‌تر واداشته است.

در سال‌های گذشته بخش عمده واردات غلات از بنادر جنوبی انجام می‌شد و زیرساخت‌های تخلیه و انبارش نیز متناسب با حجم تجارت توسعه یافته بود. با این حال، در شرایط فعلی تردد کشتی‌ها در این مسیر کاهش یافته و شرکت‌های کشتیرانی نیز برای پوشش ریسک‌های ناشی از شرایط جنگی، هزینه‌هایی تحت عنوان بیمه اضافی ریسک جنگ دریافت می‌کنند. در نتیجه، حتی بدون ممنوعیت رسمی واردات، هزینه بیمه و حمل‌ونقل و ریسک عملیاتی، فعالیت در مسیر جنوبی را دشوارتر کرده است.

تحمیل هزینه قابل توجه به واردکنندگان به دلیل تراکم کشتی‌ها در بنادر شمالی

به گفته مدیرعامل سارال، افزایش ریسک در مسیر جنوبی بخشی از واردکنندگان را به سمت بنادر شمالی سوق داده، اما این بنادر نیز با محدودیت ظرفیت و زیرساخت روبه‌رو هستند. تراکم کشتی‌ها و تأخیر در عملیات تخلیه، هزینه دموراژ قابل توجهی به واردکنندگان تحمیل می‌کند که در برخی موارد به روزانه ۷ تا ۸ هزار دلار می‌رسد. ظرفیت بنادر شمالی از نظر تخلیه، انبارش و پذیرش کشتی‌های بزرگ، با بنادر جنوبی قابل مقایسه نیست. ازاین‌رو، انتقال بخشی از واردات به شمال کشور بدون توسعه متناسب زیرساخت‌ها نمی‌تواند جایگزین سریع و کاملی برای ظرفیت موجود در جنوب باشد. ایجاد مسیر پایدار و اقتصادی در شمال، به سرمایه‌گذاری در تجهیزات بندری، انبارها و زیرساخت‌های لجستیکی نیاز دارد.

ناهماهنگی تخصیص ارز و فروش کالا؛ چالشی برای گردش سرمایه

یکی دیگر از مشکلات واردکنندگان، فاصله زمانی میان فروش کالا و تأمین ارز آن است. واردکنندگان معمولاً خرید خارجی را با استفاده از اعتبار تجاری یا روش‌های مختلف تأمین مالی انجام می‌دهند و پس از ورود و عرضه کالا، فرآیند تخصیص و تأمین ارز را پیگیری می‌کنند. مشکل زمانی ایجاد می‌شود که ارز موردنیاز با تأخیر تأمین شود و نرخ آن در فاصله فروش تا تسویه تغییر کند. سلامی توضیح می‌دهد ممکن است کالا با نرخ ارز مبنای حدود ۱۷۰ هزار تومان فروخته شود، اما یک یا دو ماه بعد، هنگام تأمین ارز، نرخ به حدود ۱۸۳ هزار تومان برسد. چنین اختلافی می‌تواند سود معامله را از بین ببرد و حتی واردکننده را با زیان مواجه کند. این تأخیرها در شرایطی رخ می‌دهد که واردکنندگان برای ادامه فعالیت و ثبت سفارش‌های بعدی به گردش سریع نقدینگی نیاز دارند. به همین دلیل، برخی فعالان بازار ناچارند کالا را با حاشیه سود کمتر یا حتی با پذیرش زیان بفروشند تا منابع مالی لازم برای ادامه فعالیت را زودتر تأمین کنند.

انصراف برخی بانک‌های چینی و روسی از ادامه همکاری با ایران

محدودیت همکاری بانک‌های خارجی با شرکت‌های ایرانی نیز فرآیند تجارت را دشوار کرده است. به گفته سلامی، تعداد بانک‌هایی که در چین و روسیه حاضر به همکاری با فعالان اقتصادی ایران هستند، محدود است و حتی برخی بانک‌هایی که پیش‌تر با شرکت‌های ایرانی کار می‌کردند، در پی افزایش فشارهای خارجی، همکاری خود را محدود کرده‌اند.

او بانک پینگ آن چین را از نمونه‌های مطرح‌شده در این زمینه می‌داند؛ بانکی که شماری از فعالان اقتصادی ایرانی در مقطعی با آن همکاری داشتند، اما ادامه این همکاری با محدودیت روبه‌رو شد. چنین شرایطی واردکنندگان را ناچار می‌کند برای نقل‌وانتقال پول و تسویه با فروشندگان خارجی، پیوسته مسیرهای جایگزین پیدا کنند. روش پرداخت نیز به سابقه همکاری و اعتبار تجاری طرفین بستگی دارد. برخی فروشندگان پس از ورود و تخلیه کالا وجه معامله را دریافت می‌کنند، درحالی‌که برخی دیگر تسویه پیش از تخلیه را می‌خواهند. در بعضی معاملات نیز ۲۰ تا ۳۰ درصد مبلغ به‌عنوان پیش‌پرداخت پرداخت می‌شود و باقی‌مانده باید پیش از تخلیه تسویه شود. بنابراین، محدودیت بانکی علاوه بر افزایش زمان و هزینه مبادلات، انعطاف‌پذیری واردکنندگان را نیز کاهش می‌دهد.

کاهش قدرت خرید خانوارها و افت تقاضای محصولات پروتئینی

چالش‌های بازار نهاده‌های دامی به واردات و تأمین مالی محدود نیست و کاهش قدرت خرید خانوارها نیز بر تقاضای داخلی اثر گذاشته است. سلامی با اشاره به وضعیت بازار مرغ و گوشت می‌گوید افزایش قیمت‌ها موجب کاهش مصرف محصولات پروتئینی شده و خانوارها هنوز نتوانسته‌اند خود را با شرایط جدید اقتصادی تطبیق دهند. کاهش تقاضا می‌تواند فعالیت مرغداری‌ها و سایر واحدهای تولیدی را تحت تأثیر قرار دهد و حتی بخشی از تولیدکنندگان را از چرخه فعالیت خارج کند. از آنجا که تقاضا برای نهاده‌های دامی ارتباط مستقیمی با میزان تولید دام و طیور دارد، افت تولید در این بخش به بازار واردات و توزیع نهاده‌ها نیز منتقل خواهد شد. در نتیجه، واردکنندگان هم‌زمان با مشکلات تأمین ارز و نقدینگی، با ریسک کاهش تقاضا نیز مواجه‌اند.

بی‌ثباتی فضای سیاسی؛ مهم‌ترین ریسک تجارت غلات

از نگاه مدیرعامل سارال تجارت بین‌الملل، بی‌ثباتی فضای سیاسی و نامشخص بودن شرایط مرتبط با جنگ، مهم‌ترین ریسک پیش روی فعالان این حوزه است. تداوم وضعیت مبهم «نه جنگ و نه صلح» امکان برنامه‌ریزی برای واردات، حمل‌ونقل، تأمین مالی و نقل‌وانتقالات ارزی را دشوار کرده و پیش‌بینی تقاضای داخلی را نیز با عدم اطمینان همراه ساخته است.

در چنین فضایی، شرکت‌ها برای تأمین ارز موردنیاز واردات و انجام تعهدات تجاری خود با محدودیت‌های بیشتری روبه‌رو می‌شوند. از سوی دیگر، انتخاب مبدأ خرید و مسیر حمل‌ونقل نیز به ارزیابی مداوم ریسک‌های سیاسی و عملیاتی وابسته است.

Mr. Mohammadreza Salami

CEO of Saral International Trading Company

$8,000 in Daily Demurrage and Currency Shocks: Iran's Feed Trade under Pressure

Iran's animal feed trade is facing simultaneous pressures from geopolitical uncertainty, banking restrictions, currency volatility and logistical disruptions. Rising risks at southern ports have redirected some imports to northern routes, where vessel congestion and limited infrastructure have pushed demurrage costs to $7,000–8,000 per day in some cases. Meanwhile, delays of one to two months in foreign currency allocation can expose importers to significant losses, as exchange rates rise from approximately IRR 170,000 to IRR 183,000 per dollar between product sales and settlement. Reduced cooperation from some Chinese and Russian banks has further complicated international payments. In certain transactions, suppliers now require 20–30% advance payments or full settlement before unloading. At the same time, declining household purchasing power and weaker demand for meat and poultry are adding pressure to producers and importers. Political uncertainty remains a major obstacle to long-term planning and the continuity of Iran's animal feed supply chain.







مهندس محمدحسین، رئیس هیئت مدیره هلدینگ تولیدی بازرگانی آرین

اوراسیا؛ فرصتی راهبردی برای تنوع‌بخشی به مسیرهای واردات

افزایش ناامنی مسیرهای دریایی، رشد هزینه‌های بیمه و حمل‌ونقل و مشکلات تخصیص ارز، واردات کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی را با چالش‌های تازه‌ای مواجه کرده است. در این وضعیت، تنوع مسیرهای تجاری و تقویت زیرساخت‌های لجستیکی به یکی از ضرورت‌های راهبردی تجارت خارجی تبدیل شده است. مهندس محمدحسین، رئیس هیئت مدیره هلدینگ تولیدی بازرگانی آرین، در تشریح وضعیت بازار غلات و نهاده‌های دامی، ضمن بررسی آثار تحولات منطقه‌ای بر هزینه‌های واردات، بر ضرورت تقویت مسیرهای جایگزین و حمایت مالی از بخش خصوصی تأکید کرد.

رئیس هیئت مدیره هلدینگ تولیدی بازرگانی آرین با اشاره به پیشینه فعالیت این مجموعه اظهار کرد: ریشه فعالیت آرین به تجربه خانوادگی در صنعت روغن کشور از سال ۱۳۴۶ بازمی‌گردد که در سال ۱۳۸۵ با تأسیس رسمی شرکت، وارد مرحله تازه‌ای شد. حوزه فعالیت این مجموعه شامل واردات، ترخیص، تدارکات، تولید، فرآوری و لجستیک کالاهای استراتژیک ازجمله غلات، کنجاله سویا و روغن خام است.

به گفته وی، وجه تمایز آرین، ارتباط مستقیم فعالیت‌های بازرگانی با بخش تولید، صنایع تبدیلی و کارخانجات فرآوری و بسته‌بندی است. این مجموعه همچنین با توسعه شبکه لجستیکی و انبارهای اختصاصی در بنادر شمالی، ازجمله بندر امیرآباد، تلاش کرده است ظرفیت استفاده هم‌زمان از بنادر جنوبی و کریدور دریای خزر را تقویت کند تا جریان تأمین کالا به یک مسیر محدود وابسته نباشد.

افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی کرایه کشتی‌های فله‌بر

مهندس محمدحسین در ادامه با اشاره به تأثیر ناامنی‌های منطقه‌ای بر تجارت دریایی گفت: افزایش ریسک تردد در خلیج‌فارس و تنگه هرمز، بیش از آن‌که موجب توقف کامل واردات شود، به تغییر رفتار شرکت‌های کشتیرانی، افزایش هزینه‌های جانبی و طولانی‌تر شدن زمان حمل انجامیده است. در این شرایط، بخشی از محموله‌ها به مسیرهای جایگزین و بنادر کم‌ریسک‌تر هدایت شده‌اند.

وی افزود: افزایش کرایه کشتی‌های فله‌بر، حق بیمه جنگ، هزینه سوخت و زمان انتظار کشتی‌ها، هزینه حمل هر تن کالای فله وارداتی را در برخی مقاطع و بسته به نوع کشتی و مسیر، بین ۳۰ تا ۵۰ درصد افزایش داده است.

به گفته رئیس هیئت مدیره هلدینگ آرین، کاهش تمایل برخی خطوط بزرگ کشتیرانی بین‌المللی به حمل مستقیم به بنادر جنوبی ایران نیز موجب افزایش نقش ناوگان منطقه‌ای و شرکت‌های مستقل شده است؛ موضوعی که اگرچه امکان استمرار حمل را فراهم می‌کند، اما معمولاً با کرایه‌های بالاتر و شرایط سخت‌گیرانه‌تر قراردادهای حمل همراه است.

وی همچنین دموراژ را یکی از عوامل مهم افزایش هزینه واردات دانست و تأکید کرد: تأخیر در تخصیص ارز، ارزیابی اسناد و تخلیه کشتی‌ها، موجب معطلی محموله‌ها در لنگرگاه‌ها و تحمیل هزینه‌های سنگین به واردکنندگان می‌شود.

اوراسیا؛ مسیر جایگزین برای کاهش وابستگی به حمل اقیانوسی

رئیس هیئت مدیره هلدینگ آرین، تنوع‌بخشی به کشورهای تأمین‌کننده را راهکاری ضروری برای کاهش ریسک واردات دانست و اظهار کرد: آمریکای جنوبی به دلیل ظرفیت بالای تولید و قیمت رقابتی، از مبادی اصلی تأمین ذرت و کنجاله سویا محسوب می‌شود، اما وابستگی بیش‌ازحد به مسیرهای طولانی دریایی، آسیب‌پذیری زنجیره تأمین را افزایش می‌دهد.

وی توسعه همکاری با روسیه و قزاقستان و استفاده از ظرفیت دریای خزر و مسیرهای ریلی و جاده‌ای شمال کشور را از فرصت‌های مهم این حوزه برشمرد و افزود: این مسیرها با وجود محدودیت‌های شناوری و زیرساختی، می‌توانند زمان حمل را از حدود دو ماه به کمتر از دو هفته کاهش دهند و هزینه خواب سرمایه و بیمه حمل اقیانوسی را تعدیل کنند.

به گفته وی، هلدینگ آرین نیز با توسعه ساختار بازرگانی خود در روسیه، به دنبال کاهش وابستگی به یک مبدأ یا مسیر مشخص و افزایش انعطاف‌پذیری در تأمین نهاده‌هاست.

رسوب کالا در بنادر؛ چالشی فراتر از ظرفیت تخلیه

مهندس محمدحسین با اشاره به مشکلات رسوب محموله‌های غلات در بنادر کشور تصریح کرد: این مسئله صرفاً ناشی از محدودیت اسکله‌ها و ظرفیت تخلیه نیست، بلکه مشکلات تخصیص ارز، آزاد نشدن اسناد مالکیت، تعدد مجوزها، نبود وحدت رویه گمرکی و اختلالات سامانه‌ای نیز در طولانی شدن فرآیند ترخیص نقش دارند.

وی افزود: هرچند در ماه‌های اخیر هماهنگی‌هایی میان دستگاه‌های ناظر، گمرک و بانک مرکزی برای تسریع خروج کالا از بنادر انجام شده، اما تا زمانی که تأمین ارز به فرآیندی پایدار و قابل پیش‌بینی تبدیل نشود، احتمال تکرار رسوب کالا و معطلی کشتی‌ها وجود دارد.

رئیس هیئت مدیره هلدینگ آرین با تأکید بر وابستگی صنعت دام و طیور به واردات ذرت، جو و کنجاله سویا اظهار کرد: تولید دام و طیور دارای چرخه مصرف روزانه و غیرقابل توقف است و هرگونه اختلال در تأمین نهاده‌ها می‌تواند به کاهش جوجه‌ریزی، افت تولید محصولات پروتئینی و افزایش قیمت مرغ، تخم‌مرغ و لبنیات منجر شود.

وی نقش شرکت‌های بزرگ واردکننده را فراتر از مبادله کالا دانست و گفت: این شرکت‌ها در شرایط بحرانی باید با حفظ ذخایر احتیاطی، خرید به‌موقع از بازارهای جهانی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌هایی مانند سیلوهای غلات و مخازن روغن، به‌عنوان ضربه‌گیرهای امنیت غذایی عمل کنند.

مطالبات ارزی؛ مانع اصلی تقویت توان واردکنندگان

مهندس محمدحسین در پایان، بلاتکلیفی مطالبات ارزی واردکنندگان بابت ارز ترجیحی را یکی از مهم‌ترین چالش‌های ساختاری این حوزه عنوان کرد و گفت: بخش قابل‌توجهی از این مطالبات، بنا بر اعلام فعالان این بخش، بیش از دو سال است که وصول و تعیین تکلیف نشده است. منابعی که باید در چرخه خرید و واردات مجدد کالاهای اساسی به کار گرفته شوند، عملاً از گردش عملیاتی شرکت‌ها خارج مانده‌اند.

وی افزود: این مسئله در کنار هزینه‌های بالای تأمین مالی و بهره‌های بانکی، قدرت نقدینگی و توان رقابتی واردکنندگان را کاهش داده و ظرفیت بخش خصوصی برای حفظ ذخایر راهبردی و مقابله با شوک‌های بین‌المللی را تضعیف می‌کند.

Mr. Mohammadhossein
Chairman of the Board, Arian Manufacturing and Trading Holding

Grain Shipping Costs Rise by Up to 50%

Shipping costs per tonne of bulk imports rose 30% to 50% at times, depending on the route and vessel type. Heightened risks in the Persian Gulf and Strait of Hormuz, higher freight rates, war risk premiums, rising fuel costs and longer vessel waits have raised the cost of importing grain and animal feed ingredients into Iran.

Sourcing from Russia and Kazakhstan via the Caspian Sea and northern rail and road routes could shorten transit times from about two months to less than two weeks, reducing the time importers' capital is tied up in transit. Vessel availability and infrastructure constraints still limit these routes. At Iranian ports, delays in foreign currency allocation, document release and unloading add to demurrage costs for importers.





کامبیز خیری، مدیرعامل شرکت اگرو آسترا

کمبود ناوگان دریایی؛ محدودیت بنادر در دریای کاسپین در تجارت غلات بین روسیه و ایران

روسیه به‌واسطه ظرفیت بالای تولید محصولات کشاورزی، یکی از مبادی مهم تأمین غلات و نهاده‌های دامی موردنیاز ایران به شمار می‌رود. موقعیت جغرافیایی دو کشور در حاشیه دریای کاسپین نیز فرصت مناسبی برای توسعه مبادلات کشاورزی فراهم کرده است؛ بااین‌حال، کمبود ناوگان دریایی، محدودیت زیرساخت‌های بندری و مشکلات تسویه مالی، بهره‌برداری کامل از این ظرفیت را با چالش مواجه کرده است. کامبیز خیری، مدیرعامل شرکت اگرو آسترا، در گفت‌وگو با نگاشته، ضمن تشریح تجربه فعالیت در بازار روسیه، مهم‌ترین موانع تجارت غلات و راهکارهای توسعه همکاری‌های تجاری دو کشور را بررسی کرده است.

خیری با اشاره به سابقه فعالیت شرکت اگرو آسترا در بازار روسیه، برخورداری از شبکه ارتباطی گسترده در زنجیره تأمین را یکی از مزیت‌های اصلی این مجموعه دانست و گفت: ارتباط مستمر با کشاورزان، تأمین‌کنندگان، شرکت‌های حمل‌ونقل، بنادر، مالکان کشتی و مجموعه‌های بازرسی، زمینه شکل‌گیری همکاری‌های پایدار را فراهم کرده است. به گفته وی، کنترل کیفیت محموله‌ها در مبدأ و مقصد و نظارت بر مراحل خرید و حمل، از اقدامات این شرکت برای کاهش ریسک معاملات است.

ظرفیت روسیه برای تأمین غلات و نهاده‌های دامی ایران

مدیرعامل شرکت اگرو آسترا، روسیه را یکی از منابع مهم تأمین غلات و نهاده های دامی ایران دانست و تأکید کرد: ارتباط مستقیم با کشاورزان و تأمین کنندگان روسی، در کنار توسعه همکاری های بندری و حمل‌ونقل، می تواند فرآیند تأمین کالا را تسهیل کند؛ اما بهره‌برداری کامل از این ظرفیت به رفع موانع لجستیکی و افزایش توان حمل‌ونقل نیاز دارد.

وی با اشاره به همکاری این شرکت با چندین بندر در حوزه دریای کاسپین و رود ولگا افزود: انتخاب بندر مبدأ با توجه به ظرفیت عملیاتی، شرایط تخلیه و بارگیری و موقعیت جغرافیایی انجام می‌شود. همچنین استفاده از بنادر مسیر رود ولگا در دوره‌هایی که شرایط آب‌وهوایی و تردد شناورها اجازه دهد، امکان‌پذیر است.

خیری با اشاره به نقش غلات وارداتی در تأمین مواد اولیه کارخانه‌های خوراک دام و طیور، رعایت الزامات کیفی، بهداشتی و قرنطینه‌ای را از ضرورت‌های این تجارت عنوان کرد.

تسویه مالی؛ یکی از موانع تجارت میان ایران و روسیه

خیری، تسویه مالی و انتقال وجوه معاملات را از چالش‌های مهم واردکنندگان ایرانی برشمرد و گفت: طولانی شدن فرآیند بررسی اسناد و پرداخت وجه، علاوه بر ایجاد مشکل برای خریدار و فروشنده، می‌تواند موجب معطلی کشتی و افزایش هزینه‌های حمل شود.

وی توضیح داد: فرآیند تسویه که در شرایط معمول ممکن است حدود چهار تا هفت روز زمان ببرد، در برخی موارد به هشت تا ۱۰ روز یا بیشتر می‌رسد. در چنین شرایطی، فروشنده در انتظار دریافت وجه و خریدار در انتظار تکمیل فرآیند مالی باقی می‌ماند و احتمال توقف کشتی نیز افزایش پیدا می‌کند.

مدیرعامل اگرو آسترا، ایجاد سازوکارهای مطمئن و سریع‌تر بانکی را از الزامات توسعه تجارت دانست و تأکید کرد که وجود کالا و ظرفیت حمل‌ونقل، بدون امکان تسویه به‌موقع معاملات، برای استمرار مبادلات کافی نیست.

کمبود ناوگان دریایی؛ یکی از مشکلات اصلی تجارت در دریای کاسپین

خیری محدودیت ظرفیت ناوگان دریایی را مهم‌ترین مشکل فعلی تجارت ایران و روسیه از مسیر دریای کاسپین دانست و اظهار کرد: پس از تغییرات و محدودیت‌های ایجادشده در برخی مسیرهای تجاری منطقه، تقاضا برای استفاده از مسیر شمالی افزایش یافته است؛ درحالی‌که تعداد کشتی‌های فعال در دریای کاسپین متناسب با حجم جدید تقاضا نیست.

به گفته‌وی، اگرچه تعدادی کشتی فله‌بر جدید به ناوگان اضافه‌شده‌اند، ظرفیت موجود همچنان پاسخگوی حجم محموله‌های قابل‌انتقال نیست. این ناهماهنگی میان عرضه و تقاضای حمل دریایی، موجب تأخیر در جابه‌جایی کالا و افزایش هزینه‌های حمل شده است.

مدیرعامل اگرو آسترا تأکید کرد: راهکار پایدار برای کاهش این محدودیت، افزایش ظرفیت ناوگان فعال در دریای کاسپین و فراهم کردن زمینه مشارکت بیشتر بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری و خرید کشتی است. البته این اقدام به حمایت مالی و تسهیلات بانکی مناسب نیاز دارد؛ زیرا خرید و بهره‌برداری از کشتی مستلزم سرمایه قابل‌توجهی است و تأمین منابع مالی آن برای شرکت‌های خصوصی دشوار است.

محدودیت ظرفیت بنادر و ضرورت توسعه زیرساخت‌های لجستیکی

خیری، محدودیت ظرفیت عملیاتی بنادر ایران و روسیه را از دیگر موانع تجارت غلات برشمرد و گفت: افزایش حجم سفارش‌ها و تقاضای حمل، فشار بیشتری بر ظرفیت برخی بنادر وارد کرده است. در بنادر شمالی ایران نیز محدودیت تجهیزات و امکانات تخلیه و بارگیری می‌تواند موجب ایجاد صف انتظار کشتی‌ها و طولانی شدن عملیات بندری شود.

وی افزود: تأخیر در تخلیه و بارگیری، برنامه حرکت شناورها را مختل می‌کند و با افزایش زمان توقف کشتی، هزینه‌هایی مانند دموراژ و جریمه تأخیر را به صاحبان کالا تحمیل خواهد کرد. بخشی از تجهیزات مورد استفاده در بنادر شمالی نیز نیازمند نوسازی و توسعه است.

مدیرعامل اگرو آسترا، ارائه تسهیلات کم‌بهره به سرمایه‌گذاران متخصص و واجد صلاحیت را راهکاری برای توسعه زیرساخت‌های بندری دانست و بر ضرورت تقویت بندر آستارا، توسعه امکانات تخلیه و نگهداری کالا و تکمیل زیرساخت‌های ریلی مرتبط با آن تأکید کرد. به گفته وی، بهبود وضعیت واگن‌ها، کاهش زمان توقف و ایجاد انبارهای مناسب می‌تواند بخشی از هزینه‌ها و مشکلات عملیاتی صاحبان کالا را کاهش دهد.

یخ‌بندان آستراخان و ضرورت هماهنگی با طرف روسی

خیری، یخ‌بندان در بنادر روسیه، به‌ویژه آستراخان، را از عوامل مؤثر بر زمان حمل عنوان کرد و گفت: در دوره یخ‌بندان، تردد شناورها با محدودیت مواجه می‌شود و گاهی کشتی‌ها برای مدت طولانی در انتظار بازگشایی مسیر می‌مانند.

وی با اشاره به تجربه توقف حدود یک‌ماهه یک کشتی در سال گذشته، افزود: چنین تأخیرهایی برنامه‌ریزی واردات را دشوار و هزینه‌های عملیاتی را افزایش می‌دهد. ازاین‌رو، هماهنگی میان دو کشور برای تقویت خدمات یخ‌شکن، تسریع بازگشایی مسیرها و مدیریت زمان‌بندی تردد شناورها ضروری است.

ضرورت تأمین مالی برای خرید کشتی و توسعه ناوگان

مدیرعامل اگرو آسترا، تأمین مالی بخش خصوصی را یکی از اولویت‌های اصلی توسعه حمل‌ونقل دریایی دانست و گفت: خرید و بهره‌برداری از کشتی به سرمایه قابل‌توجهی نیاز دارد و شرایط ارزی و ناپایداری‌های اقتصادی، اجرای این برنامه را برای شرکت‌های خصوصی دشوار کرده است.

وی افزود: ورود نظام بانکی و ارائه تسهیلات با نرخ سود مناسب، به‌ویژه به شرکت‌هایی که از تجربه و تخصص کافی در حوزه حمل‌ونقل دریایی برخوردارند، می‌تواند به افزایش ظرفیت ناوگان فعال در دریای کاسپین کمک کند.

Mr. Kambiz Kheiri

CEO of Agroastra Company

Iran–Russia Grain Trade under Maritime Pressure: Fleet Shortages and Port Bottlenecks

Russia is a major source of grain and animal feed for Iran, but limited shipping capacity, port infrastructure constraints and financial settlement difficulties are hindering the full potential of trade across the Caspian Sea. Growing demand for northern trade routes has outpaced the available vessel fleet, while inadequate loading and unloading facilities are increasing vessel queues and demurrage costs. Financial settlements that normally take 4–7 days can now extend to 8–10 days or longer, disrupting shipping schedules and increasing costs. Winter ice conditions at Astrakhan port create further delays; last year, one vessel reportedly remained stranded for approximately a month awaiting the reopening of the route. Expanding the Caspian fleet through private-sector investment, modernizing port equipment, upgrading Astara's logistics infrastructure, and improving access to financing and payment mechanisms are among the key measures needed to strengthen grain trade between the two countries.

AgroAstra
АгроАстра
«AgroAstra» LLC

iranGrain
The 6th International iranGrain Conference
ششمین کنفرانس بین‌المللی غلات و دانه‌های روغنی
30 Nov & 1 Dec 2026 | ۹ و ۱۰ آذر ماه ۱۴۰۵
Parsian Esteghlal Hotel | هتل پارسیان استقلال

Meet AgroAstra at iranGrain 2026
آگروآسترا؛ همراه شما در ایران‌گرین ۲۰۲۶

Trusted Feed Ingredients Exporter +15 Years of Experience | صادرکننده نهاده از روسیه با بیش از ۱۵ سال سابقه

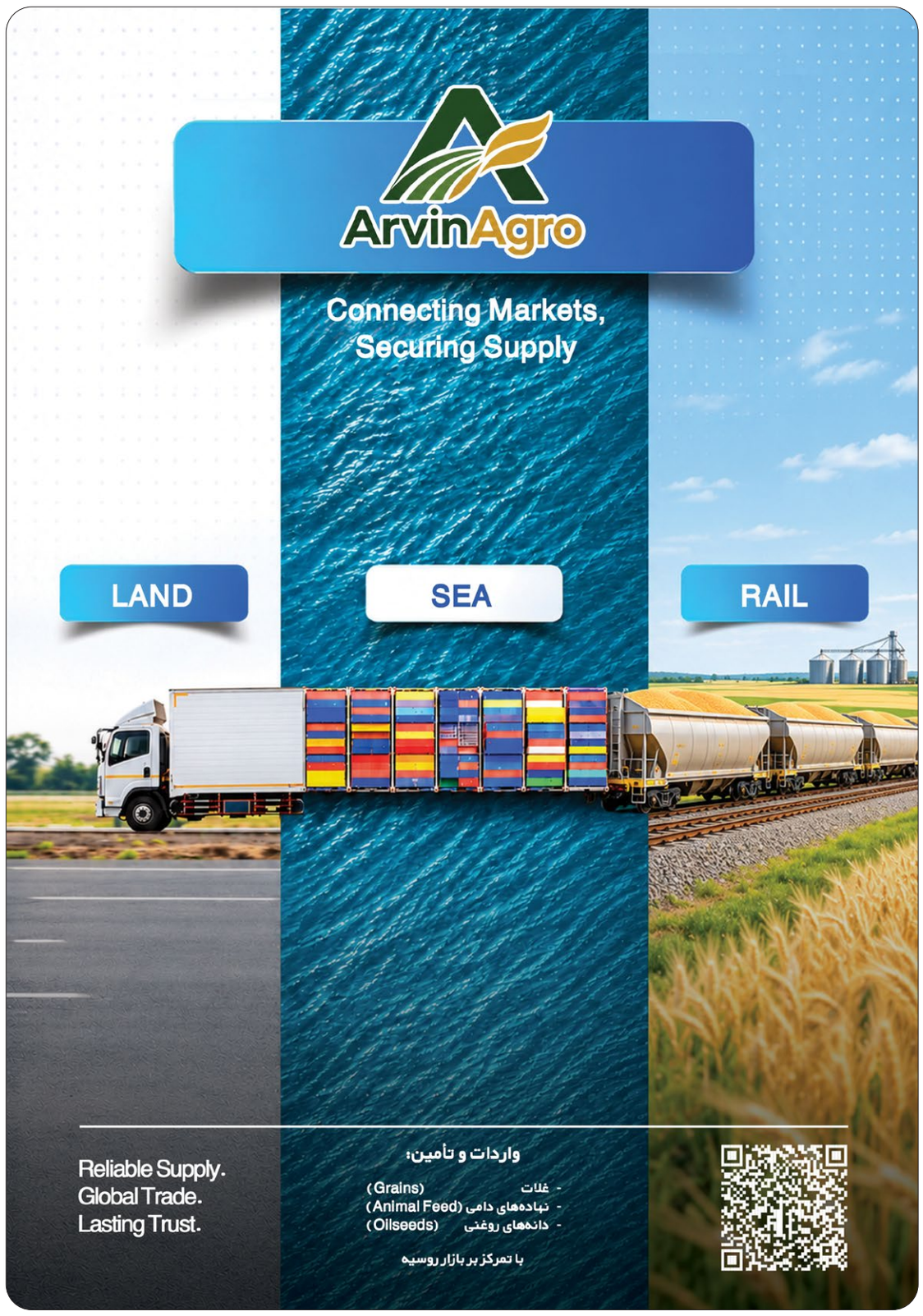


SUNFLOWER MEAL
SOYBEAN MEAL
FEED CORN
FEED & FOOD WHEAT
FEED BARLEY

Astrakhan Office:
Address: 4/2, Bakinskaya Str., Office №6, Astrakhan, Russia, 414024
Kambiz Kheiri
+7 (927) 076-03-89 +98 912 100 2499
agroastra0608@mail.ru

Tehran Office:
Address: No. 15, Mohri Ave, Valiasr St, before Parkway Crossroads, Tehran, Iran
Elnaz Mashayekh
+7 (927) 074-34-46 +98 912 208 5029

Madrid Office:
Address: Av. Rey Juan Carlos 1, Num. 1, 13.1B, Majadahonda, Madrid, Spain
NORIMPEX AGRO, S.L.
+34 691 179 100 +34 916 798 778
norimpex1@gmail.com





فاطمه دارسنج، مدیر بازرگانی خارجی شرکت آروین

بازار نهاده‌های دامی در تنگنای ارز، مقررات و لجستیک

در شرایطی که بازار نهاده‌های دامی و کشاورزی با نوسانات ارزی، محدودیت‌های تجاری و چالش‌های زنجیره تأمین مواجه است، نقش شرکت‌های فعال در حوزه واردات و تأمین این محصولات بیش از گذشته اهمیت یافته است. در همین خصوص، با فاطمه دارسنج، مدیر بازرگانی خارجی شرکت آروین، درباره فعالیت‌های این مجموعه، چالش‌ها و فرصت‌های بازار نهاده‌ها، راهکارهای مدیریت ریسک و چشم‌انداز توسعه آروین در سال‌های آینده گفت‌وگو کرده‌ایم.

دارسنج در ابتدا در تشریح فعالیت‌های شرکت آروین اظهار کرد: هلدینگ آروین در حوزه تأمین و واردات نهاده‌های اساسی کشاورزی و دامی فعالیت می‌کند و سبد وارداتی این مجموعه عمدتاً شامل محصولات استراتژیک و پرمصرفی همچون ذرت دامی، گندم، جو و دانه سویاست. تمرکز اصلی ما بر تأمین پایدار نهاده‌های پروتئینی و انرژی‌زا قرار دارد؛ چراکه امنیت غذایی کشور و پایداری صنعت دام و طیور، ارتباط مستقیمی با استمرار جریان تأمین این محصولات دارد. بر همین اساس، تلاش کرده‌ایم با تمرکز بر این بخش از بازار، بخشی از خلأهای احتمالی زنجیره تأمین را پوشش دهیم و پاسخگوی نیاز تولیدکنندگان باشیم.

نوسانات ارزی و موانع لجستیکی؛ چالش‌های اصلی واردات نهاده

مدیر بازرگانی خارجی شرکت آروین با اشاره به شرایط پیچیده و پرنوسان بازار نهاده‌های دامی و کشاورزی افزود: نوسانات شدید نرخ ارز، محدودیت‌های بین‌المللی در نقل‌وانتقال پول و تغییرات ناگهانی مقررات و بخشنامه‌ها، از مهم‌ترین چالش‌های فعالان این حوزه در سطح کلان هستند که برنامه‌ریزی بلندمدت و مدیریت هزینه‌های واردات را با دشواری مواجه می‌کنند.

وی ادامه داد: در سطح عملیاتی نیز تأخیرهای لجستیکی، کمبود یا افزایش هزینه تأمین کشتی و واگن و طولانی شدن فرآیندهای ترخیص گمرکی، از جمله عواملی هستند که ریسک فعالیت واردکنندگان را افزایش می‌دهند. این مسائل به‌ویژه در خصوص کالاهایی که شرایط نگهداری و زمان‌بندی مشخصی دارند، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

تنوع‌بخشی به مبادی تأمین در دستور کار واردکنندگان

دارسنج در عین حال، توسعه روابط تجاری با کشورهای همسایه و منطقه اوراسیا را یکی از فرصت‌های مهم پیش‌روی این صنعت دانست و اضافه کرد: گسترش همکاری با کشورهایی همچون روسیه و قزاقستان و بهره‌گیری از ظرفیت کریدورهای جدید حمل‌ونقل، می‌تواند به تنوع‌بخشی مبادی وارداتی و کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی منجر شود. از سوی دیگر، تقاضای مستمر بازار داخلی برای نهاده‌های دامی و کشاورزی، همچنان یک ظرفیت پایدار برای فعالیت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی محسوب می‌شود.

وی با تأکید بر ضرورت تغییر رویکرد واردکنندگان در مواجهه با نوسانات اقتصادی یادآور شد: مدیران این حوزه باید از تفکر خریدهای مقطعی و لحظه‌ای فاصله بگیرند و به سمت مدیریت راهبردی ریسک حرکت کنند. تنوع بخشی به مبادی تأمین و همکاری با چندین کشور و تأمین‌کننده، نخستین گام در این مسیر است؛ چراکه وابستگی به یک مبدأ یا تأمین‌کننده مشخص می‌تواند در زمان بروز بحران، کل زنجیره تأمین را با اختلال مواجه کند.

به گفته دارسنج، استفاده از ابزارهای مالی برای پوشش ریسک نوسانات قیمت جهانی، از جمله قراردادهای آتی در بازارهای بین‌المللی، در کنار تنوع‌بخشی به روش‌های تأمین ارز و بهره‌گیری از ظرفیت سازوکارهای قانونی موجود، می‌تواند نقش مؤثری در کنترل هزینه‌ها و مدیریت ریسک‌های واردات داشته باشد.

وی افزود: انعقاد قراردادهای بلندمدت با تأمین‌کنندگان معتبر و حفظ سطح بهینه‌ای از موجودی ذخایر در داخل کشور نیز به‌عنوان یک پشتوانه امنیتی، می‌تواند استمرار تأمین کالا را در شرایط بحرانی تضمین کند.

مدیر بازرگانی خارجی شرکت آروین در ادامه، نقش بخش خصوصی را در پایداری زنجیره تأمین و امنیت غذایی کشور فراتر از واردات و جابه‌جایی کالا دانست و گفت: شرکت‌های واردکننده با تأمین به‌موقع نهاده‌ها، در مدیریت هزینه‌های تولید دامداران و فعالان بخش کشاورزی سهم بسزایی دارند و می‌توانند از بروز کمبود و التهاب در بازار جلوگیری کنند. از این منظر، عملکرد صحیح بخش خصوصی ارتباط مستقیمی با استمرار تولید و ثبات بازار محصولات غذایی دارد.

ثبات مقررات؛ مطالبه اصلی واردکنندگان از دولت

دارسنج با اشاره به ضرورت حمایت از فعالان اقتصادی این حوزه اظهار کرد: مهم‌ترین مطالبه بخش خصوصی از سیاست‌گذاران، ایجاد ثبات در تصمیم‌گیری‌ها و پیش‌بینی‌پذیر کردن مقررات است. تغییرات ناگهانی و بخشنامه‌های خلق‌الساعه، امکان برنامه‌ریزی اقتصادی را محدود کرده و ریسک فعالیت‌های تجاری را افزایش می‌دهد.

وی تسهیل فرآیندهای تأمین و نقل‌وانتقال ارز، شفاف‌سازی سازوکارهای رفع تعهد ارزی و ارائه تسهیلات گمرکی و لجستیکی را از دیگر الزامات توسعه فعالیت واردکنندگان برشمرد و افزود: فراهم شدن این بسترها، به‌ویژه برای کالاهایی که نسبت به زمان و شرایط نگهداری حساس هستند، می‌تواند سرعت و کارآمدی زنجیره تأمین را افزایش دهد. به اعتقاد من، تقویت تعامل میان دولت و بخش خصوصی بر پایه اعتماد، شفافیت و ثبات مقررات، زمینه‌ساز توسعه سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی بلندمدت در این بازار خواهد بود.

حرکت آروین از واردات به سمت تأمین پایدار نهاده‌ها

مدیر بازرگانی خارجی شرکت آروین در تشریح برنامه‌های توسعه‌ای این شرکت در افق پنج‌ساله نیز بیان کرد: چشم‌انداز ما تبدیل شدن از یک واردکننده صرف به یکی از مجموعه‌های معتبر و اثرگذار در حوزه تأمین پایدار نهاده‌های اساسی کشور است. در این مسیر، توسعه سبد محصولات با تمرکز بر نهاده‌های تخصصی‌تر، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های انبارداری مکانیزه و استفاده از سامانه‌های هوشمند برای رصد بازار و مدیریت زنجیره تأمین را در دستور کار داریم.

وی با تأکید بر این که مزیت رقابتی در بازار امروز صرفاً به حجم واردات محدود نمی‌شود، تصریح کرد: کیفیت تأمین، مدیریت هوشمندانه منابع، تحویل به‌موقع و توانایی حفظ جریان کالا در شرایط دشوار، از مهم‌ترین مؤلفه‌های موفقیت شرکت‌های فعال در این صنعت هستند.

دارسنج در پایان خاطرنشان کرد: هدف ما در آروین صرفاً توسعه فعالیت‌های وارداتی نیست، بلکه تلاش داریم با تقویت زیرساخت‌ها، توسعه روابط تجاری بین‌المللی و ارتقای نظام مدیریت زنجیره تأمین، به مجموعه‌ای قابل اعتماد برای تولیدکنندگان تبدیل شویم. امیدواریم نام آروین در بازار نهاده‌های دامی و کشاورزی کشور با سه مؤلفه «تأمین به‌موقع»، «کیفیت» و «پایداری در شرایط دشوار» شناخته شود و بتوانیم نقشی مؤثر در استمرار زنجیره تأمین و تقویت امنیت غذایی کشور ایفا کنیم.

Ms. Fatemeh Darsanj
Foreign Trade Manager at Arvin Company

From Russia to Kazakhstan: Arvin's Roadmap to Overcoming Supply Challenges

Iran's agricultural and animal feed markets face mounting challenges, including currency volatility, international payment restrictions, unpredictable regulatory changes, and rising transportation and customs clearance costs. These pressures threaten the reliable supply of strategic commodities such as feed corn, wheat, barley, and soybeans. Expanding trade ties with Russia and Kazakhstan, diversifying import origins, developing alternative transport routes, and securing long-term contracts with reliable suppliers are among the key strategies for mitigating supply risks. Meanwhile, regulatory stability, easier access to foreign currency, and improved customs and logistics infrastructure remain critical priorities for the private sector. Under its five-year vision, Arvin aims to move beyond conventional importing and become a major player in the sustainable supply of agricultural and animal feed commodities through product portfolio expansion, investment in mechanized warehousing, and the adoption of smart supply chain management systems.



مصطفی اوزدمیر، نایب‌رئیس هیئت‌مدیره هلدینگ لوراس

ایماش در جمع شرکت‌های پیشرو ترکیه در حوزه صادرات و تحقیق‌وتوسعه قرار گرفت

شرکت ایماش (IMAS) با بیش از ۳۵ سال سابقه فعالیت در صنعت ماشین‌آلات و فناوری‌های آسیابانی غلات و خوراک دام، بار دیگر با ثبت دستاوردهایی در حوزه صادرات و تحقیق‌وتوسعه (R&D)، جایگاه خود را در میان شرکت‌های پیشرو ترکیه تثبیت کرد.

این شرکت که فعالیت خود را در سال ۱۹۸۹ به‌عنوان کارگاهی کوچک برای تأمین قطعات یدکی کارخانه ماکارونی سلوا آغاز کرد، در طول بیش از سه دهه فعالیت، به یکی از بازیگران بین‌المللی صنعت فناوری‌های آسیابانی غلات و خوراک دام تبدیل شده است.

ایماش تاکنون پروژه‌های متعددی را به‌صورت کلید در دست در پنج قاره جهان اجرا کرده و دامنه فعالیت‌های خود را از تولید ماشین‌آلات فراتر برده است. این شرکت اکنون در زمینه طراحی و تولید سازه‌های فولادی، سامانه‌های اتوماسیون و همچنین سیستم‌های ذخیره‌سازی و مدیریت انرژی مورد استفاده در صنایع آسیابانی غلات و خوراک دام نیز فعالیت می‌کند.

توسعه توانمندی‌های فنی و تولیدی، رویکرد مشتری‌محور، سرمایه‌گذاری مستمر در فناوری و اتکا به نیروی انسانی متخصص، از جمله عوامل مؤثر در گسترش فعالیت‌های بین‌المللی و ارتقای جایگاه ایماش در بازارهای جهانی عنوان شده است.

مصطفی اوزدمیر، نایب‌رئیس هیئت‌مدیره هلدینگ لوراس، در واکنش به کسب این دو دستاورد اظهار کرد: بسیار مفتخریم و خوشحالیم که بار دیگر نام ایماش در میان شرکت‌های پیشرو در حوزه صادرات و تحقیق‌وتوسعه قرار گرفته است. این دستاوردها نشان‌دهنده اعتمادی است که طی سال‌ها در صنعت ایجاد کرده‌ایم و همچنین بیانگر تعهد جدی ما به توسعه فناوری‌های پیشرفته است.

ایماش سرمایه‌گذاری در فناوری، نوآوری و نیروی انسانی را ادامه خواهد داد و با ارائه راهکارهای ارزش‌آفرین برای صنعت، در مسیر تقویت جایگاه ترکیه در بازارهای جهانی گام برخواهد داشت.

به تیم خود و توانمندی‌های فناورانه‌مان افتخار می‌کنیم و برای فرصت‌ها و موفقیت‌های پیش‌رو انگیزه داریم. امیدواریم در کنار یکدیگر به دستاوردهای بزرگ‌تری برسیم.

ایماش در جمع پنج صادرکننده برتر ماشین‌آلات صنایع غذایی ترکیه

ایماش در سال ۲۰۲۶ در فهرست پنج صادرکننده برتر ماشین‌آلات صنایع غذایی ترکیه قرار گرفت. این موفقیت در ادامه دستاورد سال گذشته این شرکت به دست آمده است؛ زمانی که ایماش در فهرست «۱۰۰۰ صادرکننده برتر ترکیه» موفق به کسب رتبه نخست در صنعت خود شد.

تکرار موفقیت‌های صادراتی، جایگاه ایماش را در بازارهای بین‌المللی و در حوزه فناوری‌های آسیابانی غلات و خوراک دام بیش از پیش تقویت کرده است.

فهرست صادرکنندگان برتر ماشین‌آلات ترکیه از سوی انجمن صادرکنندگان ماشین‌آلات این کشور و بر اساس آمار نهایی صادرات در سال ۲۰۲۵ منتشر شده است.

کسب رتبه ۱۸۳ در میان ۵۰۰ شرکت برتر ترکیه در حوزه تحقیق‌وتوسعه

ایماش همچنین در فهرست «۵۰۰ شرکت برتر ترکیه در حوزه تحقیق‌وتوسعه» قرار گرفته و در ارزیابی سال جاری، رتبه ۱۸۳ را کسب کرده است. این شرکت از سال ۲۰۱۵ تاکنون، هر سال عنوان شرکت پیشرو صنعت در حوزه فناوری‌های آسیابانی غلات و خوراک دام را به خود اختصاص داده است.

از دیگر دستاوردهای این شرکت در حوزه نوآوری، کسب رتبه دوازدهم در میان ۵۰ شرکت برتر ترکیه از نظر تعداد اختراعات ملی است.

مرکز تحقیق‌وتوسعه ایماش با تمرکز بر طراحی، مهندسی، آزمایش و تحلیل، نقش مؤثری در توسعه فناوری‌های مرتبط با صنایع آسیابانی غلات و خوراک دام ایفا می‌کند. ثبت اختراعات، توسعه مدل‌های کاربردی و انجام مطالعات علمی و فنی از جمله فعالیت‌های این مرکز به شمار می‌رود.

گزارش «۵۰۰ شرکت برتر ترکیه در حوزه تحقیق‌وتوسعه» در سپتامبر ۲۰۲۶ از سوی مجله ترکیش‌تایم (Turkishtime) و بر مبنای هزینه‌های سالانه شرکت‌ها در بخش تحقیق‌وتوسعه منتشر شده است.





محمد قاجاریه، مدیرعامل گروه صنایع غذایی آس

امنیت تأمین مواد اولیه، مهم‌ترین پیش‌نیاز پایداری صنعت روغن

صنعت روغن خوراکی کشور در سال‌های اخیر با چالش‌هایی از جمله نوسانات بازارهای جهانی، محدودیت‌های حمل‌ونقل دریایی، دشواری تأمین ارز، افزایش هزینه‌های واردات و تغییر الگوی مصرف خانوارها مواجه بوده است؛ شرایطی که استمرار تولید و حفظ تعادل بازار را به یکی از دغدغه‌های اصلی فعالان این صنعت تبدیل کرده است.

محمد قاجاریه، مدیرعامل گروه صنایع غذایی آس، با اشاره به چالش‌های این صنعت، تنوع‌بخشی به منابع تأمین، ثبات فرآیندهای ارزی، مدیریت سرمایه در گردش و کنترل ریسک نوسانات قیمت را از الزامات پایداری تولید دانست.

امنیت تأمین؛ مهم‌ترین پیش‌نیاز استمرار تولید

قاجاریه با اشاره به وابستگی بخش قابل توجهی از صنعت روغن کشور به واردات روغن خام و دانه‌های روغنی اظهار کرد: نوسانات قیمت جهانی، محدودیت‌های حمل‌ونقل دریایی، افزایش هزینه بیمه و کرایه حمل، مشکلات نقل‌وانتقال ارز و تغییر مقررات تجاری از مهم‌ترین ریسک‌های تأمین مواد اولیه هستند و می‌توانند استمرار تولید و ثبات بازار داخلی را تحت تأثیر قرار دهند.

به گفته وی، مدیریت ریسک تأمین باید تمام مراحل خرید، تأمین مالی، حمل، تخلیه و ترخیص مواد اولیه را در بر بگیرد. تنوع‌بخشی به مبادی خرید، همکاری با تأمین‌کنندگان معتبر، شناسایی مسیرهای جایگزین حمل‌ونقل و ایجاد ظرفیت ذخیره‌سازی از راهکارهای افزایش امنیت تأمین است.

مدیرعامل گروه صنایع غذایی آس همچنین تسهیل تخصیص ارز، تسریع تشریفات گمرکی و ایجاد سازوکارهای مشخص برای تأمین کالاهای اساسی در شرایط بحرانی را از الزامات استمرار فعالیت صنعت دانست.

چالش ارز و سرمایه در گردش؛ حلقه مهم پایداری تولید

قاجاریه تأخیر در تخصیص ارز و مشکلات نقل‌وانتقال پول را از عوامل افزایش هزینه‌های عملیاتی و کاهش توان مالی واحدهای تولیدی عنوان کرد و گفت: فاصله زمانی میان ثبت سفارش، تأمین ارز، پرداخت‌های بین‌المللی و دریافت مواد اولیه، منابع مالی واردکنندگان و تولیدکنندگان را برای مدت طولانی‌تری درگیر می‌کند؛ در حالی که هزینه‌های جاری واحدها همچنان برقرار است.

وی افزود: نوسانات نرخ ارز نیز محاسبه بهای تمام‌شده را با عدم قطعیت مواجه می‌کند و افزایش هم‌زمان هزینه تأمین و طولانی شدن چرخه بازگشت سرمایه، فشار مضاعفی بر تولیدکنندگان وارد می‌آورد.

به گفته قاجاریه، برنامه‌ریزی جریان نقدینگی، کنترل دوره وصول مطالبات و تنظیم خرید متناسب با ظرفیت مالی مجموعه می‌تواند در کاهش این فشار مؤثر باشد. پایداری تولید بیش از افزایش ظرفیت اسمی، به استمرار دسترسی به مواد اولیه و سلامت جریان نقدینگی وابسته است.

نوسانات قیمت و مدیریت حاشیه سود؛ چالش مستمر واحدهای تولیدی

مدیرعامل گروه صنایع غذایی آس، مدیریت فاصله زمانی میان خرید روغن خام و فروش محصول نهایی را از چالش‌های مهم این صنعت دانست و گفت: تغییر قیمت‌های جهانی، نرخ ارز، هزینه‌های حمل‌ونقل و شرایط تقاضا ممکن است تا زمان عرضه محصول نهایی، محاسبات اولیه تولیدکننده را تغییر دهد و حاشیه سود را کاهش دهد.

وی هماهنگی میان برنامه خرید، ظرفیت تولید، موجودی انبار و پیش‌بینی فروش را از اصول مدیریت این ریسک برشمرد و افزود: خرید مرحله‌ای مواد اولیه، تعیین سطح بهینه موجودی، کنترل هزینه‌های انبارداری و محاسبه دقیق بهای تمام‌شده می‌تواند آثار نوسانات قیمت را کاهش دهد.

قاجاریه همچنین تأکید کرد که ایجاد ثبات در سیاست‌های ارزی و تجاری، تسریع فرآیندهای تأمین و ترخیص و فراهم‌سازی شرایط قابل پیش‌بینی برای قیمت‌گذاری، در کاهش فشار بر واحدهای تولیدی اهمیت دارد.

تغییر الگوی مصرف و ضرورت انعطاف‌پذیری در سبد محصولات

قاجاریه تغییر قدرت خرید خانوارها را از عوامل مؤثر بر تقاضای بازار روغن خوراکی دانست و گفت: شرایط اقتصادی بر نوع محصول انتخابی، اندازه بسته‌بندی و حجم خرید مصرف‌کنندگان تأثیر می‌گذارد. ازاین‌رو، تولیدکنندگان باید با شناخت نیاز گروه‌های مختلف مشتریان، سبد محصولات و بسته‌بندی خود را متناسب با تقاضای بازار تنظیم کنند.

به گفته وی، در بازار خانوار قیمت و اندازه بسته‌بندی اهمیت بیشتری دارد؛ درحالی‌که برای رستوران‌ها، هتل‌ها و واحدهای صنعتی، ثبات کیفیت، ویژگی‌های فنی روغن و استمرار تأمین از عوامل تعیین‌کننده است.

وی توسعه سبد محصولات و تقویت شبکه توزیع را از راهبردهای انطباق با شرایط بازار دانست و تأکید کرد این اقدامات باید بر اساس تقاضای واقعی و با در نظر گرفتن هزینه‌های تولید، انبارداری و توزیع انجام شود.

رشد ۳۳۳ درصدی تولید روغن در مجموعه آس در شش ماه نخست سال ۱۴۰۵

مدیرعامل گروه صنایع غذایی آس در تشریح عملکرد این مجموعه به آمار منتشرشده از سوی انجمن صنایع روغن نباتی ایران اشاره کرد و گفت: بر اساس آمار عملکرد شش ماهه نخست سال ۱۴۰۵، تولید مجموعه آس نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۳۳٫۳ درصد و توزیع آن ۳۵۵٫۸ درصد رشد داشته است.

وی افزود: بر اساس گزارش عملکرد مهرماه ۱۴۰۵، میزان تولید آس نسبت به شهریورماه ۷۸ درصد و میزان توزیع آن ۳۲٫۱ درصد افزایش یافته است.

قاجاریه با بیان این که توسعه سهم بازار تنها از طریق افزایش ظرفیت تولید محقق نمی‌شود، دسترسی پایدار به روغن خام، توسعه ظرفیت تولید و تصفیه و گسترش شبکه توزیع را سه محور مکمل فعالیت این صنعت دانست.

به گفته وی، تقویت روابط تجاری با تأمین‌کنندگان، مدیریت فرآیند خرید، استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود و همکاری با مجموعه‌های توانمند حوزه پخش، از اولویت‌های راهبردی آس است. توسعه پوشش جغرافیایی محصولات در استان‌های مختلف و تقویت حضور در بازارهای خانوار، صنفی و صنعتی نیز در برنامه‌های توسعه بازار این مجموعه قرار دارد.

Mr. Mohammad Ghajarieh
CEO of AS Food Industries Group

From Supply Challenges to a Production Surge: AS Group Reports 333.3% Growth

Global market volatility, maritime transport restrictions, foreign exchange challenges and rising import costs have made securing a reliable supply of raw materials one of the edible oil industry's major challenges. Diversifying sourcing channels, managing working capital and mitigating price volatility are essential to ensuring production continuity. Against this backdrop, As Food Industries Group reported remarkable growth in the first half of 1405 (2026), with production increasing by 333.3% and distribution by 355.8% year-on-year. In October, production rose by 78% compared with September, while distribution grew by 32.1%. Alongside the expansion of its distribution network, this performance highlights the importance of integrated supply chain management and reliable access to raw materials as key drivers of growth and sustainability in the edible oil industry.







مهرزاد جمشیدی، مدیرعامل شرکت آرد خوشه فارس

آزادسازی صنعت آرد؛ آزمونی برای توان مدیریتی، مالی و رقابتی کارخانه‌ها

آزادسازی صنعت آرد پس از چند دهه فعالیت در چارچوب قیمت‌گذاری و سیاست‌های دستوری، فرصتی برای تغییر ساختار اقتصادی این صنعت و حرکت به سمت رقابت‌پذیری بیشتر فراهم کرده است؛ اما بهره‌گیری از این فرصت به آمادگی کارخانجات در حوزه تأمین مواد اولیه، سرمایه در گردش، مدیریت مالی و شناخت بازار وابسته است. در شرایط جدید، صرف برخورداری از تجهیزات و ظرفیت تولید برای موفقیت کافی نیست و توان مدیریت منابع، کنترل ریسک و پاسخ‌گویی به نیازهای تخصصی مشتریان اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

مهرزاد جمشیدی، مدیرعامل شرکت آرد خوشه فارس، آزادسازی را نقطه عطفی در مسیر تبدیل کارخانجات آرد به بنگاه‌هایی مستقل و رقابتی می‌داند؛ تحولی که به اعتقاد او، بدون اصلاح ساختارهای مدیریتی و تقویت توان مالی واحدهای تولیدی به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

جمشیدی با اشاره به حرکت صنعت آرد به سمت آزادسازی پس از حدود پنج دهه، نخستین چالش این دوره را تأمین گندم با کیفیت و متناسب با نیاز کارخانه‌ها عنوان می‌کند. به گفته وی، بخش عمده تأمین گندم در اختیار تریدرهای بزرگ قرار دارد که معمولاً بر حداقل الزامات استاندارد ملی تمرکز می‌کنند؛ درحالی که تولید آردهای تخصصی و با ارزش افزوده بالاتر، به گندم‌هایی با ویژگی‌های مشخص و متناسب با محصول نهایی نیاز دارد.

از سوی دیگر، تفاوت توان مالی کارخانجات با تأمین‌کنندگان بزرگ، قدرت رقابت آن‌ها را محدود می‌کند. بسیاری از کارخانه‌ها امکان خرید دو تا سه هزار تن گندم را دارند، درحالی که تریدرهای بزرگ قادر به خرید محموله‌های ۵۰ تا ۱۰۰ هزار تنی هستند. بنابراین، دسترسی به سرمایه در گردش و سازوکارهای مناسب تأمین مالی، از پیش‌شرط‌های موفقیت در دوران آزادسازی خواهد بود.

ساختار مدیریتی و اقتصادی؛ چالش فراتر از فناوری

مدیرعامل آرد خوشه فارس معتقد است صنعت آرد ایران از نظر تجهیزات و فناوری تولید در وضعیت قابل قبولی قرار دارد و بسیاری از کارخانه‌ها با استانداردهای بین‌المللی قابل مقایسه‌اند. ازاین‌رو، مسئله اصلی را باید بیش از کمبود فناوری، در ساختار مالکیت، مدیریت و اقتصاد سرمایه‌گذاری جست‌وجو کرد.

به گفته جمشیدی، ساختارهای شراکتی و مدیریتی در برخی واحدها، تصمیم‌گیری سریع برای سرمایه‌گذاری، نوسازی و افزایش بهره‌وری را دشوار کرده است. همچنین بازده سرمایه‌گذاری در صنعت آرد در بسیاری از موارد با بازده بازارهایی مانند املاک، طلا و سایر فعالیت‌های غیرتولیدی رقابت نمی‌کند. این مسئله انگیزه صاحبان سرمایه برای سرمایه‌گذاری مجدد در واحدهای صنعتی را کاهش می‌دهد.

او تأکید می‌کند که در کنار اصلاح ساختارهای مدیریتی و اقتصادی، کارخانه‌ها باید از تولید صرف آرد به سمت مدیریت کیفیت و ارائه خدمات تخصصی به مشتریان حرکت کنند. آرد یک کالای میانی و محصولی از نوع B۲B است؛ بنابراین، برای مشتریان صنعتی فقط مشخصات آزمایشگاهی اهمیت ندارد، بلکه عملکرد آرد در فرآیند تولید، ثبات کیفیت و بهره‌وری محصول نهایی نیز تعیین‌کننده است.

در همین زمینه، استفاده از سامانه‌های بچینگ و بلندینگ برای اختلاط هدفمند گندم‌ها و آردها می‌تواند امکان تولید محصولی با کیفیت پایدار و متناسب با نیاز هر مشتری را فراهم کند. جمشیدی با اشاره به تجربه پنج‌ساله شرکت آرد خوشه فارس در به‌کارگیری این روش، آن را عاملی مؤثر در افزایش انعطاف‌پذیری تولید و ارتقای مدیریت کیفیت می‌داند.

آزادسازی واردات گندم؛ فرصتی برای خرید مستقیم و مدیریت تخصصی مواد اولیه

جمشیدی آزادسازی واردات گندم را فرصتی برای افزایش استقلال اقتصادی کارخانجات و مشارکت مستقیم‌تر آن‌ها در تأمین مواد اولیه ارزیابی می‌کند. به اعتقاد وی، استفاده از این فرصت به شناخت بازارهای جهانی و آگاهی از ویژگی‌های فنی و کیفی گندم‌های وارداتی نیاز دارد.

در حال حاضر، روسیه و تا حدودی قزاقستان از مبدأهای موردتوجه بازار ایران هستند. مدیران کارخانه‌ها باید علاوه بر شناخت مشخصات کیفی و ویژگی‌های آسیابانی این گندم‌ها، تأثیر ترکیب آن‌ها با گندم بومی را بر کیفیت آرد، راندمان تولید و محصول نهایی بررسی کنند.

از نگاه مدیرعامل آرد خوشه فارس، خرید مستقیم از تولیدکنندگان یا تأمین‌کنندگان اصلی در بازارهای جهانی می‌تواند وابستگی به واسطه‌ها را کاهش دهد و در صنعتی با حاشیه سود محدود، مزیت اقتصادی ایجاد کند. حتی اختلاف‌های محدود در قیمت خرید، هزینه حمل‌ونقل و شرایط پرداخت می‌تواند بر سود نهایی کارخانه اثرگذار باشد.

به همین دلیل، خرید مواد اولیه باید از یک فعالیت صرفاً تدارکاتی به بخشی از تصمیم‌گیری راهبردی کارخانه تبدیل شود. مدیریت فروش نیز باید با قیمت خرید گندم، هزینه تولید و زمان وصول مطالبات هماهنگ باشد تا افزایش حجم فعالیت به فشار بر نقدینگی و تضعیف وضعیت مالی منجر نشود.

مدیریت سرمایه در گردش؛ مهم‌ترین آزمون اقتصادی کارخانجات

مدیرعامل آرد خوشه فارس مدیریت سرمایه در گردش و جریان نقدینگی را یکی از مهم‌ترین آزمون‌های اقتصادی دوران آزادسازی می‌داند. به گفته وی، افزایش حجم معاملات و گردش مالی لزوماً به معنای افزایش سودآوری نیست و در صورت نبود مدیریت مالی مناسب، حتی می‌تواند ریسک فعالیت کارخانه را بیشتر کند.

جمشیدی برای توضیح این موضوع به کارخانه‌ای اشاره می‌کند که در شرایط فعلی ممکن است سالانه حدود ۴۰۰ تا ۶۰۰ میلیارد تومان گردش مالی و حاشیه سودی در محدوده ۸ تا ۱۲ درصد داشته باشد. در صورت آزادسازی، گردش مالی چنین واحدی ممکن است به سه تا چهار هزار میلیارد تومان افزایش یابد؛ اما این رشد، مسئولیت‌ها و تعهدات مالی بسیار بیشتری نیز به همراه خواهد داشت.

به اعتقاد جمشیدی، در چنین شرایطی مدیریت مالی با روش‌های سنتی کافی نیست. کارخانجات به مدیرانی نیاز دارند که علاوه بر تجربه صنعتی، از دانش تخصصی مالی، توان تحلیل اقتصادی و شناخت بازار برخوردار باشند. استقرار حسابداری صنعتی دقیق، تقویت کنترل‌های داخلی و استفاده از حسابرسان مستقل و آشنا با ماهیت صنعت آرد نیز از الزامات این دوره است.

اختصاص پنل آسیابانی در کنفرانس ایران گرین با هدف بررسی چالش‌های آردسازان در دوران آزادسازی

مدیرعامل آرد خوشه فارس، تبادل تجربه و بررسی عملی مسائل صنعت را از ضرورت‌های دوره جدید می‌داند. در همین راستا، به گفته وی، پنل تخصصی آسیابانی در کنفرانس ایران گرین با هدف بررسی فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی کارخانجات آرد در دوران آزادسازی برگزار می‌شود.

در این نشست، قرار است فعالان باسابقه حوزه تولید، تأمین مواد اولیه، تجارت و مدیریت مالی، دیدگاه‌ها و تجربه‌های خود را درباره تحولات پیش‌رو مطرح کنند. هدف اصلی، فراهم کردن زمینه گفت‌وگو و پرسش و پاسخ تخصصی و کمک به روشن‌تر شدن الزامات فعالیت در شرایط جدید است.

جمشیدی تأکید می‌کند که یک نشست تخصصی نمی‌تواند برای تمام مسائل صنعت راه‌حل قطعی ارائه دهد، اما طرح دقیق چالش‌ها و استفاده از تجربه فعالان این حوزه می‌تواند به تصمیم‌گیری آگاهانه‌تر مدیران کمک کند. در مجموع، آزادسازی صنعت آرد بیش از هر چیز توان مدیریتی و مالی کارخانه‌ها را به آزمون می‌گذارد؛ آزمونی که موفقیت در آن به شناخت بازار، تأمین پایدار مواد اولیه، مدیریت نقدینگی و حرکت از تولید کمّی به سمت کیفیت و رقابت‌پذیری وابسته است.

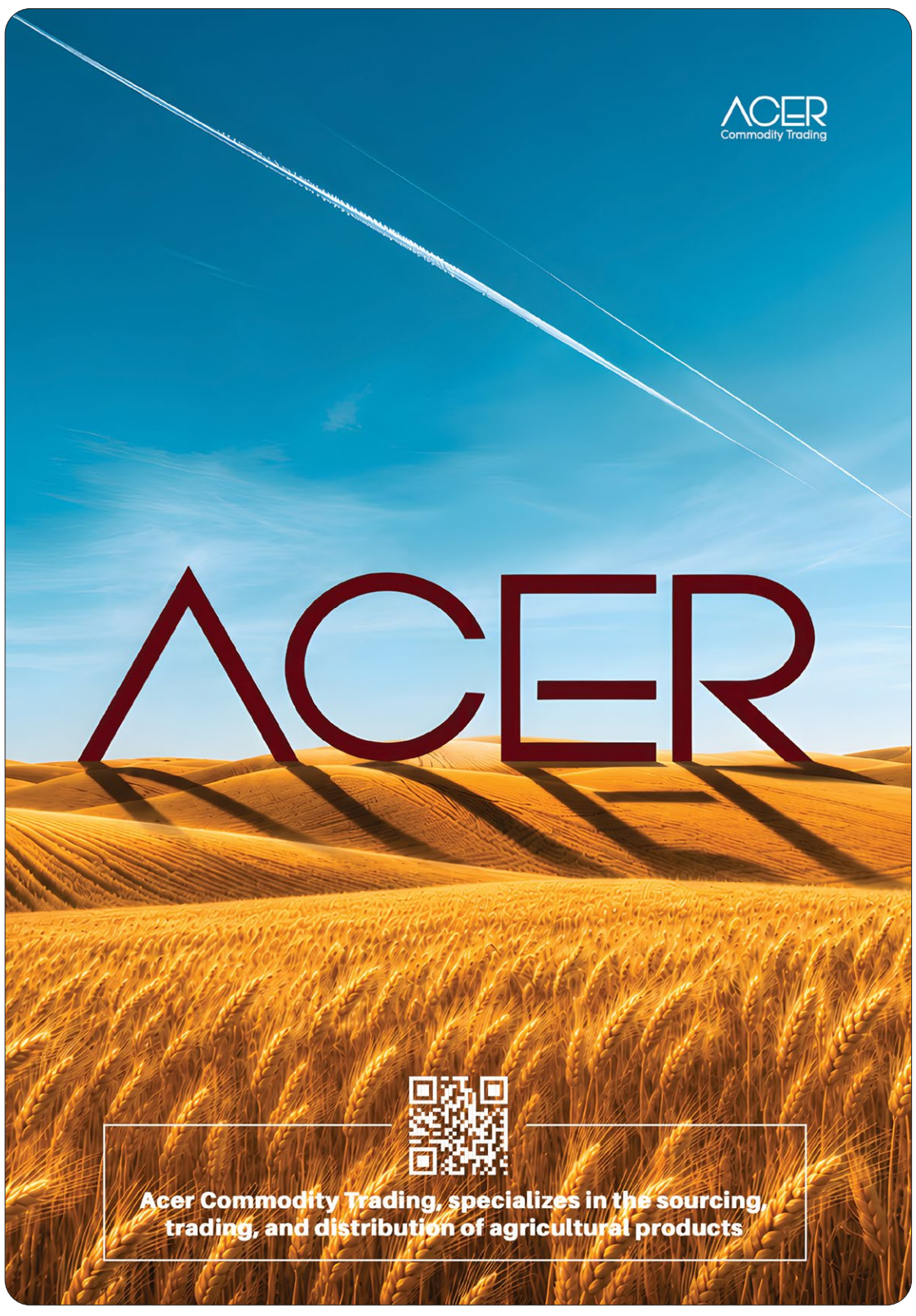
Mr. Mehrzad Jamshidi

CEO of Khoosheh Fars Flour Production Company

Flour Industry Liberalization: A Financial and Management Test for Mills

After nearly five decades of government-directed pricing, the liberalization of Iran's flour industry is creating new opportunities for competition, but success will depend more on financial strength and management capabilities than on production capacity alone. A major challenge is the purchasing power gap between mills and large grain traders: while many mills can purchase only 2,000–3,000 tonnes of wheat, major traders handle shipments of 50,000–100,000 tonnes. Liberalization could also increase the annual turnover of a typical mill from IRR 400–600 billion to IRR 3–4 trillion, making professional cash flow management and access to working capital essential. Direct wheat sourcing from Russia and Kazakhstan, specialized flour production, and the use of batching and blending technologies offer opportunities to improve competitiveness. Ultimately, stronger management structures and a shift from volume-driven production toward consistent quality and specialized customer services will be critical to the industry's success in a liberalized market.







دکتر کاشانی، نائب رئیس هیئت مدیره تک ماکارون

تأمین گندم؛ حلقه تعیین‌کننده در پایداری صنعت ماکارونی

صنعت ماکارونی از بخش‌های مهم زنجیره غذایی کشور، علاوه بر نقش‌آفرینی در تأمین امنیت غذایی، در اشتغال صنعتی، ارزش‌آفرینی اقتصادی و توسعه صادرات نیز سهم قابل‌توجهی دارد. بااین‌حال، افزایش قیمت گندم ماکارونی، رشد هزینه‌های تولید، چالش‌های تأمین مواد اولیه و محدودیت‌های تجاری، فعالان این صنعت را با ضرورت بازنگری در راهبردهای تأمین، تولید و توسعه بازار مواجه کرده است. در چنین شرایطی، پایداری زنجیره تأمین، ارتقای بهره‌وری و تقویت قدرت رقابت در بازارهای داخلی و خارجی، از مهم‌ترین الزامات آینده این صنعت به شمار می‌رود.

دکتر کاشانی، نائب رئیس هیئت مدیره تک ماکارون، در گفت‌وگو با نگاشته، ضمن اشاره به رشد ۲.۵ برابری قیمت گندم ماکارونی و افزایش هزینه‌های تولید اظهار کرد: صنعت ماکارونی را نمی‌توان صرفاً یک صنعت تبدیلی در زنجیره غذایی کشور دانست؛ این صنعت بخشی از زیرساخت امنیت غذایی، اشتغال صنعتی و ارزش‌آفرینی اقتصادی است. از این منظر، تأمین پایدار گندم با کیفیت، ضرورتی راهبردی برای استمرار تولید محسوب می‌شود.

کاشانی افزود: افزایش قیمت گندم در کنار رشد هزینه‌های انرژی، بسته‌بندی، حمل‌ونقل، دستمزد و تجهیزات، فشار مضاعفی بر ساختار هزینه‌ای تولیدکنندگان وارد کرده است. بااین‌حال، مسئله تنها افزایش قیمت نهاده‌ها نیست، بلکه پیش‌بینی‌ناپذیری شرایط تأمین، نوسانات کیفیت گندم و دشواری برنامه‌ریزی بلندمدت نیز از چالش‌های اصلی این صنعت به شمار می‌روند.

به گفته وی، کیفیت محصول نهایی ماکارونی ارتباط مستقیمی با ویژگی‌های کیفی گندم، به‌ویژه میزان و کیفیت پروتئین و خصوصیات فنی سمولینا دارد؛ بنابراین دسترسی مستمر به گندم با کیفیت و یکنواخت، به اندازه تأمین خود ماده اولیه اهمیت دارد. ازاین‌رو، آینده صنعت در گرو مدیریت راهبردی زنجیره ارزش گندم و ایجاد ارتباط مؤثر میان کشاورزان، مراکز خرید، صنایع فرآوری و تولیدکنندگان محصول نهایی است.

واردات هدفمند؛ مکمل تولید داخلی و راهکار پایداری تأمین

نائب رئیس هیئت مدیره تک ماکارون با اشاره به آزادسازی واردات گندم و تغییر سازوکار تأمین گندم صنف و صنعت، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و سازوکارهای رقابتی را اقدامی قابل‌دفاع دانست و گفت: اجرای صحیح این سیاست می‌تواند قدرت انتخاب تولیدکنندگان را افزایش دهد و امکان دسترسی به گندم متناسب با استانداردهای فنی صنعت ماکارونی را فراهم کند.

کاشانی تأکید کرد: گندم موردنیاز این صنعت، صرفاً یک کالای عمومی با قابلیت جایگزینی کامل نیست، بلکه باید از مشخصات کیفی و قابلیت فرآوری مشخصی برخوردار باشد. به همین دلیل، واردات باید بر اساس نیاز واقعی صنعت، استانداردهای کیفی و الزامات فنی انجام شود.

وی با بیان این که واردات بخش خصوصی به‌تنهایی تضمین‌کننده تأمین پایدار نیست، افزود: دسترسی به منابع ارزی، امکان انتقال پول، هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه، تشریفات گمرکی و ثبات مقررات وارداتی، همگی بر موفقیت این سیاست تأثیرگذارند. الگوی مطلوب، ایجاد نظام تأمین ترکیبی است؛ به‌گونه‌ای که ضمن تقویت تولید داخلی و ارتقای ظرفیت کشاورزی کشور برای تولید گندم مناسب، واردات هدفمند نیز به‌عنوان ابزاری تکمیلی برای جبران کمبودها و تنظیم کیفیت و کمیت مواد اولیه مورداستفاده قرار گیرد.

صادرات؛ ضرورت ثبات سیاست‌های ارزی و تجاری

کاشانی در بخش دیگری از این گفت‌وگو، صادرات را فراتر از فروش مازاد تولید دانست و اظهار کرد: صادرات ابزاری برای توسعه بازار، افزایش مقیاس اقتصادی، ارتقای استانداردهای تولید و تقویت جایگاه برندهای ایرانی در بازارهای منطقه‌ای و جهانی است.

وی با اشاره به ظرفیت‌های صنعت ماکارونی ایران، ازجمله توان تولید صنعتی، دانش فنی، نیروی انسانی متخصص و دسترسی جغرافیایی به بازارهای منطقه‌ای، تصریح کرد: تبدیل این ظرفیت‌ها به سهم پایدار از بازارهای بین‌المللی، مستلزم فراهم بودن زیرساخت‌های اقتصادی و تجاری مناسب است.

به گفته نائب رئیس هیئت مدیره تک ماکارون، نوسانات نرخ ارز، محدودیت‌های نقل‌وانتقال مالی، هزینه‌های لجستیکی و پیچیدگی‌های مربوط به بازگشت ارز می‌توانند قدرت رقابت تولیدکنندگان ایرانی را در برابر رقبای خارجی کاهش دهند. در این میان، اصل بازگشت ارز حاصل از صادرات و صیانت از منابع ارزی کشور قابل‌درک است، اما سازوکار اجرایی آن باید با واقعیت‌های تجارت بین‌المللی تناسب داشته باشد.

وی افزود: زمان‌بندی وصول مطالبات، شرایط پرداخت در بازارهای هدف، هزینه انتقال پول و محدودیت‌های بانکی باید در تدوین مقررات موردتوجه قرار گیرند. سیاست‌های ارزی و تجاری نیز نباید به عاملی برای کاهش انگیزه صادرکنندگان تبدیل شوند. توسعه صادرات به ثبات مقررات، دیپلماسی اقتصادی، شناسایی بازارهای هدف، تقویت شبکه‌های توزیع و حمایت از برندهای ایرانی نیاز دارد.

کاشانی رقابت بر پایه کیفیت، اعتبار برند، استمرار تأمین و ارزش‌افزوده را از الزامات حضور پایدار در بازارهای جهانی دانست و تأکید کرد: محصول ایرانی باید علاوه بر مزیت قیمتی، به‌دلیل کیفیت و قابلیت اعتماد نیز در بازارهای بین‌المللی انتخاب شود.

تعادل میان افزایش هزینه‌های تولید، حفظ کیفیت و توان خرید خانوارها؛ مهم‌ترین چالش‌های بنگاه‌های غذایی

نائب رئیس هیئت مدیره تک ماکارون، ایجاد تعادل میان افزایش هزینه‌های تولید، حفظ کیفیت و توان خرید خانوارها را از مهم‌ترین چالش‌های بنگاه‌های غذایی عنوان کرد و گفت: در صنعت غذا، کیفیت نباید قربانی فشارهای کوتاه‌مدت اقتصادی شود؛ همان‌طور که حفظ کیفیت بدون توجه به قدرت خرید مصرف‌کننده نیز نمی‌تواند راهبردی پایدار باشد.

وی با اشاره به تأثیر افزایش قیمت مواد اولیه، انرژی، بسته‌بندی و حمل‌ونقل بر قیمت تمام‌شده محصولات افزود: راهکار اصلی، انتخاب میان کیفیت و قیمت نیست، بلکه باید با ارتقای بهره‌وری، هزینه‌های تولید را بدون آسیب به کیفیت کاهش داد.

به گفته کاشانی، سرمایه‌گذاری در فناوری و ماشین‌آلات، کاهش ضایعات، بهینه‌سازی مصرف انرژی، مدیریت هوشمند موجودی و تأمین، ارتقای بهره‌وری نیروی انسانی و تقویت نظام‌های کنترل کیفیت از مهم‌ترین راهکارهای دستیابی به این هدف است.

وی خاطرنشان کرد: سیاست‌های قیمت‌گذاری نیز باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که ضمن توجه به حقوق مصرف‌کننده و قدرت خرید خانوارها، استمرار تولید اقتصادی و سرمایه‌گذاری برای ارتقای کیفیت را امکان‌پذیر کنند. قیمت پایین، اگر به بهای افت کیفیت، کاهش سرمایه‌گذاری یا تضعیف توان تولید تمام شود، در بلندمدت به زیان مصرف‌کننده و اقتصاد خواهد بود.

نائب رئیس هیئت مدیره تک ماکارون با تأکید بر این که کیفیت بخشی از سرمایه و اعتبار برند است، تصریح کرد: راهبرد پایدار، مدیریت علمی هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری برای عرضه محصولی با کیفیت قابل اتکا و قیمت منطقی به مصرف‌کننده است.

نوآوری، توسعه صادرات و تاب‌آوری؛ اولویت‌های آینده تک ماکارون

کاشانی در تشریح راهبردهای آینده تک ماکارون اظهار کرد: رقابت در صنعت غذا دیگر صرفاً بر افزایش ظرفیت تولید یا توسعه فروش در بازارهای موجود متمرکز نیست؛ بلکه شرکت‌هایی موفق‌تر خواهند بود که بتوانند کیفیت، نوآوری و چابکی در پاسخ‌گویی به تغییرات بازار را به‌صورت هم‌زمان مدیریت کنند.

وی با اشاره به تغییر الگوی مصرف و افزایش آگاهی و قدرت انتخاب مشتریان افزود: امروزه عواملی مانند کیفیت، سلامت، تنوع محصول، سهولت مصرف، اعتبار برند و تجربه خرید در تصمیم‌گیری مصرف‌کنندگان نقش دارند؛ بنابراین، تولیدکنندگان باید از رویکرد صرفاً تولیدمحور عبور کنند و شناخت دقیق‌تری از نیازهای بازار و مصرف‌کنندگان داشته باشند.

به گفته وی، ارتقای مستمر کیفیت و بهره‌وری، توسعه فناوری و حرکت به سمت تولید هوشمند، نوآوری در محصولات و پاسخ‌گویی به نیاز گروه‌های مختلف مصرف‌کننده، از اولویت‌های راهبردی تک ماکارون است. در کنار این موارد، توسعه بازارهای صادراتی، تقویت شبکه‌های توزیع و افزایش اعتبار برند ایرانی نیز از الزامات رشد بلندمدت این مجموعه به شمار می‌رود.

Dr. Ahmadreza Kashani

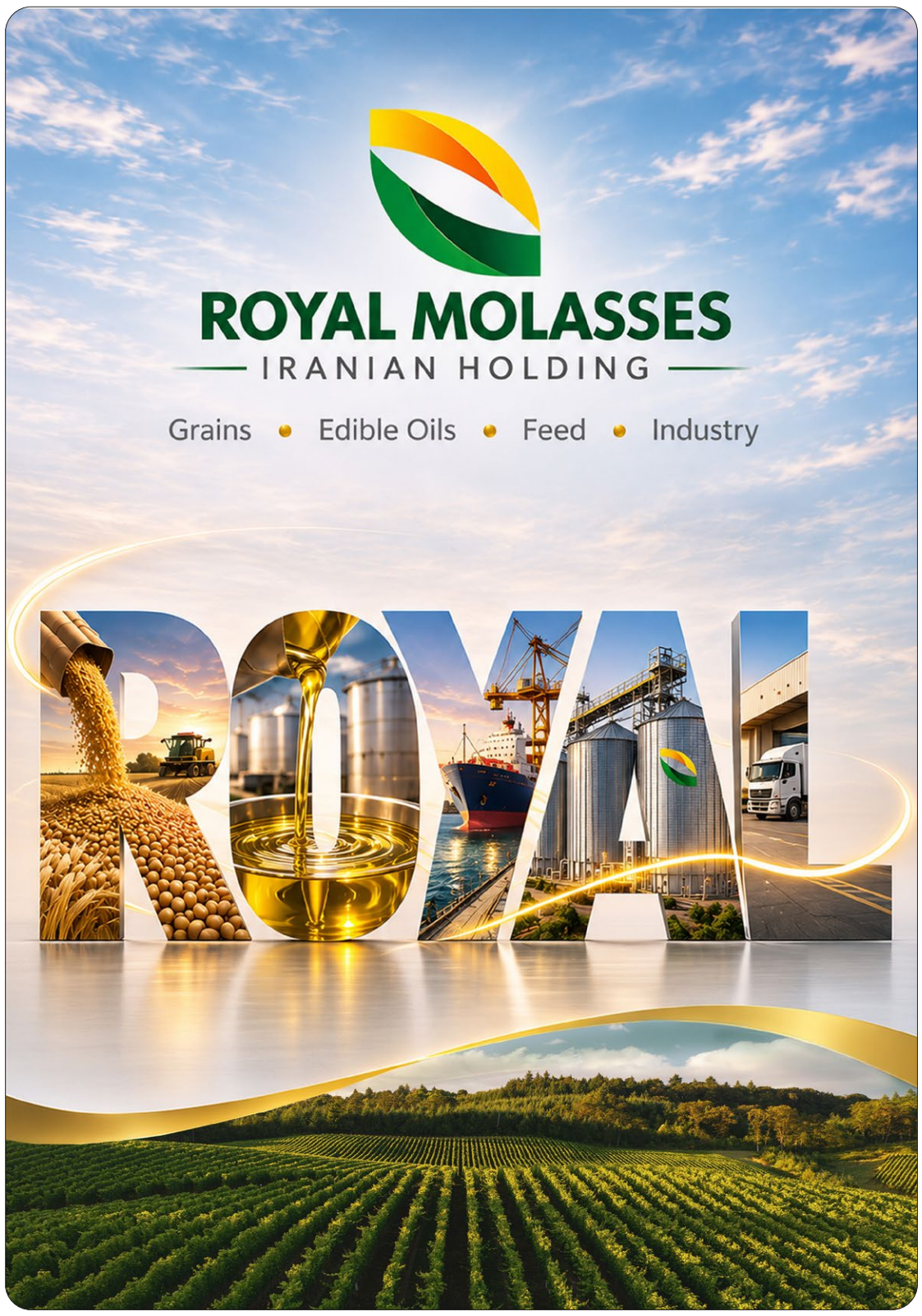
Vice Chair of the Board, Tak Makaron

Wheat Prices Rise 2.5-Fold for Iran's Pasta Makers

The price of wheat used in pasta production in Iran has risen to 2.5 times its previous level. Higher energy, packaging and transport costs have added to the pressure, while uncertain supply and inconsistent wheat quality make production harder to plan. Strengthening domestic production and using targeted imports to fill supply gaps could help manufacturers secure wheat that meets their technical requirements for semolina.

Improving energy efficiency, reducing waste and investing in production technology can help contain costs while maintaining product quality and keeping pasta affordable. In export markets, Iranian producers need stable trade and foreign exchange rules. Procedures for bringing export earnings home should reflect payment terms in target markets, as well as banking restrictions and the costs involved.







دکتر ناصر فلاحی، رئیس هیأت‌مدیره و مدیرعامل مهندسان مشاور اوج پژوهش صنعت

توسعه پایانه‌های مکانیزه غلات؛ حلقه مفقوده تکمیل زنجیره ارزش در بنادر

توسعه زیرساخت‌های بندری و لجستیکی، به‌ویژه در حوزه تخلیه و بارگیری مکانیزه، ذخیره‌سازی غلات و فرآوری دانه‌های روغنی، از الزامات ارتقای بهره‌وری زنجیره تأمین کالاهای اساسی به شمار می‌رود. تحقق این هدف، علاوه بر سرمایه‌گذاری در تجهیزات و تأسیسات، به مطالعات دقیق، طراحی یکپارچه و هماهنگی میان زیرساخت‌های دریایی، صنعتی و حمل‌ونقلی نیاز دارد. در همین زمینه، دکتر ناصر فلاحی، رئیس هیأت‌مدیره و مدیرعامل شرکت مهندسان مشاور اوج پژوهش صنعت، با اشاره به سابقه بیش از سه دهه فعالیت این مجموعه در پروژه‌های بزرگ ملی، ظرفیت‌های مهندسی شرکت در طراحی و توسعه پایانه‌های مکانیزه غلات و مجتمع‌های فرآوری دانه‌های روغنی را تشریح کرد.

سه دهه تجربه در پروژه‌های بزرگ بندری و دریایی

شرکت مهندسان مشاور اوج پژوهش صنعت (APS) در سال ۱۳۷۲ با اتکا به دانش تخصصی و تجارب علمی جمعی از استادان دانشگاه صنعتی شریف و دانشگاه صنعتی امیرکبیر تأسیس شد و فعالیت خود را با هدف مشارکت در توسعه زیرساخت‌های کشور و ارائه خدمات مهندسی در طرح‌های کلان ملی آغاز کرد. این مجموعه طی بیش از سه دهه فعالیت، در پروژه‌های مهمی در حوزه زیرساخت‌های بندری، سازه‌های دریایی و فراساحلی و تأسیسات صنعتی حضور داشته است.

از جمله پروژه‌های شاخص شرکت می‌توان به انجام مطالعات و ارائه خدمات مهندسی، برگزاری مناقصه بین‌المللی و مدیریت طرح احداث سکوی نیمه‌شناور حفاری امیرکبیر در دریای خزر به همراه سه فروند شناور پشتیبانی کاسپین و پایگاه پشتیبانی مربوطه، به ارزش تقریبی یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار، اشاره کرد. همچنین مطالعات و خدمات نظارت بر احداث حوض‌های خشک کارخانه کشتی‌سازی ایزوایکو در بندرعباس با ارزش تقریبی یک‌میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار، مطالعات سیستم آبگیری آب‌شیرین‌کن فرآبرسان در پارسیان با ظرفیت دو میلیون مترمکعب در روز و ارزش حدود ۷۰ میلیون دلار و خدمات مهندسی و کنترل کیفیت پروژه احداث اسکله پنج‌هزار تنی قشم به روش EPC از دیگر سوابق این مجموعه است.

مطالعات و خدمات مهندسی احداث اسکله تفریحی گردشگری چمخاله به روش DB، حوضچه آرامش آراد مارینا در مازندران، طرح توسعه بندر فریدونکنار و نظارت بر احداث پل بزرگ خلیج فارس نیز در کارنامه شرکت قرار دارد. افزون بر این، اوج پژوهش صنعت در پروژه‌های نظارت بر طرح‌های سرمایه‌گذاری بندر شهید بهشتی و بندر شهید کلانتری چابهار، بندر بوشهر و مجتمع بندری جزیره نگین، در حال ایفای نقش بوده و مشغول به فعالیت می‌باشد.

از مطالعات امکان‌سنجی تا طراحی پایانه‌های مکانیزه غلات

فلاحی با اشاره به ظرفیت‌های فنی و تخصصی شرکت در حوزه توسعه پایانه‌های غلات اظهار کرد: اوج پژوهش صنعت با برخورداری از متخصصان و مهندسان مجرب در رشته‌های مختلف، توان ارائه خدمات جامع مهندسی در زمینه مطالعات، طراحی و نظارت بر احداث مجتمع‌های تخلیه و بارگیری مکانیزه، ذخیره‌سازی غلات و فرآوری دانه‌های روغنی را دارد.

به گفته وی، دامنه این خدمات از مراحل اولیه امکان‌سنجی فنی و اقتصادی، مطالعات بازار و زنجیره تأمین، انتخاب محل احداث و تهیه طرح جانمایی آغاز می‌شود و مراحل طراحی مفهومی، پایه و تفصیلی، انتخاب پیمانکار، نظارت بر عملیات اجرایی و تدوین الزامات راه‌اندازی و نگهداری را دربرمی‌گیرد.

در این چارچوب، مطالعات مهندسی دریایی و بندری، طراحی تجهیزات تخلیه و بارگیری شناورها، سامانه‌های انتقال مکانیزه، نوار نقاله‌ها، بالابرها و گالری‌های انتقال، طراحی سیلوها و مخازن ذخیره‌سازی، سازه‌های صنعتی، فونداسیون تجهیزات و زیرساخت‌های عمرانی از جمله حوزه‌های تخصصی فعالیت شرکت است. همچنین طراحی خطوط فرآوری، تأسیسات مکانیکی و پایپینگ، سامانه‌های برق و ابزار دقیق، سیستم‌های کنترل و پایش، تأسیسات ایمنی و آتش‌نشانی، کنترل گردوغبار و پیشگیری از مخاطرات انفجار گردوغبار غلات در دامنه خدمات مهندسی این مجموعه قرار دارد. مطالعات محیط‌زیستی و پدافند غیرعامل، تهیه مشخصات فنی تجهیزات، اسناد درخواست خرید، ارزیابی صلاحیت تأمین‌کنندگان و بررسی فنی پیشنهادهای سازندگان نیز از دیگر خدمات شرکت است.

پروژه ۱۲۰ هزار تنی؛ ورود به طراحی یک مجتمع یکپارچه دانه‌های روغنی

مدیرعامل مهندسان مشاور اوج پژوهش صنعت با اشاره به سوابق این شرکت در حوزه غلات و دانه‌های روغنی، از مسئولیت فعلی مجموعه در انجام مطالعات و طراحی مهندسی یک مجتمع بزرگ تخلیه و بارگیری، ذخیره‌سازی و فرآوری دانه‌های روغنی و روغن خام در یکی از بنادر اصلی کشور خبر داد.

این پروژه با هدف ایجاد ظرفیت یکپارچه برای تخلیه مکانیزه مواد اولیه از شناورها، ذخیره‌سازی، فرآوری و انتقال محصولات از طریق شبکه‌های جاده‌ای و ریلی در دست مطالعه و طراحی است. ظرفیت ذخیره‌سازی دانه‌های روغنی در این طرح ۱۲۰ هزار تن پیش‌بینی شده است. همچنین ظرفیت دریافت و تخلیه مکانیزه از شناورها به یک هزار و ۲۰۰ تن در ساعت می‌رسد که از طریق دو دستگاه تخلیه‌کننده با ظرفیت اسمی ۶۰۰ تن در ساعت برای هر دستگاه تأمین خواهد شد.

بر اساس مشخصات طرح، ظرفیت خوراک ورودی کارخانه روغن‌کشی یک هزار و ۵۰۰ تن دانه روغنی در روز است. زیرساخت‌های بارگیری و انتقال محصولات از طریق شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی نیز در طراحی این مجتمع پیش‌بینی شده است.

به گفته فلاحی، با وجود سپری شدن کمتر از دو ماه از آغاز رسمی فعالیت‌های شرکت در این پروژه، مطالعات مهندسی با پیشرفت قابل توجهی در حال انجام است و بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته، انتظار می‌رود مراحل مطالعات و طراحی تا پایان دی‌ماه ۱۴۰۵ تکمیل شود تا زمینه ورود طرح به مرحله انتخاب پیمانکار و اجرا فراهم شود.

استقرار صنایع فرآوری در بنادر؛ راهکاری برای کاهش هزینه‌های لجستیکی

فلاحی توسعه مجتمع‌های ذخیره‌سازی و فرآوری در مناطق بندری و ویژه اقتصادی را یکی از راهکارهای مؤثر برای تکمیل زنجیره ارزش محصولات کشاورزی و کاهش هزینه‌های تأمین و توزیع می‌داند. به اعتقاد وی، استقرار صنایع فرآوری در مجاورت مبادی ورودی کالا، دسترسی مستقیم به مواد اولیه وارداتی را فراهم می‌کند و با کاهش حمل‌ونقل مضاعف، هزینه‌های تخلیه، انتقال و انبارش را کاهش می‌دهد. همچنین اتصال این مجتمع‌ها به شبکه‌های جاده‌ای و ریلی، امکان توزیع اقتصادی محصولات نهایی به مراکز مصرف و صنایع پایین‌دستی را فراهم می‌کند.

وی با تأکید بر اینکه عملکرد مطلوب چنین مجموعه‌هایی صرفاً به احداث کارخانه فرآوری وابسته نیست، هماهنگی میان اسکله، تجهیزات تخلیه، سامانه‌های انتقال، سیلوها، مخازن، خطوط تولید، تأسیسات زیربنایی و مسیرهای حمل‌ونقل را ضروری دانست. به گفته او، هرگونه ناهماهنگی در ظرفیت یا عملکرد این اجزا می‌تواند به ایجاد گلوگاه عملیاتی، افزایش زمان توقف شناورها و تحمیل هزینه‌های اضافی به زنجیره لجستیک منجر شود. از این رو، ظرفیت اسکله و تجهیزات تخلیه باید متناسب با میزان دریافت مواد اولیه، ظرفیت انتقال و ذخیره‌سازی و نیاز خطوط فرآوری طراحی شود؛ همچنین تأمین پایدار برق، آب صنعتی، سوخت و سایر خدمات زیربنایی در کنار طراحی مسیرهای مناسب بارگیری جاده‌ای و ریلی، از الزامات توسعه این مجتمع‌هاست.

رئیس هیأت‌مدیره اوج پژوهش صنعت با تأکید بر اهمیت نگاه یکپارچه در طراحی مجتمع‌های بندری و صنعتی، انتخاب و هماهنگی تجهیزات را از عوامل تعیین‌کننده در عملکرد نهایی این تأسیسات دانست. در چنین پروژه‌هایی، ظرفیت اسمی تجهیزات تخلیه، انتقال، توزیع و ذخیره‌سازی باید به‌گونه‌ای تعیین شود که هیچ‌یک از بخش‌ها به گلوگاه عملیاتی مجموعه تبدیل نشود. طراحی سامانه‌های انتقال مواد، جانمایی نوار نقاله‌ها، بالابرها و گالری‌ها، نحوه توزیع مواد در سیلوها و ارتباط میان تجهیزات بندری و خطوط فرآوری نیز باید در قالب طرحی منسجم انجام گیرد.

به گفته فلاحی، تهیه مشخصات فنی، اسناد مناقصه و خرید، ارزیابی صلاحیت سازندگان و بررسی فنی پیشنهادهای دریافتی، از مراحل مهم خدمات مهندسی است و زمینه انتخاب تجهیزات متناسب با نیازهای پروژه را فراهم می‌کند. نظارت مهندسی و کنترل کیفیت نیز با بررسی نقشه‌های کارگاهی، ارزیابی روش‌های اجرایی و کنترل انطباق عملیات با مدارک و مشخصات فنی مصوب، ارتباط میان طراحی و اجرا را برقرار می‌سازد. تدوین دستورالعمل‌های راه‌اندازی، بهره‌برداری، بازرسی و نگهداری تأسیسات و تجهیزات نیز برای افزایش قابلیت اطمینان، کاهش توقف‌های عملیاتی و مدیریت هزینه‌های دوره بهره‌برداری اهمیت دارد.

ظرفیت جغرافیایی ایران و ضرورت توسعه پایانه‌های تخصصی غلات

فلاحی با اشاره به موقعیت جغرافیایی ایران و برخورداری کشور از بیش از پنج‌هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب، معتقد است این ظرفیت می‌تواند زمینه توسعه تجارت، ترانزیت، ذخیره‌سازی و فرآوری غلات و کالاهای اساسی را فراهم کند. دسترسی به آب‌های آزاد و قرارگیری در مسیر کریدورهای مهم تجاری و ترانزیتی، فرصت قابل توجهی برای تقویت جایگاه بنادر کشور در زنجیره تجارت منطقه‌ای ایجاد کرده است.

به اعتقاد وی، توسعه پایانه‌های تخصصی غلات، احداث مجتمع‌های بزرگ ذخیره‌سازی راهبردی، استقرار صنایع فرآوری در پسکرانه بنادر و اتصال مؤثر این مجموعه‌ها به شبکه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، از مهم‌ترین فرصت‌های پیش‌روی صنعت بندری کشور است. بهره‌گیری از این ظرفیت‌ها می‌تواند ضمن کاهش هزینه‌های لجستیکی و افزایش ارزش افزوده، به تقویت امنیت غذایی و توسعه تجارت منطقه‌ای کمک کند.

مدیرعامل اوج پژوهش صنعت همچنین برخورداری شرکت از صلاحیت پایه یک در تخصص بندرسازی و سازه‌های دریایی و مدیریت طرح پایه یک در همین رشته را از پشتوانه‌های فنی مجموعه برای مشارکت در پروژه‌های آتی عنوان کرد. به گفته وی، توسعه فعالیت در حوزه زیرساخت‌های بندری، پایانه‌های مکانیزه، مجتمع‌های ذخیره‌سازی و صنایع وابسته به غلات، از محورهای مهم برنامه‌های آینده شرکت به شمار می‌رود.



یاشار غریبی، تحلیلگر بازار غلات

چشم‌انداز بازار عرضه غلات روسیه؛ تداوم عرضه در سایه محدودیت‌های حمل

بازار غلات ایران و روسیه در نیمه دوم سال ۱۴۰۵، بیش از آنکه با محدودیت عرضه در مبدأ مواجه باشد، تحت تأثیر چالش‌های لجستیکی، تأمین مالی و شرایط تقاضای داخلی قرار خواهد گرفت. به اعتقاد یاشار غریبی، تحلیلگر بازار غلات، روسیه همچنان از ظرفیت تولید و ذخایر قابل توجهی برخوردار است و توان حفظ جریان صادرات گندم، جو و ذرت به ایران را دارد؛ با این حال، تحقق تناژهای مورد انتظار به ظرفیت ناوگان دریایی، شرایط زمستانی و توان تخلیه و انبارش بنادر شمالی وابسته خواهد بود.

غریبی با اشاره به وضعیت عرضه غلات روسیه معتقد است که در شرایط فعلی، کمبود کالا در مبدأ نگرانی اصلی وارد کنندگان ایرانی نیست. حذف محدودیت سهمیه‌بندی صادرات در جریان مورد بحث و صفر شدن نرخ عوارض صادراتی هفتگی برخی غلات از سپتامبر، از جمله عواملی هستند که می‌توانند به تداوم و رقابت‌پذیری صادرات روسیه کمک کنند؛ هرچند سیاست‌های صادراتی این کشور همچنان تابع شرایط بازار داخلی و تصمیمات دولت خواهد بود.

به گفته وی، در بخش ذرت دامی انتظار می‌رود تقاضای ایران در مجموع نزدیک به سطح سال گذشته باقی بماند و روسیه با اتکا به مزیت نزدیکی جغرافیایی و مسیر دریای خزر جایگاه خود را حفظ کند. در مورد جو دامی، احتمال کاهش نسبی حجم تقاضا نسبت به سال گذشته وجود دارد؛ اما در بخش گندم خوراکی، افزایش تقاضای شرکت بازرگانی دولتی ایران و انتقال بخشی از واردات به بنادر شمالی می‌تواند سهم این محصول را در تجارت دو کشور افزایش دهد.

برآورد غریبی نشان می‌دهد که در چهار ماه پایانی سال ۱۴۰۵، امکان برنامه‌ریزی برای بارگیری ۵۰۰ تا ۶۰۰ هزار تن گندم خوراکی از مسیر دریای خزر وجود دارد. این رقم در صورت تأمین ظرفیت کافی ناوگان، بهبود شرایط حمل و افزایش توان تخلیه و انبارش بنادر شمالی ایران، در سناریوی خوش‌بینانه می‌تواند به حدود یک میلیون تن نیز نزدیک شود. با این حال، وی تأکید می‌کند که ظرفیت عرضه روسیه را نباید با تناژ واقعی قابل حمل یکسان دانست؛ زیرا محدودیت‌های زمستانی و کمبود شناور ممکن است مانع تحقق کامل برنامه‌های صادراتی شود.

قیمت غلات روسیه تحت تأثیر تقاضای ایران و هزینه حمل

در بخش قیمت‌ها نیز، به گفته این تحلیلگر، سه عامل اصلی شامل قیمت خرید کالا در مبدأ، نرخ برابری روبل در مقابل دلار و هزینه حمل‌ونقل، نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌گیری قیمت صادراتی غلات روسیه دارند. در کنار این عوامل، وضعیت تقاضا و قیمت فروش در بازار داخلی ایران نیز بر رفتار صادرکنندگان روسی اثرگذار است. کاهش قیمت ذرت و تا حدودی جو در بازار ایران طی دو تا سه هفته اخیر و افت تمایل برخی خریداران به انجام معاملات جدید، می‌تواند به تعدیل قیمت‌های پیشنهادی در مبدأ منجر شود.

بر اساس پیشنهادهای بازار در اواسط نوامبر ۲۰۲۶ برای دوره حمل دسامبر، قیمت هر تن گندم خوراکی روسیه در محدوده ۲۹۰ تا ۳۰۰ دلار، ذرت دامی ۲۹۵ تا ۳۰۵ دلار و جو دامی ۲۵۰ تا ۲۵۵ دلار اعلام شده است. این قیمت‌ها بر مبنای CFR بنادر شمالی ایران و با احتساب هزینه حمل دریایی هستند و با توجه به بندر بارگیری، کیفیت محصول، زمان حمل و شرایط قرارداد تغییر می‌کنند. غریبی همچنین به نقش سقف‌های ارزی تعیین‌شده از سوی وزارت جهاد کشاورزی اشاره می‌کند و معتقد است این محدودیت‌ها در برخی مقاطع بر قیمت‌گذاری فروشندگان خارجی و قدرت چانه‌زنی وارد کنندگان ایرانی اثر منفی گذاشته‌اند.

نقل‌وانتقال پول و کمبود نقدینگی؛ ریسک پنهان واردات غلات

این تحلیلگر در ارزیابی ریسک‌های پیش‌روی تجارت غلات، مشکلات مالی و نقل‌وانتقال پول را در اولویت قرار می‌دهد. محدودیت‌های بانکی، دشواری انتقال ارز، افزایش هزینه‌های مالی و طولانی شدن فرآیند پرداخت، حتی در شرایطی که کالا و امکان حمل آن در دسترس است، می‌تواند اجرای به‌موقع قراردادها را مختل کند. در کنار آن، افزایش نیاز به سرمایه در گردش در بازار داخلی نیز به یکی از موانع مهم تجارت تبدیل شده است.

غریبی برای تشریح ابعاد این مسئله به تغییر قیمت ذرت اشاره می‌کند؛ کالایی که در گذشته حدود ۱۱ هزار تومان به ازای هر کیلوگرم معامله می‌شد، اما اکنون قیمت آن به حدود ۶۰ تا ۶۵ هزار تومان رسیده است. این افزایش نزدیک به شش برابری، به معنای چند برابر شدن منابع مالی مورد نیاز وارد کنندگان و واحدهای تولیدی برای تأمین و نگهداری همان میزان کالا است. در چنین شرایطی، اتکای بیشتر به تسهیلات بانکی، افزایش سرمایه مورد نیاز و طولانی‌تر شدن چرخه خرید و فروش می‌تواند سرعت معاملات و توان جایگزینی موجودی را کاهش دهد.





امین رهباریان، معاونت بازرگانی هلدینگ رهباریان

از تأمین نهاده تا توسعه صادرات؛ چالش‌های زنجیره ارزش صنایع غذایی

امنیت غذایی و پایداری زنجیره تأمین، از موضوعات مهم صنایع غذایی و کشاورزی کشور به شمار می‌روند. در این میان، یکپارچگی حلقه‌های تأمین مواد اولیه، تولید، فرآوری و توزیع، نقش مؤثری در کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری دارد. امین رهباریان، معاونت بازرگانی هلدینگ رهباریان، در این گفت‌وگو ضمن تشریح چالش‌های این حوزه، نقش بخش خصوصی و برنامه‌های توسعه‌ای این مجموعه را واکاوی نموده است.

رهباریان با اشاره به اهمیت یکپارچگی زنجیره تأمین در صنعت غذا اظهار کرد: امنیت غذایی در شرایط امروز صرفاً به معنای دسترسی به کالا نیست، بلکه مجموعه‌ای از مؤلفه‌ها شامل تضمین کیفیت، پایداری عرضه، مدیریت هزینه‌ها و نظارت بر تمامی مراحل تولید و توزیع را در برمی‌گیرد. از این منظر، یکپارچگی زنجیره ارزش در ساختار یک گروه صنعتی، مزیت رقابتی مهمی ایجاد می‌کند و امکان مدیریت دقیق‌تر فرآیندها را فراهم می‌سازد.

به گفته وی، گروه صنعتی رهباریان با فعالیت در حوزه‌های مختلف از واردات و تأمین مواد اولیه و لجستیک بندری تا تولید خوراک دام، محصولات پروتئینی و لبنی، در مسیر شکل‌دهی به یک اکوسیستم یکپارچه غذایی حرکت کرده است. حضور در حلقه‌های مختلف این زنجیره، امکان ردیابی و کنترل کیفیت مواد اولیه از مبدأ تا محصول نهایی را فراهم می‌کند. همچنین کاهش واسطه‌ها، مدیریت بهتر هزینه‌های عملیاتی و ایجاد هم‌افزایی میان واحدهای تولیدی، از دیگر مزایای این ساختار به شمار می‌رود.

خوراک دام؛ حلقه کلیدی امنیت غذایی

معاونت بازرگانی هلدینگ رهباریان با تأکید بر جایگاه راهبردی صنعت خوراک دام و طیور در زنجیره تولید پروتئین و لبنیات تصریح کرد: از نگاه تخصصی، تأمین و تولید خوراک دام یکی از حیاتی‌ترین حلقه‌های زنجیره امنیت غذایی است؛ چراکه هرگونه اختلال در تأمین نهاده‌هایی مانند کنجاله و دانه‌های روغنی می‌تواند به‌سرعت بر تولید گوشت و شیر و درنهایت بر بازار محصولات پروتئینی تأثیر بگذارد. به همین دلیل، مجموعه دانه طلایی داریوش را یکی از حلقه‌های کلیدی این زنجیره می‌دانیم.

وی نوسانات نرخ ارز و قیمت جهانی مواد اولیه، محدودیت‌ها و ریسک‌های لجستیکی، تغییر مسیرهای تجاری، ناپایداری کیفیت نهاده‌های وارداتی و ضرورت افزایش راندمان تبدیل خوراک به محصول نهایی را از مهم‌ترین چالش‌های این صنعت برشمرد و افزود: عبور از این چالش‌ها نیازمند حرکت به سمت «خودکفایی هوشمند» و «یکپارچگی هوشمند زنجیره تأمین» است. خودکفایی هوشمند به معنای بهره‌گیری حداکثری از فناوری‌های نوین در فرآوری و تولید خوراک و کاهش اثرپذیری از نوسانات بازارهای جهانی است. در کنار آن، ارتباط ساختاریافته میان تولیدکنندگان خوراک، واحدهای دامپروری و صنایع لبنی و پروتئینی باید تقویت شود تا تصمیم‌گیری‌ها بر مبنای تبادل داده و هماهنگی عملیاتی صورت گیرد.

ظرفیت‌های مغفول ارزش‌آفرینی در صنعت شترمرغ

رهباریان در بخش دیگری از این گفت‌وگو، صنعت پرورش شترمرغ را از ظرفیت‌های قابل توجه و کمتر توسعه‌یافته اقتصاد کشاورزی و دامپروری کشور دانست و اظهار کرد: این صنعت به دلیل تنوع محصولات و امکان بهره‌برداری اقتصادی از بخش‌های مختلف پرنده، از قابلیت ارزش‌آفرینی بالایی برخوردار است. گوشت شترمرغ به‌عنوان محصولی کم‌چرب و دارای آهن، تخم شترمرغ، چرم با ارزش تجاری بالا و پر و سایر محصولات جانبی، هر یک می‌توانند بازار و کارکرد اقتصادی مستقلی داشته باشند. همین تنوع محصولی، زمینه کاهش ریسک سرمایه‌گذاری و افزایش درآمدزایی در این حوزه را فراهم می‌کند.

با این حال، وی نبود زنجیره ارزش یکپارچه، کمبود زیرساخت‌های تخصصی فرآوری چرم و گوشت، ضعف در بازاریابی و توزیع، چالش‌های ژنتیکی و اصلاح‌نژاد و محدودیت دانش فنی در حوزه تغذیه و مدیریت بیماری‌ها را از موانع توسعه این صنعت عنوان کرد.

به اعتقاد معاونت بازرگانی هلدینگ رهباریان، توسعه صنعت شترمرغ مستلزم سرمایه‌گذاری هدفمند در اصلاح نژاد، بهینه‌سازی تغذیه، ایجاد واحدهای صنعتی فرآوری و توسعه نظام بازاریابی و برندسازی است. وی افزود: این صنعت نباید صرفاً به‌عنوان یک فعالیت دامپروری محدود دیده شود، بلکه باید با ایجاد زنجیره کامل تولید تا فرآوری و عرضه، به صنعتی ارزش‌آفرین با قابلیت حضور در بازارهای داخلی و صادراتی تبدیل شود. مجموعه رهباریان نیز با بهره‌گیری از ظرفیت تولید خوراک و تجربه مدیریت مزرعه زیبادشت، به دنبال تبدیل این ظرفیت‌ها به فرصت‌های توسعه‌ای است.

رهباریان با اشاره به نقش بخش خصوصی در تأمین و واردات غلات و نهاده‌های دامی بیان کرد: بخش خصوصی در این حوزه صرفاً یک واسطه تجاری نیست، بلکه می‌تواند به‌عنوان تأمین‌کننده راهبردی، نقش مهمی در استمرار جریان ورود مواد اولیه و پایداری زنجیره تولید ایفا کند. توان مالی، دانش لجستیکی، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین انبارداری و مدیریت موجودی و تمرکز بر افزایش بهره‌وری، از جمله ظرفیت‌هایی است که می‌تواند جایگاه بخش خصوصی را در امنیت غذایی کشور تقویت کند.

ثبات سیاست‌گذاری؛ پیش‌شرط سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها

معاونت بازرگانی هلدینگ رهباریان پیش‌بینی‌پذیری سیاست‌های اقتصادی، شفافیت در سیاست‌های پولی و ارزی و حرکت از کنترل گری صرف به سمت تسهیلگری و نظارت هوشمند را از الزامات افزایش سرمایه‌گذاری در این حوزه دانست و گفت: سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیربنایی نظیر احداث سیلوها، انبارهای غله، زیرساخت‌های بندری و کارخانه‌های روغن‌کشی، بدون ثبات نسبی در سیاست‌گذاری و امکان ارزیابی چشم‌انداز اقتصادی، با ریسک بالایی همراه خواهد بود.

به گفته وی، فراهم‌سازی تسهیلات بانکی بلندمدت و متناسب با ماهیت سرمایه‌گذاری‌های صنعتی و حمایت از کل زنجیره ارزش، از واردات نهاده تا فرآوری و تولید داخلی، می‌تواند انگیزه بخش خصوصی را برای ورود به پروژه‌های بزرگ افزایش دهد. هدف سیاست‌گذاری نیز باید عبور از تجارت صرف مواد اولیه و حرکت به سمت توسعه ظرفیت‌های تولیدی و صنعتی کشور باشد.

برنامه پنج‌ساله گروه صنعتی رهباریان برای توسعه خود

رهباریان در تشریح برنامه‌های پنج‌ساله این مجموعه، تکمیل زنجیره ارزش، توسعه ظرفیت‌های تولیدی و لجستیکی و ورود هدفمند به بازارهای جدید را سه محور اصلی راهبردی گروه عنوان کرد.

وی در تشریح این برنامه‌ها گفت: در بخش تولید، افزایش بهره‌وری و توسعه فناوری‌های نوین در کارخانه روغن‌کشی و خوراک دام دانه طلایی داریوش با هدف ارتقای راندمان فرآوری، کاهش اتلاف و بهبود کیفیت محصولات در دستور کار قرار دارد. همچنین در مزرعه زیبادشت، توسعه زیرساخت‌های فرآوری محصولات جانبی شترمرغ با هدف حفظ ارزش افزوده در داخل زنجیره دنبال می‌شود.

در حوزه لجستیک نیز با توجه به موقعیت راهبردی گروه در بنادر کشور، از جمله بندر امیرآباد، توسعه ظرفیت‌های انبارداری مدرن، سیلوها و زیرساخت‌های تخلیه، بارگیری و توزیع غلات از اولویت‌های توسعه‌ای مجموعه است. هدف از این سرمایه‌گذاری‌ها، افزایش سرعت و ایمنی عملیات و نزدیک کردن استانداردهای لجستیکی به معیارهای بین‌المللی است.

رهباریان همچنین توسعه بازارهای صادراتی منطقه و به‌ویژه کشورهای همسایه را از برنامه‌های مهم گروه برشمرد و افزود: در این مسیر، توسعه سهم بازار محصولات لبنی پالود پارسیان خیام و محصولات فرآوری‌شده پروتئینی در کنار طراحی و عرضه محصولات سلامت‌محور متناسب با نیازهای جدید مصرف‌کنندگان دنبال می‌شود. ورود به بازارهای جدید نیز باید در امتداد زنجیره ارزش موجود و با تکیه بر ظرفیت‌های تولیدی و فرآوری مجموعه صورت گیرد.

وی در پایان تأکید کرد: چشم‌انداز گروه صنعتی رهباریان، حرکت از یک مجموعه فعال در حوزه تأمین و تولید به سمت تبدیل شدن به الگویی مرجع در مدیریت یکپارچه زنجیره ارزش و اکوسیستم کشاورزی و دامی کشور است. اعتقاد ما این است که با تکیه بر دانش فنی، فناوری‌های نوین، ساختار هلدینگی و هماهنگی میان حلقه‌های مختلف تولید و تأمین، می‌توان ضمن دستیابی به بهره‌وری و سودآوری پایدار، نقش مؤثری در تقویت امنیت غذایی و توسعه اقتصادی کشور ایفا کرد.

Mr. Amin Rahbarian

Deputy for Commercial Affairs at Rahbarian Holding

Feed Supply Risks Reach the Dinner Table

Disruptions in oilseed and oilseed meal supplies can quickly affect meat and milk production. Currency and global price volatility, shifting trade routes, and inconsistent quality of imported inputs make it harder to secure a steady feed supply. Better feed processing and closer coordination among feed mills, livestock farms, dairies, and meat processors can improve efficiency and reduce exposure to global market volatility. The holding company's five-year plan focuses on improving feed production and oilseed crushing efficiency, expanding grain storage and handling capacity at Amirabad Port, and growing exports of dairy and processed meat products to neighboring countries. Private investment in silos and port facilities also depends on predictable exchange-rate policies and access to long-term financing.

رهباریان
گروه صنعتی
معماری پیشرفت

گروه صنعتی رهباریان



گروه صنعتی رهباریان با تکیه بر دانش فنی و مدیریت هوشمند، ماموریت خود را بر طراحی و اجرای زنجیره‌های ارزش پایدار بنا نهاده است. ما با فراتر رفتن از مرزهای تولید سنتی و بهره‌گیری از فناوری‌های پیشران، در پی خلق اکوسیستمی صنعتی هستیم که علاوه بر ارتقای سطح زندگی خانواده ایرانی، نمادی از توانمندی و تخصص در بازارهای جهانی باشد. هدف ما تنها تولید نیست؛ بلکه بازتعریف استانداردهای صنعتی و معماریِ مسیری است که به پیشرفت پایدار و فراگیر ختم می‌شود.

«در گروه صنعتی رهباریان، ما بر این باوریم که هر گام توسعه، قطعه‌ای از یک نقشه بزرگ‌تر است. ما متعهدیم با معماریِ پیشرفت، آینده‌ای باثبات‌تر و باکیفیت‌تر برای ذینفعان خود بنا کنیم.»

+۱۷ دفاتر بین المللی
+۲۵ صنایع متنوع
+۵۰ کسب‌وکار

معماری پیشرفت

گروه صنعتی رهباریان با هدف ایجاد اشتغال و بهبود کیفیت سطح زندگی خانواده‌ی ایرانی، از طریق برقراری روابط تجاری و دوستانه با مشتریان داخلی و خارجی، در حوزه‌ی تامین کالاهای اساسی کشور، واردات نهاده‌های دامی، روغن‌های خام خوراکی و همچنین تولید انواع محصولات فعالیت می‌نماید.

این گروه با دارا بودن چندین کارخانه تولیدی، در حال عرضه و توسعه انواع محصولات و خدمات متنوع در بازارهای داخلی و خارجی با رعایت اصل توسعه پایدار و مبتنی بر فناوری‌های روز صنعتی و مدیریتی در حال گسترش می‌باشد.

+۱۳۷۰ پرسنل
۵۰ شرکت
+۳۰ سال تجربه

امیدواریم به پشتوانه‌ی همکارانی متعهد و متخصص و با استفاده از تجارب موفق در صنایع مختلف و یاری پروردگار مهربان، گامی موثر در راستای عمل به این هدف بزرگ برداریم.





حسین عطاالهی، کارشناس ارشد علوم اقتصادی و پژوهشگر حوزه بانکداری بین‌الملل و بازار ارز

توسعه پرداخت‌های اعتباری؛ راه عبور از محدودیت‌های بانکی در تجارت غلات

محدودیت‌های بانکی و تحریم‌های مالی، علاوه بر دشوار کردن دسترسی واردکنندگان به منابع ارزی، انتقال پول به فروشندگان خارجی را نیز با پیچیدگی، هزینه و ریسک بیشتری مواجه کرده است. در صنعت غلات که زمان‌بندی پرداخت‌ها و حمل محموله‌ها بر هزینه تمام‌شده واردات اثر مستقیم دارد، اختلال در سازوکارهای تسویه بین‌المللی می‌تواند به افزایش هزینه تأمین مالی و تأخیر در تحویل کالا منجر شود. در همین زمینه، حسین عطاالهی، کارشناس ارشد علوم اقتصادی و پژوهشگر حوزه بانکداری بین‌الملل و بازار ارز، در گفت‌وگو با نگاشته به بررسی چالش‌های نقل‌وانتقال ارز، نقش صرافی‌ها و ضرورت توسعه روش‌های اعتباری در تجارت غلات پرداخت.

عطاالهی با بیان اینکه چالش‌های ناشی از تحریم‌های بانکی به صنعت غلات محدود نیست و تمام واردکنندگان و حتی صادرکنندگان کشور را تحت تأثیر قرار داده است، اظهار کرد: مسئله صرفاً دسترسی به منابع ارزی نیست، بلکه انتقال امن، سریع و قابل اتکای آن نیز به یکی از چالش‌های اصلی تجارت خارجی تبدیل شده است.

وی توضیح داد: نظام بانکداری بین‌المللی بر پایه روابط کارگزاری میان بانک‌ها، پیام‌رسان مالی سوئیفت و سازوکارهای متداول پرداخت فعالیت می‌کند، اما با محدود شدن ارتباط بانک‌های ایرانی با شبکه بانکی جهان، امکان استفاده مستقیم از این ظرفیت‌ها کاهش یافته است. در نتیجه، فعالان اقتصادی ناچار به استفاده از مسیرهای غیرمستقیم، بانکداری سایه و سازوکارهای تراستی شده‌اند.

این پژوهشگر افزود: تعدد واسطه‌ها، افزایش زمان انتقال وجه، کارمزدهای بالا و احتمال شناسایی یا بلوکه شدن منابع، ریسک معاملات را افزایش داده است. در شرایطی که هزینه انتقال ارز در نظام بانکی بین‌المللی معمولاً بسیار محدود است، این هزینه در برخی مسیرهای مورد استفاده فعالان ایرانی به درصدهای قابل توجهی می‌رسد.

صرافی‌ها؛ جایگزین بخشی از روابط کارگزاری بانکی

عطاالهی با اشاره به نقش صرافی‌ها در تجارت خارجی گفت: پس از محدود شدن روابط مستقیم بانکی، شبکه پرداخت مبتنی بر صرافی‌ها به‌تدریج توسعه یافت و بخشی از وظایف نظام پرداخت بانکی را بر عهده گرفت. صرافی‌ها با ایجاد ارتباطات و دسترسی‌های ارزی در کشورهای مختلف، مسیرهای جایگزینی برای انتقال پول فراهم کردند.

وی افزود: تخصص و دسترسی صرافی‌ها در بازارهای مختلف یکسان نیست و برخی در کشورهای اروپایی و برخی در جنوب شرق آسیا و دیگر مناطق فعالیت دارند. این شبکه ارتباطی و تجربه حاصل از سال‌ها فعالیت، امکان انجام بخشی از پرداخت‌های بین‌المللی واردکنندگان را فراهم کرده است.

انتخاب مسیر انتقال ارز تابع توافق با فروشنده

این کارشناس اقتصادی با اشاره به تفاوت زیرساخت‌های بانکی و ارزی کشورهای مبدأ تأمین غلات از جمله روسیه، قزاقستان، هند و برزیل اظهار کرد: انتخاب مسیر انتقال ارز بیش از هر چیز به توافق میان خریدار و فروشنده و نوع ارز مورد پذیرش طرف خارجی بستگی دارد.

وی توضیح داد: ممکن است صادرکننده‌ای در برزیل دریافت وجه را صرفاً به رئال، پول ملی این کشور، بپذیرد. در چنین شرایطی، واردکننده باید از طریق کارگزار یا صرافی، منابع خود را به شکلی تبدیل و منتقل کند که در نهایت وجه به پول مورد نظر فروشنده در اختیار او قرار گیرد. بنابراین، صرف برخورداری از منابع ارزی در یک کشور یا ارز مشخص، به معنای امکان پرداخت مستقیم به فروشنده نیست و انتخاب مسیر انتقال باید متناسب با شرایط معامله و دسترسی‌های کارگزاران انجام شود.

تأخیر در تأمین ارز؛ فشار بر سرمایه در گردش و هزینه واردات

عطاالهی با اشاره به تأثیر فاصله زمانی میان تأمین ریال، خرید ارز و انتقال وجه بر سرمایه در گردش واردکنندگان گفت: طولانی شدن مراحل ثبت سفارش، تخصیص ارز و انتقال وجه، مستقیماً بر برنامه‌ریزی مالی و تجاری شرکت‌ها اثر می‌گذارد. هرچه این فرآیند پیچیده‌تر و زمان‌برتر باشد، فشار بیشتری به منابع مالی واردکنندگان وارد خواهد شد.

وی با اشاره به تجربه تسهیل واردات با استفاده از قبض انبار پس از جنگ ۴۰ روزه افزود: این تجربه نشان داد هر اندازه موانع اداری و ارزی کاهش یابد، واردکنندگان امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تری برای تأمین کالا و مدیریت منابع مالی خود خواهند داشت.

این پژوهشگر ادامه داد: در برخی موارد، واردکننده پس از ورود و فروش محموله، ریال حاصل از آن را برای تأمین ارز واردات بعدی در اختیار دارد، اما در فاصله زمانی تبدیل ریال به ارز، ممکن است ارزش منابع مالی او کاهش یابد و با همان میزان نقدینگی نتواند ارز مورد نیاز خود را تأمین کند. این مسئله به‌ویژه برای واردکنندگانی که پشتوانه مالی کمتری دارند، می‌تواند حتی به زیان و خروج از بازار منجر شود.

وی تأکید کرد: تأخیر در تسویه ارزی علاوه بر فشار بر سرمایه در گردش، می‌تواند قراردادهای خرید، برنامه حمل، تخصیص کشتی و هزینه‌های دموراژ را تحت تأثیر قرار دهد و در نهایت قیمت تمام‌شده غلات را افزایش دهد. از این رو، کاهش زمان و پیچیدگی فرآیند تخصیص و تأمین ارز از سوی بانک مرکزی و وزارت جهاد کشاورزی ضروری است.

ضرورت توسعه روش‌های پرداخت اعتباری و ترکیبی

عطاالهی درباره روش‌های کارآمد تسویه معاملات بین‌المللی غلات اظهار کرد: در شرایط فعلی، بخش مهمی از معاملات از طریق حواله و پرداخت مستقیم انجام می‌شود، در حالی که اعتبار اسنادی یا ال‌سی در گذشته یکی از روش‌های مناسب برای معاملات بزرگ بود. این ابزار با ایجاد تعهدات بانکی برای طرفین، امنیت معامله را افزایش می‌داد و فشار تأمین نقدینگی را از ابتدای قرارداد کاهش می‌داد، اما محدودیت روابط بانکی استفاده از آن را برای واردکنندگان ایرانی دشوار کرده است.

وی افزود: برخی واردکنندگان برخوردار از اعتبار تجاری مناسب همچنان از روش‌های خرید نسیه، برات و تسهیلات تجاری استفاده می‌کنند، اما این ظرفیت در اختیار همه فعالان بازار نیست. به اعتقاد وی، توسعه سازوکارهای پرداخت اعتباری در تعامل با کشورهایی مانند روسیه و چین می‌تواند کمک قابل توجهی به واردکنندگان غلات کند.

این کارشناس اقتصادی همچنین استفاده از مدل‌های پرداخت ترکیبی را امکان‌پذیر دانست و گفت: می‌توان با توافق میان خریدار و فروشنده، بخشی از مبلغ معامله را پیش از حمل و بخش دیگر را پس از ارائه اسناد حمل یا تحویل کالا پرداخت کرد. چنین سازوکاری به طرفین کمک می‌کند ضمن اطمینان از انجام تعهدات، فشار نقدینگی واردکننده نیز کاهش یابد. این روش‌ها با استفاده از ظرفیت‌های تأمین مالی و اعتباری می‌توانند در تجارت با کشورهایی مانند روسیه، چین و برزیل مورد توجه قرار گیرند.

حامی مصاحبه؛ صرافی ملورین

Mr. Hossein Ataollahi
Senior Economics Specialist and Researcher in International Banking and Foreign Exchange Markets

Trade Credit Could Ease Cash Pressure on Grain Importers

Limited access to international banking networks has made it slower and more expensive for Iranian grain importers to pay overseas suppliers. Delays in obtaining and transferring foreign currency tie up working capital, disrupt shipping schedules and can raise import costs through higher demurrage charges. With letters of credit difficult to access, supplier credit and staggered payments could reduce the amount importers need upfront. Paying part of the invoice before shipment and settling the balance once shipping documents are presented or the cargo is delivered is one option for trade with partners in countries such as Russia, China and Brazil.

