



معاونت بررسی های اقتصادی

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

مروری بر وضعیت تامین کانتینر در کشور





تهیه و تنظیم: مهسا رجبی نژاد

معاونت بررسی های اقتصادی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

موضوع این گزارش، الزاماً موضوع اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران نیست.

خرداد ۱۴۰۳

استفاده از مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.



فهرست مطالب

.....	۴	۱. مقدمه
.....	۴	۲. اثر دومینوی کمبود کانتینر
.....	۵	۳. وضعیت کانتینرها در ایران
.....	۵	۳.۱. واردات
.....	۷	۳.۲. تولید
.....	۸	۴. جمع بندی و ارائه پیشنهاد

۱. مقدمه

لجستیک به عنوان سیستم مدیریت جریان کالا و خدمات، نقش بسیار حیاتی در توسعه اقتصادی و رشد تجارت جهانی ایفا می‌کند. این حوزه، علاوه بر افزایش بهره‌وری و کارایی در حمل‌ونقل کالاها، تأثیر مستقیمی بر توانمندی کسب‌وکارها برای رقابت در بازارهای جهانی و افزایش سرعت و کیفیت ارائه خدمات دارد. بدیهی است بخشی از الزامات توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل وابسته به تامین تجهیزات لازم در این حوزه مانند تامین وسایل نقلیه مورد نیاز و کانتینر است.

عدم وجود زیرساخت‌های کافی در حوزه حمل‌ونقل، هزینه تمام شده برای بنگاه‌ها را افزایش داده و توان رقابت‌پذیری آنها را کاهش می‌دهد و گاهاً موجبات از دست رفتن بازار مصرف را برای بنگاه‌ها فراهم می‌کند. لذا ضروری است سیاستگذار به طور مستمر نسبت به شناسایی الزامات زیرساختی این حوزه از جمله تامین کانتینر و تجهیزات لازم اقدام نماید و در صورت لزوم استراتژی‌های ضروری برای تامین آنها را به کارگیرد.

با توجه به وضعیت کنونی تامین کانتینر در ایران، این گزارش ضمن بررسی اثرات احتمالی کمبود کانتینر بر وضعیت بنگاه‌ها و سرریز آن بر متغیرهای کلان اقتصادی کشور، شرایط فعلی تولید و واردات آن در ایران مورد بررسی قرار می‌دهد و برای رفع چالش موجود، توصیه‌ای ارائه خواهد شد.

۲. اثر دومینوی کمبود کانتینر

اگرچه طی دهه‌های اخیر، صنعت حمل‌ونقل روند توسعه‌ای را دنبال کرده، اما به دلیل عدم تامین الزامات این صنعت، در برخی کشورها چالش‌هایی را نیز به همراه داشته است. از جمله این چالش‌ها می‌توان به کمبود کانتینر به عنوان ابزار مهم حمل‌ونقل اشاره کرد که به دلیل ایجاد وقفه در فرایند حمل کالا و خدمات، از یک طرف بنگاه‌ها را از محل افزایش هزینه حمل و به تبع آن قیمت تمام شده محصول، متضرر می‌کند و توان رقابت‌پذیری آنها در بازارهای هدف کاهش می‌دهد. کمبود کانتینر، با ایجاد اختلال در فرایند تامین مواد اولیه، آسیب‌هایی را به بخش تولید وارد می‌کند و با ایجاد اختلال در یک یا چند حلقه از زنجیره تامین کالاها، خدمات‌رسانی بنگاه‌ها به مصرف‌کننده را تحت تأثیر قرار می‌دهد که در نهایت می‌تواند منجر به از دست رفتن سفارشات و فسخ قراردادهای منعقد شده گردد. ایجاد چنین تاخیری در عملیات تولید و توزیع، بهره‌وری را در بنگاه‌های اقتصادی کاهش خواهد داد و در نهایت نیز ضمن تحمیل هزینه‌های مازاد، توقف خطوط تولید، افزایش هدررفت مواد، در نهایت کیفیت محصولات و رضایت مصرف‌کننده را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

از طرف دیگر، اثرات هر نوع اختلالی در بخش حمل‌ونقل، از محل تورم، اشتغال و رشد تولید ناخالص داخلی بر متغیرهای کلان اقتصادی کشور سرریز می‌شود. با توجه به ضریب اهمیت ۹ درصدی بخش حمل و نقل در محاسبه نرخ تورم، هر نوع



آسیبی در صنعت حمل و نقل کشور می تواند در افزایش قیمت تولیدکننده و مصرف کننده منعکس گردد. تورم تولیدکننده از محل بالا رفتن نرخ حمل و نقل به دلیل کمبود کانتینر افزایش خواهد یافت و به عنوان یک شاخص پیش نگر، اثرات آن بر تورم مصرف کننده با تاخیر زمانی سرریز خواهد شد.

علاوه بر این، ارزش افزوده ایجاد شده از محل خدمات بخش حمل و نقل^۱، سهم نسبتاً بالایی در تولید ناخالص داخلی کشور (سهم ۹ درصدی در پایان پاییز ۱۴۰۲) دارد و کاهش آن، رشد اقتصادی کشور را به طور معنادار تحت تاثیر قرار خواهد داد. اما باید توجه داشت بخش اعظم تاثیرات این صنعت به طور غیرمستقیم در ارزش افزوده سایر صنایع منعکس می شود و از این منظر، تولید ناخالص داخلی را در بخش هایی غیر از خدمات نیز متاثر می کند؛ ضمن اینکه از سمت اقلام هزینه ای تولید ناخالص داخلی، صادرات و واردات کشور نیز دستخوش تغییرات قابل توجهی خواهد شد.

اثرات بهم پیوسته فوق الاشاره، می تواند به شکل زنجیروار مشکلات دیگری را نیز در تمامی صنایع ایجاد نماید و در نهایت، توان رقابت پذیری کشورها در بازارهای جهانی را تحت تاثیر قرار دهد و بهره برداری از فرصت های تجاری را با محدودیت روبه رو کند.

۳. وضعیت کانتینرها در ایران

۳.۱. واردات

با استناد به تبصره ذ ماده ۴ قانون برنامه ششم توسعه^۲، کانتینر مشمول قانون استفاده حداکثری از توان تولید داخلی کشور می شود و بر اساس نامه شماره ۶۰/۶۲۱۶۲ مورخ ۱۳۹۹/۰۳/۰۸ به دلیل ساخت داخل، در کمیسیون ماده یک آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات، منع قانونی برای واردات آنها صادر شده است (پیوست شماره ۳). در حال حاضر، ورود کانتینر در مواقعی که حسب نیاز کشور اجازه خرید کانتینرهای مستعمل داده می شود، به صورت موقت صورت می پذیرد.

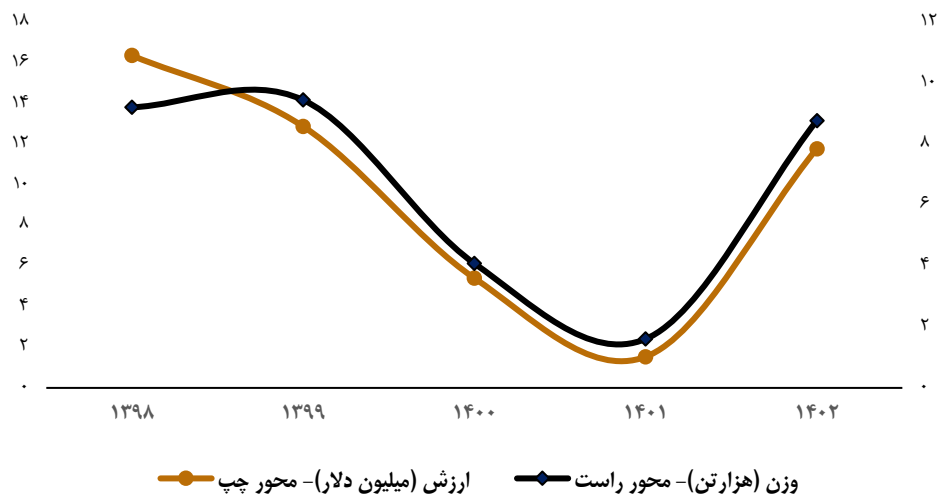
مطابق کتاب مقررات صادرات و واردات، به طور کلی کانتینرها ذیل کد تعرفه ۸۶۰۹۰۰۰۰ طبقه بندی می شوند. بررسی روند ۵ ساله واردات این کد تعرفه حاکی از افزایش واردات، به لحاظ وزنی و ارزشی، در سال ۱۴۰۲ بوده است. این در حالی است که واردات آن طی دو سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ با سرعت زیادی در حال کاهش بوده است. در سال ۱۴۰۲ واردات کانتینرها در مقایسه با سال ۱۴۰۱ به لحاظ ارزشی حدود ۸ برابر و به لحاظ وزنی حدود ۵ برابر افزایش یافته است (نمودار ۱).

^۱ در حساب های ملی، حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات با هم تحت یک سرفصل ذیل خدمات درج می شوند.

^۲ اصلاح سیاست های ارزی و تجاری و تعرفه ای حداکثر تا پایان سال دوم اجرای قانون برنامه با رویکرد ارتقای کیفیت و رقابت پذیر ساختن کالاهای تولید داخل برای صادرات

از جمله دلایل افزایش نسبتاً قابل ملاحظه واردات کانتینرها در سال ۱۴۰۲ را می توان بخشنامه ۱۴۰۲/۱۶۸۷۰۵۸ مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۵ وزارت امور اقتصاد و دارایی دانست (پیوست شماره ۱) که پیرو بخشنامه های شماره ۱۶۱/۷۳/۹۴/۹۱۷۷۶ مورخ ۱۳۹۴/۰۵/۱۹ و همچنین بخشنامه شماره ۱۲۶/۱۴۰۰/۷۵۹۰۳۹ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۵ (پیوست شماره ۲) صادر شده است. بر این اساس، با توجه به استفاده مکرر از کانتینرهای خالی و به منظور کاهش مکاتبات و مراجعات ذیفعان و هزینه های مرتبط، مقرر گردید بررسی و پذیرش موقت کانتینرهای خالی متعلق به شرکت های کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی به مدت یکسال و تمدید طی دوره های یکساله و حداکثر به مدت سه سال، امکان پذیر شود.

نمودار ۱. وضعیت واردات کانتینرها با کد تعرفه ۸۶۰۹۰۰۰۰



منبع: گمرک ج.ا.

میانگین قیمت واردات کانتینرها نیز از ۹۵۴ دلار به ازای هرتن در سال ۱۴۰۱ به ۱۳۴۲ دلار به ازای هر تن در سال ۱۴۰۲ رسیده است. در واقع، در سال ۱۴۰۲ ایران به ازای واردات هر تن کانتینر حدود ۳۸۸ دلار بیشتر پرداخت کرده است.

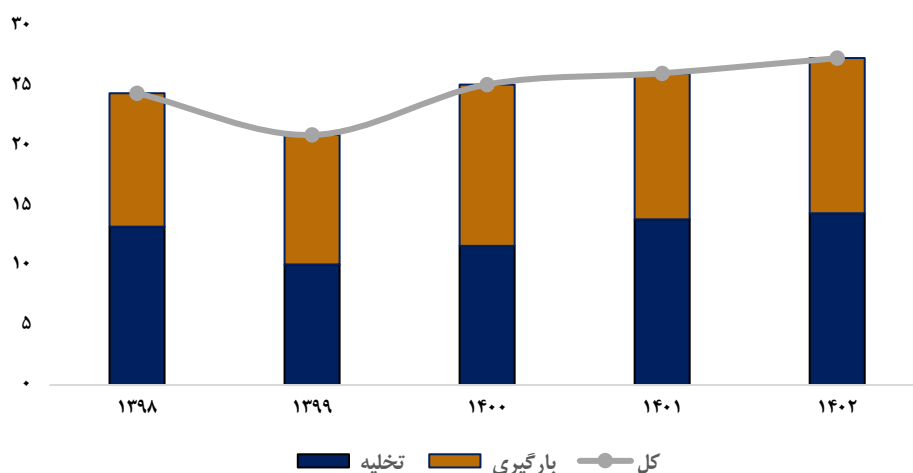
عدم دسترسی به اطلاعات واردات سالانه کانتینرها بر حسب تعداد، اظهار نظر دقیق در این زمینه را تا حدی دشوار می کند، اما چنانچه فرض شود کانتینرهای وارد شده ظرفیت ۲۰ و ۴۰ فوت^۳ داشته اند و با نسبت برابر وارد شده اند، تعداد کانتینرهای وارد شده، طی سال ۱۴۰۲، تقریباً ۲۰۸۹ کانتینر برآورد می شود و بر اساس این روش، متوسط قیمت وارداتی تخمین زده شده برای هر کانتینر، حدود ۵۶۴۹ دلار خواهد بود.

^۳ وزن کانتینر خالی ۲۰ فوتی، تقریباً ۲۳۰۰ کیلوگرم و کانتینر ۴۰ فوتی، ۴۶۰۰ کیلوگرم در نظر گرفته شده است.

۳.۲. تولید

بر اساس بررسی‌های صورت گرفته، در حال حاضر اطلاعات دقیق و رسمی در مورد میزان تولید کانتینر در کشور منتشر نمی‌شود، لذا اطلاعات مرتبط با میزان تولید بر اساس نتایج مصاحبه‌ها با افراد خبره در این زمینه، گردآوری شده است. طبق اظهارات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران^۴، داده‌های مربوط به تخلیه و بارگیری کشتی‌ها نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۲ حدود ۱۳۰۰ کانتینر در کشور موجود بوده است. ظرفیت تخلیه و بارگیری این تعداد کانتینر، بر اساس آمار منتشر شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی، حدود ۲۷ میلیون تن بوده که برای دومین سال پیاپی با رشد همراه شده است (حدود ۵ درصد). مطابق با اظهارات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و بخش فروش سازه‌های فلزی شرکت ماموت^۵، علیرغم اینکه تا چندی پیش در شرایط تحریمی، عمده تولید کانتینرهای کشور توسط این شرکت صورت می‌گرفته، در حال حاضر تولید آن در شرکت ماموت متوقف شده است.

نمودار ۲. میزان تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری در حمل و نقل دریایی (میلیون تن)



منبع: سازمان بنادر و دریانوردی

ذکر این نکته ضروری است اگرچه کانتینرها مشمول قانون «حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی» می‌شوند و بر اساس نامه شماره ۶۰/۶۲۱۶۲ مورخ ۰۳/۰۸/۱۳۹۹ به دلیل ساخت داخل، در کمیسیون ماده یک آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات، منع قانونی برای واردات آنها صادر شده (پیوست شماره ۳)، اما تولید داخلی

^۴ اظهارات بر اساس گفت و گو با سرکار خانم عارفی، مسئول امور شرکت‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ارائه شده است.

^۵ اظهارات این قسمت بر اساس گفت‌وگو با مسئول فروش سازه‌های فلزی شرکت ماموت استخراج شده است.



این محصول تکافوی نیاز فعلی کشور را نمی دهد و در حال حاضر نیز با توجه به توقف تولید آن همزمان با محدودیت های وارداتی، مشکلاتی نیز در برخی مسیرهای حمل و نقل ایجاد شده است.

۴. جمع بندی و ارائه پیشنهاد

در شرایط فعلی اقتصاد ایران از یک طرف، تولید کانتینر توسط تعداد محدودی از بنگاه ها صورت می گیرد و از طرف دیگر، به دلیل ضعف های زیرساختی تولید، عدم دسترسی به ماشین آلات پیشرفته و کمبود سرمایه برای افزایش مقیاس تولید، تامین کانتینر توسط تولیدکننده داخلی با مشکل جدی رو به رو است. بنابراین، تکیه بر تامین این محصول از طریق ساخت داخل، نتیجه بخش نخواهد بود. در چنین شرایطی، تامین کانتینر از سوی تولیدکننده خارجی، تنها راه جلوگیری از وارد آمدن آسیب جدی به صنعت حمل و نقل و سایر صنایع وابسته به واسطه تاخیر و یا توقف در زنجیره تامین محصولات است.

با توجه به اینکه در شرایط فعلی، تولید کانتینر توسط یکی تولیدکنندگان عمده این محصول در کشور متوقف و محدودیت هایی نیز به طور همزمان بر واردات آن وضع شده است، کمبود کانتینر در بلندمدت، هزینه های قابل توجهی رو بر بنگاه ها در سطح خرد و بر اقتصاد کشور در سطح کلان تحمیل خواهد کرد.

علاوه بر تحمیل هزینه های اضافی ناشی از ایجاد اختلال در حلقه های زنجیره تامین محصولات، هزینه هایی نیز از محل فرصت های از دست رفته ناشی از ضعف در زیرساخت های صنعت حمل و نقل به کشور تحمیل خواهد شد. از جمله این فرصت ها می توان به کریدور شمال-جنوب اشاره کرد که به عنوان یک مسیر تجاری استراتژیک میان اروپا، آسیای میانه و جنوب آسیا می تواند فرصت های تجاری و سرمایه گذاری متعددی را برای ایران به همراه داشته باشد، اما کمبود کانتینر و ضعف ساختار حمل و نقلی کشور، تحقق پتانسیل های موجود در این کریدور را نیز با مشکل مواجه کرده است.

بنابراین، با توجه به نقش کلیدی تامین زیرساخت های حمل و نقل در توسعه اقتصادی کشور، ضروری است نسبت به محدودیت هایی که برای واردات کانتینر بر اساس مصوبه های پیشین به واسطه توان ساخت داخل این محصول اعمال شده، تجدیدنظر صورت گیرد. در صورت استمرار وضعیت موجود و عدم تامین کانتینر مورد نیاز کشور از طریق تسهیل فرایند واردات آن، علاوه بر ایجاد اختلال در تامین کالاهای مصرفی خریداران خارجی، بخشی از تولیدکنندگان داخلی نیز به دلیل تاخیر در دسترسی به کالاهای واسطه ای با چالش روبه رو خواهند شد که با اهداف پیش بینی شده در تحقق شعار سال ۱۴۰۳، در تقابل است.





جمهوری اسلامی ایران
وزارت صنعت، معدن و تجارت

شماره : 60/217864
تاریخ : 1401/09/08
پیوست : دارد

معاونت صنایع حمل و نقل
معاون

جناب آقای ایمان پاک
معاون محترم وزیر و رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران
موضوع: واردات کهنده کانتینرهای یخچالی دست دوم
با سلام و احترام؛

پیرو صورتجلسه محرمانه در خصوص شرایط و ضوابط واردات تریلی یا کانتینر یخچال دار که تنها در راستای انجام بند ک تبصره (۷) بودجه سال ۱۴۰۱ و بدون تخصیص و انتقال ارز و با محدودیت در تعداد آنها منعقد شده است (که در نامه شماره ۶۰/۱۷۹۷۶۰ مورخ ۱۴۰۱/۰۷/۲۷ نیز به آن اشاره شده است)، به استحضار می رساند متاسفانه نامه شماره ۶۰/۲۰۰۶۲۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۱ دفتر مقررات صادرات و واردات منضم به نامه شماره ۱۹۸۹۹۵ مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۱۰ سازمان ملی استاندارد ایران که حاوی شرایط احراز مجوز استاندارد کانتینرهای یخچال دار مستعمل بوده، در خبرهای منتشر شده از سوی خبرگزاریهای متعدد بعنوان "شرایط آزاد شدن واردات کانتینرهای یخچالی" منعکس شده است. خواهشمند است دستور فرمایید در اسرع وقت تمهیدات لازم جهت اصلاح مطلب صورت پذیرد. بدیهی است که ثبت سفارش و واردات کانتینرهای یخچال دار به جهت امکان تولید آن به حالت دائم ممنوع می باشد.



منوچهر منطقی

رونوشت:

- ✓ مدیرکل محترم دفتر واردات گمرک جمهوری اسلامی ایران جهت استحضار و دستور اقدام مقتضی.
- ✓ مدیرکل محترم دفتر ارزیابی کیفیت کالاهای صادراتی و وارداتی جهت استحضار و دستور اقدام مقتضی.
- ✓ مدیرکل محترم حوزه وزارتی جهت استحضار و دستور پیگیری لازم.
- ✓ دفتر معاونت حمل و نقل.
- ✓ دفتر صنایع خودرو/یزدان پناه ۲۶۷۰۷۲۳-۲۶۷۰۶۲۱-۶۰/۲۰۰۶۲۱.

آدرس اینترنتی: [HTTP://WWW.MIMT.GOV.IR](http://www.mimt.gov.ir) پست الکترونیک: INFO@MIMT.GOV.IR

« نام های صادره فیزیکی بدون مهر برجسته دبیر خانه مرکزی فاقد اعتبار می باشند »
آدرس: تهران - خیابان کریم خان زند - خیابان نجات الهی - خیابان شهید کلاسی (کد پستی: ۱۵۹۸۸۴۷۶۱۵)






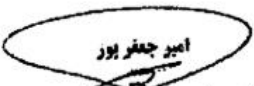
معاونت بررسی های اقتصادی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

پیوست شماره ۲:

شماره: ۱۴۰۰/۷۵۹۰۳۹	بسمه تعالی	
تاریخ: ۱۴۰۰/۰۶/۱۵		وزارت امور اقتصاد و دارایی گمرک جمهوری اسلامی ایران
پیوست: دارد	تولید؛ پشتیبانی ها، مانع زدایی ها	
تیت سیستم اتوماسیون		
بخشنامه های گمرکات اجرایی ناظرین محترم حوزه های نظارت و مدیران محترم گمرکات اجرایی مستقل استانها		
با سلام و احترام		
<p>پیرو بخشنامه شماره ۱۶۱/۷۳/۹۴/۹۱۷۷۶ مورخ ۹۴/۵/۱۹ در راستای امور قابل تفویض موضوع بند ۸ بخشنامه مذکور، بررسی و پذیرش ورود موقت کانتینرهای خالی متعلق به شرکتهای کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی به مدت شش ماه و تمدید طی دوره های شش ماهه و حداکثر به مدت دو سال (به جهت لزوم تعیین تکلیف پروانه های ورود موقت صادره)، به حوزه های نظارت و گمرکات مستقل استانها تفویض میگردد. مقتضی است دستور فرمایید با امعان نظر کلیه بخشنامه های صادره و رعایت کامل سایر مقررات اقدام لازم معمول نمایند. ضمناً در صورت درخواست ورود موقت کالای مزبور از گمرکات اجرایی زیر مجموعه، ستاد نظارت گمرکات استانها و گمرکات مستقل استانها نسبت به بررسی و صدور مجوز اقدام و از ارجاع درخواست به این دفتر خودداری نمایند. نظارت بر حسن اجرای بخشنامه بر عهده بالاترین مقام اجرایی گمرکات خواهد بود.</p>		
علی وکیلی مدیر کل دفتر واردات		
		



پیوست شماره ۳:

<p>شماره : 60/62162 تاریخ : 1399/03/08 پیوست : ندارد</p>	 <p>جمهوری اسلامی ایران وزارت صنعت، معدن و تجارت</p>	<p>حائز اهمیت - آتی</p> <p>جناب آقای هادوی رئیس محترم مرکز ساخت داخل ، ماشین سازی و تجهیزات موضوع : اعلام نظر فهرست موافقت کلی کمیسیون ماده یک با سلام و احترام</p> <p>عطف به نامه شماره ۶۰/۴۱۶۳۵ مورخ ۱۳۹۹/۰۲/۱۳ مبنی بر اعلام نظر در خصوص فهرست ارسالی کالاهایی دارای موافقت کلی واردات در کمیسیون ماده یک در سالهای گذشته ، به پیوست اعلام نظر این دفتر بر روی اعلام مرتبط ، جهت استحضار و دستور اقدام لازم به منظور انعکاس به دفتر مقررات صادرات و واردات ارسال می گردد</p>
 <p>امیر جعفر پور معاون دفتر صنایع خودرویی و نیزو محرکه</p>		



ردیف	شرح کالا	تعارف	توضیحات
۱	انواع موتور دریایی به شرط مجهز بودن پروانه مخصوص حرکت در آب	۸۴۰۸۱۰۰۰ ۸۴۰۷۲۱۰۰ ۸۴۰۷۲۹۰۰	ساخت داخل ندارد
۲	چرخ تعیل اولیه گذار چرخ زنجیری	۸۴۲۶۴۹۰۰	ساخت داخل ندارد
۴	واگن ریل گلزاری	۸۶۰۴۰۰۰۰	ساخت داخل ندارد
۱۸	لیسترک با ظرفیت ده تن و بالای ده تن	۸۴۲۲۷۰۱۲ ۸۴۲۷۹۰۹۰	ساخت داخل ندارد
۱۹	کابین کامپیون مستعمل با هر نشان تجاری	۸۷۰۷۹۰۳۰	مشروط به آنکه واردکننده صاحب کامپیون با همان برند باشد و با محدودیت یک دستگاه موافقت می شود
۲۱	چپچ سیل	۸۴۷۹۱۰۹۰	مشروط به تعهد عدم شماره گلزاری غیر مشمول
۲۲	دستگاه خط کشی خیابان مشروط به اینکه در برگ سبز گمرکی ثبت گردد که غیر قابل شماره گلزاری می باشد.	۸۴۷۹۱۰۹۰	به استناد آرد اجباری می باشد موافقت می شود
۲۴	اسفالت تراش مشروط به اینکه در برگ سبز گمرکی ثبت گردد که غیر قابل شماره گلزاری می باشد.	۸۳۳۰۶۹۰۰	موافقت می شود
۲۵	کانتینر	۸۶۰۹	دارای ساخت داخل مخالفت می شود
۲۶	دستگاه بازیافت اسفالت سرد و گرم	۸۴۷۹۱۰۹۰	ساخت داخل ندارد قدمت حداکثر (۵) سال ساخت رعایت گردد
۲۷	الکام پردازش شده مازاد بر ارزش افزوده در مناطق آزاد و تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی با رعایت ضوابط ثبت سفارش در وزارت صنعت، معدن و تجارت و رعایت سایر مقررات پلامتغ است.		؟؟؟؟؟؟؟؟؟؟
۲۹	ماشین آلات تسطیح سطوح اسفالت	۸۴۷۹۱۰۱۲ ۸۴۷۹۱۰۱۹	صرفاً اقلامی که مشمول قانون خودرو نیستند مشمول این موافقت می شوند
۳۰	ماشین آلات تسطیح سطوح بتن	۸۴۷۹۱۰۲۹ ۸۴۷۹۱۰۲۲	
۳۱	ریج تراک کامپکت	۸۴۲۷۹۰۹۰	
۳۲	ریج لستاکر	۸۲۲۶۹۰۰	
۳۴	دستگاه روکش و ترمیم اسفالت	۸۴۷۹۱۰۲۲ ۸۴۷۹۱۰۲۹	