



یکصد و هفتمین نشست شورای گفت وگوی دولت و بخش خصوصی آذربایجان شرقی برگزار شد

یکصد و هفتمین نشست شورای گفت وگوی دولت و بخش خصوصی آذربایجان شرقی با حضور سفیر ایران در پرتغال، استاندار آذربایجان شرقی، رئیس اتاق بازرگانی تبریز، مدیران استانی و نمایندگان بخش خصوصی با محوریت «بررسی مشکلات حوزه حمل و نقل بین‌المللی در خصوص لغو معافیت پرداخت مالیات سوخت خودروهای تجاری و کامیون‌های ایرانی، هنگام ورود به کشور ترکیه»، «بررسی مشکلات اخذ مجوزهای واردات مواد اولیه و ماشین‌آلات و قطعات صنایع استان»، «بررسی مشکلات اخذ مجوزهای واردات محصولات کشاورزی»، «بررسی دلایل عدم فعالیت کارگوی هوایی استان» و انتخاب هشت نفر از مدیران عامل شرکت‌های برتر خصوصی و تعاونی یا رؤسای تشکلهای تعاونی و خصوصی، مطابق «جزء (4) بند (د) ماده (1) دستورالعمل نحوه اداره جلسات شوراهای استانی» در اتاق تبریز برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی تبریز، مجید تفرشی؛ سفیر ایران در کشور پرتغال، در ابتدای این نشست به تشریح نمای کلی از وضعیت اقتصاد این کشور پرداخت و افزود: پرتغال دارای زمین و نیروی کار ارزان بوده و خبری از بروکراسی در این کشور نیست و همین امر تجارت با آن را تسهیل می‌کند. وی بر لزوم بهره‌گیری از ظرفیت و تعامل دوسویه در حوزه‌های کشاورزی، خودرو و اتوبوس‌سازی، دارو، صنایع غذایی و... تأکید کرد. تفرشی با اشاره به شرایط تحریمی کشور گفت: به دلیل تحریم‌ها امکان مستقیم تجارت با این کشور وجود ندارد، با این حال در حال برنامه‌ریزی برای توسعه تجارت با این کشور هستیم. وی با بیان اینکه اخذ ویزای اداری و تجاری کشور پرتغال آسان‌تر از سایر انواع ویزاها است، از فعالان اقتصادی خواست تا از این طریق اقدام کنند. سفیر ایران در پرتغال ضمن تأکید بر اهتمام خود برای تسریع فرایندها در حوزه تجارت با این کشور، از تلاش برای راه‌اندازی اتاق بازرگانی مشترک ایران و پرتغال و همچنین گروه دوستی ایران و پرتغال خبر داد. وی زمینه را برای توسعه همکاری در زمینه دانشگاهی، برگزاری جلسات B2B، مباحث محیط زیستی و... مساعد دانست. سفیر ایران در پرتغال از فعالان اقتصادی خواست تا فعالیت‌های تجاری خود با این کشور را در قالب پکیجی و مجموعه‌ای انجام دهند، چرا که تجار این کشور، علاقه‌ای به واردات با صادرات تک محصول، ندارند.



پیش‌دستور: مشکلات حوزه حمل و نقل بین‌المللی در خصوص لغو معافیت پرداخت مالیات سوخت خودروهای تجاری و کامیون‌های ایرانی، هنگام ورود به کشور ترکیه

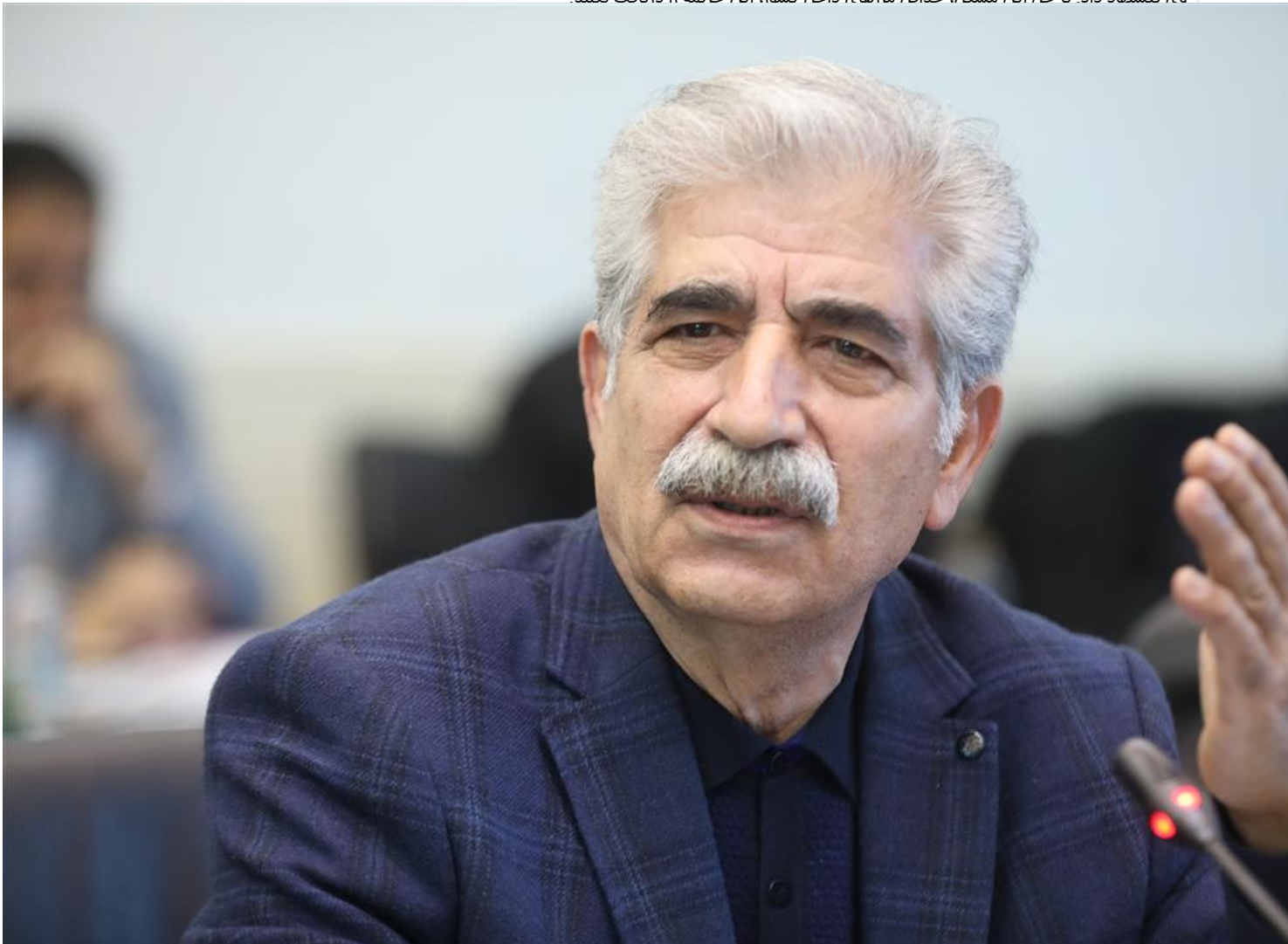
بر اساس دستورالعمل نحوه انجام و تایید ثبت سفارشات ارزی واحدهای تولیدی، بازرگانی و سهمیه ارزی ابلاغی وزارت صنعت، معدن و تجارت، بیشتر واحدهای دارای جواز تاسیس یا جواز توسعه ای، در سال جاری امکان ثبت سفارش واردات ماشین آلات و دستگاه‌های مورد نیاز را نداشته‌اند و این امر در شرایط حساس و تحریمی کنونی، موجب عدم اشتغال زایی و راکد ماندن واحدهای تولیدی شده و خسارات جبران‌ناپذیری در پی دارد. همچنین تخصیص سهمیه ارزی مواد اولیه و کالاهای واسطه، بر مبنای عملکرد سال‌های قبل، اعمال محدودیت‌های فواید، موجب استتاد، خطه‌ط تولید به دنیا، عدم تامین، مواد اولیه مورد نیاز، ظرفیت تولید شده است.



یونس ژائله؛ رئیس اتاق تبریز در این رابطه گفت: بحث لغو معافیت پرداخت مالیات سوخت خودروهای تجاری و کامیون‌های ایرانی، هنگام ورود به کشور ترکیه، مشکلات متعددی برای فعالان اقتصادی استان به وجود آورده و خسارات سنگینی به فعالان اقتصادی تحمیل کرده است. وی با بیان اینکه اجرای طرح پاک پُر باعث قفل واردات و صادرات در مرزها شده است، خواستار رسیدگی جدی به این مورد شد. بهرام سرمست استاندار آذربایجان شرقی در خصوص بحث لغو معافیت پرداخت مالیات سوخت خودروهای تجاری و کامیون‌های ایرانی هنگام ورود به ترکیه، گفت: در بررسی این موضوع باید نظر صنف نیز مورد توجه قرار گیرد، در حوزه دیپلماسی می‌توان حداکثر تلاش را کرد تا طرف مقابل به روال قبلی متقاعد شده و گرنه مشوق‌هایی برای رانندگان کشور خودمان ارائه شود.

احمد فتاح زاده؛ رئیس کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز گفت: مشکل باک پر که بیشتر مربوط به مرزهای بازرگان، پلدشت و سرو می شود، چالش های زیادی برای رانندگان و شرکت های حمل و نقل به وجود آورده است.

همچنین بهشتیاد داد: تا حالا با مشکلاتی مانند، حداقا، مازها، داخا، کشه، اب، حومه را دریافت نکنند.



رضا کامی؛ رئیس انجمن کارگزاران گمرکی استان آذربایجان شرقی با اشاره به وجود مشکلات متعدد در مرزهای مشترک ایران با کشور ترکیه گفت: توافق نامه های بسیار خوبی بین ما و این کشور به خصوص در حوزه حمل و نقل وجود دارد، که با فعال شدن و از سرگیری مجدد آن ها، بخش اعظمی از مشکلات حل می شود و نیاز به اقدامات دیپلماتیک نیست.

جعفر نایی؛ عضو انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی استان آذربایجان شرقی در رابطه با طرح باک پر گفت: در قالب این طرح هزینه های هنگفتی از رانندگان در قالب جریمه مابه التفاوت سوخت هم در مرز ایران هم مرز ترکیه اخذ می شود.

صادق نامدار؛ مدیرکل گمرکات استان آذربایجان شرقی، هدف از اجرای طرح باک پر را جلوگیری از قاچاق سوخت در مرزها دانست و افزود: مبنای قیمت گذاری هزینه مابه التفاوت سوخت، نرخ سوخت در کشور مقابل است.

دستور جلسه اول: بررسی مشکلات اخذ مجوزهای واردات مواد اولیه و ماشین آلات و قطعات صنایع استان

رئیس اتاق بازرگانی تبریز، با انتقاد از رویه حاضر در رابطه با مشکلات اخذ مجوزهای واردات مواد اولیه و ماشین آلات و قطعات صنایع استان گفت: در حالی که مبالغ هنگفتی برای واردات برخی محصولات غیرضروری از جمله خودروهایی چینی، گوشی آیفون و... تخصیص می یابد، واحدهای تولیدی برای واردات قطعات و ماشین آلات مورد نیاز با مشکل مواجه هستند.

رئیس اتاق تبریز تاکید کرد: مشکل اصلی ما تامین ارز نیست، بلکه تخصیص ارز است که در جای درست هزینه نمی شود.

وی با بیان اینکه بخش خصوصی بیش از این تحمل فشارهای وارد شده را ندارد، تصریح کرد: ناترازی انرژی، افزایش هزینه های مالیاتی، تحریم ها، کمبود مواد اولیه، عدم دسترسی به قطعات و ماشین آلات مورد نیاز، پرداخت اقساط بانکی، پرداخت حقوق کارگران و... عملاً دست فعالان اقتصادی را بسته است.

استاندار آذربایجان شرقی خطاب به مدیران اجرایی استان، خاطرنشان کرد: در بحث تمرکززدایی، تفویض اختیار را در هر مورد که نیاز است با همکاری اتاق و سازمان صمت و استانداری به تهران اعلام کنیم.

سرمدت افزود: خواسته های بخش خصوصی را در فضای آرام، منطقی و محکمه پسند دنبال می کنیم.

استاندار آذربایجان شرقی پیشنهاد ارائه کارت وی آی پی بر اساس میزان اشتغال و کارآفرینی در دسته های مختلف طلایی، نقره ای و برنزی داد تا درهای پیشرفت برای کارآفرینان و فعالان اقتصادی استان باز شود.

سرمدت همچنین، از طرح های، بشفیت و توسعه مناسبات اقتصادی، با کشته های، دیگ اعلام استقبال کرد.



رضا جعفری؛ عضو هیئت رئیسه اتاق بازرگانی تبریز با تاکید بر اینکه فرایندهای موجود دست فعالان اقتصادی را بسته است، خواستار اتخاذ تصمیمات اساسی در رابطه با فرایندهای واردات و صادرات شد.

امیر تقوی؛ فعال اقتصادی استان آذربایجان شرقی اظهار کرد: پروسه واردات شامل پنج مرحله اخذ مجوزات و کد ثبت سفارش، کد تخصیص ارز، حمل و نقل و لجستیک، ترخیص از گمرک و سامانه ها و سازمان های پس از ترخیص است.

وی افزود: فعالان اقتصادی در بحث واردات مواد اولیه در دو سال اخیر معطل ۲ کد ثبت سفارش و تخصیص ارز هستند و به طور میانگین باید ۱۰۰ الی ۱۲۰ روز برای دریافت آن ها پیگیری کنند.

تقوی ادامه داد: فرایند دریافت این کدها ابتدا به صورت سیستمی و در عرض چند ساعت به نتیجه می رسید، اما در ۲ سال اخیر به فرایند فیزیکی تبدیل شده و حداقل باید چهار مرتبه به سازمان صمت و وزارتخانه مراجعه حضوری داشته باشیم.

وی خاطرنشان کرد: واردات ماشین آلات، وضعیت پیچیده تر و نامعقول است و نیازمند امضای مسئولان استانی تا وزارتخانه ازجمله وزیر هستیم و این فرایند بیشتر تبدیل به سفره رشوه شده است.

تقوی ادامه داد: این دو کد هیچگونه ارزش حقوقی ندارد، اما شخصیت فعالان اقتصادی برای دریافت آن ها تحقیر می شود.

صابر پرنیان؛ مدیرکل صمت آذربایجان شرقی نیز اظهار کرد: استان نماد خدمت بی منت و پیگیری مسائل و مشکلات بخش خصوصی است.

وی افزود: سال قبل ۳۶ میلیارد دلار سهمیه ارزی به وزارت صمت، ۱۵ میلیارد دلار به وزارت جهادکشاورزی و چهار میلیارد دلار وزارت بهداشت تخصیص داده شد.

پرنیان ادامه داد: درخواست واردات ابتدا در استان تایید و سپس در دفتر تخصصی تهران مطرح می شود و در بحث ماشین آلات صنعتی نیز پس از طرح در کمیته ارزی و تایید وزیر دوباره بازگشته و سپس در قسمت فناوری وزارتخانه ثبت شده و آماده ثبت سفارش داده می شود.

پرنیان گفت: تا ۱۰ روز گذشته زمان بندی برای این پروسه وجود نداشت، اما با پیگیری های ما سه روز تایید در استان و هفت روز تایید در دفتر تخصصی زمان بندی شده است.

وی افزود: این فضا همچنان مقبول نیست و پیشنهاد داریم در اولین جلسه شورای گفتگوی بخش خصوصی و دولتی تصویب شود که ماشین آلات کمتر از یک میلیون دلار که شامل ۹۰ درصد مراجعه کنندگان است، با تایید استان به صف تخصیص ارز برود.

مدیرکل صمت استان ادامه داد: بین یک تا پنج میلیون دلار تایید استان سه روز، تایید دفتر تخصصی هفت روز و سپس صف تخصیص ارز برود و برای بیش از پنج میلیون دلار نیز سه روز تایید استان، هفت روز دفتر تخصصی و هفت روز کمیته ارز باشد.

وی گفت: در بخش مواد اولیه نیز پیشنهاد داریم که تمامی فرایندها به استان تفویض شود و واردات از محل صادرات خود نیز نیاز به صف نداشته باشد.

شهرام شفیعی؛ سرپرست جهادکشاورزی آذربایجان شرقی نیز اظهار کرد: عمده نهاده وارداتی مورد نیاز دامداری های استان شامل سویا، جو و ذرت است که مقدار سوبای موردنیاز ۲۰۰ هزار تن سویا بوده که تا امروز ۱۸۳ هزارتن خریداری شده است.

وی افزود: میزان ذرت وارداتی موردنیاز سالانه ۶۷۵ هزار تن بوده که ۴۵۰ هزار تن خریداری شده و میزان جو مورد نیاز استان نیز ۳۲۲ هزار تن بوده ۸۲ هزار تن خریداری شده و ۱۷۶ هزار تن هم تولیدات داخلی در این خصوص داریم.

شفیعی با اشاره به تفاوت قیمت ها گفت: امروز در انبارهای استراتژیک جهادکشاورزی، ۵۰ هزار تن ذرت وارداتی، یک هزار و ۵۰۰ تن جو وارداتی و ۱۶ هزار و ۵۰۰ تن کنجاله سویا وارداتی داریم.

وی افزود: کمبودی در این حوزه نداریم و خرید نهاده ها از سوی دامداری ها تماما از طریق سامانه بازارگاه انجام می گیرد.

شفیعی ادامه داد: شرکت های وارداتی نهاده ها در سامانه مربوطه ثبت سفارش کرده و سپس در وزارتخانه طرح می شود که ۲۰ روز پروسه در جهاد کشاورزی و ۹۰ الی ۱۵۰ روز برای تخصیص ارز زمان صرف می شود.

وی ادامه داد: در گذشته مکاتباتی شده و پیشنهاد می دهیم که اختیارات وزارت جهادکشاورزی و سازمان های تابعه در بحث مجوز واردات نهاده های دامی برای تسهیل امور در اختیار استان باشد.

دستور جلسه دوم: مشکلات اخذ مجوزهای لازم در فرایند واردات محصولات کشاورزی

با بررسی واردات یک نمونه از محصولات کشاورزی شاهد آن هستیم که واردات این حوزه با پروسه های پر پیچ و خم روبرو است و اغلب موارد ترخیص کالا حدود ۹ ماه به طول می انجامد و این موضوع مشکلات عدیده ای برای فعالان اقتصادی این حوزه به وجود آورده است.

بر اساس اعلام فعالان این حوزه، تولیدکنندگان مواد غذایی برای تامین مواد اولیه خود قادر به واردات برخی از نهاده ها نیستند و به منظور ادامه فعالیت واحد خود مجبور به تامین مواد اولیه از واسطه ها می شوند.

یونس ژائله گفت: بخش کشاورزی مظلوم ترین قشر بخش کشاورزی بوده و تمامی مشکلات مطرح شده در بخش صنعت، با شدت بیشتر در این حوزه وجود دارد.

وی با ذکر مثالی عینی در رابطه با واردات مواد اولیه ی مورد نیاز بخش دامداری گفت: ۸۵ نقطه و فرایند متفاوت تنها برای واردات یک محصول کشاورزی وجود دارد که این فرایندها بیش از ۸ ماه زمان لازم دارد.

وی تصریح کرد: متأسفانه این رفتارها باعث تشکیل مجموعه های پیچیده ای شده است که نه تنها شرایط اصلاح نمی شود، بلکه روز به روز بدتر نیز می شود.

وی افزایش قیمت تمام شده نهایی کالا در ایران و کاهش کیفیت محصولات کشاورزی و مواد غذایی وارداتی یا صادراتی را یکی از مشکلات ناشی از این بروکراسی زائد اداری عنوان کرد.

دستور جلسه سوم: بررسی دلایل عدم فعالیت کارگوی هوایی استان

با توجه به بررسی های صورت گرفته، فرودگاه تبریز دارای ظرفیت های بالایی برای تبدیل شدن به یک هاب مهم حمل و نقل بار هوایی در منطقه است. موقعیت جغرافیایی استراتژیک این فرودگاه، نزدیکی به کشورهای همسایه و بازارهای بین المللی، و ظرفیت بالقوه در بخش کارگو، فرصت های قابل توجهی را برای توسعه تجارت و انتقال کالا به ارمغان می آورد. اما متأسفانه در حال حاضر این ظرفیت ها به طور کامل بهره برداری نمی شوند و مشکلات متعددی مانع از رشد و شکوفایی این بخش از فرودگاه شده است.

فرودگاه تبریز علیرغم دارا بودن کد گمرکی؛ متأسفانه به دلیل ضعف در هماهنگی میان بخش های مختلف، محدودیت های ناشی از تحریم ها و کاهش پروازهای بین المللی، عدم استفاده از خدمات لازم در امر فورواردینگ نتوانسته در بحث کارگوی هوایی به صورت شایسته عمل کند. این مسائل نه تنها موجب کاهش رقابت پذیری فرودگاه تبریز در بازار جهانی حمل و نقل بار هوایی شده است، بلکه به کاهش سهم آن از تجارت بین المللی کالا در تبریز نیز منجر شده است.

علیرضا جمشیدی، معاون مدیرکل اداره فرودگاه های استان آذربایجان شرقی در این نشست گفت: مشکل مطرح شده در زمینه فورواردینگ (Forwarding) در فرودگاه تبریز یکی از موانع کلیدی در بهره برداری بهینه از ظرفیت های حمل و نقل بار هوایی است. هرچند از لحاظ فنی و زیرساختی مشکلی وجود ندارد، اما ضعف در خدمات فورواردینگ باعث کاهش کارایی و استفاده از پتانسیل کامل فرودگاه شده است.

جمشیدی ادامه داد: برای ارائه یک ارزیابی دقیق از وضعیت کارگوی فرودگاه تبریز، باید شرایط کلی کارگو در فرودگاه های سراسر کشور توسط کارشناسان واجد شرایط بررسی شود. این ارزیابی باید شامل بررسی ایرلاین های ارائه دهنده خدمات حمل بار، میزان صادرات و واردات روزانه و سایر اطلاعات مشابه که به بهبود مدیریت بار کمک می&rm کند، باشد. وی تصریح کرد: فرودگاه تبریز یکی از معدود فرودگاه هایی است که دارای کد گمرکی است و این ویژگی امکان بالقوه برای انجام عملیات گمرکی مستقیم در فرودگاه را فراهم می کند. با این وجود، کمبود امکانات در حوزه فورواردینگ و نبود همکاری کافی در این بخش موجب بروز محدودیت هایی در بهره برداری کامل از ظرفیت های حمل و نقل بار هوایی شده است. در این راستا، پیشنهاد می شود که با استفاده از تجربه فرودگاه های موفق مانند فرودگاه های مشهد، شیراز، و اصفهان، اطلاعات عملکرد و شیوه فعالیت آن ها جمع

آوری و تحلیل شود.

وی اضافه کرد: این اقدام می تواند به شناسایی عوامل کلیدی موفقیت در حوزه فورواردینگ و ارزیابی تأثیر نقش فورواردرها در توسعه حمل و نقل بار هوایی کمک کند. علاوه بر این، برای بررسی مشکلات و یافتن راه حل های مناسب، لازم است که بخش خصوصی، ایرلاین هایی را که برای حمل بار از آن ها استفاده می کند را مشخص کند. وی گفت: در حال حاضر تنها ایرلاینی که مجوز واردات و صادرات بار خارجی در فرودگاه تبریز دارد، ترکیش ایر است، در حالی که سایر ایرلاین ها به جز هواپیمایی ماهان و ایران ایر که با محدودیت هایی مواجه است، فاقد این مجوز هستند. به طوری که ایران ایر به دلیل تحریم ها قادر به فعالیت کامل نیست و هواپیمایی ماهان نیز در فرودگاه تبریز ایستگاه ندارد.

معاون مدیرکل اداره فرودگاه های استان آذربایجان شرقی خاطرنشان کرد: راه اندازی عملیات کارگو در فرودگاه تبریز، به دلیل نیاز به زیرساخت های تخصصی و تجهیزات مناسب، مستلزم تأسیس ترمینال کارگو است. این اقدام باید بر اساس گزارش توجیهی فنی و اقتصادی دقیق صورت گیرد تا از موفقیت پروژه اطمینان حاصل شود.

کمبود امکانات مناسب برای ارسال بار از مبدأ تبریز

نایب رئیس کمیسیون فرش، صنایع دستی و گردشگری اتاق بازرگانی تبریز گفت: در گذشته، کارگوی ایران ایر با استفاده از نیروهای فرودگاهی و حتی به صورت شیفتی مشغول به فعالیت بوده است؛ اما متأسفانه، به دلیل عدم توجه و حمایت های لازم، بخش کارگو فرودگاه تبریز تقریباً به فراموشی سپرده شده است. این وضعیت نه تنها باعث می شود از ظرفیت های بالقوه فرودگاه بهره برداری نشود، بلکه موجب کاهش رقابت پذیری و کند شدن روند توسعه حمل و نقل بار هوایی در منطقه شده است. محمد ملکی افزود: پروازهای داخلی و خارجی شرکت ایران ایر به طور قابل ملاحظه ای کاهش یافته اند و متأسفانه هیچ توضیح روشنی از سوی این شرکت برای این کاهش فعالیت ها ارائه نشده است. با توجه به اینکه بخش عمده ای از عملیات کارگو در گذشته توسط ایران ایر انجام می شد، کاهش پروازهای این شرکت تأثیر منفی چشمگیری بر عملکرد بخش کارگو فرودگاه داشته است.

وی گفت: علاوه بر ایران ایر، چندین شرکت هواپیمایی دیگر نیز مجوزهای لازم برای صادرات و واردات بار را دارند، اما این ایرلاین ها عملاً در حالت غیرفعال باقی مانده اند. برای بهبود وضعیت کارگو، ضروری است که مطالبات و اعتراضات مربوط به این ایرلاین ها به طور مؤثر مطرح شود تا فشار برای بهبود شرایط افزایش یابد و آن ها به فعالیت های خود در حوزه حمل و نقل بار هوایی بازگردند.

صادق نامدار در این نشست خواستار صدور برنامه به نام تولیدکنندگان استان آذربایجان شرقی برای ارسال مستقیم بار به فرودگاه شهید مدنی تبریز شد.

استاندار آذربایجان شرقی در پایان این نشست، خواستار تشکیل جلسه ای مشترک برای بررسی زوایای راه اندازی کارگوی هوایی در فرودگاه شهید مدنی تبریز شد.

لازم به ذکر است، در پایان این نشست، میثاق نامه حمایت از سرمایه گذاری در استان آذربایجان شرقی با حضور سفیر ایران در کشور پرتغال، استاندار آذربایجان شرقی، مدیرکل دادگستری استان آذربایجان شرقی و رئیس اتاق بازرگانی تبریز در اتاق تبریز رونمایی شد.

همچنین آقایان بهرام فرشاد، کاوه خداپرست، یوسف ابراهیمی، جعفر صبحی، تورج جودی، اسدالله دهقانی، علی رحیمی و محمد محمودی از مدیران عامل شرکت های برتر خصوصی و تعاونی یا رؤسای تشکل های تعاونی و خصوصی، مطابق «جزء (4) بند (د) ماده (1) دستورالعمل نحوه اداره جلسات شوراهای استانی» معرفی شدند.





