



از کریدور نفت تا کریدور تجارت؛ تبریز در آستانه یک تحول تاریخی

ساسان نیک‌رفتار خیابانی، مدیر روابط عمومی و رسانه اتاق بازرگانی تبریز، طی یادداشتی با عنوان «از کریدور نفت تا کریدور تجارت؛ تبریز در آستانه یک تحول تاریخی» در بیست‌ونهمین شماره نشریه اتاق تبریز، با اشاره به ضرورت تغییر رویکرد اقتصاد کشور از وابستگی به کریدورهای جنوبی به سمت توسعه مسیرهای تجاری شمال‌غرب، بر جایگاه راهبردی آذربایجان شرقی در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی تأکید کرد. وی در این یادداشت، ضمن بررسی چالش‌های زیرساختی، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، موانع گمرکی و مشکلات لجستیکی استان، تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام، توسعه کریدورهای ترانزیتی و بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی را از الزامات تبدیل تبریز به قطب لجستیکی و تجاری منطقه دانست.

در متن یادداشت چنین آمده است:

«در شرایطی که اقتصاد ایران طی پنجاه سال گذشته حول محور نفت و کریدور جنوبی شکل گرفته، امروز ضرورت «گذر از کریدور نفت به کریدور تجارت» دیگر یک انتخاب نیست؛ یک الزام تاریخی است. بسته شدن تنگه ی هرمز و محاصره ی دریایی، آسیب پذیری تمرکز بر یک مسیر را به خوبی نشان داد و نگاه ها را به ناچار به سمت شمال غرب و ظرفیت های مغفول آن معطوف کرد.

استان آذربایجان شرقی، با همسایگی با کشورهای قفقاز، ترکیه و دسترسی به بازارهای اوراسیا، می تواند و باید پیشران این تحول باشد. این ادعا تنها بر پایه ی موقعیت جغرافیایی نیست؛ بلکه ریشه در تاریخ و عملکرد درخشان این منطقه دارد. در سال های دفاع مقدس که بنادر جنوبی در محاصره بودند، گمرک جلفا به عنوان اصلی ترین شریان حیاتی اقتصاد کشور نقش آفرینی کرد و امروز نیز با تکرار شرایط مشابه، مسیرهای شمال غرب می توانند رگ حیاتی دوباره ای اقتصاد ایران باشند.

اما آیا از این فرصت تاریخی به درستی استفاده می کنیم؟ پرونده پیش رو با عنوان «بحران خاموش لجستیک؛ ترمز دستی تولید و تجارت آذربایجان شرقی»، ابعاد مختلف این بحران و فرصت را از زوایای گوناگون بررسی کرده است. در ادامه، به مهم ترین محورهای این پرونده می پردازیم.

نوسازی ناوگان؛ از راننده محوری تا شرکت محوری

الگوی فعلی حمل و نقل کشور، الگویی پراکنده و ناکارآمد است. ما شاهد انبوهی از راننده خودمالک هستیم که هر یک به تنهایی و با نهایت سختی، بار را جابه جا می کنند. این مدل، نه تنها به صرفه نیست، بلکه مانع سرمایه گذاری، نوآوری و برنامه ریزی کلان می شود.

اتاق تبریز بر این باور است که آینده از آن شرکت های بزرگ و منسجم لجستیکی است. میانگین سن کشنده های ما در بسیاری از موارد از مرز ۲۰ سال گذشته است. نتیجه چیست؟ مصرف سوخت سرسام آور، هزینه های نگهداری نجومی، تصادفات و از همه مهم تر، هدررفت منابع ملی و زمانی که دیگر قابل جبران نیست.

نوسازی ناوگان، یک سرمایه گذاری است، نه هزینه. دولت در کنار بخش خصوصی می تواند با همکاری بانک ها و صندوق های توسعه، برنامه ای منسجم برای تسهیل نوسازی کشنده ها و تجهیزات حمل و نقل طراحی کند تا هم از هدررفت سوخت جلوگیری و هم ایمنی جاده ها را افزایش دهیم. این که هر سال شاهد تلفات جانی و مالی سنگین در جاده ها باشیم، برای استانی که ادعای توسعه دارد، شایسته نیست.

زیرساخت های ارتباطی؛ گره های کور توسعه

مهم ترین گلوگاه در مسیر ریلی ایران و ترکیه، مشکل عبور از دریاچه ی وان است که باعث افزایش زمان و هزینه ی جابه جایی کالا می شود. تا زمانی که این مشکل به صورت اساسی حل نشود، ظرفیت واقعی این مسیر برای تبدیل شدن به یک کریدور بین المللی مورد استفاده قرار نخواهد گرفت.

ما به کرات شاهد پروژه های نیمه تمام ملی هستیم؛ پروژه هایی مانند خط ریلی تبریز - چشمه ثریا که می توانست گره اتصال ریلی ایران به ترکیه و اروپا را باز کند، اما سال هاست متوقف مانده است. یا آزادراه استراتژیک تبریز - بازرگان که پس از نزدیک به دو دهه، تنها حدود ۳۹ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

این عقب ماندگی زیرساختی، دردی آشناست؛ هر چه از تهران به سمت تبریز نزدیک می شویم، کیفیت جاده ها به طرز محسوسی افت می کند. این تفاوت فاحش، تصویر گویای «تمرکزگرایی توسعه» در ایران است.

گمرک؛ متهم اول تأخیرها، اما مقصر اصلی نیست

یکی از مهم ترین چالش های پیش روی تجارت، مشکلات گمرکی و فرآیندهای اداری است. فعالان اقتصادی به درستی از تعدد بخشنامه ها، تغییرات مکرر مقررات و طولانی بودن فرآیندهای ترخیص گله مندند.

مدیرکل گمرک تبریز در گفت و گو با نشریه اتاق تبریز به صراحت اعلام کرده است که گمرک فقط آخرین حلقه ی قابل مشاهده ی زنجیره ی ترخیص کالا است، در حالی که اکثر بوروکراسی و معطلی، ارتباطی به گمرک نداشته و مربوط به کل زنجیره ی تجارت خارجی است.

گلوگاه های اصلی کجاست؟

bull& عدم حضور مستمر نمایندگان دستگاه ها در مرز

bull& عدم وجود آزمایشگاه های تخصصی و آزمایشگاه های همکار در استان که به اجبار نمونه ها به سایر استان ها ارسال شده و همین امر منجر به طولانی شدن فرآیند ترخیص می شود

bull& تعدد بخشنامه های صادره از وزارتخانه ها و سازمان های تصمیم گیر از جمله وزارت جهاد کشاورزی، وزارت صمت و ...

bull& موازی کاری دستگاه ها و مهم تر از همه، عدم تمکین سازمان های کنترل کننده به قانونی که می گوید کلیه ی کنترل ها باید توسط گمرک انجام گیرد

زیرساخت های فنی گمرک؛ فاصله تا استانداردهای جهانی

انتقاد فعالان اقتصادی از کمبود تجهیزات مدرن از جمله دستگاه های ایکس ری، انبارهای استاندارد و امکانات تخلیه و بارگیری تا حد زیادی وارد و به جاست.

ارزیابی کلی نشان می دهد که گمرکات داخلی استان مانند تبریز و سهران از تجهیزات و انبارهای سرویشیده مناسبی برخوردارند و گمرک سهران با ظرفیت بالای ۷۰ انبار مدرن، یکی از برترین گمرکات کشور در این زمینه است. اما در گمرکات مرزی استان، تجهیزات مورد نیاز فراهم نیست.

در گمرک نوردوز یک دستگاه ایکس ری کامیونی مستقر و در حال بهره برداری است و پروژه ی نصب دستگاه ایکس ری کامیونی برای گمرک جلفا در دست اجر؛ اما این کافی نیست. منطقه ی آزاد ارس که طبق قوانین و مصوبات هیئت دولت، متولی اصلی فراهم سازی زیرساخت ها از جمله انبارداری، تجهیزات تخلیه و بارگیری در جلفا و نوردوز است،

متأسفانه پیشرفت قابل توجهی در این زمینه نداشته است.

سامانه های متعدد گمرکی؛ پاشنه ی آشیل امور مرزی

یکی از معضلات اساسی، قطعی مکرر سامانه های سازمان های همجوار مانند سامانه ی جامع تجارت است. به غیر از عدم اتصال سیستم ها و سامانه های ادارات، قطعی مکرر سامانه ها به عنوان پاشنه ی آشیل امور مرزی و گمرکی در استان، مانند سایر استان های کشور است.

پس کرانه ها و مناطق آزاد؛ راهکاری برای کاهش ترافیک گمرکی

ایجاد پس کرانه های گمرکی در پشت پایانه های مرزی برای انتقال رویه های گمرکی و مرزی به آن مکان ها و عبور سریع کامیون از پایانه های مرزی، یکی از راهکارهای اساسی برای کاهش ترافیک گمرکی است.

منطقه ی ویژه سهلان در نزدیکی شهر تبریز با توجه به دسترسی به شبکه ی ریلی داخلی و بین المللی و نزدیکی به فرودگاه ارس و جاده های دسترسی به شبکه ملی و بین المللی، بهترین موقعیت را برای شکل دهی به مرکز لجستیک شمال غرب کشور دارد.

نقشه راه؛ از تبریز تا هاب لجستیک منطقه

با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی استان و قرارگیری در محل عبور کریدورهای بین المللی به اروپا و کشورهای CIS، آذربایجان شرقی بهترین جایگاه را در عرصه ی فعالیت های ترانزیتی و لجستیکی دارد. این استان قادر است بیش از ۱۵ درصد از سهم ترانزیت کشور را به خود اختصاص دهد.

برای تحقق این هدف، نقشه ی راه جامعی نیاز است که شامل موارد زیر باشد:

۱. تکمیل زیرساخت های ارتباطی: احداث خط آهن تبریز - چشمه ثریا، تکمیل آزادراه تبریز - بازرگان، احداث و تکمیل کریدور ارس از جلفا - نوردوز و کاله

۲. ایجاد مراکز لجستیک در پهنه های ارس، تبریز (مرند و سهلان) و مراغه برای کاهش هزینه های زمانی و مالی حمل و نقل کالاهای تجاری و ترانزیتی

۳. استفاده از توان بخش خصوصی در ایجاد فضاهای لجستیکی و انبارش کالا در مناطق مزیت دار استان

۴. تهیه ی سند راهبردی حمل و نقل و لجستیک استان با الهام از اسناد بالادستی و با لحاظ مزیت های ملی و منطقه ای استان

۵. فعال سازی کمیته های لجستیک و ترانزیت در استان با مدیریت استاندار و حضور سازمان ها و نهادهای مرتبط

۶. لینک کلیه ی سامانه های ادارات مستقر در گمرکات و پایانه های مرزی برای کاهش کارهای موازی و ایجاد شفافیت در امور مرزی

امروز که کریدورهای جنوبی به دلیل محاصره ی دریایی با مشکل مواجه شده اند، کریدور شمال غرب با محوریت جلفا، تبریز و بازرگان، یک فرصت استثنایی برای احیای جایگاه تاریخی منطقه در تجارت منطقه ای است. اما این فرصت، صرفاً با «اتصال صرف» محقق نمی شود و نیازمند عزم جدی برای تکمیل زیرساخت های نیمه تمام و ایجاد یک برنامه ی جامع توسعه ی منطقه ای است.

اتاق بازرگانی تبریز به عنوان خانه ی بخش خصوصی، نقشه ی راه عملیاتی برای سرمایه گذاری و حضور در این عرصه تدوین کرده است. از ایجاد مراکز لجستیک و حمل و نقل بین المللی در منطقه آزاد ارس تا احیای قطار جلفا - نخجوان، همگی در دستور کار این نقشه راه است.

ما بر این باوریم که نجات استان از این بن بست ترانزیتی، تنها با مشارکت و سرمایه گذاری فعالان بخش خصوصی ممکن است و اتاق در این میان می تواند نقش تنظیم گر، مطالبه گر و هماهنگ کننده را ایفا کند.

هدف ما نباید فقط تبدیل شدن به یک «دروازه» برای عبور کالا باشد؛ بلکه باید با ایجاد صنایع تبدیلی و خدماتی در مسیر، ارزش افزوده را در استان حفظ کنیم و برای جوانان اشتغال پایدار ایجاد کنیم.

ما در اتاق تبریز، در حال کاشت محصول هستیم و قطعاً در آینده، ثمره ی آن را درو خواهیم کرد. این نقشه ی راه، حاصل کار کارشناسی و آسیب شناسی است. اما نوشتن آن، تنها قدم نخست است. تحقق آن، نیازمند عزمی همگانی، همراهی دولت و سرمایه گذاری بخش خصوصی است.

از همه ی فعالان اقتصادی، مدیران و مسئولان استان دعوت می کنم در این مسیر تاریخی با ما همراه شوند و این چهارراه تجارت را که سال هاست به خواب رفته، دوباره به قلب تپنده ی اقتصاد منطقه تبدیل کنیم.»