



از مشکل تا راهکار؛ نقشه‌ی راه بحران لجستیک و وظیفه بخش خصوصی

یونس ژائله، رئیس اتاق بازرگانی تبریز طی یادداشتی، با اشاره به جایگاه تاریخی آذربایجان شرقی در حوزه‌ی تجارت و با نگاهی به چرایی عدم بهره‌گیری از ظرفیت‌های تجاری استان، بر لزوم عملیاتی کردن نقشه‌ی راه لجستیک استان و الزامات آن تاکید می‌کند.

در متن یادداشت چنین آمده است:

«تبریز در طول تاریخ، یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های تجارت میان شرق و غرب بوده است. این جایگاه صرفاً یک عنوان تاریخی نیست؛ موقعیت جغرافیایی ممتاز آذربایجان شرقی، سابقه‌ی دیرینه‌ی تجارت و نزدیکی به بازارهای مهم منطقه، ظرفیت‌هایی هستند که همچنان وجود دارند. با این حال، باید با صراحت گفت که آذربایجان شرقی طی سال‌های گذشته بخش مهمی از جایگاه تاریخی خود در تجارت و ترانزیت منطقه را از دست داده و هنوز نتوانسته است به موقعیتی متناسب با ظرفیت‌های خود بازگردد.

علت این عقب‌ماندگی را باید در یکی از مهم‌ترین ضعف‌های ساختاری اقتصاد کشور جست‌وجو کرد: بحران لجستیک.

حمل و نقل و لجستیک موضوعی حاشیه‌ای در اقتصاد نیست؛ رگ حیاتی تولید و تجارت است. تولید بدون امکان دسترسی سریع، مطمئن و رقابتی به بازار، مزیت خود را از دست می‌دهد. حتی اگر ظرفیت تولید، مشتری خارجی و بازارهای منطقه‌ای در اختیار باشد، تا زمانی که کالا نتواند در زمان مناسب و با هزینه‌ی قابل رقابت به مقصد برسد، بخش مهمی از فرصت اقتصادی از بین خواهد رفت.

واقعیت این است که حوزه‌ی حمل و نقل کشور هنوز از یک برنامه‌ی منسجم و یکپارچه برای تکمیل زنجیره‌ی لجستیک برخوردار نیست و این مسئله به یک نقطه ضعف جدی در سطح ملی تبدیل شده است. ما از یک سو حجم قابل توجهی از کالا، بازارهای بزرگ در کشورهای همسایه و نیروی انسانی متخصص در اختیار داریم و از سوی دیگر، به دلیل ضعف در سازماندهی زنجیره‌ی لجستیک، بخشی از فرصت‌های تجارت و ترانزیت منطقه را از دست می‌دهیم.

سال‌ها درباره‌ی مشکلات حمل و نقل، فرسودگی ناوگان، ضعف زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های ترانزیتی استان سخن گفته شده است. اکنون مسئله اصلی، شناخت مشکل نیست؛ مسئله، تصمیم‌گیری و اقدام است. اتاق بازرگانی تبریز، به عنوان خانه‌ی بخش خصوصی، در صدد تدوین نقشه راهی جهت رفع این معضل بوده و انتظار دارد فعالان اقتصادی، تشکل‌های بخش خصوصی و مدیران ارشد استان نیز در اجرای آن مسئولانه مشارکت کنند.

نخست؛ ساختار حمل و نقل کشور باید اصلاح شود

یکی از مشکلات اساسی حمل و نقل کشور، پراکندگی ساختار فعالیت در این حوزه است. امروز تعداد زیادی راننده‌ی خودمالک به صورت مستقل و با امکانات محدود فعالیت می‌کنند و مسئولیت تأمین وسیله، نگهداری، یافتن بار و انجام عملیات حمل را به تنهایی بر عهده دارند.

این الگو ممکن است در گذشته پاسخگوی بخشی از نیازهای کشور بوده باشد، اما برای اقتصاد امروز و رقابت در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی پاسخگو نیست.

با ساختاری پراکنده نمی‌توان انتظار سرمایه‌گذاری بزرگ، نوسازی مستمر ناوگان، آموزش حرفه‌ای نیروی انسانی، مدیریت هوشمند مسیرها و کاهش هزینه‌ی تمام شده‌ی حمل را داشت.

تجربه‌ی کشورهای موفق منطقه نشان می‌دهد که سازماندهی ناوگان در قالب شرکت‌های حرفه‌ای، امکان سرمایه‌گذاری، برنامه‌ریزی، نوسازی ناوگان، آموزش رانندگان، مدیریت مسیر و استفاده از فناوری‌های جدید را فراهم می‌کند.

بر همین اساس، اتاق بازرگانی تبریز معتقد است، ساختار حمل و نقل باید به تدریج از الگوی «راننده محور» به الگوی «شرکت محور» حرکت کند؛ البته این تحول باید به گونه‌ای صورت گیرد که حقوق و منافع رانندگان حفظ شود و آن‌ها در یک ساختار حرفه‌ای، منسجم و اقتصادی‌تر فعالیت کنند.

برای تحقق این هدف، تشکیل کارگروه‌های تخصصی و فراهم کردن بسترهای حقوقی، مالی و اجرایی در دستور کار اتاق قرار گرفته است. با این حال، تحقق چنین تحولی بدون اصلاح مقررات و همراهی دستگاه‌های مسئول امکان‌پذیر نخواهد بود.

دوم؛ نوسازی ناوگان دیگر قابل تعویق نیست

دومین مسئله‌ی اساسی، فرسودگی ناوگان حمل و نقل سنگین کشور است.

بخش قابل توجهی از کشنده‌های فعال در ناوگان ما عمر بالایی دارند و در موارد متعددی سن آنها از ۲۰ سال نیز عبور کرده است. نتیجه‌ی این وضعیت روشن است: مصرف بالای سوخت، هزینه‌ی سنگین تعمیر و نگهداری، کاهش بهره‌وری، افزایش ریسک سوانح و اتلاف منابع ملی.

باید گفت، با ناوگان فرسوده نمی‌توان حمل و نقل رقابتی و لجستیک کارآمد ایجاد کرد.

نوسازی ناوگان نباید صرفاً به عنوان هزینه دیده شود. نوسازی ناوگان یک سرمایه‌گذاری ملی است.

جایگزینی یک کشنده‌ی فرسوده با وسیله‌ی نقلیه‌ی جدید و استاندارد تنها به معنای تعویض یک کامیون نیست؛ این اقدام به کاهش مصرف انرژی، افزایش ایمنی، کاهش هزینه‌های نگهداری، افزایش سرعت و کیفیت حمل و در نهایت افزایش قدرت رقابت اقتصاد کشور منجر می‌شود.

از سوی دیگر، نمی‌توان از فعالان حمل و نقل انتظار نوسازی داشت، اما ابزارهای مناسب تأمین مالی را در اختیار آن‌ها قرار نداد. بانک‌ها، صندوق‌های توسعه‌ای و دستگاه‌های مرتبط باید در این زمینه مسئولیت مشخصی بر عهده بگیرند.

اتاق بازرگانی تبریز در تلاش است با همکاری بانک‌ها، صندوق‌های توسعه‌ای و مجموعه‌های مرتبط، سازوکاری عملیاتی برای تسهیل نوسازی کشنده‌ها و تجهیزات حمل و نقل طراحی کند.

نمی‌توان از یک سو درباره‌ی توسعه‌ی صادرات و افزایش ترانزیت سخن گفت و از سوی دیگر با ناوگانی فرسوده و پرهزینه، انتظار رقابت با کشورهای منطقه را داشت. هر سال تأخیر در نوسازی ناوگان به معنای مصرف بیشتر سوخت، افزایش هزینه‌های حمل، کاهش ایمنی و اتلاف بیشتر منابع کشور است.

سوم؛ بدون تکمیل زیرساخت، سخن گفتن از کریدور کافی نیست

محور سوم، توسعه ی کمی و کیفی زیرساخت های ارتباطی استان است.

سال هاست درباره ی ظرفیت های ترانزیتی آذربایجان شرقی سخن گفته می شود، اما موقعیت جغرافیایی زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می شود که زیرساخت متناسب با آن نیز وجود داشته باشد.

پروژه هایی مانند خط ریلی تبریز-مرند-چشمه ثریا می توانند نقش تعیین کننده ای در اتصال ریلی ایران به ترکیه و از آنجا به اروپا داشته باشند، اما تکمیل این پروژه، سال ها به تأخیر افتاده است.

از سوی دیگر، آزادراه استراتژیک تبریز-بازرگان نیز پس از سال ها همچنان با نقطه ی مطلوب فاصله ی جدی دارد، در حالی که این محور، یکی از مهم ترین مسیرهای تجارت زمینی ایران با ترکیه و اروپا محسوب می شود.

این میزان تأخیر در پروژه های راهبردی قابل توجیه نیست.

پروژه ای که نقش ملی در تجارت و ترانزیت دارد، نمی تواند سال ها درگیر کمبود اعتبار، بروکراسی و تصمیم گیری های فرسایشی باقی بماند.

اقتصاد منطقه ، منتظر تکمیل پروژه های ما نخواهد ماند. کشورهای همسایه در حال توسعه ی مسیرهای جایگزین هستند، کریدورهای جدید شکل می گیرند و صاحبان کالا همواره مسیر سریع تر، ارزان تر و مطمئن تر را انتخاب می کنند. اگر زیرساخت های خود را به موقع تکمیل نکنیم، بخشی از فرصت های ترانزیتی کشور به مسیرهای رقیب منتقل خواهد شد.

باید اذعان کرد، اگر قرار است آذربایجان شرقی دروازه ی تجارت ایران با غرب باشد، زیرساخت های آن نیز باید متناسب با یک مأموریت ملی توسعه پیدا کند. نمی توان از یک استان انتظار ایفای نقش ملی داشت، اما نیازهای زیرساختی آن را صرفاً با نگاه منطقه ای ارزیابی کرد.

اتاق بازرگانی تبریز در این زمینه وظیفه ی خود را صرفاً بیان مشکلات نمی داند. مطالبه ی جدی از دولت برای تکمیل پروژه های ملی ادامه خواهد یافت و در کنار آن، زمینه ی حضور بخش خصوصی در پروژه هایی که قابلیت سرمایه گذاری دارند نیز باید فراهم شود.

جلفا؛ فرصتی که نباید دوباره از دست برود

جلفا در مقاطع حساس تاریخی، از جمله دوران دفاع مقدس، یکی از مسیرهای مهم تأمین نیازهای اقتصادی کشور بوده است. امروز نیز تحولات منطقه، بار دیگر اهمیت کریدور شمال غرب را آشکار کرده است.

اقتصاد ایران نباید به تعداد محدودی مسیر تجاری وابسته باشد. هرگونه اختلال در مسیرهای جنوبی می تواند اهمیت مسیرهای شمالی و شمال غربی را چند برابر کند. از همین رو، توسعه ی این مسیرها نه یک انتخاب منطقه ای، بلکه بخشی از راهبرد افزایش تاب آوری اقتصاد ملی است.

محور جلفا، تبریز و بازرگان باید به عنوان یک محور یکپارچه ی ترانزیتی دیده شود.

موقعیت جلفا و ارتباط آن با نخجوان، ارمنستان و جمهوری آذربایجان و از آنجا با قفقاز و اوراسیا و همچنین امکان اتصال به ترکیه و اروپا، ظرفیتی است که نمی توان از کنار آن عبور کرد.

اما صرف قرار گرفتن در مسیر یک کریدور، ثروت ایجاد نمی کند.

اگر راه، راه آهن، پایانه، گمرک، انبار، مراکز لجستیکی و خدمات حمل و نقل به صورت همزمان توسعه پیدا نکنند، داشتن موقعیت جغرافیایی ممتاز به تنهایی نتیجه ای برای اقتصاد استان نخواهد داشت.

کریدور زمانی مزیت است که تمامی حلقه های آن تکمیل شده باشد.

در غیر این صورت، کالا یا مسیر دیگری را انتخاب خواهد کرد یا صرفاً از منطقه عبور می کند، بدون آنکه ارزش اقتصادی قابل توجهی برای استان ایجاد شود.

بخش خصوصی باید از تماشاگر به بازیگر تبدیل شود

در این نقشه ی راه، تمام مسئولیت را نیز نمی توان متوجه دولت دانست.

اگر لجستیک و ترانزیت یک فرصت بزرگ اقتصادی است، بخش خصوصی باید برای بهره برداری از این فرصت سرمایه گذاری کند. انتظار دائمی برای سرمایه گذاری دولت، با منطق توسعه ی بخش خصوصی سازگار نیست.

بخش خصوصی باید از تماشاگر تحولات لجستیکی به بازیگر اصلی این حوزه تبدیل شود.

وظیفه ی ما در اتاق بازرگانی این است که گلوگاه های اصلی ترانزیت و لجستیک را شناسایی کنیم، زمینه ی حضور سرمایه گذاران را فراهم آوریم و میان فعالان اقتصادی و دستگاه های اجرایی هماهنگی ایجاد کنیم.

از توسعه ی لجستیک و حمل و نقل بین المللی در منطقه ی آزاد ارس گرفته تا سرمایه گذاری در ناوگان، انبارداری، مراکز لجستیکی و پیگیری احیای ظرفیت ریلی جلفا-نخجوان، موضوعاتی هستند که باید با نگاه عملیاتی دنبال شوند.

خروج استان از بن بست های موجود در حوزه ی ترانزیت صرفاً با بودجه دولتی امکان پذیر نیست. سرمایه، تجربه و توان مدیریتی بخش خصوصی باید وارد این حوزه شود.

اتاق بازرگانی تبریز نیز در این مسیر سه مسئولیت مشخص برای خود قائل است؛ مطالبه گری، هماهنگ کنندگی و تسهیل حضور بخش خصوصی.

اتاق نه دستگاه اجرایی است و نه پیمانکار پروژه ها، اما باید مسائل را به درستی شناسایی کند، راهکار ارائه دهد، سرمایه گذار را به میدان بیاورد و در برابر موانعی که فعالیت بخش خصوصی را متوقف می کنند، مطالبه گری جدی داشته باشد.

دو اصل برای آینده ی ترانزیت آذربایجان شرقی

در سیاست گذاری آینده ی ترانزیت و لجستیک استان، دو اصل باید مورد توجه جدی قرار گیرد.

اصل نخست؛ اقتصاد کشور نباید به یک کریدور وابسته باشد.

تحولات سال های اخیر به روشنی نشان داده است که مسیرهای تجاری می توانند تحت تأثیر مسائل سیاسی، امنیتی و اقتصادی قرار گیرند. اگر مسیرهای جنوبی با محدودیت مواجه شوند، مسیرهای شمالی و شمال غربی باید آماده باشند و بالعکس.

توسعه ی کریدور شمال غرب رقیب سایر مسیرهای کشور نیست، مکمل آن ها و بخشی از امنیت اقتصادی ایران است.

تنوع بخشی به کریدورها یک انتخاب نیست؛ یک ضرورت راهبردی است

اصل دوم؛ کریدور باید برای منطقه ارزش افزوده ایجاد کند، نه اینکه صرفاً محل عبور کالا باشد.

هدف ما نباید صرفاً افزایش تعداد کامیون ها و واگن هایی باشد که از استان عبور می کنند. اگر حجم ترانزیت افزایش یابد، اما سهم استان تنها استهلاك زیرساخت ها و عبور کالا باشد، از ظرفیت واقعی کریدور استفاده نکرده ایم.

در کنار مسیرهای ترانزیتی باید مراکز لجستیکی، انبارها، صنایع تبدیلی، واحدهای بسته بندی، مراکز توزیع، تعمیرات تخصصی، خدمات حمل و نقل، خدمات بیمه ای و مالی و سایر فعالیت های مرتبط شکل بگیرند.

کریدور باید اشتغال ایجاد کند، سرمایه جذب کند و بخشی از ارزش تجارت منطقه را در آذربایجان شرقی نگه دارد.

به بیان روشن تر، هدف نباید تبدیل شدن به یک «دروازه ی عبور کالا» باشد؛ آذربایجان شرقی باید به مرکز تجارت و لجستیک منطقه تبدیل شود.

این همان نقطه ای است که در آن، ظرفیت کریدوری به سرمایه ی اقتصادی و اجتماعی تبدیل می شود؛ سرمایه ای که نتیجه ی آن ایجاد اشتغال پایدار، افزایش سرمایه گذاری و فراهم شدن فرصت های جدید برای نسل جوان استان خواهد بود.

اکنون زمان اجراست

اتاق بازرگانی تبریز طی ماه های گذشته بررسی های کارشناسی و آسیب شناسی های متعددی در این حوزه انجام داده است. گلوگاه های اصلی تا حد زیادی شناخته شده اند، ظرفیت ها مشخص هستند و راهکارهای اجرایی نیز در حال تدوین و پیگیری اند.

بنابراین مسئله ی امروز، کمبود شناخت و گزارش نیست؛ مسئله اصلی، اجراست.

دولت باید پروژه های زیرساختی را از بلاتکلیفی خارج کند و موانع را برطرف سازد. بانک ها و صندوق های توسعه ای باید تأمین مالی نوسازی ناوگان و سرمایه گذاری در حوزه ی لجستیک را جدی بگیرند. دستگاه های اجرایی باید فرآیندهای فرسایشی و بروکراسی غیرضروری را کاهش دهند و بخش خصوصی نیز باید سرمایه و توان مدیریتی خود را وارد میدان کند.

هیچ یک از این اهداف با اقدام یک دستگاه، یک نهاد یا حتی اتاق بازرگانی به تنهایی محقق نخواهد شد. هر مجموعه باید مسئولیت خود را بپذیرد و پاسخگوی سهم خود در اجرای این نقشه ی راه باشد.

یک واقعیت را نیز نباید فراموش کرد، رقابت منطقه ای منتظر تصمیم ما نمی ماند.

اگر ما از موقعیت آذربایجان شرقی استفاده نکنیم، کشورهای دیگر مسیرهای جایگزین ایجاد خواهند کرد. اگر پروژه های زیرساختی ما سال ها نیمه تمام باقی بمانند، صاحبان کالا مسیر دیگری را انتخاب خواهند کرد. اگر هزینه ی حمل و نقل ما بالا باشد، بازار منتظر اصلاح ساختارهای ما نخواهد ماند.

موقعیت جغرافیایی آذربایجان شرقی تغییر نکرده است. بازارهای پیرامونی همچنان وجود دارند و توان بخش خصوصی استان نیز قابل توجه است. آنچه کمبود آن بیش از هر چیز احساس می شود، تصمیم، برنامه و اقدام هماهنگ است.

تبریز می تواند بار دیگر به یکی از مهم ترین محورهای تجارت و ترانزیت منطقه تبدیل شود، اما این جایگاه با تکرار ظرفیت های تاریخی و بیان آرزوها به دست نخواهد آمد.

زیرساخت ها باید تکمیل شوند، ناوگان باید نوسازی شود، شرکت های لجستیکی قدرتمند باید شکل بگیرند و سرمایه ی بخش خصوصی باید وارد این حوزه شود.

امروز زمان آن است که چهارراه تاریخی تجارت شرق و غرب را از یک ظرفیت بالقوه به یک مزیت واقعی اقتصادی تبدیل کنیم. تأخیر بیشتر، به معنای واگذاری فرصت های ترانزیتی آذربایجان شرقی به مسیرها و رقاباتی است که برای استفاده از این فرصت ها منتظر ما خواهند ماند.