



بررسی چالش‌های حمل‌ونقل و ترانزیت جاده‌ای در اتاق تبریز؛ از نوسازی ناوگان تا اصلاح فرآیندهای مرزی

گلوگاه‌های لجستیکی آذربایجان شرقی، با وجود ظرفیت‌های قابل‌توجه این استان در تجارت و ترانزیت بین‌المللی، همچنان از موانع جدی توسعه حمل‌ونقل و روان‌سازی جریان تجارت به‌شمار می‌روند. این چالش‌ها در قالب میزگرد تخصصی جهت درج در نشریه شماره 29 اتاق بازرگانی تبریز زیر ذره‌بین قرار گرفتند و ابعاد مختلف آن‌ها، از پیامدهای تعلیق ایران از کنوانسیون بیمه سبز گرفته تا دشواری‌های نوسازی ناوگان و موانع فعالیت بخش خصوصی، واکاوی شدند.

خلاصه موارد طرح شده در این میزگرد را در ادامه بخوانید:

نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای نیازمند حمایت جدی دولت است

احمد فتاح زاده، رئیس کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق بازرگانی تبریز در این نشست، با تأکید بر ضرورت نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای، گفت: ارائه ی تسهیلات مناسب برای خرید و جایگزینی کامیون های فرسوده، باید به یکی از اولویت های دولت تبدیل شود، چراکه این اقدام علاوه بر کاهش هزینه های سوخت، نقش مهمی در کاهش آلودگی هوا و افزایش بهره وری حمل و نقل کشور دارد.

وی اظهار کرد: طی سال های گذشته بارها پیشنهادهای مختلفی در خصوص نوسازی ناوگان حمل و نقل به مسئولان و معاونان وزارت راه و شهرسازی ارائه شده، اما تاکنون نتیجه ی مطلوبی حاصل نشده است.

وی با اشاره به فرسودگی ناوگان حمل و نقل در آذربایجان شرقی افزود: بخش قابل توجهی از کامیون های فعال استان فرسوده هستند و همچنان با مصرف سوخت بسیار بالا فعالیت می کنند، در حالی که کشنده های جدید با مصرف سوختی نزدیک به نصف کامیون های قدیمی، علاوه بر کاهش هزینه های حمل و نقل، صرفه جویی قابل توجهی در مصرف سوخت کشور به همراه دارند.

فتاح زاده ادامه داد: کامیون های قدیمی در هر ۱۰۰ کیلومتر حدود ۶۰ تا ۶۵ لیتر گازوئیل مصرف می کنند، اما این میزان در کشنده های جدید به حدود ۲۸ تا ۳۰ لیتر می رسد. اگر دولت با برنامه ای هدفمند، کامیون های فرسوده را از مالکان تحویل گرفته و امکان جایگزینی آن ها را با ناوگان نو فراهم کند، در مدت چند سال بخش قابل توجهی از هزینه های این طرح از محل صرفه جویی در مصرف سوخت جبران خواهد شد.

وی با بیان اینکه این موضوع علاوه بر منافع اقتصادی، آثار مثبت زیست محیطی نیز دارد، خاطرنشان کرد: کاهش مصرف سوخت به معنای کاهش آلاینده های زیست محیطی و ارتقای کیفیت حمل و نقل کشور خواهد بود.

رئیس کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز در بخش دیگری از سخنان خود به مشکلات موجود در مرزهای استان اشاره کرد و گفت: یکی از مهم ترین چالش های حوزه ی حمل و نقل، معطلی کامیون ها در پایانه های مرزی است. حدود یک ماه پیش، کامیون ها در مرز بازرگان تا ۱۸ روز در انتظار خروج از کشور بودند که با برگزاری جلسات مشترک و پیگیری مسئولان، این زمان تا حدود سه روز کاهش یافت.

وی با اشاره به نحوه ی مدیریت تردد کامیون ها در مرز افزود: با وجود تعیین سهمیه ی مشخص برای عبور کامیون ها، در عمل تعداد بیشتری از خودروها از مرز عبور می کنند که این موضوع موجب تضییع حقوق برخی رانندگان و شرکت های حمل و نقل می شود و نیازمند نظارت دقیق تر است.

فتاح زاده همچنین در خصوص وضعیت زیرساخت های جاده ای استان اظهار کرد: آزادراه تبریز – زنجان همچنان یکی از مطالبات اصلی فعالان حوزه ی حمل و نقل است و امیدواریم بخش مربوط به آذربایجان شرقی طبق برنامه ریزی انجام شده به بهره برداری برسد.

وی درباره ی پروژه ی بزرگراه تبریز – بازرگان نیز گفت: بخش هایی از این مسیر دو بانده شده و پیش بینی می شود تا پایان فصل کاری جاری، بخش عمده ی مسیر تکمیل شود، هرچند محدودیت های مالی برخی پیمانکاران روند اجرای پروژه را با کندی مواجه کرده است.

عضو هیئت نمایندگان اتاق تبریز با اشاره به مشکلات واردات کشنده های کارکرده افزود: تعدادی از کامیون های خریداری شده توسط فعالان این حوزه در مرز ترکیه متوقف مانده اند و در صورت ادامه این وضعیت، احتمال مصادره آن ها از سوی دولت ترکیه وجود دارد. همچنین محدودیت های ایجاد شده برای صدور مجوز تردد این کامیون ها از کشورهای اروپایی به ترکیه، مشکلات جدیدی برای واردکنندگان ایجاد کرده است.

فتاح زاده تأکید کرد: این مسائل بارها به مسئولان ذی ربط در تهران منتقل شده، اما تاکنون اقدام مؤثری برای رفع آن ها انجام نشده است.

توسعه ی تجارت خارجی نیازمند ثبات در سیاست گذاری و تقویت زیرساخت های مرزی

رضا کامی، رئیس انجمن کارگزاران امور گمرکی آذربایجان شرقی با اشاره به ظرفیت های استان در حوزه ی تجارت خارجی، گفت: آذربایجان شرقی طی سالیان متمادی توانمندی خود را در زمینه ی صادرات و واردات به اثبات رسانده است، اما برخی سیاست گذاری ها در سال های گذشته، روند توسعه ی این ظرفیت ها را با چالش مواجه کرده است.

وی اظهار کرد: حدود یک دهه پیش پیشنهاد شده بود که جلفا از طریق خاک ایران به جمهوری آذربایجان متصل شود، اما این طرح مورد موافقت قرار نگرفت و امروز بخشی از مشکلات موجود در حوزه ی ترانزیت و تجارت، ناشی از همان تصمیمات گذشته است.

کامی با تأکید بر اهمیت مرزهای شما غرب کشور افزود: هر زمان که در مسیرهای تجاری جنوبی کشور با مشکل مواجه می شویم، توجه ها به گمرکات و مرزهای شمال غرب معطوف می شود، در حالی که این مرزها باید همواره در اولویت برنامه ریزی ها و سرمایه گذاری های دولت قرار داشته باشند.

رئیس انجمن کارگزاران امور گمرکی آذربایجان شرقی با اشاره به وضعیت ناوگان حمل و نقل کشور گفت: در سال هایی که ناوگان کشنده و تریلی کشور جوان تر و توانمندتر بود، ظرفیت حمل و نقل بین المللی و اجرای پروژه های بزرگ تجاری نیز در وضعیت مطلوب تری قرار داشت.

وی همچنین با انتقاد از وضعیت زیرساخت های جاده ای منتهی به مرز بازرگان اظهار کرد: پروژه ی توسعه ی این مسیر حدود ۱۰ سال پیش آغاز شد، اما هنوز به بهره برداری کامل نرسیده و تکمیل آن یکی از مطالبات جدی فعالان حوزه ی حمل و نقل و تجارت است.

کامی درباره ی موضوع ایجاد گمرکات تخصصی نیز گفت: از نگاه بنده، اجرای این طرح پیچیدگی خاصی ندارد و می توان با راهکارهای ساده تر و اصلاح فرآیندهای موجود، بسیاری از مشکلات را برطرف کرد؛ بنابراین نباید تصور شود که صرف ایجاد گمرکات تخصصی، تمامی مسائل این حوزه را حل خواهد کرد.

وی با اشاره به تعدد دستگاه های دخیل در امور گمرکی افزود: در حال حاضر حدود ۱۳ دستگاه و نهاد دولتی در فرآیندهای گمرکی نقش دارند و ضروری است، تصمیمات این دستگاه ها با هماهنگی و آینده نگری بیشتری اتخاذ شود تا در سال های بعد با مشکلات اجرایی مواجه نشویم.

رئیس انجمن کارگزاران امور گمرکی آذربایجان شرقی ادامه داد: متأسفانه با تغییر مدیران و رؤسای دستگاه ها، شیوه های اجرایی نیز دستخوش تغییر می شود، در حالی که سیاست ها و برنامه های کلان باید از ثبات و استمرار برخوردار باشند.

وی با اشاره به همکاری های مشترک ایران و ترکیه اظهار کرد: تفاهم نامه های همکاری میان دو کشور تأثیر قابل توجهی بر توسعه ی صادرات، واردات و ترانزیت داشته است و تداوم تعاملات و همکاری های دوجانبه می تواند به رونق تجارت خارجی کمک کند.

کامی تأکید کرد: توسعه ی تجارت خارجی نیازمند تعامل مستمر میان دستگاه های اجرایی، بخش خصوصی و کشورهای همسایه است و مسئولان باید با پاسخگویی، ثبات در تصمیم گیری و رفع موانع موجود، زمینه را برای رشد تجارت و حمل و نقل بین المللی فراهم کنند.

اصلاح فرآیندهای گمرکی و توسعه ی زیرساخت ها، لازمه ی رونق تجارت خارجی است

سید ضیاء رضوی، دبیر کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق بازرگانی تبریز با تأکید بر ضرورت اصلاح فرآیندهای گمرکی و توسعه ی زیرساخت های حمل و نقل، گفت: کاهش تشریفات مرزی، توسعه ی زیرساخت ها، اصلاح سامانه های الکترونیکی و نوسازی ناوگان، از مهم ترین الزامات تسهیل تجارت خارجی و ترانزیت کالا در کشور است.

وی اظهار کرد: در حال حاضر مدیریت سامانه ی کارنه تیر (TIR Carnet) در کشور به صورت الکترونیکی انجام می شود و تمامی فرآیندهای مرتبط با این سامانه در کوتاه ترین زمان با بالاترین سطح ارائه ی خدمات برای فعالان حوزه ی حمل و نقل بین المللی به شکل یکپارچه و با سهولت قابل انجام است.

وی افزود: طی بیش از دو دهه فعالیت در حوزه ی مدیریت امور کارنه تیر و حمل و نقل بین المللی شمال غرب کشور در اتاق بازرگانی تبریز، همواره تلاش شده است خدمات مطلوبی به فعالان این حوزه ارائه شود، اما تحریم ها، به ویژه تحریم های بانکی، در ماه های اخیر تأمین کارنه تیر که از مقر سازمان بین المللی حمل و نقل جاده ای (IRU) تهیه می شود را با محدودیت ها و چالش هایی مواجه کرده است.

رضوی با اشاره به موقعیت جغرافیایی ایران و جایگاه حمل و نقل جاده ای کالا در تجارت جهانی گفت: امروزه حمل و نقل کانتینری با سرعت قابل توجهی در حال توسعه است و حمل و نقل و ترانزیت بین المللی کالا، یکی از ارکان اصلی تجارت خارجی و اقتصاد جهانی به شمار می رود.

وی با بیان اینکه این کمیسیون طی سال های اخیر با جدیت پیگیر نوسازی ناوگان حمل و نقل بوده است، اظهار کرد: اتاق تبریز با برگزاری نشست های تخصصی و رایزنی با نمایندگان مجلس، وزارتخانه های مرتبط و دستگاه های اجرایی، همواره در بسترسازی نوسازی ناوگان پیشگام بوده و در سال های اخیر بخشی از نتایج این پیگیری ها با همراهی دولت و مجلس به مرحله اجرا رسیده، اما در مرحله ی تخصیص ارز و ثبت سفارش مشکلات هنوز وجود دارد.

وی ادامه داد: در کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز، بسیاری از مسائل مرتبط با شرکت های حمل و نقل، انجمن های صنفی و کارگزاران گمرکی مورد بررسی قرار گرفته و راهکارهای لازم برای رفع مشکلات این بخش ارائه شده است.

دبیر کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز، مهم ترین چالش فعالان حمل و نقل بین المللی و تجارت خارجی را مشکلات گمرکی و مرزی عنوان کرد و گفت: انتظار ۲۰ تا ۲۵ روزه ی کامیون ها در گمرکات استان و سایر مرزهای کشور، توجیه پذیر نیست و موجب افزایش بی رویه ی هزینه های تجارت، کاهش بهره وری و نارضایتی فعالان اقتصادی می شود.

وی استفاده ی گسترده تر از سیستم تیر (TIR) در حمل و نقل، کاهش تشریفات گمرکی و مرزی و اصلاح فرآیندهای حمل و نقل را از مهم ترین راهکارهای کاهش زمان توقف کامیون ها برشمرد و افزود: وضعیت فعلی، نه به نفع تولیدکنندگان، نه شرکت های حمل و نقل و نه رانندگان است و اتلاف زمان در شرایط حاضر، هزینه های سنگینی را به اقتصاد کشور تحمیل می کند.

رضوی همچنین بر ضرورت توسعه ی زیرساخت های گمرکی تأکید کرد و گفت: استفاده از پس کرانه های گمرکی و ممانعت از ترخیص کالا در گمرکات مرزی، انتقال ترخیص کالا به گمرکات داخل و استفاده از ظرفیت گمرک سهلان، تجهیز گمرکات به دستگاه های به روز ایکس ری جهت بازرسی و کنترل، بهبود امکانات مرزی و توسعه ی محوطه ی گمرکات مرزی از مطالبات جدی بخش خصوصی است و باید مورد توجه مسئولان قرار گیرد.

دبیر کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز با اشاره به مشکلات رانندگان در دریافت ویزا و بیمه ی سبز اظهار کرد: همکاری نزدیک تر دستگاه دیپلماسی با بخش خصوصی می تواند بسیاری از مشکلات مربوط به صدور ویزا، بیمه ی سبز و تعامل با کشورهای همسایه را برطرف کند. وی افزود: انعقاد تفاهم نامه های مرزی با کشورهای همجوار، به ویژه ترکیه، می تواند نقش مؤثری در کاهش صف های طولانی کامیون ها و تسهیل تجارت بین المللی داشته باشد.

رضوی با اشاره به عملکرد کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز گفت: در این کمیسیون، بسیاری از مسائل مرتبط با حوزه های مالیاتی، گمرکی و راهداری از طریق نشست های تخصصی و تعامل میان بخش خصوصی و دستگاه های اجرایی دولتی حل و فصل شده است.

وی عدم ارائه ی تسهیلات بانکی و تامین مالی توسعه ی زیرساخت ها به شرکت های حمل و نقل، جهت خود مالکی شرکت ها در ناوگان، کمبود کانتینرهای یخچال دار، نوسانات ارزی، تحریم ها و عدم حضور در بازارهای اروپایی، اصلاح قانون تعزیرات حکومتی و قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، افزایش قیمت لوازم یدکی مصرفی و نبود مرجع هماهنگ کننده ی ترانزیت در کشور را از جمله مباحثی دانست که با انجام آن ها، می توان گره مشکلات حوزه ی حمل و نقل را تا حدودی حل کرد.

وی همچنین تکمیل آزاد راه تبریز- بازرگان، ترمیم اتوبان تبریز- زنجان، اصلاح و تکمیل زیرساخت های ریلی کشور و راه اندازی کارگوی هوایی در استان، را از جمله مطالبات اقتصادی حوزه ی حمل و نقل ذکر کرد.

رضوی در خاتمه خواستار تعامل و هم افزایی بیشتر صادرکنندگان و واردکنندگان کالای استان با فعالان حوزه ی حمل و نقل بین المللی شد.

تعلیق بیمه ی سبز و تحریم ها؛ چالش جدی حمل و نقل بین المللی ایران

حمید باراندوزی، رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمال غرب با هشدار نسبت به پیامدهای تعلیق ایران از کنوانسیون بیمه ی سبز، گفت: در صورت خروج از این کنوانسیون، فعالیت ناوگان حمل و نقل بین المللی کشور با مشکلات گسترده ای روبه رو خواهد شد.

وی اظهار کرد: ایران از کنوانسیون بیمه ی سبز به حالت تعلیق درآمده و مهلتی شش ماهه برای رفع مشکلات در نظر گرفته شده است. رانندگان ایرانی هنگام تردد در کشورهای مختلف ملزم به استفاده از بیمه ی سبز هستند، اما به دلیل تحریم ها و اختلال در سیستم های مالی بین المللی، امکان انجام پرداخت های ارزی با مشکلات جدی مواجه شده است.

باراندوزی افزود: اگر ایران از این کنوانسیون اخراج شود، ادامه ی فعالیت ناوگان حمل و نقل بین المللی با دشواری های فراوان همراه خواهد بود. همچنین ویزای حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ راننده ی بین المللی نیز در آستانه ی پایان اعتبار قرار دارد که در صورت تمدید نشدن، مشکلات این بخش دوچندان خواهد شد.

وی با تأکید بر اینکه تصمیمات کلان کشور، به طور مستقیم بر حوزه ی حمل و نقل و تجارت خارجی اثرگذار است، گفت: مرزها باید محل تسهیل تجارت و ترانزیت باشند، نه بستری برای ایجاد رانت و فساد.

باراندوزی با اشاره به فعالیت انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمال غرب اظهار کرد: این انجمن با دارا بودن نزدیک به ۱۰۰ شرکت عضو، خدمات متعددی از جمله آموزش مدیران، کارکنان و رانندگان شرکت های حمل و نقل بین المللی را ارائه می دهد.

وی ادامه داد: تاکنون ۱۱ دوره ی تخصصی با همکاری اتاق بازرگانی تهران و اساتید داخلی و ملی برگزار شده و حدود ۸۵۰ راننده، موفق به دریافت گواهینامه بین المللی حمل کالاهای خطرناک (ADR) شده اند.

رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمال غرب با اشاره به فعالیت کمیته ی حل اختلاف انجمن گفت: اختلاف میان شرکت های حمل و نقل، رانندگان و صاحبان کالا از مهم ترین چالش های این حوزه است که تلاش می کنیم از طریق کمیته های حل اختلاف و داوری، بخش قابل توجهی از این پرونده ها را خارج از مراجع قضایی حل و فصل کنیم.

وی همچنین از حضور نمایندگان انجمن در هیئت های حل اختلاف مالیاتی خبر داد و افزود: با معرفی نمایندگان انجمن به این هیئت ها، تلاش می شود از حقوق شرکت های حمل و نقل در پرونده های مالیاتی دفاع شود.

باراندوزی با بیان اینکه مجوز تردد در ۳۳ کشور جهان از طریق انجمن برای شرکت های عضو صادر می شود، گفت: بسیاری از مسائل و مشکلات فعالان این حوزه نیز از طریق کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق بازرگانی تبریز به مسئولان منتقل می شود.

وی آذربایجان شرقی را یکی از قطب های اصلی حمل و نقل بین المللی کشور دانست و اظهار کرد: با وجود ظرفیت بالای استان، فرسودگی ناوگان، نبود متولی واحد در مرزها و تعدد دستگاه های تصمیم گیر، مهم ترین موانع توسعه ی این بخش محسوب می شوند.

رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمال غرب ادامه داد: اگرچه گمرک یا سازمان راهداری به عنوان متولی حمل و نقل مرزی شناخته می شوند، اما اختیارات کافی برای هماهنگی میان دستگاه های متعدد مستقر در مرزها را ندارند. در حال حاضر حدود ۲۰ تا ۲۲ دستگاه مختلف در فرآیند حمل و نقل بین المللی دخالت دارند و هرگونه تأخیر از

سوی هر یک از این نهادها، موجب افزایش زمان توقف کامیون ها می شود.

وی با انتقاد از تعدد قوانین و بخشنامه های متناقض افزود: وجود قوانین متعدد، بخشنامه های پی درپی و تصمیمات خلق الساعه، فعالان حوزه ی حمل و نقل را با مشکلات فراوانی مواجه و روند تجارت خارجی را کند کرده است.

باراندوزی ضعف زیرساخت های مرزی، نبود دیپلماسی مؤثر با کشورهای همسایه و آثار تحریم ها بر روابط بانکی و مالی بین المللی را از دیگر مشکلات این حوزه برشمرد و گفت: این عوامل موجب افزایش صف های طولانی کامیون ها در مرزها شده است.

وی با اشاره به خسارت های ناشی از توقف کامیون ها اظهار کرد: برآوردها نشان می دهد، توقف هر کامیون به مدت یک روز، دست کم ۱۴ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان خسارت مستقیم به اقتصاد کشور وارد می کند، بنابراین توقف هزاران کامیون در مرزها، زیان بسیار سنگینی را به بخش حمل و نقل و اقتصاد ملی تحمیل می کند.

رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمال غرب همچنین به مشکلات تأمین قطعات یدکی و افزایش قیمت تجهیزات ناوگان اشاره کرد و گفت: عرضه ی قطعات بی کیفیت در بازار، هزینه های نگهداری ناوگان را افزایش داده و ایمنی حمل و نقل را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

وی با انتقاد از روند صدور مجوز تأسیس شرکت های حمل و نقل بین المللی اظهار کرد: افزایش بی رویه ی تعداد شرکت های کوچک و فاقد توان تخصصی، رقابت ناسالم، تخلفات و واسطه گری را افزایش داده و در صورت ادامه ی این روند، بسیاری از این شرکت ها در آینده ی نزدیک از چرخه فعالیت خارج خواهند شد. به اعتقاد ما، باید سیاست ها به سمت تقویت شرکت های توانمند و جلوگیری از گسترش شرکت های فاقد صلاحیت هدایت شود.

ترانزیت، ضامن امنیت و قدرت اقتصادی کشور است

اکبر ذاکری، رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی با تأکید بر نقش راهبردی ترانزیت در اقتصاد و امنیت ملی، گفت: ترانزیت تنها یک منبع درآمد نیست، بلکه یکی از مؤلفه های مهم امنیت و اقتدار کشور محسوب می شود، چراکه عبور کالا از خاک ایران، بیانگر اعتماد کشورها به مسیرهای ترانزیتی و جایگاه راهبردی ایران است.

وی با انتقاد از برخی آمارهای ارائه شده درباره ی وضعیت ترانزیت، اظهار کرد: آمارهای غیرواقعی کمکی به حل مشکلات این حوزه نمی کند و باید واقعیت های موجود در مرزها مورد توجه قرار گیرد.

ذاکری با اشاره به نحوه ی مدیریت مرزهای کشور افزود: در بسیاری از کشورهای جهان، مدیریت دروازه ی خروج کالا بر عهده ی گمرک است، اما در ایران این مسئولیت عمدتاً بر عهده ی مرزبانی قرار دارد که به اعتقاد فعالان این حوزه، نیازمند بازنگری و هماهنگی بیشتر میان دستگاه های مسئول است.

رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی با اشاره به برخی تخلفات در حوزه ی صادرات گفت: نظارت دقیق تر بر فرآیند خروج کالا از کشور ضروری است، تا از هرگونه سوءاستفاده و قاچاق جلوگیری شود.

وی با انتقاد از پیچیدگی فرآیندهای اداری و تصمیمات مقطعی اظهار کرد: بروکراسی گسترده، تصمیمات خلق الساعه و نبود ثبات در مقررات، نظم فعالیت های تجاری و حمل و نقل بین المللی را برهم زده و زمینه ی بروز مشکلات و برخی مفاسد اقتصادی در مرزها را فراهم کرده است.

ذاکری ادامه داد: در بسیاری از کشورهای همسایه، فرآیندهای مرزی با سرعت و سهولت بیشتری انجام می شود، در حالی که در کشور ما فعالان اقتصادی با موانع متعدد اداری مواجه هستند.

وی با تأکید بر ضرورت جذب سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل افزود: برای روان سازی تردد در مرزها و نوسازی ناوگان، باید زمینه ی تعامل مؤثر با سرمایه گذاران داخلی و خارجی فراهم شود. انتظار فعالان اقتصادی این است که دولت به جای ایجاد موانع جدید، مسیر فعالیت صادرکنندگان و شرکت های حمل و نقل را تسهیل کند.

رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی یکی دیگر از مشکلات این حوزه را نوع مجوز فعالیت شرکت ها عنوان کرد و گفت: مجوز شرکت های حمل و نقل به عنوان «پروانه ی خدماتی» شناخته می شود و نه «پروانه ی کسب»، به همین دلیل بسیاری از فعالان این بخش امکان استفاده از تسهیلات بانکی و حمایت های مالی را ندارند.

وی تأکید کرد: طرح این مشکلات با هدف یافتن راهکار و اصلاح روندهای موجود است و انتظار می رود دستگاه های مسئول برای رفع این چالش ها پاسخگو بوده و اقدامات عملی انجام دهند.

ذاکری با اشاره به ضرورت اصلاح ساختار گمرکی کشور گفت: مسئولان باید از تجربه ی کشورهای موفق در حوزه ی گمرک و تجارت خارجی بهره بگیرند و الگوهای موفق بین المللی را متناسب با شرایط کشور به کار گیرند.

وی یکی از راهکارهای مهم برای کاهش مشکلات را تخصصی شدن گمرکات دانست و افزود: ساماندهی و تخصصی کردن گمرکات می تواند روند ترخیص کالا و انجام تشریفات گمرکی را تسریع کند.

رئیس انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی آذربایجان شرقی همچنین بر ضرورت توسعه ی پس کرانه های گمرکی در مرزهای نوردوز و جلفا تأکید کرد و گفت: هرچه سریع تر باید زیرساخت های لازم در این مرزها عملیاتی شود.