



بررسی مشکلات حوزه حمل و نقل و ترانزیت در کمیسیون گمرک اتاق تبریز

مشکلات حوزه حمل و نقل و ترانزیت در کمیسیون گمرک اتاق تبریز مورد بررسی قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی اتاق تبریز، رضا کامی در جلسه کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی تبریز در مورد لزوم اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز گفت: خوشبختانه دستگاه قضایی نیز بر اهمیت و حساسیت مساله و لزوم اصلاح «قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز» واقف بوده و جهت بررسی جامع و همه جانبه این قانون، نظرات و پیشنهادهای اصلاحی سازمان های دولتی و تشکل های خصوصی را احصاء، جمع بندی و به مراجع تصمیم گیری ارجاع خواهیم داد.

رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی تبریز با اشاره به اینکه حمل و نقل و ترانزیت از مزیت های استان است، گفت: ما به اندازه کافی از زیرساخت های لجستیکی خود بهره برداری نکرده ایم و اگر منطقه ویژه سهلان به عنوان هاب لجستیکی فعال شود، تاثیرگذاری قابل توجهی را در اقتصاد منطقه می تواند به وجود آورد.

وی ادامه داد: زمانی امکانات ترانزیت ریلی جلفا بیشتر از بنادر دریایی ما بود و متأسفانه مرزهای استان که در تجارت استان و حتی کشور می توانند نقش ایفاء کنند، با عدم توجه مواجه شده اند. زمانی که جنگ قره باغ اتفاق افتاد از طرف اتاق تبریز پیشنهاد شد که خط ریلی استان به خط ریلی آذربایجان جهت ارتباط با اروپای شرقی متصل شود و دو شرکت آذربایجانی هم حاضر به سرمایه گذاری بودند که اجرایی نشد.

کامی افزود: با توجه به افزایش قابل توجه هزینه حمل دریایی و زمینی، توجه بیش از پیش به حمل و نقل ریلی ضروری بوده و تصمیمات اخیر در مورد فعال کردن کریدور ریلی جدید قزاقستان - ترکمنستان - ایران که از مسیر تبریز هم عبور خواهد کرد، در شرایط فعلی می تواند از لحاظ اقتصادی برای منطقه مفید واقع شود.

رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی تبریز در مورد ایجاد ایرلاین ویژه کارگو گفت: کارگوی هوایی، نیاز ضروری استان و منطقه برای توسعه تجارت خارجی است که سالهاست کمبود آن احساس می شود و متأسفانه قدم اساسی جهت رفع آن برداشته نشده است.

لیلی اورنگی، ناظر گمرکات استان و مدیرکل گمرک تبریز در مورد قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز گفت: این قانون در بعد اجرایی برای مدیران و کارشناسان و در بعد عملکرد برای تجار و تولیدکنندگان مشکلاتی را ایجاد کرده و علیرغم اینکه بر اساس اقتضائات روز جامعه تصویب شده اما از لحاظ عرف بین المللی تجارت سختگیرانه تر است.

وی افزود: بسیاری از مواردی که مطابق عرف تجاری بین المللی معمول است، در این قانون قاچاق تلقی شده است و ما ملزم به اجرای این قانون به عنوان قانون موخر و خاص هستیم و لازم است تشکل ها موارد متناقض با تجارت بین الملل موجود در این قانون را استخراج کنند تا با مراجع تصمیم گیر در مورد اصلاح یا توقف اجرای مواد مشکل آفرین این قانون اقدام شود.

سید محمد امیرمیران، نائب رئیس اتحادیه کارگزاران و مشاوران امورگمرکی استان نیز در این جلسه گفت: کوچکترین تخلفات که در فرآیندهای گمرکی و عرف تجارت معمول بوده، مطابق این قانون جرم انگاری شده است که به عنوان نمونه اگر مطابق قانون اصلاح قانون قاچاق کالا و ارز، در ترخیص کالا اختلاف تعرفه و تغییر ماخذ محرز شود بدون چون و چرا، کالای وارداتی قاچاق تلقی خواهد شد و سوال اینجاست که چگونه می توان به کالایی که به صورت قانونی وارد گمرک می شود، عنوان قاچاق را اطلاق کرد؟

مهرداد ایرانی، دبیر اتحادیه کارگزاران و مشاوران امور گمرکی استان با اشاره به عدم نظرخواهی قانونگذاران از فعالان بخش خصوصی در مرحله تدوین قانون، از تاثیرات سوء این قانون بر کسب و کار کارگزاران گمرکی و عدم پذیرش پرونده های ترخیص کالای تجار و تولیدکنندگان توسط آن ها به دلیل تبعات اجرایی این قانون خبر داده و به عنوان نمونه موضوع اختلاف تعرفه را به عنوان مصداق نام برد که مطابق قانون جدید، اختلاف تعرفه مشمول عنوان قاچاق می شود در حالی که اعمال قانون در روبه قبلی اینچنین بود که اگر در انتخاب تعرفه کالا، 4 ردیف ماقبل تعرفه و 4 ردیف ما بعد تعرفه موجب تضییع حقوق دولت نمی شد و ماخذ مربوطه (درصد محاسبه تعرفه) یکسان بود، تعرفه را تایید می کردند و ترخیص انجام می یافت.

وی همچنین از اعمال سلیقه برخی گمرکات در اجرای بخشنامه «اعتباربخشی به نمونه برداری ها برای تعیین ماهیت کالا تا شش ماه برای واحدهای تولیدی» انتقاد کرده و گفت: مطابق جزء ۲ بند (ب) مصوبات چهل و هشتمین نشست هیأت مقررات زدایی و بهبود محیط کسب و کار در ورود مواد اولیه (ماده اولیه خاص مربوط به خط تولید واحد تولیدی)، اگر این کالاها سابقه اظهار نظر توسط آزمایشگاه را داشته و صحت مندرجات اسناد اظهارنامه و اظهارکننده با توجه به تشخیص آزمایشگاه تایید شده باشد، با موافقت مدیران گمرکات اجرایی، از ارسال مجدد کالا به آزمایشگاه، خودداری و وفق سابقه اقدام کنند. اما در برخی گمرکات با اعمال سلیقه، این بخشنامه را اجراء نمی کنند.

دبیر اتحادیه کارگزاران و مشاوران امور گمرکی استان با تاکید بر اینکه صلاحیت قانونی اظهار نظر در مورد تعرفه کالاها، دفتر تعیین تعرفه گمرک می باشد، گفت کارشناسان سازمان صمت، بدون توجه به اسناد و سوابق چندین ساله تجار، در مرحله ثبت سفارش، تعرفه های اعلامی آنها را تایید نمی کنند.

مشکل عدم مدیریت واحد پایانه های مرزی

اکبر ذاکری، فعال صنعت حمل و نقل بین المللی نیز ضمن تاکید بر عملکرد مثبت گمرکات و پایانه های مرزی استان و تسهیل امور توسط آنها، از عملکرد سازمان های مستقر در پایانه مرزی بازرگان و عدم مدیریت واحد این پایانه انتقاد کرده و گفت: علیرغم اینکه عنصر زمان در صنعت حمل و نقل بسیار حیاتی است اما با معطل بودن صدها کامیون در گمرک بازرگان مواجه هستیم و علاوه بر آن در هنگام بروز تخلف در کامیون ها در مبادی خروجی، مسئولیت راننده، صاحب کالا و شرکت حمل و نقل مبهم است.

اورنگی، ناظر گمرکات استان و مدیرکل گمرک تبریز، بهبود و ارتقای خدمات در پایانه های مرزی را منوط به همکاری تمامی دستگاه های مسئول در پایانه ها و هم راستایی و هماهنگی آنها در تسریع فرآیندهای مربوطه عنوان کرده و گفت: دستگاه هایی که مقررات مربوط به صدور مجوزهای تجارت خارجی را تصویب می کنند باید در نظر داشته باشند که مصوبات آنها به گونه ای باشد که مشکل آفرین برای تجار و هم چنین دستگاه های دولتی نباشد.

وی ادامه داد: با توجه به اینکه در روند اجرایی صادرات و واردات مجوزهای متعددی از دستگاه های مختلف باید اخذ شود، از تشکل های حاضر در جلسه می خواهیم پیشنهاد های اصلاحی خود را در خصوص « مقررات مخل در مجوزهای صادرات و واردات که طولانی شدن فرآیندها را به دنبال دارد » ارائه کنند.

میرزابور، نماینده واحد حقوقی گمرک سهلان با اشاره به موادی از قانون اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز که برای سازمان ها و تجار مشکل آفرین شده است و با تشریح بند (ز) ماده یک این قانون که در آن از عبارت (محموله) استفاده شده، گفت: در ادبیات معمول نیروهای انتظامی، بار معنایی محموله مشمول مواد مخدر است و از دیدگاه کلی، قانون و مواد آن علیرغم شفافیت لازم و رفع ابهامات قبلی، به نوعی در راستای تسهیل خدمت گیرندگان نیست و با اجرای آن و با برداشت ها و تفسیری که از آن مواد می شود، افزایش بروکراسی اداری و جرم انگاری ها را شاهد خواهیم بود.

پیشنهاد تعریف اثر انگشت در سامانه دور اظهاری برای صاحبان کارت بازرگانی

مهرداد ایرانی، دبیر اتحادیه کارگزاران و مشاوران امور گمرکی استان با اشاره به ورود افراد غیرکارگزار در ترخیص کالا و بحث کارت های بازرگانی یکبار مصرف خواستار تعریف اثر انگشت در ورود به سامانه دور اظهاری (E.P.L) برای صاحبان کارت بازرگانی و موکلین قانونی آنها (کارگزاران رسمی گمرک) شد.

بررسی مسائل حمل و نقل و ترانزیت به ویژه تحولات اخیر حمل و نقل ریلی در منطقه

رضا کامی، رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی تبریز با اشاره به اینکه حمل و نقل و ترانزیت از مزیت های استان است، گفت: ما به اندازه کافی از زیرساخت های لجستیکی خود بهره برداری نکرده ایم و اگر منطقه ویژه سهلان به عنوان هاب لجستیکی فعال شود، تاثیرگذاری قابل توجهی را در اقتصاد منطقه می تواند به وجود آورد.

وی ادامه داد: زمانی امکانات ترانزیت ریلی جلفا بیشتر از بنادر دریایی ما بود و متأسفانه مرزهای استان که در تجارت استان و حتی کشور می تواند نقش ایفاء کنند، با عدم توجه مواجه شده اند. زمانی که جنگ قره باغ اتفاق افتاد از طرف اتاق تبریز پیشنهاد شد که خط ریلی استان به خط ریلی آذربایجان جهت ارتباط با اروپای شرقی متصل شود و دو شرکت آذربایجانی هم حاضر به سرمایه گذاری بودند که اجرایی نشد.

کامی افزود: با توجه به افزایش قابل توجه هزینه حمل دریایی و زمینی، توجه بیش از پیش به حمل و نقل ریلی ضروری بوده و تصمیمات اخیر در مورد فعال کردن کریدور ریلی جدید قزاقستان و ترکمنستان؛ ایران که از مسیر تبریز هم عبور خواهد کرد در شرایط فعلی می تواند از لحاظ اقتصادی برای منطقه مفید واقع شود.

اورنگی، ناظر گمرکات استان و مدیرکل گمرک تبریز با اشاره به عدم استفاده مسئولان استان از معافیت سود بازرگانی واگن های مترو کلانشهرها در اوایل دهه 80 و با اظهار اینکه در سال های 98 و 99، حمل و نقل ریلی، عهده دار انتقال بارهای صادراتی کشور به ترکیه و اروپا بود، خواستار هماهنگی مسئولان استان در اخذ مجوزات مربوط به کاهش نرخ حمل و نقل ریلی در استان شد.

وی ادامه داد: علیرغم اینکه بزرگترین تولیدکننده واگن در استان آذربایجان شرقی است اما تعداد واگن در استان ما از تهران و اصفهان کمتر بوده و جذابیت نرخ حمل ریلی در تهران و اصفهان و عدم معطلی بار در آنها برای تجار استان انگیزه می آفریند که بار صادراتی خود را به این شهرها ببرند تا از حمل ریلی آن ها استفاده بکنند.

اورنگی افزود: علیرغم اینکه فاصله استان با مقاصد صادراتی اروپا کمتر بوده لذا لازم است در راستای افزایش تسهیلات به شرکت های حمل ریلی و کاهش هزینه حمل ریلی در استان اقدام شود.

ذاکری، فعال حوزه حمل و نقل بین المللی با اشاره به اهمیت اتصال به محورهای ترانزیتی کشورهای همسایه به راه اندازی قطار کانتینری در مسیر شهر سیان (چین) به باکو که بر اساس طرح حمل و نقل یک کمربند و یک راه کشور چین انجام شده است، اشاره کرد.

وی افزود: اتصال راه آهن کشور به راه آهن جمهوری آذربایجان از طریق شهر بیله سوار جهت بهره مندی از مسیر ریلی مذکور و کاهش هزینه های زمانی و مالی واردات از چین ضروری است. در حال حاضر تجارت کشور با چین با صرف زمان چند ماهه از طریق بندرعباس و سایر بنادر جنوبی انجام می گیرد.

ذاکری همچنین پیشنهاد تشکیل کمیته ویژه رونق اقتصادی صنعت حمل و نقل توسط اتاق بازرگانی تبریز را ارائه داد.

کامی، رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی تبریز نیز خواستار اقدام مشترک فعالان حمل و نقل استان در تعریف پروژه مشترک با در نظر گرفتن ظرفیت های لجستیکی منطقه شد.

علی اصغرزاده، مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی منطقه ویژه اقتصادی سهلان در رابطه با مشکلات حمل و نقل ریلی در منطقه گفت: تعرفه های حمل ریلی (از شهرهای مختلف تا مرز رازی)، از سال 95، به غیر از استان ما در بقیه استان ها کاهش یافته است مضاف بر اینکه در مسیر تردد ریل های استان با توقف در مسیر نیز مواجه هستیم. سخت افزارهای لازم برای تبدیل به هاب لجستیکی و حمل و نقل ترکیبی در سهلان فراهم است اما مشکل نرم افزاری و بحث تعرفه به مانعی در توسعه حمل و نقل ریلی در منطقه شده است.

وی افزود: واگن های باری وارداتی در جلفا و سهلان، اجازه بارگیری در بازگشت ندارند که این امر موجب متضرر شدن شرکت های حمل و نقل می شود در حالی که این مشکل در نقاط دیگر کمتر وجود دارد.

کامی، رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی تبریز، به مشکل خواب واگن اشاره و اظهار کرد: با تشکیل جلسات مشترک ما بین اتاق بازرگانی، اداره کل راه آهن و منطقه ویژه اقتصادی سهلان، مشکل حمل و نقل ریلی منطقه را پیگیری خواهیم کرد.

پورعلی، رئیس گروه بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن آذربایجان با تاکید بر اهمیت مطالبه گری در توسعه استان، در مورد هاب لجستیکی سهلان، عدم وجود اسناد بالا دستی را مانعی در تحقق کامل آن عنوان کرده و توسعه زیرساخت های حمل و نقل ریلی و جاده ای استان را ضروری برشمرد و از عدم استفاده از ظرفیت های جلفا و سهلان انتقاد کرد. رئیس گروه بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن آذربایجان در خصوص وضعیت و مشکلات حمل و نقل ریلی استان گفت: در دوران کرونا، حمل و نقل ریلی در استان بسیار فعال بود و سهلان به صورت شبانه روزی فعالیت می کرد و تا 200 واگن در روز نیز بار تخلیه کرده ایم که در مقایسه با وضعیت فعلی (تخلیه روزانه 10 الی 15 واگن)، ظرفیت منطقه سهلان آشکار می شود.

وی ادامه داد: تا مادامی که در استان، حمل و نقل جاده ای خود را رقیب حمل و نقل ریلی بداند توسعه حمل و نقل ریلی میسر نخواهد شد. در سال 84 که ناوگان حمل و نقل ریلی به بخش خصوصی واگذار می شد تنها یک شرکت از تبریز داوطلب دریافت مجوز شد.

پورعلی افزود: اخیراً در سطح استان با چند شرکت مذاکره کردیم تا نسبت به احداث خط ریلی از محل کارخانه خود جهت اتصال به شبکه ریلی اقدام کنند.

رئیس گروه بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن آذربایجان ادامه داد: اخیراً مکاتبه ای توسط اداره کل امور اقتصادی و دارایی استان در مورد هاب لجستیک سهلان بعمل آمد که موجب خرسندی مرتبطین این حوزه شده است.

وی افزود: مشکل حمل ریلی سهلان فقط بحث تعرفه نیست و در بحث مجوزها نیز موانعی وجود دارد. به عنوان نمونه مجوزهایی که در کالاهای خاص به گمرکات خاص داده شده است (مثلاً ترخیص خاک روی انحصاراً توسط گمرک زنجان انجام می شود)، لازم به ذکر است که زیرساخت های منطقه سهلان بدون استفاده می ماند و در گمرک زنجان که زیرساخت های آن به اندازه سهلان نیست، روزانه 3 واگن خاک روی امکان تشریفات گمرکی را پیدا می کند.

پورعلی گفت: بسیاری از تجار، متقاضی انجام تشریفات گمرکی خاک روی در سهلان هستند اما مجوز لازم از طرف گمرک زنجان داده نمی شود.

وی افزود: بالای 200 واگن در ایستگاه های مسیر بناب جهت تخلیه متوقف هستند اما به دلیل نبود زیرساخت تخلیه با کندی انجام می شود.

رئیس گروه بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن آذربایجان ادامه داد: شرکت راه آهن راضی به ادامه وضعیت فعلی نیست و مکاتبات زیادی را با مراجع مربوطه جهت رفع این مشکلات انجام داده ایم اما گمرک زنجان همکاری لازم را انجام نمی دهد.

وی افزود: بحث بالا بودن تعرفه حمل و نقل ریلی در استان به سیاست های مدیران قبلی باز می گردد که می خواستند تن – کیلومتر کم باشد تا بتوانیم با کیلومتر زیاد، درآمد را بالا ببریم و بر این مبنا، تعرفه هایی تنظیم کردند تا شرکت هایی که بار زیاد و سفارشات بیشتری داشتند، برای آن ها قیمت پایین بیاید و این یک روش در جهان است که با بالا رفتن کیلومتر، تعرفه ها نیز پایین می آید.

پورعلی ادامه داد: در مورد همگن شدن تعرفه ها، مسئولین شرکت راه آهن آذربایجان هم راضی به تغییر این رویه هستند.

وی گفت: از سال 97 به بعد سبب کالایی ما از واردات محور و ترانزیت محور به صادرات تغییر یافته است و سابقاً اداره کل، امورات مربوط به ترانزیت و گمرک را انجام می داد اما در وضعیت فعلی به دلیل سیاست های دولت و مشکلات ارزی، واردات ما به سمت بعضی کالاها متمایل شده است و از ظرفیت های موجود به خوبی استفاده نمی کنیم و در دو سال گذشته، تعرفه ها را افزایش نداده ایم و تعرفه های حمل ریلی از تعرفه های حمل جاده ای ارزانتر است.

رئیس گروه بازرگانی و بازاریابی شرکت راه آهن آذربایجان افزود: مشکلاتی که در حمل جاده ای در مرزها وجود دارد، در حمل ریلی وجود ندارد و در صورت ناقص نبودن اسناد

گمرکی، تشریفات گمرکی حمل ریلی در مرز، ظرف یک دقیقه انجام می شود.

وی ادامه داد: زیرساخت های ذی قیمتی را در حمل ریلی داریم که به عنوان نمونه هر کیلومتر ریل، 12 میلیارد تومان ارزش دارد.

پورعلی افزود: منطقه آزاد در مقطعی، مسئولیت مطالعه احداث راه آهن جلفا به اصلاندوز را بر عهده گرفت ولی به سرانجام نرساند.

پیشنهاد تهیه سند راهبردی تجارت و لجستیک استان

نوشیروان زاده، معاون پایانه مرزی جلفا نیز ضمن اعلام اهمیت تهیه سند راهبردی تجارت و لجستیک استان به عنوان سند بالادستی بخش های مرتبط و عامل تدوین ماموریت و نقشه راه به بخش های ترانزیتی و لجستیکی استان، مجدداً خواستار تهیه طرح مربوطه شد.

وی گفت: موقعیت ممتاز جغرافیایی استان آذربایجان شرقی در مفصل اتصال سه کریدور بین المللی از 5 کریدور عبوری از ایران می طلبد تا ارکان تصمیم گیری و تصمیم سازی استان با تشکیل تیم و کارگروه راهبری با حضور نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی و مدیران محترم بخش های برنامه ریزی و اقتصادی و تشکل های صنفی تخصصی نسبت به احصاء مزیت های نسبی و رقابتی استان در سطح ملی و منطقه ای اقدام کرده و زمینه را برای شکل گیری استان به عنوان کانون و قطب لجستیکی شمالغرب کشور فراهم کنند.

معاون پایانه مرزی جلفا بر اهمیت نهادینه سازی حمل و نقل و لجستیک در منطقه آزاد ارس و منطقه ویژه سهلان پرداخته و از مدیران آن مناطق به خاطر تغییر رویکردهای منطقی در نهادسازی این استراتژی قدردانی کرده و گفت: بدون نهادینه سازی حمل و نقل، امکان شکل دهی به جریان عبوری کالا و تشکل مراکز لجستیک در عرصه ورود به مدیریت زنجیره تامین منطقه ای و فعال سازی کریدورهای ترانزیت منطقه ای و رفع نارسائی های حاکم و جذب شرکت های بین المللی و حقوقی میسر نخواهد شد.

بررسی موضوع ایجاد کارگوی هوایی در استان

قاسم زاده، خلبان و کارشناس صنعت حمل هوایی در مورد اقدامات گروه متبوع خود در راه اندازی ایرلاین کارگو در استان گفت: در طی 6 ماه گذشته، جلسات متعددی را با ریاست کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی تبریز در مورد راه اندازی ایرلاین هوایی در استان تشکیل دادیم.

وی ادامه داد: مطالعات فنی، عملیاتی و مالی را انجام دادیم و به نتایج عالی رسیدیم از جمله ظرفیت فرودگاه بین المللی تبریز و گمرک کارگوی آن، وجود منطقه ویژه اقتصادی سهلان، منابع انسانی و نیروی متخصص و در کل امکاناتی که برای راه اندازی ایرلاین کارگو لازم است، در استان فراهم می باشد.

قاسم زاده افزود: مجوز ایرلاین کارگو را سازمان هواپیمایی کشور به شرکت هایی خصوصی می دهد و 4 شرکت هواپیمایی خصوصی (ایران ایر- ماهان- پویا- قشم ایر) این مجوز را دریافت کرده اند.

وی گفت: تفاوت ایرلاین مسافری و کارگو در این است که در ایرلاین های مسافری، به دلیل نیاز دائمی، بحث بازاریابی کمتر مطرح است اما در ایرلاین کارگو ایجاد جذابیت و بازاریابی بحثی اساسی می باشد.

قاسم زاده با بیان اینکه گروه ما در حال دریافت مجوز ایرلاین کارگو از سازمان هواپیمایی کشوری است، گفت: در خصوص تامین مالی راه اندازی کارگوی هوایی الگوهایی را به کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت ارائه دادیم از جمله تشکیل کنسرسیومی متشکل از بازرگانان و پذیره نویسی عمومی که از این الگوها منصرف شدیم. خوشبختانه فابنا سر داخلی در این زمینه اعلام آمادگی برای تامین مالی نموده و توافق کتبی در این خصوص انجام شده است. وی گفت: در خصوص خرید هواپیما، تحریم ها صرفاً شامل خرید هواپیمای جدید است و مذاکرات لازم برای خرید یک فروند هواپیمای بوئینگ 737 را نیز انجام داده ایم و ظرفیت اسمی پرواز 300 تن روزانه بوده و برای توسعه هم زمینه موجود است.

کارشناس صنعت حمل هوایی افزود: شرکت ترکیش ایر مایل به فعالیت در ایران هم در زمینه کارگو و هم مسافری بوده و بر این اساس تلاش می کنیم.

قاسم زاده درخواست گروه خود از مسئولان استان را تخفیف در هزینه های فرودگاهی در چند سال اول آغاز به کار این ایرلاین و مساعدت گمرکات استان در انجام تمام تشریفات گمرکی قبل از ارائه خدمات، به دلیل ماهیت ایرلاین کارگو و لزوم تسهیلات و روانکاری های ویژه جهت تشریفات گمرکی اعلام کرد.

اورنگی، ناظر گمرکات استان و مدیرکل گمرک تبریز گفت: در سال 93، کارگوی هوایی در فرودگاه تبریز افتتاح شده و از دید گمرک، این کارگو دارای مجوز فعالیت است. گمرک فرودگاه تبریز آمادگی لازم برای ارائه تمامی خدمات گمرکی مرتبط با کارگوی هوایی را دارد اما به خاطر عدم همکاری شرکت هواپیمایی ترکیش به دلیل تحریم ها، این کارگو غیرفعال شده و تنها یک شرکت در سطح داخلی نسبت به ارائه خدمات کارگو اقدام می کند که آمادگی داریم در صورت فعالیت شرکت های هواپیمایی تمام خدمات گمرکی مورد نیاز را ارائه دهیم.

در این جلسه، موضوع طولانی بودن تشریفات گمرکی حمل ریلی در مرز رازی نیز مطرح شد که از طرف نماینده اداره کل راه آهن آذربایجان اعلام شد که مشکلات، مربوط به بحث زیرساخت و کمبود خط آهن بود که در حال رفع شدن است.



