

چالش‌های راه‌اندازی کارگوی هوایی در تبریز

جلسه کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان آذربایجان شرقی استان آذربایجان شرقی با موضوع «بررسی دلایل عدم راه‌اندازی و فعالیت کارگوی هوایی در استان» در اتاق بازرگانی تبریز برگزار شد.



به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی تبریز، این نشست با حضور نمایندگانی از استانداری آذربایجان شرقی، گمرک تبریز، منطقه آزاد ارس، نمایندگانی از فرودگاه‌های استان، انبارهای عمومی فرودگاه شهید مدنی، گمرک فرودگاه شهید مدنی، انبارهای عمومی گمرک سهران، ایستگاه هواپیمایی ایران ایر، ایستگاه هواپیمایی ترکیبش، ایستگاه هواپیمایی آتا، ایستگاه هواپیمایی ایران ایرتور، ایستگاه خدمات زمینی سامان تبریز، ایستگاه خدمات زمینی فرودگاه آرمان تبریز، کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی، شرکت حمل و نقل بین المللی و خدمات بار هوایی کالجار و شرکت خدمات بار هوایی پارس ایمن حمل آسیا در اتاق بازرگانی تبریز برگزار شد.

ایجاد و توسعه زیرساخت‌های هوانوردی

معاون مدیرکل اداره فرودگاه‌های 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 ظرفیت‌های 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.

علیرضا جمشیدی ادامه داد: برای ارائه یک ارزیابی دقیق از وضعیت کارگوی فرودگاه تبریز، می‌بایست شرایط کلی کارگو در فرودگاه‌های سراسر کشور توسط کارشناسان واجد شرایط بررسی شود. این ارزیابی باید شامل بررسی ایرلاین‌های ارائه دهنده خدمات حمل بار، میزان صادرات و واردات روزانه و سایر اطلاعات مشابه که به بهبود مدیریت بار کمک می‌کند، باشد.

وی افزود: وظیفه اصلی مدیریت فرودگاه تبریز، ایجاد و توسعه زیرساخت‌های هوانوردی است. در این زمینه اقدامات متعددی برای بهبود زیرساخت‌های گمرکی و ساخت ترمینال کارگو در فرودگاه تبریز انجام شده است. با این حال، به رغم حمایت مالی صندوق توسعه کشاورزی استان و تهیه طرح‌های کامل، به دلیل اینکه این پروژه از نظر اقتصادی توجیه پذیر نبوده، به مرحله اجرا نرسیده است.

جمشیدی تصریح کرد: فرودگاه تبریز یکی از معدود فرودگاه‌هایی است که دارای کد گمرکی است و این ویژگی امکان بالقوه برای انجام عملیات گمرکی مستقیم در فرودگاه را فراهم می‌کند. با این وجود، کمبود امکانات در حوزه فورواردینگ و نبود همکاری کافی در این بخش موجب بروز محدودیت‌هایی در بهره برداری کامل از ظرفیت‌های حمل و نقل بار هوایی شده است. در این راستا، پیشنهاد می‌شود که با استفاده از تجربه فرودگاه‌های موفق مانند فرودگاه‌های مشهد، شیراز، و اصفهان، اطلاعات عملکرد و شیوه فعالیت آن‌ها جمع‌آوری و تحلیل شود. وی اضافه کرد: این اقدام می‌تواند 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 حل‌های مناسب، لازم است که بخش خصوصی، ایرلاین‌هایی را که برای حمل بار از آن‌ها استفاده می‌کند را مشخص نماید.

جمشیدی بیان کرد: باید مسیرهای ترجیحی برای بار از طریق انجمن‌ها و اتحادیه‌های مناطق آزاد تعیین شود تا به شکل کارآمدتری صادرات و واردات انجام شود. از لحاظ زیرساخت، فرودگاه تبریز مشکلی برای هندلینگ بار ندارد، اما مجوزهای لازم برای ایرلاین‌ها باید از سازمان هواپیمایی کشور بررسی و صادر شوند. همچنین، برای جذب هواپیماهای باری به این فرودگاه، لازم است تضمین بازگشت سرمایه گذاری اولیه برای ساخت ترمینال کارگو فراهم شود تا شرکت‌ها با اطمینان بیشتری به این فعالیت بپردازند. وی گفت: در حال حاضر تنها ایرلاینی که مجوز واردات و صادرات بار خارجی در فرودگاه تبریز دارد، ترکیبش ایر است، در حالی که سایر ایرلاین‌های به جز هواپیمایی ماهان و ایران ایر که با محدودیت‌هایی مواجه است، فاقد این مجوز هستند. به طوری که ایران ایر به دلیل تحریم‌ها قادر به فعالیت کامل نیست و هواپیمایی ماهان نیز در فرودگاه تبریز ایستگاه ندارد.

لزوم تأسیس ترمینال کارگو در فرودگاه تبریز

معاون مدیرکل اداره فرودگاه‌های استان آذربایجان شرقی خاطرنشان کرد: راه‌اندازی عملیات کارگو در فرودگاه تبریز، به دلیل نیاز به زیرساخت‌های 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.

وی افزود: گمرک سهران به عنوان دومین گزینه برای راه‌اندازی کارگوی هوایی مطرح شده است. این گمرک با دارا بودن ظرفیت‌های بالقوه می‌تواند نقشی مکمل در توسعه حمل و نقل بار هوایی در منطقه ایفا کند. با این حال، طی ۶ سال گذشته به دلیل مشکلات مدیریتی و کش و قوس‌های اداری، بهره‌گیری از امکانات آن برای کارگو با چالش‌های جدی مواجه بوده است.

جمشیدی اظهار کرد: یکی از مشکلات اساسی در توسعه عملیات کارگوی هوایی در فرودگاه تبریز این است که انبار کارگو در انحصار شرکت ایران ایر قرار دارد. همچنین، زمین‌های دولتی واگذار شده به این شرکت، خارج از کنترل و مدیریت مستقیم فرودگاه هستند. این مسئله باعث محدودیت در بهره‌برداری از زیرساخت‌های موجود و کاهش انعطاف پذیری مدیریت فرودگاه در توسعه فعالیت‌های حمل و نقل بار شده است.

کمبود امکانات مناسب برای ارسال بار از مبدأ تبریز

عضو کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی تبریز در این جلسه ضمن ابراز نگرانی از کمبود امکانات مناسب برای ارسال بار از مبدأ 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 حمایت‌های لازم، بخش کارگو فرودگاه تبریز تقریباً به فراموشی سپرده شده است. این وضعیت نه تنها باعث می‌شود از ظرفیت‌های بالقوه فرودگاه بهره‌برداری نگردد، 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.

نقش کلیدی فرودگاه تبریز در تسهیل تجارت و فرآیند ترخیص کالاها

معاون امور مسافری ستاد نظارت گمرکات استان با بیان اینکه گمرک استان اطلاعات کاملی از تاریخچه فعالیت های کارگو ندارد، افزود: فرودگاه تبریز از سال ۱۳۹۳، در دوره استانداری آقای جبارزاده، به عنوان دومین کارگاه کارگویی کشور پس از فرودگاه امام خمینی (ره) آغاز به کار کرد. از آن زمان، فرآیند کامل ترخیص کالا در این فرودگاه انجام می شود و فرودگاه تبریز نقشی اساسی و کلیدی در تسهیل تجارت و فرآیند ترخیص کالاها ایفا می کند.

رضا فرشیدفر گفت: در خصوص سرمایه گذاری خارجی و ورود طلا به کشور بایستی به این نکته اشاره کرد که در دو سال گذشته میزان قابل توجهی طلا از طریق فرودگاه تبریز وارد شده است، این واردات در ۳ پروژه تولیدی به اجرا درآمده است که دو پروژه در استان آذربایجان شرقی و یک پروژه دیگر در استان زنجان قرار دارد. این موضوع نشان دهنده وضعیت چشمگیر و موقعیت برجسته استان تبریز در سطح کشوری است و تأکید بر اهمیت این فرودگاه در تسهیل تجارت و جذب سرمایه گذاری خارجی دارد. این دستاورد نشان دهنده نقش مؤثر و برجسته فرودگاه تبریز در جذب سرمایه گذاری خارجی و تسهیل فعالیت های تجاری در سطح کشور است.

وی ادامه داد: باتوجه به رشد فوق العاده تجارت از سال ۱۳۹۶، افزایش حجم تجارت در این سال نسبت به سال های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ به چشم می خورد. در اوج فعالیت های کارگو در سال ۱۳۹۷، ارزش واردات به ۱۰ میلیون دلار رسید و بسیاری از واحدهای تولیدی، ترخیص کالای خود را از فرودگاه تبریز انجام می دادند. با این حال، با بازگشت تحریم ها از اردیبهشت ۱۳۹۷، فعالیت های وارداتی به شدت محدود شد و تنها شرکت ترکیب ایرلاین مجوز انتقال فوئی ها و واردات محدود را به دست آورد. این تغییرات باعث کاهش چشمگیر حجم کارگو و تأثیر منفی بر عملکرد تجاری و اقتصادی فرودگاه تبریز گردید.

فرشیدفر تأکید کرد: مشکل اصلی فرودگاه تبریز نبود هواپیمای باری است. از نظر زیرساخت و مجوزها، هیچ مشکلی وجود ندارد و تنها وثیقه لازم برای حمل کالا به عنوان مانع اصلی مطرح می باشد. در حال حاضر، ترکیب ایرلاین برای فعالیت در فرودگاه تبریز و تهران، معافیت های تحریمی برای بیش از ۳۸۰۰ نوع کالا دریافت کرده است و می تواند نقش بسزایی در بهبود شرایط کارگو و افزایش حجم واردات و صادرات از طریق فرودگاه تبریز ایفا کند. این امر می تواند گامی مهم در بازگرداندن رونق به فعالیت های کارگو و رفع موانع تجاری موجود باشد.

وی ادامه داد: علاوه بر طلا، مجوز صادرات زعفران، تلفن همراه، رایانه، انواع فلزات، طلا و جواهرات و فرش دستباف نیز برای فرودگاه تبریز صادر شده است. در صورت صرفه اقتصادی، آمادگی برای صادرات صیفی جات استان از طریق هوایی نیز وجود دارد. هرچند که در حال حاضر به نظر نمی رسد که این مسیر از نظر اقتصادی به صرفه باشد. این موضوع نشان دهنده تلاش ها برای گسترش دامنه فعالیت های صادراتی از فرودگاه تبریز و ارتقاء نقش آن در تسهیل تجارت بین المللی است.

تنها 3 درصد از ظرفیت کارگو در فرودگاه تبریز استفاده می شود

مدیر انبارهای عمومی و خدمات گمرکی شعبه فرودگاه تبریز گفت: از زمان راه اندازی کارگو در سال ۱۳۹۳، فرودگاه تبریز به زیرساخت های لازم برای حمل و نقل هوایی مجهز شده است. با این حال، توقف فعالیت های ترکیب ایرلاین و تحریم ها منجر به کاهش قابل توجه فعالیت های کارگو در این فرودگاه شده است. این تحولات تأثیرات منفی چشمگیری بر روند توسعه و بهره وری بخش کارگو داشته و چالش هایی را در مسیر گسترش تجارت هوایی بار در فرودگاه تبریز به وجود آورده است.

مرتضی طاهری افزود: در این میان جای خالی ترکیب ایرلاین به وضوح احساس می شود. دو شرکت هواپیمایی آتا و ایران ایر تور در زمینه حمل کالاهای صادراتی و وارداتی فعالیت دارند، اما نبود ارتباط هوایی اقتصادی با ترکیب ایرلاین ها را به طور قابل ملاحظه ای محدود کرده است. این چالش تنها مختص فرودگاه تبریز نبوده و حتی در فرودگاه امام خمینی تهران نیز مشکلات مشابهی وجود دارد، به طوری که امکان ارسال بار از تبریز به اروپا عملاً فراهم نیست.

وی تصریح کرد: تنها سه درصد از ظرفیت کارگو در فرودگاه تبریز استفاده می شود، چرا که نبود حامل استاندارد برای حمل کالاهای بین المللی، مانع از رسیدن فرودگاه به پتانسیل کامل خود شده است. این محدودیت ها عمدتاً ناشی از سیاست های کلان کشور بوده و ارتباطی به امکانات فرودگاهی یا شرکت های هواپیمایی داخلی ندارد.

طاهری گفت: با وجود تلاش های متعدد، از جمله مکاتبات با شرکت های داخلی برای راه اندازی پروازهای هفتگی به مقصد اروپا، متأسفانه توجیه اقتصادی کافی برای این فعالیت ها وجود نداشته است. در حالی که ظرفیت پذیرش کالا در فرودگاه تبریز حدود ۲۰۰۰ تن است، در سال گذشته، تنها ۳۰ تن کالا پذیرش شد که از این مقدار، ۹۵٪ آن مربوط به شرکت تراکتورسازی ایران بود. سایر شرکت ها به دلیل عدم صرفه اقتصادی، تمایل به ورود به این نوع حمل و نقل را ندارند. واردات و صادرات هوایی بر اساس صرفه اقتصادی و ارزش مالی سنجیده می شود و تحریم ها در سال های اخیر موجب محدودیت شدید این فعالیت ها شده است.

کارشناس تجاری استانداری گفت: در سال ۱۳۹۳، در دوران استانداری آقای جبارزاده، معاونت عمرانی به طور ویژه پیگیری مسئله حمل و نقل بار هوایی (کارگو) بودند و اقدامات لازم جهت فراهم سازی زیرساخت های مورد نیاز در این زمینه انجام شد. این پروژه از نظر توجیه اقتصادی دارای پتانسیل بسیار بالایی است. ایشان همچنین تأکید کردند که حمل بار نسبت به حمل مسافر از اولویت بیشتری برخوردار است و این موضوع بر اساس مطالعات کارگو و آمارهای منطقه ای، همچون امارات متحده عربی، به وضوح قابل تأیید می باشد.

رحیم روایی با بیان اینکه شروع فعالیت های کارگو در جهان ابتدا با حمل بار آغاز شده و سپس به بخش مسافری گسترش یافته است، ادامه داد: با این حال، در ایران این حوزه با چالش های متعددی مواجه است. زیرا مسئولیت آن به طور کامل مشخص نشده است و به نظر می رسد این امر باید در حیطه وظایف فرودگاه ها قرار گیرد. فرودگاه تبریز می تواند نقش مستقیمی در تأمین هواپیما و زیرساخت های لازم برای حمل و نقل بار ایفا کند و باید از ایرلاین ها برای همکاری دعوت به عمل آورد.

روایی با تأکید بر اینکه فرودگاه تبریز می بایست وظایف ذاتی خود در زمینه حمل و نقل بار را به طور جدی دنبال کند، افزود: بر اساس اساسنامه فرودگاه های کشور، که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است، وظایف فرودگاه ها به دو بخش حاکمیتی (شامل ایجاد زیرساخت های لازم و تأمین امنیت) و تصدی گری (شامل حمل و نقل مسافر) تقسیم شده است. بر این اساس حمل و نقل بار از توجیه اقتصادی بالاتری نسبت به حمل مسافر برخوردار است و به همین جهت باید در اولویت قرار گیرد.

روایی بیان کرد: ایران ایر به دلیل ساختار کاملاً دولتی خود، قابل نفوذ نیست. پیشنهاد می شود فرودگاه تبریز با حمایت استانداری و از طریق امضای توافقنامه، از وزیر راه و

مدیرعامل ایران ایر مطالبه گری کند. این امر تنها در صورتی محقق خواهد شد که سایر شرکت ها نیز توانایی فعالیت در این حوزه را داشته باشند. سرپرست بخش بازرگانی شرکت ایران ایرتور گفت: شرکت ایران ایرتور دارای مجوز حمل بار در مسیرهای داخلی و خارجی است و برای این منظور ۶ فروند هواپیمای پهن پیکر در دسترس دارد که می توانند در خدمت صادرات و واردات استان باشند. این شرکت در حال حاضر روزانه دو پرواز به استانبول انجام می دهد و قادر است تا ۶ تن یا ۶ پالت بار را برای تجار جابجا کند.

حمید رستمی ادامه داد: نماینده ایران ایرتور، در فرودگاه تبریز مستقر بوده و مشابه خدماتی که ایرلاین در فرودگاه های مشهد و فرودگاه امام خمینی (ره) ارائه می دهد، پذیرای بارهای تجاری می باشد. ایرلاین ها به عنوان کریر (حمل کننده) عمل کرده و بازاریابی و صدور بارنامه توسط شرکت های نمایندگی صورت می گیرد. پس از صدور بارنامه، این سند به شرکت هندلینگ، یعنی ایران ایر، منتقل شده و در مقصد به گیرنده نهایی تحویل می شود.

وی افزود: ایران ایرتور قرارداد اینترلاینی با هواپیمایی امارات منعقد کرده و در زمینه کارگو به عنوان نماینده این شرکت در ایران فعالیت می کند. در صورت انجام هماهنگی های لازم، ایران ایرتور به عنوان نماینده ترخیص ایرلاین نیز در فرودگاه تبریز می تواند فعالیت خود را آغاز کند.

مدیرعامل شرکت کالجار اظهار کرد: کالجار دفاتری در ایران، ترکیه و کانادا دارد. این شبکه گسترده به کالجار این امکان را می دهد که خدمات حمل و نقل بار را به تمامی نقاط جهان ارائه دهد. روند ارسال بار به این صورت است که ابتدا بار به کارگو تحویل داده می شود، سپس به ترکیه منتقل شده و از آنجا به هر مقصد بین المللی قابل ارسال است.

ایوب ساعی با تاکید بر اینکه یکی از چالش های عمده کالجار در فرودگاه تبریز، نحوه هندلینگ بار توسط شرکت ایران ایر است، افزود: در این فرودگاه، مسئولیت هندلینگ بار بر عهده ایران ایر است، در حالی که شرکت های آرمان و سامان در این زمینه فعالیت نمی کنند. این موضوع به دلیل تعرفه های بالای ایران ایر مشکلاتی را ایجاد کرده است؛ زیرا بالا بودن هزینه ها موجب می شود که برای بسیاری از مشتریان، ارسال بار از طریق این فرودگاه از نظر اقتصادی به صرفه نباشد.

علی صمدی؛ رئیس ایستگاه شرکت هوایی سامان گفت: شرکت سامان قابلیت انجام هندلینگ هواپیما را دارد، اما همچنان بار کارگو باید توسط شرکت ایران ایر مدیریت شود. علاوه بر این، شرکت سامان از سال آینده به فعالیت های خود در اکثر فرودگاه ها گسترش خواهد داد.

نادر قاسمی؛ جانشین ایستگاه هواپیمایی آتا اظهار کرد: به دلیل مشکلاتی نظیر کم شدن بار و ناهماهنگی زمانی، شرکت آتا تصمیم به قطع همکاری با ایران ایر گرفته است. همچنین به دلیل حجم کم هواپیماها و تحریم ها، هواپیمایی آتا با مشکلات متعددی مواجه است.

رامین زرعی؛ سرپرست مدیریت گمرک منطقه آزاد ارس گفت :

طبق قانون مناطق آزاد، نزدیک ترین فرودگاه به منطقه آزاد می تواند محدوده ای برای خدمات گمرکی در نظر بگیرد. همچنین، بر اساس مصوبه هیئت وزیران، تا ۱۵ درصد از سود بازرگانی برای واردات کالاهای مرتبط با منطقه آزاد تعلق می گیرد، که این امر می تواند هزینه های ترانزیت به تبریز را جبران کرده و به عنوان مشوقی برای افزایش تجارت عمل کند.

وی گفت: این منطقه به دلیل دارا بودن مزایای وارداتی و صادراتی، قادر است به صورت روزانه با هفتگی صادرات به کشورهای همجوار و با کشورهای اروپایی مانند ارمنستان، روسیه، آذربایجان، ترکیه، ایتالیا و سایر کشورهای مشابه داشته باشد.

طاهر روحی؛ مدیرکل هماهنگی امور اقتصادی استانداری گفت: پیشنهاد می شود مشکلات مطرح شده در جلسه، توسط سرکار خانم درخشانی، در قالب یک گزارش رسمی ارائه شود و به طور صریح ذکر شود که مشکل اصلی کارگوی تبریز در حال حاضر به دلیل وجود شرکت ایران ایر و ضعف عملکردی این شرکت است که منجر به بروز مشکلات مختلف شده است. لذا این شرکت فعالیت خود را ارتقا دهد؛ در غیر این صورت، یکی از گزینه های جایگزین می تواند واگذاری ماموریت به فرودگاه تبریز یا بخش خصوصی باشد.

نسرین درخشانی؛ مسئول دبیرخانه شورای گفتگوی استان اظهار کرد: باتوجه به مطالب ذکر شده، به نظر می رسد شرکت ایران ایر نسبت به رقبای بخش خصوصی از یک وضعیت انحصاری ویژه برخوردار است که حل این مسئله مستلزم دستور کار گرفتن این موضوع در صحن اصلی شورای گفتگو می باشد. همچنین، لازم است نقطه نظرات و پیشنهادات شرکت هواپیمایی ایران ایر در این جلسه مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد.

البته دلایل عدم ورود شرکت های دیگر به این حوزه و همچنین عدم صرفه اقتصادی برای آن ها نیز مستلزم بررسی دقیق تر می باشد. چرا که در صورت فعالیت ایرلاین های دیگر در برخی از استان ها؛ علامت سوالی برای عدم فعالیت شان در استان آذربایجان شرقی ایجاد می کند.

وی ادامه داد: همچنین، در راستای بهره برداری بیشتر از مزایای مناطق آزاد، به ویژه منطقه آزاد ارس، باید تلاش های لازم جهت معرفی و ارائه فرصت های موجود برنامه ریزی گردد.