

نشست کمیته کارشناسی لجستیک گمرک



در راستای بررسی توسعه ترانزیت منطقه به ویژه مسیر تبریز- ترابوزان نشست کمیته کارشناسی لجستیک استان با حضور کارشناسانی از گمرک، سازمان حمل و نقل و پایانه های استان، منطقه ویژه اقتصادی سهلان ، منطقه آزاد ارس و کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی تبریز، در محل اتاق تبریز تشکیل گردید.

در راستای بررسی توسعه ترانزیت منطقه به ویژه مسیر تبریز- ترابوزان نشست کمیته کارشناسی لجستیک استان با حضور کارشناسانی از گمرک، سازمان حمل و نقل و پایانه های استان، منطقه ویژه اقتصادی سهلان ، منطقه آزاد ارس و کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق تبریز، در محل اتاق تبریز تشکیل گردید. رضا کامی رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق تبریز در خصوص نتایج این نشست گفت: در این جلسه مقرر گردید موانع قانونی و مقرراتی در جهت روان سازی و رفع موانع موجود بررسی و جهت اصلاح به مقامات ذیصلاح به منظور تداوم توسعه مسیر ترانزیت تبریز - ترابوزان پیشنهاد شود.

رئیس کمیسیون گمرک، حمل و نقل و ترانزیت اتاق تبریز در این خصوص یادآور شد: در راستای توسعه مسیر ترانزیت تبریز و ترابوزان پس از نشست های تخصصی در تبریز و حضور میدانی در مرز بازرگان مقرر شده در روزهای آتی به منظور تداوم توسعه مسیر تبریز و ترابوزان هیاتی تخصصی در راستای توافق نهایی در کشور ترکیه حضور یابند.

محمد ابراهیم نوشیروانزاده و کارشناس لجستیک و حمل و نقل پایانه های استان در این نشست در خصوص جایگاه حمل و نقل و لجستیک در ساختار اقتصادی استان آذربایجان شرقی و کشور گفت: جمهوری اسلامی ایران دارای سه مزیت نسبی و رقابتی بزرگ در دنیا است :

- 1- نفت و گاز) مقام دوم گاز دنیا و مقام 5 ذخایر نفتی جهان
 - 2- ترانزیت (در مفصل اتصال 5 کریدور بین المللی و 6 کریدور منطقه ای)
 - 3 -گردشگری (جزو 10 کشور در حاکمیت و مالکیت در آثار تاریخی و طبیعی جهان (در ایران بعد از نفت و گاز ، ترانزیت (لجستیک) و گردشگری قرار گرفته است . که هر دو مزیت (نفت و گاز و گردشگری (جهت بهبود فرایند حمل و خدمات مرتبط ، به فعالیت های لجستیکی وابسته است .
- ایران با توجه به قرارگیری در منطقه جنوب غرب آسیا و محل اتصال 5 کریدور بین المللی و 6 کریدور منطقه ای از جمله نقاط مورد توجه کشورهای تولید کننده و مصرف کننده کالا و شرکتهای توزیع و یا شرکتهای حمل و نقل بین المللی میباشد . ظرفیت بالقوه ایران در عرصه ترانزیت حدود 100 میلیون تن کالا میباشد که اگر برای هر تن فقط در عرصه ترانزیت 200 دلار سود در نظر بگیریم در آمد سالانه ایران از این محل حدود 20 میلیارد دلار خواهد بود . ولی عدم عنایت مدیران اقتصادی و برنامه ریزی کشور به اهمیت لجستیک و حمل و نقل در ایران سبب شده است که شاخصهای عملکرد لجستیکی ایران از میان 155 کشور رتبه 122 را کسب نماید . این موضوع اصلا تناسبی با جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ایران در سطح منطقه ای و حتی جهانی ندارد . عدم حضور ایران در ترتیبات منطقه ای کالا و خدمات و به تبع عدم بهره مندی ایران از منافع حاصله از آن سبب شده است که کشورمان قادر به عرضه خود در شبکه های توانمند سازی تجاری و لجستیکی منطقه ای نشده و لحظه به لحظه جایگاه خود را در عرصه های لجستیکی به کشورهای منطقه ای واگذار نماید.

آمار حجم تجارت و سهم ایران

- 1 -حجم تجارت جهانی کالا و خدمات در سال 2016 بیش از 20 هزار میلیارد دلار
 - 2 -حجم تجارت منطقه ای کالا و خدمات در بین کشورهای منطقه ای آسیا و اروپا حدود 14500 میلیارد دلار
 - 3- حجم تجارت بین کشورهای قاره آسیا و اروپا حدود 5700 میلیارد دلار
 - 4- سهم حمل و نقل از حجم تجارت : 10 درصد کل حجم تجارت را هزینه های حمل و نقل به خود اختصاص داده اند
 - 5- ایران به لحاظ موقعیت ممتاز جغرافیایی در توزیع و باز توزیع کالاهای منطقه ای هر سال میتواند 100 میلیون تن کالا را ترانزیت نماید . در شرایط فعلی حجم ترانزیت از ایران حدود 12 میلیون تن کالا است 6- در برخی کشورها لجستیک از 12 تا 22 درصد تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است
- خلاصه عملکرد حمل و نقل
- قرارگیری ایران در جنوب غرب آسیا و در منطقه خاورمیانه و محل اتصال و گره جریان عبوری کالا و خدمات بین المللی و منطقه ای
 - جمعیت ایران حدود 80 میلیون نفر
 - تردد سالانه حدود از 12 میلیون تن کالای ترانزیتی از مبادی مرزی کشور
 - بیش از 12 % از تولید ناخالص داخلی از طریق ترانزیت و حمل و نقل بدست می آید
 - بصورت مستقیم و غیر مستقیم بیش از 8 % جمعیت ایران با حمل و نقل و ترانزیت و خدمات مرتبط اشتغال دارند

استان آذربایجان شرقی

استان آذربایجان شرقی با عنایت به موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرارگیری در محل عبور کریدورهای بین المللی به اروپا و کشورهای CIS بهترین جایگاه را در عرصه فعالیت های لجستیکی دارد . و قادر است 15 % از سهم ترانزیت کشور را به خود اختصاص دهد . که این درآمد رقمی زیادی در عرصه درآمدهای خدماتی است . وجود منطقه آزاد ارس و منطقه ویژه سهلان و... با جمیع مزیت های قانونی و توانمندیهای محیطی قادر هستند حتی این سهم در آمدی را بیشتر نمایند . طبق مطالعات متخصصین اقتصادی ، ایران میتواند محل شکل گیری 12 هاب یا پایانه ترکیبی باشد که چهارمین اولویت هاب استان آذربایجان شرقی است که از 1000 میلیون تن کالای جابجا شده در بین هابها قادر است 120 میلیون تن کالا را از خود عبور دهد . و حتی این هاب قدر است محل تمرکز و پردازش کالا و ایجاد ارزش افزوده (باز توزیع کالا) برای کشورهای منطقه ای گردیده و زمینه شکل گیری یک کریدور منطقه ای با کشورهای هدف بمانند روسیه و گرجستان و ارمنستان و آذربایجان و ترکیه و عراق گردد.

خلاصه وضعیت استان آذربایجان شرقی

- 1 -قرارگیری در شمال غرب کشور و همسایگی با جمهوری خودمختاری نخجوان و جمهوری ارمنستان و جمهوری آذربایجان
- 2 -قرارگیری استان در مسیر رتباطی ایران به کشورهای ترکیه و عراق و قفقاز و ماورای قفقاز در امتداد کریدورهای منطقه ای و بین المللی

3- وجود دو مبداء ورودی و خروجی رسمی در مرز خودمختاری نخجوان و ارمنستان

4- جمعیت استان حدود 4 میلیون نفر و 5% جمعیت کشور

5- نرخ رشد استان حدود 3/5% و گردش مالی 2/5 در صد

6- نسبت تناژ صادراتی استان نسبت به کشور حدودی 1 درصد

7- نسبت ریالی صادرات استان نسبت به کشور 2/6 درصد

8- نسبت دلاری صادرات استان نسبت به کشوری حدود 2/7 در صد

9- امکان افزایش یک درصدی نرخ رشد با رونق گیری فعالیت های لجستیکی

با امعان نظر به مراتب فوق بنظر میسرود عنایت ویژه مسئولین محترم اقتصادی ، قانونگذاری و برنامه ریزی استان در سیاستگذاری ؛ مکانیابی ایجاد فضاهای کالبدی و فعالیت برای شکل دهی به عملیات لجستیکی در منطقه ویژه سهلان و منطقه آزاد ارس و با مزیت های مکانی برتر و فعال سازی کریدورهای منطقه ای بمانند کریدور تبریز – ترابوزان و کریدور ایران – ارمنستان - روسیه بیش از پیش ضرورت پیدا کرده است. لحاظ نرخ رشد استان و گردش مالی با لحاظ سهم استان از جمعیت کشور می طلبد در جوار بخش صنعت و سایر بخشهای اقتصادی به لجستیک بخش خدمات نیز توجه خاصی صورت گردد. ضمناً بخش لجستیک می تواند تولید ناخالص استان را بیش از 1 درصد ارتقا بخشد و آسایش، آرامش و رفاه را که حاصل این فعالیت در ایران و استان آذربایجانشرقی خواهد بود، ایجاد نماید.

کریدورهای منطقه ای با محوریت استان آذربایجانشرقی

کریدورهای منطقه ای که با محوریت استان آذربایجانشرقی قابلیت فعال سازی را از منطقه ویژه سهلان و منطقه آزاد ارس دارد با مزایای مشروحه شرح ذیل میباشد :

الف) تنوع اقتصادی : انتفاع متقابل ایران و با کشورهای همجوار از جریانات بار و خدمات از حیث ارتباط محلهای تولید و مصرف منطقه ای و حتی بین المللی

ب) توسعه یک نظم منطقه ای : تولید مزیت های نسبی و رقابتی از راه اندازی این کریدور در مقابل کریدورهای منطقه ای که خارج از ایران شکل گرفته اند و یا در حال شکل گیری هستند بمانند جاده ابریشم جدید و....

ت) ثبات سیاسی منطقه ای : ایجاد رفاه و آسایش برای شهروندان دو کشور و در نهایت ایجاد صلح منطقه ای و هم بندی اجتماعی ما بین دو کشور و کشورهای همسایه

1- مسیر تبریز و ترابوزان

مسیر تبریز - ترابوزان با توجه به قرارگیری مسیر تجارت و ترانزیت ایران با ترکیه و کشورهای منطقه ای ایران و ترکیه از اهمیت فراوانی برخوردار است . این مسیر میتواند در امتداد کریدور شمال – جنوب و غرب - شرق خود نمایی نموده و وضعیت بازرگانی و تجاری را در منطقه متحول نماید .

در ضمن فعال سازی این مسیر با محوریت ارس و سهلان ؛ زمینه های شکل گیری هابهای بزرگ لجستیکی را فراهم می نماید که خود در حین ایجاد اشتغال پایدار، زمینه نقش گیری استان را در سطح منطقه ای فراهم نموده و نقش استان را در زنجیره تامین ارزش منطقه ای و حتی جهانی تثبیت و تحکیم میبخشد .

مزیت های داخلی و استانی فعال سازی این مسیر:

- رونق دهی به جذب سرمایه گذاری خارجی در بحث لجستیک و حمل و نقل

- رونق گیری فعالیت حمل و نقل ترکیبی در داخل ایران

- قابل توجه نمودن و در عین حال زمینه سازی شکل گیری زیرساختهای حمل و نقل ترکیبی در مسیر تبریز و ترابوزان

- بزرگترین مشکل ایران در امر لجستیک و ترانزیت بحث فعالیت شرکتهای فوروا در بین المللی است با این کار شرکتهای مربوطه ، ایران را در مسیر کریدورهای تجاری ، فعال مینماید .

- پر رونق نمودن فعالیت حمل و نقل داخلی استان خصوصاً حمل و نقل جاده ای در سطح ملی و حتی در سطح منطقه ای خصوصاً کشورهای همسایه شمال شرقی و شرق ایران

- تسهیل امر صادرات کالاهای تولیدی استان به بازارهای هدف

- زمینه سازی شکل گیری صادرات مجدد از استان

2- مسیر ایران به روسیه از طریق ارمنستان

این کریدور نیز بمانند کریدور تبریز و ترابوزان و با مزایای فوق الاشاره می تواند باعث رونق گیری فعالیت های لجستیکی از کشورهای حاشیه خلیج فارس و هندوستان از طریق خاک ایران و ارمنستان به روسیه و حتی بنادر حاشیه دریای سیاه گردد . برنامه های زیرساختی ارمنستان و فعالیتهای منطقه ای آن کشور گویای ارتقاء شاخصهای عملکرد لجستیکی آن کشور و پیوند با زنجیره ها و شبکه های لجستیکی منطقه ای است . از مزیت های کریدور این است که باعث همبندی ایران و ارمنستان به کشورهای منطقه ای گردیده و زمینه را برای فعال سازی نقاط گرهی در مدیریت زنجیره تامین و شکل گیری خطوط ارتباطی بصورت ترکیبی میشود .

پیشنهادات :

1- برای نهادینه سازی حمل و نقل و لجستیک در ساختارهای اقتصادی و اجتماعی و سیاسی استان، این فعالیت به یک رویکرد برنامه ریزی استانی تبدیل شود.

2 -برای مدیریت بر فرایند شکل دهی به فعالیت های حمل و نقل و لجستیک در طرح پایه آمایش استان به دقت فعالیت های حمل و نقل و لجستیک مطالعه و ساختارهای زیربنایی استان در یک همبندی مناسب با کشور مطالعه گردد .(تدوین ماموریت جدید و تهیه سند راهبردی)

3- طرح حمل و نقل و لجستیک استان در راستای طرح پایه آمایش لجستیک کشور و کلیه طرحهای فراداست همچون طرح پایه آمایش استان و حتی طرحهای بخشی و فرابخشی، که در حال تهیه است ، مطالعه گردد تا از شبکه ها و فضاهای گرهی استان (هابها) حداکثر استفاده در حضور در ترتیبات منطقه ای انجام گردد

4- کریدورهای منطقه ای با کشورهای همجوار برای حضور استان در شبکه زنجیره تامین فعال گردد و ماموریت هریک از سازمانها و ادارات استانی در جهت اجرایی شدن تصمیمات و برنامه ها مشخص و تبیین گردد .