



شناسه	قانون- مقررات- رویه اجرایی	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۳/۰۹/۰۳
عنوان موضوع	بررسی دلایل عدم فعالیت کارگوی هوایی استان		
مرجع طرح موضوع	کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز کمیسیون فرش صنایع دستی و گردشگری		
شرح موضوع	<p>فرودگاه تبریز با توجه به موقعیت جغرافیایی خاص خود و نزدیکی با کشورهای ارمنستان، ترکیه، و جمهوری آذربایجان، پتانسیل زیادی برای تبدیل شدن به یک مرکز مهم حمل و نقل بار هوایی در منطقه دارد. با این حال، این فرودگاه در سال‌های اخیر نتوانسته است به‌طور مؤثر از پتانسیل‌های خود در این زمینه بهره‌برداری کند. مشکلات متعددی همچون کمبود زیرساخت‌های تخصصی حمل و نقل بار، فقدان ترمینال‌های کارگو استاندارد و مدرن، و کمبود امکانات گمرکی پیشرفته در فرودگاه تبریز، از جمله چالش‌هایی هستند که به‌طور مستقیم بر کیفیت خدمات حمل و نقل بار تأثیر گذاشته و موجب کاهش رقابت‌پذیری این فرودگاه در مقایسه با دیگر فرودگاه‌های بین‌المللی شده است.</p> <p>علاوه بر این، تحریم‌های اقتصادی و کاهش تعداد پروازهای باری بین‌المللی به‌ویژه در مسیرهایی که فرودگاه تبریز می‌تواند در آن‌ها فعال باشد، مشکلات اقتصادی جدیدی را برای این فرودگاه به همراه آورده است. این مسائل موجب کاهش شدید جریان بارهای باری در فرودگاه تبریز و در نتیجه کاهش سهم این فرودگاه از بازار کارگو در سطح ملی و بین‌المللی شده است.</p> <p>در این میان، نبود هماهنگی و هم‌افزایی کافی میان گمرک، شرکت‌های هواپیمایی و بخش‌های مختلف حمل‌ونقل بار، باعث شده است که فرآیندهای مربوط به واردات و صادرات کالا از طریق هوایی به‌طور مؤثری تسهیل نشود. این مشکلات نه تنها موجب کاهش کیفیت خدمات به مشتریان می‌شود، بلکه بر اقتصاد منطقه نیز تأثیر منفی می‌گذارد. در نتیجه، برای ارتقای سطح خدمات کارگو در فرودگاه تبریز، لازم است که مشکلات موجود به‌طور جامع شناسایی شده و راهکارهای عملی و مؤثری برای رفع آن‌ها ارائه شود. این تحقیق به دنبال بررسی دلایل بروز این مشکلات و ارائه راهکارهایی برای بهبود و توسعه بخش کارگو فرودگاه تبریز تهیه شده است.</p> <p>با توجه به بررسی‌های صورت گرفته، فرودگاه تبریز دارای ظرفیت‌های بالایی برای تبدیل شدن به یک هاب مهم حمل و نقل بار هوایی در منطقه است. موقعیت جغرافیایی استراتژیک این فرودگاه، نزدیکی به کشورهای همسایه و بازارهای بین‌المللی، و ظرفیت بالقوه در بخش کارگو، فرصت‌های قابل توجهی را برای توسعه تجارت و انتقال کالا به ارمغان می‌آورد. اما متأسفانه در حال حاضر این ظرفیت‌ها به‌طور کامل بهره‌برداری نمی‌شوند و مشکلات متعددی مانع از رشد و شکوفایی این بخش از فرودگاه شده است.</p> <p>فرودگاه تبریز علیرغم دارا بودن کد گمرکی؛ متأسفانه به دلیل ضعف در هماهنگی میان بخش‌های مختلف (گمرک، شرکت‌های هواپیمایی و حمل‌ونقل)، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و کاهش پروازهای بین‌المللی، عدم استفاده از خدمات لازم در امر فورواردینگ نتوانسته در بحث کارگوی هوایی به صورت شایسته عمل نماید. این مسائل نه تنها موجب کاهش رقابت‌پذیری فرودگاه تبریز در بازار جهانی حمل و نقل بار هوایی شده است، بلکه به کاهش سهم آن از تجارت بین‌المللی کالا در تبریز نیز منجر گردیده است.</p> <p>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 بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های حمل‌ونقل بار هوایی شده است.</p> <p>علیرغم اینکه گمرک سه‌لایه به‌عنوان دومین گزینه برای راه‌اندازی کارگوی هوایی مطرح شده و ظرفیت‌های بالقوه در توسعه حمل‌ونقل بار هوایی در منطقه دارد، لیکن به دلیل مشکلات مدیریتی و چالش‌های موجود، بهره‌گیری لازم از این ظرفیت نشده است.</p> <p>دیگر مشکلی که در توسعه کارگوی هوایی فرودگاه تبریز وجود دارد، انحصار انبار کارگو توسط شرکت ایران‌ایر می‌باشد. بدین ترتیب که زمین‌های دولتی واگذار شده به شرکت ایران‌ایر باعث محدودیت در بهره‌برداری از زیرساخت‌های موجود و کاهش انعطاف‌پذیری مدیریت فرودگاه در توسعه فعالیت‌های حمل‌ونقل بار شده است.</p> <p>برای رفع این چالش‌ها و استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود، لازم است که اقدامات گسترده‌ای در زمینه بهبود زیرساخت‌ها، ارتقاء فرآیندهای گمرکی، و افزایش هماهنگی میان ارگان‌های مختلف انجام شود. همچنین، توجه ویژه به جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش</p>		



<p>خصوصی و توسعه راهکارهای نوآورانه برای جلب مشتریان بین‌المللی و افزایش تعداد پروازهای باری، می‌تواند به توسعه این بخش کمک کند. در نهایت، با اجرای این اقدامات، فرودگاه تبریز قادر خواهد بود تا به یکی از قطب‌های مهم حمل و نقل بار هوایی در منطقه تبدیل شود و نقش مؤثری در ارتقای تجارت و اقتصاد منطقه‌ای و ملی ایفا کند.</p>	
<p>رئوس ایرادات و مشکلات:</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. علی‌رغم وجود زیرساخت‌های مناسب در فرودگاه تبریز برای انجام عملیات کارگو، چالش‌هایی در بخش فورواردینگ (Forwarding) وجود دارد که مانع بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های فرودگاه شده است. عدم همکاری مؤثر بخش خصوصی و محدودیت در استفاده از تجربیات موفق فرودگاه‌های دیگر مانند مشهد و شیراز باعث کاهش کارایی خدمات کارگو در تبریز شده است. ۲. به‌رغم تلاش‌های متعدد در زمینه بهبود زیرساخت‌های گمرکی در فرودگاه تبریز، متأسفانه نبود هواپیمای باری استاندارد، نبود ترمینال کارگو و کمبود پروازهای بین‌المللی به ویژه پروازهای مورد نیاز برای صادرات و واردات کالا از طریق فرودگاه تبریز، مانع از استفاده کامل از ظرفیت‌های موجود شده است. ۳. بازگشت تحریم‌ها و کاهش پروازهای ایران موجب شد فرودگاه تبریز به ویژه در زمینه صادرات و واردات کالا با محدودیت‌های شدید مواجه شود. تنها چند ایرلاین خاص مانند ترکیش ایرلاین مجوز انتقال بار به فرودگاه تبریز را دارند، که این موضوع به کاهش رقابت و تنوع خدمات در این فرودگاه منجر شده است. ۴. نبود هماهنگی بین ایرلاین‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل از دیگر مواردی است که حمل بار هوایی در فرودگاه تبریز را دچار مشکلات فراوانی کرده است. بسیاری از ایرلاین‌ها، از جمله ایران‌ایر، به دلیل مشکلات مختلف مانند تحریم‌ها یا کاهش پروازها، قادر به ارائه خدمات کارگو به‌طور کامل در فرودگاه تبریز نیستند. علاوه بر این با توجه به اینکه صرفاً شرکت هندلینگ بار ایران‌ایر مجوز کارگو اخذ کرده و دیگر ایرلاین‌ها این مجوز را ندارند، از این رو در صورت ورود دیگر ایرلاین‌ها به بحث کارگو؛ گذر از فیلتر هلدینگ بار ایران‌ایر امری ضروریست. بدین ترتیب با افزایش تعرفه‌های بالا و نبود گزینه‌های اقتصادی مناسب، استفاده از کارگو در این منطقه برای فعالین اقتصادی به صرفه نیست. به همین دلیل بیشتر از گمرک فرودگاه امام استفاده می‌شود. ۵. دیگر موضوع مهم در بحث خدمات گمرکی و حمل و نقل بار هوایی، عدم توجه به پتانسیل‌های منطقه آزاد ارس می‌باشد که می‌تواند به بهبود خدمات گمرکی و حمل‌ونقل بار هوایی کمک کند. لیکن به دلیل عدم توجه به این پتانسیل استفاده لازم از این ظرفیت نشده است. 	<p>ایرادات و مشکلات مطروحه</p>
<p>جلسه کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی آذربایجان شرقی 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 سهلان، ایستگاه هواپیمایی ایران‌ایر، ایستگاه هواپیمایی ترکیش، ایستگاه هواپیمایی آتا، ایستگاه هواپیمایی ایران‌ایرتور، ایستگاه خدمات زمینی سامان تبریز، ایستگاه خدمات زمینی فرودگاه آرمان تبریز، کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی، شرکت حمل و نقل بین‌المللی و خدمات بار هوایی کالجار و شرکت خدمات بار هوایی پارس ایمن حمل آسیا به منظور "بررسی دلایل عدم فعالیت کارگوی هوایی استان" در اتاق بازرگانی تبریز به شرح ذیل تشکیل شد:</p> <p>علیرضا جمشیدی، معاون مدیرکل اداره فرودگاه‌های استان آذربایجان شرقی: مشکل مطرح شده در زمینه فورواردینگ (Forwarding) در فرودگاه تبریز یکی از موانع کلیدی در بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های حمل‌ونقل بار هوایی است. هرچند از لحاظ فنی و زیرساختی مشکلی وجود ندارد، اما ضعف در خدمات فورواردینگ باعث کاهش کارایی و عدم استفاده از پتانسیل کامل فرودگاه تبریز شده است.</p> <p>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. 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</p>	<p>جمع‌بندی جلسات کارگروه کارشناسی مورخ ۱۴۰۳/۰۸/۰۶</p>



فرودگاه تبریز انجام شده است. با این حال، به‌رغم حمایت مالی صندوق توسعه کشاورزی استان و تهیه طرح‌های کامل، به دلیل اینکه این پروژه از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر نبوده، به مرحله اجرا نرسیده است.

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 فرواردینگ و نبود همکاری کافی در این بخش موجب بروز محدودیت‌هایی در بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های حمل‌ونقل 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. این اقدام می‌تواند به شناسایی عوامل کلیدی موفقیت در حوزه فرواردینگ و ارزیابی تأثیر نقش فرواردرها در توسعه حمل‌ونقل بار هوایی کمک کند. علاوه بر این، برای بررسی مشکلات و یافتن راه‌حل‌های مناسب، لازم است که بخش خصوصی، ایرلاین‌هایی را که برای حمل بار از آن‌ها استفاده می‌کند را مشخص نماید. به عنوان مثال، مشخص شود که چه مقدار بار از منطقه آزاد ارس به فرودگاه تهران منتقل می‌شود. این موارد مستقیماً در حیطه وظایف فرودگاه تبریز قرار نمی‌گیرد، اما اتاق بازرگانی می‌تواند از طریق معاونت بازرگانی منطقه آزاد ارس اطلاعات لازم را جمع‌آوری نماید. می‌توان فردی مسئول را تعیین کرد که با دسترسی به اطلاعات تجاری مرتبط با ایرلاین‌های باربری و مسیرهای حمل‌ونقل، به شفاف‌سازی مسیرهای صادرات و واردات مواد اولیه بپردازد. این فرد می‌تواند با تحلیل داده‌ها، مسیرهای مؤثرتر و بهینه‌تر را شناسایی کرده و اطلاعات لازم را به تولیدکنندگان، صادرکنندگان، و فرواردینگ‌ها ارائه دهد.

باید مسیرهای ترجیحی برای حمل 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 سرمایه‌گذاری اولیه برای ساخت ترمینال کارگو فراهم شود تا شرکت‌ها با اطمینان بیشتری به این فعالیت بپردازند.

همچنان قابل ذکر است، ۲۵۰ مترمربع از انبار ایران‌ایر در فرودگاه تبریز به عنوان انبار عمومی گمرک سهلان تحت نظارت گمرک استان قرار گرفته است. همچنین در حال حاضر تنها ایرلاینی که مجوز واردات و صادرات بار خارجی در فرودگاه تبریز دارد، ترکیش‌ایر است، در حالی که سایر ایرلاین‌های به‌جز هواپیمایی ماهان و ایران‌ایر که با محدودیت‌هایی مواجه است، فاقد این مجوز هستند. به‌طوری‌که ایران‌ایر به‌دلیل تحریم‌ها قادر به فعالیت کامل نیست و هواپیمایی ماهان نیز در فرودگاه تبریز ایستگاه ندارد.

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.

گمرک سهلان به‌عنوان دومین گزینه برای راه‌اندازی کارگوی هوایی مطرح شده است. این گمرک با دارا بودن ظرفیت‌های بالقوه می‌تواند نقشی مکمل در توسعه حمل‌ونقل بار هوایی در منطقه ایفا کند. با این حال، طی ۶ سال گذشته به دلیل مشکلات مدیریتی و کش‌وقوس‌های اداری، بهره‌گیری از امکانات آن برای کارگو با چالش‌های جدی مواجه بوده است.

یکی از مشکلات اساسی در توسعه عملیات کارگوی هوایی در فرودگاه تبریز این است که انبار کارگو در انحصار شرکت ایران‌ایر 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 انعطاف‌پذیری مدیریت فرودگاه در توسعه فعالیت‌های حمل‌ونقل بار شده است.

تلاش‌های زیادی برای ایجاد منطقه‌ای در فرودگاه تبریز تحت پوشش منطقه آزاد ارس صورت گرفته است. با این حال، نگرانی مسئولین از امکان احداث یک فرودگاه مستقل توسط منطقه آزاد ارس موجب شده که همکاری در این زمینه بسیار محدود باشد.

محمد ملکی عضو کمیسیون گردشگری اتاق بازرگانی تبریز: از کمبود امکانات مناسب برای ارسال بار از مبدأ تبریز نگرانی جدی وجود دارد. در گذشته، کارگوی ایران‌ایر با استفاده از نیروهای فرودگاهی و حتی به‌صورت 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 نه‌تنها از ظرفیت‌های بالقوه فرودگاه بهره‌برداری نمی‌کند، بلکه موجب کاهش رقابت‌پذیری و کند شدن روند توسعه حمل‌ونقل بار هوایی در منطقه شده است.

پروازهای داخلی و خارجی شرکت ایران ایر به طور قابل ملاحظه‌ای کاهش یافته‌اند و متأسفانه هیچ توضیح روشنی از سوی این شرکت برای این کاهش فعالیت‌ها ارائه نشده است. با توجه به اینکه بخش عمده‌ای از عملیات کارگو در گذشته توسط ایران ایر انجام می‌شد، کاهش پروازهای این شرکت تأثیر منفی چشمگیری بر عملکرد بخش کارگو فرودگاه داشته است.

علاوه بر ایران ایر، چندین شرکت هواپیمایی دیگر نیز مجوزهای لازم برای صادرات و واردات بار را دارند، اما این ایرلاین‌ها عملاً در حالت غیرفعال باقی مانده‌اند. برای بهبود وضعیت کارگو، ضروری است که مطالبات و اعتراضات مربوط به این ایرلاین‌ها به طور مؤثر مطرح شود تا فشار برای بهبود شرایط افزایش یابد و آن‌ها به فعالیت‌های خود در حوزه حمل‌ونقل بار هوایی بازگردند.

بایستی شرکت هواپیمایی ایران ایر در سطح استان وضعیت را تعیین تکلیف کرده و به شرکت‌های واجد شرایط اجازه دهد تا وارد عرصه حمل‌ونقل بار هوایی شوند. به منظور ارتقای کارایی و تنوع در این بخش، پیشنهاد می‌شود که بازار کارگو بین ایرلاین‌های مختلف تقسیم شود تا امکان حمل بار توسط ایرلاین‌های مختلف در هر روز فراهم شود. این رویکرد می‌تواند از وابستگی مطلق به یک ایرلاین جلوگیری کرده و به بهبود رقابت و بهره‌وری در عملیات حمل‌ونقل بار هوایی کمک کند.

رضا فرشیدفر، معاون امور مسافری ستاد نظارت گمرکات استان: گمرک استان اطلاعات کاملی از تاریخچه فعالیت‌های کارگو ندارد، اما 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 نمود. از آن زمان، فرآیند کامل ترخیص کالا در این فرودگاه انجام می‌شود و فرودگاه تبریز نقشی اساسی و کلیدی در تسهیل تجارت و فرآیند ترخیص کالاها ایفا می‌کند.

اخیراً در خصوص ورود طلا به کشور مطرح شد واردات قابل توجهی از طریق فرودگاه تبریز اتفاق افتاده 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 نشان‌دهنده وضعیت چشمگیر و موقعیت برجسته استان تبریز در سطح کشوری است و تأکید بر اهمیت این فرودگاه در تسهیل تجارت و جذب سرمایه‌گذاری خارجی دارد. امسال این رقم به ۴۶۸ کیلوگرم رسیده است. این دستاورد نشان‌دهنده نقش مؤثر و برجسته فرودگاه تبریز در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تسهیل فعالیت‌های تجاری در سطح کشور است.

باتوجه به رشد فوق‌العاده تجارت از سال ۱۳۹۶، افزایش حجم تجارت در این سال به ۷۵۴ درصد نسبت به سال‌های ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ رسید. در اوج فعالیت‌های کارگو در سال ۱۳۹۷، ارزش واردات به ۱۰ میلیون دلار رسید و بسیاری از واحدهای تولیدی، ترخیص کالای خود را از فرودگاه تبریز انجام می‌دادند. با این حال، با بازگشت تحریم‌ها در اردیبهشت ۱۳۹۷، فعالیت‌های وارداتی به شدت محدود شد و تنها شرکت ترکیش ایرلاین مجوز انتقال فوتی‌ها و واردات محدود را به دست آورد. این تغییرات باعث کاهش چشمگیر حجم کارگو و تأثیر منفی بر عملکرد تجاری و اقتصادی فرودگاه تبریز شد.

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 می‌باشد. در حال حاضر، ترکیش ایرلاین برای فعالیت در فرودگاه تبریز و تهران، معافیت‌های تحریمی برای بیش از ۳۸۰۰ نوع کالا دریافت کرده است و می‌تواند نقش بسزایی در بهبود شرایط کارگو و افزایش حجم واردات و صادرات از طریق فرودگاه تبریز ایفا کند. این امر می‌تواند گامی مهم در بازگرداندن رونق به فعالیت‌های کارگو و رفع موانع تجاری موجود باشد.

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 صیفی‌جات استان از طریق هوایی نیز وجود دارد. هرچند که در حال حاضر به نظر نمی‌رسد که این مسیر از نظر اقتصادی به صرفه باشد. این موضوع نشان‌دهنده تلاش‌ها برای گسترش دامنه فعالیت‌های صادراتی از فرودگاه تبریز و ارتقاء نقش آن در تسهیل تجارت بین‌المللی است.

مرتضی طاهری، مدیر انبارهای عمومی و خدمات گمرکی شعبه فرودگاه تبریز: از زمان راه‌اندازی کارگو در سال ۱۳۹۳، فرودگاه تبریز به زیرساخت‌های لازم برای حمل‌ونقل هوایی مجهز شده است. با این حال، توقف فعالیت‌های ترکیش ایرلاین و تحریم‌ها منجر به کاهش قابل توجه فعالیت‌های کارگو در این فرودگاه شده است. این تحولات تأثیرات منفی چشمگیری بر روند توسعه و بهره‌وری بخش کارگو داشته و چالش‌هایی را در مسیر گسترش تجارت هوایی بار در فرودگاه تبریز به وجود آورده است.

شرکت‌های داخلی به دلیل محدودیت‌های بین‌المللی، دسترسی به بازارهای اروپا و آسیای میانه را از دست داده‌اند. در این میان جای خالی ترکیش ایرلاین به وضوح احساس می‌شود. دو شرکت هواپیمایی آتا و ایران‌ایر تور در زمینه حمل کالاهای صادراتی و وارداتی فعالیت دارند، اما نبود ارتباط هوایی اقتصادی با ترکیه این فعالیت‌ها را به طور قابل ملاحظه‌ای 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.

تنها ۳٪ از ظرفیت کارگو در فرودگاه تبریز استفاده می‌شود، چرا که نبود حامل استاندارد برای حمل کالاهای بین‌المللی، مانع از رسیدن فرودگاه به پتانسیل کامل خود شده است. این محدودیت‌ها عمدتاً ناشی از سیاست‌های کلان کشور بوده و ارتباطی به امکانات فرودگاهی یا شرکت‌های هواپیمایی داخلی ندارد.

با وجود تلاش‌های متعدد، از جمله مکاتبات با شرکت‌های داخلی برای راه‌اندازی پروازهای هفتگی به مقصد اروپا، متأسفانه توجیه اقتصادی کافی برای این فعالیت‌ها 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 شرکت‌ها به دلیل عدم صرفه اقتصادی، تمایل به ورود به حوزه این نوع از حمل‌ونقل را ندارند. واردات و صادرات هوایی بر اساس صرفه اقتصادی و ارزش مالی سنجیده می‌شود در حالی که وجود تحریم‌ها در سال‌های اخیر موجب ایجاد چالش‌های عمده و در نتیجه محدودیت شدید این فعالیت‌ها شده است.

رحیم رویایی، کارشناس تجاری استانداری: در سال ۱۳۹۳، در دوران استانداری آقای جبارزاده، معاونت عمرانی به طور ویژه پیگیر مسئله حمل‌ونقل بار هوایی (کارگو) بودند و اقدامات لازم جهت فراهم‌سازی زیرساخت‌های 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 منطقه‌ای همچون امارات متحده عربی، به وضوح قابل تأیید می‌باشد.

شروع فعالیت‌های کارگو در جهان ابتدا با حمل بار آغاز شده و سپس به بخش مسافری گسترش یافته است. با این حال، در ایران این حوزه با چالش‌های متعددی مواجه است. زیرا مسئولیت آن به طور کامل مشخص نشده است و به نظر می‌رسد این امر باید در حیطه وظایف فرودگاه‌ها قرار گیرد. فرودگاه تبریز می‌تواند نقش مستقیمی در تأمین هواپیما و زیرساخت‌های لازم برای حمل‌ونقل بار ایفا کند و باید از ایرلاین‌ها برای همکاری دعوت به عمل آورد.

فرودگاه تبریز می‌بایست وظایف ذاتی خود در زمینه حمل‌ونقل بار را به طور جدی دنبال کند. بر اساس اساسنامه فرودگاه‌های کشور، که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است، وظایف فرودگاه‌ها به دو بخش حاکمیتی (شامل ایجاد زیرساخت‌های لازم و تأمین امنیت) و تصدی‌گری (شامل حمل‌ونقل مسافر) تقسیم شده است. بر این اساس حمل‌ونقل بار از توجیه اقتصادی بالاتری نسبت به حمل مسافر برخوردار است و به همین جهت باید در اولویت قرار گیرد.

برای حل مشکل حمل‌ونقل هوایی بار، ضروری است که یکی از ارگان‌ها مسئولیت این حوزه را بر عهده بگیرد. پیشنهاد می‌شود استانداری به عنوان ناظر، مسئولیت این امر را به عهده گرفته و با تقویت شرایط رقابتی میان شرکت‌های حمل‌ونقل، زمینه را برای خروج از وضعیت انحصاری فراهم سازد.

ایران ایر به دلیل ساختار کاملاً دولتی خود، قابل نفوذ نیست. پیشنهاد می‌شود فرودگاه تبریز با حمایت استانداری و از طریق امضای توافقنامه، از وزیر راه و مدیرعامل ایران ایر مطالبه‌گری کند. این امر تنها در صورتی محقق خواهد شد که سایر شرکت‌ها نیز توانایی فعالیت در این حوزه را داشته باشند. علاوه بر این، فرودگاه می‌تواند با در اختیار قرار دادن فضای لازم به شرکت‌های حمل‌ونقل، از آن‌ها اجاره‌بها دریافت کند که این اقدام نیز به افزایش درآمد فرودگاه کمک خواهد کرد.

حمید رستمی، سرپرست بخش بازرگانی شرکت ایران ایرتور: شرکت ایران ایرتور دارای مجوز حمل بار در مسیرهای داخلی و خارجی است و برای این منظور، ۶ فروند هواپیمای پهن‌پیکر در دسترس دارد که می‌توانند در خدمت صادرات و واردات استان باشند. این شرکت در حال حاضر روزانه دو پرواز به استانبول انجام می‌دهد و قادر است تا ۶ تن یا ۶ پالت بار را برای تجارت جابجا کند.

آقای ساعی، نماینده ایران ایرتور، در فرودگاه تبریز مستقر بوده و مشابه خدماتی که ایرلاین در فرودگاه‌های مشهد و فرودگاه امام خمینی (ره) ارائه می‌دهد، پذیرای بارهای تجاری می‌باشد. ایرلاین‌ها به‌عنوان کرییر (حمل‌کننده) عمل کرده و بازاریابی و صدور بارنامه توسط شرکت‌های نمایندگی صورت می‌گیرد. پس از صدور بارنامه، این سند به شرکت هندلینگ، یعنی ایران ایر، منتقل شده و در مقصد به گیرنده نهایی تحویل می‌شود.

ایران ایرتور قرارداد اینترلاینی با هواپیمایی امارات منعقد کرده و در زمینه کارگو به‌عنوان نماینده این شرکت در ایران فعالیت می‌کند. در صورت انجام هماهنگی‌های لازم، ایران ایرتور به‌عنوان نماینده ترکیب ایرلاین نیز در فرودگاه تبریز می‌تواند فعالیت خود را آغاز کند.

ایوب ساعی، مدیرعامل شرکت کالجار: کالجار دفاتری در ایران، ترکیه و کانادا دارد. این شبکه گسترده به کالجار این امکان را می‌دهد که خدمات حمل‌ونقل بار را به تمامی نقاط جهان ارائه دهد. روند ارسال بار به این صورت است که ابتدا بار به کارگو تحویل داده می‌شود، سپس به ترکیه منتقل شده و از آنجا به هر مقصد بین‌المللی قابل ارسال است.

یکی از چالش‌های عمده کالجار در فرودگاه تبریز، نحوه هندلینگ بار توسط شرکت ایران ایر است. در این فرودگاه، مسئولیت هندلینگ بار بر عهده ایران ایر است، در حالی که شرکت‌های آرمان و سامان در این زمینه فعالیت نمی‌کنند. این موضوع به دلیل تعرفه‌های بالای ایران ایر مشکلاتی را ایجاد کرده است؛ زیرا بالا بودن هزینه‌ها موجب می‌شود که برای بسیاری از مشتریان، ارسال بار از طریق این فرودگاه از نظر اقتصادی به‌صرفه نباشد.

علی صمدی، رئیس ایستگاه شرکت هوایی سامان: 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 فعالیت‌های خود در اکثر فرودگاه‌ها گسترش خواهد داد.

نادر قاسمی، جانشین ایستگاه هواپیمایی آنا: به دلیل مشکلاتی نظیر گم شدن بار و ناهماهنگی زمانی، شرکت آنا تصمیم به قطع همکاری با ایران ایر گرفته است. همچنین به دلیل حجم کم هواپیماها و تحریم‌ها، هواپیمایی آنا با مشکلات متعددی مواجه است. رامین ذری، مدیر منطقه آزاد: بر اساس مصوبات پیشین، مقرر شده بود که کمیته‌ای برای اطلاع‌رسانی به فعالان اقتصادی استان تشکیل شود تا آن‌ها از مزایای منطقه آزاد بهره‌مند شوند. در حالی که سایر استان‌ها از این امکانات بهره‌برداری می‌کنند، منطقه آزاد تبریز همچنان نتوانسته است فرصت‌های خود را به‌طور کامل به فعالان اقتصادی معرفی کند.

طبق قانون مناطق آزاد، نزدیک‌ترین فرودگاه به منطقه آزاد می‌تواند محدوده‌ای 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 می‌گیرد، که این امر می‌تواند هزینه‌های ترانزیت به تبریز را جبران کرده و به‌عنوان مشوقی برای افزایش تجارت عمل کند.

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

آقای طاهر روحی؛ مدیرکل هماهنگی امور اقتصادی استانداری پیشنهاد می‌شود مشکلات مطرح‌شده در جلسه، توسط سرکار خانم درخشانی، در قالب یک گزارش رسمی ارائه شود و به‌طور 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 پیشنهاد می‌شود که این شرکت فعالیت خود را ارتقا دهد؛ در غیر این صورت، یکی از گزینه‌های جایگزین می‌تواند واگذاری ماموریت به فرودگاه تبریز یا بخش خصوصی باشد.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگوی استان: باتوجه به مطالب ذکر شده، به‌نظر می‌رسد 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 می‌باشد. همچنین، لازم است نقطه نظرات و پیشنهادات شرکت هواپیمایی ایران ایر در این جلسه مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد.



<p>البته دلایل عدم ورود شرکت‌های دیگر به این حوزه و همچنین عدم صرفه اقتصادی برای آن‌ها نیز مستلزم بررسی دقیق‌تر می‌باشد. چرا که در صورت فعالیت ایرلاین‌های دیگر در برخی از استان‌ها؛ علامت سوالی برای عدم فعالیت شان در استان آذربایجان شرقی ایجاد می‌کند.</p> <p>همچنین، در راستای بهره‌برداری بیشتر از مزایای مناطق آزاد، به ویژه منطقه آزاد ارس، باید تلاش‌های لازم جهت معرفی و ارائه فرصت‌های موجود برنامه ریزی گردد.</p>	
<p>با در نظر گرفتن تمام جنبه‌های فنی، اقتصادی و مدیریتی فرودگاه تبریز و اهمیت استفاده از این ظرفیت در بهبود روابط تجاری کشور و توسعه اقتصادی استان و افزایش حجم صادرات و واردات کالا در سطح کشور پیشنهادات ذیل ارائه می‌گردد.</p> <p>۱. گزارش توجیهی فنی و اقتصادی راه اندازی کارگویی هوایی فرودگاه تبریز در ارتباط با تمامی حوزه‌های زیرساختی و تجهیزاتی در دستور کار فرودگاه و گمرک تبریز قرار گرفته و نتیجه آن به دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان ارائه گردد.</p> <p>۲. گمرک استان در خصوص مشکلات مدیریتی و چالش‌های اداری مربوط به راه اندازی کارگویی هوایی گمرک سهلان مورد بررسی قرار داده و نتیجه آن جهت طرح در صحن اصلی شورا به دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان ارائه نماید.</p> <p>۳. به منظور نتیجه‌گیری از توجیه اقتصادی راه اندازی کارگویی هوایی؛ پیشنهاد می‌گردد نسبت به جمع‌آوری آمار ایرلاین‌ها در خصوص حمل بار به صورت داخلی و بین‌المللی فعالیت می‌کنند به تفکیک بار استان‌ها را در بازه زمانی ۲ سال اخیر اقدام نموده و در اختیار دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان قرار دهند.</p> <p>۴. به منظور جمع‌آوری آمار حمل و نقل هوایی در حوزه‌های مختلف؛ انجمن‌های تخصصی استان نسبت به تجمیع آمار حمل بار هوایی داخلی و خارجی اعضای خود در بازه زمانی دو سال اخیر از فرودگاه‌های دیگر کشور اقدام و به دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان ارائه نمایند.</p> <p>۵. با عنایت به تحریم‌های اقتصادی علیه ایران، رایزنی لازم در خصوص استفاده از پتانسیل‌های هواپیمایی ترکیش توسط فرودگاه بین‌المللی تبریز انجام گیرد.</p> <p>۶. با عنایت به اینکه انبار کارگویی فرودگاه تبریز در انحصار شرکت ایران ایر بوده و استفاده دیگر ایرلاین‌ها از این انبار مستلزم پرداخت تعرفه‌های تعیین شده توسط این شرکت می‌باشد، لذا پیشنهاد می‌گردد: استانداری استان طی مذاکره با سازمان هواپیمایی کشور، اقدامات لازم را جهت بهره‌برداری از زیرساخت‌های موجود و افزایش مدیریت فرودگاه تبریز در توسعه حمل و نقل دیگر ایرلاین‌ها در دستور کار خود قرار دهد.</p> <p>۴. در راستای ایجاد یک اقدام اساسی در زمینه کارگویی هوایی؛ پیشنهاد می‌گردد؛ فرودگاه تبریز با همکاری اتاق بازرگانی تبریز نسبت به تدوین طرح توجیهی ایجاد ترمینال کارگویی هوایی در فرودگاه تبریز و خرید هواپیمای باری اقدام نموده و پس تصویب آن نسبت به اخذ مجوز و جذب سرمایه‌گذار اقدام نمایند.</p> <p>۵. به منظور استفاده از مزیت‌های گمرکی موجود در منطقه آزاد ارس پیشنهاد می‌گردد؛ سازمان منطقه آزاد ارس ضمن معرفی مزیت‌های تجارتي خود در استان؛ نسبت به طرح مشوق‌هایی برای افزایش تجارت از فرودگاه تبریز به‌ویژه، در خصوص کالاهایی که هزینه‌های ترانزیت به تبریز را پوشش می‌دهند را اقدام نماید.</p> <p>۶. استفاده بهینه از موقعیت جغرافیایی فرودگاه تبریز بعنوان هاب بار هوایی منطقه، مستلزم افزایش تعداد پروازهای بین‌المللی می‌باشد. از این رو پیشنهاد می‌گردد، استانداری استان اقدامات لازم را جهت انعقاد توافقات جدید با شرکت‌های هواپیمایی جهانی را دستور کار خود قرار دهد.</p>	<p>پیشنهادات</p>
<p>۱. قانون هواپیمایی کشوری؛ ۲. اساسنامه شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور؛</p>	<p>فهرست مستندات و مدارک پشتوانه</p>