



پنج درصد به آن اضافه کرده و به ۹ درصد رسیده است، یعنی صد و خرده‌ای افزایش در عوارض. لذا خواهش بنده این است که سازمان بازرسی ورود کند.

پرنده: معمولاً صادرات هر کشور به هر حال ابعاد مختلفی را در بر می‌گیرد و بخش‌های مختلفی باید سود ببرند. کشاورز، گمرک و افرادی که مالیات می‌گیرند، مطمئناً در حمل‌ونقل هم یک کشور باید یک عایدی داشته و یک اشتغالزایی ایجاد بشود. بر اساس تحقیقی که بنده شخصا انجام داده‌ام حدوداً روزی ۲۵۰ کامیون مشغول حمل کالاهای ما به روسیه هستند، چون این کامیون‌ها در اختیار ما نیستند و در اختیار رقیب هستند دو مشکل ایجاد می‌شود. یکی اینکه کنترل تجارت دست آنها است و هر زمانی که بخواهند با هماهنگی با واسطه‌های داخلی مخصوصاً در اعیاد مختلف مثل کریسمس و... یا به‌عنوان مثال یک مباحثی مربوط به بحث ایجاد مشکل برای فلفل دلمه که شده بود، از این مسأله آنها سوءاستفاده کردند و کامیون‌ها پشت مرز آستارا در آذربایجان تجمع می‌کردند و به جای اینکه روزانه ۲۵۰ کامیون وارد خاک ایران شود، روزی ۶۰-۷۰ کامیون وارد می‌شد و این موجب شد در همان برهه یک ماهه کرایه کامیون از حدود ۳۵۰۰ تا ۸۰۰۰ دلار افزایش پیدا کند. در نتیجه کنترل قیمت و بار به دست آنها افتاده است. مسأله دوم این است که حدود ۶۰۰ میلیون دلار در سال برای کامیون‌داران غیر ایرانی و رقیب درآمد و از کشور ارزشی دارد.

وزارت راه و شهرسازی و صمت اگر نیاز است چاره‌اندیشی کند و موانع قانونی برای خرید کامیون و کانتینر یخچالی حل شود تا کامیون‌داران ایرانی بتوانند بتدریج جایگزین کامیون‌داران خارجی شوند.

آقای پرنده صادرکنندگان ما به راحتی می‌توانند پول خود را پس بگیرند؟ در مورد این موضوع توضیح دهید.

با روسیه من فکر می‌کنم شرایط خیلی بهتر از جاهای دیگر است. شما اطلاع دارید به هر حال از نظر بانکی ما تحریم هستیم ولی تا جایی که بنده اطلاع دارم مشکلاتی وجود دارد اما به‌عنوان مثال میربیزینس بانک، یک بانک مستقل نیست و کلاً زیر نظر قوانین بانک مرکزی روسیه فعالیت دارد و اطلاع دارم که نظارت‌های بسیار شدیدی روی این بانک انجام می‌شود؛ اما به هر حال نقل و انتقالات بانکی انجام می‌شود اما مهم‌ترین مشکل تجارت بحث قیمت نیماپی و بازار آزاد است.

مسأله تحریم روی مسأله پولی با روسیه اثر نداشته است؟

نمی‌توانیم بگوییم اثر نداشته اما مقداری به هر حال هزینه‌ها را بالا برده اما اینکه بخواهد مانع انجام کار بشود، خیر.

آقای جلالی فرستادن این باب چه نظری دارید؟

روی مسائل پولی با روسیه ما خیلی مشکل نداریم و بیشترین مشکل ما نداشتن منابع مالی در آنجا برای واردات ما است. اگر دولت بخواهد در بحث صادرات و ارز صادراتی و نرخ نیماپی را حذف و نرخ آزاد از صادرکنندگان خرید کند مطمئن باشید ما برای تأمین واردات ارز برای کالاهای اساسی روسیه که عمدتاً غلات و روغن است، به هیچ وجه به مشکل بر نمی‌خوریم. ما در حال حاضر براحتی با روسیه مبادلات داریم. مشکلی در این قضیه نیست البته سختی‌هایی هم دارد اما در حال انجام است مانند سایر کشورها، بالاخره ما هم یک ظرفیت‌هایی داریم و اینگونه نیست که بانک‌های ما در کشورهای دیگر بیکار نشسته باشند. در بخش خصوصی دارند این انتقالات را انجام می‌دهند، خصوصاً با روسیه که مسیر بیزینس که افتخار ملی ما است.

پرنده: سفر جناب آقای رئیسی به روسیه را یک فرصت بسیار عالی می‌بینم و این سفر می‌تواند فرصت‌های خوبی برای کشور ما و روسیه ایجاد نماید. نکته‌ای که ما به آن توجه نکرده‌ایم و امیدوارم در این سفر رعایت شود این است که با نگاهی وسیع‌تر به رابطه با روسیه نگاه شود. بیشتر فکر و اهداف ما بخش کوچکی از بازار روسیه یعنی نزدیک به ۲ درصد از بازار ۲۴۰ میلیارد دلاری بازار واردات این کشور است یعنی تمام تمرکزمان روی بخش کوچکی از محصولات کشاورزی و مشکلات مربوط به تجارت کالا است که کالا باید دارای کیفیت، مرکز فروش، ترانزیت و حمل‌ونقل بدون مشکل باشد. اما استراتژی‌های ورود به هر کشوری فقط کالایی نیست. آیا افزایش صادرات ۱۰ میلیارد دلاری صرفاً می‌تواند کالایی باشد؟ یکی از روش‌های دیگر ورود به بازارهای هدف، تولید مشترک و سرمایه‌گذاری مشترک است. ما از آقای رئیس‌جمهور تقاضا داریم که در بخش همکاری طرف روس جهت اجرایی شدن توافقی‌های صنعتی بین دو کشور، تشویق شرکت‌های روس در تولید مشترک با طرف‌های ایرانی و حمایت از حضور شرکت‌های خدمات فنی و مهندسی ایران در پروژه‌های آن کشور با آقای پوتین رایزنی نماید که شرکت‌های روسی در زیرساخت‌های کشور ما سرمایه‌گذاری نمایند.

آقای پرنده جمع‌بندی بفرمایید.

من فکر می‌کنم روابط تجاری ما با روسیه رو به توسعه است با توجه به رویکرد دولت سیزدهم بنده فکر می‌کنم با جدیتی که از مسئولان می‌بینم، مسائل و مشکلاتی که عرض کردم و زیرساخت‌هایی که چه از نظر سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، اینها به مرور حل خواهد شد و ما شاهد توسعه روابط تجاری خواهیم بود؛ اما در مورد توسعه روابط صنعتی و معدنی ما نیاز داریم که مقامات عالی کشور رایزنی نمایند که ان‌شاءالله در این قسمت هم شاهد توسعه باشیم.

آقای جلالی فرلطفاً شما هم جمع‌بندی خود را بفرمایید.

ما فرصت‌های بسیار بزرگی را در رابطه با بازار روسیه داریم و خواهش بنده این است در سطح دولت و حوزه معاونت اقتصادی پیشقدم شوند و این همگرایی بین سازمانی در داخل کشور را ارزیابی کنند که کدام سازمان‌ها چه کار باید می‌کردند و نکردند و آن را نیز در برنامه‌هایشان بگذارند و کارهای عقب مانده را با برنامه‌ریزی جبران نماییم و سازمان‌های هم‌تا را با کشور هدف روی همگرایی برویم و با آنها نشست‌های تخصصی داشته باشیم. آن وظیفه‌ای که دولت در اقتصاد مقاومتی بند یک ماده ۱۰ تعیین کرده است که تسهیل‌گری است رسالت خود را انجام دهد؛ زیرا اگر آن بخش دولت کارش را انجام ندهد همین می‌شود. سرمایه‌گذار زحمت می‌کشد تولید می‌کند و حمل‌ونقل هم حمل می‌کند و صادر کننده هم می‌خرد و بازاریاب شرکت ایرانی هم در کشور روسیه بازاریابی‌اش را انجام می‌دهد و محصول را می‌برد و دور می‌اندازند. در این مسیر حلقه مفقوده همان دولت بوده است. به همین یک نکته بسنده کنیم و دولت وظیفه خود را انجام دهد و سازمان‌ها عمل کنند که ان‌شاءالله بتوانیم به امید خدا یک استراتژی درست و عملیاتی در حوزه راه‌اندازی زنجیره‌های تأمین کشور، در حوزه تولید و صادرات این موارد که در زنجیره تأمین است، اتخاذ کنیم.

ظرفیت‌های موجود ترانزیتی برای ما به‌عنوان یک ظرفیت، مهم است و نمی‌توانیم بگوییم هیچکدام جایگزین باشد، بلکه باید مکمل یکدیگر باشند.

مسیر آذربایجان کاملاً مورد استقبال تجار و رانندگان قرار دارد. ما با رانندگان روس هم صحبت کردیم. آنها می‌گفتند برای ما سخت است از مسیر بیل‌سوار برویم؛ در نتیجه مسیر آذربایجان مهم است. ما باید در این مسیر تلاش کنیم. بخش خصوصی ایران هم می‌تواند در راه‌اندازی خط ریلی سرمایه‌گذاری کند. حرکت دیگری که باید در راستای افزایش این ظرفیت انجام دهیم این است که به دولت آذربایجان برای بازپس‌گیری بیوتین و واگذاری آن فشار بیاوریم.

بیوتین همان پروژه‌ای است که آقای پرنده به آن اشاره کردند؟

جلالی‌فر: بله یا اینکه بخشی از کار را بگیرند و به بخش خصوصی ما بدهند. بخش خصوصی ما الان توان دارد که سردخانه‌ای که روی ریل قرار بگیرد، مهیا کند. در آستارا می‌توانند این را ایجاد کنند و حتی برای این قضیه شرکتی هم اعلام آمادگی کرده است که هر چقدر واگن یا واگن‌های یخچالی، کانتینر و... خریداری کنند، این سرمایه‌گذاری‌ها باید انجام شود. در بحث کشتیرانی ما باید کشتی‌ها را به روز کنیم یا افزایش دهیم و تخصصی کنیم. در بحث بنادر جنوبی روسیه ضعف‌هایی است که نهادهایی مانند بنیاد مستضعفان و آستان قدس و امثال اینها بپایند و سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی بکنند در بنادر آنها.

در بحث مرز زمینی ترکمنستان ما باید مدیریت کنیم. ضعف‌ها را باید برطرف کنیم. ما در مسیر، ضعف‌های زیاد داریم که یک بخش از سرمایه‌گذاری است که می‌توانیم فراخوان کنیم و یک بخش آن حاکمیتی است که باید انجام بشود. یک بخش هم این است که متأسفانه تصمیمات سازمانی داخل کشور چالش‌هایی را ایجاد می‌کند. به‌عنوان مثال در حال حاضر که کالای صادراتی داریم تا یکی دو سال پیش بنادر ما کالاهای صادراتی آنچنانی نداشتند. الان خوشبختانه کالاهای صادراتی در حال افزایش است و بنادر ما هیچ تخفیف نداده‌اند. اگر شما به بنادر شمالی بروید تخفیفی در هزینه‌ها نیست. خواهش بنده این است که رئیس سازمان بنادر کشور روی هزینه‌های انبارداری کالاهای صادراتی تخفیف دهد یا با ملاحظاتی مقداری تسهیل و کمک به راه افتادن این قضیه کند.

بخش دیگر، همان همگرایی لجستیکی دو کشور است که باید انجام شود یا حمل‌ونقل داخلی. من سؤالم از رئیس سازمان تاکسیرانی کشور که چهار درصد سهم پایانه در هر بار بوده، به یکباره

