



وضعیت رسوب نهاده در بندر امام خمینی (ره)؛ بررسی علل و ارائه راهکار



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
خداي زولك بخشايش بهيچمه نينه



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

عنوان گزارش:

وضعیت رسوب نهاده در بندر امام خمینی (ره)؛
بررسی علل و ارائه راهکار

نام دفتر:
مطالعات زیربنایی

تهیه و تدوین کنندگان:
مهدی افتخاری

مدیر مطالعه:
حجت ورمز یاری

ناظر علمی:
علیرضا رهایی

اظهار نظر کنندگان:
محمد حسام محمدی فرد (دفتر مطالعات اقتصادی)
یحیی مرتب (دفتر مطالعات مدیریت)
سروین مولائی نسب

ویراستار ادبی:
طاهره سیدمحمد

صفحه آرا
آذر مهمان نواز



- واژه‌های کلیدی:
۱. شرکت پشتیبانی امور دام
 ۲. واردات نهاده‌های دامی
 ۳. رسوب
 ۴. کیفیت نهاده
 ۵. پایداری تولیدات دامی



فهرست مطالب

و بنادر کشور

۶

چکیده

۱۹

نتیجه‌گیری

۷

خلاصه مدیریتی

۲۴

منابع و مآخذ

۱۰

مقدمه

۱۳

واکاوی دلایل رسوب کالا در گمرکات

فهرست نمودار

نمودار ۱. مقایسه موجودی نهاده‌های دامی در انبارهای بندر امام خمینی (ره) در ۲۵ آذر ماه ۱۴۰۱ و ۱۴۰۰..... ۱۲

نمودار ۲. میزان موجودی کالاهای اساسی وارداتی به تفکیک بخش دولتی و غیردولتی در ۱۸ آبان سال ۱۴۰۱..... ۱۴

نمودار ۳. مقایسه تعداد کامیون در خواستی و تعداد مجوز حمل صادر شده بین شرکت پشتیبانی امور دام و بخش خصوصی.. ۱۶

نمودار ۴. تغییر نرخ حمل هر تن از ابتدا لغایت ۱۴ آبان ماه ۱۴۰۱ در مسیرهای مختلف از مبدأ بندر امام خمینی (ره) ۱۷



وضعیت رسوب نهاده در بندر امام خمینی (ره)؛ بررسی علل و ارائه راهکار

[چکیده]

با وجود تکلیف صریح معین در ماده (۳) «قانون تمرکز وظایف و اختیارات مربوط به بخش کشاورزی در وزارت جهاد کشاورزی»، مبنی بر نیل به خود کفایی در کالاهای اساسی، در حال حاضر تداوم تولیدات دامی در کشور به واردات نهاده‌های دامی وابسته است. بیشترین میزان واردات نهاده‌های دامی به کشور از طریق بندر امام خمینی (ره) انجام می‌شود. متأسفانه بر اساس آخرین اطلاعات موجود، در تاریخ ۱۷ دی‌ماه ۱۴۰۱، بیش از ۲/۵ میلیون تن نهاده دامی در این بندر دپو شده است. بخش قابل توجهی از نهاده‌های دامی دپو شده در بندر امام خمینی (ره) توسط شرکت پشتیبانی امور دام کشور وارد شده است و به دلیل مشکلات این شرکت، از جمله کمبود نقدینگی، اشکال در اجرای مناقصه حمل، سوءمدیریت و عدم رضایت رانندگان، شرکت مذکور قادر به ترخیص و بارگیری نهاده‌های دامی وارد شده نمی‌باشد و در صورتی که اقدامی عاجل، قاطع و جهادی صورت نگیرد، نهاده‌های مذکور در معرض آلودگی، کاهش کیفیت و خودسوزی قرار خواهند گرفت و بالتبع با کمبود نهاده در داخل کشور، تولیدات دامی دچار چالش اساسی خواهند شد. از این‌رو ضمن تأکید بر تکلیف قانونی موجود، مبنی بر واگذاری تصدی‌گری فرایند واردات کالاهای اساسی به بخش‌های غیردولتی، پیشنهاد می‌شود که در شرایط موجود، با بهره‌گیری از ظرفیت بخش‌های غیردولتی، ناوگان ریلی و در صورت اضطرار ناوگان نیروهای مسلح، در تخلیه محموله‌های وارداتی تسریع شود. همزمان، به منظور اصلاح فرایند حمل کالاهای اساسی در کوتاه‌مدت، کمیته‌ای متشکل از دستگاه‌های اجرایی و نظارتی و فعالان ذی‌ربط، ضمن رفع ایرادات موجود، کلیه جزئیات مربوط به واردات و توزیع کالاهای اساسی را از طریق سامانه سپاری به‌طور برخط رصد و مدیریت نمایند.

[خلاصه مدیریتی]

بر خلاف ماده (۳) «قانون تمرکز وظایف و اختیارات مربوط به بخش کشاورزی در وزارت جهاد کشاورزی» مبنی بر نیل به خودکفایی، تداوم تولیدات دامی کشور به واردات نهاده‌های دامی وابسته است. هرگونه اختلال در روند ترخیص و بارگیری کالاهای واردشده و کند نمودن جریان خروج بار از بندر به داخل کشور، سبب تجمع و دپوی کالاهای اساسی در این بندر خواهد شد. طبق آخرین اطلاعات، دپوی کالاهای اساسی موجود در انبارهای بندر امام خمینی (ره) در تاریخ ۱۴۰۱/۹/۲۵ به رقم سه میلیون و ۵۰۷ هزار تن رسیده است. مقایسه مقادیر دپوی نهاده‌های دامی در تاریخ مذکور با زمان مشابه در سال ۱۴۰۰ نیز حاکی از افزایش ۴۲/۶ درصدی دپوی این اقلام می‌باشد. بر اساس بررسی‌ها، میزان دپوی کالاهای اساسی در اوایل آبان سال ۱۴۰۱ به رقم بی‌سابقه حدود ۴ میلیون تن رسیده بود.

در آسیب‌شناسی این وضعیت، بیشتر عوامل به عملکرد شرکت‌های دولتی به‌ویژه شرکت پشتیبانی امور دام برمی‌گردد، به طوری که اگرچه بر اساس تبصره «۳» از بند «ب» ماده (۳) «قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم (۴۴) قانون اساسی» مصوب ۱۳۸۶/۱۱/۰۸، دولت مکلف است در حد مقابله با بحران نسبت به تأمین کالاهای اساسی برای مدت معین، تمهیدات لازم را بیندیشد؛ ولی در شرایط حاضر شرکت پشتیبانی امور دام با واردات بیش از نیاز نهاده‌های دامی به عنوان رقیب بخش غیردولتی عمل نموده است. از طرف دیگر این شرکت با مشکل تأمین منابع مالی روبرو است و قادر به تأمین هزینه‌های لازم به منظور ترخیص نهاده‌های دامی نیست.

علاوه بر مشکلات اعتباری، انتخاب شرکت صاحب‌صلاحیت برای حمل نهاده‌های دامی از طریق مناقصه، به شکل معیوب و صرفاً بر مبنای پیشنهاد حق مدیریت (کمیسون) کمتر از سوی برندگان انجام می‌شود و معمولاً شرکت برنده جهت جبران هزینه‌ها، از محل نرخ‌های شناور اعلام‌شده برای حمل کالا و همچنین دست‌بردن در ردیف‌های بارنامه، درآمدی برای خود تدارک می‌بیند و لذا برخلاف هدف ذاتی مناقصه، هزینه حمل بار برای دولت بالا می‌رود. این کار که بعضاً با تأخیر پرداخت کرایه رانندگان همراه می‌باشد، از یک سو سبب ناراضی‌رانی رانندگان (اعتصاب رانندگان) و عدم تمایل آنها به حمل



کالاهای وارد شده توسط شرکت‌های دولتی و از سوی دیگر بعضاً باعث رونق معضل اخذ وجه کرایه اضافه تحت عنوان **پشت‌بار نامه** می‌شود. در زمان تدوین این گزارش میزان بارگیری توسط شرکت پشتیبانی امور دام حدود ۵ تا ۱۰ هزار تن و رقم متناظر آن در بخش خصوصی ۲۰ تا ۲۵ هزار تن بوده است. با این روند، **حمل کامل کالاهای اساسی وارداتی توسط شرکت پشتیبانی امور دام به قریب به شش ماه زمان نیاز خواهد داشت!!** لازم به ذکر است هر روز تاخیر در تخلیه کشتی‌ها سبب تحمیل پرداخت هزینه دمو راژ به میزان حدود ۱۱ میلیارد ریال می‌گردد.

در چنین شرایطی علاوه بر افزایش قیمت تمام‌شده نهاده‌های وارداتی و کاهش کیفیت آنها، در صورتی که اقدامی سریع، قاطع و جهادی به منظور تخلیه نهاده‌های دامی دپوشده در بندر امام خمینی (ره) صورت نگیرد، جریان بار در این بندر قفل خواهد شد. بر اساس بررسی‌های انجام شده، رفع معضل دپوی نهاده‌های دامی در قالب سه سناریوی زیر قابل پیگیری است:

به مزایده گذاشتن بخشی از محموله وارداتی توسط شرکت پشتیبانی امور دام (حداقل ۲۵ درصد): با این روش تا حد زیادی از حجم نهاده دپوشده کاسته می‌شود و همچنین نقدینگی لازم برای شرکت پشتیبانی امور دام جهت انجام امور ترخیص و بارگیری باقیمانده نهاده‌های وارد شده فراهم می‌شود.

تشکیل کمیته قیمت‌گذاری و نظارت بر ترخیص کالاهای اساسی از بنادر: با توجه به ایرادات فعلی قیمت‌گذاری حمل نهاده‌های دامی که در قالب برگزاری مناقصه و در ادامه به صورت اعلام نرخ‌های شناور می‌باشد، به منظور ساماندهی و نظارت بر فرایند بارگیری و توزیع کالاهای اساسی، ایجاد کارگروهی متشکل از نمایندگان سازمان بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات کشور، مدیر پایانه بندر، صنف شرکت‌های حمل‌ونقل و صنف رانندگان، صاحبان کالا، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت راه و شهرسازی، تحت عنوان «کمیته قیمت‌گذاری و نظارت بر ترخیص کالاهای اساسی از بنادر» ضروری به نظر می‌رسد.

اصلاح فرایند حمل نهاده‌های دامی: با توجه به ایرادات موجود در فرآیند برگزاری مناقصه حمل، لازم است وزیر محترم جهاد کشاورزی، دستور ترک تشریفات مناقصه را برای مدت یک الی دو ماهه صادر نماید تا از تمام ظرفیت شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان برای انتقال کالا بر اساس ضوابط موجود و تحت نظارت دستگاه‌های

مر تبط استفاده شود. البته همزمان باید ضوابط و رویه مناقصه مورد تجدیدنظر قرار گرفته و بعد از رفع وضعیت بخرنج کنونی مجدداً حمل کالا بر اساس مناقصه صحیح انجام شود. ساماندهی شرکت‌های حمل‌ونقل در قالب چند کنسرسیوم نیز می‌تواند در ایجاد عدالت در زمان توزیع بار بین شرکت‌های مختلف حمل‌ونقل اثرگذار باشد. نکته اساسی‌تر اینکه وزارت جهاد کشاورزی اصولاً باید با توانمندسازی تشکل‌ها و اتحادیه‌های مربوطه، از ورود مستقیم و بیش از حد در امر تصدی‌گری واردات نهادها اجتناب نماید. علاوه بر موارد فوق، پیشنهادهای ذیل می‌توانند جهت کاهش میزان دیوی نهاده‌های دامی در بندر و همچنین برنامه‌ریزی احتیاطی برای آینده مدنظر قرار گیرند:

بازنگری در فرایند تحویل بار: از آنجایی که بخشی از بار واردشده توسط شرکت پشتیبانی امور دام حداقل در برخی از استان‌ها در انبارهای استانی تخلیه و پس از بارگیری مجدد به مقصد حمل می‌شود، بهتر است در شرایط حاضر نسبت به تحویل مستقیم نهاده‌های دامی بارگیری شده در بندر به تولیدکننده اقدام گردد.

استفاده از ظرفیت بندر شهید بهشتی: بندر شهید بهشتی در چابهار دارای ظرفیت مناسبی برای تخلیه و بارگیری نهاده‌های دامی وارداتی به ویژه جهت تأمین نیاز دامداری‌های شرق کشور است.

استفاده از ظرفیت لجستیک نهاده‌های نظامی و ناوگان ریلی کشور: در صورتی که علی‌رغم مشارکت بخش غیردولتی، مشکل دیوی نهاده در بندر امام خمینی (ره) حل نگردد، پیشنهاد می‌شود از ظرفیت نهاده‌های نظامی و ظرفیت خالی ناوگان ریلی کشور استفاده شود.

آینده‌نگری در مورد تأمین نهاده با توجه به تداوم مناقشه بین روسیه و اوکراین: با توجه به احتمال قطع روابط دیپلماتیک اوکراین با ایران و همچنین نظر به اینکه در فاصله زمانی اسفند ۱۴۰۰ تا تیر ۱۴۰۱، حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد از نهاده‌های دامی از کشور اوکراین وارد کشور شد، نسبت به برنامه‌ریزی جهت واردات از مبادی جایگزین اقدام گردد.



[مقدمه]

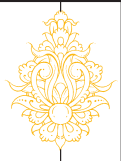
بندر امام خمینی (ره) به‌عنوان مهم‌ترین پایانه جهت واردات کالاهای اساسی، نقشی غیرقابل جایگزین در تأمین و واردات کالاهای اساسی دارد. بر این مبنا هرگونه اختلال در روند ترخیص و بارگیری کالاهای واردشده باکند نمودن جریان خروج بار از بندر مذکور به داخل کشور، سبب تجمع و دپوی کالاهای اساسی در این بندر می‌گردد. دپوی نهاده مورد نیاز بازار داخل در بندر، از یک سو سبب کمبود نهاده در داخل کشور و از سوی دیگر باکند نمودن فرایند تخلیه کشتی‌ها باعث پرداخت هزینه دموراژ خواهد شد. در عین حال بسته به مدت زمان انبارمانی، کیفیت نهاده نیز دستخوش تغییرات اساسی خواهد شد. در هفتم آبان ماه سال ۱۴۰۱ میزان دپوی کالاهای اساسی در بندر امام خمینی (ره) به رقم بی سابقه سه میلیون و ۹۶۵ هزار تن رسید. طبق آخرین اطلاعات در تاریخ ۱۴۰۱/۹/۲۵ دپوی کالاهای اساسی موجود در انبارهای بندر امام خمینی (ره) به میزان سه میلیون و ۵۰۷ هزار تن بوده است.

هرچند مقایسه این آمار بیانگر کاهش ۴۵۸ هزار تن در میزان دپوی کالای اساسی در بندر امام خمینی (ره) در طول ۴۸ روز بوده است. ولی مقایسه موجودی ۱۴۰۱/۹/۲۵ با زمان مشابه در سال گذشته حاکی



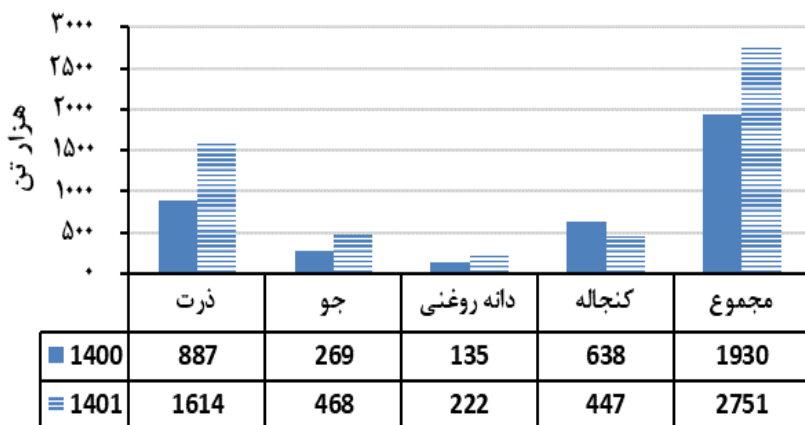


از افزایش دپوی کالاهای اساسی به میزان ۳۳ درصد است. از مجموع ۳ میلیون و ۵۰۷ هزار تن کالاهای اساسی دپو شده، دو میلیون و ۷۵۱ هزار تن معادل ۷۸ درصد کالای اساسی دپو شده مربوط به نهاده‌های دامی شامل (دانه جو، دانه ذرت، کنجاله سویا و دانه‌های روغنی) است (نمودار ۱) و شرکت پشتیبانی امور دام به‌عنوان مهم‌ترین واردکننده نهاده‌های دامی به کشور با واردات بیش از ۴۶ درصد نهاده‌های دامی بیشترین نقش را در دپوی نهاده در بندر امام داشته است. مقایسه مقادیر دپوی نهاده‌های دامی در بندر امام خمینی (ره) در تاریخ ۱۴۰۱/۹/۲۵ با زمان مشابه در سال ۱۴۰۰ حاکی از افزایش ۴۲/۶ درصدی دپوی این اقلام است که بیشترین سهم، مربوط به ذرت با مقدار افزایش ۷۲۷ هزار تن و در مرحله بعد جو با مقدار افزایش ۱۹۹ هزار تن است. چنانچه مقادیر موجود در لنگرگاه و پای اسکله هم به مقادیر موجودی نهاده‌های دامی در انبار اضافه شود، مجموع نهاده‌های دامی در انبار، لنگرگاه و پای اسکله چهار میلیون و ۶۴۵ هزار تن خواهد بود. مجموع سایر اقلام کالاهای اساسی موجود در انبار، لنگرگاه و پای اسکله یک میلیون و ۲۴۸ هزار تن است. لذا مجموع نهاده‌های دامی موجود در بندر امام خمینی (ره) بیش از ۳/۷ برابر مجموع سایر کالاهای اساسی است.





نمودار ۱. مقایسه موجودی نهاده‌های دامی در انبارهای بندر امام خمینی (ره) در ۲۵ آذرماه ۱۴۰۱ و ۱۴۰۰



مأخذ: اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان - بندر امام خمینی (ره).

بررسی میزان بارگیری کالاهای اساسی از انبارهای بندر امام خمینی (ره) از ابتدای سال جاری لغایت ۲۵ آذرماه سال ۱۴۰۱ نسبت به زمان مشابه در سال ۱۴۰۰ مبین این نکته است که تناژ کالای اساسی بارگیری شده (خروج کالاها) به وسیله کامیون و واگن به ترتیب با کاهش به میزان ۲۲ و ۱۵ درصد همراه بوده و این در حالی است که تناژ تخلیه (ورود کالاها) با کاهش ۹ درصد همراه بوده است. شایان ذکر است تعداد کشتی در لنگرگاه در ۲۵ آذرماه ۱۴۰۰، ۲۵ فروند بوده است؛ ولی این عدد در سال ۱۴۰۱ به ۳۵ فروند افزایش یافته و بیشتر کشتی‌های مذکور مربوط به شرکت پشتیبانی امور دام هستند.

بررسی‌های میدانی نیز حاکی از آن است بندر امام خمینی (ره) به دلیل دپوی کالاهای اساسی که بخش بیشتر آن توسط بدنه دولتی وارد شده در نیمه اول ماه آبان در حال اشباع بوده است و در حال حاضر نیز وضعیت به گونه‌ای است که چنانچه اقدام عاجل و جهادی صورت نگیرد، جریان بار در بندر مذکور قفل خواهد شد. رسوب نهاده در بنادر کشور باعث شده برخی از بخش‌های تولیدی نظیر مرغداران گوشتی کشور از نظر دسترسی به نهاده‌های دامی در مضیقه جدی قرار گرفته و به دلیل هزینه‌های بالای تولید کاهش یابد و اخیراً نیز اتفاقات بس‌یاری ناگواری در حال شکل‌گیری است. باید یادآور شد در شرایط فعلی از یک سو به دلیل تبعات حذف ارز ترجیحی و از سوی دیگر به دلیل عدم پرداخت وجه گوشت مرغ تحویلی به شرکت پشتیبانی امور دام و نیز افت شدید قیمت خرید از مرغدار،

تولید کنندگان این بخش به شدت از نظر تأمین سرمایه در گردش با مشکل روبه‌رو هستند. در عین حال رسوب طولانی مدت نهاده‌های دامی (که بعضاً تا بیشتر از ۵-۴ ماه رسوب داشته‌اند)، مطمئناً سبب کاهش کیفیت نهاده‌ها و افزایش برخی از سموم نظیر آفلاتوکسین در آنها نیز خواهد شد. با توجه به چالش‌های ذکر شده، در گزارش حاضر به دلایل دپوی نهاده در بندر امام خمینی (ره) پرداخته شده است و راهکارهای بالقوه موجود مورد بحث و بررسی قرار گرفته‌اند.

[واکاوی دلایل رسوب کالا در گمرکات و بنادر کشور]

۱. نداشتن منابع لازم برای ترخیص توسط شرکت پشتیبانی امور دام

ترخیص نهاده‌های دامی مستلزم تخصیص و تأمین ارز و همچنین پرداخت هزینه‌های مربوط به بندر، گمرک، قرنطینه، راهداری و غیره است و در شرایط فعلی، بدنه دولتی قادر به پرداخت چنین هزینه‌هایی نیست. از طرف دیگر هنوز شرکت پشتیبانی امور دام بخشی از مطالبات نهاده دامداران که بر مبنای ارز ۴۲۰۰۰ ریالی بوده است را تحویل نداده و در این وضعیت، منابع مالی لازم برای پرداخت این مطالبات وجود ندارد. وضعیت به گونه‌ای است که مشکل از تأمین ارز فراتر رفته و شرکت پشتیبانی امور دام، ریال کافی برای هزینه‌های ورودی و بندری ندارد. رسوب نهاده با خودسوزی و آفت‌زدگی نهاده‌ها به ویژه کنجاله سویا همراه است.

گفتنی است با وجود اینکه در سال جاری و به موجب بند «ز» از تبصره «۲» «قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور» مصوب ۱۴۰۰/۱۲/۲۵، مقرر شد به منظور پشتیبانی و تدارک مناسب کالاهای اساسی، سقف تسهیلات قابل پرداخت به شرکت‌های دولتی واردکننده این کالاها از جمله شرکت پشتیبانی امور دام برداشته شود؛ ولی عدم تخصیص اعتبار کافی برای واردات نهاده‌های دامی، حاکی از وجود ناهماهنگی بین سازمان برنامه و بودجه کشور و شرکت پشتیبانی امور دام است. کم‌اینکه در همین بند قانونی پرداخت تسهیلات، مشروط به ضروری بودن این تسهیلات و موافقت سازمان برنامه و بودجه کشور و همچنین عدم افزایش پایه پولی شده است.

در حال حاضر تعداد زیادی کشتی در لنگرگاه بندر امام خمینی (ره) هستند و روزانه مجبور به پرداخت حدود ۳۵ تا ۴۰ هزار دلار دموراژ می‌باشند. شایان ذکر است شرکت‌های دولتی بعضاً برای اینکه سهم دموراژ را پایین نشان دهند، ممکن است محموله وارداتی را در مبدأ گران بخرند و هزینه دموراژ را کم وانمود کنند. در عین حال برای کاهش هزینه دموراژ تعدادی از کشتی‌ها با تعامل صورت گرفته تخلیه شده‌اند، ولی به دلیل عدم تأمین و پرداخت ارز، امکان ترخیص ندارند. در محاسبه هزینه دموراژ با فرض

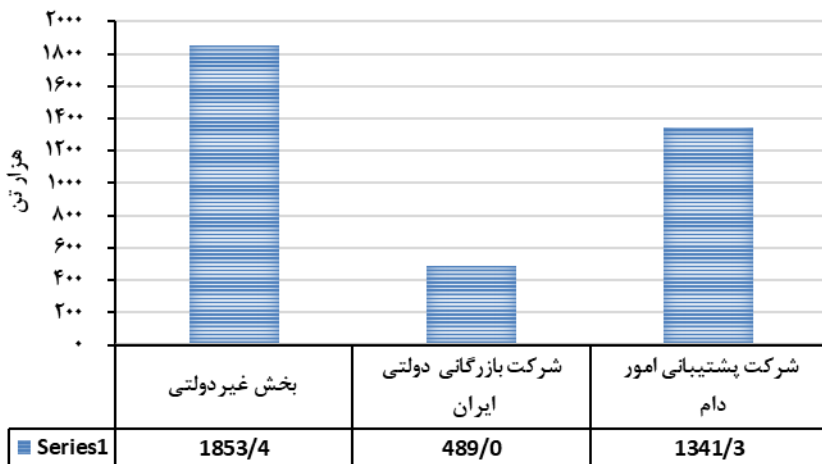


آنکه تخلیه کشتی با محموله ۶۰ هزار تن فقط یک روز بیشتر از حالت معمول طول بکشد رقمی معادل ۴۰۰ هزار دلار هزینه مازاد به بیت‌المال تحمیل خواهد شد. با لحاظ نرخ دلار نیمایی (۲۸۵ هزار ریال) هزینه مازاد تحمیلی به‌ازای توقف هر کشتی، حدوداً ۱۱/۴ میلیارد ریال در یک روز خواهد بود.

۲. سهم پایین بخش غیردولتی در واردات

در شرایط فعلی سهم بخش دولتی در واردات کالاهای اساسی قابل ملاحظه است، به طوری که براساس آمار موجودی کالاهای اساسی در بندر امام خمینی (ره) در تاریخ ۱۸ آبان ۱۴۰۱، صرفاً ۵۰ درصد سهم واردات کالاهای اساسی مربوط به بخش غیردولتی است (نمودار ۲) و بخش دولتی به‌عنوان رقیب بخش غیردولتی در حال فعالیت است. ناکارآمدی سیستم دولتی در واردات، ترخیص و حمل نهادهای دامی همراه با سهم زیاد این نهاده‌ها در واردات کالاهای اساسی یکی از دلایل اصلی دپوی کالا در بندر کشور می‌باشد.

نمودار ۲. میزان موجودی کالاهای اساسی وارداتی به تفکیک بخش دولتی و غیردولتی در ۱۸ آبان سال ۱۴۰۱



مأخذ: همان.

۳. خرید نهاده بدون توجه به تغییرات نرخ ارز و تغییرات قیمت‌های جهانی

در مقطع کنونی، نرخ ارز در کشور با افزایش مواجه است. همچنین خرید شرکت‌های دولتی در زمانی بوده که قیمت کالا در بازارهای جهانی بالا بوده است و ظرف ماه‌های اخیر، با وجود کاهش نسبی قیمت‌های جهانی از یک سو نهاده در مبدأ گران خریداری شده و از سوی دیگر به دلیل افزایش نرخ ارز در داخل کشور، هزینه خرید نیز افزایش یافته و در نتیجه بار خریداری شده گران تمام شده است. علاوه بر این به دلیل بدعهدی‌های شرکت‌های دولتی واردکننده در پرداخت کامل دموارژ و غیره، در کشورهای مبدأ واردات، به این شرکت‌ها به‌عنوان مشتری بدحساب نگاه می‌شود و برای جبران بدحسابی‌ها، کشورهای مبدأ واردات هر تن نهاده را با آنها بین ۴۰-۳۰ دلار گران تر حساب می‌کنند.

۴. جریان بار

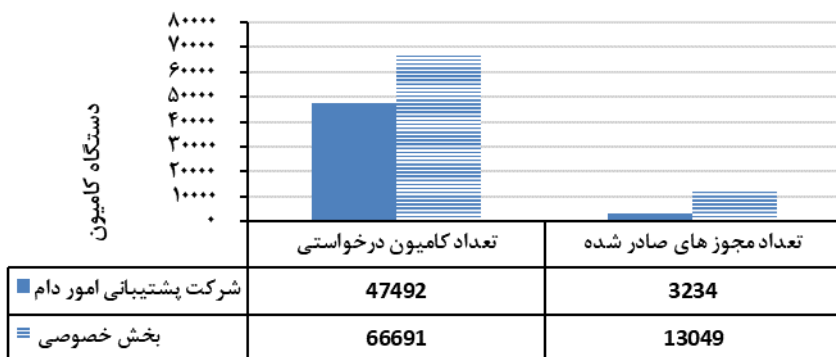
در حال حاضر هر چند میزان بارگیری محموله‌های وارد شده توسط شرکت پشتیبانی امور دام در بندر امام خمینی (ره) افزایش داشته (حداکثر روزانه حدود ۱۰-۵ هزار تن)، ولی این میزان تخلیه به‌هیچ‌وجه جوابگوی محموله‌های دپو شده نیست. با این روند، حمل کامل نهاده‌های دامی وارد شده توسط شرکت پشتیبانی امور دام به قریب به شش ماه زمان نیاز خواهد داشت!! حتی شواهد نشان می‌دهد که از ۲۵ آذرماه تا ۱۷ دی‌ماه سال جاری تنها ۳۰ هزار تن از رسوب کالاهای اساسی موجود در انبارهای بندر امام خمینی (ره) کاسته شده و این کاهش نیز بیشتر مربوط به کاهش ورودی بار به این بندر است؛ این نشان از پایین بودن سرعت تخلیه، با وجود پیگیری‌های صورت گرفته توسط مسؤولان در چند ماه اخیر، دارد. نکته مهم اینکه در همین زمان میزان بارگیری بخش غیردولتی روزانه حدود ۲۰ تا ۲۵ هزار تن، یعنی به طور متوسط، تقریباً بیش از سه برابر بخش دولتی است. علاوه بر این بخشی از انبارهای بخش غیردولتی نیز توسط محموله‌های بخش دولتی اشغال شده و امکان تخلیه بارهایی که ارز آن توسط بخش غیردولتی پرداخت شده به‌راحتی وجود ندارد.

بررسی آماری تعداد کامیون‌های درخواستی و تعداد مجوزهای صادر شده در بازه ۱۴ روزه از ابتدای آبان‌ماه توسط بخش غیردولتی و شرکت پشتیبانی امور دام نشان می‌دهد در بازه مذکور، بخش غیردولتی ۶۶،۶۹۱ کامیون و شرکت پشتیبانی امور دام در مجموع ۴۷،۴۹۲ کامیون برای حمل، درخواست داشته است (نمودار ۳). در عین حال، تعداد مجوز صادر شده برای بخش غیردولتی ۱۳،۰۴۹ فقره، ولی در مورد شرکت پشتیبانی امور دام ۳،۲۳۴ فقره بوده است. نسبت تعداد مجوز صادره به تعداد درخواست کامیون در بازه مذکور در مورد بخش غیردولتی در دامنه ۱۲ درصد تا ۵۲ درصد قرار دارد؛ در صورتی که معادل این مقدار در عملکرد شرکت پشتیبانی امور دام در دامنه ۳/۷ درصد



تا ۱۱ درصد قرار دارد. این آمار نشان‌دهنده سهولت توزیع نهاده‌های دامی وارداتی بخش غیردولتی و سوءتدبیر شرکت‌های دولتی است.

نمودار ۳. مقایسه تعداد کامیون درخواستی و تعداد مجوز صادر شده بین شرکت پشتیبانی امور دام و بخش خصوصی

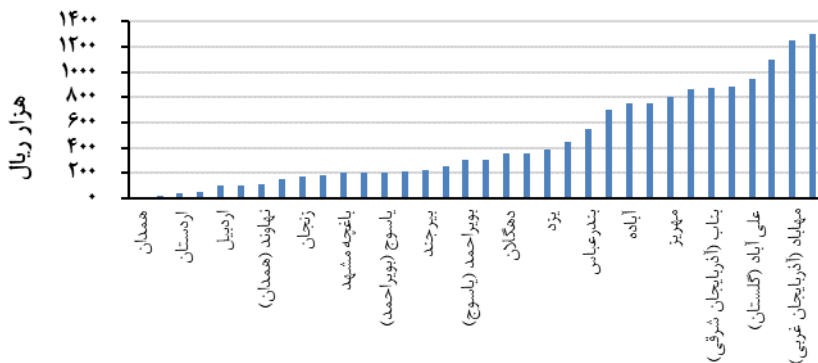


مأخذ: انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل.

۵. مشکل حمل بار وارد شده توسط شرکت‌های دولتی از بندر

در حال حاضر انتخاب شرکت صاحب صلاحیت برای حمل نهاده‌های دامی از طریق برگزاری مناقصه صورت می‌گیرد. اگر چه هدف از انجام هر مناقصه‌ای کشف حداقل قیمت است، ولی مناقصه جهت انتخاب شرکت صاحب صلاحیت در شکل فعلی، صرفاً بر مبنای پیشنهاد کمترین حق مدیریت (کمیسین) است. در عین حال، به دلیل بدعهدی شرکت‌های دولتی معمولاً رانندگان تمایلی برای حمل بار شرکت دولتی ندارند و این محموله‌ها در بنادر دپو می‌شوند که برای حل مشکل دپوی نهاده و ترغیب رانندگان برای حمل نهاده‌های مذکور، نرخ‌های حمل به صورت دوره‌ای به شکل شناور اعلام می‌شود. به طور مثال از ابتدا لغایت ۱۴ آبان ماه ۱۴۰۱، افزایش نرخ حمل کالاهای اساسی از مبدأ بندر امام خمینی (ره) به نقاط مختلف کشور از صفر (بدون افزایش) برای حمل به مقصد همدان تا ۱,۳۰۰ هزار ریال برای حمل به مقصد تبریز به‌ازای هر تن بوده است. (نمودار ۴)

نمودار ۴. تغییر نرخ حمل هر تن از ابتدا لغایت ۱۴ آبان ماه ۱۴۰۱ در مسیرهای مختلف از مبدأ بندر امام خمینی (ره)



مأخذ: همان.

به دلیل اشکالاتی که در شکل فعلی انتخاب برنده مناقصه وجود دارد و همچنین با توجه به هزینه‌های شرکت برنده مناقصه، معمولاً شرکت برنده جهت جبران هزینه‌ها و رسیدن به سود، از محل نرخ‌های شناور اعلام شده برای حمل کالا و همچنین دست بردن در ردیف‌های هزینه‌ای بارنامه، درآمدی برای خود تدارک می‌بیند و لذا برخلاف هدف ذاتی مناقصه، هزینه حمل بار برای دولت بالا می‌رود. این کار که بعضاً همراه با تأخیر پرداخت کرایه رانندگان است، سبب نارضایتی رانندگان و عدم تمایل آنها به حمل کالاهای وارد شده توسط شرکت‌های دولتی شده و باعث دپوی هر چه بیشتر بار مذکور خواهد شد.^۱ در شرایط مذکور سودجویانی با مراجعه به رانندگانی که از زمان عدم پرداخت کرایه آنها بیش از دو ماه گذشته است، نسبت به پرداخت کرایه این رانندگان، با کسر تا ۲۰ درصد مبلغ بارنامه، اقدام و سپس با شرکت حمل و نقل تسویه می‌کنند. در حقیقت ۸۰ درصد از کرایه راننده را به وی پرداخت می‌کنند و خود ۱۰۰ درصد کرایه را از شرکت حمل و نقل در آینده نزدیک دریافت می‌کنند. در این روند معیوب شبهه تبانی فرد سودجو و شرکت حمل و نقل نیز بعضاً مطرح می‌شود.

از طرف دیگر مواردی وجود دارند که مبلغ پشت بارنامه مورد تقاضای شرکت‌های حمل و نقل یا راننده، معادل کرایه بارنامه بوده است. معمولاً زمانی که تقاضا برای کامیون زیاد است، مانند زمانی که حمل

۱. براساس بررسی‌ها، در حال حاضر شرکت پشتیبانی امور دام ۶۰۰ هزار تن بار آزاد دارد، ولی رانندگان تمایلی به حمل آن ندارند.



نهاده‌های دامی با حمل محصولات کشاورزی هم‌زمان می‌شود یا زمانی که میزان جوجه‌ریزی بالاست و همچنین زمانی که نرخ کرایه حمل‌ونقل افزایش مؤلفه‌های هزینه حمل‌ونقل اصلاح نمی‌شود، دریافت مبالغی به‌عنوان پشت‌بارنامه توسط برخی رانندگان رواج می‌یابد. با توجه به اینکه بسیاری از رانندگان مالک کامیون نیستند، اصلاح براساس نرخ‌های شناور هم نمی‌تواند در اصلاح رویه کاری این دست رانندگان در مورد درخواست پشت‌بارنامه مؤثر باشد.

۶. تخلف از قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی

براساس تبصره «۳» از بند «ب» ماده (۳) «قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی» مصوب ۱۳۸۶/۱۱/۸، دولت مکلف است در حد مقابله با بحران نسبت به تأمین کالاهای اساسی برای مدت معین، تمهیدات لازم را ببندد. ولی در شرایط حاضر دولت به‌عنوان رقیب بخش غیردولتی عمل می‌کند. در حالی که بخش غیردولتی حقیقی، از یک سو فاقد امتیازات ویژه در برخورداری از منابع و امکانات بنادر جهت تخلیه و بارگیری نهاده است و از سوی دیگر شرایط موجود به‌نحوی است که در اثر نحوه فعالیت بخش دولتی، بخش غیردولتی رغبت کافی برای ورود به این عرصه را ندارد. این وضعیت به مفهوم نقض ماده (۵۲) قانون فوق‌الذکر^۱ می‌باشد. از طرف دیگر این شرکت فاقد چالاکی لازم در زمینه واردات و ترخیص نهاده است. عملکرد شرکت مزبور سبب تأخیر در تخلیه کشتی‌ها و در نتیجه پرداخت دموراژ به شرکت‌هایی می‌شود که بار کشتی متعلق به آنهاست. علاوه بر این با وجود اینکه پیمانکار بخش دولتی در برخورداری از امکانات (خواسته یا ناخواسته) در اولویت است، ولی به دلیل تأخیر در بارگیری سبب افزایش زمان تخلیه انبارهای بنادر می‌شود.

۷. عدم پرداخت کرایه به موقع و یا پرداخت با تأخیر زیاد به رانندگان

این معضل به‌طور ویژه در خصوص کالاهای وارداتی توسط شرکت‌های دولتی وجود دارد؛ به طوری که تأخیر در پرداخت در برخی از مقاطع به بیش از دو ماه نیز رسید.

۸. عدم تمایل برخی واردکنندگان به خروج کالا از بنادر به علت انتظار برای اعلام قیمت جدید

افزایش قیمت ارز نیمایی از ۲۴۰ به ۲۸۵ هزار ریال در طول سال جاری و بالتبع افزایش قیمت تمام‌شده کالای وارداتی، مشوق برخی از واردکنندگان برای عدم ترخیص نهاده‌های وارداتی بوده است.

۱. قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی - ماده (۵۲): هرگونه کمک و اعطای امتیاز دولتی (ریالی، ارزی، اعتباری، معافیت، تخفیف، ترجیح، اطلاعات یا مشابه آن)، به صورت تبعیض‌آمیز به یک یا چند نگاه یا شرکت که موجب تسلط در بازار یا اخلاق در رقابت شود، ممنوع است.

[نتیجه گیری]

با توجه به حجم دپوی کالای اساسی در انبارهای بندر امام خمینی (ره) که در مورخ ۱۴۰۱/۹/۲۵ قریب به سه میلیون و ۵۰۰ هزار تن بوده است و همچنین ترافیک حدود ۳۵ کشتی حامل بار حاضر در اسکله، این بندر در وضعیت نامناسب و کم سابقه‌ای قرار گرفته است. ترافیک کشتی‌ها در اسکله و همچنین دپوی بالای نهاده در انبارها، باعث کاهش کیفیت نهاده‌های دامی، طغیان حشرات، افزایش آفات توکسین‌ها و افزایش احتمال خودسوزی و آتش‌سوزی در انبارها شده است. در چنین شرایطی علاوه بر کاهش کیفیت نهاده‌های وارداتی، قیمت تمام شده این نهاده‌ها به شدت افزایش می‌یابد؛ به طوری که هزینه دمو راژ برای یک فروند کشتی با محموله حدود ۶۰ هزار تن، تقریباً روزانه ۱۱ میلیارد ریال است. با توجه به اینکه اکثر محموله‌ها در تملک شرکت پشتیبانی امور دام است و جریان ترخیص و حمل بار این شرکت بسیار کند صورت می‌گیرد، ادامه روند فعلی ترخیص با گره خوردگی و توقف جریان حمل بار همراه خواهد بود. البته پس از پیگیری‌های مکرر مسئولان مربوطه، تصمیماتی در خصوص ورود کشتی‌های جدید اتخاذ شده است و میزان رسوب نهاده‌های دامی در بند امام خمینی (ره) در مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۷ به دو میلیون و ۵۷۶ هزار تن رسیده است؛ ولی دو نکته مهم در این خصوص وجود دارد: اولاً با توجه به سرعت بسیار پایین شرکت پشتیبانی امور دام، تخلیه بار موجود ماه‌ها به درازا خواهد کشید. ثانیاً زمانی که از یک سو، وزارت جهاد کشاورزی از ورود در امور تصدی‌گرانه اجتناب نکرده و تشکل‌ها و اتحادیه‌های مردمی را طبق تکالیف قانونی خود توانمند ننماید و از سوی دیگر، رویه‌های فسادزا و ناکارآمد ترخیص بار اصلاح نشود، مشکلات موجود همچنان در مقاطع زمانی آتی نیز تکرار خواهد شد. لذا نیاز است هر چه زودتر با استفاده از همه ظرفیت‌ها در اقدامی کارا، سریع و جهادی، نسبت به تخلیه بندر امام خمینی (ره) اقدام و با استفاده از درس‌آموخته‌های موجود، نسبت به اصلاحات اساسی نیز تدابیر لازم اندیشیده شود. براساس بررسی‌های انجام شده، رفع معضل دپوی نهاده‌های دامی در بندر امام خمینی (ره) در قالب سه سناریوی زیر قابل پیگیری است:

۱. به مزایده گذاشتن بخشی از محموله وارداتی توسط شرکت پشتیبانی امور دام: در شرایط فعلی و با توجه به انبوه نهاده دپو شده در بندار که بیشتر آن مربوط به شرکت پشتیبانی امور دام است، یکی از مهم‌ترین راهکارها، به مزایده گذاشتن بخشی (حداقل ۲۵ درصد) از محموله‌های وارداتی توسط شرکت پشتیبانی امور دام یا محموله تعدادی از کشتی‌های حامل نهاده‌های وارداتی شرکت پشتیبانی امور دام است، تا از ظرفیت بخش غیردولتی به خصوص تشکل‌های فراگیر کشاورزان و روستائیان جهت ترخیص،



تخلیه و حمل نهاده‌های دامی، فعالانه استفاده شود. جهت انجام این کار مقدار محموله مورد مزایده به بالاترین قیمت پیشنهادی به بخش غیردولتی متقاضی خرید و صاحب صلاحیت، به فروش می‌رسد و البته می‌توان برای تشکیل های حقیقی کشاورزان و روستائیان امتیازهایی را قائل شد. با توجه به اینکه یکی از مشکلات عمده شرکت پشتیبانی امور دام در حال حاضر مشکل تأمین نقدینگی و اعتبار است، با این روش علاوه بر اینکه با استفاده از ظرفیت و توان بخش غیردولتی، تا حد زیادی از حجم نهاده دپو شده کاسته می‌شود و جریان حمل بار با سرعت بیشتری انجام خواهد شد، همچنین از محل فروش نهاده به بخش غیردولتی، نقدینگی لازم برای شرکت پشتیبانی امور دام جهت انجام امور ترخیص و بارگیری باقی مانده نهاده‌های وارداتی فراهم می‌شود. مجدداً تأکید می‌شود که هدف از این مزایده، فروش بخشی از نهاده به بخش غیردولتی به بالاترین قیمت پیشنهادی و نه الزاماً قیمت تمام‌شده است.

۲. تشکیل کمیته قیمتگذاری و نظارت بر ترخیص کالاهای اساسی از بنادر: با توجه به ایرادات فعلی قیمتگذاری حمل نهاده‌های دامی که در قالب برگزاری مناقصه و در ادامه به صورت اعلام نرخ‌های شناور است، ایجاد کارگروهی متشکل از نمایندگان سازمان بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات کشور، مدیر پایانه بندر، صنف شرکت‌های حمل و نقل و صنف رانندگان، صاحبان کالا (شرکت پشتیبانی امور دام، شرکت بازرگانی دولتی ایران و بخش غیردولتی)، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت راه و شهرسازی، تحت عنوان «کمیته قیمتگذاری و نظارت بر ترخیص کالاهای اساسی از بنادر»، به منظور سامان‌دهی و نظارت بر فرایند بارگیری، نظارت بر توزیع کالاهای اساسی و تعیین و اصلاح هزینه حمل و نقل، متناسب با شرایط عرضه و تقاضای کالاهای اساسی و تغییرات بازار، ضروری به نظر می‌رسد. در هر صورت به منظور تأمین عادلانه منافع همه بازیگران پیشنهاد می‌شود قیمتی که شرکت حمل و نقل با شرکت واردکننده دولتی یا غیردولتی طی مناقصه به توافق رسیده به صورت شفاف در سامانه‌ای اعلام شود و فرایند تحویل بار به صورت صحیح و سالم نیز از طریق همین سامانه پیگیری شود، تا امکان تخلف به حداقل برسد؛ به نحوی که اطلاعات این سامانه به صورت کاملاً شفاف و قابل دسترس برای نهادهای نظارتی، به‌طور روزانه در سامانه درج شود و اگر راننده یا شرکتی اقدام به مخلوط کردن ناخالصی یا کاهش وزن نمودند، وارد لیست سیاه شوند.

۳. اصلاح فرایند حمل نهاده‌های دامی: بخشی از ایرادات حمل و نقل نهاده‌های دامی، به اجرای نامناسب مناقصه حمل توسط شرکت پشتیبانی امور دام مربوط می‌شود. در نتیجه، از ۱۱۰ شرکت حمل و نقل ثبت شده در پایانه بار امام خمینی (ره)، تنها ۱۲ شرکت در فرایند حمل کالاهای اساسی از بنادر درگیر حمل

بار بوده‌اند. در شرایط کنونی، انتقال کالای دولتی بر اساس مناقصه، با توجه به تغییرات و نوسانات قیمتی و رویه‌های معیوب، امکان‌پذیر نیست. از این رو باید وزیر محترم جهاد کشاورزی، دستور ترک تشریفات مناقصه را برای مدت یک الی دو ماهه صادر نماید تا از ظرفیت کلیه شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان برای انتقال کالا بر اساس ضوابط موجود و تحت نظارت دستگاه‌های مرتبط استفاده شود و در این مدت یک تا دو ماه نیز روند برگزاری مناقصه مورد بازبینی و اصلاح قرار گیرد.

گفتنی است در حال حاضر و در اثر نابسامانی‌های موجود در فرایند حمل نهاده‌های دامی، شرکت‌های حمل و نقل دچار چالش‌های اساسی شده و در نتیجه، تعداد قابل توجهی از رانندگان به دلیل بروز نابسامانی‌های فعلی، شغل خود را از دست داده‌اند. سامان‌دهی شرکت‌های حمل و نقل در قالب چند کنسرسیوم نیز می‌تواند در ایجاد عدالت در زمان توزیع بار بین شرکت‌های مختلف حمل و نقل اثرگذار باشد. این موضوع باید از نظر اشتغال، معضلات اجتماعی و مهم‌تر از همه، به‌ویژه در مقطع حساس فعلی از نظر مباحث ملی مورد توجه ویژه قرار گیرد.

علاوه بر موارد فوق، پیشنهادهای ذیل می‌توانند در جهت کاهش میزان دپوی نهاده در بنادر و همچنین برنامه‌ریزی احتیاطی برای آینده مدنظر قرار گیرند:

■ **بازنگری در فرایند تحویل بار:** از آنجایی که بخشی از بار وارد شده توسط شرکت پشتیبانی امور دام حداقل در برخی از استان‌ها در انبارهای استانی تخلیه و پس از بارگیری مجدد به مقصد حمل می‌شود، بهتر است در شرایط حاضر نسبت به اصلاح این روند و تحویل مستقیم نهاده‌های دامی بارگیری شده در بندر به تولیدکننده اقدام گردد. در حال حاضر مرغدارانی وجود دارند که با گذشت ۴۵ روز هنوز بار خریداری شده خود را تحویل نگرفته‌اند. شایان ذکر است بیشتر ذرت و کنجاله سویا در واحدهای مرغداری گوشتی مصرف می‌شود.

■ **استفاده از ظرفیت لجستیک نهاده‌های نظامی و ناوگان ریلی کشور:** در صورتی که علی‌رغم مشارکت بخش غیردولتی مشکل دپوی نهاده در بندر امام خمینی (ره) حل نشود، پیشنهاد می‌شود با هدف پیشگیری از ایجاد بحران و تبعات آن، از ظرفیت نهاده‌های نظامی برای حمل نهاده‌ها، به‌منظور جبران کمبود لجستیک استفاده شود. همچنین در صورت امکان و وجود ظرفیت خالی می‌توان از ظرفیت ریلی کشور در جابه‌جایی نهاده استفاده کرد.



■ **استفاده از ظرفیت بندر شهید بهشتی:** با ایجاد بندر شهید بهشتی در منطقه آزاد چابهار و زیرساخت مورد نظر جهت تخلیه بارهای فله از جمله نهاده‌های دامی و زیرساخت‌های انبارش، پیشنهاد می‌شود بخشی از نهاده‌های دامی (حداقل مصرف مورد نیاز شرق کشور) در بندر مذکور تخلیه، انبارش و از مبدأ این بندر حمل شود.

■ **آینده‌نگری در مورد تأمین نهاده با توجه به مناقشه روسیه و اوکراین:** با توجه به فضا سازی‌های اخیر و احتمال قطع روابط دیپلماتیک اوکراین با ایران و همچنین نظر به اینکه در فاصله زمانی اسفندماه ۱۴۰۰ تا تیرماه ۱۴۰۱، حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد از نهاده‌های دامی از کشور اوکراین وارد کشور شد، نسبت به برنامه‌ریزی جهت واردات از مبادی جایگزین اقدام گردد.

■ **بازنگری در قیمت‌های مصوب:** به دلیل افزایش بیش از ۴۵ هزار ریالی نرخ دلار نیمایی از ابتدای سال جاری و به تبع آن، افزایش قیمت تمام‌شده نهاده‌های دامی وارداتی، در شرایطی که قیمت مصوب این اقلام تغییر نیافته است، تمایل بخش غیردولتی برای مشارکت در امر تأمین نهاده‌های دامی در حال کاهش است و برای بهبود این وضعیت باید نسبت به بازنگری قیمت‌های مصوب اقدام نمود. گفتنی است افزایش نزدیک به ۱۹ درصد در نرخ ارز نیمایی، با وجود کاهش حدوداً ده درصدی قیمت جهانی نهاده‌های دامی، نهایتاً منجر به بالارفتن قیمت تمام‌شده نهاده‌های دامی وارداتی شد. بنابراین ثابت بودن قیمت فروش، سبب کاهش انگیزه فعالیت برای واردکنندگان بخش غیردولتی می‌شود. از آنجایی که در صورت تصمیم بخش غیردولتی به خروج از فرایند واردات، تا رسیدن آخرین محموله خریداری شده توسط این بخش بین دو تا چهار ماه طول می‌کشد، عدم مدیریت مناسب وضع فعلی ممکن است کشور را بعد از بازه (در پایان سال جاری) با کمبود کالاهای اساسی مواجه سازد. البته لازم است در کنار اصلاح قیمت‌های مصوب نهاده‌های دامی، سیاست‌های جبرانی متناسب نیز اتخاذ شود، به نحوی که در نهایت سبب افزایش هزینه تولید برای تولیدکنندگان نشود.

■ **توانمندسازی تشکل‌های مردمی و اجتناب وزارت جهاد کشاورزی از تصدی‌گری**
همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، دلیل اصلی رسوب این حجم بالا از نهاده‌ها و تبعات آن، از جمله تحمیل هزینه دموارژ و فساد این اقلام، به عدم برنامه‌ریزی مناسب وزارت جهاد کشاورزی برمی‌گردد؛ چراکه اگر واردات متناسب با تقاضای بازار و با تأکید بر استفاده از تمام ظرفیت شرکت‌های بخش خصوصی و تعاونی (چه در واردات و چه در حمل‌ونقل) انجام می‌شد، این مقدار رسوب

کالاهای اساسی در بنادر به وقوع نمی پیوست. گفتنی است رسوب کالاهای اساسی در مبادی واردات، دفعه اول نیست که اتفاق می افتد و شایسته بود با درس آموزی از تجربه سنوات گذشته و اصلاح رویه ها و توانمندسازی تشکل ها، از تکرار این موضوع در سال جاری پیشگیری می شد. در پایان پیشنهاد می شود با استناد به اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی و ماده (۶) «قانون افزایش بهره‌وری بخش کشاورزی و منابع طبیعی» مصوب ۱۳۸۹/۴/۲۳، وزارت جهاد کشاورزی جهت واگذاری امور واردات نهاده‌های دامی به تشکل‌های تخصصی و صاحب صلاحیت، برنامه اقدام توانمندسازی تشکل‌های بخش غیردولتی جهت واردات نهاده‌های دامی را طی حداکثر دو ماه ارائه نماید.

■ اجرای تکالیف قانونی در راستای خودکفایی در خوراک دام

وفق ماده (۳) «قانون تمرکز وظایف و اختیارات مربوط به بخش کشاورزی در وزارت جهاد کشاورزی» مصوب ۱۳۹۱/۱۱/۲۴، این وزارتخانه مکلف شده «در واردات هر یک از کالاهای بند (الف) ماده (۱) این قانون برای تأمین نیاز داخلی و تنظیم بازار به نحوی عمل نماید که سالانه حداقل ده درصد (۱۰٪) به میزان تولید داخلی این محصولات افزوده شود تا کالاهای مزبور به مرز خودکفایی در تولید داخلی برسند». نهاده‌های دامی و دانه‌های روغنی از جمله کالاهای مدنظر این قانون بوده است. لذا وزارت جهاد کشاورزی باید برنامه مشخص خود برای بهبود تاب‌آوری و خودکفایی در تولید خوراک دام کشور را با محوریت رویکردهای نوین در خوراک دام ارائه نماید.

در نهایت نیز با توجه به تبعات بسیار ناگوار عدم تأمین به موقع نهاده‌ها بر حوزه دام و طیور، پیشنهاد می شود نهاده‌های نظارتی، از جمله سازمان بازرسی کل کشور به موضوع هدررفت بیت‌المال، سوءمدیریت و ترک فعل بخش‌های وابسته به دولت ورود نمایند تا در آینده کشور با چنین تلاطم‌هایی مواجه نشود.



[منابع و مأخذ]

۱. قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی، مصوب ۱۳۸۶/۱۱/۰۸.
۲. قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران؛ مصوب ۱۳۵۸/۱/۱۰.
۳. قانون افزایش بهره‌وری بخش کشاورزی و منابع طبیعی، مصوب ۱۳۸۹/۴/۲۳.
۴. قانون بودجه سال ۱۴۰۱ کل کشور، مصوب ۱۴۰۰/۱۲/۲۵.
۵. قانون تمرکز وظایف و اختیارات مربوط به بخش کشاورزی در وزارت جهاد کشاورزی، مصوب ۱۳۹۱/۱/۲۴.



مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۲۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc@majles.ir