



جمهوری اسلامی ایران
وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی

پیوست عدالت پیش نویس آیین نامه اجرایی تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور



پیوست عدالت

فروردین ۱۴۰۵

MCLS.GOV.IR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



جمهوری اسلامی ایران
وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی

پیوست عدالت پیش نویس آیین نامه اجرایی تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور

وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی
حوزه وزارت - کارگروه پیوست عدالت

عنوان: پیوست عدالت پیش نویس آیین نامه اجرایی تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور

اظهار نظر کننده: دکتر زهرا مشفق

ناظر علمی: دکتر علی عرب مازار

تاریخ تدوین: ۸ فروردین ۱۴۰۵

مطالب مندرج در این پیوست بر اساس بررسی تدوین کننده و در راستای بهبود آیین نامه پیشنهادی بوده و نظر رسمی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در قالب مکاتبات مربوطه منعکس می شود.

فهرست مطالب

۱. مقدمه	۵
جدول ۱: تشریح اطلاعات مصوبه پیشنهادی و پیوست عدالت	۶
۲- معرفی کلیات مصوبه پیشنهادی	۸
۲-۱- آبخار سیاستی تبیین‌کننده روح حاکم بر مصوبه پیشنهادی	۸
۲-۲- نقد فرآیند سیاست‌گذاری و تدوین مصوبه پیشنهادی	۸
۳- ارزیابی عدالت محور مصوبه پیشنهادی	۱۱
۳-۱- رکن اول، شروط رویه‌ای سیاست عادلانه	۱۱
۳-۱-۱- شرط رویه‌ای: شفافیت	۱۱
۳-۱-۲- شرط رویه‌ای: عدم تبعیض در فرایند	۱۱
۳-۱-۳- شرط رویه‌ای: پاسخگویی و قابلیت اعتراض	۱۱
۳-۱-۴- شرط رویه‌ای: مشارکت واقعی ذینفعان	۱۲
۳-۱-۵- شرط رویه‌ای: استفاده‌پذیری	۱۲
۳-۲- رکن دوم، ابعاد سیاست عادلانه	۱۲
۳-۲-۱- بعد بازتوزیع منابع و خدمات (عدالت اقتصادی)	۱۲
۳-۲-۲- بعد بازشناسی، منزلت و کرامت انسانی (عدالت فرهنگی)	۱۳
۳-۲-۳- بعد نمایندگی و حق داشتن صدا (عدالت سیاسی)	۱۳
۳-۲-۴- بعد قابلیت‌های واقعی و امکان زیست انسانی شایسته	۱۳
۴- تأثیر مصوبه پیشنهادی بر ذینفعان	۱۴
جدول ۲: تأثیر مصوبه پیشنهادی بر ذینفعان	۱۴
۵- ارزیابی نهایی مصوبه پیشنهادی	۱۷
جدول ۳: ارزیابی نهایی و پیشنهادات اصلاحی	۱۷
جدول ۴: اصلاحات پیشنهادی در متن آیین‌نامه	۱۸
۶- منابع	۲۰



۱- مقدمه

با توجه به اهمیت رویکرد عدالت محور در سیاست‌گذاری‌های دولت مبنی بر تهیه پیوست عدالت برای مصوبات دولت، این سند به ارزیابی مصوبه پیشنهادی «تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور» از منظر عدالت اجتماعی می‌پردازد. مصوبه پیشنهادی مورد بررسی در مرحله تدوین قرار دارد و توسط وزارت راه و شهرسازی به هیئت دولت ارائه شده است. مصوبه پیشنهادی مذکور در بستری تدوین شده که ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور، به عنوان حلقه واسط میان زنجیره تأمین بین‌المللی و بازار مصرف داخلی، طی سال‌های اخیر به یکی از پیچیده‌ترین چالش‌های اقتصاد ایران تبدیل شده است و بنادر کشور به ویژه بندر امام خمینی با بحران انباشت کالای اساسی و معطلی کشتی‌ها به مدت سه تا چهار ماه مواجه بوده‌اند. این بحران آثار مستقیم و غیرمستقیم گسترده‌ای بر امنیت غذایی، معیشت خانوارهای کم‌درآمد، فعالیت تولیدکنندگان دامی و کشاورزی، و وضعیت رانندگان و کارگران بخش حمل‌ونقل و بنادر داشته است. این گزارش با اتکا به چارچوب تحلیلی پیوست عدالت، می‌کوشد با بهره‌گیری از چارچوب ارزیابی چندبعدی عدالت شامل شروط رویه‌ای پنج‌گانه و ابعاد ماهوی چهارگانه عدالت، آثار بالفعل و بالقوه مصوبه پیشنهادی بر گروه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی را بررسی و ظرفیت‌های تبعیض‌آمیز و نابرابری‌ساز آن را شناسایی نماید. هدف نهایی این ارزیابی، ارائه پیشنهادات اصلاحی مشخص برای بهبود مصوبه پیشنهادی از منظر عدالت، پیش از تصویب نهایی در هیئت وزیران است.

جدول ۱: تشریح اطلاعات مصوبه پیشنهادی و پیوست عدالت

عنوان سیاست	مصوبه پیشنهادی تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور (شماره ۰۲/۱۰۰/۱۷۶۷۸۷ مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۲۰)
مرجع ارائه دهنده سیاست	وزارت راه و شهرسازی، ارسال شده به معاون اول رئیس جمهور جهت تصویب در هیئت وزیران
نوع سیاست	مصوبه پیشنهادی هیئت وزیران (آیین نامه اجرایی)، ماهیت تنظیمی-تجویزی با ابعاد بازتوزیعی غیرمستقیم
مسئول ارزیابی	زهرا مشفق
تاریخ شروع و پایان ارزیابی	تاریخ شروع: ۱۴۰۴/۱۱/۱۹ تاریخ پایان: ۱۴۰۵/۱/۸
اجرا یا بازنگری بودن سیاست	بررسی برای تصویب نهایی در هیئت وزیران
اهداف و مقاصد سیاست	مصوبه پیشنهادی تلاش دارد با تعیین تکالیف مشخص برای وزارتخانه‌ها و نهادهای مختلف از جمله وزارت راه و شهرسازی، گمرک، بانک مرکزی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان ملی استاندارد، فرآیند ترخیص کالاهای اساسی شامل گندم، ذرت دامی، جو، کنجاله، دانه‌های روغنی، برنج، شکر خام، انواع روغن، گوشت قرمز و مرغ، حبوبات و کودهای شیمیایی یارانه‌ای و کاهش زمان ماندگاری آنها در بنادر را تسهیل و تسریع نماید.
گروه‌های مخاطب و هدف سیاست	مخاطبان مستقیم این مصوبه پیشنهادی دستگاه‌های اجرایی مسئول فرآیند واردات و ترخیص کالا شامل: - سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، شرکت راه آهن)، وزارت امور اقتصاد و دارایی، گمرک، وزارت نفت، بانک مرکزی، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان ملی استاندارد، وزارت بهداشت و آموزش پزشکی و وزارت صمت) هستند. گروه‌های هدف نهایی شامل: واردکنندگان دولتی و خصوصی کالاهای اساسی، رانندگان ناوگان حمل و نقل، تولیدکنندگان دام و طیور، تولیدکنندگان روغن نباتی و در برخی موارد مصرف‌کنندگان نهایی کالاهای اساسی در سراسر کشور می‌باشند.
سایر گروه‌های متأثر از سیاست	- فعالان اقتصادی خرد و متوسط فعال در زنجیره توزیع - بخش خصوصی واردکننده با سهم محدود از واردات کالاهای اساسی، - دامداران و مرغداران وابسته به نهادهای وارداتی، - کارگران بنادر و کارکنان شرکت‌های حمل و نقل، - ساکنان مناطق بندری و مصرف‌کنندگان نهایی کم‌درآمد که تغییرات قیمتی کالاهای اساسی بیشترین تأثیر را بر سبد مصرفی آنها دارد.



<p>تحلیل حاضر مبتنی بر:</p> <ul style="list-style-type: none">- بررسی اسنادی و تحلیل داده‌های ثانویه شامل گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، اظهارات دبیر انجمن بنادر و دریانوردی، رئیس کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی،- گزارش‌های رسانه‌ای از وضعیت بنادر- مصاحبه‌های منتشرشده با مسئولان بندری و گمرکی تدوین شده است.	<p>گروه‌ها و ذینفعان مورد مشورت در ارزیابی</p>
<p>روش شناسی این ارزیابی مبتنی بر سه منبع:</p> <ul style="list-style-type: none">- تحلیل تطبیقی متن مصوبه پیشنهادی با واقعیت‌های عملیاتی بنادر کشور؛- مرور گزارش‌های نهادهای و رسانه‌ای مرتبط با بحران رسوب کالا؛- ارزیابی انتقادی مواد مصوبه پیشنهادی از منظر چهار بعد عدالت (بازتوزیع، بازشناسی، نمایندگی و قابلیت‌های واقعی) و پنج شرط رویه‌ای سیاست عادلانه (شفافیت، عدم تبعیض، پاسخگویی، مشارکت ذینفعان و استفاده‌پذیری)، بوده است.	<p>رویکرد و روش شناسی ارزیابی</p>

۲- معرفی کلیات مصوبه پیشنهادی

۲-۱- آبخار سیاستی تبیین کننده روح حاکم بر مصوبه پیشنهادی

مصوبه پیشنهادی تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور در چارچوب وظایف حاکمیتی دولت در تأمین امنیت غذایی و تنظیم بازار کالاهای اساسی تدوین شده است. مبنای قانونی این مصوبه پیشنهادی را می توان در اصل سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران جست و جو کرد که رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای آحاد جامعه در تمام زمینه های مادی و معنوی را از وظایف دولت بر شمرده است. همچنین بند ۱۲ اصل سوم که پی ریزی اقتصاد صحیح و عادلانه بر طبق ضوابط اسلامی جهت ایجاد رفاه و رفع فقر و بر طرف ساختن هر نوع محرومیت در زمینه های تغذیه و مسکن و کار و بهداشت را الزام کرده، مبنای دیگری برای این مصوبه پیشنهادی محسوب می شود. علاوه بر آن، سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی، سیاست های مرتبط با بهبود محیط کسب و کار (مبتنی بر کاهش زمان و هزینه های فرایندهای ورود و صدور کالا) و تأکید بر تأمین کالاهای اساسی مردم از محورهای مهم سیاستی بالادستی این مصوبه پیشنهادی هستند. با این حال بررسی تطبیقی مصوبه پیشنهادی با اسناد بالادستی نشان می دهد که روح حاکم بر مصوبه پیشنهادی بیش از آنکه معطوف به تأمین عدالت در دسترسی همه اقشار به کالاهای اساسی باشد، معطوف به رفع گلوگاه های اداری و عملیاتی است. مصوبه پیشنهادی عمدتاً تکلیف محور بوده و به جای شناسایی و رفع ریشه ای گلوگاه ها، به تکرار الزامات اداری بسنده کرده که بسیاری از آنها پیش تر نیز در مصوبات مشابه مقرر شده اند. بزرگ ترین گلوگاه یعنی فرآیند تخصیص ارز و ناهماهنگی نهادی ارزی- بانکی که عامل اصلی انباشت پنج میلیون تن کالا و معطلی بیش از ۲۵ فروند کشتی به مدت سه تا چهار ماه بوده، در مصوبه پیشنهادی به صورت سطحی و بدون مکانیزم تضمین تأمین منابع ارزی مطرح شده است. اگرچه از اخبار منتشر شده بعد از شروع جنگ آمریکا و اسرائیل با ایران از ۹ اسفند ۱۴۰۴ می توان اینگونه استنباط کرد که تمام یا بخش مهمی از مشکل در چارچوب فرایندهای اضطراری ناشی از جنگ حل شده اما، به نظر چاره جویی اساسی در این زمینه به ویژه در چارچوب سیاست های جدید ارزی که از دی ماه حاکم شده هنوز ضرورت دارد.

۲-۲- نقد فرآیند سیاست گذاری و تدوین مصوبه پیشنهادی

فرآیند تدوین مصوبه پیشنهادی « تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور» از منظر عدالت رویه ای با نقدهای جدی مواجه است. نخست آنکه مصوبه پیشنهادی فاقد مطالعات پشتیبان کافی درباره ریشه یابی بحران رسوب کالا در بنادر است. در حالی که گزارش های متعدد از جمله گزارش مرکز پژوهش های مجلس و اظهارات مسئولان بندری نشان می دهد که عامل اصلی بحران نه ظرفیت بندری بلکه فرآیندهای ارزی و بانکی و ناکارآمدی نهادهای دولتی واردکننده به ویژه شرکت پشتیبانی امور دام است. با توجه به ضوابط مصوبه پیشنهادی در مدارک ارسالی از سوی دفتر هیئت دولت، مصوبه پیشنهادی بدون توجه کافی به این یافته ها و بدون ارائه تحلیل علی از بحران، مستقیماً به وضع تکالیف اداری پرداخته است. دوم آنکه هیچ مکانیزم مشارکتی برای ذینفعان مستقیم سیاست در فرآیند تدوین مصوبه پیشنهادی پیش بینی نشده است. بر اساس آنچه در متن مصوبه پیشنهادی اشاره شده در فرآیند تدوین این پیش نویس نمایندگان بخش خصوصی مشارکت داشته اند اما مشخص نشده که آیا واردکنندگان بخش خصوصی که از تبعیض در تخصیص ارز و فرآیند ترخیص آسیب می بینند، رانندگان کامیون که مشکل عدم پرداخت به موقع کرایه حمل

آنها را با بحران معیشتی مواجه کرده، تشکل‌های صنفی حمل و نقل که درگیر منازعه میان شرکت‌های سنتی و هوشمند هستند، در فرآیند نگارش مصوبه پیشنهادی مشارکت داشته‌اند یا خیر. سوم آنکه از محتوای مصوبه پیشنهادی اینگونه استنباط میشود که فاقد منطق طراحی شفاف و اصولی مبتنی بر تحلیل هزینه-فایده اجتماعی است و روشن نیست چرا برخی مهلت‌های زمانی خاص مانند ده روز برای تخصیص ارز یا پنج روز برای تعیین تکلیف نهاده‌ها انتخاب شده‌اند.

در خصوص بند ۱ ماده ۵ (تعیین سهمیه نهاده‌های دامی با هدف جذب حداکثری از بازارگاه‌ها)، نکته مهم آن است که تکلیف مقرر در مصوبه پیشنهادی مبنی بر تعیین سهمیه نهاده‌ها متناسب با موجودی انبارهای بنادر بلافاصله پس از صدور مجوز ترخیص، ناظر بر مرحله پسینی زنجیره یعنی توزیع و فروش است، در حالی که گلوگاه اصلی در مراحل پیشینی شامل تخصیص ارز، تأمین نقدینگی برای ترخیص و هماهنگی نهادی قرار دارد. بخش عمده نهاده‌های دامی دپو شده در بندر امام خمینی توسط شرکت پشتیبانی امور دام کشور وارد شده و به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۴۰۱)، این شرکت به دلیل کمبود نقدینگی، اشکال در اجرای مناقصه حمل، و سوءمدیریت اداری، قادر به ترخیص و بارگیری به موقع نهاده‌ها نبوده است. بنابراین صرف تعیین سهمیه بدون رفع موانع ساختاری ترخیص و بدون پیش‌بینی مکانیزم جایگزین مانند واگذاری بخشی از واردات نهاده‌ها به بخش خصوصی و تعاونی‌های تولید، اثربخشی محدودی خواهد داشت.

در خصوص بند ۲ ماده ۵ (سازوکار تأمین منابع و پرداخت کرایه رانندگان ظرف ۴۸ ساعت)، تکلیف مقرر در مصوبه پیشنهادی مبنی بر پرداخت کرایه رانندگان، ظرف ۴۸ ساعت پس از تخلیه کالا در مقصد، اگرچه پاسخی مناسب به این معضل محسوب می‌شود، اما باید به چند ملاحظه اساسی توجه داشت. نخست آنکه این تکلیف بر عهده شرکت‌های حمل و نقلی طرف قرارداد نهاده شده، در حالی که گلوگاه اصلی پرداخت نه در شرکت‌های حمل و نقل بلکه در تأمین نقدینگی توسط کارفرمایان دولتی یعنی شرکت پشتیبانی امور دام و شرکت بازرگانی دولتی قرار دارد. ساختار مالی و اداری این دو شرکت که مکرراً با کسری بودجه، تأخیر در تخصیص اعتبارات دولتی مواجه بوده‌اند، اساساً توانایی عملیاتی‌سازی تکلیف ۴۸ ساعته را مورد تردید قرار می‌دهد. مصوبه پیشنهادی هیچ مکانیزم تضمینی مانند ایجاد صندوق پرداخت تضمینی کرایه حمل، الزام به افتتاح حساب امانی نزد بانک عامل، یا پیش‌بینی ضمانت اجرایی مشخص برای تخلف از این مهلت پیش‌بینی نکرده است.

دوم آنکه بحران پرداخت کرایه رانندگان را نمی‌توان جدای از بحران ساختاری نظام حمل و نقل جاده‌ای تحلیل کرد. تعارض منافع میان شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای سنتی و شرکت‌های بزرگ مقیاس هوشمند که اخیراً در پایانه بار بندر امام خمینی به بحران صنفی تبدیل شده و منجر به اقدام قضایی دادستانی بندر امام خمینی و متعاقباً دادستانی بندرعباس برای ممنوعیت فعالیت شرکت‌های هوشمند شده، نشان‌دهنده ضرورت اصلاح ساختار حاکمیتی حمل و نقل جاده‌ای پیش از هرگونه تکلیف مالی است. همچنین عدم به‌روزرسانی شاخص تن کیلومتر حمل کالای جاده‌ای و نرخ‌نامه‌های حمل متناسب با افزایش شدید هزینه‌های عملیاتی رانندگان، مسئله‌ای است که مصوبه پیشنهادی به آن پرداخته و بدون اصلاح آن، صرف تعیین مهلت ۴۸ ساعته برای پرداخت کرایه‌ای که خود ناکافی و نامتناسب با هزینه‌های واقعی حمل است، گره‌گشا نخواهد بود.

در خصوص بند ۳ ماده ۵ (فعالیت تمام‌وقت مراکز تخلیه کالاهای اساسی)، اگرچه فعالیت تمام‌وقت مراکز تخلیه می‌تواند تا حدودی سرعت چرخه فعالیت ناوگان حمل و نقل جاده‌ای را افزایش دهد و زمان معطلی رانندگان را کاهش دهد، اما این تکلیف بدون توجه به چند ملاحظه اساسی ناکافی خواهد بود. نخست آنکه فعالیت تمام‌وقت بنادر و مراکز تخلیه بدون فعالیت شبانه‌روزی همزمان دستگاه‌های مجوزدهنده از جمله سازمان ملی استاندارد، گمرک، سازمان دامپزشکی و وزارت جهاد کشاورزی اثربخشی محدودی خواهد داشت،

زیرا براساس اظهارات مقامات سازمان بنادر و دریانوردی ایران که مکرراً در مصاحبه‌های خود مطرح کرده‌اند، گلوگاه اصلی نه در عملیات فیزیکی بندری بلکه در فرآیندهای پیشینی و پسینی ترخیص یعنی تصمیمات ارزی و مجوزهای اداری قرار دارد. دوم آنکه مصوبه پیشنهادی هیچ اشاره‌ای به تأمین حقوق و مزایای اضافه‌کاری کارکنان و کارگران مراکز تخلیه در شرایط فعالیت شبانه‌روزی، تأمین امکانات رفاهی و بهداشتی برای شیفت‌های شبانه، و رعایت الزامات ایمنی شغلی ندارد. سوم آنکه اصلاح ساختاری انبارها، مکانیزه‌سازی سیستم‌های بارگیری و ایجاد اتصال ریلی مستقیم انبارها به شبکه حمل‌ونقل، پیش‌شرط‌های بنیادین افزایش بهره‌وری عملیات تخلیه هستند که مصوبه پیشنهادی به جای پرداختن به آنها، صرفاً بر افزایش ساعات کار با همان زیرساخت‌های ناکافی موجود تأکید کرده است.

۳- ارزیابی عدالت محور مصوبه پیشنهادی

در این بخش از گزارش تلاش شده تا پیش نویس مصوبه پیشنهادی ((تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور)) در چارچوبی برگرفته از رویکردی چندبعدی به عدالت مورد تحلیل و بررسی قرار گیرد. در این چارچوب، ارزیابی ابعاد مختلف عدالت محور مصوبه پیشنهادی در دو رکن شامل اول، شروط رویه‌ای سیاست عادلانه و دوم، ابعاد سیاست عادلانه انجام شده است.

۳-۱- رکن اول، شروط رویه‌ای سیاست عادلانه

از منظر رکن اول مصوبه پیشنهادی ((تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور)) در پنج شرط: شفافیت، عدم تبعیض در فرایند، پاسخگویی و قابلیت اعتراض، مشارکت واقعی ذینفعان و استفاده‌پذیری، گویای این واقعیت است که:

۳-۱-۱- شرط رویه‌ای: شفافیت

مصوبه پیشنهادی از نظر شفافیت دارای ضعف‌های قابل توجهی است. معیارها و مستندات مربوط به فرآیند تصمیم‌گیری در تدوین مهلت‌های زمانی مانند ده روز برای تخصیص ارز، پنج روز برای تعیین تکلیف نهاده‌ها و ۴۸ ساعت برای تأمین منابع، در دسترس عموم نیست و مبنای فنی انتخاب این ارقام در مستندات سیاست مشخص نشده است. براساس اظهارات کارشناسان حوزه تجارت، سامانه جامع تجارت که قرار است اطلاعات ثبت سفارش، تأمین ارز و ترخیص را رصد کند، سال‌هاست با مشکلات فنی و عملیاتی مواجه بوده و دسترسی واردکنندگان و عموم به اطلاعات لحظه‌ای وضعیت کالاها محدود است. فقدان شفافیت در فرآیند تخصیص ارز و اولویت‌بندی ترخیص، زمینه‌ساز رانت اطلاعاتی و تبعیض میان واردکنندگان مختلف شده است.

۳-۱-۲- شرط رویه‌ای: عدم تبعیض در فرایند

مصوبه پیشنهادی می‌تواند بستری برای ایجاد تبعیض میان بخش دولتی و غیردولتی باشد. تبصره ۳ ماده ۳ با مقرر کردن ترخیص صد درصدی برای کالاهای دولتی و نود درصدی برای بخش غیردولتی، می‌تواند منجر به رویه نابرابر شود. این تبعیض در شرایطی اعمال می‌شود که بخش عمده‌ای از بحران رسوب کالا دقیقاً ناشی از ناکارآمدی نهادهای دولتی واردکننده به‌ویژه شرکت پشتیبانی امور دام است.

۳-۱-۳- شرط رویه‌ای: پاسخگویی و قابلیت اعتراض

مصوبه پیشنهادی هیچ مکانیزم مشخصی برای اعتراض یا شکایت ذینفعان پیش‌بینی نکرده است. واردکنندگانی که به دلیل تأخیر در تخصیص ارز متحمل هزینه‌های دموراژ سنگین شده‌اند، رانندگانی که کرایه حمل آنها پرداخت نمی‌شود، و مصرف‌کنندگانی که افزایش قیمت کالاهای اساسی را تجربه می‌کنند، هیچ مسیر نهادی مشخصی برای طرح شکایت و مطالبه جبران خسارت ندارند. کمیته‌های نظارتی موضوع ماده ۱۰ نیز صرفاً در حد نظارت و گزارش‌دهی تعریف شده‌اند و اختیار اجرایی برای رسیدگی به اعتراضات ندارند. غیاب مکانیزم پاسخگویی، عدم پیش‌بینی ضمانت اجرایی برای تخلف دستگاه‌ها از مهلت‌های مقرر، و نبود سازوکار جبران خسارت برای ذینفعان آسیب‌دیده، از نقاط ضعف بنیادین مصوبه پیشنهادی است.

۴-۱-۳- شرط رویه‌ای: مشارکت واقعی ذینفعان

مصوبه پیشنهادی از نظر مشارکت ذینفعان در ضعیف‌ترین وضعیت ممکن قرار دارد. هیچ شواهدی از مشارکت واردکنندگان بخش خصوصی، تشکل‌های صنفی حمل‌ونقل، نمایندگان رانندگان کامیون، انجمن‌های تولیدکنندگان دامی و مرغداری، یا نمایندگان مصرف‌کنندگان در فرآیند تدوین مصوبه پیشنهادی وجود ندارد. مصوبه پیشنهادی صرفاً توسط دستگاه‌های دولتی و بدون نهادمند کردن مشارکت ذینفعان تهیه شده و بدین ترتیب صدای آسیب‌پذیرترین گروه‌ها در فرآیند سیاست‌گذاری غایب مانده است. این امر نه تنها مشروعیت اجتماعی مصوبه پیشنهادی را تضعیف می‌کند بلکه احتمال مقاومت ذینفعان در اجرا و تکرار بحران‌های مشابه را افزایش می‌دهد.

۵-۱-۳- شرط رویه‌ای: استفاده‌پذیری

مصوبه پیشنهادی از نظر قابلیت استفاده برای بخش خصوصی و فعالان اقتصادی با محدودیت‌هایی مواجه است. پیچیدگی فرآیندهای بانکی تخصیص ارز، تعدد دستگاه‌های مجوزدهنده شامل استاندارد، گمرک، جهاد کشاورزی، دامپزشکی و محیط زیست، و لزوم هماهنگی همزمان با همه این نهادها، فرآیند ترخیص را می‌تواند برای واردکنندگان به مسیری دشوار و گاه غیرقابل طی تبدیل کند. مصوبه پیشنهادی اگرچه بر مکانیزه‌سازی فرآیندها تأکید دارد، اما واقعیت عملی سامانه‌ها و فناوری‌های موجود با اهداف مصوبه پیشنهادی فاصله زیادی دارد. واردکنندگان کوچک و فعالان اقتصادی مناطق محروم که دسترسی کمتری به سامانه‌های دیجیتال و توان رایزنی نهادی محدودتری دارند، از شرایط نابرابری در استفاده از تسهیلات مصوبه پیشنهادی برخوردارند.

۲-۳- رکن دوم، ابعاد سیاست عادلانه

از منظر رکن دوم و ابعاد چهارگانه عدالت اقتصادی، عدالت فرهنگی، عدالت سیاسی و زیست انسانی شایسته؛ مصوبه پیشنهادی «تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور» گویای این واقعیت است که:

۳-۲-۱- بعد بازتوزیع منابع و خدمات (عدالت اقتصادی)

مصوبه پیشنهادی از منظر عدالت اقتصادی فاقد حساسیت کافی به توزیع نابرابر بار هزینه‌ها و منافع میان گروه‌های مختلف اجتماعی است. هزینه‌های دموراژ که ناشی از تأخیر در تخصیص ارز و ناکارآمدی فرآیندهای اداری است، نهایتاً بر دوش مصرف‌کنندگان نهایی تحمیل می‌شود و خانوارهای کم‌درآمد که سهم بالاتری از مخارج خود را صرف کالاهای اساسی می‌کنند، به‌طور نامتناسبی از این وضعیت آسیب می‌بینند. همچنین باید توجه داشت که در صورتی که تبعیض در تخصیص ارز ترجیحی به نفع بخش دولتی و به زیان بخش خصوصی صورت گیرد، می‌تواند شکاف دسترسی به منابع مالی و ارزی را تشدید می‌کند. دامداران و مرغداران خرد که وابسته به نهاده‌های وارداتی هستند و توان ذخیره‌سازی ندارند، از نوسانات قیمتی ناشی از بحران رسوب بیشترین زیان را متحمل می‌شوند. سه‌برابرسازی حق خواب ناوگان بدون اصلاح نرخ‌نامه حمل، هزینه‌های تحمیلی بر قیمت تمام‌شده کالا را افزایش می‌دهد و بار مالی آن در نهایت بر مصرف‌کننده نهایی سرشکن می‌شود.



۲-۲-۳- بعد بازشناسی، منزلت و کرامت انسانی (عدالت فرهنگی)

مصوبه پیشنهادی رانندگان کامیون را صرفاً به عنوان ابزار حمل و نقل و نه به عنوان ذینفعان دارای حقوق و کرامت مورد توجه قرار داده است. سه برابرسازی حق خواب بدون توجه به شرایط زیستی و کاری رانندگان در بنادر شامل کمبود امکانات رفاهی، بهداشتی و استراحتگاهی، نشان دهنده نگاه ابزاری مصوبه پیشنهادی به این گروه اجتماعی است. کارگران بندری که در شرایط کار فشرده و شبانه روزی قرار می‌گیرند، بدون هیچ اشاره‌ای به حقوق شغلی، ایمنی و بهداشت حرفه‌ای آنها، صرفاً مکلف به ارائه خدمات شده‌اند. این رویکرد با اصل حفظ کرامت و منزلت انسانی که در قانون اساسی مورد تأکید قرار گرفته، ناسازگار است.

۳-۲-۳- بعد نمایندگی و حق داشتن صدا (عدالت سیاسی)

مصوبه پیشنهادی از منظر عدالت سیاسی با چالش‌های جدی مواجه است. اگرچه ماده ۱۰ مصوبه پیشنهادی در ترکیب اعضای کمیته تسهیل و تسریع تخلیه و بارگیری به حضور نمایندگان بخش خصوصی اشاره کرده و تبصره ۱ همان ماده دعوت از نمایندگان سایر دستگاه‌های خصوصی حسب مورد را بلامانع دانسته، اما این مشارکت دارای کاستی‌های مهمی است: نخست آنکه حضور بخش خصوصی صرفاً در مرحله نظارت بر اجرا پیش‌بینی شده و هیچ مکانیزمی برای مشارکت ذینفعان در فرآیند تدوین و بازنگری خود مصوبه پیشنهادی وجود ندارد. دوم آنکه عبارت «حسب مورد» حضور نمایندگان غیردولتی را به صلاحدید مقام دولتی (استاندار) وابسته کرده و حق مشارکت نهادینه و مستقلاً ایجاد نمی‌کند. سوم آنکه، رانندگان کامیون، مصرف‌کنندگان نهایی، دامداران خرد و تشکل‌های صنفی حمل و نقل هیچ‌یک حضور مشخص و تضمین‌شده‌ای در ساختار نظارتی مصوبه پیشنهادی ندارند. بنابراین اگرچه وجود اشاره به بخش خصوصی در ماده ۱۰ نقطه مثبتی محسوب می‌شود، اما ساختار کلی مصوبه پیشنهادی همچنان عمدتاً دولت‌محور و فاقد تضمین مشارکت مؤثر و نهادینه ذینفعان غیردولتی است.

۴-۲-۳- بعد قابلیت‌های واقعی و امکان زیست انسانی شایسته

مصوبه پیشنهادی با عدم پرداختن به ریشه اصلی بحران یعنی فرآیند تخصیص ارز و ناکارآمدی ساختاری نهادهای دولتی واردکننده، عملاً قابلیت‌های واقعی خانوارهای وابسته به کالاهای اساسی وارداتی را بهبود نمی‌بخشد. دسترسی پایدار و با ثبات به کالاهای اساسی شامل مواد غذایی، نهاده‌های دامی و کودهای کشاورزی از پیش شرط‌های امنیت غذایی و زیست شایسته است. تأخیر مزمن در ترخیص این کالاها و نوسانات قیمتی ناشی از آن، قابلیت‌های واقعی خانوارهای کم‌درآمد برای تأمین تغذیه مناسب، دامداران خرد برای ادامه فعالیت تولیدی، و کشاورزان برای دسترسی به نهاده‌ها را محدود می‌کند. مصوبه پیشنهادی شکاف میان دسترسی رسمی به سیاست حمایتی و امکان واقعی بهره‌مندی از آن را برای گروه‌های آسیب‌پذیر کاهش نمی‌دهد و بلکه با نهادینه‌سازی تبعیض ساختاری میان بخش دولتی و خصوصی و بی‌توجهی به مناطق محروم، این شکاف را بازتولید می‌کند.

۴- تأثیر مصوبه پیشنهادی بر ذینفعان

اهم آثار مصوبه پیشنهادی بر ذی نفعان با در نظر گرفتن گروه‌های ذی نفع شامل رانندگان کامیون و ناوگان حمل و نقل، مصرف‌کنندگان نهایی کم‌درآمد، دامداران و مرغداران خرد و نیمه‌صنعتی، ساکنان مناطق محروم و بندری و کارگران بنادر و شاغلان بخش لجستیک، به شرح جدول شماره ۲، عبارت است از:

جدول ۲: تأثیر مصوبه پیشنهادی بر ذینفعان

عنوان گروه	مثبت / منفی / خنثی	تأثیرات سیاست بر گروه با ذکر شواهد	پیشنهاد اصلاح برای جلوگیری از تبعیض
رانندگان کامیون و ناوگان حمل و نقل	مثبت و منفی	مصوبه پیشنهادی با پیش‌بینی پرداخت ظرف ۴۸ ساعت و سه برابر شدن حق خواب ناوگان، گامی مثبت در جهت بهبود وضعیت رانندگان برداشته است. با این حال، عدم اصلاح ساختاری شاخص تن کیلومتر حمل و به‌روزرسانی نرخ‌نامه‌ها متناسب با تورم، آثار مثبت را محدود می‌کند. ممنوعیت فعالیت شرکت‌های حمل و نقل هوشمند توسط مراجع قضایی بندر امام خمینی و بندرعباس که با هدف مکانیزه‌سازی مصوبه پیشنهادی در تعارض است، وضعیت رانندگان را در ابهام قرار داده. باید توجه داشت که در صورتی که رانندگان کامیون (به‌عنوان گروهی که در آنها این احتمال وجود افراد با توان چانه‌زنی محدود هم وجود داشته باشد)، از اقبال کم‌درآمد و یا فاقد تشکل صنفی مؤثر باشند، به‌ویژه در دوره‌های بحران رسوب کالا که زمان انتظار بارگیری افزایش می‌یابد، با فشار معیشتی مضاعف مواجه می‌شوند.	به‌روزرسانی نرخ‌نامه حمل جاده‌ای متناسب با شاخص تورم و هزینه‌های واقعی رانندگان. ایجاد سازوکار پرداخت تضمینی از طریق صندوق ضمانت حمل و نقل. تعیین تکلیف قانونی وضعیت شرکت‌های حمل و نقل هوشمند. الزام به مشارکت نمایندگان صنفی رانندگان در کمیته‌های نظارتی موضوع ماده ۱۰.



پیشنهاد اصلاح برای جلوگیری از تبعیض	تأثیرات سیاست برگروه با ذکر شواهد	مثبت / منفی / خنثی	عنوان گروه
<p>الزام به شفاف‌سازی ساختار قیمت تمام‌شده کالاهای اساسی و سهم هزینه‌های بندری و لجستیکی در آن. پیش‌بینی سازوکار نظارتی بر انتقال کاهش هزینه‌ها به قیمت مصرف‌کننده.</p>	<p>اگرچه مصوبه پیشنهادی در سطح کلان به تسهیل ترخیص کالاهای اساسی می‌پردازد، اما هیچ سازوکار مشخصی برای انتقال کاهش هزینه‌های بندری و لجستیکی به قیمت نهایی کالا برای مصرف‌کنندگان پیش‌بینی نکرده است. به بیان دیگر، برعکس اثر افزایش هزینه‌ها بر روی قیمت که معمولاً به طور طبیعی رخ می‌دهد در اینجا نیاز به مکانیزم جداگانه‌ای برای اطمینان از اثربخشی وجود دارد. هزینه‌های دموراژ و انبارداری ناشی از تأخیر در ترخیص که به صورت غیرمستقیم بر قیمت تمام‌شده کالا افزوده می‌شود، نهایتاً بر مصرف‌کنندگان نهایی تحمیل می‌شود. خانوارهای دهک‌های اول تا سوم درآمدی که سهم بالاتری از هزینه‌های خود را صرف مواد غذایی اساسی می‌کنند، از افزایش قیمت ناشی از ناکارآمدی فرآیند ترخیص به‌طور نامتناسبی آسیب می‌بینند.</p>	<p>منفی</p>	<p>مصرف‌کنندگان نهایی کم‌درآمد</p>
<p>براساس مستندات مرکز پژوهش‌های مجلس، واگذاری حداقل ۲۵ درصد واردات نهاده‌های دامی به بخش خصوصی و تعاونی‌ها. ایجاد سازوکار دسترسی مستقیم تعاونی‌های دامداری به بازار واردات. الزام شرکت پشتیبانی امور دام به شفاف‌سازی فرآیند توزیع و ایجاد سامانه آنلاین اعلام قیمت و موجودی.</p>	<p>بخش عمده کالاهای رسوب‌شده در بنادر شامل نهاده‌های دامی از جمله ذرت، کنجاله سویا و جو است که توسط شرکت پشتیبانی امور دام وارد شده است. براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس (۱۴۰۱)، نداشتن منابع لازم برای ترخیص توسط شرکت پشتیبانی، سهم پایین بخش غیردولتی در واردات، خرید نهاده بدون توجه به تغییرات نرخ ارز، عدم تمایل برخی واردکنندگان به خروج کالا به دلیل انتظار برای اعلام قیمت جدید، و عدم پرداخت به‌موقع کرایه به رانندگان از دلایل اصلی دپوی کالا هستند. دامداران و مرغداران خرد و نیمه‌صنعتی که وابستگی شدیدی به نهاده‌های وارداتی دارند و توان ذخیره‌سازی محدودی دارند، بیشترین آسیب را از تأخیر در ترخیص و نوسانات قیمتی ناشی از آن می‌بینند. مصوبه پیشنهادی ناکارآمدی ساختاری شرکت پشتیبانی امور دام از جمله مشکل تأمین نقدینگی و اعتبار را مورد توجه قرار نداده و هیچ مکانیزم جایگزینی برای تأمین نهاده‌ها از مسیر بخش خصوصی یا تعاونی‌های تولید پیش‌بینی نکرده است.</p>	<p>منفی</p>	<p>دامداران و مرغداران خرد و نیمه‌صنعتی</p>

پیشنهاد اصلاح برای جلوگیری از تبعیض	تأثیرات سیاست برگروه با ذکر شواهد	مثبت / منفی / خنثی	عنوان گروه
<p>گسترش دامنه مصوبه پیشنهادی به گمرکات خشک و مرزهای زمینی. پیش‌بینی ضریب تعدیل منطقه‌ای در اولویت‌بندی ترخیص برای مناطق محروم. الزام کمیته‌های نظارتی استانی به گزارش‌دهی ویژه درباره وضعیت دسترسی مناطق محروم به کالاهای اساسی.</p>	<p>اگرچه مشکل بحران انباشت کالای اساسی در بنادر اصلی کشور به‌ویژه بندر امام خمینی و بندر شهید رجایی وجود داشته اما، بخشی از واردات نهاده‌های دامی از طریق بنادر شمالی و مرزهای زمینی نیز انجام می‌شود و گزارش‌ها حاکی از آن است که عدم ابلاغ تمدید مصوبه پیشنهادی صدور ثبت سفارش بر اساس قبض انبار در بنادر شمالی نیز در برخی مقاطع موجب دموراژ و توقف بارگیری شده است و مصوبه پیشنهادی به طور کلی بنادر شمالی کشور و همچنین بنادر مناطق محروم مانند بنادر استان سیستان و بلوچستان (چابهار) را به حاشیه رانده است. محدود کردن دامنه مصوبه پیشنهادی به بنادر دریایی و خارج کردن گمرکات خشک و مرزهای زمینی، بخشی از واردات مناطق مرزی و محروم را از شمول مصوبه پیشنهادی خارج کرده است. ساکنان این مناطق که هم از نظر جغرافیایی و هم از نظر اقتصادی در وضعیت آسیب‌پذیرتری قرار دارند، دسترسی دیرتر و پرهزینه‌تری به کالاهای اساسی دارند و افزایش هزینه‌های لجستیکی ناشی از تأخیر ترخیص بر آنها اثر نامتناسبی دارد.</p>	منفی	ساکنان مناطق محروم و بندری
<p>الزام سازمان بنادر به تأمین حقوق و مزایای اضافه‌کاری متناسب برای فعالیت شبانه‌روزی. پیش‌بینی سازوکار نظارت بر ایمنی و بهداشت شغلی کارگران بندری. الزام به بیمه تکمیلی و تأمین امکانات رفاهی برای شیفت‌های شبانه.</p>	<p>مصوبه پیشنهادی فعالیت شبانه‌روزی بنادر و دستگاه‌های مرتبط در تمامی ایام هفته را مقرر کرده اما هیچ اشاره‌ای به تأمین حقوق و مزایای اضافه‌کاری کارکنان بنادر، تأمین امکانات رفاهی برای شیفت‌های شبانه و تعطیلات، و ایمنی شغلی در شرایط کار فشرده ندارد. کارگران بارانداز و عملیات بندری که عمدتاً از اقشار کم‌درآمد و فاقد تشکل صنفی مؤثر هستند، در صورت اجرای تمام‌وقت مصوبه پیشنهادی با فشار کاری مضاعف بدون جبران خدمات متناسب مواجه خواهند شد.</p>	منفی	کارگران بندرو شاغلان بخش لجستیک



۵- ارزیابی نهایی مصوبه پیشنهادی

جدول ۳: ارزیابی نهایی و پیشنهادات اصلاحی

ارزیابی نهایی مصوبه پیشنهادی	
ارزیابی کلی	<p>مصوبه تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور با وجود تلاش برای پوشش دهی جامع دستگاه‌های ذی‌ربط، از منظر عدالت اجتماعی دارای نقایصی است. مصوبه تکلیف‌محور بوده و به‌جای شناسایی و رفع ریشه‌ای گلوگاه‌ها یعنی فرآیند تخصیص ارز و ناکارآمدی بخش دولتی واردکننده، به تکرار الزامات اداری بسنده کرده است. از پنج شرط رویه‌ای عدالت، هیچ‌یک به‌طور مطلوب و کامل رعایت نشده و به‌ویژه مشارکت ذینفعان و مکانیزم پاسخگویی دارای نقص جدی هستند. از چهار بعد ماهوی عدالت، مصوبه در همه ابعاد بازتوزیع، بازشناسی، نمایندگی و قابلیت‌های واقعی نمره نسبتاً ضعیف کسب می‌کند. تبعیض صریح میان بخش دولتی و خصوصی در ترخیص، نگاه ابزاری به رانندگان و کارگران بندری، غیاب صدای ذینفعان در ساختار نظارتی، و عدم پرداختن به ریشه‌های اصلی بحران که امنیت غذایی و معیشت میلیون‌ها خانوار را تحت تأثیر قرار می‌دهد، از مهم‌ترین آسیب‌های مصوبه از منظر عدالت هستند.</p>
نتیجه نهایی	<p>با توجه به تحلیل صورت‌گرفته، مصوبه حاضر در وضعیت فعلی قابلیت تأمین عدالت اجتماعی را ندارد و اجرای آن بدون اصلاحات بنیادین، ممکن است نابرابری‌های موجود را بازتولید و حتی تشدید کند.</p> <p>باتوجه به آنکه ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور، به‌عنوان حلقه واسط میان زنجیره تأمین بین‌المللی و بازار مصرف داخلی، طی سال‌های اخیر به یکی از پیچیده‌ترین چالش‌های اقتصاد ایران تبدیل شده است، توقف و حذف آیین‌نامه توصیه نمی‌شود. پیشنهاد می‌شود مصوبه قبل از تصویب نهایی در هیئت وزیران، بازنگری اساسی شود.</p>
پیشنهادات اصلاحی کلیدی	<p>نخست، حذف تبعیض میان بخش دولتی و غیردولتی در فرآیند ترخیص و اعمال رویه واحد برای همه واردکنندگان. دوم، پیش‌بینی سازوکار تضمینی برای تأمین منابع ارزی کالاهای اساسی قبل از صدور ثبت سفارش، به‌جای تکلیف ده‌روزه بدون پشتوانه مالی. سوم، الزام به واگذاری حداقل ۲۵ درصد واردات نهاده‌های دامی به بخش خصوصی و تعاونی‌ها. چهارم، پیش‌بینی مکانیزم مشارکت نمایندگان بخش خصوصی، تشکل‌های صنفی رانندگان، و نمایندگان مصرف‌کنندگان در کمیته‌های نظارتی ماده ۱۰. پنجم، ایجاد سازوکار شکایت و اعتراض برای ذینفعان آسیب‌دیده از تأخیر در ترخیص با تعیین مرجع رسیدگی و مهلت پاسخگویی. ششم، الزام به شفاف‌سازی فرآیند تخصیص ارز و اولویت‌بندی ترخیص از طریق سامانه برخط قابل دسترس عمومی. هفتم، گسترش دامنه مصوبه به گمرکات خشک، مرزهای زمینی و بنادر شمالی کشور. هشتم، پیش‌بینی ضمانت اجرایی مشخص برای تخلف دستگاه‌ها از مهلت‌های مقرر. نهم، الزام به تأمین حقوق و مزایای متناسب برای کارگران بندری و رانندگان در شرایط فعالیت شبانه‌روزی. دهم، الزام به تدوین گزارش پایش سالانه آثار مصوبه بر امنیت غذایی خانوارهای کم‌درآمد و ارائه آن به هیئت وزیران.</p>

جدول ۴: اصلاحات پیشنهادی در متن آیین نامه

متن فعلی پیش نویس	اصلاح پیشنهادی متن پیش نویس	تحلیل عدالت محور پیشنهاد
بند ۱ ماده ۳: با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، مطابق بند (ب) ماده (۶۱) قانون برنامه هفتم پیشرفت، نسبت به ارایه خدمات اداری، عملیاتی و گمرکی به صورت فعالیت شبانه وری و در تمامی ایام هفته در بنادر اقدام نماید.	پیشنهاد متن تبصره برای این بند: سازمان بنادر و دریانوردی مکلف است که نسبت به تأمین حقوق، مزایای اضافه کاری متناسب برای فعالیت شبانه روزی و پیش بینی سازوکار نظارت بر ایمنی و بهداشت شغلی کارگران بندری، الزام به بیمه تکمیلی و تأمین امکانات رفاهی برای شیفت های شبانه اقدام کند.	آیین نامه پیشنهادی بدون توجه به شرایط زیستی و کاری نیروی کار در بنادر شامل کمبود امکانات رفاهی، بهداشتی و استراحتگاهی تدوین شده و نیروی کار صرفاً مکلف به ارائه خدمات شده اند. این رویکرد با اصل حفظ کرامت و منزلت انسانی، ناسازگار است.
بند ۲ ماده ۵: سازوکارهای تأمین منابع لازم را به نحوی لحاظ نماید که حداکثر ظرف مدت ۴۸ ساعت پس از تخلیه کالا در مقصد، کرایه رانندگان وسایل نقلیه جاده ای حمل کننده توسط شرکت های حمل و نقلی طرف قرارداد پرداخت شود.	پیشنهاد الحاق ماده ۵: مزایده گذاری حداقل ۲۵ درصد محموله های وارداتی شرکت پشتیبانی به بخش غیردولتی در آیین نامه پیشنهاد میشود.	تکلیف تأمین منابع ظرف ۴۸ ساعت در حالی مقرر شده که ساختار مالی و اداری شرکت پشتیبانی امور دام اساساً توانایی عملیاتی سازی این تکلیف را ندارد و آیین نامه هیچ مکانیزم جایگزینی مانند واگذاری بخشی از واردات به بخش خصوصی یا تشکل های کشاورزی پیش بینی نکرده است.
تبصره ماده ۵: حق خواب (هزینه عدم تخلیه) ناوگان حامل در مورد کالاهای موضوع آیین نامه معادل ۳ برابر میزان مقرر مصوب است.	پیشنهاد متن تبصره: حق خواب (هزینه عدم تخلیه) ناوگان حامل در مورد کالاهای موضوع آیین نامه، با لحاظ به روزرسانی نرخ نامه حمل جاده ای متناسب با شاخص تورم و هزینه های واقعی رانندگان، معادل ۳ برابر میزان مقرر مصوب است.	سه برابر سازی حق خواب ناوگان نیز اگرچه ظاهراً انگیزه بخش به نظر می رسد، اما بدون اصلاح شاخص تن کیلومتر حمل کالای جاده ای و به روزرسانی نرخ نامه های حمل متناسب با افزایش شدید هزینه های مالی رانندگان کامیون، ممکن است منجر به افزایش هزینه های تحمیلی بر قیمت تمام شده کالا شود بدون آنکه مشکل اصلی یعنی کندی ترخیص را حل کند



تحلیل عدالت محور پیشنهاد	اصلاح پیشنهادی متن پیش نویس	متن فعلی پیش نویس
<p>این تکلیف هرچند در مقام نظر مطلوب است اما در عمل سامانه جامع تجارت سالهاست با مشکلات متعدد فنی و عملیاتی دست و پنجه نرم می کند و بدون یکپارچه سازی واقعی اطلاعات میان بانک مرکزی، گمرک، سازمان بنادر و وزارتخانه های تخصصی که خود مستلزم زیرساخت فناوری اطلاعات یکپارچه و قابل اتکاست، صرف تجهیز سامانه به معنای حل مشکل نخواهد بود.</p>	<p>پیشنهاد الحاق ماده ۶: وزارت صمت مکلف است که در راستای رفع چالش های فنی و چالش های مربوط به شرایط و قواعد فعلی سامانه جامع تجارت که منجر به سردرگمی بازرگانان شده، اقدام کند.</p>	<p>ماده ۶: وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است به منظور تسهیل در فرآیند واردات کالاهای اساسی، دسترسی لازم در سامانه جامع تجارت را به منظور رصد اطلاعات ثبت سفارش صادره، تأمین ارز و ترخیص کالاهای اساسی را جهت استفاده در برآورد میزان کالاهای مورد تخلیه در بنادر برای سازمان بنادر و دریانوردی فراهم نماید.</p>

۶- منابع

- ۱- پایگاه خبری بورس نیوز (اسفند، ۱۴۰۱)، ۲۵ فروردین کشتی حامل کالاهای اساسی در انتظار تخصیص ارز.
- ۲- پایگاه خبری گسترش نیوز (آبان، ۱۴۰۱)، شرکت های دولتی کالاهای خود را از بنادر ترخیص نمی کنند.
- ۳- تحلیل و بررسی چالشهای حوزه گمرک جمهوری اسلامی ایران، دفتر مطالعات اقتصادی، شماره مسلسل: ۱۹۶۹۵، فرودین ۱۴۰۳.
- ۴- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران (مصوب ۱۳۵۸/۰۹/۱۲)، سامانه قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران.
- ۵- وضعیت رسوب نهاده در بندر امام خمینی (ره)؛ بررسی علل و ارائه راهکار، مرکز پژوهش های مجلس، دفتر مطالعات زیربنایی، شماره مسلسل: ۱۸۶۹۵، بهمن ۱۴۰۱.

این سند به ارزیابی مصوبه پیشنهادی «تسهیل و تسریع در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور» از منظر عدالت اجتماعی می‌پردازد. مصوبه پیشنهادی مورد بررسی در مرحله تدوین قرار دارد و توسط وزارت راه و شهرسازی به هیئت دولت ارائه شده است. مصوبه پیشنهادی مذکور در بستری تدوین شده که ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور، به عنوان حلقه واسط میان زنجیره تأمین بین‌المللی و بازار مصرف داخلی، طی سال‌های اخیر به یکی از پیچیده‌ترین چالش‌های اقتصاد ایران تبدیل شده است و بنادر کشور به ویژه بندر امام خمینی با بحران انباشت کالای اساسی و معطلی کشتی‌ها به مدت سه تا چهار ماه مواجه بوده‌اند. این بحران آثار مستقیم و غیرمستقیم گسترده‌ای بر امنیت غذایی، معیشت خانوارهای کم‌درآمد، فعالیت تولیدکنندگان دامی و کشاورزی، و وضعیت رانندگان و کارگران بخش حمل‌ونقل و بنادر داشته است. این گزارش با اتکا به چارچوب تحلیلی پیوست عدالت، می‌کوشد با بهره‌گیری از چارچوب ارزیابی چندبعدی عدالت شامل شروط رویه‌ای پنج‌گانه و ابعاد ماهوی چهارگانه عدالت، آثار بالفعل و بالقوه مصوبه پیشنهادی بر گروه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی را بررسی و ظرفیت‌های تبعیض‌آمیز و نابرابری‌ساز آن را شناسایی نماید.



جمهوری اسلامی ایران
وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی

M C L S . G O V . I R