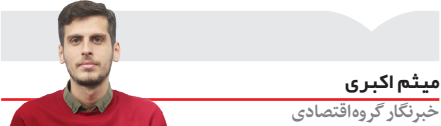




در ماجرای استیضاح فاطمی امین هم مجلس استقلال خود را حفظ کرد هم دولت با متانت برخورد کرد

بازی برد-برد در بهارستان



میلاد اکبری

خبرنگار گروه اقتصادی

سبرانجام با رای نمایندگان مجلس، سیدرضا فاطمی امین پس از ۶۱۳ روز تصدی وزارت صمت، با ۱۶۲ رای مخالف در برابر ۱۰۲ رای موافق، از ادامه عهده‌داری این مسئولیت بازماند. اما در بررسی دلایل استیضاح وی، موضوع خودرو را به‌عنوان وجه غالب و پس از آن عدم مدیریت یکنواخت و مناسب در سطوح کلان این وزارتخانه را از محورهای مهم انتقادهای مخالفانش دانست. از این رو نگاهی به کارنامه عملکردی وی در ساختمان سمیه نشان می‌دهد که اولاً نوع واکنش وی در برابر موضوعاتی نظیر صنعت خودرو بیش از آنکه جریان ساز باشد تا حدی محافظه کارانه بوده، چنانکه در بحث افزایش تولید اگرچه کارنامه‌اش قابل دفاع است و پس از چهارسال تولید خودرو به بیش یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه رسیده اما خرابی و تعلل این وزارتخانه در فراهم آوردن پشتیبانی قانونی و سازوکارهای واردات خودروهای دست دوم، اثرپذیری جامعه را از تصمیمات این وزارتخانه کاهش داد. از سوی دیگر وزارتخانه‌ای که به‌طور همزمان مسئولیت سه بخش بزرگ صنعت، معدن و تجارت را برعهده دارد، نیازمند هماهنگی یکپارچه در تمام سطوح بوده تا اثر مثبت تصمیمات خود را نمایش دهد که در غیاب این موضوع، حتی اگر در حوزه معدنی عملکرد خوبی داشته باشد یا در حوزه بازرگانی، اعلام شود که نوسانات ارزی و اقتصادی خارج از کنترل آن است، نمی‌توان ناسامانی‌های پیش آمده را پذیرفت. درهرصورت هم اکنون و درحالی که دولت و مجلس عزم بر تفکیک این وزارتخانه را دارند و بدنه برنامه‌ریزی دولت ایجاد شده و سازمان برنامه و بودجه در حال بازآرایی مجدد است، نیاز است با هماهنگی بیشتر و به‌دور از نگاه جزیره‌ای میان اجزای مختلف اقتصادی دولت خصوصاً وزارت صمت که در آینده تفکیک می‌شود، اهداف درنظر گرفته شده در اسناد بالادستی با شدت بیشتری دنبال شود.

تشکر رئیس‌جمهور از نمایندگان

هرچند دیروز و در ابتدای جلسه استیضاح وزیر صمت خبری از حضور رئیس‌جمهور نبود و حتی رئیس مجلس بر عدم الزام حضور رئیس‌جمهور مطابق با آیین‌نامه مجلس یاد کرد اما سبرانجام سیدابراهیم رئیسی در مجلس حضور یافت و در باب نیت حضور خود گفت: «به‌یقین تذکر، سوال و حتی استیضاح یک وزیر جلوه اختلاف ندارد و حتی من آن نمایندگان که احساس مسئولیت کرده و دغدغه مردم را پیگیری کردند، تشکر می‌کنم و حضور امروز من در مجلس این پیام را برای همگان داشته باشد که طرح استیضاح به‌معنای اختلاف میان مجلس و دولت نیست، «این موضوع از آنجا اهمیت دارد که با گذشت نزدیک به دو سال از عمر دولت سیزدهم و به دلایل مختلف تغییر در برخی وزارتخانه‌ها و معاونت‌های مهم نظیر سازمان برنامه و بودجه اجتناب‌ناپذیر شده و نشان می‌دهد همان گونه که دولت در اصلاح وضعیت تالش داشته، مجلس نیز با حفظ استقلال خود و کنار گذاردن تعارف‌ها قصد اصلاح رویه‌های اشتباه اتخاذشده را دارد.

نمایندگان چه گفتند؟

در جلسه استیضاح دیروز سیدرضا فاطمی امین، وزیر صنعت، معدن و تجارت نمایندگان مجلس محوره‌های مختلفی را برای مخالفت و موافقت وی مطرح کردند، اما می‌توان گفت یکی از مهم‌ترین محوره‌های نطق نمایندگان به موضوع خودرو و نارضایتی مردم از آن برمی‌گشت؛ برای مثال لطف‌الله سباهکی، نماینده مردم قزوین با بیان اینکه یکی از محوره‌ای استیضاح فاطمی امین موضوع خودرو است، بیان کرد: «مرکز پژوهش‌ها در گزارشی تعداد مجوزهای تسهیلات بانکی و اشتغال را اعلام کردند. تعداد مجوزهای تأسیس در سال ۱۳۹۸، ۲۸ هزار؛ در سال ۱۳۹۹، ۴۰ هزار؛ در سال ۱۴۰۰، ۳۹ هزار و در سال اکنون دوباره تا تاریخ، تکرار شده است!

از سازمان بازرگانی تا وزارت بازرگانی

به گفته سیدمحمد حسینی، معاون پارلمانی رئیس‌جمهور، لایحه تشکیل وزارت بازرگانی، با هدف کاهش بار مسئولیت وزارتخانه‌های جهاد کشاورزی و صمت به تصویب رسید. سخنگوی دولت نیز با اشاره به موافقت دولت با تشکیل «سازمان بازرگانی» و معاونت‌های مهم، تصریح کرد: اختیار آن در دست مجلس است. علی بهادری جهرمی، «کفایت ندان تنظیم بازار» و «عدم رضایت مردم» را به‌عنوان دو دلیل موافقت بسا تفکیک وزارت بازرگانی از صمت ذکر کرده است. در همین رابطه، برخی نمایندگان معتقدند به دلیل انتخاب وزیر توسط نمایندگان از طریق رای اعتماد، امکان نظارت بیشتر بر وزارتخانه وجود دارد و از این رو، آنها موافق تشکیل «وزارتخانه» هستند. قبل از موافقت دولت با تشکیل وزارت بازرگانی، نمایندگان در جلسه ۲۷ فروردین ماه امسال، با بررسی فوری لایحه ایجاد «سازمان بازرگانی» مخالفت کرده بودند.

بازگشت به عقب بعد از یک دهه

بازگشت دوباره به تشکیل وزارت بازرگانی توسط دولت، در حالی است که طرح ادغام وزارت صنایع و معادن و وزارت بازرگانی سال ۱۳۹۰

۱۴۰۱، ۷۰۰۰ مجوز بوده؛ این یعنی از سال ۱۴۰۰ روند کاهشی شده است. رشته‌هایی که فعالیت‌شده از ۲۲ رشته در نفت به ۵ رشته رسیده که این شامل بسیاری از رشته‌های می‌شود. همچنین وی با بیان اینکه عرضه و تولید مواد معدنی دو مقوله جدا از هم است، ادامه داد: شرکت‌های مواد معدنی مثل پتروشیمی به ۹۰۰ درصد رشد داشتند، اما تولید ۳۴ درصد بوده؛ ۹۰ درصد معادن از شرکت‌های بزرگ دولتی یعنی فولاد و مس و پتروشیمی بوده و ۱۰ درصد دست مردم و بخش خصوصی است، آن وقت می‌گویید که ارزش مواد معدنی ۳۰۰ درصد رشد داشته است، آقای وزیر کلاه سرتان نرود.»

همچنین سیداحمد رسولی‌نژاد، نماینده مردم دماوند و عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس به موضوع افزایش قیمت خودرو نیز اشاره داشت و گفت: «وزیر صمت و مدیران شرکت‌های خودرو ساز علت افزایش قیمت خودرو را رشد نرخ دلار می‌دانند. اما به‌طور مثال قیمت خودرو شاهین در بورس کالا در ۱۷ دی ماه ۱۴۰۱ حدود ۳۴۰ میلیون تومان بود، این در حالی است که نرخ دلار آزاد ۴۱ هزار و ۸۰۰ تومان بود. قیمت خودرو شاهین در ۱۰ روز قبل به حدود ۷۲۰ میلیون تومان رسید، در حالی که قیمت دلار ۵۰ هزار و ۵۰۰ بود. در واقع دلار ۲۰ درصد افزایش پیدا کرد اما بهای خودروی شاهین در همین مدت کوتاه ۱۱۲ درصد رشد داشت.»

از سوی دیگر و در سمت نمایندگان مخالف استیضاح سیدمحمدرضا میرتاج‌الدینی با اشاره به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس گفت: «تولید انواع خودروی سواری و وانت در ۱۱ ماه گذشته ۳۱ درصد و ۷۱ درصد رشد داشته است. تولیدات پتروشیمی ۸ درصد افزایش یافته است، اما آیا همه مشکلات این بازار به وزارت صنعت، معدن و تجارت بازمی‌گردد؟ تورم و گرانی وجود دارد ما هم آن را قبول داریم اما باید ریشه آن را پیدا کنیم. سهم وزارت صنعت، معدن و تجارت کمتر از سایر بخش‌ها است. آیا نوسانات ارزی و تحریم‌های خارجی و خودتحریمی‌ها تأثیری بر قیمت خودرو ندارد؟»

حکایت دستگاهی که ۳ وزارتخانه است

اگرچه دوران وزارت فاطمی امین پایان یافته و باید منتظر معرفی سرپرست یا وزیر جدید از دولت بود، اما باید گفت روزه‌های پیش‌روی این وزارتخانه که در واقع سه وزارتخانه در درون خود دارد ایام سختی خواهد بود؛ چرا که تنها روند خروج وزیر قبلی، سرپرستی، تأیید و ورود وزیر جدید تا تسلسل به امور فعلی خود چند ماه به‌طول می‌انجامد. علاوه‌بر این مساله تفکیک این وزارتخانه موضوعی است که نگرانی‌ها را از مدیریت واحد و کلان بر این مجموعه بیشتر می‌کند علاوه‌بر آنکه خطر اداره با سرپرست وزارتخانه‌ای با این حجم کاری خطری است که آن را تهدید می‌کند. در این خصوص سیدابراهیم رئیسی دیروز و در مجلس به این نکته اشاره داشت و با بیان اینکه که از سال ۹۶ به بعد حدود ۶ وزیر و سرپرست در وزارت صمت تغییر کرده و جابه‌جا شده‌اند، گفت: «ثبات در وزارتخانه مساله مهمی است و می‌تواند به تولیدکنندگان در بخش‌های معدن و تجارت این پیام را دهد که این ثبات می‌تواند موجب تصمیم‌گیری‌های مهم و باثباتی در وزارتخانه شود.» حتی خود فاطمی امین نیز در تشریح این موضوع در جلسه استیضاح روز گذشته گفت: «وزارت صمت ۳۰ درصد اقتصاد کشور را در دست دارد. در کل دنیا ۹۰ رشته فعالیت وجود دارد که ۲۷ رشته از این فعالیت‌های اقتصادی به وزارت صمت بازمی‌گردد. وزارتخانه‌ای که ۳۰ درصد تولید کشور را در دست داشته و یک‌سوم کل فعالیت‌ها را در بر می‌گیرد در طول دولت قبل ۳ سرپرست داشته است.»

نگاهی به گذشته این وزارتخانه نشان می‌دهد بعد از آنکه وزارت

صنعت، معدن و تجارت در سال ۱۳۹۰ با ادغام دو وزارتخانه صنایع و معادن و بازرگانی و در راستای کوچک‌سازی دولت تشکیل شد، اما بعد از هشت سال مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی روز چهارشنبه سوم مهرماه سال گذشته با کلیات طرح تشکیل وزارت تجارت و خدمات بازرگانی موافقت کرد. در نهایت یکشنبه، ۲۱ اردیبهشت ۱۳۹۹ بررسی ایرادات شورای نگهبان در طرح تشکیل وزارت تجارت و خدمات بازرگانی در دستور کار جلسه علنی مجلس شورای اسلامی قرار گرفت و در نهایت به دلیل آنکه نمایندگان مجلس حاضر به رفع ایرادات شورای نگهبان نشدند، این طرح از دستور کار مجلس خارج شد. ماجرا ادامه داشت تا اینکه در دولت سیزدهم نیز موضوع تفکیک وزارتخانه‌ها مجدداً بر سر زبان‌ها افتاد اما به‌رغم اینکه فاطمی امین چند روز بعد از جلسه استیضاح خود در آبان ماه

سال گذشته اعلام کرد که موضوع تفکیک وزارت صمت منتفی شده، نهم اردیبهشت بود که معاون پارلمانی رئیس‌جمهور ارسال لایحه دوفوریتی تشکیل وزارت بازرگانی به مجلس را اعلام کرد تا به‌منظور تمرکز سیاستگذاری و راهبری، برنامه‌ریزی، نظارت و ساماندهی امور مرتبط با حوزه بازرگانی و تنظیم بازار با تفکیک اهداف ماموریت‌ها و وظایف مربوط به امور بازرگانی از وزارتخانه‌های صمت و جهاد کشاورزی، وزارت بازرگانی تشکیل شود. در هر صورت طرح و انجام ادغام و تفکیک این وزارتخانه‌ها آن هم تنها در طول یک‌دهه مساله‌ای است که باید حساسیت زیادی بدان داشت.

فاطمی امین ریسک‌پذیر نبود

شاید خوب باشد به‌عنوان گام اول در تحلیل شرایط حاکم بر حوزه وزارت صمت و آنچه بر آن گذشته است، بحث را از موضوع خودرو که یکی از موارد مهم اشاره شده در جلسه دیروز بود، آغاز کرد تا بتوان نقد منصفانه‌ای به دوران وزارت فاطمی امین در وزارت صمت داشت. عمده مواردی که در این خصوص به‌نظر می‌رسد، آن است که اولاً روند تولید خودرو طی سالیان اخیر همواره کمتر از میزان تقاضا بوده است، چنانکه از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ به زیر یک میلیون دستگاه رسید اما طی سال ۱۴۰۱ میزان کل تولیدات به حدود یک میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه افزایش یافت که علی‌رغم افزایش به جهت تقاضای ناشی‌شده و همچنین ورود سرمایه مردم به این بازار، نیاز به ادامه این رشد در سال‌های اخیر دارد. از سمنتی دیگر دولت و در راس آن وزارت صمت به‌عنوان متولی و مسئول اصلی پاسخگو به این موضوع باید نسبت به استفاده از تمام ابزارهای مناسب در جهت افزایش عرضه خودرو استفاده می‌کردند، چنانکه حکایت اصرار یک‌سال اخیر مجلس شورای اسلامی بر واردات خودروی دست دوم تنها در ماه‌های اخیر توسط وزارت صمت جدی گرفته‌شد و اقداماتی را شاهد بودیم. به‌نظر می‌رسد در این مورد عدم ریسک‌پذیری فاطمی امین و محافظه کاری در این خصوص که می‌توانست دلایل مختلفی داشته باشد، از مواردی است که بر نارضایتی ساکنان بهارستان از عملکرد وی نقش داشته است.

عرضه خودر و: پاشنه آشیل مدیریت وزیر

البته بخشی دیگر از ماجرای خودرو که می‌توان گفت چشم اسفندیار استیضاح فاطمی امین بود، به نحوه توزیع و روش مطلوب رساندن آن به مصرف‌کننده واقعی نیز برمی‌گردد، برای مثال پذیرش و فروش خودرو در بورس به‌عنوان یکی از روش‌هایی که برای عرضه خودرو استفاده‌شد و اتفاقی‌ای از محوره‌های انتقاد نمایندگان به فاطمی امین را شامل شد، مساله‌ای چندوجهی است که باید نگاهی کلان بدان داشت. برای مثال انتقادهایی از جنس اینکه عرضه خودرو در بورس، در افزایش قیمت یا تلاطم این بازار نقش داشته و موجب فاصله میان محصول و مصرف‌کننده نهایی شده است، مساله‌ای بوده که در ذیل عوامل اصلی شکل‌گیری تنش در این بازار قرار دارد؛ چرا که با نگاهی کلان باید گفت در موضوع عرضه خودرو در بورس، اولاً حجم عرضه به مقدار قابل‌توجهی نبود، چنانکه ۵۰ درصد ظرفیت تولید خودرویی کشور به طرح جوانی جمعیت و ۲۰ درصد نیز به خودروهای فرسوده اختصاص داشت و اتفاقاً از ۳۰ درصد ظرفیت باقی‌مانده نیز عرضه کامل و با اطمینان بالا و در مدل‌های مختلف در بورس صورت نگرفت و چه‌بسا این اتفاق می‌افتاد می‌توانست به کاهش قیمت در این بازار کمک کند. برای مثال بررسی روند معاملات پژو ۲۰۷ دستی در بورس کالا که در چهار بازه آبان‌دی سال گذشته حدود ۱۲ هزار دستگاه خودرو در این بازار عرضه شد که پس از آن و با افزایش و استمرار عرضه، قیمت این محصول روند کاهشی به خود گرفت، به گونه‌ای که در روز ۱۱ دی ماه ۴ هزار دستگاه ۲۰۷ دستی در بورس کالا با میانگین قیمت تمام‌شده ۴۵۸ میلیون تومان فروش رفت. چند روز بعد در روز ۱۸ دی ماه نیز ۴ هزار دستگاه دیگر از این محصول با میانگین قیمت تمام‌شده ۴۳۰ میلیون تومان فروخته شد. نکته مهم این است که در همه این زمان‌ها، نرخ این خودرو در بازار آزاد رو به رشد بود اما تنها سه دوره عرضه کافی بود تا قیمت این خودرو در بورس رو به کاهش بگذارد، لذا عدم انتظار برای اثر بخشی فوری یک سیاست و ابزار و صبر تا حصول نتیجه جزء مواردی است که باید به آن توجه می‌شد، به‌علاوه آنکه اختلاف حاصل از قیمت دستوری و قیمت معامله‌ای بورس به سود تولیدکننده و سهامداران آن و سود

ما به التفاوت قیمت بازار آزاد و بورس کالا به جیب خریداران واقعی خودروهای رفت.

زمستان سخت ۱۴۰۳ فاطمی امین را گرفتار کرد؛

سبرانجام و پس از آنکه عرضه خودرو در بورس کالا با رفت و برگشت‌های فراوان متوقف و سامانه یکپارچه برای عرضه خودرو رونمایی شد، نتایج نهایی از ثبت نام ۹۲۶ هزار نفر جهت خرید خودرو حکایت داشت، به‌طوری که براساس آمار اعلامی وزارت صمت، از تعداد ۹۲۶ هزار ثبت‌نام‌کننده در اولین مرحله عرضه خودرو در سامانه یکپارچه فروش خودروهای داخلی، ایران خودرو با ۷۸۰ هزار، سایپا با ۲۲۲ هزار و سایر خودرو سازان با ۱۲۴ هزار متقاضی در صف خرید، از سبد مشتریان سهم داشتند اما نکته‌ای که موجب تعجب مشتریان و کارشناسان اقتصادی شد، ثبت‌دهی زمستان ۱۴۰۳ در تحویل محصولات ایران خودرو به مشتریان بود؛ دو سالی که هم از نظر زمانی فاصله زیادی داشت و هم محاسبه قیمت روز برای خریداران سخت بود و تعهد ایجاد شده در ثبت سفارش، سابقه‌ای نیز در دنیا ندارد. درواقع اهمیت این موضوع را باید در چند مورد جست‌وجو کرد: نخست وضعیتی است که وزارت صمت در مدیریت آن نقش آفرینی جدی نداشت و تنها اقدام انجام‌شده پیش فروش تمام تولیدات سال جاری بود. نکته بعدی نیز عدم توجه به تعهد ایجادشده چه برای خودرو سازان و چه برای واردات صمت است که با پیش‌بینی تولید یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۲، هدف گذاری بالایی را انجام داده‌اند که عدم توفیق در دستیابی به این سطح تولید (از دلایل داخلی و مدیریتی تا انواع حوادث مترقیه و غیرمترقیه‌ای که می‌توانند در این خصوص نقش داشته باشند) تبعات بدی برای جامعه و دولت ایجاد می‌کند. چنانکه خالی کردن نقش این وزارتخانه از ابزارهایی نظیر واردات خودرو در انواع نو و دست دوم و همچنین ابزار عرضه خودرو در بورس هم موضوعی است که می‌توانست در صورت استفاده از این ابزار اقدامات اشتباهی را در پی داشته باشد، به‌عنوان مثال در صورت عرضه خودرو داخلی در سامانه یکپارچه، ۴ ابزار عرضه را از دو منبع تولیدات داخلی و خارجی به امرغان آورد و چه‌بسا در صورتی که روند تولید خودرو با چالش روبه‌رو می‌شد، بخشی از تقاضای این محصول توسط خودروهای وارداتی پاسخ داده شده بود و آلت‌رناتیوهای این مسیر از دست نمی‌رفت.

عملکرد مطلوب در بخش معدن

در استیضاح آبان سال ۱۴۰۱ فاطمی امین، یکی از موضوعات مطرح شده توسط نمایندگان مساله معدن و زیرمجموعه‌های آن بود. این انتقادها که در بخش‌هایی نظیر عدم تأمین و وجود تجهیزات کافی و نیروی انسانی برای بخش معادن، خام‌فروشی و عدم فرآوری، عدم واردات ماشین‌آلات معدنی مطرح شد، موضوعی بود که لزوم مراجعه به آمار این بخش را جهت درستی این انتقادها در مقایسه با عملکرد این وزارتخانه روشن می‌سازد و نشان می‌دهد وزارتخانه‌ای که خود در ابعاد سه وزارتخانه است و علی‌رغم آنکه در بخش‌هایی نظیر صنعت خودرو می‌توان انتقادهایی بدان داشت- که حجم بالایی از انتقادهای استیضاح اخیر و زیرصمت که به برکناری وی منجر شد نیز به همین موضوع معطوف بود- اما در حوزه‌هایی نظیر معدن عملکرد قابل قبول داشته است. برای مثال مطابق با آمار و با بررسی‌های تاریخی نیاز



کشور و میزان واردات ماشین‌آلات معدنی باید به این نکته اشاره کرد که نیاز این بخش به واردات، حدود دوهزار دستگاه در سال است که نه تنها واردات این تعداد ماشین‌آلات در سالیان گذشته مورد حمایت قرار نگرفته بود و سن بالایی ماشین‌آلات و استهلاک آن را شاهد بودیم، بلکه در برهه‌ای در سال ۱۳۹۹ واردات ممنوع اعلام شد. با این حال تا آبان سال ۱۴۰۱ این تعداد به هزار و ۵۰۰ دستگاه رسید و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال ۱۴۰۱ از سقف معمول پیشی گرفته باشد، بنابراین در بخش تأمین ماشین‌آلات معدنی عملکرد وزارت صمت در وضعیت مطلوب قرار دارد.

مساله بعدی که می‌توان آن را مهم و حیاتی چه در عملکرد بخش معدن و چه در حکمرانی مالی کشور و احیای منابع درآمدی جدید مهم دانست، وصول حقوق دولتی جاری و معوق معادن است، به‌طوری که در بودجه سال ۱۴۰۰ حد مقرر ۱۰ هزار میلیارد تومان تکلیف شده بود اما با استقرار سامانه‌های شفافیت معدن، وصول حقوق دولتی معوق و تعیین تکلیف معادن نامشخص از سه‌هزار معدن به ۳۰۰ عدد وصول ۱۹ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومانی حاصل شد و این عامل باعث شد مجلس در سال ۱۴۰۱ سقف ۴۰ هزار میلیارد تومانی را برای حقوق دولتی معادن در نظر بگیرد. علاوه‌بر این بررسی برداشت از معادن با پیغام جزء مواردی بود که با انجام پروژه اولیه در یک استان و ابلاغ به سایر استان‌ها، روند شناسایی معادن و به‌روز بودن داده‌های آماری از یک سمت و استیفای تمام و کمال حقوق دولتی از سمتی دیگر انجام می‌گیرد. همچنین تهیه ترانزنامه معدنی از دیگر اقدامات مثبت و قابل دفاع وزارت صمت بوده و از این رو رشد کمی و کیفی رخ داده در حوزه معدن و نیاز به زمان در پدیدار شدن تمام مزایای سامانه‌ها و اقدامات حاضر مساله‌ای است که در این مدت کوتاه قابل توجه بوده که می‌تواند در میان مدت اثر خود را نشان دهد.

وزیر ضد آمار

موضوع آمار و توجه به نظم در انتشار آن را در هیچ حوزه‌ای نمی‌توان کتمان کرد. چنانکه شفافیت تا حد استاندارد لازم، علی‌رغم آنکه می‌تواند براساس تلقی عده‌ای از افراد موضوعی ترسناک باشد، در شرایط مدیریتی مطلوب چه بسا بهتر از هر ابزار رسانه‌ای دیگر، خود به تنبیین دستاوردهای هر بخش کمک می‌کند. حوزه تحت مدیریت وزارت صنعت، معدن و تجارت هم قاعدتاً از این موضوع مستثنی نیست و چه‌بسانست به بسیاری از وزارتخانه‌های دیگر اهمیت بالاتری دارد. کم‌اینکه این وزارتخانه طی یک تاوده‌ها اخیر سطح مطلوبی از انتشار اطلاعات را به نمایش گذاشته و پایگاه داده به‌روزی داشته است که هم به انعکاس اقدامات دولتی این وزارتخانه کمک کرده و هم در تشریح واقعیت‌های اقتصادی نقش داشته است. اما روند انتشار آمار ماهیانه در سال گذشته توسط این وزارتخانه نشان از عملکرد نامطلوب این بخش داشته است. چنانکه طی سال ۱۴۰۱ انتشار ماهانه اطلاعات به‌عنوان یکی از پراستفاده‌ترین بخش‌های آماری این وزارتخانه، تنها در ماه‌های اردیبهشت، خرداد و تیر و عموماً همزمان با مواردی بوده که انتقادی از این وزارتخانه شده و به بیان بهتر این وزارتخانه دست به انتشار گزینشی اطلاعات می‌زد که نمی‌توان آن را از سمت خلأ و ضعف‌های منابع آماری هم دانست. در هر صورت انتشار مرتب و درست اطلاعات موضوعی است که انتظار می‌رود در دوره بعدی مدیریت این وزارتخانه و پس از وقفه ۹ ماهه مجدداً از سر گرفته شود.

جزء اقتصادهای قدرتمند دنیا هستند. در این فهرست، آلمان رتبه چهارم، انگلستان رتبه پنجم، فرانسه رتبه هفتم و ایتالیا رتبه هشتم را در اختیار دارد. سهم دولت در تولید اقتصاد جهانی در این چهار کشور، فقط حدود ۱۳ درصد و تولید ناخالص داخلی آنها، مجموعاً بیش از ۱۲ تریلیون دلار است. وب‌سایت معتبر worldpopulationreview نیز در سال ۲۰۲۰، کشورهای آلمان، انگلستان، فرانسه، ایتالیا، روسیه، اسپانیا، هلند، سوئیس، ترکیه و لهستان را بر مبنای آمار بانک جهانی و تولید ناخالص داخلی، ۱۰ کشور ثروتمند اروپایی معرفی کرده است. اگر این آمار را مبنا قرار دهیم، نتایج نشان می‌دهد حداقل ۷۰ درصد کشورهای ثروتمند اروپایی در سال ۲۰۲۰، موافق ادغام وزارت صنعت و تجارت هستند.

تکرار تاریخ، تکرار اشتباه

کش و قوس‌های صورت گرفته طی ۱۰ سال گذشته به‌ویژه یکی دو سال اخیر، شرایط فعلی اقتصادی و تجربیات جهانی، بیانگر فواید ادغام صنعت و تجارت و هزینه‌بر و زمان‌بر بودن احیای وزارت بازرگانی، بدون اثربخشی مناسب است. بسیاری از منتقدان تشکیل وزارت بازرگانی معتقدند مشکلات تنظیم بازار، ریشه‌در تصمیمات مدیریتی دارد و هزینه ایجاد ساختار مجزا بیشتر از فایده آن است.

با این وجود، تفکیک وزارت صنعت از بازرگانی با وجود تجربه شکست‌خورده قبلی مجدداً مطرح می‌شود. اکنون با وجود دیدگاه‌های کارشناسان و برخی نمایندگان مجلس مبنی بر اینکه «آزموه‌ها در آزمون خفاست»، ظاهراً تشکیل وزارت بازرگانی توسط دولت، جدی‌تر از گذشته دنبال می‌شود.

لایحه تشکیل وزارت بازرگانی: هزینه‌های تفکیک، بیشتر از فواید ادغام

تجربیات بین‌المللی، موافق با ادغام صنعت و تجارت

فراغ از بزرگ شدن دولت، منتقدان تفکیک معتقدند دولت برنامه مشخصی در حوزه صادرات و واردات ندارد و ایجاد ساختار مجزا مناسب نیست. بنابراین، حتی در صورت نهایی شدن تشکیل وزارت بازرگانی، چالش‌های ناشی از تفکیک، مانند معرفی وزیر برای اعتماد، انتخاب مدیران توانمند، تدوین برنامه مشخص، شیوه هماهنگی با وزارتخانه‌های مرتبط خصوصاً صمت و کشاورزی، نحوه مدیریت و اجرای برنامه‌های ساماندهی بازار، موجب اتلاف زمان، هزینه و تشدید ناسامانی می‌شود. به اعتقاد کارشناسان، در صورت تشکیل وزارت بازرگانی، تفویض مسئولیت‌ها دو سال زمان می‌برد.

هزینه‌های تفکیک، فواید ادغام

با توجه به استدلال‌های بسیاری از نمایندگان و کارشناسان در مورد اینکه ریشه مشکل در تفکیک نیست، به نظر نمی‌رسد لایحه دولت مبنی بر تشکیل وزارت بازرگانی با فشار مجلس، تبعات مثبتی در پی داشته باشد. این امر با توجه به سابقه ۳۰ ساله تفکیک و مشکلات پیش‌رو در آن مقطع زمانی، محتمل است. به گفته عباس آرگون، عضو اتاق بازرگانی ایران، وزارتخانه‌های صنایع و بازرگانی، حدود ۳۰ سال جدانگانه فعالیت کرده‌اند اما طرح ادغام بعد از بررسی‌های کارشناسان نسبتاً بلندمدت تصویب شده است. وی معتقد است بزرگ‌تر شدن بدنه دولت، افزایش هزینه‌های جاری، تفکیک مراجع تصمیم‌گیری و مدیریتی در حوزه تولید و تجارت،