

دسته‌های اسقاط خودروهای پرمصرف متوقف شد؟



مهدی عبدالمهدی
دبیر گروه اقتصاد

رسیدن میزان مصرف‌روانه‌بزنن کشور به ۱۳۵ میلیون لیتر چالش‌هایی را برای دولت ایجاد کرده است. براساس اظهارات سقاب اصفهانی، رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی کشور، از حدود۱۳۵ میلیون لیتر مصرف‌روانه‌بزنن، ۱۱۲ میلیون لیتر بزنن میزان استاندارد در پالایشگاه‌های کشور تولید می‌شود. حدود ۹ میلیون لیتر نیز بزنن تولیدشده در پتروشیمی هاورفور میت‌است و حدود ۱۴ میلیون لیتر از نیاز روزانه بزنن نیز یا از ذخایر برداشت شده یا از خارج وارد می‌شود. این وضعیت کشور را در وضعیت تصمیم‌گیری برای کاهش بخشی از ناترازی قرار داده است. بر همین اساس، حالا لیستی از متهمان ناترازی از سوی دولت، کارشناسان اقتصادی، کارشناسان خودرو و فعالان انضای مجازی‌تهیه می‌شود که به‌عضایر تناقض بایکدیگر هستند. درحالی‌که اغلب اقتصاددانان معتقدند ناترازی فعلی ریشه در کم‌توجهی به اقتصاد انرژی (موضوع قیمت‌های نسبی) دارد، اما در برخی تحلیل‌ها با کم‌توجهی به اقتصاد انرژی، پیکان انتقادها به سمت عوامل فرعی‌تر که خود محصول بی‌توجهی به اقتصاد انرژی بوده‌اند، نشانه گرفته می‌شود. اهمیت این سیاهه‌ها در آن است که خروجی هرکدام از آن‌ها می‌تواند مسیر سیاست‌گذاری را به‌را حل یا به بن‌بست بکشاند. یکی از این متهمان، مصرف سوخت خودروهاست. در ادامه به این سؤال پاسخ داده‌می‌شود که سهم این مؤلفه در ناترازی فعلی چقدر است.

۳۵ درصد ناوگان حمل‌ونقل فرسوده است

آمارهای متفاوت و بعضاً متناقضی برای خودروهای فرسوده در کشور ارائه می‌شود. در سال ۱۴۰۴ فرهاد قمیعی، معاون وزیر صمت درخصوص تعداد ناوگان فرسوده در کشور گفت مایش از ۴۱ میلیون ناوگان حمل‌ونقلی در کشور داریم که بالغ بر ۲۲ میلیون از این خودروها در شرایط فرسودگی هستند. حسن کریمیان، رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای کشور سال گذشته نیز می‌گوید در کشور ۲۴ میلیون خودرو فرسوده وجود دارد که بر اساس قانون هفتم پیشرفت باید سالانه ۵۰۰ هزار خودرو از چرخه تردد خارج شود؛ اما از برنامه بیش از ۵۰ درصد عقیم، در سمت دیگر، براساس گزارش وزارت صمت ۱۳ میلیون دستگاه از ۳۷ میلیون وسیله نقلیه فعال در سطح کشور فرسوده هستند و مصرف بزنن و گازوئیل خودروهای فرسوده نیز دو برابر خودروهای نو است.

به‌عبارتی، این داده‌ها تفاوت‌دو برابری باهم دارند که به‌نظر می‌رسد این تفاوت مربوط به تعداد خودروهای سواری در فرسوده‌باشد. براساس این آمارها، درحالی‌که داده‌های دقیقی از میزان فرسودگی خودروهای سواری در دست نیست؛ اما در برخی داده‌ها تعداد خودروهای مسواری فرسوده حدود ۱٫۳ میلیون دستگاه و سهم آن‌ها از کل سواری‌های فرسوده نیز ۶٫۲ درصد اعلام‌شده‌است. به‌نظر می‌رسد این داده‌ا(سهم ۶٫۲ درصد خودروهای سواری فرسوده از کل خودروهای سواری) به‌طور کامل وضعیت فرسودگی خودروهای سواری را نشان نمی‌دهد، برای مثال، طبق داده‌های رسمی، در حال حاضر فقط ۲۷۷ هزار دستگاه پیکان در کشور در حال تردد است که آخرین پیکان حدود ۲۰ سال قبل تولید شده‌است. طبق این داده‌ها، در حال حاضر ۶٫۲ میلیون دستگاه پراید، ۲٫۶ میلیون دستگاه پژو ۴۰۵، ۱٫۶ میلیون دستگاه پژو ۲۰۶ و ۱٫۶ میلیون دستگاه پژو پارس، ۱٫۳ میلیون دستگاه سمند (به‌جز سورن) در

در چه سال‌هایی اسقاط خودروهای پرمصرف متوقف شد؟

دهه از دست‌رفته نوسازی بنزینی

حال ترددد که با توجه به اینکه برخی از این خودروها بیش از دو دهه در کشور تولید می‌شوند، طبیعی است تعداد زیادی از آن‌ها با عمر حدود ۲۰ سال در حال‌تردد باشند.

کارنامه ۱۹ساله اسقاط خودرو

اسقاط خودروهای فرسودگیکی از حلقه‌های اصلی سیاست‌سازی ناوگان حمل‌ونقل ایران است؛ حلقه‌ای که عملکرد آن مستقیماً با مصرف سوخت، سن ناوگان، آلودگی هوا، هزینه‌های نگهداری و حتی تقاضا برای خودروهای جدید ارتباط دارد. بااین حال، روند اسقاط در ایران طی سال‌های گذشته نشان می‌دهد این سیاست بیش از آنکه تابع یک برنامه‌مستمر و بلندمدت‌باشد، تحت‌تأثیر تغییرات مقررات، مشوق‌های اقتصادی و سازوکار تأمین منابع قرار داشته است. به عبارتی، بررسی روند اسقاط خودروهای فرسوده در ایران از ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۴ نشان می‌دهد سیاست نوسازی ناوگان در نزدیک به دو دهه گذشته نه یک مسیر بی‌تابایت، بلکه مجموعه‌ای از چشش‌ها و سقوط‌های شدید بوده است؛ به‌گونه‌ای که فاصله میان بهترین و ضعیف‌ترین عملکرد سالانه به بیش از ۵۰ برابر رسیده است.

بر اساس این داده‌ها، روند اسقاط از سال۱۳۸۵ با حدود۱۲۷ هزار دستگاه آغاز می‌شود و در سال‌های ابتدایی، نوسانات قابل‌توجهی دارد. اسقاط در سال ۱۳۸۷ از ۱۸۵ هزار دستگاه عبور می‌کند و در سال ۱۳۸۹ به حدود ۲۵۸ هزار دستگاه نیز می‌رسد. بااین حال، این رشد پایدار نمی‌ماند و طی سه سال بعد، تعداد خودروهای اسقاط‌شده به حدود ۷۲ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۲ کاهش پیدا می‌کند.

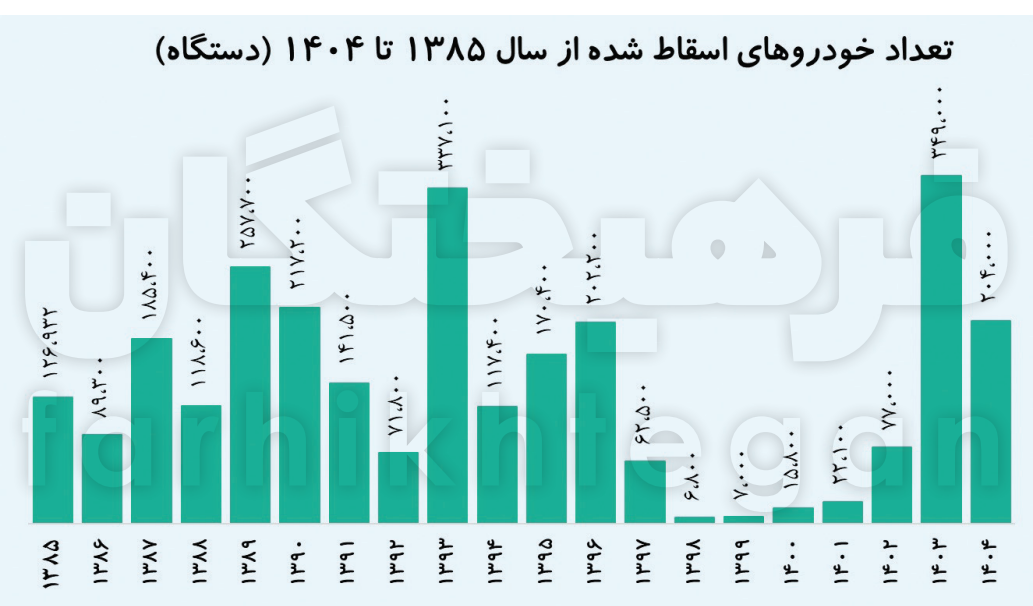
سال ۱۳۹۳ نخستین نقطه اوج مهم این سری زمانی است. در این سال حدود ۳۳۷ هزار دستگاه خودرو اسقاط می‌شود، رقمی که نشان می‌دهد در صورت فراهم بودن سازوکارهای قانونی و اقتصادی، ظرفیت اسقاط در کشور می‌تواند به‌مراتب بالاتر از عملکرد معمول سال‌های قبل باشد؛ اما این رکورد نیز تداوم پیدا نمی‌کند و در سال ۱۳۹۴ اسقاط به حدود ۱۱۸ هزار دستگاه سقوط می‌کند.

در سال‌های ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ بار دیگر روند صعودی شکل می‌گیرد و اسقاط به ترتیب به حدود ۱۷۰ و ۲۰۱ هزار دستگاه می‌رسد. اما از سال ۱۳۹۷، برنامه اسقاط خودرو در ایران وارد یکی از عمیق‌ترین دوره‌های رکود خود می‌شود، به‌طوری‌که تعداد خودروهای اسقاط‌شده در سال ۱۳۹۷ به حدود ۶۲٫۵ هزار دستگاه کاهش می‌یابد و در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ این تعداد به حدود ۷ هزار دستگاه می‌رسد.

این وضعیت در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ نیز ادامه دارد و تعداد خودروهای اسقاطی به ترتیب ۱۵٫۲ و ۲۲ هزار دستگاه ثبت‌شده است. در سال ۱۴۰۲ اولین حرکت دولت برای افزایش اسقاط خودرو و شروع شده و تعداد اسقاط به ۷۷ هزار دستگاه رسیده و در اوج خود طی سال ۱۴۰۳ این تعداد به ۳۴۹ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ رسیده که رکورددار دوره ۲۰ ساله ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۴ است. طی سال ۱۴۰۴ نیز تعداد ۲۰۴ هزار دستگاه خودرو اسقاط‌شده که هر چند کمتر از عدد سال ۱۴۰۳ است؛ اما بالاترین تعداد اسقاط خودرو از سال ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۳ است.

به‌این ترتیب، فاصله میان رکورد سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۴۰۳ با کف سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ به حدود ۵۱٫۴ برابر می‌رسد. این اختلاف به خوبی نشان می‌دهد مسئله اسقاط در ایران صرفاً به ظرفیت‌فنی مراکز اسقاط یا تعداد خودروهای فرسوده محدود نیست، بلکه راه‌آدمده‌ها و چهارچوب اقتصادی و سیاستی اسقاط تعیین‌کننده اصلی میزان خروج خودروهای فرسوده از ناوگان است.

جشش اسقاط‌خودرو از ۱۴۰۲ را باید در ارتباط مستقیم با بازگشت دو اتفاق مهم



بازسازی صنعت با پول تورمی ممنوع

امیررضا اعتمادی
کارشناس اقتصادی و عضو اتاق بازرگانی

جنگ فقط ساختمان، ماشین آلات و خطوط تولید را تخریب نمی‌کند؛ سرمایه در گردش بنگاه، شبکه تأمین، بازار فروش، اعتماد سرمایه‌گذار و امنیت شغلی کارگران را نیز هدف می‌گیرد. از همین رو بازگرداندن صنعت به مدار تولید، نه یک انتخاب قابل تعویق، بلکه ضرورتی برای حفظ اشتغال، صادرات و امنیت اقتصادی کشور است. با این همه، فوریت بازسازی نباید بهانه‌ای شود تا درباره مهم‌ترین پرسش این پروژه سکوت کنیم؛ هزینه بازسازی از کجا و چگونه تأمین خواهد شد؟ اگر پاسخ، خلق پول، اضافه‌درشت بانک‌ها و توزیع بی‌منابطة تسهیلات تکلیفی باشد، بخشی از خسارت فیزیکی جبران می‌شود؛ اما خسارتی تازه در قالب تورم به‌تمام جامعه تحمیل خواهدشد. بعد از جنگی که کوچک نیست، طبق آخرین گزارش‌های رسمی، سه‌هزار و چهار واحد صنعتی در جنگ اخیر آسیب‌دیده‌اند ویر آورد اولیه خسارت بخش صنعت بین ۱۵ تا ۲۰ میلیارد دلار است. تا اواخر تیرماه نیز تنها حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد واحدهای آسیب‌دیده به‌خط تولید بازگشته بودند، پالایشگاه‌ها، پتروشیمی‌ها، فولاد، زیرساخت‌های انرژی و گردشگری در شمار بخش‌های دارای آسیب جدی قرار دارند. در خوزستان هم رقم اولیه خسارت ۵ هزار میلیارد تومان اعلام‌شده و ۱۰ واحد از ۲۳ مجتمع پتروشیمی مستقر در ماهشهر ویندر آم آسیب جدی‌دیده‌اند. این ارقام نشان می‌دهد بایک برنامه تعمیرات پراکنده و پترونیستیم؛ کشور به یک سیاست ملی بازسازی صنعتی نیاز دارد. اما این برنامه در اقتصادی اجرا می‌شود که نرخ تورم سالانه آن، بر پایه آخرین گزارش بانک مرکزی، به ۶۱٫۴ درصد رسیده است. در چنین محیطی، هر ریال تأمین مالی بدون پشتوانه واقعی می‌تواند از مسیر رشد نقدینگی، افزایش نرخ ارز و بالا رفتن هزینه مواد اولیه بهره به خود صنعت‌های بزرگ، صنعتی که امروز با وام ارزان تعمیر می‌شود، ممکن است چند ماه بعد برای خرید همان قطعه، مواد اولیه یا ارز مورد نیاز خود چند برابر هزینه‌کند، بنابراین تعارضی میان «مهار تورم» و «بازسازی صنعت» وجود ندارد؛ مهار تورم خود یکی از شروط موفقیت بازسازی است.

پول تورمی فقط به معنای دستور مستقیم به بانک مرکزی برای چاپ اسکناس نیست.

دانست: اولی الزام گواهی اسقاط به فرایند تولید و شماره‌گذاری خودرو که در قانون ساماندهی صنعت خودرو درج شد. این قانون خودروسازان داخلی را مکلف کرد به‌ازای تولید هر چهار خودرو، گواهی اسقاط معادل یک خودرو ارائه کنند، بنابراین برای اولین بار پس از سال‌ها، اسقاط خودرو از یک فعالیت وابسته به مشوق‌های دولتی به بخشی از زنجیره اقتصادی تولید و شماره‌گذاری خودرو تبدیل شد. مورد دوم، افزایش چشمگیر سهم دارندگان خودروهای فرسوده در قرعه‌کشی‌های خودروسازان بود. این داده‌ها نشان می‌دهد از سال ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۴ در مجموع تعداد دو میلیون و ۷۸۰ هزار دستگاه خودرو در ایران اسقاط‌شده است. همانطور که گفته شد روند اسقاط خودرو در ایران بسیار پرنوسان بوده است. درحالی‌که در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ این تعداد فقط ۷ هزار دستگاه بوده، در سال ۱۳۹۳ و ۱۴۰۳ این تعداد بین ۳۴۰ تا ۳۵۰ هزار دستگاه بوده است. با فرض اینکه از سال ۱۳۸۵ تاکنون هر سال ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط می‌شد، طی این مدت ۶ میلیون دستگاه با فرض اسقاط سالانه ۲۰۰ هزار دستگاه، در مجموع ۴ میلیون دستگاه خودرو می‌توانست اسقاط‌شود. این اعداد از این منظر مهم هستند که در برنامه هفتم، تکلیف قانون برنامه، رسیدن به عدد ۵۰۰ هزار اسقاط خودرو در سال است.

دهه از دست‌رفته اصلاحات بنزینی

گفته شد که از سال ۱۳۸۵ تا ۱۴۰۴ در مجموع تعداد ۷ میلیون و ۷۸۰ هزار دستگاه خودرو در ایران اسقاط‌شده و روند اسقاط نیز بسیار پرنوسان بوده است. این داده‌ها به خوبی نشان می‌دهد کمترین اسقاط خودرو در دولت دوازدهم یا دولت دوم حسن روحانی رخ داده است. این اتفاق از این منظر مهم است که براساس برخی داده‌های رسمی و اظهارنظرهای کارشناسان، خودروهای فرسوده ۳۰ درصد بیشتر از خودروهای نوسوخت مصرف می‌کنند. علاوه بر طرح اسقاط خودروهای فرسوده که در دولت دوم حسن روحانی عملاً متوقف می‌شود، در دولت اول و دوم حسن روحانی عملاً سه پروژه دیگری که می‌توانست اصلاحات بنزینی را به سرانجام برساند و کشور را در این وضعیت فعلی قرار ندهد، متوقف شد.

اولین ابزار مهم مدیریت مصرف سوخت که از مسیر اصلی خود خارج شد، اصلاح تدریجی قیمت بنزین است. دولت در ابتدای کار، اصلاح قیمت بنزین را ادامه داد و در سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ دو مرحله افزایش قیمت را اجرا کرد، اما پس از آن تا آبان ۱۳۹۸ قیمت بنزین را تغییر نداد. نقطه آغاز مسئله را باید در قانون هدفمندی یارانه‌ها جست‌وجو کرد. این قانون دولت را مکلف کرد بده قیمت داخلی بنزین و سایر فراورده‌ها را به‌تدریج تا پایان برنامه پنجم به محدوده‌ای نزدیک به قیمت فوب خلیج فارس برساند. بنابراین، منطق قانون بر اصلاح تدریجی قیمت استوار بود، نه تثبیت بلندمدت قیمت اسمی. بنابراین، مسئله صرفاً این نیست که دولت قیمت بنزین را افزایش نداد؛ مسئله مهم‌تر این است که افزایش قیمت به یک فرایند مستمر و قابل‌پیش‌بینی تبدیل نشد.

بر انجام دولت در آبان ۱۳۹۸ به‌سمیه‌بندی و افزایش قیمت بازگشت، بنزین سهمیه‌ای ۱۵۰۰ تومان و آزاد ۳۰۰ تومان تعیین‌شدد و سهمیه نیز از طریق کارت هوشمند سوخت‌شخصی اعمال‌شد. به‌بیان دیگر، اصلاحی که می‌توانست به‌صورت تدریجی و کم‌هزینه انجام‌شود، پس از چند سال توقف به یک اصلاح دفعی تبدیل شد و آبان ۱۳۹۸ را رقم زد که علاوه بر خسارات مادی و معنوی سنگین، مسیر اصلاحات بعدی را نیز مسدود کرد.

در سال ۱۳۹۵ نیز مجلس الزام قانونی استفاده از کارت سوخت را حذف کرد و در ادامه، دولت نیز اجرای حذف آن را ابلاغ کرد. این تصمیم از منظر کوتاه‌مدت می‌توانست ساده‌سازی نظام عرضه بنزین تلقی شود؛ اما از منظر سیاست‌گذاری انرژی، یک ابزار مهم مدیریت تقاضا از دست رفت. چهار سال بعد، هنگامی که دولت دوباره به سهمیه‌بندی بازگشت، همان کارت سوخت حذف‌شده دوباره به مرکز سیاست بنزینی کشور برگشت. این رفت‌وبرگشت یک پیام روشن دارد؛ زیرساختی که برای مدیریت مصرف ساخته‌شده بود، در دوره‌ای که قیمت بنزین ثابت ماند حذف شد و زمانی که بحران مصرف تشدید شد، دوباره مورد نیاز قرار گرفت. سومین پرونده، توسعه خودروهای دوگانه‌سوز و CNG است. ایران از اواسط دهه ۱۳۸۰ یک سیاست نسبتاً جدی برای جایگزینی بخشی از بنزین با گاز طبیعی را آغاز کرده بود. حتی در آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ دوجه ۱۳۸۵، تولید حداقل ۲۸۰ هزار خودروی سبک دوگانه‌سوز در همان سال هدف‌گذاری‌شده بود. همچنین تبدیل خودروهای عمومی به دوگانه‌سوز در اولویت قرار گرفته بود.

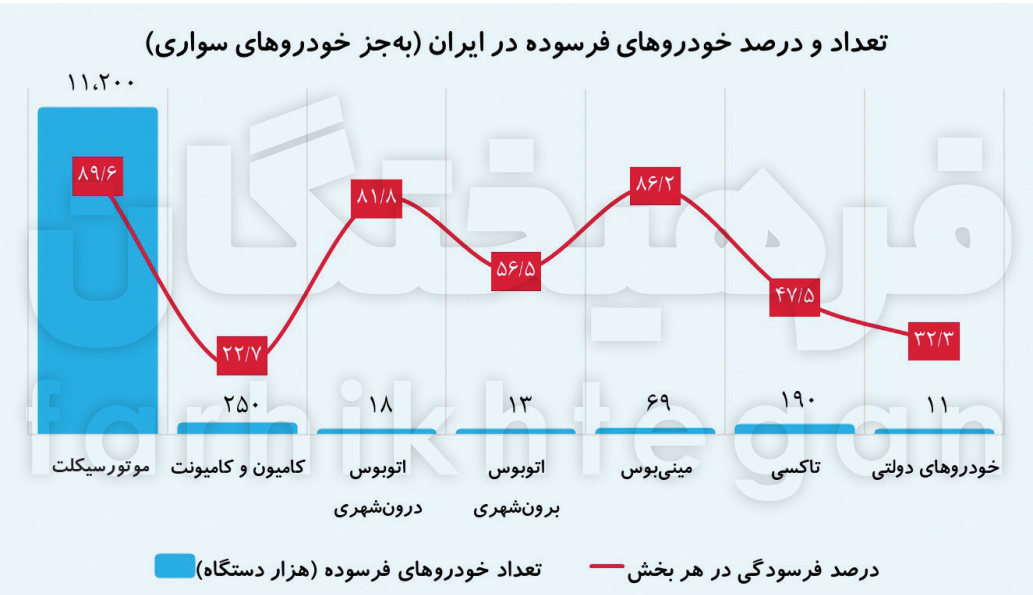
اما در دولت روحانی، این سیاست به‌موتور اصلی کاهش مصرف بنزین تبدیل نشد. روند تولید خودروهای دوگانه‌سوز نیز در برخی مدل‌ها با توقف یا افت جدی همراه شد؛ برای نمونه در سال‌های میانی دهه ۱۳۹۰ تولید برخی مدل‌های دوگانه‌سوز متوقف یا به‌شدت کاهش یافت.

دولت روحانی در سال‌های پایانی خود همچنان سیاست‌هایی برای ساماندهی خودروهای دوگانه‌سوز و جایگاه‌های CNG داشت. اما از منظر سیاست کلان انرژی، CNG دیگر مانند سال‌های آغازین توسعه این صنعت، محور اصلی مدیریت مصرف بنزین نبود. این مسئله اهمیت زیادی داشت؛ زیرا در شرایطی که قیمت بنزین ثابت می‌ماند و خودروهای بنزینی نیز به‌سرعت افزایش می‌یافتند، کاهش سهم سوخت جایگزین به معنای وابستگی بیشتر حمل‌ونقل به بنزین بود.

کامیون‌های ۵۰ساله در جاده‌های ایران

در کنار فرسودگی موتورسیکلت‌ها، خودروهای سواری و تاکسی‌ها، فرسودگی خودروهای سنگین و باری نیز بسیار قابل تأمل است. بر اساس آیین‌نامه اجرایی ماده ۸ قانون هوای پاک، سن فرسودگی کشنده، کامیون و کامیونت ۲۲ سال تعیین‌شده است که این میزان در برخی کلان‌شهرها مانند تهران، اصفهان، مشهد، تبریز، شیراز، کرج، اراک و اهواز دو سال کمتر در نظر گرفته شده و عملاً به ۲۰ سال می‌رسد.

داده‌های سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نشان می‌دهد طی سال ۱۴۰۳ در کل کشور ۴۶۶ هزار دستگاه وسیله نقلیه عمومی باری فعال وجود داشته که تنها ۲ درصد وسیله نقلیه باری کشور تا سال ۱۴۰۳ تا یک‌سال عمر داشته‌اند. ۱۶ درصد کامیون‌ها بین یک تا پنج سال کارکرد داشته‌اند و حدود ۱۶ درصد نیز ۶ تا ۱۰ سال عمر داشته‌اند. مجموعاً حدود ۳۸ درصد وسیله نقلیه باری کشور نیز از ۱۱ تا ۲۰ سال عمر داشته‌اند. در حالی متوسط عمر کامیون‌های کشور ۲۰ سال برآورد می‌شود که براساس معیارهای بین‌المللی در بسیاری از کشورها وسیله نقلیه حمل بار در بین سال‌های ۱۰ تا ۲۰ سالگی فرسوده به شمار می‌روند و تنها در صورتی می‌توانند به فعالیت خود ادامه بدهند که هنوز استانداردهای فنی، ایمنی و زیست‌محیطی لازم را داشته باشند. اما این همه ماجرا نیست؛ ۶۵ هزار وسیله حمل‌ونقل باری در کشور بیش از ۴۰ سال دارند که عمر ۵٫۱۰ هزار دستگاه از آنها به بیش از ۵۰ سال می‌رسد.



پروژه دستگاه با قطعه‌واژ شده نیز تا زمان به‌ربرداری نباید قابل انتقال باشد. هدف باید کوتاه‌کردن صف تأمین انرژی برای تولید باشد، نه توزیع تفاوت نرخ میان عدهای محدود. برای سرمایه در گردش می‌توان از ظرفیت تأمین مالی زنجیره‌ای استفاده کرد. حجم این ابزارها در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵ به حدود ۱۱۸ هزار میلیارد تومان رسیده و عددن تا از اوراق گام و برات الکترونیکی تشکیل شده است. مزیت این روش آن است که اعتبار به فاکتور خرید مواد اولیه و حلقه واقعی تولید متصل می‌شود و احتمال خروج پول به بازار ارز، طلا و دارایی کاهش می‌یابد. البته این ابزار نیز باید متناسب با توان واقعی و فروش آتی باشد؛ اعتبار بی‌منابطة، حتی اگر نامی نداشته باشد، همچنان می‌تواند تورم‌آشود.

بازسازی نباید به معنای بازگرداندن عین همان آسیب‌پذیری‌های پیشین باشد. واحدی که دوباره ساخته می‌شود باید مصرف انرژی کمتر، برق پیشین، پراکندگی منطقی انبارها، نسخه جایگزین داده‌ها، ایمنی سایبری و امکان تداوم تولید در شرایط بحران داشته باشد. بخشی از منابع حمایتی می‌تواند مشروط به ارتقای فناوری، داخلی سازی قطعات حیاتی و رعایت استانداردهای تاب‌آوری شود. اگر میلیارد‌هالا هزینه کنیم و همان تمرکز، فرسودگی و وابستگی قبلی را بازتولید کنیم، فقط خرابی را مرمت کرده‌ایم، نه اینکه صنعت را مقاوم کرده باشیم. موفقیت این طرح در نهایت به اعتماد عمومی وابسته است. دولت باید هر ماه اعلام کند چه مقدار خسارت تأیید شده، چه میزان منابع از کدام محل تأمین شده، کدام احدها کمک کرده‌اند و چند شغل به چه میزان ظرفیت تولید بازگشته است. شفافیت مانع سرعت نیست؛ مانع اتلاف است. بازسازی سریع لازم است، اما چک‌مهندصا لازم نیست. کشور میان بازسازی و ثبات اقتصادی مجبور به انتخاب نیست. با اولویت‌بندی، مشارکت صاحبان بنگاه، بیمه، بودجه‌ریزی مجدد، اوراق واقعی و اعتبار زنجیره‌ای می‌توان تولید را احیا کرد، بی‌آنکه تورم تورم تندتر شود. اصل سیاست باید روشن و غیرقابل مذاکره باشد؛ خسارت فیزیکی جنگ را نباید با تخریب پول ملی جبران کرد. بازسازی صنعت واجب است، اما بازسازی صنعت با پول تورمی ممنوع.

صندوق بازنشستگی، شرکت بیمه یا سرمایه‌گذار باشد؛ نه بانکی که برای خرید اوراق از بانک مرکزی استقراض می‌کند. نرخ و سررسید اوراق باید با تورم و جریان درآمد پروژه‌ها تناسب داشته باشد و مصرف منابع آن قابل ردیابی باشد. اوراقی که برای بازسازی پالایشگاه منتشر می‌شوند باید در پایان ماه مصرف‌هزینه به جاری دستگاه‌اشود. هر پروژه باید حساب مستقل، برنامه زمانی، پیمانکار مشخص و شاخص قابل‌سنجش برای بازگشت ظرفیت تولید داشته باشد.

پیش از توزیع منابع، تهیه «سامانه ملی خسارت صنعتی» ضروری است. در این سامانه باید نام واحد، میزان خسارت تأییدشده، تعداد شاغلان، جایگاه آن در زنجیره تأمین، مبلغ حمایت و بودجه بازگشت به تولید ثبت‌شود. اولویت نخست باید زیرساخت‌های مشترک آب، برق، گاز، حمل‌ونقل و ارتباطات و سپس بنگاه‌های باشد که توقف آن‌ها چندین واحد پایین‌دستی را زمین‌گیر می‌کند. پس از آن، صنایع تأمین‌کننده کالاهای اساسی، دارو، غذا و قطعات راهبردی و بنگاه‌های کوچک اشتغال را قرار می‌گیرند. تقسیم پول به نسبت قدرت چانه‌زنی یا دسترسی سیاسی، هم ناعادلانه است و هم بازده بازسازی را کاهش می‌دهد.

نوع حمایت نیز باید با نوع خسارت متفاوت باشد. بازسازی زیرساخت عمومی می‌تواند از بودجه انجام‌شده؛ تعمیر دارایی مواد بنگاه یا وام بلندمدت، ضمانت یا افزایش سرمایه؛ سرمایه در گردش از طریق اعتبار زنجیره‌ای و خرید دین و حفظ نیروی انسانی با حمایت موقت دستمزد و بیمه مشروط به استمرار اشتغال. برای واحدی که پیش از جنگ ورشکسته یا فاقد بازار بوده، نباید از عنوان بازسازی برای پاک‌کردن بدهی‌های قدیمی استفاده کرد. جریان خسارت جنگ با نجات سهامدار ناکارآمد تفاوت دارد. آورده مالک، ارز بایبی مستقل و امکان بازپس‌گیری حمایت در صورت انحراف باید بخشی از قرارداد باشد.

یکی از فوری‌ترین نیازها، ارز واردات تجهیزات و قطعات است؛ اما ایجاد یک نرخ ارز تازه با عنوان «ارز بازسازی» می‌تواند رانت جدید بسازد. راه درست، اختصاص اولویت زمانی و نه امتیاز قیمتی مبهم است. فهرست شفاف دریافت‌کنندگان، نرخ قابل دفاع، ثبت سفارش متصل به خسارت تأییدشده و آزادسازی هر حمله‌ای از هژمان با پیشرفت