

پژوهشگر حوزه صنعت در گفت‌وگو با **صنعت** از اولویت‌های بودجه‌ریزی ۱۴۰۶ می‌گوید

تغییر مسیر بودجه‌ریزی صنعت از ایستگاه ۱۴۰۶



شهنواز صفایی: با آغاز تدوین بودجه ۱۴۰۶، صنعت خودرو در شرایطی به استقبال سال آینده می‌رود که تداوم تحریم‌ها، پیامدهای شرایط جنگی، تورم و آشفتنگی بازارها، ضرورت بازنگری در سیاست‌های گذشته را بیش از پیش برجسته کرده‌است. صنعتی که سال‌ها با چالش‌هایی چون نظام تعرفه‌ای، ناترازی انرژی، ناکارآمدی شبکه حمل‌ونقل و محدودیت‌های تولید دست‌وپنجه نرم کرده، اکنون برای عبور از وضعیت موجود به تصمیم‌هایی فراتر از حمایت‌های مقطعی نیاز دارد. بودجه سال آینده می‌تواند فرصتی برای اصلاح سیاست‌های صنعتی، بازنگری در سازوکار حمایت از خودروسازان و جهت‌دهی منابع به سمت ارتقای فناوری، افزایش بهره‌وری و تقویت زنجیره تأمین باشد؛ مشروط بر آنکه اولویت‌ها بر اساس واقعیت‌های اقتصاد کشور تعیین شوند. **صنعت** در گفت‌وگو با امیرحسن کاکایی، استاد دانشگاه و کارشناس صنعت خودرو، الزامات اصلاح مسیر این صنعت و اولویت‌هایی را بررسی کرده که در ادامه می‌آید.

آیا برای سال آینده به تغییر اساسی در مسیر بودجه‌ریزی نیاز داریم؟ قطعاً. همان‌طور که اشاره کردید، ما در دو سال گذشته در شرایط جنگی بوده‌ایم و خطر گسترش دوباره درگیری‌ها نیز بر تصمیم‌های اقتصادی سایه انداخته‌است. از سویی نزدیک به نه سال است که زیر فشار تحریم‌های سنگین هستیم؛ فشارهایی که در ارزیابی من، در یک سال گذشته به محدودیت‌های بسیار شدید دریایی، هوایی و ریلی رسیده‌است. مسیرهای جاده‌ای ما با نااطمینانی و افزایش هزینه روه‌رو هستند. بنابراین بودجه‌ای که با فرض فعالیت عادی اقتصاد نوشته شود، از ابتدا با واقعیت فاصله دارد. این جنگ اقتصادی چند ضربه به ما زده‌است. برای ادامه صادرات و واردات، ناچار به استفاده از مسیرهای غیرمعارف و واسطه‌هایی شده‌ایم که هزینه و ریسک بالایی دارند. این مسیرها در مواردی با شبکه‌های قاچاق و فعالیت‌های غیرشفاف تداخل پیدا می‌کنند. به‌تدریج واسطه‌گری‌ای که قرار بود راه‌حلی اضطراری باشد، به بخشی از سازوکار دائمی تجارت تبدیل شده‌است. نتیجه، افزایش هزینه، کاهش قابلیت پیگیری معاملات و افت بهره‌وری است؛ اثری که می‌تواند در کیفیت کالا هم خود را نشان دهند. در داخل نیز همین ابهام گسترش یافته‌است. صنعتگری که برای ادامه تولید به گازوئیل نیاز دارد و سهمیه کافی دریافت نمی‌کند، به بازار غیررسمی رانده می‌شود. انتقال پول هم با کارمدها و هزینه‌های واسطه‌گری همراه شده که قبلاً وجود نداشت یا چنین ابعادی نداشت. وقتی هزینه‌های واقعی قابل ردیابی نباشند، تشخیص هزینه اجتناب‌ناپذیر تحریم از سوءاستفاده دشوار می‌شود. واردکننده ممکن است برای یک کالا هزینه‌ای صد تا دویست درصد بالاتر از عرف جهانی ادعا کند؛ اما ابزار تشخیص صحت این ادعا ضعیف شده‌است.

این وضعیت سرمایه‌گذاری صنعتی را پرمخاطره می‌کند، مصرف‌کننده را کاهش می‌دهد و گردش فعالیت مولد را کند می‌سازد. در کنار کسری بودجه، بی‌ثباتی پولی و جهش هزینه‌ها، زمینه تشدید تورم فراهم می‌شود. در چنین فضایی، واسطه‌گری و خریدوفروش دارایی جاذب‌تر از سرمایه‌گذاری بلندمدت می‌شود و دولت نیز بخشی از توان شناخت و مدیریت بازار را از دست می‌دهد. پس مسئله بودجه، صرفاً جابه‌جایی چند ردیف هزینه نیست. **بخشی از این عدم‌شفافیت را به شرایط تحریم نسبت دادید. آیا شفافیت با ضرورت حفظ محرمانگی در این شرایط تعارض ندارد؟**

باید میان محرمانگی در برابر طرف متخاصم و پاسخ‌گویی در داخل تفاوت بگذاریم. طبیعی است که همه مسیرهای تجارت و تأمین مالی کشور را نتوان علنی کرد؛ اما این ضرورت نباید به معنای نامعلوم بودن مسئولیت‌ها و هزینه‌ها برای نهادهای نظارتی مجاز باشد. می‌توان اطلاعات حساس را در دسترس محدود قرار داد و هم‌زمان ثبت معامله، حسابرسی و پاسخ‌گویی را الزام کرد. محرمانگی باید قاعده و مسئول مشخص داشته باشد.

از سوی دیگر، مشکلات ساختاری بودجه‌ریزی ما پیش از تحریم‌های اخیر هم وجود داشت. حتی تغییراتی مانند انحلال سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی در دولت آقای احمدی‌نژاد نیز مسئله را حل نکرد. امروز اصلاح ساختار، هم برنامه روشن می‌خواهد و هم شجاعت؛ زیرا با منافع رانت‌خواران، مفسدان و کاسبان تحریم برخورد می‌کند. ابعاد این مسئله را بسیار بزرگ می‌دانم؛ برآورد شخصی من این است که دامنه تأثیر آن دست‌کم نیمی از اقتصاد را دربرمی‌گیرد. این برآورد، آمار رسمی درباره سهم فساد نیست؛ تأکید من بر گستردگی مناسبات غیرشفاف است.

اولویت، شفافیت داخلی، تعیین تکلیف عوامل تحت کنترل دولت و بازنگری تخصیص منابع است. با انبوه پروژه‌های نیمه‌تمام، اصل باید توقف آغاز پروژه‌های جدید باشد. اگر ضرورتی استثنایی وجود دارد، توجیه آن باید روشن و قابل ارزیابی باشد. بودجه‌ریزی عملیاتی نیز یعنی معلوم کنیم در برابر پولی که می‌دهیم چه نتیجه‌ای می‌گیریم. هزینه‌های دستگاه‌ها و پرداخت‌های مرتبط با عملکرد باید به بهره‌وری متصل شود. البته بهره‌وری کارمند را نمی‌توان بدون توجه به امکانات، اختیار و کیفیت مدیریت سنجید. **مگر با تصویب بودجه، عوامل تحت کنترل دولت تعیین تکلیف نمی‌شوند؟ چرا همچنان بر پیش‌بینی‌پذیری تأکید دارید؟**

مثال روشن، تغییرات تعرفه و مبنای ارزی محاسبات گمرکی خودرو است. اکنون در ابتدای آبان، خبر تعیین حداقل حقوق ورودی صددرصدی برای خودروهای بزرگ و هیبریدی منتشر شده‌است؛ درحالی که پیش‌تر برای هیبریدی‌های پلاگین نرخ پانزده درصد اعلام شده بود. برای فعال اقتصادی، تفاوت میان تصمیم اولیه، ابلاغ و اجرای نهایی بسیار مهم است. نمی‌شود قرارداد ببندد، پول بدهد و کالا را حمل کند، بعد با محاسبات کاملاً متفاوت روبرو شود. این جنس بالاتکلیفی را قبلاً هم تجربه کرده‌ایم و درباره آن هشدار داده‌ایم.

نرخ‌های مالیات، تعرفه و حق بیمه پایه باید در چارچوب قانونی، پیش از شروع سال روشن و در طول سال تا حد ممکن ثابت باشند. چون این نرخ‌ها درصدی هستند، با افزایش مبنای محاسبه، مبلغ وصولی هم بالا می‌رود. تغییر دوباره درصدها می‌تواند فشار مضاعف ایجاد کند. نرخ بهره

و قیمت حامل‌های انرژی نیز باید سازوکار تغییر شفاف داشته باشند. پیش‌بینی‌پذیری یعنی بنگاه‌باند در چه شرایطی و با چه فاصله زمانی، قواعد تغییر می‌کنند.

دولت نمی‌تواند همه تحولات خارجی را کنترل کند؛ اما می‌تواند زمان تصمیم خود، فرمول محاسبه و دوره گذار را مشخص کند. باید تکلیف قراردادهای قبلی و کالاهای در مسیر نیز روشن باشد. اگر درآمدهای پیش‌بینی‌شده محقق نشد، نخست باید اولویت هزینه‌ها بازنگری شود. جبران مکرر کسری از طریق تغییر ناگهانی قواعد تولید و تجارت، خود به کاهش فعالیت و تضعیف درآمدهای آینده دولت منجر می‌شود.

پیش از ورود به چهار اولویت پیشنهادی شما، سیاست انرژی چه نسبتی با بودجه صنعتی دارد؟

این‌قدر مسائل به هم پیوسته شده‌اند که برای حل یک مسئله صنعتی باید درباره اقتصاد کلان صحبت کنیم. وقتی صنایع را به سمت خودکفایی برق و خرید دیزل‌ژنراتور می‌بریم، باید تأمین سوخت، تعمیرات، هزینه و آلودگی آن را هم ببینیم. تولید اضطراری برق برای عبور از قطعی، با تبدیل آن به راه‌حل دائمی تفاوت دارد. ممکن است کمبود برق یک بنگاه را موقتاً رفع کنیم، اما مسئله گازوئیل و هزینه تولید را تشدید کنیم. دولت باید سوخت موردنیاز فعالیت مجاز را در شبکه رسمی عرضه کند؛ حتی اگر بخشی از آن با قیمت آزاد یا نرخ متفاوت باشد. وادار کردن تولیدکننده به خرید از بازار غیررسمی، سپس مطالبه شفافیت از او، تناقض است. توسعه انرژی خورشیدی هم باید همراه با بررسی اتصال به شبکه، زمان تولید و نیاز مصرف‌کننده باشد. نگرانی من، تصمیم‌گیری شتاب‌زده و انتقال هزینه ناترازی به صنعت است. با همین نگاه، چهار تغییر اولویت را برای خودرو و حمل‌ونقل پیشنهاد می‌کنم.

منظور شما از این جابه‌جایی چیست؟ آیا باید حمایت از صنعت خودرو کاهش یابد؟

باید ابتدا بررسییم برای چه خودرو تولید می‌کنیم. نیاز اصلی مردم و اقتصاد، جابه‌جایی مطمئن، قابل دسترسی و با هزینه مناسب است. تولید خودرو یکی از ابزارهای پاسخ به این نیاز است. اگر معیار موفقیت را فقط تعداد خودرو تولیدشده قرار دهیم، ممکن است تیراژ بالا برود، اما مردم زمان بیشتری در ترافیک بمانند، مصرف سوخت افزایش یابد و هزینه حمل کالا هم پایین نیاید. بنابراین سیاست صنعتی باید در خدمت بهبود حمل‌ونقل قرار گیرد.

وقتی منابع عمومی محدود است، باید بازده هر تخصیص را در کل اقتصاد ببینیم. تکمیل یک گلوگاه ریلی، بهبود پایانه بار، تعمیر ناوگان موجود یا افزایش قابلیت استفاده از اتوبوس‌های شهری، ممکن است منفعت بیشتری از ایجاد یک خط مونتاژ جدید داشته باشند. قرار نیست همه این اقدامات هم‌زمان انجام شوند. باید پروژه‌های موجود را با معیار اثر واقعی بر جابه‌جایی و زمان رسیدن به بهره‌برداری اولویت‌بندی کنیم؛ همان اصلی که درباره توقف پراکنده کاری بودجه‌ای گفتیم.

بخش مهمی از مشکل هم با خرید تجهیزات حل نمی‌شود. کامیونی که بخش زیادی از زمان خود را در صف بارگیری می‌گذراند یا بدون بار برمی‌گردد، حتی اگر نو باشد، بهره‌وری مطلوبی ندارد. هماهنگی اطلاعات بار، کاهش توقف در گمرک و بهبود ارتباط جاده و ریل می‌تواند از ظرفیت موجود استفاده بیشتری ایجاد کند. بودجه باید چنین اصلاحاتی را هم ببیند. البته تأسیس یک سامانه دیگر، بدون تبادل داده و اصلاح فرایند، به‌خودی‌خود موفقیت نیست.

حمایت از حمل‌ونقل عمومی، از منظر عدالت اجتماعی هم اهمیت دارد. خانواری که توان خرید خودرو ندارد، باید سهمی از منابع عمومی ببرد. افزایش دسترسی به سفر مطمئن می‌تواند هزینه زندگی و دسترسی به کار را بهبود دهد. کمک دولت به بهره‌برداری باید به خدمت واقعی، مانند پیمایش قابل راستی‌آزمایی و نظم حرکت، متصل باشد. خرید اتوبوسی که به دلیل نبود راننده، تعمیرگاه یا بودجه نگهداری متوقف می‌ماند، حل مسئله نیست.

در بودجه ۱۴۰۶ می‌توان برای هر برنامه روشن کرد که چه مقدار ظرفیت قابل استفاده ایجاد می‌کند، کدام هزینه را کاهش می‌دهد و چه دستگاهی پاسخگو است. حمایت از خودروسازی نیز باید با همین تقاضای واقعی پیوند بخورد. در این صورت صنعت سفارش قابل برنامه‌ریزی می‌گیرد و مردم هم نتیجه سرمایه‌گذاری را در زندگی خود می‌بینند. صرف افزایش ظرفیت اسمی کارخانه، چنین تضمینی نمی‌دهد.

این تغییر نگاه به معنای بزرگ‌تر شدن تصدی‌گری دولت هم نیست. بخش خصوصی می‌تواند سرمایه‌گذار و بهره‌بردار باشد، به شرط آنکه قرارداد، نحوه پرداخت و تقسیم ریسک روشن باشد. دولت باید منابع خود را صرف رفع گلوگاه‌هایی کند که منفعت عمومی دارند و بدون هماهنگی حاکمیتی حل نمی‌شوند. اگر به پنهان توسعه حمل‌ونقل، شرکت‌های دولتی تازه بسازیم و هزینه جاری دائمی ایجاد کنیم، از هدف اصلی دور شده‌ایم.

چرا درون صنعت خودرو، خودروهای تجاری را در اولویت می‌گذارید؟ خودرو تجاری ابزار کار اقتصاد است. کامیون، کامیونت، وانت، اتوبوس و مینی‌بوس، هر کدام بخشی از تولید، توزیع یا جابه‌جایی نیروی کار را انجام می‌دهند. فرسودگی و توقف آن‌ها به هزینه سایر بخش‌ها منتقل می‌شود. بنابراین بهبود این ناوگان می‌تواند هم‌زمان تقاضای صنعتی ایجاد کند و هزینه فعالیت اقتصادی را کاهش دهد. این اولویت به معنای بی‌اهمیت دانستن نیاز خانوار به سواری نیست؛ بحث بر سر محل مصرف منابع محدود عمومی است.

البته باید میان نیاز به نوسازی و تقاضای دارای قدرت خرید فرق بگذاریم. مالک یک کامیون فرسوده ممکن است کاملاً مایل به تعویض باشد، اما توان پرداخت پیش‌پرداخت و اقساط را نداشته باشد. اگر فقط به تولیدکننده تسهیلات بدهیم و مسئله خریدار حل نشود، محصول در انبار می‌ماند. برنامه نوسازی باید درآمد بهره‌بردار، هزینه تأمین مالی و زمان بازپرداخت را با هم ببیند. پرداخت اقساط باید با جریان درآمد کار سازگار باشد. دولت می‌تواند بخشی از حمایت را به کاهش هزینه تأمین مالی نوسازی هدفمند اختصاص دهد؛ با سقف تعهد روشن و امکان نظارت. در حمل‌ونقل عمومی، قرارداد قابل انکای ارائه خدمت و پرداخت منظم مطالبات اهمیت زیادی دارد. نباید شهرداری یا دولت سفارش بدهد و سپس بدی را به تولیدکننده و زنجیره قطعه‌سازی منتقل کند. صرفه‌جویی احتمالی سوخت نیز باید اندازه‌گیری شود؛ نمی‌توان بر درآمدی نامطمئن، تعهد قطعی بانکی بنا کرد.

اولویت نوسازی باید براساس پیمایش، فرسودگی، ایمنی، میزان توقف و نقش خودرو در خدمت تعیین شود. تعویض یک وسیله پرکار ممکن است منفعت بیشتری از تعویض چند وسیله کم‌کار داشته باشد. خروج خودروی فرسوده نیز باید واقعی و قابل رهگیری باشد؛ وگرنه ناوگان جدید اضافه می‌شود و بخش فرسوده همچنان مصرف و آلودگی ایجاد می‌کند. کیفیت خدمات پس از فروش، تأمین قطعه و قابلیت تعمیر باید جزو شروط خرید و حمایت باشد.

در انتخاب فناوری هم نباید صرفاً تابع نام‌ها و مدها باشیم. برای هر کاربرد باید هزینه خرید، انرژی، نگهداری و زیرساخت را در طول عمر خودرو محاسبه کنیم. ممکن است برای یک مسیر شهری، برقی‌سازی مناسب باشد و برای کاربرد دیگر، فناوری متفاوتی نتیجه بهتری بدهد. سفارش‌های تجاری را نیز باید چنان جمع کرد که تولید قطعه و خدمات اقتصادی شود. تنوع بی‌ضابطه برند و مدل، ناوگان را در سال‌های بعد گرفتار کمبود قطعه و هزینه تعمیر می‌کند.

پایداری سفارش نیز برای تولیدکننده مهم است. خریدهای پراکنده و تصمیم‌های مقطعی، امکان برنامه‌ریزی قطعه‌ساز و سرمایه‌گذاری در تجهیزات را کم می‌کند. بهتر است نیاز ناوگان در یک برنامه چندساله مشخص شود و تعهد هر سال متناسب با منابع قابل انکای همان سال باشد. نباید با وعده خرید انبوه، ظرفیت ایجاد کنیم و سال بعد اعتبار آن را ندهیم. این رفتار هم سرمایه صنعتی را معطل می‌گذارد و هم هزینه نوسازی را بالا می‌برد.

آیا ادغام خودروسازان با ضرورت افزایش رقابت تضاد نیست؟

تعداد شرکت‌ها به‌تنهایی نشان‌دهنده کیفیت رقابت نیست. ممکن است شرکت‌های زیادی داشته باشیم که هر کدام با تیراژ پایین، قطعات منفصله یک معیار خارجی را مونتاژ می‌کنند و برای ارز و حمایت رقابت می‌کنند. اما توان طراحی، توسعه محصول و کاهش هزینه در کشور تقویت نمی‌شود. بازار ما ظرفیت نامحدود ندارد. تقسیم آن میان مجموعه‌های متعدد، هزینه‌های ثابت و شبکه‌های موازی را افزایش می‌دهد و منابع مهندسی را پراکنده می‌کند.

ادغام باید با هدف افزایش توان صنعتی و بهره‌وری بررسی شود. البته همیشه به معنای یکی شدن کامل مالکیت نیست. همکاری در پلنفرم، خرید مشترک قطعات، استفاده از آزمایشگاه و توسعه مشترک فناوری نیز می‌تواند مقیاس اقتصادی ایجاد کند. باید دید کدام شکل همکاری، هزینه را پایین می‌آورد و امکان توسعه محصول را بیشتر می‌کند. صرف تغییر تابلو یا انتقال بدی یک بنگاه به بنگاه دیگر، اصلاح ساختار محسوب نمی‌شود. بودجه نباید به هر مجوز و خط مونتاژ، امتیازی مستقل بدهد که انگیزه تکثیر بنگاه‌های کوچک شود. حمایت باید به نتیجه متصل باشد؛ به عنوان مثال افزایش بهره‌وری، کیفیت، توان مهندسی یا صادرات قابل اتکا هر گونه تسهیل مالی برای تجدید ساختار نیز باید موقت، مشروط و همراه با افشای ذی‌نفعان باشد. اگر صرف عنوان «ادغام» باعث بخشودگی بدی و دریافت منابع تازه شود، همان رانت قبلی را با نام جدید بازتولید می‌کنیم. نگرانی درباره انحصار کاملاً جدی است. بنگاه بزرگ‌تر باید زیر نظارت مؤثرتر قرار بگیرد. ادغام نباید مجوز تبانی، محدود کردن عرضه، تضعیف حق مصرف‌کننده یا فشار ناموجه به قطعه‌ساز باشد. باید آثار آن بر قیمت، تنوع و دسترسی به خدمات بررسی شود. هدف من شکل‌گیری رقابت

مؤثر و قابل دوام میان مجموعه‌های توانمند است. نه خرد کردن صنعت هر قیمت درست است نه بزرگ کردن بنگاه بدون پاسخگویی.



مسئله اشتغال هم باید در برنامه تجدید ساختار دیده شود. نمی‌توان صرفاً با یک تصمیم اداری، واحدی را تعطیل کرد و هزینه آن را بر دوش کارکنان گذاشت. آموزش، جابه‌جایی نیروی انسانی و استفاده از ظرفیت‌های مکمل باید جزو برنامه باشد. ادامه فعالیت زبان‌ده با حمایت نامحدود نیز امنیت شغلی پایدار ایجاد نمی‌کند. باید منابعی که صرف پوشاندن ناکارآمدی می‌شود، به افزایش توان تولید و حفظ اشتغال مولد منتقل شود. برای شروع نیز می‌توان حمایت‌های موجود را بررسی کرد و پرسید کدام‌یک توان صنعتی ایجاد کرده‌اند و کدام صرفاً بقای فعالیت کم‌بازده را طولانی کرده‌اند. این ارزیابی باید نسبت به مالکیت بی‌طرف باشد. دولتی یا خصوصی بودن به‌تنهایی نشانه کارآمدی نیست. بنگاهی که از منابع عمومی استفاده می‌کند، باید درباره نتیجه پاسخ بدهد؛ همان‌طور که بنگاه کارآمد نباید به دلیل نداشتن ارتباط یا نفوذ، از دسترسی منصفانه به امکانات محروم شود.

در شرایط تورمی، چگونه می‌توان از قیمت‌گذاری دستوری فاصله گرفت و هم‌زمان از مصرف‌کننده حمایت کرد؟

ابتدا باید قبول کنیم که قیمت‌گذاری دستوری، هزینه واقعی تولید را از بین نمی‌برد. اگر هزینه بالا برود و قیمت فروش با تأخیر و ملاحظات غیرشفاف تعیین شود، فشار به نقدینگی خودروساز و سپس قطعه‌ساز منتقل می‌شود. نتیجه می‌تواند کاهش تولید، تأخیر در پرداخت و افت سرمایه‌گذاری باشد. از طرف دیگر، فاصله قیمت رسمی و بازار، انگیزه واسطه‌گری ایجاد می‌کند. بنابراین باید ببینیم منفعت حمایت ادعایی واقعا به مصرف‌کننده می‌رسد یا در فاصله دو قیمت توزیع می‌شود.

اما فاصله گرفتن از قیمت‌گذاری دستوری هم باید برنامه داشته باشد. لازم است قواعد عرضه و فروش، تعهدات تحویل، ضمانت و رسیدگی به شکایات روشن باشند. نهاد ناظر باید بتواند با تبانی، سوءاستفاده از قدرت بازار و اطلاعات گمراه‌کننده برخورد کند. واردات نیز اگر قرار است بر رقابت اثر بگذارد، باید دارای قواعد قابل پیش‌بینی باشد. بازاری که هر چند ماه به تغییر ناگهانی محدودیت و تعرفه مواجه می‌شود، علامت مطمئنی به تولیدکننده یا خریدار نمی‌دهد.

مالیات و عوارض می‌توانند رفتار اقتصادی را جهت دهند، مشروط بر آنکه هدف هرکدام روشن باشد. مثلاً می‌توان میان استفاده پرهزینه برای جامعه و استفاده کم‌مصرف‌تر تفاوت گذاشت یا حمایت را به نوسازی ناوگان و خدمت عمومی معطوف کرد. اما این ابزارها نباید فقط راه تازه‌ای برای جبران کسری بودجه باشند. باید مجموع مالیات، تعرفه و عوارض را دید؛ ممکن است هرکدام جداگانه قابل توجیه به نظر برسند، ولی جمع آن‌ها خرید و نوسازی را غیرممکن کند.

همچنین نباید تصور کنیم هر مالیاتی که از فروشند می‌گیریم، لزوماً از سود او کم می‌شود. بسته به شرایط رقابت و عرضه، بخشی از آن ممکن است به خریدار منتقل شود. پس طراحی مالیات نیازمند ارزیابی اثر و اطلاعات معتبر است. حمایت از خانوار کم‌درآمد نیز باید هدفمند باشد؛ بخشی از آن از طریق حمل‌ونقل عمومی قابل تحقق است. توزیع خودروی ارزان‌تر از بازار، بدون اطمینان از رسیدن منفعت به مصرف‌کننده واقعی، سیاست اجتماعی دقیقی نیست.

بویژه باید مراقب رابطه این اصلاحات با تورم باشیم. اگر دولت هم‌زمان هزینه‌های تأمین مالی، انرژی و عوارض را بالا ببرد، سپس انتظار کاهش قیمت خودرو داشته باشد، سیاست‌ها یکدیگر را خنثی می‌کنند. خروج از قیمت‌گذاری دستوری باید با انضباط مالی دولت و جلوگیری از تحمیل هزینه‌های تازه همراه شود. مهار تورم، مهم‌ترین حمایت عمومی از قدرت خرید است؛ بدون آن، حتی افزایش دستمزد و تسهیلات خرید نیز به‌سرعت بخشی از اثر خود را از دست می‌دهد.

بودجه سال آینده باید آغاز اجرای این تغییر مسیر باشد. قواعد روشن پیش از شروع سال، تخصیص منابع به گلوگاه‌های حمل‌ونقل، نوسازی هدفمند خودروهای تجاری و حمایت مشروط از افزایش توان صنعتی. برای هر اقدام باید مسئول، زمان و شاخص نتیجه تعیین شود و گزارش پیشرفت ارائه شود.

بعضی اصلاحات به تصمیم‌های قانونی و نهادهای فراتر از بودجه نیاز دارند؛ اما بودجه باید با آن‌ها هم‌جهت باشد. اگر همچنان درآمدهای خوش‌بینانه بنویسیم و کمبود منابع را با فشار ناگهانی بر تولید جبران کنیم، مسئله را به سال بعد منتقل کرده‌ایم. تصمیم سخت امروز، انتخاب اولویت و پذیرفتن مسئولیت اجرای آن است.

