گفت‌وگو

استاد دانشگاه علم و صنعت از ریشه مشکلات صنعت می‌گوید

دود سوءمدیریت در چشم صنعت



شـهناز صفایی: تحریم، تورم و کمبود ارز، فشار سـنگینی بر تولید وارد می‌کند. اینکه این فشار به توقف خط، لغو سرمایه‌گذاری یا خروج یک بنگاه از بازار برسد، تا حد زیادی به تصمیم‌هایی بستگی دارد که در داخل کشور می‌گیریم. در صنعت خودرو سال‌هاست دولت هم در اداره بنگاه‌ها مداخله می‌کند، هم برای فروش آنهـا قاعده می‌گـذارد و هم از نتیجه عملکردشـان ناراضی است. به نظر پژوهشگر حوزه صنعت، برای اصلاح این وضعیت باید از اجرای قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار، تکمیل خصوصی‌سازی خودروسازان و پایان دادن به قیمت‌گذاری دسـتوری در چارچوب یک برنامه روشن برای رقابت شروع کرد. در این زمینه صمت با امیرحسن کاکایی، دانشیار دانشـکده مهندسـی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران گفت‌وگوی مفصلی داشته که در ادامه می‌خوانید.

◉ مهم‌ترین مشکلات مدیریتی صنعت کشور چیست و چه سهمی از مشکلات تولید به تصمیم‌های نادرست برمی‌گردد؟

به نظر من، مسـئولیت اصلی بخش قابل اصلاح مشـکلات صنعت را باید در سطح کسانی جست‌وجو کرد که قواعد کار را تعیین می‌کنند. وقتی یک کارخانه نمی‌داند برقش هفته آینده چه سـاعتی قطع می‌شود، ارز سفارش قبلی چه زمانی می‌رسـد یا بخشـنامه امروز تا زمان ترخیص قطعه معتبر می‌ماند، بخش بزرگی از وقت مدیر و سـرمایه شـرکت صرف اداره بحران روزانه می‌شود. در چنین شرایطی، همان نهادی که از مدیر افزایش تولید و بهـره‌وری می‌خواهد باید توضیح دهد در محدوده اختیار خودش چه کرده تا تولید قابل برنامه‌ریزی باشد.

برای سهم تحریم، شـرایط اقتصادی و سوءمدیریت نمی‌توان یک درصد معتبـر بـرای کل صنعت اعلام کـرد. اثر این عوامل بر یک سـازنده قطعه صادراتی و یک کارخانه انرژی‌بر متفاوت است و خود عوامل هم بر یکدیگر اثر می‌گذارند. تحریم دسترسی به بانک، تجهیزات و تأمین‌کننده را محدود می‌کند. تورم و هزینه تأمین مالی هم سرمایه در گردش بیشتری می‌طلبد. وقتی در همین شـرایط تأمین ارز نامعلوم باشد و ضابطه ترخیص چند بار عوض شـود، یک کمبـود اولیه می‌تواند به توقف تولید تبدیل شـود. برای همین در هر پرونده باید پرسید با همین محدودیت خارجی، چه تصمیمی در داخل قابل اتخاذ بود و چه خسارتی قابل‌پیشگیری بود.

ضمن اینکه همه فشارهایی که ذیل عنوان «شرایط اقتصادی» می‌آوریم، منشـأ بیرونـی ندارند. نحـوه تأمین کسـری بودجه، قواعـد تخصیص ارز و سـرمایه‌گذاری در زیرسـاخت انرژی، خود حاصـل تصمیم‌های داخلی هستند. اگر اینها را یکسره به حساب تحریم بگذاریم، معلوم نمی‌شود کدام سیاست‌گذار برای اصلاح کدام بخش مسئول است.

تصور کنید قطعه‌سـازی مواد اولیه‌اش را نقد می‌خرد، دستمزد را ماهانه می‌پردازد و پول قطعه تحویل‌داده‌شـده را چند ماه بعد می‌گیرد. با جهش قیمت مواد، همان پول برای خرید حجم قبلی کافی نیست. اگر خودروساز هـم به دلیل فروش با قیمت تکلیفی و کمبـود نقدینگی پرداخت را عقب بیندازد، فشـار به شـرکت‌های پایین‌تر زنجیره منتقل می‌شـود. قطعه‌ساز ابتدا خرید دسـتگاه و سـاخت قالب را عقب می‌اندازد و بعد ممکن اسـت سفارش تازه را نپذیرد. توقف یا افت کیفیتی که سرانجام در خط خودروساز می‌بینیم، بخشی از هزینه تصمیم‌هایی است که در حساب یک نهاد دولتی دیده نمی‌شود.

در پایـش ملی محیط کسـب‌وکار در بهار ۱۴۰۵ نیز فعـالان اقتصادی تغییـرات پیش‌بینی‌ناپذیر قیمت مـواد اولیه و محصول، دشـواری تأمین مالـی بانکی و بی‌ثباتی سیاسـت‌ها و مقررات را در صدر موانع گذاشـتند. ایـن پیمایش تجربـه بنگاه‌ها را ثبت می‌کند و انـدازه اثر هر عامل بر افت تولید باید جداگانه سـنجیده شـود. اهمیتش برای این بحث آن است که فعال اقتصادی هم‌زمان از هزینه پول، نوسـان قیمت و شیوه تصمیم‌گیری نهادها آسیب می‌بیند.

سـهم هر طرف را باید با اختیارش سنجید. مجلس بابت تصویب تکلیف بدون منبـع یا تعیین صلاحیت‌های هم‌پوشـان و پیگیـری اجرای قانون پاسخ‌گوسـت. دولت و نهادهای سیاست‌گذار مسئول انتخاب هدف‌ها، حل تعارض میان آنها و اعلام قواعد پیش‌بینی‌پذیرند. نهاد مجری هم باید بابت تأخیر، تفسـیرهای متفاوت یا اجرای مقرره بدون اطلاع‌رسـانی لازم پاسخ بدهـد. مدیر بنگاه در قبال خریـد، بهره‌وری، کیفیـت، گارانتی و رفتار با مشـتری مسئول است. اگر در شـرکت خرید نامناسب انجام شده یا عیب ایمنی پیگیری نشـده، نمی‌شـود مسـئولیت مدیر را به تورم حواله داد. به همـان ترتیب، وقتی انتخاب مدیر، شـرایط فروش و بخشـی از تصمیمات تجاری از بیرون شرکت تعیین می‌شود، باید تصمیم‌گیران بیرونی هم بابت نتیجه پاسخ بدهند.

◉ تعدد مراکز تصمیم‌گیری و تداخل وظایف نهادها چه مشکلاتی برای صنعت ایجاد می‌کند؟

یک کارخانه به نهادهای تخصصی مختلف نیاز دارد. بانک مرکزی مسئول سیاست ارزی است، گمرک مقررات ترخیص را اجرا می‌کند و سازمان ملی استاندارد وظیفه فنی خودش را دارد. مشکل وقتی پدید می‌آید که تصمیم یک نهاد شرط اجرای تصمیم سازمان و نهاد دیگر باشد و برای زمان‌بندی، حل اختلاف و پاسـخگویی درباره نتیجه، مسـئول مشخصی وجود نداشته باشـد. آن‌وقت هر نهاد یا سازمان می‌تواند بگوید کار خودش را انجام داده، در حالی که کالا در گمرک مانده یا خط متوقف شده است.

فرض کنید تولیدکننده بر پایه ضابطه اعلام‌شده، سفارش یک ماده اولیه را ثبـت می‌کند. در فاصله ثبت سـفارش تا ورود کالا، شـیوه تأمین ارز یا مدارک ترخیص تغییر می‌کند. نهاد یا سازمان اول سفارش را معتبر می‌داند و نهاد یا سازمان دوم طبق رویه جدید اجازه ادامه کار نمی‌دهد. تولیدکننده بایـد هزینه انبارداری، خواب سـرمایه و جریمه دیرکـرد تحویل را بدهد. اگر پاسـخ مکتوب، مهلت رسیدگی و حکم روشنی برای سفارش‌های قبلی وجود داشـته باشد، اختلاف میان نهادها یا سازمان‌ها پیش از آنکه به خط تولید برسد قابل حل است. در غیر این صورت، واحد بزرگ شاید با پیگیری مسـتمر مسـئله را موقتاً حل کند و واحد کوچک همان قرارداد و مشتری را از دست بدهد.

در خـودرو، این تداخل از مرحله تأمین قطعه تـا فروش ادامه دارد. یک بخش دولت افزایش تیراژ می‌خواهد، بخشی دیگر برای تخصیص ارز اولویت متفاوتـی دارد و در فـروش نیز ضوابط قیمت و شـرایط عرضه به تصمیم چند مرجع وابسـته است. نمونه فنی روشـن، ارتقای استاندارد آلایندگی است. برای اینکه مشتری و جامعه از استاندارد بالاتر نفع ببرند، خودروساز باید محصول را آماده کند و نهاد مسـئول سوخت هم باید کیفیت و توزیع سـوخت سازگار را در برنامه‌ای هماهنگ پیش ببرد. اگر موعد الزام خودرو قطعی باشـد و موعد آمادگی سوخت روشن نباشد، سـرمایه‌گذاری انجام می‌شود اما کاهش آلایندگی در استفاده واقعی ممکن است به اندازه انتظار حاصل نشود.

یکی از راه‌های پیشگیری از این تعارض‌ها در قانون بهبود مستمر محیط کسـب‌وکار پیش‌بینی شـده اسـت. ماده ۲ دولت را موظف می‌کند هنگام بررسـی و تدوین مقررات مرتبط، نظر کتبی اتاق‌ها و تشـکل‌های ذی‌ربطِ غیرعضو آنها، از جمله تشـکل‌های کارفرمایی و کارگری، را بگیرد و بررسی کنـد. ماده ۳ نهـاد اجرایی را مکلف می‌کند در تدویـن یا اصلاح مقررات، بخشنامه‌ها و رویه‌های اجرایی نظر تشکل‌های اقتصادی ذی‌ربط را استعلام کند و در تصمیم خود در نظر بگیرد. بخش خصوصی حق وتو ندارد. فایده ایـن تکلیف آن اسـت که نهاد پیش از ابلاغ بفهمد مثلا تغییر یک شـرط ارزی، تکلیف هزاران سـفارش ثبت‌شده را عوض می‌کند و برای آن راه‌حل بگذارد. در عمل باید برای هر تصمیم بین‌نهادی بتوان نام مرجع مسـئول، نظر نهادهای درگیر و راه رسیدگی به تعارض را پیدا کرد. اگر ضابطه جدید در سـامانه اعمال شـده اما متن، تاریخ اجرا یا مبنای حقوقی آن به بنگاه اعلام نشـده، مدیر واحد تولیدی حتـی نمی‌داند اعتراضش را به کجا ببرد. اختیار تصمیم باید با تکلیف پاسخگویی همراه باشد. دولت باید اختلاف را در درون خودش حل کند، پیش از آنکه تولیدکننده مجبور شود برای یک پرونده از چند نهاد یا سازمان دستور جداگانه بگیرد.

◉ چـرا دولت از تولیـد و صـادرات حمایت می‌کنـد و هم‌زمان با مقررات متغیر کار تولیدکننده را دشوار می‌کند؟

بخشـی از تناقض از تفاوت افق تصمیم‌گیری می‌آید. نهاد مسـئول بازار می‌خواهد قیمت این ماه را مهار کند. نهاد صنعتی باید به فکر سرمایه‌گذاری سه‌سـاله باشد. نهاد ارزی می‌خواهد منابع محدود را میان مصارف مختلف تقسـیم کند و قانون‌گذار ممکن است برای یک هدف اجتماعی تکلیفی بر فروش محصول بگذارد. هر کدام ممکن اسـت بـرای هدف خودش دلیلی داشته باشـد. مشکل از جایی شروع می‌شود که دولت هیچ‌جا این هدف‌ها را با هم نمی‌سنجد و روشن نمی‌کند در صورت تعارض، کدام اولویت دارد، بار مالی تصمیم را چه کسـی می‌پردازد و سیاسـت اضطراری تا چه زمانی اعتبار دارد.

بـرای نمونه، صادرکننده بـرای پیدا کردن خریـدار، انطباق محصول با استاندارد مقصد و راه‌اندازی خدمات پس از فروش هزینه می‌کند. اگر پس از عقد قرارداد محدودیت صادراتی یا ضابطه تازه‌ای برای بازگشت ارز اعلام شـود و برای قراردادهای قبلی حکمی وجود نداشته باشد، همان سیاستی که قرار اسـت بازار داخلی یا منابع ارزی را مدیریت کند می‌تواند مشـتری خارجی را از بین ببرد. حتی پس از رفع محدودیت، ممکن است خریدار به تأمین‌کننده قبلی برنگردد. دولت در زمان کمبود باید بتواند تصمیم بگیرد، اما باید هزینه‌ای را هم که این تصمیم به تعهدات موجود و اعتبار صادراتی تحمیل می‌کند به حساب بیاورد.

در خودرو، تعیین دسـتوری قیمت نمونه‌ای از همین تعارض است. وقتی هزینه متعارف سـاخت و تأمین مالی از قیمت تکلیفی جلو می‌زند، افزایش تیراژ می‌تواند نیاز بنگاه به نقدینگی را بیشتر کند. اگر قیمت فروش کارخانه پایین‌تر از قیمت معامله در بازار باشـد، بخشـی از تقاضـای ثبت‌نام برای استفاده از این فاصله شکل می‌گیرد و امتیاز خرید ارزان به کسانی می‌رسد که به خودرو با قیمت کارخانه دسترسی پیدا می‌کنند. مصرف‌کننده‌ای که ناچار به خرید در بازار است این حمایت را دریافت نمی‌کند. از طرف دیگر، ضعـف بهره‌وری یا هزینه‌های ناموجه خودروسـاز هـم نباید با هر افزایش قیمت به خریدار منتقل شود.

در اصلاحیه گزارش‌شـده در مهر ۱۴۰۵ برای دسـتورالعمل تنظیم بازار خودرو سـواری شـورای رقابت، از جمله مبنای ارزی محاسبه قیمت پایه رقابتی در وضعیت دسترسـی ناقص به ارز رسمی تغییر کرد. همین نمونه نشـان می‌دهد تنظیم‌کننده ناچار است پیوسـته فرمول را با شرایط ارزی و تأمین تطبیق دهد. پرسـش من این اسـت که آیا اصلاح فرمول، انتخاب خریدار را بیشـتر یا ورود رقیب را آسان‌تر می‌کند؟ اگر آن دو اتفاق نیفتد، نهادها همچنان بر سـر عدد قیمت مذاکـره می‌کنند و مصرف‌کننده برای خرید، تحویل و خدمات گزینه‌های محدودی دارد.

تعارض دیگـری هم وجود دارد. وقتی دولـت در تعیین مدیر یا تصمیم تجاری خودروسـاز نفوذ دارد و هم‌زمان بـازار را تنظیم می‌کند، باید بتوان نشان داد که در دسترسی به ارز، اعتبار، مجوز یا حمایت، با بنگاه‌های رقیب یکسـان رفتار می‌شـود. امکان دریافت اسـتثنا یا مجوز موردی هم انگیزه پیگیری امتیاز اداری را بالا می‌برد. انتشـار معیار تخصیص و دلیل تصمیم، امکان مقایسـه و اعتراض را فراهم می‌کند. مجلس هم اگر حمایت از گروه خاصی از خریداران را ضروری می‌داند، باید مخاطب، منبع مالی و اثر آن بر عرضه عمومی را روشـن کند تا هزینه آن در بدهی به قطعه‌ساز یا در صف خرید پنهان نماند.

◉ تغییر مداوم مقررات چه اثری بر سرمایه‌گذاری و ظرفیت تولید گذاشته است؟

در کارخانه ممکن اسـت امروز برای قالبی پول بدهید که دو سال بعد به تولید انبوه برسـد. تصمیم سـرمایه‌گذاری بر پایه برآوردی از تیراژ، هزینه واردات تجهیزات، دسترسـی به انرژی و درآمد فروش گرفته می‌شـود. اگر هـر کـدام از این قواعد در میانه کار عوض شـود و تکلیـف تعهدات قبلی روشـن نباشـد، مدیر یا سـرمایه‌گذار پروژه را کوچک‌تر می‌کند، به تأخیر می‌اندازد یا فقط هزینه‌ای را می‌پذیرد که سریع‌تر برگردد. نتیجه این است که تجهیزات فرسـوده دیرتر عوض می‌شـوند و ظرفیت طراحی، آزمون و ساخت قطعه تازه کمتر رشد می‌کند.

از دسـت رفتن ظرفیت هم همیشه به صورت تعطیلی یک کارخانه دیده نمی‌شـود. خط ممکن است سـر جایش باشد ولی در یک شیفت کار کند. تیمی که قادر بود قطعه‌ای را طراحی، آزمایش و صنعتی کند ممکن است پراکنده شود. وقتی سفارش برگشت، روشن کردن نهاد از بازسازی آن تیم و احراز دوباره کیفیت آسان‌تر است. بخشی از خسارت در پروژه‌هایی است که هیچ‌گاه به مرحله خرید ماشـین‌آلات نرسـیدند یا در مشتریانی که به دلیل بی‌ثباتی تحویل، سـفارش بعدی را جـای دیگری دادند. برای برآورد سـهم تصمیم‌های دولتی از این خسـارت باید تاریخ تغییـر مقرره را کنار داده‌های توقف تولید، لغو سفارش و تعویق سرمایه‌گذاری گذاشت.

ماده ۲۴ قانون بهبود مسـتمر محیط کسـب‌وکار درسـت به این مسئله می‌پـردازد. دولت و نهادهـای اجرایی باید تغییر سیاسـت، مقرره یا رویه اقتصـادی را پیـش از اجـرا و در مهلت مقرر به اطلاع عموم برسـانند. در جـدول آیین‌نامه اجرایی ماده ۲۴ برای تغییـرات صادرات و واردات و امور گمرکی مهلت یک‌ماهه و برای استانداردهای اجباری سازمان ملی استاندارد مهلت سـه‌ماهه پیش‌بینی شده اسـت. این مواعد با رعایت احکام خاص و اسـتثناهای قانونی اعمال می‌شـوند. از سوی دیگر، ماده ۳۰ الحاقی انتشار پیش‌نویس یک هفته پیش از صدور و ثبت و اطلاع‌رسـانی مقرره نهایی در پایگاه رسمی را مقرر کرده است. آن یک هفته برای اظهار نظر است و موعد اجرای مقرره را باید جداگانه سنجید. در مورد مقررات مشمول، قانون ثبت در پایگاه را شرط نفوذ مقرره دانسته است.

برای سـنجش فاصله میان قانـون و عمل، به گزارش پایش مقرره‌گذاری اتاق ایران در شهریور ۱۴۰۵ نگاه کنید. از ۱۰۶ مقرره‌ای که گزارش بررسی کرد، ۵۶ مورد مشمول انتشار پیش‌نویس بودند. فقط برای ۱۱ مورد انتشار پیش‌نویس ثبت شـد و برای ۴۵ مورد چنین انتشـاری شناسایی نشد. این نتیجه به همان دوره و مقررات بررسی‌شـده مربوط اسـت، اما برای شروع نظارت کافی اسـت. هر نهاد باید مشخص کند در موارد مربوط به خودش چرا پیش‌نویس منتشر نشده یا به چه استثنایی استناد کرده است.

وقتی می‌گوییم این قانون درست اجرا نمی‌شود، منظورم همین فاصله میان حکم و رویه اسـت. اگر بنگاه از تغییر ضابطه هنگامی خبردار شود که ثبت سفارش در سامانه متوقف شده، هدف قانون درباره پیش‌بینی‌پذیری محقق نشـده است. برای تشـخیص وضع هر مقرره باید تاریخ انتشار پیش‌نویس و متن نهایی، مهلت اجرا و مبنای هر اسـتثنا قابل بررسـی باشـد. مجلس می‌تواند همین اطلاعات را برای هر نهاد مطالبه کند. شـمار جلسات بهبود محیط کسـب‌وکار چیزی درباره تعداد مقرراتی که بدون فرصت آمادگی به تولید تحمیل شده‌اند به ما نمی‌گوید.

◉ برای اصلاح این وضعیت از کجا باید شروع کرد؟

اول، اجـرای قانون بهبود مسـتمر محیط کسـب‌وکار را به تعهدی قابل سـنجش بـرای هر نهـاد تبدیل کنیـم. دولت بایـد برای مقـررات مهم، پیش‌نویس، دلیل تغییر، نهادهـای درگیر، جمع‌بندی نظرات و تاریخ اجرا را در پایگاه رسـمی در دسـترس بگذارد. برای سـفارش‌های ثبت‌شـده و قراردادهای قبلی هم باید صریحا تعیین‌تکلیف کند. سامانه‌های اجرایی باید تغییرات را بر اساس تاریخ معتبر اجرا اعمال کنند. وزارت اقتصاد با همکاری معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری می‌تواند گزارش عمومی نهادبه‌نهاد بدهد که چند مقرره با رعایت مشورت و مهلت ابلاغ شد، چند مورد مورد اعتراض قرار گرفت و چه تعداد اصلاح شد. مجلس هم بر همین نتایج نظارت کند و برای هر تخلف احرازشده از مسئول مشخص پاسخ بخواهد.

دوم، هیئـت وزیـران برای سیاست‌هایی که به چند نهاد مربوط‌اند یک مسئول پاسخ‌گو تعیین کند. در موضوعی مثل تأمیـن ارز و ترخیص نهاده، وزارت صمت، بانک مرکزی و گمرک هر کدام صلاحیت خودشـان را دارند. با این حال، بنـگاه باید برای پیگیری پرونده یک مسـیر معلوم، مهلت پاسخ و مرجع حل اختلاف داشته باشد. در حوزه خـودرو، وزارت صمت باید برنامه صنعتی را با تقویم تجارت، اسـتاندارد و زیرسـاخت هماهنگ کند. اگر به‌عنوان مثال موعد استاندارد جدید تعیین می‌شود، آمادگی سوخت، آزمایشگاه و تأمین‌کننده هم باید در همان برنامه سنجیده شود و مسئول تأخیر هر بخش معلوم باشد.

سـوم، خصوصی‌سـازی دو خودروسـاز بزرگ را تا انتقال واقعی مالکیت و کنتـرل تکمیل کنیـم. ماده ۲ قانون سـاماندهی صنعت خـودرو برای فراهم‌کردن زمینـه رقابت‌پذیری با اجرای صحیح سیاسـت‌های اصل ۴۴ و از راه سیاسـت‌گذاری، نظارت و تنظیم‌گری، برای دولت مهلت سه‌سـاله تعیین کرده اسـت. تکمیل واگذاری پیشـنهاد من برای رسیدن به همین هدف اسـت. ملاک خصوصی‌سازی این اسـت که چه کسی حق رأی مؤثر دارد، مدیـر را انتخاب می‌کند، بودجه و قـرارداد را تصویب می‌کند و زیان تصمیم را می‌پذیرد. تغییر ترکیب هیئت‌مدیره می‌تواند بخشی از این مسیر باشد. دولت باید درباره سهام مستقیم و غیرمستقیم، کنترل ناشی از سهام تودلـی و زمان‌بندی خـروج از مدیریت، برنامه عمومی بدهد. ماده ۵ قانون برنامه هفتم نیز درباره حق رأی سهام تودلی و نحوه برخورد با تعارض منافعِ تشخیص‌داده‌شده در زنجیره ارزش احکامی دارد که باید اجرا شود.

در فهرسـت سـهام قابـل واگـذاری ابلاغ‌شـده در مهر ۱۴۰۵، سـهام ایران‌خودرو و سـایپا نزد شرکت‌های فرعی هم آمده است. انتشار فهرست، آغاز پیگیری است. برای اینکه بتوان درباره پیشرفت واگذاری قضاوت کرد، وزارت اقتصاد باید روشن کند کدام سهام فروخته شده، حق رأی در مجامع چگونه اعمال می‌شود و کنترل مؤثر در اختیار چه اشخاصی است.

واگذاری باید رقابتی باشـد و مالک نهایی، منشـأ منابع خرید، اهلیت و تعهدات خریدار روشـن باشد. بدهی‌ها و تعهدات به مشتریان و قطعه‌سازان نیز باید در ارزیابی معامله دیده شـود. اگر خریدار در زنجیره تأمین ذی‌نفع اسـت، دسترسی رقبا به سـفارش و اطلاعات تجاری و شرایط معاملات با اشـخاص وابسته باید زیر نظارت باشد. بزرگ بودن یک خودروساز می‌تواند سـرمایه‌گذاری در پلتفـرم، آزمایش و صادرات را ممکن کنـد. در مقابل، کنترل هم‌زمان بازار قطعه و تصمیم خرید خودروسـاز می‌تواند رقبا را کنار بزنـد. معیار واگذاری باید حفظ تـوان صنعتی همراه با امکان رقابت واقعی باشد. چهارم، قیمت‌گذاری دستوری عمومی خودرو باید پایان یابد و دولت و شـورای رقابت برای خروج از آن تقویم بدهند. با توجه به اختیار قانونی شـورای رقابت در بازارهای انحصاری، نقطه شروع، بازبینی بازار به تفکیک رده‌های واقعی قیمت و کاربری اسـت. شورای رقابت باید بسنجد مشتری چند عرضه‌کننده مستقل در دسترس دارد، ورود و افزایش عرضه تا چه حد ممکن اسـت و شرایط فروش چقدر شفاف اسـت. در رده‌هایی که انتخاب مؤثـر وجود دارد، تعیین اداری قیمـت باید کنار برود. اگر در رده‌ای عرضه محدود و قدرت بازار بالا باشـد، هر مداخله قیمتـی ضروری باید محدود، مسـتدل، زمان‌دار و دارای تاریخ بازبینی باشـد. بـرای حمایت از خریدار کم‌درآمد هم ابزار هدفمند با منبع مالی روشـن لازم است. قاعده ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ درباره جبران مابه‌التفاوت در موارد مشمول، یادآور همین مسئولیت مالی دولت است.

هم‌زمان باید مقایسـه برای خریدار ممکن شـود. قیمت نهایی معامله و شـرایط تحویل، کیفیـت، ایمنی و عملکرد گارانتی بایـد برای خودروهای هم‌رده قابل مشاهده باشد. شورای رقابت باید بر تبانی، محدودکردن عرضه و سوءاسـتفاده از موقعیت مسـلط تمرکز کند. وزارت صمت نیز باید مسیر ورود رقیـب، تولید، مونتـاژ و واردات را در چارچـوب محدودیت ارزی، با ضوابط روشـن و بی‌طرفانه اداره کند. ممکن اسـت صنعت با چند سازنده بزرگ به مقیاس لازم برای توسعه محصول برسد. رقابت در بازار زمانی معنا پیدا می‌کند که همان سـازنده بزرگ برای حفظ مشـتری مجبور باشد در قیمت، کیفیت و خدمات بهتر عمل کند.

برای شروع، دولت می‌تواند ظرف سه ماه تقویم مقررات، مسئول رسیدگی بـه تعارض‌های اجرایـی و برنامه واگذاری و اصلاح قیمت را منتشـر کند. سـپس به‌صورت فصلی گزارش بدهد چند مقرره بـدون مهلت کافی اجرا شده، کدام موانع ورود رقیب برداشته شده و زمان تحویل، شکایت مشتری و مطالبات زنجیره تأمین چه تغییری کرده اسـت. اگر قانون‌گذار به دنبال حمایـت از تولید اسـت، باید همین نتایـج را از دولت مطالبه کند. صنعت وقتی می‌تواند برای سـال بعد سرمایه‌گذاری کند که بداند تصمیم امروز بر چه قاعده‌ای گرفته شـده، چه کسی بابت آن پاسخ می‌دهد و تغییر آن چه مسیری دارد.