آرمان ملی
armanmeli.ir
سال هشتم
شماره ۲۴۴۲
دوشنبه
۱۴۰۵•۰۵•۱۲
۱۹ صفر ۱۴۴۸ / ۰۳ اوت ۲۰۲۶

گزارش

حساب‌های مازاد

ساماندهی حساب‌های بانکی، مسیر پولشویی و فرار مالیاتی را محدود و ارزیابی درآمد خانوارها برای تخصیص عادلانه یارانه را دقیق‌تر می‌کند. به گزارش مهر، تعدد حساب‌های بانکی برای هر فرد، اگرچه در ظاهر می‌تواند نتیجه توسعه خدمات بانکی و تنوع نیازهای مشتریان باشد، اما در عمل به یکی از نقاط آسیب‌پذیر شبکه مالی تبدیل شده است. حساب‌های متعدد، راکد، کم‌استفاده یا حتی اجاره‌ای، امکان پنهان‌سازی منشأ و مقصد پول را افزایش می‌دهد و رصد درآمد واقعی اشخاص را برای نهادهای نظارتی، سازمان امور مالیاتی و دستگاه‌های متولی رفاه دشوار می‌کند. در چنین شرایطی، کاهش حساب‌های مازاد و ساماندهی ارتباط میان کد ملی، شماره تلفن همراه و ابزارهای پرداخت، صرفاً یک اقدام فنی در نظام بانکی نیست. این سیاست می‌تواند به شفاف‌تر شدن گردش مالی اشخاص، شناسایی تراکنش‌های غیرمتعارف، کاهش استفاده از حساب‌های اجاره‌ای و اصلاح داده‌های مورد استفاده در دهک‌بندی خانوارها منجر شود. دهک‌بندی خانوارها در ایران بر پایه مجموعه‌ای از داده‌ها، از جمله اطلاعات درآمدی، دارایی‌ها، خودرو، املاک، سفرهای خارجی و گردش‌های مالی انجام می‌شود. هر اندازه داده‌های بانکی دقیق‌تر و قابل اتکاتر باشند، احتمال خطا در شناسایی خانوارهای مشمول حمایت کمتر خواهد شد. بر همین اساس، ساماندهی حساب‌های بانکی باید در کنار اصلاح مدل آزمون وسع و تفکیک درآمدهای شغلی از تراکنش‌های غیرواقعی دنبال شود.

حساب‌های اجاره‌ای و مسیرهای پنهان پول

یکی از مهم‌ترین دلایل ضرورت کنترل حساب‌های مازاد، گسترش استفاده از حساب‌های اجاره‌ای در فعالیت‌های غیرشفاف اقتصادی است. در این شیوه، افراد سودجو با پرداخت مبالغی به اشخاص کم‌درآمد، دانشجویان، بازنشستگان یا افراد فاقد درآمد پایدار، از حساب بانکی آنان برای جابه‌جایی پول استفاده می‌کنند. در نتیجه، گردش مالی بزرگی که ارتباطی با درآمد واقعی صاحب حساب ندارد، به نام او ثبت می‌شود. این وضعیت دو پیامد هم‌زمان دارد. نخست آنکه امکان پولشویی، انتقال منابع ناشی از فعالیت‌های غیرقانونی و فرار از شناسایی مالیاتی افزایش می‌یابد. دوم آنکه فردی که حسابش در اختیار دیگران قرار گرفته است، در سامانه‌های ارزیابی اقتصادی به‌عنوان فردی با درآمد یا توان مالی بالا دیده می‌شود. این خطا می‌تواند موجب تغییر دهک رفاهی خانوار و حتی قطع یارانه نقدی یا کالابرگ آن شود. در بسیاری از پرونده‌های مربوط به کلاهبرداری اینترنتی، فروش کالا در بازار غیررسمی، معاملات بدون فاکتور و فعالیت‌های سوداگرانه، حساب بانکی حلقه اصلی انتقال پول است. وقتی منابع مالی میان تعداد زیادی حساب پراکنده شود، تشخیص ذی‌نفع نهایی دشوارتر خواهد شد. اما اگر حساب‌ها به صورت منظم به هویت واقعی اشخاص، شماره تلفن تأییدشده و نوع فعالیت اقتصادی آنان متصل باشند، امکان شناسایی الگوهای غیرعادی بیشتر می‌شود. ساماندهی حساب‌ها البته نباید به معنای ایجاد محدودیت غیرمنطقی برای شهروندان یا صاحبان کسب‌وکار باشد. برخی افراد به دلیل نوع شغل، فعالیت در چند کسب‌وکار، مدیریت مالی خانواده یا استفاده از خدمات بانک‌های مختلف، به بیش از یک حساب نیاز دارند. بنابراین، مسأله اصلی حذف کورکورانه حساب‌ها نیست؛ بلکه باید حساب‌های غیرضروری، راکد، فاقد تراکنش معتبر یا مشکوک از حساب‌های فعال و دارای کارکرد روشن تفکیک شوند.

شفافیت درآمد؛ شرط اصلاح دهک‌بندی یارانه‌ای

دولت برای تخصیص منابع محدود یارانه‌ای ناگزیر است میان خانوارهای کم‌درآمد، متوسط و پردرآمد تمایز ایجاد کند. اگر این تفکیک بر پایه اطلاعات ناقص یا نادرست صورت گیرد، عدالت توزیعی آسیب می‌بیند. ممکن است یک خانوار واقعاً نیازمند، به دلیل ثبت گردش مالی غیرمرتبط در حساب بانکی خود در دهک‌های بالاتر قرار بگیرد و از حمایت حذف شود. در مقابل، فردی با درآمد بالا که فعالیت مالی خود را میان حساب‌های متعدد یا حساب‌های دیگران تقسیم کرده است، همچنان در فهرست دریافت‌کنندگان یارانه باقی بماند.

داده‌های بانکی به‌تنهایی نمی‌توانند معیار قطعی تشخیص رفاه باشند. گردش مالی بالا الزاماً به معنای درآمد بالا نیست؛ ممکن است یک حساب متعلق به فروشنده خرد، مدیر ساختمان، مسئول صندوق خانوادگی یا فردی باشد که برای دیگران وجوهی را دریافت و پرداخت می‌کند. همچنین دریافت وام، فروش یک دارایی یا جابه‌جایی پول میان اعضای خانواده می‌تواند به‌صورت موقت گردش حساب را افزایش دهد. با این حال، داده‌های بانکی در کنار سایر اطلاعات اقتصادی، یکی از مهم‌ترین شاخص‌ها برای نزدیک شدن به تصویر واقعی درآمد خانوار است. وقتی حساب‌های هر فرد ساماندهی شود و امکان تفکیک حساب شخصی از حساب تجاری فراهم آید، تحلیل داده‌ها نیز دقیق‌تر می‌شود. در این صورت، تراکنش‌های مربوط به فروش کالا یا خدمات با هزینه‌ها و دریافت‌های روزمره خانوار خلط نمی‌شود و ارزیابی توان مالی افراد واقع‌بینانه‌تر خواهد بود. تفکیک حساب تجاری و شخصی از این منظر اهمیت دوچندان دارد. صاحبان مشاغل کوچک و متوسط نباید به دلیل گردش طبیعی کسب‌وکار خود، به‌طور خودکار در گروه‌های پردرآمد قرار گیرند. در مقابل، فعالان اقتصادی نیز باید برای فعالیت حرفه‌ای خود حسابی مشخص داشته باشند تا درآمد، هزینه، مالیات و جریان نقدی کسب‌وکارشان شفاف باشد. چنین تفکیکی به نفع بانک‌ها، سازمان امور مالیاتی، نهادهای رفاهی و خود صاحبان کسب‌وکار است.

اتصال داده‌ها و ضرورت حفظ حقوق مردم

موفقیت برنامه کاهش حساب‌های مازاد، تنها به بستن حساب‌های غیرفعال محدود نمی‌شود. این سیاست نیازمند اتصال هوشمند داده‌های بانکی به سامانه‌های هویتی، مالیاتی، رفاهی و تجاری است. هرگونه تصمیم درباره دهک‌بندی یا برخورد با تراکنش‌های مشکوک باید بر پایه اطلاعات چندمنبعی و قابل راستی‌آزمایی اتخاذ شود؛ زیرا اتکا به یک شاخص می‌تواند به تصمیم‌های ناعادلانه منجر شود.

در کنار تقویت نظارت، حفظ حقوق شهروندان نیز ضروری است. صاحبان حساب باید از وضعیت حساب‌های خود، علت محدودیت احتمالی و مسیر اعتراض آگاه باشند. اگر یک خانوار به دلیل اطلاعات بانکی نادرست یا گردش مالی غیرواقعی در دهک نامناسب قرار گرفت، باید بتواند در زمان مشخص اعتراض کند و مستندات خود را ارائه دهد. نبود سازوکار شفاف اعتراض، اعتماد عمومی به سیاست‌های رفاهی و بانکی را کاهش می‌دهد.

«آرمان ملی» از چالش‌های صنعت نساجی و پیامدهای آن گزارش می‌دهد

جایگزینی تولید با پوشاک دست دوم؟

آرمان ملی- صدیقه بهزادپور: صنعت نساجی و پوشاک ایران یکی از صنایع اصلی در هر کشوری از جمله ایران تلقی می‌شود که علاوه بر درآمدزایی، بازار اشتغال خوبی را از نخستین زنجیره مراحل تولید تا عرضه نهایی محصول ایجاد می‌کند. اما این صنعت این روزها، علاوه بر مشکلات قبلی تحریم، با چالش‌های جدید ناشی از جنگ و محاصره دریایی و... مواجه است که شرایط را برای تولیدکنندگان به راستی دشوار کرده است. نخستین و مهم‌ترین عامل این وضعیت، فشاری است که بر هزینه‌های تمام‌شده تولید وارد می‌شود که حاشیه سود تولیدکنندگان را نه تنها محدود کرده، بلکه در بسیاری از موارد به زیر صفر رسانده است. به اعتقاد کارشناسان؛ هزینه‌های انرژی و برق صنعتی به عنوان یکی از دلایل اصلی هزینه‌های سربار مطرح می‌شود که در کنار افزایش هزینه‌های دستمزد نیروی کار، فشار مضاعفی را بر بدنه تولید تحمیل می‌کند و درنهایت به گرانی محصولات نهایی تولید به خصوص پوشاک منتهی شده و باعث می‌شود که خریداران به بازار پوشاک دست دوم روی آورند.

هزینه‌های گزاف تولید

شجاع‌الدین امامی رئوف دبیر انجمن صنایع نساجی ایران، در گفت‌وگو با «آرمان ملی»، با بیان این مطلب گفت: پیوند میان هزینه‌های بالای تولید و سطح پایین بهره‌وری از جمله چالشهای این صنعت به شمار می‌آید. بسیاری از واحدهای تولیدی نساجی به دلیل بهره‌مندی از تجهیزات قدیمی و عدم دسترسی به تکنولوژی‌های نوین در زنجیره تأمین و تولید، با نرخ بهره‌وری پایینی فعالیت می‌کنند. این کاهش بهره‌وری باعث می‌شود که سهم انرژی و نیروی کار در قیمت تمام‌شده کالا بسیار بالا برود. در نتیجه، کالای تولیدی داخل در همان لحظه خروج از خط تولید، به دلیل هزینه‌های بالای سربار شامل انرژی و دستمزد، توان رقابت قیمتی خود را با محصولات خارجی یا حتی کالاهای قاچاق از دست می‌دهد. به این مجموعه، باید هزینه‌های حمل‌ونقل و ریسک‌های لجستیکی ناشی از شرایط تحریمی را نیز اضافه کرد. واردات مواد اولیه که وابستگی مستقیمی به بازارهای جهانی نفت و محصولات پتروشیمی دارد، خود به یک چالش لجستیکی بزرگ تبدیل شده است؛ چراکه نوسانات قیمتی در بازارهای جهانی، هرگونه برنامه‌ریزی بلندمدت تولیدی را با ریسک بالای عدم قطعیت مواجه می‌سازد.

لباس در سبد خانوار

او با تاکید بر اینکه تولیدکننده ایرانی نه تنها درگیر تورم داخلی و هزینه‌های فزاینده انرژی است، بلکه در فضای پرریسک و بی‌ثبات تجارت بین‌الملل نیز باید توان خود را برای تأمین مواد اولیه صرف کند، گفت: کاهش قدرت خرید مردم به قدری عمیق بوده که اولویت‌های مصرفی خانوارها به شدت تغییر کرده است. در این وضعیت، پوشاک به عنوان یک کالای غیرضروری، از سبد خرید بسیاری از خانواده‌ها حذف شده یا به کمترین میزان تقلیل یافته است. این کاهش تقاضا در کنار افزایش هزینه‌های تولید، یک قیچی دوطرفه ایجاد کرده است که از یک سو، تولیدکننده به دلیل هزینه‌های بالای تولید (شامل برق، انرژی، دستمزد و مواد اولیه) قادر به کاهش قیمت نهایی نیست و از سوی دیگر، بازار مصرف به دلیل کاهش درآمد خانوارها، قدرت پذیرش قیمت‌های فعلی را ندارد. این وضعیت باعث شده است که انبارها از کالا پر شود، بدون آنکه نقدینگی لازم برای تداوم چرخه‌های بعدی تولید به کارخانه‌ها بازگردد.

معضل قدیمی قاچاق

امامی رئوف در بخش دیگری از این تحلیل، به موضوع قاچاق پرداخت و تاکید کرد: قاچاق از قدیم در ارقام بسیار کلان باعث از رونق افتادن تولید داخلی در این صنعت می‌شود. بازار ده میلیارد دلاری پوشاک ایران، میدانی است که هفت میلیارد دلار آن سهم تولید داخلی و حدود سه میلیارد دلار آن سهم کالاهای قاچاق است. او اضافه کرد: ورود غیرقانونی پوشاک و پارچه، که حتی در شرایط جنگ و مذاکرات نیز تداوم یافته، مانند موریانه‌ای در حال بلعیدن توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی است. کالای قاچاق به دلیل عدم پرداخت حقوق گمرکی، مالیات و هزینه‌های سربار قانونی، با قیمت‌هایی وارد بازار می‌شود که برای تولیدکننده داخلی غیرقابل رقابت است. این موضوع در کنار رکود تقاضا، عملاً فضای تنفس را برای تولیدکنندگان خرد و متوسط تنگ‌تر کرده است. دبیر انجمن صنعت نساجی کشور توضیح داد: قاچاق از دلایل اصلی فرصت‌سوزی‌های تاریخی در این حوزه تلقی می‌شود، البته در شرایطی که به دلیل سیاست‌های محدودکننده الزامی چون جنگ و محاصره‌ها و... ورود کالای قاچاق یا واردات رسمی با اختلال مواجه شد، این انتظار وجود داشت که تولیدکننده داخلی بتواند از این فرصت برای تصاحب بازار استفاده کند. اما حقیقت تلخ این است که هم‌زمانی این محدودیت‌ها با کاهش قدرت خرید مردم، باعث شد که این فرصت عملاً خنثی شود. یعنی بازار به جای آنکه با کالای داخلی پر شود، به دلیل ناتوانی مردم در خرید، دچار انقباض مطلق شد.

سایه پوشاک دست دوم

او درباره روی آوردن بخش قابل توجهی از جامعه به پوشاک دست‌دوم گفت: این پدیده از دیدگاه کارشناسی، نه یک انتخاب، بلکه یک اجبار اقتصادی است که ریشه در شرایط بحرانی معیشت دارد. تمایز قائل شدن میان پوشاک دست‌دوم که می‌تواند مخاطرات جدی بهداشتی برای جامعه ایجاد کند. امامی رئوف تاکید کرد: البته پوشاک استوک به معنای پوشاک دست دوم تلقی نمی‌شود بلکه، شامل کالاهای باقی‌مانده از فصول گذشته، محصولات برندهای معتبر یا کالاهای خارج از چرخه مد جهانی است، با قیمت‌های بسیار پایین به بازار سرازیر شده و رقیبی نوظهور و قدرتمند برای تولیدات داخلی محسوب می‌شود. از نگاه مصاحبه‌شونده، تداوم این روند و هجوم تقاضا به سمت این دست کالاها، نشانه آشکار تضعیف طبقه متوسط و دهک‌های درآمدی است که ناچارند برای تأمین نیازهای اولیه خود، به مصرف کالاهای دست‌دوم یا استوک تن دهند.

راه خروج از بحران

وی ضمن اشاره به اینکه صنعت پوشاک و نساجی ایران در یک بن‌بست ساختاری قرار دارد، گفت: تا زمانی که عوامل هزینه‌زای تولید، از جمله تعرفه‌های بالای انرژی و برق صنعتی، به همراه هزینه‌های سنگین تأمین مواد اولیه و فرسودگی تکنولوژیک ماشین‌آلات اصلاح نشود، تولیدکننده داخلی ابزاری برای رقابت نخواهد داشت. در عین حال، این صنعت بدون بازگشت قدرت خرید به جامعه و تحریک تقاضای موثر، راهی برای خروج از رکود فعلی پیدا نخواهد کرد. او درباره راه خروج از بحران در این صنعت گفت: راهکار ارائه‌شده، نه ممنوعیت‌های مقطعی و نه برخوردهای صرفاً نظارتی با قاچاق، بلکه یک بازنگری کلان در سیاست‌های اقتصادی است که هم‌زمان حمایت از زیرساخت‌های انرژی و تولید را در دستور کار قرار دهد و هم‌زمان، فشار معیشتی را از روی دوش خانوارها بردارد تا چرخه عرضه و تقاضا بتواند دوباره به تعادل بازگردد. این صنعت در حال حاضر، بیش از هر زمان دیگری به حمایت‌های ساختاری نیاز دارد تا بتواند از این دوران گذار پرفشار عبور کند.

موتورسیکلت‌های برقی مشتری ندارند

کمبود زیرساخت یا بی‌میلی مردم؟

بازار موتورسیکلت‌های برقی در ایران با وجود الزام قانونی برای تولید و عرضه، همچنان با کمبود تقاضا روبه‌رو است. فعالان این صنعت می‌گویند قیمت پایین بنزین، نبود زیرساخت‌های شارژ، دغدغه خدمات پس از فروش و عمر باتری، از مهم‌ترین دلایل استقبال محدود مردم از این محصولات است؛ موضوعی که باعث شده بخشی از موتورسیکلت‌های برقی تولیدشده، بدون مشتری در کارخانه‌ها باقی بمانند علی عرب در گفت‌وگو با ایسنا، درباره وضعیت صنعت موتورسیکلت اظهار کرد: در ابتدای سال، به دلیل افزایش هزینه‌های زیرساخت و رشد قیمت نهاده‌های تولید، قیمت موتورسیکلت نیز افزایش یافت، اما پس از آن افزایش قیمت دیگری در این صنعت رخ نداد و حتی قیمت برخی محصولات با کاهش نیز همراه شد. وی افزود: در حال حاضر بازار موتورسیکلت در شرایط رکود قرار گرفته و نوسانات نرخ ارز و شرایط اقتصادی کشور موجب شده وضعیت خرید و فروش موتورسیکلت مانند تابستان سال ۱۴۰۴ نباشد. این در حالی بود که سال گذشته شرایط بازار به مراتب بهتر بود؛ چراکه هم قیمت‌ها مطلوب‌تر و هم شرایط اقتصادی و ارزی کشور با وضعیت فعلی تفاوت داشت. نایب رئیس اتحادیه تولیدکنندگان موتورسیکلت، ادامه داد: افزایش قیمت‌هایی که در ابتدای سال رخ داد، به طور طبیعی از قدرت خرید متقاضیان کاست و موجب کاهش تعداد خریداران شد و از سوی دیگر، تولیدکنندگان قطعات داخلی نیز به دلیل افزایش هزینه‌های تولید، قیمت محصولات خود را افزایش دادند. این شرکت‌ها در واقع تامین‌کنندگان و پیمانکاران صنعت موتورسیکلت هستند و قطعات تولیدی آن‌ها مستقیما وارد خطوط تولید می‌شود؛ بنابراین افزایش قیمت قطعات، به رشد قیمت تمام‌شده موتورسیکلت منجر و در نهایت توان خرید مصرف‌کنندگان را کاهش داده است. عرب با اشاره به قیمت موتورسیکلت‌ها در بازار نیز گفت: بازار موتورسیکلت تنوع بسیار زیادی دارد و نمی‌توان یک قیمت مشخص را برای همه محصولات اعلام کرد و با توجه به اینکه تهران شهر بزرگی است و نیازهای متفاوتی در این حوزه وجود دارد، شرکت‌ها نیز انواع مختلفی از موتورسیکلت‌ها را عرضه می‌کنند.

وی توضیح داد: بخشی از محصولات، موتورسیکلت‌های شهری یا City Grade هستند که بیشتر برای رفت‌وآمدهای روزانه مورد استفاده قرار می‌گیرند و نیازی به توان فنی و قدرت بسیار بالا ندارند. در مقابل، موتورسیکلت‌هایی که توسط پیک‌ها یا برای خدمات حمل‌ونقل و دلیوری مورد استفاده قرار می‌گیرند، باید از توان موتور و قدرت بیشتری برخوردار باشند تا امکان حمل بار یا استفاده مستمر را داشته باشند؛ بنابراین قیمت‌ها نیز متناسب با نوع کاربری و مشخصات فنی هر محصول متفاوت است. نایب رئیس اتحادیه تولیدکنندگان موتورسیکلت در ادامه به وضعیت موتورسیکلت‌های برقی پرداخت و گفت: با توجه به قیمت پایین بنزین در کشور، استقبال از وسایل نقلیه برقی، چه خودرو و چه موتورسیکلت، هنوز به سطح قابل قبولی نرسیده و از سوی دیگر، خریداران همواره درباره خدمات پس از فروش، عمر باتری و نحوه شارژ این موتورسیکلت‌ها دغدغه دارند و این در حالی است که زیرساخت‌های لازم برای شارژ موتورسیکلت‌های برقی نیز در سطح شهر به اندازه کافی فراهم نشده که همین موضوع یکی از مهم‌ترین موانع توسعه بازار این محصولات به شمار می‌رود. عرب خاطرنشان کرد: در سال‌های گذشته و بر اساس قانون هوای پاک، تولیدکنندگان موظف بودند ۱۰ درصد از تولید خود را به موتورسیکلت‌های برقی اختصاص دهند. این الزام قانونی اجرا شد و تولیدکنندگان نیز انواع مختلفی از موتورسیکلت‌های برقی را تولید و روانه بازار کردند، اما واقعیت این است که تقاضای موثری برای خرید این محصولات وجود نداشت. در نتیجه، بخش قابل توجهی از این محصولات در کارخانه‌ها باقی مانده و مشتری برای آنها وجود نداشت که حتی در چنین شرایطی، ارز کشور صرف واردات یا تامین قطعات محصولی می‌شود که بازار استقبال چندانی از آن ندارد. وی در پایان گفت: تولیدکنندگان طی سال‌های اخیر تلاش کرده‌اند سبد متنوعی از موتورسیکلت‌های برقی را به بازار عرضه و به مردم معرفی کنند، اما بازخورد مناسبی دریافت نکرده‌اند. حتی طرح‌های نوسازی ناوگان و جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده نیز نتوانست آن‌گونه که انتظار می‌رفت، به توسعه استفاده از موتورسیکلت‌های برقی منجر شود؛ بنابراین توسعه بازار موتورسیکلت‌های برقی نیازمند دو اقدام اساسی است؛ که در مرحله نخست فرهنگ‌سازی برای افزایش استقبال مردم و دوم نیازمند ایجاد زیرساخت‌های مناسب است و اگر وزارت نیرو، شهرداری‌ها و سایر دستگاه‌های مسئول بتوانند شبکه مناسبی از ایستگاه‌های شارژ در سطح شهر ایجاد کنند، بدون تردید استقبال از موتورسیکلت‌های برقی نیز افزایش خواهد یافت.

نگاه

توسعه سبد سوخت خودروها

کارشناس انرژی با تاکید بر اینکه اتکای تک‌محصولی به بنزین، اقتصاد انرژی کشور را آسیب‌پذیر کرده است، گفت: دولت باید با تنوع‌بخشی به سبد سوخت خودروها، فشار مصرف را از روی بنزین بردارد. علیرضا کریمی در گفت‌وگو با ایرنا با اشاره به شرایط فعلی تامین و مصرف سوخت در کشور و لزوم اصلاح این وضعیت، اظهار داشت: تبعات ناشی از جنگ، کشور را در حوزه انرژی در وضعیت ویژه‌ای قرار داده است به طوری که نه تنها بخشی از واردات محدود شده، بلکه برخی زیرساخت‌های انرژی نیز آسیب دیده‌اند که این وضعیت اتخاذ راهکارهای فوری برای مدیریت مصرف و تأمین سوخت را ضروری کرده است.

وی توسعه حمل‌ونقل عمومی را یکی از مهم‌ترین اقدامات کوتاه‌مدت برای کاهش مصرف بنزین دانست و افزود: در کنار تقویت ناوگان عمومی، باید استفاده از سوخت‌های جایگزین، خودروهای برقی و روش‌های بهینه‌سازی حمل‌ونقل شخصی نیز در دستور کار قرار گیرد.

این کارشناس انرژی ادامه داد: ارتقای کیفیت خودروها و کاهش مصرف سوخت، اصلاح نظام سهمیه‌بندی، مدیریت قاچاق و نظارت دقیق بر کارت‌های سوخت جایگاه‌ها، از دیگر اقداماتی است که می‌تواند در کوتاه‌مدت به کنترل مصرف کمک کند.

مدیریت تردد در کوتاه‌مدت

کریمی با تاکید بر ضرورت مدیریت تردد خودروها در وضعیت ناترازی سوخت اظهار داشت: در شرایط اضطراری می‌توان از ابزارهایی مانند تعطیلی‌های مقطعی، اجرای طرح‌های زوج‌وفرد و سایر روش‌های مدیریت ترافیک و تردد استفاده کرد؛ البته این اقدامات باید هدفمند، موقت و متناسب با شرایط اجرایی شوند. وی با اشاره به تلاش دولت برای رایگان‌کردن گاز طبیعی (CNG) برای خودروها یادآور شد: این اقدام می‌تواند بخشی از فشار مصرف را از روی بنزین بردارد، اما برای مدیریت پایدار بحران، استفاده از یک سوخت جایگزین به‌تنهایی کافی نیست و باید سبد سوخت خودروها توسعه پیدا کند. کریمی با بیان اینکه در برخی حامل‌های انرژی، از جمله گاز مایع، ظرفیت تأمین مازاد وجود دارد، افزود: با وجود این ظرفیت، به دلیل محدودیت‌های سامانه صدف و تخصیص نیافتن سهمیه به خودروها، امکان استفاده موثر از این منبع در بخش حمل‌ونقل فراهم نشده است. این کارشناس انرژی گفت: توسعه سبد سوخت خودروها به معنای جایگزین‌کردن کامل بنزین با یک سوخت دیگر نیست، بلکه باید مجموعه‌ای از سوخت‌های قابل‌تامین و اقتصادی در اختیار مصرف‌کنندگان قرار گیرد تا وابستگی به یک منبع کاهش یابد و در زمان بروز اختلال، امکان مدیریت تقاضا وجود داشته باشد.

تورم و سیاست‌های کلان اقتصادی

کریمی به ریشه‌های اقتصادی بحران سوخت و لزوم اصلاح سیاست‌های اقتصاد کلان در بلند مدت اشاره و تاکید کرد: در شرایط کنونی مساله فقط قیمت بنزین نیست زیرا تورم و سیاست‌های کلان اقتصادی نیز نقش مهمی در تشدید این مشکل دارند. این کارشناس انرژی خاطرنشان کرد: اگر قیمت سوخت بدون مهار تورم و کنترل جهش نرخ ارز اصلاح شود، فشار اقتصادی بر خانوارها افزایش می‌یابد و کشور بار دیگر به نقطه اول باز می‌گردد. کریمی با بیان اینکه اصلاح قیمت سوخت، بدون اصلاح هم‌زمان سایر بخش‌ها نتیجه مطلوبی نخواهد داشت، گفت: آزادسازی قیمت سوخت در شرایطی که حوزه‌هایی مانند خودرو، حمل‌ونقل و خدمات مرتبط از انعطاف و رقابت کافی برخوردار نیستند، نمی‌تواند همراهی مردم را به دنبال داشته باشد. وی تصریح کرد: مدیریت بنزین نیازمند طراحی و اجرای مجموعه‌ای هماهنگ از سیاست‌هاست تا گزاره‌هایی چون توسعه حمل‌ونقل عمومی، تنوع‌بخشی به سبد سوخت خودروها، ارتقای بهره‌وری، مقابله با قاچاق، اصلاح سهمیه‌بندی و ایجاد ثبات در سیاست‌های اقتصادی به طور همزمان دنبال شوند. این مدیر صنعت نفت خاطرنشان کرد: باید مشکلات مرتبط با مصرف سوخت در قالب یک بسته سیاستی دیده شود تا فشار مصرف از شبکه بنزین کاهش یابد و بحران انرژی به شکل پایدار مدیریت شود.