با رشد ۱۶۵ درصدی نسبت به ۱۴۰۰

دانش‌بنیان‌ها ۱۷۷ همت در یک سال وام گرفتند

مهدی عبداللهی
دبیر گروه اقتصاد

اتکا به اقتصاد دانش‌بنیان یکی از استراتژی‌های کشورها بوده و در این میان چشم امید به نوآوری شرکت‌های دانش‌بنیان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اهداف توجه به این شرکت‌هاست. در ایران نیز حدود ۱۳ سال از تصویب «قانون حمایت از شرکت‌ها و موسسات دانش‌بنیان و تجاری‌سازی نوآوری‌ها و اختراعات» می‌گذرد. نگاهی به عملکرد این شرکت‌ها و بررسی چالش‌های عملکردی آنها می‌تواند گره‌ها و موانع فعالیت آنها را تاحدودی به سیاستگذار بازنمایی کند. اما موضوع دانش‌بنیان‌ها در حال حاضر از خطوط کلی لایحه برنامه هفتم توسعه نیز هست. موضوع این است که چگونه می‌توان با اتخاذ سیاست‌های مناسب برای توسعه شرکت‌های دانش‌بنیان به اهداف کلانی همچون «افزایش شتاب پیشرفت و نوآوری علمی و فناوری و تجاری‌سازی» دست پیدا کرد. بررسی‌ها نشان می‌دهد در سال‌های اخیر یکی از مشکلات و موانع این حوزه که تامین مالی و نقدینگی بوده، تاحدودی از سوی نظام بانکی مرتفع شده، به‌طوری که طی دوسال اخیر تسهیلات پرداختی سیستم بانکی به شرکت‌های دانش‌بنیان ۵.۳ برابر شده است و در جاری نیز طی دوماهه نخست به ۷۳۸ شرکت دانش‌بنیان در قالب ۲۳۷۳ فقره تسهیلات، معادل ۱۹ هزار و ۳۷۰ میلیارد تومان تسهیلات پرداخت شده که رشد ۸۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته داشته است. گرچه ارقام پرداختی به شرکت‌های دانش‌بنیان در مقایسه با کل تسهیلات بانکی رقم زیادی نیست، اما باید توجه داشت سهم این شرکت‌ها نیز هنوز از اقتصاد ایران ناچیز بوده و بسیاری از شرکت‌ها نوپا بوده و به مرحله تولید انبوه محصول و کسب درآمد قابل توجه نرسیده‌اند.

۷۰ درصد شرکت‌ها در ۴ استان

همچون سایر موضوعات اقتصادی، اجتماعی، علمی، فرهنگی و سیاسی که تمرکزگرایی شدیدی در آنها به نمایندگی تهران و چند استان وجود دارد، در موضوع دانش‌بنیان‌ها نیز تهران و برخی استان‌ها سهم نسبتا بالایی از شرکت‌های دانش‌بنیان را به خود اختصاص داده‌اند، به‌طوری که از مجموع ۸ هزار و ۳۳۳ شرکت دانش‌بنیان تاییدشده تا پایان دوماهه نخست سال ۱۴۰۲، تعداد ۴ هزار و ۳۸۵ شرکت معادل نزدیک به ۵۱ درصد از آنها در تهران مستقر هستند. اصفهان با ۹,۳ درصد، خراسان رضوی با ۵,۵ و البرز با ۴,۷ درصد به ترتیب در رتبه‌های دوم تا پنجم قرار دارند. درمجموع این ۵ استان بیش از ۷۰ درصد از شرکت‌های دانش‌بنیان تایید شده را به خود اختصاص داده‌اند. یکی از نکات قابل تامل در پراکنش جغرافیایی شرکت‌های دانش‌بنیان، سهم ناچیز استان‌های با اقتصاد نفت‌پایه همچون خوزستان با سهم ۱,۵ درصد (۱۲۷ شرکت)، هرمزگان با سهم ۰,۶ درصدی (۵۶ شرکت) و بوشهر با سهم ۰,۵ درصدی (۴۶ شرکت) است. به‌عبارتی اگر محل تجمع شرکت‌های دانش‌بنیان با تمرکز فعالیت‌های اقتصادی در استان‌ها تطابق داشته باشد، همچون تهران که با تمرکز فعالیت‌های اقتصادی، محل بیشترین تجمع شرکت‌های دانش‌بینان بوده، تصور اولیه این است که باید در استان‌های نفت‌خیز و دارای بیشترین استقرار پتروشیمی‌ها و پالایشگاه‌ها نیز محل بیشترین تجمع شرکت‌های دانش‌بنیان باشد. در این خصوص دو فرضیه را می‌توان مطرح کرد. اول اینکه تهران به واسطه دسترسی‌های خاص (اداری، اقتصادی و...) محل جذابی برای استقرار شرکت‌های دانش‌بنیان است. اما فرضیه دوم و شاید بدبینانه این است که تاسیس شرکت‌های دانش‌بنیان کمتر با نیازهای کشور و نظام مسائل کشور ارتباط برقرار کرده و همه شرکت‌ها در پاسخ به مسائل کشور (از بهره‌وری پایین بخش کشاورزی، مشکلات و بهره‌وری پایین در حوزه نفت و پتروشیمی و...) تاسیس نشده‌اند. اما استان‌های کهگیلویه‌وبویراحمد، ایلام، سیستان‌وبلوچستان، خراسان شمالی و لرستان نیز به ترتیب با ۱۵ شرکت، ۲۴ شرکت، ۳۴ شرکت، ۳۵ و ۳۶ شرکت، کمترین دانش‌بنیان‌ها را تاکنون داشته‌اند. درمجموع این ۵ استان محل تجمع ۱۴۴ شرکت یا به عبارتی ۱,۷ درصد از کل شرکت‌های دانش‌بنیان بوده است.

اشتغال ۲۷۵ هزار نفر در دانش‌بنیان‌ها

بررسی‌ها نشان می‌دهد تعداد کل شاغلان انواع مختلف شرکت‌های دانش‌بنیان با روندی تقریبا ثابتی روبه افزایش است و مجموع شاغلان تا سال ۱۴۰۰ به ۲۷۵ هزار نفر رسیده است. ۸۰ درصد این شاغلان در شرکت‌های تولیدی نوع ۲ مستقر هستند و شرکت‌های نوپا و تولیدی نوع ۱ درمجموع ۲۰ درصد کل شاغلان دانش‌بنیان را دربرمی‌گیرند که معادل با ۴۶ هزار نفر (تا سال ۱۴۰۰) است. این آمار نشان از تمرکز ایجاد اشتغال در شرکت‌های تولیدی دانش‌بنیان دارد که با توجه به فعالیت پژوهشی و فناورانه‌محور شرکت‌های دانش‌بنیان و همچنین رویکرد تحقیق‌وتوسعه‌محورانه آنان، اگر رویکرد اشتغال‌زایی سیاستگذاران و مجریان این بخش به سمت شرکت‌های دانش‌بنیان تولیدی باشد می‌تواند اثر مثبتی در ایجاد اشتغال داشته باشد. این موضوع جدا از آن است که درصورت رسیدن به پاسخ مثبت و تجاری‌سازی محصول مورد نظر در یک شرکت دانش‌بنیان، می‌تواند علاوه بر حل کردن یک مشکل تولیدی، رفع انسداد اشتغال در آن بخش و جبران عقب‌ماندگی صنعتی و فناورانه، نسبت به ایجاد اشتغال در بازه فناوری بالاتر نیز کمک کند که طبعا منجر به افزایش بازدهی (هم در ابعاد فنی و هم مالی) و کاهش هزینه‌های مرتبط با تولید می‌گردد. بانگاهی دیگر و بررسی مقایسه‌ای بازه تعداد کارکنان شرکت‌های دانش‌بنیان نشان می‌دهد ۷۰ درصد کارکنان شرکت‌های دانش‌بنیان در ۶ درصد شرکت‌ها شاغل هستند و ۱۰ شرکتی که بیشترین تعداد اشتغال را داشته‌اند به‌تنهایی ۶ هزار و ۵۴۰ شغل ایجاد کرده‌اند. از طرفی تعداد شرکت‌های دانش‌بنیانی که در دسته‌بندی تعداد کارکنان جزء شرکت‌های کوچک و متوسط قلمداد می‌شوند بیش از ۸۰ درصد از تعداد شرکت‌هاست. همچنین ۲۲ درصد از اعضای هیات‌مدیره و ۱۲ درصد از مدیران عامل شرکت‌های دانش‌بنیان را زنان تشکیل می‌دهند و ۱۷ درصد از سهام شرکت‌های دانش‌بنیان در اختیار بانوان است. لازم به ذکر است با توجه به ویژگی تحقیق و توسعه‌ای شرکت‌های دانش‌بنیان در سال‌های اولیه تاسیس شرکت‌ها، حجم کم شاغلان طبیعی است اما اگر فعالیت شرکت‌ها منجر به گسترش و توسعه تولیدات کارخانه‌ای شود، تعداد شاغلان نیز افزایش قابل توجهی خواهد یافت.

درآمدزایی ۴۰۰ هزار میلیارد تومانی دانش‌بنیان‌ها

طبق برآوردهای مرکز پژوهش‌های مجلس، درآمد شرکت‌های دانش‌بنیان در سال ۱۳۹۲ فقط ۲۰۰ میلیارد تومان بوده که این مقدار تا سال ۱۳۹۷ به ۶۰ هزار میلیارد تومان و در سال ۱۳۹۸ به ۶۴ هزار میلیارد تومان رسیده است. اما آن‌طور که معاون توسعه صندوق نوآوری و شکوفایی می‌گوید، میزان درآمد شرکت دانش‌بنیان در زمینه‌های مختلف فناوری در سال ۹۹ به ۲۰۰ هزار میلیارد تومان، در سال ۱۴۰۰ به ۳۰۰ هزار میلیارد تومان و تا پایان آذر ماه ۱۴۰۱ به ۴۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. با این حساب اگر روند درآمدزایی شرکت‌های دانش‌بنیان در سه ماهه پایانی سال ۱۴۰۱ نیز همچون ۹ ماهه باشد، به نظر می‌رسد درآمد این شرکت‌ها به بیش از ۵۰۰ هزار میلیارد تومان برسد اما این رقم هنوز برای پایان سال گذشته اعلام نشده است. کارشناسان معتقدند جهت افزایش سهم اقتصاد دانش‌بنیان از تولید ناخالص داخلی باید استفاده از محصولات دانش‌بنیان در کالاهای سرمایه‌ای افزایش یابد که این امر می‌تواند علاوه بر ایجاد ارزش افزوده بیشتر به سنگین‌تر شدن ارزش فنی تولیدات محصولات دانش‌بنیان نیز بینجامد. به‌علاوه، باتوجه به اینکه محصولات دانش‌بنیان با ارزیابی سطح فناوری محصولات به دو دسته نوع یک و نوع دو تقسیم شده است تمرکز بر توسعه محصولات با فناوری‌های پیشرفته می‌تواند سهم درآمدی محصولات با ارزش افزوده بالا را از فروش دانش‌بنیان شرکت‌ها افزایش دهد. از سوی دیگر روش ذکر شده در بررسی اندازه شرکت‌های دانش‌بنیان در اقتصاد کشور، تنها یکی از رویکردهای تحلیل است و شاید به جای تمرکز بر افزایش کمی سنجه‌های عملکردی لازم باشد بر میزان ارزش افزوده ایده‌ها و نوآوری‌های شرکت‌های دانش‌بنیان به‌عنوان اهداف راهبردی تمرکز شود. به تعبیری سیاستگذاری برای شرکت‌های دانش‌بنیان الزاما نباید به میزان تولید آنها توجه کند و الگوی داده به‌ستانده می‌تواند به‌عنوان یکی دیگر از روش‌های بررسی نقش شرکت‌های دانش‌بنیان در اقتصاد کشور مورد استفاده قرار گیرد.

چالش‌های شرکت‌های دانش‌بنیان

گزارش‌های نظارتی نشان می‌دهد مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی آینده در حوزه فعالیت شرکت‌های دانش‌بنیان کشور شامل زیر است: ۱- غالب بودن تعداد شرکت‌های دانش‌بنیان تولیدی نوع ۲ (هم‌نوپا و هم‌تولیدی) با سهم ۵۶ درصدی و سهم پایین شرکت‌های نوع یک که دارای فناوری برتر هستند ۲- کاهش نرخ تاسیس شرکت‌های نوپا و تبدیل آنها به شرکت‌های تولیدی ۳- روند کند رشد و بلوغ شرکت‌های دانش‌بنیان مستقر در پارک‌های علم و فناوری ۴- مشکلات کسب و کاری پیش‌روی استارت آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان به‌ویژه فعالان حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات با توجه به استقبال بیشترین شرکت‌های دانش‌بنیان نسبت به این زمینه فعالیت ۵- تعداد اندک شرکت‌های دانش‌بنیان کشاورزی، صنایع غذایی و زیست فناوری نسبت به سایر زمینه‌های فعالیتی به دلایلی همچون عدم توان رقابت عادلانه، واردات، وابستگی‌های اقلیمی، ریسک بالای سرمایه‌گذاری و ضعف نفوذ فناوری در زنجیره ارزش ۵- تمرکز بر آموزش عالی و خلق دانش بدون سرریز آن به خروجی‌های نوآوری به‌طوری که رتبه ایران در برخی از مهم‌ترین زیر شاخص‌های جهانی نوآوری از جمله محیط نهادی اعم (از محیط سیاسی، قانونی و کسب و کار) و جذب دانش و انتشار فناوری بالاتر از ۱۰۰ در میان ۱۳۲ کشور است ۶- نبود برنامه‌های دوره‌ای پیمایش عملکرد نوآورانه شرکت‌ها در مسیر سیاستگذاری اولین و آخرین نتایج رسمی پیمایش نوآوری مربوط به بازه زمانی ۱۳۹۳-۱۳۹۱ و پیش از اجرای قانون حمایت از شرکت‌ها و موسسات دانش‌بنیان است؛ ۷- نبود برنامه و راهبردهای شفاف برای بهره‌مندی از ظرفیت شرکت‌ها و فعالیت‌های دانش‌بنیان در سطح استانی و توجه به نحوه توزیع و تجمعی که در نحوه استقرار استانی شرکت‌های دانش‌بنیان به لحاظ ویژگی‌های فضایی و اقلیمی استان‌ها و زمینه‌های موجود برای فعالیت شکل گرفته است. اما یکی دیگر از مشکلاتی که در سال‌های گذشته در خصوص دانش‌بنیان‌ها مطرح می‌شد مشکل تامین مالی و نقدینگی شرکت‌ها بود، موضوعی که به نظر می‌رسد با متنوع شدن روش‌های تامین مالی و همچنین مشارکت بیشتر نظام بانکی تاحدودی کمتر شده است.

رشد ۱۶۵ درصدی تسهیلات بانکی

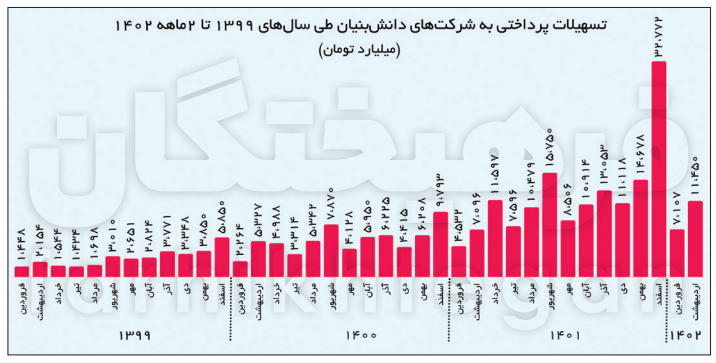
براساس گزارش‌های بانک مرکزی ایران، آمارهای بانک مرکزی ایران نشان می‌دهد در ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۱ نظام بانکی درمجموع ۱۷۷ هزار و ۴۱۰ میلیارد تومان تسهیلات به شرکت‌های دانش‌بنیان پرداخت کرده است که نسبت به ۱۲ ماهه سال ۱۴۰۰ رشد ۱۶۵ درصدی داشته است. براساس این آمارها، در سال ۱۴۰۱ به ۲۱۱۳ شرکت دانش‌بنیان در قالب ۱۸ هزار و ۴۶ فقره تسهیلات پرداخت شده است.

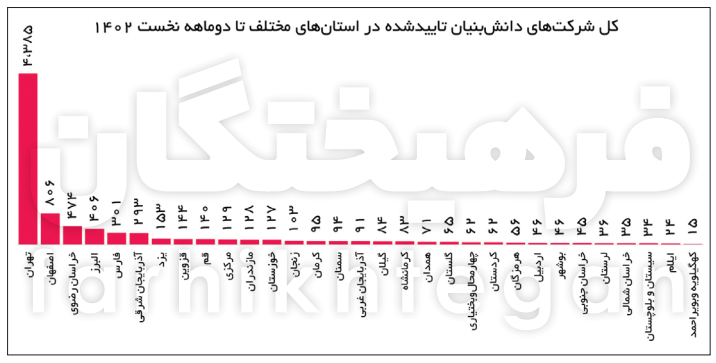
گزارش‌های بانک مرکزی ایران نشان می‌دهد در سال ۱۳۹۹ کل تسهیلات پرداختی به شرکت‌های دانش‌بنیان حدود ۳۳ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان بوده که این مقدار در سال ۱۴۰۰ به حدود ۶۷ هزار میلیارد تومان و در اسفند ۱۴۰۲ به ۱۷۷ هزار و ۴۱۰ میلیارد تومان رسیده است. به عبارتی تسهیلات پرداختی نظام بانکی به شرکت‌های دانش‌بنیان طی سه سال اخیر حدود ۵,۳ برابر شده است.

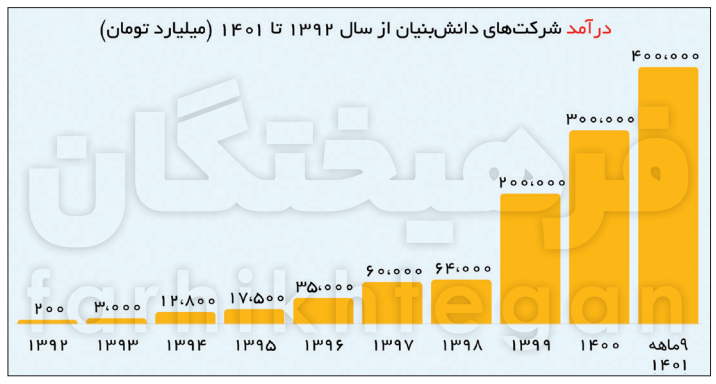
اما مورد حائز اهمیت دیگر در آمار و اطلاعات تسهیلات شرکت‌های دانش‌بنیان، وضعیت مانده تسهیلات این شرکت‌ها براساس طبقه جاری و غیرجاری است. طبق داده‌های بانک مرکزی تا پایان اسفند ۱۴۰۱ از کل مانده تسهیلات بانکی این شرکت‌ها ۹۶ درصد در طبقه جاری بوده، ۲ درصد سررسید گذشته (بین ۲ تا ۶ ماه از سررسید گذشته و پرداخت نشده)، ۱ درصد معوق (بین ۶ تا ۱۸ ماه معوق) و ۱ درصد نیز جزء طبقه مشکوک‌الوصل (بیش از ۱۸ ماه از آخرین سررسید گذشته و پرداخت نشده) است.

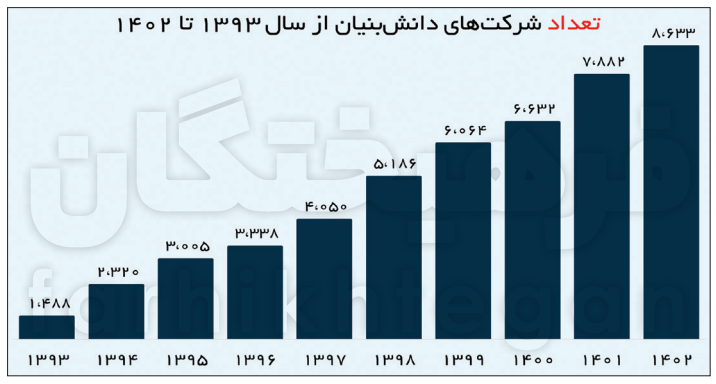
رکورد پرداخت تسهیلات در دست بانک‌های خصوصی

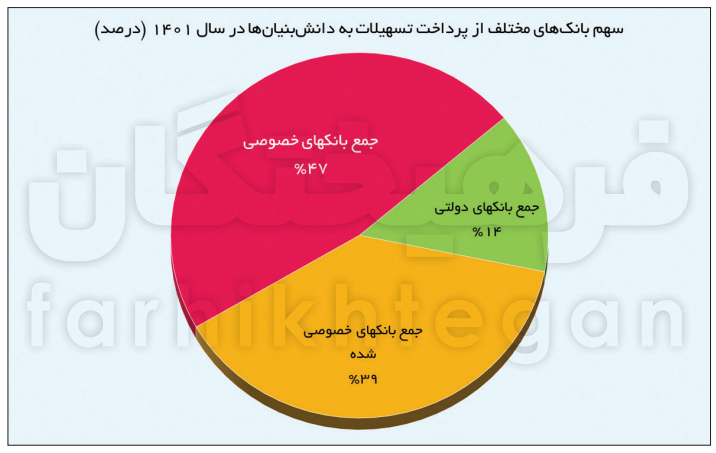
گزارش‌های بانک مرکزی ایران نشان می‌دهد از مجموع تسهیلاتی که در سال ۱۴۰۱ به دانش‌بنیان‌ها پرداخت شده، حدود ۳۹ درصد آن را بانک‌های خصوصی، ۴۷ درصد را بانک‌های خصوصی شده و ۱۴ درصد را بانک‌های دولتی پرداخت کرده‌اند. پاسارگاد، ملت و بانک تجارت در این رتبه‌بندی به ترتیب اول تا سوم هستند.

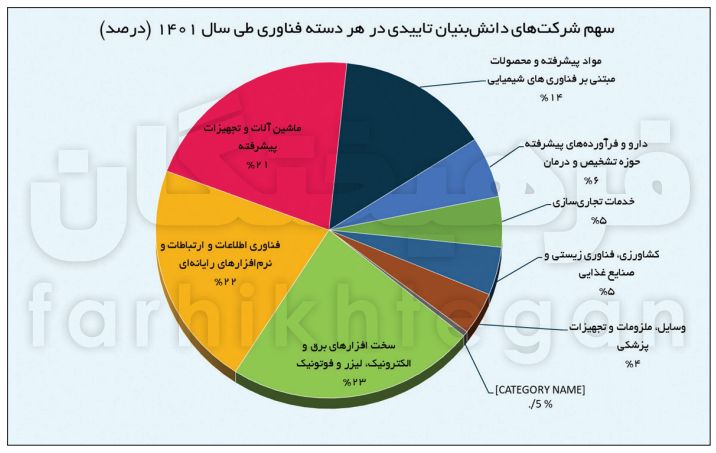












انقلاب در صنعت حمل‌ونقل به سبک اسکوترها

سیدسجاد قوامی
خبرنگار

با افزایش شهرنشینی، اکثر سفرهایی که مردم انجام می‌دهند از لحاظ مسافت کاهش پیدا کرده و در رده میکروموبیلیتی قرار دارند، به عبارت دیگر Micromobility به حمل‌ونقل در مسافت کوتاه که معمولا کمتر از ۵ مایل (معادل کمتر از ۸ کیلومتر) هستند اشاره دارد و اتفاقا به‌طور فزاینده‌ای در حال رشد است؛ چراکه طی این مسافت با دوچرخه و اسکوتر قابلیت اجرایی دارد و استارتاپ‌های جدیدی در این حوزه در حال شکل‌گیری هستند. از دریچه آمار نیز می‌توان گفت تقریبا ۶۰ درصد از تمام سفرها در آمریکا ۵ مایل یا کمتر از آن هستند، بنابراین بهترین انتخاب استفاده از دوچرخه و اسکوتر است.

انفجار جمعیت و معضل حمل‌ونقل

افزایش وسعت و جمعیت شهرها در سراسر جهان طی سال‌های اخیر روند رشد زیادی داشته به‌طوری که پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۵۰، حدود ۲,۵ میلیارد نفر دیگر به جمعیت شهرنشین افزوده شده و در مناطق شهری سرتاسر جهان ساکن خواهند شد. همچنین با افزایش ازدحام جمعیت در شهرها، حمل‌ونقل موجود مانند خودروهای سواری، اتوبوس یا قطار دیگر نمی‌توانند با روند رو به رشد همراه شود. به‌طور مثال مطابق با آمار آمریکایی‌ها به‌طور متوسط سالانه ۹۹ ساعت از زمان خود را در ترافیک صرف می‌کنند و تنها در سال ۲۰۱۹، ترافیک برای آمریکایی‌ها تقریبا ۸۸ میلیارد دلار هزینه داشته که به‌طور میانگین برای هر راننده ۱۴۰۰ دلار زیان را می‌توان متصور بود. از این رو و با توجه به اینکه بسیاری از شهرهای دنیا خصوصا کلانشهرها در حال حاضر با سطوح خطرناک انواع آلودگی (نظیر آلودگی هوا، آلودگی نوری، آلودگی صوتی و...) روبه‌رو هستند و افزایش جمعیت در این مناطق با توجه به عقب بودن سرعت افزایش خیابان‌ها، ازدحام را در معابر عمومی و شهری پدید آورده و حمل‌ونقل در ابعاد کوچک تنها می‌تواند تعداد کمی از مشکلات را حل کند. در این میان و در مقایسه با انواع مختلف راهکارهای کاهش تنش در شهرهای بزرگ، استفاده از خدمات Micromobility به دلیل آنکه دارای سهولت دسترسی بوده و موجب استفاده کمتر از حمل‌ونقل عمومی، کاهش تعداد خودرو در جاده، کاهش معضلات محیط‌زیستی و ارائه روش‌های مناسب حمل‌ونقل برای سفرهای کوتاه است به‌علاوه آنکه با قیمتی مقرون به‌صرفه در دسترس است مورد استقبال قرار گرفته است. در این خصوص به‌نظر می‌رسد اسکوترهای برقی به‌عنوان یکی از سردمداران این نوع حمل‌ونقل کارآمدتر از سایرین هستند چنانکه مطابق با اعلام Wired با یک کیلووات انرژی، یک خودروی بنزینی می‌تواند ۰,۸ مایل را طی کند در حالی که این میزان در یک خودروی برقی ۴,۱ مایل بوده اما همین میزان انرژی در یک اسکوتر برقی می‌تواند منجر به طی ۸۲,۸ مایل مسیر گردد.

بحران محیط‌زیست

از مهم‌ترین عواملی بودند که باعث به وجود آمدن استارت‌آپ‌های Micromobility شدند تا به‌عنوان یک جایگزین قدرتمند برای حمل‌ونقل عمومی فعلی در نظر گرفته شوند و نکته بسیار مهم اینکه کاهش حضور خودروهای تک‌سرنشین در شهرها باعث کاهش ملموس آلودگی صوتی و محیط‌زیستی خواهد شد.

ارزش بازار

همان‌طور که مصرف‌کنندگان از این روند رو به رشد بهره می‌برند، بازار این حمل‌ونقل نیز همچنان در حال گسترش است؛ براساس گزارش موسسه مکنزی پیش‌بینی می‌شود که بازار Micromobility ارزشی بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیارد دلار تا سال ۲۰۳۰ در سراسر جهان ایجاد نماید در همین رابطه نیز از سال ۲۰۱۷ تاکنون بیش از ۱۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در این حوزه انجام گرفته است.

ظرفیت‌های ایران

در یک دیدگاه جامع، حمل‌ونقل شهری ایران مشابه کشورهای توسعه‌یافته، نقش اجتناب‌ناپذیری را در توسعه شهرهای کشور ایفا کرده و البته مشکلاتی چون بحران ترافیکی، معضل آلودگی و عدم امکان جابه‌جایی وسایل حمل‌ونقل شهری مخاطراتی را برای شهروندان به همراه داشته است اما در صورت ادامه روند کنونی توسعه و بدون تغییر اساسی و بنیادین شرایط موجود به نظر می‌رسد در افق نزدیک سیستم حمل‌ونقل شهری در کلیه شهرهای کشور دوران سختی را برای شهروندان و شهرنشینی به همراه داشته باشد.

توسعه تاریخی ترابری شهری کشور نشان‌دهنده کندی رشد سیستم‌های حمل‌ونقلی همگانی، به‌ویژه سیستم‌های ریلی در مقایسه با ترابری خصوصی و نیمه خصوصی است و جبران عقب‌ماندگی‌های این حوزه طی ده سال آینده نیازمند سرمایه‌گذاری و توجه زیادی است. در این خصوص به‌منظور بهبود بنیادین وضعیت کنونی سیستم‌های حمل‌ونقل همگانی و دستیابی به هفت فاکتور ظرفیت زیادتر، سرعت بالاتر، هزینه کمتر، مصرف کمتر انرژی، استفاده از انرژی‌های سبز و راحتی و ایمنی بیشتر استفاده‌کنندگان و مسافران شهری، کارایی سیستم و رضایت‌مندی کاربران ضروری است که در این خصوص و برای غلبه بر محدودیت‌های فضای شهری نیاز به بازبینی مدل حمل‌ونقل در اغلب شهرهای متوسط و کوچک کاملا محسوس است.

باتوجه به مطالب فوق در خصوص وضعیت حمل‌ونقل درون‌شهری و همچنین با بررسی مدل‌ها و راهکارهای مختلف باید گفت مدیران مدیریت شهری و مدیران حمل‌ونقل دولتی کشور لازم است تا به‌صورت مشترک نسبت به حمایت از استارت‌آپ‌های مرتبط در این حوزه اقدام کنند که در این صورت می‌توان کاستن قسمتی از مشکلات ترافیکی و زیست‌محیطی کلانشهرها را متصور بود. در کنار همه این موارد کاهش محسوس مصرف سوخت در شبکه عمومی حمل‌ونقل و خودروهای شخصی باعث کاهش بار تولید و عرضه محصولات نفتی به شبکه پالایشگاهی و همچنین بهبود شاخص‌های مصرف سوخت خواهد شد کما اینکه تقریبا در تمام دنیا و به صورت قابل توجهی در برخی از کشورها روش جایگزین حمل‌ونقل موبیلیتی و استفاده از اسکوتر، موتور برقی و دوچرخه به صورت جدی دنبال می‌شود و متناسب با آن بودجه‌های عملیاتی برای توسعه شبکه درون‌شهری نیز در نظر گرفته شده است.