

عقب‌نشینی سازمان استاندارد از اجرای الزامات ایمنی خودروها

«ایمنی در خطر» استانداردها عقب‌نشینی کردند

تولید و شماره‌گذاری خودروهای بدون استاندارد هشتادوپنج‌گانه ادامه دارد، آیا ایمنی رانندگان در اولویت است؟

تا کی باید شاهد خونبهای ایمنی خودروها باشیم؟ در حالی که کشور به شدت نیازمند اجرای استانداردهای ایمنی خودرو است، سازمان ملی استاندارد ایران همچنان عقب‌نشینی می‌کند و خودروهای قدیمی و فاقد استانداردهای هشتادوپنج‌گانه به بازار عرضه می‌شوند. در روزهایی که تصادفات رانندگی به یکی از بزرگ‌ترین معضلات کشور تبدیل شده و پوشش‌های مختلف در راستای کاهش این حوادث شکل گرفته است، همچنان برخی خودروها بدون رعایت الزامات ایمنی به مشتریان تحویل داده می‌شوند. اما چرا استانداردهای هشتادوپنج‌گانه رعایت نمی‌شود؟

■ ■ ■

صنعت خودروسازی ایران با قدمت ۷۰ساله‌اش به رغم تمام پیشرفت‌هاییش در تولید خودروهای جدید، هنوز نتوانسته است به الزامات استانداردهای ایمنی و کیفیت دست یابد. یکی از مشکلات عمده، تولید خودروهای قدیمی است که نمی‌توان آنها را به سیستم‌های ایمنی جدید مجهز کرد. خودروهایی نظیر نisan آبی که از ساختار قدیمی برخوردارند، قادر به نصب تجهیزات ایمنی فعال نیستند؛ تجهیزاتی مانند ترمز اضطراری و هشدارهای حرکت بین خطوط که می‌توانند در پیشگیری از تصادفات مؤثر باشند. تجهیزات ایمنی فعال به پیشگیری از وقوع تصادفات کمک می‌کنند. سیستم‌هایی نظیر هشدار کاهش هوشیاری راننده، هشدارهای تغییر مسیر و سیستم ترمز اضطراری از جمله استانداردهای جدیدی هستند که در خودروسازی کشورهای پیشرفته به‌طور معمول نصب می‌شوند. در حال حاضر، در بسیاری از خودروهای قدیمی ایرانی، امکان نصب این تجهیزات وجود ندارد.

■ **یک‌گام به عقب در مسیر ایمنی خودروها**

پس از سال‌ها پیگیری، سازمان ملی استاندارد ایران در نهایت توانست برخی خودروهای قدیمی را از خط تولید خارج کند و توقف شماره‌گذاری خودروهایی نظیر پژو پارس و پژو ۲۰۶ را اعلام کند، اما پس از مدتی، خودروهایی مانند nisan آبی بدون رعایت استانداردهای ایمنی به بازار بازگشتند. این موضوع، بسیاری از فعالان صنعت و کارشناسان ایمنی را نگران کرده است.



به گفته خبرگان، نقاط جوش بدنه این خودروها غیراستاندارد است و این باعث بروز آسیب‌های جدی در صورت تصادف می‌شود. افزون بر این، مخازن CNG در این خودروها در جای نامناسبی قرار دارند و می‌توانند در شرایط خاص مانند تصادفات شدید منجر شوند. این مشکلات می‌تواند در نهایت خطرات جانی زیادی به همراه داشته باشد.

■ **چرا برخی خودروها همچنان تولید می‌شوند؟**

در حالی که استانداردهای هشتادوپنج‌گانه برای خودروسازان اجباری است، شاهد سیستم خودروهای نظیر nisan آبی همچنان بدون رعایت این استانداردها تولید و به بازار عرضه می‌شوند.

طبق اعلام سازمان ملی استاندارد، خودروهایی که استانداردهای هشتادوپنج‌گانه را رعایت نکنند، نباید شماره‌گذاری شوند، اما در عمل برخی از خودروها همچنان از این قاعده مستثنی هستند.

در مرداد ۱۴۰۲، برای مدت کوتاهی شماره‌گذاری nisan آبی متوقف شد، اما به دلیل تقاضای بالا و نیاز بازار، این خودرو مجدداً به خط تولید بازگشت. برخی مسئولان به این نکته اشاره کرده‌اند که مشکلات زیرساختی و هزینه‌های زیاد تعویض قطعات برای این خودروها، یکی از دلایلی است که باعث می‌شود این خودروها همچنان تولید شوند. این خودروها به هیچ وجه در وضعیت مناسبی قرار ندارند و باید هر چه سریع‌تر از خط تولید خارج شوند.

وی تأکید می‌کند: در بین سازهای قدیمی خودروها امکان نصب تجهیزات ایمنی جدید وجود ندارد و همین امر، خطرات جانی زیادی را به دنبال خواهد داشت.

■ **پوشش «نه به تصادف» و ضرورت تغییر سیاست‌ها**

پوشش‌های عمومی مانند «نه به تصادف» که در تلاش هستند آگاهی عمومی را نسبت به ایمنی خودروها افزایش دهند، در این شرایط اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند.

این پوشش‌ها که به ویژه با توجه به آمار بالای تصادفات در کشور رانندازان شده‌اند، می‌توانند به عنوان عامل فشار بر نهادهای مسئول در جهت اصلاح وضعیت ایمنی خودروها عمل کنند.

رئیس‌جمهور و بسیاری از مقامات کشور نیز به این پوشش پیوسته‌اند و خواستار توجه جدی به ایمنی خودروها و کاهش تصادفات هستند. اما سؤال این است که آیا صرفاً با راه‌اندازی این پوشش‌ها می‌توان به کاهش تصادفات دست یافت؟ پاسخ به این سؤال منفی است. برای رسیدن به ایمنی واقعی، نیاز به اقدامات عملی و اصلاحات بنیادین در صنعت خودروسازی کشور وجود دارد.

■ **راهکارهای ضروری برای اصلاح وضعیت ایمنی خودروها**

برای بهبود وضعیت ایمنی خودروها در ایران، اولین قدم باید توقف تولید خودروهای قدیمی و جایگزینی آنها با مدل‌های جدیدتر و ایمن‌تر باشد. این خودروها باید به سیستم‌های ایمنی جدید مجهز شوند تا از بروز تصادفات شدید و کشته‌شدن جلوگیری شود.

همچنین نظارت دقیق بر رعایت استانداردهای ایمنی در تمامی مراحل تولید باید اولویت قرار گیرد. این نظارت می‌تواند از وقوع مشکلات جدی جلوگیری کند و باعث افزایش اعتماد مردم به صنعت خودروسازی کشور شود. افزون بر این، باید به ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای نصب تجهیزات ایمنی فعال در خودروها توجه ویژه‌ای شود. این تجهیزات شامل سیستم‌های پیشگیرانه تصادف هستند که می‌توانند نقش بسیار مؤثری در کاهش تصادفات داشته باشند.

عقب‌نشینی سازمان ملی استاندارد از اجرای استانداردهای هشتادوپنج‌گانه و تولید و شماره‌گذاری خودروهایی که فاقد این الزامات ایمنی هستند، خطرات بسیاری را برای رانندگان و سرنشینان به همراه دارد. در شرایطی که تصادفات و حوادث رانندگی همچنان به عنوان یکی از دلایل اصلی مرگ و میر در کشور مطرح است، باید اقدامات جدی‌تری برای افزایش ایمنی خودروها و کاهش حوادث جادای صورت گیرد. امیدواریم در سال‌های آتی، این اقدامات نه تنها در سطح حرف، بلکه در عمل نیز محقق شوند.

جمله «آب نیست»

را این روزها بیش

از سایر زمان‌ها از

زبان مسئولان می‌شنویم که به منزله هشدارِ جدی محسوب می‌شود. در پنجمین سال پیایی خشکسالی قرار داریم و این موضوع بر وضعیت بد سدهای آبی دامن می‌زند، زیرا معمولاً بعد از چند سال خشکسالی، ترسالی اتفاق می‌افتد اما اکنون خشکسالی‌های پیایی ادامه دارد و بر این وضعیت دامن زده است، به همین جهت راهی جز مدیریت مصرف وجود ندارد. سخنگوی صنعت آب از خشک شدن سد لار خبر می‌دهد و می‌گوید: ۳۷ درصد بارش باران عقب است. گیلان بالاتر از متوسط نرمال، دو استان نورمال و ۲۸ استان زیر نورمال بارندگی دارند.

■ ■ ■

خشک شدن سدهای کشور و فاجعه خشکسالی را ایران یکبار در دهه ۸۰ تجربه کرد. در آن سال‌ها دولت با جیره‌بندی آب تلاش کرد، روزهای بحرانی تابستان را پشت سر بگذرد، ضمن اینکه مردم نیز به شدت همراهی کردند.

در آن زمان جیره‌بندی آب، آخرین راهکاری بود که دولت وقت برگزید، زیرا این روش نه تنها بار روانی بر مردم داشت، بلکه روزهایی که قرار بود آب منطقه‌ای قطع شود، مردم آب ذخیره می‌کردند و گاهی تا پایان روز همه آب مصرف نمی‌شد و به عبارتی اسراف می‌شد.

علاوه بر کاهش بازندگی‌ها و بروز خشکسالی طولانی‌مدت، نبود الگوی کشت در بخش کشاورزی و هدررفت آب در این بخش نیز مزید بر علت شده است.

اگر به میزان مصارف آبی کشور در بخش‌های مختلف نگاه کنیم، می‌بینیم ۹۶ درصد آن برای بخش کشاورزی، ۳ درصد برای شرب و شست‌وشو و یک‌درصد برای مصارف صنعتی و غیره استفاده می‌شود.

به رغم قرار گرفتن در منطقه نیمه‌خشک هنوز بخش عمده‌ای از اقتصاد بر محصولات کشاورزی تکیه دارد. در زمان حاضر شمال ایران و مناطق غربی مانند کردستان در وضعیت خوبی به سر می‌برند اما برای آن ۶۰۰ دشت چه اتفاقی افتاده است؟

سفره‌های آب زیرزمینی در این مناطق که بیش از میلیون‌ها سال طول می‌کشد تا ساخته شوند، در معرض خطر قرار گرفته‌اند، زیرا برداشت بیش از اندازه صورت گرفته و جمعیت نیز افزایش و الگوی کشت هم تغییر یافته است.

در ارومیه پیش‌ترها کشت انگور صورت می‌گرفت، در حالی که اکنون، سبب کشت غالب این منطقه است و این محصول نیاز به آبیاری غرقابی دارد.

در سایر کشورها تغییر الگوی کشت نیازمند بررسی دقیق و گرفتن مجوز از سوی ارگان‌های مختلف است.

نمونه دیگر تغییر الگوی کشت به منطقه داراب مربوط است. پرتقال داراب جای خود را به انار داده است، زیرا انار کشاورزان، با قیمت بالایی در کشورهای حوزه خلیج‌فارس خریداری می‌شود.

ضربه دیگر این تغییر کشت، کاهش کشت پرتقال در

کشور و واردات آن از کشوری مانند مصر است.

باید این واقعیت را پذیرفت که ایران در منطقه خشک و نیمه‌خشک واقع شده که هر لحظه با بروز خشکسالی و کم‌آبی روبه‌رو است.

جمله «آب نیست» را این روزها بیش از سایر زمان‌ها از زبان مسئولان می‌شنویم که به منزله هشدارِ جدی محسوب می‌شود.

۴ گزارش ۳

حسام کمالی



ایمان حامی خواه | مهر

عکس آرشیوی است

بارش‌ها نمیده، سدها خشکیده مدیریت مصرف تنها راه نجات است

سخنگوی صنعت آب: بارندگی در ۲۸ استان کمتر از نرمال است، سد لار خشک شد

مؤثر است که تا ۱۵۰میلیمتر نفوذ کند.

وی می‌افزاید: ۳۷ درصد بارش باران عقب است، گیلان بالاتر از متوسط نرمال، دو استان نورمال

۲۸ استان زیر نرمال بارندگی دارند. با توجه به داده‌های موجود وضعیت بارندگی مناسب نبوده و وضعیت سدها به همین متوال است. همچنین سطح برف نسبت به بلندمدت ۲۱سال گذشته با کاهش

۲۸ درصدی روبه‌رو بوده است.

سخنگوی صنعت آب می‌گوید: برای مقابله با بحران فعلی، خروجی سدها را کاهش دادیم که فاصله سدها تغییر نکند.

وی در رابطه با احتمال جیره‌بندی آب در تابستان ۱۴۰۴ گفت: ما به دنبال این هستیم که جیره‌بندی نداشته باشیم، چون هم به رفاه مردم و تسخگی صنعت آب با بیان اینکه مدیریت مصرف آب تنها راهکار عبور از شرایط کم‌آبی فعلی است، می‌گوید: در حال حاضر در تهران یک مقدار افت فشار آب بعد از ساعت ۱۲ شب اعمال می‌شود، اما قطعی‌های موردی آب، فعلاً بر نامرئی شده نیست، اگر اصلاحی در کاهش مقادیر مصرف آب در تهران نشود، مدیریت فشار آب را در کل شهر تهران در حال آزمایش هستیم، تمام تلاش ما این است که به سمت

لوله آسیب وارد می‌کند. تسخگی صنعت آب با بیان اینکه مدیریت مصرف آب تنها راهکار عبور از شرایط کم‌آبی فعلی است، می‌گوید: در حال حاضر در تهران یک مقدار افت فشار آب بعد از ساعت ۱۲ شب اعمال می‌شود، اما قطعی‌های موردی آب، فعلاً بر نامرئی شده نیست، اگر اصلاحی در کاهش مقادیر مصرف آب در تهران نشود، مدیریت فشار آب را در کل شهر تهران در حال آزمایش هستیم، تمام تلاش ما این است که به سمت

لوله آسیب وارد می‌کند. تسخگی صنعت آب با بیان اینکه مدیریت مصرف آب تنها راهکار عبور از شرایط کم‌آبی فعلی است، می‌گوید: در حال حاضر در تهران یک مقدار افت فشار آب بعد از ساعت ۱۲ شب اعمال می‌شود، اما قطعی‌های موردی آب، فعلاً بر نامرئی شده نیست، اگر اصلاحی در کاهش مقادیر مصرف آب در تهران نشود، مدیریت فشار آب را در کل شهر تهران در حال آزمایش هستیم، تمام تلاش ما این است که به سمت

لوله آسیب وارد می‌کند. تسخگی صنعت آب با بیان اینکه مدیریت مصرف آب تنها راهکار عبور از شرایط کم‌آبی فعلی است، می‌گوید: در حال حاضر در تهران یک مقدار افت فشار آب بعد از ساعت ۱۲ شب اعمال می‌شود، اما قطعی‌های موردی آب، فعلاً بر نامرئی شده نیست، اگر اصلاحی در کاهش مقادیر مصرف آب در تهران نشود، مدیریت فشار آب را در کل شهر تهران در حال آزمایش هستیم، تمام تلاش ما این است که به سمت

هوانوردی عمومی ایران روی ریل توسعه «پرواز آینده» تاکسی‌هوایی به زنجان رسید

دومین مسیر تاکسی هوایی کشور پس از کرج- قزوین در مسیر کرج- زنجان راه‌اندازی شد

در این راستا، پس از اجرای موفق اولین مسیر

کرج- قزوین، حالا کرج- زنجان دومین مسیری است که به این شبکه افزوده شده است.

■ **«تاکسی‌های هوایی» پاسخی به نیاز مسافران مدرن**

در شرایطی که سفرهای جاده‌ای با مشکلاتی مانند ترافیک، تصادفات و اتلاف زمان مواجهند، تاکسی‌های هوایی می‌توانند گزینه‌ای سریع و ایمن برای مسافران باشند. این مدل حمل‌ونقل به ویژه برای افرادی که به سفرهای کوتاه اما سریع نیاز دارند، مانند مدیران کسب‌وکارها، پزشکان و تاجران، گزینه‌ای جذاب محسوب می‌شود.

■ **تاکسی‌هوایی چگونه کار می‌کند؟**

تاکسی‌های هوایی در واقع هواپیماهای کوچک و سبکی هستند که برای مسیرهای کوتاه طراحی شده‌اند. این هواپیماها معمولاً بین چهار تا ۱۰ سرنشین ظرفیت دارند و می‌توانند با هزینه‌ای کمتر از پروازهای تجاری، تجربه‌ای سریع‌تر و خصوصی‌تر را برای مسافران فراهم کنند. از نظر زیرساختی، توسعه این مدل حمل‌ونقل نیازمند تجهیز فرودگاه‌های کوچک، ایجاد هوانوردی خصوصی و تأمین ناوگان مناسب است.

سازمان هواپیمایی کشوری در این زمینه تلاش کرده است با ایجاد کمیته‌های تخصصی و سیاستگذاری‌های جدید، زیرساخت‌های مورد نیاز را فراهم کند.

■ **«زنجان» دروازه‌ای جدید به روی هوانوردی مدرن**

زنجان به عنوان دومین شهر پذیرای تاکسی‌های هوایی، موقعیتی استراتژیک در مسیر توسعه این صنعت دارد. این شهر که در یکی از کریدورهای مهم ارتباطی کشور قرار دارد، با راه‌اندازی این مسیر هوایی، دسترسی

را به‌اندازی مسیر کرج- زنجان، تاکسی‌های هوایی در ایران یک گام دیگر به سوی عمومی شدن برداشتنند. این فناوری، در کنار کاهش زمان سفر می‌تواند به رشد اقتصادی، گردشگری و بهبود کیفیت زندگی شهروندان کمک کند.

اگرچه هنوز راه درازی تا تکمیل شبکه حمل‌ونقل هوایی کشور باقی مانده، اما این اقدامات نشان می‌دهد ایران در مسیر درستی برای توسعه هوانوردی عمومی قرار دارد.



سخنگوی صنعت آب: وضعیت سدهای آبی در کشور وخیم است و سد لار تقریباً آبی ندارد. مسئله‌ای که وجود دارد آن است که سازمان هواشناسی وضعیت بارندگی را اعلام می‌کند و بسیاری مایلند از این وضعیت آگاه باشند که این موضوع به معنی ایجاد روان آب نیست، زیرا بارشی مؤثر است که تا ۱۵۰میلیمتر نفوذ کند

وی می‌افزاید: در خوش‌بینانه‌ترین پیش‌بینی‌های سازمان هواشناسی، بارش‌های فروردین و اردیبهشت نرمال است که جبران‌کننده کم‌بارشی پاییز و زمستان نخواهد بود.

بزرگ‌زاده با بیان اینکه کارشناسان سازمان هواشناسی در بهترین شرایط، بارش‌های پایان سال و فروردین ماه را نرمال پیش‌بینی می‌کنند، می‌گوید: در هر صورت اگر در حوضه کارون بزرگ سیلاب بهاره داشته باشیم، سدهای خوزستان آمادگی مهار آن را دارند.

سخنگوی صنعت آب از فعال شدن کمیته‌های سازگاری با کم‌آبی در تمامی استان‌ها خبر می‌دهد و می‌افزاید: در بسیاری از نقاط کشور جایگزینی منابع زیرزمینی با اینس حجم از افت بارش‌ها امکانپذیر نیست، در برخی نقاط با مشکلات کیفی در آب‌های زیرزمینی مواجهیم و در برخی نقاط هم افزایش برداشت از منابع زیرزمینی ممکن است به مشکلات ناپایداری کیفی و کمی آبخوان منجر شود، پس راه‌حل ساده‌لوحانه فشار بر منابع زیرزمینی برای جبران کم‌بارشی‌ها، قابل اجرا نیست بلکه اصلی‌ترین راهکار، مدیریت مصرف و کاهش بارگذاری‌هاست.

وی تأکید می‌کند: در بحث کشاورزی، آب کشت پاییز و بهاره را در حال تأمین داریم اما برای کشت تابستانه باید فکری جدی شود، در استان‌هایی مثل خوزستان به‌هیچ‌وجه نباید برنج کشت شود، باید برای تمامی استان‌ها به‌ویژه اصفهان و خوزستان، بر اساس میزان منابع آبی در اختیار، الگوی کشت مشخص شود.

بزرگ‌زاده تصریح می‌کند: حدود ۴میلیون هکتار اراضی کم‌بهره‌ور در کشور داریم که باید کاهش بارگذاری را از این اراضی کم‌بهره‌ور شروع و با تخصیص درست در سال‌های نرمال، یکی از موانع بیشتری، به‌خصوص‌های عمل کنیم که امنیت غذایی دچار خدشه نشود.

سخنگوی صنعت آب درباره آخرین وضعیت رهاسازی آب هیرمند می‌گوید: امسال مقداری از آب را دریافت کردیم که ناشی از بارش و سیلاب در منطقه و کشور همسایه بود اما قابل توجه نبود، مقداری وارد شد و ما مدیریت کردیم، اما انتظار داریم مطابق معاهده در سال‌های نرمال، ۸۲۰میلیون مترمکعب و در سال‌های غیرنرمال مطابق مفاد افغان بارها اعلام کرده‌اند به معاهده بایندند اما ما توقع داریم در عمل ببینیم. یکی از موانع جمهوری اسلامی و در صدر فهرست مطالبات این است که سد کمال خان به لحاظ فنی اصلاح و امکان تخلیه سیلاب به صورت طبیعی ایجاد شود.

۴ بانک

سقف برداشت وجه نقد موقتاً افزایش یافت

بانک مرکزی در آستانه سال نو، به منظور تسهیل دسترسی مردم به پول نقد، سقف برداشت روزانه از خودپردازها را افزایش داد. این تغییر از ۲۵ اسفند ۱۴۰۳ اجرایی می‌شود و تا ۲۰ فروردین ۱۴۰۴ ادامه خواهد داشت.

با نزدیک شدن به روزهای پایانی سال و افزایش تقاضای مردم برای دریافت وجه نقد، بانک مرکزی اعلام کرد سقف برداشت روزانه از دستگاه‌های خودپرداز (ATM) به‌طور موقت افزایش خواهد یافت. براساس این تصمیم، از ۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۲۰ فروردین ۱۴۰۴، سقف برداشت از ۲ میلیون ریال (۲۰۰ هزار تومان) به ۳ میلیون ریال (۳۰۰ هزار تومان) افزایش می‌یابد. این اقدام با هدف کاهش ازدحام در بانک‌ها، تسهیل انجام امور مالی و پاسخگویی به نیازهای شهروندان در بازه زمانی تعطیلات نوروز و روزهای نخست سال جدید انجام شده است. تصمیم بانک مرکزی برای افزایش سقف برداشت، می‌تواند تا حد زیادی به کاهش مشکلات مشتریان در دریافت وجه نقد کمک کند. در روزهای پایانی سال، تقاضای نقدینگی به‌طور معمول افزایش می‌یابد و ازدحام در بانک‌ها و دستگاه‌های خودپرداز به یکی از چالش‌های اصلی مشتریان و بانک‌ها تبدیل می‌شود. افزایش سقف برداشت از خودپردازها به این معناست که افراد می‌توانند با تعداد دفعات کمتر به دستگاه‌های ATM مراجعه و نیاز مالی خود را سریع‌تر تأمین کنند. همچنین این اقدام می‌تواند فشار کاری بانک‌ها را کاهش دهد و به بهبود کیفیت خدمات بانکی در ایام پرتردد کمک کند.

■ **الزام بانک‌ها به ارائه خدمات بهتر در ایام تعطیلات**

بانک مرکزی در ابلاغیه خود به بانک‌ها تأکید کرده است که تمامی بانک‌ها موظف به اجرای این تغییرات در سامانه‌های خودپرداز خود هستند، همچنین شبکه بانکی کشور باید اقدامات لازم را برای اطمینان از عملکرد صحیح دستگاه‌های خودپرداز، تأمین وجه نقد کافی و ارائه خدمات بهتر به مشتریان انجام دهد.

در سال‌های گذشته، برخی مشکلات از جمله خرابی خودپردازها، عدم تأمین وجه نقد کافی و قطعی سیستم‌های بانکی باعث نارضایتی مشتریان در ایام تعطیلات نوروز شده بود، بنابراین بانک مرکزی از بانک‌ها خواسته است نظارت بیشتری بر عملکرد دستگاه‌های خودپرداز داشته باشند تا شهروندان در ایام تعطیلات با مشکل مواجه نشوند.

■ **چالش‌های احتمالی و راهکارها**

با وجود افزایش سقف برداشت، ممکن است برخی چالش‌ها نیز به همراه این تصمیم به وجود بیاید. یکی از این چالش‌ها، افزایش تقاضا برای وجه نقد و در نتیجه کاهش موجودی برخی دستگاه‌های خودپرداز در مناطق پرجمعیت است. اگر بانک‌ها نظارت کافی نداشته باشند، ممکن است برخی ATMها زودتر از موعد خالی و موجب نارضایتی مشتریان شوند، به همین دلیل بانک‌ها باید برنامه‌ریزی دقیقی برای تأمین وجه نقد در خودپردازها داشته باشند تا از بروز مشکلات احتمالی جلوگیری شود، همچنین توصیه می‌شود مشتریان از روش‌های پرداخت الکترونیکی مانند کارت‌های بانکی و کیف پول‌های دیجیتال نیز استفاده کنند تا نیاز کمتری به پول نقد داشته باشند.