حادثه

قصاص مردی که همسرش را به قتل رساند

گروه اجتماعی : قضات دادگاه مردی که همسر سابقش را با ۳۵ ضربه چاقو به قتل رسانده بود به قصاص محکوم کردند. او متهم است هنگامی که همسر سابقش برای دیدن فرزندانش به خانه آنها رفته بود، پس از یک مشاجره زن را با ضربات چاقو مجروح کرد و زن در اثر ضربات چاقو جان سپرد. فریادهای زن و مرد در خیابان وقتی به پایان رسید که آنها وارد خانه شدند. سر و صداها در آن بعدازظهر ابری کم شده بود اما دعوا در خانه ادامه یافت. در اتاق بسته بود و دختر و پسر به همراه زنی پشت در قفل ایستاده بودند. داد و فریاد ادامه داشت، یکی می گفت در را بشکنیم و یکی می خواست به پلیس خبر دهد. دختر جوان گوشش را روی در گذاشته بود و شنید که مرد به زن می گفت که زندگی را از سر بگیرد اما زن او را نامحرم می خواند و می گفت تو ازدواج کردی و همسر داری، من هم ازدواج کرده‌ام و صاحب فرزند شده‌ام، چطور دوباره با هم ازدواج کنیم. فریادهای زن و مرد ادامه داشت تا اینکه زن فریاد زد چاقو! همه پشت در تکاپو می کردند تا شاید قفل را بشکنند و وارد شوند. پلیس در همین هنگام رسید و دقایقی بعد مرد در را باز کرد و با چاقوی خون‌آلودی از اتاق خارج شد. جسد زن نقش زمین بود با ضربات چاقوی متعددی که اثر آن در همه نقاط بدن مشاهده می شد. محمود مرد ۴۳ ساله توسط ماموران کلانتری ۱۳ آبان دستگیر و بازداشت شد. او همسر سابق خود را به قتل رسانده بود. آن دو حدود چهار سال پیش از این جنایت با وجود دو فرزند به زندگی مشترکشان خاتمه داده بودند. فرزندان با مرد زندگی می کردند و زن با وجود ازدواج مجدد به دیدن فرزندان اصرار می کرد. آن روز هم معصومه در غیاب همسر سابقش برای دیدن بچه‌ها رفته بود که آن اتفاق افتاد. محمود پس از بازداشت در بازجویی به قتل همسرش اعتراف کرد و با تکمیل تحقیقات برای صدور حکم راهی دادگاه شد.

■ متهم: مقتول می‌خواست بچه‌هایم را ببرد

دیروز صبح مرد ۴۳ ساله به اتهام قتل همسر سابقش به‌نام معصومه در هفدهم آذرماه پارسال در شعبه ۷۱ دادگاه کیفری استان تهران به ریاست قاضی نورالله عزیزمحمدی و با حضور چهار قاضی مستشار شهرابی فراهانی، رحیمی، باقری و عبداللهی محاکمه شد. پس از اینکه رضوانفر نماینده دادستان کیفرخواست پرونده را قرائت کرد پدر و مادر مقتول و یکی از فرزندانش خواستار قصاص متهم شدند. دختر مقتول در مورد روز حادثه توضیح داد که مادرم آمده بود ما را ببیند. آن روز پس از تماس با محل کار پدرم به او اطلاع داد که می خواهد برای دیدن ما بیاید. پدرم هم پذیرفته بود و قرار بود آن ساعت به خانه نیاید. اما هنگامی که مادرم در خانه بود پدرم طبق روزهای پیش راس ساعت به خانه آمد. مادرم با سرعت به خانه صاحب‌خانه رفت تا او را نبیند. اما پدرم مقابل در خروجی ایستاده بود و مادرم نمی‌توانست از خانه خارج شود. از پدرم خواستم که اجازه دهد مادرم از خانه خارج شود اما او مخالفت کرد. سرانجام مادرم به سمت در رفت و در را باز کرد و پدرم به دنبالش از خانه خارج شده و با هم جر و بحث کردند. پدرم از او خواست تا داخل خانه صحبت کنند. آنها به خانه بازگشتند همسر همکار هم با آنها وارد اتاق شد، اما دقایقی بعد بیرون آمد و گفت آنها می خواهند تنها صحبت کنند. صدای داد و بیداد آنها از اتاق خارج می شد اما پدر در را قفل کرده بود و نمی‌توانستیم وارد شویم. سرانجام هنگامی که پلیس در محل حاضر شد پدرم در را باز کرد و با چاقویی در دست بیرون آمد. متهم سپس در دفاع از خود اتهام قتل را قبول کرد و گفت: او می خواست بچه‌هایم را با خود ببرد. از مدت‌ها پیش در تماس‌های تلفنی گفته بود که می خواهد بچه‌ها را از من بگیرد. اگر من یک نفر را کشتم او سه نفر را کشته است و زندگی سه نفر را تباه کرده. آن روز من مخالف دیدار او با بچه‌ها بودم، اما معصومه به خانه آمد. من قصد کشتن او را نداشتم. متهم در پاسخ به قاضی که پرسید چرا اصرار داشتی دوباره با هم زندگی کنید گفته دخترش را تکذیب کرد. قاضی از او پرسید: در اتاق چه اتفاقی بین شما پیش آمد که بیش از ۳۵ ضربه چاقو به بدن او وارد کردی؟ متهم پاسخ داد: عصبانی بودم و متوجه نشدم چه می کنم. وکیل متهم در دفاع از او به ادعای مهدورالدم بودن مقتول اشاره کرد درحالی که آن دو چهار سال پیش از هم جدا شده بودند و پنج قاضی پس از مشورت با هم و شنیدن صحبت‌های دختر و پسر مقتوله ادعای مهدورالدم بودن مقتول را رد کردند و جلسه دادگاه درحالی خاتمه پیدا کرد که متهم با پذیرفتن اتهام قتل از اولیای دم تقاضای بخشش کرد. قضات شعبه ۷۱ پس از مشورت متهم به قتل را به قصاص محکوم کردند.

ادامه سرمقاله

سیاست دونرخی و سهمیه‌بندی کردن بنزین البته به تنهایی اصلاح بنیادین در سیاست انرژی کشور نیست و تنها آغاز یک راه بس دشوار و کمابیش پرخطر اما با نتایج روشن در اجرای واقعی عدالت اجتماعی، شتاب گرفتن رشد اقتصادی و کاستن از فساد اقتصادی است. هدف این سیاست در وهله نخست باید توقف واردات سوخت و سپس درآمدزایی بنزین تولید داخل برای اختصاص منابع آن به مناطق محروم و توسعه شبکه حمل و نقل عمومی باشد. گام‌های بعدی، تعمیم این سیاست از بنزین به سایر فرآورده‌های نفتی و سپس سایر کالاهای یارانه‌ای مانند نان است. در پیشبرد این سیاست بس مهم و تاریخی، اجرای هرچه دقیق‌تر و پرهیز کامل از اشتباهات بزرگ عنصری اساسی در اقبال مردم و ساکت ماندن مخالفان قسم‌خورده آن نقش اساسی دارد. ساختار اداری دولت و نرم‌افزاهای لازم برای اجرا در کنار اختصاص فوری و هرچه شفاف‌تر منابع حاصله به طرح‌های عمرانی زودبازده نیز به همان اندازه اهمیت دارد. اما به هر حال و با هر فرجام پیش‌رو، کشور ما جز ادامه این راه چاره‌ای ندارد و از آنجا که دست‌کم در حوزه اقتصاد هنوز آمپول یکسره بدون درد اختراع نشده، باید برای تحمل عوارض آن نیز آماده باشد. برای فرودست‌ترین اقشار ملت ایران، هر فرجامی غیر از وضع موجود عادلانه‌تر و سودمندتر خواهد بود.

جزئیات سهمیه‌بندی بنزین

عکس: عباس کژدی، شرق

بخش اول

ادامه از صفحه اول

■ مگر می شود ۴۲ درصد مصرف بنزین کشور یک باره کاهش یابد. از نظر واقعی چنین امکانی هست؟

یک مقدار هست. یک مقدار هم بالاخره محدودیت دارد. اجازه بدهید آماری خدمتتان عرض کنم. بر اساس آماری که سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت ارائه کرده، متوسط مصرف بنزین خودروهای شخصی روزانه ۵/۴ لیتر است. وقتی می گوییم سرانه مصرف بنزین بر اساس خودروها ۱۱ لیتر است نشان از مصرف غیرعادی در برخی جاها دارد. متوسط مصرف تاکسی‌ها هم حدود ۲۰ لیتر بوده است. یعنی اگر همین حالا به تاکسی سهمیه روزانه ۲۰ لیتری بدهیم چیزی کم نشده است. ممکن است عده‌ای بگویند مصرف بنزین ما بیشتر از این است. اما آمار نشان می دهد متوسط مصرف تاکسی‌ها در روز ۲۰ لیتر است. حالا کسی ممکن است ۳۰ لیتر مصرف کند و نفر دیگر ۱۵ لیتر. من فکر می کنم در سهمیه‌بندی متوسط نیاز معقول تاکسی‌ها تامین خواهد شد. منتها یک راننده تاکسی که بیشتر کار می کرده ممکن است به محدودیت بربخورد و آنکه کمتر کار می کند بنزین بیشتری ببرد.

■ آیا امکان تقسیم سهمیه‌های بنزین براساس میزان کار تاکسی‌ها وجود دارد؟

خیر، امکانش نیست.

■ چرا دولت نمی خواهد بنزین وارد کند اما به قیمت واقعی بفروشد؟

برداشت دولت این است که آن نرخ آزاد برای عده‌ای بهانه می شود و نرخ سایر کالاها و خدمات بالا می رود. هرچند ممکن است مصرف بنزین وارداتی ۱۰ یا ۱۵ درصد مصرف کل هم نباشد. به خاطر همین اصل است که به نظر می رسد دولت نمی خواهد اجازه واردات بنزین را بدهد.

■ سهمیه پیشنهادی که برای خودروهای شخصی و تاکسی اعلام شد درست است؟ یعنی روزانه ۳ لیتر برای خودروهای شخصی و ۳۰ لیتر برای خودروهای عمومی.

قطعی نشده است. اما به اعتقاد بنده چنانچه سهمیه‌بندی فقط برای تولید داخلی صورت گیرد حتی ۳ لیتر هم نمی‌توانیم به خودروهای شخصی بدهیم. اما قصدمان این است که نیاز سوخت وسایل نقلیه عمومی نظیر تاکسی‌ها، آژانس‌ها و تاکسی‌بارها را تامین کنیم.

■ یعنی به وسایل نقلیه عمومی سهمیه ۳۰ لیتر در روز را می‌دهید؟

از ۳۰ لیتر کمتر خواهد شد.

■ با این اوصاف بفرمایید سهمیه بنزین خودروهای شخصی و تاکسی‌ها چقدر خواهد بود؟ آن‌طور که بنده متوجه شدم حدود ۲/۵ لیتر برای خودروهای شخصی بنزین خواهیم داد و ۲۰ لیتر برای تاکسی‌ها.

برای سواری‌ها بعید است بیش از ۲/۵ لیتر در روز بتوانیم سهمیه بنزین اختصاص دهیم. مگر اینکه اجازه مقداری واردات را بدهند. حالا اجازه بدهید قطعی بشود تا دقیق عرض کنم. ولی با جمع و تفریقی که داریم بیشتر از ۳ لیتر در روز نمی‌توانیم به خودروهای شخصی بدهیم. شاید رقمش بین ۲/۵ تا ۳ لیتر در روز باشد.

■ شما چطور می خواهید خودروهایی را که در آژانس‌ها کار می کنند شناسایی کنید. با رانت‌های عجیبی مواجه خواهید شد. برای این معضلات واقعاً چه فکری کرده‌اید؟

تاکسی‌ها که مشخص است. اطلاعاتشان در نیروی انتظامی موجود است. اما برای برخی خودروهای شخصی که مسافرکشی می کنند یا وانت‌بارهایی که با پلاک سفید مسافرکشی می کنند یا آژانس‌ها که ثبت نشده‌اند وزارت کشور برنامه‌ای دارد تا در این یکی دو ماه اطلاعاتش را بگیرد و به ما بدهد.

■ شما هنوز به یک سئوال قبلی‌ام پاسخ نداده‌اید. تبعات سیاسی- اجتماعی تصمیم گیری درخصوص بنزین چه میزان در تصمیم دولت تاثیر دارد؟

طبیعی است که تصمیمات حکومت باید بر مبنای مسائل سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و... باشد. هیچ وقت نمی‌تواند یک بعدی تصمیم بگیرد. مسئله قیمت بنزین مثل قیمت نان می‌ماند. بالاخره ما نتوانسته‌ایم قیمت نان را چه قبل و چه بعد از انقلاب اصلاح کنیم. دلایل مختلفی هم دارد. در مورد سوخت هم دولت در برنامه سوم به مجلس پیشنهاد داد که طی یک برنامه قیمت‌ها اصلاح شود که البته تصویب نشد. در برنامه چهارم دوباره به مجلس رفت، مجلس هم تصویب کرد اما دوباره با یک اصلاحیه ماده (۳) تصمیم‌اش را برگرداند. به‌نظر من هم دولت و هم مجلس باید جسارت بیشتری داشته باشند. نمایندگان دولت و مجلس اعتقاد دارند در درازمدت قیمت سوخت حتماً باید اصلاح شود. عده‌ای از اقتصاددانان هم به مصلحت نمی‌بینند که یک‌باره این کار انجام شود. معقول است واقعی شدن قیمت سوخت در چند مرحله انجام شود. امیدواریم با توصیه‌ای که قانون کرده تا شهریور امسال پیشنهاد خودمان را برای اصلاح قیمت‌ها به مجلس بدهیم.

■ وزارت نفت برای تدوین این طرح فعالیتی هم انجام داده است؟

در حال مطالعه هستیم. هنوز معلوم نیست که قیمت بنزین بعد از ۸۰ تومان چه باید باشد. معلوم نیست این پیشنهاد قیمتی هم یک‌ساله خواهد بود یا پنج‌ساله. من با کارشناسان بانک مرکزی صحبت کرده‌ام. آنها هم معتقدند اصلاح قیمت‌ها باید تدریجی باشد نه یک‌باره.

■ یعنی همان روند افزایش ۱۰ درصدی سالیانه؟

به نظر من دیگر ۱۰ درصد پاسخ نمی‌دهد. باید روند افزایش قیمت‌ها بیشتر باشد.

■ همین بنزین داخلی باید با قیمت بالاتری فروخته شود؟

همین‌طور است. البته به اعتقاد بنده قیمت بنزین اگر اصلاح می‌شود باید برای تولید داخلی و بنزین وارداتی به صورت یک‌پارچه قیمتی تعیین شود. یعنی برای سوخت در کشور یک نرخ داشته باشیم نه دو نرخ.

■ به نظر شما بهتر نبود نظام سهمیه‌بندی را اعمال نمی کردیم. در ازای آن میانگینی از قیمت فعلی و قیمت واقعی را در نظر می گرفتیم. مثلاً بنزین را لیتری ۲۵۰ تا ۳۰۰ تومان می‌فروختیم. بعد هم به تدریج قیمت را افزایش می‌دادیم.

این را باید اقتصاددان‌ها جواب بدهند که متاسفانه کمتر صدایی از آنها شنیده می‌شود. این بحث، بحث اقتصادی است. ما یک دستگاه تولیدی و اجرایی هستیم و فاقد حتی کارشناسان خبره اقتصادی.

■ اجازه بفرمایید یک سئوال صریح بپرسم. به شما گفته می شود از پانزدهم مهر دیگر بنزین وارد نکنید. شما به ماشین‌های اورژانس کوپن بنزین هم داده‌اید. سهمیه‌اش را هم مشخص کرده‌اید. حالا اگر به اضطرار مجبور شوند بیشتر مصرف کنند، حتی خانواده‌ها ممکن است به خاطر برخی مسائل ضروری بخواهند مصرف بیشتری از بنزین داشته باشند، واقعاً چه باید بکنند؟

من جوابی برای این سئوال شما ندارم. البته برای جاهایی مثل اورژانس می‌توانیم موارد پیش‌بینی کنیم.

■ از کجا می توانید پیش‌بینی کنید. شما برای قطره قطره این بنزین سهمیه‌بندی کرده‌اید؟

بالاخره ذخیره بنزین داریم. می‌توان مختصری از ذخیره داد. اما برای مردم عادی نمی‌توان این کار را کرد. چون اگر بخواهیم به یک نفر بنزین بدهیم باید به همه ارائه کنیم. نمی‌توانیم تبعیض قائل شویم. فکری که کرده‌ایم این است که بتوان کارت‌های هوشمند را برای خودروهایی غیر از صاحب کارت استفاده کرد. تاکسی که مصرف بنزین کمتری دارد بتواند کارتش را دراختیار فردی که مصرف بیشتری دارد قرار دهد. بنابراین اجازه جابه‌جایی کارت‌ها بدون اینکه پلاک ماشین کنترل شود می‌تواند مفری بین خانواده‌ها ایجاد کند.

■ آیا استفاده از سهمیه بنزین زمان هم دارد. مثلاً اگر کسی یک ماه کمتر از سهمیه مصرف کرد می‌تواند ماه دیگر سهمیه بیشتری مصرف کند؟

فکر کرده‌ایم تا این کار انجام شود. اگر کسی در یک ماه بنزین کمتری مصرف کند می‌تواند در ماه‌های آینده که بنزین بیشتری نیاز دارد، سهمیه‌اش را دریافت کند.

■ اما این با اهداف اولیه کارت هوشمند که شما تعریف کرده بودید مغایرت دارد.

حالا تعریف کرده‌ایم که در طول سال یک نفر بتواند از سهمیه‌اش استفاده کند. آن موقع می‌خواستیم بنزین مازاد بدهیم. اگر این کار را نکنیم باید تسهیلات دیگری بدهیم.

■ یعنی سهمیه‌بندی بنزین سالانه محاسبه می‌شود؟

بله این کار را خواهیم کرد تا تسهیلاتی برای مردم فراهم شود. هم جابه‌جایی کارت‌ها امکان‌پذیر خواهد بود، هم سهمیه به صورت سالانه محاسبه می‌شود.

■ از ابتدای امسال تا پایان خرداد چقدر بنزین وارد کرده‌اید؟

به طور متوسط روزانه ۳۰ تا ۳۱ میلیون لیتر وارد کرده‌ایم. بنزین معمولی تنی حدود ۶۵۰ دلار بوده است.

■ با توجه به افزایش بی‌سابقه قیمت نفت و فرآورده‌های نفتی، الان بنزین را با چه قیمتی وارد می کنید؟ ضمناً مایلم بدانم یارانه‌ای که برای گازوئیل می‌دهید چقدر است؟

برای واردات هر لیتر بنزین بیش از ۵۰۰ تومان پرداخت می‌کنیم. آن وقت آن را ۸۰ تومان می‌فروشیم. یعنی حدود ۱۲ میلیارد دلار در سال بین فروش بنزین در کشور و قیمت این فرآورده در خلیج‌فارس تفاوت وجود دارد. این میزان را به عنوان یارانه بنزین پرداخت می‌کنیم. ضمن اینکه سالی ۱۳ میلیارد دلار هم برای یارانه نفت گاز (گازوئیل) پرداخت می‌کنیم. کارشناسان افزایش قیمت بنزین را یکی از روش‌های مهم در کنترل مصرف و قاچاق فرآورده ذکر می‌کنند. اما دولت می‌خواهد به خاطر رفاه حال مردم و جلوگیری از تورم از طریق سیستم‌های فیزیکی مصرف را کنترل کند.

■ ظاهراً همه بحث به تامین رفاه مردم برنمی گردد. مهم برای افزایش قیمت سوخت، بازتاب‌های سیاسی- اجتماعی آن است. آقای خاتمی پیش از این بزرگ‌ترین ناکامی‌اش را عدم کنترل مصرف سوخت عنوان کرد. چند روز پیش ایشان می‌گفت وقتی که دولت بحث هدفمند کردن یارانه و افزایش قیمت سوخت را به مجلس ششم ارسال کرد، مجلس به خاطر نپذیرفتن تبعات سیاسی - اجتماعی لایحه را قبول نکرد. تا وقتی که این تفکر بر هر دولتی حاکم باشد معضل بنزین حل نخواهد شد. فرقی هم نمی کند دولت اصلاحات باشد یا دولت احمدی‌نژاد. نظر شما چیست؟

اجازه بفرمایید نظرم را به عنوان یک شهروند عادی عرضه کنم. چون به عنوان یک دستگاه دولتی، ما مجری تصمیمات دولت و مجلس هستیم. غیر از این هم نه حق فکر کردن داریم نه حق عمل کردن. بنابراین چون براساس قانون می‌خواهند از اواسط مهرماه سهمیه‌بندی بنزین انجام شود تلاش خواهیم کرد این کار را به نحوی انجام دهیم که اشکالاتش کمترین باشد و منفعتش بیشترین. اما قطعاً کاهش ۴۲ درصدی عرضه بنزین در زندگی و آسایش مردم اثر منفی خواهد داشت. بالاخص اگر بنزین مازاد بر سهمیه به قیمت آزاد عرضه نشود.

■ آقای نعمت‌زاده، خاطرم هست چند ماه پیش در همین مکانی که الان حضور داریم جنابعالی با قطعیت از آماده شدن کارت هوشمند تا شهریورماه خبر دادید. این پروژه به کجا رسیده است. بعد از چند بار تاخیر چرا ممکن است باز هم آماده نشود؟ این‌طور که شما صحبت کردید ظاهراً کارت هوشمند به موقع آماده نمی‌شود. چرا؟

برنامه‌مان این است که کارت هوشمند برسد. تعهد پیمانکار هم این است که کار را انجام دهد. منتها بحث کارت هوشمند برخلاف آنچه در ابتدا ذکر می‌شد کار بسیار مشکلی است. اولاً زیرساخت‌های مخابراتی و فنی‌اش را لازم دارد. ما هنوز در خیلی از نقاط کشور شبکه مخابراتی قوی نداریم و مجبوریم چه به صورت مستقیم و چه به صورت غیر مستقیم از طریق شرکت مخابرات این زیرساخت‌ها را به وجود بیاوریم. وقتی کارت هوشمند فعال شود می‌بایست تمام جایگاه‌های توزیع سوخت کشور به این سیستم مجهز شده باشند، چه در داخل شهر باشند و چه در خارج شهر، تا هم بتوانند به صورت offline و هم به صورت online با شبکه مرکزی مرتبط شود. بنابراین این طرح به تنهایی یک زیرساخت قوی مخابراتی می‌خواهد که در شرف اجرای این شبکه هستیم.

■ بعد از این همه مدت یعنی چه در شرف اجرا؟

یعنی شرکت‌های مخابرات دارند این کار را انجام می‌دهند. پیمانکار هم تعهد خودش را اجرا می‌کند. برای اطلاع‌تان عرض کنم که برای اجرای این طرح در مناطقی که سیستم مخابراتی قوی ندارد حدود ۶۰۰ فرستنده و گیرنده اینترنتی لازم داریم. تهیه و نصب همین اقلام کلی زمان می‌برد.

■ یعنی هنوز این اقلام تهیه هم نشده است؟

تهیه شده ولی نصب و اجرا می‌خواهد. ببینید برخی از جایگاه‌های توزیع سوخت در کشور حتی یک خط تلفن هم ندارد. برای این مناطق باید ایستگاه‌های مخابراتی خاصی ایجاد کنیم. شرکت مخابرات قول داده است که این کار را انجام دهد. بنده یقین دارم این بخش از کار ان‌شاءالله اجرا می‌شود.

■ در خود جایگاه‌ها چه کار کرده‌اید. بعضاً تلمبه‌های جایگاه‌ها با هم متفاوت است. آیا مشکلی برای اتصال همه آنها به شبکه کارت هوشمند نخواهید داشت؟

در جایگاه‌هایمان شاید بیش از ۳۰ نوع تلمبه بنزین داریم. برای اینکه سیستم کارت هوشمند بتواند با همه این تلمبه‌ها کار کند می‌بایست تغییرات زیادی در آنها ایجاد می‌کردیم. خوشبختانه با سازندگان تلمبه‌ها صحبت کرده‌ایم و آنها نیز به شکل آزمایشی این تغییرات را اجرا کرده‌اند و اشکالاتش طرح شده و در حال تولید انبوه هستند. کارت‌ها و پورت‌های الکترونیکی داخل تلمبه‌ها تعویض شده‌اند و کارت‌های خاصی برایشان طراحی شده است. می‌توانم بگویم در حقیقت بخش سنگینی از کار را پشت سر گذاشته‌ایم. ولی تا کل شبکه سراسری کارت هوشمند با هم کار نکند ما نمی‌توانیم مطمئن باشیم. شما همین شبکه تلفن همراه را ملاحظه کنید. پس از ۱۵، ۱۶ سال هنوز نواقصی دارد.

■ در مورد توزیع سوخت اما نمی‌توان اجازه داد که مشکلاتی نظیر شبکه تلفن همراه رخ دهد.

همین‌طور است. چون در آن صورت واقعاً مردم گرفتار می‌شوند. به همین دلیل است که نمی‌خواهیم قول صددرصد درباره کارت هوشمند بدهیم. می‌خواهیم ابتدا سیستم را فعال کنیم. چون حتماً موقع کار کردن چه در سخت‌افزار و چه در نرم‌افزار اشکالاتی خواهیم داشت. باید این ایرادات را رفع کرد تا بعد از آن مطمئن باشیم که می‌توانیم در خدمت مردم باشیم. سیستم از لحاظ نصب و اجرا با مشکلی مواجه نخواهد بود. اما علاقه‌مندیم پیش از شروع سهمیه‌بندی یکی دو ماه این سیستم کار کند. مردم بتوانند ابتدا با استفاده از کارت هوشمند و بدون سهمیه‌بندی، بنزین دریافت کنند تا اینکه ما یقین پیدا کنیم اشکالات احتمالی‌ای که ممکن است در سیستم‌های کامپیوتری بروز یابد، برطرف شده است.

■ در سطح کشور چه تعداد جایگاه توزیع بنزین و گازوئیل وجود دارد؟

حدود ۲ هزار و ۲۰۰ جایگاه در سراسر کشور داریم که مرتب به تعدادش افزوده می‌شود. مجموع این جایگاه‌ها نزدیک به ۱۸ هزار تلمبه دارد که هر تلمبه مجهز به سیستم کامپیوتری است.

■ چه تعداد از این ۱۸ هزار تلمبه مجهز به سیستم کارت هوشمند است؟

تجهیزات کارت هوشمند بر روی حدود ۲ هزار تلمبه نصب شده است.

■ یعنی چیزی حدود ده درصد تلمبه‌ها. با توجه به زمان باقی مانده واقعاً تعداد تلمبه‌های تجهیز شده بسیار کم است.

علتش این است که نصب تجهیزات را چند ماهی است متوقف کرده‌ایم. عمده تجهیزات کارت هوشمند در جایگاه‌های تهران نصب شده است. می‌خواهیم این سیستم را فعلاً به طور آزمایشی در تهران فعال کنیم تا اگر اشکالاتی هست برطرف شود. بعد سیستم را گسترش دهیم. چون نصب تجهیزات کار پیچیده‌ای نیست.

■ تجهیز هر جایگاه به سیستم کارت هوشمند چه مدت زمان لازم دارد؟

یک اکیپ می‌تواند ظرف یک تا یک روز و نیم سیستم‌ها را در جایگاه نصب کند. مهم این است که به لحاظ نرم‌افزاری بتوانیم این شبکه را سراسری اداره کنیم.

■ اصلاً سخت‌افزارش به مقدار لازم تولید یا وارد شده است؟

سخت‌افزارها به مقدار لازم آماده شده و بخشی هم در حال حمل از کشورهای خارجی است. بخش‌های داخلی نیز مشغول تولید قطعات هستند. از این نظر مشکل نداریم.

■ آیا اطلاعات خودروها و صاحبان آنها روی کارت هوشمند ریخته شده است؟

گرچه کارت‌های هوشمند غالباً تولید شده است اما باید شخصی شود. به این معنا که اطلاعات اتومبیل و صاحب آن باید وارد کارت شود. برای این منظور، پیمانکار قصد داشت کارت‌ها را شخصی شده از خارج وارد کشور کند. یعنی ما اطلاعات خودروها را در لوح‌های فشرده بفرستیم و در خارج کشور تکمیل شود. اما نیروی انتظامی صلاح دید که این کار در داخل کشور انجام شود. همین مسئله باعث ایجاد تاخیر شد. چون باید دستگاه‌های لازم را وارد می‌کردیم و کارخانجات آمادگی‌اش را می‌یافتند. خوشبختانه عملیات اجرایی شخصی کردن کارت‌ها به صورت آزمایشی در شرکت صنایع قطعات الکترونیک انجام شده است.

■ بالاخره شخصی کردن کارت‌های هوشمند شروع شده است یا خیر؟

به طور آزمایشی شروع شده و به صورت عمده هم ان‌شاءالله ظرف دو هفته دیگر شروع خواهد شد. به هر صورت آماده کردن کارت‌های هوشمند مسائل خاص امنیتی خودش را دارد. باید از ایمن بودن و غیرقابل تقلب بودن آن اطمینان داشته باشیم. ضمن اینکه بناست این کارت‌ها به صورت کارت‌های اعتباری مورد استفاده در بانک نیز قابل استفاده باشد. بنابراین سیستم بانکی نیز باید مشخصات را کاملاً تایید کند. این مراحل در حال انجام است. نیروی انتظامی هم به دلیل وارد کردن مشخصات خودرو، علاقه‌مند است در شخصی‌سازی کارت‌های هوشمند دخالت کند. بنابراین آماده‌سازی کارت‌های هوشمند یک کار چندجانبه است.

■ نیروی انتظامی علاقه‌مند است دخالت کند یعنی چه؟

یعنی رمزگذاری کنند. آنها نیز می‌خواهند کلید خودشان را داشته باشند. مشخصات خودرو باید ایمن بماند تا در کاربری و پلاک ماشین تغییر و جعلی صورت نگیرد.

■ بالاخره نگفتید که وارد کردن اطلاعات خودروها و اشخاص روی کارت هوشمند انجام شده است یا خیر؟

کارها انجام شده است. در مرحله نهایی تدوین ضوابط شروع شخصی‌سازی کارت‌ها هستیم. امیدواریم ظرف دو هفته شروع شود. بعد از شخصی شدن، کارت‌ها بلافاصله وارد پاکت‌های مخصوصی می‌شود و از طریق پست سفارشی به آدرس دارنده وسیله نقلیه ارسال شده و در مقابل احراز هویت دارنده خودرو، کارت را تقدیم می‌کنند.

■ تحویل کارت‌های هوشمند از چه زمانی آغاز می‌شود؟

امیدواریم از اوایل مردادماه توزیع کارت را شروع کنیم و سریع توزیع نماییم.

■ آقای مهندس، یک نگرانی مهم درباره کارت هوشمند وجود دارد که شما هم به آن اشاره کردید. اگر شبکه تلفن همراه دچار اختلال است بالاخره با چند بار تماس به مقصود می‌رسیم. اما اگر به طور مثال سیستم کارت هوشمند در یک جایگاه به مشکل بربخورد، ترافیک جایگاه ممکن است عبور و مرور را در خیابان‌های اطرافش مختل کند. اگر سیستم کار نکرد یا نمی‌دانم ارتباط با شبکه مرکزی برقرار نشد، آن وقت چه؟ مردم چه باید بکنند؟

احتمال کار نکردن کامپیوتر یا کارت‌خوان جایگاه ممکن است وجود داشته باشد اما بسیار نادر و بعید است. اولاً سیستم کارت هوشمند در پمپ بنزین‌ها به صورت offline است. یعنی اگر ارتباط جایگاه از شبکه هم قطع شود، کارت هوشمند در حدود مثلاً ۵۰ بار می‌تواند برای بنزین‌گیری مورد استفاده قرار گیرد. بعداً این اطلاعات به سیستم مرکزی منتقل شده و سیستم عکس‌العمل نشان می‌دهد. بنابراین برای کسی که می‌خواهد بنزین دریافت کند ارتباط تلمبه با دفتر جایگاه سوخت کفایت می‌کند. قبلاً برای این ارتباط PLC پیش‌بینی کرده بودیم که از خطوط برق، اطلاعات از تلمبه به دفتر جایگاه منتقل شود. برای اطمینان بیشتر تصمیم گرفتیم از تلمبه تا دفتر جایگاه را کابل‌کشی مجزا کنیم. این کار از اول تیرماه شروع شده است. بنابراین اطلاعات دریافت بنزین از طریق کارت‌خوان به کامپیوتر جایگاه منتقل می‌شود و مشکلی پیش نخواهد آمد.

■ اگر کسی کارتش را بر اثر فراموشی به همراه نداشت یا احیاناً کارتش با آسیب روبه‌رو بود چه؟

برای این منظور هم تعدادی کارت مادر در جایگاه‌ها پیش‌بینی کرده‌ایم. توسط این کارت بنزین دراختیار دارنده خودرو قرار می‌گیرد. فعلاً در حال تدوین مقررات کارت‌های مادر هوشمند هستیم.

■ پس می‌خواهید رانتی بزرگ در اختیار جایگاه‌داران قرار دهید. این درست نیست.

استفاده از کارت هوشمند مادر به قیمت دیگری خواهد بود.

■ به چه قیمتی؟

قطعاً بالاتر از روال عادی. مقدار دریافت بنزین توسط این نوع از کارت‌ها هم بسیار محدود خواهد بود. عملکرد کارت مادر به طور جداگانه محاسبه شده و در حافظه کامپیوتر نگهداری می‌شود. این کارت یک کارت خاص است. این‌طور نیست که بتوان از آن استفاده‌های دیگری کرد.

■ اگر سیستم شما کار نکرد و برای دریافت سوخت شهروندی مجبور به به کارگیری کارت مادر هوشمند شد، چرا باید هزینه اضافه‌ای برای دریافت بنزین بپردازد؟

سیستم ما کار می‌کند. حالا ممکن است مثلاً شخص کارتش را تا کرده باشد. ممکن است کارتش را جا گذاشته باشد. کارت هوشمند مادر برای چنین مواقع نادری است وگرنه به طور طبیعی کارت‌خوان‌ها کار می‌کنند و کارت‌ها هم مشکلی ندارند. ما به دنبال آسایش و راحتی مصرف‌کنندگان هستیم. حتی برای مواردی که پیش‌بینی نشده است.

■ اگر کارت هوشمند شهروندی دچار مشکل فنی شد، باید به کجا مراجعه کند؟

حدود ۶۰۰ مرکز خدمات فنی در مراکز پست کشور پیش‌بینی کرده‌ایم. اگر کارت هوشمند شهروندی ایراد پیدا کند یا نتواند از کارت برای گرفتن سهمیه‌اش استفاده کند با مراجعه به این مراکز می‌تواند کارتش را تعویض یا اصلاح نماید. به همین دلیل مراکز ۶۰۰ گانه باید با سیستم پیشرفته مخابراتی به سیستم اطلاعات مرکزی متصل باشند که در این طور موارد فوراً مشکل ارباب رجوع را حل کنند. ضمن اینکه پیمانکار تیم‌های مشخصی را آماده خواهد کرد تا در صورت بروز اشکالات سخت‌افزاری در پمپ بنزین‌ها آنها را برطرف نماید. بنابراین هیچ مشکلی برای تحویل سوخت پیش نخواهد آمد. اصلاً علاقه ما برای عقب افتادن کار این است که تمام مشکلات طرح قبل از اجرای رسمی آن برطرف شود.

■ برای من مقداری عجیب است که جنابعالی در مورد بدون اشکال بودن سیستمی که شاید برای اولین‌بار در جهان اجرا می‌شود اینچنین با قطعیت صحبت می‌کنید. زمان برای اثبات این مطلب قاضی خوبی است. فعلاً از آن می‌گذریم. برخی از شهروندان نتوانسته‌اند در مهلت قانونی نسبت به تکمیل و ارسال فرم‌های مخصوص دریافت کارت هوشمند اقدام کنند. تکلیف این عده چیست؟

صاحبان موتورسیکلت می‌توانند در حال حاضر مراجعه و ثبت‌نام کنند. مسئول این کار نیروی انتظامی است. در مورد خودروها هم باید عرض کنم اطلاعات اتومبیل‌هایی که به تازگی تولید شده یا وارد می‌شوند به طور خودکار به مرکز نیروی انتظامی می‌رود و آنها این مشخصات را به سیستم ما اعلام می‌کنند و کارت صادر می‌شود. اما برای کسانی که در گذشته به هر دلیلی مراجعه نکرده‌اند ان‌شاءالله زمانی را اعلام می‌کنیم که سریعاً بتوانند به مراکز پستی مراجعه کنند. چون در آینده اگر کسی کارت هوشمند نداشته باشد به هیچ‌وجه نمی‌تواند بنزین دریافت کند. بنابراین تمام دارندگان خودروهای بنزین‌سوز و موتورسیکلت‌ها باید کارت هوشمند در اختیار داشته باشند. من مخصوصاً به صاحبان موتورسیکلت‌ها تاکید می‌کنم که هرچه سریع‌تر به مراکز اعلام شده مراجعه کنند.

■ آخرین آمار مصرف بنزین در تهران و کل کشور چقدر است؟

سال گذشته به‌طور متوسط روزانه ۶۷ میلیون لیتر بنزین در کشور مصرف شده است. برآورد ما برای متوسط امسال حداقل ۷۲ میلیون لیتر در روز است. متاسفانه طی پنج سال گذشته به‌طور متوسط سالانه ۱۰ درصد رشد مصرف بنزین داشتیم. در سال ۱۳۶۰ مصرف بنزین کل کشور ۱۲ میلیون لیتر بود. بعد از ۲۵ سال به این میزان ۶۰ میلیون لیتر اضافه شده است. خودروهای فرسوده جمع‌آوری نشده در صورتی که به تولید خودروهای جدید اضافه شده است.

**■ شما آماری از ایاب و ذهاب از طریق وسایل عمومی نظیر مترو یا اتوبوس دارید