



مهندس سید ناصر سجادی، مدیر طرح کارت

هوشمند سوخت؛

اگر قیمت بنزین اصلاح می‌شد، خیلی بهتر بود

غم انگیزین تراژدی اقتصاد ایران، بحث بنزین و مسایل مبتلا به آن است. سیاستگذاران اقتصادی کشور (قوه مجریه) و تصمیم سازان مملکت (نمایندگان مجلس) با آگاهی کامل از مضرات اقتصادی ادامه روند فعلی عرضه فرآورده های نفتی، به خصوص بنزین، بر ادامه آن اصرار می ورزند و متأسفانه مصلحت های سیاسی هم مانع از ارائه راهکار منطقی و اصلاح این روند می گردد و در دوره های مختلف مجلس، منافع کشور فدای مصلحت های نمایندگان گردیده و چه بسا نگرانی از عدم کسب رأی در انتخابات، شجاعت اصلاح این روند را از رؤسای جمهور نیز گرفته است. در نهایت در ادامه همان مصلحت اندیشی های گذشته، مجلس در سال ۸۳ طرحی را به تصویب رساند که در آن از جیره بندی مدرن! فرآورده های نفتی سخن به میان آمده است، جیره بندی که حداقل ۱۰۰ میلیارد تومان هزینه برای دولت دارد و در اجرایی شدن آن هم، جای شک و شبهه بسیاری است. این طرح که بعدها به طرح کارت هوشمند سوخت معروف شد، تنها راهکار ارائه شده از سوی تصمیم سازان اقتصادی کشور تلقی شده و بدان همت گماشته اند.

اجرایی کردن این طرح برعهده شرکت پالایش و پخش و فرآورده های نفتی ایران و شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی گذاشته شده است. با هدف آگاهی از کم و کیف اجرای این طرح، گفتگویی با مهندس سیدناصر سجادی، مدیر برنامه ریزی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران و مدیر طرح کارت هوشمند سوخت، انجام شده است که ماحصل آن در ادامه می آید.

خیلی نمود داشت. این معضل به خصوص در استان سیستان و بلوچستان و در شهر زاهدان بیشتر از همه بود. چون آنجا سابقه قاچاق سوخت هم وجود داشت. بطوری که یک اتومبیل می گرفتند، صبح به صبح می رفتند پمپ بنزین، باک ماشین را پر می کردند می آوردند خالی می کردند و باز بنزین می زدند و بنزین را به کشورهای پاکستان و افغانستان بشکه بشکه قاچاق می کردند. الان هم این موضوع در زاهدان است و اگر یک سفر داشته باشید به

■ جناب آقای سجادی، چه عاملی باعث شد که بحث سهمیه بندی بنزین و ارائه آن با کارت هوشمند در اذهان مدیران نفت شکل بگیرد و در حقیقت ریشه طرح از کجا نشأت گرفته است؟

این بحث دو قسمت دارد، بخش اول برمی گردد به سالهای ۷۹، ۸۰ که وقتی به کتابچه مصرف انرژی در کشور نگاه کردیم، دیدیم که در شهرهای کوچک مرزی، مصرف فرآورده های نفتی خیلی بیشتر از سایر شهرهای بزرگ است. این موضوع در بحث بنزین

قانون بودجه سال ۸۳، این موضوع را گنجانده و در آن قانون شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی را مکلف کردند که باید یک سیستم در کل کشور در عرض ۶ ماه پیاده کند که بتوان مصرف فرآورده ها را مدیریت کرد. البته مهلت ۶ ماهه منطقی نبود، چون آنهایی که این ۶ ماه را گنجانده اند واقعا از جنبه های مختلف کار اطلاع نداشتند، چون امکان صدور ۱۵ میلیون کارت، تجهیز پمپ بنزین ها، تلمبه، شبکه اطلاع رسانی و غیره در شش ماه امکان نداشت. ما مکلف شدیم که قانون را اجرا کنیم، لذا یک مناقصه برگزار کردیم، مشاور گرفتیم و بخش خدمات و پیمانکاری را هم انتخاب کردیم تا این کار انجام شود.

■ **جناب آقای سجادی، بعنوان یک کارشناس، نه بعنوان یک مسئول، می خواهیم نظرتان را بپرسم. چرا باید برای کنترل مصرف این همه راههای پریچ و خم را طی کنیم. ما ایرانیها عادت داریم لقمه را بیچنانیم بعد در دهانمان بگذاریم. آیا این منطقی است که بنزین را به قیمت ۵۰۰ تومان وارد کنیم و با کلی هزینه حمل و نقل و غیره با نرخ ۸۰ تومان عرضه کنیم و یک سیستم عریض و طویل هم برای کنترل مصرف تحت عنوان شبکه کارت هوشمند یا هر چیز دیگری طراحی کنیم. آیا این روش برای کنترل مصرف در طولانی مدت روش مناسبی است؟**

شاید منطقی ترین راه همان اصلاح قیمتهاست که اشاره فرمودید. ولی وقتی بحث اقتصادی در اصلاح قیمت ها مطرح می شود و مشکلاتی که احتمال دارد بوجود بیاید، راه میانه را انتخاب می کنند که همان سهمیه بندی است. این روند در یک مقطعی یقینا دو رخ خواهد شد. بطوری که مردم یک بخش از نیازهای اصلی و ضروری شان را با یک قیمت پائین تر دریافت کنند و بقیه اش را با قیمت بالاتری. در هر حال من می گویم بهترین راه این است که ما یک پروسه ای را انتخاب کنیم، باید به ابزار سهمیه بندی نگاه کنیم. اگر از من سؤال کنید که کدام راه بهتر است، می گویم اگر قیمت اصلاح می شد، خیلی بهتر بود. ولی اگر از این ابزار سهمیه بندی استفاده کنیم و سهمیه بندی را بپذیریم، بعنوان یک سیاستی که سیاستگذار پذیرفته و گفته دنبالش بروید، بالاخره با همین ابزارهای امروزی باید این کار را انجام دهیم.

■ **اگر خود جنابعالی سیاستگذار بودید، چه راهی را انتخاب می کردید؟**

دوره های مختلف مجلس در بعد از انقلاب، همه به نوعی سعی کردند از زیر بار اصلاح قیمت سوخت در برونند. الان در همه دنیا به هر شکلی این راه را رفته اند و یک راه تجربه شده ای است. بسیاری از کشورها که به سوخت یارانه می دادند، الان این یارانه ها را حذف کرده اند. من اگر سیاستگذار بودم، می رفتم دنبال راهکاری که بالاخره به قیمت واقعی برسیم و قیمت را اصلاح کنیم.

زاهدان به راحتی متوجه این موضوع خواهید شد. در آنجا قاچاق فرآورده های نفتی یک دنیایی برای خودش دارد.

ما یک حجم عظیم بنزین را به زاهدان تزریق می کنیم و از کنترلمان هم خارج است و برنامه های سخت گیرانه هم نمی توانیم پیاده کنیم. چون خیلی از مردم آنجا، از همین بنزین امرار معاش می کنند.

در یک مقطعی همکاران پخش آمدند با هماهنگی مقامات محلی و استانداری کاری کردند تا هر خودرو فقط یک بار در روز به پمپ بنزین مراجعه کند و بیشتر از ۳۰ لیتر هم بنزین نگیرد. برای همین هم کنترلهای دستی انجام می دادند و اطلاعات خودروها را روی کاغذ می نوشتند و از این طریق کنترل می کردند. این کنترل نتیجه اش این شد که هر خودرو در یک روز بیش از ۳۰ لیتر بنزین نزنند. به هر حال کنترلهای دستی هم کارساز نبود و در یک مقطع دیگری، اطلاعات اتومبیل های که به پمپ بنزین مراجعه می کردند را کامپیوتری کردند. به طوری که در یک روز یک ماشین فقط یک بار بتواند به پمپ بنزین مراجعه کند. این روش هم پاسخگو نبود. لذا در سال ۷۸، یک سیستم کارت هوشمند در زاهدان پیاده کردیم که سال ۷۹ بهره برداری شد و هنوز هم داریم از این سیستم بهره برداری می کنیم.

در این طرح آمدیم اطلاعات تمام خودروهای سطح شهر زاهدان را با کاربری های مختلف، جمع آوری کردیم و برای همه کارت صادر نمودیم. بعد هم دستگاه کارت خوان نصب کردیم و یک اتوماسیون کامل در ۱۰ پمپ بنزین زاهدان ایجاد کردیم و این سیستم کارت هوشمند را آنجا پیاده کردیم.

این سیستم، مشکل اجرایی طرح کنترل و مدیریت مصرف را در آن استان حل کرد. در این طرح ما قادر شدیم در کل پمپ بنزین ها کارت خوان نصب کنیم و برای همه خودروها هم کارت صادر کنیم تا هر خودرو در یک شبانه روز فقط ۳۰ لیتر بتواند بنزین بگیرد. در مرحله بعدی با استانداری هماهنگ کردیم که حالا ما چنین امکانی را برای کنترل مصرف داریم، بیاییم حجم مصرف را هم منطقی کنیم. چون در تهران با این همه ترافیک و غیره هر اتومبیل بیش از ۳ یا ۴ لیتر مصرف نمی کند، پس بیاییم حجم سهمیه را هم از ۳۰ لیتر به ۱۷ یا ۱۸ لیتر در روز کاهش دهیم. به هر حال این کار هم انجام شد و از سال ۷۹، دیگر هیچ کس در سطح شهر زاهدان بدون کارت نمی تواند بنزین بزند و تاکارت وارد دستگاه نشود، نازل کار نمی کند. این روند ادامه داشت تا اینکه یک سری از نمایندگان مجلس مطلع شدند که یک چنین چیزی در زاهدان پیاده شده، بنابراین پیشنهاد دادند که ما این طرح را در کل کشور اجرا کنیم.

بخش دوم، این موضوع به قانون تبدیل شد و نمایندگان مجلس آمدند و رایزنی ها صورت گرفت و کار کارشناسی هم انجام شد و در

البته این اصلاح قیمت یک فرایند است.

■ این فرایند که می‌گویید در کشور همسایه، عراق، یک شبهه طی شد و آقای شهرستانی وزیر نفت عراق، یک روز صبح اعلام کرد که قیمت فرآورده‌ها تغییر کرد و ۱۲ برابر افزایش داد. ایشان در یک مصاحبه ای گفته بود که قیمت یک لیتر آب از قیمت یک بنزین گرانتر بود به طوری که اگر راننده ای می‌خواست کل ماشین اش را با بنزین بشوید ارزان تر تمام می‌شد تا اگر می‌خواست با آب این کار را بکند. در این کشور با این شرایط قیمت یک شبه اصلاح شد ولی هیچ اتفاقی هم نیفتاد. چرا فکر می‌کنیم در ایران اتفاقی خواهد افتاد؟



بسیاری از کشورها که به سوخت یارانه می‌دادند، الان این یارانه‌ها را حذف کرده‌اند. من اگر سیاستگذار بودم، می‌رفتم دنبال راهکاری که بالاخره به قیمت واقعی برسیم و قیمت را اصلاح کنیم. البته این اصلاح قیمت یک فرایند است.

من شخصا اعتقاد دارم که فرصت طلایی بعد از اتمام جنگ را از دست دادیم. چون مردم آمادگی داشتند و بحث بازسازی کشور و بازسازی اقتصاد مطرح بود و اگر آن موقع این کار انجام می‌شد، نه تبعات اجتماعی بوجود می‌آمد و نه انتظار تورم در جامعه بود. چون مردم منتظر بودند که مملکت بعد از جنگ باید ساخته می‌شد و یک فرصت طلایی برای اصلاح قیمت سوخت بود که استفاده نشد.

■ الان در ترکیه، دولت سه برابر قیمت بنزین، از هر لیتر بنزین

مالیات می‌گیرد، ولی اتفاق نیفتاده!

اینجا بحث‌های اقتصادی است که من اطلاعی ندارم. اما باید وارد فرایند اصلاح قیمت شویم. این فرایند خیلی پیچیده است. به این آسانی هم نیست که بنزین لیتری ۸۰ تومان را فردا به قیمت ۱۰۰ تومان بدهیم. الان یک پدیده ای در کشور تحت عنوان ارتزاق از طریق مسافرکشی وجود دارد که با موتور، خودرو و غیره مسافرکشی و بارکشی می‌کنند، اگر فکری به حال این اقشار نکنیم و از آن مبلغی که افزایش می‌دهیم باید یک فکری به حال این اقشار بشود.

■ خود وزیر نفت یکبار در مصاحبه ای گفت که اگر من مسئول بودم، با کارت هوشمند موفقیت نمی‌کردم. آقای نعمت زاده هم در اظهار نظری گفته بودند، این طرح خیلی بلند پروازانه است.

بحث این نیست که کارت هوشمند که طراحی بشود و به دست مردم برسد. بحث زیرساختهای اطلاعاتی طرح است. الان در حوزه انرژی با یک سری تناقض اطلاعاتی مواجه هستیم. در همایش حمل و نقل، وزیر نفت می‌گوید، ۸۰ درصد بنزین در ۸ شهر کشور مصرف می‌شود، رئیس جمهور هم در همان همایش می‌گوید ۸۰ درصد بنزین مصرفی کشور در ۱۶ کشور مصرف می‌شود. در یک حوزه کوچک، این همه تناقض آمار وجود دارد. نیروی انتظامی می‌گوید ۸ میلیون خودرو داریم، اداره شماره گذاری می‌گوید ۱۵ میلیون، شرکت نفت هم می‌گوید ۵ میلیون. رقم تفاوت میلیونی است. در مصاحبه ای که سال گذشته با مهندس نعمت زاده داشتیم، ایشان کارت هوشمند را وسیله ای برای مدیریت کردن آگاهانه مصرف سوخت می‌دانست. ولی با این تناقض آمارها، آیا می‌توان مصرف سوخت را آگاهانه مدیریت کرد؟

نظر وزیر نفت، نظر کارشناسی ایشان است. ولی وقتی قانون شد، همه مکلف هستیم که برای اجرای قانون، ساز و کارش را فراهم کنیم. الان در این طرح، گذشته از مسایل فنی، قرار است برای هر خودرو و موتور سیکلت، یک کارت صادر شود و این نیازمند اطلاعات است. تنها مرجعی هم که این اطلاعات را دارد، نیروی انتظامی است. چون برای همه وسایل نقلیه کارت صادر کرده است. در اوایل ما جلسه داشتیم با نیروی انتظامی که از اطلاعات شما استفاده کنیم. با وجود آنکه خیلی کمک کردند ولی باز اطلاعاتشان کامل نبود. الان پلاکهای ایران که آمده، به تکمیل شدن این اطلاعات کمک کرده است.

یکی از زیرساختها و برکتهای اجرای این پروژه، حداقل این است که اطلاعات خودرو در کشور متمرکز و منسجم می‌شود. این که شما می‌گویید هیچ اطلاع دقیقی از آمار خودروها وجود ندارد، ما هم این را قبول داریم. خود نیروی انتظامی هم می‌گوید حدود ۷ یا ۸ میلیون خودرو داریم ولی بالاخره تا دو ماه دیگر که این کارتها صادر بشود و تمام خودروها ملزم به استفاده از کارت هوشمند شوند،

گوید که اگر می‌خواهید طرحی را پیاده کنید برای ۴۲،۴۳ میلیون لیتر تولید داخل این کار را کنید و بقیه را که وارد می‌کنیم را به قیمت واقعی بفروشیم.

■ ما که از نظر تکنولوژی همواره مقلد بودیم، حالا چگونه این دفعه می‌خواهیم این کار را خودمان انجام دهیم. با وجود آنکه هیچ تجربه عملی از دیگر کشورهای دنیا در این زمینه نداریم، جنابعالی بعنوان مسئول اجرای طرح فکر می‌کنید با همه تلاشهای که می‌کنید این طرح اجرایی بشود؟ ما که فکر می‌کنیم نمی‌شود. شما چطور فکر می‌کنید؟

ما داریم سعی می‌کنیم که بشود. شما حق دارید چون تجربه‌های که مردم در کشور ما از سیستم‌های الکترونیکی مثل کارت بانکی و غیره دارند تجربه خوبی نیست. بنابراین ذهنیت مثبتی در این زمینه هم وجود ندارد. اما ما از همه این موارد امیدیم برای طراحی کارت هوشمند بهره‌گرفتم تا مشکلات موجود در سیستم‌های الکترونیکی ایجاد نشود.

■ منظور من بخش سخت افزاری کار نیست، بحث زیرساختهاست. الان ۱۵ درصد از جایگاههای سوخت، در کشور فاقد خط تلفن است و ۳۵ درصد از جایگاهها فقط یک خط تلفن دارد. منظور من این زیرساختهاست.

ما طراحی پروژه را طوری انجام دادیم که وقتی مردم می‌خواهند بنزین بگیرند، اصلا با تلفن و مخابرات سروکاری نداشته باشند. ما

یکی از زیرساختها و برکتهای اجرای این پروژه، حداقل این است که اطلاعات خودرو در کشور متمرکز و منسجم می‌شود. این که شما می‌گویید هیچ اطلاع دقیقی از آمار خودروها وجود ندارد، ما هم این را قبول داریم.

این سیستم را طوری طراحی کردیم که اطلاعات ما درون خودکارت است و اصلا لازم نیست با جایی تماس گرفته شود. چون زیرساختها اینطوری بود، آمدیم طرحمان را طوری ریختیم که اطلاعات سوخت‌گیری را روی کارت قرار دادیم.

این اطلاعات در خود جایگاه جمع می‌شود و وقتی بخواهیم این اطلاعات به مرکز منتقل شود و گزارش تهیه گردد، آنوقت به تلفن نیاز داریم. در اوایل سال گذشته که جلسه داشتیم با حضور رئیس

آمارها هم مشخص می‌شود. آمار مصرف، هم بطور دقیق مشخص خواهد شد.

الان خودرو سازها دارند آمار می‌دهند که ما خودرو کم مصرف می‌سازیم. ولی ما اعتقاد داریم که اینطور نیست. شاید در آزمایشگاه این ادعاها درست باشد ولی در عمل نمی‌تواند اینطور باشد. با پیاده شدن کارت هوشمند سوخت می‌توانیم آمار همه مدلها، نوع خودروها و غیره را هم داشته باشیم و اینکه چقدر مصرف می‌کنند. الان اولین چیزی که به اعتقاد من برای تصمیم‌گیری درباره تغییر



الگوی مصرف یا جایگزینی سوخت وجود ندارد، اطلاعات و آمار است. از برکات این پروژه حداقل این است که اطلاعات خودروها جمع می‌شود. به اعتقاد من اگر این اطلاعات و آمار جمع آوری بشود و در اختیار مسؤلان قرار بگیرد، قطعاً راحت می‌توانیم تصمیم بگیریم.

در موقع شروع طرح، جلساتی که داشتیم، اطلاعاتی که درباره تعداد موتور سیکلت‌ها خواستیم، یکی می‌گفت ۲ میلیون، یکی می‌گفت ۴ میلیون، یکی می‌گفت ۸ میلیون. الان در کشور جمهوری اسلامی، ۵ تا ۶ میلیون موتور سیکلت تردد می‌کنند و هیچ اطلاعاتی از آنها وجود ندارد. اینها تبعات اجتماعی دارد، با همین وسایل نقلیه امکان دارد، سرقت کنند، قتل کنند و هزار تا کار خلاف دیگر ولی هیچ اطلاعی از آنها در دست نیست و شناسایی هم نمی‌شوند. این طرح کمک می‌کند که این اطلاعات متمرکز شود.

■ آقای سجادی تا آنجایی که من اطلاع دارم، در هیچ کشوری ندیدم که طرحهای شبیه کارت هوشمند را پیاده کنند، این بدعت‌گذاری جواب خواهد داد؟

من هم ندیدم. شما بگویید کجا دیدید که بنزین را لیتری ۵۰۰ تومان وارد کنند و با ۸۰ تومان بفروشند. آقای وزیر هم همین را می‌



جمهور، ایشان دستور داد کمیته ای متشکل از وزرای ارتباطات، کشور، اقتصاد و دارایی، نیروی انتظامی و نفت تشکیل شود. در همان جلسه وزیر ارتباطات گفت که من کل نیازهای مخابراتی پروژه را تأمین می‌کنم و واقعا هم قاطعانه دارد اقدام می‌کند، و برای ۲۳۰۰ جایگاه یک خط تلفن اختصاصی در نظر گرفته شد که مخابرات در حال انجام دادن کارهایش است. خطوط ویژه ای هم می‌خواستیم برای مرکز داده هایمان که بزرگترین مرکز داده پردازی کشور است و اطلاعات مربوط به کارت هوشمند در آنجا جمع خواهد شد و امکانات مخابراتی این راه هم وزارت ارتباطات تأمین کرده است. این مرکز بزرگترین مرکز داده های کشور است و حدود ده برابر ظرفیت فعلی شبکه شتاب بانک مرکزی ظرفیت دارد. الان سیستم شتاب در روز حدود ۴۰۰ هزار تراکم را می‌تواند ساپورت کند ولی سیستم کارت هوشمند چیزی حدود ۵ میلیون تراکنش را در روز ساپورت می‌کند.

■ آیا برنامه ریزی برای راه اندازی کارت هوشمند سوخت و شروع

شما بگوید کجا دیدید که بنزین را لیتری ۵۰۰ تومان وارد کنند و با ۸۰ تومان بفروشند. آقای وزیر هم همین را می‌گوید که اگر می‌خواهید طرحی را پیاده کنید برای ۴۲،۴۳ میلیون لیتر تولید داخل این کار را کنید و بقیه را که وارد می‌کنیم را به قیمت واقعی بفروشیم.

به کار آن انجام شده است؟

ما بعنوان متولی این طرح، نرم افزار سیستم را طوری طراحی کردیم که بتوان هر سیاستی و هر برنامه ای را روی آن پیاده کرد.

■ خود شرکت نفت هم بعنوان مجری آیا نظری در مورد چگونگی

و میزان سهمیه اختیاری دارد؟

این بستگی دارد به اینکه چقدر بودجه برای بنزین اختصاص می‌دهند. الان حدود ۷۴ میلیون لیتر در روز مصرف بنزین داریم. که حدود ۴۳ میلیون لیتر آن تولید داخل و ۳۱ میلیون آن را وارد می‌کنیم که می‌شود ۳/۶ میلیارد دلار. در لایحه بودجه سال ۸۶ دولت به مجلس پیشنهاد کرد که ۲/۵ میلیارد دلار اختصاص یابد که می‌شود حدود روزانه ۱۲ میلیون لیتر واردات و این را با ۴۳ میلیون لیتر تولید داخل جمع کنیم می‌شود ۵۵ میلیون لیتر. این رقم را باید به تعداد

خودروها براساس عمومی، تاکسی، دولتی و غیره باید تقسیم کنیم که فکر می‌کنم در ماه ۲۰ الی ۳۰ لیتر به هر خودرو شخصی می‌رسد.

■ این پروژه چقدر برای دولت هزینه برداشته است؟

فکر می‌کنم چیزی حدود ۸۰ میلیارد تومان هزینه این پروژه است. اگر ما سهمیه بندی را انجام دهیم، در عرض کمتر از یک ماه کل هزینه ها در می‌آید.

■ چه نتایج جانبی از اجرای طرح کارت هوشمند بدست خواهد آمد که گذشته از کنترل مصرف، بتواند در نظامند کردن آن هم نقش داشته باشد؟

ساماندهی و مدیریت توزیع فرآورده ها این امکان را به شرکت پخش می‌دهد که بدانیم چقدر فرآورده از انبارها بارگیری می‌شود و به تانکرها می‌آید و داخل پمپ بنزین ها تخلیه می‌شود و چقدر از این فرآورده ها به داخل باک اتومبیل ها ریخته می‌شود. ما همه این اطلاعات را می‌توانیم دقیقاً کنترل کنیم.

با ورود تکنولوژی به جایگاه، سطح فرهنگ و تکنولوژی هم در این جایگاهها بالا می‌رود. الان تمام جایگاهها را موظف کردیم که باید نیروهایی بگیرند که بتواند با کامپیوتر کار کنند، و همه جایگاهها را به کامپیوتر مجهز کردیم که حساب و کتابشان را با کامپیوتر انجام دهند. بنابراین با این روش، سطح فرهنگ پمپ بنزین ها ارتقاء خواهد یافت.

■ در مورد خدمات پشتیبانی تجهیزات کارت خوان در پمپ بنزین ها چه تدابیری اندیشیده شده است. اگر دستگاهها خراب شد و مردم در صفهای طولانی معطل بمانند آنوقت چه کار می‌شود کرد؟ آیا تدابیری برای رفع سریع مشکلات فنی هم اندیشیده شده است؟

بدون خدمات و پشتیبانی که نمی‌شود کار را ادامه داد. تا یکسال که پشتیبانی با خود پیمانکار است و ما شرایط را مشخص کردیم که در هر کجای دستگاهها ایراد پیدا کرد باید در عرض ۶ ساعت تعمیر شوند. الان پیمانکار دارد خودش را آماده می‌کند برای ارائه خدمات پشتیبانی گسترده. از سوی دیگر سعی شده تا تجهیزات با کیفیت خوب انتخاب شود تا کمتر نیاز به تعمیرات داشته باشد و در محیط های سرد و گرد و غبار بتواند به راحتی کار کند. به هر حال برنامه ریزی های لازم برای پشتیبانی در نظر گرفته شده است.

■ چقدر به موفقیت این طرح اطمینان دارید؟

کار بسیار پیچیده ای است که می‌خواهیم در کل کشور، تمام پمپ بنزین های شهر و روستا را به تجهیزاتی مجهز کنیم که بتواند کار کنند که اگر از تهران هم به هر جاکه بروید و بنزین بزنید، سهمیه شما را نشان دهد.