

کارت سوخت هوشمند

Smart fuel card

تهیه کننده: حسین خمجانی

1390

فهرست

2	تاریخچه کارت هوشمند
2	کارت هوشمند در ایران
2	تعریف کارت هوشمند
3	دلایل دولت برای استفاده از کارت هوشمند سوخت
11	آمارهای مصرف بنزین بعد از سهمیه بندی
12	فناوری به کار رفته در طراحی سیستم کارت هوشمند سوخت
12	ترکیب و طراحی شبکه کارت هوشمند سوخت
12	امنیت سیستم کارت هوشمند سوخت
13	فرآیند انتقال اطلاعات در شبکه کارت هوشمند سوخت
13	فرآیند ارتباط جایگاه تا مرکز
13	فرآیند ثبت اطلاعات کارت هوشمند سوخت
14	کنترل موارد امنیتی کارت
14	اهداف اجرای طرح ملی کارت هوشمند سوخت
16	ایجاد بانک جامع اطلاعاتی مصرف خودروها
16	پرداخت الکترونیک از طریق کارت هوشمند سوخت
16	گسترش فرهنگ کاربری فناوری اطلاعات و تجارت الکترونیکی
17	تسهیل در پی گیری خودروهای مسروقه

تاریخچه کارت هوشمند

کارت هوشمند را برای اولین بار فردی فرانسوی با نام رولاند مورنو در سال 1974 به ثبت رساند. از آن زمان به بعد، شرکت‌هایی نظیر Bull ، Honeywell ، Motorola در این زمینه به فعالیت پرداختند و در نتیجه فعالیت‌های آنها، در سال 1979 اولین کارت هوشمند ریزپردازنده‌ای ساخته شد.

اولین استاندارد برای کارت هوشمند در سال 1986 و با عنوان ISO 789116/1 مطرح شد . استفاده از کارت هوشمند در سطح ملی برای نخستین بار در فرانسه و در سال 1986 انجام گرفت. در این سال، شرکت مخابرات فرانسه برای اولین بار، به جای سکه در تلفن‌های عمومی از کارت هوشمند استفاده کرد که این اقدام سبب رفع بسیاری از مشکلات استفاده از تلفن‌های عمومی، سوءاستفاده‌ها و خرابکاری‌ها شد. پس از آن، از اوایل دهه 90 میلادی، استفاده از کارت‌های هوشمند در کشورهای مختلف رواج پیدا کرد و به تدریج کاربردهای جدیدی برای آن پیدا شد.

کارت هوشمند در ایران

از اوایل دهه 70 که شاهد ظهور اولین نوع کارت‌های هوشمند از سوی شرکت مخابرات در بازار ایران بودیم، تا چند سال اخیر که بانک‌ها و موسسه‌های مالی و پولی هر از چند گاهی کارت‌های اعتباری جدید وارد بازار می‌کنند، هنوز میزان اشاعه این نوع کارت‌ها در ایران، در مقایسه با اغلب کشورهای در حال توسعه، حرکتی لاک پشتی دارد. از این نظر، آغاز اجرای طرح کارت هوشمند سوخت با فراگیری آماری حدود 15 میلیون نفر از جمعیت کشور را می‌توان به عنوان جهشی بزرگ، در زمینه ظهور دولت الکترونیک در ایران دانست. هر چند که این طرح در اصل نه به انگیزه برداشتن گامی به سوی برپایی دولت الکترونیک، بلکه به عنوان راهکاری گریزناپذیر برای ساماندهی مسئله یارانه سوخت و مسائل ناشی از آن از جمله مصرف به شدت نابهینه و غیر عقلانی، جلوگیری از قاچاق فرآورده‌های نفتی و ... اجرا می‌شود.

تعریف کارت هوشمند

کارت هوشمند کاردی پلاستیکی با ابعاد کارت‌های اعتباری (حدود 5/5 در 8/5 سانتی‌متر) است که بر روی آن یا در بین لایه‌های آن، تراشه‌های حافظه و ریزپردازنده برای ذخیره‌سازی داده‌ها و پردازش آنها قرار داده شده است. یک کارت هوشمند کامپیوتر کوچکی است که بر روی یک کارت پلاستیکی نصب شده است. این قبیل کارت‌ها به راحتی در جیب جای می‌گیرند و در کاربردهای مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرند .

دلایل دولت برای استفاده از کارت هوشمند سوخت

در دهه‌های اخیر یکی از وظایف دولت‌ها، ارائه تسهیلات و اعمال سیاست‌های حمایتی از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان بوده است. این حمایت‌ها به علت حفظ قدرت خرید مردم در شرایط تورمی، دارای اهمیت است.

یارانه‌های مستقیم و غیرمستقیم بخصوص برای اقشار کم‌درآمد جامعه، در همین راستاست. میزان یارانه‌های پرداختی سالانه، سیستم پرداخت آن، شیوه تعلق یارانه به گروه‌های هدف همواره مورد بحث کارشناسان قرار گرفته است.

آنچه سیاستگذاران داخلی بیشتر بر آن توافق نظر دارند ناکارآمدی نظام پرداخت یارانه‌هاست که البته در تبدیل آن به یک نظام کارآمد، راه‌حل‌ها متفاوت است. بیشترین یارانه به دو قلم کالا، یعنی (بنزین) و (گندم) تعلق دارد، در برخی سال‌ها، سهم یارانه گندم از کل یارانه‌های پرداختی به کالاهای، به بیش از ۷۰ درصد رسیده است، همچنان‌که رشد مصرف بنزین، یارانه پرداختی به این محصول را به معضلی جدی تبدیل کرده است.

در سال‌های پیش از پیروزی انقلاب، به منظور جلوگیری از تورم بالا و تمرکز امور یارانه، صندوق حمایت از مصرف‌کنندگان تأسیس شد. در سال ۱۳۵۸، براساس مصوبه شورای انقلاب، سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با مرکز بررسی قیمت‌ها ادغام شد.

سازمان جدید از سال ۱۳۶۰ فعالیت جدی‌تری را با قیمت‌گذاری کالاهای وارداتی و تولیدات داخلی شروع کرد. در آن دهه به علت جنگ، ثبات اقتصادی کاهش یافت و دولت به منظور مهار تورم طرح سهمیه‌بندی کالاهای اساسی را به اجرا گذاشت. آسیب‌های پس از جنگ باعث شد سیاست سهمیه‌بندی و نظارت بر توزیع و قیمت کالاهای ادامه یابد و در برنامه اول توسعه پیگیری شود. اما در سال ۱۳۷۰، سیاست آزادسازی و خصوصی‌سازی مطرح شد که بالطبع، کاهش و حذف یارانه‌ها را دنبال می‌کرد. فشارهای اجتماعی و سیاسی باعث شد چند قلم از کالاهای مانند: گندم، قند و شکر، روغن و سوخت از سیاست حذف یارانه، مستثنا شوند.

در برنامه سوم، دولت مکلف شد اقدامات قانونی را به منظور هدفمند کردن پرداخت یارانه حامل‌های انرژی انجام دهد، به طوری‌که به اهداف مورد نظر دست یافته و مصرف کالاهای یارانه‌ای صورت منطقی داشته باشد و از قاچاق این نوع کالاهای نیز جلوگیری شود، ضمن آن‌که از سهم یارانه طبقات با درآمد بالا کم شود و سهم یارانه طبقات با درآمد کم افزایش یابد. این سیاست‌ها در برنامه چهارم توسعه دنبال شد.

در مورد بنزین رشد تقاضای این فراورده و عدم توانایی پاسخگویی تولید داخلی، باعث رشد واردات و پرداخت یارانه‌های سنگین به آن شده است، به طوری‌که طی سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۷۵، روند مصرف آن از رشد متوسط (۳/۵ درصدی) برخوردار بوده است.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، یارانه بنزین را مورد بررسی کارشناسی قرار داده است و در این رابطه یادآور می‌شود که بخش حمل‌ونقل با سهمی بیش از (۹۸ درصد)، عمده‌ترین بخش مصرف‌کننده بنزین در کشور است.

افزایش تولید و تقاضای خودرو در چند ساله اخیر، بالابودن متوسط عمر خودروها و پایین‌بودن کارایی آنها، بالابودن متوسط مصرف سوخت خودروهای داخلی، از دلایل عمده افزایش مصرف این بخش است.

از سویی بیشترین مصرف در ماه‌های شهریور و اسفند، به دلیل مسافرت‌های داخلی است. مقایسه مصرف بنزین در کشور با کل مصرف در دنیا طی سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۰۰ برای کشور ما رشد (۹ درصدی) را نشان می‌دهد، در حالی‌که رشد متوسط مصرف در دنیا (۳/۲ درصد) بوده است. در کنار مصرف بنزین، تولید و واردات آن مطرح می‌شود. تولید داخلی فراورده‌های نفتی توسط ۹ پالایشگاه تأمین می‌شود. با وجود سهم بیش از (۳۰ درصدی) مصرف بنزین در بین کل فراورده‌های نفتی و همچنین

رشد متوسط سالانه (۱/۳ درصدی) تولید بنزین در پالایشگاه، فقط حدود (۸/۱۶ درصد) از تولید فراورده‌های نفتی به تولید بنزین اختصاص می‌یابد.

طبق آمار رسمی، طی سال‌های ۸۴-۱۳۷۵ اختلاف بین مصرف و تولید بنزین از (۶/۴) به (۶/۲۴) میلیون لیتر در روز رسیده است. به عبارتی این اختلاف، طی ده سال بیش از پنج برابر افزایش یافته و نیاز به واردات بنزین به وجود آمده است. رشد متوسط سالانه واردات بنزین طی ده ساله ۸۴-۱۳۷۵، حدود

(۲۸ درصد) در سال برآورد شده است. کارشناسان، دلایلی از جمله ازدیاد جمعیت، افزایش تولید خودرو در داخل، وجود خودروهای فرسوده، عدم پاسخگویی مناسب سیستم حمل و نقل عمومی به نیازهای شهروندان و کمبود تولید داخلی را، زمینه واردات بی‌رویه بنزین ذکر کرده‌اند.

این در حالی است که خانوارهای شهری، (۳/۶۲ درصد) از کل یارانه پرداختی به بنزین را به خود اختصاص داده‌اند و طبقات بالای درآمدی شهری و روستایی بیش از طبقات پایین درآمدی از یارانه‌های مربوطه برخوردار بوده‌اند. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در گزارشی در رابطه با یارانه‌ها، با توجه به مشکلات مطرح شده بخصوص در یارانه بنزین، هرگونه سیاستی مبنی بر آزادسازی یکباره قیمت‌های محصولات یارانه‌ای و حذف یک شبه آنها را قابل توجه ندانسته و هزینه‌های اقتصادی، اجتماعی و گاه سیاسی مترتب بر بروز هرگونه اشتباه در این مورد را غیرقابل چشم‌پوشی ذکر کرده است.

در گزارش مربوطه نکات مهمی مطرح شده که در اینجا ذکر آنها بی‌مناسبت نیست :

الف) افزایش قیمت بنزین :

یکی از انتقادات طرفداران حذف یارانه بنزین، تفاوت فاحش قیمت داخلی این محصول با قیمت واقعی آن در دیگر کشورهاست. در حالی که این مقایسه بدون توجه به قیمت‌های نسبی مرتبط هیچ توصیه سیاستی را ارائه نمی‌دهد. برای نمونه، نمی‌توان گفت که چون قیمت بنزین در سال ۲۰۰۳ در شیکاگو ۵۵ سنت یا ۴۸۰ تومان با احتساب نرخ ارز ۸۷۰ تومان بوده، ولی قیمت آن در ایران ۸۰ تومان است و در مجموع ۶۱۰ تومان برای هر لیتر بنزین یارانه ضمنی پرداخت شده است، چرا که در همین زمان، قیمت اتومبیل ماکسیما در شیکاگو ۲۹/۴۰۰ دلار یا معادل ۲۶ میلیون تومان بوده، در حالی که در ایران حدود ۴۰ میلیون تومان فروخته می‌شود.

از این رو، قیمت بالای خرید خودرو و هزینه فرصت بهره‌ای که قیمت بالاتر اتومبیل بر مصرف‌کننده ایرانی تحمیل می‌شود می‌تواند تا حدودی در تفاوت قیمت بنزین جبران شود. با این توجیه، دولت به دارندگان اتومبیل، یارانه ضمنی پرداخت نمی‌کند و افزایش قیمت بنزین تنها در صورتی با مقایسه قیمت‌های بین‌المللی قابل توجیه است که قیمت بنزین نیز با کیفیت و قیمت‌های بین‌المللی متناسب شود، ولی اگر پایین بودن قیمت بنزین، یارانه ضمنی تلقی شود و بحث یکسان‌سازی آن با قیمت‌های جهانی مطرح شود، با این توجیه که دولت می‌تواند بنزین را در بازارهای جهانی با قیمت بالاتر به فروش برساند، همین مسئله در مورد قیمت اتومبیل هم مطرح می‌شود و این موضوع در مورد تکنک کالاها و در نظر گرفتن قدرت خرید نسبی صدق می‌کند.

ب) تأثیرات تورمی افزایش قیمت بنزین:

طرفداران افزایش قیمت بنزین به سطح قیمت‌های جهانی معتقدند در هیچ‌کدام از تئوری‌های مربوط به تورم، این بحث که افزایش قیمت یک کالا می‌تواند دیگر قیمت‌ها را بالا ببرد وجود ندارد مگر آن‌که آن کالا یکی از عوامل تولید، مثل نیروی کار یا سرمایه باشد، بنابراین افزایش تورم به دنبال افزایش قیمت بنزین واقعیت ندارد و توهمی بیش نیست. در صورتی‌که بخش عظیمی از مصرف بنزین در خودروهای مانند تاکسی‌ها، آژانس‌های مسافرتی، وانت‌بارها و موتورسیکلت‌ها به مصرف می‌رسد که به عنوان یک نهاده تولید برای کسب درآمد منظور می‌شود و به آسانی نمی‌توان از تأثیرات تورمی افزایش ناگهانی قیمت صرف نظر کرد.

ج) حذف یارانه بنزین با هدف کاهش مصرف :

هر چند از دید اقتصادی، افزایش قیمت یک کالا باعث می‌شود که از مصرف آن کاسته شود اما این عامل در مورد کالاهایی چون بنزین نمی‌تواند مؤثر واقع شود، زیرا افزایش شدید جمعیت و متقاضیان خرید خودرو، افزایش تولید خودروها، عدم رعایت استانداردهای مطلوب مصرف سوخت، دسترسی ناکافی به وسایط نقلیه همچون راه‌آهن به دلیل دوربودن شهرها از یکدیگر، کمبود وسایط نقلیه عمومی، ترافیک سنگین در شهرهای بزرگ و عدم دسترسی همگانی به استفاده از شبکه‌های الکترونیکی به منظور کاهش سفرهای درون شهری یا بین شهری از عوامل افزایش‌دهنده مصرف بنزین به شمار می‌روند. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت که با افزایش قیمت، مصرف کاهش یابد، بلکه باید عواملی چون ارتقای کیفیت خودروهای تولیدی، گسترش شبکه حمل و نقل عمومی، دسترسی آسان به شبکه حمل و نقل عمومی، بهبود شبکه راه‌ها و استفاده از ویژگی‌های دولت الکترونیک را مدنظر داشت تا افزایش قیمت بنزین کمترین اثر تورم را بر اقتصاد و به خصوص در زندگی دهک‌های پایین درآمدی بگذارد، زیرا هرگونه اقدام در جهت حذف، کاهش یا تعدیل سیاست‌های پرداخت یارانه می‌تواند از جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی برخوردار باشد.

گزارش دیگری در آبان‌ماه سال ۱۳۸۴ مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به بررسی آثار تورمی افزایش قیمت بنزین در سناریوهای مختلف پرداخته است. در این بخش، با استفاده از مدل بانک جهانی، آثار افزایش قیمت را بر بودجه دولت، بررسی کرده و آثار تورمی آن را بر هزینه‌های دولت نیز در نظر گرفته است که با احتساب کسری بودجه، افزایش نقدینگی را در پی خواهد داشت که به نوبه خود موجب افزایش مضاعف تورم خواهد شد، ضمن آن‌که منبع تأمین کسری نیز مشخص نیست.

گزارش، چنین نتیجه‌گیری می‌کند که افزایش یک‌باره قیمت بنزین به معنی ایجاد بحران اقتصادی و به دنبال آن بحران‌های اجتماعی و سیاسی است. راه‌حلی که در آن شرایط توسط کارشناسان مطرح شده دوازدی کردن قیمت بنزین بود، به‌طوری‌که بنزین خودروهای شخصی و وسایط نقلیه عمومی به صورت جیره‌بندی مقدار بنزین با قیمت کنونی عرضه شود و در صورت مصرف اضافی، بنزین به قیمت آزاد تهیه کنند که البته اگر دولت بخواهد سهمیه را به قیمت کنونی و مابقی را به قیمت فوب خلیج فارس عرضه کند در بازار مصرف‌کننده نوعی اختلال ایجاد می‌شود.

تفاوت قیمت حاصله برای وسایط نقلیه عمومی به صرفه خواهد بود که به جای کارکردن، سهمیه خود را به قیمتی پایین‌تر از قیمت آزاد بفروشند که نتیجه آن اختلال در سیستم حمل و نقل عمومی، افزایش کرایه‌های حمل و نقل و افزایش قاچاق بنزین است که با توجه به تجربیات نظارتی در گذشته، کنترل قاچاق با نهادهای موجود امری بعید به نظر می‌رسد و نه تنها مشکلی حل نمی‌شود که بر مشکلات افزوده می‌شود و شوک‌های تورمی وحشتناکی را ایجاد خواهد کرد.

از سویی مصرف بی‌رویه و صرف منابع ارزی برای واردات بنزین در بلندمدت، توجیه اقتصادی ندارد. این گزارش می‌افزاید، آزادسازی قیمت در کوتاه‌مدت و ایجاد شوک قیمتی و سعی در عوض کردن الگوی مصرف مردم سیاستی است که در دنیا نتیجه کاملاً ناموفقی داشته است. همچنین گزارش اشاره دارد که سیاست‌های تعدیل در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ در بسیاری از کشورهای در حال توسعه از جمله ایران، به کار گرفته می‌شد و معنای آن آزادسازی سریع قیمت‌ها و سپردن آن به دست مکانیسم بازار بود. در این گزارش پیشنهاد می‌شود از آنجا که روند مصرف و تولید بنزین در سال‌های متمادی در کشور شکل گرفته، درست کردن الگوی تولید و مصرف نیز به مرور زمان انجام پذیرد و پرداخت هزینه‌های بالا سری ناشی از تصحیح این الگو توسط مردم صورت نگیرد.

در این گزارش نیز به قاچاق سوخت اشاره شده که از جمله متغیرهایی است که روی میزان مصرف داخل تأثیر دارد و در مورد میزان آن آمار رسمی وجود ندارد. بنا به اظهارات برخی از مقامات وزارت نفت در سال ۱۳۸۲ میزان قاچاق بنزین عددی بین ۶۰۰ هزار تا یک میلیون لیتر در روز بوده است.

در آن زمان نیز همسان‌سازی قیمت داخل با قیمت کشورهای همسایه از سوی برخی از کارشناسان مطرح شده، اما باید توجه داشت که با تغییر قیمت در مناطق دیگر باید قیمت‌ها در ایران نیز تغییر یابد که در نتیجه آن دستیابی به ثبات اقتصادی بعید می‌شود.

در سال ۱۳۸۳ گزارش دیگری، آثار تورمی افزایش قیمت بنزین را بر اساس برنامه چهارم توسعه بررسی کرده است که طبق آن معضل بنزین نشأت گرفته از مجموعه و درون پیکره خود دولت و نه بیرون از آن است که متأسفانه دولت (در آن زمان) به جای تدوین یک برنامه بلندمدت و حل مشکلات درون‌ساختاری خود، دائم به رویکرد سیاست‌های قیمتی پرداخته است. در این بررسی شاخص‌های بهره‌وری انرژی و شدت انرژی یکی از معضلات درون‌ساختاری شناخته شده است. در برنامه چهارم توسعه، افزایش قیمت مورد تأیید قرار گرفته و در جریان تصمیم‌گیری‌ها، به قیمت‌های منطقه‌ای یا ۱۸۰۰ ریال تأکید شده (معادل ۱۲۵٪ افزایش).

گزارش آثار تورمی افزایش قیمت در بودجه دولت چنین بررسی می‌کنند که کسری بودجه منتهی به افزایش نقدینگی و در تحلیل نهایی باعث ایجاد تورم مجدد در اقتصاد خواهد شد. بر اثر کسری بودجه، دولت ناگزیر خواهد بود طرح‌های عمرانی را متوقف کرده یا نیمه‌تمام رها کند. با متوقف شدن طرح‌های عمرانی وضعیت رکود پیش خواهد آمد و برای بسیاری از افراد بیکاری در بر خواهد داشت که آن هم در معیشت دهک‌های پایین درآمدی ایجاد اختلال می‌کند. طبق برآورد در سال مورد نظر ۱۳۸۳ در کشور برای حدود ۲۰۰ هزار نفر بیکاری به دنبال خواهد داشت که با توجه به تورم اضافی، زنگ خطر بزرگی خواهد بود که این سیکل معیوب، به همراه اضافه شدن حقوق و دستمزد کارگران، هر نوع سیاست پولی را برای مهار تورم و سیاست‌های انتقال عقیم خواهد کرد.

برخی معتقدند کسری بودجه با اتخاذ سیاست‌های انقباضی مانند انتشار اوراق مشارکت جبران می‌شود، در حالی که عملاً این اوراق برای مصارف جاری هزینه شده و ماهیت ضدتورمی نخواهد داشت، زیرا نقدینگی جمع‌آوری شده به جای آن که توسط مردم خرج شود توسط دولت هزینه می‌شود. ضمن آن که گزارش جامع عملکردی منابع و مصارف برای اوراق مشارکت ارائه نشده است.

مورد دیگر افزایش قیمت بنزین، می‌تواند سودبردن دهک‌های بالای درآمدی باشد، زیرا این دهک‌ها عمدتاً عرضه‌کننده کالاها و خدمات هستند، از این‌رو در نتیجه انتظارات تورمی، قیمت کالاها و خدمات تولیدی خود را بالا برده و با افزایش درآمدهای ناشی از افزایش قیمت، نوعی درآمد اضافی به دست خواهند آورد.

گزارش پس از ذکر عوارض افزایش قیمت، پیشنهاداتی را به منظور بهینه‌سازی مصرف از طریق سیاست‌های قیمتی عنوان کرده که اتخاذ این سیاست‌ها به موازات هم مفید است:

الف) سیاست‌های غیرقیمتی؛ مانند توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی اعم از جاده‌ای، ریلی و حتی هوایی برای سفرهای برون شهری و سیستم‌های اتوبوس‌رانی، قطار زیرزمینی، گازسوز کردن خودروها، خارج کردن خودروهای فرسوده و استاندارد کردن میزان مصرف.

ب) سیاست‌های ظرفیت‌سازی برای بنزین و افزایش ظرفیت‌سازی پالایشگاه‌ها.

ج - هدفمند کردن یارانه‌ها.

گزارش تأکید دارد که چند ابزار باید به موازات هم به کار گرفته شود. علاوه بر موارد بالا، سیاست‌های مهار تورم مانند: بازنگری در نرخ سود تسهیلات، مهار رشد نقدینگی، پرهیز از روش‌هایی که به افزایش پایه پولی می‌انجامد، اتخاذ سازوکارهایی که به رفع موانع تولید و افزایش عرضه می‌انجامد، همچنین طراحی سیاست‌های جبرانی پیشنهاد شده است که به موجب آن، حمایت از اقشار آسیب‌پذیر در برابر شوک‌های تورمی ناشی از افزایش قیمت کالاهای استراتژیک (مثل بنزین) تأمین می‌شود و از طریق طراحی یک نظام حقوق و دستمزد در جهت افزایش دستمزد دارندگان درآمدهای ثابت است. همان‌طور که سیاست‌های شوکی، آسیب‌رسان است اما در شرایط اضطراری که دولت با معضلات مالی و بودجه‌ای روبه‌روست، افزایش قیمت‌ها با شیب آرام، توصیه می‌شود. هر چند که بنابر آمار منتشره نسبت به هزینه‌های بنزین از کل هزینه‌های انرژی در خانوارهای کم‌درآمد اثر مستقیم کمتری از خانواده‌های با درآمد بالا دارد، اما شوک‌های تورمی فقط از افزایش قیمت بنزین در سبد هزینه خانوار وارد نمی‌شود، بلکه افزایش قیمت بنزین در دهک‌های درآمدی آثار غیرمستقیم دارد:

۱- افزایش قیمت عمومی کالاهای و خدمات ناشی از افزایش هزینه تولید که موج تورمی اول را ایجاد می‌کند.

۲- افزایش کسر بودجه دولت، رشد نقدینگی و بروز موج تورمی دوم.

۳- انتظارات تورمی و آثار آن بر شاخص کل، موج تورمی سوم نامیده می‌شود.

۴- تأثیر بر اشتغال

۵- ادامه روند افزایش مصرف به لحاظ فقدان سیاست‌های جایگزینی.

افزایش قیمت حامل‌های انرژی به دلیل گستردگی وسیع روابط خود با حدود ۷۲ بخش اقتصادی عملاً تأثیر خود را بر تمامی بخش‌ها گذارده و از آنجا که دولت از طریق بودجه بزرگترین خریدار کالاهای و خدمات است، بازتاب آن بر بودجه دولت خواهد بود و موجب کسری غیر از کسری بودجه مزمن می‌گردد و این تأثیر منفی، طرح‌های عمرانی کشور و سرمایه‌گذاری و اشتغال را دستخوش رکود می‌کند.

از دید برخی از کارشناسان، علت اصلی معضل بنزین در ساختار دورنی دولت نهفته است، زیرا در یک بازار انحصاری غیرکارآمد و بدون فضای رقابتی، هم در بخش نفت و هم در بخش خودروسازی، اصولاً بحث گران بودن یا ارزان بودن قیمت یک کالا، مبنای تئوریک قابل قبول اقتصادی ندارد و یک تک‌گویی یک سویه به حساب می‌آید و نباید هزینه‌های سازمانی، پرسنلی، اداری و مدیریتی این بخش را به پای قیمت تمام شده احتساب کرد.

بهره‌وری انرژی در ایران بسیار پایین بوده و به لحاظ سهم بزرگی که دولت در عرصه‌های اقتصادی و انحصاری داراست، نازل بودن این شاخص نشانه تنگناهای درون ساختاری دولت است.

از سوی دیگر در مقایسه قیمت بنزین با قیمت‌های بین‌المللی، می‌باید قواعد اقتصادی آنان و بخصوص برابری قدرت خرید بر حسب دلار در کشورهای مختلف لحاظ گردد.

عامل دیگر ظرفیت تولید مواد سبک (بنزین، نفت سفید و بنزین هواپیما) در پالایشگاه‌هاست که متوسط بین‌المللی آن (۳۵ درصد) است. به عبارت بهتر هر بشکه نفتی که وارد پالایشگاه‌ها می‌شود به‌طور متوسط

(۳۵ درصد) آن تبدیل به بنزین می‌شود و حال آن‌که در کشور ما فقط (۱۵ درصد) آن به بنزین تبدیل می‌شود.

در این رابطه، گزارش چندین سؤال را مطرح کرده است از جمله:

– چرا به ظرفیت‌سازی جدید برای ایجاد پالایشگاه‌ها اعتقادی نیست و ظاهراً تشکیلات نفتی معتقد است که این امر توجیه اقتصادی ندارد و این در حالی است که هر سال (تا سال ۱۳۸۳) به‌طور متوسط ۱/۵ میلیارد دلار صرف واردات بنزین شده است؟

– آیا این مبلغ را نمی‌توان صرف ایجاد پالایشگاه جدیدی کرد؟

– آیا برای بنزین کالای جانشین پیدا کرده‌ایم؟

– آیا با ورود سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودروی پالایشگاه، توجیه اقتصادی ندارد؟

– آیا ارتقای ظرفیت پالایشگاه‌ها ربطی به اشتغال ندارد؟

– آیا تصور بر این است که با هیچ نوع تهدید جهانی در هیچ زمانی روبه‌رو نخواهیم بود و همچنان هرگاه اراده کنیم قادر خواهیم بود به واردات بنزین، با وجود افزایش قیمت جهانی آن، ادامه دهیم؟

– آیا در صورت تحریم، صادرات بنزین به ایران توسط برخی از کشورها ایجاد پالایشگاه توجیه اقتصادی ندارد؟

بنابراین، در درون تشکیلات نفتی باید مشکل را جست‌وجو کرد، چرا که بازنگری در نوع محصولات پالایشگاه‌ها و بازکاوی رویکردها، نشان می‌دهد می‌تواند از گرایش به سمت محصولات کم ارزش به سمت محصولات پرارزش تغییر جهت داده شود.

ترکیب محصولات پالایشگاه‌ها، (۴۶ درصد) نفت کوره است، درحالی‌که میانگین بین‌المللی آن تا

(۱۵ درصد) است و سرانجام با طرح این سؤال که آیا نمی‌توان با انجام سرمایه‌گذاری مناسب، نفت کوره مازاد را به بنزین تبدیل کرد که دارای ارزش بالاتری است و تأکید دارد که کاهش مصرف بنزین، با سیاست‌های غیر قیمتی امکان‌پذیر است.

برای نمونه، رشد متوسط مصرف بنزین در سال ۱۳۶۸ (پایان جنگ تحمیلی) ۲۰/۹ میلیون لیتر بوده است که در سال ۱۳۸۲ به ۵۶/۳ میلیون لیتر رسیده است و از سرعت رشد معادل ۶/۸ درصد برخوردار بوده است. رشد متوسط سالیانه قیمت بنزین در همین مدت (۳۳ درصد) بوده، درحالی‌که رشد شاخص بهای کالاها و خدمات در همین دوره (۲۰ درصد) بوده است.

این شاخص‌ها نشان می‌دهد که افزایش قیمت بنزین ۱۳ برابر و افزایش شاخص بهای کالاها ۵ برابر بوده است. با وجود رشد شاخص قیمت، شاخص مصرف همچنان سیر صعودی خود را دنبال کرده است. درنهایت نمی‌توان باور کرد که شفاف‌سازی قیمت بنزین فاقد عوارض و تبعات منفی بوده و هیچ‌گونه هزینه‌ای را بر پیکره اقتصاد تحمیل نکند.

در یک گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در تاریخ دی‌ماه ۱۳۸۵ پیشنهاد می‌شود که پالایشگاه‌ها اصلاح شده و ارتقای آنها به‌گونه‌ای که حدود (۴۵ درصد) نفت خام به نفت کوره تبدیل شود مورد توجه قرار گیرد، زیرا این امر نیاز به سرمایه‌گذاری کمتر از ۸ میلیارد دلار دارد که اگر در سال‌های پیش به این موضوع توجه کافی می‌شد و از تولید فراورده کم ارزش‌تر از اصل سرمایه، جلوگیری کرده و با تولید فراورده باارزش افزوده بیشتر مانند گازوئیل، بنزین، نفت سفید و گاز مایع از خروج مقدار زیادی ارز برای واردات بنزین جلوگیری می‌شد.

از سال ۱۳۷۶ تا پایان سال ۱۳۸۵ بیش از ۱۵/۳۱۹ میلیارد دلار برای واردات بنزین تأمین اعتبار شده، درحالی‌که هزینه اصلاح پالایشگاه‌ها حدود نیمی از این مبلغ می‌شد.

روزانه حدود ۱۶۴۶۰۰۰ بشکه نفت خام برای پالایش و تولید فراورده به ۹ پالایشگاه کشور داده می‌شود که حدود (۲۹/۳۸ درصد) آن تبدیل به نفت کوره می‌شود که قیمت یک بشکه آن نسبت به نفت خام سنگین در یک‌ساله (۱۳۸۴/۷/۱۹ تا ۱۳۸۵/۷/۱۹) بین ۳/۸۳ و ۲۴/۲۲ دلار و به‌طور میانگین ۱۱/۶۸ و در مقایسه با نفت سبک بین ۶/۷۸ تا ۲۶/۳۷ دلار و میانگین ۱۳/۸۵ دلار کمتر بوده است.

در این دوره، به دلیل اشکالات پالایشی، حدود ۲ میلیارد دلار از کاهش ارزش نفت خام سنگین نسبت به نفت کوره تولیدی، سود نبرده‌ایم که این مبلغ نسبت به نفت خام سبک رقمی بیش از ۲/۴ میلیارد است و در صورت اصلاح پالایشگاه‌ها درآمد حاصل از تولید فراورده‌های با ارزش افزوده بیشتر از محل صادرات مازاد بر مصرف در مدت یک‌ساله یا جلوگیری از خروج ارز یا معاوضه نفت خام برای واردات، حدود ۶ میلیارد می‌شد عدم توجه به وضعیت پالایشگاه‌ها باعث وابستگی به واردات بی

رویه بنزین شده است و بخش زیادی از سرمایه کشور بابت واردات این فراورده‌ها، هزینه می‌شود، در صورتی که اگر این هزینه صرف اصلاح پالایشگاه‌ها با تکنولوژی پیشرفته روز می‌شد، با درآمد صادرات یا حداقل جلوگیری از خروج سرمایه برای واردات جبران هزینه می‌شد.

البته ارتقای پالایشگاه اصفهان و اراک در بودجه سال ۱۳۸۵ با هزینه ۲/۸۵۰ میلیارد دلار تصویب شده است. در گزارش پیشنهاد می‌شود اصلاح پالایشگاه‌ها طی یک برنامه حداکثر ۴ ساله صورت گیرد. گزارش‌های فوق نشان می‌دهد که معضل بنزین چند سالی است که در دستور کار کارشناسان و مسئولان مربوطه قرار گرفته تا از آن راه برون‌رفت مناسبی اتخاذ شود.

بنابراین با در نظر گرفتن شرایط داخلی، پیشنهاد می‌شود همزمان با زیرساخت‌های لازم برای تصحیح الگوی پالایش پالایشگاه‌ها و جایگزینی CNG به جای بنزین، تجهیز ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور، ارتقای تکنولوژی ساخت خودروهای کم‌مصرف و مبارزه با قاچاق فراورده‌های نفتی صورت گیرد که همگی این موارد به بخش دولتی مربوط می‌شود.

این گزارش در جمع‌بندی متذکر می‌شود که در رابطه با افزایش قیمت بنزین چندین راه‌حل مطرح است:

• راه‌حل اول:

اجرای طرح جامع ساماندهی حمل‌ونقل و برابری نرخ بنزین با نرخ فوب خلیج فارس، یعنی آزاد کردن یک‌باره قیمت که بالا بردن قیمت تا مرز ۵۰۰۰ ریال شوک‌هایی تا مرز ۱۳۲ درصد تورم را به جامعه تحمیل می‌کند و با استفاده از مدل بانک جهانی، با شوک ۴۰ درصدی روبه‌رو خواهیم بود.

• راه حل دوم :

شروع طرح جامع و دوفرنجی کردن، در این روش با توجه به عدم توانایی در تفکیک بازار مصرف‌کنندگان مشکلاتی از قبیل، قاچاق سهمیه‌های دولتی با استفاده از رانت‌های موجود در سیستم، عدم شناخت عادلانه مصرف مورد نیاز خودروها در شهرهای مختلف وجود دارد.

• راه حل سوم:

اجرای طرح جامع ساماندهی حمل‌ونقل و تثبیت قیمت بنزین در کوتاه‌مدت، افزایش ملایم قیمت در میان‌مدت و هم‌سطح سازی قیمت‌ها با قیمت‌های منطقه در بلندمدت است. در این روش، پیشنهاد شده است که دولت طی دو سال سیاست سوبسید دهی را با اجرای کارت هوشمند از ابتدای سال ۱۳۸۵ ادامه دهد و همزمان زیرساخت‌ها را در جهت کاهش مصرف بنزین اصلاح و سپس افزایش قیمت را تا حد میانگین منطقه اعمال کند که هم واردات کم شده و هم الگوی پالایشی پالایشگاه اصلاح و ناوگان عمومی جامعه تجهیز شده است و امکان انتخاب برای مردم نیز فراهم می‌شود.

• راه‌حل چهارم :

سهمیه‌بندی بنزین برای مصارف شخصی و عمومی همراه با آغاز اقدامات لازم در طرح جامع می‌باشد (راه حل سوم). مطابق این روش بنزین به هر خودرو شخصی حداقل روزانه ۴ لیتر و حداکثر روزانه ۲۰ لیتر برای خودروی عمومی، تعلق می‌گیرد.

در گزارش دیگری که توسط مرکز پژوهش‌های مجلس تهیه شده است، سهمیه‌بندی و استفاده از سیستم کارت‌های اعتباری و هوشمند را به عنوان یکی از راه‌های کاهش مصرف داخلی پیشنهاد کرده است.

مجلس ششم با تصویب قانون برنامه چهارم دولت را موظف کرد که براساس ماده ۳ از ابتدای سال ۱۳۸۴ فراورده‌های نفتی را به قیمت بین‌المللی (فوب خلیج فارس) به مصرف‌کنندگان داخلی عرضه کند. با توجه به گزارش‌های مختلف درباره آثار تورمی افزایش قیمت‌ها، مجلس هفتم این اقدام را فاجعه‌بار تشخیص داد و با جلوگیری از آن، تبصره ۱۳ را طراحی و تصویب کردند.

تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۶ دولت را موظف کرد حداکثر از ابتدای خرداد ماه سال ۱۳۸۶، بنزین تولید داخل به علاوه بنزین وارداتی تا سقف یارانه معادل ارزی بیست و دوهزار و دوست و پنجاه میلیارد ریال را به صورت سهمیه‌بندی با اولویت استفاده از کارت هوشمند به قیمت هر لیتر ۱۰۰۰ ریال عرضه کند.

دستگاه‌های موضوع ماده ۱۶۰ قانون برنامه چهارم توسعه، (دستگاه‌های دولتی) مجاز به استفاده از بنزین سهمیه‌بندی با قیمت هر لیتر هزار ریال نمی‌باشند. بسیاری از کارشناسان این حرکت را نوید یک جراحی حیاتی بر پیکره اقتصاد تلقی کردند و رئیس مجلس بدین مضمون آن را به تولد نوزادی تشبیه کرد که همراه با درد متولد می‌شود.

اما افزایش سهمیه‌ها و عدول از مصوبه فوق مانند سهمیه بنزین به استانداری‌ها برای عرضه طبق تشخیص خود و ارائه ۱۰۰ لیتر بنزین اضافی تحت عنوان سفر یا بازگشایی مدارس موضوع صرفه‌جویی سوخت را منتفی کرده و اصلاح الگوی مصرف را حداقل از نظر روانی، خدشه‌دار می‌سازد و در جامعه این انتظار را به وجود می‌آورد که به هر مناسبتی نظیر تعطیلات نوروزی بنزین صرفه‌جویی شده نیز توزیع گردد. در این صورت دولت ناچار از واردات بنزین از محل حساب ذخیره ارزی می‌گردد که طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نیاز به اخذ مجوز ۱/۸ میلیارد دلاری است و عملاً فراتر از سقف مصوب تبصره ۱۳ رفته و آن را لغو کرده است. کارشناسان می‌گویند، افزایش سهمیه و اخذ مجوزهای جدید در این رابطه چیزی نیست جز شکست طرح سهمیه‌بندی و نیاز به واردات روزافزون و هدر دادن سرمایه ملی.

آمارهای مصرف بنزین بعد از سهمیه‌بندی

بی‌شک، هدف از سهمیه‌بندی بنزین، صرفه‌جویی و کنترل مصرف یا استفاده بهینه از این کالا در اقتصاد ملی و هدفمند کردن یارانه‌ها است. ولی به نظر می‌رسد مسوولان تاکنون تنها به هدف صرفه‌جویی دست یافته‌اند.

بر اساس اطلاعات ثبت شده در مرکز داده‌های سامانه هوشمند سوخت، در پنج ماه اول سهمیه‌بندی (یعنی از ششم تیر) به

طور متوسط روزانه ۵۹/۳ میلیون لیتر بنزین مصرف شده است. مصرف متوسط روزانه همین دوره در سال ۸۵، ۷۵/۷

میلیون لیتر بوده است. در واقع، اگر سهمیه‌بندی اجرا نمی‌شد مصرف روزانه بنزین با احتساب رشد ۱۰ درصدی به طور

متوسط به ۸۳/۳ میلیون لیتر می‌رسید. بدین ترتیب، سهمیه‌بندی، روزانه ۲۴ میلیون لیتر یعنی حدود ۲۹ درصد مصرف کل

را کاهش داده است.

به گزارش واحد اطلاعات و اخبار، کمترین میزان مصرف مربوط به هشتم تیر ماه جاری با ۴۰/۸ میلیون لیتر و بیشترین آن

در روز ششم شهریور با ۶۵/۷ میلیون لیتر بوده است. الگوی هفتگی نیز حاکی از مصرف حداکثر در روزهای پنجشنبه است.

مصرف کلی تعداد شش میلیون و ۴۰۳ هزار و ۵۹۰ خودروی شخصی در مدت تقریباً پنج ماهه (ششم تیر تا ۲۸ آبان) به طور

متوسط، روزانه به ازای هر خودرو ۳/۵ لیتر بوده است. هر یک از ۲۲۳ هزار و ۵۷۰ تاکسی طی این مدت، روزانه ۲۱/۵

لیتر مصرف کرده‌اند. مصرف سرانه تاکسی‌ها از ۱۱ لیتر در روزهای اول سهمیه‌بندی، تا حداکثر ۲۶ لیتر در روز ۳۰ مهر ۸۶

تغییر کرده است. اما طی ۸ ماه گذشته (از اول فروردین تا اول آذر) ۱۶ میلیارد و ۳۱۷ میلیون لیتر بنزین مصرف شده

است. در آبان ماه بیش از یک میلیارد و ۷۵۶ میلیون لیتر بنزین در کشور به مصرف رسیده که حکایت از میانگین مصرف روزانه ۵۸/۵۴ میلیون لیتر بنزین دارد.

از ابتدای سال تا پایان آبان بیش از دو میلیارد و ۹۳۵ میلیون لیتر بنزین به تنهایی در تهران به مصرف رسیده که ۱۷ درصد از کل بنزین مصرفی در این مدت را تشکیل می‌دهد.

فناوری به کار رفته در طراحی سیستم کارت هوشمند سوخت

طراحی سیستم کارت هوشمند سوخت مطابق با آخرین فناوری‌های روز آمد و قابل افزایش است؛ بدون این که نیازی به تغییر و دگرگونی داشته باشد. نظر طراحان سیستم این است که حداقل در پنج سال اول اجرا به لحاظ ظرفیت‌های پیش‌بینی شده مشکلی وجود نخواهد داشت و پس از آن با توجه به قابلیت افزایش پذیری سیستم می‌توان در مراکزی که نیاز است با کمترین هزینه سیستم موجود را گسترش و توسعه داد.

ترکیب و طراحی شبکه کارت هوشمند سوخت

زیرساخت استفاده شده در طراحی شبکه، ساختار و سیستم کارت هوشمند سوخت ترکیبی از سیستم آفلاین و آنلاین است. دلیل اصلی این طراحی نیز این بوده که در سیستم موجود با توجه به این که وضعیت شبکه کارت هوشمند سوخت با بقیه سیستم‌های الکترونیکی متفاوت است، کاربر باید بتواند در هر شرایطی سوخت‌گیری کند، به عبارتی طراحی سیستم بر این اصل استوار است که تا زمانی که تلمبه کار می‌کند، بتواند سوخت‌گیری را انجام دهد. امنیت ترکیب آفلاین و آفلاین از این نظر اهمیت دارد که در شبکه بانکی (ATM) اگر دستگاهی کار نکند، کاربر به باجه یا دستگاه دیگری برای دریافت پول مراجعه می‌کند ولی در جایگاه‌های سوخت‌گیری این امکان وجود ندارد که صاحب خودرو با ماشین بدون سوخت به جایگاه دیگری مراجعه کند؛ بنابراین چنین قابلیتی ایجاد شده است تا سیستم در حالت آفلاین به همان صورتی عمل کند که در سیستم بانکی آفلاین مورد نظر است. به عبارتی وقتی کارت هوشمند سوخت در موقع آفلاین بودن وارد کارت خوان جایگاه می‌شود، کاربردهای سیستم آفلاین را داشته باشد.

امنیت سیستم کارت هوشمند سوخت

به صورت اصولی در بحث الکترونیک، امنیت نسبی است، در طراحی امنیتی کارت هوشمند سوخت از سیستم‌های رمزنگاری استفاده شده است. حک کردن در این سیستم معنایی ندارد، زیرا سیستم کارت هوشمند سوخت به صورت کاملاً مستقل دیده شده است و حتی در شرایطی که کل شبکه ارتباطی هم قطع شود، جایگاه می‌تواند به عملیات خود ادامه دهد.

از طرفی امنیت آن به گونه‌ای طراحی شده است که اگر به هر دلیل یک کارت تقلبی وارد سیستم شود، در کمتر از 24 ساعت قابل شناسایی است و بلافاصله آن کارت در کل شبکه «بلوک» خواهد شد؛ بنابراین می‌توان گفت که کارت‌های هوشمند سوخت از نظر کپی‌سازی یا جعل دارای سیستم امنیتی بسیار بالایی هستند.

فرآیند انتقال اطلاعات در شبکه کارت هوشمند سوخت

در داخل هر جایگاه سوختگیری یک سرور قرار دارد که اطلاعات مربوط به جایگاه را هماهنگ می‌کند، این سرور به متمرکزکننده اصلی در مرکز داده وصل می‌شود و این اطلاعات در یک شبکه کاملاً خصوصی که به هیچ وجه به اینترنت متصل نیست، انتقال داده می‌شود. در واقع انتقال اطلاعات از طریق شبکه خصوصی (شبکه اینترنت داخلی) است که برای این پروژه طراحی شده است و تمام سازگارهای آن خودکار و قابل پیش‌بینی است. در صورت آفلاین بودن مرکز نیز در زمان مشخصی متمرکزکننده‌ها به سراغ اطلاعات می‌روند و اطلاعات را جمع‌آوری می‌کنند. متمرکزکننده‌ها در 8 نقطه مختلف کشور قرار گرفته و دارای برنامه‌زمان بندی هستند و حداقل یک بار در روز با جایگاه ارتباط برقرار و اطلاعات را به مرکز داده ارسال می‌کنند. در بعضی از جایگاه‌ها برقراری این ارتباط برای جمع‌آوری اطلاعات، روزانه 8 تا 10 بار صورت می‌گیرد و فقط در مدتی که متمرکزکننده سراغ جایگاه می‌رود و ارتباط برقرار می‌شود، آنلاین است.

فرآیند ارتباط جایگاه تا مرکز

1- ارتباط در زمینه متمرکزکننده‌ها است که به جایگاه متصلند. این متمرکزکننده‌ها در 8 نقطه کشور مستقر هستند و وظایف آنها این است که برخی جایگاه‌ها را در مناطق معین سرپرستی کنند یا به عبارتی اطلاعات بگیرند و اطلاعات بدهند. متمرکزکننده‌ها در حقیقت واسطی بین جایگاه و مرکز داده‌ها هستند که بستر ارتباطی از طریق آنها برقرار می‌شود. این ارتباط دو طرفه است و از طریق سرورهای ارتباطی و رایانه‌های هوشمند ایجاد می‌شود.

2- ارتباط متمرکزکننده‌ها با مرکز داده‌ها، که بر روی بستر فیبر مرکز داده برقرار می‌شود. مرکز داده به صورتی طراحی شده که پیش‌بینی مسیر جانبی نیز شده است تا اگر مسیر قطع شد، ارتباط به صورت 24 ساعته برقرار باشد.

فرآیند ثبت اطلاعات کارت هوشمند سوخت

اطلاعات کارت هوشمند سوختی که درون کارت خوان جایگاه قرار داده می‌شود، در چند مرحله ذخیره و به هم متصل می‌شوند و در این فرآیند اطمینان حاصل می‌شود که اطلاعات در میان راه از بین نمی‌رود. این مراحل عبارتند از:

– تراشه هوشمند کارت سوخت

– ترمینال (دستگاه‌های POS)

– سرور جایگاه

– سرور مرکز داده

کنترل موارد امنیتی کارت

کارت‌هایی که از رده خارج هستند، فقط در زیر مجموعه کارت‌های هوشمند سوخت خودرو و موتورسیکلت طبقه بندی می‌شود و به محض این که کارتی گم شود و یا دستور دهند که این کارت از رده خارج است، کارت مورد نظر در لیست سیاه قرار می‌گیرد.

لیست سیاه در ترمینال، روی سیستم شبکه جایگاه و مرکز داده به صورت خودکار وجود دارد و همزمان با هر گونه تغییر این فهرست در سرتاسر شبکه منتشر می‌شود و سیستم را به روز می‌کند. در مورد کارت‌های مفقودی نیز بلافاصله پس از اعلام صاحب کارت می‌توان آن کارت را باطل کرد امکان سوختگیری با آن را از طریق سیستم آنلاین موجود در امور مشترکین کارت مستقر در دفاتر پست از بین برد.

اهداف اجرای طرح ملی کارت هوشمند سوخت

(الف) – ایجاد بانک اطلاعاتی مصرف سوخت و جمع آوری اطلاعات سوختگیری خودروها به منظور:

- دستیابی به تعداد خودروهای موجود و میانگین میزان مصرف سوخت در انواع خودروها.
- دستیابی به اطلاعات بر اساس کاربری های مختلف اعم از شخصی، عمومی و دولتی و ...
- بهره گیری از گزارش های آماری، مقایسه ای و مدیریتی برای سیاستگذاری کلان در زمینه بهینه سازی مصرف و توزیع سوخت در سراسر کشور.

– تسهیل در پی گیری خودروهای مسروقه

(ب) – ایجاد سیستم نوین مدیریت توزیع و مصرف به منظور:

- اعمال کنترل های لازم در فرآیند توزیع و مصرف سوخت.
- افزایش امکانات کنترلی در جهت جلوگیری از قاچاق سوخت در کشور.
- ایجاد امکانات لازم به منظور هدفمند کردن یارانه سوخت در کشور.
- ایجاد قابلیت برای عرضه متفاوت سوخت بر اساس کاربری های مختلف به وسایل نقلیه.
- ارتقاء سطح کیفی ارائه خدمات در مجاری عرضه فرآورده های نفتی.

(ج) - ایجاد امکانات لازم به منظور پرداخت الکترونیکی وجه سوخت در جایگاهها با استفاده از کارت های هوشمند به منظور :

- گسترش فرهنگ پرداخت الکترونیک در بین آحاد جامعه.

- کاهش نقدینگی در گردش و افزایش ضریب امنیتی در جاری عرضه.

- پیشگیری از فرسایش اسکناس و کاهش هزینه های چاپ و نشر آن در کشور.

- افزایش ضریب بهداشت عمومی با هدف جلوگیری از بیماری از طریق اسکناس.

ایجاد بانک جامع اطلاعاتی مصرف سوخت خودروها

یکی از مهم ترین و ستودنی ترین اهدافی که با کارت هوشمند سوخت می توان به آن دست یافت ایجاد یک پایگاه اطلاعاتی کامل از همه خودروهای کشور است که این پایگاه اطلاعاتی می تواند شامل اطلاعات سوخت گیری و اطلاعات سفر باشد که در نهایت می تواند به تعیین الگوی رفتاری صاحبان خودرو منتهی شود و دولت را در تصمیم گیری های کلان و تعیین بودجه و سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل یاری دهد ولی زمانی این مهم میسر خواهد بود که تک تک جایگاه های سوخت گیری کشور از طریق یک زیرساخت مخابراتی مناسب به هم متصل باشند و یک شبکه یکپارچه و جامع را تشکیل دهند که اطلاعات لازم را به صورت آنلاین لحظه به لحظه در اختیار سیستم قرار دهند، حتی اگر شبکه آفلاین باشد و جایگاه ها مثلاً روزی یک بار با شبکه تبادل اطلاعات کنند باز هم می توان ادعا کرد که بانک جامع اطلاعاتی خودروها بدست آمده است.

پرداخت الکترونیک از طریق کارت هوشمند سوخت

کارت هوشمند سوخت دارای ظرفیت ها و توانمندی های بالقوه زیاد و یکی از آنها امکان پرداخت الکترونیک بهای بنزین است. هم اکنون تمام بسترهای لازم برای پرداخت الکترونیکی هزینه سوخت پیش بینی، ولی اجرای آن در فاز دوم پروژه برنامه ریزی شده است. با اجرایی شدن امکان پرداخت الکترونیک از طریق کارت هوشمند سوخت و استفاده میلیون ها نفر از آن تجارت الکترونیکی نیز، جهشی اساسی در سطح IT کشور ایجاد خواهد شد. پیش بینی و فراهم کردن امکان پرداخت الکترونیک پول سوخت در فاز دوم پروژه بیشتر به منظور فرهنگ سازی کامل برای مردم در خصوص استفاده از کارت هوشمند سوخت است که در صورت اجرایی شدن آن صاحبان خودرو باید در بانک ملت حساب بانکی داشته باشند؛ البته برای پرداخت الکترونیک اجباری وجود ندارد و انجام آن اختیاری است.

گسترش فرهنگ کاربری فناوری اطلاعات و تجارت الکترونیکی

"کاهش فرسایش اسکناس"، "افزایش امنیت جایگاه ها" و "بهداشت عمومی" نیز 3 هدف مهم دیگری بودند که در طرح اولیه گنجانده شده بودند ولی هیچ کدام آن ها تا زمانی که پول نقد برای سوخت گیری در جایگاه ها رد و بدل می شود قابل تحقق نیستند و تنها زمانی کارت هوشمند خود به تنهایی نقش اسکناس را نیز بازی کند می توان به تحقق 3 هدف اخیر دلخوش بود.

تسهیل در پی گیری خودروهای مسروقه

اگر سیستم طوری باشد که هیچ خودروی به جز با کارت خود نتواند سوخت گیری کند آن گاه خودروهای مسروقه با مشکل بی بنزینی مواجه می شوند و این موضوع کار را برای سارقین خودرو مشکل می کند و چنانچه سارق کارت سوخت خودروی مسروقه را در اختیار داشته باشد به محض اولین سوخت گیری بعد از سرقت محل خود را برای مأمورین انتظامی فاش می کند و از این طریق پیگیری این خودرو میسر می شود که به اعتقاد بسیاری از مسوولین می تواند حتی به کاهش آمار سرقت خودرو منتهی شود. اما واقعیت آن است که فعلا نه تنها چنین امکانی وجود ندارد بلکه به دلیل آن که هر خودرویی می تواند از کارت سوخت سایر خودروها استفاده کند دزدی کارت سوخت بازار داغی پیدا کرده و آنقدر این وسیله ارزش پیدا کرده که کافی است صاحب خودرو هنگام سوخت گیری لحظه ای از آن غفلت کند و یا آن را فقط برای مدت یک دقیقه جا بگذارد، همین مساله کافی است که وی هرگز دیگر کارت خود را نیابد و به در دسر بزرگی بيفتد.

پایان

زمستان 1390