آسیا
۶
دوشنبه
۵ دی‌ماه
۱۳۸۴
۲۶ دسامبر ۲۰۰۵
شماره ۲۲۱+(۹+۱+۴۱۹)



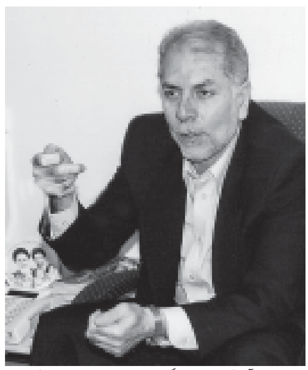
# جزییات طرح کارت هوشمند سوخت

محمد عباسی

**مدت‌هاست بحث کارت هوشمند مصرف سوخت به یکی از دغدغه‌های ذهنی صاحبان خودرو در کشور مبدل شده است. این طرح که می‌توان آن را یکی از طرح‌های فراگیر در کشور دانست، نقش تعیین‌کننده‌ای در وضعیت مصرف سوخت کشور خواهد داشت. به منظور بررسی ابعاد مختلف این طرح با مهندس سیدناصر سجادی، مسوول پروژه کارت هوشمند در شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی به گفت‌وگو نشستیم:**

**پایان آذرماه زمانی است که مرحله اول کارت هوشمند سوخت در سطح جامعه به پایان می‌رسد. این طرح چگونه شروع شد و هدف آن چه بود؟**

ایده عملیاتی کارت هوشمند به سال ۷۹ باز می‌گردد که در شهر زاهدان به عنوان یک منطقه مرزی آغاز شد. در این منطقه هم بنزین با قیمت سراسری عرضه می‌شود چرا که در هیچ منطقه‌ای از کشور سیاست محدودکننده‌ای اعمال نمی‌شود. ما به عنوان یک شرکت توزیع کننده موظف هستیم به گونه‌ای بنزین عرضه کنیم که متقاضی در هر زمان که خواست بتواند دریافت کند. قیمت نسبی کمتر از کشورهای همسایه، باعث قاچاق بنزین در منطقه شده بود. در آن زمان برخی فعالیت‌های مقدماتی صورت گرفته بود که در جای خود قابل توجه بود. برای مثال لیست‌هایی مشخص شده



بود. براساس آن تاکسی‌ها در جایگاه مشخص اجازه دریافت بنزین داشتند و در آن جایگاه هم براساس لیست تهیه شده سقف دریافت بنزین مشخص می‌شد.

این عملیات چون به شیوه دستی بود که چندان هم موفق نشد. پس از آن سیستم مکانیزه شخصی به کار گرفته شد که یک نفر اطلاعات را با رایانه کنترل می‌کرد که این برنامه به صورت مقطعی جوابگو بود.

**شما چه زمانی وارد کار شدید؟**

در سال‌های ۷۹ و ۸۰ پیشنهاد شد که امکان استفاده از کارت‌های هوشمند در منطقه بررسی شود که در این زمینه کار جدیدی بود. در سال ۸۰ سیستمی را در زاهدان و میرجاوه اجرا کردیم که جایگاه‌های بنزین تحت یک رایانه مرکزی، دارای شبکه هماهنگ شد و هر تلمبه هم دارای کارت‌خوان شد. برای گروه‌های مختلف و خودروهای در حال تردد در زاهدان کارت صادر شد.

در آن زمان هر خودرو مجاز بود که یکبار در روز تا سقف ۳۰لیتر سوختگیری کند که این حرکت هیچگونه تاثیری در مصرف خودروها نداشت. البته قرار بر این بود که با مشخص شدن وضعیت مصرف، سهمیه‌ها کاهش یابد و در آن زمان هر نوع سیاست که صلاح باشد قابل اجرا می‌شد. ضمن آنکه سهمیه گروه‌ها و ذخیره‌سازی سهمیه‌های آنها قابلیت اجرا داشت و زمانی که سهمیه تمام می‌شد، تلمبه غیرفعال می‌شد.

این روش شرایط مطلوبی را برای مصرف‌کننده فراهم و همه محدودیت‌های قبلی را حذف کرد و... در مراحل بعدی سهم خودروهای مختلف به میزان قابل ملاحظه‌ای کاهش یافت که براساس اطلاعات دقیق اعمال می‌شد. این سیستم در سال ۸۱ به صورت پایلوت (آزمایشی) در منطقه به صورت موفق عمل کرد و توانستیم به اهداف مورد نظر دست پیدا کنیم.

**این واقعیت وجود دارد که طرح کارت هوشمند پدیده‌ای است که در ایران برای نخستین بار اجرا می‌شود و همین امر باعث شده است که نتوان از تجربیات کشورهای دیگر استفاده کرد. چگونه پذیرفتید که این طرح به صورت سراسری اجرا شود؟**

زمانی که این طرح در زاهدان موفق عمل کرد، پیشنهاد سراسری شدن آن مطرح شد و ما تلاش کردیم به خاطر مشکلات پیش رو آنها را منصرف کنیم. چون زمانی که بحث سراسری شدن طرح مطرح شد، مشکلات فنی زیادی پیش روبود. از جمله این مسایل، سیستم اطلاع رسانی و شبکه ارتباطی بود.

زمانی که بحث استفاده از طرح شتاب مطرح شد، این نگرانی وجود داشت که در صورت عدم کارایی مناسب مشکلات جدی به وجود خواهد آمد. برای مثال زمانی که شبکه شتاب مشکل پیدا می‌کند، می‌توان به روش‌های گوناگون، پول جایگزین به دست آورد، در حالی که در مورد بنزین نمی‌توان چنین ریسکی را پذیرفت. اگر شبکه قطع شود و خودروها دچار کمبود سوخت شوند، عواقب و مسایل زیادی را در پی خواهد داشت.

**زمانی که بحث کارت هوشمند مطرح شد، این شایعه بود که این طرح با هدف سهمیه‌بندی و کوپنی شدن بنزین اجرا خواهد شد و این موضوع سوالی است که افکار عمومی خواهان پاسخ به آن است!**

در پاسخ به این سوال که اکنون چه هدفی را دنبال می‌کنیم باید گفت: قرار است همه پمپ‌بنزین‌ها تحت یک مدیریت متمرکز قرار گیرند. همه تلمبه‌ها مجهز به سیستم کارت‌خوان شوند و برای همه خودروهای بنزین سوز، نفت و گازسوز و موتورسیکلت‌ها کارت هوشمند صادر کنیم.

هدف آن است که بتوانیم سیاست‌های مورد نظر را به وسیله شبکه مذکور اعمال کنیم. هر کس کارت خودرو را استفاده کند و تنها بتواند براساس شرایطی که با سیاست اعمال شده منطبق است، سوختگیری کند.

**واقعاً فکر می‌کنید شبکه‌های سراسری بتواند این مجموعه را حمایت اجرایی کند؟**

این کار پیچیده‌ای است، با توجه به شبکه مخابراتی کشور و زیرساخت‌های مخابراتی، امکان استفاده از آن محدود است. مهم این است که ما می‌خواهیم به صورت مرحله‌ای از این کارت استفاده کنیم. اولین اطلاعاتی که به ما می‌دهد، آمار و اطلاعات سوختگیری کشور است و این امر با تکنولوژی‌هایی که در بیشتر مکان‌ها استفاده می‌شود، امکانپذیر نیست. این شبکه در عمل و به گفته یکی از کارشناسان چندین برابر سیستم شتاب بانک مرکزی جابه‌جایی اطلاعات دارد. بانک‌ها بعد از سال‌ها فعالیت تنها ۲ تا ۳ میلیون کارت به مردم تحویل داده‌اند، اما در این سیستم قریب به ۱۰ میلیون کارت به مردم تحویل می‌دهیم.

در واقع حداقل ۱۰ میلیون کارت می‌خواهیم که باید این کارت‌ها توسط سیستم نرم‌افزار و سخت‌افزاری حمایت شوند و ما می‌توانیم آمار و اطلاعات سوختگیری‌ها را به دست بیاوریم. بنابراین در درجه اول هدفی که ما برای این طرح پیش‌بینی کردیم همان طور که رسماً اعلام کرده‌ایم واقعاً جمع‌آوری اطلاعات سوخت مصرفی است.

**یکی از ایرادهای مطرح شده به شبکه توزیع کنونی، قاچاق گسترده و قابل توجه بنزین از کشور است. آیا با جمع‌آوری داده‌های مصرفی، امکان کنترل و مقابله با قاچاق سوخت وجود دارد، این موضوع با توجه به ماهیت طرح اجرایی در زاهدان تا چه حد در سراسر کشور اجرا می‌شود؟**

این موضوع اهمیت ویژه‌ای دارد. ما در درجه اول با این کارت توان عظیمی را فراهم می‌کنیم که از قاچاق این فرآورده به خارج مرزها جلوگیری می‌شود در کنار آن اطلاعات سوختگیری‌های مختلف را می‌گیریم. اگر از سازمان بهینه‌سازی بپرسند که مصرف سوخت به تفکیک بخش چقدر است واقعاً نمی‌داند! در پمپ‌بنزین‌ها هم میزان مصرف مشخص نیست! در ضمن ما نمی‌توانیم بگوییم مصرف تاکسی‌ها چقدر است، آمار ما تنها براساس حدس و گمان است.

مثلاً ۱۰۰ هزار تاکسی در کشور است، هر تاکسی روزانه ۲۰ لیتر مصرف می‌کند و این عددی است که برای مصرف تاکسی‌ها اعلام می‌شود و... این مشکل برای همه بخش‌ها مطرح است اما به وسیله کارت هوشمند دقیقاً مصرف بخش‌ها را به دست می‌آورید.

حتی این امکان فراهم می‌شود که میزان مصرف واقعی انواع خودرو را به دست آوریم و برای حمایت از نوع خودرو و حتی گازسوز کردن آنها برنامه‌ریزی کنیم. در حال حاضر خودروسازها مدعی هستند که تولیدکننده خودرو کم‌مصرف هستند و ما به تفکیک می‌گوییم، پژوها چگونه مصرف کردند، پرایدها این گونه مصرف کردند و... یعنی ما اطلاعاتی می‌دهیم که بر صنعت خودروسازی تاثیر می‌گذارد و می‌توانند از این مکانیزم که به وجود می‌آید استفاده کنند. بنابراین بعد از اینکه می‌توانیم از قاچاق جلوگیری کنیم اطلاعات صحیح و درست از وضعیت سوخت خودروها و آمار و اطلاعات خودروهای موجود به دست می‌آید.

هدف بعدی این است که بستری فراهم کنیم تا دولت و مجلس زمان تجزیه و تحلیل اطلاعات، گزارش‌های دقیق دریافت و سیاست مناسب را اعمال کنند. مثلاً سیاست تک نرخی اعمال کنند یا تا مدتی بنزین برای کشور وارد نکند. طرح کوپنی سابق را اجرا کند و امکان توسعه این سیستم فراهم می‌شود یا می‌گویند دولت می‌خواهد بنزین را دونرخی کند، مثلاً اعلام کند که هر کس در ماه تا ۵۰ لیتر مصرف کند، با قیمت ۸۰ تومان حساب کنیم، اگر شد ۱۰۰ لیتر تفاوتش را با لیتری ۲۰۰ تومان حساب کنیم اگر ۲۰۰ لیتر شد ۱۵۰ لیتر تفاوت را با هزار تومان حساب کنیم، یعنی واقعاً این تکنولوژی امکان و بستر سخت‌افزار و نرم‌افزاری را فراهم می‌کند که هر سیاستی را بخواهیم اعمال کنیم.

**یکی از خصوصیات این طرح آن است که به وسیله این کارت‌ها امکان پرداخت هزینه وجود داشته باشد. آیا می‌توان این قابلیت را به کارت‌ها اضافه کرد؟**

این هدف بعدی است که بتوانیم امکان پرداخت را فراهم کنیم اگر کسی مایل بود که پرداخت هزینه را اینگونه انجام بدهد یعنی بتواند از قبل به بانکی که هماهنگ شده مراجعه و پول سوختش را از آنجا پرداخت کند، این امکان را فراهم خواهیم کرد. هدف نهایی و بالقوه این طرح آن است که بتوان از این کارت به عنوان کارت خودرو استفاده کرد.

در واقع این امکان مطرح است که عملاً کارت خودرو بشود. ما جلسات زیادی را با نیروی انتظامی از زمان آقای قالیباف داشتیم تقریباً متقاعد شدند ولی چون خیلی مطمئن نیستند که سرانجام این پروژه چه می‌شود در آخرین توافقی که با فرمانده نیروی انتظامی امضا کردیم اعلام کردند: که «امکانش را بررسی می‌کنیم.» استنباطم این است که صبر کرده‌اند این پروژه عملیاتی شود.

**چگونه عملیات آغاز می‌شود؟**

برای این کار نیازمند مشاوره بودیم و از دانشگاه شریف کمک گرفتیم. مطالعات این پروژه از سال ۸۰ شروع شده به طور جداگانه برای تمام کشور از سال ۸۲ شروع کردیم و با بانک‌ها و هر بخش که در این زمینه صاحب نظر بود مذاکره شد که در نهایت با مرکز IT دانشگاه صنعتی شریف به عنوان مشاور طرح قرارداد بستیم که در کنار پیمانکاران زاهدان به عنوان همکار کار کنند.

شرح خدماتی تهیه شد که به مناقصه گذاشتیم. سال ۸۳ پیمانکار انتخاب شد، قرارداد اواخر ۸۳ منعقد شد. واقعاً پیچیده بود، تکنولوژی در اختیار ما نیست و باید از خارج بیاورند. ما امیدواریم که با همه تلاش‌هایی که می‌کنیم تا آخر سال بتوانیم بستر طرح را در سطح ملی فراهم کنیم. یعنی بیش از ۲۲۰۰ جایگاه عرضه فرآورده در سراسر کشور مجهز به شبکه سخت‌افزار و دارای کارت‌خوان شوند.

واقعیت این است که این پروژه تنها یک پروسه فنی نیست تا همچون احداث یک پالایشگاه، دارای فرآیند مشخص فنی باشد، بخشی از این پروژه بعد اجتماعی آن است. در این طرح با ۱۰ الی ۱۵ میلیون انسان مواجه هستید که ممکن است همین انسان‌ها و نوع برخورد با آنها باعث شود که در بعد فنی هم مناسب عمل نشود و کارایی نداشته باشد.

**شاید بخشی از این مشکل شناسایی این افراد است و نوع مالکیت آنها، همانگونه که گفته می‌شود، آمار مناسب و دقیقی که موجود نیست، در فرآیند کسب اطلاعات، به مجموعه‌ای از اطلاعات غلط اتکا می‌شود.**

این موضوع بحث جدی ما در آغاز طرح بود. ماه‌ها کارشناس‌های مشاور مختلف بررسی می‌کردند که چطور اطلاعات مردم را بگیریم. اگر یک دفعه به مردم بگوییم که از امروز بیایید کل اطلاعات خود را به ما بدهید می‌خواهیم کارت صادر کنیم و همه را بکشانیم به طرف بانک‌ها یا مراکز پستی، مراجعه ۱۰ الی ۱۳ میلیون نفر ممکن است مسایل اجتماعی را به وجود بیاورد و این طرح همان روز اول و دوم شکست بخورد. باید از نیروی انتظامی و با توجه به اطلاعاتی که نیروی انتظامی در رابطه با اطلاعات خودرو، مالکان خودرو در بانک اطلاعاتی اش داشت کمک می‌گرفتیم چون در چند ساله اخیر در ارتباط با گواهینامه، گذرنامه با پست طرح‌هایی را اجرا کرده بود. با آنها وارد مذاکره شدیم خوشبختانه این بخش از کار را به آنها واگذار کردیم و به این جمع‌بندی رسیدیم که از عهده آن برمی‌آیند.

ما برای صدور کارت سه نوع اطلاعات می‌خواهیم، از یک طرف اطلاعات کارت خودرو را می‌خواهیم که وارد کنیم، در کنار آن اطلاعات مالک را می‌خواهیم وارد کنیم چون واقعاً بنا نداشتیم مردم را بکشانیم جایی که ۱۳-۱۰ میلیون کارت را بگیرند، گفتیم کارت از طریق پست به منزلشان ارسال شود. بنابر این در بعد سوم اطلاعات، آدرس‌شان را هم می‌خواستیم. واقعیت آن است که بخشی از این اطلاعات در فایل‌های اطلاعاتی موجود بود ولی بخشی از مردم که خودروهای خود را در دفاتر رسمی ثبت نکرده بودند، دارای مشکل می‌شدند. براساس این مقدمات کار را به گونه‌ای فراهم کردیم که بانک اطلاعات مناسب فراهم شود.

**یعنی موضوع فراتر از کارت‌های بنزین خواهد بود؟**

واقعاً چون به موضوع به عنوان یک پروژه ملی نگاه می‌کردیم، دستاوردهای این طرح باعث می‌شود که برای موتورسیکلت‌ها یک بانک اطلاعات کامل به وجود آید که یک پروسه مهم است، که در کنار خودروها آمار سرقت‌ها و سایر تخلف‌های آنها مشخص شود. برای مثال در حال حاضر گفته می‌شود ۵۰۰ هزار موتور سیکلت سرقت شده و گزارش شده داریم، آمار آنها که گزارش نشده است، معلوم نیست.

ما از نظر امنیتی شرایطی را به وجود آورده‌ایم که ساختار مناسب ایجاد شود و پس از آن هر گونه سرعت یا تخلف در سیستم قابل پیگیری خواهد بود.

**با این روش خودروهای فرسوده هم قابل خارج شدن از سیستم است و می‌توان به شبکه دستور داد که مثلاً خودروهای مدل ۱۹۸۰ به قبل را سوخت‌دهی نکنند تا عملاً از شبکه حمل و نقل جاده‌ای خارج شوند؟**

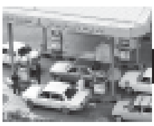
البته، در این سیستم پیش‌بینی «لیست‌های سیاه» شده است که در صورت اخذ تصمیم، می‌توان عملیات خروج از شبکه حمل و نقل را به راحتی اجرایی کرد. می‌توان از طریق شبکه مرکزی اطلاع رسانی دستور داد که خودروهای دارای فلان مشخصه، امکان دریافت بنزین نداشته باشند.

**اگر کارت گم شود یا مشکل دیگری به وجود آید، چه خواهد شد؟**

در صورت بروز مشکل مثل گم شدن کارت، مراکزی پیش‌بینی خواهد شد که همچون مراکز خدمات تلفن همراه به ارایه خدمات مورد نیاز بپردازد. در مواردی مثل سرقت یا گم شدن یا... در سراسر کشور کارت در شبکه غیرفعال خواهد شد. یا اگر نیروی انتظامی تصمیم گرفت یک خودرو سرقتی یا متخلف را متوقف کند، می‌توان از طریق این شبکه اقدام کرد. می‌توانیم سیستم خودروهای حمل و نقل عمومی را هدایت کنیم. مثلاً اگر خودروهای عمومی یا دولتی CNG سوز شوند و از تاریخ مشخص امکان استفاده از بنزین نداشته باشند.

**یک سوال مهم برای مصرف کننده آن است که مصرف‌کننده در این طرح چه هزینه‌هایی را پرداخت خواهد کرد؟**

قبلاً این موضوع مبهم بود اما در مصوبه اخیر مجلس تکلیف این موضوع مشخص شد. براساس اینکه طرح اجرا و درنهایت هزینه آن از افراد گرفته می‌شود، مثلاً ۵۰ میلیون تومان هزینه طرح است که از هر نفر ۵ هزار تومان دریافت شود ولی اکنون از محل منابع داخلی شرکت نفت تامین می‌شود.



**هدف بعدی این است که بستری فراهم کنیم تا دولت و مجلس زمان تجزیه و تحلیل اطلاعات، گزارش‌های دقیق دریافت و سیاست مناسب را اعمال کنند. مثلاً سیاست تک نرخی اعمال کند یا تا مدتی بنزین برای کشور وارد نکند. طرح کوپنی سابق را اجرا کند و امکان توسعه این سیستم فراهم شود**

**چه مبلغی باید هزینه شود؟**

هزینه اولیه اجرای این طرح ۴۳ میلیارد تومان است که برای ۱۰ میلیون خودرو و کارت است، ولی در این میان خودروها اضافه شده و جایگاه‌های جدید هم اضافه شده است. اما برای مشخصات اولیه طرح رقم مذکور پیش‌بینی شده است که فکر می‌کنیم در پایان به ۱۳ میلیون نفر برسند.

**تاکنون این طرح در چه کشورهایی اجرا شده است؟**

یکی از خصوصیات این طرح آن است که این طرح تاکنون در هیچ کشوری انجام نشده است. در جهان کارت‌های هوشمند برای پرداخت هزینه است و هدف آن ارایه خدمات است ولی هدف در کشور ما مدیریت و کنترل مصرف به وسیله کارت است.

**چرا؟**

در کشورهای دیگر مدیریت مصرف را اساسی حل کرده‌اند، قیمت عامل تعیین‌کننده‌ای است. در عمل سیاست‌های قیمتی جواب مناسب می‌دهد که البته در مورد بنزین مشکل یک معادله چند مجهولی است. در کشورهای صنعتی حمل و نقل عمومی و مشکلات اداری و... حل شده است ولی ما مشکلات را از روش‌های نامناسب حل می‌کنیم.

**برای خودروهای صفر (نو) چگونه عمل خواهید کرد؟**

با نیروی انتظامی در حال هماهنگی هستیم که برای خودروهای صفر، همراه با صادر شدن کارت خودرو، کارت سوخت هم صادر شود درضمن تلاش می‌کنیم همزمان با جابه‌جایی خودرو و پلاک خودرو کارت سوخت هم عوض شود.

**کارت عوض می‌شود یا اطلاعات آن تغییر می‌کند؟**

نه چون روی کارت اطلاعات حک می‌شود و کارت وابسته به خودرو نیست و متکی به فرد است، بنابراین کارت باطل می‌شود و با هر نقل و انتقالی کارت جدید صادر می‌شود.

**قرار است همه پمپ بنزین‌ها تحت یک مدیریت متمرکز قرار گیرند. همه تلمبه‌ها مجهز به سیستم کارت خوان شوند و برای همه خودروهای بنزین سوز، نفت و گازسوز و موتورسیکلت‌ها کارت هوشمند صادر کنیم. هدف آن است که بتوانیم سیاست‌های مورد نظر را به وسیله شبکه مذکور اعمال کنیم. هرکس کارت خودرو را استفاده کند و تنها بتواند براساس شرایطی که با سیاست اعمال شده منطبق است، سوختگیری کند**

## پاراگراف

minimal@asianews.ir

### قوچ

*صدای نفس‌هایش، تن سفید کوهستان را گرم می‌کرد. از سنگی به سنگ دیگر می‌پرید و از خوابی به خواب دیگر. خیالش از ماه هم گذشته بود که اینگونه فانوس راهش شده بود. قوچ کوهی آبروی کوهستان بود و هرم نفس‌هایش صدای تپش نبض کوه. شب طول کشیده بود و قوچ به صخره‌ای مهیب و سیاه شاخ می‌زد. صدای گلوله سکوت شب را شکست و پژواکش بین صخره‌های کوهستان دست به دست شد.*

## آیین شهریاری

بابک بهی
Aeen@asianews.ir

### یک ضرب‌المثل در شوروی

یک ضرب‌المثل در میان کارکنان شوروی رواج داشت.

آنها می‌گفتند:
کارفرما وانمود می‌کند که حقوق می‌دهد،
ما هم وانمود می‌کنیم که کار می‌کنیم.

و به همین سادگی کسی کار نمی‌کرد و بیشتر مردم نالان بودند که این چه وضعی است.

جالب است که در سازمان‌ها و شرکت‌های کشور ما هم اوضاع بهتر از این نیست، برخی مدیران بزرگ و پهناور (منظورم چاق است) ادای حقوق دادن را درمی‌آورند و کارکنان گران پایه هم ادای کار کردن را.

به هر حال معادله در تساوی به سر می‌برد و تعادل برقرار است.

و این تعادل، بسیار خوب و شایسته تشویق و نکو داشت است!

**دوستان!**
**به راستی که ارتباط «مدیریت» با «انسانیت» چقدر زیاد است.**
**«تا فردا، در تعادل بمانید.»**

## «با حال» خوب!

baahaal@asianews.ir

### معما

یکی از همکاران خودمان فرموده است:
زن‌ها موجوداتی معمایی هستند: اگر جلویشان بایستی خیال می‌کنند منتظرشان هستی و اگر پشت سرشان باشی خیال می‌کنند تعقیب‌شان می‌کنی.

### شناسایی راز...

آقای برنارد شاو (که حالا حالاها با او کار داریم) می‌فرماید:
زن را یا باید شناخت یا دوست داشت.

### امیدفرج

اوضاع و احوال اقتصادی دنیا بحرانی بود، بحرانی‌تر شد، تا آنجا که به قول اهل فن گیرپاچ کرد. یکی از تجار معروف که داشت همه چیزش را در این قضایا از دست می‌داد شنید که فالگیری وجود دارد که حرفش ردخور ندارد. رفت هندوستان:

- سردار فالگیر، شما لازم طالع من بدبخت را ملاحظه فرموده و ضمناً یک سرکتاب هم برایم باز کرتاهه.

فالگیر آلات و ادوات لازم را در آورد بعد از مدتی مطالعه و خوض و غور در بحر تفکرات آبدار گفت:

- صاحب، تا چهار سال وضع شما کیلی کیلی کراب لازم، کیلی کراب... وای وای!

تاجر که منتظر شنیدن بدتر از اینها بود کمی ته دلش قرص شد و پرسید:

- خب، بعد از چهار سال درست کرتاهه؟

- نهی نهی صاحب، بعد از چهار سال، عادت کرتاهه

## پیشنهاد نو

جواد لگزیان
jl.baran@asianews.ir

هر کاری در این دنیا آدابی دارد از جمله خوش‌گذرانی! که هر کسی بنا به طبع و پولش دنبال آن است. در مجموعه داستان «بریم خوشگذرونی»، علیرضا محمودی ایرانمهر سراغ مقوله هایی می‌رود که مستقیم یا غیرمستقیم ربطی با خوشگذرونی دارند.

از جوان‌هایی که کامارو سوار می‌شوند، پیتزا می‌خوردند و از سربازی فرار می‌کنند و با دوست دخترشان عروسک می‌خرند تا سربازهایی که شب در پست نگهبانی خیال می‌بافند و اضافه خدمت می‌خورند و گلوله می‌خورند، همه می‌روند خوش‌گذرونی!

داستان‌ها هوشمندانه نوشته شده است. «بیچاره پوپر» حکایت کتاب‌هایی عزیز است که با معامله‌ای در راسته کتابفروشی‌های انقلاب به شکلات تبدیل می‌شوند! قصه‌ای موفق درباره آن جمله معروف «کامو» است که: «تا چیزی ندهیم چیزی نمی‌گیریم!»

«پشت دروازه بهشت» هم حکایت تکراری بگومگوهای ذهنی و عینی دوستان جوان!

سلیقه شما را نمی‌دانم اما من از «پیراهن‌های روی هم» بیشتر خوشم آمد. به نظرم دیالوگ‌هایش خیلی محشر است. ولی فکر کنم محمودی برای همه جور سلیقه‌ای نوشته از زن ذلیلی در «سونات زنانه» تا زن ستیزی در «آن سوی دیوار».

روابط انسانی دغدغه همه آدم‌هاست و علیرضا محمودی هم در عمق داستان‌ها می‌خواهد کوشش آدم‌هایش را نشان دهد که خب معمولاً ناکام می‌مانند.

نمی‌دانم چرا از این داستان «مرگ شاملو» خوشم نیامد تا نظر شما چه باشد!

«بریم خوشگذرونی» داستان‌های کوتاه علیرضا محمودی ایرانمهر را انتشارات روشنگران منتشر کرده است. پیشنهاد می‌کنم اول «پیراهن‌های روی هم» را بخوانید. گفتم که دیالوگ‌هایش محشر است.

آسیا
info@asianews.ir
www.asianews.ir

مصاحبه ۸۸۹۰۰۵۹ شرکت مهندسی نرم افزار فرا پیام ۸۸۷۶۶۹۱۸ WWW.FARA PAYAM.COM آگهی ها ۸۸۹۱۰۳۱۸