



محمود مصدق | تلفات

سوانح ترافیکی در کشور دوباره روندی افزایشی یافته است. بر اساس اعلام سازمان پزشکی قانونی، تعداد جان باختگان حوادث رانندگی در ایران در سال ۱۳۸۴ به ۲۷هزار و ۷۵۵ نفر رسیده بود؛ آماري که زنگ هشدار را در دهه ۸۰ برای مسئولان نظام به صدا درآورد و موجب شد دولت در قالب قانون برنامه پنجم توسعه که آن را مکلف به کاهش ۱۰درصدی سوانح رانندگی و تلفات جاده‌ای در هر سال می کرد، طرح‌های مختلفی را از جمله اجباری کردن استفاده از کمربند ایمنی، کاهش حدمجاز سرعت خودروها، افزایش نظارت و کنترل پلیس، افزایش جریمه‌های تخلفات رانندگی و توسعه فرهنگ ترافیکی از طریق برنامه‌های آموزشی مثل همیار پلیس و سیاساکتی و... اجرا کند.

بدین ترتیب و باهمکاری همه دستگاه‌های مسئول و مردم در اجرای موفق طرح‌های یاد شده، روند مرگ‌های تصادفات رانندگی به مدت حدود یک دهه، یعنی تا سال ۱۳۹۵ کاهش شد و به حدود ۱۶هزار مرگ در سال رسید؛ اما پس از این سال دوباره روندی افزایشی پیدا کرد به‌طوری که سال ۱۴۰۱ یا ۱۶٫۲درصد رشد نسبت به سال ۱۴۰۰ به ۱۹هزار و ۳۳۷ نفر رسید.

در واقع داده‌های آماری حاکی از آن است به‌طور متوسط سالانه حدود ۳۰۰هزار نفر از هموطنان ما در حوادث رانندگی مصدوم می شوند و حدود ۱۷هزار نفر جان خود را از دست می‌دهند. به عبارت دیگر، تعداد جان‌باختگان تصادفات رانندگی در ایران ۲۱/۵ درصد در ۱۰۰ هزار نفر است که این رقم در اروپا ۵٫۷ درصد به ازای ۱۰۰هزار نفر و در آسیا نیز ۱۲٫۷درصد در ۱۰۰هزار نفر است.

اما چرا پس از یک دهه، حوادث رانندگی و تلفات ناشی از آن‌ها در کشور دوباره روند افزایشی پیدا کرده‌است؟

■ علت اصلی به خودروهای ناایمن برمی گردد

جواد نوفرستی، مدیرعامل انجمن جامعه‌ایمین را پاسخ به قدس می‌گوید: شاید مسئولان پس از سال ۹۵ و رسیدن آمار مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادفات رانندگی به حدود ۱۶هزار نفر احساس کردند با توجه به افزایش خودروها و سطح جریمه‌ها دیگر نمی‌توان این رقم را کاهش داد، در نتیجه بسیاری از اقدامات آموزشی که در راستای فرهنگ‌سازی ترافیکی صورت می گرفت، کم‌رنگ شد. اما واقعیت این است ما در هر سه حوزه انسان، جاده و خودرو به‌عنوان عوامل سوانح رانندگی و تلفات ناشی از آن دچار چالش‌ها و کمبودهایی هستیم. در واقع هرچند اظهارات مقامات وزارت کشور و پلیس را مبنی بر اینکه خطای انسانی عامل ۹۰درصد تصادفات است قبول داریم؛ اما نکته اساسی اینجاست جاده و خودرو باید به اندازه‌ای استاندارد و ایمن باشند که اگر راننده مرتکب خطا و مثلاً به دلیل خواب‌آلودگی از مسیرش منحرف شد، شانه خاکی جاده آن‌قدر مناسب باشد که خودرو واژگون نشود و یا اگر واژگون شد، این حادثه به آسانی منجر به مرگ‌وی و دیگر سرنشیمان نشود. به همین دلیل معتقدیم دلیل اصلی بالا بودن مرگ‌ومیرهای ناشی از تصادفات به جاده‌های ناایمن و خودروهای بی کیفیت و ناایمن برمی گردد؛ چون بسیاری از جاده‌های ما فاقد گارد ریل استاندارد، شانه خاکی مناسب، روشنایی کافی، علائم مناسب و... هستند. وی در همین زمینه می‌افزاید: وضعیت کیفیت برخی خودروهای تولید داخل هم بر کسی پوشیده نیست، به‌گونه‌ای که اگر بدنه برخی از خودروهایی را که امروز تولید می‌شوند با مدل مشابه ۱۰ سال پیش آن‌ها مقایسه کنیم به‌راحتی پی به افت کیفیت آن‌ها به‌ویژه نازک شدن ضخامت بدنه‌شان می‌بریم. واقعیت این است امروز اگر یک گریه‌رو سقف برخی از خودروهای داخلی بيفتد، سقفش فرو می‌رود. البته با این حال، دوستان در وزارت صمت ادعا می‌کنند خودروهای ما استاندارد هستند؛ این در شرایطی است که حتی استاندارد

گفت‌وگو با کارشناسان درباره علل افزایش دوباره تلفات رانندگی پس از یک دهه

مُهر ناخوانای استاندارد روی خودروهای داخلی



خودروهای داخلی و پس از آن جاده‌های ناایمن و آموزش ناکافی رانندگان و مشکلات فرهنگی دانست. موضوعی که با اظهارات اخیر سردار سید تیمور حسینی، فرمانده پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا مبنی بر اینکه در تلفات حوادث رانندگی- نه عامل سوانح رانندگی- سهم خودرویی کیفیت ۵۱درصد، سهم جاده‌های ناایمن ۲۰درصد و سهم خطای انسانی ۲۹درصد است کاملاً تأیید می‌شود.

اینک پرسش این است چرا مُهر استاندارد سازمان ملی استاندارد بر پیشانی برخی از خودروهای بی‌کیفیت داخلی می‌نشیند و چرا پلیس راهور که بارها وعده شماره‌گذاری نشدن این خودروها را داده، همچنان روند شماره‌گذاری را ادامه می‌دهد؟

■ پلیس طبق قانون، مکلف به شماره‌گذاری خودرو است

سرهنگ سیروس حسن زاده، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور در پاسخ به قدس می‌گوید: پلیس تاکنون تلاش‌های زیادی برای از دور خارج کردن تولید خودروهای بی‌کیفیت انجام داده که نتیجه‌اش را در توقف خط تولید پراید و پژو ۲۰۶ دیدیم. با این همه، زمانی که یک خودرو توسط سازمان ملی استاندارد و سازمان حفاظت محیط زیست تأیید و این تأییدیه از سوی وزارت صمت به پلیس منعکس شود، پلیس برابر قانون مکلف به شماره‌گذاری است؛ از این رو خود سازمان استاندارد باید بر کیفیت خودروها نظارت کند.

■ دولتی بودن صنعت خودرو ایران

غلامرضا شریعتی، رئیس سابق سازمان ملی استاندارد هم در پاسخ به قدس می‌گوید: استانداردهای کشور با توجه به ظرفیت‌ها و شرایط اقتصادی و اجتماعی جامعه در یک زمان از سوی شورای عالی استاندارد که ریاست آن به عهده ریاست جمهوری است، تعیین می‌شود. بر این اساس نیز مثلاً خودرو پراید در یک زمان که استانداردهای کشور در سطح بالایی نیست پس از تأیید توسط سازمان ملی استاندارد تولید می‌شود؛ اما به‌تدریج با گذشت زمان که سطح استانداردهای خودرو بالاتر می‌رود و استانداردهای هشت‌وینج‌گانه برای ارتقای کیفیت خودروها لحاظ می‌شود، خودرو پراید به دلیل اینکه خیلی از آیتم‌ها یا استانداردهای مورد نظر را نداشت از خط تولید خارج می‌شود، همین اتفاق هم برای پژو ۲۰۶ می‌افتد.

وی در خصوص این پرسش که آیا تولید یک نوع خودرو بی‌کیفیت با اینکه می‌دانیم منجر به خسارت‌های جانی و مالی سنگین در آینده می‌شود قابل توجیه و دفاع است، می‌گوید: از این بابت شاید نظر من و شما یا آن‌هایی که بر اساس تمامی جهات و شرایط اقتصادی و اجتماعی تصمیم‌گیری می‌کنند متفاوت باشد. با این حال در هر کشوری برای اینکه یک صنعت پا بگیرد استانداردهای آن به‌تدریج بالا می‌رود؛ یعنی یکباره اتفاق نمی‌افتد. به‌طور مثال الان شما می‌خواهید صنعت خودروسازی را ایجاد کنید و اگر یک‌دفعه بخواهید استانداردهای اروپا و آمریکا را پیاده کنید معلوم است برای خودرو ساز امکان ندارد؛ بنابراین باید این کار به‌تدریج انجام شود. البته صنعت خودروسازی ماصنعت‌دیرپایی است و باید خودش را با استانداردهای روز وفق دهد. شریعتی با اشاره به اینکه صنعت خورو در ایران به دلیل دولتی بودن تاکنون نتوانسته خود را با استانداردهای روز وفق دهد، می‌افزاید: به همین خاطر کیفیت خودروهای ما هنوز به استانداردهای لازم نرسیده و دولت هم مجبور است در این زمینه کوتاه بیاید.

وی از نبود آزمایشگاه استاندارد در کشور خبری می‌دهد و می‌گوید: این موضوع هم یکی از ایرادات به شمار می‌آید. به‌همین دلیل ما برای تأیید تست استاندارد، نمونه خودرو تولید شده شرکت را به یکی از کشورهای اسپانیا، ترکیه و به‌تازگی هم به چین می‌فرستیم که در چنین شرایطی طبیعی است خودرو ساز یک خودرو با کیفیت و بر اساس استانداردهای تولید می‌کند و برای تست کیفیت ارائه می‌دهد و تأییدیه آن را می‌گیرد اما برای بقیه تولیدات چنین نمی‌شود. بنده قصد وارد کردن اتهام به خودرو سازان را ندارم اما اگر در کشور آزمایشگاه استاندارد داشتیم آن وقت به صورت تصادفی، هر ۶ ماه یک‌بار محصول یک خط تولیدی را تست می‌کردیم تا مشخص شود دارای استانداردهای لازم است یا نه و سپس بر اساس آن، اقدامات لازم را انجام می‌دادیم.

البته شرکت سایپا وسایل آزمایشگاه استاندارد را خریداری کرده بود و قصد داشت آن‌ها را وارد و نصب کند اما نمی‌دانم تاکنون موفق به انجام این مهم شده یا نه.

■ ارتقای کیفیت خودرو با قیمت‌های دستوری!

دبیر انجمن خودرو سازان هم با اشاره به اینکه سازمان ملی استاندارد اجازه شماره‌گذاری خودروهای بدون استاندارد را نمی‌دهد، به قدس می‌گوید: قطعاً خودرو سازها برای ارتقای کیفیت

محصولاتشان تلاش می‌کنند ولی انجام این کارها بودجه می‌خواهد؛ یعنی باید سود داشته باشند تا بتوانند روی افزایش کیفیت خودرویشان سرمایه‌گذاری کنند. با این حال، مشکل اینجاست قیمت خودروها در کشور، دستوری است و همین موضوع منشأ پایین بودن کیفیت برخی خودروها در کشور شده است.

احمد نعمت‌بخش با بیان اینکه انجمن متبوعش بارها بر نادرست بودن روش دستوری برای تعیین قیمت خودروهای داخلی تأکید کرده، می‌گوید: این چه تدبیری است که خودرو ساز زیان‌کند؟ چندین سال است قیمت‌های دستوری حتی جواب قیمت تمام شده محصولات ما را نمی‌دهد، به همین خاطر شرکت‌های خودرو ساز از نظر مالی روز به روز ضعیف‌تر می‌شوند به‌طوری که در حال حاضر ۵۰هزار میلیارد تومان به قطعه‌سازان بدهکار هستند؛ خب در چنین شرایطی چگونه می‌توان انتظار داشت شرکت‌ها روی بهبود کیفیت و یا عملکرد بهتر خودروها کار کنند. باید از تجربه موفق دهه ۷۰ استفاده کنند و اجازه دهند خودرو تک‌نرخی شود و در حاشیه بازار به فروش برسد. این گونه دست دلالتان، قطع و فساد از این حوزه برچیده می‌شود، خودرو ساز هم از تولیداتش سود می‌برد و می‌تواند روی کیفیت سرمایه‌گذاری کند.

■ این بهانه قابل دفاع نیست

جواد نوفرستی، مدیرعامل انجمن جامعه ایمن و واکنش به اظهارات دبیر انجمن خودرو سازان که دخالت دولت در قیمت‌گذاری خودروها و همچنین رشد نیافتن قیمت آن‌ها متناسب با نرخ مواد خام یا اولیه خودروها در یک دهه اخیر را دلیل پایین بودن کیفیت برخی از خودروهای داخلی دانسته، می‌گوید: قطعاً بخشی از این حرف‌ها درست است؛ اینکه چون صنعت خودرو در کشور، دولتی است رقابت دیگر معنایی ندارد و به همین خاطر نیز کیفیت جایگاهی پیدا نمی‌کند؛ اما چیزی که آقای نعمت‌بخش نمی‌گوید، چرایی بالا بودن قیمت تمام شده خودرو داخلی است. واقعیت این است ما در این بخش هزینه‌های پنهان داریم؛ لیست‌های حقوق‌بگیرانی را داریم که اصلاً یک روز هم وارد شرکت‌های خودرو سازی نمی‌شوند اما از آن‌ها حقوق دریافت می‌کنند. این حقوق و پاداش‌های نجومی و... روی قیمت تمام شده خودرو تولید شده اثر می‌گذارد؛ اما این‌ها جایی دیده نمی‌شود، وگرنه خودرویی که قیمتش الان مثلاً حدود ۸میلیارد تومان است را می‌توان با یک میلیارد تومان هم وارد کشور کرد. در این خصوص سردار حسینی گفته بود اگر ما خودرو سازی داخلی خود را تعطیل و همین منابع موجود را صرف واردات خودرو کنیم از مابه‌التفاوت ذخیره بنزینی که ایجاد می‌شود، می‌توانیم علاوه بر پرداخت حقوق ماهیانه تمام کارگران شرکت‌های ایران خودرو و سایپا خیلی از کارهای دیگر را پیش ببریم.

وی در پاسخ به اینکه آیاتعین شاخص‌های نامناسب و یا حداقلی از سوی شورای عالی استاندارد برای تولید خودرو به بهانه شرایط موجود اجتماعی و اقتصادی کشور قابل دفاع است، می‌گوید: بدون تردید خیر؛ اما بعضی افراد برای اینکه واردات خودرو را ممنوع کنند به هر اقدامی در این زمینه انگ ضد تولید، ضد اشتغال و... می‌زنند. یعنی خوب بلند با لابی‌گری به جای خودروهای با کیفیت، خودروهایی بی‌کیفیت را با قیمت‌های بالا به‌دست مردم برسانند. خودرویی که کیفیت لازم را نداشته باشد از سوی دیگر با قیمت بالا عرضه شود یعنی هم جیب مردم خالی می‌شود و هم جان آن‌ها به خطر می‌افتد.

خلاصه کلام اینکه روند رو به رشد تلفات ناشی از سوانح ترافیکی می‌طلبد تا دیر نشده دولت و تصمیم‌گیران کشور فکری برای سرمایه‌گذاری در سه حوزه ایمنی جاده‌ها، ایمنی خودروها و ارتقای فرهنگ ترافیکی کنند وگرنه طولی نمی‌کشد که رکورد کشته‌های ناشی از حوادث رانندگی سال ۱۳۸۴ شکسته و خسارت‌های مالی و جانی سنگین‌تری بر کشور خواهد شد.



مبلغ

حق التدریس

معلمان دو برابر

می‌شود

به گزارش تسنیم

علی‌فرهادی

سخنگوی وزارت

آموزش و پرورش

گفت: باید انگیزه

لازم را ایجاد کنیم

تا از ظرفیت معلمان

موجود که گزینش

شده و دارای سابقه

کار هستند، استفاده شود.

با توجه به شرایط

موجود، نرخ

حق التدریس

جاذبیت کافی

ندارد، بنابراین در

شورای حقوق و

دستمزد، افزایش

نرخ حق التدریس تا

دو برابر را پیگیری

کردیم که در دستور

کار قرار دارد.



آگهی مزایده عمومی شهرداری نقاب (نوبت دوم)

شهرداری نقاب در نظر دارد به استناد جلسه شماره ۶۱ مورخه ۱۴۰۲/۱۲/۰۵ شورای محترم اسلامی شهر نقاب یک قطعه زمین با مشخصات ذیل را از طریق مزایده عمومی و با جزئیات مندرج در اسناد مزایده ، با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (www.setadiran.ir) با شماره مزایده ۲۰۰۳۰۹۳۵۵۲۰۰۰۰۰۷ به صورت الکترونیکی به فروش برساند.

کاربری ملک	مسکونی	مساحت ملک	۱۸۶/۶۸ مترمربع	قیمت هر مترمربع	۶۵/۰۰/۰۰۰۰ ریال
آدرس ملک	شهر نقاب – واقع درخیابان ۲۰ متری حافظ شرقی قطعه سوم				
سایر شرایط	کل زمین به صورت مسکونی تحویل داده خواهد شد ۲۰ درصد نقدی الباقی اقساط ۸ ماهه				

تاریخ انتشار	مهلت دریافت اسناد مزایده	تاریخ بازدید
نوبت اول ۱۴۰۳/۰۱/۲۹ نوبت دوم ۱۴۰۳/۰۲/۰۶	ازمورخه ۱۴۰۳/۰۱/۲۹ تا ساعت ۱۴ مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۰۹	از ۱۴۰۳/۰۱/۲۹ لغایت ۱۴۰۳/۰۲/۲۰
مهلت ارسال پیشنهاد :	تاریخ بازگشایی	تاریخ اعلام به برنده
تا ساعت ۱۴:۰۰ مورخه ۱۴۰۳/۰۲/۲۲	۱۴۰۳/۰۲/۲۲ ساعت ۱۰	۱۴۰۳/۰۲/۲۳
شرایط عمومی و توضیحات برگزاری مزایده		
<ul style="list-style-type: none"> ● سپرده شرکت درمزایده مبلغ ۶۰۶/۷۱۰/۰۰۰ ریال میباشد که مبیایست با با ارائه ضمانت نامه بانکی معتبر با تاریخ اعتبار سه ماهه یا واریز فیش نقدی به شماره حساب ۳۱۰۰۰۰۷۵۹۰۰۰۱ نزد بانک ملی ، شعبه نقاب (حساب سپرده شهرداری) انجام شود . ● شهرداری در رد یا قبول یک یا چند پیشنهاد مختار است. ● کلیه هزینه ها از قبیل کارشناسی رسمی دادگستری و چاپ آگهی روزنامه هر چند نوبت که باشد برعهده برنده مزایده می باشد .		

ضمانت موارد ذیل الزامی می باشد.

۱. کلیه مراحل فرآیند مزایده شامل خرید و دریافت اسناد مزایده ، پرداخت تضمین شرکت در مزایده (ودیعه) ، ارسال پیشنهاد قیمت و اطلاع از وضعیت برنده بودن مزایده گران محترم از طریق سامانه فوق الذکر امکان پذیر می باشد

۲. سایر ریز اطلاعات ملک شامل مشخصات ، شرایط و نحوه فروش در اسناد پیوست در برد اعلام عمومی سامانه مزایده قابل مشاهده ، بررسی می باشد.

علی کریم آبادی - شهردار نقاب

ضمانت موارد ذیل الزامی می باشد.

۱. کلیه مراحل فرآیند مزایده شامل خرید و دریافت اسناد مزایده ، پرداخت تضمین شرکت در مزایده (ودیعه) ، ارسال پیشنهاد قیمت و اطلاع از وضعیت برنده بودن مزایده گران محترم از طریق سامانه فوق الذکر امکان پذیر می باشد

۲. سایر ریز اطلاعات ملک شامل مشخصات ، شرایط و نحوه فروش در اسناد پیوست در برد اعلام عمومی سامانه مزایده قابل مشاهده ، بررسی می باشد.

علی کریم آبادی - شهردار نقاب