



درباره تخلفاتی که در فرایند معاینه فنی صورت می‌گیرد و دودش به ریه‌های شهروندان می‌رود

تأیید با نقص فنی!

از پشت خط جواب می‌دهد: «بله که راه داره، فقط بگو گیر ماشینت چیه و چقدر می‌تونی هزینه کنی». پاسخ سؤالات را می‌خواهد تادو راه حل پیش پایم بگذارد: «با قطعه‌ا اجازه‌ای می‌ذارم روم ماشین یا مرکز معاینه فنی معرفی می‌کنم، راحت بری تأیید بگیری». درست وقتی که نمی‌خواهم ادعای او را بیاور کنم، آمار و ارقام مسئولان می‌آید جلوی چشمم که روی ادعای او مهر تأیید می‌زند. با وجودی که ۲۵ درصد خودروها در معاینه فنی مردود و ۷۵ درصد تأیید می‌شوند، ۶۴ درصد از منابع آلودگی هوادر مشهد به منابع متحرک مربوط است. اولین دلیلی که به ذهن می‌رسد، این است که یا مالکان خودرو پیش از ورود به مرکز معاینه فنی تقلب می‌کنند که تأییدیه بگیرند یا در مراکز معاینه اتفاقاتی می‌افتد که خودرو به لحاظ فنی، بدون ایراد به نظر می‌رسد. به عبارتی آلودگی هوای شهر نشان می‌دهد بیش از آنچه رسماً اعلام می‌شود، خودرو معیوب در شهر تردد می‌کند و عیب را باید جایی جست جو برطرف کرد.

گزارش روز

محررانگر تکلم جاوید

خیلی خیلی ارزان تر

خودروی پراید باید ۳۰ میلیون تومان پول بدهید و شامل خیلی‌ها هم می‌شود. قبول کنید اگر به جای آن آشنا پیدا کنید، خیلی با صرفه تر است. این‌ها گیر معاینه فنی است؛ وگرنه چند نفر از ما این همه پول در حسابمان داریم که خرج ماشین کنیم؟»

به گفته او، بعضی مالکان که روی ماشین کار می‌کنند و آشنایی در معاینه فنی ندارند، خودرو را تعمیر می‌کنند اما چون پولش را ندارند، از لوازم بی‌کیفیت استفاده می‌کنند و نتیجه اش می‌شود تصادف و مرگ؛ «مثلاً بررسی می‌شود تا از انتشار گازهای مضر همچون کربن مونوکسید، نیتروژن اکسیدها و هیدروکربن‌ها جلوگیری شود. اما وضعیت هوای شهر نشان می‌دهد انکار خبرهای دیگری هست و ما نمی‌دانیم.

علی از هزینه‌های عجیب و غریبی می‌گوید که برخی کارشناسان در مراکز معاینه فنی می‌گیرند؛ شنیده‌ام یک کارشناس تاروزی ۲۰ میلیون تومان هم پول می‌گیرد و تأیید می‌دهد. بالاخره مردم بدانند یک نفر هست، دهان به دهان می‌چرخد.

اگر هیچ آشنایی نداشته باشید و به سایت دیوار متوسل شوید، هم دست خالی بر نمی‌گردید. خیلی‌ها به صورت غیرمستقیم اطمینان داده‌اند که برایتان معاینه فنی می‌گیرند. از اجازه قطعات هم نوشته‌اند.

کافی است به یکی از آن‌ها پیام بدهید و متوجه شوید که در این یک مورد، کارتان راه‌آه می‌اندازند. آن وقت شماره‌اش را نگه نمی‌دارید یا به دوست دیگری نمی‌دهید؟ به یکی از آن‌ها پیام می‌دهم، یک ساعت بعد پاسخ می‌دهد و جزئیات خودرو را می‌پرسد. بعد هم تأکید می‌کند که هر قطعه‌ای بخواهم، می‌تواند اجازه بدهد. اگرچه اطمینان می‌دهد که «مولای درزش» نمی‌رود و «هر روز چند تا متقاضی» دارند و «اصلاً روش گرفتن معاینه فنی» همین است. باورم نمی‌شود. با خودم می‌گویم مگر می‌شود به این راحتی معاینه فنی گرفت؟ اما هزینه ۷۰۰ هزار تومانی‌ای که برخی تعمیرگاه‌ها بابت اجازه قطعه می‌گیرند، آن قدر منطقی است که هر کسی تشویق می‌شود به جای مبالغ میلیونی تعمیر، قطعه را یک ساعت اجازه کند.

معاینه فنی یکی از روش‌های حفظ سلامت محیط زیست و کاهش آلودگی هوا دانسته شده است و اولین مرکز آن در سال ۱۳۸۲ در مشهد راه‌اندازی شد. شرط و شروطی هم داشت؛ هرچند که در این سال‌ها تغییراتی کرد، به هرحال قانون اکنون این است که خودروهای شخصی چهار سال و خودروهای عمومی یک سال پس از تولید، باید تأییدیه معاینه فنی بگیرند. در مراحل معاینه فنی، سیستم‌های آگزوز، کاتالیزور و دیگر اجزای آلایندگی بررسی می‌شود تا از انتشار گازهای مضر همچون کربن مونوکسید، نیتروژن اکسیدها و هیدروکربن‌ها جلوگیری شود. اما وضعیت هوای شهر نشان می‌دهد انکار خبرهای دیگری هست و ما نمی‌دانیم.

علی یک تعمیرکار با سابقه خودروست. کافی است نام معاینه فنی را ببرم و ببرسم چه کار کنم و قطعه اجازه‌ای از کجا بیآورم، به صراحت می‌گوید: قطعه هم لازم نیست؛ اگر خواستید، مرکز معاینه فنی معرفی می‌کنم؛ البته خارج از مشهد. خیلی از تعمیرکارها در مرکز معاینه فنی آشنا دارند. کافی است یک تماس بگیرید، آن وقت مثل همه مردم در سامانه، نوبت می‌گیرید و می‌روید داخل صف. خودروی شما با هر عیب و ایرادی تأیید می‌شود.

او علت فرار از معاینه فنی را هزینه سرسام‌آور تعمیر قطعات خودرو می‌داند: «قیمت کاتالیزور خودرو از ۳ تا ۴ میلیون هست تا ۲۵ میلیون تومان؛ آن وقت شما با پرداخت یک میلیون تومان اجازه قطعه، برای مدتی خیالتان راحت است. برای خودرو دوگانه‌سوز وضعیت بدتر است؛ چون باید تأییدیه سی‌ان‌جی را هم بگیرید و اگر تاریخش منقضی شده باشد، کپسول را عوض کنید. به جای این همه خرج کردن، یک هزینه یک میلیون تومانی برای بازو بسته کردن می‌دهید به تعمیرکار و مخزن گازش را با یک مخزن دیگر عوض می‌کنید. معاینه فنی را که گرفتید، مخزن را برمی‌گردانید سر جایش.»

نکته‌هایش هنوز ادامه دارد: «یکی از ایرادها برای تأییدیه معاینه فنی، موتور خودروست. همین الان برای تعمیر اساسی

بله، متخلف داریم

آلودگی هوا جدی است؛ نه فقط این اندازه که ما هر روز صبح هوای شهر را آلوده می‌بینیم، بلکه هر سال دارد جان شهروندان بسیاری را می‌گیرد. آمارها نشان می‌دهد سال گذشته ۲ هزار و ۷۰۲ نفر از مشهدی‌ها، قربانی آلودگی هوا شده‌اند. امسال هم در روزهایی که شرایط اضطرار آلودگی هوا بود، تعداد مأموریت‌های اورژانس‌های پیش بیمارستانی، افزایش ۵ تا ۷ درصدی داشت. این‌ها یعنی عوامل بیرونی تولید آلودگی و دودزایی در این شهر، در حال حرکت است و به کارش ادامه می‌دهد. آن وقت است که می‌ترسیم از نحوه کنترل خودروها و تنها راه حل مؤثری که فعلاً در اختیار داریم.

مشهد شش مرکز معاینه فنی سبک دارد و به استناد آمار، در ۹ ماه اول امسال، بیش از ۲۵۲ هزار خودرو به مراکز معاینه فنی این شهر مراجعه کرده‌اند که ۷۵ درصد آن‌ها در مرحله اول قبول شده‌اند. به گفته مسئول مراکز، علت مردودی خودروها ۶۶ درصد آلایندگی، ۱۹ درصد ترمز، ۲۵ درصد مشکلات ظاهری، ۱۵ درصد کمک فنر و ۵ درصد انحراف محور بوده است. این یعنی بیشترین علت مردودی بازهم آلایندگی است. پس آن تخلف‌ها به قوت خودش باقی است.

باسیاوش میلانیان، مدیر مراکز معاینه فنی خودرو شهرداری مشهد، گفت وگویی کنیم تا دیده‌ها و شنیده‌هایمان را به گوش او هم برسانیم. او ابتدا تخلف‌ها را مربوط به مراکز شهرهای اطراف بیان می‌کند: «به جز مراکز ما، شهرهای اطراف هم معاینه فنی دارند و بیشتر افرادی که قصد فرار دارند، به آنجا مراجعه می‌کنند و ما هیچ نظارتی به آن‌ها نداریم و نمی‌توانیم داشته باشیم. ما در مشهد به اشکال مختلف بر کار کارکنان مراکز، نظارت می‌کنیم ولی در شهرهای دیگر هیچ خبری از کنترل نیست. در حالی که دیگران فکر می‌کنند مراکز زیرمجموعه ماست؛ مثلاً طبقه یا شان‌دیز. هر منطقه‌ای که شهرداری دارد، می‌تواند مجوز بگیرد و این مراکز به وفور در شهرهای دیگر راه‌اندازی شده و کار این افراد را آسان کرده‌اند.»

او به نمونه‌هایی هم اشاره می‌کند: «هزینه معاینه فنی تاکسی‌ها با بخش گازسوز حدود یک میلیون تومان می‌شود که ما آن را برایشان رایگان کرده‌ایم اما شاید کمتر از ۳۰ درصد مراجعه‌کننده داشته باشیم و بقیه حاضرند مبلغ را پرداخت کنند و بروند شهرهای دیگر معاینه بگیرند اما خرج تعمیر ماشین نکنند.»

او البته گزارش‌های تخلف را قبول می‌کند: «بله؛ تخلف هست، اما این همه نظارت ما در مراکز مشهد هم ادامه دارد. جایی که پول و پای منافع مالی در میان باشد، آن هم در این وضعیت اقتصادی، متخلف راهش را پیدا می‌کند. همیشه یک مجرم، جلوتر از پلیس است. اما در کلان‌شهرهایی مثل تهران، مشهد، اصفهان و شیراز که مراکز معاینه فنی زیرمجموعه شهرداری هستند، درصد این تخلفات خیلی کمتر است. کارهایی هم در این باره کرده‌ایم؛ در یک مرکز سه نیرو اخراج شدند و مدیر تغییر کرد و مشکل برطرف شد اما شهرهای دیگر راه‌است. همین خودروهای نیسان، زامیاد و مزدا که ۷۶ درصد مردودی‌ها را شامل می‌شوند، اگر بروند شهر دیگر، با معاینه برمی‌گردند.»

مدیر مراکز معاینه فنی خودرو شهرداری مشهد به موضوعی اشاره می‌کند که خودش پیگیری کرده است: «سخنگوری در مراکز معاینه مشهد، خیلی زیاد است. من سایت دیوار را گشتم و یک نفر را پیدا کردم که در قسمت تعمیرگاه مرکز معاینه فنی کاری می‌کرد. به مرکز مراجعه کردم و در همان جا به او زنگ زدم و او را به پلیس ۱۱۰ تحویل دادم. می‌خواهم بگویم شش تا مرکز خودمان را تا جایی که در توانمان باشد، کنترل می‌کنیم. نمی‌گویم تخلف نیست اما حداقل است. در مشهد ما هانه بین ۱۵۰ تا ۲ هزار دستگاه خودرو به مراکز مراجعه می‌کنند و شاید روزی ۱۰۰ تا خودرو هم به این روش‌ها از مراکز، معاینه فنی بگیرند اما ما همه تلاش خودمان را می‌کنیم تا ارتباط‌ها را قطع کنیم.»

میلانیان بازهم از روش‌های کنترل و نظارت بر نیروهای مراکز یاد می‌کند و می‌گوید: مراکز تنها تحت کنترل شهرداری نیست، بلکه محیط زیست هم به طور پیوسته آن‌ها را کنترل می‌کند. پلیس راهور هم گاهی به مراکز سر می‌زند. ما در هر مرکز حدود بیست دوربین نظارت داریم که در حال مشاهده عملکرد حدود ۱۰۰ نیرو هستیم. این‌ها جدا از بازدیدهای سرزده ماست. اما توصیه ما این است که دستگاه قضایی هم وارد این موضوع بشود. به هرحال رقم اصلاح و تعمیر خودروها زیاد است و خیلی‌ها را وادار می‌کند که روش تخلف را پیش بگیرند.

لطفا کمی زودتر!

می‌گویند هنوز خودروهایی به مراکز فنی مراجعه می‌کنند که سال ساختشان به دهه ۳۰ برمی‌گردد. مالک چنین خودرویی باید ده‌ها میلیون تومان هزینه کند تا تأیید معاینه فنی را بگیرد، بنابراین او روش معمول رانکار می‌گذارد و هزینه کمتری به یکی از همین تعمیرکارها می‌دهد و ۱۰۰ هزار تومان جریمه نداشتن معاینه پلیس را هم می‌گذارد رویش و تازه می‌شود درصد بسیار ناچیزی از تعمیر بعد، از مرکز خارج می‌شود و در شهر می‌چرخد و دود به ریه‌های شهروندان می‌ریزد. حال که این بازی را می‌دانیم، باید علل مختلفش را جست‌وجو کنیم؛ نه فقط گرفتن تأییدیه معاینه فنی را؛ فقط لطفاً کمی زودتر، تا همه دچار بیماری‌های ریوی نشده‌ایم.

گزارش

شوک دارویی به بیماران

افزایش بی‌رویه قیمت دارو سبب شده است بیش از یک سوم افرادی که به داروخانه‌ها مراجعه می‌کنند از دریافت دارو امتناع کنند



محررانگر تکلم جاوید

مسئله کمیابی و گرانی دارو مدتی است که نقل محافل است و هشدارهای مسئولان این حوزه درباره احتمال افزایش ۴۰ درصدی قیمت، حالا کم‌کم دارد اثر خود را بر بازار نشان می‌دهد؛ مسئله‌ای که در واقع سلامت بیماران را نشانه گرفته است. برای اینکه این موضوع را بهتر درک کنید، شما را به نقل قولی از هادی احمدی، عضو هیئت مدیره انجمن داروسازان ایران، ارجاع می‌دهیم که همین دیروز در خبرگزاری ایرنا منتشر شد: «افزایش قیمت برخی داروها باعث ایجاد شوک در مردم شده است و از هر ده نفر که وارد داروخانه می‌شوند، سه نفر دارو را دریافت نمی‌کنند. چرا باید چنین اتفاقی رخ بدهد که مردم از دریافت دارو امتناع کنند یا پول خرید را نداشته باشند؟ بیماران وقتی برای گرفتن دارو به داروخانه مراجعه می‌کنند، می‌گویند چرا قیمت‌ها این قدر افزایش یافته است؟».

مردم؛ گلیه‌مند از افزایش قیمت دارو

مشابه این صحنه را همین چند روز پیش در یکی از داروخانه‌های مرکز شهر دیدم؛ آنجا که آقای میان‌سالی برای تهیه داروهای درمان دیابت همسرش، مراجعه کرده و گلیه‌مند بود از اینکه هر بار برای تهیه این داروها مراجعه می‌کند، قیمت‌های بیشتر افزایش یافته است. زمزمه‌های زیرلش را می‌شنیدم که می‌گفت: «تا الان هر ماه تقریباً ۳ میلیون تومان بابت این داروها پول می‌دادم، نمی‌دانم دیگر باید چه کار کنم با این قیمت‌ها؟» و در نهایت هم دست خالی از داروخانه بیرون رفت. این روزها شما هم اگر گذر تان به داروخانه‌های سطح شهر بیفتد، احتمالاً شاهد چنین صحنه‌هایی خواهید بود.

در ماه‌های اخیر، افزایش بی‌رویه قیمت دارو به یکی از چالش‌های اصلی حوزه سلامت تبدیل شده است. افزایش قیمت‌ها که بسیاری از داروهای حیاتی را شامل می‌شود، فشار مضاعفی بر بیماران، به ویژه اقشار آسیب‌پذیر و کم‌درآمد، وارد کرده و دسترسی آن‌ها به خدمات درمانی مناسب را دشوارتر از گذشته کرده است.

افزایش ۲۰ تا ۴۰ درصدی قیمت‌ها

قیمت برخی داروها در ماه‌های اخیر بین ۲۰ تا ۴۰ درصد افزایش یافته است. داروهای حیاتی برای درمان بیماری‌های مزمن نظیر دیابت، فشارخون بالا، سرطان، بیماری‌های قلبی و بیماری‌های خودایمنی، بیشترین افزایش قیمت را تجربه کرده‌اند. این افزایش ناگهانی درحالی رخ داده است که بیمه‌های درمانی نیز با چالش‌های زیادی در جبران این هزینه‌ها مواجه شده‌اند. همه این واقعیت‌ها درحالی است که مهدی پیرصالحی، رئیس سازمان غذا و دارو، درواکنش به بازار دارویی کشور و افزایش قیمت داروها همین چند روز پیش گفته است: در مرحله نخست، از مجموع حدود ۲ هزار و ۸۰۰ قلم دارو، قیمت ۳۷۰ قلم افزایش یافته است. به عنوان مثال، برخی آمپول‌ها که قبلاً ۵ یا ۶ هزار تومان قیمت داشتند، اکنون قیمتشان به ۱۹ هزار تومان رسیده است؛ اگرچه درصد افزایش قیمت به ظاهر زیاد به نظر می‌رسد، در مقایسه با تورم کشور، رقم مطلق آن چندان بزرگ نیست. او این نکته را هم گفته است که از ابتدای سال تاکنون، میانگین افزایش قیمت دارو کمتر از ۴۰ درصد بوده است که نسبت به نرخ تورم، عدد معقولی محسوب می‌شود.

اظهارات پیرصالحی درحالی است که براساس گفته‌های مسئولان حوزه بهداشت و درمان، سهم پرداختی بیماران از هزینه‌های دارویی در کشور، بیش از ۵۰ درصد است و این مسئله بیماران و خانواده‌های آن‌ها را برای تأمین داروهای ضروری در فرایند درمانشان با چالش‌های جدی، مواجه‌و آن‌ها را مستأصل کرده است.

پای حذف ارز درمیان است

ریشه‌های افزایش اخیر قیمت دارو را باید در مجاری حذف ارز ترجیحی جست؛ اول‌آذر امسال بود که محمد رضا ظفرقندی، وزیر بهداشت، از حذف ارز ترجیحی دارو در سال آینده خبر داد و گفت که «ارز ترجیحی دارو از سال آینده حذف خواهد شد و وزارت بهداشت درحال آماده‌سازی برنامه‌های لازم برای مدیریت این تغییر است». درست یک روز بعد از این اظهارات، پیرصالحی، رئیس سازمان غذا و دارو، گفت: «ارز ترجیحی نوع اول برای دارو از ابتدای امسال حذف شده است و هیچ ارز ۴۲۰۰ تومانی برای دارو تخصصی داده نمی‌شود و به ارز ترجیحی نوع ۲ یعنی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی تبدیل شده است. اکبر عبداللهی، مدیرکل دارو و مواد تحت کنترل سازمان غذا و دارو، هم‌اواخر دی امسال با بیان اینکه «از سال ۱۴۰۱، داروها دیگر ارز ۴۲۰۰ تومانی دریافت نکرده‌اند و بیش از ۸۰ درصد مواد اولیه دارویی با استفاده از ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی تأمین می‌شوند»، گفته بود: «برای مواد جانبی تولید دارو فقط ارز آزاد پرداخت می‌شود. اگر نرخ ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی به ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان افزایش یابد، تنها بر قیمت مواد اولیه تأثیر خواهد گذاشت و افزایش قیمت بیش از ۲۰ درصد نخواهد بود. همچنین در صورتی که ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی برای دارو به طور کلی حذف شود، قیمت مواد اولیه دارویی سه برابر خواهد شد و بیشترین افزایش در این بخش حدود ۴۰ درصد خواهد بود.»

ما هم می‌دانیم که افزایش قیمت دارو ناشی از عوامل مختلفی است که تنها بخشی از آن به هزینه‌های تولید مربوط می‌شود. قیمت مواد اولیه، مواد جانبی و بسته‌بندی، هزینه‌های حمل‌ونقل و هزینه‌های جاری شرکت‌های داروسازی، جزو عواملی هستند که به طور مستقیم یا غیرمستقیم در افزایش قیمت دارو نقش دارند. علاوه بر این، تغییر نرخ ارز و تورم نیز به شدت بر فرایند تولید دارو تأثیر می‌گذارد. افزایش نرخ ارز، موجب افزایش هزینه واردات مواد اولیه و تورم نیز باعث افزایش هزینه‌های جاری تولیدکنندگان دارو می‌شود.

در سال‌های اخیر، افزایش قیمت و گرانی کالاها به رویه‌ای نه چندان عجیب تبدیل شده است که معمولاً مدیران برایش راهکار اساسی ندارند و راهکارهایشان در حد توصیه درمانی است و به توصیه‌هایی از قبیل «صرف مایه‌ی به جای گوشت قرمز» و... خلاصه شده است؛ راهکارهایی که شاید عجیب به نظر برسد اما در نهایت این مردم هستند که با کاهش یا حذف آن کالا از سبد خانوار، متضرر می‌شوند. قصه بازار دارو اما با گوشت و مرغ و لبنیات و... متفاوت است و اینجا پای سلامتی و جان بیماران در میان است.

امیدوار به وعده‌ها؟

اگرچه ظفرقندی، وزیر بهداشت، اواخر دی امسال گفته بود که «ما به التفاوت قیمت دارو با کمک دولت و بیمه‌ها پوشش داده می‌شود تا پرداختی از جیب مردم افزایش نیابد، در اصلاح قیمت دارو‌ها، تأکید بر افزایش پوشش بیمه‌ها و پرداخت نکردن از جیب مردم است»، با این حال با استناد به گفته‌های مسئولان درباره اینکه همین حالا هم بیش از ۵۰ درصد هزینه‌های دارو از جیب بیماران پرداخت می‌شود، نمی‌توان چندان به این وعده‌ها خوش بین بود؛ مسئله‌بدهی بیمه‌ها به داروخانه‌ها را هم باید در این مسیر، چالشی جدی در نظر گرفت؛ بدهی‌ای که براساس خبری که اواخر آذر امسال منتشر شد، در خراسان رضوی فقط هزار میلیارد تومان است و صدای فعالان این حوزه را درآورده است.

