

درباره تلفات و تبعات تصادفات رانندگی و سهم خودروهای بی کیفیت داخلی که کسی آن را گردن نمی گیرد

کم کاری در کیفیت بازی با جان مردم

گزارش روز



روزنامه

تعطیلات که از راه می رسد، معمولاً مسافرت اولین انتخاب خانواده هاست و سفر وقتی لذت بخش است که ایمن و پر از خاطرات خوش باشد اما متأسفانه برای همه این طور نیست و در مواردی که کم هم نیستند، به جای خاطرات خوش، با حوادث تلخ همراه می شود و جانشان در تصادفات به مخاطره می افتد، اما ما چرا به همین جا ختم نمی شود؛ زیرا چه جانشان را از دست دهند و چه گرفتار معلولیت شوند، آینده شان نیز دچار چالش می شود؛ چالش های اقتصادی، اجتماعی و روانی که افزون بر فرد آسیب دیده، سایر اعضای خانواده او را هم تحت تأثیر قرار می دهد. خصوصاً که آمارها از زیاد تر بودن میزان فوت مردان نسبت به زنان در تصادفات حکایت دارد و این یعنی از دست دادن یا از کار افتادگی سر پرست خانواده. از طرفی با اینکه به اذعان پلیس راهور، اغلب تصادفات مربوط به خودروهای داخلی است و تحقیقات نشان می دهد که کیفیت خودرو در کنار جاده، عوامل انسانی و محیط، از عوامل مهم و مؤثر در تصادفات است، خودروسازان با تکیه بر اشتغال زایی فراوان خود، از پاسخگویی روشن در زمینه کیفیت تولیدات، طفره می روند و به نوعی بر آن سرپوش می گذارند. در آستانه سال جدید، در این گزارش، تلفات خودروهای داخلی در تصادفات و تبعات آن در ابعاد مختلف را مرور کرده ایم تا پاسخ این سؤال مشخص شود که آیا اشتغال زایی صنعت خودرو، ارزش چنین تلفات و تبعاتی را دارد یا خیر.

تلفات تصادفات ما، بیشتر از دنیا

طبق آمار سازمان پزشکی قانونی، تعداد کشته های تصادفات در کشور که در سال ۱۳۹۹ با شیوع ویروس کرونا روند کاهشی پیدا کرده بود، از سال ۱۴۰۰ یا ۱۶ هزار و ۵۵۶ کشته، مجدد رو به افزایش گذاشت و در ۱۴۰۲ یا ۱۹ هزار و ۸۰ کشته به اوج (۱۴ سال اخیر) رسید؛ این رقم گرچه در سال ۱۴۰۳ یا ۱۹ هزار و ۴۶۰ کشته کاهش سه درصدی داشت و آمار کشته شدگان تصادفات جاده ای ۱۴۰۳ خراسان رضوی نیز که رتبه سوم رکورد کشته ها در کشور را دارد، با رقم ۱۳۳۵ کشته، کاهش یک درصدی را نشان می دهد، اما همچنان با میانگین جهانی، اختلاف فاحش دارد؛ در ایران سالانه به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، ۲۱٫۷ نفر جان خود را در تصادفات جاده ای از دست می دهند، در حالی که این آمار در جهان، ۱۷ نفر به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر است. این تلفات حتی نسبت به کشورهای همسایه نیز عجیب است؛ به گفته سردار هادیانفر، رئیس سابق پلیس راهور، در کشور عراق چیزی تحت عنوان گواهی نامه رانندگی وجود ندارد و هر کسی که رانندگی بلد باشد، از خودرو استفاده می کند؛ تعداد تصادفات عراق ۳٫۵ برابر ایران است اما کشته های تصادفات عراقی ها، نصف ایرانی هاست و این موضوع، تنها به دلیل استفاده از خودروهای ایمن است. مطابق تحقیقات، ۴ عامل جاده، خودرو، انسان و محیط در تصادفات رانندگی نقش دارند. در این بین برخی کارشناسان، عامل انسانی را مهم ترین عامل در تصادفات به شمار می آورند و برخی دیگر معتقدند که کیفیت خودرو حرف اول را می زند و با ارتقای ایمنی خودروها، تلفات انسانی به نصف کاهش می یابد. از این گذشته، تصادفات مرگ بار که اغلب مربوط به خودروهای داخلی است، علاوه بر هزینه های مالی و اقتصادی قابل توجه نظیر از بین رفتن نیروی انسانی، کاهش بهره وری، افزایش هزینه های درمانی و...، هزینه های اجتماعی جبران ناپذیری را به جامعه تحمیل می کند؛ طبق اعلام مرکز آمار ایران، در سال ۱۴۰۳ از مجموع ۱۲ هزار و ۴۱۰ مرگ غیرطبیعی در کشور، ۴ هزار و ۹۹۴ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست داده اند که از این تعداد، ۳ هزار و ۲۱۰ نفر مرد و عمدتاً در سن کار بوده اند.

چند خانواده، چند روایت

سعیده، بانوی میان سالی که بعد از ۱۵ سال زندگی مشترک و در حالی که ۴ فرزند قدونیم قد داشت، همسر جوانش را در اثر سانحه رانندگی از دست داد، می گوید: همسرم تازه یک پراید خریده بود و با آن در مسیر مشهد-قوچان مسافرنکشی می کرد که در ماه مبارک رمضان به علت تصادف باتریلی فوت کرد. من ماندم و ۴ فرزند. درست است که همسرم تاحدی مقصر بود ولی اگر کیفیت پراید بهتر بود، چه بسا خسارت جانی و مادی کمتری داشت. گذشته از اینکه هم ماشینما و هم سرپرست خانواده را از دست دادیم و مجبور به کار در زمین های کشاورزی و خانه های مردم شدم، بچه ها هم دچار مشکلات روحی روانی شدند که قسمتی از آن هنوز هم ادامه دارد.

مرتضی معلومات، دیگر قربانی سانحه تصادف با خودرو داخلی است که ۶ ماه پیش، همراه خانواده اش در جاده طیس آسمانی شد؛ مصطفی برادر او تعریف می کند: «برادر سی ونه ساله ام که پژو پارس داشت، در جاده طیس همراه همسر و ۳ فرزندش در اثر برخورد با خاور دردم کشته شدند. با اینکه هم برادرم فردی محتاط بود و هم از پژو پارس انتظار دیگری داشتم، ولی متأسفانه اشتباه بود. حتی ایربگ هایش عمل نکردند، مشکلات ایرودینامیک و نبود دوربین (به منظور ثبت صحنه) که جای خود!»

آرش، جوان دیگری است که تعریف می کند: خواهرم همراه دختر هشت ساله اش با پراید داخل شهر، مشغول تردد بودند که در اثر برخورد نه چندان شدید با اتوبوس واحد، ماشین دور خودش چرخید، دست خواهرم شکست و دخترش گرچه بخیه کوچکی در سر داشت، هنوز که هنوز است، بعد از یک سال از ترس آن صحنه، لکنت زبان دارد و از سوار شدن به هرگونه وسیله نقلیه متنفر است. علاوه بر این، دچار شب ادراری، کابوس های شبانه و انزوا شده و با هر کسی ارتباط نمی گیرد و به گفته روان شناس، حداقل ۴٫۳ سال زمان لازم است تا به حالت عادی برگردد.

احمد، راننده پنجاه ساله خودرو ۴۰۵، نیز از واژگونی چند سال پیش خودرویش در مسیر جاده کلات می گوید: سر یک پیچ، ناگهان کنترل ماشین از دستم خارج و نوی کال کنار جاده پرت شد؛ درها به راحتی، بازو دوتن از سر نشینان بیرون پرت شدند و جان باختند. یک نفر دیگر هم به علت جمع شدن سقف و نبود ایربگ از دنیا رفت؛ از نوزاد شش ماهه تا کودک دوازده ساله و خواهر جوانم. مهره های کمر مادرم شکست و پلیچ زنشین شد، همسرم شکستگی شانه پیدا کرد و صورت برادر کوچکم هم آسیب شدید دید.

با همه این ها در دولت، مجلس و در بین خودروسازان، عزم جزمی برای اصلاح این وضعیت و ارتقای کیفیت ایمنی خودرو داخلی مشاهده نمی شود و هر یک دیگری را مقصر می داند. احمد نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران، ضعف کیفیت خودروهای داخلی را ناشی از قیمت گذاری دستوری دولت می داند: «۸۶ درصد خودرو را قطعات آن شکل می دهد و تا این لحظه، خودروسازان ۱۰۰ هزار میلیارد بدهی به قطعه سازان دارند. حتی مونتاژ خوب هم نیازمند نقدینگی است؛ در ۶ ماه گذشته، آلومینیوم بیش از ۱۰۲ درصد، مس ۱۳۷ درصد و ورق گرم و سرد ۸۰ درصد گران شده اند ولی قیمت خودرو فقط ۴۰ درصد افزایش داشته است؛ یعنی نه تنها سودی در کار نبوده است، بلکه خودروسازان

مهدی شکورزاده، عضو هیئت رئیسه خانه صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی، تحریم ها و مدیریت دولتی را مقصر دست بسته خودروسازان در ارتقای کیفیت معرفی می کند و می گوید: با توجه به اینکه تولید خودرو داخلی به علت کمبود مواد اولیه مرغوب و تحریم ها، با محدودیت زیادی مواجه است و به امکانات روز دنیا دسترسی ندارد، یا باید تعطیل شود یا متناسب با ارتقای کیفیت، افزایش قیمت تمام شده داشته باشد؛ نه اینکه همین افزایش فعلی قیمت خودرو هم با اینکه در اثر افزایش قیمت قطعات است و برای تولیدکننده سودی ندارد، به علت سیاست گذاری های غلط، محدود به بازار آزاد باشد و جیب دلال را پر کند.

به گفته او، پلتفرم های کنونی خودروها مربوط به ۳۰ سال پیش است که آن زمان، پیشرفته و مدل روز دنیا بود؛ در آن مقطع، توان کشور اجازه داد پلتفرم های پژو را تولیدکننده خارجی وارد کنیم و فرایند تولید قطعاتش هم سختگیرانه و تحت نظارت کیاموتورز و پژو بود؛ به همین دلیل خودروهای ده ۷۰ تا ۸۰ کیفیت بهتری داشتند ولی بعد به علت تحریم ها و برخی سیاست های دولتی امکان به روز شدن پلتفرم ها متناسب با تکنولوژی روز فراهم نشد؛ در نتیجه سال هاست که خودروهای ما چه به لحاظ موتوری، چه بدنه و آپشن ها و... از دور دنیا خارج شده است و قطعات نیز بیشتر تولید داخل است یا از چین تأمین می شود؛ وقتی قیمت گذاری تحت کنترل باشد،

قیمت گذاری دستوری؛ عامل ضعف کیفیت

ضرر هم می دهند،... او با ابراز تعجب از اینکه گوشت، برنج و کالاهای اساسی که مورد استفاده همه مردم است، به راحتی گران می شود ولی مسئولان نسبت به افزایش قیمت خودرو که تعداد محدودی از مردم با آن سروکار دارند حساس هستند، تأکید می کند: استاندارد، خط قرمز صنعت خودروست و اگر نباشد، اصولاً اجازه شماره گذاری داده نمی شود. استاندارد های خودرو سازی در ایران، اکنون استاندارد های هشتاد و پنج گانه اروپاست و تا پنج سال آتی به ۱۲۲ آیتم خواهد رسید؛ باید توجه داشت که استاندارد، حداقل کیفیت را تأمین می کند، در صورتی که ما باید به فکر حداکثر کیفیت باشیم و با دست باز امکان تحقیق و توسعه داشته باشیم ولی دستان خالی است. با وجود اختلاف

۲ مانع ارتقای کیفیت

خودروساز ناچار است به جای کیفیت، ارزانی قطعات را (که تولید چین است) مدنظر قرار دهد. رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازی خراسان با اشاره به کنترل شدیدی که بر فرایند تولید قطعات ایمنی اعمال می شود و کاهش ظرفیت تولید امسال قطعه سازان به علت عدم تأمین نقدینگی و مواد اولیه و عدم تخصیص ارز تأکید می کند؛ ما توان تولید قطعه خوب را داریم و انجام هم می شود ولی محدود؛ از طرفی وقتی از نظر مادی دست تولیدکننده باز نباشد، ناچار می شود قطعات ارزان تر و با کیفیت پایین تر تهیه کند. از یک سومانبع ارزی و تکنولوژیکی لازم برای اجرا و اجباری شدن استانداردهای روز دنیا را در اختیار نداریم و از سویی دیگر، همه استانداردها برای همه خودروها اجرا شدنی نیست. شکورزاده، درباره میزان اشتغال زایی صنعت خودرو و نیروهای مازاد آن که مطابق تحقیق و تخصص مجلس دهم، سه برابر استانداردهای جهانی بوده و حدود ۱۲ درصد از هزینه های تولید خودرو در ایران را به خود اختصاص داده است، می گوید: ایران خودرو و سایپا در سال ۱۴۰۲ طبق اعلام خودشان، بیش از ۳۳ هزار نیرو داشتند. در مجموعه صنعت خودرو و قطعه سازی، حدود ۵۰ هزار نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم اشتغال دارند. در کنار این ها، واحدهای تأمین کننده نیز بیش از یک میلیون شاغل دارند (مانند فولاد مبارکه). از طرفی باید توجه داشت که نیروی مازاد

ارتقای کیفیت، تأثیر چندانی بر قیمت تمام شده خودرو نمی گذارد

از یک سوم مدت زمان طولانی تحویل خودرو، از سویی دیگر افزایش قیمت، کیفیت نامطلوب و خسارات ناشی از تصادفات. او با اشاره به دولتی بودن بخشی از سهام دو شرکت بزرگ خودرو سازی سایپا و ایران خودرو می گوید: در حال حاضر اولویت وزارت صمت، قیمت گذاری است. ما نمایندگان مجلس کاملاً مخالف تعطیلی خودرو سازی داخلی هستیم؛ بهتر است از یک سو واردات خودرو (با مدیریت مالیات) باشد تا فاضلی رقابتی ایجاد شود و از سویی دیگر، دو شرکت بزرگ خودرو سازی که می گویند مدام ضرر می دهند، کیفیت را با انتخاب قطعات خوب که در داخل موجود است، ارتقا دهند؛ بیش از ۹۰ درصد بدنه خودروها را قطعات داخلی تشکیل می دهد و به اذعان کارشناسان، به طور میانگین قیمت قطعات، تنها ۵۰ تا ۶۰ درصد

۸میلیارد تومان خسارت به کشور، به ازای هر کشته

تکنولوژی قدیمی و مدیریت ناکارآمد، از استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارد و اگر در صدد جبران نباشد، فارغ از اینکه رو به زوال می رود، آسیب های جبران ناپذیر اقتصادی و اجتماعی اش نیز برای جامعه روزافزون خواهد بود. طبق اعلام سیدکمال هادیان فر، رئیس پلیس راهور فراراجا، در آذر ۱۴۰۲، تصادفات ۷ درصد به تولید ناخالص ملی ملحه می زند و ۹ تا ۱۱ درصد بودجه کشور را مصرف خود می کند؛ به عبارت دیگر بیش از ۸ میلیارد تومان خسارت مستقیم و غیرمستقیم به کشور به ازای هر کشته در تصادفات.



قیمت گذاری دستوری؛ عامل ضعف کیفیت

قیمت زیاد کارخانه با بازار، زحمات و در دسرهای تولید با خودروسازان، اما سودش در جیب دلالتان است. واضح است که وقتی ۷ میلیون متقاضی برای ۴۹ هزار خودرو ثبت نام می کنند، اغلب، سرمایه دار یا دلال هستند. نعمت بخش بیان می کند: اگر اجازه دهند خود شرکت ها در بازار بفروشند، دیگر مابه التفاوت قیمت بازار و کارخانه به جیب دلال نمی رود و می توان در پایان سال، سود معقول شرکت ها را محاسبه کرد و مازاد آن را برای حمل و نقل داخل شهری همچون مترو و اتوبوس رانی در اختیار دولت قرار داد؛ به این ترتیب هم طی سه چهار ماه، قیمت خودرو متناسب با تقاضا تنظیم و بازار، متعادل می شود و هم کیفیت، رو به رشد خواهد بود.

۲ مانع ارتقای کیفیت

به خودرو ساز تحمیل می شود و حذفشان ممکن نیست، با این وجود حداکثر سهم نیروی انسانی مازاد در قیمت خودرو، کمتر از ۱۰ درصد است؛ چنان که می بینیم روباتیک شدن خط تولید کشورهای پیشرفته نه به منظور کاهش نیروی انسانی و هزینه ها بلکه برای افزایش دقت و تولید یکنواخت خط تولید است. اظهارات این فعال صنعت خودرو درباره نیروی مازاد خودروسازان در حالی است که نه فقط کارشناسان که مسئولان دولتی و مدیران عامل شرکت ها هم وجود نیروی مازاد در خودرو سازی کشور را از دلایل افزایش هزینه تولید بیان می کنند؛ به عنوان مثال محسن جهودی، مدیرعامل سابق خودرو سازی سایپا، سال ۱۳۹۷ اعلام کرد که سایپا حدود ۱۱ هزار نیروی مازاد دارد. شکورزاده ضمن گلایه از عدم سرمایه گذاری دولت برای ارتقا یا تولید تکنولوژی یادآوری می کند: تولید انبوه، هم سرمایه می خواهد و هم سخت افزار. صنعت خوروسازی ایران وقتی می تواند همگام با خودرو سازی دنیا پیشرفت کند و به استقلال و شکوفایی برسد که مجموعه صنعت (ریخته گری، پتروشیمی و...) باگریدهای متنوع همراهش باشد و ابتدا تا انتهای زنجیره تولید رو به ارتقا باشد، ولی این اتفاق هنوز در ایران نیفتاده است و صنعت خودرو نمی تواند همچون یک جزیره مستقل به سمت ارتقای کیفیت حرکت کند.

ارتقای کیفیت، تأثیر چندانی بر قیمت تمام شده خودرو نمی گذارد

قیمت خودرو را شامل می شود، بنابراین خرید قطعات خوب و با کیفیت و قیمت بیشتر، آن گونه که ادعا می شود، تأثیر چندانی بر قیمت تمام شده خودرو نمی گذارد. به گفته محمدپور، وقتی نگاه خودرو ساز، کمی و تولید بی ضابطه باشد، خودرو اکنون به کالایی سرمایه ای تبدیل و پای دلال ها به آن باز می شود، در حالی که در همه جای دنیا، خودرو یک کالای مصرفی است. «نگاه مجلس، اصلاح کیفیت خودرو داخلی است اما هنوز نتوانسته ایم به ثبات مدیریتی در خصوص شرکت ها برسیم؛ انتخاب مدیران ارشد باید با شرایط و ضوابط و نگاه روبه جلو برای افزایش کیفیت باشد اما انتصاب غیرضابطه مند مدیران و ضعف آن ها در اشراف به مسائل صنعت خودرو، در کنار خود تحریمی، کار را دشوار کرده است.»

ایجاد ارتباط بین سود خودرو ساز و سطح ایمنی خودروهای تولیدی، ضرورت تکمیل پایگاه داده های موجود به منظور ارزیابی دقیق هزینه های اجتماعی اقتصادی تصادفات جاده ای، دریافت مالیات کمتر از خودروهای با ایمنی بیشتر، تأثیر میزان ایمنی خودرو در حق بیمه آن، انجام اصلاحات لازم برای استانداردهای هشتاد و پنج گانه صنعت خودرو و حرکت به سمت تولید استانداردهای داخلی و راه اندازی مراکز تست ایمنی در کشور، از جمله راهکارهای علمی است که تحقیقات برای ارتقای کیفی خودروها و کاهش تصادفات و تلفات آن ارائه داده اند.

شماره

شماره ۱۳
شماره ۱۳
شماره ۱۳



شماره ۱۳
شماره ۱۳
شماره ۱۳