

# بیمه اجتماعی رانندگان؛ تحولی در امنیت شغلی

با تصویب قانون جدید، سهم راننده از حق بیمه به ۱۳.۵ درصد کاهش یافته و مابقی از منابع اختصاصی تأمین می‌شود  
تأثیر مالی بیش از حد بر این گروه کاهش یابد و عدالت بیمه‌ای برقرار شود



▲ بیمه اجتماعی مخصوص رانندگان بین‌شهری است و غالب این قشر کامیون دارند

رانندگان بین‌شهری، ستون بی‌وقفه حمل‌ونقل کشور، همواره با چالش‌هایی پیچیده در مسیر تأمین امنیت بیمه‌ای خود مواجه بوده و هستند. شغل آنان غیرمتمرکز، فصلی و اغلب فاقد قرارداد رسمی کارگری-کارفرمایی است و همین ویژگی‌ها، دستیابی به پوشش بیمه‌ای پایدار را برای این گروه دشوار کرده بود. بسیاری از رانندگان خوداشتغال یا با قراردادهای موقت فعالیت می‌کردند و تنها بخش محدودی از آنان تحت قوانین پراکنده یا طرح‌های موقت بیمه‌ای قرار داشتند؛ وضعیتی که ریسک‌های شغلی و آسیب‌پذیری اقتصادی و اجتماعی این گروه را دوچندان کرده بود. حادثه‌های رانندگی، بیماری‌های مزمن ناشی از سبک زندگی سخت مانند کمردرد و فشارخون، استرس و نوسان درآمد، نبود مزایای بازنشستگی و حمایت‌های بلندمدت، رانندگان را در معرض شوک‌های اقتصادی قرار داده و نیاز به چتر حمایتی گسترده و پایدار تأمین اجتماعی را بیش از پیش نمایان کرده بود. این ضرورت، سازمان تأمین اجتماعی را بر آن داشت تا طرحی جامع و همه‌جانبه برای ارائه خدمات بیمه‌ای به این قشر تدوین کند. در گامی تاریخی و با همت سازمان تأمین اجتماعی، نمایندگان مجلس شورای اسلامی، روز هشتم مهرماه، با کلیات طرح «بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین‌شهری» موافقت کردند. هدف اصلی این طرح، پوشش بیمه‌ای همه رانندگان بدون استثناست؛ اقدامی که بسیاری از خلأهای قانونی و کمبودهای پوشش بیمه‌ای را رفع خواهد کرد. طبق آخرین داده‌ها، از حدود ۷۰۰ هزار راننده بین‌شهری، ۵۰۰ هزار نفر از مزایای بیمه‌ای بهره‌مندند و نزدیک به ۲۰۰ هزار نفر هنوز فاقد هرگونه پوشش بیمه‌ای‌اند. مصطفی سالاری، مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی، در جلسه بررسی این طرح در مجلس اعلام کرد که با فاصله پس از تصویب قانون، تمامی این رانندگان فاقد بیمه تحت پوشش قرار خواهند گرفت. طرح مذکور حاصل ۱۵ جلسه کارشناسی با حضور نمایندگان رانندگان و کمیسیون‌های تخصصی مجلس است و متن آن از نظر حقوقی و فنی با دقت بررسی و شفاف‌سازی شده است. این گام می‌تواند آغازگر تحولی بنیادین در نظام بیمه‌ای رانندگان و الگویی برای پوشش سایر گروه‌های مشابه در کشور باشد.

## کاهش سهم راننده از بیمه

نمایندگان مجلس شورای اسلامی در نشست علنی روز هشتم مهرماه، با ۲۱۸ رأی موافق، ۱۱ رأی مخالف و ۶ رأی ممتنع از مجموع ۲۳۸ نماینده حاضر، کلیات طرح اصلاح قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین‌شهری را تصویب کردند. این طرح که نتیجه بررسی‌ها و اصلاحات کمیسیون‌های تخصصی و جلسات کارشناسی با حضور دستگاه‌های اجرایی و نمایندگان رانندگان است، گامی مهم در جهت ساماندهی بیمه‌ای این گروه به شمار می‌رود.

بر اساس مصوبه جدید، سه تبصره به قانون بیمه اجتماعی رانندگان افزوده شده است. مهم‌ترین نکته این است که رانندگان مشمول صدور بارنامه و صورت‌وضعیت مسافر، تنها ۱۳.۵ درصد از دستمزد مقطوع خود را به‌عنوان حق بیمه پرداخت می‌کنند و ۱۴.۵ درصد دیگر از محل منابع پیش‌بینی شده در تبصره سوم تأمین خواهد شد. برای جمع‌آوری این منابع، شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل کالا و مسافر موظف شده‌اند ۲.۵ درصد کرایه بارنامه و ۴ درصد کرایه مسافر را مستقیماً و به‌صورت برخط به حساب اختصاصی سازمان تأمین اجتماعی واریز کنند. این حساب اختصاصی تنها برای بیمه رانندگان استفاده خواهد شد و حتی یک ریال آن صرف گروه یا قشر دیگری نمی‌شود، بنابراین نگرانی از بابت انحراف منابع برطرف شده است. سازمان تأمین اجتماعی نیز موظف است هر سه ماه یک بار گزارش عملکرد این حساب را به کمیسیون‌های اجتماعی و عمران مجلس ارائه کند. علاوه بر این، هرگونه تخلف از قانون، علاوه بر جرمان خسارت، با محرومیت از حقوق اجتماعی درجه شش همراه خواهد بود. نکته قابل توجه این است که رانندگان حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری، به جز رانندگان سگوهای مجازی، همچنان تحت پوشش بیمه باقی خواهند ماند.

قانون جدید، سهم دولت در پرداخت حق بیمه را بازگردانده و از فشار مالی بیش از حد بر رانندگان می‌کاهد؛ پیش از این، در برخی محاسبات، سهم راننده به ۶۰ تا ۷۰ درصد می‌رسید، اما حالا راننده تنها ۱۳.۵ درصد پرداخت می‌کند و مابقی از منابع جدید تأمین خواهد شد. این سازوکار شفاف و منسجم، ضمن حمایت از رانندگان، امنیت مالی و بیمه‌ای آنان را تضمین می‌کند

و گامی مهم در جهت عدالت اجتماعی و نظم بیمه‌ای این بخش حیاتی از اقتصاد کشور است.

## الگویی برای گروه‌های مشابه

طرح «بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین‌شهری» اهدافی کلیدی و گسترده دارد که می‌تواند نقطه عطفی در تأمین امنیت اجتماعی و اقتصادی رانندگان باشد. مهم‌ترین هدف، مشمول کردن همه رانندگان این حوزه تحت پوشش کامل تأمین اجتماعی است، به‌طوری که هیچ راننده‌ای بدون حمایت بیمه‌ای باقی نماند. همچنین سازوکار محاسبه و واریز حق بیمه با مشارکت فعال رانندگان و اتحادیه‌های صنفی طراحی شده است تا شفافیت و عدالت در پرداخت حق بیمه رعایت شود.

این طرح مستمري بازنشستگی، حمایت در صورت ازکارافتادگی کامل یا جزئی، پرداخت مستمری به بازماندگان شامل همسر، فرزندان و والدین، خدمات درمانی و غرامت دستمزد ایام بیماری را دربرمی‌گیرد و سوابق بیمه‌ای مستمر ایجاد می‌کند تا حقوق رانندگان به رسمیت شناخته شود. این اقدامات، علاوه بر حمایت فردی، انسجام گسترده‌ای در نظام بیمه‌ای کشور ایجاد کرده و منابع سازمان تأمین اجتماعی را نیز به نحو مؤثری مدیریت می‌کند.

علی جهانی، کارشناس بیمه‌های اجتماعی، در گفت‌وگو با آتی‌نو، بر اهمیت این قانون در تقویت پوشش بیمه‌ای رانندگان تأکید کرد و افزود: «بهره‌گیری رانندگان از مزایای بیمه‌ای، علاوه بر امنیت اجتماعی، انگیزه کاری و رضایت شغلی آنان را نیز افزایش می‌دهد و به گسترش چتر حمایتی تأمین اجتماعی در سراسر کشور کمک می‌کند.» او همچنین خاطرنشان کرد که در حال حاضر اغلب رانندگان درون و برون‌شهری از خدمات بیمه‌ای سازمان تأمین اجتماعی بهره‌مند هستند و از سرویس‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت بیمه‌ای برخوردارند. این قانون با پیشینه‌ای طولانی در سازمان تأمین اجتماعی، علاوه بر رسمیت دادن به شغل رانندگی، الگویی قابل توجه برای توسعه پوشش بیمه‌ای سایر گروه‌های مشابه در کشور فراهم می‌کند و می‌تواند سطح رفاه و امنیت اقتصادی رانندگان را به‌طور چشمگیری ارتقا دهد.

## پوشش ۳۵۰ هزار راننده

اجرای طرح «بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین‌شهری» پوشش بیمه‌ای نزدیک به ۳۵۰ هزار نفر از رانندگان را شامل می‌شود؛ این اقدام، پاسخی جامع به کمبود بیمه‌ای ۲۰۰ هزار راننده فاقد پوشش و همچنین ۱۵۰ هزار راننده‌ای است که به دلیل محدودیت‌های بودجه‌ای و نبود پیش‌بینی مناسب در بودجه، به طرح «بیمه اجتماعی کشاورزان، روستاییان و عشایر» منتقل شده بودند. تصویب نهایی مجلس، این گروه از رانندگان را برای نخستین بار تحت حمایت کامل تأمین اجتماعی قرار می‌دهد و امکان بهره‌مندی آنان از مزایای بیمه‌ای بلندمدت فراهم می‌کند. راه‌اندازی سامانه‌های برخط و ثبت صورت‌وضعیت‌های واقعی، امکان محاسبه دقیق دستمزد و حق بیمه رانندگان را تضمین می‌کند و بر اساس میزان فعالیت هر راننده، سهم بیمه و در نهایت مستمری بازنشستگی او تعیین خواهد شد. سازمان راهداری کشور، مسئول مدیریت سامانه کارت هوشمند رانندگان است و میزان تردد و فعالیت رانندگان از طریق این سامانه به دقت رصد می‌شود. این سازوکار باعث شفافیت، عدالت و کنترل کامل فرآیند بیمه‌ای می‌شود و اطمینان می‌دهد که رانندگان پرکار و کم‌کار، متناسب با فعالیت خود تحت پوشش قرار می‌گیرند. تمام فرایندهای بیمه‌ای به‌صورت برخط و لحظه‌ای رصد می‌شوند تا هیچ ابهامی باقی نماند؛ حتی در صورت کسری یا مازاد منابع در حساب مربوطه، قانون امکان اصلاح و بالانس درصد‌ها را فراهم کرده است. مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی تأکید کرده است که منابع حق بیمه رانندگان با فاصله پس از اجرای قانون جمع‌آوری و همه رانندگان فاقد بیمه همان روز تحت پوشش قرار خواهند گرفت؛ این تعهد روشن و قطعی در متن قانون نیز درج شده است.

تصویب نهایی طرح و تدوین آیین‌نامه‌های اجرایی آن می‌تواند کاهش فقر دوران کهنسالی رانندگان، افزایش بهره‌وری و انگیزه کاری ناشی از امنیت اجتماعی و همچنین رسمیت یافتن شغل رانندگی در اقتصاد ملی را به همراه داشته باشد. این اقدام گامی تاریخی و مؤثر در راستای عدالت اجتماعی، توسعه پایدار و تقویت نظم بیمه‌ای در کشور محسوب می‌شود.

## امنیت شغلی و رفاه اجتماعی

طرح جدید «بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین‌شهری» به‌عنوان یک اقدام ضروری و تحول‌آفرین، پاسخی به یکی از معضلات دیرینه اجتماعی فعالان حوزه حمل‌ونقل به شمار می‌رود. این طرح با تمرکز بر پوشش همگانی، کاهش بار مالی بر رانندگان و ایجاد شفافیت، مسیر جدیدی برای ارتقای امنیت شغلی و رفاه اجتماعی این گروه باز کرده است. با این حال، موفقیت نهایی آن به اجرای بدون نقص، هماهنگی میان دستگاهی تأمین منابع مالی پایدار بدون ایجاد اختلال در بازار حمل‌ونقل وابسته است.

علی جهانی می‌گوید: «بیش از ۷۶۰ هزار راننده درون و برون‌شهری کشور از خدمات بیمه‌ای سازمان تأمین اجتماعی بهره‌مند هستند. رانندگی یکی از مشاغل برجسته، قابل لمس و حیاتی برای جامعه است که نیازهای روزمره مردم را پاسخ می‌دهد و نقش مهمی در نظام حمل‌ونقل کشور ایفا می‌کند.» او ادامه می‌دهد: «در مجموع، ۵۰ درصد حق بیمه رانندگان با کمک دولت پرداخت می‌شود و این اقدام امنیت بیمه‌ای و رفاهی این گروه را تضمین می‌کند. همانگونه که تا کس‌های درون و برون‌شهری مدیریت می‌شوند، رانندگان تا کس‌های اینترنتی نیز باید تحت پوشش بیمه‌ای قرار گیرند.» برقراری بیمه برای رانندگان نه تنها آرامش خاطر و امنیت شغلی برای خود آن‌ها و خانواده‌هایشان فراهم می‌کند، بلکه امنیت مسافران و دیگر بهره‌برداران از خدمات حمل‌ونقل را نیز تضمین می‌کند. از سوی دیگر، منابع سازمان تأمین اجتماعی نیز از طریق بیمه‌پردازی این افراد تقویت می‌شود.

## مهناز بیرانوند

روزنامه‌نگار

## طرح بیمه اجتماعی رانندگان بین‌شهری با هدف ایجاد امنیت شغلی، کاهش فشار مالی بر رانندگان و تضمین پوشش بیمه‌ای همگانی اجرا می‌شود.

## این برنامه با شفافیت کامل، اختصاص منابع پایدار و بهره‌گیری از سامانه‌های برخط، می‌تواند الگویی برای پوشش سایر گروه‌های فاقد بیمه در کشور باشد

## تأمین



یادداشت  
O P I N I O N



ناصر چمنی

فعال کارگری

## پیری جمعیت و بحران صندوق‌های بازنشستگی

جمعیت ایران به سرعت در حال پیر شدن است؛ خیابان‌های کم‌کودک و موهایی سپید در چهره‌ها، تصویری روشن از واقعیتی آماري هستند که حالا به یکی از چالش‌های بزرگ اقتصادی کشور بدل شده است.

این تغییر جمعیتی، هرچند نشانه‌ای از بهبود شاخص‌های سلامت و افزایش امید به زندگی است، اما در عرصه اقتصاد و نظام بازنشستگی، مانند توفانی آرام اما ویرانگر در راه است.

مدل سنتی صندوق‌های بازنشستگی ایران بر مبنای پرداخت «نسل به نسل» بنا شده است؛ شاغلان امروز حق بیمه می‌پردازند تا مستمری بازنشستگان تأمین شود. تازمانی که تعداد شاغلان زیاد و سالمندان کم باشند، این چرخه به خوبی کار می‌کند؛ اما کاهش نرخ باروری و رشد جمعیت سالمند، تعادل این نظام را بر هم زده است. در سال‌های اخیر، کاهش موالید موجب کوچک شدن جمعیت جوان و کاهش ورودی‌های جدید به بازار کار شده است، در حالی که افزایش امید به زندگی، به معنی حضور طولانی‌تر بازنشستگان در چرخه دریافت مستمری است. در نتیجه، شمار پرداخت‌کنندگان حق بیمه کاهش یافته و تعداد مستمری‌بگیران افزایش یافته است. این وضعیت، فشار سنگینی بر صندوق‌ها وارد کرده و باعث شکل‌گیری شکاف مالی قابل توجهی شده است؛ شکافی که در بسیاری از صندوق‌های بیمه‌ای کشور، به بحران کسری منابع انجامیده است. به گفته کارشناسان، این روند در صورت تداوم، نه تنها توان پرداخت مستمری بازنشستگان فعلی را تهدید می‌کند بلکه آینده نسل شاغل کنونی را نیز با خطر مواجه خواهد کرد. توازن مالی صندوق‌ها زمانی پایدار است که نسبت جمعیت شاغل به بازنشسته بالا بماند. اما اکنون این نسبت به سرعت در حال کاهش است. با کم شدن جمعیت در سن کار، صندوق‌ها ناچار به استفاده از ذخایر خود یا اتکا به بودجه دولت هستند؛ اقدامی که بار مالی سنگینی بر دوش خزانه عمومی می‌گذارد.

در بدبینانه‌ترین سناریو، کاهش منابع می‌تواند به کاهش سطح مزایا یا تأخیر در پرداخت‌ها منجر شود. در عین حال، افزایش سن بازنشستگی یکی از گزینه‌های اجتناب‌ناپذیر برای مهار بحران است تا نیروی کار سال‌های بیشتری به پرداخت حق بیمه ادامه دهد. از سوی دیگر، افزایش جمعیت سالمند به معنای افزایش هزینه‌های درمانی و مراقبتی است، که بار مضاعفی بر صندوق‌ها و نظام سلامت وارد می‌کند.

بحران سالمندی و فرسایش مالی صندوق‌های بازنشستگی تهدیدی جدی برای آینده اجتماعی و اقتصادی کشور است. کارشناسان تأکید می‌کنند که اصلاح ساختار صندوق‌ها، حرکت به سوی نظام‌های ترکیبی مبتنی بر سرمایه‌گذاری، افزایش بهره‌وری و تقویت پس‌انداز فردی باید فوراً اجرا شود. در این الگو، بخشی از مستمری از سود سرمایه‌گذاری‌ها تأمین می‌گردد تا وابستگی به نسل فعال کاهش یابد.

هم‌زمان، سیاست‌های تشویقی برای فرزندآوری و مشارکت اقتصادی زنان می‌تواند تعادل جمعیتی را بهبود بخشد. بی‌توجهی به این اصلاحات هزینه‌ای سنگین برای کل جامعه در آینده به همراه خواهد داشت.

