

به بهانه حادثه دلخراش منجر به فوت ۷ سرباز معلم و ۲ خبرنگار در هفته گذشته

ارابه‌های مرگ در جاده‌های تازند

گفت‌وگو

طی روزهای گذشته و در جریان تصادف دو دستگاه اتوبوس، دو خبرنگار و هفت سرباز معلم جان شان را از دست دادند. تلفات جاده‌ای در ایران عدد سرسام آوری است. فقط در سال ۹۸ نزدیک به ۱۷ هزار تن بر اثر تصادفات جاده‌ای در ایران جان خود را از دست داده‌اند، اما چرا آمار مرگ‌ومیر جاده‌ای در ایران اینقدر بالاست؟ فوت دو خبرنگار باعث شد بیش از گذشته این مسأله واکاوی و ابعادی از مسائل بازگو شود که تا پیش از این مطرح نمی‌شد. همیشگی راننده و شرایط جاده مقصر تلفات جاده‌ای بود، اما این بار پای استانداردها نبودن اتوبوس‌های ساخت داخل و فرسوده بودن ناوگان حمل و نقل هم به میان کشیده شد. محمدحسن کاکایی، عضو هیأت علمی دانشگاه امیرکبیر در تأیید یاردتقلب در زمان ساخت اتوبوس‌ها به طور صریح و شفاف اظهار نظر نمی‌کند، اما بر این باور است که اگر تخلف در ساخت احراز شود، سازنده اتوبوس باید جریمه پرداخت کرده و حتی کارخانه‌اش تعطیل شود، اما او بر نکته دیگری نیز تأکید دارد و آن این است که وقتی ناوگان حمل‌ونقل فرسوده شود، قوی‌ترین استانداردها هم نمی‌تواند امنیت جانی مسافران را تأمین کند.

می‌شود.

تعطیلی شرکت سازنده خودرو در صورت تقلب

این عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت استفاده از تیر آهن ساختمانی به جای آلیاژ مخصوص در بدنه اسکلتی را تأیید نمی‌کند و معتقد است که باید پلیس یا بررسی‌های لازم در این زمینه اظهار نظر کند. او اضافه می‌کند: «ممکن است این اظهارات درست باشد و خودرو سازان به جای استفاده از فولاد گرید بالا، از فولاد ساختمانی معمولی استفاده کنند، اما باید این نکته را هم در نظر داشت که حتی فولاد ساختمانی درجه‌بندی متفاوتی دارد که روی کیفیت اثر می‌گذارد. اگر تولید کننده چنین تقلبی کرده باشد، باید محکوم شود و جریمه‌های سنگین پرداخت کند. در هر جای دنیا اگر چنین اتفاقی رخ دهد، آن شرکت تعطیل می‌شود.» کاکایی معتقد است هیچ شرکت سازنده خودرویی با اعتبار خود بازی نمی‌کند، اما به این نکته هم اشاره می‌کند که عموماً نظارت‌ها بر ساخت خودروهای سنگین در آخر انجام می‌شود. او اضافه می‌کند: «در باره خودروهای سواری توانستیم اقداماتی انجام دهیم که اداره استاندارد از داخل خط تولید تست‌های لازم را انجام دهد، اما در مورد خودروی سنگین تا جایی که می‌دانم، چنین چیزی وجود ندارد.»

مستهلک شدن اتوبوس با افزایش عمر

عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت تأکید می‌کند: «وقتی عمر ماشین زیاد می‌شود، ترمز و دیگر اجزای آن دچار مشکل می‌شود. در یک خودروی سواری که خیلی کمتر تنش دارد؛ اگر حتی مصرف نشود، بعد از چهار سال باید بر برخی قطعات شامل تسمه تایم و شلنگ‌ها را به دلیل مستهلک شدن عوض شوند؛ زیرا این قطعات مشکل پیدا می‌کنند. در این بین خودروی سنگین که معمولاً هر روز از آن استفاده می‌کنند و کیلومترها با آنها رانندگی می‌شود شرایط بدتری دارند.» او می‌گوید: «باید سیستم نظارتی در کشور تحول اساسی پیدا کند. متأسفانه برخی ناظران دلسوسوزی بی‌جا می‌کنند و با این کار عملاً قانون دور زده می‌شود.» کاکایی تأکید می‌کند: «۱۵ سال عمر بالایی برای یک خودرو است. اگر به موقع تعمیرات انجام شود، یک خودرو تا ۲۰ سال هم می‌تواند کار کند، اما به دلیل تحریم‌ها عموماً این کار انجام نمی‌شود. باید بازدهی‌های لازم انجام شود. نظارت بر تولید خودروی سنگین نیازمند تحول است؛ هر چند مشکل اصلی از اینجا ناشی نمی‌شود و مشکل اصلی به دلیل ایجاد اشکال در اقتصاد حمل‌ونقل است. به همین خاطر می‌بینیم در یک روز دو اتفاق وحشتناک رخ داده است.»

عدم نظارت استاندارد در سال ۸۵

با توجه به آنچه کاکایی می‌گوید، آیا نظارت‌های لازم در زمینه ساخت اتوبوس در ایران انجام می‌شود؟ روابط عمومی سازمان استاندارد در این رابطه به «آتی‌فنو» می‌گوید: «در سالی که خودروی اسکلتیای حامل خبرنگاران ساخته می‌شد (سال ۸۵) بحث استانداردهای خودرویی مطرح نبود. در حال حاضر سازمان استاندارد درباره خودرو، استانداردهای ۸۵ گانه را پیگیری می‌کند. خط تولید خودرو کنترل می‌شود و در برخی موارد هم در دوره گارانتی، خودرو بررسی می‌شود. وقتی هم خودرو از خط تولید خارج می‌شود، دستگاه‌های دیگر مسئول کنترل کیفیت آن هستند.»

او اضافه می‌کند: «در دیگر کشورها این گونه نیست که مدارک معاینه فنی خودرو را دریافت کرده و از راه دور موارد را کنترل کنند. در آلمان پلیس وسط راه اتوبوس را نگه می‌دارد و با پوشیدن لباس مخصوص به زیر ماشین رفته و همه چیز را چک می‌کند.» به گفته کاکایی، از آنجا که خطرات اتوبوس و کامیون برای سرنشینان و دیگر ماشین‌های داخل جاده بیشتر است، باید حساسیت بیشتری در رابطه با این خودروها وجود داشته باشد.

ظاهر ی‌نوا اما باطنی کهنه

عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت می‌گوید: «ما در کشوری خشک زندگی می‌کنیم؛ به همین خاطر ممکن است در ظاهر اتوبوس علائم رنگ‌زدگی دیده نشود و ظاهر اتوبوس سالم باشد، اما در واقع این اتوبوس فرسوده باشد. وقتی اتوبوسی رنگ می‌زند، در واقع اجزای آن اکسیده می‌شود و پیچ و مهره‌ها دیگر کارایی ندارند؛ بنابراین با کوچکترین اتفاقی اتوبوس نابود می‌شود. به اعتقاد او، عمده تصادفات اتوبوس‌ها در ایران به خاطر ترمز و لاستیک فرسوده است.» کاکایی یادآور می‌شود: «ما در ایران اتوبوس‌سازی نداریم که همه قطعات‌اش را خودش تولید کند. اصل موتور و تشکیلات جعبه‌دنده همه از خارج می‌آید؛ بعد در ایران شاسی و غیره را می‌سازند.» او تأکید می‌کند: «بحث طول عمر خودرو خیلی مهم است. وقتی ماشینی قرار است ۱۰ سال کار کند، اگر ۱۵ سال از آن کار بکشید، اقدام نادرستی است. از سوی دیگر، سیستم‌های نظارتی ما به خاطر شرایطی که در کشور هست، کمتر به صاحبان اتوبوس‌ها فشار می‌آورد و جلوی آنها را می‌گیرد. به همین خاطر هر چند وقت اتفاقاتی از این دست در کشور رخ می‌دهد.»

مالک خصوصی؛ آفت سیستم حمل‌ونقل

کاکایی، تصادفات اتوبوس‌ها در ایران را ناشی از فرسوده بودن ناوگان، نبود کنترل‌های لازم و استاندارد نبودن جاده‌ها اعلام می‌کند. او می‌گوید: «سیستم حمل‌ونقل در ایران یک مشکل بزرگ و ذاتی دارد. عمده‌تا اتوبوس‌ها و کامیون‌ها در ایران مالک خصوصی دارند. مادر کشور کمتر شرکت‌های حمل‌ونقل پیشرفته داریم. شرکت‌های حمل‌ونقلی در دنیا پول می‌دهند و اتوبوس می‌خرند. این اتوبوس در مالکیت این شرکت‌ها است و راننده کارمند آنها به حساب می‌آید. هر راننده بیش از هشت ساعت هم مجاز نیست رانندگی کند.» کاکایی ادامه می‌دهد: «عدم مالکیت اتوبوس توسط راننده باعث می‌شود همه چیز ایمن و آماده باشد. در ایران عمده‌تا اتوبوس‌ها خودمالکی است و راننده برای آنکه پول بیشتری دربیاورد، ۲۴ ساعته با اتوبوس کار می‌کند. از سوی دیگر، کمبود وسیله نقلیه داریم و در نتیجه همیشه پتانسیل کار کشیدن از اتوبوس وجود خواهد داشت.» او بیان می‌کند: «اتفاق بد دیگر این است که چون ما در نظارت‌ها سختگیری لازم را نداریم، این وسایل در کشور می‌تازند و برخی از آنها بالای ۳۰ سال عمر دارند. در چنین شرایطی خودروی سنگین جدید که قیمت آن چند برابر انواع قدیمی است، قدرت رقابت خود را از دست می‌دهد و کسی تمایلی برای نوسازی ناوگان نخواهد داشت. نتیجه این است که در درازمدت روز به روز اوضاع بدتر می‌شود.»

حوادث را اثبات می‌کردند؛ بنابراین یکی یکی ایرادات اتوبوس حامل خبرنگاران استخراج شد. اتوبوس اسکلتی به اعتقاد خبرنگاران؛ ترمز نداشت، برخی صندلی‌هایش کمربند نداشت و در زمان چپ کردن، قسمتی از قطعات بدنه اتوبوس هم کنده شده بود. همه نقل‌قول‌های خبرنگاران حادثه‌دیده به سرعت تجزیه و تحلیل می‌شد. غلامرضا خادمی‌زاده، رئیس هیأت‌مدیره کانون رانندگان بخش مسافر کشور گفته بود اتوبوس‌های تولید داخل با استانداردهای اروپا تولید می‌شوند که به درد ایران نمی‌خورد.

او اضافه می‌کند: «پرو فیل‌های به کار رفته در اتوبوس‌های اسکلتی، نقطه جوش‌ها و نقطه اتصالات هیچ کدام استانداردهای لازم را ندارد و کمربندهایی را که پلیس راه اصرار بر داشتن آن می‌کند، دو نقطه‌ای است و در هواپیما برای آفت از آن استفاده می‌شود؛ در حالی که باید از کمربندهای سه نقطه‌ای در اتوبوس‌ها استفاده کرد که در صورت بروز حادثه، مسافران به جلو، عقب یا بیرون اتوبوس پرتاب نشوند.»

فراموشی شدن حمل‌ونقل عمومی در ایران

این بار دیگر جاده غیراستاندارد مسئول مرگ افراد نبود. در حوادث اخیر، نبود استانداردهای ساخت اتوبوس بیش از گذشته مورد توجه فعالان صنفی قرار گرفت و همه تأکید دارند که استانداردهای ساخت اتوبوس باید در ایران بهبود یافته و سختگیرانه‌تر شود. امیرحسن کاکایی، عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت در گفت‌وگو با «آتی‌فنو» درباره وضعیت استاندارد اتوبوس‌ها در ایران بیان می‌کند: «یکی از مشکلات اساسی صنعت خودروهای سنگین در ایران عمر بالای ناوگان حمل‌ونقل است. نوسازی این ناوگان در کشور فراموش شده است.» او می‌گوید: «به دلیل عدم توجه ساختاری به موضوع حمل‌ونقل و لجستیک در طی این سال‌ها کمبود شدید کامیون، اتوبوس و دیگر ماشین‌آلات سنگین در کشور احساس می‌شود. این کمبودها، کیفیت پایین حمل‌ونقل را هم به وجود آورده است.» به گفته کاکایی، وقتی یک خودرو سساز با انجام تست، استاندارد دریافت می‌کند و مجوز اداره استاندارد را می‌گیرد به حال خود رها می‌شود و دیگر نظارتی روی وسیله نقلیه او نیست. در خودروهای سنگین بسیاری از استانداردها الزامی نیست، اما برخی آزمایش‌ها درباره واژگونی اتوبوس‌ها وجود دارد که باید انجام شود. او ادامه می‌دهد: «زمون‌های چپ شدن خودروهای سنگین اینگونه است که وقتی خودرو از بغل روی زمین می‌افتد، حداکثر زاویه‌ای را باید پیدا کند به نحوی که بر سرنشین حداقل ضربه وارد شود. نکته این است که وقتی یک اتوبوس چپ می‌کند، اصلاً نباید متلاشی شود.»

فراموش شدن نظارت‌های آتی

عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت تأکید می‌کند: «از آنجا که نظارت‌های بعد از دریافت مجوز استاندارد انجام نمی‌شود، خدای ناکرده این مسأله مبنایی برای کلک زدن برخی خودرو و سازها

خبر کوتاه بود و ناگوار. در جاده نقده؛ خبرنگاران خبرساز شده بودند. اتوبوس حامل خبرنگارانی که برای بازدید از پروژه «انتقال آب زاب به ارومیه» به دعوت ستاد احیای دریاچه ارومیه و با میزبانی سازمان حفاظت محیط‌زیست سفر کرده بودند، دچار سانحه شد و دو تن جان خود را از دست دادند. جامعه هنوز سوگوار این خبر تلخ بود که به فاصله کمتر از هشت ساعت، اتوبوس سرباز معلم‌ها که از یزد عازم سیستان و بلوچستان بود، دچار سانحه شد. پنج تن کشته شدند و در خبرهای بعد، دو کشته دیگر به کشته‌ها اضافه شد.

حدود ۱۷ هزار کشته در یک سال

خبر در گذشت دو خبرنگار محیط‌زیست، به سرعت انعکاسی گسترده پیدا کرد و به بهانه این خبر، فهرستی از انواع حوادث جاده‌ای که باعث شده بود ایران سرمایه‌های جوان خود را از دست بدهد، در فضای مجازی دست به دست شد. از اتوبوس حامل نخبه‌های علمی که مریم میرزاخانی در دهه هفتاد همراه آنها بود تا مینی‌بوسی که بچه‌های دبیرستانی را در ولنجک به کشتن داد، از اتوبوس‌های راهیان نور تا... همیشه پای یک ماشین سنگین فرسوده در میان بود و خودرویی با این مشخصات، گروهی از مردم را به دیار باقی فرستاده بود. آمار کشته‌های جاده‌ای ایران یکی پس از دیگری در اخبار مرور می‌شد. جاده‌های ایران فقط در سال ۹۸، نزدیک به ۱۷ هزار کشته به خود دیده بود. بر اساس گزارش سازمان بهداشت جهانی، ایران با برآورد نرخ ۲۰ مرگ در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت در رتبه ۱۱۳ از میان ۱۷۵ کشور در ارتباط با تصافات جاده‌ای قرار داشت که قطعا رتبه خوبی نیست. همین رتبه نامناسب باید مسئولان را به فکر وامی‌داشت تا برای ساماندهی این شرایط اقدامی کنند، اما به راستی چرا اقدام در خوری انجام نمی‌شود و سوانح جاده‌ای در ایران اینقدر زیاد است؟

تخلف در رعایت استانداردهای ساخت خودرو

اتوبوس حامل خبرنگاران از نوع اسکلتی بود؛ سازنده‌ای که آمار تصادفات جاده‌ای آن چندان هم کم نیست. مرگ خبرنگاران باعث شد بار دیگر اتهاماتی که چند سال قبل درباره این شرکت سازنده اتوبوس مطرح شده بود، دوباره مرور شود و بر سر زبان‌ها افتاد که شرکت سازنده اسکلتی‌ا اسکلتیای پرو فیل ساختمانی به جای آلیاژ محکم برای ساخت اتوبوس استفاده می‌کند و همین عامل باعث می‌شود اتوبوس در جریان تصادفات جاده‌ای ایمن نباشد و بعد از چپ کردن متلاشی شود. این بار مسافران اسکلتی‌ا مردم عادی نبودند که نتوانند تشریح کنند چه لحظاتی را گذرانده‌اند. افسر ادی بودند که ریز و جزئیات همه



لیلامرگن

روزنامه‌نگار

در سالی که خودروی اسکلتیای حامل خبرنگاران ساخته می‌شد (سال ۸۵) بحث استانداردهای خودرویی مطرح نبود. در حال حاضر سازمان استاندارد درباره خودرو، استانداردهای ۸۵ گانه را پیگیری می‌کند. خط تولید خودرو و کنترل می‌شود و در برخی موارد هم در دوره گارانتی، خودرو بررسی می‌شود

کارگران بیکار شده به کارخانه‌ها بازگردند!

رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران می‌گوید دولت سیزدهم برای رفع معضل بیکاری و ایجاد اشتغال میلیونی در کشور می‌تواند بنگاه‌هایی که راكد مانده یا از چرخه اشتغال و فعالیت خارج شده‌اند را مجدداً احیا کند و کارگران بیکار شده را به کارخانه‌ها بازگرداند. ناصر چمنی در باره راهکار حل چالش بیکاری در دولت سیزدهم اظهار کرد: «برای آنکه برنامه اشتغال میلیونی را در کشور پیاده و اشتغال پایدار ایجاد کنیم، باید به رشد اقتصادی برسیم، نه رشد حاصل از فروش نفت. از این جهت که نفت بفروشیم و از این طریق رشد اقتصادی حاصل شود.»

وی افزود: «تولید و اشتغال پایدار وابسته به رشد اقتصادی است و لذا باید در برخی حوزه‌ها که امکان افزایش ظرفیت‌های اشتغال هست، ورود کنیم.

رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ادامه داد: «یکی از مسائلی که بر بازار کار کشور اثر می‌گذارد، قدرت خرید است. وقتی دریافتی و حقوق کارگر یک چهارم خط فقر است او تلاش می‌کند که با آن حداقل‌های زندگی خود را تأمین کند و چون پول ندارد که در بازار خرید کند عملاً به تجارت داخلی کشور لطمه وارد می‌شود و بر بسیاری از کارخانه‌های لوازم خانگی، مواد غذایی و صنایع تأثیر می‌گذارد.»

چمنی تصریح کرد: «وقتی یک تولیدکننده فروش خوبی داشته باشد می‌تواند شغل‌های بیشتری هم ایجاد کند. در واقع قدرت خرید جامعه کارگری به اشتغالزایی بنگاه‌ها و کارخانه‌ها کمک می‌کند؛ بنابراین اگر یک بنگاه یا کارگاه بتواند تولیدات خود را در بازار به فروش برساند، خط تولید خود را افزایش می‌دهد و تعداد نیروهای کار خود را اضافه می‌کند.»

وی یکی از اقدامات مؤثر در ایجاد اشتغال میلیونی در کشور را احیای کارخانه‌های راكد و تعطیل شده توسط دولت سیزدهم دانست و اظهار کرد: «احیا و فعال کردن دوباره بنگاه‌ها و واحدهای بحرانی و مشکل‌دار و رفع مشکلات آنها بر بازار اشتغال اثرگذار است. یکی از ظرفیت‌های اشتغال، کارخانه‌ها و بنگاه‌هایی هستند که دچار رکود یا تعطیلی شده و عملاً از چرخه اشتغال و فعالیت اقتصادی خارج شده‌اند؛ لذا یکی از اقدامات آقای رئیسی باید بازگرداندن کارگران به کارخانه‌های راكد و تعطیل شده باشد؛ همچنان که در مورد کارخانه هفت‌تپه و پیگیری قاطع مطالبات کارگران اقدام کرد.» به گفته رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران، در حال حاضر کارخانه‌های بسیاری به دلیل رکود، بدهی بانکی و مالیاتی و مشکلات متعدد دیگر بسته و ورشکسته شده و کارگران آنها بیکار و خانه‌نشین شده‌اند که دولت سیزدهم می‌تواند با احیا و فعالیت دوباره آنها کارگران بیکار شده را به کارخانه‌ها بازگرداند و در سالی که به فرموده رهبری به نام «تولید، پشتیبانی‌ها و مانع‌زدایی‌ها» نامگذاری شده، امید را به دل کارگران و خانوارهای کارگری برگرداند و چرخه اشتغال کشور را به حرکت درآورد.

