

## بررسی تأثیر کیفیت خودروها بر هزینه‌های سازمان تأمین اجتماعی

# «کیفیت» حلقه گمشده تصادفات جاده‌ای

گزارش

سازمان تأمین اجتماعی به عنوان بزرگترین سازمان بیمه‌گر کشور در زمان وقوع تصادفات رانندگی به دلیل اینکه برخی از این تصادفات فوت، مصدومیت و از کارافتادگی افراد را به همراه دارد و بخشی از این افراد به نوعی از بیمه‌شدگان تأمین اجتماعی محسوب می‌شوند، متحمل هزینه‌های هنگفتی در بخش‌های بیمه‌ای، بازنشستگی، منابع و مصارف و درمانی می‌شود. به همین دلیل در این شماره با توجه به تأکید ویژه مقام معظم رهبری بر پایین بودن کیفیت خودروهای تولیدی، به موضوع تصادفات رانندگی، خسارات ناشی از این تصادفات به تأمین اجتماعی و راهکارهای موجود می‌پردازیم.



### برنامه تحولی تأمین اجتماعی در ۱۴۰۱

مدیرکل تأمین اجتماعی لرستان معتقد است اجرای طرح فراگیر خانواده ایرانی برنامه تحولی سازمان تأمین اجتماعی در سال ۱۴۰۱ است. منوچهر گودرزی با اشاره به تحت پوشش بودن جمعیت زیادی از استان گفت: «تعداد ۱۹ هزار و ۱۵۲ کارگاه فعال و تعداد ۱۳۳ هزار و ۲۱۳ نفر بیمه‌شده اجباری تحت پوشش خدمات سازمان در استان قرار دارند.»

منوچهر گودرزی در خصوص بیمه‌شده‌های خاص استان نیز افزود: «این بیمه‌شده‌ها تعداد ۹۲ هزار و ۳۱۲ نفر هستند که شامل بیمه‌های مشاغل آزاد، اختیاری، کارگران ساختمانی، خادمین مساجد و باربران هستند که از خدمات سازمان بهره‌مندند.»

وی تعداد مستمری‌گیران و بازنشستگان اصلی استان را ۷۸ هزار و ۵۶۸ نفر عنوان کرد و گفت: «در مجموع اداره کل تأمین اجتماعی استان ۷۵۵ هزار و ۹۴۵ نفر از جمعیت استان را تحت پوشش خود دارد و به آنها خدمات‌دهی می‌کند.»

مدیرکل تأمین اجتماعی استان لرستان در ادامه با بیان اینکه سازمان در سال جاری به دنبال اجرای طرح فراگیر خانواده ایرانی است، اظهار داشت: «با توجه به اصل (۲۹) قانون اساسی که بر خورداری از مزایای تأمین اجتماعی راجح همگانی دانسته و ماده یک قانون تأمین اجتماعی که بر اجرا، تعمیم و گسترش بیمه‌ها تأکید دارد سازمان اجرای طرح فراگیر خانواده ایرانی را در دستور کار قرار داده است.»

گودرزی گفت: «در قالب این طرح بیمه زنان خانه‌دار، دختران و فرزندان دانشجو در دستور کار قرار دارد که فرزندان دانشجو که صرفاً اشتغال به تحصیل داشته باشند و تحت تکفل پدر و یا مادر باشند می‌توانند از مزایای این طرح بهره‌مند شوند و خدمات درمانی را دریافت کنند.»

وی ادامه داد: «چون تحصیل شغل محسوب نمی‌شود؛ اگر دانشجو مشمول دریافت مستمری باشد همچنان می‌تواند مستمری خود را دریافت کند و مستمری آنها قطع نخواهد شد.»

وی شرایط سنی استفاده از این طرح را این چنین عنوان کرد: «شرط سنی این طرح حداقل ۱۸ سال و حداکثر ۵۰ سال است که افراد بالای ۵۰ سال سن یادداشتن سابقه پرداخت حق بیمه در بالای سن ۵۰ سال خود مشمول دریافت مزایای این طرح خواهند شد.» مدیرکل تأمین اجتماعی استان لرستان در پایان در خصوص نرخ‌های پرداخت حق بیمه طرح فراگیر اظهار داشت: «نرخ ۱۲ درصد که شامل: «بازنشستگی و فوت بعد از بازنشستگی»، «نرخ ۱۴ درصد که شامل: «بازنشستگی و فوت قبل و بعد از بازنشستگی است و نرخ ۱۸ درصد که کامل‌ترین نرخ است که شامل بازنشستگی، فوت و از کارافتادگی است.» گودرزی در پایان عنوان کرد: «متقاضیان می‌توانند بدون مراجعه حضوری به شعبات با مراجعه به سایت سازمان نسبت به ثبت نامه و عقد قرارداد اقدام کنند.»



### تأکید رهبری بر افزایش کیفیت خودرو

موضوع کیفیت پایین برخی خودروهای ساخت داخل موضوعی است که همیشه محل بحث مسئولان کشور بوده؛ تاجایی که رهبری انقلاب بارها با تذکرات مختلف، بر این حق مردم تأکید کرده‌اند، هیر معظم انقلاب فرمودند: «ما در برخی از محصولات داخلی متأسفانه شاهد این هستیم که به کیفیت توجه نمی‌شود. این خیلی بد است. این همه حمایت در این طول این سال‌ها از صنعت خودرو در کشور شده، اما کیفیت خودرو خوب نیست، مردم ناراضی‌اند. درست هم می‌گویند، حق با مردم است؛ یعنی اعتراض مردم بجا است. این صنعت نتوانسته رضایت مشتری را جلب کند. باید شما بتوانید رضایت مشتری را جلب کنید.» ایشان در ادامه اظهار داشتند: «لذا مسأله کیفیت در درجه اول است. حالا اگر از این فضای حمایتی، هم برای ارتقاء کیفیت استفاده نشود و هم سوءاستفاده بشود برای بالا بردن قیمت، این هم یک مشکل دیگر است؛ قیمت را بالا ببرند، کیفیت بالا نرود و ارتقا پیدا نکند اما این حمایت دولتی و تبلیغاتی و بانکی و غیره و جلوگیری از مثلاً رقابت‌های خارجی موجب بشود که قیمت بالا برود؛ این خیلی چیز بدی است.» این فرمایشات مقام معظم رهبری باعث شد تا موضوع کیفیت خودرو به عنوان یک مسأله کاملاً مهم و اساسی در دستور کار مسئولان قرار گیرد تا حدی که سازمان ملی استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران و راهنمایی و رانندگی نیز در این زمینه بحث و بررسی‌هایی داشته باشند تا کیفیت خودرو را تقا پیدا اما این مناقشات برای کاهش خسارات و عوارض ناشی از تصادفات در جامعه هنوز به نتیجه درستی نرسیده است و همچنان سازمان‌های بیمه‌گر مانند تأمین اجتماعی در حال پرداخت خسارت و عوارض ناشی از حوادث رانندگی به افراد بیمه‌شده خود هستند

### تحلیل هزینه‌های سنگین به تأمین اجتماعی

تأمین اجتماعی در پی وقوع حوادث رانندگی هزینه‌های سنگینی را متحمل می‌شود. همین موضوع باعث می‌شود در تعادل منابع و مصارف سازمان هم تأثیراتی بر جای بماند؛ چرا که هر تعداد از این افراد که تحت پوشش این سازمان باشند فوت کنند یا دچار مصدومیت شوند، سازمان موظف است در بخش مستمری به خانواده جان‌باخته و یا در بخشی از کارافتادگی به فرد از کار افتاده مستمری پرداخت کند و در نتیجه آن از تعداد بیمه‌پردازان کاسته و بر تعداد مستمری‌گیران افزوده می‌شود. همه این موارد در کاهش منابع و افزایش مصارف تأثیر جدی دارد و در بخش غرامت و مستمری نیز این موضوع بی‌تأثیر نیست، پس نشان می‌دهد که تصادفات منجر به مرگ یا مصدومیت هم بر سازمان بزرگی همچون تأمین اجتماعی اثر منفی دارد که باید این مسأله مورد درازایی و توجه بیشتر مسئولان اجرایی کشور قرار گیرد.

### آمار تصادفات در سال گذشته

بر اساس اعلام سازمان پزشکی قانونی کشور، در سال

گذشته (۱۴۰۰) ۱۶ هزار و ۷۷۸ نفر در حوادث رانندگی جان خود را از دست دادند و این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال قبل که آمار تلفات ۱۵ هزار و ۳۹۶ نفر بود، ۹ درصد افزایش یافته است، از کل جانب‌خستگان ۱۳ هزار و ۴۶۷ نفر مرد و ۳ هزار و ۳۱۱ نفر زن بودند. در سال گذشته بیشترین تعداد تلفات به ترتیب در ماه‌های مهر (هزار و ۶۲۱) و مرداد (هزار و ۶۲۰) و کمترین آن در بهمن‌ماه (هزار و ۹۲) کشته ثبت شد. در این مدت از کل تلفات تصادفات ۴ هزار و ۱۴۷ نفر در محورهای درون شهری، ۱۱ هزار و ۶۰۵ نفر در مسیرهای برون شهری، ۹۴۱ نفر در مسیرهای روستایی و ۸۵ نفر در سایر مسیرها جان باخت‌اند. در سال گذشته ۳۱۷ هزار و ۱۲۰ مصدوم حوادث رانندگی به مراکز پزشکی قانونی کشور مراجعه کردند که از این تعداد ۲۲۹ هزار و ۷۵۱ نفر مرد و ۸۷ هزار و ۳۶۹ نفر زن بودند و تعداد مراجعات مصدومان تصادفات در سال ۱۴۰۰ نیز با رشد ۱۴۶ درصدی نسبت به سال قبل از آن مواجه بود. وجود این تعداد کشته‌شدگان و مصدومان ناشی از تصادفات و لزوم رسیدن به راهکارهای مناسب، ما را بر آن داشت تا با عبدالرضا عزیزی رییس کمیسیون اجتماعی دوره‌های نهم و دهم مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو بنشینیم و به زوایای مختلف این مسأله مهم بپردازیم.

### مسأله آموزش مؤثر در کاهش تصادفات

رییس کمیسیون اجتماعی دوره‌های نهم و دهم مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با آتی‌نو در پاسخ به این سؤال که چه اقداماتی می‌توان انجام داد که هزینه‌های تصادفات به‌ویژه برای سازمان‌های بیمه‌گری همچون تأمین اجتماعی کاهش یابد، اظهار داشت: «باید در ابتدا به این موضوع اشاره کرد که کاهش این هزینه‌ها هم به نفع خانواده‌های آنان و هم به نفع کشور و جامعه و سازمان‌های همچون تأمین اجتماعی است.» عبدالرضا عزیزی ادامه داد: «در جامعه ما به تنها چیزی که به آن توجه نمی‌شود و یک مسأله بسیار مهم است، موضوع پیشگیری از این حوادث؛ به‌ویژه در بخش تصادفات، رانندگی است. این در حالی است که بسیاری از نهادهای امر از پیشگیری غافل هستند.»

### لزوم اهمیت به مسأله پیشگیری

این نماینده سابق مجلس شورای اسلامی افزود: «متأسفانه به مسأله مهم و اساسی پیشگیری اهمیتی داده نمی‌شود اما در کشورهای خارجی این اقدامات انجام می‌شود. به عنوان مثال بیماری دیابت در ایران پس از پنج سال تشخیص داده می‌شود؛ چون کسی برای انجام این آزمایش مراجعه نمی‌کند. باید این موضوع را یادآور شویم که بسیاری از حوادث، بیماری‌ها و سرطان‌ها قابل پیشگیری است.» وی موضوع پیشگیری را بهتر از درمان با هزینه‌های سنگین برای خانواده‌ها دانست و گفت: «این هزینه‌ها حتی برای سازمان‌های بیمه‌گری مانند تأمین اجتماعی و جامعه نیز بسیار سنگین است و می‌توان از این مبالغ هنگفت خسارتی در جامعه جلوگیری کرد.»

### عوامل اصلی تصادفات؛ عامل انسانی، کیفیت خودرو و جاده

عزیزی تأکید کرد: «در باره تصادفات هم این موضوعات صدق می‌کند و باید علت آن را پیدا کرد. علت بیشتر تصادفات رانندگی به دلیل خواب‌آلودگی یعنی عامل فردی است و پس از آن کیفیت خودرو، جاده و دیگر عوامل است.» رییس کمیسیون اجتماعی دوره نهم و دهم مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «باید این مسائل و موضوعات مهم را به مردم آموزش داد. اگر مردم در هنگام تصادفات عجله نداشته باشند و شاید مدتی دیرتر به مقصد برسند هیچ ایرادی نداشته باشد؛ پس بهتر از این است که جان خود را از دست دهد یا به دلیل شدت تصادف مصدوم و یا حتی قطع نخاع شود و این همه مشکلات و دردسر برای خود، خانواده، کشور و سازمان تأمین اجتماعی ایجاد کند.»

### تلاش برای کاهش تصادفات و هزینه‌ها به سازمان‌های بیمه‌گر

عزیزی با بیان اینکه این مسائل همه برای پیشگیری از حوادث است، گفت: «همه باید در این زمینه دست‌به‌دست هم دهند تا این مشکلات کمتر شود و هزینه‌های سازمان‌های بیمه‌گر کمتر شود؛ چون خوشبختانه وقتی آمار جان‌باختگان تصادفات از ۲۵ هزار نفر در سال به زیر ۱۸ هزار نفر در سال‌های اخیر رسیده است، اگر چه رقم این تعداد افراد که جان خود را از دست می‌دهند هم بالاست، اما می‌توان برای خسارات ناشی از تصادفات هم با اقدامات پیشگیرانه فعالیت‌های مؤثری داشت.» وی اضافه کرد: «زمانی که می‌توان آمار افراد کشته شده در تصادفات را از ۲۵ هزار به زیر ۱۸ هزار نفر کاهش داد، با اینکه اکنون تعداد خودروهای مورد استفاده مردم زیاد است و جمعیت کشور هم افزایش یافته و نسبت به گذشته جمعیت خودروها در ایران کمتر بود، مشاهده می‌شود میزان تصادفات کمتر شده؛ پس می‌توان با آموزش این مسائل را برطرف کرد.» وی با بیان اینکه زمانی که استفاده از کمربند ایمنی به عنوان فرهنگ در جامعه نهادینه شد، مشاهده شد که تا چه میزان از میزان مرگ، مصدومیت و قطع عضو کاسته شد، خاطر نشان کرد: «باید با برخورد با برخی از عوامل انسانی که باعث بروز حوادث رانندگی و متحمل شدن هزینه‌های سنگین به سازمان تأمین اجتماعی و دیگر نهادهای مرتبط می‌شود نیز برخورد قانونی شود. البته باید پیش از این موضوعات آموزش در دستور کار همه نهادهای باشد.»

### کاهش هزینه‌های تأمین اجتماعی و کشور با اقدامات پیشگیرانه

وی با اشاره به اینکه همه این موضوعات در کاهش تصادفات، هزینه‌های مادی و معنوی که به خانواده بیمار و خود سازمان تأمین اجتماعی وارد می‌کند بسیار مهم است، اظهار داشت: «باید از این هزینه‌ها که به این سازمان و جامعه هم وارد می‌شود با اقدامات پیشگیرانه جلوگیری کرد.»

این نماینده سابق مجلس شورای اسلامی گفت: «از طرفی دیگر مقتضی است تا ترتیبی اتخاذ شود که سازمان تأمین اجتماعی با نهادهایی همچون راهنمایی و رانندگی و سازمان ملی استاندارد ایران هماهنگ باشد تا خودرو یا موتورسیکلت غیراستاندارد تأییدیه نگیرد؛ چرا که همه این مسائل در کاهش تصادفات، هزینه‌های اقتصادی و معنوی کشور مهم است و باید به این موضوع توجه ویژه شود.» عزیزی در پاسخ به این سؤال که هزینه‌های درمان نیز به عنوان یکی از آسیب‌هایی که پس از تصادفات رانندگی به سازمان‌های بیمه‌ای مخصوص سازمان تأمین اجتماعی تحمیل می‌شود بخش قابل توجهی از هزینه کرد بخش درمان تأمین اجتماعی را افزایش می‌دهد، در این راستا یا نقش نهادهایی مانند راه و شهرسازی، راهنمایی و رانندگی و حتی افراد در تقبل بخشی از هزینه‌های تحمیل شده ناشی از تصادفات نباید تأمین‌کننده بخشی از هزینه‌های درمان باشند؟ گفت: «وزارت راه و شهرسازی می‌تواند در تصادفات اگر مقصر در واقع جاده باشد خسارت پرداخت کند یا راهنمایی و رانندگی اگر در بخش دوربین‌های کنترلی در جاده‌ها مشکلی وجود داشته باشد و سرعت حرکت خودروها کنترل نشود، اقداماتی انجام شود اما باید گفت که در واقع این موارد نیاز به قانونگذاری دارد.» وی خاطر نشان کرد: «باید در این زمینه مجلس شورای اسلامی قوانینی را وضع کند و این قوانین نیز به صورت کامل اجرا شود و هر کسی وظیفه خود را در جهت کاهش عوارض ناشی از حوادث رانندگی نادرست و هزینه‌های مربوط به پس از تصادف، به صورت درست انجام دهد که معتقدم این موارد احتیاج به قانون دارد و قانون هم باید اجرا شود.»

### تأثیر بر منابع و مصارف تأمین اجتماعی

عزیزی ادامه داد: «سازمان تأمین اجتماعی و دیگر سازمان‌ها باید در این جهت حرکت کنند و برای کاهش هزینه‌های خود نیز به این نکات توجه داشته باشند.» وی اضافه کرد: «حتی باید به مردم و بیمه‌شدگان هشدار داده شود که اگر غیرمتعارف رانندگی کنید و خسارتی به شما وارد شود، سازمانی مانند تأمین اجتماعی هیچ تعهدی در قبال این افراد ندارد؛ چون این مشکلات باعث می‌شود روی منابع و مصارف این سازمان و اینکه تعداد بیمه‌شدگان کمتر شده و تعداد مستمری‌گیران نیز افزایش یابد، هم تأثیر داشته باشد. برای کاهش هزینه‌های ناشی از تصادفات خودرویی سازمان‌های بزرگ بیمه‌گر همچون تأمین اجتماعی، باید با ارائه آموزش به مردم و اقدامات نهادهای قانونگذاری، سیاستگذاران و تصمیم‌سازان کشور و سازمان‌های مختلف نقش آفرین در حوزه اقدامات پیشگیرانه و فعالیت‌های پس از تصادفات کاهش این حوادث را دنبال کرد تا سازمان تأمین اجتماعی نیز در حوزه منابع و مصارف مشکلاتی را متحمل نشود. این روند می‌تواند تضمین افزایش تعداد بیمه‌شدگان از تعداد مستمری‌گیران این سازمان کاسته و موجب پایداری ضرب پشتیبانی تأمین اجتماعی و دوام بیشتر این سازمان بیمه‌ای شود.»

