

بررسی علل حوادث رانندگی در ایران و مقایسه با سایر کشورها

ترجمه و تالیف: سالم چینگل

رئیس اداره کل ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات

شرکت سهامی بیمه ایران

بروز تصادفات تا ۳۲ برابر کمتر از ایران است یعنی می توان گفت به نسبت خودروهای موجود در ایران حدود ۱۰۰ برابر بیشتر از انگلستان تصادفات رانندگی رخ می دهد. برابر آمارهای اعلام شده از سوی سازمان پزشکی قانونی طی پنج سال گذشته از سال (۱۳۷۸-۱۳۸۲) جمعا حدود صد هزار نفر در تصادفات رانندگی در کشور جان باختند که در سال ۱۳۸۲ تعداد ۲۵/۷۲۲ مورد فوتی ناشی از تصادفات رانندگی بوده که بیشترین فوت ارجاعی به مراکز پزشکی قانونی در سال گذشته ۳۹/۶ درصد ناشی از تصادفات رانندگی بوده اند که نسبت به سال ۱۳۸۱ حدود ۱۷/۶ درصد رشد فوتی ناشی از تصادفات

هرساله بروز حوادث متعدد رانندگی درجاده های کشور و تصادفات پر تعداد درون شهری عده زیادی را به کام مرگ کشیده و هزاران تن را مصدوم و خانواده های زیادی را دچار عوارض روحی و جسمی و مشکلات عدیده مالی می نماید. براساس آمارهای موجود خودروهای سبک و سنگین در ایران تا ۱۰۰ برابر بیشتر از برخی کشورها با یکدیگر برخورد می کنند. به طوری که ایران در بین ۱۵۰ کشور بیشترین آمار تصادفات را دارد. به عنوان مثال در انگلستان با وجودی که تا سه برابر بیشتر از ایران خودرو وجود دارد میزان

میر ناشی از تصادفات رانندگی ایران نسبت به سایر کشورهای جهان می باشد برابر بررسی های به عمل آمده، بیشترین نرخ مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی به استان های سمنان (۸۲/۵ نفر)، قزوین (۷۶/۱ نفر) و کرمان (۶۰/۵ نفر) به ازای هر صد هزار نفر، اختصاص داشته است.

در کشور ما ۴۰۰ هزار تصادف در سال رخ می دهد که ۳۰۰ هزار آن در شهرها و ۱۰۰ هزار تصادف در جاده ها حادث می شود که در سال قبل بیشتر از ۴۰۰ هزار مورد سانحه که حدود ۲۰۰ هزار نفر بر اثر این حوادث رانندگی در کشور صدمه جانی دیده اند که از این تعداد حدود ۲۵ هزار و ۷۷۲ نفر جان باخته اند. چنانچه این روند رو به رشد و مرگ و میر ناشی از تصادفات ادامه پیدا کند تا سال ۱۴۰۰ بیش از یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر بر اثر حوادث رانندگی در جاده ها جان خود را از دست می دهند.

بر این اساس روزانه ۷۲ نفر در حوادث رانندگی جاده ای کشته می شوند یعنی در هر ۲۰ دقیقه یک نفر جان خود را از دست می دهند ضمناً میانگین سنی این افراد ۲۰ تا ۳۰ سال است.

با توجه به پیش بینی های انجام شده چنانچه شتاب افزایش ناوگان حمل و نقل جاده ای و به تبع آن افزایش تصادفات منجر به مرگ در جامعه ادامه پیدا کند، در کمتر از دو دهه دیگر یعنی در سال ۱۴۰۰ تعداد مرگ و میر تصادفات رانندگی در کشور به

رانندگی را نشان می دهد. این رقم نشان دهنده آن است که در هر ساعت حدود سه نفر در اثر تصادفات وسایل نقلیه در کشور فوت می کنند. ۸۱/۷ درصد فوتی های تصادفات را مردان، و ۱۸/۳ درصد را زنان تشکیل داده اند که بیشترین موارد فوت شده ها در شهریور ماه (۲۹۲۶ مورد) و کمترین در دی ماه (۱۷۱۱ مورد) رخ داده است که به ترتیب استان های تهران با ۲۸۷۲ مورد (۱۱/۲ درصد)، خراسان با ۲۶۸۷ مورد (۱۰/۴ درصد) و فارس با ۱۸۹۶ مورد (۷/۴ درصد) بیشترین فراوانی فوتی های ناشی از تصادفات را دارا بوده اند.

همچنین کمترین فوتی های ناشی از تصادفات به استان های کهگیلویه و بویر احمد با ۱۹۴ مورد (۷ درصد)، ایلام با ۲۳۰ مورد (۹ درصد) و چهارمحال و بختیاری با ۲۷۳ مورد (۱/۱ درصد) اختصاص داشته است.

در طی سال گذشته ۳۸/۴ نفر به ازای هر صد هزار نفر از جمعیت کشور در اثر تصادفات فوت کرده اند. این درحالی است که براساس اطلاعات سال ۱۹۹۹ نرخ مرگ و میر ناشی از تصادفات در کشورهای کره جنوبی (۲۳/۲ نفر)، پرتغال (۲۱ نفر)، آمریکا (۱۵/۳ نفر)، اسپانیا (۱۴/۶ نفر)، فرانسه (۱۴/۴ نفر)، ایتالیا (۱۱ نفر)، آلمان (۹/۵ نفر)، ترکیه (۹/۲ نفر)، سوئد (۶/۶ نفر) و بریتانیا (۵/۹ نفر) به ازای هر صد هزار نفر بوده است که این مقایسه حاکی از بالا بودن نرخ مرگ و

ازسوی نهادهای مربوط به امر آموزش (پلیس - شهرداری - جرایم - صدا و سیما - مدارس و دانشگاهها و...)

- تولید و واردات بی حد و حصر موتورسیکلت
- استفاده فراوان و عمدتا غیر مجاز از موتورسیکلت به عنوان یک وسیله نقلیه سواری و باربری .

- عدم توجه به علائم هشدار دهنده راهنمایی و رانندگی توسط عابران و رانندگان.

- عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی .

- عدم تناسب جاده های کشور با میزان خودروهای در حال تردد (ترافیک پرجمع راه های اصلی و تولید سالانه یک میلیون خودرو اضافی در کشور).

- فقدان عرض کافی، آسفالت های نامطلوب و نشانه های عمدتا نا کافی و نامناسب در حاشیه جاده ها.

- وجود پیچ های غیر استاندارد و فاقد دید کافی.

- استاندارد نبودن راه های ورودی و خروجی و تقاطع ها.

- توسعه نیافتگی صنعت راه آهن که می توانست حجم زیادی از بار حمل و نقل جاده ای را کم کند.

- امکانات ناکافی اورژانی بین جاده ای (از مراکز درمانی گرفته تا وسایل حمل و نقل مجروحان)

۱۷۰ هزار نفر در سال می رسد. این درحالی است که هم اکنون میانگین کشته شدگان تصادفات جاده ای کشورما نسبت به میانگین جهانی ۱۱ برابر بیشتر است. در حال حاضر در دنیا به ازای هر ۱۰ هزار خودرو فقط ۳ نفر در جاده ها در سال جان خود را از دست می دهند، در حالی که در کشورما به ازای هر ۱۰ هزار خودرو ۳۳ نفر در هر سال در جادهها می میرند. نکته دیگر اینکه افزون بر ۵۰ درصد از سوانح رانندگی در ۳۰ کیلومتری شهرها یعنی محل اتصال راه های فرعی به اصلی اتساق می افتند، ضمنا بالغ بر ۱۰ درصد سوانح رانندگی کشور مربوط به موتورسواران است.

برخی علل آشکار کثرت خسارت جانی و مالی ناشی از حوادث رانندگی به شرح ذیل قابل ذکر می باشد:

- عدم وجود استانداردهای ایمنی در بسیاری از جاده ها، بزرگراه ها و خیابان ها .

- کمبود علائم هشدار دهنده در بسیاری از جاده ها و بزرگراه ها.

- فرسودگی بسیاری از خودروهای شخصی و عمومی.

- مهاجرت به شهرهای کوچک و بزرگ خصوصا به مراکز استان ها .

- استفاده از وسایل نقلیه غیر مجاز در حمل و نقل افراد و وسایل (وانت - کامیونت - موتورسیکلت).

- کمبود آموزش های عمومی و بی توجه کافی

مربوطه ایفا میکند صنعت بیمه کشور است. نگاهی گذرا به خلاصه عملکرد شرکت سهامی بیمه ایران که با در اختیار داشتن سهم حدوداً ۶۰ درصدی از حجم عملیات بازار بیمه در ایران (دریافت حق بیمه - پرداخت خسارت) به عنوان بزرگترین شرکت بیمه کشور شناخته می شود، جایگاه صنعت بیمه در تامین مالی بخش عمده ای از خسارات ناشی از حوادث اتومبیل شامل خسارت مالی، دیه، نقص عضو و میزان هزینه های پزشکی را به خوبی نشان می دهد.

راه حل های مختلفی نیز برای رفع معایب فوق قابل ذکر است که هرکدام می تواند توسط نهادهای مرتبط همچون شهرداری ها، وزارت راه و ترابری، پلیس، مدرسه و دانشگاه، رسانه ها، مراجع قضایی، نهادهای بهداشتی و درمانی و حتی عموم شهروندان به مرحله عمل درآید.

اما نکته مهم مدیریت فرایند بهبود و بازسازی وضعیت موجود حمل و نقل از مرحله برنامه ریزی تامین منابع مالی و انسانی تا مرحله اجراء و سپس نظارت است که مستلزم « برنامه ریزی استراتژیک » تفکیک وظایف بخش های مربوط و نظارت قبل و بعد از اتمام هر جزء برنامه هاست در همین زمینه یکی از بخش های اقتصادی که نقش مهمی در معادلات

آمارهای عملکرد شش ماهه اول سال ۸۲ و درصد رشد هر بخش نسبت به سال ۸۱ در رشته اتومبیل

عملیات/رشته بیمه ای	شخص ثالث	بدنه	سرنشین	مجموع
	(خسارت مالی - فوت نقص عضو و هزینه پزشکی)	(حادثه، سرقت کلی و جزئی، آتش سوزی خودرو)	(فوت، نقص عضو، هزینه پزشکی)	
تعداد بیمه نامه ها	۱۱۲۶۴۶	۱۱۵۹۹۲	۱۰۶۲۲۳۱	۲۲۹۰۸۶۹
درصد رشد نسبت به سال ۸۱	+۷	+۴۸	+۸	+۹
حق بیمه (به میلیون ریال)	۱۴۱۱۸۸	۳۲۴۳۴۶	۱۱۵۳۴۷	۱۵۸۰۸۹۱
درصد رشد نسبت به سال ۸۱	+۴۴	+۴۸	+۱۶	+۴۱

۳۴/۶	۹/۸	۳/۵	۴۷/۹	درصد سهم هر رشته از کل حق بیمه
۸۱۱٫۹۵۳	۱۱۶٫۷۵۳	۳۱٫۰۸۲	۹۵۹٫۷۸۸	خسارت (به میلیون ریال)
-----	-----	-----	-----	-----
+۵۴	+۶۷	+۱۳	+۵۴	درصد رشد نسبت به سال ۸۱
۵۳/۲	۷/۶	۲	۶۲/۸	درصد سهم هر رشته از کل خسارت
۷۱	۳۶	۲۷	۶۱	ضریب خسارت شش ماهه اول ۸۲
-----	-----	-----	-----	-----
+۴	+۶	-۱	۵/۴	درصد رشد نسبت به سال ۸۱

مزایای کاملاً شناخته شده و ملموس و علی رغم اجباری شدن بیمه شخص ثالث از سال ۱۳۴۸ شمسی تاکنون (با گذشت بیش از ۳۵ سال) آمارهای غیر رسمی نشان می دهد که متاسفانه حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد خودروهای کشور فاقد پوشش بیمه شخص ثالث می باشند.

برخی از مشکلات در واقع دلایل عدم توسعه بیمه های بازرگانی در ایران به شرح ذیل قابل ذکر است:

عدم آشنایی کافی شهروندان با منافع پر شمار انواع بیمه نامه ها و عدم ارتباط متقابل و موثر

شایان ذکر است که در سال های اخیر با درک بهتر نقش موثر بیمه به خصوص بیمه های بازرگانی در تامین امنیت دارایی های شهروندان استقبال نسبتاً خوبی از بیمه در رشته های مختلف گردیده که در بخش اتوموبیل به دلیل وجود خطرات بالقوه متعددی که برشمرده شد، این استقبال چشمگیرتر است. اما بیمه در ایران تا رسیدن به جایگاه متعالی و قابل قیاس با کشورهای پیشرو راهی طولانی در پیش رو دارد و مشکلات بی شماری در راه توسعه بیمه های بازرگانی در کشور وجود دارد.

به عنوان مثال تنها در بخش اتوموبیل با وجود

بین شرکت های بیمه و مردم به دلایل مختلف.

ضعف تیم اطلاع رسانی (از سطح عوام، مدرسه، دانشگاه، مراکز تولیدی و صنعتی و...) موجب عدم وجود آگاهی های لازم در بسیاری موارد و به طور اخص در مورد بیمه گردیده است.

حاکمیت تعرفه های دولتی بر شرکت های بیمه عملا به مختل شدن امکان رقابت که خود اصل اساسی برای بقاء هر صنعت است، منجر گردیده است. عدم استحکام کافی بنیان های مالی شرکت های بیمه که خود پیامد موارد فوق الذکر است.

کم شمار بودن تعداد بیمه های اجباری (در بخش بازرگانی) و عدم وجود نظام کنترلی موثر بر بیمه های اجباری مثل بیمه شخص ثالث. انواع بیمه های مسئولیت حرفه ای مدنی و زیان های عمومی.

نظر به جایگاه بیمه صرفا به عنوان صندوقی برای تامین خسارت و عدم ارتباط موثر شرکت های بیمه گر و بیمه گذاران در مراحل قبل از وقوع خسارت و بیگانگی شرکت های بیمه و مردم.

عدم تناسب حق بیمه های دریافتی با خسارت پرداختی به خصوص در بخش شخص ثالث و ضریب خسارت بسیار بالا در این بخش که ناشی از عواملی همچون شمار حوادث، فقدان کنترل های دقیق در امر عبور و مرور و افزایش متوالی مبالغ دیه توسط نهاد قضایی بدون هماهنگی با صنعت بیمه و ایجاد پشتوانه های مالی لازم می باشد.

عدم استقبال عمومی از بیمه نامه های سایر رشته ها که دارای ضریب خسارت بسیار کمتر از بخش اتوموبیل بوده، دارای پوشش های متنوع بسیار مطلوب برای شهروندان است و از نظر مبلغ حق بیمه نیز بسیار کم هزینه تر و مقرون به صرفه هستند و می توانند پشتوانه ای مهم برای شرکت های بیمه در تامین منابع مالی لازم جهت بخش های پرهزینه مثل اتوموبیل باشند. بیمه نامه هایی همچون:

انواع بیمه نامه های آتش سوزی، سرقت، مسئولیت (حرفه ای، مهندسی، زیان های عمومی و...) مهندسی، باربری، بیمه های عمر و پس انداز، حوادث، مهریه، جهیزیه، و انواع بیمه نامه های اعتباری.

مطابق جدول فوق ملاحظه می شود که علی رغم ارائه انواع پوشش های بیمه ای توسط شرکت های بیمه و از جمله شرکت سهامی بیمه ایران، جمعیت زیاد کشور وجود ظرفیت های بالقوه بسیار برای رواج انواع بیمه نامه های بازرگانی حدود ۴۸ درصد از حق بیمه کل رشته های بیمه و حدود ۶۳ درصد از کل خسارت پرداختی تنها مربوط به رشته اتوموبیل است که خودداری ضریب خسارت بالای ۶۱ درصدی است. با این وصف و با توجه به وضعیت عملیاتی شرکت های بیمه و به خصوص شرکت سهامی بیمه ایران که بیشترین سهم را در جبران خسارت های جانی و مالی ناشی از حوادث اتوموبیل دارد، و نظر به عدم استقبال کافی شهروندان از دیگر رشته های بیمه ای در صورت ادامه وضع موجود

پشتوانه مالی شرکت های بیمه در معرض چالش بوده و ادامه ارائه پوشش های بیمه ای مطلوب و جبران خسارت احتمالی ناشی از تصادفات دچار اختلال جدی خواهد گردید.

امید است با افزایش سطح آگاهی های عمومی افزایش شمار دانش آموختگان . کاهش فقر و بیسوادی، افزایش ارتباطات بین المللی به خصوص در بخش بیمه . بهبود سیستم ها و روش های اطلاع رسانی داخلی . ارتقاء سطح فرهنگ عامه و در نتیجه بهبود شاخص های مرتبط با بیمه . شکوفایی برنامه ریزی های اقتصادی . اجتماعی اخیر دولت و مجلس و به خصوص آغاز حرکت به سمت خصوصی سازی در صنعت بیمه که البته خود مستلزم برنامه ریزی و نظارت دقیق است در آینده نزدیک شاهد ارتقاء جایگاه بیمه در سطح جامعه و بهره مندی بیشتر از منافع بی شمار آن باشیم .

ولگان کلیدی:

حوادث رانندگی، فوت، نقص عضو و از کار افتادگی بر اثر بیماری و مطالعات فرسنگی حادثه.

پرتال جامع علوم انسانی

منبع :

۱- سلسله انتشارات روابط عمومی پزاشکی قانونی در روزنامه

کیهان

۲- گزارش عملکرد شش ماهه سال ۸۲ و ۸۱ شرکت سهامی

بیمه ایران