

بی خیال مکمل‌های بنزین شوید



سختگوی شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی گفت: «هیچ‌کدام از خودروهای موجود به مکمل‌های بنزینی نیاز ندارند و لازم نیست که افراد از این مواد افزودنی و مکمل‌های بنزین استفاده کنند.» فاطمه کاھی یا بیان اینکه تأکید شرکت ملی پخش فراورده‌های نفتی این است که سوخت توزیعی نیازی به مکمل ندارد، تصریح کرد: «این موضوع مربوط به تمام خودروها حتی خودروهای خارجی می‌شود و عرضه مواد افزودنی و مکمل‌های بنزین در جایگاه‌های سوخت مورد تأیید این شرکت نیست.» او تصریح کرد: «حتی استفاده از مکمل‌هایی که استاندارد کافی نیز دارند، توصیه نمی‌شود.»



آماده‌باش ۱۲ هزار و ۳۰۰ نیروی راهداری در سراسر راه‌های کشور

یک مقام مسئول در راهداری گفت: ۱۲ هزار و ۳۰۰ نیروی راهدار با توجه به آغاز طرح زمستانی در سراسر کشور در آماده‌باش است. محمد رودباری، مدیرکل دفتر مدیریت بحران و تجهیز ماشین‌آلات از آماده‌باش کامل تمامی نیروهای راهداری در طرح زمستانی از چهارشنبه ۱۸ دی‌ماه خبر داد و گفت: ۹۴۰۰ پایگاه راهداری و ۱۲ هزار و ۳۰۰ نیروی راهداری و ۱۰ هزار ماشین‌آلات در سراسر کشور برای افزایش سطح ایمنی جاده‌ها و نیروهای راهداری در آماده‌باش کامل هستند.» او گفت: ۸۰۰۰ دوربین نظارت تصویری در محورهای شریانی کشور، تصاویر لحظه‌ای راه‌ها را به مرکز مدیریت راه‌های کشور ارسال می‌کنند.»

۵

جاده‌ای

شماره ۲۲۹
دوشنبه ۲۳ دی ۱۳۹۸

هفت‌نمائه



مطالب، سوژه‌ها و نظرات خود را برای ما ارسال کنید

الو حمل‌ونقل



بررسی پیام‌های رانندگان تاکسی‌سواری کرایه در شبکه‌های اجتماعی نشان می‌دهد که آنها از مشکلات متعددی رنج می‌برند که یکی از مهم‌ترین آنها مشکلات مربوط به حضور مسافربرهای شخصی و تاکسی‌های داخل شهری در محدوده فعالیت آنهاست، اخذ کرایه زیاد از مسافران و پرداخت بخش کمی از آن به رانندگان توسط برخی شرکت‌های حمل‌ونقلی نیز از دیگر مشکلات آنان است. برخی از پیام‌های رانندگان که در مورد مهم‌ترین مشکلاتشان در شبکه‌های اجتماعی منتشرشده در ادامه آمده است:

پوریا: دلایل‌بازی در بخش سواری‌های کرایه به یکی از مشکلات رانندگان تبدیل شده است. در شهر مهران هم شرکت‌ها و هم دلالتن مسافر، کرایه‌های چند برابری از مسافران دریافت می‌کنند و بخش اندکی از کرایه دریافت‌شده را به راننده می‌دهند و بقیه را برای خودشان برمی‌دارند.

علی: در ترمینال شهید کاویانی کرمانشاه برای مهران یا قصرشیرین یا به شهرهای اطراف حمل‌ونقل مسافری در اختیار تاکسی‌های داخل شهری و شخصی‌هایی است که مجوز غیرقانونی برای این کار دریافت کرده‌اند و شرکت‌ها به تاکسی‌های سواری کرایه مسافر نمی‌دهند.

حسین: ترمینال شهید کاویانی کرمانشاه یکی از ترمینال‌هایی است که شخصی‌ها کنار ایستگاه سواری عمومی ایستاده و حق ناوگان کرایه بین‌شهری را ضایع کرده و در مواردی به رانندگان خطی توهین کرده و درگیری هم به وجود می‌آورند و همه اینها در حالی است که متأسفانه از ورود خودروهای شخصی به ترمینال جلوگیری نمی‌شود. خودروهای شخصی در قصر شیرین و ایلام نیز خودشان را صاحب حق و امتیاز می‌دانند و قانون هم در این مورد کارایی لازم را ندارد که یک مسافرکش شخصی نتواند خانواده مردم را سوار می‌کند؟ درعین‌حال مشاهده‌می‌شود تاکسی‌های سواری بین‌شهری در مسیر تردد خود در چندین پلیس‌راه صورت‌وضعیتی و مدارکشان کنترل شده و ثبت ساعت کرده و اگر بارزش حمل‌ونقل هم آنجا باشد تجهیزات ایمنی و بقل نویسی و لباس فرم و... را هم کنترل می‌شود.

محمد: قبلاً تاکسی‌های داخل شهری می‌توانستند فقط تا ۲۰ کیلومتر از محدوده شهری خارج شوند ولی الان با یک برگه جعلی در بین شهرها مسافربری و از کافی‌نت برای خودشان مرخصی دریافت می‌کنند. راننده تاکسی داخل شهری می‌شناسم که سالی یک بار در خط خودش مسافربری نمی‌کند بلکه سرویس ثابت بین‌شهری گرفته و هنگام برگشت هم مسافران را با نصف قیمت به مبدأ می‌آورد. در پایانه کرج هم از این موارد زیاد دیده می‌شود. برگه مهرشده در دست دارند و برای هرجایی که مسافر باشد خودشان می‌نویسند و راحت تردد می‌کنند و کسی هم نیست که از آنها بپرسد چرا در محدوده بین‌شهری فعالیت می‌کنند؟

رامین: حضور تاکسیداران داخل شهری و مسافربرهای شخصی در ترمینال غرب (آزادی) تهران هم مشاهده می‌شود. مدتی پیش به دنبال شکایت تاکسی‌های بین‌شهری و پیگیری زیادی که صورت گرفت یک لاین را در خیابان رحمانی و ورودی ترمینال میله‌گذاری کردند تا مانع ورود این خودروها به ترمینال شوند اما یک ماه شد که همه‌چیز به روال قبل برگشت و کسی هم نتوانست مانع فعالیت آنان شود. درواقع تاکسی‌های بین‌شهری از هر طرف مورحمله قرار گرفته‌اند. اگر شرایط بدین شکل ادامه یابد باید منتظر روزهایی باشیم که کم‌کم ترمینال‌ها خالی از راننده تاکسی بشود و همه خودرویشان را فروخته و این شغل هم کم‌کم به فراموشی سپرده شود.

جلال: چندی پیش یکی از رانندگان فعال در محور کرمانشاه به همدان از همدان برای قصرشیرین مسافر برد در آنجا و در شرکت مسافربری هیچ سواری زردی نبود ولی سواری شخصی زیاد بود. متصدی شرکت به این راننده گفت مسافر نداریم و رانندگان شخصی هم‌دوره‌اش و او را بدون مسافر روانه کردند. این راننده برای این‌که خالی برنگردد به مرز پرویزخان رفت ولی شرکت حمل‌ونقل آنجا هم به دلیل حضور پرتعداد رانندگان شخصی به سواری کرایه بین‌شهری مسافر نداد و با عذرخواهی از او، گفت که نمی‌تواند به او مسافر بدهد و درنتیجه این راننده بدون مسافر و یکسرخالی به کرمانشاه برگشت. اگرچه نامبرده این مشکل را به اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان و رئیس بخش مسافری این اداره کل منتقل کرد ولی نتیجه‌ای حاصل نشد.

مهراج: تا چند سال قبل مسافرکشی با خودروی شخصی جرم محسوب می‌شد و پلیس به خاطر حمل مسافر با خودروهای شخصی برخورد می‌کرد و فقط ناوگان تاکسی‌سواری کرایه بین‌شهری مجاز به حمل مسافر بود و جوی پلیس‌راه حتما خودرو را متوقف می‌کردند و از مسافران سؤال می‌پرسیدند که مسافر هستند یا خیر؟ حالا ما مانده‌ایم که با این خودروهای شخصی مزاحم چه کنیم؟

سعید: مدتی پیش من و حدود پنج نفر از همکاراتم از همدان حرکت کرده و وقتی به مقصد رسیده شرکت آنجا از ما خواست بعد از خودروهای شهر مقصد نوبت بزنیم. این در حالی است که تعداد بسیار زیادی خودروی شهر مقصد و تعداد خیلی بیشتری هم خودروی شخصی وجود داشتند که باید قبل از ما مسافرگیری می‌کردند و بدین ترتیب ما حتی روزی یک سرویس هم مسافرگیری نمی‌کنیم.

احمد: با مشکلاتی که هر روزه برای رانندگان سواری کرایه بین‌شهری به وجود می‌آید این رانندگان از شغل خودشان لاسرد می‌شوند. چرا باید یک شرکت که تمام تشکیلاتش یک کانکس ۱۲ متری است کارش به جایی برسد که به سواری عمومی مسافر نهد و به خاطر درآمد بیشتر مسافر را به ماشین شخصی بدهد؟ شرکت‌هایی که نزدیکی مرز فعالیت می‌کنند کرایه‌های بالا می‌گیرند و اما بخش کمی از آن را به رانندگان می‌دهند.

هومن: مسئولان برای بایگانی دفترچه و غیرفعال کردن گواهینامه‌های رانندگان حمل‌ونقل عمومی مسافری چاره‌ای بیندیشند. این اقدام بایگانی نیست، بریدن نان زن و بچه رانندگان است. راننده‌ای که دفترچه‌اش ۴۵ روز یا دو ماه بایگانی می‌شود بدون حقوق و درآمد باید چه کار کند؟ خانواده رانندگان چنه گناهی کرده‌اند؟



حداقل سن رانندگان برای صدور کارت هوشمند رانندگی ۲۳ سال و حداکثر آن را نیز ۵۵ سال است که در صورت سابقه پرداخت حق بیمه تا ۱۰ سال به حداکثر سن افزوده خواهد شد. همچنین براساس ضوابط، صدور کارت هوشمند رانندگی برای بازنشستگان امکان‌پذیر نیست.به گزارش هفته‌نامه «حمل‌ونقل»، پیش‌ازاین نیز عبدالهاشم حسن‌نیا، مدیرکل سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در این خصوص گفته بود: «طبق اطلاعات بانک اطلاعاتی سازمان راهداری ۷۰ هزار دستگاه وانت‌بار و ۱۱ هزار راننده دارای کارت هوشمند معتبر هستند؛ اما در خصوص اینکه چه تعداد از مجموع وانت‌بارها در

شرکت‌های حمل‌ونقل وانت‌باری اهمیت گرفتن کارت هوشمند ناوگان و رانندگان اطلاع‌رسانی شده است. **آیا داشتن مدرک تحصیلی مشخص برای متقاضیان کارت هوشمند الزامی است؟**

با توجه به اینکه برای صدور کارت هوشمند، رانندگان باید مدرک دیپلم ارائه کنند ولیکن برای تسهیل کار رانندگان وانت‌بار، صدور کارت هوشمند آنان با مدرک تحصیلی پنجم ابتدایی یا نهضت سوادآموزی نیز قابل‌قبول است. او گفت: «از دیگر مدارک الزامی برای صدور کارت هوشمند، گذراندن دوره‌های آموزشی و داشتن حداقل گواهینامه پایه ۳ است.»

روزانه ۲۸۰ میلیارد تومان خسارت سوانح جاده‌ای

بیمه‌نامه دارند. درواقع اگر تمامی وسایل حمل‌ونقل موتوروی ایران از بیمه‌نامه برخوردار بودند، میزان خسارات رقم سنگین‌تر و درشت‌تری می‌شد. نکته آماری جالب دیگر درباره تصادفات رانندگی این است که فقط ۱۵ درصد رانندگان ایرانی پریسک هستند و همین جمعیت توانسته‌اند شرکت‌های بیمه‌ای را زیان‌ده کنند و رقم سنگینی خسارت به اقتصاد ایران وارد کنند. زیان سنگین بیمه‌های شخص ثالث به‌حدی است که شرکت بیمه‌ای بزرگی مانند ایران اعلام کرده که ۹۵ درصد زیانش مربوط به بیمه شخص ثالث است.



۹۷ میلیون دلار زیان اقتصادی تصادفات ایران

براساس آخرین آمارها در سال گذشته بیش از ۱۷ هزار نفر از ایرانیان در تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست داده‌اند و در نیمه اول امسال تعداد فوتی‌های تصادفات به نزدیک ۱۰ هزار نفر رسید. این سوانح البته در کنار زیان‌های جسمانی، روحی و روانی بسیار برای هم‌وطنانی که در معرض آن قرار می‌گیرند، سوی اقتصادی قابل‌توجهی نیز دارد که از اطراف مختلفی می‌توان به آن پرداخت و مسئولان و سازمان‌های گوناگون آمارهایی از میزان این خسارت‌ها اعلام کرده‌اند. یکی از ارائه‌دهندگان آمار زیان‌های اقتصادی تصادفات شورای‌عالی حفاظت فنی و بهداشت کار است. اخیرا ایرج محمدفام، عضو این شورا با بیان اینکه خسارت‌های ناشی از سوانح رانندگی

با وجود تلاش‌های صورت‌گرفته در تجهیز زیرساخت‌های جاده‌ای و به‌کارگیری روش‌های مختلف به‌منظور کاستن از سوانح جاده‌ای اما هرازگاهی خبر یک سانحه دل مردم را به درد می‌آورد. به دلایل اقتصادی که امروزه کشور با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند صاحبان کالا و بار و هم‌چنین مسافران بیش از هر مُد حمل‌ونقلی استفاده حمل‌ونقل زمینی را به دیگر وسایل ترجیح می‌دهند. آنچه موجب این اقبال شده بود اعتماد به حمل‌ونقل زمینی بود که با ادامه این روند قطعا روبه‌زوال می‌گذارد.سوانح رانندگی در ایران موضوعی نیست که هیچ‌گاه کهنه شود و هر از چندی با آمدن خبر یک تصادف بزرگ که جان تنی چند از شهروندان در آن از دست می‌رود، باز هم موضوع داغ می‌شود. این موضوع اما سوبه‌های گوناگونی دارد که بارها به آن پرداخته شده و آمارهای بسیاری از آن ارائه شده است، آمارهایی که از میزان و تعداد سوانح رانندگی در شهرها و جاده‌های کشور در آن دیده می‌شود تا برآورد‌ها از زیان‌های اقتصادی حاصل از تصادفات. اما نکته‌ای که در این میان معمولاً مغفول واقع می‌شود را می‌توان در میان صحبت‌های علی رشیدی، عضو انجمن اقتصاد شهری ایران جست‌وجو کرد: «آمارهایی که هر از چندی پیرامون زیان‌های اقتصادی حاصل از سوانح رانندگی اعلام می‌شود را نمی‌توان مبنای محاسبه‌ای دقیق قرار داد، چه آنکه این آمارها مبنای مشخصی ندارند و براساس فرضیات محاسبه می‌شود.»

هزینه فوت هر نفر ۱،۵ میلیارد تومان

براساس اعلام پلیس راهور، هر تصادف رانندگی منجر به فوت، معادل۱،۵ میلیارد تومان خسارت به کشور وارد می‌کند. این در حالی است که روزانه به‌طور میانگین ۵۵ نفر در حوادث رانندگی فوت می‌کنند. البته گفته می‌شود آمارهای فوتی تصادفات رانندگی تنها مربوط به فوتی‌های سر صحنه تصادف است و مرگ‌هایی که بعد‌ازآن در بیمارستان اتفاق می‌افتد به‌حساب این آمار گذاشته نمی‌شود. به‌رحال ما به آمار رسمی راهور اکتفا می‌کنیم. درواقع هزینه تصادفات رانندگی در ایران هرروز حدود ۲۸۰ میلیارد تومان است که رقم بالایی است.

تصادفات رانندگی بیمه را زیان‌ده کرد

بر اساس اعلام بیمه مرکزی، حوادث رانندگی بیمه شخص ثالث را در ایران زیان‌ده کرده است و حالا سالانه حدود ۷۰۰ میلیارد تومان ضرر و زیان از ناحیه این بیمه‌نامه به شرکت‌های بیمه‌ای ایران وارد می‌شود. البته طبق آخرین آمارنامه صنعت بیمه کشور، تعداد وسایل نقلیه موتوروی در حال تردد بیش از ۳۶ میلیون است و فقط حدود ۵۰ درصد از وسایل حمل‌ونقل موتوروی