

مدیرمسئول:

محمدامین ایمانجانی

قائم‌مقام مدیرمسئول:

مسعود فروغی

سردبیر:

محمد زعیم‌زاده

تلفن و فکس:

۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۵

کدپستی:

۱۱۳۵۳۳۸۱۶

چاپ:

چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

خیابان حافظ،پایین‌ترازجمهوری

روبه‌روی ساختمان‌پارس

ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم

«فرهیختگان» براساس داده‌های پزشکی قانونی و داده‌های جهانی بررسی کرد

تعداد مرگ‌ومیر تصادفات درایران برابرکل اتحادیه اروپا

طی چندین دهه، مرگ‌های حاصل از تصادفات جاده‌ای به عنوان یک بحران بین‌المللی شناخته می‌شد که هر ساله جایگاه بالایی درعلل اصلی مرگ‌ومیرکسب می‌کرد.اماپرسی وضعیت تصادفات درجهان‌نشان‌می دهدطی چندسال‌اخیرحتی باکنارگذشتن آثارمحدودیت‌های ترددی دوره شیوع کرونا(که با کاهش ترده موجب کاهش مرگ‌ومیر شده بود)، تعداد مرگ‌ومیرناشی از تصادفات با کاهش محسوسی روبه‌رو بوده است. این درحالی است که طی دهه اخیر مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی در ایران که با تلاش‌های گسترده نظارتی و فرهنگی مجموعه پلیس روند کاهشی را تجربه کرده بود، شوربخانه طی سه سال اخیر روند صعودی به خود گرفته است.
آمارها بسیار قابل تامل است، به طوری‌که تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات در ایران با کل مرگ‌ومیر تصادفات رانندگی در اتحادیه اروپا با ۲۷ کشور و جمعیت ۲۵۰ میلیون نفری برابری می‌کند. به نظر می‌رسد کاهش کیفیت خودروها در کنار افزایش تعداد خودرو و خطاهای انسانی نقش زیادی در این جهش آماری دارد که البته به‌گفته متخصصان این حوزه، خودروسازان بیش از دیگران در این روند مقصر هستند.

صعود مجدد مرگ‌ومیر جاده‌ای

آمارها می‌گوید از سال ۱۳۸۲ تا ۱۴۰۱ در مجموع ۳۵۱ هزار و ۹۹۶ نفر بر اثر حوادث رانندگی در کشور جان خود را دست داده‌اند و با احتساب حدود ۲۷ هزار مرگ در سال‌های ۸۳- ۸۲- می‌توان گفت در دو دهه گذشته یعنی از سال ۱۳۸۲ تا ۱۴۰۱ تا جمعا ۴۰۵ هزار نفر در حوادث رانندگی کشور جان باخته‌اند؛ عددی که تقریبا دو برابر کل شهدای هشت سال جنگ تحمیلی (۲۱۳ هزار و ۲۵۵ نفر) است. طبق آمار آمارها، میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی از سال ۱۳۸۲ تا ۱۳۹۵ روند کاهش‌ی داشته است، اما از آن سال به بعد دوباره روند افزایشی داشته است. آمارها نشان می‌دهد به طور متوسط سالانه حدود ۱۷ هزار نفر در حوادث رانندگی کشور جان خود را از دست می‌دهند؛ که حدود ۳ هزار نفر آنها زیر ۱۸ سال هستند. این نتایج حاکی از عمق یک فاجعه انسانی است. براساس اعلام سازمان پزشکی قانونی کشور تعداد مرگ‌ومیر حوادث رانندگی در سال ۱۳۸۴ در ایران ۲۷ هزار و ۵۵۵ نفر بود؛ آزاری که رنگ هشدار را در دهه ۱۳۸۰ به صدا درآورد. این وضعیت با ساخت‌گیری‌های تیرمیری انتظامی در قوانین راهنمایی و رانندگی، فرهنگ سازی پلیس و مواردی همچون سخت‌گیری‌ها برای بستن کمربند، اطلاع‌رسانی‌ها درخصوص رعایت سرعت مجاز، سبقت مجاز و افزایش ایمنی راه‌ها (افزایش طول جاده‌های دیوانده، بزرگراه و آزادراه و رفع نقاط حادثه خیز جاده‌ای و…) موجب کاهش مرگ‌ومیر تصادفات شد. اما در سال‌های اخیر بار دیگر میزان مرگ‌ومیر تصادفات افزایش یافته است. گرچه پژوهش علمی‌ای در خصوص علل و دلایل افزایش مرگ‌ومیر جاده‌ای در چند سال اخیر منتشر نشده؛ اما برخی شواهد از افزایش تعداد خودروها در کشور و کاهش کیفیت و ایمنی خودروها خبر می‌دهند. به هر صورت، طی دو دهه اخیر گرچه در بخش عامل انسانی (بهبود آموزش و اثرگذاری قوانین راهنمایی و رانندگی) و جاده اتفاقات مثبت رخ داده، اما در بخش خودرو آن طور که شواهد نشان می‌دهد، کیفیت خودروها افت محسوسی داشته است.

خودرو؛ عامل ۵۰ درصد از مرگ‌ومیرها

درخصوص ارب‌بخشی کیفیت و ایمنی خودرو بر کاهش مرگ‌ومیر تصادفات،

۱۳ اسفندماه ۱۴۰۱ سردار تیمور حسینی، جانشین سابق رئیس پلیس راهور فرجاا -رئیس فعلی پلیس راهور فرجاا- در گفت‌وگو با خبرنگاری دولت، می‌گوید: «پلیس با همکاری سایر دستگاه‌های دخیل در حوزه ترده و حوادث جاده‌ای در سال‌های سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۷ توانست آمار تلفات جاده‌ای را از تعداد ۲۷ هزار نفر به ۱۵ هزار نفر کاهش دهد. اما در سه سال اخیر شمار تلفات جاده‌ای با افزایش ۱۳ درصدی به حدود ۱۷ هزار نفر رسیده است که این مساله نشان می‌دهد باید امنیت و جان مردم در ساخت خودروهای داخلی جدی گرفته شود.» سردار حسینی با اشاره‌ای به سهم ۸۰ درصدی تصادفات داخلی در آمار تصادفات سال گذشته، افزود: «وقتی در شرکت‌های خودروساز داخلی شاهد ارتقای کیفیت و ایمنی محصولات نیستیم، متقابلا آمار بالای تصادفات را نیز باید بپذیریم.»
۱۹ دیهیبشت ۱۴۰۲ نیز سردار سیدتیمور حسینی، جانشین سابق رئیس پلیس راهور فرجاا با اشاره به آمار تصادفات رانندگی و جان باختگان ناشی از آن تا پایان طرح نوروزی ۱۴۰۲ عنوان کرد: «خطای انسانی در تصادفات جاده‌ای ۲۹ درصد، سهم راه ۲۰ درصد و سهم خودرو به ویژه خودروهای ایرانی مانند پراید و پژو ۵۱ درصد بوده است که متأسفانه رقم قابل توجهی از سهم این تقصیرها به راه و خودرو اختصاص دارد. ازاین‌رو در حوادث ترافیکی به دو مفهوم مؤثر باید توجه ویژه‌تری داشت؛ ابتدا (وقوع) و سپس (شدت) که اگر براساس متغیر شدت به حوادث ترافیکی نگاه کنیم، سهم انسان کاهش را از خودرو می‌شود. راه امن و خودرویی ایمن، هم پیش از حادثه و هم پس از حادثه، می‌توانند حافظ جان انسان‌ها باشند و خسارت‌های ناشی از حوادث رانندگی را به حداقل برسانند. درباره خودرو، استحکام بدنه، ستون‌های محکم، کمربند ایمنی مناسب، کیسه هوا و مواردی از این دست، خسارت‌های جانی و مالی را حتی در صورت وقوع حادثه رانندگی کاهش می‌دهد که متأسفانه خودروهای داخلی، هیچ‌کدام از این موارد را ندارند.»

سهم ۳ عامل در مرگ‌ومیر

به طور کلی عوامل مؤثر بر افزایش تصادفات جاده‌ای شامل سه دسته اساسی می‌شوند؛ جاده‌های پرخطر، عوامل انسانی و خودروهای ناایمن.

جاده‌های پرخطر

در خصوص جاده‌های پرخطر و ناایمن کشور این آمار قابل تامل است که تقریبا در ۲۰ درصد از تصادفات رانندگی عامل جاده‌های پرخطر اثرگذار است. طبق اعلام وزارت راه و شهرسازی طی سال ۱۴۰۱ در هر ۱۱٫۲ کیلومتر در جاده‌های ایران یک حادثه منجر به مرگ اتفاق می‌افتد. این در حالی است که در سال ۱۳۹۷ در هر ۱۲٫۲ کیلومتر یک حادثه کبرگبار رانندگی اتفاق می‌افتاد. در سال‌های اخیر تغییرات و پیشرفت‌های زیادی در جاده‌های کشور انجام گرفته است؛ اما با وجود اصلاح حدود هزار نقطه حادثه‌خیز در این سال‌ها، هنوز ۳۳۲۲ نقطه حادثه‌خیز در کشور وجود دارد. براساس اعلام پلیس راه کشور از این تعداد هزار و ۵۸۵ نقطه پرتصادف هزار و ۸۰۰ نقطه نیز دارای تصادف هستند. براساس اظهارات سردار هادیا نقر، رئیس سابق پلیس راهور، درحالی‌حدود ۸۰ درصد ترده خودروها درون شهرهاست که ۳۰ درصد تصادفات درون شهرها و ۷۰ درصد بیرون شهرها اتفاق می‌افتد. آمار ۱۱ ساله پلیس نشان می‌دهد بیشترین میزان تصادفات (حدود ۶۳ درصد) در ۳۰ کیلومتری اول خارج از شهرها رخ می‌دهند و ۵۱ درصد این تصادفات منجر به فوت می‌شود.

۲ خوردوی ناایمن
طبق اعلام مسئولان پلیس راهور، کیفیت پایین خودروها و ناایمن بودن آنها عامل ۵۱ درصد کشته‌های تصادفات است. گزارش‌های مردمی به وضوح نشان می‌دهد بسیاری خودروهای ساخت داخل در هنگام تحویل به مشتری از در کارخانه نیز حتی از داشتن امکانات اولیه محروم هستند و مشتریان نیز به جهت افزایش روزافزون قیمت قطعات خودرو قادر به استفاده از خودروی خارجی نیستند و مجبورند با قیمت گزاف تر به خرید خودروی تولید داخل با نازل‌ترین کیفیت مانند پراید یا پژو همد؛ خودروهایی که در مواقع اضطراری با مشکل بازنشدن ایربگ و… جان مردم را نشانه می‌گیرند.

عامل انسانی

برآوردها نشان می‌دهد حدود ۲۹ درصد از تصادفات بر اثر خطای انسانی است؛ طبق اعلام رئیس پلیس کشور ۸۲ درصد تصادفات به سبب چهار عامل سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، عدم توجه به جلو و خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان اعلام شده است.

کاهش مرگ‌ومیر جاده‌ای در جهان

آمارهای جهانی نشان می‌دهد مرگ‌ومیر بر اثر تصادفات جاده‌ای، سالانه تقریبا روندی کاهش‌ی در پیش گرفته است. برای مثال تلفات جاده‌ای در کشورهای عضو اتحادیه اروپا از حدود ۲۹ هزار مورد در سال ۲۰۱۱ تا ۲۰ هزار و ۶۴۰ مورد در سال ۲۰۲۲ رسیده است. در آلمان تعداد مرگ‌ومیر تصادفات جاده‌ای از چهار هزار مورد در سال ۲۰۱۱ تا ۲۵۰۰ مورد در سال ۲۰۲۲ رسیده است. در ترکیه نیز مرگ‌ومیر رانندگی از ۷۵۰۰ مورد در سال ۲۰۱۶ به کمتر از ۵۴۰۰ مورد در سال ۲۰۲۲ رسیده است. به عبارتی، برخلاف کشورمان که مرگ‌ومیر رانندگی پس از کاهش طی سال‌های سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸، مجددا در سال ۱۴۰۰ روند صعودی به خود گرفته، در سال ۱۴۰۱ با ۱۹٫۵ هزار مورد رسیده است. همچنین طی ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۲ تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات عدد ۱۷۷ هزار و ۱۷۷ نفر را به ثبت رسانده که رشد ۵ درصدی نسبت به ۱۰ ماهه پارسال را نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد اگر روند رشد ۵ درصدی تا پایان سال ادامه داشته باشد، عدد ۲۰ هزار و ۶۰۰ مورد مرگ‌ومیر را نیز به ثبت برساند. به نظر می‌رسد یک برنامه‌ریزی اصولی می‌تواند باز زمانی ده ساله در اروپا و اغلب کشورها صورت گرفته که با وجود بیشتر شدن جمعیت و تعداد خودروها توانسته‌اند تعداد مرگ‌ومیر را کاهش دهند.

مرگ‌ومیر ایران برابر با کل اتحادیه اروپا

سه کشور ایران، آلمان و ترکیه در برخی نقاط با یکدیگر اشتراکاتی دارند؛ از جمله جمعیت نزدیک به هم (نزدیک بر ۸۵ میلیون) اما با این حال آمارها نشان می‌دهد در سال‌های اخیر، دو کشور دیگر در کاهش تلفات براساس تصادفات موفق‌تر عمل کرده‌اند. آمارها نشان می‌دهد ایران و آلمان با جمعیت مشابه و با وجود اینکه آلمان از سرده‌ماران حوزه خودرو در جهان به حساب می‌آید و همچنین دارا بودن بیش از ۵۰ میلیون وسیله نقلیه ثبت‌شده، نسبت به کشورمان با تصادفات جاده‌ای و به تبع تلفات کمتری روبه‌رو است. براساس این آمارها در سال ۲۰۲۲ تعداد کشته‌شدگان تصادفات رانندگی ثبت‌شده توسط پزشکی قانونی کشورمان رقم ۱۹٫۵ هزار مورد دارد می‌کند اما با تمام این شرایط آلمان تنها ۲۵۶۲ نفر تلفات ثبت کرده است.

ترکیه نیز با جمعیت مشابه و شرایط فرهنگی نزدیک به ایران و دارا بودن ۲۸ میلیون وسیله نقلیه ثبتی نسبت به ایران با تلفات حاصل از تصادف کمتری روبه‌روست. مرگ‌ومیر حاصل از تصادفات در ترکیه در سال ۲۰۲۲ نیز نزدیک به ۵۳۶۲ می‌رسد که در مقایسه با سال ۲۰۲۱ کاهش تقریبا ۱۰۰ نفری داشته است. با اینکه ترکیه نسبت به آلمان تقریبا افزایش دو برابری کشته‌شدگان حاصل از تصادفات را دارد؛ اما هر دو کشور نسبت به ایران میزان بسیار کمتری از تلفات را دارند.

گفته شد که طبق آمارها، اگر رشد ۵ درصدی مرگ‌ومیر ۱۰ ماهه امسال در بهمن و اسفند هم تداوم داشته باشد، شوربخانه تعداد مرگ‌ومیر تصادفات در کشورمان به عدد بی‌سابقه ۲۰۶ هزار نفر خواهد رسید، عددی که برابر کل مرگ‌ومیر ۲۷ عضو اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۲ است.

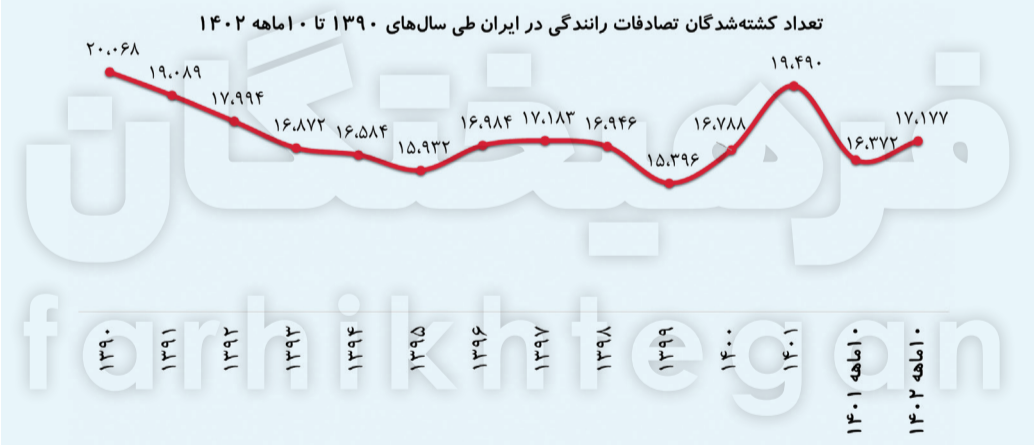
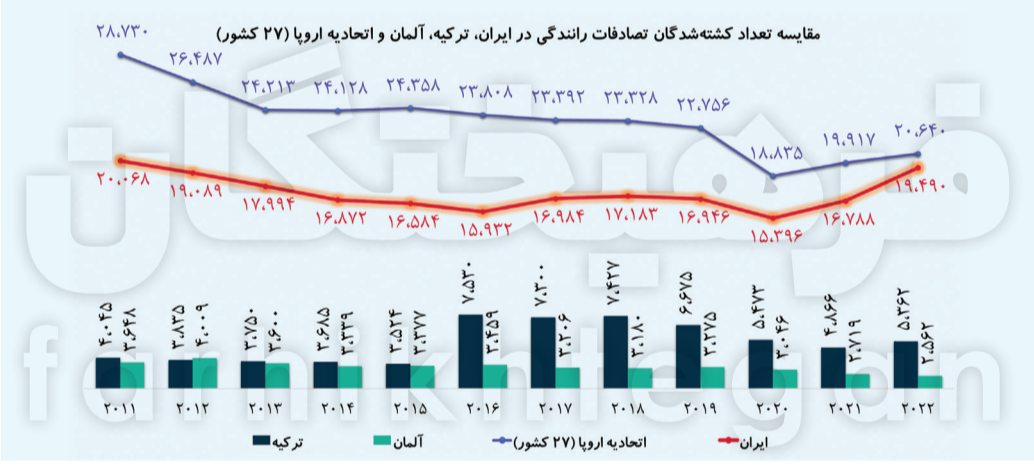
رتبه ۵۴ ایران در بالا بودن مرگ‌ومیر

یکی از شاخص‌هایی که در سطح جهان و توسط سازمان جهانی بهداشت (who) برای سنجش وضعیت مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی استفاده می‌شود؛ نسبت کشته‌شدگان به جمعیت کشورهاست. براساس این شاخص هرچه مقدار آن به صفر نزدیک‌تر باشد؛ وضعیت کشورها در شرایط مطلوب‌تری قرار داشته و تعداد کشته‌شدگان پایین‌تر است. البته در این شاخص، به مواردی همچون تعداد خودرو و وسایل نقلیه و مواردی همچون وسعت کشورها اشاره نمی‌شود. در هر حال، یک شاخص بین‌المللی برای سنجش وضعیت کشته‌شدگان ناشی از تصادفات رانندگی است.

آمارهای سازمان جهانی بهداشت نشان می‌دهد طی سال ۲۰۲۱ در بین ۱۸۳ کشور کوچک و بزرگ، جمهوری دومینیکن، زیمبابوه، ونزوئلا، لیبیریا، اریتره، جمهوری آفریقای مرکزی، سودان جنوبی، عربستان سعودی، برونندی و جمهوری کنگو ۱۰ کشور هستند که به ترتیب بالاترین نسبت کشته‌شدگان تصادفات رانندگی در جهان را به خود اختصاص داده‌اند. در اولین کشور که جمهوری دومینیکن بوده، به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، نزدیک به ۶۵ نفر در تصادفات کشته شده‌اند. این مقدار در زیمبابوه ۴۱ نفر، در ونزوئلا، لیبیریا، اریتره، جمهوری آفریقای مرکزی و سودان جنوبی به طور میانگین بین ۳۷ تا ۳۹ نفر و در عربستان سعودی این تعداد ۳۶ نفر است.

در بین کشورهای درحال توسعه و کشورهای منطقه، وضعیت عربستان سعودی بسیار قابل تامل است. این کشور با وجود امکانات و پیشرفت‌های کنونی جزء کشورهایی است که بیشترین مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات را داشته است.

پس از عربستان، کشورهای یمن با ۲۹ نفر کشته به ازای هر ۱۰۰ هزار جمعیت و عراق با ۲۷ نفر به ترتیب در رتبه‌های ۳۱ و ۳۸ جهان قرار دارند. پس از این سه کشور (عربستان، یمن و عراق)، کشورمان ایران با حدود ۲۳ کشته به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، در رتبه ۵۴ جهان قرار دارد. در این رتبه‌بندی، چین با ۱۷ کشته در رتبه ۷۶، اردن با ۱۷ کشته در رتبه ۷۷، لبنان با ۱۶ کشته در رتبه ۸۲، افغانستان ۱۶ کشته ۸۷، کویت ۱۵ کشته ۹۰، روسیه با ۱۲ کشته در رتبه ۱۱۶، عمان با ۱۱ کشته رتبه ۱۲۲، مصر با ۱۰ کشته رتبه ۱۲۵، آمریکا با ۹ کشته رتبه ۱۲۸، قطر با ۷ کشته رتبه ۱۴۲، جمهوری آذربایجان و ترکیه با ۶٫۷ کشته رتبه ۱۴۵ و ۱۴۶، ژاپن با ۴ کشته رتبه ۱۷۳، آلمان با ۳ کشته رتبه ۱۷۵، نروژ با ۲ کشته رتبه ۱۸۰ و کشورهای سنگاپور با ۲ و مالدیو با ۲ و کمتر از دو کشته در رتبه‌های ۱۸۱ و ۱۸۳ قرار دارند.



ورود دانش بنیان‌ها به تسهیل جابه‌جایی کالا

همچنین با ایجاد زنجیره سرد (سردخانه‌ها و ماشین‌های یخچال‌دار) به تولیدکنندگان مواد غذایی این امکان رامی دهد از سلامت و تازگی محصولات خود اطمینان حاصل کنند.
علیرضا بنی هاشمی، مدیر خنده صنعت‌کاران در حاشیه مراسم افتتاحیه بزرگ‌ترین مرکز دانش بنیان پردازش کالاو باراندا از اشتراکی درگفت‌وگو با «فرهیختگان» گفت: در این زمینه اقدامات متعددی در حاشیه افتتاحیه پنج شرکت دانش بنیان حاضر شوم که گام مهمی در پر کردن خلأ جدی در حوزه تولید و توزیع برای زنجیره تولیدکنندگان برداشتنند و در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل با همت بخش دانش بنیان توانستند در ایجاد فرصت‌های شغلی زیادی برای جوانان ایران قدم بردارند. خانه صنعت‌کاران این اقدام را تحسین می‌کند و حمایت همه جانبه خود را از تمام گروه‌هایی که در این عرصه زحمت می‌کشند، اعلام می‌دارد.
با توجه به موانع و مشکلاتی که در این مسیر از زحمت وجود دارد تمام تلاش ما این است که به رفع موانع کمک کنیم تا شاهد بهره‌وری روزیکر مجموعه باشیم. یکی از حسن‌های این مجموعه این است که محصول مستقیم و بدون واسطه به دست مصرف‌کننده نهایی که مرم هستند، برسانند.»
در ادامه رئیس خانه صنعت‌کاران اززیای خود را از موانع این مسیر و نحوه حمایت خانه صنعت‌کاران در جهت هموارکردن این راه برای مراکز دانش بنیان صنعتی‌گفت: «در این حوزه، بخش‌های مرتبط با حمل‌ونقل نیاز به مجوزهایی دارد؛ اعم از برخی از تجهیزات برای تسهیل حمل‌ونقل از قبیل اتوبویل‌ها و ماشین‌آلات، اکثر مسائل این حوزه به وزارت راه مربوط می‌شود، بحث دیگری

که وجود دارد تا مین نقدبنیگی برای تسهیل راه مراکز دانش بنیان صنعتی است که یکی از اثرات آن افزایش فرصت‌های شغلی و جذب نیروی انسانی از ۷۰۰ نفر به ۴۰۰۰ نفر است. خانه صنعت‌کاران تمام تلاش خود را به جهت افزایش نیروی انسانی و فرصت اشتغال تا سه ماه ابتدای سال ۱۴۰۳ به‌کار می‌گیرد و همچنین در این بخش درجهت تسهیل مسیر برای تولیدکنندگان و مراکز دانش بنیان می‌توان به همراهی دولت و سازمان‌های ذی‌ربط با مراکز دانش بنیان و تأمین مالی دولت در این حوزه اشاره کرد. با وجود رقمی در حدود ۴ یا ۵ همت نیز می‌توان در قسمت‌های مختلفی قدم‌های مختلفی برداشت، ازجمله خرید چندین هزار دستگاه و به‌دنبال آن ایجاد چندین هزار فرصت اشتغال‌زایی ایجاد کرد. یکی از اثرات ایجاد فرصت‌های شغلی این است که کارخانه‌های زیرمجموعه شرکت‌های خرد قادر به ادامه فعالیت باشند و بسته نشوند؛ به این دلیل که توزیع محصولات آنها به راحتی صورت می‌گیرد.
امروز منابع اصلی کسب‌وکارها، طبیعتا موضوع پول و کاهش نقدبنگی در گردش است که هدف از این کار برای تأمین خودرو، تأمین محل لجستیک و تخصیص مکان‌های شهری برای انبارهاست. به این منظور می‌توان از ظرفیت‌های خالی موجود در وزارت جهاد کشاورزی، نیروهای انتظامی، شهرداری‌ها برای تأمین انبارهای مرکزی استفاده کرد و با استفاده از توان لجستیک توزیع را گسترش داد.»
مهندس ثابت‌پی در پایان گفت: «به‌طور کلی کسب‌وکارهای خرد که توانایی انتقال خدمات و محصولات خود را به سایر استان‌ها ندارند، می‌توانند توسط این سامانه هوشمند فرآیند بخش‌و توزیع اجناس خود را تسهیل کنند.»

همهی را در بحث حمل‌ونقل شرکت به خصوص در محصولات FMCG با کالاهای سوپر مارکتی رقم زد.»

در ادامه مهندس ثابت‌پی به موانع در مسیر بزرگ‌ترین مرکز دانش بنیان صنعتی اشاره کرد و گفت: «اموانعی که در این مسیر وجود دارد بیشتر به حوزه سیاست‌گذاری‌های کلی اقتصاد کشور باز می‌گردد. برای مثال در این موضوع می‌توان به همراهی دولت و سازمان‌های ذی‌ربط با مراکز دانش بنیان و تأمین مالی دولت در این حوزه اشاره کرد. با وجود رقمی در حدود ۴ یا ۵ همت نیز می‌توان در قسمت‌های مختلفی قدم‌های مختلفی برداشت، ازجمله خرید چندین هزار دستگاه و به‌دنبال آن ایجاد چندین هزار فرصت اشتغال‌زایی ایجاد کرد. یکی از اثرات ایجاد فرصت‌های شغلی این است که کارخانه‌های زیرمجموعه شرکت‌های خرد قادر به ادامه فعالیت باشند و بسته نشوند؛ به این دلیل که توزیع محصولات آنها به راحتی صورت می‌گیرد.
امروز منابع اصلی کسب‌وکارها، طبیعتا موضوع پول و کاهش نقدبنگی در گردش است که هدف از این کار برای تأمین خودرو، تأمین محل لجستیک و تخصیص مکان‌های شهری برای انبارهاست. به این منظور می‌توان از ظرفیت‌های خالی موجود در وزارت جهاد کشاورزی، نیروهای انتظامی، شهرداری‌ها برای تأمین انبارهای مرکزی استفاده کرد و با استفاده از توان لجستیک توزیع را گسترش داد.»
مهندس ثابت‌پی در پایان گفت: «به‌طور کلی کسب‌وکارهای خرد که توانایی انتقال خدمات و محصولات خود را به سایر استان‌ها ندارند، می‌توانند توسط این سامانه هوشمند فرآیند بخش‌و توزیع اجناس خود را تسهیل کنند.»