این آمار برای قبل از وعده صادق ۳ است!

سقوط تاریخی بنادر و هوانوردی صهیونیست‌ها

۷ اکتبر ۲۰۲۳ مبدأ بسیاری از تحولات منطقه‌ای و جهانی است. در میان همه جنایت‌هایی که رژیم صهیونیستی علیه مردم مظلوم فلسطین روا داشته، اما جنایت‌های پس از ۷ اکتبر در ردیف سیاه‌ترین جنایت‌های تاریخ بشریت قرار گرفته است. گرچه اغلب دولت‌های عرب و مسلمانان نسبتا سکوت و دیپلماسی بی‌فایده را با رژیم صهیونیستی و کارفرمای آن یعنی آمریکا در پیش گرفته‌اند، اما در این میان انصارالله یمن و حزب‌الله لبنان بیشترین هزینه را در حمایت از فلسطین داده‌اند. گرچه ممکن است در ظاهر کسانی اسرائیل را پیروز این نبرد ظالمانه بدانند، اما علاوه بر اینکه وجهه این رژیم و حامیان آن در میان افکار عمومی جهان به شدت تخریب شده، حمایت‌های انصارالله یمن و حزب‌الله لبنان و دیگر گروه‌های مقاومت از فلسطین نسبتا برای اسرائیل گران تمام شده است. یکی از تبعات این پاسخ‌های نظامی به رژیم صهیونیستی، کاهش سطح امنیت این رژیم در سطح دریا و هواست. براساس آمارهای رسمی رژیم صهیونیستی، طی یک‌سال اخیر تردد کشتی‌ها در بنادر این رژیم کاهش بیش از ۳۰ درصدی و تردد مسافران بین‌المللی در فرودگاه‌های اصلی رژیم کاهش ۴۴ درصدی داشته است. افزایش شدید هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه جابه‌جایی بار، از دیگر تبعات این جنگ نابرابر برای رژیم اسرائیل بوده که در افزایش هزینه بنگاه‌ها و خانوار نقش قابل توجهی داشته است.

بنادر اصلی اسرائیل

آناتومی دریایی اسرائیل عمدتا توسط ۳ بندر اداره می‌شود که جزء شلوغ‌ترین بنادر جهان به حساب می‌آیند و امکان فعالیت اقتصادی عظیمی را برای این رژیم فراهم می‌کنند. حیفا، اشدود و ایلات به‌عنوان بنادر اصلی اسرائیل با نقش‌های متمایز ظاهر می‌شوند که درمجموع قدرت دریایی اسرائیل را شکل می‌دهند. آمارها نشان می‌دهد حدود ۳۴ درصد از بار جابه‌جا شده توسط بنادر اسرائیل توسط بندر حیفا و ۴۶ درصد آن توسط بندر اشدود جابه‌جا می‌شود و سایر جابه‌جایی‌ها با بنادر ایلات و... است.

بندر حیفا

حیفا که در شمال اسرائیل در امتداد دریای مدیترانه واقع شده، از زمان بازسازی آن در سال ۱۹۴۸، یک مرکز دریایی بوده. همچنین نقش محوری در ترافیک مسافری و عملیات کشتی‌های کروز ایفا می‌کند. بندر طبیعی در آب‌های عمیق آن را به دروازه‌ای مهم برای کالاها و مسافر تبدیل می‌کند. بندر حیفا مجهز به دو پایانه کانتینری و دو پایانه چند باری است. این بندر دارای مدرن‌ترین امکانات دروازه کامیون ۱۷ خطی است که امکان جابه‌جایی همزمان چندین وسیله نقلیه باری را فراهم می‌کند. علاوه‌بر این، گنجاندن پایانه حمل‌ونقل ریلی در پس‌کرانه این بندر، کمک زیادی به حمل بار در این بندر می‌کند. این امکانات متنوعی ازجمله پایانه مسافربری، اسکله ماهیگیری، باشگاه قایقرانی، اسکله ورزشی، سیلوهای غلات و پایانه مواد شیمیایی را ارائه می‌دهد. تنها در سال ۲۰۱۸، بندر حیفا تقریبا ۳۰ میلیون تن بار شامل ۱٫۴۶ میلیون کانتینر را جابه‌جا و جابه‌جایی ۲۴۰۰۰۰ مسافر را تسهیل کرد. در جولای ۲۰۲۲ با پیشنهاد ۴٫۱ میلیارد شیکل توسط منطقه ویژه اقتصادی بندر آدانی و گدوت، خصوصی‌سازی بندر حیفا انجام شد. هدف از این اقدام تبدیل بندر حیفا به یک بندر کانتینری برتر است که با بنادر ایالات متحده در تسهیل تجارت جهانی بین قاره‌ها رقابت کند. کنسرسیومی به رهبری گروه آدانی، ۱۰۰ درصد سهام شرکت بندر حیفا را خریده است.

بندر اشدود

ضربان قلب اقتصادی رژیم صهیونیستی از بندر اشدود می‌زند، جایی که پیشرفت‌های تکنولوژیکی و قابلیت‌های جابه‌جایی محموله با هم همگرایند. اشدود، شهری که ریشه‌های آن به فلسطین باستان بازمی‌گردد، از سال ۱۹۴۸ به یک مرکز شلوغ در جنوب غربی رژیم صهیونیستی تبدیل شده است. از نظر تاریخی، این شهر بخشی از پنتاپولیس فلسطینی بوده است. در طول اعصار، اشدود شاهد فرمانروایان مختلفی بود، از آشوریان گرفته تا مصریان تحت فرمان فرعون و فرمانروایان مسلمانان. بندر اشدود که در سال ۱۹۵۶ تأسیس و در سال ۱۹۶۸ ثبت شد، به‌عنوان یک بازیگر مهم در صحنه بین‌المللی دریایی به‌ویژه در رقابت برای صدرنشینی با بنادر آلمان است. بندر مصنوعی این شهر که از سال ۱۹۶۵ عملیاتی شده، به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر اسرائیل عمل می‌کند و میلیون‌ها تن بار و بیش از یک میلیون کانتینر را در سال‌های گذشته جابه‌جا کرده است. موقعیت استراتژیک اشدود در ۴۰ کیلومتری تل‌آویو، موقعیت آن را به‌عنوان یک دروازه اقتصادی حیاتی تثبیت می‌کند. بندر اشدود از زمان تأسیس توسط شرکت بندر اشدود مدیریت می‌شود.

بندر ایلات

بندر ایلات که در سال ۱۹۵۲ تأسیس شد، نقشی کلیدی در میان بنادر اسرائیل دارد و تجارت را به‌ویژه با کشورهای خاور دور تسهیل می‌کند. نقش محوری آن در ارائه مسیر مستقیم کشتیرانی اسرائیل به اقیانوس هند و دور زدن کانال سوئز است. انسداد سال گذشته کانال سوئز که باعث ایجاد یک کابوس تجاری جهانی و اختلال در زنجیره تأمین جهانی و میلیاردها دلار ضرر به شرکت‌های کشتیرانی و تجاری شد، بخشی از آن توسط این بندر کنترل و مدیریت شد. درحال حاضر اسکادران ۹۱۵ قایق‌های گشتی نیروی دریایی اسرائیل در اینجا مستقر است که بر اهمیت استراتژیک آن تأکید دارد. درحالی‌که ترافیک بندر ایلات نسبتا کم است و با چالش‌هایی مانند دوری از مرکز کشور و عدم اتصال راه‌آهن مواجه است، رویدادهای اخیر آسیب‌پذیری آن را برجسته کرده است. در اکتبر ۲۰۲۳، انصارالله یمن بندر و شهر ایلات را هدف قرار دادند که منجر به کاهش شدید فعالیت کشتیرانی در این بندر شد که نشان‌دهنده حساسیت بندر به تنش‌های ژئوپلیتیکی است.

کاهش ۷۳ درصدی گردشگران خارجی

مرور آمار زیر هم خالی از لطف نیست. براساس آمارهای رسمی تعداد گردشگران خارجی رژیم صهیونیستی درحالی در هشت‌ماهه نخست ۲۰۲۴ به ۶۷۲ هزار نفر رسیده که این تعداد در هشت‌ماهه نخست سال ۲۰۲۳ حدود دو میلیون و ۵۲۵ هزار نفر بوده است. به نوشته رسانه‌های صهیونیستی، کاهش ۷۳ درصدی تعداد گردشگران خارجی این رژیم، آسیب چشمگیری به مشاغل خرد حوزه خدمات زده است. همچنین به گفته تحلیلگران، موضوع فقط این نیست. مسئله اصلی، فقدان امنیت است که موجب کاهش شدید رتبه اعتباری رژیم صهیونیستی شده که خود به‌عنوان دافعه برای سرمایه‌گذاران خارجی عمل می‌کند. تبعات کاهش ۷۳ درصدی تعداد گردشگر رژیم صهیونیستی آنجایی آشکار می‌شود که آثار آن روی کسب‌وکارها را بررسی کنیم. براساس گزارش شرکت اطلاعات تجاری Coface Bdi، در یک سالگی آغاز جنگ رژیم صهیونیستی با مردم فلسطین و لبنان، درمجموع ۴۶ هزار کسب‌وکار مجبور به تعطیلی شده‌اند. افزایش نرخ بهره، هزینه‌های تأمین مالی گران‌تر، کمبود نیروی انسانی، کاهش شدید گردش مالی و عملیات، اختلالات لجستیکی و عرضه و کمک‌های ناکافی دولت از دلایل اصلی این اتفاق ذکر شده است. این گزارش در ادامه می‌افزاید تا پایان سال ۲۰۲۴ انتظار می‌رود تعداد کسب‌وکارهای تعطیل شده به ۶۰ هزار کسب‌وکار برسند. این عدد بسیار نزدیک به رکورد تعطیلی ۷۶ هزار کسب‌وکار در زمان شیوع کووید۱۹ در سال ۲۰۲۰ است. یوئل امیر، مدیرعامل Coface Bdi، به تایمز اسرائیل می‌گوید: «عملا هیچ بخشی در اقتصاد وجود ندارد که از پیامدهای این جنگ مصون مانده باشد. کسب‌وکارها با واقعیت بسیار پیچیده‌ای کنار می‌آیند؛ ترس از تشدید جنگ همراه با عدم‌اطمینان از زمان پایان جنگ در کنار چالش‌های مستمر مانند کمبود کارکنان، تقاضای کم، نیازهای مالی رو به رشد، افزایش هزینه‌های تدارکات و مسائل لجستیکی و اخیرا ممنوعیت صادرات توسط ترکیه همگی بقای کسب‌وکارهای اسرائیلی را در این دوره دشوار کرده‌اند.» به گفته یوئل امیر، عواقب اقتصادی جنگ جاری بلافاصله توسط مشاغل فعال در بخش‌های ساخت‌وساز، کشاورزی، گردشگری و سرگرمی احساس شده‌اند. طبق این گزارش، از زمان شروع جنگ تاکنون به‌دلیل نگرانی‌های امنیتی ۸۵ هزار کارگر فلسطینی از صنعت ساختمان‌سازی اسرائیل کنار گذاشته شده‌اند. همچنین بسیاری از کارگران خارجی که در کارگاه‌های ساختمانی کار می‌کردند، کشور را ترک کرده‌اند. این امر باعث شده بسیاری از کارگاه‌های ساختمانی به‌دلیل کمبود کارگر به‌طور کامل تعطیل شوند.

کاهش ۴۴ درصدی مسافران هوایی

در کنار گردشگر، صنعت هوایی نیز دیگر بخشی است که آثار جنگ ظالمانه صهیونیست‌ها علیه غزه و لبنان را به تصویر می‌کشد، به‌طوری‌که براساس گزارش ماهانه فرودگاه بین‌المللی بن‌گوریون که بزرگ‌ترین فرودگاه بین‌المللی رژیم صهیونیستی است، تعداد مسافران بین‌المللی این فرودگاه طی ژانویه تا اوت ۲۰۲۴ نسبت به مدت مشابه خود درمجموع حدود ۴۴ درصد کاهش یافته است. براساس این داده‌ها، مسافران بین‌المللی این فرودگاه از حدود ۱۷ میلیون نفر در ۸ ماهه سال گذشته به ۹٫۳ میلیون نفر رسیده است. بیشترین کاهش مسافران این فرودگاه مربوط به ماه‌های ژانویه ۲۰۲۴، فوریه و ماه مارس به ترتیب با ۶۳، ۵۵ و ۵۳ درصد بوده است. همچنین داده‌های فعالیت این فرودگاه بین‌المللی نشان می‌دهد تعداد هواپیماهای بین‌المللی واردشده به این فرودگاه از ۱۱۲ هزار و ۴۱۰ فروند در ۸ ماهه سال ۲۰۲۳ با کاهش ۴۰ درصدی به ۶۷ هزار و ۶۵۵ فروند در ۸ ماهه امسال رسیده است. بیشترین کاهش ورود هواپیماهای بین‌المللی مربوط به ماه‌های ژانویه، فوریه و مارس با ۵۹، ۵۰ و ۴۷ درصد بوده است. در ماه اوت هم این مقدار بیش از ۳۶ درصد بوده که نسبت به ماه‌های قبل از آن، رشد داشته است؛ چراکه این میزان در ماه جولای به ۲۷ درصد کاهش یافته بود و در ژوئن نیز ۳۳ درصد بوده است.

کاهش ۳۳ درصدی فعالیت بنادر در پسا ۷ اکتبر

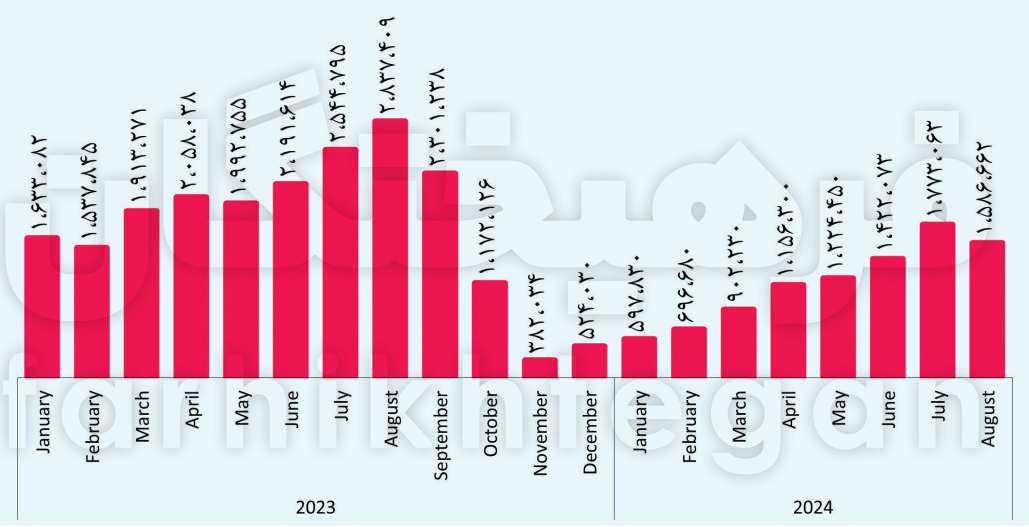
طی یک‌سال اخیر منطقه دریای سرخ با توجه به حملات انصارالله یمن به صهیونیست‌ها و آسیبی که آنها به کشتیرانی اسرائیل وارد کرده‌اند، توجه فزاینده‌ای را به خود جلب کرده است. دریای سرخ یک مسیر کشتیرانی مهم برای تجارت جهانی است و به‌عنوان یک خروجی دریایی برای بسیاری از کشورها عمل می‌کند که یا در سواحل آن واقع شده یا از بنادر آن برای حمایت از اقتصاد خود استفاده می‌کنند. در انتهای شمالی دریای سرخ کانال سوئز قرار دارد که مسیری به دریای مدیترانه است و عوارض دریافتی از کشتی‌های عبوری، منبع مهم ارز خارجی برای اقتصاد مصر است. در اواخر اکتبر ۲۰۲۳، انصارالله یمن حملات خود به کشتی‌های اسرائیلی را در خلیج عدن با تمرکز بر تنگه باب‌المندب و دروازه جنوبی دریای سرخ، آغاز کرد. قبل از حملات انصارالله، حجم تردد کشتی‌های تجاری در دریای سرخ حدود ۱۵ درصد از ترافیک تجاری جهانی و حدود ۳۰ درصد از ترافیک کانتینری را تشکیل می‌داد.

براساس آمارها، انصارالله یمن از ۱۹ اکتبر ۲۰۲۳ تاکنون تعداد زیادی کشتی‌های اسرائیلی در جنوب دریای سرخ و تنگه باب‌المندب را هدف قرار داده‌اند. این حملات شامل شلیک تقریبا ۳۰۰ هواپیمای بدون سرنشین، ۱۵۰ موشک کروز و ۱۲۰ موشک بالستیک و همچنین استفاده از ۵۰ قایق بدون سرنشین انفجاری است. در نتیجه این اقدامات، پنج کشتی به‌شدت آسیب دیدند (دو کشتی غرق شدند)، چهار کشتی ربوده شدند و حدود ۳۰ کشتی آسیب جزئی دیدند اما به سفر خود ادامه دادند. حجم تردد کشتی‌ها از طریق تنگه باب‌المندب تقریبا ۵۰ درصد کاهش یافته است؛ از حدود ۸۰ کشتی در روز به حدود ۳۵ کشتی. تا آوریل ۲۰۲۴، ترافیک از طریق کانال سوئز حدود ۷۰ درصد کاهش یافته بود. آنطور که اخیرا رئیس‌جمهور مصر گفته، جنگ رژیم صهیونیستی علیه مردم غزه باعث کاهش بیش از ۵۰ تا ۶۰ درصد از درآمد این کشور از کانال سوئز شده، به‌طوری‌که مصری‌ها طی ۷ تا ۸ ماه گذشته بیش از ۶ میلیارد دلار درآمد از دست داده‌اند. آمارها نشان می‌دهد کانال سوئز که ۱۲ درصد از کل تجارت جهانی را جابه‌جا می‌کند، ازجمله مهم‌ترین راه‌های درآمد ارزی مصر است. براساس برآوردهای سازمان ملل، انتظار می‌رود این بحران بین سال‌های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵ تولید ناخالص داخلی مصر را تا ۵٫۲ درصد کاهش دهد. اما نگاهی به آمارهای رژیم صهیونیستی نیز بسیار قابل تأمل است. طبق داده‌های سازمان کشتیرانی و بنادر اسرائیل، حجم بارگیری کشتی‌ها در بنادر این رژیم طی سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۴ (آخرین آمار رسمی) کاهش ۳۳ درصدی داشته است. بیشترین کاهش مربوط به بندر ایلات با ۷۱ درصد بوده است. این میزان در دو بندر اصلی رژیم نیز کاهش ۳۸ درصدی در حیفا و کاهش ۳۹ درصدی در بندر اشدود داشته است. لازم به ذکر است این دو بندر سهم ۸۰ درصدی در جابه‌جایی بار بنادر اسرائیل دارند. در سایر بنادر نیز این میزان کاهش ۲۰ درصدی داشته است. بندر ایلات که جزء بنادر ذخیره‌گاهی اسرائیل بوده و برای این رژیم اهمیت زیادی دارد، پس از حملات انصارالله یمن به این بندر و حملات به کشتی‌های این رژیم، فعالیتش تا سه‌ماهه نخست امسال کاهش ۷۱ درصدی داشته است. از دیگر تبعات جنگ برای رژیم صهیونیستی، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل تجارت اسرائیل با جهان به‌واسطه حملات انصارالله به کشتی‌های این رژیم است که موجب شده شرکت‌های کشتیرانی و بیمه‌ها مبالغ بسیار بالایی را برای انجام تجارت با اسرائیل مطالبه کنند. افزایش زمان تردد نیز بر میزان مشکلات این رژیم افزوده است.

حجم بار تخلیه‌شده در بنادر رژیم صهیونیستی طی سه‌ماهه نخست ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ (هزار تن)

بنادر/شرکت‌ها	سه‌ماهه نخست ۲۰۲۴	سه‌ماهه نخست ۲۰۲۳	درصد تغییرات
بندر حیفا	۲۱۲	۳۴۴	-۳۸
بندر اشدود	۱۸۱	۲۹۸	-۳۹
بندر ایلات	۲۵	۸۵	-۷۱
سایر	۳۹۴	۴۹۴	-۲۰
جمع کل	۲۱۲	۳۴۴	-۳۳

تعداد ماهانه مسافران بین‌المللی فرودگاه بن گوریون رژیم صهیونیستی در سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴



۵۰ درصد خودروها معاینه فنی نمی‌گیرند

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی به آسیب‌شناسی ماده ۶ قانون هوای پاک در زمینه معاینه فنی وسایل نقلیه پرداخته است. در این گزارش آمده است، معاینه فنی خودروها به‌واسطه تأثیری که بر کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و کاهش مصرف سوخت دارد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این در حالی است که به‌رغم تصریح ماده ۶ قانون هوای پاک همچنان ضریب نفوذ معاینه فنی در خودروهای سبک در کشور کمتر از ۵۰ درصد و در موتورسیکلت‌ها بسیار ناچیز است. هرچند برای نخستین‌بار در سال ۱۳۹۰ طی قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین معاینه فنی خودروها اجباری شد، اما سازوکارهای اجرایی و نظارتی و تعاریف چهارچوب‌مند این حوزه برای اولین‌بار در آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو مصوب سال ۱۳۹۳ تعیین تکلیف شده است. این گزارش نشان می‌دهد ماده ۶ قانون هوای پاک نیز در سال ۱۳۹۶ سعی کرده بستر قانونی مناسبی را برای اجرا و گسترش معاینه فنی وسایل نقلیه در کشور فراهم کند، اما همچنان این حوزه با چالش‌هایی نظیر وقوع تخلفات در فرایند معاینه فنی، بازدارندگی ناکافی قوانین و مقررات، ابهام در ساختار و سازوکار نظارتی و اجرایی معاینه فنی در کشور و رویه قانونی نامناسب به‌روزرسانی تعرفه‌های معاینه فنی روبه‌رو است. در این راستا در گزارش حاضر، اصلاح رویه تعرفه‌گذاری مراکز معاینه فنی، انطباق مدت معافیت معاینه فنی با گارانتی، تقویت نظارت بر مراکز معاینه فنی، تقویت بازدارندگی قانونی برای الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی و تدقیق سازوکار نظارتی و اجرایی و تقسیم کار شفاف دستگاه‌های مختلف به‌عنوان پیشنهادهای تقنینی ارائه شده است.

سهم ناچیز موتورسیکلت‌ها از معاینه فنی

آمارها نشان می‌دهد هرچند از سال ۱۳۹۴ به بعد با وضع قوانین جدید در زمینه معاینه فنی و کاهش سال معافیت برای خودروها، افزایش رو به رشد برای مراجعات معاینه فنی رخ داده اما همچنان ضریب نفوذ معاینه فنی در کشور کمتر از ۵۰ درصد است. از طرفی متأسفانه در بخش موتورسیکلت مراجعه به مراکز معاینه فنی بسیار ناچیز بوده است؛ به‌گونه‌ای که در سال ۱۴۰۲ فقط ۱۸۰۱ موتورسیکلت به مراکز مراجعه کرده‌اند. این در حالی است که اجرای صحیح معاینه فنی خودروها در کشور می‌تواند تأثیرات مثبتی بر کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و کاهش مصرف سوخت به همراه داشته باشد. هرچند ماده ۶ قانون هوای پاک سعی کرده است بستر قانونی مناسبی را برای اجرا و گسترش معاینه فنی وسایل نقلیه در کشور فراهم کند اما همچنان این حوزه با چالش‌ها و موانعی روبه‌رو است. گزارش حاضر سعی کرده ضمن بررسی چالش‌های این حوزه پیشنهادهای اصلاحی تقنینی را ارائه کند.

معاینه فنی آلاینده اگزوزی را کاهش می‌دهد

معاینه فنی خودروها به‌واسطه تأثیری که بر کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و کاهش مصرف سوخت دارد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در حال حاضر آلودگی هوا جدیدترین معضل محیط زیستی در کلان شهرهای کشور است که منابع متحرک (تردد وسایل نقلیه) نقشی جدی در آن ایفا می‌کند. آلاینده‌های تولیدی از منابع متحرک در دو بخش سایشی و اگزوزی دسته‌بندی می‌شود که اجرای مناسب معاینه فنی می‌تواند تأثیر چشمگیری بر آلاینده‌های بخش اگزوزی داشته باشد. مطالعه سیاهه انتشار آلاینده‌های هوای کلان شهر کرج نشان می‌دهد که الزام وسایل نقلیه سنگین به انجام معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش ۱۰٫۴ درصد انتشار ذرات معلق در این کلان شهر شود. علاوه‌براین الزام موتورسیکلت‌ها به اخذ معاینه فنی نیز می‌تواند به ترتیب موجب کاهش ۱٫۱، ۱٫۷ و ۰٫۵ ترکیبات آلی فرار مونواکسیدکربن و ذرات معلق شود.

۴ دلیل عمده تصادفات رانندگی

از جنبه دیگر با توجه به آنکه روزانه میلیون‌ها لیتر سوخت در کشور مصرف می‌شود و قسمتی از آن به صورت وارداتی است لذا استفاده از راهکارهایی که منجر به کاهش مصرف سوخت شود، می‌تواند کمک قابل توجهی به بهبود اقتصاد کشور کند. براساس اطلاعات پلیس راهور هرچند از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۵ میزان مرگ ناشی از تصادفات رانندگی روند کاهشی داشت، اما از سال ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۷ دوباره افزایش یافته است؛ هرچند در سال‌های ۱۳۹۸، ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به دلیل همه‌گیری کرونا تعداد فوتی‌های ناشی از حوادث رانندگی به‌طور مقطعی کاهش یافت اما در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ میزان مرگ به‌طور محسوسی افزایش یافته است. ایمن نبودن وسایل نقلیه در ایران به علت فرسودگی و قدیمی بودن فناوری در کنار بی‌احتیاطی رانندگان و توسعه‌نیافتگی راه‌ها احتمالاً دلیل روند افزایشی کشته‌شدگان رانندگی طی سالیان اخیر است. ازجمله نقص‌های فنی که در شرایط خاص احتمال وقوع تصادفات را افزایش می‌دهند، می‌توان به سیستم ترمز و نحوه فرمان‌پذیری خودرو، نقص فنی در سیستم روشنایی و لاستیک‌های غیراستاندارد اشاره کرد که با انجام معاینه فنی می‌توان آنها را رفع کرد. باید توجه کرد تصادفات هزینه‌های غیرمستقیم متعددی نظیر از دست رفتن جان انسان‌ها، از دست رفتن توانایی کار و تولید در جامعه و هزینه جراحات روانی را هم به همراه خواهد داشت. در پژوهشی در سال ۱۳۸۸ سود ناشی از کاهش تصادفات در اثر انجام معاینه فنی خودرو به ازای هر وسیله نقلیه به تفکیک انواع تصادفات فوتی، جرحی، خسارتی و در مجموع به ترتیب ۸۸٫۱۵۲، ۴۴٫۱۱، ۶۵٫۹ و ۶۷٫۱۷۳ میلیون ریال برآورد شده است.

۷۵ درصد ناوگان سنگین، بیشتر از ۱۰ سال سن دارند

میزان پذیرش وسایل نقلیه سبک و سنگین در مراکز معاینه فنی کشور طی سه سال اخیر تقریباً ثابت بوده اما درصد مردودی روند کاهشی تدریجی داشته و به ۲۱ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. براساس آمارهای ارائه‌شده توسط پلیس راهور فراجا در زمستان ۱۴۰۲ در حال حاضر ۲۶۵۷۳۹۶۵ خودروی سبک در کشور وجود دارد که از این تعداد ۳۹۸۰۰۰۰ خودرو دارای سن کمتر از چهار سال بوده و مابقی خودروهای شخصی مشمول اخذ معاینه فنی‌اند. مقایسه خودروهای مشمول با میزان مراجعات صورت‌گرفته نشان می‌دهد در حال حاضر ضریب نفوذ معاینه فنی برای خودروهای سبک در کشور بسیار پایین (کمتر از ۵۰ درصد) است و عملا مالکان به رغم معدود اطلاع‌رسانی‌هایی در خصوص مزایای اخذ گواهی معاینه فنی، تمایلی به اخذ تأییدیه مذکور برای خودروی خود ندارند. در بخش ناوگان سنگین نیز وضعیت تقریبا به همین منوال است؛ به گونه‌ای که در این بخش با توجه به آمارهای سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای بالغ بر ۷۵ درصد ناوگان سنگین بالای ۱۰ سال سن دارند که باید سالیانه چهار مرتبه معاینه فنی اخذ کنند و مابقی ناوگان هم مشمول اخذ سالیانه دو مرتبه معاینه فنی‌اند. از مقایسه آمارهای مراجعان به مراکز معاینه فنی و آمارهای ارائه‌شده توسط پلیس راهور درصد ناوگان سنگین مشمول اخذ معاینه فنی که به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده‌اند هم کمتر از ۵۰ درصد است و این با توجه به الزام دارا بودن معاینه فنی برای فعالیت در شبکه حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای اخذ بارنامه یا صورت‌وضعیت، نشان‌دهنده عدم فعالیت مقطعی تعداد بالایی از ناوگان مذکور است. متأسفانه در بخش موتورسیکلت مراجعه به مراکز معاینه فنی بسیار ناچیز بوده به‌گونه‌ای که در سال ۱۴۰۲ فقط ۱۸۰۱ موتورسیکلت به مراکز مراجعه کرده‌اند که با توجه به آمار موتورسیکلت‌های کشور و مشمول بودن درصد بالایی از این وسایل نقلیه با توجه به فرسودگی بالای این ناوگان مقدار بسیار اندکی است.

۶ پیشنهاد برای اصلاح قانون

پیشنهادهای اصلاحی برای بهبود اجرای معاینه فنی در کشور در قالب اصلاح ماده ۶ قانون هوای پاک ارائه شده است. این پیشنهادها شامل شفاف‌سازی سازوکارهای نظارتی و اجرایی و تعیین تقسیم‌کار دقیق میان دستگاه‌های مختلف است. همچنین افزایش شمولیت لزوم اخذ معاینه فنی برای تعداد بیشتری از وسایل نقلیه و اصلاح رویه تعرفه‌گذاری مراکز معاینه فنی از دیگر موارد مطرح شده در این پیشنهادهاست. انطباق مدت معافیت معاینه فنی با دوره گارانتی خودرو نیز به عنوان یکی از راهکارهای پیشنهادی مورد توجه قرار گرفته است. در کنار این، تقویت بازدارندگی‌های قانونی به منظور الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی و افزایش نظارت بر مراکز معاینه فنی نیز از موارد مهمی است که به آن پرداخته شده است. همچنین ضرورت تقویت سامانه‌های مرتبط با معاینه فنی و ایجاد هماهنگی بیشتر میان آنها از دیگر بخش‌های این اصلاحات پیشنهادی است. در این راستا، متن اصلاحی ماده ۶ قانون هوای پاک به همراه تبصره‌های اصلاحی و تکمیلی ارائه شده است.

دوشنبه ۲۳ مهر ۱۴۰۳
شماره ۴۲۵۲
FARHIKHTEGANDAILY.COM
FARHIKHTEGANONLINE

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
۶۲۹۹۹۴۹۵ (۰۲۱)
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم