

بررسی دلایل و هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی حوادث رانندگی در کشور

دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن

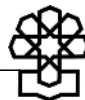
کد موضوعی: ۳۱۰
شماره مسلسل: ۱۳۲۵۱

مهرماه ۱۳۹۲

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۳	مقدمه
۴	۱. وضعیت تصادفات جاده‌ای در کشور
۱۴	۲. هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از تصادفات رانندگی در ایران
۱۷	۳. ظرفیت‌های قانونی موجود درخصوص ایمنی راه‌ها و کاهش سوانح جاده‌ای
۲۳	نتیجه‌گیری و راهکارهای پیشنهادی
۲۶	منابع و مآخذ



بررسی دلایل و هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی حوادث رانندگی در کشور

چکیده

نتایج این گزارش نشان می‌دهد:

۱. روند تعداد تصادفات در کشور از سال ۱۳۷۳ الی ۱۳۹۰ رو به افزایش بوده است. به طوری که از ۳۲۵۰۵ فقره در سال ۱۳۷۳ به ۱۱۷۲۵۶ فقره در سال ۱۳۹۰ رسیده است که طی این دوره، بیشترین تعداد تصادف مربوط به سال ۱۳۸۵ (تعداد ۱۶۴۹۸۶ فقره) بوده است.
۲. روند تعداد متوفیان ناشی از حوادث رانندگی طی سال‌های ۱۳۷۳ الی ۱۳۹۰ رو به افزایش بوده و از ۱۰۵۴۵ نفر در سال ۱۳۷۳ به ۲۰۰۶۸ نفر در سال ۱۳۹۰ رسیده است که بیشترین تعداد متوفیان طی این دوره مربوط به سال ۱۳۸۴ (تعداد ۲۷۷۴۶ نفر) بوده است.
۳. روند تعداد مصدومان ناشی از حوادث رانندگی طی سال‌های ۱۳۷۳ الی ۱۳۹۰ رو به افزایش بوده و از ۴۴۲۱۶ نفر در سال ۱۳۷۳ به ۲۹۷۲۵۷ نفر در سال ۱۳۹۰ رسیده است. بیشترین تعداد مصدومان طی این دوره مربوط به سال ۱۳۸۹ (تعداد ۳۱۲۷۴۵ نفر) بوده است.
۴. بیشترین متوفیان ناشی از حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۰ به ترتیب مربوط به

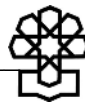
استان‌های فارس (با سهم ۸/۱ درصد نسبت به کل کشور)، تهران (با سهم ۸ درصد)، خراسان رضوی (با سهم ۸ درصد) و کمترین آن مربوط به استان‌های ایلام و کهگیلویه و بویراحمد (با سهم ۰/۸ درصد) می‌باشد.

۵. بیشترین مصدومین ناشی از حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۰ به ترتیب مربوط به استان‌های تهران (با ۱۱/۳ درصد نسبت به کل کشور) و خراسان رضوی (با سهم ۹/۶ درصد) و کمترین آمار مربوط به استان‌های خراسان جنوبی (با سهم ۰/۷ درصد) و ایلام (با سهم ۰/۸ درصد) می‌باشد.

۶. روند تولید و واردات خودرو در کشور در طی سال‌های ۱۳۷۳ الی ۱۳۹۰ رو به افزایش بوده و از ۷۲۰۳۲ دستگاه در سال ۱۳۷۳ به ۱۶۵۱۱۱۵ دستگاه در سال ۱۳۹۰ رسیده است.

۷. نتایج برآورد تحقیقات نشان می‌دهد که هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی تصادفات رانندگی حدود ۸ درصد تولید ناخالص داخلی می‌باشد. براساس این برآورد و با فرض ثابت بودن این ضرایب، هزینه مذکور برای سال ۱۳۹۰ تقریباً معادل ۵۱۸۹۱۳/۸ میلیارد ریال خواهد بود.

۸. تأکید و نظارت بیشتر بر اجرای قوانین مرتبط با کاهش حوادث جاده‌ای و به خصوص اجرای کامل ماده (۱۶۳) قانون برنامه پنجم توسعه و آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح جاده‌ای توسط مجلس شورای اسلامی و کاهش مدت معافیت معاینه فنی خودروها به خصوص اتوبوس‌ها و خودروهای سنگین مسافربری و باربری.



در نیم قرن اخیر، گسترش زندگی ماشینی و افزایش روزافزون ترافیک در جاده‌ها، در مقابل فواید اقتصادی و رفاهی گسترش ارتباطات و سرعت جابجایی کالا و مسافر، به سرعت بر تعداد و شدت تصادفات رانندگی افزوده است. از این رو بحث تصادفات و ضایعات مالی و جانی ناشی از آن، به یکی از چالش‌های جوامع بشری تبدیل شده است به گونه‌ای که طبق گزارش سازمان بهداشت جهانی، در سال‌های اخیر، تصادفات رانندگی به عنوان نهمین عامل مرگ‌ومیر در جهان شناخته شده است.

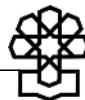
متأسفانه ایران نیز یکی از جمله کشورهایی است که بیشترین موارد مرگ‌ومیر و مصدومیت‌های ناشی از تصادفات را دارد که این وضعیت در مقایسه با دیگر کشورهای جهان بسیار نگران‌کننده است. مطالعات و بررسی‌های اخیر بانک جهانی رسماً وضعیت ایمنی ترافیک در ایران را بحرانی دانسته است. لذا انجام مطالعات و تحقیقات در خصوص دلایل و آثار تصادفات جاده‌ای در کشور بسیار حائز اهمیت می‌باشد. برای روشن شدن وضعیت تصادفات جاده‌ای در ایران و برآورد هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن، در این پژوهش به بررسی وضعیت تصادفات جاده‌ای، تعداد متوفیان و مصدومان ناشی از این حوادث و همچنین برآورد هزینه‌ها و خسارات اقتصادی و اجتماعی ناشی از این حوادث پرداخته می‌شود.

۱. وضعیت تصادفات جاده‌ای در کشور

میزان تصادفات، متوفیان و مصدومان در حوادث جاده‌ای کشور طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۹۰ در جدول ۱ آمده است. براساس این جدول، تعداد تصادفات رانندگی از ۳۲۰۰۵ فقره در سال ۱۳۷۳ به ۱۱۷۲۵۶ فقره در سال ۱۳۹۰ رسیده است. البته بیشترین آمار تصادفات رانندگی مربوط به سال ۱۳۸۵ با ۱۶۴۹۸۶ فقره تصادف بوده است. همچنین تعداد کل مصدومان نیز از ۴۴۲۱۶ نفر در سال ۱۳۷۳ به ۲۹۷۲۵۷ نفر در سال ۱۳۹۰ رسیده است. تعداد متوفیان ناشی از تصادفات نیز از ۱۰۵۴۵ نفر در سال ۱۳۷۳ به ۲۰۰۶۸ نفر در سال ۱۳۹۰ رسیده است که بیشترین میزان تعداد متوفیان طی این دوره، مربوط به سال ۱۳۸۴، با ۲۷۷۴۶ نفر است.

جدول ۱. تعداد تصادفات، متوفیان و مصدومین در سطح کشور طی سال‌های ۱۳۷۳ الی ۱۳۹۰

سال	تصادفات (برون‌شهری)*		کل متوفیات**		کل مصدومین**	
	تعداد (فقره)	درصد تغییر	تعداد (نفر)	درصد تغییر	تعداد (نفر)	درصد تغییر
۱۳۷۳	۳۲۰۰۵	-	۱۰۵۴۵	-	۴۴۲۱۶	-
۱۳۷۴	۴۰۹۳۸	۲۵/۹	۱۱۵۹۱	۹/۹	۵۲۶۹۶	۱۹/۲
۱۳۷۵	۵۰۴۴۸	۲۳/۰	۱۲۵۸۳	۸/۶	۶۲۴۶۶	۱۸/۵
۱۳۷۶	۵۴۶۷۶	۸/۶	۱۳۶۷۶	۸/۷	۶۷۷۹۶	۸/۵
۱۳۷۷	۶۵۱۵۲	۱۹/۲	۱۴۹۶۶	۹/۴	۷۹۲۸۹	۱۷/۰
۱۳۷۸	۷۰۶۸۳	۸/۵	۱۵۴۸۲	۳/۴	۹۱۰۴۸	۱۴/۸
۱۳۷۹	۷۶۹۷۶	۸/۹	۱۷۰۵۹	۱۰/۲	۱۰۸۳۰۰	۱۸/۹
۱۳۸۰	۸۳۴۹۹	۸/۵	۱۹۷۲۷	۱۵/۶	۱۱۷۵۶۶	۸/۶
۱۳۸۱	۹۶۴۹۹	۱۵/۶	۲۱۸۷۳	۱۰/۹	۱۶۷۳۷۲	۴۲/۴
۱۳۸۲	۱۰۹۰۲۳	۱۳/۰	۲۵۷۲۲	۱۷/۶	۲۲۲۳۰۹	۳۲/۸



کل مصدومین**		کل متوفیات**		تصادفات (برون شهری)*		سال
درصد تغییر	تعداد (نفر)	درصد تغییر	تعداد (نفر)	درصد تغییر	تعداد (فقره)	
۱۰/۵	۲۴۵۷۵۴	۱/۴	۲۶۰۸۹	۶/۴	۱۱۵۹۷۹	۱۳۸۳
۱۱/۶	۲۷۴۲۵۷	۶/۴	۲۷۷۴۶	۲۹/۶	۱۵۰۳۲۴	۱۳۸۴
۰/۹	۲۷۶۷۶۲	-۰/۶	۲۷۵۶۷	۹/۸	۱۶۴۹۸۶	۱۳۸۵
-۱۱/۳	۲۴۵۴۱۸	-۱۶/۹	۲۲۹۱۸	-۲۲/۷	۱۲۷۶۰۶	۱۳۸۶
۱۱/۲	۲۷۲۸۷۷	۱/۹	۲۳۳۶۲	۷/۱	۱۳۶۶۱۹	۱۳۸۷
۸/۲	۲۹۵۱۷۹	-۱/۷	۲۲۹۷۴	۵/۵	۱۴۴۱۷۲	۱۳۸۸
۶/۰	۳۱۲۷۴۵	۱/۲	۲۳۲۴۹	۵/۹	۱۵۲۶۶۶	۱۳۸۹
-۵/۰	۲۹۷۲۵۷	-۱۳/۷	۲۰۰۶۸	-۲۳/۲	۱۱۷۲۵۶	۱۳۹۰

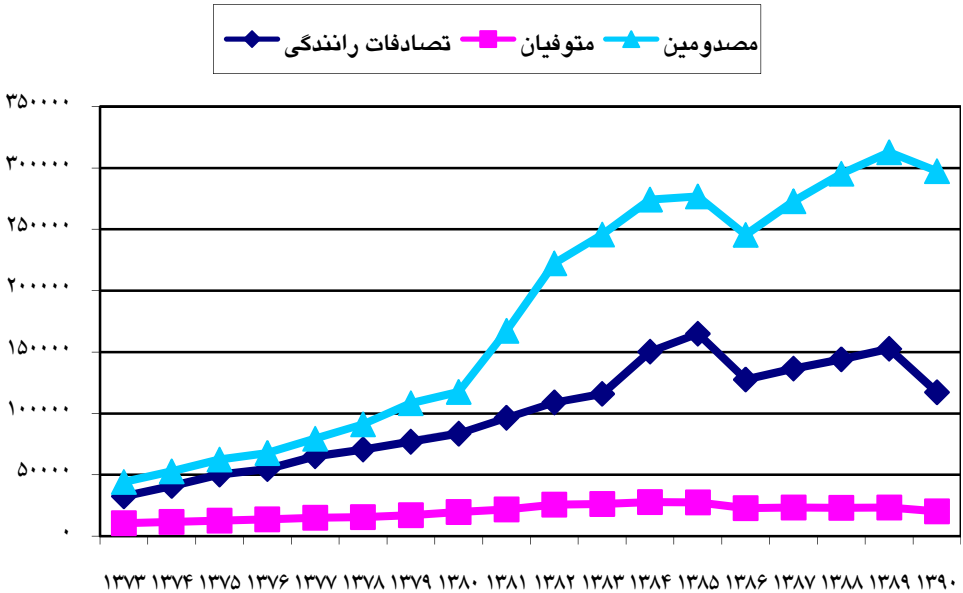
مأخذ: سالنامه آماری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۳۹۰.

* آمار تصادفات، فقط برون شهری می‌باشد.

** آمار کشته‌شدگان و مجروحین، مجموع برون شهری، درون شهری و روستایی می‌باشد.

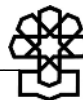
روند تعداد تصادفات رانندگی و متوفیان و مصدومان ناشی از حوادث رانندگی در نمودار ۱ آمده است. همان‌گونه که در این نمودار مشاهده می‌شود هر سه متغیر طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۹۰، روند هماهنگ و یکسانی را داشته‌اند. به طوری که تقریباً این رقم از سال ۱۳۷۳ رو به افزایش بوده و در سال‌های ۱۳۸۳ و ۱۳۸۴ به نقطه حداکثر رسید و مجدداً روند کاهشی را تا سال ۱۳۸۶ طی نموده و مجدداً از سال ۱۳۸۷ رو به افزایش نهاده و در سال ۱۳۸۹ به اوج خود رسیده است. بنابراین طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۹۰ همواره رقم تعداد مصدومین بیش از تعداد تصادفات و رقم تعداد تصادفات بیش از تعداد متوفیان بوده است.

نمودار ۱. روند تعداد تصادفات و آمار متوفیان و مصدومین



در جدول ۲ نیز تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۹۰ در استان‌های کشور آمده است.

براساس آمار و اطلاعات این جدول، بیشترین تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۹۰ به ترتیب مرتبط به استان‌های فارس (۸/۱ درصد)، تهران (۸ درصد)، خراسان رضوی (۸ درصد)، اصفهان (۶/۲ درصد)، خوزستان (۵/۷ درصد) و کرمان (۵/۳ درصد) است.



جدول ۲. تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در سطح کشور در سال ۱۳۹۰

(واحد: نفر)

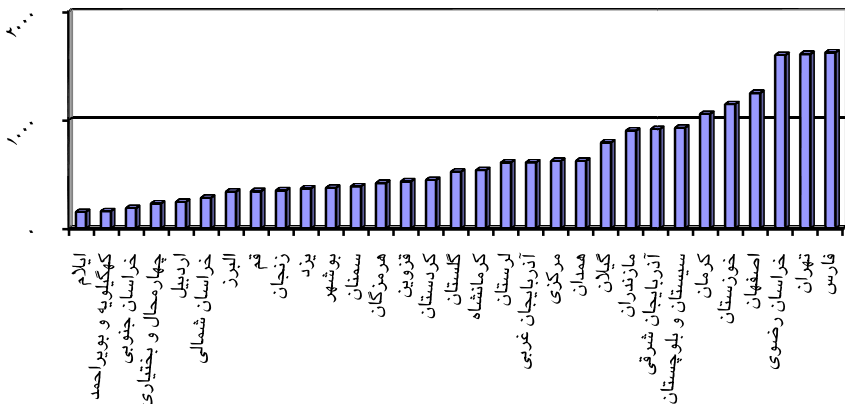
نام استان	درون شهری	برون شهری	روستایی	نامعلوم	جمع	سهم استان
آذربایجان شرقی	۲۹۴	۵۴۹	۷۱	۳	۹۱۷	۴/۶
آذربایجان غربی	۱۲۲	۳۸۷	۹۲	۹	۶۱۰	۳/۰
اردبیل	۴۶	۱۶۷	۳۲	۰	۲۴۵	۱/۲
اصفهان	۵۱۲	۶۳۶	۸۶	۱۵	۱۲۴۹	۶/۲
البرز	۱۲۸	۱۹۷	۱۲	۲	۳۳۹	۱/۷
ایلام	۱۶	۱۲۳	۱۲	۱	۱۵۲	۰/۸
بوشهر	۹۱	۲۵۳	۲۷	۳	۳۷۴	۱/۹
تهران	۱۲۰۰	۳۸۵	۹	۱۵	۱۶۰۹	۸/۰
چهارمحال و بختیاری	۳۸	۱۶۹	۲۲	۰	۲۲۹	۱/۱
خراسان جنوبی	۳۱	۱۱۶	۴۰	۰	۱۸۷	۰/۹
خراسان رضوی	۵۴۸	۸۸۸	۱۶۰	۳	۱۵۹۹	۸/۰
خراسان شمالی	۳۹	۱۸۲	۵۹	۲	۲۸۲	۱/۴
خوزستان	۳۷۰	۶۷۴	۹۳	۹	۱۱۴۶	۵/۷
زنجان	۵۱	۲۶۷	۳۳	۰	۳۵۱	۱/۷
سمنان	۲۸	۳۲۷	۲۳	۱	۳۸۹	۱/۹
سیستان و بلوچستان	۱۰۹	۶۹۰	۹۵	۳۵	۹۲۹	۴/۶
فارس	۴۸۴	۹۹۴	۱۳۳	۱۲	۱۶۲۳	۸/۱
قزوین	۶۳	۳۲۸	۴۳	۰	۴۳۴	۲/۲
قم	۱۱۴	۲۱۷	۱۳	۰	۳۴۴	۱/۷
کردستان	۷۲	۳۲۷	۴۸	۰	۴۴۷	۲/۲
کرمان	۲۱۴	۵۹۶	۲۲۳	۲۳	۱۰۵۶	۵/۳
کرمانشاه	۱۴۵	۳۶۰	۳۳	۰	۵۳۸	۲/۷
کهگیلویه و بویراحمد	۳۰	۱۱۱	۱۳	۵	۱۵۹	۰/۸
گلستان	۱۲۶	۳۰۰	۹۵	۱	۵۲۲	۲/۶
گیلان	۲۴۱	۴۹۷	۵۵	۰	۷۹۳	۴/۰
لرستان	۸۴	۴۵۳	۷۲	۰	۶۰۹	۳/۰

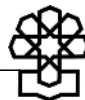
نام استان	درون شهری	بیرون شهری	روستایی	نامعلوم	جمع	سهم استان
مازندران	۲۵۷	۵۹۳	۵۱	۰	۹۰۱	۴/۵
مرکزی	۹۰	۴۹۲	۴۱	۰	۶۲۳	۳/۱
هرمزگان	۷۴	۲۸۰	۶۰	۵	۴۱۹	۲/۱
همدان	۱۲۹	۴۴۸	۴۷	۰	۶۲۴	۳/۱
یزد	۱۳۲	۲۲۶	۱۰	۱	۳۶۹	۱/۸
جمع	۵۸۸۸	۱۲۲۳۲	۱۸۰۳	۱۴۵	۲۰۰۶۸	۱۰۰/۰
درصد	۲۹/۳	۶۱/۰	۹/۰	۰/۷	۱۰۰/۰	

مأخذ: همان.

نمودار ۲ وضعیت تعداد متوفیان ناشی از تصادفات رانندگی در استان‌های کشور در سال ۱۳۹۰ را نشان می‌دهد. براساس این نمودار، بیشترین متوفیان حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۰ مربوط به استان فارس (۸/۱ درصد) و کمترین آن مربوط به استان‌های ایلام و کهگیلویه و بویراحمد (۰/۸ درصد) بوده است.

نمودار ۲. وضعیت تعداد متوفیان به تفکیک استان‌های مختلف کشور





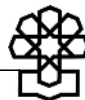
همچنین شاخص نسبت متوفیان هر استان به جمعیت آن استان نشان می‌دهد که استان‌های قزوین (۰/۷) و قم (۰/۷) کمترین نسبت و استان‌های سمنان (۸) و سیستان و بلوچستان (۷/۵) بیشترین نسبت را دارند. البته در صورتی که آمار و اطلاعات تعداد خودروهای درحال تردد در هر استان موجود بود از نسبت تعداد متوفیان هر استان به تعداد خودروهای درحال تردد آن استان، می‌توان شاخص مناسب‌تری به دست آورد که به دلیل نبود آمار تعداد خودروهای درحال تردد، به همین نسبت محاسبه شده مذکور اکتفا می‌شود.

همچنین در جدول ۳، وضعیت مصدومین ناشی از تصادفات رانندگی در سال ۱۳۹۰ نشان داده شده است. براساس این جدول، به ترتیب استان‌های تهران (۱۱/۳ درصد)، خراسان رضوی (۹/۶ درصد)، اصفهان (۷/۵ درصد)، فارس (۶/۸ درصد)، خوزستان (۶/۴ درصد) و مازندران (۵/۷ درصد) بیشترین آمار مصدومین ناشی از تصادفات رانندگی را در سال ۱۳۹۰ داشته‌اند.

جدول ۳. تعداد مصدومین ناشی از تصادفات رانندگی در سطح کشور

(برون‌شهری و درون‌شهری) در سال ۱۳۹۰ (واحد: نفر)

نام استان	تعداد مصدومین	سهم استان
آذربایجان شرقی	۱۴۴۰۴	۴/۸
آذربایجان غربی	۱۰۲۶۹	۳/۵
اردبیل	۳۹۱۳	۱/۳
اصفهان	۲۲۳۸۹	۷/۵
البرز	۳۲۷۲	۱/۱
ایلام	۲۳۵۴	۰/۸
بوشهر	۳۴۵۷	۱/۲
تهران	۳۳۷۲۱	۱۱/۳
چهارمحال و بختیاری	۳۱۸۸	۱/۱
خراسان جنوبی	۲۲۱۶	۰/۷
خراسان رضوی	۲۸۴۹۲	۹/۶
خراسان شمالی	۳۳۰۰	۱/۱
خوزستان	۱۹۱۱۲	۶/۴
زنجان	۴۴۳۱	۱/۵
سمنان	۴۷۵۵	۱/۶
سیستان و بلوچستان	۵۳۳۳	۱/۸
فارس	۲۰۲۵۳	۶/۸
قزوین	۴۸۳۰	۱/۶
قم	۷۹۰۰	۲/۷
کردستان	۴۹۸۹	۱/۷
کرمان	۹۷۵۳	۳/۳
کرمانشاه	۹۹۵۱	۳/۳
کهگیلویه و بویراحمد	۳۳۲۲	۱/۱

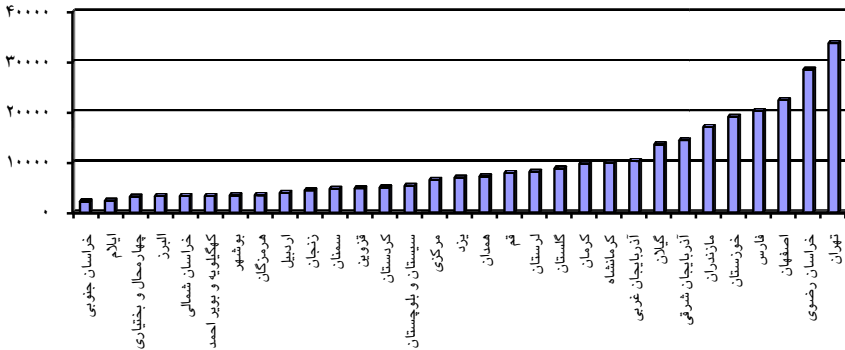


نام استان	تعداد مصدومین	سهم استان
گلستان	۸۷۴۲	۲/۹
گیلان	۱۳۵۷۵	۴/۶
لرستان	۸۱۳۹	۲/۷
مازندران	۱۷۰۳۸	۵/۷
مرکزی	۶۵۳۷	۲/۲
هرمزگان	۳۴۷۹	۱/۲
همدان	۷۱۹۶	۲/۴
یزد	۶۹۴۷	۲/۳
جمع	۲۹۷۲۵۷	۱۰۰/۰

مأخذ: همان.

نمودار ۳ وضعیت استان‌های کشور را از نظر تعداد مصدومین حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۰ نشان می‌دهد. براساس این نمودار، بیشترین مصدومان حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۰ مربوط به استان تهران (۱۱/۳ درصد) و کمترین آن مربوط به استان‌های خراسان جنوبی (۰/۷ درصد) و ایلام (۰/۸ درصد) می‌باشد.

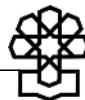
نمودار ۳. وضعیت تعداد مصدومان استان‌های مختلف کشور در سال ۱۳۹۰



بررسی آمار تصادفات رانندگی و روند میزان تلفات، بدون توجه به وضعیت روند آمار خودرو درحال تردد در جاده‌های کشور تا حد زیادی گمراه‌کننده خواهد بود. به‌ویژه زمانی که مطالعه به‌دنبال ارزیابی عملکرد نهادهای متولی در امر کاهش میزان تلفات در یک دوره زمانی بلندمدت باشد. به‌همین دلیل ضرورت دارد طی دوره مورد بررسی آمار تولید و واردات خودرو و میزان افزایش سالیانه آن نیز به دقت مورد مطالعه قرار گیرد.

تولید و واردات خودرو در کشورهای طی سال‌های ۱۳۷۳ الی ۱۳۹۰ رو به افزایش بوده و از ۷۲۰۳۲ دستگاه در سال ۱۳۷۳ به ۱,۶۵۱,۱۱۵ دستگاه در سال ۱۳۹۰ رسیده است که رشد متوسط سالیانه بیش از ۲۰ درصد را نشان می‌دهد.

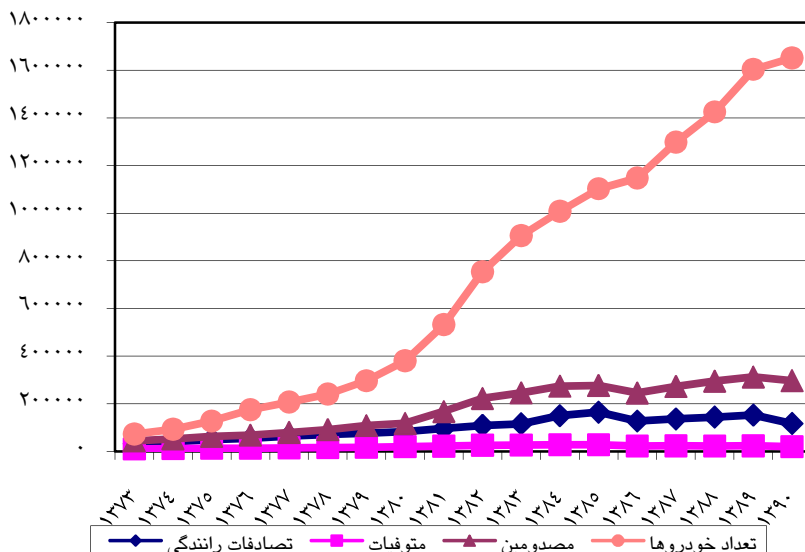
نمودار ۴ وضعیت روند تعداد خودروهای کشور، تعداد تصادفات، تعداد متوفیان، تعداد مصدومان ناشی از حوادث رانندگی طی سال‌های ۱۳۷۳ الی ۱۳۹۰ را نشان می‌دهد.



مقایسه وضعیت چهار متغیر مذکور نشان می‌دهد که متوسط رشد تعداد خودروهای کشور طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۹۰ در مقایسه با تعداد تصادفات، تعداد متوفیان و تعداد مصدومین حوادث رانندگی بسیار بیشتر و ۲۰/۸ درصد بوده است. در حالی که متوسط رشد تعداد تصادفات طی همین دوره حدود ۸/۸ درصد بوده است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که عملکرد نهادهای متولی در کنترل تصادفات جاده‌ای با توجه به نرخ رشد بالای افزایش تولید خودروهای کشور که هر سال به موجودی خودروهای در حال تردد کشور در حال اضافه شدن است به‌طور نسبی مثبت بوده است.

نمودار ۴. روند تعداد خودروها، تعداد تصادفات و متوفیان و مصدومین

ناشی از حوادث رانندگی در کشور طی سال‌های ۱۳۷۳-۱۳۹۰



جدول ۴. وضعیت تولید و واردات خودرو در کشور طی سال‌های ۱۳۷۳ الی ۱۳۹۰

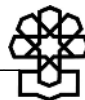
سال	تولید و واردات انواع خودرو	سال	تولید و واردات انواع خودرو
۱۳۷۳	۷۵۳۲۱۴	۱۳۸۲	۷۲۰۳۲
۱۳۷۴	۹۰۵۰۰۶	۱۳۸۳	۹۲۶۶۶
۱۳۷۵	۱۰۰۷۱۵۰	۱۳۸۴	۱۲۶۶۶۴
۱۳۷۶	۱۱۰۱۸۷۷	۱۳۸۵	۱۷۴۱۵۵
۱۳۷۷	۱۱۴۷۳۰۹	۱۳۸۶	۲۰۶۷۷۹
۱۳۷۸	۱۲۹۷۷۶۵	۱۳۸۷	۲۴۰۵۱۶
۱۳۷۹	۱۴۲۴۵۵۱	۱۳۸۸	۲۹۵۹۵۴
۱۳۸۰	۱۶۰۳۲۵۱	۱۳۸۹	۳۸۰۲۶۹
۱۳۸۱	۱۶۵۱۱۱۵	۱۳۹۰	۵۳۲۰۱۵
	۱۳۰۱۲۲۸۸	جمع کل	

مأخذ: دفتر صنایع ماشین‌سازی و نیرو محرکه، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وب سایت انجمن خودروسازان، ۱۳۹۲.

www.ivma.ir

۲. هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از تصادفات رانندگی در ایران

موضوع تصادفات جاده‌ای و هزینه‌های بالای اقتصادی و اجتماعی ناشی از آن اساسی‌ترین مشکلی است که متخصصین و متولیان امور حمل‌ونقل و ترافیک را به چالش کشانده است و این امر برای کشورهای درحال توسعه دارای اهمیت بیشتری است، زیرا تعداد تصادفات جاده‌ای در کشورهای درحال توسعه رو به افزایش بوده و هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم آن نیز در مقایسه با کشورهای توسعه‌نیافته بیشتر است. براساس گزارش سال ۲۰۰۲ سازمان بهداشت جهانی (WHO) همه‌ساله، بیش از یک میلیون و



دویست هزار نفر در سوانح جاده‌ای کشته و بیش از پنجاه میلیون نفر دچار آسیب‌های جدی می‌شوند. پیش‌بینی می‌شود که با ادامه این روند در ده سال آینده تنها در کشورهای درحال توسعه، ۶ میلیون نفر کشته و ۶۰ میلیون نفر زخمی خواهند شد. همچنین مطالعات این سازمان نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۲۰ میلادی، تصادفات جاده‌ای به سومین علل مرگ‌ومیر و معلولیت در جوامع بشری تبدیل خواهد شد.

در ایران، عدم کار کارشناسی و علمی در جمع‌آوری و ثبت اطلاعات، از عواملی است که کارهای تحقیقاتی و مطالعاتی را در زمینه تصادفات به‌ویژه محاسبه هزینه‌های خارجی (اقتصادی و اجتماعی) آن را با مشکل مواجه می‌کند.

در ایران معمولاً در بررسی هزینه تصادفات، ۶ عنصر زیر به‌عنوان عناصر اصلی تشکیل‌دهنده تصادفات جاده‌ای در نظر گرفته می‌شوند.

۱. هزینه اشیای منهدم شده یا خسارت‌دیده،
۲. هزینه جراحات جسمانی (غیر از معلولیت‌های دائمی)،
۳. هزینه اوقات تلف شده و از بین رفته در تصادفات جاده‌ای،
۴. هزینه درد، غم، جراحات روانی و صدمات روحی،
۵. هزینه جان افراد فوت شده و هزینه معلولیت‌های دائمی،
۶. هزینه‌های اداری.

در ایران هزینه تصادفات به‌طور جامع برای اولین بار در سال ۲۰۰۱ میلادی (مقارن با سال ۱۳۸۰ هجری شمسی) معادل ۶۱۷۰/۳ میلیارد ریال برآورد گردید.^۱

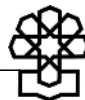
۱. اسماعیل آیتی، هزینه تصادفات ترافیکی ایران، دانشگاه فردوسی مشهد، چاپ دوم، ش ۴۵، سال ۱۳۸۴.

در محاسبه دیگری که در مورد هزینه آسیب به وسایل نقلیه در تصادفات ایران انجام گرفته است، نشان داده شد که در سال ۱۳۸۳ بیش از ۶ هزار میلیارد ریال از این طریق به اقتصاد کشور زیان وارد شده است. این زیان اقتصادی بیش از ۰/۵ درصد تولید ناخالص ملی و بیش از کل بودجه راهسازی و راهداری کشور در سال مزبور بوده است.^۱

در مطالعه دیگری براساس شاخص DALY (سال‌های از دست رفته عمر) هزینه خارجی تصادفات جاده‌ای، کشور بر محیط اجتماعی برای سال‌های ۱۳۷۸-۱۳۷۹ برآورد شده است.^۲ در این مطالعه، هزینه جان افراد فوت شده و هزینه معلولیت‌های دائمی تصادفات در جاده‌های کشور طی سال‌های ۱۳۷۸-۱۳۷۹ برآورد شده است. براساس این برآورد با استفاده از آمار تصادفات در جاده‌های کشور طی سال‌های ۱۳۷۸-۱۳۷۹، هزینه محاسبه جان افراد فوت شده و هزینه معلولیت‌های دائمی، معادل ۰/۳ الی ۲/۲ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور است. ضمناً در این مطالعه، هزینه مذکور در ۲۸ استان کشور نیز برآورد شده است که بر این اساس، استان‌های تهران، خراسان، مازندران و اصفهان به ترتیب بالاترین سهم در هزینه تصادفات و استان‌های ایلام، کهگیلویه و بویراحمد، چهارمحال و بختیاری به ترتیب کمترین سهم را دارا هستند.

۱. اسماعیل آیتی، محاسبه هزینه‌های آسیب به وسایل نقلیه در تصادفات جاده‌ای ایران در سال ۱۳۸۳، پژوهشنامه حمل‌ونقل، سال پنجم، ش ۱، بهار ۱۳۸۷.

۲. فاطمه زاهد و همکاران، برآورد هزینه خارجی بخش جاده‌ای کشور بر محیط زیست اجتماعی (با تأکید بر تصادفات جاده‌ای)، فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط زیست، دوره هشتم، ش ۳، پاییز ۱۳۸۵.



با توجه به برآورد فوق‌الذکر، چنانچه متغیرهای مد نظر در این تحقیق (از جمله امید به زندگی، نرخ بهره و...) را برای برآورد هزینه‌های خارجی تصادفات جاده‌ای ثابت در نظر بگیریم، براساس سهم ۰/۳ الی ۲/۲ درصدی این متغیر از تولید ناخالص داخلی، این هزینه برای سال ۱۳۹۰^۱ بین ۱۸۳۱۴/۶ میلیارد ریال الی ۱۳۴۳۰۷/۰۹ میلیارد ریال قابل برآورد خواهد بود.

در مطالعه پژوهشکده حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی، هزینه تصادفات جاده‌ای کشور در سال ۱۳۸۶ حدود ۱۸۵ هزار میلیارد ریال برآورد شده است. براساس این تحقیق، هزینه تصادفات جاده‌ای نسبت به تولید ناخالص ملی کشور در سال ۱۳۸۶ معادل ۶/۳ درصد برآورد شده است.^۲ همچنین این پژوهشکده با انتشار گزارشی درباره آمار تصادفات جاده‌ای در ایران و مقایسه آن با سایر کشورها نشان می‌دهد که ایران بین سال‌های ۲۰۰۲-۲۰۰۴ میلادی جایگاه دوم جهانی را پس از کشور السالوادور از نظر تعداد کشته به خود اختصاص داده است.

۳. ظرفیت‌های قانونی موجود در خصوص ایمنی راه‌ها و کاهش سوانح جاده‌ای

در راستای افزایش ایمنی راه‌ها و کاهش تصادفات جاده‌ای، قانونگذار به‌طور مستقیم در قوانین و مقررات کشور تدابیری را اندیشیده است در ذیل به اهم این احکام اشاره می‌شود.

۱. براساس آخرین آمار منتشره بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در نماگرهای اقتصادی میزان تولید ناخالص داخلی کشور به قیمت جاری برای سال ۱۳۹۰ معادل ۶۱۰۴۸۶۸ میلیارد ریال است.
۲. برآورد هزینه‌های تصادفات جاده‌ای ایران، پژوهشکده حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۸۶.

۱-۳. قانون برنامه پنجم توسعه (مصوب ۱۳۸۹/۱۰/۲۵)

در ماده (۱۶۳) قانون برنامه پنجم توسعه احکامی در ارتباط با موضوع حمل‌ونقل آمده است. بند «الف این ماده درخصوص تأمین منابع مالی مورد نیاز جهت توسعه و نگهداری و بهره‌برداری امور حمل‌ونقل جاده‌ای، به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اجازه اخذ عوارض داده شده است.

در بند «د» این ماده به‌منظور کمک به تدارک ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و احداث پایانه‌ها و مجتمع‌های خدمات رفاهی بین راهی، اجازه اعطای تسهیلات به بخش‌های خصوصی و تعاونی توسط وزارت راه و شهرسازی داده شده است.

در بند «ه» این ماده به‌منظور نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای به شرکت‌های حمل‌ونقل اجازه واردات کامیون‌های در حد نو (زیر ۳ سال) با اعطای تخفیفات عوارضی و گمرکی داده شده است.

بند «و» این ماده نیز درخصوص ایجاد بانک جامع حمل‌ونقل کشور و استقرار سامانه اطلاعات جامع حوادث و موانع حمل‌ونقل توسط وزارت راه و شهرسازی، مرکز آمار و همچنین تصویب طرح جامع حمل‌ونقل کشور توسط هیئت وزیران با هدف دستیابی به جایگاه مناسب در حوزه ایمنی، اقتصاد، انرژی و حمل‌ونقل است. ضمناً فراهم آوردن سازوکارهای قانونی لازم به‌منظور کاهش (سالیانه ۱۰ درصد در طول برنامه) تلفات جانی تصادفات رانندگی از دیگر احکام ذیل بند «و» ماده (۱۶۳) قانون برنامه پنجم توسعه است.



۲-۳. آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح جاده‌ای (مصوب ۱۳۸۸/۱۱/۱۹)

در آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح جاده‌ای نیز احکامی درخصوص افزایش امنیت جاده و کاهش تصادفات جاده‌ای و خسارات ناشی از آن لحاظ شده است.

در ماده (۲) این آیین‌نامه، شناسایی نقاط پرتصادف جاده‌ها و ایمنی‌سازی آنها، بازرسی ایمنی راه‌ها، نصب دوربین‌های کنترل سرعت در جاده‌ها، نصب GPS بر روی خودروها، توسعه مجتمع‌های رفاهی بین راهی، الزام‌آور نمودن نصب کپسول آتش‌نشانی و جعبه کمک‌های اولیه در خودروها، کنترل ساعات کاری رانندگان حمل‌ونقل عمومی، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، ارزیابی مستمر عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل در زمینه رعایت اصول ایمنی و ترافیکی، اجرای طرح کنترل دوره‌ای سلامت و مهارت و صلاحیت رانندگان، افزایش تابلوها و علائم هشداردهنده در جاده‌ها بر عهده وزارت راه و شهرسازی گذارده شده است.

در ماده (۱۱) این آیین‌نامه نیز راه‌اندازی مرکز معاینه فنی ناوگان حمل‌ونقل عمومی از طریق مشارکت با بخش خصوصی و تعاونی بر عهده وزارت راه و شهرسازی گذارده شده است.

براساس ماده (۵) آیین‌نامه، کاهش زمان امدادسانی به مصدومان تصادفات جاده‌ای، افزایش شبکه ارتباطی اورژانس کشور، تجهیز و نوسازی ناوگان آمبولانس، آموزش امدادسانی، پایش مستمر حوادث ترافیکی و ارائه خدمات به مصدومان، تجهیز پایگاه‌های خدمات فوریت‌های پزشکی در جاده‌ها از وظایف وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی است.

براساس ماده (۷) آیین‌نامه، مدیریت بهینه امکانات و تجهیزات و مکان‌یابی پایگاه‌های ثابت و سیار هلال احمر، استقرار نیروهای هلال احمر در پایگاه‌های پلیس راه، امداد رسانی و نجات مصدومین و اسکان اضطراری سانحه‌دیدگان از وظایف سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر است.

براساس ماده (۹) این آیین‌نامه، اصلاح قوانین بیمه‌ای جهت بازدارندگی تخلفات رانندگی و تشویق رعایت‌کنندگان از وظایف وزارت امور اقتصادی و دارایی است.

براساس ماده (۱۰) این آیین‌نامه، بررسی و تجزیه و تحلیل تصادفات و تلفات جانی ناشی از آن و شناسایی و رفع نواقص فنی خودروها در فرآیند تولید، ارائه برنامه اجرایی زمانبندی شده برای تجهیز خودروها (با اولویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی) به سیستم ترمز ضد قفل و نصب کیسه هوا و سایر تجهیزات ایمنی، تهیه و بازرنگری در استانداردهای ایمنی و رفاهی خودروهای تولید داخل و وارداتی و همچنین بررسی سطح ایمنی هر یک از خودروها براساس میزان تصادفات هر یک از انواع آنها بر عهده وزارت صنعت، معدن و تجارت گذارده شده است.

همچنین براساس ماده (۱۲) این آیین‌نامه، فرهنگ‌سازی و ارتقای آموزش همگانی و اصلاح رفتار پرخطر رانندگان، کنترل و ثبت وضعیت هوشیاری رانندگان حمل‌ونقل عمومی به‌صورت موردی و کنترل ساعات کاری رانندگان حمل‌ونقل عمومی از مواردی است که بر عهده پلیس راهنمایی و رانندگی گذارده شده است.



۳-۳. قانون نحوه ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی (مصوب ۱۳۸۹/۳/۵)

درخصوص ارتقای کیفیت خودروهای ساخت داخل و افزایش ایمنی آنها، قانون نحوه ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی وجود دارد که براساس این قانون، وزارت صنعت، معدن و تجارت به خصوص مؤسسه استانداردها مکلف است بر اجرای کامل استانداردهای اجباری ۵۱ گانه و تهیه استانداردهای مورد نیاز قطعه‌سازی و استانداردهای ایمنی و آلاینده‌گی و نظارت بر آنهاست. گفتنی است که موضوع آزمون برخورد از جلو و کنار خودروها (Crash – Test) ازجمله مواردی مهم در افزایش ایمنی خودروها، به خصوص وسایل نقلیه عمومی مانند اتوبوس‌ها محسوب می‌شود که به دلیل نبود امکانات در داخل کشور و هزینه‌بری بالای آن، در داخل کشور انجام نمی‌شود و مؤسسه استاندارد روی آن نظارتی ندارد که رعایت این امر در کاهش تلفات جاده‌ای نقش کلیدی و بسزایی دارد.

۳-۴. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸)

در این قانون، احکامی در خصوص بازدارندگی عوامل وقوع تصادفات رانندگی آمده است که اهم آنها به شرح ذیل است:

در ماده (۳) این قانون، تهیه، نصب و نگهداری تجهیزات الکترونیکی جهت ثبت تخلف و کنترل عبور و مرور در شهرها به عهده شهرداری‌ها و در خارج از شهرها به عهده وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل و نقل پایانه‌های کشور) با هماهنگی راهنمایی و رانندگی گذارده شده است.

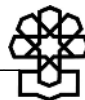
طبق ماده (۹) این قانون، رانندگان موظفند هنگام رانندگی گواهینامه، کارت خودرو و بیمه‌نامه معتبر شخص ثالث و برای خودروهایی که بیش از پنج‌سال از تولید آنان می‌گذرد برگه معاینه فنی را به همراه داشته باشند و در صورت مطالبه مأموران راهنمایی و رانندگی آن را ارائه نمایند.

طبق ماده (۱۲) این قانون، وزارت راه و ترابری و شهرداری‌ها بنا به تشخیص و اعلام راهنمایی و رانندگی موظفند محل‌هایی را که توقف وسایل نقلیه در آنها به هر میزان موجب بروز خطر و کاهش ظرفیت و انسداد راه می‌شود با نصب علامت مخصوص مشخص نمایند. در صورت توقف وسایل نقلیه در این قبیل محل‌ها، مأموران راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی مکلفند ضمن صدور جریمه نسبت به انتقال وسیله نقلیه اقدام نمایند.

طبق تبصره «۱» ماده (۱۴) این قانون، مراکز فوریت‌های پزشکی و جمعیت هلال احمر و سایر دستگاه‌های ذیربط موظفند طبق درخواست مأموران انتظامی و راهنمایی و رانندگی نسبت به انتقال مجروحان و جسد حسب مورد به مراکز درمانی و پزشکی قانونی اقدام نمایند.

همچنین طبق تبصره (۳) ماده مذکور، چنانچه براساس نظر کارشناسان تصادفات، نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذیربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.

براساس ماده (۲۷) این قانون، راهنمایی و رانندگی موظف به ایجاد پایگاه رایانه‌ای در سراسر کشور در خصوص اطلاعات مربوط به وسایل نقلیه موتوری و



همچنین سوابق تخلفات و تصادفات رانندگی است.

بر اساس ماده (۳۱) این قانون، شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل بار و مسافر و رانندگان وسایل نقلیه عمومی در صورت تخلف از ضوابط حمل بار و مسافر و ایمنی عبور و مرور در راه‌های کشور که در قوانین و مقررات مربوط پیش‌بینی شده است، وفق مقررات این قانون جریمه می‌شوند.

نتیجه‌گیری و راهکارهای پیشنهادی

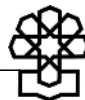
بررسی وضعیت تصادفات جاده‌ای و شناسایی علل و عوامل آن و همچنین برآورد میزان خسارت اقتصادی و اجتماعی وارده ناشی از آن جهت ارائه راهکارهای کاهش و جلوگیری از میزان خسارت تصادفات بسیار مؤثر خواهد بود. نتایج حاصل از این پژوهش نشان می‌دهد، تعداد تصادفات در کشور طی دو دهه گذشته رو به افزایش بوده و از ۳۲۵۰۵ فقره در سال ۱۳۷۳ به ۱۱۷۲۵۶ فقره در سال ۱۳۹۰ رسیده است. همچنین تعداد متوفیان و مصدومین ناشی از این تصادفات نیز افزایش یافته است. براساس آخرین اطلاعات منتشره در سال ۱۳۹۰، بیشترین متوفیان ناشی از حوادث رانندگی مربوط به استان‌های فارس (از ۸ درصد سهم)، تهران (۸ درصد سهم) و خراسان رضوی (۸ درصد سهم) است و همچنین بیشترین مصدومین ناشی از حوادث رانندگی در سال ۱۳۹۰ مربوط به استان‌های تهران (۱۱/۳ درصد) و خراسان رضوی (۹/۶ درصد) است. براساس نتایج محاسبات و تحقیقات انجام شده، هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی ناشی از تصادفات رانندگی در کشور، رقم بالایی را نشان می‌دهد. به‌طوری

که براساس بررسی‌های انجام شده این رقم تقریباً حدود ۸/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور است که تعمیم این میزان خسارت برای سال ۱۳۹۰ با فرض ثابت ماندن ضرایب برآورد شده، حدود ۵۱۸۹۱۳/۸ میلیارد ریال خواهد بود.

با این شرایط با توجه به وضعیت تصادفات در کشور و میزان خسارات ناشی از آن، ضروری است در جهت رفع و کاهش عوامل حادثه‌ساز اقدام جدی به عمل آید. عوامل مؤثر در تصادفات رانندگی در کشور متعدد و متنوع بوده و خسارات ناشی از آن نیز زیاد است و این عوامل نیز تنها در حیطه عمل یک دستگاه اجرایی نبوده و کنترل و کاهش میزان تصادفات همچنین کاهش میزان مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات رانندگی و هزینه‌های آن به تلاش‌های همه‌جانبه و همکاری دستگاه‌های اجرایی متعدد نیازمند است. از این رو پیشنهادهای ذیل ارائه می‌گردد:

۱. توجه به افزایش ایمنی راه‌ها و کاهش نقاط حادثه‌ساز و همچنین اصلاح و تکمیل راه‌ها از جمله، نصب تابلوهای هشداردهنده و نصب گاردریل‌های مقاوم در جاده‌ها، ایجاد خط‌کشی راه‌ها و روشنایی و همچنین تعریض پل‌ها و بازسازی روکش آسفالت جاده‌ها و نیز تدابیر مناسب برای رفع مشکل خستگی رانندگی از جمله، ایجاد مکان‌های مناسب بین‌راهی و... توسط وزارت راه و شهرسازی.

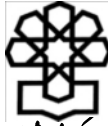
۲. کنترل سرعت، لزوم استفاده از کمربند ایمنی، دارا بودن کیسه هوا، استفاده از کپسول آتش‌نشانی در خودروها، عدم استفاده از تلفن همراه و همچنین نظارت بر اجرای قوانین و وضع جریمه‌های سنگین برای متخلفین حادثه‌ساز توسط پلیس راهنمایی و رانندگی.



۳. آموزش و اطلاع‌رسانی صحیح و بالا بردن کیفیت آموزش رانندگی و بررسی نارسایی‌ها در نحوه آموزش و استفاده از تجارب دیگر کشورها در آموزش رانندگان و صدور گواهی‌نامه‌های رانندگی توسط پلیس راهنمایی و رانندگی.
۴. نظارت بر ایمنی و استانداردهای خودروها از نظر سیستم ترمز، مقاومت بدنه، سیستم کیسه هوا و همچنین از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و معیوب توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و مؤسسه استاندارد.
۵. نظارت جامع بر سیستم حمل‌ونقل عمومی برون‌شهری از نظر سلامت و آموزش رانندگان، استفاده از ناوگان مسافربری استاندارد و غیرمعیوب و کنترل دائم پایانه‌های مسافربری توسط وزارت راه و شهرسازی.
۶. اصلاح ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و کاهش مدت معافیت معاینه فنی خودروها به‌خصوص اتوبوس‌ها و خودروهای سنگین باری و نظارت بیشتر بر اجرای قوانین موجود به‌خصوص ماده (۱۶۳) قانون برنامه پنجم توسعه، آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح جاده‌ای و به‌خصوص نظارت بر اجرای کامل قانون نحوه ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی توسط مجلس شورای اسلامی.
۷. تدابیر مناسب برای ایجاد پایگاه‌های متعدد امداد و نجات در جاده‌ها به‌منظور کمک‌رسانی به موقع به حادثه‌دیدگان تصادفات در جاده‌ها توسط وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی و سازمان امداد و نجات و هلال‌احمر.
۸. تحت پوشش قرار دادن خانواده‌های آسیب‌دیده از حوادث رانندگی توسط سازمان‌های حمایتی از جمله سازمان بهزیستی و ...

منابع و مأخذ

۱. آمار تعداد خودروهای تولیدی و وارداتی، وبسایت انجمن خودروسازان.
۲. آیتی، اسماعیل. محاسبه هزینه‌های آسیب به وسایل نقلیه در تصادفات جاده‌ای ایران، در سال ۱۳۸۳، پژوهشنامه حمل‌ونقل، سال پنجم، ش ۱، ۱۳۸۷.
۳. آیتی، اسماعیل. هزینه تصادفات ترافیکی ایران، دانشگاه فردوسی مشهد، ش ۴۵، ۱۳۸۴.
۴. آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل‌ونقل و سوانح جاده‌ای، مصوب ۱۳۸۸ هیئت‌وزیران.
۵. برآورد هزینه‌های تصادفات جاده‌ای ایران، پژوهشکده حمل‌ونقل، وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۸۶.
۶. زاهد، فاطمه و همکاران. برآورد هزینه خارجی بخش جاده‌ای کشور بر محیط زیست اجتماعی (با تأکید بر تصادفات جاده‌ای)، فصلنامه علوم تکنولوژی محیط زیست، دوره هشتم، ش ۳، پاییز ۱۳۸۵.
۷. سالنامه آماری، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، وزارت راه و شهرسازی، ۱۳۹۰.
۸. طلوعی، ذبیح‌... تلفات ناشی از رانندگی در جاده‌های کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۲.
۹. قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۸۹.
۱۰. گزارش اقتصادی و ترازنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، سال‌های مختلف.
۱۱. محمدی، فریبرز. بررسی عوامل اقتصادی مؤثر بر تصادفات جاده‌ای، در ایران طی سال‌های ۱۳۵۰-۱۳۸۸، پایان‌نامه کارشناسی ارشد علوم اقتصادی، دانشگاه بوعلی‌سینا همدان، ۱۳۹۰.
۱۲. نماگر اقتصادی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۱.
۱۳. نتایج تفصیلی سرشماری نفوس و مسکن، ۱۳۹۰، مرکز آمار ایران، ۱۳۹۱.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۳۲۵۱

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی دلایل و هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی حوادث رانندگی در کشور

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)

تهیه و تدوین‌کنندگان: امید عطائی، علی اصغراژدری

ناظران علمی: محمدرضا محمدخانی، هوشنگ محمدی

مقتضی: محمدرضا تابش (عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس

شورای اسلامی)

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. حوادث رانندگی

۲. ابعاد اجتماعی و اقتصادی

تاریخ انتشار: ۱۳۹۲/۷/۲۳