

پروفايل‌هاى ايمنى جاده‌هاى کشور جمهوری اسلامی ايران

در چارچوب «ديده‌بانى حمل‌ونقل آسيا»

درباره گزارش

متن حاضر شامل، پروفايل جامع ايمنى جاده‌هاى ايران در چارچوب "ديده‌بانى حمل‌ونقل آسيا" مى‌باشد. چارچوبى منطقه‌اى كه با همكارى "ديده‌بانى ايمنى راه آسيا-اقيانوسيه" و "فدراسيون بين‌المللى راه‌ها" اجرا مى‌شود و هدف از آن فراهم‌کردن تصويرى مبتنى بر داده و قابل مقايسه از وضعيت ايمنى جاده‌ها در ۳۷ کشور منطقه آسيا - اقيانوسيه و پشتيبانى از گفت‌وگوهاى سياسى (Policy Dialouque) در سطح منطقه‌اى است.

اين گزارش با استفاده از اطلاعات معتبر بين‌المللى شامل سازمان جهانى بهداشت، بار جهانى بيمارى‌ها، و بانک جهانى وضعيت ايمنى جاده‌ها در ايران به طور خلاصه ارائه شده است. تمرکز اصلى گزارش بر مرگ‌ومير ناشى از حوادث ترافىكى، گروه‌هاى در معرض خطر، و هزينه‌هاى اقتصادى مى‌باشد.

مقدمه

در پروفایل‌های ایمنی جاده‌ها که توسط "دیده‌بانی حمل‌ونقل آسیا"^۱ تهیه شده است، با استفاده از داده‌های مرتبط با ایمنی جاده‌ها از منابع مختلف و همچنین اطلاعات سیاستی استخراج‌شده از مجموعه‌ای از اسناد، تصویری روشن از وضعیت ایمنی راه در ۳۷ کشور منطقه آسیا - اقیانوسیه ارائه شده است.

این پروفایل‌ها توسط "دیده‌بانی حمل‌ونقل آسیا" و با همکاری "دیده‌بانی ایمنی راه آسیا-اقیانوسیه"^۲ و "فدراسیون بین‌المللی راه"^۳ تهیه شده است. تاریخ انتشار گزارش فوریه ۲۰۲۵ می‌باشد.

خلاصه وضعیت کشور ایران

ایمنی جاده‌ها در ایران تصویری چندلایه و پیچیده دارد که ترکیبی از پیشرفت‌های قابل توجه به همراه چالش‌هایی پایدار است. در سال ۲۰۲۱، مرگ‌ومیر ناشی از حوادث ترافیکی ۳.۳ درصد از کل مرگ‌ومیر کشور را به خود اختصاص داده بود. با اینکه ایران طی دهه گذشته در کاهش مرگ‌ومیر ناشی از حوادث ترافیکی گام‌های مهمی برداشته است، اما مرگ‌ومیر حوادث ترافیکی در این کشور همچنان بالاتر از میانگین‌های منطقه‌ای و جهانی است. در این بخش با مرور داده‌های کلیدی، اختلاف‌های آماری، هزینه‌های اقتصادی و فضای سیاست‌گذاری، تصویری جامع از وضعیت کنونی ایمنی جاده‌ها در ایران ارائه شده است. در ادامه پروفایل کشوری ارائه شده است.

جمعیت (۲۰۲۴) ایران: ۹۰ میلیون نفر

سرانه تولید ناخالص داخلی بر اساس دلار بین‌المللی (۲۰۲۲): ۱۸۲۶۲ دلار - کشور با درآمد پایین و درآمد متوسط به پایین

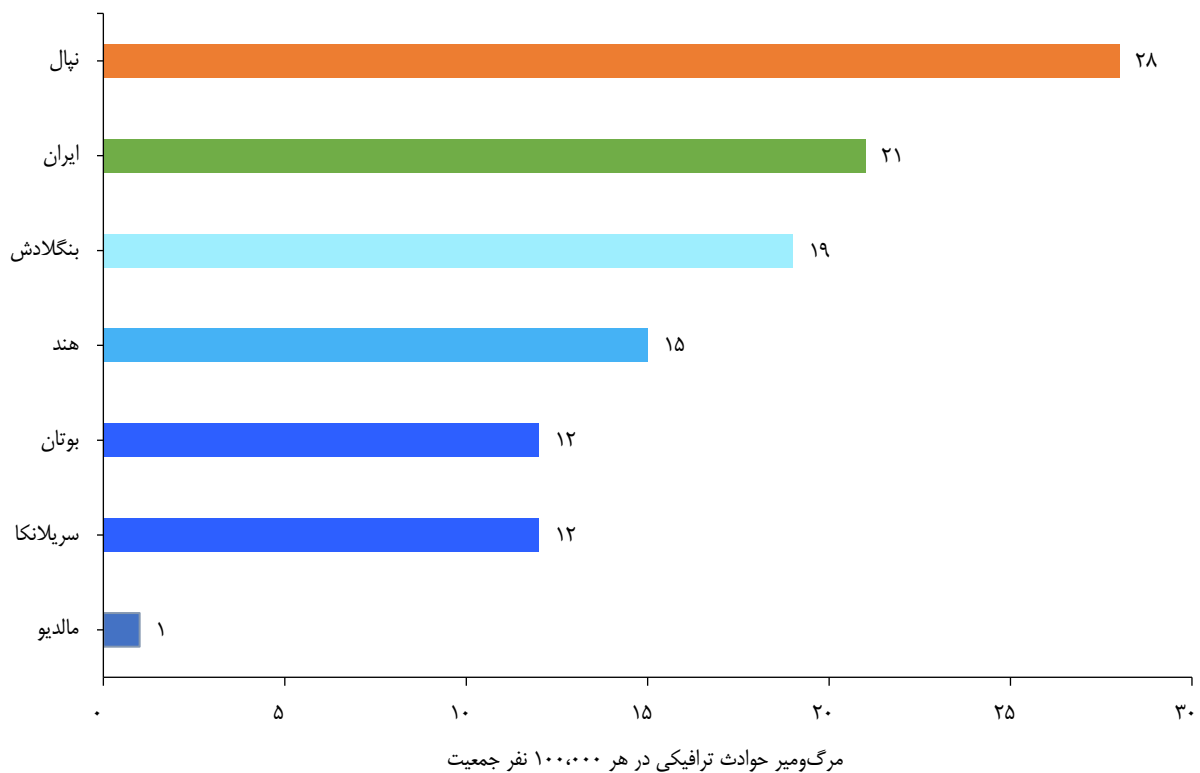
مرگ‌ومیر ناشی از حوادث ترافیکی بر اساس برآورد سازمان جهانی بهداشت برای سال ۲۰۲۱: ۱۸۱۵۶ مرگ

این کشور در گزارش به سازمان جهانی بهداشت، ۱۶۷۷۹ مرگ ناشی از حوادث ترافیکی را گزارش کرده است.

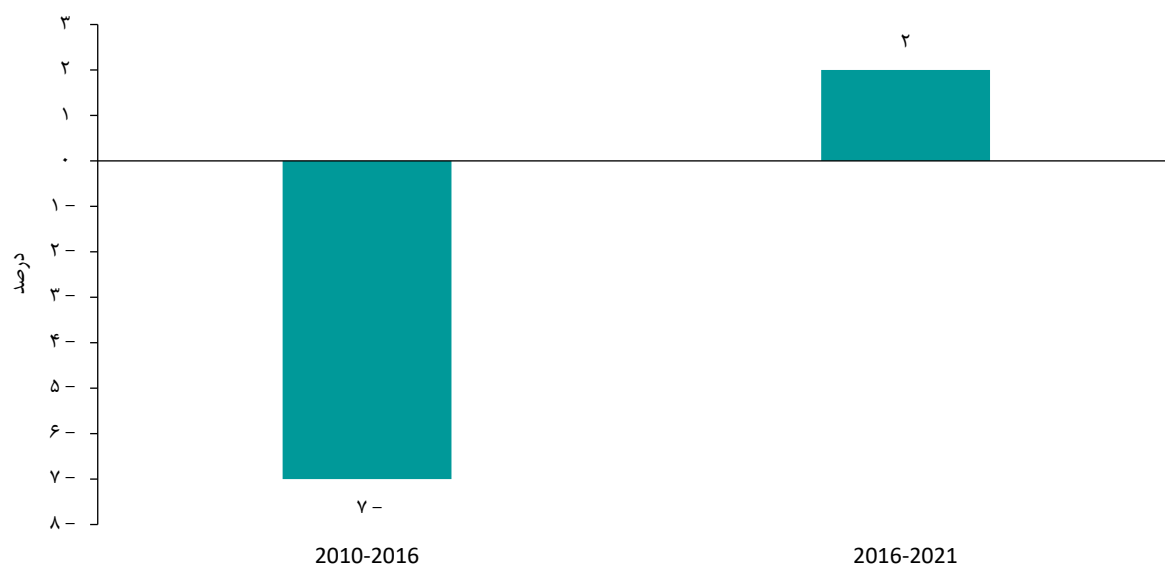
¹ Asian Transport Observatory (ATO)

² Asia Pacific Road Safety Observatory (APRSO)

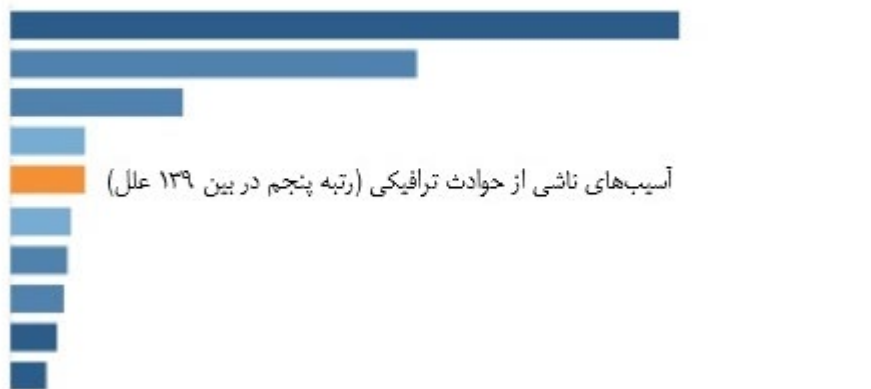
³ International Road Federation (IRF)



شکل ۱: وضعیت مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی در ایران در مقایسه با سایر کشورهای جنوب آسیا (۲۰۲۱)



شکل ۲: میانگین افزایش سالانه مرگومیر حوادث جاده‌ای در ایران



شکل ۳: علل مرگ‌ومیر در ایران (۲۰۲۱)

اختلاف قابل توجهی در اطلاعات مربوط به وضعیت مرگ‌ومیر حوادث جاده‌ای در ایران وجود دارد. سازمان جهانی بهداشت^۴ برآورد می‌کند که در سال ۲۰۲۱ حدود ۱۸ هزار نفر بر اثر حوادث ترافیکی جان خود را از دست داده‌اند، در حالی که گزارش بار جهانی بیماری‌ها^۵ رقمی نزدیک به ۱۹ هزار نفر را برای همان سال نشان می‌دهد. این اختلاف بیانگر چالش‌های موجود در ثبت و گزارش‌دهی دقیق داده‌های مربوط به حوادث ترافیکی در ایران است؛ چالش‌هایی که می‌تواند روند سیاست‌گذاری مؤثر و مداخلات هدفمند را با مشکل روبه‌رو کند.

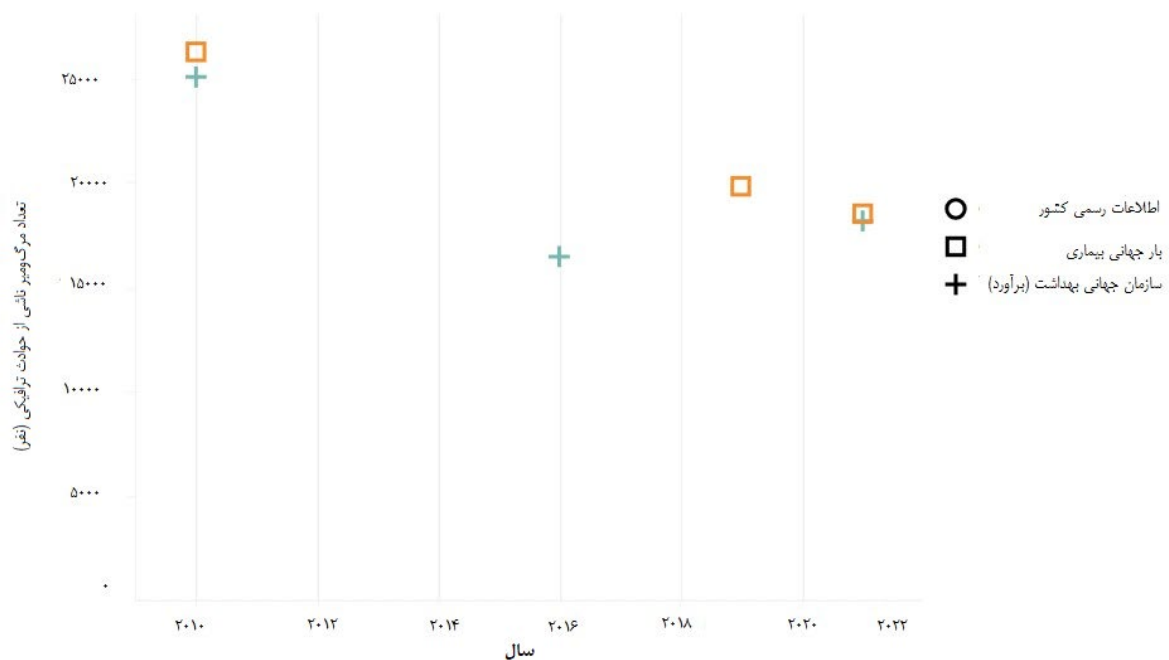
وضعیت مرگ‌ومیر حوادث ترافیکی در ایران، بر اساس منابع مختلف:

۱. سازمان جهانی بهداشت (برآورد) برای سال ۲۰۲۱: ۲۰۶ نفر در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت
۲. سازمان جهانی بهداشت (گزارش کشوری) برای سال ۲۰۲۱: ۱۹۰۰ نفر در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت
۳. برآورد بار جهانی بیماری‌ها برای سال ۲۰۲۱: ۲۱۰۰ نفر در هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت

در هر ۹ دقیقه یک نفر در ایران به دلیل حوادث ترافیکی جان خود را از دست می‌دهد.

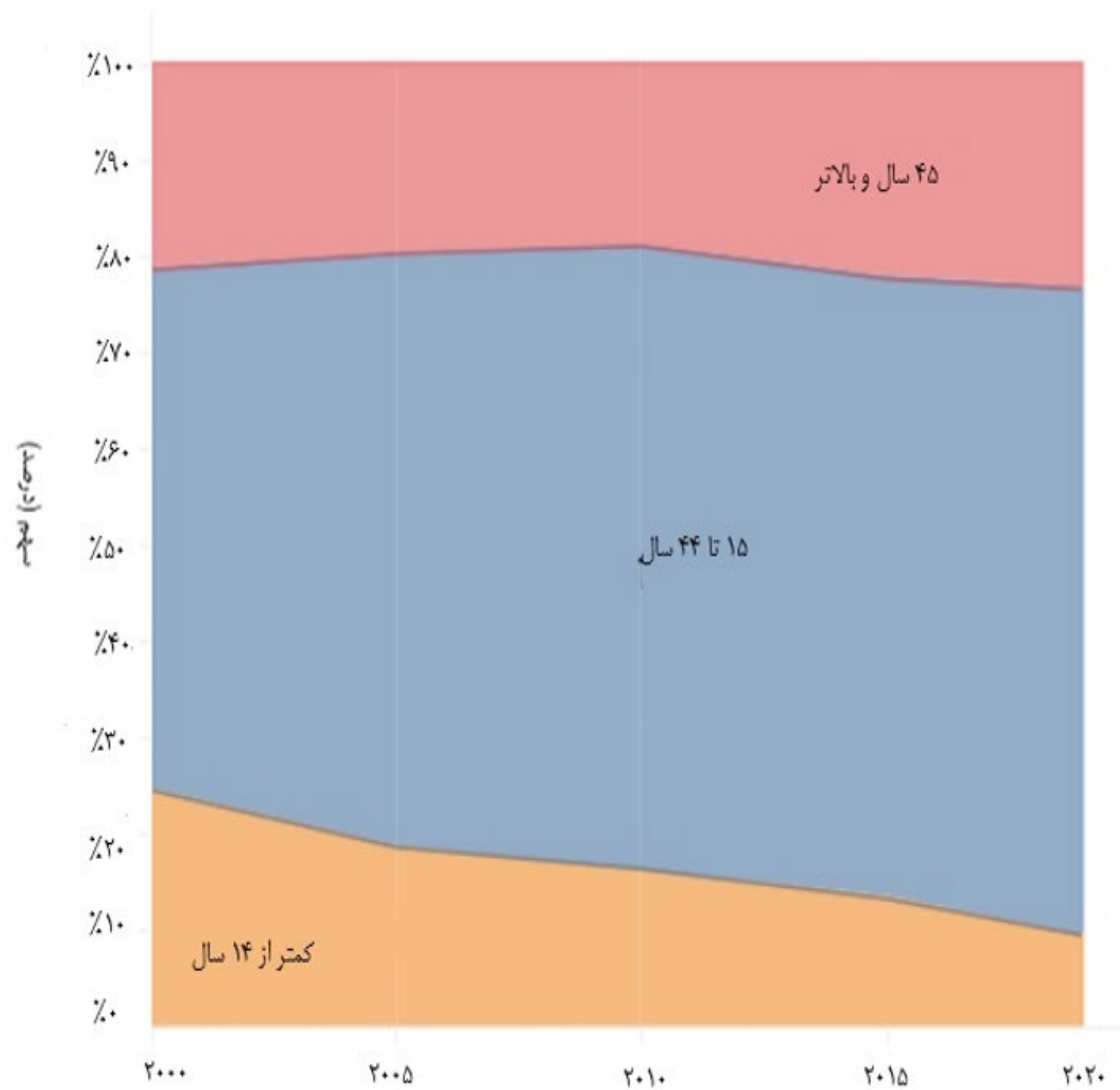
^۴ World Health Organization (WHO)

^۵ Global Burden of Disease (GBD)

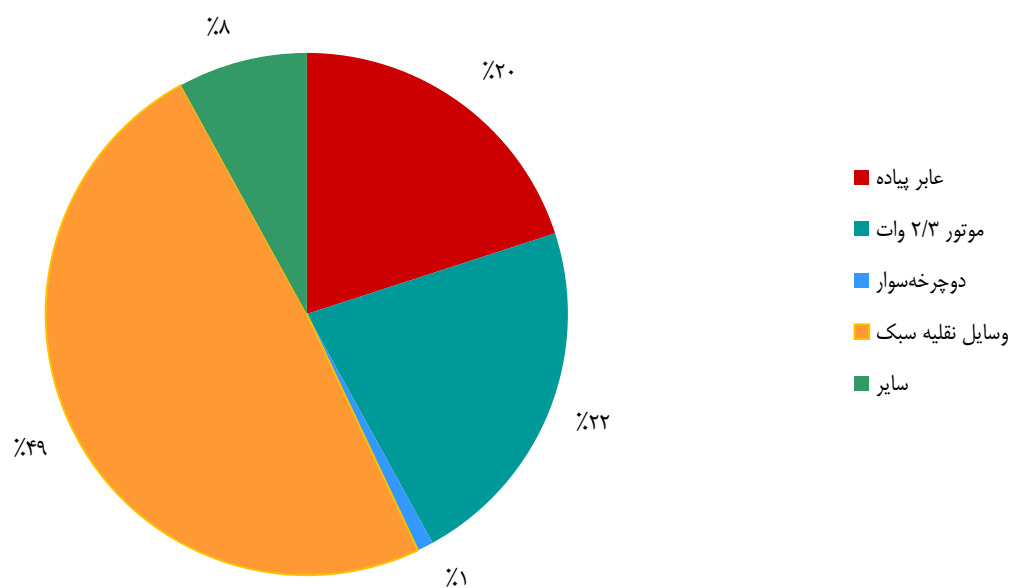


شکل ۴: تعداد مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی در ایران، بر اساس منابع مختلف

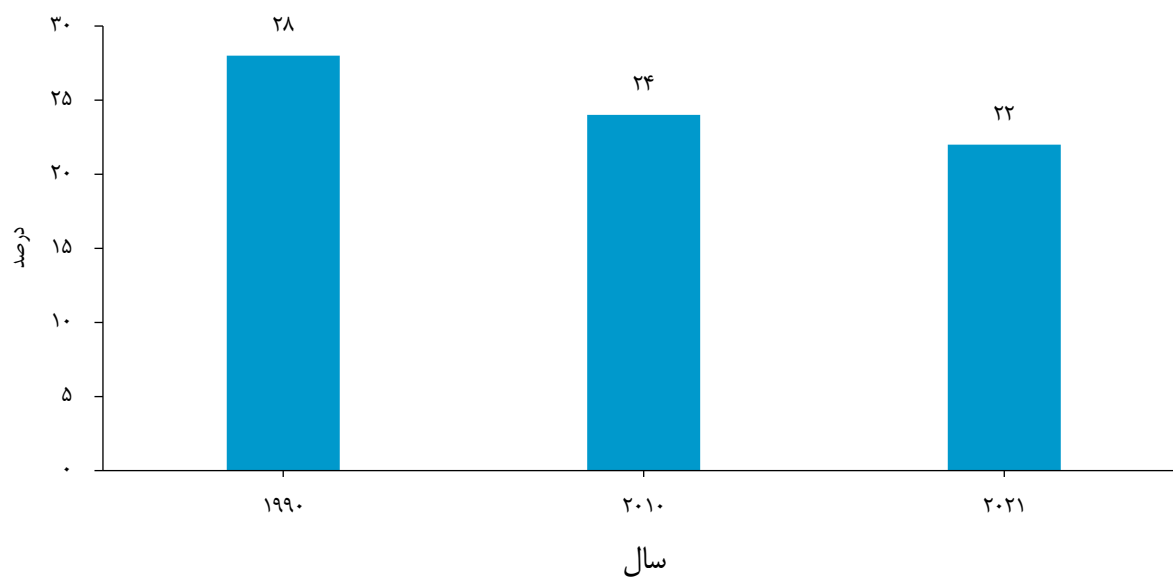
داده‌های طبقه‌بندی‌شده این امکان را فراهم می‌کند تا روشن شود کدام گروه‌های جمعیتی و چه نوع کاربرانی بیشتر از دیگران تحت تأثیر حوادث ترافیکی قرار می‌گیرند. سهم زنان در مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی در ایران بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ اندکی کاهش یافته است. مجموع سهم کودکان زیر ۱۴ سال و سالمندان بالای ۶۵ سال نیز بین سال‌های ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹ اندکی کاهش داشته، در حالی که میانگین این سهم در منطقه آسیا - اقیانوسیه در همین دوره افزایشی جزئی داشته است. آنچه بیش از همه نگران‌کننده است، سهم بالای مرگومیر عابران پیاده و دوچرخه‌سواران است که طبق گزارش سازمان جهانی بهداشت در سال ۲۰۲۱ به ۲۱ درصد رسیده است.



شکل ۵: سهم گروه‌های سنی مختلف از مرگ‌ومیر ناشی از حوادث ترافیکی در ایران



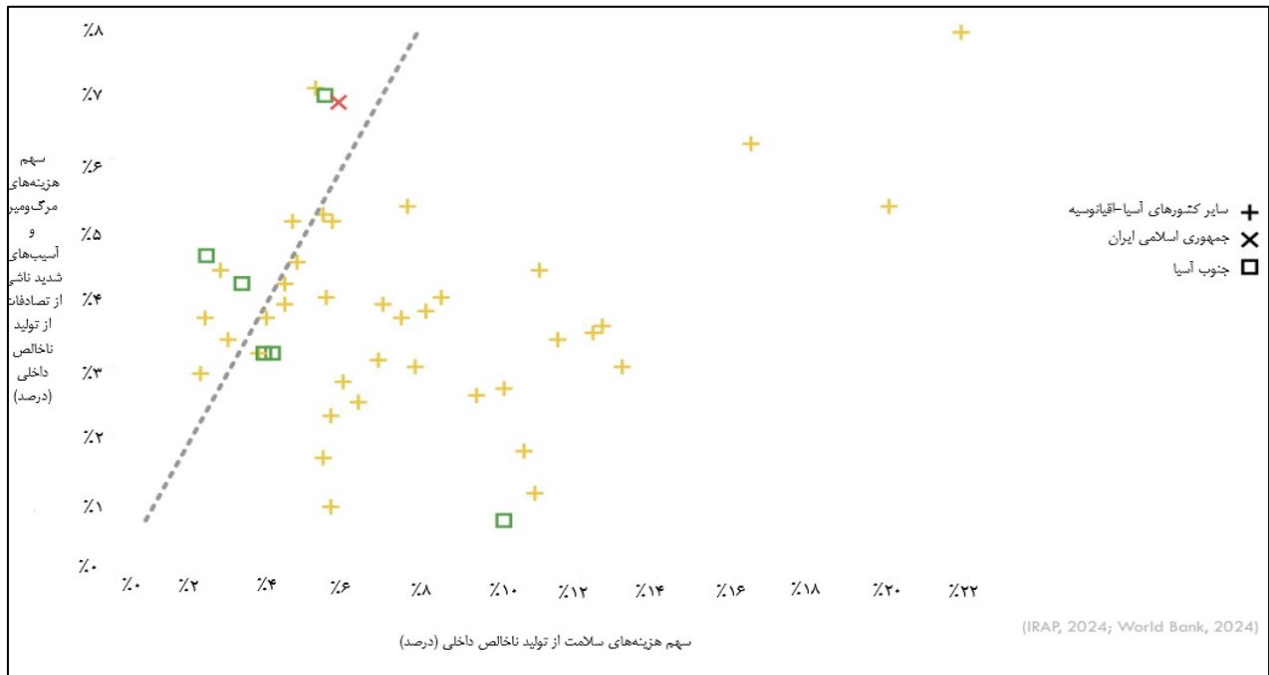
شکل ۶: سهم مرگومیر حوادث ترافیکی در ایران بر اساس نوع کاربران



شکل ۷: سهم زنان (درصد) از مرگومیر حوادث ترافیکی در ایران

بار اقتصادی حوادث ترافیکی

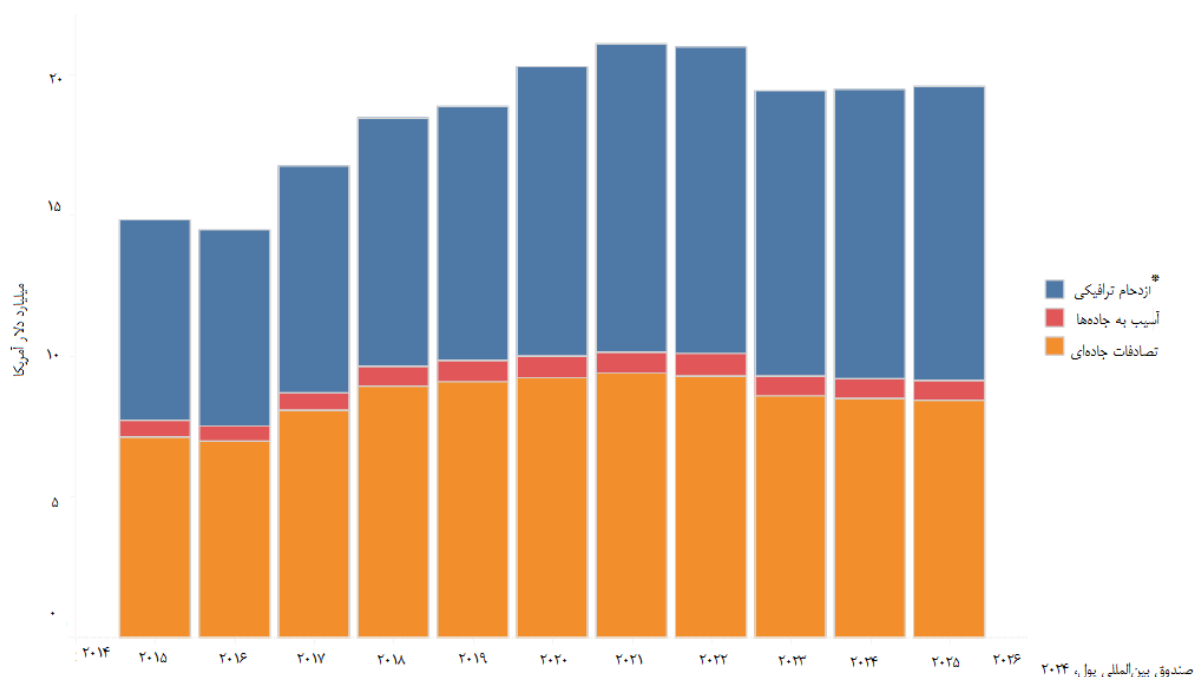
بار اقتصادی ناشی از حوادث ترافیکی در ایران قابل توجه است. در سال ۲۰۲۱، هزینه مرگ‌ومیر و آسیب‌های شدید ناشی از حوادث ترافیکی حدود ۲۰ میلیارد دلار برآورد شده است؛ رقمی که معادل نزدیک به ۷ درصد تولید ناخالص داخلی کشور است. این مقدار از سهم ۵.۸ درصدی هزینه‌های سلامت از تولید ناخالص داخلی در همان سال بالاتر است و نشان می‌دهد که حوادث ترافیکی چه فشار قابل توجهی بر اقتصاد کشور وارد می‌کنند.



شکل ۸: هزینه مرگ‌ومیر و آسیب‌های شدید ناشی از حوادث ترافیکی از تولید ناخالص داخلی در مقایسه با هزینه‌های سلامت کشورها از تولید ناخالص داخلی (۲۰۲۱)

حوادث ترافیکی در ایران حدود ۴۶ درصد از کل هزینه‌های پنهان ناشی از یارانه‌های سوخت فسیلی در بخش حمل‌ونقل را تشکیل می‌دهند. برآوردهای برنامه بین‌المللی ارزیابی جاده^۶ نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری سالانه‌ای در حدود ۴۶۵ میلیون دلار یا تنها معادل نزدیک به ۰.۲ درصد تولید ناخالص داخلی ایران می‌تواند به‌طور بالقوه از مرگ حدود ۶ هزار نفر در سال جلوگیری کند.

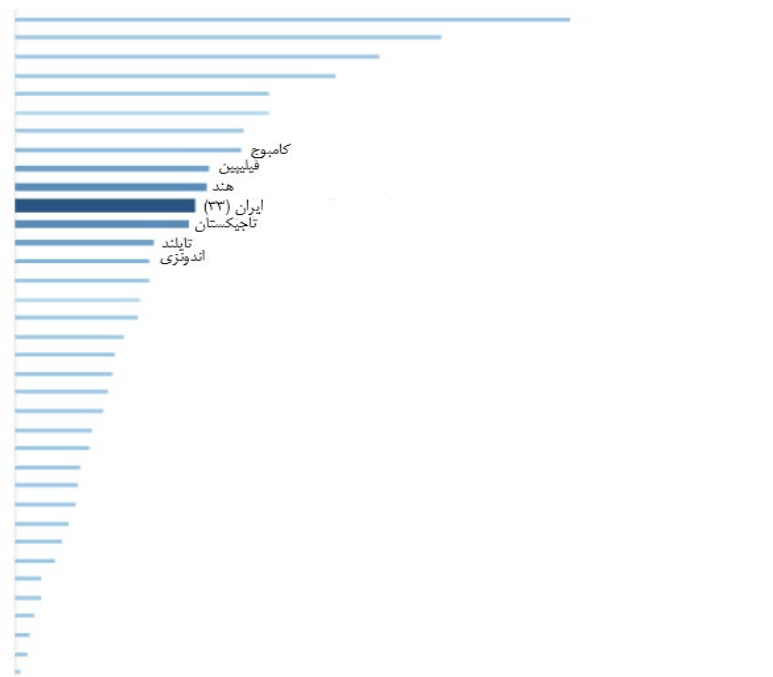
⁶ International Road Assessment Programme (IRAP)



شکل ۹: هزینه‌های بیرونی تحمیل‌شده به کشور ناشی از یارانه‌های سوخت فسیلی در بخش حمل‌ونقل در ایران
 (هزینه‌های بیرونی یعنی هزینه‌هایی که در قیمت سوخت یا خدمات حمل‌ونقل لحاظ نمی‌شوند اما به جامعه تحمیل می‌شوند مثل آلودگی هوا، ترافیک، و پیامدهای سلامت).

* Congestion

در ایران به ازای ۱۰۰۰ کیلومتر جاده حدود ۳۳ مورد مرگ‌ومیر رخ داده است. داده‌های مربوط به رتبه‌بندی زیرساخت‌ها در ایران محدود است و این امر ارزیابی استانداردهای ایمنی زیرساخت‌های جاده‌ای کشور را دشوار ساخته است.



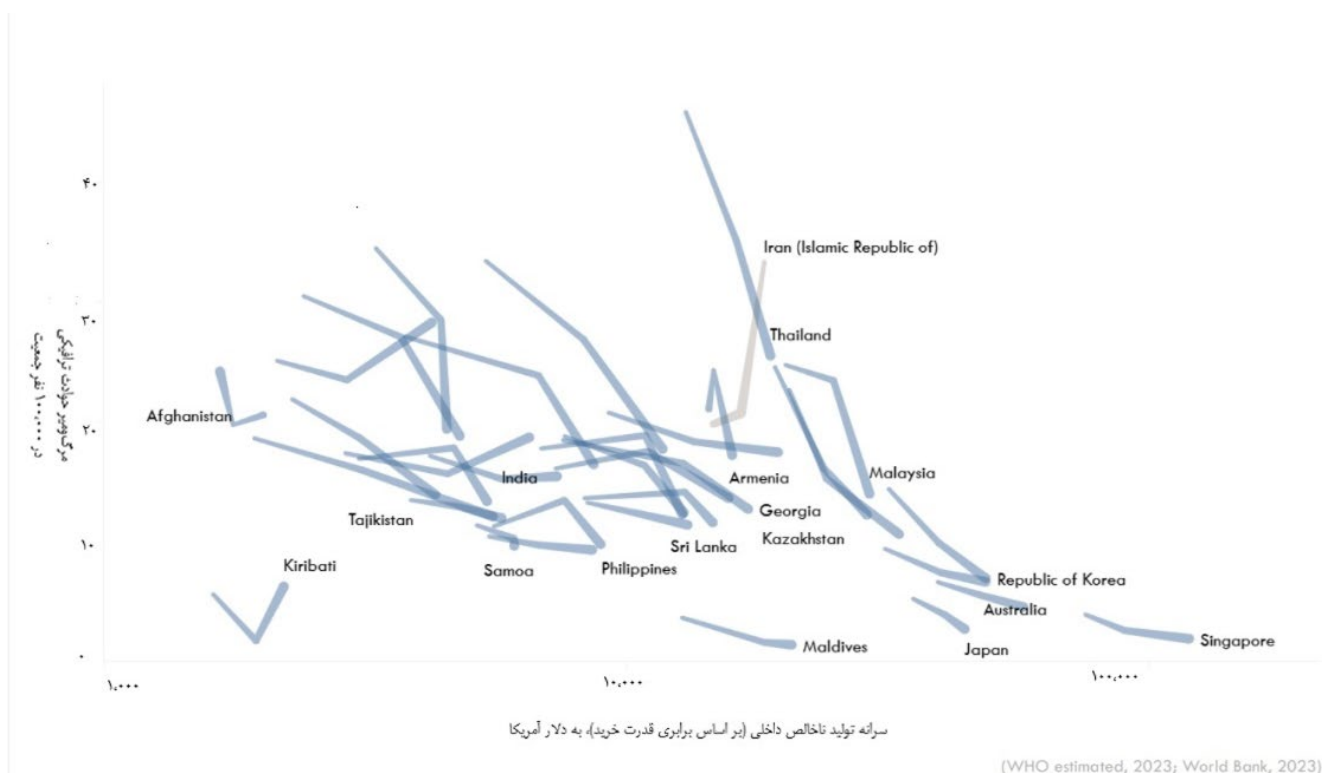
شکل ۱۰: مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی به ازای هر ۱۰۰۰ کیلومتر جاده

به دلیل نبودن داده‌های قابل اتکا درباره ناوگان وسایل نقلیه در ایران، امکان تحلیل روند افزایش وسایل نقلیه و پیامدهای آن بر ایمنی جاده‌ای امکان‌پذیر نبود.

ارزیابی مقایسه‌ای^۷

ارزیابی عملکرد ایمنی جاده‌ای ایران در مقایسه با میانگین‌های منطقه‌ای و جهانی نشان می‌دهد که حوزه‌های زیادی برای بهبود وجود دارد. هرچند این کشور در کاهش مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی پیشرفت‌هایی داشته است، اما مقدار آن هنوز بالاتر از بسیاری از کشورهای هم‌تراز است. مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی در ایران ۲۰۶ مورد به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت گزارش شده که از میانگین ۱۵۲ در منطقه آسیا - اقیانوسیه و ۱۶۱ در جنوب آسیا بیشتر است. با این حال، ایران طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ توانسته است مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی را ۳۸ درصد کاهش دهد؛ در حالی که این کاهش در آسیا - اقیانوسیه ۱۹ درصد و در جنوب آسیا ۱۰ درصد بوده است.

^۷ Benchmarking



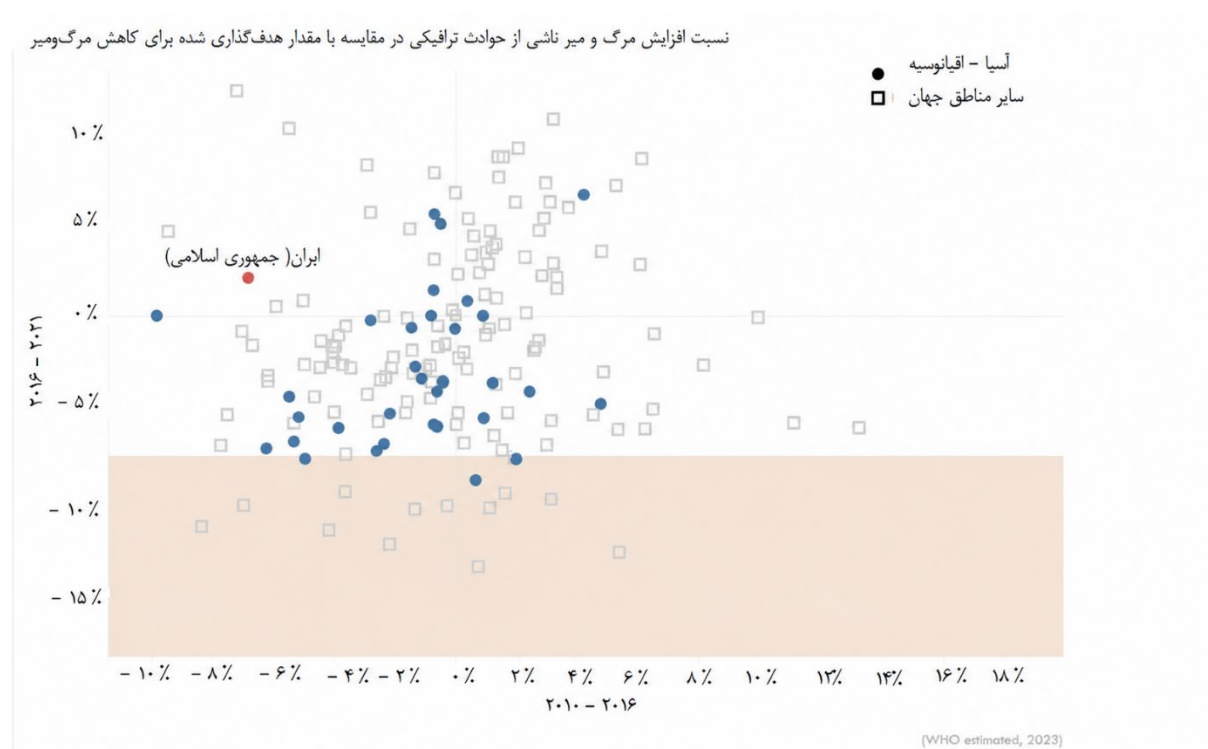
شکل ۱۱: مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی در مقایسه با سرانه تولید ناخالص داخلی (سال‌های ۲۰۱۰، ۲۰۱۶ و ۲۰۲۱)

آیا آسیا می‌تواند تا سال ۲۰۳۰ مرگومیر حوادث ترافیکی را به نصف برساند؟

- نیاز فوری به اقدام برای کاهش مرگومیر جاده‌ای: هدف از دهه اقدام برای ایمنی راه ۲۰۲۱-۲۰۳۰ این است که مقدار مرگومیر حوادث ترافیکی را تا سال ۲۰۳۰ به نصف کاهش دهد. برای دستیابی به این هدف، باید هر سال دست کم ۷.۴ درصد کاهش حاصل شود.
- عقب‌ماندن منطقه آسیا - اقیانوسیه از مسیر هدف‌گذاری شده: با وجود اینکه مرگومیر ناشی از حوادث ترافیکی در این منطقه به اوج خود رسیده، آسیا - اقیانوسیه در مسیر تحقق هدف ۲۰۳۰ قرار ندارد. میانگین کاهش سالانه مرگومیر بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ تنها ۰.۶ درصد بوده است؛ رقمی بسیار کمتر از مقدار مورد نیاز.
- پیشرفت‌های متفاوت در کشورهای آسیایی: بر اساس روند تغییرات مرگومیر جاده‌ای در دوره ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ و ادامه آن تا سال ۲۰۳۰:

- تنها ۳ کشور آسیایی: انتظار می‌رود بتوانند هدف کاهش ۵۰ درصدی را محقق کنند.
- ۱۸ کشور آسیایی احتمالاً دست کم ۲۵ درصد کاهش خواهند داشت.
- ۷ کشور آسیایی همچنان با افزایش مرگومیر مواجه خواهند بود و از هدف ۲۰۳۰ دورتر می‌شوند.

- **وضعیت ایران در ایران، مرگومیر ناشی از تصادفات جاده‌ای بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ سالانه حدود ۲ درصد افزایش داشته است. اگر این روند ادامه یابد، این کشور از رسیدن به هدف ۲۰۳۰ باز خواهد ماند.**



شکل ۱۲: درصد افزایش مرگومیر حوادث ترافیکی در مقابل مقدار هدف‌گذاری شده برای کاهش مرگومیر

بر اساس شکل ۱۲، می‌توان نتیجه‌گیری کرد که لازم است ۷.۴ درصد میانگین مرگ و میر حوادث ترافیکی کاهش پیدا کن تا مرگ و میر در سال ۲۰۳۰ به نصف برسد.

1. ATO — National Database (2024). <https://asiantransportoutlook.com/snd/>
2. IMF — (2024). Climate Data. <https://climatedata.imf.org/pages/access-data> (climatedata.imf.org in Bing)
3. Institute for Health Metrics and Evaluation — (2021). GBD Results. GBD Results. <https://vizhub.healthdata.org/gbd-results>
4. Institute for Health Metrics and Evaluation — (2024). Global Burden of Disease Study 2021 (GBD 2021) Cause-Specific Mortality 1990–2021. <https://ghdx.healthdata.org/record/ihme-data/gbd-2021-cause-specific-mortality-1990-2021>
5. iRAP — (2024). Safety Insights Explorer. <https://irap.org/safety-insights-explorer/>
6. Nirandjan et al. — Nirandjan, S., Koks, E. E., Ward, P. J., & Aerts, J. C. J. H. (2022). A spatially-explicit harmonized global dataset of critical infrastructure. *Scientific Data*, 9(1), 150. <https://doi.org/10.1038/s41597-022-01218-4>
7. United Nations DESA Population Division — (2022). World Population Prospects 2022. <https://population.un.org/wpp/>
8. WHO — (2023). Global Status Report on Road Safety 2023. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
9. World Bank — (2023). GDP, PPP (current international \$). World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD>
10. World Bank — (2024). Current health expenditure (% of GDP). World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org/indicator/SH.XPD.CHEX.GD.ZS>