خبر 5 از ۹ — آمار

سنگاپور: ۷ مرگ از ۲۱ مرگ شغلی نیمهٔ اول ۲۰۲۶ ناشی از تصادف رانندگی کاری بود

منبع: وزارت نیروی انسانی سنگاپور (*MOM*) — پاسخ کتبی به پرسش مجلس، ۶ اکتبر ۲۰۲۶ · وضعیت صحت: تأییدشده · لینک: *https://www.mom.gov.sg/newsroom/parliament-questions-and-replies/2026/1006-written-answer-to-pq-on-workplace-fatality-trends-and-adequacy-of-current-safety-measures*



شکل ۱ — عکس خبری خبر 5 (تولیدشده از پرامپت بهبودیافتهٔ پک؛ نسخه‌های ۵ تا ۹ با امضای *aixhse.ir*).

از زبان تحریریه

وقتی می‌گوییم «مرگ شغلی»، ذهن بیشتر ما سراغ سقوط از ارتفاع یا گیرکردن در دستگاه می‌رود؛ اما آمار نیمهٔ اول ۲۰۲۶ سنگاپور، تصویر دیگری نشان می‌دهد: یک‌سوم مرگ‌های شغلی، اصلاً در کارگاه رخ نداده‌اند؛ در جاده رخ داده‌اند، در مسیر انجام کار. این یعنی مرز «محل کار» بزرگ‌تر از چیزی است که معمولاً در جلسهٔ ایمنی درباره‌اش حرف می‌زنیم.

اصل خبر

متن خبر: MOM در پاسخ کتبی به پرسش یکی از نمایندگان مجلس در ۶ اکتبر ۲۰۲۶ توضیح داد چرا با وجود ۲۱ مرگ شغلی در نیمهٔ اول ۲۰۲۶، «دورهٔ ایمنی تشدیدشده» (Heightened Safety Period) اعلام نشد. استدلال وزارتخانه: این دوره در سپتامبر ۲۰۲۲ زمانی اعلام شد که نرخ سالانهٔ مرگ شغلی به ۱٫۵ در هر ۱۰۰ هزار کارگر رسیده بود؛ حوادث امسال در صنایع مختلف و بدون علت سیستمی مشترک رخ داده‌اند؛ «هفت مورد از ۲۱ مرگ نیمهٔ اول

۲۰۲۶ ناشی از تصادفات رانندگی مرتبط با کار بود، نه کوتاهی در ایمنی محیط کار.» در ژوئن، کارگروه چندسازمانی ایمنی کار (MAST) سه اقدام را اجرا کرد: افزایش جریمه‌ها، یک «توقف ایمنی» داوطلبانهٔ دوهفته‌ای در سراسر کشور، و یک توصیه‌نامهٔ مشترک دربارهٔ ایمنی رانندگی کاری.

عددها چه می‌گویند؟

محاسبهٔ مشتق‌شده: ۷ از ۲۱ یعنی دقیقاً یک‌سوم، یعنی ۳۳٫۳ درصد؛ و ۱۴ مرگ دیگر، ۶۶٫۷ درصد را می‌سازند. به زبان ساده، از هر سه خانواده‌ای که در آن شش ماه، عزیزشان را در حادثهٔ شغلی از دست دادند، یک خانواده، عزیزش را در یک تصادف کاری از دست داده است. این نسبت، برای برنامه‌ریزی پیشگیری، مهم‌تر از خودِ عدد ۷ است.



شکل ۲ — نمودار/دیاگرام خبر 5، ساخته‌شده از اعدادِ خود خبر.

تحلیل

- عدد را درست بخوانید: ۷ از ۲۱ یعنی دقیقاً یک‌سوم. یعنی از هر سه مرگی که «شغلی» شمرده شده، یکی در جاده رخ داده، نه در کارگاه، کارخانه یا سایت. این، تصویرِ ذهنیِ «مرگ شغلی = سقوط از ارتفاع یا گیرکردن در ماشین» را به‌هم می‌زند. برای بسیاری از سازمان‌ها، بزرگ‌ترین ریسکِ کشندهٔ کارگر، جاده‌ای است که هر روز در آن تردد می‌کند.
- چرا MOM «دورهٔ تشدیدشده» اعلام نکرد؟ منطقش را منصفانه بگویید: دورهٔ ۲۰۲۲ وقتی اعلام شد که نرخ به یک آستانهٔ مشخص (۱٫۵ در ۱۰۰ هزار کارگر) رسیده بود و الگوی حوادث، «سیستمی» به نظر می‌رسید. در نیمهٔ اول ۲۰۲۶، به گفتهٔ MOM، حوادث در صنایع مختلف و بدون علت سیستمیِ مشترک بوده‌اند. یعنی وزارتخانه می‌گوید: «مسئله، یک نقصِ سراسریِ واحد نیست که با یک دورهٔ سراسری حل شود.» با این استدلال می‌توان موافق یا مخالف بود، اما در محتوا، اول استدلال را درست نقل کنید، بعد نقد کنید — نه برعکس.
- نکتهٔ ظریفِ دسته‌بندی: MOM می‌گوید ۷ مرگ «تصادف رانندگی مرتبط با کار» بوده، «نه کوتاهی در ایمنی محیط کار». این جمله را به‌عنوان «پس مقصر، کارفرما نیست» نخوانید. رانندگیِ کاری، بخشی از کار است: برنامهٔ سفر،

خستگیِ راننده، فشارِ زمان‌بندی، وسیلهٔ نامناسب و مسیرِ ناایمن، همه «مدیریتی»اند، حتی اگر محلِ حادثه، کارگاه نباشد. تفاوتِ «محل» با «مسئولیت» را در محتوا روشن نگه دارید.

- ابهامِ عددی را شفاف بگویید: یک منبعِ پس‌زمینه (AsiaOne) از ۹ «رخدادِ خودرویی» سخن گفته، در حالی که MOM از ۷ «مرگِ تصادف رانندگی مرتبط با کار» می‌گوید. این دو، دو دسته‌بندیِ متفاوت‌اند (رخداد در برابر مرگِ مرتبط با کار)؛ پس در انتشار، عددِ MOM را مبنا بگذارید و اگر به ۹ اشاره می‌کنید، بگویید «دسته‌بندیِ متفاوتِ یک منبع دیگر». قاطی‌کردنِ این دو عدد، رایج‌ترین خطای بازنشرِ این خبر است.
- سه اقدامِ ژوئن را به‌عنوان «جعبه‌ابزارِ سیاستی» معرفی کنید: افزایش جریمه (اهرمِ بازدارنده)، توقفِ ایمنیِ داوطلبانهٔ دوهفته‌ای (اهرمِ فرهنگی: مکث، بازبینی، گفت‌وگو) و توصیه‌نامهٔ مشترک دربارهٔ ایمنی رانندگی کاری (اهرمِ راهنما: چه باید کرد). ترکیبِ این سه، پیامِ مهمی دارد: فقط جریمه کافی نیست؛ مکث و راهنما هم لازم است.
- کاربرد برای پیمانکار و مدیر HSE در ایران: رانندگی در مأموریت، سرویسِ ایاب‌وذهاب، تردد بین کارگاه‌ها و تحویلِ بار، باید در ارزیابی ریسک و برنامهٔ HSE دیده شود – نه فقط در «آیین‌نامهٔ رانندگی». چک‌لیست: رانندهٔ خسته، رانندگیِ شبانهٔ بدون استراحت، وسیلهٔ بدون بازرسی، بارِ نامناسب، مسیرِ بدون ارزیابی، و فشارِ «زود برس» از طرف سرپرست. هرکدام، یک ریسکِ شغلیِ قابل‌مدیریت است.
- چک‌لیست عملیِ ایمنیِ رانندگی کاری (قابل انتشار): ۱) سفرِ کاری را پیش از حرکت، ثبت و ارزیابی کنید ۲) راننده، استراحتِ کافی و گواهیِ معتبر داشته باشد ۳) وسیله، بازرسیِ پیش از حرکت داشته باشد ۴) مسیر و زمانِ واقع‌بینانه تعیین شود، نه فشرده ۵) تلفنِ حین رانندگی ممنوع، با سازوکارِ اجرایی ۶) حادثهٔ نزدیک‌به‌وقوع جاده‌ای هم مثل حادثهٔ کارگاهی گزارش شود.



شکل ۳ – فلوچارت خبر 5.

کاربرد برای ایران و aixhse.ir

درس این آمار برای هر سازمانی، از جمله سازمان‌های ایرانی، این است که ایمنیِ رانندگیِ کاری را باید مثل ایمنیِ کارگاه مدیریت کرد: مسیر، زمان، خودرو و راننده، هر چهارتا، جزئی از برنامهٔ ایمنی‌اند، نه «امور اداری». در aixhse.ir، وقتی از مخاطب می‌خواهیم برای آزمون کارشناسی رسمی آماده شود، همین نگاه را تمرین می‌دهیم: خطر را آن‌جا ببینید که واقعاً هست، نه فقط آن‌جا که عادت کرده‌اید ببینید.

جدول کاربردی

گام	اقدام
مسیر و زمان را برنامه‌ریزی کنید	سفرهای کاریِ شبانه و فشرده را بدون برنامهٔ استراحت، قبول نکنید.
خودرو و راننده را آماده کنید	بازدید خودرو و آمادگی راننده، پیش از حرکت بررسی شود.
عابر و خودرو را جدا کنید	در محوطهٔ کارگاه، مسیر عابر پیاده با مانع از مسیر خودرو جدا باشد.
نزدیک‌حادثه‌ها را گزارش کنید	هر نزدیک‌حادثهٔ رانندگی، یک هشدار رایگان است؛ ثبتش کنید.

مرز خبر

مرز خبر: این خبر نمی‌گوید «ایمنیِ کارگاهِ سنگاپور خوب است» یا «مرگ‌های جاده‌ای، مرگِ شغلی نیستند»؛ می‌گوید ۷ مورد، «مرتبط با کار» بوده‌اند و در آمارِ مرگِ شغلی شمرده شده‌اند. همچنین نمی‌گوید نرخِ نیمهٔ اول ۲۰۲۶ چقدر است؛ فقط می‌گوید آستانهٔ ۲۰۲۲، ۱٫۵ در ۱۰۰ هزار کارگر بوده است. نرخِ تازه را حدس نزنید.

منبع اصلی: منبع: وزارت نیروی انسانی سنگاپور (*MOM*) — پاسخ کتبی به پرسش مجلس، ۶ اکتبر ۲۰۲۶ · وضعیت صحت: تأییدشده · لینک: *https://www.mom.gov.sg/newsroom/parliament-questions-and-replies/2026/1006-written-answer-to-pq-on-workplace-fatality-trends-and-adequacy-of-current-safety-measures* · تشریح و بازنشر: *https://aixhse.ir*

روش محاسبات: درصدها و میانگین‌ها از اعدادِ خود خبر با چهار عمل اصلی به دست آمده‌اند و ادعای تازه‌ای نیستند. ناشر تشریح: *https://aixhse.ir*