

اورژانس بیمارستان بینا؛ روزها تعطیل، شب‌ها آزاد!

محمد حسام مسلمی / شاید عجیب باشد که بیمارستان خصوصی چشم پزشکی بینا در مشهد که عنوان اولین بیمارستان تخصصی و فوق تخصصی چشم پزشکی خصوصی شرق کشور را یدک می کشد و مدعی دارا بودن مجهزترین امکانات و متخصص ترین کادر درمان است، در طول روز «اورژانس» ندارد! نکته دیگر این که اگر چه در اورژانس از ساعت ۲۰ به روی بیماران گشوده می شود، اما بیمه تامین اجتماعی را قبول ندارد. شاید فکر کنید این بیمارستان کلا طرف حساب بیمه تامین اجتماعی نیست، ولی موضوع زمانی جالب می شود که بدانید این طور نیست، این بیمارستان صبح‌ها با بیمه‌تأمین اجتماعی قرارداد دارد ولی شب که از راه می‌رسد گویی قرارداد با بیمه هم پر می‌کشد! چرا که بیماران اورژانس باید با تعرفه‌های آزاد پذیرش شوند!

موضوعی که به گفته معاون خرید راهبردی اسناد پزشکی معاونت درمان تأمین اجتماعی استان شبیه یک لطیفه است! با این حال شهروندی در تماس با خراسان می‌گوید: ساعت ۲۱ به دلیل چشم درد، به بیمارستان بینا مراجعه کردم، با این که بیمه‌تأمین اجتماعی دارم و هر ماه هزینه مشخصی هم برای بیمه تکمیلی پرداخت می‌کنم، اما متصدی اورژانس بیمارستان بینا گفت که شب‌ها با بیمه‌تأمین اجتماعی قرارداد ندارند و برای یک‌ویزیت پزشک اورژانس ۶۷ هزار و ۷۰۰ تومان پرداخت کردم.

- رئیس بیمارستان: اورژانس شب با تأمین اجتماعی قرارداد ندارد**

ماجرای این شهروند را از دکتر اسماعیلی، رئیس بیمارستان تخصصی چشم پزشکی بینا پیگیری کردیم، وی در گفت‌وگو با خبرنگار خراسان رضوی درباره این‌که اورژانس باتأمین اجتماعی قرارداد ندارد، اظهار می‌کند: اورژانس شب با تأمین اجتماعی قرارداد ندارد اما (کلینیک) روزها و عصرها قرارداد دارد؛ در حقیقت سیستم پزشکی که به بیمارستان می‌آیند این‌گونه است که نمی‌توانیم با آن‌ها قرارداد بیمه ببندیم آن‌ها با تعرفه آزاد پذیرش می‌کنند و از ساعت ۲۰ به بعد تعرفه ویزیت به صورت آزاد است.

وی در پاسخ به این سوال که تکلیف افراد بیمه‌شده تأمین اجتماعی که بعد از ساعت ۲۰ مراجعه می‌کنند، چگونه خواهد بود؟ می‌گوید: البته بیمارستان فقط از کسانی که بیمه هستند حق فرانشیز را از بیمار دریافت می‌کند؛ در حقیقت آزاد با آن‌ها حساب نمی‌کنیم، چرا که بر گه بیمه‌رانی‌م توانیم جدا کنیم اما فرانشیزی که صبح از بیمار دریافت می‌شود شب هم به همان میزان دریافت می‌کنیم، در واقع این خودما هستیم که ضرر می‌کنیم نه بیمار. رئیس بیمارستان تخصصی چشم پزشکی بینا در ادامه به میزان بدهی بیمه‌ها به این بیمارستان اشاره می‌کند و می‌افزاید: هم‌اکنون بیمارستان حدود ۱۰ میلیارد تومان از بیمه‌ها طلب دارد که این میزان بدهی مربوط به یک سال گذشته است.

- ۲ نکته متناقض!**

صحبت‌های اسماعیلی و این نکته که به هیچ‌وجه از بیمار بیمه‌شده وجه اضافی دریافت نمی‌شود و فقط میزان فرانشیز را از بیمار دریافت می‌کنیم، در حالی بیان می‌شود که مدیر داخلی بیمارستان در گفت‌وگو با خراسان رضوی میزان تعرفه آزاد را ۶۷ هزار و ۷۰۰ تومان و در دفتر چه تأمین اجتماعی ۵۳ هزار و ۳۵۰ تومان اعلام می‌کند.
تقی زاده می‌افزاید: اگر مبلغ اضافه پرداختی از بیمار به رغم این که بیمه‌شده باشد دریافت‌شده باشد ممکن است در آن زمان سیستم و سامانه بیمه قطع

بوده و بیمار با تعرفه آزاد پذیرش شده باشد؛ ضمن این که این مشکل به ندرت اتفاق می‌افتد. با این حال شهروندی که به روزنامه پیام داده است، موضوع قطع بودن سیستم را رد می‌کند! نکته قابل توجه دیگر این که اگر چه تقی زاده درخصوص ساعات فعالیت اورژانس چشم پزشکی بیمارستان بینا می‌گوید: اورژانس بیمارستان ۲۴ ساعته فعال است. اما در تماس با این بیمارستان، کاربر اعلام می‌کند که اورژانس بیمارستان تنها از ساعت ۱۹ فعالیت‌خود را شروع می‌کند!

همچنین روز گذشته نیز خبرنگار



روزنامه خراسان در ساعت ۱۵:۳۰ به عنوان همراه بیمار به اورژانس چشم بیمارستان بینا مراجعه می‌کند اما برخلاف گفته مدیر داخلی بیمارستان که گفته بود اورژانس ۲۴ ساعته فعالیت می‌کند، مشخص شد که در ورودی اورژانس بسته است! در ادامه خبرنگار برای دریافت اطلاعات بیشتر به قسمت پذیرش خودبیمارستان مراجعه‌واز کاربر درباره ساعات فعالیت و پذیرش بیماران در اورژانس و تعرفه ویزیت پزشکان سوال می‌کند که به گفته کاربر در این ساعت اورژانس بیمارستان غیر فعال است اما در طبقه اول بیمارستان پزشک برای

ویزیت بیمار حضور دارد. کارمندپذیرش در ادامه می‌گوید: اگر وضعیت بیمار اورژانسی است می‌توانید به بیمارستان خاتم‌الانبیا(ص) مراجعه کنید. گزارش میدانی خبرنگار خراسان از اورژانس بیمارستان بینا نیز نشان می‌دهد که اظهارات مدیران هم درباره ساعت فعالیت اورژانس و هم میزان دریافت حق ویزیت پزشکان متناقض است و ضرورت ورود دستگاه‌های نظارتی در این خصوص را می‌طلبد.

- زمانی که قراردادی با یک بیمارستان می‌بندیم در قرارداد شب و روز وجود ندارد**

با این حال دکتر حمید داستانی، مدیر درمان تأمین اجتماعی استان خراسان رضوی در گفت‌وگو با خراسان رضوی اظهار می‌کند: زمانی که قراردادی با یک بیمارستان می‌بندیم موضوع از چه قرار روز و روز وجود ندارد. این را که می‌گویید بیمارستان بیناشب‌ها باتأمین اجتماعی قرارداد ندارند من از شما می‌شنوم، چون به‌ما چیزی اعلام نشده‌است.

دکتر اخوان، معاون خرید راهبردی اسناد پزشکی معاونت درمان تأمین اجتماعی استان خراسان رضوی در گفت‌وگو با خراسان رضوی می‌گوید: این موضوع تصریح می‌کند: مگر می‌شود؟ چنین چیزی وجود ندارد که بیمارستانی روز با مقرارداد داشته باشد شب نه! شبیه یک لطیفه است؛ حتی در مطب پزشکان هم چنین موضوعی

یک دهانه‌های آریل

فعالان بخش حمل و نقل بین‌المللی خراسان می‌گویند که در سال‌های اخیر به تکرار چالش‌های مشابه دچار بوده‌اند

زخم‌های کهنه بر پیکره صنعت حمل و نقل و ترانزیت

مسافری و به‌سازی مسیر دسترسی به پایانه مرزی از محل پاسگاه مرزبانی ۱۷ شهپور در دوغانرون، وی ادامه می‌دهد: بهره‌برداری ازپل جدید در مرز سرخس و به‌سازی محوطه‌های تخلیه و بارگیری و پارکینگ وسایل نقلیه و نیز احداث تونل «الله اکبر» در جاده درگز به لطف آباد از دیگر اقداماتی بوده که در راستای بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل بین‌المللی انجام شده‌است.

مسافری و به‌سازی مسیر دسترسی به پایانه مرزی از محل پاسگاه مرزبانی ۱۷ شهپور در دوغانرون، وی ادامه می‌دهد: بهره‌برداری ازپل جدید در مرز سرخس و به‌سازی محوطه‌های تخلیه و بارگیری و پارکینگ وسایل نقلیه و نیز احداث تونل «الله اکبر» در جاده درگز به لطف آباد از دیگر اقداماتی بوده که در راستای بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل بین‌المللی انجام شده‌است.

آخرین وضعیت ارتباط ترانزیتی با افغانستان و ترکمنستان
از اواسط تیر امسال باتسلط طالبان بر افغانستان، معادلات حمل و نقلی با این کشور در مقطعی متوقف و در مقاطع مختلفی برای تردد ناوگان ایرانی محدودیت‌هایی اجرا شد که در همان مقاطع دولت سعی کرد تا از طریق دستگاه دیپلماسی در افغانستان محدودیت‌ها را کاهش دهد. رئیس اداره ترانزیت اداره کل راهداری خراسان رضوی درباره وضعیت کنونی مراورات با افغانستان و ترانزیت به این کشور می‌گوید: به دلیل ابهامات موجود در این کشور بعد از تحولات اخیر، هم‌اکنون سطح روابط حمل و نقلی نسبت به دوره‌های قبل کاهش یافته‌است.
مجدری‌نقیی هم به وضعیت تعامل ترانزیتی با ترکمنستان می‌زند و تصریح می‌کند: در اواسط شهپور سال گذشته مرز سرخس و اواسط آذر امسال پایانه مرزی لطف آباد به صورت محدود بازگشایی شد و مرادراد حمل و نقلی از طریق تعویض یدک صورت گرفت که تاکنون نیز ادامه دارد و در مجموع می‌توان گفت با توجه به این موارد، فعالیت حمل و نقل بین‌المللی استان با چالش مواجه است. البته مجردی با استناد به آمارهای ارائه‌شده توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و گمرک جمهوری اسلامی، معتقد است وضعیت ترانزیت خراسان رضوی نسبت به سال گذشته بهبود یافته است. او می‌گوید: در هشت‌ماه ابتدای امسال در حوزه آسیای میانه، ترانزیت خروجی از ۱۲۱۸ تن در سال ۹۹ به رقم ۲۴ هزار و ۷۰۰ تن رسیده‌است. البته درخصوص افغانستان نیز از ۱۷ هزار تن در سال ۹۹ به رقم ۱۵ هزار تن رسیده ایم که تحولات این کشور در این زمینه تأثیرگذار بوده‌است.

که گمرک شهید رجایی بر لزوم ارزیابی تمامی کانتینرها تا یک‌د دارد؛ در صورتی که این اتفاق در دیگر نقاط رخ نمی‌دهد. ارزیابی کانتینرها باعث باز شدن پلمب مبدا و افزایش هزینه دمورائ کانتینرها و انبارداری می‌شود. تداوم این سختگیری‌ها و نگاه‌های امنیتی به حوزه ترانزیت باعث می‌شود اندک باری که به مقصد افغانستان داریم، تغییر مسیر دهند.

- زیربار نرفتن شرکت‌های بیمه برای پرداخت خسارت کالاها**

در حادثهٔ اسلام قلعه موضوع بیمه و ضعف‌های موجود در ارائه خدمات از سوی شرکت‌های بیمه ای یکی دیگر از مسائلی است که فعالان عرصه حمل و نقل با آن دست و پنجه نرم می‌کنند. اوج مشکلات موجود در این زمینه، پس از حادثهٔ آتش سوزی اسلام قلعه نمود پیدا کرد. امتی، نایب رئیس انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی در این باره می‌گوید: شرکت‌های بیمه اغلب برای بیمه کردن محموله‌های تجاری بسیار رغبت دارند و راییزی زیادی می‌کنند؛ اما بعد از بیمه شدن، عمدتاً برای وصول خسارت با مشکل مواجه می‌شویم. اوج این موضوع در آتش سوزی اسلام قلعه در بهمن ۱۳۹۹ اتفاق افتاد که طبق برآورد برخی کارشناسان بیش از ده‌ها میلیون دلار خسارت به بار آورد. ما کامیون‌ها و بارها را بیمه کرده بودیم و وظیفه شرکت بیمه این بود که از عهده پرداخت خسارت برآید؛ اما متأسفانه در بحث کالاهای سوخته شده همکاری لازم را از سوی شرکت‌های بیمه مشاهده نکردیم و همچنان بلا تکلیفی‌هایی وجود دارد. شرکت‌های بیمه در بحث خسارت کالاهای سوخته زیربار نرفته‌اند و تنها در بخش کامیون‌های ایرانی شنیدیم بخشی از هزینه‌ها جبران شده‌است.

- گمرنگ شدن نقش ترانزیتی ایران**

راه اندازی مسیرهای جدید تجاری از سوی کشورهای رقیب ایران در حوزه ترانزیت، در روزهایی که فعالان این صنعت در کشور با انواع چالش‌ها مواجه‌اند، یکی دیگر از مسائلی است که حمل و نقل بین‌المللی ایران را تهدید می‌کند.
زمانیان تصریح می‌کند: ایران مسیر

دیگر، تعدد قوانین و بخشنامه هاست که دست و پای واردکنندگان، شرکت‌ها، رانندگان و مالکان خودرو را بسته است. به گفته امتی، هم‌اکنون در بحث ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی بسیاری از محموله‌های ترانزیتی را به ناوگان ای توانستند خودروها را ترخیص کنند. یکی از چالش‌هایی که در این میان وجود داشت این بود که باید به‌ازای واردات هر یک دستگاه ناوگان به کشور، یک دستگاه فرسوده از رده خارج می‌شد.

زمانیان خاطر نشان می‌کند: در زمینه تولیدات داخلی هم، برند چند کارخانه تولیدکننده برای نوسازی ناوگان اعلام شد؛ اما خرید از کارخانه‌های داخلی توجیه اقتصادی ندارد. هم‌اکنون شاید بتوان با ۵۰ تا ۸۰ هزار دلار یعنی حداکثر حدود ۲/۴ میلیارد تومان کامیونی با عمر سه تا پنج سال را وارد کرد. حال آن‌که خرید از کارخانه‌های داخلی حدود ۳ میلیارد تومان هزینه در پی دارد.

- تأثیر وضعیت افغانستان و محدودیت‌های ترکمنستان در کاهش ترانزیت**

محدودیت‌های به وجود آمده در کشورهای همسایه در سال‌های اخیر هم نقش بسزایی در اوضاع و احوال حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیتی ایران داشته است. ترکمنستان در این سال‌ها برای ورود کامیون‌های ایرانی محدودیتی‌هایی را ایجاد کرده و از زمان شیوع کرونا این موضوع شدت یافته است، به طوری که هم‌اکنون بارهای ترانزیتی ایران در مرز ترکمنستان یا ترانشیپ (انتقال کالاها به کامیون دیگر) می‌شوند یا بخش باری کانتینرها و کامیون‌ها به کشنده‌های ترکمن متصل می‌شود. به گفته زمانیان، در خصوص ترانزیت از مسیر ترکمنستان، به رغم تلاش‌های سفارت، وزارت و سفر اخیر رئیس‌جمهوری مشکلات همچنان پابرجاست؛ البته محدودیت تراشی از سوی ترکمنستان برای ورود ناوگان خارجی نه فقط برای خودروهای ایرانی، بلکه برای تمامی ناوگان خارجی کشورهای همسایه است. رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق مشهد درباره وضعیت ترانزیت به افغانستان خاطر نشان می‌کند: در حوزه افغانستان با توجه به تغییرات سیاسی در این کشور در پنج ماه اخیر، با کاهش حجم کالا مواجه‌شده ایم. بخشی از تجارت افغانستانی به دلیل مسائل بانکی ... و تجارت خود را متوقف کرده‌اند و از طرفی، با توجه به رابطه خوب طالبان با پاکستان، به نظر می‌رسد بخشی از ترانزیت کالاهای افغانستان از مسیر این کشور انجام می‌شود. زمانیان از بخشنامه‌ها و قوانین ایران در گمرکات هم به عنوان یکی از عوامل کاهش بارهای ترانزیتی ایران نام می‌برد و توضیح می‌دهد: مدتی است

قوانین دست و پاگیر و بوروکراسی‌های پیچیده در مرزها و گمرکات ایران، مشکلات موجود در مسیر نوسازی ناوگان فرسوده و ضعف سرمایه‌گذاری و تأمین مالی، تنها بخشی از انبوه مشکلاتی است که بخش حمل و نقل بین‌المللی ایران با آن مواجه است.
کشوری که ظرفیت‌های فراوانی برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه را دارد، نتوانسته است فرصت‌ها را غنیمت بدارد. برای استان مرزی خراسان رضوی که بخش بزرگی از مرزهای شرق و شمال شرق را در اختیار دارد و شمار زیادی از شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی نیز در این خطه فعالیت دارند، فرصت‌های به مراتب بهتری فراهم بوده اما موانع و بن‌بست‌ها هم به همان نسبت فراوان هستند. در این گزارش پای حرف فعالان این حوزه نشستیم تا هم از ظرفیت‌ها بگویند و هم از چالش‌ها و مانع‌ها:

- فرسودگی ۶۰ درصد ناوگان حمل و نقل تجاری کشور**

امروز بحث فرسودگی ناوگان، پاشنه آشیل صنعت حمل و نقل تجاری و بین‌المللی کشور است؛ شرکت‌های حمل و نقلی امکان واردات ناوگان نورا ندارند.
مدور مجوز واردات ناوگان کار کرده نیز از برنامه پنجم توسعه در قانون گنجانده شد و در برنامه ششم نیز ادامه یافت. با این همه، مشکلات زیادی در مسیر واردات وجود دارد و ورود ناوگان زیر سه سال کارکرده کشور به‌کندی در حال انجام است. راه دیگری که دولت در زمینه نوسازی ناوگان در پیش گرفت؛ قرارداد با شرکت‌های خودروسازی و در مقطعی ارائه وام به راننده‌ها و مالکان ناوگان فرسوده بود که طی سال‌های اخیر اجرا شد؛ اما به گفته فعالان صنعت ترانزیت و حمل و نقل، این اقدامات نتیجه لازم را به دنبال نداشت. به گفته احمد زمانیان، رئیس کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی خراسان رضوی، هم‌اکنون حداقل ۶۰ درصد ناوگان کشور فرسوده‌اند. زمانیان توضیح می‌دهد: «عمر مفید ناوگان بیش از ۴-۵ است؛ اما برخی از خودروهای فعال در این بخش ۳۰ تا ۳۵ سال قدمت دارند و در مجموع میانگین عمر خودروهای ترانزیتی ایران، ۲۲ سال برآورد می‌