گزارش

به بهانه رای وحدت رویه ۱۶ مرداد دیوان عالی کشور

یک بدهی ساده

«در پنج هزار سال گذشته ستیز میان نروتمندان و فقرا عمدتا به شکل نزاع میان بدهکار و طلبکار بروز پیدا کرده است؛ یعنی به شکل مشاجره بر سر حق و ناحق در پرداخت بهره‌ها، به بردگی گرفتن بدهکار، بخشودگی بدهی، تملک دوباره اموال، جبران خسارت، مصادره داه‌ها، تصرف تاکستان و فروختن فرزندان بدهکاران به‌عنوان برده. شورش‌های اجتماعی در پنج هزار سال اخیر عمدتا با تبعیت از یک الگو شعله‌ور شده‌اند؛ برای لغو بدهی‌ها و درهم‌شکستن ابزار ثبت و ضبط بدهی‌ها یعنی الواح، پاپیروس‌ها، دفاتر و هرچه در زمان‌ها و مکان‌های گوناگون وسیله ثبت و ضبط بدهی بوده است. در طول تاریخ همه جنبش‌های انقلابی برنامه‌ای واحد داشتند: «بدهی‌ها را لغو کنید». تاریخ الگوهای جنایی دارد که امکان پیش‌بینی آینده را فراهم می‌کند. در طول تاریخ، در اعصار غلبه پول اعتباری، همیشه با خلق نهادهایی سروکار داشته‌ایم که برای جلوگیری از فروپاشی اساسی ساختار موجود طراحی می‌شدند؛ برای جلوگیری از اینکه نزول‌خواران با سیاست‌مداران و دیوان‌سالاران همدست شوند و شیره جان مردم را بمکند. کاری که کوپا الان دارند می‌کنند...». از کتاب «بدهی، پنج هزار سال نخست» نوشته دیوید گریبر.

صرف‌نظر از اینکه مثل دیوید گریبر، تمام تاریخ انسان متمدن را تاریخ نزاع میان بدهکاران و طلبکاران بدانیم یا خیر، در کشور خودمان در چند دهه اخیر شاهد جدال حقوقی گرم بدهکاران و طلبکاران بوده‌ایم. در این یادداشت به بهانه رأی وحدت رویه ۱۶ مرداد ۱۴۰۳ هیئت عمومی دیوان عالی کشور درخصوص نحوه محاسبه خسارت تأخیر تأدیه، نگاهی داریم به تحولات حقوقی- قانونی چند سال اخیر که در زمینه نزاع تاریخی، اجتماعی، اقتصادی و اخلاقی بدهکاران و طلبکاران شکل گرفته است.

۱. به نفع بدهکار، ممنوع اعلام‌شدن وصول هر نوع خسارت تأخیر تأدیه؛ بعد از سال ۱۳۵۷ وصول هر نوع خسارت تأخیر تأدیه (مازاد بر اصل طلب) تحت هر عنوان، ربا و ممنوع اعلام شد. به این ترتیب دریافت خسارت تأخیر تأدیه در دیون عادی، دیون مستند به اسناد رسمی، مطالبات بانکی، چک‌ها و... ممنوع شد.

۲. به نفع طلبکار، بازگشت تدریجی خسارت تأخیر تأدیه؛ با توجه به ساده‌اندیشی ابتدایی اولیه و در معرض تهدید قرارگرفتن اساس ساختار پولی و اقتصادی کشور، خسارت تأخیر تأدیه به ناچار و تدریجا به قوانین و مقررات بازگشت. ابتدا مطالبات بانکی، سپس چک و سرانجام عموم دیون با تصویب قوانین تدریجی، مشمول محاسبه خسارت تأخیر تأدیه با شرایط و حدود متفاوت شدند و ممنوعیت اولیه‌ای که پس از انقلاب اعلام شده بود، لغو شد.

۳. به نفع بدهکار، اصلاح ماده ۲۱۸ قانون مدنی در سال ۱۳۶۱؛ ماده ۲۱۸ سابق قانون مدنی مصوب مصوب ۱۳۰۷ مسیر بدهکار برای انتقال اموال خود به دیگران برای فرار از پرداخت بدهی را بسیار دشوار کرده بود. طلبکار می‌توانست طلب خود را از اموال بدهکار وصول کند. حتی اگر بدهکار این اموال را برای فرار از پرداخت بدهی به دیگران انتقال داده بود. به موجب آن ماده، «هرگاه معلوم شود معامله به قصد فرار از دین واقع شده است، آن معامله نافذ نیست». این ماده در اصلاحیه دی‌ماه ۱۳۶۱ از قانون مدنی حذف شد و ماده جایگزین نیز خالی از فایده حقوقی و عملی در حمایت از حقوق طلبکار است. بنابراین در حال حاضر بدهکار می‌تواند اموال خود را «برای فرار از پرداخت بدهی» به دیگران منتقل کند و در عمل نیز برای طلبکار راهی برای وصول طلب خود از چنین بدهکاری از محل این اموال وجود ندارد.

۴. به نفع بدهکار، رأی وحدت رویه شماره ۷۷۴ - ۱۳۹۸/۱/۲۰؛ ماده ۲۱ قانون نحوه اجرای محکومیت‌های مالی مصوب ۱۳۹۴ (تا حد زیادی برای جزاءنویسی معضل ناشی از حذف ماده ۲۱۸ قانون مدنی) و در حمایت از طلبکار، برای بدهکاری که اموال خود را برای فرار از ادای دین به دیگری منتقل می‌کرد. هم مجازات و هم امکان وصول طلب از اموال منتقل‌شده را پیش‌بینی کرد. اما رأی وحدت رویه شماره ۷۷۴ - ۱۳۹۸/۱/۲۰ هیئت عمومی دیوان عالی کشور، با محدودکردن دامنه زمانی شمول ماده ۲۱ مذکور، عملا این ماده را بی‌اثر و فایده کرد؛ یعنی بازی با هر چه از بدهکار برای انتقال اموال به دیگران برای فرار از پرداخت بدهی هموار شد. بدون آنکه طلبکار بتواند جنین معاملاتی را باطل کند یا درخواست مجازات یا حبس بدهکار را داشته باشد یا طلب خود را از محل این اموال وصول کند.

۵. به نفع بدهکاران بانکی، رأی وحدت رویه شماره ۷۹۴ مورخ ۱۳۹۹/۰۵/۲۱؛ قبل از رأی وحدت رویه مذکور بانک‌ها در انعقاد قراردادهای بانکی با خصوصی، با تنظیم قراردادهای پیش‌فرض پیچیده و ذهنی، مصوبات بانک مرکزی درخصوص سقف سود قابل دریافت از محل اعطای تسهیلات را دور می‌زدند.

به موجب رأی وحدت رویه مذکور، حداکثر سودی که بانک‌ها اعم از دولتی و غیردولتی می‌توانند در قرارداد اعطای تسهیلات بانکی از اشخاص حقیقی و حقوقی دریافت کنند، همان درصدی است که بانک مرکزی تعیین می‌کند و توافق بانک و بدهکار در قرارداد اعطای تسهیلات بانکی نسبت به سود مازاد بر مصوبات بانک مرکزی باطل است.

۶. به نفع طلبکار، رأی وحدت رویه شماره ۸۰۵ مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۶؛ توافق طلبکار و بدهکار درخصوص میزان خسارت تأخیر تأدیه معجز است؛ حتی اگر بیشتر از شاخص تأخیر تأدیه رأی را برعهده بدهکار بگذارد، حتی اگر برای بدهکار هیچ علت شرایط خاص تاجار به پذیرش شرایط نامعادلانه طلبکار بوده باشد.

۷. به نفع طلبکار، رأی وحدت رویه شماره ۸۱۲ مورخ ۱۴۰۰/۲/۱؛ خسارت تأخیر تأدیه چک از تاریخ چک (نه از تاریخ مطالبه/دادخواست) محاسبه می‌شود. نتیجه آنکه صادرکننده چک باید خسارت تأخیر تأدیه بیشتری به دارنده چک پرداخت کند.

۸. به نفع بدهکار، رأی وحدت رویه شماره ۸۲۴ - ۱۴۰۱/۶/۱؛ بدهکاری که در حالت عادی باید هم اصل بدهی و هم به‌جای تأخیر تأدیه را به طلبکار پرداخت کند، درصورت طرح دعوای اعسار و صدور حکم اعسار، نه‌تنها می‌تواند اصل بدهی را مطابق حکم اعسار و تقسیط (بعضی به صورت قسطی و نه صورت یکجا) پرداخت کند، بلکه از پرداخت خسارت تأخیر تأدیه نیز معاف می‌شود؛ چه بدهی مربوط به چک باشد چه غیر آن.

۹. به نفع بدهکار، رأی وحدت رویه ۱۶ مرداد ۱۴۰۳؛ تا به‌رأی مذکور، خسارت تأخیر تأدیه برمبنای شاخص بانک مرکز محاسبه خواهد شد نه ماهانه؛ بنابراین بدهکاری که به‌بدهی خود را به جای فروردین‌ماه، مثلا در اسفندماه مسلما بدل پرداخت کند. به خاطر این تاخیر ۱۱ ماهه در پرداخت، ملزم به پرداخت وجه اضافی به طلبکار خواهد شد. پیش از صدور رأی وحدت رویه اخیر، درخصوص نحوه محاسبه خسارت تأخیر تأدیه به وجود رویه دوگانه بر حق از مراجع خسارت، اعم از محاسبه ماهانه و یرخی به صورت سالانه محاسبه می‌کردند. در دوره‌های اقتصادی که نرخ تورم از ثبات نسبی برخوردار بود، نحوه محاسبه به صورت سالانه یا ماهانه تفاوت عملی چندانی ایجاد نمی‌کرد و روش محاسبه (سالانه یا ماهانه) هم اختلاف‌برانگیز نبود تا نوبت به «حاث صدت عمومی دیوان عالی کشور بیرسد. اما دورد اقتصادی حاکم بر اکثر اعوام ماهانه و حتی روزانه شدن تعامر تورم و کاهش ارزش پول، موجب اعتبارتقلبی وضعیت خسارت تأخیر تأدیه (سالانه یا ماهانه) شد؛ تا اینکه در برخی از پرونده‌ها، تفاوت در روش محاسبه، صدور ابرداتر نسبی مجموع بدهی می‌شد. سرانجام رأی وحدت رویه شماره ۷۷۴ با صدور بخش‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌های موردی و استثنی، هیئت عمومی دیوان عالی کشور با رأی وحدت رویه اخیر خود، روش سالانه را قانونی و رفتن ماهانه را ممنوع کرد. در مباله تزلزل حقوقی طلبکاران و بدهکاران در چند دهه اخیر وضع مطلوب آن است که اولا هیچ بدهکاری نتواند با سوءاستفاده از کاستی‌های قانونی و رویه‌ای، از پرداخت بدهی خود فرار کند. ثانیا هیچ بدهکاری به خاطر عوقب ناخواسته تاخیر یا شرایط اقتصادی گرفتار نشود و به‌دادگردن دچار نشود. رویه‌های مورد اعاده ما «بیت به مقصود رویاند»، راحتی شفافیت نظام مالکیت و دارایی است. امکان قبلی آن نیز موجود است: همچنان که دولت و بانک‌های دولتی در مقدام توفیق‌کننده یارانه یا طلبکار به بیرتین جزئیات اطلاعات اقتصادی و مالی شهروندان دسترسی دارند. برعکس، طلبکار عادی هیچ راه مطمئنی برای وادارکردن بدهکار جهاز به پرداخت بدهی خود ندارد. در فضای اقتصادی که زنان گردش مالی قاچاق قلمداد و ارزش گردش مالی اقتصادی زنان اکثرا رسمی کشور ندارد، نظام مالکیت شفاف، خرمکس معرکه پول‌شویی و مانع سودهای کلان زنان‌خوار و قاچاقچی‌ها خواهد بود.

جاده‌های یتیم مسافران چشم‌انتظار وعده‌ها

عبدالصمد حسینی
روزنامه‌نگار

جاده‌های یتیم مسیرهایی کلیدی و قدیمی هستند که سال‌ها عامل آبادانی و پیشرفت دیگران بودند. ولی از هنگامی که اسیر توسعه ناموزان شدند، کوبی هیچ‌کسی حاضر به قدرانی شایسته از آنها نیست. حتی قبل از اختراع چرخ، جابه‌جایی و حمل بار از نیازهای مهم زندگی بشر بود. اگرچه با اختراع چرخ امید به حمل آسان و ایمن افراد و کالا رونق گرفت. ولی وضعیت جاده‌ها موجب شکستن بسیاری از چرخ‌ها شد و انسان نخستین ثمره‌های رشد ناموزان فناوری را تجربه کرد. در نتیجه کیفیت جاده و راه همچنان نقش کلیدی در تاریخ زندگی بشر دارد و بستر مهمی برای به‌کارگیری سیستم‌های جدید و پیچیده فناورانه شد.

ایمنی جاده از مسائل مهم در اقتصاد هر کشوری بوده و هست تا حدی که خسارات تصادفات ناشی از آن سهمی معادل یک تا سه درصد سود تاخالص ملی را به خود اختصاص داده و نه‌تنها سهمی بزرگ در توسعه کشور به شما می‌رود، بلکه مسدودکننده راه حیات کشورهای مناطق مختلف به کار می‌رود. این شاخص رفاهی با دو رویکرد پیشگیرانه و واکنشی ذیل دو هدف مدیریت راه، مهندسی ایمنی جاده و کاهش حوادث ترافیکی محقق می‌شود.

رخ تحلیلگران می‌کشد. پژوهش‌ها بیان می‌کند آمار تلفات جاده‌ای رشد فزاینده داشته، چنان‌که در سال ۲۰۱۶ یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار نفر در جاده‌های جهان به ایستگاه آخر زندگی خود رسیدند. اما نکته قابل تأمل این است که ۹۳ درصد این حوادث مرگبار در کشورهایی با درآمد متوسط و کم رخ می‌دهد. درحالی‌که این کشورها تنها صاحب ۶۰ درصد خودروهای جهان هستند.

در ایران طبق قانون، تلفات جاده‌ای باید هر ساله ۱۰ درصد کاهش پیدا کند. اما با نگاهی به آمار تصادف جاده‌ای در سال ۱۴۰۲ شاهد رقم حدود ۲۰ هزار کشته شامل ۱۵ هزار و ۸۵۴ مرد و چهارهزار و ۱۹۱ زن در سال هستیم، درحالی‌که در دهه ۹۰ این آمار به زیر ۲۰ هزار نفر و حتی ۱۵ هزار نفر رسیده بود.

به همین جهت است که ایمنی جاده امروزه به‌عنوان شاخصی برای سنجش کیفیت زندگی در مناطق مختلف به کار می‌رود. این شاخص رفاهی با دو رویکرد پیشگیرانه و واکنشی ذیل دو هدف مدیریت راه، مهندسی ایمنی جاده و کاهش حوادث ترافیکی محقق می‌شود.

جاده‌های یتیم چگونه متولد می‌شوند

از این جهت برای بررسی شرایط راه نگاهی به وضعیت جاده‌های خراسان رضوی و رضایت شهروندان خواهیم داشت. جاده‌های خراسان رضوی سالانه شاهد عبور بیش از ۳۰ میلیون مسافر است و به‌واسطه قرارگرفتن در مسیر جاده ابریشم و موقعیت جغرافیایی، پل ارتباط محور شمال به جنوب و غرب به شرق کشور است. از همسایگی این استان با ترکمنستان و افغانستان که بگذریم باید جاده‌های آن را دروازه استراتژیک برای ورود به بازار صد میلیون نفری آسیای میانه بدانیم و به همین علت شاهد درخشش نام استان در رتبه‌های نخست حمل بار و ترانزیت کالا در کشور هستیم. وجود بارگاه رضوی در این استان نیز در ایام مختلف سال موج‌های بزرگ سفر زیارتی و گردشگری از داخل ایران و ورای مرزها را شکل می‌دهد و حجم بالای تردد این انتظار را رقم می‌زند که کیفیت جاده در خراسان رضوی در سطح استانداردهای بین‌المللی باشد. اما آنچه کف مشاهدات شهروندان و مصرفان شریان‌های کلیدی مشاهده می‌شود، هرگز درخور انتظار شهروندان زائر و مجاور نیست.

مهدی رضایی، عضو شورای روستایی استان نیز از مشکلات جاده قدیمی منطقه می‌گوید: «جاده ما در گذشته مسیر بین مشهد و نیشابور بوده است که بعد از ملوک‌آباد از جاده خارج می‌شود و به امام تقی(ع) در این مسیر به مست نیشابور می‌رود و در گذشته مسیر تردد اصلی این جاده بود و با احداث جاده جدید و بزرگراه این جاده ماند گذشته ترافیک ندارد و در همان محدوده تقاضای روستایی استفاده می‌کند. با وجود این به سبب تردد زیادی به‌ویژه توسط کامیون‌ها و پیول نقلیه سنگین و شرکت ایران‌خودرو، شهرک صنعتی بیتالود و شرکت تولید کاغذ به‌دلت وضعیت اسفالت این مسیر آسیب دیده است. در مسست روستای دلبران یک گردنه شیب و تند وجود دارد و هنگامی که وسایل نقلیه سنگین به سرعت از این مسیر عبور می‌کنند به حوالت ناگواری با تلفات جانی و صدمات مالی هم برای این وسایل و هم برای بومیان منطقه منجر می‌شود. در عین حال عبور چندصد تریلی در طول زمان باعث شده اسفالت جاده فرسوده شود و اهالی منطقه دچار مشکل شوند.

در واقع وجود پتانسیل بالا و رشد مستمر بدون برنامه صورت و به‌روز برای رشد زیرساخت‌ها موجب تلف جاده‌های بدون هدف می‌شود. جاده‌های پتیم، جاده‌هایی قدیمی در کیفیت جاده روستایی هستند که توان استراتژیک و ارزش خود را به‌عنوان گزینه برتر در حمل‌ونقل مسافر و کالا بارها به اثبات رسانده‌اند، اما با وجود رشد تقاضا و تحولات تجاری- اقتصادی منطقه‌ای مورد توجه لازم قرار نگرفته‌اند و همچنین فقط بتیمی هستند که نزدیکان از آن سود می‌برند، ولی قصدی برای حمایت و بهبود آن ندارند. در خراسان رضوی به‌عنوان یک نمونه تحقیقی در کشور، شاهد مصادیق فلنل توجهی هستیم.

حسین رحمت‌نیا، عضو شورای شهر رشتخوار نیز می‌گوید: «با وجود گذشت ۵۰ سال از ایفای روستای جنگل به شهر، هنوز از جاده بین‌شهری محروم است. جاده خواف- تربت هم که جولانگاه کامیون‌ها و تریلی‌هاست که این مسئله مشکلات زیادی برای مناطق مسیر گرده و از کنارگرد شهر رشتخوار هجر خربی نیست. جاده کنابلد به جنگل هم جاده روستایی است که دو شهر را به هم متصل می‌کند».

نگاهی عمیق‌تر به یکی از جاده‌های پتیم روستایی که زیر بار ترافیک هرروزه فرسودتر می‌شد و به جاده مرگ معروف شده است، ما را با ابعاد این منبع معضلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و حتی سیاسی آشنا می‌کند. از این جهت جاده مشهد- میامی، هم از این لحاظ که جاده تجاری، زیارتی و گردشگری است و هم از جهت تجمعات کلانشهرآمیز متعدد ویژه مسافران و شکوه آنها که طاقت‌فرسا طاق شده بود، به محور اصلی بررسی به عنوان یک جاده پتیم تبدیل شد.

روزگار غریب جاده میامی

کمالی، روحانی محلی، درباره شرایط جاده روستایی میامی بیان می‌کند: «در محور میامی فقط حدود ۱۷ هزار جمعیت بومی زندگی می‌کنند و بیش از ۳۰ هزار نفر از کارگران و کارمندان از شرکت چرم و شهرک صنعتی در این مسیر تردد دارند. از عبور این جاده تردد انبوه زائران در این مسیر است و به‌طور متوسط ماهانه یک کشته در تصادفات رانندگی این محور با این همه تردد در این مسیر، مخصوصا در زمانی‌که شهرک صنعتی شهرداری، رخ می‌دهد. حدود سه سال پیش آقای کلانی شهردار وقت متعهد شد و با حضور رئیس مجلس در همین مراسم از طریق ویدئوکنفرانس تعهدی گرفتند برای تعلیم‌دادن درخواست جاده شده است، ولی بعد از سه سال هنوز شاهد همان مشکلات هستیم. در این مراجعه به یکی از اعضای شورای شهر به ما گفتند که بروید کتبی بنویسید که به کلان زده را پیدا کنید تا بیاید برای شما جاده را دوباره کند. او خودش مصوب کرده و خودش هم باید پاسخگو باشد. عدم شریف این منطقه که برای اسلام و انقلاب شهید دادهاند و برای کار نظام در تمام مراحل حضور مصوبات وقایع جدید سال اخیر بوده و هستند. فقط می‌خواهند حرف خود را به گوش مسئولان برسانند. این مردم مظلوم واقعا مسلمان هستند. ما درخواست تجمع مسالمت‌آمیز به بخشداری دادیم، ولی اصلا نیامدند. به هر نهاد و ارگانی در مشهد برای تقریب نیازمند هزار میلیارد تومان اعتبار خواهد بود تا این مسیر تا بقعه مبارکه کامل شود. ماموریت اعتبارات شهرداری و شورای شهر، بهنه شهر مشهد است و این مناطق خارج از محدوده شهر است. طبیعی است که برای تحقق این پروژه ابتدا در نهادهای حاکمیتی و دولت طرح موضوع شود و یقینا با نیز آن را در مجموعه شورا بررسی می‌کنیم و اگر برای شهر مشهد نیز نتایج و آورده مثبتی داشته باشد، حتما همکاری خواهیم کرد».

مناسفانه موسی‌الرضا حاجی‌بکلو، رئیس شورای اسلامی استان خراسان رضوی و البته سخنگوی شورای اسلامی شهر مشهد، با وجود اهمیت مسئله برای شهروندان و مطالبه آنها از هرگونه پاسخ‌گویی دراین‌باره امتناع کرد.

محسن داوری، فرماندار مشهد، در پاسخ به تعیین سهم هر نهاد درباره بهسازی و نوسازی جاده میامی بیان کرد: «جاده میامی یک جاده روستایی است. الان از نظر برخورداری به اساس شرایط خودش استفاده می‌شود. ما باید مجوز از اداره راه بگیریم تا اعتبار لازم جاده عریض شود. برای اینکه دولت بتواند بوجه بگذارد، جاده روستایی را نمی‌شود عریض کرد، چراکه تعریف جاده روستایی با عرض بنی شده است».

داوری تصریح می‌کند: «اگر شهرداری هزینه را تقبل کند، می‌تواند جاده را عریض کند و هزینه‌ها را بگیرد. اگر قرار باشد دولت یا راهداری پول بگذارد باید مجوز توسط وزارتخانه صادر شود. اگر این اتفاق بیفتد هزار متر شده یک سهمش را شهرداری و یک سهم آن را راهداری بپردازد. اول ما باید جاده را از حالت روستایی خارج کنیم. حتی می‌خواستم جاده را دوباره کنیم. چون اینکه دولت جاده روستایی از بودجه استانی تأمین می‌شود. ما باید زمینه بودجه‌ای را که دولت پرداخت می‌کند، مهیا کنیم».

داوری در پاسخ به پیشنهاد سیداحسان قاضی‌زاده، نماینده فریمان و سرخس و بخش‌های احمدآباد و درویشه و مجلس شورای اسلامی، مبنی بر اینکه در صورت تهیه سهم دیگر بخش‌ها می‌تواند صد میلیارد بودجه برای این منظور خرید کند، گفت: «تأمین از بودجه دولتی موضوع دیگری است. چون خود نماینده که پولی ندارد. تنها ۲۵ میلیارد تومان در اختیار نماینده است که آن را هم در حوزه تقسیم می‌کند. آقای قاضی‌زاده نماینده سه حوزه رضوی، احمدآباد، سرخس و فریمان است. مشکل آن جاده با ۱۰۰ یا ۲۰۰ میلیارد تومان رفع نمی‌شود، بلکه مبلغ منگنتی نیاز دارد».

غلامرضا جاجری، مدیرعامل شرکت خدماتی شهرک صنعتی چرمشهر (مشهد) در پاسخ به وضعیت اقدامات جاده میامی می‌گوید: «آخرین جلسه‌ای که خدمت آقای عندلیب معاون دادستان بودیم، مقرر شد تا زمانی که جاده جدید احداث شود، راهداری نقاط خاص‌خیز را اصلاح کند و تا حایی که زیرسازی انجام شده. آسفالت انجام شود. یک بحث هم درباره جاده رباط شهرداری بود که هم مردم بیشترین اعتراض را نسبت به این مسئله دارند. خودروهای ۳۰ تا ۴۰ تنی سنگین که حین عبور از جاده تمام عرض جاده را دربر می‌گیرند و حتی بخشخیه خودم دو بار نزدیک بود در این راه از دنیا بروم».

میرعماد سرشار خدماتی شرکت صنعتی چرمشهر در پاسخ به موضوع حیات مالی در بهسازی و نوسازی جاده بیان می‌کند: «بحث کمک مطرح‌شده که شرکت شهرک‌ها در این قضیه کمک کند و اوقاف هم کمک می‌کند. اما مقیسه کمک‌هایمان از بیشتر انجام دادیم و واحدهای صنعتی عوارض فروش را در حد چهار یا پنج میلیارد پرداخت می‌کنند. همین مبالغ را باید مدیریت کرد برای صرف همین هزینه‌ها. همچنین شهرداری هم همین مبلغ سهم را از صنعتگران می‌گیرد و دیگر نمی‌توان از صنعتگران به این طریق سهم یا چهار بار انتظار پرداخت هزینه خدمات داشت. صنعتگران باید تولید و فروشی که انجام می‌دهد سهم خود را به دارایی پرداخت می‌کنند. دارایی نیز که خزانه‌داری کل به شما می‌رود و می‌تواند از محل بودجه‌های استانی و ملی هزینه‌ها را تامین کند. با وجود مشکلاتی که صنعتگران و تولیدکران هم‌اکنون درگیر آن هستند، با اضافه‌کردن این هزینه‌ها، تحمل شرایط کار بسیار سختی می‌شود. شهرک چرمشهر در مجموع نیاز به پنج میلیارد تومان ارزش افزوده پرداخت می‌کند، ولی از این پرداختی مشکلی از مشکلات شهرک‌ها حل می‌شود؟ این مبلغ می‌تواند در بهبود همین مسیر خیلی شود تا حوادث و تصادفات مرگ‌آور و آسیب‌زا به صفر برسد».

جاجری تاکید می‌کند: «بهبود وضعیت این جاده در کاهش هزینه تولید مؤثر و مانع از به بیشتر به مردم بازمی‌گردد. تصور کنید وقتی یک سفارش خط منعقد می‌شود و خدمات‌دهنده معنی می‌شود که یک فرد‌آمد در این جاده چون هم زمان‌بر و هم موجب استهلاک خودرو می‌شود، هزینه بیشتری باید پرداخت شود. من که برای هر دو ماه یک بار مجبور هستم بابت جلوبندی خودرو هزینه پرداخت کنم. مطمئن باشید به برای سفارش خودروی سنگین این هزینه‌ها بیشتر است. تمام این هزینه‌ها به سفارش خودروی سنگین تمام‌شده تولید قیمت تولید کالا مؤثر خواهد بود. تولیدکننده تلاش می‌کند با حداقل‌ها بسازد. ولی حقیقتا از ضرر کند خواناخواه تولید متوقف خواهد شد».

تصور کنید وقتی یک سفارش حمل منعقد می‌شود و خدمات‌دهنده مدعی می‌شود که رفت‌وآمد در این جاده چون هم موجب استهلاک خودرو می‌شود، هزینه بیشتری باید پرداخت شود. من که برای هر دو ماه یک بار مجبور هستم بابت جلوبندی هزینه پرداخت کنم. مطمئن باشید به برای سفارش خودروی سنگین این هزینه‌ها بیشتر است. تمام این هزینه‌ها به سفارش خودروی سنگین تمام‌شده تولید قیمت تمام‌شده تولید کالا مؤثر خواهد بود. تولیدکننده تلاش می‌کند با حداقل‌ها بسازد. ولی حقیقتا از ضرر کند خواناخواه تولید متوقف خواهد شد

تصور کنید وقتی یک سفارش حمل منعقد می‌شود و خدمات‌دهنده مدعی می‌شود که رفت‌وآمد در این جاده چون هم زمان‌بر و هم موجب استهلاک خودرو می‌شود، هزینه بیشتری باید پرداخت شود. من که برای هر دو ماه یک بار مجبور هستم بابت جلوبندی خودرو هزینه پرداخت کنم. مطمئن باشید به برای سفارش خودروی سنگین این هزینه‌ها بیشتر است. تمام این هزینه‌ها به سفارش خودروی سنگین تمام‌شده تولید قیمت تمام‌شده تولید کالا مؤثر خواهد بود. تولیدکننده تلاش می‌کند با حداقل‌ها بسازد. ولی حقیقتا از ضرر کند خواناخواه تولید متوقف خواهد شد

اما متاسفانه مسئولان اداره کل راهداری استان درباره طرح تحول جاده‌های استان سکوت اختیار کردند. در حالی که استاندار خراسان رضوی مؤکدا بر اطلاع‌رسانی ابعاد این طرح تحولی تاکید داشتند.

داود داعی، مدیرکل راه و شهرسازی خراسان رضوی، در تشریح حمایت بودجه‌ای و قانونی از بهسازی جاده‌ها بیان می‌کند: «کمیسیونی به نام ماده ۲۳ در سازمان برنامه و بودجه کشور هست که اعضای آن همگی از کارکنان سازمان برنامه و بودجه هستند. هدف این کمیسیون بررسی و تأیید پروژه‌هایی است که می‌خواهند اصطلاحا ردیف بگیرند. یعنی در پیوست قانون بودجه قرار بگیرند تا به آنها اعتبار ملی تعلق گیرد. تمام پروژه‌هایی که در بخش راه ردیف دارند، همگی تأیید کمیسیون ماده ۲۳ را دارند. ما برای اضافه‌کردن چند مورد به قانون بودجه چند پروژه را پیشنهاد کردیم. به‌عنوان مثال جاده کاشمر به نیشابور، جاده فیروزآباد- سلطان‌آباد و جاده دیگه که در اینجا مطرح شد. مشکلات کامل‌شده این موارد را برای سازمان برنامه و بودجه ارسال کرده است. این موارد در مجموع ۲۳ پروژه بررسی شده. اگر موارد در کمیسیون تأیید شود به پیوست رویت قانون بودجه اضافه می‌شوند».

داعی تصریح می‌کند: «جاده میامی رویت اسنانی دارد. البته ردیف‌ها در مدل هستند، یکی ردیف‌های استانی که به آن کمیسیون ماده ۲۳ اسنانی گفته می‌شود و دیگری ردیف‌های ملی که ردیف کشوری نیز نامیده می‌رود. جاده میامی تا جایی که من حضور ذهن دارم ردیفی به عنوان بهسازی یا اداره کل راهداری دارد. گمانم امسال اعتباری داشتند و اخیرا نیز مشغول کار هستند. البته اعتبارات نیز در دو بخش است. یک زمانی هست ما ساخت آزادراه یا احداث راه جدید نیست، بحث جاده‌ای دارید و می‌خواهید جاده جدیدی در کنار آن بسازید. تعریض جاده متفاوت است. آنچه مورد سؤال شماست راهداری و تعریض است که با اداره کل راهداری است. در مورد دیف‌های ملی باید دو جاده میامی یک مسیری دارد که در حال پیگیری هستیم. الان آنچه مطالبه می‌کنید در حال پیگیری است و از نوعی رنگ استفاده می‌کند که می‌تواند کرم را تا ۱۱ درجه ساتنی‌گراد کاهش دهد.

اما اضافه کرد: تعداد فرایندهای از شهرها در حال آزمایش برای استفاده از سقف‌های سرد پوشیده از کیاهان با سقف‌های سفید هستند، ماده دهلی نو، برخی نیز در ابوظبی طراحی شده که دارای صفحات تاشوی کنترلی است و بر اساس موفقیت خورشید به طور خودکار مانند کلبرک‌های کل بازوبسته می‌شود.

وظیفه اداره داد: در برخی نقاط، معماری بومی نیز درحال تجربه و احیاشدن است؛ مانند خانه‌هایی که هم به‌جای تهویه هوا از ایوان استخر آب و نفوذپذیری بیشتر برین تحل دکل و خارج استفاده می‌کنند. برنامه‌ریزان شهری بر اهمیت خانه‌های حیاط‌دار و سایه‌دار برای محافظت در برابر گرمای آفتاب واقف هستند. آنان همچنین به یاد دارند که شفت و سنگ، گرما را بیشتر از بتن جذب می‌کند.

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشک‌سالی سازمان هواشناسی کشور اضافه کرد: پیش از این درباره زمایش‌کردن خانه‌ها صحبت می‌شد. اما با گرمایش شدید در دهه‌های گذشته و چشم‌انداز گرمایش آینده، اکنون به نظر می‌رسد باید خانه‌ها را «تاسنانی» کنیم.

او تاکید کرد: متاسفانه در ایران -که یکی از گرم‌ترین نقاط جهان است و اغلب تابستان‌ها بسیاری از شهرهای ایران جزء قطب‌های گرم‌ترین شهرهای جهان با بالاترین دمای روزانه قرار می‌گیرند- موضوع تعریض اقلیم، گرمایش و از بین رفتن آسایش وزیست در شهرها جدیتر مورد توجه دولت‌ها و شهروندان نبوده است.

به عنوان نمونه بر اساس نتایج یک تحقیق تراکم پوشش گیاهی در کلان‌شهر تهران بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۲۰ به طور قابل توجهی کاهش یافته و از حدود ۳۹ هزار هکتار به حدود چهارهزار ۱۰۰ هکتار رسیده است.

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشک‌سالی سازمان هواشناسی کشور اضافه کرد: این نگرانی فزاینده وجود دارد که بسیاری از این ایده‌ها -که در افکار و سبک معماری گذشته پایدار و بسیار خوب بودند- اکنون نسبتا حاشیه‌ای لحاظ می‌شود و تقریبا به دلیل کارنبودن. اجرای آنها رو می‌شود.

او ادامه داد: در عوض برخی شهرسازان در جهان از این واهمه دارند که خیلی از شهرها با پول و اراده در دام وابستگی به تهویه هوا بیفتند؛ مانند برخی کلان‌شهرها که اگر در اوج گرما مدتی با قطع برق مواجه شوند، ممکن است جان هزاران نفر بر اثر گرما به خطر بیفتد. در بسیاری از مناطق جهان تهویه هوا گران است و در دسترس همه نیست. از سوی دیگر، سامانه‌های تهویه عامل مصرف برق انرژی است.

وظیفه و پایان اینکه یکی از ابزارت کلیدی حمل گرما افزایش شدید تقاضا برای برق است. گفت: تهویه برق کافی برای تأمین برق بدیهی‌ایی مانند توفان‌های همرفتی مختل می‌شود و شبکه‌های برق تحت فشار قرار می‌گیرد و باعث خاموشی می‌شود. خاموشی به معنای پایان تهویه هواست.

گزارش خبری

چند راهکار برای تاب‌آوری در برابر تغییرات اقلیمی

ایسنا: رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشک‌سالی سازمان هواشناسی کشور گفت: معماری و طراحی ساختمان‌ها به‌گونه‌ای که نیاز به سرمایش و گرمایش را کاهش دهد، استفاده از مصالح ساختمانی با عایق حرارتی بالا و استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر برای تأمین انرژی ساختمان‌ها از جمله راهکارهای تاب‌آوری در برابر تغییرات اقلیمی است.

احد وظیفه افزود: در اوایل جولای ۲۰۲۴ رکوردهای دما در بسیاری از نقاط جنوب اروپا، غرب ایالات متحده، مکزیک و چین شکسته و باعث مرگ‌های مرتبط با گرما و آتش‌سوزی‌های جنگلی شد. اولین هفته جولای، گرم‌ترین دمای جهانی در تاریخ تجربه شد. محققان دریافتند انتشار گازهای گلخانه‌ای و گرمای جهانی حاصل از آنها سبب افزایش دمای امواج گرمایی برابر با ۲.۵ درجه در اروپا، دو درجه در آمریکای شمالی و یک درجه سانتی‌گراد در چین نسبت به زمانی شده است که بشر چو کره زمین را تغییر نداده بود.

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشک‌سالی سازمان هواشناسی کشور افزود: امواج گرمایی و بی‌هنجاری شدید دما در فلات مرکزی ایران و استان‌های خشک و کویری با جمعیت متراکم مانند یزد و اصفهان در تابستان ۱۴۰۳ به عنوان رکورد یا کم‌سابقه توصیف شده است.

او ادامه داد: در برخی روزها و هفته‌های تیر و مردادماه جاری میانگین دمای هوا در فلات مرکزی ایران بین چهار تا هشت درجه سلسیوس فراتر از میانگین دوره پایه (۱۳۷۱-۱۴۰۰) بود. بی‌هنجاری این‌چنینی در دوره اوج گرمای تابستانه واقعا تحمل آن را بسیار سخت و غالبا غیرممکن می‌کند.

وظیفه در ادامه با اشاره به معماری خانه‌های ایرانیان در گذشته گفت: خانه‌های شهرها در فلات مرکزی ایران در گذشته بدون وابستگی به سامانه‌های سرمایشی و برق و صرفا با متکی بر راه