



تغییرات میانگین شاخص کل قیمت تولیدکننده در چهار فصل منتهی به فصل پاییز ۹۸ نسبت به دوره مشابه در سال قبل به ۵۰ درصد رسید که نسبت به همین اطلاع در فصل قبل ۹۹ واحد درصد کاهش نشان می‌دهد. براساس گزارش مرکز آمار ایران، تغییرات شاخص قیمت تولیدکننده کل کشور نسبت به فصل قبل (تورم فصلی) در فصل پاییز ۱۳۹۸ به منفی ۰.۳ درصد رسید که در مقایسه با همین اطلاع در فصل قبل، ۱.۶ واحد درصد کاهش دارد. کمترین تورم فصلی به ترتیب مربوط به بخش‌های تولیدی کشاورزی منفی (۰.۵ درصد) و صنعت منفی (۲.۳ درصد) است. بیشترین تورم فصلی تولیدکننده نیز به ترتیب مربوط به بخش‌های معدن (۶.۵ درصد) و خدمات ۶.۲ درصد است.



باشگاه خبرنگاران جوان

## افتتاح پروژه آزادراهی ۲۳ ساله

# تهران - شمال یک ونیم ساعت کوتاه‌تر شد

شهرود: پروژه ۲۳ ساله آزادراه تهران - شمال بالاخره زیر بار ترافیک رفت. دیروز خبر افتتاح قطعه یک این آزادراه ناگهان روی خروجی رسانه‌ها رفت و بسیاری از تهرانی‌ها ساعت‌ها پشت ورودی‌ها منتظر ایستادند تا به عنوان اولین مسافران ورودی آزادراه تهران - شمال تجربه کنند. مدیران وزارت راه گفته‌اند که قرار بود اول اسفند آزادراه زیر بار ترافیک برود اما رئیس جمهوری دستور افتتاح آن را دیروز صادر کرده است و منطقه به سرعت برف‌روبی و ایمن شده است تا رانندگان وارد آزادراه شوند. با این حال، عوارض حدود ۵۰ هزار تومانی این آزادراه انتقادهای زیادی رایج داشته است. این در حالی است که کارشناسان حمل و نقل می‌گویند، در همه جای جهان افراد برای استفاده از راه‌های کوتاه‌تر و کم‌ترافیک‌تر پول بیشتری می‌دهند و در صورتی که می‌خواهند پول کمتری بدهند، از راه‌های طولانی‌تر و ترافیک‌تر برای عبور استفاده می‌کنند.

### یک ونیم ساعت کمتر تا آزادراه تهران - شمال

قطعه یک آزادراه تهران - شمال که بنامه اعلام خبر اعلامی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل ۱۰ هزار میلیارد تومان ارزش دارد مسیر تهران - شمال را یک ونیم ساعت کوتاه‌تر می‌کند و البته با عوارض بالایی که برای آن در نظر گرفته‌اند. آزادراه کم‌ترافیک‌تر خواهد بود و تهرانی‌ها بعد از سال‌ها می‌توانند خاطره شمال رفتن در آن ترافیک سنگین فراموش کنند.

خادمی به فارس گفته است که قطعه اول آزادراه تهران - شمال نیمه اول اسفند افتتاح می‌شود اما دستور رئیس جمهوری برای افتتاح این منطقه ما را غافلگیر کرد و همه دوستان متولی در آزادراه از آن ساعت که رئیس جمهوری دستور داد تمام وقت برای آماده‌سازی آزادراه تلاش کردند، پلیس هم در مسیر رفت و برگشت عبور را بر سر کرد و مسیر برای بهره‌برداری آزمایشی آماده شد. او توضیح داده است که این پروژه آزادراهی بزرگ‌ترین پروژه راهسازی سطح کشور است و گرفتن عوارض آزادراهی در این مسیر به صورت الکترونیک انجام می‌شود و برای آزمایش و بدون دریافت عوارض پلاک‌های خودروهایی که امروز فردا عبور می‌کنند، ثبت می‌شود. معاون وزیر راه و شهرسازی درباره قیمت عوارضی این آزادراه گفت: «این نرخ شناور است و کمتر از ۵۰ هزار تومان خواهد بود اما هنوز رقم تعیین نشده است». پلیس هم گفته است که سرعت عبور از آزادراه کم‌ترافیک‌تر آزادراه تهران - شمال ۸۰ کیلومتر بر ساعت و در تونل ۷۰ کیلومتر بر ساعت تعیین شده است.

### قطعه یک آزادراه تهران - شمال دقیقاً کجاست؟

قطعه یک آزادراه تهران - شمال از تقاطع بزرگراه آزادگان و بزرگراه همت شروع می‌شود و با عبور از مناطق کن، سولقان، امامزاده عقیل، تونل تالون و دره لانه نیز به سه راهی شهرستانک می‌رسد. با این قطعه مسافت تهران - شمال یک ونیم ساعت کوتاه‌تر می‌شود که همین موضوع موجب کاهش مصرف سوخت و استهلاک خودرو و زمان مسافرت می‌شود. مهم‌ترین قسمت این قطعه احداث تونل تالون به طول ۴۸۵ متر بود که توسط چینی‌ها جرمای شد. اما به دلیل تأخیرهای مکرر در اجرای پروژه و اختلافات مالی، شرکت چینی از ادامه فعالیت منع شد و تنها مقاطع مهم در دست آنها باقی ماند.

### نرخ عوارض در کشمکش مردم و سرمایه‌گذاران

گران‌ترین آزادراه کشور یعنی آزادراه ۱۴ کیلومتری خرم‌آباد - پل زال است که نرخ عوارض آن بین ۱۸ تا ۶۵ هزار تومان است و البته نرخ بالای عوارض این منطقه بارها با انتقاد مردم مواجه بوده، تا جایی که حتی علی‌رضا بیرانوند، دروازه‌بان تیم ملی هم نسبت به آن واکنش نشان داده است. این موضوع در حالی رخ می‌دهد که نرخ عوارض آزادراه‌ها در سال ۹۷ به ۹۸ حدود

۱۵۷ درصد رشد داشته است که البته با تأخیر پنج ماهه ابلاغ و از ابتدای شهریور اعمال شده است. نرخ افزایش عوارض آزادراه‌ها موجب اعتراض سرمایه‌گذاران این بخش شده است. آلهمی گویند با توجه به اینکه مطابق ارقام منتشر شده از مرکز آمار ایران تورم سال ۹۷ حدود ۲۷ درصد است، شرکت‌های سرمایه‌گذار در بخش آزادراه‌ها بر قیمت اعلامی اعتراض دارند و معتقدند که این میزان افزایش کمتر از تورم سالانه است و موجب ضرر و زیان آنها می‌شود. خدایار خاشع، مدیر کار گروه شرکت‌های سرمایه‌گذار در آزادراه‌ها اعلام کرده که عوارض عبور از آزادراه‌ها در ایران کمتر از ۱۰ درصد بقیه کشورهای است و البته مشکل اصلی درآمد مردم ایران است که نسبت به درآمد سایر کشورهای تریه بسیار کمتر است و ما هم اعتقاد داریم مردم قدرت پرداخت نرخ عوارض واقعی آزادراه‌ها را ندارند. در حال حاضر سهم عمده سرمایه ساخت آزادراه‌های جدید توسط پیمانکاران تأمین می‌شود. در آزادراه‌های جدیدی که در دست ساخت است، ۷۰ درصد سهم مالی توسط سرمایه‌گذار و ۳۰ درصد توسط دولت تأمین می‌شود و در صورتی که نرخ عوارض واقعی نشود، امکان توقف و تعطیلی این پروژه‌ها وجود دارد.

### تفاوت نرخ عوارض راه در ایران و جهان

علی آزاد، دبیر انجمن راهسازی درباره افتتاح آزادراه تهران - شمال و عوارض ۵۰ هزار تومانی آن می‌گوید: «برای ساخت و احداث آزادراه تهران - شمال هزینه‌های زیادی شده که در ازای این هزینه‌ها، اتفاق بزرگ و مهمی در درجه راهسازی کشور رخ داده است. کوتاه شدن مسیر تهران - شمال و تردد در جاده‌های امن چپ‌کوچکی نیست و محاسن زیادی دارد اما متأسفانه عده‌ای به عوارض این جاده معترض هستند و معتقدند عوارض آن زیاد است». در حالی که در همه جای دنیا گرفتن عوارض در جاده‌ها و آزادراه‌ها امری معمول و کاملاً عادی است و مردم می‌دانند باید برای تردد در آزادراهی امن هزینه کنند. آزاد با اشاره به اینکه سرمایه‌گذاران تنها از طریق دریافت عوارض می‌توانند سرمایه خود را برگردانند، ادامه می‌دهد: «در حال حاضر همه ما می‌دانیم که چقدر احداث یک آزادراه هزینه دارد، چون مصالح و لوازم مورد نیاز با قیمت بسیار بالایی عرضه می‌شوند. سرمایه‌گذارها هم به‌دوای این‌که بتوانند با گرفتن عوارض سرمایه‌شان را برگردانند. در احداث جاده‌ها و آزادراه‌ها سرمایه‌گذاری می‌کنند. از ابتدای انقلاب تاکنون، ۲۴۰ کیلومتر در این کشور جاده ساخته شده اما اگر با پیمانکاران آنها صحبت کنید، متوجه می‌شوید که هیچ‌کدام نتوانسته‌اند سرمایه خود را برگردانند. چون نرخ عوارض در ایران بسیار پایین است. همین موضوع هم پیمانکاران و سرمایه‌گذاران را بی‌انگیزه کرده و باعث شده آنها دیگر تمایلی به سرمایه‌گذاری در بخش راهسازی نداشته باشند.»

او ادامه می‌دهد: «همه ما می‌دانیم که در کشور ما بودجه بسیار محدود است و الان هم شرایط اقتصادی در جامعه بسیار نامناسب است. اما من آزادراه‌ها در دنیا بسیار بالاست. چون مردم می‌دانند باید برای زیرساخت‌های کشور خود هزینه بپردازند. ضمن اینکه تردد در آزادراه تهران - شمال و کاهش مسیر، مصرف بنزین و استهلاک خودرو را هم کاهش می‌دهد و یک حساب‌سازانگشتی به این نتیجه می‌رسیم که نرخ عوارض این آزادراه‌ها تنها بالاتر نیست بلکه کم هم هست و تردد در آن کاملاً به سود مردمی است که می‌خواهند به شمال سفر کنند.»

### تذکیه زایل‌ها و تونل‌ها هم عوارض می‌گیرند

در حال حاضر ۲۴۰ کیلومتر آزادراه در سطح کشور در حال بهره‌برداری است. آزادراه‌ها هم‌عبار اصلی عبور و مرور کامیون‌ها بوده و در واقع جاده‌های ترانزیتی اصلی کشور هستند. در حالی که عمر پروژه‌های عمرانی در جهان حداکثر بین پنج تا هشت سال است. پروژه آزادراه تهران - شمال ۲۳ ساله شده است. عمده‌ترین دلیل تأخیر در افتتاح پروژه‌های راه‌به‌صرفه نبودن

سرمایه‌گذاری در این بخش است. سرمایه‌گذاران این بخش می‌گویند که نرخ پایین عوارض راه‌ها در ایران موجب شده است که سرمایه‌گذاری در این بخش توجیه اقتصادی کافی نداشته باشد. این در حالی است که هزینه سرمایه‌گذاری سنگینی در بخش آزادراهی خود انجام داده است و ظرف ۱۵ سال ۱۰۰ میلیارد دلار برای توسعه راه‌هایش سرمایه جذب کرده است. این رقم که در بخش حمل و نقل، یک رقم کم‌نظیر به حساب می‌آید، در واقع محصول نگاه توسعه طلبانه ترکیه به کسب درآمد از راه‌های چاه زمین، چه ریلی و چه هوایی است. ترکیه علاوه بر دریافت عوارض، از راه‌هایش برای عبور از پل‌ها و تونل‌ها هم عوارض جداگانه می‌گیرد. در سال ۲۰۱۸ چند پروژه بزرگ مواصلاتی از جمله پل سلطان سلیم (کمر بند بیرون استان بول) پل عثمان قازی و تونل اوراسیا افتتاح شدند. این امر نشان از توجه دولت ترکیه به بحث حمل و نقل در دهه اخیر است. همچنین پروژه‌های کوچک و بزرگ بسیاری در حال اجرا هستند. ترکیه هزینه ساخت این سازه‌ها را از طریق عوارض وضع شده روی عبور و مرور وسایل نقلیه تأمین می‌کند. به عنوان مثال هزینه عبور تریلی ۱۸ چرخ از روی پل سلطان سلیم در سال ۲۰۱۹ برابر با ۲۴۰ هزار تومان است. پل‌های تحت مالکیت وزارت حمل و نقل و زیرساخت در سال ۲۰۱۸ درآمدی بالغ بر ۴۵ میلیون لیر داشتند و در حدود ۱۰۰ میلیون خودرو از روی آنها گذر کرده‌اند. آزادراه‌های تحت مالکیت این وزارتخانه نیز درآمدی بالغ بر ۱۲ میلیارد لیر داشتند و معبر ۳۴ میلیون خودرو بودند.

این موضوع درباره سایر کشورهای همسایه مانند امارات و قطر هم صدق می‌کند اما در ایران موضوع گرفتن عوارض از آزادراه‌ها معمولاً با مقاومت مردم مواجه می‌شود، زیرا حجم سفرهای جاده‌ای در ایران بسیار بالاست و در عین حال درآمد مردم و بقیه آن، قدرت خرید آنها پایین است.

# ۱۰۰۰

## میلیون مترمکعب

### جهش مصرف گاز

به دنبال سرمایه ناگهانی

با رشد ۱۰۰ میلیون مترمکعبی مصرف گاز بخش خانگی و تجاری یار دیگر مصرف گاز بخش خانگی و تجاری به مرز ۶۰۰ میلیون مترمکعب در روز رسید. محمد عسگری، سخنگوی شرکت ملی گاز ایران به تسنیم گفته است: «مصرف گاز در بخش خانگی و تجاری، روز گذشته نسبت به روزهای قبل، با رشدی بیش از ۲۰ درصدی مواجه شد و با جهشی ۱۰۰ میلیون مترمکعبی به ۵۹۰ میلیون مترمکعب رسید.» او افزود: «پیش‌بینی می‌شود با توجه به سرمایه فراگیر در کشور، مصرف گاز در بخش خانگی و تجاری به ۶۰۰ میلیون مترمکعب برسد که این حجم از مصرف گاز، ضرورت صرفه‌جویی در مصرف را یادآور می‌شود.» او گفته است که فعلاً با قطعی گاز یا افت فشار مواجه نیستیم اما با افزایش مصرف گاز امکان قطعی گاز وجود دارد.

قطعه یک آزادراه تهران - شمال که بنا به اعلام خبر اعلامی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل ۱۰ هزار میلیارد تومان ارزش دارد که مسیر تهران - شمال را یک ونیم ساعت کوتاه‌تر کند و البته با عوارض بالایی که برای آن در نظر گرفته‌اند، احتمالاً این آزادراه کم‌ترافیک‌تر خواهد بود و تهرانی‌ها بعد از سال‌ها می‌توانند خاطره شمال رفتن در آن ترافیک سنگین را فراموش کنند

**آگهی تجدید مناقشه عمومی یک مرحله ای**

**شماره: ۲۰۹۸۰۰۵۰۱۴۰۰۰۰۴۶**

جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران پیرو مناقشه شماره ۲۰۹۸۰۰۵۰۱۴۰۰۰۰۲۹ در نظر دارد نسبت به خرید اقلام مورد نیاز خود به شرح جدول ذیل از طریق برگزاری مناقشه عمومی یک مرحله ای و از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت اقدام نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقشه از دریافت اسناد مناقشه تا ارائه پیشنهاد مناقشه گران (علاوه بر ارائه پاکات به صورت فیزیکی) و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) انجام خواهد شد و لازم است مناقشه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقشه محقق سازند. تاریخ انتشار مناقشه در سامانه تاریخ ۹۸/۱۱/۲۶ می باشد.

ردیف	موضوع	واحد	تعداد	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	نوع تضمین
۱	چادر کامل امدادی	دستگاه	10/000	۵/۹۶۸/۰۰۰/۰۰۰ ریال	ضمانت نامه بانکی

مهلت زمانی دریافت اسناد از سایت: حداکثر تا ساعت ۱۹ مورخ ۹۸/۱۱/۲۷

مهلت زمانی ثبت پیشنهاد در سامانه: حداکثر تا ساعت ۱۹ مورخ ۹۸/۱۲/۱۱

زمان تحویل پاکات: تا پایان ساعت اداری مورخ ۹۸/۱۲/۱۲

زمان بازگشایی پاکات: ساعت ۱۰ مورخ ۹۸/۱۲/۱۳

نشانی و شماره تماس: تهران - خیابان ولی عصر (عج) - بالاتراز خیابان میرداماد - نیش خیابان رشید یاسمی - ساختمان صلح جمعیت هلال احمر - طبقه اول - دبیرخانه کمیسیون معاملات و تلفن ۰۲۱-۸۵۶۳۲۰۴۴

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۴۱۹۳۴ دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

**معاونت توسعه منابع انسانی و پشتیبانی**  
**جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران**