ایران در ایران

اجرای ۴۲ درصدی برنامه سازگاری با کم‌آبی در مازندران

ساری- مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای مازندران با اشاره به اجرای ۴۲ درصدی برنامه ملی سازگاری با کم‌آبی در استان طی پنج سال گذشته، گفت: «روند اجرای این برنامه با نقطه مطلوب فاصله زیادی دارد و برای جبران عقب‌ماندگی موجود، همراهی و همکاری همه دستگاه‌های اجرایی استان بویژه در زمینه نصب کنتور هوشمند روی منابع آبی متعلق به نهادهای عمومی دولتی و غیردولتی استان ضروری است.»

حیدر داوودیان با تشریح آخرین وضعیت منابع آبی استان در ۱۱ ماه سپری‌شده از سال آبی جاری، اظهار کرد: «در قالب برنامه ۶ ساله سازگاری با کم‌آبی، اجرای ۵۲ طرح در مازندران پیش‌بینی شده بود که با اجرای کامل آنها باید حدود ۳۰۲ میلیون مترمکعب در برداشت از منابع آب سطحی و ۱۵۲ میلیون مترمکعب از منابع آب زیرزمینی صرفه‌جویی می‌شد.» وی افزود: «تاکنون ۹۷ میلیون مترمکعب صرفه‌جویی در بخش آب‌های سطحی و ۸۳ میلیون مترمکعب در آب‌های زیرزمینی محقق شده و در مجموع طی پنج سال اخیر حدود ۴۲ درصد از برنامه سازگاری با کم‌آبی در مازندران اجرا شده است.»

مدیرعامل شرکت آب منطقه‌ای مازندران با بیان اینکه فقط یک سال تا پایان دوره اجرای این برنامه باقی مانده است، گفت: «با وجود اقدامات انجام‌شده، هنوز با نقطه‌ای که باید به آن می‌رسیدیم فاصله زیادی داریم.»

افزایش ۲ برابری سطح گلخانه‌ها در لرستان

خرم‌آباد- استاندار لرستان با اشاره به ضرورت استفاده بهینه از منابع آب و خاک اظهار کرد: «مجموع سطح گلخانه‌های استان پیش از آغاز دولت چهاردهم حدود ۱۲۰ هکتار بود اما بر اساس گزارش جهاد کشاورزی این میزان اکنون به بیش از ۲۴۰ هکتار رسیده است.» سید سعید شاهرخی افزود: «یکی از سیاست‌های بخش کشاورزی حرکت به سمت توسعه کشت‌های گلخانه‌ای است تا با افزایش بهره‌وری آب، تولید و رونق اقتصادی نیز افزایش یابد به همین دلیل بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته باید تا پایان فعالیت دولت چهاردهم سطح گلخانه‌های استان به بیش از ۴۰۰ هکتار رسانده شود.» وی این روند را یک تحول بزرگ در حوزه کشاورزی دانست و گفت: «توسعه کشت‌های گلخانه‌ای به معنای استفاده مناسب‌تر از آب و خاک، افزایش بهره‌وری و ایجاد رونق اقتصادی برای مردم استان است.» شاهرخی با اشاره به آغاز عملیات اجرایی گلخانه ۱۸ هکتاری پلدختر در هفته دولت اظهار کرد: «توسعه کشت‌های گلخانه‌ای با هدف افزایش بهره‌وری منابع آب، رشد تولید و ایجاد درآمد پایدار برای مردم، از اولویت‌های برنامه عملیاتی و راهبردی استان است و باید در هر ۱۲ شهرستان یک شهرک گلخانه‌ای ایجاد شود.» وی گفت: «لرستان از ظرفیت‌های قابل توجهی در حوزه آب و کشاورزی برخوردار است و باید با تغییر الگوی تولید، از این منابع برای افزایش بهره‌وری و خلق ثروت استفاده کرد.» وی افزود: «جهاد کشاورزی مکلف شده است ظرفیت‌های موجود در هر یک از شهرستان‌های استان را برای توسعه گلخانه‌ها شناسایی و فعال کند و در کنار ایجاد شهرک‌های گلخانه‌ای، از ظرفیت اراضی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی نیز استفاده شود.»

معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی در گفت‌وگو با «ایران» شکاف ناوگانی در مسیر توسعه خطوط ریلی را تشریح کرد

متروی شیراز، منتظر واگن

کمبود واگن در متروی شیراز سال‌هاست به یکی از جدی‌ترین چالش‌های بهره‌برداری شهری تبدیل شده است؛ مسأله‌ای که نه‌تنها ظرفیت اسمی خطوط را کاهش داده بلکه سهم مترو در حمل‌ونقل عمومی را به سطحی پایین‌تر از اهداف مطالعاتی رسانده است. در حالی که براساس طرح جامع باید ۶۸ رام قطار برای چهار خط فعال تأمین شود، امروز فقط ۱۴ رام در مدار بهره‌برداری قرار دارد و همین شکاف موجب شده جابه‌جایی روزانه به حدود ۱۲۰ هزار نفر محدود شود؛ رقمی که فاصله‌ای چشمگیر با هدف ۳۶۰ هزار نفر دارد. بررسی روند تأمین واگن‌ها در گفت‌وگوی «ایران» با معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی شیراز نشان می‌دهد که تغییر مسیر از واردات کامل به مونتاژ داخلی، عامل اصلی تأخیرهای گسترده بوده است؛ به‌گونه‌ای که از قراردادهای دولتی تنها بخش اندکی به شیراز تحویل شده و بخش عمده همچنان در گمرک یا مراحل تولید باقی مانده است. در این شرایط، شهرداری شیراز از سه مسیر موازی، تأمین واگن‌ها را پیش برده است؛ راهکارهایی که در شرایط اضطراری و با هدف کاهش فوری فاصله حرکت قطارها در خطوط ۱ و ۲ طراحی شده‌اند تا علاوه بر پاسخ به نیاز فوری ۷ رام جدید، زمینه تحقق سهم ۱۰ درصدی مترو در حمل‌ونقل درون‌شهری فراهم شود.

گزارش

بیتا میرعظیمی
گروه ایران زمین

«علیرضا گلزار طهرانی» معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی شیراز اظهار داشت: «معضل کمبود واگن در کشور، یک مسأله فراگیر است که تمامی کلانشهرهای دارای مترو را درگیر کرده و شهر شیراز نیز از این قاعده مستثنا نیست.»

شکاف میان توسعه خطوط و تأمین ناوگان

معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی شیراز در گفت‌وگو با «ایران» اظهار کرد: «واقعیت این است که میان پیشرفت فیزیکی پروژه‌های احداث تونل و توسعه زیرساخت‌های ریلی با میزان تأمین ناوگان، فاصله‌ای معنادار وجود دارد. همین شکاف باعث شده ظرفیت اسمی خطوط مترو در هیچ‌یک از شهرها به‌طور کامل محقق نشود و جابه‌جایی مسافر با محدودیت جدی مواجه شود.»

گلزار طهرانی افزود: «تأمین ناوگان طبق تعهدات دولت صورت می‌گیرد و برای کلانشهرهای مختلف قراردادهایی منعقد شده است. در این چارچوب، دو قرارداد اصلی وجود دارد؛ قرارداد ۳۱۵ دستگاه که میان شهرهای شیراز، تبریز و اصفهان مشترک است و قرارداد ۶۹۹ دستگاه که برای کلانشهرهای غیر از تهران و مشهد پیش‌بینی شده است. در قرارداد ۳۱۵ دستگاه، تاکنون مجموعاً ۳۵ واگن به شیراز تحویل داده شده و سهم باقی‌مانده این شهر ۱۵ واگن دیگر است. در نتیجه، سهم نهایی شیراز از این قرارداد ۵۰ واگن خواهد بود. در قرارداد ۶۹۹ دستگاه نیز سهم شیراز ۲۰۰ واگن تعیین شده که هنوز وارد مرحله اجرایی نشده است.»

معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی شیراز تصریح کرد: «نکته کلیدی در روند تأمین واگن، تفاوت میان واردات کامل و مونتاژ داخلی است. در فاصله سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۶، ۱۰۰ واگن وارداتی از چین با سرعت و بدون وقفه تحویل و میان شهرها توزیع شد.»

طبق گفته این مقام مسئول، سهم شیراز از این واگن‌ها همان بود که بهره‌برداری اولیه مترو با آن آغاز شد. اما از سال ۱۳۹۶ به بعد، قرارداد وارد فاز مونتاژ داخلی شد. در این روش، قطعات به صورت مرحله‌ای وارد کشور شده و سپس در کارخانه داخلی «اریکو» مونتاژ می‌شد. گلزار طهرانی ادامه داد: «همین تغییر روش، موجب بروز تأخیرهای گسترده شد؛ زیرا ورود قطعات به صورت پراکنده و ناقص باعث می‌شد مونتاژ نهایی تا تکمیل همه اجزا به تعویق بیفتد.». وی افزود: «از مجموع واگن‌های مونتاژ داخلی، فقط ۵ واگن در سال ۱۴۰۰ به شیراز تحویل شد که اکنون در خطوط فعال هستند. این در حالی است که انتظار می‌رفت بخش بیشتری از سهم شیراز در همان بازه زمانی تأمین شود. بنابراین، علت اصلی عقب‌ماندگی در تأمین ناوگان، وابستگی به مونتاژ داخلی و مشکلات زنجیره تأمین قطعات بوده است؛ موضوعی که همچنان ادامه دارد و روند تحویل واگن‌ها را با وقفه‌های طولانی مواجه کرده است.

سه مسیر برای جبران کمبود ناوگان

طبق گفته این مقام مسئول، کمبود واگن در متروی شیراز همچنان یکی از چالش‌های اصلی است. در حال حاضر ۳۰ واگن دیگر نیز ساخته شده که طبق توافقات و مذاکرات انجام‌شده، سهم شیراز از آنها ۱۰ واگن خواهد بود. گلزار طهرانی تصریح کرد: «مشکل اصلی همچنان واردات تجهیزات و فرآیند مونتاژ داخلی است؛ به‌گونه‌ای که از ۶ رام قطار (۳۰ واگن) که باید در داخل کشور مونتاژ و میان سه شهر تقسیم شود، تنها تجهیزات یک رام در گمرک زنجان قرار دارد و تازه در مرحله ترخیص است. بنابراین از این ۶ رام، فعلاً تنها یک رام پنج‌واگنه آماده تحویل خواهد شد و کل پروژه با تأخیرهای طولانی مواجه است، بدون آنکه چشم‌انداز روشنی برای زمان‌بندی تحویل وجود داشته باشد.»

طبق گفته معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی شیراز، «با توجه به نیاز فوری، شهرداری شیراز مذاکراتی با وزارت کشور، نمایندگان مجلس و استاندار انجام داده تا بتواند سهم بیشتری از این واگن‌ها دریافت کند، بویژه برای خط دوم مترو که با طول ۸.۵ کیلومتر و زمان حرکت ۴۰ دقیقه‌ای در حال بهره‌برداری است و نیاز جدی به ناوگان دارد.» گلزار طهرانی تصریح کرد: «در کنار پیگیری‌های دولتی، شهرداری شیراز خود نیز وارد عرصه تأمین مستقیم قطار شده است. مذاکراتی با شرکت مبنا و واگن پارس (زیرمجموعه مبنا) برای تولید قطار ملی انجام شده و مشخصات فنی واگن‌ها، قیمت و میزان پیش‌پرداخت تعیین شده است. تفاهمنامه در قالب صورت‌جلسه امضا شده و شورای شهر نیز مصوبه تولید ۱۵ رام قطار را صادر کرده است. این مسیر اگرچه زمانبر است و در کوتاه‌مدت پاسخگوی نیاز فوری نیست، اما راهبردی بلندمدت برای تأمین پایدار ناوگان محسوب می‌شود.» طبق گفته این مقام مسئول، «در کنار این دو مسیر، راهکار سومی نیز برای تأمین واگن‌ها در حال پیگیری است. توافقی میان شهرداری شیراز، نمایندگان مجلس و رئیس مجلس با معاون اول رئیس جمهور انجام شده تا بخشی از اعتبارات دولتی (۵۰ درصد) و بخش دیگر از طریق سرمایه‌گذاری شهرداری و بانک شهر تأمین شود. هدف این است که قطارها به صورت کامل و آماده، مشابه قرارداد ۳۱۵ دستگاه و ۱۰۰ واگن وارداتی اولیه از چین، در بازه‌ای کوتاه‌تر (حدود یک سال) تحویل داده شوند و از واردات قطعات پراکنده و مونتاژ زمانبر پرهیز شود.»

> واقعیت این است که میان پیشرفت فیزیکی پروژه‌های احداث تونل و توسعه زیرساخت‌های ریلی با میزان تأمین ناوگان، فاصله‌ای معنادار وجود دارد. همین شکاف باعث شده ظرفیت اسمی خطوط مترو در هیچ‌یک از شهرها به‌طور کامل محقق نشود و جابه‌جایی مسافر با محدودیت جدی مواجه شود

هدف‌گذاری جابه‌جایی روزانه ۳۶۰ هزار مسافر

معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی شیراز تصریح کرد: «در مجموع سه مسیر برای تأمین قطار در شیراز دنبال می‌شود: اول قرارداد دولتی که با تأخیر مواجه است، دوم تولید ملی که آینده‌نگرانه و بلندمدت است و سوم واردات کامل که سریع‌تر می‌تواند بخشی از کمبودها را جبران کند. این اقدامات در شرایط اضطراری و با هدف کاهش فشار ناشی از کمبود ناوگان در حال پیگیری است تا ظرفیت اسمی خطوط مترو شیراز هرچه زودتر محقق شود.» طبق گفته این مقام مسئول، «در حال حاضر مجموعه شهرداری شیراز برای بهبود بهره‌برداری خطوط مترو، به ۷ رام قطار جدید نیاز فوری دارد. این قطارها بویژه برای خط ۲ به کار گرفته خواهند شد تا فاصله حرکت در فاز یک به ۱۵ دقیقه و در خط ۱ به ۱۰ دقیقه کاهش یابد. با این حال، در طرح جامع توسعه مترو شیراز پیش‌بینی شده است که برای چهار خط فعال با فاصله حرکت ۵ دقیقه‌ای، مجموعاً ۶۸ رام قطار مورد نیاز خواهد بود.» گلزار طهرانی اظهار کرد: «در شرایط فعلی تنها ۱۴ رام قطار موجود است؛ بنابراین باید ۵۴ رام قطار دیگر (هر رام شامل ۵ واگن) تأمین شود. از این تعداد، همان‌طور که اشاره شد، ۷ رام نیاز فوری دارد.» معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی شیراز در تشریح ظرفیت جابه‌جایی مسافر در وضعیت فعلی مترو شیراز گفت: «خطوط ۱ و ۲ روزانه حدود ۱۲۰ هزار نفر را جابه‌جا می‌کنند. براساس مطالعات، سهم مترو در حمل‌ونقل درون‌شهری شیراز باید به ۱۰ درصد برسد، در حالی که اکنون تنها ۳ درصد است. برای تحقق این هدف، ظرفیت جابه‌جایی باید به حدود ۳۶۰ هزار نفر در روز افزایش یابد. این امر تنها با تکمیل خطوط ۳ و ۴ و توسعه ناوگان امکان‌پذیر خواهد شد.»

معاونت بهره‌برداری سازمان حمل‌ونقل ریلی شیراز درباره اجرای تجهیزات ایستگاهی به «ایران» گفت: «در خط ۱ تاکنون ۱۲۶ دستگاه پله‌برقی و در خط ۲ نیز ۱۱ دستگاه پله‌برقی به بهره‌برداری رسیده است. در فاز اول قرارداد، تأمین ۴۵ دستگاه پله‌برقی پیش‌بینی شده که از این تعداد، ۱۶ دستگاه با پیش‌پرداخت تأمین شده است. تاکنون ۴ دستگاه در ایستگاه‌های کاوه و فرصت شیرازی نصب و راه‌اندازی شده است.» طبق گفته این مقام مسئول، «هم‌اکنون ۱۲ دستگاه دیگر در حال تولید است و پیش‌بینی می‌شود طی سه ماه آینده آماده تست کارخانه‌ای شوند. نصب و راه‌اندازی آنها پس از سال جاری (۱۴۰۵) انجام خواهد شد. با تکمیل این ۱۶ دستگاه، تمامی ایستگاه‌های فاز یک حداقل یک ورودی مجهز به پله‌برقی خواهند شد.» گلزار طهرانی درباره تسهیل دسترسی مترو برای افراد دارای معلولیت نیز گفت: «در حال حاضر، از مجموع ایستگاه‌ها، ۱۴ ایستگاه دارای آسانسور دوتراز هستند. در ۶ ایستگاه آسانسور کامل وجود ندارد یا فقط یک آسانسور فعال است. براساس تعهدات شهرداری با جامعه معلولین و سازمان بهزیستی، قرارداد تأمین ۷ دستگاه آسانسور جدید منعقد شده و پیش‌بینی می‌شود تا خرداد سال آینده بخش ساختمانی و نصب آنها تکمیل شود.»

با وجود اجرای طرح‌های متعدد آبرسانی، تأمین آب پایدار همچنان یکی از مطالبات است

آب پایدار، حلقه مفقوده آبرسانی روستایی کرمانشاه

استاندار کرمانشاه خواستار کاهش وابستگی آب شرب به منابع زیرزمینی و استفاده بیشتر از ظرفیت سدها و منابع آب سطحی شد

گزارش

گروه ایران زمین

کرمانشاه- در استانی که رودخانه‌ها، سدها و منابع آب سطحی بخش مهمی از ظرفیت‌های طبیعی آن را تشکیل می‌دهند، هنوز تأمین آب شرب پایدار برای بخشی از روستاها به یکی از مسائل جدی مدیریت منابع آب تبدیل شده است. افت آبدهی چاه‌ها، خشکسالی‌های متوالی، فرسودگی برخی تأسیسات و وابستگی شبکه‌های روستایی به منابع زیرزمینی، باعث شده است تأمین آب در برخی مناطق با شکنندگی مواجه باشد؛ وضعیتی که در فصل گرم سال و همزمان با افزایش مصرف، بیشتر خود را نشان می‌دهد. چالش اصلی آب شرب روستاهای کرمانشاه، صرفاً کمبود آب نیست؛ بلکه ناپایداری منابع تأمین و وابستگی به چاه‌ها در کنار فرسودگی زیرساخت‌های آبرسانی است؛ مشکلی که در مجموع ۸۶۰ روستا را در برنامه‌های رفع تنش آبی استان قرار داده است. اکنون مسئولان استان بر ضرورت عبور از راهکارهای مقطعی و حرکت به سمت منابع پایدار تأکید دارند؛ رویکردی که استاندار کرمانشاه نیز در آیین آبگیری سد آناهیتا (کبوترلانه) بر آن تأکید کرد و خواستار توجه ویژه وزارت نیرو به تأمین آب شرب روستاها و کاهش سهم منابع زیرزمینی در سبد تأمین آب استان شد.

دغدغه‌ای فراتر از یک شیر آب

برای روستاهای کرمانشاه، مسأله آب فقط به دسترسی خانوارها به آب شرب محدود نمی‌شود. آب، بخشی از زیرساخت ماندگاری جمعیت، سلامت، دامداری، کشاورزی و اشتغال روستایی است و هرگونه اختلال در تأمین آن می‌تواند پیامدهایی فراتر از یک مشکل خدماتی داشته باشد.

در سال‌های اخیر، اجرای پروژه‌های مختلف آبرسانی در استان تلاش کرده است فاصله میان روستاهای برخوردار و کم‌برخوردار از آب پایدار را کاهش دهد. با این حال، تجربه برخی مناطق نشان داده است که رساندن آب به یک روستا با ایجاد یک منبع جدید یا اجرای خط انتقال، پایان مسأله نیست؛ بلکه پایداری منبع، ظرفیت مخزن، کیفیت شبکه توزیع، تجهیزات پمپاژ و امکان تأمین آب در سال‌های خشک، حلقه‌های ضروری این زنجیره هستند.

در یکی از نمونه‌های اخیر، کاهش آبدهی چاه مجتمع آبرسانی زالواب، ۱۴ روستا در شهرستان روانسر را با تنش آبی مواجه کرد؛ روستاهایی که بیش از ۸۰۰ خانوار را دربرمی‌گرفتند. با تعویض پمپ و شناور و افزایش آبدهی چاه، مشکل برطرف شد. این نمونه نشان می‌دهد که وابستگی شبکه‌های روستایی به منابع زیرزمینی، در صورت کاهش آبدهی یا بروز نقص در تجهیزات، می‌تواند جمعیت قابل توجهی را تحت تأثیر قرار دهد.

۸۶۰ روستا در مسیر آبرسانی

برای کاهش این مشکلات، طرح‌های گسترده‌ای در حوزه آبرسانی روستایی استان در حال اجراست. بر اساس برنامه‌های اعلام‌شده، ۸۶۰ روستای دارای تنش آبی در قالب پروژه‌های آبرسانی قرار گرفته‌اند که شامل دو قرارداد برای پوشش ۳۴۹ و ۵۱۱ روستا است. در کنار توسعه شبکه‌های انتقال و توزیع، اجرای مجتمع‌های آبرسانی نیز یکی از راهکارهای اصلی برای تأمین آب روستاهاست. در مجتمع آبرسانی ۱۰ روستایی سراب نیلوفر نیز با اجرای یک حلقه چاه، مخزن ۵۰۰ مترمکعبی، موتورخانه و ۱۴ کیلومتر خط انتقال، زمینه دسترسی بیش از ۲۳۰۰ نفر به آب شرب پایدار فراهم شده است.

این پروژه‌ها اگرچه گام مهمی برای رفع تنش آبی هستند، اما چالش اصلی در سال‌های آینده، حفظ پایداری منابع تأمین خواهد بود؛ بویژه آنکه تغییرات اقلیمی، کاهش بارندگی و افزایش دما می‌تواند فشار بیشتری بر منابع آب زیرزمینی وارد کند. استاندار کرمانشاه در آیین آبگیری سد آناهیتا (کبوترلانه) به همین مسأله اشاره کرد و گفت کاهش وابستگی آب شرب استان به منابع زیرزمینی باید با جدیت دنبال شود. منوچهر حبیبی با تأکید بر ضرورت توسعه منابع آب سطحی و استفاده از ظرفیت سدها، تصریح کرد که میزان برداشت از منابع آب سطحی در مقایسه با منابع زیرزمینی کمتر است و همین مسأله نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از نیازهای آبی همچنان از منابع زیرزمینی تأمین می‌شود.

به گفته وی، باید با استفاده از ظرفیت سدها و سایر منابع آب سطحی، سهم منابع زیرزمینی در تأمین آب شرب کاهش پیدا کند. این رویکرد از آن جهت اهمیت دارد که آب زیرزمینی اگرچه در بسیاری از مناطق یک منبع مطمئن برای تأمین آب به شمار می‌رود، اما برداشت بیش از ظرفیت تجدیدپذیری می‌تواند ذخایر این منابع را در بلندمدت با مشکل مواجه کند. بنابراین انتقال تدریجی اتکای شبکه‌های آبرسانی به منابع سطحی پایدار، در کنار حفاظت از سفره‌های زیرزمینی، می‌تواند بخشی از راه‌حل آینده باشد.

سدها؛ ظرفیتی برای تأمین آب پایدار

آبگیری سد آناهیتا در کنگاور را می‌توان بخشی از همین مسیر دانست؛ مسیری که در آن توسعه زیرساخت‌های ذخیره و مهار آب، در کنار تکمیل شبکه‌های انتقال و تصفیه، می‌تواند ظرفیت بیشتری برای تأمین آب شرب و کشاورزی ایجاد کند.

البته استفاده از ظرفیت سدها زمانی می‌تواند مشکل آب روستاها را به صورت پایدار حل کند که شبکه‌های انتقال و تصفیه نیز متناسب با آن توسعه یابد. وجود منبع آب به تنهایی به معنای دسترسی روستاها به آب شرب نیست و فاصله میان «آب موجود در مخزن» و «آب قابل شرب در شبکه روستایی» نیازمند سرمایه‌گذاری و زیرساخت است. اهمیت مدیریت آب در کرمانشاه به حوزه شرب محدود نمی‌شود. این استان سالانه حدود ۶ میلیون تن انواع محصولات کشاورزی تولید می‌کند و یکی از استان‌های مهم کشور در تأمین امنیت غذایی است.

بر اساس اعلام استاندار، تاکنون حدود ۷۱ هزار هکتار از شبکه‌های آبیاری استان به بهره‌برداری رسیده و حدود ۷ هزار هکتار دیگر نیز در دست اجراست. توسعه این شبکه‌ها می‌تواند به مدیریت بهتر مصرف آب در بخش کشاورزی کمک کند، اما همزمان باید میان توسعه کشاورزی و ظرفیت واقعی منابع آب استان تناسب برقرار باشد. در واقع، تأمین آب شرب روستایی، توسعه کشاورزی، حفاظت از منابع زیرزمینی و مدیریت مصرف، چهار ضلع یک مسأله واحد هستند. هر برنامه‌ای که یکی از این اضلاع را نادیده بگیرد، ممکن است در کوتاه‌مدت نتیجه‌بخش باشد اما در بلندمدت با محدودیت مواجه شود.

نوبت اول
آگهی فراخوان
احداث جایگاه پمپ بنزین
شهر شمشک دربندسر
شهرداری و شورای اسلامی شهر شمشک دربندسر در نظر دارد به استناد ماده ۳ قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌های (مصوب ۱۴۰۱/۰۴/۰۱ مجلس شورای اسلامی) و ماده ۹ آیین‌نامه مالی موضوع ماده ۱ قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها مصوب هیأت وزیران به‌شماره ۲۳۵۴۷۲/ت ۶۰۷۰۲ه مورخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۰ و اصلاحات انجام شده هیأت وزیران ابلاغی شماره ۴۵۴۵۹/ت ۶۱۵۶۷ه مورخ ۱۴۰۳/۰۳/۱۶ به استناد (طرح) مصوبه‌شماره ۱ مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۴ ابلاغی به‌شماره ۵۴۹ک۱۴۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۶ شورای اسلامی شهر که طی تأییدیه شماره ۰۵۰۴۱۳/ت ش مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۱۰ به تأیید کمیته انطباق فرمانداری شمیرانات رسیده است، از اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط برای سرمایه گذاری، طراحی، ساخت و بهره‌برداری از جایگاه‌های سوخت کوچک مقیاس دعوت به‌عمل آورد. جهت کسب اطلاعات بیشتر در ساعات اداری با شماره ۰۲۱۲۴۸۷۳۰۰۰ داخلی ۲۱۲۱ شهرداری تماس حاصل نمایند.
متقاضیان واجد شرایط باید مدارک درخواستی را حداکثر ظرف مدت ۱۰ روز کاری از تاریخ انتشار این آگهی (نوبت اول) به واحد شهرسازی شهرداری شمشک دربندسر واقع در ساختمان شهرداری تحویل و رسید دریافت نمایند.
شهرداری شمشک دربندسر

چاپخانه مؤسسه فرهنگی مطبوعاتی ایران
مشاور و مجری کلیه خدمات چاپی
چاپ افست ۲ ورقی ۴ رنگ
پلیت ستر ۴/۵ ورقی/برش و تاکنی روزنامه
۸۴۷۱۱۵۰۵-۷
آدرس دفتر:
تهران، خیابان قنبرزاده، ابتدای خیابان خرمشهر، پلاک ۲۰۸
آدرس چاپخانه:
چهاردانگه، انتهای خیابان سینجرگاز

دعوت به شرکت در مناقصه
تعویض سقف و کورس بالایی
مخازن ذخیره
نفت پارس
نوبت اول
شرکت نفت پارس در نظر دارد عملیات تعویض سقف و کورس بالایی مخازن ذخیره خود را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا از کلیه متقاضیان محترم دعوت می‌شود جهت دریافت اسناد مناقصه به وب‌سایت رسمی شرکت به آدرس: http://www.parsoilco/fa/tender.html مراجعه فرمایند.
● مهلت ارسال پاکات پیشنهاد:
تا پایان وقت اداری روز یک‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۹
● تذکرات مهم:
واگذاری موضوع مناقصه منوط به احراز شرایط قانونی و براساس مفاد اسناد مناقصه خواهد بود.
● به پیشنهادهای مشروط، فاقد امضا یا مهر، مبهم، فاقد تضمین/ سپرده شرکت در مناقصه و یا پیشنهادهایی که پس از مهلت مقرر در اسناد مناقصه ارسال شود، ترتیب اثر داده نخواهد شد.
● این آگهی صرفاً به منزله دعوت به مناقصه بوده و هیچ‌گونه تعهدی برای شرکت نفت پارس در پذیرش تمام یا بخشی از پیشنهادها ایجاد نمی‌نماید. شرکت در رد یا قبول پیشنهادها مختار است.

آگهی مناقصه عمومی
بانک ملت
bank mellat
شماره ۱۴۰۵/۱۰۶
الف: مناقصه‌گزار: بانک ملت
ب: موضوع مناقصه: بانک ملت در نظر دارد نسبت به خرید ۳۹ دستگاه تویوتا هایلوکس پولرسانی از طریق برگزاری مناقصه عمومی اقدام نماید.
ج: تضامین لازم برای شرکت در مناقصه: ضمانت‌نامه بانکی بدون قید و شرط شرکت در مناقصه (غیر از بانک ملت) و یا ارائه چک بانکی/بین بانکی غیر از چک عادی مشتریان به مبلغ ۳۹۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال یا فیش واریز نقدی مبلغ فوق به‌حساب جاری جام به‌شماره ۲۰۲۴۰۱۳۵۹۵ به شناسه واریز ۱۴۰۵۱۷۵۰۰۱۰۱۰۶۱۰۸ (قابل پرداخت درکلیه شعب بانک ملت)
د: مدارک مورد نیاز جهت دریافت اسناد مناقصه: ارائه معرفی‌نامه و فیش واریز مبلغ ۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال به‌حساب جاری جام شماره ۲۰۲۴۰۱۰۲۶۵ با شناسه ۱۴۰۵۱۷۵۰۰۱۰۱۰۶۲۹۶ قابل پرداخت درکلیه شعب بانک ملت.
ه: محل دریافت اسناد مناقصه: تهران - خیابان طالقانی- مقابل ساختمان وزارت نفت- ساختمان شماره ۳۸۰ - طبقه ششم - واحد معاملات و قراردادها.
شماره تماس: ۰۲۱-۶۴۸۲۱۳۹۷ / ۰۲۱-۶۴۸۲۱۰۵۰

جدول زمانی انجام مناقصه	
آغاز توزیع اسناد مناقصه	ساعت ۰۸:۰۰ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۴
مهلت ارسال مدارک مناقصه	تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۹
تاریخ بازگشایی پاکت‌ها	رأس ساعت ۱۴:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۳۰

اداره کل تدارکات واحد معاملات و قراردادها