

بازتاب

ساخت نیروگاه فقط به قصد صادرات برق به افغانستان نیست

● شرق: وزارت نیرو دیروز در واکنش به گزارش «شرق» جوابیه‌ای را به دفتر این روزنامه ارسال کرد. این جوابیه با حذف دو پاراگراف از متن در روزنامه «شرق» به چاپ رسید، اما بار دیگر روابط عمومی این وزارتخانه جوابیه خود را به دفتر روزنامه «شرق» ارسال کرده است. متن جوابیه عیناً در ادامه می‌آید:

وزیر نیرو در روزهای پایانی هفته گذشته به سیستان و بلوچستان سفر کرد و در این سفر، پروژه‌های برق‌رسانی استان سیستان و بلوچستان را افتتاح کرد. آن‌طورکه مسئولان استانی اعلام کردند و در سایت وزارت نیرو هم آمده بود، یکی از مزایای افتتاح این طرح‌ها از سوی معبعلی قزاق جاهد، مدیرعامل شرکت برق منطقه‌ای سیستان و بلوچستان، افزایش توان صادرات برق به افغانستان بود. با توجه به خاموشی‌های برنامه‌ریزی‌شده اخیر، صادرات برق به دیگر کشورها با واکنش منفی مردم مواجه می‌شود و روزنامه شرق نیز در راستای رسالت خود، با کارشناسان حوزه برق در ارتباط با تکمیل ساختارهایی که منجر به افزایش توان صادراتی برق ایران می‌شود، گفت‌وگو انجام داد. چکیده نظر کارشناسان در گزارشی با عنوان «تأمین سیاسی برق همسایه» منتشر شد که این گزارش با واکنش وزارت نیرو همراه بود. در ادامه پاسخ وزارت نیرو به متن گزارش یادشده می‌آید:

در ابتدای کلام ساخت نیروگاه به قصد فقط صادرات برق به کشور افغانستان و تأمین برق کشورهای همسایه به‌شدت تکذیب می‌شود و تاکید می‌گردد ساخت نیروگاه در استان سیستان و بلوچستان در جهت سیاست‌های کلان محرومیت‌زدایی دولت و به قصد رفع مشکلات کمبود تولید در تراز مصرف، رفع افت ولتاژهای همیشگی در شبکه و توسعه زیرساخت‌های استان و کمبود تولید برق در این استان است.

استان سیستان و بلوچستان به علت پهناوربودن و طولانی‌بودن شبکه‌ها می‌بایستی دارای تولید مناسب در نقاط مختلف شبکه باشد. برای ما معلوم نیست نگارنده این یادداشت از کجا و به چه استنادی عنوان نموده که هدف از احداث نیروگاه‌های جدید در استان سیستان و بلوچستان صادرات برق به کشور افغانستان است. در اینجا این سؤال پیش می‌آید که آیا در متن قرارداد خرید تضمینی برق با سرمایه‌گذار ایرانی چنین مجوزی یا درخواستی آمده و یا به‌صورت مجزا یا به‌صورت مکتوب چنین مجوزی صادر شده است؟

چرا در شرایطی که وزارت نیرو وفق قانون برنامه پنجم توسعه مکلف شده است برق تضمینی این نوع نیروگاه‌ها را (قرارداد خرید تضمینی) دو برابر قیمت فروش آن در بازار برای تأمین برق پایدار و مطمئن مردم خریداری نماید، بایستی متهم شود که هدف از احداث این نیروگاه‌ها صادرات برق به کشور افغانستان است.

هم‌اکنون این استان به ساخت نیروگاه برای تأمین برق نیازمند است، به‌گونه‌ای که حداکثر نیاز مصرف برق در پیک هم‌زمان کشوری در سال ۱۳۹۶ در محدوده استان سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۸ مگاوات بوده است که پیش‌بینی می‌شود این عدد تا سال ۱۴۰۵ به ۲۴۳۵ مگاوات افزایش یابد. این در حالی است که مجموع ظرفیت نیروگاه‌های منصوبه در این منطقه ۱۴۵۲ مگاوات است و توان قابل تولید این نیروگاه‌ها در بازه پیک بار، مجموعاً نزدیک به ۱۰۰۰ مگاوات است که برای تأمین نیاز مصرف منطقه کافی نمی‌باشد. با توجه به اینکه به‌جز احداث چهار واحد کوچک گازی به مجموع ظرفیت ۱۷۰ مگاوات و احداث واحد بخار نیروگاه چهار به ظرفیت ۱۶۰ مگاوات طرح دیگری به‌طور جدی در حال اجرا نیست…

ادامه در صفحه ۵

محمد مساعد: از افراد گمنامی که پشت پرده اقتصاد غیرشفاف ایران، پول روی پول می‌گذارند تا آشناترین شرکت‌های واردکننده خودرو که سال‌هاست در بازار خودروی کشور فعال هستند، در فهرست ۱۹صفحه‌ای واردات غیرقانونی خودرو، مشهور به پرونده «هک سایت ثبت سفارش» دیده می‌شوند. فهرستی که اطلاعات بیش از هزارو ۹۰۰ خودروی واردشده از طریق دست‌کاری اطلاعات سامانه ثبت سفارش خودرو در وزارت صنعت، معدن و تجارت را نشان می‌دهد. پرونده‌ای که در چند ماه گذشته به یکی از جنجالی‌ترین سبزه‌های اقتصاد کشور تبدیل شده و هر روز ابعاد تازه‌ای می‌یابد.

ماجرا از کجا شروع شد؟

تیرماه سال ۹۶ بود که وزارت صنعت، معدن و تجارت، سامانه ثبت سفارش خودرو را از دسترس خارج کرد. از دسترس خارج شدن سایت ثبت سفارش خودرو معنایی ضمنی هم داشت. ثبت سفارش خودرو، یکی از مراحل لازم و غیرقابل چشم‌پوشی برای واردات خودرو بود و از دسترس خارج‌شدنش به این معنی بود که دیگر هیچ شرکتی نمی‌توانست برای واردات خودروهای جدید به کشور اقدام کند. اگرچه در آن زمان دلیل از دسترس خارج‌شدن سایت ثبت سفارش «به‌روزرسانی سامانه» اعلام شد، اما گذشت زمان نشان داد این تصمیم کاملاً هدفمند و با برنامه‌ریزی قبلی برای ممنوعیت واردات گرفته شده است. از آنجاکه وزارت صنعت طبق قانون نمی‌توانست واردات کالاهای غیرممنوعه را به کشور ممنوع کند، بستن سایت ثبت سفارش، راه‌حلی هوشمندانه برای دوزدن قانون بود. راه‌حلی که به گفته محمد شریعتمداری، وزیر صنعت، معدن و تجارت، در ۲۴ تیر ۹۶ در نامه‌ای دست‌نویس توسط وزیر وقت به مجتبی خسروتاج، معاون وزیر و رئیس سازمان توسعه تجارت ابلاغ شد، اما این همه ماجرا نبود.

همیشه پای یک رانتیر در میان است

مسدودشدن سایت ثبت سفارش در شرایطی اتفاق افتاد که براساس شنیده‌های موثق، برخی شرکت‌های واردکننده که رابطه خوبی با برخی افراد بانفوذ داشتند، پیش از ایجاد این مانع، از آن مطلع بوده و ذخیره‌های مناسبی از ثبت سفارش را انجام داده بودند. مجتبی خسروتاج، رئیس سازمان توسعه تجارت، همان زمان در جدل‌های رسانه‌ای‌اش با انجمن واردکنندگان خودرو گفته بود: ثبت سفارش‌های چهار ماه گذشته (فروردین تا تیر ۹۶) به‌مراتب بالاتر از ثبت سفارش دوره مشابه سال قبل است. فارغ از این مسئله، درباره جرایبی این اقدام نیز گمانه‌زنی‌هایی وجود دارد که برخی شواهد نشان می‌دهد دولت در آن دوره زمانی قصد داشته با ایجاد این ممنوعیت شرایط را برای عرضه خودروهای پسابرجامی پژو و رنو فراهم کند تا مقدمات خصوصی‌سازی دو خودروساز بزرگ کشور فراهم شود؛ اما در چنین شرایطی بسته‌شدن سایت سفارش و عدم ابطال ثبت سفارش‌های پیشین، مقدمات ایجاد فساد گسترده‌ای را فراهم کرد که امروز گریبان چند دستگاه و نهاد را گرفته است.

قاجاق بود یا نبود

چهارشنبه ۲۲ آذر بود که امیر خجسته، نماینده همدان و رئیس فراکسیون مبارزه با مفاسد اقتصادی، در یک نشست خبری حمله سنگینی را به گمرک انجام داد و گفت بیش از ۷۰ تا ۹۰ درصد کالاهای قاجاق از مبادی رسمی وارد کشور می‌شوند. خجسته در ادامه گفت: طبق اطلاعات موجود پنج‌هزارو ۳۶۲ خودروی لوکس شامل پورشه، ولوو، بی‌ام‌و، بنز، تویوتا، نیسان و هیوندای به‌صورت قاجاق از مناطق آزاد و گمرکات در سال ۹۵ و مهرماه ۹۶ وارد کشور شده است. گمرک در پاسخ اظهارات خجسته را رد کرد و گفت امکان قاجاق حتی یک دستگاه خودرو از طریق گمرک وجود ندارد. شاید مسئولان گمرک در زمانی که چنین ادعایی را مطرح می‌کردند نمی‌دانستند برای ورود غیرقانونی خودرو به کشور لزوماً نیازی

اقتصاد

از ثبت سفارش غیرمجاز تا بالابرهایی که «بی‌ام‌و» شدند، در فهرست واردات غیرقانونی خودرو

سلاطین قاجاق



به قاجاق نیست و خودروهایی که به‌راحتی و در مقابل دیدگان‌شان در حال ورود به کشور هستند نیز جزئی از ماجرای بزرگی هستند که به‌زودی افشا خواهد شد. در واقع از نظر فنی، هزارو ۹۰۰ خودرویی که به این طریق وارد کشور شده‌اند، قاجاق نیستند؛ این خودروها تمامی مراحل از ثبت سفارش تا پرداخت مالیات و عوارض گمرکی و استاندارد را طی کرده‌اند و از سوی دیگر، واردات خودرو به کشور اگرچه «محدود» بوده، اما «ممنوع» نبوده است. همین مسئله یکی از پیچیدگی‌های جالب داستان پرونده خودروهای وارداتی است.

قاجاقچیان در سازمان توسعه تجارت

ششم بهمن ۹۶، بهرام پارسایی، نماینده مجلس، در گفت‌وگو با خبرگزاری خانه ملت از بازشدن پرونده واردات خودرو در کمیسیون اصل ۹۰ مجلس خبر داد. در همان زمان برخی واردکنندگان خودرو نیز نسبت به واردات خودرو از سوی برخی افراد اعتراض کردند و شایعاتی مبنی بر وجود خفراهی عظیم در دیوار محدودیت واردات خودرو شنیده شد. در همین میان، دفتر جرائم سازمان‌یافته گمرک نیز در اطلاعیه‌ای اعلام کرد فسادی کشف شده و برخی خودروهای وارداتی به‌دلیل استفاده از «ثبت سفارش‌های جعلی»، قاجاق محسوب خواهند شد. وزارت صنعت، معدن و تجارت اولین‌بار در ۲۰ بهمن ۹۶ حاضر شد اصل وجود اشکال در سامانه خود را بپذیرد. بررسی‌های «شرق» نشان می‌دهد محمد شریعتمداری یک ماه پیش از آن نیز در نامه‌ای به وزارت اطلاعات ضمن گزارش رخنه در سایت ثبت سفارش، خواستار ورود این نهاد به این پرونده شده بود. در ابتدا تصور می‌شد ماجرا محدود به جعل تعدادی ثبت سفارش است، اما بررسی‌های بیشتر نشان داد نه‌تنها این ثبت سفارش‌ها کاملاً واقعی هستند، بلکه حتی ماجرا فراتر از تغییر یا تمدید ثبت سفارش‌هاست و برخی از واردکنندگان موفق شده‌اند با همکاری تعدادی از کارکنان سازمان توسعه تجارت حتی تعرفه‌های موجود را نیز تغییر دهند.

«بالابرهایی که بی‌ام‌و» شدند

هرچقدر پرونده فساد در سازمان توسعه تجارت بیشتر پیگیری شد، تخلفات عجیب‌تری نمایان شد. از یک سو مشخص شد بسیاری از واردکنندگان غیرنمایندگی (بازار گری‌مارکت) موفق شده‌اند پس از ممنوعیت واردات خودرو توسط گری‌مارکت‌ها در زمستان ۹۵، خودرو وارد کشور کنند. این به معنی همدستی تعدادی از کارکنان سازمان توسعه تجارت با این واردکنندگان متخلف بود و به‌همین‌دلیل دو نفر از کارکنان این سازمان بازداشت شدند، اما از سوی دیگر مشخص شد تخلفات محدود به تغییر تاریخ یا اجازه ثبت سفارش گری‌مارکت نبوده است، بلکه حتی برخی واردکنندگان موفق شده‌اند با تغییر تعرفه ثبت سفارش‌های پیشین که برای واردات «بالابر» انجام شده بود انواع خودروهای بی‌ام‌و، هیوندای، تویوتا و کیا را وارد کشور کنند. اینجا بود که معلوم شد دست‌کاری‌ها در سامانه

ثبت سفارش‌ها فراتر از سطح کاربری سیستم بوده و پای کارکنان شرکت رایانه‌ای که این سامانه را طراحی کرده‌اند نیز در میان است. به این ترتیب پشتیبانان سامانه نیز دستگیر شدند تا بازداشتی‌ها از مدیر کل و معاونی در سازمان توسعه تجارت، به کاربران و مهندسان سیستم ثبت سفارش برسد. تگاهی به لیست هزارو ۹۳۴ خودروی واردشده به کشور در این پرونده نشان می‌دهد گستره متنوعی از برندهای خودرویی شرق و غرب جهان در این مدت به شکل غیرقانونی وارد کشور شده است. مدل‌های مختلف و متنوعی از بی‌ام‌و، هیوندایی، کیا، پورشه، تویوتا، نیسان، رنو، ولوو، بنز و لکسوس در این فهرست دیده می‌شوند که برخی از آنها نه‌تنها دارای تخلف در تمدید یا تغییر تاریخ یا تغییر تاریخ و پرداخت حقوق دولتی و حتی تغییر تعرفه ثبت سفارش هستن بلکه به کلی دارای تخلف در اصل خودرو هستند.

قاجاقچیان چه کسانی هستند؟

در میان هزارو ۹۳۴ دستگاه خودرو که از طریق دستکاری در سامانه ثبت سفارش در چند ماه وارد کشور شده است، انواع و اقسام برندهای مشهور خودرو دیده می‌شود. در بین کسانی که موفق شده‌اند از این طریق خودرو وارد کشور کنند، نام‌هایی دیده می‌شود که نمایندگی رسمی برندهای خودرو نیستند. محمد آ، یکی از کسانی که خبر دستگیری‌اش نیز منتشر شده، در این مدت موفق شده نزدیک به ۲۰۰ خودرو از برندهای مختلف خودرویی را وارد کشور کند. او با تغییر تعرفه بالا بر به خودرو موفق شده چند دستگاه کیا اوتیما و بی‌ام‌و X4 وارد کشور کند و فارغ از آن تعداد زیادی سوناتا، کوپا، ساتافه و پورشه نیز پس از ممنوعیت واردات گری‌مارکت‌ها وارد کشور کرده، مجیدن، علی، ش و حمید.ص نیز دیگر افرادی هستند که موفق شده‌اند تعداد زیادی خودرو از انواع برندها را در همین مدت ممنوعیت گری‌مارکت‌ها از طریق گمرکات رسمی وارد کشور کنند. با این حال تخلف واردات غیرقانونی خودرو محدود به اشخاص حقیقی نیست. پای شرکت‌هایی در این تخلف بزرگ در میان است که از بزرگ‌ترین واردکنندگان کشور محسوب می‌شوند.

سلطان واردات در میان متخلفان

شرکت آ، نماینده رسمی یک برند مشهور و محبوب کرایه در بازار ایران، یکی از شرکت‌هایی است که نامش در این فهرست ۱۹صفحه‌ای دیده می‌شود. این شرکت ۹۸۸ دستگاه خودرو را به این طریق ثبت سفارش و با موفقیت وارد کشور کرده است. صاحبان این شرکت یکی از خانواده‌های مشهور واردکننده هستند که به جز این شرکت صاحب دو شرکت دیگر خودرویی نیز هستند که نمایندگان رسمی دو برند کرایه و چینی محسوب می‌شوند. این خانواده که از بزرگ‌ترین واردکنندگان دو قلم کالای دیگر به کشور هستند، لقب «سلطان واردات خودرو»ی ایران را نیز یک می‌کشند.

نماینده رسمی شرکت آلمانی

شرکت پ، نماینده رسمی یک برند الکچری و مشهور آلمانی نیز دیگر شرکت متخلف در پرونده فساد سایت ثبت سفارش است. این شرکت ۵۹ دستگاه خودرو را در هشت سفارش مختلف از این طریق مستقیماً وارد کشور کرده است. نکته جالب دیگری که درباره شرکت پ وجود دارد، این است که شرکت طراح سایت این شرکت و شرکت طراح سامانه ثبت سفارش یکی هستند!

نماینده رسمی شرکت ژاپنی

متخلف دیگری این فهرست شرکتی است که بیش از ۴۵ سال است نمایندگی رسمی یک برند مشهور ژاپنی در ایران را در اختیار دارد. این شرکت ۷۰۰ دستگاه خودرو از این طریق وارد کشور کرده است. مالکان این شرکت که یکی از سرشناس‌ترین خانواده‌های واردکننده خودرو به کشور هستن هم‌اکنون متهم به قاجاق خودروهای یک برند فرانسوی در پرونده‌ای مجزا نیز هستند.

مشکل قوه مجریه، مشکلی نهادهی

اقتصاد ایران در تنگناهایی که با آن روبه‌روست، نیاز به افرادی دارد که اهلیت حرفه‌ای داشته باشند. محمد بحرینان، پژوهشگر توسعه، حضور افراد غیرمتخصصی را به‌اهلیت حرفه‌ای ندارند عامل ایجاد عقب‌ماندگی در اقتصاد ایران می‌داند. حال که دولت قصد دارد دست به تغییراتی در کابینه بزند، به نظر می‌رسد باید به انتخاب افراد مناسب بیشتر توجه کند. انتخاب فرد مناسب جز از مسیر برگزاری نشست‌های مختلف با کارشناسان مستقل، امکان‌پذیر نیست. البته به نظر می‌رسد به صرف تغییر افراد مشکل اقتصاد ایران حل نشود زیرا بازید مردوخی عضو سابق هیئت امنای حساب ذخیره ارزی در گفت‌وگو با «شرق» تغییرات افراد در کابینه را عاملی برای اصلاح ساختار اقتصادی کشور نمی‌داند.

او می‌گوید: از نظر من تغییر در کابینه توجیه دارد. دکتر طبینیا برای سازمان برنامه موجه است و شاپور محمدی هم خیلی خوب با دکتر طبینیا کار کرده و احتمالاً برای بانک مناسب است. این تغییرات هم به این معنی نیست که قبلی‌ها و کسانی که امروز وزیر بوده‌اند، کار خود را درست انجام نداده‌اند. تغییر فرد خیلی تعیین‌کننده نیست و مشکل قوه مجریه ما نهادهی است.بازبید مردوخی ادامه می‌دهد: با وجود این مشکلات نهادهی هر فردی را که بیاورید، حتی باسوادترین و مناسب‌ترین فرد با مشکلات روبه‌رو می‌شود. توصیه من این است که به جای تغییر افراد، تغییر نهاده‌ها که در ۴۰ یا ۵۰ سال گذشته مانع پیشرفت کشور بوده است، در دستور کار قرار گیرد.

به گفته او نظام تقنین کشور باید اصلاح شود تا مشکلاتی که به‌طور سنتی و تاریخی در دستگاه‌های مختلف داریم، حل شود. این مشکلات هم لزوماً در طول یک دوره دولت حل نمی‌شود. این عضو سابق هیئت امنای حساب ذخیره ارزی، اصلاحات قوانین را نیازمند مطالبات خیلی جدی می‌داند و بر این باور است که تا سه قوه مجریه، قضائیه و مقننه با هم به صورت هماهنگ تغییر نکنند و اصلاح نشوند، دوباره موانع قبلی در اقتصاد کشور بروز می‌کند. در حال حاضر در کشور دو هزار قانون داریم. خیلی‌ها هنوز هم جاری و معتبر است یا نه. در غیر این صورت شنیده‌ها حاکی است نوبخت جایگزین منصور غلامی وزیر علوم، تحقیقات و فناوری باشد و دهن‌ها جا گرفته باشد.

ادامه از صفحه اول

فرصت‌های برآب رفته

یک نمونه از حل بحران آب در منطقه: برای پیداکردن راه‌حل و مقایسه وضعیت کشاورزی در کشورمان با کشورهای خشک، بد نیست نگاهی به «مسلمانیه» سوریه در منطقه خودمان بیندازیم. در این منطقه نیز الگوی نامنظم بارش و پایین آمدن سطح آب‌های زیرزمینی، سبب شد مشکلات بسیاری برای کشاورزی -که تا آن زمان دیم بود- پدید آید. افزون برآن، پمپ‌های بی‌رویه آب باعث به‌وجودآمدن مشکلات دائمی در بخش آب شرب شد.

زمین‌های قابل کشت از ۴۰ هزار هکتار در سال ۱۹۶۰ به ۹ هزار هکتار در سال ۲۰۰۷ رسید و در تحقیق انجام‌شده در سال ۲۰۰۳، از حدود پنج هزار حلقه چاه آب -که در این منطقه حفر شده بود- حدود سه‌هزارو ۵۰۰ حلقه خشک شده بودند. برای رسیدگی به این مسائل برنامه‌های سازمان توسعه روستایی در این منطقه شروع شد که «مدیریت‌های محلی و خود کشاورزان» برای بهبود مدیریت منابع آب و توسعه روش‌های کشاورزی برای تولید محصول باکیفیت، از آن حمایت کردند. فعالیت‌های این عده در راستای ایجاد «سیستم آبیاری قطره‌ای» و ترکیب آن با آبیاری از طریق باران برای محصولاتی بود که آب بیشتری نیاز داشتند. در سایر مناطق «محصولات کم‌آب‌بر» کشت و تولید محصولات آب‌بر، به‌کلی ممنوع شد. در واقع برای پرکردن شکاف بین مراکز تحقیقاتی ملی و کشاورزان کوچک، انواع جو- که در برابر خشک‌سالی بسیار مقاومند- کاشت شد و در ادامه، بهینه‌ترین تکنیک‌های برداشت و مصرف آب در هر منطقه به‌ویژه از سوی تحقیقات این سازمان مشخص و به همه کشاورزان ابلاغ شد.

۴ پرسش کلیدی محققان کشاورزی: «چه،

چقدر، کجا، تاکی؟»: در مناطق زیادی از قاره‌های آسیا و آفریقا مشکلات مشابه به وجود آمده‌اند که اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی برای مردم در بسیاری از موارد راه‌حلی کاربردی بوده و کمک شایان توجهی به حل سریع‌تر مشکلات کرده است. (www.akdn.org) در کشور خودمان نیز در سال‌های اخیر تلاش‌های پراکنده‌ای برای کاهش میزان مصرف آب در بخش‌های کشاورزی شده است. مثلاً در مناطقی مانند کهرم، رزن، قهاند و… پس از کاهش آب‌های زیرزمینی- که بعضاً به حدود یک متر در سال نیز می‌رسید- کاشت محصولات آب‌بر ممنوع و تلاش شد با اصلاح الگوی کشت، استفاده از روش‌های نوین آبیاری و جلوگیری از اضافه‌برداشت چاه‌های مجاز و مسدودکردن چاه‌های غیرمجاز، مصرف آب در این مناطق مدیریت شود. الگوی کشت در هر منطقه عبارت است از تعیین یک بخش کشاورزی با مزیت محصولات پایدار مبتنی بر سیاست‌های کلان کشور، دانش بومی کشاورزان و بهره‌گیری بهینه از پتانسیل‌های منطقه‌ای با رعایت اصول اکوفیزیولوژیک تولید محصولات کشاورزی در راستای حفظ محیط زیست. قطعاً این الگو با پاسخ صحیح به پرسش‌های مانند، «چه تولید کنیم؟» «چقدر تولید کنیم؟»، «کجا و تا کی تولید کنیم؟» پیدا می‌شود. اینکه بدانیم در هر منطقه چقدر منابع و پتانسیل داریم و از همه مهم‌تر، چقدر به آن محصول نیاز داریم و تولید آن چه مزایا و چه عواقبی دارد؟در کشور خودمان در شهرستان رزن که پیش‌تر، از آن نام بردیم، کشت محصول پرباب به سیب‌زمینی در سال ۹۶ به پنج‌هزار و ۵۰۰ هکتار کاهش یافت. در حالی که این عدد در سال ۹۰،۹۱ هزار هکتار بود. همین‌طور کشت هندوانه از هزار و ۲۰۰ هکتار به ۶۰۰ هکتار رسید و در عوض، کشت محصولات کم‌آب‌بر، «مثل زعفران و کلزا» افزایش یافت تا جایی که کاشت ۵۸۰ هکتار کلزا در سال باعث شد این منطقه -واقع‌شده در ۱۸کیلومتری مرکز استان همدان - رتبه نخست کشت رازیانه را به خود اختصاص دهد.

راهکارهای آرموده و مؤثر؛ لزوم اجرا در کمترین زمان: پس از الگوی صحیح کشت، استفاده صحیح از روش‌های نوین آبیاری نیز اهمیت زیادی در کاهش آب مصرفی و افزایش راندمان محصولات کشاورزی دارند. جالب است بدانید هرچند فقط ۱۵ درصد از زمین‌های کشاورزی دنیا تحت آبیاری قرار دارند و ۸۵ درصد دیگر به صورت دیم و بدون آبیاری محصول می‌دهند، اما نیمی از تولیدات کشاورزی و غذای مردم جهان از همان ۱۵ درصد زمین‌های تحت آبیاری تأمین می‌شود که نشان‌دهنده اهمیت آبیاری و تأثیر این امر در راندمان محصولات کشاورزی است. روش‌های مختلفی در آبیاری سطحی وجود دارد مانند استفاده از «لوله‌های درپچه‌دار» که تحقیقات در کشورهای مختلف جهان- مانند، چین، مصر، استرالیا و ایران- نشان می‌دهد ۲۵ تا ۲۸ درصد مصرف آب در این روش، کاهش می‌یابد و در ازای آن ۳۰ درصد، محصول بیشتری- نسبت به روش‌های سنتی- تولید می‌شود. همین‌طور «آبیاری تحت فشار» که به دو روش بارانی و موضعی انجام می‌شود، دیگر روش آبیاری نوین است. «آبیاری موضعی» خود به دو دسته «قطره‌ای و خطی» تقسیم می‌شود. در این روش بین ۳۰ تا ۵۰ درصد، صرفه‌جویی در آب مصرفی برای محصولات مختلف انجام می‌گیرد که باعث افزایش حداقل ۳۰درصدی برداشت محصولات نیز خواهد شد. روش‌های نوین آبیاری بارانی با استفاده از آب‌فشان غلطان و قرق‌راهی و آبیاری زیرزمینی نیز دیگر راهکارهای کاهش آب برای تولید محصولات کشاورزی قلمداد می‌شوند.

تکنه آخر؛ میراث ما برای آیندگان؟: در سال‌های اخیر برخورد با چاه‌های غیرمجاز که در مناطق مختلف باعث پایین رفتن سطح آب زیرزمینی شده‌اند، نیز از دیگر دغدغه‌های مسئولان بوده است.

ادامه در صفحه ۱۳

شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه

آگهی مزایده ۱۹–۹۷

شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه در نظر دارد مجوز بهره‌برداری تعدادی از غرفه‌ها و فضاهای تجاری خود را از طریق برگزاری مزایده عمومی واگذار نماید.

ردیف	موضوع	مبلغ سپرده
۱	بهره‌برداری از فضای تجاری شماره ۲۰۸ در ایستگاه قطریه با کاربری لوازم آرایشی و بهداشتی به متراژ ۱۲ متر مربع	۶۴/۰۰۰/۰۰۰
۲	بهره‌برداری از غرفه‌های تجاری در ایستگاه‌های صادقیه وسرسبز با کاربری لوازم آرایشی و بهداشتی به متراژ ۲۴/۱ متر مربع	۸۲/۰۰۰/۰۰۰
۳	بهره‌برداری از غرفه تجاری شماره ۵ در ایستگاه تجریش با کاربری بدلیجات و زیورآلات به متراژ ۷ متر مربع	۹۴/۰۰۰/۰۰۰
۴	بهره‌برداری از غرفه تجاری شماره ۷ در ایستگاه تجریش با کاربری لوازم ورزشی و تجهیزات کوهنوردی به متراژ ۲۸/۶۵ متر مربع	۱۴۶/۰۰۰/۰۰۰

لذا از اشخاص حقیقی و حقوقی دعوت می گردد به منظور دریافت اوراق مزایده و کسب اطلاعات بیشتر با واریز مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال بابت اسناد و پاکات مخصوص مزایده به حساب جاری۹۳۲۸۰۲۷۴۹۰۰۸ بانک شهر (شعبه امام خمینی،ره) که ۲۶۴ در وجه شرکت بهره بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه تا پایان وقت اداری روز پنج شنبه مورخ ۱۳۹۷/۰۵/۱۸ به نشانی:تهران-خیابان انقلاب اسلامی-قاطعات حافظ -شماره۹۵۶- طبقه پنجم- مدیریت امور قرارداده‌ها (مناقصات و مزایادات) مراجعه نمایند. تحویل اسناد مزایده تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۳۹۷/۰۵/۲۰ می باشد.جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت **http://metro.tehran.ir** مراجعه شود.

-تاکید می گردد اسناد مزایده فقط بصورت حضوری و برای اشخاص حقوقی با ارایه معرفی نامه رسمی، کپی اساسنامه و آگهی آخرین تغییرات روزنامه رسمی قابل دریافت است. -

- این آگهی در روزنامه های کثیرالانتشار به چاپ رسیده و هزینه آن به علاوه هزینه کارشناسی بر عهده برنده مزایده خواهد بود.

شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه