رئیس اداره کنترل مالاریای وزارت بهداشت:

۷۰ درصد از مبتلایان مالاریا از ۳ استان کشور می‌باشند

رییس اداره کنترل مالاریای وزارت بهداشت گفت: ۳۰ درصد از مبتلایان بیماری مالاریا در ایران اتباع افاغنه هستند. دکتر احمد رئیسی، در حاشیه کارگاه کشوری درمان و مدیریت مالاریای شدید به خبرنگار ایسنا ، اظهار داشت: در صدد حذف مالاریا که از سیاستهای افق چشم انداز ۱۴۰۴ است هستیم.
وی با اشاره به برنامه کشور در جهت حذف بیماری مالاریا در سال ۱۴۰۴ افزود: خوشبختانه در یکی از جلسات این سند به تایید رسید و حذف این بیماری از اولویتهای وزات بهداشت است.
وی اظهار امیدواری کرد: کاهش ابتلا به بیماری مالاریا در طی ۱۰ سال اخیر این امید را می دهد که حذف مالاریا تا سال ۱۴۰۴ ممکن می شود و امید است در ظرف سه سال از سال ۸۹ تا ۹۱ بتوانیم حذف مالاریای بدخیم و کشنده را هم داشته باشیم. وی تصریح کرد: تا ابتدای بهمن ماه جاری ۲ هزار و ۸۵۰ نفر در کشور مبتلا به مالاریا بوده اند که نسبت به سال گذشته ۵۰ درصد کاهش داشته است. وی اضافه کرد: در سال گذشته برای اولین بار طی۶۵ سال اخیر مبتلایان به مالاریا در کشور به زیر ۱۰ هزار نفر رسید که اتفاق نادری به شمار می آمد. رئیسی گفت: هنوز ۷۰ درصد از مبتلایان به مالاریا در ایران در داخل کشور به این بیماری مبتلا می شوند و آلوده شده گان از ۲۸ شهرستان سه استان کشور شامل سیستان و بلوچستان، هرمزگان و کرمان می باشند.

یک متخصص دندانپزشکی ترمیمی: **با افزایش سن رنگ دندان‌ها تیره می‌شود**

عضو هیات علمی دانشگاه علوم پزشکی جندی‌شاپور اهواز گفت: تغییر رنگ دندان‌ها تنها در یک درصد افراد مشاهده می‌شود و علت آن هم معمولا ژنتیکی است. دکتر کامبیز امیری در گفت‌وگو با خبرنگار ایسنا اظهار کرد: رنگ دندان‌های ۹۹ درصد افراد معمولا مناسب است و تنها حدود یک درصد افراد از تیرگی و یا تغییر رنگ دندان شکایت دارند. وی افزود: مصرف داروی تتراسایکلین در دوران بارداری از عواملی است که احتمال تغییر رنگ و تیرگی دندان‌های فرد متولد شده را افزایش می‌دهد. وجود نقص ژنتیکی در دندان‌ها و ابتلا به عفونت از دیگر عوامل تغییر رنگ و تیره شدن دندان‌ها است. «امیری» تصریح کرد: دکلره کردن یکی از روش‌های درمان تیرگی و تغیر رنگ دندان‌ها است، ولی باید توجه داشت که این کار باید حتما زیر نظر پزشک انجام شود. البته دکلره کردن روشی موقت برای درمان تیرگی و تغییر رنگ دندان‌ها است و تنها ۶ ماه تا یک سال دوام دارد. وی با بیان اینکه دکلره کردن دندان‌ها با استفاده از اکسیدان انجام می‌شود، خاطرنشان کرد: در صورت استفاده از اکسیدان رقیق و دکلره کردن دندان در چند جلسه، آسیب کمتری به دندان‌ها وارد می‌شود، این در حالی است که استفاده از اکسیدان‌های غلیظ احتمال آسیب به عصب دندان‌ها را افزایش می‌دهد. این متخصص دندانپزشکی ترمیمی ادامه داد: در برخی موارد به علت رعایت نکردن بهداشت دهان و دندان، باکتری‌های موجود در فضای درونی دهان بر روی دندان‌ها می‌نشیند که این مساله نیز می‌تواند موجب تغییر رنگ دندان‌ها شود. در چنین مواردی می‌توان با استفاده از عمل "برساژ" مشکل رنگ تیره دندان‌ها را حل کرد. وی افزود: البته تغییر رنگ و تیره شدن دندان‌ها با افزایش سن نیز ارتباط دارد و هرچه سن فرد افزایش یابد رنگ دندان‌ها نیز تیره‌تر می‌شود. امیری گفت: برخی از دهان‌شویه‌ها، مانند "کلرهگزیدین" نیز می‌توانند رنگ دندان‌ها را تغییر دهند که در چنین مواردی هم انجام عمل برساژ موثر است.

قلعه تاریخی «هرمز» در خلیج فارس

دکتر محمود دهقانی

قلعه تاریخی هرمز پس از انقلاب بهمن ۱۳۵۷ مرمت نشده و بدون محافظت به حال خود رها شده است.

از دیوارهای بلندی که مثل کوه بوده و الان در حال ریزش اند، بز و بزغاله ها بالا می روند و دژ مستحکمی برای گربه های ویلان جزیره شده. دردناک تر این که در سراسر ایران هر جا ساختمانی تاریخی وجود دارد شاهد داربست های آهنی زنگار بسته هستیم. فرصت طلبان سال هاست بودجه ای گرفته اند و کار را به امان خدا رها کرده اند. شبانه از سنگ های ساختمان های تاریخی کم می شود و تا یکی دو دهه ی دیگر آثاری از آن ها باقی نخواهد ماند و این ملت است که همیشه باید در سوگ آنچه از دست داده با چشمی گریان افسوس بخورد.

قلعه تاریخی هرمز گوشه ی مهمی از تاریخ خلیج فارس را در سینه دارد.نکات مهمی از ماجراجوئی قدرت های اروپائی، در روزگاری که سر دودمان صفوی شاه اسماعیل اول تازه زمام امور در دست گرفته را برای آیندگان بازگو می کند. ولی حیف که گوش کسی بدهکار تاریخ این سرزمین نیست آن هم در روزگار کنونی که کفتارهای درنده و روباهای حیله گر بین المللی ی ضد منافع ملی ی ملت ایران، در گوشه و کنار و در بیخ گوش ملت، برای مخدوش کردن نام تاریخی آبراه خلیج فارس و جزایر ایرانی هزاران دسیسه چیده اند.

حال که آب های خلیج فارس این بار با کرشمه ی کشورک های قارچ گونه، محل تجمع ناوهای اروپائی و آمریکائی شده،گوشه ی بسیار کوچکی درمورد تاریخ معماری و تاریخ سیاسی قلعه هرمز و هجوم کشتی های جنگی اروپائیان از هند به خلیج فارس، در روزگار صفوی، شاید بتواند ما را از گذشته و حال و آینده بیشتر آگاه کند.

پس از آنکه پرتقالی ها وارد سرزمین هند شدند "فرانسیسکو دآلمیدا"از طرف "دون مانوئل" پادشاه وقت پرتقال برای اداره امور آنجا انتخاب شد. بنگاه های بازرگانی پرتقالی ها در هندوستان بنیان گذاشته شد و نوبت گسترش آن فرا رسیده بود. درست در روزگاری که شاه اسماعیل اول صفوی ۲۰ سال سن داشت و فقط حدود پنج سال یعنی در ۱۵ سالگی زمام امور سراسر ایران را در دست گرفته بود و در جنگ های سخت و طاقت فرسا با دو دشمن سنتی، ازبک ها و عثمانی ها دست و پنجه نرم می کرد و در جنگ چالدران از عثمانی ها شکست خورده بود، دریا سالار "آلفونسو د آلبوکرک" به دستور "دون مانوئل" پادشاه پرتقال از آن موقعیت استفاده و از هند با شتاب به سوی خلیج فارس حرکت کرد.

این دریانورد که با چندین ناو جنگی به خلیج فارس آمده بود پس از درگیری با نیروهای ابوالمظفر سیف الدین ابا نصر حاکم هرمز که او نیز خیلی جوان بود، در نبردی خونین جزیره ی هرمز را تسخیر کرد. در آن روزگار چون پرتقالی ها در هند مستقر شده بودند، در عرصه های جهانی قدرت دریائی اشان میدان مانور بیشتری داشت. در روزگار شاه اسماعیل اول صفوی، ایران قدرت دریائی آنچنانی نداشت و این امر باعث شد تا پرتقالی ها از آن ضعف استفاده و پس از مستقر شدن در چند نقطه ی خلیج فارس قلعه و برج و باروهای مستحکم بسازند.

قلعه هرمز در سال ۱۵۰۷ میلادی برابر با ۹۱۳ هجری یکی از قلعه هائی بود که به فرمان دریا سالار آلبوکرک، شالوده ی آن آغاز و پس از آن در چند نوبت ساختن آن ادامه پیدا کرد و برای استحکام بیشتر، در همان دوران مرمت شد. هدف پرتقالی ها از ساختن قلعه ها، فرمانروائی و سیطره ی بر تنگه ی هرمز و سراسر خلیج فارس بود. آلبوکرک وقتی حاکم هرمز را دست نشانده خود کرد مذبوحانه تلاش نمود با شاه اسماعیل از در دوستی درآید. تلاش آلبو کرک با فرستادن "میگل فریرا" در سال ۱۵۱۳ میلادی برابر با ۹۱۹ هجری قمری با هدایای بسیار به دربار او در تبریز، در واقع دعوت شاه اسماعیل به همکاری برای تسخیر شهرهای جده و بحرین و چند شهر در منطقه بود. در حین چانه زنی های دروغین سیاسی، آلبوکرک سفارش کرده بود اگر شاه اسماعیل قبول نماید سلطان هرمز به دستور پرتقال عمل کند ما شاه را در جنگ با عثمانی و بحران های دیگر یاری می کنیم. با شکست شاه اسماعیل در جنگ چالدران و نیاز او در رویاروئی با ارتش امپراتوری عثمانی، پرتقالی ها موفق به بستن معاهده با پادشاه تازه کار صفوی شدند تا سلطان هرمز فرمانبردار آن ها باشد.

نامه های آلبوکرک به شاه اسماعیل حاوی نکات جالبی است که با غور در آن از نظر سیاسی، نیرنگ های استعمارگران اروپائی بهتر شناخته می شود. براین اساس و با این طرح و نقشه ها بود که پرتقالی ها دست به ساختن دژ های مستحکم خود در جزایر خلیج فارس، بویژه توسعه دادن هر چه بیشتر قلعه ی هرمز شدند. این قلعه گنجایش زیادی دارد و چون مقر فرماندهی بود در طرح

ساختن آن کوشش فراوانی شده است. طرح قلعه هرمز و همه ی قلعه هائی که پرتقالی ها در خلیج‌فارس ساختند از سبک معماری اواخر سده‌های میانی‌ی اروپائی کشور پرتقال و شبه‌جزیره‌ی "ایبریکا" و تا حدود کمی نیز الهام گرفته از سبک معماری قلعه های تاریخی ایران پیروی می کند. با وصف آن، بنا به شرایط آب و هوائی و مصالح موجود در هر نقطه، آنها مبادرت به ساختن دژ های خود می کردند. در قلعه هرمز چون مقر فرماندهی بود همه چیز از جمله تالار برای سخنرانی و جشن ها،آب انبار بسیار بزرگ، انبار خواربار، کلیسا برای نیایش و حتی نوشخانه نیز برای آسایش و خوش گذرانی سربازان نیروی دریائی و فرماندهان در نظر گرفته شده بود.

قلعه هرمز در سال ۱۵۰۷ میلادی برابر با ۹۱۳ هجری یکی از قلعه هائی بود که به فرمان دریا سالار آلبوکرک، شالوده ی آن آغاز و پس از آن در چند نوبت ساختن آن ادامه پیدا کرد و برای استحکام بیشتر، در همان دوران مرمت شد

از سوی دیگر قلعه شامل انبار های مهمات، زندان و سربازخانه نیز می باشد. ساختن قلعه هرمز به مدت سه دهه به درازا کشیده است. در ساختن این قلعه معماران پرتقالی با استفاده از کارگران بومی و احتمالا هندی دست به کار بوده و درست در انتهای پوزه ی شمالی جزیره، قلعه را مشرف به دریا ساخته اند. در اطراف ساختمان با روزنه هائی که در دیوار تعبیه کرده بودند از دژ مستحکم خود محافظت و بر دریا نظارت داشتند.

یکی از نکاتی که باعث استحکام این قلعه شده بود احتمالا وجود کوه و خاک مناسب در جزیره است. با چفت کردن سنگ های محکمی که از کوه آورده اند،تاق های هلالی تاقچه ها و دروازه های تو در توی درونی را ساخته اند و همراه آن از مصالحی از جمله سنگ های مرجانی و ساروج در ساختن دیوارها و سقف ها استفاده شده. یادآوری این نکته شاید بی جا نباشد که در جزیره، خاک سرخ به وفور یافت می شود و حتا تا به امروز این خاک قیمتی، به هندوستان صادر و برای استفاده های چند منظوره خریدار دارد. بدون شک نقطه ای که قلعه هرمز را بر روی آن ساخته اند، دماغه ا ی سنگی بوده، چرا که در رویاروئی با موج توانسته بیش از پنج سده دوام بیاورد. این قلعه به دلیل وسعت آن از پشت بام وسیعی نیز برخوردار بوده. در هنگام شب نسیم سینه به دریا می سائیده و بر بلندی های بادگیر پشت بام فضا را دلپذیر و خواب و استراحت فرماندهان را آسان می کرده است. قلعه از همه سو دارای پنجره بوده و نور سپیده دم و تیغ آفتاب و از سوئی رنگ نارجی غروب و روشنائی ماه و ستارگان درشب، به درون قلعه درخشش ویژه و خلسه آوری داشته است. آب انبار قلعه را به سبکی بسیار زیبا ، تاقدار و با دیواره ی آهکی ساخته اند. در هنگام بارندگی آب های پشت بام به مخزن سرازیر و با اندود پشت بام از سرازیر شدن خاک به درون مخزن جلوگیری می شده است.

برای نظافت و لایروبی مخزن از در ورودی پله بلندی که به مخزن می رسد استفاده می کرده اند. در حد فاصل انتهای ستون ها با هلالی های تاق، دور تا دور مخزن، یک راهرو یا دالان باریک وجود دارد که احتمالا با دهنه های بازی که در فواصل راهرو دیده می شود چند نفر می توانسته اند همزمان، برداشتن آب از مخزن را با دلو های جداگانه انجام دهند. این خود از شمار بسیار افسران، درجه داران و سربازان در قلعه حکایت دارد که با مستقر بودن و فرماندهی بخشی از نیروی دریائی برون مرزی پرتقال در قلعه، تسلط و نظارت آن ها بر تنگه هرمز به مدت بیش از یک قرن دوام پیدا کرده است. فراز و نشیب هائی که در طول ۱۱۵ سال، یعنی از ۱۵۰۷ میلادی برابر با ۹۱۳ هجری، درپنج سال نخست آغاز فرمانروائی شاه اسماعیل اول بنیانگذار دودمان صفوی آغاز شده بود با روی کار آمدن شاه عباس اول به سر آمد.

در سال ۱۶۲۲ میلادی برابر با ۱۰۳۲ هجری با دلاوری سرلشکر امام‌قلی خان فرمانده برومند ارتش شاه عباس صفوی، دژ مستحکم پرتقالی ها پس از ۱۱۵ سال یکه تازی تسخیر و آن ها از جزیره بیرون رانده شدند. شاه عباس با حمایت انگلیس که در آن روزگار رقیب پرتقال بود، توانست پرتقالی ها را از خلیج فارس بیرون کند ولی پس از پرتقالی ها و بعدها با پیروزی انگلیسی ها بر هلندی ها و ضعف پله به پله ی صفوی ها و دودمان های پس از آن ها در ایران، انگلیسی ها توانستند در خلیج فارس لنگر بیندازند و کنگر بخورند و تا به امروز ماشک دماغ ایران باشند و بشدت بر علیه منافع ملت ایران موضع بگیرند و تا آنجا پیش بروند که با تحریک کشورهای عرب و ساکنان شیخ نشین های خلیج فارس در پی مخدوش کردن نام تاریخی آبراه خلیج فارس باشند

◆ در مورد "آلفونسو د آلبوکرک" دریا سالار پرتقالی به زبان فارسی نگاه کنید به "اسناد فارسی و عربی و ترکی دولت پرتقال"جهانگیر قائم‌مقامی. تهران۱۳۵۴

مرثیه بر قطب حمل و نقل!

علی نظری

این جمله معروف را دیگر همه شنیده ایم: هرمزگان قطب و قلب و مرکز و... حمل و نقل کشوراست.

این جور تعابیررا تقریبا هر مقام و مسوولی که بخواهد برای وصف توانمندیهای هرمزگان حرفی زده باشد ، ازیاد نخواهد برد. حال چه با اغراق و چه بی اغراق، کاری نداریم! بالاخره ما متهم به محور حمل و نقل کشور هستیم و آوازه آن هم گوش فلک را کر کرده است. اما بدنیست سری هم به پشت پرده این عنوان بیندازیم که احوال آن خالی از لطف نیست،آنجا که مشخص شود عنوان پر طمطراق محور حمل و نقل کشور چه عایدی برای شهروندان دارد.این روایت شاید تکرار مکررات باشد، اما باز هم روایت می شود تا شاید دستی برای آن هم تکان بخورد، شاید...

نیک می دانیم که استان هرمزگان به گواه موجود دارای همه شقوق حمل و نقل دربخش های؛ هوایی، جاده ای ، ریلی و دریایی است. به تعبیری دیگر حمل و نقلی وجود ندارد که در استان نباشد. این شقوق که متاثر از ظرفیت بسیارعظیم مرزآبی و بزرگترین پایانه دریایی که حلقه اتصال کشور با دنیاست، واقعیتی عینی و ملموس است که به زیور القابی همچون؛دروازه ورود و خروج کشور، کرویدور شمال و جنوب، مرکز ثقل واردات و صادرات و....آراسته است.

همه اینها درست، اما؛ آیا کسی هست به این سوال نیز پاسخ دهد که مواهب این ظرفیت تا چه میزان در خدمت مردم استان است؟ اگر شهروندی از مرکز ثقل حمل و نقل کشورا بخواهد بنا به ضرورت سفری را با قطار و هواپیما داشته باشد امکان عملی شدن آن در موعد مورد نظرتا چه میزان فراهم است؟ بررسی ها نشان می دهد که تحقق این امر برای مردم عادی در موعد ضروری تقریبا به رویای شب بیست و نهم می ماند تا امری محق. بی تعارف اگر شهروندی بخواهد در همان روزکه الزام سفری پیش می آید، سودای عزیمت نماید، تا چه میزان ظرفیت های ایجاد شده در خدمت اوست؟آیا به راحتی این امرمیسور است یا هفت خوان رستم را می طلبد. آخر این چه توسعه ای است که تهیه یک بلیط ناقابل هواپیما یا قطار در موعد ضرور باید برای شهروندان رویای ماه پریون باشد؟!

کجایی این توسعه جای افتخار دارد که شهروند آن برای یک سفر ضروری باید در الفبای آن یعنی وسیله ایاب و ذهاب به این در وآن در بزند و دست آخر نیز حسرت به دل ، رفت و آمد راحت مدیران و ...را نظاره کند؟این ضرورت منحصر به همان روز نیست و مشمول زمان یک هفته ای و حتی یک ماهه نیز می شود و اگر زمان برای سفر لازم باشد باید قید بلیط آن را از مجاری عادی بزند و برای حل مشکل خود به امداد غیبی متوسل شود.واقعا مشکل کار کجاست که چنین معضلاتی درهرمزگان تقریبابرای مردم آن عادی شده است؟ آیا این است توسعه یافتگی بخش حمل و نقل که کمترین امکان آن برای مردم فراهم نباشد؟

ذکر این نکته ضررویست که این معضل ، معضل شخصی نگارنده نیست که عنوان شود حالا کارش جایی برای تهیه بلیط با مشکل مواجه شده و قلمفرسایی کرده، نه ؛ اولا در طول سال شاید یک بار هم توفیق سفر نباشد و ثانیا اگرهم باشد لطف بزرگواران مدیریت راه آهن و هواپیمایی همیشه شامل حال بوده است. این درد، درد مردمی است که نجابت شان اجازه انتقاد نمی دهد و .... معضل امروز و دیروز هم نیست، تا بوده همین بوده.

واقعا رواست که از گذر توسعه اگر خدمتی فراهم شده مواهب آن فقط در اختیار اقشار ویژه باشد! فرقی نمی کند چه مدیران اجرایی و چه سایرافراد! سهم مردم عادی از ظرفیت های موجود کجاست؟ شاید برخی این موارد را آنقدر پیش پاافتاده بدانند که ثانیه ای هم بر آن تامل نکنند، اما برای مردم این گونه نیست.قطعا اگر مسوولی برای رفت و آمد مثل مردم عادی مجبور به استفاده از ظرفیت عمومی باشد و از هیچ سفارش و سهمیه ای استفاده نکند آنوقت می فهمد دردسرهای یک مسافرت ساده از مبدا بندرعباس به سایر نقاط کشور تا چه میزان آزار دهند است.

در این میان بدیهی است که نماینده مجلس، مدیران و مسوولان و ... که در تمام اوقات دارای سهمیه رزرو شده ابدی هستند هیچگاه این معضل را لمس نخواهند کرد که مردم عادی از این گونه موارد که البته مختص ایاب و ذهاب نیست و در اکثر بخش ها با آن سروکار دارند ،چه رنجی می برند ، حال بلیط هواپیما و قطار باشد یاامکانات بیمارستانی و ثبت نام مدرسه!

نگارنده پیشتر راه توجه به مشکلات مردم را به ساده ترین شکل بیان نمودم، اینکه جای مردم و مسوولان برای چند روزعوض شود تا بدانند جامعه از این قبیل معضلات چه رنجی می برد. قطعا نماینده مجلس و یا هر مسوول دیگر تا زمانی که همه خدمات از پیش در حد اعلا برای او فراهم است کمتر ضرورتی برای پیگیری آن می بیند، اگر یکبار جا برای سوار شدن نداشته باشد و از کارهای ضروری خود باز بماند، یا برای رفع امور خود مجبور به تحمل در صف و نوبت از پیش تعیین شده و ...باشد ،می داند مشکل یعنی چه! این ادعاست که درد مردم را می فهمیم ،درد مردم فهمیدن یعنی رجایی گونه بودن و عین خود مردم زیستن . مخلص کلام؛ اگر این مصائب را دغدغه مردم می دانیم؛ کاری بکنیم ، همین!

مرکز مداخله در خانواده
به منظور کاهش طلاق
شهرستان بندرعباس با
ارائه خدمات تخصصی
روانشناسی،مددکاری
اجتماعی- مشاوره
حقوقی- روانپزشکی و...
(بصورت رایگان) در خدمت
شما عزیزان می باشد
مرکز مداخله
در خانواده به منظور
کاهش طلاق
تلفن :۳۳۴۸۹۵۹
روابط عمومی سازمان
بهزیستی استان هرمزگان

منطقه ویژه اقتصادی بندرشهید رجائی
اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان
S.E.Z
P.M.O
آگهی مناقصه عمومی
موضوع مناقصه ها : تعمیرات اساسی گهواره فلزی ومتعلقات سرسره تعمیراتی منطقه ویژه اقتصادی بندرشهیدرجایی
شرایط اختصاصی: ۱-دارا بودن سوابق کاری مرتبط و مشابه در پنج سال اخیر در زمینه تعمیرات و ساخت تجهیزات دریایی و فلزی با ارائه گواهی حسن انجام کار از کارفرمای قبلی ۲-توانایی مالی و فنی . محل ومهلت و نحوه دریافت اسناد:از تاریخ انتشار آگهی به مدت ۱۵ روز و از طریق مراجعه حضوری به امور حقوقی و قراردادهای بندرشهید رجایی و یا دریافت به صورت رایگان از طریق سایت www.shahidraiaeeport.pmo.ir , www.//ites.mporg.ir می باشد.
مهلت و محل تحویل پیشنهادات :۱-از تاریخ انتشار آگهی به مدت۱۵ روز۲-بندرعباس- مجتمع بندری شهید رجایی-ساختمان مرکزی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان طبقه سوم -امور حقوقی و قراردادها۳-مبلغ فروش اسناد،۱۰۰/۰۰۰ ریال واریز به حساب شماره ۰۱۴۳۵۱۰۳۰۰۰۰۲ سپرده بندرنزدبانک صادرات شعبه بندر شهید رجایی در صورت خرید اسناد به صورت حضوری
۴-مبلغ سپرده شرکت درمناقصه: ۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۵-تلفن تماس:۲۱۲۳۲۲۲۱-۲۱۲۳۲۲۲۰-۰۷۶۱
روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

اصلاحیه
آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای نوبت سوم شرکت آب و فاضلاب روستایی استان هرمزگان مندرج در روزنامه دریا شماره ۱۱۸۰ مورخ ۸۹/۱۱/۳۰ بنده نوع تضمین شرکت در مناقصه: ارائه ضمانتنامه معتبر بانکی یا واریز وجه نقد به حساب شماره ۲۱۷۵۲۱۵۴۱۶۰۰۴ بانک ملی شعبه دارایی بندرعباس بنام متمرکز وجود سپرده عمرانی یا ارائه اوراق مشارکت موضوع بند۵-۲ ماده۳ آئین نامه تضمین برای معاملات دولتی صحیح می باشد که بدین وسیله اصلاح می گردد.

صرفه جویی در مصرف آب را از کودکی به فرزندانمان بیاموزیم
آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای
نوبت سوم
۱- نام دستگاه مناقصه گزار : شرکت آب و فاضلاب روستائی استان هرمزگان
۲- آدرس دستگاه مناقصه گزار : بندرعباس - بلوار امام حسین (ع) جنب اداره استاندارد شرکت آب و فاضلاب روستائی هرمزگان ۳- موضوع مناقصه : عملیات احداث مخزن ۵۰۰ مترمکعبی روستای زنگارد از توابع شهرستان بستک
۴- دستگاه نظارت : مهندسین مشاور پارس پژوه آب
۵- نوع تضمین شرکت در مناقصه : ارائه ضمانتنامه معتبر بانکی یا واریز وجه نقد به حساب شماره ۲۱۷۵۲۱۵۴۱۶۰۰۴ بانک ملی شعبه دارایی بندرعباس بنام تمرکز وجوه سپرده عمرانی یا ارائه اوراق مشارکت موضوع بند ه-۲ ماده ۳ آئین نامه تضمین برای معاملات دولتی
۶- مبلغ برآورد اولیه : ۹۷۹/۶۳۱/۵۱۸ ریال (براساس فهرست بهاء ابنیه و خطوط انتقال آب و تجهیز و برچیدن کارگاه سال ۱۳۸۸) ۷- مبلغ تضمین شرکت در مناقصه : ۹/۴۳۸/۸۹۵ ریال
۸- قیمت اسناد مناقصه و شماره حساب : واریز مبلغ ۲۰۰/۰۰۰ ریال به حساب سپهر شماره ۲۱۹۵۲۱۵۴۹۱۰۰۵ بانک صادرات شعبه سه راه آزادگان بندرعباس همراه با ارائه درخواست کتبی
۹- مهلت فروش اسناد مناقصه : ۱۳۸۹/۱۱/۳۰ لغایت ۱۳۸۹/۱۲/۵
۱۰- مهلت تحویل پاکات : ۱۳۸۹/۱۲/۱۵ پایان ساعت اداری ۱۱- مکان بازگشایی پاکات : سالن کنفرانس شرکت آب و فاضلاب روستائی هرمزگان ۱۲- تاریخ بازگشائی پاکات : ۱۳۸۹/۱۲/۱۶
۱۳- دارا بودن حداقل رتبه ۵ در رشته آب جهت شرکت کنندگان در مناقصه ضروری می باشد. ۱۴- شرکت آب و فاضلاب روستائی هرمزگان در قبول یا رد پیشنهادات مختار است. ۱۵- سایر جزئیات و شرایط در اسناد مناقصه درج شده است . ۱۶- هزینه درج آگهی در دو نوبت به عهده برنده مناقصه خواهد بود . ۱۷- حداقل تعداد مناقصه گران جهت بازگشایی پیشنهادات تحویل یک پاکت می باشد . ۱۸- آگهی فوق در پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات کشور به آدرس Iets.mporg.ir درج خواهد شد . تذکر : به پیشنهادهای فاقد سپرده، سپرده مخدوش ، سپرده کمتر از میزان مقرر ، چک شخصی و نظایر آن و یا فاقد امضاء ، مشروط ، مخدوش و پیشنهادهایی که پس از مهلت مقرر ارسال شود مطلقا ترتیب اثر داده نخواهد شد . داشتن شماره اقتصادی و شناسه ملی و رعایت الزامات ایمنی توسط کلیه مناقصه گران الزامی می باشد .
تاریخ انتشار نوبت اول : ۸۹/۱۱/۳۰ -تاریخ انتشار نوبت دوم : ۸۹/۱۲/۱
شرکت آب و فاضلاب روستائی استان هرمزگان

آبا بتن ساحل
سهامی خاص
ثبت ۹۵۱۳
تولید بتن آماده
با رعایت استانداردهای آئین نامه بتن ایران (آبا)
مجهز به:
عضو سازمان نظام مهندسی استان هرمزگان
دارای پروانه اشتغال به کار مهندسی از سازمان نظام مهندسی استان هرمزگان
پمپ انتقال بتن خودرو(دکل) پمپ انتقال بتن کششی (زمینی)
باسکول ۶۰ تنی دیجیتال آزمایشگاه کنترل کیفیت بتن و مصالح
دفتر مرکزی :بندرعباس -بلوار امام خمینی نرسیده به میدان شهدا
تلفن و فاکس: ۲۲۴۱۶۴۶ -۰۷۶۱۲۲۲۲۲۸۷
صندوق پستی: ۱۳۵۹ -۷۹۱۴۵
کارخانه :بندرعباس :شهرک صنعتی شماره ۲
تلفن : ۲۶-۰۷۶۱۲۲۶۴۰۳۰
همراه : ۰۹۱۷۸۶۱۵۵۷۰