

بندر خمیر در فهرست شهرهای تالابی جهان

با اعلام کنوانسیون بین المللی رامسر، بندر خمیر به همراه ۲۶ شهر از ۱۳ کشور جهان، در فهرست شهرهای تالابی جهان قرار گرفت.به گزارش اقتصادسراسرآمد، شهردار بندرخمیر در جمع خبرنگاران افزود: از کشور ایران برای نخستین بار بندرخمیر به همراه شهر «اورزنه» که در کنار تالاب گاوخونی قرار دارد، به عنوان شهرهای تالابی ثبت جهانی شدند تا به این ترتیب مردم بندرخمیر که سال‌ها برای کسب این عنوان برنامه ریزی و تلاش کرده اند، به حق خود برسند.جواد محمودی افزود: بندر خمیر تا پیش از این نیز به علت فعالیت‌ها و مشارکت‌های گسترده مردم در فعالیت‌های اجتماعی به ویژه حفاظت از تالاب خورخوران، در کانون توجه ملی و بین المللی قرار داشت و توانسته بود به عنوان نخستین شهر ملی تالابی ثبت شود و همچنین عنوان اجتماعی شهر یادگیرنده یونسکو را نیز کسب کند.وی با بیان اینکه جایزه و گواهینامه شهر تالابی در مراسم جهانی سه سالانه کنوانسیون رامسر در شهر ووهان چین در اوایل آذرماه ۱۴۰۱ به شهرداران اعطا می‌شود، اضافه کرد: تالاب بین المللی خورخوران بندرخمیر بزرگترین تالاب دریایی خاورمیانه است و دو معاهده یونسکو و معاهده بین المللی رامسر از این منطقه حفاظت‌شده (حرا) مراقبت می‌کند محمودی با اشاره به اینکه ارزش این منطقه به قدری زیاد است که به آن لقب ذخیره گاه زیست کره داده شده‌است، تصریح کرد: وجود اکوسیستم منحصر بفرد و زیبا در این منطقه شرایطی ویژه‌ای برای گردشگری فراهم کرده است.

حذف ۴۰ درصد از منابع آلودگی خلیج فارس با تعویض خط انتقال نفت در خا رگ

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست از تعویض یکی از خطوط انتقال نفت از سکوهای نفتی خلیج فارس به جزیره خارگ با مشارکت وزارت نفت خبر داد و گفت: این اقدام باعث شد ۴۰ درصد از منابع آلودگی خلیج فارس حذف‌شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مجتبی ذوالجودی گفت: پالایشگاه‌ها و پتروشیمی‌ها آلودگی‌های زیادی را وارد خلیج فارس می‌کنند بر این اساس تأکید سازمان بر مکان یابی صحیح صنایع است تا کمترین آلودگی متوجه پهنه‌های آبی شود.معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست از خطوط یکی از خطوط انتقال نفت از سکوهای نفتی خلیج فارس به جزیره خارگ با مشارکت وزارت نفت خبر داد و گفت: این اقدام باعث شد ۴۰ درصد از منابع آلودگی خلیج فارس حذف شود.این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست خاطر نشان ساخت: اقیانوس‌ها پشتیبان حیات در خشکی‌ها هستند، اما آفتور که باید به این پهنه‌های آبی توجه نکرده‌ایم که ورود آلودگی از سوری صنایع به صنایع در سواحل جنوبی کشور بدون مطالعه و پهنه بندی امکان پذیر نخواهد بود، چون اگر این روند رعایت نشود مشکلات محیط زیستی زیادی را به همراه خواهد داشت بر این اساس این پهنه بندی را در دستور کار قرار دادیم و با توجه به توسعه سواحل مکران باید مکان یابی صحیح صورت گیرد، با صنایعی هم که از قبل قابل هستند همراه همراه آلودگی‌های خود را به حداقل برسانند.ذوالجودی درباره لایروبی خلیج گرگان گفت: لایروبی این خلیج در سال‌های قبل مصوب شده بود که پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی کارهای تحقیقاتی آنرا انجام داد که یک مطالعه چند ماهه در نهایت به این نتیجه رسیدند که تبادل آب بین خزر و خلیج گرگان با لایروبی انجام شود و برای اجرای آن هم سازمان بنادر و دریانوردی انتخاب شد.وی ادامه داد: در روند اجرای این کار باید با ملاحظات زیست محیطی انجام و نتیجه آن به ما داده می‌شد که در راستای نتیجه این ملاحظات با لایروبی توصیه شد و ما هم از قانون تبعیت کردیم و الان دیگر موضوع لایروبی نیست بلکه لایروبی است که مطرح شده، چون ما تأکید کردیم پوشش گیاهی مکانی که برای ریختن گل و لای ناشی از لایروبی در نظر گرفته می‌شود باید کمترین آسیب را ببیند.

رونق تولید و اقتصاد استان با افتتاح طرح های شیلاتی در هفته جهاد کشاورزی

سرپرست اداره کل شیلات گلستان گفت: همزمان با هفته جهاد کشاورزی ۲۰ طرح شیلاتی در دو شهرستان گرگان و گمیشان افتتاح و کلنگ زنی می شود که این طرح ها رونق تولید و اقتصاد استان را در پی خواهد داشت.به گزارش اقتصادسردآمد، مهندس اسماعیل جباری با اعلام این خبر تصریح کرد: این پروژه ها شامل ۱۷ مزرعه پرورش میگو در شهرستان گمیشان و ۴ طرح پرورش مترکام کپور ماهیان با استفاده و منظور از آب چاههای مجاز کشاورزی در شهرستان گرگان می باشند.وی افزود: از جمله طرح های قابل کلنگ زنی می توان به ۵ مزرعه پرورش میگو با بیش پینی اعتبار ۳۰هزار میلیون ریسال از محل اعتبارات استانی اشاره کرد.وی خاطر نشان کرد: به منچین ۱۲ مزرعه پرورش میگو نیز با میزان اعتبار ۶۰هزار میلیون ریال از محل اعتبارات استانی، افتتاح می شود.وی با اشاره به افزایش میزان تولیدات میگو استان با افتتاح این ۱۲ مزرعه اذعان داشت: ظرفیت تولید هر مزرعه ۵۴ تن است که با افتتاح این ۱۲ مزرعه حدود ۱۰۰۰تن به تولیدات میگو استان اضافه می شود.وی با اشاره به میزان اشتغال زایی این طرح ها بیان داشت: در نتیجه کلنگ زنی و افتتاح ۱۷ مزرعه پرورش میگو در شهرستان گمیشان در مجموع برای ۴۹۳ نفر به صورت مستقیم و غیر مستقیم اشتغال زایی خواهد شد.

شرکت سینا بزرگترین پورت اپراتور بندری کشور
رئیس ناحیه جنوب شرق شرکت سینا گفت: با آنگاه به توان تخصصی و تجارب پرسنل سخت کوش و خستگی ناپذیر،ظرف سال های گذشته موفقیت های چشمگیری در حوزه عملیات بندری از جمله ثبت رکوردهای پی سابقه داشته ایم.به گزارش اقتصاد سراسرآمد، پرسنل عملیات ناحیه جنوب شرق موفق شدند، در کرانه ترین ساعت بر روی این شناور بارگیری یکی از بزرگترین کشتی های کانئنتری اقیانوس پیماناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی را انجام دهند.به گفته ایرج فقیریز،حجج عملیات این کشتی TEU۱۱۱۲۰کانئنتر و نرم استاندارد آن ۸۴باسک کانئنتر در ساعت بوده که پرسنل عملیات شرکت سینا موفق به کسب نرم ۱۹۲باسک کانئنتر در ساعت بر روی این شناور شده اند. وی برنامه ریزی مناسب انجام دهنده و تشریح کرد: این شناور بومی و ایرانی و با علی کسب این موفقیت دانست و افزود: در جریان عملیات بر روی این شناور با انسجامی که پرسنل داشتند قطعات فنی به موقع حاضر شده و پایش ۲۶ساعته ایمنی توسط تیم مجرب HSE ناحیه جنوب شرق بر روی شناور فوق صورت گرفت است.این مقام مسئول عنوان نمود: شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا به میزان بزرگترین پورت اپراتور بندری کشور، ظرف سال های گذشته بارها موفق به کسب رکوردهای برتر عملیاتی بر روی کشتی های کانئنتری در بندر شهید رجایی شده است و هم اکنون بیش از ۵۰ درصد عملیات کانئنتری کشور توسط این شرکت انجام می شود. رئیس ناحیه جنوب شرق شرکت سینا اعلام کرد: در سال گذشته ۸۳۰هزار TEU کانئنتر در دو ماهه اول سال جاری ۱۴۰۱ هزار TEU کانئنتر توسط این شرکت در بندر شهید رجایی که بیشترین عملیات کانئنتری را در کشور داراست، جابه جا شده است.به گفته این مقام مسئول، کالاهای کشورهای مختلف از جمله چین و هند وارد بندر شهید رجایی بندرعباس می شود که عملیات تخلیه وبارگیری آنها را انجام می دهدیم. فقیری با اشاره به اینکه، این شرکت هم اکنون با دارا بودن ربع قرن سابقه در خدمات بندری و تک با دانشن بنیاد این نوع عظیمی از انواع ماشین آلات و تجهیزات بندری و پایانه موانع نفتی، توان ارائه خدمات برای میلیون ها تن کالا را در سال دارد. وی خدمات مناسبی را به کار فرماها و خطوط کشتیرانی جهت ارتقای رضایت شان در این زمینه، خاطر نشان کرد:مانورهای مختلفی را برگزار می کنیم تا میزان ارائه خدمات مان را به کشتی های خارجی و خطوط کشتیرانی این کشور، رئیس ناحیه جنوب شرق، علت اصلی موفقیت شرکت سینا را استفاده از متخصصان داخلی دانست و گفت: فعالیت نیروهای متخصص و باتجربه ای در شرکت سینا سبب شده این شرکت به عنوان شرکت تخلیه و بارگیری انتخاب شود.وی با بیان اینکه پرسنل فعالی در زمینه های تعمیر، نگهداری و تجهیزات داریم افزود: قطعااگر تجهیزات آماده به کار نباشند، عملیات به درستی انجام نمی شود، تحریم ها باعث شده در چند سال اخیر با آنگاه به توانمندی پرسنل خودمان تعمیر نیروهای از تجهیزات را بومی سازی کنیم.وی اشاره کرد: زمانی که قطعه ای خراب می شد، مجبور بودیم با صرف هزینه گزاف آن را از کشورهای خارجی خریداری کنیم، اما امروز با بهره مندی از مهندسی معکوس همان قطعه را در کارگاه های داخلی شرکت تعمیر کرده و استفاده می کنیم.



ظرفیت بزرگ گردشگری دریایی در آستانه جام جهانی قطر

دبیر شورای عالی مناطق آزاد اقتصادی کشور گفت: بحث گردشگری دریایی بین مناطق آزاد ما و شهرهای حاشیه خلیج فارس به خصوص در بحث جام جهانی ظرفیت بزرگی است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، سعید محمد، در خصوص اقدامات صورت گرفته در راستای گردشگری دریایی با توجه به در پیش بودن جام جهانی قطر اظهار کرد: همانطور که می‌دانیم ما منطقه آزاد اروند، کیش و قشم را داشته‌ایم و به تازگی هم منطقه چابهار به عنوان منطقه آزاد معرفی شده است. وی افزود: بحث گردشگری دریایی بین مناطق آزاد ما و شهرهای حاشیه خلیج فارس به خصوص در بحث جام جهانی ظرفیت بزرگی است.محمد ادامه داد: در همین راستا فعالان بخش خصوصی باید مشارکت کنند چرا که ما امکانات و زیرساخت‌های لازم را داشته و آمادگی داریم تا اسکله‌ها، رودری‌ها و بنادر را در اختیارشان قرار دهیم.دبیر شورای عالی مناطق آزاد اقتصادی کشور با بیان اینکه هزینه ساخت کشتی‌های تفریحی بالا است، گفت: قطعا خرید یا اجاره کشتی هزینه کمتری را به همراه خواهد داشت، البته فعالان اقتصادی باید خودشان یک بررسی اولیه انجام دهند تا ببینند که آیا خرید به صرفه است یا اجاره، البته به نظر من خرید کشتی‌های دست دوم به صرفه تر است و به نسبت قیمت پایین‌تری دارد.

بررسی «اقتصاد سراسرآمد» از ظرفیت مغفول سواحل و دریایی ایران

ظرفیت سواحل و دریا، محور برنامه‌ریزی‌ها نیست



دانشگاه در اینباره به روزنامه اقتصادسراسرآمد، گفت: به‌رغم موقعیت جغرافیایی و سیاسی و ظرفیت‌های بسیار زیاد ایران مانند مجاورت بسا کرصه‌های اقیانوسی، تنگه‌های بین‌المللی، سواحل طولانی، ویژگی‌های حمل‌ونقل پیوندی و همسایگان محصور در خشکی برای توسعه اقتصادی دریامحور در مسیر پیشرفت اسلامی، رویکردهای توسعه در کشور به دلایل مختلف، دریاگریز و خشکی‌محور و متأثر از سرمایه‌گذاری و شکوفاسازی مناطق کمتر برخوردار با اولویت نواحی مرزی به‌ویژه سواحل و جزایر جنوبی حائز اهمیت است.

استفاده از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی در زمره مهم‌ترین راهبردهای توسعه اقتصادی به طور عام و آمایش سرزمین به طور خاص در اکثر قریب به اتفاق از مزایای اقتصادی و بهره‌مندی از دریانوردی

و به دنبال آن، توزیع و پررانش جمعیت و فعالیت در نواحی اصلی در طی زمان، تکوین و تکامل پیدا کرده است به گونه‌ای که متراک‌ترین کالان‌شهرهای فرامان در جهان امروز، شهرهای بندری و ساحلی هستند.

جای خالی پیشرفت اقتصاد دریایی
حسن داودی کارشناس جغرافیای سیاسی و مدرس

و صیادی و در عین حال فعالیت‌های قایق‌ک‌به‌به طور گسترده و پنهانی در این مناطق وجود دارد همه موضوعاتی است که توجه به ابعاد امنیتی و نظامی این مناطق را توجیه می‌کند.
یکی از مهم‌ترین مشکلات نظام دریایی – اسلامی کشور کم‌توجهی به مسائل حیاتی و اقتضات زمان است، در ارتباط با اسناد آمایش استانی نیز می‌توان گفت این اسناد با کاستی‌ها و نواقص جدی مواجه هستند. این چالش‌ها، در چندین مورد طبقه‌بندی شده‌اند که می‌توان به مواردی نظیر «فراهم نبودن الزامات حداقلی تدوین سند آمایش سراسرزمین» اشاره کرد.

مهم‌ترین الزامات حداقلی که قبل از تدوین سند آمایش ملی و استانی باید فراهم شود شامل چند مورد از جمله «وجود دولت توسعه‌گرا و مشخص بودن اهداف، «وجود استراتژی توسعه صنعتی کارآمد، و التریخش در استان‌های محروم به منظور بهبود مدیریتش بخش عمومی و افزایش کیفیت عملکردی دستگاه‌های اجرایی با انتخاب مدیران اقتصادی دستگانه‌های اجرایی بر اساس شاخص‌های شایسته سالانه در بخش دریایی موجب بهبود روند توسعه استان‌ها و کاهش نابرابری می‌شود.

مفهوم پیشرفت دریایپاه چندان دارای تعریف مشخصی نیست و تنها چیزی که می‌توان به آن

استناد کرد این است که تنها چیزی که می‌توان در امر پیشرفت در نظر گرفت حتماً باید با توجه به دریاهای سواحل کشور باشد. هرچقدر از سواحل و دریاهای خود به سمت مرکز می‌رویم از جهت توسعه پایایی با کاهش جدی مواجه هستیم و موضوعاتی که در این امر مطرح است در مناطق مرکزی کشور پررنگ نیست. پس ما نیاز به یک نظام یکپارچه برای درهم تنیدن دریاهای مناطق مرکزی کشور هستیم. در کنار پیشرفت کشور به توسعه پایدار هم باید توجه کنیم و چارچوب این امر دارای هفده اصل است که بسیاری از کشورها به این مبانی که از سست سازمان ملل مطرح شده، مقید هستند.

طی سالیان متمادی استفاده از ظرفیت سواحل و دریا در برنامه‌ریزی‌های کشور به‌عنوان محور تلقی نشده است، افزود: بررسی‌ها نشان می‌دهد مفهوم دریامحور و پیشرفت اسلامی با جهت‌گیری تمامی فعالیت کشور در راستای بهره‌گیری از امکانات ترکیبی خشکی و دریا می‌تواند تحقق یابد. در کل می‌توان گفت درنظر گرفتن ابعاد یاد شده نه‌تنها به‌عنوان یک الزام طرح می‌شود، بلکه توجه به آنها در پیشرفت کشور اجتناب‌ناپذیر است.

دلیل اهمیت اقتصاد اسلامی در دریا
از دریاونوردی تجاری

به گفته اومناطق ساحلی تقریباً در همه نقاط دنیا به‌عنوان کانون و قطب اقتصادی محسوب می‌شود. وجود فعالیت‌های تجاری و بازرگانی برای انتقال وادرات و صادرات محصولات نفتی و گازی در کنار فعالیت‌های اقتصادی اسلامی از مهم‌ترین بنیان‌های اقتصادی این مناطق است.

کارشناس جغرافیای کشورمان به این نکته نیز اشاره کرد که سواحل همواره به دلیل امکان نفوذ گسترده عوام کارچرسی از بعد امنیتی مختلفی برخوردار هستند. استقرار این نیروهای دریایی با ترکیب‌های مختلف و همچنین حفاظت از خطوط کشتیرانی

برگزیده ها

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

پیام‌مقام معظم هبری مایه افتخار دریاونردان کشتی‌های «کالول» و «پتونیا» است



مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با یادآوری صدور پیام مقام معظم رهبری به مناسبت اعزام کشتی‌های ایران به ونزولا در سال ۹۹، گفت: دریاونردان ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، لحظه‌به‌لحظه بر روی کشتی‌ها حماسه می‌آفرینند و کار جهادی انجام می‌دهند.به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمدرضا مدرس خیابانی همزمان در بیانبارک‌شرف اسوبایف؛ دبیرکل گروه سنااروز صدور پیام قدردانی رهبر معظم انقلاب از فرماندهان و کارکنان کشتی‌های اعزامی ایران به ونزولا در سال ۱۳۹۹ بر گزار شد، ضمن قدردانی از تمامی دریاوندانی که در ششکل‌گیری حماسه تاریخی صدور نفت به ونزولاذیل شدیدترین تحریم‌ها و تهدیدات خارجی نقش داشتند، گفت: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تنها یک مجموعه صنعت افروزی نیست؛ بلکه شامل نرم‌افرها و مغزافزارهای است که با کمک و مهندلی توانسته‌اند چنین حماسه‌هایی را رقم زده و ایسن موفقیت را نصیب کشور کنند.وی با اشاره به پیام پرهمر مقام معظم رهبری در خصوص این حماسه، خاطر نشان کرد: در حقیقت آن پیام به تک‌تک دریاوندانی است که حماسه خلق کردند؛ به همین دلیل صدور چنین پیامی افتخاری است که نصیب دریاوندان شده؛ به‌خصوص اینکه دریاوندان، سربازان گمنام عرصه جنگ اقتصادی به شمار می‌روند.مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه دریاوندان ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، لحظه‌به‌لحظه بر روی کشتی‌ها حماسه می‌آفرینند و کار جهادی انجام می‌دهند، ادامه داد: موفقیت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حاصل مهندلی تمامی بخش‌ها عم از دریا و خشکی است، به این معنا که دریاوندان و ناوگان کشتیرانی، متعلق به‌نظام جمهوری اسلامی ایران و ناوگان افتخار برای کشور هستند.وی با اشاره به رکوردشکنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از نظر حمل بار در سال گذشته، گفت: خوشبختانه سال گذشته بار پورونقی برای ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده؛ به نحوی که ضمن درآمدزایی، در حوزه تأمین نیروی انسانی نیز طرح طبقه‌بندی مشاغل کارکنان دریایی به سرانجام رسید و تلاش شد تا خدماتی که شایسته همکاران در بخش دریایی است را اجران کنیم.مدرس خیابانی تأکید کرد: همکاران ما در بخش دریایی با جان خود جهاد می‌کنند و نمی‌توان این جانفشانی را از نظر مالی جبران نمود، اما مجموعه گروه کشتیرانی تلاش خود را به کار بسته تا رضایت کارکنان را در حد متناصب جلب نماید.

اقتصاددریایی



دوشنبه ۲۳ خرداد ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۷۶

گزارش

سهم ۶۹ درصدی انسان در خشک‌شدن دریاچه ارومیه

به اعتقاد محققان و وضعیت ۲۰ سالال اخیرسر دریاچه ارومیه منحصر به فرد و مستقل از میزان بارش‌ها بوده که این امر نشان می‌دهد سهم عوامل انسانی در بروز خشکسالی بیشتر بوده است.به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهندس علی حاجی مرادی، کارشناس ارشد حوزه آب دانشگاه صنعتی شریف و مسئول واحد فنی ستاد احیای دریاچه ارومیه در وینار جشنواره ملی استارت‌آپی حرفه سبز با موضوع برنامه احیای دریاچه ارومیه که از سوی دانشگاه شیراز برگزار شد، با تأکید بر اینکه تغییراتی که در این حوضه آبریز در ۲۸ سال اخیر رخ داده منحصر به فرد است، گفت: مطالعات دربرنده شناسی به توسط دو محقق ایرانی دانشگاه میامی بر روی دریاچه ارومیه انجام شد، حاکی از آن است که حتی در زمانی که میزان بارش آن ۱۸۰ میلی متر (کمترین میزان بارندگی و خشکسالی) بوده است، این دریاچه خشک نشد و این نشان می‌دهد اتفاقاتی که در این حوضه در سال‌های اخیر رخ داد، ناشی از عوامل غیر طبیعی بوده است.وی با اشاره به کاهش تراز دریاچه ارومیه دریاچه ارومیه در این دریاچه از سال ۱۳۷۶ تا سال ۱۳۹۶، با تأکید بر اینکه رفتار کاهش تراز این دریاچه کاملاً مستقل از میزان بارش سالانه حوضه آبریز آن بوده است، اظهار کرد: تراز دریاچه در سال ۱۳۷۶ به ۱۲۷۸ متر و در سال ۹۶ به ۱۲۷۴ متر رسید و این میزان در سال ۹۶ به ۱۲۷۰ متر رسید.حاجی مرادی، با بیان اینکه در خشک شدن ارومیه عوامل انسانی و طبیعی دخیل است، ادامه داد: سهم عوامل طبیعی در خشک شدن دریاچه ارومیه ۳۱ درصد است که شامل کاهش ۱۸ درصدی بارش و افزایش ۱.۵ درجه‌ای دما در دو دهه اخیر نسبت به دوره بلند مدت است و سهم عوامل انسانی ۶۹ درصد است که شامل توسعه کشاورزی و احداث سد‌ها و افزایش برداشت از منابع آب زیر زمینی می‌شود.مسئول واحد ستاد احیای دریاچه ارومیه ادامه داد: بر اساس شاخص تنش آبی (نسبت کل مصارف آب به منابع آب تجدیدپذیر)، مصرف کمتر از ۲۰ درصد منابع آبی، مصرف ایمن و مصرف ۴۰ تا ۵۰ درصد منابع به عنوان مصرف قابل قبول تعریف می‌شود و در صورتی که میزان مصرف بیش از ۴۰ درصد از منابع آبی باشد، مصرف بسیار خطرناک محسوب می‌شود. در حالی است که کل پتانسیل آب تجدیدپذیر این حوضه ۷۱۳۶ میلیون متر مکعب و کل مصرف منابع آبی این حوضه آبریز ۵۲۸۹ میلیون متر مکعب برآورد شده است.این محقق حوزه آب دانشگاه شریف بیان مصارف آب دریاچه ارومیه آبریز ارومیه برای بخش کشاورزی را ۴۹۹ میلیون متر مکعب و مصارف شرب، بهداشت و صنعت این حوضه را ۵۸۱ میلیون متر مکعب عنوان کرد و گفت: بر اساس برآوردها کل مصرف منابع آب حوضه آبریز دریاچه ارومیه در سال ۹۳ حدود ۷۶ درصد از کل پتانسیل آب تجدیدپذیر این حوضه بوده است.

روند توسعه کشاورزی در حوضه ارومیه

حاجی مرادی به روند توسعه کشاورزی در سطح حوزه آبخیز دریاچه ارومیه در بین سال‌های ۷۳ تا ۹۹ اشاره کرد و یادآور شد: غلات (گندم و جو)، نباتات علوفه‌ای (یونجه و ذرت)، حبوبات، دانه‌های روغنی، چغندرقد، جازویی (سبزی و پیاز)، سیب زمینی و باغات از جمله فعالیت‌های کشاورزی در حوضه دریاچه ارومیه بوده است که بیشترین میزان مصرف آب در بخش نباتات علوفه‌ای، چغندرقد و باغات بوده است.وی راه حل اصلی بحران در حوضه آبریز دریاچه ارومیه را صرفه‌جویی ۴۰ درصدی در مصرف آب کشاورزی دانست و گفت: صرفه‌جویی ۴۰ درصدی یعنی حدود ۱۷۰۰ میلیون متر مکعب مصرف آب این بخش کاهش می‌یابد.

آخرین وضعیت دریاچه ارومیه

وی با اشاره به آخرین وضعیت دریاچه ارومیه، اظهار کرد: تغییرات افت تراز آب دریاچه ارومیه از سال ۱۳۹۳ تا ۹۹ به همت ستاد احیای این دریاچه و مصریات دولت کاهش یافت؛ ولی متأسفانه بنا به دلایل متعدد، میزان افت تراز آب این دریاچه از الگوهای سال ۸۳ تبعیت می‌کند و شاهد افت تراز آب هستیم.

پیشنهاداتی برای شرکت‌های دانش‌بنیان

در این وینار همچنین دکتر بهداد چهرنگار، مسئول واحد مطالعات راهبردی و امور بین‌الملل دفتر برنامه‌ریزی و تالیق ستاد احیای دریاچه ارومیه با اشاره به ضرورت استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان در ساز و کار پایش و نظارت بر روند تغییرات دریاچه ارومیه، گفت: مشکل اصلی همه تالاب‌های کشور از جمله یخگان و پریشان و طشک این است که میزان مصرف آب به‌ویژه در بالادست این تالاب‌ها افزایش یافت و این امر موجب شد که تالاب‌ها نتوانستند آب خود را دریافت کنند.وی با اشاره به تجربیات کشور در بهره‌گیری از فناوری برای پایش‌های زیست محیطی، اظهار کرد: یکی از این تجربیات خوب در بهره‌گیری از فناوری سنسجش از دور بوده و از طریق این فناوری توانستیم سطح زیر کشت آبی را برآورد کنیم. در این زمینه همواره اختلافاتی در زمینه آمارنامه‌های وزارتخانه‌های نیرو و جهاد کشاورزی در وجود ما دیده شده است. به همین دلیل صدور چنین پیامی افتخاری است که نصیب دریاوندان شده؛ به‌خصوص اینکه دریاوندان، سربازان گمنام عرصه جنگ اقتصادی به شمار می‌روند.مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه دریاوندان ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، لحظه‌به‌لحظه بر روی کشتی‌ها حماسه می‌آفرینند و کار جهادی انجام می‌دهند، ادامه داد: موفقیت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حاصل مهندلی تمامی بخش‌ها عم از دریا و خشکی است، به این معنا که دریاوندان و ناوگان کشتیرانی، متعلق به‌نظام جمهوری اسلامی ایران و ناوگان افتخار برای کشور هستند.وی با اشاره به رکوردشکنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از نظر حمل بار در سال گذشته، گفت: خوشبختانه سال گذشته بار پورونقی برای ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده؛ به نحوی که ضمن درآمدزایی، در حوزه تأمین نیروی انسانی نیز طرح طبقه‌بندی مشاغل کارکنان دریایی به سرانجام رسید و تلاش شد تا خدماتی که شایسته همکاران در بخش دریایی است را اجران کنیم.مدرس خیابانی تأکید کرد: همکاران ما در بخش دریایی با جان خود جهاد می‌کنند و نمی‌توان این جانفشانی را از نظر مالی جبران نمود، اما مجموعه گروه کشتیرانی تلاش خود را به کار بسته تا رضایت کارکنان را در حد متناصب جلب نماید.

دهند.ایسنا