

اقتصاد سرامد

دوشنبه۶تیر ۱۴۰۱ -شماره ۱۳۸۸



«اقتصادسرامد» به مناسبت روز دریانورد گزارش می دهد

خرمشهر، بندری که از نو باید شناخت

نقد
گروه اقتصاد دریایی – عباس مدحجی – «بندر» از دیرباز جایگاه ویژه‌ای در ادبیات، اقتصاد، تجارت و حتی گسترش بافت شهری در مناطقی داشته که در نزدیکی آن شکل گرفته اند. موقعیتی که گاهی خود به عنوان محور ایجاد یا توسعه ی شهری عمل کرده و باعث شکل گیری و تقویت تمدن شده است.
اصولا زندگی بندری یک سبک زندگی خاص و عای حده ای ست که تمام المان های یک سیاق جداگانه از حیات آدمی را دارد با این تفاوت که وابسته به طبیعت هم هست.

به گزارش اقتصاد سرامد، یکی از پرآوازه ترین همزیستی های موفق سده ی اخیر ایران در این باب، «خرمشهر» و «بندرش» هستند که روی هم رفته با عنوان «بندرخرمشهر» به کار می رود. بندر خرمشهر میراث طلایی ترین دوران تجارت و اقتصاد جنوب غرب کشور است که امروز چون اژدهایی آرام و پس از سال ها غرش دمدام در جای خود آرامیده و شاید هم رو به انحطاط است. مأمّن تجار و دریانوردان در روز‌های دور امروز اما چنان برای ملوانان جذاب نیست.

بندر خرمشهر در شمال غربی خلیج فارس و در جنوب غربی جمهوری اسلامی ایران و به همسایگی جنوب شرقی کشور عراق (مرکز زمینی شلمسجه) در محل رودخانه های اروندرود و کارون در استان خوزستان واقع شده که سابقه ای طولانی در امر تجارت دریایی داشته است. ساخت و بهره برداری از اسکله های ویژه پذیرش کشتنی های اقیانوس پیمای در بندر خرمشهر در سال های آغازین ۱۳۰۰ شمسی شروع شده و در زمان جنگ جهانی دوم و پس از آن به اوج خود رسید، به طوری که در سال های قبل از انقلاب اسلامی بندر خرمشهر با داشتن تعداد ۲۰ اسکله یکی از بزرگترین بنادر کشور به حساب می آمد و تنها در سال ۱۳۵۶ چهار میلیون تن کالای عمومی از طریق این بندر به کشور وارد شده است. بندری که امروز وسعتش ۲۳ کیلومتر مربع است و توسعه ترمینال و ساخت یک ترمینال استاندارد در اراضی به وسعت ۳۰هکتار را در دستور کار دارد و از مهمترین بنادر کاننتیری کشور خلیج فارس محسوب می شود. بندر خرمشهر در گذشته دروازه ی ۷۶۵ از کل واردات و صادرات کشور بود و آن قدر پررونق و غنی بود که زمانی که ارتش عراق بندر خرمشهر را اشغال کرد[اولین جایی از خرمشهر که به اشغال عراق درآمد] با انباشت غرقابیل باوری از غنایم روبرو شد. کارها خودروها و مواد اولیه صنایع که در سوله های

ادبیات دریا

دریا به سبک داستانی

در یکی از مسافرت‌هایی که به همراه خانوادهام رفته بودم روزی تک و تنها کنار دریا نشسته بودم. سکوت، آرامش، صدای امواج و باد لطیفی که می‌وزید قابل توصیف نیست. در آن شرایط غرق در فکر بودم و مدام به این می‌اندیشیدم که چرا رنگ دریا آبی است؟ خداوند مهربان و بزرگ چرا دریاها را آبی رنگ آفریده است؟ این همه زیبایی و عظمت در دریاها از کجا آمده است؟

در مورد دریا هر فردی نظر خاص خود را دارد اما به نظر من دریا یعنی آرامش بخش. مگر می‌شود کسی امواج زیبای دریا و جوش و خروش امواج را ببیند، صدای دریا را بشنود و آرام نشود؟ چه تصویر زیبایی را خلق می‌کند وقتی امواج به ساحل می‌خورند و شن‌های ساحل را شسته و صدف بر جای می‌گذارند؟ دیدن غروب آفتاب در کنار دریا چقدر زیبا و لذت بخش است. فقط کافی است بر روی یک تکه سنگ بنشیني و به دریای زیبا زل بزنی و عظمت پروردگار و خالق آنها را ستایش کنی.

من از دوران کودکی بسیار به دریا علاقه داشتم و همیشه برای تفریح به کنار دریا می‌دشتم. چه حس خوبی است وقتی پاهای خودت را روی شن‌ها می‌گذاری و موج‌های دریا آنها را لمس می‌کنند. وقتی که بچه بودم کنار دریا به کمک شن‌ها، قصر می‌ساختم و ساعت‌ها مشغول بازی بودم. دریا یکی از احساسی‌ترین نعمت‌های خداوند است که همه آرامشی را که لازم داریم، یکجا به تو می‌دهد. دریا خیلی خیلی دوست داشتني است و من خاطرات بسیار خوبی از دریا دارم. بهترین خاطرات من در مسافرت‌ها قدم زدن لب دریاست. وقتی قهقش‌ها می‌رود می‌آورم و در لب ساحل قدم می‌زنم. موج‌های دریا به آرامی پاهایم را لمس می‌کنند. وقتی که نرمی شن‌ها را حس می‌کنم. کم‌کم سعی می‌کنم لب دریا شروع به دویدن کنم. واقعا که زیبا و لذت‌بخش است. باید با دیدن این همه زیبایی جهان هستنی خداوند را شکر کنم و قدر این نعمت‌ها را بدانیم. سعی کنیم در حفظ و نگهداری پاکیزگی دریا تلاش کنیم و زیبایی آن را از بین نبریم. چه خوب است گاهی آشغال‌هایی که دیگران در دریا رها می‌کنند را جمع کرده و دور بیندازیم. طبیعت سهم همه ماست و باید از آن به بهترین وجه نگهداری کنیم.

دریا از شگفت انگیزترین آی‌های خلقت است و سرتاسر سرشار از زیبایی و شگفتی، از دنیای زیر آب و موجودات رنگارنگش گرفته تا امواج خروشان و زبان پر رمز و رازش همه و همه حکایت از بزرگ پروردگاری می‌دهد که با اشاره‌ای کن فیکون کرده است.



تامین سوخت یارانه‌ای کشتنی‌های تفریحی بوشهر در آستانه جام جهانی

رئیس اتاق بازرگانی بوشهر گفت: اختصاص سوخت یارانه‌ای به کشتنی‌های تفریحی این استان نقشی مهم در توسعه گردشگری دریایی در آستانه برگزاری جام جهانی فوتبال در کشور قطر دارد که با مصوبه صورت گرفته این مهم بزودی محقق می‌شود. به گزارش اقتصادسرامد، خورشید گردرازی اظهار کرد: یکی از پیگیری‌های بسیار خوب استاندار بوشهر و مجموعه این استان اختصاص سوخت یارانه‌ای به کشتنی‌های تفریحی در راستای توسعه صنعت گردشگری دریایی است که در هیات وزیران محقق شده است. وی بیان کرد: در این زمینه مصوبه تخصیص سوخت یارانه‌ای به کشتنی‌ها، شناورها و قایق‌های تفریحی و مسافری با هدف کاهش هزینه‌های سفر دریایی، رونق گردشگری دریایی و ورود کشتنی‌های کروز، توسط هیأت وزیران به تصویب رسید. گردرازی اظهار کرد: بر این اساس، مقرر شد وزارت نفت سوخت یارانه‌ای به کشتنی‌ها، شناورهای مسافری یا تفریحی دارای مجوز از وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری اختصاص دهد. وی اظهار کرد: این مصوبه در کنار تسهیلاتی که سازمان بندر و دریا نوردی در هزینه‌های بندری و دریایی اعمال می‌کند نقشی بسیار مهم در تورهای مسافرتی با کشتنی‌های کروز و تفریحی به جام جهانی قطر با قیمت مناسب تر خواهد داشت.



باری که مسافران دریایی هم از بندر خرمشهر ترنسفر می‌شدند. پایانه ای مسافری که هنوز هم بین کویت و ایران فعال است و هزار سلام و خداحافظی تا به امروز به خود دیده و میعاد گاه خیلی‌های دیگر است.

الان هم این بندر از تک و تا نینفاده، صنایع کشتنی‌سازی پیرامون بندر خرمشهر، صادرات عمده کلینکر، واردات پر رونق چند سال پیش خودروهای خارجی پلاک آرنود، پایانه مسافری فعال به گردشگری دریا به در ایام نوروز هرسال، مشارکت در پروژه های عمرانی عام المنفعه و این قبیل فعالیت‌ها نشان از نبض زنده ی بندر خرمشهر دارد. نبضی که می‌تلبد نگاهی جدی‌تر و از نو به آن داشت.

عدم لایروبی چندین ساله آبراهه‌های منتهی به بندر خرمشهر، چالش‌های اقتصادی کشتور و افزایش نرخ ارز، تلاش عراق برای ساخت بندر بصره در نزدیکی بندر خرمشهر، اعمال نصفه و نیمه قوانین تجارت در منطقه آزاد اروند از جمله مهمترین موانع پیش روی فعالیت این موقعیت بزرگ و ریشه دار منطقه است. موقعیتی که اگر کمی همراهی و توجه بدان شود پتانسیل آن را دارد که همچون گذشته نقشی کلیدی در اقتصاد کشور بازی کند. مجهز بودن این بندر به خطوط ریلی، هوایی و زمینی

برگزیده‌ها

معاون پژوهشکده علوم زمین پژوهشگاه صنعت نفت

آغاز مطالعات ژئوشیمی ماهواره‌ای با هدف کشف نفت و گاز در دریای عمان



معاون پژوهشکده علوم زمین پژوهشگاه صنعت نفت از حضور توجعی از نقاط مرتبط با آلودگی هیدروکربنی با منشأ طبیعی در دریای عمان خبر داد و گفت: حضور آلودگی هیدروکربنی با منشأ طبیعی نشان‌دهنده خروج هیدروکربن از بستر دریای عمان و پتانسیل حضور هیدروکربن در لایه‌های زیر بستر دریای عمان است.به گزارش اقتصادسرامد، ناصر کشاورز بستر دریای عمان را به‌عنوان یک منطقه با پتانسیل بالا برای کشف نفت و گاز در محدوده وسیع آب‌های بخش ایرانی دریای عمان و تطابق آن با پدیده‌های زمین‌شناسی مرتبط با خروج گاز از بستر دریای عمان در دستور کار محققان حوزه بالادست پژوهشگاه صنعت نفت قرار گرفت.معاون پژوهشکده علوم زمین پژوهشگاه صنعت نفت با بیان اینکه مقاضای این طرح مدیریت اکتشاف شرکت ملی نفت ایران است، گفت: نتایج این پژوهش قرار است به‌منظور شناسایی نقاط نمونه‌برداری بستر دریای عمان از سوی پژوهشگاه صنعت نفت استفاده شود.وی با اشاره به اقدام‌های انجام‌شده از سوی پژوهشگاه صنعت نفت نیز افزود: در این تحقیق ابتدا ناسر و به تهیه داده‌های ماهواره‌ای A-SAR sentinel ۱ و B-Sentinel ۲ در محدوده زمانی موجود (۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹) اقدام لازم انجام در ادامه، این داده‌ها در محدوده مطالعه ژئوفرنس و شبکه‌بندی (Gridding) متناظر روی همه آنها انجام‌شد.کشاورز، تصمیمات داده‌های فوق بر اساس ابعاد و امتدادیافتگی به‌منظور شناسایی لکه‌های هیدروکربنی مرتبط با آلودگی تولید و ناشی از آلودگی حرکت کشتی‌ها را از مهم‌ترین اقدام‌ها در این طرح برشمرد و گفت: به‌دنبال حذف لکه‌های مرتبط با آلودگی با منشأ طبیعی، با ترکیب داده‌های آرایش‌شده مرتبط با سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ در قالب محیط GIS، نقشه لکه‌های هیدروکربنی مرتبط با خروج گاز از بستر دریای عمان تهیه شد که حضور توجعی از نقاط مرتبط با آلودگی هیدروکربنی با منشأ طبیعی، نشان‌دهنده خروج هیدروکربن از بستر دریای عمان و طرفیت حضور هیدروکربن در لایه‌های زیر بستر دریای عمان است.معاون پژوهشکده علوم زمین پژوهشگاه صنعت نفت به اثربخشی و نوآوری این طرح نیز اشاره کرد و گفت: شناسایی لکه‌های هیدروکربنی در سطح آب دریا به‌عنوان شاهد مقدماتی در پی جوئی منابع نفت و گاز مورد استفاده است، همچنین به‌منظور برنامه‌ریزی دقیق نمونه‌برداری دریایی که در آب‌های عمیق با مخاطره‌ها و هزینه بالایی انجام می‌شود، اجرای چنین مطالعاتی ضروری است، از سوی دیگر استفاده موفقیت‌آمیز فناوری حاصل از این مطالعات می‌تواند در بررسی آلوده‌های زیست محیطی هیدروکربنی و شناسایی ناشی احتمالی لوله‌های انتقال هیدروکربن استفاده شود.

در کنار راه‌های آبی طلایی ترین و ویژگی آن است. قرار گرفتن در منطقه آزاد تجاری اروند و همجواری با پالایشگاه آبادان، صنایع فولاد خرمشهر و اهواز و مرز زمینی نزدیک با کشور عراق هم از دیگر نشان‌های طلایی آن است. فرهنگ بندری مردم خرمشهر که از دیرباز با آن دمخور بودند نیز ویژگی مهم دیگری ست که سال‌ها در کوچه و خیابانش با دم گرفتن «دختر بندری تو مال منی...» نمود پیدا می‌کند.

ملوانانی که از سفرهای طولانی به خانه بازمی‌گشتند اکنون پیرمردانی شده‌اند که با لباس محلی هر روز عصر خط خود را با شص روانه ای می‌کنند تا از روی تفتن و وقت گذرانی هم که شده چند ماهی تازه به خانه ببرند و اگر در راه هم صحبت‌شان شوی از تسلط‌شان به چند زبان زنده ی دنیا متعجب می‌شوی.

بندر در خون مردم بندری ست

بندر در خون مردم بندری ست. اصولا مردمان بنادر در هر کجای جهان باشند خصوصیات مشترکی دارند. ساده زیستند و باهوش. سیورند و قانع. اصالت برایشان مهم استست و هممان نوازی در خون‌شان. حقیقتا دمخور شدند با دریا و آب ، آدم را از نو می‌سازد. بندر خرمشهر هم این روزها مثل همان ملوانان پیر و پیر تجربه است. کوهی از ظرفیت‌ها و توانایی‌ها پشت نام و نشان آراش قرار گرفته که اگر نگاهی نو و دقیق به آن شود، قطعا سری به سرفرازی مهمترین بنادر امروز کشور و منطقه خواهد داشت.

با حضور وزیر راه بر گزاری می شود

قدر دانی از دریانوردان نمونه کشور در روز جهانی دریانورد



مدیر کل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد: مراسم روز جهانی دریانورد، فردا شش تیر با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیران ارشد ارگان‌های دریایی و دست اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی در تهران برگزار می‌شود.

به گزارش اقتصادسرامد، علی اکبر مرزبان با اشاره به تاریخچه نام‌گذاری روز جهانی دریانورد در کنفرانس دیپلماتیک بلاژنگری کنوانسیون استاندارد‌ها، آموزش و گواهینامه‌های دریانوردی (STCW) در ژوئن ۲۰۱۰ میلادی در شهر مانیل، اظهار داشت: کنوانسیون STCW اصولا به مقوله دریانوردان می‌پردازد، کنوانسیون مذکور در این کنفرانس مورد بازنگری و اصلاح اساسی قرار گرفت و نگارش جدید آن در روز ۲۵ ژوئن ۲۰۱۰ در مانیل به تصویب رسید.

وی افزود: مطابق کنفرانس مانیل، مقرر شد در کشورهای عضو به منظور قدردانی از زحمات دریانوردان، در ۲۵ ژوئن هر سال مراسم تحت عنوان روز دریانورد برگزار شود و همه کشورهای عضو متعهد شدند تا روز دریانورد را در تقویم دریایی خود ثبت کنند.

مرزبان اعلام کرد: مراسم روز دریانورد امسال، ششم تیرماه با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیران ارشد ارگان‌های دریایی و با شعار سفر دریایی از گذشته تا حال، تجربه‌ای را به اشتراک بگذارد به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می‌شود.

مسئول دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور با بیان اینکه دریانوردان در طی دو سال گذشته پس از شیوع کرونا دستخوش مسائل و مشکلات عدیده‌ای شدند، تصریح کرد: دریانوردی در ذات و ماهیت خود با سختی همراه است و شیوع ویروس کرونا کار را برای دریانوردان بیش از پیش سخت کرد و با مشکلات عدیده‌ای از جمله واکسیناسیون، تعویض خدمه در کشورهای مختلف، اتمام قرارداد و الزام حضور در کشتی پس از پایان طول مدت قرارداد روبرو شد.

مدیر کل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر خاطر نشان کرد: در مراسم روز جهانی دریانورد امسال، از دریانوردان نمونه کشور در سال ۱۴۰۱، با اهدافی لوح سپاس، قدردانی می‌شود.

ایرانرود

بررسی محاسن و چالش طرح‌های شاخص ایرانرود



۱-بررسی اجمالی طرح مهندس هومان

اولین طرح توسط مهندس هومان فرزاد در سال ۱۳۴۵ نوشته شده که وی این طرح را به سازمان پژوهش‌های علمی کشور ارائه داد. بر اساس این طرح باید بین دریای خزر و خلیج فارس دریاچه‌هایی ایجاد شود تا این دو دریا به هم متصل بشوند. در این ارتباط سه نقطه پست در ایران شامل چاله جازموریان، دشت لوت و دیگری هم دشت کویر در نظر گرفته شد.

محاسن :

در بر گرفتن تمام استانهای کوری و خشک مرکز کشور ایجاد بنادر متعدد به همراه سواحل طولانی در ۷ استان کوری گسترش صنایع حمل و نقل دریایی، کشتیسازی، ماهیگیری و گردشگری ایجاد چرخه آب در طول کانال و اتصال دریاچه‌ها به آبهای آزاد تغییر اقلیم منطقه از گرم و خشک به معتدل و مرطوب احیاء اکوسیستم مخصوص مناطق نیمه استوایی گسترش صنایع فولاد و کاشی و سرامیک در طول کانال امکان احداث مراکز آب شیرین کن در طول مسیر کانال احیاء زمینهای حاصلخیز اطراف طرح به وسیله رطوبت حاصل از تبخیر آب دریاچه‌ها

پیش بینی طرح برای چگونگی خروج آبهای راکد سه دریاچه ایجاد شده کنترل شنهایی روان واقع در دشت کویر و کویر لوت جلوگیری از روند افزاینده بیابان زایی جازموریان و کویر لوت و دشت کویر جلوگیری از روند مهاجرت شهرهای حاشیه کویر به شهرهای بزرگ و خوش آب و هوا

تعمیر فرهنگ و تاریخ و آداب و رسوم و اقتصاد و زبان مناطق مرکزی ایران تمرکز زیادی از سواحل شمالی و جنوبی در تعطیلات تابستانی و نوروز چالشهای طرح: زمانبری بالای احداث پروژه با ارائه پیشنهاد حفر حدود ۵ هزار کیلومتر کانال در طرح عدم بهره مندی مناطق غربی و شمال شرقی کشور از مزایای طرح عدم پیش بینی جهت اتصال طرح به آبهای دریای خزر عدم برنامه مناسب جهت خروج رسوبات دریایی و معطل افزایش شوری آب در دشتهای نمکی

ارائه طرح بدون ارائه راه حل جهت اختلاف سطح آبهای آزاد با مناطق مرکزی و شمالی پروژه طرح پیشنهادی مهندس قمی طرح دیگری هم توسط آقای مسعود قمی به آقای مهندس موسوی نخست وزیر وقت ارائه شد. ساخت این کانال در دوران دولت هاشمی رفسنجانی و محمد خاتمی نیز بررسی شد. مرکز پژوهش‌های مجلس نیز ساخت این کانال را بررسی کرده‌است. هم اکنون دکتر بدیع بدیع الزماني در آمریکا به همراه برخی کارشناسان ایرانی دیگر پیگیر ساخت این طرح هستند و پروژه‌ای با نام «ایرانرود (Iranrood)» نیز آماده کرده‌اند.

محاسن :

گسترش صنایع حمل و نقل دریایی، کشتیسازی، ماهیگیری و گردشگری در طول کانال اتصال کشورهای حاشیه دریای خزر به آبهای آزاد بین المللی و افزایش قدرت منطقه ای و بین المللی کشور ایجاد کانال بین المللی ترانزیت کالا و مسافر گسترش صنایع فولاد و کاشی و سرامیک در طول کانال امکان احداث مراکز آب شیرین کن در طول مسیر کانال ایجاد امکان مناسب جهت احیاء دریاچه ارومیه

چالشهای طرح:

زمانبری بالای احداث پروژه با ارائه حدود ۱۴۰۰ کیلومتر کانال در طرح حجه عظیم خاکبرداری و حفر کانال در دل رشته کوه زاگرس و عبور از رشته کوه البرز مصرف بالای انرژی جهت پمپاژ حجم نجومی آب به ارتفاع ۱۰۰۰ متر در لاک‌های مسیر عدم بهره مندی مناطق شسرقی و مرکزی کشور که بحران اصلی آب و خشکسالی کشور را دارند

تنی چند از کارشناسان محترم «دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی»، طرح بلند و گسترده پنج‌هزار صفحه‌ای ۱۰ جلدی وزارت جهاد سازندگی را مورد مطالعه قرار دادند و سرانجام در آبان‌ماه سال ۸۴ گزارشی تحت عنوان «بررسی امکان‌پذیری اتصال آب‌های شمال و جنوب» از سوی این مرکز منتشر شد. از این گزارش گاهی باعنوان «گزارش بررسی گزینه‌های پیشنهادی طرح کانال کشتیرانی جنوب شمال» یاد می‌شود

۳- طرح پیشنهادی مهندس شاهدانی

مهندس محمود شاهدانی، با استفاده از مدلسازی کامپیوتری از آخرین نقشه های ناسا، ضمن اثبات محصور بودن سه دشت جازموریان، لوت و دشت کویر طرح ایجادسه دریاچه را با استفاده از حفر ۱۲۶ کیلومتر تونل در شمال و جنوب جازموریان و پمپاژ آب در دو مرحله به ارتفاع ۵۰۰ متر به کویر لوت و ایجاد یک کانال ۶۱ کیلومتری جهت انتقال آب به دشت کویر عملا

محاسن :

در بر گرفتن تمام استانهای کوری و خشک مرکز کشور زمان کوتا‌تر نسبت به سایر پیشنهادها به خاطر حفر تنها ۱۲۶ کیلومتر تونل ۱۱ کیلومتر کانال ایجاد بنادر متعدد به همراه سواحل طولانی در ۹ استان و ۳۵ شهرستان کوری گسترش صنایع حمل و نقل دریایی، کشتیسازی، ماهیگیری و گردشگری تغییر اقلیم منطقه از گرم و خشک به معتدل و مرطوب احیاء اکوسیستم مخصوص مناطق نیمه استوایی گسترش صنایع فولاد و کاشی و سرامیک در طول سواحل امکان احداث مراکز آب شیرین کن در طول سواحل احیاء اکوسیستم مخصوص مناطق نیمه استوایی

عدم پیش بینی برای ایجاد چرخه آب و جلوگیری از راکد شدن دریاچه‌ها مصرف بالای انرژی جهت پمپاژ حجم نجومی آب به ارتفاع ۱۰۰۰ متر عدم بهره مندی مناطق غربی و شمال شرقی کشور کنترل شنهایی روان واقع در دشت کویر و کویر لوت جلوگیری از روند افزاینده بیابان زایی جازموریان و کویر لوت و دشت کویر جلوگیری از روند مهاجرت شهرهای حاشیه کویر به شهرهای بزرگ و خوش آب و هوا

تعمیر فرهنگ و تاریخ و آداب و رسوم و اقتصاد و زبان مناطق مرکزی ایران تمرکز زیادی از سواحل شمالی و جنوبی در تعطیلات تابستانی و نوروز چالشهای طرح : عدم پیش بینی برای ایجاد چرخه آب و جلوگیری از راکد شدن دریاچه‌ها مصرف بالای انرژی جهت پمپاژ حجم نجومی آب به ارتفاع ۱۰۰۰ متر عدم بهره مندی مناطق غربی و شمال شرقی کشور عدم پیش بینی طرح برای چگونگی خروج آبهای راکد سه دریاچه ایجاد شده عدم برنامه مناسب جهت خروج رسوبات دریایی و معطل افزایش شوری آب در دشتهای نمکی