

### با فرودگاه‌های بدون پرواز ایران آشنا شوید

# ایست! برج مراقبت تعطیل است



**این جاپوشهر، فرودگاه جم‌همچنان خاموش است**
فرودگاه توحیدجم از فرودگاه‌های قدیمی کشور است که بیش از دو دهه از عمر آن می‌گذرد و در سال‌های اخیر با جابه‌جایی تعداد زیادی از کارکنان شرکت‌های نفت و گاز و به چشم‌ندیده‌اند یا اگر هم دیده‌اند، آن قدر تک‌تو تک بوده که نام‌نیمه تعطیل بر آنها گذاشته‌شده‌است.

«عباس آخوندی» وزیر راه و شهرسازی در مورد وضع فرودگاه‌های کشور در آخرین اظهارنظر خود گفته است که «در حال حاضر ۲۷ فرودگاه در کشور وجود دارد که ۵۴ فرودگاه فعال است.»

با یک حساب سرانگشتی می‌توان گفت که دست‌کم ۱۳ فرودگاه در کشور غیرفعال است که البته برخی از این فرودگاه‌ها اصولاً ساختار مسافربی نداشته یا مالکیت آنها متعلق به مناطق آزاد یا بعضی ازوزارتخانه‌هاست.

اما برخی فرودگاه‌های غیرفعال یا نیمه‌تعطیل مربوط به استان‌های همجوار تهران است که به دلیل نزدیکی به پایتخت اساساً سفر هوایی توجیه اقتصادی نداشته و مردم ترجیح می‌دهند با هزینه کمتر از سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای یا ریلی استفاده کنند، هرچند که راه‌اندازی پروازها دیگر نقاط کشور در این فرودگاه‌ها دارای توجیه خواهد بود.

بااین‌حال در این گزارش به برخی فرودگاه‌های نیمه‌فعال یا تعطیل کشور سر می‌زنیم، پروازی روی خط گزارش مهر به فرودگاه‌های بدون پرواز این روزهای کشور.

#### این جا پارس آباد، فرودگاهی که خواب پرواز می‌پزند

به گزارش مهر، فرودگاه پارس آباد در ابتدا وابسته به مجموعه عظیم گشت و صنعت مغان تأسیس و در سال ۱۳۸۱ از آن منفک شد و به‌منظور بهبود خدمات آن به شرکت‌مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور تحویل داده‌شد. به‌دلیل واقع‌شدن در مرز شمالی استان، مجاورت با یکی از قطب‌های تولید محصولات کشاورزی و امکان برگزاری ارتباط با کشورهای آسیای میانه، مدیران روزه‌های بسیاری برای این فرودگاه مجسم کردند از جمله این که فرودگاه پارس آباد بنیست همیشگی شمال استان را در هم خواهد شکست و به‌عنوان یک خط هوایی ایمن می‌تواند تمامی کمبودها و مشکلات ناشی از زیرساخت‌های راه زمینی را جبران کند.

هر پرواز این فرودگاه به‌عنوان توسعه استان قلمداد شد و قرار بود به‌واسطه آن از دبیل پلی‌بزننده کشورهای همسایه و هوایپاهاتولیداتمختلفاستانرا بسته‌بسته‌صاد کنند. با این وجود خواب خوش فرودگاه پارس آباد گرفتار بی‌برنامگی‌هاو غفلت‌هایمتعدادات‌تلف‌تهاروای خروح از بنیست شمال استان ترسیم نشد، بلکه امروز روهایی استفاده از ظرفیت این فرودگاه برای منطقه آزاد تجاری که هنوز مصوب نشده‌است، از سوی مدیران و کارشناسان بسیاری ناممکن جلوه می‌کند.

فرودگاه پارس آباد تا همین چند سال پیش و تاسال ۱۳۹۲ که برای تعمیر و تجهیز تعطیل نشده بود، پروازهای زیادی را روانه آسمان نکرده بود.

به‌دلیل محدودیت امکانات فرودگاه برخلاف انتظاری که از این زیرساخت توسعه می‌رفت، پروازها به‌ندرت بود و درمقابل اغلب جابه‌جایی بار و مسافر در شمال استان از راه زمینی انجامی‌شد.

#### این جا لاک‌آباد، فرودگاه صنعتی ترین استان کشور پرا

در سال ۱۳۶۶ کل مطالعاتی احداث این فرودگاه از طریق استان مرکزی و در نظارت سازمان هوایبیمایی کشوری، در شمال شرقی شهرستان اراک و در قسمت کویر میقان، همجوار با آکوئوریسیم دریاچه نمک میقان؛ در اراضی به وسعت ۴۰هکتار آغاز و در شهریور ۱۳۷۸ با اتمام کار عملیات احداث ساختمان‌های اداری و جانبی و باند پروازی توسط ریاست جمهوری وقت افتتاح‌شد.

این درحالی است که سا توجه به مشکلات موجود، تا اسفندماه سال ۱۳۸۴ به‌جز پروازهای اختصاصی و هوایپماهای آموزشی و سم‌پاشی از سرمایه‌گذاری بیش از ۷میلیارد تومانی صورت گرفته در این فرودگاه بهره‌بردار نمی‌چندانی نشده‌بود.

پس از آن با پیگیری مسئولان استانی، پروازهایی در مسیرهای اراک- مشهد و اراک- کیش به‌صورت فصلی برقرار شد که این پروازها کجاو در مرز تادمتی برقرار بود و حالاین فرودگاه مدتی است در حسرت اوج گرفتن پروازی ماندده‌است.

تعطیلی پروازهای فرودگاه اراک در حال رخ می‌دهد که به گفته برخی مسئولان، قرار بود در این فرودگاه پروازهای خارجی دایر شود، دو گانه‌ی که در صنعتی ترین استان کشور می‌تواندبستری برای رونق سرمایه‌گذاری باشد.

پرواز به مشهد است، در گفت‌وگو با مهر با بیان این که از تعطیلی پروازهای فرودگاه همدان مطلع نبودم و پس از مراجعه به فرودگاه متوجه تعطیلی دو ماهه پروازها شدم، می‌گویم: اطلاع‌رسانی بر نامه‌های فرودگاه همدان بسیار ضعیف‌است.

نسرین مژگانی با یادآوری این که فرودگاه همدان شهرت بسیاری دارد و بیش از ۸۰سال از عمر آن می‌گذرد و در سال‌های اخیر اعتبارات کلانی برای بهسازی آن صرف شده‌است، ادامه می‌دهد: متأسفانه هنوز به‌رهای از این همه هزینه‌های مردم استان همدان نشده‌است.

وی معتقد است که در حال حاضر مسافران مشهد باید از فرودگاه تهران استفاده کنند که این امر خود هزینه‌هایی ایجاد می‌کند، گذشته از هزینه‌هایی که برای سفر به تهران در مسافران تحمیل می‌شود، احتمال لغو پرواز در زمان رسیدن به فرودگاه تهران نیز وجود دارد و این امر دور از ذهن نیست.

«همدان نیازمند برقراری پروازها حداقل به مقصد‌های پر مسافر است» موضوعی که این شهروند همدانی تأکید می‌کند تا بگوید: اگر فرودگاه همدان در برقراری پروازها مشکل دارد چرا چرا این همه اعتبار صرف ساخت و بهسازی آن شده‌است.

یک شهروند دیگر نیز با تأکید بر این که تأمین زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و هوایی‌ی زمینه جذب سرمایه‌گذار در استان همدان است،

می‌گوید: متأسفانه همدان نتوانها از پروازها بهره‌ای ندارد بلکه ساخت و تکمیل راه‌آهن آن نیز خود قصه‌ای چند ۱۰ساله‌است.

رضا حسینی سا بیسان این که سرمایه‌گذار در ورود به هر منطقه ابتدایی ترین نیاز را فرودگاه می‌داند، اضافه می‌کند: تا زمانی که همدان در زیرساخت‌های ابتدایی برای جذب سرمایه‌گذار مشکل دارد، نمی‌توان انتظار تحول داشت.

وی با بیان این که مردان و زنان کهنسال توانایی سفر به شهرهای مثل مشهد را با خودرود شخصی‌آوتویوس ندارند و پرواز آسایش سفر را برای آنها مهیامی‌کند، سوال می‌کند: چرا استان همدان باید از حداقل‌های یک کلاس‌شهر بی‌بهره باشد اما ناممکشهرتی را با خود یک‌یکند.

#### وعده‌دار دیهشت نامنقضی شد

لغو پروازهای همدان به کیش و مشهد در حالی است که معاون گردشگری شرکت سیاحتی علی‌صدر گفته بود، «دییهشت‌ماه سال جاری این پروازها از سر گرفته می‌شود»، موضوعی که محقق نشد تا تاریخ این وعده نیز منقضی‌شود.

معاون دولتی در گفت‌وگو با مهر اضافه می‌کند: پروازهای همدان - مشهد و همدان - کیش در اسفندماه سال گذشته به دلیل اتمام قرارداد لغو شده بود که با ریزش‌های امیدواریم در دیهشت‌ماه‌اسمال این پروازها دوباره از سر گرفته‌شود.

وی با بیان این که در پیگیری‌های صورت گرفته افزایش ۱۰ تا ۱۵ درصدی نرخ پروازها مطرح‌شده‌است، یادآور می‌شود: افزایش نرخ فقط مختص به شرکت سیاحتی علی‌صدر است و شرکت سیاحتی علی‌صدر است که سیاحتی علی‌صدر با تأکید بر این که پروازها فعلاً برقرار نیست و در حال مذاکره ایم و تاکنون به نتیجه‌ای نرسیده‌ایم، می‌گوید: شرکت کیش‌ایر دستورالعملی دارد که بر مبنای آن تنها برای برقراری پرواز کیش‌ایر اعلام آمادگی کرده اما همدان خواستار پرواز مشهد نیز هست.

ملکی با بیان این که وضع به‌زودی مشخص خواهد شد و همین‌چیز بستگی به تقاضنامه دارد، ادامه می‌دهد: فعلاً تاریخ دقیقی برای برقراری پروازها مشخص نشده‌است.

معاون گردشگری شرکت سیاحتی علی‌صدر یادآور می‌شود: در سال گذشته هفتای دو بار پرواز از همدان به کیش و همدان به مشهد و برعکس انجام می‌شد.

**هزینه ۲۴ میلیاردی دیگر هیچ**
استاندار همدان نیز در این خصوص در گفت‌وگو با مهر می‌گوید: در طول دو سال اخیر ۲۳میلیارد تومان در فرودگاه همدان هزینه‌شده‌است.

«محدانصر نیکبخت» معتقد است که اختصاص این میزان اعتبار، فرودگاه همدان را به فرودگاه بین‌المللی تبدیل کرده و باید مد مردم همدان برای استفاده از پروازها مایل و رغبت‌داشته‌باشد.

نیکبخت ادامه می‌دهد: به دنبال این هستیم که هزینه بلیت پرواز همدان - کیش کاهش یابد چرا که شرکت

کیش ایر به دنبال افزایش قیمت بلیت پرواز است.

وی می‌گوید: فرودگاه یکی از زیرساخت‌های مهم در گردشگری بوده و شرکت علی‌صدر در حال مذاکره با شرکت کیش ایر برای برقراری مجدد پروازها است.

#### بهبوایبیمای اختصاصی نیاز مندیم

معاون عمرانی استاندار همدان نیز با تأکید بر این که باید هوایبیمای اختصاصی برای فرودگاه همدان خریداری شود، می‌گوید: برقراری پرواز همدان - تهران از فرودگاه همدان توجیه اقتصادی ندارد.

«حمود زاعر اقی» یادآور می‌شود: یبگذاری و ماندگاری پروازها نیازمند استقبال مردم بوده و بغای پرواز باید سوددهی داشته‌باشد.

وی با تأکید بر این که شرکت‌های خصوصی پروازهای فرودگاه همدان را انجام می‌دهند، اضافه می‌کند: این شرکت‌ها باید به سوددهی موردنظر خود دست یابند تا پروازها را ادامه دهند، از این‌رو از مردم همدان می‌خواهیم پس از برقراری پروازها به‌جای انجام پروازهای خود از تهران، فرودگاه همدان را برای این موضوع انتخاب کنند.

وی البته معتقد است: با توجه به اتمام آذانه همدان - ساوه فاصله زمانی و مکانی همدان با تهران کاهش یافته و توجیه اقتصادی برای برقراری پرواز تهران از فرودگاه همدان وجود ندارد.

عراقی با بیان این که سال گذشته شرکت‌های هوایبیمایی گاهی اوقات مشکلاتی را در انجام پروازها داشتند، تأکید می‌کند: یکی از اولویت‌های استان همدان باید خرید هوایپما برای فرودگاه همدان باشد تا دیگر مشکلی از نظر نداشتن هوایپما در پروازها نداشته‌باشیم.

#### فرودگاه همدان، تنها یک نام بین‌المللی

بنابراین گزارش، فرودگاه همدان که در سطح بین‌الملل باکدشناسایی OHHتعیین‌شده توسط سازمان بین‌المللی هوایبیمایی کشوری شناخته می‌شود با توجه به جایگاه منحصر به فرد خود، یکی از مهم‌ترین فرودگاه‌های غرب کشور به‌شمار می‌رود.

این فرودگاه یکی از قدیمی‌ترین فرودگاه‌های ایران با قدمت حدود ۸ دهه‌است. در سال ۱۳۲۵ شمسی پروژه ساخت فرودگاه جدید که در حوالی فرودگاه قدیم واقع شده بود مورد مطالعه قرار گرفت و در سال ۱۳۲۹ ساخت این فرودگاه آغاز شد که پروژه در سال ۱۳۵۱ اتمام و به بهره‌برداری رسید.

فرودگاه همدان دارای مجوز هر هوایی بوده و یک فرودگاه بین‌المللی است، بااین‌حال از ظرفیت‌های این فرودگاه در راستای تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل و توسعه سرمایه‌گذاری در استان کمتر استفاده‌شده‌است.

تعطیلی مستمر پروازهای این فرودگاه مشکلات جدی برای مسافران این مسیر به وجود آورده که آخرین برده از تعطیلی پروازهای این فرودگاه مربوط به تعطیلی پرواز کیش و مشهد است. برقراری پرواز دوبی در فرودگاه همدان یک از وعده‌های استاندارد بود که یک پرواز هم بر گزار شد اما در حال حاضر این پرواز نیز تعطیل شده‌است.

#### ظرفیت‌های مغفول یک فرودگاه

تا این‌جای ماجرا بخشی از مشکلات فرودگاه همدان به تعطیلی گاموبیگانه پروازهایش مربوط می‌شود، اما بخشی دیگر از مشکلات فرودگاه همدان به استفاده نکردن از ظرفیت‌های این فرودگاه در حد قابلیت‌های بین‌المللی آن بر می‌گردد.

اما نکته دیگر در مورد فرودگاه همدان اجرای پروژه‌های زیرساختی و توسعه این فرودگاه است که می‌تواند کلیدی برای ارتقای پروازهای فرودگاه باشد. در حال حاضر برخی پروژه‌های توسعه‌یابند و در حال انجام‌است.

موضوع دیگر بحث استقبال مردم همدان از پروازهای فرودگاه بوده که معلسول عوامل مختلف است. برخی مسئولان مدعی هستند که دلیل تعطیلی پروازها به استقبال نکردن مردم بر می‌گردد، هرچند که به‌منظر می‌رسد از ظرفیت‌های لازم برای معرفی پروازها و تبلیغات در این زمینه استفاده نشده‌است. همین‌طور از ظرفیت تورهایی گردشگری و مشارکت از اناس‌های خدمات مسافربری در این بخش بهره‌برده‌نشده‌است.

برقراری پروازهای عنایت عالیات نیز از دیگر وعده‌های داده شده توسط مسئولان استان همدان بوده که همچنان محقق نشده‌است.

علاوه بر ظرفیت‌های مسافربی فرودگاه همدان، این فرودگاه در بخش حمل‌ونقل بار می‌تواند منشأ تأثیر باشد. در حال حاضر به گفته برخی مسئولان پایانه بار هوایی یا تجارت هوایی معروف به (کارگو) در فرودگاه همدان راه‌اندازی شده که می‌تواند نقش مؤثری در دسترسی به بازارهای جهانی داشته‌باشد.

محمد فروت عنایت| یک هواشناس با بیان این که وزش بادهای ۱۲۰ روزه از دو، سه روز قبل در زابل شروع شده‌است، گفت: دیروز وزش باد شدید با سرعت ۹۰ کیلومتر بر ساعت در زابل سبب شد تا غلظت ذرات معلق در هوای

این شهر به ۱۷۵۱ میکروگرم بر مترمکعب یعنی ۱۱ برابر حد مجاز برسد که این آلایندگی ۳ برابر آلودگی هوای آلوده‌ترین شهر جهان است. استاندار اعلام هواشناسی، وزش بادهای ۱۲۰ روزه از اواخر هفته‌قبل در زابل شروع شده‌است. شهری که درست ۱۱ روز قبل از سوی سازمان جهانی بهداشت (با آلایندگی ۵۲۷ میکروگرم بر مترمکعب) به‌عنوان آلوده‌ترین شهر جهان انتخاب‌شد.

کارشناسان هواشناسی و محیط‌زیست در واکنش به عامل آلودگی این شهر، وزش بادهای تابستانه موسوم به «بادهای ۱۲۰ روزه» را عامل این آلودگی خواندند. آنها معتقدند، با وزش بادهای ۱۲۰ روزه در زابل، تالاب‌ها موز خشک و بدون پوشش گیاهی تبدیل به چشمه تولید گردوخاک در آسپای مرکز شده که مانند یک دودکش گردوخاک تولید می‌کند.

به گزارش ایسنا، عبدالرضا دهمرده،

کارشناس ارشد هواشناسی که با سرسالی و سیلاب‌زدگی در سال‌های اخیر از پاسوی سازمان هواشناسی به‌عنوان هواشناس برتر ایران در بخش «همدیدی» انتخاب‌شده نیز معتقد است که تالاب‌ها موز و بادهای ۱۲۰ روزه سبب افزایش غلظت ذرات معلق در هوای زابل و آلودگی این شهر شده‌است.

وی گفت: وزش بادهای ۱۲۰ روزه اتفاق جدیدی در اقلیم زابل نیست، بلکه این بادهای یک چرخه‌دایمی، پایدار و همیشگی در فصل تابستان هستند که از دهه‌ها، سده‌ها و شاید قبل‌تر از آن در زابل فعل بوده‌اند، اما نکته‌ای که در سال‌های اخیر وزش این بادها را خبرساز کرده، نقش آنها در فرسایش خاک، تولید گردوخاک و انتشار آن

تا سطح وسیعی از منطقه‌است.

وی افزود: در گذشته به سبب فراوانی آب در تالاب هاموز، وزش بادها، تولید گردوخاک و آسیب آلودگی‌ها را نمی‌کرد، یعنی در منطقه پروازها را ادامه دهند، از این‌رو از مردم همدان می‌خواهیم پس از برقراری پروازها به‌جای انجام پروازهای خود از تهران، فرودگاه همدان را برای این موضوع انتخاب کنند.

وی البته معتقد است: با توجه به اتمام آذانه همدان - ساوه فاصله زمانی و مکانی همدان با تهران کاهش یافته و توجیه اقتصادی برای برقراری پرواز تهران از فرودگاه همدان وجود ندارد.

#### تالاب‌های هاموز، آلودگی هوای زابل را برطرف می‌کند

دهمرده، احیای تالاب‌ها موز را نسخه درمان آلودگی هوای زابل دانست و افزود: این‌که امروز هاموز به‌عنوان یک عرصه طبیعی در فهرست ذخیره‌گاه زیست‌کره سازمان یونسکو ثبت‌شده و از این به بعد در حمایت سازمان‌های بین‌المللی قرار خواهد گرفت، فرصت مناسبی برای تبیین آثار مغرب خشک‌شدن هاموز و فرصتی برای احیای آن است.

وی با بیان این‌که امروز نگاه سازمان‌های بین‌المللی به تالاب‌ها موز و زابل معطوف شده‌است، ادامه داد: باید برای اعلام آثار مغرب خشکی تالاب‌ها موز، شبکه پوش غلظت ذرات غبار استان توسعه یابد، متأسفانه اکنون فقط دو ایستگاه پیش‌غبار در سطح استان فعال است که به‌لحاظ علمی این دو ایستگاه‌ها کافی است.

#### تالاب‌های هاموز دودکش انتشار گردوخاک در آسیای مرکزی

این کارشناس با بیان این‌که وزش بادهای ۱۲۰ روزه از سه، چهار روز قبل در زابل شروع شده‌است، ادامه داد: در نخستین روزهای فعالیت این بادهای دیروز سرعت وزش باد در زابل به ۹۰ کیلومتر بر ساعت رسید و سبب شد تا غلظت ذرات معلق در هوای این شهر به ۱۷۵۱ میکروگرم بر مترمکعب یعنی ۱۱ برابر حد مجاز برسد، این

آلودگی ۳ برابر میانگین آلودگی هوای زابل به‌عنوان آلوده‌ترین شهر جهان از نظر سازمان جهانی بهداشت است، این در حالی است که وزش بادهای خیلی قوی‌تر تا حدود ۱۶۵۰ کیلومتر بر ساعت هم در ایستگاه سینوپتیک زابل ثبت‌شده، اما گر دوجاک تولید شده مانند امروز نبوده‌است.

دهمرده با بیان این‌که تالاب‌ها موز در دهه‌های اخیر چندکس یار دچار خشکی شده‌است، عنوان کرد: بر اساس آثار بلندمدت ایستگاه هواشناسی

#### سیستان و بلوچستان

آغاز ورزش بادهای ۱۲۰ روزه در زابل

## تالاب هامون مثل دودکش غبار منتشر می‌کند

زابل، هوازه با خشک‌شدن تالاب‌ها موز، میزان وقوع پدیده‌های خاک‌دار در این شهر افزایش یافته‌است اما به نظر می‌رسد در دهه‌های اخیر وقوع این پدیده‌ها گسترده‌تر و شدیدتر شده‌است.

وی خشکی تالاب‌ها موز، کاهش و بی‌نظمی در بارش‌ها و افزایش وقوع پدیده‌های خاک‌دار در کشور را ناشی از گرمای زمین و تغییر اقلیم دانست و گفت: اتفاقی که امروز در بخش‌های شمالی سیستان و بلوچستان افتاده‌است، ناشی از توسعه‌صنعتی در کشورهای توسعه‌یافته‌است، امروز با افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای و تغییر اقلیم، آسیب‌های جدی به سیستان و بلوچستان وارد شده، آسیب‌ها ن‌قدر گسترده‌است که محیط‌زیست و دولت نمی‌توانند آنها را ظرف سه، چهار سال ترمیم‌کند.

او با بیان این‌که خشک‌شدن تالاب‌ها موز محصول انتشار بی‌مهابای گازهای گلخانه‌ای توسط کشورهای صنعتی است، افزود: دود کارخانه‌های این کشورها علاوه‌بر آلوده‌کردن شهرهای ما، آثار اجتماعی و فرهنگی زیادی نیز به بار آورده‌است.

این کارشناس اقلیم‌شناسی با اشاره به ورود سیلاب‌های اخیر و آبیگری ۳۵ روزه از تالاب‌ها موز، گفت: حتی آبیگری این سطح از تالاب‌ها موز برای کاهش آلودگی هوای زابل کافی نبوده‌است، زیرا با وجود آن، بازم هم در روز گذشته وزش باد شدید سبب تولید و انتشار گردوخاک از تالاب‌ها موز به شهرهای دیگر استان شده‌است، به‌طوری‌که شاخص کیفیت هوا یا در شرایط خط‌نفا قرار داشته یا ناسالم بوده‌است.

#### احیای تالاب‌ها موز، آلودگی هوای زابل را برطرف می‌کند

دهمرده، احیای تالاب‌ها موز را نسخه درمان آلودگی هوای زابل دانست و افزود: این‌که امروز هاموز به‌عنوان یک عرصه طبیعی در فهرست ذخیره‌گاه زیست‌کره سازمان یونسکو ثبت‌شده و از این به بعد در حمایت سازمان‌های بین‌المللی قرار خواهد گرفت، فرصت مناسبی برای تبیین آثار مغرب خشک‌شدن هاموز و فرصتی برای احیای آن است.

وی با بیان این‌که امروز نگاه سازمان‌های بین‌المللی به تالاب‌ها موز و زابل معطوف شده‌است، ادامه داد: باید برای اعلام آثار مغرب خشکی تالاب‌ها موز، شبکه پوش غلظت ذرات غبار استان توسعه یابد، متأسفانه اکنون فقط دو ایستگاه پیش‌غبار در سطح استان فعال است که به‌لحاظ علمی این دو ایستگاه‌ها کافی است.

این کارشناس اضافه کرد: باوجود داده‌های کیفیت هوا، علاوه‌بر انجام امور مطالعاتی و افزایش دقت پیش‌بینی‌های کوتا‌مدت و بلندمدت، می‌توان سازمان‌های بین‌المللی را با یک پوشش علمی و قابل استناد نسبت به آثار تخریب اقلیم و گرمای زمین متقاعد کرد.

او احیای تالاب‌ها موز را شندی توصیف و بیان کرد: تالاب‌ها موز قابل احیا است به شرطی که پس از تبیین آثار مغرب خشکی آن، تلاش همه‌جانبه‌ای بپیروم احیای آن شکل گیرد، اکنون علاوه‌بر پذیرش هاموز به‌عنوان ذخیره‌گاه زیست‌کره، این تالاب در فهرست تالاب‌ها موز مطرح‌شده‌است، این فرصت مناسبی می‌توان از اعتبارات بین‌المللی که اخیراً کنفرانس بین‌المللی تغییر اقلیم در پاریس مورد توافق کشورهای مختلف قرار گرفت نیز استفاده کرد.

### کرمانشاه

## کرمانشاه مهد اسب نژاد «کرد» است

المپیک کرمانشاه گزار می‌شود. الماسی همپهبر در خصوص جایگاه اسب کرد، اظهار کرد: نخستین قدم در بحث اسب کرد این است که به معرفی آن در سطح کشور و جهان بپردازیم، لذا اقدام به برگزاری جشنواره زیبایی اسب طاقسیستان کردیم که این جشنواره جزو برترین شوهای زیبایی اسب کشور است.

این مسئول در هیأت سوارکاری استان گفت: پایه‌کلیده‌های اسب‌های دنیا، اسب کرد است و استان وجود نداشت و به نوعی رشته سوارکاری در این دیار دچار ضعف شدیدی شد. رئیس هیأت سوارکاری استان کرمانشاه گفت: تا سال ۱۳۸۰ تا همین چندسال اخیر هیچ مسئولی به سوارکاری و صنعت اسب توجه نمی‌کرد، اما با حمایت مدیرکل فعلی ورزش و جوانان استان از این رشته و اختصاص دادن مکانی در دهکده المپیک برای رشته ورزشی سوارکاری در استان مجددا در استان

فعال شد. وی خاطرنشان کرد: در حال حاضر کورس‌های پایزه و بهاره در دهکده



از ویژگی‌های اسب کرد است. الماسی اظهار کرد: گردن فراخ، سینه ستبره، سر افراشته و سمر و گردن قوی‌شکل نشانگر ویژگی‌های اسب اصیل کرد است.