

#### نابودی بخشی از آبسنگ‌های مرجانی در جهان

در حالی که بر اساس برخی مطالعات انجام شده حدود ۲۰ درصد از آبسنگ‌های جهان نابود شده‌اند و این اکوسیستم در آب‌های جنوب کشور هم وضعیت چندان مطلوبی نداشته است، سازمان حفاظت محیط زیست اقداماتی را در جهت حفاظت از آبسنگ‌های مرجانی انجام داده است.

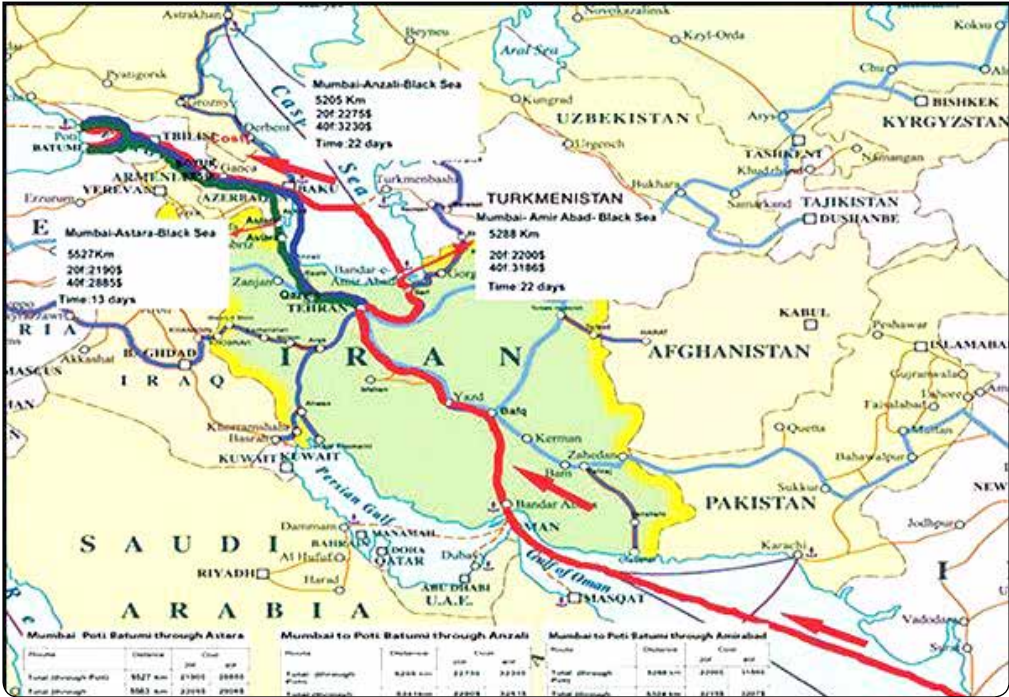
به گزارش اقتصادسراسر آمد، مرجان‌ها گروهی از جانوران دریایی هستند که معمولاً روی بستر دریا به‌صورت ثابت زیست می‌کنند مرجان‌های پولیپ جاندارانی ریز هستند که اششکال و انداز‌ها و رنگ‌های مختلفی دارند که انواع آن به صدها و شاید هزاران گونه پولیپ برسد. این جانداران دیوار‌ها یا آبسنگ‌های مرجانی را که نامی رایج است، تشکیل می‌دهند. صخره مرجانی آبسنگ‌هایی سفت و محکم هستند که تا سطح آب بالا می‌آیند و آن را می‌شکافد. رشد این جاندار از هزاران سال پیش آغاز شده است و تا باد هم ادامه دارد و این محصولات عظیم که انسان قادر به شبیه‌سازی آن نیست، نتیجه رشد همان جاندارریزی است که تقریباً در اغلب موارد با چشم غیر مسلح هم قابل رویت نیستند.

#### انواع آبسنگ‌های مرجانی

آبسنگ‌های مرجانی به بستری سخت و آب گرم و زلال نیاز دارند تا برای اولین بار به عنوان مرجان خودنمایی و رشد خود را آغاز کنند و به مرور زمان بزرگ می‌شوند سپس می‌میرند و تبدیل به سطحی سخت برای مرجان می‌شود که روی آن رشد می‌کند و با گذشت سال‌ها بزرگ و بزرگتر می‌شود تا صخره مرجانی را تشکیل دهد و از اینجاست که رشد فزاینده آبسنگ‌های مرجانی ادامه می‌یابد و انواع و اششکال مختلفی پیدا می‌کند. مهمترین انواع آبسنگ‌های مرجانی عبارتند از: آبسنگ‌های حاشیه‌ای، آبسنگ‌های سدی و آبسنگ‌های مرجانی حلقوی یا اتول.

دریاها و اقیانوس‌های جهان در بردارنده حدود ۶ میلیون کیلومتر مربع آبسنگ‌های مرجانی هستند که عمدتاً در مناطق استوایی بین دو عرض ۳۰ درجه شمالی و ۳۰ درجه جنوبی واقع شده‌اند. این میزان ۰.۰۸۹ درصد از وسعت اقیانوس‌های جهان و کمتر از ۱.۲ درصد از مساحت آب‌های ساحلی را تشکیل می‌دهند.

آبسنگ‌های مرجانی منبعی غنی از ثروت های طبیعی هستند که انسان از آن بهره می‌برد اما بر اساس تحقیقی در ارزیابی آبسنگ‌های مرجانی در سطح جهان نشان داده شد که حدود ۲۰ درصد از آبسنگ‌های جهان عملاً نابود شده‌اند. این پژوهش می‌افزاید که ۲۴ درصد از آبسنگهای جهان در معرض تأثیرات به شدت زیان بار هستند که ناشی از فعالیت‌های انسانی نابود کننده است. در این شرایط یونسکو تأکید می‌کند که دیوار بزرگ مرجانی باید در فهرست میراث جهانی در جایگاه اکوسیستم‌های «در معرض خطر» قرار گیرد. با وجود اینکه آبسنگ‌های مرجانی مساحت کمی از کره خاکی را تشکیل می‌دهند اما از هر نوع نظام زیست محیطی دیگر متنوع‌تر هستند. در حال حاضر حدود ۴۰۰ نوع ماهی مرجانی در اقصی نقاط جهان وجود دارد که این میزان امسادل یک چهارم همه انواع فقط ماهی‌های دریایی است همچنین حدود ۱۵۰۰ گونه ماهی آبسنگ‌های مرجانی سدی بزرگ استرالیا شناسایی شده‌اند. ماهی‌های مهره دار بیشترین تنوع را در آبسنگ‌های مرجانی دارند که می‌توان آنها را با پرندگان که در جنگلهای اطراف هستند، مقایسه کرد.



**گروه ترانزیت – توحید ورستان** – در ۲۸ دسامبر ۲۰۲۳، رئیس آژانس سرمایه گذاری ملی قرقیزستان اعلام کرد که ساخت راه آهن چین، قرقیزستان و ازبکستان به عنوان عنصر مهمی از کریدور ریلی اوراسیا، در سال ۲۰۲۴ آغاز می‌شود. به نظر می‌رسد این اعلام آغاز مرحله جدیدی در اجرای این پروژه باشد که در ابتدا توسط کشورهای شرکت کننده در دهه ۱۹۹۰ پیشنهاد شد و به دلیل نقش بالقوه آن در توانمندسازی، اهمیت مهمی برای حمل و نقل ریلی بین قاره‌ای کل اوراسیا خواهد داشت.

#### غلبه بر موانع سه‌گانه

اگرچه طرفین برای اولین بار در سال ۱۹۹۷ تفاهم نامه همکاری را در رابطه با این پروژه امضا کردند، اما سه مانع عمده بر سر راه توسعه مشترک آن‌ها وجود داشت که آن را برای سال‌ها به تعویق انداخت. در واقع، دو مورد از این موانع تنها در اوایل سال ۲۰۲۳ برطرف شد. براساس گزارش تازنمای «چشم‌انداز جدید شرقی» نخستین مورد از این موانع، مجموعه‌ای از اختلافات بین شرکت کنندگان در مورد مسیر خط اصلی از طریق خاک قرقیزستان بود؛ در حالی که چین و ازبکستان می‌خواستند این خط را در کوتاه‌ترین مسیر ممکن طی کنند و در نتیجه بزرگترین شهرها و مراکز صنعتی قرقیزستان را به حاشیه برانند. بیشکک بر مسیر طولانی‌تری اصرار داشت که با اهداف برنامه توسعه شبکه حمل و نقل آن تا سال ۲۰۴۰ مطابقت دارد. در نهایت، ازبکستان و چین ادعاهای همتایان قرقیزستانی خود یعنی نسخه

## بررسی «روزنامه‌دریایی سرآمد» از فرصت‌ها و چالش‌های کریدور چین-قرقیزستان-ازبکستان

# نقش ایران در توسعه مسیر جدید چین به اروپا

کار خودداری کرد. بر این اساس که عادلانه نخواهد بود که کوچکترین جمهوری از سه جمهوری متحمل هزینه‌های ساخت گرانترین و طولانی‌ترین (۲۸۰ کیلومتر از ۴۵۰ کیلومتر) بخش راه آهن شود. بحث در مورد تأمین مالی بخش قرقیزستان همچنان ادامه دارد و شرکای آن پیشنهاد کمک به آن را در قالب تسهیلات از چین داده‌اند. پیشنهاد دیگر این است که قرقیزستان می‌تواند در ازای ساخت راه‌آهن حقوق توسعه ذخایر معدنی خاصی را واگذار کند. طرفین همچنین در مورد امکان بازپرداخت تدریجی هزینه کار توسط قرقیزستان با انتقال بخشی از کرایه ترانزیت به تأمین‌کننده مالی گفت‌وگو کردند، مبلغی که ۲۰۰ میلیون دلار در سال تخمین زده می‌شود. اما قرقیزستان قرا ن نگرفت. رئیس‌جمهور قرقیزستان با توجه به بدهی قابل توجه این کشور به چین خواستار به حداقل رساندن استقراض خارجی شده است.

براساس گزارش روزنامه دریایی سراسر آمد، به طور خاص، باوجود احیای بحث‌ها در مورد ساخت خط اصلی ریلی، علاقه روزافزون طرفین به ارتقای آن و ایجاد فضای ژئوپلیتیکی مساعد برای توسعه آن، به نظر هنوز زود است که تمام موانع بر سر راه ساخت آن در سال ۲۰۲۴ حذف شده‌اند. با این وجود، مشکل مالی باید به عنوان یک موضوع چانه زنی در نظر گرفته شود تا تصمیم قطعی قرقیزستان برای مشارکت یا کناره‌گیری از پروژه در نظر گرفته شود. در این مرحله اهمیت اجرای پروژه تا حد زیادی غیر قابل تردید بوده و قرقیزستان به دنبال به حداکثر رساندن خود است و هیچ یک از طرفین علاقه‌ای به خروج از پروژه ندارند. در ۲۴ ژانویه ۲۰۲۴، در جریان گفتگوهای شوکت میرزیایف، رئیس‌جمهور ازبکستان و شی چین پینگ، رئیس‌جمهور چین در پکن، هر دو طرف بار دیگر بر اهمیت آغاز کار ساخت راه آهن چین-قرقیزستان-ازبکستان تأکید کردند و آن را به عنوان یک خط اصلی برای تشکیل یک جزء مهم از پل حمل و نقل و ترانزیت بین قاره‌ای، بخشی از «بنتار کمربند، جاده» توصیف کردند.

اروپای جنوبی در امتداد این کریدور ۹۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر و تقریباً یک هفته سریع‌تر از هر یک از مسیرهای موجود خواهد بود. علاوه بر این، به عنوان جنوبی‌ترین مسیر، می‌تواند مقرون به صرفه‌ترین راه برای انتقال صادرات چین به تعدادی از مناطق دیگر، به ویژه خاورمیانه و شمال آفریقا باشد. پیش‌شرط‌های مشخصی برای توسعه مسیر وجود دارد؛ به عنوان مثال، در پایان سال ۲۰۲۲، ایران برای مشارکت در مسیر ترانزیتی از چین از طریق قرقیزستان و ازبکستان به خاورمیانه ایران علاقه کرد. پیشرفت در توسعه خط جدید احتمالاً پروژه‌های رقیب (عمدتاً قزاقستان و مغولستان) را تشویق کند تا به چین و سایر کشورهای درگیر در مسیرهای امیدوارکننده اوراسیا امتیازاتی بدهند. وجود یک جایگزین مناسب دیگر به ناچار منجر به افزایش رقابت بین مسیرها می‌شود.

#### مانع تأمین مالی بخش قرقیزستان

دورنمای آغاز ساخت راه آهن در سال ۲۰۲۴ در جلسه ۲۶ دسامبر ۲۰۲۳ بین رئیس‌کابینه وزیران قرقیزستان و وزیر حمل و نقل ازبکستان، مورد بحث قرار گرفت. به احتمال زیاد، فضای سازنده این مذاکرات بود که منجر به اعلام رسمی رئیس آژانس سرمایه‌گذاری ملی قرقیزستان شد. با این وجود، در حالی که اعلامیه رسمی دلگرم‌کننده است، هنوز بسیاری از سوالات بی‌پاسخ باقی مانده است. به طور خاص، پروژه راه آهن چین، قرقیزستان و ازبکستان منحصرأ در زمینه جذب سرمایه‌گذاری خارجی حدود ۷ تا ۹ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۴-۲۰۲۶ در اقتصاد قرقیزستان ذکر شده است. از آنجایی که هزینه ساخت بخش قرقیزستان راه آهن چند میلیارد دلار تخمین زده می‌شود، دولت قصد ندارد این پروژه را از بودجه ملی تأمین کند. در مذاکرات، سه طرف ابتدا بر این اساس پیش رفتند که هر کشور بخش خود از راه آهن را تأمین مالی خواهد کرد، اما در سال ۲۰۲۲ از این موضع خارج شدند. در حالی که چین و ازبکستان مایل به تأمین مالی بخش‌های خود به طور مستقل بودند، قرقیزستان از انجام این

#### نقش ایران در توسعه مسیر جدید

اهمیت بالقوه خط اصلی را به سختی می‌توان نادیده گرفت، زیرا بسیاری از کریدورهای فعلی بین چین و اروپا (چین-روسیه-اروپا، چین-مغولستان-روسیه-اروپا، چین-قزاقستان-روسیه-اروپا) نزدیک به ظرفیت کامل خود هستند. کریدور جدید که توسط خط اصلی چین-قرقیزستان-ازبکستان به همراه یک مسیر بسیار پیشرفته دیگر به نام ازبکستان – ترکمنستان – ایران – ترکیه معرفی می‌شود و حجم حمل و نقل کالا از چین به اروپا را حدود ۱۰ میلیون تن در سال افزایش می‌دهد. خط اصلی جدید، به عنوان جنوبی‌ترین کریدور راه آهن، ممکن است کوتاه‌ترین نیز باشد؛ به گفته کارشناسان این سه کشور، مسیر شرق چین تا بنادر

#### اپلیکیشن ۱۴۱ پر مخاطب‌ترین کانال ارتباطی مرکز مدیریت راه‌است

## ارائه اطلاعات جاده‌ها از مسیر کانال‌های مدیریت راه‌ها و مسافران



همه استان‌های کشور امکانات نظارتی و اطلاع‌رسانی دارد، در هر ۳۰ الی ۴۰ کیلومتر به صورت میانگین، یکی از تجهیزات هوشمند جاده‌ای نصب است که اطلاعات ترافیکی و وضعیت راه‌ها احصا می‌شود، اگر مردم پیش از عزیمت به سفر، این اطلاعات را کسب کنند، قطعاً امکان مدیریت بار ترافیکی جاده‌ها وجود خواهد داشت.

معاون مرکز مدیریت راه‌های کشور تصریح کرد: اپلیکیشن ۱۴۱ از آن منظر که در بین کانال‌های ارتباطی ما، بیشترین استقبال را از سوی مردم دارد که به‌طور مستمر در حال توسعه و به‌روزرسانی است به گونه‌ای که از ابتدای سال تا پایان دی ۴۱۴ میلیون درخواست در اپلیکیشن ثبت شده است؛ فقط در دی‌ماه ۳۳ میلیون درخواست ثبت شده‌داشتم، طبق اطلاعاتی که داریم، ۱،۴ میلیون نفر اپلیکیشن ۱۴۱ را روی تلفن‌های همراه خود نصب کرده‌اند.

مخبر گفت: از ابتدای امسال ۲۱ میلیون تماس با تلفن مرکز مدیریت راه‌ها ثبت شده است و در دی‌امسال ۱۳۰ هزار تماس داشته‌ایم، در موضوع سامانه پیامکی نیز از ابتدای سال ۷۹۹ هزار پیامک دریافت کرده‌ایم، بطوریکه در دی‌امسال ۵۲ هزار پیامک ثبت شد.

وی افزود: سامانه‌های هوشمند حمل و نقل جاده‌ای در راه‌های

در مانتیورها به‌صورت زنده وجود دارد، آخرین تصاویر دوربین‌ها جهت استفاده مسافران در سایت و اپلیکیشن ۱۴۱ درج می‌کنیم. مخبر ادامه داد: برای مسافران این امکان فراهم شده است که در طول مسیر بین مبدأ تا مقصد از موقعیت مکانی مجتمع‌های خدماتی-ترافعی، جایگاه‌های عرضه سوخت، امکانات امدادی، حد ترخص شرعی و غیره مطلع باشند؛ کانال دیگر ارتباط ما با مردم سامانه پیامکی ۱۰۰۱۴۱ است که امکان اطلاع‌رسانی وضعیت راه‌ها و شرایط جوی جاده‌ها به مسافران را دارد.

وی افزود: در ایام تعطیلات و شرایط خاصی جوی مانند بارش برف و باران تعداد ترافیک مسیر، به‌مقاصی عرضه می‌شود. معاون مرکز مدیریت راه‌های کشور اظهارداشت: در سالن عملیات مرکز مدیریت راه‌ها، امکان نمایش تصاویر بیش از یک‌هزار دستگاه دوربین نظارت تصویری به صورت آنلاین

مهدی مخبر، معاون مرکز مدیریت راه‌های کشور درباره اهمیت اطلاع‌رسانی وضعیت راه‌ای کشور به مردم گفت: در همین راستا سامانه جامع ۱۴۱ کانال ارتباطی ۲۴ ساعته مرکز مدیریت راه‌ها با مردم و مسافران در همه ایام سال در خدمت مسافران هستیم. وی افزود: اهمیت این موضوع با گونه‌ای است که در کنار سامانه، اپلیکیشن ۱۴۱ و سایت www.141.ir راه‌اندازی شده است که کانال‌های ارتباطی ما با مردم است. در اپلیکیشن و سایت امکان مسیر یابی، تعیین مدت‌زمان رسیدن به مقصد و فاصله طولی بین مبدأ و مقصد وجود دارد، همچنین آخرین تصاویر جاده و ترافیک مسیر، به‌مقاصی عرضه می‌شود. معاون مرکز مدیریت راه‌های کشور اظهارداشت: در سالن عملیات مرکز مدیریت راه‌ها، امکان نمایش تصاویر بیش از یک‌هزار دستگاه دوربین نظارت تصویری به صورت آنلاین

## فراخوان مناقصه عمومی

## آگهی شماره: ۲۴۸/الف/۱۱- ۱۴۰۲ م

نوبت دوم

شرکت آب و فاضلاب استان کرمان در نظر دارد مناقصه شماره: ۲۴۸/الف/۱۱- ۱۴۰۲ م، موضوع: جفر چاه مجتمع دشت مهران شهرستان رودبار جنوب را با برآورد: ۰۷۷،۰۷۷،۰۸۲ ریال و مبلغ تضمین فرایندار جاع کار: ۰۳،۶۰۳،۸۶۰ ریال از محل اعتبارات عمرانی و با حداقل تعداد شرکت کنندگان ۲ نفر و به شماره ۰۳۰۶۹۳۰۰۰۳۰۰۲۰۰ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

لذا از کلیه شرکت‌هایی که دارای گواهی صلاحیت در رشته حفاری رتبه بندی از وزارت نیرو یا مجوز پروانه حفاری از آب منطقه‌ای و همچنین صلاحیت ایمنی صادره از اداره تعاون کار و رفاه اجتماعی می‌باشند، دعوت می‌شود. جهت دریافت اسناد مناقصه تا ساعت ۱۹ روز چهارشنبه مورخ ۰۲/۱۲/۱۴۰۲ به سامانه ستاد مراجعه نمایند.

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

مشخصات این مناقصه در سایت شرکت مهندسی آب و فاضلاب به آدرس [www.abfakerman.ir](http://www.abfakerman.ir) موجود می‌باشد.

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ساعت ۰۸:۰۰ صبح روز چهارشنبه مورخ ۰۲/۱۲/۱۴۰۲ می‌باشد.

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد در سامانه ساعت ۱۹ روز شنبه مورخ: ۰۲/۱۲/۱۴۰۲

تاریخ تحویل ضمانتنامه به دبیرخانه شرکت ساعت ۱۵:۰۰ روز شنبه مورخ ۰۲/۱۲/۱۴۰۲

زمان بازگشایی پاکت‌ها: ساعت ۰۸:۴۵ صبح روز یکشنبه مورخ ۰۳/۱۲/۱۴۰۲

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت الف:

آدرس: کرمان بلوار ۲۲ بهمن شرکت آب و فاضلاب استان کرمان- دفتر قراردادها – تلفن: ۰۳۴-۳۳۳۲۲۲۸۲

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۱۴۵۶ – ۰۲۱

دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۸ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

تاریخ نوبت اول: ۰۶/۱۱/۱۴۰۲

تاریخ نوبت دوم: ۰۲/۱۱/۱۴۰۲

#### مدیریت روابط عمومی و آموزش همگانی