

دستاورد یک شرکت دانش بنیان:هوشمندسازی مزارع پرورش میگو



یک شرکت دانش بنیان توانسته سیستم های قابل حملی را طراحی کند که با ثبت اطلاعات مربوط به آب و رشد آبزیان از این داده ها در بهبود مدیریت پرورش آبزیان استفاده کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، فناوری و اقتصاد دانش بنیان ریاست جمهوری، یک شرکت دانش بنیان توانسته سیستم‌های قابل حملی را طراحی کند که به کمک آن و به راحتی می‌توان تمام شرایط فیزیکی و شیمیایی آب را پایش کرده و با اتصال به سامانه مدیریت مزرعه، از این داده‌ها در بهبود مدیریت پرورش استفاده کند.

با حمایت برنامه ملی توسعه شهرک‌های گلخانه‌ای و شیلاتی، ۸۴ استخر از سایت‌های پرورش میگو کشور اسمال از این سامانه استفاده کردند.

در این مزارع به صورت مستمر تمام اطلاعات همچون کیفیت آب، غذایی، رشد میگو و ... ثبت و تحلیل می‌شود و تمام اطلاعات به صورت آنلاین در هر نقطه‌ای در اختیار مزرع داران و کارشناسان است تا بتوانند فرایند تولید را با بهره گیری از قدرت داده بهبود بخشند.

به اذعان استفاده کنندگان از این سامانه، استفاده از آن امکان تصمیم گیری داده محور در غذاهای مزارع را فراهم نموده که این امر سبب دستیابی به رشد سریع‌تر و ارزان‌تر برای صاحبان مزارع شده‌است. میگو یکی از پرطرفدارترین غذاهای دریایی در سطح جهان است و تقریباً ۲۰ درصد از این بازار را در اختیار دارد، سواحل ایران نیز شرایط مناسب برای پرورش این آبرزی ارزشمند را داراست، تولید سالانه میگوی ایران در حدود ۶۰ هزارتن است که ۲۰۰ میلیون دلار در اقتصاد ایران سهم دارد، با این حال ظرفیت پرورش میگو در ایران بیش از این مقدار است.

براساس برنامه ریزی‌های انجام شده در برنامه هفتم توسعه مقرر است تولید میگو سالیانه کشور به ۱۶۰ هزار تن (نزدیک به ۳ برابر تولید فعلی) برسد. رسیدن به این اهداف دور از دسترس نیست اما الزاماتی دارد. برخی صاحب نظران معتقدند ایران ظرفیت دارد تا ۱۰۰ اقتصاد میگو جهان به‌ ارزش ۲ میلیارد دلار را به دست آورد.

برای دستیابی به چشم انداز فوق برخی الزامات باید در صنعت آبرزی پروری کشور پیاده سازی و زیرساخت‌های کشور برای رسیدن به هدف فوق آماده شود. به دلایلی که در ادامه می‌آید پایش و مدیریت هوشمند مزارع آبرزی پروری یکی از الزامات جهش رشد در این صنعت است:

حساسیت کار یا موجود زنده ایجاب می‌کند تا اطلاعات مزارع به صورت پیوسته پایش شده و کلیه اقدامات و فرایندهای تولید ثبت و ضبط گردد. این امر تأثیری بسزا در کاهش خطای انسانی و مدیریت آسان‌تر مزارع خواهد داشت.

ایجاد سامانه‌های پایش و مدیریت زنجیره کمک می‌کند تا در صورت پیش بینی بروز بحران در سایت‌های متمرکز، امکان ارائه خدمات سریع یکپارچه و مشاوره‌های برخط به فعالان صنعت فراهم باشد.

تجمع اطلاعات مزارع تولید میگو به تبار امکان فعالیت و بازرگانی بر اساس پیش بینی تولید را می‌دهد.

توجه روزافزون کشورها به اهمیت غذای سالم سبب شده است تا برای دستیابی به بازار کشورهای توسعه یافته لازم باشد شناسنامه محصول مشخص باشد.

به این معنی که سیر محصول از قبل از تولید (تهاده‌ها) تا رسیدن به دست مشتری شفاف باشد. لذا ایجاد سامانه‌های پایش تولید به عنوان بخشی از زنجیره ارزش امکان اخذ راحت تر مجوزات صادراتی را برای کشور را فراهم می‌کند.



گروه دانش دریا – محمد رحیمی –

گردشگری دریایی در کشور چندان رواج ندارد و درآمدهای سرشاری که از این فرصت اقتصادی می‌تواند برای کشور ارزآوری کند، تا حدود زیادی مغفول مانده است. به زعم کارشناسان گردشگری، یکی از علت های این تقیص، به دلیل عدم وجود کشتی های تفریحی و کسروز به تعداد کافی و با کیفیت در کشور است.
براین اساس، وزرات گردشگری، میراث فرهنگی و صنایع دستی، به عنوان متولی گردشگری در کشور برای رونق بخشی به گردشگری دریایی و کسب عایدات سرشار آن برای کشور، در برنامه هفتم آزادسازی واردات کشتی های تفریحی و کروز را پیشنهاد کرده است که به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید.

این در حالی است که در کشور کارخانجات کشتی سازی دولتی، نظامی و خصوصی وجود دارد و پتانسیل آن ها برای ساخت کشتی های تفریحی و کروز، قبل از پیشنهاد و تصویب این بند قانونی مورد بررسی قرار نگرفت.
اینکه آیا سازندگان کشتی داخلی، آیا قابلیت ساخت کشتی های تفریحی و کروز را دارند و آیا امکان سفارش گذاری این گونه کشتی ها برای بخش های گردشگری داخلی میسر است را در گفت و گویی با رضا الماسی، مدیر کارخانه کشتی سازی مدکندهالوی قشم پی گرفتیم. وی تأکید دارد کارخانه های داخلی، توانایی ساخت شناورهایی به مراتب پیچیده تر از کروز را دارند.

اقتصاد سرآمد: در برنامه هفتم توسعه کشور، واردات کشتی های تفریحی آزاد شده است، به نظر شما این مصوبه چه تأثیری بر روی کشتی سازی ایران دارد؟
رضا الماسی: من تا به حال این مصوبه را ندیدیم، ولی قاعدتاً به معنی تعطیلی کشتی سازی ها خواهد بود.

اقتصاد سرآمد: ما که سازنده کشتی های کروز نیستیم؟
رضا الماسی: باید مشخص شود که مجوز تا چه ابعاد و طولی صادر شده است. اگر به صورت کلان، واردات کشتی های تفریحی آزاد باشد، اشتباه می باشد. برای صدور چنین مجوزی، قانونگذار ابتدا باید جلسات هم اندیشی را با سازندگان کشتی ها بگذارد و قابلیت ها و توانمندی های آنها باید بررسی شود. تا آنجا که می دانم چنین اقدامی انجام نشده است.
موضوع دیگر، اینکه حدود ۶۰ درصد کارخانه کشتی سازی، شناورهای به مراتب پیچیده تر از کشتی کروز را می سازند. در حال حاضر، کارخانه ما و کارخانه شهید محلاتی و شهید محبوبی شناورهایی را به آب انداختند که مشخصات آن ها به مراتب پیچیده تر از شناورهای کروز است.

اقتصادسرآمد: آیا شما از نامه انجمن مهندسی دریایی ایران خبر دارید؟

رضا الماسی: انجمن مهندسی دریایی ایران تا به حال از سازندگان کشتی های کشور دعوت نکرده و جلسه ای نداشته است و آن انجمن در واقع، عضو خنثی جامعه دریایی ایران هستند. انجمن با کارخانه ما که از سال ۱۳۸۵ تأسیس شده تا به حال حتی یک جلسه هم نداشته است و هیچ کدام از اعضای فعال آن یک بازدید هم از کارخانه نداشتند. اخیراًض هم که درگیر مسائل داخلی خود بوده است.

اقتصاد سرآمد: انجمن دریایی اخیراً یک نامه محکم اعتراض آمیز نوشت و به مقامات عالی کشور هم رونوشت داده و اعلام کرده است که مخالف این مصوبه است و خواهان لغو آن می باشد.

رضا الماسی: اگر این کار را کرده باشد، کار خوبی است. عملکرد مثبتی است. باید تصریح کنم که ساخت کشتی کروز پیچیدگی خاصی ندارد و قابلیت کشتی سازان داخل به مراتب بالاتر است. باید این قابلیت ها دیده شود. توانمندی خوبی برای ساخت شناور به مراتب پیچیده تر در کشور وجود دارد که الاآن در حال تردد و استفاده هستند. وقتی در کشور شناورهایی با تکنولوژی آلومینیوم باطول حدود ۷۰متر و وزن تا ۷۰۰ تن ساخته می شود که با عملکرد خوب و سرعت بالا در امواج بزرگ و شرایط سخت دریانوردی تردد می کند، پس ساخت کشتی کروز دریایی جایی از اعراب ندارد.
چندین شناور از این دست که مربوط به یک ارگان نظامی است، اخیراً رونمایی شدند و حتی سخنگوی دولت هم از این شناور بازدید کرد.

اقتصاد سرآمد: با توجه به اینکه گردشگری دریایی نسبت به جمعیت و درآمدهای مورد انتظار، در کشور رواج ندارد، آیا این مصوبه می تواند برای پر کردن خلاها باشد؟ مگر سالی چند کشتی در کشور می تواند ساخته شود؟



رضا الماسی: کارخانه های کشتی سازی ظرفیت های بالایی دارند. فقط کارخانه ما طی ۱۴ ماه می تواند چهار فروند را بسازد. کارخانه های دیگری مانند شهید محلاتی، محبوبی، صدرا، ایزواکو و ... هستند که ظرفیت خوبی برای ساخت کشتی دارند.

اقتصاد سرآمد: قریب ۴۰ درصد کشتی سازی ما مربوط به بخش نظامی می باشد که بیشتر شناورهای خود را می سازند.

رضا الماسی: البته که سفارش بخش خصوصی را می سازند.

اقتصاد سرآمد: مشخصاً شناورهای باری می سازند و شناورهای کروز ساخته نشده است؟

رضا الماسی: در نظر داشته باشید که کشتی سازی دولتی، نظامی و خصوصی وجود دارد و پتانسیل آن ها برای ساخت کشتی های تفریحی و کروز، قبل از پیشنهاد و تصویب این بند قانونی مورد بررسی قرار نگرفت.
اینکه آیا سازندگان کشتی داخلی، آیا قابلیت ساخت کشتی های تفریحی و کروز را دارند و آیا امکان سفارش سازی مدکندهالوی قشم پی گرفتیم. وی تأکید دارد کارخانه های داخلی، توانایی ساخت شناورهایی به مراتب پیچیده تر از کروز را دارند.

اقتصاد سرآمد: گفته شده است که چند کشور مانند ایتالیا، کره جنوبی، نروژ و ... قابلیت ساخت کشتی کروز را دارند و ما امکان ساخت کشتی تفریحی کروز را نداریم. آیا این گفته مور تأیید شماست؟
رضا الماسی: مشخصاً یک فرد مطلع این حرف را بیان کرده است. نروژ، ایتالیا، کره جنوبی، امریکا، استرالیا، انگلستان و حتی ترکیه شناورهای کروز می سازند. اما سؤال این است آیا مشتری به سازندگان داخلی مراجعه کرده و سفارش ساخت کشتی کروز داده است؟

اقتصاد سرآمد: به صورت کلی گفته می شود که ظرفیت ساخت کشتی کروز در کشور وجود ندارد.
رضا الماسی: باید به طور قطع بگویم که کاملاً اشتباه است. شناورهایی که در داخل ساخته می شود، فوق العاده با کلاس بالاتر از کشتی کروز است. سرعت کشتی کروز حداکثر از ۱۲ تا ۱۵ گره دریایی است. شناورهایی که در داخل با طول ۷۰متر و وزن ۷۰۰تن ساخته می شود با سرعت ۳۰گره دریایی و در شرایط سخت دریا تردد می کند. کشتی کروز یک بدنه دارای طبقات ساختمانی با غرشه های ساختمانی متعدد است که بیشتر از آن که معماری بدنه آن محل توجه باشد، دکوراسیون داخلی آن مورد توجه است.

اقتصاد سرآمد: به نگاه شما، ما هم باید مانند شما و انجمن مهندسی دریایی ایران، باید مجلس شورای اسلامی را متوجه توان ساخت کشتی های تفریحی در کشور کرده و با مصوبه آزادسازی واردات کشتی های تفریحی مخالفت کنیم؟
رضا الماسی: صد درصد! اگر یک مصوبه برای کشتی های تفریحی به تصویب برسد، در ادامه برای کشتی های مسافری، کشتی های تجاری و ... هم به همین شیوه عمل خواهد شد و عملاً باید کارخانه های کشتی سازی داخلی تعطیل گردد و فرصت برای فقط یک سری افراد دلال فراهم می آید.

اقتصاد سرآمد: آیا با این منطق موافقت که در ابتدا با کشتی سازی داخلی قرارداد ببندند و اگر نتوانستند تمام سفارش ها را انجام دهند، بقیه را وارد کنند؟
رضا الماسی: بله! سازمان بنادر و دریانوردی یک رویه ای داشته است که با کشتی ساز یک قراری را گذاشته بود که کشتی ساز یک شریک با قرارداد مشارکت انتفاعی بین المللی (Joint Venture) را بپاید که کشتی مسافری بسازد و یک فروند آن در آن کشور ساخته شود و بقیه آن براساس قرارداد انتقال تکنولوژی در ایران ساخته شود. این رویه باعث شد تا کارخانه ما دانش ساخت کشتی مسافری را حداقل سال ۱۳۸۶

تا ۱۳۹۰ بومی سازی کند. همین رویه می تواند برای کشتی های کروز پیگیری شود و بخش گردشگری می تواند به عنوان سرمایه گذار مثلاً برای سفارش سه فروند کشتی گردشگری ورود کرده و بر مبنای قرارداد مشارکت انتفاعی، یک فروند آن در کشور دیگر ساخته شود و دو فروند دیگر آن براساس قرارداد SJV (قرارداد جوینت ونچر تأمین) یا CJV (قرارداد جوینت ونچر مکمل) ساخته شود. این رویه بهتری است. حال اگر هم مصوبه ورود کشتی کروز را به کارخانه های کشتی سازی بدهند، باز هم منطقی تر است تا افراد متفرقه متولی آن باشند.

اقتصاد سرآمد: روزنامه ما براساس بیانات شما حاضر است به معرفی توانمندی های شما بپردازد

رضا الماسی، مدیر شناور سازی مدکندهالوی قشم به اقتصادسرآمد می گوید:

قابلیت ساخت شناورهای پیچیده تر از کروز را داریم

انجمن مهندسی دریایی ایران می تواند متولی باشد مثل انجمن مهندسی دریایی ترکیه که از آرای جامعه دریایی انتخاب می شود

اقتصاد سرآمد: با توجه به اینکه مسائل پیرامونی بر روی فعالیت های شرکت های سازنده کشتی تأثیر گذار است، اگر یک انجمن یا اتحادیه ای برای حمایت اجتماعی و حقوقی شما وجود نداشته باشد، دچار مشکلات عدیده خواهید شد.

رضا الماسی: بله! ما شما موافقم. همانطور که ذکر کردم ممکن است بعد از این مصوبه، مصوبه واردات شناورهای مسافری و تجاری هم تأیید شود که ما به عنوان سازنده داخلی که امکان ساخت آن ها را داریم مضطر شویم؛ کما اینکه چه شناوری و با کیفیتی وارد می شود هم مسأله است. در حالی که ما شناورهای لوکسی را می ساختیم کشتی هایی را از کشور امارات با کیفیت های بسیار پایین و کشتی های تفریحی با کارکرد ۱۲ ساله را با قیمت پایین تر وارد می کردند که کارخانه های کشتی سازی را دچار مشکل می کردند. در بازه ای ورود این گونه کشتی ها ممنوع اعلام شد که به نفع کشتی سازی داخلی شد و مشتری ها به ما رجوع کردند و باعث شد تا هم ما رشد کنیم و هم محصولات با کیفیت به مشتری تحویل شده و خدمات پس از فروش ارائه گردد. در حالی که چنین مصوباتی، شرایط را مجدداً برای سازندگان سخت خواهد کرد.

اقتصاد سرآمد: به نظر می رسد این مصوبه تحت تأثیر وزارت گردشگری، میراث فرهنگی رقم خورده باشد و منطق آن ها این است که گردشگری دریایی در ایران رونقی ندارد؛ در حالی که می توان از این طریق میلیون ها دلار درآمد برای کشور کسب شود و به دلیل فقدان کشتی مناسب، بخشی از ارز کشور به سمت کشورهای امارات و ترکیه و ... خارج می شود. به همین دلیل، مجلس مجاب شده تا مصوبه یاد شده را به تصویب برساند. البته بستگی خواهد داشت به اینکه آیین نامه این مصوبه جزئیات شناورهای وارداتی چگونه تعیین کند.

رضا الماسی: گردشگری ما باید به صورت محلی بررسی کند. کشتی کروز که بُرد دریانوردی بالایی دارد، قاعدتاً برای جزایر ما قابل استفاده نخواهد بود. چون که وقتی طول کشتی کروز اگر ۸۰متر باشد در هیچ کدام از جزایر



ما نمی تواند پهلو بگیرد؛ برای اینکه زیرساخت های آن ایجاد نشده است. برای جزایری مثل هنگام، هرمز، لارک یا جنگل های حرای که در قشم هست، کشتی های تفریحی با ابعاد کوچکتر که آبخور مناسب جهت پهلوگیری داشته باشد، لازم است. این شناورهای کوچک را همه کارخانه های کشتی سازی ما می توانند بسازند.

اقتصاد سرآمد: منظور گردشگری این بخش از گردشگری یعنی جزیره گردی و ساحل گردی نیست و دریایگردی مدنظر آن هاست.

رضا الماسی: البته شناورهایی که ما برای ارگان خاصی می سازیم بالای ۴۲۰۰مایل می تواند دریانوردی کند، یعنی از کشور ما تا مدیترانه می تواند تردد کند. چنین قابلیتی در کشور وجود دارد و فقط سفارش دهنده باید، سفارش خود را اعلام کند.

اقتصاد سرآمد: براین اساس، روزنامه ما باید این توانمندی و واقعیت ها را به سبعم و نظر نمایندگان مجلس شورای اسلامی برساند و همراه با شما با این مصوبه مخالفت کند. مسئولان و مردم باید امکانات و قابلیت شما را بهتر و بیشتر بشناسند.

رضا الماسی: شما اگر به سایت USNavy (نیروی دریایی آمریکا) سر بزنید هر ماه یکبار تصویری از نمای بالای کارخانه منتشر می کنند و محصولات به روز ما رصد می کنند و براساس تصاویر ماهواره ای، فعالیت ما و مراحل ساخت محصولات متعدد ما را پیگیری می کنند. آن ها کار خودشان را خوب بلدند، ولی ما در این کار خوب عمل نمی کنیم.