

بررسی مزایای فناوری نانو حباب در افزایش راندمان آبری پروری در استان گیلان



با برگزاری دوره آموزشی بهره‌گیری از فناوری نانو حباب در پرورش آبزیان در استان گیلان فعالان این عرصه با مزایای فناوری نانو حباب از جمله افزایش راندمان در آبری پروری، آشنا شدند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، دومین کارگاه آموزشی استانی استفاده از فناوری نانو حباب در آبری پروری با تدریس بیژن سید علیخانی نماینده معاونت آبری پروری سازمان شیلات ایران و عارف دادگستر نماینده یکی از شرکت های دانش بنیان در این حوزه برگزار شد.این کارگاه آموزشی با هدف ارتقاء بهره‌وری تولید با استفاده از سامانه های نانو حباب واتوکس و سامانه های نانو ازن واتوسز در مزارع پرورش ماهی با حضور ۷۰ نفر شرکت کننده از کارشناسان و تولیدکنندگان پیشرو استان گیلان به صورت حضوری در شهر بندر انزلی برگزار شد. از مهمترین مزایای دستگاه‌های نانو حباب می توان به ایجاد شرایط فوق اشباعیت اکسیژن، توزیع ایده‌آل و یکنواخت اکسیژن و بهبود کیفیت آب اشاره کرد. کاهش میزان تلفات، حفظ و افزایش قابل توجه میزان تولید به ویژه در شرایط خاص مانند قطعی برق، گل آلودگی ناشی از سیل، کاهش تولید ناشی از کاهش آب از دیگر مزایای استفاده از دستگاه‌های نانو حباب در آبری پروری است.

این شرکت دانش بنیان حدود ۱۰ سال پیش به‌عنوان پیشگام در زمینه دانش فنی فناوری نانو گاز، فعالیتی را در حوزه حباب‌های ریز آغاز کرد. آنها با توجه به ویژگی هایی که این حباب‌های ریز می‌توانستند در صنایع مختلف ایجاد کنند، به تحقیق و فعالیت در این زمینه علاقه‌مند شدند و اهمیت این حباب‌های ریز به مرور بیشتر شد و یافته‌ها نشان داد هر چه اندازه قطر این حباب‌ها کاهش یابد، به همان میزان، کارایی این حباب‌ها در صنایع مختلف افزایش می‌یابد.

دادگستر گفت: خوشبختانه ما در ابتدای کار به دانش فنی تولید حباب‌های میکرونی دست یافتیم و در گذر زمان توانستیم به دانش فنی حباب‌های ریز یعنی ریز تر از میکرون که در مقیاس نانو بود، دست پیدا کنیم و در مرحله بعدی، توانستیم به دانش فنی نانو حباب‌ها برسیم. زمانی که حرف از نانو حباب می‌شود، حباب‌هایی مدنظر است که ابعاد آنها زیر ۲۰۰ نانومتر باشد. درحال حاضر، تجهیزاتی هم وجود دارند که نام نانو حباب را یدک می‌کشند اما حباب‌هایی که تولید می‌کنند در مقیاس میکرون هستند.وی اظهار کرد: یکی از پروژه‌هایی که ما تمرکز زیادی روی آن داشتیم، آبری پروری بود که می‌توانست مشکلات زیادی را مرتفع کند. در این حوزه، روی ماهیان خاویساری و قزل‌آلا کار کردیم و نتایج رضایت‌بخشی را به دست آوردیم. ما با استفاده از فناوری نانو حباب‌ها توانستیم اکسیژن محلول آب را که فاکتور بسیار مهمی در محیط‌های پرورش آبزیان به شمار می‌رود، تامین کنیم و نیز از سوی دیگر، توانستیم میزان آمونیاک را تا حد زیادی کاهش دهیم.



مهندس منوچهر علی پور مدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران(صدرا)

حوزه Offshore کار می‌کرد. بنابراین در بخش طراحی و کیفیت وقت زیادی صرف شد تا فرآیندها اصلاح شود؛ چراکه اگر طراحی به خوبی انجام شود، ساخت و تأمین خودش را تطبیق خواهد داد.

با توجه دانشی که از مجموعه قبلی داشتیم، به ویژه در ارزیابی عملکرد که یک روشی در مجموعه قبلی داشتیم به نام BSC که براساس آن، همکاران – حتی همکاران ستاد– برنامه دریافت می‌کنند و در پایان سال عملکرد آن‌ها اندازه‌گیری می‌شود، ضمن آن که پایش های ماهانه و سه ماهه هم خواهیم داشت و حقوق افراد را منوط به عملکرد شده است و هر کسی که عملکرد بهتری داشته باشد، حقوق بهتری دریافت خواهد کرد.

در موضوع فنی، با توجه به سابقه و دانش شخصی خودم، وقت زیادی را برای این حوزه صرف می‌کنم. در میحث ساخت، تلاش داریم تا یاردهای شمال و جنوب را بهینه‌سازی کنیم و در همین رابطه طی قراردادی که با شرکت ملی نفت منعقد کردیم نوسازی یارد شمال کشور و سکوی‌های امیرکبیر و سه شناور کاسپین که عمر آن‌ها تمام شده است را نوسازی کنیم.

در این راستا، با قرارگاه خاتم الانبیاء مقررشد طی هفته‌های آتی کار اجرایی شروع خواهد شد. با قرارگاه خاتم الانبیاء صحبت شده است و قرار شده است بخشی از امکانات و ماشین آلات عمرانی را در اختیار قرار دهند. همچنین با وزارت نفت توافق شده است که خدمات ایجاد شوند را پیش خرید کنند و یک توافق برنده برنده رقم خورده است. ضمن آن که در برهه‌ای از سال ما در اختیار آن‌ها قرار داریم و اورهال تجهیزات آن‌ها را انجام خواهیم داد. در جنوب هم در پی انجام اقداماتی هستیم، مذاکراتی در حال پی‌گیری است که اگر به نتیجه برسد به اطلاع خواهد رسید.

روزنامه دریایی سرآمد: دو تا از بزرگترین پروژه‌های طراحی و ساخت کشتی یعنی **افراماکس ۱ و ۲** در **صدرا** **انجام** شده است. **ولی متأسفانه آن‌چنان که شایسته بود اطلاع‌رسانی نشد و شعر ما می‌توانیم در این حوزه خیلی طنین انداز نشد. شرکتی مانند هیوندایی اگر بخواهد یک کشتی را به آب بیندازد، برای به آب اندازی آن مراسم می‌گیرد و مردم را دعوت می‌کند، اما متأسفانه در کشور ما اطلاع رسانی کامل اتفاق نمی‌افتد. اقدام در این زمینه فرهنگ سازی برای مردم ایران برای باورمندی به ساخت کشتی های کوه پیکر در داخل می‌باشد.**

علی پور: حتماً همین طور است. اگر همکاران تأمین‌کننده به موقع اقلام و تجهیزات را در اختیار ما بگذارند، در پایان سال دو فروند کشتی کشتیرانی جمهوری اسلامی را در دریای خزر تحویل خواهیم داد. حتماً از رسانه‌ها و مردم شهر هم دعوت می‌کنیم که در مراسم تحویل و به آب اندازی آن حضور داشته باشند.

در خصوص افراماکس ۳ بفرمایید سرنوشت آن چه شد توضیح بفرمایید؟

روزنامه دریایی سرآمد: مردم ایران باید بدانند که ایران یک کشور دریایی است و از پتانسیل های ارزش آفرین و توسعه دهنده آن باید استفاده کنیم. هرچند ما در کشور بیشتر شاهدیم که توسعه بیشتر خشکی پایه است و دریا با تمام پتانسیل هایش به صورت موضوعی فرعی مورد توجه قرار گرفته است. هر چند اگر سیاست‌های توسعه‌ای بیشتر متوجه اهمیت دریا و گرایش به آن شود، و اهمیت آن مثلاً با انتقال صنایع آب بر به سواحل برای مردم تبیین شود، پیشرفت قابل توجهی را برای کشور می‌توان متصور شد.

علی پور: در خصوص ساخت افراماکس ما چهار فروند قرارداد داریم که دو

گفت و گوی «روزنامه دریایی سرآمد»

بامدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران(صدرا):

«افراماکس ۳» بلا تکلیف!

از تحویل دو فروند کشتی ناوگان ملی تا عدم تعهدات مالی ونزوئلا برای افراماکس

فروند آن تحویل شده است و دو فروند باقی مانده است. بخشی از مواد و تجهیزات فروند سوم سفارش گذاری شده است و بخشی از آن هم آماده شده است که در مرحله تحویل قرار دارد، اما منابع مالی لازم که آن‌ها را وارد یارد کنیم. با سفیر محترم ونزوئلا و دوستان وزارت امور خارجه به طور مرتب در ارتباط هستیم که طلب ۳۰ میلیون یورویی که از آنها داریم را بگیریم که تاکنون موفق نشده‌یم. در آخرین دیداری که با وزیر راه ونزوئلا که رئیس کمیسیون مشترک نیز هست، داشتم، قول دادند که از طریق وزیر نفت این موضوع را پیگیری کنند و یک جدول زمانی پرداخت به ما بدهند.

روزنامه دریایی سرآمد: مگر در قرارداد این موضوعات پیش بینی نشد؟ **علی پور:** برای فروند دوم، هر چند صورتجلسه لازم امضاء شده است، اما پرداختی که باید انجام می‌دادند را انجام ندادند.

واقعیت این است که الان مردم هستیم که اگر ساخت فروند سوم را شروع کنیم، پیمانکارها در گیر می‌شوند و جریان نقدینگی باید به فرآیند ساخت تزریق شود و اگر این اتفاق نیفتد، پروژه و پیمانکاران بلا تکلیف می‌شوند و یاردی را که می‌توان پروژه های دیگری را در آن اجرا کرد، در گیر می‌کند. همچنین، طی ماه های آینده یک قرارداد کشتی سازی جدید خواهیم داشت که دعوت می کنیم حضور داشته باشید و در صورت نهایی شدن جزئیات آن رسانه ای می‌شود. پس اگر قراردادهای دیگری را شروع کنیم، نمی‌توانیم افراماکس بسازیم. وقتی حوضجه خشک (Dry Dock) را مشغول کنیم، نمی‌توانیم پروژه دیگری را اجرا کنیم چرا که این حوضجه های خشک منبع تأمین اعتبار و درآمد شرکت می‌باشد. اگر منابع ساخت افراماکس تأمین نشود، ساخت کشتی های دیگری را شروع می‌کنیم که در برنامه ما هم قرار دارد. اما اگر دوستان به تعهدات خود عمل کنند، آمادگی داریم ساخت فروند سوم را به زودی انجام دهیم.

روزنامه دریایی سرآمد: در حوزه مسئولیت اجتماعی شرکت صدرا چه اقداماتی برای مردم انجام می‌دهد؟

علی پور: صدرا یک شرکت بورسی و سهامی عام است. در شرکت های بورسی در مجمع باید سهامداران تصمیم بگیرند که تا چه میزان ما می‌توانیم برای انجام مسئولیت های اجتماعی هزینه کنیم و به انجام برسانیم. به خصوص به این موضوع اعتقاد راسخ دارم، اما چون شرکت بورسی است برای اقدامات مربوطه باید در مجمع آن تصمیم گیری شود. در برنامه ما قرار دارد که مجمع آینده که در تیرماه برگزار می‌شود، سهامداران را رضای کنیم برای مناطق کم برخوردار مخصوصاً در استان بوشهر و در شجاع ۷۰کیلومتر شرکت که قانون اجازه می‌دهد، به ویژه در بخش درمان و آموزش که خودم به آن معتقد و علاقمندم، بتوانیم اقدام درخوری داشته باشیم.

روزنامه دریایی سرآمد: صحبت از مجمع سالانه شد. یادم است در مجمع سال گذشته شاهد بودم که صدرا به عنوان یک مجموعه دریایی، یک روزنامه غیر دریایی را روزنامه رسمی خود قرار داد که جای تعجب است و پیشنهاد می‌کنیم باتوجه به فعالیت روزنامه تخصصی اقتصاد سرآمد در موضوع فعالیت‌های متعدد ارزش زای دریایی و بر مبنای سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری، با رسانه‌های مرتبط حوزه دریا همکاری بیشتری داشته باشید. **علی پور:** بله در این حوزه با روابط عمومی مجموعه برنامه های مدون تری را دنبال خواهیم کرد ما به حد توان حتماً با اصحاب رسانه همکاری خواهیم کرد. به دنبال آن هستیم که یک سری NGO هایی را تشکیل بدهیم مانند انجمن سکوسازان و یا کشتی سازان و ... که الان وجود ندارد.

روزنامه دریایی سرآمد: این گروه ها نمی‌توانند ذیل انجمن صنایع دریایی ایران باشند؟

علی پور: می‌توانند در قالب یک صنف فعالیت کنند و فعالیت‌هایی را که مجموعه‌های دولتی و با خصوصی نتوانند انجام دهند آن‌ها می‌توانند انجام دهند و می‌توانند نقش تربیون و فعال اجتماعی را برای ما انجام دهند و می‌توانند در قالب فعالیت‌های صنفی خواسته‌ها را از دولت و مجلس پیگیری کنند. دو هفته پیش هم کنسرسیوم کشتی سازی را هم در کشور را برای اولین بار راه اندازی کردیم که با مشارکت مجموعه صدرا، مجموعه سازمان صنایع دریایی و ایزوایکو رقم خورده است تا نیازهای کشتی سازی کشور را مرتفع کنیم.

یک مقام مسئول در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد:

تعمیرات همزمان ۱۳ شناور با استفاده از توانمندی مهندسان ایرانی



مدیرعامل شرکت تعمیرات کشتی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از تعمیرات همزمان ۱۳ شناور در یاردهای این شرکت خبر داد و گفت: بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده، امسال ۵۰ فروند انواع

شناور از سوی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تعمیر خواهد شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، مدیرعامل شرکت تعمیرات با بیان اینکه هم اکنون ۱۳ فروند شناور در این یارد در حال تعمیر هستند، تصریح کرد: تعمیرات انواع شناورهای گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که قابلیت تعمیر در داخل کشور را دارند، تماماً در این مجموعه صورت گرفته و با استفاده از ظرفیت‌های موجود داخلی، از اعزام شناورها به خارج از کشور برای تعمیرات خودداری شده است.

وی با بیان اینکه انجام تعمیرات دوره‌ای شناورهای گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با استفاده از توانمندی‌های داخلی منجر به جلوگیری از خروج ارز از کشور شده است، گفت: پیش‌بینی ما این است که طی سال ۱۴۰۳ بتوانیم دست‌کم ۵۰ فروند انواع شناور را پذیرش و تعمیر نماییم.

به گفته این مسئول، هفت فروند از شناورهای در حال تعمیر متعلق به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ۶ فروند دیگر از شناورهای بخش خصوصی هستند که در حال سپری کردن مراحل مختلف تعمیرات هستند.

وی با اشاره به سطح مناسب امکانات زیرساختی یارد تعمیرات کشتی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، گفت: در حال حاضر یک داک شناور به ابعاد ۲۰ در ۴۲ متر با ظرفیت بالا بری اسمی ۲۸ هزار تن به همراه بالا بر سینکرو لیفت به ابعاد ۱۷۰ در ۳۲ متر و با قابلیت بالا بری اسمی ۱۱ هزار تن در این یارد مشغول فعالیت است.

این مسئول کشتیرانی خاطر نشان کرد: این یارد همچنین دارای سه خط پارکینگ هر یک به طول ۱۷۰ متر است که در کنار اسکله تعمیراتی در طرف سینکرو لیفت هر کدام به طول ۱۷۲ متر، اسکله تعمیراتی به طول ۳۴۰ متر، ۶ واحد کارگاه‌های تعمیراتی تخصصی و یک دستگاه تصفیه فاضلاب امکانات مناسبی را برای تعمیرات انواع شناور مهیا کرده است.

بدون شرح...



فریبا عزیزی - اقتصاد سراسرآمد