



یک ماهی رباتیک برای جمع آوری دی انای (DNA) محیطی از آب های زوربخ توسعه یافته است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، این ماهی رباتیک قادر به جمع آوری داده های زیست محیطی از اکوسیستم های دریایی است. بنابر گزارش آی ای، محققان موسسه فناوری فدرال زوربخ یک ماهی رباتیک را برای اهداف آزمایشی در دریاچه زوربخ مستقر کرده اند. آنها یو را ایجاد کرده اند، رباتی که قادر به جمع آوری داده های زیست محیطی از اکوسیستم های دریایی به روشی غیر مزاحم است. تخصص ایو در دُم سیلیکونی آن نهفته است که حرکات یک ماهی واقعی را شبیه سازی می کند. این دُم سیلیکونی توسط پمپ های داخلی فعال می شود که صدایی تولید نمی کنند.

این وسیله تقلیه زیر آبی خودمختار با فناوری بالا (AUV) از یک سنوآر و یک الگوریتم برای حرکت ایمن زیر آب استفاده می کند. علاوه بر این، به یک دوربین برای ثبت تصاویر زیر آب مجهز است. این ربات به طور خاص برای جمع آوری نمونه های دی انای از آب طراحی شده است. می دانیم که حیوانات دی انای را به محیط اطراف خود می ریزند که سپس می توان آن را جمع آوری و بررسی کرد. نمونه هایی از دی انای محیطی شامل سلول های پوست، مو، مخاط یا حتی مدفوع است. به این ترتیب کارشناسان می توانند گونه های موجود در یک منطقه را بدون مشاهده مستقیم آنها شناسایی کنند. این ربات یک فیلتر داخلی دارد که با آن قطعات دی انای موجود در آب را جمع آوری می کند. این ربات توسط یک باله سیلیکونی به حرکت در می آید که آب به صورت چرخه ای به داخل آن پمپ می شود.

طراحی این ربات به آن کمک می کند تا با حضور در محیط با آن درآمیخته شود و مزاحمتی برای ماهی ها و موجودات دریایی نداشته باشد. به علاوه، تحرک تقریبی صدای این ربات به آن اجازه می دهد تا در اکوسیستم های حساس مانند صخره های مرجانی بدون ایجاد وقفه مستقر شود.

جالب اینجاست که این قابلیت بدون نویز بودن ممکن است به محققان اجازه دهد تا رفتار طبیعی موجودات دریایی را مشاهده کنند که ممکن است توسط دستگاه های دیگر در آنها اختلال ایجاد شود. ۷۰ درصد از سطح زمین را آب پوشانده است. گفته می شود، اقیانوس ها تا حد زیادی ناشناخته باقی مانده اند. در واقع، برخی از کارشناسان آن را به عنوان یک دنیای بیگانه در سیاره آبی ما توصیف می کنند. علاوه بر این، موجودات عجیب و غریب بی شماری که در این دنیای بیگانه زندگی می کنند، همچنان دانشمندان را گیج می کنند. به همین دلایل، فناوری های جدید در اکتشاف اقیانوس ها در حال ظهور هستند.



سید گروہ ترانزیت دریا – رئیس سابق کمیسیون حمل ونقل و لجستیک اتاق ایران گفت: در حوزه نرم افزاری، مدیریت بنادر باید به روز و جدید باشد تا بتوانیم از آخرین تکنیک هایی که در دنیا است، استفاده کنیم. به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، سید علی حسینی به مانا بیان کرد: در حوزه حمل ونقل دریایی کسری زیاد داریم. در بحث سخت افزاری باید خطوط کشتیرانی را بازسازی کنیم. کشتی های ما باید موتورهایی داشته باشند که از سوخت کم سولفور استفاده کنند. وی افزود: به کمک این موتورها، امیدواریم که بعد از رفع تحریم ها بتوانیم در تمام بناداری که در حال حاضر اجازه تردد در آن نداریم، پهلو بگیریم و جایگاه کشتیرانی را به رتبه قبلی خود در گذشته باز گردانیم. حسینی گفت: در حال حاضر بخش عمده ای از سهم مان در بازار را به دو دلیل تحریم و مشکلات کشتی ها مثل استفاده از سوخت های با سولفور بالا از دست داده ایم و در خیلی از بنادر، اجازه ورود به کشتی های ایران داده نمی شود. وی تأکید کرد: متأسفانه هر روز بیشتر از دیروز سهم مان در حوزه حمل ونقل دریایی را از دست می دهیم. این فعال در حوزه لجستیک و زنجیره تأمین بعد از مسائل سخت افزاری، تجهیز بنادر ایران به امکانات نسل جدید تخلیه و بارگیری را مهمترین مسئله برای حمل ونقل دریایی دانست.

وی افزود: خیلی از بنادر دنیا به هوش مصنوعی مجهز شده اند و بسیاری از فعالیت ها در این بنادر خود را انجام داده اند. در برخی بنادر دنیا بسیاری از کارها به صورت کاملاً اتوماتیک انجام می شود و نیازی به حضور انسان نیست. خیلی مواقع جرقه ثل دروازه ای با ترانس موبایل هایی که در بنادر داریم، به راحتی از راه دور کنترل می شوند و کار تخلیه و بارگیری را انجام می دهند.

اطلس سرمایه گذاری وتأمین مالی زیر ساخت های حمل ونقل کشور چه می گوید؟

سید مرکز توسعه و سیاست های راهبردی اعلام کرده است که با ابتکار آن ها اطلس پروژه های سرمایه گذاری و تأمین مالی زیرساخت های حمل ونقل و وزارت راه و شهرسازی تدوین شده است. به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسرآمد، اطلس پروژه های سرمایه گذاری و تأمین مالی زیرساخت های حمل ونقل وزارت راه و شهرسازی در دو نسخه فارسی و انگلیسی به ابتکار مرکز توسعه و سیاست های راهبردی وزارت راه و شهرسازی تهیه و تدوین شد.

جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از کشورهای مؤثر و فعال در منطقه غرب آسیا از موقعیت ژئوپلیتیکی ویژه ای برخوردار است. تقاطع بازارها و مسیرهای حمل ونقل بین المللی به ویژه در میان کشورهای صنعتی شرق و غرب و نیز کشورهای هند و روسیه سبب شده است تا ایران به عنوان یک گذرگاه مهم

کاستی های حوزه حمل ونقل دریایی از منظر یک فعال لجستیک ایران:

ازبروزرسانی نرم افزاری بنادر تا بازسازی خطوط کشتیرانی

هر روز سهم بیشتری در حمل ونقل دریایی را از دست می دهیم

از نیروی انسانی خارجی تقریباً صفر شده است که حاکی از برنامه ریزی این شرکت در جهت استفاده از نیروی ایرانی دارد.

وی افزود: باید دلیل این مسئله مشخص شود که چرا در این حوزه با توجه به اینکه درآمدش به نسبت برای پرسنل خوب است، نیروی ایرانی جذب نمی شود. آیا مشکلات استخدامی در زمینه مقررات کشوری داریم یا این که مسایل مالی سبب جذب افراد بدون ملیت ایرانی می شود؟ یا اینکه سختی کار عامل این موضوع است؟

اگر بخواهیم کشتیرانی در سطح بالا داشته باشیم، پرسنل کشتی ها باید ایرانی باشند

رئیس سابق کمیسیون حمل ونقل و لجستیک اتاق ایران گفت: به نظر من این مسئله خیلی مهمی است. اگر بخواهیم کشتیرانی در سطح بالا داشته باشیم، پرسنل کشتی ها باید از ایران باشند. بسا آموزش هایی که به افراد می دهیم و دانشگاه هایی که در این زمینه در شمال و جنوب کشور داریم؛ حتی می توانیم پرسنل خطوط دریایی را اضافه بر نیاز کشور آموزش دهیم و این افراد را به کشورهای دیگر برای کار اعزام کرده و برای ایران ارزآوری داشته باشیم.

تربیت کادر دریایی، منبع درآمد آری برای کشورهای بنگلادش، فیلیپین و تایلند

وی اضافه کرد: کشورهایی مثل بنگلادش، فیلیپین و تایلند کشورهایی هستند که تأمین کننده پرسنل کشتی های تجاری برای بسیاری از کشورهای جهان هستند. با این روش، در طول سال ارز خیلی زیادی به این کشور باز می گردد و تربیت کادر دریایی به عنوان یک منبع درآمد آری برای کشور به حساب می آید. در این حوزه خیلی کوتاهی شده است و راه برای فعالیت بیشتر وجود دارد.

عملکرد نامطلوب کشتی سازی های داخلی

این فعال در حوزه لجستیک و زنجیره تأمین درباره عملکرد کشتی سازی های داخلی بیان کرد: ما بیش از ۵۰ سال است که کشتی سازی فراساحل جنوب کشور را در بندرعباس



ترانزیتی بین المللی شناخته شود و از این رو نیازمند توسعه زیرساخت های حمل ونقل و معرفی فرصت های سرمایه گذاری است. از طرف دیگر پراکندگی جمعیت در اقصی نقاط کشور و اهمیت دسترسی آسان عموم مردم به زیرساخت های اساسی مانند حمل ونقل، توسعه روزافزون این زیرساخت ها در بخش جاده ای، هوایی، دریایی و ریلی را ضروری کرده است. در این راستا سیاست ها و قوانین مختلفی در کشور به منظور توسعه هدفمند و عادلانه زیرساخت های حمل ونقل تصویب و اجرایی شده است. سیاست های ابلاغی مقام معظم رهبری در کنار برنامه های پنج ساله توسعه به ویژه برنامه هفتم از این دست اسناد فرادست به شمار می روند. در برنامه هفتم توسعه به مباحثی از قبیل افزایش سهم حمل ونقل ریلی و هدف گذاری پنج ساله میزان ترانزیت بین المللی، اشاره شده است که نیازمند توسعه زیرساخت های بخش حمل ونقل است. پیرایش نخست اطلس سرمایه گذاری، به دنبال روزآوری و معرفی فرصت های بخش حمل ونقل به منظور تسهیل شناسایی فرصت های سرمایه گذاری برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی است. اطلس حاضر به معرفی ۵۵ فرصت سرمایه گذاری به ارزش حدود ۴۰ میلیارد یورو در بخش ریلی، جاده ای، دریایی و هوایی پرداخته است.

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح...



فریبا عزیز ی - اقتصاد سراسرآمد