

باورهای اشتباه درباره نمک دریا

عضو هیئت علمی انستیتو تحقیقات تغذیه‌ای و صنایع غذایی کشور با بیان این که نمک دریا از میزان کافی ید برای تأمین نیاز روزانه افراد برخوردار نیست، گفت: هنگام خرید نمک طعام، حتما محصول یددار تصفیه‌شده را خریداری کنید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، دکتر سیده زهرا شریعت پناهی، گفت: نمک دریا حاصل تبخیر آب دریا است و در سواحل دریا انباشته می‌شود.

به گزارش ایسنا وی در این بار گفت: این نمک انباشته شده در سواحل دریا که در معرض هوای آزاد و نور خورشید قرار می‌گیرد مقادیر قابل توجهی از ید آن تبخیر می‌شود و نمک دریا دارای میزان کافی ید برای تأمین نیاز روزانه افراد نیست.

این دانشیار دانشگاه با اشاره به وجود انواع ناخالصی در نمک دریا، تصریح کرد: نمک دریا دارای انواع ناخالصی‌های نامحلول نظیر شن، خاک، گل و لای و همچنین ناخالصی‌های محلول نظیر گچ، سرب، جیوه، آرسنیک و کادمیوم است که باعث ایجاد سرطان و عوارضی نظیر کم خونی، اسبب پوستی، آسیب به استخوان‌ها، کبد، کلیه و طحال می‌شود.

وی افزود: بیشترین ناخالصی موجود در نمک تصفیه‌نشده گچ یا سولفات کلسیم است که به دلیل سفید بودن رنگ آن قابل تشخیص از اصل نمک نیست، اما نمکی که حاوی مقدار زیادی از این ماده باشد تلخ است و با نمک تصفیه شده فرق دارد.

شریعت پناهی در ادامه سخنان خود، هشدار داد: ناخالصی‌های موجود در نمک غیر تصفیه‌ باعث پنهان شدن شوری نمک می‌شوند. به همین دلیل فرد برای رسیدن به طعم دلخواه خود از مقدار نمک بیشتری استفاده می‌کند که در نتیجه احتمال خطر بالا رفتن فشارخون در فرد افزایش می‌یابد.

اصول مهم در تهیه و نگهداری نمک

وی با اشاره به نحوه صحیح نگهداری نمک یددار تصفیه‌شده، گفت: نمک یددار باید در ظروف در بسته از جنس چوبی، سفالی، پلاستیکی و یا شیشه رنگی نگهداری شود و این ظروف دور از نور، حرارت، رطوبت و هوا باشد. وی توصیه کرد: افسراد نمک مورد نیاز خود را به اندازه خریداری کنند تا حداکثر شش شش ماه پس از خرید مصرف شود. همچنین هنگام خرید نمک طعام، حتما محصول یددار تصفیه‌شده خریداری شود.

این متخصص تغذیه همچنین، تأکید کرد: به منظور حفظ ید حتما هنگام طبخ غذا، نمک در مرحله انتهایی پخت به غذا اضافه شود.

توصیه‌های مهم هنگام خرید نمک

وی توجه به درج عبارت یددار تصفیه‌شده بر روی بسته بندی، توجه به تاریخ تولید و انقضا، توجه به پروانه ساخت و علامت استاندارد و میزان خلوص نمک بر روی بسته بندی (حداقل خلوص ۹۹.۲ درصد) را هنگام خرید توصیه کرد.

بنابر اعلام روابط عمومی دانشگاه علوم پزشکی شهیدبهشتی، وی با اشاره به نشر برخی از مطالب غیر علمی توسط افراد سودجو در خصوص نمک یددار، نمک دریا و سنگ نمک در برخی سایت‌ها، تأکید کرد: مصرف نمک تصفیه‌شده یددار در حد توصیه‌شده برای تمام افراد جامعه ضروری است و با هیچ گونه عارضه جانبی همراه نیست.

لایروبی حوضچه بندر ترکمن در آستانه‌اتمام

مدیر بنادر و دریانوردی استان گلستان اعلام کرد: کار لایروبی حوضچه بندر ترکمن در شمال غرب استان که از ابتدای اسمال پیگیری و عملیات آن توسط قرارگاه خاتم الانبیا اجرایی شده، اکنون ۹۵درصد پیشرفت فیزیکی دارد.به گزارش اقتصادسراسرآمد، نواله عباسی با بیان این مطلب افزود: این طرح که در گذشته نقش به سزایی در توسعه اقتصادی منطقه داشته، به مدت ۲۷سال بر اثر پایین روی سطح آب و ورود رسوب به حوضچه غیرقابل استفاده و امکانانش رها شده بود در کنار پروژه خلیج گرگان عملیاتی شده است.وی خاطر نشان کرد: با توجه به پیگیری معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادرودریانوردی و قولی که به استاندار گلستان داده شده، شبانه روزی تلاش می‌شود تا این طرح زودتر از سفر دور دوم رییس جمهور به استان آماده بهره‌برداری رسمی شود. به گفته وی لای موجود در حوضچه بندر ترکمن از سوی کارشناسان ۱۲۶ هزار مترمکعب برآورد شده است.عباسی اضافه کرد: بهره‌برداری این طرح می‌تواند ظرفیتی برای احیای «رل پایه» در ترانزیت کالا و جذب سرمایه گذاری زیرساختی و رونق گردشگری دریایی در سواحل خزر در این منطقه شود. گفتنی است، بندر ترکمن جزو نخستین شهرهای دارای راه آهن ایران است که در سده‌های گذشته از طریق کشتیرانی با کشورهای همسایه دریای خزر مروده تجاری داشته است.



در پنجمین نشست تخصصی اقتصاد دریایا په مطرح شد

بخش پایانی

برای حل مشکلات اول باید فرهنگ دریا را در کشور نهادینه کرد

قوانین وجود دارد، اما کسی باید آن را اجرا کند که خود دریایی باشد

گروه دانش دریا - روزنامه دریایی

سراسرآمد-وابستگی اقتصاد به دریا با توجه به اینکه بیش از ۹۰درصد از حمل و نقل و تجارت کشورها از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌گیرد و زندگی میلیاردها انسان در جهان وابسته به دریا و کشتیرانی است، انکارناپذیر است. از این رو، استاندارد کردن ابزار، تجهیزات، شناورها، سازه های دریایی، خدمات و فعالیت های دریایی، برای اطمینان بخشی به مشتریان در اقتصاد جهانی که بر مبنای رضایت آنها رقابت می کنند، ضرورت تام دارد.استانداردهای دریایی بین المللی به طور معمول از طریق سازمان بین المللی دریانوردی و سازمان جهانی استانداردسازی (ISO) تدوین و منتشر می شوند و در کشورها از طریق سازمان های ملی استاندارد و دریانوردی بومی سازی و اجرایی می گردند. در کشور ما، استانداردهای بین المللی دریایی از طریق سازمان بنادر و دریانوردی که از اعضای فعال سازمان بین المللی دریانوردی است، استانداردهای دریایی تدوین و از طریق مؤسسات رده بندی در ساخت و بازرسی شناورها و سازه های دریایی، فراساحلی، ساحلی و ... اعمال و پیگیری می گردند. همچنین سازمان ملی استاندارد، برخی از استانداردهای ملی مربوط به فعالیت های دریایی را با انطباق با استانداردهای سازمان جهانی استاندارد، تدوین و ارائه می نماید.در پنجمین نشست از سلسله نشست های تخصصی اقتصاد دریایا په، موضوع استاندارد در فعالیت های دریایی با حضور محمدرضا ظفری، مدیرعامل مؤسسه رده بندی آسیا و محمدعلی جمشیدبی، معاون مؤسسه رده بندی ایرانیان، حسین عابدینی از موسسه رده بندی ایرانیان به عنوان کارشناسان حوزه استانداردسازی دریایی و همچنین کاپیتان تقوی، کاپیتان مزینی فر و محمدصادق انصاری به عنوان مهمان این برنامه به اهمیت و ضرورت استانداردهای دریایی پرداخته شد.در انگلستان که دریانوردهای قابلی هم هستند، وزرات دریاداری دارند، اما چندین سازمان دریایی مختلف داریم که هر کدام ساز خودشان را می‌زنند. سازمان بنادر و دریانوردی از زمانی که از سازمان بنادر و کشتیرانی به نام جدید خود تغییر عنوان داده و مسئول همه امور دریایی کشور شده است، برای مثال ده سال است که مجوز شرکت‌های غواصی را صادر می کند، ولی هیچ کدام از آن‌ها یک بار هم تجربه غواصی ندارند. ذات نایافته از هستی بخش اکی تواند که شود

هستی بخش، مگر امکان دارد؟ این یکی از مسائل جدی در کشور است.

ما استادی به نام دریادار رضائلی داشتیم؛ وقتی ناخدا ۲ فر مانده ما بود، به هفت زبان زنده دنیا تسلط داشت. شاگرد اول دانشگاه فرانسه و استاد مسلم بود. وقتی بعد از ۵ سال گذراندن دوره آموزشی در خدمت ایشان، افسر شدیم، گفت که شما تازه رسیدهاید به صفر! توانستیم شما را از زیر صفر به سطح صفر برسانیم، تازه باید ۵ سال دیگر دریانوردی کنید تا تبدیل به یک افسر با تجربه شوید! ما در آن زمان متوجه کلام ایشان نمی‌شدیم، فکر می‌کردیم همه چیز را یاد گرفته‌ایم تا این که وارد دریا شدیم و فهمیدیم که ایشان کلام درستی را به کار برده است.

برخلاف دیگر جاها، یکی از جاهایی که استاندارد

سرمایه گذاری قابل توجهی، نمی‌توان این مقدار سرمایه انبوه ایجاد کرد. استاندارد آن کجاست؟ دانشگاه شریف یک بار سرمایه‌گذاری پرورش ماهی در قفس را در جزیره قشم انجام داد، اما یک کشتی به قفس‌ها برخورد کرد و تمام قفس‌ها را از بین برد و کل سرمایه به میزان ۱۰۰ میلیارد تومان نابود شد. کار کارشناسی آن را بنده انجام دادم اما قاضی اصلا متوجه ماجرا نشد؛ زیرا هیچ تخصص دریایی یا تجربه در پرورش ماهی در قفس و یا هر تجربه‌ای که بتواند مسائل دریایی را از زمینی جدا کند، نداشت.

در زمینه حقوق دریایی، کتاب داریم و نیاز به تألیف جدید نیست. قوانین دریایی کشور اخیرا بازنویسی شده است، اما اشکالات فراوانی به آن وارد است. وقتی



وارد دادگاه می‌شویم، در مبحث اجاره در حوزه دریا، تقسیم قاضی مشکل می‌باشد؛ چرا که ۱۰ نوع اجاره وجود دارد.

عجیب است کشوری که صنایع دریایی دارد، اما دادگاه دریایی ندارد. تا به حال ما دادگاه دریایی نداریم. تلاش شد تا داوری دریایی ایجاد شود؛ که سازمان بنادر و دریانوردی خود را مسئول این کار دانست، اما کار به نتیجه نرسید. قوه قضاییه داعیه‌دار این کار شد، اما آن کار هم به سرانجام نرسید.

آن حتماً باید رعایت شود نیروی دریایی، به خاطر خطرات بیش از حد آن است؛ چون موضوع تجاری نیست. طیف استاندارد در دریا بسیار متنوع و وسیع است. موضوعات متنوعی چون ماهیگیری، غواصی و سکوهای نفتی، سکوهای غیرنفتی، پرورش آبزیان، تفریحی و ورزشی و... را شامل می‌شود.

بر اساس برآوردها، ظرفیت تولید ماهیان پرورش در قفس ایران ۳ میلیون تن در سال است که برابر ۲۱ میلیارد دلار سود خالص می‌شود، تقریباً با هیچ

معاون برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی:

جذب نیروی انسانی مورد نیاز استراتژی‌های اصلی در بخش اقتصاد دریاست



پیدا کردیم، با توصیه وزیر راه و شهرسازی و به‌خصوص معاون اول رئیس جمهوری، یک سند را در حوزه ملی شروع به تدوین کردیم که به‌لحاظ مشارکت دستگاه‌های دیگر حداقل ۱۴ دستگاه ذی‌نفع را می‌طلبد و بسته‌های سیاستی اینها باید به‌تفکیک تهیه شود، ممکن است اندکی زمان ببرد و برآورد ما این است که تا ماه‌های آینده این مطالعه دوم یعنی سطح ملی طول خواهد کشید.

وی با بیان اینکه سازمان بنادر در عین حال متوقف نشده و اقداماتی را برای این بخش انجام داده، گفت: استراتژی‌های اصلی که برای بخش اقتصاد دریا به‌ویژه در سال ۱۴۰۲ در سازمان بنادر در دستور کار داریم، محورهای دارد. محور اول حوزه تأمین تجهیزات مورد نیاز و راهبردی حوزه بندر است که به‌لحاظ عمر ناوگان دریایی و تجهیزات بندری لازم بود به این محور توجه ویژه‌ای شود تا استانداردهای خدماتی بندر در حوزه خدمات دریایی و بندر رعایت شود.

معاون برنامه‌ریزی سازمان بنادر اظهار کرد: محور دوم بحث منابع انسانی حوزه دریاست. در بخش منابع انسانی سازمان بنادر دریانوردی موفق شدیم مجوز جذب ۴۰۹ نفر را برای مشاغل اختصاصی اخذ کنیم که از این میان ۱۰۰ نفر از نخبگانی هستند که از مسیر بنیاد نخبگان و سازمان اداری و استخدای به ما معرفی می‌شوند و تسهیلات ویژه‌ای داده می‌شود که جذب



فرهنگ‌سازی

در ابتدا باید در زمینه دریایی فرهنگ سازی شود. مثلاً چرا به ما «ناخدا» می‌گویند؟ اصل آن، «ناوخدا» است که به معنی بی‌خدا نیست، یک حرف «وا» هم در وسط دو جزء ناخدا، وجود دارد به صورت «ناوخدا» که به معنی سرپرست کشتی است. و بسیار مثال‌های دیگر که نشان می‌دهد که اطلاعات در حوزه دریا در کشور ما بسیار کم است.

در کشورهایی مثل انگلستان که بیشتر از ۴۰۰ سال است که دریانوردی دارند، اگر از یک انسان معمولی در خیابان پرسید با این اصطلاحات دریایی آشناست که به معنای فرهنگ‌سازی خوب انگلیسی‌هاست. این است که برای حل مشکلات، از ابتدا باید مبحث فرهنگ سازی و آشنایی با دریا و فرهنگ دریا را در کشور نهادینه کرد.

باید توجه داشت که استاندارد لازم وجود دارد. وقتی در دریا تا ۱۲ مایل (حدود ۲۰ کیلومتر) از ساحل فاصله می‌گیرید، هنوز جزء خاک ایران به حساب می‌آید و ۱۲ مایل بعدی منطقه نظارت است و استانداردهای بین‌المللی باید رعایت شوند. دریا یک محیط بین‌المللی است و استانداردهای آن هم در سطح بین‌المللی و هم سطح داخلی باید وجود داشته باشد و وجود دارد.

وقتی موضوع مورد بررسی درباره اقتصاد دریامحور باشد، با یک زمینه متنوع و با شاخه‌های گوناگون مواجهیم، مثل ماهیگیری، کریدورهای دریایی، سیستم‌های مختلف، ساحل، فراساحل و ... که هر کدام موضوعات متنوعی را در دل خود دارند و هر کدام، راه و روش استاندارد آن موضوع مشخص شده است و استاندارد آن‌ها در کشورهای دیگر به هزینه‌های جانی نوشته شده است و به صورت رایگان در اختیار ما قرار گرفته است. ما باید از آنها استفاده کنیم که نیاز به یک متولی داریم که قبلاً دریا داشته باشد و تجربه دریا داشته باشد تا درک درستی از استانداردها و خطرات

در صورت عدم وجود استاندارد داشته باشد. کشتی تایتانیک که در کنار اسکله این قدر محکم به نظر می‌رسد در دریا مانند پر کاهی است. این نمادی است از خطر دریا و لزوم کاربست استانداردهای کامل.

در کل، ماجرا از این قرار است که قوانین وجود دارد و کسی باید آن را اجرا کند که خود دریایی باشد؛ یعنی حداقل ۱۰ سال دریا رفته باشد و از پشت میز دانشکده مجری نشود. در خشکی هم روال همین گونه است، اما در دریا، آماتور بودن یا حرفه‌ای بودن، بیشتر نمود پیدا می‌کند.

دستگاه‌های اجرایی شوند. تا امروز نیز ۴۵ نفر نهایی شدند که به سازمان بنادر اضافه خواهند شد. در حوزه غیر از سازمان بنادر هم به‌لحاظ حاکمیت و مرجعیت دریایی، ارتقای کمی و کیفی دریانوردی را در دستور کار داریم و کارهای بزرگی هم در این زمینه با بخش خصوصی انجام دادیم در زمینه طراحی دوره‌های کارآموزی روی شناورها که به‌جد پیگیری می‌شود.

بیک محمولو خاطر نشان کرد: سومین استراتژی توجه ویژه به بنداری است که در آینده نقاط راهبردی برای ما خواهند بود؛ خصوصاً بندر راهبردی مکران که در شرق استان هم‌رگان حوالی جاسک و در منطقه کومبارک مطالعات اقتصادی‌اش را انجام دادیم. این بندر با تکمیل و شروع بارگیری محموله‌های نفتی که از مسیر گوربه به جاسک نهایی خواهد شد، در جایگاه یک بندر تجاری راهبردی با کاربری‌های چندگانه می‌تواند بعد از ساخت مورد استفاده قرار گیرد. که مطالعات اقتصادی‌اش انجام شده و مطالعات فنی هم در دستور کار و ویژه سازمان بنادر قرار دارد.

وی ادامه داد: موضوع دیگری که مد نظر داریم فراهم کردن حمل‌ونقل دریایی ایمن است در اینجا مسئله لایروبی برای حفظ عمق مناسب تردد شناورها در بنادر کوچک و بزرگ یکی از مهم ترین محورهایی است که در دستور کار قرار دادیم و پیگیری می‌کنیم.

معاون برنامه‌ریزی سازمان بنادر در پایان گفت: مجموعه اقداماتی که در سازمان بنادر و دریانوردی انجام می‌شود، در راستای همان بحث اقتصاد دریاست اما باید توجه داشت که ظرفیت‌های کشور در دستگاه‌های مختلف زمانی می‌تواند بارور شود و بیشتر نتیجه دهد که در کنار هم در قالب یک سیاست گذاری منسجم و یکپارچه اقدام شود. این موضوع یکی از بندهای سیاست کلی است که در صحن مجمع مطرح شده تا بعد از ارسال به نزد مقام معظم رهبری ابلاغ شود و در آن زمان از لحاظ کارکردی و ساختاری هم طراحی و نقشه راهی تعریف شود.