

تنگه هرمز گلوگاه امنیت غذایی جهان

آفرود بی ضابطه، تهدیدی برای طبیعت ایران



سال‌هاست آفرود سواری با خودرو و موتورهای مخصوص ورزشی تفریحی به بلای جان طبیعت بکر ایران شده و با افزایش روزافزون علاقه‌مندان به فعالیت‌های آفرود در طبیعت بکر ایران، نگرانی‌ها از تخریب‌های زیست‌محیطی ناشی از این پدیده نیز شدت گرفته تا جایی که به نظر می‌رسد ادامه این روند می‌تواند برای عرصه‌های طبیعی کشور زیان‌بار باشد.

مشاهدات و گزارش‌های میدانی جنگلبانان، محیط‌بانان، دوستداران محیط‌زیست و بومیان مناطق مختلف کشور گویای آن است که فعالیت خودروهای آفرود در مناطق خارج از جاده‌های اصلی و مسیرهای مشخص خسارات جبران‌ناپذیری به اکوسیستم‌های حساس کشور وارد کرده که مهم‌ترین این آسیب‌ها فرسایش خاک، نابودی پوشش گیاهی، تخریب زیستگاه حیات‌وحش، افزایش فشار انسانی بر مناطق بکر است.

کارشناسان معتقدند حرکت این خودروها در مناطق ناهموار و بدون مسیر تعیین‌شده لایه‌های سطحی خاک را از بین برده و فرسایش را به‌شدت تسریع می‌بخشد، این امر به‌ویژه در مناطق خشک و نیمه‌خشک ایران که خاک به‌سختی احیا می‌شود، پیامدهای درازمدتی به همراه دارد.

حتی در بحث نابودی پوشش گیاهی نیز له شدن گیاهان، جوانه‌ها و تخریب زیستگاه‌های گیاهی توسط چرخ‌های خودروها تنوع زیستی را کاهش داده و احیای پوشش گیاهی را در بسیاری از نقاط دشوار ساخته است.

آفرودسواری همچنین باعث برهم خوردن آرامش حیات‌وحش شده زیرا که صدای گوش‌خراش موتور خودروها و موتورسیکلت‌ها و حضور ناگهانی انسان‌ها موجب استرس در حیات‌وحش می‌شود و با مختل شدن زیستگاه‌های طبیعی رفتار طبیعی گونه‌های جانوری از جمله روند زادآوری و تغذیه آنها نیز با مخاطرات جدی روبه‌رو می‌شود. همچنین حضور آفرودسواران در مناطق بکر و دست نخورده جنگلی و مرتعی فشار مضاعفی بر منابع طبیعی وارد کرده است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد در سایر کشورها آفرودسواری در طبیعت با وجود اینکه مطلقاً ممنوع نیست، اما تقریباً در همه موارد تحت محدودیت‌های سخت‌گیرانه قرار دارد یعنی آفرودسواری فقط در مسیرها و محدوده‌های «مجاز و تعیین‌شده» امکان‌پذیر است و رانندگی و عبور خودرو از مسیر پارک‌ها، مناطق حفاظت شده و زیستگاه‌های حساس ممنوع یا تابع مجوزهای خاص است.

در سایر کشورها، آتش‌سوزی‌ها و انتقال بیماری‌های گیاهی یکی

گفت و گو

در پی تنش‌های اخیر در منطقه خلیج فارس و محدودیت‌های اعمال شده بر تردد دریایی، نگرانی‌ها از بروز بحران در زنجیره تأمین جهانی کالا، به ویژه در حوزه انرژی و کشاورزی افزایش یافته است. در همین راست مهر با ارسلان قاسمی، مشاور حوزه کشاورزی و رئیس مرکز توسعه و تسهیل تجارت و تجهیزات منابع اتاق تعاون ایران، درباره تأثیرات احتمالی این وضعیت بر امنیت غذایی جهان و نقش کلیدی تنگه هرمز گفتگو کرده که در ادامه می‌آید.

● **با توجه به تحولات اخیر منطقه و اهمیت استراتژیک تنگه هرمز، چرا برخی معتقدند که چالش‌های فعلی تنها محدود به حوزه انرژی نبوده و بخش کشاورزی جهان را به ویژه در تأمین کود شیمیایی نیز تهدید می‌کند؟**

همین طور که رهبر شهید و رهبر انقلاب فرمودند تنگه هرمز یک دارایی و یک اسلحه استراتژیک برای ایران است. تنگه هرمز نه‌تنها یک گذرگاه انرژی، بلکه یک شریان حیاتی برای تأمین نهاده‌های کشاورزی جهان است. گفته می‌شود ۲۰ درصد نفت عبوری دنیا از این تنگه انجام می‌شود. منطقه خلیج فارس نفت‌خیز است و محصولات مانند کود شیمیایی به ویژه کود اوره یکی از تولیدات پتروشیمی‌های کشورهای منطقه از جمله ایران است. سالانه ما در کشور حدود ۶ میلیون تن کود اوره تولید می‌کنیم که حدود ۲.۵ میلیون تن به مصرف داخل می‌رسد و باقی در سبب صادراتی قرار می‌گیرد.

گزارش‌ها نشان می‌دهد بین ۶۵ تا ۷۰ درصد کود اوره مورد نیاز جهان از مسیر این تنگه صادر می‌شود. در حال حاضر محاصره ظالمانه‌ای که دولت آمریکا علیه ایران تحمیل کرده عملاً دنیا را وارد چالش نموده است؛ چراکه کود شیمیایی اوره یک از مواد اولیه ضروری کشاورزان دنیا است. کشورهای منطقه خلیج فارس، از جمله ایران، از تولیدکنندگان اصلی این کود شیمیایی هستند. بنابراین، هرگونه اختلال در این مسیر، مستقیم بر کشاورزی جهانی تأثیر می‌گذارد.

در حال حاضر صادرات اوره دچار اختلال شده که چند پیامد به دنبال دارد. نخست، کاهش تولید محصولات کشاورزی را در دنیا شاهد خواهیم

از بزرگ‌ترین نگرانی‌ها آفرودسواری به شمار می‌رود به‌طوری‌که انتقال قارچ‌های مخرب از طریق گل‌ولای چسبیده به لاستیک خودروها است.

در برخی مناطق حساس ممکن است از آفرودسواران خواسته شود قبل از ورود خودروی خود را شست‌وشو دهند یا از مسیرهای بسیار محدودشده عبور کنند. همچنین در فصول خشک دسترسی بسیاری از آفرودسواران به دلیل ریسک بسیار بالای آتش‌سوزی‌های ناشی از خودروها به‌طور کامل قطع می‌شود.

درواقع هدف قانون‌گذار در این کشورها حفاظت از خاک، جلوگیری از فرسایش خاک و تخریب پوشش گیاهی، حفاظت از گونه‌ها و زیستگاه‌های حساس، پیشگیری از انتقال گونه‌های مهاجم، کاهش آلودگی صوتی و ریسک آتش‌سوزی، حفظ منابع آب است.

این کشورها همچنین در مناطق حفاظت شده و بکر با تعیین و علامت‌گذاری مسیرهای مجاز، طرح‌های مدیریت سفر، ارزیابی اثرات زیست‌محیطی و محدودیت‌های فصلی، الزام به مجوز برای ورود به برخی مسیرها یا برگزاری رویدادها، برنامه‌های آموزشی و کمپین‌ها، جریمه، توقیف وسیله نقلیه و مسئولیت کیفری برای تخریب عمدی آفرودسواران را ملزم به اجرای قانون کرده‌اند.

قوانین در راه حفاظت از طبیعت

در این راستا سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور به‌تازگی با صدور ابلاغیه‌ای بر تشدید نظارت‌ها و برخورد قانونی با متخلفان در استفاده غیرمجاز از خودروها و موتورهای آفرود در عرصه‌های منابع طبیعی تاکید کرد؛ این اقدام در حالی صورت گرفت که چندی است پیامدهای مخرب این فعالیت‌ها بر خاک پوشش گیاهی و حیات‌وحش ابعاد نگران‌کننده‌ای به خود گرفته است. سازمان منابع طبیعی کشور متولی سیانت و حفاظت از عرصه‌های طبیعی کشور همچون جنگل‌ها، مراتع، بیابان‌ها، کوریرها، اراضی ساحلی و سایر انفال است و حفاظت از منابع پایه آب، خاک و پوشش گیاهی و پیشگیری از هرگونه تخریب، تصرف، تجاوز و بهره‌برداری غیرمجاز در اولویت این سازمان است.

بر اساس ابلاغیه مذکور، با توجه به افزایش فعالیت‌های

آفرودسواران با استفاده از خودروها، چهارچرخ و موتورسیکلت‌های کراس و گزارش‌های واصله درباره ورود این وسایل به عرصه‌های جنگلی، مرتعی، بیابانی، کویری و ساحلی تاکید شده که هرگونه فعالیتی که موجب تخریب خاک، فرسایش اراضی، آسیب به پوشش گیاهی، تخریب زیستگاه‌های طبیعی و برهم خوردن تعادل اکولوژیکی عرصه‌های منابع طبیعی شود، مغایر با اهداف حفاظتی سازمان بوده و باید مطابق قوانین و مقررات با آن برخورد شود بنابراین تردد خودروهای آفرود خارج از مسیرهای مجاز ممنوع است و یگان حفاظت منابع طبیعی با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط موظف به برخورد قانونی با هرگونه تردد غیرمجاز و تخریب‌گرایانه است.

بر اساس این ابلاغیه، تردد لجام‌گسیخته و بدون ضابطه خودروها و تجهیزات آفرود در عرصه‌های تحت مدیریت و نظارت سازمان منابع طبیعی ممنوع بوده و در صورت مشاهده تخلف ضمن مستندسازی، اقدامات قانونی لازم از طریق مراجع ذی‌صلاح انجام خواهد شد.

همچنین یگان‌های حفاظت استان‌ها مکلف شده‌اند با افزایش گشت و مراقبت در عرصه‌های کویری، بیابانی، جنگلی، مرتعی و اراضی ساحلی نسبت به شناسایی نقاط پرخطر، پایش مستمر فعالیت‌های آفرودسواری و پیشگیری از خسارت‌های احتمالی اقدام کنند.

مستندسازی تخلفات با ثبت تصاویر، مختصات جغرافیایی، میزان خسارات وارده و مشخصات متخلفان، تشکیل پرونده و معرفی افراد متخلف به مراجع قانونی در صورت احراز تخریب یا ورود خسارت همکاری با مراجع انتظامی، قضایی و دستگاه‌های اجرایی مرتبط و همچنین اجرای برنامه‌های آموزشی و اطلاع‌رسانی باهدف ترویج طبیعت‌گردی مسئولانه از جمله اقدامات مورد تاکید در این ابلاغیه است.

براساس این ابلاغیه، آمار تخلفات مرتبط با ورود غیرمجاز خودروهای آفرود، میزان خسارات وارده و اقدامات قانونی انجام‌شده نیز باید به‌صورت فصلی به فرماندهی یگان حفاظت سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور ارسال شود.

گروه کشاورزی
editor@smtnews.ir



تردد
لجام‌گسیخته
و بدون ضابطه
خودروها و
تجهیزات آفرود
در عرصه‌های
تحت مدیریت و
نظارت سازمان
منابع طبیعی
ممنوع است

چرا تنگه هرمز برای پایداری کشاورزی جهان اهمیت دارد؟



حسین ششیرزاده-
تحلیلگر و دکترای
توسعه کشاورزی: پس از
حملات آمریکا و اسرائیل به
ایران و اقدام برای محدود
کردن عبور از تنگه هرمز،
شریانی که حدود ۲۰
درصد از حمل‌ونقل نفت
جهان از آن عبور می‌کند،

بازارهای بیمه و نهاده‌ها بلافاصله واکنش نشان دادند. کشتی‌های قله‌بر و کانتینری سرعت خود را کاهش دادند یا مسیر خود را تغییر دادند، پوشش ریسک جنگ تشدید شد و بازرگانان در کنار افزایش ریسک نیتروژن پیش از کاشت بهار، از افزایش اصطکاک در خرید غلات خبر دادند. هرمز بیشتر به‌عنوان یک گلوگاه انرژی شناخته می‌شود که حدود ۲۰ درصد از جریان نفت جهانی را مدیریت می‌کند، اما مکانیسم انتقال کشاورزی آن سریع است. انرژی بالاتر، سوخت و بار بانکر را افزایش می‌دهد، در حالی که اختلال در لجستیک خلیج‌فارس و پرمیوم‌های ریسک جنگ، قیمت غلات CFR/CIF را حتی زمانی که شاخص‌های آتی پایدار هستند، افزایش می‌دهد. با اجتناب کشتی‌ها از خلیج‌فارس یا انتظار در سواحل، تأثیر این موضوع بر زنجیره تأمین قابل اندازه‌گیری است.

موسسه تحقیقاتی کلارکسون تخمین می‌زند حدود ۳۲۰۰ کشتی در داخل خلیج‌فارس بدون استفاده هستند، در حالی که تقریباً ۵۰۰ کشتی خارج از خلیج‌فارس، نزدیک بنادر امارات متحده عربی و عمان، منتظرند. یادداشت تفاهمی که بین ایران و آمریکا در ۱۷ ژوئن امضا شد، امیدهایی را برای بازگشت تدریجی کشتیرانی از طریق تنگه هرمز به حالت عادی ایجاد کرده بود. اما حملات به کشتی‌های تجاری، همراه با حملات آمریکا به اهداف ایرانی، باعث شده کشتی‌ها مسیر خود را تغییر دهند و نگرانی‌ها را درباره اینکه تنگه هرمز همچنان یک نقطه حساس باقی خواهد ماند، افزایش داده است. با توجه به اینکه حدود ۸۰ درصد کالاهای جهانی از طریق دریا معامله می‌شوند، اختلال در حمل‌ونقل دریایی به سرعت در زنجیره‌های تأمین تأثیر می‌گذارد. پیش از بحران، حدود یک‌پنجم نفت جهان، به همراه حجم قابل‌توجهی از گاز طبیعی مایع، محصولات پتروشیمی و کودهای شیمیایی که زیربنای تولید و کشاورزی هستند، از تنگه هرمز عبور می‌کردند. تنگه هرمز برای کل جهان و تجارت جهانی بسیار مهم است. اما هزینه‌های اختلال به طور مساوی توزیع یا جذب نمی‌شوند. کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) ۶۱ کشور آسیب‌پذیر را که همزمان در معرض افزایش قیمت سوخت و شوک‌های واردات مواد غذایی قرار دارند، شناسایی کرد. اکثر آنها واردکننده خالص نفت و غلات هستند و دولت‌ها را مجبور به تحمل افزایش نرخ حمل‌ونقل، هزینه‌های بیمه و هزینه‌های انرژی می‌کنند. حدود یک میلیارد نفر در این اقتصادها زندگی می‌کنند که بیش از ۳۰ درصد آنها با کمتر از ۳ دلار در روز امرار معاش می‌کنند. قیمت‌های بالاتر انرژی، قیمت‌های بالاتر حمل‌ونقل، قیمت‌های بالاتر واردات - و به‌ویژه مواد غذایی - پیامدهای عظیمی برای رفاه مردم این کشورها دارد. هر روزی که ما هنوز در این وضعیت نامشخص زندگی می‌کنیم، هزینه‌های بالاتر را را ایجاد می‌کند، به‌ویژه برای اقتصادهای کوچک، آسیب‌پذیر و در حال توسعه. برای خریداران غلات، مشکل اصلی کمبود گندم یا ذرت در مبدأ نیست، بلکه افزایش ناگهانی هزینه تحویل است. قیمت‌گذاری مبتنی بر ریسک جنگ به سرعت تغییر کرده، اختلاف قیمت خرید و فروش را افزایش داده و اعتبار پیشنهادها را کاهش داده است، زیرا معامله‌گران منتظر تثبیت سیگنال‌های حمل‌ونقل و بیمه هستند. اختلالات کشتیرانی و هوایی هزینه‌ها را چند برابر می‌کنند.

شوگ هرمز قیمت انرژی را بالاتر برده و نوسانات را افزایش داده است. نفت برنت بیش از ۵ درصد افزایش یافت و به نزدیک ۷۷ دلار در هر بشکه رسید، در حالی که قیمت گازوئیل آمریکا برای اولین بار از نوامبر ۲۰۲۳ به بیش از ۳ دلار در هر گالن رسید که مستقیماً به گران‌تر شدن هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی و لجستیک داخلی برای غلات و دانه‌های روغنی منجر می‌شود. خطر امنیت غذایی برای بازارهای وابسته به واردات خلیج‌فارس و ایران، که زنجیره‌های تأمین در حال حاضر تحت‌فشار هستند، بسیار حد است. فایننشال تایمز با استناد به کپلر تخمین می‌زند که کشورهای خلیج‌فارس سال گذشته حدود ۳۰ میلیون تن غلات وارد کرده‌اند، از جمله تقریباً ۱۴ میلیون تن به مقصد ایران که بخش عمده‌ای از آن معمولاً از طریق تنگه هرمز ترانزیت می‌شود. کپلر همچنین تخمین می‌زند که عربستان سعودی حدود ۴۰ درصد از غلات و دانه‌های روغنی خود را از طریق بنادر شرقی خلیج‌فارس وارد می‌کند، در حالی که امارات متحده عربی حدود ۹۰ درصد از این کالاها را از طریق جبل‌علی وارد می‌کند. جبل‌علی همچنین به‌عنوان یک مرکز حمل‌ونقل مواد غذایی و فاسدشدنی کانتینری عمل می‌کند که به حداقل ۴ کشور (امارات متحده عربی، عربستان سعودی، بحرین و قطر) خدمات ارائه می‌دهد و جمعیتی بالغ بر تقریباً ۴۵ تا ۵۰ میلیون نفر را از خود جای داده است. از سوی دیگر، تحلیلگران ایرانی هشدار می‌دهند «تقریباً تمام» ذرت و حجم زیادی از سویا و گندم این کشور از طریق تنگه هرمز وارد می‌شود و اختلال بلندمدت در این مسیر، به‌ویژه برای زنجیره‌های تأمین خوراک دام و روغن پخت‌وپز خطرناک است. اگر درگیری ادامه یابد، «حق بیمه و هزینه حمل‌ونقل و ارز و همچنین قیمت کالاها به طرز چشمگیری افزایش خواهد یافت» و این امر خطر شوک گسترده‌تر هزینه‌های زندگی را برای اقتصادهای وابسته به واردات افزایش می‌دهد.

اختلالات عملیاتی در بندر جبل‌علی متعلق به شرکت دی‌بی ورلد - یک قطب حیاتی حمل‌ونقل و توزیع جهانی - فشار لجستیکی برای مواد غذایی و نهاده‌های کانتینری را تشدید کرده است.

فراتر از حمل‌ونقل، مهم‌ترین ریسک کشاورزی ممکن است کود - به‌ویژه نیتروژن - باشد، زیرا می‌تواند اقتصاد کاشت و نتایج عملکرد را در چرخه بعدی تغییر دهد. با توجه به وابستگی بالای واردات مواد غذایی در سراسر خلیج‌فارس و افزایش ریسک کوددهی همزمان با قطعی شدن تصمیمات مربوط به کاشت، اختلال طولانی‌مدت در تنگه هرمز، نوسانات قیمت حمل‌ونقل، نهاده‌ها و غلات جهانی را بالا نگه می‌دارد و فشارهای مربوط به امنیت غذایی را در بازارهای آسیب‌پذیر تشدید می‌کند.

محصولات که با ذائقه مردم این کشورها سازگار است محصولات کشاورزی ایران است که با شرایط پیش آمده به سختی برای آنها تأمین می‌شود. تمام این اثرات ناشی از این محاصره ظالمانه دریایی است که این رژیم به منطقه و به دنیا تحمیل کرده است.

ایران با ۱۵ کشور همسایه است که فقط چند کشور در حاشیه خلیج فارس قرار دارد.

محاصره دریایی و اختلال در تردد کشتی‌ها، زنجیره تأمین غذا برای این کشورها را نیز با چالش جدی مواجه کرده است؛ در حالی که ایران به دلیل برخورداری از همسایگان بسیاری که دارد، ریدورهای ترانزیتی شمال-جنوب، شرق-غرب را در اختیار داشته و به لحاظ ژئوپلیتیک و استراتژیک در منطقه‌ای مهم از دنیا هستیست. از دوران قدیم، در جاده ابریشم، چهارراه دنیا بودیم. در نتیجه نگرانی ما کمتر است و نگرانی دنیا در حوزه امنیت غذایی خیلی بیشتر از ما به دلیل این خطایی خواهد بود که انجام شده است.

● **آیا راه‌های جایگزین برای عبور این نهاده‌ها و محصولات کشاورزی وجود ندارد؟**

آنچه در حال حاضر شاهد هستیم خیر. اگر جایگزین‌های مناسب، کم‌هزینه و با امنیت تردد تنگه هرمز وجود داشت، دنیا حتماً به سراغ آن‌ها می‌رفت. هیچ جایگزینی نمی‌تواند سهولت دسترسی و صرفه اقتصادی این مسیر را برای تجارت جهانی فراهم کند. فشارها تنها هزینه را بالا می‌برد و امنیت را کاهش می‌دهد.

● **پیش‌بینی شما از میزان کاهش احتمالی محصولات کشاورزی به دلیل کمبود نهاده‌ها چقدر است؟**

برآورد دقیق نیازمند داده‌های جامع بین‌المللی است که احتمالاً سازمان فائو به‌زودی گزارشی در این باره منتشر خواهد کرد. اما اگر بخواهیم یک الگو داشته باشیم، می‌بینیم که کشاورز ما اگر کود شیمیایی در اختیار نداشته باشد، حداقل با ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش تولید مواجه می‌شود. بعید نیست در سطح جهانی نیز با اعدادی در همین حدود مواجه شویم که قطعاً برای امنیت غذایی دنیا بسیار مخطرآمیز خواهد بود.

تنگه هرمز گلوگاه امنیت غذایی جهان

۲٫۷ تریلیون دلار گردش مالی تعاونی‌ها در جهان



بود. شاید امروز ملموس نباشد اما قطعاً تأثیر آن در فصل آبی زراعی نمود پیدا خواهد کرد. دوم، این اتفاق باعث گرانی تولید محصول کشاورزی و عملاً گرانی غذا در سطح دنیا خواهد شد. این نیست که بگوییم این رژیم ایران را محاصره کرده، نه عملاً دنیا را به گروگان گرفته است. آثار این خطا در فصل زراعی آینده، دنیا شاهدش خواهد بود و با این ناامنی غذایی دست به گریبان خواهد بود؛ ضمن اینکه به هر حال نهاده نفت و انرژی هم یکی از پارامترهای مهم تولید محصولات کشاورزی است.

سوخت یک نیاز ضروری در کشت محصولات کشاورزی و غذایی است. من به سایر موارد استفاده سوخت کاری ندارم ولی در کشاورزی موتورهای آب، تراکتورها، کمباین‌ها و... سوخت نیاز دارند برای اینکه فعالیت داشته باشند.

از سوی دیگر، با این محاصره دریایی آمریکا، عبور و مرور نهاده و غذا برای کشورهای حاشیه خلیج فارس هم دچار چالش خواهد شد. این کشورها تولیدکننده محصولات کشاورزی و غذایی نیستند؛ هم به‌دلیل اقلیم این کشورها و هم به‌دلیل کوچک بودن آنها.

● **کشورهای حاشیه خلیج فارس چند درصد وابستگی غذایی دارند؟**

عدد دقیق آن را نمی‌دانم؛ اما مهم‌ترین، نزدیک‌ترین و همخوان‌ترین