

مدیر کل گردشگری داخلی کشور به سرآمد می گوید:

گردشگری در جزایر جنوبی متوقف است
جزایر جنوبی هنوز به شرایط عادی بازنگشته اند



یعقوب شیدایی گماسبایی - مدیر کل گردشگری داخلی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، گفت: گردشگری نیمه جنوبی کشور همچنان با چالش های جدی مواجه است و بیش از یک سال است که تعداد گردشگران در این مناطق کاهش پیدا کرده است به همین دلیل، از نظر اقتصادی و با هدف حفظ زیرساخت های گردشگری، تقاضای سفر را در این بخش از کشور متمرکز کرده ایم. مصطفی فاطمی در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد با اشاره به بررسی اقدامات کشورهای مختلف در مواجهه با بحران ها به ویژه بحران های ناشی از جنگ، اظهار کرد: در شرایطی که تقریباً منطقه درگیر جنگ شده است، کشورها در کنار کمک های دولتی، راهکارهای ایجابی مختلفی را برای تحقق و فعال نگه داشتن گردشگری داخلی در پیش گرفته اند.

مدیر کل گردشگری داخلی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، افزود: با توجه به شرایط فعلی گردشگری، تمرکز مادر وهله نخست بر گردشگری داخلی است تا بتوانیم زیرساخت های گردشگری کشور را حفظ کنیم؛ در همین راستا، تمرکز اصلی ما بر تحریک تقاضا قرار گرفته است.

این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی ادامه داد: گردشگری نیمه جنوبی کشور همچنان با چالش های جدی مواجه است و بیش از یک سال است که تعداد گردشگران در این مناطق کاهش پیدا کرده است به همین دلیل، از نظر اقتصادی و با هدف حفظ زیرساخت های گردشگری، تقاضای سفر را در این بخش از کشور متمرکز کرده ایم.

وی با تأکید بر ضرورت توجه همزمان به امنیت مسافران و رونق گردشگری تصریح کرد: تلاش ما این است که در شرایط فعلی، با حفظ امنیت مسافران، زمینه سفر را فراهم کنیم، اگر شرایطی اتفاق بیفتد یا با اتفاقات غیرمنتظره ای مواجه شویم، تلاش می کنیم آن را مدیریت کرده و اطلاع رسانی لازم را به مسافران انجام دهیم.

مدیر کل گردشگری داخلی وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در ادامه گفته های خود درباره وضعیت گردشگری جزایر خلیج فارس همچون هرمز، هندورابی، کیش، قشم و هنگام گفت: وضعیت این جزایر در حال حاضر مطلوب نیست و گردشگری در برخی از این مناطق فعلاً متوقف شده است.

به گفته این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در حال حاضر جریان گردشگری به سمت جنوب آغاز شده است اما در جزایر از جمله قشم نیز گردشگری متوقف بوده و جزایر هنوز به شرایط عادی بازنگشته اند؛ امیدواریم با برگزاری رویدادها بتوانیم تحریک تقاضا را در این مناطق ایجاد کنیم.

«سرآمد» بررسی کرد؛

هزینه های پنهان خسارات جنگ برای صیادان جنوب

واکاو اولویت های جبران خسارت وارده به شناورها و تجهیزات صیادی



منابع تخصیص یافته، زمان پرداخت و شمار بهره مندان می تواند امکان سنجش واقعی اثر بخشی سیاست ها را فراهم کند.»

صدای صیادان؛ حلقه مفقوده آمارهای رسمی

برای تکمیل تصویر اقتصادی بحران، گفت و گو با صیادان آسیب دیده و خانواده های آنان ضروری است. پرسش هایی مانند میزان درآمد از دست رفته، نحوه تأمین هزینه های روزمره، دسترسی به کمک دولتی و مدت زمان لازم برای بازگشت به کار، می تواند فاصله میان آمار رسمی و تجربه زندگی روزمره را روشن کند. خبرنگار «اقتصاد سرآمد» می گوید: «از دست رفتن قایق فقط خسارت به یک وسیله نیست؛ سرمایه ای است که خانواده برای سال ها روی آن حساب کرده است. مسئله این است که تا زمان تعمیر یا جایگزینی شناور، هزینه های زندگی را چگونه تأمین کنیم. وقتی شناور از کار می افتد، درآمد کسانی که روی آن کار می کنند هم قطع می شود. ما ممکن است مالک قایق نباشیم، اما زندگی مان به کار کردن همان شناور وابسته است.»

آسیب گسترده به ناوگان صیادی هرمزگان، خسارت های سنگین مستقیم و غیر مستقیم و ادامه تلاش مسئولان برای تدوین و اجرای برنامه های حمایتی است. در کنار آن، گزارش های مربوط به حملات به قایق ها و شناور هانشان می دهد که بحران فقط اقتصادی نیست و امنیت جانی صیادان را نیز تحت تأثیر قرار داده است. با این حال، موفقیت برنامه های حمایتی را نمی توان صرفاً با رقم اعتبار یا شمار مصوبات سنجید. معیار اصلی آن است که چند شناور دوباره به دریا بازگشته اند، چه تعداد صیاد و ملوان به کار برگشته اند، چه میزان خسارت واقعا پرداخت شده و خانواده های آسیب دیده تا چه اندازه توانسته اند از دوره بی درآمدی عبور کنند. برای ساحل نشینان جنوب، بازسازی زمانی معنا پیدا می کند که قایق دوباره به آب برگردد، محصول صید امکان فروش داشته باشد و درآمد دریا بار دیگر به خانه برسد. جبران خسارت صیادان، در نهایت، تنها بازسازی چند اسکله و شناور نیست؛ تلاشی برای جلوگیری از تبدیل خسارت جنگی به بحرانی ماندگار در معیشت جوامع ساحلی است.

خسارت های مستقیم و غیر مستقیم انجام شده و جبران آسیب های وارده به شناورها و تجهیزات در حال پیگیری است. وزیر جهاد کشاورزی از برنامه ریزی در هیئت دولت برای تخصیص منابع لازم خبر داد. در سطح استان نیز مسئولان از پیگیری خسارت شناورهای آسیب دیده و بررسی راه های بازسازی و بازگرداندن آنها به چرخه فعالیت سخن گفته اند.

بررسی اخبار و گزارش های منتشر شده نشان می دهد که در گزارش های مربوط به خسارت بنود عسویه، شلیات بوشهر از آغاز بررسی کارشناسی و پیگیری جبران خسارت ها خبر داده بود. با وجود این وعده ها، تا تاریخ مبنای این گزارش، اطلاعات عمومی در دسترس درباره میزان پرداخت واقعی خسارت به تک تک صیادان، تعداد شناورهای تعمیر شده یا جایگزین شده و سهم کمک های بلاعوض در مقایسه با وام و تسهیلات، برای ارزیابی کامل عملکرد دولت کافی نیست. از این رو، باید میان «برآورد خسارت»، «تصویب حمایت» و «پرداخت و اجرای واقعی» تفاوت گذاشت. در این میان کریمی، کارشناس اقتصادی در گفتگو با خبرنگار «اقتصاد سرآمد» می گوید: «از منظر اقتصادی، بازسازی ناوگان صیادی باید همزمان با اهداف دیگر دنبال شود. در این میان جبران سرمایه از دست رفته، بازگرداندن اشتغال و تأمین درآمد جامعه محلی در دوره بازسازی. پرداخت تسهیلات برای تأمین قایق جدید باید مورد توجه باشد.»

این کارشناس اقتصادی ادامه داد: «اگر پرداخت تسهیلات نیز بدون دوره تنفس مناسب و شرایط بازپرداخت متناسب با فصل صید باشد، ممکن است بدهی تازه ای بر دوش خانواده ای بگذارد که هنوز درآمد پایداری ندارد. حمایت مؤثر می تواند ترکیبی از کمک هزینه معیشت، تأمین مالی تعمیر موتور و تجهیزات، تسهیلات جایگزینی شناور، بیمه خسارت های جنگی و حمایت از تعاونی های صیادی باشد.»

کریمی تصریح کرد: «همچنین ملوانان و کارگران که مالک قایق نیستند اما با توقف فعالیت آن در آمدشان را از دست می دهند، نیز باید در ساز و کارهای حمایتی دیده شوند. در این میان، انتشار اطلاعات شفاف درباره فهرست شناورهای ارزیابی شده، میزان

فعالیت دیگر شناورها نیز بینجامد. در نتیجه، حتی شناورهایی که آسیب فیزیکی ندیده اند، ممکن است به دلیل افزایش خطر و نگرانی از تکرار حملات، فعالیت خود را کاهش دهند.

فشار مضاعف محاصره دریایی

محاصره دریایی و محدودیت های رفت و آمد در شرایط جنگی، لایه دیگری از فشار اقتصادی را بر صیادان تحمیل می کند. صیادی در بسیاری از بنادر جنوب بسر درآمد روزانه یا هفتگی استوار است. توقف چندروزه فعالیت می تواند هزینه های خاوار را بدون منبع جایگزین باقی بگذارد؛ توقف طولانی تر نیز ممکن است به استقرار، فروش دارایی یا وابستگی به کمک دیگران منجر شود. این فشار تنها به صاحب شناور محدود نیست. ملوانان، کارگران تخلیه و بارگیری، تعمیرکاران موتورهای دریایی، فروشندگان تور و تجهیزات، واسطه های خرید ماهی و فروشندگان بازارهای محلی نیز از فعالیت ناوگان صیادی در آمد کسب می کنند. کاهش صید و عرضه، به معنای کاهش گردش مالی در بخشی از اقتصاد ساحلی است. در همین حال، خبرگزاری تسنیم پیش تری در گزارشی با عنوان «وقتی صیادان هرمزگان زیر آتش جنگ زنجیره تأمین غذایی کشور را حفظ کردند» منتشر کرد و از ادامه فعالیت صیادان در شرایط دشوار جنگی خبر داد. غلامرضا نوری قزلیجه، وزیر جهاد کشاورزی، نیز در اظهاراتی در اواخر مرداد گفت که جامعه صیادی هرمزگان با وجود شرایط سخت به فعالیت ادامه داده و به تأمین امنیت غذایی کمک کرده است. با این حال، ادامه فعالیت صیادان را نباید به طور خودکار معادل شکستن محاصره دریایی دانست. برای اثبات عبور از محاصره به معنای عملیاتی، باید شواهد مشخصی درباره عبور شناور از محدوده محدودیت، مسیر حرکت و شرایط آن وجود داشته باشد. در این میان بسیاری از فعالان صیادی جوامع محلی در جنوب ایران درباره تلاش صیادان برای حفظ تولید و تأمین مواد غذایی در شرایط جنگی بارها صحبت کرده اند.

اقدام دولت برای جبران خسارت ها

دولت در برابر خسارت های وارده شده به ناوگان صیادی، از تدوین برنامه های حمایتی خبر داده است. در جریان سفر وزیر جهاد کشاورزی به هرمزگان در اواخر مرداد، اعلام شد که برآورد

گروه اقتصاد دریا - سعید

قلیچی - دریا برای بسیاری از خانواده های ساحل نشین جنوب ایران، یک منظره دور دست نیست، بلکه محلی برای تأمین معاش، سرمایه زندگی و منبع درآمد روزانه است. سالیان سال است که در بندر عباس، قشم، سیریک، جاسک و سایر بنادر استان های هرمزگان و بوشهر، قایق های صیادی و لنج ها بخشی از اقتصاد محلی را شکل می دهند؛ اقتصادی که با هر سفر دریایی، از صید و فروش ماهی تا کار ملوانان، تعمیرکاران، فروشندگان سوخت و فعالان بازار محصولات دریایی، زنجیره ای از مشاغل را به حرکت درمی آورد.

با این حال طی ماه های گذشته و با آغاز جنگ ایالات متحده آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران و حملات به مناطق ساحلی، بخشی از این زنجیره اقتصادی با خسارت مستقیم و اختلال در فعالیت روبه رو شده است. آسیب دیدن شناورها، کشته و مجروح شدن صیادان، افزایش مخاطرات دریانوردی و محدودیت های ناشی از محاصره دریایی، هزینه ادامه فعالیت را برای جامعه ای بالا برده است که بخش مهمی از درآمد آن به امکان حضور روزانه در دریا وابسته است.

بررسی اخبار و گزارش های رسمی منتشر شده در این مدت نشان می دهد، ابعاد بحران ایجاد شده برای جامعه صیادی جنوب ایران در استان هرمزگان بیشتر نمایان شده است. روزهای پایانی تابستان بود که به نقل از مسعود بارانی، مدیر کل شلیات هرمزگان، از آسیب دیدن ۴۲۰ شناور صیادی و شهادت ۱۲ صیاد در جریان جنگ خبر داده بود. خسارت حوزه شلیات و صیادی در جنوب ایران هنوز به درستی برآورد نشده؛ اما آمار و ارقام منتشر شده نشان می داد آسیب به ناوگان صیادی، تنها یک مسئله محلی یا محدود به چند اسکله نیست.

نگاهی به برآوردهای خسارات

با گذشت زمان و تکمیل برآوردها، ارقام خسارت افزایش یافت. غلامرضا نوری قزلیجه، وزیر جهاد کشاورزی، در جریان سفر به هرمزگان در اواخر مردادماه اعلام کرد که خسارت مستقیم وارد شده به شناورها و تجهیزات صیادان استان حدود ۶ هزار میلیارد تومان برآورد شده است. به گفته او، خسارت های غیر مستقیم این بخش نیز ممکن است به ۱۵ هزار میلیارد تومان برسد. مسئولان دولتی نیز از همان زمان درباره انجام برنامه ریزی برای جبران آسیب ها در دولت وعده هایی را مطرح کردند.

برای درک ابعاد خسارت ها وارد شده به شناورها و تجهیزات صیادی در ایام جنگ باید به ماهیت سرمایه گذاری در صیادی توجه کرد. قایق برای بسیاری از صیادان یک دارایی معمولی نیست که بتوان آن را به آسانی جایگزین کرد؛ وسیله ای است که گاه با پس انداز چندین سال، وام، مشارکت خانوادگی یا فروش دارایی های دیگر تهیه شده است. نابودی آن، علاوه بر از بین رفتن سرمایه اولیه، امکان کسب درآمد در ماه های بعد را نیز از بین می برد.

در چنین شرایطی، خسارت اقتصادی از ارزش روز قایق فراتر می رود. هزینه جایگزینی موتور و تجهیزات صید، تعمیر بدنه، تهیه تور و ابزار، تأمین سوخت و بازگشت به چرخه فعالیت باید در محاسبه زیان لحاظ شود. اگر شناور برای چند ماه از کار بیفتد، درآمد از دست رفته صاحب قایق و ملوانان نیز به این مجموعه اضافه می شود. این حوادث، افزون بر خسارت مالی، بُعد انسانی بحران را برجسته می کنند. هر حادثه ای که جان صیادان را تهدید کند، نگرانی خانواده ها را افزایش می دهد و می تواند به توقف