

سابقه گروه اقتصاد دریا - سعید قلیچی - طی روزهای اخیر، گزارش‌ها از اختلال در تأمین سوخت قایق‌های صیادی هرمزگان، بار دیگر مسئله تعیین تکلیف شناورهای فاقد مجوز و نحوه تخصیص سهمیه سوخت به این ناوگان را به یکی از موضوعات مهم اقتصاد ساحلی استان تبدیل کرده است. به نظر می‌رسد که ایجاد اختلال در سهمیه‌بندی سوخت، معیشت هزاران خانواده ساحل‌نشین را تهدید می‌کند و حالا صیادان استان‌های جنوبی بویژه هرمزگان در میانه خسارت‌های جنگ و بلا تکلیفی بر خی مجوزها، باید با افزایش هزینه‌های صید نیز دست‌وپنجه نرم کنند.

در اقتصاد ساحلی استان‌های جنوب کشور، سوخت فقط یک ابزار ساده یا ماده‌ای مایع برای حرکت قایق‌ها و شناورهای صیادی نیست؛ سوخت حلقه آغازین زنجیره‌ای است که از صید در دریا شروع شده، به درآمد خانواده و اشتغال محلی رسیده و سرانجام بر قیمت و دسترسی مردم به غذای دریایی اثر می‌گذارد.

برای بسیاری از صیادانی که با قایق‌های کوچک از اسکله‌هایی در جزایر قشم و هنگام، بندر لنگه، میناب، جاسک یا حتی بندرعباس راهی دریا می‌شوند، سوخت فقط یکی از هزینه‌های جاری فعالیت اقتصادی نیست؛ تأمین سوخت شرط آغاز کار و رسیدن به صیدگاه است. در چنین شرایطی، زمانی که سهمیه بنزین قطع شود یا دسترسی به سوخت یارانه‌ای از بین می‌رود، مسئله صرفاً افزایش هزینه یک سفر دریایی نیست، بلکه درآمد تعداد قابل توجهی از خانوارهای ساکن سواحل و فعالیت زنجیره‌ای از مشاغل وابسته به صید نیز در معرض تهدید قرار می‌گیرد.

گزارش‌های منتشر شده حاکی از این است که حدود ۱۲ هزار قایق صیادی فاقد مجوز در هرمزگان با مشکل تعیین تکلیف وضعیت فعالیت خود روبه‌رو هستند. علی‌اسلامی رمچاهی، مدیرعامل اتحادیه شرکت‌های تعاونی صیادان هرمزگان طی روزهای گذشته هشدار داده است که قطع سوخت این شناورها می‌تواند معیشت هزاران خانواده ساحل‌نشین را تحت تأثیر قرار دهد. به گفته او، صید و صیادی تنها منبع درآمد بسیاری از صاحبان این قایق‌هاست و بیش از ۷۰ درصد این شناورها با روش قلاب صید می‌کنند.

محدودیت‌های جدید برای تأمین سوخت قایق‌های صیادی در جنوب ایران در شرایطی ایجاد شده است که جامعه صیادی هرمزگان طی ماه‌های گذشته نیز با خسارت‌های ناشی از جنگ، نابودی تعداد قابل توجهی از شناورها و قایق‌های صیادی، محدودیت‌های اعمال شده برای فعالیت دریایی و مشکلات تأمین هزینه‌های جاری روبه‌رو هستند. در چنین شرایطی، دشواری دسترسی به سوخت ارزان می‌تواند عاملی باشد که بازگشت صیادان به فعالیت عادی را دشوارتر کند. در این میان هستند کارشناسانی که معتقدند هزینه اختلال در یک حلقه از زنجیره صید را به بازار ماهی و سفره خانوارها منتقل می‌شود.

چرایی قطع سوخت قایق‌های صیادی

مقام‌های مسئول مرتبط با حوزه صیادی طی ماه‌های گذشته بارها بر ضرورت ساماندهی شناورها، ثبت اطلاعات و شفاف‌سازی میزان فعالیت آنها تأکید کرده‌اند. فاطمه جراره، نماینده مجلس، مردادماه با اشاره به وجود حدود ۱۲ هزار قایق فاقد مجوز در استان، اعلام کرد که بلا تکلیفی این شناورها مشکلاتی در سهمیه‌بندی و تأمین سوخت ایجاد کرده و معیشت صیادان واقعی را تحت تأثیر قرار داده است. او خواستار تعیین تکلیف شناورهای واجد شرایط و تسریع در ساماندهی آنها شد.

از سوی دیگر، علی‌اسلامی رمچاهی، مدیرعامل اتحادیه شرکت‌های تعاونی صیادان هرمزگان نیز در توضیح طرح نصب سامانه ردیاب بر شناورهای صیادی، پیش از این گفته بود که این سامانه می‌تواند به اصلاح نظام سهمیه‌بندی سوخت کمک کند. در همین چارچوب، ساماندهی شناورهای فاقد مجوز در شهرستان‌های ساحلی نیز دنبال شده است. او اسط خردادماه بود که خبرگزاری‌های رسمی از آغاز مرحله دوم ساماندهی قایق‌های سبک فاقد مجوز در بندر تیاب، کلاهی، بندرک و کرگان در شهرستان میناب خبر دادند.

در این میان احمد جباری، نماینده غرب هرمزگان در مجلس، روزهای ابتدای آبان‌ماه نسبت به پیامدهای جمع‌آوری کارت‌های سوخت آزاد جایگاه‌ها هشدار داد و خواستار توجه به شرایط جغرافیایی و معیشتی استان شد. او تأکید کرد که تصمیم‌های مرتبط با سوخت باید با در نظر گرفتن وابستگی مردم مناطق ساحلی به حمل‌ونقل و فعالیت‌های اقتصادی

«سرآمد» بررسی کرد؛

شوگ جدید به معیشت صیادان با قطع سوخت قایق‌های صیادی

سبقت هزینه اقتصاد دریا از درآمد ساحل‌نشینان



محلی اتخاذ شوند.

هزینه تحمیلی از اسکله تا سفره خانوار

افزایش هزینه سوخت در فعالیت صیادی، برخلاف برخی هزینه‌های دیگر، مستقیماً بر امکان انجام سفر دریایی اثر می‌گذارد. صیاد نمی‌تواند بدون سوخت به صیدگاه برسد و میزان صید نیز از پیش تضمین شده نیست. ممکن است یک سفر دریایی با صید مناسب به پایان برسد و درآمد حاصل هزینه‌های آن را پوشش دهد؛ اما ممکن است همان سفر، با وجود مصرف کامل سوخت و صرف زمان و نیروی کار، بازده اقتصادی کافی نداشته باشد.

افزایش تورم طی سال‌های گذشته و با تشدید آن طی ماه‌های گذشته پس از جنگ موجب کاهش قدرت خرید بسیاری از خانوارها شده است. با چنین هزینه‌ای، خرید سوخت با نرخ آزاد می‌تواند بخش مهمی از درآمد حاصل از فروش صید را مصرف کند. پیامد این وضعیت برای صیادانی که سرمایه در گردش محدودی دارند، روشن است: یا باید برای تأمین هزینه سفر از پس‌انداز و بدهی استفاده کنند، یا تعداد سفرهای خود را کاهش دهند، یا در انتظار حل مشکل سوخت بمانند. ذاکری، یک صیاد قایق‌دار در جزیره هنگام در گفتگو با خبرنگار «اقتصاد سرآمد»، در توضیح دشواری تأمین هزینه‌های صید، می‌گوید: «ما قبل از اینکه به دریا برویم، باید پول سوخت، یخ، ادوات صید و خرج موتور را آماده کنیم. هیچ تضمینی هم وجود ندارد که وقتی برمی‌گردیم، صیدمان به اندازه هزینه‌ها باشد. وقتی سهمیه سوخت به دستمان نرسد، باید از بازار آزاد سوخت بخریم. اگر صید خوب باشد، شاید بتوانیم هزینه‌ها را جبران کنیم؛ اما اگر صید کم باشد، ممکن است تمام درآمد سفر صرف هزینه‌ها شود و چیزی برای خرج خانه باقی نماند.»

مسئله‌ای فراتر از یک پرونده اداری

ابعاد مسئله ایجاد شده پس از ایجاد اختلال در چرخه تأمین سوخت قایق‌های صیادی، زمانی روشن‌تر می‌شود که تعداد شناورهای درگیر و وابستگی خانوارهای ساحلی به صیادی در نظر گرفته شود. وجود حدود ۱۲ هزار قایق فاقد مجوز در استان، به معنای وجود یک جمعیت قابل توجه از فعالان اقتصادی است که وضعیت حقوقی و دسترسی آنها به نهاده‌های تولید همچنان با ابهام روبه‌روست. البته فاقد مجوز بودن یک شناور به تنهایی اثبات نمی‌کند که فعالیت آن قانونی است یا مالک آن باید بدون بررسی از سهمیه یارانه‌ای برخوردار شود.

مدیریت منابع آبی، جلوگیری از صید غیرمجاز، شناسایی شناورها و نظارت بر مصرف سوخت، همگی ضرورت‌های واقعی هستند. اما در کنار این الزامات، باید میان شناورهای متخلف و صیادانی که سال‌ها از طریق فعالیت سنتی امرار معاش کرده‌اند و در انتظار تعیین تکلیف اداری هستند، تفاوت گذاشت. از سوی دیگر، قایق صیادی فقط ابزار کار مالک آن نیست. صیادان دیگر، خدمه، تعمیرکاران موتورهای دریایی، تأمین‌کنندگان طعمه و لوازم صید، خریداران محلی و فروشندگان ماهی نیز به فعالیت این ناوگان وابسته‌اند.

احمد جباری، نماینده غرب هرمزگان در مجلس، هشدار داده است که حدود ۶ هزار و ۵۰۰ فرصت شغلی مستقیم در حوزه صیادی غرب استان در معرض آسیب قرار دارد و معیشت حدود ۲۰ هزار خانوار ممکن است تحت تأثیر قرار گیرد. این ارقام، برآورد اعلام‌شده از سوی این نماینده درباره پیامدهای مورد بحث است و نباید به‌عنوان آمار قطعی بیکاری تحقق‌یافته تلقی شود.

اسلامی که در زنجیره خرید و فروش ماهی در جزیره قشم فعال است در گفتگو با خبرنگار «اقتصاد سرآمد» می‌گوید: «وقتی قایق‌ها کمتر به دریا بروند، فقط صیاد ضرر نمی‌کند. کسی که ماهی را از اسکله می‌خرد، کسی که آن را پاک می‌کند، کسی که برای فروش به بازار می‌برد و حتی مغازه‌ای که به خانواده صیاد نسبه می‌دهد، همه تحت تأثیر قرار می‌گیرند. در روستاهای ساحلی، این کارها به هم وابسته‌اند. اگر صیاد چند روز درآمد نداشته باشد، خریدهای روزمره خانواده هم کمتر می‌شود.» امیری، کارشناس اقتصادی نیز در گفتگو با خبرنگار «اقتصاد سرآمد» اظهار کرد: اثر اقتصادی اختلال در سوخت‌رسانی به قایق‌ها می‌تواند فراتر از میزان درآمد مستقیم از دست‌رفته باشد. اگر این وضعیت ادامه یابد، احتمال افزایش بدهی، فروش تجهیزات، خروج نیروی کار از حرفه صیادی و تشدید آسیب‌پذیری اقتصادی خانوارها وجود دارد؛ هرچند اندازه این پیامدها به مدت اختلال، دسترسی به حمایت‌های دولتی و شرایط بازار بستگی دارد.

جنگ، خسارات قبلی و فشار تازه

جامعه صیادی در استان‌های جنوبی، بویژه هرمزگان پیش از تشدید مشکل سوخت نیز با فشارهای قابل توجهی روبه‌رو بوده است. جنگ و مخاطرات امنیتی، محدودیت‌های فعالیت دریایی، آسیب به شناورها و زیرساخت‌های بندری و دشواری رفت‌وآمد در برخی محدوده‌ها، تسوان اقتصادی این جامعه را



کاهش داده‌اند. در چنین وضعیتی، مشکل سوخت را نمی‌توان جدا از شرایط عمومی اقتصاد صیادی تحلیل کرد. صیادی که قایقش آسیب دیده یا تجهیزات خود را از دست داده است، برای بازگشت به فعالیت به سرمایه نیاز دارد.

رضایی، یک صیاد ساکن در سیریک استان هرمزگان در گفتگو با خبرنگار «اقتصاد سرآمد» می‌گوید: «در شرایط عادی هم درآمد صید ثابت نیست. حالا که مدتی با نگرانی‌های جنگ و مشکلات فعالیت در دریا روبه‌رو بوده‌ایم، پس‌انداز زیادی برایمان باقی نمانده است. اگر قایق آماده کار باشد ولی سوخت نداشته باشیم، عملاً نمی‌توانیم درآمد کسب کنیم. از طرف دیگر، اگر بخواهیم سوخت را گران‌تر بخریم، باید از پولی استفاده کنیم که برای خوراک و هزینه‌های خانواده کنار گذاشته‌ایم.»

یکی از پیامدهای احتمالی اختلال در سوخت‌رسانی، کاهش عرضه ماهی و سایر آبیان به بازار است. این پیامد خودکار و یکسان نیست و به میزان اختلال، ذخایر موجود، فعالیت سایر شناورها، فصل صید، شرایط آب‌وهوایی و امکان تأمین محصول از مناطق دیگر بستگی دارد. با این حال، اگر تعداد قابل توجهی از قایق‌ها از چرخه صید خارج شوند، احتمال کاهش عرضه محلی و افزایش فشار بر قیمت‌ها وجود دارد.

امیری، کارشناس اقتصادی در گفتگو با خبرنگار «اقتصاد سرآمد» تصریح کرد: «زنجیره اثرگذاری در اقتصاد دریا و صیادی از نقطه‌ای ساده آغاز می‌شود؛ قایق‌ها بدون سوخت حرکت نمی‌کنند. کاهش سفرهای دریایی، حجم صید تحویلی به اسکله را پایین بیاورد. خریداران محلی با محصول کمتری مواجه می‌شوند. ممکن است صیادها یا تأمین‌کنندگان بازار به مناطق همجوار بروند و این جایگزینی نیز می‌تواند هزینه حمل‌ونقل، نگهداری سرد و توزیع را افزایش دهد.»

در بازار ماهی، قیمت نهایی تنها به میزان صید وابسته نیست؛ هزینه سوخت شناور، هزینه انتقال محصول، قیمت یخ، نگهداری و حاشیه سود واسطه‌ها نیز اهمیت دارند. بنابراین، حتی اگر افزایش قیمت مستقیماً از کاهش عرضه ناشی نشود، افزایش هزینه تولید و توزیع می‌تواند فشار افزایشی ایجاد کند. امیری در بخش دیگری از صحبت‌های خود گفت: «برای نسبت دادن افزایش مشخص قیمت ماهی به قطع سهمیه سوخت، به داده‌های مقایسه‌ای قیمت در بازارهای هرمزگان، آمار ورود آبیان به اسکله‌ها و اطلاعات مربوط به تعداد سفرهای صیادی نیاز است. بدون چنین داده‌هایی نمی‌توان میزان افزایش قیمت یا سهم دقیق اختلال سوخت‌رسانی در آن را تعیین کرد.»

مسئله سهمیه سوخت قایق‌های صیادی هرمزگان، در ظاهر موضوعی مرتبط با مدیریت مصرف انرژی و ساماندهی ناوگان است؛ اما در عمل، با معیشت هزاران خانوار و پایداری زنجیره تأمین آبیان ارتباط دارد. وجود حدود ۱۲ هزار قایق فاقد مجوز و دشواری تعیین تکلیف آنها، مسئله‌ای است که باید از مسیر قانونی و با نظارت مؤثر حل شود. با این حال، طولانی شدن این فرایند و محروم ماندن صیادان واقعی از سوخت مورد نیاز، می‌تواند هزینه‌ای سنگین‌تر از صرفاً افزایش مخارج یک سفر دریایی ایجاد کند.

این فشار در شرایطی بر جامعه صیادی تحمیل می‌شود که خسارت‌های جنگ، محدودیت‌های فعالیت دریایی و کاهش توان مالی بسیاری از فعالان، بازگشت به کار را دشوار کرده است. در چنین وضعیتی، قطع یا اختلال در سهمیه سوخت می‌تواند به کاهش سفرهای صیادی، افت درآمد خانوارها، آسیب به مشاغل وابسته و افزایش فشار بر بازار ماهی منجر شود. کارشناسان معتقدند اگر قرار است هزینه اصلاح نظام سهمیه‌بندی بر دوش صیادانی نباشد که راه دیگری برای تأمین درآمد ندارند، تعیین تکلیف سریع شناورها و پیش‌بینی‌های حمایتی باید در اولویت باشد.