



دانشگاه آزاد اسلامی - واحد نیشابور

عنوان :

مدیریت بحرانهای صنعت گردشگری

تحلیل CGE از حادثه ۱۱ سپتامبر

استاد ارجمند :

جناب آقای دلبری

دانشجو :

گلنوش جباری

بهار ۱۳۸۷

## مدیریت بحرانهای صنعت گردشگری: تحلیل GGE از حادثه ۱۱ سپتامبر

شواهد زیادی وجود دارد که کاهش تقاضای ناگهانی و غیرمنتظره ای در صنعت گردشگری یک یا چند کشور به وجود می آید. سیاست گذاران با وضعی خطرناک مواجه شده اند بدین ترتیب که چگونه می توانند چنین بحرانهایی را در غیاب تحقیقات تأثیرات مربوطه واکنشهای مختلف، حل و فصل نمایند. کاهش تقاضا در صنعت گردشگری ایالات متحده در پی ۱۱ سپتامبر، مثال روشنی از بحران در این صنعت است. اگر چنین رکوردی طبیعت موقتی داشته باشد سیاست دولت گرایش به هدف گذاری در جهت کاهش سطح خرید و فروشی است که اتفاق خواهد افتاد. اگر این رکود دائمی تشخیص داده شود، سیاستهای دولت به سمت هدف گذاری در جهت انجام خرید و فروش به شکل متعادل اقتصادی جدید در کاهش گرایی خواهد بود. این مقاله، راه های سنجیدن قیمتهای خرید و فروش را در مدل GGE بررسی می کند و سیاست دولت را که چگونه می تواند به سمت کاهش قیمتها هدفمند شود را ارزیابی می کند.

ما مدل تنظیم اقتصادی کلی و قابل محاسبه ای متعلق به ایالات متحده در جهت بررسی تأثیرات ۱۱ سپتامبر طرح ریزی کرده ایم القا شده از بران صنعت گردشگری و واکنشهای سیاسی واقعی و بالقوه به این بحران مدل GGE ابزار مناسبی در ارزیابی بحرانهای صنعت است به دلیل اینکه به گردشگران اجازه می دهد تا مجموعه ای از اجناس را خریداری کنند. نگهداری حسابها برای تأثیرات تنظیم اقتصادی کلی و طرح ریزی واکنش های دولت نسبت به بحران را ایجاد می کند. این مدل یک مدل ۹۸ قسمتی استاتیک از اقتصاد ایالات متحده است با مشخصات ۲۳ نوع نیروی انسانی جهت مهیا ساختن طرح ریزی

واکنشهای شغلی ۱۱ سپتامبر. تقاضاهای گردشگری به عنوان کاربردهای GES بر روی خدمات و کالای گوناگون با تقاضاهای مختلف از گردشگران تجاری واسطه داخلی و خارجی که هر کدام مسافرتها گردشگری هوایی و غیرهوایی داشته اند، مشخص شده اند بحرانهایی که بر گردشگری سفر هوایی ایجاد شده است مقایسه شده است با تأییراتی که ۱۱ سپتامبر بر روی تقاضا برای سفر داشته است و فشار منجر شده بر روی رفاه اجتماعی، GDP و اشتغال زایی محاسبه شده است. سطوح تعادل اقتصادی سازنده که در علم اقتصاد وجود دارد بررسی شده اند. علاوه بر این راندمان بررسی های دولت فدرال جهت خنثی کردن کاهش تقاضای حمل و نقل هوایی تشکیل شد. راندمان سایر فعالیتهای ممکن دولت فدرال نیز طرح ریزی شد.

این مدل ساخته شده است از مجموعه ی اطلاعاتی که از منابع ملی قابل محاسبه آمریکا گرفته شده است. جدول ورودی و خروجی از جدول مبنای ورودی و خروجی سال ۱۹۹۷ گرفته شده است، با اطلاعات اضافی در مورد GDP به وسیله درآمد ملی و صنعت اطلاعات سود و زیان تولید که برای به روز درآوردن این جدول استفاده شده است که برای ساختن SAM که ایالات متحده را در سال ۲۰۰۱ بدون تأثیرات ۱۱ سپتامبر نشان می دهد. سایر منابع سود و زیان ملی ایالات متحده جهت ساختن ماتریس تقاضاهای گردشگران به وسیله تولید و نوع توریست مورد استفاده قرار گرفته است.

ما دریافتیم که پرداخت سوبسیدهای هدف دار بخش های خاص و کاهش مالیات مؤثرترین راه های مدیریت بحران گردشگری هستند. واکنش های اولیه دولت فدرال به بحرانها در بی اثر کردن کاهش تقاضای گردشگری مؤثر بود، ولی آنقدر کافی نبود که کارآفرینان را از تأثیرات آن مصون نگه دارد.

درخواستها برای تخفیف مالیات کلی گردشگری و تجارتهای گردشگری تأثیر بسیار کمتری داشتند در نجات دادن خسارتهای شغلی در صنعتهای گردشگری مربوطه.

#### ۱- مقدمه

سهم گردشگری و مسافرت به کشورهای در حال توسعه و صنعتی در حال حاضر بسیار مهم است که هرگونه رکودی در سطح این فعالیت در صنعت قابل ملاحظه است. واکنشهایی که فراتر از فعالیتهای ادامه می یابند مستقیماً با صنعت گردشگری، به ویژه خطوط هوایی، هتلها و تهیه مایحتاج عمومی، با بخشهایی که کالاهای نهایی یا واسطه تهیه می کنند در ارتباط هستند که توسط مؤسسات تجاری و کارمندان در صنعت خریداری می شوند. بنابراین تمامی بخشهای اقتصادی تحت تأثیر کمترین یا بیشترین توسعه قرار می گیرند. واکنش کلی گردشگری و سازمانهای مسافرتی مربوطه به کاهشهای قابل توجه در تقاضای گردشگری، تبلیغ کردن دولت به اجراء کردن سیاست هایی جهت جبران رکود اقتصادی می باشد. سیاستمداران با تصمیم مشکلی روبرو می شوند که اگر هر قانونی که وضع می شود به ویژه از زمانی که اجراء بسیاری از قوانین سیاسی پرخرج است و تأثیرگذاری مربوطه از قوانین جایگزین تفاوت می کند. سیاستمداران با سه مسئله که مربوط به هرگونه رکودی در فعالیت گردشگری می شود، مواجه می شوند. اولین مسئله این است که آیا این رکود به اندازه کافی بزرگ و مهم است مستحق جبران باشد. اطلاعاتی که مربوط به این مسئله می شود، شامل اندازه کاهشها در درآمد مربوط به فعالیتهای گردشگری و مسافرت، پراکندگی تأثیرات ایجاد شده در کنار سایر بخشهای اقتصادی و تأثیرات مربوط به رفاه اجتماعی می شود. دومین مسئله مدت رکود است. اگر بحران اقتصادی به طول انجامد و یا حتی دائمی

گردد، سیاست گذاران می بایست توجه خود را در جهت به حداقل رساندن قیمت‌های تنظیم شده معطوف سازند. به طوری که اقتصاد به سمت یک تعادل جدید حرکت کند. اگر بحران دارای طبیعی موقتی بود، نگرانی می بایست جهت مصون کردن اقتصاد از تأثیرات مضر این بحران باشد. مسئله سوم سیاست‌هایی است که انتخاب می شوند. در این متن سیاست گذاران احتیاج دارند به ارزیابی مزیت‌های واکنش‌های گوناگون سیاسی و رسیدگی به ترکیب سیاست‌ها و نرخ‌های تخفیف که بسیار مؤثر است در بالا بردن درآمد و محدود ساختن قیمت‌های تنظیم شده تقاضا در گردشگری به ویژه در روابط سلامتی و امنیتی حساس است. لیست مواردی که تقاضا در گردشگری رکود غیرمنتظره و ناگهانی داشته است طولانی است و شامل تأثیرات جنگ Gulf سال ۱۹۹۱ بر روی گردشگری در خاورمیانه، دریای مدیترانه و سایر کشورهای اروپایی، حمله‌های تروریستی در سال ۱۹۹۷ در LUXOR مصر، مبارزات کوزوو در سال ۱۹۹۹، تأثیرات شیوع بیماری‌های دهان و پا در انگلستان در سال ۲۰۰۱، و اخیراً نیز تأثیرات حمله‌های تروریستی یازدهم سپتامبر در ایالات متحده و حمله‌های تروریستی در مالی و کنیا می شود در بسیاری از این موارد که دولتها واقعاً اهمیت رکود گردشگری را تشخیص داده اند و یک واکنش سیاسی را تأیید کرده اند، از تحقیقات در فضایی کار کرده اند که تعداد کمی به سمت مزایای متعادل ساختن واکنش‌های سیاسی هدایت می شده است.

مورد حمله‌های تروریستی ۱۱ سپتامبر در US، مثال قابل توجهی از تصمیم‌گیری‌های مشکلی است که سیاست مداران با آن روبرو شده اند. در پی آن اتفاقات، کاهش در درآمدها و شغلها باعث تأثیرگذاری بر روی مسافرت و گردشگری در تمام اقتصاد ایالات متحده شد. واکنش دولت فدرال با عمل امنیت حمل

و نقل هوایی و سیستم برقراری تعادل ثابت که تا روز ۲۲ سپتامبر اجرا شد، سریع بود. این عمل، قرضها و خسارتهایی به خطوط هوایی دولت فدرال وارد کرد همچنین سایر قوانین امنیتی و عملیاتی را به وجود آورد. اتحاد اصلاحیه صنعت گردشگری برگرفته از ۲۵ سازمان صنعت گردشگری و مسافرت، یک برنامه ۶ ماده ای را پیشنهاد کرد به این ترتیب که سطوح فعالیت در صنعت گردشگری و مسافرت در ایالات متحده به زمان قبل از وقایع ۱۱ سپتامبر برگردد. این برنامه تشکیل شد از مجموعه ای از قوانین سیاسی شامل اعتبارات مالیاتی نیروی کار و مسافران، برنامه های وامهای تجاری، توسعه مستمری برای شبکه خسارتهای عملیاتی، و دولت سرمایه گذاری بخش خصوصی جهت تبلیغ در تحریک مسافرت به ایالات متحده. سیاست گذاران دولت با تصمیم مشکلی روبرو شدند که چگونه با وجود قیمتهای مختلف و تأثیرپذیری مربوطه از قوانین گوناگون، عکس العمل نشان دهند.

انتخاب واکنشهای سیاسی می بایست، تصوراً بر مبنای تخمین قبلی از شدت و انتشار فشار رکود و فشاری که از قوانین متناوب سیاسی در کنار بخشهای مختلف اقتصادی است باشد. تعداد مطالعاتی که تأثیرات واکنشهای سیاسی را نسبت به بحرانهای گردشگری از بُعد اقتصادی را نشان داد کم است، اگرچه تعدادی مطالعات غیراقتصادی از گردشگری، توریسم و عدم ثبات سیاسی نیز وجود دارد.

این مطالعات شامل بررسی Sonmez (۱۹۹۸) و کتاب قبل تمیزام و منزفیلد (۱۹۹۶) است.

در همین اواخر مونمز، آپوستولوپولوس و تارلو (۱۹۹۹) در خصوص مدیریت فشار تروریسم از بُعد سازماندهی فشارهای کار مدیریت بحران و آماده سازی اطلاعات، بحث کرده اند. تفاوتهای فرهنگی -

عرضی در درک بی ثباتی سیاسی عوامل تفرق توسط صدیقی، ناتال و تاچارس بررسی شد. (۲۰۰۱)

تخمین میزان فشار اقتصادی ناشی از تغییرات در تقاضای مسافرت و گردشگری با استفاده از تحلیل جدول ورودی و خروجی به دست آورده شده است (به عنوان مثال، فلچر و آرچر ۱۹۹۱، آلچر و فلچر ۱۹۹۶، هنری و دین ۱۹۹۷). طرح ریزی IO مدرن تحقیقی راه خوبی برای به دست آوردن محاسبه فشارهای بخشهای داخلی انواع مختلف بحرانهای خارجی یک اقتصاد است. اما طرح ریزی IO برگرفته از تعدادی فرضیه است از قبیل دستمزدها و قیمت‌های تثبیت شده که ممکن است برای فضاهای اقتصادی خاص مناسب نباشد. تعدادی از این فرضیه‌ها در برخی مطالعات کمرنگ شده‌اند، به عنوان مثال اندرو (۱۹۹۷)، واگنر ۱۹۹۷، جن سن و وان‌هیل ۲۰۰۲. یک اسلوب شناسی جایگزین معرفی شده که قابلیت انعطاف در هزینه‌های عوامل تولید و محصول نهایی همچنین هماهنگی دخل و خرج را دارد، تحلیل CGE یا تعادل کلی محاسبه پذیر نامیده می‌شود. امروزه این اسلوب شناسی به منظور بررسی فشارهای اقتصادی صنعت توریسم و گردشگری در تعداد محدودی از کشورها نظیر UK، اسپانیا، هاوایی، اندونزی و استرالیا و در موارد کلی‌تر، مورد استفاده قرار گرفته است. این اسلوب شناسی دارای سابقه طولانی در زمینه تجارت و توسعه بین‌المللی می‌باشد (بررسی شده توسط -----)

طرح ریزی IO در تقاضای نهایی از قبیل افزایش (یا کاهش) در هزینه مربوط به توریستها تغییر ویژه‌ای داده است و تأثیرات این تغییر در تمام اقتصاد با هر یک از تقاضاهای بخش توسعه یافته (تعهد شده) جهت محصولات واسطه‌ای که منجر به توسعه بیشتر در دیگر بخشها می‌شود، قابل ردیابی و مشاهده است.

این تکنیک اغلب با استفاده از تأثیرات القا نشده یک سلسله اعمال محرک و در عین حال مجاز در پی افزایشها (کاهشها) در درآمد دولت و خانواده، منجر به افزایشها (کاهشها) در مصارف خصوصی و هزینه های دولتی می شود.

قطعاً هیچ محدودیتی در بکارگیری عوامل خدماتی نظیر نیروی کار و سرمایه که در هر میزان از نرخ دستمزد تثبیت شده قابل دسترسی هستند وجود ندارد. به دلیل اینکه نرخهای دستمزد تغییر نمی کند و همچنین به خاطر ساختارهای رقابت آمیز و محصول ساده در مدل‌های IO، هزینه ها ثابت در نظر گرفته می شود. اما در واقعیت دستمزدها و هزینه ها زمانیکه اقتصاد به وسیله یک بحران قابل توجه تعدیل می شد، تغییر می کند.

پس از ۱۱ سپتامبر کاهش قابل ملاحظه ای در هزینه های بنگاه های اقتصادی توریستی نه تنها در ایالات متحده بلکه در سرتاسر جهان رخ داد. برخی کارگران که به علت این بحران بیکار شده بودند شغلی با درآمد کمتر در سایر بخشهای اقتصادی پیدا کردند. متوسط دستمزد کارگرانی هم که شغل خود را از دست نداده بودند به دلیل کاهش ناگهانی حجم کار تمام وقت و درازمدت به علت افزایش کمتر دستمزد سالیانه و یا به دلیل کاهش دستمزد واقعی کاهش پیدا کرد.

انعطاف پذیری بین هزینه در دستمزد جزء لاینفک مکانیزمهایی است که به علت آن اقتصاد به وسیله ی یک بحران متعادل می شود و بنابراین مهم است که تأثیرات این گونه انعطاف پذیری ها زمانی که بحران اتفاق می افتد در مدل سازی اقتصاد بحران زده گنجانده شود.



تحلیل IO با عدم توجه به انعطاف پذیری بین هزینه و دستمزد، توانایی کارگران برای یافتن شغل در سایر قسمتهای صنعت را نادیده گرفتن است و بنابراین تأثیری را که کاهش تقاضا بر روی GDP و بیکاری دارد دست بالا گرفته است.

روش های مدل سازی IO مشکلاتی را نیز در مدلسازی تأثیرات هزینه ها دارد. نقطه تمرکز اصلی این نمونه ها دنبال کردن بحرانهای تقاضای نهایی از طریق GDP است، بنابراین آنها قابلیت نمونه سازی تغییرات در نرخهای مالیات و یا یارانه را دارا می باشند. روشهای مدل سازی CGE با ایجاد اختلاف بین هزینه ای که مصرف کننده ها جهت خرید محصولات می پردازند هزینه ای که تولیدکنندگان برای تولید محصولات دریافت می کنند مالیاتها را ترکیب کرده و اجازه می دهند که این نرخ های مالیات قابل تغییر باشند.

بنابراین در حالی که روش مدل سازی IO (تحت فرضیه های محدود کننده این گونه مدل سازی ها) می تواند تأثیرات یک تغییر را در مخارج دولت مشخص کند ولی نمی تواند تأثیرات یک تغییر را در نرخهای مالیات یا یارانه ها مشخص کند.

توانایی دولت برای دادن یارانه های هدفمند یا کاهش مالیات برای صنایع خاص مشکل قابل توجه و مهمی از واکنش در مقابل بحرانهای صنعت گردشگری است و بنابراین لازم است در یک مدل که واکنشهای دولت را مشخص می کند جا داده شود.

بنابراین روش مدل سازی CGE به طور سلسله وار و مناسبی فشارهای اقتصادی ناشی از تغییرات خارجی از قبیل آن دسته اعمالی که با تروریسم رابطه دارد و همینطور فشارهای ناشی از یک سری مقررات سیاسی مرتبط را در میزان تقاضا در صنعت توریسم و گردشگری مشخص می کند.

مانند مورد برنامه ی قانونی ۶ موردی ایالات متحده، اینها شامل انواع دیگر اعتبارات، مالیاتهای موضوعه و مخارج دولت می شود.

یک مدل CGE می تواند مفاهیم متفاوتی را محاسبه کند از قبیل تفاوت بین میزان انعطاف پذیری پول و دستمزد واقعی تغییرات بازگشت سرمایه، تغییر بهره وری، میزان متناوب توانایی در بخش های اقتصادی متفاوت و محدودیت های متناوب در نیازمندی های استقراضی همگانی (عمومی).

محدودیت های اصلی در مدل سازی CGE، وابستگی نتایج به مقادیر تخمینی از پارامترهای کلیدی و عدم محاسبه ی فاصله ی اطمینان آماری برای نتایج به دست آمده می باشد هرچند این محدودیت ها می توانند با اطمینان از این که اندازه ی پارامترها صحیح تخمین زده شده و یا با انجام یک تحلیل حساس برای محاسبه ی میزان تأثیرپذیری نتایج از تغییرات در مقادیر و پارامترها چشم پوشی کنند. این مدل بر مبنای استفاده از داده های یک جدول IO که برای یک دوره تخمین زده شده است عمل می کند تا بر مبنای واقعه ای در سؤال، به عنوان مثال مدل GGE ایالات متحده از اطلاعات جدول IO تا سال ۱۹۹۲ که با اطلاعات سال ۱-۲ به روز درآمده، استفاده کرده است. این محدودیت جدی نیست، همچنانکه عملاً ارتباط ساختاری بین بخشهای مختلف اقتصاد به ندرت در بازه های زمانی کوتاه به طور عمده تغییر می کند. مواردی که در آنها ارتباطات ساختاری به طور عمده تغییر می کند، نظیر بحران قیمت نفت به

سادگی قابل تشخیص هستند، به طوری که این مدل می تواند تغییر پیدا کرده تا این موارد را محاسبه کند. بنابراین مدل CEG برای بررسی فشار ترکیبات متناوب قوانین اقتصاد خرد با تنظیمات متفاوت اقتصاد کلان، مناسب است.

این مقاله از یک مدل CGE برای تخمین زدن میزان فشار ناشی از رکود در صنعت توریسم و گردشگری استفاده می کند که در وقایع ۱۱ سپتامبر در ایالات متحده در بخشهای مختلف اقتصاد به وجود آمد. اولین بار است که مدیریت بحرانهای صنعت توریسم در ایالات متحده، استفاده از این قبیل روشها را بررسی می کند و بر مبنای سوابق فشارهای ناگهانی حمله ۱۱ سپتامبر که توسط گودریچ در سال ۲۰۰۲ تهیه شده، توسعه یافته است. این مدل برای تخمین فشارهای ناشی از واکنشهای سیاسی مختلف که ABSSA و برنامه ۶ مورد در آن گنجانده شده، استفاده شده است. این مدل اطلاعاتی را که برای ارزیابی تأثیرات مربوطه از واکنشهای سیاسی متفاوت در طیف وسیعی از فشارهای این قبیل واکنشها بر روی بخشهای مختلف اقتصاد و همچنین در رابطه با معیارهای فشارهای متناوب، ایجاد قابل ملاحظه درآمد، هزینه های تعدیل نیروی کار و سرمایه و ایجاد اشتغال کاربردی است فراهم می نماید. روشهای مورد استفاده در این مقاله در خصوص مسئله ایالات متحده مشکل شده است. هرچند، این روش یک روش کاربردی و عمومی است و مطالعه آن راههایی را نشان می دهد که در آن این مدل می تواند جهت مشخص کردن کیفیت تأثیرات انواع متناوب بحرانها و واکنشهای سیاسی ممکن مورد استفاده قرار گیرد. بخاطر مشخص کردن آن دسته واکنشهایی که تأثیر بیشتری در فضاهای مختلف دارند

در مفهوم مدلسازی CGE که در آن مقادیر می توانند جهت انطباق با شرایط محیطی واقعی دنیا تغییر پیدا کنند دقیقاً این گونه است.

بخش بعدی این مقاله مختصراً واکنشهای سیاسی ای که بعد از بحران ۱۱ سپتامبر اتفاق افتاد و سیاست های دیگر که پیشنهاد شد را مستند می سازد.

مدل اقتصاد ایالات متحده و مزایای وابسته به ملاحظات سیاسی مختلف مورد بررسی قرار می گیرد. سپس نتایجی از این مدل به دست آورده شده و مقادیر مربوطه از این تأثیرات با بخشهای اقتصادی مقایسه می شوند. همچنین تأثیر قوانین مختلف در افزایش اشتغال و درآمد بررسی می شود.

قسمت پایانی این مقاله شامل بعضی نتیجه گیری ها و استنباطهای سیاست های مدیریتی صنعت توریسم می باشد.

## ۲- واکنشهای سیاسی نسبت به ۱۱ سپتامبر

میزان رکود صنعت توریسم در پی حادثه ۱۱ سپتامبر، همانطور که بررسی شد بزرگ بود. این نمودار نرخ رشد سالیانه مسافرتهاى هوایی داخلی و خارجی در فرودگاه های ایالات متحده از ژانویه سال ۲۰۰۰ تا

ژوئن سال ۲۰۰۲، که نشان می دهد رکود واضحی در سپتامبر ۲۰۰۱ در مقایسه با ۱۲ ماه قبل ۳۴ درصد در

مسافرتهاى داخلی و ۲۳ درصد در مسافرتهاى خارجی کاهش یافته است. تا زمانی که نمودارهای ماه

سپتامبر شامل دوره ای می شود که پروازهای تجاری در ایالات متحده انجام می گیرند، نمودارهای ماه

اکتبر شامل این دوره نمی شود. این نمودارها، کاهش ۲۲ درصد و ۳۲ درصدی در مقایسه با ۱۲ ماه قبل را

نشان می دهد- سفر خارجی در ماه اکتبر حتی کمتر از ماه سپتامبر می باشد که نشان دهنده ی سیر

صعودی تأثیر بحران می باشد- در ژوئن ۲۰۰۲ با افزایش ۱۱ و ۷ درصد نسبت به ۱۲ ماه قبل بهبودی نسبی اتفاق می افتد. این هنوز نسبت به رشدی که از صنعت مسافرت‌های هوایی در صورتی که حمله ی ۱۱ سپتامبر اتفاق نمی افتاد انتظار می رفت کمتر است.

واکنش های دولت فدرال به این بحران:

واکنش‌های سریع دولت به حمله های ۱۱ سپتامبر شامل اعمال اجباری قانونی، کاهش عمق فاجعه، و قوانین امنیتی می شود. ۱۱ روز بعد از حمله، کنگره عملیات ثبات سیستم و ایمنی حمل و نقل هوایی (ATSSSA) برای حفاظت از تداوم سیستم حمل و نقل هوایی ایالات متحده تشکیل شد. (کتابخانه کنگره ۲۰۰۱). این عملیات، موارد زیر را پشتیبانی کرد: (۱) اعتبار دولتی خطوط هوایی به ده بلیون دلار (۲) جبران خسارت خطوط هوایی به ۵ میلیون دلار (۳) جبران خسارت خطوط هوایی که با کاهش حق بیمه مواجه شده بود. (۴) محدودیت حیطه مسئولیت خطوط هوایی در قبال اعمال تروریستی (۵) اجازه تأخیر در پرداخت مالیات غیرمستقیم به خطوط هوایی (۶) جبران خسارت برای اشخاصی که در حادثه ۱۱ سپتامبر کشته یا زخمی شدند و (۷) اختصاص ۳ میلیون دلار برای امنیت خطوط هوایی.

قوانین ATSSSA به دو دسته تقسیم بندی می شوند: دسته اول: قوانینی هستند که برای محافظت از صنعت خطوط هوایی و مقابل نتایج حملات ۱۱ سپتامبر وضع شده اند و دسته دوم قوانینی که برای جبران خسارات مالی و جانی ناشی از نتایج حملات وضع شده اند. اعطای اعتبار دولتی به خطوط هوایی، محدودیت مسئولیت در قبال اعمال تروریستی آینده، اجازه تأخیر در پرداخت مالیات و قوانین موضوعه جهت افزایش امنیت خطوط هوایی، همگی در راستای افزایش اعتماد برای مسافرت هوایی و جلوگیری

از به چالش افتادن صنعت خطوط هوایی، طرح ریزی شده اند. بدون این قوانین، خطوط هوایی قادر به ایجاد سرمایه نبوده و بیمه‌ی آن توسط دلان و واسطه‌ها مردود می‌شود. پرداخت خسارت به خطوط هوایی که با کاهش حق بیمه مواجه شده بودند و جبران خسارت افراد همگی قوانینی هستند که برای جبران خسارات ناشی از حملات ۱۱ سپتامبر هدفمند شده اند.

پرداخت خسارات به خطوط هوایی زیر نظر قوانین ATSSA تنها در جایی کاربرد دارد که خطوط هوایی نشان دهد که صدمات اقتصادی متحمل شده ناشی از وقایع ۱۱ سپتامبر می‌باشد. خطوط هوایی می‌تواند خسارتی برابر مقداری کمتر از الف) زمان اقتصادی که متحمل شده و ب) سهم فروش در آگوست سال ۲۰۰۱، بیش از ۴/۵ بلیون دلار در بخش حمل و نقل مسافر و بیش از ۵۰۰ میلیون دلار در بخش حمل و نقل بار را ادعا کند. تا انتهای سال ۲۰۰۲ مجموعاً ۴/۶ بلیون دلار به ۴۱۰ شرکت حمل و نقل هوایی پرداخت شد (مؤسسه حمل و نقل ۲۰۰۲) و بررسی مطالبات معوقه نشان می‌دهد که همه‌ی ۵ میلیون دلار بودجه‌ی در نظر گرفته شده جهت جبران خسارات به خطوط هوایی پرداخت شده است. این مطلب که آیا خسارات پرداختی به صنعت هوایی به طور کامل خسارتی را که به آن تحمیل شده هنوز جای سؤال دارد. موارد زیر محتمل است:

(۱) میزان خسارات اقتصادی وارده به خطوط هوایی بین ۴/۳ بلیون دلار تا ۵ بلیون دلار است و همه‌ی بودجه‌ی جبران خسارت پرداختی به خطوط هوایی دقیقاً این میزان را پوشانده است.

(۲) خسارت وارده به خطوط هوایی کمتر از ۴/۳ بلیون دلار بود ولی قوانین ATSSA آنها را قادر ساخت که آنها بیش از خسارات وارده به ایشان ادعا نمایند.

۳) خسارت وارده به خطوط هوایی بیش از ۵ بلیون دلار بوده ولی محدودیت هایی که از مقامهای بالا اعمال می شد از پرداخت بیش از این جلوگیری می کرد.

به نظر می رسد مورد (۳) محتملتر باشد زیرا تخمینهای اولیه از میزان خسارت وارده به صنعت هوایی از حادثه ی ۱۱ سپتامبر از این رقم تجاوز می کند. به عنوان مثال جونز در سال ۲۰۰۱ در گزارش خبری از روز ۱۳ سپتامبر بلافاصله بعد از ۱۱ سپتامبر به زمین نشستن هواپیما ۱۰ بلیون دلار هزینه داشته است.

همچنین ATSSBA قوانینی را برای خطوط هوایی وضع کرد که در سایه ی این قوانین بتواند خسارت یا وام خود را بگیرد. بهتر این است که این قبیل خطوط هوایی مطمئن شوند که شرکتهایی که خدمات مسافرتی قبل از ۱۱ سپتامبر ارائه نمی دادند به این کار ادامه می دهند. به عبارت دیگر، خطوط هوایی نمی تواند تمامی مسیرهای خود را از فرودگاههایی که خطوط هوایی دیگر کار نمی کند، باز نگهدارند. اگرچه ATSSA در مورد نگهداشتن هر مسیر خاص یا فرانکاسی که پروازها می بایست ادامه یابد، مشخص نیست این عمل ممنوعیتهایی در ورد میزان غرامتی که این قبیل خطوط هوایی به کارمندان خود می توانند پرداخت کنند را وضع کرده است.

ATSSA در ۱۹ نوامبر ۲۰۰۱ با قوانین افسست حمل و نقل و هوانوردی (کتابخانه ی کنگره b ۲۰۰۱) ATSA که:

الف) قوانین امنیتی ای تی نظیر آموزش افسران هوانوردی، بهبود امنیت خطوط هوایی و مجوز مسلح شدن کارکنان عرشه ی پرواز به سلاح های غیرمهلک را پشتیبانی کرد.

ب) ۱۵ بلیون دلار جهت اجرای آن دسته از قوانین الحاقی در اختیار خطوط پرواز قرار داد.

ج) ۷۰ میلیون دلار جهت تحقیق و توسعه در خصوص تجهیزات ایمنی خطوط هوایی تأمین کرد.

د) مبلغ غرامت پرداختی ATSSSA را به منظور پوشش کارکنان تورهای هوایی و سایر شرکتهای

هوایی که قبلاً شامل طرح پرداخت غرامت نبودند افزایش داد.

ه) مسئولیت شهرداری و مسئولین شهری نیویورک را در قبال حوادث ۱۱ سپتامبر محدود کرد.

به علاوه اقداماتی توسط دولت فدرال بین سالهای ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۲ در رابطه با امنیت خطوط هوایی و

جبران خسارات قربانیان تروریسم انجام شد (کتابخانه ی کنگره ۲۰۰۱c و ۲۰۰۱d)

طرح ائتلاف بین المللی بهبود صنعت گردشگری

ائتلاف بین المللی بهبود صنعت گردشگری (TIRC) یک گروه از اعضای این صنعت بود که به منظور

تحمیل و وادار ساختن دولت برای انجام اقدامات بیشتر در واکنش به ۱۱ سپتامبر تشکیل شد و یک طرح

شش موردی الحاقی را تحت عنوان خط مشی عمومی بازگرداندن سلامت اقتصادی صنعت توریسم و

گردشگری امریکا به مرحله قبل از ۱۱ سپتامبر را طراحی کرد. این شش مورد دولت را موظف کرد که:

الف) ۵۰۰ دلار اعتبار مالیاتی برای هزینه ی مسافرتها ی که در امریکای شمالی با خطوط هوایی، دریایی،

ریلی و یا اتوبوس یا ماشینهای کرایه ای انجام می شود و همچنین هزینه های هتل و مسافرخانه را در نظر

بگیرد.

ب) برنامه های پرداخت وام به شرکت های کوچک را توسعه دهد.

ج) یک اعتبار مالیاتی نیروی کار برای کارکنان صنعت توریسم و گردشگری در نظر بگیرد.

د) یک بودجه ی اساسی دولتی برای شرکت های بازاریابی در نظر بگیرد.



هـ) گسترش تخفیف مالیاتی درآمدهای آبی به منظور قادر ساختن شرکت ها برای جبران خسارات وارده به آنها در نتیجه ۱۱ سپتامبر

و) بازگرداندن کامل کسور مالیات مخارج تفریحاتی شرکت هایی که کسری مالیات پرداختی جاری آنها تنها ۵۰ درصد بوده است.

موضوعات هدف گیری شده در طرح TIRC در ATSSSA به عهده گرفته نشد. هرچند ATSSSA غراماتی را به خطوط هوایی پرداخت کرد ولی شرکت های شاغل در صنعت توریسم و گردشگری غرامتی پرداخت نکرد. طرح TIRC بر روی صنعت خطوط هوایی متمرکز نشد ولی اهدافی را در راستای پشتیبانی از کل صنعت توریسم و گردشگری - به ویژه شرکت هایی که در سایر بخش های حمل و نقل فعال بودند - به نتیجه رساند.

قوانینی که طرح TIRC را شامل می شدند به دو دسته می توانند تقسیم بندی شوند:

اول: قوانینی که به منظور شبیه سازی فعالیت های اقتصادی در کل صنعت به منظور جبران رکود حاصل از حوادث ۱۱ سپتامبر طراحی شدند.

دوم: قوانینی که به منظور افزایش نقدینگی و جلوگیری از وارد آمدن خسارات عمده به شرکت ها و احتمال خروج آنها از صحنه ی تجارت پیش بینی و هدف گذاری شدند.

برنامه های پرداخت وام و بخشودگی مالیاتی در دسته ی دوم جای می گیرند.

دسته ی اول قوانین برای تولید در صنعت گردشگری یارانه های مستقیم را در نظر می گیرند نظیر غراماتی که به خطوط هوایی و همچنین به مخارج مصرفی بر روی آنها پرداخت شده، به عنوان مثال اعتبار مالیاتی پیشنهادی برای مخارج و هزینه های تورسم.

دسته ی اول قوانین تأثیراتی را روی اقتصاد داشت که از لحاظ کمی قابل پاسخ دهی هستند. آنها همچنین قوانینی هستند که هزینه های قابل توجهی را به دولت تحمیل می کنند بنابراین به ویژه برای دولت ضروریست که اطلاعاتی درخصوص تأثیرات مرتبط با این قوانین را داشته باشد. مدل CGE برای برآورد شدت این دسته از قوانین سیاسی توسعه داده خواهد شد.

قوانین بودجه:

در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۱ رئیس جمهور آمریکا یک برنامه ی امنیتی اقتصادی به کنگره پیشنهاد کرد که هنوز توسط سنا در نیمه آگوست ۲۰۰۲ در حال بررسی است. بودجه ی سال ۲۰۰۳ (OMB,2002:406,409) شامل بندهایی برای این برنامه ی امنیتی اقتصادی، بودجه بندی برای تخفیف های مالیاتی 62 بلیون دلاری در سال ۲۰۰۲ (۶۵ بلیون دلار در سال ۲۰۰۳) و ۲۷ بلیون دلار هزینه های مازاد در سال ۲۰۰۲ (۸ بلیون دلار در سال ۲۰۰۳) می شود. برنامه ی امنیتی اقتصادی بر روی امنیت اقتصادی و مساعدتهای کارگری ESWAA متمرکز شده است که اگر توسط سنا مورد پذیرش قرار گیرد:

الف) نرخهای مالیاتی برجی مشاغل را کاهش می دهد.

ب) برای خانواده های نیازمند کمک موقتی فراهم می کند.

ج) برای مشاغل و اموال خصوصی در شهر نیویورک در نتیجه ی حادثه ی ۱۱ سپتامبر دچار آسیب شده

اند منافع مالیاتی تأمین می کند. (محدود به نهایتاً ۱۵ بلیون دلار)

به علاوه ESWAA دربرگیرنده ی قوانین دیگری برای توسعه ی تعدادی از بندهای مالیاتی است که در

غیر این صورت منقضی خواهد شد و همچنین بندهای مالیاتی را در جهت قربانیان این حادثه در نظر می

گیرد به علاوه دربرگیرنده ی بندهای فنی و متفرقه ی دیگری نیز می باشد.

شایان ذکر است که بزرگترین تأثیرات اقتصادی این برنامه ی امنیت اقتصادی باعث شکست های مالیاتی

بر روی وضع مالیات مستقیم مشاغل و اشخاص می شود که مفاهیم پراکنده ای دارد و در غیر این صورت

به سمت قوانین مالیاتی برای برانگیختن فعالیت های اقتصادی عمومی هدفمند شده اند.

بودجه ی سال ۲۰۰۳ همچنین شامل هزینه ی فوق العاده مربوط به ۱۱ سپتامبر بر روی دفاع و امنیت ملی

می شود. بودجه ی دفاعی برنامه ریزی شده است که از ۳۰۶bn دلار در سال ۲۰۰۱ به ۳۳۱bn در سال

۲۰۰۲ و ۳۶۹bn د سال ۲۰۰۳ (OMB, 2002:101) افزایش یابد. هزینه ی ۴۸bn سال ۲۰۰۳ افزایشی

بیش از برنامه های قبلی داشت (Tobin, 2002) هزینه ی امنیت ملی در پاسخ به 11sep ایجاد شد و

در سال ۲۰۰۳ تا 37.7bn افزایش پیدا خواهد کرد. (OMB.2002:399). Tobin در سال ۲۰۰۲

پیش بینی کرد مخارج مازاد امنیت ملی و دفاعی یک نتیجه فرعی مناسب و خوب با عنوان محرک

مستقیم مالیاتی اقتصاد دارد و همچنین مزایای کسورات مالی پوشیده شده در لبه ی محرک اقتصادی

مربوط به این هزینه ها را بررسی می کند.

او نتیجه گیری می کند که قوانین امنیت ملی و دفاعی از سال ۲۰۰۳ به بعد باید اجرا شوند و هر چه سریعتر به عنوان ابزاری برای شبیه سازی اقتصاد آمریکا معرفی شوند. شایان ذکر است که افزایش ترکیبی در هزینه های این دسته ها 86bn است که به ویژه از کاهش مالیاتی برنامه ی امنیتی و همچنین از قوانین ATSSSA/ATSA و برنامه ی شش موردی TIRC بیشتر است. بنابراین این قوانین هزینه های بیشتری در پاسخ به سیاست اقتصادی ۱۱ سپتامبر را به دولت تحمیل می کند.

مدلسازی صنعت توریسم و گردشگری در اقتصاد وسیعتر تأثیرات تهران ۱۱ سپتامبر و فشارهای مربوطه از واکنش های سیاسی مختلف در صنعت گردشگری و توریسم می تواند با استفاده از مدل CGE اقتصاد ایالات متحده مورد بررسی قرار گیرد. این مدل شامل ۹۸ بخش و کالاهایی با ۵۲ بخش سازنده، ۳۵ بخش خدماتی و ۱۰ بخش اصلی می شود. هر بخش از ورودی های واسطه ای گردشگری و سایر ورودی های واسطه ای هر یک از کالاهای ۹۸ قسمتی با خدمات سرمایه ای و ورودی های ۲۳ نوع نیروی کار استفاده می کند.

هر کدام از این بخش ها یک یا چند عدد از این ۹۸ محصول را تولید می کند اگرچه اکثر بخش ها به طور عمده محصول خودشان را تولید می کنند. هر بخش به میزانی که تمامی اشکال مالیاتی غیرمستقیم در اقتصاد آمریکا را در برمی گیرد مالیات بندی شده است. یک خانوار نمونه همه ی درآمد حق العمل کاری را دریافت می کند، مالیات های درآمد را به دولت پرداخت می کند و درآمدش را برای گردشگری و هزینه های خصوصی (غیرتوریستی) و پس انداز خرج می کند. تجارت بر مبنای این فرضیه (آرمینگتون ۱۹۶۹) که کالاهایی که در آمریکا تولید می شوند با کالاهایی از همان رده که از خارج وارد

می شوند فرق می کنند به وجود می آید. کالاهای صادراتی نیز همچنین از لحاظ کیفی نسبت به کالاهایی که برای بازار داخلی تولید می شوند فرق می کنند. این مدل بیکاری در هر یک از ۲۳ بازار نیروی انسانی و همچنین بهره وری سرمایه را مجاز می داند.

جریانهای گردشگری برای خانواده های خصوصی - واردات گردشگری و گردشگری محلی - دولت، افراد غیرمقیم و برای هر یک از ۹۸ بخشهای تولیدی که کالاهایی را که برای صنعت و تجارت توریسم و گردشگری استفاده می شدند، می خرنند، ایجاد شده است. برای هر یک از این جریانهای گردشگری، جریانهای مجزایی جهت سفرهای توریستی و گردشگری که به صورت هوایی انجام می شوند و سفرهایی که به صورت هوایی انجام نمی شوند مدلسازی شده است. یک جایگزینی می تواند بین سفرهای هوایی و غیرهوایی اتفاق بیفتد به عنوان مثال در پاسخ به پروازهای ارزان قیمت تر به علت پرداخت غرامت های ATSSSA

پارامترهای توابع تقاضا برای توریسم برای شیه سازی تأثیرات ۱۱ سپتامبر بر روی تقاضا در صنعت توریسم با سفرهای هوایی که جذابیت کمتری دارند تغییر می یابند.

مدل CGE شامل روابط تولیدی، مصرف، تجاری و توازن بازار برای ۹۸ محصول و بخشهای تولیدی می باشد. معادله ی مدل عبارتست از دو گونه ی عمومی: روابط حسابداری نظیر معادلات توازن بازار برای هر محصول و فاکتور تولید و معاملات درآمد - هزینه برای هر یک از بخشهای تولیدی، مصرف کنندگان خصوصی و دولت و معادلات رفتاری نظیر فاکتورهای تولیدی و توابع سودمند این توابع

رفتاری از حساسیت ثالث جایگزینی (CES) خانواده ی معادلاتی که اجازه می دهند یک پارامتر میزان

امکان جایگزینی بین ورودی ها را کنترل کند به دست آمده اند.

معادلات مرتب دوم از این روابط که تولیدکنندگان در نهایت سودآوری و مصرف کنندگان در نهایت

رضایتمندی قرار گرفته باشند استنتاج شده است.

بخش های تولیدی

توابع تولیدی به صورت زیر تعریف شده اند: F1

که یک رابطه ی Cobb-Douglas را بین خروجی صنعت  $j$ ، ورودی سرمایه  $k$  و یک تابع CES از

ورودی های نیروی انسانی  $L_{ij}$  (شامل مجموعه ی ۹۸ گروه صنایع و  $L$  شامل مجموعه ی ۲۳ نوع

نیروی انسانی است) تعریف می کند.  $\beta_j$  حساسیت جایگزین بین انواع نیروی انسانی است (که وقتی برابر

با ۲ در نظر گرفته شود جایگزینی بیشتری بین انواع نیروی کار نسبت به نیروی کار و سرمایه ایجاد می

کند) و  $\alpha_j$  و  $\beta_j$  پارامترهای کالیبره شده هستند. خروجی  $Q_j$  از خروجی بیشتر از یک کالا

(اگرچه ماتریس "make" نشان می دهد که اکثریت هر کدام از خروجی های صنعت از کالای مشابه

می باشد) از طریق تابع حساسیت ثابت حمل و نقل (CET) با حساسیت واحد بسط یافته است.

F2

در این جا  $S_{ij}$  عرضه ی کالای  $i$  به وسیله ی صنعت  $j$  است؛  $B_j$  و  $\beta_j$  پارامترهای کالیبره شده هستند

سازگاری بین درآمد و هزینه از طریق یک معادله که درآمدهای بودجه ای صنعت را با هزینه های تولید

برابر می سازد تضمین می شود.

F3

در این جا  $PP_i$  قیمت تولید کننده ی محصول  $I$  پیش از کسر مالیات غیرمستقیم تولیدی  $t_i$  می باشد.  $W_i$   $t_i$  نرخهای دستمزد سرمایه و هر نوع نیروی کار هستند. ورودی های هر کالا (که با قیمت  $P_i$  خریداری شده است) یک تابع خطی از خروجی ( $Q_j$ ) است. این ورودی ها  $3$  بار در معادله ی  $F3$  ظاهر می شوند:

۱- ورودی های محصولات خریداری شده غیر توریستی.

۲- ورودی های محصولات خریداری شده در صنعت مسافرت های توریستی هوایی

۳- ورودی های محصولات خریداری شده در مسافرت های غیر توریستی.

پرداختی نهایی برای محصولات واسطه ای که به توریسم مربوط نیستند  $\sum_i P_i Q_i \alpha_{i,j}^N$  می باشد با دخالت

دادن یک مالیات بر روی دو جزء توریسم که در حالت عمومی و اولیه  $0$  است و فقط هنگامی استفاده

می شود که فشارهای بحرانی سیاست های الحاقی مدلسازی شود پرداختی نهایی برای سفرهای توریستی

ورودی های وابسته  $(1+t_{BAT}) \sum_i P_i Q_i \alpha_{i,j}^{AT}$  و پرداختی نهایی برای سفرهای غیرهوایی توریستی ورودی

های وابسته  $(1+t_{BNT}) \sum_i P_i Q_i \alpha_{i,j}^{NT}$  خواهد شد. ورودی های واردات غیر رقابتی (که با قیمت  $P_M$

خریداری شده است) نیز یک تابع خطی  $\alpha_i^M Q_j$  از خروجی می باشد.

معادلات ۱ و ۲ و ۳ تحت فرضیه ی سودآوری بهینه برای ایجاد معادلات تقاضای ورودی برای  $K_j$  و  $L_j$

که در این مدل استفاده شده اند با هم ترکیب شده اند.

بازارها:

تولید بومی به صادرات و تجارت بومی بر اساس یک تابع CET اختصاص یافته است (مجمع عرضه

کالای I با هر صنعت j): F4

در این جا  $X_i$  صادرات کالای i و  $D_i$  عرضه ی بومی کالاهای تولیدی داخلی می باشند. \* حساسیت

بین صادرات و کالاهای داخلی می باشد.  $T_i$  و  $X_i$  پارامترهای کالیبره شده هستند. مقدار محاسباتی که

تضمین می کند پرداختهای اخذشده توسط تولیدکنندگان برابر است با مقدار صادرات به اضافه ی

تولیدات داخلی برابر است با: F5

مصارف نهایی در بازار داخلی: U یک محصول از محصولات تولیدشده ی داخلی و واردات  $M_i$  میباشد

این تابع یک CES است: F6

در این جا  $\mu_i$  حساسیت جایگزینی بین واردات و محصولات داخلی است که به طور معمول تحت عنوان

حساسیت Armington شناخته شده است. مقادیر این حساسیت از تضمین هایی که توسط Hall

Francois در سال ۱۹۹۷ برای امریکا زده شده است به دست آمده است معادله ی محاسباتی مشابه

عبارتست از:

F7

در این جا  $P_i$  هزینه ی پرداختی توسط تولیدکنندگان و همچنین مصرف کنندگان برای ورودی های

واسطه ای در معادله ی ۳ می باشد و  $MP_i$  هزینه ی واردات می باشد. توازن بین عرضه و تقاضا تضمین

می کند که مصارف نهایی برابر است با تقاضاهای واسطه ای برای محصولات به اضافه ی تقاضاهای

مصرفی، دولتی، سرمایه ای و توریستی



تقاضای توریستی:

تقاضای توریسم خارجی  $F$  برابر است با یک تابع از هزینه های توریسم:

F8

در این جا  $PFT$ ، هزینه ی کل کالاهای خریداری شده توسط گردشگران خارجی است،  $FE$  هزینه ی تبدیل پول (نرخ معاوضه ی ارز) خارجی است،  $\epsilon$  حساسیت هزینه ای بین تقاضای توریست های خارجی است (برابر ۲ در نظر گرفته می شود) و  $\Psi$  یک پارامتر انتقالی است که اجازه می دهد تقاضای توریسم خارجی به صورت مستقل تغییر یابد.

$PFT$  یک نتیجه ی پیچیدگی  $CES$  از تقاضای توریسم می باشد:

F9

در این جا  $TD_i$  تقاضای توریسم برای هر یک از کالاهای منحصر به فرد است،  $\rho$  حساسیت تعویض توریست ها بین کالاها می باشد (که به منظور اجازه ی تعویض بین کالاها ۲ در نظر گرفته می شود) و  $\gamma, \pi$  ضرایب کالیبره شده هستند. معادله ی محاسباتی مشابه برای توریسم خارجی معادله ی زیر است:

F10

در این جا  $t_{FT}$  یک نرخ مالیاتی است که می تواند روی توریسم خارجی اعمال شود هر چند در موارد ابتدایی صفر در نظر گرفته می شود و تنها برای آزمایش راندمان مالیات بحرانی استفاده می شود. تقاضای توریسم داخلی (بومی) یک بخش از مصارف خصوصی است.

در این جا  $U$  درجه ی رضایتمندی خانواده ی نمونه است،  $SAVE$  درجه ی پس انداز واقعی است،

$NT$  درجه ی مصارف غیرتوریستی واقعی است و  $DT$  درجه ی مصارف توریسم واقعی است.

پارامترهای  $\gamma_{DT}, \Gamma, \gamma_{SAVE}, \gamma_{NT}$  کالیبره شده هستند. خط تورسیم داخلی از ۲ جزء تورسیم از طریق

مسافرت هوایی AT و تورسیم از طریق مسافرت غیرهوایی NAT تشکیل شده است.

F12

در این جا  $\omega$  حساسیت تعویض بین مسافرت‌های هوایی و غیرهوایی است. این حساسیت به منظور اجازه ی

تعویض بین انواع تورسیم برابر ۲ در نظر گرفته شده است. هر دو نوع تورسیم خودشان یک تابع Cobb-

Douglas از خریدهای کالاهای منحصر به فرد می باشند:

F13 , F14

در این جا  $C_{i,NAT}, C_{i,AT}$  درجات مصرف واقعی کالاهایی هستند که توسط گردشگران داخلی (بومی)

در مسافرت‌های هوایی و یا در مسافرت‌هایی که از طریق راه های هوایی انجام نمی شوند استفاده می شوند.

پارامترهای  $A, N, \phi_i, \phi_j$  کالیبره شده هستند. محدودیت بودجه برای خانواده ی خصوصی مطابق فرمول

زیر است:

F15

در این جا  $PSAVE$  هزینه ی پس انداز است (هزینه ی خرید یک واحد از سرمایه ی جدید) و  $C_{i,N}$

مصرف محصولات برای اهداف غیرتوریستی است.  $t_{RAT}, t_{RNAT}$  نرخهای مالیاتی بر روی مسافرت‌های

هوایی مقیم و مسافرت‌های غیرهوایی مقیم می باشد. این نرخهای مالیاتی مشترکاً با  $t_{FT}, t_{BAT}, t_{BNT}$  در

حالت اولیه صفر در نظر گرفته می شوند و تنها هنگام مالیات بندی فشارهای بحرانی سوبسیدهای متعلقه به

فعالیت های تورسیم مورد استفاده قرار می گیرد.

معادلات نشان داده فوق مدل CGE را به طور کامل تعریف نمی کنند. دیگر معادلاتی که در اینجا

آورده نشده است برای درآمدهای دولتی و خانوادگی، رفتارهای مصرفی خصوصی (غیردولتی) همچنین

عملکرد سرمایه صادرات و واردات و توازن پرداخت ها محاسبه می شود. به علاوه فرضیه ای که اغلب

تحت عنوان عبارت "model closure" (بستارمدلی) گروه بندی شده است شامل موارد زیر است:

(۱) بودجه ی توازن دولتی مابین پس انداز و بازار سرمایه یا به عبارت دیگر تغییراتی که به کار برده می

شوند تا مدل تغییرات را به سمت مخارج دولتی سوق دهد.

(۲) توازن بار (شامل جریانهای توريسم) ثابت است که از یک فرضیه که حوادثی که مدلسازی شده اند

منجر به سوق دادن تغییرات در جریان سرمایه ی خالص ایالات متحده نمی شود پیروی می کند.

(۳) هزینه های جهانی برونزاد (مستقل) و خارجی چهره ی ایالات متحده برای صادرات و واردات

خریداری شده ی آن در یک هزینه های جهانی برونزاد (مستقل)

(۴) نیروی انسانی بیکاری به سمت استخدام سوق داده می شوند (و نیروی دارای کار بیکار می شوند)

هنگامی که دستمزدهای واقعی تغییر کنند.

این مورد آخر ثبات شغلی را مدلسازی می کند همچنانکه تأثیرات ۱۱ سپتامبر به سمت کاهش

دستمزدهای واقعی در اشتغال که به الگوهای شغلی مخارج توریست ارتباط داده شده اند و نتیجتاً

استخدام نیروی انسانی در این کاهش استخدام سوق داده می شود.

سوبسیدهای هدفمند می توانند حداقل از این کاهش استخدام جلوگیری کنند.

فقط تعداد کمی از متغیرهای زیاد موجود در مدل مذکور در اینجا آورده شده اند. GDP دلار ثابت یک قانون استاندارد از فعالیت اقتصادی است. تأثیر خالص روی بودجه ی حکومتی و غیر (دولتی، منطقه ای و محلی) خالصی است در درآمدهای بودجه ای مالیاتی منهای مخارج فوق العاده ای که در نتیجه ی ۱۱ سپتامبر ایجاد شده است.

تنظیم عامل دلار ثابت یک مقیاس از تنظیم نیروی کار سرمایه است که به عبارات دلار داده شده است خصوصاً این میزان دلار ثابت همه ی عوامل که هر یک از بخش استخدامی اصلی خودشان به یک بخش دیگر و یا به سمت بیکاری منتقل شده اند و یا در قسمت سرمایه کم مصرف شده اند است.

این ملاک و مقیاس هزینه های تنظیم، بازآموزی، تجهیز مجدد و پرداخت نیروی انسانی بیکار نیست ولی یک شاخص برای اندازه ی نسبی این هزینه های تنظیم می باشد. تنظیم عامل نسبی یک مقیاس مشابه است ولی به عنوان درصدی از همه ی استخدام عوامل نسبت به دلارهای ثابت داده شده است.

استخدام دلار ثابت میزان واقعی استخدام نیروی انسانی که برخلاف دو مقیاس قبلی شامل تأثیر خالص نیروی انسانی که در بخشهای دیگر به کارگیری شده اند می باشد را نشان می دهد.

استخدام FTE، زمینه ی استخدام خالص را در دوره های زمانی نیروی کار معادل تمام وقت نشان می دهد. در حالیکه شغل های از دست رفته FTE تعدادی شغل از دست رفته را نشان می دهد مانند کارگرانی که از بخش اولیه استخدام شان تعویض شده اند یا در سایر بخش ها بیکار یا دوباره مشغول کار گردیده اند. دو شاخص دیگر، تعدادی شغل از دست رفته را در (۱) خطوط هوایی و (۲) هتلها و سایر تأسیسات مقتضی نشان می دهد.

داد ها از منابع مختلف کمیته ی آنالیز اقتصادی (BEA) به دست آمده اند. جدول ورودی-خروجی ارزیابی مقایسه ای سال ۱۹۹۲ (Lawson 1997) در ترکیب با داده های GDP با شروع صنعت و اطلاعات درآمد ملی و هزینه محصول (NIPA) (تحلیل اقتصادی کمیته سال ۲۰۰۲) جهت ساختن جدول ورودی-خروجی برای  $\frac{1}{4}$  دوم سال ۲۰۰۱، مورد استفاده قرار گرفته است.

اطلاعات به دست آمده از محاسبه ی نمونه ی ماهواره ای گردشگری (OKUBO and Planting (1998, KASS and OKUBO 2000) با تخمین های گردشگرانی که از وسایل نقلیه موتوری سنگین و خانه های استیجاری مخصوص استراحت استفاده می کنند ترکیب شده اند. (OKUBO, Fraumeni and Fahin-Nader 2001) و با استفاده از داده های NIPA جهت به دست آوردن تخمین های مربوط به مصرف صنعت گردشگری در ۳ ماهه ی دوم سال ۲۰۰۱ به روزآوری شده است. این اطلاعات شبیه استنباط خود BEA از نتایج سه ماهه محاسباتی ماهواره ای توریسم به روزآوری شده به جز استفاده ی توریست ها از وسایل نقلیه موتوری و خانه های استیجاری مخصوص استراحت می باشند. (سال ۲۰۰۱)

داده های استخدام از کمیته ی سرشماری نیروی کار (BLS2002) به دست آمده و با استفاده GDP به وسیله ی صنایع مادر و داده های NIPA به منظور تأمین داده های استخدام نوع نیروی کار در ۳ ماهه ی دوم سال ۲۰۰۱ به روزآوری شده است.

تأثیرات ۱۱ سپتامبر بر روی توریسم:

اولین دسته ی نتایج این مدل تأثیرات حوادث ۱۱ سپتامبر در فقدان هرگونه واکنش سیاسی جبران کننده را نشان می دهد. واضح است که تأثیرات گوناگونی در شرایط متفاوت شامل درآمد، درآمد دولتی، هزینه های تنظیم سرمایه و نیروی کار، استخدام و بیکاری مطابق آنچه در جدول ۱ نشان داده شده وجود دارد. همچنان که اولین ستون جدول نشان می دهد کاهش مخارج گردشگری تولید ناخالص ملی (GDP) را تقریباً 30bn کمتر از آنچه که در غیر این صورت وجود داشت کاهش می دهد و بودجه ی دولتی با بیش از 7bn بدتر می شود. تنظیم عامل، به مقداری که سرمایه و نیروی انسانی ای که بخش اصلی اشتغال خود را رها می کنند 31bn است بیکاری بالا است و در ۳۸۳ هزار معادل تمام وقت ۵۵۹ هزار مورد بیکاری اتفاق افتاده که ۲۰۳ هزار مورد آن در خطوط هوایی و ۱۷۴ هزار مورد آن در مؤسسات پرداخت کمک های مالی.

#### Table 1

تأثیرات توریسم از ۱۱ سپتامبر می تواند به تأثیرات تقاضای کاهش یافته برای سفرهای هوایی و مسافرت های توریستی توسط افراد غیرمقیم و مقیمان ایالات متحده همچنان که در ستون دوم و سوم جدول ۱ نشان داده شده تجزیه می شود. واضح است که کاهش تقاضا توسط مقیمان ایالات متحده بر سایر تأثیرات و بربیکاری FTE در صنعت خطوط هوایی غالب است ولی به ویژه برای تنظیم عامل هزینه بردار است.

این مسئله اهمیت مسافرت و گردشگری داخلی را در اقتصاد امریکا و تأثیرات قابل توجهی که در کاهش تقاضای بومی می تواند آورده شود را شرح می دهد.

تأثیرات کاهش تقاضا توسط گردشگران غیرمقیم کمتر است ولی در اقتصاد به صورت گسترده تری منتشر می شود.

واکنش های سیاسی جایگزین:

مسلماً یافتن تأثیرات کاهش در تقاضای گردشگری که در نتیجه ی ۱۱ سپتامبر ایجاد شده بسیار مشکل است سؤال این است که آیا راه اندازی واکنشهای سیاسی مدیریت بحران در جبران رکود اقتصادی موفق بوده است؟ مدل CGE مسافرت و گردشگری برای تخمین تأثیرات همه ی قوانین سیاسی قابل سنجش که توسط ATSSSA و ATSA اجرا شده است به کار می رود یعنی جبران خسارت خطوط هوایی و خسارات فردی که برای امنیت خطوط هوایی صرف شده و مخارجی که برای بازاریابی هزینه شده و تأثیرات ۱۱ سپتامبر با واکنش مدیریت بحران یا بدون آن در جدول ۲ آورده شده است.

## Table 2

شاید مهمترین یافته در جدول این است که واکنش های سیاسی در جبران تأثیرات مضر بحران بسیار مؤثر هستند. تنزل در GDP (تولید ناخالص ملی) بسیار پایین تر است از آنچه که در غیر این صورت بوده است، زیر ۱۰ بلیون دلار در مقایسه با ۳۰ بلیون دلار در حالت بدون سیاست. این قوانین شبکه سودهای دولت را با حجم تقریباً ۱۱ بلیون دلار بدتر می کند که شامل ۵ بلیون دلار جبران خسارت خطوط هوایی و ۴/۵ بلیون دلار در امنیت به وجود آمده در اعمال ATSA , ATSSSA خلاصه شده است می شود. این سیاستها تأثیر کمتری در کاهش هزینه های تنظیم عامل مربوط به بحران داشته اند، تقریباً مقادیر نیروی کار و سرمایه را که بخش اولیه اشتغال را ترک می کند نصف می کند.

بیکاری از نصف آنچه که در غیر اینصورت بوده است کمتر می شود. بنابراین تعداد افراد تحت تأثیر آن زیر ۱۵۰/۰۰۰ نفر در مقایسه با تقریباً ۴۰۰/۰۰۰ نفر در حالت غیرواکنشی می باشد. رقم بیکاری تقریباً ۶۰ درصد مجموع آنچه که در غیر اینصورت بوده است ۳۳۵/۰۰۰ نفر در مقایسه با بیش از نیم میلیون بدون واکنش سیاسی بوجود می آید. رقم بیکاری در صنعت خطوط هوایی ۹۳/۰۰۰ شغل (۲۸٪ کل بیکاری) بعد از واکنش سیاسی در مقایسه با بیش از ۲۰۰/۰۰۰ نفر (۳۶ درصد کل بیکاری) بدون واکنش سیاسی می باشد.

این مدل همچنین برای تخمین نسبی و مطلق کارایی قوانین ATSSSA , ATSA که در بدترین ضربات بخشهای اقتصادی با در نظر گرفتن شرایط اندازه گیری مختلف استفاده می شود. (تغییرات در درآمد، توازن نیروی کار و سرمایه و بیکاری) نتایج در جدول ۳ و ۴ نمایش داده شده اند.

Table 3

جدول ۳ تنزل استخدام ثابت دلار در ۱۰ بخش که بیشترین تأثیر را در اثر بحران پذیرفته اند نشان می دهد. حمل و نقل هوایی بدترین بخش ضربه دیده پیش از واکنش های سیاسی است ولی هنگامی که واکنش های سیاسی اعمال می شود هتل ها بدترین بخش ضربه دیده خواهند بود. مجموعاً ۳۵ بخش از ۹۸ بخش در دوره های زمانی از استخدام عامل از ۱۱ سپتامبر شکست خورده اند. ۳۱ بخش از این بخشها هنوز هم پس از واکنش های سیاسی توفیق نیافته اند.

Table 4



جدول ۴ نتایج مدل‌سازی چندین واکنش سیاسی مختلف ممکن نسبت به بحرانها را نشان می‌دهد. هر یک از این واکنش‌ها یک گونه‌ی مشخص از برنامه‌ی کمک اقتصادی را درگیر می‌کنند که می‌تواند به عنوان کاهش مالیاتی هم ارز آن را تعبیر کرد.

گونه‌های متفاوت از واکنش‌های مدیریت بحران به ۵ گونه‌ی عمده در جدول ۴ تقسیم می‌شوند: کمک‌های اقتصادی (سوسید) داده شده به بخش تولیدی، کمک‌های اقتصادی داده شده به هزینه‌های خرید، کمک‌های مالی به استخدام نیروی کار، کمک‌های مالی به بهبود سرمایه و بیشتر قوانین محرک فیزیکی عمومی.

موارد قبلی یک سوسید مستقیم برای بخش‌هایی که به ویژه تأثیر پذیرفته‌اند را فراهم می‌کند. سوسیدهای متعلقه به هزینه‌های خرید جهت هزینه‌های مسافرت و گردشگری داده شده‌اند. (یا جهت جبران مالیاتی)

سوسیدهای متعلقه به نیروی کار و سرمایه به صورت خالص این عوامل تولید را پشتیبانی می‌کند. (در مورد نیروی کار منظور همه‌ی ۲۳ نوع نیروی کار است) بنابراین برای مثال جبران خسارت خطوط هوایی در موارد قبل جای می‌گیرند در حالی که اعتبار مالیاتی برای هزینه‌های اشخاص و شرکت‌ها در مسافرت و گردشگری در دسته‌ی دوم جای می‌گیرند و اعتبار مالیاتی نیروی کار در دسته‌ی سوم جای می‌گیرند. این موارد این امکان را فراهم می‌سازند که تأثیراتی که این سیاست‌ها پس از ۱۱ سپتامبر داشته‌اند و واکنش‌های سیاسی ابتدایی ATSSA , ATSA با هم مقایسه شوند تغییرات حاشیه‌ای ابزار کمک مالی صحیحی را برای تسهیل در مقایسه‌های تأثیرات سیاست‌ها ایجاد می‌کند. تغییر در دلار

ثابت GDP و شاخص های دیگر نشان داده شده با تغییر در درآمد دولتی در نتیجه تغییر سوبسیدی حاشیه ای برای ایجاد تأثیرات حاشیه در هر یک میلیون دلار هزینه ی سوبسیدی تقسیم می شود.

سوبسید تولیدی متعلقه به بخش خطوط هوایی (که همچنین می توان آن را به عنوان کاهش مالیات تفسیر کرد) GDP را تا 3.1 میلیون دلار برای هر میلیون دلار در سوبسید کاهش می دهد. این سوبسید کمترین تأثیر را بر روی بودجه ی دولتی خالص دارد در صورتی که تأثیر بیشتر بر توقف انحطاط بخش خطوط هوایی و کاهش بیکاری دارد که فعالیت اقتصادی برانگیخته شده درآمد بیشتری را از طریق مالیات بندی مستقیم و غیرمستقیمی که برای سوبسید خطوط هوایی هزینه می شود را افزایش می دهد.

هر ۱ میلیون از سوبسید متعلقه به بخش خطوط هوایی تنظیم عامل را تا 1.6 میلیون دلار کاهش می دهد و تعداد نهایی شغل هایی که از دست رفته اند را تا 27.8 کاهش می دهد که این 20.7 شغلی که در بخش خطوط هوایی حفظ می شوند خودشان تنها 0.1 شغلهایی هستند که در بخش های مالی حفظ می شوند.

نتایج جدول نشان می دهد که تهیه سوبسیدهای هدفمند شده برای صنعت خطوط هوایی بر طبق اکثر ملاک ها مؤثرترین واکنشهای سیاسی هستند. سوبسید تولیدی خطوط هوایی از سایر انواع سوبسیدهای تولیدی در هر یک از شرایط به استثناء تعدادی از بیکاری های بخش های مالی تجاوز می کند. در صورتی که بیشترین کارایی در این موارد هرچند سوبسید خطوط هوایی توانایی پرداخت بیکاری های خارج از صنعت خطوط هوایی را ندارد باعث کاهش تقاضا از سوی توریست هایی می شود که از طریق هوایی مسافرت کرده اند. تهیه سوبسیدها برای هتل ها و دیگر بخشهای مالی اگرچه تأثیر کمتری نسبت به

سوبسید در خطوط هوایی دارد انصافاً در ارتقاء GDP و حفظ مشاغل در بخشهای مالی تأثیرگذار است. این سوبسیدها خصوصاً تأثیر بیشتری نسبت به سوبسیدهایی که جهت معاش و تفریحات در نظر گرفته می شوند دارند. در حقیقت سوبسیدهای آخر می توانند GDP و توازن نیروی کار و سرمایه را بدتر کنند چنان که این سوبسیدها کارگران را تشویق می کنند که از خطوط هوایی و صنایع مالی وابسته خارج شوند و بدین وسیله در این بخش بیکاری افزایش می یابد این موارد نشان می دهد که سوبسیدهایی که به طور ناچیز هدفمند شده اند نه تنها نمی توانند هزینه های توازن را کاهش دهند بلکه آنها را افزایش نیز می دهند.

بررسی تأثیرات سوبسیدبندی مصارف مسافرتی و توریسم نشان می دهد که تهیه سوبسیدها برای هزینه های مسافرتی هوایی تأثیر بیشتری نسبت به تهیه سوبسیدهای عمومی بیشتر برای همه ی انواع هزینه های مسافرت و گردشگری که توسط آیتم "همه ی گردشگری داخلی" نشان داده شده است دارد. نتایج مورد اخیر نشان دهنده ی تأثیرات مصارف مشروط با یک اعتبار مالیاتی برای هزینه های سفرهای هوایی، دریایی، ریلی، اتوبوس و یا ماشین های کرایه ای، هتل و مسافرخانه که در مورد یک طرح شش موردی TIRC خواسته شده می باشد.

چنین سوبسیدی به شکل نامناسبی اجرا می شود زیرا بر روی انواع هزینه هایی که پس از ۱۱ سپتامبر از دست رفته متمرکز نشده است. هزینه های توریستی روی سفرهای هوایی.

همین طور سوبسیدهایی که برای هزینه های همه ی مسافرتیهای داخلی در نظر گرفته شده اند بیشترین تأثیر را در GDP دارند (با وجود این که تأثیری در هزینه های توازن ندارند) چون مسافرتیهای تجاری به

عنوان یک ورودی در تولید در بخش های مختلف کارایی آن بخش ها را افزایش می دهند. سوبسیدگذاری سفرهای خارجی بیشترین تأثیر را روی کاهش هزینه های توازن و بیکاری دارند و بزرگترین تأثیر دوم را روی حفظ مشاغل در صنعت خطوط هوایی دارند. سوبسیدگذاری سفرهای خارجی مشاغل بیشتری را در صنعت خطوط هوایی به ازای هر یک میلیون سوبسید نسبت به سایر سوبسیدهای بسته شده بر روی هزینه های مسافرت و توریسم حفظ می کند. سوبسیدگذاری کلیه سفرهای هوایی تأثیرات حفظ مشاغل را به صورت یکنواختی در سرتاسر بخشهای اقتصادی و خطوط هوایی توسعه می دهد.

سوبسیدهای استخدام در خطوط هوایی انصافاً به همان اندازه که در مورد GDP و تأثیر بودجه بندی خالص کارایی دارند در بخش های تولیدی خطوط هوایی نیز کارایی دارند ولی فشار و تأثیر بیشتری نسبت به آن چه که انتظار می رود بر روی حفظ مشاغل در صنعت خطوط هوایی دارند. سوبسیدهای مفید و مناسب نقش مهمی را در مورد GDP و توازن عامل ایفا می کنند ولی درخصوص حفظ مشاغل بسیار بد عمل می کند هرچند هنگامی که فشارهای سیاسی چاره ناپذیری جهت کاهش بیکاری وجود دارد نیاز برای کاهش هزینه های توازن سرمایه نیز احساس می شود. سوبسیدهای سرمایه ای و استخدامی برای همه ی بخش های توریسم (خطوط هوایی، هتل ها و سایر مؤسسات مالی) به طور مشابه سوبسیدگذاری تولیدی ایجاد می شوند ولی با مفاهیم و پیچیدگی های استخدامی متفاوت.

کاهش مالیات مستقیم و هزینه های نظامی هر دو نسبتاً به مقدار کمی در شبیه سازی GDP توازن عامل و حفظ مشاغل را در بخشهایی که از ۱۱ سپتامبر تأثیر پذیرفته اند کاهش می دهند. اینها همچنین در روابط

بودجه بندی حجم کمی از کاهش مالیات و هزینه های نظام نسبت به سایر روشها از طریق افزایش صورتهای دیگر مالیاتی صورت می پذیرد را در بردارند و به صرفه نیستند.

به طوری که تأثیر بودجه ی خالص از هر یک میلیون دلار خرج شده به ۱- میلیون دلار نزدیک می شود. در حالی که این سیاست ها ممکن است در زمینه ی واکنش های دولتی نسبت به بحران اقتصادی عمومی بهتر عمل کنند ولی آنها ابزارهای مؤثری برای خنثی کردن رکود تقاضا در توريسم ناشی از ۱۱ سپتامبر نیستند.

Table 5

جدول ۵ تأثیرات حاشیه ای مجموعه ی واکنش های سیاسی مشابه را که از قبل از موقعیت ۱۱ سپتامبر شروع شد و در فقدان مداخله ی دولتی می باشد از طریق ATSSSA , ATSA نشان می دهد. هنگامی که GDP و تأثیر بودجه ی خالص شبیه سازی به نتایج مداخله ی قبلی بسیار شبیه باشند نتایج در جدول ۴ گزارش می شود و نتایج مرتبط با توازن عامل و حفظ مشاغل مشخصاً متفاوت هستند. یک سوبسید خطوط هوایی ۱ میلیون دلاری می تواند تأثیر حفظ مشاغلی در حدود ۴-۳۸ شغل پیش از ATSSSA داشته باشد. پس از ATSSSA در هر بخشی که سوبسید گذاری شده بود حفظ مشاغل حاشیه ای از این سوبسید به 27.8 شغل سقوط کرد.

تأثیرات استخدامی حاشیه ای که با سوبسیدهایی که دقیقاً مرتبط به صنعت خطوط هوایی نیستند از قبیل سوبسید "همه ی سفرهای داخلی" متحد شده اند، به صورت عمده تغییر نمی کنند. هرچند به طور قابل ملاحظه ای "سوبسید همه ی توريسم داخلی" که توسط طرح ۶ موردی TIRC مورد حمایت واقع می

شود تأثیر حفظ مشاغل بیشتری قبل از ATSSSA نسبت به واکنش های سیاسی دارد. هرچند این شکل از سوبسید هنوز به طور نامناسبی با سایر سوبسیدها مقایسه می شود.

#### ۶- نتایج

۳- از اهمیت مرکزی تنظیم بحران گردشگری در ابتدای این مقاله مطرح شده: اولین مسئله این بود که آیا رکود در فعالیت مرتبط با بحران به طور کامل بزرگ است که استحقاق قوانین جبران خسارت را داشته باشد، دوم اینکه بحران به طور کافی طولانی است که استحقاق قوانین جهت کم کردن هزینه های تنظیم را داشته باشد، سوم: چه نوع سیاستهایی می بایست اجرا شود. تحلیل صنعت توریسم و گردشگری در آمریکا و کاربرد مدل CGE در مورد حوادث ۱۱ سپتامبر، پاسخهای حقیقی به این سئوالات را فراهم نموده است. نتایج فراهم آمده از این مدل نشان می دهد که در غیاب سیاستهای جبران خسارت، حمله های تروریستی باعث کاهش CPP با تقریباً ۳۰ میلیون دلار با صنعت خطوط هوایی، به دنبال آن توسط هتلها و سایر مکانها داشته است که بصورت بدی تحت تأثیر قرار گرفته اند. مجموع ارقام بیکاری از نیم میلیون تجاوز می کند. بنابراین واضح است که رکود در این فعالیت، حقیقتاً دلیل مهمی برای توجه و رسیدگی است.

حجم تأثیرات مضر در بر گرفته از حوادث ۱۱ سپتامبر آنقدر بزرگ بود که هر امکانی را که مدت کوتاهی داشت ممانعت می کرد. علاوه بر این، بررسی آمارها مسافرتها ملی نشان داده است که کاهش های مربوط به ماه اکتبر، حتی بیشتر از ماه سپتامبر بود و این کاهش ها پایین تر از میانگین ماه های مشابه در سال قبل همچنان ادامه می یافت. انحطاطهای مربوطه در استفاده از نیروی کار و سرمایه در بخش های

تحت تأثیر، به ویژه خطوط هوایی و بنگاه های مالی، که با افزایشهای فوری در مصرفشان در جای دیگر، هماهنگ نیستند، در نتیجه نقص در اطلاعات، هزینه های انتقال عامل درون بخشی و سایر اختلافات درون بازار می باشد. به خاطر این دلایل، همراه با هزینه های اجتماعی بیکاری و جابجایی، راه مشخصی برای سیاستها وجود دارد تا هزینه های تنظیم مربوط به حوادث ۱۱ سپتامبر را کاهش دهد.

واکنشهای سیاسی به این بحران تحت ۲ دسته مورد بررسی و ملاحظه قرار می گیرند. دسته اول قوانین هزینه های کم جهت تثبیت امنیت و افزایش نقدینگی می باشند. این قوانین شامل تهیه اعتبارات و وامهایی می باشد که دربرگیرنده بازپرداختهای بعدی، قوانین برای محدودسازی بدهی مشاغل برای اعمال تروریستی، پرداختهای مالیاتی متفاوت و تخفیفهای مالیاتی کم هزینه، می باشد. دسته دوم شامل هزینه های مهم و بدلیل اینکه دولتها منابع اندکی دارند، سئوالی مطرح می کنند که کدام سیاست با سیاستهایی بیشترین تأثیر در هزینه را دارد. مثالهایی که شامل مخارج جبران خسارتها برای خطوط هوایی و قوانین می باشد که امنیت خطوط هوایی را افزایش می دهد. در ATSSA گنجانده می شود و پیشنهادهایی برای اعتبارات مالیاتی برای مصرف کنندگان یا کارگران در صنعت توریسم و گردشگری در برنامه شش موردی TIRC گنجانده می شود.

بررسی تأثیرات هزینه ای انواع مختلف واکنش سیاسی با استفاده از مدل توریسم CGE نشان داده است که انجام سیاستهای مدیریت بحران در کاهش تأثیرات مضر حوادث ۱۱ سپتامبر بسیار مؤثر بوده است. هرچند، تأثیرات مربوط به واکنشهای سیاسی متفاوت به صورت قابل ملاحظه ای فرق می کنند. نتایج ناشی از این مدل نشان داده است که سیاست کمک مستقیم به بخش خطوط هوایی در شکل سوبسیدها،

مناسبتین وسیله برای حل و فصل بحران صنعت توریسم و گردشگری در رابطه با اکثریت معیارهای

بررسی شده می باشد. سوبسیدهای مسافرت هوایی راه کمتر مؤثری برای تثبیت شغلها و نگهداری GDP

می باشد تا تهیه کمک به خود خطوط هوایی. تهیه کمک مالی برای مساعده در تثبیت شغلها در بخش

مساعده با هزینه منصفانه کم در رابطه با بودجه خالص دولت، بسیار مؤثر است. تأثیرات آن بر روی

GDP،  $\frac{2}{3}$  آنهایی که از کمک مالی تولیدی خطوط هوایی می باشد، است، اگرچه مقادیر نگهداری

تنظیم عامل پایینتر است. تأثیرات بر روی نگهداری مجموع مشاغل پایینتر از آنهایی است که از سوبسید

تولیدی خطوط هوایی ناشی می گردد زیرا بخش مساعده تأثیر کمتری نسبت به بخش خطوط هوایی

داشت و همچنین بر روی سفرهایی که مسافرت هوایی را شامل نمی شد، مورد استفاده قرار می گرفت.

پیشنهاد TIRC برای اعتبار مالیاتی شخصی برای مخارج صنعت توریسم و گردشگری دقیقاً با هزینه

کردن کل سفرهای موقتی برابر می باشد. این شکل از هزینه کردن در ارتباط با فشار بر روی GDP و

کاهش هزینه های تنظیم بی تأثیر می باشد.

نتیجه کلی این است که سوبسیدهای مستقیم این بخش که بیشترین تأثیر را از این بحران گرفته است،

کارآمدترین واکنش سیاسی هم در ارتباط با GDP و هم در ارتباط با تعداد حفظ مشاغل می باشد.

سیاستگذاران می بایست در تصمیم گیری های خود دقت کنند که به کدام بخش کمک کنند چون تهیه

سوبسیدها برای بخشهایی که نسبتاً تأثیری نپذیرفته اند می تواند برخلاف تولید ثروت باشد. این شکل از

افزایش در بیکاری و هزینه های تنظیم نشان داده است که سوبسید برای بخش تفریحات نیز در نظر گرفته



شده است نتیجه ی کلی مرتبط این است که سوبسیدهای تولید از سوبسیدهای مخارج مصرف کنندگان برای صنعت توریسم و گردشگری مفیدترند.

در خصوص حوادث ۱۱ سپتامبر تأمین خسارت خطوط هوایی ایالات متحده مناسب ترین سیاست بود ولو این که سطح پرداخت های جبران خسارت ATSSSA به خطوط هوایی به سهم بازار خطوط هوایی قبل از ۱۱ سپتامبر مرتبط بود.

یک شکل جایگزین سوبسید می تواند آنها را به سطح جاری خطوط هوایی خروجی مرتبط سازد. این مسئله مزیت تجهیز خطوط هوایی را با مشوق های دیگری به منظور کاهش قسمت های بلیط و در نتیجه تحریک حجم ترافیک را دارد. سیاست سوبسیدهای متعلقه به بنگاه های مالی به ویژه در تثبیت شغلها در

بخش متمرکز نیروی کار مفید هستند بنابراین سیاست یاری رساندن به هر دو این بخشها می تواند مورد بررسی قرار گیرد. اگرچه این نتیجه گیری ها مربوط به حوادث ۱۱ سپتامبر است اما محتمل است که

بتوانند به سایر انواع بحرانها در صنعت توریسم و گردشگری عمومیت داده شوند. بنابراین اگر به عنوان مثال هتل و بخش مایحتاج عمومی به شدت تحت تأثیر حوادث خاصی قرار بگیرند این احتمال وجود

دارد که سیاست سوبسیدهای مستقیم برای هتل ها و مایحتاج عمومی مؤثرترین واکنش باشد. بررسی تأثیرات مربوطه انواع مختلف واکنش های سیاسی به انواع گوناگون در کشورهای متفاوت می تواند

استفاده از یک روش مدلسازی شده مشابه به آنچه که در این مقاله به کار گرفته شده را الزام می نماید. تحقیق دیگری در این مسأله دولت ها و سازمانهای توریستی را برای فرمول سازی واکنش های سیاسی

شان یاری می کند تا بتوانند بحرانهای توریسم را مدیریت کنند و اشتغال و درآمد را در بهترین و مؤثرترین حالت حفظ کنند.