



«ایران» معضل دیرینه نظام اداری کشور را به بحث گذاشت

تله سیاست‌زدگی

برنده فرآیند طولانی مدت سیاست‌زدگی در کشور ما، مدیران یا چهره‌های وابسته به جناح‌ها هستند. مهم‌ترین بازنده وضعیت سیاست‌زدگی، مردم، کشور و نظام سیاسی و اداری ما هستند. وقتی راه‌حل مشکلات در رفت و آمد مدیران و این جای آن نشستن، دیده شود، اصل، ماهیت و واقعیت مسائل و مشکلات ما ناشناخته می‌ماند

			
عباس آخوندی:	امیررضا واعظ آشتیانی:	مجید شاکری:	محسن هاشمی رفسنجانی:
ماهیت دیوانسالاری	وابستگی جناحی جای	رقابت سیاسی به شیوه	حل مشکلات ساختاری
دلیل سیاست زدگی است	شایسته‌سالاری را گرفت	گذشته کارآمد نیست	وابسته به جناح‌ها نیست

شهردار کرمانشاه در گفت‌وگو با «ایران» مرجع تأیید هر طرحی در مناطق باستانی را میراث فرهنگی دانست

دل‌نگرانی برای طاق بستان

پروژه تله کابین هنوز مجوز نگرفته است

پژوهشگر ارشد انستیتوی شرق شناسی روسیه در گفت و گو با «ایران» تشریح کرد چرا کرم‌لین از مذاکرات ایران و آمریکا حمایت می‌کند؟	دبیرکل ستاد مبارزه با مواد مخدر در گفت‌وگو با «ایران» خبر داد آموزش پیشگیری از اعتیاد در مدارس
---	---

روایت باریکه

مصفی آرانی دبیر ایران اتلاین
روز گذشته اعلام شد که اسرائیل و آمریکا به دنبال طرحی به‌ظاهر بشردوستانه برای توزیع کمک در غزه هستند. جزئیات این طرح که توسط وب‌سایت عبری والا اعلام شد نشان می‌دهد، این طرح عملاً توطئه‌ای برای پایان نقش سازمان ملل و دیگر نهادهای امداد‌رسان شناخته‌شده بین‌المللی در نوار غزه است. چرا؟ چون گفته شده این کمک‌ها باید از طریق یک «بنیاد بین‌المللی» به دست مردم برسد که توسط «چهره‌های بشردوستانه» رهبری می‌شود و به شکل جالبی اسرائیل (یعنی دولت اشغالگری که این سطح از جنایت را انجام داده!) متعهد شده که نقاطی را در غزه برای توزیع کمک تعیین کند و یک شرکت خصوصی آمریکایی (!) حمل‌ونقل، توزیع کالا و تأمین امنیت را در داخل و اطراف نقاط توزیع انجام خواهد داد. همین‌طور که اسرائیل و آمریکا مشغول این حرف‌ها
بدون روتوش

عبرت دمشق
محمد محسن فایضی کارشناس مسائل فلسطین
عادی‌سازی با تل آویو را در پیش گرفت. در این راستا حکومت مستقر جدید دمشق دست به اقداماتی زد که به سود تل آویو بود. ارسال پیغام به تل آویو از طریق چند نماینده‌کنگره آمریکا، محدود کردن فعالیت جریان‌های فلسطینی (اعم از مخالف یا موافق حکومت جدید) در سوریه، جدید در مانع‌سازی در تسهیل حزب‌الله از مسیر سوریه و ایجاد درگیری با قبایل شیعی و نزدیک به حزب‌الله در برخی مناطق مرزی مهم‌ترین آنها بود. سکوت و عدم واکنش به حملات پرتعداد اسرائیلی‌ها در هفته‌های اول پس از سقوط بشار، این رزمه را ایجاد کرد که جولانی

آگهی فروش املاک و مستغلات به صورت مزایده عمومی
رجوع به صفحه ۱۱
ایران online www.ion.ir www.ion.ir بایران آنلاین، آنلاین باشید

مزایده عمومی شماره ۱۴۰۴/۲ املاک مازاد بانک ملت شرکت توسعه بازرگانی و فروشی ماد پاوکالت از پانگ ملت
جهت مشاهده جزئیات مزایده اسکن نمائید
www.maadmellat.ir

- یکشنبه ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۴
- ۶ ذیقعه ۱۴۴۶
- ۴ می ۲۰۲۵
- سال سی و یکم
- شماره ۸۷۳۰
- صفحه ۱۶

Iran Newspaper

ISSN1027-1449

Keytitle: IRAN (Tehran)

irannewspaper.ir

ایران

تیتربهای امروز
اسرائیل بیش از ۲۰ نقطه در سوریه را هدف قرار داد
هدف تجزیه سوریه است؟
نگاهی به کارنامه هنری ناصر چشم‌آذر که امروز هفتمین سالروز سکوت ابدی اوست

به یاد خالق «باران عشق»

- محمد صالح‌علا:
- پس کی می‌رسند انگورها**
- نسیم قاضی‌زاده:
- اهل ملودی بود**



کیش ایر، بال پرواز منطقه آزاد تجاری کیش

است به جای افزایش بهره‌وری، به کاهش کیفیت خدمات با ورشکستگی شرکت بینجامد. از سوی دیگر، شرکت‌های خصوصی ممکن است به دلیل فشارهای مالی، سرمایه‌گذاری در نوسازی ناوگان یا آموزش پرسنل را محدود سازد. بررسی نمونه‌هایی مانند حاکمیت دولتی و قانون‌گذاری در شهر دویپ (امارات متحده عربی) نشان می‌دهد که حفظ کنترل دولتی بر شرکت‌های هواپیمایی مرتبط با مناطق آزاد، به تقویت جایگاه آنها به‌عنوان قطب‌های تجاری کمک شایانی کرده است. شرکت هواپیمایی امارات، با وجود هدف تجاری، همواره به‌عنوان بازوی استراتژیک دولت دویپ در جذب گردشگر و سرمایه عمل کرده است. این الگو می‌تواند برای کیش نیز الیهام بخش باشد. شکی نیست ذات خصوصی‌سازی اصلی مناسب و نیاز قطعی اقتصادی در کشورهای توسعه یافته است. با این حال شوه‌های نامناسب اجرای خصوصی‌سازی در کشور دویپ در مواردی حتی شرکت‌های سودده دولتی را نیز وارد وضعیت بحرانی کرده است. در عین حال، به جای واگذاری کامل، سازمان منطقه آزاد کیش می‌تواند به مدیریت کردن مدیریت شرکت هواپیمایی از طریق مشارکت با سرمایه گذاران خصوصی (بدون انتقال مالکیت) یا حتی فروش بخشی از سهام این شرکت به کیشوندان که مالک حقیقی آن هستند بپردازد. ایجاد شراکت‌های استراتژیک، جذب فن‌آوری‌های روز و افزایش شفافیت مالی از جمله راه‌هایی است که گارایی شرکت را بدون از دست دادن کنترل استراتژیک افزایش می‌دهد.

یکی بر ناوگان مسافری توج به ناوگان هوایی باری علاوه بر عوامل مهم در گسترش و توسعه اقتصاد و بحث صادرات و واردات است. یکی از مشکلات فعلی ناوگان هوایی عدم توجه بنیادین به بحث بار هوایی است که دلیل اصلی آن کاهش رشد اقتصادی کشور به علت وجود تحریم‌های همه‌جانبه در چند دهه اخیر است. اگر به فکر توسعه اقتصادی و افزایش ظرفیت صادرات و واردات از طریق جزیره کیش باشیم، مسلماً نه‌تنها واگذاری شرکت هواپیمایی کیش اقدامی مناسب نخواهد بود بلکه علاوه بر حفظ ناوگان فعلی و گسترش و نوسازی ناوگان مسافری بر توسعه توجّه ضروری به خرید هواپیمای کارگو و گسترش ظرفیت این بخش مهم در صنعت هوانوردی نیز داشته باشیم. در واقع کیش‌ایر جزو معدود شرکت‌های هوایی خمد در جهان است که می‌تواند با هماهنگی بیشتر با اندادهای مناسب در میان شرکت‌های هوایی ایرانی است نیز بهره‌برده که هم برای فرودگاه و هم شرکت هواپیمایی یک ارتباط بر-برد-محسوب می‌گردد.

لکته دیگری که باید به آن توجه شود این است که در سال‌های گذشته کیش‌ایر نتوانسته است با پیش گرفتن مسیر پیشرفت ناوگان عملیاتی خود را از تنها دو فروند هواپیمای ۹ فروند هواپیمای فعال برساند که البته یک فروند هواپیمای ایرباس ۳۲۱ مدرن دیگر این شرکت نیز مراحل تعمیرات سنگین خود را در داخل کشور آغاز کرده است. فعال بودن ۹ فروند هواپیمای از میان ۱۲ هواپیمای ملکی آملی فوق‌العاده مناسب در میان شرکت‌های هوایی ایرانی است و هواپیمایی کیش را به ایرانی‌ترین سودده میل ساخته است. نتیجه گیری

خصوصی‌سازی شرکت هواپیمایی کیش، بدون توجه به پیوند ناگسستنی آن با اهداف توسعه‌ای منطقه آزاد،

تضمینی کوتاه‌بینانه است. این شرکت نه تنها یک نهاد اقتصادی، بلکه ابزار برای تحقق آرمان‌های بلندمدت

جزیره زیبای کیش در جایگاه یک قطب گردشگری و

تجاری است. به جای واگذاری، تقویت نهادهای نظارتی،

به کارگیری مدیران متخصص و بهره‌گیری از مدل‌های نوین

مشارکت عمومی-خصوصی می‌تواند راهکاری متعال برای

حفظ منافع منطقه آزاد کیش و افزایش بهره‌وری باشد.

دولت و مجلس باید با بازنگری در سیاست خصوصی‌سازی،

استثنائاتی منطقی را برای شرکت‌های استراتژیک مناطق آزاد

قائل شوند.

شرکت هواپیمایی کیش، به‌عنوان بخشی از زیرساخت‌های حیاتی این منطقه، نه تنها عامل اتصال این جزیره به شبکه حمل و نقل ملی و بین‌المللی است، بلکه به‌عنوان ابزاری استراتژیک در تحقق اهداف توسعه منطقه عمل می‌کند. اخیراً تصمیم دولت برای خصوصی‌سازی این شرکت، نگرانی‌هایی را درباره تهدید جایگاه کیش به‌عنوان یک قطب اقتصادی برانگیخته است.

مناطق آزاد تجاری با تکیه بر معافیت‌های مالیاتی، تسهیل مقررات و جذب سرمایه‌گذاری، به موتورهای رشد اقتصادی کشور تبدیل می‌شوند. شرکت هواپیمایی کیش با برقراری پروازهای منظم و مقرون به صرفه به مقاصد داخلی و بین‌المللی، پرتسترز ورود گردشگران، سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی به کیش است. خصوصی‌سازی این شرکت ممکن است به تغییر اولویت‌ها از «توسعه منطقه ای» به «حداکثرسازی سود» منجر شود. تجربه خصوصی‌سازی در سایر بخش‌ها نشان داده است که کاهش پروازها به مقاصد کم‌بازده اما حیاتی (مانند شهرهای کمتر برخوردار)، افزایش قیمت بلیت و بی‌توجه به نقش اجتماعی-اقتصادی ایران، پیامدهای محتمل این تصمیم هستند.

با گذر از دوران پایدی کرونا بار دیگر صنعت گردشگری به یکی از مهمترین و بزرگترین عوامل رشد اقتصادی جهانی تبدیل شده است. اثبات این مدعا را می‌توان به خوبی در شاخص‌های توسعه اقتصادی کشورهای منطقه پیورژه کشورهای ترکیه و امارات متحده عربی مشاهده کرد. وسعت پهناور کشور ما و فاصله زیاد جزیره کیش از سرزمین اصلی یکی از عوامل است که لزوم تأمین پروازهای اختصاصی را به این ناحیه راهبردی اقتصادی از کشور مشخص می‌سازد.

هم‌زمان گسترش پروازهای منطقه‌ای کیش‌ایر به کشورهای حوزه خلیج فارس همانند امارات متحده عربی سبب حضور گردشگران داخلی و خارجی و گسترش و رشد مبادلات اقتصادی و تجاری میان ایران، به خصوص منطقه آزاد تجاری کیش و کشورهای همجوار گردید. ضمن آنکه پس از مدتها توجّه ایران‌بان خارج از کشور نیز به امکان سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد تجاری و جزایر زیبای ایرانی جلب گردید. برگزاری جشنواره‌های ویژه و هجوم گردشگران و مسافران ایرانی و خارجی در تعطیلات نوروز و تابستان نشان می‌داد که علی‌رغم آب و هوای گرم جزیره در این فصول، توجّه منطقی به صنعت گردشگری می‌تواند تا چه میزان در رشد و توسعه بازارهای جدید‌الاحداث و مهاجرت گسترده و افزایش جمعیت و رشد و توسعه اقتصادی و صنعتی این تگین ارزشمند خلیج فارس تأثیر داشته باشد.

در ادامه شرکت هواپیمایی کیش با کنترینگ اختصاصی و باکیفیت و همچنین در اختیار داشتن زیرساخت‌های گردشگری همانند مالکیت هتل‌های فارابی و آریان

توانست خدمات خود را در زمینه توسعه این صنعت مهم در

جزیره زیبای کیش توسعه دهد.

با این حال در چند سال گذشته عوامل مختلفی همانند ضعف مدیریت، افزایش تحریم‌ها و خالت‌های سیاسی

سبب گردید تا هواپیمایی کیش از دوران پیشرفت خود

فاصله بگیرد و حتی در مقطعی تعداد هواپیمایهای فعال

کیش‌ایر به تنها دو فروند رسیده و به شرکتی زیان‌ده مبدل

گرد. همین امر سبب شد تا شرکت هواپیمایی کیش نیز

در فهرست واگذاری‌های سازمان خصوصی‌سازی قرار گیرد

که البته خوشبختانه این امر اکنون برای بررسی‌های بیشتر

به تعویق افتاده است.

اما آبا خصوصی‌سازی و پاک کردن اصل موضوع بهترین

راهکار برای جبران زیان‌ده بودن شرکت هواپیمایی کیش

بوده است؟ آیا وجود هواپیمایی کیش برای سازمان منطقه

آزاد یک نعمت است یا معضل؟! در ادامه تلاش خواهیم

کرد به این پرسش پاسخ دهیم.

منطقه آزاد تجاری کیش به‌عنوان یکی از کانون‌های مهم

اقتصادی و گردشگری ایران، همواره نقشی کلیدی در توسعه

منطقه‌ای و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی ایفا کرده است.

بنگاه
محمد جعفر کبیری
مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش

۲۴ آذرماه سال ۱۳۷۰ شرکت هواپیمایی کیش به‌منظور توسعه گردشگری و همچنین افزایش ارتباط گردشگری و اقتصادی میان جزیره زیبای کیش و شهرهای بزرگ ایران و کشورهای مهم منطقه تأسیس گردید. هر چند این شرکت هوایی در ابتدا با چند فروند هواپیمای استیجاری روسی کار خود را آغاز کرد ولی تا سال ۱۳۷۶ توانست ناوگان خود را به ۱۰ فروند هواپیمای افزایش دهد و خیلی زود جایگاه خود را در بازار پرتعش صنعت هوانوردی ایران که در آن زمان شاهد شکسته شدن انحصار خدمات هوایی در کشور بود تثبیت نماید. در این زمان بود که بحث خرید هواپیمای در دستور کار مدیران این شرکت هواپیمایی قرار گرفت.

دهه هفتاد و دهه هشتاد شمسی را می‌توان دوران اوج شکوفایی شرکت هواپیمایی کیش دانست. خرید هواپیمایهای غربی همانند هواپیمای هلندی فوکر ۵۰ و فوکر ۱۰۰ در کنار هواپیمایهای روسی یوئولف ۱۵۲ و پاک که در آن زمان عمده ناوگان شرکت‌های هواپیمایی نوظهور ایران را شکل می‌داد سبب گردید تا شرکت هواپیمایی کیش بتواند خود را به‌عنوان یکی از بزرگترین بازوهای صنعت گردشگری کشور مطرح سازد.

هم‌زمان گسترش پروازهای منطقه‌ای کیش‌ایر به کشورهای حوزه خلیج فارس همانند امارات متحده عربی سبب حضور گردشگران داخلی و خارجی و گسترش و رشد مبادلات اقتصادی و تجاری میان ایران، به خصوص منطقه آزاد تجاری کیش و کشورهای همجوار گردید. ضمن آنکه پس از مدتها توجّه ایران‌بان خارج از کشور نیز به امکان سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد تجاری و جزایر زیبای ایرانی جلب گردید. برگزاری جشنواره‌های ویژه و هجوم گردشگران و مسافران ایرانی و خارجی در تعطیلات نوروز و تابستان نشان می‌داد که علی‌رغم آب و هوای گرم جزیره در این فصول، توجّه منطقی به صنعت گردشگری می‌تواند تا چه میزان در رشد و توسعه بازارهای جدید‌الاحداث و مهاجرت گسترده و افزایش جمعیت و رشد و توسعه اقتصادی و صنعتی این تگین ارزشمند خلیج فارس تأثیر داشته باشد.

در ادامه شرکت هواپیمایی کیش با کنترینگ اختصاصی و باکیفیت و همچنین در اختیار داشتن زیرساخت‌های گردشگری همانند مالکیت هتل‌های فارابی و آریان توانست خدمات خود را در زمینه توسعه این صنعت مهم در جزیره زیبای کیش توسعه دهد.

با این حال در چند سال گذشته عوامل مختلفی همانند ضعف مدیریت، افزایش تحریم‌ها و خالت‌های سیاسی سبب گردید تا هواپیمایی کیش از دوران پیشرفت خود فاصله بگیرد و حتی در مقطعی تعداد هواپیمایهای فعال کیش‌ایر به تنها دو فروند رسیده و به شرکتی زیان‌ده مبدل گرد. همین امر سبب شد تا شرکت هواپیمایی کیش نیز در فهرست واگذاری‌های سازمان خصوصی‌سازی قرار گیرد که البته خوشبختانه این امر اکنون برای بررسی‌های بیشتر به تعویق افتاده است.

اما آبا خصوصی‌سازی و پاک کردن اصل موضوع بهترین

راهکار برای جبران زیان‌ده بودن شرکت هواپیمایی کیش

بوده است؟ آیا وجود هواپیمایی کیش برای سازمان منطقه

آزاد یک نعمت است یا معضل؟! در ادامه تلاش خواهیم

کرد به این پرسش پاسخ دهیم.

منطقه آزاد تجاری کیش به‌عنوان یکی از کانون‌های مهم

اقتصادی و گردشگری ایران، همواره نقشی کلیدی در توسعه

منطقه‌ای و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی ایفا کرده است.