

یادداشت روز ...

ضرورت رعایت اخلاق حرفه ای در سازمان‌ها

عالمه خسروی



در دوره کنونی، سازمان‌ها جایگاه برجسته‌ای در ساختار فرهنگی و اجتماعی جوامع پیدا کرده‌اند. بسیاری از فعالیت‌های اساسی و حیاتی مربوط به زندگی مردم در سازمان‌ها انجام می‌شود و زندگی بدون وجود سازمان‌های گوناگون، تقریباً ناممکن است. با وجود این، دستیابی به موفقیت و پیشرفت همه‌جانبه و تأمین رفاه و آسایش، به‌صرف و چودسازمان‌ها تنها نمی‌گردد. بلکه برای این منظور به سازمان‌های کارآمد و اثر بخش نیاز است و برای آنکه سازمان‌ها بتوانند در محیط خود پایدار بمانند و در بلندمدت نیز قادر باشند با محیط خود سازگار شده و پیوسته توانایی‌های لازم را برای بقای خود ایجاد کنند و گسترش دهند، لازم است از سلامت سازمانی برخوردار باشند.

اخلاق به‌عنوان تنظیم‌کننده روابط میان انسان‌ها، کلید اساسی در ایجاد سلامت سازمانی است. نقش اخلاق در عملکرد دها و رفتارها، در تصمیم‌گیری‌ها و انتخاب‌ها و در برخورد‌ها و ارتباطات، مهم و تعیین‌کننده است و رمز بقا و دوام هر کسب و کاری، رعایت اصول اخلاق حرفه‌ای در آن است. به‌گونه‌ای که امام علی (ع) نیز در خطبه ۱۷۶ نهج البلاغه می‌فرماید: «نسبت به اخلاق حساس باشید. بیان معنا که اگر اخلاق زیر پا گذاشته شود؛ هیچ چیز سالم نمی‌ماند، نه اعتقادات، نه زندگی، نه سیاست، نه اجتماع و نه هیچ ارزش دیگری.

اخلاق حرفه‌ای مجموعه‌ای از کنش‌ها و واکنش‌هایی اخلاقی پذیرفته‌شده و قابل قبولی است که از سوی سازمان‌ها یا مجامع و انجمن‌های حرفه‌ای مقرر می‌شود تا مطلوب‌ترین روابط اجتماعی ممکن را برای اعضای خود و نفع‌اند دیگر در اجرای وظایف و مسئولیت‌های حرفه‌ای فراهم آورد. امروزه اخلاق و رفتار حرفه‌ای مبتنی بر آن، از چنان اهمیتی برخوردار شده که حتی شرکت‌های بزرگ تجاری-صنعتی نیز در قالب مسئولیت‌های اجتماعی، خود را پایبند نوعی اخلاق حرفه‌ای می‌دانند و آن را در قالب این رفتار حرفه‌ای یا منشور اخلاقی سازمان، به‌عنوان راهنمای عمل مدیران و کارکنان خود یا سو و مهم‌ترین استراتژی‌های سازمان در روابط خود با مشتریان از سوی دیگر مطرح و منتشر می‌نمایند. همانطور که می‌دانیم دامنه تأثیر سازمان‌ها بر شئون مختلف زندگی انسان‌ها، بسیار گسترده است. این نهادها، در متن محیط اجتماعی می‌رویند و می‌بالند و به همین دلیل، به عنوان سیستمی پیچیده، همواره در تعامل مستقیم با محیط درونی و بیرونی خود هستند و موفقیت‌شان، در گرو نحوه برقراری ارتباط و تعامل درست با محیط است. موضوع اخلاق حرفه‌ای از همین تعامل سرچشمه می‌گیرد و ماهیت آن به چگونگی سامان‌دهی رفتار ارتباطی سازمان، به‌عنوان شخصیتی حقوقی با محیط برمی‌گردد.

بر این اساس، اخلاق حرفه‌ای، تأثیر چشم‌گیری بر روی فعالیت‌ها و نتایج عملکرد سازمان دارد. اخلاق حرفه‌ای، بهره‌وری را افزایش می‌دهد، ارتباطات را بهبود می‌بخشد و درجه ریسک را کاهش می‌دهد؛ زیرا هنگامی که اخلاق حرفه‌ای در سازمان حاکم است، جریان اطلاعات به راحتی تسهیل می‌گردد و مدیران قیل از ایجاد حادثه، از آن مطلع می‌گردند. لذا اخلاق حرفه‌ای، نقش راهبردی در موفقیت معطوف به آینده سازمان دارد و دوری از آن سازمان‌ها را ساخت آسیب‌پذیر و متضرر می‌سازد. لازم به ذکر است که در شکل‌گیری اخلاق حرفه‌ای، سه دسته عوامل فردی، سازمانی و فراسازمانی دخیل هستند. عوامل فردی شامل اخلاق شخصی، خودشناسی و خودکنترلی است که به‌عنوان مایه اصلی زمینه‌های اخلاق حرفه‌ای مدیران اخلاقی در سازمان می‌باشد و از آنجا که نیروی انسانی، چه به صورت فردی و چه به صورت گروهی و در تعامل با دیگران، هم‌چنان مهم‌ترین عامل ایجاد مزیت رقابتی در سازمان‌ها به‌شمار می‌آید؛ لذا تفاوت افراد در مورد درستی یا نادرستی کارها، بر کیفیت و کیفیت عملکرد آنان و به تبع آن، عملکرد سازمان و در نتیجه موفقیت آن به شدت تأثیر دارد. دسته دوم، عوامل سازمانی که شامل ضوابط و مقررات سازمانی و چگونگی اجرای آنها، فرهنگ سازمانی و ساختار سازمانی می‌باشد که مدیریت اخلاقی را نهادینه می‌کند و دسته سوم، عوامل فراسازمانی که شامل دولت، شرایط اقتصادی، محیط کاری و محیط‌های بین‌المللی می‌باشد و موجب جهت‌گیری مدیران اخلاقی شده و نهایتاً مدیریت اخلاق را در سازمان، کاربردی و عملی می‌سازد. اخلاق حرفه‌ای می‌تواند از راه‌های سه‌گانه سالیاری و در نظر داشتن صلاحیت‌های حرفه‌ای و اخلاقی در بکارگیری نیروها، تنظیم بهتر روابط، کاهش اختلافات و تعارضات، افزایش جو تفاهم و همکاری و نیز کاهش هزینه‌های ناشی از کنترل، عملکرد سازمان‌ها را متحول سازد. به علاوه هوش اخلاقی مدیران سازمان، کارکنان، عملکرد افزایش می‌دهد و مسئولیت‌پذیری بیشتر آنان شده و به‌یچود کارایی فردی و گروهی می‌انجامد. هم‌چنین رعایت اخلاقیات در برخورد با نفع‌اند داخلی و بیرونی، باعث افزایش مشروعیت اقدامات سازمان و سرانجام موجب بهبود سودآوری و مزیت رقابتی می‌شود. از این رو ضرورت دارد مدیران در جهت ارتقای اخلاقی سازمان‌ها، گام‌های زیر را بردارند.

بدیهی است که هر عملکرد در حوزه حرفه‌ای با توجه به فرهنگ حاکم و نوع تعلقات دینی، مذهبی و رفتاری اقوام مختلف، تفاوت خواهد داشت. بویژه در دنیای حاضر که کسب و کار در آن به گونه‌ای شگفت‌انگیز و متفاوت توسعه یافته، عمیق شده و نوآوری با توجه به تغییرات سریع تکنولوژی، حالتی خیره‌کننده پیدا کرده است.

نماینده مجلس اعلام کرد:

اولین محموله خودروهای کار کرده اوایل شهریور وارد کشور می‌شود

اقتصاد کیش – جلال رشیدی کوچی نماینده مجلس در مورد چگونگی واردات خودروهای کار کرده گفت: در قانون آمده است که یک ماه پس از ابلاغ دولت باید آیین نامه را تدوین و تنظیم کند که این هفته با توجه به ابلاغ قانون باید تنظیم آیین نامه توسط وزارتخانه‌های ذیربط شروع می‌شود.

نماینده مردم دشت گفت: نگاه‌مادر این قانون این است که دولت به جای اینکه تعرفه‌ها روی حجم موتور تعیین کند تعرفه‌ها را روی قیمت خودرو تعیین کند. یعنی خودرویی که قیمت کمتری دارد تعرفه کمتری و خودرویی که قیمت بالاتری دارد تعرفه بالاتری داشته باشد. همچنین محدودیت‌های که در آیین نامه خودروهای نو به کار برمدل حجم موتور و سقف موتور را نباید داشته باشد تا بازار بتواند خودش را تنظیم کند. وی افزود: در قانون سامانه‌های صنعت خودرو آمده است به ازای هر خودروی وارداتی یک خودرو اسقاط شود که در همان قانون آمده است به ازای هر چهار خودرویی که خودرو ساز تولید می‌کند باید یک خودرو اسقاط شود اما خودرو ساز آمده است رازینی کرده است و گفته معادل مالی آن یک خودرو را به محیط زیست می‌دهم چون این با هدف کاهش آلودگی است و خودرو را اسقاط نمی‌کند. رشیدی کوچی افزود: ما نگران این موضوع هستیم که قیمت خودروهای اسقاطی در این داستان بالا نرود. الان نزدیک بیست میلیون خودرو فرسوده که قابلیت اسقاط داشته باشند در کشور داریم به علاوه ۱۵ تا ۲۰ میلیون هم موتورسیکلت داریم. اینجا هم می‌توان این احتمال را داد که با توجه به تعداد بالای خودروهای اسقاطی این شرایطی که برای خودروهای کهنه و فرسوده وجود آمد اینجا هم به وجود آید و قیمت خودروهای که قابلیت اسقاط دارند بالا برود.

عضو کمیسیون امور داخلی و شوراها در مورد زمان دقیق واردات خودروهای نو و کار کرده گفت: ما بین سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۷ که واردات خودرو داشتیم تقریباً ۲۰۰ هزار خودرو وارد کردیم و همین تعداد خودرو بازار را تنظیم می‌کرد چون فشار از بار دوش خودرو ساز بر می‌داشت. همین امر باعث می‌شد خودرو ساز بتواند به تعهدش بهتر عمل کند. خودرویی که قیمت به‌بازار بدهد، الان در قانون سقفی برای تعداد خودروی نگذاشتیم و دولت هم سقفی نگذاشته است و بازار باید خودش را تنظیم کند. یعنی خط‌نشان را فکر می‌کنم اگر سنگ اندازی اتفاق نیفتد خیلی زود اولین محموله‌های خودروهای نو و کار کرده یعنی اوایل شهریور وارد کشور شود.

مدیر کل گردشگری شورای عالی مناطق آزاد:

برای سفر به مناطق آزاد وام می‌دهیم



با وجود نقدهایی که به مدیریت گردشگری در مناطق آزاد می‌شود کمیوهایی که در بخش زیرساخت

ایمن مناطق وجود دارد، اما محمدرضا میرتلاش قلعه-مدیر کل گردشگری دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی-معتقد است گام‌های جدی برای اصلاح این وضعیت برداشته شده است تا از سلیقه‌محوری‌ها فاصله گرفته و گردشگری ریل‌گذاری شود. بر همین اساس هم امسال ۷۰ میلیارد تومان برای بودجه گردشگری مناطق آزاد در نظر گرفته شده که گفته وی برای نخستین بار بودجه مستقلی به گردشگری

و میراث فرهنگی مناطق آزاد اختصاص یافته است. مدیر کل گردشگری دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی، هر چند این بخش را مسئول رفع مشکلات حمل و نقل مناطق نمی‌داند، پاسخی برای گرانی هزینه سفر به مناطق آزاد و دسترسی‌های محدود به این مناطق ندارد، اما می‌گوید برای برقراری سفر توریستی دریایی بین مناطق آزاد جنوب ایران و عمان و همچنین افزایش پروازهای بین‌المللی مذاکراتی شده است.

محمدرضا میرتلاش همچنین بر روی سبش‌هایی درباره کاهش حجم سرمایه‌گذاری‌ها در بخش گردشگری مناطق آزاد، ترددهای بین‌المللی، سفر بدون ویزا به مناطق آزاد ایران، مشقوق‌های سرمایه‌گذاری و سفر و چالش‌های تبلیغات پاسخ‌داد.

مشروح گفت‌وگوی انجام شده با مدیر کل گردشگری دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد را بخوانید: در ایران نخستین منطقه آزادی که تعریف شد، کیش بود و پس از آن سایر مناطق اضافه شدند و در حال حاضر هفت منطقه آزاد اجرایی شده که شامل چابهار، قشم، کیش، اروند، ارس (جلفا)، ماکو و انزلی می‌شود. علاوه بر این، هفت منطقه دیگر به تازگی اضافه شده که در حال تعیین هیأت‌مدیره و مدیر عامل است که مهران، قصر شیرین،

اینچه برون، بانه، میروان و اردبیل از آن جمله است. در تمام دنیا به‌ویژه جغرافیایی مناطق آزاد را در جایی تعریف می‌کردند که بکر باشد و البته جاذبه و جمعیت خاصی نداشته باشد و صرفاً اقتصادی باشد، اما در کشور ما مناطقی آزاد در نقاطی تعریف شده‌اند که جمعیت محلی دارد مثل اروند که بزرگترین منطقه به لحاظ جمعیتی در بین مناطق آزاد است و یا ماکو که دومین منطقه آزاد به لحاظ وسعت جغرافیایی است که سه شهرستان را دربر می‌گیرد و یا قشم که ۷۰ درصد آن منطقه آزاد است و باقی محدوده آن، منطقه ویژه اقتصادی است.

منطقه ویژه اقتصادی معمولاً در سرزمین اصلی تعریف می‌شود، که بر این اساس بالغ بر ۷۷ منطقه ویژه اقتصادی داریم.

در مناطق آزاد منابع درآمدی و تکالیف مختلفی تعریف شده است. مطابق با پیش‌بینی‌ها در سند مناطق آزاد، گردشگری دومین منبع درآمدی به‌شمار می‌آید، به این دلیل که در مناطق آزاد ورود بدون ویزا است و جاذبه به وفور وجود دارد. علاوه بر این، ارتباط و هم‌مرز با کشورهای اطراف بدون محدودیت یک امتیاز به‌شمار می‌آید، که البته گاهی چالش‌های سیاسی روی این ارتباط تأثیر می‌گذارد. سواقی قدمت تاریخی که در کیش شواهد آن موجود است، طبیعت بی‌پایان قشم و وجود نخستین ژئوپارک خاورمیانه در این جزیره و حضور بومی‌ها، جاذبه دیگر مناطق آزاد به‌شمار می‌آید. در کنار همه این ظرفیت‌ها، در چابهار بالغ بر ۱۶ غذای محلی، در قشم هفت نوع غذای محلی و در کیش هفت نوع غذای محلی شناسایی شده است. منطقه آزاد انزلی علاوه بر پیوستگی دریا و جنگل، به سبب قرار گرفتن در مسیر گذر جنوب است. علاوه بر تمام این جاذبه‌ها، ظرفیت خرید در مناطق آزاد وجود دارد و بالغ بر ۳۳ درصد صادرات و واردات کشور در بستر گمرکی این مناطق انجام می‌شود.

با وجود چنین ظرفیتی با این پرسش مواجهیم که گردشگری چقدر برای مناطق آزاد در اولویت است؛ چرا که سیاست‌ها و برنامه‌های مناطق آزاد، به جز کیش چندان روی گردشگری متمرکز نیست و سرمایه‌گذاری‌ها با ظرفیت تعریف‌شده مطابقت ندارد. بخشی در زمینه کیش که اولویت نخست آن گردشگری است، به دلیل تغییرات پی‌درپی مدیریت در سال‌های اخیر، روند شد و توسعه آن با چالش مواجه شده است و به همین واسطه، برنامه‌ریزی درست و اصولی برای جذب گردشگر ندارد و حتی دسترسی به این مناطق، به ویژه کیش، گران و سخت شده و ظاهراً هیچ برنامه‌ای برای سامان‌دهی گردشگری مناطق آزاد وجود ندارد؟

با توجه به این سوال، فکر می‌کنم درباره سیاست‌مداری گردشگری در کشور مدیریت گردشگری در مناطق آزاد نگاه اشتباه و سه‌بعدی ایجاد شده است. ما هیچ خط ایرلاینی در مناطق آزاد نداریم و قیمت‌های این حوزه به مناطق آزاد ارتباطی ندارد. در دولت سیزدهم، در حوزه گردشگری مناطق آزاد تمام تلاش این بود که چند گام جدی برداشته شود و ورود دقیق و عمیق در «هویت محور



یکشنبه ۸ مرداد ۱۴۰۲، ۱۲ محرم ۱۴۴۵، ۲۰ جولای ۲۰۲۲، شماره ۴۲۶۵، صفحه ۳

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش:

کمبود پروازهای ورودی به کیش رفع می‌شود



اقتصاد کیش – مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش در نشست هم‌اندیشی با نمایندگان حوزه‌های مختلف گردشگری، از تدوین برنامه‌های راهبردی در راستای رونق بخشی به کسب و کارها در این منطقه خبر داد.

به گزارش توسعه کیش، در این جلسه هم‌اندیشی که در محل سازمان برگزار شد، ضمن بررسی مشکلات و موانعی پیش رو در حوزه فعالیت مراکز تجاری با رویکرد رونق بخشی به کسب و کارها گفتگو و تبادل نظر شد.

بنابراین گزارش «کمبود پروازهای ورودی به کیش، رونق گردشگری و هموارسازی جذب گردشگران خارجی، بررسی مشکلات گمرکی و ورود کالا، لغو مالیات بر ارزش افزوده و اجرای قانون همکاری و تعامل دستگاه‌های دولتی با بخش خصوصی از جمله موضوعات مطرح شده در این نشست بود.

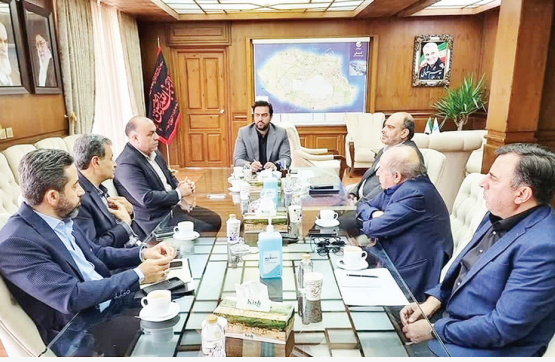
مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش ابرگزاروی رویدادها و جشنواره‌های جذاب، برپایی نمایشگاه‌های تخصصی و برجسته‌سازی جاذبه‌های کیش برای بازارهای هدف داخلی و خارجی را از مولفه‌های اصلی رونق بخشی به حوزه گردشگری کیش برشمرد و بر اجرایی‌شدن محورهای توسعه صنعت گردشگری جزیره تأکید کرد.

رحیم سرهنگی در خصوص این که سازمان منطقه آزاد کیش خود را بخشی از بدنه جامعه اقتصادی و گردشگری کیش می‌داند، خاطر نشان کرد: همه متعهد هستیم در زمینه پیشرفت و توسعه کیش از هیچ تلاشی فروگذار نکنیم.

سرهنگی با اشاره به مشکلات ناشی از کاهش پروازها، بیان داشت: در مذاکره‌ای با وزارت راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان هواپیمایی کشوری و تمام طرف‌های مؤثر در بهبود این وضعیت، موضوعات مربوطه را پیگیری می‌کنیم.

وی افزود: با دوریکردن درازمدت و کوتاه‌مدت برنامه‌های مدون در دستور کار قرار گرفته و حضور ایرلاین‌ها در کیش و اعطای مشوق به آنها از جمله برنامه‌های راهبردی سازمان منطقه آزاد کیش در این زمینه است و به نتایج خوبی هم رسیدیم. رییس هیات مدیره سازمان منطقه آزاد کیش، گفت: با فعال‌تر شدن و مشارکت بیشتر بخش‌های خدماتی و آژانس‌ها هایدواریم سازمان هواپیمایی کشوری و ایرلاین‌ها نیز رویکرد متعادل و مثبتی به حمل و نقل حوزه گردشگری داشته باشند.

سرهنگی، خاطر نشان کرد: با تمرکز بیشتر بر رفاه حال کیشوندان، امتیازات خوبی که کارت کیشوندی به ویژه در زمینه استفاده از حمل و نقل هوایی اختصاص خواهد یافت.



مراقب باشیم:

۹،۸ نشود



اقتصاد کیش – در جریان حوادث و تصادفاتی که تاکنون توسط موتورهای شسارژی در جزیره کیش اتفاق افتاده است، متأسفانه تاکنون ۸ تن از هموطنان عزیزمان جان خود را از دست داده‌اند. این روزنامه نیز بنا بر رسالت خود تاکنون گزارش‌ها و مقالات متعددی را در این خصوص برای جلب توجه مسئولان محترم به اهمیت این موضوع و لزوم ساماندهی این حوزه داشته است.

اما متأسفانه علیرغم همه تلاش‌های صورت گرفته شده توسط دستگاه‌های مرتبط هر چند وقت یک‌بار شاهد تکرار این موضوع در خیابان‌های جزیره هستیم و هر بار شهروند و هموطنی قربانی می‌شود. مشخص نیست دلیل وجود این حجم از این موتورها در جزیره چیست؟ و این همه فروشگاه عرضه این محصول در کیش بر اساس چه سیاست و حکمتی فعال شده است؟ گرچه بنظر می‌رسد

راه‌اندازی خط دریایی مسقط-چابهار-قشم، در حال طرحی است. سرمایه‌گذار خارجی هم ابرز تمایل کرده، مذاکرات هم به انجام شده است. البته به طرح مسیری دریایی داخلی چابهار-قشم-کیش هم فکر شده تا این مسیر توریستی یا ۶۸۰ کیلومتر فعال شود. مذاکرات آن هم در حال انجام شدن است و سازمان دریانوردی باید تأیید کند، چون باتوجه ۴۸ ساعت طول مسافت، به کشتی‌هایی با کلاس خاص نیاز است.

مسیرهایی که در حال طراحی و مذاکره است، رویکرد گردشگری دارد، اما مسأله این است که چرا برای برقراری حمل و نقل دریایی سه منطقه آزاد چابهار، قشم و کیش اقدامی نمی‌شود؟ عملاً ارتباط دریایی و حتی هوایی بین این سه منطقه قطع و یا بسیار محدود است، به هر حال به‌عنوان بخشی که مسئولیت گردشگری مناطق آزاد را دارد برای برقراری این ارتباط و توسعه مسیرهای دسترسی مذاکراتی با بخش مربوطه نشده است؟

اما مکاناتی مانند زمین را به صورت مشارکتی در اختیار آن‌ها می‌گذاریم.

به ورود بی‌وزن و بی‌سختی که در بخش‌های مختلف مناطق آزاد اشاره کردید، درحالی‌که بررسی‌های میدانی حاکی از این است که در بیشتر این مناطق، که امکان دسترسی بین‌المللی دارند، ظاهراً از گان‌های دیگر باید در جریان ورود مسافر خارجی قرار گیرند و چندان هم بدون ممانعت و آزاد نبوده است. سوازی این، هیچ تبلیغاتی درباره سفر بدون ویزا به مناطق آزاد ایران صورت نگرفته است و اگر در مناطقی مثل اروند و جلفا رفت و آمدی صورت می‌گیرد بیشتر به شکل سنتی و بر اساس روابط فامیلی و قومی و از گذشته بوده است. برای تغییر این وضعیت چه اقدامی قرار است انجام شود؟

اینکه درباره ورود بدون ویزا به مناطق آزاد ایران، تبلیغاتی نشده است، کاملاً با شما موافق و درست است، ولی در حال حاضر این شبکه که گردشگری نصف برای افزایش تردد و مسافر‌ها به منطقه قشم و کیش هستیم، که بزرگترین شبکه گردشگری جنوب غرب آسیا است.

برای راه‌اندازی خط دریایی بین عمان و قشم نیز در حال رازینی هستیم. هم‌زمان تبلیغ می‌کنیم که رفت و آمد به این مناطق بدون نیاز به روایید صورت می‌گیرد. درباره مشکل و محدودیتی که برای ورود بدون ویزا گفته شد، تاکنون گزارشی نداشته‌ایم. اتفاقاً این ترددها آنگذر راحت صورت می‌گیرد که در دو ماه اخیر ۱۷۰۰ گردشگر خارجی به جزیره کیش وارد شده‌اند، درحالی‌که سال گذشته این تعداد نزدیک به ۶۰۰ نفر بود. همچنین، بالغ بر هفت هزار نیروی کار خارجی در کیش داریم که هفتگی رفت و آمد می‌کنند و اگر چالش‌هایی باشد و گزارش دهند سایدگی می‌کنیم و در قشم نیز بالغ بر سه هزار گردشگر خارجی از ابتدای بهار تاکنون داشته‌ایم و محدودیتی در این باره وجود ندارد. اتفاقاً یکی از چالش‌های این مناطق، سفر بدون روایید است، چون همین حالا بالغ بر ۴ هزار نفر غیرایرانی در این مناطق حضور دارند که مسائل خاص خود را دارد.

درست است که سفر بدون روایید یک امکان ویژه برای سفر محسوب می‌شود، اما مسأله مناطق آزاد ایران نداشتن ارتباط بین‌المللی و دسترسی‌های و دریایی از طرف کشورهای دیگر است. فکر می‌کنم تنها یک پرواز بین‌المللی به کیش انجام می‌شود و رفت و آمد به دیگر مناطق آزاد که مرزی هستند از مسیر زمینی صورت می‌گیرد، بنابراین سئوال این است آن حجم گردشگر چگونه بین مناطق آزاد آمده‌اند؟ برای بهبود وضعیت زیرساخت حمل و نقل بین‌المللی چه اقدامی شده است؟

ماه حوزه پروازهای بین‌المللی ورود کرده‌ایم و به شدت دنبال برقراری پرواز بین کیش و دبئی، کیش و کویت، قشم و کویت، چابهار و افغانستان هستیم و مذاکراتی آغاز شده است، که عملی شدن این پروازها به اقدام بخش خصوصی منوط است، که هنوز آنچنان که باید ورود نکرده است. ما باید بسته جاذبه‌هایمان را تنوع ببخشیم. قطعا مسافری که وارد مناطق آزاد می‌شود نمی‌خواهد

۱۰ روز کامل را در یک منطقه بگذارد. وقتی هم که وارد کشوری می‌شود با تأخیرهای مکرر حوزه گردشگری مواجه می‌شود؛ یا هتل گرفته تا فرودگاه. تعداد فرودگاه‌های بین‌المللی در سطح کشور زیاد نیست، یا پروازهایی بین مناطق آزاد با شهرهای دیگر محدود و ناچیزی است. یک سرمایه‌گذار خارجی برای اجرای پروژه تمایل نشان داد، اما شرایط فراهم‌نشده. مسأله این است که ما با سیاست چندبخشی در گردشگری کشور مواجهیم و صرفاً تصاد کار در اختیار یک شخص یا یک دستگاه نیست. بنابراین مسیر برای سرمایه‌گذاری طولانی‌تری می‌شود.

چرا با ایرلاین‌های داخلی و دولتی و نیمه‌دولتی وارد مذاکره نشده‌اید؟ سرمایه‌گذار ایرانی و زنجیره گردشگری نوساناتی مانند پراکندگی جغرافیایی و تفاوت آب و هوایی مناطق آزاد را در نظر می‌گیرد و ما تاکنون هم با بسته‌های مختلف گردشگری، سرمایه‌گذار جلب کرده‌ایم، مثل قرارداد مشارکتی که حاصل یک گفت‌وگو با نمایندگان جدی در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد بوده است.

مذاکرات راه‌اندازی خط دریایی قشم-عمان به چه نتیجه‌ای رسیده است؟ راه‌اندازی خط دریایی مسقط-چابهار-قشم، در حال طرحی است. سرمایه‌گذار خارجی هم ابرز تمایل کرده، مذاکرات هم به انجام شده است. البته به طرح مسیری دریایی داخلی چابهار-قشم-کیش هم فکر شده تا این مسیر توریستی یا ۶۸۰ کیلومتر فعال شود. مذاکرات آن هم در حال انجام شدن است و سازمان دریانوردی باید تأیید کند، چون باتوجه ۴۸ ساعت طول مسافت، به کشتی‌هایی با کلاس خاص نیاز است.

مسیرهایی که در حال طراحی و مذاکره است، رویکرد گردشگری دارد، اما مسأله این است که چرا برای برقراری حمل و نقل دریایی سه منطقه آزاد چابهار، قشم و کیش اقدامی نمی‌شود؟ عملاً ارتباط دریایی و حتی هوایی بین این سه منطقه قطع و یا بسیار محدود است، به هر حال به‌عنوان بخشی که مسئولیت گردشگری مناطق آزاد را دارد برای برقراری این ارتباط و توسعه مسیرهای دسترسی مذاکراتی با بخش مربوطه نشده است؟

پراخت وام‌های سرمایه‌گذاری در حوزه گردشگری را در کمتر از ۶۰ روز تعریف کرده‌ایم. البته این وام‌ها طبق ضوابط بانک‌ها اعطا می‌شود، که شرایط آن به‌زودی اعلام خواهد شد. ضمن این‌که در تمام مناطق مشارکت در ساخت داریم، یعنی بنا بر میزان آورده سرمایه‌گذار،

روزنامه اقتصاد کیش

۰۹۳۴۷۶۸۰۷۱۴



@eghtesadkish



۰۹۳۴۷۶۸۰۷۱۴



۰۷۶ ۴۴۴۲۴۹۹۹



اقتصاد کیش

روزنامه