



مدیرکل دفتر ایمنی و تضمین کیفیت سازمان هواپیمایی کشوری گفت: با توجه به نتایج ممیزی‌های اخیر ایکائو، جایگاه ایمنی هوانوردی کشور در رتبه ۹۹ جهان و رتبه دهم منطقه خاورمیانه قرار دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، جابر گودرزی گفت: با توجه به نتایج ممیزی‌های اخیر ایکائو، جایگاه ایمنی هوانوردی کشور در رتبه ۹۹ جهان و رتبه دهم منطقه خاورمیانه قرار دارد.

وی با اشاره به اطلاعیه اخیر سازمان بین‌المللی هوانوردی (ICAO) ادامه داد: در چارچوب برنامه جهانی نظارت جامع ایمنی (USOAP)، یک مأموریت اعتبارسنجی برای ارزیابی اجرای برنامه اقدامات اصلاحی (ICVM) کشور ایران در سال آتی برنامه‌ریزی شده است.

گودرزی افزود: برنامه ICVM صرفاً بر تأیید اجرای برنامه اقدامات اصلاحی یافته‌های ممیزی‌های گذشته تمرکز دارد و در این ممیزی هیچ یافته جدیدی اضافه نمی‌شود. تنها وضعیت یافته‌ها به وضعیت رضایت‌بخش تغییر خواهد یافت و در صورت عدم تأیید، همچنان به عنوان یک یافته باقی می‌ماند.

مدیرکل دفتر ایمنی و تضمین کیفیت سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه عدم اجرای این برنامه تبعات سنگینی در حوزه ایمنی بین‌المللی برای سازمان هواپیمایی کشوری خواهد داشت، گفت: ICVM مأموریت اعتبارسنجی هماهنگ شده ایکائو است و یکی از برنامه‌های این سازمان برای ارزیابی و بررسی پیشرفت کشورها در اصلاح عدم انطباق‌های شناسایی شده در ممیزی‌های قبلی محسوب می‌شود. هدف این مأموریت، سنجش میزان پیشرفت و اثربخشی برنامه اقدامات اصلاحی (CAPs) کشورها در پاسخ به یافته‌های ممیزی قبلی است.

وی افزود: اجرای برنامه ICVM فرصت مناسبی برای ارتقا و بهبود جایگاه ایمنی صنعت هوانوردی است. تاکنون بیش از ۴۰۰ برنامه ICVM با درخواست کشورها توسط ایکائو اجرا شده که در اکثر کشورها باعث افزایش میزان انطباق اثربخش و ارتقای جایگاه ایمنی در سطح منطقه و جهان شده است.

گودرزی خاطر نشان کرد: به منظور آماده‌سازی حوزه‌های تخصصی برای اجرای ICVM، جلسات بررسی و پیگیری برنامه اقدامات اصلاحی با مشارکت فائزر مورد ممیزی ایکائو برگزار شده است. وی ادامه داد: مطابق دستورالعمل CAPs DOC ۹۷۳۰ ایکائو، در صورتی که بیش از ۵۰ درصد برنامه اقدام اصلاحی تأیید شده به طور کامل اجرا شود، می‌توان برای اجرایی شدن برنامه ICVM اقدام کرد.

مدیرکل دفتر ایمنی و تضمین کیفیت سازمان هواپیمایی کشوری تصریح کرد: با توجه به اهمیت موضوع، ضروری است اجرای برنامه اقدامات اصلاحی به عنوان یکی از اولویت‌های مهم دفاتر تخصصی با جدیت و تمرکز بیشتری پیگیری شود تا اهداف برنامه جهانی ایمنی و طرح ملی ایمنی هوانوردی کشور (NASP) محقق شود.

گودرزی بیان کرد: برای آمادگی این ممیزی، پایش و تکمیل اقدامات اصلاحی (CAPs)، بروزرسانی مستندات و هماهنگی‌های درون‌سازمانی در دستور کار قرار گرفته است. وی در پایان گفت: برنامه‌ریزی برای اجرای کامل برنامه اقدامات اصلاحی یافته‌های ممیزی ایکائو شامل تشکیل تیم USOAP در هر حوزه، منفک شدن اعضای تیم از امور جاری، تمرکز دفاتر مربوطه بر اولویت‌های برنامه، برگزاری جلسات ماهانه و دوره‌های آموزشی برای ارتقای سطح دانش و توانمندی اعضای تیم، از جمله اقدامات اساسی برای دستیابی به نتیجه رضایت‌بخش است.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۳۳۷
تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱-۴۷۵۹۶۰۸۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۲۹۹۶

مدیر اجرایی نهمین نمایشگاه حمل‌ونقل ولجستیک

در گفت‌وگو با «سراسرآمد»:

اخلال در نمایشگاه حمل‌ونقل به سود هیچ کس نیست

نهمین نمایشگاه حمل‌ونقل لجستیک آذرماه برگزار می‌شود

مسئله دیگر دو نمایشگاه هم‌نام است که به فاصله اندکی از همدیگر در درون یک صنعت برگزار می‌شوند. آیا صنعت حمل‌ونقل و لجستیک ایران آنقدر ظرفیت دارد که دو نمایشگاه در سال داشته باشد؟ آیا این دو نمایشگاه هم‌نام باعث افت هر دو نمایشگاه نمی‌شود؟ آیا توان و ظرفیت نمایشگاهی صنعت حمل‌ونقل را تضعیف نمی‌کند؟ به‌طور کلی چرا دو نمایشگاه با یک نام؟

آنچه برای ما مسلم و قطعی است اینکه هر تلاشی را باید برای معرفی صنعت و توانمندی صنایع ایران انجام دهیم. اگر این رویداد باعث افزایش توان و معرفی هرچه بیشتر صنایع حمل‌ونقل و لجستیک بشود، ما از آن حمایت می‌کنیم، اما چنین به نظر نمی‌رسد. نمایشگاه نهم، ریشه‌دار است و دودره موفق را پشت‌سر گذاشته، اما نمایشگاه ششم که مطرح شد، همه به دنبال کشف ۵دوره گذشته آن هستند. کدام ۵دوره برگزار شده که این ششمین آن باشد؟! می‌بینیم که اینجا یک ایراد رخ می‌دهد که باید دانست چرا و چگونه رفع می‌شود. نکته دیگر این است که عنوان اصلی «نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک» بنابه مستندات محکم، عنوان نمایشگاهی است که قرار است نهمین آن برگزار شود؛ از این رو، مراجع قانونی باید نظر بدهند که چرا از عنوان رسمی نمایشگاهی که سابقه دارد، برای یک نمایشگاه نوظهور استفاده کرده‌اند. در این‌باره در مراجع قانونی برای رعایت حق مالکیت معنوی خود شکایت کرده‌ایم و به‌طور طبیعی تابع نظر قانونی آن‌ها خواهیم بود.

به نظر می‌رسد دو نام همسان و مشترک در یک صنعت مشخص و ایجاد دو نمایشگاه در فاصله نزدیک زمانی، باعث سردرگمی مدیران‌عامل داخلی و تجار خارجی می‌شود. علاوه‌بر این، حتی رسانه‌ها هم دچار مشکل شده‌اند. مثلاً نمایشگاه ششم با بایکوت سنگین خبری مواجه شد و تقریباً هیچ رسانه رسمی خبر و گزارش آن را منعکس نکرد. غیر از نمایش‌های داخلی برخی شرکت‌ها، سایر رسانه‌ها – به غیر از روزنامه اقتصاد سراسرآمد – موضع سرد و بی‌قوانتی داشتند و در روزهای نمایشگاه هیچ خبرنگاری آمدوشد نداشت و هیچ رسانه‌ای خبری از نمایشگاه منتشر نکرد.

ما خواستار یک رقابت سالم و مفید هستیم. اگر رقابت بین برگزارکنندگان نمایشگاه‌ها باعث اعتلا و معرفی بهینه صنعت حمل‌ونقل و لجستیک شود و غرفه‌داران و شرکت‌کنندگان در نمایشگاه سود ببرند، همه باید راضی باشیم. اما اگر غیر از این باشد، دوباره کردن صنعت نمایشگاهی به سود هیچ کس نخواهد بود. ما در جریان برگزاری نمایشگاه ششم، ساکت ماندیم و هیچ اقدامی علیه این نمایشگاه انجام ندادیم تا تمام ظرفیت نمایشگاهی

در اختیار صنعت حمل‌ونقل قرار گیرد، اما اکنون بعد از نمایشگاه، ما منتقد هستیم و با طرح شکایت در مراجع قانونی، تلاش می‌کنیم حق مالکیت معنوی خود را گرفته و مانع شویم از برگزاری دو نمایشگاه هم‌نام. زیرا به نظر می‌رسد به نفع شرکت‌های صنعتی ما نیست؛ دوگانگی ایجاد می‌کند و سردرگمی می‌آورد. اینکه رسانه‌ها توجهی به آن نمایشگاه نکرده‌اند، نشان می‌دهد که نمایشگاه در حاشیه‌اشخاص و برنده‌های خاص بوده نه در اختیار کل صنعت حمل‌ونقل و لجستیک. با همه این‌ها، ما باید تلاش کنیم آنچه به نفع صنعت حمل‌ونقل است اتفاق بیفتد و از کارهای موازی و تکراری پرهیز کنیم. ریشه نمایشگاه ششم مشخص نیست. شرکت مجری براساس رانت به مجوز برگزاری رسیده و نیز عنوان نمایشگاه را دقیقاً مطابق با نمایشگاهی برداشت کرده که ۸دوره سابقه برگزاری دارد و نهمین آن نیز به‌زودی برگزار می‌شود. از نظر قانون این سرقط حق مالکیت معنوی است و ما درخواست داده‌ایم تا به آن رسیدگی شود.

نقش وزارت راه و شهرسازی در این ماجرا چیست؟ زیرا برخی ابراز داشته‌اند که مرجع صدور مجوز برای نمایشگاه نهم این دکن دولتی است. در جاهایی شنیده شده که بیان کرده‌اند وزارت راه و شهرسازی مجوز نمایشگاه نهم را صادر کرده است، اما این گونه نیست. این وزارتخانه نهاد حاکمیتی و حامی نمایشگاه است. صدور مجوز همان‌گونه که گفتیم، به وسیله «سازمان صنعت و معدن استان تهران» صورت گرفته و می‌گیرد. بنابراین، نمایشگاه نهم نیز با مجوز همین سازمان برگزار خواهد شد و با توجه به پیشینه این نمایشگاه، از نظر بسیاری از تجار داخلی و خارجی و ذی‌نفعان، این نمایشگاه رسمیت دارد و به همین دلیل امسال با افزایش ظرفیت ۲۰هزار متری برگزار خواهیم کرد.

محل برگزاری نمایشگاه نیز یکی دیگر از مناقشه‌هایی است که مطرح می‌شود. گفته شده که مصلی مکان نمایشگاهی برای ابزارآلات صنعتی نیست و وجهت بین‌المللی ندارد. این‌گونه نیست. ما به‌طور کلی چهار مکان رسمی نمایشگاهی در تهران داریم که براساس تقویم نمایشگاهی، برگزاری نمایشگاه‌ها در آن مکان‌ها صورت می‌گیرد. این اماکن عبارتند از: مجموعه نمایشگاهی در سنول، مجموعه نمایشگاهی آفتاب، مجموعه نمایشگاهی ایران‌مال و مجموعه نمایشگاهی مصلی. در مصلی، تعداد زیادی نمایشگاه برگزار می‌شود؛ چه صنعتی و چه غیرصنعتی. مهم‌ترین نکته در این‌باره این است که نمایشگاهی در مصلی برگزار می‌شود که جمعیت فراوانی پذیرد و بازدیدکنندگان

موافقت کمیسیون عمران با اصلاحات ۴کنوانسیون و آیین‌نامه بین‌المللی دریایی

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از تصویب چهار لایحه و آیین‌نامه مهم بین‌المللی در حوزه دریانوردی و ایمنی شناورها در نشست امروز این کمیسیون خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عبدالجلال ایری، سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، به تشریح جزئیات و مصوبات نشست امروز (شنبه، ۱۶ شهریور ماه ۱۴۰۴) این کمیسیون پرداخت و از موافقت اعضا با چندین لایحه و آیین‌نامه بین‌المللی در حوزه دریایی خبر داد. وی با اشاره به دستور کار تخصصی این نشست اظهار داشت: دستور کار امروز کمیسیون عمران مجلس، بررسی تعدادی از لوایح و آیین‌نامه‌های بین‌المللی مرتبط با صنعت دریانوردی بود که با هدف به‌روزرسانی قوانین و افزایش ایمنی در این حوزه تقدیم مجلس شده است. این عضو هیئت رئیسه کمیسیون عمران، در ادامه گفت‌وگوی خود به تشریح مصوبات پرداخت و افزود: در این نشست، چهار موضوع مهم پس از بحث و بررسی کارشناسی توسط

اعضای کمیسیون و با حضور نمایندگان دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، به تصویب رسید.

ایری با ارائه جزئیات بیشتری از این مصوبات، اولین مورد را لایحه اصلاحیه پیوست‌های کنوانسیون مدارک شناسایی دریانوردان، مورخ ۲۰۰۳، عنوان کرد: با هدف تسهیل تردد بین‌المللی دریانوردان ایرانی و استانداردسازی مدارک آن‌ها مطابق با آخرین تغییرات جهانی به تصویب رسید.

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس در ادامه به تصویب لایحه آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو ۱۹۹۴ نیز اشاره کرد. تصویب آیین‌نامه بین‌المللی شناورهای تندرو ۲۰۰۰ افزود: آیین‌نامه بین‌المللی دستگاه‌های ایمنی حریق و اصلاح کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب‌توازن و رسوبات کشتی‌ها نیز مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

ایری در پایان خاطر نشان کرد: این چهار لایحه و آیین‌نامه پس از تصویب در کمیسیون عمران به عنوان کمیسیون تخصصی، جهت بررسی نهایی و تبدیل شدن به قانون، در نوبت رسیدگی در صحن علنی مجلس شورای اسلامی قرار خواهند گرفت.



پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه‌های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳



زیادی داشته باشد. دسترسی آسان از طریق مترو و دیگر وسایط نقلیه از یک سو و وجود تعداد بسیار زیاد پارکینگ از دیگر سو باعث شده که مصلاّی تهران یک مرکز مناسب برای امور نمایشگاهی باشد. علاوه‌بر این، از نظر فنی، یک‌دست بودن فضای نمایشگاه و برگزاری در یک سالن بزرگ، مزیت بزرگی محسوب می‌شود. در نمایشگاه‌های سنول، فضا در حد سالن هاست و برای یک نمایشگاه چندین سالن باید در نظر گرفته شود که پراکندگی دارد و بازدید را سخت‌تر می‌کند. به هر ترتیب، ۸دوره برگزاری موفق نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک در مصلاّی تهران این مکان را کاملاً آزمایش کرده و ثابت کرده است که یکی از بهترین مکان‌ها برای برگزاری نمایشگاه‌های مختلف و البته دسترسی آسان بازدیدکنندگان از نمایشگاه است. وقتی تجارت موفق پشت‌سر این برگزاری نمایشگاه در این مکان قرار گرفته است، نقد محل نمایشگاه ناشی از غرض‌ورزی است نه اندیشه کارشناسانه. نکته مهم این است که شرکت‌های شرکت‌کننده در نمایشگاه مورد بازدید قرار بگیرند و بتوانند ضمن معرفی خود، به قراردادهای تجاری برسند. آن‌ها اسال ثابت کرده‌اند که در این کار موفق بوده‌اند. ۸دوره موفق ثابت کرده است که دوره نهم هم موفق‌تر خواهد بود. این موفقیت برای یک مدیرعامل و یک بازرگان مهم است نه چیز دیگر. مصلاّی تهران یک فضای نمایشگاهی مناسب و جالب است، بسیاری از نمایشگاه‌های صنعتی و غیرصنعتی در آنجا برگزار می‌شوند و از نظر همه مردم و تجار پذیرفته شده است. همه شرایط لازم را دارد و از آن استقبال می‌شود و این چیزی است که یک شرکت صنعتی می‌خواهد نه چیز دیگر.

و سخن پایانی با تشکر از پیگیری‌های روزنامه اقتصاد سراسرآمد، باید بگویم که هدف مطلوب همه ما باید طراحی نمایشگاه‌های وزین و موثر برای صنعت حمل‌ونقل و لجستیک باشد و برای این منظور باید همکاری خوب و رقابت سالم داشته باشیم. رقابت ناسالم و بداخلاقی به نفع هیچ‌کس نیست و به اصالت و اعتبار کار لطمه وارد می‌کند. ما همواره آمادگی همکاری بوده‌ایم و هستیم و برای بهبود شرایط حاضر به همکاری و همکاری هستیم تا برای صنعت و فعالیت‌های نمایشگاهی وضعیت بهتری رقم بزنیم. گفتنی است تلاش ما در روزنامه اقتصاد سراسرآمد برای گفت‌وگو با «سازمان توسعه تجارت» هنوز به نتیجه نرسیده است و همچنین فرصت گفت‌وگو برای «شرکت میلاد نور» به عنوان برگزارکننده ششمین نمایشگاه وجود دارد و امیدواریم با ما تماس بگیرند و ما تماس ما را پاسخ دهند.

اعمال دوبار مالیات در هر بلیت هواپیما، و جاهت قانونی ندارد!

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با بیان اینکه هر مسافر هوایی برای هر بلیت هواپیما دو بار مشمول مالیات می‌شود، گفت: هر مسافر برای بلیت حدود ۴ میلیون و ۷۰۰هزار تومانی مسیر تهران - مشهد تقریباً ۴۲۸هزار تومان مالیات می‌پردازد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مقصود اسعدی سامانی با بیان اینکه مالیات مضاعف به مسافران هوایی تحمیل شده‌است و هر مسافر برای یک بلیت باید دو بار مالیات بپردازد، به این‌ا اظهار داشت: از ابتدای امسال با ۲۴ برابر شدن نرخ سوخت، ۳۰ درصد مالیات ارزش افزوده که بر روی نرخ سوخت هواپیما اعمال می‌شود به همین نسبت افزایش یافته و این مالیات و هزینه مضاعف بر قیمت نهایی بلیت هواپیما اضافه می‌شود.

وی ادامه داد: این مالیات بر سوخت در حالی اعمال شده که مسافران مالیات ۱۰ درصدی بابت هزینه‌های سفر هوایی را بر روی بلیت هواپیما می‌پردازند.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی گفت: بنابراین از ابتدای امسال هر مسافر بابت مالیات ۳۰ درصد ارزش افزوده برای سوخت هواپیما هم باید ۱۰ درصد مالیات پرداخت کند، این در حالی است که دریافت مالیات مضاعف فاقد و جاهت قانونی است.

اسعدی سامانی تأکید کرد: با این میزان مالیات هر مسافر برای بلیت حدود ۴ میلیون و ۷۰۰هزار تومان مسیر تهران - مشهد حدود ۴۲۸هزار تومان مالیات می‌پردازد. اسعدی سامانی افزود: دولت در شرایطی این میزان مالیات برای بابت خرید بلیت هواپیما دریافت می‌کند که همواره بر کاهش قیمت بلیت تأکید دارد و به دنبال کاهش قیمت بلیت هواپیما است.

وی گفت: همانطور که گفته شد. مالیات مضاعف توجیه قانونی ندارد و اینکه از یک بلیت هواپیما دوبار مالیات دریافت می‌شود اجحاف در حق مسافران و فاقد وجه شرعی و قانونی است که بایستی از سوی سازمان امور مالیاتی هرچه سریعتر مورد تجدید نظر قرار گیرد