

دوشنبه ۹ خرداد ۱۴۰۱ • ۲۹ شوال ۱۴۴۳ • ۳۰ می ۲۰۲۲

اخبار

وزیر ارتباطات با تکذیب افزایش چند برابری تعرفه های پستی اعلام کرد:

تعرفه‌های پستی ۲۰درصد افزایش می‌یابد
وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات با اشاره به ثابت ماندن تعرفه‌های پستی از سال ۱۳۹۸ اعلام کرد که خدمات پایه پستی، شامل ارسال عادی و سفارشی مرسولات، ۲۰ درصد افزایش می‌یابد. عیسی زارع‌پور در دیدار با مدیرعامل شرکت پست، با تکذیب افزایش دو و سه برابری تعرفه‌های پستی، بیان کرد: طبق مصوبه کمیسیون تنظیم مقررات ارتباطات مقرر شده که خدمات پایه پستی، عادی و سفارشی ۲۰ درصد برای مردم عادی، ۵۰ درصد برای حقوقی‌ها و دولتی‌ها افزایش یابد؛ خدمات غیرپایه، ویژه و پیشتاز نیز ۴۰ درصد، مطابق با تورم افزایش می‌یابد؛ زیرا تعرفه‌های پستی از سال ۱۳۹۸ تغییر نکرده بودند.

وی همچنین خاطرنشان کرد: باید طی ۲۴ ساعت مکانیزمی رااندازی شود و سامانه‌ای ایجاد کنید که اگر ربالی اضافه‌تر از قیمت مصوب گرفته شده، به افراد برگردانده شود. زارع‌پور خطاب به محمود لیائی -مدیرعامل شرکت ملی پست- این شرکت را موظف کرد به دلیل زمان‌گیر بودن فرآیندهای اداری ثبت شکایات، سامانه آنلاینی ظرف ۲۴ ساعت آینده راه‌اندازی کند که افراد شماره مرسوله خود را وارد کرده تا اگر هزینه اضافی از آنها گرفته شده، به صورت سیستمی بازگردانده شود.

در حالی که روز شنبه اخباری مبنی‌بر افزایش دو برابری تعرفه‌های پستی منتشر شده بود، مهدی سالم -سخنگوی وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات- در توییتز گفته بود: افزایش چند برابری هزینه خدمات پستی تکذیب می‌شود. جای نگرانی برای کسب‌وکارهای خانگی و مشاغل بهرمنر از خدمات پستی وجود ندارد.

پیش از این لیایی درباره تعرفه‌های پستی گفته بود: تعرفه‌های پستی در دی ماه ۱۴۰۰ در مصوبه کمیسیون تنظیم مقررات مصوب شده و ما اجازه پیاده‌سازی آنها را داشتیم، اما به دلیل تصمیم ستاد تنظیم بازار که تا انتهای سال بنا به دستور رئیس جمهوری هیچ تعرفه دولتی افزایش پیدا نکند، اجرای این مصوبه معوق ماند و به تشکیل اولین جلسه ستاد تنظیم بازار بعد از سال جدید موکول شد. او همچنین با بیان اینکه با تغییر تعرفه‌های پستی، از عضدی که اکنون دست به گریبانش هستیم، رهایی پیدا می‌کنیم، گفته بود: ما در حال حاضر بین ۱۰ تا ۱۵ میلیارد تومان روزانه هدر می‌دهیم، این ضرر هم بیشتر به این خاطر است که هزینه تمام شدن قبول مرسوله، تجزیه مبادلات، رهسپاری و توزیع، تقریباً دو برابر نرخ تعرفه فعلی است. هر چقدر که ما بتوانیم جلوی این ضرر را بگیریم، به سمت سوددهی می‌رویم.

قابل توجه ادارات دولتی

رعایت تکنید برقتان قطع می‌شود

سخنگوی صنعت برق گفت: بر اساس سازوکارهای لحاظ شده، اگر ادارات دولتی میزان مصرف خود را کاهش ندهند، به‌گونه‌ای که میزان مصرف برق آن‌ها نسبت به سال قبل ۳۰ درصد کاهش نیابد، برق آن مجموعه را قطع خواهیم کرد. مصطفی رحبی مشهدی، با بیان اینکه طبق ماده ۵ فصل‌های ۱۰ و ۱۱ همه‌دستگاههای اجرایی؛ بانکها، نیروهای مسلح و نهادهای عمومی غیردولتی موظف به کاهش ۳۰ درصدی مصرف انرژی نسبت به سال گذشته در طول ساعت کاری روزانه هستند و درصورت رعایت نکردن با قطع برق روبرو می‌شوند، اظهار کرد: حیات وزیران در مصوبه خود این دستگاه‌ها را ملزم به کاهش مصرف انرژی کرده است. وی با تاکید بر اینکه ادارات باید مصرف خود را در پایان ساعت اداری تا سقف ۶۰ درصد مصرف دوره شایان سال قبل کاهش دهند، گفت: مصرف برق بخش اداری با ابزارهای هوشمند کنترل می‌شود و کنترل رعایت دقیق برنامه‌ها توسط اداره‌ها، از طریق رویت‌پذیری و کنترل از راه دور و یا حضور اکیپ‌های نظارتی در هر شهرستان انجام می‌شود.

به گفته سخنگوی صنعت برق، درصورتی‌که دستگاه‌های اداری مصرف خود را متناسب با مصوبه حیات وزیران کاهش ندهند، در مرحله نخست اخطار دریافت می‌کنند و در صورت رعایت نکردن برق اداره پرمصرف قطع خواهد شد. رحبی مشهدی تاکید کرد: قبل از شروع فصل تابستان برخورد جدی با ادارات متخلف آغاز می‌شود و برای این مهم نیز ساز و کارهای لازم را لحاظ کرده‌ایم، از سوی دیگر با توجه به شرایط حال حاضر صنعت برق لازم است تا همراهی مشترکان در تمام بخش‌های خانگی، اداری و تجاری بیشتر شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد:

افتتاح آزادراه منجیل–رودبار در سال جاری

معاون وزیر راه و شهرسازی از افتتاح و بهره‌برداری از آزادراه منجیل‌رودبار در راستای تکمیل آزادراه قزوین-رشت در سال جاری خبر داد. خیرالله خامنه اظهار کرد: آزادراه منجیل–رودبار به عنوان آخرین حلقه از آزادراه قزوین–رشت در صورت تأمین اعتبار مورد نیاز در سال جاری به بهره برداری می‌رسد و این اقدام گام مهمی در تکمیل کریدور آزادراهی شمال–جنوب کشور و افزایش ظرفیت‌های بهره برداری از بندر امام خمینی در شمال خلیج فارس است. وی با بیان اینکه باند رفت آزادراه منجیل–رودبار پیشرفت فیزیکی بیش از ۸۰ درصدی دارد، افزود: آزادراه قزوین– رشت یکی از مهمترین محورهای مواصلاتی شمال کشور به طول ۱۳۸ کیلومتر است که ۱۳۰ کیلومتر از مسیر زیر بار ترافیکی قرار دارد و حدود نیمی از کمپوزیت باقی‌مانده که حداقل منجیل تا رودبار است، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور اعلامه داد: آزادراه منجیل–رودبار باقی‌مانده آزادراه قزوین–رشت بوده که به دلیل آنکه همه این مسیر تونل و پل است، یکی از پیچیده‌ترین و سخت‌ترین آزادراه‌های کشور به شمار می‌رود. همچنین این آزادراه از کنار بافت شهری و بالای رودخانه عبور می‌کند و به همین دلیل کار در این محور بسیار سخت و دشوار است اما آمیوداریم اسیال به بهره برداری برسد.

خامنه یکی از مشکلات این آزادراه را تأمین مالی آن عنوان کرد و گفت: مجموع تأمین آن ۸۰۰ میلیارد تومان بوده که ۱۰۰ درصدش را دولت باید پرداخت کند و اگر این آزادراه افتتاح شود یکی از گره‌گداهای ترافیکی همیشگی از بین خواهد رفت.

وزیر صنعت، معدن و تجارت ضمن اشاره به انجام بررسی‌ها و برنامه‌ریزی‌ها در واگذاری سهام دو خودروساز کشور، از تدوین سندی در نهایت امر در این رابطه خبر داد که براساس آن اهلیت، توانائی، تخصص و تعهد خریداران این سهام به عنوان مهمترین شرط در نظر گرفته خواهد شد.

سیدرضا فاطمی‌امین(وزیر صنعت، معدن و تجارت) میزبان انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازی و نیرومحرکه در محل این سازمان (وزارت صنعت، معدن و تجارت) شد.

وی ضمن تاکید بر اینکه اهلیت داشتن خریداران به‌عنوان شرط اصلی و ابتدایی در واگذاری دو سهام ایران‌خودرو و سایپا مطرح است، خاطرنشان کرد: موضوع دیگری که در این مورد توجه قرار گرفته، تمهیداتی است که برای دوران گذار در تغییر سهامداران شرکت‌های خودروساز اندیشیده خواهد شد. برای صنعت خودرو برنامه‌ای دو ساله در نظر گرفته شد که از مهرماه سال ۱۴۰۰ آغاز شده و اطمینان داریم که با همراهی و همکاری وزارت صمت، خودروسازان، قطعه‌سازان و دیگر بخش‌های مرتبط این صنعت، به جایگاه قابل‌قبولی در این حوزه خواهیم رسید.

مدیریت شرایط بحرانی صنعت خودرو طی ماه‌های اخیر

وزیر صنعت، معدن و تجارت بر ضرورت آگاهی‌بخشی پیرامون اتفاق‌های مثبت در کنار اصلاح ایردها و کاستی‌های صنعت خودرو کشور، تاکید کرد و گفت: طی چند ماه اخیر شرایط بحرانی صنعت خودرو به‌ویژه در بخش خودروهای ناقص موجود در پارکینگ‌ها و همچنین معوقات خودروسازان، مدیریت شد و به شرایط بسیار بهتری رسید. ضمن اینکه تیراژ تولید نیز در دو خودروساز بزرگ کشور به هدف‌گذاری صورت گرفته بسیار نزدیک شده است؛ همین موضوع می‌تواند نقاط امیدبخشی برای اجرای برنامه دو ساله وزارت صنعت، معدن و تجارت در صنعت خودرو باشد. فاطمی‌امین یادآور شد: چندی پیش در تشریح برنامه‌های وزارت صمت برای صنعت خودرو، بر افزایش تیراژ تولید تاکید و اعلام شد که قیمت تمام شده خودرو به نرخ ثابت را نیز کاهش خواهیم داد؛ به این معنا که قیمت تمام‌شده تولید خودرو در کشور ۱۵ درصد کمتر از افزایش نرخ تورم خواهد بود اما برداشت درستی از این صحبت انجام نشد و گاهی مورد بازخواست قرار می‌گیریم که کاهش ۱۵ درصدی قیمت خودرو چه شد؟!



تلاش قطعه‌سازان بعضاً نادیده گرفته شد

در این دیدار، اعضای هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور نیز نظرات و پیشنهادهای خود در رابطه با وضعیت فعلی صنعت خودرو به ویژه الزامات و پیش‌نیازهای واگذاری سهام خودروسازان و تحقق برنامه تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۱ را مطرح کردند.

از جمله موضوع‌های مطرح شده توسط قطعه‌سازان کشور، شرایط نامناسب صنعت خودرو در اذهان عمومی و رسانه‌ها بود؛ به شکلی که اقدامات سازنده در صنعت خودرو انجام می‌شود اما در فضای عمومی و رسانه‌ای کشور بدان توجه لازم نشده و تنها به ضعف و ناتوانی‌ها اشاره می‌شود؛ این درحالیست که صنعت قطعه‌سازی داریم که در شرایط سخت تحریم و کرونا، برای قعال نگه داشتن واحد تولیدی و ادامه اشتغال کارگران خود، حتی خانه‌هایشان را فروختند.

در ادامه فعالان صنعت قطعه‌سازی کشور نگرانی‌های خود در بحث واگذاری سهام خودروسازان را نیز مطرح و ابراز امیدواری کردند: اهلیت، توانائی و تعهد خریداران سهام خودروسازان با دقت و حساسیت کافی مورد بررسی قرار گیرد.

به شرط رفع چالش‌ها و موانع، ظرفیت تولید خودرو کشور بالغ بر ۲ میلیون دستگاه خواهد بود
در گزارشی که از وضعیت صنعت خودرو نیز ارائه شد، ضمن یادآوری آمار تولید خودروسازان کشور در



سال های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۶، اعلام شد: توان و ظرفیت واقعی زنجیره تأمین خودرو ایران، مشروط بر رفع موانع و چالش‌ها، برای تولید دو میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال است.

۱۱۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته دو خودروساز بزرگ تا پایان سال ۱۴۰۰

زیان انباشته دو خودروساز کشور در پایان سال ۱۴۰۰ حدود ۱۱۰ هزار میلیارد تومان اعلام شد. این میزان زیان سبب از دست رفتن بخش عمده‌ای از نقدینگی شده و اپرچالش بدهی معوق به قطعه‌سازان را به وجود آورده است. عامل اصلی این اتفاق، قیمت‌گذاری دستوری و غیر کارشناسانه خودرو طی سال‌های گذشته است.

همچنین براساس این گزارش، مطالبات تعیین تکلیف نشده زنجیره تأمین داخلی از خودروسازان ۴۵ هزار میلیارد تومان است که از این رقم، حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان، مطالبات معوق تعیین تکلیف نشده‌است. در ادامه انجمن صنایع همگن قطعه سازی کشور، راهکارهایی برای ارتقا کیفی خودروهای ساخت داخل پیشنهاد کرد که انتخاب قطعه‌سازان تراز اول در هر خودرو، عدم ایجاد منابع موازی برای تأمین قطعات، تأمین مواد اولیه باکیفیت مرغوب و کافی داخلی با قیمت مناسب، عقد قرارداد متناسب با قیمت کارشناسی و منطقی و آنالیز قیمت عادلانه، پرداخت به موقع مطالبات قطعه‌سازان و حمایت برای سرمایه‌گذاری در تجهیزات،

وزیر صمت در دیدار با هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی تاکید کرد:

شرط اول و اصلی واگذاری سهام خودروسازان؛ اهلیت خریداران

ماشین‌آلات، دانش فنی و فن‌آوری تولید قطعات همتراز با استانداردهای روز دنیا از جمله راهکارهای پیشنهادی بود.

همچنین الزامات و پیش‌نیازهای تحقق برنامه تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۱ مورد بررسی قرار گرفت و بیان شد: تأمین سرمایه در گردش مورد نیاز، یکی از شروط اصلی برای اجرای این برنامه است. علاوه بر افزایش نقدینگی، اصلاح قیمت خودرو و قطعات مطابق با سطح کیفی مورد انتظار و جلوگیری از زیان تولیدکنندگان، یکپارچگی سیاست‌گذاری در صنعت خودرو بین ارکان مختلف دولت، مجلس و سایر سازمان‌های حاکمیتی همچون بانک مرکزی و همچنین تدوین و اعلام برنامه تفصیلی تولید و فروش به تفکیک تولید هفنگی و ماهانه از جمله مواردی است که اگر در نظر گرفته نشوند، نمی‌توان به تحقق برنامه در نظر گرفته شده، امیدوار بود.

۹ مسیر پیش‌بینی شده برای تأمین نقدینگی مورد نیاز برای تحقق برنامه ۱.۶ میلیون دستگاهی خودرو

در ادامه اعضای هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی ضمن ارائه راهایی برای تأمین نقدینگی مورد نیاز نیز، اعلام کردند: اعتقاد این انجمن، نقدینگی مورد نیاز برای تحقق برنامه افزایش تولید خودرو در مجموع از ۹ مسیر قابل تأمین است. براین اساس، صندوق‌های تأمین سرمایه، خرید اعتباری مواد اولیه، تسهیلات بانکی، واگذاری سهام و اموال مازاد خودروسازان، تأمین مالی زنجیره ا، پیش‌فروش وصول از محل فروش فوری، افزایش سرمایه، بهره‌وری و ترخیص گمرک از مسیر آبی واردی هستند که می‌توانند در مجموع سرمایه در گردش صنعت خودرو برای تحقق هدف‌گذاری تولید در سال جاری را تأمین کنند.

در پایان شایان ذکر است که اشاره به عدم جدیت لازم در اجرای طرح‌های ساخت داخل، هشدار نسبت به کم توجهی در رابطه با سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در این زمینه، اعمال تعرفه واردات حتی بر روی ماشین آلات مورد نیاز خطوط تولید، عدم رسیدگی به قراردادهای موجود قطعه سازان با خودروساز‌های کشور و… از جمله موارد دیگری بود که موضوع اعضای هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور مورد تاکید قرار گرفت و از وزیر صنعت، معدن و تجارت خواسته شد تا اقدام‌های لازم برای رسیدگی به آن‌ها در دستور کار وزارت صمت قرار گیرد.



اهداف در نظر گرفته شده برای شهرهای جدید – مانند دیگر شهرهای جدید در جهان – جذب سرریز جمعیت، کاهش بار فعلیاتی اقتصادی کلاشهرها و ایجاد اشتغال بوده است. هم اکنون در کشور ۲۰ شهر جدید به تصویب شورای عالی شهرسازی رسیده است که از این تعداد شهرهای جدید لیثان، طیس، رامین، کلاشدت در مرحله طراحی و شهرهای رامشار، بینالود و شیرین شهر در مرحله ساخت و ساز قرار دارند. شهرهای هشتگرد، بهارستان، مهاجران، مجلسی، علوی، پردیس، گلپهر، عالیشهر، سهند، پرند، پولادشهر، صدرا و اندیشه نیز به مرحله جمعیت پذیری رسیده‌اند و در مجموع تا کنون توانسته‌اند حدود ۴۰۰ هزار نفر جمعیت را جذب کنند.

میزان موفقیت و یا عدم موفقیت شهرهای جدید در ایران ارتباط تنگاتنگی با اهداف احداث آنها دارد. انتخاب اهداف صحیح و مرتبط بر واقعیات اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و فرهنگی نقش مهمی در موفقیت شهر جدید دارد و برعکس انتخاب اهداف غیرمنطقی و غیرواقع گرایانه سبب عدم موفقیت شهر جدید می‌شود. در ادامه به اهداف احداث شهرهای جدید در ایران و مقایسهٔ تطبیقی آنها با وضع موجود پرداخته می‌شود.

اهداف و مقایسه آن با وضعیت موجود شهرهای جدید

ایجاد شهرهای جدید را می‌توان یکی از مهم‌ترین سیاست‌های وزارت مسکن و شهرسازی برشمرد. واضح است که اگر این سیاست اتخاذ نمی گردید، قطعاً با رشد فزایندهٔ جمعیت و رشد بالای شهرنشینی در کشور، مضطلات بخش مسکن و سایر مسائل و مشکلات شهرهای بزرگ به مراتب افزون تر می‌شد.

همچنین با توجه به ضرورت ایجاد شهرهای جدید به منظور جذب سرریز جمعیت شهرهای بزرگ و رسیدن به اهداف تعیین شده، در سال‌های آتی شهرهای جدید می‌توانند نقش مهمی در نظام سلسله مراتب شهری ایران، جذب مقایسهٔ اشتغال و اشتغال و موارد دیگر داشته باشند. اما با این توصیف در صورت مقایسهٔ وضع موجود شهرهای جدید در ایران با اهداف در نظر گرفته شده، می‌توان گفت که در بعضی از موارد شهرهای جدید نتوانسته اند به اهداف خود برسند.

عدم تعیین دقیق جایگاه قانونی شهرهای جدید و تعریف نکردن منابع تأمین هزینه‌های ساخت این شهرها و ناهماهنگی و نبود هماهنگی سازمان‌های مختلف، فقدان امکانات زیربنایی و نبود فعالیت‌های اقتصادی، از مهم‌ترین دلایل عدم موفقیت کامل شهرهای جدید برای رسیدن به اهداف تعیین شده بوده است.

آنچه در مقوله جمعیتی شهرهای جدید درخور توجه است، جذب بطئی جمعیت و روند کند آن است. به طوری که جمعیت این شهرها با اهداف پیش بینی شده تا افق ۱۳۹۰ فاصله زیادی دارد.

به عنوان نمونه جمعیت پیش‌بینی شده برای شهر جدید هشتگرد که یکی از شهرهای جدید موفق کشور به شمار می‌آید، ۵۰۰ هزار نفر بوده اما در زمان حاضر نتوانسته است تنها ۲۸۰۰ نفر از جمعیت کلاشهری مثل تهران را جذب کند. مهاجران در وهله اول برای سکونت در شهر جدید این سؤال را مطرح می‌کنند که در صورت ساکن شدن در یکی از شهرهای جدید، فعالیت‌های اقتصادی آنان چگونه خواهد بود؟ بنابراین، ایجاد فعالیت‌های اقتصادی رکن اصلی جذب جمعیت و توسعه اقتصادی – اجتماعی شهرهای جدید به شمار می‌آید. در نظر گرفتن فعالیت‌های اقتصادی و استقرار آن در شهرهای جدید نه تنها پاسخگوی اشتغال جمعیت ساکن است، بلکه باعث جذب جمعیت فعال از دیگر مناطق به این گونه شهرها نیز می‌گردد. ایجاد فعالیت‌های اقتصادی در مکان‌های مناسب در این گونه شهرها با پیش‌بینی جمعیت آینده و اسکان جمعیت فعال باید مد نظر برنامه ریزان شهری قرار گیرد؛ در حالی که این موضوع در شهرهای جدید ایران مورد توجه قرار نگرفته است.

از جمله دیگر مسائلی که در ایجاد و تعیین مکان برای شهرهای جدید باید مورد توجه قرار گیرد – و تاکنون کمتر به آن توجه شده – در نظر گرفتن نظام سلسله مراتبی شهرهای ایران و ارتباط آن با شهرهای جدید است.

خبر

عضو اتاق بازرگانی تهران مطرح کرد

یک فرصت ایده‌آل برای

سرمایه‌گذاران ایرانی

عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تهران می‌گوید اگر در عرصه هنر، سرمایه‌گذاری‌های لازم در دستور کار قرار گیرد، ایران امکان حضور در بازارهای بین‌المللی را خواهد داشت.

عباس آرگون اظهار کرد: هنر با غنابخشی به تجربه‌های انسانی در فضای کاری و محیط زندگی، تأثیرات مفیدی را بر روح، روان و جان انسان‌ها می‌گذارد و به آن طراوت، نشاط و سزندگی می‌بخشد و باعث آرامش انسان و کاهش استرس، اضطراب و افزایش حس قدرت، خلاقیت و ابراز احساسات می‌شود. با این همه، هنر در جامعه ایرانی باید از یک مهارت صرفاً قابل تحسین به فعالیتی که بتوان از آن درآمد نیز کسب کرد، تغییر رویکرد دهد. وی ادامه داد: پیوند بین اقتصاد، هنر و از جذابیت‌های بسیار ویژه‌ای برخوردار است و با توجه به اینکه در شرایط حاضر استفاده از همه ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل برای رشد و پیشرفت اقتصادی کشور امری اجتناب‌ناپذیر است، در این بین هنر می‌تواند نقش سازنده‌ای در توسعه اقتصاد ایران و توانمند کردن فعالان این حوزه در ارائه آثار و نشر فرهنگ جامعه ایفا کند. از این‌رو هنرمندان کشور در زمینه‌های مختلف هنری به‌عنوان گنجینه‌های ثروت ملی می‌توانند برای کشور ارزش آفرینی کنند.

عضو اتاق بازرگانی تهران سرمایه‌گذاری در حوزه هنر را نیازمند دانش و آگاهی دانست و افزود: در عین حال، دلیل پایین بودن میزان سرمایه‌گذاری در هنر نسبت به سایر حوزه‌های سرمایه‌گذاری از جمله، ملک، طلا و ارز و… عدم آشنایی و شناخت کافی افراد جامعه نسبت به این حوزه و ضعف در سرمایه‌گذاری و بازاریابی در آن است. امروزه هنر از فراگیری بالایی در بین طبقات مختلف جامعه برخوردار است و این حوزه، مختص به یک طبقه خاص و مرفه نبوده و خود یک جریان قوی اقتصادی است و ضمن دارا بودن تنوع گسترده، از ظرفیت اشتغال‌زایی بالایی برخوردار است.

آرگون اضافه کرد: گسترش روزافزون بازار هنر در بسترهای فناوریانه متفاوت و جدید و تأثیرپذیری جوامع مختلف از این روندها، هنر را به یک وسیله مناسب برای سرمایه‌گذاری مطلوب بدل کرده است. و از آنجا که هر اثر هنری منحصربه‌فرد، بی‌همتا و تکرارنشدنی است، بازار هنر، بازاری مطمئن برای سرمایه‌گذاری است و به شرایط حاضر امن‌ترین سرمایه‌گذاری‌ها در آثار هنری صورت می‌پذیرد. به نحوی که آثار هنری علاوه بر دارا بودن ارزش معنوی با سیری شدن زمان ارزشمندتر شده و به‌ندرت شاهد کاهش قیمت می‌شوند و نوسانات قیمتی کمی داشته و از یک روند رو به رشد مناسبی برخوردار هستند. در عین حال، این آثار، ضمن برخورداری از بازدهی مناسب، دارای ریسک پایین‌تری نسبت به سایر حوزه‌های سرمایه‌پذیر هستند و از نوسانات اقتصادی کمتر تأثیر می‌پذیرند و حجم عرضه پایینی دارند.

وی با اشاره به ظرفیت‌های هنر ایران برای حضور در عرصه‌های بین‌المللی تشریح کرد: کشور ما از منظر برخورداری از هنر و میراث فرهنگی در جایگاه ویژه‌ای در جهان قرار گرفته است و هنر، بخشی از تولید ناخالص داخلی کشور را تشکیل می‌دهد و می‌تواند دارای ارزش افزوده فراوان باشد. حال آنکه برای شکوفایی هر چه بیشتر این حوزه لازم است، سرمایه‌گذاری اصولی و توسعه هر چه بیشتر زیرساخت‌ها و ظرفیت‌ها برای رونق در حوزه هنر صورت گیرد تا سهم کشور در اقتصاد هنر در جهان ارتقا یافته و با فراهم کردن بستر نمایش آثار هنری هنرمندان ایرانی در دیگر کشورها، علاوه بر اشتغال هنر و فرهنگ اسلامی و ایرانی در کشورهای مختلف، ظرفیت ارزآوری خوبی برای کشور فراهم شود.

ادامه یادداشت

شبکه شهری جدید

سولماز خلج

مقوله احداث شهرهای جدید،«عمده‌ترین سیاستی است که اینک برخی از دستگاه های اجرایی مملکت به منظور دستیابی به هدف های، همچون: مهار رشد شهرهای بزرگ، مقابله با مسایل رشد شهرنشینی در آینده و از بین بردن آثار فزاینده تمرکز امور، آن را در راس تصمیم گیری های خود قرار داده اند. از طرفی، ولی دهه ۸۵ – ۱۳۷۵ وزارت کشور به طور میانگین هر نه روز، یک نقطه شهری جدید تصویب نموده که در دوره ۱۰ ساله فوق در مجموع ۴۰۰ نقطه شهری به تعداد شهرهای ایران افزوده شده، حال آنکه سیاست دولت در این شهرها، تنها به ایجاد یک شهرداری و دادن حداقل امکانات مورد نیاز محدود شده است؛ اما هدف از ایجاد شهرهای جدید در ایران را می توان در قالب دو هدف؛ یعنی تمرکز زدایی از شهرهای بزرگ و تمرکزگزینی جمعیت در مناطق توسعه نیافته دانست. بررسی عملکرد شهرهای جدید ایران نشان از آن دارد که شهرهای جدید ایران هنوز نتوانسته است آن جمعیت پیش بینی شده خود را جذب نمایند. چه عواملی باعث شده که با وجود نمایه گذاری های بسیاری که غیر قابل برگشت نیز هست، شهرهای جدید ایران در جذب جمعیت موفق نباشد؟ بی هویتی شهرهای جدید، عدم تعلق با فرهنگ ساکنان، خواجگاهی بودن، مکانیابی نامناسب و … تنها چند عاملی هستند که در پاسخ به سوال فوق می توان از آنها نام برد. شهرهای جدید ایران اگرچه یک راه حل میانه و سیاستی واقع گرایانه و مصلحت اندیشانه در شرایط زمانی حال است و اگرچه نسبت به راه حل های اضطراری و کوتاه مدت از جامعیت بیشتری برخوردار است، اما تنها نسخه شفابخش مشکلات شهری ایران نیست. این تفکر فقط می تواند به صورت عملکردی برای ایجاد فرصت ها و مجالها برای تهیه برنامه های اساسی و دراز مدت در شهرنشینی کشور باشد که در راس آن تدوین سیاست ملی شهرنشینی و راهبردی در توسعه فضایی کشور و بالا بردن قابلیت شهرهای کوچک و متوسط است که راه حل اساسی در تأمین اهدافی است که تاکنون شهرهای جدید در برآورده کردن آنها عاجز مانده اند.