هشدار سازمان حمایت به گران فروشی جوجه یک روزه

سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان با صدور اطلاعیه‌ای به انجمن جوجه یک روزه اعلام کرد که حداکثر قیمت هر قطعه جوجه یک‌روزه با بهترین کیفیت، بر اساس ابلاغیه دبیرخانه کارگروه تنظیم بازار ۱۷۰۰ تومان است و با متخلفان برخورد می‌شود. به گزارش تسنیم، در این اطلاعیه به افزایش مجدد قیمت فروش جوجه یک‌روزه در روزهای اخیر اشاره شده؛ افزایش قیمتی که نارضایتی مرغداران را در پی داشته است.

نگاهی اجمالی به فرصت‌های گردشگری و اشتغال در یک جزیره ناشناخته

هنگامه رونق «هنگام»

حسین بردبار - جزیره هنگام؛ جزیره کوچکی با ۹ کیلومتر طول و ۶ کیلومتر عرض، در فاصله ۲ کیلومتری جنوب شرقی قشم در حاشیه تنگه هرمز؛ جزیره‌ای که ساکنان بومی آن جامی گویند ۷۰۰ نفر سکنه در سه روستا دارد و گرچه از کرانه‌های ساحل استان هرمزگان دور افتاده است و ۴۳ مایل دریایی (حدود ۸۰ کیلومتر) از بندر عباس فاصله گرفته؛ اما گنج های پنهانی درون خود دارد که بسیاری از آن ها برای ساکنان ایران زمین ناشناخته است؛ فرصت های فراوانی که اگر به درستی شناخته شود و مورد کاوش قرار گیرد می تواند همین جزیره کوچک ناشناخته در آب های تنگه هرمز را تبدیل به محلی برای گردشگری و توسعه منطقه کند و "هنگام" را به هنگامه‌ای دلچسب برای تولید و کارآفرینی و اشتغال زایی با افزایش سفرهای دریایی گردشگران داخلی و خارجی تبدیل کند. البته تحقق این مسئله نیازمند توجه جدی مسئولان است. در این گزارش تلاش می کنیم به برخی ویژگی ها به صورت اجمالی بپردازیم:

■ **ساحل درخشنده**

اگر از جنوب جزیره قشم قصد سفری کوتاه و توقفی گذرا در جزیره هنگام داشته باشید پس از حدود یک ربع تا ۲۰ دقیقه دریانوردی با قایق های کوچک تندرو واقع در جنوب شرقی جزیره قشم به ساحل "هنگام" می رسید؛ البته اگر قایق از نوع تندرو نباشد بسته به میزان سرعت آن؛ طول این سفر دریایی هم افزایش می یابد. با ورود به جزیره هنگام آن چه پیش از هر چیز دیگری نظر تازه وارد ها را به خود جلب می کند، ساحل درخشنده و براق این جزیره است. لابه لای ماسه های این ساحل ذرات درخشانی هستند که در روشنایی آفتاب برق می زنند؛ گویی لابه لای ماسه های این ساحل اشیای کوچک شب نما کار گذاشته اند؛ قصد اغراق نداریم؛ این مسئله به دلیل وجود رسوبات دارای ترکیبات فلزی در خاک ساحل این جزیره کمتر شناخته شده است که نورخورشید را انعکاس می دهد؛ البته تاکنون با جست و جود راینترنت تحقیق و مطالعه ای درباره ماهیت دقیق این خاک ساحلی نیافتیم اما اهالی بومی آن جا می گویند که ترکیباتی از آهن و سیلیس در ماسه های جزیره هنگام وجود دارد که خاک آن را درخشنده کرده است و نکته مهم‌تر این که برداشت و حمل این خاک ظاهرا جریمه دارد و حمل کننده باید جواب ماموران دریانوردی یا محیط زیست را بدهد که هر از گاهی در ساحل و آب های میان دو جزیره قشم و هنگام با قایق های تندرو و مجهز گشت می زنند. اما جنس این خاک از هر چه که باشد نمی توان وجود ماده‌ای درخشنده و احتمالا از ترکیبات فلزی را در آن رد کرد و نباید چشم ها را بر این همه درخشندگی و تابندگی بست و گذشت.

■ **بازار چه ساحلی**

اکثریت قریب به اتفاق قایق های تندرو، مسافران خود را در ساحلی پیاده می کنند که بازار چه کوچکی با حدود ده تا ۱۵ مغازه آلاچیق مانند در آن بنا شده است. اجناس این بازار چه بیشتر ماهیت دریایی دارند و به نوعی سوغات جزیره محسوب می شوند و مردان و زنان روستایی و بومی این منطقه گاه به صورت خانوادگی همراه با بچه های شان کالاهایی نظیر انواع صدف های دریایی در شکل ها و رنگ های متنوع، تزیینات دریایی زنانه نظیر دست بندها و گردن بندهایی از جنس صدف و سنگ های دریایی را با قیمتی ارزان به اندک مسافران این جزیره دور افتاده به فروش می رسانند.

مثلا یک گردن بند زنانه از جنس صدف دریایی که دست ساز بانوان روستایی این جزیره است با دو گوشواره از همان جنس به قیمت ۱۵ هزار تومان در سه یا چهار مغازه آلاچیق مانند جزیره به فروش می رسد. شاید اگر همین گردن بند صدفی سفید رنگ دریکی از مغازه های لوکس تهران به فروش می رسید می توانست قیمتی چندین برابر یا حتی چند ۱۰ برابر داشته باشد اما وضعیت مغازه های این بازار چه متفاوت است؛ مغازه های این جا به دلیل کمبود مصالح ساختمانی فاقد سقف و دیوار هستند و تنها با پایه های چوبی از یکدیگر جدا شده اند و از این نظر بیشتر شبیه به یک آلاچیق هستند. انواع دیگری از صنایع دستی و اسباب بازی هایی که با صدف و محصولات دریایی ساخته شده نیز در این بازار چه خودنمایی می کند. بیشتر کالاهای این جا دست ساز است و به نوعی صنایع دستی محسوب می شود ولی قیمتی نازل دارد تا اندک مسافرانی را که به این جا می آیند به خود جذب کند؛ حتی یکی از فروشنده ها حاضر می شود در ازای ۱۰ هزار تومان خرید، یک لاک پشت اسباب بازی را که با سه صدف دریایی کوچک و اندکی چسب ساخته شده مجانی هدیه بدهد.

■ **روغن جگر کوسه!**

اما در میان اجناس این بازار چه کوچک و دور افتاده چیز دیگری هم هست که توجه بیشتری را می طلبد و شاید مخصوص همین جزیره باشد؛ "روغن جگر کوسه" که ساکنان بومی این جا معتقدند برای برخی از انواع کمر درد یا درد سیاتیک و امثال آن کارایی دارد؛ البته پذیرش این که این روغن از جنس "جگر کوسه" باشد کمی مشکل است. از خود می پرسم مگر به راحتی می توان کوسه را شکار و بعد از جگر آن چنین روغنی را استخراج کرد؟ برای یافتن پاسخ این پرسش از یکی از فروشندگان "روغن جگر کوسه" می پرسم آیا واقعا این روغن از جگر کوسه گرفته می شود؟ پاسخ می دهد: صیادان روزها کوسه ها را در اطراف جزیره شکار می کنند و شکمشان را در همین ساحل می شکافند و جگر آن ها را برای تهیه این روغن در می آورند. اگر دو ساعت زودتر به جزیره آمده بودید اوایل روز در ساحل جزیره می دیدید که صیادان یکی از لنج های صیادی شکم یک کوسه را شکافتند و جگرش را در آوردند! قیمت روغن جگر کوسه هم مانند صنایع دستی این بازار چه با وجود زمانی که برای تهیه آن گذاشته شده ارزان است، هر ۳ قوطی پلاستیکی کوچک آن که حدود ۵۰ سی سی روغن درون خود دارد (در مجموع حدود ۱۵۰ سی سی) به قیمت ۱۰ هزار تومان به فروش می رسد، البته حجم قوطی ها تقریبی است. شاید به دلیل فراوانی کوسه ها در اطراف جزیره قیمت این کالاهای عجیب و غریب این قدر ارزان است!

■ **رقص دلفین ها**

با طی مسافتی حدود یک مایل دریایی از ساحل جنوب شرقی قشم، جایی که از دور می توان ساحل دو جزیره قشم و هنگام را وسط دریا در سمت راست و چپ خود مشاهده کرد؛ مکانی است که می گویند محل عبور دلفین های تنگه هرمز است و اگر شرایط دریا برای آمدن آن ها به سطح آب و جابه جایی شان مناسب باشد، می توانی به اصطلاح رقص دلفین ها را مشاهده کنی، یعنی گروه های چندتایی دلفین ها حین عبور از کنار قایق های تندرو به روی آب می پرند و به مسیر خودشان در وسط دریا ادامه می دهند؛ البته به دلیل شرایط جوی دریا و وزیدن باد چنین توفیقی برای نگارنده حاصل نشد اما برخی گردشگران در ساحل جنوبی جزیره قشم برنامه ریزی مشخصی را برای مشاهده این رویداد طبیعی دارند و گویا برای همین منظور به چنین جایی آمده اند.

■ **ماهی های آکواریومی یا آکواریومی از ماهی ها!**

با طی مسافتی کوتاه و پیمودن کمتر از نیم دور با قایق در اطراف جزیره هنگام به ساحلی سنگی می رسید که به گفته بومیان دارای ماهی های آکواریومی است، علت چنین مساله ای آن است که وضعیت ساحل این منطقه شرایطی مانند یک آکواریوم طبیعی را ایجاد کرده است؛ چرا که در این قسمت از ساحل جزیره تا فاصله ای حدود چند صد متری به سمت دریا عمق ساحل کم است به طوری که از فاصله حدود ۱۰۰ تا ۲۰۰ متری از ساحل جزیره از درون قایق می توان سنگ های کف دریا را مشاهده کرد البته زلالی آب این منطقه نیز به ایجاد این صحنه زیبا کمک می کند با این حال در حاشیه سنگ های مرجانی این ساحل فضای نادری برای تخم ریزی و رشد انواع ماهی های رنگارنگ در بستر دریا فراهم آمده است که برخی از قایق های تندرو با توقفی کوتاه در جوار این سنگ های مرجانی امکان دیدن این صحنه زیبا را از خلقت خالقی که عجایبش را در دریاها قرار داده به وجود می آورند تا بگویی: "یا من فی البحار عجائبه!"

■ **چالش درآمدزایی در جزیره**

با وجود این همه زیبایی و فرصت وجاذبه گردشگری، ساکنان جزیره هنگام به گفته بومیان به ۷۰۰ نفر و کمتر از ۲۰۰ خانوار می رسند که با مشکلات تامین آب و برق برای زندگی روزمره دست به گریبان و با چالش درآمدزایی برای معاش مواجه اند. البته بسیاری از ساکنان بومی این جا از طریق صیادی، کار در لنج های ماهی گیری، فعالیت در بازار چه ساحلی و تعاونی های گردشگری امرار معاش می کنند.

پرورش ماهی در قفس، پرورش میگو و بزرگ ترین مزرعه پرورش کروکودیل کشور نیز از جمله فعالیت های آبزی پروری جزیره هنگام است. یوسف جوانی است که دریکی از تعاونی های حمل مسافر در ساحل جزیره قشم کار می کند. او با قایق تندرو گردشگران را حدفاصل جزایر قشم و هنگام جابه جا می کند، البته از وضعیت کاری اش خیلی راضی نیست و می گوید که برخی از زمان ها کار در این جا کساد است و گاهی هم شرایط خوب است و ادامه می دهد: "شاید هفته ای بیکار بمانم و شاید هفته ای یک بار یا دوبار برای جابه جایی مسافر به جزیره هنگام بروم" البته یوسف به ازای هر مسافری که میان دو جزیره قشم و هنگام جابه جا می کند ۱۵ هزار تومان می گیرد که باید دو هزار تومان آن را به تعاونی گردشگری بدهد. گاهی تعداد مسافران هر قایق او به ۱۰ نفر می رسد که البته به لحاظ ایمنی جابه جایی مسافر نمی تواند از این تعداد بیشتر هم مسافر جابه جا کند.

آخرین گزارش کیفی تولید خودروهای داخلی در سال ۹۵ منتشر شد

ارتقای کیفی خودروی بورسی در اسفند ماه

آخرین گزارش ارزش‌یابی خودروهای تولید داخل کشور نشان می دهد که در اسفند ماه ۹۵ نسبت به بهمن ماه، گروه خودروهای سبک شاهد ورود یک نوع جدید خودرو به بازار بوده است. همچنین کیا سراتو که اواخر سال گذشته، عرضه آن در بورس کالا تایید شد، توانسته است با یک درجه صعود کیفیت، به جمع خودروهای با چهار ستاره کیفیت وارد شود. بر این اساس قیمت خودروی عرضه شده در بورس بر اساس قاعده عرضه و تقاضا تعیین خواهد شد نه بر اساس قیمت اعلامی کارخانه.

■ **اسفند ۹۵؛ افزایش تنوع خودروهای تولیدی به همراه افت کمی تولید خودرو**

بر اساس گزارش شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، در اسفندماه ۹۵، تعداد ۷۲ هزار و ۶۶۶ دستگاه خودرو در کشور تولید شده است که نسبت به ماه گذشته آن، افت ۱۷ درصدی را نشان می دهد. با این حال، برخلاف افت کمی تولید خودروهای داخلی، خودروسازان در این ماه، خودروهای با تنوع بیشتری تولید کرده اند. به گونه ای که در هر گروه از خودروهای سبک و سنگین، در مجموع یک مدل خودرو به خودروهای تولیدی افزوده شده است. در این ماه در مجموع ۴۱ مدل خودرو در گروه خودروهای سبک و ۹ مدل خودرو در گروه خودروهای سنگین تولید شده است.

■ **ورود سراتو به بورس راه یافته، به جمع سواری های ۴ ستاره**

اما نکته قابل توجه در گروه خودروهای سواری در اسفندماه، صعود کیفی سراتو سایپا است. مقایسه خودروهای تولید شده در بهمن و اسفند ۹۵ نشان می دهد که در اسفندماه، خودرو کیا سراتو که توسط سایپا تولید می شود، توانسته است با یک پله صعود کیفی، به جمع خودروهای با چهار ستاره کیفی وارد شود. سراتو خودرویی است که طبق گزارش ایسنا، عرضه آن در بورس کالا ۱۹ اسفند گذشته، به تایید هیئت پذیرش بورس کالای ایران رسیده است. اگر چه تاکنون جزئیات چندان دقیقی از کم و کیف عرضه این خودرو منتشر نشده است، اما امیدنامه‌ای که بورس کالا در اواخر سال گذشته منتشر کرده است، تا حدی به سوالات درباره این موضوع پاسخ می دهد. طبق این امیدنامه، به نظر می رسد بورس کالا و گروه سایپا به تفاهم‌هایی رسیده اند تا خودروهایی را که مشمول قیمت گذاری نمی شود بتوانند از طریق اوراق سلف موازی تامین مالی کنند. در خواست پذیرش کالای خودروی سراتو تولیدی شرکت سایپا از طریق شرکت تامین سرمایه لوتوس پارسیان به شرکت بورس کالای ایران ارائه شده و مورد تایید بورس کالا قرار گرفته است.

بر این اساس، عرضه کننده یعنی شرکت سایپا متعهد شده که شرایط را به گونه‌ای فراهم کند که حداقل چهار بار عرضه در ماه انجام گیرد و در صورت وجود تقاضا با نظر بورس برای عرضه اقدام کند. با این حال موضوع کشف قیمت این خودرو از مواردی است که تاکنون اخبار بیشتری در این زمینه منتشر نشده است. اما قاعده بورس بر این اساس است که قیمت این کالا باید از طریق عرضه و تقاضا کشف شود و افزایش یا کاهش فشار تقاضا نسبت به عرضه می تواند قیمت این کالا را بیش از آن چه ارزش دارد بالا یا پایین ببرد. در اسفند ماه ۹۵، دیگر خودروهای چهار ستاره تولید شده عبارتند از: نیو مزدا ۳، گرند ویتارا و رنو ساندرو. ضمن این که در بازه زمانی یادشده، هیچ یک از خودروهای تولید شده، موفق به دریافت رده پنج ستاره کیفیت تولید نشده اند.

گزارش ارزش‌یابی خودروهای تولید داخل کشور همچنین بیانگر حذف برخی خودروها از برنامه تولید خودروسازان و نیز افزوده شدن برخی خودروهای دیگر به فهرست خودروهای تولید داخل است.

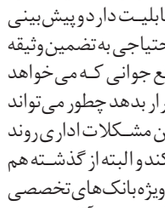
بر این اساس در اسفندماه، و در گروه خودروهای سواری، خودروهای آریزو ۵، چانگان CS۳۵ و آریو، از جمله خودروهای تازه تولید بوده اند. در مقابل، خودروهایی نظیر آسا و پژو پارس فارس از برنامه سازندگان خودرو حذف شده اند.

جدول سطوح کیفی خودروهای سواری

کلاس قیمت (میلیون ریال)	رتبه کیفی	خودرو	نام شرکت سازنده	رده کیفی
بالاتر از ۱۰۰۰	۱	نیومزدا۳	بهمن موتور	چهارستاره
	۲	گرندویتارا	ایران خودرو خراسان	چهارستاره
۷۵۰-۱۰۰۰	۱	کیاسراتو	سایپا	چهارستاره
	۲	تیگو۵	مدیران خودرو	سه ستاره
	۳	JAC-S۵	کرمان موتور	دوستاره
۵۰۰-۷۵۰	۱	آریزو۵	مدیران خودرو	سه ستاره
	۲	چانگان CS۳۵	سایپا کاشان	سه ستاره
	۳	برلیانس H۳۳۰	پارس خودرو	سه ستاره
	۴	JAC-J۵	کرمان موتور	دوستاره
	۵	آریو	بن رو	دوستاره
	۶	MVM۵۵۰	مدیران خودرو	یک ستاره
	۷	لیفان X۶۰	کرمان موتور	یک ستاره
۲۵۰-۵۰۰	۱	رنوساندرو	پارس خودرو	چهارستاره
	۲	پارس تندر	پارس خودرو	سه ستاره
	۳	تندر ۹۰ پارس خودرو	پارس خودرو	سه ستاره
	۴	تندر ۹۰ اتوماتیک	ایران خودرو	سه ستاره
	۵	تندر ۹۰	ایران خودرو	سه ستاره
	۶	پژو ۲۰۶	ایران خودرو	سه ستاره
	۷	پژو ۲۰۶SD	ایران خودرو	سه ستاره
	۸	NewMVM۳۱۵	مدیران خودرو	دوستاره
	۹	دنا	ایران خودرو	دوستاره
	۱۰	پژو پارس	ایران خودرو	یک ستاره
	۱۱	پژو ۴۰۵ خراسان	ایران خودرو خراسان	یک ستاره
	۱۲	پژو پارس مازندران	ایران خودرو مازندران	یک ستاره
	۱۳	سمند تبریز	ایران خودرو تبریز	یک ستاره
	۱۴	پژو پارس شیراز	ایران خودرو فارس	یک ستاره
	۱۵	MVM۱۱۰S	مدیران خودرو	یک ستاره
	۱۶	تیبا۲	سایپا	یک ستاره
پایین تر از ۲۵۰	۱	تیبا	سایپا کاشان	یک ستاره
	۲	سایپا X۱۳۱	سایپا	یک ستاره
	۳	سایپا X۱۳۲	سایپا	یک ستاره
	۴	سایپا X۱۱۱	سایپا کاشان	یک ستاره
	۵	سایپا X۱۳۱ پارس خودرو	پارس خودرو	یک ستاره

دیدگاه

استارت آپ های ایرانی در چه بخش هایی موفق بوده اند؟



ایران در مقایسه با کشورهای در حال توسعه و توسعه‌یافته جهان در زمینه کارآفرینی فناورانه جایگاه مناسبی ندارد. در زمینه کسب و کارهای جدید هنوز به جایگاهی که متناسب با نیروی انسانی جوان و کارآمد در کشورمان است نرسیدیم. هرچند به تازگی در زمینه استارت آپ ها پیشرفت هایی داشتیم اما استارت آپ ها تنها در بخش هایی از اقتصاد موفق شدند که غول های اقتصادی کشور در آن بخش ها غایب بودند و اگر این غیبت نبود، امکان پیشرفت برای استارت آپ ها وجود نداشت. از سوی دیگر زیرساخت های لازم برای نهادینه کردن شکل جدید کارآفرینی در کشور ما فراهم نیست و حتی این نقص را می توان در کشورهای اروپایی که نسبت به آمریکا پیشرفت کمتری در کارآفرینی فناورانه دارند مشاهده کرد.

کشورهای اروپایی به عقب ماندن در کارآفرینی فناورانه نسبت به ایالات متحده آمریکا معترف اند به این دلیل که در آمریکا، نهادهای حقوقی متناسب با کارآفرینی فناورانه طوری شکل داده شده که هزینه مبادله و معامله پایین آمده در نتیجه ریسک‌پذیری افراد برای ورود به فضای کسب‌وکار بیشتر است. Venture Capital و شرکت های سرمایه گذاری جسورانه در حوزه کارآفرینانه ترکیبی از سرمایه گذاری فکری و فیزیکی است و دولت ها در این زمینه کمتر سرمایه گذاری می کنند. زمانی که شما ایده‌تان را در فضای کسب‌وکاری که فاقد حضور VC ها است ارائه کنید، دولت ها از طریق وام های کم بهره از شما حمایت می کنند و البته باید با وثیقه به آن ها تضمین بدهید اما در سرمایه گذاری کارآفرینانه طرح ها پیش از حمایت مورد بررسی قرار می گیرد و مشخص می شود که یک طرح چقدر برای موفقیت قابلیت دارد و پیش بینی میزان موفقیت آن انجام می شود و احتیاجی به تضمین وثیقه از سوی صاحب ایده نیست. به واقع جوانی که می خواهد ایده‌ای را دستمایه کسب‌وکارش قرار بدهد چطور می تواند برای دریافت وام وثیقه تهیه کند؟ این مشکلات اداری روند کارآفرینانه فناورانه را مختل می کند و البته از گذشته هم همین بوده است. همیشه بانک ها به ویژه بانک های تخصصی در ایران به جز دوره کوتاهی در زمان مدیریت آقای خرد جو در بانک توسعه صنعت و معدن، در توزیع تسهیلات به نحو شایسته عمل نکردند. پارک های علم و فناوری بخش دیگری در کارآفرینی فناورانه در ایران است که تلاش شده در آن با حمایت از شرکت ها به ایده پردازان جوان کمک شود. در این زمینه نیاز به تحقیق مستقلی داریم اما می توان بر اساس برخی مشاهدات گفت که این پارک ها به سرمایه فیزیکی نیاز دارند و لازم است بانک های تخصصی و بنیادها و سازمان ها برای حمایت از شرکت های فناورانه حاضر در این پارک ها با وام های طویل مدت و کم بهره وارد گود شوند. واقعیت امر این است که در پارک های علم و فناوری بیشتر کارهای نمایشی انجام می شود. تعداد این پارک ها در کشور افزایش پیدا کرده اما این مسئله تأثیر زیادی بر اقتصاد نگذاشته است. مشاوران کارآفرینی از پدیده‌های جدید در فضای کسب‌وکار هستند اما سؤال جدی این است که صاحبان شرکت ها و کارآفرینان بزرگ در ایران چقدر به دانش مشاوران کارآفرینی در کشور متکی هستند؟ استفاده از مشاور در همه جای دنیا معمول است. در سرمایه گذاری جسورانه که هم سرمایه فکری و هم سرمایه فیزیکی مطرح است مشاوران کسب‌وکار حضور دارند و سابقه آن ها نشان می دهد که از صاحبان کسب و کار بوده و تجربه‌ای پیش از ورود به عرصه مشاوره داشتند. کسانی که در دانشگاه دانش کارآفرینی را کسب می کنند این تجربه را ندارند در نتیجه کارآفرینان به آن ها اعتماد نمی کنند و این بی اعتمادی یک کنش عقلانی است. در کشورهای آمریکایی و اروپایی کسانی در Venture Capital ها مشاوره می دهند که صاحب کسب و کاری بودند و آن را فروختند و به نحو دیگری رها کردند. هیچ کسب و کاری در کارآفرینی فناورانه از صفر شروع نمی شود.

کارآفرینی فناورانه با شکل گیری چارچوب های حقوقی منسجم در ایران شکل دیگری پیدا می کند و فرصت جذب کارآفرینان سابق به عنوان مشاوران کارآفرینی در فضای کسب‌وکار کشور فراهم می شود. البته در مواردی چارچوب های حقوقی در ایران شکل گرفته اما ضمانت اجرا نداشته است.

علی اصغر سعیدی - جامعه شناس اقتصادی