



## ظرفیت کامل فاز ۱۱ پارس جنوبی تا پاییز ۱۴۰۴ به‌مدار می‌آید؟

برای تحقق برنامه وزیر نفت در خصوص فاز ۱۱ پارس جنوبی، این فاز مرزی میدان مشترک باید تا پیش از آغاز پاییز ۱۴۰۴ با ظرفیت کامل در مدار بهره‌برداری قرار گیرد. فاز ۱۱ پارس جنوبی تنها فاز توسعه‌نیافته این میدان مشترک گازی است که با وجود مرزی‌بودن، توسعه آن در طی دو دهه گذشته، بارها توسط شرکت‌های ایرانی و خارجی با تعویق مواجه شده؛ تا اینکه در سال ۱۳۹۸ بالاخره تصمیم بر توسعه ایرانی آن گرفته شد. مرداد ۱۴۰۱ عملیات لوله‌گذاری دریایی خط انتقال گاز نخستین سکوی فاز ۱۱ پارس جنوبی در خلیج فارس تکمیل شد. مرداد ۱۴۰۲ اولین مقادیر تولید گاز از فاز ۱۱ پارس جنوبی از اعماق زمین برداشت شد و مرداد ۱۴۰۳ تولید گاز از ۶ حلقه چاه تولیدی این میدان به میزان حدودی ۱۵ میلیون مترمکعب در روز در حال انجام است.

## نفت و انرژی

# میانگین ۳۵ درصدی هدررفت آب شرب در دنیا



سیدزاده از دیگر مزایای کاهش آب بدون تولید می‌شود، افزود، در این راستا، کاهش آب بدون درآمد یکی از مباحث و اقدامات کلیدی در مدیریت سیستم‌های آبرسانی بوده و به‌ویژه در شرایط کاهش و کمبود منابع آب، جلوگیری از هدررفت آب تصفیه‌شده، نقش مهم‌تری را ایفا می‌کند. مدیرکل دفتر مدیریت مصرف آب، خدمات مشترکان و کاهش هدررفت آب‌های کشور در ارتباط با مزایای کاهش آب بدون درآمد خاطرنشان کرد: با کاهش آب بدون درآمد نیاز به تولید و تصفیه آب کمتر خواهد شد و متعاقبا صرفه جویی زیادی در هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری رخ داده و نیاز به توسعه ظرفیت‌های توسعه خواهد افتاد.

وی ادامه داد: هدررفت ظاهری کاهش یافته و به تبع مقدار آبی که برای آن صورتحساب پرداخت می‌شود، بیشتر شده و درآمد بیشتری برای سیستم حاصل می‌شود؛ از طرف دیگر نیز اسراف در مصرف کاهش یافته و میزان مصرف کمتر می‌شود.

## یادداشت

بنزین از آب ارزاتر است. این گزاره ای که به تنهایی درست است اما سیاست گذاران را به نتیجه غلط دلخواه می رساند و آن اینست که ارزانی علت مصرف بالای بنزین است و راه حل برای کاهش مصرف و جلوگیری از قاچاق افزایش قیمت آن است. مطابق علم اقتصاد گران کردن هرچیزی در کوتاه مدت حتما به کاهش مصرف آن می انجامد اما در بلند مدت اگر مصرف کنندگان نتوانند کالای جایگزین را بپایند دوباره مصرف افزایش می یابد. این چرخه بر تکرار مارجاری بنزین در ایران است. در این چرخه دولت ها برای مقلعی مُسکنی کوتاه برای مصرف پیدا میکنند ولی این مُسکن موجب افزایش نارضایتی مردم در میان مدت و بلند مدت میشود و بعد از مدتی دوباره مصرف لوچ میگردد. وظیفه اقتصاددانان نگاه دقیقتر به توجه به موضوع است و الا مقایسه قیمت در بین کشورها را هر کسی میتواند انجام دهد. اما آن وقتی که همین مقایسه قیمت ها مبنای سیاست گذاری هم شود البته که اقتصاددانان نزدیک به دولت ها برای علمی نشان دادن همین مقایسه ساده از ادبیات پیچیده استفاده میکنند ولی نتیجه به همان نیتنگی قبل است. بنزین کالای واسطه است. محصول نهایی جابجایی است. باید ببینیم جابجایی شخصی در ایران ارزاتر از الگوی بین المللی است یا نه. در این حالت است که میتوان مقایسه درست و در نتیجه سیاست گذاری درست تری ارائه کرد. بنزین مانند آب نیست. آب کالایی است که مستقیما مورد نیاز انسان است اما بنزین کالای مکمل خودروهاست که در نهایت در خدمتی به نام جابجایی (حمل و نقل) خود را نشان میدهد. به عبارت دیگر ما آب را می نوشیم اما بنزین باید سوخته شود تا ما از محلی به محل دیگر جابجا شویم. مقایسه درست تر این است که نرخ جابجایی داخل ایران و خارج برای مقایسه کنیم. محاسبه هزینه جابجایی شخصی: در یک مدل با فرض ثابت بودن سایر شرایط برای محاسبه هزینه جابجایی شخصی باید مولفه های زیر را مدنظر داشت: قیمت:خودرو؛ برای این کار قیمت خودروهای صفر را مدنظر قرار بدهید. برای مقایسه ساده تر فرض کنید عمر مفید

## اقتصاد ایران

## کشتیرانی مستقیم حلقه مفقوده

## تجارت ایران با آفریقا

شاهد رقابت کشورها برای صادرات به آفریقا هستیم اما در ایران حتی یک خط کشتیرانی مستقیم برای استفاده از ظرفیت صادرات ۵۰ میلیارد دلاری به این قاره وجود ندارد و صادرکنندگان ایرانی باید ۱۰۰۰ دلار صرف صادرات کالا به ترکیه و سپس آفریقا کنند. با توجه به برخی نظرات کارشناسی، صادرکنندگان ایرانی باید ۱۰۰۰ دلار صرف ظرفیت بالقوه صادرات ایران به قاره آفریقا بالغ بر ۵۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود، که این رقم نشان‌دهنده فرصت‌های عظیمی است که در حوزه‌های مختلف، به‌ویژه غذا و دارو، محصولات کشاورزی و ساختمانی برای صادرکنندگان ایرانی وجود دارد. قاره آفریقا با بازارهای رو به رشد خود می‌تواند به یکی از مقاصد مهم صادراتی ایران تبدیل شود، اما هنوز موانعی وجود دارد که بهره‌برداری از این ظرفیت را با چالش مواجه کرده است.

یکی از مشکلات اساسی در زمینه صادرات به آفریقا، نبود خطوط کشتیرانی مستقیم میان ایران و این قاره است. این موضوع باعث می‌شود صادرکنندگان ایرانی برای ارسال کالاهای خود ابتدا به بنادر ترکیه مراجعه کنند و سپس از آنجا به آفریقا صادرات داشته باشند. این فرآیند نه تنها زمان‌بر است بلکه هزینه‌های اضافی را نیز به صادرکنندگان تحمیل می‌کند که می‌تواند بر رقابت‌پذیری کالاهای ایرانی در بازارهای آفریقایی تأثیر منفی بگذارد. هزینه صادرات هر کانتینر به آفریقا به طور متوسط ۶۰۰ دلار است، که از این مبلغ، ۱۰۰۰ دلار به عنوان هزینه انتقال کالا به بنادر ترکیه صرف می‌شود. این هزینه اضافی، فشار مالی بیشتری را بر صادرکنندگان وارد می‌کند و باعث می‌شود کالاهای ایرانی در مقایسه با رقبای بین‌المللی، با قیمت‌های بالاتری به دست مصرف‌کنندگان آفریقایی برسند.

در این میان، نقش شرکت‌های کشتیرانی بسیار حائز اهمیت است. بهبود زیرساخت‌های کشتیرانی و ایجاد خطوط مستقیم می‌تواند تأثیر قابل توجهی در کاهش هزینه‌ها و افزایش سرعت انتقال کالاهای داشته باشد. با ایجاد این خطوط، صادرکنندگان ایرانی قادر خواهند بود به طور مستقیم کالاهای خود را به بازارهای آفریقا صادر کنند، که این امر به افزایش رقابت‌پذیری محصولات ایرانی کمک خواهد کرد. افزایش همکاری میان دولت و بخش خصوصی در این زمینه می‌تواند به ایجاد تحولات اساسی در توسعه صادرات به آفریقا منجر شود. با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کشتیرانی و حمایت از صادرکنندگان، می‌توان گام‌های مؤثری در جهت بهره‌برداری از ظرفیت‌های اقتصادی این قاره برداشت و نقش ایران را در بازارهای جهانی تقویت کرد. ضمن اینکه با توجه به شرایط تحریمی نیاز جدی در خصوص افزایش صادرات و به دنبال آن درآمدهای ارزی وجود دارد. با توجه به این نیازها حتی دولت می‌تواند برای تشویق ورود صادرکنندگان به این حوزه سوبسید و تخفیف کرایه‌های حمل و نقل ارائه دهد و با کمک ظرفیت سازمان توسعه تجارت، طی یک برنامه راهبردی و مشخص به بازاریابی دقیق و معرفی ظرفیت‌ها به تولیدکنندگان و بازرگانان بپردازد. در نهایت، برای بهره‌برداری کامل از ظرفیت ۵۰ میلیارد دلاری صادرات به آفریقا، نیاز است که به این مشکلات اساسی پرداخته شود. با تقویت کشتیرانی و کاهش هزینه‌های جانبی، می‌توان صادرات به این قاره را تسهیل و روند توسعه روابط تجاری را آفریقا را سرعت بخشید. موضوع توسعه روابط با آفریقا بارها از سوی مقامات و مسئولان رده بالای کشور مورد تأکید قرار گرفته است با این حال تا کنون آنچنان که باید به آن توجه نشده است. در نتیجه بی‌توجهی به این حوزه در سال‌های اخیر باید با اقدامات جدی در دولت و وزارت صمت جبران شود چرا که در حال حاضر سایر کشورها مانند ترکیه و چین برای کسب سهم بالاتر از بازارهای آفریقا رقابت جدی را آغاز کرده‌اند.

## پول | ارز | بانک

## وام کارمندان بانک مرکزی با

## سود چند درصد است؟

همزمان با افزایش انتقادات به دریافت وام ارزان قیمت از سوی کارمندان نظام بانکی و بانک مرکزی، این بانک اعلام کرد: هیچ‌گونه تسهیلاتی خارج از ضوابط در بانک مرکزی پرداخت نمی‌شود.نرخ تسهیلات کارکنان بانک مرکزی حداقل ۱۰درصد است. کارمیر کاره، مدیرکل منابع انسانی این بانک پیرامون مباحث مطرح شده در فضای مجازی در خصوص تسهیلات کارکنان بانک مرکزی گفت: فارغ از اینکه پرداخت تسهیلات به کارکنان بانک مرکزی از ابتدای تشکیل این نهاد وجود داشته است اما از ابتدای دهه ۹۰ تاکنون در راستای اجرای جزء ۵ ماده ۳۴ قانون پولی و بانکی و براساس مصوبه شورای پول و اعتبار کالا از محل منابع مالکانه این بانک و بدون استفاده از هر گونه منابع سپرده ای صورت می‌گیرد. دستورالعمل پرداخت این تسهیلات در سال ۱۳۹۰ تدوین و از آن موقع مبنای پرداخت قرار گرفته است. کاره ادامه داد: ضمنا به استناد جزء ۵ ماده ۳۴ قانون پولی و بانکی در راستای صیانت از جایگاه حاکمیتی و نظارتی بانک مرکزی، مدیران بانک مرکزی از اخذ تسهیلات از شبکه بانکی منع گردیده‌اند. بر این اساس خارج از آیین نامه مصوب، هیچ‌گونه تسهیلاتی به هیچ کدام از کارکنان و مدیران بانک مرکزی در کلیه مراتب سازمانی پرداخت نشده است. وی اضافه کرد: نرخ سود این تسهیلات طبق مصوبه سال ۱۳۹۵ شورای پول و اعتبار حداقل ۱۰ درصد درنظر گرفته شده و به هیچ عنوان تسهیلات قرض‌الحسنه در دستورالعمل‌های این بانک جایگاهی ندارد و از سال ۱۳۹۵ پرداختی در قالب تسهیلات قرض‌الحسنه از سرطصل‌های تسهیلات این بانک به هیچ یک از کارکنان بانک اعم از کلیه اعضای هیأت عامل و سایر سطوح صورت نگرفته است؛ ضمن آنکه فرایند و نوع پرداخت تسهیلات به اعضای هیأت عامل و سایر سطوح سازمانی کاملا در انطباق با آیین نامه های مصوب در ازای دریافت وثائق و تضمین مندرج در دستورالعمل‌ها صورت می‌گیرد.

کاوه تصریح کرد: در راستای اجرای ماده ۶۰ قانون بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران که از ۱۴۰۳/۲/۱۷ اجرائی شده، برقراری رابطه مالی (نظیر دریافت تسهیلات و سپرده‌گذاری) میان مشمولین این ماده و همسر و فرزندان آن‌ها با شبکه بانکی محدود شده است. وی در پایان با تأکید بر اینکه هیچ‌گونه تسهیلاتی خارج از موبوبات در بانک مرکزی تعریف و پرداخت نشده است افزود: با توجه شایعه سازی های دروغ علیه رئیس کل بانک مرکزی و تشویش اذهان عمومی در فضای مجازی، بانک مرکزی حق پیگیری حقوقی و شکایت قضایی را بر خود محفوظ می‌داند. طی روزهای اخیر و بعد از انتشار جزییات وام ۹۱،۵هفتی بانک‌ها به کارمندان خود و انتشار خبرهای مربوط به وام «عشقی» بورسی‌ها حجم انتقادات به تسهیلات بانک‌ها و بورس افزایش یافته است.

ارائه تسهیلات میلیاردی ارزان‌قیمت آن‌هم بدون سخت‌گیری‌های رایج به کارمندان بانک‌ها و بورس موجب شده است مردم این سؤال را به‌کرات پرسند که چرا بانک‌ها موقع وام دادن به جوانان پیچیده‌ترین شرایط وثائق را می‌خواهند و با سنگ‌اندازی‌های متعدد حاضر به پرداخت وام ازدواج نمی‌شوند؛ اما به‌راحتی به خودشان وام کلان با سود کم می‌دهند؟ در عین حال سؤال پرترکاری که این روزها مطرح می‌شود این است؛ چرا بانک مرکزی لیست وام کارمندان خود را منتشر نکرده است؟ مجلسی‌ها می‌گویند: منظور قانون از انتشار فهرست وام کارمندان نظام بانکی بوده است که شامل بانک مرکزی هم می‌شود. محمدرضا فرزین سال قبل و همزمان با حواشی وام کارمندان بانک‌ها گفته بود که وام کارمندان بانک مرکزی هم منتشر می‌شود.

به دلایلی همچون مصارف غیر مجاز (آب زدوی)، عدم دقت در اندازه‌گیری و خطای مدیریتی به حساب نمی‌آید (قبض صادر نمی‌شود).

سیدزاده تصریح کرد: اگرچه از بین بردن کل آب بدون درآمد در تأسیسات آبرسانی امکان‌پذیر و عملی نیست، اما رساندن سطح هدررفت در کشورهای در حال توسعه به نصف مقدار فعلی، یک هدف واقع‌بینانه به نظر می‌رسد؛ این میزان کاهش هدررفت می‌تواند سالانه در حدود ۲،۹ میلیارد دلار سرمایه اضافی برای بخش آب تولید کندبه علت افزایش درآمد و کاهش (هزینه) و امکان آبرسانی به ۹۰ میلیون نفر جدید را بدون نیاز به سرمایه‌گذاری جدید در بخش تولید و یا برداشت بیشتر از منابع محدود آبی، فراهم کند.

سیدزاده با بیان اینکه در کشور ایران طی سال های گذشته و پس از تاسیس شرکت‌های آب و فاضلاب اقدامات اساسی و پایهای در مجموعه شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور و شرکت‌های آب و فاضلاب استانی جهت کاهش آب بدون درآمد انجام شده است، یادآور شد: شاخص ترین آن تهیه مدل بالانس آب با پیروی از استاندارد انجمن جهانی آب IWA در کشور ایران است که باعث شد ادبیات علمی جهت شناخت مولفه‌های آب بدون درآمد در سطح کشورها نهادینه شود و پس از شناخت دقیق اقدامات احراچی بر مبنای آن انجام شود. وی با بیان اینکه سالانه و بر مبنای استراتژی‌های کاهش آب بدون درآمد بر مبنای استاندارد انجمن جهانی آب در ۲ سرطصل کاهش هدررفت فیزیکی(واقعی)، کاهش هدررفت غیریفیزیکی(ظاهری) و کاهش مصارف مجاز بدون درآمد فعالیت‌های عملیاتی تنظیم می‌شود، یادآور شد: این استراتژی توسط شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور به شرکت‌های استانی ابلاغ و بر فرایند انجام آن در طول سال نظارت می شود.

است.اظهار کرد: این در حالی است که در بعضی کشورها با درآمد کم، مقدار هدررفت در حدود ۵۰-۶۰ درصد منابع آبی است. وی خاطر نشان کرد: در کشورهای در حال توسعه، هدررفت منابع ناشی از سطوح بالای آب بدون درآمد، قابل ملاحظه است. یک برآورد توسعه، هدررفت منابع ناشی از سطوح بالای آب و فاضلاب کشور با بیان اینکه حجم آب بدون درآمد در هدررفت آب در جهان بسیار زیاد است،یادآور شد: هر ساله بیش از ۲۲ میلیارد متر مکعب آب تصفیه شده از طریق نشت از شبکه‌های توزیع هدر می‌رود. علاوه بر آن ۱۶ میلیارد متر مکعب در سال، آب تصفیه شده به دست مشترکان می‌رسد اما به دلایلی همچون مصارف غیر مجاز (آب زدوی)، عدم دقت در اندازه‌گیری و خطای مدیریتی به حساب نمی‌آید(قبض صادر نمی‌شود).

وی با اشاره به اینکه میانگین جهانی درصد هدررفت آب حدود ۳۵ درصد برآورد شده

## اخذ جریمه سوخت از خودروسازان به جای گرانی بنزین



خودروسازان یک تنه تمام منافع را به جیب می‌زنند و مردم و دولت خسارت های آنها را پرداخت میکنند؛ علیرغم ارزان بودن چندین برابر بنزین در ایران اما ایرانیان نسبت به بسیاری از مردم جهان هزینه جابجایی بیشتری می‌پردازند.

سالانه، معادل ۲۰۰۰ لیتر بنزین مصرف میشود. بر اساس نظام سهمیه بندی، ۷۲۰ لیتر به قیمت ۱۵۰۰ تومانی و ۱۲۸۰ لیتر به قیمت ۳۰۰۰ تومانی محاسبه خواهد شد. بنابراین هزینه بنزین هر خودرو در سال معادل ۹۹۲۰۰۰۰ تومان و به ازای هر کیلومتر ۱۲۵۰ تومان خواهد بود. جمع‌بندی هزینه هر کیلومتر جابجایی شخصی در ایران: به ازای هر ۱۰۰ میلیون تومان قیمت خودرو؛ ۵۰۰۰ تومان در هر کیلومتر پرداختهای سالانه؛ ۱۰۰۰ تومان در هر کیلومتر هزینه سوخت؛ ۱۲۵۰ تومان در هر کیلومتر اکنون متوسط قیمت خودروهای شخصی در ایران ۸۰۰ میلیون تومان در نظر بگیریم، با این محاسبات هزینه هر کیلومتر جابجایی شخصی در ایران معادل ۴۲۲۵۰ تومان خواهد بود که با فرض دلار ۵۰ هزار تومانی معادل ۸۵ سنت در هر کیلومتر است. جابجایی شخصی به ازای هر کیلومتر در الگوی مطلوب خارجی؛ اکنون به محاسبه هزینه جابجایی شخصی در الگوی خارج از ایران به ازای هر کیلومتر

خودرو همان یکسال اول است.هزینه های جاری خودرو که شامل تعمیر و نگهداری، بیمه، مالیات و عوارض پرداختنی است. هزینه سوخت خودرو برای اینکه هزینه جابجایی شخصی بین کشورها قابل مقایسه باشد، هزینه جابجایی شخصی به ازای هر کیلومتر را محاسبه میکنیم. جابجایی شخصی به ازای هر کیلومتر در ایران؛ اکنون به محاسبه هزینه جابجایی شخصی در ایران به ازای هر کیلومتر می پردازیم. بر اساس گارانتی های خودرو، هر خودرو ۶۰ هزار کیلومتر یا ۳ سال تحت پوشش گارانتی است. به عبارت دیگر پیمایش سالانه ۲۰ هزار کیلومتر به عنوان یک معیار استاندارد برای مصرف خودرو میتواند مد نظر باشد. گزارش ها و اظهارات کارشناسی میانگین مصرف سوخت خودروهای داخلی را ۱۰ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر در نظر میگیرند. اکنون محاسبه را آغاز میکنیم. برای محاسبه هزینه سوخت، میانگین مصرف سوخت خودرو در هر ۱۰۰ کیلومتر را ۱۰ لیتر درنظر بگیریم. با این توصیف به ازای ۲۰ هزار کیلومتر تردد

## کار آفرینی و اشتغال

## امنیت شغلی و دغدغه تکراری کارگران



موضوع عدم امنیت شغلی برای بیش از ۹۶ درصد کارگران موضوعی قدیمی است که تا کنون دولت ها به آن رسیدگی نکرده اند. امنیت شغلی، موضوعی است که جامعه کارگری سال‌هاست با آن دست و پا می‌کند. قراردادهای کوتاه‌مدت، و آینده نامعلوم شغلی باعث شده است که برخی از کارگران دلسرد شوند.

به‌روایت آمار در زمان حاضر حدود ۹۶ درصد قراردادهای کار به‌صورت موقتانه و مشکلاتی مانند عدم بیمه و عدم دریافت دستمزد قانونی دارند. بررسی اعتراض‌های کارگری در سال‌های اخیر نشان می‌دهد بخشی از این اعتراض‌ها به‌دلیل نبود امنیت شغلی و همچنین پرداخت نشدن حقوق‌ها است.

قراردادهای کوتاه‌مدت و تهدید به عدم تمدید قرارداد و اخراج، از عوامل مهمی هستند که باعث شده است نسل جوان کمتر به کار کردن در مراکز تولیدی و با کارخانه‌ها تمایلی نشان بدهند.

بسیاری از کارخانه‌ها و شرکت‌ها برای اینکه با اداره کار و شرایط سخت بیمه مواجه نشوند همه کارهای شرکت یا مرکز تولیدی را به شکل پروژه دراختیار پیمانکاران قرار می‌دهند، پیمانکار موظف می‌شود برای انجام پروژه نیروی کار استخدام و او را بیمه کند، در این میان برخی از پیمانکاران با قراردادهای کوتاه‌مدت آن هم بدون بیمه، کارگران را

شغلی گفت: با کارگر ماهر و تحصیل‌کرده ما بخاطر فقدان امنیت شغلی مانند کارگر ساده و بدون تحصیل پس از بیست سال برخورد می‌شود و شان جامعه کارگری با نبود امنیت شغلی زیرسوال است.

یکی از مشکلات فعلی بازار کار عدم امنیت شغلی و عدم سامان دهی قراردادهای کار در بازار کار است. مسئله‌ای که تقریباً بخش زیادی از کارگران را درگیر کرده است.

بر مبنای قوانین حوزه کار، یکی از شرایطی که می‌تواند مانع از انعقاد قرارداد موقت کار شود، اجرای ماده ۷ قانون کار است. در تبصره ۲-ماده ۷قانون کار از سال ۱۳۶۹ادولت مکلف شده است که ماهیت مشاغل مستمر و غیر مستمر را مشخص کند.

## کاریکاتور/ ابزار جنگ نرم آمریکا و انگلیس

