گذر

کراس‌اوور اتوماتیک ایران‌خودرو به بازار می‌آید

● گروه صنعتی ایران‌خودرو محصول اچ۳۰ کراس‌اوور با ویژگی‌های موردنظر و خواست مشتری ایرانی را به‌زودی روانه بازار می‌کند. به گزارش ایکوپرس، معاون بازاریابی و فروش ایران‌خودرو با اعلام این خبر گفت: خودرو کراس‌اوور اچ۳۰ که مجهز به گیربکس اتوماتیک است، با کیفیت و قیمت رقابتی و برای گروه‌های متوسط درآمدی به‌زودی به مشتریان عرضه می‌شود. مصطفی خان‌کرمی افزود: عرضه محصولات مورد نیاز بازار که سطح کیفی و قیمتی مناسب داشته باشد، همواره موردنظر شرکت ایران‌خودرو بوده و با توجه به تقاضای مشتریان برای خودرو اتوماتیک، این محصول به‌زودی در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد. خان‌کرمی تصریح کرد: خدمات پس از فروش این محصول توسط بزرگ‌ترین شبکه توزیع و خدمات پس از فروش شرکت‌های خودروساز در خاورمیانه پشتیبانی خواهد شد و مشتریان می‌توانند با خیالی آسوده برای استفاده از خدمات مناسب نسبت به ثبت‌نام این خودرو اقدام کنند. وی یادآور شد شرایط فروش اچ۳۰ به‌زودی از طریق پایگاه اطلاع‌رسانی گروه صنعتی ایران‌خودرو به نشانی اینترنتی www.ikcopress.ir اطلاع‌رسانی خواهد شد. گفتنی است محصول کراس‌اوور اچ۳۰ علاوه بر گیربکس اتوماتیک (aisin)، مجهز به موتور تی.یو۵ است که مصرف سوخت پایینی دارد. از دیگر امکانات این خودرو می‌توان به ترمز ضدقفل چهارکاناله، سان‌روف برقی، مانیتور ۵/۶ اینچی لمسی، کامپیوتر سفری، صندلی‌عقب تاشو، استاندارد ایمنی حفاظت از عابر پیاده و فضای مناسب کابین اشاره کرد.

صنف فروشگاه‌های زنجیره‌ای صاحب اتحادیه شد

● انتخابات هیأت‌مدیره اتحادیه صنف فروشگاه‌های زنجیره‌ای کشور روز چهارشنبه با حضور رئیس اتاق اصناف ایران، رئیس مرکز اصناف و بازرگانان ایران و قائم‌مقام مرکز اصناف و بازرگانان در محل سالن اجتماعات اتاق اصناف ایران برگزار شد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی اتاق اصناف ایران، در این مراسم، یدالله صادقی، رئیس مرکز اصناف و بازرگانان ایران، به فراز و فرودهای تشکیل اتحادیه برای صنف فروشگاه‌های زنجیره‌ای پس از تصویب قانون نظام صنفی اشاره کرد و افزود: این انتخابات برای تعیین پنج نفر اعضای هیأت‌مدیره و یک نفر بازرس برگزار می‌شود. در ادامه، علی امانت، قائم‌مقام مرکز اصناف و بازرگانان، گفت: برای نخستین بار در کشور صنف فروشگاه‌های زنجیره‌ای در قالب یک اتحادیه کشوری شکل خواهد گرفت. وی گفت: رسمیت انتخابات موکول به حضور یک‌سوم از اعضا و دارندگان پروانه‌های کسب است. مهدی عارفی‌دادیان، منصور عالی‌پور، امیرخسرو فخریان، حسین مدرسی‌فر و فرشید گل‌زاده‌کرمانی بیشترین آرا را در اولین انتخابات اتحادیه صنف فروشگاه‌های زنجیره‌ای کشور به‌عنوان اعضای هیأت‌مدیره کسب کردند. همچنین ابراهیم طلایی نیز بیشترین آرا را به‌عنوان بازرس کسب کرد.

بی‌کاری در ایران بیشتر شد

● **تسنیم:** صندوق بین‌المللی پول از افزایش نرخ بی‌کاری در ایران طی سال گذشته خبر داد و اعلام کرد ایران در رده‌بندی جهانی رتبه ۲۴ را از این نظر به خود اختصاص داده است. آماری که صندوق بین‌المللی پول در پایگاه داده‌های گزارش چشم‌انداز اقتصادی جهان منتشر کرده نشان می‌دهد نرخ بی‌کاری در ایران طی سال گذشته افزایش داشته است. نرخ بی‌کاری ایران در سال ۲۰۱۴ بالغ بر ۱۰،۶ درصد اعلام شده بود که براساس برآوردهای صندوق بین‌المللی پول، این رقم در سال ۲۰۱۵ به ۱۰،۸ درصد افزایش داشته است. با وجود افزایش نرخ بی‌کاری ایران در سال گذشته، جایگاه ایران در رده‌بندی جهانی از این نظر بهبود داشته است. ایران بین ۱۰۶ کشور جهان از نظر نرخ بی‌کاری در سال ۲۰۱۵، رتبه ۲۴ را به دست آورده است. ایران در سال ۲۰۱۴ با نرخ بی‌کاری ۱۰،۶درصدی در رتبه ۳۱ جهان قرار گرفته بود که براین‌اساس رتبه ایران از نظر نرخ بی‌کاری در سال گذشته (۲۰۱۵) هفت پله بهبود داشته است. بوسنی‌وهرزگوین با نرخ بی‌کاری ۲۷،۷درصدی بالاترین نرخ بی‌کاری را بین کشورهای جهان در سال گذشته داشته است. مقدونیه با بی‌کاری ۲۷،۲درصدی و آفریقای‌جنوبی با بی‌کاری ۲۵،۳درصدی، به‌ترتیب در رتبه‌های دوم و سوم از این نظر قرار گرفته‌اند. براساس این گزارش، برخی کشورهای صنعتی و اروپایی نرخ بی‌کاری بیشتری نسبت به ایران در سال ۲۰۱۵ داشته‌اند؛ ازجمله این کشورها عبارتند از اسپانیا با نرخ بی‌کاری ۲۲درصدی، یونان با نرخ بی‌کاری ۲۵درصدی و ایتالیا با نرخ بی‌کاری ۱۱،۸درصدی. فرانسه نیز با نرخ بی‌کاری ۱۰،۳درصدی فقط یک پله پایین‌تر از ایران قرار داشته و رتبه ۲۵ را بین کشورهای جهان از نظر نرخ بی‌کاری داشته است. نرخ بی‌کاری برخی کشورهای دیگر عبارت است از: ترکیه ۱۰،۲ درصد، فنلاند ۹،۳ درصد، سوئد ۷،۴ درصد، اندونزی ۶،۱ درصد، روسیه ۵،۵ درصد، آمریکا ۵،۲ درصد، آلمان ۴،۶ درصد، مصر ۱۲،۸ درصد، الجزایر ۱۱،۲ درصد، و قبرس ۱۵،۳ درصد. کمترین نرخ بی‌کاری نیز مربوط به تایلند گزارش شده است. نرخ بی‌کاری این کشور در سال ۲۰۱۵ بالغ بر ۰،۸۷۷ درصد اعلام شده است.

رئیس سازمان نظام‌مهندسی تهران از پشت‌پرده اختلاف دو نهاد بر سر نظارت می گوید

میانبر شهرداری برای رسیدن به پول

شرق: از روزهای ابتدایی امسال، شهرداری تهران به صورت یک‌طرفه فرایند ارجاع کار نظارت، که پیش از این با استفاده از سامانه ارجاع و توسط سازمان نظام‌مهندسی انجام می‌شد را تغییر داد و از مالکان خواست مهندس ناظر خود را برای ثبت در پروانه ساختمانی به اطلاع شهرداری برسانند. شهرداری می‌گوید به‌نفع وقت و پول مردم این کار را کرده و سازمان نظام‌مهندسی مدعی است با این کار، جدا از اینکه بی‌عدالتی و دلالی زیاد می‌شود، برخی از مراحل نظارت و شناسنامه ساختمان معلق و تعطیل خواهد شد. این اقدام شهرداری از سوی معاون وزیر راه‌وشهرسازی نیز غیرقانونی خوانده شده و موضوع با شکایت سازمان نظام‌مهندسی به دیوان عدالت اداری کشیده شده است، اما به نظر می‌رسد هنوز خبری از تغییر مواضع شهرداری تهران نیست. حبیب‌الله بیطرف، رئیس سازمان نظام‌مهندسی ساختمان استان تهران، در گفت‌وگو با «شرق» به سؤالاتی دراین‌باره پاسخ می‌دهد.

عکس: عباس کوثری، شرق

ماجرای اختلاف اخیر بین شهرداری تهران و سازمان نظام‌مهندسی چیست؟

از ابتدای امسال شهرداری تهران به صورت یک‌جانبه و غیرقانونی، فرایند ارجاع کار نظارت بر مهندسان ناظر را که قبلا توسط سازمان نظام‌مهندسی استان تهران انجام می‌شد، تغییر داد. تا پیش از این، با یک سیستم نرم‌افزاری تشخیص صلاحیت، ظرفیت و اولویت مهندسان که در سازمان نظام‌مهندسی راه‌اندازی شده بود کار نظارت، بسته به متراژ و ابعاد پروژه، به افراد ذی‌صلاح ارجاع داده می‌شد، حالا شهرداری به بهانه طولانی‌شدن شرایط ارجاع کار در نظام مهندسی، به صورت یک‌جانبه این فرایند را تغییر داده و با ارسال پیامک به مالکان درخواست کرد که خودشان به دفاتر الکترونیک مراجعه و ناظر را معرفی کنند تا شهرداری هم نام آنها را در پروانه درج کند. این کار جدای از اینکه خلاف قانون است، عواقب ناخوشایندی نیز در پی دارد.

چه عواقبی؟

اول اینکه زمانی که کار ارجاع در سازمان نظام‌مهندسی انجام می‌شد، کنترل صلاحیت، ظرفیت و اولویت مهندسان امکان‌پذیر بود اما حالا این امکان وجود ندارد. در همه کشور، به‌خصوص در شهر تهران، تعداد مهندسان ناظر با تعداد کار نظارت اصلا قابل مقایسه نیست. تعداد ناظران تقریبا پنج‌برابر تعداد کارهایی است که ارجاع می‌شود. بر این مبنا، ارجاع کار به ناظران به نرم‌افزار اتوماسیون ارجاع سپرده شد. عملکرد و سابقه آن هم توسط همه مهندسان قابل رؤیت بود و می‌توانستند نوبت‌ها و ارجاع کار به شرکت‌ها یا اشخاص حقیقی را کنترل کنند. اقدام اخیر شهرداری عملا این سیستم را تعطیل کرده است.دوم اینکه نظام‌مهندسی برای پرونده‌های با متراژ بیش از دو هزار متر، کنترل نقشه‌های فاز دو را انجام می‌داد. در طول سه سال گذشته که فرایند کنترل نقشه فاز دو برای ساختمان‌های بالای دو هزار متر انجام شده، شاهد رشد کیفی در طراحی فاز دو نقشه‌ها بوده‌ایم. مهندسان، مالکان و شهرداری‌ها در جریان هستند که این نقشه ها قبلا چقدر اشکال داشتند.

شما با تغییر فرایند ارجاع توسط شهرداری، نقش خود را در تعیین مهندس ناظر از دست داده‌اید اما این مسئله چگونه به تعطیل‌شدن کنترل نقشه‌های فاز دو منجر شده است؟

کنترل نقشه‌های فاز دو باید قبل از صدور پروانه انجام می‌شد، وقتی خود شهرداری ناظر را تعیین و پروانه را صادر کند دیگر کسی نقشه فاز دو را برای کنترل به سازمان نظام‌مهندسی نمی‌فرستد. سازمان نظام‌مهندسی درخواست کرده بود که کنترل نقشه‌های فاز دو برای متراژ هزار متر به بالا اعمال شود؛ که نه‌تنها این درخواست را قبول نکردند بلکه قانون قبلی هم دیگر اجرا نخواهد شد. علاوه بر این، ما در مرحله اول صدور شناسنامه فنی و ملکی ساختمان نیز فرم‌ها را برای طراحان می‌فرستادیم تا اطلاعات را وارد و فرم‌ها را مهر کنند که این مرحله نیز فعلا تعلیق شده است.

درباره این موضوع بیشتر توضیح دهید؟

شناسنامه فنی و ملکی ساختمان یک سند بسیار مهم برای مالکان است و طبق فرمول، اطلاعات اولیه را باید طراح پر کند. تازمانی که سازمان نظام‌مهندسی متولی ارجاع به کار ناظران بود طراحان در قسمت اول شناسنامه فنی و ملکی ساختمان موظف به واردکردن و تأیید اطلاعات می‌شدند و قسمت‌های بعد، حین اجرای پروژه توسط پیمانکار و مجری تکمیل می‌شد. این مراحل در فرایند ارجاع نظام‌مهندسی وجود داشته، اما دیگر نیست.

نتیجه چه می‌شود؟

فعلا با این کار شهرداری، تکمیل این بخش معلق است و سازوکار آن مشخص نیست. در فرایند قبلی این مرحله هم خودبه‌خود همراه با تکمیل نقشه‌ها تکمیل می‌شد، اما حالا مشخص نیست آیا نظام‌مهندسی باید طراحان را فرا بخواند تا این قسمت را پر کنند یا این مسئله همین‌طور معلق باقی خواهد ماند. شهرداری هم می‌گوید نمی‌خواستم این کارها را بکنم و هدف سرعت‌بخشی بوده است؛ یعنی خودشان هم می‌دانند این کار خلاف قانون و مصلحت مردم است ولی فعلا شهرداری با این کار نخ تسبیح را کشیده است.

آن‌گونه که در خبرها آمده شهرداری تفاهم‌نامه‌ای را کنار گذاشته است که در سال ۹۱ با سازمان نظام‌مهندسی برای اجرای این ماده از قانون منعقد کرده بود. آیا اتفاقی نیفتاده است که شهرداری را مجبور به ابطال این تفاهم‌نامه کند؟

آن تفاهم‌نامه اصلا موضوعیت ندارد. در قانون تکلیف همه روشن شده است. جزئیاتی که من می‌گویم، هم در ماده ۲۴ آیین‌نامه اجرائی قانون نظام‌مهندسی و هم در ماده ۱۶ مبحث دوم مقررات ملی ساختمان نوشته شده است. طبق قانون، پرونده باید به سازمان نظام‌مهندسی بیاید، این کنترل‌ها انجام گیرد و بعد برگردانده شود. این قانون از سال ۸۴ ابلاغ شده بود اما به آن عمل نمی‌شد. بالاخره در سال ۹۱ جلسه‌ای برگزار شد و آقایان قبول کردند قانون را اجرا کنند و از اردیبهشت ۹۲ هم اجرائی شد. درحقیقت با آن تفاهم‌نامه چیز جدیدی وضع نشده است؛ قبلا شهرداری از اجرای این قانون استنکاف می‌کرد، اما با تفسیرهای مختلفی که در آن جلسه شد، برای همکاری با نظام‌مهندسی به تفاهم رسید.

گویا بسیاری از مهندسان نیز از سیستم نرم‌افزاری ارجاع ناراضی هستند. برخی می‌گویند پروژه‌های با متراژ بالاتر به نورچشمی‌ها می‌رسد. آیا با درنظرگرفتن این ایرادات یا تصور وجودداشتن آنها، نمی‌توان به شهرداری حق نقض تفاهم‌نامه را داد؟

هیچ‌وقت ایرادهای یک کار موجب حق‌دادن به یک مرجع یا شخص برای تخلف از قانون نمی‌شود. موجه و پذیرفته نیست کسی به این دلیل که ایرادی در یک کار وجود دارد، ورای قانون، قانون را زیر پا بگذارد. فلسفه حقوقی این کار به‌کل درست نیست و ما این را ناشی از روحیه اقتدارگرایی و قانون‌گریزی می‌دانیم. مسئله دوم اینکه ممکن است مهندسان اعتراضی داشته باشند یا وزارت راه و شهرسازی، شهرداری یا حتی خود سازمان نظام‌مهندسی، گلایه‌ای از سیستم ارجاع داشته باشند یا بخواهند برای اصلاح و بهینه‌کردن عملکرد آن نظر و پیشنهادی دهند؛ راه برای این کار باز است، هیچ دلیلی ندارد کل فرایند را نقض کنند.

بین روش قبلی ارجاع و روش فعلی، تفاوتی از نظر هزینه وجود ندارد؟

الان اصلا معلوم نیست تعرفه‌ها رعایت شود. اتفاقا یکی از مشکلات مهندسان ناظر هم همین است که تعرفه به صورت توافقی تعیین می‌شود و از آنجا که کار کم و تقاضا برای کار زیاد است، تعرفه‌ها را رعایت نمی‌کنند و حقوق دیگر مهندسان ضایع می‌شود. در سیستم فعلی ظاهرا هیچ‌کس اطلاعی ندارد که چگونه توافق مالی انجام شده است. نوعا مهندسانی که در این چند روز کار گرفته‌اند، از رابطه استفاده کرده‌اند. اگر شهرداری می‌خواست عادلانه رفتار کند، باید قبلا آگهی می‌داد که از فلان تاریخ فرایند ارجاع عوض می‌شود که همه مهندسان مطلع باشند و مالکان را پیدا کنند. اما اکنون بدون هیچ اطلاعیه قبلی از روز نهم فروردین فقط یک دستورالعمل روی مانیتور دفاتر الکترونیک گذاشتند و کار را آغاز کردند. در این شرایط همه کسانی که کار گرفته‌اند، یا اتفاقی متوجه شده‌اند یا با رابطه توانسته‌اند کار بگیرند. این مسئله مورد اعتراض شدید مهندسان است و فعلا به درخواست ما کاری نکرده‌اند چون مجموعه حدود ۳۰، ۴۰ هزار نفر در نوبت ارجاع بودند و حالا معلوم نیست با چه حساب و رابطه‌ای، چه کسانی موفق به گرفتن کار شده‌اند.

یعنی نظارتی نیست که یک مهندس چند پروژه می‌گیرد؟

نه دیگر مشخص نیست.

آن‌طور که در خبرها آمده شهرداری مدعی شده به نفع وقت و پول مردم این کار را انجام داده است. آیا نتیجه کار همین است؟

این دو بهانه هر دو نادرست ست. اینکه فرایند ارجاع از سوی سازمان نظام‌مهندسی طول می‌کشید را ما مطلقا قبول نداریم، چراکه ۷۷ درصد از پرونده‌های سال ۹۴ زیر هزار و ۵۰۰ مترمربع و تک‌ناظر بوده‌اند که ظرف مدت‌زمان یک ثانیه تا حداکثر سه روز انتخاب ناظر می‌شدند. فقط دو درصد از پرونده‌های سال ۹۴ تا آخر اسفند در نظام‌مهندسی جاری بوده و تعیین ناظر نشده که این تأخیر هم عمدتا به این دلیل بوده که این پروژه‌ها یا در روزهای آخر سال اجرا شده‌اند یا هنوز پرونده و نقشه‌های آنها بررسی نشده است.

درمورد نقشه فاز دو چطور؟ آیا با این کار شهرداری، در وقت و هزینه مردم صرفه‌جویی نمی‌شود؟

طبیعتا کنترل نقشه فاز دو طول می‌کشد. سازمان نظام‌مهندسی در سه تا پنج روز ایرادها را مشخص می‌کند و طراح باید به رفع ایرادها بپردازد. بعضی از طراح‌ها نقشه را تا یک هفته بعد اصلاح می‌کنند بعضی هم تا دو ماه.

در سیستم ارجاع سازمان نظام‌مهندسی شائبه‌هایی هم برای فساد مالی و جابه‌جایی پول‌های کلان وجود داشت. شما این مسئله را تأیید می‌کنید؟

در سیستم قبلی از نظر مالی نمی‌شد کاری کرد؛ انتقال پول به افراد پس از تعیین آنها به عنوان ناظر بود. مالک هزینه را طبق تعرفه معین، مثلا هشت هزار تومان برای هر مترمربع، به حساب سازمان نظام‌مهندسی واریز کرده و سازمان در طول اجرای کار، متناسب با پیشرفت پروژه، درصدی از پول را به ناظر پرداخت می‌کرد تا اگر احیانا مشکلی پیش‌آمد یا ناظر دچار اتفاقی می‌شد کل پول را نگرفته باشد. یکی از امتیازات روال قبلی همین بود که حق‌الزحمه نظارت متناسب با پیشرفت کار پرداخت می‌شد. حالا در فرایند جدید، ناظر و مالک به توافقی می‌رسند و قبل از صدور پروانه، پول بین آنها مبادله می‌شود. ممکن است در این میان واسطه‌هایی که کار را برای مهندس پیدا می‌کنند هم شریک شوند. الان یکی از اشکالات فرایند فعلی این است که اولا مبلغ حق‌الزحمه مشخص نیست و ثانیا واسطه‌ها هم دخالت خواهند کرد. در حقیقت یکی از نگرانی‌های ما رشد این واسطه‌ها و فساد مالی ناشی از حضور آنها است.

البته در گذشته هر شرکتی می‌توانست یک کار انتخابی هم داشته باشد. ممکن است در حوزه این کارهای انتخابی تحلفاتی انجام شده باشد -که ما هم نفی نمی‌کنیم- اما این کار از تیرماه ۹۴ با بخشنامه وزارت راه‌وشهرسازی ممنوع شد و از آن به بعد تمام کارها باید از طریق سیستم نوبت‌بندی انجام می‌گرفت.

سازمان نظام‌مهندسی در چند سالی که سیستم ارجاع الکترونیک فعال بود، چه تلاشی کرد تا نواقص و کاستی‌های آن را برطرف کند؟

این سیستم هر سال بازنگری شده و سعی بر این بوده که با لحاظ‌کردن تجارب به تکامل برسد. آخرین بار اواخر بهمن ۹۴ دوباره تجارب به‌دست‌آمده روی سیستم اعمال شد. سیستم فعال در اسفند ۹۴ به مراتب از سیستم ابتدایی که از اردیبهشت ۹۲ فعال شد، کامل‌تر بود. اتفاقا آخرین بازنگری هم براساس پیشنهاد شهرداری تهران بود که براساس آن مواردی را اصلاح کردیم؛ طبیعتا بعد از این هم می‌توانست این روال ادامه‌دار باشد و اصلاح شود.

تعامل شما و شهرداری دراین‌زمینه چگونه بوده است؟

خوب بوده.

خب حالا یک چرای بزرگ وجود دارد که چرا با وجود تعامل خوبی که سازمان نظام‌مهندسی و شهرداری داشته‌اند، به‌یکباره شهرداری تهران چنین ابلاغیه‌ای را می‌دهد.

این را باید آنها جواب بدهند.

به شما چیزی نگفته‌اند؟

گفتند روال کار طولانی شده که ما می‌گوییم به این دلایل طولانی نشده است؛ گفتند سیستم نوبت‌بندی نواقصی دارد گفتیم پیشنهاد اصلاح می‌دادید. اصلا درست نبود که بدون اعلام قبلی و بدون اینکه دلیل موجهی داشته باشند این کار را انجام دهند. حداقل به وزارت راه‌وشهرسازی و به دولت شکایت می‌کردند یا به مجلس پیشنهاد اصلاح یا تنقیح قوانین می‌دادند.

در فرایند فعلی چه نفعی به شهرداری می‌رسد؟

زودتر به پول عوارض‌ها که از ساخت‌وساز می‌گیرد می‌رسد. قبلا وصول این درآمدها کمی طول می‌کشید حالا زودتر می‌گیرند.

پس کار هم تسریع شده که زودتر پول می‌گیرند؟

خب وقتی فرایند کنترل نقشه که زمان‌بر بود برای پروژه‌های بالای دو هزار متر حذف شود چند هفته‌ای کار زودتر تمام می‌شود.

پس از ابلاغیه اخیر شهرداری، جلساتی بین شورای شهر، وزارت راه‌وشهرسازی و شهرداری برگزار شد. کار به کجا رسیده و نتیجه چه می‌شود؟

ما به استناد اصل قانون، آیین‌نامه اجرائی و مبحث دوم مقررات ساختمان، کتبا به وزارت کشور، وزارت راه‌وشهرسازی و به شهرداری اعلام کرده‌ایم که این اقدام شهرداری غیرقانونی است و باید متوقف شود. حتی من کتبا به شهردار تهران و شهرداران مناطق تهران گوشزد کردم که این کار غیرقانونی است و تقاضا کردم که رویه را به روال قانونی قبلی برگردانند.

پاسخی گرفتید؟

هنوز نه.

اگر به روال قبلی برنگردد چه می‌شود؟

آن سیستم نوبت‌دهی عادلانه و کنترل نقشه‌های فاز دو تعطیل می‌شود. بخشی از شناسنامه فنی و ملکی ساختمان هم معلق می‌ماند. فعلا مهندسان معترض هستند چون حقشان ضایع شده است. ما هم به دیوان عدالت اداری شکایت کردیم و منتظر رأی دیوان می‌مانیم.

خبر

شل، نفت ایران را به آفریقا می‌برد

● **مهر:** مدیر امور بین‌الملل شرکت نفت با اشاره به آغاز مذاکرات قراردادی فروش نفت با شل انگلیس، گفت: در صورت توافق، ایران بخشی از نفت پالایشگاه‌های شل در آفریقای جنوبی را تأمین می‌کند.

سیدمحسن قمصری با اشاره به آغاز مذاکرات شرکت ملی نفت ایران و شرکت انگلیسی شل برای فروش نفت خام، گفت: با وجود آغاز گفت‌وگوها تاکنون توافق نهایی حاصل نشده و قراردادی رسمی برای فروش نفت با شرکت شل امضا نکرده‌ایم.

مدیر امور بین‌الملل شرکت ملی نفت ایران در پاسخ به این پرسش که در صورت توافق چه میزان نفت خام به این شرکت انگلیسی فروخته خواهد شد، تصریح کرد: درباره حجم میزان فروش نفت خام در حال مذاکره هستیم و پیش‌بینی می‌شود امکان فروش نفت مطابق با دوران پس از اعمال تحریم‌ها (حدود صد هزار بشکه در روز) فراهم شود.

این مقام مسئول همچنین درباره زمان ازسرگیری صادرات نفت خام ایران به آفریقای جنوبی هم اظهار کرد: در آفریقای جنوبی سهام پالایشگاه‌های نفت‌خام در اختیار شرکت‌های نفتی بین‌المللی است.

قمصری با تأکید بر اینکه برای صادرات نفت خام به آفریقای جنوبی تاکنون مذاکراتی با شرکت‌های شل و بریتیش‌پترولیوم انگلیس و پتروناس مالزی انجام شده است، بیان کرد: در مجموع اگر با شرکت شل به توافق برسیم، ایران بخشی از نفت پالایشگاه‌های این شرکت انگلیسی در آفریقای جنوبی را تأمین می‌کند.

درهمین‌حال، «تمبیسیله ماژولا»، معاون وزیر انرژی آفریقای جنوبی هم پیشتر درباره برنامه آفریقای جنوبی برای افزایش خرید نفت از ایران در دوران پساتحریم، گفته بود: بخش عمده نفت پالایشگاه‌های آفریقای جنوبی توسط شرکت‌های نفتی خارجی از جمله شل، بی‌پی، توتال و شورون آمریکا تامین می‌شود، بنابراین آنها خریدار نفت مورد نیاز پالایشگاه‌ها هستند، برهمین اساس ما می‌توانیم با آنها صحبت کنیم که با لغو تحریم‌ها دوباره تجارت نفتی را با تهران از سربگیرند.