

# چه کسی بانک مرکزی را تحویل می گیرد!

■ گروه اقتصادی – در میانه بحران ارزی و جهش دلار به کانال‌های جدید، خبرهای غیررسمی از استعفای محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی، حکایت دارد. حالا در فضای سکوت و ابهام، نام چهره‌هایی چون همتی، دیواندری و رحمتی برای تصدی این پست حساس مطرح شده است.

کرده است.

گزینه دوم علی دیواندری است؛ مدیرعامل اسبق بانک‌های ملت و پارسیان و رئیس پیشین پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی. دیواندری که در دولت یازدهم و دوازدهم نیز از گزین‌های جدی ریاست بانک مرکزی بود، در نهایت جای خود را به همتی داد، اما همچنان به‌عنوان چهره‌ای آشنا در سیاست‌گذاری پولی شناخته می‌شود.

محمدحسین رحمتی سومین گزینه مطرح‌شده است. او در حال حاضر معاون سازمان برنامه و بودجه و درگیر فرآیند بودجه‌ریزی سال آینده است. رحمتی، عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی شریف و دارنده دکترای اقتصاد از دانشگاه تگزاس آمریکا است. نام او پیش‌تر با گزارشی درباره پیش‌بینی نرخ ارز در سال‌های آینده بر سر زبان‌ها افتاده؛ گزارشی که واکنش‌های مختلفی در فضای کارشناسی به‌همراه داشت.

در کنار این سه چهره، نام‌های دیگری نیز در محافل غیررسمی

پیش‌رو، مسیری کم‌چالش نخواهد بود.

اما پرسش اصلی این است: چه کسانی گزینه‌های احتمالی جانشینی فرزین هستند؟ در روزهای اخیر، اسامی متعددی در رسانه‌ها و محافل کارشناسی مطرح شده که برخی از آنها، به‌واسطه سابقه و تجربه، شانس بیشتری برای حضور در طبقه‌شازدهم میرامداد دارند. در صدر این فهرست، نام عبدالناصر همتی دیده می‌شود؛ وزیر پیشین اقتصاد و رئیس کل اسبق بانک مرکزی. همتی که از مراد ۱۳۹۷ تا خرداد ۱۴۰۰ سکان بانک مرکزی را در دست داشت، در مقطعی منصوب شد که بازار ارز شرایطی مشابه امروز را تجربه می‌کرد. خروج آمریکا از برجام، تشدید تحریم‌ها و جهش انتظارات تورمی، فضایی ملتهب را رقم زده بود. با این حال، در ماه‌های ابتدایی حضور او، مجموعه‌ای از تغییرات سیاستی باعث شد از شتاب صعودی نرخ ارز کاسته شود و ثباتی نسبی به بازار باز گردد. همین تجربه، بار دیگر نام او را به‌عنوان گزینه‌ای محتمل مطرح

می‌داند. ۱۴۰۴ برای محمدرضا فرزین، رئیس کل ۶۰ ساله بانک مرکزی، ماهی متفاوت است؛ نه فقط به‌دلیل نوسانات کم‌سابقه بازار ارز و تشدید نگرانی‌های معیشتی، بلکه از آن رو که سومین سال حضور او در ساختمان شیشه‌ای میرامداد به پایان می‌رسد. حضوری که حالا و در آستانه ورود به سال چهارم، با گمانه‌زنی‌های جدی درباره کناره‌گیری یا استعفا همراه شده است.

در روزهایی که بازار ارز با جهش‌های ساعتی دلار و ثبت رکوردهای تاریخی، افت مداوم ارزش ریال و تشدید نااطمینانی در کف بازار دست‌وپنجه نرم می‌کند، خبر استعفای فرزین رئیس کل بانک مرکزی حدود یک هفته است در فضای خبری و غیررسمی مطرح شده؛ خبری که بر خلاف گذشته از سوی دولت و بانک مرکزی تکذیب نشده است. همین سکوت، بر گمانه زنی‌ها دامن زده و این تصور را تقویت کرده که فرزین به‌ایستگاه پایانی رسیده و باید منتظر تصمیم نهایی رئیس‌جمهور و صدور حکم برای رئیس کل جدید بود؛ مدیری که احتمالاً کار خود را در شرایطی آغاز خواهد

امامی مدیر کل دفتر پشتیبانی سازمان توسعه تجارت تشریح کرد:

## روایتی شفاف از علل رسوب کالا؛ تجارت در بن بست تصمیم‌گیری‌ها

گروه اقتصادی – یک مقام مسئول گفت: نبود مدیریت واحد، تعداد دستگاه‌ها و قوانین متعدد و متغیر باعث شده هزینه و زمان تجارت خارجی ایران افزایش یابد و شاهد بالا بودن مدت ماندگاری کالا در بنادر و گمرکات باشیم.

سید علی امامی، مدیر کل دفتر آمد و پشتیبانی سازمان توسعه تجارت، در گفتگویی تفصیلی در خصوص مشکلات مربوط به رسوب کالا در کشور گفت: حقیقت امر این است که شرایط دنیا بسیار متفاوت شده است. شاید ۲۰ تا ۲۰ سال پیش فکر می‌کردیم اگر یک برند بتواند وارد یک بازار شود و با تبلیغات آن بازار را در اختیار بگیرد، مالک آن بازار خواهد شد؛ اما امروز دیگر رقابت بین زنجیره‌هاست. هر کالایی که زنجیره‌ای بهتر داشته باشد، بهتر می‌تواند بازار را تصاحب کند و ماندگاری داشته باشد.

وی افزود: اگر بخواهیم در بازار جهانی حضور مؤثر داشته باشیم، باید در زنجیره‌ها نقش خوب و پایداری داشته باشیم که متأسفانه این شرایط را نداریم. زنجیره‌ها از ابعاد مختلفی تشکیل شده‌اند؛ یک بخش جدی آن حوزه حمل و نقل است، بخش دیگر حوزه گمرک و بخش دیگر الزامات فنی مانند بهداشت، قرنطینه و استاندارد. اگر این الزامات رعایت نشود، کالا در زنجیره متوقف می‌شود و نمی‌تواند به مقصد برسد.

سیاست گذار تجاری مستقل نیست

مدیر کل دفتر آمد و پشتیبانی سازمان توسعه تجارت گفت: موضوع مهم دیگری که باید مطرح شود، رسوب کالا است. رسوب کالا معمولاً برای واردات اتفاق می‌افتد و نشان‌دهنده معضلات حوزه گمرک، حمل و نقل و نظام تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری تجارت است. باید دقیق بفهمیم چرا کالا در بنادر یا پشت مرزها می‌ماند.

وی با بیان اینکه ۱۰ تا ۱۱ عامل اصلی باعث رسوب کالا می‌شوند، اضافه کرد: اولین عامل، نبود استقلال سیاست‌گذار تجاری است. سیاست‌گذار به دلیل تأثیرپذیری از نهادهای دیگر، نمی‌تواند تصمیم مستقل بگیرد و وحدت رویه‌ای در این حوزه نداریم. همچنین مهم‌ترین عامل تأثیرگذار بر تجارت، سیاست‌های ارزی کشور است که تحت اختیار چندین سازمان مانند بانک مرکزی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت صمت، وزارت بهداشت، سازمان برنامه و بودجه و... است و باعث می‌شود تجارت مستقل عمل نکند.

امامی گفت: وقتی بار وارد گمرک می‌شود، بخش‌های مختلف از جمله استاندارد، قرنطینه، بهداشت و گمرک مسئول بررسی آن هستند. هر یک از این بخش‌ها قانون و الزامات خود را دارند و اگر رعایت نشود، کالا نمی‌تواند عبور کند. این باعث می‌شود که استقلال سیاست‌گذار و تصمیم‌گیری تجاری از بین رود و کار گروه مشترک موضوعیت خود را از دست دهد.

وی ادامه داد: بنابر این یکی از مشکلات جدی در بنادر و مرزها، قوانین متدست است. هر دستگاهی قانون و اختیارات خود را دارد. برای مثال گمرک ماده ۲۸ دارد، مناطق آزاد ماده ۶۸ و سازمان راهداری هم مصوبات خود را اجرا می‌کند. تعداد این قوانین و دستگاه‌ها باعث می‌شود که تجارت نتواند عملیات خود را به‌درستی انجام دهد.

ایجاد بازار سیاه و تقویت تبصره خوان‌ها

امامی تصریح کرد: سیاست‌های ارزی هم عامل دیگری است که باعث رسوب کالا می‌شود. قیمت‌های ثبتی، فساد بازار سیاه و استفاده افراد ذینفع از تبصره‌های مختلف، همه ناشی از سیاست‌های ارزی غیر شفاف است. به همین دلیل سیستم تجارت ما دچار مشکلات جدی است.

وی افزود: ذینفعان متعددی در این حوزه وجود دارند که از وضعیت رسوب کالا در آمد کسب می‌کنند. به عنوان مثال، افرادی هستند که تبصره‌ها را می‌دانند و از آن استفاده می‌کنند. کالا را بدون رعایت درست قوانین آزاد می‌کنند و پول هنگفتی دریافت می‌کنند. کسی هم که قواعد و رویه‌ها را بلد نیست، کارش همان‌جا متوقف می‌ماند و این خود یک عارضه جدی ایجاد می‌کند.

مدیر کل دفتر آمد و پشتیبانی سازمان توسعه تجارت اضافه کرد: ترخیص کارانی که در آنجا حضور دارند و قواعد را بلدند، می‌توانند پول نقدی دریافت کرده و کالا را ترخیص کنند، اما مسیر تجارت را آلوده می‌کنند. این فساد می‌تواند شامل همکاران مادر گمرک، حوزه راه و سایر فعالان تجارت شود و کل زنجیره را تحت تأثیر قرار دهد.

وی گفت: البته همه این مسائل راه‌حل دارد، اما راه‌حل اصلی، استقلال سیاست‌گذار تجاری است تا بتواند تصمیم‌گیری کندو تعیین کند که برای گمرکات چه اقداماتی باید انجام شود.

امامی اضافه کرد: پس ما تا اینجا سه موضوع اصلی را مطرح کردیم؛ اول مقررات، دوم ذینفعان و سوم تعداد دستگاه‌ها. همین قوانینی که عرض کردم، قوانین متعدد برای هر دستگاه یک قدرت ایجاد کرده و طبیعتاً هیچ‌کدام حاضر نیست این قدرت را از دست بدهد؛ به عنوان مثال سازمان راهداری می‌گوید من اینجا سرمایه‌گذاری کرده‌ام، مرز ایجاد کردم، مادم ساختمان ساخته‌ام و جاده کشیده‌ام، بنابر این من رئیس اینچاهستم و در کنار استانداری و رئیس استان قرار می‌گیرم و باید منافع استان را در نظر بگیرم.

## صنایع چوب

### اقتصادی



وی اظهار کرد: در کنار مسیر اصلی عبور کامیون‌ها، بازارچه‌های مرزی ایجاد می‌شود تا از آن درآمدزایی شود؛ هم برای استان و هم برای شهرداری‌ها. در این شرایط، کامیون به‌جای اینکه از مسیر اصلی عبور کند و مثلاً یکس تومان پرداخت کند، وارد بازارچه می‌شود و مبلغ کمتری پرداخت می‌کند و این پول به خزانه دولت نمی‌رود، بلکه به جیب استانداری می‌رود، در حالی که آن مبلغ وارد خزانه دولت می‌شود. البته این مبالغ بسته به تقاهم با طرف مقابل ممکن است –

مدیر کل دفتر آمد و پشتیبانی سازمان توسعه تجارت بیان کرد: در مسیر رسمی، سازمان راهداری به‌عنوان نماینده دولت این مبلغ را دریافت و به خزانه واریز می‌کند و بخشی از آن به خود سازمان راهداری بازمی‌گردد، اما استانداری‌ها با ایجاد بازارچه‌های مرزی، یک مسیر جایگزین تعریف کرده‌اند که کامیون به‌جای عبور از مسیر اصلی، از بازارچه عبور می‌کند.

در ایسن بازارچه‌ها روزانه ۳۰۰ تا ۴۰۰ کامیون تردد می‌کند و درآمد‌های چندصد میلیونی ایجاد می‌شود که صرف ملوانی و موارد مشابه می‌شود. این یعنی یک بازار بزرگ شکل گرفته و همین باعث می‌شود استقلال تصمیم‌گیری از بین برود.

به گفته او، بنابر این نکته اصلی این است که تعدد دستگاه‌ها و ذی‌نفع بودن آن‌ها، موجب قدرت گرفتن این ساختارها شده است؛ به عنوان نمونه، وقتی کالایی مانند محصول کشاورزی وارد می‌شود، قرنطینه باید نمونه‌برداری کند، بهداشت باید نمونه‌برداری کند و استاندارد هم باید نمونه‌برداری انجام دهد. هر کدام هم استادمی کنند که قانون دارند؛ قرنطینه برای جلوگیری از بیماری‌های گیاهی، بهداشت برای بیماری‌های انسانی و استاندارد برای الزامات فنی. در حالی که می‌توان با یک نمونه‌برداری واحد، تمام آزمایش‌های لازم از جمله آزمایش‌های گیاهی، حیوانی، انسانی و آلودگی را انجام داد و نتیجه آن را به همه دستگاه‌ها ارائه کرد، اما این اتفاق نمی‌افتد.

وی افزود: دلایل این است که هر کدام از این دستگاه‌ها ساختار جداگانه‌ای برای این فرآیند تعریف کرده‌اند؛ از تاجر هزینه دریافت می‌کنند و این فرآیندها به‌آزمایشگاه‌ها و شرکت‌های بازرسی ختم می‌شود که همگی درآمدزا هستند. به همین دلیل حذف این ساختارها به‌راحتی ممکن نیست و در برابر آن مقاومت وجود دارد، چون برای دستگاه‌ها درآمد ایجاد می‌کند.

#### بی‌مهری در حق فعالان اقتصادی خوشنام

مدیر کل دفتر آمد و پشتیبانی سازمان توسعه تجارت با بیان اینکه بحث دیگر مربوط به نظام اعتبارسنجی است، گفت: بسپید کسی که ۵۰ سال تاجر بوده، به هر حال از نظر تمکن مالی و اعتبار اجتماعی در وضعیتی است که حاضر نیست به‌راحتی تخلف کند؛ چون آبرو و اعتبارش برایش مهم است. اما شما همان رفتاری را که با یک تاجر باسابقه دارید، با یک فسر تازه‌وارد هم انجام می‌دهید. در حالی که برای کالاها، برای افراد برای رویه‌های گمرکی باید نظام اعتبارسنجی وجود داشته باشد. کسی که سابقه، اعتبار و خوشنامی دارد، نباید همان رفتاری را شود که با یک فعال اقتصادی تازه‌وارد یا ناشناخته می‌شود.

وی گفت: واقعیت این است که حوزه بازرسی و نظارت بر کالاهای ما بسیار سلیقه‌ای شده و عمدتاً بر اساس نظر ارزیاب، کارشناس و تشخیص فردی پیش می‌رود، در حالی که تشخیص باید حادقایی باشد و نظام اعتبارسنجی نقش اصلی را ایفا کند. بنابر این ما به یک نظام اعتبارسنجی واقعی نیاز داریم تا بتواند به تجارت کمک کند، اما متأسفانه این نظام را نداریم. گمرک فعالان اقتصادی خوشننام را تعریف کرده اما در جای دیگری کار خراب شده است.

امامی ادامه داد: این موضوع به کارت‌های بازرگانی برمی‌گردد؛ شرایط به‌گونه‌ای شده که بسیاری از فعالان به سمت کارت‌های یکبار مصرف و کارت‌های اجاره‌ای رفته‌اند و در نتیجه ساختار فعال اقتصادی خوشنام عملاً کارایی خود را از دست داده، چون فرد با کارت یکبار مصرف فعالیت می‌کند.

وی افزود: من این صحبت‌ها را صرفاً برای متهم کردن یک دستگاه خاص مطرح نمی‌کنم، بلکه درباره ساختار تجارت کشور صحبت می‌کنم. اگر به سازمان راهداری مراجعه کنید، آن‌ها هم به اندازه کافی ادله دارند که این حرف‌ها را رد کنند، اما واقعیت این است که ساختار تجارت کشور چنین شرایطی دارد.

تعدد تصمیم‌گیری، کارکرد سامانه‌ها را زیر سوال می‌برد

او گفت: بحث بعدی که از جدیدترین و جدی‌ترین موضوعات ماست، موضوع سامانه‌هاست. سامانه‌ای نقشه چیز بسیار خوبی است و تأکید می‌کنم سامانه خیلی خوب است، به‌شرطی که نظام تصمیم‌گیری این‌ای قدر متغیر نباشد. وقتی ذینفعان و رسوم تعداد دستگاه‌ها، همین قوانینی که روز خود را با آن تطبیق دهد. کدنویسی، برنامه‌نویسی و اصلاح فرآیندها زمان‌بر است، اما چون تصمیمات ما به‌شدت تحت تأثیر شرایط روز و تحولات جهانی تغییر می‌کند، این نارضایتی‌ها از سامانه‌ها ایجاد می‌شود. اسامی تصریح کرد: در طرف دیگر، روابط ما با کشورهای همجوار، کشورهای هدف و کشورهای که سهم عمده‌ای در تجارت ما دارند، الکترونیکی نیست، وقتی روابط الکترونیکی وجود ندارد، طرف مقابل



شنیده می‌شود. سید حمید پورمحمدی، رئیس سازمان برنامه و بودجه و معاون رئیس‌جمهور، از جمله این گزینه‌هاست. پورمحمدی سابقه حضور در بانک مرکزی را در کارنامه دارد؛ قائم‌مقامی در دوره محمود بهمنی تا مشاور عالی در دوره طهماسب

مظاهری. او در سال ۱۴۰۰ نیز به‌طور غیررسمی به‌عنوان گزینه ریاست بانک مرکزی مطرح شد، هر چند آن خبر بعداً تکذیب شد. همچنین از فرشاد حیدری، مدیرعامل پیشین بانک منحل‌شده آینده و معاون سابق نظارتی بانک مرکزی، به‌عنوان یکی دیگر از گزینه‌ها

یاد می‌شود. در نهایت، نام سید کامل تقوی‌نژاد، دبیر هیئت دولت مطرح‌شده‌ی پیش‌تر به عنوان معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس کل سازمان امور مالیاتی فعالیت می‌کرد در فهرست گمانه‌ها قرار دارد.

در مجموع، آنچه بیش از نام‌ها اهمیت دارد، شرایطی است که رئیس کل آینده بانک مرکزی در آن مأموریت خود را آغاز خواهد کرد؛ شرایطی که تصمیم‌گیری پولی و ارزی را بیش از هر زمان دیگری به‌آزمون‌ی دشوار تبدیل کرده است.

## جلب مشارکت سرمایه‌گذاران برای اجرای قطار سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان



اصرار بر اجرای این پروژه، موضوع انتقال فناوری است، چرا که مکاتسم ساخت و توسعه راه‌آهن در کشور، قدمتی ۱۰۰ ساله دارد و نیازمند تحول است تا راه آهن‌سازی سنتی فاصله بگیریم.

ارجانی با اشاره به موضوع صرفه اقتصادی این خط آهن، توضیح داد: در هیچ کجای جهان خطوط ریلی سریع‌السیر بدون کمک حاکمات امکان اجرا ندارند و پس از اجرا به صرفه‌نخواهند بود؛ در زیر پهن‌های اجرا بالاست و همه‌جا به بلیت این قطارها یارانه داده می‌شود. بنابر این بازگشت سرمایه از محل فروش بلیت‌شدنی نیست و منابع آن برای اجرای پروژه کفاف نمی‌دهد. وی اظهار داشت: با این حال این پروژه در سال‌های گذشته تعریف شده و دارای پیشرفت فیزیکی است. لذا اگر به درستی از هزینه‌هایی انجام‌شده استفاده نکنیم، زیرساخت‌ها و سایر هزینه‌های انجام‌شده به‌تدریج از بین می‌روند.

معاون برنامه‌ریزی و وزارت راه و شهرسازی، مشارکت بیسن دولت و بخش خصوصی برای تأمین منابع غیردولتی را از جمله راهکارها برای اجرای این مسیر ریلی بر شمرده و اظهار داشت: در این راستا مقرر شد استان‌های قم و اصفهان پیشنهادات خود را مبنی بر مشارکت در این پروژه اعلام کنند که به صورت مکتوب اعلام شده است.

با این حال اینکه مبالغ سرمایه‌گذاری از منابع غیردولتی و محل‌های تأمین آنها کجاست، مشخص نشده و تا ده هفته آینده در جلساتی با مسئولان دو استان محل تأمین منابع مالی غیردولتی را مشخص خواهیم کرد.

وی تأکید کرد: مشارکت بخش خصوصی و تأمین مالی از روش‌های مختلف، دو موضوعی است که با مسئولان دو مرکز، باید به‌تدریج از بین می‌روند.

معاون برنامه‌ریزی و وزارت راه و شهرسازی، با بیان اینکه باید مساله بدهی‌های گذشته این پروژه بین بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه حل شود، از تلاش برای برگزاری جلسه‌ای برای حل این مشکل خبر داد و تأکید کرد: با وجود مکاتبات متعدد و پذیرش بانک مرکزی، اما تا تعیین تکلیف بدهی‌های گذشته، این مشکل حل نمی‌شود.

در این پیوند، معاون برنامه‌ریزی و وزارت راه و شهرسازی، اجرای این پروژه را یکی از سیاست قطعی وزارت راه و شهرسازی بر شمرده و بر اینا اظهار داشت: مطالبه ما این است که نظام تأمین مالی کشور به تأمین منابع آن از محل‌های مختلف داخلی و خارجی بپردازد.

سید عبدالله ارجانی خاطر نشان کرد: اصلی‌ترین دلیل

گروه اقتصادی – درحالی که مدیرعامل راه‌آهن می‌گوید طرح قطار سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان مشکل بانکی دارد و فاینانس آن طی دو سال گذشته تمدید نشده است، معاون برنامه‌ریزی و وزارت راه و شهرسازی از اهتمام برای جلب مشارکت سرمایه‌گذاران دو استان قم و اصفهان برای پیشبرد طرح خبر می‌دهد.

راه‌آهن سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان یکی از مهمترین پروژه‌های حمل و نقل ریلی کشور است که گرچه ساخت آن از سال ۱۳۸۹ آغاز شده، اما از آن زمان تاکنون فراز و نشیب‌های بسیاری داشته است.

گرچه کارشناسان معتقدند تکمیل این پروژه، نقش مؤثری در تکمیل کریدورهای شمال – جنوب و شرق – غرب دارد و می‌تواند در مدت زمان کوتاهی مسافران زیادی را ایسن شهرهای تهران، قم و اصفهان جابه‌جا کند و همچنین نقش قابل توجهی در کاهش سفرهای جاده‌ای

با خودروی شخصی، کاهش تصادفات و فوتی‌ها، کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوادراد، اما این پروژه ۱۵ ساله به دلیل چالش‌های بسیار در حوزه تأمین منابع مالی و تغییر قراردادها، در برخی سال‌ها کندی پیش‌رفته و حتی متوقف نیز شده است.

در این زمینه و آخرین وضعیت پروژه، جبارعلی ذاکری مدیرعامل راه آهن اظهار داشت: قطار سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان مشکل بانکی دارد و فاینانس آن طی دو سال گذشته تمدید نشده.

وی با بیان اینکه باید مساله بدهی‌های گذشته این پروژه بین بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه حل شود، از تلاش برای برگزاری جلسه‌ای برای حل این مشکل خبر داد و تأکید کرد: با وجود مکاتبات متعدد و پذیرش بانک مرکزی، اما تا تعیین تکلیف بدهی‌های گذشته، این مشکل حل نمی‌شود.

در این پیوند، معاون برنامه‌ریزی و وزارت راه و شهرسازی، اجرای این پروژه را یکی از سیاست قطعی وزارت راه و شهرسازی بر شمرده و بر اینا اظهار داشت: مطالبه ما این است که نظام تأمین مالی کشور به تأمین منابع آن از محل‌های مختلف داخلی و خارجی بپردازد.

سید عبدالله ارجانی خاطر نشان کرد: اصلی‌ترین دلیل

گروه اقتصادی – درحالی که مدیرعامل راه‌آهن می‌گوید طرح قطار سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان مشکل بانکی دارد و فاینانس آن طی دو سال گذشته تمدید نشده است، معاون برنامه‌ریزی و وزارت راه و شهرسازی از اهتمام برای جلب مشارکت سرمایه‌گذاران دو استان قم و اصفهان برای پیشبرد طرح خبر می‌دهد.

## کلیه سفارشات

MDF، چوبی

دکوراسیون غرفه و منزل

تلفن: ۷۷۹۸۲۵۲

بندرعباس، اوقاف، پاساژ آسمان