



روزنامه

مدیر عامل فرودگاه امام خبر داد:  
اعلام آمادگی ایرلاین‌های خارجی برای از  
سرگیری پرواز به ایران



مدیر عامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی از اعلام آمادگی ایرلاین‌های خارجی برای از سرگیری پروازهای ایران خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، رامین کاشف آذر، از اعلام آمادگی شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای برگشت به مسیر پروازی ایران به ایلنا خبر داد و گفت: ایرلاین‌های خارجی در حال مذاکره هستند و آمادگی خود را برای از سرگیری پروازها به ایران اعلام کردند.

وی با بیان اینکه پروازهای خارجی طبق برنامه در حال انجام است، ادامه داد: شرکت‌های هواپیمایی داخلی طبق برنامه پروازهای خارجی را برقرار می‌کنند و شرایط پروازها در فرودگاه حضرت امام عادی است.

مدیر عامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با اشاره به تمایل ایرلاین‌های خارجی برای از سرگیری پروازهای ایران تأکید کرد: مذاکرات با ایرلاین‌های خارجی در حال انجام است و شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای برگشت به برنامه پروازی ایران اعلام آمادگی کردند.

کاشف آذر تأکید کرد: برای ایرلاین‌های خارجی، ایران بازار جذابی است و با هر روز از دست دادن مسیر پروازی ایران، دچار زیان می‌شوند و نمی‌خواهند این بازار را از دست بدهند و تاکنون هم مذاکرات متعددی برای بازگشت به مسیر پروازی ایران با پایدار شدن شرایط انجام شده است. وی گفت: تا زمان برگشت ایرلاین‌های خارجی، همچنان شرکت‌های هواپیمایی داخلی به نیاز موجود در بازار پاسخ می‌دهند و نیاز بازار را برطرف می‌کنند و با افزایش ساعات پروازی، تعداد پروازهای فرودگاه امام خمینی (ره) هم افزایش پیدا می‌کند.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد  
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی  
سردبیر: شوری سردبیری  
دبیر تحریریه: سعید قلیچی  
دبیر عکس: اصغر بشارتی  
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

«سرآمد» بررسی کرد؛

# لرزه «هرمز» برپیکر کریدورها

## وزنجیره‌های تأمین جهانی

واکاوی سه سناریوی پساجنگ آمریکایی – صهیونی با ایران

و آینده پنج کریدور راهبردی منطقه

سراسر

ایروپا ۰۰۱درصد (هر کشتی به فاو باید از هرمز عبور کند) گروه دوم: کریدورهای مستقل از هرمز (در امان از بسته شدن تنگه)

کریدورباز یگران اصلی مسیر شاخه شمالی کمر بند، و جاده چین (BRI) – مسیر سرخس – بازگان رازی چین، ایران، ترکیه، اروپا شمال شرقی ایران → شمال غربی ایران → ترکیه کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه قزاقستان – دریای خزر – قفقاز – ترکیه

این کریدورها از خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

سه سناریوی پساجنگ: از هزمونی ایران تا فرسایش مزمن و راه حل سوم

سناریوی اول: پیروزی ایران در جنگ هرمز (صلح شکننده با حاکمیت انحصاری)

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد. تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه

شعله‌ور شدن آتش جنگ وزلزله براندام اقتصاد جهان

تنگه هرمز، این گذرگاه باریک ۴۰ کیلومتری بین ایران و عمان، در شرایط عادی روزانه ۱۷ میلیون بشکه نفت و صدها کشتی کانتینری را جابه‌جا می‌کند. اما وابستگی جهان به این نقطه به قدری عمیق است که هیچ مسیر جایگزین واقعی برای آن وجود ندارد. خطوط لوله جایگزین (مثل خط لوله عربستان به دریای سرخ) حداقل ۱۰ درصد ظرفیت هرمز را دارند. کریدورهای زمینی (مانند کریدور میانی) حداقل دو برابر زمان و هزینه می‌برند.

آمریکا و اسرائیل با علم به این آسیب‌پذیری، جنگ را آغاز کردند. محاسبه آن‌ها شاید این بود که ایران در برابر تهدید نظامی عقب‌نشینی می‌کند، اما برخلاف انتظار، تهران از تنها اهرم راهبردی خود – یعنی بستن یا تهدید هرمز – استفاده کرد. نتیجه: آتش‌جنگی که قرار بود محدود بماند، به کل اقتصاد جهانی سرایت کرد.

برای نخستین بار در تاریخ، یک بحران منطقه‌ای به وضوح نشان داد که زنجیره‌های تأمین یاروپا ویکر "کارایی حداکثری و انبار صفر" (Just-in-Time) که ستون فقرات اقتصاد جهانی هستند، در برابر شوک‌های ژئوپلیتیک چقدر شکننده‌اند. کارخانه‌های منسوجات درشوق آسیا، خطوط تولید دارو در فرانسه، و کارخانه‌های الکترونیک در ژاپن همگی ظرف سه هفته از شروع جنگ با کمبود قطعه مواجه شدند. امنیت زنجیره تأمین، دیگری یک مفهوم انتزاعی نیست؛ به قیمت نان و داروی مردم گره خورده است.

پنج کریدور رقیب در دودسته وابسته و مستقل از هرمز

پیش از بررسی سناریوها، پنج کریدور اصلی منطقه را بر اساس میزان تأثیرپذیری از تنگه هرمز به دو گروه تقسیم می‌کنیم: گروه اول: کریدورهای وابسته به هرمز (گروگان تنگه) این کریدورها برای دسترسی به آب‌های آزاد ناگزیر از عبور از تنگه هرمز هستند. بسته شدن تنگه یعنی مرگ آن‌ها. کریدور باز یگران اصلی میزان وابستگی به هرمز کریدور شمال – جنوب (INSTC) – از مسیر بندر چابهار و بندرعباس هند، روسیه، ایران ۱۰۰ درصد (ورود و خروج از طریق هرمز (کریدور هند – خاور میانه – اروپا (IMEC) هند، امارات، عربستان، اروپا) ۸۰ درصد (مسیر دریایی خلیج فارس راه توسعه عراق (بندر فاو – ترکیه – اروپا) عراق، ترکیه،

دوشنبه – ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۵  
سال دوازدهم – شماره ۲۳۸۳

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir  
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی  
نشانی دفتر مرکزی: تهران – خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی – پلاک ۵۵۶ طبقه سوم – واحد ۳



با اطمینان سرمایه‌گذاری می‌کند. کریدور میانی دیگر انحصار ندارد اما به عنوان یک مسیر تنوع‌بخش باقی می‌ماند.

تأثیر بر زنجیره‌های تأمین جهانی: ثبات و قابلیت پیش‌بینی بازمی‌گردد. هزینه لجستیک کاهش می‌یابد. شرکت‌های بین‌المللی می‌توانند برای ۱۰-۱۵ سال آینده برنامه‌ریزی کنند. چرا ایران این سناریو را می‌پذیرد؟

• به جای درآمد صفر از هرمز (در وضعیت بسته)، درآمد مستمر از عوارض دارد.

• تحریم‌ها لغو می‌شود و اقتصاد از انزو خارج می‌شود.

• ایران به یک بازیگر مرکزی در شبکه لجستیک جهانی تبدیل می‌شود – نه فقط یک کشور تحریمی.

• حق حاکمیت حفظ می‌شود، نه اینکه تحمیل خارجی باشد.

جدول نهایی: سه سناریو در یک نگاه (برای تصمیم‌گیران اقتصادی و سیاسی)

گروه کریدوری: شناساخص سناریوی اول (هزمونی ایران)

سناریوی دوم (فرسایش مزمن) سناریوی سوم (ضمانت مشارکتی)

کریدورهای وابسته به هرمز (IMEC + INSTC)، راه توسعه عراق (زنده اما پرهزینه و شکننده مرگ کامل رونق پایدار و امین

کریدور میانی (مستقل) حاشیه‌ای برنده مطلق درجه دوم اما پایرجا

BRI شمالی ایران (مستقل) سرمایه‌گذاری محدود بدون آسیب مستقیم، اما بی‌ثباتی مانع رشد سرمایه‌گذاری گسترده چین و مؤسسات بین‌المللی

حق زنجیره تأمین جهانی شکننده، غیرقابل پیش‌بینی فاجعه (قطعه مکرر) ثبات و قابلیت پیش‌بینی

وضعیت تحریم‌ها و اقتصاد ایران تحریم باقی، رشد صفر تحریم تشدید، فروپاشی اقتصاد لغو همه تحریم‌ها، ادغام در شبکه جهانی

جمع‌بندی اقتصادسراسرآمد: جنگ ۲۰۲۶ آمریکا و اسرائیل با ایران، یک حقیقت ساده اما تلخ را به همه یادآوری کرد: جهان بدون یک تنگه هرمز امن، نمی‌تواند به کار خود ادامه دهد.

زنجیره‌های تأمین جهانی که بر پایه «کارایی حداکثری و انبار صفر» طراحی شده‌اند، در برابر یک بحران منطقه‌ای کاملاً فرو می‌ریزند.

از میان سه سناریو، تنها سناریوی سوم – ضمانت‌نامه بین‌المللی همراه با لغو تحریم‌ها و ادغام لجستیک ایران در جهان – می‌تواند هم به نفع ایران باشد و هم به نفع امنیت اقتصادی جهانی.

در چارچوب تحلیلی مورد اشاره ایران به جای اصرار بر حاکمیت انحصاری بر هرمز (که در سناریوی اول شکست و در سناریوی دوم خودتخریب‌گر است) به صورت پیش‌دستانه ابتکار یک پیمان چندجانبه امنیت هرمز با بسته جامع رفع تحریم و سرمایه‌گذاری زیرساختی را به جهان ارائه دهد. این جز ارائه یک پیشنهاد جدی و بلندمدت به ایران ندارند. چون به لطف حماسه مقاومت نیروهای مسلح و مردم دلیر ایران برهنگان آشکار شده است تحریم و تهدید نظامی، بحران را به فرسایش مزمن می‌کشاند که هزینه آن برای اقتصاد جهانی ده‌ها برابر هزینه یک توافق جامع خواهد بود.

تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: مرگ کامل. INSTC جنوبی، IMEC

و راه توسعه عراق عملاً از کار می‌افتند. بندر فاو عراق – با وجود برنامه سرمایه‌گذاری ۲۴ میلیارد دلاری – به یک بندر مرده تبدیل می‌شود.

تأثیر بر زنجیره‌های تأمین جهانی: فاجعه بار. قیمت کالاهای اساسی در اروپا و آسیا جهش می‌کند. شرکت‌های چندملیتی مجبور به تغییر کامل شبکه لجستیک خود می‌شوند که هزینه‌ای معادل میلیارد‌ها دلار دارد.

نقطه قوت از نگاه ایران: هیچ. ایران نه درآمدی از ترانزیت دارد و نه اهرم فشار – زیرا تنگه عملاً برای خودش هم غیرقابل استفاده شده است.

سناریوی سوم: ضمانت بین‌المللی با مشارکت پایدار ایران

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد. تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه

سراسر

ایروپا ۰۰۱درصد (هر کشتی به فاو باید از هرمز عبور کند) گروه دوم: کریدورهای مستقل از هرمز (در امان از بسته شدن تنگه)

کریدورباز یگران اصلی مسیر شاخه شمالی کمر بند، و جاده چین (BRI) – مسیر سرخس – بازگان رازی چین، ایران، ترکیه، اروپا شمال شرقی ایران → شمال غربی ایران → ترکیه کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه قزاقستان – دریای خزر – قفقاز – ترکیه



این کریدورها از خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

سه سناریوی پساجنگ: از هزمونی ایران تا فرسایش مزمن و راه حل سوم

سناریوی اول: پیروزی ایران در جنگ هرمز (صلح شکننده با حاکمیت انحصاری)

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد. تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه

سراسر

ایروپا ۰۰۱درصد (هر کشتی به فاو باید از هرمز عبور کند) گروه دوم: کریدورهای مستقل از هرمز (در امان از بسته شدن تنگه)

کریدورباز یگران اصلی مسیر شاخه شمالی کمر بند، و جاده چین (BRI) – مسیر سرخس – بازگان رازی چین، ایران، ترکیه، اروپا شمال شرقی ایران → شمال غربی ایران → ترکیه کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه قزاقستان – دریای خزر – قفقاز – ترکیه

این کریدورها از خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

سه سناریوی پساجنگ: از هزمونی ایران تا فرسایش مزمن و راه حل سوم

سناریوی اول: پیروزی ایران در جنگ هرمز (صلح شکننده با حاکمیت انحصاری)

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد. تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه

سراسر

ایروپا ۰۰۱درصد (هر کشتی به فاو باید از هرمز عبور کند) گروه دوم: کریدورهای مستقل از هرمز (در امان از بسته شدن تنگه)

کریدورباز یگران اصلی مسیر شاخه شمالی کمر بند، و جاده چین (BRI) – مسیر سرخس – بازگان رازی چین، ایران، ترکیه، اروپا شمال شرقی ایران → شمال غربی ایران → ترکیه کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه قزاقستان – دریای خزر – قفقاز – ترکیه

این کریدورها از خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

سه سناریوی پساجنگ: از هزمونی ایران تا فرسایش مزمن و راه حل سوم

سناریوی اول: پیروزی ایران در جنگ هرمز (صلح شکننده با حاکمیت انحصاری)

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد. تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه

سراسر

ایروپا ۰۰۱درصد (هر کشتی به فاو باید از هرمز عبور کند) گروه دوم: کریدورهای مستقل از هرمز (در امان از بسته شدن تنگه)

کریدورباز یگران اصلی مسیر شاخه شمالی کمر بند، و جاده چین (BRI) – مسیر سرخس – بازگان رازی چین، ایران، ترکیه، اروپا شمال شرقی ایران → شمال غربی ایران → ترکیه کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه قزاقستان – دریای خزر – قفقاز – ترکیه

این کریدورها از خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

سه سناریوی پساجنگ: از هزمونی ایران تا فرسایش مزمن و راه حل سوم

سناریوی اول: پیروزی ایران در جنگ هرمز (صلح شکننده با حاکمیت انحصاری)

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد. تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه

سراسر

ایروپا ۰۰۱درصد (هر کشتی به فاو باید از هرمز عبور کند) گروه دوم: کریدورهای مستقل از هرمز (در امان از بسته شدن تنگه)

کریدورباز یگران اصلی مسیر شاخه شمالی کمر بند، و جاده چین (BRI) – مسیر سرخس – بازگان رازی چین، ایران، ترکیه، اروپا شمال شرقی ایران → شمال غربی ایران → ترکیه کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه قزاقستان – دریای خزر – قفقاز – ترکیه

این کریدورها از خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

سه سناریوی پساجنگ: از هزمونی ایران تا فرسایش مزمن و راه حل سوم

سناریوی اول: پیروزی ایران در جنگ هرمز (صلح شکننده با حاکمیت انحصاری)

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد. تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه

سراسر

ایروپا ۰۰۱درصد (هر کشتی به فاو باید از هرمز عبور کند) گروه دوم: کریدورهای مستقل از هرمز (در امان از بسته شدن تنگه)

کریدورباز یگران اصلی مسیر شاخه شمالی کمر بند، و جاده چین (BRI) – مسیر سرخس – بازگان رازی چین، ایران، ترکیه، اروپا شمال شرقی ایران → شمال غربی ایران → ترکیه کریدور میانی (Middle Corridor) چین، قزاقستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه قزاقستان – دریای خزر – قفقاز – ترکیه

این کریدورها از خشکی، دریای خزر یا قفقاز عبور می‌کنند و هیچ نقطه تماسی با خلیج فارس ندارند.

سه سناریوی پساجنگ: از هزمونی ایران تا فرسایش مزمن و راه حل سوم

سناریوی اول: پیروزی ایران در جنگ هرمز (صلح شکننده با حاکمیت انحصاری)

فرض: آمریکا و اسرائیل پس از ماه‌ها درگیری، مجبور به پذیرش حاکمیت یک‌جانبه ایران بر تنگه هرمز می‌شوند. ایران کنترل کامل دارد، اما هیچ ضمانت بین‌المللی برای جلوگیری از تکرار بحران وجود ندارد. تأثیر بر کریدورها:

• گروه وابسته به هرمز: با اطمینان نسبی کار می‌کنند، اما هزینه

سراسر

شد و موضوع پیشنهاد ارتقای عرض محور نیز که از سوی مشاور پروژه مطرح شده، پس از بررسی نهایی تعیین تکلیف و اجرایی می‌شود. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: ساماندهی حدود یک و نیم کیلومتر ابتدایی مسیر و تعیین تکلیف تقاطع‌های موجود نیز با ارائه برنامه زمان‌بندی مشخص، مورد بازنگری و پیگیری قرار خواهد گرفت.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور همچنین درباره محور همدان – گل‌تپه – علیصدر اظهار کرد: مطالعات تقاطع این محور با مسیر سوباشی – کیودرآهنگ از طریق مشاور مربوطه و با اخذ استعلام‌های لازم از اداره کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان همدان پیگیری خواهد شد تا برای تصویب نهایی ارائه شود. وی اضافه کرد: بر اساس تصمیمات اتخاذ شده، هفت کیلومتر تعریض مسیر در حفاصل کیلومتر ۱۲ تا ۱۹ محور همدان – گل‌تپه – علیصدر، پس از اخذ تأییدیه‌های لازم از اداره کل راهداری و پلیس راه استان، زیر بار ترافیک خواهد رفت. بازوند خاطر نشان کرد: مقرر شد پیمانکار پروژه برای تعریض سمت چپ محور نیز نسبت به فعال‌سازی کامل کارگاه اقدام کند تا عملیات اجرایی این بخش تا پایان شهریورماه سال جاری به بهره‌برداری برسد. وی تأکید کرد: پیگیری برای تکمیل مطالعات و اخذ مصوبات مورد نیاز محور همدان – گل‌تپه – علیصدر در دستور کار قرار گرفته است.

در جلسه مشترک هوشنگ بازوند با نماینده مردم بهار و کیودرآهنگ؛ پروژه‌های جاده‌ای همدان وارد فاز اجرایی جدید شدند

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه با فتح‌الله توسلی، نماینده مردم بهار و کیودرآهنگمدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور از آغاز جدی عملیات اجرایی محور کیودرآهنگ – سوباشی و تکمیل بخش‌هایی از محور همدان – گل‌تپه – علیصدر خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، هوشنگ بازوند در نشست با فتح‌الله توسلی، نماینده مردم بهار و کیودرآهنگ در مجلس شورای اسلامی، با اشاره به آخرین وضعیت پروژه‌های راه‌سازی حوزه انتخابیه بهار و کیودرآهنگ اظهار کرد: درباره محور کیودرآهنگ – سوباشی مقرر شد پیمانکار پروژه به استفاده از تمام ظرفیت اجرایی و افزایش ماشین‌آلات، عملیات اجرایی را با جدیت دنبال کند تا اهداف تعیین‌شده امسال از جمله بهره‌برداری از چهار کیلومتر مسیر محقق شود.

وی افزود: هماهنگی‌های لازم برای آغاز عملیات اجرایی پروژه انجام خواهد

نوبت دوم

فراخوان مناقصه عمومی

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

نوبت دوم

اداره کل راه و شهرسازی استان کردستان