

خبر

تورم نقطه‌به‌نقطه تولیدکننده ۳۳.۸ درصد

● بانک مرکزی نرخ تورم تولیدکننده در مرداد ۹۶ را ۱۵.۲ درصد محاسبه کرد که در مقایسه با ماه قبل ۲.۱ درصد نشان می‌دهد. به گزارش روابطعمومی بانک مرکزی خلاصه نتایج به‌دست‌آمده از شاخص بهای تولیدکننده در ایران براساس سال پایه ۱۰=۱۳۹۵ به شرح زیر است: شاخص بهای تولیدکننده در ایران در مرداد ۱۳۹۷ به عدد ۱۴۴.۲ رسید که در مقایسه با ماه قبل ۶.۳ درصد افزایش داشته است. شاخص بهای تولیدکننده در ایران در ۱۲ ماه منتهی به مرداد ۱۳۹۷ در مقایسه با ۱۲ ماه منتهی به مرداد ۱۳۹۶ به میزان ۱۵.۲ درصد افزایش یافته است. شاخص یادشده در مرداد ۱۳۹۷ در مقایسه با ماه مشابه سال قبل (تورم نقطه‌به‌نقطه) معادل ۳۳.۸ درصد افزایش نشان می‌دهد.

۷۰ درصد طلافروشان کمتر از کارمندان مالیات داده‌اند

● با وجود تاکید قوانین بالادستی بر شفافیت و اخذ مالیات مبتنی بر عدالت و اطلاعات، آمارها نشان می‌دهد ۷۰ درصد طلافروشان در سال ۹۵ از صفر تا ۲.۵ میلیون تومان مالیات دادند. به گزارش فارس براساس آمارهای رسمی سال ۹۴ در کل کشور حدود ۲۶هزارو صد واحد طلافروشی اظهارنامه مالیاتی ثبت کرده‌اند. سال ۹۵ نیز جمع کل طلافروشی‌های کشور بالغ بر یک‌هزارو ۹۷۱ واحد بوده است. واحدهای این صنف در این دو سال تفاوت فاحش آماری دارند؛ به‌طوری‌که حدود هفت هزار واحد طلافروشی با طلاسازی تعطیل شده‌اند یا اصلا اظهارنامه ثبت نکرده‌اند. دراین‌باره احمد وفادار، عضو اتحادیه طلا و جواهر به فارس می‌گوید در تهران حدود هزارو ۳۰۰ واحد طلافروشی و کارگاه طلاسازی تعطیل شدند که هرکدام ۲۰۰ تا ۳۰۰ کارگر داشتند. در کل کشور نیز حدود شش هزار واحد طلاسازی و طلافروشی تعطیل شدند که بیشتر آنها در استان اصفهان بوده است. این عضو اتحادیه درباره علت تعطیلی واحدهای طلافروشی معتقد است: رکود بی‌سابقه، مالیات ارزش افزوده و کاهش قدرت خرید مردم ازجمله این دلایل است. یک فرد اگر سه بار طلای خود را بخرد و بفروشد؛ مثل این است که دیگر طلایی ندارد. اکنون ۹ درصد مالیات ارزش افزوده+ ۷ درصد سود مغازه‌دار + ۲۵ درصد اجرت ساخت گرفته می‌شود که به ضرر خریدار است. او بیان می‌کند: در مدت یک‌وونیم سال گذشته رکود عجیبی حاکم شده که در ۶۰ سال اخیر بی‌سابقه است. متأسفانه خریدار نیست و بدلیجات جای طلا را گرفته است.

همتی: رفتار خلاف بانک‌ها درباره نقدینگی را تحمل نخواهم کرد

● رئیس کل بانک مرکزی در یادداشتی تاکید کرد: با توجه به تاکید مقام معظم رهبری و سیاست دولت، در کنترل و هدایت نقدینگی به طور جدی و قاطع اقدام خواهیم کرد. به گزارش تسنیم بعد از بازتاب سخنان مهم ارزی رئیس کل بانک مرکزی در بازار ارز و البته سیگنال این بخش از سخنانش به بازار که اراده‌ای برای کنترل نقدینگی وجود ندارد، رشد قیمتی در طلا و ارز بار دیگر صعودی شد. عبدالناصر همتی اتفاق‌بازار ارز را اگرچه محصول رشد نقدینگی و اصرار بر افزایش نقدینگی دانست؛ اما با بیان این جمله که «من حرکتی در راستای کاهش نقدینگی نمی‌بینم و تا زمانی که این روال ادامه داشته باشد، بازار ارز به همین صورت خواهد بود»، این‌طور در جامعه برداشت شد که اراده‌ای برای کنترل نقدینگی و حل مسئله ارزی در کشور وجود ندارد. فعالان بازار معتقدند صحبت‌های رئیس کل بانک مرکزی، سیگنالی مبنی بر احتمال بالقوه افزایش قیمت دلار از دیدگاه بازارساز داشت تا مخاطب هوشمند بازاری، آن را سریع‌ا به این برداشت برساند که قیمت دلار از دید بانک مرکزی باز هم افزایش می‌یابد. همین نقطه‌نظرات و سیگنال‌های منفی از سخنان ارزی همتی موجب شد تا او شب گذشته در یادداشتی اینستاکرامی به ارائه توضیحاتی درباره تقطیع و خلاصه پخش‌شدن این قسمت از سخنرانی‌اش در رسانه‌ها بپردازد. همتی در اینستاکرام نوشت: امروز در همایش بانکداری اسلامی بحث مفصلی درباره دلایل رشد نقدینگی داشتم و اینکه عمده عامل رشد نقدینگی را رفتار بانک‌های مشکل‌دار در ارائه سودهای بالا برخلاف سیاست اعلام‌شده و تحمیل بی‌کفایتی مدیریت‌شان از طریق اضافه برداشت از بانک مرکزی دانستم و تاکید کردم اراده‌ای برای کنترل نقدینگی وجود ندارد که در واقع به تداوم رفتار بانک‌ها اشاره داشتم و تاکید کردم این روند را تحمل نخواهیم کرد. متأسفانه به علت پخش تقطیع‌شده و خلاصه‌شده اظهارات من، این برداشت اشتباه از صحبت‌های من شده است که گویا دولت یا بانک مرکزی این اراده را ندارد. همان‌طور که در همایش تاکید کردم، باید مجدداً بگویم با توجه به تاکید مقام معظم رهبری و سیاست دولت، در کنترل و هدایت نقدینگی به طور جدی و قاطع اقدام خواهیم کرد.

محمدعلی عسگری: احداث راه‌آهن در ایران در عصر قاجاریه کلید خورد و طرح آن از مستشارالدوله تا صنیع‌الدوله دست به دست شد و متأثر از تحولاتی که در ترکیه و منطقه رقم می‌خورد، اجرای آن ۸۰ سال پیش جامه عمل پوشید.

راه‌آهن سراسری زمانی در ابتدای قرن در دستور کار پهلوی اول قرار گرفت که ایران از هر حیث در تنگنا و موقعیت بغرنجی قرار گرفته بود. یک سال بعد با ارائه لایحه‌ای از سوی نخست‌وزیر، مهدی قلی‌خان هدایت، به مجلس و تصویب آن در چهارم شهریور ۱۳۰۴ این طرح رسماً در دالان‌های اداری دولت رسمیت یافت و از سال ۱۳۱۲ با مدیریت شرکت کامپساکس آغاز به کار کرد. پنج سال بعد، در ۲۷ مرداد ۱۳۱۷ پروژه احداث راه‌آهن سراسری به پایان رسید و در چهارم شهریور همان سال در یک مراسم پرشکوه در حضور مقامات لشکری و دفتری افتتاح شد.

۸۰ سال پس از افتتاح راه‌آهن سراسری، مراسمی به همت علی دهباشی، مدیرمسئول مجله بخارا، به همراه مائته مولر، معاون سفیر دانمارک، پروفیسور کلاوس پدرسن، ریاست بخش خاورمیانه و ایرانشناسی در دانشگاه کپنهاگ، همینگ یورگنسن، نویسنده کتاب یخچال‌های ایران، تورین کلیتکار، از نوادگان یورگن ساکسیلد، مدیرعامل شرکت کامپساکس دانمارک، مورتن هنستد، نویسنده کتاب ماجراهای دانمارکی‌ها در ایران، محمد محسنیان، پژوهشگر و مبدع گردشگری راه‌آهن در ایران و چند نفر از اعضای خانواده مهندسان شرکت کووی و کامپساکس دانمارک در تالار اندیشمندان فردوسی تهران برگزار شد. پیش از آنکه نوادگان سازندگان راه‌آهن ایران در ایستگاه چشمه‌سفید راه‌آهن حضور یابند، از انضباط و اخلاق حرفه‌ای آنان تجلیل به عمل آمد.

مراسم شب راه‌آهن سراسری ایران هفته گذشته با سخنان مائته مولر، معاون سفیر دانمارک با یاد و خاطره هزاران نفر از مهندسان، تکنیسین‌ها و کارگران این پروژه آغاز شد. مولر می‌گوید: «من هم مثل شما از آنچه در ۸۰ سال پیش رخ داده، اطلاع دقیقی ندارم، اما می‌دانم راه‌آهن سراسری ایران در پنج سال و چهار ماه تکمیل شد و با وجود سرعت پروژه، سازه‌های آن بسیار دقیق و هنرمندانه طراحی شده است؛ اما اغلب گفته می‌شود راه‌آهن ایران را آلمانی‌ها ساخته‌اند که این فقط مربوط به تهران بود و در نقاط دیگر کشورهای مختلفی در ساخت آن شرکت داشتند. نقطه آغاز راه‌آهن به سمت شمال کشور را ایتالیایی‌ها ساخته‌اند؛ اما محل اصلی آن در شهر تهران به دست آلمانی‌ها احداث شده است؛ اما از نظر من مهم‌ترین قسمت این راه‌آهن قطعه‌ای است که به سمت کوه‌های البرز امتداد یافته است؛ چون کارهای زیادی برای ساختن این بخش از سوی مهندسان دانمارکی انجام شده است. شاید به‌همین‌دلیل یاد آنها بیشتر زنده مانده است.

همان‌طور که می‌دانید، ساخت اینن راه‌آهن فقط باعث شد که رابطه بین ایران- دانمارک تقویت شود. درواقع حضور دیپلماتیک کشور دانمارک در ایران از همان دوران آغاز شد. اگر به آرامگاهی در جنوب شهر تهران رجوع کنید، مزار بسیاری از مهندسانی را که در ساخت این راه‌آهن مشارکت داشتند، مشاهده خواهید کرد».

اما اینن همه ماجرا نیست. راه‌آهن سراسری جز شگفتی‌های سرعت، ظرفافت و مخاطره‌آمیزبودن آن بعدها به الگویی برای زیرساخت‌های ریلی ایران تبدیل شد. چنان‌که همینگ یورگنسن، نویسنده کتاب یخچال‌های ایران، در این مراسم به یاد می‌آورد که در ایران راه‌آهن‌های دیگری هم احداث شده است که باید به آن هم توجه داشت. یک راه‌آهن در شهرستان بافت

هشدار درباره هزینه‌های خطا

در سیاست‌گذاری اقتصادی دولت

مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی اعلام کرد: سیاست‌گذاری نادرست و ناسازگار با شرایط اقتصادی کشور می‌تواند این مخاطره را داشته باشد که روند مثبت سه‌سال‌ونیم اخیر در بازار کار را متوقف کند. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با انتشار گزارشی با عنوان «بررسی تحولات مهم بازار کار ایران در دوره پاییز سال ۱۳۹۳ تا زمستان سال ۱۳۹۶»، نکات مهمی را درباره کیفیت و کمیت اشتغال‌های ایجادشده در این دوره زمانی مطرح کرد. در این گزارش ضمن تاکید بر عدم ارتباط اشتغال ایجادشده در سال‌های اخیر با سیاست‌های دولت روحانی، درباره تخریب بنگاه‌های خرد که بار اصلی افزایش اشتغال در سال‌های اخیر برعهده شده است، در بخش چکیده گزارش بازوی کارشناسی مجلس با تاکید بر اینکه از نیمه سال ۱۳۹۳، شاهد تغییر روند نرخ مشارکت به عنوان یک تغییر بنیادی در بازار کار کشور و آغاز دوره‌ای جدید هستیم و مشخصه این دوره تغییر تصمیم‌جوانان برای ورود به بازار کار است، آمده است. «در نتیجه این تغییر طی ۳.۵ سال منتهی به زمستان سال ۱۳۹۶ بیش از سه میلیون نفر به جمعیت فعال‌شور افزوده شده است که در مقایسه با عدم افزایش جمعیت فعال در دوره ۱۰ساله قبل از آن تغییر قابل‌ملاحظه‌ای است». مرکز پژوهش‌های مجلس با تاکید بر اینکه زنان، جمعیت دارای

نزدیک شهر یزد احداث شده که از شهر سیرجان عبور می‌کند و به بندرعباس می‌رسد. حدود پنج هزار کیلومتر خط راه‌آهن که در ریل دارد که برای سرت‌های بالا در آینده طراحی شده است، در واقع این راه‌آهن به سمت کرمان و بعد از آن به پاکستان امتداد داده شده است. همه کارهای مهندسی و کیفیت بالای آن از سوی شرکت معتبری انجام شده است. نظارت بر این پروژه هم از سوی دولت ایران انجام شد. این یک پروژه فوق‌العاده است که از قسمت‌های جنوبی کوه‌های زاگرس عبور می‌کند و از آنجا به بندرعباس می‌رسد.

خاطرات مرد دانمارکی راه‌آهن ایران

تورین کلیتکار، از نوادگان یورگن ساکسیلد و نویسنده خاطرات مهندس دانمارکی، از مدعوین ویژه و متفاوت مراسم پیش از آنکه به احداث راه‌آهن بپردازد، ترجیح داد شرح زندگی و روحیات پدربزرگ خود- یورگن ساکسیلد- را موضوع سخنان خود کند. به‌ویژه آنجا که او را در همه‌حال یک انسان کوشا و ساعی دانست. از دید او درواقع پدربزرگش پسر یک افسر نیروی دریایی دانمارک بود او بسیار آرام و خوش‌اخلاق بود و بیشتر از طریق بازی و کارهای دستی آموخت تا اینکه بخواهد کارهای مدرسه‌اش را انجام دهد. او این توانایی را داشت که هرچه را که سر کلاس می‌شنید، به یاد بسیاری و به همین دلیل هم دیگر چیزی به‌عنوان تکلیف در خانه برایش باقی نمی‌ماند.

ساکسیلد در پروژه احداث راه‌آهن سراسری، بارها به من گفته بود که عملیاتی که در ترکیه انجام دادیم، با آنچه در ایران انجام دادیم، بسیار متفاوت است. همه چیزهایی که می‌گویم، خاطرات شخصی پدربزرگ من است. تفاوت اصلی بین ساخت راه‌آهن در ترکیه و در ایران شدت و سرعت انجام این کار بود. در واقع هر دو آنها هزاران کیلومتر بود؛ اما این پروژه در ترکیه هشت سال طول کشید و در ایران کمتر از شش سال زمان برد. ازآنجایی‌که او ریاضی‌دان بود یا بهتر است بگویم استعدادی در ریاضیات داشت، توانست با محاسبات خود کاری چهار برابر بزرگ‌تر از ترکیه در ایران انجام دهد. در واقع پروژه ساخت راه‌آهن در ترکیه مثل زمین بازی و اسباب‌بازی‌هایی بود که در دست بچه‌های بزرگ و بازیگوش قرار داشت که هیچ ترسی از ریسک‌های آن نداشتند.

غول‌پیکرترین پروژه پیش از جنگ جهانی دوم

مورتن هنستد، خبرنگار دانمارکی، در این مراسم فضای دیگری از روابط بین ایران و دانمارک را تشریح کرد. او بیش از آنکه به هشت دهه گذشته بازگردد، به جامعه امروز دانمارک بپرداخت. با این چشم‌انداز که امروز اغلب قشر جوان دانمارک از این موضوع بی‌اطلاع‌اند که ۸۰ سال پیش مهندسان دانمارکی بیش از پنج هزار کیلومتر راه را طی کردند تا به ایران- سرزمین پارس- برسند و بخشی از پروژه ساخت‌وساز راه‌آهن سراسری ایران باشند و به یاد آورد که خود او هم برای

اقتصاد

۸۰ سال پس از اتصال جنوب به شمال کشور از سوی دانمارکی‌ها

راه‌آهن ایران، غول‌پیکرترین پروژه پیش از جنگ جهانی دوم



اولین بار یک دهه پیش از چنین موضوع اطلاع پیدا کرد. با این اتفاق که «پدر و مادر و همسرم وقتی خانه را تمیز می‌کردند، با کتابی درباره راه‌آهن مواجه شدند و فکر کردند آن می‌تواند برای من جالب باشد. اسم کتاب هم این بود که «راه‌آهن باید در شش سال ساخته شود». این کتاب که تقریباً ۸۰ سال پیش نوشته شده، از داستان احداث راه‌آهن ایران و همکاری کشور دانمارک و ایران صحبت می‌کند. این کتاب پرفروش‌ترین کتاب آن دوران بوده و همه درباره آن اطلاع داشتند. کار خارق‌العاده‌ای بود که کتابی درباره کشمکش‌های طرح و نحوه احداث آن نوشته شده و همه از نحوه همکاری دو کشور و اینکه قرار است راه‌آهنی از شمال به جنوب ایران کشیده شود، صحبت می‌کردند».

یک‌میلیون پیرو جریمه در صورت تأخیر یک‌هفته‌ای

او به‌درستی به حضاران گفت این پروژه غول‌پیکرترین پروژه پیش از جنگ جهانی دوم و بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری ایران نیز در سال‌های آغازین قرن بود. «اما همان‌طور که شنیدیم، این پروژه برای هر دو کشور بسیار مخاطره‌انگیز بود. اگر ساخت راه‌آهن به تعویق می‌افتاد، جریمه آن بسیار سنگین بود و اگر بخواییم به پول امروز حساب کنیم، شاید به ازای هر یک هفته تأخیر در اتمام کار یک‌میلیون پیرو خسارت باید پرداخت می‌شد. بنابراین فراموش نکنیم که افرادی که در صفوف اول این پروژه بودند، با جان خود بازی کردند».

راه‌آهن ایران، دومین رویداد مهندسی دانمارک

نویسنده کتاب ماجراهای دانمارکی‌ها در ایران با اشاره به بازتابی از افکار عمومی نخبگان دانمارک از احداث چنین پروژه‌ای حیرت حضار را این چنین

برانگیخت: «در ابتدای قرن یک نظرسنجی بین مهندسان دانمارکی برگزار شد که در آن خواسته شده بود تا بزرگ‌ترین رویداد مهندسی دانمارک را نام ببرند. پروژه ساخت راه‌آهن ایران، رتبه دوم را به خود اختصاص داد و ساخت پل استوربالت دانمارک رتبه اول را کسب کرد که در زمان خود بلندترین پل دانمارک بود».

محمد محسنیان، باستان‌شناس و پژوهشگر گردشگری راه‌آهن ایران تنها ایرانی این مراسم بود که از رویکردهای اجتماعی و ارتباطی پروژه راه‌آهن سراسری سخن به میان آورد. «برای شخص من کشف نحوه تعامل تعداد زیادی از متخصصان و مهندسان که از کشورهای مختلف و عمدتاً اروپایی به ایران آمده بودند بسیار مهم بود. به این معنی که به‌عنوان نیروی کار در محیط جدید چگونه مشغول به کار شده بودند و در خارج از ساعات کاری چگونه با مردم آن نواحی رفتار می‌کردند. این برای من خیلی جذاب بود.

از سوی دیگر، مشاهده کمپ‌های اقامتی و نیايشگاه‌های آنها که هم‌اکنون در میان کوه‌های زاگرس می‌توان ردی از آنها یافت، برای من ارزشمند بود. اما شاید تأثیرگذارترین صحنه مواجهه با آرامگاه‌هایی است که خفتگان آن زیر، این شش سال فرصت پیدا نکردند به خانه و خانواده خود بازگردند و برای همیشه در بین کوه‌های زاگرس آرام گرفتند».

راه‌آهن سراسری ایران، یک اثر ارزشمند هنری است

از منظر مدیر شرکت پارسپاد نکته دیگری که به‌عنوان رعایت اخلاق حرفه‌ای می‌توان به آن اشاره کرد، کیفیت ساخت راه‌آهن ایران سراسری بود. «این سال‌ها با هر مهندس راه‌آهنی که صحبت می‌کنیم، از کیفیت ساخت جزئیات زیبایی‌شناسانی پروژه است. صرف‌نظر از اینکه این سازه‌ها کجا واقع شده‌اند، در معرض دید هستند یا از منظر مردم پنهان مانده‌اند، شما می‌توانید زیبایی آنها را در مسیر ببینید. باید توجه داشته باشید که این دقت نظر در زمانی رخ داده که همه فشار کارفرما روی سرعت انجام پروژه بود. به نظر من راه‌آهن سراسری یک اثر ارزشمند هنری است. حتی درحال حاضر هم منطقی نیست که تک‌تک سنگ‌های یک پل را با دست حکاکی کنند و بچینند، از این نظر می‌گویم که یک اثر هنری است. تجربه عجیبی دارم که وسط کوه‌های لرستان پلی را برای بار چهارم می‌دیدم و هربار یک چیز جدید کشف می‌کردم. به نظر من هدف سازندگان راه‌آهن در آن زمان بیش از هر چیزی خلق یک اثر بدون نقض بود».

گذر

دوفوریت طرح «تأمین کالاهای اساسی»، تصویب شد

● در جلسه دیروز مجلس شورای اسلامی طرح تأمین کالای اساسی به تصویب رسید. پیش‌ازاین نیز محمدباقرنوبخت گفته بود که با تاکید رئیس‌جمهوری و با توجه به نوسانات ارزی، دولت پنج بسته حمایتی از مردم را تدوین کرده که به‌زودی جزئیات آن اطلاع‌رسانی می‌شود. به گزارش تسنیم، نمایندگان مجلس در جلسه علنی دیروز دوفوریت طرح تأمین کالاهای اساسی را به تصویب رساندند. براساس این طرح، دولت موظف به تأمین و ساماندهی نیازهای اساسی خانوارها با قیمت مورد تأیید سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و نرخ ترجیحی ارز می‌شود.

ستون تنبیه و تشویق به قبوض آب و برق اضافه می‌شود

● وزارت نیرو سیاستی در پیش گرفته است که بر مبنای آن، تعرفه آب و برق برای مشترکان پرمصرف بیشتر محاسبه و درآمد حاصل از این افزایش تعرفه‌ها، به عنوان پاداش برای مشترکان کم‌مصرف منظور می‌شود. این سیاست وزارت نیرو با هدف تبدیل عادت بدمصرفی به خوش‌مصرفی اکنون کلید خورده و به گفته اردکانیان، برای تصویب تقدیم دولت شده است. وزیر نیرو سه شب پیش به صورت کلی بخش‌هایی از این طرح را تشریح کرد که بر اساس آن، مشترکان آب و برق در این سیاست به سه دسته تقسیم می‌شوند؛ دسته نخست مشترکانی که مصرف آنها مطابق الگوی مصرف است؛ این مشترکان آب و برق پرمعیه‌ترین دسته به شمار می‌روند؛ آنها ۷۰ درصد مشترکان برق و ۷۵ درصد مشترکان آب را تشکیل می‌دهند. دسته دوم، مشترکان کم‌مصرف و صرفه‌جویی هستند که مصرف آنها حتی به آستانه الگوی مصرف هم نمی‌رسد؛ آنها با به‌کارگیری روش‌ها و تجهیزاتی مانند لوازم برقی خانگی کم‌مصرف و تجهیزات کاهنده مصرف آب، مصرف خود را به حداقل رسانده‌اند. گروه سوم، مشترکان بدمصرف هستند؛ مشترکانی که نسبت به دو گروه اول جمعیت کمتری دارند اما مصرف آنها چندبرابر الگوی مصرف است؛ آنها با توجه به ارزان‌بودن آب و برق، به هشدارهای کم‌آبی اعتنایی نمی‌کنند و اصلاً نمی‌دانند اوج مصرف برق چه زمانی است.



فراخوان افزایش سرمایه

بیمه بدنه اتومبیل



به اطلاع بیمه‌گذاران محترم می‌رساند با توجه به افزایش ارزش وسایل نقلیه و برای پیشگیری از تبعات بعدی آن در هنگام وقوع حادثه و بروز خسارت، لطفاً برای دریافت الحاقیه افزایش سرمایه بیمه نامه بدنه اتومبیل خود به واحد صادرکننده بیمه نامه مراجعه کنید.

۰۲۱-۸۷۰۷۷۷۷۷ **www.bimehasia.com**



۵۹ سال درخشان

بیمه آسیا نماد اعتماد و اطمینان