

## یادداشت

## یادداشت

## لزوم نگاهی جامع به مشکل زنگرور

۳۳ادامه‌از صفحه اول

اتفاقی که درباره «کریدور زنگرور» در حال رخ‌دادن است، بی‌ارتباط با دیگر کریدورهای شرقی-غربی و شمالی-جنوبی و خط لوله‌ها و مسیرهای هوایی که در حال دوزدن ایران هستند، نیست. ایران درحالی‌که از بهترین موقعیت به لحاظ صرفه اقتصادی بر خوددار است، در دو سه دهه گذشته، درباره این مسیرها دور زده شده است. تحریم‌ها در درجه اول و نیز تعلل ایران، از جمله درباره تکمیل امکانات زیربنایی برای کریدور شمال-جنوب در ۲۴ سال گذشته، امکان استفاده از قلمرو ایران را عملاً منتفی کرده است. این امر نتنها ایران را از عواید ارزی چشمگیری محروم می‌کند، بلکه موجب تخلیه ظرفیت‌های ژئوپلیتیک ایران به نحوی بازگشت‌ناپذیر نیز می‌شود. «کریدور زنگرور» نیز مانند دیگر کریدورها قلمرو ایران و طبیعا منافع ایران را دور می‌زند. مهم‌ترین ویژگی این کریدور که موجب حساسیت بیشتر تهران شده، بعد ژئوپلیتیک آن و امکان قطع ارتباط قلمربی بین ایران و ارمنستان است که در صورت خارج‌شدن این کریدور از شمول حاکمیت ملی ارمنستان وجود خواهد داشت. اینکه مطابق نقشه‌های منتشرشده کریدور قرار است در مسافت ۳۰۰ کیلومتر با مرز ایران و ارمنستان احداث شود، بسیار معنی‌دار است. تهران حق دارد از راه‌های دیپلماتیک هرچه در توان دارد، برای جلوگیری از قطع مرز خود با ارمنستان و قطع یک راه ارتباطی با اروپا انجام دهد. درحالی‌که امکان احداث این کریدور بدون نقض اصل «ثبات مرزا» وجود دارد، دلیلی ندارد که باکو و مسکو برای احداث آن اصرار به نقض حاکمیت ملی ارمنستان داشته باشند. استناد باکو و مسکو به توافق سه‌جانبه جمهوری آذربایجان، ارمنستان و روسیه در نوامبر ۲۰۲۰، بلاوجه است. آن توافق ایران را متوجه به صرف‌نظر کردن از حاکمیت خود بر بخشی از قلمرو خود نکرده است. در بند ۹ این توافق از الزام ارمنستان به «تضمین ایمنی نقل‌وانتقال» بین جمهوری آذربایجان و نخجوان سخن رفته و اینکه «کنترل بر روی این نقل‌وانتقال از طریق سرویس مرزی روسیه اعمال می‌شود». روشن است که از این بند ۹ نقض یا تعطیل حاکمیت ملی ارمنستان بر بخشی از قلمرو خود مستفاد نمی‌شود. همان‌طور که از ماده ۶ نیز مستفاد نمی‌شود که «کریدور لاینچ» برای دسترسی ارمنستان به منطقه ارمنی‌نشین ناگورنوقره‌باغ باید متضمن نقض حاکمیت ملی آذربایجان می‌بود. به‌علاوه آن توافق یک توافق سیاسی غیرالزام‌آور بود که بندهای دیگر آن از سوی طرف‌های دیگر نقض شده و از جمله کریدور لاینچ پس از «عملیات ضدتروریسم» باکو در مناطق ارمنی‌نشین ناگورنوقره‌باغ و فرار تقریبا تمام ارمنه آن منطقه به ارمنستان عملا بلاموضوع شد. مشکل «کریدور زنگرور» برای ایران منحصر به خطر تغییر مرز نیست، بلکه بیشتر ناشی از تحولی ژئوپلیتیک در قفقاز جنوبی بدون حضور ایران است. روسیه که با خطر قطع ارتباط با غرب از طریق اوکراین مواجه است، به طور جدی درصدد برقراری ارتباط با غرب از طریق قفقاز جنوبی برآمده و مدت‌هاست که با باکو برای این منظور به توافق رسیده و ظاهرا سیاست سنتی خود مبنی بر مخالفت با حضور ترکیه در این منطقه را کنار گذاشته است. ترکیه با سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی که برای تبدیل‌شدن به هاب انرژی انجام داده، از همکاری با روسیه در قفقاز جنوبی استقبال می‌کند. خط لوله ایغدیر نیز می‌تواند نقش مهمی در انتقال نفت و گاز منطقه و روسیه از طریق «کریدور زنگرور» به ترکیه داشته باشد. به‌علاوه ترکیه منافعی استراتژیک برای خود برای ارتباط زمینی مطمئن با ترکیستان از طریق یک کریدور مطمئن قائل است که ایران طی چهار قرن مصمم به جلوگیری از آن بوده است. ارمنستان نیز که مدتی است به جانب غرب متمایل شده، علی‌الاصول با «کریدور زنگرور» مخالف نیست، مشروط بر اینکه حاکمیت ارمنستان نقض نشود و این نیز مشکلی است که نه‌بناهما یک یک فرمول جادویی حل‌شدنی است. در این میان فقط به‌اصطلاح سر ایران بی‌کلاه مانده و اگر سیاست خارجی کلی ایران همین باشد که هست، وضعیت نیز همین خواهد بود که هست.

## خاطرات آیت‌الله و مثلث گنجی، آشنا و تاج‌زاده

سهه در موضوع این چالش قابل انکار نیست که مواضع وزارت اطلاعات وقت، شامل جناب درن نجفی‌آبادی، وزیر وقت اطلاعات و امداد ایسان، جناب آشنا و بیشتر مدیران وزارت با عملکرد طیف تندرو اصلاحات فاصله داشته‌باشد و بنابراین گزارش انتقادی آنان از عملکرد آقای تاج‌زاده، صرف‌نظر از صحت‌وسقم موارد اشاره‌شده در آن، قابل انکار نیست و چه‌بسا آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی نیز در مواردی با این رویکرد انتقادی همراه بودند. چهار. دفتر نشر معارف انقلاب، به عنوان متولی انتشار خاطرات آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی از رویکرد انتقادی به خاطرات استقبال کرده و از بزرگاری نشست‌های علمی با حضور دیدگاه‌های مختلف دراین‌باره استقبال می‌کند و در این موضوع نیز پذیری نظرات طرفین ماجرا، به‌ویژه جناب آقای تاج‌زاده که متأسفانه اکنون در زندان به سر می‌برد، است تا تاریخ معاصر ایران با جزئیات و دقایق بیشتری منتشر شود.

۳۳ادامه‌از صفحه اول

## سند کمیانی خودروپوزو206TU3 سفید مدل ۱۳۹۸ به شماره پلاک ایران ۷۹- ۵۸۴-ص ۸۹ و شماره موتور 182A0076942 و شماره شاسی NAAP03EE0KJ747009 ناقود گردیده واز درجه اعتبار ساقط می باشد.

مدرک فارغ التحصیلی **اینجانب اعظم شاه حسینی** فرزند علی اصغر به شماره شناسنامه ۵۵۹۷ صادره از تهران در مقطع کارشناسی رشته حقوق قضایی صادره از واحد دانشگاهی تهران جنوب ب مفقود گردیده است و فاقد اعتباری می باشد .از یابنده تقاضای می شود اصل مدرک را به دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب به نشانی تهران، خیابان کریم خان زند، خیابان ایرانشهر شمالی، نبش آذرشهر، پلاک ۲۰۹ و یا کدپستی ۱۵۸۴۷۱۵۴۱۴ ارسال نماید.

## بدینوسیله به آگهی می رساند مدرک فارغ التحصیلی اینجنانب فرزاد قربانعلی زاده به کد ملی ۰۰۶۷۲۶۴۲۲۰ فرزند اسرافیل به تاریخ تولد ۱۳۶۰/۶/۲۲ ورودی سال ۱۳۸۲ موسسه آموزش عالی سوره مفقود گردیده و فاقد اعتبار است

برگ سبز **موتور سیکلت تی وی اس ژوپیتر** رنگ مشکی مدل ۱۳۹۷ به شماره پلاک ایران ۱۵۴- ۵۷۹۶۶ و شماره موتورAG5BJ1300539 و شماره تنه N14XMJGBKJ1A10364 به نام **همايون حمیدی فراهانی** مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.

بنزین حاصل از تقطیر نفت خام از کالاهای بسیار ضروری برای اغلب مردم به‌ویژه رانندگان محترم است که البته جایگزین‌های دیگری همچون گاز طبیعی فشرده (CNG) یا بنزین استحصالی در مجتمع‌های پتروشیمی دارد. همچنان‌که در نوشته‌ها و گفته‌های همکاران محترم دانشگاهی، کارشناسان ارجمند صنعت نفت و مدیران بزرگوار بخش و پالایش فرآورده‌های نفتی اشاره شده است، متوسط مصرف بنزین با روندی فزاینده روبه‌رو است و از ابتدای سال ۱۴۰۳ تا پایان دهه اول شهریور نسبت به دوره مشابه ۱۴۰۲، رشد هفت‌درصدی را تجربه کرده و مصرف روزانه در ۱۲۰ میلیون لیتر فزاتر رفته است. تردیدی نیست که این افزایش مصرف در وهله اول تابع افزایش جمعیت و به دنبال آن، افزایش تعداد خودروها، چه شخصی و چه خدمات‌رسان (تاکسی‌ها، وانت‌بارها، خودروهای امدادی و…)، به صورت سرانه و کل است که موجب افزایش سفرها و ترددهای شهری و بین‌شهری می‌شود. پدیده افزایش سفر، تقاضا برای جابه‌جایی با وسایل نقلیه مختلف از جمله مترو، تاکسی معمولی و اینترنتی، اتوبوس، مینی‌بوس و اخیرا موتورسیکلت‌ها را بالا برده و با اینکه خطوط مترو بار سنگین جابه‌جایی مسافران را به دوش می‌کشند، هنوز استفاده از خودروهای شخصی و تاکسی‌ها جزء ترجیحات اولیه جمعیت درخور توجهی از شهروندان به‌ویژه در شهرهای متوسط و کوچک است. از آبان ۱۳۹۸ تاکنون (شهریور ۱۴۰۳)، هر لیتر بنزین سهمیه‌ای (با کارت شخصی) با نرخ رسمی ۱۵ هزار ریال و برای بنزین آزاد با ۳۰ هزار ریال عرضه می‌شود. البته واحدهای سیار فروش بنزین- متعلق به شرکت پیدو (نخستین سوخت‌رسان سیار در ایران)- بنزین معمولی را ۳۰ هزار ریال و بنزین سوپر را ۳۵ هزار ریال در هر لیتر عرضه می‌کنند که علاوه‌بر آن تعرفه خدمات (هزینه اباب و ذهاب و سوخت‌رسانی سیار) براساس



لطفعلی عاقلی

**دانشیار اقتصاد دانشگاه تربیت مدرس**

موقعیت مکانی، شرایط آب‌وهوایی، زمان سوخت‌رسانی و لیترژ سوخت و مالیات بر ارزش افزوده منظور می‌شود. به این ترتیب سوخت‌گیری ۴۰ لیتر بنزین ۳۰ هزار ریالی با احتساب حدود یک میلیون ریال تعرفه خدمات و ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده، به رغم تمام‌شده ۲٫۳ میلیون ریال (معادل ۵۷۲هزارو ۵۰۰ ریال/لیتر متهی می‌شود.

مثال اخیر، نمودی از توان، تمایل یا اجبار و اضطرار به خرید بنزین مورد نیاز در شرایط ویژه (دوری از جایگاه‌های عرضه بنزین، خالی‌شدن مخزن سوخت، شتاب در رسیدن به مقصد و موارد مشابه) است و نباید به کلیت جامعه مصرف‌کنندگان بنزین تعمیم داده شود. بنزین و برخی مایحتاج عمومی نظیر نان، ازجمله کالاهای بسیار حساس برای مصرف‌کنندگان هستند و لذا راهکارهای قیمتی باید جزء روش‌های بهبینه دوم باشند. البته گاهی به نادرستی بین بهای یک بطری آب آشامیدنی و یک لیتر بنزین قیاس انجام می‌شود و به تبعات تغییرات قیمت بنزین و مصرف روزمره و لحظه‌ای آن توجه نمی‌شود. درصورتی‌که دولت محترم قصد درآمذزایی از محل فروش کالاهای و خدمات را در کنار اخذ مالیات و همین‌طور فروش نفت خام، گاز طبیعی، معیانات گازی و فرآورده‌های پتروشیمی در دستور کار دارد، به‌ویژه در مورد کالاهای و خدمات انحصاری از

## آقای وزیر، چشم‌مان به شماس‌ت

خودشان راه را برای شما هموار می‌کنند.

از آنجایی که یکی دیگر از شعارهای دولت محترم، توجه به برنامه هفتم توسعه بوده است، این برنامه سدت شما را (با گنجاندن ماده‌ای برای ساخت پروژه‌های ترکیبی) باز گذاشته است. طبق این ماده، سرمایه‌گذار می‌تواند با تأسیس پروژه‌های ترکیبی، یعنی مسکونی، اداری، تجاری و هتل‌های بزرگ راه را برای ورود گردشگران و حتی کسانی‌که خواهان ملک در شمال کشور هستند، باز کند و همین امر نه‌تنها از ویلاسازی‌های بی‌رویه جلوگیری می‌کند، بلکه راه را برای ساخت هتل‌های مناسب نیز می‌گشاید.

حضور گردشگر ایرانی در اقامتگاه‌ها و هتل‌های چهار و پنج ستاره، نه‌تنها رفته‌رفته از خروج ارز جلوگیری می‌کند، بلکه

## بحران ناترازی‌ها واحیای دولت

عقب‌رفتن در تاریخ را تجویز می‌کنند: «من الگوی حکومت صفویه را به دوستان اصلاح‌طلب خود برای توانمندسازی جامعه و کارآمدسازی حکومت پیشنهاد می‌دهم که یک الگوی جهانی است» (احمد میدری- جلسه کسب رای اعتماد) و به این سؤال پاسخ نمی‌دهند که در تحلیل‌شان جایگاه «مردم» و «نهادهای سیاسی و مدنی» و «افکار عمومی»… که از ارکان جهان امروزند و در آن گذشته‌های تاریخی معنا و مفهومی نداشته‌اند، کجاست؟ وفاق درون ساخت قدرت یک سوی ماجراتست و سوی دیگر و اگر نه مهم‌تر، سوبیه جامعه است که بدون حضور آن، دری به توسعه، توسعه‌ای پایدار و رو به آزادی گشوده نمی‌شود! «رسیدن به آزادی راه باریکی است که طی آن حکومت و جامعه

جمله بنزین، ضرورت دارد از خدمات شرکت‌های حسابرسی مستقل و مجاز بهره‌برداری کند. این شرکت‌ها به پشتوانه تجربه و سابقه تخصصی خود، قادرند بهای تمام‌شده بنزین را برمیانی خوراک دریاقتی از شرکت نفت و نرخ تبدیل نفت به بنزین برای شرکت‌های پالایش فعال کشور، استخراج و به دولت اعلام کنند. البته برخی گزارش‌های دولتی، لاقابل برای سال ۱۴۰۲، نرخ هر لیتر بنزین را با مفروضات کلی (و غیرتفصیلی و غیرمستند)، ۱۸۰ هزار ریال عنوان کرده‌اند که البته صحت و اعتبار آنها بهتر است توسط کارشناسان و پژوهشگران مستقل بررسی و ارزیابی شود. علاوه‌براین، تعدیل، تغییر یا اصلاح قیمت نیاز به ترمیم درآمدها، حقوق و دستمزد کارگران، کارمندان و بازنشستگان و تقویت قدرت خریدی دارد که طی چند سال گذشته به‌شدت تنزل کرده و موجب تشدید فقر و نابرابری اجتماعی شده است. این نوع ترمیم، به سیاست‌های مناسب اقتصاد داخلی و بهبود روابط خارجی و تعیین تکلیف تحریم‌ها بستگی دارد. در کنار پیشنهاد فوق، راهکارهای غیرقیمتی، همچنان‌که وزیر محترم نفت از سخن به میان آورده است، طیف گسترده‌ای را می‌توانند به خود بگیرند. از جمله این راهکارها می‌توان به تداوم اسقاط خودروهای فرسوده، انجام معیانات فنی خودروها، ساخت و واردات خودروهای برقی، گسترش شبکه حمل‌ونقل عمومی و افزایش دسترسی به آن، طراحی و نصب کولرهای کم‌مصرف در خودروها، تخصیص بنزین مطابق با راندمان سوخت خودرو (نیاز به تحقیق بیشتر دارد)، ارتقای سامانه احتراق سوخت خودروها، استفاده از نرم‌افزارهای مسیریابی و رصدکننده ترافیک، بهره‌مندی از توان شرکت‌های دانش‌بنیان در عرصه طراحی و تولید خودروی اقتصادی، برنامه‌ریزی و توزیع سفرهای مناسبی و آیینی، زمان‌بندی شروع و پایان کار ادارات و اصناف و همین‌طور ساماندهی تعطیلات مذهبی و ملی و موارد مشابه اشاره کرد.

متحد و ویلیام برنز، مدیر سیبا، اخیرا گفته‌اند که ایالات متحده ممکن است در روزهای آینده یک پیشنهاد جدید و به‌روزشده ارائه کند، اما به نوشته آکسیوس، دیگر مقام‌های آمریکایی می‌گویند چنین اقدامی قریب‌الوقوع نیست. یکی از مقام‌های آمریکایی در این زمینه گفت: «در شرایط سختی قرار داریم، کاخ سفید ناراحت، عصبانی و ناامید است. ما هنوز درحال کار روی این پیشنهادیم اما قرار نیست به‌زودی چیزی ارائه کنیم». مقام‌های آمریکایی آکسیوس گفتند که مشاوران ارشد بایدن در هفته گذشته در حال بررسی وضعیت مذاکرات بوده‌اند و به احتمال دستیابی به توافق در آینده نزدیک بسیار بدبین شده‌اند. به گفته این مقام‌ها: «حماس با کشتن شش گروگان- از جمله یک شهروند آمریکایی- و پس از آن درخواست جدید برای آزادی ۱۰۰ زندانی فلسطینی دیگر که به اتهام قتل اسرائیلی‌ها درحال گذراندن حبس ابد هستند، کاخ سفید را از دستیابی به توافق ناامید و بدبین‌تر کرده است». به‌ویژه اینکه بنیامین نتانیاهو، نخست‌وزیر اسرائیل هم در کنفرانس مطبوعاتی هفته گذشته درخواستش را برای حفظ کنترل کامل نظامی اسرائیل بر امتداد کریدور فیلادلفسی در مرز مصر و غزه تکرار کرد. هفته گذشته وقتی از جو بایدن پرسیدند که آیا فکر می‌کند نتانیاهو برای دستیابی به توافق به اندازه کافی تلاش می‌کند، او پاسخ داد: «نه!».

به نوشته آکسیوس، در این شرایط، ایالات متحده با یک دوراهی دشوار مواجه شده است؛ زیرا احساس می‌کند چینی سننوزار، رهبر حماس، درحال حاضر خواهان توافق نیست. از طرفی پس از قتل گروگان‌ها و هم‌زمان درخواست‌های افراطی‌تر این گروه، بایدن نمی‌خواهد به همه خواسته‌های حماس توجه کند. دولت بایدن هنوز درحال همکاری با قطر و مصر روی یک پیشنهاد دقیق‌تر برای توافق است، اما هنوز به فرمولی نرسیده است که بتواند شکاف‌های فعلی میان خواسته‌های حماس و اسرائیل را پر کند. مقام‌های آمریکایی می‌گویند اکنون بیشتر تمرکز بر این است که ببینند آیا مصری‌ها و قطری‌ها می‌توانند سنوار را برای کوتاه آمدن از خواسته‌هایش تحت فشار بگذارند یا خیر. در سوی دیگر نیز مقام‌های اسرائیلی گفته‌اند در روزهای اخیر پیشرفت عمده‌ای برای نزدیک‌شدن به توافق آتش‌بس و آزادی گروگان‌ها حاصل نشده است.

**www.sharghdaily.ir**

## شوق

## خبر

## تردید کاخ سفید برای آتش‌بس در غزه

تردید کاخ سفید نسبت به توافق آتش‌بس در غزه افزایش یافته است. آکسیوس در گزارشی به نقل از مقام‌هایی آمریکایی نوشت که کاخ سفید درحال بازنگری در راهکارهایش برای آتش‌بس اسرائیل و حماس در جنگ غزه و آزادی گروگان‌های اسرائیلی است و دستیاران ارشد جو بایدن درحال بررسی این موضوع‌اند که در شرایط کنونی که حماس و اسرائیل هر دو بیشتر بر مواضعشان پافشاری می‌کنند و انعطاف‌پذیری کمتری نشان می‌دهند، آیا ارائه پیشنهاد جدید فایده‌ای خواهد داشت یا خیر. به نوشته این رسانه، افزایش تردیدها در کاخ سفید برای دستیابی به توافق آتش‌بس میان اسرائیل و حماس درحالی است که بایدن شخصا درحال ترسیم راهبرد ایالات متحده در این زمینه است و می‌خواهد به تلاش برای رسیدن به توافق ادامه دهد، اما مشاوران او فکر می‌کنند درحال حاضر، پیشنهاد جدید به جایی نمی‌رسد.

آنتونی بلینکن، وزیر خارجه ایالات متحده و ویلیام برنز، مدیر سیبا، اخیرا گفته‌اند که ایالات متحده ممکن است در روزهای آینده یک پیشنهاد جدید و به‌روزشده ارائه کند، اما به نوشته آکسیوس، دیگر مقام‌های آمریکایی می‌گویند چنین اقدامی قریب‌الوقوع نیست. یکی از مقام‌های آمریکایی در این زمینه گفت: «در شرایط سختی قرار داریم، کاخ سفید ناراحت، عصبانی و ناامید است. ما هنوز درحال کار روی این پیشنهادیم اما قرار نیست به‌زودی چیزی ارائه کنیم». مقام‌های آمریکایی آکسیوس گفتند که مشاوران ارشد بایدن در هفته گذشته در حال بررسی وضعیت مذاکرات بوده‌اند و به احتمال دستیابی به توافق در آینده نزدیک بسیار بدبین شده‌اند.

به گفته این مقام‌ها: «حماس با کشتن شش گروگان- از جمله یک شهروند آمریکایی- و پس از آن درخواست جدید برای آزادی ۱۰۰ زندانی فلسطینی دیگر که به اتهام قتل اسرائیلی‌ها درحال گذراندن حبس ابد هستند، کاخ سفید را از دستیابی به توافق ناامید و بدبین‌تر کرده است». به‌ویژه اینکه بنیامین نتانیاهو، نخست‌وزیر اسرائیل هم در کنفرانس مطبوعاتی هفته گذشته درخواستش را برای حفظ کنترل کامل نظامی اسرائیل بر امتداد کریدور فیلادلفسی در مرز مصر و غزه تکرار کرد. هفته گذشته وقتی از جو بایدن پرسیدند که آیا فکر می‌کند نتانیاهو برای دستیابی به توافق به اندازه کافی تلاش می‌کند، او پاسخ داد: «نه!».

به نوشته آکسیوس، در این شرایط، ایالات متحده با یک دوراهی دشوار مواجه شده است؛ زیرا احساس می‌کند چینی سننوزار، رهبر حماس، درحال حاضر خواهان توافق نیست. از طرفی پس از قتل گروگان‌ها و هم‌زمان درخواست‌های افراطی‌تر این گروه، بایدن نمی‌خواهد به همه خواسته‌های حماس توجه کند. دولت بایدن هنوز درحال همکاری با قطر و مصر روی یک پیشنهاد دقیق‌تر برای توافق است، اما هنوز به فرمولی نرسیده است که بتواند شکاف‌های فعلی میان خواسته‌های حماس و اسرائیل را پر کند.

مقام‌های آمریکایی می‌گویند اکنون بیشتر تمرکز بر این است که ببینند آیا مصری‌ها و قطری‌ها می‌توانند سنوار را برای کوتاه آمدن از خواسته‌هایش تحت فشار بگذارند یا خیر. در سوی دیگر نیز مقام‌های اسرائیلی گفته‌اند در روزهای اخیر پیشرفت عمده‌ای برای نزدیک‌شدن به توافق آتش‌بس و آزادی گروگان‌ها حاصل نشده است.

## پروانه تاکسیرانی بنام مهدی رضایی برومند به شماره پلاک ۴۸۴ت ۲۹- ایران ۳۳

## مفقود گردیده و فاقد اعتبار است.

**پروانه تاکسیرانی بنام مهدی رضایی برومند به شماره پلاک ۴۸۴ت ۲۹- ایران ۳۳**

**مفقود گردیده و فاقد اعتبار است.**