سرآمد اقتصاد
روزنامه دریایی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن دفترشهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶ -۰۲۱
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

چهارشنبه - ۲۷ فروردین ۱۴۰۴
سال یازدهم - شماره ۲۱۷۸

روزنه

اطلاع‌رسانی اقناعی، ریل گذاری جدید وزارت راه و شهرسازی در تعامل با افکار عمومی

مجید اخوان- در جهان امروز، اطلاع‌رسانی دیگر به معنای صرفِ مخابره اخبار و انتشار داده‌ها نیست. ارتباط مؤثر با جامعه، زمانی محقق می‌شود که اطلاع‌رسانی بخشی از فرآیند اقناع، مشارکت و شکل‌دهی آگاهانه به افکار عمومی باشد. این نگاه نو، مبنای سیاست ارتباطی جدیدی است که در وزارت راه و شهرسازی در حال شکل‌گیری و نهادینه‌سازی است؛ سیاستی که می‌توان از آن با عنوان «اطلاع‌رسانی اقناعی» یاد کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، در این رویکرد، رسانه‌ها و ابزارهای ارتباطی، دیگر نه صرفاً کانال‌های انتقال پیام، بلکه بستری برای شنیدن، گفت‌وگو، پاسخ‌گویی و اعتمادسازی تلقی می‌شوند. اطلاع‌رسانی اقناعی، از تکیه صرف بر اطلاع‌رسانی‌های رسمی و یک‌سویه عبور کرده و به سمت تعامل واقعی با جامعه هدف، روایت‌گری هدفمند، و شفاف‌سازی مسئولانه پیش می‌رود.

تغییر رویکرد وزارت راه و شهرسازی در این زمینه را می‌توان در الگوی جدید حضور رسانه‌ای وزیر و مدیران ارشد وزارتخانه به‌وضوح مشاهده کرد. از گفت‌وگوهای زنده تلویزیونی گرفته تا ارتباط مستقیم با مردم در فضای مجازی، از انتشار گزارش‌های تصویری و روایت‌های میدانی پروژه‌ها تا گفت‌وگوهای حضوری با شهروندان در ایستگاه‌های راه‌آهن و پایانه‌های مسافری، همه و همه بیانگر گذار از سیاست‌های منفعل ارتباطی به الگویی پویا، چندسطحی و اقناع‌محور است.

ویژگی برجسته این سیاست، تأکید بر گفت‌وگو به‌جای مونولوگ است. اکنون وزیر، معاونان و مدیران سازمان‌های تابعه و سایر مسئولان وزارتخانه، نه در قامت سخنگویان رسمی، بلکه در معرض پرسش، نقد، مطالبات و تعامل با افکار عمومی قرار گرفته‌اند. پاسخ‌گویی به دغدغه‌های مردم در سامانه‌های شفافیت، واکنش به موضوعات روز مانند قیمت بلیت پروازها، تأخیرها یا روند کند برخی پروژه‌های عمرانی، همگی در چارچوب این رویکرد جدید معنا پیدا می‌کنند.

از سوی دیگر، روایت‌گری سیاست‌ها و اقدامات نیز از شیوه‌های سنتی و پیچیده فاصله گرفته و با استفاده از زبان ساده، تصویر، نمودار و اینفوگرافیک، به شکل ملموس‌تری با مخاطب ارتباط برقرار می‌کند. به‌بیان‌دیگر، هدف صرفاً انتقال اطلاعات نیست، بلکه روشن‌سازی مسئله، ایجاد درک مشترک و اقناع افکار عمومی است.

از منظر نظری، این تحول را می‌توان ذیل مفهوم «راست‌گویی راهبردی» (Strategic Truth-Telling) تحلیل کرد؛ رویکردی که در ادبیات حکمرانی ارتباطی، بر بهره‌گیری هوشمندانه از صداقت به‌عنوان ابزار اعتمادسازی و ارتقاء کارآمدی حکمرانی تأکید دارد. چنان‌که موحدی علیرضا- (۱۴۰۰) بیان می‌کند، مدیران و سیاست‌مدارانی که با مردم صادقانه سخن می‌گویند و واقعیت‌ها را پنهان نمی‌کنند، حتی در شرایط بحران نیز از همراهی و حمایت اجتماعی برخوردار خواهند بود.

پذیرش و پیاده‌سازی سیاست اطلاع‌رسانی اقناعی در وزارت راه و شهرسازی، می‌تواند نتایجی فراتر از حوزه ارتباطات به همراه داشته باشد. این رویکرد، اگر با نهادسازی ساختاری، آموزش نیروی انسانی، تدوین نظام ارزیابی عملکرد رسانه‌ای و همکاری مستمر با رسانه‌های مستقل و تخصصی همراه شود، قادر است سرمایه اجتماعی وزارتخانه را ارتقا داده، اجرای پروژه‌های ملی را تسهیل کند و شکاف میان دولت و ملت را کاهش دهد.

در نهایت، وزارت راه و شهرسازی امروز، صرفاً در پی ساخت راه و مسکن نیست؛ بلکه راهی تازه برای گفت‌وگو، شفافیت، اقناع و همراه‌سازی جامعه در مسیر توسعه گشوده است. این مسیر، اگر استمرار یابد، می‌تواند الگویی الهام‌بخش برای سایر نهادهای اجرایی کشور نیز باشد.

سرپرست مرکز ارتباطات و اطلاع رسانی وزارت راه و شهرسازی

باحکم وزیر راه و شهرسازی؛ سرپرست صندوق توسعه حمل و نقل منصوب شد

بهروز خدارحمی با حکم وزیر راه و شهرسازی به عنوان سرپرست صندوق توسعه حمل و نقل منصوب شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی طی حکمی بهروز خدا رحمی را به عنوان سرپرست صندوق توسعه حمل و نقل منصوب کرد.

«روزنامه سرآمد» بررسی می‌کند

مسیر پُرپیچ و خَم کریدور میانی

کریدور میانی چه تاثیری در رقابت‌پذیری مسیرهای دریایی دارد؟

گروه حمل‌ونقل- توحید ورستان- از زمان اعلام ایده مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس خزر در سال ۲۰۱۲، کریدور میانی به یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌ها در دنیای لجستیک تبدیل شده است. هدف این پروژه ایجاد یک پل تجاری بین چین و اروپا از طریق یک مسیر سریع و امن زمینی- دریایی و نیز دور زدن کریدورهای سنتی تحت سلطه روسیه است. به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، با افزایش علاقه جهانی به این پروژه پس از جنگ روسیه و اوکراین، سؤالات در مورد توانایی آن برای غلبه بر چالش‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی که احتمالا اثربخشی آن را محدود کند، افزایش می‌یابد. براساس گزارش وردپالیسی‌هاب، کریدور میانی که با نام «مسیر حمل‌ونقل بین‌المللی ترانس خزر» (TITR) نیز شناخته می‌شود، یک مسیر حمل‌ونقل زمینی-دریایی است که چین را به اروپا متصل می‌کند. محموله‌ها از چین شروع و با راه‌آهن به قزاقستان و بندر آکتائو می‌رسند، از دریای خزر به بندر باکو در آذربایجان منتقل شده و سپس با راه‌آهن به گرجستان می‌رسند و در نهایت به اروپای جنوبی یا مرکزی از طریق بنادر دریای سیاه گرجستان یا از طریق ترکیه و راه‌آهن «باکو- تفلیس- قارس» متصل می‌شوند.

کریدور میانه که ۷۰۰۰کیلومتر را در بر می‌گیرد، از نظر جغرافیایی کوتاه‌ترین مسیر بین غرب چین و اروپا در مقایسه با کریدور شمالی ۱۰۰۰۰کیلومتری و مسیر دریایی سنتی ۲۰۰۰۰کیلومتری است. ترکیه و گرجستان برای اولین‌بار این پروژه را در سال ۲۰۱۲ پیشنهاد کردند و این ایده موردتوجه تصمیم‌گیرندگان قزاقستان و ترکمنستان قرار گرفت. علاوه‌بر این، افتتاح راه‌آهن ترانس خزر قزاقستان، باکو (آذربایجان)، تفلیس (گرجستان) و قارص (شرق ترکیه) را به هم متصل می‌کند.

اولین گام عملی در راستای اجرای این پروژه و به‌طور گسترده‌تر، ارتباط تجاری بین آسیا و اروپا از طریق کشورهای عمدتا ترک‌نشین را رقم زد. علاوه‌بر این، اولین قطار باری اختصاصی کریدور میانی از چین به ترکیه در سال ۲۰۲۰ تکمیل شد. بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که این پروژه در سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته، اگرچه در مرحله تدوین مقررات و فنی باقی مانده است.

اراده سیاسی ذی‌نفعان

چین: این کشور در زیرساخت‌های لجستیکی کریدور میانی از جمله دروازه خرگوس و منطقه ویژه اقتصادی دروازه شرقی خرگوس، سرمایه‌گذاری کرده است که یک مرکز ریلی عظیم در امتداد مرز چین و قزاقستان را تشکیل می‌دهد. برای پکن، یک مسیر تجاری که تحت تسلط روسیه نباشد (مانند کریدور شمالی) یا تحت تأثیر مستقیم ایالات‌متحده (مانند مسیر دریایی) نباشد، دارای ارزش استراتژیک است.

ترکیه: آنکارا کریدور میانی را به نقطه کانونی سیاست خارجی آسیای‌مرکزی خود تبدیل کرده است. از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۵، قراردادهایی با جمهوری آذربایجان، چین، گرجستان و قزاقستان برای بهبود ارتباط کریدور با اروپا امضا کرد. ترکیه همچنین تونل اوراسیا و پل یاووز سلطان‌سلیم را در استانبول ساخت و پروژه‌های دیگری مانند راه‌آهن سریع‌السیر ادرنه- قارس در حال تکمیل‌شدن است.

اتحادیه اروپا: برای کاهش وابستگی به مسیرهای روسیه، اتحادیه اروپا از این پروژه با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها حمایت می‌کند. بروکسل ۱۰.۸میلیارد دلار به کشورهای کریدور برای توسعه جاده و راه‌آهن اختصاص داده است، تا دسترسی به نفت آسیای‌مرکزی به‌عنوان جایگزینی برای گاز روسیه در دسترس باشد. کشورهای آسیای‌مرکزی به‌دنبال استقلال بیشتر از طریق این پروژه هستند و آن را به‌عنوان یک طرح اقتصادی «عادلانه» در مقایسه با ابتکار کمربند و جاده چین که بار بدهی آن‌ها را بر دوش کشیده، در نظر می‌گیرند. این پروژه همچنین به کاهش نفوذ منطقه‌ای روسیه کمک می‌کند.

موانع پروژه کریدور میانی

باوجود مزایای زیاد، این پروژه با موانع جدی نیز مواجه است که عبارتند از:

۱-محیط ژئوپلیتیکی: علی‌رغم همسویی اقتصادی بین کشورهای شرکت‌کننده، پیچیدگی‌های ژئوپلیتیکی می‌تواند مانع پیشرفت شود. روسیه ممکن است از نفوذ منطقه‌ای خود برای جلوگیری از اجرای این پروژه برای حفاظت از منافع تجاری خود استفاده کند. قزاقستان و قرقیزستان اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا به رهبری روسیه هستند که به مسکو حق وتو در مورد مشارکت آن‌ها می‌دهد. علاوه‌بر این، درگیری طولانی‌مدت آذربایجان و ارمنستان در قفقازجنوبی و حضور نظامی روسیه در منطقه آبخازیای گرجستان، بی‌ثباتی امنیتی ایجاد کرده و سرمایه‌گذاران خارجی را منصرف می‌کند.

۲-کمبود زیرساخت: تفاوت‌هایی در قابلیت‌های زیرساختی بین کشورهای شرکت‌کننده وجود دارد. بانک اروپایی بازسازی و توسعه نیاز فوری به ۳.۵میلیارد یورو برای ارتقای زیرساخت‌ها را برآورد می‌کند. درحالی‌که راه‌آهن روسیه می‌توانست ۱۴۴میلیون تن بار را قبل از جنگ حمل کند، ظرفیت کنونی کریدور میانی تنها ۵درصد از تقاضای تجاری چین و اروپا را برآورده می‌کند. اگرچه قزاقستان ۲۵۰۰کیلومتر راه‌آهن (۳۵میلیارد دلار) ساخته و آذربایجان/قزاقستان در حال ارتقای بنادر دریای خزر هستند، سرمایه‌گذاری‌های بیشتری برای رقابت در سطح جهانی مورد نیاز است.

۳-رویه‌های مرزی: مرزهای طولانی در امتداد کریدور میانی مزیت رقابتی آن را به‌عنوان کوتاه‌ترین مسیر چین-اروپا تضعیف می‌کند. زمان حمل‌ونقل واقعی حدود ۴۰روز (در مقابل ۱۲روز پیش‌بینی‌شده)، با زمان حمل‌ونقل فعلی دوبرابر کریدور شمالی است. همچنین تعرفه‌های بالا رقابت را تضعیف می‌کند. برخلاف روسیه/بلاروس، کشورهای کریدور فاقد مراکز صنعتی در طول مسیر هستند.

۴-رقابت‌پذیری مسیرهای دریایی: حمل‌ونقل دریایی ۹۱درصد از تجارت چین و اروپا را تشکیل می‌دهد (در مقایسه با ۳.۳درصد برای حمل‌ونقل زمینی) و ظرفیت بیشتر، هزینه کمتر و حداقل تأثیر زیست‌محیطی را ارائه می‌دهد. باوجود بی‌ثباتی دریای سرخ، کانال سوئز همچنان جذاب‌ترین مسیر برای کشتیرانان جهانی است.

۵-چالش‌های زیست‌محیطی: نوسانات آب‌وهوایی، مانند اختلالات تابستانی دریای خزر، مانع از حرکت بار می‌شود. آذربایجان قصد دارد بندر باکو را توسعه دهد، اما بدون راه‌حلی برای موانع اقلیمی، جذابیت این کریدور محدود مانده است. کاهش سطح دریای خزر نیز به بنادر و کشتی‌های عمیق‌تر نیاز دارد. در مجموع، با وجود پتانسیل کریدور میانی به‌عنوان یک جایگزین استراتژیک برای کریدورهای سنتی، این پروژه با موانع قابل‌توجهی مواجه است. تنش‌های ژئوپلیتیکی، زیرساخت‌های ناقص، تاخیرهای لجستیکی، هزینه‌های بالا و رقابت دریایی موفقیت آن را تهدید می‌کند. بدون غلبه بر این چالش‌ها، کریدور میانی احتمالا برای دستیابی به اهداف کوتاه‌مدت خود دچار مشکل شود.

معاون اجرایی رئیس جمهور:

تکمیل راه‌آهن کرمانشاه به خسروی و بغداد در اولویت دولت قرار دارد

معاون اجرایی رئیس‌جمهور در نشست با فعالین اقتصادی استان کرمانشاه گفت: تکمیل راه‌آهن کرمانشاه به خسروی و بغداد در اولویت دولت قرار دارد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدجعفر قائم‌پناه در نشست با فعالین اقتصادی استان کرمانشاه که با حضور وزیر صمت، استاندار کرمانشاه و مسئولین استانی برگزار شد، اظهار داشت: کشور ما به سه مشکل اساسی مواجه است که این سه مشکل شامل فقر و مشکل معیشت، گرانی و بیکاری می‌شود.

وی تصریح کرد: اقتصاد در حال حاضر حرف اول را می‌زند و بنابراین در تمامی سفرها اولین نشست‌ها را با فعالان اقتصادی برگزار می کنیم که این مهم بودن این قشر از جامعه را نشان می‌دهد. معاون اجرایی رئیس‌جمهور با بیان اینکه با تدبیر مقام معظم رهبری و مقاومت مردم ایران دور اول مذاکرات با موفقیت انجام شد، گفت: دور بعدی مذاکرات نیز انجام خواهد شد و علیرغم آمادگی در برابر تهدیدات دشمن به دنبال روابط بهتر سیاسی با کشورها بر اساس عزت، احترام و حکمت هستیم. وی با اشاره به اینکه استان کرمانشاه یکی از استان های محروم کشور است، گفت: رئیس‌جمهور تاکید دارد که استاندار کرمانشاه روابط بیشتری با کشور عراق داشته باشد تا مبادلات تجاری در این زمینه بیشتر میسر گردد. قائم‌پناه با بیان اینکه رئیس‌جمهور نگاه عدالت محور برای پیشرفت کشور دارد، گفت: استان کرمانشاه یکی از مهاجرخیزترین استان های کشور است که به دنبال برنامه‌ریزی برای کاهش این امر هستیم. وی تصریح کرد: راه آهن کرمانشاه باید به راه آهن بغداد وصل شود و از طریق وزارت خارجه و وزارت راه و شهرسازی به دنبال این مهم می‌باشیم و این امر در اولویت قرار دارد.

معاون اجرایی رئیس جمهور ضمن اشاره به وجود ۱۵۰ پروژه نیمه تمام در سطح استان کرمانشاه، گفت: به دنبال تکمیل شدن این پروژه‌ها هستیم و سعی می کنیم بیکاری را در استان کاهش دهیم و توسعه صنعتی و نیز گردشگری را در استان رواج دهیم.

قائم‌پناه در خاتمه گفت: باید از تمامی ظرفیت‌های ممکن استان استفاده شود تا بلکه این استان با این سابقه تاریخی پیشرفت نماید و صنعت گردشگری در استان با وجود این ظرفیت های بی نظیر توسعه یابد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور

محور چالوس چهارخطه می‌شود

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل ونقل کشور از ساماندهی محورهای مواصلاتی به استان مازندران به ویژه چهارخطه کردن و بهسازی محور چالوس با همکاری دستگاه‌های ذیربط خبرداد.

به گزارش اقتصادسرآمد، هوشنگ بازوند در سفر به استان مازندران به همراه کامران پولادی نماینده مردم نوشهر، چالوس و کلاردشت در مجلس شورای اسلامی از عملیات اجرایی چهارخطه کردن محور چالوس حدفاصل مرزن آباد – دزدبن، محور مرزن آباد – کلاردشت، زیرگذر نواب صفوی و... بازدید کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی رسیدگی به موضوعاتی همچون اعتبار مورد نیاز، تملک اراضی مسیر و... را هدف بازدید از محور چهارخطه مرزن آباد – دزدبن اعلام کرد و گفت: این محور به طول ۱۵ کیلومتر یکی از مسیرهای مهم در افزایش ایمنی سفر، کاهش بار ترافیکی و تسهیل تردد در منطقه است که در حال حاضر ۴.۵ کیلومتر آن به بهره‌برداری رسیده است و عملیات اجرایی در بخش‌های دیگر با پیشرفت فیزیکی حدود ۳۳ درصد در حال انجام است.

وی همچنین از مراحل اجرایی تونل شماره ۲ این محور نیز بازدید کرد و گفت: این تونل به طول ۸۲۷ متر به عنوان بخشی از طرح چهارخطه کردن محور مرزن آباد-دزدبن محسوب می‌شود که به تازگی عملیات اجرایی آن آغاز شده است و تکمیل شدن آن یکی از اولویت‌های توسعه زیرساخت‌های استان محسوب می‌شود. بازوند ادامه داد: در حال حاضر زمین کارگاه با مجوز از اداره منابع طبیعی استان تجهیز شده است و عملیات خاکبرداری از سمت شمالی و جنوبی تونل آغاز و تحکیمات اولیه گالری نیز انجام شده است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه در ادامه این سفر از عملیات بهسازی محور مرزن آباد-کلاردشت بازدید کرد و در این خصوص اعلام کرد: این محور ۱۶.۵ کیلومتر است و عملیات اجرایی ۵ کیلومتر اول آن با پیشرفت فیزیکی حدود ۳۰ درصدی در حال اجرا است. بازوند ادامه داد: با توجه به توقف عملیات اجرایی در باند چپ به دلیل وجود معارض، مقرر شد با هماهنگی میان شرکت ساخت و توسعه و اداره آب و فاضلاب استان و تامین اعتبار مورد نیاز، جابه‌جایی تاسیسات در اولویت قرار گیرد و فعالسازی عملیات در بخش‌های باقیمانده با آزادسازی اراضی و تامین اعتبار لازم سرعت گیرد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه در بازدید از زیرگذر نواب صفوی واقع در کمربندی نوشهر-چالوس گفت: باند جنوبی این زیرگذر با پیشرفت فیزیکی ۸۰ درصد در حال اجرا است و مقرر است با همکاری شهرداری چالوس نسبت به آزادسازی زمین و اراضی واقع در باند شمالی اقدامات لازم صورت گیرد و معارضین تاسیساتی نیز با همکاری ارگان‌های مربوط رفع شود.

شرکت گازاستان اصفهان

فراخوان آگهی تجدید مناقصه عمومی از طریق ارزیابی کیفی فشرده

نوبت دوم

شرکت گازاستان اصفهان، درنظر دارد فراخوان با موضوع زیر:

موضوع: تامین خدمات ۱۳۰ دستگاه خودرو سواری و وانت در سطح شرکت گاز استان اصفهان بشماره فراخوان (۲۰۰۴۰۹۱۱۳۸۰۰۰۰۵) و کد فراخوان پایگاه ملی مناقصات ۵۳۱۹۰۸۰۰ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir از طریق ارزیابی کیفی غیریکپارچه (ساده) برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه اسناد ارزیابی کیفی و پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) انجام خواهد شد.

تذکر: در این مناقصه، لازم است مناقصه گران نسبت به دریافت، تکمیل، مهر و امضاء الکترونیک و بارگذاری اسناد ارزیابی کیفی اقدام و حداکثر تا تاریخ مشخص شده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت بارگذاری نمایند.

- مهلت زمان دریافت اسناد از سایت: تا ساعت ۱۹:۰۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۰۸
- مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی در سامانه ستاد: ساعت ۱۹:۰۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۲۲
- بازگشایی و ارجاع به کمیته فنی بازرگانی: ساعت ۰۹:۴۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۲۳
- صلاحیت لازم به منظور شرکت در این مناقصه: داشتن کد ۱ (امور حمل و نقل) از اداره کل تعاون کار و رفاه اجتماعی
- مبلغ برآوردی مناقصه: ۶۳۴,۰۶۴,۴۱۳,۲۰۰ ریال
- مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: ۲۵,۲۸۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال

آدرس مناقصه گذار: اصفهان خیابان چهارباغ بالا - روبروی مجتمع پارک - شرکت گاز استان اصفهان - امور پیمانها

جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره تلفن های (۳۸۱۳۳۷۵۴ و ۳۸۱۳۳۷۵۹) (۰۳۱) تماس حاصل نمایید.

شماره فکس: ۰۳۱-۳۸۱۳۳۹۱۴

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه مرکز تماس ۰۲۱-۴۱۹۱۴

تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۴/۱/۲۶ تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۱/۲۷

شناسه آگهی: ۱۹۱۱۰۰۱

شرکت گازاستان اصفهان

باشماهستیم
باتحلیل‌های دریایی روزنامه اقتصاد سرآمد
www.eghtesadsaramad.ir
تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱ همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶