تشدید اختلال در ترانزیت کشور، جریان حمل‌ونقل کالا را به سمت کریدورهای جایگزین سوق می‌دهد

فرسایش مسیرهای تجاری ایران

مرضیه احقاقی
دنیای اقتصاد

موقعیت جغرافیایی ایران و قرار گرفتن کشور در محل اتصال کریدورهای مهم تجاری جهان، می‌توانست ترانزیت خارجی را به یکی از منابع پایدار درآمد ارزی و موتورهای توسعه اقتصادی کشور تبدیل کند. قرار گرفتن ایران در مسیر ارتباطی آسیای شرقی و شبه‌قاره هند با خلیج فارس، دریای عمان، آسیای میانه، قفقاز و اروپا، این فرصت را در اختیار کشور قرار داده است تا سهم قابل‌توجهی از جابه‌جایی کالا در منطقه را به خود اختصاص دهد. با این حال، استفاده از این مزیت جغرافیایی هیچ‌گاه متناسب با ظرفیت‌های کشور نبوده است. در این میان مجموعه‌ای از موانع زیرساختی، مقرراتی و اجرایی، مانع تبدیل موقعیت ترانزیتی ایران به یک مزیت اقتصادی پایدار شده است. در طول بیش از یک سال اخیر نیز جنگ، محدودیت فعالیت بنادر جنوبی و محاصره دریایی، تجارت خارجی کشور را با دشواری‌های تازه‌ای مواجه کرده و صنعت ترانزیت نیز از این تحولات بی‌تاثیر نمانده است. در ادامه همین محدودیت‌ها در روزهای اخیر خبری مبنی بر اجرای عملیات «دروازه آهنین» از سوی آمریکا و محاصره تمام مرزهای کشور منتشر شد. بدون تردید انسداد کامل مرزهای کشور با توجه به گستره گسترده جغرافیایی کشور، ممکن نیست؛ هرچند دشواری‌های عبور کالا از مرزهای زمینی بیشتر و هزینه‌های آن گزاف خواهد شد. در چنین فضایی طبعا استفاده از ایران به‌عنوان مسیر ترانزیت خارجی به‌خصوص با تشدید ناامنی‌های مرزی، با اما و اگرهایی مواجه خواهد شد.

محدود شدن بخشی از مسیرهای دریایی، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و انتقال بار به مسیرهای جایگزین، فشار بیشتری بر شبکه جاده‌ای و ریلی کشور وارد کرده است. در این میان، تشدید نااطمینانی‌ها و تداوم عملیات نظامی علیه ایران نیز می‌تواند بر انتخاب مسیر از سوی صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی اثر بگذارد. اگرچه هنوز آمار رسمی و دقیقی از عملکرد صنعت ترانزیت در سال جاری منتشر نشده، اما با توجه به افت تجارت خارجی و اختلال در بخشی از مسیرهای حمل‌ونقل، انتظار می‌رود فعالیت این بخش نیز کاهش یافته باشد. مهم‌تر از افت مقطعی ترانزیت، خطری است که در بلندمدت جایگاه ایران را تهدید می‌کند؛ تغییر مسیر جریان کالاها و تقویت کریدورهای رقیب می‌تواند موجب شود بخشی از بازارهایی که پیش‌تر از مسیر ایران تغذیه می‌شدند، به مسیرهای جایگزین منتقل شوند. به این ترتیب، حتی بازگشت شرایط عادی به بنادر و مسیرهای حمل‌ونقل کشور نیز لزوما به معنای بازگشت صاحبان کالا به مسیرهای قبلی نخواهد بود.

ترانزیت ایران زیر فشار موانع ساختاری

بررسی وضعیت ترانزیت خارجی کشور نشان می‌دهد که محدودیت‌های ناشی از شرایط جنگی و محاصره دریایی در طول ماه‌های گذشته، همه مسیرهای جابه‌جایی کالا را به یک اندازه تحت‌تاثیر قرار نداده است. بخش عمده ترانزیت کشور در مسیرهای زمینی و از غرب به شرق انجام می‌شود و کالاهایی مانند سوخت و برخی محصولات صنعتی از مسیر ایران به کشورهای همسایه، از جمله افغانستان، انتقال می‌یابند. در مقابل، بخشی از ترانزیت دریایی که از بنادر جنوبی کشور انجام می‌شد و عمدتا شامل خودرو و برخی کالاهای صنعتی برای انتقال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان بود، با محدودیت بیشتری مواجه شده است.

در حال حاضر بخشی از محموله‌های ترانزیتی از عراق به سمت افغانستان حرکت می‌کنند. این محموله‌ها شامل فرآورده‌های نفتی از جمله گازوئیل و بنزین و همچنین برخی محصولات مرتبط با پالایشگاه‌های منطقه هستند. مسیر دیگری نیز از ترکیه به سمت جمهوری آذربایجان و ترکمنستان وجود دارد که بخشی از جریان ترانزیت کشور را تشکیل می‌دهد.

در کنار این مسیرها، بخشی از کالاها از اقلیم کردستان عراق به سمت بندر امام خمینی و ماهشهر منتقل می‌شوند و سپس از طریق دریا به مقصد می‌رسند. با این حال، ترانزیتی که از بنادر جنوبی ایران به مقصد کشورهای شمالی و منطقه اوراسیا انجام می‌شود، سهم چندان بزرگی در مجموع ترانزیت کشور ندارد.

در حوزه ترانزیت دریایی، دو مسیر اصلی همچنان اهمیت دارند؛ نخست، ورود کالا از طریق بندر چابهار و انتقال آن به افغانستان و دوم، ورود کالا از پاکستان به ایران و انتقال زمینی آن به افغانستان. این دو مسیر همچنان فعال هستند و محدودیت‌های اخیر تاثیر چندانی بر آنها نداشته است. در مقابل، بخشی از محموله‌هایی که از بنادری مانند شهید رجایی و بندر لنگه وارد کشور می‌شدند و پس از انتقال به کامیون‌ها و کشنده‌ها به مقصد کشورهای آسیای میانه و افغانستان حرکت می‌کردند، با کاهش مواجه شده‌اند. این محموله‌ها عمدتا شامل خودرو و برخی کالاهای صنعتی بوده‌اند. بنابراین، محاصره دریایی به معنای توقف گسترده همه جریان‌های ترانزیتی ایران نبوده و اثر آن بیشتر در برخی مسیرها و گروه‌های کالایی متمرکز شده است.

ظرفیت‌ها در سایه محاصره



پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران، در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» با اشاره به تاثیر تشدید تحریم‌ها و محاصره دریایی بر ظرفیت‌های ترانزیتی کشور اظهار کرد: ایران با وجود تحریم‌های مختلف، پیش از این از ظرفیت‌های متنوعی در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی برخوردار بود و حمل‌ونقل دریایی، ریلی و هوایی را در اختیار داشت. اما پس از جنگ، تشدید تحریم‌ها و اعمال محاصره دریایی، بخشی از این ظرفیت‌ها از دست رفته است.

وی با بیان اینکه در حال حاضر ترانزیت جاده‌ای و ریلی همچنان در کشور جریان دارد، اما فعالیت‌ها با محدودیت روبه‌رو شده است، افزود: افزایش فشار بر مرزها و حجم بالای تردد کامیون‌ها برای جابه‌جایی کالا، موجب افزایش ترافیک مرزی شده است. در این میان، طی مدت اخیر فعالیت مسیرهای ریلی افزایش یافته و این شیوه حمل‌ونقل نقش فعال‌تری در جابه‌جایی کالا ایفا کرده است.

سنندجی در ادامه به روند ترانزیت خارجی کالا از مسیر ایران اشاره کرد و گفت: بر اساس آمارهای رسمی گمرک و سازمان راهداری، حجم ترانزیت خارجی کالا از مسیرهای ایران در سال ۱۴۰۲ به حدود ۱۷ میلیون و ۷۹۰ هزار تن رسید که نسبت به سال قبل از آن رشد ۳۶ درصدی را نشان می‌دهد. سال ۱۴۰۳ نیز یکی از دوره‌های اوج فعالیت ترانزیتی کشور بود و حجم ترانزیت خارجی با عبور از مرز ۲۱ میلیون و ۹۱۳ هزار تن، رشد ۲۲ درصدی را تجربه کرد. با این حال، این رقم در سال ۱۴۰۴ به حدود ۲۰ میلیون و ۵۰۰ هزار تن کاهش یافت که از این میزان، بیش از ۱۶ میلیون تن از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای جابه‌جا شده است.

به گفته وی، حجم ترانزیت جاده‌ای در بهار ۱۴۰۵ حدود ۳٫۲ میلیون تن گزارش شده است. البته به‌دلیل شرایط خاص کشور، انتشار آمارها با تاخیر بیشتری انجام می‌شود و در حال حاضر داده‌های دقیق و به‌روزی برای ارزیابی وضعیت ترانزیت در دسترس نیست. سنندجی تاکید کرد که تشدید فشارها بر اقتصاد ایران، به‌طور طبیعی صنعت ترانزیت را نیز تحت‌تاثیر منفی قرار خواهد داد.



موانع بهره‌برداری از کریدورهای منطقه‌ای

موانع بهره‌برداری از کریدورهای منطقه‌ای

درآمد حاصل از ترانزیت خارجی ایران در مقایسه با برخی دیگر از منابع درآمدی کشور رقم چندان بزرگی نیست؛ هرچند این درآمد از نوع درآمد ارزی محسوب می‌شود و می‌تواند برای اقتصاد کشور اهمیت داشته باشد. این در حالی است که ظرفیت ایران برای توسعه ترانزیت قابل توجه ارزیابی می‌شود. کشور از زیرساخت‌های جاده‌ای و ناوگان حمل‌ونقل برخوردار است و شبکه ریلی نیز می‌تواند در جابه‌جایی حجم بیشتری از کالاهای ترانزیتی نقش‌آفرینی کند. با وجود این ظرفیت‌ها، بخشی از فرصت‌های ترانزیتی کشور به‌دلیل تکمیل نشدن زیرساخت‌ها و نبود توافق‌های لازم با کشورهای طرف مسیر، همچنان بلااستفاده مانده است.

یکی از نمونه‌های مهم در این زمینه، کریدور شمال-جنوب است. کالاهای هند به مقصد روسیه می‌توانند از طریق این کریدور و با عبور از ایران منتقل شوند، اما تکمیل نشدن اتصال ریلی رشت به آستارا مانع از بهره‌برداری کامل از این ظرفیت شده است. در صورت تکمیل این مسیر، امکان جذب بخشی از بارهای تجاری میان هند و روسیه و افزایش سهم ایران از ترانزیت منطقه‌ای فراهم خواهد شد. همچنین ایران می‌تواند بخشی از محموله‌های کشورهای آسیای میانه را که به دنبال مسیرهای جایگزین برای انتقال محصولات خود هستند، جذب کند؛ اما تحقق این هدف به فراهم شدن زیرساخت‌ها و اتخاذ تمهیدات لازم در حوزه حمل‌ونقل و توافق‌های بین‌المللی وابسته است.

یکی از موانع مهم توسعه ترانزیت در ایران، موضوع تامین سوخت ناوگان حمل‌ونقل خارجی است. با توجه به یارانه‌ای بودن سوخت در ایران، قیمت داخلی آن با نرخ‌های کشورهای منطقه تفاوت قابل توجهی دارد. برهمین اساس نیز کامیون‌های خارجی برای دریافت سوخت با مشکلاتی مواجه هستند و گاها تا چند روز معطل می‌مانند. مساله سوخت از جمله موانع جدی فعالیت‌های ترانزیتی ایران است و می‌تواند بر انتخاب مسیر از سوی شرکت‌های حمل‌ونقل خارجی اثر بگذارد.

در مجموع، ایران از نظر موقعیت جغرافیایی، زیرساخت‌های جاده‌ای و ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل، امکان افزایش سهم خود از بازار ترانزیت منطقه را دارد؛ اما تحقق این ظرفیت صرفا با اتکا به موقعیت جغرافیایی امکان‌پذیر نیست. تکمیل زیرساخت‌های ریلی، اصلاح سازوکار تامین سوخت کامیون‌های خارجی، کاهش موانع اجرایی و دستیابی به توافق‌های دوجانبه و چندجانبه با کشورهای منطقه، از جمله پیش‌شرط‌های تبدیل ظرفیت بالقوه ترانزیت به درآمد ارزی پایدار است.

محدودیت‌ها جدی‌تر می‌شوند



مجتبی بهاروند، فعال صنعت ترانزیت، در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» در ارزیابی وضعیت این بخش گفت: ایران در یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های ترانزیتی جهان قرار دارد و می‌تواند آسیای شرقی و شبه‌قاره هند را به خلیج فارس، بنادر ایران و دریای عمان و همچنین آسیای میانه، ترکیه و اروپا متصل کند. با وجود این موقعیت، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی همواره مورد تاکید بوده، اما چندان مورد توجه قرار نگرفته است. ایران می‌توانست سالانه تا ۱۰ میلیارد دلار از محل ترانزیت کالا درآمد کسب کند؛ درحالی که درآمد این بخش حتی پیش از جنگ نیز به‌مراتب محدودتر بود.

بهاروند مجموعه‌ای از مقررات سخت‌گیرانه، فرسودگی ناوگان و تفاوت عملکرد گمرکات ایران با استانداردهای بین‌المللی را از موانع اصلی توسعه این صنعت دانست و افزود: با آغاز جنگ و محدودیت فعالیت بنادر جنوبی، شرایط دشوارتر شده است. حجم ترانزیت از این بنادر پس از آغاز جنگ عملا به حدود یک‌دهم گذشته کاهش یافته است. تاخیر در رسیدن محموله‌های دریایی نیز بر شدت اختلال‌ها افزوده است؛ به‌طوری که محموله‌ای که چهار ماه پیش از طریق دریا ارسال شده بود، تازه به بندر امام رسیده است.

این فعال صنعت ترانزیت با اشاره به محدودیت مسیرهای جایگزین گفت: بخشی از کالاها ناچارند از مسیرهای زمینی، از جمله ترکیه یا کریدورهای عبوری از قزاقستان، جابه‌جا شوند؛ اما هزینه این مسیرها به‌مراتب بیشتر از حمل دریایی است. برای نمونه، هزینه انتقال کانتینر از مسیر قزاقستان به حدود ۱۳ تا ۱۴ هزار دلار می‌رسد که تقریبا هفت تا هشت برابر هزینه حمل دریایی است. از سوی دیگر، ظرفیت حمل زمینی نیز قابل مقایسه با حمل دریایی نیست و نمی‌تواند اختلال ایجادشده در این بخش را به‌طور کامل جبران کند.

بهاروند همچنین عملکرد دستگاه‌های دولتی و گمرکات را از چالش‌های جدی این صنعت در شرایط جنگی دانست و افزود: در شرایطی که حجم صادرات و ترانزیت کشور کاهش یافته، انتظار می‌رفت گمرکات و دستگاه‌های مرتبط با افزایش ساعات فعالیت و شبانه‌روزی کردن خدمات، به تسهیل جابه‌جایی کالا کمک کنند؛ اما در برخی موارد، کالاها بین ۲ هفته تا ۲۰ روز در گمرکات معطل می‌مانند. وی با اشاره به تجربه روسیه در تداوم فعالیت دستگاه‌های دولتی و گمرکی طی سال‌های جنگ و تحریم، نبود سازوکار مشخص برای تسهیل امور ترانزیتی و هماهنگی دستگاه‌های اجرایی در ایران را مورد انتقاد قرار داد.

تهدید جایگاه ترانزیتی ایران در منطقه

یکی از مهم‌ترین پیامدهای اختلال در مسیرهای ترانزیتی، تغییر مسیر جریان کالا و تقویت کریدورهای رقیب است. بهاروند با اشاره به این موضوع گفت: ایران در سال‌های گذشته یکی از مسیرهای قابل دسترس برای انتقال کالا به افغانستان و کشورهای آسیای میانه بود، اما اکنون با اختلال در مسیرهای ایران، بخشی از این جریان تجاری به سمت مسیرهای جایگزین حرکت کرده است.

وی با اشاره به افزایش فعالیت مسیرهای پاکستان و افغانستان توضیح داد: با وجود مشکلات ناشی از تنش‌های میان ۲ کشور در مرزهای رسمی، همچنان صدها کانتینر از طریق برخی گذرگاه‌های غیررسمی میان آنها جابه‌جا می‌شوند. پاکستان نیز از طریق بندر کراچی در حال تقویت مسیرهای حمل‌ونقل و ترانزیت خود است. در این شرایط، بخشی از کانتینرهای ورودی به ایران از این مسیر تامین می‌شود و کالاهایی که پیش‌تر از مسیر ایران به سمت ترکمنستان و ازبکستان منتقل می‌شدند، در معرض تغییر مسیر قرار گرفته‌اند. به اعتقاد این فعال صنعت ترانزیت، زمانی که صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل یک مسیر جایگزین را انتخاب می‌کنند و زیرساخت‌های آن مسیر شکل می‌گیرد، بازگرداندن آنها به مسیر قبلی کار ساده‌ای نخواهد بود. از این رو، حتی اگر پس از پایان جنگ بنادر جنوبی ایران دوباره به شرایط عادی بازگردند، ممکن است بخشی از بازار ترانزیتی کشور دیگر در اختیار ایران نباشد.

بهاروند همچنین افزایش هزینه‌های لجستیک را عاملی برای کاهش قدرت رقابت کالاهای ایرانی در بازارهای منطقه دانست و گفت: در شرایطی که هزینه حمل برخی کالاها پنج تا شش‌برابر شده است، صادرکنندگان ایرانی در رقابت با رقبایی از پاکستان، ازبکستان و ترکیه با دشواری بیشتری مواجه هستند. به این ترتیب، پیامدهای اختلال در ترانزیت صرفا به دوره جنگ محدود نمی‌شود. تغییر مسیر جریان کالاها، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و شکل‌گیری کریدورهای جایگزین می‌تواند در دوره پساجنگ نیز ادامه پیدا کند. از این منظر، بازگشت فعالیت بنادر به شرایط عادی، به‌تنهایی برای احیای جایگاه ترانزیتی ایران کافی نخواهد بود. توسعه زیرساخت‌ها، اصلاح رویه‌های گمرکی، تسهیل تامین سوخت و ایجاد هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی، در کنار بازسازی اعتماد صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل، پیش‌شرط بازپس‌گیری سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه خواهد بود.

چگونه می‌توان با ترکیب روش‌های بانکی، بازارهای ارزی، ریال دیجیتال و سوآپ، تجارت خارجی را امن‌تر و کم‌هزینه‌تر کرد؟

هفت خوان تجارت خارجی؛ خوان هفتم



دکتر داود دانش جعفری
عضو هیات علمی دانشگاه علامه‌طباطبایی

یکی از موانع مهم توسعه تجارت خارجی ایران، دشواری نقل‌وانتقال پول، محدودیت روابط بانکی بین‌المللی، هزینه بالای تبدیل ارز و نبود اطمینان کافی در معاملات صادراتی و وارداتی است. در بسیاری از کشورها، تجارت خارجی با استفاده از بانک‌های معتبر، بازارهای عمیق ارز، خدمات بیمه و سامانه‌های پیشرفته پرداخت انجام می‌شود. اما در ایران، علاوه بر مشکلات معمول تجارت، محدودیت‌های مالی و تحریمی نیز بر هزینه و ریسک معاملات افزوده است. در چنین شرایطی، این پرسش مطرح می‌شود که آیا می‌توان نظام جدیدی برای تجارت خارجی طراحی کرد که هم امنیت صادرکننده و واردکننده را افزایش دهد، هم بازگشت ارز صادراتی به چرخه اقتصاد را تسهیل کند و هم وابستگی به مسیرهای محدود پرداخت را کاهش دهد؟ بررسی ۶ روش پیشین نشان می‌دهد که پاسخ مثبت است، اما راه‌حل در انتخاب یک ابزار واحد نیست. هر روش بخشی از مشکلات تجارت خارجی را برطرف می‌کند و محدودیت‌های خاص خود را دارد.

بنابراین، مناسب‌ترین رویکرد، ایجاد یک نظام یکپارچه است که از ظرفیت روش‌های مختلف به‌صورت مکمل استفاده کند.

مشکلات اصلی تجارت خارجی ایران چیست؟

مشکلات تجارت خارجی را می‌توان در پنج گروه قرار داد.

اول، ریسک پرداخت است. صادرکننده ممکن است کالا را تحویل دهد، اما وجه آن را دریافت نکند.

دوم، ریسک تحویل کالاست. واردکننده ممکن است پول را پرداخت کند، اما کالا را مطابق قرارداد تحویل نگیرد.

سوم، ریسک انتقال ارز است. ممکن است خریدار خارجی وجه را پرداخت کرده باشد، اما انتقال یا استفاده از آن برای واردات ایران دشوار باشد.

چهارم، ریسک نرخ ارز است. تغییرات شدید نرخ ارز می‌تواند سودآوری معاملات را کاهش دهد و برنامه‌ریزی بنگاه‌ها را دشوار کند.

پنجم، ریسک مقررات و تحریم‌هاست. حتی یک معامله اقتصادی معتبر ممکن است به دلیل محدودیت‌های حقوقی، عدم پذیرش بانک‌ها یا توقف خدمات مالی با مشکل مواجه شود.

نظام مطلوب تجارت خارجی باید برای هر پنج مساله راه‌حل داشته باشد.

نقاط قوت و ضعف ۶ روش

روش اول، استفاده از اعتبار اسنادی و خدمات بانکی است. مزیت اصلی آن، کاهش ریسک عدم پرداخت از طریق تعهد بانک معتبر است. ضعف اصلی آن برای ایران، محدودیت دسترسی به بانک‌های خارجی و روابط کارگزاری است.

روش دوم، استفاده از حساب امانی، بازرسی مستقل و قراردادهای تجاری است. این روش برای معاملات کوچک و متوسط انعطاف‌پذیری بیشتری دارد، اما به اعتبار عامل امانی و کیفیت اجرای قرارداد وابسته است.

روش سوم، پیوند مستقیم صادرات و واردات با نظارت بانک مرکزی است. این روش می‌تواند استفاده از ارز صادراتی برای تامین واردات را تسهیل کند، اما نیازمند اطلاعات معتبر درباره مطالبات ارزی و انجام واقعی پرداخت خارجی است.

۵

آگهی مناقصه‌عمومی
تامین کابل مقاوم در برابر حریق مورد نیاز
نوبت دوم
شماره GI/05/A100-162

شرکت توسعه و تجارت گل گهر در نظر دارد تأمین کابل مقاوم در برابر حریق استاندارد مورد نیاز خود را از طریق برگزاری مناقصه‌عمومی، به یکی از اشخاص حقوقی واجد شرایط واگذار نماید.
متقاضیان می‌توانند از روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ برای دریافت اسناد مناقصه، معرفی‌نامه معتبر خود را در قالب فایل PDF به نشانی پست الکترونیکی Development@golgohar-id.com ارسال نمایند. درج نشانی پست الکترونیکی و شماره تلفن همراه قابل دسترس در پیام رسان برای دریافت اسناد، در معرفی‌نامه الزامی است. پیشنهادها باید در ۳ پاکت جداگانه، دربسته و مهر و موم شده، شامل پاکت الف: تضمین شرکت در مناقصه/پاکت ب: پیشنهاد فنی/ پاکت ج: پیشنهاد مالی، به‌همراه معرفی‌نامه و مشخصات و شماره تلفن رابط، حداکثر تا ساعت ۱۶ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۴ به دبیرخانه شرکت تحویل داده شوند. بازگشایی پاکت‌ها در تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵ در محل شرکت و بدون حضور مناقصه‌گران انجام خواهد شد. نشانی تحویل پیشنهادها و اسناد: تهران، خیابان گاندی جنوبی، خیابان شهید علی شهاب(یازدهم)، پلاک۲، طبقه ۳، دبیرخانه شرکت
متقاضیان برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانند به وب‌سایت رسمی شرکت به نشانی ذیل مراجعه فرمایند.
www.gdtco.ir
شماره تماس: ۸۷۷۰۰۵۱۹-۰۲۱، داخلی ۳۰۶

آگهی فراخوان عمومی
انتخاب پیمانکار
فرعی تکمیل عملیات تأسیسات مکانیکی هتل
نوبت دوم
شماره GI/05/A100-156

شرکت توسعه و تجارت گل گهر در نظر دارد پیمانکار فرعی تکمیل عملیات تأسیسات مکانیکی ساختمان هتل در دهکده گردشگری گهرپارک سیرجان را از طریق فراخوان عمومی شناسایی کرده و پس از ارزیابی کیفی و تهیه لیست کوتاه از طریق مناقصه محدود به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید. لذا شرکت‌های دارای گواهی صلاحیت معتبر پیمانکاری با حداقل رتبه ۲ تأسیسات در صورت تمایل نسبت به ارائه مشخصات و رزومه سوابق حرفه‌ای و مستندات مورد درخواست مطابق اسناد ارزیابی کیفی اقدام نمایند.
متقاضیان می‌توانند از روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ برای دریافت اسناد، معرفی‌نامه معتبر خود را در قالب فایل PDF به نشانی پست الکترونیکی Development@golgohar-id.com ارسال نمایند. درج نشانی پست الکترونیکی و شماره تلفن همراه قابل دسترس در پیام رسان برای دریافت اسناد، در معرفی‌نامه الزامی است. پیشنهادها باید دربسته و مهر و موم شده، به‌همراه مشخصات و شماره تلفن رابط، حداکثر تا ساعت ۱۶ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۴ به دبیرخانه شرکت تحویل داده شوند. بازگشایی پاکات‌ها در تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵ در محل شرکت و بدون حضور مناقصه‌گران انجام خواهد شد. نشانی تحویل پیشنهادها و اسناد: تهران، خیابان گاندی جنوبی، خیابان شهید علی شهاب(یازدهم)، پلاک۲، طبقه ۳، دبیرخانه شرکت
متقاضیان برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانند به وب‌سایت رسمی شرکت به نشانی ذیل مراجعه فرمایند.
www.gdtco.ir
شماره تماس: ۸۷۷۰۰۵۱۹-۰۲۱، داخلی ۳۰۶

آگهی فراخوان عمومی
انتخاب پیمانکار
فرعی تکمیل عملیات تأسیسات برقی هتل
نوبت دوم
شماره GI/05/A100-159

شرکت توسعه و تجارت گل گهر در نظر دارد پیمانکار فرعی تکمیل عملیات تأسیسات برقی ساختمان هتل در دهکده گردشگری گهرپارک سیرجان را از طریق فراخوان عمومی شناسایی کرده و پس از ارزیابی کیفی و تهیه لیست کوتاه از طریق مناقصه محدود به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید. لذا شرکت‌های دارای گواهی صلاحیت معتبر پیمانکاری با حداقل رتبه ۲ تأسیسات در صورت تمایل نسبت به ارائه مشخصات و رزومه سوابق حرفه‌ای و مستندات مورد درخواست مطابق اسناد ارزیابی کیفی اقدام نمایند.
متقاضیان می‌توانند از روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ برای دریافت اسناد، معرفی‌نامه معتبر خود را در قالب فایل PDF به نشانی پست الکترونیکی Development@golgohar-id.com ارسال نمایند. درج نشانی پست الکترونیکی و شماره تلفن همراه قابل دسترس در پیام رسان برای دریافت اسناد، در معرفی‌نامه الزامی است. پیشنهادها باید دربسته و مهر و موم شده، به‌همراه مشخصات و شماره تلفن رابط، حداکثر تا ساعت ۱۶ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۴ به دبیرخانه شرکت تحویل داده شوند. بازگشایی در تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵ در محل شرکت و بدون حضور مناقصه‌گران انجام خواهد شد. نشانی تحویل پیشنهادها و اسناد: تهران، خیابان گاندی جنوبی، خیابان شهید علی شهاب(یازدهم)، پلاک۲، طبقه ۳، دبیرخانه شرکت
متقاضیان برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانند به وب‌سایت رسمی شرکت به نشانی ذیل مراجعه فرمایند.
www.gdtco.ir
شماره تماس: ۸۷۷۰۰۵۱۹-۰۲۱، داخلی ۳۰۶

آگهی فراخوان عمومی
انتخاب پیمانکار طرح و ساخت محوطه هتل
نوبت دوم
شماره GI/05/A100-157

شرکت توسعه و تجارت گل گهر در نظر دارد پیمانکار طراحی و اجرای محوطه هتل در دهکده گردشگری گهرپارک سیرجان را از طریق فراخوان عمومی شناسایی کرده و پس از ارزیابی کیفی و تهیه لیست کوتاه از طریق مناقصه محدود به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید. لذا شرکت‌های دارای گواهی صلاحیت معتبر در صورت تمایل نسبت به ارائه مشخصات و رزومه سوابق حرفه‌ای و مستندات مورد درخواست مطابق اسناد ارزیابی کیفی اقدام نمایند.
متقاضیان می‌توانند از روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ برای دریافت اسناد، معرفی‌نامه معتبر خود را در قالب فایل PDF به نشانی پست الکترونیکی Development@golgohar-id.com ارسال نمایند. درج نشانی پست الکترونیکی و شماره تلفن همراه قابل دسترس در پیام رسان برای دریافت اسناد، در معرفی‌نامه الزامی است. پیشنهادها باید دربسته و مهر و موم شده، به‌همراه مشخصات و شماره تلفن رابط، حداکثر تا ساعت ۱۶ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۴ به دبیرخانه شرکت تحویل داده شوند. بازگشایی در تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵ در محل شرکت و بدون حضور مناقصه‌گران انجام خواهد شد. نشانی تحویل پیشنهادها و اسناد: تهران، خیابان گاندی جنوبی، خیابان شهید علی شهاب (یازدهم)، پلاک۲، طبقه ۳، دبیرخانه شرکت
متقاضیان برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانند به وب‌سایت رسمی شرکت به نشانی ذیل مراجعه فرمایند.
www.gdtco.ir
شماره تماس: ۸۷۷۰۰۵۱۹-۰۲۱، داخلی ۳۰۶

آگهی مزایده‌عمومی
فروش ۷،۰۰۰ تن میلگرد سایز ۱۴ تا ۳۲ محصول
شرکت جهان فولاد سیرجان
شماره GDTCO/05/A100-166

شرکت توسعه و تجارت گل گهر در نظر دارد میزان ۷،۰۰۰ تن میلگرد سایز ۱۴ تا ۳۲ محصول شرکت جهان فولاد سیرجان را از طریق برگزاری مزایده‌عمومی با ترم تحویل EXW درب انبار فروشنده واقع درکرمان با نحوه پرداخت به‌صورت تسویه اعتباری ۳ ماهه به‌فروش برساند. متقاضیان محترم می‌توانند از روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ جهت دریافت اسناد مزایده با ارسال معرفی‌نامه معتبر در قالب فایل PDF با ذکر شماره تماس و ایمیل به آدرس Rebar@golgohar-id.com جهت دریافت اسناد مزایده اقدام نمایند. مدت دریافت پیشنهادات در پاکات مهر و موم شده در بسته به‌همراه معرفی‌نامه تا ساعت ۱۱ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵ و تاریخ بازگشایی همان روز بدون حضور شرکت‌کنندگان می‌باشد. لازم به‌ذکر است تحویل پیشنهادات و اسناد به مدیر حقوقی و امور قراردادها صورت می‌پذیرد.
جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره ۸۷۷۰۰۵۱۹(۰۲۱) داخلی ۵۰۹ تماس حاصل یا به وب‌سایت شرکت توسعه و تجارت گل گهر به نشانی www.gdtco.ir مراجعه فرمایید.

آگهی شناسایی شرکت‌های حمل و نقل بین المللی
شرکت فولاد سیرجان ایرانیان
شرکت فولاد سیرجان ایرانیان به‌منظور شناسایی شرکت‌های حمل و نقل بین المللی جهت حمل بین المللی قطعات و تجهیزات کارخانه‌های کنسانتره سازی، گندله سازی، احیاء مستقیم و فولادسازی، از شرکت‌های توانمند دارای شرایط ذیل در این زمینه دعوت به‌عمل می آورد.
• داشتن مجوز و پروانه فعالیت معتبر
• ارائه خدمات فوروواردری
• توان مالی جهت پرداخت هزینه‌های مبدا
• امکان حمل بار ترکیبی
• ارائه خدمات گروپاژ از اروپا و آسیا
• امکان سوییچ اسناد
• ارائه خدمات تخلیه در ایران
• دارا بودن خدمات ردیابی محموله
شرکت‌های متقاضی لازم است نسبت به ارسال مستندات فوق به ایمیل srm@sisco.midhco.ir اقدام نمایند.
در صورت داشتن هرگونه سوال لطفاً با کارشناس برنامه‌ریزی خرید به شماره تلفن ۰۳۴-۳۱۲۴۵۷۴۰ تماس حاصل فرمایید.
امور بازرگانی - بخش برنامه‌ریزی خرید