۶۰ پروژه فرودگاهی در دو دهه

فرودگاه‌های جهان در مدار پکن

نیوشا شایان‌مهر
دنیای اقتصاد

از سال ۲۰۰۷ تاکنون، نهادهای چینی در ۶۰ پروژه فرودگاهی در خارج از کشور سرمایه‌گذاری کرده‌اند. این رقم در مقایسه با ۱۴۵ پروژه بندری چین در خارج از کشور، بسیار کمتر است. با این حال، برخلاف بنادر که شرکت‌های چینی اغلب در آنها سهامدار هستند، در حوزه فرودگاه‌ها وضعیت متفاوت است. از میان ۴۶ پروژه فرودگاهی فعال، تنها یک پروژه با مشارکت سهامداری طرف چینی همراه است و در سایر موارد، نقش شرکت‌های چینی عمدتا به تامین مالی، ساخت، پیمانکاری یا اجاره فرودگاه‌ها محدود می‌شود.

از مجموع این ۶۰ پروژه، ۴۶ پروژه همچنان فعال هستند، یک پروژه به‌طور نامحدود متوقف شده، ۹ پروژه لغو شده‌اند و چهار پروژه نیز به فروش رسیده‌اند. دلایل لغو، فروش یا تعلیق این پروژه‌ها متنوع بوده و شامل مشکلات مالی (چه از سوی شرکت‌های چینی و چه دولت‌های میزبان)، تغییر نظر دولت میزبان و بی‌نیازی به اجرای پروژه یا مخالفت با شرایط قرارداد، چالش‌های حقوقی و قضایی، نگرانی‌های امنیت ملی، مخالفت ساکنان محلی و ضرورت پرداخت غرامت بابت تملک اراضی می‌شود.

دولت‌های میزبان

چین تاکنون دست کم در یک پروژه فرودگاهی در تمام قاره‌ها به‌جز جنوبگان (قطب جنوب) مشارکت داشته است. این پروژه‌ها در آسیا، حوزه کارائیب، آمریکای مرکزی، اروپا، خاورمیانه و شمال آفریقا، اقیانوسیه، آمریکای جنوبی و آفریقای جنوب صحرا پراکنده‌اند. در میان این مناطق، آفریقای جنوب صحرا با فاصله بیشترین تعداد پروژه‌های فعال فرودگاهی چین را در اختیار دارد. پس از آن به‌ترتیب آسیا، خاورمیانه و شمال آفریقا، حوزه کارائیب، اروپا، آمریکای جنوبی، آمریکای مرکزی و اقیانوسیه قرار می‌گیرند. برخی دولت‌های میزبان نیز توانسته‌اند از علاقه چین به سرمایه‌گذاری در پروژه‌های فرودگاهی برای تامین منافع خود بهره ببرند. برای نمونه، در غنا، شرکت معدنی چینی Cardinal Namdini Mining قصد داشت یک باند فرود اختصاصی در منطقه تالنسی برای پشتیبانی از فعالیت‌های معدنی خود احداث کند، اما وزارت حمل‌ونقل غنا این شرکت را متقاعد کرد به جای یک باند اختصاصی، فرودگاهی احداث کند که نیازهای کل منطقه «آپر ایست» غنا را پوشش دهد.

بازیگران اصلی

چین از سال ۲۰۰۷ سرمایه‌گذاری در فرودگاه‌های خارج از کشور را آغاز کرد. تعداد پروژه‌های جدید فرودگاهی چین در خارج از کشور طی سال‌های بعد روندی نسبتا باثبات داشته، اما در سال ۲۰۱۳ و هم‌زمان با آغاز رسمی ابتکار کمربند و جاده جهش قابل‌توجهی را تجربه کرده است. داده‌ها نشان می‌دهد شرکت‌ها و نهادهای مالی و غیرمالی متعلق به دولت مرکزی چین، اصلی‌ترین بازیگران سرمایه‌گذاری و ساخت فرودگاه در خارج از کشور بوده‌اند. با این حال، شرکت‌های وابسته به دولت‌های محلی و برخی شرکت‌های بزرگ خصوصی نیز در این پروژه‌ها نقش داشته‌اند. نهادهای چینی عمدتا از طریق سرمایه‌گذاری در ساخت فرودگاه‌ها در این پروژه‌ها مشارکت می‌کنند. پس از آن، اجرای پروژه‌های پیمانکاری، خرید دارایی‌ها و اجاره فرودگاه‌ها رایج‌ترین شیوه‌های حضور چین در این بخش به شمار می‌روند. بر اساس داده‌های موجود، آسیا بیشترین حجم سرمایه‌گذاری فرودگاهی چین را جذب کرده است و پس از آن خاورمیانه و شمال آفریقا (MENA) و آفریقای جنوب صحرا قرار دارند. ارزش پروژه‌های فعال فرودگاهی بین ۲٫۱ میلیون دلار تا ۲٫۸ میلیارد دلار متغیر است و ارزش میانه این پروژه‌ها حدود ۱۸۲ میلیون دلار برآورد می‌شود.

با وجود این سرمایه‌گذاری‌ها، هیچ پروژه فرودگاهی خارجی وجود ندارد که یک نهاد چینی مالکیت اکثریت سهام آن را در اختیار داشته باشد. در حال حاضر، بیشترین سهم مالکیت چین ۱۰ درصد است که به سرمایه‌گذاری در فرودگاه هیترو لندن مربوط می‌شود.

در این میان سه نهاد بانک صادرات و واردات چین (Exim Bank of China)، شرکت مهندسی بندر چین (China Harbour Engineering Company) و شرکت مهندسی ساخت‌وساز دولتی چین (China State Construction Engineering Corporation) بیشترین حضور را در تامین مالی و اجرای پروژه‌های فرودگاهی خارجی داشته‌اند.

علاوه بر این، نهادهای دولتی دیگری همچون شرکت سرمایه‌گذاری چین (China Investment Corporation) به‌عنوان صندوق ثروت ملی این کشور، شرکت‌های تابعه راه‌آهن چین، شرکت مهندسی عمران چین، شرکت مهندسی CAMC، شرکت مهندسی بین‌المللی صنایع هوانوردی چین، شرکت صنایع هوانوردی چین (AVIC) و شرکت سینوهیدرو نیز در تامین مالی یا اجرای این پروژه‌ها مشارکت داشته‌اند.

ظرفیت استفاده دوگانه

تمام باندهای فرود، صرف‌نظر از طول، عرض یا جنس سطح باند، قابلیت استفاده توسط بالگردهای نظامی را دارند. از این منظر، همه فرودگاه‌ها ذاتا کاربری دوگانه (نظامی-غیرنظامی) دارند؛ فارغ از اینکه چه کشوری آنها را ساخته یا تامین مالی کرده است. این رویکرد در «برنامه اقدام برای ساخت کشوری قدرتمند در حوزه هوانوردی غیرنظامی در عصر جدید» که اداره هوانوردی غیرنظامی چین در سال ۲۰۱۸ منتشر کرد، به‌روشنی منعکس شده است. همچنین پژوهشگران چینی توسعه یک سامانه یکپارچه کنترل ترافیک هوایی غیرنظامی و نظامی را نیز پیشنهاد کرده‌اند. کاربری دوگانه یک فرودگاه تنها به ویژگی‌های فیزیکی آن محدود نمی‌شود، بلکه فناوری‌های به کار رفته در آن نیز اهمیت زیادی دارند. یکی از مهم‌ترین این فناوری‌ها، سامانه کنترل ترافیک هوایی است. دولت چین از اوایل دهه ۱۹۹۰ توسعه یک سامانه بومی کنترل ترافیک هوایی را در زمره اولویت‌های ملی پژوهش و فناوری قرار داد. در سال‌های اخیر نیز پکن شرکت‌های تولیدکننده تجهیزات کنترل ترافیک هوایی را به صادرات محصولات خود برای پروژه‌های فرودگاهی خارج از کشور تشویق کرده است. برای نمونه، اداره هوانوردی غیرنظامی چین در سال ۲۰۲۰ نشستی میان نمایندگان ۱۱ شرکت تولیدکننده تجهیزات و گروه ساخت فرودگاه‌های اداره هوانوردی غیرنظامی چین برگزار کرد تا زمینه حضور تولیدکنندگان داخلی در زنجیره تامین پروژه‌های فرودگاهی برون‌مرزی فراهم شود.

چرا برخی پروژه‌ها لغو شدند؟

بیشترین موارد لغو پروژه‌های فرودگاهی چین در اروپا و آفریقای جنوب صحرا رخ داده است. در اروپا، مهم‌ترین دلایل توقف پروژه‌ها موانع حقوقی و نگرانی‌های امنیت ملی بوده است. برای مثال، شرکت China Airport Synergy Investment Limited در سال ۲۰۱۵، ۴۹٫۹۹ درصد از سهام فرودگاه تولوز فرانسه را خریداری کرد. این معامله از همان ابتدا به دلیل هویت سرمایه‌گذار چینی با حاشیه و انتقاد همراه بود. در نهایت، دادگاهی در فرانسه در سال ۲۰۱۹ حکم به لغو این معامله داد.

برخی پروژه‌های فعال نیز همچنان زیر ذره‌بین دولت‌ها و نهادهای اطلاعاتی قرار دارند؛ از جمله مرکز لجستیکی علی‌بابا در فرودگاه لیژ بلژیک (Cainiao Liège eHub) که به دلیل نگرانی‌ها درباره احتمال فعالیت‌های جاسوسی یا اعمال نفوذ، تحت بررسی قرار گرفته و این موضوع می‌تواند در آینده به تعلیق یا حتی لغو پروژه منجر شود. در آفریقای جنوب صحرا نیز به نظر می‌رسد دولت‌های میزبان، پس از تجربه پروژه‌های پرهزینه و کم‌بازده مرتبط با ابتکار کمربند و جاده، با احتیاط بیشتری به پیشنهادهای چین نگاه می‌کنند. این دولت‌ها اکنون با دقت بیشتری شرایط قراردادها و ضرورت واقعی اجرای پروژه‌ها را ارزیابی می‌کنند. برای نمونه، دولت سیرالئون پروژه احداث فرودگاه بین‌المللی ماماما را لغو کرد، زیرا به این نتیجه رسید که ساخت یک فرودگاه جدید از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر نیست؛ چرا که فرودگاه موجود کشور نیز با ظرفیت کامل مورد استفاده قرار نمی‌گرفت.

جریان نقدی گوگل برای نخستین بار در تاریخ منفی شد

بهای میلیاردی هوش مصنوعی برای گوگل

گوگل در سه‌ماهه گذشته نزدیک به ۱۲۰ میلیارد دلار درآمد به‌دست آورد، اما حتی این رقم نیز برای پوشش هزینه‌های سنگین سرمایه‌گذاری این شرکت در حوزه هوش مصنوعی کافی نبود.

شرکت آلفابت، مالک گوگل، اعلام کرد که جریان نقدی آزاد (Free Cash Flow) این شرکت در سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۶ به منفی ۵٫۹ میلیارد دلار رسیده است. این اتفاق از زمان عرضه عمومی سهام آلفابت تاکنون بی‌سابقه بوده است. این شرکت در این دوره ۳۹٫۱ میلیارد دلار جریان نقدی عملیاتی ایجاد کرد، اما ۴۴٫۹ میلیارد دلار صرف سرمایه‌گذاری‌های سرمایه‌ای (Capex) کرد که بخش عمده آن به خرید سرورها، مراکز داده و تجهیزات شبکه برای توسعه زیرساخت‌های هوش مصنوعی اختصاص یافت.

با این وجود این به معنای افت سودآوری گوگل نیست. آلفابت در گزارش مالی سه‌ماهه دوم ۲۰۲۶ اعلام کرد درآمد این شرکت به ۱۱۹٫۸ میلیارد دلار رسیده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۴ درصد رشد را نشان می‌دهد. همچنین سود عملیاتی شرکت به ۴۰٫۸ میلیارد دلار و سود خالص آن به رکورد ۱۱۲٫۱ میلیارد دلار افزایش یافته است.

با این حال، این سود بی‌سابقه یک نکته مهم را در خود پنهان کرده است. بخش بزرگی از سود خالص آلفابت نه از فعالیت‌های اصلی شرکت، بلکه از محل سرمایه‌گذاری‌های مالی حاصل شده است. این شرکت اعلام کرد حدود ۹۸ میلیارد دلار از این سود به افزایش ارزش تحقق‌نیافته سرمایه‌گذاری‌های سهامی مربوط می‌شود؛ یعنی دارایی‌هایی که ارزش آنها افزایش یافته، اما هنوز به فروش نرسیده و به وجه نقد تبدیل نشده‌اند.

در مقابل، جریان نقدی آزاد تصویر متفاوتی از وضعیت مالی شرکت ارائه می‌دهد. این شاخص نشان می‌دهد پس از پرداخت هزینه‌های عملیاتی و سرمایه‌گذاری در دارایی‌هایی مانند تجهیزات و تاسیسات، چه میزان نقدینگی برای شرکت باقی مانده است. گوگل معمولا هر فصل ده‌ها میلیارد دلار جریان نقدی آزاد ایجاد می‌کند، اما در این دوره، رشد سریع هزینه‌های توسعه زیرساخت‌های هوش مصنوعی باعث شد مخارج سرمایه‌ای از نقدینگی تولیدشده توسط کسب‌وکارهای شرکت پیشی بگیرد.

تداوم سرمایه‌گذاری‌های سنگین

گوگل قصد ندارد از سرعت سرمایه‌گذاری‌های خود بکاهد. این شرکت هم‌زمان با انتشار گزارش مالی، پیش‌بینی هزینه‌های سرمایه‌ای سال ۲۰۲۶ را از ۱۸۰ تا ۱۹۰ میلیارد دلار به ۱۹۵ تا ۲۰۵ میلیارد دلار افزایش داد. این رقم بیش از دو برابر حدود ۹۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری سرمایه‌ای آلفابت در سال ۲۰۲۵ خواهد بود.

افزون بر این، آلفابت هشدار داده است که این روند در سال آینده نیز تشدید خواهد شد. آنات اشکنازی، مدیر مالی شرکت، در نشست با سرمایه‌گذاران اعلام کرد هزینه‌های سرمایه‌ای در سال ۲۰۲۷ نیز «به‌طور قابل‌توجهی» افزایش خواهد یافت.

او گفت: انتظار داریم جریان نقدی آزاد همچنان تحت فشار سرمایه‌گذاری‌های ما در زیرساخت‌های فنی باقی بماند؛ سرمایه‌گذاری‌هایی که به ما امکان می‌دهد از فرصت‌های هوش مصنوعی بهره‌برداری کنیم و همچنان بازدهی جذابی برای سهامداران ایجاد کنیم.

محل هزینه‌ها

به گفته اشکنازی، حدود ۶۰ درصد از هزینه‌های زیرساخت فنی گوگل در سه‌ماهه دوم صرف خرید سرورها شده و ۴۰ درصد باقی‌مانده به توسعه مراکز داده و تجهیزات شبکه اختصاص یافته است.

گوگل اعلام کرد این ظرفیت جدید علاوه بر پاسخگویی به تقاضای مشتریان سرویس ابری، برای پشتیبانی از محصولات خود از جمله جست‌وجوی گوگل، جمینای (Gemini) و Google Workspace نیز ضروری است.

با این حال، نشانه‌هایی از بازده این سرمایه‌گذاری‌ها نیز دیده می‌شود. درآمد بخش Google Cloud در این فصل به ۲۴٫۸ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال قبل ۸۲ درصد رشد داشته است. همچنین سود عملیاتی این بخش بیش از سه برابر شد و به ۸٫۸ میلیارد دلار رسید.

رشد سایر کسب‌وکارها

در این میان سایر بخش‌های اصلی گوگل نیز همچنان روندی صعودی داشتند. درآمد تبلیغات موتور جست‌وجو به ۶۳٫۳ میلیارد دلار رسید، تبلیغات یوتیوب معادل ۱۱٫۱ میلیارد دلار درآمد ایجاد کرد و درآمد بخش اشتراک‌ها، پلتفرم‌ها و دستگاه‌ها نیز به ۱۲٫۹ میلیارد دلار افزایش یافت. به گفته گوگل، استقبال از اشتراک‌های مبتنی بر هوش مصنوعی، به رشد سرویس Google One کمک کرده است.

گوگل تنها شرکتی نیست که میلیاردها دلار صرف توسعه هوش مصنوعی می‌کند. برآوردها نشان می‌دهد گوگل، آمازون، مایکروسافت و متا در مجموع امسال بیش از ۷۰۰ میلیارد دلار در زمینه مراکز داده، تراشه‌ها و زیرساخت‌های برق موردنیاز برای توسعه سامانه‌های هوش مصنوعی سرمایه‌گذاری خواهند کرد.

با این حال، بازار سرمایه چندان از این چشم‌انداز استقبال نکرد. پس از آنکه آلفابت هزینه‌های سرمایه‌ای خود را افزایش داد و نسبت به تداوم فشار بر جریان نقدی آزاد هشدار داد، سهام این شرکت در روز پنج‌شنبه ۲۳ ژوئیه نزدیک به ۷ درصد کاهش یافت.

گوگل همچنان از پشتوانه مالی بسیار قدرتمندی برخوردار است، اما با توجه به اینکه این شرکت از هم‌اکنون نسبت به افزایش قابل‌توجه هزینه‌های زیرساختی در سال ۲۰۲۷ هشدار داده، بعید نیست سه‌ماهه‌های دیگری نیز در پیش باشد که صورتحساب سنگین هوش مصنوعی، از نقدینگی تولیدشده توسط کسب‌وکارهای گوگل پیشی بگیرد.

فراخوان مشارکت سرمایه‌گذار

اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان سمنان (که از این پس به عنوان سرمایه پذیر نامیده می‌شود) در نظر دارد از طریق فراخوان عمومی نسبت به تعیین سرمایه‌گذار از طریق اشخاص حقیقی و حقوقی واجدشرایط، جهت تعمیر اساسی، بهره‌برداری و انتقال (BOT) مرکز قمر بنی هاشم دامغان و تبدیل آن به دهکده و پارک آشنایی با مشاغل از کودکی (ترویج فرهنگ مهارت آموزی در خانواده ها) از طریق آیین نامه اجرایی بند «ث» ماده ۲۰ قانون برنامه هفتم پیشرفت اقدام نماید.

خلاصه مشخصات

هدف طرح	تعمیر و بهسازی مرکز آموزش قمر بنی هاشم(ع) (دهکده و پارک آشنایی با مشاغل از کودکی)
محل اجرای طرح	استان سمنان، شهرستان دامغان
روش واگذاری	BOT(بازسازی، بهره‌برداری و انتقال)
زمین موجود	۶۷۰۰ متر مربع
مساحت ساختمان (۷۷۰ متر مربع ساختمان اصلی، ۱۳۹ متر مربع انبار، ۱۰۰ متر مربع سرایداری، ۲۰ متر مربع نگهبانی، ۵۰ متر مربع سرویس بهداشتی)	۱۰۷۹ متر مربع

۱- به‌منظور دریافت اطلاعات بیشتر و پرسش و پاسخ و هماهنگی جهت بازدید با شماره تلفن همراه ۰۹۱۲۲۳۱۳۷۳۰ تماس حاصل نمایید.
۲- کلیه متقاضیان و سرمایه گذاران بایستی درخواست کتبی خود را به اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان سمنان ارسال و نسبت به دریافت اسناد سرمایه‌گذاری اقدام نمایند.
۳- زمان دریافت اسناد سرمایه‌گذاری: زمان دریافت اسناد سرمایه‌گذاری به‌صورت فیزیکی از تاریخ نشر آگهی تا ساعت ۱۲ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۰۷ می‌باشد.
۴- تاریخ تسلیم پیشنهادها: تا ساعت ۱۳ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۴ به آدرس سمنان بلوار ۱۷ شهریور اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان سمنان واحد دبیرخانه تسلیم و رسید دریافت گردد.
۵- تاریخ گشایش پیشنهادها: کمیسیون باز گشایی پاکات فراخوان سرمایه گذاری در ساعت ۹ صبح روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۶ در محل سالن جلسات اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان سمنان تشکیل و حضور نماینده پیشنهاد دهنده (سرمایه‌گذار) با در دست داشتن معرفی‌نامه بلا مانع می‌باشد.

شناسه آگهی: ۲۲۳۴۸۵۳

تجدید مناقصه شماره: ۱۴۰۳/۱۵
نوبت اول

شرکت پتروشیمی نوری - سهامی‌عام
آگهی شناسایی و ارزیابی کیفی مناقصه‌گران (دو مرحله‌ای)

ردیف	عنوان	شرح
۱	نام و نشانی دستگاه مناقصه‌گذار	استان بوشهر، عسلویه، شرکت پتروشیمی نوری، صندوق پستی: ۱۱۵-۷۵۳۹۱ / تلفن‌های تماس: ۰۷۷-۳۷۳۲۳۲۵۰-۴ داخلی ۲۲۵۵(برای پاسخگویی به موارد قراردادی) داخلی ۲۲۱۸(برای پاسخگویی درخصوص دریافت اسناد ارزیابی) دورنگار: ۰۷۷-۳۷۳۲۴۷۷۵/ سایت اینترنتی: www.nopc.co
۲	موضوع مناقصه	ساخت ۸ آیتم الکتروموتور ANSALDO(ساخت داخل)
۳	تاریخ، مهلت، نشانی دریافت و تحویل اسناد استعلام کیفی مناقصه‌گران	مناقصه‌گران می‌توانند فرم‌های ارزیابی کیفی را از طریق مراجعه به سامانه الکترونیکی معاملات شرکت پتروشیمی نوری به نشانی tender.nopc.co مشاهده یا از طریق سایت اینترنتی شرکت به نشانی www.nopc.co دریافت نمایند و پس از تکمیل فرم‌ها و آماده‌سازی مدارک مربوطه، حداکثر تا ساعت ۱۵:۰۰ روز شنبه به تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۴ در سامانه گفته شده در بالا، بارگذاری و همچنین به‌صورت الکترونیکی به آدرس پست الکترونیکی tec@nopc.co که فقط عنوان و شماره مناقصه و نام شرکت متقاضی در قسمت موضوع ایمیل قید شده باشد؛ ارسال کنند. چنانچه ارسال مدارک از طریق روش‌های بالا میسر نباشد؛ مناقصه‌گران می‌توانند مدارک خود را به‌صورت فیزیکی(در قالب لوح فشرده (CD/DVD) و یا حافظه فلش(USB Flash)) به دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت پتروشیمی نوری واقع در عسلویه ارسال نمایند.
۴	مدت اعتبار پیشنهادها	در اسناد مناقصه آورده خواهد شد.
۵	نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (پس از مرحله ارزیابی کیفی و دعوت از مناقصه‌گران احراز صلاحیت شده؛ همراه پیشنهاد قیمت ارائه گردد)	به‌صورت ضمانت‌نامه بانکی معتبر به مبلغ ۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال(ده میلیارد ریال) و یا واریز وجه نقد به‌حساب جاری شماره ۲۶۶۱۰۳۶۶۱۰ نزد بانک تجارت شعبه پتروشیمی نوری به‌نام شرکت پتروشیمی نوری

شرایط متقاضی:
۱- داشتن شخصیت حقوقی، شماره شناسه‌ملی و شماره اقتصادی مؤدیان مالیاتی.
۲- داشتن تجربه و دانش فنی کافی مرتبط با موضوع مناقصه و حسن سابقه درکارهای قبلی.
۳- داشتن توانایی مالی و ارائه ضمانت‌نامه‌های بانکی معتبر.
۴- ارائه سوابق کاری و همچنین مدارک و گواهی‌نامه‌های مرتبط با سیستم‌های مدیریتی متناسب با موضوع مناقصه در صورت وجود.
۵- دارا بودن تأییدیه‌های مورد نیاز کسب و کار از مراجع ذی‌صلاح.
۶- ارائه صورتحساب‌های مالی حسابرسی شده توسط حسابرسان مستقل مربوط به آخرین سال مالی.
۷- تکمیل فرم‌های استعلام ارزیابی کیفی و ارسال مدارک مربوط.

شرکت پس از بررسی اسناد و مدارک دریافت شده و ارزیابی توانمندی متقاضیان درچارچوب ضوابط و مقررات، نسبت به توزیع اسناد مناقصه بین شرکت‌های واجد شرایط اقدام خواهد نمود. ارائه مدارک و سوابق مذکور هیچ حقی را برای متقاضیان جهت شرکت در مناقصه ایجاد نخواهد کرد. در ضمن به درخواست‌ها و مدارک ارسالی بعد از مدت گفته شده ترتیب اثر داده نخواهد شد و سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مناقصه آمده است.

روابط عمومی شرکت پتروشیمی نوری