

گزارش ارزیابی تأمین مالی شرکت هواپیمایی تابان کیش

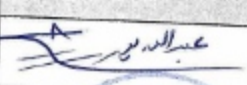
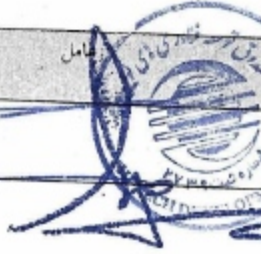
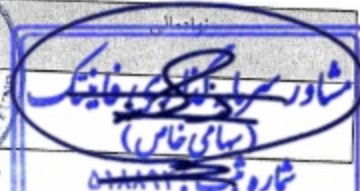
تاریخ تنظیم گزارش:
مهر ۱۴۰۴

تلفن: ۰۲۱-۷۵۰۷۶۰۰۰
نشانی: کیلومتر ۲۰ جاده
دماوند، پارک فناوری پردیس
نیش نوآوری هشتم، پلاک ۸۲



خلاصه طرح			
شرکت هواپیمایی تابان کیش			
سال تأسیس:	۱۳۸۴	موضوع فعالیت:	حمل و نقل هوایی
نوع ثبت:	سهامی خاص	نوع دانش بنیانی:	-
محل ثبت:	استان هرمزگان	سرمایه اولیه:	۱۰,۰۰۰ میلیون ریال
تثانیه ملی شرکت:	۱۰,۸۶۲,۰۰۰,۳۸۱۲	سرمایه فعلی:	۱,۴۵۹,۰۰۰ میلیون ریال
تعداد نیروی انسانی:	۶۳۱	وضعیت فنی و مالی شرکت	
امتیاز کل نسبت های مالی منتخب:	۳۹	امتیاز مالی:	۳۸۱
وضعیت اعتباری شرکت (میلیون ریال)			
مجموع قراردادهای جاری شرکت:	-	امتیاز اعتباری:	۶۵۰
مبلغ تسهیلات جاری:	۳,۸۱۶,۲۲۷	مبلغ ضمانت نامه جاری:	۵۹۸,۱۲۳
خلاصه اطلاعات طرح موضوع تامین مالی (میلیون ریال)			
نوع تامین مالی:	نقدی	مبلغ تامین مالی:	۲۵۰,۰۰۰
محصول موضوع تامین مالی:	تأمین سرمایه در گردش بازآمد موتور سمت چپ هواپیمای MD ناوگان تابان		
مدت تامین مالی (ماه):	۱۲	درصد سود قابل تحقق:	۴۴
میزان سود قابل تحقق:	۱۱۰	تضمین:	ضمانت نامه بانکی
شرکت دعاوی با اهمیت حقوقی و کیفری ندارد.			

کلیه مطالب به میلیون ریال است

مقتضی	شماره ثبت	شماره ثبت
 عبدالعزیز میرزایی		



فصل ۱ - معرفی شرکت

۱-۱- اطلاعات تشریحی شرکت

نام شرکت:	هواپیمایی تابان کیش	شماره ثبت:	۱۰۶۹۷
تاریخ ثبت:	۱۳۸۴/۰۳/۲۸	شناسه ملی:	۱۰۸۶۲۰۰۳۸۱۲
محل ثبت:	استان هرمزگان	سرمایه اولیه (میلیون ریال):	۱۰۰۰۰
نوع شرکت:	سهامی خاص	سرمایه فعلی (میلیون ریال):	۱,۴۵۹,۰۰۰
موضوع فعالیت:	حمل و نقل هوایی	حق امضا:	کلیه اسناد و اوراق بهادار و تعهد آور بانکی از قبیل چک سفته بروات و عقود اسلامی یا امضا ثابت مدیر عامل و یک نفر از اعضای هیئت مدیره همراه با مهر شرکت
مدیرعامل:	اصغر عبدالله پور	پست الکترونیک:	info@taban.aero
تلفن:	۰۲۱۴۸۵۴	آدرس وبسایت:	https://taban.aero
نشانی دفتر:	تهران - تقاطع اتوبان باکری و بلوار ناصر حجازی (فردوس غرب) - پلاک ۵۰۵	نوع مالکیت:	-

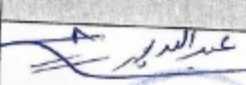
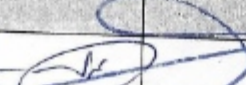
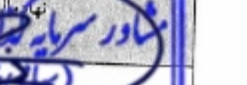
۲-۱- اطلاعات اعضای هیئت مدیره شرکت

اطلاعات اعضای هیئت مدیره شرکت به استناد روزنامه رسمی شماره مورخ به شرح زیر است:

ردیف	نام و نام خانوادگی	سمت	سال تولد	رشته تحصیلی
۱	اصغر عبدالله پور	مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره	۱۳۳۲	خلبانی
۲	رضا عبدالله پور	نایب رئیس هیئت مدیره	۱۳۶۰	کارشناسی مهندسی صنایع
۳	بهنام عبدالله پور	عضو هیئت مدیره	۱۳۶۲	کارشناسی مهندسی برق

۳-۱- اطلاعات سهام داران شرکت

ردیف	نام سهام دار	نوع شخصیت (حقیقی/حقوقی)	کد ملی / شناسه ملی	درصد سهام
۱	اصغر عبدالله پور	حقیقی	۴۲۱۸۳۷۳۶۱۲	۱۰
۲	رضا عبدالله پور	حقیقی	۲۲۹۵۴۹۲۳۰۰	۱۵

مدیر عامل: 
 مدیر عامل: 
 مدیر عامل: 
 مدیر عامل: 
 مدیر عامل: 
 مدیر عامل: 

ردیف	نام سهام دار	نوع شخصیت (حقیقی/ حقوقی)	کد ملی / شناسه ملی	درصد سهام
۳	بهنام عبدالله پور	حقیقی	۲۲۹۸۱۴۳۰۵۶	۱
۴	محمد پارسا عبدالله پور	حقیقی	۴۷۱۲۰۸۰۹۳۰	۱۸
۵	باراد عبدالله پور	حقیقی	۰۱۵۲۳۰۱۸۲۸	۱۳
۶	مهدیار عبدالله پور	حقیقی	۴۷۱۲۸۵۲۸۵۲	۱۲
۷	پردیا عبدالله پور	حقیقی	۴۷۱۳۲۱۶۵۷۷	۹
۸	بارمان بهلولی	حقیقی	۴۷۱۳۱۳۳۳۷۱	۹
۹	بهارناز عبدالله پور	حقیقی	۴۷۱۲۵۴۱۱۹۹	۱۳
مجموع				۱۰۰٪

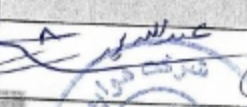
۱-۴- خلاصه‌ای از سابقه فعالیت شرکت

شرکت هواپیمایی تابان در سال ۱۳۸۴ توسط خلیان اصغر عبدالله پور با انگیزه پاسخگویی به مطالبات مردم برای استفاده از صنعت حمل و نقل هوایی به ثبت رسید و در سال ۱۳۸۵ پس از اخذ مجوز شروع عملیات پروازی (AOC) از سازمان هواپیمایی کشوری، مجموعه ای متعهد و مسئول گردید و اولین پرواز در آبان ماه از مشهد به کیش با حضور مقامات استان انجام شد و با توسعه ناوگان خود و جابه جایی رقم قابل توجهی مسافر علی الخصوص زائرین حرم ائمه اطهار، تا کنون با انجام بیش از ۱۲۰ هزار پرواز، جابجایی ۱۶ میلیون مسافر را در کارنامه خود دارد. در طول پانزده سال فعالیت، شبکه پروازی هواپیمایی تابان به عنوان یک شرکت خصوصی همواره با توجه به پوشش مناطق محروم برنامه ریزی شده و شهرهای همچون طیس، مراغه، بیرجند، ماکو، خرم آباد، کاشان و ... در مقاطع زمانی مختلف جزو مسیرهای پروازی بوده است.



۱-۵- معرفی محصولات و خدمات قابل ارائه شرکت

پروازهای داخلی و خارجی
هواپیمایی تابان شبکه‌ای از پروازهای داخلی در ایران دارد و شهرهای اصلی مثل تهران، مشهد، کیش، شیراز، اصفهان، تبریز، اهواز، بندرعباس، زاهدان و ... را پوشش می‌دهد. این پروازها به‌طور روزانه یا هفتگی برنامه‌ریزی شده و برای جابه‌جایی مسافران بین شهرهای مهم کشور مورد استفاده

مستفای	عامل	تایید کننده
		
		

در بخش پروازهای خارجی نیز تابان به برخی مقاصد منطقه‌ای و بین‌المللی پرواز دارد، به‌خصوص در حوزه کشورهای همسایه مثل ترکیه، عراق، ارمنستان و امارات. این پروازها هم برای مسافران گردشگری (مثل سفر به استانبول و دبی) و هم برای سفرهای زیارتی (مثل نجف و بغداد) اهمیت ویژه دارند.

۲. پروازهای چارتر و سیستمی

تابان هر دو نوع پرواز را ارائه می‌دهد: پروازهای سیستمی: پروازهایی هستند که طبق برنامه مشخص در طول سال انجام می‌شوند و مسافران می‌توانند بلیط آن‌ها را از مدت‌ها قبل خریداری کنند. این نوع پرواز معمولاً ثبات بیشتری دارد و تغییراتش کمتر است.

پروازهای چارتر: پروازهایی هستند که معمولاً توسط آژانس‌های مسافرتی برای مقاطع زمانی خاص (مثل ایام تعطیلات نوروز، تابستان یا مناسبت‌های مذهبی) اجاره و عرضه می‌شوند. قیمت این پروازها بسته به تقاضا متغیر است و گاهی ارزان‌تر از پروازهای سیستمی تمام می‌شوند، ولی قوانین تغییر و استردادشان محدودتر است.



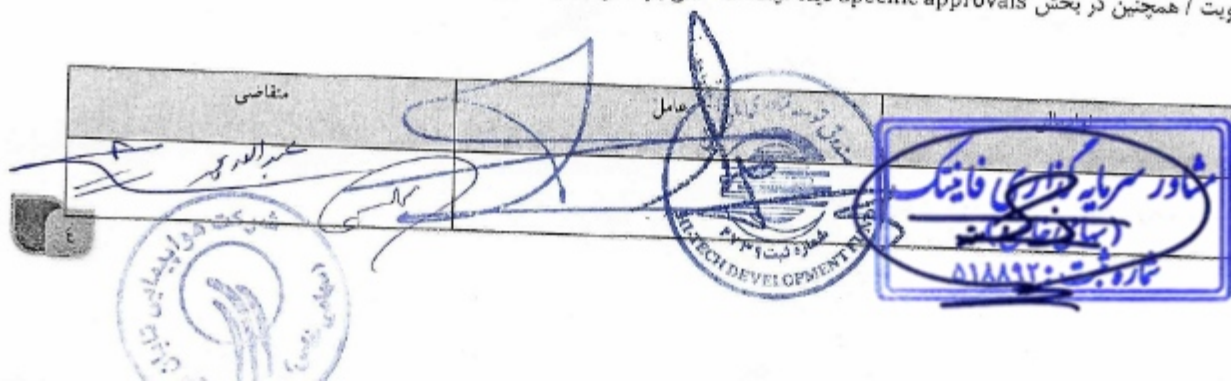
۶-۱- وضعیت مجوزات و تأییدیه‌های شرکت

ردیف	عنوان	مرجع صدور	تاریخ صدور	مدت اعتبار
۱	مجوز بهره‌برداری پروازی	سازمان هواپیمایی کشوری	۱۴۰۳/۱۱/۱۵	۱۴۰۴/۱۱/۱۵

تصاویر برخی از مجوزات شرکت به شرح زیر است:

توضیحات مجوز:

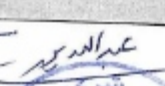
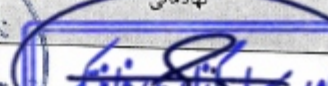
صادرکننده: سازمان هواپیمایی کشوری ایران (Civil Aviation Authority). / شماره مجوز: IR.AOC. / (AOC No.): ۱۲۰ / اپراتور: Taban Airlines / تاریخ صدور: ۳ فوریه ۲۰۲۵ / تاریخ انقضا: ۳ فوریه ۲۰۲۶ / نوع هواپیما: ایرباس ۳۲۰A / رجیستریشن مارک: SUAA۵C - / نوع عملیات: حمل مسافر (Passengers) / محدوده عملیات پروازی: ایران، ترکیه، پاکستان، عراق، ارمنستان، امارات، قطر، عمان، افغانستان، گرجستان، بحرین، کویت / همچنین در بخش Specific approvals دیده می‌شود که: حمل بار خطرناک (Dangerous goods): خیر / عملیات دید کم (LVO): خیر





/ عملیات‌های RVSM و ETOPS: غیرقابل اعمال (N/A) / استفاده از EFB (Electronic Flight Bag): مجاز، طبق دستورالعمل شرکت تابان / ادامه صلاحیت پروازی: طبق مقررات ایران (CAOIRI Part-M Subpart G)

این سند عملاً نشان می‌دهد که هواپیمای ۳۲۰A رجیستر SUA۵C- تحت ابرانوری هواپیمایی تابان به مدت یک سال برای پروازهای مسافری در کشورهای ذکرشده، با محدودیت‌هایی (Dry Lease و عدم مجوز حمل بار خطرناک و ...) مجاز است.

مقتضی	عامل	نهاد مالی
 مهدی الدوست شرکت هواپیمایی تابان	 مهدی الدوست شرکت هواپیمایی تابان	 مهدی الدوست شرکت هواپیمایی تابان

شماره ثبت: ۵۱۸۸۹۲



OPERATIONS SPECIFICATION (Subject to the approved conditions in the operations manual)		 Civil Aviation Authority	
Issuing authority contact details Telephone: +98 21 66025230		Fax: +98 21 44659348 E-mail: ops@caa.gov.ir	
AOC No.: IR.AOC.130	Operator Name: Taban Airlines	Operations specification revision No. 03 Date of issue: 03 FEB 2025 Date of expiry: 03 FEB 2026	
Signature 	Hossein Pourfazaneh President of the Civil Aviation Authority	Stamp 	
Aircraft model: A320	Registration marks: CS-SUA		
Commercial operations ☒ Passengers; ☐ Cargo; ☐ Others:			
Area of operation: IR of IRAN, TURKEY, PAKISTAN, IRAQ, ARMENIA, U. A. E., QATAR, OMAN, AFGHANISTAN, GEORGIA, BAHRAIN, KUWAIT			
Special limitations: (DRY Lease)			
Specific approvals:	Yes	No	Specification
Dangerous goods	☐	☒	
Low Visibility Operations (LVO)	☐	☒	
Approach and landing	☐	☒	
Take-off	☐	☒	
RVSM ☐ N/A	☒	☐	
ETOPS ☐ N/A	☐	☒	
Complex navigation specifications for PBN operations	☐	☒	
Minimum navigation performance specification	☐	☒	
Operations of single-engine turbine aeroplane as right-hand in IFR (SRF/IC)	☐	☒	
Helicopter operations with the aid of night vision imaging systems	☐	☒	
Helicopter hoist operations	☐	☒	
Helicopter emergency medical service operations	☐	☒	
Helicopter offshore operations	☐	☒	
Cabin crew training	☐	☒	
Issue of CC attestation	☐	☒	
Use of type B EFB applications	☒	☐	According to Taban OM-A
Continuing airworthiness	☒	☒	IR.MG.08 according to CAOIRI Part-M Subpart G
Others	☐	☐	

CAA-IRI Form 139

مقتضی	عامل	 شادروید محمدی نائیک (سای نام) تاریخ: ۵۱۸۸۲۱
 شرکت هواپیمایی تابان (رهبر)		

فصل ۲ - ارزیابی مالی

۲-۱- بررسی صورت های مالی (ترازنامه)

بر اساس اطلاعات صورت مالی حسابرسی شده سال های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ اطلاعات مالی ترازنامه شرکت در سه سال گذشته مطابق جدول ذیل

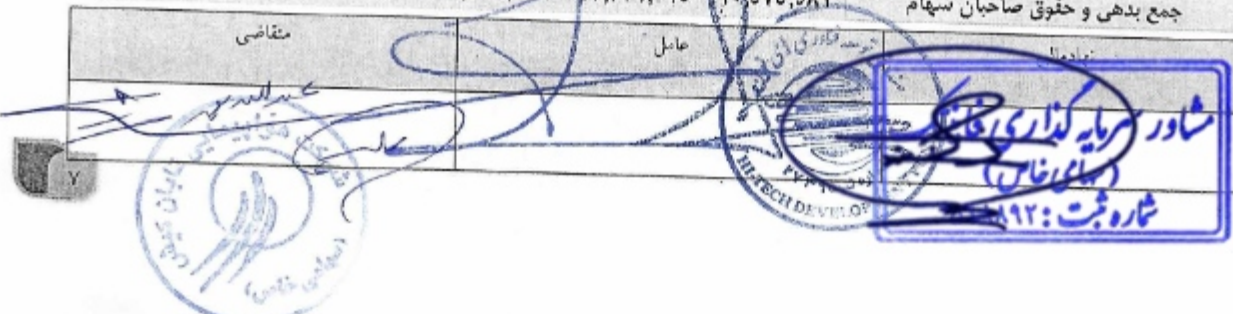
است:

میلون ریال	صورت مالی حسابرسی شده سال های			درصد تغییرات نسبت به سال ۱۴۰۰		
	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
موجودی نقد و بانک	۸,۱۱۷	۱۱,۷۹۷	۳۷,۹۳۵	۱۰۰٪	۱۴۵٪	۵۹۱٪
سرمایه گذاری های کوتاه مدت	۰	۰	۰	۱۰۰٪	-	-
حساب ها و اسناد دریافتی تجاری	۲,۵۷۷,۲۸۰	۳,۹۱۴,۸۹۶	۵,۴۳۶,۸۶۰	۱۰۰٪	۱۰۹٪	۱۵۲٪
سایر و اسناد دریافتی	۰	۰	۰	۱۰۰٪	-	-
پروژه در جریان تکمیل	۸۱۰,۸۲۷	۱,۰۱۵,۷۳۵	۱,۶۴۹,۵۳۸	۱۰۰٪	۱۲۵٪	۲۰۲٪
موجودی مواد و کالا	۷۹۳,۱۹۵	۱,۶۴۳,۹۳۵	۸۳۷,۳۸۹	۱۰۰٪	۲۱۰٪	۱۰۶٪
سفارشات و پیش پرداخت ها	۵,۱۸۹,۵۱۹	۶,۶۰۶,۳۶۳	۷,۹۷۱,۷۳۲	۱۰۰٪	۱۲۷٪	۱۵۴٪
جمع دارایی های جاری	۵,۴۳۱,۳۹۷	۵,۶۶۰,۳۳۲	۸,۷۰۶,۰۰۶	۱۰۰٪	۱۰۶٪	۱۶۲٪
دارایی های ثابت مشهود	۱,۲۵۴	۷۵۱	۷۷۳	۱۰۰٪	۶۰٪	۶۲٪
دارایی های نامشهود	۳,۵۰۰	۳,۵۰۰	۳,۵۰۰	۱۰۰٪	۱۰۰٪	۱۰۰٪
سرمایه گذاری های بلندمدت	۳۹,۹۱۱	۵۰,۳۶۹	۵۲,۱۰۷	۱۰۰٪	۱۰۱٪	۱۰۴٪
سایر دارایی ها	۵,۳۸۶,۰۶۲	۵,۷۱۴,۸۵۲	۸,۷۶۳,۳۸۶	۱۰۰٪	۱۰۶٪	۱۶۳٪
جمع دارایی های غیر جاری	۱۰,۵۷۵,۵۸۱	۱۲,۳۲۱,۲۱۵	۱۶,۷۳۴,۱۰۸	۱۰۰٪	۱۱۷٪	۱۵۸٪
جمع دارایی ها	۲۰,۰۰۶,۹۷۸	۲۰,۰۰۶,۹۷۸	۲۵,۴۴۰,۱۱۴	۱۰۰٪	۱۳۶٪	۲۰۶٪
حساب ها و اسناد پرداختی تجاری	۰	۰	۰	۱۰۰٪	-	-
سایر حساب ها و اسناد پرداختی	۰	۰	۰	۱۰۰٪	-	-
چاری شرکا و سهامداران	۱,۴۳۰,۸۷۳	۸۸۲,۲۸۳	۵۳۹,۸۱۳	۱۰۰٪	۶۲٪	۳۸٪
پیش دریافت ها	۱۱۰,۱۹۳	۱۰۷,۰۰۰	۱۳۳,۷۸۱	۱۰۰٪	۹۷٪	۱۲۱٪
ذخایر	۰	۰	۰	۱۰۰٪	-	-
سود سهام پرداختی	۸۷۶,۲۱۲	۱,۰۴۰,۳۰۸	۶۵۵,۵۸۸	۱۰۰٪	۱۲۶٪	۷۹٪
تسهیلات مالی دریافتی	۵,۴۳۶,۲۸۷	۶,۳۰۴,۱۲۸	۷,۶۴۷,۴۶۵	۱۰۰٪	۱۱۴٪	۱۴۱٪
جمع بدهی های جاری	۲,۳۶۷,۵۱۵	۴,۴۱۳,۷۷۱	۷,۰۸۸,۹۷۱	۱۰۰٪	۱۳۱٪	۲۱۱٪
حساب ها و اسناد پرداختی بلندمدت	۲۷۳,۱۱۰	۰	۰	۱۰۰٪	۰٪	۰٪
تسهیلات مالی دریافتی بلندمدت	۲۰۲,۱۹۴	۳۷۳,۸۱۲	۶۱۱,۶۴۷	۱۰۰٪	۱۸۵٪	۳۰۳٪
ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان	۳,۸۴۲,۸۱۹	۴,۷۸۷,۵۸۳	۷,۷۰۰,۶۱۸	۱۰۰٪	۱۲۵٪	۲۰۰٪
جمع بدهی های غیر جاری	۹,۲۷۹,۱۰۶	۱۰,۹۹۱,۷۱۱	۱۵,۳۴۸,۰۸۳	۱۰۰٪	۱۱۸٪	۱۶۵٪
جمع بدهی ها	۱,۴۵۹,۰۰۰	۱,۴۵۹,۰۰۰	۱,۴۵۹,۰۰۰	۱۰۰٪	۱۰۰٪	۱۰۰٪
سرمایه	۰	۰	۰	۱۰۰٪	-	-
اندوخته قانونی	۰	۰	۰	۱۰۰٪	-	-
سایر اندوخته ها	۰	۰	۰	۱۰۰٪	-	-
مازاد تجدید ارزیابی و سایر سودهای تحقق نیافته	۱۶۲,۵۲۵-	۱۲۹,۴۹۶-	۷۲,۹۷۵-	۱۰۰٪	۸۰٪	۴۵٪
سود (زیان) انباشته	۱,۲۹۶,۴۷۵	۱,۳۲۹,۵۰۴	۱,۳۸۶,۰۲۵	۱۰۰٪	۱۰۳٪	۱۰۷٪
جمع حقوق صاحبان سهام	۱۰,۵۷۵,۵۸۱	۱۲,۳۲۱,۲۱۵	۱۶,۷۳۴,۱۰۸	۱۰۰٪	۱۱۷٪	۱۵۸٪
جمع بدهی و حقوق صاحبان سهام	۲۰,۰۰۶,۹۷۸	۲۰,۰۰۶,۹۷۸	۲۵,۴۴۰,۱۱۴	۱۰۰٪	۱۳۶٪	۲۰۶٪

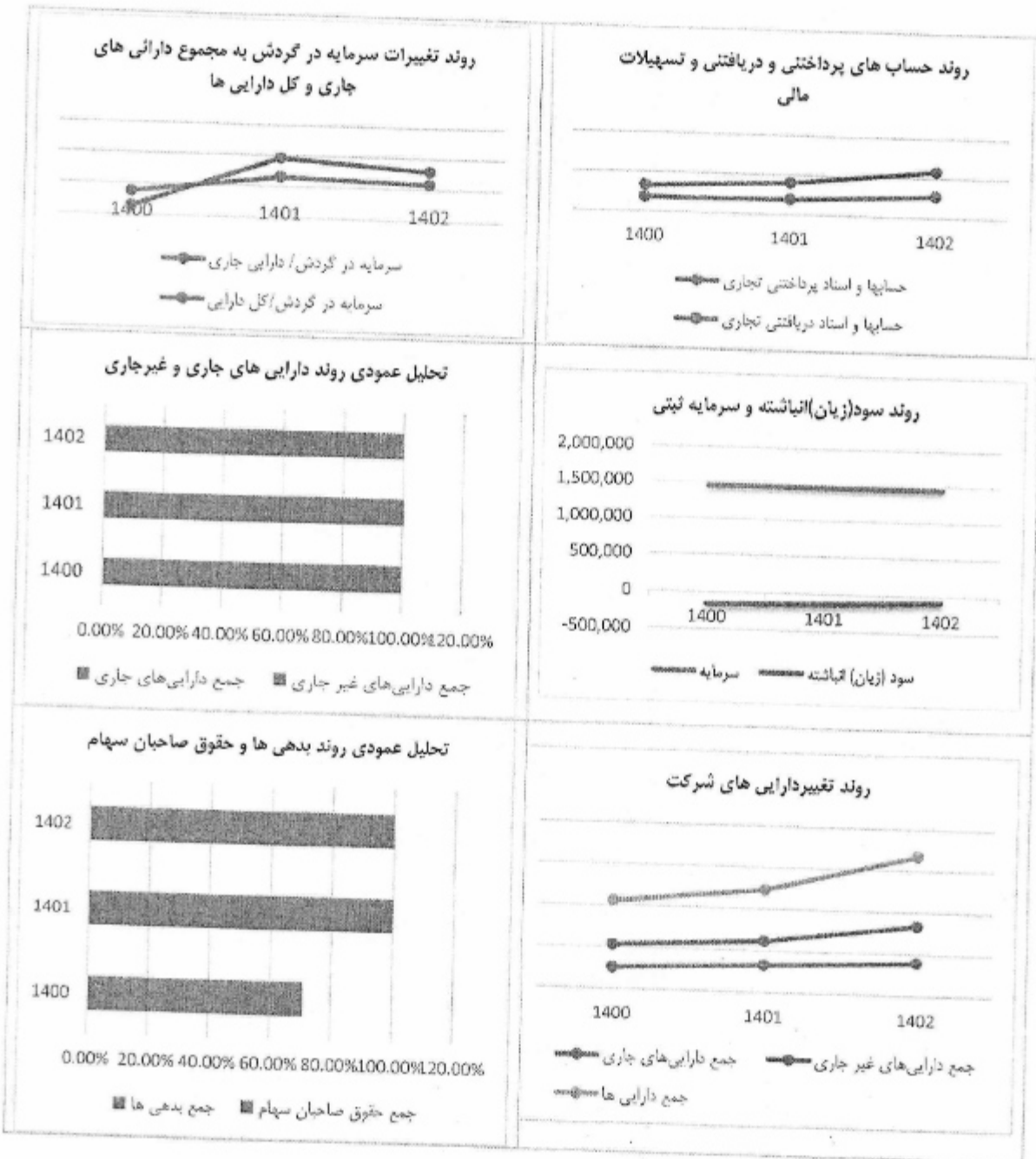
مقایسه

حاصل

ترازنامه



۱-۱-۲- تصویر نمودارهای مرتبط



۲-۱-۲- تحلیل مالی ترازنامه

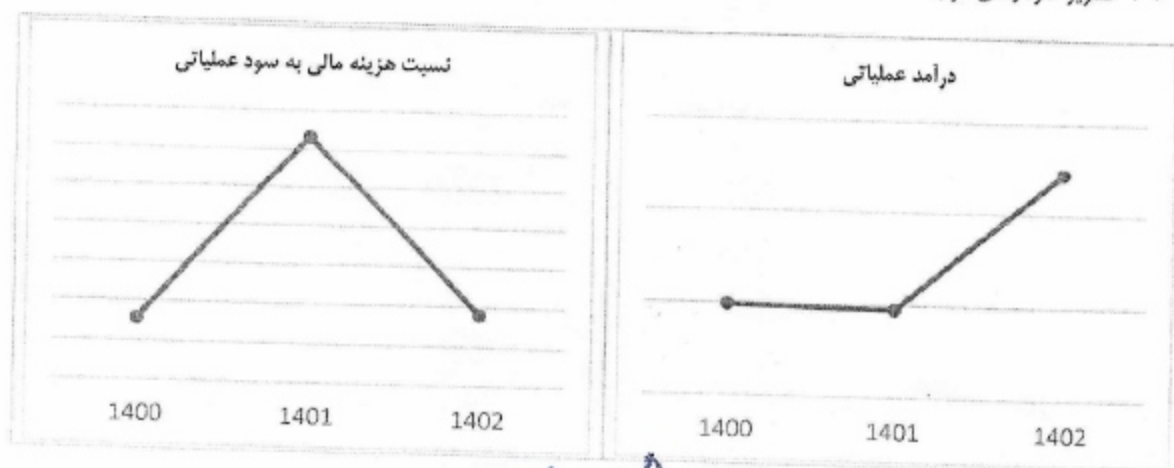
۱-۲-۲- تحلیل مالی ترازنامه
ترازنامه سه ساله نشان می‌دهد که دارایی‌های شرکت از حدود ۱۰,۵۷۵ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به بیش از ۱۶,۷۳۴ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده است؛ رشدی که عمدتاً ناشی از افزایش دارایی‌های ثابت و موجودی کالا بوده است. در همین دوره، بدهی‌ها نیز با شتاب بیشتری افزایش یافته و از ۹,۲۷۹ میلیارد ریال به ۱۵,۳۴۸ میلیارد ریال رسیده که به‌انگیزشکای بالاتر به منابع خارجی و فشار تعهدات مالی است. هرچند زیان انباشته کاهش یافته و نقدینگی بهبود پیدا کرده، اما رشد بدهی‌ها نسبت به حقوق صاحبان سهام، ریسک مالی شرکت را بالا نگه داشته است. در مجموع، وضعیت نشان‌دهنده توسعه فعالیت‌ها همراه با نیاز جدی به مدیریت بدهی و وصول مطالبات است.

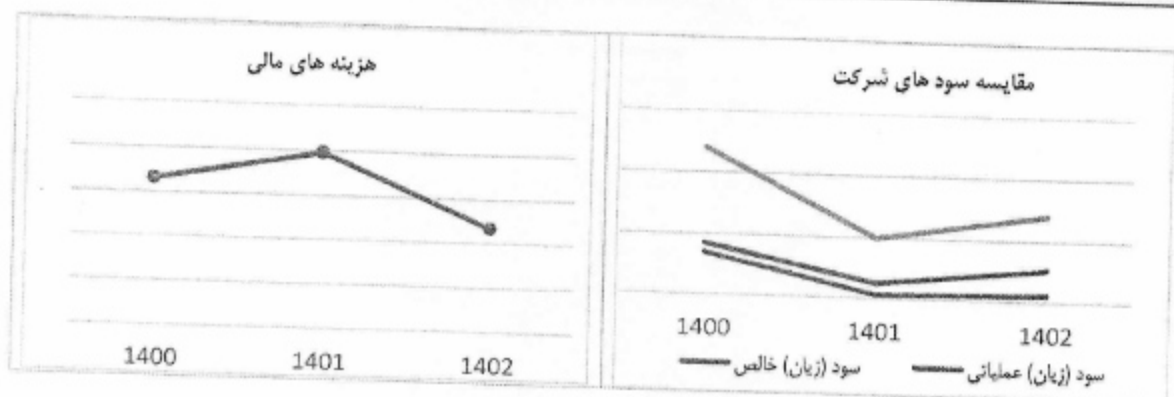
۲-۲- بررسی صورت‌های مالی (صورت سود و زیان)

بر اساس اطلاعات صورت مالی حسابرسی شده سال های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱، ۱۴۰۲ اطلاعات مالی شرکت، اطلاعات مالی صورت سود و زیان شرکت در سه سال گذشته مطابق جدول ذیل است:

درصد تغییرات نسبت به سال ۱۴۰۰			صورت مالی حسابرسی شده سال‌های			میلیون ریال
۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	
۲۴۹٪	۹۷٪	۱۰۰٪	۱۲,۲۵۸,۲۲۷	۴,۷۶۱,۶۸۸	۳,۹۲۸,۰۸۲	درآمد عملیاتی
۳۱۰٪	۱۱۴٪	۱۰۰٪	۱۱,۵۵۱,۸۵۵	۴,۲۶۴,۷۲۵	۳,۷۳۶,۳۹۸	بهای تمام‌شده درآمد عملیاتی
۵۹٪	۴۱٪	۱۰۰٪	۷۰۶,۳۷۲	۴۹۶,۹۶۳	۱,۲۰۱,۶۸۴	سود (زیان) ناخالص
۱۱۳٪	۶۱٪	۱۰۰٪	۸۸۲,۹۱۰	۴۷۷,۴۹۹	۷۷۸,۱۴۳	جمع هزینه‌های فروش، انباری و عمومی
-	-	۱۰۰٪	۴۳۷,۶۱۵	۱۰۶,۰۶۳	۰	خالص سایر درآمدها و اقلام عملیاتی
۶۳٪	۳۰٪	۱۰۰٪	۲۶۱,۰۷۷	۱۲۵,۵۲۷	۴۲۳,۵۴۱	سود (زیان) عملیاتی
۷۱٪	۱۲۰٪	۱۰۰٪	۴۷,۲۳۱	۷۹,۳۱۲	۶۶,۲۰۲	هزینه‌های مالی
۱۷۳٪	۳۷٪	۱۰۰٪	۱۷,۹۸۹-	۳,۸۶۴	۱۰,۴۶۳-	خالص سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی
۵۶٪	۱۴٪	۱۰۰٪	۱۹۵,۸۵۷	۵۰,۰۷۹	۳۴۶,۸۷۶	سود (زیان) قبل از کسر مالیات
-	-	۱۰۰٪	۱۳۹,۳۳۶	۱۷,۰۵۱	۰	مالیات بر درآمد
۱۶٪	۱۰٪	۱۰۰٪	۵۶,۵۲۱	۳۳,۰۲۸	۳۴۶,۸۷۶	سود (زیان) خالص

۲-۲-۱- تصویر نمودارهای مرتبط



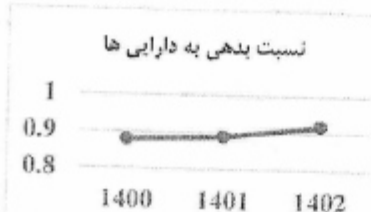
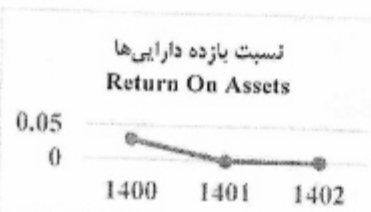
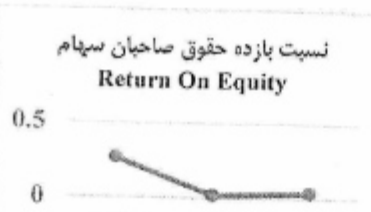
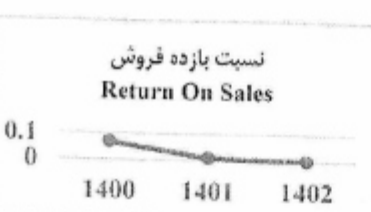


۲-۲-۲- تحلیل مالی صورت سود و زیان

۲-۲-۲- تحلیل مالی صورت سود و زیان
بررسی عملکرد سه‌ساله نشان می‌دهد که درآمد عملیاتی شرکت با رشد چشمگیر از ۴,۹۲۸ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به ۱۲,۲۵۸ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده است؛ اما در مقابل، بهای تمام‌شده با سرعت بیشتری افزایش یافته و از ۳,۷۲۶ میلیارد ریال به بیش از ۱۱,۵۵۱ میلیارد ریال رسیده که فشار زیادی بر حاشیه سود گذاشته است. به همین دلیل، سود ناخالص شرکت از ۱,۲۰۱ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به ۷۰۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته و نشان‌دهنده افت حاشیه سود است. در سطح عملیاتی، هزینه‌های فروش، اداری و عمومی در سال ۱۴۰۲ نسبت به ۱۴۰۱ رشد داشته و بخش قابل توجهی از سود را جذب کرده است. هرچند ثبت سایر درآمدهای عملیاتی در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ (به‌ویژه ۴۳۷ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲) موجب بهبود نسبی سود عملیاتی شده، اما در مجموع سود عملیاتی از ۴۲۳ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به ۲۶۱ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده و روند نزولی داشته است. از نظر هزینه‌های مالی، کاهش از ۶۶ میلیارد ریال به ۴۷ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ مثبت ارزیابی می‌شود، اما در بخش درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی زیان قابل توجهی (۱۷ میلیارد ریال) در سال ۱۴۰۲ ثبت شده است. در نهایت، سود خالص شرکت به‌شدت کاهش یافته و از ۳۴۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به تنها ۵۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده است؛ افتی که بیانگر کاهش حاشیه سودآوری علی‌رغم رشد قابل توجه درآمد عملیاتی است.

۲-۴- بررسی نسبت‌های مالی

عنوان شاخص	نسبت ایده آل حداکثر امتیاز			نمودار
	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	
نسبت جاری	۲	۰.۹۵	۱.۰۴	
نسبت آتی	۱	۰.۶۶	۰.۷۲	
دوره وصول مطالبات	۶۰	۲۶۲	۱۶۰	
گردش دارایی‌ها	۱	۰.۴۷	۰.۷۳	
نسبت مالکانه	۰.۵	۰.۱۲	۰.۰۸	

نسبت بدهی به دارایی ها 	0.92	0.89	0.88	0.5	نسبت بدهی به دارایی ها
	6	7	7	10	
نسبت بازده دارایی ها Return On Assets 	0	0	0.03	0.2	نسبت بازده دارایی ها Return On Assets
	0	0	1.5	10	
نسبت بازده حقوق صاحبان سهام Return On Equity 	0.04	0.02	0.27	0.4	نسبت بازده حقوق صاحبان سهام Return On Equity
	1	0.5	6.8	10	
نسبت بازده فروش Return On Sales 	0	0.06	0.07	0.25	نسبت بازده فروش Return On Sales
	0	0.6	4.2	10	
	28.9	32	40.3	100	مجموع امتیازات نسبت های مالی

۲-۴-۱- تحلیل نسبت‌های مالی

۲-۱-۴- تحلیل نسبت های مالی

تحلیل نسبت های مالی شرکت طی سال های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ نشان می دهد که وضعیت کلی از منظر نقدینگی، ساختار سرمایه و سودآوری چندان مطلوب نبوده است. نسبت های جاری و آبی همواره کمتر از سطح ایده آل قرار داشته و این موضوع بیانگر محدودیت نقدینگی و فشار برای تأمین بدهی های کوتاه مدت است. در حوزه کارایی، دوره وصول مطالبات بسیار طولانی بوده و هرچند در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته، اما همچنان بالاتر از استاندارد است. گردش دارایی ها نیز در این سال بهبود نشان داده و کارایی به سطح بالاتری رسیده است. از نظر ساختار مالی، سهم حقوق صاحبان سهام به طور مداوم کاهش یافته و نسبت بدهی به دارایی ها نزدیک به ۹۰ درصد باقی مانده که حاکی از اتکای شدید شرکت به منابع بیرونی و ریسک مالی بالاست. در نهایت، نسبت های سودآوری شامل بازده دارایی ها، بازده حقوق صاحبان سهام و بازده فروش روند نزولی داشته و در سال های اخیر تقریباً به حداقل رسیده اند که نشان می دهد افزایش درآمدها نتوانسته به سود پایدار منجر شود. بنابراین تصویر کلی این است که شرکت در شرایط نقدینگی ضعیف، ساختار سرمایه پرریسک و سودآوری محدود قرار دارد و نیازمند بازنگری اساسی در مدیریت مالی و عملیاتی است.

۲-۶- امتیاز مالی

جهت تخصیص امتیاز مالی متفاوتی بر اساس صورت‌های مالی حسابرسی شده سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲، شاخص‌های مالی موردنظر در سه سال گذشته مطابق جدول فوق محاسبه و امتیاز نهایی متفاوتی بر اساس وزن‌های تعیین شده به ازای هر سال مطابق جدول ذیل محاسبه گردید.

سال	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
مجموع امتیاز مالی	۲۵.۳	۳۲	۳۸.۹
ضریب وزنی	۱۰٪	۲۰٪	۷۰٪
امتیاز وزنی	۰.۴۵	۰.۶۴	۲.۷۲
مجموع امتیاز وزنی		۳.۸۱	

٢-٧-تحليل مالي

صورت‌های مالی شرکت در پازه سه‌ساله ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ تصویری دوگانه از رشد و چالش‌ها را نشان می‌دهد. از یک طرف، دارایی‌های شرکت از حدود ۱۰,۵۷۵ میلیارد ریال به بیش از ۱۶,۷۳۴ میلیارد ریال افزایش یافته و نشان‌دهنده توسعه فعالیت‌ها و سرمایه‌گذاری در دارایی‌های ثابت و موجودی‌هاست. همچنین نقدینگی رشد کرده و زبان انباشته به تدریج کاهش یافته که نشانه‌ای مثبت از بهبود عملکرد عملیاتی است. اما در سوی دیگر، بدهی‌ها با سرعت بیشتری نسبت به دارایی‌ها رشد کرده‌اند؛ به طوری که سهم بدهی از کل دارایی‌ها به بیش از ۹۰ درصد رسیده و نسبت مالکانه به شدت پایین آمده است. این موضوع ساختار مالی شرکت را پرریسک کرده و اتکای بالای آن به منابع بیرونی را نشان می‌دهد. در حوزه درآمد، شرکت توانسته فروش خود را به شکل قابل توجهی افزایش دهد، اما افزایش شدید بهای تمام‌شده و هزینه‌های عملیاتی موجب شده حاشیه سود کاهش یابد و سود خالص از ۳۴۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به تنها ۵۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ برسد. نسبت‌های سودآوری (ROE, ROA) و (ROS) نیز روند نزولی داشته و عملاً به سطح نزدیک به صفر رسیده‌اند که نشان‌دهنده ناکارآمدی در تبدیل فروش به سود پایدار است. نسبت‌های نقدینگی پایین‌تر از حد مطلوب باقی مانده‌اند و طولانی بودن دوره وصول مطالبات نیز فشار مضاعفی بر جریان نقدی وارد کرده است. تنها بهبود نسبی در گردش دارایی‌ها و کاهش اندک دوره وصول مطالبات در سال ۱۴۰۲ دیده می‌شود. در مجموع، شرکت در وضعیت رشد کمی دارایی‌ها و درآمدها قرار دارد، اما به دلیل هزینه‌های بالا، حاشیه سود محدود، نقدینگی ضعیف و ساختار سرمایه پرریسک، سلامت مالی آن شکننده ارزیابی می‌شود. برای بهبود شرایط، ضروری است مدیریت شرکت بر کاهش هزینه‌های تولید، کنترل مطالبات، بهبود حاشیه سود و بازسازی ساختار مالی متمرکز شود تا بتواند از رشد درآمدها به سودآوری پایدار برسد.

فصل ۳ - اعتبارسنجی بانکی

۳-۱- تهیه اعتباری شرکت و اعضای هیئت مدیره

جدول ذیل طبق استعلام اعتباری انجام شده توسط سامانه اعتبارسنجی بانک صادرات در تاریخ ۱۴۰۴/۰۶/۲۹ تدوین گردیده است: (مبالغ به میلیون ریال)

نام مشتری	چک برگشتی	مجموع وام‌های فعال	مانده بلخی وام‌های فعال	مجموع معوقات بانکی	مجموع ضمانت‌نامه های فعال	توضیحات
شرکت هواپیمایی تابان کیش	-	۴,۰۵۳,۳۷۶	۳,۸۱۶,۲۲۷	۶۵۷	۵۹۸,۱۲۳	شخص حقوقی در لیست سیاه بانک‌ها و مؤسسات مالی قرار ندارد.
اصغر عبدالله پور	-	.	.	.	.	شخص حقیقی در لیست
رضا عبدالله پور	-	.	.	.	.	سیاه بانک‌ها و مؤسسات مالی قرار ندارد.
بهنام عبدالله پور	-	.	.	.	.	

شرکت هواپیمایی تابان کیش دارای ۱ فقره تسهیلات به مانده مبلغ ۳,۸۱۶,۲۲۷ میلیون ریال است. این شرکت همچنین ۷ فقره ضمانت نامه به مانده در تعهد ۵۹۸,۱۲۳ میلیون ریال نیز است.

[illegible]

۳-۲- امتیاز اعتباری

با استفاده از استاندارد سامانه بانک مرکزی برای هر یک از اعضای هیئت مدیره و شرکت (هر یک به تنهایی) که در جدول فوق آمده است و بر اساس امتیاز هر رتبه که در ذیل آمده است، برای هر شخص یک امتیاز تخصیص داده می شود:

رتبه	A ⁺	A	A ⁻	B ⁺	B	C ⁺	C	کمتر
امتیاز	۱۰	۹	۸	۶	۵	۳	۲	۰

لازم به ذکر است در صورت عدم وجود سابقه در سامانه مذکور امتیاز ۵ تعلق می گیرد. پس از تخصیص امتیاز برای اعضاء و شرکت امتیاز کلی بر اساس وزن های تعیین شده محاسبه گردید.

ردیف	شرح	امتیاز	ضریب وزنی	امتیاز وزنی
۱	امتیاز شرکت	۸.۰۰	۰.۵۰	۴.۰۰
۲	میانگین امتیاز اعضای هیئت مدیره دارای حق امضاء	۵.۰۰	۰.۳۰	۱.۵۰
۳	میانگین امتیاز سایر اعضای هیئت مدیره	۵.۰۰	۰.۲۰	۱.۰۰
	مجموع	۱۸.۰۰	۱.۰۰	۶.۵۰

فصل ۴ - معرفی محصول / خدمت موضوع تامین مالی

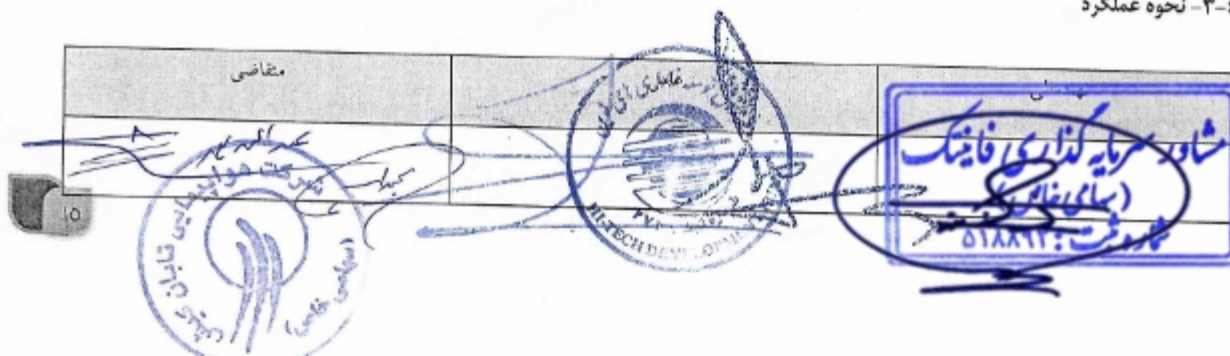
۴-۱- مقدمه

با توجه به اهمیت اطمینان از ایمنی پروازها و استمرار فعالیت های عملیاتی شرکت هواپیمایی تابان، انجام بازآمد (Overhaul) موتور شماره ۲ یکی از هواپیماهای ناوگان این شرکت به عنوان یک ضرورت اجتناب ناپذیر مطرح شده است. موتور هواپیما به عنوان قلب تپنده پرواز، پس از طی ساعات پروازی مشخص، نیازمند تعمیرات اساسی و بازسازی فنی مطابق با الزامات بین المللی هوانوردی است تا کارایی، ایمنی و بهره وری خود را حفظ نماید. این پروژه با هدف تامین سرمایه در گردش مورد نیاز برای اجرای عملیات بازآمد موتور شماره ۲ تعریف گردیده و از طریق جذب سرمایه مشارکتی، زمینه ارتقای سطح ایمنی پروازها، افزایش پایداری خدمات و بهبود بهره وری ناوگان فراهم خواهد شد.

۴-۲- معرفی محصول

محصول این طرح در واقع موتور بازآمد شده (Overhauled Engine) شماره ۲ یکی از هواپیماهای ناوگان تابان است. این موتور پس از انجام عملیات بازآمد در مراکز تخصصی تعمیرات هوایی، تمامی استانداردهای ایمنی و بهره وری پروازی را کسب کرده و قابلیت استفاده مجدد در پروازهای تجاری را خواهد داشت. نتیجه این فرآیند، تحویل یک موتور کاملاً آماده به کار، با عمر عملیاتی جدید و کارایی بهینه است که به شرکت هواپیمایی تابان امکان می دهد پروازهای ایمن تر، پایداری و اقتصادی تری را برای مسافران خود ارائه نماید.

۴-۳- نحوه عملکرد



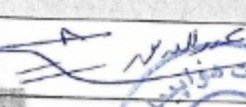
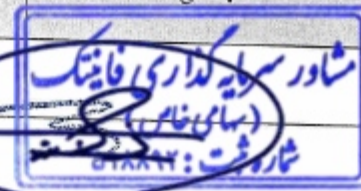
موتور بازآماد شده پس از نصب بر روی هواپیما، به طور مستقیم وارد چرخه عملیاتی ناوگان تابان خواهد شد و امکان انجام پروازهای برنامه‌های داخلی و خارجی را فراهم می‌سازد. عملکرد اصلی این طرح در واقع از طریق راه‌اندازی مجدد پروازها و افزایش ظرفیت عملیاتی ناوگان شکل می‌گیرد. با فعال شدن این هواپیما، شرکت قادر خواهد بود تعداد بیشتری پرواز ایمن و پایدار انجام دهد و از محل فروش بلیط و ارائه خدمات حمل و نقل هوایی به مسافران، درآمدزایی مستقیم ایجاد کند. بنابراین، بازآماد موتور نه تنها یک اقدام فنی برای حفظ ایمنی و قابلیت پرواز است، بلکه محرکی اقتصادی محسوب می‌شود که منجر به افزایش جریان نقدی شرکت از محل فروش بلیط و انجام سفرهای هوایی خواهد شد.

۴-۴- ویژگی‌ها

بازآماد موتور شماره ۲ هواپیما چند ویژگی کلیدی را به همراه دارد که ارزش فنی و اقتصادی این طرح را مشخص می‌کند. پیش از هر چیز، این فرآیند باعث ارتقای سطح ایمنی پروازی می‌شود؛ زیرا موتور پس از بازسازی کامل، تحت استانداردهای بین‌المللی هوانوردی قرار گرفته و ریسک بروز نقص فنی به حداقل می‌رسد. از سوی دیگر، موتور بازآماد شده با عمر عملیاتی تازه وارد چرخه پرواز می‌شود و هزاران ساعت پروازی جدید را پوشش خواهد داد. این امر در عمل به معنی افزایش بهره‌وری ناوگان و بازگشت یک هواپیما به خدمت است که ظرفیت جابه‌جایی مسافر و برگزاری پروازهای برنامه‌ای را تقویت می‌کند. از منظر اقتصادی نیز بازآماد موتور در مقایسه با خرید موتور یا هواپیمای جدید بسیار به صرفه‌تر است و زمینه بازگشت سریع‌تر سرمایه را فراهم می‌سازد. علاوه بر این، اجرای این طرح موجب افزایش درآمد پایدار از محل فروش بلیط و انجام سفرهای هوایی خواهد شد و در نهایت جایگاه رقابتی شرکت تابان در بازار حمل و نقل هوایی کشور را تثبیت و تقویت می‌کند.

۴-۵- زمان‌بندی اجرای طرح

ردیف	مراحل اجرایی طرح	زمان (ماه)											
		۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲
۱	خرید مواد اولیه												
۲	نصب و راه‌اندازی												
۳	بازاریابی و فروش												

مقتضی	نهاد مالی
 	

٤-٥- طرح موضوع تأمين مالي

عنوان پروژه	تأمین سرمایه در گردش بازاماد موتور سمت چپ هواپیمای MD ناوگان تابان
حوزه پروژه	حمل و نقل هوایی
کارکرد و عملکرد محصول	اجرای بازاماد موتور شماره ۲ در اصل یک اقدام بهبود و ارتقای فنی است که موجب افزایش قابلیت اطمینان، طول عمر عملیاتی و بهره‌وری ناوگان تابان می‌شود. این عملیات با ارتقای وضعیت فنی موتور، توان پروازی هواپیما را به سطح بهینه می‌رساند و زمینه انجام پروازهای ایمن‌تر و پایداری را فراهم می‌سازد. از منظر اقتصادی نیز، این بهبود فنی منجر به افزایش کارایی ناوگان، رشد ظرفیت جابه‌جایی مسافران و در نهایت افزایش درآمد شرکت از محل فروش بلیط و ارائه خدمات پروازی خواهد شد. به این ترتیب، بازاماد موتور نه صرفاً یک فرایند تعمیر، بلکه اقدامی برای ارتقا و بهینه‌سازی عملکرد عملیاتی و اقتصادی شرکت به شمار می‌آید.
KPI های پیشبرد طرح	موفقیت این پروژه را می‌توان از طریق مجموعه‌ای از شاخص‌های کلیدی عملکرد سنجید. در بعد فنی، افزایش ساعات پروازی موتور پس از بازاماد و کاهش میزان خطا یا نقص فنی در طول پروازها از مهم‌ترین معیارها به شمار می‌آیند. در حوزه عملیاتی، افزایش تعداد پروازهای انجام‌شده با این هواپیما و افزایش ضریب بهره‌برداری ناوگان به عنوان شاخص‌های اثرگذار محسوب می‌شوند. از نظر مالی نیز، رشد درآمد حاصل از فروش بلیط و بهبود جریان نقدی شرکت نشان‌دهنده بازدهی مستقیم پروژه خواهد بود. در نهایت، مجموعه این شاخص‌ها به‌طور یکپارچه بیانگر تحقق هدف اصلی پروژه یعنی ارتقای ایمنی، افزایش ظرفیت عملیاتی و پایداری مالی ناوگان تابان است.
وضعیت کنونی پروژه	در حال انجام
دستاوردهای این پروژه	اجرای این طرح منجر به ارتقای فنی و عملیاتی ناوگان تابان خواهد شد؛ به این معنا که موتور شماره ۲ پس از بازاماد با کارایی و قابلیت اطمینان بالاتری وارد چرخه پرواز می‌شود. نتیجه مستقیم این اقدام، افزایش ایمنی پروازها، رشد ظرفیت جابه‌جایی مسافران، بهبود بهره‌وری ناوگان و کاهش هزینه‌های ناشی از تعمیرات غیرمترقیه است. در کنار این دستاوردهای فنی، شرکت قادر خواهد بود با افزایش تعداد پروازها و فروش بیشتر بلیط جریان درآمدی پایدار خود را تقویت کرده و جایگاه رقابتی خود در بازار حمل و نقل هوایی کشور را تثبیت کند. در نهایت، این طرح نه تنها به افزایش بهره‌وری و سودآوری منجر می‌شود، بلکه گامی مهم در جهت اعتمادسازی نزد مسافران و سرمایه‌گذاران نیز خواهد بود.
برآورد مبلغ و زمان پروژه	زمان اجرا پروژه (ماه): ۱۲ مبلغ اجرا پروژه (میلیون ریال): ۲۵۰,۰۰۰
آیا محصول فوق فروشی داشته است؟ (حجم فروش)	☒ بله ☐ خیر حجم فروش: ۲۱,۹۴۷,۹۹۷ میلیون ریال
مجوزهای موردنیاز جهت اجرای پروژه	☐ پروانه کسب ☐ مجوز تأسیس ☐ پروانه تولید و بهره‌برداری ☐ مجوز وزارت بهداشت ☐ مجوز محیط‌زیست ☐ مجوز نیروی انتظامی ☐ اخذ رتبه از ارگان یا سازمان خاص ☐ ثبت پتنت ☐ گواهی استاندارد ☐ گواهی نانومقیاس ☐ سایر:
نیازمندی‌های طرح	☐ مواد اولیه خاص ☐ تأییدیه خاص ☒ تجهیزات خاص ☐ توسعه بازار و فروش بازار هدف این طرح شامل مسافران پروازهای داخلی و خارجی است که از خدمات شرکت هواپیمایی تابان استفاده می‌کنند. با بازاماد موتور شماره ۲ و افزایش توان عملیاتی ناوگان، تابان قادر خواهد بود سهم بیشتری از تقاضای موجود در مسیرهای پرتردد کشور مانند تهران-مشهد، تهران-کیش، تهران-اصفهان و همچنین مسیرهای بین‌المللی پرتقاضا نظیر استانبول، دبی و نجف را پوشش دهد. تمرکز اصلی این بازار بر مسافران تجاری، گردشگران و زائران است که نیاز مداوم به حمل و نقل هوایی ایمن و پایدار دارند. بدین ترتیب، اجرای طرح موجب افزایش ظرفیت عرضه پروازها و پاسخ‌گویی بهتر به نیاز این گروه‌های هدف خواهد شد و در نهایت درآمد شرکت از محل فروش بلیط و خدمات پروازی رشد خواهد کرد.
محدودیت‌های اجرای طرح	ندارد
آیا رقبای برای پروژه فوق موجود هستند؟ (توضیح)	☒ بله ☐ خیر

فصل ٦ - نحوه تأمین مالی

۱-۶۔ جامعہ عالیات، نقاد پبلیکسی

ردیف	شرح	ماه پانزدهم		ماه دهم		ماه نهم		ماه هشتم		ماه هفتم		ماه ششم		ماه پنجم		ماه چهارم		ماه سوم		ماه دوم		ماه اول		نوع	توضیحات
		۱۰	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۱۱	۱۰	۱۱				
۱	جمع	۱۷۳																							
۲	۱۳۹۸/۹																							تفاوت	
۳	۱۳۹۸/۱۰																							تفاوت	
۴	۱۳۹۸/۱۱																							تفاوت	
۵	۱۳۹۸/۱۲																							تفاوت	
۶	۱۳۹۹/۱																							تفاوت	
۷	۱۳۹۹/۲																							تفاوت	
۸	۱۳۹۹/۳																							تفاوت	
۹	۱۳۹۹/۴																							تفاوت	
۱۰	۱۳۹۹/۵																							تفاوت	
۱۱	۱۳۹۹/۶																							تفاوت	
۱۲	۱۳۹۹/۷																							تفاوت	
۱۳	۱۳۹۹/۸																							تفاوت	
۱۴	۱۳۹۹/۹																							تفاوت	
۱۵	۱۳۹۹/۱۰																							تفاوت	
۱۶	۱۳۹۹/۱۱																							تفاوت	
۱۷	۱۳۹۹/۱۲																							تفاوت	
۱۸	۱۴۰۰/۱																							تفاوت	
۱۹	۱۴۰۰/۲																							تفاوت	
۲۰	۱۴۰۰/۳																							تفاوت	
۲۱	۱۴۰۰/۴																							تفاوت	
۲۲	۱۴۰۰/۵																							تفاوت	
۲۳	۱۴۰۰/۶																							تفاوت	
۲۴	۱۴۰۰/۷																							تفاوت	
۲۵	۱۴۰۰/۸																							تفاوت	
۲۶	۱۴۰۰/۹																							تفاوت	
۲۷	۱۴۰۰/۱۰																							تفاوت	
۲۸	۱۴۰۰/۱۱																							تفاوت	
۲۹	۱۴۰۰/۱۲																							تفاوت	
۳۰	۱۴۰۱/۱																							تفاوت	

شماره ثبت: ۵۱۸۸۹۲
(سهامی خاص)
شماره سریال: ۵۱۸۸۹۲
تأسیس: ۱۳۸۵



3

مطابق

عبد



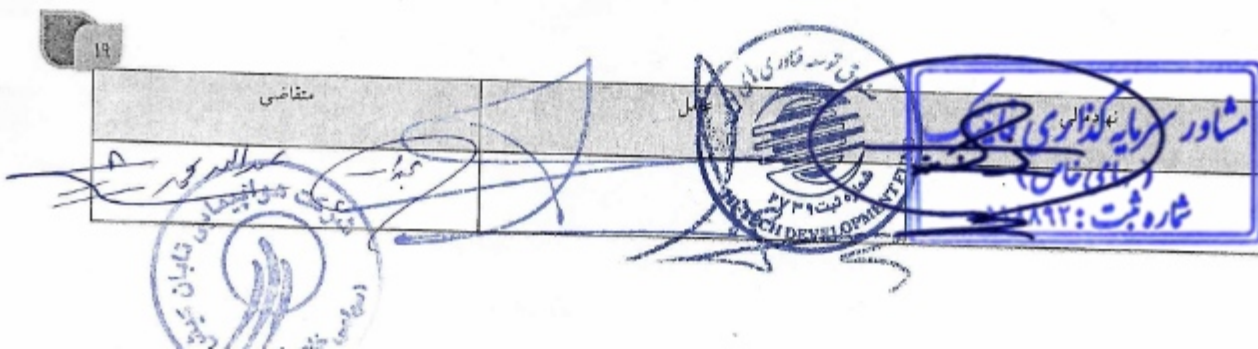
۲-۶- وصول مطالبات

دوره وصول سود پیش‌بینی شده (میلیون ریال)											
ماه	اول	دوم	سوم	چهارم	پنجم	ششم	هفتم	هشتم	نهم	دهم	یازدهم
وصول سود	.	.	۲۷,۵۰۰	.	.	۲۷,۵۰۰	.	.	۲۷,۵۰۰	.	دوازدهم

۳-۶- خلاصه طرح موضوع تامین مالی

شرح	عنوان	مبلغ (میلیون ریال)
اطلاعات پروژه	کل سرمایه مورد نیاز اولیه پروژه	۴۰۴,۳۲۴
	کل سود پیش‌بینی شده پروژه	۱۷۸,۶۴۰
	سهام سرمایه گذار از سرمایه اولیه	۲۵۰,۰۰۰
سهام شرکت از هزینه	درصد سهام سرمایه گذار از سرمایه اولیه	۶۱.۸۳%
	سهام شرکت از سرمایه اولیه	۱۵۴,۳۲۴
	درصد سهام شرکت از سرمایه اولیه	۳۸.۱۷%
	سهام سرمایه گذار از سود کل	۱۱۰,۰۰۰
سهام شرکت از سود	درصد سهام سرمایه گذار از سود کل	۶۱.۵۸%
	سهام شرکت از سود کل	۶۸,۶۴۰
	درصد سهام شرکت از سود کل	۳۸.۴۲%
	دوره پروژه (ماه)	۱۲
آورده سرمایه‌گذار در پروژه	آورده نقدی	۲۵۰,۰۰۰

مشق	مقتضی
-----	-------



فصل ۷ - نتیجه گیری و پیشنهادها

اورده سرمایه گذار (میلیون ریال)	سهم سرمایه گذار از سود (درصد)	میزان سود (میلیون ریال)	بازده ماهانه (درصد)
۲۵۰,۰۰۰	۴۴٪	۱۱۰,۰۰۰	۳۶٪

۷-۱- سابقه تامین مالی در سکوها تامین مالی

سوابق تامین مالی شرکت از محل سکوها تامین مالی جمعی به شرح زیر است:

ردیف	عنوان طرح	مبلغ (میلیون ریال)	سکوی تامین مالی	درصد سود	تاریخ خاتمه
۱	-	-	-	-	-
مجموع					

۷-۲- تحلیل ریسک

ردیف	عنوان شاخص ارزیابی	امتیاز (بدون وزن)	ضریب وزنی	امتیاز در ارزیابی	درصد امتیاز در ارزیابی
۱	مالی	۴.۳۱	۶	۲۵.۸۶	۲۶٪
۲	اعتباری سنجی بانک	۷.۲۵	۴	۲۹.۰۰	۲۹٪
مجموع امتیازات کسب شده					۵۴.۸۶
					۵۵٪

ریسک های مرتبط با بازار

بازار حمل و نقل هوایی در ایران تحت تاثیر مجموعه ای از شرایط بیرونی قرار دارد که می تواند بر بازدهی این طرح اثر گذار باشد. یکی از مهم ترین ریسک ها، نوسانات تقاضا برای سفرهای هوایی است؛ به ویژه در زمان های خاص مانند بحران های اقتصادی، بیماری های همه گیر یا تنبیرات در آنگوهای سفر که می تواند موجب کاهش فروش بلیت شود. علاوه بر این، رقابت شدید میان شرکت های هواپیمایی داخلی در مسیرهای پرتردد، فشار مضاعفی بر قیمت گذاری و حاشیه سود ایجاد می کند. عامل دیگری که به عنوان ریسک بازار شناخته می شود، وابستگی بالا به شرایط سیاسی و بین المللی است؛ زیرا هرگونه محدودیت یا تحریم می تواند بر مسیرهای خارجی و توان تامین قطعات اثر بگذارد. در کنار این موارد، تغییر در سیاست های کلان حمل و نقل یا مقررات سازمان هواپیمایی کشوری نیز می تواند بر ظرفیت عرضه و برنامه پروازی شرکت ها تاثیر مستقیم داشته باشد. مجموعه این عوامل نشان می دهد که هرچند بازار هدف برای پروژه جذاب است، اما در معرض نوسانات بیرونی قرار دارد که نیازمند مدیریت فعال و برنامه ریزی انعطاف پذیر خواهد بود.

ریسک های مرتبط با تولید

فرآیند بازآمد موتور هواپیما ماهیتاً پیچیده و حساس است و به همین دلیل با مجموعه ای از ریسک های تولیدی همراه می باشد. یکی از مهم ترین ریسک ها، تاخیر در تامین قطعات یدکی و اجزای اصلی موتور است که به دلیل محدودیت های واردات، تحریم های بین المللی یا مشکلات زنجیره تامین ممکن است رخ دهد. این موضوع می تواند زمان بندی پروژه را به تعویق انداخته و هزینه های جانبی را افزایش دهد. علاوه بر آن، وابستگی به مراکز تعمیرات تخصصی خارجی یا داخلی دارای مجوز بین المللی ریسک دیگری است؛ زیرا هرگونه مشکل در دسترسی به این مراکز یا محدودیت ظرفیت آن ها می تواند روند بازآمد را مختل کند. از سوی دیگر، در جریان عملیات بازآمد ممکن است نیاز به تعویض قطعات بیشتر از برآورد اولیه پیش آید که منجر به افزایش هزینه های فنی و مالی خواهد شد. در نهایت، کیفیت پایین خدمات تعمیراتی یا استفاده از قطعات غیراستاندارد نیز می تواند بر عملکرد نهایی موتور اثر منفی گذاشته و ایمنی پروازها را با چالش مواجه کند.

ریسک های مالی

اجرای پروژه بازآمد موتور هواپیما با وجود جذابیت اقتصادی، با ریسک های مالی خاصی نیز همراه است. نخستین ریسک، نوسان نرخ ارز است؛ چراکه بخش قابل توجهی از هزینه های قطعات و خدمات تعمیراتی به ارزهای خارجی پرداخت می شود و هر تغییر در نرخ ارز می تواند هزینه های پروژه را افزایش دهد. دومین ریسک، احتمال افزایش هزینه های غیرمترقبه در فرآیند بازآمد است؛ به ویژه اگر در حین عملیات نیاز به تعویض قطعات بیشتر از پیش بینی اولیه باشد. از سوی دیگر، تاخیر در تکمیل پروژه می تواند منجر به از دست رفتن فرصت های درآمدی از محل پروازهای لنو شده یا تعویق در فروش بلیت شود. همچنین، وجود تعهدات مالی سنگین شرکت های هواپیمایی و هزینه های

ثابت عملیاتی، فشار مضاعفی بر جریان نقدی ایجاد می‌کند. در نهایت، کاهش تقاضای سفر هوایی به دلیل شرایط اقتصادی یا اجتماعی کشور نیز می‌تواند بازگشت سرمایه را با ریسک مواجه سازد.

ریسک‌های مدیریتی

اجرای موفق بازآباد موتور هواپیمای علاوه بر چالش‌های فنی و مالی، با ریسک‌های مدیریتی نیز همراه است. یکی از این ریسک‌ها، ضعف در برنامه‌ریزی و زمان‌بندی پروژه است که می‌تواند منجر به تأخیر در تحویل موتور و اختلال در برنامه پروازهای شرکت شود. همچنین، عدم هماهنگی بین واحدهای عملیاتی، فنی و مالی ممکن است موجب افزایش هزینه‌ها و کاهش بهره‌وری گردد. از سوی دیگر، کمبود یا جای‌جایی نیروی انسانی متخصص در حوزه مدیریت تغییرات و نگهداری می‌تواند کیفیت فرایند بازآباد را تحت تأثیر قرار دهد. در سطح کلان‌تر، تصمیم‌گیری‌های نادرست مدیریتی در تخصیص منابع یا انتخاب تأمین‌کنندگان قطعات نیز ریسک مهمی به شمار می‌آید. علاوه بر این، نبود سیستم نظارت و کنترل کافی در طول پروژه ممکن است باعث کاهش شفافیت مالی و عملیاتی شود. مجموع این عوامل نشان می‌دهد که مدیریت مؤثر و هماهنگ، نقش تعیین‌کننده‌ای در موفقیت و پایداری این طرح دارد.

جمع‌بندی و ارائه پیشنهاد

طرح «تأمین سرمایه در گردش بازآباد موتور شماره ۲ هواپیمای ناوگان تابان» تقدیمی راهبردی است که هم در بُعد فنی و هم در بُعد اقتصادی ارزش بالایی دارد. از منظر فنی، اجرای بازآباد موجب ارتقای ایمنی و پروازها، افزایش عمر عملیاتی موتور و بهبود بهره‌وری ناوگان می‌شود. از منظر اقتصادی نیز، در این پروژه با بازگشت سریع هواپیما به چرخه پروازی، ظرفیت جابه‌جایی مسافران را افزایش داده و زمینه رشد پلغ دار درآمد از محل فروش یا اجاره فراهم می‌آورد. هرچند ریسک‌هایی در حوزه‌های بازار، تولید، مالی و مدیریتی وجود دارد، اما با برنامه‌ریزی دقیق، انتخاب تأمین‌کنندگان معتبر، مدیریت کارآمد و پیش‌بینی و ابزارهای کنترلی، این ریسک‌ها قابل مدیریت خواهند بود. بر این اساس، پیشنهاد می‌شود سرمایه‌گذاران با مشارکت در این طرح، ضمن حمایت از توسعه ناوگان هوایی کشور، از بازدهی مناسب و پایدار این سرمایه‌گذاری بهره‌مند شوند.

۷-۳- نتیجه گیری نهایی

صورت‌های مالی شرکت در بازه سه‌ساله ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ تصویری دوگانه از رشد و چالش‌ها را نشان می‌دهد. از یک طرف، دارایی‌های شرکت از حدود ۱۰,۵۷۵ میلیارد ریال به بیش از ۱۶,۷۳۴ میلیارد ریال افزایش یافته و نشان‌دهنده توسعه فعالیت‌ها و سرمایه‌گذاری در دارایی‌های ثابت و موجودی‌هاست. همچنین نقدینگی رشد کرده و زیان انباشته به تدریج کاهش یافته که نشانه‌ای مثبت از بهبود عملکرد عملیاتی است. اما در سوی دیگر، بدهی‌ها با سرعت بیشتری نسبت به دارایی‌ها رشد کرده‌اند؛ به طوری که سهم بدهی از کل دارایی‌ها به بیش از ۹۰ درصد رسیده و نسبت مالکانه به شدت پایین آمده است. این موضوع ساختار مالی شرکت را پرریسک کرده و اتکای بالای آن به منابع بیرونی را نشان می‌دهد. در حوزه درآمد، شرکت توانسته فروش خود را به شکل قابل توجهی افزایش دهد، اما افزایش شدید بهای تمام‌شده و هزینه‌های عملیاتی موجب شده حاشیه سود کاهش یابد و سود خالص از ۳۴۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به تنها ۵۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ برسد. نسبت‌های سودآوری (ROA، ROE و ROS) نیز از روند نزولی داشته و عملاً به سطح نزدیک به صفر رسیده‌اند که نشان‌دهنده ناکارآمدی در تبدیل فروش به سود پیلو دار است. نسبت‌های نقدینگی پایین‌تر از حد مطلوب باقی مانده‌اند و طولانی بودن دوره وصول مطالبات نیز فشار مضاعفی بر جریان نقدی وارد کرده است. تنها بهبود نسبی در گردش دارایی‌ها و کاهش اندک دوره وصول مطالبات در سال ۱۴۰۲ دیده می‌شود. در مجموع، شرکت در وضعیت رشد کمی در دارایی‌ها و درآمد‌ها قرار دارد، اما به دلیل هزینه‌های بالا، حاشیه سود محدود، نقدینگی ضعیف و ساختار سرمایه پرریسک، سلامت مالی آن شکننده ارزیابی می‌شود. برای بهبود شرایط، ضروری است مدیریت شرکت بر کاهش هزینه‌های تولید، کنترل مطالبات، بهبود حاشیه سود و بازسازی ساختار مالی متمرکز شود تا بتواند از رشد درآمد‌ها به سودآوری پایدار برسد.

حالی

با توجه به سهم بازار مناسب شرکت در صنعت هواپیمایی حمل و نقل هوایی و همچنین ارتباط لازم مناسب برای توسعه بازار محصولات ذکر شده، طرح با دریافت تضامین معتبر دارای توجیه پذیری است.

جمع بندی واحد تأمین مالی
جمععی