

گزارش ارزیابی تأمین مالی شرکت هواپیمایی تابان کیش

تاریخ تنظیم گزارش:

آبان ۱۴۰۴

تلفن: ۰۲۱-۷۵۰۷۶۰۰۰

نشانی: کیلومتر ۲۰ جاده

دماوند، پارک فناوری پردیس

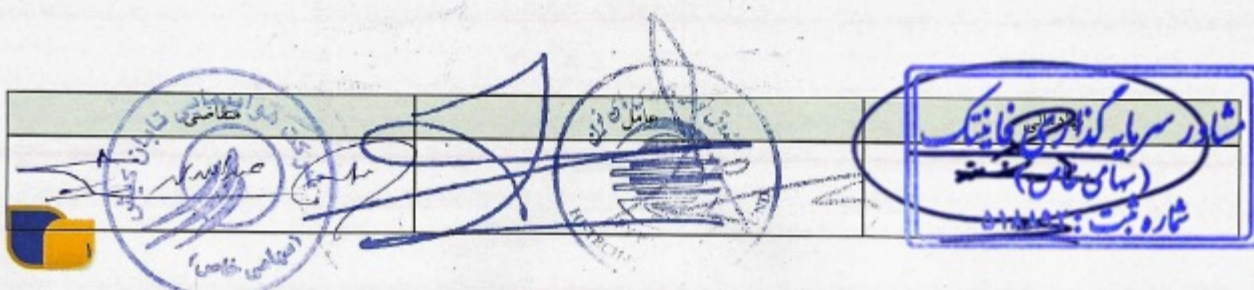
نبش نوآوری هشتم، پلاک ۸۲



گزارش ارزیابی تامین مالی شرکت هواپیمایی تابان کیش

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:	۱۰۰,۰۰۰ میلیون ریال
شناسه ملی شرکت:	۱۰۸۶۲۰۰۳۸۱۲	سرمایه فعلی:	۱,۴۵۹,۰۰۰ میلیون ریال
تعداد نیروی انسانی:	۶۳۱		
وضعیت فنی و مالی شرکت			
امتیاز کل نسبت‌های مالی منتخب:	۳۹	امتیاز مالی:	۳۸۱
وضعیت اعتباری شرکت (میلیون ریال)			
مجموع قراردادهای جاری شرکت:	-	امتیاز اعتباری:	۶۵۰
مبلغ تسهیلات جاری:	۳,۷۰۶,۱۲۵	مبلغ ضمانت‌نامه جاری:	۶۹۳,۳۲۳
خلاصه اطلاعات طرح موضوع تأمین مالی (میلیون ریال)			
نوع تأمین مالی:	نقدی	مبلغ تأمین مالی:	۲۵۰,۰۰۰
محصول موضوع تأمین مالی:	سرمایه در گردش خرید دستگاه apu و لندینگ گیر پروازی		
مدت تأمین مالی (ماه):	۱۲	درصد سود قابل تحقق:	۴۴
میزان سود قابل تحقق:	۱۱۰,۰۰۰	تضمین:	ضمانت نامه تعهدپرداخت بانکی
شرکت دعاوی بااهمیت حقوقی و کیفری ندارد.			

کلیه مبالغ به میلیون ریال است



فصل ۱ - معرفی شرکت

۱-۱- اطلاعات ثبتی شرکت

هواپیمایی تابان کیش		نام شرکت:	
۱۰۶۹۷	شماره ثبت:	۱۳۸۴/۰۲/۲۸	تاریخ ثبت:
۱۰۸۶۲۰۰۳۸۱۲	شناسه ملی:	استان هرمزگان	محل ثبت:
۱۰۰۰۰۰	سرمایه اولیه (میلیون ریال):	سهامی خاص	نوع شرکت:
۱,۴۵۹,۰۰۰	سرمایه فعلی (میلیون ریال):		
		حمل و نقل هوایی	موضوع فعالیت:
کلیه اسناد و اوراق بهادار و تمهید آور بانکی از قبیل چک سفته بروات و عقود اسلامی با امضا ثابت مدیر عامل و یک نفر از اعضای هیئت مدیره همراه با مهر شرکت	حق امضا:	اصغر عبدالله پور	مدیر عامل:
info@taban.aero	پست الکترونیکی:	۰۲۱۲۸۵۴	تلفن:
/https://taban.aero	آدرس وبسایت:		
-	نوع مالکیت:	تهران - تقاطع اتوبان باکری و بلوار ناصر حجازی (فردوس غرب) - پلاک ۵۰۵	نشانی دفتر:

۱-۲- 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	۱۳۲۲	خلبانی
۲	رضا عبدالله پور	نایب رئیس هیئت مدیره	۱۳۶۰	کارشناسی مهندسی صنایع
۳	بهنام عبدالله پور	عضو هیئت مدیره	۱۳۶۲	کارشناسی مهندسی برق

۱-۳- اطلاعات سهام داران شرکت

ردیف	نام سهام دار	نوع شخصیت (حقیقی/حقوقی)	کد ملی / شناسه ملی	درصد سهام
۱	اصغر عبدالله پور	حقیقی	۴۳۱۸۳۷۳۶۱۲	۱۰
۲	رضا عبدالله پور	حقیقی	۲۲۹۵۴۹۲۳۰۰	۱۵
۳	بهنام عبدالله پور	حقیقی	۲۲۹۸۱۴۳۰۵۶	۱

ردیف	نام سهام‌دار	نوع شخصیت (حقیقی/حقوقی)	کد ملی / شناسه ملی	درصد سهام
۴	محمد پارسا عبدالله پور	حقیقی	۳۷۱۲۰۸۰۹۳۰	۱۸
۵	باراد عبدالله پور	حقیقی	۰۱۵۲۳۰۱۸۲۸	۱۳
۶	مهديار عبدالله پور	حقیقی	۳۷۱۲۸۵۲۸۵۲	۱۲
۷	بردیا عبدالله پور	حقیقی	۳۷۱۳۲۱۶۵۷۷	۹
۸	بارمان پهلوی	حقیقی	۳۷۱۳۱۳۳۳۷۱	۹
۹	بهارناز عبدالله پور	حقیقی	۳۷۱۲۵۴۱۱۹۹	۱۳
مجموع				۱۰۰٪

۴-۱- خلاصه‌ای از سابقه فعالیت شرکت

شرکت هواپیمایی تابان در سال ۱۳۸۴ توسط خلبان 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. اولین پرواز در آبان ماه از مشهد به کیش یا 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، جایگاهی 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 شهرهایی همچون طیس، مراغه، بیرجند، ماکو، خرم آباد، کاشان و ... در مقاطع زمانی مختلف جزو مسیرهای پروازی بوده است.



۵-۱- 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 قرار می‌گیرد.



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 دوی) 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.

شماره تماس: 0214854

مقرات جدید CHN هواپیمایی تابان

خدمات مسافران: خدمات مسافران، خدمات VIP، خدمات ویژه

هواپیمایی تابان
TABAN AIRLINES




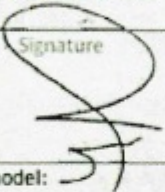

۱-۶- وضعیت مجوزات و تأییدیه‌های شرکت

ردیف	عنوان	مرجع صدور	تاریخ صدور	مدت اعتبار
۱	مجوز بهره‌برداری پروازی	سازمان هواپیمایی کشوری	۱۳۰۳/۱۱/۱۵	۱۳۰۴/۱۱/۱۵

تصاویر برخی از مجوزات شرکت به شرح زیر است:





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 Pourfarzaneh President of the Civil Aviation Authority			
Aircraft model: A320	Registration marks: CS-SUA			
Commercial operations <input checked="" type="checkbox"/> Passengers; <input type="checkbox"/> Cargo; <input type="checkbox"/> 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	Remarks
Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Low Visibility Operations (LVO) Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Take-off	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
RVSM <input type="checkbox"/> N/A	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Complex navigation specifications for PBN operations	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Minimum navigation performance specification	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SETIMC)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Helicopter operations with the aid of night vision imaging systems	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Helicopter hoist operations	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Helicopter emergency medical service operations	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Helicopter offshore operations	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Cabin crew training	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Issue of CC attestation	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
Use of type B EFB applications	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	According to Taban OM-A	
Continuing airworthiness	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	IR.MG.08 according to CAOIRI Part-M Subpart G	
Others	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

CAA.IRI Form 139

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: CS-SUA / نوع عملیات: حمل مسافر (Passengers) / محدوده عملیات پروازی: ایران، ترکیه، پاکستان، عراق، ارمنستان، امارات، قطر، عمان، افغانستان، گرجستان، بحرین،



Official stamps and signatures of the Civil Aviation Authority of Iran and Taban Airlines. The stamps include the CAA logo, the IRI logo, and a blue stamp with the text 'شماره گواهی فایده' and '۵۱۸۸۹۲۰'. There are also handwritten signatures in blue ink.



کویت / همچنین در بخش Specific approvals دیده میشه 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 SUAA۵C تحت اپراتوری هواپیمایی تابان به مدت یک سال برای پروازهای مسافری در کشورهای ذکر شده، با محدودیت‌هایی (Dry Lease و عدم مجوز حمل بار خطرناک و ...) مجاز است.

فصل ۲ - ارزیابی مالی

۱-۲- بررسی صورت‌های مالی (ترازنامه)

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

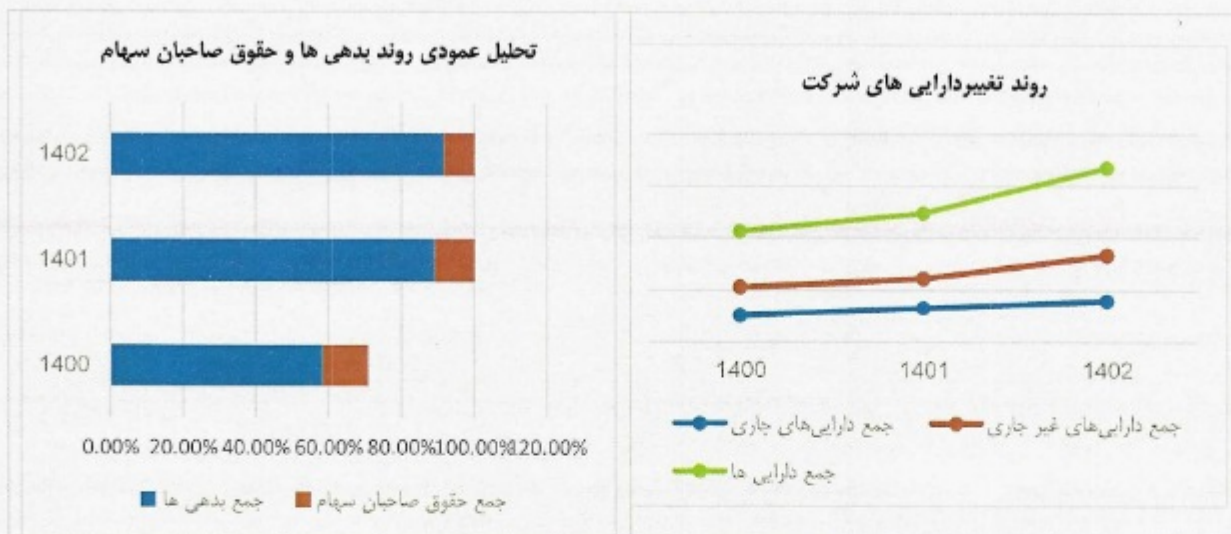
میلیون ریال	صورت مالی حسابرسی شده سال‌های			درصد تغییرات نسبت به سال ۱۴۰۰		
	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
موجودی نقد و بانک	۸,۱۱۷	۱۱,۷۹۷	۴۷,۹۳۵	۱۰۰٪	۱۴۵٪	۵۹۱٪
سرمایه‌گذاری‌های کوتاه‌مدت	-	-	-	۱۰۰٪	-	-
حساب‌ها و اسناد دریافتی تجاری	۳,۵۷۷,۳۸۰	۳,۹۱۴,۸۹۶	۵,۴۳۶,۸۶۰	۱۰۰٪	۱۰۹٪	۱۵۲٪
سایر اسناد دریافتی	-	-	-	۱۰۰٪	-	-
پروژه در جریان تکمیل	-	-	-	۱۰۰٪	-	-
موجودی مواد و کالا	۸۱۰,۸۲۷	۱,۰۱۵,۱۳۵	۱,۶۴۹,۵۳۸	۱۰۰٪	۱۲۵٪	۲۰۳٪
سفارشات و پیش‌پرداخت‌ها	۷۹۳,۱۹۵	۱,۶۶۳,۹۳۵	۸۳۷,۳۸۹	۱۰۰٪	۲۱۰٪	۱۰۶٪
جمع دارایی‌های جاری	۵,۱۸۹,۵۱۹	۶,۶۰۶,۳۶۳	۷,۹۷۱,۷۲۲	۱۰۰٪	۱۲۷٪	۱۵۴٪
دارایی‌های ثابت مشهود	۵,۳۳۱,۳۹۷	۵,۶۶۰,۲۳۲	۸,۷۰۶,۰۰۶	۱۰۰٪	۱۰۶٪	۱۶۳٪
دارایی‌های نامشهود	۱,۲۵۴	۷۵۱	۷۷۳	۱۰۰٪	۶۰٪	۶۲٪
سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت	۳,۵۰۰	۳,۵۰۰	۳,۵۰۰	۱۰۰٪	۱۰۰٪	۱۰۰٪
سایر دارایی‌ها	۴۹,۹۱۱	۵۰,۳۶۹	۵۲,۱۰۷	۱۰۰٪	۱۰۱٪	۱۰۴٪
جمع دارایی‌های غیر جاری	۵,۳۸۶,۰۶۲	۵,۷۱۴,۸۵۲	۸,۷۶۲,۳۸۶	۱۰۰٪	۱۰۶٪	۱۶۳٪
جمع دارایی‌ها	۱۰,۵۷۵,۵۸۱	۱۲,۳۲۱,۲۱۵	۱۶,۷۳۴,۱۰۸	۱۰۰٪	۱۱۷٪	۱۵۸٪
حساب‌ها و اسناد پرداختی تجاری	۳,۰۶۹,۰۰۹	۴,۱۷۲,۵۲۷	۶,۳۱۸,۲۱۳	۱۰۰٪	۱۳۶٪	۲۰۶٪
سایر حساب‌ها و اسناد پرداختی	-	-	-	۱۰۰٪	-	-
جاری شرکا و سهامداران	-	-	-	۱۰۰٪	-	-
پیش دریافت‌ها	۱,۳۲۰,۸۷۳	۸۸۴,۲۸۳	۵۳۹,۸۸۳	۱۰۰٪	۶۲٪	۳۸٪
ذخایر	۱۱۰,۱۹۳	۱۰۷,۰۰۰	۱۳۳,۷۸۱	۱۰۰٪	۹۷٪	۱۲۱٪
سود سهام پرداختی	-	-	-	۱۰۰٪	-	-
تسهیلات مالی دریافتی	۸۲۶,۲۱۲	۱,۰۴۰,۳۰۸	۶۵۵,۵۸۸	۱۰۰٪	۱۲۶٪	۷۹٪
جمع بدهی‌های جاری	۵,۴۳۶,۲۸۷	۶,۲۰۴,۱۲۸	۷,۶۴۷,۴۶۵	۱۰۰٪	۱۱۴٪	۱۴۱٪
حساب‌ها و اسناد پرداختی بلندمدت	۳,۴۶۷,۵۱۵	۴,۴۱۳,۷۷۱	۷,۰۸۸,۹۷۱	۱۰۰٪	۱۳۱٪	۲۱۱٪
تسهیلات مالی دریافتی بلندمدت	۳۷۳,۱۱۰	-	-	۱۰۰٪	-	-
ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان	۲۰۲,۱۹۴	۳۷۳,۸۱۲	۶۱۱,۶۴۷	۱۰۰٪	۱۸۵٪	۳۰۳٪
جمع بدهی‌های غیر جاری	۳,۸۴۲,۸۱۹	۴,۷۸۷,۵۸۳	۷,۷۰۰,۶۱۸	۱۰۰٪	۱۲۵٪	۲۰۰٪



۱۶۵%	۱۱۸%	۱۰۰%	۱۵,۳۴۸,۰۸۳	۱۰,۹۹۱,۷۱۱	۹,۳۷۹,۱۰۶	جمع بدهی‌ها
۱۰۰%	۱۰۰%	۱۰۰%	۱,۴۵۹,۰۰۰	۱,۴۵۹,۰۰۰	۱,۴۵۹,۰۰۰	سرمایه
-	-	۱۰۰%	.	.	.	اندوخته قانونی
-	-	۱۰۰%	.	.	.	سایر اندوخته‌ها
-	-	۱۰۰%	.	.	.	مازاد تجدید ارزیابی و سایر سودهای تحقق نیافته
۴۵%	۸۰%	۱۰۰%	۷۲,۹۷۵-	۱۲۹,۴۹۶-	۱۶۲,۵۲۵-	سود (زیان) انباشته
۱۰۷%	۱۰۳%	۱۰۰%	۱,۳۸۶,۰۲۵	۱,۳۲۹,۵۰۴	۱,۳۹۶,۴۷۵	جمع حقوق صاحبان سهام
۱۵۸%	۱۱۷%	۱۰۰%	۱۶,۷۳۴,۱۰۸	۱۲,۳۲۱,۲۱۵	۱۰,۵۷۵,۵۸۱	جمع بدهی و حقوق صاحبان سهام

۱-۱-۲- تصویر نمودارهای مرتبط





۲-۱-۲- تحلیل مالی ترازنامه

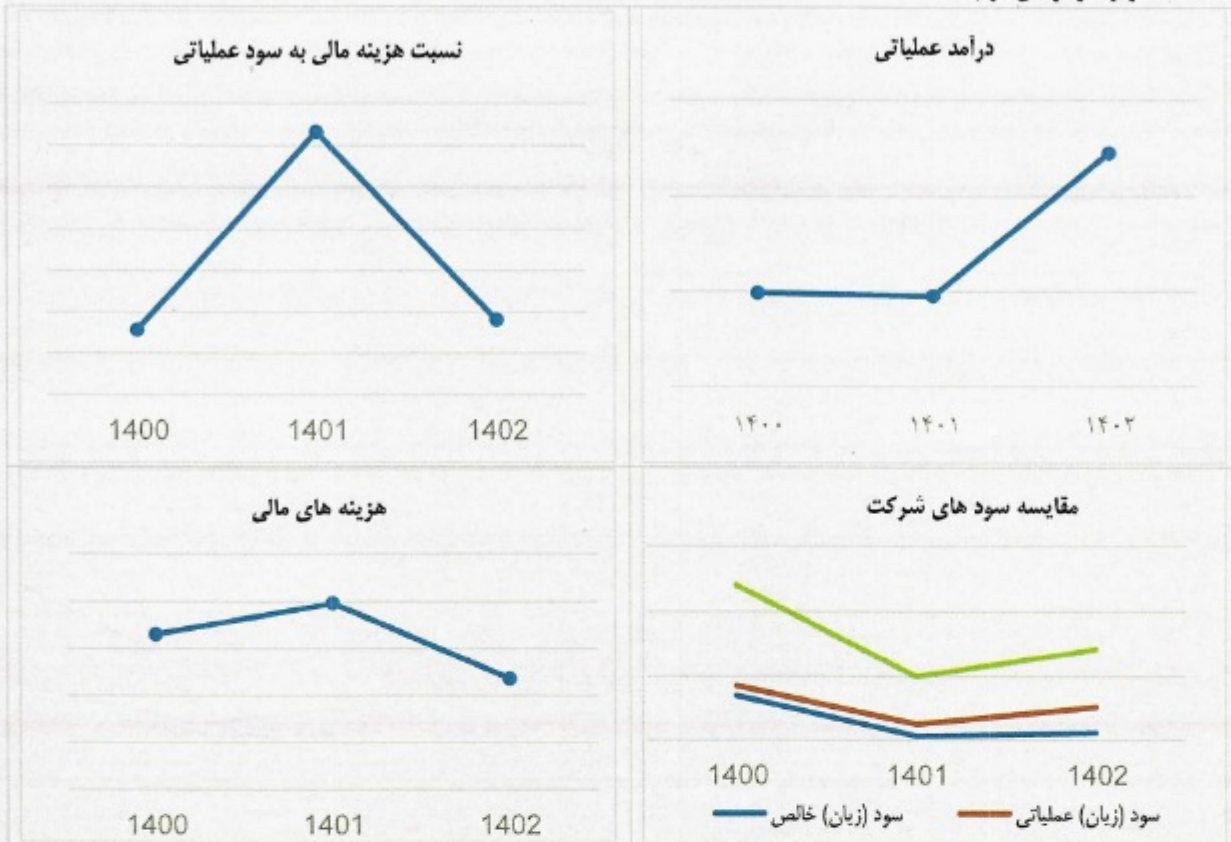
ترازنامه سه ساله نشان می دهد که دارایی های شرکت از حدود ۱۰,۵۷۵ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به بیش از ۱۶,۷۳۴ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده است؛ رشدی که عمدتاً ناشی از افزایش دارایی های ثابت و موجودی کالا بوده است. در همین دوره، بدهی ها نیز با شتاب بیشتری افزایش یافته و از ۹,۲۷۹ میلیارد ریال به ۱۵,۳۴۸ میلیارد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

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

بر اساس اطلاعات صورت مالی حسابرسی شده سال های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱، ۱۴۰۲ 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 سال های			میلیون ریال
۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	
۲۴۹%	۹۷%	۱۰۰%	۱۲,۲۵۸,۲۲۷	۴,۷۶۱,۶۸۸	۴,۹۲۸,۰۸۲	درآمد عملیاتی
۳۱۰%	۱۱۴%	۱۰۰%	۱۱,۵۵۱,۸۵۵	۴,۲۶۴,۷۲۵	۳,۷۲۶,۳۹۸	بهای تمام شده درآمد عملیاتی
۵۹%	۴۱%	۱۰۰%	۷۰۶,۳۷۲	۴۹۶,۹۶۳	۱,۲۰۱,۶۸۴	سود (زیان) ناخالص
۱۱۳%	۶۱%	۱۰۰%	۸۸۲,۹۱۰	۴۷۷,۳۹۹	۷۷۸,۱۴۳	جمع هزینه های فروش، اداری و عمومی
-	-	۱۰۰%	۴۳۷,۶۱۵	۱۰۶,۰۶۳	۰	خالص سایر درآمدها و اقلام عملیاتی
۶۲%	۳۰%	۱۰۰%	۲۶۱,۰۷۷	۱۲۵,۵۲۷	۴۲۳,۵۴۱	سود (زیان) عملیاتی
۷۱%	۱۲۰%	۱۰۰%	۴۷,۳۳۱	۷۹,۳۱۲	۶۶,۲۰۲	هزینه های مالی
۱۷۳%	۳۷%	۱۰۰%	۱۷,۹۸۹	۳,۸۶۴	۱۰,۴۶۳	خالص سایر درآمدها و هزینه های غیر عملیاتی
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

بررسی عملکرد سه ساله نشان می دهد 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 تمام شده 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 نشان دهنده افت حاشیه سود است. در سطح عملیاتی، هزینه های 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 سال های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ (به ویژه 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 هزینه های مالی، کاهش از ۶۶ میلیارد ریال به ۴۷ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ مثبت ارزیابی می شود، اما در بخش درآمدها و هزینه های غیرعملیاتی زیان قابل توجهی (۱۷ میلیارد ریال) در سال ۱۴۰۲ ثبت شده است. در نهایت، سود خالص شرکت به شدت کاهش یافته و از ۳۳۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به تنها ۵۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ رسیده است؛ افنی که بیانگر کاهش حاشیه سودآوری علی رغم رشد قابل توجه درآمد عملیاتی است.

۲-۴- بررسی نسبت‌های مالی

عنوان ساختار	نسبت ایده‌آل حداکثر امتیاز				نمودار
	۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰		
نسبت جاری	۱.۰۴	۱.۰۶	۰.۹۵	۲	
	۵.۲	۵.۳	۴.۸	۱۰	
نسبت آتی	۰.۷۲	۰.۶۳	۰.۶۶	۱	
	۱۰.۸	۹.۵	۹.۹	۱۵	
دوره وصول مطالبات	۱۶۰	۲۹۶	۲۶۲	۶۰	
	۷	۳	۴	۱۰	
گردش دارایی‌ها	۰.۷۳	۰.۳۹	۰.۳۷	۱	
	۷.۳	۳.۹	۴.۷	۱۰	
نسبت مالکانه	۰.۰۸	۰.۱۱	۰.۱۲	۰.۵	
	۱.۶	۲.۲	۲.۴	۱۰	

۲-۴-۱- تحلیل نسبت‌های مالی

تحلیل نسبت‌های مالی شرکت طی سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲ نشان می‌دهد که وضعیت کلی از منظر نقدینگی، ساختار سرمایه و سودآوری چندین مطلوب نبوده است. نسبت‌های جاری و آنی همواره کمتر از سطح ایده‌آل قرار داشته و این موضوع بیانگر محدودیت نقدینگی و فشار برای تأمین بدهی‌های کوتاه‌مدت است. در حوزه کارایی، دوره وصول مطالبات بسیار طولانی بوده و هرچند در سال ۱۴۰۲ کاهش یافته، اما همچنان بالاتر از استاندارد است. گردش دارایی‌ها نیز در این سال بهبود نشان داده و کارایی به سطح بالاتری رسیده است. از نظر ساختار مالی، سهم حقوق صاحبان سهام به‌طور مداوم کاهش یافته و نسبت بدهی به دارایی‌ها نزدیک به ۹۰ درصد باقی مانده که حاکی از اتکای شدید شرکت به منابع بیرونی و ریسک مالی بالاست. در نهایت، نسبت‌های سودآوری شامل بازده دارایی‌ها، بازده حقوق صاحبان سهام و بازده فروش روند نزولی داشته و در سال‌های اخیر تقریباً به حداقل رسیده‌اند که نشان می‌دهد 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 متقاضی 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 متقاضی بر اساس وزن‌های تعیین شده به ازای هر سال مطابق جدول ذیل محاسبه گردید.

سال	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲
مجموع امتیاز مالی	۴۵.۳	۳۲	۳۸.۹
ضریب وزنی	۱۰٪	۲۰٪	۷۰٪
امتیاز وزنی	۰.۴۵	۰.۶۴	۲.۷۲
مجموع امتیاز وزنی	۳.۸۱		

۲-۷- تحلیل مالی

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 زبان اتباشته 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- رتبه اعتباری شرکت و اعضای هیئت مدیره

جدول ذیل طبق استعلام اعتباری انجام شده توسط سامانه اعتبارسنجی بانک صادرات در تاریخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۹ تدوین گردیده است: (مبالغ به میلیون ریال)

نام مشتری	چک برگشتی	مجموع وام های فعال	ماتده بدهی وام های فعال	مجموع معوقات بانکی	مجموع ضمانت نامه های فعال	توضیحات
شرکت هواپیمایی تابان کیش	-	۴,۰۵۳,۳۷۶	۳,۷۰۶,۱۲۵	۰	۶۹۳,۳۳۳	شخص حقوقی در لیست سیاه بانکها و مؤسسات مالی قرار ندارد.
اصغر عبدالله پور	-	۰	۰	۰	۰	شخص حقیقی در لیست سیاه بانکها و مؤسسات مالی قرار ندارد.
رضا عبدالله پور	-	۰	۰	۰	۰	
بهنام عبدالله پور	-	۰	۰	۰	۰	

شرکت هواپیمایی تابان کیش دارای ۱ فقره تسهیلات به مانده مبلغ ۳,۷۰۶,۱۲۵ میلیون ریال است. این شرکت همچنین ۵ فقره ضمانت نامه به مانده در تعهد ۶۹۳,۳۳۳ میلیون ریال نیز است.

استعلام جامع پیام - بورئال جامع اطلاعات مشتریان

نام مشتری: هواپیمایی تابان کیش	شماره / اکد ملی: ۱۰۶۶۲۰۰۲۸۱۲	نوع مقاصد: حقوقی
نوع استعلام: استعلام تسهیلات و تعهدات	توضیحات:	

چکیده نتایج

خلاصه وضعیت چک برگشتی در بانک مرکزی				خلاصه وضعیت تسهیلات و تعهدات در بانک مرکزی			
مبلغ	تعداد	مبلغ ضمانت نامه	تعداد	مبلغ تسهیلات	مبلغ تعهدات	مبلغ تسهیلات و تعهدات	توضیحات
۰	۰	۰	۰	۳,۷۰۶,۱۲۵,۰۶۲,۸۹۸	۱۵۲,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۳,۷۰۶,۱۲۵,۰۶۲,۸۹۸	ماده تعهد
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	جزئی / ضمانت
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سررسید گذشته
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	موق
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	مشاورت اقسام
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سودت شده
۰	۰	۰	۰	۳,۷۰۶,۱۲۵,۰۶۲,۸۹۸	۱۵۲,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۳,۷۰۶,۱۲۵,۰۶۲,۸۹۸	مجموع
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	جاری
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	خبر جاری
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	مجموع

توجه: اعتبار این استعلام از تاریخ صدور به مدت ۷ روز بوده و مسئولیت کنترل نهایی به عهده آن واحد می باشد.
توجه: چک های ماده ۱۲ در این استعلام نمایش داده نمی شود.

مهر و امضا

Handwritten signatures and official stamps of the Ministry of Economic Affairs and Finance, including the stamp of the Ministry of Economic Affairs and Finance and the stamp of the Ministry of Economic Affairs and Finance.



۳-۲- امتیاز اعتباری

با استفاده از استعمال 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 امتیاز	A ⁺	A	A ⁻	B ⁺	B	C ⁺	C	کمتر
	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 اعضاء هیئت مدیره دارای حق امضاء	۵.۰۰	۰.۳۰	۱.۵۰
۳	میانگین امتیاز سایر اعضاء هیئت مدیره	۵.۰۰	۰.۲۰	۱.۰۰
	مجموع	۱۸.۰۰	۱.۰۰	۶.۵۰

Handwritten signatures and stamps at the bottom of the page, including a circular stamp of the company and a rectangular stamp with a signature and the number 018892.

فصل ۴ - معرفی محصول / خدمت موضوع تامین مالی

۴-۱- مقدمه

این طرح با هدف تامین سرمایه در گردش جهت خرید دو قطعه حیاتی و راهبردی برای هواپیماهای بوئینگ ۷۳۷ شرکت طراحی شده است؛ قطعاتی که نقش مستقیم در ایمنی، قابلیت اطمینان و استمرار عملیات پروازی دارند. نخستین بخش طرح شامل خرید یک دستگاه APU (Auxiliary Power Unit) به ارزش تقریبی ۱۵۰ هزار دلار است؛ APU واحد توان کمکی هواپیماست که در زمان خاموش بودن موتورهای اصلی، برق، تهویه، فشار هیدرولیک و سایر توان‌های مورد نیاز هواپیما را تامین می‌کند و بدون آن، انجام فرآیندهای پیش‌پرواز، روشن کردن موتور و سرویس‌دهی زمینی با اختلال مواجه می‌شود. بخش دوم طرح به خرید یک دستگاه لندینگ گیر یا ارباه فرود با ارزش تقریبی ۲۰۰ هزار دلار اختصاص دارد؛ قطعه‌ای که ستون اصلی ایمنی در برخاست، نشست و جابه‌جایی زمینی هواپیما محسوب می‌شود و نبود یا نقص آن می‌تواند کل ناوگان را زمین گیر کند.

با توجه به فرسودگی ناوگان داخلی و افزایش فشار عملیاتی بر قطعات کلیدی، نوسازی و جایگزینی این دو قطعه برای حفظ قابلیت عملیاتی ناوگان بوئینگ ۷۳۷، کاهش ریسک‌های فنی، و جلوگیری از زمین‌گیر شدن هواپیما امری ضروری است. تامین مالی این طرح امکان افزایش پایداری پروازها، کاهش هزینه‌های توقف، ارتقای ایمنی و افزایش بهره‌وری ناوگان تلبان را فراهم می‌سازد و از نظر عملیاتی، اقتصادی و ایمنی کاملاً توجیه‌پذیر است.

۴-۲- معرفی طرح

طرح «سرمایه در گردش خرید دستگاه APU و لندینگ گیر پروازی» با هدف تامین دو قطعه حیاتی برای هواپیماهای بوئینگ ۷۳۷ شرکت طراحی شده است. در این طرح یک دستگاه APU به ارزش تقریبی ۱۵۰ هزار دلار و یک لندینگ گیر (ارابه فرود) به ارزش حدود ۲۰۰ هزار دلار خریداری می‌شود تا نیازهای فنی و عملیاتی ناوگان تامین گردد. نقش اصلی در تامین برق، سیستم‌های کمکی و راه‌اندازی موتورهای هواپیما هنگام خاموش بودن موتورهای اصلی دارد و وجود آن برای انجام فرآیندهای پیش‌پرواز و پشتیبانی زمینی ضروری است. لندینگ گیر نیز یکی از مهم‌ترین اجزای ایمنی پرواز به‌شمار می‌رود و وظیفه تحمل نیروهای برخاست، فرود و جابه‌جایی زمینی را بر عهده دارد. اجرای این طرح باعث افزایش قابلیت اطمینان پروازی، کاهش خطر زمین‌گیر شدن هواپیما، و تقویت پایداری عملیاتی ناوگان خواهد شد.

۴-۳- نحوه عملکرد

نحوه عملکرد این طرح بر پایه تامین و جایگزینی دو قطعه حیاتی در هواپیماهای بوئینگ ۷۳۷ است تا پایداری و ایمنی عملیات پروازی حفظ شود. پس از خرید APU به‌عنوان واحد توان کمکی روی هواپیما نصب شده و در زمان خاموش بودن موتورهای اصلی، برق لازم برای سیستم‌های حیاتی، تهویه، هیدرولیک و راه‌اندازی موتور را فراهم می‌کند؛ به عبارت دیگر، APU تضمین می‌کند که فرآیندهای پیش‌پرواز، سرویس‌دهی زمینی و روشن‌سازی موتور بدون وابستگی به تجهیزات خارجی انجام شود. در بخش دوم، لندینگ گیر یا ارباه فرود جدید جایگزین قطعه فرسوده قبلی می‌شود و وظیفه تحمل ضربه‌ها و نیروهای فیزیکی هنگام برخاست، فرود و حرکت زمینی را بر عهده دارد. این قطعه با ارتقای پایداری و ایمنی هواپیما، ریسک‌های عملیاتی را کاهش می‌دهد و از زمین‌گیر شدن ناوگان جلوگیری می‌کند. اجرای صحیح این طرح موجب افزایش قابلیت اطمینان، کاهش توقف‌های ناخواسته و تضمین استمرار پروازهای برنامه‌ای خواهد شد. درآمد این طرح به ازای ۲۳ سفر خارجی در طول طرح (به نسبت درآمد حاصل شده از تامین مالی جمعی) می‌باشد که به ازای متوسط هر صندلی به مبلغ ۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال و ۱۹۶ مسافر در هر سفر خارجی، درآمد مربوطه حاصل گردیده و سود آن به درصد مشخص به حساب سرمایه‌گذاران واریز میگردد.

۴-۴- ویژگی‌ها

ویژگی‌های این طرح بر ارتقای ایمنی، اطمینان و پایداری عملیات پروازی متمرکز است. APU جدید با توان تامین برق پایدار، کاهش وابستگی به تجهیزات زمینی، بهبود فرآیند روشن‌سازی موتور و افزایش کارایی سیستم‌های کمکی، نقش مهمی در سرعت‌بخشی و ایمن‌سازی عملیات پیش‌پرواز





دارد. این دستگاه مصرف سوخت بهینه‌تری دارد و با استانداردهای جدیدتر سازگار است، بنابراین هزینه‌های فنی و تعمیراتی را کاهش می‌دهد. لندینگ‌گیر جدید نیز با دارا بودن استانداردهای ایمنی روز، توان تحمل ضربه‌های شدید هنگام برخاست و فرود را داشته و پایداری حرکت زمینی هواپیما را تضمین می‌کند. جایگزینی این قطعه موجب کاهش ریسک شکست سازه‌ای، جلوگیری از زمین‌گیر شدن هواپیما و افزایش عمر مفید ناوگان می‌شود. در مجموع، این طرح با ویژگی‌هایی همچون افزایش قابلیت اطمینان، کاهش هزینه‌های توقف، ارتقای ایمنی پروازی و هماهنگی کامل با استانداردهای یوئینگ ۷۳۷ نقش مهمی در بهبود بهره‌وری عملیاتی شرکت دارد.

۴-۵ طرح موضوع تامین مالی

<p>سرمایه در گردش خرید دستگاه apu و لندینگ گیر پروازی</p>	<p>عنوان پروژه</p>
<p>حمل و نقل هوایی</p>	<p>حوزه پروژه</p>
<p>کارکرد و عملکرد این طرح بر حفظ استمرار پروازها و کاهش ریسک‌های فنی تمرکز دارد. APU پس از نصب، وظیفه تامین برق، تهویه، فشار هیدرولیک و توان لازم برای راه‌اندازی موتورهای یوئینگ ۷۳۷ را در زمان خاموش بودن موتورهای اصلی بر عهده می‌گیرد و باعث می‌شود تمام مراحل پیش‌پرواز، تست سیستم‌ها و روشن‌سازی موتور بدون اتکا به تجهیزات زمینی انجام شود. این موضوع سرعت عملیات زمینی را بالا برده و وابستگی هواپیما به منابع خارجی را از بین می‌برد. در سوی دیگر، لندینگ‌گیر (ارابه فرود) نقش حیاتی در ایمنی برخاست و فرود دارد و تمام وزن هواپیما و نیروهای حاصل از ضربه‌های فرود را تحمل می‌کند. نصب لندینگ‌گیر جدید، پایداری هواپیما در روی جلد، کیفیت مانور زمینی و ایمنی ساختاری را به‌طور چشمگیری افزایش داده و خطرات شکست سازه‌ای یا زمین‌گیر شدن هواپیما را کاهش می‌دهد. در مجموع، این دو قطعه باعث افزایش قابلیت اطمینان ناوگان، کاهش تاخیرهای فنی و بهبود پایداری عملیات پروازی شرکت خواهند شد. شاخص‌های کلیدی عملکرد این طرح بر سنجش پایداری، ایمنی و کارایی فنی ناوگان یوئینگ ۷۳۷ متمرکز است. مهم‌ترین این شاخص‌ها شامل نرخ کاهش تاخیرهای فنی مرتبط با APU و لندینگ‌گیر، نرخ آمادگی عملیاتی هواپیما (Aircraft Availability)، میانگین زمان زمین‌گیری ناوگان به دلیل نقص قطعات، کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری سالانه، کاهش نیاز به GPU/Air Starter (نرخ موفقیت عملیات روشن‌سازی موتور بدون وابستگی به تجهیزات خارجی و بهبود شاخص ایمنی فرود و برخاست (Landing/Takeoff Safety Index) است. پایش این شاخص‌ها نشان می‌دهد که تا چه حد خرید APU و لندینگ‌گیر جدید توانسته قابلیت اطمینان ناوگان را افزایش داده، هزینه‌ها را کاهش دهد و از زمین‌گیر شدن هواپیما جلوگیری کند.</p>	<p>کارکرد و عملکرد محصول</p> <p>KPI های پیشبرد طرح</p>
<p>در حال انجام</p>	<p>وضعیت کنونی پروژه</p>
<p>اجرای این پروژه دستاوردهای مهمی برای پایداری و بهره‌وری ناوگان یوئینگ ۷۳۷ به همراه دارد. با نصب APU جدید، هواپیما امکان انجام کامل مراحل پیش‌پرواز، تست سیستم‌ها و روشن‌سازی موتور را بدون نیاز به تجهیزات زمینی پیدا می‌کند و این موضوع موجب کاهش تاخیرهای فنی، افزایش سرعت آماده‌سازی هواپیما و کاهش هزینه‌های استفاده از GPU و سایر تجهیزات خارجی می‌شود. از سوی دیگر، لندینگ‌گیر جدید با ارتقای ایمنی فرود و برخاست، خطر شکست سازه‌ای یا نقص فنی را به حداقل رسانده و احتمال زمین‌گیر شدن هواپیما را به شدت کاهش می‌دهد. در نتیجه، قابلیت اطمینان ناوگان افزایش یافته، هزینه‌های تعمیراتی کاهش می‌یابد و برنامه‌ریزی پروازها با ثبات بیشتری انجام می‌شود. در مجموع، این پروژه به افزایش ایمنی، کاهش زمین‌گیری، ارتقای کیفیت عملیات و بهبود بهره‌وری اقتصادی ناوگان شرکت منجر خواهد شد.</p>	<p>دستاورد اجرای این پروژه</p>
<p>زمان اجرا پروژه (ماه): ۱۲ مبلغ اجرا پروژه (میلیون ریال): ۲۵۰,۰۰۰</p>	<p>برآورد مبلغ و زمان پروژه</p>
<p>حجم فروش: ۲۱,۹۴۷,۹۹۷ میلیون ریال</p>	<p>آیا محصول فوق فروشی داشته است؟ (حجم فروش)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> بله <input type="checkbox"/> خیر</p>

Handwritten signatures and stamps at the bottom of the page, including a circular stamp with the text 'شرکت توسعه فناوری' and 'TECH DEVELOPMENT'.

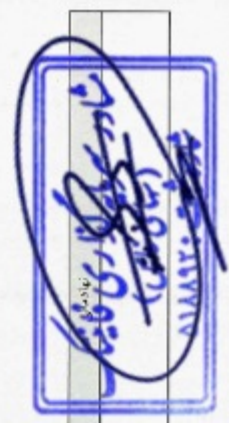
<input type="checkbox"/> پروانه کسب <input type="checkbox"/> مجوز تأسیس <input type="checkbox"/> پروانه تولید و بهره‌برداری <input type="checkbox"/> مجوز وزارت بهداشت <input type="checkbox"/> مجوز محیط‌زیست <input type="checkbox"/> مجوز نیروی انسانی <input type="checkbox"/> اخذ رتبه از ارگان یا سازمان خاص <input type="checkbox"/> ثبت پتنت <input type="checkbox"/> گواهی استاندارد <input type="checkbox"/> گواهی نانومقیاس <input type="checkbox"/> سایر.....	مجوزهای موردنیاز جهت اجرای پروژه
<input type="checkbox"/> مواد اولیه خاص <input type="checkbox"/> تأییدیه خاص <input checked="" type="checkbox"/> تجهیزات خاص <input type="checkbox"/> توسعه بازار و فروش	نیازمندی‌های طرح
بازار هدف نهایی این پروژه شامل بخش‌هایی است که مستقیماً از افزایش ایمنی و آمادگی عملیاتی ناوگان بوئینگ ۷۳۷ بهره‌مند می‌شوند. در درجه اول، واحدهای فنی و عملیاتی هواپیمایی تابان بزرگ‌ترین استفاده‌کنندگان از این تجهیزات هستند؛ زیرا نصب APU و لندینگ‌گیر جدید، قابلیت اطمینان عملیات، سرعت آماده‌سازی و کیفیت پشتیبانی فنی را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد. در سطح بعد، مسافران پروازهای تابان به‌صورت غیرمستقیم از کاهش تأخیرهای فنی، ارتقای ایمنی فرود و برخاست و افزایش پایداری برنامه پروازها بهره‌مند می‌شوند. همچنین این پروژه بازار هدف گسترده‌تری در سطح نهادهای نظارتی و فرودگاهی دارد، زیرا به بهبود استانداردهای ایمنی و کاهش ریسک‌های عملیاتی کمک می‌کند. در نهایت، این طرح جایگاه رقابتی تابان را در مقایسه با سایر ایرلاین‌ها تقویت کرده و برای ذی‌نفعان، سرمایه‌گذاران و شرکای عملیاتی ارزش افزوده ملموس ایجاد می‌کند.	بازار هدف نهایی پروژه (وضعیت نیاز بازار به محصول)
ندارد	محدودیت‌های اجرای طرح
<input checked="" type="checkbox"/> بله <input type="checkbox"/> خیر	آیا رقیب برای پروژه فوق موجود هست؟ (توضیح)

۴-۷- زمان بندی اجرای طرح

ردیف	مراحل اجرایی طرح	زمان (ماه)														
		۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲			
۱	سفارش گذاری															
۲	خرید تجهیزات															
۳	نصب و راه اندازی															

فصل ۶ - نحوه تأمین مالی
۱-۶- جریانات نقدینگی

شرح	بیش‌بیش مالی پروژه (در تک تأمین مالی جمعی)											
	ماه دوازدهم	ماه یازدهم	ماه دهم	ماه نهم	ماه هشتم	ماه هفتم	ماه ششم	ماه پنجم	ماه چهارم	ماه سوم	ماه دوم	ماه اول
جمع	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
شخص فروش												
کلی درآمد												
کل هزینه												
کلی هزینه های تولید												
سرمایه در گردش												
خالص جریان نقدی												
پایرواست												
جمع خروجی کلی هزینه ها (برای)	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
سرمایه در گردش	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
جریان نقدی	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
جریان نقدی عملی	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
جریان وجوه نقد	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
جریان باز پرداخت	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
نحوه باز پرداخت	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
کلی باز پرداخت (جمع)	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵
بازده سرمایه گذاری	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵	۳۳۰,۷۷۵



Handwritten signature and official stamp of the Ministry of Economic Affairs and Finance of Iran.

Handwritten signature and official stamp of the Ministry of Economic Affairs and Finance of Iran.

۶-۲- وصول مطالبات

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

۶-۳- خلاصه طرح موضوع تامین مالی

شرح	عنوان	مبلغ (میلیون ریال)
اطلاعات پروژه	کل سرمایه مورد نیاز اولیه پروژه	۳۶۰,۷۷۵
	کل سود پیش‌بینی شده پروژه	۱۵۹,۱۳۳
سهیم شرکت از هزینه	سهیم سرمایه گذار از سرمایه اولیه	۲۵۰,۰۰۰
	درصد سهیم سرمایه گذار از سرمایه اولیه	%۶۹.۳۰
	سهیم شرکت از سرمایه اولیه	۱۱۰,۷۷۵
	درصد سهیم شرکت از سرمایه اولیه	%۳۰.۷۰
سهیم شرکت از سود	سهیم سرمایه گذار از سود کل	۱۱۰,۰۰۰
	درصد سهیم سرمایه گذار از سود کل	%۶۹.۱۲
	سهیم شرکت از سود کل	۴۹,۱۳۳
	درصد سهیم شرکت از سود کل	%۳۰.۸۸
آورده سرمایه گذار در پروژه	دوره پروژه (ماه)	۱۲
	آورده نقدی	۲۵۰,۰۰۰

فصل ۷ - نتیجه‌گیری و پیشنهادها

آورده سرمایه‌گذار (میلیون ریال)	سهیم سرمایه‌گذار از سود (درصد)	میزان سود (میلیون ریال)	بازده ماهانه (درصد)
۲۵۰,۰۰۰	۳۴٪	۱۱۰,۰۰۰	۳.۶۷٪

۱-۷ سابقه تأمین مالی در سکوهای تأمین مالی

سوابق تأمین مالی شرکت از محل سکوهای تأمین مالی جمعی به شرح زیر است:

ردیف	عنوان طرح	مبلغ (میلیون ریال)	سکوی تأمین مالی	درصد سود	تاریخ خاتمه
۱	تأمین سرمایه در گردش بازاماد موتور سمت چپ هواپیمای MD ناوگان تابان	۲۵۰,۰۰۰	نوین کراد	۲۴	۱۳۰۵/۰۹/۲۰
مجموع					

۲-۷ 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 کسب‌شده					۵۴.۸۶	۵۵٪

ریسک‌های مرتبط با بازار

ریسک‌های مرتبط با بازار این پروژه بیشتر به نوسانات محیط عملیاتی صنعت هوانوردی و تقاضای پرواز وابسته است. مهم‌ترین ریسک‌ها شامل کاهش تعداد پروازها در اثر شرایط اقتصادی، محدودیت‌های پروازی یا کاهش سفرهای هوایی است که می‌تواند بازده سرمایه‌گذاری روی قطعات گران‌قیمت را کاهش دهد. همچنین نوسان شدید نرخ ارز بر هزینه خرید APU و لندینگ‌گیر تأثیر مستقیم دارد و ممکن است قیمت نهایی را بالاتر از برآورد اولیه قرار دهد. از سوی دیگر، رقابت میان ایرلاین‌ها و فشار برای حفظ سودآوری می‌تواند جذابیت اقتصادی سرمایه‌گذاری در قطعات گران‌قیمت را تحت تأثیر قرار دهد. در کنار این موارد، هرگونه تغییر در قوانین هوانوردی، استانداردهای ایمنی یا الزامات فنی بوئینگ می‌تواند نیازهای بازار و هزینه‌های نگهداری را تغییر دهد. مدیریت این ریسک‌ها نیازمند برنامه‌ریزی ارزی، پیش‌خرید قطعات از منابع معتبر و اطمینان از هم‌راستایی طرح با استانداردهای بلندمدت صنعت است.

ریسک‌های مرتبط با عملیات

ریسک‌های مرتبط با عملیات در این پروژه به نصب، بهره‌برداری و نگهداری قطعات حیاتی بوئینگ ۷۳۷ مربوط می‌شود و می‌تواند بر پایداری ناوگان اثر بگذارد. مهم‌ترین ریسک‌ها شامل مشکلات احتمالی در فرآیند نصب APU یا لندینگ‌گیر است که در صورت خطا یا تأخیر می‌تواند هواپیما را برای مدتی زمین‌گیر کند. همچنین ناسازگاری فنی میان قطعات جدید و سیستم‌های فعلی هواپیما یا نیاز به تنظیمات تکمیلی می‌تواند زمان آماده‌سازی را افزایش دهد. کمبود نیروی متخصص برای انجام تعمیرات سنگین و نگهداری دوره‌ای این قطعات نیز یک ریسک عملیاتی مهم است. علاوه بر این، بروز خرابی زودرس به دلیل فشار عملیاتی بالا یا تأخیر در تأمین قطعات یدکی می‌تواند باعث افزایش توقف‌های ناخواسته شود. برای کنترل این ریسک‌ها، اجرای نصب توسط تیم مجاز و تأییدشده بوئینگ، برنامه‌ریزی دقیق نگهداری، تهیه قطعات پشتیبان و آموزش مداوم تیم فنی ضروری است.

ریسک‌های مالی

ریسک‌های مالی این پروژه به دلیل وابستگی مستقیم به بازار ارز و هزینه‌های فنی نسبتاً بالا، اهمیت ویژه‌ای دارد. مهم‌ترین ریسک شامل نوسان شدید نرخ ارز است که می‌تواند هزینه خرید APU و لندینگ‌گیر را به‌طور قابل‌توجهی افزایش دهد و بودجه پیش‌بینی‌شده را تحت فشار قرار دهد. علاوه بر آن، افزایش

هزینه‌های حمل، ترخیص و بازرسی فنی می‌تواند هزینه نهایی پروژه را بالاتر از برآورد اولیه کند. از سوی دیگر، ممکن است بازگشت سرمایه با تأخیر مواجه شود؛ به‌عنوان مثال اگر حجم پروازها کاهش یابد یا هواپیما برای نصب و تست قطعات مدتی از سرویس خارج شود، درآمد عملیاتی در کوتاه‌مدت افت خواهد کرد. همچنین هزینه‌های نگهداری، کالیبراسیون و تهیه قطعات یدکی APU و لندینگ گیر می‌تواند در بلندمدت فشار مالی ایجاد کند. برای مدیریت این ریسک‌ها، لازم است شرکت اقداماتی مانند پیش‌خرید یا قفل کردن نرخ ارز، پیش‌بینی ذخیره مالی برای هزینه‌های جانبی و برنامه‌ریزی دقیق برای زمان‌بندی نصب و بهره‌برداری را در نظر بگیرد.

ریسک‌های مدیریتی

ریسک‌های مدیریتی این پروژه بیشتر به برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر فرآیند تأمین و نصب قطعات حساس هواپیما مربوط می‌شود. مهم‌ترین ریسک‌ها شامل ضعف در زمان‌بندی خرید، حمل و نصب قطعات است که می‌تواند باعث زمین‌گیر شدن طولانی‌مدت هواپیما شود. همچنین عدم هماهنگی کافی میان واحدهای فنی، مهندسی، لجستیک و مالی ممکن است روند تأمین یا نصب APU و لندینگ گیر را کند کرده و هزینه‌ها را افزایش دهد. وابستگی بیش‌ازحد به چند نیروی متخصص کلیدی نیز ریسک مهمی است؛ چرا که خروج یا عدم حضور این افراد می‌تواند پروژه را با تأخیر یا اختلال مواجه کند. علاوه بر این، نبود سیستم نظارت و ارزیابی عملکرد شفاف در فرآیند خرید، بازرسی فنی، نصب و تست قطعات می‌تواند باعث بروز خطاهای مدیریتی، افزایش هزینه‌ها و کاهش کیفیت اجرا شود. برای کنترل این ریسک‌ها، لازم است ساختار مدیریت پروژه روشن باشد، نقش‌ها و مسئولیت‌ها دقیق تعریف شود، جلسات هماهنگی مستمر برگزار گردد و شاخص‌های عملکرد (KPI) برای هر مرحله تدوین و پایش شود.

جمع‌بندی و ارائه پیشنهاد

در جمع‌بندی، پروژه «سرمایه در گردش خرید دستگاه APU و لندینگ گیر پروازی» برای ناوگان بوئینگ ۷۳۷ یک اقدام حیاتی و کاملاً استراتژیک است که به‌طور مستقیم بر ایمنی، قابلیت اطمینان و پایداری عملیات پرواز تأثیر می‌گذارد. خرید این دو قطعه علاوه بر کاهش خطر زمین‌گیر شدن هواپیما، موجب افزایش سرعت آماده‌سازی، کاهش وابستگی به تجهیزات زمینی، ارتقای کیفیت فرود و برخاست و کاهش هزینه‌های تعمیرات اساسی می‌شود. با وجود ریسک‌هایی در حوزه بازار، عملیات، مالی و مدیریتی، این چالش‌ها با برنامه‌ریزی دقیق ارزی، آموزش تیم فنی، نظارت مرحله‌ای و استفاده از تأمین‌کنندگان معتبر قابل مدیریت است. پیشنهاد می‌شود اجرای پروژه به‌صورت مرحله‌ای و با مدیریت پروژه رسمی انجام شود، زمان‌بندی نصب به‌گونه‌ای باشد که کمترین اختلال در برنامه پروازها ایجاد کند، و بخشی از بودجه به‌عنوان ذخیره برای هزینه‌های جانبی و ارزی در نظر گرفته شود. همچنین توصیه می‌شود فرآیند خرید و بازرسی فنی تحت نظارت کارشناسان مورد تأیید بوئینگ یا مراکز MRO معتبر انجام گیرد تا ریسک‌های فنی و عملیاتی به حداقل برسد. در نهایت، این طرح از نظر فنی، اقتصادی و ایمنی کاملاً قابل توصیه است و اجرای آن ارزش افزوده قابل توجهی برای ناوگان و عملیات هوایی تابان به همراه خواهد داشت.

۷-۳- نتیجه‌گیری 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 به‌تدریج کاهش یافته که نشانه‌ای مثبت از بهبود عملکرد عملیاتی است. اما در سوی دیگر، بدهی‌ها با سرعت بیشتری نسبت به دارایی‌ها رشد کرده‌اند؛ به‌طوری 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 ۲۳۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۰ به تنها ۵۶ میلیارد ریال در سال ۱۴۰۲ برسد. نسبت‌های سودآوری (ROA, ROE, ROS) نیز روند نزولی داشته و عملاً به سطح نزدیک به صفر رسیده‌اند که نشان‌دهنده ناکارآمدی در تبدیل فروش به سود پلدار 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

مالی



مدیریت شرکت بر کاهش هزینه‌های تولید، کنترل مطالبات، بهبود حاشه سود و بازسازی ساختار مالی متمرکز شود تا بتواند از رشد درآمدها به سودآوری پایدار برسد.

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

جمع بندی واحد تامین مالی
جمعی

