

لیزینگ هواپیما

محمدرضا فراهانی

مقدمه

لیزینگ به عنوان یکی از ابزارهای مالی و اعتباری در سراسر جهان از جایگاه خاصی برخوردار است و در تمامی ابعاد و عرصه‌های زندگی انسان از نیازهای ابتدایی زندگی در خانواده گرفته تا ارتقاء سطح تولید و همچنین اشتغال‌زایی، نقشی مفید و مؤثر دارد. علی‌رغم تنوع خدمات لیزینگ از ابتدای فعالیت آن در ایران تا کنون، این صنعت بدلیل چالش‌های پیش رو، نتوانسته توسعه یابد.

شرکت‌های هواپیمایی با توجه به قیمت بسیار بالای هواپیما و به‌منظور تأمین ناوگان هواپیمایی خود، نیاز فراوانی به منابع مالی جهت خرید هواپیما دارند. این نیاز برای شرکت‌های هواپیمایی ایرانی، بجهت تحریم‌هایی که متوجه این صنعت شده است، بسیار بیشتر است. امروزه این مسئله بسیاری از خطوط هوایی را بر آن داشته است، تا از لیزینگ به‌عنوان یکی روش‌های پیشرفته تأمین مالی، استفاده نمایند.

تأمین مالی هواپیما

هواپیماها گران قیمت هستند- قیمت یک بوئینگ ۷۳۷-۷۰۰، در سال ۲۰۰۸ در حدود ۵۸,۵ تا ۶۹,۵ میلیون دلار بود- و تنها تعداد کمی از شرکت‌های هواپیمایی قادر به پرداخت این مبلغ می‌باشند. معمولاً خطوط هوایی از حاشیه سود پایینی برخوردارند، و به همین جهت تعداد اندکی از شرکت‌های هواپیمایی می‌توانند از عهده پرداخت نقدی برای تمام ناوگان هوایی‌شان برآیند.

در بسیار موارد، تأمین مالی برای خرید هواپیما، مشابه وام مسکن یا خودرو است. ممکن است فرآیند تأمین یک هواپیما به شرح زیر باشد:

- ۱- وام‌گیرنده اطلاعات اولیه در مورد خود و هواپیمای مورد نیازش را به وام‌دهنده ارائه می‌کند.
- ۲- وام‌دهنده ارزیابی‌های لازم را برای تعیین ارزش هواپیما انجام می‌دهد.
- ۳- وام‌دهنده بر اساس شماره ثبت هواپیما، در خصوص مالکیت و یا رهن احتمالی هواپیما، بررسی‌های لازم را انجام می‌دهد.
- ۴- سپس اسناد زیر برای انجام معامله، ارائه می‌شود:
 - یک عقد رهنی (Security Agreement)، به طوری که مالکیت مجدد را برای وام‌دهنده، در صورت عدم بازپرداخت وام از سوی وام‌گیرنده، خواهد داشت.

- یک سفته، که از طریق آن مسئولیت وام‌گیرنده در قبال مالکیت هواپیما در موقع معوق شدن وام از وی سلب می‌شود.
- در صورتی که ارزش اعتباری (Credit Worthy) وام‌گیرنده کمتر از حد انتظار وام‌دهنده باشد، یک نفر ضامن یا ترکیبی از ضامنین شخص ثالث معرفی می‌شود.
- ۵- در نهایت، مبلغ وام مبادله و اسناد مالکیت منتقل می‌شود.

در تأمین مالی هواپیماهای تجاری، از روش‌های پیشرفته اجاره و وام استفاده می‌شود. سه مورد از بیشترین روش‌های تأمین مالی هواپیماهای تجاری عبارتند از: وام با وثیقه، لیزینگ مالی و لیزینگ عملیاتی. راه‌های دیگری نیز برای پرداخت بهای هواپیماها وجود دارد:

- ۱- پول نقد
- ۲- لیزینگ عملیاتی، و فروش و اجاره مجدد (Sale/Leaseback)
- ۳- وام‌های بانکی / اجاره‌های مالی
- ۴- اجاره‌های مالیاتی
- ۵- حمایت از تولیدکننده
- ۶- گواهی وثیقه تجهیزات پیشرفته^۱ (EETC)

وام مستقیم (Direct Lending)

همان‌طور که در بالا گفته شد، یک شرکت هواپیمایی برای خرید یک هواپیمای تجاری به سادگی می‌تواند وام با وثیقه یا بدون وثیقه بگیرد. در معاملات بزرگ، ممکن است سندیکایی از بانک‌ها به صورت جمعی، وام را به وام‌گیرنده پرداخت کند. از آنجایی که ممکن است هزینه یک هواپیمای تجاری به صدها میلیون دلار برسد، بیشتر پرداخت‌های وام مستقیم برای خرید هواپیما به همراه یک حق وثیقه (Security Interest) می‌باشد، به طوری که مالکیت مجدد هواپیما را در زمان عدم بازپرداخت ممکن می‌کند. به‌طور کلی تأمین منابع مالی مقرون به‌صرفه برای خرید هواپیما از محل منابع بدون وثیقه خصوصی برای وام‌گیرندگان بسیار دشوار است، مگر این‌که وام‌گیرنده ارزش اعتباری ویژه‌ای داشته باشد (به‌عنوان مثال یک شرکت با سرمایه خالص بالا و جریان نقدی ثابت).

از طریق مالکیت مستقیم هواپیما، خطوط هوایی می‌توانند هزینه‌های استهلاک را برای اهداف مالیاتی کاهش دهند، یا با گسترش هزینه‌های استهلاک، درآمد خالص خود را بهبود بخشند. به عنوان مثال، در سال ۱۹۹۲، لوفت‌هانزا در تنظیم حساب‌های خود استهلاک هواپیما را به جای ۱۰ سال، بیش از ۱۲ سال در نظر گرفت، و در نتیجه‌ی کاهش هزینه‌های

استهلاک، توانست افزایشی در حدود ۳۹۲ میلیون مارک را در سود خود گزارش کند. شرکت هواپیمایی ژاپن (JAL) در حرکتی مشابه در سال ۱۹۹۳، توانست سود شرکت را از این طریق ۲۹,۶ میلیون ین افزایش دهد. پیش از ظهور لیزینگ هواپیماهای تجاری در دهه ۱۹۸۰، خطوط هوایی متعلق به بخش خصوصی با توجه به نیاز بالای آنها به دریافت وام به منظور خرید تجهیزات جدید، به شدت در معرض نوسانات بازار بودند. این وضعیت، خطوط هواپیمایی را بر آن داشت تا برای کاستن از حساسیت نوسانات هزینه و درآمد، رو به قراردادهای لیزینگ آورند.

لیزینگ هواپیما

لیزینگ یا اجاره اعتباری هواپیما عبارتست از اینکه، مالک یا اجاره‌دهنده هواپیما، آن را به شرکت هواپیمایی دارنده AOC^۲ معتبر تحت شرایط و مدت معین اجاره دهد.

لیزینگ مالی (Finance leasing)

لیزینگ مالی، که به آن «لیزینگ سرمایه‌ای» نیز گفته می‌شود، قراردادی درازمدت می‌باشد که مستأجر به مرور مالکیت هواپیما را بدست می‌آورد. لیزینگ مالی شامل تعدادی معامله پیچیده می‌باشد که در آن موجر هواپیما را از طریق ترکیبی از بدهی و منابع مالی سرمایه‌گذاری شده خریداری کرده و سپس به مستأجر اجاره می‌دهد. در پایان مدت اجاره، مستأجر هواپیما را خریداری کرده و یا به طور خودکار مالکیت آن را در اختیار می‌گیرد.

اشکال مختلف لیزینگ مالی هواپیما عبارتند از:

- گواهی وثیقه تجهیزات^۳ (ETC)

بیشتر در آمریکای شمالی استفاده می‌شود. یک امین سرمایه‌گذاری پس از خرید هواپیما، آن را به مستأجر اجاره می‌دهد.

- اجاره عملیاتی قابل توسعه^۴ (EOL)

اگرچه EOL شبیه اجاره مالی است، اما به طور کلی مستأجر این امکان را دارد که اجاره را در مقاطع مشخص شده (به عنوان مثال هر سه سال یکبار) پایان دهد. بنابراین، می‌تواند از لحاظ مفهومی به عنوان اجاره عملیاتی در نظر گرفته شود.

- اجاره اهرمی ایالات متحده^۵

این اجاره از سوی خطوط هوایی که هواپیما را از ایالات متحده وارد می‌کنند، استفاده می‌شود. در این مدل اجاره، یک شرکت فروش خارجی^۶ (FSC) هواپیما را خریداری کرده و اجاره می‌دهد، و اگر حداقل ۵۰٪ هواپیما در آمریکا ساخته شده باشد و یا حداقل ۵۰٪ مایل پروازی آن، در خارج از ایالات متحده باشد، از معافیت مالیاتی برخوردار است. با توجه به زیاد بودن مستندات مورد نیاز، این نوع اجاره تنها برای هواپیماهای بسیار گران قیمتی که به‌طور کامل از ایالات متحده خارج می‌شود، استفاده می‌شود، مانند بوئینگ‌های ۷۴۷ که برای مسیرهای داخلی ژاپن خریداری شد.

– اجاره اهرمی ژاپنی^۷ (JLL)

برای اجاره اهرمی ژاپنی یک هواپیما، نیاز به تأسیس یک شرکت تک منظوره^۸ (SPC) است، که بایستی حداقل ۲۰٪ از سهام شرکت در اختیار اتباع ژاپنی باشد. هواپیماهای پهن‌پیکر (Widebody) برای ۱۲ سال و هواپیماهای باریک‌پیکر (Narrowbody) برای ۱۰ سال اجاره داده می‌شوند. تحت JLL سرمایه‌گذاران ژاپنی از مالیات بر سرمایه‌گذاری معاف هستند.

– اجاره اهرمی هنگ کنگ^۹

در هنگ کنگ، که در آن مالیات بر درآمد در مقایسه با کشورهای دیگر پایین است، اجاره اهرمی به مستأجرین محلی رایج است. در این‌گونه معاملات، یک موجر ثبت شده محلی برای دریافت هواپیما از طریق ترکیبی از بدهی بدون تعهد (non-recourse debt)، بدهی تعهدآور (recourse debt) و سرمایه (به ترتیب با نسبت‌های ۴۹، ۱۶ و ۳۵) عمل می‌کند.

لیزینگ عملیاتی (Operating Leasing)

هواپیماهای تجاری اغلب از طریق شرکت‌های فروش و لیزینگ هواپیماهای تجاری^{۱۰} (CASL)، که دو تا از بزرگترین آنها عبارتند از مؤسسه بین‌المللی مالی لیزینگ^{۱۱} (ILFC) و خدمات هواپیمایی بازرگانی جنرال الکتریک^{۱۲} (GECAS)، اجاره داده می‌شوند.

لیزینگ عملیاتی معمولاً کوتاه‌مدت (کمتر از ۱۰ سال) است. لیزینگ عملیاتی کوتاه‌مدت، هواپیما را در مقابل از رده خارج شدن، بخصوص در بسیاری از کشورهای در حال تغییر که به دلیل سر و صدا و قوانین محیط زیست هواپیما را از رده خارج می‌کنند، محافظت می‌کند. در برخی از کشورها که شرکت‌های هواپیمایی آن از ارزش اعتباری کمتری برخوردارند (به عنوان مثال اتحاد جماهیر شوروی سابق)، لیزینگ عملیاتی تنها راه ممکن برای تأمین هواپیمای مورد نیاز خطوط هوایی می‌باشد.

علاوه بر این، لیزینگ عملیاتی شرایط منعطفی را فراهم می‌کند تا خطوط هوایی اندازه و ترکیب ناوگان هواپیمایی خود را به‌جهت انطباق با افزایش و کاهش تقاضا، مدیریت کنند.

یکی از موارد خاص اجاره عملیاتی، اجاره مجدد (Leaseback) است، که در آن خطوط هوایی، هواپیمای خود را برای تأمین پول نقد به فروش می‌رساند و سپس همان هواپیما را از خریدار و برای یک دوره بازپرداخت، اجاره مجدد می‌کند. انواع لیزینگ اعتباری هواپیما در ذیل آمده است:

– اجاره ACMI (هواپیما، خدمه، تعمیر و نگهداری و بیمه)

در اجاره ACMI^{۱۳} که یکی از رایج‌ترین شیوه‌های اجاره هواپیما است، هواپیما همراه با کلیه خدمات پس از فروش و همچنین خدمه پروازی^{۱۴} و زمینی تأمین می‌شود. به‌عبارتی، مالک علاوه بر تأمین هواپیما، مسئولیت تأمین خدمه پرواز، تعمیر و نگهداری کلی هواپیما و بیمه هواپیما که معمولاً شامل بدنه و مسئولیت شخص ثالث است، را دارد. در این اجاره، مستأجر مسئولیت تأمین هزینه‌های دیگر از جمله مواد سوختی، بیمه مسافری و سرنشینان هواپیما، بار و پست، هزینه کل بار مسافری، بار و مراسلات مربوط به مسافری، هزینه جواز پرواز، کیت‌رینگ، جواز نشست هواپیما در فرودگاه‌ها، اسکان خدمه هواپیما و غیره را عهده‌دار می‌باشد.

– ویت لیز (wet Lease)

در این روش اجاره هواپیما، مالک یا موجر علاوه بر تأمین و واگذاری هواپیما به مستأجر، خدمه پروازی (فقط گروه پروازی داخل کابین خلبان) را نیز تأمین و اجاره می‌دهد. در این روش اجاره، مابقی هزینه‌ها همچون بیمه هواپیما، تعمیر و نگهداری هواپیما و سایر خدمات فنی به‌عهده مستأجر است.

– درای لیز (Dry Lease)

در این روش اجاره مالک یا موجر، فقط هواپیما را بدون تأمین خدمه پروازی، پشتیبانی فنی، بیمه و غیره طبق یک قرارداد رسمی برای مدت معینی در اختیار مستأجر قرار می‌دهد. معمولاً این نوع قراردادها برای هواپیماهایی استفاده می‌شود که انواع آن در کشور مورد نظر وجود داشته باشند. مثل اجاره هواپیماهای توپولوف ۱۵۴ توسط شرکت ایران ایرتور.

نوع دیگر این قرارداد، اجاره به‌شرط تملیک است. دقیقاً شبیه کاری که برای خودرو می‌شود. یعنی یک شرکت لیزینگ تعدادی هواپیما را به شرکت سازنده سفارش داده و سپس آن‌ها را به مستأجر اجاره می‌دهد. این قرارداد بعد از مدت معینی به پایان می‌رسد و بسته به نوع قرارداد (لیزینگ عملیاتی یا لیزینگ مالی)، هواپیما در مالکیت

مستأجر قرار گرفته و یا به مالک برگردانده می‌شود. در ایران شرکت‌های هواپیمایی نظیر آسمان، از این روش استفاده می‌کنند.

– دمپ لیز (Damp Lease)

مشابه اجاره ACMI و وت لیز، و به مفهوم بدون خدمه پروازی می‌باشد (در برخی کشورها به‌عنوان اجاره بدون سوخت نامیده می‌شود). در این روش اجاره‌ی هواپیما، مستأجر خود خدمه پروازی را تأمین خواهد کرد. تنها در موردی که خدمه پروازی آموزش روش‌های ایمنی و اضطرار SEP^{۱۵} را برای آشنایی با تفاوت هواپیماها توسط موجر (مالک) دیده باشد، می‌تواند انجام شود. امروزه معمولاً این روش اجاره کاربردی نداشته و اجاره ACMI آن را پوشش می‌دهد.

اجاره هواپیماهای استیجاری (Sub Lease)

برای این کار یک شرکت لیزینگ در کشور دیگری تأسیس و سپس هواپیمای مورد نظر از سازنده هواپیما خریداری می‌شود. پس از چک سنگین هواپیما، مالک (شرکت لیزینگ) هواپیما را به‌صورت اجاره به‌شرط تملیک در اختیار یک شرکت هواپیمایی ثالث که معمولاً متعلق به شرکت هواپیمایی اصلی است، قرار می‌دهد و این شرکت هواپیمایی ثالث نیز هواپیما را به‌صورت درای لیز به شرکت هواپیمایی اصلی واگذار می‌کند. این همان روشی است که یکی از شرکت‌های هواپیمایی معتبر داخلی برای مقابله با تحریم‌های غرب به اجرا در آورد.

نحوه تضمین و گارانتی قرارداد

بعد از انتخاب شیوه عقد قرارداد، برای اجرایی‌شدن آن نیازمند تضمین‌هایی از سوی مستأجر است. موجر (شرکت‌های اجاره‌دهنده) معمولاً یک "حداقل زمانی برای ساعت پرواز" در نظر می‌گیرند. مثلاً شرط می‌کند که بایستی حداقل ۱۵۰ ساعت پرواز داشته باشد، به عبارتی چه هواپیما پرواز کند یا به‌دلایلی زمین‌گیر باشد، باید هزینه ۱۵۰ ساعت پرواز را پرداخت کند. اگر هواپیما پرواز بالاتری داشت، طبق تعرفه توافق‌شده محاسبه می‌شود. این قدم اول است. مرحله دوم، باید طبق قرارداد یک پول توجیبی هم به خدمه پروازی پرداخت شود. این مبلغ برای هر یک از افراد نسبت به رتبه شغلی‌شان متغیر است. مثلاً خلبان کمی بیشتر از کمک خلبان دریافت می‌کند. مرحله سوم، مستأجر باید سپرده دو ماه از قرارداد یکساله را نقدی پرداخت کند. به‌عنوان مثال اگر حداقل ۱۵۰ ساعت در ماه در نظر گرفته شده است، باید هزینه ۳۰۰ ساعت را پیشاپیش به موجر پرداخت کند.

بعد از انجام تمام این مراحل، پرواز هواپیما به سمت مقصد (کشور اجاره‌کننده) مشروط به تأیید کارشناسان استاندارد سازمان هواپیمایی کشور مربوطه است. برای اجاره، اجاره بشرط تملیک و یا خرید هواپیما در ایران مستلزم رعایت شرایط و ضوابطی است که در دستورالعمل مربوطه آمده است.

تاریخچه سازمان هواپیمایی کشوری

در اواخر جنگ جهانی اول و در یکی از روزهای سال ۱۲۹۶ شمسی، اهالی تهران برای اولین بار هواپیمایی را مشاهده نمودند که در ارتفاع پایین بر فراز تهران پرواز می‌کرد و چون در آن موقع فرودگاهی در تهران وجود نداشت، خلبان در محل وزارت امور خارجه و شهرداری فعلی به زمین نشست. این هواپیما ساخت روسیه بود که آن را به صورت صندوقی از قطعات از راه بندر انزلی با اتومبیل به تهران حمل و پس از سوار کردن قطعات توسط خلبان روسی به پرواز درآمد.

پیشرفت سریع کشورهای توسعه‌یافته در زمینه صنعت، فناوری و بازرگانی، مسئولین امر را متوجه صنعت نوپا و پرشتاب هواپیمایی نمود. به دنبال تمایل کشورها نسبت به استفاده از این فناوری، در بهمن ماه سال ۱۳۰۴ ایران به موجب قانونی، حق انحصاری هواپیمایی در ایران را به شرکت هواپیمایی آلمانی به نام یونکرس، واگذار نمود.

شرکت مزبور در سال ۱۳۰۵ شعبه خود را در ایران افتتاح و با وارد کردن چند فروند هواپیمای یونکرس، خطوط هوایی به شهرهای مشهد، شیراز، بندرانزلی و بوشهر دایر و حمل و نقل پست و مسافر از راه هوا را به عهده گرفت.

در سال ۱۳۱۷ باشگاه خلبانی با ۲۰ فروند هواپیما تأسیس شد و در مرداد ماه ۱۳۲۵ دولت اقدام به تشکیل اداره‌ای تحت عنوان اداره کل هواپیمایی کشوری نمود.

فعالیت اداره مذکور از یک اتاق واقع در ساختمان شمس‌العماره، با یک رییس و یک کارمند آغاز شد و یک سال بعد محل آن به فرودگاه مهرآباد انتقال یافت. حدود سه سال بعد یعنی در تاریخ ۲۸ تیر ماه ۱۳۲۸، قانون هواپیمایی کشوری به تصویب مجلس وقت رسید و اداره کل هواپیمایی کشوری زیر نظر وزارت راه قرار گرفت. در سال ۱۳۵۳ اداره مذکور تحت عنوان سازمان هواپیمایی کشوری زیر پوشش وزارت جنگ قرار گرفت، تا این که با به ثمر رسیدن انقلاب اسلامی در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۶ با تصویب شورای انقلاب، سازمان از پیکره وزارت جنگ جدا و به وزارت راه و ترابری ملحق گردید.

وضعیت صنعت هوایی کشور

براساس تحریم‌های غرب که طراح آن سناتور ایتالیایی‌الاصل کنگره آمریکا جوزف داماتو بوده و به قانون «داماتو» معروف است، فروش هواپیماهایی که بیش از ۱۰٪ قطعات آن ساخت آمریکا باشد، به ایران ممنوع است.

با این حال، این قانون هیچ اشاره‌ای به محرومیت ایران در زمینه اجاره هواپیما، اعم از اینکه هواپیما ساخت کشورهای غربی یا شرقی باشد و یا مدل و سال ساخت آن چه باشد، نکرده است. از این رو خطوط هواپیمایی ایرانی به راحتی می‌توانند برای مدیریت ناوگان هوایی خود (تأمین هواپیماهای با عمر کم و مطمئن) اقدام به اجاره هر نوع هواپیما کنند، تا جایی که می‌توانند حتی هواپیمای نو خریداری شده توسط سایر خطوط هواپیمایی دنیا را اجاره کنند، که به طور طبیعی قطعات، خدمات فنی و سرویس‌های دوره‌ای و چک‌های کامل آنها نیز توسط کشور مالک هواپیما به ایران عرضه خواهد شد.

به‌عنوان مثال، هم‌اکنون تعدادی از مدل‌های جدیدی از هواپیماهای بوئینگ ام.دی (ساخت کارخانه آمریکایی مک دانل داگلاس) در اجاره خطوط هوایی ایران همچون کیش ایر و ایران ایرتور است. همچنین کارخانه‌های تولید هواپیما نظیر ایرباس و بوئینگ نیز می‌توانند با بهره‌گیری از روش‌های اجاره، تحریم‌های غرب را دور زده و خدمات خود را از طریق واسطه و بدون هرگونه مشکلی به ایران عرضه کنند.

در حال حاضر خطوط هواپیمایی داخلی و فعال کشور به قرار زیرند:

Chabahar Air	چابهار	-	Aria Air	آریا	-
Saha Airlines	سها	-	Aseman Airlines	آسمان	-
Qeshm Air	فارس قشم	-	Eram Air	ارم	-
Caspian Airlines	کاسپین	-	Iran Air	ایران ایر	-
Kish Air	کیش ایر	-	Iran Air Tour	ایران ایر تور	-
Mahan Air	ماهان	-	Taban Air	تابان	-
Naft Air Lines	نفت ایران	-	Zagros Airlines	زاگرس	-

جدول ۱، متوسط عمر هواپیماهای غیر نظامی موجود در خطوط هوایی ایران اعم از ملکی یا اجاره‌ای را با ۱۷۰ فروند، در حدود ۲۱،۹ سال نشان می‌دهد، که با مقایسه آن با متوسط عمر هواپیماها در برخی از خطوط هواپیمایی بین‌المللی (جدول ۲) نظیر هواپیمایی امارات (۶،۶ سال)، لوفت‌هانزا (۱۳،۲ سال)، هواپیمایی قطر (۵،۲ سال)، بریتیش ایرویز (۱۲،۲ سال) و ترکیش ایرویز (۶،۵ سال) می‌توان پی به مسن بودن هواپیماهای ایرانی برد.

جدول ۱- متوسط عمر هواپیماهای خطوط هوایی ایران

منبع: www.airfleets.net

Airline	Aircraft	Number	Age (years)
Aria Air	Fokker 50	1	19.4
Aseman Airlines	ATR 42/72	6	15.1
Aseman Airlines	Fokker 70/100	20	18.3
Caspian Airlines	McDonnell Douglas MD-80/90	1	20.5
Iran Air	Airbus A300	26	25.6

Airline	Aircraft	Number	Age (years)
Iran Air	Airbus A310	3	22.5
Iran Air	Airbus A320	6	16.1
Iran Air	Boeing 747	9	32.1
Iran Air	Fokker 70/100	17	18.5
Iran Air Tour	Airbus A300	2	26.7
Iran Air Tour	McDonnell Douglas MD-80/90	4	20.4
Kish Air	Fokker 50	6	19.1
Kish Air	McDonnell Douglas MD-80/90	4	21.9
Mahan Air	Airbus A300	36	24.2
Mahan Air	Airbus A310	8	20.6
Mahan Air	Airbus A320	1	12.8
Mahan Air	BAe 146 / Avro RJ	2	18.5
Mahan Air	Boeing 747	3	22.8
Naft Air Lines	Fokker 50	2	18.9
Naft Air Lines	Fokker 70/100	4	16.5
Saha Airlines	Airbus A300	4	15.9
Saha Airlines	Boeing 747	2	33.3
Taban Air	BAe 146 / Avro RJ	2	22.4
Zagros Airlines	McDonnell Douglas MD-80/90	1	23.6
Total		170	21.9

جدول ۲- متوسط عمر هواپیما در برخی خطوط هوایی بین‌المللی

منبع: www.airfleets.net

Airline	Aircraft	Number	Age (years)
British Airways	Airbus A318	2	1.7
British Airways	Airbus A319	33	10.5
British Airways	Airbus A320	40	6.2
British Airways	Airbus A321	11	5.4
British Airways	Boeing 737	19	18.6
British Airways	Boeing 747	51	16.2
British Airways	Boeing 767	21	18.1
British Airways	Boeing 777	49	10.8
TOTAL : British Airways		226	12.2
Emirates	Airbus A330	27	10.1
Emirates	Airbus A340	18	10.1
Emirates	Airbus A380	15	2.4
Emirates	Boeing 747	5	8
Emirates	Boeing 777	86	5.4
TOTAL : Emirates		151	6.6

Airline	Aircraft	Number	Age (years)
Lufthansa	Airbus A319	22	10.9
Lufthansa	Airbus A320	46	15.6
Lufthansa	Airbus A321	49	8.6
Lufthansa	Airbus A330	15	5.4
Lufthansa	Airbus A340	50	9.3
Lufthansa	Airbus A380	6	1
Lufthansa	Boeing 737	63	20.3
Lufthansa	Boeing 747	30	17.1
Lufthansa	McDonnell Douglas MD-11	18	13.1
TOTAL : Lufthansa		299	13.2
Qatar Airways	Airbus A300	6	20.7
Qatar Airways	Airbus A319	2	7.7
Qatar Airways	Airbus A320	18	5.1
Qatar Airways	Airbus A321	12	3.6
Qatar Airways	Airbus A330	29	5.8
Qatar Airways	Airbus A340	4	4.7
Qatar Airways	Boeing 777	25	1.5
TOTAL : Qatar Airways		96	5.2
THY Turkish Airlines	Airbus A319	6	3.5
THY Turkish Airlines	Airbus A320	26	4
THY Turkish Airlines	Airbus A321	24	4.4
THY Turkish Airlines	Airbus A330	14	3.3
THY Turkish Airlines	Airbus A340	9	14.5
THY Turkish Airlines	Boeing 737	2	19.3
THY Turkish Airlines	Boeing 737 Next Gen	63	8.8
THY Turkish Airlines	Boeing 777	13	1.4
TOTAL : THY Turkish Airlines		157	6.5

در میان هواپیماهای فعال در خطوط هوایی ایران، بالاترین سن را بوئینگ ۷۴۷ (هواپیمایی ساها) و پایین‌ترین سن را ایرباس A320 (هواپیمایی ماهان) در اختیار دارد. سقوط تعدادی از هواپیمای روسی توپولوف در چند سال اخیر، که بدلائل مختلف (یکی از آنها فرسودگی و از رده خارج بودن هواپیما) رخ داد، سبب شد تا مسئولین امر دستور به خروج این هواپیمای روسی از خطوط هوایی کشور دهند.

همان‌گونه که پیشتر نیز بدان اشاره شد، خطوط هواپیمایی بدلیل قیمت بالای هواپیما و برای مدیریت ناوگان هوایی خود از روش‌های مختلفی برای تأمین مالی هواپیما استفاده می‌کنند، که استفاده از لیزینگ هواپیما، روشی منعطف در مقایسه با سایر روش‌های تأمین مالی هواپیما می‌باشد.

در این شرایط و با توجه به اینکه صنعت لیزینگ در ایران از سابقه‌ای بیش از ۳ دهه برخوردار است، این سؤالات مطرح است که چرا خطوط هوایی ایران از امکانات لیزینگ در جهت کاستن عمر هواپیماهای خود و تجهیز ناوگان هوایی به هواپیماهای مدرن و مطمئن ساخت کارخانجات معتبر، استفاده لازم و کافی را نمی‌برد؟ و چرا شرکت‌های لیزینگ تمایل کمتری به فعالیت در این زمینه دارند؟

شاید یکی از دلایل روی آوردن خطوط هوایی ایران به اجاره هواپیماهای فرسوده، مسائل مالی آن باشد، بدین معنی که چون قیمت بلیت هواپیما در ایران پایین و از سوی دولت کنترل می‌شود، ارائه خدمات مناسب و تأمین هزینه‌های آن از سوی مسافر امکان‌پذیر نیست. از سوی دیگر، برخی کارشناسان صنعت هوایی ایران بر این اعتقادند که دلیل به‌کارگیری هواپیماهای فرسوده شرقی در ناوگان ایران یک مثلث سیاسی، مدیریتی و اقتصادی است.

از نظر سیاسی، ایران با روسیه روابط نزدیک‌تری نسبت به غرب دارد، از نظر مدیریتی، هماهنگی و اراده لازم برای در نظر گرفتن نقاط فنی وجود ندارد و از نظر اقتصادی نیز قیمت بلیت و کنترل آن از سوی دولت، سرمایه‌گذاری برای اجاره هواپیماهای خوب و نو را غیراقتصادی کرده است.

دستورالعمل اجاره و اجاره بشرط تملیک و یا خرید هواپیما

سازمان هواپیمایی کشوری، نحوه خرید، اجاره و اجاره به‌شرط تملیک هواپیما را توسط خطوط هوایی مطابق دستورالعمل زیر تعیین کرده است:

- شرکت‌های هواپیمایی از شروع فعالیت کاری تا حداکثر ۱۸ ماه می‌توانند مبادرت به اجاره هواپیما اعم از DRY LEASE و WET LEASE بنمایند.
- پس از اتمام فعالیت کاری ۱۸ ماه ضروری است حداقل یک‌سوم (۱/۳) از کل هواپیماهای اجاره‌ای به‌صورت اجاره به شرط تملیک یا خرید قطعی باشند.
- پس از اتمام ۳۶ ماه فعالیت کاری شرکت بایستی حداقل یک‌دوم (۱/۲) کل هواپیماهای شرکت به‌صورت اجاره به‌شرط تملیک یا خرید قطعی باشند.
- پس از اتمام ۴۸ ماه فعالیت کاری شرکت بایستی حداقل دو سوم (۲/۳) کل هواپیماهای موجود شرکت به‌صورت اجاره به‌شرط تملیک یا خرید قطعی باشند.
- تبصره: در سنواتی که حداقل تعداد هواپیماهای اجاره به‌شرط تملیک و یا خرید قطعی به صورت مضرری از اعداد صحیح نباشد در این صورت حد پایین اعداد منظور می‌گردد.
- مدارک و اسناد مورد نیاز جهت اجاره صرف هواپیما و مواردی که باید در این نوع اجاره رعایت گردد:
 - اطلاعات مرتبط با خصوصیات فنی و عملیاتی هواپیمای مورد نظر بایستی به سازمان هواپیمایی کشوری (استاندارد پرواز) ارائه شده تا پس از بررسی و ارزیابی توان عملکرد هواپیما با توجه به شرایط اقلیمی و آب و هوایی کشور و انجام آزمایشات پروازی لازم اعلام نظریه گردد.

- موجر بایستی دارای AOC. معتبر بوده و نسخه‌ای از آن را به سازمان هواپیمایی کشوری (استاندارد پرواز) ارائه نماید.
 - موجر بایستی دارای گواهینامه تعمیراتی معتبر بوده و نسخه‌ای از آن را ارائه نماید.
 - ارائه یک نسخه از MS هواپیما به زبان انگلیسی ضروری است.
 - ارائه ابطال ثبت خارجی هواپیما لازم می‌باشد.
- پیش‌نویس قرارداد فی مابین موجر و مستأجر بایستی به استاندارد پرواز ارائه شده تا مراتب از جهات فنی و عملیاتی مورد بررسی و تأیید قرار گرفته و به شرکت مربوطه ابلاغ گردد. ضمن اینکه به هنگام تحویل و تحول هواپیما ارائه یک نسخه از قرارداد منعقد نهایی به اضافه ترجمه رسمی آن به استاندارد پرواز الزامی است.
- اسناد فنی و تعمیراتی و پروازی هواپیما به هنگام تحویل بایستی مورد بررسی و بازرسی کارشناسان استاندارد پرواز قرار گرفته، ضمن بازرسی لازم از هواپیما و در صورت تأیید هواپیما مدارک فوق‌الذکر تحویل گرفته شود.
- رعایت کلیه مواردی که سازمان هواپیمایی کشوری (استاندارد پرواز) بر اساس ضوابط و مقررات ذی‌ربط در رابطه با اجاره و اجاره به شرط تملیک و خرید لازم دانسته ضروری می‌باشد.

نتیجه‌گیری

بی‌شک روش‌های مختلف لیزینگ را می‌توان از کارآمدترین، سهل‌ترین و سریع‌ترین روش‌های تأمین منابع دانست، تا جایی که در جوامع پیشرفته سهم بسزایی در رشد اقتصادی دارد. خطوط هواپیمایی بدلیل محدودیت‌هایی که با آن مواجه هستند (قیمت بالای هواپیما، تحریم‌های غرب علیه ایران و ...)، برای مدیریت ناوگان خود بعضاً توانایی خرید مستقیم هواپیما را ندارند، و با توجه به مشکلاتی که سایر روش‌های تأمین منابع در مقایسه با لیزینگ دارد، گرایش به روش‌های مختلف اجاره هواپیما مقرون به صرفه است. براساس قانون داماتو، فروش هواپیماهایی که بیش از ۱۰٪ قطعات آن ساخت آمریکا باشد، به ایران ممنوع است، اما به آن معنی نیست که شرکت‌های هواپیمایی ایران نتوانند هواپیما اجاره کنند. با بررسی فعالیت‌های اندکی که از سوی برخی شرکت‌های هوایی ایرانی برای اجاره هواپیما انجام شده، وجود مشکلات سیاسی، مدیریتی و اقتصادی در این زمینه مشخص می‌شود، که امید آن می‌رود با توجه به پتانسیل صنعت لیزینگ کشور و نیاز روزافزون صنعت هوایی، و به مدد پشتکار و خلاقیت فعالان و دست‌اندرکاران، راه‌ها هموار شود.

منابع:

1. www.oldpilot.blogfa.com
2. www.oldpilot.ir
3. www.cao.ir
4. www.en.wikipedia.org
5. www.globalplanesearch.com

6. www.airfleets.net
 7. Greg Reigel, *The Basics of Aircraft Finance*, 2006.
 8. Peter S. Morrell, *Airline Finance*, 1997.
-

- 1 - Enhanced Equipment Trust Certificate
- 2 - Air Operator Certificate (AOC)
- 3 - Equipment Trust Certificate
- 4 - Extendible Operating Lease
- 5 - US Leveraged Lease
- 6 - Foreign Sales Corporation
- 7 - Japanese Leveraged Lease
- 8 - Special Purpose Company
- 9 - Hong Kong Leveraged Lease
- 10 - Commercial Aircraft Sale and Leasing
- 11 - International Lease Finance Corporation
- 12 - GE Commercial Aviation Services
- 13 - Aircraft, Crew, Maintenance & Insurance (ACMI)
- 14 - Flight Crew
- 15 - Safety and Emergency Procedures