

## باسمه تعالی

### پیوست نامه شبکه تحلیلگران اقتصاد مقاومتی

#### ۵ ابهام در خصوص قرارداد خرید هواپیما از ایرباس و بوئینگ

در ادامه ۵ ابهام در خصوص قرارداد خرید هواپیما از ایرباس و بوئینگ مطرح می شود:

#### ۱. آیا خرید هواپیما اولویت حوزه حمل و نقل کشور است و از توجیه اقتصادی مشخص برخوردار است؟

اولین سؤالی که درخصوص این خریدهای عمده مطرح است، ضرورت و اولویت آن است. هرچند در ضرورت نوسازی ناوگان هوایی کشور شکی نیست، لازم است در این زمینه اولویت‌ها در نظر گرفته شود. طبق گفته مقامات وزارت راه این خریدها در تقابل با اقدامات دیگر این وزارتخانه همچون توسعه زیرساخت‌های ریلی و رونق بخش مسکن نیست. اما اولاً تمرکز امکانات و زمان مسئولین این وزارتخانه بر روی مسئله خرید هواپیما نباید آن‌ها را از رسیدگی به دیگر اقدامات اساسی که در سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی بر عهده این وزارتخانه قرار دارد، باز دارد؛ دوماً لازم است افکار عمومی به نحوی شایسته درخصوص مسائل فنی، حقوقی و اقتصادی این قرارداد توجیه شوند.

به عنوان مثال مسئولین وزارت راه و حتی رئیس جمهور محترم، برای نشان دادن ضرورت خرید این هواپیماهای نو بر آمار سفرهای خارجی ایرانیان با هواپیماهای خارجی تأکید دارند. اما هنوز در این زمینه آمار متقن و قابل اعتنایی منتشر نشده است و به طور دقیق معلوم نیست هرساله چه میزان ارز از این محل به ایرلاین‌های خارجی پرداخت میشود. از طرف دیگر تاکنون به طور رسمی یک توجیه فنی با جزئیات کافی و یا یک پیش بینی مستند از جریان درآمد و هزینه‌های این هواپیماها ارائه نشده که به طور مستدل بتوان اثبات کرد این قراردادها توجیه اقتصادی دارند.

چنانچه فعالین عرصه سرمایه‌گذاری اشراف دارند، محاسبه‌ی دقیق سود و زیان، ارزش فعلی سرمایه‌گذاری، زمان بازده سرمایه و دیگر مسائلی از این دست پیش شرط هرگونه سرمایه‌گذاری آن هم در این مقیاس است. بنابراین اولین و مهمترین ابهامی

که لازم است درخصوص قراردادهای خرید هواپیما از شرکتهای ایرباس و بوئینگ برطرف گردد، اولویت این طرح و توجیه فنی و اقتصادی آن است.

## ۲. جزئیات تأمین مالی هواپیماهای خریداری شده چگونه است؟

مسئله مهم بعدی شفاف سازی درخصوص جزئیات مالی قراردادهای خرید هواپیماست. گرچه طبق گفته رئیس جمهور، قرار نیست هزینه خرید این هواپیماها از منابع عمومی پرداخت شود و حتی منابع بلوکه شده ایران نیز در این قراردادها مورد استفاده قرار نمی گیرند، اما با اینحال در مورد مسائل مالی این قراردادها آنطور که باید شفاف سازی نشده است.

طبق گفته آقای فخریه کاشان، قائم مقام جناب عالی در امور بین الملل، جمعاً یک میلیارد دلار برای پیش پرداخت هما در قرارداد پرداخت بوئینگها و ایرباسها در نظر گرفته شده است که این رقم در چهار قسط حدوداً ۲۵۰ میلیون دلاری به شرکتهای هواپیما ساز تحویل داده می شود.

اما نحوه تأمین پیش قسط اولیه و همچنین اقساط بعدی جای تأمل دارد. طبق گفته مسئولین وزارت راه ۵۰۰ میلیون دلار از پیش پرداختهای ابتدایی با استفاده از منابعی پرداخت خواهد شد که ایران ایر از طریق دریافت تسهیلات خارجی به قرارداد وارد کرده است. ۵۰ درصد باقیمانده نیز از طریق کمکهای غیرمستقیم دولت اجرا می شود که حدود ۳۳۰ میلیون دلار آن آورده صندوق توسعه ملی است و حدود ۱۲۰ میلیون دلار نیز از طریق انتشار اوراق صکوک تأمین خواهد شد.

بنابراین روش تأمین یک میلیارد دلار اولیه عبارت خواهد بود از وام خارجی، منابع صندوق توسعه ملی و انتشار اوراق صکوک (وام داخلی). در نتیجه به استثناء بخشی از منابع که از صندوق توسعه ملی پرداخت می شود، تمامی هزینههای این قراردادها با وام گرفتن تأمین می گردد.

در این خصوص ابتدا لازم است توجه شود که در برداشت از صندوق توسعه ملی برای این قراردادها، ابهاماتی وجود دارد؛ زیرا طبق اساسنامه این صندوق، منابع آن مجوز لازم برای ارائه شدن به شرکتهای دولتی را ندارند و ایران ایر نیز به عنوان یک نهاد دولتی نمی تواند به طور مستقیم از این تسهیلات بهره بگیرد. همچنین برداشت از صندوق توسعه به منزله پرداخت

هزینه‌ی خرید هواپیما از منابع عمومی است که با صحبت رئیس جمهور محترم و جنابعالی مبنی بر عدم استفاده از منابع عمومی، در تضاد است.

همچنین این سؤال نیز مطرح است که شرکتی که در تأمین پیش پرداخت اولیه خرید هواپیما هیچ آورده‌ای ندارد و تقریباً تمامی پیش پرداخت را از طریق کمک و وام داخلی (انتشار اوراق صکوک) و خارجی پرداخت مینماید، چطور در آینده خواهد توانست در کنار پرداخت اقساط آتی قراردادهای اقساط وام‌های گرفته شده برای پیش پرداخت را نیز بازپرداخت نماید؟ و چه تضمینی وجود دارد که در زمان سررسید این وام‌ها دوباره از صندوق توسعه ملی، دیگر منابع عمومی و یا منابع ارزی بلوکه شده ایران برای پرداخت دیون این شرکت دولتی استفاده نشود؟

به طور خلاصه در شرایطی که کشور با محدودیت منابع ارزی مواجه است، لازم است درخصوص کمک‌های دولتی و صندوق توسعه، عرضه ۱۲۰ میلیون دلار صکوک و تأمین ۵۰۰ میلیون دلار فاینانس خارجی و شرایط بازپرداخت آن‌ها و همچنین درخصوص شرایط تأمین مالی پرداخت‌های آتی موجود در قراردادهای توضیحات بیشتری ارائه گردد.

### ۳. چه تدابیری برای پوشش ریسک‌های احتمالی ناشی از بازگشت تحریم‌ها اندیشیده شده است؟

درحال حاضر با وجود اجرایی شدن برجام، ایران در نقل و انتقال پول با مشکلاتی مواجه است که ممکن است در این قرارداد نیز برای کشور مشکل ایجاد کند. بنابراین با توجه به مبتنی بودن قرارداد بر اجاره به شرط تملیک و این واقعیت که تا پرداخت آخرین قسط، ایران مالک هواپیما نیست، لازم است درخصوص ریسک‌های احتمالی تدابیر مناسبی اندیشیده شود.

از طرف دیگر این احتمال وجود دارد که به هر دلیلی اجرای برجام به دلیل ادامه بدعهدی‌های طرف مقابل با مشکل مواجه شده و متوقف گردد. در این صورت تحریم‌های ایران، که یکی از آن‌ها تحریم خرید هواپیما بوده است، باز می‌گردد و طرف‌های خارجی موظف خواهند بود به قراردادهای خود با ایران پایان دهند. در این شرایط با توجه به اجاره به شرط تملیک بودن قراردادها، احتمال توقیف هواپیماها بسیار بالاست.

گرچه مسئولین دولتی بر این عقیده هستند که «قراردادهای مالی که بعد از برجام تا برگشت احتمالی تحریم‌ها منعقد شود معتبر است و عطف به ما سبق نمی‌شود»؛ اما طبق آنچه در سایت وزارت خزانه داری آمریکا در پاسخ به سئوالات کاربران

آمده، هرطرف قرارداد غیر آمریکایی بعد از بازگشت احتمالی تحریم‌ها، تنها ۱۸۰ روز برای خاتمه دادن به قراردادش با ایران فرصت دارد و بعد از آن دیگر امکان ادامه قرارداد وجود ندارد. در واقع با یک بازه زمانی ۱۸۰ روزه، برگشت تحریم‌ها کاملاً عطف به ماسبق می‌شود. بنابراین حتی اگر ایران مبالغی بابت خرید هواپیماها پرداخت کرده باشد، تا زمانی که قسط هر کدام از هواپیماها تمام نشده باشد، این هواپیماها متعلق به ایران نیست و از ایران گرفته خواهد شد.

بنابراین یکی دیگر از مسائل بسیار مهم و اساسی در قراردادهای خرید هواپیما، ضرورت توجه به ریسک‌های احتمالی و در نظر گرفتن بندهای حقوقی لازم در این قراردادهاست که لازم است به آن توجه شده و ابعاد آن برای افکار عمومی شفاف سازی شود.

#### ۴. آیا شرایط تمامی فروشندگان هواپیما مورد بررسی قرار گرفته است؟

گرچه شرکت‌های ایرباس و بوئینگ در بین تولیدکنندگان هواپیما از سابقه بیشتری برخوردار هستند، اما در سال‌های اخیر تعداد زیادی شرکت هواپیماسازی در دنیا ایجاد شده است. از جمله این شرکت‌ها میتوان به شرکت سوخو روسیه، میتسوبیشی ژاپن، ART ایتالیا، کومک چین، بمباردیه کانادا و امپرائر برزیل اشاره کرد.

در حال حاضر شرایط تولیدکنندگان هواپیما در دنیا، همچون بسیاری دیگر از بخش‌های تولیدی با رکود نسبی مواجه است. در چنین شرایطی تقاضا برای خرید هواپیما، آن هم در اندازه وسیع برای هریک از تولیدکنندگان هواپیما یک امتیاز بزرگ محسوب می‌شود.

اصولاً هنگامی که تعداد فروشندگان یک محصول متعدد باشد، یک خریدار به طور منطقی با تمامی آن‌ها مذاکره می‌کند و شرایط هریک را پرس و جو می‌نماید. همچنین خریدار می‌تواند با بازار گرمی فروشندگان را به سمتی سوق دهد که در شرایط پیشنهادی خود تخفیفاتی برای خریدار قائل شوند. بنابراین انتظار می‌رود جمهوری اسلامی ایران نیز در مورد خرید هواپیماهای نو، این قاعده بازاری را رعایت نماید.

از طرف دیگر در ایام پساتحریم، لازم است از اتکا به یک یا دو هواپیما ساز بزرگ، که هردو به نوعی از سیاست‌های آمریکا تبعیت می‌کنند، پرهیز شود تا امکان فشار آوردن به ایران به حداقل رسیده و گزینه‌های کشور برای رشد و توسعه افزایش پیدا

کند. بنابراین در شرایط کنونی، بهترین اقدام تنوع بخشی به سبد خرید هواپیما و انعقاد قرارداد با تعداد زیادی از شرکت‌های تولیدکننده هواپیما از نقاط مختلف جهان است.

علاوه بر این آمریکا و فرانسه کشورهایی هستند که در زمان مذاکرات هسته‌ای، سختگیرانه‌ترین مواضع را علیه جمهوری اسلامی اتخاذ کردند و بیشترین کارشکنی‌ها را در دستیابی به توافق هسته‌ای انجام دادند. این مسئله ایجاب می‌کند در قراردادهای پسابرجام، ایران انعقاد قرارداد با دیگر کشورهای دنیا همچون چین، برزیل و روسیه را به این دو کشور ترجیح دهد. اما آنچه در عمل اتفاق افتاده با این قواعد علمی و منطقی در تضاد است. در عمل ایران نه تنها به سبد خرید هواپیمای خود تنوع چندانی نبخشیده، بلکه در این شرایط رکودی، بازار کشور خود را دقیقاً در اختیار کشورهای قرار داده که بدترین عملکرد را در رابطه با جمهوری اسلامی ایران داشته‌اند. از این رو لازم است برای از بین بردن امکان فشار بر ایران در آینده، دست کم بخشی از نوسازی ناوگان هوایی کشور از طریق همکاری با دیگر تولیدکنندگان دنیا همچون تولیدکنندگان کشورهای برزیل، چین و روسیه صورت بگیرد و در این خصوص توضیح داده شود که سازوکار انتخاب این دو شرکت از میان شرکت‌های هواپیماساز چگونه و به چه دلایلی بوده است؟

## ۵. میزان داخلی سازی دانش فنی و بهره‌گیری از نیروی کار ایرانی چقدر است؟

انتفاع دو طرف معامله از یک قرارداد اقتصادی امری بدیهی است و انتظار نمی‌رود ایران با کشورهای خارجی، قراردادی منعقد نماید که سودی به طرف‌های مقابل نرساند. اما مسئله مهمی که در مورد قراردادهای خرید هواپیما مورد دغدغه فعالان صنعت هوایی کشور است، امتیازاتی است که ایران میتواند در کنار انعقاد این قراردادها از طرف‌های مقابل دریافت نماید.

یکی از مهم‌ترین این امتیازات سطح داخلی سازی تولید و تعمیر و نگهداری این هواپیماها می‌باشد. فعالان صنعت هوایی کشور معتقدند بی‌توجهی به ظرفیت‌ها و توانایی‌های ایران در این قراردادها، امتیازات بزرگی را از صنعت هوایی ایران می‌گیرد؛ به اعتقاد دست‌اندرکاران صنعت هوایی کشور، در حال حاضر صنعت هوا و فضای ایران در منطقه حرفی برای گفتن دارد و با دریافت امتیاز ساخت و تعمیر قطعات، می‌تواند به هاب منطقه در این زمینه تبدیل شود.

همچنین طبق گفته وزیر دفاع کشور، ایران در تولید بالگرد دانش فنی مناسبی دارد و به دنبال تولید تجاری بالگرد است. از طرف دیگر در زمینه تولید هواپیماهای مسافربری نیز اقداماتی انجام شده که یک مدل آن تولید شده و مشکلات آن در حال برطرف شدن است. بنابراین در حال حاضر بستر انتقال دانش فنی تولید هواپیما به ایران فراهم است و لازم است در این قراردادها به این مسئله نیز توجه گردد.

در واقع وجود شرایطی همچون «خرید ۸۰ تا ۱۰۰ دستگاه هواپیما به صورت یکجا از یک شرکت»، «زمان بلندمدت ۱۰ ساله تحویل هواپیماها»، «وجود دانش فنی قابل قبول در ایران»، «حاکم بودن شرایط رکودی در بازار هواپیما» و «وجود تولیدکنندگان متعدد در بازار» این امکان را فراهم می‌کند که ایران در این قراردادها قدرت چانه زنی بالایی در گرفتن امتیازاتی از قبیل «لزوم داخلی سازی بخشی از قطعات»، «انتقال بخشی از دانش فنی تولید»، «تعمیر و نگهداری در داخل» و دیگر شرایط مشابه از طرف مقابل داشته باشد.

گرچه مسئولین وزارت راه و شهرسازی یک بار درمیانه مذاکرات از واگذاری امتیاز ساخت قطعات هواپیما به ایران از سوی بویینگ و ایرباس در متن پیش‌نویس قراردادها خبر داده‌اند، اما پس از انعقاد قراردادهای نهایی در این خصوص شفاف سازی لازم صورت نگرفته و افکار عمومی به خصوص فعالین حوزه صنعت هوا و فضای کشور در این زمینه سوالاتی دارند که لازم است به آن پاسخ داده شود.