

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران



پیش نویس امیدنامه پذیرش و درج
در بورس اوراق بهادار تهران



فهرست مطالب

۵	چکیده
۷	مقدمه
۷	۱- معرفی شرکت
۷	۱-۱- تاریخچه
۸	۱-۲- موضوع فعالیت
۸	۱-۳- سهامداران
۱۰	۱-۴- مدیران
۱۰	۱-۴-۱- اعضای هیئت مدیره و مدیرعامل
۱۰	۱-۴-۲- حقوق و مزایا
۱۱	۱-۵- ساختار نیروی انسانی
۱۱	۱-۵-۱- ساختار سازمانی
۱۲	۱-۵-۲- ترکیب نیروی انسانی
۱۳	۲- فعالیت و عملیات
۱۳	۲-۱- سیاست‌ها و خط‌مشی‌های آتی
۱۳	۲-۲- چشم‌انداز و دورنمای صنعت
۱۳	۲-۲-۱- حمل و نقل دریایی جهان
۱۹	۲-۲-۲- چشم‌انداز گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
۲۰	۲-۲-۳- وضعیت بازارهای جدید
۲۱	۲-۳- اطلاعات حمل بار و خدمات
۲۱	۲-۳-۱- انواع محمولات
۲۱	۲-۳-۲- ظرفیت حمل
۲۲	۲-۳-۳- ترکیب بهای تمام شده خدمات
۲۴	۲-۳-۴- درآمد حمل
۲۴	۲-۳-۵- مشتریان عمده شرکت
۲۵	۲-۳-۶- نحوه قیمت‌گذاری حمل محمولات
۲۶	۲-۳-۷- برنامه‌های فروش و بازاریابی
۲۷	۲-۴- قراردادهای مهم
۳۰	۲-۵- عوامل ریسک
۳۰	۲-۵-۱- ریسک سوخت کشتی‌ها
۳۰	۲-۵-۲- ریسک نوسان‌های نرخ ارز
۳۱	۲-۵-۳- سایر موارد
۳۱	۲-۶- مجوز و گواهی‌نامه‌های فعالیت

۳-۳۲	اطلاعات مالی
۳-۳۲-۱	صورتحساب سود و زیان
۳-۳۲-۲	ترازنامه
۳-۳۳	نقدینگی و منابع سرمایه‌ای
۳-۳۳-۱	جریان‌های نقدی
۳-۳۳-۲	تسهیلات مالی دریافتی
۳-۳۴	بودجه
۳-۳۵	طرح‌های توسعه
۳-۳۵-۱	برنامه‌های آتی شرکت در بخش بازرگانی
۳-۳۵-۲	برنامه‌های آتی شرکت در بخش فنی
۳-۳۵-۳	برنامه‌های آتی شرکت در بخش مالی
۳-۳۵-۴	برنامه‌های آتی شرکت در بخش نیروی انسانی
۳-۳۶	نسبت‌های مالی
۳-۳۷	معاملات با اشخاص وابسته
۳-۳۸	حسابرس و بازررس قانونی
۳-۳۹	وضعیت مالیاتی شرکت
۴-۵۳	پذیرش در بورس
۴-۵۳-۱	نکات قابل توجه در زمان درج
۴-۵۳-۱-۱	دعای حقوقی له یا علیه شرکت
۴-۵۳-۱-۲	نکات مهم گزارش حسابرس و بازررس قانونی شرکت
۴-۵۳-۱-۳	رویدادهای مهم بعد از تاریخ ترازنامه
۴-۵۳-۱-۴	تعهدات سرمایه‌ای و بدهی‌های احتمالی
۴-۵۸	فرآیند پذیرش
۴-۵۸-۱	اقدامات انجام شده
۴-۵۸-۲	شرایط پذیرش
۴-۵۸-۳	احراز شرایط پذیرش
۴-۶۰	عرضه سهام شرکت در بورس
۴-۶۰-۱	مشاور پذیرش
۴-۶۰-۲	تعهدات سهامداران عمده

فهرست نمایه‌ها

۶	نمایه ۱ - اقلام مهم مالی
۸	نمایه ۲ - ترکیب سهامداران اولیه
۹	نمایه ۳ - تغییرات سرمایه
۹	نمایه ۴ - آخرین ترکیب سهامداران
۱۰	نمایه ۵ - مدیران و سوابق حرفه‌ای مربوط
۱۱	نمایه ۶ - نمودار سازمانی
۱۲	نمایه ۷ - ترکیب نیروی انسانی در بخش خشکی
۱۲	نمایه ۸ - ترکیب نیروی انسانی در بخش دریایی
۱۴	نمایه ۹ - شاخص BDI
۱۵	نمایه ۱۰ - نمودار نرخ‌های اجاره کشتی‌های فله‌بر
۱۵	نمایه ۱۱ - نرخ‌های اجاره زمانی کشتی‌های فله‌بر
۱۶	نمایه ۱۲ - نرخ‌های اجاره شناورهای تانکری
۱۷	نمایه ۱۳ - روند سرمایه‌گذاری در انواع شناورها
۱۸	نمایه ۱۴ - روند گذشته و پیش‌بینی حمل بار دریایی
۲۱	نمایه ۱۵ - ظرفیت و حمل بار واقعی
۲۲	نمایه ۱۶ - تعداد و ظرفیت کشتی‌ها
۲۲	نمایه ۱۷ - عوامل تشکیل دهنده بهای تمام شده خدمات
۲۳	نمایه ۱۸ - هزینه‌های عملیات بازرگانی
۲۴	نمایه ۱۹ - درآمد حمل
۲۴	نمایه ۲۰ - مشتریان عمده
۲۸	نمایه ۲۱ - قراردادهای ساخت و خرید کشتی
۲۹	نمایه ۲۲ - خلاصه اطلاعات مالی طرح توسعه
۲۹	نمایه ۲۳ - خلاصه اطلاعات مالی سفارش، ساخت و خرید کشتی
۳۰	نمایه ۲۴ - قراردادهای حمل محمولات
۳۱	نمایه ۲۵ - مجوز و گواهی‌نامه‌های شرکت
۳۲	نمایه ۲۶ - صورت سود و زیان
۳۴	نمایه ۲۷ - ترازنامه
۳۵	نمایه ۲۸ - حساب‌های دریافتنی
۳۵	نمایه ۲۹ - مطالبات از شرکت‌های گروه
۳۶	نمایه ۳۰ - سایر حساب‌های دریافتنی
۳۷	نمایه ۳۱ - ترکیب دارایی‌های ثابت
۳۷	نمایه ۳۲ - مشخصات شناورهای شرکت
۳۸	نمایه ۳۳ - مشخصات زمین‌های شرکت

- نمایه ۳۴ - مشخصات ساختمان های شرکت..... ۳۸
- نمایه ۳۵ - شناورهای در دست ساخت..... ۳۹
- نمایه ۳۶ - حساب ها و اسناد پرداختنی تجاری..... ۴۰
- نمایه ۳۷ - تغییرات وجه نقد..... ۴۱
- نمایه ۳۸ - پیش بینی منابع و مصارف وجوه..... ۴۱
- نمایه ۳۹ - تسهیلات مالی دریافتی..... ۴۲
- نمایه ۴۰ - پیش بینی سود هر سهم..... ۴۲
- نمایه ۴۱ - برنامه های آتی در بخش فنی..... ۴۶
- نمایه ۴۲ - نسبت های مالی..... ۵۰
- نمایه ۴۳ - معاملات با اشخاص وابسته..... ۵۱
- نمایه ۴۴ - خلاصه وضعیت مالیاتی..... ۵۲
- نمایه ۴۵ - مشخصات دعاوی مطروحه..... ۵۳
- نمایه ۴۶ - تعهدات و بدهی های احتمالی..... ۵۶
- نمایه ۴۷ - تعهدات سرمایه ای..... ۵۷
- نمایه ۴۸ - سایر تعهدات..... ۵۷

چکیده

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (سهامی عام) در تاریخ ۱۳۴۶/۶/۲ به صورت شرکت سهامی عام و با نام شرکت کشتیرانی ملی آریا (غیردولتی) تأسیس و طی شماره ۱۱۶۷۰ مورخ ۱۳۴۶/۶/۲ در اداره ثبت شرکت‌ها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت رسید. در اجرای قانون ملی شدن بانک‌ها، فعالیت کشتیرانی نیز در ایران ملی اعلام شد و در همان سال، کلیه سهام شرکت تحت تملک دولت (وزارت بازرگانی) قرار گرفت و نام شرکت به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تغییر یافت. در راستای سیاست‌های خصوصی‌سازی دولت، متعاقباً طی مصوبه شماره ۶۱۹۷۲ مورخ ۱۳۷۸/۱۱/۹ هیئت محترم وزیران، مالکیت ۵۱ درصد از سهام شرکت در ازای تأدیه بخشی از بدهی‌های قبلی دولت به سازمان تأمین اجتماعی و صندوق بازنشستگی کشوری به طور مساوی واگذار شد و طبق مفاد اساسنامه جدید، مصوب ۱۳۷۹/۱/۲۰ شرکت از شمول قوانین و مقررات مربوط به شرکت‌های دولتی خارج و به عنوان شرکت غیردولتی و براساس قانون تجارت اداره می‌شود. دفتر مرکزی شرکت در تهران، خیابان شهید صیاد شیرازی، نارنجستان هشتم، برج آسمان واقع شده است.

سرمایه شرکت طی چند مرحله افزایش از مبلغ ۲۵۰ میلیون ریال به ۵,۰۰۰ میلیارد ریال رسیده است. آخرین ترکیب سهامداران شامل وزارت بازرگانی (۴۹ درصد)، سازمان تأمین اجتماعی (۲۵/۵ درصد) و شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی کشوری (۲۵/۵ درصد) می‌باشد. مدیرعامل و رئیس هیئت مدیره شرکت، جناب آقای محمدحسین داجمر به نمایندگی از وزارت بازرگانی می‌باشند. تعداد پرسنل شرکت تا اواخر آبان‌ماه سال جاری ۸۱۶ نفر اعلام شده است.

ظرفیت اسمی کشتی‌های شرکت شامل ۸۱ هزار تن محمولات کانتینری (۲ فروند کشتی)، ۵۱۷ هزار تن محمولات کالای عمومی (۲۵ فروند کشتی) و ۱۳,۳۵۱ هزار تن محمولات فله (۴۰ فروند کشتی) است. می‌باشد. لازم به ذکر است ظرفیت حمل سالانه کشتی‌ها متأثر از تعداد سفرها و مدت زمان هر سفر می‌باشد که با توجه به این نکته مقدار محمولات حمل شده طی سال مالی گذشته، مجموعاً بالغ بر ۲۲,۴۴۸ هزار تن بوده است. درآمد ناشی از حمل بار برای سال مالی مذکور مبلغ ۱۰,۳۷۵ میلیارد ریال می‌باشد که نسبت به سال قبل ۱۵ درصد رشد داشته است.

بنا به اظهارات مسئولین شرکت، تعیین نرخ حمل بار با توجه به نوع محمولات متأثر از عواملی مثل اطلاعات کرایه حمل مورد نظر مشتری، اعلام نظر نماینده منطقه، وضعیت بازار و ... بوده که در نهایت پس از بررسی نظرات اعضاء کمیته تصمیم‌گیری و موافقت معاونت بازرگانی شرکت قرارداد حمل منعقد می‌گردد.

اقلام مهم مالی شرکت طی سه سال گذشته به شرح نمایه زیر است:

نمایه ۱- اقلام مهم مالی

شرح	۱۳۸۶/۳/۳۱	۱۳۸۵/۳/۳۱	۱۳۸۴/۳/۳۱
سرمایه (میلیارد ریال)	۳,۰۰۰	۳,۰۰۰	۱,۸۰۰
مبلغ سود خالص (میلیارد ریال)	۲,۲۵۲	۱,۹۲۴	۲,۹۶۴
سود خالص هر سهم (ریال)	۷۵۱	۶۴۱	۱,۶۴۷
ارزش دفتری هر سهم (ریال)	۲,۳۸۸	۱,۶۳۸	۲,۹۴۶
درصد تقسیم سود	۶۲	۱۲۰	۱۰
درصد کیفیت سود (جریان نقد عملیاتی به سود عملیاتی)	۱۱۹	۱۴۰	۱۰۴

مجمع عمومی عادی سالیانه مورخ ۱۳۸۶/۷/۲۸ صاحبان سهام، سازمان حسابرسی را به عنوان حسابرس و بازرس قانونی شرکت انتخاب نموده است. این وظیفه در دو سال مالی گذشته نیز به عهده سازمان حسابرسی بوده است. مهمترین بندهای توضیحی گزارش حسابرس مستقل و بازرس قانونی برای سال مالی منتهی به ۱۳۸۵/۱۲/۲۹ شرکت عبارت است تحقق موضوع تخصیص ۲۰۰ میلیارد ریال جایزه صادرات غیرنفتی به موجب مصوبه وزیران محترم عضو شورای عالی توسعه صادرات غیرنفتی و تکالیف تعیین شده توسط مجامع عمومی مورخ ۱۹ مهرماه ۱۳۸۵ و قبل آن، که اقدامات هیئت مدیره شرکت، به طور کامل به نتیجه نهایی نرسیده است.

تعهدات سرمایه ای و بدهی های احتمالی شرکت در تاریخ ترازنامه عمدتاً شامل شامل تعهدات سرمایه ای ناشی از قراردادهای منعقد و مصوب ساخت کشتی های جدید به مبلغ ۲۱,۲۶۷ میلیارد ریال می باشد.

مقدمه

بنا به مصوبه مورخ ۱۳۸۳/۴/۲۲ هیئت پذیرش اوراق بهادار، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (سهامی عام) به صورت مشروط در بورس اوراق بهادار تهران پذیرفته شد. با توجه به تعهدات و اقدامات به عمل آمده در زمینه تحقق کلیه موارد مشروط پذیرش، نام شرکت از تاریخ * ۱۳۸۶/۱۱/۱۳ به عنوان چهارصد و چهل و دومین شرکت پذیرفته شده در بخش «حمل و نقل آبی»، گروه و طبقه «حمل و نقل دریایی و حمل و نقل در آبهای ساحلی»، با کد «۰۱-۱۰-۶۱» و نماد «حکشتی» در فهرست نرخهای تابلوی فرعی بورس اوراق بهادار تهران درج شده است.

۱- معرفی شرکت

۱-۱- تاریخچه

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (سهامی عام) در تاریخ ۱۳۴۶/۶/۲ به صورت شرکت سهامی عام و با نام شرکت کشتیرانی ملی آریا (غیردولتی) تأسیس و طی شماره ۱۱۶۷۰ مورخ ۱۳۴۶/۶/۲ در اداره ثبت شرکتها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت رسید. در اجرای قانون ملی شدن بانکها مصوب ۱۳۵۸/۳/۱۷ شورای انقلاب اسلامی، فعالیت کشتیرانی نیز در ایران ملی اعلام شد و در همان سال کلیه سهام شرکت تحت تملک دولت (وزارت بازرگانی) قرار گرفت و نام شرکت به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تغییر یافت. در راستای سیاستهای خصوصی سازی دولت، متعاقباً طی مصوبه شماره ۶۱۹۷۲ مورخ ۱۳۷۸/۱۱/۹ هیئت محترم وزیران مالکیت ۵۱ درصد از سهام شرکت، در ازای تأدیه بخشی از بدهی های قبلی دولت به سازمان تأمین اجتماعی و صندوق بازنشستگی کشوری به طور مساوی واگذار شد و طبق مفاد اساسنامه جدید، مصوب ۱۳۷۹/۱/۲۰ شرکت از شمول قوانین و مقررات مربوط به شرکت های دولتی خارج و به عنوان شرکت غیردولتی و براساس قانون تجارت اداره می گردد.

لازم به ذکر است، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (سهامی عام) تحت شماره ۱۰۴۵۹ در فهرست شرکت های ثبت شده نزد سازمان بورس و اوراق بهادار ثبت شده است. سایر اطلاعات شرکت به شرح زیر می باشد:

آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان شهید صیاد شیرازی، نارنجستان ۸، پلاک ۳۷، صندوق پستی

۱۹۳۹۵-۱۳۱۱

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۲۰۱۰۰۴۸۸

نمابر دفتر مرکزی: ۰۲۱-۲۰۱۰۰۴۸۶

پایگاه اینترنتی: www.irisl.net

پست الکترونیک (دفتر مدیرعامل): Md@irisl.net

روزنامه منتخب جهت درج آگهی‌ها: روزنامه اطلاعات

سال مالی شرکت: پایان خرداد هر سال

۲-۱- موضوع فعالیت

- موضوع فعالیت اصلی شرکت طبق ماده ۶ اساسنامه عبارت است از:
- خرید، اداره، راهبری، اجاره، استیجاره و فروش هر نوع کشتی و شناور برای هر منظور اعم از حمل و نقل بار و مسافر، سوخت‌رسانی و نظایر آن.
 - تصدی هرگونه فعالیت مکمل فعالیت‌های موضوع بند ۱ فوق از قبیل احداث، اداره یا اجاره و استیجاره تأسیسات بندری، سازه‌های دریایی و تأسیسات مربوط به ساخت و تعمیر کشتی‌ها و شناورها و انواع پایانه‌های باری و مسافری.
 - قبول نمایندگی از، و اعطای نمایندگی به کلیه شرکت‌ها، مؤسسات و اشخاص حقیقی و حقوقی در سراسر دنیا.
 - انواع سرمایه‌گذاری در امر ساخت انواع کشتی و شناور و تولید کلیه ملحقات مربوط به کشتی، شناور، به‌طور مستقل یا با مشارکت سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در داخل یا خارج از کشور.
 - سرمایه‌گذاری در سایر شرکت‌ها و مؤسسات تابعه و وابسته که فعالیت‌های آنها به نحوی از انحاء مکمل فعالیت‌های شرکت باشد، در داخل یا خارج از کشور ایران.
 - تأسیس و تعطیل شعب و نمایندگی‌ها در هر نقطه دنیا که برای حفظ و توسعه فعالیت‌های شرکت ضروری باشد.
 - سپرده‌گذاری و خرید و فروش سهام و اوراق بهادار.

۳-۱- سهامداران

شرکت با سرمایه اولیه ۲۵۰ میلیون ریال تأسیس شد. ترکیب سهامداران اولیه شرکت در نمایه زیر ارائه شده است.

نمایه ۲- ترکیب سهامداران اولیه (میلیون ریال)

سهامدار	درصد مالکیت	مبلغ سرمایه
بانک صنعت و معدن	۲۶/۸۳	۶۷
بانک ملی ایران	۲۵/۱۰	۶۳
بانک اعتبارات صنعتی	۹/۲۵	۲۳
بنیاد علوی	۱۰	۲۵
بیمه ایران	۵/۲	۱۳
سایر	۲۳/۶۲	۵۹
جمع کل	۱۰۰	۲۵۰

تغییرات سرمایه شرکت، از بدو تأسیس تاکنون به شرح نمایه زیر می باشد:

نمایه ۳- تغییرات سرمایه (میلیون ریال)

سرمایه قبلی	مبلغ افزایش سرمایه	آخرین سرمایه	منبع افزایش سرمایه	تاریخ ثبت
۲۵۰	۱,۰۲۰	۱,۲۷۰	آورده نقدی	سال ۱۳۵۱
۱,۲۷۰	۱,۹۰۵	۳,۱۷۵	مطالبات و نقدی	سال ۱۳۵۶
۳,۱۷۵	۳۹۶,۸۲۵	۴۰۰,۰۰۰	آورده نقدی، مطالبات و اندوخته احتیاطی	۱۳۷۹/۱۲/۱۰
۴۰۰,۰۰۰	۳۷۰,۰۰۰	۷۷۰,۰۰۰	اندوخته افزایش سرمایه	۱۳۸۲/۱۱/۱
۷۷۰,۰۰۰	۱,۰۳۰,۰۰۰	۱,۸۰۰,۰۰۰	سود انباشته	۱۳۸۳/۸/۱۳
۱,۸۰۰,۰۰۰	۱,۲۰۰,۰۰۰	۳,۰۰۰,۰۰۰	سود انباشته	۱۳۸۴/۸/۲۲
۳,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰	سود انباشته	۱۳۸۶/۹/۶

در حال حاضر سرمایه ثبت شده شرکت مبلغ ۵,۰۰۰ میلیارد ریال منقسم به ۵,۰۰۰ میلیون سهم یک هزار ریالی می باشد. آخرین ترکیب سهامداران به شرح زیر است:

نمایه ۴- آخرین ترکیب سهامداران

سهامداران	تعداد سهام	درصد سهام
وزارت بازرگانی	۲,۴۵۰	۴۹
سازمان تأمین اجتماعی	۱,۲۷۵	۲۵/۵
صندوق بازنشستگی کشوری	۱,۲۷۵	۲۵/۵
جمع	۵,۰۰۰	۱۰۰

با توجه به روند توسعه بازارهای تجاری منطقه و جهان و سیاست های برنامه توسعه اقتصادی کشور، شرکت باید متناسب و حتی سریع تر از روند توسعه سایر رقبای، سرمایه گذاری برای توسعه ناوگان و سایر زیربخش های حمل و نقل دریایی نماید. لذا، هرچه منابع مالی بیشتری در شرکت باقی مانده و موجب افزایش سرمایه شود، شرکت را در اجرای برنامه های توسعه ای یاری خواهد کرد.

مطابق مصوبه ۲۷ آبان ۱۳۸۶ اعضای محترم هیئت عالی واگذاری، از ۴۹ درصد سهام متعلق به دولت، معادل ۲/۵۵ درصد از کل سهام شرکت برای عرضه اولیه در بورس، ۲/۴۵ درصد سهام ترجیحی و ۲۴ درصد سهام عدالت تخصیص یافته و مابقی (معادل ۲۰ درصد کل سهام) نیز در اختیار دولت باقی خواهد ماند.

۴-۱- مدیران

۴-۱-۱- اعضای هیئت مدیره و مدیرعامل

اطلاعات مربوط به اعضای هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت به شرح زیر می باشد:

نمایه ۵- مدیران و سوابق حرفه ای مربوط

نام و نام خانوادگی / به نمایندگی از	سمت / تحصیلات	سوابق حرفه ای
محمدحسین داجمر / وزارت بازرگانی	رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل (موظف) / لیسانس اقتصاد	از سال ۸۴ رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از سال ۸۳ لغایت ۸۴ قائم مقام سازمان بنادر و کشتیرانی، از سال ۸۰ لغایت ۸۳ معاون مالی و اداری وزارت راه و ترابری (معاون وزیر)، از سال ۷۹ لغایت ۸۰ قائم مقام و عضو هیئت مدیره هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، از سال ۷۲ لغایت ۷۹ دبیرکل هلال احمر و قائم مقام منطقه آزاد کیش، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت صید کیش، معاون بازرگانی اقتصادی، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت بازرگانی شاهد
محمد صادق مفتاح / وزارت بازرگانی	نایب رئیس هیئت مدیره (غیرموظف) / فوق لیسانس مدیریت دولتی	از سال ۸۵ تاکنون عضو و نایب رئیس هیئت مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از سال ۸۵ تا ۸۶ معاون وزیر، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی (وزارت بازرگانی)، از سال ۸۵ تاکنون معاون توسعه بازرگانی وزارت بازرگانی، از سال ۸۴ تا ۸۵ مدیر کل امور کالا سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران، از سال ۷۸ تا ۸۴ رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت گسترش خدمات بازرگانی وزارت بازرگانی
سید علیرضا میرمحمد صادقی / وزارت بازرگانی	عضو هیئت مدیره (غیرموظف) / دکترای مهندسی صنایع، فوق لیسانس مهندسی مکانیک	از سال ۸۴ تاکنون عضو هیئت مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از سال ۸۴ تاکنون مشاور وزیر (وزارت بازرگانی)، از سال ۸۴ تاکنون عضو هیئت نمایندگان اطلاق بازرگانی صنایع و معادن ایران و تهران، از سال ۸۴ تا ۸۵ مدیر کل دفتر وزارتی وزارت بازرگانی، از سال ۸۰ تا ۸۲ مدیر برق و مکانیک پروژه کارون ۳ شرکت توسعه منابع آب - نیرو، سال ۸۳ مدیر طرح های توسعه منابع آب و نیروی ایران، از سال ۷۴ تا ۸۰ مدیر گروه مکانیک دانشگاه امام حسین (ع)
علی یوسف پور / شرکت سرمایه گذاری تأمین اجتماعی	عضو هیئت مدیره (غیرموظف) / مهندسی مکانیک، فوق لیسانس مدیریت دولتی و علوم سیاسی	از سال ۸۶ تاکنون عضو هیئت مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از سال ۸۶ تاکنون رئیس هیئت مدیره شرکت سرمایه گذاری تأمین اجتماعی، از سال ۸۴ تاکنون معاون وزیر (وزارت نیرو)، از سال ۷۷ تاکنون مدیر مسئول روزنامه سیاست
محمد مهدی راسخ / صندوق بازنشستگی کشوری	عضو هیئت مدیره (غیرموظف) / مهندسی صنایع	از سال ۸۶ تاکنون عضو هیئت مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از سال ۸۴ تاکنون دبیرکل اطلاق بازرگانی صنایع و معادن تهران، از سال ۸۴ تاکنون مدیرعامل شرکت تولیدی رخسار یزد، از سال ۷۹ تا ۸۴ مدیرعامل شرکت صنعتی شیمیایی بجنورد

۴-۱-۲- حقوق و مزایا

بنا به اعلام مسئولین شرکت، حقوق عضو موظف (مدیرعامل) از طرف شرکت پرداخت می شود و همانند سایر کارکنان اعمال می شود و اعضاء غیر موظف فقط حق حضور و پاداش پایان سال دریافت می کنند.

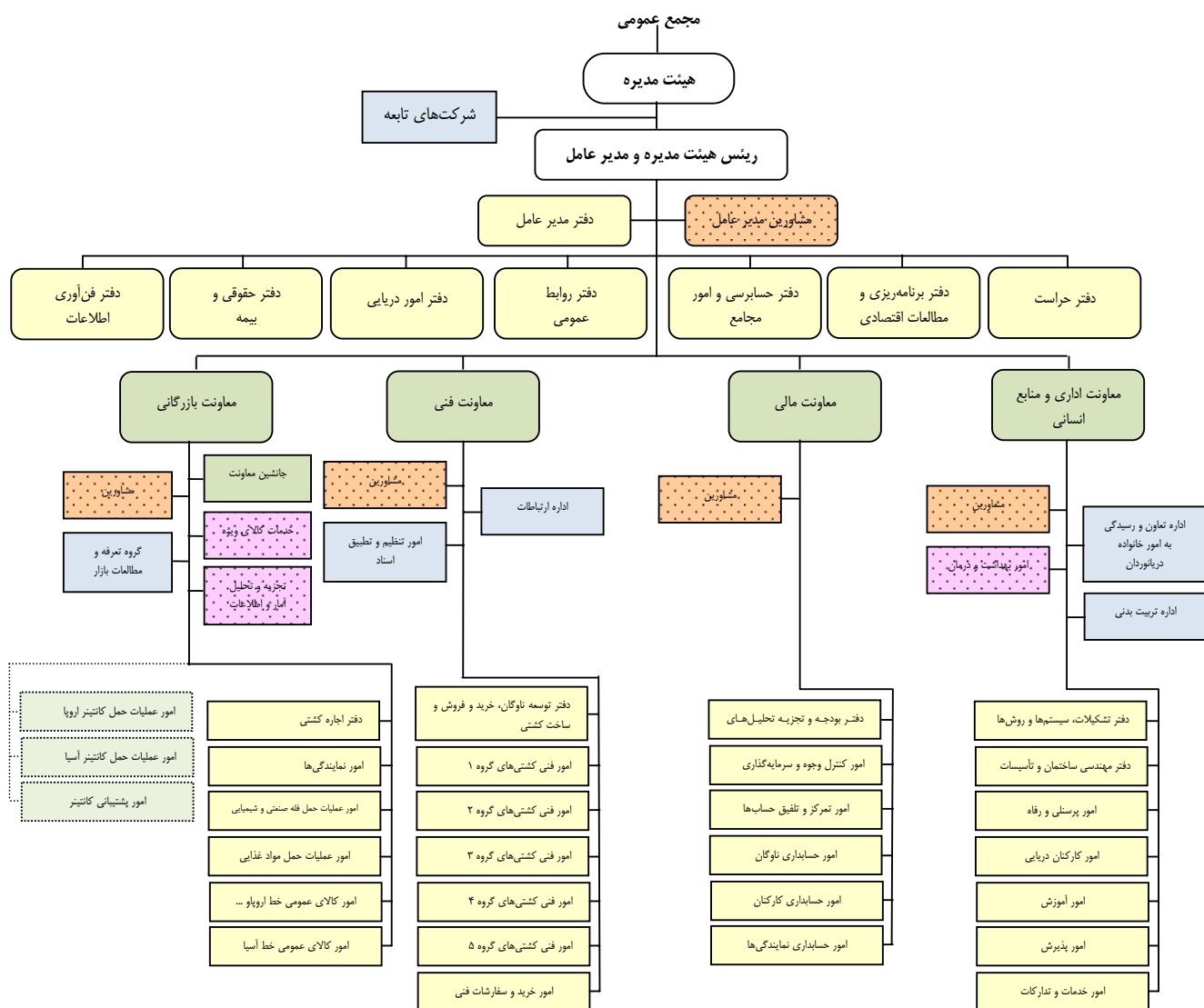
امور مربوط به حقوق و مزایا و پاداش یا مشابه آن توسط کمیته تطبیق بررسی و تصمیم گیری می شود. ملاک پاداش مدیران نیز براساس شاخص های عملکردی مشخص شده در سطح شرکت، معاونت ها و واحدها است و لذا در این باره طبق میزان پیشرفت پروژه های استراتژی در قالب برنامه های راهبردی از پیش تعیین شده تصمیم گیری می شود.

۵-۱- ساختار نیروی انسانی

۱-۵-۱- ساختار سازمانی

نمودار سازمانی شرکت در نمایه زیر ارائه شده است. با توجه به ایجاد شرکت کشتیرانی خطوط منظم کانتینر پس از طی مراحل قانونی بخش مشخص شده به صورت خطچین از مجموعه شرکت کشتیرانی ج.ا.ا. منتزع و به عنوان یک شرکت مستقل فعالیت خواهد کرد.

نمایه ۶- نمودار سازمانی



۲-۵-۱- ترکیب نیروی انسانی

ترکیب نیروی انسانی شرکت با توجه به سطح تحصیلات و نوع فعالیت آنها، در تاریخ ۱۳۸۶/۸/۱۳ به شرح زیر می باشد. کلیه پرسنل از نظر نوع فعالیت، مرتبط اعلام شده اند.

نمایه ۷- ترکیب نیروی انسانی در بخش خشکی

سطح تحصیلات	وضعیت استخدامی		جمع	
	رسمی	قراردادی	تعداد	درصد
فوق لیسانس	۱	۲	۳	-
لیسانس	۴۲۹	۸۸	۵۱۷	۶۳
فوق دیپلم	۸۰	۱۵	۹۵	۱۲
دیپلم و زیردیپلم	۱۷۲	۲۹	۲۰۱	۲۵
جمع	۶۸۲	۱۳۴	۸۱۶	۱۰۰
درصد	۸۴	۱۶	۱۰۰	-

نمایه ۸- ترکیب نیروی انسانی در بخش دریایی

سطح تحصیلات	ملیت		جمع	
	ایرانی	خارجی	تعداد	درصد
لیسانس و بالاتر	۱,۵۶۹	۳۳۴	۱,۸۹۳	۵۳
دیپلم و زیردیپلم	۱,۵۲۴	۱۷۱	۱,۶۹۵	۴۷
جمع	۳,۰۹۳	۴۹۵	۳,۵۸۸	۱۰۰
درصد	۸۶	۱۴	۱۰۰	-

۲- فعالیت و عملیات

۲-۱- سیاست‌ها و خط‌مشی‌های آتی

برنامه‌های استراتژیک شرکت به شرح زیر ارائه شده است:

۱. بهبود نتایج مالی و به‌طور کلی افزایش بهره‌وری مجموعه عوامل
۲. ارائه خدمات برتر و مطلوب به مشتریان و ارزش افزایی از طریق بهبود کیفیت، قیمت و زمان
۳. بهبود فرآیندهای داخلی شرکت و توجه به این موضوع؛
- رضایت مشتریان و وفاداری ایشان از رضایت کارکنان در درون شرکت نشأت می‌گیرد.
- افزایش درآمد و افزایش سود رابطه مستقیمی با صرفه‌جویی منطقی در منابع مصرفی و منطقی کردن هزینه‌ها و قیمت تمام شده خدمات دارد.
- استقرار سلامتی، دوری از فساد و تبعیض و شفافیت در روش‌های انجام کار
۴. توسعه و تعمیق یادگیری، رشد سرمایه‌های انسانی و ارزش دادن به ابتکارات اجرایی و نوآوری‌ها

۲-۲- چشم‌انداز و دورنمای صنعت

۲-۲-۱- حمل و نقل دریایی جهان

صنعت حمل و نقل دریایی از نیمه سال ۱۳۸۲ تا به امروز با توجه به تغییرات عمده اقتصادی و تجاری در جهان با تحولات عمده‌ای روبرو بوده است که موجب توسعه و رونق کلیه صنایع دخیل در تجارت دریایی از حمل و نقل تا ساخت کشتی را به‌همراه داشته است.

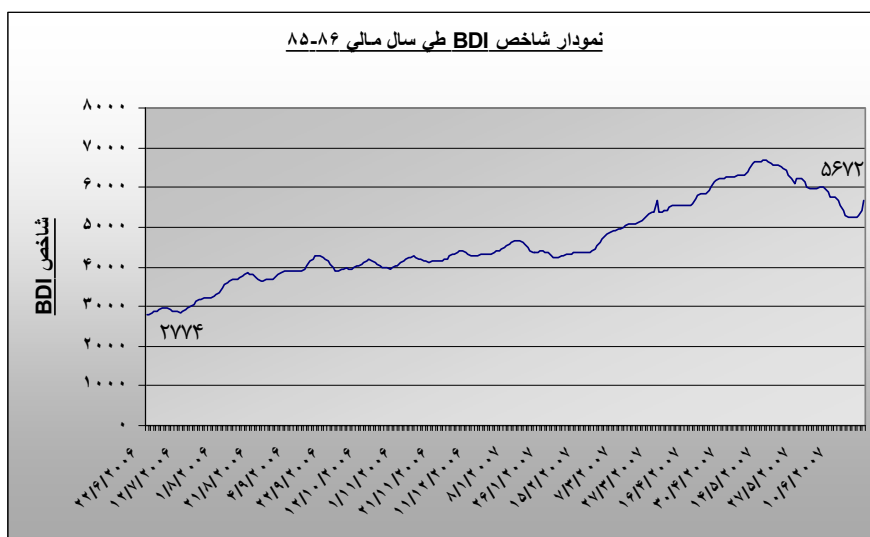
روند اقتصاد جهانی در سال مالی ۸۶-۸۵ با افزایش و سرعتی قابل قبول به پیش رفته است و پیش‌بینی می‌شود این رویه ادامه داشته باشد که این خود باعث افزایش تقاضای بازار برای در اختیار گرفتن شناورهای متعدد و در سازه‌های مختلف خواهد بود. درخواست برای محمولات عمده فله که مهمترین آنها سنگ آهن و ذغال سنگ است افزایش داشته است. کشور چین که مهمترین وارد کننده این نوع محمولات می‌باشد در حال حاضر برای محموله سنگ آهن با رقم واردات بیش از ۳۳۰ میلیون تن، رتبه اول وارد کننده این‌گونه محمولات را از آن خود نموده است و پیش‌بینی می‌شود واردات این کشور در سال ۲۰۱۱ به رقم حدود ۵۰۰ میلیون تن افزایش یابد. قابل ذکر است این رقم در سال ۲۰۰۲ نزدیک به ۱۱۰ میلیون تن بوده است. آمار مابقی کشورهای مهم وارد کننده سنگ آهن افزایش چندانی را نداشته‌اند، به‌عنوان مثال کشور آمریکا در سال ۲۰۰۲ رقم وارداتی نزدیک به ۱۲/۵ میلیون تن را به ثبت رسانیده و در حال حاضر این رقم به ۱۱/۷ میلیون تن کاهش یافته است.

در سال مالی ۸۶-۱۳۸۵ بازار انواع محمولات فله و به‌دنبال آن بازار کشتی‌های فله‌بر در انواع مختلف (مخصوصاً سازه‌های بزرگتر)، دارای نوسانات قوی و وضعیتی بوده است. برای پیگیری‌های بیشتر این

روندها، شاخص BDI (Baltic Exchange Dry Index) در نمایه ۹ ارائه شده است (شاخص خشکی بالتیک شاخصی است که نرخ‌های بارگیری فله از خشکی را توصیف می‌کند و توسط بورس بالتیک در لندن مدیریت می‌شود. بنابر بورس بالتیک، این شاخص یک ارزیابی از قیمت جابجایی یا حمل و نقل مواد خام عمده از طریق دریا را به دست می‌دهد. این شاخص از میانگین شاخص‌های سوپر ماکس بالتیک، پاناماکس و Capsize به دست می‌آید. این شاخص‌ها مبتنی بر ارزیابی‌های حرفه‌ای مجموعه‌ای از شرکت‌های عرضه‌کننده خدمات دریایی بین‌المللی می‌باشد). خاطر نشان می‌سازد رقم شاخص مورد نظر از ۲۶۰۰ در بدترین وضعیت بازار تا ۶۷۰۰ در بهترین موقعیت بازار در نوسان بوده است.

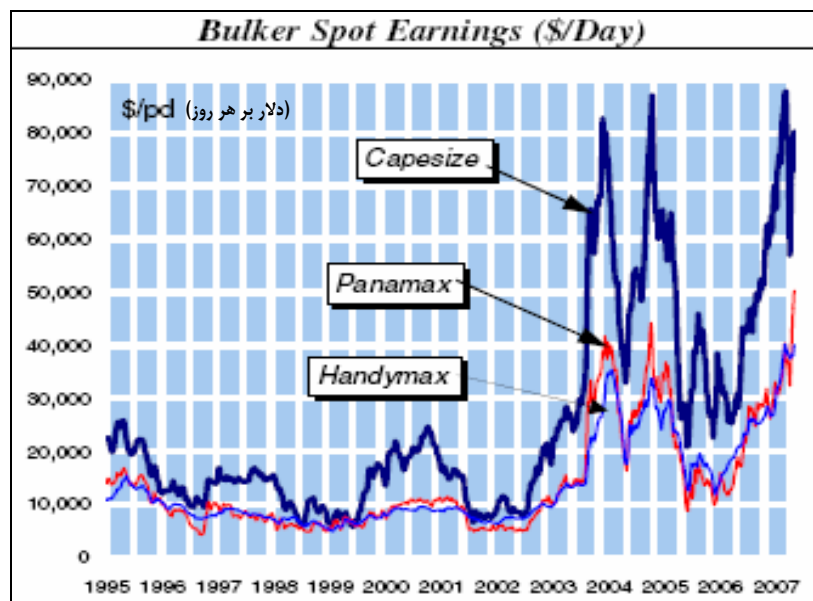
این شاخص در ابتدای سال مالی مورد نظر، رقم ۲۷۷۴ بوده که در پایان سال مالی با تغییرات به وجود آمده در وضعیت بازار و روند تجارت جهانی به رقم ۵۶۷۲ رسیده است:

نمایه ۹ - شاخص BDI



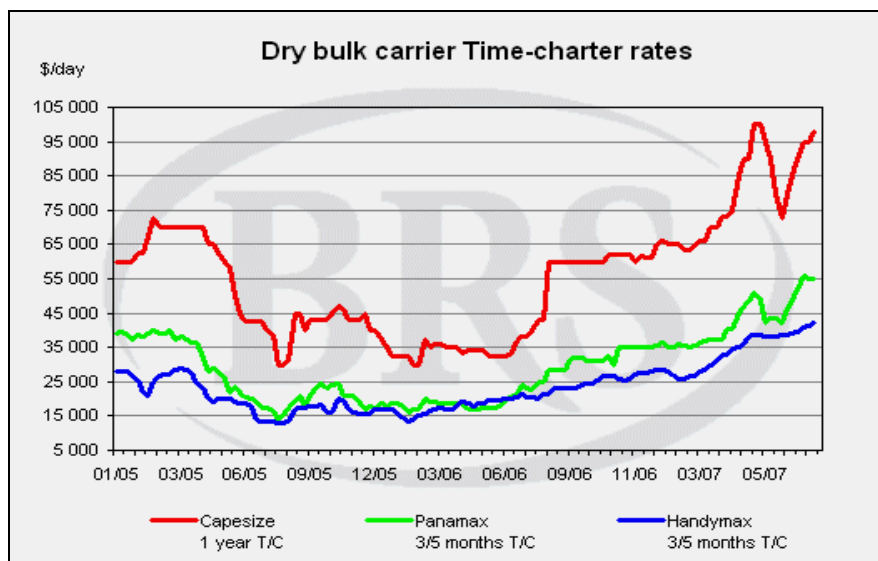
نمایه ۱۰ نیز نشانگر نرخ‌های اجاره در سه سایز اصلی کشتی‌های فله‌بر طی یک دهه گذشته تا به امروز می‌باشد که افزایش غیرمعمول در سال‌های اخیر و سپس کاهش نرخ‌ها تا نزدیک مرز ارقام سابق و مجدداً افزایش ارقام تا به مرز و حتی گذشتن از مرز سال‌های قبل، نوید رونق دوباره بازار را به صاحبان صنایع دریایی نشان می‌دهد.

نمایه ۱۰ - نمودار نرخ‌های اجاره کشتی‌های فله‌بر



در نمایه ۱۱ نرخ اجاره شناورهای فله‌بر به صورت اجاره زمانی ۳ تا ۶ ماهه و یک‌ساله برای کشتی‌های بزرگ‌اندازه در سه نوع به شرح زیر ارائه می‌گردد:

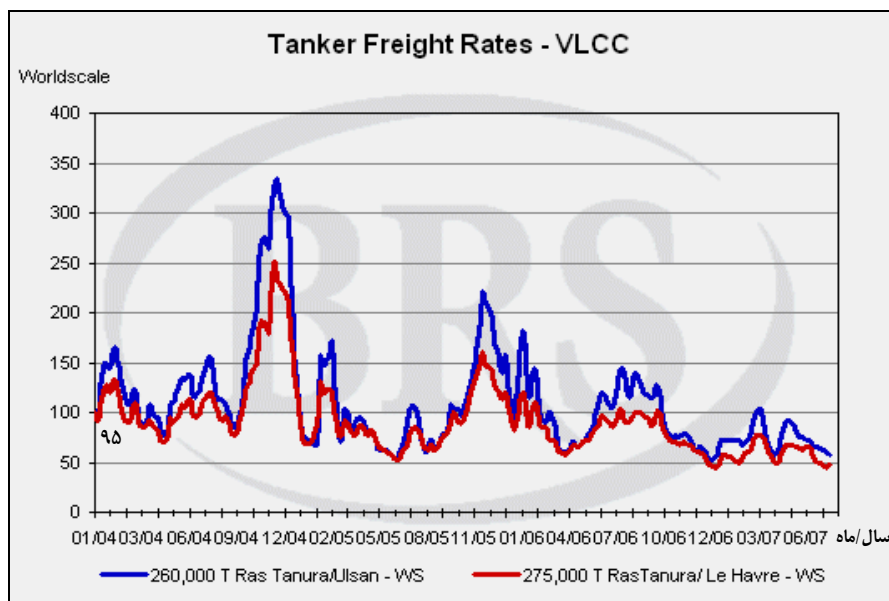
نمایه ۱۱ - نرخ‌های اجاره زمانی کشتی‌های فله‌بر



*کشتی‌های Capesize دارای ظرفیت بیش از ۱۵۰ هزار تن بوده و امکان گذر از کانال سوئز را ندارند. کشتی‌های پاناماکس بزرگ‌اندازه بوده (۷۰-۷۵ هزار تن) و امکان گذشتن از کانال پاناما را دارند. کشتی‌های هندی ماکس ظرفیتی بین ۴۰-۵۰ هزار تن دارند.

نرخ شناورهای تانکری در سایز اصلی به جهت برآورد وضعیت بازار نیز به شرح نمایه ۱۲ می‌باشد.

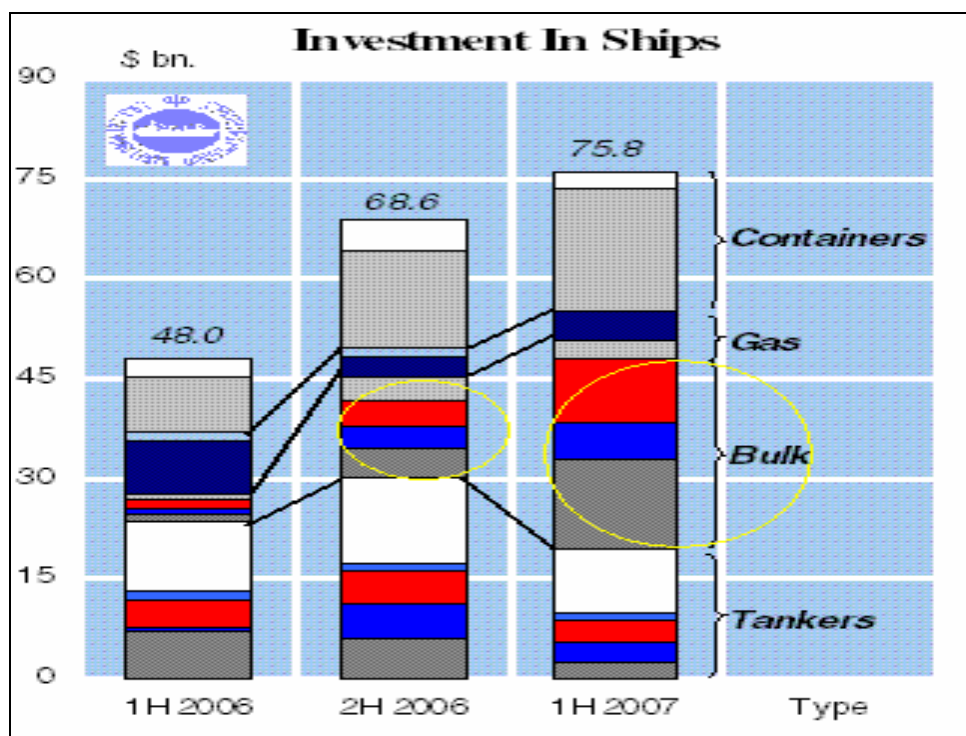
نمایه ۱۲ - نرخ‌های اجاره شناورهای تانکری



سؤال مهمی که پیش روی هر سهامدار و سرمایه‌گذار در بخش کشتی‌داری بین‌الملل می‌تواند مطرح باشد، این است که به چه میزان در انواع شناورها می‌بایستی سرمایه‌گذاری نمود تا در سال‌های بعد بهترین سودآوری را داشت؟

در پاسخ به این سؤال، از جمله مواردی که می‌توان بررسی نمود مطالعه ارقام سرمایه‌گذاری در ماه‌های گذشته برای ساخت و ساز و نیز روند عرضه و تقاضا برای انواع شناورها می‌باشد. به این ترتیب که اولاً به چه میزان در انواع شناورها سرمایه‌گذاری شده و ثانیاً بنگاه‌های اقتصادی با توجه به روند تجاری کشورها که نشأت گرفته از مسائل کلان اقتصادی و سیاسی می‌باشد به کدامین سو تمایل داشته‌اند. در نمایه شماره ۱۳، خلاصه وضعیتی از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده طی دو سال اخیر در انواع شناورها ارائه شده است.

نمایه ۱۳ - روند سرمایه گذاری در انواع شناورها



با توجه به نمودار فوق، توسعه سرمایه گذاری برای حمل محمولات فله خشک و بعد از آن محمولات کانتینری به خوبی نمایان است. بازار کرایه برای کشتی های تانکری در سال مالی ۸۶-۱۳۸۵ از روندی نزولی برخوردار بوده است و به همین جهت طی یک سال گذشته، وضعیت سرمایه گذاری برای انواع تانکرها روندی کاهشی داشته است. همانگونه که در نمایه فوق مشخص است بر خلاف سال گذشته، سهامداران شرکت های حمل و نقل برای سرمایه گذاری در بخش تانکر، تمایلی نداشته اند.

به عنوان دومین جواب سؤال مزبور، میزان محمولات جابجا شده در انواع مختلف و براساس آن پیش بینی های نسبتاً دقیق برای سال های آینده است، که در این خصوص محمولات فله با توجه به حجم بالای تقاضا از اهمیت خاصی برخوردار می باشد (در نمایه زیر نمونه هایی اشاره شده است که این خود مجدداً دلیلی بر میزان بالای ظرفیت درخواستی برای کشتی های فله بر از طرف شرکت های کشتیرانی است).

نمایه ۱۴ - روند گذشته و پیش بینی حمل بار دریایی

	2002	2003	2004	2005	2006 (p)	2007	2008	2009	2010	2011
Million Metric Tonnes										
Iron Ore	484.3	524.0	588.9	660.1	721.8	756.2	781.8	813.5	851.7	890.9
% growth	7.1%	8.2%	12.0%	12.5%	9.3%	4.8%	4.7%	2.7%	4.7%	4.6%
Coal	570.0	619.0	650.0	675.0	701.0	724.8	745.2	769.6	795.9	818.1
% growth	1.0%	8.6%	5.0%	3.9%	3.9%	3.4%	2.8%	3.3%	3.4%	2.8%
Grain	244.6	240.0	248.4	253.0	262.0	263.2	271.9	273.3	277.0	279.5
% growth	4.3%	-1.9%	3.5%	1.9%	3.6%	0.5%	3.3%	0.5%	1.4%	0.9%
Bauxite & Alumina	54.8	63.0	67.0	70.5	74.0	77.4	80.7	83.8	86.9	90.1
% growth	6.7%	15.0%	6.3%	5.2%	5.0%	4.6%	4.3%	3.8%	3.7%	3.7%
Phosrock	30.1	29.0	30.0	30.9	31.9	32.8	33.6	34.3	35.0	35.7
% growth	4.3%	-3.8%	3.4%	3.0%	3.2%	2.8%	2.4%	2.1%	2.0%	2.0%
Other Minor bulk	835.0	865.1	904.8	940.0	975.0	998.0	1,035.0	1,040.0	1,065.0	1,081.1
% growth	3.1%	3.6%	4.6%	3.9%	3.7%	2.4%	3.7%	0.5%	2.4%	-0.4%
Total	2,219	2,340	2,487	2,630	2,766	2,852	2,958	3,014	3,111	3,175
% growth	3.6%	5.5%	6.3%	5.7%	5.2%	3.1%	3.7%	1.9%	3.2%	2.1%

در سال مالی ۸۶-۱۳۸۵ سفارشات برای کشتی های فله بر در مجموع به نسبت سال قبل ۷۵٪ افزایش داشته است که رقمی قابل ملاحظه بوده است، و البته با توجه به ورود کشتی های بزرگ اندازه فله بر (با ظرفیت هایی تا ۳۰۰ هزار تن)، انتظار می رود که در سالیان نه چندان دور، انقلابی عظیم در جابجائی محمولات فله صورت پذیرد.

گفتنی است کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بکارگیری قوانین بین المللی در جهت به دست آوردن استانداردهای جهانی حمل و نقل تلاش می نماید، و طی چند سال گذشته تعدادی از شناورهای قدیمی خود را به یاردهای اوراق سازی سپرده و یا اینکه از گردونه تجاری خارج نموده و طی چند سال آینده نیز تعدادی دیگر به همین وضعیت دچار خواهند شد که نظر به توسعه عملیات شرکت در سرویس دهی های مختلف و ارائه خدمات حمل و نقلی در انواع گوناگون، نیاز مبرم به سرمایه گذاری در سفارش و خرید کشتی های مختلف در ظرفیت های مناسب طبق نیاز بازار را خواهد داشت و عدم تصمیم گیری در زمان مناسب باعث خواهد شد بازارهای جدید بوجود آمده، به سرعت از دست رفته و بازارهای قدیمی خود را نیز به مرور به رقبا واگذار نماید. متوسط عمر کشتی های ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حدود ۱۶/۱۲ سال و عمر مفید هر کشتی طبق رویه های سابق در این شرکت، در حدود ۳۰ سال می باشد.

۲-۲-۲- چشم‌انداز گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

طبق اعلام مسئولین شرکت، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ۱۰ سال آینده سازمانی خواهد بود توسعه یافته، یاد گیرنده و دانش محور که با بهره‌گیری از ویژگی‌های زیر در افق چشم‌انداز مزبور، درصدد است تا علاوه بر حفظ موقعیت برتر خود در سطح منطقه، با حضور و تعاملی سازنده و اثر بخش در شبکه جهانی به جایگاهی شایسته در منابع انسانی، ناوگان، کسب و کار و فناوری در امور حمل و نقل دریایی و خدمات وابسته، دست یابد.

۱. سازمانی توسعه یافته و پاسخگو که متناسب با مقتضیات محیطی و ارزش‌ها و شرایط منعطف و متحول، همواره به دنبال بهبود و تعالی می‌باشد.
 ۲. سازمانی یادگیرنده که یاد می‌گیرد بهترین و برترین باشد، و از همین روی:
 - جامع‌نگر و نظام‌گراست و خود را عضوی مهم از نظام حمل و نقل دریایی کشور و جامعه جهانی می‌داند.
 - تصویر و آرمانی مشترک از آینده‌ای مطلوب دارد که به همت کارکنان خود در پی تحقق آن می‌باشد.
 - معتقد به کار گروهی است و از مهارت و توان همفکری، گفتگو و مفاهمه مشترک همه کارکنان با یکدیگر برخوردار است.
 - در پی ارتقاء و غنا بخشیدن به واقع‌گرایی و مثبت‌اندیشی کارکنان خویش است.
 - همواره در پی کشف روند شرایط محیط بیرونی و به‌ویژه محیط بین‌المللی کسب و کار خود بوده و در جهت دستیابی به بیشینه‌ترین سود برای گروه با بهینه‌ترین روش‌ها، در تجزیه و تحلیل محیط‌های مزبور توانمند است.
 ۳. سازمانی دانش محور و مسأله‌گرا است و با استفاده از دانش روز در پی یافتن بهترین راه کارها است. علاوه بر این، تولیدکننده دانش نیز هست. از دانش دیگران به نحو بهینه استفاده نموده و به گسترش و اشاعه آن در گروه کمک می‌کند.
 ۴. دارای سرمایه‌های انسانی دانا، فعال، مسئولیت‌پذیر، پرانگیزه، رضایت‌مند، مثبت‌اندیش، منضبط، مشتری‌گرا، ارزش‌آفرین، نوگرا و نوآور، با وجدان کاری و روحیه همکاری و تعاون، وفادار، با احساس تعهد و تعلق به گروه و بالندگی آن، و مؤمن و معتقد به توسعه و اعتلای کشور می‌باشد.
- بیانیه مأموریت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به شرح زیر ارائه شده است:
- «گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بهره‌مند از ناوگان و شبکه‌ای توانمند با گستره‌ای جهانی و برخوردار از سهم بازاری چشم‌گیر در سطح منطقه، نقش مهمی را در حمل و نقل از طریق دریا ایفا می‌کند.
- ما گروهی معظم و متشکل از شرکت‌ها و مؤسساتی هستیم که از تمام توانمندی‌ها و منابع به شایستگی استفاده می‌کنیم تا علاوه بر دستیابی به شناختی درست از انتظارات و خواسته‌های مشتریان، خدمات ترکیبی و مرتبط با حمل و نقل چند وجهی را به بهترین شکل ممکن، با کیفیتی برتر و منطبق با استانداردهای بین‌المللی و با هدف ارزش‌آفرینی در مدیریت خدمت و زنجیره تأمین نیازهای مشتریان، ارائه نماییم.

برای کارکنان گروه در تمامی سطوح احترام و ارزش ویژه قائل هستیم و با تکیه بر سرمایه‌های انسانی حرفه‌ای، متخصص، دانش‌گرا، مسئولیت‌پذیر، متعهد و اخلاق‌گرا همواره تمام توجه خود را در استفاده

از فناوری‌های جدید، دستیابی به نوآوری‌ها و توسعه ظرفیت‌ها و توانمندی‌ها به منظور ارائه خدماتی متنوع و برتر معطوف می‌کنیم تا بتوانیم ضمن انعطاف در برابر شرایط متحول محیطی، در قبال اهداف و مسئولیت‌های ملی، منطقه‌ای و جهانی نیز عملکردی مطلوب داشته باشیم.

می‌کوشیم با توجه به تعهدی که نسبت به صاحبان سهام داریم، بهره‌وری مجموع عوامل و منابع را پیوسته افزایش دهیم تا با سودآوری مناسب در بلندمدت بهترین منبع سرمایه‌گذاری باشیم. نهایت سعی خود را در حفظ محیط زیست، ایمنی، رعایت حقوق و مصالح جامعه، پایبندی عملی به قوانین و مقررات و صیانت از ارزش‌ها و کرامت انسانی مصروف می‌داریم.»

۲-۲-۳- وضعیت بازارهای جدید

با توجه به جدیت در تسخیر بازارهای جدید جهانی، می‌بایستی نسبت به سرمایه‌گذاری به جهت افزایش ظرفیت برای انواع کشتی‌های فله‌بر، کانتینری و کشتی‌های حمل گاز و مواد شیمیایی فله در زمان مناسب اقدام نمود و همچنین نظر به اینکه تعدادی از کشتی‌های شرکت نیز به واسطه سن بالا از رده خارج و تعداد دیگر نیز در نوبت سپرده شدن به یاردهای اوراق‌سازی هستند، می‌بایستی جهت جایگزینی این شناورها اقدام نمود.

مسیرهای جدید مورد بحث، حمل محمولات از بنادر چین به بنادر کشورهای اروپائی و همچنین حمل محمولات به آفریقای جنوبی (کشتی‌هایی که برای بارگیری محمولات وارداتی به بنادر برزیل اعزام می‌گردند) و دیگر مسیر در چرخه جدید تجاری مسیر از تنگه جبل الطارق در مدیترانه به بنادر برزیل است که بعد از تخلیه محمولات صادراتی از منطقه خلیج فارس به شمال قاره آفریقا، شرکت می‌تواند محمولات مذکور را بارگیری و به بنادر کشور برزیل حمل نماید و بعد از تخلیه مجدداً محمولات وارداتی کشورمان را از برزیل بارگیری و به بنادر ایران حمل نماید. سیکل گردش جدیدی که تشکیل شده، می‌تواند بدون استفاده از مسیرهای قبلی و سنتی، سودآوری داشته باشد و بهره‌وری مناسبی را برای شرکت به ثبت برساند، مسیر بنادر ایران به چین و سپس از بنادر چین به اروپا و دریای مدیترانه و بعد از آن از مقاصد اروپائی به کشورهای آمریکای جنوبی و در نهایت بارگیری از آنجا به مقصد حوزه خلیج فارس و ایران می‌باشد که با انجام این سیکل حداقل ۴۰-۲۰ درصد افزایش بهره‌وری را برای شرکت به ارمغان خواهد آورد.

در مجموع، عملکرد خطوط عملیاتی در جذب محمولات جدید، سرعت در تخلیه و بارگیری، جلب رضایت مشتریان و همچنین اقدام به مطالعه و تحقیقات راهبردی در پروژه‌ها و استراتژی‌های مورد بحث با اتخاذ تصمیمات مدیریتی از روندی روبه‌رشد و درحد مطلوب برخوردار بوده است، به‌طوری‌که در سال مالی اخیر شرکت درآمدی متجاوز از یک میلیارد دلار از کرایه حمل به‌دست آورده است که در مقایسه با سال مالی قبل میزان ۱۳٪ رشد را نشان می‌دهد.

لذا در جهت ادامه روند روبه‌رشد شرکت، پتانسیل‌های موجود و راهکارهای توسعه کشور می‌بایستی به‌صورتی جدی مدنظر قرار گیرد. با عنایت به توسعه میادین گازی در منطقه پارس جنوبی و عسلویه و صادرات قریب‌الوقوع ۶۰ میلیون تن از این‌گونه محمولات طی سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۵، و نیاز به تعداد ۱۵۰ فروند کشتی برای حمل و نقل محمولات پتروشیمی و همچنین به‌لحاظ صادرات ۴۰ میلیون متر مکعب محمولات گازی طی ۱۰ سال آینده، لازم است شرکت به‌طور جدی سرمایه‌گذاری‌های فوری در این بخش‌های استراتژیک کشوری و منطقه‌ای، قبل از ورود رقبای خارجی انجام دهد که در این خصوص طرح‌ها

و گزارشات لازم نیز تهیه شده است. در خصوص این که شرکت چگونه از این فرصت استفاده خواهد نمود، اطلاعاتی ارائه نشده است.

در بخش کانتینر به لحاظ رقابت و تغییرات دائمی در فرمول‌های حمل و نقلی و حرکت بازار به طرف سودآوری با حداقل هزینه‌های جابجائی، تمایل مالکان و شرکت‌های کشتیرانی برای تصاحب کشتی‌های با ظرفیت بالاتر را برای کاهش هزینه‌ها و به خدمت گرفتن ترمینال‌ها، بنادر خصوصی و خدمات پس کرانه‌ای برای انجام سرویس‌های انحصاری و سرعت بیشتر، ضروری تشخیص داده می‌شود، لذا خرید کشتی‌های بزرگ سایز تا ۹۰۰۰ TEU (واحد شمارش کانتینر ۲۰ فوت) و سرمایه‌گذاری لازم در دیگر بخش‌های مرتبط در دستور کار شرکت قرار گرفته تا بتواند در آینده نرخ‌های رقابتی مناسب به مشتریان اعلام و با توجه بکارگیری کشتی‌های با سایزهای کوچک‌تر در مسیرهای مختلف سرویس‌های فیدری (وظیفه کشتی‌های فیدری انتقال محمولات از کشتی‌ها یا بنادر بزرگ به بنادر کوچک و بالعکس می‌باشد) خود را نیز تقویت نماید.

در بخش حمل محمولات فله، خرید و سفارش ساخت کشتی‌های بزرگ سایز تا ظرفیت ۱۷۰ هزار تن به لحاظ آمادگی کشور برای صادرات محمولات معدنی با تناژ بالا در آینده نزدیک ضروری می‌باشد، میزان درخواست کشور و منطقه به محمولات معدنی و همچنین رشد در نرخ اجاره این‌گونه کشتی‌ها با توجه به تقاضای بالای کشور چین برای محمولات کانی و نظر به گزارش تحلیل‌گران که این وضعیت در آینده نیز همچنان ادامه خواهد داشت، به نظر می‌رسد بکارگیری این‌گونه شناورها باید در دستور کار قرار گیرد.

۲-۳-۲- اطلاعات حمل بار و خدمات

۲-۳-۱- انواع محمولات

محمولات اصلی شرکت شامل حمل محمولات فله، کانتینری و حمل کالای عمومی می‌باشد که عمدتاً در سه بخش واردات، صادرات و محصولات بین‌المللی انجام می‌شود.

۲-۳-۲- ظرفیت حمل

ظرفیت پیش‌بینی شده و واقعی شرکت، به تفکیک انواع محمولات به شرح نمایه زیر می‌باشد:

نمایه ۱۵- ظرفیت و حمل بار واقعی (مقادیر به هزار تن)					
نوع محموله	بودجه سال مالی منتهی به ۸۷/۳/۳۱	سال مالی منتهی به ۸۶/۳/۳۱		سال مالی منتهی به ۸۵/۳/۳۱	سال مالی منتهی به ۸۴/۳/۳۱
		پیش‌بینی سالانه	واقعی		
محمولات کانتینری	۵,۶۱۹	۴,۹۱۵	۶,۰۸۷	۵,۸۷۹	۴,۹۲۱
حمل کالای عمومی	۳,۲۹۰	۳,۴۳۴	۳,۱۹۳	۳,۷۷۶	۳,۶۰۷
محمولات فله	۱۳,۳۵۱	۱۳,۲۱۰	۱۳,۱۶۸	۱۲,۷۱۵	۱۳,۷۹۲
جمع	۲۲,۲۶۰	۲۱,۵۵۹	۲۲,۴۴۸	۲۲,۳۷۰	۲۲,۳۲۰

ظرفیت اسمی و تعداد کشتی‌های شرکت اصلی و گروه، در دو سال مالی اخیر به شرح نمایه زیر می‌باشد:

نمایه ۱۶- تعداد و ظرفیت کشتی‌ها (مقادیر به هزار تن)

۱۳۸۵/۳/۳۱				۱۳۸۶/۳/۳۱				محصول
گروه کشتیرانی		شرکت اصلی		گروه کشتیرانی		شرکت اصلی		
ظرفیت	تعداد کشتی	ظرفیت	تعداد کشتی	ظرفیت	تعداد کشتی	ظرفیت	تعداد کشتی	
۱۲۶	۳	۱۲۶	۳	۸۱	۲	۸۱	۲	محمولات کانتینری
۶۲۱	۳۰	۶۲۱	۳۰	۵۱۷	۲۵	۵۱۷	۲۵	حمل کالای عمومی
۳,۰۲۴	۷۷	۲,۰۵۲	۴۴	۳,۱۲۳	۸۱	۱,۷۶۳	۴۰	محمولات فله
۳,۷۷۱	۱۱۰	۲,۷۹۹	۷۷	۳,۷۲۱	۱۰۸	۲,۳۶۱	۶۷	جمع

بنا به اظهارات مسئولین شرکت، روزهای فعال در سال براساس استانداردهای جهانی برای کلیه انواع کشتی‌های شرکت ۳۵۵ روز می‌باشد. در صورتیکه تعداد کشتی‌های شرکت در روزهای فعال استاندارد ضرب شود، حاصل ۲۳,۷۸۵ روز کشتی را نشان می‌دهد که این رقم برای بودجه سال مالی منتهی به ۱۳۸۷/۳/۳۱ در حدود ۲۳,۰۳۵ روز کشتی (معادل ۹۷ درصد استاندارد) می‌باشد. گفتنی است ظرفیت حمل سالانه کشتی‌های این شرکت با توجه به طول مسیر سفرهای انجام شده در طی سال، قابل تغییر است. به علاوه در صورتی که حاصل ضرب ظرفیت کشتی‌ها (۲,۳۶۱ هزار تن) در تعداد روزهای استاندارد (۳۵۵ روز فعال) را بر ظرفیت حمل بودجه شده برای سال ۸۷ تقسیم کنیم، نتیجه $(۲۳,۲۶۰ / ۳۵۵ = ۳۸)$ روز پیش‌بینی شده است.

۳-۲- ترکیب بهای تمام شده خدمات

سهم هر یک از عوامل تشکیل‌دهنده بهای تمام شده خدمات، طی سه سال مالی اخیر به شرح زیر بوده است:

نمایه ۱۷- عوامل تشکیل‌دهنده بهای تمام شده خدمات (میلیون ریال)

۱۳۸۴/۳/۳۱		۱۳۸۵/۳/۳۱		۱۳۸۶/۳/۳۱		شرح
درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	
۷۷	۴,۸۴۳,۹۶۴	۷۸	۵,۴۶۳,۳۷۵	۸۰	۶,۶۸۸,۱۳۷	هزینه‌های عملیات بازرگانی
۱۰	۵۹۰,۵۵۴	۸	۵۹۳,۲۰۷	۸	۶۴۷,۷۰۵	دستمزد مستقیم
۱۳	۸۳۳,۰۹۰	۱۴	۹۸۱,۸۲۰	۱۲	۱,۰۲۰,۶۰۶	سربار
۱۰۰	۶,۲۶۷,۶۰۸	۱۰۰	۷,۰۳۸,۴۰۲	۱۰۰	۸,۳۵۶,۴۴۸	جمع بهای ارائه خدمات

بررسی روند بهای تمام شده نشان می‌دهد افزایش به وجود آمده در سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱ عمدتاً مربوط به هزینه‌های عملیات بازرگانی می‌باشد که البته تغییر گرایش بر نوع حمل از اجاره زمانی کشتی‌ها به حمل محمولات به منظور حفظ و دستیابی به مشتریان هم تأثیرگذار بوده است. ارقام تشکیل‌دهنده هزینه‌های عملیات بازرگانی در نمایه ۱۸ ارائه شده است.

نمایه ۱۸- هزینه های عملیات بازرگانی (میلیون ریال)						
۱۳۸۴/۳/۳۱		۱۳۸۵/۳/۳۱		۱۳۸۶/۳/۳۱		شرح
درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	
۲۳	۱,۱۱۲,۹۲۱	۳۱	۱,۷۰۹,۳۰۶	۳۲	۲,۱۱۰,۹۵۳	سوخت کشتی ها
۲۰	۹۶۴,۸۵۱	۱۹	۱,۰۳۳,۹۸۱	۱۸	۱,۲۰۶,۱۳۹	مخارج تخلیه و بارگیری
۱۸	۸۵۳,۵۸۹	۱۳	۷۰۴,۴۶۰	۱۸	۱,۱۹۰,۲۸۵	کرایه حمل پرداختی به کشتی های غیر خودی
۱۷	۸۰۷,۱۴۵	۱۶	۸۴۷,۶۷۸	۱۳	۸۵۰,۵۹۵	هزینه های عمومی کانتینر
۱۴	۷۰۱,۷۶۳	۱۳	۷۳۶,۵۰۱	۱۲	۸۱۷,۴۰۵	عوارض بندری
۸	۴۰۳,۶۹۵	۸	۴۳۱,۴۴۹	۷	۵۱۲,۷۷۰	سایر
۱۰۰	۴,۸۴۳,۹۶۴	۱۰۰	۵,۴۶۳,۳۷۵	۱۰۰	۶,۶۸۸,۱۳۷	جمع

به استناد یادداشت ۱-۳۰ همراه صورت های مالی، افزایش هزینه های سوخت به علت افزایش میزان سوخت مصرفی با توجه به تحویل کشتی های جدید می باشد. همچنین، افزایش در کرایه حمل پرداختی به کشتی های غیر خودی نیز به علت افزایش کشتی های جدید خریداری شده و واگذار شده به شرکت های زیر مجموعه اظهار شده است.

۴-۳-۲- درآمد حمل

اطلاعات مربوط به درآمد حاصل از حمل محمولات شرکت در سه سال مالی اخیر بر حسب مقدار و مبلغ به شرح زیر است:

نمایه ۱۹- درآمد حمل (مقادیر به هزار تن، مبالغ به میلیون ریال)

درآمد	شرح	۱۳۸۶/۳/۳۱		۱۳۸۵/۳/۳۱		۱۳۸۴/۳/۳۱	
		مبلغ	مقدار	مبلغ	مقدار	مبلغ	مقدار
به تفکیک خطوط عملیات	کانتینری	۶,۰۸۷	۵,۲۳۳,۰۲۶	۵,۸۷۹	۴,۶۲۸,۶۵۵	۴,۹۲۱	۳,۹۳۷,۴۳۶
	کالای عمومی	۳,۱۹۳	۱,۴۰۶,۶۱۴	۳,۷۷۶	۱,۶۴۰,۶۲۲	۳,۶۰۷	۱,۷۰۰,۴۲۶
	فله	۱۳,۱۶۸	۳,۷۳۵,۲۰۴	۱۲,۷۱۵	۲,۷۱۹,۷۳۲	۱۳,۷۹۲	۳,۵۸۲,۰۷۳
	جمع	۲۲,۴۴۸	۱۰,۳۷۴,۸۴۴	۲۲,۳۷۰	۸,۹۸۹,۰۰۹	۲۲,۳۲۰	۹,۲۱۹,۹۳۵
به تفکیک نوع حمل	صادراتی	۱,۰۸۶	۴۹۹,۷۷۰	۱,۰۹۰	۴۳۶,۰۸۹	۵۳۶	۳۳۶,۳۲۹
	بین المللی	۸۸۳	۴,۰۶۲,۷۰۸	۹,۹۱۰	۳,۹۳۳,۶۱۰	۱۱,۵۲۰	۴,۵۱۳,۳۱۴
	سی اند اف	۳,۹۹۲	۱,۸۳۶,۶۶۳	۳,۴۹۰	۱,۳۸۹,۰۷۱	۳,۳۹۵	۱,۴۴۳,۲۹۸
	وارداتی	۸۵۴	۳,۹۷۵,۷۰۳	۷,۸۸۰	۳,۲۳۰,۳۳۹	۶,۸۶۹	۲,۹۲۶,۹۹۴
	جمع	۲۲,۴۴۸	۱۰,۳۷۴,۸۴۴	۲۲,۳۷۰	۸,۹۸۹,۰۰۹	۲۲,۳۲۰	۹,۲۱۹,۹۳۵

۵-۳-۲- مشتریان عمده شرکت

سهم هر یک از مشتریان عمده شرکت از درآمد براساس بارنامه های صادره، طی سه سال مالی اخیر به شرح زیر بوده است:

نمایه ۲۰- مشتریان عمده (میلیون ریال)

شرح	۱۳۸۶		۱۳۸۵		۱۳۸۴	
	مبلغ	درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	درصد
بازرگانی دولتی ایران (وابسته)	۶۵۱,۹۰۵	۶/۳	۶۱۴,۰۸۴	۶/۸	۴۹۹,۲۵۶	۵/۴
ایران خودرو	۲۳۸,۳۸۹	۲/۳	۳۸۷,۵۶۱	۴/۳	۴۰۷,۴۶۱	۴/۴
خدمات حمایتی کشاورزی	۴۰۲,۶۵۲	۳/۹	۱۹۱,۶۳۰	۲/۱	۳۷۰,۳۶۱	۴
سایپا	۱۵۹,۰۶۷	۱/۵	۱۸۴,۰۶۲	۲/۰	۱۱۸,۶۳۱	۱/۳
مارکو فوسفور	۱۶۳,۶۹۹	۱/۶	۱۷۹,۴۸۸	۲/۰	-	-
الحد	۱۰۹,۸۵۳	۱/۱	۱۰۱,۶۶۸	۱/۱	۱۸,۲۸۴	۰/۲
هین ایچ	۲۵۵,۳۴۲	۲/۵	۷۷,۹۹۹	۰/۹	-	-
فولاد خوزستان	۱۸۵,۴۶۷	۱/۸	۱۴,۲۰۸	۰/۲	۶۰,۶۷۰	۰/۷
صنایع عصر پویا	۱۰۷,۵۶۲	۱/۰	-	-	-	-
وست آلپاین	۳۱۶,۰۹۵	۳/۰	-	-	-	-
شرکت پردیس متحد	۵۰۵,۱۹۹	۴/۹	-	-	-	-
سایر	۷,۲۷۹,۶۱۴	۷۰/۱	۷,۲۳۸,۳۰۹	۸۰/۶	۷,۷۴۵,۲۷۲	۸۴
جمع	۱۰,۳۷۴,۸۴۴	۱۰۰	۸,۹۸۹,۰۰۹	۱۰۰	۹,۲۱۹,۹۳۵	۱۰۰

۶-۳-۲- نحوه قیمت گذاری حمل محمولات

بنا به اظهارات مسئولین شرکت، چگونگی و مکانیسم تعیین نرخ حمل بار و به تفکیک هر یک از انواع محمولات به شرح زیر می باشد.

الف- محمولات فله

پس از دریافت پیشنهادات، کارشناسان و مدیران ذیربط پیشنهادات واصله را بررسی و با در نظر گرفتن شرایط بازار منطقه، اعتبار شرکت طرف قرارداد، محدودیت های کشتی نظیر سن، سرعت، جرثقیل، مصرف سوخت، وضعیت انبارها و ... بهترین پیشنهاد را انتخاب و پس از محاسبه تقریبی درآمد و هزینه سفر و برآورد درآمد روزانه کشتی (VOYAGE ESTIMATE) پیشنهاد مذکور در کمیته اجاره کشتی مطرح و پس از تأیید کمیته که متشکل از نمایندگان معاونت بازرگانی، مالی، فنی و امور مربوطه می باشند، قرارداد منعقد می شود.

ب- محمولات عمومی

نرخ کرایه برای این نوع محمولات با در نظر گرفتن موارد ذیل تعیین می شود.

۱. اخذ اطلاعات کرایه حمل مورد نظر مشتری
۲. اعلام نظر نماینده منطقه
۳. وضعیت بازار منطقه (در حال افزایش یا کاهش و یا نوسانات جزئی)
۴. بررسی شرکت های رقیب در منطقه
۵. نرخ های اخذ شده برای محمولات مشابه در گذشته
۶. نوع محموله (وزنی، حجمی، ارزشی و ...) و سرعت بارگیری و تخلیه و مسافت بین مبدأ و مقصد
۷. بررسی افزایش و یا کاهش هزینه ها شامل سوخت، بندری، بارگیری و تخلیه و مهار کالا و ...

با در نظر گرفتن موارد فوق، پیشنهادات واصله توسط مدیر بازاریابی در کمیته نرخ متشکل از مدیر امور مربوطه، معاون امور و مدیر بازاریابی، مدیر عملیات و مسئول هزینه مطرح و پس از بررسی نظرات اعضا کمیته تصمیم گیری شده و پس از موافقت معاون بازرگانی قرارداد منعقد می گردد.

ج- محمولات کانتینر

نرخ کرایه حمل کانتینر در مسیرهای مختلف با در نظر گرفتن موارد زیر تعیین می شود.

۱. با توجه به نرخ های در نظر گرفته شده توسط کنفرانس خطوط کانتینری فعال نظیر:

IRA (Informal rate agreement)

EMERA (Europe Middle East rate agreement)، که شرکت کشتیرانی یکی از ۹ عضو EMERA می باشد.

لازم به ذکر است کنفرانس ها تشکلهایی هستند که به صورت اختیاری توسط مالکان کشتی ها و یا اپراتورهای کشتی های کانتینری جهت ارائه سرویس بهتر و با نرخ مناسب به منظور حصول منافع مشترک برای مالکان کشتی و مشتریان بوجود آمده است.

۲. میزان عرضه ظرفیت در یک Trade در مقایسه با تقاضای حمل کانتینر
۳. اعلام نظر نمایندگی منطقه
۴. نظرات و پیشنهادات نرخ کرایه که از مشتریان به همراه مدارک مربوطه دریافت می شود.

۵. اهمیت حفظ و یا افزایش سهم بازار کشتیرانی در یک Trade
 ۶. بررسی اطلاعات در خصوص فعالیت شرکت‌های رقیب در منطقه
 ۷. بررسی افزایش و یا کاهش هزینه‌ها شامل سوخت، بندری، بارگیری و تخلیه و ...
 ۸. موجودی کانتینر خالی و چگونگی انتقال آن به بنادر دیگر
- لذا با در نظر گرفتن موارد فوق نرخ‌های حمل کانتینر برای مسیرهای مختلف با اعتبار یک تا سه ماه تهیه و پس از تأیید معاون بازرگانی به نمایندگی‌ها برای رزرو کانتینر اعلام می‌شود.

۷-۳-۲- برنامه‌های فروش و بازاریابی

به‌استناد بودجه سال ۱۳۸۷ شرکت، اهداف و برنامه‌های زیر در جهت افزایش قابلیت‌های ارائه خدمات ارائه شده است؛

- شناخت بازارهای مناسب منطقه‌ای و جهانی به‌منظور توسعه فعالیت‌های اقتصادی بین‌المللی، افزایش سهم بازار داخلی و اعمال تمهیدات لازم در جهت رضایت صاحبان کالا و توجه خاص به صادرات و انتخاب راه کارهای مناسب جهت صرفه‌جویی مصرف ارز.
- افزایش قابلیت‌های ارائه خدمات با کیفیت بالا در سطح استانداردهای ملی و جهانی و مشتری‌مداری، افزایش توان رقابتی به‌منظور تحقق برنامه جذب بار به میزان ۲۲ میلیون تن.
- با توجه به در اختیار داشتن ۱۱۹ فروند کشتی ملکی به ظرفیت ۴/۲۶ میلیون تن، برنامه توسعه ناوگان، در راستای برنامه چهارم توسعه اقتصادی افزایش ظرفیت و توان حمل ۳/۷ میلیون تن، نوسازی و جوان‌سازی ناوگان و خارج کردن کشتی‌های فرسوده از طریق سفارش ساخت و خرید ۸۵ فروند انواع کشتی از برنامه‌های شرکت کشتیرانی می‌باشد، شایان ذکر است که برنامه استراتژیک توسعه ظرفیت و نوسازی ناوگان در مقاطع زمانی مختلف، براساس مطالعات تکمیلی متأثر از تحولات بازار حمل و نقل جهانی مورد بررسی قرار گرفته و در نتیجه تعداد، ظرفیت، نوع کشتی‌ها و بودجه مورد نیاز تجدید نظر و به‌روز می‌شود. به جهت کاهش متوسط سن ناوگان با تراز بین‌المللی، طی چند مرحله از محل اخذ حداکثر منابع مالی با کمترین سود از بازارهای مالی داخلی و خارجی و نقدینگی شرکت اقدامات لازم در دستور کار قرار دارد. فاز اول این برنامه با سرمایه‌گذاری ۳۳ فروند انواع کشتی با مبلغ ۱,۶۱۷,۹۴۲ هزار دلار قبلاً آغاز شده و بخشی از آن تحقق یافته است. فاز بعدی مربوط به ساخت و خرید انواع کشتی شامل ۵۲ فروند در دست مذاکره و اقدام می‌باشد.
- به جهت ارائه خدمات چند وجهی و راهیابی به شبکه بازارهای جهانی، نقش شرکت در ایجاد اشتغال و کسب و کار توسعه دفاتر نمایندگی منطقه‌ای، آسیا و خاورمیانه و همچنین ایجاد شرکت‌های مشترک با نمایندگی‌های خارجی در اروپا، مشارکت در فعالیت، به‌منظور حمل مایعات شیمیایی LPG و امکان‌سنجی اجرای طرح ورود به بازار حمل LNG و تولیدات پتروشیمی، جهت ارتقاء سهم حمل و نقل دریایی در دریای خزر سرمایه‌گذاری مشترک در بنادر روسیه از جمله آستاراخان، ورود به عرصه فعالیت‌های مکمل و پشتیبانی در پایانه‌های کانتینری بندرعباس، بندر امام و خرمشهر، عسلویه، کراچی، بمبئی، لیبی، ام‌القصر، بوشهر و چابهار، ارتقاء کارایی شبکه عملیاتی و تفویض اختیار تدریجی در برنامه میان مدت شرکت قرار گرفته است.

۴-۲- قراردادهای مهم

بنا به اعلام مسئولین شرکت، قراردادهای مهم شرکت در حال حاضر در سه گروه به شرح زیر می باشند.

۱) قرارداد تأمین سوخت مصرفی کشتی ها

خلاصه موارد مهم در این قرارداد که فیما بین شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و در تاریخ ۱۳۸۵/۷/۳ امضاء شده است به شرح زیر می باشد.

موضوع قرارداد: فروش و تحویل ماهیانه ۴/۵ هزار تن نفت گاز و ۳۲ هزار تن نفت کوره (شامل ۱۵ هزار تن نفت کوره CST ۳۸۰ و ۱۷ هزار تن نفت کوره CST ۱۸۰)، جهت تحویل و مصرف آن به کشتی هایی که صرفاً متعلق به خریدار و یا در اجاره خریدار می باشند و در طول مدت قرارداد در بندر عباس.

مدت قرارداد: از تاریخ تنظیم و امضاء تا تاریخ ۱۳۸۶/۱۲/۱۵ می باشد.

نرخ فروش فرآورده و نحوه پرداخت:

قیمت فروش به نرخ بین المللی سوخت کشتی در روز تحویل، به صورت ارزی ضمناً اعتبار ۳۰ روزه ای جهت تسویه حساب دوره ای به خریدار داده شده است و تسویه نهایی باید حداکثر تا ۱۳۸۶/۱۲/۱۵ صورت گیرد.

سپرده حسن انجام کار:

خریدار موظف است یک فقره چک به مبلغ ۱۳ میلیون دلار معادل ۱۲۰ میلیارد ریال از بابت خرید اعتباری نزد فروشنده تودیع نماید.

عوامل غیر مترقبه:

هر گونه وقفه در امر تولید، بارگیری، حمل و نقل بر اثر عوامل تحمیلی، قهری و بلایای طبیعی که موجب کاهش یا عدم تحویل/دریافت سوخت به خریدار شود از مقررات این قرارداد مستثنی بوده و طرفین در این گونه موارد مسئولیتی نخواهند داشت. دوره توقف براساس شرایط فوق در محاسبه مدت زمان قرارداد لحاظ نمی شود.

۲. قراردادهای ساخت و خرید کشتی

خلاصه موارد مهم این گروه از قراردادها در نمایه زیر ارائه شده است.

(میلیون دلار)

نمایه ۲۱- قراردادهای ساخت و خرید کشتی

ردیف	شماره قرارداد	موضوع قرارداد	طرف قرارداد	تعداد کشتی	مبلغ قرارداد	تاریخ شروع	تاریخ اتمام قرارداد
۱	۸۳/۲۶۱۲	ساخت کشتی	HYUNDAI	۴	۲۹۴	۲۰۰۵/۲/۹	کشتی اول ۲۰۰۸/۴/۲۸، کشتی دوم ۲۰۰۸/۷/۲۱، کشتی سوم ۲۰۰۸/۹/۱۰، کشتی چهارم ۲۰۰۸/۱۲/۲۲
۲	۸۳/۲۶۲۲	ساخت کشتی	HYUNDAI	۱	۱۰۳	۲۰۰۵/۳/۷	۲۰۰۸/۳/۲۰
۳	۸۳/۲۶۲۳	ساخت کشتی	HYUNDAI	۱	۱۰۳	۲۰۰۵/۳/۷	۲۰۰۸/۶/۲
۴	۸۳/۲۶۱۸	ساخت کشتی	HANJIN	۱	۱۰۲	۲۰۰۵/۳/۷	۲۰۰۸/۷/۲۵
۵	۸۳/۲۶۱۹	ساخت کشتی	HANJIN	۱	۱۰۲	۲۰۰۵/۳/۷	۲۰۰۸/۹/۳۰
۶	۸۳/۲۶۲۰	ساخت کشتی	HANJIN	۱	۱۰۲	۲۰۰۵/۳/۷	۲۰۰۸/۱۱/۲۹
۷	۸۳/۲۶۲۱	ساخت کشتی	HANJIN	۱	۱۰۲	۲۰۰۵/۳/۷	۲۰۰۹/۲/۲۰
۸	۸۴/۲۶۶۴	ساخت کشتی	JIANGNAN	۲	۷۱	۲۰۰۵/۸/۳۱	۲۰۰۸/۶/۳۰ و ۲۰۰۸/۴/۱۵
۹	۸۵/۲۶۹۸	ساخت کشتی	dayang	۶	۱۸۰	۲۰۰۶/۳/۲۶	کشتی اول ۲۰۰۸/۱/۳۱، کشتی دوم ۲۰۰۸/۵/۲۸، کشتی سوم ۲۰۰۸/۹/۲۰، کشتی چهارم ۲۰۰۹/۲/۲۸، کشتی پنجم ۲۰۰۹/۴/۲۰، کشتی ششم ۲۰۰۹/۸/۸
۱۰	۸۴/۲۶۹۶	ساخت کشتی	CHENGXI	۵	۱۵۳	۲۰۰۶/۳/۱۹	کشتی اول ۲۰۰۸/۹/۲۴، کشتی دوم ۲۰۰۸/۷/۱۰، کشتی سوم ۲۰۰۸/۹/۲۰، کشتی چهارم ۲۰۰۹/۳/۱۹، کشتی پنجم ۲۰۰۹/۴/۲۴
۱۱	۸۵/۲۷۱۳	ساخت کشتی	CHENGXI	۵	۱۵۰	۲۰۰۶/۵/۲۸	کشتی اول ۲۰۰۹/۱۰/۸، کشتی دوم ۲۰۰۹/۱۰/۲۱، کشتی سوم ۲۰۰۹/۱۱/۲۶، کشتی چهارم ۲۰۱۰/۱/۱، کشتی پنجم ۲۰۱۰/۲/۶
۱۲	۸۶/۲۸۳۱	ساخت کشتی	SHANDONG	۵	۱۷۰	کشتی اول ۲۰۰۷/۵/۵ و سایر ۲۰۰۷/۷/۲	کشتی اول ۲۰۱۱/۳/۲۰، کشتی دوم ۲۰۱۱/۷/۱۵، کشتی سوم ۲۰۱۱/۹/۲۵، کشتی چهارم ۲۰۱۱/۱۰/۳۰، کشتی پنجم ۲۰۱۱/۱۲/۳۰
۱۳	۸۶/۲۸۳۰	ساخت کشتی	SHANDONG	۳	۱۱۱	۲۰۰۷/۷/۲	کشتی اول ۲۰۱۰/۶/۲۷، کشتی دوم ۲۰۱۰/۹/۲۰، کشتی سوم ۲۰۱۱/۳/۱۵
۱۴	۸۶/۲۸۵۶	ساخت کشتی	SHANDONG	۱	۳۴	۱۳۸۶/۴/۱۹	۲۰۱۲/۱/۳۰
۱۵	۸۶/۲۸۷۶	ساخت کشتی	HYUNDAI MIPO	۱۰	۵۱۲	۲۰۰۷/۱۲/۱	کشتی اول ۲۰۱۰/۶/۳۰، کشتی دوم ۲۰۱۰/۱۰/۳۱، کشتی سوم ۲۰۱۱/۴/۳۰، کشتی چهارم ۲۰۱۱/۶/۳۰، کشتی پنجم ۲۰۱۱/۸/۳۱، کشتی ششم ۲۰۱۱/۹/۳۰، کشتی هفتم ۲۰۱۱/۱۰/۳۱، کشتی هشتم ۲۰۱۱/۱۱/۳۰، کشتی نهم و دهم ۲۰۱۱/۱۲/۳۱
۱۶	۸۶/۲۸۸۸	کانتینر	Cimc	۱	۴	۲۰۰۷/۱۲/۲۵	۲۰۰۸/۶/۳۰
۱۷	۸۶/۲۸۸۳	کانتینر	Cimc	۱	۸۵	۲۰۰۸/۱/۱۰	۲۰۰۸/۱۰/۳۰
۱۸	۸۶/۲۸۱۳	کانتینر	Cimc	۱	۸۱	۲۰۰۷/۵/۵	۲۰۰۸/۲/۲۸
	جمع	-	-	۵۰	۲,۵۴۹	-	-

خلاصه اطلاعات مالی طرح‌های توسعه به شرح نمایه‌های ۲۲ و ۲۳ می‌باشد.

نمایه ۲۲- خلاصه اطلاعات مالی طرح توسعه

عنوان پروژه		بودجه مصوب ۸۷		سهام از تامین منابع طرح در سال ۸۷	
		میلیون ریال	هزار دلار	هزار دلار	
				تسهیلات	نقد
سفارش، ساخت و خرید کشتی سفارش، ساخت و خرید کانتینر تکمیل، بهینه سازی ساختمان ها و خرید لوازم اداری خرید تجهیزات اسکله و رادار سرمایه گذاری بلندمدت		۸,۶۳۳,۷۴۸	۹۲۸,۳۶۰	۴۲۸,۵۸۰	۲۱۱,۷۸۰
		۲,۳۳۰,۵۸۰	۲۵۰,۶۰۰	۵۶,۶۶۷	۳۰,۴۳۳
		۲,۷۵۰	۲۹۶	-	۲۹۶
		۷۱,۶۱۰	۷,۷۰۰	-	۷,۷۰۰
		۳۰,۰۰۰	۳,۲۲۶	-	۳,۲۲۶
جمع		۱۱,۰۶۸,۶۸۸	۱,۱۹۰,۱۸۲	۴۸۵,۲۴۷	۲۵۲,۴۳۵

ریز اقلام تشکیل دهنده سفارش، ساخت و خرید کشتی در نمایه زیر ارائه شده است.

(هزار دلار)

نمایه ۲۳- خلاصه اطلاعات مالی سفارش، ساخت و خرید کشتی

عنوان پروژه	تاریخ تحویل	تعداد (فروند)	مبلغ طرح	نقدی پرداخت شده / برآوردی	بودجه مصوب ۸۷		تعهدات نقدی طی دوره بودجه در صورت عدم دریافت تسهیلات
					تسهیلات دریافتی / مورد نیاز	نقد مورد نیاز در صورت عدم دریافت تسهیلات	
قراردادهای منعقد شده:		۳۳	۱,۶۱۷,۹۴۲	۴۶۶,۷۲۹	۸۹۷,۸۵۳	۲۵۳,۳۶۰	۷۶,۷۸۰
	۲۰۰۸	۲	۷۱,۲۰۰	۲۴,۹۲۰	-	۴۶,۲۸۰	۴۶,۲۸۰
	۲۰۰۸	۵	۱۵۵,۰۰۰	۹۳,۰۰۰	۶۲,۰۰۰	-	-
	۲۰۰۸	۴	۲۹۴,۴۲۲	۵۸,۸۸۵	-	-	-
	۲۰۰۸	۲	۲۰۵,۷۴۰	۴۱,۱۴۸	۷۲۸,۰۳۳	-	-
	۲۰۰۸	۴	۴۰۹,۸۸۰	۸۱,۹۷۶	-	-	-
	۲۰۰۸ و ۲۰۰۹	۱۰	۳۰۲,۰۰۰	۹۴,۹۲۰	-	۲۰۷,۰۸۰	۳۰,۵۰۰
قراردادهای در جریان مناقصه:		۶	۱۷۹,۷۰۰	۷۱,۸۸۰	۱۰۷,۸۲۰	-	-
		۱۷	۶۷۵,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰	۵۴۰,۰۰۰	۶۷۵,۰۰۰	۱۳۵,۰۰۰
	-	۳	۱۱۱,۰۰۰	۲۲,۲۰۰	۸۸,۸۰۰	۱۱۱,۰۰۰	۲۲,۲۰۰
	-	۶	۲۰۴,۰۰۰	۴۰,۸۰۰	۱۶۳,۲۰۰	۲۰۴,۰۰۰	۴۰,۸۰۰
برنامه پروژه های در جریان مذاکره:		۸	۳۶۰,۰۰۰	۷۲,۰۰۰	۲۸۸,۰۰۰	۳۶۰,۰۰۰	۷۲,۰۰۰
		۳۵	۱,۱۹۴,۰۰۰	-	-	-	-
	-	۶	۲۱۰,۰۰۰	-	-	-	-
	-	۱۰	۳۰۰,۰۰۰	-	-	-	-
	-	۱۰	۳۲۰,۰۰۰	-	-	-	-
	-	۵	۱۶۰,۰۰۰	-	-	-	-
جمع	-	۸۵	۳,۴۸۶,۹۴۲	۶۰۱,۷۲۹	۱,۴۳۷,۸۵۳	۹۲۸,۳۶۰	۲۱۱,۷۸۰

بهای کشتی های در جریان مذاکره برآوردی است و حسب تحولات بازار ممکن است افزایش یا کاهش یابد.
با توجه به سفارش ساخت ۱۵ فروند کشتی کانتینربر، پیش بینی خرید ۱۴۰,۰۰۰ دستگاه کانتینر به مبلغ ۲۵۰,۶۰۰ هزار دلار نیز در برنامه کار قرار دارد. پیش بینی می شود ۴۶,۰۰۰ دستگاه از تعداد کل ۱۴۰,۰۰۰ دستگاه تا پایان سال مالی ۸۷ از کشور چین و به مبلغ ۸۷,۱۰۰ هزار دلار (مبلغ ۵۶,۶۶۷ هزار دلار فاینانس و ۳۰,۴۳۳ هزار دلار نقدی) تحویل گردد.

۳. قراردادهای حمل محمولات

خلاصه موارد مهم این گروه از قراردادها در نمایه زیر ارائه شده است.

نمایه ۲۴- قراردادهای حمل محمولات

شماره قرارداد	موضوع قرارداد	طرف قرارداد	مبلغ قرارداد	تاریخ شروع (مؤثر شدن)	تاریخ اتمام قرارداد
-	حمل کالای عمومی و فله	شرکت فولاد مبارکه اصفهان	نرخ حمل بین ۲۰۷۷-۳۴۶ یورو به ازای هر دستگاه - با توجه به نوع کانتینر و محل بارگیری	۱۳۸۶/۴/۱	۱۳۸۷/۴/۱
۱۴۳۲۰/۴۹۸۹	حمل کانتینر (حدود ۱۲۰ TEU)	شرکت گروه بهمن	نرخ حمل بین ۱۱۰۰-۱۲۲۰ یورو به ازای هر دستگاه کانتینر ۲۰ فوت، ۲۰۱۵-۱۹۰۰ به ازای هر دستگاه کانتینر ۴۰ فوت و ۲۰۵۵-۱۹۸۰ به ازای هر دستگاه کانتینر ۴۰ فوت HC - با توجه به محل بارگیری و به مقصد بندرعباس	۱۳۸۶/۶/۲۴	۱۳۸۶/۱۲/۲۴
-	حمل کانتینر (حدود ۵۰ TEU)	شرکت صنعتی و بازرگانی ابزار جم و شرکت تهران ماشین	نرخ حمل بین ۶,۲۵۰-۵,۶۵۰ درهم امارات به ازای هر دستگاه کانتینر ۲۰ فوت، ۱۰,۵۰۰-۹,۶۵۰ درهم به ازای هر دستگاه کانتینر ۴۰ فوت و ۱۱,۰۰۰-۱۰,۰۰۰ درهم به ازای هر دستگاه کانتینر ۴۰ فوت HC - با توجه به محل بارگیری و به مقصد بندرعباس	۱۳۸۶/۱۰/۱۴	۱۳۸۷/۳/۳۱
-	حمل کانتینر (حدود ۱۰ TEU)	شرکت بازرگانی کراس چرخ	نرخ حمل بین ۱۶۰۰-۱۴۰۰ دلار به ازای هر دستگاه کانتینر ۲۰ فوت، ۲۸۰۰-۲۴۰۰ به ازای هر دستگاه کانتینر ۴۰ فوت و ۲۹۰۰-۲۴۵۰ به ازای هر دستگاه کانتینر ۴۰ فوت HC - با توجه به محل بارگیری و به مقصد بندرعباس	۱۳۸۶/۱۱/۱	۱۳۸۷/۲/۳۱

لازم به ذکر است بخش عمده‌ای از درآمدهای شرکت ناشی از قراردادهای حمل با مشتریان موردی می‌باشد.

۵-۲- عوامل ریسک

۱-۵-۲- ریسک سوخت کشتی‌ها

یکی از مهمترین ریسک‌های مترتب بر فعالیت شرکت، ریسک مربوط به سوخت مصرفی ناوگان می‌باشد. هزینه سوخت عمده‌ترین رقم تشکیل‌دهنده بهای تمام شده خدمات است که در نتیجه نوسانات قیمت آن تأثیر به‌سزایی در سودآوری شرکت خواهد داشت. به‌لحاظ مدیریت ریسک این عامل، درصدی از کل نیاز سوخت ناوگان به‌صورت قراردادهای بلند مدت از تأمین‌کنندگان پیش خرید و از این طریق تا حدودی ریسک مربوطه کنترل و مدیریت می‌گردد.

۲-۵-۲- ریسک نوسان‌های نرخ ارز

با توجه به اینکه عمده عملیات شرکت به‌صورت ارزی (دلار) انجام می‌شود و بخش زیادی از منابع مالی نیز ارزی تأمین شده است، نوسانات نرخ ارز بر سودآوری شرکت می‌تواند تأثیر قابل توجهی داشته باشد.

۳-۵-۲- سایر موارد

شرکت از طریق پوشش کامل بیمه‌ای دارائی‌های ثابت، ریسک این قسمت از دارائی‌های شرکت را به حداقل رسانده است. در خصوص فعالیت‌های عملیاتی ناوگان نیز با اخذ پوشش‌های بیمه‌ای از بازارهای بین‌المللی مطابق با استانداردها و مقررات حاکم در حوزه فعالیت تجاری شرکت ریسک خود را به حداقل رسانده است. به‌علاوه شرکت با تشکیل کمیته بررسی حوادث و سوانح دریایی، علل بروز خسارت‌ها را شناسایی و راه‌کارهای عملیاتی جهت عدم تکرار، طی دستورالعمل‌های کتبی به حوزه‌های ذیربط ابلاغ می‌نماید.

۶-۲- مجوز و گواهی‌نامه‌های فعالیت

خلاصه‌ای از اطلاعات مربوط به مجوز و گواهی‌نامه‌های شرکت به شرح نمایه زیر ارائه شده است:

نمایه ۲۵- مجوز و گواهی‌نامه‌های شرکت

شماره گواهی‌نامه	موضوع	سازمان اعطاء کننده	تاریخ صدور	تاریخ اعتبار
۰۰۱۶	سیستم مدیریت ایمنی شرکت و حفاظت محیط زیست (کشتی‌های فله‌بر و انواع دیگر کشتی باری بجز باری تندرو، نفتکش، کشتی حمل مواد شیمیایی، حمل گاز و واحد حفاری متحرک فراساحلی)	سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۱۳۸۵/۱۱/۱	۱۳۹۰/۹/۸
PIR-۷۱۳۹۳۷	مدیریت ایمنی (کشتی ایران اشرفی)	سازمان بنادر و کشتیرانی	۲۰۰۷/۹/۹	۲۰۱۲/۹/۸
QDO-۴۵۰۰۸۶	امنیت کشتی‌ها	سازمان بنادر و کشتیرانی	۲۰۰۴/۶/۹	۲۰۰۹/۵/۶
DBI۹۵۸۲۷۸	ISO ۹۰۰۱:۲۰۰۰	UKAS (Q.M)	۱۹۹۷/۱۲/۷	۲۰۱۱/۱۲/۳۱

۳- اطلاعات مالی

۳-۱- صورت سود و زیان

اطلاعات گزارش سود و زیان سه سال مالی اخیر شرکت به شرح زیر می باشد:

(میلیون ریال)

نمایه ۲۶- صورت سود و زیان

سال مالی منتهی به ۱۳۸۴/۳/۳۱		سال مالی منتهی به ۱۳۸۵/۳/۳۱		سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱		شرح
درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	درصد	مبلغ	
۱۰۰	۹,۳۱۹,۹۳۵	۱۰۰	۸,۹۸۹,۰۰۹	۱۰۰	۱۰,۳۷۴,۸۴۴	درآمد حاصل از ارائه خدمات بهای تمام شده خدمات ارائه شده
(۶۶)	(۶,۱۱۳,۲۲۶)	(۷۸)	(۷,۰۴۸,۹۹۶)	(۷۷)	(۸,۰۱۹,۳۰۳)	
۳۴	۳,۱۰۶,۷۰۹	۲۲	۱,۹۴۰,۰۱۳	۲۳	۲,۳۵۵,۵۴۱	سود ناخالص
(۴)	(۳۳۲,۷۸۶)	(۴)	(۳۲۳,۶۳۷)	(۴)	(۳۵۲,۳۲۰)	هزینه های اداری و فروش
۲	۱۷۹,۰۷۷	۲	۲۰۹,۶۲۲	۲	۲۱۱,۵۳۶	خالص سایر درآمدها و هزینه های عملیاتی
۳۲	۲,۹۵۳,۰۰۰	۲۰	۱,۸۲۵,۹۹۸	۲۱	۲,۲۱۴,۷۵۷	سود عملیاتی
(۱)	(۵۱,۴۶۷)	-	(۱۷,۷۷۱)	-	(۱۲,۱۰۶)	هزینه های مالی
۲	۱۱۵,۹۲۴	۲	۱۵۷,۱۸۶	۲	۱۴۸,۰۲۴	خالص سایر درآمدها و هزینه های غیرعملیاتی
۳۳	۳,۰۱۷,۴۵۷	۲۲	۱,۹۶۵,۴۱۳	۲۳	۲,۳۵۰,۶۷۵	سود قبل از کسر مالیات
(۱)	(۵۳,۵۴۵)	(۱)	(۴۱,۳۰۹)	(۱)	(۹۸,۵۹۹)	مالیات
۳۲	۲,۹۶۳,۹۱۲	۲۱	۱,۹۲۴,۱۰۴	۲۲	۲,۲۵۲,۰۷۶	سود خالص
	۱۷۳,۱۲۱		۱,۹۲۷,۷۱۵		۱,۶۰۷,۶۵۲	سود (زیان) انباشته ابتدای سال
	۵۵۷,۳۷۸		۱۲۷,۰۵۳		(۲۵,۵۵۷)	تعدیلات سنواتی
	۳,۶۹۴,۴۱۱		۳,۹۷۸,۸۷۲		۳,۸۳۴,۱۷۱	سود قابل تخصیص
	(۱۴۱,۸۴۳)		(۹۶,۷۷۷)		(۱۱۲,۶۰۴)	اندوخته قانونی
	(۱,۲۰۰,۰۰۰)		-		-	اندوخته سرمایه ای و جایگزینی ناوگان
	(۲۸۳,۶۸۶)		(۲,۳۰۰,۰۰۰)		-	سود سهام پیشنهادی*
	۲,۰۶۸,۸۸۲		۱,۵۸۲,۰۹۵		۳,۷۲۱,۵۶۷	سود (زیان) انباشته در پایان سال
	۱,۸۰۰,۰۰۰,۰۰۰		۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰		۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تعداد سهام (هزار ریالی)
	۱,۶۴۷		۶۴۱		۷۵۱	سود هر سهم (خالص)- ریال
	۱۵۸		۷۶۷		*۴۶۷	سود نقدی هر سهم- ریال

* به استناد استاندارد حسابداری شماره ۵ با عنوان «رویدادهای بعد از تاریخ ترازنامه»، سود سهام پیشنهادی برای سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱ در حسابها منظور نشده است. طبق بند شماره ۱ صورتجلسه مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت مورخ ۱۳۸۶/۷/۲۸ مقرر گردید ظرف مهلت قانونی مبلغ ۱,۴۰۰,۰۰۰ میلیون

ریال (هر سهم ۴۶۷ ریال) از سود قابل تقسیم به سهامداران پرداخت شود. ضمناً مبلغ ۲,۰۰۰,۰۰۰ میلیون ریال افزایش سرمایه از محل سود انباشته تصویب گردید.

◀ اطلاعات سود و زیان سال‌های ۸۳ و ۸۴ در نمایه فوق، تجدید ارائه شده می‌باشند.

◀ سیاست تقسیم سود شرکت برای سال مالی منتهی به ۱۳۸۷/۳/۳۱، برابر ۱۰٪ سود خالص پیش‌بینی شده اعلام گردیده است.

به‌استناد یادداشت ۸-۴ توضیحی صورت‌های مالی سال مالی منتهی به ۱۳۸۷/۳/۳۱، درآمد حاصل از ارائه خدمات حمل بار طی سال بر مبنای سفرهای خاتمه یافته و تخلیه بار در بنادر مقصد انجام می‌پذیرد. لیکن در خصوص درآمد و هزینه‌های سفرهای نیمه تمام کلاً در سالی که سفر اتمام می‌یابد به حساب سود و زیان منظور می‌گردد. مبنای تشخیص اتمام سفر، تکمیل تخلیه کالا از کشتی‌های مربوطه در بنادر مقصد می‌باشد به گونه‌ای که چنانچه در طول سفر یک کشتی باری در یک بندر بارگیری و در بندر دیگری تخلیه گردد و لکن چنانچه سفر مزبور خاتمه نیافته باشد درآمد این‌گونه محمولات نیز به سال بعد منتقل می‌شود. با توجه به این امر، وجوه دریافتی از محل خدمات مربوط به سفرهای خاتمه یافته در پایان سال مالی به‌عنوان پیش‌دریافت در بدهی‌های جاری و متعاقباً مخارج مربوط به سفرهای مذکور نیز تحت عنوان مخارج سفرهای نیمه تمام در سرفصل کار در جریان در دفاتر منعکس می‌گردد.

۲-۳- ترازنامه

اطلاعات ترازنامه شرکت در پایان سه سال مالی اخیر به شرح زیر است:

نمایه ۲۷- ترازنامه (میلیون ریال)			
شرح	۱۳۸۶/۳/۳۱	۱۳۸۵/۳/۳۱	۱۳۸۴/۳/۳۱
موجودی نقد	۴۷۴,۶۱۸	۳۲۸,۸۱۷	۴۷۴,۹۰۳
سرمایه‌گذاری‌های کوتاه‌مدت	۷۸,۳۶۱	۱۲۰,۴۵۱	۱,۲۷۳,۲۷۲
حساب‌های دریافتی تجاری	۱,۰۳۵,۱۶۶	۱,۱۶۶,۱۲۹	۱,۴۹۲,۴۴۰
سایر حساب‌ها و اسناد دریافتی	۵۶۰,۲۷۴	۳۶۶,۷۱۷	۱۵۰,۷۳۲
سفرهای نیمه‌تمام	۸۱۰,۵۹۲	۴۷۷,۳۷۹	۵۰۹,۳۹۸
موجودی‌های سوخت، قطعات و لوازم	۲۸۴,۱۹۲	۲۷۱,۸۸۹	۱۸۲,۰۱۴
سفارشات و پیش‌پرداخت‌ها	۲۰۵,۱۹۶	۵,۷۳۲	-
جمع دارایی‌های جاری	۳,۴۴۸,۳۹۹	۲,۷۳۷,۱۱۴	۴,۰۸۲,۷۵۹
سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت	۸۵۹,۳۹۵	۱,۰۳۹,۷۲۲	۵۲۴,۰۲۵
دارایی‌های ثابت مشهود	۴,۹۲۴,۰۸۳	۵,۱۰۳,۷۵۵	۳,۵۶۸,۱۸۲
دارایی‌های نامشهود	۲۲,۷۶۴	۲۲,۴۶۴	۲۵,۵۲۰
سایر دارایی‌ها	۱,۶۳۶,۷۷۳	۱,۵۵۲,۴۸۶	۷۴۲,۵۲۹
جمع دارایی‌های غیر جاری	۷,۴۴۳,۰۱۵	۷,۷۱۸,۴۲۷	۴,۸۶۰,۲۵۶
جمع دارایی‌ها	۱۰,۸۹۱,۴۱۴	۱۰,۴۵۵,۵۴۱	۸,۹۴۳,۰۱۵
حساب‌ها و اسناد پرداختی تجاری	۵۶۳,۲۷۵	۵۳۳,۴۹۲	۵۱۲,۴۷۱
سایر حساب‌ها و اسناد پرداختی	۱,۱۸۹,۳۲۴	۱,۰۳۱,۵۱۱	۶۶۰,۹۳۸
پیش دریافتها	۶۲۳,۱۳۹	۴۱۶,۵۱۵	۵۲۱,۰۱۸
ذخیره مالیات عملکرد	۱۴۱,۵۷۷	۱۳۳,۲۱۹	۲۶۵,۷۹۰
سود سهام پرداختی	۵۲۲	۲,۲۸۲,۷۳۷	۴۲۲,۶۲۰
تسهیلات پرداختی	۱۷۱,۹۹۲	۱۰۲,۶۲۸	۱۸۷,۱۲۴
جمع بدهی‌های جاری	۲,۶۸۹,۸۲۹	۴,۵۰۰,۱۰۲	۲,۵۶۹,۹۶۱
حسابهای پرداختی بلندمدت گروه	۴۷۱,۷۰۹	۴۶۹,۶۱۶	۱۵۰,۹۴۸
تسهیلات پرداختی بلندمدت	۲۶۱,۸۸۶	۳۳۰,۲۳۷	۶۸۵,۲۴۵
ذخیره بازخرید خدمت	۳۰۳,۰۸۱	۲۴۲,۷۵۳	۲۳۴,۰۱۸
جمع بدهی‌های غیر جاری	۱,۰۳۶,۶۷۶	۱,۰۴۲,۶۰۶	۱,۰۷۰,۲۱۱
جمع بدهی‌ها	۳,۷۲۶,۵۰۵	۵,۵۴۲,۷۰۸	۳,۶۴۰,۱۷۲
سرمایه	۳,۰۰۰,۰۰۰	۳,۰۰۰,۰۰۰	۱,۸۰۰,۰۰۰
اندوخته قانونی	۴۴۳,۳۴۲	۳۳۰,۷۳۸	۲۳۳,۹۶۱
اندوخته سرمایه‌ای	-	-	۱,۲۰۰,۰۰۰
سود (زیان) انباشته*	۳,۷۲۱,۵۶۷	۱,۵۸۲,۰۹۵	۲,۰۶۸,۸۸۲
جمع حقوق صاحبان سهام	۷,۱۶۴,۹۰۹	۴,۹۱۲,۸۳۳	۵,۳۰۲,۸۴۳
جمع بدهی‌ها و حقوق صاحبان سهام	۱۰,۸۹۱,۴۱۴	۱۰,۴۵۵,۵۴۱	۸,۹۴۳,۰۱۵

* یادآور می شود به استناد صورتجلسه مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت مورخ ۱۳۸۶/۷/۲۸ مقرر گردید مبلغ ۱,۴۰۰,۰۰۰ میلیون ریال از سود قابل تقسیم به سهامداران پرداخت شود. ضمناً مبلغ ۲,۰۰۰,۰۰۰ میلیون ریال افزایش سرمایه از محل سود انباشته تصویب گردید.

ک اطلاعات نمایه ترازنامه در سال های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۳ تجدید ارائه شده می باشد.

سرمایه گذاری های کوتاه مدت

این سرفصل مشتمل بر ۷,۳۶۱ میلیون ریال اوراق مشارکت و ۷۱,۰۰۰ میلیون ریال سپرده سرمایه گذاری کوتاه مدت نزد بانک ها می باشد.

حساب های دریافتی تجاری

اقدام کلی تشکیل دهنده این سرفصل به شرح نمایه زیر است.

نمایه ۲۸- حساب های دریافتی (میلیون ریال)

شرح	ارزی	ریالی	جمع	ذخیره م.م	خالص
سایر اشخاص	۸۶۷,۹۱۳	۵۰,۳۳۶	۹۱۸,۲۴۹	(۹۴,۵۸۳)	۸۲۳,۶۶۶
شرکت های گروه	۱۷۸,۰۰۱	۵۹,۳۴۸	۲۳۷,۳۴۹	(۲۵,۸۴۹)	۲۱۱,۵۰۰
جمع	۱,۰۴۵,۹۱۴	۱۰۹,۶۸۴	۱,۱۵۵,۵۹۸	(۱۲۰,۴۳۲)	۱,۰۳۵,۱۶۶
درصد	۹۱	۹	۱۰۰	(۱۰)	۹۰

مهمترین بخش های ناخالص بدهی سایر اشخاص مربوط به حساب صاحبان کالا (۵۰۵,۲۹۶ میلیون ریال) و اجاره کنندگان کشتی های خودی (۲۰۷,۹۸۵ میلیون ریال) است. طلب از صاحبان کالا مربوط به کرایه حمل کالا می باشد که مطالبات مزبور در جریان وصول است و تا تاریخ تهیه صورت های مالی بالغ بر ۷۴,۲۷۶ میلیون ریال آن وصول شده است. همچنین مبلغ ۱۶۳,۷۲۵ میلیون ریال از طلب اجاره کنندگان کشتی های خودی نیز تا تاریخ تهیه صورت های مالی تسویه شده است. اطلاعات مربوط به طلب از شرکت های گروه در نمایه زیر ارائه شده است.

نمایه ۲۹- مطالبات از شرکت های گروه (میلیون ریال)

نام شرکت	سهم جاری	انتقال به پیش دریافت ها	ناخالص
کشتیرانی اوسیس فریت	۱۴۸,۲۶۷	۱۴۷,۸۸۴	۲۸۳
کشتیرانی جنوب- خط ایران	۳۶۸,۲۱۵	۲۸۱,۱۲۷	۸۷,۰۸۸
کشتیرانی ایران و مصر	۱۷,۷۷۹	۳۲	۱۴,۷۴۷
ایران و ایتالیا	۱۱,۳۴۸	۱۰,۳۳۵	۱,۰۱۳
کشتیرانی ج.ا. چین	۹۵,۲۰۶	۵۶,۱۱۶	۳۹,۰۹۰
کشتیرانی ج.ا. آلمان	۱۱,۴۴۶	۱۰,۷۶۱	۶۸۵
کشتیرانی ج.ا. بنلوکس	۴۸,۴۰۴	۴۳,۳۰۶	۵,۰۹۸
کشتیرانی ج.ا. انگلستان	۲۸,۴۷۸	۲,۸۱۸	۲۵,۶۶۰
کشتیرانی کره	۱۸,۳۱۹	۸,۵۸۶	۹,۷۳۳
خدمات دریایی و مهندسی	۲۶,۸۰۸	۰	۲۶,۸۰۸
سایر	۲۸,۵۶۶	۴,۵۲۲	۲۴,۰۴۴
جمع	۸۰۲,۸۳۶	۵۶۵,۴۸۷	۲۳۷,۳۴۹
ذخیره م.م			۲۵,۸۴۹
خالص			۲۱۱,۵۰۰

مبلغ ۵۶۵,۴۸۷ میلیون ریال انتقال به پیش دریافت‌ها، بابت درآمد سفرهای نیمه تمامی است که در مقطع ۱۳۸۶/۳/۳۱ در حساب‌های فیمابین منظور شده ولی به صورت نقدی به حساب شرکت واریز نشده است، لذا این اقلام شناسایی و از حساب بدهکاران خارج شده است.

سایر حساب‌های دریافتنی

بخش‌های اصلی این سرفصل به شرح نمایه زیر است.

نمایه ۳۰- سایر حساب‌های دریافتنی (میلیون ریال)					
شرح	ارزی	ریالی	جمع	ذخیره م.م	خالص
کشتی‌سازی و صنایع فراساحل	۳۰۸,۵۰۹	-	۳۰۸,۵۰۹	-	۳۰۸,۵۰۹
وام و مساعده کارکنان	۸,۳۶۸	۴۸,۶۹۳	۵۷,۰۶۱	(۶۳۱)	۵۶,۴۳۰
بدهکاران غیرتجاری	۲۰,۶۵۵	۵۷,۶۵۱	۷۸,۳۰۶	-	۷۸,۳۰۶
سایر	۴۲,۶۲۴	۷۴,۴۰۵	۱۱۷,۰۲۹	-	۱۱۷,۰۲۹
جمع	۳۸۰,۱۵۶	۱۸۰,۷۴۹	۵۶۰,۹۰۵	(۶۳۱)	۵۶۰,۲۷۴
درصد	۶۸	۳۲	۱۰۰	-	۱۰۰

بدهی کشتی‌سازی و صنایع فراساحل بابت قرارداد ساخت دو فروند کشتی می‌باشد که با توجه به طولانی شدن قرارداد و عدم ساخت کشتی‌ها در موعد مقرر تحت این سرفصل ارائه شده است. در همین رابطه اقدامات لازم جهت ضبط ضمانت‌نامه مربوطه شروع گردیده و مراحل اداری آن در جریان است.

موجودی و سفارشات

خدمات و موجودی مواد و کالا شامل ۸۱۰,۵۹۲ میلیون ریال سفرهای نیمه تمام و ۲۸۴,۱۹۲ میلیون ریال موجودی مواد و کالا می‌باشد. سفرهای نیمه تمام شامل کلیه هزینه‌های مستقیم و غیر مستقیم سفرهایی است که تا تاریخ ترازنامه خاتمه نیافته‌اند. موجودی مواد و کالا عمدتاً شامل موجودی سوخت کشتی‌ها است که در پایان خردادماه ۱۳۸۶ بالغ بر ۲۷۲,۴۲۶ میلیون ریال می‌باشد.

سفارشات و پیش‌پرداخت‌ها نیز شامل ۱۰۲,۹۶۱ میلیون ریال بابت اجاره کشتی شرکت‌های گروه، ۷۲,۶۳۴ میلیون ریال بابت اجاره کشتی سایر شرکت‌ها و ۲۹,۶۰۱ میلیون ریال بابت خدمات و هزینه‌ها است.

دارایی های ثابت مشهود

ارزش دفتری دارایی های ثابت مشهود شرکت در پایان سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱ معادل ۴,۹۲۴,۰۸۳ میلیون ریال بوده است. عمده ترین بخش این دارایی ها به قرار زیر است:

نمایه ۳۱- ترکیب دارایی های ثابت (میلیون ریال)

شرح	بهای تمام شده	استهلاک انباشته	ارزش دفتری
زمین و ساختمان	۳۸۸,۴۲۰	۵۷,۹۹۰	۳۳۰,۴۳۰
شناورها*	۱,۹۹۶,۰۱۲	۱,۳۷۸,۲۸۰	۶۱۷,۷۳۲
کانتینرها	۱,۶۵۳,۸۸۵	۷۷۰,۰۶۵	۸۸۳,۸۲۰
دارایی های در جریان تکمیل	۲,۸۹۴,۲۴۵	-	۲,۸۹۴,۲۴۵
سایر	۲۲۸,۸۹۲	۳۱,۰۳۶	۱۹۷,۸۵۶
جمع	۷,۱۶۱,۴۵۴	۲,۲۳۷,۳۷۱	۴,۹۲۴,۰۸۳

*در سال مالی مورد گزارش ۱۰ فروند از کشتی های شرکت با بهای تمام شده ای به مبلغ ۸۴۱,۱۴۲ میلیون ریال و ارزش دفتری به مبلغ ۷۲۹,۴۳۵ میلیون ریال، جمعاً به مبلغ ۸۴۳,۳۹۹ میلیون ریال (۱۱۳,۹۶۴ میلیون ریال سود) به فروش رسیده است.

خلاصه اطلاعات مربوط به شناورهای شرکت به شرح نمایه زیر است.

نمایه ۳۲- مشخصات شناورهای شرکت (میلیون ریال)

نوع کاربری کشتی	تعداد	بهای تمام شده	ارزش دفتری
کشتی های فله بر	۳۷	۶۸۶,۱۹۰	۲۵۰,۴۰۰
کشتی های کانتینربر	۲	۲۶۹,۹۶۸	۹۰,۳۶۵
کشتی های جنرال کارگو	۱۱	۱۹۹,۷۳۶	۶۱,۶۳۵
کشتی های تانکر روغن	۲	۲۰,۸۷۲	۷,۴۰۸
کشتی های چند منظوره	۱۵	۸۱۹,۲۴۶	۲۰۷,۹۲۴
جمع	۶۷	۱,۹۹۶,۰۱۲	۶۱۷,۷۳۲

زمین های شرکت به ارزش ۱۲۸,۵۸۷ میلیون ریال شامل بهای زمین های مربوط به ترمینال های کانتینر بندرعباس، چابهار، بوشهر، نوشهر، رشت و ساختمان های اداری و مسکونی تهران می باشد. ساختمان و تأسیسات شامل ساختمان های اداری در تهران، مشهد و نمایندگی ها در بنادر داخلی و خارجی می باشد.

اطلاعات مربوط به زمین های شرکت به شرح نمایه زیر است.

(میلیون ریال)

نمایه ۳۳- مشخصات زمین های شرکت

شرح	متراژ	نوع کاربری	بهای تمام شده	وضعیت مالکیت
زمین مجاور برج آسمان	۴۷۲/۵	اداری	۲,۰۱۹	فاقد سند قطعی (عدم اخذ پایان کار)
مجتمع انبارهای قدس	۱۶۰,۰۰۰	اداری	۲۴,۰۰۰	دارای سند قطعی
زمین محمودیه	۷۷۹/۶۶	-	۱۶,۵۰۰	در حال اخذ وکالت نامه
فروشگاه سابق تعاون شهر و روستا (رشت)	۲۱۲۹/۲۵	اداری	۹,۰۷۷	دارای سند قطعی
۱۴ واحد ویلا - نوشهر	۱۴,۶۷۵	مسکونی	۷,۶۹۳	دارای سند قطعی
زمین جنب مجتمع رجاء- ساری	۶۶,۰۵۶/۵	اداری	۳۲,۹۹۳	دارای سند قطعی
زمین مجتمع جهانگردی بندرعباس	۷۸,۳۲۶	اداری	۲۹,۳۰۰	عدم انتقال رسمی
زمین صالح آباد بوشهر	*۱۵,۰۰۰	-	۲۲۴	واگذاری بخشی از دریا براساس مصوبه هیئت وزیران
مجتمع مسکونی چابهار	۲۰۰,۰۰۰	مسکونی	۴۶۱	اجاره از شهرداری چابهار
زمین ترمینال کانتینر	-	اداری	۱۴۶	واگذار شده از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی
سایر (شامل ۷ قطعه زمین)	-	اداری و مسکونی	۶,۱۷۴	دارای سند قطعی
جمع	-	-	۱۲۸,۵۸۷	-

اطلاعات مربوط به مساحت و زیربنای ساختمان های شرکت به شرح نمایه زیر است.

(میلیون ریال)

نمایه ۳۴- مشخصات ساختمان های شرکت

شرح	متراژ	نوع کاربری	بهای تمام شده	ارزش دفتری	وضعیت مالکیت
برج آسمان	۲۹,۳۹۹	اداری	۱۳۵,۲۳۹	۱۰۰,۷۰۸	فاقد سند قطعی (عدم اخذ پایان کار)
مجاور برج آسمان	۴,۴۳۷	اداری	۱۷,۲۰۰	۱۲,۷۴۷	فاقد سند قطعی (عدم اخذ پایان کار)
مجتمع انبارهای قدس	۱۶,۱۵۱/۷	اداری	۱۴,۷۷۹	۱۲,۹۱۷	دارای سند قطعی
فروشگاه سابق تعاون شهر و روستا	۳,۵۱۷	اداری	۱۳,۵۶۰	۱۲,۲۸۴	دارای سند قطعی
۱۴ واحد ویلا (دارای ۱۶ جلد سند)	۲,۵۲۰	مسکونی	۳۱,۶۵۱	۲۹,۴۳۴	دارای سند قطعی
ساختمان هامبورگ	-	اداری	۱۲,۷۱۲	۸,۳۲۷	دارای سند قطعی
ساختمان مالنا	-	اداری	۱۱,۴۴۸	۱۰,۲۳۵	دارای سند قطعی
ساختمان اداری بندر امام	-	اداری	۱۹۱	۲۳	اختلاف با سازمان بنادر و کشتیرانی و گمرک
مجتمع مسکونی چابهار	۳,۳۶۳	مسکونی	۱,۸۵۶	۹۴۳	اجاره از شهرداری چابهار
مجتمع جهانگردی بندرعباس	-	اداری	۴,۴۸۵	۴,۱۶۴	عدم انتقال رسمی
ترمینال کانتینر	-	اداری	۲,۴۰۸	۹۱۸	-
تعمیرگاه وانبار بندرعباس	-	اداری	۷۶	۱۲	-
کمپ	-	اداری	۱۸	۴	-
سایر (شامل ۱۱ واحد ساختمانی)	۱۱,۹۵۸/۵۷	اداری و مسکونی	۱۴,۲۱۰	۹,۱۲۷	دارای سند قطعی
جمع	-	-	۲۵۹,۸۳۳	۲۰۱,۸۴۳	-

به استناد یادداشت ۱-۲-۱۲ همراه صورت های مالی، دارایی های ثابت مشهود تا مبلغ ۱۲,۶۸۵,۵۴۵ میلیون ریال به طور کامل شامل ۷۵ فروند کشتی ملکی شرکت از پوشش بیمه ای برخوردار است که پوشش بیمه بدنه کشتی ها نزد بیمه البرز و بیمه حمل بار و نیروی انسانی شناورهای شرکت نزد کلوپها و مؤسسات بیمه ای بین المللی (استیم شپ و نورث آو انگلند) بیمه شده اند. کلیه ساختمان ها و وسایط نقلیه در ایران نزد

شرکت‌های بیمه ایرانی بیمه شده‌اند و مابقی در محل فعالیت خود از پوشش بیمه‌ای کافی برخوردار می‌باشند. همچنین کلیه اموال و دارایی‌ها در مقابل کلیه خطرات ناشی از غرق شدن، آلودگی آب، حوادث طبیعی کمی بالاتر از ارزش روز بازار نزد مؤسسات و کلوپ‌های بیمه‌ای تحت پوشش بیمه می‌باشند.

➤ به‌استناد نامه شماره ۸۶۲۵۳۹۵ مورخ ۱۳۸۶/۹/۶ سازمان حسابرسی، به‌عنوان حسابرس و بازررس قانونی شرکت تأیید گردید که در سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱، دارایی‌های ثابت مشهود کشتیرانی ج.ا.ا از پوشش بیمه‌ای کافی برخوردار بوده است.

➤ به‌استناد یادداشت ۱۰-۲-۱۲ همراه صورت‌های مالی سال ۸۶، دارایی‌های در جریان تکمیل شرکت شامل شناورهای در دست ساخت به مبلغ ۲,۷۵۲,۷۰۲ میلیون ریال و ساختمان‌های در دست ساخت به ارزش ۱۴۱,۵۴۴ میلیون ریال می‌باشد که خلاصه وضعیت شناورهای در دست ساخت به شرح نمایه زیر است.

نمایه ۳۵- شناورهای در دست ساخت (میلیون ریال)

شرح	تاریخ قرارداد (میلادی)	تاریخ تحویل	مبلغ پرداخت شده	آخرین وضعیت
۳ فروند فراساحل (کانتینربر)	۲۰۰۰/۱۲/۲۴	۱ تا ۲ سال بعد	۲۲۵,۱۸۸	کشتی اول ۴۰٪ ، دوم ۲۰٪ و سوم ۱۵٪
۱۰ فروند کشتی (کشور کره)	۲۰۰۵/۳/۷ و ۲۰۰۵/۲/۹	۲ سال بعد	۱,۶۳۳,۳۵۱	شروع ساخت ۲۰۰۷
۶ فروند کشتی (کشور چین)	۲۰۰۶/۳	۲ تا ۲/۵ سال بعد	۶۶۶,۰۹۰	شروع ساخت ۲۰۰۷
۲ فروند پاناما کس	۲۰۰۵/۸	۱/۵ سال بعد	۲۲۸,۰۷۳	شروع ساخت ۲۰۰۷
جمع			۲,۷۵۲,۷۰۲	-

همچنین به‌استناد یادداشت ۲-۱۱-۱۲-۱۲ همراه صورت‌های مالی سال ۸۶، ساختمان‌های در دست ساخت به ارزش ۱۴۱,۵۴۴ میلیون ریال مربوط به بازسازی ساختمان قائم‌مقام فراهانی در تهران (پیشرفت ۹۰٪) و پیش‌پرداخت خرید ساختمان موسسه خدمات رفاهی می‌باشد که در سال مالی بعد نقل و انتقال مربوط به مؤسسه خدمات رفاهی انجام شده است.

دارایی‌های نامشهود

دارایی‌های نامشهود شرکت در پایان سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱، معادل ۲۲,۷۶۴ میلیون ریال بوده است که شامل ۶,۲۸۰ میلیون ریال حق الامتیاز استفاده از خدمات عمومی و ۱۶,۴۸۴ میلیون ریال سرقفلی واحدهای تجاری و مسکونی (دو واحد مسکونی در چین و یک باب مغازه در ساختمان قائم مقام در تهران) می‌باشد.

سایر دارایی‌ها

سرفصل مذکور شامل ۸۳,۶۸۶ میلیون ریال حصه بلندمدت وام کارکنان، ۳۳۴,۵۵۵ میلیون ریال سپرده بلندمدت ارزی و ریالی و مانده حساب شرکت‌های گروه و وابسته به مبلغ ۱,۲۱۸,۵۳۲ میلیون ریال است. مانده حساب شرکت‌های گروه و وابسته مربوط به حصه بلندمدت بدهی شرکت‌های گروه به شرکت اصلی می‌باشد که جهت خرید کشتی به آنها پرداخت شده است و طی دو سال از محل کرایه حمل کشتی‌ها کسر می‌گردد.

حساب‌ها و اسناد پرداختی تجاری

اقدام کلی تشکیل دهنده این سرفصل به شرح نمایه زیر است.

نمایه ۳۶- حساب‌ها و اسناد پرداختی تجاری (میلیون ریال)			
شرح	ارزی	ریالی	جمع
شرکت‌های گروه	۲۰۹,۶۹۲	-	۲۰۹,۶۹۲
تدارک کنندگان کشتی‌ها	۱۳۶,۶۴۵	۵۶,۵۷۰	۱۹۳,۲۱۵
سایر	۱۶۰,۳۶۸	-	۱۶۰,۳۶۸
جمع	۵۰۶,۷۰۵	۵۶,۵۷۰	۵۶۳,۲۷۵
درصد	۹۰	۱۰	۱۰۰

اقدام عمده تشکیل دهنده مانده حساب شرکت‌های گروه شامل ۹۶,۹۳۹ میلیون ریال کشتیرانی منطقه‌ای آسیا، ۵۷,۸۳۲ میلیون ریال کشتیرانی خاور میانه و ۵۲,۸۴۶ میلیون ریال شرکت کشتیرانی ج.ا.ا-اروپا است که مانده حساب این شرکت در سال مالی بعد به‌طور کامل تسویه شده است.

سایر حساب‌ها و اسناد پرداختی

مهمترین اقدام این سرفصل مربوط به ذخیره هزینه‌های تعلق گرفته و پرداخت نشده به مبلغ ۲۹۵,۸۱۴ میلیون ریال و بستانکاران غیرتجاری ۵۳۷,۰۴۹ میلیون ریال می‌باشد. مانده حساب بستانکاران غیرتجاری عمده‌تاً شامل ۲۴۶,۷۹۹ میلیون ریال سایر بستانکاران و ۲۰۰,۰۰۰ میلیون ریال وجوه تخصیصی دولت جهت حمایت از صادرات است. این مبلغ براساس مصوبه هیئت محترم وزیران از محل سود سال ۱۳۸۵ سهم دولت بابت حمایت از صادرات غیر نفتی به شرکت اختصاص یافته است. (عطف به بند ۴ گزارش حسابرس و بازرس قانونی)

پیش دریافت‌ها

پیش دریافت‌ها مشتمل بر ۱۵۹,۵۹۱ میلیون ریال پیش دریافت ریالی از مشتریان و مبلغ ۴۶۳,۵۴۸ میلیون ریال بابت سفرهای نیمه تمام می‌باشد.

حساب‌های پرداختی بلندمدت گروه

سرفصل مذکور شامل مبلغ ۴۰۷,۴۷۰ میلیون ریال شرکت‌های گروه و ۶۴,۲۳۹ میلیون ریال شرکت‌های فرعی تازه تأسیس می‌باشد. اقدام عمده تشکیل دهنده بدهی شرکت‌های گروه شامل ۱۴۰,۹۹۱ میلیون ریال شرکت کشتیرانی کرمان، ۹۹,۹۹۸ میلیون ریال شرکت کشتیرانی بوشهر و ۱۰۰,۹۵۷ میلیون ریال شرکت کشتیرانی آدرا است.

۳-۳- نقدینگی و منابع سرمایه‌ای

۳-۳-۱- جریان‌های نقدی

تغییرات در وجه نقد شرکت با توجه به صورت جریان وجوه نقد در پایان سه سال مالی اخیر به شرح زیر است:

نمایه ۳۷- تغییرات وجه نقد (میلیون ریال)			
شرح	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴
جریان وجه نقد حاصل از فعالیت‌های عملیاتی	۲,۶۴۶,۳۷۴	۲,۵۵۲,۴۸۳	۳,۰۵۸,۷۰۶
سرمایه‌گذاری‌ها و سود پرداختی بابت تأمین مالی	(۲,۰۹۴,۳۲۱)	(۴۴۲,۱۹۲)	(۲۰۰,۷۱۹)
مالیات بر درآمد	(۶۰,۰۱۳)	(۲۰۹,۰۵۹)	(۲۱۷,۵۲۰)
وجه نقد حاصل از فعالیت‌های سرمایه‌گذاری	(۳۴۵,۲۲۶)	(۱,۶۰۷,۸۱۴)	(۱,۹۹۰,۴۳۴)
وجه نقد حاصل از فعالیت‌های تأمین مالی	(۱,۰۱۳)	(۴۳۹,۵۰۴)	(۵۴۷,۱۰۹)
خالص افزایش (کاهش) وجه نقد	۱۴۵,۸۰۱	(۱۴۶,۰۸۶)	۱۰۲,۹۲۴
مانده وجه نقد اول دوره	۳۲۸,۸۱۷	۴۷۴,۹۰۳	۳۷۱,۹۷۹
مانده وجه نقد پایان دوره	۴۷۴,۶۱۸	۳۲۸,۸۱۷	۴۷۴,۹۰۳

با توجه به اطلاعات فوق، در سه سال اخیر تنها منبع ورودی نقد شرکت ناشی از فعالیت‌های عملیاتی آن می‌باشد که در سال مالی ۸۶ تا حدودی نسبت به سال قبل افزایش داشته است.

خلاصه منابع و مصارف وجوه برای سال مالی منتهی به ۱۳۸۷/۳/۳۱ بر اساس بودجه مصوب شرکت

به شرح نمایه زیر ارائه شده است:

نمایه ۳۸- پیش‌بینی منابع و مصارف وجوه					
منابع	مبلغ		مصارف	مبلغ	
	هزار دلار	میلیون ریال		هزار دلار	میلیون ریال
درآمد حاصل از ارائه خدمات	۱,۰۴۰,۶۷۰	۹,۶۷۸,۲۳۲	هزینه‌های بازرگانی، فنی و عمومی و اداری	۸۱۴,۳۵۳	۷,۵۷۳,۴۸۲
سود سرمایه‌گذاری‌ها	۲۷,۸۸۵	۲۵۹,۳۳۲	مخارج سرمایه‌ای	۲۱۹,۷۰۹	۲,۰۴۳,۲۹۱
دریافت مطالبات	۲۳,۶۰۵	۲۱۹,۵۲۲	بازپرداخت وام‌ها	۲۱,۰۰۲	۱۹۵,۳۱۷
سایر	۱۷,۵۶۹	۱۶۳,۳۹۲	سایر	۸۹,۵۷۰	۸۳۳,۰۰۶
موجودی اول دوره	۵۱,۰۳۴	۴۷۴,۶۱۸	موجودی آخر دوره	۱۶,۱۲۹	۱۵۰,۰۰۰
جمع	۱,۱۶۰,۷۶۳	۱۰,۷۹۵,۰۹۶	جمع	۱,۱۶۰,۷۶۳	۱۰,۷۹۵,۰۹۶

تذکر: بودجه نقدی شرکت با فرض پوشش ۹۰ درصد فروش محاسبه شده است.

۲-۳-۳- تسهیلات مالی دریافتی

به استناد یادداشت شماره ۲-۲۱ همراه صورت‌های مالی سال ۱۳۸۶، خلاصه وضعیت وام‌ها و تسهیلات دریافتی به شرح نمایه زیر است:

(میلیون ریال)

نمایه ۳۹- تسهیلات مالی دریافتی

اعتبار دهنده	تاریخ قرارداد وام	مبلغ وام / قرارداد	نرخ سود و کارمزد (درصد)	مدت قرارداد سال	تاریخ اولین قسط	مانده در ۱۳۸۶/۳/۳۱	
						حصه بلند مدت	حصه جاری
بانک خارجی	۲۰۰۷/۹/۷	۲۹,۳۳۰,۰۰۰ دلار	۷/۶۲۵٪	۵	۲۰۰۳/۲/۲	-	۲۷,۲۰۴
بانک خارجی	۱۹۹۶/۹/۲۶	۷۸,۹۰۰,۰۰۰ دلار	۷/۸٪	۶/۵	۱۹۹۹/۸/۱۲	-	-
بانک صادرات لندن	۲۰۰۴/۳/۱۷	۱۱,۰۰۰,۰۰۰ دلار	LIBOR+۲٪	۱	۲۰۰۵/۲/۱۴	-	۳۴,۰۰۸
بانک ملی دوی	۲۰۰۷/۶/۳	۱۲,۶۵۰,۰۰۰ درهم	۱۲٪	۲	۲۰۰۷/۶/۵	۱۵,۹۷۰	۱۵,۹۷۱
صندوق ذخیره ارزی	۱۳۸۰/۵/۱۰	۳۲,۸۱۴,۳۴۳ دلار	۳٪	۷	۲۰۰۷/۳/۱۶	۲۴۳,۴۸۲	۶۰,۸۷۱
سود تحقق یافته	-	-	-	-	-	-	۳۳,۹۳۸
اعتبارات دریافتی از دولت	-	-	-	-	-	۲,۴۳۴	-
جمع	-	-	-	-	-	۲۶۱,۸۸۶	۱۷۱,۹۹۲

جمع کارمزد تحقق نیافته و پرداخت نشده تسهیلات دریافتی شامل ۲۴,۲۰۴ میلیون ریال حصة جاری و ۵۵,۹۲۵ میلیون ریال حصة بلندمدت می‌باشد.

۴-۳-۳- بودجه

پیش‌بینی سود هر سهم برای سال مالی قبل در مقایسه با عملکرد واقعی دوره مزبور، به همراه پیش‌بینی سود هر سهم برای سال مالی جاری (منتهی به ۱۳۸۷/۳/۳۱، حسابرسی نشده) به شرح زیر می‌باشد:

(میلیون ریال)

نمایه ۴۰- پیش‌بینی سود هر سهم

شرح	پیش‌بینی سال مالی منتهی به ۱۳۸۷/۳/۳۱	سال مالی قبل منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱	
		پیش‌بینی سالیانه	واقعی سالیانه
درآمد حاصل از ارائه خدمات بهای تمام شده خدمات ارائه شده	۹,۶۷۸,۲۳۳ (۷,۶۳۹,۳۹۵)	۹,۲۳۶,۰۹۲ (۷,۳۷۶,۶۷۷)	۱۰,۳۷۴,۸۴۴ (۸,۰۱۹,۳۰۳)
سود (زیان) ناخالص	۲,۰۳۸,۸۳۸	۱,۸۵۹,۴۱۵ (۲۵۳,۲۲۲)	۲,۳۵۵,۵۴۱ (۱۴۰,۷۸۴)
خالص درآمدها (هزینه‌های عملیاتی)	۱۳۱,۹۲۲	-	-
سود (زیان) عملیاتی	۲,۱۷۰,۷۶۰	۱,۶۰۶,۱۹۳ (۶۳,۶۶۲)	۲,۲۱۴,۷۵۷ (۱۲,۱۰۶)
هزینه‌های مالی	(۲۳,۳۲۵)	-	-
خالص سایر درآمدها (هزینه‌های غیرعملیاتی)	(۱۷۵,۸۳۶)	۲۸۹,۴۶۶	۱۴۸,۰۲۴
سود (زیان) قبل از کسر مالیات	۱,۹۷۱,۵۹۹ (۳,۶۲۰)	۱,۸۳۱,۹۹۷ (۹,۴۴۲)	۲,۳۵۰,۶۷۵ (۹۸,۵۹۹)
مالیات	-	-	-
سود (زیان) خالص	۱,۹۶۷,۹۷۹	۱,۸۲۲,۵۵۵	۲,۲۵۲,۰۷۶
سود هر سهم - ریال	۳۹۴	۶۰۸	۷۵۱

تعداد سهام شرکت برای سال مالی بودجه‌ای (منتهی به ۱۳۸۷/۳/۳۱) با توجه به افزایش سرمایه اخیر شرکت (از ۳ هزار میلیارد ریال به ۵ هزار میلیارد ریال)، ۵ میلیارد سهم در نظر گرفته شده است. ضمناً با توجه به میزان وجه نقد لازم در رابطه با سفارش ساخت کشتی و کانتینر، بخشی از آن از محل سود خالص سال مالی بودجه‌ای و مابقی از محل افزایش سرمایه تأمین خواهد شد.

شرکت طی نامه شماره ۱۹-۴۰۰/۵۰۵۷ مورخ ۱۳۸۶/۱۱/۳ جهت رسیدگی به بودجه مصوب سال مالی منتهی به ۱۳۸۷/۳/۳۱ با سازمان حسابرسی مکاتبه نموده است.

۵-۳- طرح‌های توسعه

مشخصات طرح‌های توسعه و تکمیل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به تفکیک بخش‌های مختلف، به شرح زیر می‌باشند.

۱-۵-۳- برنامه‌های آتی شرکت در بخش بازرگانی

الف- مطالعه و ارائه پروژه‌های خاص بازرگانی به منظور تداوم حضور در بازارهای بین‌المللی
حوزه بازرگانی شرکت در جهت استمرار سوددهی و کسب حداکثر درآمد ممکن در سال‌های آینده نسبت به طراحی و پیشنهاد برنامه‌ها و پروژه‌های راهبردی بازرگانی، به شرح ذیل اقدام نموده است:

۱. پروژه راهبردی سرمایه‌گذاری در بخش حمل گاز مایع LNG

جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۱۸/۵٪ از گاز طبیعی، در رتبه دوم جهان قرار دارد که با توجه به اهمیت این نوع انرژی و تقاضای بالای بازار جهانی در سال‌های اخیر و همچنین توافقاتی که بین کشورهای توسعه‌یافته و پیشرفته به جهت جلوگیری از آلودگی محیط زیست منعقد شده و نیز براساس پیمان Q۲ که طی آن تا سال ۲۰۲۵ میلادی حدود ۳۰٪ مصرف کشورهای موضوعی الزاماً از سوخت‌های فسیلی و خام می‌بایستی به سوخت از نوع LNG تغییر یابد، از طرفی میزان ذخایر شناسایی شده و موجود سوخت‌های فسیلی که به نظر می‌رسد تا ۳۰ سال آینده تنها جوابگوی بازار مصرف انرژی باشد، لذا پروژه‌های عظیم در مناطق مختلف کشور بالاخص در منطقه عسلویه به جهت توسعه میادین مختلف گازی و فعالیت‌ها برای گسترش در تولیدات محصولات پتروشیمی و شیمیائی با سرعت بیشتر و بالاجبار به لحاظ نیاز جوامع بشری با حمایت محافل بین‌المللی توسعه خواهند یافت. سرمایه‌گذاری در بخش کشتیرانی، تربیت نیروی انسانی متخصص در حمل انواع محصولات LNG در دستور کار این شرکت قرار گرفته و مطالعات مربوطه مستمراً انجام و هماهنگی‌های لازم با شرکت صادرات گاز در حال انجام می‌باشد.

۲. پروژه راهبردی سرمایه‌گذاری و خرید کشتی‌های حمل مواد شیمیایی مایع

با توجه به توسعه میادین گازی در کشور و نیاز برای صادرات این نوع محموله و فرآورده‌های مختلف آن، به کشتی‌های مخصوص حمل مواد شیمیائی نیاز می‌باشد. طبق بررسی‌ها و مطالعات انجام شده برای حمل این میزان تولیدات فقط منطقه عسلویه، ناوگان تجاری دریایی کشور به حدود ۱۵۰ فروند کشتی مخصوص حمل مواد شیمیائی مایع نیاز دارد. لذا براساس پروژه مطالعات اقتصادی ارائه شده

توسط حوزه معاونت بازرگانی در حال حاضر خرید تعداد ۲۸ فروند کشتی به تصویب هیئت مدیره شرکت رسیده است.

با در اختیار گرفتن کشتی‌های مورد نظر، کشتیرانی ج.ا.ا خواهد توانست در صادرات ۶۰ میلیون تنی مواد شیمیائی مایع در سال‌های آینده نقش مؤثری داشته باشد.

۳. پروژه راهبردی سرمایه‌گذاری خرید کشتی‌های سوپر هندی ماکس

نظر به تغییر در نگرش بازار به ظرفیت‌های بزرگتر که بر این اساس شاخص‌های بازار نیز حتی تغییر کرده و کشتی‌های هندی‌سایز و هندی‌ماکس نیز از شاخص‌های بالتیک تقریباً حذف گردیده‌اند و جایگزین آنها کشتی‌های کوچکتر از پاناما ماکس یعنی کشتی‌های سوپر هندی‌ماکس با ظرفیت‌های ۵۵-۵۰ هزار تن، بازاری مناسب پیدا نموده‌اند. لذا شرکت در بهترین زمان ممکن و با توجه به پروژه‌های راهبردی ارائه شده توسط معاونت بازرگانی اقدام به سفارش ساخت کشتی‌های موضوعی نموده است.

۴. پروژه راهبردی سرمایه‌گذاری و خرید کشتی‌های چند منظوره با جثه سنگین

سن بالای کشتی‌های چند منظوره و جنرال کارگو فعلی ناوگان و وجود مشتریان قدیمی در فرآیند حمل کالای عمومی که طی سالیان طولانی با این شرکت همکاری داشته‌اند و از آنجائیکه تعدادی از این نوع کشتی‌ها در حال حاضر از رده خارج و تعداد دیگری نیز می‌بایستی در آینده نزدیک از رده خارج شوند، لذا معاونت بازرگانی در جهت ادامه زنجیره فعالیت‌های موجود، پیشنهاد سفارش ساخت این نوع شناورها را ارائه و با اقدامات مناسب طی ماه‌های گذشته، قرارداد این کشتی‌ها را نهایی نموده است که امید می‌رود کشتی‌های موضوعی طی سه یا چهار سال آینده تحویل شرکت گردند.

۵. پروژه راهبردی خرید کانتینر

نظر به اینکه طی چند سال آینده کشتی‌های کانتینری سفارش شده با ظرفیت بالا، به ناوگان ملحق خواهند شد، لذا براساس مطالعات انجام شده، خرید و تأمین کانتینرهای مورد نیاز و متناسب با افزایش ظرفیت کانتینری، مورد تصویب قرار گرفت. تا به مرور زمان با در اختیار گرفتن این کانتینرها نسبت به کاهش هزینه‌ها و تأمین نیازهای مشتریان شرکت اقدام مناسب انجام پذیرد.

در این خصوص، با توجه به برنامه‌های مصوب تعداد ۱۴۰,۰۰۰ کانتینر در طی سه سال آینده و با هماهنگی معاونت فنی جهت تأمین نیازهای پروژه‌های آتی خرید کشتی‌های کانتینری، سفارش ساخت شده است.

۶. پروژه راهبردی استقرار و توسعه نرم افزارهای مختلف عملیاتی بازرگانی

بهره‌برداری از نرم افزار ICS از حدود ۳ ماه قبل آغاز شده که به لحاظ توانایی‌های این نرم افزار، تحولات قابل توجهی را در حمل و نقل کانتینری و نمایندگی‌های خارج از کشور و همچنین مشتریان شرکت به وجود آورده است. شایان ذکر است نرم افزارهای دیگری نیز برای فعالیت‌های امور فله و دیگر قسمت‌های عملیاتی در حال نصب و راه‌اندازی می‌باشند که به‌زودی عملیاتی و کاربردی خواهند شد.

در کنار استفاده و راه‌اندازی این گونه نرم افزارها، بررسی و استفاده از امکانات ماهواره‌ای برای ردیابی انواع شناورهای ملکی و اجاره‌ای شرکت نیز راه‌اندازی شده است که می‌تواند کمک به‌سزایی در راستای اعمال اثربخش فعالیت‌های بازرگانی و به تبع آن ارتقاء بهره‌وری کشتی‌ها را به همراه داشته باشد.

۷. بررسی و تعدیل در هزینه‌های نمایندگی‌ها و دفاتر خارج از کشور

در راستای تعدیل مخارج و هزینه‌های بازرگانی در خارج از کشور، طی مذاکرات فشرده با نمایندگی‌های خارج از کشور، پاره‌ای از مخارج مندرج در صورتحساب‌های این نمایندگی‌ها مورد بازنگری مجدد و تعدیل اغلب هزینه‌های مندرج گردید که از جمله آنها می‌توان به تعدیل در هزینه‌های مربوط به Handeling Fee اشاره نمود. این اقدام موجب گشته تا صرفه‌جویی‌های قابل توجه‌ای را از بابت پرداخت‌ها به دفاتر و شرکت‌های خارجی طرف قرارداد که خدمات بندری و جانبی را ارائه می‌نمایند، برای شرکت حاصل گردد.

۸. تغییرات اساسی در مسیرها و خطوط کشتیرانی مربوط به شرکت

با توجه به مطالعات و بررسی‌های انجام شده جهت مسیرهای جدید برای بهره‌وری بیشتر از شناورهای ناوگان و استفاده از فضاهای خالی آنها، رویکردهای شرکت، از سیاست انعقاد قراردادهای بلند مدت حمل (COA)، به محمولات آماده در بازار (Spot) تغییر نمود. همچنین ایجاد خطوط جدید و مسیرهای مثلی و ۴ ضلعی در بخش فله موجبات افزایش کرائی، بهره‌وری و ایجاد درآمد حداکثر از عملیات کشتی‌ها را ایجاد می‌نماید.

ب- گسترش عملیات فیدری

۱. در حوزه خلیج فارس به‌نحوی که کلیه بنادر حاشیه خلیج فارس به‌صورت زنجیره‌ای و از بنادر جنوبی کشور و یا از بندر دبی در امارات.
۲. در خاور دور به‌نحوی که بنادر اصلی در چین از بندرهای حاشیه رودخانه‌ها و بنادر ژاپن و همچنین از کلیه بنادر اصلی اندونزی و آسیای جنوب شرقی به بنادر اصلی و مسیر در کشورهای مالزی و سنگاپور.
۳. در دریای مدیترانه به‌نحوی که کلیه بنادر اصلی در دریای سیاه، شمال آفریقا، مصر، سوریه، ایتالیا و دریای آدریاتیک به مقصد بندر مالتا به‌عنوان Hub Port.
۴. در اروپای شمالی از بنادر کشورهای بالتیک و اسکاندیناوی به بنادر اصلی که سرویس‌های شرکت براساس برنامه زمان‌بندی تردد می‌کنند.
۵. این عملیات با استفاده از شناورهای خودی و تعداد ۸ فروند کشتی فیدر در خلیج فارس و ۴ فروند کشتی اجاره‌ای فیدر در مدیترانه انجام می‌شود.

ج- مطالعه طرح پروژه ساخت ۱۴۰,۰۰۰ TEU کانتینر دریایی

با عنایت به برنامه‌های توسعه ناوگان شرکت در بخش کانتینری و پیش‌بینی ارتقاء مستمر و رونق آتی وضعیت بازار حمل و نقل بین‌المللی کانتینری، شرکت پس از ساخت و تحویل‌گیری پروژه‌های تأیید شده ساخت کشتی‌های کانتینری، پروژه ساخت ۱۴۰,۰۰۰ TEU کانتینر در یک برنامه ۲-۳ ساله در دست اقدام دارد. همچنین سفارش ۴۵,۰۰۰ TEU دیگر در برنامه سال مالی ۸۷-۸۶ پیش‌بینی شده است.

۲-۵-۳- برنامه های آتی شرکت در بخش فنی

ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر شامل ۸۲ فروند کشتی با ظرفیت مجموع DWT ۳,۲۹۱,۵۷۴ (وزن کشتی بدون بار) و ۴۴,۹۵۷ TEU و سن متوسط ۱۶/۱۲ سال می باشد.

برنامه تحویل سفارش های ساخت ارائه شده توسط شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی ۲ سال (مالی) آینده به شرح نمایه ذیل می باشد:

نمایه ۴۱- برنامه های آتی در بخش فنی (میلیون دلار)

نوع کشتی	سازنده	تعداد	ظرفیت هر کشتی		ظرفیت کل		ارزش کل
			DWT	TEU	DWT	TEU	
فله بر	Jiangnan	۲	۷۶,۰۰۰	-	۱۵۲,۰۰۰	-	۷۱
	Chengxi	۱۰	۵۳,۰۰۰	-	۵۳۰,۰۰۰	-	۳۰۲
	Dayang	۶	۵۳,۱۰۰	-	۳۱۸۶,۰۰۰	-	۱۸۰
جمع		۱۸	۱۸۲,۱۰۰	-	۱,۰۰۰,۶۰۰	-	۵۵۳
کانتینر بر	Hyundai	۴	۴,۹۰۰	۶۶,۵۰۰	۱۹,۶۰۰	۲۶۶,۰۰۰	۲۹۴
	Hyundai	۲	۶,۵۰۰	۸۲,۲۰۰	۱۳,۰۰۰	۱۶۴,۴۰۰	۲۰۶
	Hanjin	۴	۶,۵۰۰	۸۲,۲۰۰	۲۶,۰۰۰	۳۲۸,۸۰۰	۴۱۰
جمع		۱۰	۱۷,۹۰۰	۲۳۰,۹۰۰	۵۸,۶۰۰	۷۵۹,۲۰۰	۹۱۰
جمع کل		۲۸	۱۷,۹۰۰	۴۱۳,۰۰۰	۵۸,۶۰۰	۱,۷۵۹,۸۰۰	۱,۴۶۳

سفارش های ساخت کشتی با توجه به وضعیت بازار جهانی حمل، طی سال های آتی و نیازهای این شرکت به کشتی های نو به یاردهای مختلف ساخت کشتی ارائه می گردد.

۲۸ فروند کشتی ذکر شده در نمایه ۴۱ شامل ۱۶ فروند فله بر هندی ماکس، ۲ فروند فله بر پاناما ماکس و ۱۰ فروند کانتینر بر پست پاناما ماکس می باشد.

با احتساب خروج ۱۴ فروند کشتی با سن بالای ۳۰ سال تا پایان سال مالی ۸۹-۸۸ تعداد کشتی های ناوگان شرکت از ۸۲ فروند به ۹۶ فروند با ظرفیت مجموع Dwt ۴,۶۸۸,۰۰۸ و Teu ۱۰۳,۵۵۷ افزایش و سن متوسط ناوگان به ۱۱/۹۵ سال کاهش خواهد یافت.

همچنین مجموع ظرفیت کانتینرهای ملکی شرکت در حال حاضر ۱۸۰,۰۰۰ Teu می باشد که با ورود تعداد ۴۵,۰۰۰ Teu کانتینر نوساز سفارش شده طی سال آینده، مجموع ظرفیت کانتینرها به ۲۲۵,۰۰۰ Teu افزایش می یابد.

قابل ذکر است در حدود ۸۳ درصد از مجموع اعتبار مورد نیاز برای سفارش ساخت ۲۸ فروند کشتی در حال ساخت از طریق فاینانس بانک های خارجی و مابقی توسط شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأمین گردیده است.

در صورت مناسب بودن بازار این احتمال وجود دارد که شرکت از خدمات کشتی های بالای ۳۰ سال خود نیز ادامه بهره برداری نماید که در آن صورت ظرفیت کل ناوگان طی دو سال آینده ۵,۰۵۱,۳۷۴ Dwt و ۱۰۳,۵۵۷ Teu تعداد شناورهای آن نیز ۱۱۰ فروند خواهد بود.

۳-۵-۳- برنامه‌های آتی شرکت در بخش مالی

الف- تأمین مالی سرمایه‌گذاری‌ها

۱. مدیریت منابع مالی پروژه‌های خرید و ساخت کشتی

- خرید کشتی به صورت اجاره به شرط تملیک که در این ارتباط مذاکرات و مکاتبات عدیده‌ای با چند شرکت معتبر صورت گرفته است و در حال پیگیری و اخذ توافق نهایی می‌باشد.

- ایجاد شرکت‌های تک‌منظوره (SPC) در مناطق آزاد تجاری کشورهای اروپایی به منظور استفاده از منابع مالی بانک‌ها و مؤسسات مالی کشورهای مزبور جهت خرید و ساخت کشتی‌های مورد نیاز شرکت که تاکنون تعدادی از شرکت‌های موضوعی فعال و تسهیلات درخواستی اخذ شده است.

۲. فاینانس پروژه‌های خرید کانتینر از طریق قرارداد لیزینگ

- با توجه به توسعه و افزایش ظرفیت ناوگان کانتینری کشتیرانی و نیز شروع زمان تحویل‌دهی کشتی‌های کانتینری جدید با ظرفیت‌های بیش از ۶۵۰۰ TEU، خرید ۱۴۰,۰۰۰ دستگاه انواع مختلف کانتینر طی یک دوره ۳ ساله با استفاده از منابع فاینانس در دستور کار شرکت قرار گرفت که در همین راستا مذاکرات با بانک‌ها و سایر مؤسسات اعتباری شروع شده است که در مرحله اول سفارش ساخت ۴۵,۰۰۰ دستگاه کانتینر به شرکت CIMC چین اعلام و جهت تأمین منابع مالی از روش اجاره به شرط تملیک ۵ ساله با شرکت‌های UES آلمان و FLEX-BOX هنگ‌کنگ و CAPITAL LEASE آلمان مذاکره و موافقت به عمل آمد. لازم به ذکر است که ساخت و تحویل ۴۵,۰۰۰ دستگاه کانتینر اولیه تا پایان ماه نوامبر سال جاری میلادی به اتمام می‌رسد و قرار است این کانتینرها در مناطق مورد درخواست کشتیرانی تحویل گردند.

سایر فعالیت‌های انجام شده جهت تأمین مالی سرمایه‌گذاری‌ها در کنار منابع مالی شرکت به شرح ذیل خلاصه می‌شود:

- انعقاد قرارداد در خصوص پروژه وام بانک HSH آلمان به مبلغ ۵۳۰/۴ میلیون دلار برای ساخت ۶ فروند کشتی کانتینر بر ۶,۵۰۰ TEU در کشور کره جنوبی و اجرای مفاد قرارداد؛

- نهایی نمودن قرارداد فاینانس در تاریخ ۲۰۰۶/۸/۱۳ پروژه وام بانک SG و Kexim بانک کره برای ساخت ۴ فروند کشتی کانتینر بر ۴,۹۰۰ TEU در کشور کره جنوبی به مبلغ ۲۳۵,۵۳۷,۲۸۰ دلار آمریکا؛

- دریافت مابقی وام مربوط به پروژه ساخت کشتی در چین (ایران بم) از بانک HSH شعبه سنگاپور؛

- انجام مذاکرات با بانک DVB لندن در خصوص فاینانس ۴ فروند کشتی پاناما کس ساخت چین و دریافت وام به مبلغ ۱۰۰ میلیون دلار آمریکا؛

- انجام مذاکره و مکاتبات با بانک کامرز آلمان در خصوص فاینانس مجدد کشتی‌های ایران یزد و ایران کرمانشاه به مبلغ ۴۵ میلیون دلار آمریکا که تاکنون به نتیجه قطعی نرسیده است؛

- مکاتبات و مذاکرات بانک ملی لندن PLC در خصوص فاینانس ۳ فروند کشتی‌های موجود شرکت به مبلغ ۷۵ میلیون دلار آمریکا که در حال پیگیری اخذ توافق نهایی است؛

- انجام مکاتبات و مذاکرات با بانک‌های داخلی (تجارت، سپه، ملی، ملت و پاسارگاد) و بانک‌ها و وام‌دهندگان خارجی در خصوص فاینانس پروژه ساخت کشتی‌های هندی‌ماکس و پاناما‌کس در چین که عبارتند از ۱۰ فروند Parakou، ۲ فروند جیانگ نان؛

- مکاتبات و مذاکرات با بانک Cexim چین و شرکت Catic در خصوص فاینانس ۶ فروند کشتی‌های هندی‌ماکس چین و قطعی شدن قرارداد وام به مبلغ ۱۳۴/۸ میلیون دلار آمریکا؛
- مذاکره و مکاتبات متعدد در جهت فاینانس کانتینرها موجود و در دست خرید/ساخت بانک فوریتس هلند و شرکت CLH و دریافت Term Sheet تاکنون به نتیجه قطعی نرسیده است و قطعی شدن وام با شرکت Flex Box آلمان در خصوص کانتینر به‌صورت لیزینگ به مبلغ ۱۰ میلیون دلار؛

- دعوت از شرکت آلمانی Rigkmers\Polaris جهت ساخت و فاینانس ۳ فروند کشتی چند منظوره و امکان بکارگیری روش‌های جدید در فاینانس که تاکنون به نتیجه قطعی نرسیده است؛
- مکاتبات و مذاکره با شرکت P.K (هماهنگ کننده برای وام فوریتس) در خصوص امکان اخذ وام از طریق تأسیس و ایجاد شرکت Joint Venture در مالتا؛
- مکاتبات و مذاکره با شرکت‌ها و بانک‌های مختلف جهت دریافت وام ۱۰ فروند کشتی هندی‌ماکس ۵۳,۰۰۰ Dwt در چین.

- بازپرداخت به‌موقع تعهدات از بابت وام‌های ارزی دریافتی.
- بکارگیری روش‌های بانکداری الکترونیکی جهت افزایش امنیت، کاهش هزینه‌های نقل و انتقال پولی و همچنین کاهش زمان عملیات بانکی در طی سال ۸۵-۸۶.
- انجام تعداد ۲,۹۲۹ دستور پرداخت الکترونیکی، رضایت خاطر شرکت و کلیه ذینفعان را فراهم نموده است.

ب- برنامه‌های مالی

۱. مطالعه و شناسایی صرفه‌جویی در هزینه‌های اداری، عمومی، عملیاتی (بازرگانی و فنی) و راه‌کارهای اجرایی مربوط در سطح گروه؛
- کنترل به‌موقع وجوه و جابجائی‌ها و بهره‌برداری صحیح از شرایط موجود بحران‌های کشوری در خصوص ارز (دلار)؛
- مذاکره با بانک هیپوور جهت استقرار سیستم دریافت و پرداخت‌های الکترونیکی؛

۴-۵-۳- برنامه‌های آتی شرکت در بخش نیروی انسانی

الف- سرمایه انسانی

۱. بهبود فرآیندها و تخصصی کردن مدیریت منابع انسانی گروه،
۲. ایرانی کردن نیروی انسانی شاغل در ناوگان گروه،
۳. توسعه خدمات آموزشی فنی و تخصصی دریایی و مشارکت در این زمینه،
۴. تلاش برای توسعه فرهنگ دریایی کشور و پیگیری شناساندن هر چه بیشتر مشاغل و فعالیت‌های دریایی در جامعه،
۵. همکاری در سازماندهی بازار نیروی کار دریایی ایران با مراجع ذیربط.

ب- مطالعه برآورد و توسعه نیروی انسانی (کادر دریا)

تحقیق به منظور تدوین یک برنامه راهبردی جامع نیروی انسانی با هدف شناخت نیازها و مشکلات جانبی باعث اتخاذ تصمیمات موثر و منطقی خواهد شد و برای رسیدن به چنین مرحله‌ای نیازمند اطلاعات موثق و آمار حقیقی می‌باشد. لذا با عنایت به هشدار مراکز مهم دریانوردی مانند IMO و BIMCO کمبود نیروی انسانی متخصص در عرصه حمل و نقل دریایی طی چند سال آینده علی‌الخصوص خروج بی‌رویه پرسنل کلیدی در پست‌های بالا موجب ایجاد نگرانی جدی گردیده است، هرچند تمهیداتی براساس دستورالعمل‌های صادره اندیشیده شده است ولیکن نیازمند توجه بیشتری می‌باشد.

۶-۳- نسبت های مالی

نسبت های مالی شرکت در چهار گروه به شرح نمایه زیر می باشد.

نمایه ۴۲- نسبت های مالی

نسبت های مالی	۸۶/۳/۳۱	۸۵/۳/۳۱	۸۴/۳/۳۱
نسبت های نقدینگی:			
نسبت جاری	۱۲۸	۶۱	۱۵۹
نسبت آنی	۸۰	۴۴	۱۳۲
نسبت های اهرمی:			
نسبت بدهی	۳۴	۵۳	۴۱
نسبت توان پوشش بهره	۱۹۵	۱۱۲	۶۰
نسبت های فعالیت:			
متوسط دوره وصول مطالبات	۳۹	۵۴	۵۴
گردش مجموع دارایی ها	۰/۹۵	۰/۸۶	۱/۰۳
اهرم (مجموع دارایی ها به ارزش ویژه)	۱/۵	۲/۱	۱/۷
گردش دارایی های ثابت (به کسر دارایی های در جریان ساخت)	۱/۳	۱/۱	۱/۲
نسبت های سودآوری:			
کارایی عملیاتی (سود عملیاتی به سود ناخالص)	%۹۴	%۹۴	%۹۵
کارایی بهره وری (سود ناخالص به فروش)	%۲۳	%۲۲	%۳۴
پوشش (سود خالص به سود قبل از بهره و مالیات)	%۹۵	%۹۷	%۹۷
حاشیه سود خالص	%۲۲	%۲۱	%۳۲
بازده دارایی ها (ROA)	%۲۱	%۱۸	%۳۳
بازده سرمایه گذاری ها (ROI)	%۲۱	%۱۹	%۳۴
بازده حقوق صاحبان سهام (ROE)	%۳۱	%۳۹	%۵۶
سود خالص هر سهم (ریال)	۷۵۱	۶۴۱	۱,۶۴۷
ارزش دفتری هر سهم (ریال)	۲,۳۸۸	۱,۶۳۸	۲,۹۴۶
کیفیت سود (جریان نقد عملیاتی به سود عملیاتی)	%۱۱۹	%۱۴۰	%۱۰۴

۷-۳- معاملات با اشخاص وابسته

به استناد یادداشت ۲-۳۹ همراه صورت‌های مالی، معاملات با اشخاص وابسته شرکت به شرح زیر است:

(میلیون ریال)

نمایه ۴۳- معاملات با اشخاص وابسته

نام شرکت	نوع وابستگی	شرح معاملات	مانده طلب (بدهی)
معاملات مشمول ماده ۱۲۹:			
شرکت کشتیرانی ایران و هند	عضو مشترک هیئت مدیره	حمل کالا، اجاره کشتی، آموزش کارکنان و ...	۷۶۹
شرکت بازرگانی دولتی ایران	عضو مشترک هیئت مدیره	حمل کالا	(۱۰,۶۵۵)
سیمان شاهرود	هیئت مدیره سهامدار	حمل کالا (مبلغ معاملات ۵,۴۲۳ می‌باشد)	-
سیمان سفید ساوه	هیئت مدیره سهامدار	حمل کالا (مبلغ معاملات ۲,۱۲۶ می‌باشد)	-
سایپا	هیئت مدیره سهامدار	حمل کالا	۱۴,۹۴۶
ایران خودرو	سهامدار مشترک	حمل کالا	۵۰,۰۰۲
خدمات کشتیرانی اویسیس فریت	عضو مشترک هیئت مدیره	عملیات فیما بین	۱۴۸,۲۶۷
مرکز تهیه و توزیع کالا	سهامدار مشترک	خرید و فروش ساختمان	۷,۰۳۶
جمع	-	-	۲۱۰,۳۶۵
معاملات با شرکت‌های گروه:			
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اروپا	شرکت‌های گروه	خدمات نمایندگی و سایر پرداختها و دریافتها	(۵۲,۸۴۶)
کشتیرانی خاورمیانه	شرکت‌های گروه	عملیات فیما بین	(۵۷,۸۳۲)
موسسه علوم و فنون دریایی کشتیرانی	شرکت‌های گروه	بابت هزینه‌های آموزشی	(۹۰,۲۱۹)
کشتیرانی دریای خزر	شرکت‌های گروه	حق بیمه کشتی و سایر عملیات فیما بین	۶۶,۳۶۵
کشتیرانی سرمایه‌گذاری کشتیرانی	شرکت‌های گروه	سود سهام و افزایش سرمایه و ...	۶۸,۳۱۹
شرکت کشتیرانی چین	شرکت‌های گروه	خدمات نمایندگی و سایر پرداختها	۹۵,۲۰۶
کشتیرانی آدرا	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	(۱۰۰,۹۵۶)
کشتیرانی بوشهر	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	(۹۹,۹۹۸)
کشتیرانی آی فولد	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۱۱۳,۳۲۶
کشتیرانی جکمن	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۱۱۳,۳۲۶
کشتیرانی کرمان	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	(۱۴۰,۹۹۱)
کشتیرانی کینگروود	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۱۱۳,۳۲۷
کشتیرانی میدهرست	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۱۱۳,۳۲۶
کشتیرانی پت ورس	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۵۵,۵۵۲
کشتیرانی کوینز	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۵۵,۵۵۲
کشتیرانی ریگات	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۵۵,۵۵۲
کشتیرانی نیوهاون	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۵۵,۵۵۴
کشتیرانی لنسیگ	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۱۱۳,۳۲۶
کشتیرانی ناری	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۱۱۱,۳۱۵
کشتیرانی اکس تد	شرکت‌های گروه	خرید کشتی	۵۵,۵۵۲
کشتیرانی جنوب	شرکت‌های گروه	عملیات فیما بین	۴۲۲,۷۱۵
دفتر منطقه‌ای آسیا	شرکت‌های گروه	عملیات فیما بین	(۹۶,۹۳۹)
سایر	شرکت‌های گروه	عملیات فیما بین	۱۴۸,۱۹۰
جمع	-	-	۱,۱۱۶,۷۲۲
جمع کل	-	-	۱,۳۲۷,۰۸۷

۳-۸- حسابرس و بازرس قانونی

مجمع عمومی عادی سالیانه مورخ ۱۳۸۶/۷/۲۸ صاحبان سهام، سازمان حسابرسی را به عنوان حسابرس و بازرس قانونی شرکت انتخاب نموده است. وظیفه مزبور در دو سال مالی قبل نیز به عهده سازمان حسابرسی بوده است.

۳-۹- وضعیت مالیاتی شرکت

به استناد یادداشت ۱-۱۹ همراه صورت های مالی سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱، مالیات عملکرد شرکت تا سال مالی منتهی به ۱۳۸۳/۳/۳۱ قطعی شده و خلاصه وضعیت مالیاتی شرکت از سال مزبور به بعد، به شرح نمایه زیر است.

(میلیون ریال)

نمایه ۴۴- خلاصه وضعیت مالیاتی

مانده ذخیره		پرداخت شده	قطعی		تشخیصی		ابرازی		سال مالی
۱۳۸۵	۱۳۸۶		مالیات	درآمد مشمول	مالیات	درآمد مشمول	مالیات	سود	
۲۱,۷۹۵	-	۶۲,۴۳۰	۶۲,۴۳۰	۲۴۶,۹۱۴	۷۸,۵۷۵	۳۱۴,۳۰۲	۵۳,۵۴۵	۲,۸۹۰,۴۰۴	۱۳۸۴
۹۵,۴۲۱	۴۱,۸۱۳	۵۳,۶۰۸			۹۵,۴۲۱	۳۸۱,۶۸۵	۴۱,۳۰۹	۱,۹۷۶,۸۵۷	*۱۳۸۵
-	۹۸,۵۹۹						۹۸,۵۹۹	۲,۳۵۰,۶۷۵	۱۳۸۶
۴۶,۴۳۱	۴۶,۴۳۱								ذخیره مالیاتی
۱۶۳,۶۱۱	۱۸۶,۸۴۳								جمع
(۳۰,۳۹۲)	(۴۵,۲۶۶)								پیش پرداخت مالیات
۱۳۳,۲۱۹	۱۴۱,۵۷۷								مانده

*جهت سال مالی منتهی به ۱۳۸۵/۳/۳۱ مبلغ ۹۵,۴۲۱ میلیون ریال مالیات براساس برگ تشخیص مالیاتی تعیین گردیده که مورد اعتراض شرکت واقع شده و لایحه دفاعیه در حال پیگیری در هیئت حل اختلاف می باشد.

برای سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱ پس از کسر معافیت های صادراتی طبق بند "د" ماده ۳۳ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی و ... و معافیت های مقرر در قانون مالیات های مستقیم و سایر قوانین و مقررات مبلغ ۹۸,۵۹۹ میلیون ریال ذخیره محاسبه و در حساب ها منظور گردیده است.

۴- پذیرش در بورس

۴-۱- نکات قابل توجه در زمان درج

۴-۱-۱- دعاوی حقوقی له یا علیه شرکت

طبق اعلام مسئولین شرکت در حال حاضر دعاوی حقوقی در خصوص عملیات حمل بار وجود دارد که پوشش بیمه‌ای جهت خسارات وارده به ناوگان و یا محمولات اخذ و علاوه بر آن ذخایر کافی هم در حساب‌های شرکت لحاظ شده است. اقلام عمده دعاوی مطروحه که در حساب‌ها ذخیره در نظر گرفته شده است به شرح نمایه زیر می‌باشند.

نمایه ۴۵- مشخصات دعاوی مطروحه (میلیون ریال)

مدعی	موضوع دعوی	ذخیره در نظر گرفته شده
بازرگانی دولتی ایران	دموراز ایران شریعتی سفر ۱-۳۹۲۸	۲۳,۵۳۱
NEDROMA	نقض قرارداد	۷,۵۱۰
شرکت AASCO	نقض قرارداد	۳۱,۸۷۹
MAMITSA	توقف کشتی	۱۴,۸۳۱
گسترش پلاستیک	دموراز	۶,۲۳۵
کشتی ایران سپاه	ساخت ماشین آلات	۱۹,۴۹۵
ایران اخوان	نقض قرارداد حمل	۶,۸۷۷
ایران شریعتی	خسارت به خط لوله	۵۴,۲۹۰
سایر	-	۲۵,۰۶۴
جمع	-	۱۸۹,۷۱۲

دعاوی حقوقی مطروحه علیه شرکت عمدتاً ناشی از اختلاف حساب فیما بین شرکت با صاحبان کالا، مالکان کشتی، فروشندگان کالا و غیره می‌باشد که موضوع دعوی در دادگاه‌های ذیربط و واحد حقوقی و بیمه شرکت در حال پیگیری و در جریان است، تا تاریخ تهیه صورت‌های مالی از سوی دادگاه رأی موارد مشروحه فوق صادر نشده است لکن با توجه به اصل محافظه‌کاری جهت مبالغ مورد ادعا ذخیره در نظر گرفته شده است.

همچنین شرکت برای کاهش ریسک دعاوی حقوقی مشتریان، به شرح زیر عمل می‌نماید:

در مقاطع بارگیری و تخلیه محمولات در صورت لزوم از کالا بازرسی شده و وضعیت بار در گزارشات کارشناسی قید می‌گردد و در صورت طرح هرگونه ادعا از مستندات مزبور استفاده و در صورت استحقاق طرف قرارداد تلاش می‌شود با انجام مذاکره اختلاف و ادعای مطروحه حتی الامکان خارج از محاکم قضایی مصالحه شود.

۲-۱-۴- نکات مهم گزارش حسابرس و بازرس قانونی شرکت

گزارش حسابرس مستقل و بازرس قانونی سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱ شرکت، حاوی اظهار نظر مقبول بوده و فاقد بند شرط حسابرسی می باشد. با این حال، گزارش مزبور دارای بندهای توضیحی به شرح زیر می باشد.

بند ۴ گزارش:

براساس بند ۴ مصوبه مورخ ۲۲ مهرماه ۱۳۸۵ وزیران محترم عضو شورای عالی توسعه صادرات غیرنفتی، به شرکت و شرکت های تابعه آن، اجازه داده شده تا پس از طی مراحل قانونی مجموعاً ۲۰۰ میلیارد ریال از محل سود سهم دولت (وزارت بازرگانی) طی سال مالی ۱۳۸۶ به منظور توسعه صادرات غیرنفتی، از طریق اعمال تخفیف در نرخ حمل کالاهای صادراتی به مقاصدی که ایجاد خط کشتیرانی دارای توجیه اقتصادی نیست و سایر رویه ها که سبب کاهش هزینه حمل کالای صادراتی از کشور شود، پرداخت نماید. بررسی های انجام شده نشانگر آن بوده که اقدامات شرکت در این ارتباط تا تاریخ تهیه این گزارش، منجر به تحقق موضوع مصوبه مزبور نگردیده است.

پاسخ و اقدامات مدیریت شرکت:

در خصوص تخصیص ۲۰۰ میلیارد ریال جایزه صادرات غیرنفتی، توافق نامه اخیر کارگروه در جهت رفع موانع حمل دریایی کالاهای صادراتی و حمایت از خطوط منظم کشتیرانی از محل منابع پیش بینی شده در بند ۴ تصویب نامه مورخ ۸۵/۱۰/۲۴ هیئت محترم وزیران جهت اجرا ابلاغ گردید.

بند ۵ گزارش:

در رعایت مفاد ماده ۱۴۲ اصلاحیه قانون تجارت، در خصوص تکالیف تعیین شده توسط مجامع عمومی مورخ ۱۹ مهرماه ۱۳۸۵ و قبل آن، در ارتباط با ارتقای سیستم کنترل های داخلی در خصوص ثبت به موقع درآمدها و هزینه های مربوط به سفرهای انجام شده طی سال و سفرهای نیمه تمام کشتی ها در پایان سال مالی بمنظور به حداقل رساندن ریسک وصول وجوه درآمدها، تعیین تکلیف مطالبات سنواتی، تطبیق حساب ها با اشخاص و رفع مغایرات فیما بین و اصلاح حساب های ارزی، اقدامات لازم در خصوص کاهش متوسط سن ناوگان و توسعه ناوگان شرکت با توجه به وضعیت بازار، اصلاح ساختار و بهینه سازی ترکیب نیروی انسانی، ارائه گزارش جامع درباره صنعت حمل و نقل دریایی در ایران و جهان مشتمل بر شاخص های عملکرد مدیریت و دفاعیه حقوقی لازم به منظور حفظ منافع شرکت در ارتباط با رأی شعبه چهارم دادسرای عمومی و انقلاب در خصوص واریز مبلغ ۳/۲ میلیون دلار به حساب دادگستری، اقدامات هیئت مدیره شرکت، به طور کامل به نتیجه نهایی نرسیده است.

پاسخ و اقدامات مدیریت شرکت:

الف- در خصوص ارتقای سیستم کنترل های داخلی و ثبت به موقع درآمدها و هزینه های مربوط: اقدامات انجام شده طی سال مورد گزارش به منظور ارتقای سیستم کرایه و توجه به افزایش حجم عملیات کانتینری شرکت و لزوم ارتقای سیستم کنترل های داخلی مرتبط شامل ارتقای مستمر سیستم کرایه مستقر در مالی به نحوی که هم اکنون بیش از ۹۵٪ درآمدها به موقع ردیابی و وصول می گردند، مضافاً سیستم جامع بازرگانی از جمله سیستم کرایه حمل برای کنترل مضاعف و اعلام به موقع برای ثبت درآمد و پیگیری وصول

به موقع کرایه حمل استقرار یافته است. همچنین قرارداد با مؤسسه خدمات مدیریت سازمان حسابرسی جهت بررسی نکات ضعف سیستم‌های مورد اشاره و ارائه راهکارهای عملی جهت اجرا در جریان امضاء می‌باشد.

ب- تعیین تکلیف مطالبات سنواتی:

اغلب مطالبات سنواتی رسیدگی و اقدامات لازم جهت وصول انجام شده است (بعضاً با ارجاع پرونده‌ها به دفتر حقوقی).

ج- تطبیق حساب‌ها با اشخاص و رفع مغایرات فیمابین و اصلاح حساب‌های ارزی:

حساب‌های فیمابین گروه کشتیرانی تطبیق داده شده و رفع مغایرت نیز گردیده است. در خصوص صاحبان کالا، نمایندگی‌های خارجی، فروشندگان، مالکان کشتی، اجاره‌کنندگان کشتی و سایر اشخاص نیز حتی‌الامکان تطبیق حساب‌ها انجام و رفع مغایرت با برگزاری جلسات صورت گرفته است و یا در حال انجام می‌باشد. حساب‌های ارزی نیز در خصوص اشخاصی که در زمره اقلام پولی بوده‌اند کلاً به نرخ‌های اعلام شده توسط بانک مرکزی در تاریخ ترازنامه تسعیر و اصلاح گردیده است.

د- کاهش متوسط سن ناوگان و توسعه ناوگان شرکت:

در ادامه استراتژی شرکت در خصوص جوان‌سازی و ارتقاء ظرفیت ناوگان با تجهیز منابع ارزی قابل دسترس اقدامات اساسی شامل برنامه‌ریزی جهت از رده خارج نمودن کشتی‌های فرسوده و ساخت ۱۸ فروند کشتی فله‌بر و ۹ فروند کشتی کالای عمومی در کشور چین و ۱۰ فروند کشتی کانتینربر در کشور کره جنوبی (اغلب با استفاده از تسهیلات) انجام شده است به طوری که میانگین سن ناوگان در سال ۲۰۱۱ به ۱۱/۹ سال تقلیل می‌یابد و ظرفیت ناوگان از ۳/۲۹۱ میلیون تن به ۴/۹۱۱ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

هـ- اصلاح ساختار و بهینه‌سازی ترکیب نیروی انسانی:

اصلاح ساختار سازمانی در قالب برنامه راهبردی و بر مبنای الگوی هلدینگ طراحی شده است، به موازات اقدامات فوق، ساختار سازمانی کل شرکت اصلاح که منجر به حذف ۱۸ پست غیر ضرور شده است. در راستای بهینه‌سازی ترکیب نیروی انسانی و تعیین وضعیت کارکنان مازاد و غیر بازده نیز با تصویب دستورالعمل بازنشستگی تشویقی حدود ۹۴ نفر در سال مورد گزارش تعدیل شده و ۵۰ نفر در سال جاری تعدیل خواهند شد.

و- گزارش جامع درباره صنعت حمل و نقل دریایی در ایران و جهان:

با توجه به اعمال سامانه مدیریت ایمنی و کیفیت مبتنی بر کد ISM و استاندارد ISO ۹۰۰۱:۲۰۰۰ و برای پایش و اندازه‌گیری مستمر عملکرد فرآیندهای کلیدی شرکت، ۱۶ شاخص تعریف شده است که از طریق سیستمی نظام‌مند کلیه این شاخص‌ها به صورت دوره‌ای اندازه‌گیری و پایش می‌شوند و در صورت ضرورت اهداف این شاخص‌ها نیز اصلاح و به روز نگهداری می‌شوند. این در حالی است که بر اساس برنامه‌های راهبردی شرکت مقرر است که نظام جامع عملکردی مبتنی بر شاخص‌های اختصاصی و عمومی (KPI) طراحی و در سطح شرکت اعمال گردد که برای این منظور مطالعات اولیه به اتمام رسیده و روش استخراج شاخص‌های اختصاصی فرآیندهای شرکت در یکی از امورها (آموزش) نیز به صورت پایلوت به اجرا گذاشته

شده است که در صورت تأیید مراحل و متدولوژی کاربر به سرعت پیگیری و استخراج کلیه شاخص‌ها در سطح شرکت انجام خواهد گرفت.

ز- دفاعیه حقوقی لازم به منظور حفظ منافع شرکت در ارتباط با رأی شعبه چهارم دادسرای عمومی و انقلاب در خصوص واریز مبلغ ۳/۲ میلیون دلار به حساب دادگستری؛
پیرو اقدامات انجام شده در سال مالی قبل راهکارهای حل و فصل موضوع و تغییر مسیر جهت پیگیری پرونده مورد مذاکره قرار گرفته و روند حقوقی پرونده کماکان ادامه دارد که به محض حصول نتیجه مراتب به مجمع عمومی گزارش خواهد شد.

۳-۱-۴- رویدادهای مهم بعد از تاریخ ترازنامه

به استناد یادداشت توضیحی ۳۸ صورت‌های مالی سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱، بعد از تاریخ ترازنامه و تا تاریخ انتشار صورت‌های مالی، واقعه با اهمیتی که مستلزم تعدیل صورت‌های مالی نبوده، لیکن افشاء آن در صورت‌های مالی ضروری باشد، وجود نداشته است.

۴-۱-۴- تعهدات سرمایه‌ای و بدهی‌های احتمالی

به استناد یادداشت توضیحی ۳۷ صورت‌های مالی سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱، تعهدات و بدهی‌های احتمالی (موضوع ماده ۲۳۵ قانون اصلاح قسمتی از قانون تجارت مصوب سال ۱۳۴۷) در تاریخ ترازنامه به شرح زیر می‌باشد.

نمایه ۴۶- تعهدات و بدهی‌های احتمالی (میلیون ریال)

شرح	تعهدات باقیمانده
تضمین وام کشتیرانی دریای خزر (ماده ۲۳۵)	۷,۱۹۵
تضمین وام*	۱۱۰,۴۷۲
تعهدات سرمایه‌گذاری در شرکت‌ها**	۲۹,۸۶۰
تعهدات سرمایه‌ای (ناشی از قراردادهای ساخت)	۲۱,۲۶۷,۰۳۶
سایر تعهدات	۲,۳۶۳,۳۳۰
جمع	۲۳,۷۷۷,۸۹۳

* به استناد یادداشت شماره ۲-۲۱ توضیحی صورت‌های مالی سال مالی منتهی به ۱۳۸۶/۳/۳۱ مربوط به تضمین وام دریافتی از دو بانک خارجی است.

** این سرفصل که مربوط به سرمایه‌گذاری تعهد شده در شرکت‌ها می‌شود، عمدتاً شامل ۱۲,۹۹۹ میلیون ریال سرمایه‌گذاری تعهد شده در شرکت مدیریت کشتیرانی (سهامی خاص) با درصد مالکیت ۹۹/۹۹۵، مبلغ ۱۰,۳۱۶ میلیون ریال در شرکت بکا با ۲۵ درصد مالکیت و مبلغ ۶,۳۷۰ میلیون ریال در سهام شرکت پرشیا هرمز پارس با مالکیت ۴۹ درصد می‌باشد.

تعهدات ناشی از قراردادها:

تعهدات سرمایه‌ای ناشی از قراردادهای منعقد و مصوب در تاریخ ترازنامه به شرح نمایه زیر ارائه شده است:

نمایه ۴۷- تعهدات سرمایه‌ای (میلیون ریال)

تعهدات باقیمانده		طرف قرارداد	شرح
معادل ریالی	میلیون دلار		
۴,۴۶۷,۷۶۷	۴۸۲	صنعتی دریایی ایران (صدرا)	۱۶ فروند کشتی هندی ماکس
۱,۴۳۷,۶۲۵	۱۵۵	فراساحل	۵ فروند کشتی کانتینربر
۶۶۰,۳۸۰	۷۱	چین	۲ فروند کشتی پاناما ماکس
۲,۷۳۰,۷۶۴	۲۹۴	کره	۴ فروند کانتینربر هیوندایی ۴۹۰۰
۵,۷۰۹,۸۷۵	۶۱۶	کره	۶ فروند کانتینربر هیوندایی ۶۵۰۰
۱,۰۲۹,۵۲۵	۱۱۱	چین	چند منظوره نگله‌های سنگین (۲۸ هزار تنی)
۱,۸۹۲,۱۰۰	۲۰۴	چین	چند منظوره ۲۸ هزار تنی
۳,۳۳۹,۰۰۰	۳۶۰	چین	کشتی مواد شیمیایی مایع ۱۹۰۰۰ تنی
۲۱,۲۶۷,۰۳۶	۲,۲۹۳	-	جمع

کلیه قراردادهای فوق در خصوص ساخت کشتی بوده که عملیات آن از ابتدای سال ۲۰۰۸ شروع می‌شود. تنها ۵ فروند فراساحل جزو قراردادهای جاری است که سه فروند از آن در حال ساخت بوده و در سرفصل دارایی‌ها منعکس شده است.

سایر تعهدات:

تعهدات فوق به‌استناد یادداشت ۲-۱-۳۷ صورت‌های مالی و در تاریخ ترازنامه به شرح نمایه زیر می‌باشد:

نمایه ۴۸- سایر تعهدات (میلیون ریال)

تعهدات باقیمانده		شرح
معادل ریالی	میلیون دلار	
۲,۳۳۰,۵۸۰	۲۵۰	۱۵۲,۵۰۰ دستگاه کانتینر
۳۰,۰۰۰	۳/۵	سرمایه‌گذاری بلندمدت
۲,۷۵۰	۰/۵	به‌سازی ساختمان و تجهیزات
۲,۳۶۳,۳۳۰	۲۵۴	جمع

۴-۲- فرآیند پذیرش

۴-۲-۱- اقدامات انجام شده

طی نامه شماره ۱۹۰۰۰/۵۷۰۳ مورخ ۱۳۸۲/۸/۴ تقاضای پذیرش شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (سهامی عام) به بورس اوراق بهادار تهران ارسال شد. به استناد صورتجلسه مجمع عمومی عادی سالیانه مورخ ۱۳۸۲/۷/۲۸ صاحبان سهام شرکت، پذیرش سهام آن در بورس اوراق بهادار تهران به تصویب سهامداران رسید. در جلسه مورخ ۱۳۸۳/۴/۲۲ هیئت پذیرش، گزارش کارشناسی شرکت مورد بررسی قرار گرفت تا پس از تحقق کلیه شرایط پذیرش مصوب مربوطه، نام شرکت در فهرست نرخ‌های تابلوی فرعی بورس درج شود. طی نامه شماره ۲۱/۲۴۹۱۸ مورخ ۱۳۸۳/۵/۴، شرایط پذیرش مصوب مندرج در بند ۲-۲-۴ این گزارش به شرکت و سهامداران عمده آن اعلام شد.

۴-۲-۲- شرایط پذیرش

شرایط پذیرش سهام شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به شرح زیر است:

۱. اساسنامه شرکت مطابق با اساسنامه نمونه شرکت‌های پذیرفته شده در بورس، اصلاح گردد.
۲. در زمان پذیرش نباید بیشتر از ۹۰ درصد از سهام شرکت در اختیار کمتر از ۱۰ سهامدار باشد. این نسبت باید در پایان دومین سال پس از پذیرش، به ۸۵ درصد کاهش یابد. به علاوه حداکثر ظرف مدت شش ماه از تاریخ درج و تا زمانی که نام شرکت در تابلوی فرعی بورس درج می‌باشد، بایستی حداقل ۲۰۰ سهامدار داشته باشد.
۳. مجموع سهام متعلق به دولت، وزارتخانه‌ها، مؤسسه‌ها و شرکت‌های دولتی موضوع ماده ۴ قانون محاسبات عمومی کشور نباید از ۴۹ درصد سهام شرکت بیشتر باشد.
۴. نسبت حقوق صاحبان سهام شرکت به کل دارایی‌ها از ۲۰ درصد کمتر نباشد.
۵. نسبت به استقرار سیستم حسابداری صنعتی مطلوب، بر اساس بند ۱۲ ماده ۴ آئین نامه شرایط و ضوابط پذیرش سهام در بورس اوراق بهادار (مربوط به تابلوی فرعی)، به نحوی اقدام شود که گزارش حسابرس در خصوص فقدان یا نامناسب بودن آن مشروط نشود. به علاوه دفاتر و حساب‌های شرکت و گزارشگری مالی باید براساس استانداردهای حسابداری مصوب در کشور، تنظیم و ارائه گردد.
۶. قبل از درج نام شرکت در فهرست نرخ‌ها، نسبت به تعیین تکلیف بندهای ۳ الی ۶ گزارش حسابرسی سال مالی ۱۳۸۲ اقدام گردد.
۷. قبل از درج نام شرکت در فهرست نرخ‌ها، نسبت به ارائه پروانه بهره‌برداری و پروانه تأسیس شرکت اقدام گردد.
۸. هرگونه "انتقال" به‌استثنای "انتقالات قهری" نسبت به بیش از ۵۰ درصد سهام متعلق به سهامداران عمده شرکت، قبل از پایان سال دوم پذیرش منوط به اظهار نظر کتبی دبیرکل سازمان بورس و موافقت هیئت پذیرش خواهد بود.

۹. اخذ تعهد مکتوب از سهامداران عمده شرکت (وزارت بازرگانی دارنده ۴۹ درصد، سازمان تأمین اجتماعی دارنده ۲۵/۵ درصد و سازمان بازنشستگی کشوری دارنده ۲۵/۵ درصد از کل سهام شرکت)، مبنی بر پرداخت مابه‌التفاوت مالیات متعلقه پس از کسر ذخیره مالیات طی سنوات قبل از واگذاری سهام و یا تعدیل ذخیره مالیات و تأمین ذخیره کافی برای عملکرد سال‌های مالی قبل از ورود به بورس به تشخیص سازمان حسابرسی، در غیر این صورت: هنگام عرضه اولیه سهام، سازمان بورس مکلف است کلیه بدهی‌های مالیاتی، بدهی‌های ارزی و غیره شرکت را به نحو بارز در «گزارش درج» به اطلاع عموم برساند.
۱۰. شرکت باید هر سال یکبار، صورت‌های مالی حسابرسی شده خود را که به تصویب مجمع عمومی شرکت رسیده باشد، در یکی از روزنامه‌های کثیرالتشعار درج نماید.
۱۱. شرکت تعهد نماید همواره نسبت به انعقاد قرارداد تأمین پوشش‌های بیمه‌ای کافی، برای اموال و دارایی‌های خود اقدام نماید.
۱۲. پس از پذیرش سهام شرکت در بورس، پرداخت سود به سهامداران، از طریق سیستم بانکی انجام شود.
۱۳. شرکت همواره نسبت به تهیه صورت‌های مالی تلفیقی (حسابرسی شده) توسط حسابرسان مورد تأیید سازمان بورس اقدام نماید.

ضمناً موارد زیر نیز توسط هیئت پذیرش توصیه شده است:

۱. در خصوص موارد مشروط گزارش حسابرس و بازرس قانونی هر سال، به‌نحوی اقدام شود که در گزارش مالی سال بعد، موارد مزبور رفع شده باشد.
۲. شرکت باید از تاریخ پذیرش، صورت‌های مالی حسابرسی شده خود را هر ۶ ماه یکبار، در یکی از روزنامه‌های کثیرالتشعار درج نماید.
۳. برای انتقال سهام مورد معامله، قبل از درج نام شرکت در فهرست نرخ‌ها، تمهیدات لازم با هماهنگی سازمان بورس در جهت صدور و انتقال سهام به خریداران، در اسرع وقت به‌عمل آید.
۴. پس از بازپرداخت تسهیلات دریافتی از بانک‌ها، نسبت به فک رهن دارایی‌های ثابت و استرداد وثایق شرکت، اقدام گردد.

۳-۲-۴- احراز شرایط پذیرش

- در خصوص بند (۱)، قبل از عرضه سهام شرکت در بورس تعهد مبنی بر اینکه "چنانچه مفاد آخرین اساسنامه ثبت شده شرکت با اساسنامه نمونه تأیید شده توسط سازمان بورس و اوراق بهادار مغایرتی داشته باشد، حداکثر ظرف ۳ ماه پس از درخواست بورس (سازمان یا شرکت)، نسبت به دعوت از صاحبان سهام شرکت به‌منظور برگزاری جلسه مجمع عمومی فوق‌العاده و اصلاح اساسنامه اقدام نماید." از شرکت دریافت خواهد شد.
- در خصوص بند (۲)، واگذاری سهام شرکت مطابق مصوبه مورخ ۱۳۸۶/۸/۲۷ اعضای محترم هیئت عالی واگذاری انجام خواهد شد.
- در خصوص بند (۳)، به‌استناد سوابق انتقال مالکیت سهام دولت مطابق تصمیم نمایندگان ویژه ریاست محترم جمهوری در مورد نحوه اجرای بندهای (ج) و (ی) تبصره ۱۰ قانون

- بودجه سال ۱۳۷۸ کل کشور و پرداخت بخشی از بدهی‌های دولت به صندوق بازنشستگی کشور و سازمان تأمین اجتماعی و با عنایت به آخرین ترکیب سهامداران شرکت در ترازنامه مورخ ۱۳۸۶/۳/۳۱، بند شرط مزبور احراز شده است.
- در خصوص بند (۴)، با توجه به اطلاعات مندرج در ترازنامه مورخ ۱۳۸۶/۳/۳۱ شرکت، نسبت مزبور بیش از حداقل تعیین شده است.
 - در خصوص بند (۵)، مطابق آخرین گزارش حسابرس و بازرس قانونی شرکت، به مشکلی در خصوص سیستم حسابداری اشاره نشده است.
 - در خصوص بند (۶)، گزارش حسابرسی صورت‌های مالی سال ۸۶ شرکت، مقبول می‌باشد.
 - در خصوص بند (۷)، مستندات قانونی تأسیس و فعالیت شرکت بررسی شد و مشکلی در این خصوص مشاهده نگردید. علاوه بر این، قابل ذکر است که هر دستگاه کشتی دارای مجوز و پروانه‌های خاصی می‌باشد که مستند به استانداردها و مقررات بین‌المللی دریایی است.
 - در خصوص بند (۸)، چگونگی انتقال سهام کشتیرانی مستند به مصوبات دولت و هیئت عالی واگذاری بوده و انتقالات بعدی نیز بر اساس مقررات بورس اوراق بهادار انجام خواهد شد.
 - در خصوص بند (۹)، قبل از عرضه سهام هر گروه از سهامداران تعهدنامه‌های مربوط اخذ خواهد شد.
 - در خصوص بندهای (۱۰ تا ۱۳) و توصیه‌های هیئت پذیرش، مطابق مفاد تعهدنامه دریافت شده با امضای کلیه اعضای هیئت مدیره شرکت، هیئت مدیره متعهد به رعایت بندهای مزبور شده است.

۴-۳- عرضه سهام شرکت در بورس

۴-۳-۱- مشاور پذیرش

به موجب قرارداد فیما بین، شرکت کارگزاری کیمیا سهم (سهامی خاص) مشاور پذیرش شرکت کشتیرانی ج.ا. جهت پذیرش در بورس اوراق بهادار تهران و عرضه سهام آن اعلام شده است.

۴-۳-۲- تعهدات سهامداران عمده

در خصوص عرضه سهام شرکت در بورس، تعهدات از سهامداران شرکت طبق مصوبه هیئت پذیرش اخذ خواهد شد.