

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (سهامی عام)
گزارش تفسیری مدیریت
دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹



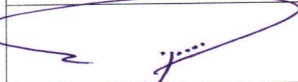
شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (سهامی عام)

گزارش تفسیری مدیریت

دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹

در اجرای بند ۱ ماده ۷ دستورالعمل اجرایی افشای اطلاعات شرکت‌های ثبت شده نزد سازمان بورس و اوراق بهادار (مصوب ۱۳۸۶/۰۵/۰۳ و اصلاحیه‌های بعدی هیات مدیره سازمان بورس و اوراق بهادار)، شرکت‌هایی که سهام آن‌ها نزد بورس اوراق بهادار تهران یا فرابورس ایران پذیرفته شده باشد، موظف به تهیه و افشای گزارش تفسیری مدیریت در مقاطع میان دوره ای ۳، ۶ و ۹ ماهه و سالانه است.

لذا گزارش تفسیری مدیریت اخیر مطابق با ضوابط گزارش تفسیری مدیریت (مصوب ۱۳۹۶/۱۰/۰۴ و اصلاحیه مورخ ۱۳۹۷/۰۸/۰۶ هیات مدیره سازمان بورس و اوراق بهادار) و راهنمای بکارگیری ضوابط تهیه گزارش تفسیری مدیریت تهیه و در تاریخ ۱۴۰۵/۰۲/۲۰ به تائید هیات مدیره رسیده است.

اعضای هیأت مدیره	سمت	امضاء
شرکت تامین اندیش رفاه پردیس	رئیس هیئت مدیره	
شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی	نائب رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل	
شرکت سرمایه گذاری استان سیستان و بلوچستان	عضو هیئت مدیره	
شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا	عضو هیئت مدیره	
گروه مالی صبا تامین	عضو هیئت مدیره	

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۶	فصل اول: ماهیت کسب و کار
۷	مقدمه
۸	۱- ماهیت کسب و کار شرکت
۹	۱-۱- ماهیت شرکت و صنعت
۱۰	۲-۱- مدیران شرکت
۱۱	۳-۱- جایگاه شرکت در صنعت حمل و نقل بین المللی جهانی
۱۴	۴-۱- میزان حمل بار
۱۴	۱-۴-۱- جزئیات حمل بار
۱۵	۵-۱- مرادفات شرکت با دولت و نهادهای وابسته
۱۶	۶-۱- قوانین و مقررات و سایر عوامل برون سازمانی موثر بر شرکت
۱۶	۱-۶-۱- عوامل برون سازمانی موثر
۱۷	۲-۶-۱- قوانین و مقررات داخلی
۱۸	۳-۶-۱- سایر عوامل برون سازمانی موثر بر شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
۱۹	۷-۱- تاثیر متغیرهای کلان اقتصادی بر عملکرد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
۲۱	۸-۱- شوک‌های ساختاری به بازارهای جهانی و ایران پس از آغاز درگیری‌های اسفند ۱۴۰۴
۲۲	۹-۱- فرصت‌ها و تهدیدها
۲۳	۱۰-۱- استراتژی‌های راهبردی گروه کشتیرانی ج.ا.ا
۲۴	۱۱-۱- ریسک‌های عملیاتی و راهبردی پیش روی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
۲۵	۱۲-۱- وضعیت رقابت
۲۵	۱۳-۱- برنامه‌های توسعه محصولات جدید و ورود به بازارهای جدید
۲۶	۱۴-۱- اطلاعات بازارگردان شرکت
۲۷	فصل دوم: اهداف مدیریت و راهبردهای مدیریت برای دستیابی به آن اهداف

صفحه	عنوان
۲۸	۲- راهبری شرکتی
۲۸	۱-۲- اهداف کلان و برنامه های بلند مدت و کوتاه مدت
۲۹	۲-۲- طرح هایی که اجرای آنها از ناحیه افزایش سرمایه، سودانباشته، اخذ تسهیلات و منابع در اختیار خواهد بود
۳۳	۳-۲- رویه های مهم حسابداری، برآوردها و قضاوتها
۳۷	۴-۲- گزارش پایداری شرکتی
۳۷	۲-۴-۱- بعد مسئولیت های اجتماعی
۳۸	۲-۴-۲- بعد زیست محیطی
۴۰	۲-۴-۳- بعد اقتصادی
۴۳	۲-۵- شاخص مهم حمل و نقل دریایی
۴۶	۲-۶- گزارش وضعیت مصرف انرژی در شرکت
۴۷	۲-۷- گزارش عملکرد در رابطه با سطح رفاهی، بهداشتی و آموزشی کارکنان
۵۰	۲-۸- اقدامات با اهمیت انجام شده در حوزه منابع انسانی و پشتیبانی
۵۴	۲-۹- اقدامات آتی در حوزه منابع انسانی
۵۵	۲-۱۰- منابع در اختیار شرکت
۵۶	فصل سوم: منابع، مصارف و ریسک ها
۵۷	۳- منابع، مصارف و ریسک ها
۵۷	۳-۱- منابع
۵۷	۳-۲- مصارف
۵۷	۳-۳- ریسک ها و موارد عدم اطمینان و تجزیه و تحلیل آن
۶۰	۳-۴- اطلاعات مربوط به معاملات با اشخاص وابسته
۶۱	۳-۵- دعاوی حقوقی له یا علیه شرکت و اثرات ناشی از آن

صفحه	عنوان
۶۳	فصل چهارم: نتایج عملیات و چشم اندازها
۶۴	۱-۴- نتایج عملیات و چشم اندازهای آتی (سیاست‌های تقسیم سود)
۶۵	۲-۴- عملکرد دوره ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ شرکت کشتیرانی ج.ا.ا.
۶۵	۱-۲-۴- جزئیات هزینه‌های فروش، اداری و عمومی شرکت
۶۶	۳-۴- مبنای محاسبه مالیات و معافیت‌های مشمول شرکت به همراه نحوه محاسبه
۶۶	۴-۴- جزئیات پرداخت و آخرین وضعیت پرداخت سود سهام مطابق مصوبه آخرین مجمع
۶۷	۵-۴- تغییرات در پرتفوی سرمایه گذاری ها و ترکیب دارایی ها
۶۸	فصل پنجم: مهمترین معیارها و شاخص ها برای ارزیابی عملکرد
۶۹	۱-۵- شاخص ها و معیارهای عملکرد برای ارزیابی
۷۱	۲-۵- عملکرد بخش ها یا فعالیت ها
۷۱	۳-۵- مشکلات پیش روی صنعت
۷۲	فصل ششم: نتیجه گیری
۷۳	۶- جمع بندی

ماهیت کسب و کار

فصل اول



مقدمه

گزارش تفسیری مدیریت، یک عنصر مهم در اطلاع رسانی به بازار سرمایه و متمم و مکمل صورت‌های مالی است و باید همراه با صورت‌های مالی ارائه شود. گزارش تفسیری مدیریت اطلاعاتی درباره چشم‌انداز واحد تجاری و "سایر اطلاعاتی که در صورت‌های مالی ارائه نشده‌اند"، فراهم می‌کند و همچنین به عنوان مبنایی برای درک اهداف مدیریت و راهبردهای مدیریت برای دستیابی به آن اهداف بکار می‌رود. در گزارش تفسیری مدیریت، همچنین باید عوامل و روندهای اصلی که احتمال دارد عملکرد، وضعیت و پیشرفت واحد تجاری را تحت تاثیر قرار دهند، تشریح شود.

۱- ماهیت کسب و کار شرکت

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۳۴۶/۰۶/۰۲ با نام "شرکت کشتیرانی ملی آریا" به صورت شرکت سهامی عام تأسیس و طی شماره ۱۱۶۷۰ در اداره ثبت شرکت‌ها و مالکیت صنعتی تهران به ثبت رسید. پس از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی ایران براساس اصل ۴۴ قانون اساسی، فعالیت کشتیرانی در ایران ملی اعلام و نام شرکت به "کشتیرانی ملی ایران" تغییر یافت و در سال ۱۳۵۸ کلیه سهام آن تحت تملک دولت (وزارت بازرگانی) قرار گرفت و نام شرکت به "کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران" تغییر یافت.

در راستای سیاست‌های خصوصی‌سازی، هیأت وزیران طی مصوبه شماره ۶۱۹۷۲ مورخ ۱۳۷۸/۱۱/۰۹ مالکیت ۵۱ درصد از سهام شرکت را به سازمان تأمین اجتماعی و صندوق بازنشستگی کشوری به طور مساوی انتقال داد و به عنوان شرکت غیردولتی محسوب و بر اساس قانون تجارت اداره می‌گردد.

متعاقب ابلاغیه مقام معظم رهبری در خصوص نحوه اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و براساس مصوبه هیأت عالی واگذاری، اقدامات و پیگیری‌های مستمر جهت پذیرش سهام شرکت در بازار سرمایه انجام و در تاریخ ۱۳۸۷/۰۲/۲۸ سهام کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بورس اوراق بهادار تهران عرضه گردید.

۱-۱- ماهیت شرکت و صنعت

موضوعات اصلی

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 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 و انجام کلیه اقدامات مرتبط در امر ساخت کشتی و شناور و تولید کلیه ملحقات مربوط به کشتی و شناور و صنایع مرتبط کشتیرانی، به طور مستقل یا با مشارکت سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در داخل یا خارج از کشور.

تأسیس و تعطیل شعب و نمایندگی‌ها، دفاتر و شرکت‌ها و مؤسسات سرمایه‌پذیر در چارچوب اساسنامه که برای حفظ و توسعه فعالیت‌های شرکت ضروری باشد.

سرمایه‌گذاری در سایر شرکت‌ها و مؤسسات تابعه و وابسته که فعالیت‌های آن‌ها به نحوی از انحاء مکمل فعالیت‌های شرکت باشد، در داخل و خارج از کشور ایران.

موضوعات فرعی

انجام هر نوع عملیات و سرمایه‌گذاری و معاملاتی که جهت حصول به مقاصد فوق ضروری یا مفید باشد.

سپرده‌گذاری و خرید و فروش اوراق بهادار و نیز خرید و فروش سهام مرتبط با فعالیت شرکت.

راهبری شرکت‌های سرمایه‌پذیر در چارچوب اساسنامه.

۱-۲- مدیران شرکت

اعضاء هیأت مدیره شرکت در تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ به شرح ذیل است:

تاریخ اتمام عضویت	سمت	اعضای هیأت مدیره
۱۴۰۶/۰۷/۱۵	رئیس هیأت مدیره	شرکت تامین اندیش رفاه پردیس
۱۴۰۶/۰۷/۱۵	نائب رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل	شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی
۱۴۰۶/۰۷/۱۵	عضو هیأت مدیره	شرکت سرمایه گذاری استان سیستان و بلوچستان
۱۴۰۶/۰۷/۱۵	عضو هیأت مدیره	شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا
۱۴۰۶/۰۷/۱۵	عضو هیأت مدیره	گروه مالی صبا تامین

۱-۳- جایگاه شرکت در صنعت حمل و نقل بین المللی جهانی

توان عملیاتی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بر پایه ناوگانی هدفمند، متوازن و راهبردی استوار است. این ناوگان متنوع شامل کشتی‌های اقیانوس‌پیمای کانتینربر، فله‌بر، تانکری، چندمنظوره حمل کالای عمومی، رو-رو و شناورهای پشتیبانی می‌باشد که در مجموع، امکان ارائه خدمات حمل‌ونقل دریایی منعطف و کارآمد را در طیف وسیعی از محمولات و مسیرها فراهم می‌آورد.

چنین ترکیب ناوگانی، این گروه را قادر ساخته است تا ضمن مدیریت چالش‌های لجستیکی خاص و پیچیده کشور، به‌صورت فعال در شناسایی فرصت‌های جدید بازارهای بین‌المللی نقش‌آفرینی کرده و جایگاه رقابتی خود را در صنعت حمل‌ونقل دریایی منطقه و جهان بیش از پیش تقویت کند.



بر پایه نتایج گزارش سالانه کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (آنکتاد)، جمهوری اسلامی ایران همچنان موفق شده است جایگاه شانزدهم جهان از نظر ظرفیت ناوگان تجاری تحت پرچم را حفظ کند؛ جایگاهی قابل توجه که بدون نقش‌آفرینی راهبردی و اثرگذار گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL Group) قابل دستیابی نبود.

این موفقیت، نشان‌دهنده افزایش وزن ژئواکونومیک ایران در عرصه حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی است و ریشه در برنامه‌ریزی منسجم، تخصیص هدفمند ناوگان و حضور فعال گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بازارهای منطقه‌ای و جهانی دارد. در حقیقت، عملکرد ساختارمند و راهبردی گروه در ارتقای توان ناوگان ملی کشور، این جایگاه را از یک رتبه آماری به یک موقعیت تثبیت‌شده و اثرگذار در صنعت دریایی جهان تبدیل کرده است.

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از ارکان کلیدی زنجیره تأمین فرامرزی کشور، از جایگاهی راهبردی در صنعت حمل‌ونقل دریایی منطقه‌ای و جهانی برخوردار است. نقش این مجموعه در اقتصاد ملی و جریان تجارت بین‌المللی، به‌طور مستقیم با شاخص‌های بنیادینی نظیر ابعاد و تنوع ناوگان، سطح توان عملیاتی، گستره پوشش جغرافیایی خطوط کشتیرانی بین‌المللی و قابلیت ارائه خدمات لجستیکی یکپارچه و چندوجهی گروه پیوند خورده است.

این گروه با پشتوانه نزدیک به شش دهه فعالیت مستمر، امروز نه‌تنها بزرگ‌ترین اپراتور حمل‌ونقل دریایی کشور به شمار می‌رود، بلکه به‌عنوان یکی از بازیگران اثرگذار در کریدورهای دریایی خاورمیانه، شبه‌قاره هند و برخی مسیرهای مهم جهانی ایفای نقش می‌کند. انباشت تجربه در مدیریت عملیات و پروژه‌های پیچیده دریایی، توان تطبیق با الزامات و استانداردهای بین‌المللی و انعطاف‌پذیری در پاسخ به نیازهای متغیر بازارهای صادراتی و وارداتی، از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی این گروه محسوب می‌شود. مجموعه این قابلیت‌ها، این گروه را به شریکی راهبردی و بازوی لجستیکی قابل اتکای کشور در تحقق اهداف کلان تجارت خارجی و ارتقای امنیت تأمین ملی تبدیل کرده است.

Global
figures

7,498 active ships
including 6,671 fully cellular

33,690,039 TEU
33,259,235 TEU fully cellular

399,762,701 DWT

Figures are consolidated

Regional Trades
weekly capacities

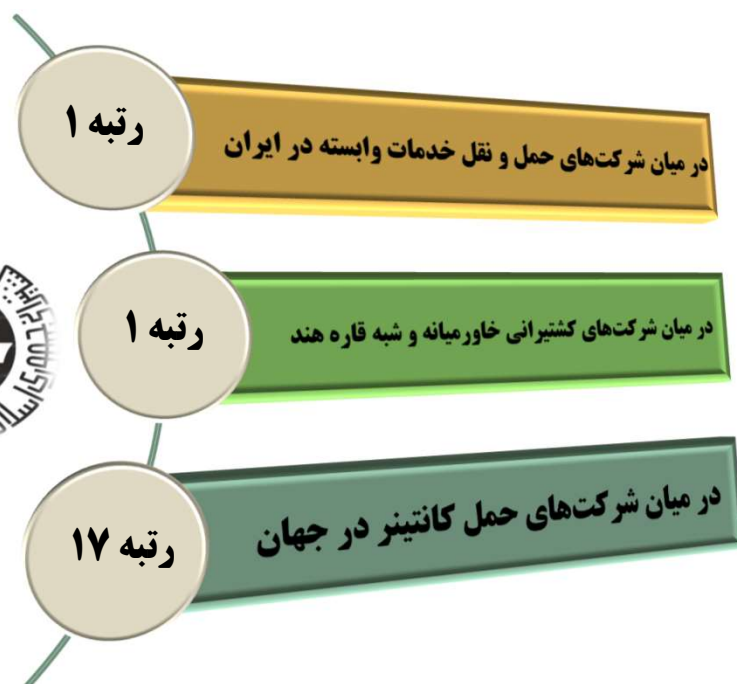
Trans-Atlantic **179,375** TEU
Trans-Pacific **549,304** TEU
Feast-Europe **507,067** TEU

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	7,135,611	21.3%		
2	Maersk	4,612,078	13.8%		
3	CMA CGM Group	4,139,719	12.4%		
4	COSCO Group	3,586,489	10.7%		
5	Hapag-Lloyd	2,389,597	7.1%		
6	ONE (Ocean Network Express)	2,077,458	6.2%		
7	Evergreen Line	1,957,729	5.9%		
8	HMM Co Ltd	1,027,486	3.1%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	716,007	2.1%		
10	Zim	705,465	2.1%		
11	Wan Hai Lines	582,420	1.7%		
12	PIL (Pacific Int. Line)	442,201	1.3%		
13	X-Press Feeders Group	205,577	0.6%		
14	SITC	185,139	0.6%		
15	UniFeeder	164,348	0.5%		
16	KMTC	151,929	0.5%		
17	IRISL Group	143,472	0.4%		
18	Sinokor Merchant Marine	138,457	0.4%		
19	Global Feeder Shipping LLC	138,215	0.4%		
20	Emirates Shipping Line	113,376	0.3%		

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اتکا به توسعه هدفمند شبکه‌ای از خطوط منظم کشتیرانی و بهره‌گیری از الگوی عملیاتی منعطف در تردد میان بنادر راهبردی آسیا، آفریقا و اروپا، توانسته است پیوندی پایدار میان بنادر کشور و کانون‌های اصلی تجارت دریایی جهان برقرار سازد. این شبکه عملیاتی با تمرکز ویژه بر محورهای ژئواکونومیک تنگه هرمز در خلیج فارس، دریای عمان، مدیترانه، شرق آسیا و سواحل شرقی و غربی آفریقا، بستر مؤثری برای تسهیل جریان تجارت دریایی ایران و اتصال آن به مسیرهای اصلی حمل‌ونقل بین‌المللی فراهم آورده است.

ناوگان این گروه با ظرفیتی در حدود ۵ میلیون تن (DWT) و ظرفیت حمل کانتینری بالغ به ۱۶۰ هزار TEU، از نظر مقیاس و تنوع عملیاتی در زمره ناوگان‌های شاخص منطقه‌ای قرار می‌گیرد. چنین ظرفیتی، در کنار برند عملیاتی شناخته‌شده این شرکت در بازارهای حمل‌ونقل دریایی، امکان ارائه خدمات پایدار و رقابت‌پذیر را در طیف متنوعی از مسیرهای تجاری فراهم ساخته و نقش مهمی در تقویت جایگاه ایران در شبکه لجستیک دریایی منطقه ایفا کرده است. برآیند این قابلیت‌ها، تثبیت موقعیت قابل توجه این گروه در میان اپراتورهای اثرگذار کشتیرانی در منطقه خاورمیانه و حوزه راهبردی شبه‌قاره هند بوده است.

بر اساس تازه‌ترین داده‌های منتشرشده توسط مؤسسه معتبر آلفالاینر (Alphaliner)، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از منظر ظرفیت ناوگان کشتی‌های کانتینربر ملکی در رتبه هفدهم جهان قرار دارد؛ جایگاهی که بیانگر سطح قابل توجه توان ناوگانی این شرکت و حضور آن در میان بازیگران مهم صنعت حمل‌ونقل کانتینری در مقیاس جهانی است.



بر اساس نتایج رتبه‌بندی «۱۰۰ شرکت برتر ایران» که توسط سازمان مدیریت صنعتی در سال ۱۴۰۴ منتشر شد، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانست به لحاظ درآمدی در رتبه ۲۴ از ۳۰ شرکت برتر کشور قرار گیرد و در میان شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل و خدمات وابسته نیز جایگاه نخست را به خود اختصاص دهد؛ جایگاهی که بیانگر نقش برجسته این مجموعه در جریان تجارت خارجی کشور است.

در یک جمع‌بندی کلان، موقعیت کنونی این گروه حاصل شکل‌گیری و تقویت مجموعه‌ای از ارکان راهبردی در طول دهه‌های فعالیت آن و به خصوص در سال‌های اخیر بوده است. نخست، برخورداری از ناوگان بزرگ و متنوع که امکان انعطاف عملیاتی و پاسخگویی سریع به تحولات بازارهای حمل‌ونقل دریایی را فراهم می‌آورد. دوم، توسعه شبکه‌ای گسترده از خدمات و خطوط کشتیرانی در مسیرهای بین‌المللی که دسترسی پایدار به کریدورهای اصلی تجارت دریایی جهان را تضمین می‌کند. سوم، انباشت سرمایه دانشی و تجربی حاصل از نزدیک به شش دهه فعالیت مستمر در صنعت دریایی که توان تحلیل، مدیریت ریسک و حل مسائل پیچیده عملیاتی را در این مجموعه تقویت کرده است. و چهارم، نقش محوری این گروه در زنجیره لجستیک ملی که پیوندی عمیق میان عملکرد عملیاتی آن و پویایی‌های اقتصاد کلان و تجارت خارجی کشور ایجاد کرده است.

برآیند هم‌افزایی این مؤلفه‌ها موجب شده است تا این گروه نه تنها جایگاه خود را به‌عنوان یکی از بازیگران قابل توجه در صنعت کشتیرانی منطقه تثبیت کند، بلکه بستر لازم برای ارتقای رقابت‌پذیری و توسعه پایدار در افق‌های آینده را نیز فراهم آورد. در این میان، سرمایه انسانی متخصص و توانمند گروه به‌عنوان عامل پیشران این ظرفیت‌ها نقشی تعیین‌کننده ایفا می‌کند؛ چرا که دانش حرفه‌ای، تجربه عملیاتی و نوآوری نیروی انسانی، این قابلیت‌های ساختاری را به مزیت‌های رقابتی پایدار تبدیل کرده و جایگاه این مجموعه را به‌عنوان یکی از بازیگران معتبر و اثرگذار در عرصه پویای حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی تقویت کرده است.

۴-۱- میزان حمل

۴-۱-۱- جزئیات حمل بار (بر حسب تن)

شرح	دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹	دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۳/۱۲/۳۰
واردات	۹,۲۴۰,۸۳۲	۸,۷۳۰,۸۰۰
صادرات	۱۰,۸۸۸,۲۶۳	۱۱,۱۰۵,۸۷۶
بین الملل	۲,۵۷۶,۱۸۵	۱,۶۳۱,۰۳۸
کاپوتاژ و ترانزیت	۳,۲۵۶,۲۳۴	۳,۲۶۷,۳۹۱
کل	۲۵,۹۶۱,۵۱۳	۲۴,۷۳۵,۱۰۴

❖ شامل میزان حمل بار کشتی‌های اجاره داده شده به صورت زمانی نیز می‌باشد.

۱-۵- مرادوات شرکت با دولت و نهادهای وابسته

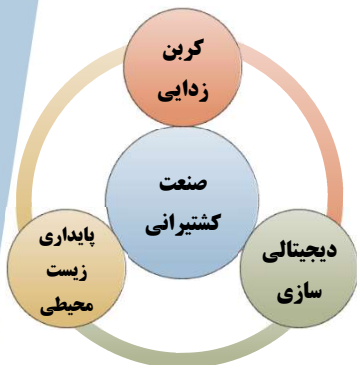
(وضعیت پرداخت‌های به دولت)

(میلیون ریال)

ردیف	شرح	دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹	دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۳/۱۲/۳۰	سال مالی منتهی به ۱۴۰۴/۰۳/۳۱	درصد تغییر	دلایل تغییرات
۱	مالیات بر ارزش افزوده	۶۹۲,۲۸۸	۶۳۳,۶۲۶	۸۸۹,۳۹۸	۹	مبلغ پرداختی مربوط به اصل بدهی پرونده رسیدگی به مالیات بر ارزش افزوده سال مالی منتهی به ۱۴۰۳/۰۳/۳۱ و مالیات و عوارض و پرداخت ارزش افزوده دوره تابستان ۱۴۰۴
۲	بیمه سهم کارفرما	۵۳۳,۶۴۰	۳۶۸,۹۴۵	۵۲۸,۸۱۷	۴۵	مبلغ پرداختی از تاریخ ۰۱/۰۴/۱۴۰۴ الی ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ می‌باشد.
۳	حق تمبر	۱۶,۷۵۰	۱۲,۳۸۹	۱۲,۳۸۹	۳۵	حق تمبر افزایش سرمایه طبق ماده ۴۸ قانون مالیات‌های مستقیم به استناد صورتجلسه مجمع عمومی فوق العاده مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۸ (از مبلغ ۸۲,۵۰۰ به ۱۱۶,۰۰۰ میلیارد ریال)
۴	مالیات نقل و انتقال	۶۷۲,۸۲۵	-	-	-	پرداخت مابه التفاوت مالیات نقل و انتقال برج اسمان و پرداخت مالیات نقل و انتقال سرقفلی اداری برج اسمان
۵	سازمان تامین اجتماعی	۳۶,۲۸۸	۲۱۴	۲۱۴	۱۶,۸۵۷	رسیدگی بیمه سال ۱۴۰۱ الی ۱۴۰۲ طی رای هیئت تجدید نظر سازمان تامین اجتماعی به شماره ۰۲۲۰۰۴۰۱۵۹۷ و شماره بدهی ۰۲۲۰۰۲۱۵۴۱۶۱۳
۶	مالیات عملکرد	۱,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۰۰,۰۰۰	۲,۰۰۰,۰۰۰	(۵۰)	پرداخت بخشی از مالیات عملکرد سال مالی منتهی به ۳۱ خرداد ۱۴۰۲ (بخش سوم)

۱-۶- قوانین و مقررات و سایر عوامل برون سازمانی موثر بر شرکت و احتمال تغییر در آنها از جمله مولفه های اقتصاد کلان

در فضای پویا و به هم پیوسته تجارت جهانی، عملکرد و پایداری رقابت پذیری شرکت های کشتیرانی بیش از هر زمان دیگری وابسته به توان آنها در درک، پایش و انطباق فعالانه با متغیرهای برون سازمانی کسب و کار آنها است. این متغیرها، از سطح قوانین و مقررات بین المللی و منطقه ای تا نوسانات اقتصادی کلان و سیاست های انرژی و اقلیمی را در بر می گیرند و نه تنها چارچوب فعالیت را تعیین می کنند، بلکه قواعد بازی و ماهیت رقابت در صنعت کشتیرانی را بازتعریف می سازند. تحلیل تحولات مقرراتی و سیاستی در سال ۲۰۲۵ و پس از آن نشان می دهد که صنعت کشتیرانی جهانی با شتاب گرفتن روندهای ساختاری در حوزه کربن زدایی، دیجیتالی سازی و پایداری زیست محیطی مواجه است، روندهایی که مستقیماً بر مدل کسب و کار و ساختار هزینه ای شرکت های کشتیرانی اثرگذار خواهند بود (IMO 2025a; DNV, 2024).



۱-۶-۱ عوامل برون سازمانی موثر

* تشدید الزامات کربن زدایی و شکل گیری چارچوب های مالی نوین

اجرای عملیاتی CII و EEXI و حرکت به سمت رژیم سخت گیرانه تر GHG3 و تسریع در شکل گیری مکانیسم های قیمت گذاری کربن و ابزارهای اقتصادی.

* الزام امنیت سایبری: گذار از استاندارد اختیاری به ضرورتی عملیاتی

راهنمای مدیریت ریسک امنیت سایبری دریانوردی (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3) که در ابتدا ماهیتی توصیه ای داشت، در عمل به یکی از ملزومات غیررسمی اما حیاتی برای دسترسی به زیرساخت های دیجیتال دریایی و بندری تبدیل شده است.

* گسترش دامنه مقررات زیست محیطی فراتر از CO₂

تحولات اخیر در IMO بیانگر حرکت تدریجی از تمرکز صرف بر گازهای گلخانه ای به سمت طیفی گسترده تر از آلاینده های هوا و اثرات زیست محیطی است.

* تأکید بر اقتصاد چرخشی، مدیریت پسماند و بازیافت پایدار کشتی ها

در راستای گذار جهانی به سمت اقتصاد چرخشی، مدیریت پسماند دریایی و چرخه عمر کشتی ها تحت چارچوب های سخت گیرانه تری قرار گرفته است.



۱-۶-۲- قوانین و مقررات داخلی:

چارچوب قانونی حاکم بر فعالیت‌های کشتیرانی در جمهوری اسلامی ایران، مجموعه‌ای چندلایه و پویا از قوانین، مقررات و دستورالعمل‌های اجرایی است که با هدف تضمین ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط زیست دریایی، ارتقای بهره‌وری عملیاتی و تقویت جایگاه ایران در زنجیره لجستیک منطقه‌ای و بین‌المللی شکل گرفته است. در رأس این ساختار، سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان نهاد حاکمیتی دریایی کشور، مسئولیت تدوین مقررات فنی، نظارت بر ایمنی شناورها و دریانوردان، مدیریت عملیات بندری و اجرای تعهدات بین‌المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران را بر عهده دارد. این چارچوب قانونی در تعامل با مجموعه‌ای از نهادهای سیاست‌گذار و اجرایی از جمله وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی)، سازمان حفاظت محیط زیست، گمرک جمهوری اسلامی ایران، بانک مرکزی، شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، سازمان امور مالیاتی و نهادهای نظارتی مالی و امنیتی عمل می‌کند و تمامی ابعاد فعالیت یک شرکت کشتیرانی، از عملیات دریایی و لجستیکی تا الزامات مالی، بیمه، مالیات و تجاری و زیست‌محیطی را در بر می‌گیرد. مهم‌ترین حوزه‌های قانونی و نظارتی مؤثر بر عملکرد شرکت‌های کشتیرانی در کشور را می‌توان در محورهای زیر دسته‌بندی کرد:



- ✓ مقررات ایمنی دریانوردی و صلاحیت فنی شناورها و دریانوردان بر اساس الزامات کنوانسیون STCW و دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی
- ✓ قوانین و استانداردهای حفاظت از محیط زیست دریایی و کنترل آلودگی ناشی از کشتی‌ها مطابق با MARPOL و مقررات ملی مقابله با آلودگی دریایی
- ✓ مقررات مربوط به مدیریت آب توازن کشتی‌ها (Ballast Water Management) و کنترل گونه‌های مهاجم دریایی
- ✓ سیاست‌ها و مقررات تجاری، ارزی و گمرکی مرتبط با تجارت دریایی و عملیات شرکت‌های کشتیرانی در شرایط تحریم
- ✓ قوانین و مقررات حاکم بر فعالیت در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری
- ✓ الزامات امنیت دریایی و حفاظت از تأسیسات بندری مطابق با کد بین‌المللی امنیت کشتی و تأسیسات بندری (ISPS Code)
- ✓ قوانین کار دریایی، تأمین اجتماعی، ایمنی و رفاه نیروی انسانی شاغل در دریا و بنادر
- ✓ مقررات مالیاتی، تعرفه‌ای و سیاست‌های تشویقی مرتبط با سرمایه‌گذاری و نوسازی ناوگان دریایی
- ✓ سیاست‌های توسعه حمل‌ونقل ترکیبی و چندوجهی (دریایی-ریلی-جاده‌ای) در چارچوب برنامه‌های کلان حمل‌ونقل کشور
- ✓ الزامات مربوط به دیجیتالی‌سازی و هوشمندسازی بنادر، تبادل الکترونیکی اسناد دریایی و سامانه‌های یکپارچه بندری
- ✓ برنامه‌های ملی آموزش، استانداردسازی و توانمندسازی نیروی انسانی دریایی و بندری
- ✓ اجرای تعهدات بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران در حوزه کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های دریایی تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)

(در مجموع، این چارچوب قانونی با هدف ایجاد توازن میان الزامات ایمنی، الزامات زیست‌محیطی، کارایی اقتصادی و الزامات امنیتی طراحی شده و نقش مهمی در تنظیم فعالیت‌های شرکت‌های کشتیرانی و ارتقای جایگاه ایران در نظام حمل‌ونقل دریایی منطقه‌ای ایفا می‌کند)

۱-۶-۳- سایر عوامل برون سازمانی موثر بر شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

عملکرد و راهبردهای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در میدان پیچیده‌ای از عوامل کلان خارجی شکل می‌گیرد که فراتر از کنترل مستقیم شرکت هستند. این عوامل، هم چالش و هم زمینه‌ساز تحول هستند و درک آن‌ها برای هرگونه برنامه‌ریزی راهبردی ضروری است:



نوسانات شدید قیمت سوخت و فشار
ساختاری بر هزینه‌ها



تحولات نظارتی و شتاب به سمت
کربن‌زدایی در شرایط جنگی



تأثیر جنگ بر روند کربن‌زدایی و
قیمت آمونیاک (به عنوان یکی از
سوخت‌های بسیار مهم جایگزین)



بسته شدن تنگه هرمز و تأثیر بر
دسترسی به سوخت

۱-۷- تاثیر متغیرهای کلان اقتصادی بر عملکرد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

چشم‌انداز اقتصاد جهانی در سال ۲۰۲۶، طبق گزارش اکتر صندوق بین‌المللی پول (IMF)، محتاطانه توصیف شده است. صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی کرده است که اقتصاد جهان در سال ۲۰۲۶ حدود ۳.۱ درصد رشد کند. انتظار می‌رود تمامی بانک‌های مرکزی بزرگ اقدام به کاهش نرخ‌های بهره کنند و تنها اقتصاد بزرگ و توسعه‌یافته که احتمال افزایش نرخ بهره در آن مطرح است، ژاپن خواهد بود. براساس پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول ایالات متحده در سال ۲۰۲۶ همچنان بزرگ‌ترین اقتصاد جهان باقی خواهد ماند و کشورهای چین، آلمان و هند در رتبه‌های بعدی قرار خواهند داشت. براساس پیش‌بینی سه ماهه اول صندوق بین‌المللی پول، اقتصاد ایران با تولید ناخالص داخلی به ارزش تخمینی بیش از ۳۷۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۶ در رتبه ۴۴ جهان خواهد ایستاد.



برای سومین سال متوالی هوش مصنوعی نقش پررنگی در پیش‌بینی‌ها دارد. اغلب شرکت‌ها ممکن است اقدام به سرمایه‌گذاری در هوش مصنوعی کنند که قابلیت اجرای خودکار برخی از عملیات‌ها را دارد. به عبارتی پس از سال‌ها، اکنون می‌توان انتظار داشت که بهره‌وری ناشی از هوش مصنوعی به‌طور ملموس و قابل اندازه‌گیری تحقق یابد.

تعرفه‌ها جزو محدود موضوعاتی هستند که بیشتر تحلیلگران بر آن اجماع دارند و انتظار می‌رود که در سال ۲۰۲۶ تعرفه‌های فعلی پایدار بمانند. چین نیز در مواجهه با کسری تقاضای داخلی، به سمت تقویت تولید صنعتی و سلطه بر صادرات حرکت می‌کند.

تجاوز رژیم صهیونیستی-آمریکایی در روز شنبه؛ ۹ اسفندماه برابر با ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ و آغاز جنگ رمضان بسیاری از برآوردها و سناریوهای پیشین درباره مسیر اقتصاد جهانی و منطقه‌ای را با عدم قطعیت جدی مواجهه شوند. این تحول ژئوپلیتیکی با افزایش ریسک‌های سیستماتیک در بازارهای انرژی، حمل‌ونقل و تجارت بین‌الملل، موجب شد تحلیلگران اقتصادی و نهادهای مالی بین‌المللی در پیش‌بینی‌های خود نسبت به رشد اقتصادی، ثبات بازارهای مالی و امنیت زنجیره‌های تأمین جهانی بازنگری کنند.

در همین حال، واردکنندگان بزرگ انرژی در آسیا و اروپا بار اصلی افزایش هزینه‌های سوخت و نهاده‌ها را تحمل می‌کنند: حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد نفت جهان خام و مشتقات نفتی و ۲۰ درصد گاز طبیعی مایع از تنگه هرمز عبور می‌کنند و تقاضا را نه تنها در آسیا، بلکه در بخش‌هایی از اروپا نیز تأمین می‌کنند. اقتصادهایی که وابستگی شدیدی به واردات نفت در آفریقا و آسیا دارند، حتی با قیمت‌های سرسام‌آور، دسترسی به عرضه مورد نیاز خود را دشوارتر می‌بینند. بخش‌هایی از غرب آسیا، آسیا-اقیانوسیه، آمریکای لاتین و آفریقا با فشار مضاعف افزایش قیمت مواد غذایی و کود و همچنین شرایط مالی سخت‌تر مواجه خواهند شد.

مطابق با نظر آژانس بین‌المللی انرژی، بسته شدن عملی تنگه هرمز و آسیب به زیرساخت‌های منطقه‌ای، بزرگ‌ترین اختلال در بازار نفت جهانی را در تاریخ آن ایجاد خواهد نمود. برای اقتصادهای واردکننده سوخت، این اثر مانند مالیاتی بزرگ و ناگهانی بر درآمد است. در اقتصادهای بزرگ تولیدی آسیا، صورت‌حساب‌های بالاتر سوخت و برق، هزینه‌های تولید را افزایش و قدرت خرید مردم را کاهش می‌دهد.

این جنگ همچنین زنجیره‌های تأمین برای نهاده‌های غیرانرژی و حیاتی را بازتنظیم می‌کند. تغییر مسیر نفتکش‌ها و کشتی‌های کانتینری، هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه را افزایش و زمان تحویل را طولانی‌تر می‌کند. اختلالات ترافیک هوایی در اطراف مراکز کلیدی خلیج فارس، بر گردشگری جهانی تأثیر می‌گذارد و لایه دیگری از پیچیدگی به تجارت می‌افزاید. علاوه بر قیمت‌های بالاتر کالاها، کشورها، شرکت‌ها و مصرف‌کنندگان با تأثیرات این پیچیدگی‌های زنجیره‌ای مواجه می‌شوند. با اختلال در محموله‌های کود-که حدود یک‌سوم آن از تنگه هرمز عبور می‌کند-گرانی‌ها درباره قیمت مواد غذایی در حال افزایش است. اگر قیمت‌های بالای انرژی و مواد غذایی ادامه یابد، تورم جهانی را دامن خواهد زد. این جنگ بازارهای مالی را نیز متزلزل خواهد کرد.



این شوک جهانی، اما نامتقارن است. واردکنندگان انرژی در مقایسه با صادرکنندگان، کشورهای فقیر در مقایسه با ثروتمندان، و کشورهایی با ذخایر اندک در مقایسه با کشورهایی با ذخایر فراوان، آسیب‌پذیری بیشتری دارند. این جنگ اختلالات جدی در اقتصادهای کشورهای تحت تأثیر مستقیم ایجاد کرده است؛ از جمله آسیب به زیرساخت‌ها و صنایع آنها که می‌تواند ماندگار باشد. اگرچه این کشورها مقاوم هستند، اما چشم‌انداز رشد کوتاه‌مدت آنها منفی خواهد بود.

۸-۱- شوک‌های ساختاری به بازارهای جهانی و ایران پس از آغاز درگیری‌های اسفند ۱۴۰۴

شروع عملیات نظامی مشترک رژیم صهیونیستی و ایالات متحده آمریکا در روز شنبه ۹ اسفند ۱۴۰۴ همزمان با ماه مبارک رمضان، زنجیره ارزش جهانی را در بخش‌های کلیدی انرژی، لجستیک دریایی و پولی دچار اختلالات سیستماتیک نمود که با بسته شدن تنگه هرمز پیامدهای شدیدی بر اقتصاد و بازارهای جهانی پدیدار گردید. همزمان با این تحولات، قیمت سوخت کشتی متاثر از قیمت نفت خام افزایش قابل ملاحظه‌ای داشت. بیمه کشتی‌ها و خطوط کشتیرانی اصلی ناگهان هزینه‌های خود را جهت عبور از آب‌های خلیج فارس چندین برابر کردند که هشدار جدی برای اختلال در ترانزیت انرژی و کالا بود.



صنعت کشتیرانی به عنوان شریان حیاتی تجارت جهانی، در این بازه زمانی (۹ تا ۲۹ اسفند) با چالش‌های بی‌سابقه‌ای روبرو شد. کشتی‌های تجاری از عبور از تنگه هرمز و خلیج فارس خودداری کردند. این امر منجر به افزایش چشمگیر زمان سفر و هزینه‌های سوخت شد. مسیرهای جایگزین از طریق جنوب آفریقا یا هند نه تنها طولانی‌تر، بلکه از نظر اقتصادی برای کالاهای غیرضروری غیرمقرون به صرفه شدند. نرخ‌های اجاره کشتی‌های تانکر و کانتینربر به دلیل ریسک جنگی و کمبود ناوگان در دسترس، جهش‌های قابل توجهی را تجربه کردند. این موضوع مستقیماً بر قیمت نهایی کالاها در مقصد تأثیر گذاشت و حتی اختلال در بنادر کلیدی منطقه (مثل جبل علی) منجر به گلوگاه‌های شدید در ترانزیت کانتینرهای حاوی قطعات صنعتی و مواد اولیه شد که زنجیره تولید را در آسیا و اروپا با تأخیر مواجه کرد.

همزمان، با اختلال در حمل و نقل دریایی در خلیج فارس و دریای عمان، مسیرهای زمینی و هوایی با همسایگان (ترکیه، عراق، پاکستان و کشورهای آسیای میانه) از اهمیت بیشتری برخوردار شده‌اند. این امر منجر به رشد فعالیت‌های تجاری در مرزهای زمینی و تلاش برای ایجاد کریدورهای ترانزیتی جایگزین شده است.

۱-۹- فرصت‌ها و تهدیدها

در مواجهه با چالش‌های ساختاری اقتصاد جهانی، صنعت کشتیرانی در آستانه یک تحول ضروری و شتابان قرار گرفته است. چالش‌های ناشی از کاهش رشد اقتصادی و افزایش موانع تجاری، خود به عاملی محرک برای بهبود کارایی، دیجیتالی‌سازی سریع و نوسازی ناوگان تبدیل شده است. در این فضا، شرکت‌های چابکی که بتوانند از فناوری‌های پیشرفته برای کاهش هزینه‌ها و افزایش شفافیت زنجیره تأمین بهره ببرند، نه تنها پایدار می‌مانند، بلکه موقعیت رقابتی خود را تقویت خواهند کرد. این شرایط، همزمان زمینه‌ساز شکل‌گیری اتحادهای راهبردی جدید و ادغام‌های هوشمندانه برای مدیریت ریسک و بهینه‌سازی ظرفیت‌ها شده و می‌تواند به ایجاد اکوسیستمی منسجم‌تر و تاب‌آورتر بیانجامد.

از سوی دیگر، ضرورت جهانی حرکت به سمت کربن‌زدایی، پنجره‌ای از فرصت برای نوآوری و بازتعریف رقابت گشوده است. سرمایه‌گذاری در سوخت‌های جایگزین و فناوری‌های کم‌کربن، علاوه بر پاسخگویی به الزامات زیست‌محیطی، موجی از اشتغال و رشد کیفی در صنعت ایجاد می‌کند. هم‌زمان، نیاز به همکاری برای توسعه زیرساخت‌ها در مناطق کمتر برخوردار (مانند آفریقا)، می‌تواند به گشایش کریدورهای تجاری جدید و بازارهای نوظهور منجر شود. بنابراین، این دوره را باید نه یک تهدید، که گذار اجتناب‌ناپذیر به سوی الگویی چابک‌تر، هوشمند و پایدار از کشتیرانی جهانی دانست. از اینرو تأثیرات چشم‌انداز اقتصاد جهانی بر شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را می‌توان در قالب فرصت‌ها و تهدیدها به شرح جدول رو به رو ارائه نمود:

فرصت‌ها	تهدیدها
توسعه کریدورهای جایگزین: ایران می‌تواند از موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود برای تقویت کریدورهای موجود و ایجاد کریدورهای جدید ترانزیتی بهره‌برداری کند. تحولات اخیر در مسیرهای بین‌المللی مانند کریدور شمال-جنوب فرصت‌های جدیدی برای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ایجاد کرده است. تقویت همکاری‌های منطقه‌ای: ایران می‌تواند با توسعه همکاری با کشورهای همسایه و منطقه، شبکه تجاری جایگزینی ایجاد کند. مشارکت ایران در سازمان‌های منطقه‌ای مانند سازمان همکاری شانگهای می‌تواند زمینه‌ساز توسعه همکاری‌های لجستیکی شود. جهش در دیجیتالی‌سازی: با توجه به محدودیت‌های موجود، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می‌تواند با سرعت بیشتری به سمت دیجیتالی‌سازی فرآیندها و توسعه سکوها بومی لجستیک در این زمینه حرکت کند. سرمایه‌گذاری در ناوگان کوچک‌تر و چابک‌تر: فرصت استراتژیک بی‌نظیری برای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در شرایط تحریم محسوب می‌شود. این رویکرد با کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری، افزایش انعطاف‌پذیری عملیاتی و امکان تمرکز بر کریدورهای منطقه‌ای، مزیت رقابتی ایجاد می‌کند. چنین تحولی نه تنها تاب‌آوری صنعت را در برابر چالش‌های کنونی افزایش می‌دهد، بلکه جایگاه ایران را به عنوان بازیگر اصلی در حمل و نقل منطقه‌ای تثبیت خواهد کرد.	کاهش درآمدهای عملیاتی: تحریم‌ها و موانع تجاری بین‌المللی، دسترسی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بازارهای جهانی را محدود کرده و ممکن است منجر به کاهش حجم محموله‌های صادراتی و وارداتی شود. این امر به طور مستقیم بر درآمدهای ارزی شرکت تأثیر می‌گذارد. افزایش هزینه‌های لجستیک: تغییر مسیرهای اجباری و استفاده از مسیرهای طولانی‌تر، هزینه سوخت و استهلاك ناوگان را افزایش می‌دهد. محدودیت در نوسازی ناوگان افزایش هزینه‌های تأمین مالی

۱۰-۱- استراتژی‌های راهبردی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی برای فائق آمدن بر چالش‌های جهانی



✓ عمق‌بخشیدن به کریدورهای حیاتی و کم‌ریسک (تمرکز بر مسیرهای زمین-دریایی): تبدیل کریدور شمال-جنوب (INSTC) از یک مسیر فرعی به شریان اصلی عملیاتی با سرمایه‌گذاری در ترمینال‌های اختصاصی چندمنظوره در بنادر کلیدی مانند بنادر چابهار و شهید رجایی و انعقاد قراردادهای عملیاتی بلندمدت با اپراتورهای ریلی و جاده‌ای در روسیه، قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان و ترکمنستان.

✓ سرمایه‌گذاری در خودکفایی فنی و تعمیراتی: اولویت‌دهی به توسعه مراکز تعمیر و نگهداری (Dry Dock) داخلی با قابلیت سرویس‌دهی به ناوگان تخصصی خود

۱۱-۱- ریسک‌های عملیاتی و راهبردی پیش روی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در یک محیط عملیاتی پیچیده و پرمخاطره فعالیت می‌کند که تلفیقی از محدودیت‌های خارجی ساختاریافته، چالش‌های داخلی مزمن در کشور و رقابت فزاینده منطقه‌ای است. مدیریت یکپارچه این ریسک‌ها برای تضمین تداوم عملیات و تحقق اهداف راهبردی شرکت حیاتی است. مهم‌ترین ریسک‌ها در چهار دسته زیر قابل تحلیل هستند:



- ❖ ریسک‌های ژئوپلیتیک و تحریم‌های هوشمند
- ❖ ریسک‌های زیرساختی و شکاف عملیاتی
- ❖ ریسک‌های فناوریانه و امنیتی
- ❖ ریسک‌های بازار و رقابت پذیری

۱-۱۲- وضعیت رقابت:

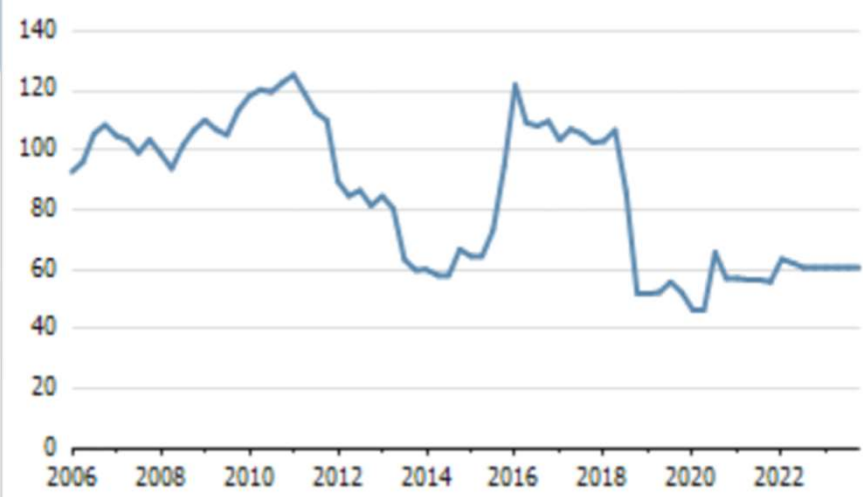
در حال حاضر، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بازار حمل و نقل کانتینری مرتبط با بنادر کشور از جایگاه بالای برخوردار است و در برخی مسیرهای دارای سرویس مستقیم توانسته سهم قابل توجهی از بازار را در اختیار داشته باشد. بررسی شاخص ورود کشتی‌های کانتینری به بنادر ایران که بر اساس داده‌های آنکتاب استخراج شده است، نشان می‌دهد که ثبات نسبی این شاخص طی پنج سال اخیر تا حد زیادی متأثر از تداوم فعالیت ناوگان و شبکه خدمات گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده است. این موضوع بیانگر نقش محوری این شرکت در حفظ پیوستگی جریان حمل و نقل کانتینری کشور در شرایط پیچیده بازار بین‌المللی است.

۱-۱۳- برنامه های توسعه محصولات جدید و ورود به بازار های جدید:

- تمرکز بر افزایش حمل بار در دریای خزر و استفاده از ظرفیت ناوگان خزر
- توسعه حمل بار از طریق ریل و بهبود بهره وری ظرفیت های ناوگان ریلی گروه
- تمرکز بر توسعه cross trading از طریق شبکه نمایندگیها در سراسر جهان

Liner shipping connectivity index^{۱۱}

Average Q1 2023=100



۱۴-۱- اطلاعات بازارگردان شرکت

خلاصه مشخصات و عملکرد بازارگردان به شرح جدول ذیل می باشد:

مشخصات و عملکرد بازارگردان

ردیف	عنوان	پارامتر
۱	نام بازارگردان	صندوق بازارگردانی نفت و گاز تامین
۲	آغاز دوره بازارگردانی	۱۴۰۴/۰۹/۲۳
۳	پایان دوره بازارگردانی	۱۴۰۵/۰۹/۲۳
۴	منابع اختصاص یافته به بازارگردان از سوی ناشر طی دوره مورد گزارش (میلیون ریال)	۲۷۰،۳۶۵
۵	منابع اختصاص یافته به بازارگردان از سوی سهامدار عمده طی دوره مورد گزارش (میلیون ریال / تعداد سهم)	۰
۶	مبلغ خرید طی دوره (میلیون ریال)	۳،۵۸۲،۸۹۶
۷	تعداد سهام افزایش یافته ناشی از افزایش سرمایه	۰
۸	مبلغ فروش طی دوره (میلیون ریال)	۱،۲۲۴،۲۱۵
۹	سود (زیان) بازارگردانی (میلیون ریال)	(۲۹۹،۱۹۷)
۱۰	تعداد سهام ابتدای دوره	۳۶۶،۹۴۴،۹۲۰
۱۱	تعداد سهام خریداری شده طی دوره	۵۴۴،۴۴۰،۱۲۹
۱۲	تعداد سهام فروخته شده طی دوره	(۴۰۳،۸۶۳،۴۶۱)
۱۲	مانده سهام نزد بازارگردان	۵۰۷،۵۲۱،۵۸۸



اهداف مدیریت و راهبردهای مدیریت برای دستیابی به اهداف

فصل دوم

۲- راهبری شرکتی

هیأت مدیره بر اساس ماده ۳ دستورالعمل حاکمیت شرکتی به صورت دوره‌ای نسبت به ایجاد، استمرار و تقویت سازوکارهای اثربخش جهت کسب اطمینان معقول از محقق شدن اصول حاکمیت شرکتی در راستای اثربخشی چارچوب حاکمیت شرکتی، حفظ حقوق سهامداران و برخورد یکسان با آنها، رعایت حقوق سایر ذینفعان، انگیزه‌بخشی به ذینفعان، افشاء، شفافیت و مسئولیت پذیری هیأت مدیره و تا حد معقولی نسبت به استقرار ساز و کارهای اثربخش جهت کسب اطمینان معقول از محقق شدن اصول حاکمیت شرکتی اقدام نموده و بصورت دوره‌ای بر اجرای اثربخش آن نظارت می‌کند.

۲-۱- اهداف کلان و برنامه‌های بلندمدت و کوتاه مدت

اهداف بلندمدت (محور اصلی: بازسازی ناوگان، تنوع بخشی به خدمات و مسیرهای عبوری)

۱- بازسازی ناوگان

۲- تنوع بخشی به مسیرها و خدمات قابل ارائه

۳- تقویت حمل و نقل از طریق کریدورهای زمینی و ریلی (ترانزیت)

۴- تنوع بخشی به بازارهای هدف و شرکای تجاری به خصوص در حوزه بین المللی

۵- تقویت ظرفیت های پشتیبانی (مانند تامین سوخت کشتی در داخل کشور)

با توجه به آنچه که گفته شد در شرایط بحران و جنگ، استراتژی بقای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بر سه رکن اساسی استوار است: نخست، چند مسیره بودن برای پراکندگی ریسک؛ یعنی عدم تکیه بر یک کالای خاص، یک مسیر دریایی واحد یا یک گروه شرکا، تا در صورت مسدود شدن هر یک از این زنجیره‌ها، جریان درآمدی شرکت قطع نشود. دوم، مستقل سازی حیاتی شامل خودکفایی یا تأمین پایدار از منابع جایگزین در بخش های حیاتی مانند تامین سوخت در داخل کشور. سوم، انعطاف پذیری عملیاتی؛ به معنای توانایی چابک و سریع تغییر استراتژی، از جمله انتقال سریع محموله‌ها از مسیرهای دریایی پرخطر به بنادر امن و کریدورهای زمینی و ریلی جایگزین یا تغییر فوری بازارهای هدف از کشورهای تحریم کننده به شرکای تجاری در کشورهای دوست ایران.

در شرایط جنگی که با بسته شدن یا پرریسک شدن عبور و مرور از تنگه هرمز و اختلال در زنجیره تأمین جهانی همراه است، تغییر استراتژی از «حداکثرسازی سود تجاری» به «بقا و تداوم جریان کالا» الزم و ضروری است. این تغییر رویکرد نیازمند تفکیک دقیق اهداف کوتاه مدت (برای مدیریت بحران جاری) و بلندمدت (برای بازسازی و تاب آوری آینده) است.

الف) اهداف کوتاه مدت (محور اصلی: مدیریت بحران، حفظ ناوگان و تضمین حمل ایمن کالا)

۱- تضمین امنیت ناوگان و کاهش ریسک زیانهای جانی و مالی

۲- مدیریت لجستیک جایگزین از طریق تقویت ترانزیت ریلی و جاده‌ای

۳- پشتیبانی مالی و بیمه‌های اضطراری برای شناورهای گروه

۴- کنترل و کاهش هزینه های جاری مانند حوزه منابع انسانی

۵- مولدسازی دارایی‌ها از طریق فروش کشتیهای زیان‌ده و با عمر بالا



۲-۲- طرح‌هایی که اجرای آنها از محل افزایش سرمایه / سود انباشته / اخذ تسهیلات و یا منابع در اختیار گروه و شرکت های تابعه امکان‌پذیر خواهد بود

از جمله طرح‌ها و پروژه های مهم توسعه‌ای در دست اقدام و یا مطالعه این گروه عبارتند از:

✳️ **نوسازی و توسعه ناوگان ملکی و تجهیزات به منظور تثبیت و گسترش بازار و توجه ویژه به پیاده سازی اقتصاد دریامحور و همگامی با قانون برنامه پانزده ساله هفتم پیشرفت کشور**



- ✓ عقد قرارداد ساخت ۴ فروند شناور چند منظوره حمل بار با شرکت های کشتی‌سازی داخلی (صدرا نكاء)
- ✓ برنامه‌ریزی در جهت ایجاد یارد ارائه خدمات تعمیرات شناورهای سبک در شرکت کشتی‌سازی زیر مجموعه
- ✓ بهینه سازی تعداد کانتینر مورد نیاز (معمولی و یخچالی) جهت نوسازی و بهبود سرعت گردش کانتینر پر و خالی در بنادر مختلف
- ✓ تمرکز بر خرید کانتینرهای کسری مورد نیاز به جای اجاره آنها از طریق مکانیزم های تامین مالی بین المللی (مانند لیزینگ)
- ✓ پیگیری و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش بنیان و نوآور جهت تامین نیازمندی‌های ناوگان در زمینه‌های مختلف فناوری؛
- به تامین قطعات و نرم افزارهای تخصصی مورد نیاز
- ✓ امکان‌سنجی خرید انواع شناور مسافری و لندینگ کرافت برای توسعه ناوگان و خدمات گروه در حوزه خلیج فارس

* خدمات بندری

- ✓ خرید تجهیزات لجستیکی برای انجام عملیات اپراتوری و پسرانه در بنادر جنوبی
- ✓ برنامه‌ریزی و امکانسنجی برای خرید تجهیزات تخلیه و بارگیری (مانند جرثقیل، ریچ استاکر و انواع سیستم های پیوسته) برای ارائه خدمات تخلیه و بارگیری به کشتی‌های فله ناوگان ملکی در حوزه کالای عمومی و اساسی در ترمینال مربوطه در بندر امام خمینی (ره)
- ✓ امکانسنجی برای تمدید قرارداد BOT جهت نوسازی و بازسازی ترمینال A9 و A18-A19 برای تقویت حضور در بندر شهید رجایی (بزرگترین بندر هاب کانتینری ایران)
- ✓ ادامه راهبری فعالیت در بندر خدماتی پارس (عسلویه) و نوسازی تجهیزات و ماشین آلات مورد نیاز
- ✓ سرمایه گذاری برای توسعه بندر خشک (ایجاد پایانه کانتینری در منطقه ویژه اقتصادی ارگ جدید بم و امکانسنجی فنی اقتصادی برای ایجاد پایانه لجستیک کانتینری در مناطق ویژه اقتصادی مانند سرخس)
- ✓ امکانسنجی ایجاد یارد لجستیکی تخلیه و بارگیری در بندر شمالی کشور (با اولویت امیرآباد و کاسپین).



* بازار

- ✓ توسعه و تثبیت نمایندگی‌های بازاریابی و فروش در دفاتر منطقه‌ای (شمال و شرق آفریقا و آمریکای جنوبی)
- ✓ توسعه و تثبیت بازارها و برقراری خط منظم کشتیرانی به مقاصد کشورهای هدف و تجهیز و تقویت ایجاد دفاتر مورد نیاز در کشورهای که مراودات بازرگانی با ایران دارند (مانند عراق و افغانستان).
- ✓ توسعه نمایندگی‌های بازاریابی و فروش در دفاتر منطقه‌ای
- ✓ توسعه بازارها و برقراری سرویس حمل به حوزه غرب آفریقا و کشورهای آمریکای جنوبی (برزیل)
- ✓ برنامه‌ریزی برای ارتقاء خط فیدری از بنادر اصلی (مانند بندرعباس و چابهار) به بنادر فرعی (از قبیل خرمشهر و امام)
- ✓ شناسایی شرکت‌های خارجی مطرح در کشورهای دوست برای توسعه همکاری‌های در زمینه ارائه خدمات مکمل
- ✓ بررسی محصولات و خدمات جدید برای توسعه حمل کالا (مانند کالای یخچالی)
- ✓ توسعه مدیریت جامع مشتریان از طریق راه‌اندازی بستر مدیریت ارتباط با مشتریان (CRM) یکپارچه در سطح شرکت‌های گروه
- ✓ ارتقا بستر آنلاین E2E به‌منظور تسهیل و تسريع نمودن فرایند اخذ نرخ و شماره رزرو حمل کانتینر در مسیرهای فعال تجاری
- ✓ مدیریت بهینه موجودی کانتینر خالی در بنادر مختلف از طریق اتصال دپوها به سامانه عملیات بازرگانی کانتینر
- ✓ برنامه ریزی برای ایجاد دفاتر جدید نمایندگی در شهرهای کابل و هرات در افغانستان، بصره و بغداد در کشور عراق



* لجستیک

- ✓ تلاش برای توسعه ارایه خدمات لجستیکی یکپارچه و توسعه حمل و نقل ترکیبی (مانند حوزه ترانزیت اداری انتقال کانتینر از مبدا بنادر مهم به داخل سرزمین اصلی در چارچوب قوانین و مقررات مربوطه)
- ✓ امکانسنجی برای اجاره انبارهای عمومی تحت کلید گمرک جهت انتقال کانتینرها به داخل کشور
- ✓ امکانسنجی برای حضور در بنادر خشک (ICD) و دهکده های لجستیک کشور در استان های مختلف
- ✓ توسعه ناوگان ریلی شرکت حمل و نقل ترکیبی و برنامه ریزی با الحاق انواع واگن (از جمله لبه بلند و کوتاه)
- ✓ ایجاد پایانه کانتینری و انبار برای ارایه خدمات حمل ترکیبی و Door to Door در رباط کریم

* سایر برنامه ها و اقدامات

- ✓ تثبیت کمیته دیده بان نوآوری، تحول دیجیتال و اقتصاد دانش بنیان در هلدینگ به عنوان مرجع سازمانی مرجع، برای مدیریت فرایند ایده یابی، تصویب و اجرای طرح ها و پروژه های نوآورانه و خلاق در چارچوب استراتژی و نقشه راه مشخص.
- ✓ طراحی و پیاده سازی سامانه داشبورد تصمیم گیری مدیریت در حوزه بازرگانی
- ✓ طراحی و ایجاد نظام یکپارچه نظرسنجی در گروه
- ✓ طراحی و ایجاد سامانه نظام پیشنهادات حوزه بازرگانی
- ✓ طراحی و ایجاد سامانه جامع عملیات کانتینری
- ✓ طراحی، ایجاد و راه اندازی سامانه پیاده سازی نظام جامع پیشنهادات و نوآوری در سازمان در سطح گروه
- ✓ برنامه ریزی و امکانسنجی ایجاد آزمایشگاه مرجع پایش وضعیت روغن تجهیزات دریایی، بندری، صنعتی و معدنی (شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم)
- ✓ ایجاد میز ارائه خدمات به مشتریان توسط شرکت کارگزاری بیمه

۲-۳ - رویه‌های مهم حسابداری، برآوردها و قضاوت‌ها و تاثیرات تغییرات آنها بر نتایج گزارش شده

* مبنای اندازه‌گیری شده در تهیه صورت های مالی

- صورت های مالی تلفیقی و جداگانه بر مبنای بهای تمام شده تاریخی تهیه شده و در موارد مقتضی از ارزش منصفانه استفاده گردیده است.

- ارزش منصفانه، قیمتی است که بابت فروش یک دارایی یا انتقال یک بدهی در معامله‌ای نظام‌مند بین فعالان بازار، در تاریخ اندازه‌گیری در شرایط جاری بازار، قابل دریافت یا پرداخت خواهد بود، صرف نظر از اینکه قیمت مزبور بطور مستقیم قابل مشاهده باشد یا با استفاده از تکنیک‌های دیگر ارزشیابی برآورد شود. به منظور افزایش ثبات رویه و قابلیت مقایسه در اندازه‌گیری ارزش منصفانه و افشاهای مرتبط با آن، سلسله مراتب ارزش منصفانه در سه سطح زیر طبقه‌بندی می‌شوند:

الف- داده‌های ورودی سطح ۱ قیمت‌های اعلام شده در بازار فعال برای دارایی‌ها و بدهی‌های مشخصی هستند که واحد تجاری در تاریخ اندازه‌گیری می‌تواند به آن دست یابد.

ب- داده‌های ورودی سطح ۲ داده‌های ورودی به غیر از قیمت‌های اعلام شده در سطح ۱ هستند که به صورت مستقیم و غیر مستقیم قابل مشاهده برای دارایی‌ها و بدهی‌ها می‌باشند.

ج- داده ورودی سطح ۳ داده‌های ورودی غیر قابل مشاهده دارایی یا بدهی می‌باشند.

* درآمد عملیاتی

درآمد ارائه خدمات در زمان ارائه خدمات شناسایی می‌شود.

* تسعیر ارز

تمام تفاوت‌های تسعیر حاصل (به جز اقلام پولی درون گروهی)، در صورت سود و زیان جامع شناسایی و تحت سرفصل تفاوت تسعیر ارز عملیات خارجی بخش حقوق مالکانه در صورت وضعیت مالی طبقه‌بندی می‌شود. تفاوت‌های تسعیر اقلام پولی که ماهیتاً بخشی از خالص سرمایه‌گذاری در عملیات خارجی را تشکیل می‌دهد، در صورت سود و زیان جامع شناسایی و تا زمان واگذاری سرمایه‌گذاری، تحت سرفصل تفاوت تسعیر ارز عملیات خارجی بخش حقوق مالکانه در صورت وضعیت مالی طبقه‌بندی می‌شود. به‌استناد بند ب-۲۹ استاندارد ۱۶ حسابداری بدلیل کاهش شدید ارزش ریال، سود و زیان تسعیر ارز تسهیلات تا سقف قابل بازیافت دارایی‌ها به حساب سرمایه‌گذاری‌ها منظور می‌گردد.

اقلام پولی ارزی با نرخ ارز قابل دسترس به‌شرح جدول زیر، در تاریخ صورت وضعیت مالی و اقلام غیرپولی ارزی که به بهای تمام شده تاریخی برحسب ارز ثبت شده است با نرخ ارز قابل دسترس در تاریخ انجام معامله و درآمدها و هزینه‌های آنها به نرخ انواع ارز در تاریخ انجام معاملات تسعیر می‌شود و تفاوت‌های ناشی از تسویه یا تسعیر اقلام پولی به‌عنوان درآمد یا هزینه دوره وقوع شناسایی می‌شود. همچنین عمده هزینه‌های شرکت ارزی بوده و درآمدهای ارزی شرکت صرف پرداخت هزینه‌های جاری ارزی می‌گردد و همچنین تعهدات ارزی شرکت نیز از محل درآمدهای ارزی گروه تامین می‌شود و نقل و انتقالات ارزی از داخل به خارج از کشور جهت انجام تعهدات ارزی از قبیل خرید سوخت، حقوق پرسنل، هزینه تامین قطعات و تعمیرات و ... می‌باشد. نرخ‌های قابل دسترس به‌شرح زیر می‌باشد:

نرخ‌های قابل دسترس تسعیر ارز در تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۲۹

مانده‌ها و معاملات مرتبط	نوع ارز	مرجع نرخ ارز	نرخ تسعیر ارز به ریال	دلیل استفاده از نرخ ارز
موجودی نقد، دریافتنی‌ها و پرداختنی‌ها و تسهیلات ارزی	دلار	مرکز مبادله ارز و طلا بانک مرکزی	۱,۳۶۲,۳۵۸	در دسترس بودن
موجودی نقد، دریافتنی‌ها و پرداختنی‌ها و تسهیلات ارزی	یورو	مرکز مبادله ارز و طلا بانک مرکزی	۱,۵۶۸,۷۶۲	در دسترس بودن
موجودی نقد، دریافتنی‌ها و پرداختنی‌ها و تسهیلات ارزی	درهم	مرکز مبادله ارز و طلا بانک مرکزی	۳۷۰,۹۶۲	در دسترس بودن
موجودی نقد، دریافتنی‌ها و پرداختنی‌ها و تسهیلات ارزی	یوان	مرکز مبادله ارز و طلا بانک مرکزی	۱۹۸,۰۷۶	در دسترس بودن
موجودی نقد، دریافتنی‌ها و پرداختنی‌ها و تسهیلات ارزی	روپیه هند	مرکز مبادله ارز و طلا بانک مرکزی	۱۴,۶۶۸	در دسترس بودن

* مخارج تامین مالی

- مخارج تامین مالی در دوره وقوع به عنوان هزینه شناسایی می‌شود به استثنای مخارجی که مستقیماً قابل انتساب به تحصیل «دارایی‌های واجد شرایط» است.

* دارایی‌های ثابت مشهود

- دارایی‌های ثابت مشهود به استثنای سرمایه گذاری‌ها بر مبنای بهای تمام شده اندازه‌گیری می‌شود. مخارج بعدی مرتبط با دارایی‌های ثابت مشهود که موجب بهبود وضعیت دارایی در مقایسه با استاندارد عملکرد ارزیابی شده اولیه آن گردد و منجر به افزایش منافع اقتصادی حاصل از دارایی شود، به مبلغ دفتری دارایی اضافه و طی عمر مفید باقیمانده دارایی‌های مربوط مستهلک می‌شود. مخارج روزمره تعمیر و نگهداری دارایی‌ها که بمنظور حفظ وضعیت دارایی در مقایسه با استاندارد عملکرد ارزیابی شده اولیه دارایی انجام می‌شود، در زمان وقوع به عنوان هزینه شناسایی می‌گردد.

- دارایی‌های ثابت زمین و ساختمان بر مبنای مبلغ تجدید ارزیابی شده در سال ۱۳۹۳ در حسابها انعکاس یافته است. تجدید ارزیابی دارایی‌های مذکور در راستای قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تامین نیازهای کشور و تقویت آنها در امر صادرات و اصلاح ماده ۱۰۴ قانون مالیات‌های مستقیم و با استفاده از کارشناسان مستقل، صورت پذیرفته است. مازاد تجدید ارزیابی به مبلغ ۶,۳۹۳ میلیارد ریال به حساب سرمایه شرکت انتقال یافته است.

- استهلاك دارایی‌های ثابت مشهود با توجه به الگوی مصرف منابع اقتصادی آتی مورد انتظار (شامل عمر مفید برآوردی) دارایی‌های مربوط و با در نظر گرفتن بخشنامه موضوع ماده ۱۴۹ قانون مالیات‌های مستقیم اصلاحی مصوب تیرماه ۱۳۹۴ بر اساس نرخها و روشهای مندرج در جدول شماره ۶ که در گزارش رسیدگی مالیاتی عملکرد سال ۱۳۹۶ مورد تایید سازمان امور مالیاتی قرار گرفته است محاسبه می‌شود:

برای دارایی‌های ثابتی که طی ماه تحصیل و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد، استهلاك از اول ماه بعد محاسبه و در حسابها منظور می‌شود. در مواردیکه هر یک از دارایی‌های استهلاك پذیر (به استثنای ساختمان و تاسیسات ساختمانی) پس از آمادگی جهت بهره‌برداری به علت تعطیلی کار یا علل دیگر برای مدتی بیش از شش ماه متوالی در یک دوره مالی مورد استفاده قرار نگیرد، میزان استهلاك برای آن مدت یاد شده معادل ۳۰ درصد نرخ استهلاك منعکس در جدول صفحه شماره ۶ است. در این صورت چنانچه محاسبه استهلاك برحسب مدت باشد، ۷۰ درصد مدت زمانی که دارایی مورد استفاده قرار نگرفته است به باقیمانده مدت تعیین شده برای استهلاك دارایی در این جدول اضافه خواهد شد.

- استهلاك دارایی‌های تجدید ارزیابی شده با توجه به مبلغ دفتری جدید (پس از تجدید ارزیابی)، طی عمر مفید باقیمانده محاسبه و در حسابها منظور می‌شود.

* دارایی‌های نامشهود

- دارایی‌های نامشهود بر مبنای بهای تمام شده اندازه‌گیری و در حسابها ثبت می‌شود.

- استهلاك دارایی‌های نامشهود با عمر مفید معین، با توجه به الگوی مصرف منافع اقتصادی آتی مورد انتظار مربوط و براساس نرخها و روشهای زیر محاسبه میشود::

- سرقتی محل کسب به دلیل داشتن عمر مفید نامعین، مستهلک نمی‌شود.

نرخ‌ها و روش‌های محاسبه استهلاك دارایی‌های ثابت مشهود

نوع دارایی	نرخ استهلاك	روش استهلاك
ساختمان‌های اداری و مسکونی و تاسیسات بندری	۸٪، ۷٪، ۲۵ ساله	نزولی - خط مستقیم
ماشین آلات و تجهیزات	۱۰٪، ۱۲٪، ۱۵٪، ۲۵٪، ۳۰٪، ۳۵٪، ۴۵، ۸۰، ۱۰ ساله	نزولی - خط مستقیم
تاسیسات	۴٪، ۸٪، ۱۲٪، ۱۵٪، ۲۰٪، ۵ و ۱۵ ساله	نزولی - خط مستقیم
اثاث و منصوبات	۱۰ و ۵ ساله	خط مستقیم
وسایل نقلیه	۳۵٪، ۳۰٪، ۲۵٪	نزولی
ابزار آلات	۱۰٪، ۴۵، ۸۰، ۱۰ ساله	نزولی - خط مستقیم
کشتی‌ها (شناورها)	۲۰ ساله	خط مستقیم
یدک کش‌ها و قایق‌های موتوری	۱۲٪، ۱۵٪، ۲۵٪، ۳۰٪	نزولی
اسکله، بارج‌ها و پانتم‌ها	۲۵٪	نزولی
دوبه‌ها و کانتینرها و واگن‌ها	۵ و ۱۰ ساله	خط مستقیم
دارایی‌های ثابت ایجاد شده در املاک استیجاری	مدت قرارداد	خط مستقیم

نرخ‌ها و روش‌های محاسبه استهلاك دارایی‌های ثابت نامشهود

نوع دارایی	نرخ استهلاك	روش استهلاك
نرم افزارهای رایانه ای	۵ ساله	خط مستقیم

رویه شناسایی سرمایه گذاری ها

شرکت	گروه	
سرمایه گذاری های بلند مدت :		
سرمایه گذاری در شرکتهای فرعی	مشمول تلفیق	بهای تمام شده به کسر کاهش ارزش انباشته هر یک از سرمایه گذاری ها
سرمایه گذاری در شرکتهای وابسته	ارزش ویژه	بهای تمام شده به کسر کاهش ارزش انباشته هر یک از سرمایه گذاری ها
سایر سرمایه گذاری های بلند مدت	بهای تمام شده به کسر کاهش ارزش انباشته هریک از سرمایه گذاری ها	بهای تمام شده به کسر کاهش ارزش انباشته هر یک از سرمایه گذاری ها
سرمایه گذاری های جاری :		
سرمایه گذاری های سریع معامله در بازار	اقل بهای تمام شده و خالص ارزش فروش مجموعه (پرتفوی) سرمایه گذاری ها	اقل بهای تمام شده و خالص ارزش فروش مجموعه (پرتفوی) سرمایه گذاری ها
سایر سرمایه گذاری های جاری	اقل بهای تمام شده و خالص ارزش فروش هریک از سرمایه گذاری ها	اقل بهای تمام شده و خالص ارزش فروش هریک از سرمایه گذاری ها
شناخت درآمد :		
سرمایه گذاری در شرکتهای فرعی	مشمول تلفیق	در زمان تصویب سود توسط مجمع عمومی صاحبان سهام شرکت سرمایه پذیر (تا تاریخ تایید صورتهای مالی)
سرمایه گذاری در شرکتهای وابسته	روش ارزش ویژه	در زمان تصویب سود توسط مجمع عمومی صاحبان سهام شرکت سرمایه پذیر (تا تاریخ تایید صورتهای مالی)
سایر سرمایه گذاری های جاری و بلندمدت در سهام شرکتها	در زمان تصویب سود توسط مجمع عمومی صاحبان سهام شرکت سرمایه پذیر (تا تاریخ صورت وضعیت مالی)	در زمان تصویب سود توسط مجمع عمومی صاحبان سهام شرکت سرمایه پذیر (تا تاریخ صورت وضعیت مالی)
سرمایه گذاری در سایر اوراق بهادار	در زمان تحقق سود تضمین شده (با توجه به نرخ سود موثر)	در زمان تحقق سود تضمین شده (با توجه به نرخ سود موثر)

* زبان کاهش ارزش دارایی ها

در پایان هر دوره گزارشگری، در صورت وجود هرگونه نشانه ای دال بر امکان کاهش دارایی ها، آزمون کاهش ارزش انجام می گیرد. در این صورت مبلغ بازیافتنی دارایی برآورد و با ارزش دفتری آن مقایسه می گردد. چنانچه برآورد مبلغ بازیافتنی یک دارایی منفرد ممکن نباشد، مبلغ بازیافتنی واحد مولد وجه نقدی که دارایی متعلق به آن است تعیین می گردد.

* موجودی مواد و کالا

موجودی های متعلق به شرکت شامل موجودی انبار لوازم اداری به روش میانگین و سوخت کشتی ها به روش اولین صادره از اولین وارده ارزشیابی و در تاریخ صورت وضعیت مالی (پایان سال مالی) به بهای خرید در حسابها منظور می گردد.

* ذخایر

ذخایر، بدهی هایی هستند که زمان تسویه یا تعیین مبلغ آن توام با ابهام نسبتاً قابل توجه همراه است. ذخایر زمانی شناسایی می شوند که شرکت دارای تعهد فعلی (قانونی یا عرفی) در نتیجه رویدادهای گذشته باشد، خروج منافع برای تسویه تعهد محتمل باشد و مبلغ تعهد به گونه ای اتکاپذیر قابل برآورد باشد. ذخایر در پایان هر سال مالی بررسی و برای نشان دادن بهترین برآورد جاری تعدیل می شوند و هرگاه خروج منافع اقتصادی برای تسویه تعهد، دیگر محتمل نباشد ذخیره برگشت داده می شود. ضمناً ذخایر عمدتاً مربوط به ذخیره بیمه، دعاوی حقوقی و بازرگانی می باشد

* ذخیره مزایای پایان خدمت و مرخصی کارکنان

ذخیره مزایای پایان خدمت کارکنان براساس یکماه آخرین حقوق و مزایای حکمی برای هر سال خدمت آنان محاسبه و در حسابها منظور می گردد و ذخیره مرخصی کارکنان بمیزان حداکثر ۹ روز مدت مرخصی استفاده نشده نیز براساس آخرین حقوق و مزایای حکمی در حسابها منظور می شود.

※ قضاوت‌ها در فرآیند بکارگیری رویه های حسابداری

هیات مدیره با بررسی نگهداشت سرمایه و نقدینگی مورد نیاز، قصد نگهداری سرمایه گذاری های بلندمدت برای مدت طولانی را دارد. این سرمایه گذاری ها با قصد استفاده مستمر توسط شرکت نگهداری می شود و هدف آن نگهداری پرتفویی از سرمایه گذاری ها جهت تامین درآمد و یا رشد سرمایه برای شرکت است.

۲-۴- گزارش پایداری شرکتی

۲-۴-۱- بعد مسئولیت های اجتماعی

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، علاوه بر تلاش برای حرکت در راستای سیاست های کلی نظام در مبارزه با تحریم ها و اتخاذ تدابیر لازم جهت حفظ جریان صادرات و واردات کشور، همواره سعی در ارائه خدمات انسان دوستانه در اقصی نقاط کشور در راستای مسئولیت های اجتماعی خود داشته است.



※ سهام خزانه

- سهام خزانه به روش بهای تمام شده در دفاتر شناسایی و ثبت می شود و به عنوان یک رقم کاهنده در بخش حقوق مالکانه در صورت وضعیت مالی ارائه می شود. در زمان خرید و فروش، انتشار یا ابطال ابزارهای مالکانه خود شرکت هیچ سود یا زیانی در صورت سود و زیان شناسایی نمی شود. مابه ازای پرداختی یا دریافتی باید بطور مستقیم در بخش حقوق مالکانه شناسایی گردد.

- هنگام فروش سهام خزانه، هیچگونه مبلغی در صورت سود و زیان و صورت سود و زیان جامع شناسایی نمی شود و مابه التفاوت خالص مبلغ فروش و مبلغ دفتری در حساب صرف (کسر) سهام خزانه شناسایی و ثبت می شود.

- در تاریخ گزارشگری، مانده بدهکار در حساب کسر سهام خزانه به حساب سود و زیان انباشته منتقل می شود. مانده بستانکار حساب مزبور تا میزان کسر سهام خزانه منظور شده قبلی به حساب سود (زیان) انباشته، به آن حساب منظور و باقیمانده به عنوان صرف سهام خزانه در صورت وضعیت مالی در بخش حقوق مالکانه ارائه و در زمان فروش کل سهام خزانه به حساب سود (زیان) انباشته منتقل می شود.

- هرگاه بخشی از مجموعه سهام خزانه واگذار شود، مبلغ دفتری هر سهم خزانه بر مبنای میانگین بهای تمام شده مجموع سهام خزانه محاسبه می شود.

※ هزینه مالیات

مجموع مالیات جاری و انتقالی است. مالیات جاری و مالیات انتقالی باید در صورت سود و زیان منعکس شوند، مگر در مواردی که به ارقام شناسایی شده در صورت سود و زیان جامع یا حقوق صاحبان سرمایه مرتبط باشند که به ترتیب باید در صورت سود و زیان جامع یا مستقیماً در حقوق مالکانه شناسایی شوند.

※ مالیات انتقالی

مالیات انتقالی، براساس تفاوت موقتی بین مبلغ دفتری دارایی ها و بدهی ها برای مقاصد گزارشگری مالی و مبالغ مورد استفاده برای مقاصد مالیاتی محاسبه می شود. در پایان هر دوره گزارشگری برای اطمینان از قابلیت بازیافت مبلغ دفتری دارایی های مالیات انتقالی، محتمل بودن وجود سود مشمول مالیات در آینده قابل پیش بینی برای بازیافت دارایی مالیات انتقالی ارزیابی می گردد و در صورت ضرورت، مبلغ دفتری دارایی های مزبور تا میزان قابل بازیافت کاهش داده می شود. چنین کاهش، در صورتی برگشت داده می شود که وجود سود مشمول مالیات به میزان کافی محتمل باشد.

۲-۴-۲- بعد زیست محیطی

اقدامات زیست محیطی صورت گرفته در دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹		
ردیف	اقدامات انجام شده	کل مخارج انجام شده
۱	راه اندازی سیستم هوشمند سازی مصرف سوخت بر روی ۴ فروند از شناورهای ناوگان	۵۹,۴۱۹,۱۵۷,۵۰۰ ریال
۲	محاسبات و بهبود شاخص های آلاینده گی دی اکسید کربن (CII) برای "۳۰" فروند از کشتی های ناوگان	۸,۲۲۵ دلار
۳	محاسبات و بهبود شاخص های آلاینده گی دی اکسید کربن (CII) برای "۶۲" فروند از کشتی های ناوگان	۴۴,۲۲۵ یورو
۴	استفاده از رنگ ضد خزه کم اصطکاک (Low friction antifouling) جهت صرفه جویی در مصرف سوخت بر روی "۳" فروند شناور	۴۱۷,۵۲۱ دلار

با توجه به فعالیت بین المللی شرکت کشتیرانی ج.ا.ا، قوانین و کنوانسیون های بین المللی که به تصویب

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) و کشور های عضو آن رسیده است مبنای موضوعات ایمنی و زیست محیطی می باشد.

مهم ترین کنوانسیون های دریایی شامل موارد ذیل می باشد که به موقع و به طور موثر اجرا می گردد:

: SOLAS

: MLC

مقاوله نامه ایمنی جان اشخاص در دریا: شامل مقررات طراحی ، ساخت، تجهیزات ایمنی و عملیات کشتی با هدف حفاظت از جان انسان ها در دریا

مقاوله نامه مقابله با آلودگی در دریا، شامل ضمیمه های مختلف برای کنترل آلودگی نفتی، مواد شیمیایی، زباله، فاضلاب و انتشار هوا با هدف کاهش اثرات منفی کشتی ها بر محیط زیست دریایی

مقاوله نامه کار دریایی شامل حقوق و شرایط کاری دریانوردان، ساعات کاری، دستمزد، ایمنی و رفاه.

: STCW

مقاله نامه استاندارد آموزشی دریانوردان و صدور گواهینامه‌های دریایی و تضمین صلاحیت حرفه ای و ایمنی عملیات دریایی.

: SEEMP, CII & EEXI

از اول ژانویه ۲۰۲۳، کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۵۰۰۰ تن (GT) و بالاتر باید یک طرح مدیریت بهره‌وری انرژی کشتی یا SEEMP Part III تأیید شده داشته باشند تا نحوه برنامه‌ریزی کشتی برای دستیابی به اهداف شاخص شدت کربن (CII) را مستند کنند. CII یک سیستم رتبه‌بندی برای کشتی‌ها است که سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) آن را توسعه داده است. این یک اقدام اجباری تحت ضمیمه ششم MARPOL خواهد بود که از سال ۲۰۲۳ لازم‌الاجرا می‌شود. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط‌زیست دریا به‌وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی به‌صورت عمدی و یا غیرعمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی‌ها و بنادر می‌باشد. این شرکت با رعایت دقیق مقررات برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت، کنترل آلودگی توسط مواد مایع سمی به‌صورت فله، جلوگیری از آلودگی توسط مواد مضر بسته‌بندی‌شده، جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب کشتی‌ها، جلوگیری از آلودگی توسط زباله کشتی‌ها (مانند مواد پلاستیکی، کاغذی، پارچه، بطری، ضایعات کالای کشتی و مواد شیشه‌ای) و جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی، تمام تلاش خود را برای حفظ محیط‌زیست دریایی انجام می‌دهد. بر این اساس کلیه قوانین و مقررات بین‌المللی، ملی، منطقه‌ای و محلی مربوطه در کشتی‌های ناوگان با لحاظ الزامات سامانه مدیریت ایمنی شرکت به‌دقت اجرا می‌گردد.

این طرح باید شامل شرحی از نحوه عملکرد کشتی و حفظ بهره‌وری سوخت آن در طول سال در راستای هدف کلی آن در کاهش انتشار CO2 و تحقق تعهدات کاهش CO2 باشد. مستندات SEEMP Part III علاوه بر SEEMP Part I و SEEMP Part II است.

شاخص بهره‌وری انرژی (EEXI) به‌دست‌آمده یک کشتی، نشان‌دهنده بهره‌وری انرژی آن در مقایسه با یک خط مبنا است. سپس شاخص بهره‌وری انرژی به‌دست‌آمده با شاخص بهره‌وری انرژی کشتی موجود مورد نیاز، بر اساس یک ضریب کاهش قابل اجرا که به صورت درصد نسبت به خط مبنای شاخص طراحی بهره‌وری انرژی (EEDI) بیان می‌شود، مقایسه خواهد شد.

: BWM

مقاله نامه مدیریت آب توازن کشتی‌ها با هدف جلوگیری از انتقال گونه‌های مهاجم و عوامل بیماری‌زا از طریق آب توازن کشتی‌ها و حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی و منابع شیلاتی در برابر آلودگی زیستی و ایجاد یک چهارچوب جهانی برای مدیریت و تفسیه آب توازن کشتی‌ها.

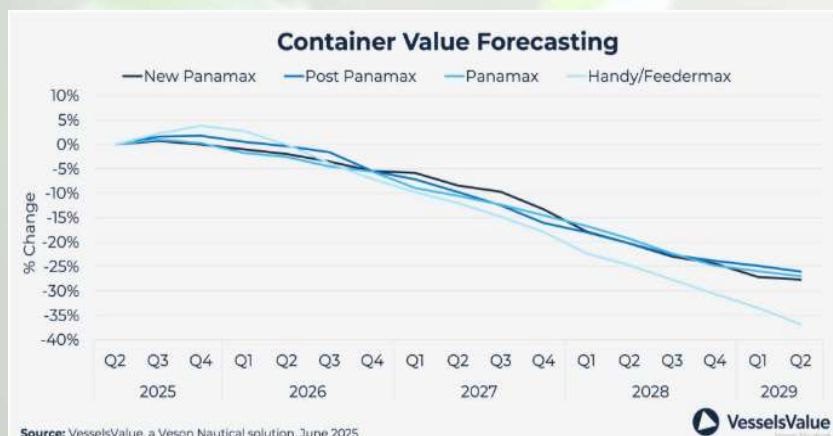
۲-۴-۳- بعد اقتصادی

* تاثیر شرایط اقتصادی جهان و منطقه بر روی صنعت و شرکت

چشم‌انداز اقتصادی جهانی تا پایان سال ۲۰۲۵، حاکی از ادامه روند بهبود همراه با عدم قطعیت‌های ساختاری بود. اگرچه تورم جهانی در حال کاهش به سطح حدود ۴.۱ درصد در ۲۰۲۵ بود (EuroMonitor, Q3 2025 Forecast)، اما این کاهش تحت تأثیر شکاف عمیق در سیاست‌های پولی کلان‌اقتصادها قرار داشت. بانک مرکزی اروپا و فدرال رزرو آمریکا در دو قطب متفاوت سیاستی (انبساطی در مقابل تأخیر در کاهش نرخ) قرار گرفته بودند که بی‌ثباتی در بازارهای ارز و سرمایه را تشدید می‌کرد. همزمان، افزایش تنش‌های تجاری و گرایش به سمت دوست سپاری (Friend-Shoring)، در حال ایجاد شوک‌های تورمی منفی و بازآرایی پرهزینه زنجیره‌های تأمین جهانی بود. اما با آغاز جنگ در ۹ اسفند ۱۴۰۴ (۲۸ فوریه ۲۰۲۶)، و بسته شدن تنگه هرمز تمام این معادلات برهم ریخت.

* بخش کانتینر: دوره اشباع ظرفیت و کاهش فشار بر کریدورها

پیش از جنگ: بازار کانتینر پس از سال‌های پرتلاطم، در حال ورود به فاز تعادل جدید با مازاد عرضه بود. رشد خالص ظرفیت ناوگان جهانی که در سال ۲۰۲۴ به ۹.۷ درصد رسید، در سال ۲۰۲۵ نیز ادامه یافت (Clarksons Research, Oct 2025). این موج عرضه، در حالی بود که تقاضا تحت تأثیر رشد اقتصادی متوسط جهانی و تنش‌های تجاری قرار داشت. پیامد مستقیم این وضعیت، فشار نزولی بر نرخ کرایه‌ها و افزایش رقابت بر سر حجم بار بود. نکته کلیدی برای این گروه، کاهش نسبی فشار بر کریدورهای اصلی مانند کانال سوئز به دلیل این مازاد ظرفیت جهانی بود.



بعد از شروع جنگ: بسته شدن تنگه هرمز، مسیرهای کانتینری اروپا-آسیا را به‌طور کامل باز تنظیم کرده است. کشتی‌ها مجبور به دور زدن دماغه امید نیک هستند که:

- زمان سفر را ۲ تا ۴ هفته افزایش می‌دهد
- هزینه سوخت را ۲ تا ۳ برابر افزایش پیدا می‌کند
- ظرفیت موجود در مسیرها را به‌شدت کاهش می‌دهد
- افزایش قیمت بیمه کشتی‌ها
- نهایتاً افزایش نرخ کرایه‌ها

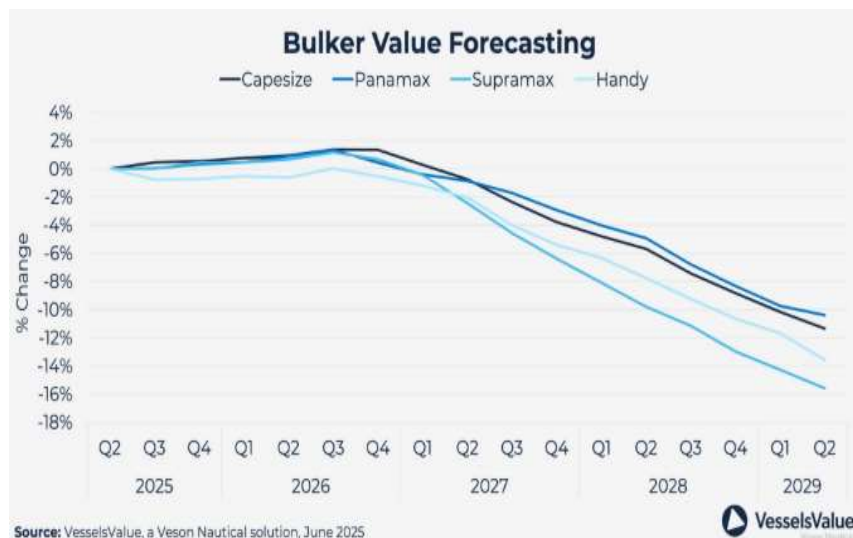
* بخش فله‌بر خشک: تقابل میان تقاضای آسیا و بی‌ثباتی ژئوپلیتیک

پیش از جنگ بازار فله‌بر خشک در کوتاه‌مدت تحت تأثیر دو نیروی متقابل قرار داشت:

- فشار نزولی از سمت تقاضا: مشکلات ساختاری اقتصاد چین، به‌ویژه رکود بخش املاک، تقاضای واردات مواد اولیه (مانند سنگ آهن و زغال سنگ) را تضعیف کرده بود.
- فشار صعودی ناشی از مسافت (Tonne-Mile): تنش‌های پایدار در دریای سرخ و تغییر مسیر کشتی‌ها حول دماغه امید نیک، مسافت حمل هر تن بار را به‌طور میانگین ۸ تا ۱۰ درصد افزایش داده و از کاهش شدید نرخ‌ها جلوگیری می‌کرد (BIMCO, Nov 2025 Analysis).

پس از آغاز جنگ شرایط به‌طور اساسی تغییر کرده است:

- ✓ افزایش شدید تقاضای حمل مواد غذایی: با اختلال در زنجیره تأمین کود (یک‌سوم از تنگه هرمز عبور می‌کرد)، کشورها به دنبال واردات فوری غلات و مواد غذایی هستند.
- ✓ کمبود کشتی‌های فله‌بر: مسیرهای طولانی‌تر، کشتی‌ها را برای مدت بیشتری درگیر سفر می‌کند و ظرفیت موجود را کاهش می‌دهد.
- ✓ افزایش تقاضای زغال سنگ: با کاهش عرضه نفت و گاز، تقاضای جهانی برای زغال سنگ افزایش خواهد یافت.
- ✓ فرصت برای کشتی‌های کوچک: کشتی‌های فله‌بر کوچک (Handysize و Supramax) تقاضای بیشتری دارند، زیرا می‌توانند به بنادر کوچک‌تر دسترسی داشته باشند.

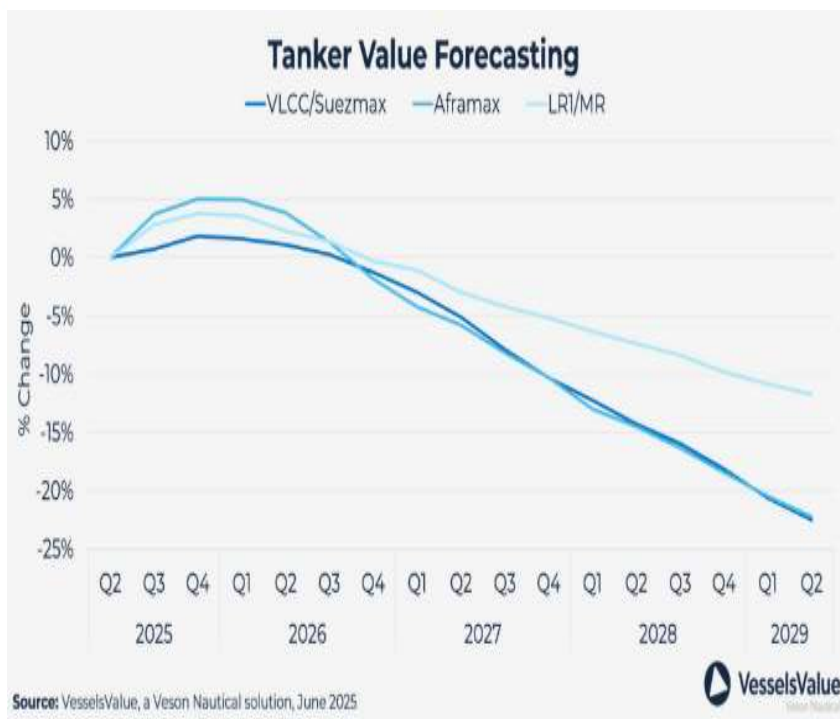


* بخش تانکر: تداوم سودآوری بالا در سایه ریسک‌های امنیتی و نظارتی

پیش از جنگ: بازار تانکر، سودآورترین بخش در سال ۲۰۲۵ باقی مانده بود. دو محرک اصلی این روند: تغییرات ساختاری در جریان‌های نفتی: تحریم نفت روسیه و نیاز اروپا به نفت خاورمیانه و آفریقا، مسیرهای حمل طولانی‌مدت (Long-Haul) را توسعه داده و شاخص تن-مایل را افزایش داده بود. ریسک امنیت تردد: تهدیدات در دریای سرخ و تنگه هرمز، هزینه بیمه و حق بیمه جنگ را بالا نگه داشته و به‌طور مصنوعی باعث کمبود ظرفیت موقت (Tone Tonnage) می‌شد.

پس از آغاز جنگ: بازار تانکر دستخوش تحولات بی‌سابقه‌ای شده است:

- ✓ بسته شدن تنگه هرمز: بزرگ‌ترین اختلال در تاریخ بازار نفت. حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد نفت وارداتی جهان از این تنگه عبور می‌کرد.
- ✓ کمبود شدید ظرفیت: کشتی‌های نفتکش مجبور به دور زدن آفریقا هستند که زمان سفر را ۲ تا ۳ هفته افزایش می‌دهد.
- ✓ افزایش تقاضای استراتژیک: کشورها ذخایر استراتژیک نفت خود را افزایش می‌دهند.
- ✓ تغییر در الگوی تجاری: مسیرهای جایگزین مانند خط لوله ترکیه-یونان (Baku-Tbilisi-Ceyhan) اهمیت بیشتری یافته‌اند.
- ✓ افزایش نرخ کرایه



۲-۵- شاخص مهم حمل و نقل دریایی

عملیات نظامی آمریکا و اسرائیل علیه ایران از فوریه ۲۰۲۶ و واکنش های ایران آشفستگی هایی را در بازارهای حمل و نقل دریایی به ویژه نفت و گاز از تنگه هرمز موجب شده است. به گونه ای که پس از کاهش قابل توجه ترافیک دریایی بر اثر بسته شدن این تنگه، رئیس جمهور آمریکا احتمال اقداماتی از سوی ایالات متحده را برای بازگرداندن عبور آزادانه از تنگه مطرح کرد.

تنگه هرمز، آبراهی کلیدی برای عبور محمولات نفتی گاز طبیعی و دیگر کالاها از جمله کودهای شیمیایی و دیگر محصولات صنعتی به بازارهای جهانی است. و اهمیت آن در این ارتباط برای اقتصاد جهانی تثبیت شده است.

حدود ۲۷ درصد از تجارت دریایی نفت خام و فرآورده های نفتی جهان از این تنگه عبور می کند. علاوه بر این، حدود ۲۰ درصد از تجارت جهانی گاز طبیعی مایع (LNG) نیز از این تنگه می گذرد.

شاخص بین المللی برنت بلافاصله از ۷۱,۳۲ دلار در هر بشکه در ۲۷ فوریه ۲۰۲۶ به ۷۷,۲۴ دلار در هر بشکه در ۲ مارس ۲۰۲۶، یعنی دو روز معاملاتی قبل و بعد از آغاز عملیات نظامی ایالات متحده و اسرائیل، افزایش یافت و با ادامه درگیری، قیمت ها بالاتر رفته و در مقطعی از مرز ۱۰۰ دلار در هر بشکه عبور کرده اند.

در خصوص گاز طبیعی قیمت ها در ایالات متحده نسبت به آسیا و اروپا تقریباً ثابت مانده است. قیمت ها در آسیا و اروپا نسبت به هفته قبل از آغاز عملیات به ترتیب تقریباً ۵۴ درصد و ۶۳ درصد افزایش یافته اند. قیمت های ایالات متحده بین ۲۷ فوریه و ۲ مارس، یعنی روزهای معاملاتی بلافاصله قبل و بعد از آغاز عملیات نظامی، ۷ درصد افزایش داشته اند.

بیمه ریسک جنگ نیز از زمان آغاز درگیری در ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ به طور قابل توجهی افزایش یافته است.

در ۳ مارس ۲۰۲۶، رئیس جمهور ترامپ اعلام کرد که دستور ارائه بیمه ریسک سیاسی به تمام جریان تجارت دریایی در منطقه داده و گفت نیروی دریایی ایالات متحده می تواند در صورت لزوم کشتی های تجاری را از تنگه اسکورت کند.

از سوی دیگر تغییرات در سیاست های تجاری دو کشور چین و آمریکا طی ماه های اخیر در کانون توجهات ذینفعان بازار حمل و نقل دریایی قرار داشته است. عوارض بندری مضاعف آمریکا (USTR) برای کشتی های مرتبط با چین و هزینه های تلافی جویانه چین برای کشتی های مرتبط با آمریکا از اواسط اکتبر اجرایی شدند. تغییر مسیر کشتی ها تحت تأثیر این قوانین و همینطور اصلاح تعرفه ها به طور فزاینده ای مشهود بوده است.

پس از پایان نسبتاً مناسب بازار در سال ۲۰۲۶ که با روند تقاضای قوی برای کالاهای فله خشک همراه بود، بازارهای حمل فله همان گونه که انتظار می رفت سال ۲۰۲۶ را با روندی آرامتر از فصول گذشته آغاز کردند. پیش بینی ها حاکی از این است که رشد تجارت جهانی فله خشک دریایی در سال میلادی جاری با تعدیل مواجه باشد. همچنین با نگاهی به سال ۲۰۲۷، این احتمال وجود دارد که بازارهای حمل فله سال آینده را نیز با درآمدهای ضعیف تر تجربه کنند. چرا که انتظار می رود رشد ناوگان، بالاتر از رشد تجارت فله خشک باشد. با این حال طیفی از عدم قطعیتها مانند روندهای کلی تقاضای واردات چین وجود دارد که می توانند بر نتایج بازار تأثیر بگذارند.

اختلال طولانی مدت در تجارت نفت خاورمیانه شرایط بی سابقه ای را در بازار نفت ایجاد خواهد کرد. کارایی اقدامات واکنشی کاملاً مشخص نیست. قیمت نفت احتمالاً با فشار صعودی قابل توجهی مواجه خواهد شد. اینکه قیمت ها دقیقاً چقدر و برای چه مدت افزایش می یابد، مشخص نبوده و به زمانی که برای بازگشت تجارت نفت خاورمیانه به وضعیت عادی لازم است بستگی دارد. همچنین تأثیرات سیاست های زیست محیطی بر مصرف زغال سنگ، سرعت کشتیها، و روندهای نوسازی/اسقاط ناوگان نیز احتمالاً تأثیرگذار و در کانون توجه باقی خواهند ماند.

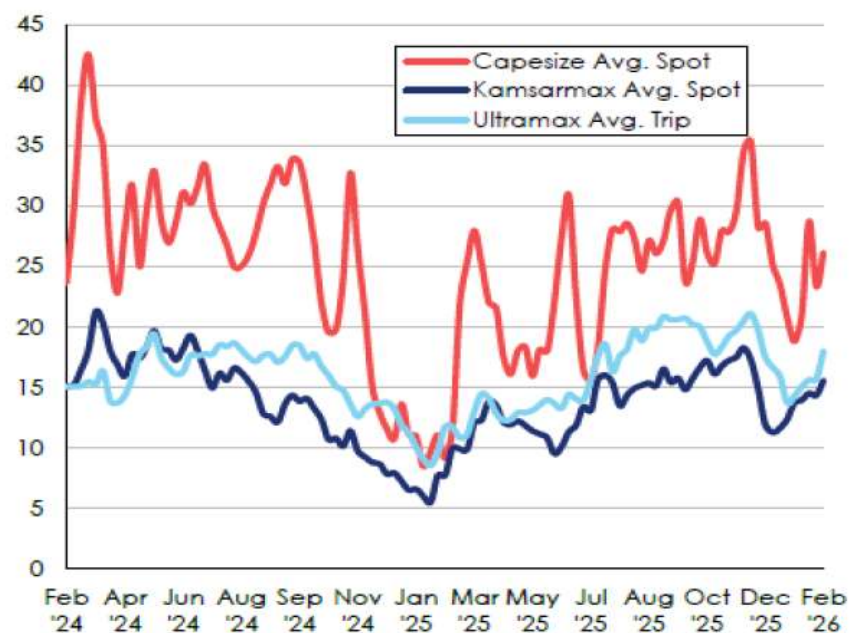
* شاخص BDI

شاخص بورس بالتیک برای بازار کشتی‌های حمل فله خشک (BDI) که شامل ۴ زیر شاخص در بخش‌های کشتی‌های کیپ‌سایز، پاناماکس، سوپراماکس و هندی‌سایز می‌باشد، با ارزیابی نرخ کرایه حمل در بیش از ۲۰ مسیر برای هر یک از انواع کشتی‌های فوق محاسبه می‌شود. روند تغییرات این شاخص در نمودار ذیل قابل مشاهده است. همان گونه که در نمودار مشاهده می‌شود طی ماه دسامبر، روند این شاخص نزولی بوده است (investing.com).



روند تغییرات شاخص BDI

روند متوسط درآمد بازار نقدی کشتی‌های فله‌بر (هزار دلار در روز)



* شاخص SCFI

در مقابل، بازار اجاره کشتی کانتینری کماکان در سطح قوی باقی مانده است. شاخص کلی نرخ اجاره زمانی تا اواسط ماه نوامبر به ۲۰۰ واحد افزایش یافت که رکورد جدیدی پس از دوره کووید ۱۹ محسوب می شود. نرخهای اجاره فعلاً به خوبی حمایت می شوند زیرا بخش زیادی از ناوگان از پیش فیکس شده است. اما نرخهای کرایه حمل ضعیف تر، رشد ناوگان و عدم قطعیت های کلان اقتصادی، و امکان بازگشت کشتی ها به مسیر دریای سرخ، احتمال دوره های ضعیف تر در آینده را نشان می دهد.

شاخص کرایه حمل کانتینری شانگهای (SCFI)، رسماً از ۱۶ اکتبر ۲۰۰۹ راه اندازی شد. این شاخص نشان دهنده نرخهای کرایه حمل کانتینرهای صادراتی از شانگهای در ۱۳ مسیر حمل مشخص می باشد. نرخهای کرایه حمل عموماً تحت فشار عرضه رو به رشد ظرفیت های حمل و تقاضای فصلی ضعیف تر در پایان سال قرار گرفته اند. شاخص کلی SCFI از اوج خود در ابتدای سال فاصله گرفته است. روند این شاخص و آخرین میزان آن، برابر ۱۵۵۳ واحد در ۱۹ دسامبر، در نمودار ذیل آمده است.



۲-۶- گزارش وضعیت مصرف انرژی در شرکت

- ❖ توسعه خدمات الکترونیک به مشتریان از طریق طراحی نرم افزار و اپلیکیشن که دارای آثار مثبت تبعی بر محیط زیست و اکوسیستم شهری از طریق کاهش آلاینده‌گی با کاهش تردهای درون شهری و ... است.
- ❖ اجرای طرح دورکاری که دارای آثار مثبت تبعی بر محیط زیست و اکوسیستم شهری از طریق کاهش آلاینده‌گی با کاهش تردهای درون شهری کارکنان و ... است.
- ❖ استفاده از سوخت کم سولفور در کشتی‌های ناوگان به منظور کاهش آلاینده‌گی
- ❖ تحقیق و توسعه با مشارکت مراکز علمی و تحقیقاتی به منظور بهینه‌سازی مصرف انرژی در تجهیزات کشتی و بندری
- ❖ عدم راه اندازی سامانه گرمایشی تا زمان کاهش دمای روز به زیر ۱۸ درجه سانتی گراد
- ❖ عدم راه اندازی سامانه سرمایشی تا زمان افزایش دما به بالای ۲۶ درجه سانتی گراد
- ❖ روشن نمودن وسایل گرمایشی از ساعت ۵ صبح و خاموش نمودن آنها در ساعت ۱۷
- ❖ استفاده از عایق‌های حرارتی جهت جلوگیری از تبادل حرارت
- ❖ کاهش روشنایی فضاهای اداری به میزان بیش از ۶۰ درصد
- ❖ از مدار خارج نمودن حدود ۷۰ درصد از چراغ‌های روشنایی در فضاهای راهرو و مشاعات ساختمان
- ❖ تبدیل و جایگزینی کلیه لامپ‌های فلورسنت با لامپ LED کم مصرف در طبقات ساختمان
- ❖ استفاده داوطلبانه از ژنراتورها در زمان پیک مصرف دوره تابستان به مدت ۳ روز در هفته و هر روز به مدت ۳ ساعت
- ❖ بهبود سیستم‌های هواسازها و بهره‌گیری از تکنولوژی سانتریفیوژ که منجر به کاهش در مصرف انرژی و جلوگیری از استهلاک سیستم‌های سرمایش و گرمایش گردید.
- ❖ تعویض و بروز رسانی ۱۵ دستگاه تابلو توزیع برق و تعویض قطعات فرسوده در جهت استانداردسازی، جلوگیری از تلفات انرژی و افزایش ایمنی

۷-۲- گزارش عملکرد در رابطه با سطح رفاهی، بهداشتی و آموزشی کارکنان

* افزایش و تنوع بخشی در پرداخت‌ها جهت افزایش سطح رفاه کارکنان:

- ✓ بهبود نظام های جبران خدمات کارکنان
- ✓ طراحی و اجرای نظام سطح بندی حقوق و مزایای کارکنان گروه (فاز اول طرح سطح بندی)
- ✓ طراحی و اجرای نظام سطح بندی حقوق و مزایای کارکنان کلیدی (استراتژیک) شامل ۲۰ درصد کارکنان (فاز دوم طرح سطح بندی)
- ✓ افزایش سقف وام‌های رفاهی برای کارکنان
- ✓ تخصیص بسته‌های حمایتی در مناسب‌های ویژه اعم از سال نو، یلدا، روز زن و ... به کارکنان
- ✓ تخصیص بسته‌های حمایتی تحصیلی ویژه فرزندان دانش آموز و دانشجو کارکنان
- ✓ افزایش میزان هدایای تولد کارکنان، ازدواج و فرزندآوری
- ✓ تامین البسه متحدالشکل برای کارکنان
- ✓ پرداخت کمک هزینه‌های حمایتی بلاعوض
- ✓ افزایش سقف کمک هزینه مهدکودک
- ✓ اجرای طرح طبقه‌بندی مشاغل برای کارکنان دریایی
- ✓ اجرای طرح پرداخت فوق‌العاده ویژه ارشدیت به کارکنان دریایی
- ✓ بازنگری فوق‌العاده بازار کار کارکنان (خشکی/دریا)
- ✓ پرداخت کامل فوق‌العاده سفر بصورت ارزی

* بهبود تعادل کار و زندگی و افزایش سطح بهداشتی کارکنان:

- ✓ راه‌اندازی واحد HSE در شرکت مادر
- ✓ اجرای طرح دورکاری کارکنان غیردریایی
- ✓ رعایت کامل الزامات و قوانین و مقررات و اجرای قوانین ILO برای کارکنان دریایی
- ✓ طرح پیش فروش مسکن با شرایط و تسهیلات ویژه جهت خانه دار شدن کارکنان
- ✓ سامانه همیار دریانورد در راستای ارتقا و ارزیابی سطح سلامت روان کارکنان دریا
- ✓ برگزاری پویش های فرهنگی هنری ورزشی
- ✓ پرداخت کامل حق بیمه تکمیلی از سوی شرکت
- ✓ افزایش سقف پرداخت هزینه های درمان و سرمایه بیمه عمر
- ✓ پذیرش همکاران جهت ارائه خدمات ورزشی در سالن چند منظوره
- ✓ فراهم نمودن امکانات ورزشی و رفاهی در مناطق مختلف تهران و بنادر
- ✓ برگزاری اردوهای فرهنگی ورزشی ویژه فرزندان همکاران گروه
- ✓ برگزاری مسابقات فرهنگی، هنری و ورزشی ویژه کارکنان و خانواده آنان
- ✓ افتتاح سالن همایش های بین المللی و سینما

* آموزش و توانمندسازی کارکنان:

- ✓ برگزاری دوره های آموزشی تخصصی مالی، بازرگانی و منابع انسانی
- ✓ برگزاری دوره های تخصصی از قبیل فیاتا (۳۲۰)، مهندس ناظری (۴۸)، پکیج دوره های لجستیک
- ✓ برگزاری سمینار عصرانه مدیران: برگزاری بصورت ماهیانه (۳ ساعت) و طرح مباحث تخصصی
- ✓ برگزاری دوره های کارگاهی تدبیر (برای ارتقا مشاغل مدیریتی)
- ✓ برگزاری دوره های توسعه فردی
- ✓ برگزاری دوره های توسعه شایستگی مدیران
- ✓ برگزاری دوره های پدافند غیرعامل
- ✓ برگزاری دوره های مشترک با هلال احمر
- ✓ *** برنامه شرکت جهت حذف حوادث انسانی:**
- ✓ برگزاری دوره های آموزشی ایمنی برای کلیه دریانوردان در سطوح مختلف (ملوانی و افسری)
- ✓ رعایت الزامات سامانه مدیریت ایمنی شرکت و کشتی (ISM)
- ✓ رعایت الزامات سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص ایمنی دریانوردان
- ✓ صدور کارت های سلامت دریانوردان قبل از الحاق به کشتی و تمدید آن در بازه های زمانی منظم توسط دکتر معتمد در کشتیرانی
- ✓ ایجاد سامانه همیار دریانورد و ارائه مشاوره به دریانوردان و خانواده ایشان در راستای ارتقاء و ارزیابی سطح سلامت روان آنان
- ✓ ارائه مشاوره های پزشکی، حقوقی و روانشناسی به دریانوردان
- ✓ مشاوره روانشناسی جهت همکاران شاغل در دریا، همسر و فرزندان
- ✓ مدیریت بحران در حوزه منابع انسانی کادر دریا

* خدمات اجتماعی و هویتی:

- ✓ برگزاری جلسات ادواری با دریانوردان و خانواده آنان در مناطق مختلف کشور در راستای تکریم و ارائه خدمات مربوطه
- ✓ برگزاری مراسم روز جهانی دریانوردی و دریانورد در شهرهای مختلف
- ✓ برگزاری مسابقات فرهنگی و هنری برای خانواده دریانوردان
- ✓ تهیه و توزیع فصلنامه نبات و قلک به فرزندان دریانوردان
- ✓ انتشار موفقیت فرزندان دریانوردان در سایت روابط عمومی شرکت
- ✓ انجام پروژه های مسئولیت اجتماعی در راستای افزایش شناخت جامعه نسبت به صنعت و شغل دریانوردی
- ✓ جلب حداکثری حمایت سازمان های قانون گذار از این صنعت و افزایش شناخت آن ها نسبت به این صنعت
- ✓ مشارکت در توسعه مراکز آموزشی کشور در تربیت دریانورد و بکارگیری فارغ التحصیلان این مراکز



HSE

Health
Safety
Environment



* اهداف بلند مدت شرکت در جهت حداقل سازی پیامدها

در چشم انداز ۵ ساله، دستیابی به اهداف زیر دنبال می شود:

- ✓ کاهش شاخص های حوادث: دستیابی به "صفر حادثه" منجر به ازکارافتادگی " در کل گروه
- ✓ استقرار سیستم یکپارچه: استقرار و اخذ گواهینامه های ISO 14001 و ISO 45001 برای شرکت های عملیاتی زیرمجموعه
- ✓ ارتقای فرهنگ HSE: اجرای برنامه های منظم آموزش و فرهنگ سازی برای ۱۰۰٪ پرسنل و مدیران
- ✓ پایش و کنترل سلامت: استقرار سیستم پایش سلامت پرسنل (معاینات بدو استخدام و دوره های) و پایش مستمر عوامل زیان آور محیط کار در کلیه شرکت ها
- ✓ ارتقای سطح خدمات درمانی: احداث یا توسعه کلینیک های شرکتی مرکزی و استقرار سامانه های نوبت دهی و ویزیت غیرحضوری برای پرسنل و خانواده های آنان
- ✓ استقرار نظام آراستگی (5S): استقرار استاندارد 5S برای ۱۰۰٪ واحدهای اداری و تولیدی شرکت های زیرمجموعه و انجام ممیزی های داخلی
- ✓ مدیریت یکپارچه پسماند: طراحی و اجرای سیستم مدیریت پسماند در سطح گروه
- ✓ استقرار سامانه گزارش دهی: راه اندازی سامانه ای متمرکز الکترونیکی برای گزارش دهی، تجزیه و تحلیل شاخص ها و حوادث HSE در کل گروه
- ✓ کنترل و نظارت بر پیمانکاران: ایجاد و اجرای سیستم یکپارچه ارزیابی، گزینش و نظارت بر HSE پیمانکاران در سطح گروه

۲-۸- اقدامات با اهمیت انجام شده در حوزه منابع انسانی و پشتیبانی

※ جاری سازی استراتژی های منابع انسانی

✓ تشکیل کارگروه راهبردی برنامه های عملیاتی:

✓ تشکیل کارگروه های تخصصی مرتبط با برنامه های راهبردی حوزه منابع انسانی و پشتیبانی:

۶۵ کارگروه تخصصی برابر با ۷۵۰ نفر ساعت با موضوعات مرتبط با اهداف استراتژیک و برنامه های عملیاتی حوزه منابع انسانی در دوره مالی نه ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ برگزار گردید.

✓ پیگیری سیاست های منابع انسانی:

سیاست های اجرایی سال ۱۴۰۴ در حوزه منابع انسانی در ابتدای سال تدوین شده و با توجه به جداول زمانی برنامه های عملیاتی هر شرکت / موسسه و شاخص های مرتبط پیگیری، کنترل و مدیریت می گردد.

۸ کارگروه راهبردی برنامه های عملیاتی با همکاری معاونت سرمایه انسانی و واحدهای منابع انسانی شرکت ها و موسسات گروه در دوره مالی نه ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ با موضوعات زیر برگزار گردید:

- ارائه گزارش کارگروه های تخصصی از جمله کارگروه مدیریت عملکرد، کارگروه جامعه پذیری، کارگروه دورکاری، کارگروه جذب و برنامه ریزی نیروی انسانی، کارگروه ارتباطات سازمانی، کارگروه ساماندهی محیط کار، کارگروه آموزش و ...
- بررسی اقدامات در خصوص دورکاری کارکنان، ارتباطات سازمانی، فرهنگ سازمانی و مدیریت عملکرد
- بررسی عملکرد شرکت ها و موسسات گروه در شاخص های عملیاتی حوزه منابع انسانی

ابلاغ سیاست‌های منابع انسانی

اهداف استراتژیک

برنامه‌های استراتژیک

سیاست‌های اجرایی سال ۱۴۰۴

تأمین بهینه نیروی انسانی	استقرار نظام برنامه‌ریزی نیروی انسانی	* انطباق ساختارهای سازمانی با اسناد مصوب برنامه و بودجه * بهره‌گیری از مدل‌های معتبر علمی در برآورد نیروی انسانی * اهتمام به امر جانشین‌پروری بویژه در مشاغل حیاتی و کلیدی * توجه به رویکرد ارتقاء اثربخشی در تأمین نیازهای جدید نیروی انسانی * تقویت کانون‌های توسعه (DC) با هدف رشد شایستگی‌های مدیریتی * بهبود فرآیندهای جذب و ارتقاء با تأکید بر انطباق شایستگی‌ها و ارزش‌های سازمانی
	توسعه طرح‌های استعدادیابی و جانشین‌پروری	
ارتقای بهره‌وری نیروی انسانی	توسعه نظام مدیریت عملکرد کارکنان	* انطباق شاخص‌های عملکردی کارکنان با اهداف و برنامه‌های سازمانی * اصلاح الگوهای پرداخت و جبران خدمات مبتنی بر عملکرد کارکنان * تمرکز بر برنامه‌ریزی توسعه فردی کارکنان بویژه در مشاغل حیاتی و کلیدی * تنوع بخشی به ثبت و انتشار دانش کارکنان همچون برگزاری دوره‌های آموزشی، ثبت درس آموخته‌ها و ... * اجرا و بهبود طرح سطح بندی کارکنان و تقویت مولفه‌های تأثیرگذار بر انگیزه کارکنان * طراحی و اجرای دوره‌های آموزشی پودمانی و هوشمند با بهره‌گیری از ظرفیت‌های موسسه آموزشی * شناسایی و بهبود عوامل مؤثر بر کیفیت زندگی کاری و بحث نارضایتی شغلی * راه‌اندازی بستر دورکاری و پیاده‌سازی آن (بررسی و توسعه بسترهای مورد نیاز جهت دورکاری، شناسایی مشاغل دارای قابلیت دورکاری و ...) * شناسایی و برنامه‌ریزی فرصت‌های بهبود فرآیند از طریق حذف موازی‌کاری‌ها و فعالیت‌های غیر ضرور، بهره‌گیری از ابزارهای فناوری اطلاعات و ... * جاری‌سازی فناوری‌های جدید در فرآیندهای منابع انسانی
	توسعه طرح‌های آموزشی و توانمندسازی کارکنان	
	استقرار نظام مدیریت دانش	
	توسعه طرح‌های بهبود زندگی کاری کارکنان	
	بازمهندسی فرآیندها و روش‌های انجام کار	
رشد فرهنگ، ارزش‌های اخلاقی و شاخص‌های اجتماعی	بهبود فرآیندهای منابع انسانی مبتنی بر تحولات دیجیتال	* حضور فعالانه در رخدادهای اجتماعی حوزه مدیریت منابع انسانی (عضویت در انجمن‌های تخصصی، حضور در سمینارها، نمایشگاه‌ها، جوایز تعالی و ...) * تقویت سازوکارهای لازم در توسعه روابط مشتریان (پیمانکاران) و رسیدگی به شکایات * نهادینه‌سازی منشور اخلاقی سازمان و تقویت مولفه‌های فرهنگ سازمانی * انجام تعهدات اجتماعی در حوزه محیط زیست (بهبود سازی مصرف انرژی، کاغذ، کاهش آلاینده‌ها و ...) * زمینه‌سازی مشارکت کارکنان و خانواده‌های آنان در طرح‌های خیرخواهانه اجتماعی * تقویت برند گروه از طریق اجرای طرح‌های مسئولیت اجتماعی مرتبط با مأموریت‌های سازمانی
	استقرار مدل تعالی منابع انسانی	
	نهادینه‌سازی فرهنگ سازمانی، مشتری‌مداری و اخلاق حرفه‌ای	
	اجرای طرح‌های مسئولیت اجتماعی	

✓ طراحی و توسعه فرآیند جامعه پذیری جهت کارکنان جدیدالاستخدام

هدف اصلی جامعه‌پذیری، تسهیل ورود کارکنان جدید به سازمان، کاهش اضطراب آن‌ها و افزایش تعاملات مثبت است. با اجرای صحیح این فرآیند، کارکنان سریع‌تر با محیط کاری سازگار می‌شوند، بهره‌وری افزایش می‌یابد و نرخ ترک شغل کاهش پیدا می‌کند. همچنین، ایجاد حس تعلق در کارکنان باعث تقویت تعهد سازمانی و بهبود عملکرد تیمی می‌شود.

✓ مدیریت استعدادها:

• طرح جانشین پروری و پرورش مدیران آینده: مدیرانی که دارای پتانسیل ارتقا و رشد هستند و توانایی پذیرش مسئولیت‌های بالاتر را دارند در فرآیندهای توانمندسازی و توسعه مدیران حضور داشته‌اند.

• نظام سطح بندی و نگهداشت کارکنان: فاز دوم طرح سطح بندی با نگاهی ویژه به کارکنان کلیدی سازمان (۲۰ درصد کارکنان) با اهداف ذیل در سال ۱۴۰۴ برای کل شرکت‌ها و موسسات گروه با اهداف ذیل پیاده‌سازی و تکمیل گردید:

- (۱) حفظ و نگهداشت نیروهای دانشی سازمان و تقویت سیستم‌های آموزش و توسعه
 - رشد سطح حقوق و مزایای نیروهای دانشی سازمان نسبت به افراد هم رده
 - تقویت توان سازمان در جذب و نگهداشت نیروهای خبره و نخبه در مجموعه
 - توسعه و ترویج فرهنگ آموزش و توسعه فردی
- (۲) ایجاد بانک اطلاعاتی از سوابق دانشی کارکنان
 - ثبت و ضبط کلیه سوابق تحصیلی، آموزشی و پژوهشی کارکنان در سیستم جامع منابع انسانی
 - در اختیار داشتن گنجینه‌ای ارزشمند از استعدادهای سازمانی در تصمیمات مدیریتی گروه



✓ توسعه نظام مدیریت عملکرد کارکنان

مدیریت عملکرد کارکنان برای کارکنان کلیدی شرکتها و موسسات (حدود ۲۰٪ کارکنان) با هدف اصلاح الگوهای پرداخت و جبران خدمات مبتنی بر عملکرد، اجرایی و پیاده‌سازی گردید. از آنجایی که دوره‌های عملکردی ۶ ماهه تعیین شده، هر شش ماه یکبار این فرآیند اجرایی می‌شود. فرآیند مدیریت عملکرد در دو دوره گذشته بصورت دستی اجرایی گردید. در دوره ۶ ماهه دوم سال پیاده‌سازی فرآیند مدیریت عملکرد در برخی از شرکت‌های گروه به صورت سیستمی و در بستر HRM صورت گرفت.

✓ راه‌اندازی بستر دورکاری و پیاده‌سازی آن

در راستای جاری سازی برنامه‌های عملیاتی سال ۱۴۰۴ هلدینگ کشتیرانی ج.ا.ا مبنی بر اجرای طرح دورکاری کارکنان به منظور افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های سازمان، شیوه نامه اجرایی مرحله آزمایشی دورکاری جهت دورکاری سطوح پستی کارشناسی و مهندسی ناظر و فرم‌های مربوطه به شرکتها و موسسات گروه جهت شروع طرح ابلاغ گردید و از مهرماه سال ۱۴۰۴ وارد فاز اجرایی شد. توسعه این طرح و بسترسازی جهت بهبود شاخص دورکاری از اقدامات مربوط به شش ماهه دوم سال ۱۴۰۴ در این برنامه است.

✓ بروز رسانی آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها

متناسب با نیازها، تکالیف، سیاستها و اهداف مجموعه، ۱۵ مورد آیین‌نامه و دستورالعمل در شرکت مادر و ۹۱ مورد دستورالعمل در شرکت‌های تابعه تدوین و یا مورد بازنگری قرار گرفته است.

✓ برگزاری دوره‌های توسعه فردی

در راستای پیاده‌سازی فرآیند استعدادیابی و جانشین‌پروری ۴۷۹ نفر از کارکنان گروه کشتیرانی در دوره توسعه فردی شرکت نموده‌اند. دوره توسعه فردی برای کارکنان فرصتی است برای شناخت بهتر خود، تقویت مهارت‌های ارتباطی، مدیریت زمان و افزایش اعتماد به نفس. این دوره‌ها با تمرین‌های عملی و راهکارهای کاربردی، مسیر رشد شخصی و حرفه‌ای را هموار می‌سازند.

✓ راه اندازی واحد مدیریت ایمنی، بهداشت و درمان در شرکت مادر

✓ اجرای SS در شرکت مادر و شرکتها و موسسات گروه

۲-۹- اقدامات آتی در حوزه منابع انسانی

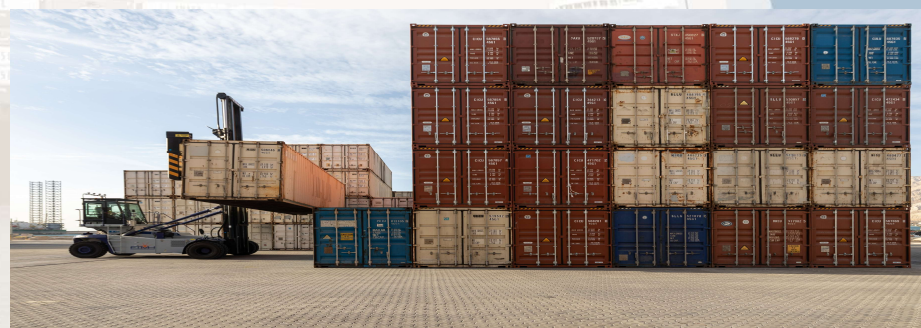
ابلاغ و تبیین برنامه‌های استراتژیک و سیاست‌های اجرایی حوزه سرمایه انسانی سال ۱۴۰۵ در بهمن ماه سال ۱۴۰۴ مطابق جدول ذیل جهت تدوین برنامه‌های عملیاتی سال ۱۴۰۵ توسط شرکت‌ها و موسسات گروه

اهداف استراتژیک	برنامه‌های استراتژیک	سیاست‌های اجرایی سال ۱۴۰۵
تأمین نیروی انسانی شایسته و کارآمد	استقرار نظام برنامه‌ریزی نیروی انسانی	* انطباق ساختارهای سازمانی با اسناد مصوب برنامه و بودجه * بهره‌گیری از مدل‌های معتبر علمی در برآورد نیروی انسانی * اهتمام به امر جانشین‌پروری بویژه در مشاغل حیاتی و کلیدی * توجه به رویکرد ارتقاء اثربخشی در تأمین نیازهای جدید نیروی انسانی * تقویت کانون‌های توسعه (DC) با هدف رشد شایستگی‌های مدیریتی * بهبود فرآیندهای جذب و ارتقاء با تأکید بر انطباق شایستگی‌ها و ارزش‌های سازمانی
	توسعه طرح‌های استعدادیابی و جانشین‌پروری	* انطباق شاخص‌های عملکردی کارکنان با اهداف و برنامه‌های سازمانی * اصلاح الگوهای پرداخت و جبران خدمات مبتنی بر عملکرد کارکنان * تمرکز بر برنامه‌ریزی توسعه فردی کارکنان بویژه در مشاغل حیاتی و کلیدی * تنوع بخشی به ثبت و انتشار دانش کارکنان همچون برگزاری دوره‌های آموزشی، ثبت درس آموخته‌ها و ... * اجرا و بهبود طرح سطح بندی کارکنان و تقویت مولفه‌های تأثیرگذار بر انگیزه کارکنان * طراحی و اجرای دوره‌های آموزشی پودمانی و هوشمند با بهره‌گیری از ظرفیت‌های موسسه آموزشی * شناسایی و بهبود عوامل مؤثر بر کیفیت زندگی کاری و بحث نارضایتی شغلی * راه‌اندازی بستر دورکاری و پیاده‌سازی آن (بررسی و توسعه بسترهای مورد نیاز جهت دورکاری، شناسایی مشاغل دارای قابلیت دورکاری و ...) * شناسایی و برنامه‌ریزی فرصت‌های بهبود فرآیند از طریق حذف موازی‌کاری‌ها و فعالیت‌های غیر ضرور، بهره‌گیری از ابزارهای فناوری اطلاعات و ... * جاری‌سازی فناوری‌های جدید در فرآیندهای منابع انسانی
ارتقای بهره‌وری نیروی انسانی	توسعه نظام مدیریت عملکرد کارکنان	
	توسعه طرح‌های آموزشی، توسعه فردی و توانمندسازی کارکنان	
	استقرار نظام مدیریت دانش	
رشد اخلاق حرفه‌ای و تقویت نشان تجاری	توسعه طرح‌های بهبود زندگی کاری کارکنان	
	بازمهندسی فرآیندها و روش‌های انجام کار و دورکاری	
	هوشمندسازی منابع انسانی مبتنی بر تحولات دیجیتال	
ارتقاء اخلاق حرفه‌ای و تقویت نشان تجاری	مدیریت ارتباطات سازمانی	* حضور فعالانه در رخدادهای اجتماعی حوزه مدیریت منابع انسانی (عضویت در انجمن‌های تخصصی، حضور در سمینارها، نمایشگاهها، جوایز تعالی و ...) * تقویت سازوکارهای لازم در توسعه روابط مشتریان (پیمانکاران) و رسیدگی به شکایات * نهادینه‌سازی منشور اخلاقی سازمان و تقویت مولفه‌های فرهنگ سازمانی * انجام تعهدات اجتماعی در حوزه محیط زیست (بهینه‌سازی مصرف انرژی، کاغذ، کاهش آلایندگی و ...) * زمینه‌سازی مشارکت کارکنان و خانواده‌های آنان در طرح‌های خیرخواهانه اجتماعی * تقویت برند گروه از طریق اجرای طرح‌های مسئولیت اجتماعی مرتبط با مأموریت‌های سازمانی
	بهبود و ارتقاء فرهنگ سازمانی، مشتری‌مداری و اخلاق حرفه‌ای	
	اجرای طرح‌های مسئولیت اجتماعی	
ارتقاء سطح ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE)	توسعه نظام آراستگی و ساماندهی محیط کار 5S	* نهادینه‌سازی فرهنگ انضباط و خودانضباطی در محیط کار * استانداردسازی فرآیندها و بهبود مستمر فضاهای کاری بر مبنای 5S * برگزاری ممیزی‌های دوره‌ای 5S و نظام‌های HSE * پیشگیری فعال و غربالگری مستمر بیماری‌ها از طریق معاینات ادواری و بدو استخدام * ترویج فرهنگ سلامت‌محوری و سبک زندگی سالم در سازمان * نهادینه‌سازی فرهنگ ایمنی مبتنی بر پیشگیری و ریسک‌محوری * یکپارچه‌سازی مدیریت HSE در تمامی فرآیندها و سطوح * توانمندسازی نیروی انسانی از طریق آموزش‌های مستمر و کاربردی HSE * سنجش و پایش عوامل زیان‌آور محیط کار * نظارت و ارزیابی استانداردهای HSE در سطح شرکت‌های گروه
	بهبود فرهنگ سلامت محوری و پیشگیری	
	توسعه نظام‌های ایمنی و بهداشت حرفه‌ای و محیط زیستی	

۲-۱۰- منابع در اختیار شرکت

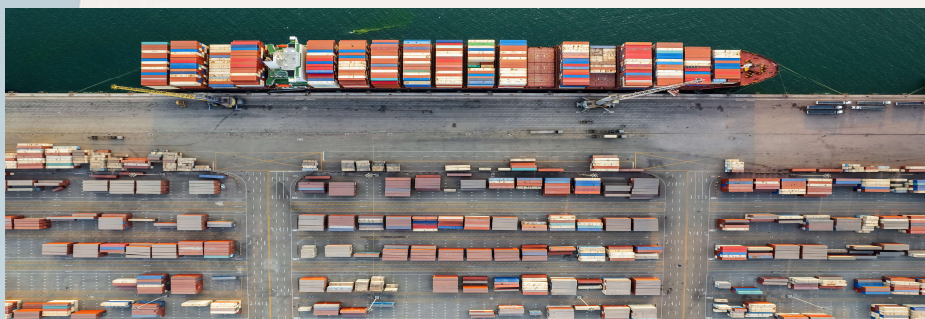
* ناوگان

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۱۴۴ فروند انواع شناور فله، کانتینربر، چند منظوره، تانکر و رورو با مجموع ظرفیت حمل حدود ۵ میلیون تن (DWT) به عنوان یک ناوگان بزرگ منطقه‌ای شناخته شده، جایگاه ویژه و ممتازی را در سطح منطقه خاورمیانه و شبه قاره هند کسب نموده است. بر اساس آخرین اطلاعات مؤسسه معتبر بین المللی آلفالاینر، گروه کشتیرانی در بین شرکت‌های حمل و نقل کانتینری دارای رتبه ۱۷ جهانی می باشد.



* واگن ها

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۱۶۱۷ دستگاه انواع مختلف واگن ها در زمینه حمل و نقل انواع محمولات فعالیت دارد.



* کانتینرها

صنعت حمل و نقل کانتینری در چند دهه گذشته رشد سریع و قابل توجهی داشته است به گونه ای که به عنوان یکی از عوامل و اهرم های رشد تجارت جهانی شناسایی گردیده است. در این بین و برای شرکتهای فعال در این عرصه، یکی از مهمترین مسائل تامین کانتینر مورد نیاز و سپس مدیریت صحیح آن می باشد. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در پایان اسفندماه سال ۱۴۰۴ دارای ۳۳۱،۴۱۶ TEU کانتینر می باشد.



منابع، مصارف و ریسک‌ها

فصل سوم





* ریسک اعتباری:

ریسک اعتباری به ریسکی اشاره دارد که طرف قرارداد در ایفای تعهدات قراردادی خود ناتوان باشد که منجر به زیان مالی برای شرکت شود. شرکت سیاستی مبنی بر معامله

تنها با طرف‌های قرارداد معتبر و اخذ وثیقه کافی در موارد مقتضی را اتخاذ کرده است تا ریسک اعتباری ناشی از ناتوانی در ایفای تعهدات توسط مشتریان را کاهش دهد. شرکت تنها با شرکت‌هایی معامله می‌کند که رتبه اعتباری بالایی داشته باشند. شرکت با استفاده از اطلاعات مالی عمومی و سوابق معاملاتی خود، مشتریان عمده خود را رتبه‌بندی اعتباری می‌کند. آسیب‌پذیری شرکت و رتبه‌بندی اعتباری طرف قراردادهای آن، به طور مستمر نظارت شده و ارزش کل معاملات با طرف قراردادهای تأیید شده گسترش می‌یابد. آسیب‌پذیری اعتباری از طریق محدودیت‌های طرف قرارداد که به‌طور سالانه توسط کمیته مدیریت ریسک بررسی و تأیید می‌گردد، کنترل می‌شود. دریافتی‌های تجاری شامل تعداد زیادی از مشتریان است که در بین صنایع متنوع و مناطق جغرافیایی گسترده شده است. ارزیابی اعتباری مستمر براساس وضعیت مالی حساب‌های دریافتی انجام می‌شود. شرکت اصلی در معرض ریسک اعتباری ناشی از فعالیت‌های عملیاتی که عمدتاً سرمایه‌گذاری در شرکت‌های تابعه می‌باشد نخواهد بود. همچنین در خصوص شرکت‌های خارجی طرف قرارداد شرکت‌های تابعه نیز ریسک اعتباری با اهمیتی در قراردادهای وجود ندارد و در خصوص موارد مشکوک‌الوصول، کاهش ارزش لازم بر حسب موضوع در نظر گرفته شده است.



۳- مهم‌ترین منابع، مصارف و ریسک‌ها و روابط

۳-۱- منابع

بخش عمده منابع مالی مربوط به مطالبات از شرکت‌های گروه بابت تقسیم سود سالیانه می‌باشد. با توجه به شرایط بهینه نقدینگی در شرکت‌های گروه تسویه بدهی‌های آن‌ها به موقع انجام می‌شود.

۳-۲- مصارف

عمده مصارف شرکت در رابطه با پرداخت بدهی سود سهامداران، تسویه تسهیلات دریافت شده، سرمایه‌گذاری بلند مدت در سهام شرکت‌ها و هزینه‌های جاری عمدتاً شامل هزینه‌های عمومی، اداری و تشکیلاتی می‌باشد.

۳-۳- ریسک‌ها و موارد عدم اطمینان و تجزیه و تحلیل آن

کمیته ریسک شرکت، خدماتی برای دسترسی هماهنگ به بازارهای مالی داخلی و بین‌المللی و نظارت و مدیریت ریسک‌های مالی مربوط به عملیات شرکت از طریق گزارش‌های ریسک داخلی که آسیب‌پذیری را برحسب درجه و اندازه ریسک‌ها تجزیه و تحلیل می‌کند، ارائه می‌نماید. این ریسک‌ها شامل ریسک بازار، ریسک نرخ ارز و ریسک سایر قیمت‌ها، ریسک اعتباری و ریسک نقدینگی می‌باشد. شرکت به دنبال حداقل کردن اثرات این ریسک‌ها از طریق بررسی وضعیت بازار و حفظ سهم بالقوه در بازار هدف می‌باشد. رعایت سیاست‌ها و محدودیت‌های آسیب‌پذیری، توسط حسابرسان داخلی به طور مستمر بررسی می‌شود.

* ریسک بازار:

ریسک بازار، عبارت است از تغییر در بازده که ناشی از نوسانات کلی بازار است. انتظار می‌رود ریسک بازار، صنعت کشتیرانی را با نوسان در درآمد (نرخ کرایه)، افزایش هزینه‌های عملیاتی (سوخت و پرسنلی) و عدم قطعیت در سودآوری به دلیل تأثیرپذیری از عوامل کلان اقتصادی و سیاسی جهانی مواجه سازد. برآورد احتمالی این تأثیر در ماه‌های آتی با درصد قطعیت بیشتری قابل پیش‌بینی خواهد بود.



* ریسک اعتباری دریافتی‌های تجاری

ریسک اعتبار مشتری توسط هر کسب و کار براساس سیاست‌ها، دستورالعمل‌ها و کنترل مربوط به مدیریت ریسک اعتبار مشتری، مدیریت می‌شود. مطالبات وصول نشده به‌صورت منظم کنترل می‌گردد. عمده مطالبات شرکت، غیر تجاری و از اشخاص وابسته است و با ریسک نکول کمتری مواجه می‌باشد.

* ریسک اعتباری ابزارهای مالی و سپرده‌های نقدی

ریسک اعتباری مانده نزد بانک‌ها و موسسات اعتباری، توسط امور سرمایه‌گذاری و تامین مالی شرکت براساس خط مشی‌های شرکت، مدیریت می‌شود. سرمایه‌گذاری وجوه مازاد تنها نزد بانک‌ها و موسسات اعتباری مجاز شمرده شده توسط بانک مرکزی ج.ا.ا. انجام می‌شود از این‌رو، ریسک اعتباری شرکت در این حوزه بسیار پایین ارزیابی می‌شود.

* ریسک قانونی

به استثنای قوانین و مقررات عمومی، قوانین و مقررات سازمان بنادر و دریانوردی بر این شرکت حکم‌فرما می‌باشد و تعهدات کارفرما در قوانین کار و تامین اجتماعی، مالیات‌های مستقیم و تجارت و تعهدات به سازمان‌های بورس و اوراق بهادار، منابع طبیعی و محیط زیست به نحو مناسب مورد توجه قرار داشته است

* ریسک تحریم

در بخش سرمایه‌گذاری با توجه به شرایط تحریم شرکت با محدودیت خرید شناور از سازنده‌های خارجی و سرمایه‌گذاری در بنادر مواجه بوده و همچنین در حوزه تامین مالی نیز حواله‌های ارزی از طریق کارگزاران بانکی و خارج از سیستم بانکی انجام می‌گردد که با ریسک انتقال وجه همراه است.

* ریسک نرخ ارز

به ریسک ناشی از تغییر در بازده سرمایه‌گذاری‌ها در نتیجه نوسانات ارزهای خارجی ریسک نرخ ارز عنوان می‌گردد. با توجه به اینکه فعالیت شرکت اصلی عمدتاً سرمایه‌گذاری در شرکتهای تابعه می‌باشد و بخش عمده‌ای از فعالیت شرکت‌های تابعه، فعالیت‌های بین‌المللی و بصورت ارزی است لذا نوسانات نرخ ارز بر سودآوری شرکت‌های تابعه شامل درآمدها و هزینه‌ها تاثیر خواهد داشت و درآمد عملیاتی و بهای تمام شده هر دو تحت تاثیر این نوسانات قرار خواهند گرفت. همچنین بخش قابل توجهی از ترازنامه شرکت اصلی و شرکت‌های فرعی را دارایی‌ها و بدهی‌های ارزی پولی تشکیل می‌دهد که طبق استاندارد حسابداری شماره ۱۶ می‌بایست بر اساس نرخ تسعیر ارز در تاریخ ترازنامه تسعیر و سود و زیان مربوط در دفاتر شناسایی گردد. قابل ذکر اینکه تعیین مبلغ دقیق سود و زیان تسعیر ارز که در سرفصل سایر درآمدها و هزینه‌ها منعکس می‌گردد وابسته به سیاست‌های کلان اقتصادی کشور خواهد بود که تعیین کننده مبلغ مربوطه در تاریخ ۱۴۰۵/۰۳/۳۱ می‌باشد.

* ریسک سیاسی

ریسک سیاسی عبارت است از کاهش ارزش سرمایه گذاری که به دلیل تغییرات در سیاست‌ها و نظام‌های سیاست‌گذاری یک کشور رخ می‌دهد. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیک کشور و شرایط سیاسی آن، متاثر از این ریسک بوده که در دو بعد به شرح زیر میتوان آن را تحلیل کرد:



بعد عملیاتی

- اختلال احتمالی در تردد دریایی (بسته شدن تنگه‌ها و بنادر حیاتی مثل هرمز یا سوئز).
- افزایش مدت زمان سفر و مصرف سوخت به علت تغییر مسیر کشتی‌ها
- افزایش محتمل هزینه بیمه و امنیت (به‌ویژه بیمه‌ی جنگ و خطرات دریایی).

بعد مالی

- نرخ بیمه، هزینه سوخت و نیروی انسانی با افزایش احتمالی مواجه خواهد شد.
- سرمایه‌گذاران بالقوه تمایل کمتری به خرید یا سفارش کشتی نشان داده و لذا نرخ‌های کرایه حمل (Freight Rate) غیرقابل پیش‌بینی می‌باشد.

* ریسک نقدینگی

ریسک نقدینگی یعنی میزان عدم احتمال تبدیل به نقد شدن دارایی و هرچه اطمینان نسبت به نقد شدن دارایی بیشتر باشد ریسک نقدینگی کمتر خواهد بود. آن دسته از سرمایه گذاری هایی که خرید و فروش آن به آسانی صورت میگیرد و هزینه مبادله آن بالا نباشد از قدرت نقد شوندگی بالایی برخوردار بوده و ریسک نقدینگی آن کمتر است.

ریسک نقدینگی میتواند صنعت کشتیرانی و دریانوردی و به تبع آن عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را به دلیل ماهیت عملیات شرکت و اهمیت نقدینگی در آن با ایجاد اختلال در عملیات روزمره، محدود کردن رشد و توسعه، افزایش هزینه‌ها و تشدید بی‌ثباتی در بازار مواجه سازد. همچنین با عنایت به شرایط جدید و بحران‌های حاصله ناشی از جنگ تحمیلی علی‌الخصوص وصول مطالبات شرکت، میزان نقدینگی آن تحت تاثیر قابل توجهی قرار خواهد گرفت که رویداد مزبور باعث افزایش ریسک نقدینگی شرکت خواهد شد.

بررسی شدت تاثیر چالش‌های فعلی در ماههای آتی قابل اندازه گیری خواهد بود.



(مبالغ به میلیون ریال)

۳-۴- اطلاعات مربوط به معاملات با اشخاص وابسته

شرح	نام شخص وابسته	نوع وابستگی	مشمول ماده ۱۲۹	خرید کالا و خدمات	درآمد اجاره کانتینر	سایر درآمدهای غیر عملیاتی (درآمد اجاره ملک)	سایر درآمدهای غیر عملیاتی (هزینه اجاره ملک)	تضامین اعطایی
شرکت های فرعی	شرکت خدمات نمایندگی و بندری کشتیرانی هوپاد دریا	شرکت فرعی	-			۴,۰۰۲	۱۱,۷۱۲	
	شرکت حمل و نقل کانتینری	شرکت فرعی	-			۳,۰۷۵		۲۴,۶۷۸,۵۷۹
	شرکت حمل و نقل فله	شرکت فرعی	-			۳,۸۴۴		
	شرکت تامین نیروی انسانی	شرکت فرعی	-			۲۴,۶۰۰		
	شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز	شرکت فرعی	-			۱,۱۵۳		
	شرکت توسعه فناوری اطلاعات	شرکت فرعی	-	۱۱۱,۹۵۵				
	موسسه آموزشی کشتیرانی	شرکت فرعی	-	۴۸,۸۲۸				
	موسسه فرهنگی، ورزشی، رفاهی کشتیرانی	شرکت فرعی	-	۲۱۶,۰۸۵			۱۵,۶۱۴	
	شرکت حمل و نقل بین المللی	شرکت فرعی	-			۹		
	شرکت سوخت رسانی	شرکت فرعی	-				۳۸,۰۶۳	
	شرکت کشتیرانی دریای خزر	شرکت فرعی	-				۴,۹۲۵	
	شرکت های تک منظوره	شرکت فرعی	-		۱,۶۲۳,۳۸۷			
	شرکت طرح و سامان	شرکت فرعی	-			۱,۱۵۳		
	بیمه معلم	شرکت وابسته	-	۷,۱۲۳				
شرکت وابسته				۳۸۳,۹۹۱	۱,۶۲۳,۳۸۷	۳۷,۸۳۶	۷۰,۳۱۳	۲۴,۶۷۸,۵۷۹
جمع کل								

۳-۵-دعای حقوقی له یا علیه شرکت و اثرات ناشی از آن

خواسته / له / موضوع	خواهان / شاکی	خوانده / متشاکی	ارزش اقتصادی پرونده	نوع ارز	آخرین وضعیت رسیدگی (رای صادره)	آخرین وضعیت پرونده	مرجع رسیدگی	تاریخ ارجاع	توضیحات (دلایل طولانی شدن پرونده)
مطالبه وجه چک	له	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	شرکت کهن آراء صنعت	۱۰,۶۲۰ میلیون ریال	ریال	قطعی	شعبه ۱ دادگاه عمومی حقوقی و شعبه دوم اجرای احکام مجتمع قضایی شهید بهشتی تهران	۱۳۹۰/۱۱/۲۳	طولانی بودن فرایند دادرسی قضایی که نهایتاً منتج به صدور رای قطعی گردید و هم اکنون پیگیر شناسایی اموال در مرحله اجرا می باشند.
مطالبه وجه چک	له	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	شرکت تولیدی صنعتی مرتب	۹۰,۷۲ میلیون ریال	ریال	قطعی	شعبه ۲۱۷ دادگاه عمومی حقوقی و شعبه دوم اجرای احکام مدنی مجتمع قضایی شهید مفتح تهران	۱۳۹۲/۰۸/۰۱	
مطالبه وجه چک	له	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	شرکت تولیدی صنعتی مرتب	۷,۵۲۲ میلیون ریال	ریال	قطعی	شعبه ۲۱۲ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مفتح تهران، شعبه ۵۰ دادگاه تجدیدنظر استان تهران	۱۳۹۲/۱۲/۲۷	به دلیل عدم شناسایی اموال خوانده تاکنون که همچنان در حال پیگیری است.
مطالبه بدهی	له	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	شرکت تولیدی صنعتی مرتب	۹۰,۰۰۰	دلار آمریکا	قطعی	شعبه ۲۰۸ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مفتح تهران	۱۳۸۹/۰۶/۰۱	
خیانت در امانت و تحصیل مال نامشروع	له	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	احدی از کارکنان سابق شرکت	۱۶,۰۰۰,۰۰۰	دلار آمریکا	دادسرا (تحقیقات مقدماتی)	شعبه دوم بازپرسی دادرسی عمومی و انقلاب ناحیه ۲۸ (جرائم کارکنان دولت) تهران	۱۳۹۸/۰۱/۰۱	روند تحقیقات از سوی دادسرا در حال انجام بوده لیکن به دلایل متعدد از جمله نقل و انتقال متعدد روسای شعبه مزبور تاکنون رسیدگی ها مشرثمر نبوده است. پیگیری های لازم توسط دفتر حقوقی به صورت مستمر جهت صدور کیفرخواست و حصول نتایج مطلوب در حال انجام می باشد.
مطالبه طلب	له	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	شرکت کاونده	۸۱۱,۲۲۱	یورو	قطعی	شعبه ۲۷ دادگاه عمومی حقوقی و شعبه اول اجرای احکام مجتمع قضایی شهید مدنی تهران	۱۳۹۲/۰۷/۰۱	خاتمه پرونده

پرونده های جاری بین المللی (دعای مالی له)

خواسته / موضوع	له / علیه	خواهان / شاکی	خوانده / متشاکی	ارزش اقتصادی پرونده	نوع ارز	آخرین وضعیت رسیدگی (رأی صادره)	آخرین وضعیت پرونده	مرجع رسیدگی	تاریخ ارجاع	توضیحات (دلایل طولانی شدن پرونده بیش از ۲ سال از تاریخ تشکیل پرونده)
بازپس گیری مالکیت کشتی ها	له	مالکین	شرکت اجاره کننده شناورها	۲۲,۴۲۲ میلیارد ریال (ارزش دفتری)	ریال	رسیدگی و توقیف اموال (بدوی)	در حال پیگیری	مراجع بین المللی	۲۰۲۰	وجود عنصر خارجی در پرونده اعم از صلاحیت دادگاه های مختلف و تفاوت در ادله های ابرازی و فرایند های رسیدگی می باشد.
شکایت کیفری بابت جعل اسناد، کلاهبرداری و تبانی برای بردن مال غیر										

نتایج عملیات و چشم اندازها

فصل چهارم



۴-۱- نتایج عملیات و چشم اندازهای آتی (سیاست‌های تقسیم سود)

بقای ناوگان: حفظ هسته فعال کشتیه‌های ناوگان و جلوگیری از خسارات جانی/مالی با پرهیز از عبور و مرور در مناطق پرخطر و بهبود بهره وری ناوگان.
تداوم زنجیره تأمین: جبران اختلال دریایی در تنگه هرمز (از طریق مسیرهای جایگزین و استفاده کریدورهای زمینی، ریلی و ظرفیت های کشتیرانی در دریای خزر)
ثبات مالی: کنترل هزینه‌های جاری به منظور افزایش تاب آوری (در رابطه با منابع انسانی و ناوگان کشتی ها)

خاطرنشان می‌سازد سود سهام مصوب سال مالی منتهی به ۱۴۰۵/۰۳/۳۱ این شرکت، علی‌الاصول می‌بایست از محل نقدینگی سال جاری تامین گردد که با توجه به شرایط حاصله ناشی از بحران جنگ تحمیلی، نقدینگی شرکت دچار محدودیت‌های اساسی شده است.

از طرفی موضوع تقسیم سود مطابق ماده ۸۸ قانون تجارت، می‌بایست به تصویب اکثریت سهامداران برسد که از این حیث موضوع مزبور به تصمیم متخذه در مجمع عمومی سالیانه این شرکت که احتمالاً در اوایل نیمه دوم سال جاری برگزار خواهد شد، بستگی دارد. علی‌ایحال پیشنهاد هیأت مدیره شرکت کشتیرانی ج.ا.ا. درخصوص میزان تقسیم سود مطابق ماده ۹۰ قانون تجارت می‌باشد.

قابل ذکر است ترکیب سهامداران عمده شرکت کشتیرانی ج.ا.ا. در تاریخ تهیه این گزارش به شرح ذیل می‌باشد:

- ۱- شرکت سرمایه گذاری تأمین اجتماعی ۲۴,۶۱ درصد ۲- صندوق بازنشستگی کشوری ۲۵,۳۲ درصد
- ۳- شرکتهای سرمایه گذاری استانی ۱۴,۷۰ درصد ۴- سازمان تامین اجتماعی ۱۴,۱۸ درصد
- ۵- سهام دولت ۲,۸۲ درصد



۴-۲-۱- جزئیات هزینه‌های فروش، اداری و عمومی به تفکیک سرفصل‌های با اهمیت به شرح جدول ذیل می‌باشد:

شرح	دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹	دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۳/۱۲/۳۰	درصد تغییرات نسبت به دوره مشابه قبل
حقوق و دستمزد	۲,۱۶۳,۳۰۹	۱,۷۱۳,۴۵۸	۲۶
هزینه بیمه سهم کارفرما	۴۸۳,۰۱۱	۳۱۴,۷۱۷	۵۳
سفر و فوق العاده مأموریت	۴۲۴,۷۷۶	۳۴۶,۴۱۸	۲۳
خدمات قراردادی	۳۶۵,۸۰۶	۲۲۴,۵۹۱	۶۳
هزینه‌های کارمزد بانکی	۱۴۲,۹۹۲	۱۳۴,۰۸۷	۷
حمل و نقل و اجاره	۲۲۸,۰۳۶	۱۶۶,۷۸۵	۳۷
هزینه تعمیرات و نگهداری	۱۵۵,۵۷۴	۱۶۶,۴۵۰	(۷)
استهلاک دارایی‌های ثابت مشهود	۱۴۶,۶۸۵	۱۲۵,۳۸۴	۱۷
حق الزحمه حسابرسی	۶۹,۸۸۱	۹۹,۸۱۹	(۳۰)
هزینه‌های آموزشی	۶۶,۵۷۸	۴۲,۶۳۵	۵۶
سوخت، آب، برق و تلفن	۵۳,۸۰۵	۶۵,۸۰۳	(۱۸)
هزینه مزایای پایان خدمت کارکنان و بازخرید مرخصی	۵۰,۵۷۹	۴۲,۸۶۱	۱۸
حق حضور هیئت مدیره و کمیته‌های تخصصی	۸,۳۷۵	۴,۷۲۳	۷۷
هزینه بیمه مسئولیت مدنی و وسائط نقلیه	۷,۱۳۹	۶,۵۵۹	۹
هزینه‌های حق درج بورس و سپرده‌گذاری	۱,۰۳۸	۲,۳۰۸	(۵۵)
سایر هزینه‌ها	۱,۴۴۶,۹۹۰	۸۳۷,۸۵۰	۷۳
جمع	۵,۸۱۴,۵۷۵	۴,۲۹۴,۴۴۷	۳۵
نسبت هزینه‌های فروش، اداری عمومی به درآمدهای عملیاتی	۳۱	۴۹	(۳۷)

۴-۲- عملکرد دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به شرح ذیل بوده است:

شرح	دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹	دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۳/۱۲/۳۰	درصد تغییرات نسبت به دوره مشابه سال قبل
حمل بار، ارائه خدمات، سود سرمایه گذاری ها و فروش سهام	۵۰۴,۷۷۶	۶۸,۷۸۲	۶۳۴
درآمد اجاره کشتی	۱۶,۵۷۶,۶۰۷	۷,۸۹۳,۹۳۷	۱۱۰
درآمد اجاره کانتینر	۱,۶۲۳,۳۸۷	۸۴۹,۶۲۱	۹۱
جمع درآمدهای عملیاتی	۱۸,۷۰۴,۷۷۰	۸,۸۱۲,۳۴۰	۱۱۲
بهای تمام شده	(۷,۸۶۰,۳۷۹)	(۷,۶۰۹,۰۵۱)	۳
سود ناخالص	۱۰,۸۴۴,۳۹۱	۱,۲۰۳,۲۸۹	۸۰۱
هزینه‌های فروش، اداری و عمومی	(۵,۸۱۴,۵۷۵)	(۴,۲۹۴,۴۴۷)	۳۵
سایر درآمدها	۳۲,۹۶۲,۹۷۵	۱۱,۴۳۶,۰۷۸	۱۸۸
سایر هزینه‌ها	(۱۵,۵۲۹,۳۰۸)	(۱۷,۱۹۸,۰۸۵)	(۱۰)
سود (زیان) عملیاتی	۲۲,۴۶۳,۴۸۴	(۸,۸۵۳,۱۶۵)	-
سایر درآمدها و هزینه‌های غیر عملیاتی	(۱۳,۳۹۸,۳۷۱)	(۱۶,۱۳۱,۲۸۳)	(۱۷)
سود (زیان) قبل از مالیات	۹,۰۶۵,۱۱۳	(۲۴,۹۸۴,۴۴۸)	-
مالیات	۰	(۴,۲۱۰,۶۹۳)	-
سود (زیان) خالص	۹,۰۶۵,۱۱۳	(۲۹,۱۹۵,۱۴۲)	-
سود (زیان) هر سهم (ریال)	۷۸	(۳۵۶)	-

۴-۳- مبانی محاسبه مالیات و معافیت‌های مشمول شرکت به همراه نحوه محاسبه

ردیف	شرح معافیت	ماده قانونی موضوع فعالیت
۱	معافیت مالیاتی ناشی از سود سهام یا سهم شرکت در شرکت‌های سرمایه پذیر	تبصره ۴ ماده ۱۰۵ قانون مالیات‌های مستقیم
۲	فروش سهام - دارای مالیات مقطوع	ماده ۱۴۳ قانون مالیات‌های مستقیم
۳	معافیت سود سپرده‌های بانکی	ماده ۱۴۵ قانون مالیات‌های مستقیم
۴	درآمد مشمول مالیات اموال جاری	ماده ۵۳ قانون مالیات‌های مستقیم



۴-۴- جزئیات پرداخت و آخرین وضعیت پرداخت سود سهام مطابق مصوبه آخرین مجمع

وضعیت پرداخت سود مصوب مجمع دوره مالی جاری و دوره‌های مالی گذشته به شرح جدول ذیل می‌باشد:

آخرین وضعیت پرداخت سود سهام

(مبالغ به میلیون ریال)

شرح	دوره مالی	پرداخت سهام	غیرسجایی		جمع کل
			پرداخت شده	پرداخت نشده	
سود سهامداران حقیقی و سبذگردان‌ها	۱۴۰۴-۱۴۰۳	۴,۱۴۲,۳۰۲	۱۸,۸۰۵	۱۰۹,۸۴۷	۴,۲۷۰,۹۵۳
	۱۴۰۳-۱۴۰۲	۴,۰۳۵,۴۷۶	۳۸,۳۷۹	۷۶,۶۵۷	۴,۱۵۰,۵۱۲
	دوره‌های مالی قبل	۱۰,۰۶۲,۳۴۲	۲۱۴,۱۸۷	۲۴۵,۷۹۶	۱۰,۵۲۲,۳۲۵
سود سهامداران حقوقی	۱۴۰۴-۱۴۰۳	۳,۶۸۴,۷۲۴	۹۱,۹۲۳,۵۳۹	۱۸,۳۲۸,۸۷۸	۱۱۳,۹۳۷,۱۴۱
	۱۴۰۳-۱۴۰۲	۲,۴۹۱,۴۹۱	۷۹,۵۷۶,۶۴۷	۲,۵۷۰,۰۱۵	۸۴,۶۳۸,۱۵۳
	دوره‌های مالی قبل	۵,۵۸۲,۹۵۵	۱۷۹,۹۵۵,۴۱۱	۲۸,۵۱۳	۱۸۵,۵۶۶,۸۸۰
سود صندوق‌های سرمایه‌گذاری	۱۴۰۴-۱۴۰۳	۳,۵۹۱,۹۰۶	۰	۰	۳,۵۹۱,۹۰۶
	۱۴۰۳-۱۴۰۲	۱,۷۷۷,۲۸۸	۱۸۴,۰۴۸	۰	۱,۹۶۱,۳۳۵
	دوره‌های مالی قبل	۲,۲۷۹,۱۲۱	۲۷۳,۴۶۴	۷	۲,۵۵۲,۵۹۲
	جمع کل	۳۷,۶۴۷,۶۰۴	۳۵۲,۱۸۴,۴۸۰	۲۱,۳۵۹,۷۱۳	۴۱۱,۱۹۱,۷۹۷

۴-۵- تغییرات در پرتفوی سرمایه‌گذاری‌ها، ترکیب دارایی‌ها و وضعیت شرکت

پرتفوی سرمایه‌گذاری‌های شرکت کشتیرانی ج.ا.ا

ردیف	نام شرکت	۱۴۰۴/۱۲/۲۹			۱۴۰۴/۰۳/۳۱		
		درصد سرمایه‌گذاری	بهای تمام شده (میلیون ریال)	درآمد سرمایه‌گذاری (میلیون ریال)	درصد سرمایه‌گذاری	بهای تمام شده (میلیون ریال)	درآمد سرمایه‌گذاری (میلیون ریال)
۱	شرکت کشتیرانی والفجر	۹۰	۵,۳۹۸,۹۱۲	۰	۹۰	۵,۱۲۲,۴۲۷	۰
۲	شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم	۹۸	۸,۶۹۴,۰۴۹	۰	۹۸	۸,۶۹۴,۰۴۹	۰
۳	شرکت سرمایه‌گذاری کشتیرانی ج.ا.ا	۱۰۰	۶,۴۴۴,۱۲۰	۰	۱۰۰	۶,۴۴۴,۱۲۰	۰
۴	موسسه آموزشی	۹۰	۴۴۷,۲۱۳	۰	۹۰	۴۴۷,۲۱۳	۰
۵	شرکت کشتیرانی دریای خزر	۷۹	۱۰,۳۲۱,۴۰۴	۰	۷۹	۱۰,۴۵۲,۸۱۹	۰
۶	شرکت توسعه فناوری اطلاعات	۸۵	۴۶۵,۵۵۹	۰	۸۵	۴۶۵,۵۵۹	۰
۷	موسسه فرهنگی ورزشی رفاهی کشتیرانی	۱۰۰	۶,۴۹۹,۴۴۸	۰	۱۰۰	۶,۴۹۹,۴۴۸	۰
۸	شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز	۴۹	۵۸۸,۰۰۰	۰	۴۹	۵۸۸,۰۰۰	۰
۹	شرکت خدمات نمایندگی و بندری کشتیرانی هوپاد دریا	۹۰	۱۲,۵۶۶,۷۳۹	۰	۹۰	۳,۹۸۲,۹۶۴	۰
۱۰	شرکت حمل و نقل فله	۹۶	۴,۸۰۰,۰۰۰	۰	۹۶	۴,۸۰۰,۰۰۰	۰
۱۱	شرکت حمل و نقل کانتینری	۹۶	۱۰	۰	۹۶	۱۰	۰
۱۲	شرکت حمل و نقل ترکیبی	۹۰	۱۵,۹۶۰,۵۱۶	۰	۹۰	۱۵,۹۶۰,۵۱۶	۰
۱۳	شرکت کشتیرانی کیش	۵۵	۱,۱۵۴,۱۰۷	۰	۵۵	۱,۱۵۴,۱۰۷	۰
۱۴	شرکت کشتی‌سازی	۱۰۰	۴,۲۱۷,۹۷۲	۰	۱۰۰	۴,۲۱۷,۹۷۲	۰
۱۵	شرکت طرح و سامان	۱۰۰	۸,۲۹۹,۹۶۷	۰	۱۰۰	۸,۲۹۹,۹۶۷	۰
۱۶	سایر	-	۱,۴۹۵,۵۳۱	۰	-	۱,۴۹۵,۵۳۱	۰
جمع		-	۸۶,۸۲۴,۳۴۶	-	-	۷۸,۳۷۱,۵۰۸	-
						۱۷۳,۴۷۹,۳۲۵	



مهمترین معیارها و شاخص‌ها برای ارزیابی عملکرد



۵- مهم‌ترین معیارها و شاخص‌های عملکرد برای ارزیابی عملکرد واحد تجاری در مقایسه با اهداف اعلام شده

۵-۱- شاخص‌ها و معیارهای عملکرد برای ارزیابی

مقایسه بودجه و عملکرد واقعی دوره مالی ۹ ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹

شرح	شاخص اندازه گیری	بودجه نه ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹	عملکرد واقعی نه ماهه منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹	درصد پوشش
سود (زیان) سرمایه گذاری و فروش سهام	میلیون ریال	۰	۵۰۴,۷۷۶	-
درآمد اجاره کشتی	میلیون ریال	۱۰,۷۰۸,۱۴۶	۱۶,۵۷۶,۶۰۷	۱۵۵
درآمد اجاره کانتینر	میلیون ریال	۱,۰۶۷,۹۴۳	۱,۶۲۳,۳۸۷	۱۵۲
بهای تمام شده	میلیون ریال	(۱۰,۵۵۲,۱۵۸)	(۷,۸۶۰,۳۷۹)	۷۴
حاشیه سود ناخالص	درصد	۱۰	۵۸	۵۵۸
حاشیه سود (زیان) خالص	درصد	۰	۴۹	-
نسبت بازده دارایی	درصد	۰	۱	-
نسبت بازده حقوق صاحبان سهام	درصد	۰	۵	-



* تحلیل نسبت سود خالص به فروش (حاشیه سود خالص)

بیانگر توانایی مدیریت واحد تجاری در کنترل بهای تمام شده می‌باشد که در دوره فعلی به دلیل سودهی شرکت ۴۹ می‌باشد.



* تحلیل نرخ بازده دارایی‌ها

این نسبت حاکی از این است که چگونه یک شرکت مدیریت دارایی‌ها را انجام می‌دهد. به عبارت دیگر هر ریال از دارایی چه میزان سود ایجاد می‌کند نسبت بالا به این معنی است که شرکت سود خالص بیشتری را از یک ریال دارایی به دست می‌آورد که نشانه‌ای از بازدهی و کارایی بالا است.



* تحلیل نرخ بازده ارزش ویژه

این نسبت نشانگر خالص بازده ارزش ویژه شرکت و یا بازده حقوق صاحبان سهام شرکت است در مقایسه این نسبت با بازده دارایی اثر استقراض و اهرمی عمل کردن وام در تحصیل سود مشخص می‌شود.

۵-۲- عملکرد بخش‌ها یا فعالیت‌ها

شرکت دارای تعدادی نمایندگی در مناطق مختلف جهان می‌باشد که نسبت به ارائه خدمات نمایندگی به شرکت‌های فرعی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حوزه حمل بار و خدمات، وصول مطالبات و تامین تدارکات کشتی‌ها فعالیت دارند و از این بابت درآمدهای عملیاتی حداقلی در قالب کمیسیون از شرکت‌های خدمات گیرنده کسب می‌کنند.

همچنین شرکت دارای نمایندگی‌های داخلی در بنادر جنوبی کشور می‌باشد که وظیفه خدمات مشتریان در حوزه حمل، بارگیری و ترخیص کالاها را عهده‌دار می‌باشند.



۵-۳- مشکلات پیش روی صنعت

تحریم

نوسانات حاصل از تغییرات نرخ ارز

نوسانات حاصل از تغییرات نرخ کرایه حمل

نتیجه گیری

فصل ششم



۶- جمع بندی

برنامه‌های آتی گروه کشتیرانی ج.ا.ا.

- ✓ تامین مالی پروژه‌های نوسازی و کاهش عمر ناوگان تجاری به زیر ده سال مطابق مصوبه شماره دو تصویب‌نامه شورای عالی صنایع دریایی کشور از طریق اخذ تسهیلات و انتشار اوراق ارزی.
- ✓ پیگیری اجرایی شدن رفع تعهدات ارزی شرکت‌های گروه در قالب یک مجموعه واحد از طریق روش‌های بازگشت ارز مطابق ضوابط بانک مرکزی ج.ا.ا. ایران.
- ✓ پیگیری موضوع پذیرش عاملیت تسهیلات دلاری قابل اعطاء از محل منابع صندوق توسعه ملی توسط بانک‌های داخلی.
- ✓ پیگیری فرآیند انتشار اوراق مرابحه ارزی.
- ✓ پرداخت مطالبات سود معوق، عودت اضافه واریزی سهامداران و وجوه حاصل از فروش حق تقدم استفاده نشده سهامداران به ذینفعان از طریق سامانه سجام.
- ✓ جمع‌آوری آمار و اطلاعات، ممیزی خود اظهاری شرکت‌ها و مؤسسات تابعه و پیگیری دریافت مکانیزه آمار و اطلاعات با هدف ارتقای صحت، سرعت و دقت.
- ✓ استفاده حداکثری از ظرفیت‌های شرکت‌های دانش بنیان جهت تامین نیازمندی‌های ناوگان.
- ✓ استمرار پژوهش‌های کاربردی در خصوص قوانین و مقررات بین المللی و کشوری و به روزآوری فرایندها و الزامات شرکت‌های تابعه.
- ✓ استمرار افزایش ضریب ایمنی ناوگان و تجهیزات و سایت‌های در اختیار از طریق کاهش تعداد نواقص مشاهده شده در بازدیدهای داخلی و خارجی از شناورها.
- ✓ استمرار انجام پروژه‌های تخصصی و تحقیقاتی و کاربردی در حوزه‌های مختلف مرتبط با مدیریت و افزایش بهره‌وری ناوگان.
- ✓ برگزاری جلسات دوره‌ای در خصوص ساماندهی و پوشش بیمه ای خسارت‌ها و آسیب‌های احتمالی وارد شده به شرکت‌ها ناشی از جنگ تحمیلی.
- ✓ بررسی‌های لازم درخصوص وضعیت بازار و تغییردر نرخ‌های احتمالی آتی و تاثیر آن بر روی عملکرد شرکت.