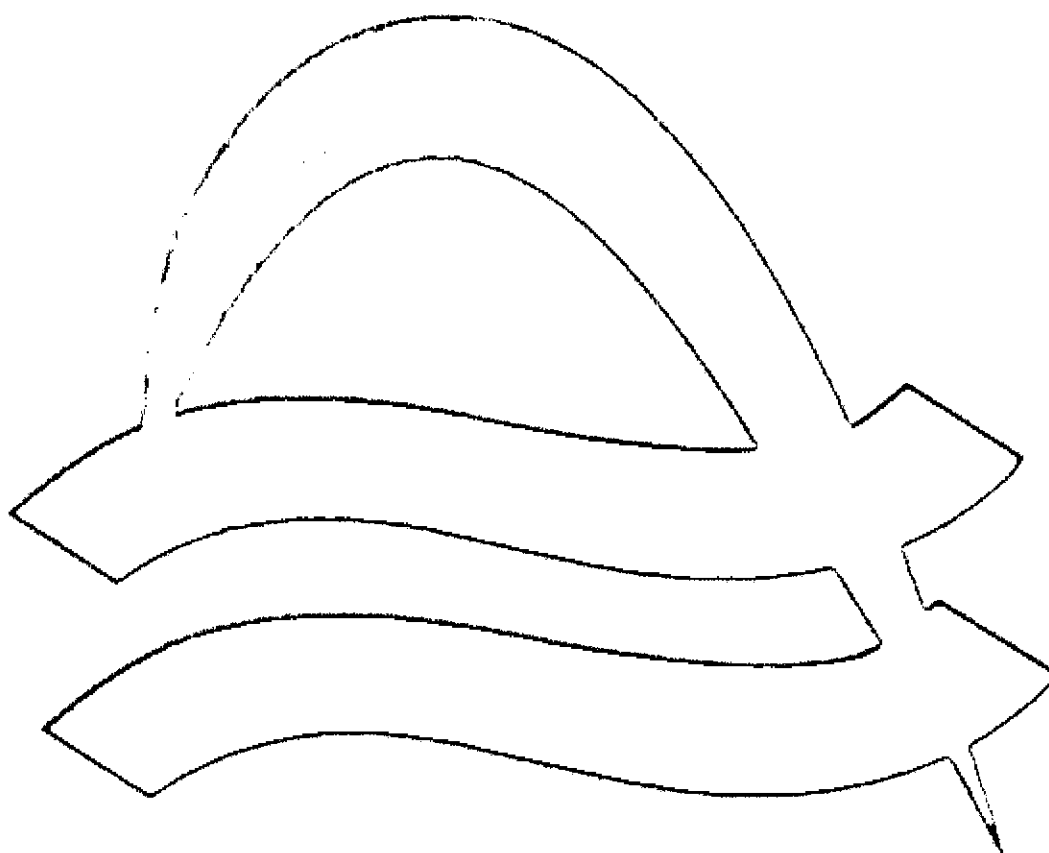




گزارش هیات مدیره به مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده

منتهی به سال مالی ۱۳۹۳/۱۰/۱۰

شرکت کشتیرانی آریا (سهامی عام)

پیام هیات مدیره شرکت کشتیرانی آریا

سهامداران گرامی

خرسندیم توانستیم با بهره مندی از اراده استوار شما عزیزان در حفظ شرکت، با وجود محدودیتها و شرایط خاص حاکم بر اقتصاد جهان و بالطبع کشور عزیزمان شرایطی را مهیا نماییم که با انعطاف پذیری و درک مناسب ضمن استفاده از نظرات و انتقادات سازنده شما سهامداران محترم، بقاء شرکت را تاکنون به انجام برسانیم.

هیأت مدیره شرکت اعتقاد دارد که امانتدار سهامداران محترم بوده و به منظور حراست و ارتقاء امانت واگذار شده به آنها، تلاش جمعی خود را به منظور حضور فعال در عرصه اقتصادی کشور و ارزش آفرینی برای همه ذینفعان از اندیشه به عمل برساند.

هیات مدیره در راستای تحقق این هدف و با اعتقادی راسخ تمامی سعی خود را در سال مالی مورد گزارش در جهت اصلاح ترکیب دارائیهها و نیز افزودن حجم سرمایه گذاریها معطوف داشته و امیدوار است با استفاده از موقعیتهای بازار به منظور شروع دوباره فعالیت اقدامات اساسی به عمل آورده و برنامه ریزی های خود را بر مبنای رضایت مندی سهامداران و حفظ و ارتقاء منافع ایشان به انجام رساند.

بر این اساس گزارش حاضر در برگیرنده اهم فعالیتهای شرکت از بدو تاسیس تا سال مالی مورد گزارش در راستای نیل به اهداف شرکت تنظیم شده است.

فهرست مطالب

- ۱ - تاریخچه فعالیت شرکت
- ۲ - فعالیت‌های شرکت در زمینه خرید و اجاره شناور از زمان تاسیس تا سال ۱۳۹۰
- ۳ - تاسیس دفتر در خارج از ایران و انعقاد قرارداد با نمایندگی‌های خارجی
- ۴ - وضعیت مالیاتی شرکت و اقدامات انجام شده در سال‌های مختلف
- ۵ - اقدامات شرکت بعد از بروز زیان سال مالی منتهی به ۱۳۹۱/۱۰/۱۰
- ۶ - اقدامات انجام شده بعد از شروع بحران‌های جهانی و تحریم‌های بین‌المللی
- ۷ - پرونده‌های حقوقی شرکت
- ۸ - وضعیت اقتصادی ایران در سال‌های اخیر
- ۹ - وضعیت حمل و نقل دریایی بین‌المللی در سال‌های اخیر
- ۱۰ - چشم انداز و اهداف شرکت در آینده
- ۱۱ - رئوس برنامه‌های شرکت جهت حضور در بازارهای بین‌المللی
- ۱۲ - کلام آخر

تاریخچه فعالیت شرکت

با تشویق بخش خصوصی به فعالیت در صنعت حمل و دریایی، کشتیرانی آریا نخستین شرکتی است که با بهره‌گیری از فرصت سیاست‌گذاری‌های دولت تشکیل گردید.

در ۲۱ تیر ماه ۱۳۸۲ شرکت در شرف تأسیس قرار گرفت و در مرداد ماه همان سال، مجوز ثبت آن به تأیید سازمان بنادر و کشتیرانی رسید، در دی ماه ۱۳۸۲ پذیره نویسی شرکت انجام گرفت و سرانجام در تاریخ ۱۳۸۳/۰۴/۱۶ نام شرکت به ثبت رسید.

نخستین مجمع عمومی مؤسس شرکت کشتیرانی آریا (سهامی عام) در ۲۰ فروردین ماه ۱۳۸۳ با حضور حدود ۷۰٪ از صاحبان سهام در محل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، برگزار شد. در این جلسه، پیش‌نویس اساسنامه کشتیرانی آریا به تصویب رسید و سرمایه ۲۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریالی شرکت، که به ۲۲ میلیون و ۵۰۰ هزار سهم با نام ۱۰۰۰ ریالی تقسیم که نیمی از آن توسط موسسین و پذیره نویسان پرداخت شده بود، نیز تأیید شد. حاضران، موضوع شرکت را نیز به شرح زیر تصویب کردند:

- اقدام به خرید، فروش، اجاره یا رهن هرگونه شناور دریایی؛
- خرید، فروش، اجاره یا رهن هرگونه تجهیزات مرتبط با عملیات تخلیه و بارگیری و کانتینر؛
- مدیریت شناورهای دریایی و بنادر؛
- مدیریت نیروی انسانی و منابع مالی قلمرو فعالیت دریایی؛
- سرمایه‌گذاری در سایر شرکت‌هایی که مرتبط با موضوع "شرکت" باشند، از طریق مشارکت در تأسیس یا خرید سهام و سهم‌الشرکه یا پذیره نویسی سهام؛
- اقدام به هرگونه عملیات مجاز بازرگانی.

در حال حاضر سرمایه شرکت ۲۷۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال شامل ۲۷۰,۰۰۰,۰۰۰ سهم می‌باشد.

محل فعالیت شرکت

آدرس شرکت: تهران، شهرک غرب، خیابان هرمزان، کوچه یازدهم، پلاک ۱ کد پستی: ۱۴۶۶۷۹۳۳۶۱

تلفن: ۳-۸۸۳۷۶۴۰۱ فکس: ۸۸۰۸۹۱۳۳

ایمیل: info@aryashippinglines.com

فعالیت‌های شرکت در زمینه خرید و اجاره شناور از زمان تاسیس تا سال ۱۳۹۰

اجاره به شرط تملیک دو فروند شناور سوپر هندی ماکس به شرح زیر :

آریا پیام به ظرفیت: ۵۳۵۴۵ تن

سال ساخت: ۲۰۰۵

آریا پیک به ظرفیت: ۵۳۵۴۵ تن

سال ساخت: ۲۰۰۶

اجاره شناورهای سوپر هندی ماکس به شرح زیر :

گانگا ساگار به ظرفیت ۴۷۰۰۰ تن

رزیتا به ظرفیت ۵۲۰۰۰ تن

اینترپید به ظرفیت ۵۲۰۰۰ تن

انا دورتیا به ظرفیت ۵۵۰۰۰ تن

مجموع عملیات جابجایی کالا در خارج از آب‌های ایران با استفاده از ظرفیت ناوگان فوق انجام بیش از ۲۵۰ سفر و حمل بیش از ۱۲ میلیون تن کالا از شروع فعالیت تا سال ۱۳۹۰ بوده‌است.

تاسیس دفتر در خارج از ایران

شرکت کشتیرانی آریا دارای یک شرکت وابسته در سنگاپور به نام Arya Shipping Singapore می باشد که به منظور تسهیل امور کشتیرانی در خارج از کشور تاسیس نموده است.

انعقاد قرارداد با شرکت های نمایندگی در کشورهای دیگر :

ردیف	کشور	بندر	نام نمایندگی
۱	چین	Shanghai	Inchcape Shipping Services
۲	هندوستان	Co chin	Gulf Agency
۳	نیجریه	Port Harcourt	Max Maritime Service Limited
۴	روسیه	Novorossiysk	Delo Shipping Agency
۵	سنگاپور	Singapore	Lucky Ship Management Pte Ltd, Singapore
۶	امارات عربی	Mina Saqar	Gulf Agency Ras Al Khaimah
۷	اوکراین	Mariupol	Skif Shipping

وضعیت مالیاتی شرکت و اقدامات انجام شده در سال‌های مختلف

مالیات سال‌های ۸۵، ۸۶، ۸۸ و ۸۹

با پیگیری‌های بعمل آمده از طریق مشاوران مجرب و ارائه لایحه‌های قانونی مربوط به مالیات سال‌های یاد شده در حال حاضر پس از دریافت رای موافق به کاهش میزان مالیات عملکرد مجدداً "با ارائه اعتراض و پیگیری‌های به عمل آمده پرونده مالیات‌ها در مرحله بررسی و رسیدگی می باشد.

مالیات سال ۸۷

در خصوص مالیات عملکرد سال ۸۷ نیز شرکت موفق به خروج از شمولیت مالیات شده که منجر به صدور برگ تشخیص قطعی مالیات با اعلام رفع تعرض گردیده است و پرونده سال ۸۷ مختومه اعلام شده است.

مالیات سال‌های ۹۰ و ۹۱

مالیات سال‌های فوق تسویه و پرونده آن‌ها مختومه اعلام شده است.

مالیات سال‌های ۹۲

برگه‌های تشخیص مالیات سال ۱۳۹۲ دریافت و پرداخت آن تحت نظر مشاور در مهلت قانونی انجام می گردد.

اقدامات شرکت بعد از بروز زیان سال مالی منتهی به ۱۳۹۱/۱۰/۱۰

طبق گزارش مالی سال منتهی به ۱۳۹۱/۱۰/۱۰، بدلیل شرایط نامناسب بازار حمل و نقل دریایی و بروز بحران‌های اقتصادی بین‌المللی در صنعت حمل و نقل دریایی، شرکت به منظور جلوگیری از زیان بیشتر اقدام به خروج از بازار و فسخ قراردادها نمود. در تاریخ ۱۳۹۱/۱۰/۱۰ (پایان سال ۲۰۱۲) با زیان انباشته معادل ۱۵۲ میلیارد ریال، شرکت مشمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت گردید و طبق مفاد مندرج در همان ماده که صریحاً اظهار می‌نماید که اگر بر اثر زیان وارده حداقل نصف سرمایه شرکت از میان برود، هیات مدیره مکلف است بلافاصله مجمع عمومی فوق‌العاده و صاحبان سهام را دعوت نماید تا موضوع انحلال یا بقاء شرکت مورد شور واقع شود.

با توجه به نامه بازرس قانونی شرکت همزمان با دعوت مجمع عمومی عادی سالیانه براساس آگهی دعوت منتشره در روزنامه‌های کثیرالانتشار مورخ ۱۳۹۲/۰۱/۲۸ مجمع عمومی فوق‌العاده نیز در همان محل جهت بررسی و تصویب کاهش سرمایه شرکت در رعایت شمول ماده ۱۴۱ ل.ا.ق.ت و بررسی تصویب افزایش سرمایه و تغییر و اصلاح موضوع فعالیت شرکت و تصویب اساسنامه جدید برطبق قالب سازمان بورس تشکیل گردید.

نمایندگان‌های محترم سازمان بورس و اوراق بهادار اعلام داشتند که جهت برگزاری این مجمع و تصویب کاهش و افزایش سرمایه، مجوز لازم از بورس اخذ نگردیده، لذا امکان تصمیم‌گیری میسر نمی‌باشد. نظر به این‌که گزارش کاهش سرمایه به بورس ارائه گردیده اما تا زمان برگزاری مجمع هیچگونه پاسخی از سازمان بورس و اوراق بهادار دریافت نشده بود و به نظر می‌رسید که متعاقب آن گزارش افزایش سرمایه نیز دچار مشکل گردد، لذا سهامداران اعلام داشتند نظر به تنگناهای ایجاد شده توسط سازمان بورس و اوراق بهادار اصلح آن است که شرکت جهت خروج از این تنگناها از قالب سهامی عام خارج و به سهامی خاص تبدیل گردد.

مجدداً نماینده های محترم سازمان بورس در این خصوص اظهار نظر نموده و اعلام داشتند که برای تغییر نوع شرکت می بایست موضوع از طریق آگهی جداگانه به سهامداران اطلاع رسانی گردد و تصمیم گیری فقط با حضور ۱۰۰٪ سهامداران موجه خواهد بود و در صورت عدم حضور ۱۰۰٪ در جلسه اول با تنفس یک ساعته جلسه بعدی با حضور بیش از ۵۰٪ صاحبان سهام می تواند نسبت به تغییر نوع شرکت تصمیم گیری نماید.

مقرر شد که جلسه بعدی مجمع عمومی فوق العاده تنفسی در ۱۳۹۲/۰۲/۲۲ تشکیل گردد. در مجمع عمومی فوق العاده مورخ ۱۳۹۲/۰۲/۲۲ با حضور نماینده سازمان بورس و اوراق بهادار و بازرس قانونی و احراز حضور صاحبان سهام موضوع تبدیل شرکت از سهامی عام به "سهامی خاص" و تصویب اساسنامه جدید به سمع حاضرین رسید که به علت طولانی شدن مباحث مجمع، اعلام تنفس گردید و مقرر شد در ساعت بعد مجمع فوق العاده تنفسی تشکیل گردد.

در جلسه تنفسی نیز نظر به عدم اخذ گزارش و نظریه سازمان بورس و اوراق بهادار در خصوص کاهش و افزایش سرمایه و طولانی شدن مذاکرات فی مابین و عدم حصول نتیجه مثبت، مجمع به اتفاق آرا و بدون اتخاذ هرگونه تصمیم با ختم جلسه موافقت و مراتب مورد تصویب قرار گرفت و مقرر شد که در جلسه تنفسی بعدی موضوع تبدیل شرکت مورد بحث قرار گیرد. مجمع فوق العاده تنفسی دوم با حضور نماینده های محترم سازمان بورس و اوراق بهادار مجدداً تشکیل گردید و به اتفاق آرا با حضور ۷۱/۳۳٪ صاحبان سهام نوع و شخصیت حقوقی شرکت از سهامی عام به سهامی خاص تغییر یافت و اساسنامه جدید در قالب سهامی خاص تصویب و جایگزین اساسنامه قبلی گردید سپس مقرر گردید تا وکلای شرکت نسبت به ثبت تصمیمات فوق در اداره ثبت شرکت ها مبادرت نمایند.

متعاقب این دوره از مجامع، مجدداً به استناد آگهی های منتشره در روزنامه های کثیرالانتشار در قالب سهامی خاص، در تاریخ ۱۳۹۲/۰۳/۲۱ صاحبان سهام به مجمع عمومی فوق العاده دعوت گردیدند.

در مجمع عمومی فوق العاده با احراز حضور صاحبان سهام ضمن تصویب بقاء شرکت با کاهش اجباری سرمایه جهت خروج از مشمولیت مفاد ماده ۱۴۱، سرمایه شرکت از ۲۷۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به ۱۱۷,۷۲۰,۰۰۰ ریال کاهش یافت و با حفظ درصد مشارکت سهامداران موافقت و مورد تصویب قرار گرفت.

در همان مجمع با عنایت به گزارش هیات مدیره و بازرس قانونی و نظریه کارشناسان محترم دادگستری در مورد تجدید ارزیابی ساختمان متعلق به شرکت و به استناد بند ۳۹ قانون بودجه سال ۱۳۹۱ و رعایت آئین نامه اجرایی آن، سهامداران با افزایش سرمایه شرکت از محل مازاد تجدید ارزیابی دارایی ها موافقت نموده و سهام شرکت از مبلغ ۱۱۷,۷۲۰,۰۰۰ ریال به ۲۹۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال افزایش یافته و با رعایت صرفه و صلاح و حفظ درصد مشارکت سهامداران موافقت گردید.

پیرو برگزاری مجامع یادشده اقدامات قانونی جهت ثبت صورتجلسات مذکور توسط وکلای شرکت صورت پذیرفت که متأسفانه فقط منجر به ثبت صورتجلسه مجمع عمومی عادی سالیانه گردید و اداره ثبت شرکت ها از روند ثبت صورتجلسات مجامع فوق العاده بدلیل عدم ارائه مجوز سازمان بورس جلوگیری بعمل آورده و سازمان بورس از اداره ثبت شرکت ها درخواست توقف ثبت صورتجلسات مجامع را نمودند.

از طرف دیگر مطابق ماده ۴۸ قانون بودجه کشور سال ۱۳۹۲ و آئین نامه اجرائی آن و بخشنامه های سازمان امور مالیاتی بدلیل عدم ثبت صورتجلسه مجمع عمومی فوق العاده افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی ها در مهلت قانونی، شرکت ناگزیر به برگشت مبلغ تجدید ارزیابی دارایی ها شده تا مشمول مالیات اضافه نگردد. طبق مفاد قانونی امکان افزایش سرمایه از محل تجدید ارزیابی دارایی ها تا پایان سال ۹۶ با رعایت مفاد آئین نامه کماکان وجود دارد و شرکت از این فرصت جهت افزایش سرمایه استفاده خواهد کرد.

اقدامات انجام شده بعد از شروع بحران‌های جهانی و تحریم‌های بین‌المللی

به دنبال بحران جهانی در صنعت حمل و نقل دریایی و کاهش مداوم اجاره روزانه کشتی‌ها و الزام شرکت به پرداخت روزانه مبلغی حدود ۴۰ هزار دلار زیان مابه‌التفاوت اجاره پرداختی و اجاره دریافتی، مقرر گردید در اسرع وقت نسبت به فسخ قرارداد اجاره کشتی‌ها از جمله دو فروند کشتی Bulk Navigator و Bulk Voyager که به صورت اجاره به شرط تملیک خریداری شده بود و روزانه مجموعاً بیش از ۳۰ هزار دلار زیان را به شرکت تحمیل کرده بودند، اقدام لازم صورت پذیرد.

پس از مذاکرات پی در پی و جلسات مختلف نهایتاً موافقت مالکان کشتی‌ها با فسخ قرارداد اجاره و پرداخت مبلغ ۱۳ میلیون دلار آمریکا به شرکت کشتیرانی آریا کسب گردید.

نظر به تحریم‌های اعمال شده علیه شرکت‌های ایرانی، مالکان کشتی‌ها تمایلی به اجاره کشتی به شرکت کشتیرانی آریا و شرکت‌های وابسته نداشتند و حسابهای بانکی شرکت کشتیرانی آریا در سنگاپور و شرکت‌های وابسته در قبرس براساس دستورالعمل بانک‌های مرکزی کشورهای مذکور بسته شد. لذا هیأت مدیره برای رفع این معضل تاسیس شرکت‌های مشارکتی در خارج از کشور به منظور اجاره و خرید کشتی را مصوب نمود.

از آنجا که بدلیل تحریم‌ها علیه شرکت‌ها و افراد ایرانی امکان فعالیت مستقیم وجود نداشت با عنایت به مبلغ دریافتی از محل فسخ قرارداد دو فروند کشتی اجاره به شرط تملیک، هیأت مدیره، یکی از شرکت‌های وابسته را مجاز به سرمایه‌گذاری در بخش کشتی‌های گازبر نمود و مقرر گردید این امر از طریق ایجاد مشارکت و ثبت شرکت‌های Offshore در یکی از کشورهای پاناما، مالتا و یا مارشال آیلند بصورت سهام بی‌نام و ایجاد مشارکت با یکی از شرکتهای اروپائی صورت پذیرد تا امکان تحریم فعالیت این شرکت‌ها میسر نگردد.

مشارکت مذکور نسبت به خرید دو فروند کشتی حمل اتیلن به نام‌های Gas Coral و Atmosphere به قیمت ۲۱ میلیون و ششصد هزار دلار آمریکا اقدام نمود و قرارداد مدیریت بازرگانی و فنی کشتی‌های مشارکتی فوق برای پرهیز از تحریم به شریک خارجی واگذار گردید.

کشتی‌ها، به یکی از شرکت‌های وابسته شرکت بازرگانی پتروشیمی در خارج از کشور اجاره داده شد اما به دلیل مشکلات متعدد فنی پس از مدتی مقرر گردید با توجه به بی‌نام بودن سهام در دو شرکت مالک دو کشتی و غیر عملی بودن کنترل و نظارت شرکت کشتیرانی آریا و شرکت‌های تابعه بر عملیات بازرگانی و مدیریتی آن در اسرع وقت نسبت به فروش دو کشتی یا تغییر در نحوه مدیریت به ترتیبی که کشتیرانی آریا از حسن اجرای امور مطمئن شود، اقدام گردد.

هیات مدیره شرکت به منظور بررسی حسابها و درآمد و هزینه کشتی‌ها یک گروه حسابرس را انتخاب و به کشور امارات (دفتر شریک خارجی) اعزام نمود. پس از تهیه گزارش از عملکرد دو فروند کشتی مشخص گردید تا ماه جولای سال ۲۰۱۳ وضعیت حسابهای دو کشتی مجموعاً مبلغ یک میلیون و هشتصد هزار دلار منفی می‌باشد. علی‌رغم تمامی سعی و تلاش به عمل آمده و تغییر مدیریت فنی کشتی امکان ادامه مشارکت وجود نداشت. لذا هیات مدیره پس از مذاکرات طولانی مقرر داشت کشتی Gas Coral که از وضعیت مناسب‌تری نسبت به کشتی Sapphire برخوردار و دوران خارج از سرویس بودن کشتی Gas Coral نسبت به کشتی اخیر بسیار کمتر و ظاهراً از نظر فنی، درآمد و هزینه وضعیت مطلوب‌تری داشت، در مقابل پرداخت ۵۰۰ هزار دلار آمریکا به شرکت تابعه واگذار و کشتی Sapphire در اختیار شریک خارجی قرار گیرد، مشروط بر اینکه کلیه ادعاهای مربوط به دو کشتی توسط شریک یونانی حل و فصل گردد و تا زمان معرفی یک شرکت مدیریتی جدید همچنان مدیریت فنی کشتی در اختیار شرکت یونانی باشد و از آنجا که قرارداد اجاره بنام یکی از شرکت‌های شریک یونانی منعقد شده بود تا پایان مدت اجاره مدیریت بازرگانی کشتی توسط شریک خارجی ادامه یابد.

پس از تحویل مدیریت فنی کشتی Gas Coral، تا زمان تصمیم به فروش کشتی، اداره فنی کشتی فوق از طریق انعقاد قرارداد شرکت‌های وابسته با دو شرکت مدیریت فنی که هر دو در امارات به ثبت رسیده‌اند به صورت متوالی انجام شده است. حل و فصل مسائل مربوط به چگونگی مدیریت و اداره فنی کشتی توسط این دو شرکت در مراحل بررسی و اتخاذ تصمیم میان شرکت‌های طرف قرارداد بر مبنای قراردادهای بین المللی منعقد می‌باشد.

پرونده‌های حقوقی شرکت

پرونده‌های توافق شده

در گزارش سال ۹۱، جهت اطلاع سهامداران، خلاصه‌ای از پرونده کشتی آریا پیام (Bulk Voyager) تحت اجاره شرکت Atlas Shpg که به علت رکورد اقتصادی در سال ۲۰۰۸، اعلام ورشکستگی نموده و پیگیری بدهی آن شرکت بابت اجاره کشتی به مبلغ ۱۷۸،۰۴۷/۴۵ دلار به کلپ **P&I** تحویل شده بود، اعلام گردید. نتیجه پیگیری‌های حقوقی انجام شده پس از صدور رای توسط دولت دانمارک به واریز مبالغ زیر منجر گردید:

مبلغ ۵۴،۰۰۰ دلار در سال ۹۱ به حساب کشتیرانی آریا

مبلغ ۲۴،۲۵۹ یورو بابت بخش دوم از رقم تایید شده توسط دادگاه در سال ۹۲

پرداخت آخرین بخش از مطالبات قابل واریز به حساب کشتیرانی آریا در سال ۲۰۱۵ انجام می‌شود.

پرونده‌های تحت پیگیری

پرونده کشتی رزیتا در سفر B-02-2-68 مربوط به سال ۲۰۰۸ که به دلیل تحویل سوخت نامرغوب از طرف اجاره کننده به ایجاد ضرر و زیانی به مبلغ ۱۲۹،۵۴۰/۹۵ دلار آمریکا منجر شده و پیگیری آن به یکی از موسسات حقوقی انگلیس واگذار شد. سرانجام با پیگیری‌های حقوقی و موافقت طرفین شرکت اجاره کننده کشتی موافقت خود را جهت مصالحه و بسته شدن پرونده اعلام نموده است.

پرونده پول‌های توقیف شده

پیرو گزارش سال ۹۱ و اعلام توقیف مبلغ ۹۱۱،۰۰۰/۰۰ دلار از وجوه متعلق به کشتیرانی آریا در بانک‌های مختلف به علت تشابه اسمی با نام سابق شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی توسط خزانه داری آمریکا، از اواخر سال ۲۰۰۸، پیگیری‌های حقوقی پرونده به یک موسسه حقوقی در نیویورک واگذار شد.

پس از مکاتبات و تشکیل جلسات مکرر وکیل شرکت با مسئولان خزانه‌داری امریکا، وکلای مربوطه موفق شدند با ارائه مدارک کافی در نوامبر سال ۲۰۱۱ نام کشتیرانی آریا را از لیست تحریم‌ها خارج نمایند، اما طرح دعوا از طرف افراد حقیقی و موسسات حقوقی که خواستار ضبط پولهای توقیف شده متعلق به شرکتهای ایرانی به منظور اجرای احکام صادره به نفع آنان در دعاوی حقوقی علیه کشور جمهوری اسلامی ایران بودند، منجر به تشکیل پرونده دعوی شاکی شخص ثالث از طرف بانک نیویورک که عمده این وجوه در آن بانک توقیف شده بود، علیه این کشتیرانی گردید.

با عنایت به این موضوع که دعوی حقوقی جهت تصرف آن قسمت از پول‌هایی که در بانک نیویورک قرار داشت، طرح شده بود، می‌توان مجموع پول‌های توقیف شده را از نظر تشریفات آزاد سازی به دو گروه تقسیم نمود:

۱- وجوهی که انتقال آن‌ها از طریق بانک کارگزار در نیویورک انجام می‌شده است .

۲- ارقامی که قرار بوده از طریق بانک‌های کارگزار دیگر در امریکا و یا سایر کشورها منتقل شوند.

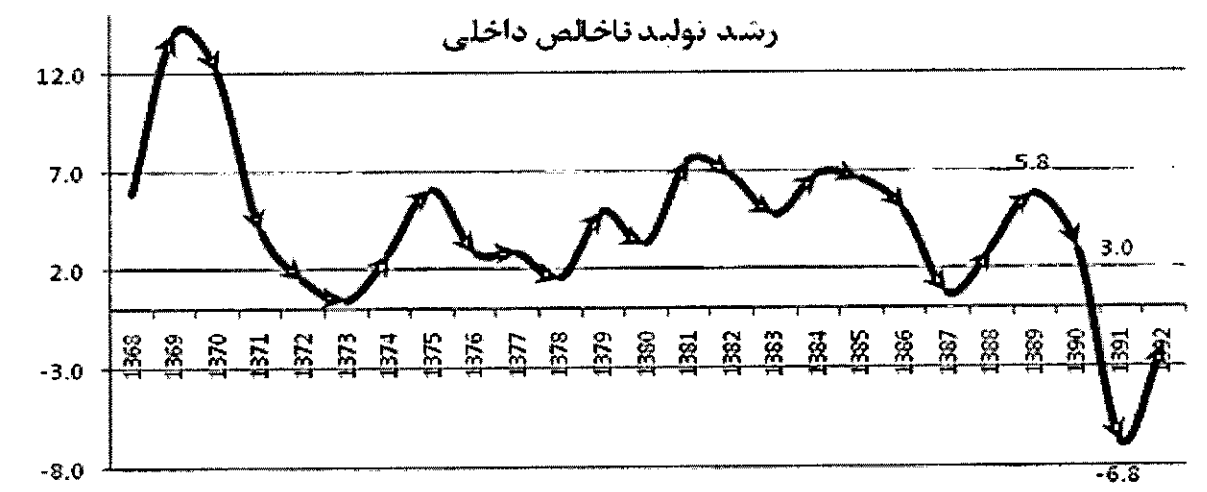
تشریفات قانونی آزاد سازی این دو دسته مستلزم اقدامات حقوقی از مجاری قانونی مختلف بوده است .

به منظور عودت وجوه دسته اول، وکیل کشتیرانی با ارسال نامه و تشکیل جلسه با شاکیان و ارائه مدارک مستند موفق به جلب رضایت شاکیان و اعلام انصراف از پیگیری دعوا علیه کشتیرانی آریا گردید. در مرحله بعد وکیل با ارسال رضایت‌نامه‌های جمع‌آوری شده از شاکیان، نظر قاضی پرونده را برای صدور رای نهایی جلب نمود.

خوشبختانه پس از صدور رای قاضی و رفع توقیف از پول‌ها در سال ۲۰۱۴، حدود ۳۸۶,۰۰۰/۰۰ دلار آمریکا به بانک ارسال کننده در سنگاپور برگشت داده شد. نهایتاً بعد از پرداخت هزینه‌های حقوقی بانک سنگاپور از ابتدای تشکیل پرونده تا سال ۲۰۱۴، آزاد سازی ۳۴۳,۸۳۴ دلار سنگاپور انجام گردید.

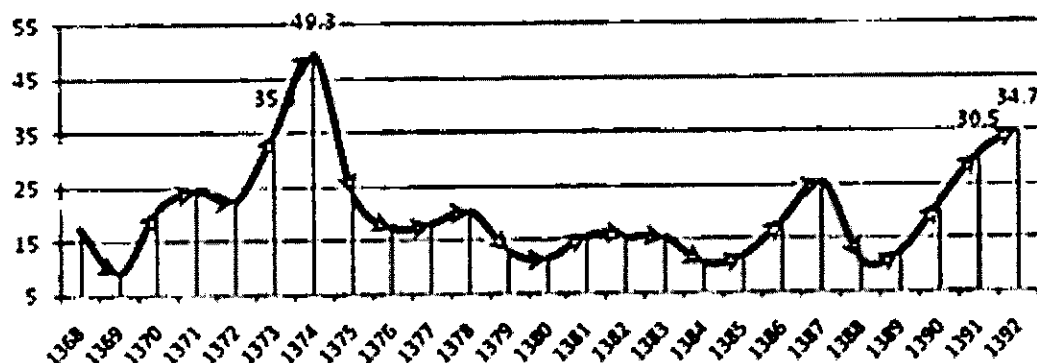
درخصوص مانده پول‌ها حدود ۴۵۴,۰۰۰ دلار در انتهای سال ۲۰۱۴، با انجام اقدامات مناسب، این ارقام به حساب مشتریان نزد وکیل در نیویورک عودت داده شده‌است. البته، استمرار تحریم‌های بانکی عامل بازدارنده موثری در بازگشت سریع این پول‌ها می‌باشد. در آخرین جلسه منعقد شده میان وکیل کشتیرانی آریا با مسئولان خزانه‌داری آمریکا، آن‌ها تصریح نموده‌اند که عودت ارقام آزاد شده مستلزم کسب مجوز از خزانه‌داری آمریکا است که زمان صدور این مجوز طولانی می‌باشد و برگشت پول باقی مانده بعد از کسر هزینه‌های حقوقی وکیل در سال ۲۰۱۵ و یا اوایل سال ۲۰۱۶ امکان پذیر می‌گردد.

وضعیت کلان اقتصادی ایران منتهی به سال ۱۳۹۲



بررسی وضعیت رشد اقتصادی ایران بعد از جنگ تحمیلی نشان‌دهنده پایین‌ترین متوسط نرخ رشد اقتصادی مربوط به سال‌های ۱۳۸۴-۱۳۹۲ است. در این دوره نه تنها پایین‌ترین رشد، نسبت به عملکرد سال‌های پیش از آن تجربه شده، بلکه فاصله اقتصاد ایران با رشد اقتصادی در جهان نیز شدت یافته و متوسط رشد اقتصادی کشور بیشترین فاصله را نسبت به متوسط جهانی در این دوره تجربه مشاهده می‌شود.

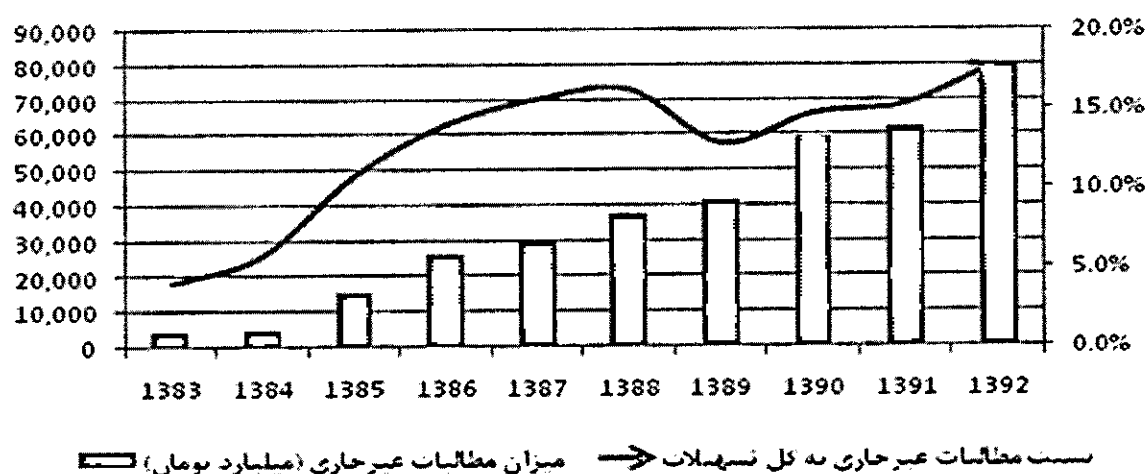
نرخ تورم



فاکتور دوم در شناسایی وضعیت بحرانی، روند نرخ تورم بعد از جنگ تحمیلی است که فاصله بسیار معناداری از محدوده نرمال تغییرات تورمی در کشور داشته است. در سال‌های گذشته، به جز سال‌های ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴، در تمام سال‌ها نرخ تورم از سطح ۲۵ درصد فراتر نرفته بود، اما مجدداً در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ همزمان با رشد نزولی اقتصاد، نرخ تورم به سطح ۳۰ و ۳۵ درصد رسید. با این تفاوت که این بار رشد شدید تورم، با رشد منفی اقتصادی همراه بود، در حالی که در سال‌های ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴ رشد اقتصادی همچنان مثبت باقی مانده بود. ادبیات اقتصادی و تجربیات کشورهای مختلف هم موید این واقعیت است که نرخ تورم بالاتر از تورم ساختاری به علاوه نرخ رشد پایین‌تر از روند بلندمدت یک هشداردهنده جدی برای وقوع رکود عمیق و به نوعی نقطه بحرانی برای هر اقتصادی به شمار می‌آید.

وضعیت نظام بانکی و اعتباری کشور

پویایی اقتصاد بانک-محور ایران که بیش از ۸۰ درصد از تامین مالی ها از طریق نظام بانکی انجام می شود به شدت متاثر از سلامت نظام بانکی و اعتباری کشور است. بر مبنای گزارش های آماری میزان مطالبات غیرجاری از سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۲، حدود ۴۵ برابر شده است و نسبت مطالبات غیرجاری به کل تسهیلات در دهه اخیر سیر صعودی داشته و از ۵ درصد به ۱۸ درصد در سال ۱۳۹۲ رسیده است. رقم کل مطالبات غیرجاری بانکی در سال ۱۳۹۲ به حدود ۸۰ هزار میلیارد تومان بالغ شده که ۱۸ درصد از کل تسهیلات است.

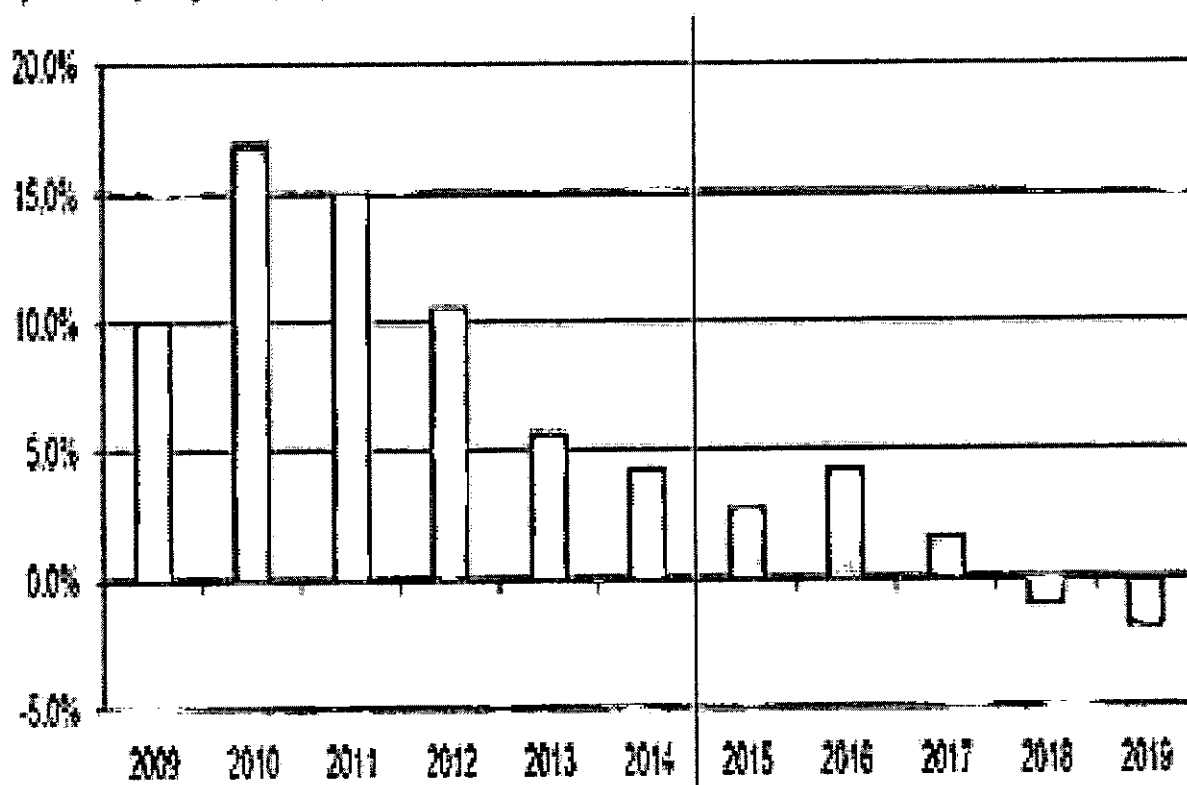


وضعیت حمل و نقل دریایی بین‌المللی در سال‌های اخیر

پیش‌بینی تقاضا برای تامین کشتی‌های فله در ۵ سال آینده

Figure 24: Supply forecast

% year-over-year growth (dwt)

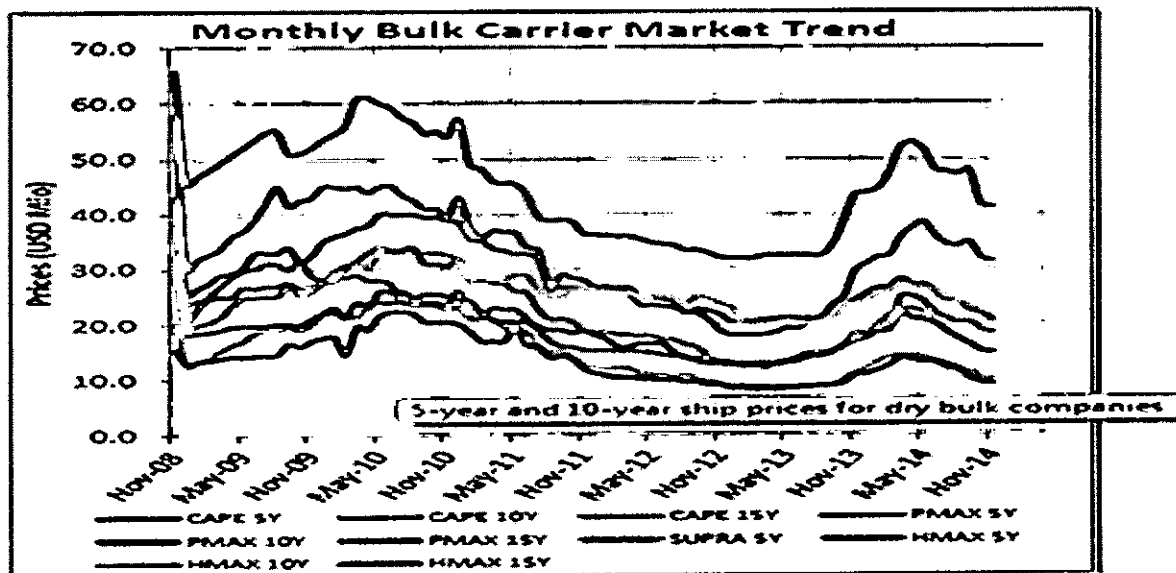


Source: J.P. Morgan estimates, Clarkson Research Services

روند تغییرات قیمت کشتی‌های فله تا سال ۲۰۱۴

5-year and 10-year ship prices for dry bulk companies

Dec 26, 2014 • DDX • VLCCF • NM • SEA • SB



Market Realist®

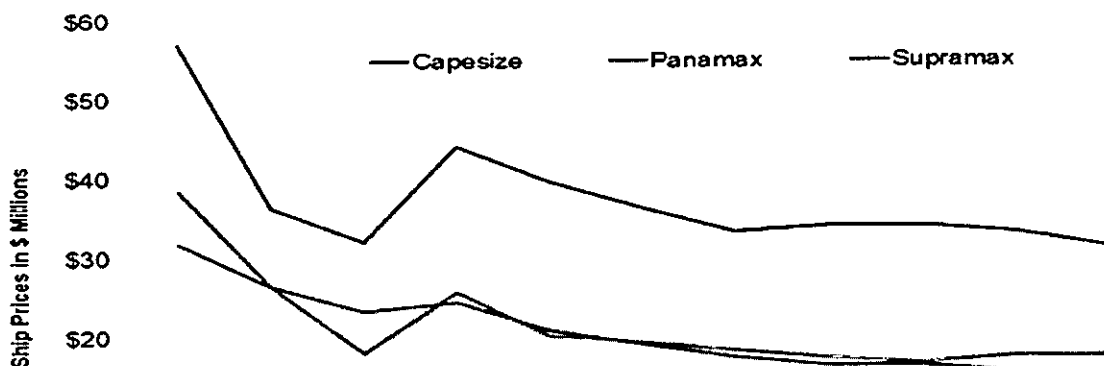
Source: Athenian Shipbrokers

Charts for Marine Shipping

Secondhand Vessel Prices Are at Multiyear Lows, but Why?

Jul 21, 2015 • GOGL • DSX • SBLK • NM • XME

Bulk Vessel Value 5 Years Old



چشم انداز و اهداف شرکت در آینده

اگرچه وضعیت بازار جهانی در سالهای اخیر به ویژه در سالهای گذشته مبین کاهش قیمت خرید و فروش و اجاره روزانه کشتی های حمل محمولات فله و خشک در سطح جهانی بوده و اثرات نا مطلوب آن در کنار شرایط تحمیل شده باعث پاره ای مشکلات در بخش های اقتصادی و کشتیرانی تجاری بوده است، اما از سوی دیگر بررسی های کارشناسانه در بازارهای مختلف و خروج بسیاری از شرکتهای حمل و نقل دریائی از عرصه رقابت فضای مناسبی را برای شرکت های خصوصی ایرانی از جمله کشتیرانی آریا به منظور ایجاد و توسعه حمل ظرفیت های موجود ایجاد کرده است.

لذا به منظور نیل به اهداف شرکت جهت ادای تعهدات در قبال سهامداران نیاز به برخی تغییرات در ساختار مالی شرکت در راستای پوشش زیان انباشته ضروری به نظر می رسد. در نتیجه، بهبود ساختار مالی موجب حفظ سوابق مثبت و اعتبار شرکت در بازارهای بین المللی و همچنین امکان اخذ وام و تسهیلات از بانک ها و مؤسسات اعتباری از یک سو و جلب اعتماد مشتریان از سوی دیگر برای عقد قراردادهای آتی خواهد شد.

رئوس برنامه های شرکت جهت حضور در بازارهای بین المللی

۱ - ادامه مذاکرات و تفاهم با بانک پارسیان به منظور بازپرداخت تسهیلات دریافتی در سال ۱۳۸۹ به شرح زیر

- فروش ساختمان شرکت جهت پرداخت بخشی از بدهی به بانک
- تسویه بدهی های مالیاتی و سایر بدهی های ناشی از قراردادهای منعقد
- انتقال به ساختمان کوچک تر متناسب با تعداد پرسنل باقی مانده به منظور کاهش و بهینه سازی هزینه ها

۲- تعدیل نیرو و کاهش تعداد پرسنل به منظور حفظ بقاء شرکت تا خروج کامل از شرایط بحرانی

- ۳- استفاده بهینه از امکانات موجود و تجربیات گذشته و بکارگیری از تجارب پرسنل متخصص و کارآزموده به عنوان سرمایه های نیروی انسانی این شرکت جهت حضور مستمر در بازار
- ۴- برنامه ریزی در راستای ورود مجدد به بازار حمل محمولات فله و جلب اعتماد مشتریان جهت عقد قرارداد
- ۵- اجاره شناورهای متناسب با نیاز بازارهای حمل در مرحله اول و سپس اقدام به خرید شناورهای دست دوم
- ۶- فعال سازی مجدد و تغییر ساختار دفتر خارجی سنگاپور پس از رفع تحریم ها
- ۷- گشایش حساب های بانکی پس از به نتیجه رسیدن مذاکرات و رفع تحریم ها
- ۸- انعقاد قرارداد با نمایندگی های شرکت های خارجی در راستای تسهیل معاملات

سایر فعالیتها

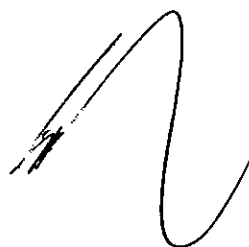
- ۱- تشکیل منظم جلسات هیات مدیره شرکت های تحت پوشش به منظور بحث و بررسی مسائل شرکت و سرمایه گذاری انجام شده.
- ۲- بررسی امکان حضور شرکت در کشورهای مختلف و گسترش فعالیت ها با در نظر گرفتن مشکلات ناشی از تحریم ها.
- ۳- حضور در جلسات و مذاکره با شرکتهای، موسسات و بانکهای داخلی و خارجی به خصوص بانک پارسیان
- ۴- پیگیری خسارات تأدیه نشده در طول عملیات بازرگانی از طریق کلپ های P&I و وکلای مستقل.
- ۵- تلاش در راستای افتتاح حسابهای بانکی در کشورهای مختلف به منظور تسهیل امور جاری از جمله اجاره کشتی و جابجائی ارز بابت دریافت ها و پرداخت ها.
- ۶- در طول سال مالی ۲۰۱۴ میلادی کلیه حسابهای مالی شرکت کماکان به روز نگهداری شده و گزارشهای مدیریتی لازم در هر زمان که مورد نیاز بوده در اختیار قرار گرفته است.

"از سهامداران محترم حاضر در مجمع عمومی عادی سالیانه درخواست می گردد تا با تصویب این گزارش و صورتهای مالی موافقت نمایند"

اعضای هیأت مدیره

• شرکت ملی نفتکش ایران

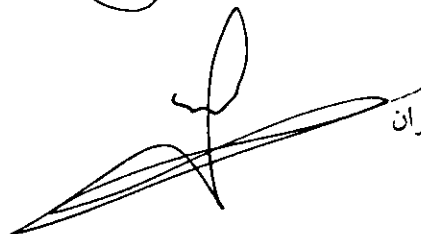
• شرکت حمل دریایی ایران



• جناب آقای اکبر لطافتی



• شرکت حمل واردات ایران



• جناب آقای محمد سوری