

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.ع (قيد التحول)

مدينة السلطان قابوس، بوشر
ص.ب: ١٠٤، الرمز البريدي: ١١٨
محافظة مسقط، سلطنة عُمان

إصدار أسهم من خلال طرح عدد ١,٠٤١,٧٤٨,٨٥٦ سهم للاكتتاب العام

النطاق السعري للاكتتاب الخاص بالفئة الثانية:
١٢٣ بيعة للسهم الواحد

فترة الطرح للفئة الثانية:
من ٢٠ فبراير ٢٠٢٥ إلى ٢٦ فبراير ٢٠٢٥

النطاق السعري للاكتتاب الخاص بالفئة الأولى:
١١٧ بيعة إلى ١٢٣ بيعة للسهم الواحد

فترة الطرح للفئة الأولى:
من ٢٠ فبراير ٢٠٢٥ إلى ٢٧ فبراير ٢٠٢٥



نربط عُمان بالتجارة العالمية

وكلاء التحصيل

المنسقون العالميون المشتركون

مدير الإصدار

HORIZONS
CAPITAL MARKETS

الأفق
لخدمات المال
FINANCIAL SERVICES

البنوك العالمية
لخدمات المال
FINANCIAL SERVICES

CFI

بنك مسقط
bank muscat

بنك ظفار
Bank Dhofar

البنك الأهلي
ahlibank

Sohar
International

صحرار

بنك الاستثمار العالمي
Sohar Investment Bank

Sohar
International

صحرار

Sohar
International

صحرار

ثلاثة من البنوك الدولية

الرؤية كابيتال
VISION CAPITAL

المتحدة للأوراق المالية
UNITED SECURITIES

Capital
لخدمات المال

بنك عمان العربي
OMAN ARAB BANK

NBO

JABAL
ASSET MANAGEMENT





حضرة صاحب الجلالة السلطان هيثم بن طارق المعظم - حفظه الله ورعاه -





Shipping

شركة أسياد للنقل البحري ش م ع ع
(قيد التحويل)

مدينة السلطان قابوس، بوشر

ص.ب 104، والرمز البريدي 118

محافظة مسقط، سلطنة عمان

نشرة إصدار أسهم

من خلال طرح عدد ١,٠٤١,٧٤٨,٨٥٦ سهم للاكتتاب العام
يتراوح النطاق السعري للاكتتاب بالفئة الأولى بين 117 بيسة إلى 123 بيسة للسهم الواحد
سعر الاكتتاب في الفئة الثانية: 123 بيسة للسهم الواحد

اكتتاب الفئة الأولى: من 20 فبراير 2025 إلى 27 فبراير 2025

اكتتاب الفئة الثانية: من 20 فبراير 2025 إلى 26 فبراير 2025

طرحت مجموعة أسياد ش م ع م (يشار إليهم فيما بعد بـ "المساهمين البائع") عدد ١,٠٤١,٧٤٨,٨٥٦ سهم عادي (يشار إليها فيما بعد بـ "أسهم الطرح") من إجمالي 5,208,744,280 سهمًا عاديًا، بقيمة 25 بيسة لكل سهم (يشار إليها فيما بعد بـ "الأسهم") في شركة أسياد للنقل البحري ش م ع ع (قيد التحويل) (يشار إليها فيما بعد بـ "الشركة") في اكتتاب عام (يشار إليه فيما بعد بـ "الطرح")، وتحتفظ الشركة والمساهمين البائع بالحق في تعديل عدد الأسهم المطروحة في أي وقت قبل نهاية فترة الاكتتاب (بحسب تعريفه في فصل التعريفات) وذلك حسب تقديرهما، مع مراعاة القوانين المعمول بها وبعد الحصول على

موافقة هيئة الخدمات المالية بسلطنة عمان (يشار إليها فيما بعد بـ "هيئة الخدمات المالية")، على أن تُرد حصيلة بيع الأسهم إلى المساهم البائع.

تتألف عملية الاكتتاب من طرح للأسهم: (1) في سلطنة عمان وفقاً للقوانين العمانية (ولاسيما لائحة الشركات المساهمة العامة)؛ (2) خارج الولايات المتحدة لبعض كبار المستثمرين طبقاً للائحة (س) من قانون الأوراق المالية الأمريكي لسنة 1933 وتعديلاته (يشار إليه فيما بعد بـ "قانون الأوراق المالية").

لم تكن أسهم الشركة مطروحة للاكتتاب العام قبل هذا الطرح، ولذا تقدمت الشركة بطلب تسجيل الأسهم لدى بورصة مسقط تحت الرمز "ASCO" ("تسجيل الأسهم")، ولن تكون هناك ثمة تعاملات مشروطة في الأسهم قبل تسجيلها. ومن المتوقع أن تنتهي عملية تسجيل الأسهم وأن يبدأ التداول في الأسهم في بورصة مسقط بحلول 12 مارس 2025، أو أي تاريخ آخر قد يتم تحديده وإعلانه من قبل المنسق العالمي المشترك، على نحو ما سيأتي ("تاريخ الإدراج").

تُخصص الأسهم لجميع المستثمرين بسعر الطرح (حسب التعريف أدناه) الذي سيتم تحديده من قبل المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك بعد عملية بناء سجل الأوامر للفئة الأولى.

وقد تلقت الشركة من المستثمرين الرئيسيين (بحسب التعريف الموضح أدناه)، وفقاً للشروط الواردة في اتفاقيات الاستثمار الرئيسي (على النحو المحدد في الفصل العشرون بعنوان الاكتتاب والبيع - المستثمرين الرئيسيين)، تعهدات نهائية لغرض الاكتتاب في أسهم الطرح عند السعر الأعلى من النطاق السعري (حسب التعريف أدناه)، ويوضح الجدول الآتي تفاصيل هذه التعهدات:

عدد الأسهم المكتتب	القيمة المكتتب بها بسعر الطرح	النسبة المئوية من
أسماء المستثمرين الرئيسيين	بها بسعر الطرح ^(١)	الطرح
فالكون للاستثمار ذ.م.م ^(٢)	208,349,771	25,627,021.833 (ر.ع) ^(١)
المريخ للتنمية والاستثمار ش.م.م ^(٣)	104,174,886	12,813,510.978
المجموع	312,524,657	38,440,533

(١) على افتراض أن سعر الطرح هو السعر الأعلى من النطاق السعري

(٢) شركة فالكون للاستثمارات ذ.م.م هي شركة تابعة لجهاز قطر للاستثمار، وهو صندوق الثروة السيادي لدولة قطر.

(3) تأسست شركة المريخ للتنمية والاستثمار ش.م.م في عام 2017 كشركة استثمارية مملوكة بالكامل للحكومة مسجلة في سلطنة عمان وتستثمر في فئات أصول وقطاعات متعددة محلياً ودولياً. الشركة ديناميكية في نهجها بغاية تتمثل في توليد قيمة مباشرة وغير مباشرة لسلطنة عمان من خلال نقل المعرفة والتقدم التكنولوجي والتنمية الاجتماعية والاقتصادية.

يرجى الاطلاع على الفصل الثامن بعنوان "بيانات المساهمين في الشركة"، وذلك للحصول على مزيد من المعلومات بخصوص المستثمرين الرئيسيين.

ينطوي الاستثمار في الأسهم على مخاطر عالية بما في ذلك خسارة رأس المال كلياً أو جزئياً، وعليه نرجو من المستثمرين الجدد قراءة هذا المستند بالكامل ولا سيما مطالعة المخاطر المتصلة بالاستثمار في الأسهم، وبالأخص الاطلاع على الفصل الرابع بعنوان "عوامل المخاطرة" للتعرف على بعض المخاطر والعوامل الأخرى التي ينبغي مراعاتها قبل اتخاذ قرار الاستثمار والاكتتاب في الأسهم.

لم تُسجل الأسهم ولن تُسجل بموجب قانون الأوراق المالية أو قوانين الأوراق المالية السارية في أي ولاية أو مكان في الولايات المتحدة، بل لا يجوز طرحها ولا بيعها داخل الولايات المتحدة إلا بموجب إعفاء من متطلبات التسجيل الواردة في قانون الأوراق المالية المشار إليه أو في معاملة لا تخضع لمتطلبات التسجيل المشار إليها. ويتم طرح الأسهم وبيعها خارج الولايات المتحدة طبقاً للائحة (س). لمزيد من المعلومات عن الاشتراطات والقيود المتعلقة بطرح الأسهم وبيعها ونقلها وتوزيع هذه النشرة (يشار إليها فيما بعد بـ"النشرة") يرجى الاطلاع على فقرة "قيود البيع" والفصل التاسع عشر بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".

سوف تُطرح الأسهم من خلال المنسق العالمي المشترك ومدير الإصدار وكلاء التحصيل المذكورين باسمهم في هذا المستند نيابة عن المساهم البائع، بحيث يكون من حقهم رفض طلبات الشراء كلياً أو جزئياً. وعليه سيتعين على المستثمرين دفع مبلغ الاكتتاب كاملاً إلى وكلاء التحصيل الذين يجب عليهم بدورهم تحويل عوائد الاكتتاب إلى مدير الإصدار، بحيث يستلمها مدير الإصدار قبل تاريخ التسوية بيوم عمل واحد على الأقل حسب أيام العمل في سلطنة عمان (كما هو محدد أدناه) أو أي تاريخ سابق يحدده المنسق العالمي المشترك، ويتوقع أن تُسلم الأسهم في تاريخ التسوية من خلال خاصية القيد الدفترية التي تُشرف عليه شركة مسقط للمقاصة والإيداع ش.م.ع.م.

لن تتحمل هيئة الخدمات المالية (يشار إليها فيما بعد بـ "الهيئة") مسؤولية دقة وكفاية البيانات والمعلومات الواردة في هذه النشرة كما أن الهيئة لن تكون مسؤولة عن أي ضرر أو خسارة تنتج عن الاعتماد على هذه المعلومات والبيانات أو استخدام

أي جزء منها من قبل أي شخص، وقد تم إعداد هذه النشرة وفقاً لمتطلبات نشرات الإصدار المقررة من قبل هيئة الخدمات المالية.

ولا تشكل هذه النشرة عرضاً من قبل الشركة أو بالنيابة عنها لبيع الأسهم أو الدعوة للاكتتاب في أي من أسهم الطرح في أي مكان خارج سلطنة عمان يُحتمل أن يكون توزيع هذه النشرة فيه محظوراً.

قد تكون الأسهم غير سائلة، عليه يتعين على المستثمرين المحتملين تحمل المخاطر المالية لمدة غير محددة من الزمن، ومن ثم ينبغي عليهم التحري والبحث عن الأوراق المالية المطروحة، ففي حال وجود بعض الغموض في محتوى هذه النشرة فالأولى استشارة مستشار مالي معتمد.

الشركة	
شركة أسياد للنقل البحري ش م ع ع (قيد التحول) مدينة السلطان قابوس، بوشر ص.ب 104، والرمز البريدي 118 محافظة مسقط، سلطنة عمان	
المساهم البائع	
مجموعة أسياد ش م ع م ص.ب 470، والرمز البريدي 115، مدينة السلطان قابوس، مسقط، سلطنة عمان	
المنسق العالمي المشترك ومدير سجل الاكتتاب المشترك	
ثلاث مؤسسات دولية	
بنك صحرار الدولي ش م ع ع الواجهة المائية، القرم، محافظة مسقط، ص.ب 44، حي الميناء، والرمز البريدي 114، سلطنة عمان	بنك الاستثمار العماني ش م ع م الخوير، بوشر، ص.ب 10، والرمز البريدي 133 مسقط، سلطنة عمان
مدير سجل الاكتتاب المشترك	
مؤسستان دوليتان	
مدير الإصدار	
بنك صحرار الدولي ش م ع ع	

الواجهة البحرية، القرم، مسقط ص.ب 44، حي الميناء، الرمز البريدي 114 سلطنة عمان	
وكلاء التحصيل	
بنك مسقط ش.م.ع.ع ص.ب ١٣٤، ر.ب ١١٢ مسقط، سلطنة عمان	بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع ص.ب ٤٤، حي الميناء، ر.ب ١١٤ مسقط، سلطنة عمان
البنك الأهلي ش.م.ع.ع ص.ب ٥٤٥، الرمز البريدي ١١٦، ميناء الفحل مسقط، سلطنة عمان	بنك ظفار ش.م.ع.ع ص.ب ١٥٠٧، ر.ب ١١٢، روي مسقط، سلطنة عمان
البنك الوطني العماني ش.م.ع.ع ص.ب ٧٥١، ر.ب ١١٢، روي مسقط، سلطنة عمان	بنك عمان العربي ش.م.ع.ع ص.ب ٢٢٤٠، ر.ب ١٣٠، الغبرة الشمالية مسقط، سلطنة عمان
الافاق لأسواق المال ش.م.ع.م ص.ب ٦٨٥، ر.ب ١١٥، روي مسقط، سلطنة عمان	جبل لإدارة الأصول ش.م.م ص.ب ٢٢٠٩، ر.ب ١٣٠، الخوير الشمالية مسقط، سلطنة عمان
الشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م ص.ب ٢٥٦٦، ر.ب ١١٢ مسقط، سلطنة عمان	الرؤية للأوراق المالية ش.م.م ص.ب ٧١٢، ر.ب ١٣١ مسقط، سلطنة عمان
سي اف اي المالية ش.م.م ص.ب ١٢٣، ر.ب ١١٤ مسقط، سلطنة عمان	شركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م ص.ب ١١٣٧، ر.ب ١١١ مسقط، سلطنة عمان
شركة الخدمات المالية ش.م.ع.ع ص.ب 2777، ر.ب 112 روي، سلطنة عمان	
المستشارون القانونيون للشركة	

المستشار القانوني عن القانون العماني مكتب المعمرية، والعبري وشركاؤهم للمحاماة والاستشارات القانونية مبنى المكتب 1991، وحدة 321 / 322، ص.ب 1963، والرمز البريدي 130، بوشر - مسقط - سلطنة عمان	المستشار القانوني عن القانون الإنكليزي وقانون الولايات المتحدة لينكلترز إل إل بي شارع وان سيلك، لندن إي سي 2 واي 8 اتش كيو - المملكة المتحدة
المستشارون القانونيون عن المنسق العالمي المشترك، ومدير الإصدار، ووكلاء التحصيل عن القانون الإنجليزي وقانون الولايات المتحدة	
آلين آند أوفري إل إل بي الطابق الخامس، مبنى المعمورة ب، طريق المرور ص.ب 7907، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة	آلين آند أوفري إل إل بي ميدان وان ييثوب لندن إي 1 6 إيه دي، المملكة المتحدة
مراقب الحسابات المستقل	
شركة كي بي إم جي ش.م.م مبنى مكتبة الأطفال العامة، الطابق الرابع شاطئ القرم ص.ب 641، والرمز البريدي 112 مسقط - سلطنة عمان	

لن تتحمل هيئة الخدمات المالية (يشار إليها فيما بعد بـ "الهيئة") مسؤولية دقة وكفاية البيانات والمعلومات الواردة في هذه النشرة كما أن الهيئة لن تكون مسؤولة عن أي ضرر أو خسارة تنتج عن الاعتماد على هذه المعلومات والبيانات أو استخدام

أي جزء منها من قبل أي شخص، وقد تم إعداد هذه النشرة وفقاً لمتطلبات نشرات الإصدار المقررة من قبل هيئة الخدمات المالية واعتمدها الهيئة بموجب القرار الإداري رقم خ/2025 الصادر بتاريخ 17 فبراير ٢٠٢٥.

ولا تشكل هذه النشرة عرضاً من قبل الشركة أو بالنيابة عنها لبيع الأسهم أو الدعوة للاكتتاب في أي من أسهم الطرح في أي مكان خارج سلطنة عمان يُحتمل أن يكون توزيع هذه النشرة فيه محظوراً.

بيان هام للمستثمرين

إن الهدف الرئيسي من إعداد هذه النشرة هو تزويد المستثمرين بالمعلومات الجوهرية التي تساعد على اتخاذ القرار المناسب حول الاستثمار من عدمه في الأسهم بموجب الطرح.

تشتمل هذه النشرة - حسب علم الشركة ومجلس إدارتها - جميع البيانات والمعلومات الجوهرية، ولا تحوي أي معلومات تنطوي على تدليس، ولم تغفل أية معلومات جوهرية قد تؤثر إيجاباً أو سلباً على قرار المستثمر بخصوص استثماره في الأسهم من عدمه.

يتحمل أعضاء مجلس إدارة الشركة - منفردين ومتضامنين - مسؤولية دقة وكفاية المعلومات الواردة في هذه النشرة ويؤكدون - حسب علمهم واعتقادهم - بأنه قد تم إيلاء العناية الواجبة عند إعداد هذه النشرة، كما يؤكدون أنها لم تغفل أية معلومات جوهرية قد يؤدي إغفالها أو السهو عنها إلى التدليس على المستثمر. هذا، وتحمل الشركة المسؤولية عن اكتمال المعلومات التي تحتويها هذه النشرة وعن صحتها أيضاً، وقد اتخذت الشركة ما يلزم لضمان ذلك وفي كل ما اشتملت عليه النشرة، وأنها لم تغفل أي معلومة جوهرية قد يكون إغفالها سبباً لأن تكون البيانات أو الآراء المذكورة في النشرة مضللة.

يُعفى مدير سجل الاكتتاب المشترك (بحسب تعريفه)، ومدير الإصدار (بحسب تعريفه) ووكلاء التحصيل (بحسب تعريفهم)، والمدراء والمسؤولون والموظفون والوكلاء والتابعون له من أية مسؤولية فيما يتعلق بأي إقرار أو تعهد صراحةً أو ضمناً عن دقة المعلومات الواردة في هذه النشرة ولا عن اكتمالها ولا عن التحقق منها ولا كفايتها. هذا، ولا يمكن الاعتماد على أي شيء في هذه النشرة على أنه وعد أو إقرار بهذا الخصوص فيما مضى أو فيما يُستقبل. ويتبرأ مدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل والمدراء والمسؤولون والموظفون والوكلاء والتابعون له - بالحد الأقصى الذي يسمح به القانون - من جميع الالتزامات والمسؤوليات الناشئة عن هذه النشرة أو عن أي تصريح سواء كان الالتزام تقصيرياً أو تعاقدياً أو غير ذلك، بل

لم يصدر عن المنسق العالمي المشترك ولا عن وكلاء التحصيل ولا عن أحد من تابعيهم ولا المدراء ولا المسؤولين ولا الموظفين ولا الوكلاء إقراراً أو تعهد - صراحةً أو ضمناً - عن صحة المعلومات الواردة في هذه النشرة أو اكتمالها أو سوغها أو كفايتها.

لا يجوز نشر المعلومات الواردة في هذه النشرة ولا تصويرها ولا نسخها ولا الإفصاح عنها - بالكامل أو جزئياً - ولا استخدامها في غير الغرض المتعلق بالطرح دون الحصول على موافقة خطية مسبقة من الشركة والمساهمين البائع والمنسق العالمي المشترك (بحسب تعريفه).

لا تشكل هذه النشرة جزء من أي عرض أو دعوة لبيع أو إصدار أو الترويج لشراء أو الاكتتاب في أية أوراق مالية بخلاف الأوراق المالية المرتبطة بهذه النشرة، ولا تشكل عرضاً أو دعوة لبيع أو إصدار أو الترويج لشراء أو الاكتتاب في الأوراق المالية من قبل أي شخص يكون العرض عليه أو الترويج له محظوراً.

تشتمل هذه النشرة على معلومات تخضع للتعديل والتغيير، وبالتالي لن تُطرح الأوراق المالية ولا ينبغي اتخاذ أي قرار بالاستثمار على أساس هذه النشرة وحدها، بل على أساس نسختها النهائية المكتملة وحسب بيان التسعير المذكور فيها (بحسب تعريفه).

يستطيع المستلم لهذه النشرة أن يستخدمها فقط لغرض دراسة شراء الأسهم، ولكن لا يجوز له إعادة طباعتها ولا توزيعها - كلياً أو جزئياً - ولا إفشاء محتواها ولا استخدام المعلومات الواردة فيها في أي غرض بخلاف الاستثمار في الأسهم. ويوافق المستلم لهذه النشرة على الشروط السابقة بمجرد قبوله بالاستلام.

نرجو من مقدمي الطلبات قبل اتخاذ قرار الاستثمار في الأسهم قراءة هذه النشرة بالكامل، وبالأخص الاطلاع على فصل "عوامل المخاطرة" في حال رغبتهم في الاستثمار في الشركة.

ويتعين على المستثمرين أيضاً ألا يعتبروا هذه النشرة بمثابة توصية من الشركة لشراء أسهمها المطروحة للاكتتاب، بل يتحمل كل مستثمر مسؤولية الحصول على ما يحتاج إليه من نصائح مهنية مستقلة عن الاستثمار في الأسهم المطروحة للاكتتاب وعن إجراء تقييم مستقل للمعلومات والافتراضات التي تحتوي عليها هذه النشرة باستخدام التحليل والتوقعات التي يراها مناسبة في اتخاذ أي قرار بشأن الاستثمار في الأسهم المطروحة من عدمه. إن الاستثمار في الأسهم ينطوي على مخاطر السوق المختلفة، وقيمة الورقة المالية قد تنخفض أو تزيد بناء على أحوال السوق، ولذا يجب على المستثمرين الاطلاع على الفصل الرابع من هذه النشرة

بعنوان "عوامل المخاطرة"، لمزيد من المعلومات عن عوامل المخاطرة الأساسية التي قد تؤثر في أعمال الشركة وفي القطاع الذي تعمل فيه.

فينبغي على المستثمر الذي يرغب في الاستثمار في الأسهم أن يعتمد على تحليله للشركة ومعرفته بشروط الطرح وتقييم المخاطر التي ينطوي عليها الاستثمار. ويقر المستثمر: (1) بأنه لم يعتمد على مدير سجل الاكتتاب المشترك ولا مدير الإصدار ولا على وكلاء التحصيل ولا على أي من الأشخاص التابعين لهم في التحقق من صحة المعلومات الواردة في هذه النشرة ولا على قراره بالاستثمار. (2) بأنه اعتمد على المعلومات الموضحة في هذه النشرة، وعلى بيان التسعير (بحسب تعريفه). (3) لم يتم تفويض أي شخص في الإدلاء بأية معلومات ولا التصريح بإقرارات تتعلق بالشركة أو الشركات التابعة لها أو الأسهم بخلاف ما هو مذكور في هذه النشرة، وإن كانت، فلا يجب الاعتماد عليها على أنه إدلاء أو تصريح من قبل الشركة أو المساهم البائع أو مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل. ولا يفهم من استلام هذه النشرة ولا الاكتتاب فيها ولا البيع الذي تم بموجبها - بأي حال من الأحوال - أن أحوال الشركة لم يعتريها التغيير ولا أن المعلومات التي تحويها لاتزال صحيحة في أي وقت لاحق على صدورها.

لم يصدر عن الشركة أو المساهم البائع أو مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل أو من أي شخص يمثلهم أي إقرار لأي مستثمر في الأسهم بخصوص قانونية استثماره في الأسهم طبقاً للقوانين التي تسري عليه. ولا يفهم من هذه النشرة على أن بها توجيهات قانونية أو مالية أو ضريبية، وعلى المستثمر أن يتشاور مع مستشاره القانوني أو مستشاره الخاص بالأعمال أو مستشاره المالي أو الضريبي في كل ما يتعلق بالأمور القانونية أو الأعمال أو المالية أو الضريبية التي تخص استثماره في الأسهم.

لا تتحمل الشركة ولا المساهم البائع ولا مدير سجل الاكتتاب المشترك ولا مدير الإصدار ولا وكلاء التحصيل أية مسؤولية عن صحة واكتمال المعلومات التي تنشرها الصحافة أو وسائل الإعلام الأخرى، ولا عن التحقق منها، ولا عن احتمالية ومناسبة أية توقعات أو آراء أو وجهات نظر تسردها الصحافة أو وسائل الإعلام الأخرى بخصوص الطرح أو الشركة. ولم يصدر عن الشركة ولا المساهم البائع ولا مدير سجل الاكتتاب المشترك ولا مدير الإصدار ولا وكلاء التحصيل أي إقرار عن مناسبة أو صحة أو اكتمال أو معقولة أو موثوقية تلك المعلومات أو ما يتم نشره.

تم تعيين بنك الاستثمار العماني ش م ع م، وبنك صحار الدولي ش م ع ع، وثلاث مؤسسات دولية باعتبارهم المنسق العالمي المشترك، وتم تعيين مؤسستان دوليتان (وجميعهم بالإضافة إلى المنسق العالمي المشترك يشار إليهم "مدير سجل الاكتتاب المشترك") وبنك صحار الدولي باعتباره مدير الإصدار. ويخضع بنك الاستثمار العماني لترخيص وتنظيم البنك المركزي العماني وهيئة

الخدمات المالية. كما يخضع بنك صحار الدولي لترخيص وتنظيم البنك المركزي العماني وهيئة الخدمات المالية. كما تم تعيين كل من بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع، وبنك مسقط ش.م.ع.ع، والبنك الاهلي ش.م.ع.ع، وبنك ظفار ش.م.ع.ع، والبنك الوطني العماني ش.م.ع.ع، وبنك عمان العربي ش.م.ع.ع، والافاق لأسواق المال ش.م.ع.م، وجبل لإدارة الأصول ش.م.م، وشركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م، والشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م، والرؤية للأوراق المالية ش.م.م، و سي اف اي المالية ش.م.م، وشركة الخدمات المالية ش.م.ع.ع كوكلاء للتحصيل.

لقد فُوض كل من مدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار وكلاء التحصيل لينوبوا عن الشركة والمساهمين البائعين حصرياً في شأن الطرح وليس عن أحد سواهما، ولن يكون أي شخص آخر (وإن كان مستملاً للمستند المرافق) بمثابة عميل لأياً منهم لأغراض الطرح، ولن يكون أي منهم مسؤولاً أمام أحد غير الشركة والمساهمين البائعين عن توفير الحماية التي تُمنح لعملائه ولا عن تقديم توجيهات ونصائح بخصوص الطرح أو المعاملات أو الترتيبات المذكورة في هذه النشرة.

يجوز لمدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار وكلاء التحصيل وأي من تابعيهم أن يأخذ جزءاً من الأسهم باعتباره أصيلاً وبهذه الصفة يجوز له الاكتتاب فيها أو الاستحواذ عليها؛ وبهذه الصفة يجوز له الاحتفاظ بها أو شراؤها أو بيعها أو عرضها للبيع أو التداول بها أو بالأوراق المالية الخاصة بالشركة أو الاستثمارات المتصلة بالطرح أو بغير الطرح لحسابه. وعليه، ينبغي قراءة أي إشارة في هذه النشرة إلى الأسهم المطروحة أو المكتتب فيها أو المطروحة في اكتتاب خاص على أنها تتضمن الطرح أو الاكتتاب أو الطرح في اكتتاب خاص لصالح طرف مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل أو أي من التابعين لهم باعتباره مستمراً لحسابه الخاص. بالإضافة إلى ذلك، يجوز لبعض كيانات مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل أو التابعين لهم إبرام ترتيبات تمويلية (بما فيها المبادلات أو الضمانات أو العقود مقابل الفروقات) مع مستثمرين بخصوص الأسهم التي يستحوذ عليها مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل أو أي من التابعين لهم أو يحتفظ بها أو يتصرف فيها من وقت لآخر. ولا يعترف مدير سجل الاكتتاب المشترك ولا وكلاء التحصيل الإفصاح عن ماهية تلك الاستثمارات أو المعاملات إلا ما يكون بموجب التزام قانوني أو تنظيمي.

ومما تجدر الإشارة إليه هنا أنه لم يتم تفويض أي شخص للإدلاء بأية بيانات أو تقديم أية معلومات عن الشركة ولا عن الأسهم المطروحة للاكتتاب، بخلاف الأشخاص الواردة أسماؤهم في هذه النشرة. وفي حالة قيام أي شخص آخر - باستثناء الشخص المخول من الشركة أو مدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار وكلاء التحصيل - بالإدلاء بأية بيانات أو تقديم أية

معلومات، فإنه يجب عدم الاعتماد بها أو الاستناد إليها على إنها صادرة من شخص مفوض من قبل الشركة أو من قبل مدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل.

هذا الطرح هو لأوراق مالية والتي سوف يتم تسجيلها في بورصة مسقط، وعلى المستثمرين معرفة أن هذه النشرة وأي مستند آخر أو إعلان يتعلق بالطرح قد تم إعداده أو سيتم إعداده وفق متطلبات الإفصاح السارية على الشركة المدرجة في بورصة مسقط، وأن هذه المتطلبات قد تختلف عن غيرها من المتطلبات المعمول بها في بلدان أخرى.

تنبيه مهم للمستثمرين

قد يُحظر قانوناً توزيع هذه النشرة وطرح الأسهم في بعض البلدان أو قد يتطلب توزيعها وطرحها الحصول على موافقات تنظيمية مسبقة، هذا، ولم تتخذ الشركة ولا المساهم البائع ولا مدير سجل الاكتتاب المشترك ولا مدير الإصدار ولا وكلاء التحصيل أي إجراء قد يسمح باكتتاب عام في الأسهم أو قد يسمح بتملك هذه النشرة أو توزيعها (أو أي طرح آخر أو مواد دعائية خاصة بالأسهم) في أي مكان يلزم فيه اتخاذ مثل هذا الإجراء باستثناء سلطنة عمان.

لا تعتبر هذه النشرة عرضاً للبيع أو دعوة من قبل الشركة أو بالنيابة عنها لأي شخص للاكتتاب في أي من الأسهم المطروحة في أي منطقة خارج سلطنة عُمان؛ إذ يعدّ ذلك أمراً مخالفاً للقانون. ولا يجوز توزيع هذه النشرة في أي منطقة يكون أو قد يكون فيها مثل هذا التوزيع تجاوزاً للقانون، وبناء عليه فإن الشركة ومدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل يطالبون الأشخاص الذين يحصلون على هذه النشرة بالعلم بضرورة مراعاة جميع القيود الواردة فيها والتقيد بها، لأن عدم الالتزام بها قد يتسبب في مخالفة لقوانين الأوراق المالية في الدول التي نشأ فيها عدم الالتزام. ولن تتحمل الشركة ولا مدير سجل الاكتتاب المشترك ولا مدير الإصدار ولا وكلاء التحصيل أو أي من أعضاء مجالس إدارتهم أو المدراء أو المحاسبين أو المستشارين أو المحامين أو الموظفين أية مسؤولية قانونية عن أي انتهاك قد يحصل لأي من هذه القيود المفروضة على بيع الأسهم المكتتب فيها أو طرحها أو الترويج لها من قبل أي شخص، سواء كان - أو لم يكن - من مقدمي الطلبات المحتملين في أي منطقة خارج سلطنة عُمان؛ إذ أن ذلك يُعتبر أمراً غير مشروع.

تخضع أسهم الطرح لقيود على نقلها وإعادة بيعها، وقد لا يجوز نقلها ولا بيعها إلا وفق أحكام قوانين الأوراق المالية واللائحة التنفيذية لقانون سوق المال. هذا، ويتعين على المستثمرين إدراك أنه قد يُطلب منهم تحمل المخاطر المالية الخاصة بهذا الاستثمار لمدة زمنية غير محددة. انظر "قيود البيع" أدناه.

قيود البيع

لم يتم اتخاذ أي إجراء ولن يتم اتخاذ أي إجراء قد يسمح باكتتاب عام في الأسهم أو قد يسمح بتملك هذه النشرة أو توزيعها أو أي مواد أخرى تتعلق بالشركة أو بالأسهم في أي مكان يلزم فيه اتخاذ مثل هذا الإجراء باستثناء سلطنة عمان ومن ثم لا يجوز طرح هذه الأسهم ولا بيعها بصورة مباشرة أو غير مباشرة كما لا يجوز توزيع هذه النشرة ولا نشر أي إعلان أو ترويج خاص بالطرح أو أي مستند أو معلومات أخرى في أي بلد إلا بما يوافق القوانين واللوائح السارية في ذلك البلد.

الولايات المتحدة

لم تُسجل الأسهم ولن تُسجل وفق قانون الأوراق المالية ولا أي قانون معمول به في شأن الأوراق المالية ولا أي لائحة سارية في أي ولاية من ولايات الولايات المتحدة، ولن تُطرح أو تُباع داخل الولايات المتحدة مع مراعاة بعض الاستثناءات.

تُطرح الأسهم وتُباع خارج الولايات المتحدة طبقاً للائحة (س).

بالإضافة إلى ذلك، فإن طرح الأسهم أو بيعها داخل الولايات المتحدة من قبل أي متعامل (سواء كان مشاركاً في عملية الطرح أم لا) سيعتبر مخالفة لمتطلبات التسجيل المنصوص عليها في قانون الأوراق المالية.

المملكة المتحدة

لم تُطرح الأسهم ولن تُطرح في اكتتاب عام في المملكة المتحدة قبل نشر هذه النشرة والتي تمت الموافقة عليها من قبل هيئة السلوك المالي بالمملكة المتحدة، وذلك وفق لائحة تنظيم نشرات الإصدار وقانون الخدمات والأسواق المالية لسنة 2000 على أنه يُستثنى من ذلك حسب اللائحة والقانون السابقين:

(1) أي شخص اعتباري من المستثمرين المؤهلين بحسب التعريف المحدد في المادة 2 من لائحة تنظيم نشرات الإصدار بالمملكة المتحدة.

(2) أقل من 150 شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً (بخلاف المستثمرين المؤهلين بحسب التعريف المحدد في لائحة تنظيم نشرات الإصدار بالمملكة المتحدة) مع مراعاة الحصول على الموافقة المسبقة من المنسق العالمي المشترك بخصوص أي طرح.

(3) في أي حالة أخرى وفق القسم 86 من قانون الخدمات والأسواق المالية.

على أنّ طرحاً من هذا النوع لن يُلزم الشركة أو مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل بنشر نشرة إصدار طبقاً للقسم 85 من قانون الخدمات والأسواق المالية أو نشر نشرة تكميلية بموجب المادة 23 من لائحة تنظيم نشرات

الإصدار بالمملكة المتحدة. ولأغراض هذه الفقرة، فإن عبارة "طرح للجمهور" في سياق الأسهم في المملكة المتحدة يعني إرسال معلومات كافية - بأي طريقة كانت - عن شروط الطرح والأسهم التي سيتم طرحها لتمكين المستثمر من اتخاذ قراره بالشراء أو الاكتتاب في الأسهم.

توزع هذه النشرة فقط على الأشخاص الذين ينطبق عليهم تعريف "المستثمر المؤهل" بحسب لائحة تنظيم نشرات الإصدار ممن تتوفر فيهم الشروط التالية: (1) أصحاب الخبرة المهنية في الأمور المتعلقة بالاستثمارات التي يشملها نص المادة (5/19) من قانون الخدمات والأسواق المالية لسنة 2000 أمر (الترويج المالي) لسنة 2005 وتعديلاته ("الأمر"). (2) الأشخاص الذين يشملهم نص المادة (2/49) (أ) إلى (د/2) من الأمر. (3) أو الأشخاص من خارج المملكة المتحدة. (4) أو الأشخاص المسموح لهم بتلقي هذه الرسالة والمستند المرافق والطرح للمشاركة في نشاط استثماري (في حدود المعنى المذكور في القسم 21 من قانون الخدمات والأسواق المالية) (ويشار إلى جميع هؤلاء الأشخاص "بالأشخاص ذوي الصلة"). ستتوفر الأسهم والدعوة إليها وطرحها وإمكانية شرائها أو الاستحواذ عليها للأشخاص ذوي الصلة فقط، ويجب على أي شخص بخلاف الشخص ذو الصلة ألا يعتمد على هذه النشرة ولا على محتوياتها.

لم يُقصد من الأسهم أن تُطرح أو تُباع أو تُتاح للمستثمرين الأفراد في المملكة المتحدة ولا ينبغي ذلك، ويُقصد "بالمستثمر الفرد" هو الشخص الذي يكون: (1) عميل فرد بحسب التعريف في الفقرة (8) من المادة (2) من لائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم 565/2017، وتُشكل جزءاً من القانون المحلي بموجب قانون الاتحاد الأوروبي لعام 2018 (الانسحاب). (2) عميل بالمعنى المذكور في قانون الخدمات والأسواق المالية والضوابط واللوائح الصادرة بموجب قانون الخدمات والأسواق المالية تنفيذا لتوجيهات (الاتحاد الأوروبي) رقم 97/2016، بحيث لا يكون هذا العميل عميلاً مهنيًا بحسب التعريف المذكور في الفقرة (8) من المادة (1/2) من لائحة (الاتحاد الأوروبي) رقم 2014/600 وتُشكل جزءاً من القانون المحلي بموجب قانون الاتحاد الأوروبي (الانسحاب). (3) أو عميل غير مؤهل وفق المادة (2) من لائحة تنظيم نشرات الإصدار.

المنطقة الاقتصادية الأوروبية

بالنسبة للدول الأعضاء بالمنطقة الاقتصادية الأوروبية التي طبقت لائحة تنظيم نشرات الإصدار (يشار إليها فيما بعد بـ "الدولة العضو ذات الصلة")، فلم يتم طرح الأسهم ولن يتم طرحها في اكتتاب عام في الدولة العضو ذات الصلة قبل نشر نشرة الإصدار والتي تمت الموافقة عليها من قبل الجهة المختصة في الدولة العضو ذات الصلة أو تمت الموافقة عليها في دولة أخرى ذات صلة

وتم إخطار الجهة المختصة في الدولة العضو ذات الصلة، وبما يتفق مع لائحة تنظيم نشرات الإصدار، على أنه يُستثنى من ذلك إذا تم تطبيقها في الدولة العضو ذات الصلة:

- (1) أي شخص اعتباري من المستثمرين المؤهلين بحسب التعريف المحدد في المادة 2 من لائحة تنظيم نشرات الإصدار.
- (2) أقل من 150 شخصا طبيعيا أو اعتباريا (بخلاف المستثمرين المؤهلين بحسب التعريف المحدد في لائحة تنظيم نشرات الإصدار) مع مراعاة الحصول على الموافقة المسبقة من المنسق العالمي المشترك بخصوص أي طرح.
- (3) في أي حالة أخرى وفق المادة 1 (4) من لائحة تنظيم نشرات الإصدار.

على أن طرحاً من هذا النوع لن يُلزم الشركة أو مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل بنشر نشرة إصدار طبقاً المادة (3) من لائحة تنظيم نشرات الإصدار أو نشر نشرة تكميلية بموجب المادة 23 من لائحة تنظيم نشرات الإصدار، أو أي إجراء لتطبيق لائحة تنظيم نشرات الإصدار في الدولة العضو ذات الصلة، وسيُعتبر أي شخص يستحوذ على الأسهم أو أي شخص يتم تقديم أي عرض له بموجب الطرح قد أقر واعترف ووافق على أنه "مستثمر مؤهل" بحسب التعريف الوارد في لائحة تنظيم نشرات الإصدار.

ولأغراض هذه الفقرة، فإن عبارة "طرح للجمهور" في سياق الأسهم في الدولة العضو ذات الصلة يعني إرسال معلومات كافية بأي طريقة كانت عن شروط الطرح والأسهم التي سيتم طرحها لتمكين المستثمر من اتخاذ قراره بالشراء أو الاكتتاب في الأسهم، "بحسب اختلاف ذلك في الدولة العضو ذات الصلة باختلاف تطبيق لائحة تنظيم نشرات الإصدار"، وعبارة "لائحة تنظيم نشرات الإصدار" تعني لائحة (الاتحاد الأوروبي) 1129/2017 وتتضمن أي إجراء ذات صلة لتطبيقها في كل دولة عضو ذات صلة.

في حالة الأسهم المعروضة لوسيط مالي بحسب تعريفه في المادة (1/5) من لائحة تنظيم نشرات الإصدار فسيتم اعتبار كل وسيط مالي على أنه أقر واعترف ووافق على أن الأسهم التي استحوذ عليها من الطرح لم يتم الاستحواذ عليها بالرجوع إليكم، ولم يتم الاستحواذ عليها بنية عرضها أو إعادة بيعها لأي شخص بحيث يشكل هذا العرض أو إعادة البيع طرحاً لها للجمهور باستثناء عرضهم أو إعادة بيعهم لمستثمرين مؤهلين في أي دولة عضو ذات صلة بحيث يكون قد تم الحصول على موافقة مسبقة من مدير سجل الاكتتاب المشترك لكل حالة عرض أو إعادة بيع مقترحة. وسوف تعتمد الشركة والمساهمين البائع ومدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل والتابعون لهم (وتُقر الشركة بأن المنسق العالمي المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل والتابعين لهم وغيرهم سيعتمدون) على صحة ودقة الإقرارات والاتفاقات السابقة ولن يكونوا مسؤولين عن أي خسارة ناتجة عن هذا الاعتماد. وبغض النظر عما ذكر أعلاه، فإن الشخص الذي لا يعتبر مستثمراً مؤهلاً والذي قد أخبر

مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل بهذه الحقيقة عن طريق الكتابة قد يُسمح له بأن يكتب في الأسهم أو يشتريها بعد موافقة المنسق العالمي المشترك.

مملكة البحرين

لم يتم عرض الأسهم ولا بيعها ولن يتم عرضها ولا بيعها لأي شخص في مملكة البحرين باستثناء أن يكون ذلك في اكتتاب خاص إلى أشخاص من "المستثمرين المعتمدين". ويُعرف المستثمر المعتمد على أنه:

- (1) فرد يملك أصولاً مالية (وحده أو بالاشتراك مع زوجه) بقيمة 1,000,000 دولار أمريكي أو أكثر.
- (2) شركة أو شراكة أو عهدة أو أي تعهد تجاري آخر يملك أصولاً مالية للاستثمار بما لا يقل عن 1,000,000 دولار أمريكي.

لا يشكل هذا الاكتتاب عرضاً للأوراق المالية في مملكة البحرين وفقاً لأحكام المادة 81 من قانون البنك المركزي والمؤسسات المالية لسنة 2006م (المرسوم رقم 64 لسنة 2006م)، كما لم يتم تسجيل هذه النشرة والوثائق ذات الصلة كنشرة إصدار لدى مصرف البحرين المركزي، وبالتالي لن يتم عرض أو بيع أوراق مالية أو جعلها موضوع دعوة للاكتتاب أو الشراء، فضلاً عن أنه لن يتم تسليم هذه النشرة أو أي مستند أو أي مواد أخرى متعلقة بها في أي عرض أو بيع أو دعوة للاكتتاب أو لشراء الأوراق المالية، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر لأي شخص في مملكة البحرين بخلاف المستثمرين المعتمدين وذلك للحصول على عرض خارج البحرين.

لم يتم مصرف البحرين المركزي بمراجعة هذه النشرة والوثائق ذات الصلة أو اعتمادها وتسجيلها، كما لم يتم بأي شكل من الأشكال بالنظر في ميزات الأوراق المالية المطروحة للاستثمار سواء داخل مملكة البحرين أو خارجها، ولذلك فإن مصرف البحرين المركزي لا يتحمل أية مسؤولية عن دقة البيانات والمعلومات الواردة في هذا المستند وكفايتها، ويؤكد بكل وضوح عدم تحميله لأي مسؤولية تتعلق بأي خسارة ناجمة عن الاعتماد كلياً أو جزئياً على محتويات هذا المستند.

دولة الكويت

تُعطي هذه النشرة على أساس حصري خصيصاً للأشخاص المقصود تقديمها لهم وبناءً على طلبهم ومبادرتهم الشخصية لطلبها ولا استخدامهم الشخصي فقط، فهي غير متوفرة للجمهور.

لم يتم ترخيص هذه النشرة لطرحها أو الترويج لها أو تسويقها أو الدعاية لها أو بيعها في الكويت من قبل هيئة سوق المال الكويتية أو أي جهات أو سلطات أخرى مختصة في دولة الكويت. وعليه، لا يجوز طرح هذه النشرة داخل الدولة للاكتتاب

العام أو الخاص، ولا تسويقها والدعاية لها أو بيعها في الكويت وذلك طبقاً لمرسوم القانون رقم 31 لسنة 1990م واللائحة المنفذة له وتعديلاتها، والقانون رقم 7 لسنة 2010م، واللائحة التنفيذية رقم 7 لسنة 2010م وتعديلاتها التي تختص بتنظيم عملية إصدار الأوراق المالية وطرحها وبيعها والترويج لها في دولة الكويت ("قانون الأوراق المالية الكويتي").

ومن ثم لم يتم عرض الأسهم ولا بيعها ولا الترويج لها ولا الإعلان عنها في دولة الكويت ولن يتم ذلك باستثناء ما يكون طبقاً لقانون الأوراق المالية الكويتي، ولن يُقام اكتتاب عام أو خاص في الأسهم في دولة الكويت، كما لن يتم إبرام عقود بيع في هذا الخصوص أو الترويج لهذه النشرة. ولن يتم استخدام أي أنشطة تسويقية أو استدراج أو تحفيز عرض أو تسويق الأسهم في دولة الكويت.

ويتحمل الناشر لهذه النشرة في دولة الكويت المسؤولية عن ذلك.

دولة قطر

لا تشكل هذه النشرة دعوة أو عرضاً للأوراق المالية في دولة قطر، ولن يتم عرض هذه الأسهم أو بيعها أو تسليمها في أي وقت، بشكل مباشر أو غير مباشر، كما لن يتم تقديم طلب قيد تلك الأوراق أو تداولها في بورصة قطر أو مركز قطر للمال، ولم يتم ترخيص هذه النشرة لطرحها أو الترويج لها أو تسويقها أو الدعاية لها أو بيعها في دولة قطر أو في مركز قطر للمال أو تسويقها داخلياً في أحد الصناديق الاستثمارية أو محاولة القيام بالأعمال كبنك أو شركة استثمارية أو غير ذلك في دولة قطر أو في مركز قطر للمال، ولن يتم النظر في هذه النشرة أو اعتمادها أو تسجيلها أو تقديمها إلى هيئة قطر للأسواق المالية أو هيئة تنظيم مركز قطر للمال أو مصرف قطر المركزي. علاوة على ذلك، لا يجوز طرحها للتداول العام؛ إذ أن هذه النشرة موجهة للمستلم الأصلي فقط ولا يجوز تقديمها لأي شخص آخر، ولا يجوز نسخها أو استخدامها لأي غرض آخر.

دولة الإمارات العربية المتحدة (باستثناء سوق أبو ظبي العالمي ومركز دبي المالي العالمي)

تعتبر هذه النشرة خاصة وسرية ولا يجوز استنساخها أو استخدامها لأي غرض آخر، وقد تم توزيعها على عدد محدود من المستثمرين، ويُمنع تقديمها إلى أي شخص آخر غير المستلم الأصلي. وإذا لم تكن على يقين بمحتوى هذه النشرة فينبغي لك مراجعة مستشار مالي معتمد.

عند استلام هذه النشرة، ينبغي على الشخص أو الجهة المستلمة أن تفهم وتقر على أنه لم تتم الموافقة على أي من الأسهم أو نشرة الإصدار بواسطة مصرف الإمارات العربية المتحدة المركزي، أو وزارة الاقتصاد، أو هيئة الأوراق المالية والسلع أو أي سلطات

مختصة أخرى فيها، كما ينبغي العلم أن مدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل لم يحصلوا على أي تفويض أو ترخيص من مصرف الإمارات العربية المتحدة المركزي، أو وزارة الاقتصاد، أو هيئة الأوراق المالية والسلع أو أي سلطات أخرى لتسويق هذه الأسهم أو بيعها في الدولة إلا ما يكون وفق قوانين دولة الإمارات العربية المتحدة. لم ولن يتم تسويق هذه الأسهم أو طرحها أو الاكتتاب بها داخل دولة الإمارات العربية المتحدة، ولا ينبغي أن يُفترض أن مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل هم وسطاء أو تجار أو مستشارين استثماريين مرخصين بموجب القوانين المعمول بها في دولة الإمارات العربية المتحدة، كما لا يُفترض فيه تقديم توجيهات ونصائح للأفراد المقيمين في دولة الإمارات العربية المتحدة حول مدى ملاءمة الاستثمار في الأوراق المالية أو شراؤها أو شراء غيرها من المنتجات المالية وبيعها. لا يجوز طرح الأسهم أو بيعها بشكل مباشر أو غير مباشر للجمهور في دولة الإمارات العربية المتحدة. ولا تشكل هذه النشرة اكتتاباً عاماً في الأوراق المالية وفقاً لقانون الشركات التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة - القانون الاتحادي رقم 32 لسنة 2021 (وتعديلاته) أو غير ذلك.

لا تحوي هذه النشرة على ما يمكن أن يمثل استشارة استثمارية أو قانونية أو ضريبية أو محاسبية أو مهنية؛ إذ تم إعداد هذه النشرة لتوفير المعلومات لك فقط، وليس المقصود منها الموافقة أو التوصية على القيام بعمل بعينه. وينبغي طلب المشورة من الخبير المهني المناسب لتقديم النصيحة حسب حالتك.

سوق أبو ظبي العالمي

لا تخضع هذه النشرة لأي تنظيم أو موافقة من هيئة تنظيم الخدمات المالية لسوق أبو ظبي العالمي، وتجدر الإشارة إلى أن هذه النشرة لم يتم اعتمادها من هيئة تنظيم الخدمات المالية ولا يقع على عاتقها مسؤولية مراجعتها أو التحقق منها أو من أي مستند

آخر يتعلق بهذا الطرح؛ فلم تقم باعتماد طرح الأسهم ولا هذه النشرة، ولم تتخذ أي خطوات تجاه التحقق من المعلومات الواردة فيها ولن تتحمل أي مسؤولية تجاهها.

لم يتم عرض الأسهم ولن يتم عرضها على أي شخص في سوق أبو ظبي العالمي باستثناء أن يكون العرض:

- (1) "عرض مستثنى" وفق لوائح الخدمات والأسواق المالية وقواعد السوق الخاصة بهيئة تنظيم الخدمات المالية.
- (2) مقدم فقط للأشخاص "المعتمدين" أو "الجهات المعترف بها" (بحسب التعريف المحدد في لائحة الخدمات والأسواق المالية) أو الأشخاص المسموح لهم بتلقي هذه الدعوة والمستند المرافق والطرح للمشاركة في نشاط استثماري (في حدود المعنى المذكور في القسم 18 من لائحة الخدمات والأسواق المالية).

لم تتخذ هيئة تنظيم الخدمات المالية أي خطوات تجاه التحقق من المعلومات الواردة في هذه النشرة ولن تتحمل أي مسؤولية تجاهها. وإذا لم تكن تفهم محتوى هذا الطرح ولا تعلم إذا كانت الأوراق المالية المطروحة تناسب أهدافك الاستثمارية وظروفك من عدمه فينبغي لك مراجعة مستشار مالي معتمد.

مركز دبي المالي العالمي

لا تخضع هذه النشرة لأي تنظيم أو موافقة من سلطة دبي للخدمات المالية، وتجدر الإشارة إلى أن هذه النشرة لم يتم اعتمادها من سلطة دبي للخدمات المالية ولا يقع على عاتقها مسؤولية مراجعتها أو التحقق منها أو من أي مستند آخر يتعلق بهذا

لطرح؛ فلم تقم باعتماد طرح الأسهم ولا هذه النشرة، ولم تتخذ أي خطوات تجاه التحقق من المعلومات الواردة فيها ولن تتحمل أي مسؤولية تجاهها.

لم يتم عرض الأسهم ولن يتم عرضها على أي شخص في سلطة دبي للخدمات المالية باستثناء أن يكون العرض:

- (1) "عرض مستثنى" وفق قواعد السوق الخاصة بسلطة دبي للخدمات المالية.
- (2) مقدم فقط "للعلماء المهنيين الاعتباريين فقط" الذين يستوفون المعايير المنصوص عليها في كتاب قواعد سلطة دبي للخدمات المالية، ونموذج ممارسة الأعمال.

وبالتالي لا ينبغي لأي شخص آخر استلام هذه النشرة ولا الاعتماد عليها، وقد تكون أسهم هذا الطرح غير سائلة أو قد تخضع لقيود عن إعادة بيعها، ومن ثم يجب على المستثمرين البحث والتقصي جيداً.

لم تتخذ سلطة دبي للخدمات المالية أي خطوات تجاه التحقق من المعلومات الواردة في هذه النشرة ولن تتحمل أي مسؤولية تجاهها. إذا لم تكن تفهم محتوى هذا الطرح ولا تعلم إذا كانت الأوراق المالية المطروحة تناسب أهدافك الاستثمارية وظروفك من عدمه فينبغي لك مراجعة مستشار مالي معتمد.

المملكة العربية السعودية

لا يجوز توزيع نشرة الإصدار هذه في المملكة العربية السعودية إلا للأشخاص المصرح لهم بموجب لائحة طرح الأوراق المالية والالتزامات المستمرة الصادرة عن هيئة السوق المالية بالمملكة.

لم تقدم هيئة السوق المالية في المملكة العربية السعودية أي بيان يتعلق بدقة هذا المستند أو كفايته. ولهذا، فإن هيئة السوق المالية تؤكد عدم تحملها أي خسارة ناتجة عن الاعتماد على أي جزء من هذه النشرة. وعليه، يجب على المستثمرين المحتملين الراغبين في

شراء الأوراق المالية المطروحة بموجب هذا المستند التحري والتأكد بشكل خاص عن مدى صحة المعلومات المتعلقة بالأوراق المالية محل الاكتتاب. وفي حال عدم فهم محتويات هذا المستند، يجب استشارة مستشار مالي معتمد.

لا يجوز الإعلان عن أسهم الطرح ولا عرضها ولا بيعها، كما لن يتم توزيع أي مذكرة أو تعميم أو كتيب أو أي مستند مماثل ولن يتم توزيع أي منها بشكل مباشر أو غير مباشر على أي شخص في المملكة العربية السعودية بخلاف ما يكون مسموحاً به بموجب اللائحة السعودية.

لا يشكل طرح الأسهم في المملكة العربية السعودية "طرحاً للجمهور" وفق اللائحة السعودية، وينبغي للمستثمرين المحتملين معرفة أن المادة 14 من اللائحة السعودية تفرض قيوداً على نشاط السوق الثانوية بخصوص أسهم الطرح، وعليه لن تعترف الشركة ببيع أو نقل أو محاولة بيع أو نقل الأسهم إلا أن يكون ذلك وفق اللائحة السعودية.

سويسرا

لن تُطرح الأسهم للجمهور في سويسرا ولن تُسجل في البورصة السويسرية ولا في أي بورصة أخرى أو مؤسسة للتداول في سويسرا. وقد تم إعداد هذه النشرة دون مراعاة لمعايير الإفصاح لإصدار نشرات الإصدار بموجب قانون الخدمات المالية الصادر في 15 يونيو 2018 أو معايير الإفصاح الخاصة بتسجيل نشرات الإصدار بموجب المادة 27 من قواعد التسجيل في البورصة ولا قواعد التسجيل الخاصة بأي بورصة أخرى أو مؤسسة للتداول في سويسرا. ولا يجوز توزيع هذه النشرة للجمهور ولا أية مواد خاصة بالطرح أو تسويق الأسهم في سويسرا.

لن يتم إيداع هذه النشرة ولا المواد الخاصة بالطرح أو تسويقه أو الشركة أو أسهم الطرح لدى أية جهة تنظيمية سويسرية ولم تتم الموافقة عليه من قبلها. وعلى الأخص، لن يتم إيداع هذه النشرة ولن يتم الإشراف على أسهم الطرح من قبل جهة الإشراف السويسرية على السوق المالي، ولم تتم الموافقة على الطرح ولن تتم الموافقة عليه بموجب القانون الفيدرالي السويسري بخصوص خطط الاستثمار الجماعي، والحماية الموفرة للمستثمر في خطط الاستثمار الجماعي المنصوص عليها في القانون الفيدرالي السويسري المشار إليه لا تتعدى من اشتروا أسهم الطرح.

اليابان

لم ولن يتم تسجيل أسهم الطرح وفق قانون الأدوات المالية والبورصة، وتعديلاته. وبالتالي هذه النشرة ليست بيعة للأوراق المالية بشكل مباشر أو غير مباشر في اليابان أو لصالح أي مقيم في اليابان (ويشمل الشخص المقيم: أي شركة أو كيان مؤسس وفق قوانين اليابان) أو للآخرين للعرض أو البيع بشكل مباشر أو غير مباشر في اليابان لمصلحة أي مقيم في اليابان باستثناء ما يكون بموجب الإعفاء من متطلبات التسجيل وفق قانون الأدوات المالية والبورصة أو ما يكون بموجب الالتزام بالقانون المشار إليه والقوانين الأخرى السارية واللوائح والتوجيهات الوزارية في اليابان.

كندا

يجوز بيع الأسهم للمشتريين بصفتهم مستثمرين معتمدين، على النحو المحدد في الوثيقة الوطنية 45-106 الإعفاءات الخاصة بنشرة الاكتتاب أو البند الفرعي 73.3(1) من قانون الأوراق المالية (أونتاريو)، وهم عملاء مسموح لهم، حسب ما هو مذكور في الوثيقة الوطنية 31-103 متطلبات التسجيل والإعفاءات والتزامات التسجيل المستمرة. وتباع الأسهم وفقاً للإعفاء من متطلبات نشرة الإصدار بحسب قوانين الأوراق المالية المعمول بها أو في معاملة لا تخضع لتلك المتطلبات.

قد توفر قوانين الأوراق المالية في بعض المقاطعات أو الأقاليم الكندية للمشتري تعويضات عن الإلغاء أو الأضرار إذا كانت هذه النشرة (بما في ذلك أي تعديل عليها) تحتوي على أي تحريف في البيانات، شريطة أن يمارس المشتري حقه في الإلغاء أو الحصول على التعويض خلال المهلة الزمنية المنصوص عليها في قوانين الأوراق المالية للمقاطعة أو الإقليم الذي يقطن فيه المشتري. وينبغي للمشتري أن يطلع على أحكام الأوراق المالية وقوانينها المعمول بها في المقاطعة أو الإقليم الذي يقطن فيه للحصول على تفاصيل هذه الحقوق أو التشاور مع مستشار قانوني.

وفقاً للقسم 3 أ. 3 (أو، في حالة الأوراق المالية الصادرة أو المضمونة من قبل حكومة أية ولاية غير كندية، القسم 3 أ. 4) من الوثيقة الوطنية 33-105 تضارب المصالح في نشرة الاكتتاب (NI 33-105)، فإنه لا يُطلب من المصدرين الامتثال لمتطلبات الإفصاح الخاصة بـ NI 33-105 فيما يتعلق بتضارب المصالح بين المصدرين فيما يتعلق بهذا الطرح.

دول أخرى

في حال وقوع هذه النشرة في يد أحد المستثمرين الذين يقطنون أي دولة غير الدول المذكورة أعلاه، فإنه يتوجب عليه تجاهلها إن كان توزيعها ونشرها في هذا البلد يخالف القوانين السارية. وتحيب الشركة والمساهمين البائع ومدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل بالأشخاص الذين يجوزتهم هذه النشرة أن يكونوا على دراية بالقيود والموانع المفروضة على الاستثمار في الدول التي ينتمون إليها أو يقيمون فيها، كيفما يكون الحال، وأن يراعوا تلك القيود. ولن تتحمل الشركة والمساهمين البائع ومدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل أية مسؤولية قانونية عن أية مخالفة يرتكبها غيرهم -مستثمر كان أم لا-

فيما يتعلق بالقيود القانونية التي يخضع لها بيع أسهم الطرح أو عرضها أو الترويج للاكتتاب فيها في أي دولة أخرى غير سلطنة عمان إذا كان إجراء بيع الأسهم أو عرضها أو الترويج للاكتتاب فيها غير جائز قانوناً.

بيانات النظرة المستقبلية

تتضمن نشرة الإصدار هذه بعض بيانات النظرة المستقبلية والتي تتعلق بخطط الشركة وأهدافها وغاياتها واستراتيجيتها وأدائها التشغيلي في المستقبل والتطورات المتوقعة في السوق الذي تعمل فيه الشركة والأسواق التي ستعمل فيها مستقبلاً، وبيانات النظرة المستقبلية هذه تتضمن مخاطر معروفة ومخاطر غير معروفة وحالات من عدم اليقين، وكثير منها خارج سيطرة الشركة، وجميعها مبنية على معتقدات الشركة وتوقعاتها عن المستقبل. ويمكن تحديدها بشكل عام بكلمات أو عبارات مثل "نهدف"، "نتنبأ"، "نعتقد"، "نتوقع"، "نقدّر"، "ننوي"، "نعتزم"، "خطّة"، "مشروع"، "توقع"، "سوف"، "ينبغي"، "سوف يستمر"، "سوف نتابع" أو بكلمات وعبارات أخرى دالة على الشيء ذاته. وبالمثل، فإن البيانات التي تصف استراتيجيات الشركة وأهدافها وغاياتها وخططها هي أيضاً تصريحات ذات نظرة مستقبلية، فهي متضمنة في أكثر من فصل في النشرة وتتضمن بيانات عن نوايا الشركة ورؤيتها وتوقعاتها الحالية التي تخص نتائج أعمالها ومركزها المالي وتدفقاتها النقدية والأعمال المستقبلية والنمو والخطط الاستراتيجية والأعمال المتراكمة وسياسة توزيع الأرباح والقطاع الذي تعمل فيه، ولا سيما البيانات المذكورة تحت العناوين التي تناقش استراتيجية الشركة أو الأحداث المستقبلية أو أعمالها المستقبلية هي من قبيل بيانات النظرة المستقبلية: موجودة في الفصل الثاني، والفصل الرابع، والفصل العاشر، والفصل الحادي عشر، والفصل الثاني عشر، والفصل الرابع عشر، والفصل الخامس عشر.

قد تكون جميع البيانات ذات النظرة المستقبلية، بما في ذلك نتائج عمليات الشركة ووضعها المالي وتدفقاتها النقدية والسيولة والتوقعات المالية ونموها، عرضة لمخاطر وتكهّنات وافتراسات قد تؤدي بالنتائج الفعلية بأن تكون مختلفة اختلافاً جوهرياً عما هو مقصود أو وارد في تصريح النظرة المستقبلية. ورغم اعتقاد الشركة بأن التوقعات الواردة في بيانات النظرة المستقبلية هي توقعات مقبولة وسائغة وقت كتابة هذه النشرة إلا أنها لا تضمن أن تصدق هذه التوقعات، ولذلك لا يُنصح بالاعتماد الكلي على بيانات النظرة المستقبلية، حيث إنها عرضة للتغير بناءً على عوامل خارجة عن سيطرة الشركة.

وتتضمن هذه النشرة العوامل الرئيسة التي قد تؤدي إلى اختلاف النتائج الفعلية اختلافاً جوهرياً عن توقعات الشركة، وهي مضمنة على سبيل المثال لا الحصر في بيانات النظرة المستقبلية، وفي بعض فصول هذه النشرة كالفصل الرابع بعنوان "عوامل المخاطرة"، وتشمل هذه العوامل على سبيل المثال لا الحصر:

- عدم القدرة على تقدير الأداء المستقبلي.
- عدم القدرة على إدارة المتطلبات التنظيمية الحالية والمستقبلية إذا تم تطبيق إجراءات تنظيمية فيما يتعلق بأعمال الشركة.

- عدم القدرة على توسعة أعمال الشركة.
- عدم القدرة على الحصول على التمويل اللازم لتمويل مشاريع الإنفاق الرأسمالي.
- عدم القدرة على الوفاء بالتزامات السداد.
- التغير المناخي وتأثير التخلي عن الكربون على أعمال الشركة.
- التغير في السياسات النقدية وسياسات الفائدة في سلطنة عُمان، والتضخم المحلي والدولي، وأسعار الفائدة المحلية والدولية.
- تذبذب أسعار صرف العملات الأجنبية وأسعار الأسهم أو أي أسعار أخرى.
- أداء الأسواق المالية في سلطنة عُمان.
- الظروف السياسية والاقتصادية العامة وظروف سوق الأعمال في سلطنة عُمان التي ستؤثر على أعمال الشركة وأنشطتها.
- مخاطر أخرى مذكورة في الفصل الرابع بعنوان "عوامل المخاطرة".

لا تمثل القائمة أعلاه جميع العوامل، وللمزيد من النقاش حول العوامل التي قد تؤدي إلى اختلاف النتائج الفعلية عن التقديرات، يرجى الاطلاع على الفصل الرابع من هذه النشرة بعنوان "عوامل المخاطرة".

وبحكم طبيعة هذه العوامل المتأصلة، فإن الإفصاح عن بعض مخاطر السوق ما هي إلا تقديرات فقط، ويمكن أن تختلف اختلافاً جوهرياً عما يحدث فعلاً في المستقبل، وكنتيجة لذلك، يمكن أن تكون الأرباح أو الخسائر الفعلية في المستقبل مختلفة اختلافاً جوهرياً عن الأرباح والخسائر المقدرة في هذه النشرة. ولا يجب التثبيت ببيانات النظرة المستقبلية الواردة في هذه النشرة إلا في الحدود الزمنية لوقت كتابة هذه النشرة. وبالتالي لن تتحمل الشركة أو المساهم البائع أو مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل أو أي من الشركات ذات العلاقة التابعة لها أي التزام لتحديث البيانات الواردة في هذه النشرة أو مراجعتها لتعكس الظروف التي تنشأ بعد تاريخ اعتماد النشرة أو لتعكس وقوع أحداث أساسية، وإن كانت الافتراضات التي تقوم عليها غير صحيحة أو كانت الأرباح والخسائر مختلفة جوهرياً عن التقديرات المذكورة في النشرة. لن تتحمل الشركة أو المساهم البائع أو مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل أي التزام لتحديث بيانات النظرة المستقبلية

الواردة في هذه النشرة لتعكس التغييرات في توقعاتهم أو أي تغيير في الأحوال أو الظروف أو الأوضاع المؤسس عليها هذه البيانات ما لم يكن ذلك لازماً بموجب القانون المعمول به.

وعليه لا يعتبر بأي حال من الأحوال تضمين هذه النشرة بيانات النظرة المستقبلية على أنه إقرار أو ضمان من الشركة أو المساهم البائع أو مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو مسجل الاكتتاب أو وكلاء التحصيل أو أي شخص آخر بخصوص تحقيق النتائج الواردة في تلك البيانات.

وسوف تلتزم الشركة بعد إدراجها في بورصة مسقط بقواعد الإفصاح وشروطه الصادرة من قبل هيئة الخدمات المالية والتي تستوجب الإفصاح في المواعيد المحددة عن نتائج التشغيل الخاصة بها. وتود الشركة أن توجه عناية المستثمرين المحتملين والمساهمين إلى متابعة أية معلومات أو إعلانات تصدرها بعد إدراجها في بورصة مسقط عبر الموقع الإلكتروني للسوق:

www.msx.om

عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق

البيانات المالية

البيانات المالية المدققة الموحدة للشركة للسنوات المنتهية في (1) 31 ديسمبر من عام 2023 (والتي تتضمن بيانات مالية موحدة مقارنة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2022) ("البيانات المالية لسنة 2023")، (2) 31 ديسمبر 2022 (والتي تتضمن بيانات مالية مقارنة موحدة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2021) ("البيانات المالية لسنة 2022") (يشار إليها جميعاً بـ "البيانات المالية السنوية") والبيانات المالية المرحلية المدققة الموحدة للشركة لفترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 (يشار إليها مع المعلومات المالية المقارنة المراجعة الموحدة لفترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 بـ "البيانات المالية المرحلية"، ويشار إليها مع البيانات المالية السنوية بـ "البيانات المالية") قد تم إيرادها في الفصل السادس والعشرين من هذه النشرة بعنوان "البيانات المالية التاريخية".

حيث تم إعداد البيانات المالية السنوية وفق المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية الصادرة عن مجلس معايير المحاسبة الدولية.

وتم إعداد البيانات المالية المرحلية وفق متطلبات المعيار المحاسبي رقم 34، وعليه فإن السنة المالية للشركة تبدأ في 1 يناير وتنتهي في 31 ديسمبر من كل عام.

معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية

معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية

تستخدم الشركة في هذه النشرة بعض أدوات القياس في تقييم الأداء المالي لأعمالها، وهي أدوات لا تقيس الأداء المالي وفق المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية أو أي معايير محاسبية أخرى متعارف عليها إجمالاً، وتشمل هذه الأدوات المالية المختارة غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، وهامش الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، والأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، وهامش المعدل قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، والإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة، مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل النفط، إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل المنتجات، إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل البضائع السائبة الجافة، إيرادات مكافئ تأجير السفن لنقل الغاز، إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بمدة للنقل المنتظم، وهامش التدفق النقدي، وصافي الدين (باستثناء عقود الإيجار) وصافي الرافعة المالية، والقيمة الإجمالية لإيرادات العقود (الأدوات المالية غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية).

وتستخدم الشركة أدوات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية لأنها تعتقد أن هذه الأدوات مفيدة لجمهور المستثمرين ومحللي الأوراق المالية للتعريف بتوجهات أعمال الشركة، كما يمكن استخدامها كأدوات تكميلية لقياس الأداء والسيولة.

لا تعتبر الأدوات غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية أداة لقياس الأداء أو السيولة وفق المعايير المذكورة ولا وفق أي معايير محاسبية معترف بها إجمالاً، ولا ينبغي اعتبار تلك الأدوات كبديل للأدوات المالية المحددة وفق المعايير الدولية أو المعايير المحاسبية المعترف بها إجمالاً، فهي محدودة من حيث القدرة التحليلية ويجب ألا تُستخدم كبديلاً عن تحليل الأداء المالي للشركة المعلن حسب المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية. إضافة إلى ذلك، فقد تحسب الشركات الأخرى - وحتى الشركات العاملة في نفس المجال - الأدوات المالية المشابهة بشكل مختلف عن الشركة.

تعتبر الأدوات غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية من مسؤوليات الإدارة وهي مبنية على مراجعة الشركة لنتائج أعمالها وتقديراتها، ومن ثم لم تدقق المعلومات السابقة ولم تراجع من قبل جهة خارجية مستقلة أو أي مكتب تدقيق حسابات مستقل أو استشاري أو خبير، ويجب قراءة هذه الأدوات مع البيانات التاريخية ولكنها لا تشكل جزءاً من البيانات المالية للشركة. وبالتالي ينبغي للمستثمرين ألا يعتمدوا كامل الاعتماد على الأدوات غير المتصلة بالمعايير الدولية المذكورة في هذه النشرة.

وفيما يلي بعض تعريفات الأدوات المستخدمة:

- "الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء" هي الأرباح قبل حساب الفوائد (تكاليف وإيرادات التمويل) والضرائب والإهلاك والإطفاء.
- "هامش الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء" هو الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء مقسوماً على الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة، ويتم التعبير عنه بنسبة مئوية.
- "الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء" هي مجموع الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء وتعديلات الأرباح بما في ذلك المكاسب أو الخسائر لمرة واحدة من بيع الأصول الثابتة ودخل الأرباح، وخسائر انخفاض القيمة على الأصول الخاضعة لحق الاستخدام، والتعديلات الإضافية فيما يتعلق بالسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2022، لمتوسط مصاريف الإصلاح والصيانة
- "هامش الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء": هي الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء مقسومة على الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة، ويتم التعبير عنه بنسبة مئوية.

- "الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة" هي الإيرادات محصوماً منها تكاليف تشغيل الرحلة.
- "مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل النفط": الإيرادات من قطاع نقل النفط الخام مطروحاً منها تكاليف تشغيل الرحلة في قطاع نقل النفط الخام.
- "إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل المنتجات": الإيرادات من قطاع نقل المنتجات مطروحاً منها تكاليف تشغيل الرحلة في قطاع نقل المنتجات.
- "إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل البضائع السائبة الجافة": الإيرادات من قطاع نقل البضائع السائبة الجافة مطروحاً منها تكاليف تشغيل الرحلة في قطاع البضائع السائبة الجافة.
- "إيرادات مكافئ تأجير السفن لنقل الغاز": الإيرادات من قطاع نقل الغاز مطروحاً منها تكاليف تشغيل الرحلة في قطاع نقل الغاز.
- "إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بمدة للنقل المنتظم": الإيرادات من قطاع النقل المنتظم مطروحاً منها تكاليف تشغيل الرحلة في قطاع النقل المنتظم.
- "الإيرادات الأخرى المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة": الإيرادات من القطاع الآخر مطروحاً منها تكاليف تشغيل الرحلة من القطاع الآخر.
- "هامش التدفق النقدي" هو النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية مقسوماً على الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة، المتوقعة كنسبة مئوية.
- "صافي الدين (باستثناء عقود الإيجار)" ويشمل القروض الحالية وغير الحالية والودائع الثابتة والهامشية الحالية وغير الجارية، محصوماً منها النقد وما يعادله.
- "صافي الرافعة المالية" هو صافي الدين (باستثناء عقود الإيجار) مقسوماً على الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء.
- "القيمة الإجمالية لإيرادات العقود" هي معدل إيجار السفن المجهزة بالمدة المتعاقد عليها مضروباً في إجمالي عدد الأيام المتبقية حتى نهاية الفترة المتعاقد عليها.

بعض البيانات التشغيلية

تتضمن نشرة الإصدار بحثاً بخصوص بعض مؤشرات الأداء الأساسية للشركة، منها: نسبة استخدام أسطول السفن، ومعدل خفض ثاني أكسيد الكربون، وتكرار حوادث الوقت الضائع (وسيتم تعريف كل منها فيما يلي). ويأتي بعضها من تقديرات

الإدارة وتكون مبنية على البيانات التشغيلية وليست البيانات المالية، ولا تشكل هذه المؤشرات جزءاً من سجل التقارير المالية للشركة، ولم يتم تدقيقها ولا مراجعتها من قبل جهة خارجية مستقلة، كمراقبين مستقلين أو استشاريين أو خبراء. وبالتالي لا يمكن مقارنة طريقة حساب هذه المؤشرات مع مثيلاتها من الأدوات التي تستخدمها الشركات الأخرى أو بحسب تقارير السوق أو الخبراء. وتعتقد الإدارة أن كل أداة من تلك الأدوات يعتبر مؤشراً مفيداً على نشاط الشركة وأدائها.

وفيما يلي تعريف بعض البيانات التشغيلية الأساسية التي تستخدمها الشركة:

- "معدل استخدام الأسطول" هو 365 يوماً ناقص عدد الأيام في الحوض الجاف، مقسوماً على 365.
- "معدل خفض ثاني أكسيد الكربون" هو معدل خفض ثاني أكسيد الكربون مقارنة بالعام السابق، معبراً عنه بنسبة مئوية.
- "متوسط سعر الحاويات التي يملكها الناقل البحري" هو متوسط السعر لكل وحدة مكافئة لعشرين قدماً للحاويات المملوكة للناقل البحري.
- "تكرار حوادث الوقت الضائع" هو عدد حوادث الوقت الضائع (على النحو المحدد في هذه النشرة) لكل مليون ساعة عمل .
- "متوسط سعر الحاويات المملوكة للشاحن البحري" هو متوسط السعر لكل وحدة مكافئة لعشرين قدماً للحاويات المملوكة للشاحن البحري.
- "معدل مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة" هو المتوسط المرجح زمنياً لمعدل إيجار سفينة مجهزة بالمدة بناءً على أسعار السفن الفردية وفترات التأجير المعنية.

العملة المستخدمة في عرض البيانات المالية

في هذه النشرة، جميع الإشارات الخاصة "بالريال العماني" أو "ر.ع" تعني الريال العماني وهي العملة القانونية لسلطنة عمان كما أن جميع الإشارات إلى الدولار الأمريكي تعني العملة القانونية للولايات المتحدة الأمريكية، وعليه يكون تحويل المبالغ المذكورة في هذه النشرة من الدولار الأمريكي إلى الريال العماني من أجل التسهيل على القارئ. ولقد تم ربط الريال العماني بالدولار الأمريكي منذ عام 1973، ولم يتغير سعر الصرف منذ يونيو 1986م، وما لم يُنص على خلافه، فإن سعر التحويل بين الريال العماني والدولار الأمريكي مبني على أساس أن سعر الصرف لكل 1 دولار أمريكي = يعادل 0.0385 ريال عماني.

بيانات القطاع والسوق

أدرجت الشركة في نشرة الإصدار هذه بيانات السوق ومعلومات السوق الأخرى المستمدة من منشورات القطاع، والدراسات الاستقصائية أو الدراسات التي أجرتها الإدارة، أو مستشارو السوق التابعون لجهات خارجية وشركات أبحاث السوق، أو المعلومات المتاحة للجمهور، في كل حالة، من المصادر التي يُعتقد بشكل عام أنها موثوقة. هذا، ولا يمكن للشركة أن تؤكد للمستثمر أن أيًا من الافتراضات الخاصة بالسوق دقيقة أو أنها تعكس بشكل صحيح وضع الشركة في هذا السوق. هذا، وتعتبر بيانات وإحصاءات السوق من البيانات المتوقعة بطبيعتها ولا تعكس بالضرورة ظروف السوق الفعلية، كما أن هذه البيانات والإحصاءات تستند إلى أبحاث السوق، والتي تعتمد في حد ذاتها على أخذ العينات والأحكام الشخصية من قبل كل من الباحثين والأطراف الأخرى، بالإضافة إلى المعلومات المتاحة للجمهور المتعلقة بحجم السوق، بما في ذلك الأحكام حول نوعية المنتجات والمعاملات التي ينبغي إدراجها في السوق ذات الصلة.

بالإضافة إلى ذلك، تستند بعض الإحصاءات والمعلومات المتعلقة بأعمال الشركة وأسواقها (والبيانات الأخرى الخاصة بالقطاع الواردة في نشرة الإصدار هذه إلى تقرير وبيانات ومعلومات أعدتها شركة ماريتيم ستراتيجيز إنترناشيونال ليمتد ("مستشار السوق") للشركة في سياق الطرح (يشار إليها مجتمعة باسم "تقرير السوق") وقد صدر تقرير السوق في 6 ديسمبر 2024 وعلى هذا النحو، فإنه يناقش المسائل المطروحة في ذلك الوقت أو في الأوقات المحددة فيه ولا يأخذ في الاعتبار ما يطرأ وما يُستجد منذ ذلك الحين. هذا، ونجد أن تقرير السوق قد اشتمل على وجهات النظر المستقبلية لمستشار السوق، وقد دلل عليها من افتراضاته المتعلقة بالنمو المتوقع للسوق ذي الصلة بالشركة. وقد أعطى مستشار السوق - حتى تاريخ هذه النشرة - الإذن باستخدام اسمه والبيانات بالشكل وبالصيغة الموضحة في هذه النشرة.

لا شك أن بيانات القطاع والسوق تخضع للتغيير ولا يمكن تأكيدها على وجه اليقين بسبب محدودية البيانات الأولية ومسائل تتعلق بالاعتماد عليها، بالإضافة إلى طرق جمع البيانات وقيود أخرى ملازمة للمسوحات التي تُجرى لأسواق كبيرة كالتى نحن بصدددها، وقد تم الاعتماد على بعض المصادر الخارجية في شأن المنافسين؛ ولم يتم الاتصال بهم للتحقق من صحة واكتمال المعلومات المضمنة في هذا التقرير. وإذ تعتقد الشركة بموثوقية المعلومات والبيانات التي تم الحصول عليها من مصادر خارجية وُضمت في هذه النشرة بما في ذلك المعلومات والبيانات المأخوذة عن مصادر عامة أو عن مستشار السوق إلا أن تلك المعلومات والبيانات لم يتم التحقق منها بشكل مستقل من قبل المجموعة أو مجلس الإدارة أو مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل أو المساهم البائع، ومن ثم لا يتحملون المسؤولية عن صحة واكتمال تلك المعلومات والبيانات.

وعليه، فإنه ينبغي التعامل بحذر مع بيانات وإحصاءات السوق والاقتصاد والقطاع وأية معلومات أخرى ترد في هذه النشرة ويشار إلى أنه قد تم جلبها من مصادر الجهات الخارجية.

بالإضافة إلى ذلك، فإن الشركة قد قامت بتضمين تقديراتها وتقييماتها وتعديلاتها وأحكامها في بعض سياقات هذه النشرة أثناء إعداد معلومات السوق، ولم يتم التحقق منها من قبل جهة خارجية مستقلة، وبالتالي فإن هذه المعلومات تعتبر معلومات غير موضوعية. وإذا تعتقد الشركة أن تقديراتها وتقييماتها وتعديلاتها وأحكامها معقولة وأن معلومات السوق التي أعدها تعكس تقريباً وضع القطاع والسوق الذي تعمل فيه الشركة، فإنه لا يوجد ما يضمن أن تكون تقديرات الشركة نفسها وتقييماتها وتعديلاتها وأحكامها هي الأنسب في اتخاذ القرارات المتعلقة بمعلومات السوق أو أن معلومات السوق التي أعدها مصادر أخرى لن تختلف جوهرياً عن معلومات السوق المضمنة في النشرة.

التقريب

بعض بيانات هذه النشرة كالبيانات المالية والإحصائية والمعلومات التشغيلية قد تم تقريبها، ولذا قد تختلف إجمالي البيانات الموضحة في هذه النشرة قليلاً عن إجمالي العملية الحسابية الفعلية للبيانات؛ فالنسب المئوية في الجداول قد تم تقريبها أيضاً ومن ثم قد لا ينتج عنها كامل نسبة 100%.

عدم الإشارة إلى معلومات الموقع الإلكتروني

لم يتم التحقق من أي محتويات للموقع الإلكتروني للشركة ولا محتويات أي موقع أو رابط متصل بشكل مباشر أو غير مباشر بهذه المواقع ولا أي مواقع أخرى يشار إليها في هذه النشرة، ولا تُشكل جزءاً من هذه النشرة، ولا ينبغي للمستثمرين الاعتماد على مثل هذه المعلومات.

الفهرس

36.....	الفصل الأول: مصطلحات وتعريفات
48.....	الفصل الثاني: معلومات موجزة عن الشركة
54.....	الفصل الثالث: معلومات عامة عن الطرح والشركة
61.....	الفصل الرابع : عوامل المخاطرة
104.....	الفصل الخامس: استخدام عوائد الطرح
105	الفصل السادس :قيمة الشركة
106.....	الفصل السابع: أهداف الشركة والموافقات الصادرة بشأنها
109.....	الفصل الثامن: بيانات المساهمين في الشركة
111.....	الفصل التاسع: نظرة عامة على الاقتصاد العماني
119.....	الفصل العاشر: الإطار التنظيمي
123.....	الفصل الحادي عشر: نظرة عامة علي القطاع
193.....	الفصل الثاني عشر :وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال
262.....	الفصل الثالث عشر : بيانات مالية وتشغيلية مختارة
284.....	الفصل الرابع عشر: مناقشة الإدارة وتحليلها للوضع المالي ونتائج الأعمال
342.....	الفصل الخامس عشر :سياسة توزيع الأرباح
345.....	الفصل السادس عشر: تعاملات الأطراف ذات العلاقة والعقود الرئيسية
345.....	الفصل السابع عشر: تنظيم الشركة وإدارتها
362.....	الفصل الثامن عشر: حقوق ومسؤوليات المساهمين
368.....	2الفصل التاسع عشر: شروط الاكتتاب وإجراءاته
389.....	الفصل العشرون: الإكتتاب والبيع

395	الفصل الحادي والعشرون: عملية بناء سجل الأوامر
397	الفصل الثاني والعشرون: منهجيات التقييم
402	الفصل الثالث والعشرون: الضرائب
406	الفصل الرابع والعشرون: المسائل القانونية
407	الفصل الخامس والعشرون: مراقب الحسابات المستقل
408	الفصل السادس والعشرون: البيانات المالية التاريخية
593	الفصل السابع والعشرون: التعهدات

الفصل الأول

مصطلحات وتعريفات

البيانات المالية السنوية لعام 2022	البيانات المالية الموحدة المدققة للشركة بنهاية السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2022 (والتي تتضمن معلومات مالية مقارنة حتى نهاية السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2021).
البيانات المالية السنوية لعام 2023	البيانات المالية الموحدة المدققة للشركة بنهاية السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 (والتي تتضمن معلومات مالية مقارنة حتى نهاية السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2022).
أيوفي	هيئة المحاسبة والمراجعة للمؤسسات المالية الإسلامية
التسجيل	إدراج الأسهم في بورصة مسقط تحت الرمز ("ASCO")
الجمعية العامة السنوية	الجمعية العامة السنوية للمساهمين.
المستثمرون الرئيسيون	المستثمرون الذين تم تحديدهم كمستثمرين رئيسيين في الفصل الثامن بعنوان "بيانات المساهمين في الشركة"، وهم: فالكون للاستثمار ذ.م.م ، والمريخ للتنمية والاستثمار ش.م.م
البيانات المالية السنوية	البيانات المالية السنوية لعام 2022 والبيانات المالية السنوية لعام 2023.
مقدم الطلب	مقدم الطلب في الفئة الأولى أو الثانية.
طلب الاكتتاب	الاستمارة التي يتقدم بموجبها مقدم الطلب لشراء الأسهم المطروحة وفقاً للشروط الواردة في هذه النشرة

استمارة تعديل طلب الاكتتاب	استمارة طلب الاكتتاب التي يستخدمها مقدم الطلب في الفئة الأولى لتعديل العروض المقدمة في الفئة الأولى طبقاً لشروط هذه النشرة.
قيمة الأسهم المكتتب بها	المبلغ الذي سيدفعه كل مقدم طلب عند تقديم طلب اكتتابه في الأسهم المطروحة على النحو المحدد في الفصل التاسع عشر من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
النظام الأساسي	النظام الأساسي للشركة المعد وفقاً لنموذج هيئة الخدمات المالية
شركة خط أسياد	شركة خط أسياد ش.م.م
شركة أسياد لإدارة السفن	شركة أسياد لإدارة السفن ش.م.م
شركة أسياد شيبينغ	شركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليميتد
مجموعة أسياد	مجموعة أسياد ش.م.م ع م
مراقب الحسابات	كي بي إم جي ش.م.م
أساس التخصيص	الأساس الذي يتم بموجبه تخصيص الأسهم المطروحة للمتقدمين بطلبات الاكتتاب على النحو المحدد في فقرة "أساس التخصيص" في الفصل التاسع عشر من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".

مبلغ العرض	سعر العرض مضروباً في إجمالي عدد الأسهم التي يراد الاكتتاب فيها بسعر العرض.
المجلس / مجلس الإدارة	مجلس إدارة الشركة
بيسة	البيسة العُمانية، وهي ألف بيسة من الريال العُماني العملة الرسمية لسلطنة عُمان.
قيمة الاكتتاب في أسهم الفئة الأولى	تمثل أعلى قيمة للعرض من العروض المقدمة في طلب الاكتتاب بالفئة الأولى. يرجى الاطلاع على "الفصل التاسع عشر - شروط الاكتتاب وإجراءاته" وقراءة الجدول التوضيحي لحساب قيمة الاكتتاب في أسهم الفئة الأولى.
قيمة الاكتتاب في أسهم الفئة الثانية	القيمة التي يدفعها مستثمرو الفئة الثانية وقت تقديم طلباتهم على السعر الثابت على النحو الوارد في الفصل التاسع عشر من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
مقدمو الطلبات في الفئة الأولى	هم مقدمو الطلبات من الفئة الأولى الذين يتقدمون بطلبات للاكتتاب في أسهم الفئة الأولى بعدد 100.000 سهم كحد أدنى، ومن ثم مضاعفات 100 سهم بعد ذلك.
مقدمو الطلبات في الفئة الثانية	صغار المستثمرين وكبار المستثمرين في الفئة الثانية.
مقدمو الطلبات في الفئة الثانية (كبار المستثمرين)	هم الأفراد الذين يتقدمون بطلبات للاكتتاب في أسهم الفئة الثانية بعدد 81.400 سهم على الأقل ومن ثم مضاعفات 100 سهم بعد ذلك.
مقدمو الطلبات في الفئة الثانية (صغار المستثمرين)	هم الأفراد الذين يتقدمون بطلبات للاكتتاب في أسهم الفئة الثانية بعدد 1.000 سهم كحد أدنى، وبعدد 81.300 سهم كحد أقصى ومن ثم مضاعفات 100 سهم بعد ذلك.
الاكتتاب في الفئة الأولى	الفئة الأولى من الطرح موضحة في الفصل التاسع عشر بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".

تاريخ فتح الاكتتاب في الفئة الأولى	التاريخ المحدد لذلك بالنسبة لبدء الاكتتاب في هذه الفئة والموضح في الفصل التاسع عشر بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
تاريخ إغلاق باب الاكتتاب في الفئة الأولى	التاريخ المحدد لذلك بالنسبة لإغلاق الاكتتاب في هذه الفئة والموضح في الفصل التاسع عشر بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
الاكتتاب في الفئة الثانية	الفئة الثانية من الطرح موضحة في الفصل التاسع عشر بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
تاريخ فتح الاكتتاب في الفئة الثانية	التاريخ المحدد لذلك بالنسبة لفتح الاكتتاب في هذه الفئة والموضح في الفصل التاسع عشر بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
تاريخ إغلاق باب الاكتتاب في الفئة الثانية	التاريخ المحدد لذلك بالنسبة لإغلاق الاكتتاب في هذه الفئة والموضح في الفصل التاسع عشر بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
البنك المركزي	البنك المركزي العماني.
قانون الشركات التجارية	قانون الشركات التجارية المعمول به في سلطنة عُمان الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم 2019/18.
لائحة الشركات التجارية	لائحة الشركات التجارية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 2021/146
اللائحة التنفيذية لقانون سوق رأس المال	اللائحة الصادرة عن هيئة الخدمات المالية بالقرار رقم 2009/1 بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون سوق رأس المال، وتعديلاتها.
الميثاق	ميثاق حوكمة الشركات المساهمة العامة الصادر عن هيئة الخدمات المالية بالقرار رقم خ/2016/10، وتعديلاته

وكلاء التحصيل	هم بنوك ووسطاء التحصيل الذين يتم تعيينهم لاستلام عروض وطلبات الاكتتاب.
السجل التجاري	السجل التجاري المودع لدى وزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار وفقاً لقانون السجل التجاري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 1974/3م وتعديلاته.
الشركة	شركة أسياد للنقل البحري ش م ع ع (قيد التحول)
مجلس الوزراء	الجهاز التنفيذي للحكومة، ويُسند إليه مهام تنفيذ السياسات والإشراف على أعمال الحكومة وتقديم الاستشارات لمجاللة السلطان، ويرأسه السلطان، ويضم الوزراء في جميع الوزارات والهيئات الحكومية.
نظام جمع البيانات	نظام جمع البيانات الخاص بالمنظمة البحرية الدولية
طن ساكن	الحمولة القصوى للسفينة
طلب الاكتتاب الإلكتروني	طلب الاكتتاب طبقاً لآلية الاكتتاب الإلكتروني.
آلية الاكتتاب الإلكتروني	آلية تقديم طلبات الاكتتاب في الأسهم عبر إحدى قنوات الاكتتاب الإلكتروني التي يقدمها وكلاء التحصيل.
نظام الاكتتاب الإلكتروني	النظام المتاح لمقدمي طلبات الاكتتاب ليقوموا من خلالها بإنشاء طلبات الاكتتاب الإلكتروني للفئة الثانية.
اجتماع الجمعية العامة غير العادية	اجتماع الجمعية العامة غير العادية للمساهمين في الشركة.

البيانات المالية	البيانات المالية السنوية والبيانات المالية المرحلية
السنة المالية	فترة اثني عشر (12) شهراً التي تبدأ في اليوم الأول من شهر يناير وتنتهي في اليوم الحادي والثلاثين من شهر ديسمبر من كل عام.
الهيئة	هيئة الخدمات المالية بسلطنة عُمان، المعروفة سابقاً باسم الهيئة العامة لسوق المال، وقد أُعيدت تسميتها وهيكلتها بموجب المرسوم السلطاني رقم 2024/20.
مجلس التعاون الخليجي	مجلس التعاون لدول الخليج العربية، الذي يضم سلطنة عُمان ودولة الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية ودولة قطر ومملكة البحرين ودولة الكويت.
الحكومة	حكومة سلطنة عُمان.
القيمة المحلية المضافة	إجمالي النفقات المحلية التي تُفيد تطوير الأعمال وتساهم في بناء القدرات البشرية وتخفز الإنتاجية في الاقتصاد العماني.
العضو المستقل	عضو مجلس الإدارة المستقل على النحو المحدد في ميثاق حوكمة الشركات المساهمة العامة.
مركز المعلومات	مركز المعلومات ببورصة مسقط.
اتفاقية التسوية المؤسسية	اتفاقية التسوية المؤسسية بين الشركة والمساهمين البائع ومدير سجل الاكتتاب المشترك ووكلاء التحصيل المؤرخة في 16 فبراير ٢٠٢٥، فيما يتعلق بأسهم الطرح.

البيانات المالية المرحلية	البيانات المالية المرحلية المدققة للشركة لفترة التسعة (9) أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 والبيانات المالية المقارنة لفترة التسعة (9) أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023.
المسح المتوسط	الفحص السنوي الثاني أو الثالث من مساح جمعية التصنيف (مسح تفصيلي).
رقم المستثمر	رقم المستثمر الذي تصدره شركة مسقط للمقاصة والإيداع للمستثمرين الذين يملكون حسابات مستثمرين لديها.
مدير الإصدار	بنك صحار الدولي ش م ع ع
رأس المال المصدر	رأس المال المصدر للشركة البالغ 130,218,607 ريال عُماني مقسم إلى 5,208,744,280 سهم، بقيمة 25 بيعة للسهم.
مدير سجل الاكتتاب المشترك	بنك الاستثمار العماني، وبنك صحار الدولي، وخمس مؤسسات دولية.
المنسق العالمي المشترك	بنك الاستثمار العماني ش م ع م، وبنك صحار الدولي ش م ع ع، وثلاث مؤسسات دولية.
بروتوكول كيوتو	بروتوكول كيوتو لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ
قانون البيئة	المرسوم السلطاني رقم 2001/114 بإصدار قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث، وتعديلاته.
تاريخ الإدراج	تاريخ الإدراج الذي سيتاح فيه تداول الأسهم في بورصة مسقط (خلال ثلاثة أيام عمل بتوقيت سلطنة عمان، وذلك من تاريخ التسوية) أو أي تاريخ آخر يحدده المنسق العالمي المشترك ويُعلن عنه.
ش م م	شركة محدودة المسؤولية
الإدارة	فريق الإدارة العليا للشركة

القانون البحري	الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19
مستشار السوق	ماريتيم ستراتيجيز إنترناشيونال ليمتد
تقرير السوق	التقرير والبيانات والمعلومات التي أعدها مستشار السوق نيابة عن الشركة فيما يتعلق بالطرح.
ماربول	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن
شركة مسقط للمقاصة والإيداع	شركة مسقط للمقاصة والإيداع ش م ع م
وزارة الطاقة والمعادن	وزارة الطاقة والمعادن بسلطنة عمان، المعروفة سابقا باسم وزارة النفط والغاز، حيث أُعيدت تسميتها وهيكلتها بموجب المرسوم السلطاني رقم 2020/96، وتعديلاته.
عقد التأسيس	عقد تأسيس الشركة المسجل لدى وزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار.
وزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار	وزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار بسلطنة عُمان، المعروفة سابقا بوزارة التجارة والصناعة، حيث أُعيدت تسميتها وهيكلتها بموجب المرسوم السلطاني رقم 2020/97، وتعديلاته.
وزارة المالية	وزارة المالية بسلطنة عُمان
وزارة الإسكان والتخطيط العمراني	وزارة الإسكان والتخطيط العمراني بسلطنة عمان، وقد أُعيدت تسميتها وهيكلتها بموجب المرسوم السلطاني رقم 2020/93، وتعديلاته.

وزارة العمل	وزارة العمل بسلطنة عمان المعروفة سابقا باسم وزارة القوى العاملة، وقد أُعيدت تسميتها وهيكلتها بموجب المرسوم السلطاني رقم 2020/89، وتعديلاته.
شركة متسوي	شركة متسوي أو إس كيه لاينز ليمتد
قانون مراقبة التلويث البحري	قانون مراقبة التلويث البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 1974/34
البورصة	شركة بورصة مسقط ش.م.ع.م المعروفة سابقا باسم سوق مسقط للأوراق المالية التي تشغلها شركة بورصة مسقط ش م ع م بعد تعديل اسمها وإعادة هيكلتها بالمرسوم السلطاني رقم 2021/5، وتعديلاته.
أدوات قياس غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية	الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، وهامش الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، والأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، والهامش المعدل قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، والإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة، مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل النفط، إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل المنتجات، إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل البضائع السائبة الجافة، إيرادات مكافئ تأجير السفن لنقل الغاز، إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بمدة للنقل المنتظم، والسعر المكافئ من تأجير السفن المجهزة بالمدة، وهامش التدفق النقدي، وصافي الدين (باستثناء عقود الإيجار)، وصافي الرافعة المالية، والقيمة الإجمالية لإيرادات العقود
المستثمر غير المحلي	الشخص الاعتباري الإقليمي أو الدولي (غير الأفراد) ممن يتقدم بطلب الاكتتاب في أسهم الطرح في الفئة الأولى، دون أن يكون مسجلا في سلطنة عمان.

الطرح	طرح المساهم البائع عدد ١,٠٤١,٧٤٨,٨٥٦ سهم من الأسهم التي يملكونها بقيمة تتراوح ما بين 117 بيسة إلى 123 بيسة للسهم الواحد، وبأني هذا الاكتتاب على فئتين؛ طرح الاكتتاب في الفئة الأولى، وطرح الاكتتاب في الفئة الثانية وفقاً للإجراءات والشروط المنصوص عليها في نشرة الإصدار هذه.
مدة الطرح	هي المدة الزمنية الواقعة بين موعد فتح الاكتتاب وموعد إغلاق باب الاكتتاب ويدخل ضمنها يوم فتح باب الاكتتاب ويوم إغلاقه وأي تمديد لها - بموافقة هيئة الخدمات المالية.
سعر الطرح	السعر المختار من النطاق السعري ، والذي سيتم تحديده من قبل المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك بعد الانتهاء من عملية بناء سجل الأوامر للفئة الأولى على النحو الوارد في الفصل التاسع عشر من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته"، وهو سعر الشراء لكلا من الفئة الأولى والثانية
الأسهم المطروحة	الأسهم موضوع هذه النشرة والمطروحة للاكتتاب.
الشركة العمانية لاستئجار السفن	الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م
اجتماع الجمعية العامة العادية	اجتماع الجمعية العامة العادية للمساهمين في الشركة
جهاز الاستثمار العُماني	جهاز الاستثمار العُماني المؤسس وفقاً للمرسوم السلطاني رقم 2020/61، وتعديلاته.
عُمان	سلطنة عُمان
ريال عُماني / ر. ع	الريال العُماني، العملة الرسمية لسلطنة عُمان، ويتكون من ألف بيسة عُمانية

النطاق السعري	يتراوح النطاق السعري من 117 بيسة إلى 123 بيسة لسهم الطرح المطبق على طرح الفئة الأولى
تاريخ التسعير	تاريخ تسعير الطرح، والمتوقع أن يكون في 4 مارس 2025.
مذكرة التسعير	مذكرة التسعير الملحق باتفاقية التسوية المؤسسية.
قائمة التسعير	قائمة تتضمن سعر الطرح وبعض المعلومات الأخرى.
ش م ع م	شركة مساهمة عُمانية مقفلة
ش م ع ع	شركة مساهمة عُمانية عامة
لائحة الشركات المساهمة العامة	لائحة الشركات المساهمة العامة الصادرة بقرار الهيئة العامة لسوق المال رقم 2021/27.
قانون الأوراق المالية	قانون الأوراق المالية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2022/46.
المساهم البائع	مجموعة أسياد ش م ع م
اتفاقية مستوى الخدمة	هي اتفاقية مستوى الخدمة التي أبرمتها الشركة مع مجموعة أسياد
تاريخ التسوية	تاريخ: (1) تسليم الأسهم من خلال نظام القيد الدفترى الذي تشرف عليه شركة مسقط للمقاصة والإيداع إلى المستثمرين الذين يملكون حسابات بأرقام. (2) تحويل مدير الإصدار صافي العائد إلى حساب العهدة المودع لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع في الموعد المتوقع أن يستمر لمدة سبعة أيام بعد تاريخ التسعير أو أي موعد آخر يُعلن عنه المنسق العالمي المشترك.

سهم	سهم عادي في الشركة بقيمة قدرها 25 بيسة.
مساهم	مساهم في الشركة.
المسح الخاص	الفحص السنوي الخامس لمقيم جمعية التصنيف (تقرير المسح الشامل)
لائحة الاستحواذ والسيطرة	القواعد التي تخضع لها عمليات الاستحواذ والسيطرة على شركات المساهمة العامة الصادرة بقرار الهيئة العامة لسوق المال رقم 2019/2.
وحدة مكافئ 20 قدما	هي وحدة تعادل حاوية واحدة مقاس 20 قدم
الولايات المتحدة	الولايات المتحدة الأمريكية.
الدولار / الدولار الأمريكي	الدولار / الدولار الأمريكي؛ العملة الرسمية للولايات المتحدة الأمريكية.

الفصل الثاني

معلومات موجزة عن الشركة

يسلط هذا الموجز الضوء على المعلومات الواردة في هذه النشرة، إلا أنه لا يحتوي على جميع المعلومات التي ينبغي للمستثمرين أخذها بعين الاعتبار قبل الاستثمار في الأسهم، ولذا يتعين على جميع المستثمرين قراءة هذه النشرة بالكامل وبناية تامة بما في ذلك البيانات المالية للشركة الواردة في الفصل السادس والعشرين من هذه النشرة بعنوان "البيانات المالية التاريخية". علاوة على ما تقدم، يجب على جميع المستثمرين الاطلاع بالتحديد على الفصل الرابع من هذه النشرة بعنوان "عوامل المخاطرة" للتعرف على المزيد من المعلومات حول العوامل المهمة التي يجب أخذها بعين الاعتبار قبل شراء الأسهم.

نُبذة

تعد الشركة واحدة من الشركات الرائدة في مجال النقل البحري عبر البحار والمحيطات باستخدام سفن كبيرة مصممة للإبحار لمسافات طويلة، حيث تتميز بتقديم حلول نقل موثوقة وبتكلفة تنافسية للعملاء المحليين والدوليين الحاصلين على تصنيف عالٍ. كما تقدم الشركة مجموعة متنوعة من حلول النقل البحري لعملائها، وتعمل من خلال خمسة قطاعات أعمال:

- **نقل النفط الخام:** من خلال قطاع نقل النفط الخام، تدير الشركة 12 سفينة نفط خام عملاقة مملوكة بالكامل، وأربع سفن مستأجرة (سويسماكس)، وسفینتين مستأجرتين من نوع أفراماكس لنقل النفط الخام. وقد أسندت الشركة أيضاً بناء أربع ناقلات نفط خام جديدة. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات النقل الخام 118.6 مليون ريال عماني (308.1 مليون دولار أمريكي) و 74.4 مليون ريال عماني (193.1 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 32.6 في المائة و 27.1 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات تأجير سفن نقل النفط الخام 93.8 مليون ريال عماني (243.7 مليون دولار أمريكي) و 65.9 مليون ريال عماني (171.2 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

- **نقل المنتجات:** من خلال قطاع نقل المنتجات، تدير الشركة 13 ناقلة مملوكة بالكامل، واثنين مملوكتين بشكل مشترك، و 19 ناقلة منتجات مستأجرة تنقل بضائع سائلة، بما في ذلك المنتجات البترولية والكيماوية المكررة. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات نقل المنتجات 83.0

مليون ريال عماني (215.5 مليون دولار أمريكي) و 74.2 مليون ريال عماني (192.8 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 22.8 في المائة و 27.0 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل المنتجات 77.0 مليون ريال عماني (199.9 مليون دولار أمريكي) و 73.6 مليون ريال عماني (191.0 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

• **نقل البضائع السائبة الجافة:** من خلال قطاع نقل البضائع السائبة الجافة، تدير الشركة أربع سفن ناقلات خام عملاقة مملوكة بالكامل، وسبع سفن كبيرة (ألتراماكس) مملوكة بالكامل، وسفينة واحدة من السفن الكبيرة (ألتراماكس) المستأجرة، وثلاث سفن كبيرة (سوبراماكس) مستأجرة، واثنان من السفن المتوسطة مناسبة للموانئ الصغيرة (هانديماكس) مستأجرة، وسفينة مستأجرة (كمزارماكس) بأقصى حجم مناسب لميناء كمزار تنقل مواد خام ومنتجات مكررة و سلع جاهزة للاستهلاك أو البيع بموجب عقود طويلة الأجل مع شركات إنتاج المعادن. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات نقل البضائع السائبة الجافة 64.8 مليون ريال عماني (168.3 مليون دولار أمريكي) و 44.9 مليون ريال عماني (116.6 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 17.8 في المائة و 16.3 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل البضائع السائبة الجافة 54.2 مليون ريال عماني (140.7 مليون دولار أمريكي) و 41.1 مليون ريال عماني (106.6 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

• **نقل الغاز:** من خلال قطاع نقل الغاز، تدير الشركة خمس ناقلات للغاز الطبيعي المسال مملوكة بشكل مشترك، وناقلة واحدة مملوكة بالكامل، وناقلة غاز عملاقة مملوكة بشكل مشترك، وناقلة غاز متوسطة مستأجرة لنقل الغاز الطبيعي المسال والغاز البترولي المسال إلى الأسواق في جميع أنحاء العالم. وقد طلبت الشركة أيضًا ناقلتين للغاز الطبيعي المسال؛ مصممتين بميزات صديقة للبيئة. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات نقل الغاز 51.6 مليون ريال عماني (134.0 مليون دولار أمريكي) و 37.5 مليون ريال عماني (97.4 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 14.2 في المائة و 13.6 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن لنقل الغاز 51.1 مليون ريال عماني (132.7 مليون دولار أمريكي) و 37.5 مليون ريال عماني (97.5 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

- **النقل الملاحي المنتظم:** من خلال قطاع النقل الملاحي المنتظم، تدير شركة خط أسياد التابعة والمملوكة بالكامل للشركة شبكة من الخطوط البحرية التي تخدمها خمس سفن حاويات. وتؤدي شركة خط أسياد دوراً حاسماً في ربط الموانئ العمانية بالأسواق العالمية الرئيسية في دول مجلس التعاون الخليجي والصين وجنوب شرق آسيا وخارجها من خلال شبكتها الإقليمية، حيث تقدم حلول نقل الحاويات بين الموانئ الصغيرة والإقليمية والرئيسية الكبيرة إلى مشغلي الخطوط الملاحية الرئيسية وخدمات الخطوط الملاحية التجارية المنتظمة. بالإضافة إلى ذلك، تقدم شركة خط أسياد مجموعة واسعة من الخدمات ذات القيمة المضافة؛ بداية من التخزين والنقل وانتهاءً بخدمات التخليص الجمركي، وكل ذلك ضمن عرض لوجستي متكامل ومرن وموثوق به يستهدف العملاء المحليين على وجه الخصوص. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات النقل البحري 44.2 مليون ريال عماني (114.9 مليون دولار أمريكي) و 42.7 مليون ريال عماني (110.8 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 12.2 في المائة و 15.5 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بمدة للنقل المنتظم 4.5 مليون ريال عماني (11.7 مليون دولار أمريكي) و 16.9 مليون ريال عماني (43.8 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

لمزيد من التعريفات المتعلقة بالمعلومات غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وغيرها من البيانات التشغيلية المستخدمة ، بالرجاء الرجوع لـ " عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية

بالإضافة إلى ذلك، توفر الشركة أيضاً خدمات تأجير السفن، وإدارة البضائع والرحلات، وخدمات الحاويات وخدمات نقل الحاويات والبضائع من الموانئ الصغيرة إلى الموانئ الكبيرة، وخدمات الإدارة الفنية للسفن من خلال الشركات التابعة لها، بما في ذلك الشركة العمانية لاستئجار السفن والشركة العمانية لإدارة السفن، وشركة أسياد لإدارة السفن، وشركة خط أسياد، وشركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد ، مما يسمح لها بتقديم خدمات نقل بحري متكاملة وفقاً لأعلى معايير الصناعة. تشرف الشركة العمانية لاستئجار السفن وشركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد على أنشطة التأجير والسفينة الموسعة للشركة، والتي تشمل السفن المملوكة للشركة وسفن الشركات الأخرى أيضاً. كما تدير الشركة العمانية لاستئجار السفن وشركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد تجاريا العديد من السفن التي تم استئجارها لدعم عملاء الشركة. تتم إدارة الغالبية العظمى من السفن المملوكة للشركة، بما في ذلك ناقلات خام النفط العملاقة، وناقلات خام الحديد العملاقة، وناقلات الغاز الطبيعي المسال، وناقلات المنتجات وناقلات السوائب الجافة، داخلياً بواسطة الشركة العمانية لإدارة السفن .

ومنذ إنشائها في عام 2003، دعمت الشركة رؤية الحكومة العمانية لتطوير أسطول نقل وطني يلبي متطلبات النقل البحري للصناعات الهيدروكربونية والبتروكيماوية والتعدينية والمعدنية سريعة النمو في البلاد. ومن الجدير بالذكر أن الشركة مدعومة من قبل جهاز الاستثمار العماني، وهو الذراع الاستثماري لسلطنة عمان، والذي يوفر منفذا إلى شبكة واسعة من شركات المحفظة والشركات الوطنية الرائدة، مما يجعلها شريكا مفضلا للمشاريع الرئيسية والعملاء في سلطنة عمان. ولا شك أن عمليات النقل الخاصة بالشركة تؤدي دورًا حاسمًا في قطاع النقل والإمداد العماني ودول مجلس التعاون الخليجي الأوسع، وهي شركة النقل البحري المفضلة في النظام البيئي العماني، ونظرا للدور القيادي الذي تؤديه، ستساعد في دفع عجلة الحد من الانبعاثات الكربونية في قطاع الملاحة والنقل البحري العماني .

الشركة هي شركة تابعة ضمن مجموعة أسياد، وهي مزود لوجستي وطني متكامل يمتلك شبكة قوية وشهرة تجارية عبر الأسواق الإقليمية والدولية. وبصفقتها إحدى شركات مجموعة أسياد، فإنها تستفيد من الموارد المشتركة، وإمكانية الوصول إلى مجموعة متكاملة من الخدمات التكاملية، بما في ذلك الأحواض الجافة، ومرافق الإصلاح والصيانة، والبنية التحتية المشتركة (الموانئ، والمناطق الحرة، وغيرها)، والموارد البشرية (الخزينة، والموارد البشرية، والمشتريات، وخدمات الاتصالات، والخدمات القانونية، وخدمات تكنولوجيا المعلومات).

كما أنها تملك أسطولاً من أكبر الأساطيل المتنوعة عالمياً، ولذا، فإنها قادرة على خدمة أكثر من 60 دولة، وهي في وضع جيد لتزويد الأسواق ذات النمو المرتفع، مثل دول آسيا والشرق الأوسط وشمال إفريقيا. تجري الشركة عملياتها من خلال أسطولها المكون من 89 سفينة، منها 47 سفينة مملوكة بالكامل أو بشكل مشترك، و 36 سفينة مستأجرة و 6 سفن تم طلبها في الوقت الحالي، بسعة إجمالية تزيد على 9.5 مليون طن ساكن، وذلك حتى 30 سبتمبر 2024. هذا، ويتألف أسطول سفن الشركة من:

- 22 ناقلة نفط خام (16 ناقلة نفط كبيرة (أربعة منها قيد الطلب)، وأربع سفن مناسبة لقناة السويس (سويسماكس) وسفینتان متوسطتا الحمولة (أفراماكس))
- 34 ناقلة منتجات (27 متوسطة الحجم، وناقلتان كبيرتا الحجم، وناقلتان للميثانول، وناقلتان صغيرتان، وناقلة صغيرة للمواد الكيميائية)،
- 18 ناقلة سوائب جافة (أربع ناقلات خام الحديد العملاقة، وثمانية سفن ألتراماكس، وثلاث سفن سوبراماكس، وسفینتان هانديماكس وسفينة كامزاراماكس)
- عشر ناقلات للغاز (ثماني ناقلات للغاز الطبيعي المسال (اثنتان منها قيد الطلب)، وناقلة غاز عملاقة، وناقلة غاز متوسطة)

- خمس سفن حاويات (سفيتان هانديماكس، وسفينه هانديسايز، وسفينه سوبراماكس وسفينه مناسبة لقناة بنما (بنما ماكس) .

وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، حققت الشركة إيرادات قدرها 363.7 مليون ريال عماني (944.7 مليون دولار أمريكي) و 274.9 مليون ريال عماني (713.9 مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وإيرادات مكافئ تكلفة الإيجار البالغة 282.0 مليون ريال عماني (732.5 مليون دولار أمريكي) و 236.1 مليون ريال عماني (613.3 مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وأرباحاً معدلة قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء البالغة 184.0 مليون ريال عماني (478.0 مليون دولار أمريكي) و 162.9 مليون ريال عماني (423.0 مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وأرباحاً قدرها 39.5 مليون ريال عماني (102.6 مليون دولار أمريكي) و 45.9 مليون ريال عماني (119.2 مليون دولار أمريكي)، على التوالي . لمزيد من التعريفات المتعلقة بالمعلومات غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وغيرها من البيانات التشغيلية المستخدمة ، بالرجاء الرجوع لـ " عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية"

نقاط القوة التنافسية والاستراتيجيات

تشمل نقاط القوة التنافسية للشركة ما يلي:

- منصة نقل عالمية المستوى مقرها في موقع استراتيجي مع وصول عالمي
- الاستفادة من توقعات قوية للسوق عبر القطاعات الأساسية للشركة مدعومة بالطلب المتزايد على النقل والحاجة إلى استبدال الأسطول القديم
- قيمة إجمالية قوية في إيرادات العقود مدعومة بعلاقات طويلة الأمد مع أفضل العملاء، مما يوفر توقعات جيدة للتدفقات النقدية المستقبلية
- محفظة مالية قوية ويمكن التنبؤ بها ومتنامية مدعومة بهوامش قوية
- استراتيجية نمو واضحة للتطوير في القطاعات ذات الأولوية
- فريق إدارة مؤهل تأهيلاً عالياً مدعوم بمساهم سيادي من ذوي الخبرة
- قيادة وتنفيذ مبادرات الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة لضمان المزايا التنافسية وتعزيز مكانة السوق

تشمل استراتيجيات الشركة ما يلي:

- تنفيذ برنامج قوي للإنفاق الرأسمالي، يركز على (1) تجديد الأسطول للحفاظ على أسطول حديث، (2) استثمارات النمو لجذب فرص النمو في السوق، و (3) تنويع محفظة سفنها بناءً على التوقعات لقطاعات نقل النفط الخام، ونقل

البضائع السائبة الجافة، والنقل الملاحى المنتظم.

- تهدف استراتيجية تحسين أعمال الشركة إلى مساعدة الشركة على الحفاظ على تميزها التشغيلي مع الاستفادة من نقاط قوتها الحالية للاستفادة من توقعات السوق المواتية عند ظهورها.
- الاستفادة من فرص القروض الجديدة وإعادة التمويل من أجل تحسين قوة ميزانيتها العامة وتحسين استخدام الأصول
- مواصلة مواءمة ديونها مع استراتيجيات مساهمها الرئيسي، مجموعة أسياد، من أجل تعظيم الفوائد الضريبية والاستفادة من أوجه التعاون وتكامل الجهود في التخطيط المالي حيثما وجدت.
- تنفيذ أفضل الممارسات التي تضمن أن عمليات صنع القرار تتسم بالكفاءة والفعالية، من أجل تبسيط عمليات الشركة، ونتيجة لذلك، تقليل تكاليف التشغيل .
- تقييم فرص تأسيس شركات متخصصة لبلغ م التركيز التشغيلي والكفاءة .

لمزيد من المعلومات حول نقاط القوة التنافسية والاستراتيجيات للشركة، يرجى الاطلاع على "الفصل الثاني عشر - وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال."

الفصل الثالث

معلومات عامة عن الطرح والشركة

الاسم	شركة أسياد للنقل البحري ش م ع ع (قيد التحول).
رقم السجل التجاري	1723154
تاريخ التسجيل	20 مايو 2003
العنوان المسجل	ص.ب ١٠٤، ر.ب ١١٨
المقر الرئيس	مدينة السلطان قابوس، بوشهر، محافظة مسقط
مدة الشركة	غير محدودة.
السنة المالية للشركة	تبدأ في 1 يناير وتنتهي في 31 ديسمبر من كل عام.
رأس مال الشركة المصدر	رأس المال المصدر للشركة 130,218,607 ريال عماني مقسم إلى 5,208,744,280 سهم بقيمة 25 بيسة للسهم.

عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب	عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب ١,٠٤١,٧٤٨,٨٥٦ سهم، تمثل ٢٠% من إجمالي رأس مال الشركة المصدر، مع مراعاة خيار زيادة حجم الاكتتاب الموضح ادناه
خيار زيادة حجم الاكتتاب	يمكن للمساهمين البائع ان يمارس خيار زيادة حجم الاكتتاب، الذي بموجبه يمكن للمساهمين البائع ان يقوم بتخصيص او بيع عدد إضافي من الأسهم يصل الى ١٥٪ من أسهم الطرح، وذلك بمراعاة حجم الطلب على الأسهم.
نوع الأسهم المطروحة للاكتتاب	جميع الأسهم المصدرة للشركة وجميع أسهم رأسمال الشركة أسهم عادية، ولكل سهم بالشركة حق التصويت بصوت واحد في الجمعيات العامة للشركة، والجمعية العامة السنوية والجمعيات العامة العادية وغير العادية.
نطاق سعر الاكتتاب في الفئة الأولى	من 117 بيعة إلى 123 بيعة لكل سهم
سعر الاكتتاب في الفئة الثانية	123 بيعة للسهم.
سعر الطرح	هو السعر الذي تم اختياره من ضمن النطاق السعري، والذي سيتم تعيينه من قبل المساهمين البائع والمنسق العالمي المشترك، وذلك على النحو الموضح في الفصل التاسع عشر من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته". والذي سيكون سعر الشراء لكلا من مقدمي طلبات من الفئة الأولى والثانية.
النسبة المئوية للأسهم المطروحة من إجمالي أسهم رأس مال الشركة المصدر	تبلغ نسبة الأسهم المطروحة من إجمالي أسهم رأس مال الشركة المصدر ما نسبته ٢٠% على الأقل، مع مراعاة ممارسة المساهمين البائع لخيار زيادة حجم الاكتتاب.

اسم المساهم البائع وعدد الأسهم المعروضة للبيع من قبله	مجموعة أسياد ش م ع م: ١,٠٤١,٧٤٨,٨٥٦ سهم، وتمثل ما نسبته ١٠٠ % من الأسهم المطروحة، مع مراعاة ممارسة المساهم البائع لخيار زيادة حجم الاكتتاب.
الغرض من الاكتتاب العام	مضت الشركة والمساهم البائع في الاكتتاب العام لبيع جزء من رأسمال الشركة وذلك وفق برنامج التخرج الحكومي.
المؤهلون للاكتتاب في أسهم طرح الفئة الأولى	مستثمرو الفئة الأولى، على النحو المحدد في الفصل التاسع عشر من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
المؤهلون للاكتتاب في أسهم طرح الفئة الثانية	مستثمرو الفئة الثانية، على النحو المحدد في الفصل التاسع عشر من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته".
المحظورون من الاكتتاب في الأسهم المطروحة:	غير مسموح للأشخاص المذكورين أدناه الاكتتاب في الأسهم المطروحة: • المؤسسات الفردية، حيث يتعين على صاحب المؤسسة الفردية الاكتتاب باسمه الشخصي فقط. • حسابات العهدة: يتعين على العملاء المسجلين تحت حسابات العهدة أن يقدموا طلباتهم بأسمائهم الشخصية (باستثناء بعض الحالات الخاصة الموضحة في الفصل التاسع عشر من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته"). • المساهم البائع: لا يجوز للمساهم البائع أن يكتتب في أسهم الطرح. • الطلبات المتكررة: لا يجوز للمساهمين تقديم أكثر من طلب اكتتاب واحد باسمه. • الطلبات المشتركة: لا يجوز للمساهمين التقدم بطلبات باسم أكثر من شخص (ويشمل ذلك الطلبات المقدمة بالإقامة عن الورثة الشرعيين). • الأطراف ذات العلاقة: لا يجوز للأطراف ذات العلاقة بالشركة المشاركة في مرحلة الطرح العام الأولى للفئة الأولى إلا إذا كانت العلاقة ناتجة عن ملكية مشتركة أو سيطرة تمارسها أي من الأجهزة الإدارية للدولة أو أن يكون نشاطهم الرئيسي هو الاستثمار.

طريقة التخصيص المقترحة

سيتم تخصيص الأسهم على النحو التالي، كما اننا محكومة باحتمالية تخصيص او بيع أسهم إضافية من قبل المساهم البائع وفقا لخيار زيادة حجم الاكتتاب:

مستثمرو المرحلة الأولى (المؤسسات المحلية والإقليمية والدولية):

- تم تخصيص 468.786.985 سهم من أسهم الطرح لمستثمري الفئة الأولى أي ما يعادل 45% من حجم الطرح
- سيتم تخصيص مستثمري الفئة الأولى بناء على قرار المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك.

المستثمرون الرئيسيون

- سيتم تخصيص عدد 312.524.657 سهم من أسهم الطرح للمستثمرين الرئيسيين، أي ما يعادل 30 % من حجم الطرح. تم تأكيد التخصيص للمستثمرين الرئيسيين من قبل المساهم البائع كما هو موضح في "الفصل الثامن- بيانات المساهمين في الشركة" و"الفصل العشرين- الاكتتاب والبيع" من هذه النشرة.

مستثمرو الفئة الثانية (الأفراد)

- سيتم تخصيص عدد ٢٦٠,٤٣٧,٢١٤ سهم من أسهم الطرح لمستثمري الفئة الثانية، أي ما يعادل ٢٥ % من حجم الطرح، حيث سيتم تخصيص نسبة 50% من النسبة المخصصة لفئة الافراد لمقدمي الطلبات من (كبار المستثمرين)، على أن يتم التخصيص لفئة كبار المكتتبين على أساس النسبة والتناسب.
- كما سيتم تخصيص نسبة 50% المتبقية من النسبة المخصصة لفئة الافراد لمقدمي الطلبات من (صغار المستثمرين).
- في حال قل الطلب الإجمالي المخصص للفئة الثانية (فئة الافراد) عن نسبة ٢٥% من حجم الطرح لكلا الفئتين (صغار المستثمرين وكبار المستثمرين)، فسيتم التخصيص بكامل الأسهم المكتتب بها لجميع مقدمي الطلبات من الفئة الثانية، وسيتم تحويل باقي الأسهم غير المكتتب بها من هذه الفئة لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى بسعر الطرح، شريطة وجود زيادة في طلبات الاكتتاب من الفئة الأولى.

- أما في حال زيادة إجمالي الطلب في الفئة الثانية (صغار وكبار المستثمرين) عن ٢٥% من أسهم الطرح المخصصة لهذه الفئة، فيجوز لهيئة الخدمات المالية تقرير توزيع حد أدنى من الأسهم المخصصة للفئة الثانية بالتساوي بين مقدمي الطلبات من الفئة الثانية (صغار المستثمرين) فقط، ثم يجري توزيع باقي الأسهم بالنسبة والتناسب في ذات الفئة.	
• مستثمرو الفئة الأولى: 100.000 سهم، ومن ثم مضاعفات 100 سهم بعد ذلك. • مستثمرو الفئة الثانية (كبار المستثمرين): 81.400 سهم، ومن ثم مضاعفات 100 سهم بعد ذلك. • مستثمرو الفئة الثانية (صغار المستثمرين): 1.000 سهم.	الحد الأدنى للاكتتاب في الأسهم المطروحة من قبل كل مستثمر
• مستثمرو الفئة الأولى: لا يوجد حد أقصى. • مستثمرو الفئة الثانية (كبار المستثمرين): لا يوجد حد أقصى. • مستثمرو الفئة الثانية (صغار المستثمرين): 81.300 سهم. وفي كل الأحوال، لا يجوز تخصيص أكثر من 20% من أسهم الطرح لأي من المستثمرين الرئيسيين، ويمكن تخصيص أكثر من 10% من أسهم الطرح لأي من مقدمي الطلبات من الفئة الأولى .	الحد الأقصى للاكتتاب في الأسهم المطروحة من قبل كل مستثمر
• 208.349.771 سهم (بما يعادل 20 % من أسهم الطرح)	الحد الأقصى للاكتتاب في أسهم الطرح من قبل المستثمرين الرئيسيين
20 فبراير 2025	موعد فتح باب الاكتتاب في الفئة الأولى
27 فبراير 2025	موعد إغلاق باب الاكتتاب في الفئة الأولى

20 فبراير 2025	موعد فتح باب الاكتتاب في الفئة الثانية
26 فبراير 2025	موعد إغلاق باب الاكتتاب في الفئة الثانية
4 مارس 2025	تاريخ التسعير
بتاريخ 10 مارس 2025 أو تاريخ قريب من ذلك، أو أي تاريخ سابق قد يتم إخطاره من قبل المنسق العالمي المشترك.	تاريخ التسوية
بتاريخ 12 مارس 2025 أو تاريخ قريب من ذلك، أو أي تاريخ سابق قد يتم إخطاره من قبل المنسق العالمي المشترك.	تاريخ الإدراج
٢٠ يناير ٢٠٢٥	تاريخ موافقة الجمعية العامة غير العادية على تحول الشركة إلى شركة مساهمة عامة
بنك صحار الدولي ش م ع ع الواجهة البحرية، القرم، مسقط ص.ب 44، حي الميناء، ص.ب 114 سلطنة عمان	مدير الإصدار
بنك الاستثمار العماني ش م ع م الخوير، بوشر، ص.ب 10، والرمز البريدي 133 مسقط، سلطنة عمان بنك صحار الدولي ش م ع ع الواجهة البحرية، القرم، محافظة مسقط، ص.ب 44، حي الميناء، والرمز البريدي 114، سلطنة عمان وثلاث مؤسسات دولية	المنسق العالمي المشترك

مؤسستان دوليتان	مدير سجل الاككتاب المشترك
بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع ، وبنك مسقط ش.م.ع.ع، والبنك الاهلي ش.م.ع.ع، وبنك ظفار ش.م.ع.ع، والبنك الوطني العماني ش.م.ع.ع، وبنك عمان العربي ش.م.ع.ع، والافاق لأسواق المال ش.م.ع.م، وجبل لإدارة الأصول ش.م.م، وشركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م، والشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م، والرؤية للأوراق المالية ش.م.م، و سي اف اي المالية ش.م.م، و شركة الخدمات المالية ش.م.ع.ع.	وكلاء تحصيل طرح المرحلة الأولى
شركة كي بي إم جي ش.م.م مبنى مكتبة الأطفال العامة، الطابق الرابع، شاطئ القرم ص.ب 641، والرمز البريدي 112 مسقط - سلطنة عمان	مراقب الحسابات
مكتب المعمرية، والعربي وشركاؤهم للمحاماة والاستشارات القانونية مبنى المكتب 1991، وحدة 321 / 322، ص.ب 1963، والرمز البريدي 130، بوشر - مسقط - سلطنة عمان	المستشار القانوني عن القانون العماني
لينكلاترز إل إل بي شارع وان سيلك، لندن إي سي 2 واي 8 اتش كيو - المملكة المتحدة	المستشار القانوني عن القانون الإنكليزي وقانون الولايات المتحدة
آلين آند أوفري إل إل بي ميدان وان بيشوب لندن إي 1 6 إيه دي، المملكة المتحدة الطابق الخامس، مبنى المعمورة ب، طريق المرور ص.ب 7907، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة	المستشارون القانونيون عن المنسق العالمي المشترك، ومدير سجل الاككتاب المشترك، ومدير الإصدار، ووكلاء التحصيل عن القانون الإنكليزي وقانون الولايات المتحدة

الفصل الرابع

عوامل المخاطرة

ينطوي الاستثمار في الأسهم على بعض المخاطر المالية، ولذا ينبغي على المستثمرين مراجعة المعلومات الواردة في هذه النشرة بعناية والانتباه إلى المخاطر التالية المرتبطة بالاستثمار في الشركة وفي أسهمها، وغيرها من المعلومات الأخرى الواردة في النشرة؛ ففي حال حدوث أحد المخاطر التالية فقد تتأثر أعمال الشركة ومركزها المالي وتدفقاتها النقدية ونتائج أعمالها الحالية والمستقبلية تأثراً جوهرياً، وقد يخسر المستثمرون جميع استثماراتهم أو بعضها. ومما يجب التنبيه إليه أن المخاطر التالية قد لا تتضمن جميع المخاطر وليست بالضرورة أن تكون متضمنة للمخاطر المرتبطة بالاستثمار في الشركة وفي أسهمها؛ فقد تنشأ مخاطر إضافية وحالات من عدم اليقين لم تكن معروفة للشركة في وقته أو لم تكن في الوقت الحالي من المخاطر الجوهرية وقد يكون لها تأثير كبير على أعمال الشركة، ونتائج أعمالها، ومركزها المالي، وتدفقاتها النقدية، وعمالها.

المخاطر المتعلقة بالقطاع الذي تعمل فيه الشركة

1. قد تؤثر التغيرات السلبية في قطاعات النفط، والمنتجات النفطية المكررة، والمنتجات الكيماوية، والبضائع السائبة الجافة، وسفن النقل المنتظم، وغاز البترول المسال، والغاز الطبيعي المسال تأثيراً سلبياً جوهرياً على النتائج المالية للشركة.

تقدم الشركة خدمات الإدارة التجارية وإدارة السفن بالإضافة إلى خدمات الشحن لنقل النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والمنتجات الكيماوية والبضائع السائبة الجافة وسفن النقل المنتظم والغاز البترولي المسال والغاز الطبيعي المسال إلى العملاء النهائيين. وبالتالي، تعتمد النتائج التشغيلية للشركة جزئياً على مستويات الطلب على هذه المنتجات في المناطق الجغرافية التي تقوم سفنها بتسليم البضائع إليها. ونتيجة لذلك، قد تتأثر الشركة - مثل غيرها من شركات الشحن العالمية الأخرى - سلباً بعدد من العوامل المتعلقة بقطاع الطاقة والمنتجات ذات الصلة والمواد المشتقة وكذلك البضائع السائبة الجافة، بما في ذلك؛ عدم الاستقرار السياسي والكوارث الطبيعية، والأنشطة الإرهابية، والعمل العسكري، والعقوبات الاقتصادية، والتغيرات في الأنظمة التنظيمية أو غيرها من الظروف التي قد تعطل توافر أو توريد هذه المنتجات أو العمليات التجارية لعملاء الشركة. علاوة على ذلك، قد يقلل المنتجون من إنتاج هذه المنتجات أو يوقفون عملية الإنتاج بالجملة في أوقات انخفاض أسعار المنتجات أو ارتفاع تكاليف الإنتاج لدرجة ألا تكون للإنتاج جدوى اقتصادية، مما يؤثر على الطلب على خدمات الشحن التي تقدمها الشركة وأسعار تلك الخدمات. قد لا تظل أسعار السلع الأساسية والحواضر الضريبية عند مستويات تشجع المنتجين على استكشاف وتطوير احتياطات إضافية أو إنتاج احتياطات هامشية قائمة أو تجديد عقود النقل عند انتهاء صلاحيتها. يمكن أن يؤدي

النمو المتزايد للسيارات الكهربائية والوقود المتجدد إلى انخفاض التجارة وحركة النفط الخام والمنتجات البترولية في جميع أنحاء العالم. وقد يكون لأي مما سبق تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

2. لأعمال النقل البحري دورات، وهي متقلبة بطبيعتها.

أظهر سوق النقل البحري منذ زمن بعيد تقلبًا، كما أظهر دورات بالنسبة للعرض والطلب. وبالتالي، تقلبت أسعار التأجير الفوري وأسعار الشحن بشكل كبير في السنوات الأخيرة. وتشمل العوامل التي تؤثر على هذه الأسعار ما يلي، ونوردها هنا على سبيل المثال لا الحصر، وكثير منها خارج عن سيطرة الشركة:

- نشاط التعاقد والتخريد (تفكيك السفن وتدويرها) في سوق النقل البحري.
 - أسعار الوقود البحري، والتي يتم تحديدها من خلال عدد من العوامل، منها؛ سعر النفط الخام، والعرض والطلب على الوقود البحري، وتكلفة النقل البحري.
 - تقلب أسعار السفن بناءً العرض والطلب.
 - أسعار استئجار السفن (استئجار السفن وتأجيرها، بما في ذلك إيجار سفينة عارية (بدون طاقم)).
 - عدد السفن الموجودة في حوض جاف في وقت معين.
 - العرض والطلب العالمي والإقليمي على موارد النفط والغاز والسلع والمنتجات ذات الصلة والمواد المشتقة.
 - التأخير في تسليم السفن الجديدة.
 - أسعار صرف العملات.
 - أسعار الفائدة
 - التقلبات الموسمية في استهلاك الطاقة على مستوى العالم.
 - التغييرات والتطورات القانونية والتنظيمية في المناطق التي تعمل فيها الشركة، بما في ذلك اللوائح التي تعتمدها السلطات فوق الوطنية أو الجهات المنظمة لعمل القطاع، مثل لوائح ومتطلبات السلامة والبيئة .
 - حركة الملاحة البحرية وازدحام الموانئ
 - تعطيل طرق التجارة، لا سيما نتيجة للأحداث الجيوسياسية، بما في ذلك الحروب والإرهاب.
 - التوقعات المتعلقة بالنمو الاقتصادي العالمي وتأثيرها على التجارة البحرية الدولية.
 - التغييرات في أنماط النقل وإيجاد وسائل نقل بديلة والبحث عن أسعار جديدة.
- بالإضافة إلى ذلك، من شأن زيادة السفن في السوق أن تقلل من أسعار التأجير الفوري (لرحلة واحدة)، وكذلك أسعار الشحن، ويمكن أن تؤدي إلى انخفاض استخدام السفن، مما قد يؤثر سلبًا على إيرادات الشركة وربحياتها وقيم أصولها (بما في ذلك عن

طريق التسبب في تكبد الشركة لرسوم انخفاض القيمة). وحتى يتشبع سوق النقل البحري بزيادة المعروض، فإن أسعار التأجير الفوري وكذلك أسعار الشحن قد تشهد ضغوطا هبوطية، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها وتوقعاتها.

3. يتأثر السعر السوقي لسفن الشركة بمجموعة واسعة من العوامل.

تمتلك الشركة 53 سفينة ملكية تامة أو بشكل مشترك (اعتباراً من 30 سبتمبر 2024) بما في ذلك ست سفن طلبت الشركة تسليمها في الفترة ما بين عامي 2026 و 2027.. وتشمل العوامل التي تؤثر على السعر السوقي لسفنها المملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك، وكذلك السفن الجديدة، ونوردها هنا على سبيل المثال لا الحصر، وكثير منها خارج عن سيطرة الشركة:

- عدد وحجم السفن التي يجري بناؤها.
- معدل تخريد السفن القديمة وحوادث السفن.
- المواصفات الفنية والتصاميم المتغيرة للسفن.
- تحويل الناقلات إلى استخدامات أخرى، بما في ذلك تحويل السفن من نقل النفط والمنتجات البترولية إلى نقل البضائع السائبة الجافة والتحويل العكسي (أي تحويل السفن إلى استخدامها الأصلي).
- توافر التمويل للسفن الجديدة أو المستعملة وتكلفته.
- سلوك المنافسين في ضوء ظروف السوق السائدة.
- سعر الفولاذ.
- عمليات الدمج والاستحواذ والإفلاس وإعادة الهيكلة والتحالفات بين شركات النقل البحري وأحواض بناء السفن.
- اختلالات سلسلة التوريد.
- التغييرات في لوائح الترخيص واللوائح البيئية وغيرها من اللوائح، وكذلك مواصفات التصميم، التي قد تحد من التراخيص أو العمر الإنتاجي أو القدرة الاستيعابية أو عمليات أسطول الشركة.
- حركة الملاحة البحرية وازدحام الموانئ .
- تعطيل طرق التجارة، لا سيما نتيجة للأحداث الجيوسياسية، بما في ذلك الحروب والإرهاب.
- التوقعات المتعلقة بالنمو الاقتصادي العالمي وتأثيرها على التجارة البحرية الدولية.
- ضوابط التجارة والتصدير .
- أسعار الاستئجار السائدة.

- التطورات التكنولوجية في تصميم السفن وكفاءتها بشكل عام، بما في ذلك قدرة السفن على استخدام أنواع وقود أقل تكلفة وأكثر ملائمة للبيئة.
- العوامل السياسية، بما في ذلك فرض العقوبات.

اختلفت معدلات نمو ناقلات النفط الخام والمنتجات العالمية والغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال والسواحب الجافة وأسطول الخطوط الملاحية المنتظمة بشكل كبير على مدى العقدين الماضيين، مما يعكس الديناميكيات المتغيرة لأسواق الطاقة وقطاع النقل البحري. ووفقاً لتقرير السوق، فمن المتوقع أن تزداد سعة أسطول السفن العالمية في المستقبل. قد يستمر قطاع النقل البحري في مواجهة الفائض بالعرض في السنوات القادمة. إن الفائض بالعرض، بالإضافة إلى عامل أو أكثر من العوامل المذكورة أعلاه، يمكن أن يؤدي إلى انخفاض في قيمة سفن الشركة، مما قد يؤثر سلباً على قدرتها على الالتزام بالتعهدات الواردة في اتفاقيات تمويل السفن (وكل منها يخضع لنسب مختلفة من خدمة تغطية الدين)، بالإضافة إلى اضطراب الشركة إلى الاعتراف برسوم انخفاض القيمة فيما يتعلق بسفنها المملوكة ملكية تامة والمملوكة بشكل مشترك، وقد يؤثر أي منها سلباً على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

4. استئجار السفن وتأجيرها يعرض الشركة لتقلبات الإيرادات والتكلفة الناشئة في سوق تأجير السفن.

اتبعت الشركة في عام 2020 منهجية التخفيف من الأصول فيما يتعلق بأسطول سفنها، ونتيجة لذلك بدأت في استئجار سفن تابعة لجهات خارجية وتأجير تلك السفن، بالإضافة إلى السفن المملوكة لها ملكية تامة والمملوكة لها بشكل مشترك، وذلك استجابة للعوامل الاستراتيجية والتجارية والسوقية ذات الصلة. وإذا رأت الشركة أن سعر السوق للسفن مرتفع للغاية، فإنها تستأجر الشركة السفن لتلبية الطلب الفوري (من شهر إلى ثلاثة أشهر) والقصير (من أربعة أشهر إلى سنة واحدة) والمتوسط (من سنة إلى ثلاث سنوات) والحفاظ على وجودها كمنافس في أسواق معينة. وإذا لم يكن لدى الشركة ما تنقله من حمولة للغير، فإنها ستختار تأجير ما توفر لديها من سفن في أسطولها إلى الغير. بلغت نسبة السفن التي تستأجرها الشركة وتضمها في أسطولها في عام 2021 18%، وفي عام 2022 49%، وفي عام 2023 41% ونتيجة لذلك، تتعرض الشركة لمخاطر تقلبات الأسعار في سوق تأجير السفن التي تؤثر على إيراداتها وتكلفتها.

تعمل بعض خدمات الشركة في مجال النقل البحري للمواد السائبة الجافة ونقل المنتجات في سوق التأجير الفوري، وأسعاره تُحدد في الغالب بأسعار السوق (عادة بسعر التأجير السائد في السوق) في وقت الشحن، في حين أن خدمات نقل الغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال والنفط الخام والميثانول والمواد الكيميائية، وكذلك بعض المنتجات السائبة الجافة الأخرى، مثل خام الحديد، تعمل في الغالب على أساس التأجير لمدة محددة لكنها طويلة الأمد.

أسعار الاستئجار الفوري متقلبة وتنظم في دورات نتيجة لديناميكيات الطلب والعرض السائدة في السوق. وبالتالي، فإن أسعار التاجير الفوري عرة للتقلب، وأحياناً بشكل كبير. أصبحت هذه الأسعار أكثر تقلباً منذ عام 2020، بسبب مجموعة متنوعة من التحديات الجيوسياسية، بما في ذلك جائحة كوفيد-19، والصراع بين أوكرانيا وروسيا، والنزاع الواقع في البحر الأحمر، والتوتر التجاري الحالي بين الولايات المتحدة والصين، وعدم الاستقرار السياسي في منطقة بحر الصين الجنوبي. بالإضافة إلى ذلك، ارتفعت أسعار التاجير الفوري لنافلات النفط الخام الكبيرة جداً ("VLCCs") في عام 2023، بسبب زيادة الطلب الناتجة عن التغيرات في أنماط التجارة، تلتها تقلبات مستمرة في الأشهر التسعة الأولى من عام 2024. قد تؤدي التقلبات إلى زيادات في أسعار التاجير الفوري، نظراً لأن أسعار التاجير الفوري ثابتة، وقد يكون هناك تأخير في تحقيق المنفعة من الزيادات في سوق أسعار التاجير الفوري؛ لأن السفن التي تم تأجيرها لم تعد متاحة للتأجير بأسعار أعلى. وعلى العكس من ذلك، تخضع الشركة أيضاً لمخاطر استئجار السفن بأسعار سوقية أعلى، وبعد انخفاض أسعار التاجير الفوري بعد ذلك، فقد تعاني من خسائر بسبب الاضطرار إلى تأجير السفينة بأسعار سوقية أقل.

توفر السفن التي لا تعمل على أساس سوق التاجير الفوري تدفقات نقدية تكون أكثر قابلية للتنبؤ، ولكنها يمكن أن تحقق هوامش ربح أقل من السفن العاملة في سوق التاجير الفوري في الفترات التي تهيمن عليها ظروف السوق المواتية. تحقق السفن العاملة في سوق التاجير الفوري إيرادات تكون أقل قابلية للتنبؤ وأكثر تقلباً، إلا أنها قد تسمح للشركة بالحصول على هوامش ربح متزايدة خلال الفترات التي تتحسن فيها أسعار التاجير. وتزيد المشاركة في سوق التاجير الفوري من التقلبات النسبية للتدفقات النقدية للشركة التي تحصل عليها من عملياتها، كما تعرضها لمخاطر انخفاض أسعار التاجير.

ولا يوجد ما يضمن استقرار أسعار التاجير الفوري في المستقبل أو أن الشركة ستنجح في الحفاظ على تشغيل سفنها بشكل كامل في أسواق التاجير الفوري، مما قد يؤدي إلى انخفاض الإيرادات المستلمة من التاجير الفوري. وقد تؤثر أي تقلبات كبيرة في أسعار التاجير الفوري سلباً على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

5. الحوادث البيئية تعرض الشركة لتكاليف بيئية ومسؤوليات كبيرة محتملة.

ينطوي تشغيل أي سفينة تُبحر في المحيطات على مخاطر كامنة، تتمثل في: الكوارث البحرية أو غيرها من الحوادث التي قد تسبب في أضرار بيئية جسيمة للمناطق التي تعمل فيها هذه السفن. يرجى الاطلاع على فقرة " - تتعرض شركات النقل البحري لمخاطر الحوادث الناجمة عن الكوارث البحرية والقرصنة والأعطال الميكانيكية وغيرها من الحوادث المماثلة التي قد تعطل عملياتها ". لاسيما وأن العديد من البضائع التي تنقلها سفن الشركة، بما في ذلك النفط الخام والغاز الطبيعي المسال وغاز

البترول المسال والبتروكيماويات، وكذلك الوقود البحري لسفنها، تشكل خطراً كبيراً على البيئة وقد تنتشر في المياه أو عن طريق الجو إلى المناطق البعيدة والسواحل. وقد يكون من الصعب للغاية السيطرة على التسريب أو الانبعاث الجوي لأي بضائع منقولة أو يكون تنظيفها مكلفاً. ويمكن أن تؤدي الحوادث البيئية كهذه إلى مطالبات وغرامات حكومية أو تنظيمية، بما في ذلك مطالبات التنظيف والإصلاح، والمطالبات من أطراف خارجية أو كيانات تتأثر أعمالها سلباً بتلك الحوادث، بالإضافة إلى الإضرار بسمعة الشركة. ونتيجة لذلك، قد تعرض الحوادث البيئية الشركة لتكاليف محتملة تتجاوز بكثير قيمة البضائع المنقولة والسفن التي تنقل عليها، ويمكن أن تؤدي، في أسوأ الأحوال، إلى إفلاس الشركة. لا يوجد ما يضمن عدم وقوع حادث بيئي أو أن تأمين الشركة سيوفر تغطية كافية لأي تكاليف أو التزامات ناتجة عن ذلك. وبالتالي، فإن حدوث مثل هذه الحوادث يمكن أن يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

6. تتعرض شركات النقل البحري لمخاطر الخسائر الناجمة عن الكوارث البحرية والقرصنة والأعطال الميكانيكية وغيرها من الحوادث المماثلة التي قد تعطل عملياتها ."

يمكن أن تتكبد شركات النقل البحري خسائر كبيرة إذا فقدت سفينة أو تعرضت لحادث أو تعطلت عملياتها بطريقة أخرى. ينطوي تشغيل السفن على مخاطر متأصلة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر: الكوارث البحرية، والأعطال الميكانيكية، أو تعطل أو فقدان السفن أو معداتها، والخطأ البشري، والأحوال الجوية العاصفة، والحروب، والقرصنة، والهجمات الإرهابية التي يمكن أن تلحق الضرر بسفن الشركة، والتكاليف والالتزامات المرتبطة بالأمن، وحظر استخدام موانئ معينة، وإغلاق طرق التجارة أو تقليل التجارة العالمية بشكل عام، وانقطاع الأعمال بسبب عدم الاستقرار الاجتماعي أو السياسي، بما في ذلك؛ الأعمال العدائية، والإضرابات العمالية، وإغلاق الموانئ، وطرق الملاحة، ودعوات المقاطعة. ويمكن أن يؤدي حدوث واحد أو أكثر من هذه المخاطر إلى عدد من الآثار السلبية على الشركة، بما في ذلك حدوث الوفاة أو الإصابات أو التلوث أو فقدان الممتلكات، والتأخير في تسليم البضائع، وفقدان الإيرادات من عقود الإيجار طويلة الأمد أو إنهاؤها، وانخفاض القيمة الإجمالية لعقود الشركة (يرجى الاطلاع على "الفصل الثاني عشر - وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال - القيمة الإجمالية للعقود" لمزيد من المعلومات)، والمطالبات من الغير، والغرامات أو العقوبات أو القيود الحكومية على إدارة أعمال الشركة، وارتفاع أسعار التأمين، والضرر الذي يلحق بسمعة الشركة وعلاقات العملاء بشكل عام.

وقد أثرت أعمال القرصنة على مر الزمن على تجارة السفن التي تُبحر في المحيطات في مناطق العالم التي تعمل فيها الشركة، مثل البحر الأحمر وبحر الصين الجنوبي وغرب أفريقيا وخليج عدن قبالة سواحل الصومال. وبالتالي، يمكن أن يؤدي هجوم القرصنة على سفينة للشركة إلى إحداث بعض الأمور السيئة منها؛ إصابات مادية أو خسائر في الأرواح أو خسارة السفينة أو أضرار أخرى في الممتلكات. ويمكن أن يؤدي هذا الهجوم أيضاً إلى زيادة تكاليف استعدادات الأمن على متن الشركة، وقد تُضطر

الشركة إلى اتخاذ تدابير أمنية إضافية على متن سفنها، مثل استئجار عناصر أمن لتأمين سفنها أو تركيب أو تجديد "غرف آمنة" على متن سفن الشركة. المناطق التي يغلب فيها حدوث هجمات القراصنة هي مناطق تعتبرها شركات التأمين من "المناطق عالية الخطورة"، وهي مدرجة في قائمة لجنة الحرب المشتركة المعنية بمخاطر الحرب والقرصنة والإرهاب والسطو المسلح على السفن. وتتطلب هذه التصنيفات من مشغل السفينة دفع أقساط أعلى من أجل الحفاظ على تغطيته التأمينية أثناء العمل في هذه المناطق، وقد يرفض طاقم السفن دخول هذه المناطق والمطالبة بالعودة إلى الوطن، مما قد يزيد من تكاليف تأمين الشركة أو طاقمها أو غيرها من التكاليف. بالإضافة إلى ذلك، تحتفظ الشركة بتغطية تأمينية ضد مخاطر الحرب فيما يتعلق بالسفن العاملة في المناطق عالية المخاطر، مما يزيد أيضًا من تكاليف التأمين على الشركة.

هذا، وتعتبر الإدارة سجل السلامة والأداء الخاص بالشركة أمرًا بالغ الأهمية لسمعتها التجارية. ويفضل العديد من عملاء الشركة، بما في ذلك على وجه الخصوص أولئك الذين يعملون في قطاعات النفط والغاز، السفن الحديثة التي تديرها شركات إدارة السفن ذات السمعة الحسنة في مجالي السلامة والامتثال البيئي. وإذا وقع أي حادث لسفن الشركة وأضر بسلامتها أو أمنها أو سلامة وأمن طاقمها أو حمولتها، أو نتج عنه ضرر بيئي أو تلوث، فقد يضر ذلك بسمعة الشركة ويقلل من الطلب على خدمات الشركة أو قدرتها على جذب الموظفين والاحتفاظ بهم. وقد يكون لوقوع أي من هذه الحوادث تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

7. تعمل الشركة في قطاع تنافسي للغاية ووجود عدد كبير من الشركات الصغيرة.

يوجد عدد كبير من الشركات الصغيرة في مجال النقل البحري، كما يوجد العديد من شركات الشحن العالمية والإقليمية والمحلية ومالكي ومشغلي السفن. ويتميز هذا القطاع بالمنافسة الشديدة، وعدم وجود عراقيل في طريق الدخول إلى هذا القطاع، بالإضافة إلى تنافس العديد من شركات الشحن على نفس العمل. تعتمد المنافسة بين شركات النقل البحري على جدول الرحلات، والسعر، وتوافر السفينة وحجمها وعمرها وحالتها، والعلاقات مع العملاء وغيرهم، وجودة وخبرة وسمعة مشغل السفينة. ومع تشبع السوق في الوقت الحالي بالعديد من الشركات الصغيرة، والتنافس بين شركات النقل في نفس الخطوط الملاحية، فقد يقرر أي منافس للشركة - وهم أكثر - تثبيت أقدامهم على نفس المسارات التي تتبعها الشركة، ومحاولة تقويض أسعار تأجير الشركة لتلك الرحلات.

المنافسون الرئيسيون للشركة هم شركات نقل مستقلة تُبحر في المحيطات في جميع أنحاء العالم. وتواجه شركات النقل البحري منافسة من وسائل النقل غير البحرية لنقل سلع معينة، بما في ذلك النفط والمنتجات النفطية، مثل الشركات التي تمتلك وتشغل خطوط الأنابيب. وقد يتمكن هؤلاء المنافسون من تخصيص موارد أكبر لتطوير أعمالهم والترويج لها وتوظيفها مقارنة بالشركة.

قد تزداد المنافسة في بعض الأسواق الرئيسية للشركة أو في كل الأسواق، وقد يكون لها تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

8. قد تؤدي المنافسة من السفن الأكثر تقدماً من الناحية التقنية إلى تقليل دخل الشركة من التأجير، ومن قيمة سفن الشركة ذاتها.

يتم تحديد أسعار تأجير السفينة، إلى جانب قيمتها وعمرها التشغيلي، من خلال عوامل مثل الكفاءة والمرونة التشغيلية وعمرها الافتراضي. ويتم تحديد الكفاءة من خلال حساب سرعة السفينة وكفاءة استخدام الوقود وسرعة التحميل والتفريغ. وتعلق المرونة بالقدرة على دخول الموانئ، ومدى مناسبة السفن للرسو في مرافق الإرساء، وسهولة المرور عبر القنوات والمضائق. وبالنسبة للعمر الافتراضي فيُراعى التصميم والبناء الأصلي، إلى جانب الصيانة المستمرة وتأثير الإجهاد الناتج عن التشغيل اليومي للمعدات والأنظمة. إذا تم بناء سفن جديدة أكثر كفاءة أو مرونة، أو كان لها عمر افتراضي أطول من سفن الشركة، فإن المنافسة من هذه السفن الأكثر تقدماً من الناحية التكنولوجية يمكن أن تؤثر سلباً على أسعار التأجير التي تتلقاها الشركة لسفنها بعد إنهاء عقود التأجير الحالية، ويمكن أن يكون لها أيضاً تأثير سلبي على قيمة إعادة البيع. ونتيجة للضغوط التنافسية، فإنه إذا فشلت الشركة في تقليل متوسط عمر أسطولها، ومواصلة تعزيز كفاءة إدارة السفن من خلال الشركة العمالية لإدارة السفن ش م ع م، فقد تتأثر أعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها سلباً بشكل جوهري .

9. تعمل الشركة في قطاع يخضع للوائح تنظيمية كثيرة، وقد تُضطر الشركة إما لتكبد تكاليف باهظة لتلبية المتطلبات التنظيمية الحالية والمستقبلية وإما الحد من قدرتها على تشغيل أعمالها.

يخضع قطاع النقل البحري لقواعد تنظيمية متعددة، وتتأثر عمليات الشركة بقوانين متعددة تخص حماية البيئة، وبعض هذه القوانين قيد الدراسة والتشريع، هذا بالإضافة إلى غيرها من اللوائح والمعاهدات والاتفاقيات الدولية والوطنية والإقليمية والمحلية المعمول بها في الأماكن التي تعمل فيها سفن الشركة. يرجى الاطلاع على " الفصل العاشر - الإطار التنظيمي ". وتفرض هذه القوانين واللوائح متطلبات كبيرة على الشركة، وكثير منها مصمم لتعزيز الصحة والسلامة، وكذلك للحد من مخاطر التسريبات النفطية وغيرها من مخاطر التلوث. وتشمل هذه المتطلبات الالتزامات المتعلقة بانبعاثات المواد والغازات في الهواء، وصيانة وفحص سفن الشركة، وتطوير وتنفيذ إجراءات الطوارئ، والحصول على تغطية تأمينية كافية. علاوة على ذلك، تعتقد الشركة أن المخاوف البيئية ومخاوف الجودة والأمان المتزايدة للهيئات التنظيمية الوطنية والدولية وشركات التأمين وعملاء الشركة ستؤدي إلى متطلبات تنظيمية إضافية في المستقبل، بما في ذلك تعزيز متطلبات الأمن والتفتيش على السفن. هذا، وتوقع الشركة تكبد نفقات كبيرة

لمواصلة الامتثال للقوانين واللوائح الحالية والمستقبلية، بما في ذلك النفقات المتعلقة بتعديلات السفن وأي تغيير في إجراءات التشغيل.

يُطلب من السفن البحرية العمل ضمن الآليات التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وكذلك ضمن قوانين حماية البيئة ولوائح الصحة والسلامة وقوانين حماية البيئة البحرية الأخرى في كل من البلدان التي تعمل فيها سفن الشركة، بما في ذلك دولة علم السفينة. يرجى الاطلاع على "الفصل العاشر - الإطار التنظيمي - القانون الدولي". منذ أن أصبحت المدونة الدولية لإدارة السلامة سارية المفعول في عام 1998، طُلب من شركات النقل البحري ومن السفن الفردية إنشاء أنظمة سلامة واعتمادها من قبل هيئات التوحيد القياسي. بالإضافة إلى ذلك، تُلزم هذه المدونة الشركة، من خلال الشركة العمالية لإدارة السفن، بالحفاظ على مستندات الامتثال المطلوبة فيما يتعلق بتوفير خدمات إدارة السفن من الناحية الفنية لسفن الشركة وسفن الغير. وعند الامتثال للآليات الحلية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية أو التي ستضعها مستقبلاً، فقد يُطلب من الشركة تكبد تكاليف إضافية لتلبية متطلبات الصيانة والفحص الجديدة، بما في ذلك تعديلات السفن والتغييرات في إجراءات التشغيل (بما في ذلك ما يتعلق بالحد من انبعاثات الكربون (إزالة الكربون)) ولوضع ترتيبات طوارئ لاحتواء التلوث المحتمل من قبل السفن، وللحصول على تغطية تأمينية أو الحفاظ عليها أو تجديدها. ونظرًا لأن هذه القوانين واللوائح غالبًا ما تتم مراجعتها، فإن الشركة غير قادرة على التنبؤ بآجال التكاليف الخاصة بالامتثال على المدى الطويل ولا مقدارها.

علاوة على ذلك، يتعين على الشركة الامتثال للقوانين والسياسات البيئية الشاملة التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية والهيئات الأخرى. ومن المتوقع حدوث تغييرات في المستقبل، لا سيما فيما يتعلق بالحد من انبعاثات الغازات الدفينة (الاحتباس الحراري) بموجب بروتوكول كيوتو الملحق باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ ("بروتوكول كيوتو")، واتفاق باريس، ونظام الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات. يرجى الاطلاع على "الفصل العاشر - الإطار التنظيمي - القانون الدولي" و "الفصل الثاني عشر - وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال - الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة".

تزيد متطلبات هذه القوانين واللوائح من العبء الإداري وأعباء الامتثال على الشركة، ويمكن أن تؤثر على قيمة إعادة البيع أو العمر الافتراضي لسفن الشركة، وقد تتطلب تعديلات على السفن، أو تقليل سعة الشحن، أو تغييرات تشغيلية أو قيود أخرى على التشغيل، وقد تؤدي إلى زيادة التكلفة أو تقليل توافر التغطية التأمينية بالنسبة للأمور البيئية، أو تحد من الوصول إلى بعض المناطق البحرية التي تخضع لسلطات قانونية أخرى، أو تؤدي إلى الحرمان من الوصول إلى بعض الموانئ أو الاحتجاز فيها. قد تتعرض الشركة أيضًا لضرر محتمل في سمعتها بسبب عدم الامتثال للقوانين واللوائح المعمول بها، وقد يُفرض عليها عقوبات، وغرامات، والمطالبة بتعويضات والتزامات التنظيف وتكاليف الإصلاح المرتبطة بتسريب المواد الخطرة أو التصريفات الأخرى في البيئة التي تشمل سفن الشركة، وكذلك سوء السلوك أو حالات عدم الامتثال من قبل أفراد طاقم الشركة بموجب القوانين واللوائح البيئية. يرجى الاطلاع على فقرة - "تتعرض شركات النقل البحري لمخاطر الخسائر الناجمة عن الكوارث البحرية

والقرصنة والأعطال الميكانيكية وغيرها من الحوادث المماثلة التي قد تعطل عملياتها ". يمكن أن يُرفع على الشركة أيضاً دعاوى مطالبة بالتعويض عن الإصابات الشخصية والأضرار التي تلحق بالملوكات في الحالات التي يتم فيها الإفراج عن المواد الخطرة المرتبطة بعمليات الشركة أو التعرض لها. علاوة على ذلك، قد يؤدي عدم الامتثال للقوانين واللوائح المعمول بها إلى فرض عقوبات جنائية أو تعليق أو إنهاء عمليات الشركة، بما في ذلك، في بعض الحالات، الاستيلاء على سفن الشركة أو احتجازها. وقد يكون لوقوع أي من هذه الحوادث تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

10. قد يكون الامتثال لمتطلبات السلامة وغيرها من المتطلبات الخاصة بالسفن التي تفرضها جمعيات التصنيف مكلفاً للغاية .

يُصنف بدن ومعدات كل سفينة تجارية من قبل جمعية تصنيف مرخصة في بلد تسجيلها. وجميع سفن الشركة معتمدة على أنها "ملتزمة بالمعايير (in-class)" من قبل مجموعة دي إن في جي إل جروب ("DNV GL") أو سجل لويدز (Lloyd's Register) أو المكتب الأمريكي للشحن. وعادة ما تصدر كل جمعية تصنيف أكثر من 20 شهادة تصنيف مختلفة لكل سفينة. تشمل الشهادات الأساسية للعمل التجاري: شهادة الحمولة القصوى الدولية، وشهادة السلامة الإنشائية، وشهادة الوقاية من التلوث النفطي الدولي، وشهادة معدات السلامة، وشهادة السلامة اللاسلكية. يرجى الاطلاع على "الفصل الثاني عشر - وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال - إدارة السلامة وعمليات السفن". ولكي يتم تسجيل سفن الشركة لدى دولة العلم والحصول على تغطية تأمينية، وكذلك استيفاء بعض تعهدات الإقراض الفنية، يجب أن يكون لديها شهادات تصنيف سارية (اجتياز جميع الفحوصات والمعايير الفنية المطلوبة). وتصدر هذه الشهادات من قبل جمعيات تصنيف مستقلة تابعة لجهات خارجية. وتتضمن عملية استخراج الشهادات هذه عمومًا نوعين رئيسيين من عمليات الفحص، يتم إجراؤها عادةً أثناء وجود السفينة في الحوض الجاف: (1) فحص عام، يتم إجراؤه كل سنتين إلى ثلاث سنوات و (2) فحص مفصل لجميع المكونات الرئيسية للسفن، يتم إجراؤه كل خمس سنوات. علاوة على ذلك، قد يطلب بعض العملاء فحص سفن الشركة واعتمادها من قبل مفتش فني مستقل تابع لجهة خارجية قبل إبرام اتفاقية تأجير جديدة لسفينة مجهزة بالمدة. بالإضافة إلى ذلك، تخضع السفن لعمليات فحص بسيطة أخرى، بما في ذلك الفحوصات السنوية. وإذا واجهت الشركة أي تأخير في هذه العملية، أو كانت غير قادرة على الحصول على الشهادات اللازمة، فقد تكون غير قادرة على خدمة عملائها بموجب عقود تأجير السفن الحالية أو الجديدة، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

يجب أن تخضع السفينة لعمليات الفحص المجدولة والفحوصات السنوية والفحوصات العامة وفحوصات الإرساء في الحوض الجاف والفحوصات الخاصة، بالإضافة إلى عمليات الفحص في دولة الميناء، وتخضع أحياناً لعمليات الفحص والتفتيش الأخرى

المطلوبة وفقاً للوائح التشريعية ومتطلبات بلد تسجيل السفينة. وإذا لم تحافظ أي سفينة على تصنيفها أو فشلت في إجراء أي فحص سنوي أو فحص عام أو فحص جاف أو فحص خاص أو فحوصات أخرى تقوم بها دولة العلم أو جمعية تصنيف السفينة، فقد تكون هذه السفينة غير قادرة على القيام بأعمال التجارة بين الموانئ، وستكون غير صالحة للتشغيل، وقد يُطلب من الشركة تكبد تكاليف كبيرة لتلبية متطلبات هذه الفحوصات. وقد يؤدي الفشل في الحفاظ على تصنيف السفينة أو فشل فحص السفينة أيضاً إلى انتهاك الشركة وثائق التأمين الخاصة بها، وقد يسمح لشركة التأمين برفض التغطية. ومع ذلك، فإن عدم القدرة على القيام بأعمال التجارة بين الموانئ أو مخالفة الشركة لوثائق التأمين الخاصة بها يمكن أن يكون لها تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

11. قد تؤدي إجراءات الفحص المتزايدة وتشديد ضوابط الاستيراد والتصدير إلى زيادة التكاليف وتعطيل أعمال الشركة.

يخضع الشحن الدولي لمختلف عمليات الفحص الأمني والجمركي والإجراءات ذات الصلة في بلدان المنشأ والوجهة المقصودة. ويمكن أن تؤدي إجراءات الفحص إلى الاستيلاء على محتويات سفن الشركة، والتأخير في تحميل أو تفريغ أو تسليم المنتجات التي تحملها سفن الشركة، وفرض غرامات وعقوبات أخرى على الشركة. ومن الممكن أن تفرض التغييرات في إجراءات الفحص التزامات جوهريّة إضافية على الشركة من الناحية المالية والقانونية. علاوة على ذلك، قد تفرض التغييرات في إجراءات الفحص أيضاً تكاليف والتزامات إضافية على عملاء الشركة، وقد تجعل شحن أنواع معينة من البضائع غير ممكن من الناحية العملية أو غير مربح في بعض الحالات. وقد يكون لوقوع مثل هذه الحوادث في المستقبل تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

12. قد تتأثر الشركة سلباً بالظروف الاقتصادية والسياسية وغيرها من الظروف في البلدان التي تعمل فيها أو قد تعمل فيها في المستقبل.

- يمكن أن تؤثر الظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية العالمية والإقليمية سلباً على المناطق التي تسمح فيها الشركة بتشغيل سفنها. وتشمل التحديات التي قد تنشأ في المناطق التي تعمل فيها الشركة ما يلي:
- الانكماش الاقتصادي أو تقلب الأداء الاقتصادي بشكل عام.
 - انهيار العملة أو انخفاض قيمتها أو ارتفاع قيمتها، وتطبيق أو تشديد ضوابط العملة أو غيرها من القيود على حركة الأموال.
 - الصعوبات والتأخير في الحصول على أو تجديد التصاريح والتراخيص والموافقات.

- الضرائب أو الإتاوات الإضافية، بما في ذلك المطالبات بأثر رجعي والقيود المفروضة على الخصومات.
- تأمين أو مصادرة الأصول الخاصة، والتدخل السياسي في المناقصات.
- إلغاء الحقوق التعاقدية أو تعديلها أو قابلية تنفيذها.
- السرقة والاحتيايل.
- التغييرات في القوانين التجارية أو العقوبات أو الحظر.
- فرض قيود على الملكية الأجنبية أو تشديدها.
- التغييرات في المتطلبات القانونية أو التنظيمية المحلية، أو تفسيراتها، بما في ذلك القواعد البيئية، ومتطلبات التعاقد أو تقديم العطاءات، ومتطلبات التوطين المحلي، أو لوائح العمل (مثل توافر تصاريح العمل للعمال الأجانب)، والتعاقدات أو قانون الموارد الطبيعية.
- عدم الاستقرار الاجتماعي والسياسي، بما في ذلك الاضطرابات المدنية.
- معارضة من المجتمعات المحلية ومجموعات المصالح الخاصة.
- اضطرابات الأعمال بسبب الإضرابات أو غيرها من الاحتجاجات العمالية.
- اندلاع الحرب أو التمرد أو الإرهاب أو أعمال العنف الأخرى (مثل الصراع بين روسيا وأوكرانيا ونزاع البحر الأحمر)، والتي يمكن أن تعطل طرق التجارة وبالتالي الطلب على السفن وأسعار التأجير المرتبطة بها.
- الكوارث الطبيعية أو تفشي الأمراض.
- القيود المفروضة على الوصول إلى البضائع، بما في ذلك على وجه الخصوص النفط الخام.

بالإضافة إلى ذلك، يُنظر إلى عدد من البلدان التي تعمل فيها الشركة، أو قد تعمل فيها في المستقبل، على أنها تتمتع بمستويات عالية نسبياً من الفساد، بما في ذلك بعض دول مجلس التعاون الخليجي وجنوب شرق آسيا. قد لا تتمكن الشركة من منع أو اكتشاف الممارسات الفاسدة أو غير الأخلاقية من قبل الغير، مثل المقاولين من الباطن أو شركاء المشروع المشترك أو الموردين، مما قد يؤدي إلى اضطراب الشركة إلى تغيير الأطراف التي تتعامل معها، أو تكبد غرامات وعقوبات كبيرة، أو التعرض لضرر يلحق بالسمعة. إن الظروف الاقتصادية والسياسية وغيرها من الظروف في البلدان التي تعمل فيها الشركة، أو قد تعمل فيها في المستقبل، يمكن أن تؤدي إلى اضطرابات لها تأثير سلبي جوهري على أعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

13. يمكن للأطراف التي لها مطالبات بحرية احتجاز سفن الشركة، مما قد يتسبب في قطع التدفق النقدي للشركة.

قد يحصل أفراد الطاقم وموردي السلع والخدمات للسفينة وشاحني البضائع والأطراف الأخرى على حكم بالحجز على السفينة (وفي بعض البلدان، أي سفينة يملكها أو يسيطر عليها نفس المالك) بسبب الديون أو المطالبات أو التعويضات غير المستوفاة،

حتى في حالة وجود تأمين الحماية والتعويض لتغطية أي من هذه الديون أو المطالبات أو التعويضات. في العديد من البلدان، يجوز لصاحب الامتياز البحري (في حالة الحجز) تنفيذ امتيازته عن طريق احتجاز سفينة من خلال مطالبة الجهات المختصة بمباشرة إجراءات تنفيذ الحجز. قد يؤدي احتجاز سفينة أو تنفيذ الحجز على سفينة واحدة أو أكثر من سفن الشركة إلى قطع التدفق النقدي للشركة، وإلزام الشركة بدفع مبالغ كبيرة لرفع الحجز. وقد يكون لاحتجاز سفينة أو الحجز على سفينة أو أكثر من سفن الشركة تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

14. تتعرض الشركة للمخاطر المتأصلة في العمل على المستوى الدولي وفي المناطق غير المستقرة سياسيًا، بما في ذلك مخاطر انتهاك العقوبات الدولية وقوانين مكافحة الرشوة/الفساد.

تقوم الشركة بنقل المنتجات عبر مجموعة واسعة من البلدان، وبالتالي فهي معرضة لمخاطر انقطاع الأعمال بسبب الظروف السياسية في البلدان الأجنبية، والأعمال العدائية، والإضرابات العمالية، ودعوات المقاطعة، والتغيرات في معدلات الضرائب أو السياسات، وإمكانية مصادرة الحكومة لسفن الشركة. إن العديد من البلدان التي تعمل فيها الشركة ليس لديها أنظمة قانونية وآليات إنفاذ قانون بالشكل الكافي، مما قد يعرض الشركة لحالات من عدم اليقين، مما قد يؤدي، على وجه الخصوص، إلى احتجاز سفن الشركة، ونشوء مطالبات البضائع ومطالبات من قبل السلطات الجمركية والضريبية والموانئ وغيرها من السلطات في البلدان التي تعمل فيها الشركة.

بالإضافة إلى ذلك، قد توجد في بعض البلدان التي تعمل فيها الشركة بعض الممارسات التجارية المحظورة بموجب القوانين واللوائح المعمول بها في الشركة، بما في ذلك قوانين مكافحة الفساد. وقد وضعت الشركة ما تعتبره سياسات وإجراءات صارمة لمكافحة الرشوة والفساد، وتلتزمها بالامتثال لهذه القوانين والتدابير. ومع ذلك، قد يسلك موظفو الشركة والمقاولون الخارجيون مسلكا مخالفًا للقوانين المعمول بها أو سياسات الشركة. وقد يكون للمخالفة المشار إليها سابقا، حتى لو حظرتها سياسات الشركة، تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة وسمعتها.

علاوة على ذلك، فإن العقوبات المفروضة على بعض البلدان أو الشركات أو الأفراد من قبل دولة بمفردها مثل الولايات المتحدة، أو من قبل هيئات دولية وإقليمية، مثل الأمم المتحدة والاتحاد الأوروبي، يمكن أن تؤثر سلبيًا في المستقبل على قدرة الشركة على مزاولة التجارة مع تلك البلدان والشركات الخاضعة للعقوبات أو الأفراد المتأثرين بهذه العقوبات. وقد يكون لأي من العوامل المذكورة أعلاه تأثير سلبي جوهري على سمعة الشركة وأعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

15. قد تشارك الشركة في دعاوى قضائية، وقد يُفصل فيها لغير صالحها

دخلت الشركة طرفاً في بعض الدعاوى العادية وقد تدخل في المستقبل في دعاوى مختلفة. وقد تكون التعويضات المطالب بها بموجب الدعاوى القضائية التي تكون الشركة طرفاً فيها تعويضات جوهرية أو غير محددة، وقد تؤثر نتيجة هذه الدعاوى تأثيراً جوهرياً وسلبياً على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها وتوقعاتها. ويمكن أن تُسفر نتائج هذه الدعاوى عن تكاليف كبيرة (بما في ذلك العقوبات المدنية أو الجنائية أو التعويضات أو فرض قيود على تجارة الاستيراد) وقد يتطلب الأمر موارد مالية كبيرة وغيرها من الموارد لحل الأمر، وقد يتشتت انتباه الإدارة في محاولة الدفاع ضد هذه الدعاوى.

بالإضافة إلى ذلك، تخضع الشركة لمخاطر التقاضي أو الإجراءات التنظيمية فيما يتعلق بأنشطتها، بما في ذلك انتهاكات القوانين واللوائح الضريبية والبيئية والصحية والسلامة المعمول بها وغيرها من القوانين واللوائح. وقد تؤدي أي إجراءات تنظيمية ضد الشركة إلى فرض غرامات عليها أو إلغاء أو تقييد تراخيص التشغيل الخاصة بها أو فرض عقوبات أخرى عليها، وبالتالي سيكون لذلك تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها وتوقعاتها.

المخاطر المتعلقة بأعمال الشركة

16. تعتمد الشركة على عدد صغير من العملاء الرئيسيين الذين يمثلون جزءاً كبيراً من إيراداتها.

وتستمد جزءاً كبيراً من إيراداتها من مجموعة صغيرة نسبياً من الشركات الوطنية والدولية. وقد شكل أكبر عميل للشركة ما نسبته 10 في المائة من إيراداتها للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023، وشكل أكبر ثلاثة عملاء للشركة 23.0 في المائة من إيراداتها خلال نفس الفترة.. إذا قام عميل أو أكثر من هؤلاء العملاء الرئيسيين بمخالفة أو إنهاء عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة لمبرمة معهم أو إعادة التفاوض عليها أو تجديدها بشروط أقل ملاءمة من تلك المعمول بها حالياً، أو إذا قام أي من هؤلاء العملاء بتقليل حجم الأعمال التي يقومون بها مع الشركة، فقد يكون لذلك تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها، بما في ذلك التأثير على القيمة الإجمالية لإيرادات الشركة التي تتحصل عليها من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة.

بالإضافة إلى ذلك، لا يوجد ما يضمن أن هؤلاء العملاء سيجددون عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة الحالية أو سيبرمون عقود إيجار مستقبلية مع الشركة، أو أن عقود الإيجار المستقبلية ستكون بنفس المزايا والفوائد التي تم التفاوض عليها في العقود الحالية أو السابقة. وإذا انخفض الطلب على خدمات أو منتجات الشركة من قبل أي من عملائها الرئيسيين، أو إذا تم إنهاء عقد إيجار رئيسي لسفينة مجهزة بالمدة أو إذا كان أحد العملاء الرئيسيين أو عقد الإيجار أقل ربحية مما تتوقعه الشركة، فلا يوجد ما

يضمن بأن الشركة ستكون قادرة على العثور على عملاء جدد للسفن المتأثرة في الوقت المناسب، أو العثور عليهم أصلاً، لا سيما تلك التي تم بناؤها لتناسب متطلبات عميل معين، كما هو الحال بالنسبة لأربع ناقلات خام عملاقة تابعة للشركة (400000 طن ساكن (الحمولة القصوى بالطن) لكل ناقلة خام عملاقة) التي تم تأجيرها لشركة فال لمدة 20 عامًا، ولا يوجد ما يضمن بأن الشركة ستكون قادرة على استبدال عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة هذه مع عملاء جدد بشروط متساوية أو أكثر ملاءمة .

ورغم أن الشركة متفائلة دائماً بقدرتها على إعادة تأجير معظم سفنها، فإنها إذا لم تتمكن من القيام بذلك في الوقت المناسب أو أن تقوم بذلك أصلاً إذا كان عليها تكبد تكاليف مادية لإعادة تأهيل سفنها المتضررة، أو إذا كانت الشركة غير قادرة على تأجير سفنها ذات المواصفات الخاصة بعد انتهاء مدة عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة المعمول بها، أو إذا كان عليها أن تشطب قيمتها أو تبيعها بخسارة، فقد تتأثر أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها سلباً بشكل جوهري.

17. ارتفاع أسعار الوقود البحري قد يكون له تأثير سلبي على ربحية الشركة.

الشركة حساسة للتغيرات في سعر الوقود البحري. ففي السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023، شكل الوقود البحري ما نسبته 52.7 في المائة من تكاليف تشغيل رحلات الشركة. ومن المعلوم أن سعر الوقود البحري والمعروض منه يتأثران ويتذبذبان بناءً على الأحداث الخارجة عن سيطرة الشركة، بما في ذلك التطورات الاقتصادية والجيوسياسية، والعرض والطلب على النفط والغاز، والإجراءات التي تتخذها منظمة أوبك وغيرها من منتجي النفط والغاز، والحروب والاضطرابات في البلدان والمناطق المنتجة للنفط، وأنماط الإنتاج الإقليمية والمخاوف واللوائح البيئية (بما في ذلك اللوائح التي تلزم السفن باستخدام أنواع وقود بديلة أعلى تكلفة). إن أي زيادة كبيرة أو مستمرة في سعر الوقود البحري، بما في ذلك نتيجة لانخفاض العرض، والتي لا تستطيع الشركة استردادها من خلال ترتيباتها التعاقدية مع عملائها، يمكن أن تزيد من تكاليف تشغيل رحلات الشركة أو تقلل من الطلب على خدمات النقل البحري بشكل عام، وقد يكون لأي منهما تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

18. قد يكون الإرساء في الحوض الجاف لإجراء الصيانة والفحص وتعطل سفن الشركة بشكل غير متوقع أكثر تكلفة واستهلاكاً للوقت مما تتوقعه الشركة.

تقوم الشركة بإرساء سفنها بشكل دوري في الحوض الجاف لعدة أسباب، بما في ذلك عمليات الفحص والإصلاح والصيانة والتعديلات المطلوبة للامتثال لشهادات الصناعة البحرية والمتطلبات الحكومية وتغيير الطاقم في الحالات غير المخطط لها.

وبالتالي، يؤدي إرساء سفن الشركة في الأحواض الجافة إلى خسارة الإيرادات بينما تكون السفن المتأثرة أو المتضررة خارج الخدمة، وتتطلب نفقات رأسمالية قد تكون أكبر مما تتوقعه الشركة. وأي زيادة غير متوقعة في عدد الأيام التي تكون فيها السفن المتضررة غير مستأجرة بسبب رسوها في الحوض الجاف أو في التكاليف المتوقعة للإصلاحات المرتبطة بها يمكن أن يكون لها تأثير سلبي على علاقة الشركة مع عميلها المتعاقد معها، وكذلك العوائد المالية المرتبطة بعقد إيجار السفينة المجهزة بالوقت، والتي بدورها يمكن أن يكون لها تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

19. قد يؤدي التأخير في تسليم السفن الجديدة المبنية إلى الإضرار بالنتائج التشغيلية للشركة.

كجزء من استراتيجيتها في النمو، طلبت الشركة تسليم ست سفن جديدة (ناقلتان للغاز الطبيعي المسال وأربع ناقلات غاز عملاقة) حتى عام 2028. وقد يتأخر تسليم هذه السفن الجديدة، مما قد يؤدي إلى تأخير استلام الشركة للإيرادات بموجب عقود إيجار السفن المجهزة بالوقت المعمول بها أو العقود الأخرى المرتبطة بالسفن، وقد يؤثر ذلك سلباً على استراتيجية الشركة في التوسع، وكذلك قدرتها على إيقاف تشغيل السفن القديمة كما هو مقرر حالياً. وعلى وجه الخصوص، فإنه وفي حالات التأخير المطول يجوز للعميل إنهاء عقد إيجار السفينة، وقد تصبح الشركة مسؤولة عما ينتج عن ذلك من خسارة الإيرادات. علاوة على ذلك، فإن ناقلتي الغاز الطبيعي المسال هما جزء لا يتجزأ من قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها التعاقدية المستقبلية مع الشركة العمالية للغاز الطبيعي المسال. ويجوز للشركة العمالية للغاز الطبيعي المسال إنهاء هذه الالتزامات التعاقدية لأسباب عديدة، بما في ذلك إذا كانت ناقلتي الغاز الطبيعي المسال الجديدة التابعة للشركة غير قادرتين على تلبية متطلباتهما التشغيلية والقوة القاهرة.

بالإضافة إلى ذلك، ففي حالة إيجار السفن الجديدة التي أمرت الشركة بتأجيرها للعميل لغرض مخصص، فإنه إذا تأخر تسليم السفينة الجديدة إلى عميل الشركة، فقد يُطلب من الشركة دفع تعويضات اتفاقية خلال التأخير (وقد لا يتم تعويضها بالكامل بأي تعويضات اتفاقية قد يحق للشركة الحصول عليها من شركة بناء السفن) إذا كانت غير قادرة على توفير سفينة بديلة مقبولة (على سبيل المثال، عن طريق الاستئجار) خلال التأخير.

قد يتأخر حوض بناء السفن في إكمال وتسليم السفن الجديدة لعدة أسباب، بما في ذلك:

- مشاكل الجودة أو الهندسة.
- التغييرات في اللوائح الحكومية أو معايير التنظيم الذاتي البحري.
- الإضرابات عن العمل أو غيرها من الاضطرابات العمالية.
- إفلاس شركة بناء السفن أو أي أزمات مالية أخرى تمر بها.

- تراكم طلبات العملاء.
- الاضطرابات السياسية أو الاقتصادية.
- سوء الأحوال الجوية أو الحوادث الكارثية، مثل زلزال كبير أو حريق.
- طلبات تغيير مواصفات السفينة الأصلية من قبل الشركة.
- النقص مواد البناء مثل الصلب أو تأخر استلامها.
- عدم قدرة الشركة على تمويل بناء السفن أو تحويلها.
- عدم القدرة على الحصول على التصاريح أو الموافقات المطلوبة.

وإذا تأخر تسليم السفينة بشكل جوهري، فقد يكون لذلك تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

20. تعتمد الشركة على التفاوض الناجح على التسهيلات المصرفية الجديدة لتمويل شراء سفن جديدة لأسطولها.

تعتمد أنشطة الشركة على وفرة رأس المال، لا سيما فيما يتعلق بتوسيع أسطول سفنها لتعزيز استراتيجية نموها. ولذلك، فإن حصولها السهل على الأموال يُعد أمرًا ضروريًا لأعمالها، بما في ذلك الحصول على الأموال من الأطراف الخارجية لتمويل شراء سفنها الست الجديدة، والتي تقدر تكلفتها الإجمالية بحوالي مليار دولار أمريكي. تتفاوض الشركة حاليًا على شروط التسهيلات المصرفية لتمويل ما يقرب من 800 مليون دولار أمريكي من هذا المبلغ، وتتوقع الاتفاق بشأن هذه التسهيلات والحصول عليها في عام 2025. تقوم الشركة حاليًا بتسديد المدفوعات الأولية من تدفقاتها النقدية الحالية مقابل السفن التي طلبتها، وستستمر في القيام بذلك حتى تحصل على تسهيلات المصرفية الجديدة، وفي ذلك الوقت ستكمل التزامات الدفع الخاصة بها مع عمليات السحب الدورية بموجبها. ومع ذلك، لا يوجد ما يضمن الاتفاق على شروط هذه التسهيلات على نحو ما تتوقعه الشركة، ولا أن شروط التسهيلات ستكون هي تلك التي تتوقعها الشركة حاليًا. يمكن أن يؤثر أي تغيير في التوقيت الزمني أو الشروط المتوقعة للتسهيلات سلبيًا على قدرة الشركة على الاستمرار في تمويل شراء سفنها وفقًا للجدول الزمني المتوقع، بالإضافة إلى تكلفة القيام بذلك. بالإضافة إلى ذلك، تستند نسبة القرض إلى القيمة المرتبطة بشراء هذه السفن إلى القيمة السوقية الحالية للسفن، ولا يوجد ما يضمن أن القيمة السوقية للسفن لن تنخفض بحلول الوقت الذي سيتم فيه سحب هذه التسهيلات. وإذا كان الأمر كذلك، فيمكن للمقرضين أن يطلبوا من الشركة تمويل نسبة أكبر من سعر شراء السفن من خلال التدفقات النقدية بدلاً من القروض التي تحصل عليها من التسهيلات، مما قد يؤثر سلبيًا على المركز المالي للشركة وقدرتها على تمويل جوانب أخرى من أعمالها.

21. قد تؤثر مديونية الشركة على قدرتها على الحصول على التمويل وإعادة تمويل الديون الحالية، وقد تؤدي إلى زيادة مدفوعات الفائدة وتقليل مرونتها في السعي وراء فرص الأعمال الأخرى .

تعتمد قدرة الشركة على سداد المدفوعات المجدولة للفائدة وأصل مبلغ الدين بموجب مديونيتها على أدائها المالي والتشغيلي المستقبلي، وقدرتها على إعادة تمويل ديونها، والتي ستتأثر بالظروف الاقتصادية السائدة وكذلك العوامل المالية والتجارية والتنظيمية وغيرها من العوامل، وكثير منها خارج عن سيطرتها. ويمكن أن تؤثر هذه العوامل سلبًا على قدرة الشركة على الحصول على التمويل، أو تزيد بشكل كبير من تكاليف هذا التمويل. بالإضافة إلى ذلك، لا يوجد ما يضمن أن الشركة ستكون قادرة على سداد أو إعادة تمويل قروضها عند استحقاقها، أو أن أي من عمليات إعادة التمويل هذه ستكون بشروط مواتية للشركة أو تصب في مصلحتها .

يمكن أن تقيّد مديونية الشركة عملياتها من خلال:

- الحد من قدرة الشركة على دفع توزيعات الأرباح .
- الحد من قدرة الشركة على تحمل أو ضمان المديونية أو الحصول على تمويل إضافي لرأس المال العامل أو النفقات الرأسمالية أو عمليات الاستحواذ على السفن أو غيرها من عمليات الاستحواذ الاستراتيجية والأغراض العامة للشركة .
- إلزام الشركة بتخصيص كل أو جزء كبير من تدفقاتها النقدية لخدمة ديونها، مما يقلل من الأموال المتاحة لأغراض تجارية أخرى، مثل النفقات الرأسمالية أو الاستثمارات أو عمليات الاستحواذ .
- الحد من مرونة الشركة في التخطيط أو الاستجابة للتغيرات في الأسواق التي تتنافس فيها الشركة، مثل الانخراط في عمليات الاستحواذ الاستراتيجية أو التصرف في الأصول .
- وضع الشركة في وضع تنافسي لا يصب في مصلحتها مقارنة بمنافسيها ذوي المديونية الأقل .
- جعل الشركة أكثر تأثرًا بالظروف والتحديات الاقتصادية والصناعية العامة .
- جعل من الصعب على الشركة الوفاء بالتزاماتها المالية أو إعادة تمويل المديونية المستحقة .

علاوة على ذلك، إذا كان الدخل التشغيلي للشركة غير كافٍ لخدمة مديونيتها الحالية أو المستقبلية، فستضطر الشركة إلى اتخاذ إجراءات مثل تقليل أو تأخير أنشطتها التجارية أو عمليات الاستحواذ أو الاستثمارات أو النفقات الرأسمالية أو بيع الأصول أو إعادة هيكلة أو إعادة تمويل ديونها أو السعي للحصول على رأس مال إضافي. وقد لا تتمكن الشركة من تنفيذ أي من هذه الإجراءات التصحيحية بشروط تصب في مصلحتها أو بشروط مقبولة من الناحية التجارية، أو أن تقوم بتنفيذها أصلاً. لمناقشة مديونية الشركة الحالية، يرجى الاطلاع على فصل "نظرة عامة على الأعمال التشغيلية والأمور المالية - السيولة والموارد الرأسمالية - القروض ."

22. قد لا تتمكن الشركة من تنفيذ استراتيجية أعمالها ونموها بنجاح.

تتخذ استراتيجية أعمال الشركة ونموها المستقبلي نهجًا من شقين، بالتركيز على مبادرات تحسين الأعمال وتوسيع أسطول الشركة من خلال برنامج الإنفاق الرأسمالي الذي تبلغ قيمته 2.3 مليار دولار أمريكي إلى 2.6 مليار دولار أمريكي للفترة من 2025 إلى 2029 (والذي يتضمن 914.0 مليون دولار أمريكي من النفقات الرأسمالية الملتزم بها). وبالنسبة للنمو المستقبلي للشركة فإنه يعتمد على قدرتها على تنفيذ هذه الاستراتيجية بنجاح، والتي تعتمد بدورها على مجموعة متنوعة من العوامل، قد يكون بعضها خارجا عن سيطرة الشركة أو قد يكون مكلفًا أو مؤجلًا أو غير فعال. وتركز استراتيجية الشركة في المقام الأول على الحفاظ على مكانة الشركة كمزود رائد لنقل الطاقة بحرا في جميع أنحاء العالم. وسيعتمد نجاح هذه الاستراتيجية وقدرة الشركة على تحقيق أهدافها على المدى المتوسط على عدد من العوامل، منها قدرة الشركة على:

- الحفاظ على علاقات مع العملاء الجدد وال الحاليين أو تطويرها.
- الاستمرار في تجديد أسطولها من خلال تشغيل سفن جديدة على المدى المتوسط.
- الحفاظ على تنوع أسطولها للتخفيف من تأثير الأداء الاقتصادي السلبي في شريحة معينة من السوق الذي تعمل فيه الشركة.
- دمج وتشغيل السفن الجديدة أو إتمام عمليات الاستحواذ على السفن.
- الحصول على تمويل لدعم استراتيجية نموها، بما في ذلك الاستحواذ على السفن.
- تحديد الفرص الجديدة في السوق والدخول فيها.
- توقع تقلبات السوق بخصوص أسعار تأجير السفن المجهزة بالمدة وأسعار التأجير الفوري، على أن يكون ذلك بشكل استباقي والاستجابة للمتغيرات في الوقت المناسب.
- الاستمرار في تحسين قسم إدارة السفن لأسطول الشركة.
- الاستمرار في توظيف الموظفين ذوي الكفاءات العالية والاحتفاظ بهم لدعم أعمالها، ولا سيما إدارة سفنها.

وكجزء من برنامج توسيع وتجديد أسطول الشركة، قد لا تتمكن الشركة من شراء سفن جديدة، أو قد لا تتمكن من شرائها بشروط تنافسية. بالإضافة إلى ذلك، فإن نجاح الشركة في توسيع أسطول سفنها من خلال طلبها ناقلتين جديدتين للغاز الطبيعي المسال وأربع ناقلات عملاقة جديدة للغاز سيعتمد جزئيًا على استمرار الطلب على النفط الخام والغاز الطبيعي المسال .

وقد يكون لفشل الشركة في تنفيذ استراتيجيتها، في الوقت المناسب أو محاولة تنفيذها أصلا، أو في إدارة نموها بشكل فعال تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها. بالإضافة إلى ذلك، لا يوجد ما يضمن أنه حتى لو نجحت

الشركة في تنفيذ استراتيجيتها، فإن نتائج عمليات الشركة ستتحسن. وقد تقرر الشركة أيضًا تغيير أو إيقاف جوانب من استراتيجية أعمالها، وقد تعتمد استراتيجيات بديلة أو إضافية استجابة للبيئة التشغيلية أو وضعها التنافسي أو العوامل أو الأحداث الخارجة عن سيطرة الشركة.

بالإضافة إلى ذلك، تعتمد قدرة الشركة على الحصول على تمويل خارجي من أجل دعم استراتيجيتها وتكاليف هذا التمويل على العديد من العوامل، بما في ذلك الظروف الاقتصادية العامة وأحوال السوق، وأسعار الفائدة الدولية، وتوافر الائتمان من البنوك أو المقرضين الآخرين، وثقة المستثمرين في الشركة ونجاح أعمالها. تأثرت أسواق الائتمان العالمية ولا زالت تتأثر بفترات من عدم اليقين والتقلب والاضطراب، بما في ذلك ما حدث في الآونة الأخيرة من الصراع في أوكرانيا، وتفاقم أزمات البنوك الأمريكية والأوروبية، والتضخم، والصراع في الأراضي الفلسطينية ولبنان (والمناطق المجاورة). وقد أدت ظروف السوق الصعبة هذه إلى ارتفاع أسعار الفائدة، وانخفاض السيولة، وزيادة التقلبات، وتوسيع فروق الائتمان، وانعدام شفافية الأسعار في أسواق الائتمان. إذا تعين عليها جمع تمويل خارجي إضافي على المدى القريب إلى المتوسط، فإن تدهور الظروف الاقتصادية العالمية العامة أو أي تغييرات أخرى في أسواق الاستثمار، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، التغيرات في توقعات معدلات النمو الدولية أو الإقليمية أو المحلية، والتوترات الجيوسياسية، وأسعار السلع الأساسية، وأسعار الفائدة الدولية، وأسعار الصرف والعائدات من الأسهم والعقارات والاستثمارات الأخرى - يمكن أن يؤثر على قدرتها على تأمين التمويل بشروط ماثلة لتلك التي تم تلقيها في الماضي أو أنها لن تستطيع الحصول على التمويل على الإطلاق .

وإذا لم تكن مصادر التمويل المناسبة متاحة أو كانت محملة بالأعباء وكانت الشركة تفتقر إلى التدفق النقدي التشغيلي الكافي لتمويل استراتيجية النمو الخاصة بها، فقد يؤثر ذلك سلبًا على أعمال الشركة من خلال زيادة تكاليف الاقتراض. وقد تضطر الشركة إلى تأجيل أو خفض النفقات الرأسمالية والاستثمارية أو تفويت الفرص التجارية أو القيام بإعادة الهيكلة أو إعادة تمويل كل أو جزء من ديونها قبل مواعيد الاستحقاق، وقد يكون لأي مما سبق تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها.

23. يعتمد أداء الشركة في المستقبل على قدرتها على تأمين عقود جديدة لتأجير السفن المجهزة بالمدة والقيام بذلك في الوقت المناسب.

تقوم الشركة عمومًا بتأمين عقود جديدة لتأجير السفن المجهزة بالمدة من خلال المفاوضات المباشرة مع العملاء المحتملين. وإذا لم تكن الشركة قادرة على التفاوض بنجاح على عقود جديدة لتأجير السفن المجهزة بالمدة لتبدأ فور انتهاء العقود الحالية، أو إذا كانت العقود الجديدة تتضمن أسعارًا يومية أقل بكثير من الأسعار اليومية الحالية، أو كانت شروطها أقل ملاءمة من شروط

العقود الحالية والمنتھية صلاحيتها، أو التي ستكبد الشركة تكاليف باهظة في سبيل تجهيز السفينة أو إنهاء عملها بحيث لا يمكن استردادها بالكامل، فقد يكون لذلك تأثير سلبي جوهري على أعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

24. قد تؤثر التقلبات في القيمة السوقية لسفن الشركة تأثيراً جوهرياً وسلبياً على نتائج عمليات الشركة وقدرتها على الحصول على تمويل إضافي.

تتقلب القيمة السوقية للسفن بناءً على عدد من العوامل، منها: الظروف الاقتصادية العامة وأحوال السوق التي تؤثر على القطاع، والطلب على السفن، وعدد ونوع وعمر وحجم السفن في الأسطول العالمي، وسعر السفن الجديدة (التي تتأثر بتوافر أرصفة أحواض بناء السفن والتمويل)، ومستوى تحريد السفن، وتأثير أي ازدحام في الموانئ على إنتاجية الأسطول، وتكلفة وسائل النقل الأخرى والتقلبات الدورية في قطاع النقل البحري في السنوات الماضية. وقد يؤدي انخفاض قيمة السفن إلى زيادة صعوبة قيام الشركة بجمع الأموال عن طريق رهن السفن وقد يكون له تأثير سلبي جوهري على سيولة الشركة. وقد يتطلب انخفاض قيمة السفن أيضاً من الشركة زيادة نسبة تدفقها النقدي، بالإضافة إلى القروض الخارجية، المستخدمة لتمويل شراء سفن جديدة، أو تؤدي إلى خرق تعهدات القروض من قبل الشركات التابعة للشركة بصفتهم مقترضين وكفلاء بموجب تسهيلات الاقتراض لإعادة تمويل السفن ذات الصلة، مما قد يؤدي إلى نشوء حالات التخلف عن السداد بموجب هذه التسهيلات. بلغت القيمة السوقية العادلة لسفن الشركة المملوكة ملكية تامة وبشكل مشترك (باستثناء السفن المطلوبة في الوقت الحالي) ما نسبته 148.5 في المائة من قيمتها الدفترية حتى 31 ديسمبر 2024. إذا انخفضت القيمة السوقية لسفن الشركة، فقد يُطلب من الشركة أيضاً الاعتراف بخسائر انخفاض القيمة، والتي قد يكون لها تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

25. قد يؤدي تقادم عمر الأسطول المملوك للشركة إلى زيادة تكاليف التشغيل في المستقبل.

بشكل عام، تزداد تكلفة صيانة السفينة إذا كانت حالة تشغيلها جيدة وذلك مع تقدم عمر السفينة، حيث بلغ متوسط عمر أسطول الشركة المكون من 89 سفينة مملوكة ملكية خاصة وعلى الشيوخ ومستأجرة (بما في ذلك السفن في سجل طلبات الشراء) ثماني سنوات حتى 30 سبتمبر 2024، وستتحمّل تكاليف متزايدة مع تقدم العمر الافتراضي لأسطولها. تستفيد السفن الأحدث من التحسينات التدريجية في تكنولوجيا المحركات وغيرها من الميزات، مما يعني أن السفن القديمة ستكون أقل كفاءة في استهلاك الوقود وأكثر تكلفة في الصيانة. ثم إن ارتفاع أسعار التأمين البضائع للسفن القديمة يجعل هذه السفن أقل جاذبية للعملاء، وقد يؤدي إلى تعاقد الشركة على أسعار أقل لهذه السفن. علاوة على ذلك، قد تتطلب قوانين وسياسات المنظمة البحرية الدولية ومعايير شركات النفط العالمية واللوائح الحكومية ومعايير السلامة أو غيرها من القوانين والضوابط المتعلقة

بعمر السفن (بما في ذلك مبادرات إزالة الكربون) أيضاً صرف نفقات لإجراء تعديلات أو إضافة معدات جديدة إلى سفن الشركة، وقد تقيد نوع الأنشطة التي قد تشارك فيها بعض سفن الشركة.. بالإضافة إلى ذلك، يتم تحديد عمر الخدمة الفعلي لسفن الشركة حسب نوع السفينة وطلب السوق على هذه السفن بمجرد وصولها إلى الحد الأدنى من الفئة العمرية المعينة. وفي حالة أسطول الشركة، يتراوح عمر الخدمة الفعلي لسفنها من حوالي 15 إلى 25 عامًا. وكجزء من استراتيجية نموها، تعترم الشركة استبدال سفنها القديمة بأخرى جديدة، ومن خلال شراء سفن جديدة مستعملة.

ويعتمد السعر الذي تتلقاه الشركة للسفن التي تبيعها، بالإضافة إلى السعر الذي تدفعه للسفن المستعملة، على وقت إجراء المعاملة في دورة السوق لأسعار بيع المستعمل. ونتيجة لذلك، لا يوجد ما يضمن أن الشركة ستكون قادرة على بيع سفنها القديمة في أو بالقرب من ذروة دورات السوق هذه، أو أنها ستكون قادرة على تحديد موعد شراء السفن المستعملة في أو بالقرب من النقطة المنخفضة من دورات السوق هذه. بالإضافة إلى ذلك، لا يوجد ما يضمن أن استراتيجيتها لتجديد أسطول سفنها المتقادمة ستكتمل في الجدول الزمني المتوقع، أو أن التكاليف المتوقعة لصيانة أسطول سفنها لن تكون أعلى بكثير مما هو متوقع حاليًا.

علاوة على ذلك، تقوم الشركة عادةً بفحص السفن المستعملة قبل الشراء، إلا أن هذا الإجراء لا يوفر لها نفس المعلومات حول حالتها التي كانت ستحظى بها الشركة لو تم بناء هذه السفن لها خصيصاً وتم تشغيلها حصرياً من قبلها. وبناءً على ذلك، قد لا تتمكن الشركة من اكتشاف عيوب أو مشاكل أخرى في هذه السفن قبل الشراء. وقد يكون إصلاح العيوب أو المشاكل الخفية عند اكتشافها مكلفاً، وإذا لم يتم اكتشافها، فقد تؤدي إلى حوادث قد تصبح الشركة مسؤولة عنها أمام أطراف خارجية. بالإضافة إلى ذلك، عند شراء سفن مستعملة، لا تستفيد الشركة من أي ضمانات من شركة البناء إذا كانت السفن المشتراة أقدم من عام واحد.

ونتيجة للمخاطر السابقة، فقد تؤثر تكلفة تشغيل أسطول سفن الشركة سلباً على قدرتها على تشغيل سفنها بشكل مربح، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

26. تخضع الشركة لمخاطر تتعلق بعدم تجديد عقود إيجار سفنها المجهزة بالمدة

تسعى الشركة إلى أن تجمع في أسطولها بين السفن المجهزة بالمدة المتاحة للتأجير قصير الأجل في سوق التأجير الفوري والسفن المجهزة بالمدة المتاحة للتأجير طويل الأجل. وتكون غالبية عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة التي تعمل بموجبها سفن الشركة هي

عبارة عن عقود طويلة الأجل ومحددة المدة، وفي بعض الحالات، تخضع للتمديد حسب اختيار عملاء الشركة. قد يتأثر احتمال تمديد عقود الإيجار هذه سلبًا بالتدهور العام في الظروف الاقتصادية والأحوال السائدة في سوق الشحن، وقد لا يتم تجديد العقود على أساس المدى الطويل أو قد لا يتم تجديدها على الإطلاق. وإذا كانت الشركة غير قادرة على تجديد عقود السفن المتأثرة على الفور بأسعار مواتية أو مربحة، أو على الإطلاق، فقد يكون لذلك تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

تعتمد قدرة الشركة على إعادة تأجير سفنها بعد انتهاء عقود الإيجار الحالية، بالإضافة إلى الأسعار المستحقة الدفع عند تجديد العقود أو الدخول في عقود جديدة، على حالة السوق في وقت تجديد العقود أو إبرام عقود جديدة. هذا، ويتمتع قطاع النقل البحري بقدرة تنافسية عالية، وقد شهد تقلبات كبيرة في أسعار التأجير بناءً على الطلب على السفن والبضائع، بالإضافة إلى المعروض من السفن والبضائع. فعلى سبيل المثال، يمكن أن يؤثر انخفاض الطلب على النفط والمنتجات النفطية - بشكل كبير أو مطول - سلبًا بشكل جوهري على قدرة الشركة على إعادة تأجير ناقلات النفط الخام العملاقة وناقلات المنتجات النفطية متوسطة الحجم (MR2s) بأسعار مقبولة أو الحصول على ناقلات النفط العملاقة الجديدة أو ناقلات المنتجات النفطية متوسطة الحجم (MR2s) وتشغيلها بشكل مربح. يرجى الاطلاع على فقرة " - يخضع قطاع النقل البحري وأعمال الشركة لتغيرات دورية قوية في العرض والطلب، وقد يؤدي ذلك إلى تقلبات في إيرادات الشركة وربحيتها."

ستنتهي صلاحية خمسة عقود من أصل ستة عقود من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة للغاز الطبيعي المسال في عام 2025 أو 2026، ثلاثة منها تتعلق بانتهاء مشروع الغاز الطبيعي المسال العماني ومشروع قلهاة للغاز الطبيعي المسال.. وإذا حاولت الشركة التفاوض بشأن عقود جديدة أو تجديد عقود التأجير طويلة الأجل عند انخفاض سوق الناقلات، فقد تُلزم الشركة بإعادة تأجير سفنها بأسعار تأجير أقل ملائمة أو إدخال سفن الشركة في سوق التأجير الفوري حتى تتعافى أسعار التأجير، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها. ومع ذلك، فإن انخفاض أسعار التأجير أو انخفاض معدل استخدام السفن لفترات طويلة قد يكون له تأثير سلبي جوهري على قيمة أصول الشركة.

27. قد تزيد تكاليف تشغيل الشركة.

تؤثر تكاليف تشغيل الشركة بشكل كبير على أرباحها الإجمالية، وتتأثر بعدد وعمر سفنها المشغلة، وتكاليف التشغيل المحلية في كل منطقة أو بلد توجد فيه سفنها. وتتأثر الزيادات المتصاعدة في تكاليف تشغيل الشركة بشكل خاص بالزيادات في أجور طاقم السفينة، وتكلفة المكونات والمواد الاستهلاكية، وتقدم أسطول الشركة، وتكلفة وتواتر خدمات الصيانة (بما في ذلك، ما يكون نتيجة للتضخم). حتى عندما تكون السفينة ليست في حالة تشغيل، فإن قدرة الشركة على تقليل العديد من العوامل

الرئيسية لتكاليف تشغيلها محدودة، حيث يجب الحفاظ على طاقم أساسي على سفنها غير المشغلة بحيث يمكن تجهيزها بسرعة عند إيجاد عقد تأجير لها، ويجب على الشركة الاستمرار في القيام بأنشطة الصيانة لضمان بقاء السفن غير المشغلة صالحة للإبحار.

تطبق معظم عقود الشركة الخاصة بتأجير السفن المجهزة بالمدة أسعارًا يومية ثابتة طوال مدة العقد، على الرغم من أن بعضها يتضمن بندًا لزيادة الأسعار السنوية. ولذلك تتحمل الشركة عادة مخاطر أي زيادات في تكاليف تشغيل السفينة على مدى مدة عقد الإبحار. ونظرًا لأن غالبية عقود الشركة الخاصة بتأجير السفن المجهزة بالمدة لها مدد تزيد عن عام واحد، فقد يكون من الصعب تقدير التكاليف المستقبلية المرتبطة بهذه العقود طويلة الأجل على وجه التحديد. وبالتالي، قد تكون التكاليف الفعلية التي تكبدتها الشركة طوال مدة عقد إبحار سفينة مجهزة بالمدة، ولا سيما التكاليف المتعلقة بطاقم الموظفين على متن السفينة، والصيانة الفنية والتشغيلية، أعلى من تلك التي تقدرها الشركة عند التفاوض على تلك العقود. وإذا تجاوزت التكاليف الفعلية التكاليف المتوقعة في الوقت الذي تدخل فيه الشركة في عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة، فقد تكون أقل ربحية مما هو متوقع أو تتسبب في تكبد الشركة لخسائر، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أرباحها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

28. تعتمد الشركة على أحواض بناء السفن التابعة لجهات خارجية لبناء سفن جديدة.

تعتمد الشركة على أحواض بناء السفن التابعة لجهات خارجية، ولا سيما شركة إتش دي هيونداي للصناعات الثقيلة ("HHI") وشركة هاناو أوشن في كوريا، لبناء سفن جديدة. لذلك، تواجه الشركة مخاطر متأصلة في أي مشاريع بناء أو صيانة كبيرة، بما في ذلك التأخير أو التقصير من قبل أحواض بناء السفن بسبب مشاكل غير متوقعة في الجودة أو الأعمال الهندسية، وتوقف العمل، وسوء الأحوال الجوية، وزيادة التكاليف غير المتوقعة، والتأخير في استلام المعدات اللازمة، وعدم القدرة على الحصول على التصاريح أو الموافقات المطلوبة، وعوامل أخرى خارجة عن سيطرة الشركة. ولا يوجد ما يضمن أن السفن الجديدة التي تم التعاقد عليها حاليًا والتي سيتم طلبها في المستقبل سيتم إكمالها في الموعد المحدد أو سيتم الانتهاء منها أصلاً.

علاوة على ذلك، يتعين على الشركة دفع مبالغ كبيرة في شكل دفعات مقدمة ومدفوعات مرحلية أثناء بناء السفن الجديدة، ولكنها لا تحقق أي إيرادات من السفن إلا بعد تسليمها. وقد يؤدي فشل أحواض بناء السفن التابعة لها في بناء أو تسليم سفنها الجديدة في الوقت المناسب إلى تأخير إعادة توزيع أي مبالغ مدفوعة مسبقًا على استخدامات أخرى، وتقليل صافي دخل الشركة وتدفقاتها النقدية في المستقبل.

إذا فشلت أحواض بناء السفن التابعة لها في تسليم السفن الجديدة للشركة وفقاً للشروط المتفق عليها، فقد تتأثر قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها التعاقدية تجاه العملاء سلباً، وقد يُطلب منها استئجار سفينة أخرى للوفاء بتلك الالتزامات. ولا يوجد ما يضمن أن الشركة ستكون قادرة على استرداد التكاليف الناتجة عن مسؤولية حوض بناء السفن في جميع الأحوال، وفقاً للإجراءات المتعارف عليه، إذا كان حوض بناء السفن غير قادر أو غير راغب في تسليم السفينة في الوقت المحدد أو قادر على تسليمها أصلاً، وقد تكون تعويضات الشركة قليلة نسبياً.

تحتفظ الشركة بتأمين قد يوفر تعويضاً في ظروف معينة، وتتوقع تنفيذ التعويضات التعاقدية والأحكام الأخرى ذات الصلة الواردة في عقود البناء مع أحواض بناء السفن، ومع ذلك لا يوجد ما يضمن نجاح جهودها في استرداد أي خسائر نقدية ناتجة.

وقد يكون لوقوع أي من المخاطر السابقة تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها، بما في ذلك القيمة الإجمالية لإيرادات عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة.

29. قد تتأثر الشركة سلباً بالمخاطر المرتبطة بترتيبات مشروعها المشترك، بالإضافة إلى شراكاتها الاستراتيجية والمحلية.

دخلت الشركة، ومن المحتمل أن تدخل، في ترتيبات مشاريع مشتركة وشراكات استراتيجية لتشغيل وتوسيع أعمالها، لا سيما فيما يتعلق بملكية خمس ناقلات للغاز الطبيعي المسال وناقلتين كبيرتي الحجم من طراز (LR2) وناقلة غاز عملاقة من طراز (VLGC). هذا، ويعتمد نجاح المشاريع المشتركة والشراكات الاستراتيجية للشركة على صمودها أمام عددٍ من المخاطر، بما في ذلك تدهور علاقة الشركاء، وعدم تقديم الشريك للخبرات أو الخدمات المتوقعة، والوقوع تحت طائلة المسائلة أو تكبد النفقات المتعلقة بسلوك الشريك، وتباين المصالح الاقتصادية والتجارية بين الشركة وشركائها. بالإضافة إلى ذلك، تخضع بعض اتفاقيات المشاريع المشتركة للشركة لقيود على التصويت ونقل الملكية، بما في ذلك أحكام "تغيير السيطرة". وفي حالة تغيير السيطرة على الشركة، يمكن تفعيل هذه البنود، ويمكن أن تؤدي إلى إنهاء أو إلغاء هذه الاتفاقيات.

تعتمد الشركة أيضاً على الشركاء المحليين في بعض البلدان للمساعدة في توفير الطاقم، وتعزيز العلاقات مع العملاء والحفاظ عليها، والاتصال بالسلطات المحلية المسؤولة عن أنظمة الترخيص والتصريح. ومع ذلك، قد لا تكون ترتيبات الشركة مع الشركاء المحليين فعالة، أو قد تؤدي إلى خسائر للشركة أو قد يتم إنهاؤها، وليس هناك ما يضمن أن الشركة يمكنها الحصول على ترتيبات بديلة بشروط مماثلة مع شركاء محليين جدد أو حصولها على ترتيبات بديلة على الإطلاق.

وإذا لم تنجح الشراكات المحلية والمشاريع المشتركة للشركة، أو تم إنهاؤها، فقد يكون لذلك تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

30. قد لا تتمكن الشركة من بيع سفنها في المستقبل بشروط جيدة.

تقوم الشركة بمراجعة أسطول سفنها بانتظام لتقييم متطلباتها في ضوء خطط عملها الحالية والمستقبلية، بهدف تحسين أسطول سفنها ورأس مالها المستثمر. كما تدير الشركة حاليًا، وتخطط لمواصلة تشغيل، أسطول من السفن بمتوسط عمر أقل من المتوسط السائد في القطاع. وكجزء من جهود الشركة للحفاظ على أسطول مثالي من السفن، فإنها تبيع بعض السفن من وقت لآخر إذا رأت أنها لا تتناسب مع أهدافها الاستراتيجية.

إن قدرة الشركة على بيع سفنها غير الاستراتيجية قد تتأثر بعوامل مختلفة، بما في ذلك توافر المشتريين الراغبين في شراء هذه السفن بأسعار مقبولة، فضلاً عن الطلب والعرض لهذه السفن في السوق، مما قد يؤدي إلى تحقيق الشركة خسارة بالنسبة للقيمة الدفترية للسفن في وقت بيعها. بالإضافة إلى ذلك، فإن أي تأخير أو فشل في بيع سفنها غير الاستراتيجية قد يضر بجودة أسطولها، ويؤخر بناءها لسفن جديدة أو الاستحواذ على سفن جديدة إذا كانت الشركة غير قادرة على تمويل التكاليف المرتبطة بها، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

31. تتطلب لوائح الكبريت للحد من تلوث الهواء المنبعث من السفن تعديل السفن وقد تسبب في تكبد الشركة لتكاليف كبيرة.

منذ 1 يناير 2020، ألزمت المنظمة البحرية الدولية - في قوانينها وسياساتها - السفن بالامتثال للحد العالمي على مستويات الكبريت في زيت الوقود المستخدم على متن السفن بنسبة 0.5 في المائة، بانخفاض عن الحد الأقصى السابق البالغ 3.5 في المائة. يشمل تفسير "زيت الوقود المستخدم على متن السفن" استخدامه في المحرك الرئيسي والمحركات المساعدة والمراوح. يتحقق الامتثال لهذه اللائحة من خلال (1) استخدام ما نسبته 0.5 في المائة من وقود الكبريت على متن السفينة، والذي يتوفر بتكلفة أعلى، (2) تركيب "أجهزة تنقية" لتنظيف غاز العادم، أو (3) تعديل السفن التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال والوقود الأخضر البديل. كما في تاريخ هذه النشرة، تنطبق هذه اللوائح على جميع السفن في أسطول الشركة. بالإضافة إلى ذلك، تستخدم جميع أساطيل الشركة، بما في ذلك ناقلات الغاز الطبيعي المسال و ناقلات الغاز متوسطة الحجم، زيت وقود منخفض الكبريت للغاية ("VLSFO") مثل الديزل والغاز البحري المستخدم في تحريك السفن ودفعها، وهو لا يحتوي على كبريت. هذا، وتستخدم ناقلات الغاز العملاقة الحالية التابعة للشركة أجهزة لتنقية الغازات، في حين تم تصميم ناقلات الغاز العملاقة

الجديدة بحيث تعمل بالوقود المزدوج (الوقود العادي/ الغاز الطبيعي المسال). ومع ذلك، لا يوجد ضمان بأن الشركة ستكون قادرة على تمرير التكاليف المتزايدة المرتبطة باستخدام زيت الوقود منخفض الكبريت للغاية، وتركيب "أجهزة تنقية الغاز" في المستقبل كما هو مطلوب، أو تعديل السفن التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال بناءً على طلب العملاء، أو أن اللوائح لن تتغير أكثر من ذلك، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

32. يمكن أن تتسبب مخاوف تغير المناخ وآثاره في تكبد الشركة لتكاليف كبيرة أو القيام باستثمارات كبيرة.

مع توصل المجتمع الدولي إلى إجماع في الرأي بشأن أهمية معالجة تغير المناخ، فإن العديد من القطاعات، بما في ذلك قطاع النقل البحري التي تعمل فيه الشركة وقطاع الطاقة الذي يعمل فيه عملاء الشركة، تثير مخاوف متزايدة لمساهمتها في تغير المناخ العالمي في السنوات الأخيرة. تم سن عدد من الإجراءات الدولية والوطنية والإقليمية للحد من انبعاثات الغازات الدفيئة (الاحتباس الحراري). فعلى سبيل المثال، دخلت اتفاقية باريس حيز التنفيذ في نوفمبر 2016، والعديد من الدول التي صادقت على اتفاقية باريس، بما في ذلك سلطنة عمان بموجب المرسوم السلطاني رقم 2019/28 الذي دخل حيز التنفيذ في أبريل 2019، تتبنى تدابير محلية لتحقيق أهداف اتفاقية باريس، والتي تشمل الحد من استخدامها للوقود الأحفوري وزيادة استخدامها لمصادر الطاقة البديلة. تقترح الصفقة الخضراء في ديسمبر 2019 تشريعاً جديداً للاتحاد الأوروبي، يتضمن فرض "ضريبة الكربون الحدودية" أو "تعديل حدود الكربون". بالإضافة إلى ذلك، اقترحت المفوضية الأوروبية مؤخرًا هدفًا لعام 2030 لخفض انبعاثات الغازات الدفيئة بنسبة 55 في المائة مقارنة بعام 1990، وآلية جديدة لتعديل حدود الكربون، والتي ستضع سعرًا للكربون على مجموعة واسعة من المنتجات المستوردة لمنع "تسرب الكربون" وتشجيع الصناعات خارج الاتحاد الأوروبي على اتخاذ خطوات في نفس الاتجاه. وفي الآونة الأخيرة، تم التوقيع على ميثاق غلاسكو للمناخ، الذي يهدف إلى تسريع العمل نحو تحقيق أهداف اتفاقية باريس، في الدورة السادسة والعشرين لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ المنعقدة في أكتوبر - نوفمبر 2021. إن تنفيذ مثل هذه التدابير في عدد من البلدان وغيرها من التشريعات المحتملة التي تحد من الانبعاثات يمكن أن يؤثر سلبًا على الطلب العالمي على النفط والغاز، ويؤدي إلى التحول من الوقود الأحفوري إلى الوقود البديل. يمكن أن يزداد انتقال الطاقة من الوقود الذي يعتمد على الكربون إذا استمرت جدوى الوقود البديل في التحسن مع ظهور تقنيات جديدة، مما يزيد من تعطيل قطاع الغاز.

ثاني أكسيد الكربون منتج ثانوي ناتج عن حرق الوقود الأحفوري ويعتبر من الغازات الدفيئة. تؤدي عمليات الشركة، واستخدام العديد من منتجات عملائها، إلى انبعاث ثاني أكسيد الكربون، والذي تتعقبه الشركة وفقًا للقوانين والسياسات المعمول بها التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية. في عام 2023، بلغت انبعاثات الشركة من النطاق 1 و 2 من الغازات الدفيئة حوالي 1.7 و 1.8 مليون طن على التوالي. وقد أدى الضغط المتزايد على الحكومات للحد من انبعاثات الغازات الدفيئة إلى اتخاذهم

مجموعة متنوعة من الإجراءات التي تهدف إلى الحد من استخدام الوقود الأحفوري، بما في ذلك، نظام تداول الانبعاثات في الاتحاد الأوروبي، وفرض ضرائب الكربون، وزيادة معايير كفاءة الطاقة والحوافز والتزامات الطاقة المتجددة وغيرها من مصادر الطاقة البديلة. ونجد أن المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى الحد من انبعاثات الغازات الدفيئة تمر بمراحل مختلفة من التنفيذ، ومن الصعب التنبؤ على وجه اليقين بمدى تأثير الشركة في نهاية المطاف بالقوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالغازات الدفيئة .

علاوة على ذلك، تخطو العديد من البلدان، بما في ذلك سلطنة عمان خطوات حثيثة نحو تطوير مصادر بديلة للطاقة أو إيجاد طرق بديلة لزيادة إنتاج النفط المحلي وتقليل اعتمادها على النفط المستورد، وكذلك مكافحة التغير المناخي. ففي مؤتمر الأمم المتحدة المعني بتغير المناخ لعام 2023، وافق ما يقرب من 200 دولة، بما في ذلك سلطنة عمان، على اتفاقية مناخية جديدة تهدف إلى الحد من تلوث الكربون والتحول بعيداً عن الوقود الأحفوري في أنظمة الطاقة بهدف تحقيق صافي انبعاث صفري بحلول عام 2050. وبشكل عام، فإنه من السابق لأوانه معرفة أو قياس تأثير هذه التعهدات والاستثمارات على إنتاج المنتجات الهيدروكربونية في سلطنة عمان أو على الطلب على الوقود الأحفوري من سلطنة عمان على المدى المتوسط أو الطويل، ولكن التأثير قد يكون كبيراً.

وسيترتب على التزام سلطنة عمان باتفاق باريس والمبادرات الأخرى - فضلاً عن الأهداف المحددة في استراتيجية رؤية عمان 2040 - خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في سلطنة عمان، وقد تتغير مسؤوليات الشركات العمانية بعد دخول اللوائح الصادرة في شأن الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون حيز التنفيذ. وتعزيزاً للمبادرات العالمية المشار إليها أعلاه، فقد قامت سلطنة عمان في مارس 2022 بتأسيس اللجنة الوطنية للتغيرات المناخية وحماية طبقة الأوزون التي تجمع ممثلين عن 32 من أصحاب المصلحة لمعالجة القضايا المتعلقة بتغير المناخ في سلطنة عمان. ويهدف عمل هذه اللجنة إلى استكمال الاستراتيجية الوطنية العمانية للتكيف مع تغير المناخ والتخفيف من حدته للفترة 2020-2040. هذا، وقد دعمت سلطنة عمان مبادرات مختلفة بخصوص الطاقة المتجددة داخل البلاد، مثل وضع العلامات على الأجهزة المنزلية بناء على أساس كفاءة الطاقة، ووضع تعليمات بشأن استخدام مصابيح الإضاءة الـ LED وغيرها. كما تعهدت سلطنة عمان بخفض إجمالي انبعاثات الغازات الدفيئة بنسبة 7 في المائة بحلول عام 2030. وفي مارس 2023، أكد ممثل عن هيئة البيئة العمانية أن سلطنة عمان اعتمدت خطة وطنية للوصول إلى الحياد الصفري للكربون، تم بموجبها استهداف خمس قطاعات رئيسية كجزء من استراتيجية السلطنة في الحد من انبعاثات الغازات الدفيئة، بما في ذلك النفط والغاز وإنتاج الكهرباء والنقل والصناعة والإنشاءات. ومن غير الواضح مدى تأثير اللوائح وإجراءات خفض الانبعاثات التي تستهدف قطاع النفط والغاز والنقل على الشركة، ولكن من المتوقع تؤدي مثل تلك الإجراءات إلى زيادة تكاليف تشغيل عمليات الشركة وصيانتها، وزيادة النفقات الرأسمالية لتثبيت أنظمة جديدة للتحكم في الانبعاثات، وزيادة تكاليف إدارة الانبعاثات المحتملة للغازات الدفيئة أو زيادة تكلفة وضع حد أقصى على الانبعاثات

المسموح بها وبرامج خاصة بالتجارة أو برامج الرقابة الأخرى، وكل ذلك قد يتطلب مساهمات نقدية إضافية. هذا، وتعتمد الشركة أيضًا إجراء تفتيش مكثف للتأكد من مدى مراعاة الامتثال للوائح الخاصة بالتغير المناخي، والتي قد تؤثر ماديًا على مستويات الإنتاج إذا لم تستوف المشاريع المستقبلية معايير التفتيش الجديدة .

بالإضافة إلى ذلك، هناك قلق متزايد من أن الزيادة التدريجية في متوسط درجات الحرارة العالمية ستسبب تغيرات كبيرة في أنماط الطقس في جميع أنحاء العالم، وزيادة في تواتر وشدة الكوارث الطبيعية أو الآثار الأخرى التي يستحيل التنبؤ بها. ويمكن أن تؤدي زيادة تواتر أو مدة الظروف الجوية القاسية إلى تعطيل طرق الشحن في جميع أنحاء العالم ويكون لها تأثير سلبي على القدرة على تقديم خدمات الشركة في مختلف المرافق. وبقدر ما تتفاقم هذه الظروف الجوية غير المواتية بسبب تغير المناخ العالمي أو غير ذلك من الأمور، فقد تتأثر عمليات النقل البحري الخاصة بالشركة على وجه الخصوص سلبًا بدرجة أكبر مما كانت عليه في السابق، بما في ذلك زيادة التأخير وارتفاع التكاليف. ومع ذلك، فإن التغيرات في الظواهر الجوية الصعبة وأسبابها (بما في ذلك ما يتعلق بزيادة تواترها ومدتها وشدها) والفترة الزمنية الطويلة التي ستحدث فيها أي تغييرات هي أحوال تحد من قدرة الشركة على إجراء أي تقديرات محددة للمخاطر المالية المستقبلية على عملياتها بسبب هذه المخاطر المادية المحتملة المترتبة على تغير المناخ. علاوة على ذلك، فإن تنظيم انبعاثات الغازات الدفيئة والآثار المادية المترتبة على تغير المناخ في المناطق التي تعمل فيها الشركة وعملاؤها والمستخدمون النهائيون لمنتجات عملائها يمكن أن يؤثر سلبًا على عمليات الشركة. وقد يكون لأي من هذه المخاطر أو جميعها، وكذلك المسؤولية القانونية المحتملة تجاه الشركة أو الإجراءات الحكومية أو التنظيمية المتخذة ضد الشركة، تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

33. اعتمدت الشركة وستواصل الاعتماد على مجموعة أسياذ في استخدام العلامة التجارية لمجموعة أسياذ وتزويد الشركة ببعض الخدمات المؤسسية.

تعتبر الشركة إحدى الشركات التابعة المملوكة بالكامل لمجموعة أسياذ، وقد اعتمدت الشركة على مجموعة أسياذ في تزويدها بخدمات الدعم والبنية الأساسية وبعض الموظفين، بالإضافة إلى استخدام العلامة التجارية لمجموعة أسياذ. وتعتقد الشركة أن نجاح عملياتها يعتمد جزئيًا على استمرار تقديم هذه الخدمات المؤسسية والسمعة الجيدة والقيمة السوقية ومدى معرفة الجمهور بالعلامة التجارية لمجموعة أسياذ.

أبرمت الشركة اتفاقية خدمات رئيسية مع مجموعة أسياذ والمؤرخة ب 24 مايو 2022 (والتي تم تعديلها في 1 يناير 2024) (الاتفاقية الرئيسية الحالية) وتتوقع الشركة إبرام اتفاقية خدمات جديدة (اتفاقية مستوى الخدمة الجديدة) وذلك قبل التسجيل . وستحدد اتفاقية مستوى الخدمة الجديدة الشروط والأحكام والأسعار الخاصة بمجموعة أسياذ لتستمر في تقديم الخدمات

المؤسسية المركزية، المشابهة لتلك الخدمات التي قامت بتقديمها بموجب الاتفاقية الرئيسية الحالية، والتي من المتوقع أن تشمل الى جانب بعض الخدمات أنشطة الخزانة المركزية بالكامل ، الموارد البشرية، دعم الأعمال، المشتريات والعقود، خدمات الاتصالات، خدمات الصحة والسلامة والبيئة، الخدمات القانونية (الغير متعلقة بالنقل والقانون البحري)، التسويق، خدمات تكنولوجيا المعلومات، الاستشارات المتعلقة بالحكومة، وخدمات ادارة المخاطر المؤسسية. وإذا لم تستطع مجموعة أسياد تزويد الشركة بهذه الخدمات، فسيتمتع عليها في بعض الأحوال إما التعاقد مع مزود آخر لهذه الخدمات أو تطوير القدرة على أداء هذه الخدمات داخليًا، وقد يستغرق أي منهما وقتًا طويلاً ويزيد من تكاليف الشركة المرتبطة بتقديم هذه الخدمات.

ووفقًا للاتفاقية الرئيسية الحالية ، وبما أن عمليات الشركة تتم تحت اسم العلامة التجارية لمجموعة أسياد، فقد منحت مجموعة أسياد الشركة ترخيصًا محدودًا وقابلًا للإلغاء وغير قابل للتحويل وغير قابل للتخصيص من الباطن وغير حصري لاستخدام بعض العلامات التجارية والشعار والمواد الخاصة بمجموعة أسياد في إفريقيا وآسيا وأستراليا وأوروبا وأمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية وأي دول أو مناطق أخرى قد يتم الاتفاق عليها من وقت لآخر، فيما يتعلق بجميع العمليات وأي أنشطة أخرى تشارك فيها الشركة حاليًا. الترخيص معفي من حقوق الملكية للسنوات الخمس الأولى، وستستمر الاتفاقية الرئيسية الحالية في السريان حتى يتم ابرام اتفاقية مستوى الخدمة الجديدة من قبل الشركة ومجموعة أسياد. سيتم التحكم في ترخيص استخدام العلامات التجارية والشعار الخاص بمجموعة أسياد بموجب اتفاقية مستوى الخدمة الجديدة، وسيتم تضمين رسوم الترخيص ضمن الرسوم الإجمالية المستحقة على الشركة بموجب اتفاقية مستوى الخدمة الجديدة

وبما أن العلامة التجارية لمجموعة أسياد مرتبطة بعمليات شركات مجموعة أسياد، فإن أي تأكل في قيمة العلامة التجارية لمجموعة أسياد لأي سبب من الأسباب، بما في ذلك بسبب أنشطة وعمليات هذه الشركات الأخرى التابعة لمجموعة أسياد والتي لا تتمتع الشركة برؤية أو سيطرة عليها، يمكن أن يكون له تأثير سلبي جوهري على سمعة الشركة، وكذلك على أعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

34. إن الافتراضات الموضوعة أثناء إعداد الأهداف المالية والتشغيلية والتي تم تضمينها في هذه النشرة قد تكون غير صحيحة أو غير مكتملة أو غير دقيقة، وقد تختلف نتائج الشركة اختلافًا جوهريًا عن أهدافها المالية والتشغيلية.

إن الأهداف المالية والتشغيلية للشركة المضمنة في هذه النشرة تعكس الافتراضات التي افترضتها الشركة، وهي تتعلق بالتوقعات التجارية وبعض العوامل الخارجية الأخرى، بما في ذلك الأوضاع السياسية والقانونية والمالية وأوضاع السوق والأحوال الاقتصادية وحالة التشريعات والقوانين (بما في ذلك القوانين الخاصة بالضرائب والسياسات المحاسبية) وكلها يصعب التنبؤ بها وهي خارجة عن سيطرة الشركة. . وبالتالي، هناك مخاطر من عدم دقة الافتراضات المتوقعة أثناء وضع الأهداف المالية والتشغيلية، وقد تختلف

اختلافا جوهريا عن النتائج الفعلية للشركة، وقد تؤثر إن كانت مختلفة جوهريا على سعر الأسهم. علاوة على ذلك، إن الأحداث غير المتوقعة قد تؤثر سلبا على النتائج الفعلية للشركة التي قد تحققها في فترات مستقبلية، وإن كانت افتراضاتها صحيحة. وبالتالي، لا يجب أن يُنظر إلى الأهداف المالية والتشغيلية المذكورة في هذه النشرة على أن الشركة اعتبرتها قابلة للتحقيق أو أنها توقعات يمكن الاعتماد عليها للأحداث المستقبلية. وعليه، يُنصح المستثمرون بعدم الاعتماد على الأهداف المالية والتشغيلية المذكورة في هذه النشرة. لمزيد من المعلومات عن الأهداف المالية والتشغيلية، يرجى الرجوع إلى فقرة "بيانات النظرة المستقبلية".

35. قد تتعرض الشركة لمخاطر متعلقة بسلامة وموثوقية وكفاءة ضوابطها الداخلية على التقارير المالية.

تعتمد أعمال الشركة على الضوابط والإجراءات الداخلية التي تنظم معلومات العملاء والإدارة والتمويل ومخاطر الائتمان والجوانب الأخرى لأعمالها. وفيما يتعلق بالطرح، فإن الشركة تُجري إجراءات التحقق من الالتزام بالضوابط وتأكيد الضوابط الداخلية الخاصة بقاعدة البيانات، وفي عام 2024، أنشأت الشركة وحدة للإشراف على الضوابط الداخلية، وكانت في السابق جزءًا من وحدة الحوكمة في مجموعة أسياد.

لا يوجد ما يضمن أن تكون ضوابط وإجراءات الشركة الداخلية كافية لتلبية متطلبات الشركة بشكل عام أو متطلباتها كشركة مدرجة في البورصة. وإذا كانت هناك نقاط ضعف جوهريّة في الضوابط الداخلية للشركة فيما يخص التقارير المالية، فقد تحتوي البيانات المالية للشركة على أخطاء جوهريّة، وقد يُطلب منها إعادة بيان نتائجها المالية وقد يفقد المستثمرون الثقة في المعلومات المالية التي أبلغت عنها الشركة. بالإضافة إلى ذلك، إذا لم تكن الشركة قادرة على إنتاج بيانات مالية دقيقة وفي الوقت المناسب، فقد يتأثر سعر السوق لأسهمها سلبًا.

36. قد تؤثر الدعاية السلبية سلبًا على أعمال الشركة وتؤثر على نتائجها التشغيلية.

تتعرض الشركة لمخاطر الدعاية السلبية والتكهنات الصحفية فيما يتعلق بالقطاع الذي تعمل فيه، حيث تخضع قضايا التلوث البيئي واستخدام المياه وانبعاثات الغازات الدفيئة الناجمة عن قطاع النقل البحري لرقابة تنظيمية وعامة متزايدة، لا سيما في سلطنة عمان؛ حيث التزمت الحكومة في رؤية عمان 2040 بخفض انبعاثات الغازات الدفيئة. كما أن التغييرات التنظيمية الحالية والمستقبلية التي تركز على حماية البيئة، مثل وضع معايير أكثر صرامة للحد من الانبعاثات أو تشريع لوائح منظمة لعملية التخلص من النفايات في سلطنة عمان، ستفرض تكاليف تشغيلية إضافية على الشركة وستزيد من رقابة السلطات. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يؤدي سوء الإدارة أو وقوع حوادث بيئية في مرافق الشركة وسفنها إلى حوادث أو أضرار بيئية، مما يؤدي إلى

تفاهم المخاوف العامة والحكومية. قد تواجه الشركة أيضًا دعاية سلبية لأسباب أخرى، بما في ذلك إصابة أو وفاة الموظفين أو الحوادث في منشآتها، بما في ذلك السفن المملوكة والمستأجرة .

وقد تؤثر المخاوف بشأن السلامة وحماية البيئة التي تشمل الصناعة أو الشركة على وجه التحديد (بما في ذلك نتيجة للحوادث التي تمس الشركة أو شركة أخرى في القطاع) على التصورات العامة فيما يتعلق بخدمات الشركة وعملياتها، وجدوى بعض الخدمات والمنتجات، وسمعة الشركة وقدرتها على جذب الموظفين والاحتفاظ بهم. وأي ضرر كبير يلحق بسمعة الشركة سيتسبب في قيام العملاء الحاليين بإنهاء علاقاتهم بالشركة أو منعها من الفوز بعقود جديدة .

وقد يكون لوقوع أي من هذه الحوادث تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

37. تتعرض الشركة لمخاطر أسعار الفائدة .

حتى 30 سبتمبر 2024، بلغت القيمة الدفترية لإجمالي القروض ذات الفائدة المتغيرة 218 مليون ريال عماني (566 مليون دولار أمريكي) (48 في المائة من إجمالي قروض الشركة)، منها 56 مليون ريال عماني (145 مليون دولار أمريكي) تم التحوط لها من خلال مقايضات أسعار الفائدة... ونتيجة لذلك، فإن الشركة ستتأثر بالتغيرات في أسعار الفائدة. فعلى سبيل المثال، تؤثر التحركات في سعر التمويل المضمون لليلة واحدة ("SOFR") (أو تجديده) أو منحنى العائد (أسعار الفائدة في السوق بأجل استحقاق مختلفة) - على القيمة السوقية للقروض المصرفية للشركة والفائدة التي تدفعها الشركة على هذه القروض. تتأثر أسعار الفائدة بالعديد من العوامل الخارجة عن سيطرة الشركة بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، السياسة النقدية للحكومة والبنك المركزي في البلدان التي تعمل فيها الشركة والترتيب في التصنيفات الائتمانية للبلدان التي تعمل فيها الشركة، بما في ذلك سلطنة عمان .

تستخدم الشركة مشتقات أسعار الفائدة، مثل عقود المقايضة، لإدارة مخاطر أسعار الفائدة. كان لدى الشركة مبلغ افتراضي غير مستهلك لمشتقات أسعار الفائدة قدره 99.0 مليون ريال عماني (257.1 مليون دولار أمريكي) حتى 31 ديسمبر 2023، مقارنة بـ 196,0 مليون ريال عماني (509.1 مليون دولار أمريكي) حتى 31 ديسمبر 2022. فلو كانت أسعار الفائدة أعلى (أو أقل) بمقدار 35 نقطة أساس وبقيت جميع المتغيرات الأخرى ثابتة، لكان إجمالي مصروفات الفائدة بالنسبة للشركة في السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 قد ارتفع (أو انخفض) بنحو 1.3 مليون ريال عماني (3.4 مليون دولار أمريكي).. وبالتالي، لا يمكن للشركة تقديم أي ضمان بأنها ستواصل أي استراتيجيات تحوط حالية أو أن التحوط الحالي أو المستقبلي سيحمي الشركة بشكل كافٍ من الآثار السلبية لحركة أسعار الفائدة. بالإضافة إلى ذلك، فمن المحتمل أن تتخلى

الشركة عن المنافع التي قد تنجم عن التقلبات في أسعار الفائدة من خلال الانخراط في عقود المشتقات. هذا، ورغم إدارة الشركة مخاطر الأطراف الأخرى من خلال إجراء المقايضات مع البنوك المقرضة المعنية فقط، فإنها معرضة لمخاطر الائتمان في حالة فشل الأطراف الأخرى في الوفاء بالتزاماتها بموجب هذه الترتيبات. وفي حالة حدوث مثل هذا التخلف عن الأداء، فقد تتكبد الشركة تكاليف إضافية فيما يتعلق بمعاملات الاستبدال بأسعار السوق الحالية، وقد يكون لتأثير هذا التخلف عن الأداء تأثير سلبي على نتائج عمليات الشركة .

ومع ذلك، فإن أي عوامل تؤثر على استراتيجيات التحوط الخاصة بالشركة أو تعرض الشركة لمخاطر أسعار الفائدة يمكن أن يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

38. قد لا يكون تأمين الشركة كافياً لتغطية الخسائر التي تتكبدتها الشركة.

إن تشغيل ناقلات المنتجات النفطية وناقلات الغاز الطبيعي المسال وناقلات الغاز متوسطة الحجم والسفن الأخرى محفوف بالمخاطر بطبيعته. يرجى الاطلاع على فقرة "المخاطر المتعلقة بقطاع أعمال الشركة - تعرض شركات النقل البحري لمخاطر الخسائر الناجمة عن الكوارث البحرية والقرصنة والأعطال الميكانيكية وغيرها من الحوادث المماثلة التي قد تعطل عملياتها". على الرغم من أن الشركة لديها تأمين على جسم السفينة والآلات والمعدات ومخاطر الحرب والحماية والتعويض والتأمينات الأخرى، إلا أنه قد لا يتم التأمين على جميع المخاطر بشكل كافٍ، وقد لا يتم دفع بعض المطالبات. بالإضافة إلى ذلك، نظرًا لطبيعة عمليات التأجير قصيرة ومتوسطة الأجل، تختار الشركة عمومًا عدم الحصول على تأمين يغطي خسارة الأرباح الناتجة عن فترات توقف السفينة (عدم تأجيرها) بسبب تكلفة التأمين مقارنة بتكلفة عدم التأجير. وقد تؤدي فترات التوقف الطويلة لسفن الشركة إلى الإضرار بأعمال الشركة ووضعها المالي وتوقعاتها ونتائجها التشغيلية، بما في ذلك القيمة الإجمالية لإيرادات عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة. لمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على فصل "وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال - القيمة الإجمالية لإيرادات العقود". ستخضع أي مطالبات تتعلق بعمليات الشركة التي يغطيها التأمين لاستقطاعات، وبما أنه من الممكن تقديم عدد كبير من المطالبات، فقد يكون المبلغ الإجمالي لهذه الاستقطاعات كبيرًا. تحتفظ الشركة ببعض التغطية التأمينية من خلال جمعيات الحماية والتعويض المتبادل، وبصفتها عضوًا في هذه الجمعيات، فقد يُطلب من الشركة سداد مدفوعات إضافية تزيد عن الأقساط المدرجة في الميزانية إذا تجاوزت مطالبات الأعضاء احتياطات الجمعية .

لا تغطي وثائق تأمين الشركة المخاطر الناشئة عن الأضرار الناجمة عن البلى والأضرار الناجمة عن سوء السلوك المتعمد لأفراد طاقم السفينة ومديري المكاتب. بالإضافة إلى ذلك، لا تغطي وثائق التأمين الخاصة بالشركة عمومًا خسارة الأرباح بسبب التأخير أو المصادرة الناجمة عن الاضطرابات السياسية وهجر الطاقم والسلوكيات غير القانونية، وكلها من المخاطر التجارية.

زادت شركات التأمين في السنوات الأخيرة أقساط أنواع معينة من التأمين في قطاع النقل البحري. يتضمن تأمين الشركة على بعض الاستقطاعات والقيود والاستثناءات القياسية، بما في ذلك القيود والاستثناءات فيما يتعلق ببعض الخسائر الناشئة عن الهجمات الإلكترونية وأعمال الحرب والإرهاب والأعمال الخبيثة والأنشطة النووية وسوء السلوك أو الاحتيال المتعمد. بالإضافة إلى ذلك، إذا تم تقديم مطالبات ضد الشركة، فقد تخضع سفن الشركة للحجز أو الإجراءات القضائية الأخرى، حيث قد لا تقدم شركات التأمين التابعة للشركة دائمًا خطاب ضمان في حالة القبض على السفينة أو حجزها أو مصادرتها.

كما زادت اللوائح البيئية الأكثر صرامة في الماضي إلى زيادة التكاليف، وقد تؤدي في المستقبل إلى انخفاض توافر التأمين ضد مخاطر الأضرار البيئية أو التلوث. بالإضافة إلى ذلك، قد يتم إبطال تأمين الشركة من قبل شركات التأمين نتيجة لبعض إجراءات الشركة، مثل فشل سفن الشركة في الحفاظ على التصنيفات أو الشهادات مع المنظمات البحرية ذاتية التنظيم المعمول بها. قد تؤدي التغييرات في أسواق التأمين التي تعزى إلى الهجمات الإرهابية أيضًا إلى جعل أنواع معينة من التأمين أكثر كلفة أو غير مناسب للشركة. بالإضافة إلى ذلك، قد يكون التأمين متاح في المستقبل أكثر تكلفة بكثير من التغطية الحالية للشركة. وقد يكون لأي خسارة غير مؤمنة أو غير مؤمنة بالشكل الكافي تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

39. قد يؤدي نمو أسطول الشركة وعملياتها إلى إجهاد الأنظمة والموارد الإدارية الحالية للشركة.

سيستمر نمو الشركة في وضع متطلبات كبيرة على إدارة الشركة ومواردها التشغيلية والمالية. مع توسع الشركة في عملياتها، يجب عليها إدارة ومراقبة العمليات الفنية والتجارية بشكل فعال، والتحكم في التكاليف والحفاظ على الجودة والرقابة في الأسواق البعيدة جغرافيًا. وستعتمد استراتيجية الشركة للنمو والأداء المالي أيضًا على قدرتها على تحديد أسواق جديدة ومدى قبولها لدى العملاء الجدد، والتنافس بشكل فعال في الأسواق الجديدة، وتحديد والمشاركة في ترتيبات المشاريع المشتركة وعمليات الاستحواذ المناسبة، وتوظيف وتدريب وإدارة وتحفيز الموظفين لدعم العمليات الموسعة، ومواصلة تحسين دعم العملاء والضوابط المالية وأنظمة المعلومات، والاستفادة من وفورات الحجم التي قد تنجم عن تشغيل أسطول عالمي كبير من السفن.

وقد لا تكون هذه الجهود ناجحة وقد لا تحدث في الوقت المناسب أو بطريقة فعالة. وقد يريد العملاء توظيف الشركة في أسواق وطرق تجارية جديدة غير مستعدة لها، أو تنطوي على مستوى أعلى من المخاطر المتوقعة. وقد يكون للفشل في الإدارة الفعالة لنمو الشركة والنظام والتحولات الإجرائية المطلوبة للتوسع بطريقة فعالة من حيث التكلفة تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

40. قد تفشل الشركة في توظيف الإدارة والموظفين المهرة والاحتفاظ بهم؛ الأمر الذي قد يتأثر أيضًا بمبادرات "التعمين".

تعتمد الشركة على إدارتها العليا في تنفيذ استراتيجيتها وإدارة عملياتها اليومية. وهناك منافسة كبيرة في سلطنة عمان على موظفي الإدارة، خاصة على مستوى الإدارة العليا بسبب انخفاض عدد الأفراد المؤهلين وذوي الخبرة في قطاع النقل البحري، ولا يخضع فريق الإدارة العليا للشركة لقيود عدم المنافسة أو عدم المشاركة في أعمال أخرى. وإذا فقدت الشركة أي عضو في فريق إدارتها العليا أو موظفيها الرئيسيين الآخرين فقد يؤثر ذلك سلبيًا على قدرة الشركة على تنفيذ عملياتها أو تحديد وتنفيذ المبادرات الاستراتيجية المحتملة، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة وتدفقاتها النقدية وضعها المالي ونتائج عملياتها وتوقعاتها.

بالإضافة إلى ذلك، تعتمد الشركة على الجهود المستمرة للموظفين المهرة لتشغيل وتقديم الخدمات الفنية والدعم لأعمالها، وعلى وجه الخصوص، تعتمد الشركة على وكالات خارجية لتوفير غالبية أطقم الملاحية البحرية لسفنها. والمنافسة على جذب هؤلاء الموظفين المؤهلين والاحتفاظ بهم شديدة. وإذا كانت الشركة ووكالات توفير الأطقم الملاحية غير قادرة على توظيف واستبقاء الموظفين المؤهلين وأفراد الطاقم، حسب الحالة، أو إذا زادت تكاليف الطاقم وكانت الشركة غير قادرة على زيادة أسعار التأجير للمعلماء لتعويض هذه الزيادات، فقد تتأثر أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها سلبيًا.

وبشكل عام، تعتمد سلطنة عمان جزئيًا على العاملين الأجانب في العديد من القطاعات، بدءًا من العمال غير المهرة إلى المهنيين ذوي المهارات العالية. ومع ذلك، تهدف الحكومة إلى زيادة العمالة المحلية كجزء من مبادرة "التعمين"، والتي تهدف إلى توظيف المواطنين العمانيين بطريقة مجدية وفعالة في القطاعين العام والخاص وتقليل اعتماد البلاد على العمال الأجانب. وستعين على الشركات - ضمن هذه المبادرة - توظيف العمانيين في بعض المناصب العليا والإدارية والفنية وغيرها من المناصب، وقد يكون شغلها أكثر تكلفة مما كان سيكون عليه الحال لو تم توظيف الأجانب، ويجب أن تحافظ على معدل تعمين إجمالي قدره 80 في المائة. بالإضافة إلى ذلك، يجب أن تصل نسب التعمين في المناصب الإدارية والموارد البشرية إلى نسبة 100 في المائة من نسبة التعمين. حافظت الشركة على نسبة تعمين تزيد عن 86 في المائة لكل سنة من السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023، وقد تجد مع ذلك صعوبة في توظيف أشخاص في سلطنة عمان يتمتعون بالمؤهلات ذات الصلة. وإذا لم تتمكن من القيام بذلك ولم تتمكن من توظيف أجانب مؤهلين، فقد تتأثر أعمالها وتدفقاتها النقدية ووضعها المالي ونتائج عملياتها وتوقعاتها سلبيًا بشكل جوهري.

41. اضطرابات العمل قد تؤثر سلبًا على عمليات الشركة.

الشركة وسفنها معتمدة بموجب اتفاقية العمل البحري. ينتمي معظم بحارة الشركة إلى نقابات، ولدى الشركة اتفاقيات مفاوضة جماعية مع الشركات التابعة للاتحاد الدولي لعمال النقل ("ITF") في البلدان التي يعمل فيها بحارة الشركة، والتي يخضع لها توظيف جميع البحارة العاملين على سفن الشركة. وتخضع الأجور المدفوعة لطاخم الشركة، والحد الأدنى لظروف المعيشة على متن سفن الشركة، بالإضافة إلى المزايا والشروط الأخرى لتوظيف البحارة لشروط وأحكام هذه الاتفاقيات بشكل عام. وتخضع هذه الاتفاقيات لإعادة التفاوض العرفي، وقد تصبح الشركة أيضًا خاضعة لاتفاقيات مفاوضة جماعية إضافية في المستقبل. تعتقد الشركة أن علاقاتها مع الاتحاد الدولي لعمال النقل والنقابات العمالية الأخرى جيدة، ولكن إذا تدهورت علاقاتها مع البحارة أو الاتحاد الدولي لعمال النقل أو النقابات العمالية الأخرى، أو إذا قرر موظفو الشركة أو نقاباتها الإضراب أو التوقف عن العمل لأي سبب آخر، فقد لا تتمكن الشركة من تشغيل سفنها، مما قد يؤدي إلى خسارة الإيرادات وزيادة التكاليف وانخفاض التدفقات النقدية. علاوة على ذلك، فإن الأجور التي تدفعها الشركة لموظفيها الملاحين تخضع لاتفاقيات المفاوضة الجماعية للشركة، ولا يوجد ما يضمن أن إعادة التفاوض في المستقبل ستؤدي إلى مستويات أجور مقبولة للشركة. وأي اضطرابات في العمل أو زيادة كبيرة في الأجور يمكن أن تضر بعمليات الشركة ويمكن أن يكون لها تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

42. تعتمد الشركة على أنظمة تكنولوجيا المعلومات وأنظمة التشغيل الأخرى للقيام بأعمالها، وقد يؤثر تعطيل هذه الأنظمة أو فشلها أو اختراقها أمنياً سلباً على أعمالها ونتائج عملياتها.

على غرار معظم شركات الشحن، تستخدم الشركة أنظمة تكنولوجيا المعلومات للتواصل مع سفنها وإدارة أعمالها. وتتعرض هذه الأنظمة للتعطيل بسبب الفيروسات والهجمات الإلكترونية وغيرها من الأمور الأخرى، مما قد يؤدي إلى انخفاض الأداء وتكاليف الإصلاح وأخطاء المعاملات وفقدان البيانات، بما في ذلك البيانات السرية أو الخاصة وعدم كفاءة المعالجة ووقت التوقف والتقاضى وانقطاع الأعمال والضرر الذي يلحق بالسمعة وفقدان الموردين أو العملاء. ولأجل التخفيف مما سبق، تحافظ الشركة على تدابير وتقنيات أمنية مقبولة، وتعتمد على أنظمة مكافحة الفيروسات المقبولة في السوق. ومع ذلك، قد لا تكون هذه التدابير كافية لمنع تلف أو تعطل أنظمة الشركة بسبب ظروف خارجة عن إرادتها، مثل الأحداث الكارثية أو انقطاع التيار الكهربائي أو الكوارث الطبيعية أو أعطال أنظمة الحاسب الآلي أو الشبكات أو فيروسات الكمبيوتر أو الهجمات الإلكترونية أو البرامج الضارة الأخرى، وقد يُطلب من الشركة إنفاق رأس مال إضافي وموارد أخرى لزيادة حماية نفسها وأنظمة تكنولوجيا المعلومات الخاصة بها. بالإضافة إلى ذلك، قد يؤدي التأخير في دمج الأنظمة الجديدة وترحيل البيانات إلى فقدان البيانات أو

انقطاع الأعمال. وقد يكون للتعطّل أو الفشل الكبير أو المطول في أنظمة تكنولوجيا المعلومات الخاصة بالشركة تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها .

43. التغيرات في القوانين الخاصة بالضرائب قد تؤثر سلباً على الشركة

تخضع الشركة لقوانين ضريبية مختلفة يمكن أن تؤثر على أعمالها. فعلى سبيل المثال، ينطبق الإعفاء من الضرائب البحرية حالياً على كيان سنغافورة التابع للمجموعة، ويتم تجديده كل عشر سنوات، وقد يفقد ميزة الإعفاء إذا لم تستوف المتطلبات المعمول بها. كما تم تعديل قانون ضريبة الدخل الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2009/28 في عام 2017 بالمرسوم السلطاني رقم 2017/9 والمرسوم السلطاني رقم 2020/118 لتوسيع نطاق ضريبة الخصم من المنبع لتشمل توزيعات الأرباح ومدفوعات الفائدة ورسوم الخدمات، ويجوز للحكومة تعديل قوانين الضرائب من وقت لآخر في المستقبل. قد يؤدي وضع الشركة كشركة ذات غرض خاص وما ينتج عنه من إقامة ضريبية أيضاً إلى تغييرات في معدلات الضرائب أو السياسات الداخلية للمجموعة. وقد تؤدي التغييرات في القوانين الضريبية إلى زيادة العبء الضريبي على الشركة، مما يؤثر سلباً على مركزها المالي ونتائج عملياتها .

المخاطر المتعلقة بسلطنة عمان

44. قد تتأثر سلطنة عمان بالتطورات السياسية في منطقة الشرق الأوسط أو في مناطق أخرى.

تتمتع سلطنة عمان باستقرار سياسي على المستوى المحلي وعلاقات جيدة على المستوى الدولي. ومع ذلك ستتأثر سلطنة عمان بالتطورات السياسية في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، وقد تؤثر ردود فعل المستثمرين على التطورات في أي بلد في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا على الأوراق المالية للمصدرين في أسواق أخرى بما في ذلك سلطنة عمان. علاوة على ذلك، يمكن أن يكون للأحداث العالمية الأخرى، بما في ذلك النزاعات المستمرة في أوكرانيا والأراضي الفلسطينية، تأثير على الوضع السياسي والأمني في سلطنة عمان.. تتبع سلطنة عمان سياسة خارجية مستقلة تستهدف الحفاظ على العلاقات الودية القائمة مع المجتمع الدولي، إلا أن التحول في العلاقات بين سلطنة عمان والدول الأخرى في دول مجلس التعاون الخليجي أو على الصعيد الدولي أو تغيير الأولويات السياسية في المنطقة قد يكون له تأثير سلبي جوهري على الوضع الاقتصادي أو السياسي أو المالي في سلطنة عمان، والذي بدوره قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها ومستقبلها.

45. أي تغيير أو إنهاء لربط العملة العُمانية يمكن أن يؤثر سلبيًا على سلطنة عُمان، وقد يكون لذلك تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة.

منذ عام 1973، تم ربط الريال العُماني بالدولار الأمريكي بسعر ظل دون تغيير عند 2.60 دولار أمريكي = 1 ريال عُماني منذ عام 1986. إن الحفاظ على ربط العملة هذا هو سياسة ثابتة للبنك المركزي العُماني. ومع ذلك، ليس هناك ما يضمن أن البنك المركزي العُماني سيكون قادرًا على الاستمرار في الحفاظ على ربط العملة في المستقبل. وعلى وجه الخصوص، لا يتوفر ما يضمن إمكانية تصفية الأصول في مختلف صناديق الثروة السيادية في سلطنة عُمان بقيمتها السوقية الحالية (وبالتالي إضافتها إلى الاحتياطيات المتاحة لدعم الريال العُماني وربط العملة) في حالة حدوث انكماش في السوق. وإذا لم يتمكن البنك المركزي العُماني من الحفاظ على ربط العملة بالدولار الأمريكي أو إذا فشل في ضمان سعر صرف مستقر مقابل الدولار الأمريكي، فقد يقلل ذلك من الثقة في الاقتصاد العُماني، ويقلل من الاستثمار الأجنبي المباشر، ويؤثر سلبيًا على الملاء المالية لسلطنة عُمان واقتصادها وقدرتها على خدمة ديونها.

بالإضافة إلى ذلك، وبسبب ربط العملة المحلية بالدولار الأمريكي، فإن البنك المركزي العُماني لا يتمتع بأي مرونة يمكن أن يمارسها لخفض قيمة الريال العُماني لتحفيز سوق الصادرات العُمانية، كما أن قدرة البنك المركزي العُماني على إدارة أسعار الفائدة بشكل مستقل وبالتالي التأثير على حالة الاقتصاد العُماني من خلال إجراءات السياسة النقدية مقيدة. وإذا قام بنك الاحتياطي الفيدرالي الأمريكي بزيادة أسعار الفائدة، وتأخر البنك المركزي العُماني بشكل كبير في زيادة أسعار الفائدة الخاصة به، فقد يؤدي ذلك إلى ضغوط كبيرة على ربط العملة. فعلى سبيل المثال، لم يتبع البنك المركزي العُماني كل من زيادات أسعار الفائدة التي أجراها بنك الاحتياطي الفيدرالي الأمريكي بزيادات مماثلة في أسعار الفائدة في سلطنة عُمان، ومع ذلك، رفع البنك المركزي العُماني أسعار الفائدة عدة مرات في عامي 2022 و 2023، ويبلغ سعر الفائدة القياسي بين البنوك 6% في يوليو 2024. وقد يكون لهذه الحالة من عدم المرونة تأثير سلبي على التجارة الخارجية والطلب المحلي في سلطنة عُمان، ومن ثم على اقتصادها. وبالإضافة إلى ذلك، ربطت منشورات صندوق النقد الدولي الأخيرة الزيادات في أسعار الفائدة الأساسية للاحتياطي الفيدرالي بانخفاض النشاط غير النفطي في بلدان مجلس التعاون الخليجي، وهو تأثير قد يتضخم في بيئات أسعار النفط المنخفضة. وجميع إيرادات الشركة مقومة بالدولار الأمريكي، في حين أن جزءًا من نفقاتها التشغيلية مقوم بالريال العُماني، وميزانيتها بالدولار الأمريكي وبعملات أجنبية أخرى. وجدير بالذكر أن مديونية الشركة مقومة بالدولار الأمريكي والريال العُماني. وقد يكون لفك الربط أو تعديل سعر صرف الدولار الأمريكي مقابل الريال العُماني تأثير على النتائج المالية للشركة بسبب تأثيرات تحويل العملة (لأن العملة المحاسبية للشركة هي الريال العُماني)، ويمكن أن يؤثر أيضًا اقتراض الشركة المقوم بالدولار الأمريكي على نتائجها المالية. وحدثت أي حالة من هذه الحالات يمكن أن يؤثر سلبيًا على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها التشغيلية ومستقبلها.

المخاطر المتعلقة بالطرح والأسهم

46. قد لا ينتج عن الطرح سوق نشطة أو سائلة للأسهم، وقد تكون أسعار تداول الأسهم متقلبة وعرضة للانخفاض. بالإضافة إلى ذلك، فإن بورصة مسقط أصغر حجماً بكثير من أسواق الأوراق المالية الأخرى القائمة، مما قد يؤثر أيضاً على سيولة الأسهم.

قبل الطرح، لم يكن هناك سوق عام لتداول الأسهم، ولا يوجد ما يضمن تطور سوق تداول نشط للأسهم أو، إذا تطور السوق بعد الاكتتاب العام، فإنه سيستمر أو أن سعر الأسهم في السوق لن ينخفض بعد ذلك إلى ما دون سعر الطرح، وقد يخضع سعر تداول الأسهم لتقلبات واسعة استجابة للعديد من العوامل، منها: تقلبات سوق الأسهم والظروف الاقتصادية العامة أو التغيرات في الأوضاع السياسية التي قد تؤثر سلباً على السعر السوقي للأسهم، بغض النظر عن الأداء الفعلي للشركة أو ظروفها في سلطنة عُمان.

ستتقدم الشركة بطلب لإدراج الأسهم في بورصة مسقط التي تأسست في عام 1988، ولكن لا يمكن ضمان نجاحها المستقبلي والسيولة في سوق الأسهم. ومؤشر بورصة مسقط أصغر بكثير؛ وبالتالي أقل سيولة من أسواق الأوراق المالية الأكثر قدماً، بما في ذلك، على سبيل المثال، البورصات وأسواق المال الموجودة في أماكن أخرى في دول مجلس التعاون الخليجي أو الولايات المتحدة أو المملكة المتحدة. اعتباراً من 31 ديسمبر 2024، بلغ عدد الشركات المتداولة في بورصة مسقط حوالي 113 شركة بقيمة سوقية إجمالية تبلغ حوالي 27.6 مليار ريال عماني (71.8 مليون دولار أمريكي). بلغ متوسط حجم التداول اليومي المنتظم في بورصة مسقط ما يقرب من 5.1 مليون ريال عماني (13.3 مليون دولار أمريكي) في الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024..

بالإضافة إلى ذلك، منحت هيئة الخدمات المالية إعفاءً من الحد الأدنى المطلوب للتعويم الحر بنسبة ٢٥ في المائة ("متطلبات التعويم الحر") حيث يخضع الطرح بدلاً من ذلك لمتطلب التعويم الحر بنسبة ٢٠ في المائة على الأقل. ومع ذلك، ستحتاج الشركة إلى تلبية متطلبات التعويم الحر في غضون اثني عشر شهراً من تاريخ الإدراج من خلال إصدار أسهم إضافية بنسبة ٥ في المائة. ونظراً لأن المساهمين لن يحق لهم الحصول على حقوق الأفضلية فيما يتعلق بعرض مثل هذه الأسهم الإضافية، فإن أي إصدار من هذا القبيل من قبل الشركة من شأنه أن يؤدي إلى خفض ملكية المساهمين إذا اختاروا عدم المشاركة في مثل هذا الإصدار أو كانوا غير قادرين على المشاركة فيه. راجع "قد تؤدي المبيعات المستقبلية الكبيرة للأسهم إلى خفض ملكية المساهمين وخفض سعر الأسهم" أدناه.

يمكن أن تؤدي هذه العوامل بشكل عام إلى تقليل السيولة وزيادة تقلب أسعار الأسهم في البورصة، مما قد يؤدي بدوره إلى زيادة تقلب أسعار الأسهم وإضعاف قدرة المستثمرين على بيع أسهمهم في البورصة بالمبلغ المطلوب وبالسعر والوقت الذي يمكن تحقيقه في الأسواق الأكثر سيولة.

تم تحديد سعر الطرح بناء على عدة عوامل، منها: تاريخ الشركة وماضيها وآفاق أعمالها والقطاع الذي تعمل فيه، وعلى هذا النحو، قد لا يكون مؤشرا على السعر السوقي للأسهم بعد الانتهاء من الاكتتاب العام. وقد لا ترقى النتائج التشغيلية للشركة أو أدائها المالي إلى تلبية توقعات المحللين أو المستثمرين بسبب الظروف الموضحة في عوامل المخاطرة هذه أو في غيرها. وقد يخضع سعر تداول الأسهم أيضا لتقلبات كبيرة استجابة للتغيرات في الأداء المالي للشركة وظروف السوق العامة وعوامل أخرى بالإضافة إلى الظروف الموضحة في عوامل المخاطرة هذه أو في غيرها من العوامل. وقد تؤدي التقلبات في النتائج التشغيلية للشركة أو عدم تلبية توقعات المحللين أو المستثمرين إلى انخفاض سعر الأسهم، وقد لا يتمكن المستثمرون من بيع الأسهم التي اشتروها في الاكتتاب العام بالسعر الأصلي أو بسعر أعلى من سعرها الأصلي أو على الإطلاق. ونتيجة لذلك، قد يخسر المستثمرون الذين يشترون أسهم الطرح كل أو جزء من استثماراتهم في الأسهم. علاوة على ذلك، قد تخضع قيمة الأسهم أيضا لتقلبات كبيرة من وقت لآخر، وقد لا يكون ذلك مرتبطا بالضرورة بأدائها المالي. وبالتالي، فإن الانخفاض العام في السوق أو أي انخفاض في سوق الأوراق المالية المماثلة يمكن أن يكون له تأثير سلبي جوهري على سوق التداول وسيولة الأسهم.

47. قد تؤدي المبيعات المستقبلية الكبيرة للأسهم إلى خفض ملكية المساهمين وخفض سعر الأسهم

قد يترتب على بيع عدد كبير من الأسهم بعد إتمام عملية الطرح إلى خفض سعر السهم بشكل كبير. وقد وافقت الشركة والمساهم البائع في اتفاقية التسوية المؤسسية على قيود معينة على قدرتهما على إصدار وبيع ونقل والتصرف في أسهمها لمدة 180 يوما من تاريخ الإدراج، إلا في حالات محدودة معينة، ما لم يوافق المنسق العالمي المشترك على خلاف ذلك (حيث لا يجوز حجب هذه الموافقة أو تأخيرها بشكل غير معقول). ومع ذلك، فإن الشركة غير قادرة على التنبؤ بما إذا كان سيتم بيع عدد كبير من الأسهم (بالإضافة إلى الأسهم التي ستكون متاحة في الطرح) في السوق المفتوحة بعد الانتهاء من الطرح. ومن الممكن أن تقرر الشركة أن تطرح أسهما إضافية أو أوراق مالية قابلة للتحويل إلى أسهم في المستقبل بما في ذلك تعويضات بالأسهم، وإذا تم بيع الأسهم مستقبلا فقد تنخفض ملكية المساهمين، وقد يتأثر السعر السوقي للأسهم، وقد تنخفض قدرة الشركة على جمع رأس المال من خلال بيع الأسهم. بالإضافة إلى ذلك فإن عمليات بيع أعداد كبيرة من الأسهم في السوق العامة، أو تصور حصول مثل هذا البيع، يمكن أن يؤثر بشكل جوهري وسلب على السعر السوقي للأسهم.

48. من المحتمل ألا توزع الشركة أنصبة الأرباح وألا تعلن عن توزيعات الأرباح في المستقبل

بينما تعتزم الشركة دفع أرباح الأسهم فيما يتعلق بالأسهم وفقاً لسياساتها المعتمدة في توزيع الأرباح، فإن قدرتها على ذلك تتوقف على مدى كفاية الأرباح التي تم تحقيقها ومستويات الأرباح المحتجزة ويعتمد توقيت ومبلغ أي مدفوعات أرباح مستقبلية على القوانين واللوائح المعمول بها، والوضع المالي الحالي والمستقبلي للشركة، ونتائج عملياتها التشغيلية، ومتطلبات السيولة وأي قيد على دفع أرباح الأسهم يكون منصوصاً عليه في شروط تسهيلات الائتمانية، وغيرها من الأمور التي قد تعتبرها الشركة ذات صلة من وقت لآخر، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، النفقات الرأسمالية والأداء المالي وأحوال سوق الأسهم. حتى وإن حققت الشركة أرباحاً كبيرة، فمن المحتمل ألا توزع أرباحاً إذا اعتقد مجلس الإدارة أنه يمكن زيادة قيمة المساهمين بشكل أكثر فعالية باستخدام الأرباح لأغراض أخرى، على سبيل المثال: من خلال إعادة الاستثمار أو في عمليات الاستحواذ، وبالتالي لا يتوفر ضمان بأن حاملَي الأسهم سيحصلون على أرباح في المستقبل. لمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على الفصل الخامس عشر بعنوان "سياسة توزيع الأرباح".

49. يواصل المساهم البائع قدرته على ممارسة السيطرة على الشركة وإدارتها وعملياتها التشغيلية.

كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه، يملك المساهم البائع - المملوكة بالكامل بشكل غير مباشر من قبل الحكومة من خلال جهاز الاستثمار العماني - ما نسبته 100 % من رأس المال المصدر، وبعد الطرح مباشرة، سيواصل الاحتفاظ بما لا يقل عن 79% من الأسهم على افتراض أنه سبيع جميع الأسهم المطروحة في عملية الطرح وعدم زيادة حجم الطرح. ونتيجة لذلك، سيستمر المساهم البائع في ممارسة السيطرة على إدارة الشركة وعملياتها، وعلى الأمور التي تتطلب موافقة المساهمين، مثل ما يتعلق بدفع أرباح الأسهم وانتخاب أعضاء مجلس الإدارة وغيرها من المسائل. ولا يوجد ما يضمن بأن مصالح المساهم البائع والحكومة ستتطابق مع مصالح مشتري الأسهم. على سبيل المثال، قد تتأثر القرارات التي يتخذها المساهم البائع بالحاجة إلى النظر في الفائدة الاجتماعية التي تعود من أي استثمار على سلطنة عُمان وعلى مواطنيها أو بالنظر إلى عوامل أخرى، ومنها: قدرة المساهم البائع على توليد أرباح أو عوائد أخرى للمساهمين. وفي غياب أي قيود محددة على الاستثمار، بما في ذلك القيود الموضوعة للتخفيف من مخاطر الاستثمار المحتملة الأخرى، قد يتبين أن هذه القرارات أكثر خطورة أو أقل ربحية من القرارات التي كان من الممكن اتخاذها. بالإضافة إلى ذلك، لم يلتزم المساهم البائع ولا الحكومة بتقديم أي دعم مالي أو أي دعم آخر

للشركة. علاوة على ذلك، يشغل بعض المديرين وبعض أعضاء مجلس الإدارة مناصب الإدارة العليا في المساهم البائع أو في شركات أخرى ضمن شركة أسياد، وقد تختلف مصالح هؤلاء الأعضاء أو المساهم البائع عن مصالح المستثمرين الجدد.

علاوة على ذلك، قد تؤدي ملكية المساهم البائع الكبيرة بعد إجراءات الطرح مباشرة إلى: (أ) تأخير أو عرقلة تغيير السيطرة على الشركة (بما في ذلك منع الغير من تقديم عرض استحواذ للشركة)؛ (ب) حرمان المساهمين من فرصة الحصول على علاوة على أسهمهم كجزء من بيع الشركة؛ و(ج) التأثير على سيولة الأسهم، وكل منها يمكن أن يكون له تأثير سلبي جوهري على السعر السوقي للأسهم. فعند التفكير في الاستثمار في الأسهم، يجب ألا يفترض المستثمر أن المساهم الذي له القدرة على ممارسة السيطرة في الشركة سيسترد بمصالح جميع المساهمين.

50. تتم التسوية خلال سبعة أيام عمل قبل إدراج الأسهم في بورصة مسقط، وقد لا يكون طلب إدراج الأسهم في بورصة مسقط ناجحاً.

من المتوقع أن يكون تاريخ تسوية الطرح في 10 مارس 2025 تقريباً، وسيطلب من جميع المستثمرين سداد كامل قيمة الأسهم قبل هذا التاريخ. ومع ذلك، تتوقع الشركة أن يكون تاريخ الإدراج في 12 مارس 2025. ولا يمكن بأي حال من الأحوال تداول الأسهم في السوق قبل تاريخ الإدراج، وبالتالي، لن يتمكن المستثمرون من بيع أسهمهم استجابة للأحوال والأوضاع التي قد تؤثر على الشركة أو على أعمالها أو على الأسواق المالية في تلك الفترة. وبناء عليه، لن يعرف المستثمرون في تاريخ التسوية ما إذا كان سيتم الموافقة على طلب الإدراج. وإذا لم يتم التسجيل في غضون سبعة أيام عمل من تاريخ الإدراج المقترح، فعندئذ (1) ينتهي الطرح تلقائياً، (2) سيتوجب على المساهم البائع رد جميع الأموال المستلمة من المستثمرين، و(3) سيطلب من المستثمرين الذين اشتروا الأسهم في الطرح إعادة الأسهم التي اشتروها إلى المساهم البائع.

51. قد يكون من الصعب على المساهمين تنفيذ الأحكام ضد الشركة في سلطنة عُمان، أو ضد أعضاء مجلس إدارة الشركة.

إن الشركة في طور التحول إلى شركة مساهمة عامة في سلطنة عُمان وأغلب مديريها وإدارتها يقيمون خارج الولايات المتحدة والمملكة المتحدة والمنطقة الاقتصادية الأوروبية. بالإضافة إلى ذلك، تقع الأصول المادية للشركة وأصول مديريها وإدارتها خارج الولايات المتحدة والمملكة المتحدة والمنطقة الاقتصادية الأوروبية. ونتيجة لذلك، قد لا يكون من الممكن للمستثمرين تنفيذ

خدمة الإعلان خارج سلطنة عُمان على الشركة أو مديريها وإدارتها أو تنفيذ الأحكام الصادرة ضدهم في محاكم خارج سلطنة عُمان، بما في ذلك الأحكام المستندة إلى أحكام المسؤولية المدنية المنصوص عليها في قوانين الأوراق المالية في الولايات المتحدة أو المملكة المتحدة أو المنطقة الاقتصادية الأوروبية.

52. قد يتعرض المساهمون غير العُمانيين لمخاطر أسعار الصرف.

سيكون سعر العرض مقابل شراء أسهم الطرح بالريال العُماني، وقد تُدفع أرباح الأسهم التي توزعها الشركة بالريال العُماني. ونتيجة لذلك، قد تؤثر التقلبات في قيمة الريال العُماني مقابل العملات الأخرى على قيمة الأسهم وتوزيعات الأرباح عند التحويل إلى هذه العملات الأخرى للمستثمرين خارج سلطنة عُمان. يرجى الاطلاع على فقرة "أي تغيير أو إنهاء لربط العملة العُمانية يمكن أن يؤثر سلبيًا على سلطنة عُمان، وقد يكون لذلك تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة".

الفصل الخامس

استخدام عوائد الطرح

استخدام حصيلة الطرح

لا يمثل الطرح إصداراً لأسهم جديدة من قبل الشركة، وإنما هي عبارة عن بيع جزء من الأسهم الحالية التي يملكها المساهم البائع، وعليه فإن حصيلة بيع هذه الأسهم ستؤول للمساهم البائع ولن تحصل الشركة على شيء من هذه العوائد، على أن يدفع المساهم البائع مصاريف الإصدار.

الفصل السادس

قيمة الشركة

يجب قراءة المعلومات التالية مع "عرض البيانات المالية والصناعية والسوق"، و "الفصل الرابع عشر - مناقشة الإدارة وتحليلها للوضع المالي ونتائج الأعمال" والبيانات المالية، بما في ذلك الإيضاحات ذات الصلة المضمنة في هذه النشرة.

يوضح الجدول التالي المستخرج من البيانات المالية المرحلية النقد وما يعادله وإجمالي قيمة الشركة وذلك حتى تاريخ 30 سبتمبر 2024.

حتى 30 سبتمبر 2024	
(مليون ر.ع)	
33.3	النقد وما في حكمه.....
	القروض
412.3	القروض والاقتراض - غير متداول.....
53.4	القروض والاقتراض - متداول.....
71.9	التزامات الإيجار - غير متداولة.....
79.1	التزامات الإيجار - متداولة.....
616.7	إجمالي القروض.....
	القيمة
130.2	رأس المال.....
18.1	الاحتياطي القانوني.....
1.5	التغيرات التراكمية بالقيمة العادلة.....
296.9	الأرباح المحتجزة.....
466.7	إجمالي القيمة.....
1,063.4	إجمالي القروض والقيمة.....

لم تكن هناك أي تغييرات جوهرية على النقد وما يعادله أو إجمالي القروض أو إجمالي رأس المال لدى الشركة منذ 30 سبتمبر 2024.

الفصل السابع

أهداف الشركة والموافقات الصادرة بشأنها

تم تأسيس الشركة وتسجيلها كشركة مساهمة عمانية مقفلة لدى المسجل بوزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار في 20 مايو 2003، وفي ٢٠ يناير ٢٠٢٥ أصدرت الجمعية العامة غير العادية قراراً قضى بتحويل الشركة من شركة مساهمة عمانية مقفلة إلى شركة مساهمة عمانية عامة، ومن المتوقع أن تكتمل عملية التحويل هذه بعد تخصيص الأسهم للمستثمرين وإدراج الأسهم في بورصة مسقط بتاريخ إغلاق إدراج الأسهم.

تتمثل أنشطة الشركة الرئيسية في تقديم حلول نقل بحري متكاملة لنقل النفط الخام والغاز الطبيعي المسال والمنتجات الكيميائية والبضائع السائبة الجافة والحاويات. ويشمل ذلك امتلاك السفن وتأجيرها واستئجارها والأنشطة الفنية لإدارة السفن. يمتلك المساهم البائع (بصورة مباشرة، وغير مباشرة عن طريق شركة قطارات عمان ش.م.م التابعة له والتي يمتلك الحصة العظمى من رأسمالها) حتى تاريخ هذه النشرة ما نسبته 100% من أسهم الشركة، وإذا تم الاكتتاب في كامل أسهم الطرح، ولم يمارس المساهم البائع خيار زيادة حجم الاكتتاب، فسيملك جمهور المستثمرين ما نسبته ٢٠% من رأس مال الشركة المصدر.

وفيما يلي تفاصيل أنشطة الشركة وفروعها المسجلة من واقع سجلها التجاري:

وزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار: شهادة السجل التجاري

رقم شهادة السجل التجاري: 1723154

تاريخ التسجيل: 20 مايو 2003

تاريخ انتهاء الصلاحية: 11 يوليو 2029

الأنشطة التجارية المسجلة:

(1) النقل البحري الدولي للبضائع

فروع الشركة:

(1) رقم التسجيل: 45683330

تاريخ التسجيل: 11 نوفمبر 2020

المحل: مدينة السلطان قابوس، بوشر، محافظة مسقط

غرفة تجارة وصناعة عمان: شهادة الانتساب

رقم الانتساب: 1441

تاريخ انتهاء الصلاحية: 2025/7/3

النظام الأساسي

تتمثل الأهداف الرئيسية التي تأسست من أجلها الشركة في تقديم حلول نقل بحري متكاملة لنقل النفط الخام والغاز الطبيعي المسال والمنتجات الكيميائية والبضائع السائبة الجافة والحاويات. ويشمل ذلك امتلاك السفن وتأجيرها والأنشطة الفنية لإدارة السفن.

يمكن الاطلاع على صورة عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة في مقر الشركة المسجل وذلك خلال ساعات الدوام الرسمية (حسب توقيت سلطنة عمان).

القرارات التي أصدرتها الشركة

اتخذ المساهمون بالشركة في اجتماع الجمعية العامة غير العادية المنعقد بتاريخ ٢٠ يناير ٢٠٢٥ القرارات التالية بالإجماع:

- (1) تحويل الشركة من شركة مساهمة عمانية مغلقة إلى شركة مساهمة عمانية عامة، حيث سي طرح المساهم البائع أسهم الطرح في اكتتاب عام.
- (2) الموافقة على التعديلات المقترحة على النظام الأساسي لمواءمة النظام مع النموذج الصادر عن الهيئة فيما يتعلق بشكل ومضمون النظام الأساسي للشركات المساهمة العامة.

بالإضافة إلى ما سبق، اعتمد مجلس إدارة الشركة بتاريخ ٢٤ ديسمبر ٢٠٢٤ بالإجماع قرار الموافقة على تقسيم رأس مال الشركة عن طريق تخفيض قيمة السهم من 1 ريال عماني للسهم الواحد (ريال عماني واحد) إلى 25 بيعة للسهم الواحد.

استمرارية الالتزامات القائمة

وفقا لأحكام قانون الشركات التجارية، تسري جميع التزامات الشركة القائمة قبل تحويلها إلى شركة مساهمة عامة وتظل في ذمتها حتى بعد تحويلها، ومن المتوقع أن تكتمل عملية التحويل هذه بعد تخصيص الأسهم للمستثمرين وإدراج الأسهم في بورصة مسقط بتاريخ إدراج الأسهم.

الفصل الثامن

بيانات المساهمين في الشركة

ملكية أسهم الشركة عند التأسيس والتغيرات اللاحقة

تأسست الشركة في ٢٠ مايو ٢٠٠٣ برأسمال أولي قدره 50.000.000 ريال عماني، وتمت زيادته فيما بعد على النحو التالي:

- ٦٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال عماني، في عام ٢٠٠٥
 - ١٠٨,٤٩٠,٢٠٠ ريال عماني، في عام ٢٠٠٩
 - ٣٤6,٦٤٦,٠١٢ ريال عماني، في ١٥ يونيو ٢٠٢١
 - تم تخفيض رأسمال الشركة في ٢ ديسمبر ٢٠٢١ إلى ١٣٠,٢١٨,٦٠٧ ريال عماني، والذي يمثل رأسمال الشركة الحالي.
- في ٢٤ ديسمبر ٢٠٢٤، وافق مجلس إدارة الشركة على تغيير قيمة الأسهم من ريال عُُماني واحد للسهم الواحد إلى 25 بيسة للسهم الواحد. يوضح الجدول التالي تفاصيل رأس المال المصدر اعتباراً من تاريخ هذه النشرة:

أسماء المساهمين	عدد الأسهم المملوكة (بقيمة 25 بيسة)	نسبة أسهم رأس المال المصدر
شركة مجموعة أسياد ش م ع م ^(١)	5,208,744,240	%٩٩.٩٩٩
شركة قطارات عمان ش م ع م ^(٢)	40	%٠.٠٠١
الإجمالي	5,208,744,280	%100.000

ملاحظات:

- (1) يملك جهاز الاستثمار العماني مجموعة أسياد ش م ع م بنسبة 100%.
- (2) تمتلك مجموعة أسياد ش م ع م أغلبية الأسهم في شركة قطارات عمان ش م ع م.

ملكية الأسهم قبل الاكتتاب العام وبعده

الجدول أدناه يوضح ملكية أسهم الشركة قبل اكتمال إجراءات الاكتتاب العام وبعده بافتراض أن جميع الأسهم المطروحة للاكتتاب العام قد تم بيعها؛ بحيث سيظل رأس مال الشركة المصدر عند 130,218,607 ريال عماني:

اسماء المساهمين	عدد الأسهم المملوكة قبل الطرح	نسبة إجمالي رأس المال المصدر	عدد الأسهم المملوكة بعد الطرح	نسبة إجمالي رأس المال المصدر
شركة مجموعة أسياد ش م ع م	5,208,744,240	%٩٩.٩٩٩	4,166,995,420	%80.000
شركة قطارات عمان ش م م	40	%٠.٠٠٠١	40	%٠.٠٠٠٠
المستثمرون الرئيسيون	صفر	%0.000	312.524.657	%6.000
جمهور المستثمرين	صفر	%0.000	729.224.163	%14.000
الإجمالي	5,208,744,280	%100.000	5,208,744,280	%100.000

نبذة تاريخية موجزة عن المساهم البائع

مجموعة أسياد ش م ع م

تأسست مجموعة أسياد في عام 2016 من أجل توفير الحلول اللوجستية ودفع عجلة تطوير سلطنة عمان كمركز لوجستي عالمي. وهي مملوكة بالكامل للحكومة من خلال جهاز الاستثمار العماني. وتعتبر مجموعة أسياد المزود العالمي للخدمات اللوجستية المتكاملة في سلطنة عمان، وتملك الشركة أصولاً تزيد في مجملها عن 4.1 مليار دولار أمريكي، وتعمل في أكثر من 60 دولة، وذلك حتى 31 ديسمبر 2023.

تغطي الشركات التابعة لمجموعة أسياد أربعة قطاعات لوجستية رئيسية: (1) الخدمات البحرية (بما في ذلك حلول الشحن، وكذلك خدمات صيانة السفن وإصلاحها وتحويلها)، (2) الموانئ والمناطق الحرة (بما في ذلك موانئ أسياد وميناء صلالة وميناء الدقم وميناء صحار والمنطقة الحرة والمنطقة الحرة بصلالة وميناء خزائن البري)، (3) الخدمات اللوجستية العامة (بما في ذلك أسياد إكسپريس للشحن السريع، وبريد عمان، وخدمات التخزين وخدمات النقل وشحن البضائع)، و (4) الحوض الجاف والبنية التحتية (بما في ذلك عمليات السكك الحديدية العمانية وخطوط حافلات مواصلات وخدمات العبارات).

الفصل التاسع

نظرة عامة على الاقتصاد العماني

الموقع

تقع سلطنة عُمان في شبه الجزيرة العربية، وتتسم بأنظمتها السياسية والاقتصادية والاجتماعية المستقرة. وتأني عُمان في المرتبة الثانية من حيث المساحة الجغرافية بين دول مجلس التعاون الخليجي بعد المملكة العربية السعودية، حيث تتمتع بموقع استراتيجي متميز على مفترق الطرق بين آسيا وأوروبا، وكانت تاريخيا مركزًا للتجارة والتبادل التجاري. وبلغ عدد سكانها 5.2 مليون نسمة حتى يونيو 2024، موزعين على مساحة 309,500 كم² وخط ساحلي يمتد على طول 3,165 كيلومترا. هذا، وتنقسم سلطنة عُمان إداريًا إلى إحدى عشرة محافظة وهي كالأتي: محافظة الداخلية، محافظة الظاهرة، محافظة شمال الباطنة، محافظة جنوب الباطنة، محافظة البريمي، محافظة الوسطى، محافظة شمال الشرقية، محافظة جنوب الشرقية، محافظة ظفار، محافظة مسقط، محافظة مسندم، وتنقسم المحافظات أيضا إلى ثلاث وستين ولاية، وتُعتبر مدينة مسقط هي عاصمة سلطنة عُمان. وتزخر سلطنة عمان بموانئ رئيسية لتعزيز إمكاناتها التجارية، منها: ميناء السلطان قابوس في مسقط حيث يُعد مركزا للسياحة والرحلات البحرية والتجارية، وميناء صلالة هو أحد أكثر موانئ عبور الحاويات ازدحاما في العالم، وميناء صحار الذي يضم منطقة حرة مهمة جدا للصادرات والواردات، وميناء الدقم الذي يُعد الميناء الأساسي لجهود تنويع الاقتصاد العماني؛ فهذه الموانئ بلا شك تساهم بشكل كبير في إبراز الدور الحيوي الذي تقوم به سلطنة عمان كوجهة لوجستية وتجارية في المنطقة.

الحكومة

تقلد حضرة صاحب الجلالة السلطان هيثم بن طارق آل سعيد المعظم حفظه الله ورعاه مقاليد الحكم في سلطنة عُمان بعد وفاة المغفور له - بإذن الله - حضرة صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد آل سعيد المعظم في يناير 2020. هذا، ويتأرس حضرة صاحب الجلالة السلطان هيثم بن طارق آل سعيد حفظه الله ورعاه مجلس الوزراء الذي يسانده في صياغة وتنفيذ السياسات العامة للدولة. ويُعد القانون الأساسي بمثابة الدستور الذي يحكم شؤون الدولة، وبموجبه أنشئ نظام يتكون من

مجلسين، يعرف باسم مجلس عُمان، ويتألف من مجلس الدولة المعين ومجلس الشورى المنتخب، ويعمل أعضاء كل مجلس بصفة استشارية، على الرغم من أنه يجوز لأعضاء كلا المجلسين أيضا اقتراح التشريعات.

العلاقات الدولية

تحتفظ سلطنة عُمان بعلاقات متينة مع جيرانها، وكذلك مع مجموعة واسعة من الدول الغربية وغيرها من الدول. هذا، وقد شهدت سلطنة عُمان - بفضل المولى عز وجل - استقرارا سياسيا واقتصاديا لأكثر من خمسين سنة، وانضمت إلى عضوية العديد من المنظمات الدولية البارزة، بما في ذلك الأمم المتحدة وصندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير ومنظمة التجارة العالمية.

أما على الصعيد الإقليمي، فإن سلطنة عُمان أحد الأعضاء المؤسسين في مجلس التعاون الخليجي (إلى جانب خمس دول خليجية أخرى: البحرين والكويت وقطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة). كما أن سلطنة عُمان عضو في اللجنة الوزارية الدائمة للتعاون البترولي لدول مجلس التعاون الخليجي المكلفة بإعداد الاستراتيجية البترولية طويلة الأجل لدول مجلس التعاون الخليجي وفقًا لأهداف الاستدامة الخاصة بها.

المؤشرات الاقتصادية والاجتماعية الرئيسية

يتناول الجدول التالي مجموعة مختارة من الإحصاءات الاقتصادية والاجتماعية الرئيسية لسلطنة عُمان للفترات المشار إليها:

2023	2022	2021	2020	2019	2018	التفاصيل
38.3	*37.8	*34.5	*33.6	34.8	35.2	الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الثابتة (مليار ريال عُُماني)
5.17	4.93	4.53	4.48	4.62	4.60	عدد السكان (بالمليون)
⁽¹⁾ 8.099	8.724	7.417	6.515	7.332	7.647	نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بأسعار السوق (ريال عُُماني)
%0.9	%2.5	%1.7	(%0.4)	%0.5	%0.9	التضخم السنوي
23.8	23.7	22.1	20.2	18.8	18.2	القيمة السوقية لسوق بورصة مسقط (مليار ريال عُُماني)

ملاحظة:

1) محسوبة على أنها نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي بالأسعار الحالية (2023) = الناتج المحلي الإجمالي لعام 2023 بالأسعار الحالية/ تعداد السكان في ديسمبر 2023

المصادر: المركز الوطني للإحصاء والمعلومات؛ التقارير السنوية للبنك المركزي العُماني؛ النشرة الإحصائية السنوية بورصة مسقط؛ بيانات البنك الدولي.

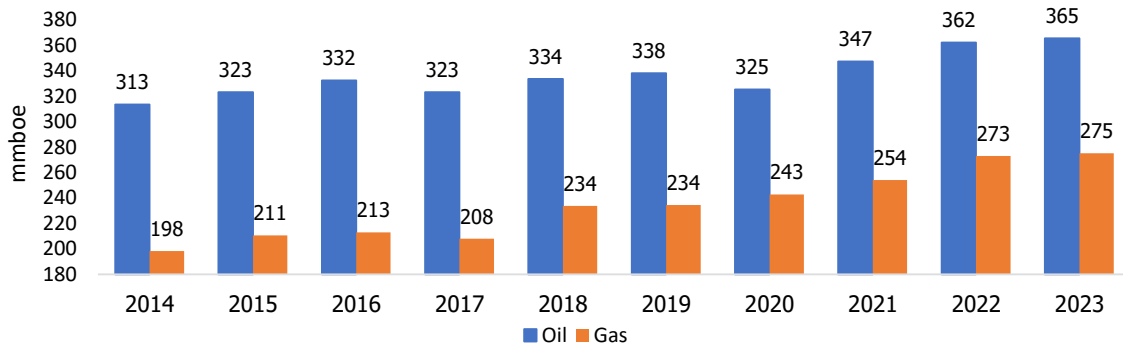
الاقتصاد

تصنيف سلطنة عُمان الائتماني الحالي هو "BB+" مع نظرة مستقبلية ايجابية من وكالة فيتش و "Ba1" مع نظرة مستقبلية إيجابية من وكالة موديز لخدمات المستثمرين، و "BBB-" مع نظرة مستقبلية مستقرة من وكالة ستاندرد آند بورز.

الريال العُماني مربوط بالدولار الأمريكي بسعر صرف ثابت قدره 1 دولار أمريكي = 0.385 ريال عُُماني.

ومنذ اكتشاف النفط، كان التنقيب عنه واستخراجه وتصديره بمثابة العمود الفقري لاقتصاد سلطنة عُمان، وهو العامل المهم في إيرادات الحكومة وصادراتها والناتج المحلي الإجمالي، حيث تحتل عقود النفط الخام الآجلة لنفط عُمان في بورصة دبي للطاقة المركز الثالث ضمن ثلاثة مقاييس عالمية للنفط الخام التي تحدد سعر التصدير المعياري للنفط الخام المنتج في سلطنة عُمان ودبي. وتأتي عُمان في المركز العشرين في قائمة أكثر الدول إنتاجاً للنفط (كثاني أكبر دولة منتجة للنفط في الشرق الأوسط من غير الدول الأعضاء في مجموعة أوبك)، وتحتل سلطنة عُمان المركز الثامن عشر في قائمة أكثر الدول إنتاجاً للغاز، وفقاً لمراجعة معهد الطاقة الإحصائية للطاقة العالمية لعام 2024 التي أجراها معهد الطاقة. وتواصل الحكومة العُمانية جهودها لاستقطاب استثمارات جديدة في أنشطة الاستكشاف والإنتاج من خلال إصدار التراخيص في محاولة لتنويع الاقتصاد وتقليل اعتمادها على عوائد المشتقات الهيدروكربونية تدريجياً وهي عوائد تمثل ما نسبته 72% تقريباً من دخل الحكومة لسلطنة عُمان وذلك للسنة المالية 2023 مقارنة بما نسبته 86% تقريباً في 2013.

يوضح الرسم البياني أدناه إنتاج النفط والغاز السنوي في عُمان خلال الفترة من 2014 إلى 2023:



المصدر: المركز الوطني للإحصاء والمعلومات

المالية العامة

وزارة المالية هي الوزارة المسؤولة عن السياسة المالية لسلطنة عُمان، بما في ذلك المصادقة على الميزانية العامة السنوية للدولة.

ففي عام 2023، وبناء على النتائج الأولية، سجلت الحكومة إيرادات إجمالية قدرها 12.5 مليار ريال عُماني مقارنة بإيرادات قدرها 14.5 مليار ريال عُماني في عام 2022، بانخفاض قدره 13.8% تقريباً. ويُعزى الانخفاض إلى انخفاض إيرادات النفط والغاز. وكانت الإيرادات العامة لعام 2023 أعلى بنسبة 24.8% تقريباً من الإيرادات المقدرة في ميزانية عام 2023، وتعزى الزيادة إلى ارتفاع أسعار برميل النفط (حيث بلغ متوسط سعر البرميل 82 دولاراً أمريكياً مقابل سعر محدد في الميزانية قدره 55 دولاراً أمريكياً للبرميل)، وزيادة إيرادات النفط والغاز.

وقد بلغ الإنفاق العام 11.6 مليار ريال عُماني في عام 2023 مقارنة بـ 13.3 مليار ريال عُماني في عام 2022، بانخفاض قدره 12.8% تقريباً وحوالي 2% أعلى من المقدّر في ميزانية عام 2023. ويُعزى الانخفاض إلى انخفاض نفقات خدمة الدين العام وتأجيل تنفيذ نظام الحماية الاجتماعية، وقد قابله جزئياً زيادة في نفقات الوزارات المدنية والدعم.

وفي عام 2023، سجلت سلطنة عُمان فائضاً مالياً قدره 936 مليون ريال عُماني مقارنة بعجز مالي مقدّر في الميزانية بواقع 1,300 مليون ريال عُماني. ويُعزى السبب في وجود الفائض إلى توليد إيرادات إضافية مقارنة بما كان مقدراً في ميزانية عام 2023 بسبب زيادة أسعار النفط، واستمرار الحكومة في تنفيذ سياسة الترشيد المالي وخفض الدين العام.

هذا، وقد استخدمت الحكومة الإيرادات الإضافية لسداد مديونيتها الحالية. لذلك، انخفض الدين العام من 17.6 مليار ريال عُماني في نهاية عام 2022 إلى 15.3 مليار ريال عُماني بنهاية عام 2023.

تم إعداد ميزانية سلطنة عُمان لعام 2024 بما يتماشى مع أهداف خطة التنمية الخمسية العاشرة (2021-2025) وتشكل من أولويات رؤية عُمان 2040، مثل تحقيق الاستدامة المالية والتنوع الاقتصادي وخفض نسبة الدين العام إلى الناتج المحلي الإجمالي. ومن المتوقع أن يبلغ إجمالي إيرادات الحكومة 11.0 مليارات ريال عُماني في عام 2024، أي أعلى بشكل هامشي من تقديرات ميزانية عام 2023. ويُعزى الزيادة في الإيرادات المقدرة لعام 2024 إلى زيادة صافي إيرادات النفط بحوالي

11.2% وزيادة صافي إيرادات الغاز بحوالي 12.5% وزيادة إيرادات المشتقات غير الهيدروكربونية بحوالي 5.7% ومن المتوقع أن تصل حصة الإيرادات من الأنشطة غير الهيدروكربونية إلى 3.5 مليار ريال عُُماني في عام 2024، وهو ما يمثل زيادة قدرها 5.7% عن تقديرات عام 2023.

وتعتمد الحكومة مواصلة التركيز على الحفاظ على الاستدامة المالية، وخفض الدين العام، وتحقيق نمو اقتصادي أعلى من خلال الاستثمار المستدام في الإنفاق الإنمائي والإنفاق الاجتماعي. وبالنسبة لعام 2024، خصصت الحكومة ميزانية لنفقات إجمالية قدرها 11.7 مليار ريال عُُماني وهو أعلى بنسبة 0.9% من النفقات العامة البالغة 11.6 مليار ريال عُُماني في عام 2023.

خطط التنمية

رؤية عُمان 2040

وُضعت استراتيجية رؤية عُمان 2040 لمواجهة التحديات ومواكبة التغيرات الإقليمية والعالمية وللعمل على خلق الفرص واستغلالها لتعزيز التنافسية الاقتصادية والرفاهية الاجتماعية، وتحفيز النمو، وتأسيس الثقة في جميع العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والتنمية على الصعيد الوطني. تم إطلاق رؤية عُمان 2040 في عام 2020 كخطة وطنية شاملة مدتها 20 عامًا. وتحدد رؤية 2040 عددًا من الركائز والأولويات. فيركز محور الإنسان والمجتمع على جودة الحياة في سلطنة عمان من خلال تحسين الرعاية الصحية والتعليم والإسكان وتعزيز دور المجتمع وموروثه الثقافي، ويركز محور الاقتصاد والتنمية على تنويع قاعدة الاقتصاد ليضم السياحة والثروة السمكية وقطاع اللوجستيات والتصنيع بالإضافة إلى تعزيز مشاركة القطاع الخاص واستقطاب الاستثمارات الأجنبية، ويركز محور الحكومة والأداء المؤسسي على تعزيز الحوكمة من خلال تحسين الأطر التنظيمية والشفافية وإبداع القطاع العام، ويركز المحور الأخير وهو الاستدامة البيئية على المحافظة على استدامة البيئة ومعالجة التغير المناخي وإدارة الموارد وتشجيع مصادر الطاقة المتجددة بما يضمن استدامة نمو سلطنة عمان للأجيال القادمة.

وتشمل رؤية عمان 2040 خارطة طريق مؤلفة من 68 مؤشر أداء رئيسي لتحديد أهداف واضحة لعامي 2030 و2040 وهدف تحويل سلطنة عمان إلى مجتمع متنوع وقادر على التعامل مع المتغيرات ومؤسسات على مستوى من الكفاءة.

الخصخصة

من أجل تقليل اعتمادها على الاقتراض، وتشجيع أسواق رأس المال العمانية، وزيادة الاستثمارات في بورصة مسقط، ومواكبة رؤية عمان 2040، والحفاظ على مستويات قوية من الاستثمار الخاص لتحفيز النمو الاقتصادي، فإن الحكومة قد أعلنت عزمها ومضيها في بيع جزء من مساهمتها المباشرة وغير المباشرة في بعض الشركات المملوكة للحكومة والشركة التي تملك سيطرة عليها. وقد أعلن جهاز الاستثمار العُماني - الجهة التي تستخدمها الحكومة لبيع أصولها - عن برنامج بيع الأصول والذي يتوقع منه أن يجمع حوالي 1.9 مليار ريال عماني (5 مليارات دولار أمريكي) من العائدات خلال فترة 5 سنوات من 2021-2025. ومن خلال طرح أسهم شركة أبراج لخدمات الطاقة ش م ع ع، وشركة أوكيو لشبكات الغاز، وشركة أوكيو للاستكشاف والإنتاج في اكتتاب عام جمعت الحكومة حوالي 1.2 مليار ريال عماني (بما يعادل 3 مليار دولار أمريكي) وما يليه من طرح للشركة هو أيضا بيع لجزء من الأصول ضمن هذا البرنامج.

العملة والنظام المالي

الريال العُماني هو العملة الرسمية لسلطنة عُمان وينقسم إلى 1000 بيعة، ومنذ عام 1973م حتى عام 1986م، تم ربط الريال العُماني بالدولار الأمريكي بسعر 2.895 دولار للريال الواحد. ولما دخلت سنة 1986م تم تغيير سعر صرف الريال العُماني مقابل الدولار الأمريكي إلى 2.6008 دولار، أي أن الدولار الأمريكي آنذاك كان يعادل 0.3851 ريال عُُماني، ويشترى البنك المركزي العُماني الدولار الأمريكي بسعر 0.384 ريال ويبيعه بسعر 0.385 ريال عُُماني.

تأسس البنك المركزي العُماني ("البنك المركزي") في ديسمبر 1974م بموجب القانون المصرفي محددًا مهامه ومسؤولياته. ويحدد البنك المركزي السياسة النقدية بشكل مستقل بعد عقد مشاورات مع الحكومة حول أهداف سياستها المالية. بالإضافة إلى صياغة وتنفيذ السياسة النقدية التي تشمل وضع اللوائح التنظيمية والإشراف على النظام المصرفي وتنفيذ المعاملات بالعملة الأجنبية نيابة عن الحكومة. ويضم القطاع المالي المصارف التجارية والمصارف الإسلامية وبنوك الاستثمار والبنوك المتخصصة وشركات التمويل غير المصرفية وكذلك شركات التأجير وشركات الصرافة.

وأما بالنسبة لهيئة الخدمات المالية (المعروفة سابقا باسم الهيئة العامة لسوق المال، حيث أُعيدت هيكلتها وتسميتها بموجب المرسوم السلطاني رقم 20/2024) فقد باشرت مهامها في 9 يناير سنة 1999م. وهي هيئة حكومية تتمتع باستقلال مالي وإداري. ويتمثل الدور الرئيسي للهيئة في الإشراف على سوق رأس المال وقطاعات التأمين في عُمان وتطوير الإطار القانوني الذي يحكمها (فعلى سبيل المثال، إصدار ميثاق تنظيم وإدارة شركات المساهمة العامة، وإشراف هيئة الخدمات المالية على تنظيم عدد من الكيانات بما في ذلك بورصة مسقط وشركة مسقط للمقاصة والإيداع) وتهدف الهيئة أيضا إلى تعزيز كفاءة السوق من أجل المستثمرين وتوعيتهم بحقوقهم وبأهمية سوق رأس المال.

الفصل العاشر

الإطار التنظيمي

يقع المقر الرئيسي للشركة في سلطنة عمان، ولكنها تدير أسطولاً من السفن من خلال شركات تابعة في بلدان متعددة، وقد تم تسجيل عدد كبير من السفن التي تديرها الشركة في كلا من دولتي جزر مارشال وبنما. ونظراً لطبيعة أعمالها، فإنها تخضع لمجموعة متنوعة من القوانين البحرية الدولية. ولذا، عمدنا من خلال هذا الفصل إلى تحديد القوانين الأساسية العمانية والقوانين الدولية التي تحكم العمليات البحرية للشركة.

القانون البحري العماني

صدر المرسوم السلطاني رقم 2023/19 بإصدار القانون البحري في سلطنة عمان، والهدف منه تعزيز نمو القطاع البحري في البلاد مع إعطاء الأولوية للسلامة الملاحية وحماية البحارة والحفاظ على البيئة. كما يتناول القانون البحري العديد من الجوانب الحاسمة لعمليات السفن، بما في ذلك عقود نقل البضائع والأشخاص عن طريق البحر، والتزامات مالكي السفن ومشغليها، وتعيين الربان وواجباته، والعلاقة مع البحارة، والرهون العقارية على السفن، وتعيين الوكلاء. والأهم من ذلك، أن القانون ينص على أنه يجب أن تكون كل سفينة صالحة للإبحار والملاحة قبل تشغيلها.

هذا، وتخضع جميع عمليات النقل البحري والسفن والناقلات للقانون البحري، وهو بمثابة التشريع الأساسي الساري على عمليات الشركة، ورغم أنه الإطار القانوني الرئيسي، إلا أنه يعطي أولوية التطبيق للمعاهدات الدولية المتعلقة بموضوع النقل البحري التي صادقت عليها سلطنة عمان، وذلك في حالات التعارض والاختلاف. وعند العمل خارج الموانئ العمانية، يفرض القانون على السفن الامتثال للوائح المحلية، مع إلقاء المسؤولية على عاتق المشغل والربان لضمان الامتثال.

ويحظر القانون البحري على السفن ممارسة أي نشاط في البحر الإقليمي لسلطنة عمان إلا بعد الحصول على الترخيص الملاحي.

ويجوز للسفن الأجنبية المرور البريء عبر البحر الإقليمي لسلطنة عمان، على أن تلتزم بالقوانين واللوائح والقرارات والتعليمات المعمول بها في سلطنة عمان. علاوة على ذلك، يلتزم مجهز السفينة الأجنبية بتعيين وكيل للسفينة عند استخدام الموانئ العمانية أو البحر الإقليمي لسلطنة عمان .

هذا، ويحكم القانون البحري علاقة العمل بين مالكي/مشغلي السفن والبحارة بالتفصيل، مما يضمن تحقيق العدالة والرفاهية في المعاملة. كما يحدد القانون المعايير والأسس التي يتعين الالتزام بها في عقود العمل، والواجبات، وظروف العمل، والتزامات مالكي/مشغلي السفن تجاه البحارة. بالإضافة إلى ذلك، يحدد القانون الشروط التي يمكن بموجبها إنهاء عقود العمل، ويحدد أيضاً حقوق التعويض وحل النزاعات.

كما يحدد القانون البحري مسؤولية مالكي السفن والمشغلين والبحارة. ويمكن لمالكي السفن الحد من مسؤوليتهم عن الحوادث والتعويضات، إلا في حالات معينة، مثل الخطأ الشخصي أو التلوث. كما ينص القانون على أن المنازعات المتعلقة بالسفن المسجلة أو السفن الأجنبية في المياه العمانية تقع ضمن اختصاص المحاكم العمانية. وتلتزم الشركة بالامتثال لأحكام قيود المسؤولية بناءً على حمولة سفنها. بالإضافة إلى ذلك، ينص القانون على أنه يجب على الشركة التأكد من أن ربان السفينة يفي بواجباته، بما في ذلك إدارة السفينة، والإشراف على العقود، والالتزام بالتزامات الإبلاغ والسلامة.

وينظم القانون البحري إجراءات الرهن والامتيازات والحجز على السفن لتأمين الديون البحرية. وهو يحدد الامتيازات البحرية التي تعطي الأولوية للديون المتعلقة بأجور الربان والطاقم، والإنقاذ، والعوارية العامة، والتصادم. يجب على الشركة التأكد من التعامل مع المطالبات المتعلقة بالخسارة أو الضرر الذي يتكبده الركاب وأمتعتهم بشكل صحيح خلال فترة التقادم البالغة 180 يومًا. علاوة على ذلك، يجب على الشركة الحصول على موافقة المرتهن قبل بيع أي سفينة، ويجب تسجيل جميع رهون السفن وإنفاذها وفكها وفقًا للإجراءات القانونية.

كما ينص القانون البحري على إلزام الشركة بتعيين وكلاء السفن ووكلاء الحمولة ووكلاء الشحن. وما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك، تخضع العقود مع هؤلاء الوكلاء لقانون دولة الميناء التي يتم فيها تنفيذ العقود. وتكون الشركة مسؤولة عن تحديد دور كل وكيل بشكل واضح، وأن يكون ذلك متوافقًا مع المتطلبات القانونية.

التلوث والصحة والسلامة

صدر المرسوم السلطاني رقم 1974/34 قانون مراقبة التلوث البحري، حيث حدد المنطقة المحيطة بسلطنة عمان كم منطقة خالية من التلوث، كما حظر على أي سفينة تفريغ أي ملوثات في المنطقة الخالية من التلوث.

وقد ألزم قانون مراقبة التلوث البحري الشركة بالالتزام بتدابير صارمة لمكافحة التلوث، وضمان عدم تصريف الملوثات، بما في ذلك النفط أو المواد الخطرة أو المواد الضارة الأخرى، داخل المنطقة الخالية من التلوث أو أي مياه محيطية بها. هذا، ويتعين على الشركة تنفيذ العمليات التي تمنع أي انسكاب أو تسرب أو إغراق للملوثات من سفنها أو مواقعها البرية أو معدات نقل النفط.

قانون العمل العماني

صدر قانون العمل بالمرسوم السلطاني رقم 2023/53، وقد حدد التزامات كل من الموظفين وأصحاب العمل، ويشمل المواطنين العمانيين والأجانب في القطاعين العام والخاص. كما تناول مسائل تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، ساعات العمل، والصحة والسلامة، وتوظيف غير العمانيين، والصحة والسلامة المهنية، والنزاعات العمالية، والنقابات العمالية، والعقوبات المفروضة على عدم الامتثال. ونظرًا لأن الشركة تحتفظ بمكاتبها الرئيسية في سلطنة عمان بالإضافة إلى وجود العديد من الموظفين بخلاف البحارة على متن السفن، فيجب عليها أيضًا الامتثال لقانون العمل.

التعمين

تعمل سلطنة عمان بسياسة التعمين حسب تنفيذ وزارة العمل. حيث يتطلب التعمين من الشركات العمانية التأكد من أن المواطنين العمانيين يمثلون نسبة محددة من القوى العاملة لديها. وتحدد وزارة العمل نسبة التعمين وفقاً للقطاع الذي تعمل فيه الشركة ويمكن أن تكون أهداف التعمين محددة لكل شركة. كما تقوم وزارة العمل بشكل منتظم بالإعلان عن بعض الأدوار والوظائف التي يُحظر على غير العمانيين شغلها.

يجب على الشركة الحفاظ على معدل تعمين إجمالي بنسبة 80%. بالإضافة إلى ذلك، يجب على الشركة الحفاظ على معدل تعمين بنسبة 100%. بالنسبة لبعض الأدوار داخل الشركة، مثل الإدارة والموارد البشرية. حافظت الشركة على معدل تعمين إجمالي يزيد عن 86% لكل من السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023.

القانون الدولي

يتعين على شركات الشحن الامتثال لمختلف الأطر الدولية المصممة لضمان السلامة البحرية والاستدامة البيئية ورفاهية البحارة. وهذه الأشياء تشمل ما يلي:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: توفر إطاراً قانونياً للملاحة ومكافحة التلوث والحدود القضائية في المياه الدولية.
- اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية:
 - سلامة الأرواح في البحر: تضمن السلامة أثناء بناء السفن ومعداتنا وعملياتها.
 - ماربول (التلوث البحري): ينظم منع التلوث، بما في ذلك الانبعاثات وتصريف النفايات.
 - معايير التدريب والاعتماد والمراقبة: تضع معايير عالمية لتدريب الطاقم والكفاءة.
- اتفاقية إدارة مياه الصابورة والرواسب: تمنع الضرر البيئي من خلال التحكم في تصريف مياه الصابورة والرواسب ونقل الأحياء الغازية.
- اتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية: تحمي حقوق البحارة، وتضمن أجوراً عادلة، وساعات راحة، ورعاية طبية، وظروف معيشية جيدة.
- المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية: تفرض تدابير أمنية لحماية السفن والبضائع والموانئ من القرصنة والتهديدات الأخرى.

- اللوائح الجمركية والتجارية: يضمن الامتثال لاتفاقيات التجارة العالمية، بما في ذلك لوائح منظمة التجارة العالمية، وضمان تجارة دولية فعالة وقانونية.

بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية، يجب على شركات الشحن الامتثال للقوانين الوطنية المحددة ولوائح الموانئ المحلية التي تعمل فيها سفنها. تقوم السلطات المحلية، من خلال مراقبة دولة الميناء، بتفتيش السفن الأجنبية لضمان الامتثال للمعايير الدولية مثل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، واتفاقية العمل البحري. يتعين على السفن الاحتفاظ بشهادات صالحة وسجلات سلامة ووثائق محدثة لتلبية هذه التفتيشات التنظيمية. قد تشمل القوانين البيئية التي تفرضها الموانئ ضوابط أكثر صرامة للانبعاثات، وبروتوكولات إدارة النفايات، ولوائح تصريف مياه الصابورة والرواسب. وغالبًا ما يتطلب الامتثال استخدام أنواع وقود منخفضة الكبريت وبشرط أن تكون معتمدة، وأنظمة مناسبة للتخلص من النفايات، والالتزام بمحددات منطقة التحكم في الانبعاثات. كما يجب على شركات الشحن أيضًا اتباع الإجراءات الجمركية، والتأكد من دقة وثائق الشحن، ودفع رسوم التعرفة، وتمرير عمليات التفتيش دون تأخير. كما تلتزم الشركة التزامًا صارمًا ببروتوكولات الجوازات والإقامة لأفراد الطاقم، بما في ذلك التأشيرات وإجراءات الدخول والخروج، في كل بلد. علاوة على ذلك، قد تفرض الموانئ تدابير إضافية للسلامة والأمن، مثل بروتوكولات معينه لرسو السفن، وتدريبات التأهب للطوارئ، والالتزام بالأطر الأمنية المحلية المنفذة للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.

الفصل الحادي عشر

نظرة عامة على القطاع

ما لم ينص على خلاف ذلك، فإن المعلومات الواردة في هذا الفصل مستمدة من تقرير السوق المؤرخ في 6 ديسمبر 2024، الذي أعده مستشار السوق. ولمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على فصل "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق". لا تُعد التوقعات ولا البيانات المستقبلية ضماناً للأداء في المستقبل، وقد تختلف النتائج الفعلية اختلافاً جوهرياً عن تلك الواردة أو المعبر عنها في مثل هذه البيانات.

نبذة

موضوع التقرير

قامت الشركة بتكليف شركة ماريتيم ستراتيغيز إنترناشيونال ليمتد (أو "مستشار السوق")، وهي شركة استشارات عالمية مستقلة للخدمات البحثية والاستشارية العالمية في مجال النقل البحري والصناعات البحرية، لإعداد دراسة عن السوق لغرض الاكتتاب العام المقترح لشركة أسياد للنقل البحري.

يعرض الفصل التالي نظرة عامة على أسواق النفط الخام العالمية ومنتجات النفط، والبضائع السائبة الجافة، والغاز الطبيعي المسال، والحاويات، والنقل البحري المنتظم، وأحوال وظروف العرض والطلب ذات الصلة. يتم تقديم معلومات حول العوامل الأساسية للاقتصاد الكلي وقطاع الطاقة وتوجهات السوق وراء توقعات مستشار السوق، بالإضافة إلى نظرة عامة على اللوائح البيئية ذات الصلة. تستند المعلومات الواردة في هذا الفصل إلى تقييم مستشار السوق المستقل للسوق باستخدام مزيج من التحليل الداخلي لمستشار السوق والمصادر المتاحة للجمهور.

يعتقد مستشار السوق أنه استخدم مصادر معلومات ومنهجيات مناسبة لهذه الدراسة ولكن نظرًا لطبيعة التقنيات والمنهجيات المستخدمة في أبحاث السوق لا يضمن ولا يتعهد بدقة أو اكتمال هذه المعلومات. لا ينبغي اعتبار الإشارات إلى تقرير مستشار السوق بمثابة رأي فيما يتعلق بقيمة أي ورقة مالية أو مدى صحة وصواب الاستثمار في الشركة. في حين أن هذه الوثيقة قد تم إعدادها، ويتم تقديمها، بحسن نية، فإن مستشار السوق لا يتحمل أي مسؤولية عن أخطاء الوقائع أو الرأي أو تغييرات السوق، ولا يمكن أن يكون مسؤولاً عن أي خسائر متكبدة أو إجراء ناشئ عن المعلومات الواردة في هذه الوثيقة. وعلى الرغم من أن أي توقعات واردة في هذه الوثيقة تستند إلى افتراضات مستشار السوق، إلا أنه لا يوجد ما يضمن أن هذه التوقعات ستثبت

دقتها، حيث قد تختلف الأحداث المستقبلية بشكل كبير. أي بيانات أو توقعات أو اتجاهات مستقبلية واردة في هذا الفصل ليست ضمانات للمستقبل، وبالتالي لا ينبغي الاعتماد عليها.

منهجية البحث

تستند جميع البيانات والتحليلات وتقديرات البحث في هذا الفصل إلى العمل البحثي الذي تم إجراؤه بين مارس 2024 ونوفمبر 2024 بما في ذلك: (1) البحث المكتبي لجمع المصادر الثانوية المتاحة للجمهور للبيانات، بما في ذلك الإحصاءات حول مؤشرات الاقتصاد الكلي، والتركيب السكانية من كيانات مثل صندوق النقد الدولي والبنك الدولي، وقواعد البيانات الداخلية لمستشار السوق؛ (2) جمع بيانات مستشار السوق عبر الأسواق الأساسية والأسواق الأخرى؛ و (3) التحقق من المصادر وتحليلها لبناء توافق في الآراء حول حجم السوق والاتجاهات التاريخية.

التنبؤ بالأسس والافتراضات

تستند أسس التنبؤ والافتراضات الواردة في هذا الفصل من وجهات نظر حول التطور المستقبلي للاقتصاد العالمي وأسواق الطاقة والسلع الأساسية، والتي تم توضيحها في الفقرات أدناه. في نموذج مستشار السوق، تم ترجمة هذه المحركات عالية المستوى إلى توقعات للتجارة العالمية عبر مجموعة واسعة من السلع والطلب على السفن. كما يتم النظر في تقييم المعروض من السفن، من أجل بناء توازن بين العرض والطلب لكل قطاع شحن. البيانات السنوية المقدمة في هذا الفصل من عام 2024 إلى عام 2030 هي بيانات متوقعة وتستند إلى الحالة الأساسية للربع الرابع من عام 2024 من مستشار السوق، ومع ذلك، كما هو الحال مع طبيعة بيانات السوق، يمكن أن تتغير البيانات التاريخية أيضاً من وقت لآخر، إذا توفرت المزيد من المعلومات.

قطاع الشحن العالمي

توفر صناعة الشحن العالمية اتصالاً متكاملًا بين الدول والمناطق باعتبارها الطريقة الوحيدة العملية والفعالة من حيث التكلفة لنقل كميات كبيرة من العديد من السلع الأساسية والسلع النهائية. ومن ثم، فقد سهلت توسع العولمة الاقتصادية لعدة قرون. توفر صناعة النقل البحري لمجموعة واسعة من السلع الخام، والسلع التي خضعت لبعض عمليات التصنيع والسلع المصنعة المختلفة. يتنوع نطاق الشحنات التي تنقلها السفن، إلا أنه يمكن تصنيفها على نطاق واسع على أنها شحنات "سائلة" أو "جافة". تشمل الحمولة السائلة النفط الخام والمنتجات النفطية والمواد الكيميائية والأمونيا والغازات المسالة (الغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال). البضائع الجافة الرئيسية هي الفحم وخام الحديد والحبوب والسلع الجاهزة المعبأة في حاويات والسيارات والسلع الأساسية الأخرى.

لا شك أن التجارة البحرية مدفوعة بشكل أساسي بالفصل الجغرافي بين مصادر الطلب ومصادر العرض للسلع والمنتجات المصنعة. وهذا يولد متطلبات للسفن لنقل البضائع من منطقة إلى أخرى. يتأثر الطلب على السلع التي يتم تداولها عن طريق البحر بشكل أساسي بالظروف الاقتصادية العالمية والإقليمية بالإضافة إلى عوامل أخرى مثل التغيرات في أنماط النقل البحري وأنماط النقل الأخرى، والتغيرات في الأسعار الإقليمية للمواد الخام والمنتجات.

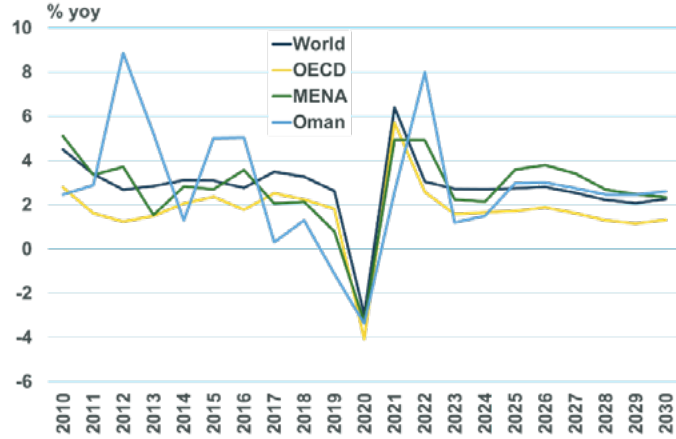
توقعات الاقتصاد الكلي

الاقتصاد العالمي

نمو الاقتصاد الكلي العالمي هو المحرك الأساسي للطلب على النقل البحري. وتتأثر أحجام البضائع بالطلب الاستهلاكي والصناعي على السلع والبضائع المستخدمة في النقل والأغراض التجارية والصناعية. وهناك عدد من العوامل الأخرى، التي غالبًا ما تختلف حسب قطاع الشحن وتدفع الطلب وتشكله، إلا إن التطورات الاقتصادية العالمية أساسية في تحديد الظروف العامة في أسواق الشحن.

استمر نمو الناتج الاقتصادي العالمي في تسجيل وتيرة ثابتة من التوسع في الربع الأول من عام 2024، حيث واصل التضخم العودة إلى الاتجاه. ومن المتوقع أن تستمر البنوك المركزية الرئيسية في خفض أسعار الفائدة للمضي قدمًا. ويقدر مستشار السوق على أساس سنوي أن نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي في عام 2023 كان 2.7 في المائة على أساس سنوي (على أساس الأسعار الثابتة)، وتوقع أن نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي سيكون 2.7 في المائة على أساس سنوي في عام 2024 و 2.7 في المائة على أساس سنوي في عام 2025. ومن المتوقع أن يكون تخفيف السياسة النقدية داعمًا للنمو الاقتصادي العالمي في عام 2025. تأتي هذه التوقعات الاقتصادية المستقرة نسبيًا بعد عدة سنوات من التقلبات الواضحة في النشاط الاقتصادي العالمي، حيث تأثر النمو بجائحة كوفيد-19 والغزو الروسي لأوكرانيا.

الرسم البياني: اتجاهات نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي والتوقعات



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، صندوق النقد الدولي

وخلال الفترة 2022-2021، كانت منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا متفردة عالميًا من حيث قوة نمو الناتج الاقتصادي، ولكن منذ عام 2022 تباطأ النمو. ويعكس هذا في الغالب تأثير تخفيضات إنتاج النفط، إلى جانب انخفاض أسعار النفط والغاز، مما عوض ووازن القطاعات الاقتصادية غير النفطية. وبعد نمو يقدر بنسبة 2.2 في المائة على أساس سنوي في عام 2023، يتوقع مستشار السوق أن نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا سيكون 2.1 في المائة على أساس سنوي في عام 2024 و 3.6 في المائة على أساس سنوي في عام 2025. ومن المتوقع أن يساهم كل من القطاعات الاقتصادية النفطية وغير النفطية في التسارع المتوقع في النمو الاقتصادي الإقليمي.

مجلس التعاون الخليجي/ سلطنة عمان

وتمثل سلطنة عمان حاليًا 5.5 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي لدول مجلس التعاون الخليجي، وهي نسبة مستقرة منذ عام 2010. وخلال الفترة 2014-23، بلغ متوسط نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي العماني 2.0 في المائة على أساس سنوي، بما يتماشى مع متوسط النمو في الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي لدول مجلس التعاون الخليجي. وقد نما الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي لدول مجلس التعاون الخليجي بنسبة تقدر بنحو 0.6 في المائة في عام 2023، بعد توسع بنسبة 7.1 في المائة على أساس سنوي في عام 2022، مع تباطؤ في النمو يعكس في المقام الأول تخفيضات في إنتاج النفط. كما تعد سلطنة عمان منتجًا مهمًا للنفط حيث أن الإنتاج مستقر تاريخيًا ويبلغ متوسطه عادةً ما يقرب من مليون برميل في اليوم، أي

أقل بقليل من 1 في المائة من الإنتاج العالمي للنفط. وقد انكمش الإنتاج الصناعي في دول مجلس التعاون الخليجي في عام 2023، بعد توسع قوي بنسبة 12.0 في المائة على أساس سنوي في عام 2022. وقد سجل الاقتصاد العماني توسعاً بنسبة 1.2 في المائة على أساس سنوي في عام 2023، بعد نمو بنسبة 8.0 في المائة على أساس سنوي في عام 2022.

وكما هو الحال مع دول مجلس التعاون الخليجي على نطاق أوسع، كان تباطؤ وتيرة النمو الاقتصادي في سلطنة عمان في عام 2023 والنصف الأول من عام 2024 يعزى إلى انخفاض إنتاج النفط. وفي المقابل، حققت الصادرات غير المتعلقة بالطاقة أداءً قوياً، وشهد النمو في الأنشطة الاقتصادية غير المتعلقة بالطاقة نمواً بنسبة 2.1 في المائة على أساس سنوي في عام 2023، و 4.7 في المائة على أساس سنوي في الربع الثاني من عام 2024. وفي الفترة ما بين مارس 2022 ويوليو 2023، رفع البنك المركزي العماني سعر الفائدة القياسي من 0.5 في المائة إلى 6.0 في المائة، بما يتماشى مع زيادات أسعار الفائدة التي قررها الاحتياطي الفيدرالي. تم تخفيض سعر الفائدة إلى 5.5 في المائة في سبتمبر 2024، و 5.25 في المائة في نوفمبر 2024. وقد حافظ الريال العماني على أدائه بسبب ربط العملة بالدولار الأمريكي. وقد ظل تضخم أسعار المستهلك في سلطنة عمان تحت السيطرة، حيث تباطأ من 2.5 في المائة على أساس سنوي في عام 2022 إلى 0.9 في المائة في عام 2023.

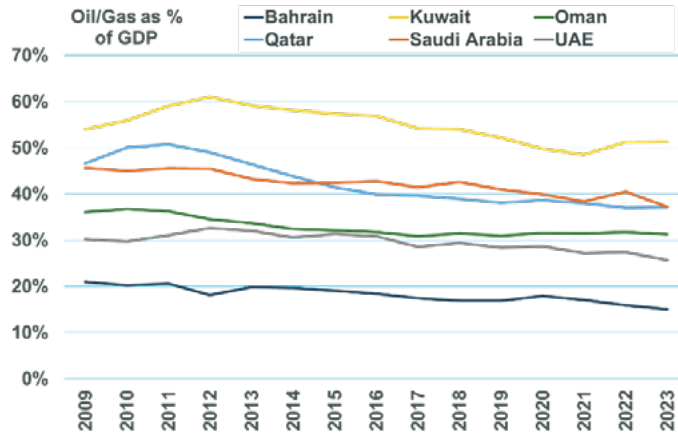
وخلال الفترة حتى عام 2030، يتوقع مستشار السوق أن تشهد سلطنة عمان متوسط نمو للناتج المحلي الإجمالي الحقيقي بنسبة 2.5 في المائة سنوياً، مع نمو بنسبة 1.5 في المائة في عام 2024، و 3.0 في المائة في عام 2025، و 3.0 في المائة في عام 2026. ومن المتوقع أن يصل نمو الناتج المحلي الإجمالي غير النفطي والمتعلق بالغاز إلى 1 في المائة، وهو أعلى من نمو الناتج المحلي الإجمالي الكلي خلال هذا الإطار الزمني، حيث يشهد النمو في الناتج المحلي الإجمالي المرتبط بالنفط والغاز نمواً أبطأ من إجمالي الناتج المحلي الحقيقي. وستوفر زيادة إنتاج النفط دفعة للناتج الاقتصادي في الفترة 2025-2026، بينما من المتوقع أن يؤدي انخفاض أسعار الفائدة وتدابير الإصلاح الاقتصادي، على المدى المتوسط، إلى تعزيز الاستثمار الخاص. وتتعلق المخاطر التي تهدد التوقعات الاقتصادية في المقام الأول بتقلبات سوق النفط والهيدروكربونات. وتشمل تدابير الإصلاح الرئيسية الأخيرة التي تم إدخالها في إطار برنامج رؤية عمان 2040 السماح بالملكية الأجنبية الكاملة للشركات المحلية، وزيادة الدعم للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة في إطار صندوق عمان المستقبل، وقواعد أكثر مرونة حول شراء العقارات. تأسس جهاز الاستثمار العماني في عام 2020 لتحفيز الاستثمار الخاص، لا سيما في مجالات العقارات والخدمات اللوجستية والهيدروجين الأخضر والطاقة المتجددة. اعتباراً من عام 2023، بلغ الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد كحصة من الناتج المحلي الإجمالي ما يقدر بنحو 3.4 في المائة في سلطنة عمان، مقارنة بالمتوسط المرجح للناتج المحلي الإجمالي البالغ 2.8 في المائة في جميع أنحاء

دول مجلس التعاون الخليجي. وفي نوفمبر 2024، أطلقت وزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار خطة "التصنيع" لتعزيز المحتوى المحلي داخل القطاع الصناعي.

كما رفعت وكالة التصنيف ستاندرد آند بورز توقعاتها للتصنيف الائتماني الحالي "BB+/B" في سلطنة عمان إلى إيجابي في مارس 2024، مما يعكس تحسن الظروف المالية وجهود الإصلاح الاقتصادي المستمرة. شهد أكتوبر مزيداً من الترقية إلى "BBB-". مع نظرة مستقبلية مستقرة، مدعومة بتحسين الأداء المالي. وقد انتقل الحساب الجاري لسلطنة عمان إلى الفائض في عام 2022 بعد سبع سنوات من العجز، وفي إطار الخطة المالية متوسطة الأجل التي تم تقديمها في عام 2020، انخفض دين الحكومة المركزية كحصة من الناتج المحلي الإجمالي من 68 في المائة في عام 2020 إلى 38 في المائة في عام 2023.

في جميع دول مجلس التعاون الخليجي، تختلف درجة التنوع الاقتصادي عن قطاع النفط والغاز. وفي حين شكل النشاط الاقتصادي المرتبط بالنفط ما يقدر بنحو 51 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي الكويتي في عام 2023، بلغت الحصة المعادلة في البحرين 15 في المائة. وقد انخفضت حصة أنشطة الناتج المحلي الإجمالي المتعلقة بالنفط في الناتج المحلي الإجمالي العماني الإجمالي من ما يقدر بنحو 37 في المائة في عام 2010 إلى 31 في المائة في عام 2023. ويتوقع متنبئ الاقتصاد المستقل، أكسفورد إيكونوميكس، أن تنخفض هذه الحصة إلى 25 في المائة بحلول عام 2030.

الرسم البياني: أنشطة النفط والغاز في دول مجلس التعاون الخليجي كحصة من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي



ملاحظة:

يُعرف الناتج المحلي الإجمالي المرتبط بالنفط بأنه نشاط اقتصادي مرتبط بإنتاج النفط الخام وإنتاج الغاز الطبيعي وتكرير النفط

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، أكسفورد إيكونوميكس

انتقال الطاقة

نظرة عامة على السوق

يتم تلبية الطلب العالمي على الطاقة من خلال استخدام ومعالجة العديد من مصادر الطاقة الأولية الرئيسية. ويمكن تعريفها على نطاق واسع على أنها هيدروكربونات (بشكل أساسي النفط والغاز والفحم والوقود الحيوي)، ومصادر الطاقة المتجددة (بشكل أساسي الطاقة الشمسية وطاقة الرياح)، والطاقة الكهرومائية والنووية. وتشمل الاستخدامات الرئيسية للطاقة الخدمات التجارية والعامة والصناعة والسكن والنقل.

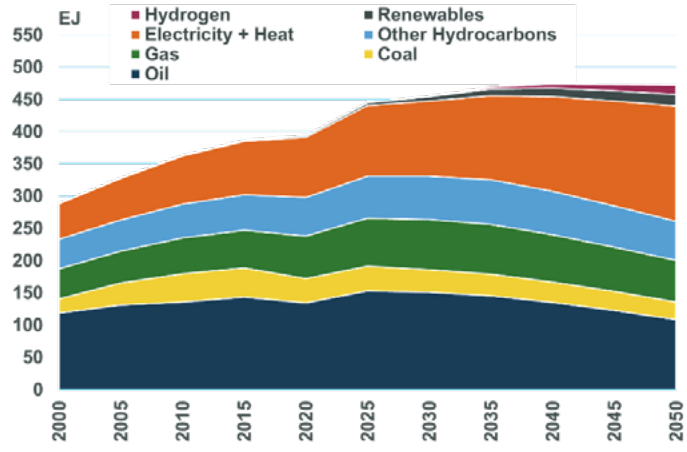
تتغير أسواق الطاقة العالمية حيث تشكل اتجاهات الحد من انبعاثات الكربون والنمو الديموغرافي والاقتصادي وأمن الطاقة وسلوك المستهلك - إنتاج الطاقة واستهلاكها. حيث شهد الطلب العالمي على الطاقة نموًا ثابتًا على المدى الطويل يتماشى مع التوسع الديموغرافي والاقتصادي. وتاريخيًا، كان هذا التوسع يعتمد على الوقود الأحفوري - النفط والغاز والفحم - لتلبية الطلب، وسيظل هذا جزءًا مهمًا من مزيج الطاقة العالمي. يشير انتقال الطاقة إلى التغيرات الهيكلية الأساسية في العرض والطلب على الطاقة، والتي ترتبط في المقام الأول بالتحول من الوقود الأحفوري إلى مصادر طاقة منخفضة الانبعاثات مثل الطاقة المتجددة والهيدروجين والطاقة النووية.

لدى قطاعي الشحن والنقل البحري درجات متفاوتة من مخاطر انتقال الطاقة. وتشارك بعض القطاعات في نقل الحمولة المتعلقة بالطاقة حصريًا، أو خدمة البنية التحتية المنتجة للطاقة، بينما تنقل قطاعات أخرى سلعًا من حمولات متعلقة بالطاقة وغير المتعلقة بها. لدى بعض القطاعات مثل قطاع الحاويات مخاطر محدودة للغاية أو عدم وجود مخاطر مباشرة للبضائع لانتقال الطاقة.

بالنظر إلى الاستهلاك النهائي العالمي للطاقة، فمن المتوقع أن تنخفض حصة الهيدروكربونات على مستوى العالم، حيث ستخفض من حوالي 75 في المائة حاليًا إلى ما يزيد قليلاً عن النصف بحلول عام 2050. ومن المتوقع أن يصل الاستخدام الإجمالي للهيدروكربونات إلى ذروته بحلول عام 2030، على الرغم من أن أنواع الوقود هذه ستظل جزءًا كبيرًا من مزيج الطاقة العالمي بحلول عام 2050. في البداية، نتوقع أن يتم سد "الفجوة" في الطاقة عن طريق الكهرباء، والتي ستستمر في النمو من حيث القيمة المطلقة والحصة السوقية، وهذا مذكور في التوقعات. وهذا بدوره سيتطلب زيادات كبيرة وتغييرات في توليد الكهرباء لتلبية هذا المطلب المتزايد بطريقة مستدامة.

تتضمن استراتيجية رؤية عمان 2040 ركيزة من ركائز البيئة المستدامة. ويشمل ذلك هدف "الطاقة المتجددة، ومصادر الطاقة المتنوعة، وترشيد الاستهلاك لتحقيق أمن الطاقة". يتمثل الهدف العام للبرنامج الوطني للحياد الكربوني في تحقيق صافي انبعاثات صفرية من ثاني أكسيد الكربون بحلول عام 2050.

الرسم البياني: الاستهلاك النهائي للطاقة - نوع الوقود

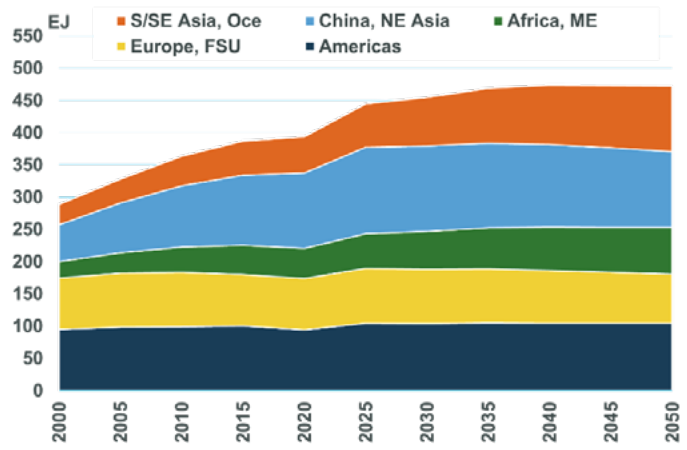


ملاحظة:

2024 إلى 2050 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الرسم البياني: الاستهلاك النهائي للطاقة - المنطقة



ملاحظة:

2024 إلى 2050 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

سوق ناقلات النفط

نظرة عامة على السوق

تقوم ناقلات النفط بنقل النفط في شكله غير المكرر (الخام) والأشكال المكررة (المنتجات). وتصنف المنتجات النفطية بشكل عام على أنها نظيفة (على سبيل المثال، البنزين والديزل ووقود الطائرات والنفثا) وغير نظيفة (زيت الوقود). وعادة ما يتم نقل المنتجات النظيفة في ناقلات ذات خزانات مطلية بطبقة حماية، في حين يتم نقل النفط الخام وزيت الوقود في سفن غير مطلية. وتتركز تحركات النفط الخام بين مصادر إنتاج النفط (على سبيل المثال، الشرق الأوسط وأفريقيا والأمريكتين) ومراكز التكرير والتخزين. وتتنقل المنتجات النفطية بين المصافي ومناطق استهلاك النفط وتداوله وتخزينه.

السفن غير المطلية هي في الغالب أكبر من السفن المطلية، وتستخدم بشكل رئيسي لنقل كميات كبيرة من النفط الخام من المناطق المنتجة إلى المصافي.

ومع نقلها النفط الخام وأنواع كثيرة من المنتجات، تحتل أسيااد المرتبة الثانية في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي من حيث ملكية ناقلات النفط، بعد شركة بحري. لدى أسيااد 22 ناقلة نفط خام، بما في ذلك 16 ناقلة نفط خام عملاقة (أربعة منها قيد الطلب)، وأربع سفن مناسبة لقناة السويس (سويسماكس) وسفينتان متوسطتا الحمولة (أفراماكس) بالإضافة إلى 34 ناقلة منتجات.

الجدول: أنواع سفن ناقلات النفط ومناطق التداول النموذجية

Vessel Class	Tank Type/Cargo	Approximate Size	Typical Trading Regions
VLCC	Uncoated/Crude	>200,000 Dwt	Middle East/Atlantic Basin to Asia
Suezmax	Uncoated/Crude	125-160,000 Dwt	Middle East/Atlantic Basin to Asia, intra-Atlantic Basin, ex-Russia
Aframax	Uncoated/Crude	80-125,000 Dwt	Intra-regional
LR2	Coated/Products	80-125,000 Dwt	Middle East to Asia/Europe
LR1	Coated/Products	70-80,000 Dwt	Middle East to Asia/Europe
MR	Coated/Products	40-55,000 Dwt	Intra-regional
Handysize	Coated/Products	<40,000 Dwt	Intra-regional

المصدر: مستشار السوق

الطلب على ناقلات النفط

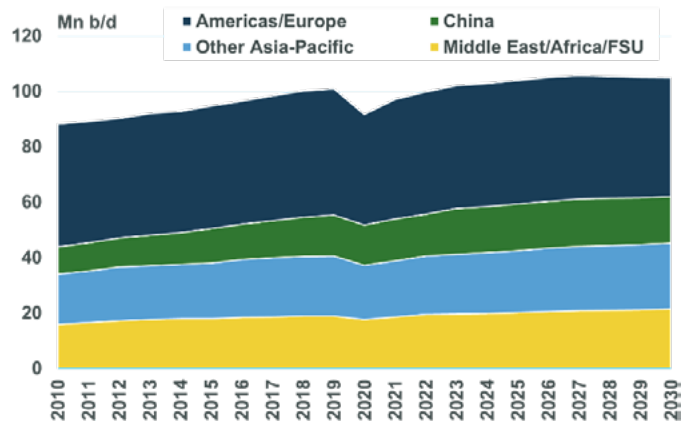
الطلب على النفط

إن الطلب على ناقلات النفط مدفوع بالطلب الأساسي على النفط، والفصل بين كل من مصادر إنتاج النفط الخام ومراكز التكرير والتخزين ونقاط الاستهلاك. ويتأثر نمو الطلب على النفط بنمو الناتج المحلي الإجمالي حيث تتقلب استخدامات النقل والاستخدامات الصناعية والاستخدامات الأخرى للنفط مع النشاط الاقتصادي. إلى جانب النشاط الاقتصادي، تلعب عوامل أخرى مثل الأسعار والسياسة وكفاءة الوقود واستبدال الوقود دوراً أيضاً في تحديد خصائص الطلب على النفط في منطقة معينة. وقد أضافت جائحة كوفيد-19، على الرغم من أنها أحدثت صدمة اقتصادية كبيرة، عنصراً لم يسبق رؤيته للطلب على النفط في شكل قيود فرضتها الحكومات على الحركة والسفر. وكانت النتيجة انخفاضاً كبيراً في الطلب على النقل تلاه عدم اليقين بشأن وتيرة وتوقيت الانتعاش العالمي.

وهناك عوامل هيكلية أخرى، مثل التقدم التكنولوجي، وزيادة كفاءة المركبات، وتسويق المركبات الكهربائية على نطاق أوسع، ستؤثر على نمو الطلب على النفط في المستقبل. وعلى هذا النحو، نتوقع أن يتباطأ نمو الطلب العالمي على النفط، ويبدأ في الانكماش، على مدار هذا العقد.

وتتبع التحولات طويلة الأجل في الطلب على النفط اتجاهات في النمو الاقتصادي الأساسي، حيث تشهد مناطق النمو الأعلى، عادةً في آسيا، نمواً أقوى في الطلب، في حين تشهد الاقتصادات الأكثر نضجاً، مثل أوروبا، انخفاضاً في النمو أو انخفاضاً في الطلب على النفط.

الرسم البياني: الطلب على النفط حسب المنطقة



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

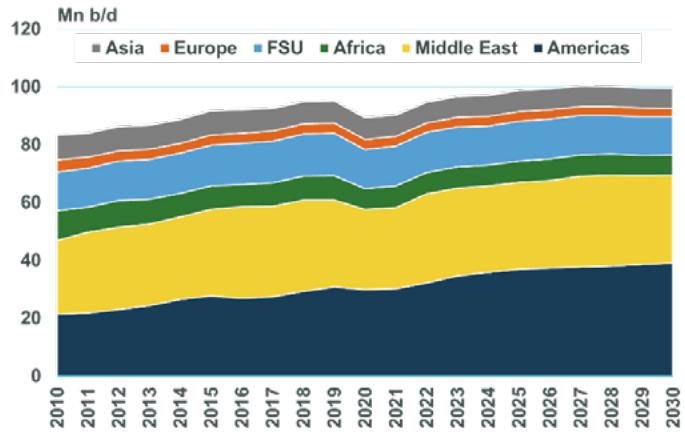
إنتاج النفط

ويتركز إنتاج النفط في الأمريكتين والشرق الأوسط والاتحاد السوفيتي السابق وأفريقيا، والتي تمثل ما يقرب من 90 في المائة من إنتاج النفط العالمي. ومن بين هذه المناطق، كانت الأمريكتان المحرك الرئيسي للنمو على مدى العقد الماضي. ومنذ عام 2010، كان إنتاج النفط الصخري في الولايات المتحدة محركًا رئيسيًا لإنتاج النفط. وعلى الرغم من تقلب إنتاج النفط الأمريكي خلال الجائحة العالمية، إلا أنه تعافى بقوة. وفي أمريكا اللاتينية، تساهم بلدان مثل البرازيل وغيانا في الزيادات المستمرة في الإنتاج.

وتعد سياسة إنتاج أوبك عاملاً مهمًا في التأثير على كل من مستويات إنتاج النفط العالمية وظروف سوق الناقلات.

وفي منطقة الشرق الأوسط، شهد المنتجون الرئيسيون زيادات كبيرة في إنتاج النفط خلال عامي 2021 و 2022، وتقترب المستويات حاليًا من مستويات ما قبل الجائحة. وغالبية منتجي المنطقة، بما في ذلك سلطنة عمان، أعضاء في أوبك أو أوبك+. كما تعد سلطنة عمان عضوًا في أوبك+ ومنتجًا مهمًا للنفط حيث أن الإنتاج مستقر تاريخيًا ويبلغ متوسطه عادةً ما يقرب من مليون برميل في اليوم.

الرسم البياني: إنتاج النفط

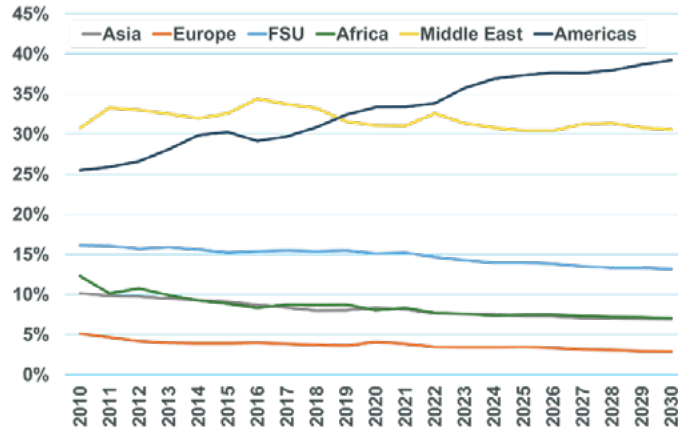


ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الرسم البياني: حصص إنتاج النفط



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

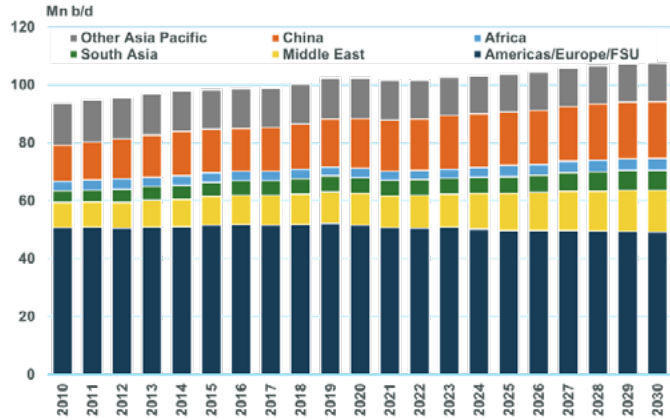
المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

تكرير النفط

تعد مصافي تكرير النفط حلقة رئيسية في سلسلة قيمة النفط، حيث تقوم بمعالجة النفط الخام، والذي يتم نقله غالبًا إلى هناك بواسطة ناقلات غير مطلية، وتحويله إلى منتجات مكررة، والتي بدورها يمكن نقلها بواسطة ناقلات مطلية أو غير مطلية حسب نوع المنتج. وعادة ما تنتج المصافي مزيجًا من المنتجات النفطية بناءً على تعقيدها، بما في ذلك البنزين والديزل ووقود الطائرات والنفثا وغاز البترول المسال وزيت الوقود.

ومع تحول طاقة التكرير عمومًا شرقًا مع الطلب العالمي، تعمل آسيا والشرق الأوسط على توسيع طاقة التكرير بسرعة بينما انخفضت الطاقة المستقبلية في أمريكا الشمالية وأوروبا نتيجة لإغلاق المصانع، والتي تسارعت بسبب جائحة كوفيد-19.

الرسم البياني: سعة المصفاة



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

وعلى مدى العقد الماضي، زادت طاقة المصافي في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي بأكثر من 40 في المائة لتصل إلى حوالي 6.5 مليون برميل في اليوم في عام 2023. وشكل هذا 6 في المائة من المجموع العالمي، ارتفاعاً من 5 في المائة في عام 2013. وشكلت سلطنة عمان جزءاً من هذا النمو، وفي عام 2023 شكلت 7 في المائة من طاقة التكرير في دول مجلس التعاون الخليجي، مقابل 5 في المائة في عام 2013.

وعلى مدى العقد الماضي، تضاعفت طاقة التكرير في سلطنة عمان تقريباً، مع إضافة توسعة صحار ومصفاة الدقم الجديدة. وبلغ إنتاج 230 ألف برميل في اليوم، تعد مصفاة الدقم التي تم الانتهاء منها مؤخراً إضافة كبيرة إلى الطاقة الإجمالية لسلطنة عمان. وصلت المحطة إلى الحد الأقصى للإنتاج في الربع الأول من عام 2024، وذكر المشغل أوكيو8 أنه قد يكون قادراً على الوصول إلى 10 في المائة فوق هذا المستوى في المستقبل. وبمجرد تسريع هذه العملية بالكامل، ستتجاوز سعة التكرير في سلطنة عمان 500 ألف برميل في اليوم.

الجدول: سعة المصفاة - سلطنة عمان

Mn b/d	2010	2015	2020	2023
Oman.....	222	222	304	435

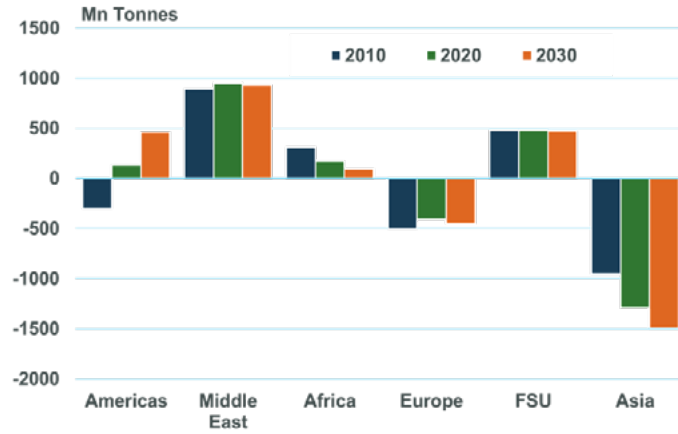
المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024، معهد الطاقة

تجارة النفط

إن تجارة النفط الخام ناتجة عن الفصل الجغرافي بين مصادر إنتاج النفط الخام والمصافي ومراكز التخزين والتجارة. وعادة ما تنتقل تجارة المنتجات النفطية من مراكز التكرير والتخزين إلى المناطق التي يوجد فيها عجز في نوع معين من المنتجات، مدفوعاً بمتطلبات استهلاك النفط وقدرة التكرير المحلية.

هذا، وتتمتع منطقة الشرق الأوسط بأكبر فائض عالمي من النفط، حيث يشهد الاتحاد السوفيتي سابقاً أيضاً فائضاً كبيراً وثابتاً. وتعاني آسيا من أكبر عجز، مدفوعاً بمستويات الاستهلاك المرتفعة والموارد المحدودة. وقد عانت أوروبا أيضاً من عجز كبير في النفط. وتحولت الأمريكتان من وضع العجز إلى فائض، مدفوعاً بنمو إنتاج النفط الصخري الأمريكي وزيادة إنتاج النفط في أمريكا الجنوبية.

الرسم البياني: صافي أرصدة تجارة النفط *



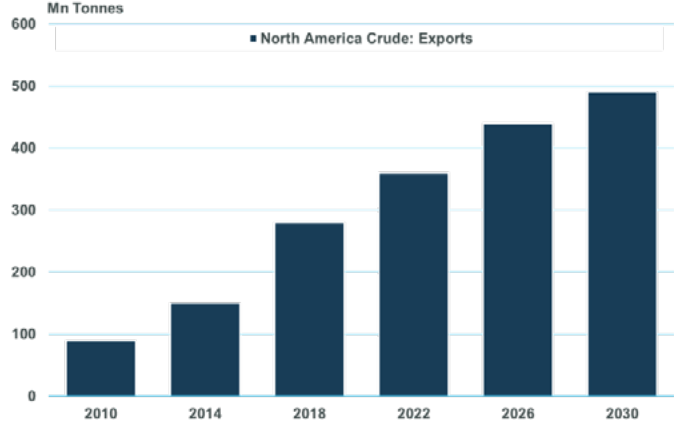
ملاحظة:

2030 هي توقعات مستقبلية

* يظهر صافي الرصيد بين واردات وصادرات النفط الخام والمنتجات المكررة

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الرسم البياني: صادرات أمريكا الشمالية الخام



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

كما تتأثر أنماط استخدام ناقلات النفط وتجارها بالقيود المادية المفروضة على الوصول إلى المناطق أو الموانئ، والسياسة الوطنية والدولية، والعلاقات التجارية، وتجارة البضائع واختيار استغلال فوارق السعر، وعوامل أخرى. ونتيجة لذلك، نشأت طرق تجارة النفط الخام الرئيسية في المناطق المنتجة الرئيسية (الشرق الأوسط والأمريكتين والاتحاد السوفيتي سابقا وأفريقيا)، مع وجهات تتكون إلى حد كبير من مراكز الاستهلاك الرئيسية في آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية.

في العقد الحالي، أثرت جائحة كوفيد-19 والاضطرابات الجيوسياسية على كل من الأحجام الإجمالية لتجارة النفط، ومساراتها الجغرافية. وكان الغزو الروسي لأوكرانيا في عام 2022 حدثاً مدمراً كبيراً لقطاع ناقلات النفط، حيث غير أنماط التجارة الراسخة من روسيا إلى أوروبا. وكان هذا نتيجة لخفض كل من أوروبا لواردات النفط الروسية وزيادة واردات النفط من مصادر بديلة وأكثر بعداً، مثل الأمريكتين والشرق الأوسط. وفي الوقت نفسه، حافظت روسيا على نطاق واسع على أحجام إنتاجها وصادراتها من النفط التي وجدت بديلاً أيضاً عن الأسواق البعيدة (مقارنة بأوروبا)، في المقام الأول، في آسيا لنفطها.

وتعد آسيا أهم منطقة لواردات النفط الخام، نظراً لمستويات الطلب المرتفعة والمتنامية على النفط، والمستويات المنخفضة نسبياً لإنتاج النفط. وهذا يترك اختلالاً كبيراً بين الطلب على النفط والعرض، والذي يجب ملؤه بواردات النفط الخام. ومع نمو الطلب الآسيوي على النفط، وركود الطلب الغربي (مع قدرة التكرير على متابعة هذه التطورات على نطاق واسع)، عكست تجارة النفط الخام أيضاً هذه الاتجاهات. وزادت أحجام تجارة النفط الخام المتجهة إلى آسيا، مع انخفاض الواردات في الأسواق الغربية

(مدعومة أيضًا بنمو إنتاج النفط في أمريكا الشمالية). ومن المتوقع أن يستمر هذا الاتجاه للزيادة النسبية في تجارة النفط الخام المتجهة إلى آسيا.

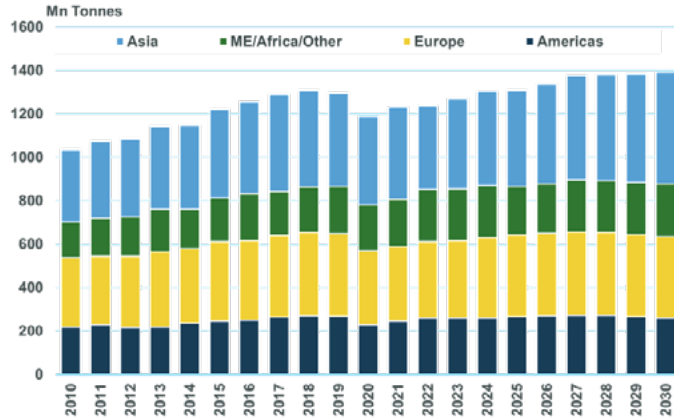
وفي الوقت نفسه، كان الشرق الأوسط أكبر منطقة لصادرات النفط الخام ولا يزال كذلك على الرغم من تأثير كل من تخفيضات الإنتاج، وارتفاع إنتاجية التكرير الإقليمية. تاريخيًا، نظرًا لمستويات الإنتاج المرتفعة والطاقة الإنتاجية الفائضة الكبيرة، لعب إنتاج الشرق الأوسط دورًا مرئيًا في تلبية متطلبات الطلب العالمي على النفط. ومعظم منتجي المنطقة أعضاء في أوبك، ويتمشى الإنتاج على نطاق واسع سياسة إنتاج المجموعة.

"المحور" الأساسي لخريطة تجارة النفط العالمية هو من الشرق الأوسط إلى آسيا. ومع ذلك، مع تغير ديناميكيات الإنتاج، ولا سيما الزيادة في إنتاج النفط في الأمريكتين، شهدنا اتجاهًا في ارتفاع تدفقات تجارة النفط الخام من الأمريكتين إلى آسيا، وهي تسافر إلى أبعد من ذلك بكثير (وبالتالي تتطلب زيادة سعة نقل الناقلات لكل طن يتم شحنه).

ونتيجة لانخفاض الطلب على النفط في عام 2020 وقرارات السياسة اللاحقة، انخفضت أحجام تجارة النفط الخام بشكل حاد. وقد تعافوا منذ ذلك الحين، على الرغم من أن سياسة أوبك+ التقييدية قد حدثت من هذه الزيادة، حيث نفذت المجموعة تخفيضات الإنتاج على مستوى المجموعة والخفض الاختياري أيضًا. تم تأجيل هدف أوبك+ المتمثل في إلغاء التخفيضات الاختيارية البالغة 2.2 مليون برميل في اليوم مرارًا وتكرارًا خلال عام 2024.

وبالنسبة لتجارة المنتجات النفطية، كان النمو في البضائع المنقولة بحرًا أقوى من النفط الخام على مدى العقد الماضي، على الرغم من أن هذا تأثر بشدة أيضًا بالوباء. تاريخيًا، عانت مناطق مثل أمريكا اللاتينية وأفريقيا من نقص الاستثمار في طاقة التكرير اللازمة لزيادة استهلاكها من المنتجات لتلبية الطلب المتزايد على النفط. وقد شهدت أوروبا مكاسب صافية بسبب ترشيد المصافي في وقت سابق والاختلال الهيكلي لإنتاج المنتجات الناتجة عن عملية التقطير في صناعة التكرير. وقد دعمت جنوب شرق آسيا نمو الطلب على المنتجات في آسيا والمحيط الهادئ، حيث لعبت أوقيانوسيا دورًا أكثر بروزًا في السنوات الأخيرة، مرة أخرى بسبب إغلاق المصافي. وعلى هذا النحو، كان الطلب على استيراد المنتجات المكررة أكثر استقرارًا وانتشارًا حسب المنطقة، على الرغم من أنه شهد أيضًا انخفاضًا كبيرًا نتيجة لكوفيد-19، وهو يتعافى.

الرسم البياني: واردات المنتجات حسب المنطقة



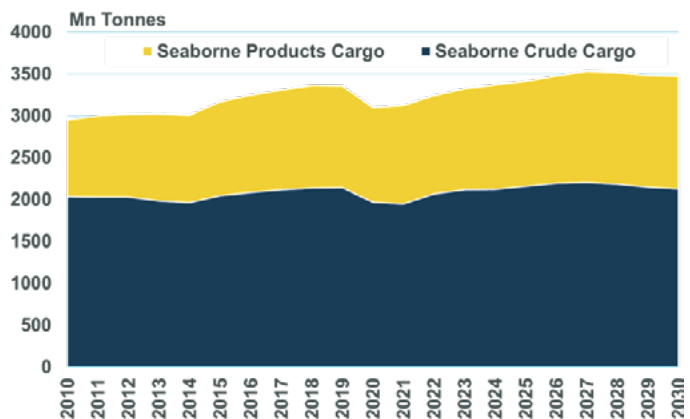
ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

وستستمر تطورات التكرير في لعب دور رئيسي في دفع تجارة المنتجات، سواء من حيث المشاريع الجديدة (التي يمكن أن تعزز إمكانات تصدير المنتجات في المنطقة أو تقلل من واردات المنتجات) وإغلاق المصانع. وفي منطقة دول مجلس التعاون الخليجي، شهدنا توسعاً في عمليات التكرير مما أدى إلى زيادة صادرات المنتجات. وقد أدت عوامل أخرى، مثل انخفاض صادرات المنتجات الروسية في أوروبا، إلى زيادة التدفقات من الشرق الأوسط إلى أوروبا.

الرسم البياني: تجارة النفط المنقولة بحراً



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الطلب على الحمولة الساكنة

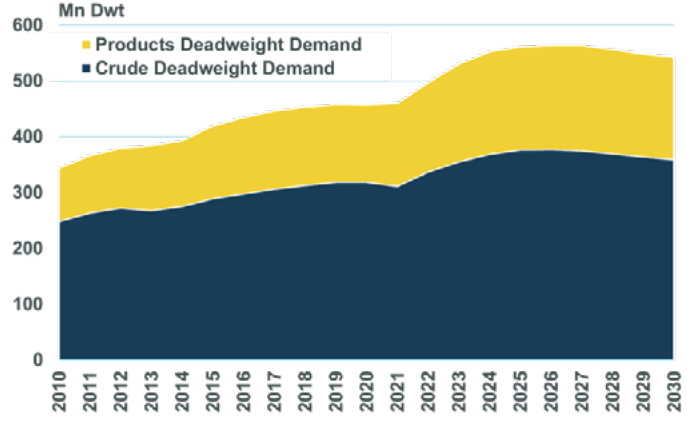
ويعزى الطلب على الناقلات إلى المسافات المقطوعة، فضلاً عن السرعة والعوامل "الاحتكاكية" الأخرى مثل التأخير في الموانئ. ويمكن تحفيز عناصر السوق هذه من خلال مجموعة من العوامل.

شهدت كل من أنماط تجارة النفط الخام والمنتجات المكررة تغييرات كبيرة نتيجة للحرب في أوكرانيا والتغيرات اللاحقة في العلاقات السياسية والاقتصادية. ويعني قرب السواحل الغربية لروسيا ؛ والمنافذ الرئيسية لصادرات النفط المنقولة بحراً إلى أوروبا، تاريخياً، أن رحلات النفط المنقولة بحراً من روسيا كانت قصيرة نسبياً. ومع توقف هذه التدفقات بشكل فعال، تعتمد كل من واردات النفط الأوروبية والصادرات الروسية الآن على التجارة طويلة المدى. وقد أدى ذلك إلى زيادة عنصر "المسافة" الإجمالي لتجارة النفط العالمية، مما يدعم الطلب على الناقلات.

وكان مما يدعم ذلك، الاضطرابات الحاصلة في قناة السويس/منطقة البحر الأحمر. وكانت التحويلات حول هذا المسار كبيرة بالنسبة لقطاع الناقلات، مما أضاف مسافات أطول وتسارع الطلب على الحمولة الساكنة. فعلى سبيل المثال، رحلة من منطقة الشرق الأوسط (ميناء مسقط) إلى أوروبا (روتردام) كانت ستبلغ حوالي 5900 ميل بحري باستخدام قناة السويس، و 10600 ميل بحري عند توجيهها عبر رأس الرجاء الصالح، مما يزيد من مسافة الرحلة بحوالي 80 في المائة.

وقد عززت هذه العوامل مجتمعة في السنوات الأخيرة نمو الطلب على الحمولة الساكنة للناقلات بما يتجاوز نمو التجارة ودعمت أرباح ناقلات النفط القوية التي شهدتها منذ عام 2022.

الرسم البياني: الطلب على الحمولة الساكنة للناقلة



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

توريد الأسطول

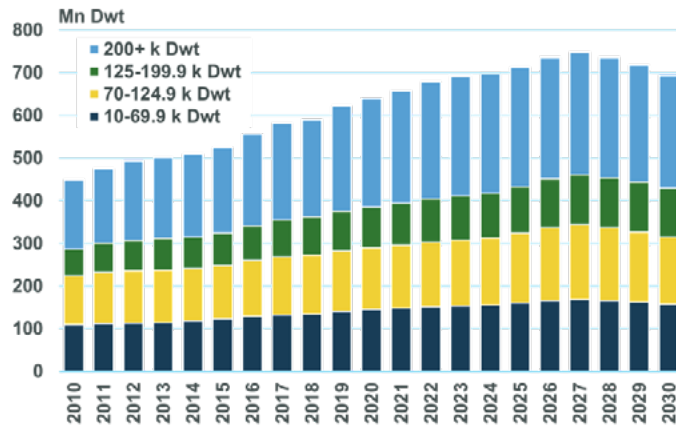
يقترّب حجم أسطول الناقلات (بما في ذلك ناقلات المنتجات/المواد الكيميائية غير المطلية والمطلية) من 700 مليون طن من الوزن الساكن. وتعد شريحة ناقلات النفط الخام العملاقة الموضحة في الرسم البياني أدناه باسم "200+ ألف طن من الحمولة الساكن"، أكبر مكون لهذا، حيث يمثل حوالي 40 في المائة من إجمالي سعة الحمولة الساكنة في عام 2023. إن قطاعات 10-70 ألف طن من الوزن الساكن (بما في ذلك ناقلات المنتجات متوسطة المدى والناقلات الأصغر نسبياً (هاندي سايز) بالإضافة إلى ناقلات المواد الكيميائية) و 70-125 ألف طن من الوزن الساكن (بما في ذلك ناقلات أفراماكس غير المطلية وكذلك ناقلات المنتجات بعيدة المدى 2/1 قابلة للمقارنة من حيث الحجم، وتمثل 22 في المائة من السعة لكل منها من حيث الحمولة الساكنة. وأسطول سويسماكس هو الأصغر بين الفئات الأربع الموضحة، بحصة تبلغ 15 في المائة من السعة.

وبعد مستويات منخفضة نسبياً من طلبات ناقلات النفط (أو التعاقدات) بين عامي 2016 و 2022، ارتفعت الطلبات بشكل حاد في عام 2023، مدفوعة بناقلات المنتجات وناقلات سويسماكس. استمر اتجاه التعاقدات المرتفعة في عام 2024، على الرغم من أن التركيز قد تحول، مع طلب المزيد من ناقلات النفط الخام العملاقة. وبشكل عام، وصلت نسبة أسطول الناقلات إلى دفتر الطلبات التي تزيد عن 10 آلاف طن إلى نقطة منخفضة مؤخراً في عام 2022 (على أساس المتوسط السنوي) نتيجة لانخفاض الطلبات واستمرار عمليات التسليم، حيث انخفضت إلى أقل من 5 في المائة. وقد انعكس ذلك منذ ذلك الحين وزاد هذا المقياس في عام 2023، ونما أكثر في عام 2024 نتيجة لعودة الطلب.

أدت بيئة الأرباح القوية، إلى جانب ارتفاع الطلب على الحمولات القديمة، إلى تراجع نشاط تخريد ناقلات النفط في السنوات الأخيرة. وقد شهدت السفن القديمة زيادة في الطلب حيث يتم بيع السفن واستخدامها فيما يسمى "الأسطول الرمادي". ومع ذلك، لا يمكن تعويض الخردة إلا لفترة طويلة. فمع الأسطول المتقادم بسرعة خلال فترة التوقعات، نتوقع مستويات عالية من التخريد في المستقبل، مع تعافي أسعار التعاقد بعد انخفاض الطلبات في السنوات الأخيرة، مدعومة بتحسين الأرباح.

وعلى هذا النحو، نتوقع أيضاً أن يصل أسطول الناقلات إلى ذروته خلال العقد الحالي، قبل أن ينخفض مع زيادة أحجام الخردة. سيكون هذا عاملاً رئيسياً في تشكيل ظروف سوق الناقلات الأساسية، ويجب أن يكون عنصراً داعماً بقوة لأرباح سوق الناقلات على المدى المتوسط/الطويل.

الرسم البياني: 10+ آلاف طن للوزن الساكن من أسطول الناقلات



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الجدول: ملف عمر أسطول الناقلات غير المطلي ودفتر الطلبات حسب الشريحة (مليون طن من الوزن الساكن)

	0-4 Yrs	5-9 Yrs	10-14 Yrs	15-19 Yrs	20-24 Yrs	25+ Yrs	Orderbook
70-124.9 k Dwt.....	7.6	11.9	14.7	26.5	16.7	4.1	4.0
125-199.9 k Dwt.....	17.2	22.5	25.2	20.1	14.3	3.2	16.7
200+ k Dwt.....	41.8	69.0	70.9	51.6	43.4	8.2	21.6

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية (البيانات حتى 30 نوفمبر 2024)

الجدول: ملف عمر أسطول الناقلات الماطلي ودفتر الطلبات حسب الشريحة (مليون طن من الوزن الساكن)

	0-4 Yrs	5-9 Yrs	10-14 Yrs	15-19 Yrs	20-24 Yrs	25+ Yrs	Orderbook
40-79.9 k Dwt.....	15.3	25.6	25.6	40.7	14.5	3.5	20.1
80+ k Dwt.....	12.3	17.7	9.0	11.7	3.2	1.1	18.9

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية (البيانات حتى 30 نوفمبر 2024)

لا شك أن إجمالي الأسطول يمنحنا مقياسًا واسعًا لحمولة الناقلات، إلا أنه تجدر الإشارة إلى أنه يمكن تقليل توفر الأسطول بسبب العوامل المتعلقة بالسوق. ويمكن أن تشمل هذه الحمولات المستخدمة للتخزين العائم المؤقت، أو تحديث المعدات (على سبيل المثال، أجهزة تنقية الغاز لإزالة الكبريت).

وإلى جانب تغيير أنماط تجارة النفط، نجد أن حرب أوكرانيا وعواقبها أيضًا قد أدت إلى تغيير كبير في مشهد تأجير الناقلات. تحد السقوف السعرية لمجموعة السبع/الاتحاد الأوروبي على النفط الخام والمنتجات الروسية من استخدام الخدمات البحرية الموجودة في أوروبا بشكل أساسي وخدمات النقل البحري التي تنقل البضائع الروسية. كما ظهر أسطول "رمادي" أو أسطول "الظل" من الناقلات التي تسهل صادرات النفط الروسية، والتي تتميز بسفن قديمة ذات ملكية غير مؤكدة.

ملكية ناقلات النفط متنوعة وتنتشر عبر مجموعة واسعة من الشركات على مستوى العالم، من الشركات المملوكة للدولة إلى الشركات الكبيرة متعددة الجنسيات إلى المالكين المستقلين الأصغر. لدى دول مجلس التعاون الخليجي عدد من كبار مالكي الناقلات، بما في ذلك شركة أسياد للنقل البحري، وهناك ستة منهم في أفضل 100 من حيث عدد السفن. وبشكل عام، استمر أسطول دول مجلس التعاون الخليجي في النمو منذ عام 2017، حيث زاد بنحو 80 سفينة إلى أسطول يضم حوالي 450 سفينة في المجموع في عام 2024.

سوق شحن الناقلات والأرباح

أرباح ناقلات النفط، ممثلة هنا بمعدلات إيجار لمدة عام واحد، متقلبة للغاية 143 بسبب التقلبات الرئيسية. وتشهد أرباح السوق الفورية في هذا القطاع تباينًا أكبر. تتوافق مستويات الدورة والمستويات الأدنى التي لوحظت على نطاق واسع مع معدل التوظيف، ويستخدم هذا لإسقاط توقعات الأرباح.

حيث كانت أرباح الناقلات في السنوات الأخيرة قوية للغاية، مع مكاسب سنوية كبيرة في عامي 2022 و 2023. ففي كثير من الحالات تكون هذه المستويات أعلى بكثير من المتوسط التاريخي، خاصة بالنسبة لمعدلات الإيجار بالمدة وقد ارتفعت هذه

الظروف في المقام الأول بسبب الصدمات العالمية الكبرى، والعواقب المرتبطة بالحرب في أوكرانيا، وأزمة قناة السويس/البحر الأحمر. وقد تغلب الطلب، مدعومًا بهذه العوامل، على العرض. وقد دفع هذا إلى ارتفاع أسعار السوق 144 الأساسية، أو معدل التوظيف، مما أدى إلى ارتفاع أرباح الناقلات.

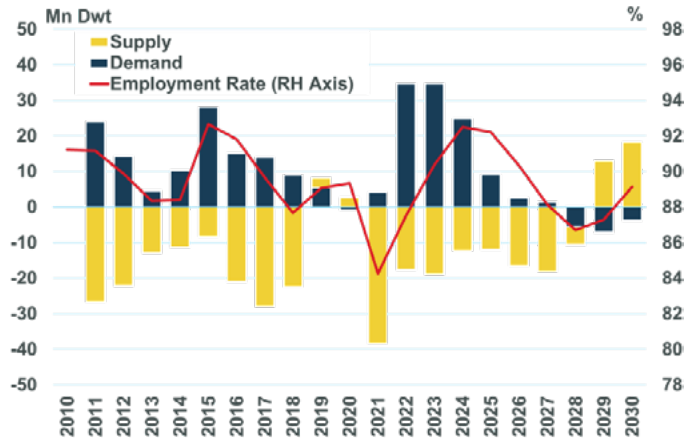
وعلى المدى القريب، نتوقع أن يتباطأ نمو الطلب وأن ترتفع عمليات التسليم (من مستويات منخفضة جدًا في عام 2024)، مما يضع بعض الضغط 144 على السوق والأرباح. على جانب الطلب، سيعتمد ذلك، على سبيل المثال، على تباطؤ نمو الطلب العالمي على 144 النفط (أي العودة إلى الاستخدام الواسع النطاق) لقناة السويس في عام 2026.

وعلى المدى الطويل، نتوقع أن يستقر الطلب الأساسي على النفط ثم ينكمش نتيجة لانتقال الطاقة. وسيكون لذلك تأثير سلبي على نمو الطلب على الناقلات والذي سيهدأ في عام 2027 ثم يبدأ في الانكماش. ومع ذلك، فإن زيادة عمليات التخريد والأسطول المخفض سيعملان على دعم 144 الأرباح حتى مع تراجع الطلب.

وتعد معدلات التخريد الأعلى أساسية لهذه التوقعات، وعلى الرغم من أن هذا النشاط قد تم تأجيله بسبب بيئة الأرباح المرتفعة في السنوات الأخيرة، ونقل الحمولة إلى الأسطول الرمادي، إلا أنه لا يمكن تأجيله إلى أجل غير مسمى.

ونتيجة لذلك في الجزء الأخير من العقد الحالي، من المتوقع أن ينكمش الأسطول، مع انخفاض العرض المتاح بمعدل أسرع من الطلب، مما يؤدي إلى 144، ثم زيادة في معدل التوظيف والذي بدوره يدعم أرباح ناقلات النفط.

الرسم البياني: +10 آلاف طن للوزن الساكن من أساسيات سوق الناقلات *



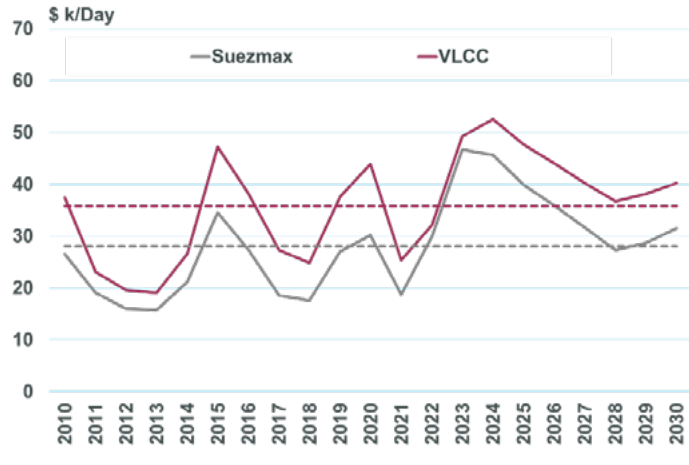
الملاحظات:

(1) * يتم عكس التغييرات في الأسطول لإظهار التأثير على معدل التشغيل بالنسبة للطلب

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الرسم البياني: أسعار إيجار السفن المجهزة بالمدة لناقلة النفط الخام لمدة عام واحد



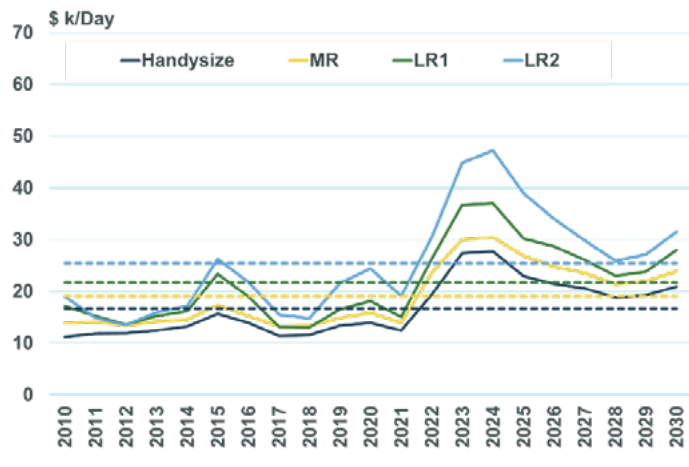
الملاحظات:

(2) تشير الخطوط المتقطعة إلى المتوسطات خلال الفترة 2010-2030

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، عدد من الوسطاء

الرسم البياني: أسعار إيجار السفن المجهزة بالمدة لناقلة المنتجات لمدة عام واحد



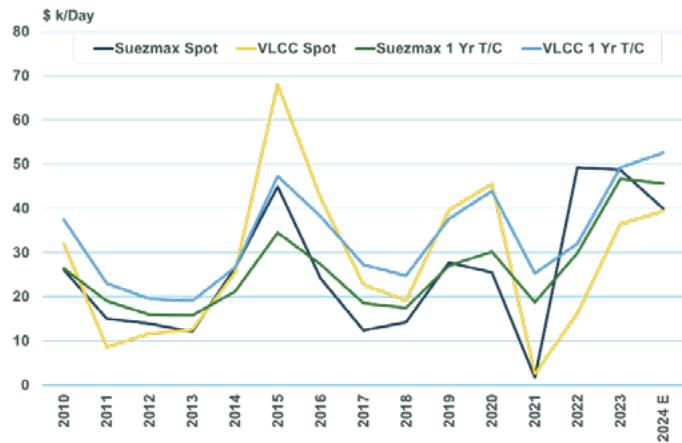
الملاحظات:

(3) تشير الخطوط المتقطعة إلى المتوسطات خلال الفترة 2010-2030

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

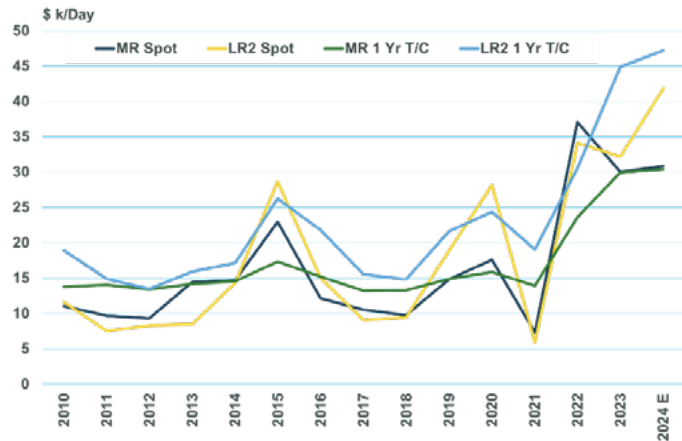
المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، عدد من الوسطاء

الرسم البياني: أرباح نقل النفط الخام التاريخية



المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، بورصة البلطيق، العديد من الوسطاء

الرسم البياني: أرباح نقل المنتجات التاريخية



المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، بورصة البلطيق، العديد من الوسطاء

البضائع السائبة الجافة

نظرة عامة على السوق

تشمل البضائع السائبة الجافة مجموعة واسعة من المواد الخام والمواد التي مرت بمراحل من المعالجة والتصنيع، والتي تصنف عادة إلى أربع مجموعات: خام الحديد والفحم والحبوب والسلع الثانوية. وأهمها: خام الحديد والفحم والحبوب، والتي تمثل مجتمعة ما يقرب من ثلثي إجمالي تجارة البضائع السائبة الجافة. تشمل السلع الثانوية سلعا مختلفة مثل المنتجات الزراعية (مثل الأسمدة) ومنتجات الصلب والمنتجات المستخرجة من الغابات والمعادن والأسمدة والمعادن.

يمكن نقل البضائع السائبة الجافة بواسطة سفن مختلفة الأحجام، مما يؤدي إلى ارتباطات متبادلة عالية للأرباح عبر أحجام السفن. قام مستشار السوق بتقسيم أسطول البضائع السائبة الجافة إلى نطاقات الحجم التالية حسب سعة الحمولة الساكنة:

الجدول: أنواع وأحجام السفن السائبة الجافة

Vessel Class	Geared/Gearless	Approximate Size
Capesize	Gearless	>120,000 Dwt
Panamax	Gearless	65-120,000 Dwt
Handymax	Geared	40-65,000 Dwt
Handysize	Geared	10-40,000 Dwt

المصدر: مستشار السوق

إن أسطول ناقلات البضائع السائبة الجافة العالمية مجزأ للغاية، حيث يمتلك أكبر مالِك مستفيد أقل من 3 في المائة من قدرة الأسطول العالمية. ومن الناحية الجغرافية، تتركز الملكية النفعية في الصين واليونان واليابان، والتي تمثل مجتمعة حوالي 20 في المائة من قدرة الأسطول العالمية.

تمتلك/تستأجر أسبياد 18 ناقلة سوائب جافة، تتكون من سفينة بحجم كبير جدا (جميع ناقلات النفط العملاقة التي تبلغ حمولتها 400 كيلو طن من الوزن الساكن)، و سفينة بنماماكس (82 كيلو طن من الوزن الساكن "كمزارماكس")، واحد عشر سفينة صغيرة (ثمانية أنواع) التراماكس "تبلغ حمولتها 63 كيلو طن من الوزن الساكن وثلاثة أنواع" سوبراماكس "تبلغ حمولتها 56 كيلو طن من الوزن الساكن) وسفينة صغيرة واحدة تبلغ حمولتها 34 كيلو طن من الوزن الساكن.

الطلب على البضائع السائبة الجافة

يمكن تقسيم الطلب على السلع السائبة الجافة إلى استخدامين نهائيين رئيسيين: الزراعي والصناعي.

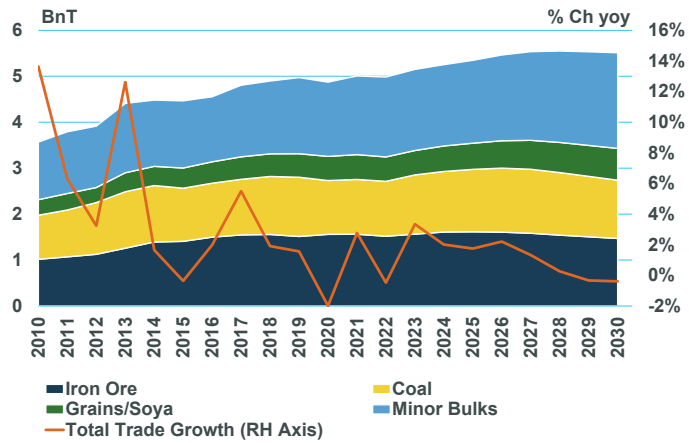
- التجارة الزراعية: تتكون أساسا من الحبوب المختلفة لمعيشة الإنسان والحيوان، والأسمدة.

- التجارة الصناعية: مدفوعة بصناعة الصلب، تعد السلع مثل خام الحديد وفحم الكوك والصلب الخردة من السلع السائبة الجافة الرئيسية. الفحم الحراري هو سلعة رئيسية أخرى يتم تداولها عن طريق البحر، ويستخدم في الغالب في توليد الطاقة الكهربائية. وتعتمد السلع مثل البوكسيت والمعادن الثانوية والملح والأسمت وغيرها اعتمادًا كبيرًا على الاتجاهات في قطاعي التصنيع الاستهلاكي والصناعي.

وقد تسارعت تجارة السلع السائبة الجافة بشكل كبير في أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين بعد انضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية في عام 2001 واندماجها في سلاسل التوريد العالمية. وعلى وجه التحديد، ارتفع نمو التجارة من متوسط قدره 2.2 في المائة سنوياً في التسعينيات إلى 4.9 في المائة سنوياً في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين. وقد توسعت تجارة البضائع السائبة الجافة بنسبة 7.4 في المائة سنوياً في الفترة 2010-2013 بسبب ارتفاع الطلب على السلع الصينية بعد الأزمة المالية العالمية.

ومع ذلك، فإن مسار التجارة العالمية الصاعد لم يكن بدون انقطاع. أدى التباطؤ في قطاع الصلب الصيني في 16/2015 إلى حلقة نادرة من النمو التجاري السلبي في عام 2015 ؛ وأعقب ذلك المزيد من الآثار السلبية لجائحة كوفيد-19 في عام 2020. ومع تخلف العديد من العوامل طويلة الأمد التي دفعت الزيادة الحادة في الأحجام في الفترة 2000-2015 واندثارها، فمن المتوقع أن يصبح نمو التجارة البطيء سمة من سمات سوق البضائع السائبة الجافة في المستقبل.

الرسم البياني: البضائع السائبة الجافة العالمية



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

من وجهة نظر مستشار السوق، فإن العديد من المحركات الهيكلية ستقمع بشكل متزايد نمو التجارة السائبة الجافة على المدى الطويل.

والأهم من ذلك هو الانخفاض المتوقع في واردات خام الحديد في الصين. وسيكون هذا مدفوعاً في المقام الأول بانخفاض معدل استخدام الصلب مع انتهاء الوتيرة السريعة للتحضر العمراني التي شوهدت على مدى العقدين الماضيين. علاوة على ذلك، فإن الطلب على الفحم مهدد بشكل متزايد حيث يعطي العالم الأولوية للطاقة المتجددة ويقلل من انبعاثات الكربون على الطاقة الرخيصة.

ومع ذلك، فإن آثار هذه التغييرات التجارية الهيكلية السلبية على توقعات مستشار السوق يقابلها نظرة أكثر إيجابية للتجارة المنقولة بحراً في السلع السائبة الجافة الأخرى. على سبيل المثال، مؤشر مستشار السوق إيجابي بشأن النمو طويل الأجل في تجارة الحبوب. كما أن مؤشر مستشار السوق متفائل أيضاً بشأن النمو المحتمل في تجارة البضائع السائبة الثانوية. وتشمل العوامل الداعمة ما يلي: حصة متزايدة من البضائع الثانوية التي تمثلها الاقتصادات الآسيوية الآخذة في التوسع، ودعم السلع السائبة الثانوية المتعلقة بانتقال الطاقة العالمي. ويتوقع مستشار السوق نمو تجارة البضائع السائبة الثانوية بنسبة 2.4 في المائة سنوياً بين عامي 2024 و 2030.

وبشكل عام، من المتوقع أن تعوض الزيادة في تجارة الحبوب والبضائع السائبة الثانوية الانخفاضات في أماكن أخرى، مع توقع ارتفاع إجمالي تجارة البضائع السائبة الجافة المنقولة بحراً بنسبة 1.0 في المائة في المتوسط سنوياً حتى نهاية العقد.

في المجموع، تمثل شحنات دول مجلس التعاون الخليجي أقل من 5 في المائة من تجارة البضائع السائبة الجافة العالمية. ومع ذلك، برزت سلطنة عمان كمركز مهم لتجارة خام الحديد العالمية منذ أن استثمرت شركة فالي البرازيلية لتعدين خام الحديد في مركز لإنتاج الحبيبات وتوزيع خام الحديد في ميناء صحار في عام 2012 لمعالجة الخام المستورد من البرازيل، والتوريد للمستهلكين الإقليميين بشكل رئيسي مثل قطر والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة ومصر والهند. البحرين هي مستورد رئيسي آخر لخام الحديد لخدمة قدرتها على معالجة الحبيبات أو الكريات. بخلاف البرازيل، يتم استيراد خام الحديد المنتج إلى المنطقة بشكل رئيسي من الدول الاسكندنافية.

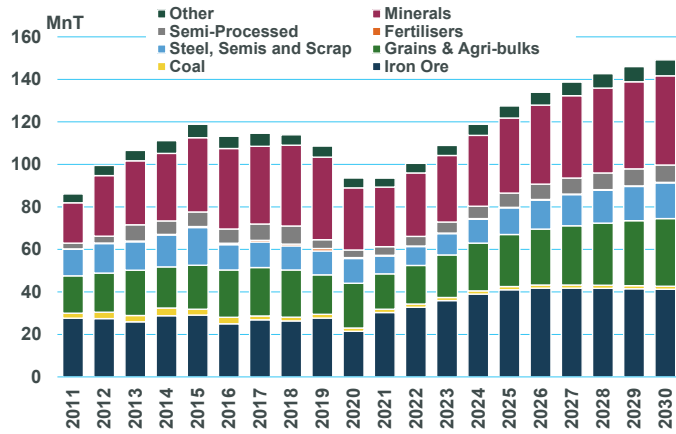
الحبوب و السلع الزراعية هي مجموعة سلع مهمة أخرى للطلب بالنسبة للواردات الإقليمية. وتاريخياً، كان الدافع وراء ذلك هو واردات الشعير من المملكة العربية السعودية لاستخدامها في الأعلاف. تم زيادة حجم الواردات على مدى العقد الماضي، من خلال زيادة استهلاك القمح والذرة في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي مع التوسع السكاني.

ومن حيث الصادرات من دول مجلس التعاون الخليجي، تمثل تجارة المعادن 50 في المائة، على الرغم من أن حوالي نصف هذه التجارة يتم بشكل رئيسي على الطرق الإقليمية القصيرة. والمصدر الرئيسي للطلب على النقل البحري لمسافات طويلة هو الأسمدة، والوجهات الرئيسية هي الهند والبرازيل وأستراليا والولايات المتحدة الأمريكية.

ستظل دول مجلس التعاون الخليجي تشهد زيادة في حجم البضائع السائبة الجافة لكل من الواردات والصادرات على أساس استمرار الاتجاهات الأخيرة. ففي سلطنة عمان، ستدعم مشاريع التخطيط والتطوير العمراني للمدن القائمة مثل مسقط وصحار وصلالة، بالإضافة إلى الطلب المحتمل على المدن الجديدة مثل مدينة سلطان هيثم والجبل الأخضر - التجارة في مواد البناء والتشييد.

كما سيتم دعم التجارة من وإلى سلطنة عمان من خلال المبادرات الصناعية على المدى القريب المتعلقة بإزالة الكربون، مثل مصنع للصلب الأخضر في الدقم من قبل مجموعة جيندال للصلب (من المقرر أن يكتمل في عام 2026)، وخطة مرتبطة بالاستثمار في الطاقة الشمسية وطاقة الرياح لدعم إنتاج الهيدروجين الأخضر، وخطط لمصنع إنتاج "الألومنيوم الأخضر" من قبل الشركة العربية للصناعات النفطية، وتطوير جديد لمنتج البولي سيليكون في ميناء صحار لدعم إنتاج الطاقة الشمسية من قبل شركة يونتايد سولار هولدينج. ومن المتوقع أن تتزايد تجارة المعادن على خلفية مشاريع شركة تنمية معادن عمان (كما هو الحال في ظفار)، في حين سيتم دعم تجارة الأسمدة من خلال التوسع في مصنع الأسمدة التابع لشركة أوميفكو في منطقة صور الصناعية ومصنع جديد للأمونيا واليوريا في صلالة من قبل شركة أوكيو.

الرسم البياني: واردات البضائع السائبة الجافة في دول مجلس التعاون الخليجي

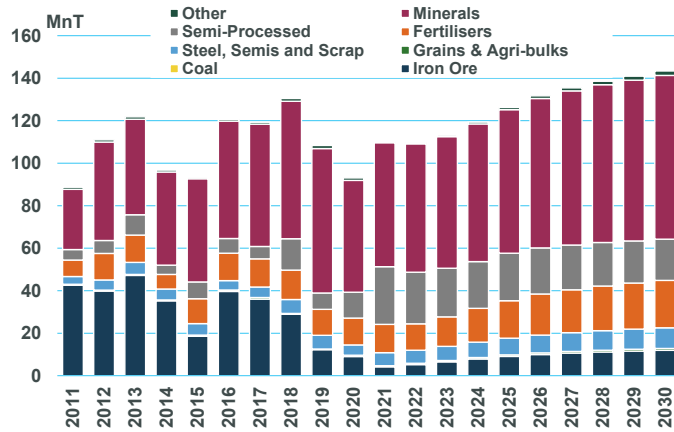


ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الرسم البياني: صادرات البضائع السائبة الجافة في دول مجلس التعاون الخليجي



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

توريد ناقلات البضائع السائبة الجافة

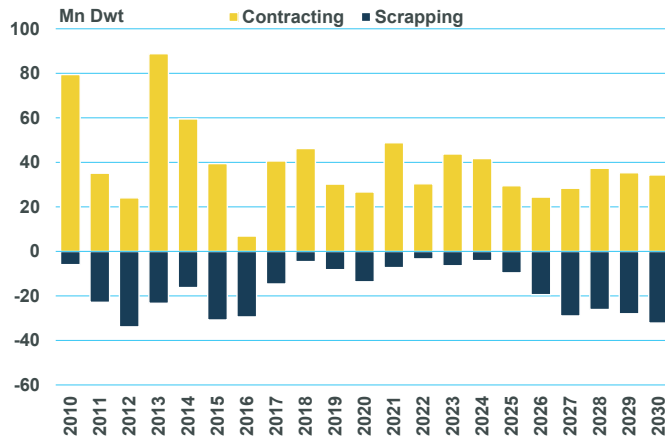
يتأثر توريد ناقلات البضائع السائبة الجافة بسعة الشحن للأسطول الحالي والسفن المبنية حديثاً وتخريد السفن. يتأثر التعاقد (أو طلب سفن جديدة) وأحجام الخردة بظروف السوق واحتياجات تجديد الأسطول. وعادة، تشهد البيئات ذات الدخل المرتفع زيادة في التعاقد وتقليل الخردة، والعكس صحيح.

وقد تميزت الفترة 2000-2010 بنمو قوي للأسطول بعد انضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية. حيث بلغت العقود ذروتها خلال ازدهار أرباح الشحن في الفترة 2005-2009، مما أدى إلى وجود دفتر طلبات كبير ساهم في زيادة النمو السريع للأسطول في أوائل عام 2010. ومع تراجع الأرباح من منتصف عام 2010، تباطأ أيضاً التعاقد ونمو الأسطول.

وفي الآونة الأخيرة، في الفترة 2020-2024، تقلبت أحجام التعاقد بسبب ظروف السوق (الداعمة) والشكوك التكنولوجية المتعلقة بمعايير الوقود المستقبلية (التقييدية). فظلت أحجام التخريد منخفضة للغاية بسبب وصول نسبة صغيرة نسبياً من الأسطول إلى متوسط العمر المتوقع الاقتصادي وسوق شحن قوي.

وبالنظر إلى المستقبل، نتوقع أن نشهد زيادة في الخردة بسبب ضعف توازنات السوق المتوقعة وارتفاع التكلفة النسبية للسفن القديمة التزاما باللوائح البيئية في السنوات القادمة. ومن المتوقع أن يبلغ متوسط نمو الأسطول -1.0 في المائة سنويا خلال بقية هذا العقد، مع ارتفاع مستويات التخريد وتعاقبات بناء السفن الجديدة.

الرسم البياني: +10 آلاف طن للوزن الساكن من التعاقدات على الحمولة السائبة الجافة والتخريد

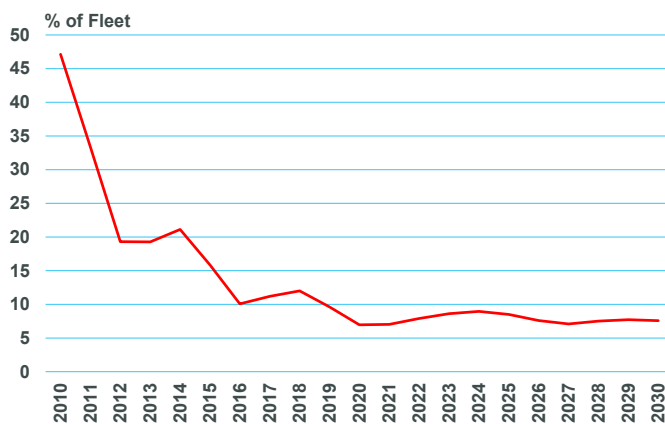


ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الرسم البياني: +10 آلاف طن للوزن الساكن من دفتر طلبات أسطول البضائع السائبة الجافة كنسبة مئوية من الأسطول.



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الجدول: ملف عمر أسطول البضائع السائبة ودفتر الطلبات حسب الشريحة (مليون طن من الوزن الساكن)

	0-4 Yrs	5-9 Yrs	10-14 Yrs	15-19 Yrs	20-24 Yrs	25+ Yrs	Orderbook
10-39.9 k Dwt.....	10.4	20.3	40.6	14.6	7.1	11.5	3.4
40-64.9 k Dwt.....	48.4	52.6	86.7	33.2	17.9	11.0	28.3
65-119.9 k Dwt.....	53.2	48.3	107.4	35.8	23.7	12.5	34.6
120+ k Dwt.....	71.3	83.4	155.9	58.1	16.2	0.8	28.8

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية (البيانات حتى 30 نوفمبر 2024)

أساسيات السوق والأرباح

كان أحد الاتجاهات الملحوظة في أرصدة سوق ناقلات البضائع السائبة الجافة منذ جائحة كوفيد-19 هو التأثير الكبير لكفاءات الأسطول، وتحديدًا اضطرابات سلسلة التوريد وتأخير الموانئ. فعلى سبيل المثال، نمت التجارة البحرية السائبة الجافة بنسبة 2.8 في المائة في عام 2021، إلا أن الطلب على الحمولة الساكنة السائبة الجافة قد ارتفع (مع الأخذ في الاعتبار آثار عوامل كفاءة التداول مثل المسافات وسرعات السفن وازدحام الموانئ إلى جانب أحجام التجارة) بنسبة 7.3 في المائة. (إلى ما يقرب من 760 مليون طن من الوزن الساكن). وقد عزز ذلك معدل استخدام أسطول البضائع السائبة الجافة، الذي وصل إلى 92 في المائة في عام 2021، وهو أعلى مستوى له منذ عام 2011. ومع بدء تلاشي أوجه القصور هذه في عام 2022، انخفضت مستويات استخدام الأسطول أيضًا، حيث بلغ متوسطها 87 في المائة لعام 2022 مع ما يترتب على ذلك من تأثير سلبي على أسعار الشحن.

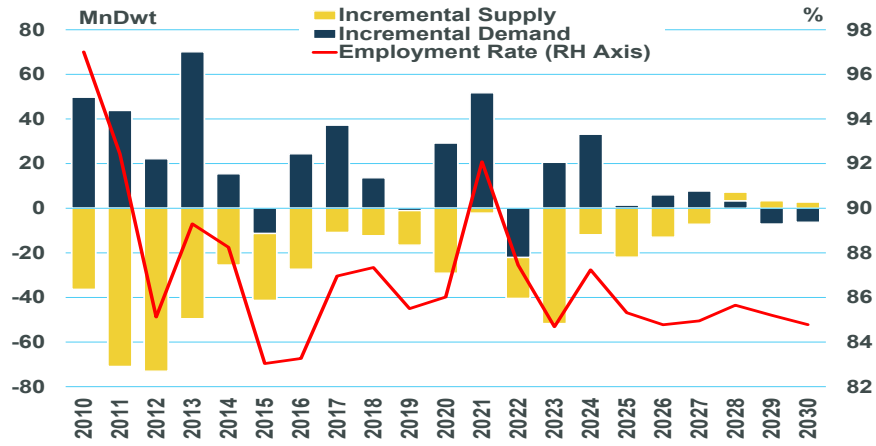
ومنذ عام 2023، ارتفعت أوجه القصور في الأسطول مرة أخرى. أولاً، أدى الغزو الروسي لأوكرانيا إلى إعادة توجيه التدفقات التجارية (خاصة الفحم)، مما أدى إلى زيادة مسافات الإبحار. ثانيًا، أدت الاضطرابات الكبيرة في قناة بنما وقناة السويس إلى تحويلات واسعة النطاق للسفن على طرق إبحار أطول. ونتيجة لذلك، تم دعم توظيف أسطول البضائع السائبة الجافة مرة أخرى، ولكن من المتوقع أن يتعرض للضغط بمجرد أن تبدأ عوامل عدم الكفاءة هذه في التراجع.

الأرباح في قطاع البضائع السائبة الجافة متقلبة للغاية. فمع توقع أن تقوض بعض العوامل الرئيسية نمو الشحن في الطلب على الشحنات السائبة الجافة (تباطؤ المتطلبات الصينية، وزيادة كفاءة الأسطول)، والبعض الآخر يمثل بعض المخاطر الصعودية

الملحوظة (إمكانات برامج تحفيز الاستثمار التي تقودها الحكومة)، فإن توقعات مستشار السوق لمدة خمس سنوات لمعدلات تأجير السفن المجهزة بالمدة لا تزال متوازنة تمامًا. ومن غير المتوقع أن تنخفض الأرباح إلى أدنى مستوياتها في منتصف عام 2010، على الرغم من أن انخفاض معدلات استخدام السفن سيستمر في الضغط على الإمكانات على المدى القريب لسوق البضائع السائبة الجافة مقارنة بالماضي القريب.

الرسم البياني: +10 آلاف طن للوزن الساكن من البضائع السائبة الجافة والطلب ومعدل التشغيل *

يمثل عام 2028 نقطة تحول في توقعات مستشار السوق لمعدل التعاقد مع ناقلات البضائع السائبة الجافة مع انخفاض الطلب المرتبط بالانخفاضات على المدى الطويل في تجارة الخام والفحم أكثر من موازنة سلع الحبوب المتزايدة والبضائع الثانوية. يتم تخفيف التأثير السلبي لهذا الأمر على معدل تشغيل الأسطول من خلال زيادة التخريد مع تقدم الأسطول في العمر وهناك اللوائح البيئية الأكثر صرامة التي تقلل من ربحية السفن القديمة الأقل كفاءة في استهلاك الوقود.



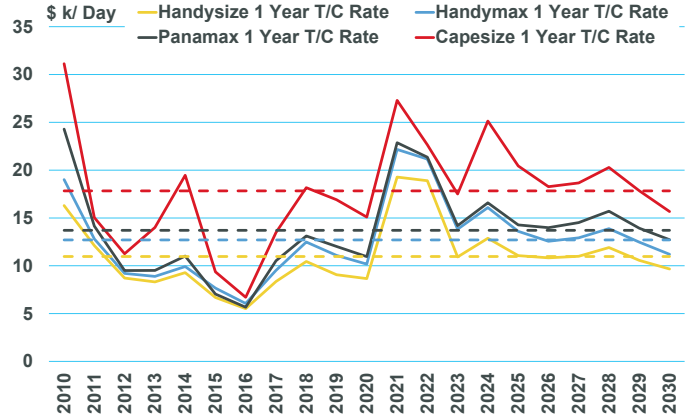
الملاحظات:

(4) * يتم عكس التغييرات في الأسطول لإظهار التأثير على معدل التشغيل بالنسبة للطلب

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الرسم البياني: البضائع السائبة الجافة - أسعار تأجير السفينة المجهزة بالمدة لمدة عام واحد



الملاحظات:

(5) تشير الخطوط المتقطعة إلى المتوسطات خلال الفترة 2010-2030

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، عدد من الوسطاء

ناقلات الغاز الطبيعي المسال

نظرة عامة على السوق

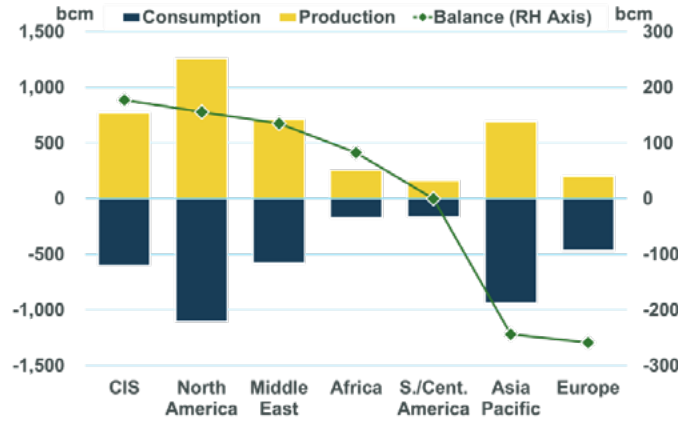
يعد الغاز الطبيعي مصدرًا مهمًا للطاقة، حيث يمثل أقل من ربع الاستهلاك العالمي للطاقة، ويستخدم تقليديًا كمصدر للطاقة للتدفئة والطبخ وتوليد الكهرباء. وبما أنه يستعمل كوقود حرق وفير ونظيف نسبيًا، أصبح الغاز الطبيعي جزءًا متزايد الأهمية من مزيج الطاقة حيث تسعى البلدان جاهدة لتحقيق أهداف أكثر صرامة للانبعاثات.

فيتم نقل الغاز الطبيعي إما في حالة غازية عبر خطوط الأنابيب أو تسييله ونقله في معدات نقل متخصصة عن طريق البر أو السكك الحديدية أو البحر. وتتضمن عملية التسييل تبريد الغاز الطبيعي إلى -162 درجة مئوية. هذا، ويدعم التباعد بين مراكز العرض والطلب على الغاز الطبيعي تجارة الغاز الطبيعي المسال المنقولة بحراً حيث تعتبر خطوط الأنابيب بشكل عام غير اقتصادية على مسافات تزيد عن 3500 كيلومتر. ويتم نقل الغاز الطبيعي المسال عن طريق البحر في ناقلات مخصصة لنقل الغاز الطبيعي المسال. في عام 2023، بلغ إجمالي شحنات الغاز الطبيعي المسال 402 مليون طن متري، وهو ما يمثل 13.7 في المائة من الاستهلاك العالمي للغاز الطبيعي في نفس العام. وتمتلك الشركة على المشاع ناقلة غاز عملاقة وتستأجر ناقلة أخرى متوسطة، والتي تعمل كجزء من أسطول شحن الغاز لديها.

وعلى غرار الوقود الأحفوري الآخر، يرتبط الطلب على الغاز الطبيعي ارتباطاً وثيقاً بمؤشرات النشاط الاقتصادي مثل الناتج المحلي الإجمالي، لكنه تمتع أيضاً بحصة متزايدة من سوق الطاقة بشكل عام نظراً لكونه أنظف من غيره من الوقود الأحفوري، الذي شهد استبدال النفط وخاصة الفحم بالغاز. وبين عامي 2013 و 2023، نما استهلاك الغاز الطبيعي بمعدل متوسط قدره 1.7 في المائة سنوياً

تمتلك أسياد/تستأجر أسطولاً من ثماني ناقلات للغاز الطبيعي المسال، اثنتان منها قيد البناء ومن المقرر تسليمها في عام 2026 بمحركات ثنائية الوقود. تم بناء خمس من السفن الحالية بين عامي 2005 و 2008 ولديها دفع بالتوربينات البخارية، وتم بناء السفينة المتبقية في عام 2014 ولديها محركات ثلاثية الأطوار.

الرسم البياني: الإنتاج والاستهلاك العالميين للغاز الطبيعي حسب المنطقة 2023



المصدر: مستشار السوق، المراجعة الإحصائية لمعهد الطاقة للطاقة العالمية 2024

الطلب على الغاز الطبيعي المسال

نتيجة للنمو القوي في استهلاك الغاز الطبيعي وانخفاض الإنتاج المحلي في بعض الأسواق الرئيسية، زادت التجارة المنقولة بحراً في الغاز الطبيعي المسال بشكل كبير في السنوات الأخيرة. وبين عامي 2013 و 2023، زادت الأحجام من 240 مليون طن متري إلى 402 مليون طن متري، أي ما يعادل 5.3 في المائة سنوياً، حيث تباطأ نمو تجارة الغاز الطبيعي المسال في عام 2023 وظل منخفضاً بالمعايير التاريخية في عام 2024 بسبب الافتقار إلى قدرة تسييل جديدة للغاز الطبيعي المسال. ويتوقع مؤشر السوق أن يرتفع نمو التجارة إلى متوسط قدره 6.2 في المائة سنوياً بين عامي 2024 و 2030.

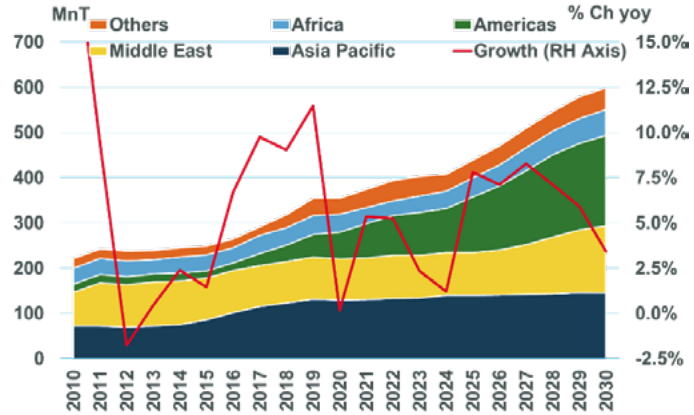
وتاريخياً، كانت أوروبا أول منطقة مستوردة للغاز الطبيعي المسال، لكن سرعان ما هيمنت شمال شرق آسيا على واردات الغاز الطبيعي المسال. ففي آسيا، انتقل مركز نمو الطلب إلى الصين، وبعيداً عن اليابان. وتعد الصين واحدة من أسرع أسواق الغاز

نمواً حيث تتحول إلى غاز أكثر نظافة للمساعدة في الحد من التلوث والانبعاثات داخل المراكز الحضرية الرئيسية. وقد تفوقت الصين على اليابان لتصبح أكبر مستورد للغاز الطبيعي المسال في العالم في عام 2021 عندما استوردت 80 مليون طن متري. ومع ذلك، انخفض الطلب على استيراد الغاز الطبيعي المسال الصيني بنسبة 20 في المائة في عام 2022 بسبب ارتفاع أسعار الغاز وانخفاض الطلب في ضوء سياسات صفر كوفيد وزيادة الإنتاج المحلي وواردات خطوط الأنابيب. وبالنظر إلى المستقبل، يتوقع مستشار السوق أن يكون نمو الطلب الصيني على الغاز الطبيعي المسال إيجابياً خلال العقد المقبل، حيث من المتوقع أن تتجاوز الواردات السنوية 100 مليون طن متري بحلول عام 2027.

وفي أوروبا، قبل اندلاع الصراع الروسي الأوكراني، توقف النمو في تجارة الغاز الطبيعي المسال المنقولة بحراً بسبب تعطل الطلب في عام 2020. وبعد أن بلغت ذروتها عند 87.3 مليون طن متري في عام 2019، انخفضت الواردات إلى أوروبا والبحر الأبيض المتوسط إلى 77.5 مليون طن متري في عام 2021. وقد انعكس هذا الاتجاه الهبوطي في عام 2022 بعد اندلاع الأعمال العدائية والتداعيات الجيوسياسية اللاحقة، مع نمو الواردات بنسبة 59 في المائة إلى 123 مليون طن متري.

وفي حين أن الطلب الأوروبي على الغاز أخذ في الانخفاض، فإن الإنتاج المحلي قد انخفض بشكل أسرع. وهذا يتطلب المزيد من واردات الغاز عن طريق خط الأنابيب أو عن طريق ناقلات الغاز الطبيعي المسال. وقدمت صادرات الغاز عبر خطوط الأنابيب الروسية 30 في المائة من المعروض الأوروبي في عام 2021 والغاز الطبيعي المسال الروسي بنسبة 3 في المائة أخرى. وقد انخفضت صادرات خطوط الأنابيب الروسية إلى أوروبا بشكل حاد في عام 2022. وقد أدى ذلك إلى تدافع الدول الأوروبية للحصول على واردات الغاز الطبيعي المسال لتحل محل إمدادات الغاز عبر خطوط الأنابيب الروسية. استوعبت الأسواق الأوروبية جميع إمدادات الغاز الطبيعي المسال الجديدة في عام 2022، لكن هذا لم يكن كافياً لتلبية الطلب وأخذت أوروبا الغاز الطبيعي المسال الذي كان من المتوقع سابقاً أن يذهب إلى أسواق أخرى. وقد شهد الشتاء المعتدل في عامي 2023 و 2024 انخفاضاً في الواردات الأوروبية عن ذروة عام 2022، ولكن بالنظر إلى المستقبل، يتوقع مستشار السوق أن تعود مستويات الواردات الأوروبية إلى النمو، مع توفر المزيد من إمدادات الغاز الطبيعي المسال.

الرسم البياني: واردات الغاز الطبيعي المسال حسب المنطقة



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

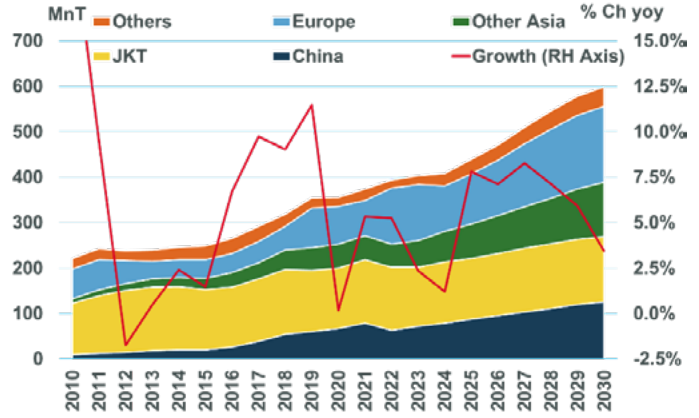
المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

ومن الناحية التاريخية، كانت منطقة الشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا وأفريقيا هي المناطق المصدرة الرئيسية التي تم فيها إنتاج الغاز الطبيعي المسال. وفي الآونة الأخيرة، زادت أستراليا ثم الولايات المتحدة بسرعة قدرتها على إنتاج الغاز الطبيعي المسال وحجم الصادرات المنقولة بحراً. فقبل اندلاع الأعمال العدائية بين روسيا وأوكرانيا، أدى ارتفاع الصادرات من الولايات المتحدة إلى زيادة الطلب على الأطنان فيما يتعلق بالتجارة، كما زاد من التقلبات في الطلب على النقل مع تحول الصادرات إلى آسيا أو أوروبا. وقد تجلّى ذلك في عام 2022، عندما أدت الزيادة في الطلب على الغاز الطبيعي المسال في أوروبا إلى تحول الصادرات الأمريكية من آسيا إلى أوروبا، مما أدى إلى انخفاض الطلب على عدد رحلات النقل اللازمة لنقل البضائع مقارنة بحجم التجارة. وقد انعكس هذا النمط في الفترة 2023-2024 حيث ضعف الطلب الأوروبي مقارنة بالشرق الأقصى، وأدت تحويلات البحر الأحمر إلى إطالة مسافات الإبحار.

واستأثرت دول مجلس التعاون الخليجي بنسبة 1.7 في المائة فقط (6.9 مليون طن متري) من واردات الغاز الطبيعي المسال العالمية في عام 2023 ولكنها شكلت 23.4 في المائة (94.6 مليون طن متري) من الصادرات العالمية. وكانت قطر ثالث أكبر مصدر في عام 2023 وكانت أكبر مصدر على مستوى العالم في 15 من أصل 18 عامًا الماضية. ومع تصدير 11.4 مليون طن متري من الصادرات في عام 2023، كانت سلطنة عمان تاسع أكبر مصدر للغاز الطبيعي المسال. والمصدر الآخر

للغاز الطبيعي المسال في دول مجلس التعاون الخليجي هو دولة الإمارات العربية المتحدة التي تصدر الغاز الطبيعي المسال منذ عام 1977.

الرسم البياني: صادرات الغاز الطبيعي المسال حسب المنطقة



ملاحظة:

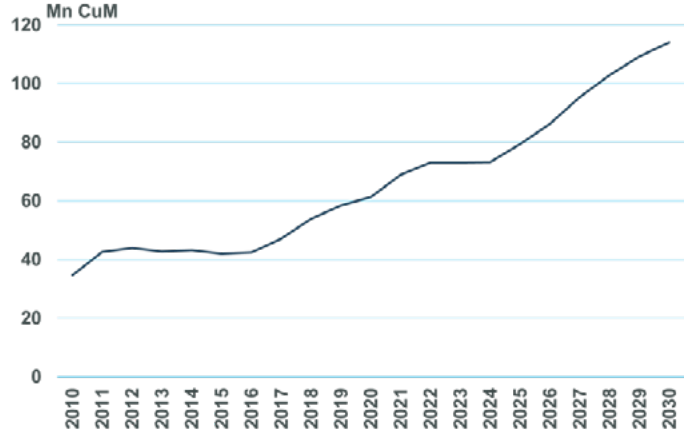
2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

تمتلك سلطنة عمان مجمع تصدير للغاز الطبيعي المسال بالقرب من صور يتكون من ثلاث قطارات. وقد أدى مشروع التوسعة الأخير إلى رفع السعة عبر القطارات الثلاثة من 10.4 مليون طن متري سنوياً إلى حوالي 11.4 مليون طن متري سنوياً. ففي يوليو 2024، أعلنت الحكومة العمانية عن عزمها بناء قطار رابع في المجمع بالقرب من صور لرفع السعة الإجمالية إلى 15.2 مليون طن متري سنوياً اعتباراً من عام 2029.

أضافت قطر ست قطارات بسعة 8.0 مليون طن متري من الغاز الطبيعي المسال في مدينة رأس لفان في مشروع توسعة حقل الشمال، وتقوم الإمارات العربية المتحدة ببناء قطارين بسعة 4.8 مليون طن متري من الغاز الطبيعي المسال في الرويس، إلى جانب قطار رابع في سلطنة عمان، مما سيزيد من قدرة تصدير الغاز الطبيعي المسال في دول مجلس التعاون الخليجي من 94.3 مليون طن متري من الغاز الطبيعي المسال إلى 172.7 مليون طن متري من الغاز الطبيعي المسال في أوائل عام 2030.

الرسم البياني: الطلب على نقل الغاز الطبيعي المسال



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

توريد ناقلات الغاز الطبيعي المسال

أدى تطور أنظمة الدفع والاحتواء لناقلات الغاز الطبيعي المسال على مدى العقد الماضي إلى سوق متعدد الطبقات. حيث احتفظت سفن الغاز الطبيعي المسال بالمحركات البخارية لفترة أطول بكثير من قطاعات النقل الأخرى بسبب سهولة استخدام الغاز المبخر من الحاويات كوقود. ثم دخلت المحركات ثنائية الوقود والمحركات ثلاثية الأطوار ضمن الأسطول في منتصف العقد الأول من القرن الحادي والعشرين. وقد سبقها في منتصف عام 2010 محركات حقن غاز أكثر كفاءة، مثل محرك الحقن العادي والمحرك ثنائي الوقود ومؤخرًا محرك الحقن الإلكتروني. سمحت المكاسب في كفاءة استهلاك الوقود بتطوير أنظمة احتواء أكثر كفاءة فقدت كمية أقل من الغاز المبخر. كما استحوذت تصاميم المحركات الجديدة على مساحة أقل مما أتاح مساحة أكبر لخزانات البضائع.

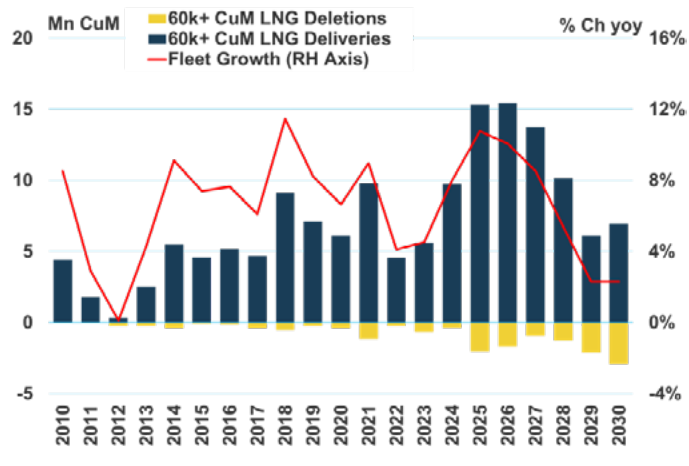
وبالتالي، فإن سفن حقن الغاز الحديثة تتنافس بشكل كبير مع الطرازات القديمة، وكثير منها لا يزال عمره أقل من 10 سنوات. تستطيع السفن الأحدث التي تعمل بنظام حقن الغاز تأمين أعلى الأرباح، تليها السفن التي تعمل بنظام المحرك ثنائية الوقود أو ثلاثية الأطوار، وأما السفن التي تعمل بالتوربينات البخارية فتتضمن عادة أدنى العوائد.

وعادةً ما تتمتع ناقلات الغاز الطبيعي المسال بعمر افتراضي أطول مما هي عليه في معظم القطاعات الأخرى، حيث نادرًا ما يتم تخريد السفن قبل أن تبلغ من العمر 30 عامًا، وبعضها يحمل أكثر من 40 عامًا. في الوقت نفسه، فإن أسطول الغاز

الطبيعي المسال حديث نسبيًا ويبلغ متوسط عمر السفينة الحالي 11.7 عامًا. ولم يلعب التخريد عادةً دورًا مهمًا في ديناميكيات السوق من جانب العرض في الماضي.

وقد تسارعت وتيرة التعاقد على ناقلات الغاز الطبيعي المسال الجديدة بشكل ملحوظ منذ أبريل 2021. وسجل عام 2022 رقمًا قياسيًا على الإطلاق لعدد سفن الغاز الطبيعي المسال الجديدة الكبيرة التي تم طلبها. تباطأت مستويات التعاقد إلى 11.3 مليون متر مكعب في عام 2023 لكنها ارتفعت مرة أخرى في عام 2024 مع 14.9 مليون متر مكعب أخرى طُلبت بحلول 10 سبتمبر 2024.

الرسم البياني: أكثر من 60 ألف متر مكعب من الناقلات الجديدة في أسطول ناقلات الغاز الطبيعي المسال والتخريد



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

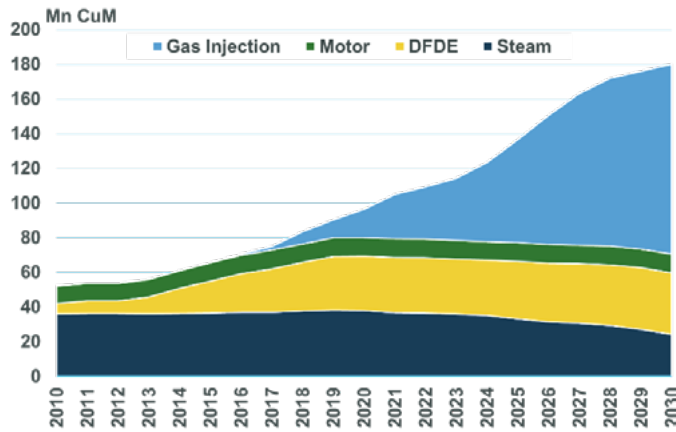
الجدول: ملف عمر أسطول الغاز الطبيعي المسال ودفتر الطلبات حسب الشريحة (مليون متر مكعب)

	0-4 Yrs	5-9 Yrs	10-14 Yrs	15-19 Yrs	20-29 Yrs	30+ Yrs	Orderbook
Steam.....	0.9	3.1	3.5	15.9	9.6	2.7	0.0
DFDE	3.8	18.2	7.9	1.9	0.0	0.0	3.8
Motor.....	0.0	0.7	4.7	5.3	0.0	0.0	0.0
Gas Injection.....	37.6	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	58.6

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية (البيانات حتى 30 نوفمبر 2024)

تأخرت مستويات التسليم كثيراً عن الطلبات منذ عام 2021 حيث دخل 4.6 مليون متر مكعب فقط إلى الأسطول في عام 2022 و 5.6 مليون متر مكعب في عام 2023، مقارنة بالرقم القياسي البالغ 9.8 مليون متر مكعب الذي دخل الأسطول في عام 2021. وقد أدت الزيادة السريعة في الطلبات في نفس الوقت مع التباطؤ في عمليات التسليم إلى نمو دفتر الطلبات بسرعة، حيث ارتفع من 26.5 مليون متر مكعب في نهاية عام 2021 إلى 64.8 مليون متر مكعب في 10 سبتمبر 2024. وكنسبة مئوية من سعة الأسطول الحالي، بلغ دفتر طلب 357 سفينة 54.2 في المائة في 10 سبتمبر 2024، مقارنة بنسبة 25.8 في المائة بنهاية سنة 2021.

الرسم البياني: أكثر من 60 ألف متر مكعب من تطوير أسطول ناقلات الغاز الطبيعي المسال حسب نوع الدفع (المحرك)



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

وبالنظر إلى المستقبل، يتوقع مستشار السوق أن طفرة الانكماش منذ أبريل 2021 ستترك مساحة أقل للطلبات الجديدة على المدى المتوسط. وسيصاحب ذلك عدد غير مسبوق من ناقلات الغاز الطبيعي المسال التي سيتم تسليمها على مدى السنوات الخمس المقبلة، لا سيما في الفترة بين عامي 2024 و 2027.

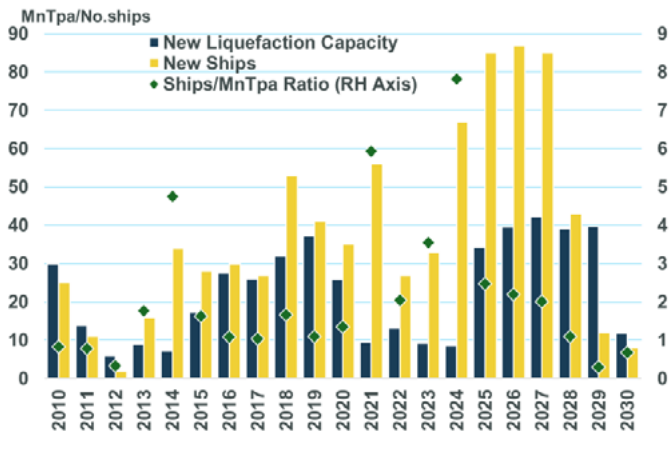
وبشكل عام، نتوقع أن ينمو أسطول ناقلات الغاز الطبيعي المسال بمعدل 6.7 في المائة سنوياً بين عامي 2023 و 2030. وهو أعلى قليلاً من المتوسط البالغ 6.2 في المائة سنوياً من معدل النمو بين عامي 2010 و 2023.

أساسيات السوق والأرباح

يدفع التفاعل بين أساسيات العرض والطلب إمكانيات تحقيق الأرباح طويلة الأجل لشركات نقل الغاز الطبيعي المسال، على الرغم من أن العوامل الأخرى يمكن أن تكون مؤثرة على المدى القصير. ولا شك أن المحرك الرئيسي لنقل الغاز الطبيعي المسال من جانب العرض هو عدد الناقلات الجديدة المضافة إلى الأسطول، ويقتصر دور التخريد على دور محدود فقط مقارنة بقطاعات النقل الأخرى. وعلى جانب الطلب، فإن مقدار قدرة التسييل الجديدة التي يتم بناؤها هي العامل الأساسي الرئيسي الذي يدفع الطلب، حيث أن الأداء في مصانع التسييل الحالية وأنماط التجارة هي عوامل داعمة مهمة.

ويجري حالياً بناء سعة تسييل إجمالية قدرها 210.6 مليون طن متري سنوياً من سعة التسييل بينما يبلغ دفتر الطلبات لسفن الغاز الطبيعي المسال 343 سفينة. والقاعدة الأساسية هي أن هناك حاجة إلى سفينة واحدة لنقل 1 مليون طن متري سنوياً من إنتاج الخليج الأمريكي إلى أوروبا، ولكن هناك حاجة إلى سفينتين لنقل نفس الكمية إلى شمال شرق آسيا (عبر قناة بنما). مقارنة بكمية سعة التسييل الجديدة المتوقع جاهزيتها في عام 2024، فمن المقرر تسليم الكثير من السفن. ستتحسن النسبة لعام 2025 (ولكنها لا تزال مرتفعة بالمعايير التاريخية) مع وجود الكثير من السفن الجديدة والقطارات الجديدة. وسيتكرر هذا النمط في عامي 2026 و 2027، واعتباراً من عام 2028 فقط، سترى قدرة التسييل تنمو بشكل أسرع بكثير من زيادة الأسطول.

الرسم البياني: إضافات الطاقة الإنتاجية الجديدة للغاز الطبيعي المسال مقابل تسليم السفن *



ملاحظة:

* يشمل فقط مشاريع التسييل الحالية والمشاريع قيد الإنشاء (بعد قرار الاستثمار النهائي) والتسليم التاريخي والمقرر للسفن من دفتر الطلبات الحالي (30 نوفمبر 2024).

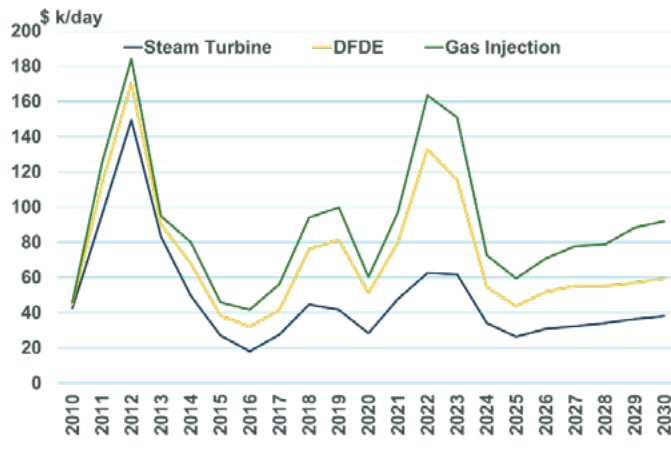
2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

بدأ نمو الأسطول في الارتفاع بقوة في عام 2024 وسيزداد تسارعاً في عام 2025 وسيظل قوياً حتى عام 2027 على الأقل. كما ستبدأ موجة جديدة من الطاقة الإنتاجية للغاز الطبيعي المسال في الظهور في منتصف العقد، لكنها ستصل في وقت لاحق من دخول السفن الجديدة إلى السوق. وبالتالي، فإن التوازن بين الطلب والعرض سيتدهور في منتصف العقد وستنخفض أسعار التأجير إلى أدنى مستوياتها، مقارنة بمستويات ما قبل الجائحة بحلول عام 2025. بعد ذلك، توقع مستشار السوق أن تبدأ معدلات التشغيل في التعافي، وبالتالي معدلات الاستئجار القابلة للتحقيق في التعافي تدريجياً حتى نهاية العقد مع بدء إنتاج الغاز الطبيعي المسال الجديد وتباطؤ معدل نمو الأسطول.

ستكون سفن حقن الغاز الحديثة في وضع أفضل لزيادة الأرباح في المستقبل مقارنة بالسفن الأقدم الأقل كفاءة والتي ستأثر بشكل متزايد بتشديد لوائح الانبعاثات.

الرسم البياني: ناقلات الغاز الطبيعي المسال - أسعار تأجير السفينة المجهزة بالمدة لمدة عام واحد



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

سوق سفن الحاويات والخطوط الملاحية المنتظمة

نظرة عامة على السوق

استُخدم نقل الحاويات لأول مرة في الخمسينيات، ومنذ أواخر الستينيات أصبحت الطريقة الأكثر شيوعًا لنقل العديد من المنتجات الاستهلاكية والصناعية عن طريق البحر. يتم نقل الحاويات من قبل شركات شحن الحاويات، ما يسمى بشركات "الخطوط الملاحية المنتظمة"، التي تدير خدمات مجدولة متكررة، على غرار شركة طيران للركاب. تتبع هذه الخدمات تسلسلاً محددًا مسبقًا من زيارات الموانئ، باستخدام عدد من السفن المملوكة أو المستأجرة بحجم معين في كل خدمة لتحقيق مستويات معينة من تكرار طلب الخدمة والاستخدام المناسب.

في أي وقت من الأوقات، ستُنقل الحاويات عن طريق سفن الحاويات نيابة عن العديد، وربما المئات، من مالكي البضائع النهائيين. يختلف مشغلو الخطوط الملاحية المنتظمة من حيث حجمهم وتركيزهم الإقليمي ونموذج أعمالهم. تنشط شركة خط أسيا كمشغل للخطوط الملاحية المنتظمة في الغالب في منطقة الشرق الأوسط/شبه القارة الهندية، ويتكون أسطول حاوياتها حاليًا من خمس سفن. وفي بعض الأحيان، ستقوم شركة أسيا بتأجير السفن لمشغلي الخطوط الملاحية المنتظمة الآخرين مقابل سعر إيجار يومي.

الطلب على سفن الحاويات

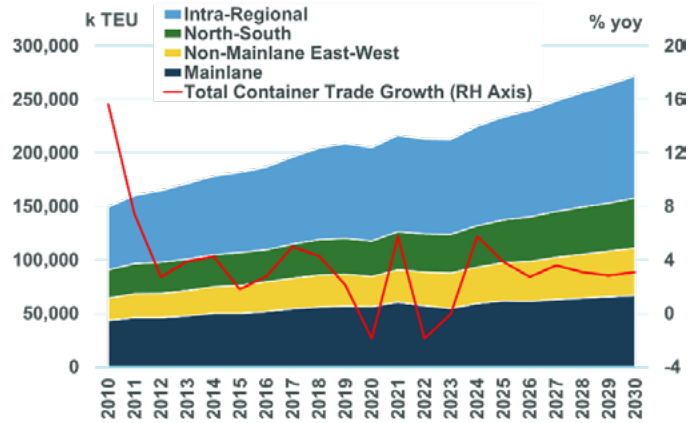
تمتد سلسلة التوريد المنقولة عبر حاويات في جميع أنحاء العالم. حيث تم تقسيم تجارة الحاويات العالمية إلى أربعة تجمعات تجارية مختلفة؛ المسارات الرئيسية، وتجارة الشرق والغرب غير الرئيسية، والتجارة بين الشمال والجنوب، وداخل المنطقة. تستخدم تجارة الممر الرئيسي (التي تربط آسيا بأوروبا وأمريكا الشمالية، وأوروبا بأمريكا الشمالية) عمومًا - أكبر السفن، ففي عام 2023، تم استخدام 74 في المائة من الأحجام العالمية للحاويات للتجارة غير الرئيسية، حيث تمثل التجارة داخل المنطقة ما يقرب من 40 في المائة. ويستخدم في التجارة غير الرئيسية والتجارة داخل المنطقة في الغالب سفن الحاويات متوسطة الحجم والأصغر (10 آلاف من مكافئ حاوية 20 قدم أو أصغر).

ويرتبط النمو في التجارة عن طريق الحاويات بالطلب على السلع المصنعة وبالتالي بالنمو الاقتصادي الإقليمي. نمت أحجام الشحنات العالمية عن طريق الحاويات كل عام منذ بدء الصناعة في عام 1956، مع أربعة استثناءات: 2009، خلال الأزمة

المالية العالمية، 2020، بسبب التأثير الأولي لكوفيد -19، 2022، بسبب التوترات الجيوسياسية والرياح المعاكسة للاقتصاد الكلي الناجمة جزئياً عن الصراع المستمر بين روسيا وأوكرانيا، و 2023، بسبب تطبيع أنماط الإنفاق بعد الوباء.

خلال الفترة 2025-2030، يتوقع مستشار السوق متوسط نمو في تجارة الحاويات العالمية بنسبة 3.2 في المائة سنوياً، ومن المتوقع أن يتباطأ النمو السنوي في عام 2025 بعد التوسع فوق المتوسط في عام 2024. بشكل عام، من المتوقع أن تتوسع تجارة الحاويات العالمية بما يتماشى مع نمو الاقتصاد العالمي، مع ارتفاع وتيرة نمو تجارة الحاويات في مناطق الأسواق الناشئة. ترتبط المخاطر الرئيسية للتوقعات باحتمال حدوث انكماش أو ركود اقتصادي عالمي، بالإضافة إلى زيادة الحواجز أمام التجارة من السياسات الاقتصادية التي تتبناها الدول لحماية صناعاتها المحلية من المنافسة الخارجية، بالإضافة إلى فرض رسوم التعرف.

الرسم البياني: تجارة الحاويات العالمية



ملاحظة:

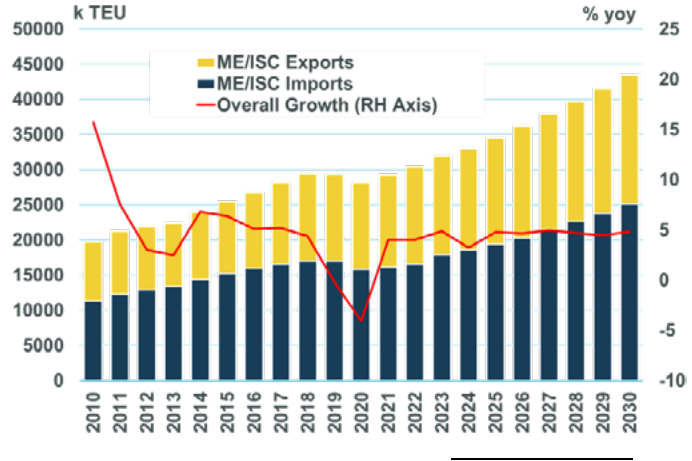
2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

من الممارسات الشائعة تجميع بيانات تجارة الحاويات على المستوى الإقليمي، ثم تصنيف المسارات التجارية على أساس من منطقة إلى أخرى أو داخل المنطقة. إحدى هذه المناطق هي منطقة الشرق الأوسط/شبه القارة الهندية، والتي تضم دول الشرق الأوسط "شرق" السويس (دول مجلس التعاون الخليجي والعراق وإيران واليمن والأردن) إلى جانب جنوب آسيا (الهند وباكستان وبنغلاديش وسريلانكا وجزر المالديف). وقد بلغ إجمالي أحجام تجارة الحاويات الثنائية التي تشمل منطقة الشرق الأوسط/ وشبه

القارة الهندية ما يقدر بنحو 14.3 في المائة من تجارة الحاويات العالمية في عام 2023، مقارنة بحصة قدرها 11.4 في المائة في عام 2010.

الرسم البياني: تجارة الحاويات الثنائية في الشرق الأوسط/شبه القارة الهندية



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، إحصاءات تجارة الحاويات

تقع موانئ دول مجلس التعاون الخليجي، بما في ذلك موانئ سلطنة عمان، في موقع متميز على طول خطوط الشحن الرئيسية بين الشرق والغرب. بالإضافة إلى تسهيل استيراد وتصدير البضائع المنقولة عبر حاويات من دول مجلس التعاون الخليجي وجيرانها، تلعب الموانئ الإقليمية أيضًا أدوارًا مهمة في شبكات الخطوط الملاحية المنتظمة. حيث أدى استخدام سفن أكبر في الآونة الأخيرة على طرق التجارة طويلة المدى، والتي لا يمكن أن تستوعبها سوى موانئ مختارة، إلى الاعتماد على الشحن العابر من سفينة إلى أخرى وتفعيل "المراكز اللوجستية والتوزيع". يلعب ميناء صلالة في سلطنة عمان هذا الدور، وبين 90-95 في المائة من إنتاجية الميناء تكون عادة من الشحن العابر. ويعد نشاط الشحن العابر هذا مصدرًا مهمًا للطلب على مشغلي الخطوط الملاحية المنتظمة في دول مجلس التعاون الخليجي ومنطقة الشرق الأوسط/شبه القارة الهندية.

خلال الفترة 2025-2030، يتوقع مستشار السوق أن يبلغ متوسط النمو الإجمالي لتجارة الحاويات في الشرق الأوسط/شبه القارة الهندية ما نسبته 4.7 في المائة سنويًا، مدفوعًا بمزيج من التوسع الاقتصادي الأساسي، والنمو في سلاسل التوريد الإقليمية بعد نقل عمليات التصنيع من موقع إلى آخر، وتوسيع الخدمات اللوجستية والبنية التحتية في اقتصادات دول مجلس التعاون

الخليجي. يشكل ضعف النمو الاقتصادي والصراع التجاري مع الشركاء التجاريين الرئيسيين والصراع الجيوسياسي الإقليمي مخاطر سلبية على التجارة في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي.

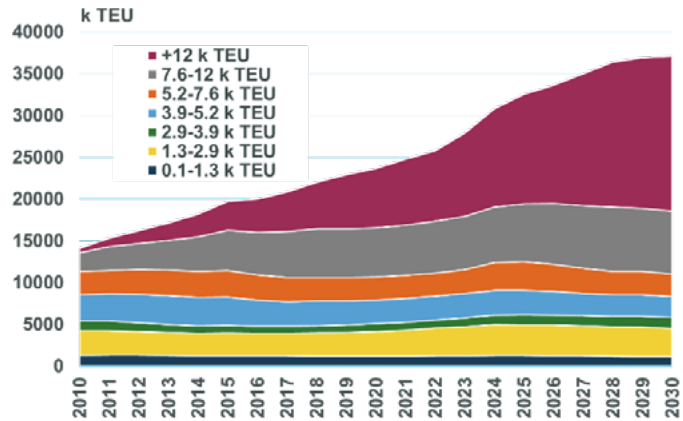
توريد سفن الحاويات

يتراوح حجم الحاويات من 500 وحدة من مكافئ الحاوية 20 قدم إلى أكثر من 24 ألف وحدة من مكافئ الحاوية 20 قدم. حتى 30 نوفمبر 2024، كانت هناك 6,264 حاوية بسعة اسمية تبلغ 30.6 مليون وحدة من مكافئ الحاوية 20 قدم مكافئة في الماء. كان هناك 8.4 مليون وحدة من مكافئ الحاوية 20 قدم تحت الطلب، للتسليم حتى عام 2030. ونتيجة لزيادة تفضيل الصناعة لطلب سفن أكبر على مدى السنوات الخمس عشرة الماضية، فإن ملف الأعمار لقطاعات أسطول الحاويات متباين. ففي المتوسط، تكون السفن في القطاعات الأصغر حجمًا من أسطول الحاويات أقدم بكثير من تلك الموجودة في القطاعات الأكبر حجمًا.

شهدت الفترة منذ عام 2020 حجمًا كبيرًا ومستمرًا من التعاقد على بناء حاويات جديدة. وسيترجم الحجم الكبير للطلب الذي شوهد منذ عام 2020 إلى أحجام مرتفعة من تسليم الحاويات الجديدة خلال الفترة من 2024 إلى 2028. ويمكن تعويض الزيادات في إمدادات السفن من خلال عمليات التسليم الجديدة عبر عدة آليات مختلفة. حيث يمكن بيع السفن في نهاية عمرها الاقتصادي (عمومًا حوالي 25 عامًا، أو قبل ذلك في الأسواق الضعيفة) إلى مفككي السفن المتخصصين لإعادة تدوير السفن (أو "تخريدها"). ونتيجة لقوة الأسواق، كانت عمليات التخلص من الأصول عن طريق التخريد محدودة منذ عام 2020. مقارنة بمتوسط حجم سنوي قدره 0.29 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا من عمليات التخريد في الفترة 2010-2020، بلغ إجمالي الخردة التراكمية خلال الفترة 2021-2023 0.17 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا فقط. من المتوقع أن يزداد تخريد السفن إلى متوسط سنوي قدره 0.9 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا خلال الفترة 2025-2030، بسبب النمو في حجم الأسطول القديم الذي يزيد عمره عن 20 عامًا، والتخريد المؤجل من 2020-24، والأسواق الأضعف المتوقعة، وتأثير اللوائح البيئية على السفن القديمة والأقل كفاءة في استهلاك الوقود

وبشكل عام، من المتوقع أن يتوسع أسطول الحاويات بنسبة 10.5 في المائة في عام 2024 و 5.6 في المائة في عام 2025، بعد نمو بنسبة 8.3 في المائة في عام 2023. ومن المتوقع أن تتباطأ وتيرة نمو الأسطول في السنوات اللاحقة، إلى معدل 2.6 في المائة خلال الفترة من 2026 إلى 2030، على الرغم من أن هذا يتوقف على زيادة كبيرة في عمليات التخلص من الأسطول وتفكيكه عن طريق التخريد.

الرسم البياني: أكثر من 0.1 ألف وحدة مكافئة لعشرين قدمًا لتطوير أسطول الحاويات حسب النطاق



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الجدول: ملف عمر أسطول سفن الحاويات ودفتر الطلبات حسب الشريحة (ألف وحدة مكافئة لعشرين قدما)

	0-4 Yrs	5-9 Yrs	10-14 Yrs	15-19 Yrs	20-24 Yrs	25+ Yrs	Orderbook
0.1-1.3 k TEU	150.6	121.5	154.9	438.2	170.1	227.4	85.9
1.3-2.9 k TEU	1,042.3	535.9	327.5	1,007.1	520.1	318.4	113.5
2.9-3.9 k TEU	309.7	117.6	227.9	306.1	105.4	82.8	81.1
3.9-5.2 k TEU	110.2	45.6	883.6	1,388.4	420.1	93.1	86.5
5.2-7.6 k TEU	632.1	49.4	599.8	1,008.6	922.1	119.3	177.4
7.6-12 k TEU	688.8	1,503.0	2,109.7	1,879.5	299.6	110.6	1,815.4
+12 k TEU	4,975.8	3,786.6	2,561.4	225.9	—	—	6,028.0

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية (البيانات حتى 30 نوفمبر 2024)

شهدت ملكية وتشغيل سفن الحاويات تغييرات كبيرة في العقود الأخيرة. فعلى المستوى العالمي، زاد أكبر عشرة مشغلين للخطوط الملاحية المنتظمة من حصتهم في الأسطول العالمي من 66 في المائة في عام 2014 إلى 86 في المائة حتى 30 نوفمبر 2024. وتتركز ملكية سفن الحاويات بشكل كبير، مقارنة بقطاعات الشحن الرئيسية الأخرى. حيث يوجد ثلاثة مالكين مقيمين في دول مجلس التعاون الخليجي في قائمة أفضل 100 مالك لسفن الحاويات. وبالنسبة لمشغلي الخطوط الملاحية المنتظمة الإقليميين، لا يزال أكبر مشغلي الخطوط الملاحية المنتظمة في دول مجلس التعاون الخليجي ومنطقة الشرق الأوسط/وشبه القارة الهندية على

نطاق أوسع هم شركات الخطوط الملاحية المنتظمة العالمية، ولا سيما شركة البحر المتوسط للشحن وشركة ميرسيك. ومن بين المشغلين الإقليميين والأكثر تخصصًا، هناك الجهات الفاعلة الرئيسية: شركة خط أسياد، وشركة جلوبال فيدر شيبينغ، وشركة يوني فيدر، وشركة اكسبرس فيدر، وشركة خط شحن الإمارات وشركة سفين فيدر، وشركة الملاحة القطرية (ملاحة).

أساسيات السوق والأرباح

شهدت السنوات الأخيرة تقلبات كبيرة في كل من مستوى توازن العرض والطلب في الصناعة، بالإضافة إلى كل من الشحن ومستويات أسعار الإبحار بالمدة. في حين تضررت صناعة شحن الحاويات بشدة من الآثار الجانبية الأولية لجائحة كوفيد-19 في النصف الأول من عام 2020، بعد ضعف الأسواق بشكل عام في العقد 2010-19، أعقب ذلك انتعاش قوي في تجارة الحاويات مع تغير أنماط الإنفاق الاستهلاكي وصرف الحكومات للحوافز. وبالتزامن مع فقدان القدرة الفعالة على الإبحار بالسفن بسبب الازدحام داخل الموانئ، أدى هذا الانتعاش في التجارة إلى تشديد كبير في موازين سوق العرض والطلب في الصناعة، مما أدى بدوره إلى زيادة كبيرة في أسعار الشحن العالمية وأسعار الإبحار بالمدة.

وبعد أن وصلت إلى أعلى مستوياتها على الإطلاق في النصف الأول من عام 2022، ضعفت أسواق الحاويات على مدار النصف الثاني من عام 2022 و 2023، حيث أدى انخفاض ازدحام الموانئ إلى إطلاق إمدادات فعالة في السوق، وسجلت تجارة الحاويات العالمية سنوات متتالية من الانكماش، ومع تسارع في نمو الأسطول. وقد أدى مزيج من النمو الصحي لتجارة الحاويات، والاضطرابات، ومسافات الإبحار الأطول الناتجة عن تحويلات قناة السويس، إلى زيادة أسعار نقل الحاويات وتأجيرها بالمدة على مدار النصف الأول من عام 2024. تعززت الأسواق في النصف الأول من عام 2024 على الرغم من أن أسطول الحاويات الإجمالي بلغ متوسط نموه 10.1 في المائة على أساس سنوي على مدى الأحد عشر شهرًا الأولى من عام 2024. ضعفت أسواق نقل الحاويات خلال الربع الثالث من عام 2024 وبداية الربع الرابع من عام 2024، ولكن حتى 30 نوفمبر 2024 كانت أعلى بكثير من المتوسطات على المدى الطويل. وفي المقابل، لم تضعف أسعار التأجير بالمدة خلال هذا الإطار الزمني.

وفي الفترة حتى عام 2030، سيتم تحديد توقعات موازين سوق سفن الحاويات من خلال التأثير المتبادل بين النمو في أحجام تجارة الحاويات، والنمو في حجم الأسطول، والتغيرات في "كفاءات" الأسطول. ومن المتوقع - على المدى القريب - أن يكون النمو التجاري المعتدل و "عدم الكفاءة التشغيلية" المستمرة في الأسطول بسبب تحويلات البحر الأحمر داعمة لتوازن العرض والطلب. ومع ذلك، من المتوقع أن تؤدي الوتيرة المرتفعة لنمو الأسطول إلى زيادة الضغط على موازين السوق. ومن المتوقع أن

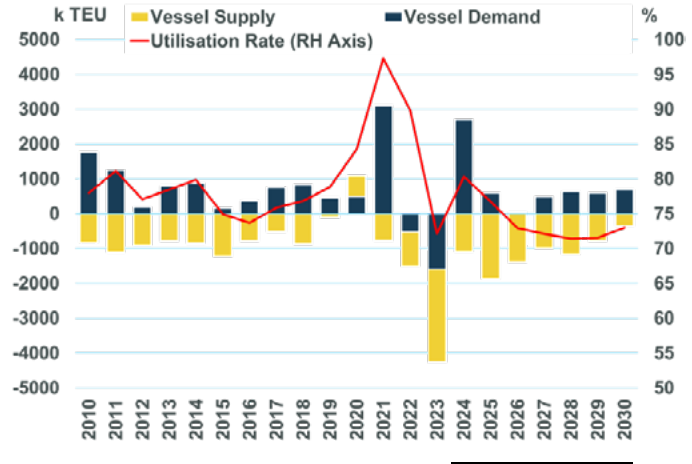
تتخفّض موازين سوق الحاويات في عام 2028، مع تحسن بعد ذلك مدفوعاً بوتيرة أبطأ في نمو الأسطول. وتراجعت أرصدة السوق مرة أخرى في الفترة 2028-2029 بسبب الزيادة المتجددة في عمليات تسليم السفن الجديدة.

بالنسبة لمشغلي الخطوط الملاحية المنتظمة في دول مجلس التعاون الخليجي، تتبع مخاطر السوق من الصراع الجيوسياسي الإقليمي، وإضافات السعة على المسارات التجارية الإقليمية، واستراتيجيات الحصة السوقية لمشغلي الخطوط الملاحية المنتظمة العالميين في الأسواق المحلية، وأنماط زيارات الموانئ والشحن العابر. يمكن أن تشكل زيادة نقل عمليات التصنيع بعيداً عن الصين مصدراً صعباً للمخاطر. بالنسبة لسلطنة عمان، فإن تطوير الروابط اللوجستية البرية إلى دول مجلس التعاون الخليجي على نطاق أوسع يمكن أن يعزز مناولة موانئ الحاويات في الموانئ العمانية، في حين أن أي تعطيل للحركة البحرية على الرغم من مضيق هرمز يمكن أن يؤدي إلى تحويل المسارات إلى الموانئ العمانية.

الرسم البياني: أساسيات سوق سفن الحاويات *

الطلب على السفن كما هو موضح في هذا الرسم البياني هو نتيجة لكل من أحجام تجارة الحاويات الإجمالية، وكذلك خصائص "الكفاءة" لكل تجارة ثنائية (مسافات الإبحار، ومتوسط سرعات الإبحار، والوقت في الميناء).

ويعكس الانكماش في الطلب على السفن في عامي 2022 و 2023 مزيجاً من النمو السلبي الطفيف في تجارة الحاويات، وتخفيف ازدحام الموانئ (الذي عزز الطلب على السفن في عام 2021).



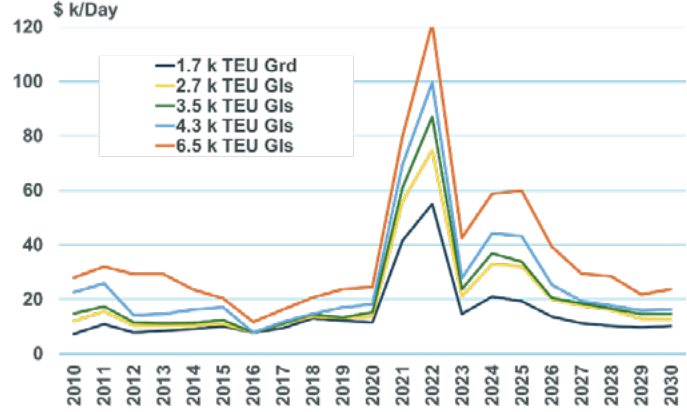
الملاحظات:

(6) * يتم عكس التغييرات في الأسطول لإظهار التأثير على معدل الاستخدام بالنسبة للطلب

(7) 2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

الرسم البياني: سفن الحاويات الأكثر كفاءة - أسعار تأجير سفينة الحاويات بالملءة لمدة عام واحد



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية، عدد من الوسطاء

بناء السفن

نظرة عامة على السوق

بناء السفن هو صناعة المنبع التي تزود السفن الجديدة إلى النظام البحري. إنها عملية معقدة تتطلب نفقات رأسمالية ضخمة وخبرة فنية عالية. وتتكون من مجموعة كبيرة ومتنوعة من أحواض بناء السفن. في بداية أغسطس 2024، كان أكثر من 250 حوض بناء سفن في أكثر من 30 دولة يقوم بنشاط ببناء سفن تجارية جديدة عابرة للمحيطات يزيد حجمها عن 5 آلاف طن متري. وبعض أحواض بناء السفن هي شركات فردية مملوكة للقطاع الخاص، في حين أن البعض الآخر يشكل جزءًا من شركات أكبر خاصة أو مدرجة في البورصة تدير أحواض بناء سفن متعددة.

ويستطيع كل حوض بناء سفن بناء أنواع متعددة من السفن. في الواقع، تخصص معظم أحواض بناء السفن في عدد قليل من أنواع السفن المحددة لتوحيد وتحسين عملية البناء والخبرة الفنية.

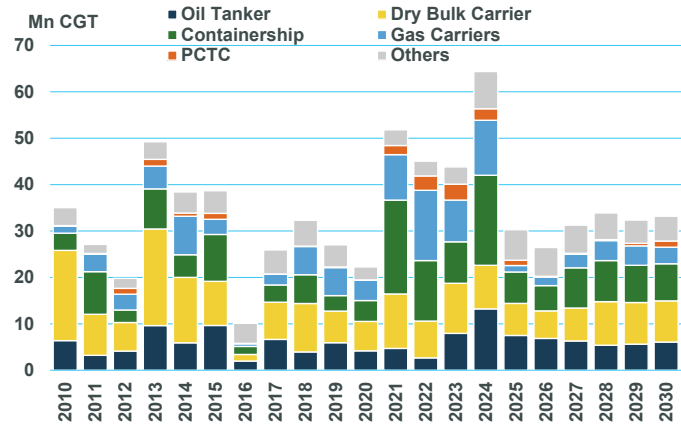
وبناء على نوع السفينة وحجمها، وحجم/طول السفن المطلوبة في دفتر الطلبات الذي تحتفظ به شركة بناء السفن، يستغرق الأمر عادةً من 6 إلى 36 شهرًا من الوقت المنقضي من توقيع عقد بناء جديد حتى يتم تسليم السفينة. ففي المتوسط، يستغرق الأمر 9-18 شهرًا لبناء سفينة تقليدية، مثل ناقلة أو سفينة حاويات، و 18-36 شهرًا لبناء سفن أكثر تخصصًا، مثل ناقلات الغاز الطبيعي المسال والوحدات البحرية.

وفي صناعة بناء السفن، يتم قياس العرض والطلب على السفن الجديدة بشكل عام من خلال ثلاثة مقاييس أساسية:

1. التعاقد: حجم الطلبات المقدمة لبناء وتسليم سفن بناء جديدة.
2. مخرجات بناء السفن: حجم السفن الجديدة التي يتم تسليمها إلى الأسطول.
3. دفتر الطلبات: إجمالي عدد أو حجم السفن قيد الإنشاء حاليًا والتي لم يتم تسليمها بعد من قبل حوض بناء السفن إلى الأسطول.

يقيس هذا الفصل جميع هذه المقاييس الثلاثة من حيث إجمالي الحمولة المعوضة. ويوفر هذا المقياس مقياسًا أكثر دقة لتقييم الجهد المطلوب لبناء السفن على مستوى الاقتصاد الكلي مما يمكن تحقيقه من خلال قياس الحمولة الإجمالية أو الوزن الساكن.

الرسم البياني: عقود بناء السفن الجديدة العالمية حسب نوع السفينة



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

دورات بناء السفن

يعد بناء السفن أحد العوامل الرئيسية التي تقود الدورات في أسواق النقل. وعادة ما يكون المحفز الأولي لدورة بناء السفن هو التحسين المستمر في رصيد العرض والطلب في قطاع النقل البحري، مما يزيد من أرباح السفن. وبالتأكيد يوجد ارتباط إيجابي قوي بين التدفقات النقدية التي تولدها السفن في الماء، وميل مالِك السفينة إلى طلب سفن جديدة.

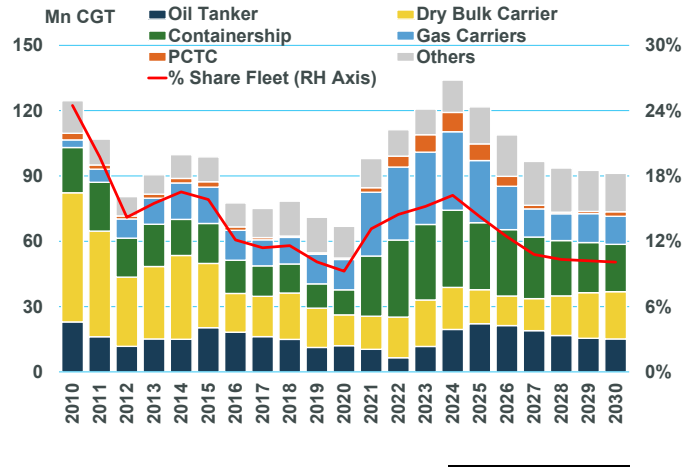
ومع ذلك، فإن التأخير بين طلب سفينة بناء جديدة وتسليمها وعمر الخدمة الطويل لمعظم أنواع السفن يعني أن بيئة الأرباح الحالية تؤثر جزئيًا فقط على مستويات تعاقد بناء السفن الجديدة في أي وقت من الأوقات. وهناك تأثير رئيسي آخر هو السعر السليبي السائد للسفن الموجودة بالفعل في الماء. وخلال فترات الأرباح القوية، يريد مالكو السفن أن يحصلوا على السفن على الفور. لذلك، عندما ترتفع أسعار الشحن في البداية، فإنهم يتحولون إلى السوق المستعملة، والمنافسة على أسعار سوق المستعمل. عندما ترتفع الأسعار المستعملة نحو أو فوق أسعار عقود البناء الجديدة، تصبح سفن البناء الجديدة أكثر جاذبية من الناحية الاقتصادية.

وبسبب هذا التأخير بين طلب سفينة جديدة وتسليمها، هناك عامل مهم آخر يؤثر على الطلب على السفن الجديدة وهو توقعات السوق. ومن العوامل المهمة الأخرى الحاجة إلى استبدال سعة الحمولة الحالية. فيمكن لمالكي السفن اختيار استبدال السفن القديمة الحالية عن طريق شراء المزيد من السفن الحديثة في السوق المستعملة أو طلب سعة حمولة بديلة جديدة.

وأحد العوامل النهائية التي تؤثر على الطلب على السفن الجديدة هو البيئة المالية. وعلى وجه التحديد، توافر الائتمان. وبسهولة وصول المالكين إلى الائتمان، فيمكنهم الاستفادة من إيراداتهم المتولدة داخليًا، وتوسيع عمل السوق ليشمل العديد من مالكي السفن الذين ليس لديهم احتياطات رأسمالية كبيرة. ويمكن أن يكون الدعم الحكومي محورًا أيضًا.

وعادة ما تدعم المرحلة الأولى من دورة بناء السفن ارتفاع أسعار عقود بناء السفن الجديدة وزيادة سعة أحواض بناء السفن العالمية الفعالة من خلال توسيع المرافق الحالية أو استقطاب مشاركين جدد في السوق. وبمجرد انتهاء مرحلة الذروة من دورة بناء السفن، يكون انكماش السعة مدفوعًا بتخفيض الطلبات الجديدة، وعادةً ما يتم تسليم السفن المطلوبة خلال مرحلتي التوسع والذروة من الدورة ودخولها إلى الأسواق و/أو مع دخول متطلبات الطلب في مرحلة دورية جديدة.

الرسم البياني: تطوير دفتر الطلبات نهاية العام على مستوى العالم حسب نوع/فئة السفينة



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

إجمالي التعاقدات على بناء السفن الجديدة في عام 2024 كان جيدا جدا. أدت موجة أخرى من طلبات الحاويات وزيادة نشاط الناقلات إلى قيام مستشار السوق بترقية توقعاتنا لهذا العام إلى 64 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة، وهو ثاني أعلى مستوى في التاريخ، ولم يتم تجاوزه إلا في عام 2007 (83 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة).

وقد يمهّد عدد قليل فقط من القطاعات للانتعاش الدوري الحالي في صناعة بناء السفن - الطريق لدورة صعود مطولة للطلب. وسيكون الدافع لهذه الدورة هو مزيج من احتياجات الاستبدال الطبيعية (صدى الكميات الكبيرة من السفن التي تم بناؤها بين عامي 2007 و 2012) وإدخال المزيد من اللوائح البيئية الجديدة التي تصدر من المنظمة البحرية الدولية، والتي تهدف إلى تقليل مساهمة النقل في انبعاثات الغازات الدفيئة (الاحتباس الحراري)

في الوقت نفسه، تتطلع العديد من مصادر رأس المال بشكل متزايد إلى التمويل "الأخضر" الذي يركز على الممارسات البيئية والاجتماعية وحوكمة الشركات، والذي سيتطلب من قطاع النقل اعتماد حلول جديدة منخفضة الكربون. ويتوقع مستشار السوق أن يؤدي ذلك إلى مزيد من الاستثمار القوي في بناء السفن الجديدة في النصف الثاني من هذا العقد، بعد توقف النشاط على مدى العامين المقبلين.

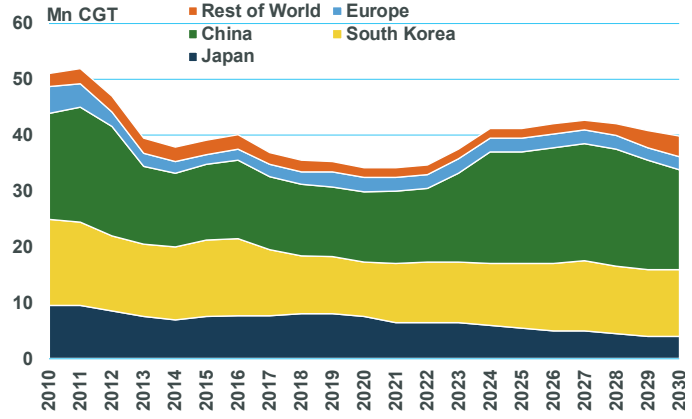
القدرة الاستيعابية لبناء السفن

نظرًا للاتجاه الإيجابي في صناعة بناء السفن في السنوات الأخيرة، بما في ذلك العودة إلى الربحية التي طال انتظارها في أحواض البناء الرائدة في كوريا والصين، فكان الاتجاه الناشئ الرئيسي هو إعادة تنشيط أحواض بناء السفن المتعثرة. ووفقًا لمراجعة السوق التي أجراها مستشار السوق، تم إصدار إعلانات تتضمن إعادة تنشيط أو توسيع سبعة عشر حوض بناء سفن في منطقة آسيا والمحيط الهادئ منذ عام 2021. يمكن أن يكون التأثير التراكمي لإدخال هذه السعة الاستيعابية الجديدة في السوق كبيرًا، بسعة كامنة إجمالية تبلغ حوالي 25 في المائة من الإجمالي العالمي بنهاية عام 2023. وتمثل أحواض بناء السفن الصينية معظم التوسع المعلن في السعة.

وعلى الرغم من أن هذه الأرقام الرئيسية قد تثير مخاوف بشأن دورة أخرى من "الازدهار والكساد" في بناء السفن، إلا أن مستشار السوق يعتقد أن النمو الفعلي في سعة أحواض بناء السفن من هذه المرافق سيقبل عن نسبة 25 في المائة المعلنة. سيتم استخدام بعض السعة لآلات السفن أو الأنشطة الأخرى، في حين أن إعادة التنشيط الكامل للعناصر أو المكونات الأخرى سيكون مسعى متعدد السنوات يتضمن وقتًا وتكلفة كبيرين لزيادة أحجام الإنتاج. لن يتم تحقيق المخرجات السابقة في معظم الحالات.

وفي حين أن إعادة التنشيط والبناء الجديد سيستغرقان بعض الوقت، فرما يكون من الملفت للنظر أكثر كيف زاد الإنتاج من المرافق الحالية في الصين في عام 2024. وقد بلغ متوسط التسليمات الصينية 11.0 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة في الأشهر العشرة الأولى من كل عام من 2021 إلى 2023، ولكن تم الإبلاغ عن إجمالي 16.1 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة في نفس الفترة من هذا العام، بزيادة قدرها 47 في المائة. وفي المقابل، فإن الإنتاج في اليابان وكوريا مستقر. ومن المتوقع أن تصل سعة البناء الجديدة إلى ذروتها في عام 2027 بما يزيد قليلاً عن 45 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة، ارتفاعاً من أدنى نقطة من 34.2 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة في عام 2020.

الرسم البياني: القدرة العالمية لبناء السفن



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

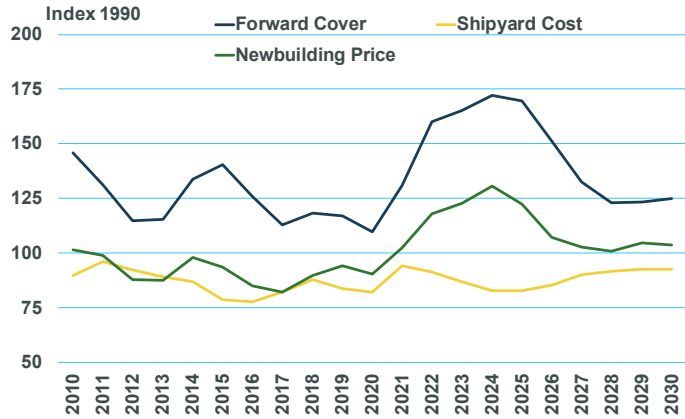
المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

أسعار بناء السفن الجديد

أسعار بناء السفن الجديد متقلبة. ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى الطبيعة غير المرنة لعرض بناء السفن والطلب المتقلب. هناك العديد من الأسباب التي تجعل منحى عرض بناء السفن غير مرن. تستجيب أحواض بناء السفن للتغيرات في السوق من خلال تعديل السعر بدلاً من الإنتاج.

وهناك عاملان رئيسيان يحددان بشكل أساسي أسعار بناء السفن الجديدة. أولاً، تكاليف بناء السفن، التي تحدد الحد الأدنى للسعر الذي يمكن أن يتقاضاه حوض بناء السفن دون تكبد خسارة. وثانياً، التغطية الآجلة، التي تعرف بأنها نسبة دفتر الطلبات إلى سعة بناء السفن في أي وقت من الأوقات. توجد علاقة إيجابية قوية بين التغطية الآجلة وزيادة السعر على التكلفة. فعندما يتم حجز الأرصفة على المدى القريب بالكامل ويكون دفتر الطلبات "طويلاً" بالنسبة لسعة حوض بناء السفن، ترتفع التغطية المستقبلية، وتزيد أحواض بناء السفن من الأسعار. وعند اشتغال دفتر الطلبات على طلبات "أقل" بالنسبة للسعة، تخفض أحواض بناء السفن عمومًا أسعارها لاستقطاب الطلبات.

الرسم البياني: التغطية المستقبلية العالمية وتكاليف بناء السفن وأسعار بناء السفن الجديد



ملاحظة:

2024 إلى 2030 هي توقعات مستقبلية

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024 الحالة الأساسية

هناك ارتباط بين اتجاهات أسعار أحواض بناء السفن عبر أنواع السفن المختلفة. تتحرك أسعار بناء السفن من مختلف الأحجام والأنواع في قطاعات نقل مختلفة تمامًا بطريقة توحى بقوة بميكمل موحد لتسعير السوق. هذه نتيجة مباشرة لمعظم أحواض بناء السفن لبناء ثلاثة أنواع أو أكثر من السفن، مما يؤدي إلى موازنة أسعار قوية بين القطاعات المختلفة.

وبعد الكساد الملحوظ خلال عام 2010، بدأت أسعار البناء الجديد في التعافي من نهاية عام 2020. حيث أدت أسواق الشحن القوية، التي تركز بشكل خاص على قطاعي سفن الحاويات وناقلات السيارات، إلى حجم كبير من التعاقدات خلال الفترة 2021-2023. وفي الوقت نفسه، أدى ارتفاع أسعار الصلب وتضخم الأجور/الأسعار إلى ارتفاع تكاليف البناء.

سيظل التغطية المستقبلية لبناء السفن عند مستويات الذروة خلال عام 2024، نظرًا للطلب المتجدد لسفن الحاويات وناقلات السيارات هذا العام، والزخم المتجدد من ناقلات النفط. بينما نتوقع أن تنخفض أحجام التعاقد الإجمالية إلى أكثر من النصف في عام 2025 مع تراجع دورة التعاقد الحالية، فإننا نتوقع أن يرتفع نشاط التعاقد بشكل ملحوظ مع تكثيف متطلبات الاستبدال التقليدية من خلال تشديد القيود البيئية. نتوقع أن يبلغ متوسط أحجام مقاولات البناء الجديدة السنوية ما يقرب من 32.7 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة بين عامي 2027 و 2030، مقارنة بـ 30 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين.

ومع ذلك، فإن هذا لن يمنع انخفاض حجم دفتر الطلبات العالمي. وقد بلغت أسعار البناء الجديدة المعيارية في منتصف عام 2024 ما نسبته 30-60 في المائة بأعلى مما كان عليه في نهاية عام 2020، وقد أثبتت دورة البناء الجديدة الحالية استمرارها بشكل ملحوظ، ونعتقد أن دورة الأسعار الحالية في ذروتها وستنخفض المستويات على مدى العامين المقبلين. ومع ذلك، فإن تكاليف أحواض بناء السفن ووجود مستوى عالٍ نسبيًا من التغطية المستقبلية سيضع حدًا للانخفاض. ستكون أدنى نقطة متوقعة في أسعار البناء الجديد في منتصف هذا العقد أعلى بكثير من مستويات ما قبل الجائحة وستظل عند 14 في المائة فوق المتوسط على مدى فترة الثلاث سنوات بين عامي 2016 و 2018.

يأتي الجانب السلبي لهذه التوقعات بالكامل تقريبًا من جانب عرض بناء السفن. وإذا ارتفعت أو تسارعت الزيادة في قدرة بناء السفن الموضحة أعلاه، فهناك احتمال واضح لتراجع مبالغ فيه في أسعار البناء الجديد عندما يصل الطلب على السفن الجديدة إلى أدنى نقطة له.

البيئة التنظيمية

عرض بخصوص اللوائح البيئية في مجال النقل البحري

يعد القطاع البحري محوريًا للتجارة الدولية، حيث يمثل حوالي أربعة أخماس إجمالي نشاط نقل البضائع. كما أنها تُعرف على نطاق واسع باعتبارها أكثر الوسائل كفاءة في استخدام الطاقة لنقل البضائع على أساس استخدام الطاقة لكل طن/كيلومتر. ومع ذلك، زادت انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المباشرة من النقل الدولي في العقد الماضي مع زيادة أحجام البضائع ونشاط الشحن المرتبط بها على مستوى العالم. ووفقًا للدراسة الرابعة للغازات الدفيئة التي أجرتها المنظمة البحرية الدولية (2020)، انبعث من الشحن الدولي 1056 مليون طن متري من ثاني أكسيد الكربون في عام 2018، مقارنة بـ 962 مليون طن متري في عام 2012. وفي عام 2018، بلغت نسبة النقل الدولي حوالي 2.9 في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية التي منشؤها النشاط البشري

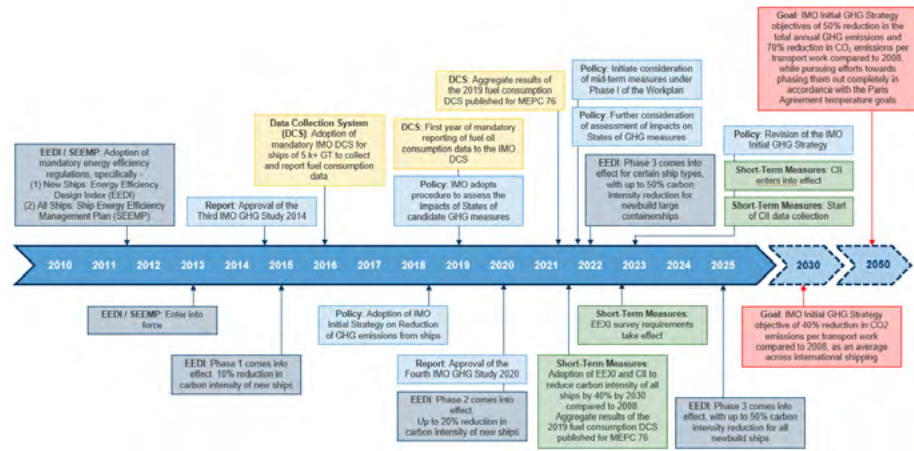
وعلى مدى العقد الماضي، خضعت الموافقات البيئية لصناعة النقل البحري لتدقيق متزايد من الهيئات التنظيمية والمجتمع المدني والحكومات. واللوائح البيئية داخل صناعة النقل البحري عبارة عن مجموعة متنوعة من اللوائح العالمية التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية والتي تكملها لوائح إضافية تنص عليها دولة العلم (البلد الذي يتم فيه تسجيل السفينة) ودولة الميناء (البلد أو البلدان التي تتاجر فيها السفينة من/إلى). وتشمل الجهات الفاعلة الرئيسية الأخرى التي تدخل في تنظيم النقل البحري منظمة العمل الدولية والرابطة الدولية لجمعيات التصنيف.

كانت هناك مؤخرًا العديد من اللوائح البيئية الجديدة الهامة المطبقة على صناعة النقل البحري، مما يدل على الاهتمام المتزايد للهيئات التنظيمية والمجتمع المدني بالصناعة البحرية. وتشمل التدابير البارزة إدخال أنظمة إلزامية لمعالجة مياه الصابورة (أولاً في الولايات المتحدة ثم فرضتها المنظمة البحرية الدولية على مستوى العالم)، وتخفيضات في انبعاثات الكبريت (أولاً في كاليفورنيا وأوروبا، ثم فرضتها المنظمة البحرية الدولية على مستوى العالم)، وانبعاثات ثاني أكسيد النيتروجين لسفن البناء الجديد (في الولايات المتحدة ومنطقة البحر الكاريبي وبحر الشمال وبحر البلطيق). إن أهم التدابير قيد النظر على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية هي الآن إجراءات للحد من انبعاثات الكربون من السفن.

ومنذ عام 2010، كان النقل الدولي مسؤولاً عن حوالي 3 في المائة من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون العالمية. وعلى سبيل المقارنة، هذا يعني أنه إذا كانت صناعة النقل البحري دولة، فستكون من بين أكبر عشر دول من حيث الانبعاثات على مستوى العالم، مع انبعاثات سنوية من ثاني أكسيد الكربون تعادل تقريباً انبعاثات اليابان.

وقد حددت الهيئة التنظيمية الرئيسية للصناعة، المنظمة البحرية الدولية، أهدافاً للحد من انبعاثات الغازات الدفيئة من النقل البحري. ويتمثل الهدف الرئيسي المتفق عليه في الوصول إلى ذروة انبعاثات الغازات الدفيئة في أقرب وقت ممكن والوصول إلى صافي انبعاثات صفيرية من الغازات الدفيئة بحلول عام 2050. كما تم تحديد أهداف أخرى بشأن كثافة الكربون: على وجه التحديد، خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون "لكل رحلة من رحلات النقل" بنسبة 40 في المائة على الأقل. وبحلول عام 2030، من المستهدف خفض إجمالي انبعاثات الغازات الدفيئة السنوية من النقل البحري الدولي بنسبة 20 في المائة على الأقل، والسعي لتحقيق 30 في المائة، بحلول عام 2030، مقارنة بعام 2008؛ وخفض إجمالي انبعاثات الغازات الدفيئة السنوية من النقل البحري الدولي بنسبة 70 في المائة على الأقل، والسعي لتحقيق 80 في المائة، بحلول عام 2040، مقارنة بعام 2008. وأخيراً، فإن استيعاب تكنولوجيات الانبعاثات الصفيرية أو شبه الصفيرية من الغازات الدفيئة والوقود و/أو مصادر الطاقة يمثل 5 في المائة على الأقل، مع السعي لتحقيق 10 في المائة من الطاقة التي تستخدمها عمليات النقل الدولي بحلول عام 2030.

رسم تخطيطي: نظرة عامة على التشريعات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية بشأن الغازات الدفيئة منذ عام 2011



المصدر: مستشار السوق، أغسطس 2024.

وتشمل لوائح خفض الانبعاثات التي تم إصدارها اعتباراً من 1 يناير 2023 مؤشر كفاءة الطاقة للسفن الحالية، وخطة إدارة كفاءة الطاقة للسفن، ومؤشر كثافة الكربون. وتهدف هذه التدابير إلى الحد من الانبعاثات من خلال الحد من إنتاج الطاقة من المحركات الرئيسية للسفن، مما قد يكون له تأثير في تقليل سرعة تشغيل الأسطول العالمي، مما يؤدي إلى تقليص العرض الفعال. إن مؤشر كثافة الكربون التشغيلي هو تصنيف يتم تعيينه للسفينة اعتماداً على مدى كفاءة السفينة في نقل البضائع أو الركاب، بناءً على جرامات ثاني أكسيد الكربون المنبعثة حسب القدرة الاستيعابية والمسافة المقطوعة. ومنذ بداية عام 2023، تم تعيين مؤشر كثافة الكربون التشغيلي محققة لجميع البضائع والجمع بين نقل البضائع والمسافرين والسفن السياحية التي تزيد عن 5 آلاف طن بناءً على أدائها السنوي. سيتم احتساب مؤشر كثافة الكربون التشغيلي الذي تم تحقيقه سنوياً باستخدام البيانات التي تم الإبلاغ عنها عبر نظام جمع البيانات التابع للمنظمة البحرية الدولية. سيتم بعد ذلك قياس مؤشر كثافة الكربون التشغيلي التي تم تحقيقها مقابل المستوى المرجعي أو مؤشر كثافة الكربون التشغيلي المطلوبة. سيتم إعطاء السفن تصنيفاً لكثافة الكربون التشغيلي من A إلى E وفقاً لكيفية مقارنة مؤشر كثافة الكربون الذي حققته مع مؤشر كثافة الكربون المطلوب. تشير تقييمات A - C إلى أن السفينة قد استوفت متطلبات مؤشر كثافة الكربون التشغيلي الخاصة بها. سيتعين على السفن التي تحصل على تصنيف D لمدة ثلاث سنوات متتالية أو تصنيف E في عام واحد تطوير خطة عمل تصحيحية والموافقة عليها كجزء من خطة الإدارة البيئية المعززة الخاصة بها.

والأهم من ذلك، أن مؤشر كثافة الكربون هو إجراء تدريجي، حيث يتم تعديل مرجع مؤشر كثافة الكربون المطلوب لكل سفينة تنازلياً كل عام، ليصبح أكثر صرامة بما يتماشى مع التحسينات العالمية المستهدفة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. باستخدام عام 2019 كسنة أساس للمعيار المرجعي المطلوبة لمؤشر كثافة الكربون التشغيلي، تم تحديد عوامل التخفيض بنسبة 1 في المائة

سنويًا للفترة 2020-2022 و 2 في المائة سنويًا للفترة 2023-2026. وسيتم تحديد عوامل التخفيض للفترة 2027-2030 كجزء من المراجعة التي سيتم الانتهاء منها بحلول 1 يناير 2026.

كما تقوم هيئات تنظيمية محلية ودولية أخرى بتنفيذ اللوائح، ومن الأمثلة البارزة على ذلك إدراج النقل في نظام تبادل الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات اعتبارًا من 1 يناير 2024. ومن المتوقع أن تتطور اللوائح التي تركز على إزالة الكربون وخفض الانبعاثات على نطاق أوسع وتكون أكثر صرامة بمرور الوقت.

والرأي الحالي المجمع عليه هو أن عام 2030 سيكون أقرب نقطة انعطاف يصبح فيها الجيل التالي من الوقود الأخضر (مع البنية التحتية الكبيرة المطلوبة لدعمه) متاحًا تجاريًا، مما يسمح بتسريع وتيرة القطاع. وفي غضون ذلك، من المتوقع أن تستمر الصناعة في الاعتماد بشكل أساسي على السفن القائمة التي تعمل بالوقود التقليدي والتي تم تحسينها لخفض الانبعاثات. وعلى الرغم من أن احتجاز الكربون وتخزينه لا يخلو من تحدياته الخاصة، إلا أنه يحظى باهتمام متزايد كأداة قوية محتملة للتخفيف من الانبعاثات ودعم تصنيع الوقود النظيف وتداوله مثل الميثانول الأخضر.

وسيكون للحملة الرامية إلى إزالة الكربون من صناعة النقل البحري تأثير متعدد الأوجه على النقل البحري الدولي. وعلى مستوى عالٍ، يمكنك تقسيم تأثيره إلى مجالين واسعين: السلع المنقولة عن طريق البحر والسفن نفسها. والآثار الأكثر وضوحًا هي التغييرات الجذرية التي ستحدثها على السفن نفسها من حيث الوقود الذي تحرقه والتقنيات الموجودة على متنها. ومع ذلك، سيكون هناك أيضًا اضطرابات كبيرة في ديناميكيات جانب العرض التقليدية فيما يتعلق بأحجام التعاقد الجديدة ونشاط الترخيد.

لا يقتصر الإجراءات المتعلقة بالانبعاثات على الهيئات التنظيمية وحدها، بل تتخذ مجموعات صناعية أخرى أيضًا إجراءات مشابهة. ومجتمع التمويل هو أحد الأمثلة على ذلك، حيث وقع عدد من البنوك الرئيسية لتمويل السفن على مبادئ بوسيدون، وبالتالي التزموا بقياس ونشر ملفات انبعاثات محافظهم مقابل مسار المنظمة البحرية الدولية المقترح لعام 2050، بالإضافة إلى العمل مع عملائهم لجعل انبعاثات السفن تتماشى مع هذا المسار. وكما أعلن أصحاب المصلحة الرئيسيون في القطاع البحري، وكذلك مالكو السفن والمشغلون، عن أهداف تتعلق بإزالة الكربون من عملياتهم البحرية.

وقد تشمل المجالات الأخرى للتنظيم المستقبلي في مجال النقل إعادة تدوير السفن (المعمول بها بالفعل للسفن التي ترفع علم الاتحاد الأوروبي أو تتاجر في موانئ الاتحاد الأوروبي، والتي سيتم تشريعها عالميًا إذا تم التصديق على اتفاقية هونغ كونغ)، والسفن الذكية/ ذاتية التشغيل والمزيد من القيود على انبعاثات ثاني أكسيد النيتروجين.

لوائح الاتحاد الأوروبي

كان الاتحاد الأوروبي، إضافة إلى الولايات المتحدة، أحد جهات التنظيم الأكثر استباقية لإعداد التشريعات المنظمة لقطاع النقل البحري. وبناءً على استراتيجية الصفقة الخضراء الأوروبية، وبعد تقييم الأثر، طرح الاتحاد الأوروبي في عام 2022 خطة شاملة لتحقيق 55 في المائة من صافي خفض الانبعاثات بحلول عام 2030، مقارنة بعام 1990، وقد اتبع طرقاً تراعي العوامل البيئية. ويتمشى هدف عام 2030 مع هدف اتفاقية باريس للحفاظ على عدم ارتفاع درجة الحرارة العالمية لأعلى من درجتين معويتين ومواصلة الجهود لإبقائها عند 1.5 درجة مئوية.

ونتيجة هذا الاقتراح هي حزمة "استهداف 55" التي تتضمن العديد من الأنظمة والأدوات المختلفة التي تهدف إلى العمل لتحقيق هذا الهدف.

الجدول: نظام الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات ومبادرة استهداف 55

Initiative	Name	Summary
ETS	Emissions Trading System	Include shipping emissions on a tank-to-wake (TtW) basis in Europe's existing trading system for the allocation and trading of annual emissions allowances
FuelEU	FuelEU Maritime	Enforce a reduction in the greenhouse gas intensity of fuels used by ships within and into/and out of Europe on a well-to-wake (WtW) basis
ETD	Energy Taxation Directive	Introduce taxation for bunker fuels sold in the EU and used on voyages within the EU, varied based on GHG intensity of the fuel
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation	Scheme designed to increase the availability of both alternative fuels within the EU and more climate-friendly electrical power supplies at ports
RED III	Renewable Energy Directive	Designed to increase the use of energy from renewables, foster better energy system integration and contribute to climate and environmental objectives.
CBAM	Carbon Border Adjustment Mechanism	Adjust import prices for goods created using low cost but polluting energy sources

المصدر: مستشار السوق

تقنيات توفير الطاقة

يعني تحسين كفاءة الطاقة للسفن انخفاض استهلاك الوقود وتقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. تقنيات توفير الطاقة هي الأجهزة والمعدات التي يمكن تركيبها على السفينة، إما أثناء الإنشاء أو التعديل التحديثي، لتحسين الكفاءة التشغيلية للسفينة. وتشمل التكنولوجيات السليمة بيئياً الآلات، وتحسينات الدفع والبدن، وأنظمة استرداد الطاقة والحلول التكنولوجية لتحسين استهلاك الوقود.

وتعتمد إمكانيات توفير والتكاليف المرتبطة بكل إجراء على نوع السفينة وتشغيلها. لذلك، تتم الإشارة إلى إمكانيات توفير والتكاليف بنطاق يعتمد على مطالبات التسويق المبلغ عنها ولا تأخذ في الاعتبار استخدام العديد من التكنولوجيات السليمة بيئياً في وقت واحد. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأرقام لا تفسر في كثير من الأحيان تباين ظروف العالم الحقيقي.

الجدول: التكلفة التقديرية للتعديلات التحديثية النموذجية

Vessel Class	Per Unit/ Installation (U.S.\$ million)
Sails/Rotor.....	0.8
Rudder/Propellor.....	0.35
Air Lubrication.....	1.15

المصدر: مستشار السوق، مصادر صناعية مختلفة

الوقود البحري البديل

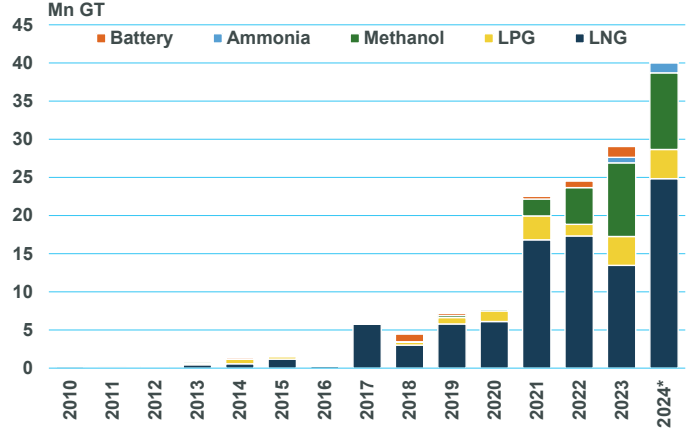
تشكل أهداف المنظمة البحرية الدولية لخفض الانبعاثات مجموعة من التحديات لأصحاب المصلحة في جميع مجالات صناعة النقل البحري، من صانعي السياسات وموردي الوقود، إلى أحواض بناء السفن ومصنعي المعدات ومالكي السفن. إن عدم اليقين السائد حول تفاصيل السياسات واللوائح، والتوقيت والتكنولوجيا هي أمور أساسية لهذه التحديات. وتحتاج صناعة النقل البحري بشكل أساسي إلى تحقيق التوازن بين الحاجة إلى الامتثال مع الحفاظ على القدرة التنافسية الاقتصادية. السفن هي أصول عالية القيمة وطويلة العمر ويجب اتخاذ خطوات لضمان أن أي استثمار في سعة الحمولة الآن لن يتطلب نفقات إضافية كبيرة للامتثال للوائح المستقبلية أو، أن اللوائح المستقبلية ستجعل السفن غير صالحة للاستخدام.

الإجماع الحالي في الصناعة هو أنه لا يوجد حل واقعي واحد لتحقيق هذه الأهداف الطموحة. وبدلاً من ذلك، هناك عدد من مسارات النجاح. وتشمل هذه المسارات استخدام تقنيات كفاءة الطاقة ومجموعة من أنظمة التخزين. وهناك أيضاً خيار لتعزيز المسارات التشغيلية حيث يتباطأ الأسطول العالمي، إما بشكل تعسفي من خلال تفويض تنظيمي، أو من الناحية التشغيلية من خلال التحول في عمليات النقل إلى وصول السفن الناقلة في المواعيد المناسبة من خلال تعزيز التبادل الفعال والسلس للمعلومات بين الموانئ والسفن. ومع ذلك، فمن غير المرجح أن تكون هذه التدابير وحدها كافية للوصول إلى الهدف المطلق لخفض انبعاثات الغازات الدفيئة. كما سيكون من الضروري الانتقال إلى الوقود غير النفطي "البديل" منخفض الكربون والمنعدم الكربون.

ويرتكز استيعاب الوقود البديل في القطاع البحري على العديد من العوامل الرئيسية. وعلى وجه التحديد، توافرها وقابليتها للتوسع وقدرتها على تحمل التكاليف وأدائها البيئي.

يوضح الرسم البياني التالي تفاصيل التعاقد على بناء جديد للسفن التي تعمل بالوقود البديل حسب نوع الوقود منذ عام 2010.

الرسم البياني: التعاقد على السفن التي تعمل بالوقود البديل حسب نوع الوقود



الملاحظات:

(8) يتم جمع المعلومات حول أنواع وقود السفن حسب كل سفينة على أساس أفضل الجهود من مجموعة متنوعة من المصادر المختلفة. وقد لا تكون شاملة وتحتاج للمراجعة.

(9) باستثناء السفن التي تم تعديلها للعمل بالوقود البديل.

(10) باستثناء ناقلات الغاز الطبيعي المسال.

(11) * بيانات 2024 من يناير إلى أكتوبر

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024

وقد بدأ استيعاب الوقود البديل في بعض القطاعات، ولا سيما سفن الحاويات وناقلات السيارات. المنافسون الرئيسيون هم:

الغاز الطبيعي المسال كوقود

والوقود البديل الأكثر اعتمادًا في الوقت الحالي هو الغاز الطبيعي المسال. تم استخدام هذه التقنية في الأصل فقط في ناقلات الغاز الطبيعي المسال المجهزة بمحركات مصممة لاستخدام الغاز المبخّر من الحمولة المنقولة، وقد نضجت في السنوات القليلة الماضية ووجدت تطبيقات متزايدة في أنواع السفن الأخرى.

كما هو مفصل في الرسم البياني، بلغ حجم عقود البناء الجديدة التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال 0.2 مليون من إجمالي الحمولة المعوضة في عام 2010. وارتفع هذا إلى أكثر من 5 ملايين طن متري في الأعوام 2017 و 2019 و 2020، قبل

أن يتسارع إلى 17 مليون طن متري في عامي 2021 و 2022. في عام 2024، ارتفع إلى 24.8 مليون طن متري في الأشهر العشرة الأولى من العام، مدفوعًا بقطاع سفن الحاويات.

وقد أدى عدد من العوامل إلى اعتماد الغاز الطبيعي المسال على نطاق واسع كوقود بديل. أولاً، إنها تقنية آمنة ومثبتة تطورت عضويًا في سوق ناقلات الغاز الطبيعي المسال. ثانيًا، تم إحراز تقدم لوجستي كبير في مرافق تزويد السفن بالوقود على مدى العقد الماضي. ثالثًا، هناك شفافية فيما يتعلق بالنفقات الرأسمالية الإضافية المطلوبة للاستثمار في السفن الجديدة المبنية التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال.

وعلى الرغم من التغلب على العقبات التكنولوجية واللوجستية، تؤثر مشكلتان رئيسيتان على جدواها كحل طويل الأجل. الأول يدور حول إمكاناته في خفض الانبعاثات. وبالمقارنة مع زيوت الوقود التقليدية، فإن استخدام الغاز الطبيعي المسال كوقود بحري يزيل انبعاث أكاسيد الكبريت والجسيمات ويقلل من انبعاثات أكاسيد النيتروجين بنسبة 80 في المائة إلى 85 في المائة. ومع ذلك، فإن الغاز الطبيعي المسال يقلل فقط من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة 25 في المائة تقريبًا. المشكلة الثانية هي احتمال تسرب الميثان أثناء إنتاج ونقل الغاز الطبيعي المسال وأثناء احتراقه في المحرك. غاز الميثان المعروف باسم CH_4 هو من الغازات الدفيئة، وهو أكثر فعالية من ثاني أكسيد الكربون بعامل يبلغ حوالي 25 على مدى 100 عام، وتسرب غاز الميثان يلغي بشكل فعال أي فائدة للغاز الطبيعي المسال كوقود للسفن من حيث خفض انبعاثات الغازات الدفيئة. وبالنسبة لمسألة تسرب غاز الميثان فلهذه أهمية خاصة عند قياس انبعاثات الغازات الدفيئة على أساس مرحلة الاستخراج إلى مرحلة الاستخدام كوقود.

في نهاية المطاف، في حين أنه من المرجح أن يكون الغاز الطبيعي المسال وقودًا متكاملًا في محاولة الصناعة لتحقيق الأهداف المؤقتة لخفض الانبعاثات لعام 2030، فإن ملاءمته كحل لأهداف عام 2050 الأكثر طموحًا لا تزال موضع تساؤل.

الميثانول كوقود

الميثانول (" $CH_3 OH$ ") هو كحول عديم اللون وقابل للاشتعال وقابل للذوبان في الماء وقابل للتحلل البيولوجي ويستخدم على نطاق واسع في الصناعة الكيميائية، ولكنه يستخدم أيضًا بشكل متزايد كمصدر للطاقة النظيفة في قطاعات السيارات والبحرية والطاقة، إما بمفرده أو مخلوطًا مع أنواع الوقود الأخرى. يتم إنتاج الميثانول في المقام الأول من خلال التكسير البخاري للغاز الطبيعي لإنشاء غاز التخليق أو الغاز الصناعي يمكن تقطيره بعد ذلك لإنتاج الميثانول. وعلى الرغم من أن الميثانول التقليدي له انبعاثات كربونية ماثلة للغاز الطبيعي، إلا أنه يمكن إنتاج الميثانول الأخضر المحايد للكربون من مصادر متجددة

مثل الكتلة الحيوية ونفايات الغاز من مياه الصرف الصحي والنفايات البلدية، أو من الجمع بين ثاني أكسيد الكربون والهيدروجين المنتج مع الكهرباء المتجددة. ومع ذلك، لا يزال إنتاج الميثانول الأخضر مكلفًا ولا يزال الإنتاج العالمي منخفضًا.

يحترق الميثانول بشكل نظيف ويولد مستويات منخفضة من سخام المحرك (المكونات السوداء بعد احتراق المحرك) مقارنة بالوقود الأحفوري التقليدي. تتطلب محركات الاحتراق الداخلي المصممة لحرق الوقود الأحفوري وأنظمة توصيل الوقود أيضًا بعض التعديلات من أجل حرق الميثانول. ومع ذلك، فإن محتوى الطاقة من الميثانول هو ما يقرب من نصف محتوى الوقود الأحفوري التقليدي، مما يضعف متطلبات تخزين الحزان على متن السفينة للحفاظ على نفس المدى الجغرافي المكافئ. وعلى هذا النحو، فإن الميثانول هو الأنسب للسفن التي تعمل على مسافات قصيرة ومتوسطة أو مزجه في الوقود الممزوج بالوقود الأحفوري التقليدي. كما يمكن استخدامه أيضًا كحامل للهيدروجين في خلايا الوقود.

الأمونيا كوقود

الأمونيا (NH_3) هي غاز عديم اللون ينتج الماء والنيتروجين عند حرقه في درجات حرارة منخفضة، ولكن عند حرقه في درجات حرارة أعلى، ينتج أكسيد النيتروز أو ثاني أكسيد النيتروجين. اليوم، يتم إنتاج الأمونيا بشكل أساسي عن طريق تحويل مادة وسيطة مثل الميثان لإنتاج الهيدروجين، والذي يتفاعل بعد ذلك مع النيتروجين؛ ويعني استخدام مادة وسيطة هيدروكربونية أن جميع الأمونيا تقريبًا تنتج اليوم ثاني أكسيد الكربون. ومع ذلك، يُقترح أنه في المستقبل أن يتم إنتاج الأمونيا الخضراء باستخدام الكهرباء المتجددة لفصل الماء إلى عناصره الأساسية بالكهرباء لإنتاج الهيدروجين مع فصل النيتروجين عن الهواء؛ وهذه العملية لن تولد ثاني أكسيد الكربون.

وتتمثل المزايا الرئيسية للأمونيا كوقود في أن نقلها عن طريق النقل البحري، وهذا مفهوم جيدًا، حيث يتم نقلها في ناقلات غاز البترول المسال لسنوات عديدة، وأن احتراقها ينتج بطبيعته انبعاثات كربونية صفرية. العيب الرئيسي للأمونيا هو أنه في الوقت الحاضر، لا يتم إنتاج الأمونيا الخضراء تقريبًا - وبالتالي، لم يتم تحقيق وفورات ثاني أكسيد الكربون - وقد لا يكون إنتاج الأمونيا الخضراء مجديًا من الناحية الاقتصادية دون شكل من أشكال الدعم في شكل ضرائب أو إعانات أو دعم تجاري. بالإضافة إلى ذلك، تحتوي الأمونيا على ما يقرب من نصف كثافة الطاقة لوقود السفن التقليدي، لذلك تتطلب ضعف مساحة التخزين. كما أنه شديد السمية، وستحتاج السفن إلى معدات وأنظمة أمان إضافية لاستخدام الأمونيا.

في الوقت الحالي، لا تستخدم أي سفن حاليًا الأمونيا كوقود. ومع ذلك، هناك الآن عدد قليل من السفن في دفتر الطلبات مع إمكانية التسليم الأول في العام المقبل.

توافر الوقود منخفض الكربون

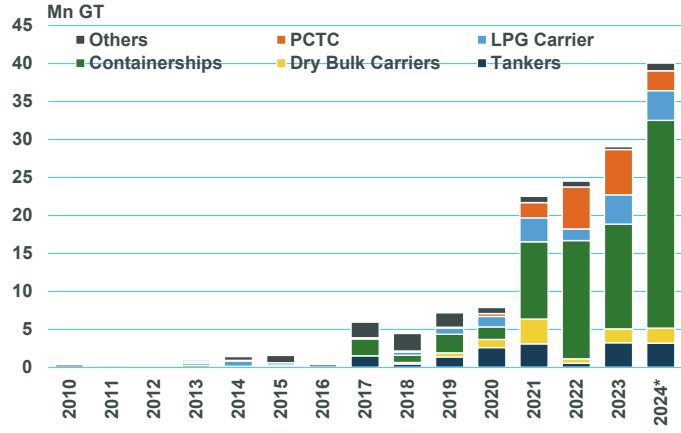
كانت القصة الرئيسية في السنوات الثلاث الماضية هي ظهور الميثانول كوقود مفضل للعديد من المشغلين، خاصة في قطاع سفن الحاويات. ففي عام 2023، تم طلب ما يقرب من 10 ملايين طن متري من السفن مع إمكانية استخدام الميثانول كوقود. ومع ذلك، جلب هذا النجاح مشاكله الخاصة مع التقدم في تسليم الميثانول الأزرق والأخضر الذي لا يواكب طلب السفن. وستكون مسألة توافر جميع أنواع الوقود الأخضر عقبة رئيسية في تحقيق المنظمة البحرية الدولية لهدفها المتمثل في 5 في المائة على الأقل، مع السعي لتحقيق 10 في المائة من الطاقة المستخدمة بحلول عام 2030.

ولوضع هدف 5 في المائة (أو 10 في المائة) من الوقود المستهلك عند الصفر أو بالقرب من الصفر من الغازات الدفيئة بحلول عام 2030 في السياق، يتوقع مستشار السوق أن يتم تجهيز 9 في المائة من الأسطول بمحرك قادر على حرق الميثانول أو الأمونيا بحلول عام 2030.

ومع ذلك، هذا لا يعني أن هذه السفن ستصل إلى الميثانول أو الأمونيا صفر أو منخفض الانبعاثات. ستتطلب توقعاتنا للأساطيل التي تعمل بالميثانول والأمونيا في عام 2030 ما يقرب من 40 مليون طن متري من الميثانول و 10 مليون طن متري من الأمونيا لتجنب الوقود الأحفوري.

كان التقدم في اقتصاد الهيدروجين أبطأ مما كان متوقعًا، حيث خفض العديد من المراقبين، بما في ذلك توقعات مستشار السوق. وبناءً على المشاريع/الخطط الحالية، يمكن أن تكون إمدادات الوقود من الميثانول 7 مليون طن متري في عام 2030 و 2.5 مليون طن متري من الأمونيا. ومن المرجح أن يكون توافر المحركات كافياً للميثانول، لكن إمدادات الوقود لن تكون كافية. وبالنسبة للأمونيا، فمن المرجح أن يكون العكس صحيحًا. وهذه النقطة ليست جديدة ولكنها تحتاج إلى تكرار – لن تستهلك العديد من السفن المزودة بمحركات الوقود المزدوج الوقود النظيف. وسيكونون قادرين على تلبية مؤشر كثافة الكربون التشغيلي ومجموعة تشريعات الاتحاد الأوروبي للوقود باستخدام الوقود الرمادي/النظيف المخلوط. سيتطلب اختراق حاجز 5 في المائة على المستوى العالمي تسريع إنتاج الوقود النظيف المستخدم في النقل البحري.

الرسم البياني: التعاقد على السفن التي تعمل بالوقود البديل حسب نوع السفينة



الملاحظات:

(12) يتم جمع المعلومات حول أنواع وقود السفن حسب كل سفينة على أساس أفضل الجهود من مجموعة متنوعة من المصادر المختلفة. وقد لا تكون شاملة وتحتاج للمراجعة.

(13) باستثناء السفن التي تم تعديلها للعمل بالوقود الطبيعي المسال.

(14) باستثناء ناقلات الغاز الطبيعي المسال.

(15) * بيانات 2024 من يناير إلى أكتوبر

المصدر: مستشار السوق للربع الرابع لعام 2024

اعتمدت الشركة مجموعة من الاستراتيجيات استجابة لزيادة التنظيم البيئي لصناعة النقل البحري. وفيما يتعلق بتصنيف مؤشر كفاءة الطاقة للسفن الحالية ومؤشر كفاءة الطاقة للسفن الحالية، فقد انتهت الشركة من إعداد التقرير السنوي الأول لهذه الشهادات في عام 2023، وصدرت التقييمات الأولية في عام 2024. تقوم الشركة بإجراء مراجعات ربع سنوية لتصنيفات مؤشر كثافة الكربون التشغيلي الخاصة بها وتلتزم بتحسينها سنوياً بنسبة 2 في المائة. وبالنسبة للسفن التي تقع في التصنيفات D و E، تتخذ الشركة تدابير لتحسين التصنيف، والتي تشمل أيضاً المناقشة مع المستأجرين لتقليل وقت تعطل/انتظار السفن. كما تشارك الشركة بانتظام مع الجهات الفاعلة في هذا المجال مثل الهيئات التنظيمية ومصنعي المحركات والعلماء ومعاهد بناء السفن والمؤسسات المالية لدراسة وتنفيذ التقنيات الجديدة التي تساهم في جهود إزالة الكربون في مجال النقل البحري.

من خلال نظام شامل لمراقبة الانبعاثات، تتعقب الشركة بيانات استهلاك الوقود لحساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بدقة، وتحديد الاتجاهات والأنماط، وتحليل مجالات التحسين واستراتيجيات الحد من الانبعاثات. وتهدف التقنيات الموفرة للطاقة، مثل أنظمة دفع السفن المحسنة، وطلاء السفن الحديثة، وأنظمة إدارة الطاقة، بالإضافة إلى عمليات التفتيش المنتظمة للسفن والتنظيف الروتيني للبدن والمروحة، إلى تحسين كفاءة استهلاك الطاقة للسفن وعملياتها. بالإضافة إلى ذلك، تستكشف الشركة خيارات الوقود البديل، مثل الأمونيا والميثانول والوقود الحيوي والهيدروجين، مع التركيز على مواجهة التحديات المتعلقة بالمناولة الآمنة والتخزين وتطوير البنية التحتية. وفي الوقت الحالي، تستخدم سفن الشركة زيت وقود منخفض الكبريت وزيت وقود ثقيل، وهي مزودة بأجهزة تنقية الغاز للتحكم في الانبعاثات. وقد امتثلت الشركة للحد الأقصى العالمي الذي حددته المنظمة البحرية الدولية بنسبة 5 في المائة لمحتوى الكبريت في الوقود منذ تشريعها في عام 2020.

وفيما يتعلق بمتطلبات إدارة مياه الصابورة للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن ("ماربول") التي تهدف إلى حماية البيئة من أنواع الأحياء الغازية الموجودة في مياه الصابورة، تم تعديل سفن الشركة بنظام معالجة مياه الصابورة المصمم للقضاء على الأنواع المائية الغازية، مما يضمن إمكانية تصريف مياه الصابورة بأمان دون الإضرار بالبيئات أو الموانئ البحرية الساحلية. كما تقوم الشركة بتتبع كمية مياه القاع، وهي المياه التي يتم جمعها في الجزء السفلي من الجزء الداخلي من سفنها بسبب التسرب من مضخات ومبردات مياه البحر والمياه العذبة، والتي يتم تصريفها في البحر. تتم معالجة مياه القاع بواسطة جهاز فصل المياه الزيتية الذي يزيل المحتوى الزيتي.

ولتحسين كفاءة الطاقة، نفذت الشركة العديد من التقنيات الموفرة للطاقة على بعض السفن، بما في ذلك:

أشعة الدوارات من أنيموي: تشير إلى استخدام تكنولوجيا تستفيد من الظاهرة الديناميكية الهوائية المعروفة باسم تأثير ماغنوس، وتستند هذه التقنية إلى تحسين كفاءة السفن من خلال تقليل استهلاك الوقود وتكاليف الوقود البحري والانبعاثات الضارة.

محول التردد المتغير أوبتي سيف: جهاز يهدف إلى تحسين نظام التحكم في مضخات التبريد ومراوح غرفة المحرك الموجودة على متن السفن، مما يقلل من الطاقة الكهربائية المستهلكة ويوفر الوقود.

قناة بيكرمويس: جهاز مخصص لتوفير الطاقة تم تطويره للسفن البطيئة ذات الشكل الكامل مما يتيح توفيرًا كبيرًا في الطاقة عند سرعة معينة أو تحقيق سرعات أعلى عند نفس مستوى الطاقة المستخدم.

نظام التشحيم الهوائي سيلفرستريم: تقنية تُستخدم لتقليل مقاومة الاحتكاك للسفينة من خلال إنشاء طبقة من الفقاعات الدقيقة التي تغطي معظم الجزء السفلي المسطح لهيكل السفينة، حيث يعمل هذا الغطاء من الفقاعات على تقليل الاحتكاك بين هيكل السفينة والماء، مما يؤدي إلى تحسين كفاءة استهلاك الوقود وتقليل الانبعاثات الضارة بنسبة تصل إلى 10 بالمائة.

محدد قوة المحرك: تقنية تضع حداً شبه دائم يمكن تجاوزه لقوة وسرعة المحرك الرئيسي للسفينة.

طلاء إنتراسليك 1100 إس آر: طلاء يُستخدم لتوفير سطح أملس ومنخفض الاحتكاك فائق النعومة يحسن استهلاك الوقود بنسبة تصل إلى 9 في المائة وانخفاض كبير في ثاني أكسيد الكربون مقارنة بالطلاءات التقليدية المضادة لتكون الرواسب البحرية على هياكل السفن

طلاء نانو إيبوكسي - بتقنية أزرا: يستخدم لحماية هياكل السفن تحت الماء، ويوفر هذا الطلاء الطاقة والوقود بفضل سطحه الأملس للغاية الذي يقلل من الاحتكاك، إضافة إلى مقاومته العالية للتآكل والصدمات الميكانيكية.

بالنسبة لسفنها المبنية الجديدة، طلبت الشركة سفينتين للغاز الطبيعي المسال مع خيار الوقود المزدوج لتكون جاهزة للوقود التنظيف البديل في المستقبل.

إجراء المقارنات المعيارية

قياس خصائص الأسطول ومؤشرات الأداء الرئيسية التشغيلية وتكاليف تشغيل السفن

قام مستشار السوق بقياس أسطول سفن الشركة مقابل أسطول مجموعة عالمية وأسطول مجموعة منافسة مختارة عبر مجموعة مختارة من نقاط البيانات بما في ذلك: مواصفات السفينة ؛ متوسط العمر ؛ مؤشرات الأداء الرئيسية التشغيلية (الوقت في الميناء، والوقت في الصابورة، وسرعة السفينة) ؛ وتكاليف تشغيل السفينة.

يُظهر تحليل مستشار السوق المقارن لأبعاد وخصائص أسطول الشركة مقابل الأسطول العالمي أنه بالنسبة لكل قطاع وشريحة، تتوافق سفن الشركة مع متوسط أبعاد وخصائص المعايير القياسية المحددة بوضوح داخل الأسطول العالمي. وفي القطاعين اللذين يمثلان أكبر نسبة من أسطول الشركة المملوك (ناقلات النفط الخام العملاقة وناقلات متوسطة المدى)، كان متوسط عمر سفن الشركة أقل من متوسط السفن العاملة في الصناعة. وفي الشرائح الأخرى، كان العكس صحيحاً.

تم تحليل ثلاثة مؤشرات أداء رئيسية تشغيلية حسب نوع السفينة لأسطول الشركة مقارنة بأسطول مجموعة منافسة. كان مصدر البيانات إشارات نظام التعرف التلقائي وتم استخدام بيانات عامي 2022 و 2023 في تحليل الوقت المستنفذ في الميناء والصابورة، لتحسين حجم العينة. ومع ذلك، كانت البيانات من عام 2023 كافية لتحليل السرعات. وكانت النتائج كما يلي:

- **الوقت في الميناء:** بالنسبة لجميع القطاعات، تُمضي سفن الشركة في المتوسط وقتاً أقل من الوقت في الميناء من مجموعة المنافسين. بالنسبة لناقلات المنتجات، قضت سفن الشركة وقتاً أطول بشكل طفيف في الميناء من مجموعة المنافسين.

- **الوقت في الصابورة:** قضى أسطول الشركة أوقاتاً مماثلة في الصابورة من مجموعة المنافسين، مع وقت أقل قليلاً لنقلات المنتجات ووقت أكثر قليلاً لنقلات النفط الخام العملاقة.
 - **توزيعات السرعة:** كانت سرعات الشركة في البحر مشابهة جداً لمتوسط المجموعة لسفن نقل البضائع السائبة الجافة ونقلات النفط. تعمل سفن الحاويات بسرعة أكبر من المجموعة، لكن سرعات الحاويات الخاصة بالشركة كانت طبيعية عند مقارنتها بالمتوسط العالمي، مما يعني أن سرعات مجموعة المنافسين كانت منخفضة بشكل غير طبيعي. وفي الوقت نفسه، كانت سرعات ناقلات الغاز الطبيعي المسال أقل قليلاً من متوسط المجموعة.
- تمت مقارنة متوسط تكاليف تشغيل السفينة اليومية للشركة لسنة 2023 بمسح مستشار السوق السنوي لتكاليف تشغيل السفينة لكل قطاع وشريحة. كانت تكاليف تشغيل سفن الشركة متسقة مع متوسط التكاليف التي تم جمعها من خلال المسح، مع أكبر الانحرافات الواضحة لنقلات الغاز الطبيعي المسال التي تعمل بمحركات ثنائية الوقود التابعة للشركة (17 في المائة أقل من متوسط المسح) ونقلات البضائع السائبة التراماكس (13 في المائة أعلى من متوسط المسح).

الفصل الثاني عشر

وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال

نبذة

تعد الشركة واحدة من الشركات الرائدة في مجال النقل البحري عبر البحار والمحيطات باستخدام سفن كبيرة مصممة للإبحار لمسافات طويلة، حيث تتميز بتقديم حلول نقل موثوقة وبتكلفة تنافسية للعملاء الدوليين والمحليين الحاصلين على تصنيف عالٍ. كما تقدم الشركة مجموعة متنوعة من حلول النقل البحري لعملائها، وتعمل من خلال خمس قطاعات أعمال:

- **نقل النفط الخام:** من خلال قطاع نقل النفط الخام، تدير الشركة 12 سفينة نفط خام عملاقة مملوكة بالكامل، وأربع سفن مستأجرة (سويسماكس)، وسفینتين مستأجرتين من نوع أفراماكس لنقل النفط الخام. وقد أسندت الشركة أيضًا بناء أربع ناقلات نفط خام. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات الشحن الخام 118.6 مليون ريال عماني (308.1 مليون دولار أمريكي) و 74.4 مليون ريال عماني (193.1 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 32.6 في المائة و 27.1 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات تأجير سفن نقل النفط الخام 93.8 مليون ريال عماني (243.7 مليون دولار أمريكي) و 65.9 مليون ريال عماني (171.2 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

- **نقل المنتجات:** من خلال قطاع نقل المنتجات، تدير الشركة 13 ناقلة مملوكة بالكامل، واثنين مملوكتين بشكل مشترك، و 19 ناقلة منتجات مستأجرة تنقل بضائع سائلة، بما في ذلك المنتجات البترولية والكيماوية المكررة. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات نقل المنتجات 83.0 مليون ريال عماني (215.5 مليون دولار أمريكي) و 74.2 مليون ريال عماني (192.8 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 22.8 في المائة و 27.0 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل المنتجات 77.0 مليون ريال عماني (199.9 مليون دولار أمريكي) و 73.6 مليون ريال عماني (191.0 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

● **نقل البضائع السائبة الجافة:** من خلال قطاع نقل البضائع السائبة الجافة، تدير الشركة أربع سفن ناقلات خام عملاقة مملوكة بالكامل، سبع سفن كبيرة (ألتراماكس) مملوكة بالكامل، وسفينة واحدة من السفن الكبيرة (ألتراماكس) مستأجرة، وثلاث سفن كبيرة (سويراماكس) مستأجرة، واثنان من السفن المتوسطة مناسبة للموانئ الصغيرة (هاندليماكس) مستأجرة، وسفينة مستأجرة (كمزارماكس) بأقصى حجم مناسب لميناء كمزار تنقل مواد خام ومنتجات مكررة و سلع جاهزة للاستهلاك أو البيع بموجب عقود طويلة الأجل مع شركات إنتاج المعادن. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات نقل البضائع السائبة الجافة 64.8 مليون ريال عماني (168.3 مليون دولار أمريكي) و 44.9 مليون ريال عماني (116.6 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 17.8 في المائة و 16.3 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل البضائع السائبة الجافة 54.2 مليون ريال عماني (140.7 مليون دولار أمريكي) و 41.1 مليون ريال عماني (106.6 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

● **نقل الغاز:** من خلال قطاع نقل الغاز، تدير الشركة خمس ناقلات للغاز الطبيعي المسال مملوكة بشكل مشترك، وناقلة واحدة مملوكة بالكامل، وناقلة غاز عملاقة مملوكة بشكل مشترك، وناقلة غاز متوسطة مستأجرة لنقل الغاز الطبيعي المسال والغاز البترولي المسال إلى الأسواق في جميع أنحاء العالم. وقد طلبت الشركة أيضًا ناقلتين للغاز الطبيعي المسال؛ مصممتين بميزات صديقة للبيئة. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات نقل الغاز 51.6 مليون ريال عماني (134.0 مليون دولار أمريكي) و 37.5 مليون ريال عماني (97.4 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 14.2 في المائة و 13.6 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن لنقل الغاز 51.1 مليون ريال عماني (132.7 مليون دولار أمريكي) و 37.5 مليون ريال عماني (97.5 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

● **النقل الملاحى المنتظم:** من خلال قطاع النقل الملاحى المنتظم، تدير شركة خط أسيااد التابعة والمملوكة بالكامل للشركة شبكة من الخطوط البحرية التي تخدمها خمس سفن حاويات. وتؤدي شركة خط أسيااد دورًا حاسمًا في ربط الموانئ العمانية بالأسواق العالمية الرئيسية في دول مجلس التعاون الخليجي والصين وجنوب شرق

آسيا وخارجها من خلال شبكتها الإقليمية، حيث تقدم حلول نقل الحاويات بين الموانئ الصغيرة والإقليمية والرئيسية الكبيرة إلى مشغلي الخطوط الملاحية الرئيسية وخدمات الخطوط الملاحية التجارية المنتظمة. بالإضافة إلى ذلك، تقدم شركة خط أسياد مجموعة واسعة من الخدمات ذات القيمة المضافة؛ بداية من التخزين والنقل وانتهاءً بخدمات التخليص الجمركي، وكل ذلك ضمن عرض لوجستي متكامل ومرن وموثوق به يستهدف العملاء المحليين على وجه الخصوص. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات النقل البحري المنتظم 44.2 مليون ريال عماني (114.9 مليون دولار أمريكي) و 42.7 مليون ريال عماني (110.8 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 12.2 في المائة و 15.5 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بمدة للنقل المنتظم 4.5 مليون ريال عماني (11.7 مليون دولار أمريكي) و 16.9 مليون ريال عماني (43.8 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

لمزيد من التعريفات المتعلقة بالمعلومات غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وغيرها من البيانات التشغيلية المستخدمة ، بالرجاء الرجوع لـ " عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية"

بالإضافة إلى ذلك، توفر الشركة أيضًا خدمات تأجير السفن، وإدارة البضائع والرحلات، وخدمات الحاويات وخدمات نقل الحاويات والبضائع من الموانئ الصغيرة إلى الموانئ الكبيرة، وخدمات الإدارة الفنية للسفن من خلال الشركات التابعة لها، بما في ذلك الشركة العمانية لاستئجار السفن والشركة العمانية لإدارة السفن، وشركة أسياد لإدارة السفن، وشركة خط أسياد، وشركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد ، مما يسمح لها بتقديم خدمات نقل بحري كاملة وفقًا لأعلى معايير الصناعة. تشرف الشركة العمانية لاستئجار السفن وشركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد على أنشطة التأجير والسمسة الموسعة للشركة، والتي تشمل السفن المملوكة للشركة وسفن الشركات الأخرى أيضًا. كما تدير الشركة العمانية لاستئجار السفن وشركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد تجاريا العديد من السفن التي تم استئجارها لدعم عملاء الشركة. تتم إدارة الغالبية العظمى من السفن المملوكة للشركة، بما في ذلك ناقلات خام النفط العملاقة، وناقلات خام الحديد العملاقة، وناقلات الغاز الطبيعي المسال، وناقلات المنتجات وناقلات السوائب الجافة، داخليًا بواسطة الشركة العمانية لإدارة السفن.

ومنذ إنشائها في عام 2003، دعمت الشركة رؤية الحكومة العمانية لتطوير أسطول نقل وطني يلبي متطلبات النقل البحري للصناعات الهيدروكربونية والبتروكيمياوية والتعدينية والمعدنية سريعة النمو في البلاد. ومن الجدير بالذكر أن الشركة مدعومة من

قبل جهاز الاستثمار العماني، وهو الذراع الاستثماري لسلطنة عمان، والذي يوفر منفذا إلى شبكة واسعة من شركات المحفظة والشركات الوطنية الرائدة، مما يجعلها شريكا مفضلا للمشاريع الرئيسية والعملاء في سلطنة عمان. ولا شك أن عمليات النقل الخاصة بالشركة تؤدي دورًا حاسمًا في قطاع النقل والإمداد العماني ودول مجلس التعاون الخليجي الأوسع، وهي شركة النقل البحري المفضلة في النظام البيئي العماني، ونظرا للدور القيادي الذي تؤديه، ستساعد في دفع عجلة الحد من الانبعاثات الكربونية في قطاع الملاحة والنقل البحري العماني.

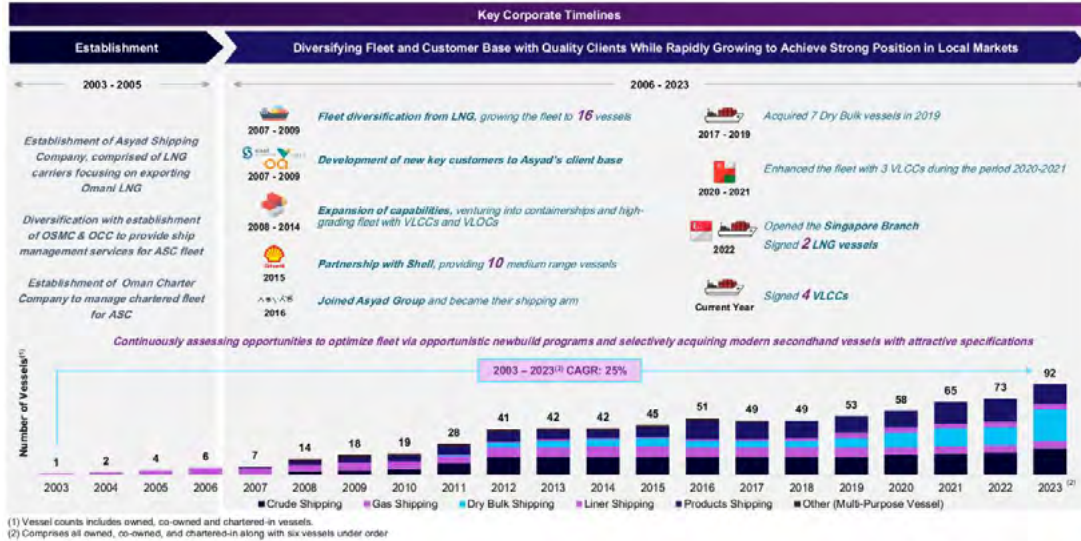
الشركة هي شركة تابعة ضمن مجموعة أسياد، وهي مزود لوجستي وطني متكامل يمتلك شبكة قوية وشهرة تجارية عبر الأسواق الإقليمية والدولية. وبصفتها إحدى شركات مجموعة أسياد، فإنها تستفيد من الموارد المشتركة، وإمكانية الوصول إلى مجموعة متكاملة من الخدمات التكاملية، بما في ذلك الأحواض الجافة، ومرافق الإصلاح والصيانة، والبنية التحتية المشتركة (الموانئ)، والمناطق الحرة، وغيرها)، والموارد البشرية (الخزينة، والموارد البشرية، والمشتريات، وخدمات الاتصالات، والخدمات القانونية، وخدمات تكنولوجيا المعلومات).

كما أنها تملك أسطولاً من أكبر الأساطيل المتنوعة عالمياً، ولذا، فإنها قادرة على خدمة أكثر من 60 دولة، وهي في وضع جيد لتزويد الأسواق ذات النمو المرتفع، مثل دول آسيا والشرق الأوسط وشمال إفريقيا. تجري الشركة عملياتها من خلال أسطولها المكون من 89 سفينة، منها 47 سفينة مملوكة بالكامل أو بشكل مشترك، و 36 سفينة مستأجرة و 6 سفن تم طلبها في الوقت الحالي، بسعة إجمالية تزيد على 9.5 مليون طن ساكن، وذلك حتى 30 سبتمبر 2024. هذا، ويتألف أسطول سفن الشركة من:

- 22 ناقلة نفط خام (16 ناقلة نفط كبيرة (أربعة منها قيد الطلب)، وأربع سفن مناسبة لقناة السويس (سويسماكس) وسفینتان متوسطتا الحمولة (أفراماكس))
- 34 ناقلة منتجات (27 متوسطا الحجم، وناقلتان كبيرتا الحجم، وناقلتان للميثانول، وناقلتان صغيرتان، وناقلة صغيرة للمواد الكيميائية)،
- 18 ناقلة سوائب جافة (أربع ناقلات خام الحديد العملاقة، وثمان سفن ألتراماكس، وثلاث سفن سوبراماكس، وسفینتان هانديماكس وسفينة كامزاراماكس)
- عشر ناقلات للغاز (ثماني ناقلات للغاز الطبيعي المسال (اثنتان منها قيد الطلب)، وناقلة غاز عملاقة، وناقلة غاز متوسطة)
- خمس سفن حاويات (سفینتان هانديماكس، وسفينة هانديسايز، وسفينة سوبراماكس وسفينة مناسبة لقناة بنما (بنما ماكس)).

وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، حققت الشركة إيرادات قدرها 363.7 مليون ريال عماني (944.7 مليون دولار أمريكي) و 274.9 مليون ريال عماني (713.9 مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وإيرادات مكافئ تكلفة الإيجار البالغة 282.0 مليون ريال عماني (732.5 مليون دولار أمريكي) و 236.1 مليون ريال عماني (613.3 مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وأرباحاً معدلة قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء البالغة 184.0 مليون ريال عماني (478.0 مليون دولار أمريكي) و 162.9 مليون ريال عماني (423.0 مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وأرباحاً قدرها 39.5 مليون ريال عماني (102.6 مليون دولار أمريكي) و 45.9 مليون ريال عماني (119.2 مليون دولار أمريكي)، على التوالي. أنظر "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية" و لمزيد من التعريفات المتعلقة بالمعلومات غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وغيرها من البيانات التشغيلية المستخدمة، بالرجاء الرجوع لـ "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية والأخرى".

نبذة تاريخية



بدأت الشركة عملياتها في عام 2003 بسفينة واحدة، بهدف تعزيز سلسلة التوريد داخل قطاع النفط والغاز والمساهمة في خطط تنويع الدخل الحكومية. ثم تعاونت الشركة مع شركة شحن دولية؛ متسوي أو إس كيه لينز، ليمتد ("شركة متسوي") بغرض تملك وتشغيل أسطول من سفن الغاز الطبيعي المسال المخصصة لتصدير الغاز الطبيعي المسال العماني. وفي عام 2004، أنشأت الشركة شركتين تابعتين هما الشركة العمانية لإدارة السفن والشركة العمانية لاستئجار السفن لغرض تقديم خدمات تأجير

السفن وإدارة السفن. وقد تم تسليم غالبية سفن الغاز الطبيعي المسال الأولية للشركة في عام 2005، وبلغت في مجموعها أربع سفن.

ومنذ عام 2007، بدأت الشركة في تنويع أسطولها بشكل استراتيجي ليشمل ناقلات السوائل وناقلات السوائل الجافة، وعززت مكانتها كذراع النقل البحري للحكومة العمانية. وقد مكنت هذه الخطوة الشركة من تقديم حلول نقل شاملة للشركات العمانية الكبرى المملوكة للدولة، بما في ذلك شركة أوكيو، وشركة أوكيو للصناعات الأساسية ش م ع ع، وشركة صحار ألنيوم. وفي عام 2008، أسست الشركة وشركة متسوي مشروعاً مشتركاً آخر لتوسيع أسطول ناقلات المنتجات وناقلات النفط الخام العملاقة، وفي عام 2009، قدمت الشركة طلبات لعدد 12 ناقلة عملاقة للنفط الخام من شركة هيونداي للصناعات الثقيلة (HHI) وشركة هانوا أوشن ليميتد (المعروفة سابقاً باسم شركة دايو لبناء السفن والهندسة البحرية) وشركة سامسونج للصناعات الثقيلة، لتصل إلى ما مجموعه 16 سفينة.

ومنذ عام 2010، وسعت الشركة قدراتها بطلب أربع ناقلات خام حديد عملاقة ليتم تأجيرها حصرياً لشركة فالي إس إيه، وكانت الأولى من نوعها في نقل خام الحديد من البرازيل إلى صحار. بالإضافة إلى ذلك، بدأت الشركة أعمالها في مجال النقل البحري المنتظم، حيث استخدمت في بداية الأمر سفينتين صغيرتين، من أجل دعم قطاع الخدمات اللوجستية العماني.

وفي عام 2015، استغلت الشركة فرصة كبيرة لدخول سوق نقل المنتجات النفطية الدولية من خلال التعاون مع شركة شل واستئجار عشر ناقلات متوسطة الحجم لنقل المنتجات المشتقة من النفط.

وفي عام 2016، انضمت الشركة إلى مجموعة أسياد وأصبحت ذراع الشحن للمجموعة.

وفي عام 2017، أنشأت الشركة وحدة مختصة بتأجير ناقلات النفط الخام، وأسست شركة خط أسياد التابعة لها. وفي العام نفسه، عززت الشركة أيضاً علاقتها مع شركة شل من خلال توفير خدمات شحن عبر ناقلات النفط الخام العملاقة لنقل النفط الخام، مما عزز بشكل كبير من سمعة الشركة ضمن شركات النفط الكبرى الخاصة على تصنيف من الدرجة الأولى، وتأثيرها في سوق الشحن الدولي. وبعد ذلك، واصلت الشركة تطوير أسطولها في عام 2019 من خلال طلب ثلاث سفن إضافية من نوع ناقلات النفط الخام العملاقة من شركة دايو لبناء السفن والهندسة البحرية، وفي عام 2021، قدمت الشركة استراتيجية تأجير للاستفادة من الاتجاه الصعودي المحتمل في السوق من خلال استئجار سفن تابعة لجهات خارجية وتأجيرها. وتعزز هذه الاستراتيجية مرونة الشركة، مما يسمح لها بتوسيع أسطولها لتلبية طلبات العملاء المتزايدة مع تجنب النفقات الرأسمالية الكبيرة المرتبطة عادة بملكية السفن.

خلال جائحة كوفيد-19، عملت الشركة مع مساهمها، مجموعة أسياد، للمساعدة في دعم الأجندة الوطنية لضمان الأمن الغذائي من خلال إنشاء شركة خط أسياد لدعم قطاع الخدمات اللوجستية لسلسلة التوريد. في عام 2022، طلبت الشركة سفينتين أخريين للغاز الطبيعي المسال لتقديم خدمات نقل للغاز الطبيعي المسال العماني، كجزء من تعاون الشركة المستمر مع الشركات الوطنية الرائدة، والمساهمة في القيمة المحلية (وهي إجمالي الإنفاق المحتفظ به داخل البلد الذي يفيد تطوير الأعمال، ويسهم في تنمية القدرات البشرية ويحفز الإنتاجية في الاقتصاد العماني). وتتوقع الشركة أن يتم تسليم هذه السفن في عام 2026. شهد ذلك العام أيضاً أول تحرك للشركة خارج سلطنة عمان والدخول في أحد مراكز النقل الرائدة في العالم من خلال إنشاء شركة تابعة لها في سنغافورة وهي شركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد، لتشغيل وحدة تأجير ناقلات البضائع السائبة والمنتجات للشركة في آسيا.

وفي عامي 2022 و 2023، استفادت الشركة من سوق إعادة بيع السفن العملاقة، وباعت ست من أقدم سفنها (وكلها كانت سفن عملاقة) كجزء من برنامج تجديد أسطولها، وطلبت بدورها أربع سفن عملاقة جديدة في عام 2024 وسيكون تسليمها في عامي 2026 و 2027، وهذا عزز مكانتها كواحدة من الشركات الرائدة في صناعة النقل البحري.

نقاط القوة التنافسية

منصة نقل عالمية المستوى مقرها في موقع استراتيجي مع وصول عالمي

بأسطول مكون من 89 سفينة (حتى 30 سبتمبر 2024)، تمتلك الشركة مجموعة واسعة من السفن المملوكة ملكية تامة والمملوكة بشكل مشترك والمستأجرة، وتقدم عددًا من الخدمات اللوجستية المتكاملة. بالإضافة إلى قطاعاتها الأساسية الخمسة - نقل النفط الخام، ونقل المنتجات، ونقل البضائع السائبة الجافة، ونقل الغاز، والنقل الملاحى المنتظم - فإن الشركة تقدم حلول نقل متخصصة، حيث تدير واحدة من أكبر أساطيل النقل المتنوعة في العالم، بدعم من الخدمات التجارية داخل الشركة (بما في ذلك التأجير والسمسرة) والخدمات الفنية داخل الشركة (بما في ذلك تشغيل السفن وإدارتها). لدى الشركة تنوع في الخدمات والأنشطة عبر قطاعات النقل المختلفة بالإضافة إلى أكثر من نوع من أنواع السفن داخل كل قطاع، كما تحتفظ الشركة بأسطول حديث بمعدلات استخدام عالية في جميع القطاعات.

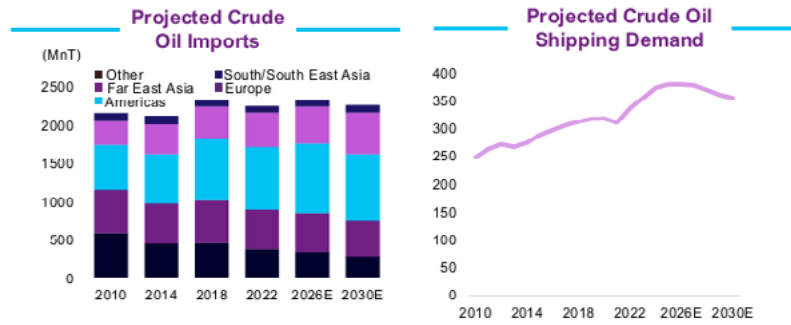
وتستفيد الشركة من موقع سلطنة عمان الاستراتيجي كبوابة للأسواق النامية في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وشبه القارة الهندية، وتخدم أكثر من 60 دولة. وباعتبارها أكبر شركة للنقل والخدمات اللوجستية في سلطنة عمان، فإنها تستفيد من البنية

التحتية البحرية القوية في سلطنة عمان وموقعها المركزي عند مفترق طرق الشحن العالمي، مما يوفر للشركة وعملائها إمكانية الوصول إلى الأسواق الرئيسية في آسيا وأفريقيا وأوروبا.

توقعات قوية للسوق عبر القطاعات الأساسية للشركة مدعومة بالطلب المتزايد على الشحن والحاجة إلى استبدال الأسطول القديم.

تستفيد الشركة من ديناميكيات العرض والطلب العالمية المواتية في معظم قطاعات الشحن، بالإضافة إلى نمو الاقتصاد العماني والمشاريع في سلطنة عمان.

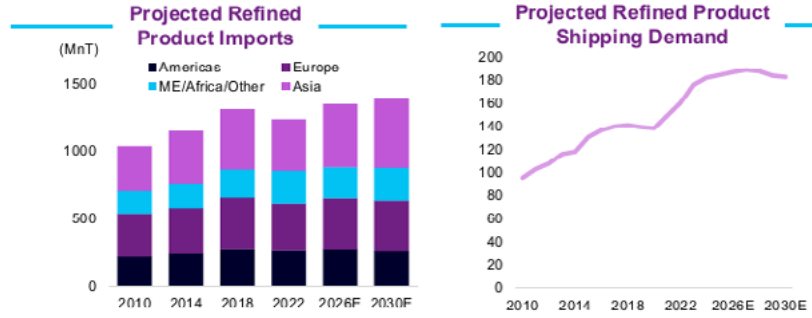
ففي سوق النفط الخام، نجد أنه من المتوقع أن يكون الطلب مدعومًا بنمو مستقر في إنتاج النفط العالمي واستهلاكه، ناتجًا في المقام الأول عن مناطق نمو عالية مثل منطقة آسيا والمحيط الهادئ. ومن المتوقع أن تحدث فجوة كبيرة في المعروض في سوق شحن النفط الخام ووجود فرق واسع في إمدادات السفن، وذلك بسبب تسارع عمليات تخريد السفن القديمة (التخلص منها). على الرغم من أن ما يقرب من 40 في المائة من أسطول ناقلات النفط الخام العالمي يزيد عمره عن 15 عامًا (مع إمكانية كبيرة للتخريد على مدى السنوات الخمس إلى العشر المقبلة)، فمن المتوقع أن تحل السفن المطلوبة بدفتر الطلبات حتى 30 سبتمبر 2024 محل ما يقرب من 21 في المائة فقط من هذا الأسطول المرشح للتخريد (المصدر: مستشار السوق). توضح الرسوم البيانية التالية واردات النفط الخام التاريخية والمتوقعة والطلب على الشحن:



المصدر: مستشار السوق

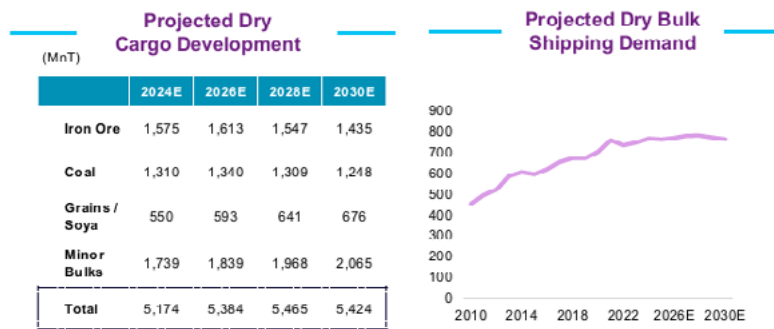
وبالمثل، في سوق المنتجات المكررة، نجد أنه من المتوقع أن يستمر دعم الطلب من خلال زيادة سعة التكرير واستقرار نمو الطلب العالمي على المنتجات المكررة. ومن المتوقع أن ينمو العرض في قطاع نقل المنتجات بمعدل محدود، على الرغم من استمرار وجود فجوة في إمدادات السفن. يبلغ عمر أكثر من 40 في المائة من الأسطول العالمي أكثر من 15 عامًا، في حين أنه من المتوقع

أن تحل السفن المطلوبة بدفتر الطلبات حتى 30 سبتمبر 2024 محل ما يقرب من 20 في المائة من الأسطول العالمي الحالي (حيث يتكون معظم دفتر الطلبات الحالي من سفن يزيد وزنها عن 80 ألف طن متري) (المصدر: مستشار السوق). توضح الرسوم البيانية التالية واردات المنتجات المكررة التاريخية والمتوقعة والطلب على الشحن:



المصدر: مستشار السوق

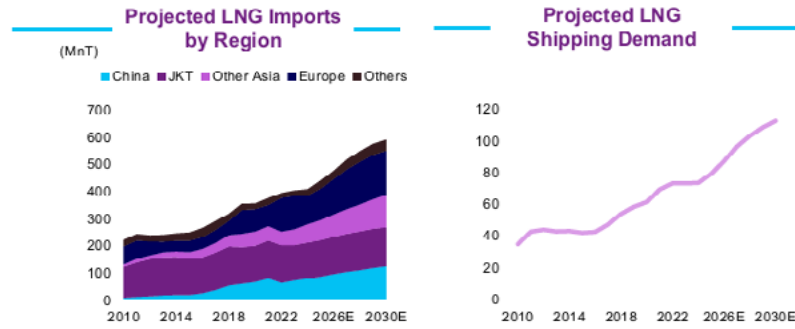
في سوق البضائع السائبة الجافة، نجد أنه من المتوقع أن يظل الطلب مستقرًا، حيث من المتوقع أن ينمو استيراد وتصدير البضائع السائبة الصغيرة والحبوب، بينما من المتوقع أن يظل استيراد وتصدير السوائب الرئيسية ثابتًا إلى حد كبير. ومن المتوقع أن يكون نمو الطلب الإقليمي في دول مجلس التعاون الخليجي أعلى من المتوسط العالمي. ومن المتوقع أن تكون إمدادات السفن في هذه الشريحة من القطاع مقيدة بطلبات السفن المحدودة مقارنة بالأسطول العالمي القديم، وأيضا اللوائح البيئية التي ستدخل حيز التنفيذ، الأمر الذي سيتطلب أن تقوم مجموعة كبيرة من السفن في الأسطول العالمي الحالي بتقليل سرعة الإبحار وتحديث السفن بتقنية توفير الطاقة (المصدر: مستشار السوق). توضح الرسوم البيانية التالية تطور الشحنات الجافة التاريخية والمتوقعة والطلب على الشحنات السائبة الجافة:



المصدر: مستشار السوق

في سوق الغاز الطبيعي المسال، وفي قطاع نقل الغاز الذي تعمل فيه الشركة، نجد أنه من المتوقع أن يتم دعم الطلب من خلال التوسع المستمر في الأسواق النهائية العالمية للغاز الطبيعي المسال واستمرار تطوير البنية التحتية، والتي من المتوقع أن تؤدي إلى

زيادة الطلب الكبير على نقل الغاز الطبيعي المسال. ومن المتوقع أن تظل إمدادات السفن في قطاع الغاز قوية. ومع ذلك، فإن الغالبية العظمى من السفن في الأسطول العالمي قد تم التعاقد معها بالفعل لتلبية شبكة البنية التحتية العالمية سريعة التوسع. لا يزال ما يقرب من 15 في المائة من دفتر الطلبات الحالي غير ملتزم به، مع توقع التعاقد مع العديد من تلك السفن غير الملتزم بها مع استمرار الإنتاج العالمي في الزيادة، مما يقيد العرض الإجمالي في السوق للسفن غير الملتزم بها (المصدر: مستشار السوق). توضح الرسوم البيانية التالية واردات الغاز الطبيعي المسال التاريخية والمتوقعة والطلب على نقل الغاز الطبيعي المسال:



المصدر: مستشار السوق

وفي سوق النقل البحري المنتظم، نجد أنه من المتوقع أن يدعم النمو الاقتصادي العالمي القوي والطلب المتزايد على صادرات السلع الاستهلاكية والتجارية الزيادة المستمرة في الطلب العالمي على شحن الحاويات. فيتأثر عرض السفن في سوق الشحن البحري المنتظم بشكل كبير بالزيادة الحالية في المعروض في السفن المبنية حديثاً (التي تم طلبها بعد تحركات السوق في عامي 2020 و 2021). ومع ذلك، فإن غالبية طلبات السفن المبنية حديثاً كانت لسفن الحاويات العملاقة، والتي تعمل بشكل أساسي على طرق التجارة الرئيسية. لا تزال هناك فجوة في سفن الحاويات الصغيرة والمتوسطة الحجم بين الأسطول العالمي الحالي المتقادم ودفتر طلبات السفن الحالي الذي يهدف إلى استبدال القديم (المصدر: مستشار السوق).

بالإضافة إلى التوقعات القوية للسوق عبر قطاعاته الأساسية، تستفيد الشركة من كونها الشريك المفضل للعملاء والمشاريع الاستراتيجية العمالية في مجال النفط والغاز والسلع الجافة. لا شك أن الشركة في وضع استراتيجي يمكنها من الاستفادة من النمو المتوقع في الإنتاج المحلي للنفط والغاز، والغاز الطبيعي المسال، بالإضافة إلى تقدم مشاريع الهيدروجين الأخضر والمجمعات الصناعية المتكاملة لإنتاج منتجات منخفضة الكربون لصناعة الصلب.

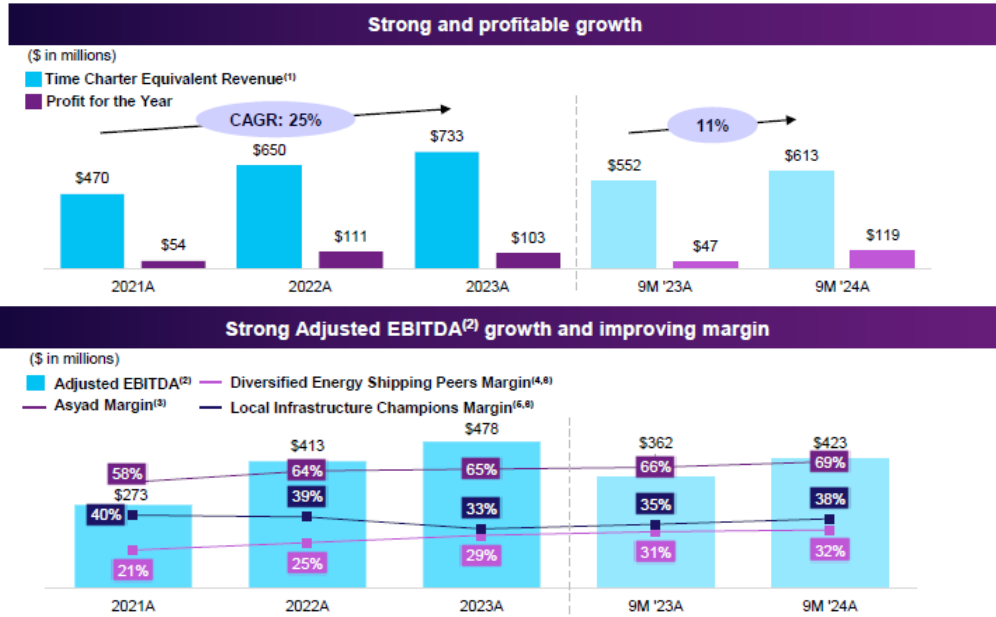
قيمة إجمالية قوية في إيرادات العقود مدعومة بعلاقات طويلة الأمد مع أفضل العملاء، مما يوفر توقعات جيدة للتدفقات النقدية المستقبلية

تستفيد الشركة من الشراكات التعاقدية طويلة الأجل مع شركات رائدة في تبادل السلع والتجارة، وهذه الشراكات - بلا شك - تدعم قيمة إجمالية قوية في إيرادات العقود، وإمكانية التوقع بالتدفقات النقدية بشكل موثوق وحمايتها في دورات السوق (في مراحل النمو والانكماش). بلغت القيمة الإجمالية للعقود المقدرة للشركة في 30 سبتمبر 2024 ما قيمته 1.9 مليار دولار أمريكي، منها 181.0 مليون دولار أمريكي منسوبة إلى الأشهر الثلاثة الأخيرة من عام 2024، و 479.0 مليون دولار أمريكي منسوبة إلى عام 2025، و 1272.0 مليون دولار أمريكي منسوبة إلى السنوات من 2026 إلى 2034. تعكس هذه القيمة الإجمالية عقود الشركة طويلة الأجل، والتي عادة ما تكون لها فترة ثابتة أولية وتشمل فترات تمديد اختيارية (وهذا مشاهد ملموس في أرض الواقع). ومع ذلك، في حساب القيمة الإجمالية للعقود، تتبع الشركة نهجاً أكثر تحفظاً ولا تشمل القيمة الإجمالية للعقود في فترة التمديد. وعلى هذا النحو، فإن رقم القيمة الإجمالية للعقود يتكون من 100 في المائة من عقود الشركة المضمونة الملتزم بها.

تعتقد الشركة أن معدل التحويل المرتفع لخيارات التمديد يعكس قوة علاقاتها مع العملاء، وأنه كان عاملاً رئيسياً في تمديد عقودها. وقد استفادت الشركة من هذه العلاقات طويلة الأجل مع عملائها. ويشمل ذلك علاقات تمتد لأكثر من خمس سنوات (مع شركة بحري، وشركة كليرليك للشحن، وشركة جلينكور، وشركة سينوكور، وشركة ترافيجورا، وشركة فيتول)، وعشر سنوات (مع شركة بريتيش بتروليوم، وشركة شيفرون، وشركة شل، وشركة سينوبك)، وخمس عشرة سنة (مع شركة إيتوتشو، وشركة ميتسوبيشي، والشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال، وشركة أوكيو، وشركة صحار ألنيوم، وشركة فالي). كما أن قاعدة عملاء الشركة متنوعة بشكل جيد، حيث يمثل أكبر خمسة عملاء معاً أقل من 35 في المائة، ولا يمثل أي عميل أكثر من 10 في المائة من إيرادات الشركة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023.

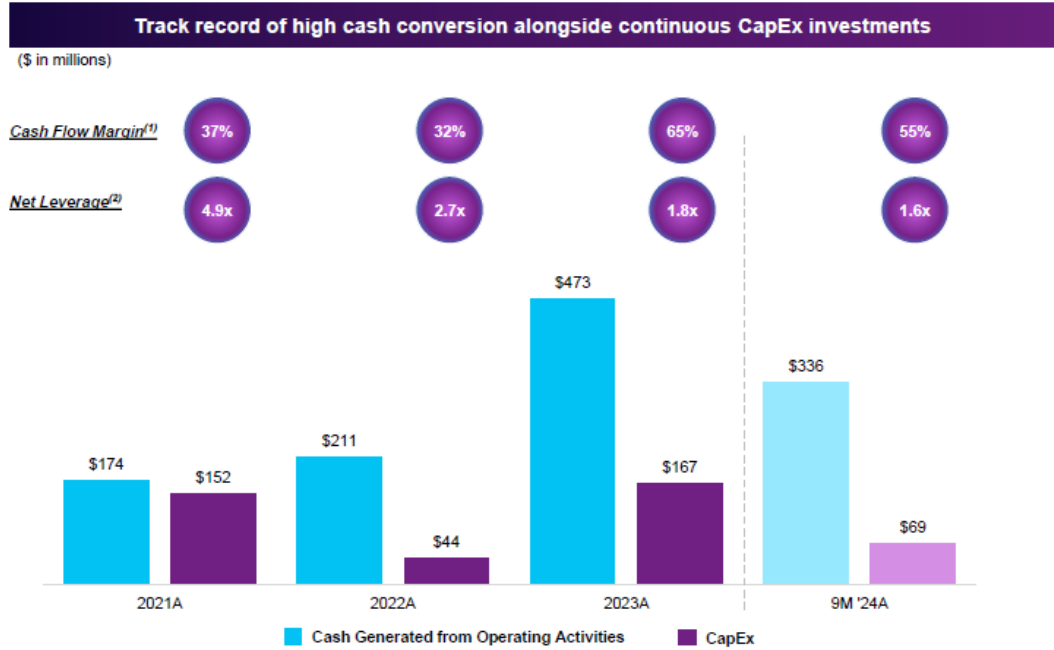
محفظة مالية قوية ويمكن التنبؤ بها ومتنامية مدعومة بهوامش قوية

تم الحفاظ على قوة الموازنة العامة للشركة من خلال هوامش الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، والتي نمت أيضاً خلال الفترات قيد المراجعة. كان هذا النمو مدفوعاً في المقام الأول بخفض التكاليف والتميز التشغيلي وسجلها القوي في تنفيذ العقود وتوقيتها.



(1) لمناقشة كيفية حساب مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، وهامش الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية" و "الفصل الثالث عشر - معلومات مالية وتشغيلية تاريخية مختارة وغيرها من المعلومات - بيانات مالية وتشغيلية أخرى".

كما هو موضح في الرسم البياني أدناه، تتمتع الشركة بسجل حافل من التحويل النقدي المرتفع إلى جانب استثمارات النفقات الرأسمالية المستمرة. وقد حققت الشركة باستمرار عوائد قوية على الاستثمار من برامج الإنفاق الرأسمالي التي تم تصميمها ودراستها بعناية. كما حافظت الشركة تاريخياً على وضع نقدي إيجابي مع هامش قوية من التدفقات النقدية، مما أتاح لها القدرة على التمويل الذاتي لاحتياجاتها التشغيلية والرأسمالية. ويدعم تقدمها المستمر في تحسين ملف الرافعة المالية علاقات قوية مع المقرض وتكلفة الديون المناسبة للشركة.



(1) لمناقشة كيفية حساب هامش التدفقات النقدية وصافي الرافعة المالية، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية" و "الفصل الثالث عشر - بيانات مالية وتشغيلية تاريخية مختارة وغيرها من المعلومات - بيانات مالية وتشغيلية أخرى".

استراتيجية نمو واضحة للتطوير في القطاعات ذات الأولوية

منذ تأسيسها، قامت الشركة بتقييم الفرص باستمرار لتحسين وتنويع وتنمية أسطولها من خلال برامج بناء السفن الجديدة أو عمليات الاستحواذ على السفن المستعملة عالية الجودة. وقد ساعد ماضيها العريق في تقديم القيمة والنمو من خلال استراتيجيتها لتوسيع الأسطول والسوق، وتقديم خدمات مبتكرة والتركيز على السلامة - على تحقيق مكانة قوية في الأسواق المحلية ودعم تطوير شراكات عمل طويلة الأجل.

فعلى سبيل المثال، ابتداءً من عام 2007، بدأت الشركة في تنويع أسطولها من تركيزها التاريخي على سفن الغاز الطبيعي المسال إلى ناقلات النفط الخام والمنتجات. وفي عام 2011، بدأت الشركة في تشغيل ناقلات السوائل الجافة وكذلك ناقلات الغاز والخام والمنتجات. وقد اعتمدت الشركة بشكل يخدم مصالحها عمليات الاستحواذ والشراكات عبر مختلف القطاعات منذ ذلك

الحين، بما في ذلك الشراكة مع شركة شل في عام 2015، والتي أضافت عشر ناقلات منتجات متوسطة الحجم إلى الأسطول، والاستحواذ على سبع ناقلات سوائب جافة إضافية خلال الأعوام 2017 و 2018 و 2019. وتخطط الشركة لاستثمار ما بين 2.3 مليار دولار أمريكي و 2.7 مليار دولار أمريكي في أسطولها على المدى المتوسط من أجل دعم مبادرات النمو الخاصة بها. هذا، وتعتقد الشركة أنها في وضع جيد يمكنها من الاستفادة من ديناميكيات السوق المتطورة مع التزام قوي بالنمو المستدام والربحية وقيمة المساهمين.

فريق إدارة مؤهل تأهيلاً عالياً مدعوم بمساهم سيادي من ذوي الخبرة

لدى الشركة فريق إدارة مؤهل تأهيلاً عالياً يتمتع بخبرة كبيرة في القطاع وسجل حافل في تسليم المشاريع. وقد استفادت إدارة الشركة من هذه التجربة من أجل تطوير فهم عميق لديناميكيات السوق المحلية والإقليمية والدولية، والحفاظ على علاقات قوية مع أصحاب المصلحة الرئيسيين على المستويين المحلي والدولي. كما يستفيد فريق الإدارة والشركة من الإشراف الاستراتيجي والدعم والرؤى حول المشاريع العمانية القادمة التي يقدمها كل من جهاز الاستثمار العماني ومجموعة أسياد، حيث تعد مجموعة أسياد من كبار مالكي البنية الأساسية في سلطنة عمان. ومع وجود جهاز الاستثمار العماني كمساهم مدعوم من الحكومة، تستفيد الشركة من التعاون والدعم الذي يقدمه جهاز الاستثمار العماني، ثم إنها بلا شك الشريك المفضل فيما يتعلق بأي متطلبات شحن للشركات الشقيقة تحت مظلة جهاز الاستثمار العماني.

قيادة وتنفيذ مبادرات الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة لضمان المزايا التنافسية وتعزيز مكانة السوق

تركز الشركة على معايير قوية للبيئة والصحة والسلامة تتماشى مع أهداف الاستدامة العالمية. وتماشياً مع هذا التركيز على حماية البيئة، تعمل الشركة بما يتماشى مع تعهد سلطنة عمان بالوصول إلى الحياد الكربوني (صافي صفر) بحلول عام 2050. وهذا مدفوع في المقام الأول بالاستثمارات في مجالات مثل الإدارة الفعالة للنفايات والوقود البديل. وفي عام 2023، شهدت الشركة انخفاضاً بنسبة 2 في المائة في كثافة الكربون على أساس سنوي وسجلت صفراً في حوادث الانسكاب، كما حافظت على تركيزها على الصحة والسلامة، مع عدم ضياع أي وقت بسبب الإصابة في عام 2023.

قدمت الشركة مساهمة إيجابية كبيرة للمجتمع العماني، حيث تم توزيع 702 مليون دولار أمريكي من القيمة الاقتصادية (بما في ذلك تكاليف التشغيل وأجور الموظفين ومزاياهم والمدفوعات للجهات المانحة لرؤوس الأموال والمدفوعات للحكومة العمانية). وللشركة تأثير يمكن قياس مدى تأثيره على الاقتصاد الوطني من خلال خلق فرص العمل، ورفع مستوى المواهب العمانية، ومساهمة في القيمة المحلية بحوالي 27.5 مليون دولار أمريكي.

يتم الإشراف على استراتيجيات الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة للشركة من قبل لجنة الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة، ثم يتم الموافقة عليها من قبل مجلس إدارة الشركة. وهناك دعم لاستراتيجية الشاملة للممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة بشكل أكبر من خلال مدونة قواعد السلوك وأخلاقيات العمل الخاصة بالشركة، والتي يتم توقيعها من قبل جميع الموظفين.

استراتيجية الشركة

تشمل استراتيجيات الشركة ما يلي:

الإنفاق الرأسمالي: تعتمد استراتيجية الشركة جزئياً على برنامج الإنفاق الرأسمالي القوي، والذي يركز على ما يلي: (1) تجديد الأسطول للحفاظ على أسطول حديث، (2) استثمارات النمو لجذب فرص النمو في السوق، و (3) تنويع محفظة سفنها بناءً على التوقعات لقطاعات نقل النفط الخام، ونقل البضائع السائبة الجافة، والنقل الملاحي المنتظم.

- تجديد الأسطول: تركز الشركة على الحفاظ على أسطول حديث لأغراض زيادة الكفاءة التشغيلية وتحقيق أهداف الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة. بالإضافة إلى ذلك، أكملت الشركة وخططت للمبيعات الاستراتيجية لأصول مختارة من أجل الاستفادة من فترات ذروة السوق من حيث الأسعار أو الطلب، ودعم تدفقاتها النقدية خلال فترات الركود. وسنعمل من خلال برامج التحديث على أن يتم إحلال سفن جديدة أحدث وأكثر كفاءة قادرة على تحقيق عوائد أعلى محل السفن القديمة، بالإضافة إلى دفع مكاسب الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة، ووضع الشركة في مكانة أفضل على المدى الطويل. يمكن بيع السفن القديمة إذا ظهرت فرص سوقية مقنعة وتوافرت الظروف والأحوال المواتية. وقد أدارت الشركة الأسطول بطريقة استطاعت من خلالها التكيف مع التغيرات والفرص في السوق من خلال بصمتها التشغيلية في القطاع، حيث استطاعت توسيع نطاق عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة وتجديدها بناءً على الفرص الاستراتيجية مع العملاء وديناميكيات السوق داخل كل شريحة من القطاعات التي تعمل فيها.

- استثمارات النمو: تتوقع الشركة إنفاق ما بين 2.3 مليار دولار أمريكي و 2.7 مليار دولار أمريكي على خططها التوسعية على المدى المتوسط لجذب فرص النمو. تسعى الشركة إلى الاستفادة من طلبات السفن المبنية الجديدة عالية المواصفات، والمجهزة بأحدث التقنيات لتلبية المعايير البيئية واستقطاب الأسعار المتميزة والعملاء المتميزين. وتتماشى هذه الاستراتيجية أيضاً مع نهج الشركة القائم على مصلحتها لشراء سفن عالية الجودة في

سوق المستعمل، حيث يمكن للاستحواذ على سفن عالية الجودة تحقيق فوائد فورية بناءً على العقود المعروضة حاليًا أو ظروف السوق السائدة.

- المحفظة المتنوعة: تحافظ الشركة على نهج متوازن عبر كل قطاع من قطاعاتها للحفاظ على تنوع سفنها، مع التركيز بشكل خاص على التوقعات لقطاعات نقل النفط الخام، ونقل البضائع السائبة الجافة، والنقل الملاحي المنتظم. ويرجع ذلك جزئيًا إلى الدعم المباشر الذي تم تلقيه في هذه القطاعات من استراتيجية النمو الاقتصادي في سلطنة عمان.

تحسين الأعمال: تهدف استراتيجية تحسين أعمال الشركة إلى مساعدة الشركة على الحفاظ على تميزها التشغيلي مع الاستفادة من نقاط قوتها الحالية للاستفادة من توقعات السوق المواتية عند ظهورها.

- الاستفادة من نقاط القوة الحالية: تتمتع الشركة بحضور راسخ في السوق وخبرة واسعة في القطاع البحري (سواء من خلال الشركة نفسها أو من خلال فريق الإدارة العليا). وتعتزم الشركة، كجزء من استراتيجيتها، مواصلة التركيز على نقاط القوة الحالية هذه، من أجل الحفاظ على سمعتها القوية وقاعدة عملائها المتنوعة عبر القطاعات.
- التركيز على السوق: ركزت الشركة على القطاعات ذات التوقعات المواتية للسوق، ومواءمة أهدافها الاستراتيجية مع التوقعات الداخلية ورؤى سوق الوسطاء. وعلى وجه الخصوص، تتمتع الشركة بالقدرة على زيادة وجودها من خلال الشراكات الاستراتيجية ومبادرات التحول الرقمي والدعم الحكومي. وتعتزم الشركة أن تظل الشريك العماني المفضل، بما في ذلك من خلال توسيع عروض الخدمات اللوجستية وسلسلة التوريد، حيث ترى أنه من الممكن زيادة هذه الخدمات.

- استراتيجية الاستئجار: ظلت من أولويات الشركة تكييف استراتيجيات الاستئجار قصيرة الأجل وطويلة الأجل مع المتطلبات التشغيلية. وتعتزم الشركة، من خلال الاستفادة من الاتجاهات التاريخية وعقود تأجير السفن المزودة بالمدة، أن تضع نفسها في موضع يمكنها من تقديم هامس أرباح جيد قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء. وحيثما كان ذلك مفيدًا بناءً على ظروف السوق أو حسب الاحتياجات قصيرة الأجل، فإن الشركة تهدف إلى الحد من النفقات الرأسمالية عن طريق استئجار السفن، وبالتالي تعزيز الرافعة المالية والتشغيلية. ونظرًا لأنه يمكن تغيير عدد السفن المستأجرة بسرعة أكبر من السفن المملوكة ملكية تامة أو المملوكة بشكل مشترك، فإن الإدارة الفعالة لهذا الجزء من الأسطول تسمح للشركة بإدارة مخاطرها السوقية والاستفادة من أي فرص مواتية.

فرص القروض الجديدة/ إعادة التمويل الجديدة: تخطط الشركة للاستفادة من السفن ذات نسب القرض إلى القيمة الأعلى أو الأصول غير المرهونة من أجل تحسين قوة ميزانيتها العمومية وتحسين استخدام الأصول. تستكشف إدارة الشركة بانتظام فرص القروض وإعادة التمويل الجديدة للتأكد من أنها تستحوذ على الفرص المواتية للشركة، وبالتالي تدعم أيضاً استثماراتها الاستراتيجية واستراتيجيات الإنفاق الرأسمالي.

استراتيجية الديون للمنافع الضريبية: تعتزم الشركة مواصلة مواءمة ديونها مع استراتيجيات مساهمها الرئيسي، مجموعة أسياد، من أجل تعظيم الفوائد الضريبية والاستفادة من أوجه التعاون وتكامل الجهود في التخطيط المالي حيثما وجدت بين المنظمتين. كما أن الهدف من وراء مواءمة استراتيجية ديونها بهذه الطريقة هو تحسين إدارة التدفقات النقدية من قبل الشركة، بما يسمح لها بالاستجابة لأي تغييرات في السوق بالإضافة إلى فرص السوق.

تعزيز الهيكل التنظيمي: تهدف الشركة إلى تحسين كفاءتها التشغيلية من خلال تنفيذ أفضل الممارسات التي تضمن أن عمليات صنع القرار تنسم بالكفاءة والفعالية، تأمل الشركة في تبسيط عملياتها، ونتيجة لذلك، تقليل تكاليف التشغيل. وتعتزم الشركة تحسين استخدام سفنها من خلال تحسين السرعة التي تتخذ بها القرارات المتعلقة بحيازة السفن ومبيعاتها، وعقود الاستئجار والتأجير، واستئجار السفن وعمليات السوق الفورية.

تقييم تأسيس شركات متخصصة لكل قطاع: تدعم قدرة الشركة على إنشاء شركات فردية لكل قطاع تشغيلي قدرتها على زيادة التركيز التشغيلي والكفاءة. كما يسمح هذا النهج للشركة بإنشاء استراتيجيات مخصصة تعالج التحديات والفرص الفريدة داخل كل قطاع من قطاعاتها. بالإضافة إلى ذلك، يساعد هذا النهج على تسهيل مكاسب رأس المال في عمليات تصفية الاستثمارات المستقبلية المحتملة من خلال تسهيل تنفيذ أي إعادة تنظيم استراتيجي في المستقبل.

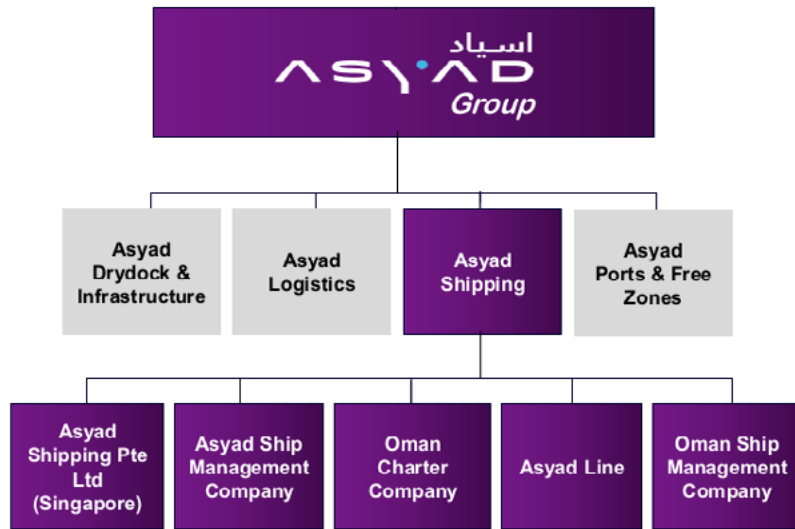
الهيكل التنظيمي

الشركة هي شركة قابضة، وتقوم شركاتها التابعة بإدارة جميع عمليات المجموعة، وتمتلك جميع الأصول التشغيلية للمجموعة. وتماشياً مع ممارسات الشحن الدولية المعمول بها، فإن معظم سفن المجموعة مستأجرة ومملوكة وممولة من قبل الشركات القابضة للسفن التابعة للشركات القابضة الوسيطة للمجموعة، وهي الشركة العمانية لإدارة السفن ش م ع م وشركة خط أسياد ش م م وشركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد (سنغافورة).

إذا تم تأجير سفينة لأحد عملاء الشركة، يتم إبرام عقد الإيجار مباشرة مع العميل من قبل الشركة القابضة للسفن ذات الصلة، وتحصل الشركة التابعة للتدفقات النقدية الناتجة عقد الإيجار.

وتتكبد جزء من مديونية المجموعة الحالية - الشركات القابضة للسفن على أساس عدم الرجوع والمطالبة أو على أساس الرجوع المحدود أو بضمانات تقدمها الشركة ويتم تأمينها برهون على بعض سفن المجموعة ورهن لأسهم شركات السفن القابضة. ويتم توفير خدمات إدارة السفن لسفن المجموعة في المقام الأول من قبل الشركة العمانية لاستئجار السفن ش م ع م، ويتم توفير خدمات إصلاح السفن في أحواض الإرساء الجاف لسفن المجموعة في المقام الأول من قبل شركة تابعة للشركة العمانية لإدارة السفن.

يعرض الرسم البياني التالي توضيحاً مبسطاً للهيكل التنظيمي للشركة.



القيمة الإجمالية للعقود

تعتبر الشركة القيمة الإجمالية للعقود لديها مقياساً مهماً للأداء، وبالتالي تراقبها باستمرار وتقدم تقارير دورية عنها. ومن الجدير بالذكر أن القيمة الإجمالية للعقود لا يُعتبر مقياساً للأداء المالي في أصول المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية؛ ولا ينبغي اعتباره بديلاً عن المؤشرات الأخرى للأداء التشغيلي للشركة أو التدفقات النقدية أو أي مقياس آخر للأداء مستمد وفقاً للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية. كما أن القيمة الإجمالية للعقود ليست ضماناً للإيرادات المستقبلية وليست مؤشراً للربح التشغيلي أو توليد النقد أو السيولة المستقبلية.

هذا، وتتألف القيمة الإجمالية للعقود من إجمالي الإيرادات المقدرة التي تُعزى إلى مبالغ العقود الاسمية للفترات غير المكتملة من عقود تأجير السفن، بناءً على فترة العقد المتبقية (باستثناء أيام الحوض الجاف المخطط لها) وأسعار الأيام المحددة في كل عقد.

تعتقد الشركة أن القيمة الإجمالية للعقود محسوب بشكل متحفظ بالنظر إلى أنه لا يشمل التمديدات أو المبالغ المنسوبة إلى سداد النفقات المتكبدة نيابة عن العميل أو المبالغ المدفوعة مقدماً أو رسوم التعبئة أو الإيرادات الأخرى بخلاف تلك المنسوبة إلى الأسعار اليومية من الفترات غير المكتملة من عقود تأجير السفن. كما تفترض القيمة الإجمالية للعقود أن أسعار اليوم المطبقة هي كما تم التعاقد عليها خلال المدة بأكملها، ولن يتم إعادة التفاوض على عقودها ذات الصلة بشروط أقل ملاءمة، أو إنهاؤها قبل تواريخ استحقاقها التعاقدية. تفترض القيمة الإجمالية للعقود أيضاً بأن الشركة ستؤدي جميع التزاماتها التعاقدية. بالإضافة إلى ذلك، تفترض أرقام القيمة الإجمالية لعقود الشركة معدل استخدام بنسبة 100 في المائة (باستثناء أيام الحوض الجاف المخطط لها).

وتشمل القيمة الإجمالية للعقود الإيرادات المستقبلية المنسوبة إلى العقود الموقعة فقط. حصلت الشركة أيضاً على طلبات من العملاء في شكل خطابات نوايا أو التزامات أخرى غير ملزمة، والتي لا يتم احتسابها ضمن القيمة الإجمالية لعقودها. وعندما تحرز الشركة تقدماً في تنفيذ عقودها، فإنها تعترف بالإيرادات وفقاً لسياسات الاعتراف بالإيرادات الخاصة بها، ولا تحسب المبالغ ذات الصلة ضمن القيمة الإجمالية لعقودها.

وتقدر الشركة أن القيمة الإجمالية لإيرادات عقودها يبلغ 1.9 مليار دولار أمريكي، منها 181.0 مليون دولار أمريكي من المتوقع أن تتحقق في الأشهر الثلاثة الأخيرة من عام 2024، و 479,0 مليون دولار أمريكي من المتوقع أن تتحقق في عام 2025، و 1272,0 مليون دولار أمريكي من المتوقع أن تتحقق من عام 2026 إلى عام 2034. ومع ذلك، فإن القيمة الإجمالية للعقود لا توفر مؤشراً دقيقاً للفترة الزمنية التي يحق للشركة خلالها بموجب العقد الاعتراف بالإيرادات أو استلام النقد، ولا يمكن أن يكون هناك أي ضمان بأن الإيرادات سيتم الاعتراف بها أو استلامها نقداً في الأطر الزمنية المتوقعة، أو أن يتم استلامها أصلاً. إن التوقعات المذكورة في هذه النشرة والتي تتوقع بأن جزءاً من القيمة الإجمالية للعقود سيتحقق في سنة معينة ما هي إلا توقعات قد بُنيت على المواعيد المقررة المنصوص عليها في العقود ذات الصلة.

هذا، ويتم الإبلاغ عن القيمة الإجمالية لعقود الشركة بعملة الدولار الأمريكي، وتتكون في المقام الأول من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة طويلة الأجل وعقود الشحن في قطاعات شحن الغاز وشحن النفط الخام وشحن البضائع السائبة الجافة.

العمليات التشغيلية

تقدم الشركة حلول النقل (من خلال سفنها المملوكة لها وسفنها المستأجرة) بالإضافة إلى خدمات إدارة السفن والخدمات التجارية المتقدمة. تعمل الشركة في خمس قطاعات أعمال: (1) نقل النفط الخام، (2) نقل المنتجات، (3) نقل البضائع السائبة

الجافة، (4) نقل الغاز و (5) النقل الملاحي المنتظم. يسمح أسطول الشركة الكبير والمتنوع ووجودها في قطاعات متعددة لها بالتنقل عبر دورات أعمال مختلفة ودعم استقرار عملياتها.

نقل النفط الخام

تقوم الشركة بنقل النفط الخام منذ عام 2008. وحتى 30 سبتمبر 2024، كان أسطول نقل النفط الخام يتكون من 12 ناقلة نفط خام عملاقة، وأربع سفن من طراز سويسماكس وسفينتين من طراز أفراماكس، منها 12 سفينة مملوكة ملكية تامة وست سفن مستأجرة، بسعة إجمالية تبلغ حوالي 4,571,725 طن ساكن. وقد طلبت الشركة أربع ناقلات نفط خام عملاقة للانضمام إلى أسطول نقل النفط الخام الخاص بها. يوضح الجدول أدناه بعض المعلومات المتعلقة بناقلات النفط الخام التابعة للشركة حتى 30 سبتمبر 2024:

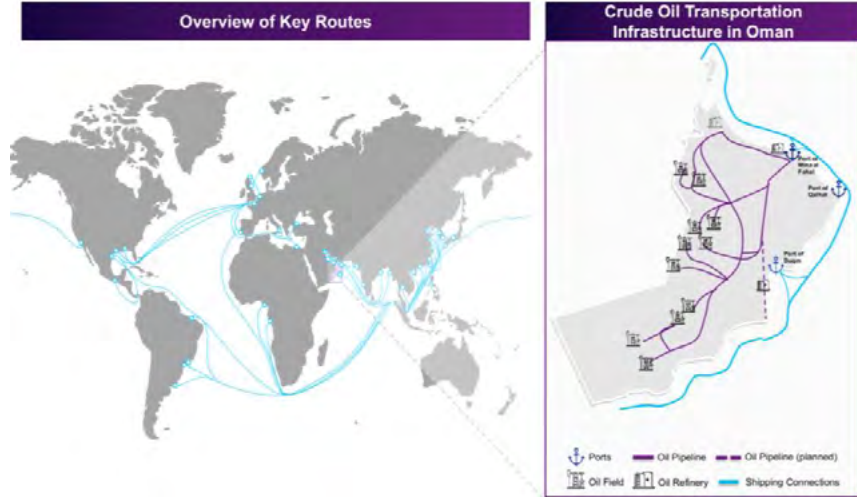
اسم السفينة	السعة (الطن الساكن)	نوع السفينة	الملكية % / مدة الاستئجار (سنة) (1) الانتهاء	سنة الصنع	العلم
مملوكة					
سيق	299,999	VLCC	100	2011	Marshall Islands
سمائل	302,845	VLCC	100	2011	Panama
السيب	319,439	VLCC	100	2011	Malta
Daba	316,373	VLCC	100	2012	Marshall Islands
As Suwayq	319,478	VLCC	100	2012	Marshall Islands
Habrut	319,439	VLCC	100	2012	Marshall Islands
Izki	319,439	VLCC	100	2012	Marshall Islands
Bukha	320,000	VLCC	100	2012	Marshall Islands
Taqah	317,000	VLCC	100	2012	Marshall Islands
Sur	299,997	VLCC	100	2020	Marshall Islands
Bahla	299,997	VLCC	100	2020	Marshall Islands
Dhalkut	299,997	VLCC	100	2021	Marshall Islands
Chartered-in					
Barbarosa	149,999	Suezmax	2025	2008	Libya
Al Agaila	149,979	Suezmax	2025	2008	Libya
Nordic Hunter	149,999	Suezmax	2028	2022	Liberia
Nordic Harrier	157,095	Suezmax	2028	2022	Liberia
Ebn Hawkel	112,002	Aframax	2027	2021	Malta
Al Haya	118,648	Aframax	2026	2023	Liberia

ملاحظة:

(16) في حالة السفن المملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك، تمثل "الملكية (%)" النسبة المئوية لملكية الشركة في الشركة المالكة للسفن. في حالة السفن المستأجرة، تمثل "مدة الاستئجار (سنة انتهاء الصلاحية)" سنة انتهاء الصلاحية.

تدير الشركة شبكة متنوعة من المسارات الملاحية التي تغطي الوجهات العالمية، وتسهيل التجارة العالمية وربط محطات تحميل النفط الخام الدولية الرئيسية، من خلال أسطولها الذي يغطي الرحلات الطويلة والمتوسطة والقصيرة الأجل في الخليج العربي وغرب أفريقيا وأمريكا الجنوبية والولايات المتحدة إلى محطات الشحن الرئيسية في آسيا وأوروبا والولايات المتحدة. بالإضافة إلى ذلك، تتعامل الشركة مع صادرات النفط الخام من الموانئ العمانية وكذلك واردات النفط الخام إلى المصافي العمانية (بما في ذلك النفط الخام الكويتي من خلال أحد مشاريعها المشتركة). توضح الخرائط التالية مسارات السفن الحالية للشركة لقطاع شحن:

النفط الخام:



بلغ متوسط عمر السفن المملوكة بشكل مشترك والمستأجرة - في هذه الشريحة القطاعية - سبع سنوات حتى 30 سبتمبر 2024 (بما في ذلك السفن قيد الطلب). بلغ متوسط المدة المتبقية لعقود نقل النفط الخام للشركة (باستثناء السفن المطلوبة) عامين حتى 30 سبتمبر 2024. وبلغت القيمة الإجمالية لإيرادات العقود لقطاع نقل النفط الخام 239.0 مليون دولار أمريكي حتى 30 سبتمبر 2024. وشكل قطاع نقل النفط الخام ما نسبته 43 في المائة من ممتلكات الشركة وناقلاتها ومعداتها كما في 31 ديسمبر 2023.

يوضح الجدول التالي معايير الأداء الرئيسية لقطاع نقل النفط الخام عن السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024:

	As at and for the year ended 31 December			As at and for the nine months ended 30 September	
	2021	2022	2023	2023	2024
Number of vessels ⁽¹⁾	18	20	18	18	18
Fleet utilisation rate ⁽²⁾ (%)	91.4	87.9	98.2	99.9	98.9
TCE revenue ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	102.1	165.3	243.7	186.8	171.2
TCE rate ⁽³⁾ (U.S.\$/day)	12,627	25,832	37,552	33,015	39,391
EBITDA ⁽³⁾ (U.S.\$ millions).....	44.6	93.0	243.1 ⁽⁴⁾	152.5	125.6

الملاحظات:

(17) باستثناء السفن المطلوبة.

(18) يتم حساب استخدام الأسطول على أنه 365 يوماً ناقص عدد الأيام التي ترسو فيها السفن في الحوض الجاف، مقسوماً على 365.

(19) لمناقشة كيفية حساب مكافئ تأجير السفن المجهزة بالملدة، ومعدل مكافئ تأجير السفن المجهزة بالملدة، والأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية" و "الفصل الثالث عشر - معلومات مالية وتشغيلية تاريخية مختارة وغيرها من المعلومات - بيانات مالية وتشغيلية أخرى".

(20) بلغت الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء حوالي 46.9 مليون دولار أمريكي للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 نتيجة لمكسب لمرة واحدة من بيع ثلاث سفن.

تطوير الأسطول

اعتماداً على ظروف السوق، تتوقع الشركة أنها ستقوم بالتخلص التدريجي من العديد من ناقلات النفط الخام العملاقة بحلول نهاية عام 2026. لذلك طلبت الشركة أربع ناقلات جديدة عملاقة للنفط الخام، على أن يكون التسليم في عامي 2026 و 2027، بتكلفة إجمالية قدرها 520.0 مليون دولار أمريكي. ستكون سعة كل ناقلة جديدة من ناقلات النفط الخام العملاقة بسعة 300,000 طن ساكن، وستكون هذه الناقلات العملاقة ثنائية الوقود، وستكون بمواصفات أعلى من المواصفات المتاحة حالياً، بما في ذلك المولدات المحورية مما يقلل من مقاومة الماء التي تواجهها السفينة أثناء حركتها مما يسهم في تقليل استهلاكها للطاقة وتحسين كفاءتها في استخدام الوقود.

هذا، وتتوقع الشركة أن يتم تأجير ناقلتين من ناقلات النفط الخام العملاقة بموجب عقود إيجار طويلة الأمد، وسيتم تشغيل ناقلتين في سوق التأجير الفوري للحفاظ على التوازن بين تأمين التدفقات النقدية المتعاقد عليها بشكل مستقر وإدارة التعرض لأسعار السوق في حالة وجود تطورات أو تغيرات مواتية في السوق. تدرس الشركة المزيد من الخيارات لتوسيع أسطولها من

ناقلات النفط الخام العملاقة وناقلات سويسماكس عن طريق الشراء الاستراتيجي من سوق المستعمل وطلب سفن جديدة إضافية.

المنافسة

تشهد المنافسة على التأجير في سوق ناقلات النفط الخام، وتكون على أساس سعر السفينة وموقعها وحجمها وعمرها واستهلاكها للوقود وحالتها ومقبوليتها، بالإضافة إلى سمعة مشغل السفينة. كما تتأثر تنافسية الشركة من حيث فئة الأحجام التي تتنافس فيها ومدى توافر سفن بأحجام أخرى متنافسة في تلك السوق، وكذلك سعر برميل النفط الخام. من المنافسين الرئيسيين للشركة: شركة سي إم بي تيك، وشركة دي إتش تي، وشركة فرانت لاين آند إنترناشيونال سيويز.

العملاء

تقوم الشركة بنقل النفط الخام وفقاً لترتيبات النقل التي تضمنت تاريخياً مزيجاً من عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة وترتيبات التأجير الفوري. ومن بين ناقلات النفط الخام العملاقة الإثنا عشر التابعة للشركة، تعمل تسع منها بموجب عقود تأجير طويلة الأمد للسفن المجهزة بالمدة (من سنتين إلى ست سنوات)، وتعمل ثلاث منها في سوق التأجير الفوري بمدد تقل عادة عن ثلاثة أشهر. تحتوي جميع عقود تأجير ناقلات النفط الخام العملاقة المجهزة بالمدة على خيارات تمديد تتراوح من سنة إلى ثلاث سنوات. ومن بين سفن سويسماكس الأربع التابعة للشركة، تعمل سفينتان بموجب عقود تأجير قصيرة الأمد للسفن المجهزة بالمدة (12 شهراً) وسفینتان بموجب عقود تأجير طويلة الأمد للسفن المجهزة بالمدة (ثلاث سنوات). تحتوي عقود التأجير طويلة الأمد للسفن المجهزة بالمدة على خيارات تمديد من عام إلى عامين. وتعمل سفینتا أفراماكس التابعتان للشركة بموجب عقود تأجير طويلة الأمد للسفن المجهزة بالمدة (لمدة عامين)، وتخضع إحداها لخيار تمديد لمدة عام واحد.

هذا، ويتألف عملاء قطاع شحن النفط الخام في المقام الأول من شركات النفط العالمية الكبرى ومصافي التكرير، بما في ذلك شركة شل، وشركة بي بي، وشركة إكسون موبيل، وشركة شيفرون، وشركة بيتروكييميكالز، وشركة سينوبيك، وشركة جي إس كالتيكس، وشركة بي تي، وشركة جلاسفورد وشركة هينغلي، بالإضافة إلى تجار النفط الآخرين وشركات النفط الوطنية والشركات العاملة في مجال بيع السلع، ومالكي السفن، بما في ذلك شركة ريلانيس إنديستريز ليميتد، وشركة النفط العمانية للمصافي و الصناعات البترولية ، وشركة ترافيغورا، وشركة فيتول، وشركة سنوكور

تعد الشركة شريكاً مهماً في خدمة احتياجات نقل النفط الخام للمشاريع الرئيسية، بما في ذلك صادرات النفط الخام العماني وواردات النفط الخام إلى المصافي العمانية في إطار مشاريع مشتركة، مثل واردات النفط الخام الكويتي. بالإضافة إلى ذلك، تحافظ الشركة على اتفاقيات نقل بضائع طويلة الأمد مع شركة شل، مما يدعم سلاسل توريد النفط الخام الرئيسية إلى الأسواق العالمية.

يلخص الجدول أدناه ترتيبات التأجير المطبقة على كل سفينة من سفن الشركة العاملة في قطاع نقل النفط الخام حتى 30 سبتمبر 2024:

Vessel name	Type of Charter	Charter start	Charter expiration	Term	Extension option
Saiq.....	Spot market	—	—	—	—
Samail.....	Spot market	—	—	—	—
Seeb.....	Spot market	—	—	—	—
Daba	Long term Time charter	October 2022	October 2024	3 years	1 years
As Suwayq.....	Long term Time charter	February 2023	February 2026	3 years	2 years
Habrut.....	Long term Time charter	February 2023	February 2026	3 years	2 years
Izki	Long term Time charter	December 2022	December 2025	3 years	2 years
Bukha	Long term Time charter	March 2023	March 2026	3 years	3 years
Taqah.....	Long term Time charter	April 2023	April 2026	3 years	2 years
Sur	Long term Time charter	June 2022	June 2025	3 years	2 years
Bahla	Long term Time charter	July 2022	July 2027	5 years	2 years
Dhalkut.....	Long term Time charter	July 2022	July 2027	5 years	2 years
Nordic Hunter.....	Long term Time charter	July 2022	July 2028	6 years	2 years
Nordic Harrier	Long term Time charter	December 2022	December 2028	6 years	2 years
Barbarosa.....	Short term Time charter	March 2024	March 2025	1 year	N/A
Al Agaila	Short term Time charter	June 2024	June 2025	1 year	N/A
Al Haya	Long term Time charter	July 2023	January 2026	2.5 year	1 year
Ebn Hawkel	Long term Time charter	June 2024	June 2027	3 years	1 year

نقل المنتجات

يوفر قطاع نقل المنتجات خدمات نقل للشحنات السائلة التي تشمل المنتجات البترولية النظيفة والمنتجات الكيميائية، بما في ذلك وقود الديزل والوقود النفث ووقود محركات البنزين والنافتا والميثانول والإيثانول. بدأت الشركة في نقل الميثانول وغيره من

المنتجات البترولية النظيفة في عام 2008. وحتى 30 سبتمبر 2024، كان أسطول نقل المنتجات يتكون من 35 ناقلة منتجات، بسعة إجمالية تبلغ 1,652,778 طن ساكن. يوضح الجدول أدناه بعض المعلومات المتعلقة بناقلات منتجات الشركة حتى 30 سبتمبر 2024:

Vessel name	Capacity (DWT)	Vessel type	Ownership (%) / Charter-In Term (Expiry Year) ⁽¹⁾	Year built	Flag
Owned					
Matrah	51,021	Methanol carrier	100	2008	Panama
Al Amerat	51,022	Methanol carrier	100	2008	Panama
Masirah	12,885	Small chemical tanker	100	2007	Panama
Muscat Silver	45,923	MR	100	2015	Marshall Islands
Rustaq Silver	45,923	MR	100	2015	Marshall Islands
Nakhal Silver	45,923	MR	100	2016	Marshall Islands
Mahadah Silver	45,923	MR	100	2016	Marshall Islands
Muhut Silver	45,923	MR	100	2016	Marshall Islands
Yankul Silver	45,923	MR	100	2016	Marshall Islands
Dank Silver	45,923	MR	100	2016	Marshall Islands
Madha Silver	45,923	MR	100	2016	Marshall Islands
Sadah Silver	45,923	MR	100	2016	Marshall Islands
Khasab Silver	45,923	MR	100	2016	Marshall Islands
Co-owned					
Haima	110,077	LR2 tanker	50 ⁽²⁾	2009	Panama
Raysut	104,995	LR2 tanker	50 ⁽²⁾	2009	Panama
Chartered-in					
FPMC26	49,999	MR	2025	2011	Liberia
Songa Diamond	17,500	Small Tanker	2025	2009	Marshall Islands
Songa Topaz	17,500	Small Tanker	2025	2009	Marshall Islands
Kanala	34,188	MR	2025	2010	Malta
Celsius Portsmouth	50,300	MR	2025	2021	Marshall Islands
Nord Himalaya	49,936	MR	2024	2011	Denmark
Nord Miyabi	49,996	MR	2025	2022	Marshall Islands
Alpine Link	50,208	MR	2024	2010	Marshall Islands
Green Sky	49,426	MR	2025	2014	Liberia
Bungo Crown	49,994	MR	2024	2022	Denmark

Vessel name	Capacity (DWT)	Vessel type	Ownership (%) / Charter-In Term (Expiry Year) ⁽¹⁾	Year built	Flag
Venture III	49,999	MR	2029	2021	Singapore
Nord Elegance	44,997	MR	2024	2020	Panama
Angela Glory	49,903	MR	2025	2023	Marshall Islands
Jessie Glory	49,903	MR	2025	2024	Marshall Islands
Clearocean Music	49,703	MR	2025	2018	Liberia
Nord Vignale	49,999	MR	2027	2024	Panama
Nord Ventura	49,999	MR	2021	2021	Panama
MT Valisko	49,999	MR	2030	2024	—
Kathi Commercial	49,999	MR	2030	2024	—

الملاحظات:

(21) في حالة السفن المملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك، تمثل "الملكية (%)" النسبة المئوية لملكية الشركة في الشركة المالكة للسفن. في حالة

السفن المستأجرة، تمثل "مدة الاستئجار (سنة انتهاء الصلاحية)" سنة انتهاء الصلاحية.

(22) تحتفظ شركة متسوي بحصة الملكية المتبقية.

تدير الشركة شبكة عالمية تربط محطات تحميل المنتجات البترولية والكيماوية النظيفة الدولية الرئيسية في آسيا والخليج العربي والولايات المتحدة وأوروبا بمحطات الشحن الرئيسية في أستراليا وآسيا والولايات المتحدة وأوروبا. ولديها تغطية واسعة لخطوط النقل، بما في ذلك الشحنات من الخليج العربي إلى الشرق الأقصى، وصلالة إلى أوروبا والشرق الأقصى، بالإضافة إلى العمليات المحلية والعالمية، فإن الشركة في وضع جيد لخدمة قاعدة واسعة من العملاء والمشاريع. توضح الخريطة التالية مسارات السفن الحالية للشركة لقطاع شحن المنتجات:



حيث بلغ متوسط عمر السفن في قطاع شحن المنتجات ثنائي سنوات حتى 30 سبتمبر 2024، مع أكثر من 70 في المائة من السفن في هذه الشريحة ممثلة بناقلات حديثة لنقل البضائع لمسافات متوسطة. ويشمل الجزء المتبقي من السفن في هذه الشريحة القطاعية ناقلات البضائع لمسافات طويلة، وناقلات الميثانول، وناقلات الصغيرة، وناقلات المواد الكيميائية الصغيرة التي يتراوح عمرها بين 15 و 17 عامًا. بلغ متوسط المدة المتبقية لعقود نقل منتجات الشركة (باستثناء السفن المطلوبة) 18 شهرًا حتى 30 سبتمبر 2024. وبلغت القيمة الإجمالية لإيرادات العقود لقطاع شحن المنتجات 169,0 مليون دولار أمريكي حتى 30 سبتمبر 2024. وشكل قطاع نقل المنتجات ما نسبته 17 في المائة من ممتلكات الشركة وناقلاتها ومعداتها كما في 31 ديسمبر 2023.

يوضح الجدول التالي معايير الأداء الرئيسية لقطاع نقل المنتجات عن السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024:

	As at and for the year ended 31 December			As at and for the nine months ended 30 September	
	2021	2022	2023	2023	2024
Number of vessels ⁽¹⁾	20	25	29	32	34
Fleet utilisation rate ⁽²⁾ (%)	97.6	99.7	98.8	99.9	100.0
TCE revenue ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	73.9	128.3	199.9	144.1	191.0
TCE rate ⁽³⁾ (U.S.\$/day)	15,896	17,077	18,842	26,862	20,569
EBITDA ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	38.3	56.3	151.2	108.2	158.8

الملاحظات:

(23) باستثناء السفن المطلوبة.

(24) يتم حساب استخدام الأسطول على أنه 365 يوما ناقص عدد الأيام التي ترسو فيها السفن في الحوض الجاف، مقسومًا على 365.

(25) لمناقشة كيفية حساب مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، ومعدل مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية" و "الفصل الثالث عشر - معلومات مالية وتشغيلية تاريخية مختارة وغيرها من المعلومات - بيانات مالية وتشغيلية أخرى".

المنافسة

تشهد المنافسة على التأجير في سوق ناقلات المنتجات، وتكون على أساس سعر السفينة وموقعها وحجمها وعمرها وحالتها ومقبوليتها (بما في ذلك المنتجات التي حملتها السفينة مؤخرًا) وسمعة مشغل السفينة. كما تتأثر تنافسية الشركة من حيث فئة الأحجام التي تتنافس فيها ومدى توافر سفن بأحجام أخرى متنافسة في تلك السوق. يتألف منافسو الشركة في هذا القطاع من شركات الشحن الدولية، مثل شركة نوردن، وشركة تورم، وشركة سكوريو، وشركة إنترناشيونال سيويز، وناقلات ميرسل.

العملاء

تعمل سفن نقل المنتجات عادة وفقًا لعقود تأجير السفن المجهزة بالمدة. ومن بين ناقلات المنتجات التابعة للشركة البالغ عددها 34 ناقلة، تعمل 33 ناقلة بموجب عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة، وتعمل ناقلة واحدة في سوق التأجير الفوري. تتراوح عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة من مدة قصيرة الأمد (أقل من ثلاثة أشهر) إلى متوسطة الأمد (بين ثلاثة أشهر و 12 شهرًا) إلى طويلة الأمد (أكثر من 12 شهرًا إلى ما يصل إلى 20 عامًا). وهناك عشرة من ناقلات المنتجات التابعة للشركة بخيارات تمديد تتراوح من ثلاث إلى خمس سنوات.

ويتمثل عملاء الشركة في هذا القطاع من شركات النفط العالمية الكبرى، مثل شركة شل، وشركة بي بي، وشركة إكسون موبيل، وشركة شيفرون، وشركة سينوبيك، بالإضافة إلى تجار النفط الآخرين والشركات الوطنية والشركات التجارية، بما في ذلك شركة ريلانيس إندستريز ليميتد، وشركة أوكيو للمصافي، وشركة ترافيجورا، وشركة كلير ليك، وشركة بتروناس، وشركة أوكيو تريدينج ليميتد، وشركة ريسول، وشركة فيتول.

وتقوم الشركة بتشغيل سفينتين لتصدير الميثانول لشركة أوكيو في ولاية صلالة بموجب عقود تأجير طويلة الأمد للسفن المجهزة بالمدة، كما تنقل مكثفات الغاز الطبيعي المسال من الشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال إلى مصفاة صحار باستخدام ناقلة

مواد كيميائية صغيرة. بالإضافة إلى ذلك، تقوم الشركة بتسيير ناقلتين صغيرتين لنقل المنتجات البترولية النظيفة من مصفاة صحار إلى ميناء صلالة، كما تدعم مشاريع المصافي الرئيسية، بما في ذلك مصفاة صحار ومصفاة ميناء الفحل ومصفاة الدقم، مما يعزز مكانتها في سلسلة قيمة الطاقة في سلطنة عمان.

يلخص الجدول أدناه ترتيبات التأجير المطبقة على كل سفينة من سفن الشركة العاملة في قطاع نقل المنتجات حتى 30 سبتمبر 2024:

Vessel name	Customer / Project	Charter start	Charter expiration	Term	Extension option
		October 2010	October 2025	15 years	none
Matrah	OQT	October 2010	October 2025	15 years	none
Al Amerat	OQT	August 2010	August 2025	15 years	none
Masirah.....	OQ	March 2007	March 2027	20 years	none
Muscat Silver.....	Shell	November 2015	December 2025	7 years	1+1+1
Rustaq Silver	Shell	December 2015	January 2026	7 years	1+1+1+1+1
Nakhal Silver.....	Shell	June 2016	February 2026	7 years	1+1+1
Mahadah Silver.....	Shell	January 2016	April 2025	7 years	1+1+1+1+1
Muhut Silver.....	Shell	February 2016	March 2025	7 years	1+1+1
Yankul Silver.....	Shell	July 2016	September 2025	7 years	1+1+1+1+1
Dank Silver.....	Shell	August 2016	October 2025	7 years	1+1+1
Madha Silver	Shell	August 2016	August 2025	7 years	1+1+1+1+1
Sadah Silver.....	Shell	October 2016	December 2025	7 years	1+1+1
Khasab Silver	Shell	November 2016	January 2026	7 years	1+1+1+1+1
Haima	Reliance	September 2023	September 2026	3 years	None
Raysut.....	ADMIC	October 2023	October 2025	2 years	1 year
FPMC26	Unipet	August 2024	January 2025	4 months	1 month
Songa Topaz.....	OQ	February 2023	February 2025	2 years	1 year
Songa Diamond	OQ	February 2023	February 2025	2 years	1 year
Kanala	Repsol	August 2023	May 2025	21 months	None
Celsius Portsmouth.....	ExxonMobil	February 2024	February 2025	1 year	None

Vessel name	Customer / Project	Charter start	Charter expiration	Term	Extension option
Nord Himalaya	Novum Energy	August 2024	November 2024	3 months	1 month
Nord Miyabi	Cargill	June 2024	April 2025	10 months	None
Alpine Link	Vitol	April 2024	October 2024	6 months	2 months
Green Sky	Mercuria	September 2024	May 2025	8 months	None
Venture III	Spot Charter Market	—	—	—	—
Bungo Crown	PETCO	December 2023	December 2024	1 year	+/- 15 days
Nord Elegance	Cargill	May 2024	November 2024	6 months	4 months
Angela Glory	ExxonMobil	December 2023	June 2025	18 months	None
Jessie Glory	ExxonMobil	March 2024	September 2025	18 months	None
Clearocean Music	Norden	May 2024	November 2025	18 months	None
Nord Ventura	Weco	September 2024	November 2024	2 months	2 months
Nord Vignale	Petronas	December 2024	December 2026	2 years	1 month
MT Valisko	—	March 2025	March 2030	5 years	—
Kathi Commercial	—	March 2025	March 2030	5 years	—

نقل البضائع السائبة الجافة

يوفر قطاع نقل البضائع السائبة الجافة خدمات نقل لخام الحديد والألومنيوم والحبوب والفحم والمعادن والأسمدة. وقد بدأت الشركة في نقل العديد من هذه المنتجات في عام 2011. وحتى 30 سبتمبر 2024، كان أسطول نقل البضائع السائبة الجافة يتكون من أربع ناقلات نفط خام عملاقة، وثمانية سفن ألتراماكس، وثلاث سفن سوبراماكس، وسفینتين هانديماكس وسفينة كامزارماكس، بسعة إجمالية تبلغ 2,434,842 طن ساكن. يوضح الجدول أدناه بعض المعلومات المتعلقة بناقلات السوائب الجافة التابعة للشركة حتى 30 سبتمبر 2024:

Vessel name	Capacity (DWT)	Vessel type	Ownership (%) / Charter-In Term (Expiry Year) ⁽¹⁾	Year built	Flag
Owned					

Vessel name	Capacity (DWT)	Vessel type	Ownership (%) / Charter-In Term (Expiry Year) ⁽¹⁾	Year built	Flag
Liwa Max	400,315	VLOC	100	2012	Marshall Islands
Sohar Max	400,315	VLOC	100	2012	Marshall Islands
Saham Max.....	400,694	VLOC	100	2013	Marshall Islands
Shinas Max.....	400,285	VLOC	100	2013	Marshall Islands
Jabal Al Misht	63,192	Ultramax	100	2019	Marshall Islands
Jabal Shams	63,192	Ultramax	100	2019	Marshall Islands
Jabal Alkawr.....	63,581	Ultramax	100	2014	Marshall Islands
Jabal Samhan.....	63,658	Ultramax	100	2015	Marshall Islands
Jabal Harim	63,277	Ultramax	100	2017	Marshall Islands
Jabal Hafit	63,369	Ultramax	100	2017	Marshall Islands
Jabal Ar Rawdah.....	63,292	Ultramax	100	2016	Marshall Islands
Chartered-in					
Jewel of Shinas.....	55,886	Supramax	2026	2011	Panama
Jewel of Sohar	55,886	Supramax	2026	2011	Panama
MV Eastern	56,757	Supramax	2024	2012	Hong Kong
MV Melody Selmer.....	37,408	Handymax	2024	2013	Liberia
MV Ain Al Khasfah	82,500	Kamsarmax	2029	2024	Marshall Islands
MV Dioni Gr	34,930	Handymax	2024	2018	Marshall Islands
Norse Evolution.....	66,305	Ultramax	2024	2023	Singapore

ملاحظة:

(26) في حالة السفن المملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك، تمثل "الملكية (%)" النسبة المئوية للملكية للشركة في الشركة المالكة للسفن. في حالة السفن المستأجرة، تمثل "مدة الاستئجار (سنة انتهاء الصلاحية)" سنة انتهاء الصلاحية.

يعتمد عدد متزايد من مشاريع التعدين في سلطنة عمان حالياً على سفن الشركة الحديثة لشحن موادها الخام أو شحن منتجاتها المكررة وبيعها النهائية. وتعد ناقلات خام الحديد العملاقة التابعة للشركة هي الأكبر من نوعها في العالم، وخير شاهد على رؤية الشركة طويلة الأمد في دعم متطلبات نقل البضائع السائبة الجافة في البلاد.

كما تدير الشركة شبكة عالمية من طرق شحن البضائع السائبة الجافة. وفي حالة عقود شحن البضائع السائبة الجافة، تنقل سفن الشركة في المقام الأول البضائع السائبة الجافة من أمريكا الجنوبية إلى آسيا. وفي حالة استئجار سفن نقل البضائع السائبة الجافة، فإن سفن الشركة تعمل على مستوى العالم، بما في ذلك في الولايات المتحدة وأوروبا وآسيا. توضح الخرائط التالية مسارات السفن الحالية للشركة لقطاع شحن البضائع السائبة الجافة:



حيث بلغ متوسط عمر السفن في هذا القطاع ثماني سنوات حتى 30 سبتمبر 2024. وبلغ متوسط المدة المتبقية لعقود نقل البضائع السائبة الجافة للشركة ثلاث سنوات حتى 30 سبتمبر 2024. وبلغت القيمة الإجمالية لإيرادات العقود لقطاع شحن البضائع السائبة الجافة 660,0 مليون دولار أمريكي حتى 30 سبتمبر 2024. وشكل قطاع شحن البضائع السائبة الجافة ما نسبته 9 في المائة من ممتلكات الشركة وناقلاها ومعداتها كما في 31 ديسمبر 2023.

يوضح الجدول التالي معايير الأداء الرئيسية لقطاع شحن البضائع السائبة الجافة عن السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024:

	As at and for the year ended 31 December			As at and for the nine months ended 30 September	
	2021	2022	2023	2023	2024
Number of vessels ⁽¹⁾	16	16	28	20	18
Fleet utilisation rate ⁽²⁾ (%)	99.9	92.8	96.8	99.0	100.0
TCE revenue ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	139.6	162.1	140.7	105.5	106.6
TCE rate ⁽³⁾ (U.S.\$/day)	19,239	23,155	18,095	18,996	16,929
EBITDA ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	104.0	109.5	89.7	66.9	59.7

الملاحظات:

(27) باستثناء السفن المطلوبة.

(28) يتم حساب استخدام الأسطول على أنه 365 يوما ناقص عدد الأيام التي ترسو فيها السفن في الحوض الجاف، مقسوماً على 365.

(29) لمناقشة كيفية حساب مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدّة، ومعدل مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدّة، والأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية" و "الفصل الثالث عشر - معلومات مالية وتشغيلية تاريخية مختارة وغيرها من المعلومات - بيانات مالية وتشغيلية أخرى".

المنافسة

تشهد المنافسة على التأجير في سوق شحن البضائع السائبة الجافة، وتكون على أساس سعر السفينة وموقعها وحجمها وعمرها وحالتها ومقبوليتها (بما في ذلك المنتجات التي حملتها السفينة مؤخرًا)، بالإضافة إلى سمعة مشغل السفينة. كما تتأثر تنافسية الشركة من حيث فئة الأحجام التي تتنافس فيها ومدى توافر سفن بأحجام أخرى متنافسة في تلك السوق. يشمل المنافسون الرئيسيون للشركة في سوق شحن البضائع السائبة الجافة كلاً من مشغلي الشحن من داخل الشركات ومختلف شركات الشحن الدولية، اعتماداً على حجم السفينة والمنتجات التي يتم شحنها.

العملاء

تعمل ناقلات السوائب الجافة التابعة للشركة في المقام الأول وفقاً لعقود تأجير السفن المجهزة بالمدة وعقود الشحن طويلة الأمد. ومن بين ناقلات البضائع السائبة الجافة التابعة للشركة البالغ عددها 18 ناقلة، تعمل 11 ناقلة بموجب عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة، وتعمل أربع ناقلات بموجب عقود نقل البضائع، وتعمل ثلاث ناقلات في السوق الفورية. وتتراوح عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة من مدة متوسطة الأمد (بين خمسة أشهر و 12 شهراً) إلى مدة طويلة الأمد (أكثر من 12 شهراً إلى ما يصل إلى 25 عاماً). والسفن التي تعمل في السوق الفورية إما مؤجرة أو معروضة للإيجار مجهزة بالرحلة. تعمل ناقلات السوائب الجافة الأربع المتبقية بموجب عقود شحن مدتها 20 عاماً.

ومن عملاء الشركة في هذا القطاع: شركة فالي، وصحار ألنيوم، وفيزاغ ستيل، وهيئة الصلب الهندية المحدودة، ولافارغ هولسيم. هذا، وتتعامل الشركة مع جميع واردات شركة صحار ألنيوم من مواد البوكسيت من أستراليا بموجب عقد طويل الأمد يتضمن استخدام سفينتين من طراز سوبراماكس، وهما جوهرة شناصر وجوهرة صحار. وتكرس ناقلات خام الحديد العملاقة الأربع التابعة للشركة جهودها لنقل 100 في المائة من واردات خام الحديد لشركة فالي عمان، والتي تصل إلى 9.9 مليون طن سنوياً، من البرازيل إلى صحار بموجب عقد طويل الأمد. ويتم تأجير سفن من طراز ألتراماكس وكمزارماكس التابعة للشركة في المقام الأول لتجار السلع ومشغلي السفن الآخرين، بما في ذلك شركة أدبي، وشركة بونجي، وشركة أولام، وشركة كارجيل، وشركة أوليندروف، وشركة نوردين.

يلخص الجدول أدناه ترتيبات التأجير المطبقة على كل سفينة من سفن الشركة العاملة في قطاع شحن البضائع السائبة الجافة حتى 30 سبتمبر 2024:

Vessel name	Customer / Project	Charter start	Charter expiration	Term	Extension option
Liwa Max	Vale	2012	August 2032	20 years	—
Sohar Max	Vale	2012	September 2032	20 years	—

Vessel name	Customer / Project	Charter start	Charter expiration	Term	Extension option
Saham Max.....	Vale	2013	January 2033	20 years	—
Shinas Max.....	Vale	2013	March 2033	20 years	—
Jabal Al Misht	Dry Bulk Exp.	2019	December 2025	—	—
Jabal Shams	Dry Bulk Exp.	2019	January 2025	—	—
Jabal Alkawr.....	Dry Bulk Exp.	2019	February 2025	—	—
Jabal Samhan.....	Dry Bulk Exp.	2019	January 2025	—	—
Jabal Harim	Dry Bulk Exp.	2019	April 2025	—	—
Jabal Hafit	Dry Bulk Exp.	2019	January 2025	—	—
Jabal Ar Rawdah.....	Dry Bulk Exp.	2019	November 2024	—	—
Jewel of Shinas.....	Sohar Aluminium	2011	April 2026	15 years	—
Jewel of Sohar	Sohar Aluminium	2011	March 2027	15 years	—
MV Eastern	Spot Charter Market	2024	October 2024	—	—
MV Melody Selmer.....	Spot Charter Market	2024	October 2024	—	—
MV Ain Al Khasfah	Singapore Exp.	2024	July 2029	5 years	—
MV Dioni Gr	Spot Charter Market	2024	December 2024	—	—
Norse Evolution.....	Sohar Aluminium & Oldendorff	May 2024	October 2024	4 months	2 months

نقل الغاز

بدأت الشركة في نقل الغاز الطبيعي المسال في عام 2003 وغاز البترول المسال في عام 2009، حيث يتم نقل الغاز الطبيعي المسال من خلال ناقلات الغاز الطبيعي المسال وفقاً لعقود تأجير السفن المجهزة بالمدة، إذ يتم استئجار سفينة لفترة زمنية محددة، عادة ما بين سنة و 20 سنة، ويتم دفع سعر الإيجار للمالك على أساس شهري بسعر ثابت. وحتى 30 سبتمبر 2024، كان أسطول نقل الغاز يتكون من ست ناقلات للغاز الطبيعي المسال، وناقلة واحدة من ناقلات الغاز العملاقة، وناقلة واحدة من ناقلات الغاز المتوسطة الحجم، بسعة إجمالية تبلغ 1,311,546 متر مكعب. وقد طلبت الشركة لأسطول نقل الغاز أيضاً ناقلتين للغاز الطبيعي المسال. يوضح الجدول أدناه بعض المعلومات المتعلقة بناقلات الغاز التابعة للشركة حتى 30 سبتمبر 2024:

Vessel name	Capacity (m ³)	Vessel type	Ownership (%) / Charter-In Term (Expiry Year) ⁽¹⁾	Year built	Flag
Owned					
Sohar LNG	138,000	LNG carrier	50 ⁽²⁾	2001	Panama
Nizwa LNG	145,000	LNG carrier	60 ⁽³⁾	2005	Panama
Ibri LNG	145,000	LNG carrier	80 ⁽²⁾	2006	Panama
Ibra LNG	145,000	LNG carrier	80 ⁽²⁾	2006	Panama
Salalah LNG	145,000	LNG carrier	80 ⁽²⁾	2005	Panama
Adam LNG	162,000	LNG carrier	100	2014	Marshall Islands
Musanah	70,000	VLGC	50 ⁽²⁾	2009	Panama
Chartered-in					
Waasmunster	35,000 – 40,000	MGC	2025	2014	Belgium

الملاحظات:

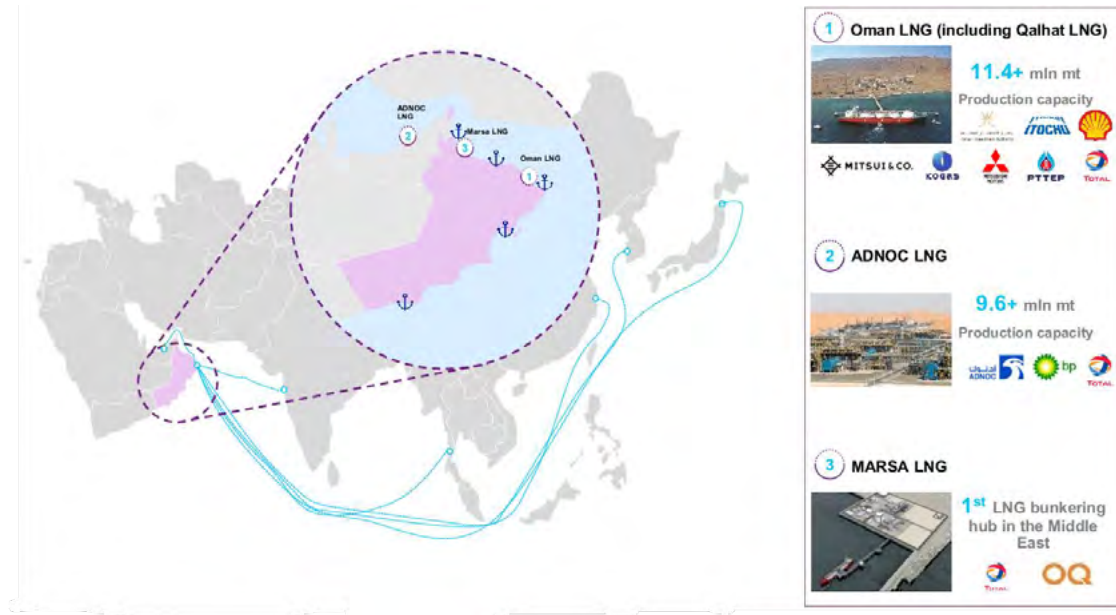
(30) في حالة السفن المملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك، تمثل "الملكية (%)" النسبة المئوية لملكية الشركة في الشركة المالكة للسفن. في حالة

السفن المستأجرة، تمثل "مدة الاستئجار (سنة انتهاء الصلاحية)" سنة انتهاء الصلاحية.

(31) تحتفظ شركة متسوي بحصة الملكية المتبقية.

(32) وتعود حقوق الملكية المتبقية إلى شركة متسوي (بنسبة 20 في المائة) وشركة إيتوتشو كوربوريشن (بنسبة 20 في المائة).

تخدم ناقلات الغاز الطبيعي المسال التابعة للشركة بشكل أساسي الأسواق الآسيوية، بما في ذلك الصين وكوريا الجنوبية واليابان، وتدعم عملاء مثل الشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال وأدنوك وجونفور. وتركز سفينة نقل الغاز العملاقة التابعة للشركة على الطرق التي تربط بين الشرق الأقصى وأمريكا الشمالية، بينما تنقل سفينة نقل الغاز متوسطة الحجم الأمونيا وغاز البترول المسال على الطرق داخل المنطقة الإقليمية والتجارة عبر المسافات المتوسطة من صلالة إلى الساحل الغربي للهند والمحيط الهندي. توضح الخرائط التالية مسارات السفن الحالية للشركة لقطاع نقل البضائع السائبة الجافة:



حيث بلغ متوسط عمر السفن في هذا القطاع 13 عامًا حتى 30 سبتمبر 2024. بلغ متوسط المدة المتبقية لعقود نقل الغاز الخاصة بالشركة (باستثناء السفن المطلوبة) 18 شهرًا حتى 30 سبتمبر 2024. وبلغت القيمة الإجمالية لإيرادات العقود لقطاع نقل الغاز 849,0 مليون دولار أمريكي حتى 30 سبتمبر 2024. وشكل قطاع نقل الغاز ما نسبته 26 في المائة من ممتلكات الشركة وناقلاتها ومعداتها كما في 31 ديسمبر 2023.

يوضح الجدول التالي معايير الأداء الرئيسية لقطاع نقل الغاز عن السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024:

	As at and for the year ended 31 December			As at and for the nine months ended 30 September	
	2021	2022	2023	2023	2024
Number of vessels ⁽¹⁾	7	7	8	8	8
Fleet utilisation rate ⁽²⁾ (%)	98.4	96.1	99.2	99.2	94.0
TCE revenue ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	95.8	110.1	132.7	99.2	97.5
LNG Carrier TCE rate ⁽³⁾ (U.S.\$/day)	63,961	58,979	61,685	61,685	31,829
VLGC TCE rate ⁽³⁾ (U.S.\$/day)	27,616	27,616	29,589	29,589	29,589
MGC TCE rate ⁽³⁾ (U.S.\$/day)	—	—	31,829	31,829	33,186
EBITDA ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	76.2	86.5	104.4	78.9	72.9

الملاحظات:

(33) باستثناء السفن المطلوبة.

(34) يتم حساب استخدام الأسطول على أنه 365 يوما ناقص عدد الأيام التي ترسو فيها السفن في الحوض الجاف، مقسومًا على 365.

(35) لمناقشة كيفية حساب مكافئ تأجير السفن المجهزة بالملدة، ومعدل مكافئ تأجير السفن المجهزة بالملدة، والأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية" و "الفصل الثالث عشر - معلومات مالية وتشغيلية تاريخية مختارة وغيرها من المعلومات - بيانات مالية وتشغيلية أخرى".

تطوير الأسطول

تتوقع الشركة أنه بحلول نهاية عام 2027، ستكون قد خرجت تدريجيًا من الخدمة (إما من خلال إيقاف التشغيل أو البيع) ناقلات الغاز الطبيعي المسال ذات التوربينات البخارية، وصحار للغاز الطبيعي المسال، وعبري للغاز الطبيعي المسال، وإبراء للغاز الطبيعي المسال، وصلالة للغاز الطبيعي المسال، ونزوى للغاز الطبيعي المسال، نظرًا لأنها أصبحت غير فعالة من الناحية التكنولوجية مقارنة بالجيل الجديد من السفن التي يفضلها العملاء. لذلك طلبت الشركة ناقلتين جديدتين للغاز الطبيعي المسال، وتتوقع تسليمهما قبل نهاية النصف الأول من عام 2026 بتكلفة إجمالية تبلغ حوالي 0.5 مليار دولار أمريكي. وستبلغ سعة كل من ناقلات الغاز الطبيعي المسال هذه 174,000 متر مكعب، وستكون بمواصفات أعلى المواصفات المتاحة حاليًا، بما في ذلك أنظمة التشحيم الهوائية، والمولدات المحورية مما يقلل من مقاومة الماء التي تواجهها السفينة أثناء حركتها مما يسهم في تقليل استهلاكها للطاقة وتحسين كفاءتها في استخدام الوقود.

ونظرًا لارتفاع متطلبات رأس المال الاستثماري لناقلات الغاز الطبيعي المسال، فإن استراتيجية الشركة هي الاستثمار في ناقلات الغاز الطبيعي المسال الجديدة فقط بمجرد تأمين ترتيبات تأجير طويلة الأمد. وسيتم تأجير ناقلتي الغاز الطبيعي المسال المطلوبتين للغاز الطبيعي المسال العماني حتى ديسمبر 2034. هذا، وتدرس الشركة المزيد من الخيارات لتوسيع أسطولها من الغاز الطبيعي المسال عن طريق عقد شراكات مع الشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال وغيرها من العملاء المحتملين ومالكي البضائع.

المنافسة

تتنافس السفن في قطاع نقل الغاز بالشركة في أسواق الغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال، بحسب الأحوال، بشكل أساسي مع شركات الطاقة الدولية الخاصة وشركات المرافق التي تسيطر عليها الدولة، والتي تدير عمومًا أساطيل حبيسة؛ بمعنى أن إدارتها تكون لأغراض محددة داخل نطاق عملياتها الخاصة، وملاك ومشغلي السفن المستقلين.

العملاء

يتم نقل الغاز الطبيعي المسال من خلال ناقلات الغاز الطبيعي المسال وفقًا لعقود تأجير السفن المجهزة بالملدة، حيث يتم استئجار سفينة لفترة زمنية محددة، عادة ما بين سنة و 20 سنة، ويتم دفع سعر الإيجار للمالك على أساس شهري بسعر ثابت. تتطلب

مشاريع الغاز الطبيعي المسال نفقات رأسمالية كبيرة وعادة ما تحتاج إلى سلسلة متكاملة من المرافق المخصصة والأنشطة التعاونية. ولذلك، يعتمد النجاح العام لمشروع الغاز الطبيعي المسال إلى حد كبير على التخطيط طويل المدى وتنسيق أنشطة المشروع، بما في ذلك النقل البحري. ومع ذلك، استمر سوق التأجير الفوري والقصير الأجل في توسيع حصته من شحن الغاز الطبيعي المسال خلال السنوات الأخيرة، حيث تم تشغيل جميع ناقلات الغاز الطبيعي المسال التابعة للشركة وفقًا لعقود تأجير سفن مجهزة بالمدة ذات أسعار ثابتة بمدد متوسطة وطويلة الأمد لتعكس ظروف وأحوال ومستجدات السوق، وتوفر إمكانية التنبؤ بالتدفقات النقدية للشركة من هذه السفن. العملاء الرئيسيون للشركة بالنسبة لهذه الناقلات: الشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال، وشركة أدميك (أدنوك سابقًا)، ومجموعة غونفور، وشركة إيتوتشو كوربوريشن، وشركة ترافيجورا.

ولا شك أن شراكتهما مع الشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال، وهو مشروع وطني رائد ومتكامل يملك استراتيجية تصدير الطاقة في سلطنة عمان، هي حجر الزاوية في عمليات شحن الغاز التي تقوم بها الشركة. وتدعم الشركة حاليًا قطارات الإنتاج الحالية للغاز الطبيعي المسال في سلطنة عمان، والتي تصدر 11.4 مليون طن متري سنويًا من الغاز الطبيعي المسال، وقد تم التعاقد مع ناقلتين للغاز الطبيعي المسال حتى نهاية عام 2025. وسيتم تعزيز هذا الدعم من خلال ناقلتين جديدتين للغاز الطبيعي المسال، وقد تم التعاقد عليهما بالفعل وسيكون التسليم في عام 2026. يشمل التوسع المستقبلي للمشروع قطار إنتاج رابع، متوقع بحلول عام 2029، والذي من المتوقع أن يضيف 3.8 مليون طن متري سنويًا من سعة تصدير الغاز الطبيعي المسال ويوفر فرصة للشركة لتأمين عقود جديدة في المستقبل. يسلط هذا المشروع الضوء على الدور الأساسي للشركة في دعم خطط التوسع للغاز الطبيعي المسال في سلطنة عمان، مما يمكن الشركة من تعزيز مكانتها كشريك رئيسي في استراتيجية تصدير الطاقة في سلطنة عمان.

تعمل ناقلة الغاز العملاقة التابعة للشركة حاليًا بموجب عقد إيجار سفن مجهزة بالمدة مدته خمس سنوات مع شركة جيكيكس، وبموجب شروطه أبرمت شركة جيكيكس بدورها ترتيبًا مشتركًا مع أطراف أخرى. ويسمح هذا الترتيب لشركة جيكيكس والمشاركين الآخرين بإدارة مجموعة السفن الخاصة بهم مركزياً وتحسين العوائد الإجمالية. وتتوقع الشركة أنه بعد انتهاء عقد إيجار السفينة المجهزة بالمدة هذا في عام 2025، فإنه يمكن بيع ناقلة الغاز العملاقة واستبدالها بناقلة غاز عملاقة جديدة.

هذا، وتعمل ناقلة الغاز متوسطة الحجم الخاصة بالشركة حاليًا بموجب عقد إيجار سفينة مجهزة بالمدة لمدة عام واحد، وسيتم بموجبه تأجير السفينة إلى شركة أوكيو، وهي طرف ذو علاقة بالشركة. يتضمن عقد إيجار السفينة المجهزة بالمدة هذا على خيار تمديد لمدة عام واحد، وبعد ذلك سيتم إعادة السفينة إلى المالك الأصلي.

يلخص الجدول أدناه ترتيبات التأجير المطبقة على كل سفينة من سفن الشركة العاملة في قطاع نقل الغاز حتى 30 سبتمبر 2024:

Vessel name	Customer / Project	Charter start	Charter expiration	Term
Adam LNG.....	Gunvor	May 2021	March 2029	8 years
Ibra LNG.....	Qalhat LNG	August 2006	December 2025	19.5 years
Ibri LNG.....	Gunvor	March 2021	February 2025	4 years
Musanah.....	Gyxis	December 2022	June 2025	2.5 years
Nizwa LNG.....	Itochu Corporation	December 2005	December 2025	20 years
Salalah LNG.....	Qalhat LNG	December 2005	December 2025	20 years
Sohar LNG.....	ADMIC	September 2022	September 2025	3 years
Waasmunster.....	OQ	October 2024	October 2025	1 year

نقل الخطوط الملاحية المنتظمة

يتم تشغيل قطاع النقل البحري المنتظم من خلال شركة خط أسياد (وهي شركة تابعة مملوكة بالكامل للشركة) وتوفر خدمات نقل البضائع بالحاويات. تأسست شركة خط أسياد في عام 2020 لتحل محل شركة خطوط حاويات عمان، ولتوسيع عمليات نقل الحاويات للشركة. وحتى 30 سبتمبر 2024، كان أسطول النقل البحري يتكون من خمس سفن حاويات، بسعة إجمالية تبلغ 235,420 طن ساكن. يوضح الجدول أدناه بعض المعلومات المتعلقة بسفن الحاويات التابعة للشركة حتى 30 سبتمبر 2024:

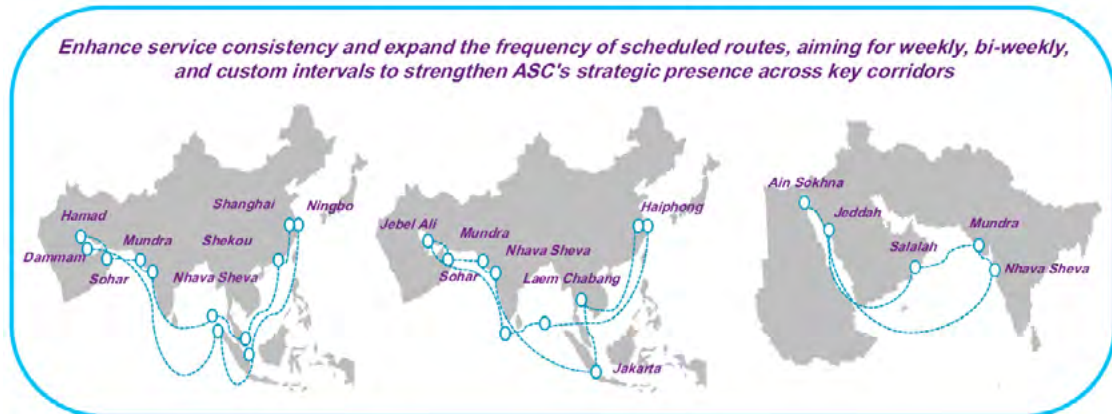
Vessel name	Capacity (TEU)	Vessel type	Ownership (%) / Charter-In Term (Expiry Year) ⁽¹⁾	Year built	Flag
Owned					
Wadi Bani Khalid.....	4,253	Container vessel	100	2008	Marshall Islands
Wadi Duka.....	3,534	Container vessel	100	2010	Marshall Islands
Chartered-in					
Stephanie C.....	5,466	Container vessel	2025	2014	Marshall Islands

Vessel name	Capacity (TEU)	Vessel type	Ownership (%) / Charter-In Term (Expiry Year) ⁽¹⁾	Year built	Flag
Owned					
Terataki	2,782	Container vessel	2026	2023	Marshall Islands
Gergos	2,782	Container vessel	2026	2023	Marshall Islands

ملاحظة:

(36) في حالة السفن المملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك، تمثل "الملكية (%)" النسبة المئوية لملكية الشركة في الشركة المالكة للسفن. في حالة السفن المستأجرة، تمثل "مدة الاستئجار (سنة انتهاء الصلاحية)" سنة انتهاء الصلاحية.

تعمل سفن الحاويات الخاصة بالشركة عادةً على أساس طرق التجارة، أي على طرق بحرية محددة مسبقاً من نقطة إلى نقطة تربط موانئ الحاويات الدولية في دول مجلس التعاون الخليجي والهند والصين والبحر الأحمر وجنوب شرق آسيا، وبالتالي تقدم خدمات نقل الحاويات لمشغلي الخطوط الرئيسية والناقلين غير المشغلين للسفن ومالكي البضائع المستفيدين ووكلاء الشحن. يجوز للعملاء استخدام الحاويات التي يملكها الشاحن أو يمكنهم استخدام الحاويات التي يملكها الناقل البحري بالشركة. توضح الخرائط التالية مسارات التجارة الحالية للشركة لقطاع نقل الخطوط الملاحية المنتظمة:



حيث بلغ متوسط عمر السفن في هذا القطاع تسع سنوات حتى 30 سبتمبر 2024. بلغ متوسط المدة المتبقية لعقود نقل الخطوط الملاحية المنتظمة للشركة 14 شهراً حتى 30 سبتمبر 2024. وبلغت القيمة الإجمالية لإيرادات نقل الخطوط الملاحية المنتظمة 15,0 مليون دولار أمريكي حتى 30 سبتمبر 2023. وشكل قطاع نقل الخطوط الملاحية المنتظمة ما نسبته 5 في المائة من ممتلكات الشركة وناقلاها ومعداتها كما في 31 ديسمبر 2023.

يوضح الجدول التالي معايير الأداء الرئيسية لقطاع نقل الخطوط الملاحية المنتظمة عن السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024:

	As at and for the year ended 31 December			As at and for the nine months ended 30 September	
	2021	2022	2023	2023	2024
Number of vessels ⁽¹⁾	4	5	9	9	5
Fleet utilisation rate ⁽²⁾ (%)	100.0	100.0	91.0	85.0	100.0
TCE revenue ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	55.3	79.9	11.7	13.5	43.8
COC Average Rate (U.S.\$/TEU)	842	1,079	688	705	1,387
SOC Average Rate (U.S.\$/TEU)	154	267	221	220	332
EBITDA ⁽³⁾ (U.S.\$ millions)	35.6	78.5	(68.3)	(60.8)	35.5

الملاحظات:

- (1) باستثناء السفن المطلوبة.
- (2) يتم حساب معدل استخدام الأسطول لقطاع النقل البحري المنتظم على أساس وصف السفن عند 14 طنًا مترًا متجانسًا/ تعادل حجم حاوية واحدة بطول 20 قدمًا، ومتوسط وزن البضائع في ممر التجارة على أساس الرحلة الكاملة ذهابًا وإيابًا.
- (3) مناقشة كيفية حساب مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية" و "الفصل الثالث عشر - معلومات مالية وتشغيلية تاريخية مختارة وغيرها من المعلومات - بيانات مالية وتشغيلية أخرى".

المنافسة

تتأثر المنافسة في سوق الخطوط الملاحية المنتظمة بالتسعير وموقع السفينة ومعدات الحاويات وحجمها وعمرها وحالتها ومقبوليته وسمعة مشغل السفينة. كما تتأثر تنافسية الشركة من حيث فئة الأحجام التي تتنافس فيها ومدى توافر سفن بأحجام أخرى ومدى توافر المعدات في تلك السوق. يشمل بعض منافسي الشركة في هذا القطاع: شركة ميرسيك، وشركة إم إس سي، وشركة هابيج لويد، وشركة كوسكو، وشركة سي إم إيه سي جي إم، وشركة وان، وشركة واي إم إل، وشركة سي ليد، وشركة سي يو لاينز، وشركة إيسل، وشركة جي إس إف، وشركة يونيفيدر، وشركة إكس بريس فيدرز.

العملاء

تقوم الشركة بملء سفن الحاويات الخاصة بها من خلال وكالات السفن، والتي تقوم بتجميع شحنات الحاويات التي سيتم نقلها على طريق التجارة التشغيلية لسفينة معينة.

وتعمل الشركة من خلال وكلاء طرف ثالث واتفاقيات مشاركة السفن لتعبئة سفن الحاويات الخاصة بها ، وتقديم حلول نقل الحاويات إلى شركات تشغيل الخطوط البحرية الرئيسية وشركات النقل التي لا تملك سفنا خاصة بها ولا تشغيلها ومالكي البضائع المستفيدين ووكلاء الشحن. تعمل الشركة مع قاعدة عملاء متنوعة تضم أكثر من 4500 عميل، وتدعم الشركة العمليات الرئيسية عبر الموانئ الآسيوية الرئيسية مثل صحرار وموندرا وشنغهاي وجبل علي. وبدعم من أسطول يضم أكثر من 22,000 حاوية، توفر الشركة روابط موثوقة وفعالة عبر ممرات التجارة العالمية الاستراتيجية لتلبية الاحتياجات المتطورة لعملائها.

يلخص الجدول أدناه ترتيب التاجير المطبق على سفينة الحاويات المؤجرة التابعة للشركة حتى 30 سبتمبر 2024:

Vessel name	Customer / Project	Charter start	Charter expiration	Term	Extension option
Wadi Bani Khalid.....	ONE	June 2024	June 2025	10-14 months	—

تطوير الأسطول والحفظة الاستثمارية

تشغل الشركة أسطولاً متنوعاً من 89 سفينة، منها 47 سفينة مملوكة بالكامل أو بشكل مشترك، و 36 سفينة مستأجرة و 6 سفن تم طلبها في الوقت الحالي، بسعة إجمالية تبلغ 9.6 مليون طن ساكن حتى 30 سبتمبر 2024 لتلبية احتياجات العملاء ومتطلباتهم، بما في ذلك مزيج من ناقلات الغاز الطبيعي المسال، و ناقلات الغاز العملاقة، وناقلات الغاز متوسطة الحجم، وناقلات النفط الخام العملاقة، وسفن سويسماكس، وسفن أفراماكس، وسفن خام الحديد العملاقة، وسفن ألتراماكس، وسفن سوبراماكس، وسفن هاندماكس وسفن كمزارماكس، بالإضافة إلى العديد من سفن الحاويات.

يوضح الجدول التالي لمحة عامة عن قطاع الأعمال لأسطول الشركة المملوك ملكية تامة وبشكل مشترك والمستأجر حتى 30 سبتمبر 2024:

	Crude Shipping	Products Shipping	Dry Bulk Shipping	Gas Shipping	Liner Shipping
Owned and co-owned vessels (+orderbook) ⁽¹⁾	12 (+4)	15	11	7 (+2)	3
Chartered-in vessels.....	6	19	7	1	2
Average age.....	7 years	8 years	9 years	13 years	8 years
Vessel type	VLCCs, Aframax vessels, Suezmax vessels	Products tankers	VLOCs, Ultramax vessels, Supramax vessels, Handymax	LNG carriers, VLGC, MGC	Container vessels

	Crude Shipping	Products Shipping	Dry Bulk Shipping vessel, Kamsarmax vessels	Gas Shipping	Liner Shipping
Capacity (DWT).....	4,571,725	1,652,778	2,434,842	1,335,550 ⁽²⁾	235,420
Utilisation (%).....	98%	99%	97%	99%	91%
Backlog (USD millions).....	239	169	660	849 ⁽³⁾	15

الملاحظات:

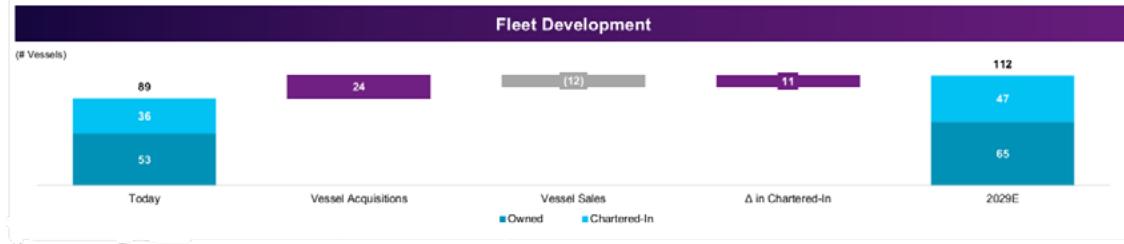
(1) بما في ذلك السفن الملتزم بها تعاقدياً أو المتعاقد عليها والتي هي قيد البناء، على أن يكون تسليمها في المواعيد المقررة على المدى المتوسط.
يتم تحديد سعة قطاع شحن الغاز بالمتر المكعب.
تبلغ قيمة إجمالي العقود في قطاع شحن الغاز 598 مليون دولار أمريكي من السفن التي طلبتها الشركة في الوقت الحالي.

تقوم الشركة باستمرار بتقييم الفرص لتحسين أسطولها من خلال الحصول على سفن مبنية حديثاً بأعلى المواصفات، والامتثال لمعايير الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة الحديثة، بالإضافة إلى الحصول بشكل انتقائي على سفن مستعملة عالية الجودة بأسعار جذابة. بالإضافة إلى ذلك، في عام 2020، اعتمدت الشركة استراتيجية تأجير، ونتيجة لذلك بدأت في استئجار وتأجير سفن تابعة لجهات خارجية بدلاً من امتلاك جميع السفن ملكية تامة أو تملكها على الشيوع. لتوسيع الطاقة الاستيعابية في المستقبل ودعم مرونة الأسطول، تخطط الشركة لمواصلة الاستثمار في سفن إضافية واستئجارها، وبالتالي الحفاظ على نموذج التوسع الخاص بها.

وبعد أن كرست الشركة جهودها لتحقيق الكفاءة التشغيلية وتحقيق أهداف الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة، شرعت في الحفاظ على أسطول "حديث"، يبلغ متوسط عمره ثماني سنوات حتى 30 سبتمبر 2024. ونظراً لطبيعة الظروف وأحوال أسواق الشحن، ستواصل الشركة إدارة محفظتها من السفن بنشاط بناءً على التوقعات الداخلية ورؤى وسطاء الشحن.

تهدف الشركة إلى أن يكون لديها أسطول من 112 سفينة (65 سفينة مملوكة بالكامل أو على المشاع و 47 سفينة مستأجرة) بحلول عام 2029، مدفوعة بعمليات الاستحواذ على السفن خلال هذه الفترة.

يوضح الرسم البياني التالي خطة تطوير أسطول الشركة بين عامي 2024 و 2029:



- نقل النفط الخام: بحلول عام 2029، تخطط الشركة للحصول على 13 سفينة إضافية (منها أربع سفن قيد البناء بالفعل)، والتخلص من أربع سفن موجودة وتقليل عدد السفن المستأجرة بمقدار ثلاث سفن، وبالتالي ستكون المحصلة كما يلي: ثلاث سفن مستأجرة و 21 سفينة شحن نفط خام مملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك.
- نقل المنتجات: بحلول عام 2029، تخطط الشركة للحصول على ست سفن إضافية، والتخلص من ثلاث سفن موجودة وتقليل عدد السفن المستأجرة بمقدار أربع سفن، وبالتالي ستكون المحصلة كما يلي: 15 سفينة مستأجرة و 18 سفينة نقل منتجات مملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك.
- نقل البضائع السائبة الجافة: بحلول عام 2029، تخطط الشركة للحصول على ست سفن إضافية، واستئجار 15 سفينة إضافية، وبالتالي ستكون المحصلة كما يلي: 22 سفينة مستأجرة و 17 سفينة نقل للبضائع السائبة الجافة؛ مملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك.
- نقل الغاز: بحلول عام 2029، تخطط الشركة للحصول على أربع سفن إضافية (منها اثنتان قيد البناء بالفعل)، والتخلص من خمس سفن موجودة وتقليل عدد السفن المستأجرة بمقدار سفينة واحدة، وبالتالي تكون المحصلة هي كما يلي: ست سفن نقل غاز مملوكة ملكية تامة أو بشكل مشترك.
- النقل على الخطوط الملاحية المنتظمة: بحلول عام 2029، تخطط الشركة للحصول على سفينة إضافية وزيادة عدد السفن المستأجرة بمقدار أربع سفن، وبالتالي ستكون المحصلة كما يلي: امتلاك سبعة سفن شحن على الخطوط الملاحية المنتظمة.

يوضح الرسم البياني التالي استثمار السفينة المخطط له للشركة بين عامي 2024 و 2029:



يوضح الجدول التالي جدول التسليم المتوقع للسفن المطلوبة حتى 30 سبتمبر 2024، والتي ستكون جميعها مملوكة بالكامل للشركة:

Vessel Type	Expected Delivery Date
LNG	May 2026
LNG	June 2026
VLCC	July 2026
VLCC	October 2026
VLCC	January 2027
VLCC	April 2027

تعتقد الشركة أن أسطولها الحديث هو أحد المزايا التنافسية الرئيسية في الأسواق التي تعمل فيها، وتسعى باستمرار إلى تحديد أجزاء من أسطولها للحفاظ على المكانة التنافسية لسفنها.

الأنشطة الأخرى

إن نجاح الشركة التشغيلي مدفوع بشكل أساسي بالدعم المهني من قبل الشركة العمانية لاستئجار السفن، والشركة العمانية لإدارة السفن، وشركة خط أسباد، وشركة أسباد شيبينغ بي تي إي ليمتد، وهي الشركات التابعة المملوكة لها بالكامل، والتي تقدم خدمات تأجير السفن والخدمات الفنية لإدارة السفن لكل من سفن الشركة والسفن التابعة لأطراف أخرى وشركات الشحن.

الشركة العمانية لاستئجار السفن

تشرف الشركة العمانية لاستئجار السفن التي تأسست في عام 2004 على أنشطة التأجير والسمسرة الموسعة للشركة، والتي تشمل السفن المملوكة للشركة وسفن الشركات الأخرى أيضاً. كما تدير الشركة العمانية لاستئجار السفن العديد من السفن التي تم استئجارها لدعم عملاء الشركة. وهي تشمل أحجام مختلفة من ناقلات السوائب الجافة وناقلات المنتجات وناقلات الغاز متوسطة الحجم وسفينة صغيرة الحجم. وفي عام 2022، وسعت الشركة العمانية لاستئجار السفن نطاقها الجغرافي من خلال إنشاء وحدة تأجير ناقلات البضائع السائبة والمنتجات في سنغافورة.

الشركة العمانية لإدارة السفن

تأسست الشركة العمانية لإدارة السفن في عام 2004 لتقديم الخدمات الفنية في تشغيل وإدارة الأسطول الوطني المتوسع للشركة. تتم إدارة أكثر من 90 في المائة من السفن المملوكة للشركة، بما في ذلك ناقلات النفط الخام العملاقة وناقلات الغاز الطبيعي المسال وناقلات المنتجات، من داخل الشركة بواسطة الشركة العمانية لإدارة السفن. وهذه الخدمات هي شهادة على التزام الشركة بأعلى معايير السلامة الملاحية والكفاءة التشغيلية وكفاءة الأعمال والمسؤولية البيئية. تقدم مجموعة الشحن اليابانية متسوي خدمات الدعم إلى الشركة العمانية لإدارة السفن في مسائل الإدارة الفنية لناقلات الغاز الطبيعي المسال. حصلت الشركة العمانية لإدارة السفن التي يقع مقرها في مسقط على اعتماد معيار الإدارة الدولي وعلى شهادة الأيزو.

تسمح الشركة العمانية لإدارة السفن للشركة بتقديم خدمات نقل بحري كاملة وفقاً لأعلى معايير الصناعة بما في ذلك خدمات الإدارة الفنية الكاملة لعملائها الحاصلين على أعلى تصنيف (AAA).

شركة خط أسياد

تأسست شركة خط أسياد في عام 2020 لتوسيع خدمات شحن الحاويات للشركة لتشمل طرق تجارة شحن الحاويات الإقليمية. بالإضافة إلى دعم قطاع الشحن البحري المنتظم للشركة، تقدم شركة خط أسياد مجموعة واسعة من الخدمات ذات القيمة المضافة للعملاء الخارجيين، بدءاً من التخزين والنقل وانتهاءً بخدمات التخليص الجمركي، وكل ذلك ضمن عرض لوجستي مرن ومتكامل يستهدف العملاء المحليين على وجه الخصوص.

شركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليميتد

تأسست شركة أسياد شيبينغ، وهي شركة تأجير ناقلات البضائع السائبة والمنتجات في سنغافورة، في عام 2022 لتوسيع أنشطة الشركة على مستوى العالم والدخول في أحد مراكز الشحن الرائدة في العالم. على غرار الشركة العمانية لاستئجار السفن، تشرف شركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليميتد على أنشطة التأجير والسمسرة في آسيا وتدير السفن المستأجرة للشركة تجارياً.

شركة أسياد لإدارة السفن ش ش و

تأسست الشركة العمانية لإدارة السفن في عام 2024 لتقديم الخدمات الفنية في تشغيل وإدارة سفن الشحن البحري المنتظم التابعة للشركة. حصلت شركة أسياد لإدارة السفن على شهادة معيار الإدارة الدولي وعلى شهادة الأيزو.

نظرة عامة على العقود

تم تصميم استراتيجية الشركة في تخصيص واستخدام مواردها لدعم الاستخدام الأمثل للأسطول مع الحفاظ على المرونة للتكيف مع ظروف السوق المتغيرة. ويتضمن ذلك تخصيص جزء من الأسطول في سوق التأجير الفوري للاستفادة من فرص السوق

المرتفعة على المدى القصير واستئجار السفن للحماية من ركود السوق. وإذا رأت الشركة أن سعر السوق للسفن الجديدة مرتفع للغاية، فإنها تستأجر السفن لتلبية الطلب الفوري والقصير والمتوسط الأمد في السوق، والحفاظ على وجودها كمنافس في أسواق معينة. وحتى 30 سبتمبر 2024، خصصت الشركة ما نسبته 84.2 في المائة من أسطول سفنها المجهزة المؤجرة بالملء و 15.8 في المائة من أسطولها في سوق التأجير الفوري.

الأنواع الرئيسية الثلاثة للعلاقات التعاقدية التي تستخدمها الشركة هي:

- عقود تأجير السفن المجهزة بالملء، وتشمل استئجار سفينة لرحلات متعددة على مدى فترة زمنية محددة، مع إدارة السفينة من قبل مالك السفينة.
- تأجير السفن المجهزة بالرحلة، حيث يتم استئجار السفينة لنقل كمية محددة من البضائع، إما في رحلة واحدة أو عدد محدد من الرحلات، من ميناء (موانئ) حمولة محددة إلى ميناء (موانئ) تفريغ محددة، مع مراعاة فرق مناولة البضائع المختلفة. وفي حالة تأجير السفن المجهزة بالرحلة، يتولى مالك السفينة عملياتها التشغيلية ونفقاتها.
- عقود النقل البحري للبضائع، حيث يتم التعاقد مع الشركة لنقل كمية متفق عليها من البضائع لعدد متفق عليه من الرحلات على مدى فترة زمنية محددة، والتي عادة ما تمتد لعدد من السنوات. وهذه العلاقة التعاقدية لا تُحدد السفن أو جداول الرحلات التي ستنقل البضائع، مما يوفر لكل من المستأجر ومالك السفينة مرونة تشغيلية أكبر من مستأجري الرحلات وحدهم.

ويمكن أن تكون العقود لفترات متفاوتة بناءً على نوع السفينة وقطاع الشحن واتجاهات السوق المعمول بها. وعادة ما يعمل سوق التأجير الفوري لفترة تتراوح من شهر إلى ثلاثة أشهر. كما يمكن أن تكون أسعار الشحن ثابتة أو متغيرة، مع شروط دفع محددة متفق عليها مع كل عميل. تؤثر ظروف السوق السائدة، مثل العرض والطلب، بشكل كبير على الأسعار الجارية لأنواع محددة من السفن. وقد تتضمن بعض الترتيبات التعاقدية مقاييس الأداء، مثل وقت العمل والسرعة أو ضمانات الأداء. يتم التفاوض بشكل عام على عقود التأجير الفورية وعقود تأجير السفن المجهزة بالملء وإبرامها في غضون يومين إلى خمسة أيام عمل. وهناك في سوق الشحن العالمي شركات الوساطة التي يمكن أن تمثل العملاء أو مالكي السفن في معاملات التأجير. وفي هذا السوق، يتم تقديم بعض المعاملات من قبل العملاء من خلال اثنين أو أكثر من الوسطاء في وقت واحد ويتم عرضها على أوسع نطاق ممكن من المالكين. يتم تقديم المعاملات الأخرى من قبل العميل إلى وسيط واحد فقط وتظهر بشكل انتقائي لعدد محدود من المالكين الذين من المرجح أن تكون سفنهم مقبولة للعميل وتكون في وضع يسمح لها بالقيام بالرحلة. بالإضافة إلى ذلك، في كثير من الحالات، يتصل العملاء بالشركة مباشرة لاستئجار سفينة بسبب علاقاتهم الحالية مع الشركة. تراقب الشركة باستمرار عمليات أسطولها ومواقع السفن وأسعار سوق التأجير، والتي تعتقد أنها حاسمة في تقديم عطاءات مبنية على معلومات كافية بشأن الأعمال التنافسية التي يتم التوسط فيها.

إدارة السلامة وعمليات السفن

تمثل السلامة والامتثال البيئي أهم الأولويات التشغيلية للشركة. وتقوم الشركة بتشغيل سفنها بطريقة تهدف إلى حماية سلامة وصحة موظفي الشركة وعامة الناس والبيئة. كما تسعى إدارة الشركة إلى إدارة المخاطر الكامنة في أعمالها، والالتزام بالقضاء على الحوادث التي تهدد سلامة سفن الشركة، مثل التآريض والحرائق والتصادم والانسكابات النفطية. كما تلتزم الشركة أيضاً بالحد من انبعاثات سفنها ومن إنتاج النفايات.

يقوم قسم مختص بالاستراتيجية المؤسسية وإدارة المخاطر بإجراء تحليل شهري للمقارنات المعيارية لتقييم أداء قطاع الشركة مقارنة بأقرانها، والذي يتضمن مقارنة مفصلة لاتجاهات السوق وأداء الأسطول، وبعد ذلك يتم رفع تقرير به إلى الإدارة التنفيذية في كل شهر. تمتلك الشركة نظاماً موحداً لإدارة السلامة، والذي يعتمد على أفضل ممارسات الصناعة ويتوافق - لاسيما - مع مدونة إدارة السلامة الدولية لإدارة السفن وفقاً للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر. لدى الشركة وثيقة امتثال صادرة عن المكتب الأمريكي للشحن ("ABS") و ISO 9001:2015 لإدارة الجودة و ISO 14001:2015 لأنظمة إدارة البيئة. وتؤكد الشركة امتثالها لهذه المعايير على أساس سنوي من خلال إجراء تدقيق صارم يتضمن كل من التدقيق الداخلي وتدقيق التحقق الخارجي من قبل دولة علم السفينة من خلال مكتب الشحن الأمريكي. هذا، ويتضمن نظام إدارة السلامة الموحد للشركة أيضاً توصيات من مدونة الإدارة والتقييم الذاتي للناقلات ("TMSA") التي تم تطويرها من قبل منظمة المنتدى البحري الدولي لشركات النفط ("OCIMF"). فأما منظمة المنتدى البحري الدولي لشركات النفط، فهي جمعية تطوعية لشركات النفط التي لها مصلحة في شحن النفط الخام والمنتجات النفطية وتشغيل محطات النفط البرية والبحرية، لتمثيل أعضائها أمام المنظمة البحرية الدولية والهيئات الحكومية الأخرى والتشاور معها بشأن المسائل المتعلقة بشحن النفط الخام والمنتجات النفطية وتشغيل محطات النفط، بما في ذلك التلوث البحري والسلامة. تقوم مدونة الإدارة والتقييم الذاتي للناقلات بتقييم شركات الشحن وفقاً لـ 13 عنصراً وتخصص واحدة من أربع درجات لكل عنصر من العناصر المذكورة. وتهدف الشركة إلى تحقيق أعلى مستوى في مدونة الإدارة والتقييم الذاتي للناقلات؛ (أربعة) في جميع العناصر الثلاثة عشر. وأما في الوقت الحالي، فقد حققت الشركة أربعة من كل ستة عناصر وثلاثة من العناصر السبعة المتبقية.

كما أن الشركة تلتزم التزاماً صارماً بالقانون البحري لسلطنة عمان (الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19)، حيث يتضمن هذا القانون مبادئ الاتفاقيات والمعاهدات البحرية المعترف بها دولياً، بما في ذلك تلك التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية. وهذه الأطر - بلا شك - تشمل المجالات الرئيسية للحكومة مثل السلامة الملاحية وحماية البيئة وأنظمة المسؤولية والتعويض وحقوق البحارة ورفاهيتهم.

كما تسعى الشركة إلى مواءمة عملياتها مع جميع المتطلبات القانونية المحلية المعمول بها، بالإضافة إلى الالتزام بالمعايير البحرية الدولية ذات الصلة. ولتحقيق ذلك، وضعت الشركة أطر حوكمة قوية يدعمها فريق مخصص للحوكمة والامتثال إلى جانب الفريق القانوني. وتراقب هذه الفرق عن كثب التطورات التشريعية والتحديثات التنظيمية، مما يساعد أقسام الشركة على الامتثال للقوانين والمعايير التي تصدر حديثاً. ومن خلال هذا النهج الاستباقي، تؤكد الشركة التزامها بالحفاظ على إطار تشغيلي قانوني وآمن ومسؤول من الناحية البيئية، سواء داخل المياه الإقليمية لسلطنة عمان أو على الصعيد العالمي.

وهناك جزء لا يتجزأ من نظام إدارة السلامة في الشركة، وهو سياسة حماية البيئة الخاصة بها، والتي تتمثل أهدافها الرئيسية في زيادة الاستدامة البيئية للأسطول وضمان توفير خدمات نقل البضائع المنقولة بحراً بشكل موثوق وآمن. انظر فقرة "البيئة والمجتمع والحوكمة" على نحو ما سيأتي.

توفر الشركة العمانية لإدارة السفن خدمات الإدارة الفنية المطلوبة في تشغيل أسطول الشركة، وإدارة أكثر من 90 في المائة من الأسطول المملوك للشركة، مع إدارة بقية السفن بواسطة شركة متسوي، وشركة أي تي إم، وشركة مارلو للملاحة. كما تقدم الشركة بعض خدمات إدارة السفن، وتتراوح من الإدارة الفنية الكاملة إلى وبعض وظائف الإدارة المختارة، ثم هناك أيضاً خدمات مالكي أو مشغلي الأطراف الخارجية. وتشمل خدمات إدارة السفن وظائف حرجية مثل صيانة السفن (بما في ذلك الإصلاحات والإرساء في الحوض الجاف) وإصدار الشهادات، وتكوين الأطقم من قبل البحارة المختصين، وشراء المؤن ووقود السفينة وقطع الغيار، وإدارة حالات الطوارئ والحوادث، والتأمين.

الصحة والسلامة

تضع الشركة الصحة والسلامة في مقدمة عملياتها، معتبرة السلامة والأمن في العمل حقاً أساسياً من حقوق الإنسان وقيمة أساسية للشركة. وقد كرست الشركة جهودها لتوظيف العاملين الذين يتمتعون بالكفاءة والاعتمادية في أداء مهامهم بشكل متسق وموثوق به، ولذا، تجري الشركة العديد من برامج السلامة والتطوير، بهدف ضمان رفاهية موظفيها ومقاوليها وأصحاب المصلحة. وتركز خدمات الصحة المهنية للشركة على تحديد مخاطر مكان العمل والتعامل معها وتقليلها؛ من خلال مراقبة المواد الخطرة، واستخدام معدات الحماية الشخصية، وإجراءات وسياسات إدارة السلامة الشاملة. وتحافظ الشركة على جودة هذه الخدمات من خلال إجراء عمليات تدقيق صارمة وفحوصات الامتثال لبروتوكول السلامة وتقارير أداء السلامة الشهرية. ولتحديد وإدارة المخاطر المتعلقة بالعمل، تجري الشركة تدريبات سنوية بين فريق العمل الموجود على متن السفينة وفريق العمل الموجود في البر، وتجري تقييماً منتظماً للمخاطر والتحقيق في الحوادث. ويتم الإبلاغ عن جميع المخاطر المتعلقة بالعمل في نظام تخطيط موارد المؤسسة الخاص بالشركة وإبلاغ الإدارة المعنية بها. كما توجد سياسات وعمليات مختلفة للعمال لإبعاد أنفسهم عن الظروف والأحوال التي يعتقدون أنها قد تسبب إصابات أو حوادث. كما توفر الشركة تدريباً مكثفاً، سواء بالحضور

الشخصي أو عبر الإنترنت، مما يساعد موظفيها على الالتزام بأعلى معايير السلامة. وبالنسبة لخطط السلامة الشاملة ومعدات الحماية الشخصية فهي إلزامية في جميع العمليات.

وتتمتع الشركة بسجل حافل في مجال السلامة، حيث بلغ إجمالي معدل تكرار إصابات الوقت بدل الضائع القابلة للتسجيل 0.1 حالة لكل مليون ساعة عمل في عام 2023 (مقابل 0.0 حالة لكل مليون ساعة عمل في عام 2022)، مقارنة بمتوسط الأداء فيما يتعلق بالسلامة وسجل الحوادث والإصابات في قطاع النقل البحري البالغ 0.3 حالة لكل مليون ساعة عمل.

يوضح الجدول التالي بيانات السلامة الرئيسية للشركة للسنوات الثلاث الماضية:

	2021	2022	2023
Work-Related Fatalities			
Total number	0	0	0
Injuries			
Lost Time Injury ("LTI")	0	0	1
Lost Time Injury Frequency ("LTIF") (Lost Time Injuries per million working hours, both employees and contractors)	0.0	0.0	0.1
Total Recordable Cases ("TRCs")	5	2	4
Total Recordable Cases Frequency ("TRCF") (All injuries per million working hours, both employees and contractors)	0.55	0.22	0.41
Exposure			
Man hours worked	9,090,910	9,169,098	9,727,414

الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة

البيئة

تركز استراتيجية الشركة البيئية واستراتيجيتها في الاستدامة على الالتزام باللوائح الدولية وجهود الحد من انبعاثات الكربون بما يتماشى مع استراتيجية سلطنة عمان اللوجستية 2040 وأهداف المنظمة البحرية الدولية لخفض الانبعاثات. ويشمل الالتزام بالمسؤولية البيئية: العمل على تحقيق أهداف الحياد الكربوني المضمن في استراتيجية سلطنة عمان لعام 2050، والحد من انبعاثات الكربون من أنشطة الشحن عن طريق الاستثمار في أسطول أكثر استدامة، والتخلص من السفن القديمة، والإدارة الفعالة للنفايات، والتركيز على التنوع البيولوجي والوقود البديل.

كما تهدف الشركة إلى أن تكون رائدة في قطاع النقل البحري، وقيادة التنمية المستدامة والإشراف البيئي. فمنذ تسريع أهداف إزالة الكربون في عام 2022، حققت الشركة تقدماً كبيراً نحو الوفاء بالتزاماتها تجاه الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة. وفي عام 2023، نشرت الشركة أول تقرير لها عن الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة، ومنذ ذلك الحين، تتبعت 100 في المائة من انبعاثاتها من الغازات الدفيئة (غازات الاحتباس الحراري) وأكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين وانبعاثات مواد معينة لإيجاد القيمة المرجعية لقياس وتحليل الأداء المستقبلي. وكجزء من استراتيجية المنظمة البحرية الدولية للحد من كثافة الكربون لجميع السفن بنسبة 40 في المائة بحلول عام 2030 (مقارنة بالقيمة المرجعية لعام 2008)، فإنها تطلب من السفن حساب تصنيفين، وهما مؤشر كفاءة الطاقة للسفن الحالية ومؤشر كثافة الكربون التشغيلي السنوي وتصنيف مؤشر كثافة الكربون التشغيلي المرتبط به. ويشير مؤشر كفاءة الطاقة للسفن الحالية الذي حققته السفينة إلى كفاءتها في استخدام الطاقة مقارنة بالقيمة المرجعية المحددة. تربط كثافة الكربون بين انبعاثات الغازات الدفيئة للسفينة وكمية البضائع المتفاوتة عبر المسافات المقطوعة. وقد انتهت الشركة من إعداد التقرير السنوي الأول لهذه الشهادات في عام 2023، وصدرت التقييمات الأولية في عام 2024. تقوم الشركة بإجراء مراجعات ربع سنوية لتصنيفات مؤشر كثافة الكربون التشغيلي الخاصة بها وتلتزم بتحسينها سنوياً بنسبة 2 في المائة.

ولتحقيق أهداف الاستدامة، وضعت الشركة مجموعة من المبادرات والبرامج التي تهدف إلى الحد من تأثيرها البيئي مع إحداث تأثير اجتماعي واقتصادي إيجابي. كما تشارك الشركة بانتظام مع الجهات الفاعلة في هذا المجال مثل الهيئات التنظيمية ومصنعي المحركات والعملاء ومعاهد بناء السفن والمؤسسات المالية لدراسة وتنفيذ التقنيات الجديدة التي تساهم في جهود إزالة الكربون في مجال النقل البحري. ويشمل ذلك اتفاقية تمويل مرتبطة بالاستدامة بقيمة 35.5 مليون دولار أمريكي ربطتها الشركة بمهدفين للاستدامة: (1) الحصول على تصنيف إيكو "ECO" (وهو التزام السفن بالممارسات البيئية المستدامة) لاثنتين من سفنها من مؤسسة لويد ريجستر (مما يدل على التزام السفينة بالإشراف البيئي)؛ و (2) تحسين مؤشر كفاءة الطاقة على مستوى الأسطول بنسبة 8 في المائة سنوياً.

استثمرت الشركة ما يقرب من 1.0 مليار دولار أمريكي في سفن أكثر استدامة للبيئة، بما في ذلك سفنها الست قيد الطلب (وهي تعمل بالوقود المزدوج) وخصصت ميزانية إضافية قدرها 11.4 مليون دولار أمريكي لعام 2025 لتحديث السفن الحالية من أجل تحسين الأداء البيئي. وعلى مدى السنوات الخمس الماضية، استثمرت الشركة 66.5 مليون دولار أمريكي في المبادرات المرتبطة بالاستدامة، بما في ذلك تركيب أجهزة تنقية الغاز على 19 من سفنها، بالإضافة إلى استثمارات إضافية في أنظمة التشحيم الهوائية، وأنظمة المولدات المحورية، والطلاء النانوي، ومحددات سرعة المحرك، وزعانف الغطاء الرأسي للمروحة، والأشعة الدوارة، وتركيب قنوات وأنباب أمام المروحة لتحسين الكفاءة، واستخدام أساليب ذكية في إدارة الطاقة، وأجهزة التحكم في سرعة وعزم الدوران (المعروف باسم محركات التيار المتردد).

كما دخلت الشركة مؤخرًا في شراكة مع الجامعة الألمانية للتكنولوجيا في سلطنة عمان لإجراء دراسة حول تطوير نظام احتجاز الكربون، والذي يهدف إلى الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من السفن، وهي عبارة عن اتفاقية دراسة مشتركة مع شركة أوكيو وشركة سوميتومو لاستكشاف إمكانات سلطنة عمان في أن تصبح مركزًا لوقود السفن منخفض الكربون

ويتم الإشراف على تنفيذ وتطوير استراتيجية الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة للشركة من قبل لجنة الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة، وهي تقدم تقاريرها إلى مجلس الإدارة. وتعمل سياسة الحماية البيئية للشركة من خلال نظام الإدارة البيئية للشركة ومراقبة مؤشرات الأداء الرئيسية البيئية التي تتعلق بالانبعاثات وإنتاج النفايات، حسب حسابات الشركة الموضحة بمزيد من التفصيل في الجدول التالي:

For the year ended 31 December			
	2021	2022	2023
Emissions			
Total GHG emissions (mmtCO ₂ equivalent)	1,692	1,760	1,735
Nitrogen Oxides emissions (mt).....	—	720.64	662.14
Sulphur Oxides emissions (mt).....	—	393.43	364.69
Waste generation			
Total waste generation (garbage disposal ashore) (m ³)	—	2,120.06	1,971.40

تعطي الشركة الأولوية للائتمان البيئية وأفضل الممارسات التي تحددها المتطلبات القانونية والتنظيمية الوطنية، والمنظمة البحرية الدولية، وجميعيات التصنيف، ودول العلم لسفنها.

جودة الهواء

هناك ثلاث فئات من الغازات الدفيئة: انبعاثات النطاق 1 وانبعاثات النطاق 2 وانبعاثات النطاق 3. وغالبية انبعاثات الغازات الدفيئة المنسوبة للشركة هي انبعاثات النطاق 1، وهي انبعاثات تنشأ من مصادر تسيطر عليها الشركة أو تملكها. وبالنسبة لانبعاثات النطاق 2، فهي انبعاثات غير مباشرة وهي مرتبطة بشراء الكهرباء. لا تبلغ الشركة عن انبعاثات النطاق 3، وهي انبعاثات غير مباشرة (غير مدرجة في النطاق 2) وتنشأ في سلسلة القيمة للشركة، مثل السلع والخدمات المشتراة، والسفر للأعمال، وتنقل الموظفين، والتخلص من النفايات والنقل.

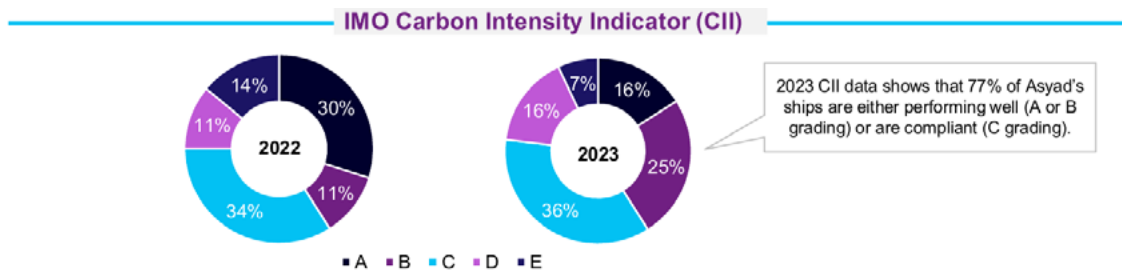
يوضح الجدول التالي إجمالي الانبعاثات المطلقة للغازات الدفيئة للشركة للفترات المشار إليها:

For the year ended 31 December

	2021	2022	2023
		(Million tonnes of CO ₂)	
Scope 1	1,692	1,772	1,661
Scope 2	0.5	0.5	0.6
Total	1,692	1,772	1,662

من خلال نظام شامل لمراقبة الانبعاثات، تتعقب الشركة بيانات استهلاك الوقود لحساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بدقة، وتحديد الاتجاهات والأنماط، وتحليل مجالات التحسين واستراتيجيات الحد من الانبعاثات. وتهدف التقنيات الموفرة للطاقة، مثل أنظمة دفع السفن المحسنة، وطلاء السفن الحديثة، وأنظمة إدارة الطاقة، بالإضافة إلى عمليات التفتيش المنتظمة للسفن والتنظيف الروتيني للبدن والمروحة، إلى تحسين كفاءة استهلاك الطاقة للسفن وعملياتها. بالإضافة إلى ذلك، تستكشف الشركة خيارات الوقود البديل، مثل الأمونيا والميثانول والوقود الحيوي والهيدروجين، مع التركيز على مواجهة التحديات المتعلقة بالمناولة الآمنة والتخزين وتطوير البنية التحتية. وفي الوقت الحالي، تستخدم سفن الشركة زيت وقود منخفض الكبريت وزيت وقود ثقيل، وهي مزودة بأجهزة تنقية الغاز للتحكم في الانبعاثات. وقد امتثلت الشركة لنسبة 0.5 في المائة التي حددتها المنظمة البحرية الدولية كحد أقصى عالمي لمحتوى الكبريت في الوقود منذ إدخاله في عام 2020 وقامت حاليًا بتتبع ما نسبته 100 في المائة من ثاني أكسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين وانبعاثات الجسيمات.

توضح الرسوم البيانية التالية توزيع مؤشر كثافة الكربون التشغيلي للشركة عبر أسطولها حتى 31 ديسمبر 2022 و 2023:



إدارة المياه والصرف الصحي

تكرس الشركة جهودها للحد من استهلاك المياه، ومنع تلوث المياه، وتعزيز ممارسات المياه المستدامة عبر سلسلة القيمة الخاصة بها. ولمنع التلوث البحري نتيجة لانسكاب النفط والوقود، تلتزم الشركة بمتطلبات الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (ماربول) والمبادئ التوجيهية لخطّة الطوارئ الخاصة بالتلوث النفطي للسفن، وتجري تدريبات واختبارًا شهريًا لجميع المعدات. ولحماية البيئة من أنواع الكائنات الحية الغازية الموجودة في مياه الصابورة الموجودة في السفن، يجب تزويد السفن بنظام معالجة

مياه الصابورة المصمم للقضاء على الأحياء المائية الغازية، مما يسمح بتصريف مياه الصابورة بأمان دون الإضرار بالبيئات أو الموانئ البحرية الساحلية. حتى 31 ديسمبر 2024، تم تعديل جميع سفن الشركة بنظام معالجة مياه الصابورة. كما تقوم الشركة بتتبع كمية مياه القاع، وهي المياه التي يتم جمعها في الجزء السفلي من الجزء الداخلي من سفنها بسبب التسرب من مضخات ومبردات مياه البحر والمياه العذبة، والتي يتم تصريفها في البحر. تتم معالجة مياه القاع بواسطة جهاز فصل المياه الزيتية الذي يزيل المحتوى الزيتي.

إدارة النفايات والمواد الخطرة

امتثالاً للوائح التخلص من النفايات البحرية والمواد الضارة الصادرة عن الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن، نفذت الشركة تدابير لمنع تصريف الزيت أو النفايات الزيتية في الماء وضمان عدم وجود تسرب سائل أو كيميائي سام في محطة الإرساء أو على سطح السفينة. يؤدي تشغيل المحرك الرئيسي للسفينة وأنواع مختلفة من الآلات المساعدة ومناولة زيت الوقود إلى إنتاج الحمأة على متن السفينة. وتخزن هذه الحمأة في خزانات غرفة المحرك المختلفة ويتم تفريغها إلى الشاطئ أو حرقها على متن السفينة. وتقوم الشركة بتتبع ما نسبته 100 في المائة من نفاياتها الخطرة وغير الخطرة. لم تكن هناك انسكابات كبيرة للمواد الكيميائية أو الزيوت أو الوقود في السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 أو 2022 أو 2023 أو الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024.

كفاءة الطاقة

يكرس جزء كبير من الاستراتيجية البيئية للشركة للحد من استهلاك الطاقة، والحفاظ على الموارد، وتعزيز ممارسات الشحن المستدامة. ولتحسين كفاءة الطاقة، نفذت الشركة العديد من التقنيات الموفرة للطاقة على بعض السفن، بما في ذلك:

- أشعة الدوارات من أنيموي: تشير إلى استخدام تكنولوجيا تستفيد من الظاهرة الديناميكية الهوائية المعروفة باسم تأثير ماغنوس، وتستند هذه التقنية إلى تحسين كفاءة السفن من خلال تقليل استهلاك الوقود وتكاليف الوقود البحري والانبعاثات الضارة.
- محول التردد المتغير أوبتيسيف: جهاز يهدف إلى تحسين نظام التحكم في مضخات التبريد ومراوح غرفة المحرك الموجودة على متن السفن، مما يقلل من الطاقة الكهربائية المستهلكة ويوفر الوقود.
- قناة بيكرمويس: جهاز مخصص لتوفير الطاقة تم تطويره للسفن البطيئة ذات الشكل الكامل مما يتيح توفيراً كبيراً في الطاقة عند سرعة معينة أو تحقيق سرعات أعلى عند نفس مستوى الطاقة المستخدم.
- نظام التشحيم الهوائي سيلفرستريم: تقنية تُستخدم لتقليل مقاومة الاحتكاك للسفينة من خلال إنشاء طبقة من الفقاعات الدقيقة التي تغطي معظم الجزء السفلي المسطح لهيكل السفينة، حيث يعمل هذا الغطاء من الفقاعات

على تقليل الاحتكاك بين هيكل السفينة والماء، مما يؤدي إلى تحسين كفاءة استهلاك الوقود وتقليل الانبعاثات الضارة بنسبة تصل إلى 10 بالمائة.؛

- محدد قوة المحرك: تقنية تضع حداً شبه دائم يمكن تجاوزه لقوة وسرعة المحرك الرئيسي للسفينة.
- طلاء إنتراسليك 1100 إس آر: طلاء يُستخدم لتوفير سطح أملس ومنخفض الاحتكاك فائق النعومة يحسن استهلاك الوقود بنسبة تصل إلى 9 في المائة وانخفاض كبير في ثاني أكسيد الكربون مقارنة بالطلاءات التقليدية المضادة لتكون الرواسب البحرية على هيكل السفن.
- طلاء نانو إيوكسي - بتقنية أزرا: يستخدم لحماية هيكل السفن تحت الماء، ويوفر هذا الطلاء الطاقة والوقود بفضل سطحه الأملس للغاية الذي يقلل من الاحتكاك، إضافة إلى مقاومته العالية للتآكل والصدمات الميكانيكية.

الحوكمة والأخلاقيات

من أولويات الشركة الحفاظ على ممارسات الحوكمة الرشيدة وثقافة السلوك الأخلاقي والامتثال. وتقوم الشركة بتنفيذ مجموعة من السياسات التي تحكم السلوك في مكان العمل، وتغطي مجالات مثل الامتثال للقوانين واللوائح، والتعامل مع حالات تضارب المصالح، والتعامل مع الهدايا والترفيه، ومكافحة الفساد والرشوة، والحفاظ على نزاهة الأعمال، والأنشطة السياسية، وحماية المعلومات السرية، ودعم المعلومات التجارية والمالية، وإعطاء الأولوية للصحة والسلامة المهنية، ومراقبة استخدام المواد، وتعزيز الممارسات المثالية في مكان العمل. وتماشى جميع سياسات الشركة مع ميثاق حوكمة الشركات الخاص بجهاز الاستثمار العماني وسياساته وإجراءاته.

ولضمان الامتثال للتشريعات الصادرة في شأن العقوبات ومكافحة غسل الأموال، تقوم الشركة باتخاذ كافة إجراءات العناية الواجبة، وإجراءات اعرف عميلك المطبقة على شركائها وعملائها ومورديها. ويشمل ذلك مراقبة السفن بشكل مستمر، والفحص الدقيق مقابل قوائم العقوبات لجميع السفن المملوكة والمستأجرة والأطراف الأخرى المرتبطة بالشركة.

وتتولى لجنة مخصصة للامتثال والحوكمة والمخاطر والامتثال مسؤولية ضمان تنفيذ مدونة قواعد سلوك العمل الخاصة بالشركة والامتثال لها. هذا، وتنطبق المدونة على جميع أعضاء مجلس الإدارة والمسؤولين والموظفين في الشركة، بما في ذلك أولئك الموجودين داخل الشركات التابعة لها.

ولا ننسى أن الشركة عضو في شبكة مكافحة الفساد البحري، وحصلت على شهادة (تريس) لممارسات مكافحة الرشوة والامتثال والحوكمة الرشيدة.

المسؤولية الاجتماعية للشركة

تلتزم الشركة بإيجاد قيمة مشتركة في المجتمعات التي تعمل فيها من خلال إيجاد وتوفير مكان عمل أخلاقي وشامل. وتدمج الشركة النمو المستدام والأثر الاجتماعي في ممارساتها التجارية من خلال المساهمة في النمو الاقتصادي في مجالات عملها بشكل مباشر وغير مباشر من خلال خلق فرص العمل والتدريب والاستعانة بالمصادر المحلية ومبادرات التنمية المجتمعية، وكثير منها مدعوم من قبل مجموعة أسياد.

وتشمل أمثلة مبادرات التنمية المجتمعية للشركة ما يلي:

- مبادرات التعافي المتعددة الموجهة نحو المجتمعات المتضررة من العاصفة المدارية تشالاني في عام 2021.
- دورة ملاح للقيادة: دورة في القيادة مدتها ثلاثة أشهر تزود المرشحين بالمهارات القيادية الأساسية. وعند الانتهاء، ينخرط المشاركون في مشروع جماعي لإثبات معرفتهم ثم يتخرجون من البرنامج.
- برنامج اعتماد للقيادة: برنامج تموله الحكومة بالكامل، ويمتد على مدى عشرة أشهر ويتضمن مهامًا ومشاريع مكثفة مصممة لتعزيز الصفات القيادية القوية لدى المشاركين.

الموظفون

حتى 31 أكتوبر 2024، وظفت الشركة 2039 موظفًا، منهم 231 موظفًا في المكاتب، و 174 بحارًا، و 1634 بحارًا من وكالات توظيف أخرى. وحتى 31 ديسمبر 2023، حققت الشركة معدل تعمين بنسبة 90 في المائة بين الموظفين في المكتب.

يوضح الجدول التالي عدد الموظفين في التواريخ المشار إليها، موزعين حسب الوظيفة:

As at 31 December			
	2021	2022	2023
Office based employees.....	230	404	416
Seafarers	170	174	191
Seafarers from other manning agencies	1,635	2,239	1,476
Total.....	2,035	2,817	2,083

وحتى 31 ديسمبر 2023، بلغ عدد الموظفين في مكتب الشركة 76 في المائة من الذكور و 24 في المائة من الإناث، وبلغ معدل دوران الموظفين 5 في المائة. وبلغ معدل احتفاظ الشركة بالبحارة حوالي 93 في المائة حتى 31 ديسمبر 2023 (مقارنة بنسبة 91 في المائة كما في 31 ديسمبر 2022).

تلتزم الشركة بموجب القانون العماني بالمساهمة في نظام الحماية الاجتماعية للموظفين العمانيين. يتم تقديم المساهمات وفقاً للأنظمة المحلية، والتي تتطلب من أصحاب العمل المساهمة بنسبة مئوية من أجر الموظف في صندوق الحماية الاجتماعية. بالنسبة للموظفين الأجانب، تعتمد المساهمات المطلوبة على فئة الموظف وعقد العمليقدم الملخص أدناه تفصيلاً للمساهمات المطلوبة للموظفين الأجانب:

- إصابات العمل والأمراض المهنية: معدل المساهمة هو 1% من الأجر الإجمالي للموظف، مع مراعاة الحد الأقصى للأجر (3000 ريال عماني) بدءاً من 1 يوليو 2026.
- إجازة الأمومة: يخضع الموظفون الأجانب لخصم بنسبة 1% من أجرهم الإجمالي لمزايا إجازة الأمومة، والتي تسري اعتباراً من 1 يوليو 2024.
- الإجازات المرضية وغيرها: يخضع الموظفون الأجانب لخصم بنسبة 1% من أجرهم للإجازات المرضية وغير الاعتيادية، يسري اعتباراً من 1 يوليو 2025.
- برنامج الادخار: يخضع الموظفون الأجانب لخصم بنسبة 9% من راتبهم الأساسي، يسري اعتباراً من 1 يوليو 2026 أو قبل ذلك حسب ما قد تعلنه الجهة المختصة.

هذا، وتعتبر الشركة استقطاب الموظفين البحرين المتحمسين والاحتفاظ بهم أولوية قصوى. فمن خلال مكاتب توفير طواقم العمل للشركة في شركات مثل: شركة في شيبس، وشركة مولمي، وشركة نورذرن مارين، وشركة مينا مارلو، وشركة ماغساي متسوي مارين، وشركة يونابتد مارين إيجنس، فإن الشركة تقدم للبحارة ما تعتقد أنه مكافآت توظيف تنافسية ومزايا شاملة، بما في ذلك التأمين الطبي وتأمين الحماية والتعويض للبحارة على متن السفينة ومزايا السفر. علاوة على ذلك، اتخذت الشركة العديد من التدابير لتعزيز سلامة ورفاهية موظفيها، بما في ذلك إدخال موظفين إضافيين على متن سفنها، وتركيب مرافق اللياقة البدنية على متنها وتقديم عقود تقلل من الوقت في البحر لكبار الموظفين.

جميع بحارة الشركة هم جزء من الاتفاقيات الخاصة بالاتحاد الدولي لعمال النقل وفقاً لمتطلبات اتفاقية العمل البحري التي تم تحديدها من خلال اتفاقيات المفاوضة الجماعية التي تم التفاوض عليها مع نقابة البحارة المحلية. ويخضع لهذه الاتفاقيات توظيف الشركة للبحارة الذين يعملون على عدد كبير من سفن الشركة. وتخضع الأجور المدفوعة لطاقم الشركة، والحد الأدنى لظروف

المعيشة على متن سفن الشركة، بالإضافة إلى المزايا والشروط الأخرى لتوظيف البحارة لشروط وأحكام هذه الاتفاقيات بشكل عام.

تلتزم الشركة بتطوير وتدريب موظفيها والبحارة. ولجلب المزيد من العمانيين إلى مجتمع الملاحة البحرية، توفر الشركة التدريب لتخريج طلاب من الكليات المحلية. وتقوم الشركة بتدريب أكثر من 100 طالب متدرب سنوياً. وتشجع الشركة التدريب على رأس العمل، وهذا التدريب يكون مسؤولية المشرفين أو المديرين المباشرين الذين يضمنون توفير فرص التدريب العملي لجميع الموظفين. وكجزء من التزامها بتطوير الموظفين، نفذت الشركة العديد من البرامج التي تهدف إلى رفع مستوى مهارات الموظفين وتعزيز القدرات القيادية:

- التدريب المعتمد على الحاسوب الآلي: التدريب المعتمد على الحاسوب الآلي المقدم للبحارة والموظفين في مكاتب الشركة، مما يمكنهم من تعزيز مهاراتهم التقنية والمعرفة ذات الصلة بأدوارهم.
- التدريب لموظفي السفينة: تدريبات تدريبية منتظمة يتم إجراؤها لموظفي السفينة لضمان استعدادهم جيداً لمختلف السيناريوهات وقياس قدرتهم على الاستجابة بفعالية في المواقف الصعبة.

تولي الشركة أهمية كبيرة للامتثال لمتطلبات الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والاعتماد والمراقبة للبحارة. لذلك، يخضع جميع موظفي إدارة السفينة للتدريب لدعم الالتزام بهذه اللوائح. بالإضافة إلى ذلك، يشمل تدريب الموظفين التدريب البيئي، وتدريب (شل) (التدريب على متن السفينة للبحارة)، وتدريبات الأمن والسلامة. ويخضع جميع الموظفين والبحارة لمراجعات منتظمة لأداء الموظفين والتطوير الوظيفي، مما يتيح تحديد نقاط القوة ومجالات التحسين.

الممتلكات

الملكية الأساسية للشركة هو مبنى مقرها الرئيسي في مسقط، سلطنة عمان. وهذا المبنى مملوك بالكامل للشركة.

تقنية المعلومات

أنشأت الشركة بنية تحتية شاملة لتكنولوجيا المعلومات، مصممة لتلبية احتياجات عملياتها عبر الشحن والقطاعات ذات الصلة. ومن العناصر الرئيسية لاستراتيجية تكنولوجيا المعلومات الخاصة بالشركة هو التركيز القوي على أمن المعلومات، وتعزيز سرية وسلامة البيانات المهمة، بما في ذلك تفاصيل العملاء والمعاملات المالية والبيانات التشغيلية.

وتستضيف الشركة أنظمة تخطيط موارد المؤسسات الأساسية عبر منصات سحابية رائدة، بما في ذلك إيه دبليو إس، ومايكروسوفت أזור، وعمان داتا بارك، وتوفر بيئات حوسبة سحابية آمنة وقابلة للتطوير وموثوقة. وعلى وجه الخصوص، تلتزم

شركة عمان داتا بارك بمعايير الأمان المعترف بها دوليًا (ISO 27001 و ISO 20000)، مما يضمن حماية البيانات الحساسة بتقنيات متقدمة وتدابير أمنية قوية.

بالإضافة إلى ذلك، تدير الشركة أنظمة تكنولوجيا المعلومات/ التكنولوجيا التشغيلية لأسطول سفنها، مما يسهل التكامل السلس للتكنولوجيا التشغيلية مع أنظمة تكنولوجيا المعلومات. ويشمل ذلك الإشراف على أنظمة الاتصالات والأقمار الصناعية، والتي تعتبر ضرورية للعمليات اليومية للسفن في البحر. وتحتفظ الشركة بهذه الأنظمة لتعزيز الاتصالات الموثوقة ومراقبة أداء السفن والالتزام بالمعايير الدولية للأمن السيبراني البحري.

ومن خلال الاستفادة من هذه البنى التحتية والخدمات المتقدمة لتكنولوجيا المعلومات، تحافظ الشركة على بيئة تشغيلية آمنة وفعالة، مما يسمح بالتركيز بشكل أكبر على أنشطة الأعمال الأساسية دون الحاجة إلى استثمار كبير في إدارة مركز البيانات المحلي.

الملكية الفكرية

تشتمل الملكية الفكرية الوحيدة للشركة على تسجيلات العلامات التجارية، وتعتقد أنه لا يوجد أصل واحد من أصول الملكية الفكرية جوهرية لأعمال الشركة بشكل تام. تمتلك الشركة أو لها الحق في استخدام جميع العلامات التجارية التي تستخدمها في أعمالها (بما في ذلك على وجه الخصوص استخدام اسم أسياد).

التأمين

ينطوي تشغيل أي سفينة تسير في المحيط على مخاطر كامنة تتمثل في الكوارث البحرية الكارثية أو وفاة أو إصابة الأشخاص والأضرار التي تلحق بالمتعلقات، والخسائر الناجمة عن الظروف الجوية السيئة، وتصادم السفن، والأعطال الميكانيكية، والأخطاء البشرية، والحرب، والإرهاب، والقرصنة وغيرها من الظروف أو الأحداث. بالإضافة إلى ذلك، يخضع نقل النفط الخام والمنتجات البترولية والغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال لمخاطر الانسكابات وانقطاع الأعمال بسبب الظروف السياسية في البلدان الأجنبية، والأعمال العدائية، والإضرابات العمالية، ودعوات المقاطعة.

وقد لا تكون بعض المخاطر قابلة للتأمين بشكل كامل بسبب طبيعتها المتطورة والقيود المفروضة على منتجات التأمين الحالية. وعادةً ما تستبعد منتجات التأمين بعض المخاطر حسب التصميم، مثل الأنشطة التي قد تؤدي إلى خرق العقوبات أو الاستثناءات غير العادية مثل الأضرار النووية. تحافظ الشركة على جميع وثائق التأمين ذات الصلة وفقاً لأعلى معايير السوق

والصناعة، ومع ذلك فإن بعض المخاطر تقع خارج نطاق وثائق التأمين الخاصة بها على وجه التحديد بسبب عدم توفر المنتجات المناسبة.

قامت الشركة بالتأمين على جسم السفينة والآلات (بما في ذلك المخاطر البحرية ومخاطر الحرب)، وتأمين الحماية والتعويض، وتأمين الشحن وتأمين غرامات التأخير والدفع (في حالة النزاعات القانونية) للحماية من المخاطر المختلفة المتعلقة بالحوادث الكامنة في أعمالها. يغطي التأمين على البدن والآلات عادةً خسارة أو تلف السفينة بسبب المخاطر البحرية، مثل الجنوح الناتج عن التصادم وسوء الأحوال الجوية، ويغطي هذا التأمين القيمة الكاملة لبدن السفينة. ويعمل تأمين الحماية والتعويض على تعويض الشركة عن الالتزامات المتكبدة أثناء تشغيل السفن، بما في ذلك إصابات الطاقم وإصابات الأطراف الأخرى وفقدان البضائع والتلوث. يوفر تأمين الشحن وغرامات التأخير والدفع تغطية للنفقات القانونية ونفقات الخبراء في النزاعات المتعلقة ببناء السفن أو شرائها أو بيعها أو ملكيتها أو تشغيلها. وتغطي الوثائق الإضافية مخاطر مثل الحرب (بما في ذلك القرصنة والإرهاب) وفقدان الاستئجار والخطف والفدية ومسؤولية المستأجر ومخاطر مشغل نقل الحاويات. علاوة على ذلك، تحتفظ الشركة بتأمين الأمن السيبراني والمسؤولية الاجتماعية وتحمل شهادة خفر السواحل الأمريكية للمسؤولية المالية.

وتعتقد الإدارة أن التغطية التأمينية الحالية للشركة كافية للحماية من معظم المخاطر المتعلقة بالحوادث التي ينطوي عليها تسيير أعمالها، وأن الشركة تحافظ على مستويات مناسبة من تغطية التأمين ضد الأضرار البيئية والتلوث، بما يتفق مع المعايير والممارسات المقبولة مع شركات التأمين المصنفة بتصنيف (A) من ستاندرد آند بورز، وذلك كشرط إلزامي.

التصنيف والتدقيق والتفتيش

بشكل عام، نجد أن إجراءات ومتطلبات التفتيش عبارة عن نظام متعدد الطبقات لمراقبة الجودة، ويتضمن مراجعات داخلية بالإضافة إلى التحقق الخارجي. يبدأ النظام من التحكم في الوثائق الفنية للسفن المبنية حديثاً وتطويرها، ويمتد إلى الإشراف أثناء البناء واختيار الطاقم وتدريبه؛ وتشغيل السفينة من قبل طاقم الشركة؛ والتحكم في السفن والطاقم من قبل مدير فني بري؛ وتقييمات المديرين الفنيين والطاقم والسفن من قبل مختلف الأطراف الأخرى، مثل جمعيات التصنيف ودول العلم والموانئ والعملاء وشركات التأمين.

ويتم فحص سفن وأطقم الشركة بانتظام من قبل موظفيها الفنيين لمراقبة حالة السفن وإجراء الصيانة الروتينية اللازمة. ويقوم أخصائيو التشغيل والفنيون العاملون في مكاتب الشركة بتفتيش السفن ثلاث مرات على الأقل في السنة. وعند الانتهاء من كل فحص، يتم إصدار تقرير الفحص، وإذا لزم الأمر، يتم وضع خطط عمل لمعالجة أي عناصر قد تتطلب التحسين. وتتم متابعة جميع خطط العمل حتى إنجازها بالكامل. تتمثل أهداف عمليات التفتيش هذه في ضمان الالتزام بمعايير التشغيل الداخلية

والمطلوبات التشريعية للشركة؛ وأن تُجرى صيانة السفينة وفقاً لمعايير الشركة؛ وأن تُجرى صيانة آلات ومعدات السفينة لإعطاء الموثوقية الكاملة في الخدمة؛ وأن السفينة تعمل على تحسين الأداء من حيث السرعة واستهلاك الوقود؛ وأن مظهر السفينة سيدعم العلامة التجارية للشركة ويلبي توقعات العملاء.

تم "تصنيف" بدن وآلات جميع سفن الشركة من قبل إحدى جمعيات التصنيف الرئيسية: مجموعة دي إن في جي إل جروب ("DNV GL") أو سجل لويدز (Lloyd's Register) أو المكتب الأمريكي للشحن. وفي كل حالة، تشهد جمعية التصنيف ذات الصلة بأن السفينة قد تم بناؤها وصيانتها وفقاً لقواعد الجمعية. ويتم فحص كل سفينة من قبل مساح جمعية التصنيف سنوياً، حيث يكون الفحص السنوي الثاني أو الثالث مسحاً أكثر تفصيلاً ("مسح متوسط") ويكون الفحص السنوي الخامس هو المسح الأكثر شمولاً ("مسح خاص"). وتستأنف دورة التفتيش بعد كل مسح خاص. قد يُطلب أيضاً من السفن أن ترسو السفينة في الحوض الجاف في كل مسح متوسط ومسح خاص لفحص الأجزاء تحت الماء من السفينة بالإضافة إلى فحص أكثر تفصيلاً للبدن والآلات. استوفت العديد من سفن الشركة اشتراطات جمعيات التصنيف الخاصة بها للرسو في الحوض الجاف كل خمس سنوات فيما يتعلق بالمسح الخاص، ولم تعد خاضعة للرسو في الحوض الجاف في المسوحات المتوسطة. ولاستيفاء هذه المعالجة، طُلب من الشركة تعزيز قوة تحمل الطلاءات تحت الماء لكل هيكل سفينة لاستيعاب عمليات التفتيش تحت الماء من قبل الغواصين.

تتوقع الشركة أن يكون العدد الإجمالي للسفن في الحوض الجاف خلال عامي 2025 و 2026 في خانة الأرقام المزدوجة، في حين أن العدد الإجمالي للسفن في الحوض الجاف خلال الفترة من 2027 إلى 2030 سيكون في خانة الأرقام الفردية بحدود الوسط. يوضح الجدول التالي بالتفصيل جدول الإرساء في الحوض الجاف للشركة فيما مضى حسب القطاع للسنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023 و 2024:

	2021	2022	2023	2024
Crude Shipping	4	6	1	—
Products Shipping	8	1	2	—
Dry Bulk Shipping	—	3	4	2
Gas Shipping	3	1	1	4
Liner Shipping	—	—	—	—
Total	15	11	9	6

كما تقوم دولة علم كل سفينة، أو جمعية تصنيف السفينة إذا رشحتها دولة العلم، بتفتيش تلك السفينة، للتأكد من امتثالها للقواعد واللوائح المعمول بها في بلد تسجيل السفينة والاتفاقيات الدولية التي وقعت عليها تلك الدولة. كما تقوم سلطات دولة

الميناء، مثل خفر السواحل في الولايات المتحدة وهيئة السلامة البحرية الأسترالية، بتفتيش سفن الشركة عند زيارة موانئها. هذا، ويقوم العديد من عملاء الشركة أيضًا بفحص سفن الشركة بانتظام، والمعروفة باسم "الفحص"، كشرط للتأجير. وتعتقد الإدارة أن سفن الشركة الحديثة ذات الصيانة الجيدة والجودة العالية توفر للشركة ميزة تنافسية في البيئة الحالية التي تتزايد فيها اللوائح التنظيمية وتركيز العملاء على جودة الخدمة.

الدعاوى القضائية

تدخل الشركة من وقت لآخر في دعاوى حكومية أو قانونية أو تحكيمية أو دعاوى أخرى. ولا تعتقد الشركة أن هناك أي دعوى إذا حكم فيها لصالح خصمها أن يكون لها تأثير سلبي جوهري على المركز المالي للشركة أو ربحيتها.

العقود الأساسية

اتفاقيات المشاريع المشتركة

أبرمت الشركة العديد من اتفاقيات المشاريع المشتركة منذ إنشائها في عام 2003، وتخضع لها سفن الشركة المملوكة بصورة مشتركة مع أطراف أخرى. وقد أبرمت الشركة - على وجه الخصوص - العديد من اتفاقيات المشاريع المشتركة مع شركة متسوي التي تخضع لها السفن المملوكة بصورة مشتركة بين الشركة وشركة متسوي.

وتنظم اتفاقيات المشاريع المشتركة العلاقة بين شركاء المشروع المشترك من تاريخ السريان، كما هو محدد فيها، وتستمر حتى يصبح المشروع المشترك مملوكًا لطرف واحد، أو يتم إنشاؤه أو حله أو تصفيته أو أن يتم بيع السفينة ذات الصلة أو أن تُفقد أو يتم التخلص منها. كما تحدد اتفاقيات المشروع المشترك الحقوق والالتزامات الخاصة بالأطراف التي تمثل مشروعًا مشتركًا غير مؤسس يهدف إلى تنفيذ عمليات إدارة السفن لكل سفينة من السفن المحددة.

وعادةً ما تخضع اتفاقيات المشروع المشترك لقوانين إنجلترا وويلز.

عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة

كجزء من مسار عملها العادي، أبرمت الشركة عددًا من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة لمدد طويلة وقصيرة وعقود النقل البحري للبضائع مع عملائها، بما في ذلك سينوكور، فالي، شل، قلها، ترافيجورا وكليريك (كل على النحو المحدد أدناه).

وقد أوردنا فيما يلي بعض عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة وعقود النقل البحري للبضائع بمزيد من التفصيل. يرجى الاطلاع على فقرة " - نظرة عامة على العقود."

شركة سينوكور

أبرمت الشركة عددًا من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة مع شركة سينوكور البحرية المحدودة ("سينوكور") لنقل النفط الخام. تتراوح مدة هذه العقود من ثلاث سنوات إلى ست سنوات وتشمل فترات تمديد اختيارية.

ويتم دفع أجور الموظفين شهريًا من قبل سينوكور إلى الشركة وفقًا لعقد إيجار سفينة مجهزة بالمدة المعمول به. وتتحمل الشركة، بصفتها مالك السفن، مسؤولية صيانة السفن طوال فترة الاستئجار، بما في ذلك إجراء أي إصلاحات ضرورية والامتثال لأي لوائح معمول بها (على سبيل المثال، متطلبات الامتثال للمرور عبر قناة السويس وقناة بنما). كما تلتزم الشركة أيضًا بتوفير طاقم مدرب يتحدث اللغة الإنجليزية، ودفع تكاليفه والحصول على تأمين معين كما هو مفصل في عقد إيجار السفينة المجهزة بالمدة. وتتحمل سينوكور، بصفتها مستأجرة، مسؤولية تكاليف جميع الوقود والمياه العذبة ومواد تنظيف الخزانات وغيرها من النفقات التشغيلية ونفقات الرحلات البحرية خلال فترة الاستئجار، بما في ذلك رسوم الميناء ورسوم القطر والإرشاد البحري وتكاليف الأمن والتخلص من النفايات المرتبطة بالبضائع. تتضمن عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة أحكام الإنهاء النموذجية (بما في ذلك، على سبيل المثال، بالاتفاق المتبادل أو في حالة حدوث تقصير).

وتخضع عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة مع سينوكور لقوانين إنجلترا وويلز.

شركة فالي

في ١٢ سبتمبر ٢٠١٢، أبرمت الشركة العديد من عقود إيجار السفن مع شركة فالي إنترناشيونال إس إيه ("فالي") لنقل خام الحديد. تستمر هذه العقود لمدة ٢٠ عامًا وتستأجر شركة فالي جميع ناقلات خام الحديد العملاقة الأربعة التابعة للشركة.

ويتم دفع أجور الموظفين شهريًا من قبل فالي إلى الشركة وفقًا لعقد إيجار سفينة مجهزة بالمدة المعمول به. وتتحمل الشركة، بصفتها مالك السفن، مسؤولية تسليم السفن في حالة صالحة للإبحار وضمان الامتثال لجميع القواعد واللوائح ذات الصلة في وقت التسليم. يجب على المالك صيانة السفن طوال فترة الإيجار، بما في ذلك توفير الطاقم والوقود والإمدادات اللازمة. كما يتحمل المالك المسؤولية عن أي أضرار تلحق بالسفن نتيجة لإهماله ويجب أن يتحمل تكاليف أي خسائر أو انتهاكات لشروط الإيجار. بالإضافة إلى ذلك، يجب على المالك تقديم الوثائق الأساسية، مثل شهادات صلاحية الإبحار وشهادات الشحن وشهادات السلامة إلى المستأجر.

وتكون فالي، بصفتها مستأجرًا، مسؤولة عن دفع الإيجار المتفق عليه في الوقت المحدد وتشغيل السفن وفقًا لشروط الإيجار. كما يقع على عاتقها التأكد من إجراء تحميل وتفريغ البضائع بأمان وكفاءة. المستأجر مسؤول عن أي أضرار تلحق بالسفن بسبب إهماله أو سوء استخدامه. علاوة على ذلك، يجب على المستأجر الالتزام بجميع القوانين واللوائح المعمول بها أثناء تشغيل السفن،

ودفع جميع الضرائب والرسوم المتعلقة بالسفن وحمولتها وإبلاغ المالك على الفور عن أي أضرار أو إصلاحات ضرورية. وتخضع عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة مع فالي للقانون الإنجليزي.

شركة شل

أبرمت الشركة عددًا من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة مع شركة شل للنقلات (سنگافورة) الخاصة المحدودة ("شل") لنقل النفط والمنتجات المكررة والمنتجات الكيميائية. تتراوح مدة هذه العقود من ست سنوات إلى سبع سنوات وتشمل فترات تمديد اختيارية.

ويتم دفع أجور الموظفين شهريًا من قبل شل إلى الشركة وفقًا لعقد إيجار سفينة مجهزة بالمدة المعمول به. وقد تعهدت الشركة، بصفتها مالك السفن، بتوفير ودفع جميع المخصصات والأجور ورسوم الشحن والتفريغ، وكذلك جميع النفقات الأخرى للربان والموظفين والطاقم. بالإضافة إلى ذلك، تتحمل الشركة مسؤولية تأمين السفن والسطح والمقصورة وغرفة المحرك والمياه (باستثناء تنظيف الخزان) والإرساء في الحوض الجاف وأي تجديدات مطلوبة للمعدات أو النظام، وصيانة وإصلاحات للسفينة خلال فترة الاستئجار. وتتحمل شل، بصفتها مستأجرة، مسؤولية الوقود (باستثناء الوقود المستخدم للخدمات التشغيلية اليومية) والقطر والإرشاد، وكذلك جميع رسوم الوكالة ورسوم الميناء والعمولات ونفقات التحميل والتفريغ ورسوم القناة والمواد الكيميائية لتنظيف الخزانات وبدل العمل الإضافي المعقول للطاقم و/أو مكافآت الطاقم المتفق عليها نظير تنظيف الخزان. تتضمن عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة أحكام الإنهاء النموذجية (بما في ذلك، على سبيل المثال، بالاتفاق المتبادل أو في حالة حدوث تقصير).

وتخضع عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة مع شل لقوانين إنجلترا وويلز.

شركة قلهاات

أبرمت الشركة عددًا من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة مع شركة قلهاات للغاز الطبيعي المسال ش.م.ع. م ("قلهاات") لنقل الغاز الطبيعي المسال. وتستمر هذه العقود لمدة 20 عامًا.

ويتم دفع الرسوم شهريًا من قبل قلهاات إلى الشركة وفقًا لعقد إيجار سفينة مجهزة بالمدة المعمول به. وقد تعهدت الشركة، بصفتها مالك السفن، بتوفير ودفع جميع المخصصات والأجور ورسوم الشحن والتفريغ، وكذلك جميع النفقات الأخرى للربان والموظفين والطاقم. بالإضافة إلى ذلك، تتحمل الشركة مسؤولية تأمين السفن والسطح والمقصورة وغرفة المحرك والمياه والإرساء في الحوض الجاف وأي تجديدات مطلوبة للمعدات أو النظام، وصيانة وإصلاحات للسفينة خلال فترة الاستئجار. وتتحمل قلهاات، بصفتها مستأجرة، مسؤولية الوقود والقطر والإرشاد، وكذلك رسوم الوكالة ورسوم الميناء والعمولات ونفقات التحميل والتفريغ

ورسوم القناة والاتصالات من السفينة لأغراضها الخاصة. تتضمن عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة أحكام الإنهاء النموذجية (بما في ذلك، على سبيل المثال، بالاتفاق المتبادل أو في حالة حدوث تقصير).

وتخضع عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة مع قلهاات لقوانين إنجلترا.

شركة ترافيجورا

أبرمت الشركة عددًا من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة مع شركة ترافيجورا للخدمات اللوجستية البحرية الخاصة المحدودة. ("ترافيجورا") لنقل النفط الخام والمنتجات الأخرى. تتراوح مدة هذه العقود من ثلاث سنوات إلى خمس سنوات وتشمل فترات تمديد اختيارية.

ويتم دفع أجور الموظفين شهريًا من قبل ترافيجورا إلى الشركة وفقًا لعقد إيجار سفينة مجهزة بالمدة المعمول به. وتحمل الشركة، بصفتها مالك السفن، مسؤولية صيانة السفن طوال فترة الاستئجار، بما في ذلك إجراء أي إصلاحات ضرورية والامتنال لأي لوائح معمول بها. وكجزء من هذا المطلب، يجب على الشركة تقديم تقارير شهرية عن أي حوادث أو أعطال والتزامات بالإبلاغ البيئي، ويجب عليها إجراء فحص أولي كل ستة أشهر. كما تلتزم الشركة أيضًا بتوفير طاقم مدرب، ودفع تكاليفه والحصول على تأمين معين كما هو مفصل في عقد إيجار السفينة المجهزة بالمدة. وتحمل ترافيجورا، بصفتها مستأجرة، مسؤولية تكاليف الوقود والمياه والمواد الكيميائية لتنظيف الخزانات وغيرها من النفقات التشغيلية ونفقات الرحلات البحرية، بما في ذلك رسوم الميناء ورسوم القطر والإرشاد البحري ورسوم الوكالة وتكاليف التحميل والتفريغ ورسوم القناة. ويجب عليها أيضًا توفير المياه العذبة للرحلات الساحلية أو عندما لا تتمكن السفينة من إنتاج المياه العذبة بسبب نمط تجارتها.

تتضمن عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة أحكام الإنهاء النموذجية (بما في ذلك، على سبيل المثال، بالاتفاق المتبادل أو في حالة حدوث تقصير).

وتخضع عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة مع ترافيجورا لقوانين إنجلترا وويلز.

شركة كليرليك

أبرمت الشركة عددًا من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة مع شركة كليرليك للشحن الخاصة المحدودة. ("كليرليك") لنقل الغاز الطبيعي المسال والبتروال التنظيف والمنتجات الكيميائية. تتراوح مدة هذه العقود من ثلاث سنوات إلى سنة واحدة.

ويتم دفع أجور الموظفين شهريًا من قبل كليريك إلى الشركة وفقًا لعقد إيجار سفينة مجهزة بالمدة المعمول به. وتحمل الشركة، بصفتها مالك السفن، مسؤولية ضمان بقاء السفينة في حالة صالحة للإبحار وامتثالها الكامل لجميع القوانين المعمول بها طوال فترة الاستئجار، بما في ذلك إكمال الإصلاحات اللازمة. هذا، ويتعين على الشركة تعيين طاقم مؤهل، وتوريد كميات محددة من الوقود عند التسليم، وإعادة شراء أي وقود متبقي عند إعادة التسليم وإخطار كليريك على الفور بأي مشاكل تشغيلية. ويجب على كليريك، بصفتها مستأجرة، تشغيل السفينة بمسؤولية وفقًا للقوانين المعمول بها وتسليمها في نفس حالتها باستثناء ما يبلى بالاستخدام العادي. بالإضافة إلى ذلك، يجب على كليريك إبلاغ الشركة بأي حوادث تؤثر على السفينة وتغطية جميع التكاليف التشغيلية، بما في ذلك الوقود ورسوم الميناء ورسوم مناولة البضائع. تتضمن عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة أحكام الإنهاء النموذجية (بما في ذلك، على سبيل المثال، بالاتفاق المتبادل أو في حالة حدوث تقصير).

وتخضع عقود إيجار سفينة مجهزة بالمدة مع كليريك لقوانين إنجلترا وويلز.

اتفاقيات بناء السفن

تعمل الشركة على توسيع أسطولها من خلال إبرام عقود استراتيجية لبناء السفن مع شركة هيونداي سامهو وهانوا أوشن (كل على النحو المحدد أدناه).

شركة هيونداي سامهو

أبرمت الشركة وشركة هيونداي سامهو للصناعات الثقيلة المحدودة ("شركة هيونداي سامهو") اتفاقيات لبناء سفن لبناء ناقلتين للغاز الطبيعي المسال من فئة 174,000 متر مكعب برقمي بدن 8204 و 8205 (كل منهما بتاريخ 21 ديسمبر 2022). وسيتم تسليم الناقلتين في مواعيد مختلفة في مايو ويونيو 2026. تتضمن هذه الاتفاقيات بعض أحكام الإنهاء المبكر التي تسمح لشركة هيونداي سامهو بفسخ العقد إذا كانت الشركة في حالة تقصير مستمر (أي فشلت في دفع قسط أو فشلت في استلام الناقلتين) لمدة عشرة أيام، بالإضافة إلى أحكام تسمح لشركة هيونداي سامهو ببيع السفينة بعد إلغاء العقد. وفي حالة حدوث تأخير في التسليم أو عيوب في البناء، يحق للشركة الحصول على تخفيضات في سعر العقد كتعويضات اتفاقي، بناءً على نوع ومدى التأخير أو العيب في البناء، كما هو محدد في الاتفاقية. ومن المقرر تأجير هذه السفن للغاز الطبيعي المسال العماني لمدة ثماني سنوات (مع خيار تمديد لمدة 120 يوم) وفقًا للاتفاقية الموقعة في 20 ديسمبر 2023.

شركة هانوا أوشن

أبرمت الشركة وشركة هانوا أوشن ليمتد ("هانوا أوشن") اتفاقيات بناء سفن؛ لبناء أربع سفن كبيرة الحجم بوزن 300,000 طن مع أرقام بدن 5511 و 5512 و 5513 و 5514 (كل منها بتاريخ 28 يونيو 2024). وسيتم تسليم السفن في مواعيد مختلفة في عامي 2026 و 2027. تتضمن هذه الاتفاقيات بعض أحكام الإنهاء المبكر التي تسمح لشركة هانوا أوشن

بفسخ العقد إذا كانت الشركة في حالة تقصير مستمر (أي فشلت في دفع قسط أو فشلت في استلام السفن) لمدة عشرة أيام، بالإضافة إلى أحكام تسمح لشركة هانوا أو شن ببيع السفينة بعد إلغاء العقد. وفي حالة حدوث تأخير في التسليم أو عيوب في البناء، يحق للشركة الحصول على تخفيضات في سعر العقد كتعويضات اتفاقي، بناءً على نوع ومدى التأخير أو العيب في البناء، كما هو محدد في الاتفاقية.

اتفاقيات الخدمات

تتوقع الشركة إبرام اتفاقية مستوى الخدمة الجديدة (كما تم تعريفها في "الفصل الرابع- عوامل المخاطرة- اعتمدت الشركة وستواصل الاعتماد على مجموعة أسياد في استخدام العلامة التجارية لمجموعة أسياد وتزويد الشركة ببعض الخدمات المؤسسية") مع مجموعة أسياد وذلك قبل التسجيل، والتي بموجبها يتوقع أن تستمر مجموعة أسياد بتزويد الشركة بمجموعة من الخدمات المؤسسية المركزية. ستحل الاتفاقية محل الاتفاقية الرئيسية الحالية (كما تم تعريفها في "الفصل الرابع- عوامل المخاطرة") والتي بموجبها قدمت مجموعة أسياد للشركة خدمات مؤسسية مركزية مثل خدمات الخزنة، والموارد البشرية، وخدمات دعم الأعمال، والمشتريات والعقود، وخدمات الاتصالات، وخدمات الصحة والسلامة والبيئة، والخدمات القانونية، وخدمات التسويق، وخدمات تكنولوجيا المعلومات.

ومن المتوقع أن تغطي الخدمات التي سيتم تقديمها بموجب اتفاقية مستوى الخدمة الجديدة ذات المجالات التشغيلية التي تغطيها الاتفاقية الرئيسية الحالية. بالإضافة إلى ذلك، ستحدد اتفاقية مستوى الخدمة الجديدة الترتيبات المتعلقة بالترخيص بين مجموعة أسياد والشركة الخاص باستخدام العلامة التجارية وشعار مجموعة أسياد. ومن المتوقع أن يتم دفع الرسوم المتعلقة بالخدمات التي تغطيها الاتفاقية سنويًا على شكل أقساط بمبلغ يعادل 1 في المائة من الإيرادات الموحدة المدققة للشركة للسنة المالية ذات الصلة.

اتفاقية خدمات الإرساء في الحوض الجاف وإصلاح السفن

أبرمت الشركة العمانية لإدارة السفن اتفاقية مستوى خدمة لتوفير خدمات الإرساء في الحوض الجاف وإصلاح السفن مع شركة أسياد للحوض الجاف ش م م اعتبارًا من 24 أغسطس 2023 والتي بموجبها تقوم شركة أسياد للحوض الجاف بتزويد الشركة العمانية لإدارة السفن بخدمات الإرساء في الحوض الجاف وإصلاح السفن للأسطول الذي تديره. تسري اتفاقية خدمات الإرساء في الحوض الجاف وإصلاح السفن حتى يتم إنهاؤها بالاتفاق المتبادل بين الطرفين أو من قبل أي من الطرفين في حالة حدوث خرق مادي ومستمر من قبل الطرف الآخر. وافقت الشركة العمانية لإدارة السفن على استخدام حوض بناء السفن الخاص بشركة أسياد للحوض الجاف لجميع عمليات الإرساء الجاف المخطط لها وإصلاح السفن التي تديرها، مع مراعاة بعض الاستثناءات الموضحة في الاتفاقية. وسيتم الاتفاق على الرسوم المستحقة لشركة أسياد للحوض الجاف مقابل خدماتها على أساس كل حالة على حدة لكل سفينة.

الشركات التابعة

يوضح الجدول التالي بعض التفاصيل المتعلقة بالشركات التابعة للشركة:

Subsidiary	Country of Incorporation	Ownership Interest (%)
Oman Charter Company SAOC.....	Sultanate of Oman	99.99
Oman Ship Management Company SAOC.....	Sultanate of Oman	99.99
Areej LNG Carrier S. A.....	Republic of Panama	80.0
Tiwi LNG Carrier S. A.....	Republic of Panama	80.0
Adam Maritime Transportation Company.....	Marshall Islands	100.0
Dune LNG Carrier S. A.....	Republic of Panama	80.0
Oryx LNG Carrier S. A.....	Republic of Panama	60.0
Masirah Maritime Transportation Co. S. A.....	Republic of Panama	100.0
Matrah Transportation Co. S.A.....	Republic of Panama	100.0
Al Amerat Transportation Company S. A.....	Republic of Panama	100.0
Ezki Maritime Transportation Company.....	Marshall Islands	100.0
Buka Maritime Transportation Company.....	Marshall Islands	100.0
Sifa Maritime Transportation Company.....	Marshall Islands	100.0
Fida Maritime Transportation Company.....	Marshall Islands	100.0
Daba Maritime Transportation Company.....	Marshall Islands	100.0
Vale Sohar Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Vale Shinas Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Vale Saham Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Oman Container Line S.A.....	Republic of Panama	100.0
Saiq Maritime Transportation Company S.A. (Saiq).....	Marshall Islands	100.0
Saham Maritime Transportation Company S.A.(Saham).....	Marshall Islands	100.0
Samail Maritime Transportation Company S.A. (Samail).....	Marshall Islands	100.0
Muscat Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Nakhal Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Mahadah Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Muhut Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Yanqul Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Dank Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Madha Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Sadah Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Khasab Silver Maritime Transportation Company S.A.....	Marshall Islands	100.0
Jabal Al Misht Maritime Transportation Company Limited.....	Marshall Islands	100.0
Jabal Shams Maritime Transportation Company Limited.....	Marshall Islands	100.0
Dalkut Maritime Transportation Company Limited.....	Marshall Islands	100.0
Sur Maritime Transportation Company Limited.....	Marshall Islands	100.0
Bahla Maritime Transportation Company Limited.....	Marshall Islands	100.0

Subsidiary	Country of Incorporation	Ownership Interest (%)
Jabl Samhan Maritime Transportation Company Limited	Marshall Islands	100.0
Jabl Kawr Maritime Transportation Company Limited.....	Marshall Islands	100.0
Jabl Hafit Maritime Transportation Company Limited	Marshall Islands	100.0
Jabl Harim Maritime Transportation Company Limited	Marshall Islands	100.0
Jabl Al Rawdah Maritime Transportation Company Limited	Marshall Islands	100.0
Asyad Lines LLC.....	Sultanate of Oman	100.0
Wadi Bani Khalid Maritime Transportation Company Limited.....	Marshall Islands	100.0
Asyad Shipping PTE. LTD.....	Singapore	100.0
Wadi Duka Maritime Transportation Company Limited.....	Marshall Islands	100.0
Asyad Ship Management Company SPC	Sultanate of Oman	100.0

الفصل الثالث عشر

بيانات مالية وتشغيلية مختارة

تم اشتقاق المعلومات المالية التاريخية المختارة الواردة أدناه كما في وللسنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و2022 و2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024 من البيانات المالية السنوية المدققة التي تم إعدادها وفقاً للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية، والبيانات المالية المرحلية المدققة التي تم إعدادها وفقاً لمعيار المحاسبة الدولي 34. إن النتائج المالية الواردة في البيانات المالية المرحلية ليست بالضرورة مؤشراً على النتائج التي يمكن توقعها للسنة بأكملها. ويجب قراءة المعلومات المالية التاريخية المختارة مع "الفصل الرابع عشر - مناقشة الإدارة وتحليلها للوضع المالي ونتائج الأعمال"، والبيانات المالية، بما في ذلك الإيضاحات ذات الصلة، الواردة في هذه النشرة.

بيان الربح والخسارة والدخل الشامل الآخر الموحد (ر.ع)

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
81.3	112.2	217.0	266.4	186.9	الإيرادات من العقود مع العملاء
181.4	149.6	129.8	63.9	38.4	الدخل من الإجارة التشغيلية
12.2	12.8	17.0	17.8	18.5	الدخل من الإجارة التمويلية
274.9	274.6	363.7	348.1	243.8	الإيرادات
(38.8)	(62.2)	(81.7)	(98.1)	(62.7)	تكاليف تشغيل الرحلة
(18.6)	(22.5)	(28.6)	(22.1)	(13.0)	مصرفات استئجار السفينة لمدة قصيرة
(134.3)	(123.0)	(170.6)	(138.0)	(115.3)	تكاليف تشغيل السفينة
83.2	67.0	82.8	90.0	52.8	إجمالي الأرباح
0.3	7.4	7.5	0.6	0.3	إيرادات أخرى
0.1	0.1	0.1	1.0	—	دخل توزيعات الأرباح
(5.4)	(6.6)	(8.1)	(8.0)	(4.9)	المصرفات التجارية
(11.0)	(7.8)	(12.6)	(10.9)	(8.5)	مصرفات عامة وإدارية
					إلغاء انخفاض القيمة/ (الخسائر) على
(0.3)	0.1	0.1	(0.2)	(0.2)	الأصول المالية والتعاقدية

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
—	(22.3)	(22.3)	—	—	خسائر انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
—	—	18.0	(0.7)	—	الربح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
66.9	38.0	65.6	71.7	39.5	الأرباح التشغيلية
(29.9)	(31.5)	(42.4)	(25.8)	(25.4)	تكاليف التمويل
7.2	11.0	13.3	2.0	3.8	الدخل التمويلي
0.9	0.6	1.0	(6.8)	3.3	حصة نتائج الاستثمارات المحسوبة على أساس حقوق الملكية
45.1	18.1	37.3	41.1	21.2	الأرباح قبل حساب الضرائب
0.8	0.1	2.2	1.7	(0.4)	ضريبة الدخل
45.9	18.2	39.5	42.8	20.7	الأرباح عن الفترة
(1.7)	(5.3)	(7.2)	15.0	8.5	الدخل الشامل الآخر عن الفترة، بعد حساب الضريبة
44.2	12.9	32.3	57.8	29.3	إجمالي الدخل الشامل عن الفترة
					الأرباح المنسوبة إلى:
42.5	14.8	35.0	38.6	16.5	ملاك الشركة
3.4	3.4	4.5	4.2	4.3	الحصص غير المسيطرة
					إجمالي الدخل الشامل المنسوب إلى:
40.8	9.5	27.8	53.1	24.5	ملاك الشركة
3.3	3.4	4.4	4.7	4.7	الحصص غير المسيطرة

بيان المركز المالي الموحد (ر.ع)

As at 30 September 2024	As at Ended 31 December			
	2023	2022	2021	
	(OMR millions)			
				الأصول
				أصول غير متداولة
625.7	636.3	679.6	774.8	الممتلكات والسفن والمعدات
0.2	—	—	—	الأصول الملموسة
134.3	135.0	88.4	40.5	حق استخدام الأصول
25.0	24.2	25.5	33.3	استثمارات حقوق الملكية

September 2024	2023	2022	2021	
119.0	130.9	138.8	146.1	الأصول المالية والتكلفة المطفأة
0.4	0.7	5.3	1.3	المشتقات
7.5	6.6	4.5	2.7	أصول الضريبة المؤجلة
7.7	—	—	—	الودائع الثابتة والهوامش
—	—	—	—	الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل
919.8	933.8	942.2	998.6	إجمالي الأصول غير المتداولة
إجمالي الأصول				
13.8	7.7	6.8	6.0	الأصول المالية بالتكلفة المطفأة
21.1	12.8	18.5	12.5	الذمم التجارية المدينة
1.2	2.6	5.2	—	المشتقات
1.9	2.4	8.3	4.3	الأصول التعاقدية
3.4	4.1	4.6	1.4	الأصول المالية الأخرى بالتكلفة المطفأة
33.3	52.0	50.4	16.8	النقد وما يعادله
102.7	123.8	79.3	80.9	الودائع الثابتة لأجل وودائع الهوامش
15.7	16.1	16.8	8.1	الأصول المتداولة الأخرى
8.0	9.3	12.2	14.7	المخزون
201.1	230.8	202.1	144.7	إجمالي الأصول المتداولة
1,120.9	1,164.6	1,144.3	1,143.3	إجمالي الأصول
الملكية والخصوم				
الملكية				
130.2	130.2	130.2	130.2	رأس المال
18.1	16.7	11.7	9.2	الاحتياطيات القانونية
1.5	3.2	10.3)	(4.1)	التغييرات التراكمية بالقيمة العادلة
296.9	275.8	283.8	247.7	أرباح محتجزة
446.7	425.9	436.1	383.0	ملكية ملاك الشركة
19.3	17.9	17.7	16.9	الحصص غير المسيطرة
466.1	443.8	453.7	399.9	إجمالي الملكية
الخصوم				
الخصوم غير المتداولة				
412.3	435.9	502.1	553.8	القروض والاقتراض
0.9	0.9	0.6	0.4	منافع الموظفين ومكافأة نهاية الخدمة
0.0	—0.0	0.0	2.2	المشتقات
71.9	76.1	58.8	24.8	التزامات الإيجار
485.1	513.0	561.5	581.2	إجمالي الخصوم غير المتداولة
الخصوم المتداولة				
21.8	42.2	35.4	70.5	الذمم الدائنة التجارية والذمم الدائنة الأخرى

As at 30 September 2024	As at Ended 31 December			
	2023	2022	2021	
53.4	68.4	58.3	68.7	القروض والاقتراض
—	—	—	3.6	
0.0	0.0	0.1	0.2	مستحقات ضريبة الدخل
79.1	84.4	32.3	17.3	التزامات الإيجار
15.4	12.7	3.0	1.9	الالتزامات التعاقدية
169.7	207.8	129.1	162.2	إجمالي الخصوم المتداولة
654.8	720.7	690.6	743.4	إجمالي الخصوم
1,120.9	1,164.6	1,144.3	1,143.3	إجمالي الملكية والخصوم

بيان التدفقات النقدية (ر.ع)

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
114.3	130.9	182.5	78.1	66.8	صافي النقد الناتج عن الأنشطة التشغيلية
0.0	(51.4)	(11.4)	46.2	(64.3)	صافي النقد (المستخدم) / الناتج عن الأنشطة الاستثمارية
(124.7)	(105.9)	(177.6)	(89.0)	(89.1)	صافي النقد المستخدم في الأنشطة المالية
(10.4)	(26.3)	(6.6)	35.3)	(83.6)	صافي (انخفاض) / زيادة النقد والنقد المعادل
43.8	50.3	50.3	15.1	98.6	النقد وما في حكمه في بداية الفترة
33.3	24.0	43.8	50.3	15.1	النقد وما في حكمه بنهاية الفترة

البيانات المالية والتشغيلية الأخرى (ر.ع)

توضح الجداول التالية بعض البيانات المالية والتشغيلية للشركة للسنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، 2023، وفترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions, except percentages)					
236.1	212.4	282.0	250.1	181.1	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة (1)(2)

THE MONTHS ENDED 30

September

Year Ended 31 December

65.9	71.9	93.8	63.6	39.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للنفط الخام ⁽¹⁾⁽³⁾
73.6	55.5	77.0	49.4	28.4	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للمنتجات ⁽¹⁾⁽⁴⁾
41.1	40.6	54.2	62.4	53.8	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للبضائع السائبة الجافة ⁽¹⁾⁽⁵⁾
37.5	38.2	51.1	42.4	36.9	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للغاز ⁽¹⁾⁽⁶⁾
16.9	5.2	4.5	30.8	21.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للنقل المنتظم ⁽¹⁾⁽⁷⁾
1.2	1.0	1.5	1.5	1.4	الإيرادات الأخرى المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة ⁽¹⁾⁽⁸⁾
163.0	124.9	187.5	153.1	106.3	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽¹⁾⁽²⁾
48.4	58.7	93.6	35.8	17.2	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل النفط الخام ⁽¹⁾⁽³⁾
61.1	41.7	58.2	21.7	14.7	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل المنتجات ⁽¹⁾⁽⁴⁾
23.0	25.8	34.5	42.2	40.0	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل البضائع السائبة الجافة ⁽¹⁾⁽⁵⁾
28.1	30.4	40.2	33.3	29.3	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل الغاز ⁽¹⁾⁽⁶⁾
13.7	(23.4)	(26.3)	30.2	13.7	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء للنقل المنتظم ⁽¹⁾⁽⁷⁾
(11.2)	(8.2)	(12.8)	(10.1)	(8.8)	الأرباح الأخرى من مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽¹⁾⁽⁸⁾
69.0%	58.8%	66.5%	61.2%	58.7%	هامش الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽¹⁾⁽²⁾
162.9	139.5	184.0	158.9	105.3	الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽¹⁾⁽²⁾
69.0%	65.7%	65.2%	63.5%	58.2%	هامش الأرباح المعدل قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽¹⁾⁽²⁾
48.2%	—	64.5%	31.2%	37.0%	هامش التدفقات النقدية ⁽¹⁾⁽⁹⁾
322.0	—	328.6	430.8	524.8	صافي الدين (باستثناء عقود الإيجار) ⁽¹⁾⁽¹⁰⁾
1.6x	—	1.8x	2.7x	5.0x	صافي الرافعة المالية (باستثناء عقود الإيجار) ⁽¹⁾⁽¹⁰⁾
473.0	—	489.1	521.9	566.9	صافي الدين (شامل عقود الإيجار) ⁽¹⁾⁽¹⁰⁾
2.3x	—	2.7x	3.3x	5.4x	صافي الرافعة المالية (شامل عقود الإيجار) ⁽¹⁾⁽¹⁰⁾

ملاحظات:

- (1) لمزيد من المعلومات عن تعريفات جميع المعلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية والبيانات التشغيلية الأخرى المستخدمة، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى".
- (2) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدلة والأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، وهامش الأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، والأرباح المعدلة قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، وهامش الأرباح المعدلة قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء للإيرادات والأرباح الإجمالية للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions, except percentages)					
274.9	274.6	363.7	348.1	243.8	الإيرادات
(38.8)	(62.2)	(81.7)	(98.1)	(62.7)	تكلفة تشغيل الرحلة
236.1	212.4	282.0	250.1	181.1	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدلة
83.2	67.0	82.8	90.0	52.8	إجمالي الأرباح
—	—	18.0	(0.7)	—	الأرباح (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
0.3	7.4	7.5	0.6	—	إيرادات أخرى
0.1	0.1	0.1	1.0	0.3	دخل الأرباح
(0.3)	0.1	0.1	(0.2)	0.2	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(5.4)	(6.6)	(8.1)	(8.0)	(4.9)	المصروفات التجارية
(11.0)	(7.8)	(12.6)	(10.9)	(8.5)	المصروفات العامة والإدارية
—	(22.3)	(22.3)	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
96.1	86.9	121.9	81.4	66.7	الإهلاك
163.0	124.9	187.5	153.1	106.3	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء^(a)
236.1	212.4	282.0	250.1	181.1	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدلة^(b)
69.0%	58.8%	66.5%	61.2%	58.7%	هامش الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء^(a over b)
—	—	—	—	(1.2)	تصحيح الأخطاء
(0.0)	(0.0)	(18.0)	0.7	—	مكسب (خسارة) لمرة واحدة من بيع الأصول الثابتة
(0.3)	(7.4)	(7.5)	(0.6)	0.3	تعديلات الإيرادات الأخرى ²
(0.1)	(0.1)	(0.1)	(1.0)	—	دخل الأرباح
0.3	(0.1)	(0.1)	0.2	0.2	إلغاء الخسارة على الأصول المالية والتعاقدية
—	22.3	22.3	—	—	إلغاء الخسارة على الأصول الحاضرة لحقوق الاستخدام
—	—	—	6.4	—	التغييرات في سياسة رأس المال
—	—	—	—	(0.3)	السفر
(0.1)	14.6	(3.4)	5.8	(1.0)	إجمالي تعديلات
162.9	139.5	184.0	158.9	105.3	الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء^(c)

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions, except percentages)					
236.1	212.4	282.0	250.1	181.1	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة ^(b)
69.0%	65.7%	65.2%	63.5%	58.2%	هامش الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ^(c over b)

(2) تتضمن التعديلات على الإيرادات الأخرى استرداد الديون المشطوبة سابقاً، والدخل من بيع الأصول الثابتة، ومطالبات التأمين، ودخل إيجار المباني والتعديلات الأخرى

(3) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع نقل النفط الخام للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
74.4	91.1	118.6	116.7	75.0	إيرادات نقل النفط الخام
(8.4)	(19.2)	(24.8)	(53.1)	(35.7)	تكلفة تشغيل الرحلة
65.9	71.9	93.8	63.6	39.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للنفط الخام
23.2	30.8	38.5	3.7	(14.7)	إجمالي أرباح نقل النفط الخام
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
—	3.4	21.5	0.4	—	الإيرادات الأخرى ⁽¹⁾
—	—	—	—	—	دخل الأرباح
(0.1)	—	0.2	(0.2)	(0.1)	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(1.5)	(2.5)	(3.1)	(3.4)	(1.7)	المصروفات التجارية
—	—	—	—	—	المصروفات العامة والإدارية
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
(26.8)	(27.0)	(36.5)	(36.0)	33.7	الإهلاك
48.4	58.7	93.6	35.8	17.2	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل النفط الخام

ملاحظة:

(1) تشمل الإيرادات الأخرى لقطاع نقل النفط الخام الربح/(الخسارة) من بيع الممتلكات والسفن والمعدات

(4) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع نقل المنتجات للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
74.2	61.1	83.0	57.7	30.2	إيرادات نقل المنتجات
(0.7)	(5.7)	(6.0)	(8.3)	(1.8)	تكلفة تشغيل الرحلة
73.6	55.5	77.0	49.4	28.4	<u>إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للمنتجات</u>
19.7	12.5	17.4	15.5	8.1	إجمالي أرباح نقل للمنتجات
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
—	2.8	2.8	—	—	الإيرادات الأخرى
—	—	—	—	—	دخل الأرباح
(0.1)	0.4	—	—	—	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(0.8)	(1.2)	(1.6)	(1.2)	(0.3)	المصروفات التجارية
—	—	—	—	—	المصروفات العامة والإدارية
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
42.4	27.2	39.6	7.3	6.9	الإهلاك
61.1	41.7	58.2	21.7	14.7	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل المنتجات

(5) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع نقل البضائع السائبة الجافة للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
44.9	49.9	64.8	70.9	57.7	إيرادات نقل البضائع السائبة الجافة
(3.9)	(9.3)	(10.6)	(8.5)	(3.9)	تكلفة تشغيل الرحلة
41.1	40.6	54.2	62.4	53.8	<u>إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل البضائع السائبة الجافة</u>
17.2	20.4	27.3	35.4	34.5	إجمالي أرباح نقل البضائع السائبة الجافة
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
—	—	—	—	—	الإيرادات الأخرى
—	—	—	—	—	دخل الأرباح
—	—	—	—	—	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(1.1)	(1.1)	(1.4)	(1.6)	(1.0)	المصروفات التجارية
—	—	—	—	—	المصروفات العامة والإدارية

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
6.9	6.4	8.7	8.3	6.5	الإهلاك
23.0	25.8	34.5	42.2	40.0	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل البضائع السائبة الجافة

(6) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع نقل الغاز للفتترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
37.5	38.6	51.6	44.0	38.2	إيرادات نقل الغاز
—	(0.4)	(0.5)	(1.6)	(1.4)	تكلفة تشغيل الرحلة
37.5	38.2	51.1	42.4	36.9	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل الغاز
18.7	20.1	26.8	21.2	17.4	إجمالي أرباح نقل الغاز
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
—	1.1	1.1	—	—	الإيرادات الأخرى
—	—	—	—	—	دخل الأرباح
—	—	—	—	—	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(0.1)	(0.1)	(0.2)	(0.2)	(0.1)	المصروفات التجارية
—	—	—	—	—	المصروفات العامة والإدارية
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
9.5	9.3	12.6	12.3	12.1	الإهلاك
28.1	30.4	40.2	33.3	29.4	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل الغاز

(7) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع النقل المنتظم للفتترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
42.7	32.8	44.2	57.3	41.1	إيرادات النقل المنتظم
(25.8)	(27.7)	(39.8)	(26.5)	(19.8)	تكلفة تشغيل الرحلة
16.9	5.2	4.5	30.8	21.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للنقل المنتظم ..
3.4	(17.5)	(28.1)	13.1	6.6	إجمالي أرباح النقل المنتظم
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
—	—	—	—	—	الإيرادات الأخرى
—	—	—	—	—	دخل الأرباح
0.1	(0.3)	0.1	—	—	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
—	—	—	—	—	المصروفات التجارية
(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	المصروفات العامة والإدارية
—	(22.3)	(22.3)	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
10.3	16.8	24.2	17.3	7.2	الإهلاك
13.7	(23.4)	(26.3)	30.2	13.7	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء للنقل المنتظم

(8) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، للقطاع الآخر للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
1.2	1.1	1.5	1.6	1.5	إيرادات أخرى
(0.0)	(0.1)	(0.0)	(0.1)	(0.1)	تكلفة تشغيل الرحلة
1.2	1.0	1.5	1.5	1.4	إيرادات أخرى من مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة
1.2	0.7	1.0	1.0	0.9	إجمالي الأرباح
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	الإيرادات الأخرى
0.1	0.1	0.1	1.0	—	دخل الأرباح
(0.2)	(0.0)	(0.1)	(0.1)	(0.0)	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(1.8)	(1.7)	(1.8)	(1.7)	(1.7)	المصروفات التجارية
(10.9)	(7.7)	(12.4)	(10.6)	(8.3)	المصروفات العامة والإدارية
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	الإهلاك

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December		
2024	2023	2023	2022	2021
(OMR millions)				
(11.2)	(8.2)	(12.8)	(10.1)	(8.7)
الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ...				

(9) يوضح الجدول التالي تسوية لهامش التدفق النقدي مع صافي النقد المتولد من الأرباح التشغيلية (بالإشارة إلى إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة حسب تسويتها في الجدول في الملاحظة 2 أعلاه) للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December		
2024	2023	2023	2022	2021
(OMR millions, except percentages)				
113.7	—	182.0	78.1	67.0
236.1	—	282.0	250.1	181.1
48.2%	—	64.5%	31.2%	37.0%
تدفق النقد التشغيلي (a)				
إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة (b)				
هامش التدفقات النقدية (a over b)				

(10) يوضح الجدول التالي تسوية صافي الدين (باستثناء عقود الإيجار) وصافي الرافعة المالية للبنود ذات الصلة في بيان المركز المالي الموحد في البيانات المالية (بالإشارة إلى الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء حسب تسويتها في الجدول في الملاحظة 2 أعلاه) للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December		
2024	2023	2023	2022	2021
(OMR millions, except percentages)				
412.3	—	435.9	502.1	553.8
53.4	—	68.4	58.3	68.7
(33.3)	—	(52.0)	(50.4)	(16.8)
(7.7)	—	—	—	—
(102.7)	—	(123.8)	(79.3)	(80.9)
322.0	—	328.6	430.8	524.8
473.0	—	489.1	521.9	566.9
162.9	—	184.0	158.9	105.3
1.6x	—	1.8x	2.7x	5.0x
2.3x	—	2.7x	3.3x	5.4x
القروض والاقتراض - غير متداول				
القروض والاقتراض - متداول				
النقد وما في حكمه				
الودائع الثابتة والهامش - غير متداول				
الودائع الثابتة والهامش - متداول				
صافي الدين (باستثناء عقود الإيجار) (a)				
صافي الدين (شامل عقود الإيجار) (b)				
الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (c)				
صافي الرافعة المالية (باستثناء عقود الإيجار) (a over c)				
صافي الرافعة المالية (شامل عقود الإيجار) (b over c)				

بيان الربح والخسارة والدخل الشامل الآخر الموحد (دولار أمريكي) (1)

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions)					
211.1	291.5	563.7	692.0	485.4	الإيرادات من العقود مع العملاء
471.2	388.6	337.0	166.0	99.7	الدخل من الإجارة التشغيلية
31.6	33.2	44.0	46.2	48.2	الدخل من الإجارة التمويلية
713.9	713.3	944.7	904.2	633.3	الإيرادات
(100.7)	(161.6)	(212.2)	(254.7)	(163.0)	تكاليف تشغيل الرحلة
(48.2)	(58.3)	(74.4)	(57.3)	(33.8)	مصروفات استئجار السفينة لمدة قصيرة
(349.0)	(319.4)	(443.0)	(358.5)	(299.4)	تكاليف تشغيل السفينة
216.1	173.9	215.1	233.6	137.1	إجمالي الأرباح
0.8	19.2	19.5	1.5	0.8	الإيرادات الأخرى
0.3	0.4	0.4	2.5	—	دخل توزيعات الأرباح
(14.0)	(17.1)	(21.0)	(20.8)	(12.7)	المصروفات التجارية
(28.7)	(20.3)	(32.7)	(28.2)	(22.0)	مصروفات عامة وإدارية
(0.7)	0.3	0.3	(0.6)	(0.6)	إلغاء انخفاض القيمة (الخسائر) على الأصول المالية والتعاقدية
—	(58.0)	(58.0)	—	—	خسائر انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
—	—	46.9	(1.9)	—	الربح (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
173.8	98.6	170.3	186.1	102.7	الأرباح التشغيلية
(77.7)	(81.8)	(110.0)	(67.0)	(66.0)	تكاليف التمويل
18.6	28.7	34.0	5.2	9.8	الدخل التمويلي
2.4	1.5	2.6	(17.6)	8.6	حصة نتائج الاستثمارات المحسوبة على أساس حقوق الملكية
117.2	46.9	396.9	106.7	55.0	الأرباح قبل حساب الضرائب
2.1	0.2	5.7	4.4	(1.1)	ضريبة الدخل
119.2	47.3	102.6	111.1	53.8	الأرباح عن الفترة
(4.5)	(13.7)	(18.7)	38.9	22.1	الدخل الشامل الآخر عن الفترة، بعد حساب الضريبة
114.7	35.5	84.0	150.0	76.1	إجمالي الدخل الشامل عن الفترة
					الأرباح المنسوبة إلى:
110.4	38.5	90.8	100.2	42.7	ملاك الشركة
8.8	8.8	11.7	10.9	11.1	الحصص غير المسيطرة
					إجمالي الدخل الشامل المنسوب إلى:
106.1	24.8	72.3	137.8	63.8	ملاك الشركة
8.6	8.8	11.5	12.3	12.3	الحصص غير المسيطرة

ملاحظة:

(1) تم تحويل المبالغ بين الريال العماني والدولار الأمريكي بسعر صرف قدره 1.00 دولار أمريكي = 0.385 ريال عماني.

بيان المركز المالي الموحد (دولار أمريكي)⁽¹⁾

As at 30 September 2024	As at Ended 31 December			
	2023	2022	2021	
	(U.S.\$ millions)			
				الأصول
				أصول غير متداولة
1,625.3	1,652.6	1,765.2	2,012.5	المتكاثات والسفن والمعدات.....
0.5	—	—	—	الأصول غير الملموسة
348.9	350.8	229.6	105.1	حق استخدام الأصول.....
64.9	62.9	66.3	86.5	استثمارات حقوق الملكية.....
309.0	340.0	360.6	379.4	الأصول المالية والتكلفة المطفأة.....
0.9	1.9	13.9	3.3	المشتقات.....
19.4	17.2	11.6	7.0	أصول الضريبة المؤجلة.....
20.0	—	—	—	الودائع الثابتة والهامش.....
—	—	—	—	الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل
2,389.0	2,425.5	2,447.2	2,593.8	إجمالي الأصول غير المتداولة.....
				إجمالي الأصول
35.8	20.0	17.8	15.6	الأصول المالية بالتكلفة المطفأة.....
54.8	33.2	48.1	32.5	النعم التجارية المدينة.....
3.1	6.7	13.5	—	المشتقات.....
4.8	6.2	21.7	11.1	الأصول التعاقدية.....
8.8	10.7	12.0	3.6	الأصول المالية الأخرى بالتكلفة المطفأة.....
86.6	135.1	130.8	43.7	النقد وما يعادله.....
266.7	321.6	205.9	210.1	الودائع الثابتة لأجل وودائع الهامش.....
46.8	41.9	43.6	21.1	الأصول المتداولة الأخرى.....
20.9	24.2	31.7	38.2	المخزون.....
522.3	599.4	525.0	375.8	إجمالي الأصول المتداولة.....
2,911.4	3,024.9	2,972.2	2,969.6	إجمالي الأصول
				الملكية والخصوم
				الملكية
338.2	338.2	338.2	338.2	رأس المال.....
47.0	43.3	30.4	24.0	الاحتياطات القانونية.....
3.9	8.3	26.8	(10.7)	التغيرات التراكمية بالقيمة العادلة.....
771.2	716.4	737.2	643.4	أرباح محتجزة.....
1,160.4	1,106.2	1,132.6	994.8	ملكية ملاك الشركة.....
50.3	46.6	45.9	44.0	الحصص غير المسيطرة.....
1,210.6	1,152.8	1,178.5	1,038.8	إجمالي الملكية
				الخصوم

As at 30 September 2024	As at Ended 31 December			
	2023	2022	2021	
1,071.0	1,132.3	1,304.2	1,438.5	الخصوم غير المتداولة
2.2	2.3	1.5	1.1	القروض والاقتراض
0.1	—	—	5.6	منافع الموظفين ومكافأة نهاية الخدمة
186.7	197.8	152.7	64.4	المشتقات
1,260.0	1,332.4	1,458.4	1,509.5	التزامات الإيجار
				إجمالي الخصوم غير المتداولة
56.6	109.6	91.9	183.2	الخصوم المتداولة
138.8	177.7	151.5	178.5	الذمم الدائنة التجارية والذمم الدائنة الأخرى
—	—	—	9.3	القروض والاقتراض
0.0	—	0.2	0.5	مستحقات ضريبة الدخل
205.5	219.3	83.9	44.9	التزامات الإيجار
39.9	33.0	7.7	4.9	الالتزامات التعاقدية
440.8	539.6	335.2	421.3	إجمالي الخصوم المتداولة
1,700.8	1,872.1	1,793.7	1,930.8	إجمالي الخصوم
2,911.4	3,024.9	2,972.2	2,969.6	إجمالي الملكية والخصوم

ملاحظة:

(1) تم تحويل المبالغ بين الريال العماني والدولار الأمريكي بسعر صرف قدره 1.00 دولار أمريكي = 0.385 ريال عماني.

بيان التدفقات النقدية الموحدة (دولار أمريكي)⁽¹⁾

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions)					
296.9	340.0	473.9	202.7	173.6	صافي النقد الناتج عن الأنشطة التشغيلية
0.0	(133.5)	(29.6)	120.0	(159.2)	صافي النقد (المستخدم) // الناتج عن الأنشطة الاستثمارية
(323.9)	(275.1)	(461.3)	(231.2)	(231.4)	صافي النقد المستخدم في الأنشطة المالية
(27.0)	(68.3)	(17.1)	91.7	(217.1)	صافي (انخفاض) // زيادة النقد والنقد المعادل
113.8	130.6	130.6	39.2	256.1	النقد وما في حكمه في بداية الفترة
86.5	62.3	113.8	130.6	39.2	النقد وما في حكمه بنهاية الفترة

ملاحظات:

(1) تم تضمين البيانات الكاملة للتدفقات النقدية للفترة المشار إليها في البيانات المالية الموحدة. يرجى الاطلاع على "الفصل السادس والعشرين - البيانات المالية التاريخية".

(2) تم تحويل المبالغ بين الريال العماني والدولار الأمريكي بسعر صرف قدره 1.00 دولار أمريكي = 0.385 ريال عماني.

البيانات المالية والتشغيلية الأخرى (دولار أمريكي)⁽¹⁾

توضح الجداول التالية بعض البيانات المالية والتشغيلية للشركة للسنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، 2023، وفترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions, except percentages)					
613.3	551.6	732.5	649.5	470.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة ⁽¹⁾⁽²⁾
171.2	186.8	243.7	165.3	102.1	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للنفط الخام ⁽¹⁾⁽³⁾
191.0	144.1	199.9	128.3	73.8	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للمنتجات ⁽¹⁾⁽⁴⁾
106.6	105.5	140.7	162.1	139.6	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للبضائع السائبة الجافة ⁽¹⁾⁽⁵⁾
97.5	99.2	132.7	110.1	95.8	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للغاز ⁽¹⁾⁽⁶⁾
43.8	13.5	11.7	79.9	55.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للنقل المنتظم ⁽¹⁾⁽⁷⁾
3.1	2.7	3.8	3.8	3.7	الإيرادات الأخرى المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة ⁽²⁾⁽⁹⁾
423.3	324.4	486.9	397.6	276.0	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽¹⁾⁽²⁾
125.6	152.5	243.1	93.0	44.6	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل النفط الخام ⁽¹⁾⁽³⁾
158.8	108.2	151.2	56.3	38.3	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل المنتجات ⁽¹⁾⁽⁴⁾
59.7	66.9	89.7	109.5	104.0	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل البضائع السائبة الجافة ⁽¹⁾⁽⁵⁾
72.9	78.9	104.4	86.5	76.2	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل الغاز ⁽¹⁾⁽⁶⁾
35.5	(60.8)	(68.3)	78.5	35.6	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء للنقل المنتظم ⁽¹⁾⁽⁷⁾
(29.2)	(21.3)	(33.2)	(26.2)	(22.7)	الأرباح الأخرى قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽²⁾⁽²⁾
69.0 %	58.8 %	66.5 %	61.2 %	58.7%	هامش الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽²⁾

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
423.0	362.3	478.0	412.7	273.5	الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽²⁾
69.0 %	65.7 %	65.2 %	63.5 %	58.2%	هامش الأرباح المعدل قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ⁽²⁾
48.2 %	—	64.5 %	31.2 %	37.0%	هامش التدفقات النقدية ⁽¹⁰⁾
836.5	—	853.4	1,118.9	1,363.1	صافي الدين (باستثناء عقود الإيجار) ⁽¹¹⁾
1.6x	—	1.8x	2.7x	5.0x	صافي الرافعة المالية (باستثناء عقود الإيجار) ⁽¹¹⁾
1,228.6	—	1,270.5	1,355.5	1,472.5	صافي الدين (شامل عقود الإيجار) ⁽¹¹⁾
2.3x	—	2.7x	3.3x	5.4x	صافي الرافعة المالية (شامل عقود الإيجار) ⁽¹¹⁾

الملاحظات:

- (1) تحويل المبالغ بين الريال العماني والدولار الأمريكي بسعر صرف قدره 1.00 دولار أمريكي = 0.3851 ريال عماني.
- (2) لمزيد من المعلومات عن تعريفات جميع المعلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية والبيانات التشغيلية الأخرى المستخدمة، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات المالية والتشغيلية الأخرى".
- (3) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة والأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، وهامش الأرباح قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، والأرباح المعدلة قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء، وهامش الأرباح المعدلة قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء للإيرادات والأرباح الإجمالية للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions, except percentages)					
713.9	713.3	944.7	904.2	633.3	الإيرادات
(100.7)	(161.6)	(212.2)	(254.7)	(163.0)	تكلفة تشغيل الرحلة
613.3	551.6	732.5	649.5	470.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة
216.1	173.9	215.1	233.6	137.1	إجمالي الأرباح
—	—	46.9	(1.9)	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
0.8	19.2	19.4	1.5	0.8	الإيرادات الأخرى
0.3	0.4	0.4	2.5	—	دخل الأرباح
(0.7)	0.3	0.3	(0.6)	0.6	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(14.0)	(17.1)	(21.0)	(20.8)	(12.6)	المصروفات التجارية
(28.7)	(20.3)	(32.7)	(28.2)	(22.0)	المصروفات العامة والإدارية
—	(58.0)	(58.0)	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
249.6	225.7	316.6	211.5	173.4	الإهلاك
423.4	324.4	486.9	397.6	276.0	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ^(a)
613.3	551.6	732.5	649.5	470.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة ^(b)

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions, except percentages)					
69.0%	58.8%	66.5%	61.2%	58.7%	هامش الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (a over b)
—	—	—	—	(3.1)	تصحيح الأخطاء
(0.0)	(0.0)	(46.9)	1.9	—	مكسب (خسارة) لمرة واحدة من بيع الأصول الثابتة
(0.8)	(19.2)	(19.4)	(1.5)	0.8	تعديلات الإيرادات الأخرى ³
(0.3)	(0.4)	(0.4)	(2.5)	—	دخل الأرباح
0.7	(0.3)	(0.3)	0.6	0.6	إلغاء الخسارة على الأصول المالية والتعاقدية
—	58.0	58.0	—	—	إلغاء الخسارة على الأصول الحاضرة لحقوق الاستخدام
—	—	—	16.6	—	التغييرات في سياسة رأس المال
—	—	—	—	(0.8)	السفر
(0.3)	37.9	(8.9)	15.1	(2.5)	إجمالي التعديلات
423.0	362.3	478.0	412.7	273.5	هامش الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (c over b)
613.3	551.6	732.5	649.5	470.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة (b)
69.0%	65.7%	65.2%	63.5%	58.2%	هامش الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (c over b)

(3) تتضمن التعديلات على الإيرادات الأخرى استرداد الديون المشطوبة سابقاً، والدخل من بيع الأصول الثابتة، ومطالبات التأمين، ودخل إيجار المباني والتعديلات الأخرى

(4) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع نقل النفط الخام للفترة المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions)					
193.1	236.6	308.1	303.1	194.8	إيرادات نقل النفط الخام
(21.9)	(49.8)	(64.4)	(137.8)	(92.8)	تكلفة تشغيل الرحلة
171.2	186.8	243.7	165.3	102.1	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدى للنفط الخام
60.2	79.9	100.1	9.7	(38.3)	إجمالي أرباح نقل النفط الخام
—	—	—	—	—	الأرباح / (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
—	8.9	55.9	1.1	0.2	الإيرادات الأخرى
—	—	—	—	—	دخل الأرباح

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions)					
(0.4)	—	0.4	(0.6)	(0.3)	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(3.9)	(6.4)	(8.0)	(8.8)	(4.5)	المصروفات التجارية
(0.0)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	المصروفات العامة والإدارية
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
69.7	70.2	94.9	93.5	87.6	الإهلاك
125.6	152.5	243.1	93.0	44.6	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء
					نقل النفط الخام

(5) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع نقل المنتجات للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions)					
192.8	158.8	215.5	150.0	78.5	إيرادات نقل المنتجات
(1.7)	(14.7)	(15.6)	(21.7)	(4.7)	تكلفة تشغيل الرحلة
191.0	144.1	199.9	128.3	73.8	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للمنتجات
51.2	32.4	45.1	40.4	21.0	إجمالي أرباح نقل للمنتجات
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
—	7.3	7.3	0.0	0.1	الإيرادات الأخرى
—	—	—	—	—	دخل الأرباح
(0.3)	1.0	(0.0)	(0.0)	(0.0)	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(2.2)	(3.0)	(4.1)	(3.0)	(0.7)	المصروفات التجارية
(0.0)	(0.0)	(0.1)	(0.1)	(0.0)	المصروفات العامة والإدارية
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
110.0	70.5	103.0	19.0	18.0	الإهلاك
158.8	108.2	151.2	56.3	38.3	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء
					نقل المنتجات

(6) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع نقل البضائع السائبة الجافة للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions)					
116.6	129.6	168.4	184.1	149.9	إيرادات نقل البضائع السائبة الجافة.....
(10.0)	(24.1)	(27.7)	(22.0)	(10.2)	تكاليف تشغيل الرحلة.....
106.6	105.5	140.7	162.1	139.6	<u>إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل البضائع السائبة الجافة.....</u>
44.6	53.1	70.8	92.0	89.6	إجمالي أرباح نقل البضائع السائبة الجافة.....
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات.....
—	—	—	—	0.1	الإيرادات الأخرى.....
—	—	—	—	—	دخل الأرباح.....
0.0	—	(0.1)	0.1	—	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية.....
(2.8)	(2.7)	(3.6)	(4.0)	(2.7)	المصروفات التجارية.....
(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	المصروفات العامة والإدارية.....
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول.....
17.9	16.6	22.7	21.5	17.1	الإهلاك.....
59.7	66.9	89.7	109.5	104.0	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء لنقل البضائع السائبة الجافة.....

(7) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع نقل الغاز للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions)					
97.4	100.2	134.0	114.3	99.3	إيرادات نقل الغاز.....
0.1	(1.0)	(1.3)	(4.2)	(3.5)	تكاليف تشغيل الرحلة.....
97.5	99.2	132.7	110.1	95.8	<u>إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل الغاز.....</u>
48.6	52.3	69.5	55.0	45.2	إجمالي أرباح نقل الغاز.....
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات.....
—	2.7	2.7	—	—	الإيرادات الأخرى.....
—	—	—	—	—	دخل الأرباح.....
—	—	—	0.0	—	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية.....
(0.3)	(0.3)	(0.5)	(0.4)	(0.3)	المصروفات التجارية.....
(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	(0.0)	المصروفات العامة والإدارية.....
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول.....
24.6	24.2	32.7	31.9	31.3	الإهلاك.....

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December		
2024	2023	2023	2022	2021
		(U.S.\$ millions)		
72.9	78.9	104.4	86.5	76.2
الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء				
لنقل الغاز				

(8) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، لقطاع النقل المنتظم للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December		
2024	2023	2023	2022	2021
		(U.S.\$ millions)		
110.8	85.3	114.9	148.7	106.7
(67.0)	(71.8)	(103.3)	(68.8)	(51.4)
43.8	13.5	11.7	79.9	55.3
إيرادات النقل المنتظم				
تكاليف تشغيل الرحلة				
إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للنقل المنتظم				
8.7	(45.5)	(73.1)	34.0	17.3
إجمالي أرباح النقل المنتظم				
الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات				
—	0.0	0.0	0.0	0.1
الإيرادات الأخرى				
—	—	—	—	—
دخل الأرباح				
إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية				
0.3	(0.8)	0.2	(0.0)	(0.1)
(0.1)	—	—	—	(0.1)
(0.2)	(0.1)	(0.2)	(0.4)	(0.2)
المصروفات التجارية				
المصروفات العامة والإدارية				
—	(58.0)	(58.0)	—	—
خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول				
26.7	43.6	62.8	44.9	18.7
الإهلاك				
35.5	(60.8)	(68.3)	78.5	35.6
الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء				
لنقل المنتظم				

(9) يوضح الجدول التالي تسوية إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة، والأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإطفاء مع الإيرادات والأرباح الإجمالية، على التوالي، للقطاع الآخر للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December		
2024	2023	2023	2022	2021
		(OMR millions)		
3.2	2.9	3.8	3.8	3.9
(0.1)	(0.2)	(0.0)	(0.0)	(0.2)
إيرادات أخرى				
تكاليف تشغيل الرحلة				

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(OMR millions)					
3.1	2.7	3.8	3.8	3.7	إيرادات أخرى من مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة
2.7	1.8	2.7	2.6	2.3	إجمالي الأرباح
—	—	—	—	—	الأرباح/ (الخسارة) على بيع الممتلكات والسفن والمعدات
0.8	0.3	0.4	0.3	0.3	الإيرادات الأخرى
0.3	0.4	0.4	2.6	—	دخل الأرباح
(0.4)	(0.0)	(0.2)	(0.3)	—	إلغاء ضعف القيمة (الخسارة) على الأصول المالية والتعاقدية
(4.8)	(4.5)	(4.7)	(4.4)	(4.4)	المصروفات التجارية
(28.4)	(19.9)	(32.2)	(27.5)	(21.6)	المصروفات العامة والإدارية
—	—	—	—	—	خسارة انخفاض القيمة على حق استخدام الأصول
0.6	0.6	0.6	0.8	0.8	الإهلاك
(29.2)	(21.3)	(33.2)	(26.2)	(22.7)	الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ...

(١٠) يوضح الجدول التالي تسوية هامش التدفق النقدي مع صافي النقد المتولد من الأرباح التشغيلية (بالإشارة إلى إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة حسب تسويتها في الجدول في الملاحظة 3 أعلاه) للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions, except percentages)					
342.1	—	472.8	211.1	173.9	تدفقات النقد التشغيلي (a)
613.3	—	732.5	649.5	470.3	إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة (b)
48.2%	—	64.5%	31.2%	37.0%	هامش التدفقات النقدية (a over b)

(10) يوضح الجدول التالي تسوية صافي الدين (باستثناء عقود الإيجار) وصافي الرافعة المالية للبنود ذات الصلة في بيان المركز المالي الموحد في البيانات المالية (بالإشارة إلى الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء حسب تسويتها في الجدول في الملاحظة 3 أعلاه) للفترات المشار إليها:

Nine Months Ended 30 September		Year Ended 31 December			
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions, except percentages)					
1,071.0	—	1,132.3	1,304.2	1,437.7	القروض والاقتراض - غير متداول
138.8	—	177.7	151.5	178.4	القروض والاقتراض - متداول
86.6	—	135.1	130.8	43.7	النقد وما في حكمه

September					
2024	2023	2023	2022	2021	
(U.S.\$ millions, except percentages)					
20.0	—	—	—	0.1	الودائع الثابتة والهامش - غير متداول
266.7	—	321.6	205.9	210.1	الودائع الثابتة والهامش - متداول
1,228.6	—	1,270.5	1,355.5	1,472.5	صافي الدين (شامل عقود الإيجار) ^(a)
836.5	—	853.4	1,118.9	1,363.1	صافي الدين (باستثناء عقود الإيجار) ^(b)
		478.0	412.7	273.5	الأرباح المعدلة قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ^(c)
423.0	—				
2.3x	—	2.7x	3.3x	5.4x	صافي الرافعة المالية (شامل عقود الإيجار) ^(a over c)
1.6x	—	1.8x	2.7x	5.0x	صافي الرافعة المالية (باستثناء عقود الإيجار) ^(a over c)

الفصل الرابع عشر مناقشة الإدارة وتحليلها للوضع المالي ونتائج الأعمال

يجب قراءة المناقشة والتحليل التاليين للوضع المالي ونتائج عمليات الشركة بالتزامن مع المعلومات الواردة في "الفصل الثالث عشر - بيانات مالية مختارة" والقوائم المالية حتى نهاية 31 ديسمبر 2021 و2022 و2023 والأشهر التسعة المنتهية في سبتمبر 2023 و2024 المدرجة في مكان آخر في هذا النشرة. للحصول على وصف للمعلومات المالية المقدمة في هذه النشرة، يرجى الاطلاع على "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق".

تحتوي المناقشة التالية على بعض بيانات النظرة المستقبلية التي تعكس خطط الشركة وتقديراتها وتنطوي على مخاطر وعدم يقين. قد تختلف النتائج الفعلية بشكل كبير عن تلك التي تمت مناقشتها في هذه البيانات التطلعية. تشمل العوامل التي قد تسبب أو تساهم في تلك الاختلافات، على سبيل المثال لا الحصر، تلك التي تمت مناقشتها أدناه وفي أماكن أخرى في هذه النشرة، بما في ذلك تحت بند "بيانات النظرة المستقبلية"، و"الفصل الرابع - عوامل المخاطرة" و"الفصل الثاني عشر - وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال".

نُبذة

تعد الشركة واحدة من الشركات الرائدة في مجال النقل البحري عبر البحار والمحيطات باستخدام سفن كبيرة مصممة للإبحار لمسافات طويلة، حيث تتميز بتقديم حلول شحن موثوقة وبتكلفة تنافسية للعملاء الدوليين والمحليين الحاصلين على تصنيف عالٍ. كما تقدم الشركة مجموعة متنوعة من حلول النقل البحري لعملائها، وتعمل من خلال خمسة قطاعات أعمال:

نقل النفط الخام: من خلال قطاع نقل النفط الخام، تدير الشركة 12 سفينة نفط خام عملاقة مملوكة بالكامل، وأربع سفن مستأجرة تناسب قناة السويس (سويسماكس)، وسفينتين مستأجرتين من نوع أفراماكس لنقل النفط الخام. وقد طلبت الشركة أيضاً أربع ناقلات نفط خام. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات النقل الخام ١١٨.٦ مليون ريال عماني (٣٠٨.١ مليون دولار أمريكي) و 74.4 مليون ريال عماني (193.١ مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل ٣٢.٦ في المائة و 27.١ في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل النفط الخام ٩٣.٨ مليون ريال عماني (٢٤٣.٧ مليون دولار أمريكي) و 65.9 مليون ريال عماني (171.2

مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

- **نقل المنتجات:** من خلال قطاع نقل المنتجات، تدير الشركة 13 ناقلة مملوكة بالكامل، واثنين مملوكتين بشكل مشترك، و 19 ناقلة منتجات مستأجرة تنقل بضائع سائلة، بما في ذلك المنتجات البترولية والكيماوية المكررة. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات نقل المنتجات 83.0 مليون ريال عماني (215.5 مليون دولار أمريكي) و 74.2 مليون ريال عماني (192.8 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 22.8 في المائة و 27.0 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل المنتجات 77.0 مليون ريال عماني (199.9 مليون دولار أمريكي) و 73.6 مليون ريال عماني (191.0 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

- **نقل البضائع السائبة الجافة:** من خلال قطاع نقل البضائع السائبة الجافة، تدير الشركة أربع سفن ناقلات خام عملاقة مملوكة بالكامل، وسبع سفن كبيرة (ألتراماكس) مملوكة بالكامل، وسفينة واحدة من السفن الكبيرة (ألتراماكس) المستأجرة، وثلاث سفن كبيرة (سوبرماكس) مستأجرة، واثنان من السفن المتوسطة مناسبة للموانئ الصغيرة (هانديماكس) مستأجرة، وسفينة مستأجرة (كمزارماكس) بأقصى حجم مناسب لميناء كمزار تنقل مواد خام ومنتجات مكررة و سلع جاهزة للاستهلاك أو البيع بموجب عقود طويلة الأجل مع شركات إنتاج المعادن. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات نقل البضائع السائبة الجافة 64.8 مليون ريال عماني (168.3 مليون دولار أمريكي) و 44.9 مليون ريال عماني (116.6 مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل 17.8 في المائة و 16.3 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة لنقل البضائع السائبة الجافة 54.2 مليون ريال عماني (140.7 مليون دولار أمريكي) و 41.1 مليون ريال عماني (106.6 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

- **نقل الغاز:** من خلال قطاع نقل الغاز، تدير الشركة خمس ناقلات للغاز الطبيعي المسال مملوكة بشكل مشترك، وناقلة واحدة مملوكة بالكامل، وناقلة غاز عملاقة مملوكة بشكل مشترك، وناقلة غاز متوسطة مستأجرة لنقل الغاز الطبيعي المسال والغاز البترولي المسال إلى الأسواق في جميع أنحاء العالم. وقد طلبت الشركة أيضًا ناقلتين للغاز الطبيعي المسال؛ مصممتين بميزات صديقة للبيئة. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغ إيرادات نقل الغاز 51.6 مليون ريال عماني (134.09 مليون دولار أمريكي) و 37.5 مليون ريال عماني (97.4 مليون دولار أمريكي).

مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل ١٤.٢ في المائة و 13.6 في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن لنقل الغاز ٥١.١ مليون ريال عماني (١٣٢.٧ مليون دولار أمريكي) و 37.5 مليون ريال عماني (97.5 مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

• **النقل الملاحى المنتظم:** من خلال قطاع النقل الملاحى المنتظم، تدير شركة خط أسياذ التابعة والمملوكة بالكامل للشركة شبكة من الخطوط البحرية التي تخدمها خمس سفن حاويات. وتؤدي شركة خط أسياذ دوراً حاسماً في ربط الموانئ العمانية بالأسواق العالمية الرئيسية في دول مجلس التعاون الخليجي والصين وجنوب شرق آسيا وخارجها من خلال شبكتها الإقليمية، حيث تقدم حلول نقل الحاويات بين الموانئ الصغيرة والإقليمية والرئيسية الكبيرة إلى مشغلي الخطوط الملاحية الرئيسية وخدمات الخطوط الملاحية التجارية المنتظمة. بالإضافة إلى ذلك، تقدم شركة خط أسياذ مجموعة واسعة من الخدمات ذات القيمة المضافة؛ بداية من التخزين والنقل وانتهاءً بخدمات التخليص الجمركي، وكل ذلك ضمن عرض لوجستي متكامل ومرن وموثوق به يستهدف العملاء المحليين على وجه الخصوص. وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات النقل البحري 44.٢ مليون ريال عماني (١١٤.٩ مليون دولار أمريكي) و 42.٧ مليون ريال عماني (١١٠.٨ مليون دولار أمريكي)، على التوالي (ما يمثل ١٢.٢ في المائة و 15.٥ في المائة، على التوالي، من إيرادات الشركة). وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، بلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة لمدة للنقل المنتظم 4.5 مليون ريال عماني (11.7 مليون دولار أمريكي) و ١٦.٩ مليون ريال عماني (٤٣.٨ مليون دولار أمريكي)، على التوالي.

لمزيد من التعريفات المتعلقة بالمعلومات غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وغيرها من البيانات التشغيلية المستخدمة ، بالرجاء الرجوع لـ " عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية"

بالإضافة إلى ذلك، توفر الشركة أيضاً خدمات تأجير السفن، وإدارة البضائع والرحلات، وخدمات الحاويات وخدمات نقل الحاويات والبضائع من الموانئ الصغيرة إلى الموانئ الكبيرة، وخدمات الإدارة الفنية للسفن من خلال الشركات التابعة لها، بما في ذلك الشركة العمانية لاستئجار السفن والشركة العمانية لإدارة السفن، وشركة أسياذ لإدارة السفن، وشركة خط أسياذ، وشركة أسياذ شيبينغ بي تي إي ليمتد، مما يسمح لها بتقديم خدمات نقل بحري متكاملة وفقاً لأعلى معايير الصناعة. تشرف الشركة العمانية لاستئجار السفن وشركة أسياذ شيبينغ بي تي إي ليمتد على أنشطة التأجير والسمسرة الموسعة للشركة، والتي تشمل

السفن المملوكة للشركة وسفن الشركات الأخرى أيضا. كما تدير الشركة العمانية لاستئجار السفن وشركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد تجاريا العديد من السفن التي تم استئجارها لدعم عملاء الشركة. تتم إدارة الغالبية العظمى من السفن المملوكة للشركة، بما في ذلك ناقلات خام النفط العملاقة، وناقلات خام الحديد العملاقة، وناقلات الغاز الطبيعي المسال، وناقلات المنتجات وناقلات السوائب الجافة، داخليًا بواسطة الشركة العمانية لإدارة السفن .

ومنذ إنشائها في عام 2003، دعمت الشركة رؤية الحكومة العمانية لتطوير أسطول شحن وطني يلبي متطلبات النقل البحري للصناعات الهيدروكربونية والبتروكيماوية والتعدينية والمعدنية سريعة النمو في البلاد. ومن الجدير بالذكر أن الشركة مدعومة من قبل جهاز الاستثمار العماني، وهو الذراع الاستثماري لسلطنة عمان، والذي يوفر منفذا إلى شبكة واسعة من شركات المحفظة والشركات الوطنية الرائدة، مما يجعلها شريكا مفضلا للمشاريع الرئيسية والعملاء في سلطنة عمان. ولا شك أن عمليات النقل الخاصة بالشركة تؤدي دورًا حاسمًا في قطاع النقل والإمداد العماني ودول مجلس التعاون الخليجي الأوسع، وهي شركة النقل البحري المفضلة في النظام البيئي العماني، ونظرا للدور القيادي الذي تؤديه، ستساعد في دفع عجلة الحد من الانبعاثات الكربونية في قطاع الملاحة والنقل البحري العماني .

الشركة هي شركة تابعة ضمن مجموعة أسياد، وهي مزود لوجستي وطني متكامل يمتلك شبكة قوية وشهرة تجارية عبر الأسواق الإقليمية والدولية. وبصفتها إحدى شركات مجموعة أسياد، فإنها تستفيد من الموارد المشتركة، وإمكانية الوصول إلى مجموعة متكاملة من الخدمات التكاملية، بما في ذلك الأحواض الجافة، ومرافق الإصلاح والصيانة، والبنية التحتية المشتركة (الموانئ، والمناطق الحرة، وغيرها)، والموارد البشرية (الخزينة، والموارد البشرية، والمشتريات، وخدمات الاتصالات، والخدمات القانونية، وخدمات تكنولوجيا المعلومات).

كما أنها تملك أسطولاً من أكبر الأساطيل المتنوعة عالمياً، ولذا، فإنها قادرة على خدمة أكثر من 60 دولة، وهي في وضع جيد لتزويد الأسواق ذات النمو المرتفع، مثل دول آسيا والشرق الأوسط وشمال إفريقيا. تجري الشركة عملياتها من خلال أسطولها المكون من 89 سفينة، منها 47 سفينة مملوكة بالكامل أو بشكل مشترك، و 36 سفينة مستأجرة و 6 سفن تم طلبها في الوقت الحالي، بسعة إجمالية تزيد على 9.5 مليون طن ساكن، وذلك حتى 30 سبتمبر 2024. هذا، ويتألف أسطول سفن الشركة من:

- 22 ناقلة نفط خام (16 ناقلة نفط كبيرة (أربعة منها قيد الطلب)، وأربع سفن مناسبة لقناة السويس (سويسماكس) وسفينتان متوسطتا الحمولة (أفراكس))
- 34 ناقلة منتجات (27 متوسطا الحجم، وناقلتان كبيرتا الحجم، وناقلتان للميثانول، وناقلتان صغيرتان، وناقلة صغيرة

للمواد الكيميائية)

- 18 ناقلة سوائب جافة (أربع ناقلات خام الحديد العملاقة، وثمانى سفن ألتراماكس، وثلاث سفن سوبراماكس، وسفینتان هانديماكس وسفينة كامزاراماكس)
- عشر ناقلات للغاز (ثمانى ناقلات للغاز الطبيعي المسال (اثنتان منها قيد الطلب)، وناقلة غاز عملاقة، وناقلة غاز متوسطة)
- خمس سفن حاويات (سفینتان هانديماكس، وسفينة هانديسايز، وسفينة سوبراماكس وسفينة مناسبة لقناة بنما (بنما ماكس).

وبالنسبة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023 والأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، حققت الشركة إيرادات قدرها 363.7 مليون ريال عماني (944.7 مليون دولار أمريكي) و ٢٧٤.٩ مليون ريال عماني (٧١٣.٩ مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وإيرادات مكافئ تكلفة الإيجار البالغة ٢٨٢.٠ مليون ريال عماني (٧٣٢.٥ مليون دولار أمريكي) و 236.١ مليون ريال عماني (٦١٣.٣ مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وأرباحا معدلة قبل حساب الفائدة والضريبة والإهلاك والإطفاء البالغة ١٨٤.٠ مليون ريال عماني (٤٧٨.٠ مليون دولار أمريكي) و ١٦٢.٩ مليون ريال عماني (٤٢٣.٠ مليون دولار أمريكي)، على التوالي، وأرباحا قدرها 39.5 مليون ريال عماني (102.6 مليون دولار أمريكي) و ٤٥.٩ مليون ريال عماني (١١٩.٢ مليون دولار أمريكي)، على التوالي. أنظر "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية"، ولمزيد من التعريفات المتعلقة بالمعلومات غير المتصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وغيرها من البيانات التشغيلية المستخدمة، بالرجاء الرجوع لـ "عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية الأخرى".

العوامل الرئيسية المؤثرة على عمليات الشركة

تأثير جائحة كوفيد-19 على العمليات

منذ عام 2023، استقرت عمليات الشركة إلى حد كبير، حيث انخفضت الاضطرابات التي كانت ناجمة عن جائحة كوفيد-19 وعادت إلى مستويات ما قبل الجائحة. تم حل مشاكل التدوير البحري والتأخير في قطع الغيار والمواد الاستهلاكية التي كانت قد عرقلت العمليات سابقاً. كما عادت جداول حوض الجاف، التي تأخرت بسبب تسليم المعدات المتأخر أثناء الجائحة، إلى حالتها الطبيعية الآن، وقد تحسن قطاع ناقلات النفط الخام مما أتاح فرصاً تجارية أفضل.

استعاد قطاع الشحن العالمي عافيته من التحديات الاقتصادية التي ظهرت بعد جائحة كوفيد، بما في ذلك ارتفاع أسعار الفائدة واضطرابات سلسلة التوريد. بحلول عام 2023، استقرت أحجام الحاويات (TEU) إلى حد كبير، وبدأت أسعار الشحن، التي انخفضت بشكل كبير منذ عام 2022، في العودة إلى مستويات ما قبل الجائحة. انخفض مؤشر الشحن البحري في شنغهاي من 5000 في عام 2022 إلى 1000 في عام 2023، مما يشير إلى عودة المعدلات إلى مستويات ما قبل الجائحة. بينما لا يزال التوظيف والاحتفاظ بأطقم السفن يمثل تحدياً عالمياً، فإن القطاع يتكيف تدريجياً، وقد عادت البيئة التشغيلية الآن إلى حالتها الطبيعية قبل الجائحة.

التحول نحو عمليات التأجير بالرحلات

ارتفعت الإيرادات من 243.8 مليون ريال عماني في عام 2021 إلى 363.7 مليون ريال عماني في عام 2023، مدفوعة بزيادة معدلات استخدام السفن وأسعار الشحن بسبب الطلب القوي في السوق، والتوسع الجغرافي خاصة في قطاع الشحن الخطي، وزيادة عدد السفن المؤجرة. ومع ذلك، لم يتحسن هامش إجمالي الربح بشكل كبير، حيث ارتفع من 21.6% في 2021 إلى 22.8% في 2023. اتبعت الشركة خطة استراتيجية للتحول نحو عمليات التأجير بالرحلات لكونها أكثر ربحية. وبرز هذا التحول بشكل واضح في أواخر عام 2023 وفي الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، حيث زادت إيرادات التأجير بالرحلات كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات من 15.7% في عام 2021 إلى 35.7% في عام 2023، وارتفعت أكثر إلى 66.0% في الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، مما ساهم في تحسين كبير في هامش إجمالي الربح ليصل إلى 30.3% في الفترة ذاتها.

التركيز على العملاء

يشكل أهم خمسة عملاء حوالي 32.0% من الإيرادات بين عامي 2021 و 2023 (33.3% في الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024)، حيث ساهم العميل الأكبر بمعدل 12.0% من إجمالي الإيرادات خلال الفترة من 2021 إلى 2023، قبل انخفاض مساهمته إلى 3.5% في الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024. الاعتماد على قاعدة عملاء محدودة قد يجعل الشركة عرضة لمخاطر التركيز، مما قد يؤثر سلبيًا على العمليات في حالة فقدان عمل من أحد العملاء الرئيسيين أو تجديد العقود بشروط أقل تفضيلاً من الحالية أو انخفاض مستوى الأعمال كما هو الحال مع العميل الأكبر.

الحساسية تجاه تقلبات أسعار الوقود البحري

تُظهر الشركة حساسية عالية تجاه تغيرات أسعار الوقود البحري (البنكر). ارتفعت تكاليف البنكر كنسبة مئوية من تكاليف تشغيل الرحلات من 60.8% في عام 2021 إلى 72.2% في عام 2022 نتيجة لـ:

1. ارتفاع أسعار الوقود إلى متوسط 835 ريال عماني/الطن في عام 2022 مقارنة بـ 509 ريال عماني/الطن في عام 2021.

2. زيادة الكميات المشتراة بـ 33,397 طن خلال الفترة ذاتها.

3. انخفضت هذه النسبة إلى 52.7% من إجمالي تكاليف الرحلات في عام 2023 بسبب:

4. انخفاض أسعار الوقود إلى متوسط 658 ريال عماني/الطن.

5. انخفاض الكميات المشتراة (-117,597 طن).

كما انخفضت النسبة إلى 45% من إجمالي تكاليف تشغيل الرحلات في الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024، مما يشير إلى التحول الاستراتيجي للشركة نحو السفن المستأجرة بالوقت، حيث يتم تحمل تكاليف الوقود من قبل الطرف الثالث بدلاً من الشركة.

لا تحتفظ الشركة باحتياطيات من الوقود ولا تمارس أنشطة التحوط، بل يتم شراء الوقود حسب متطلبات كل رحلة.

الإنفاق الرأسمالي الكبير (المتعهد به والمخطط) لتجديد الأسطول القديم

اعتباراً من سبتمبر 2024، تم استهلاك 51.0% من أصول الشركة من السفن ومرافق الحوض الجاف بالكامل. كجزء من استراتيجية الشركة لإدارة السفن، تركز الشركة على تجديد أسطولها وتنفيذ برامج صيانة وقائية لتحسين الحالة الفنية للسفن القديمة.

فيما يتعلق بتجديد الأسطول، باعت الشركة ثلاث ناقلات نفط خام عملاقة (VLCC) بخسارة بلغت 0.7 مليون ريال عماني في عام 2022، وباعت ثلاث ناقلات إضافية من نفس النوع في عام 2023 بتحقيق ربح بلغ 18 مليون ريال عماني. كما التزمت الشركة بشراء أربع ناقلات نفط خام عملاقة جديدة (VLCC)، حيث من المتوقع تسليم اثنتين منها في عام 2026 والباقيتين في عام 2027.

كجزء من استراتيجية التوسع، تخطط الشركة لإضافة ناقلتين جديدتين للغاز الطبيعي المسال (LNG)، حيث تم دفع 37.6 مليون ريال عماني، ويتبقى التزام قدره 155.2 مليون ريال عماني. من المقرر تسليم هذه الناقلات في عام 2026. وفقاً للخطة الاستراتيجية، تعتزم الشركة شراء 24 سفينة جديدة خلال السنوات الخمس القادمة لتجديد الأسطول، بتكلفة استثمارية إجمالية تبلغ 704.8 مليون ريال عماني، بما في ذلك الاستثمارات التي تمت بالفعل في عام 2024. لمزيد من المعلومات حول خطة تطوير أسطول الشركة، يُرجى الرجوع إلى "الفصل الثاني عشر - وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال".

المشتقات والأنشطة التحوطية

بموجب متطلبات اتفاقيات القروض مع بعض البنوك التجارية، ومن أجل الحد من التعرض لتقلبات أسعار الفائدة، دخلت بعض الشركات التابعة للمجموعة في اتفاقيات تحوط لأسعار الفائدة مع البنوك التجارية. حققت الشركة وضعاً إيجابياً فيما يتعلق بمقايضات أسعار الفائدة في عامي 2023 و2024، حيث حققت دخل فائدة قدره 4.4 مليون ريال عماني في عام 2023 (1.9 مليون ريال عماني في الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024)، وربحاً من كسر عقود المقايضة بلغ 3.4 مليون ريال عماني في عام 2023 (دون أي أرباح في 2022 و2024). بلغت القيم الاسمية (أي مبالغ الالتزامات/القروض التي يتم التحوط لها عبر المشتقات) 55.8 مليون ريال عماني في 30 سبتمبر 2024، منها 21.8 مليون ريال عماني تستحق خلال عام، و34 مليون ريال عماني بين عامين وخمسة أعوام.

اتفاقية الخدمات الرئيسية مع مجموعة أسيا

وقّعت الشركة الاتفاقية الرئيسية الحالية مع مجموعة أسيا في 2022. وتتضمن هذه الاتفاقية الخدمات المشتركة التي تقدمها مجموعة أسيا للشركة والشركات التابعة لها. قبل هذا الترتيب، كانت بعض المهام والمسؤوليات تتم إدارتها من قبل موظفي الشركة الداخليين، ومع إبرام الاتفاق، تم تركيز هذه المهام على مستوى مجموعة أسيا.

نتيجة لتوقيع الاتفاقية في عام 2022، تحملت الشركة مصروف خدمات مشتركة بقيمة 1.2 مليون ريال عماني في 2023. تم تعديل الاتفاقية في عام 2024 لتبني نموذج مشاركة الإيرادات (والذي يُحسب كرسوم مستحقة الدفع سنوياً بأثر رجعي من قبل الشركة إلى مجموعة أسيا تعادل 1٪ من إجمالي الإيرادات السنوية المدققة للشركة). أدى التعديل إلى تسجيل مصروف خدمات مشتركة بقيمة 2.7 مليون ريال عماني في الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024.

تتوقع الشركة الدخول في اتفاقية مستوى خدمة جديدة مع مجموعة أسيا وذلك قبل التسجيل، والتي ستغطي ذات الخدمات التي تغطيها الاتفاقية الرئيسية الحالية. انظر "الفصل الثاني عشر - وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال - العقود الأساسية - اتفاقيات الخدمات"

قرض من مجموعة أسياد ش.م.ع.م

في 22 يناير 2024، وقّعت الشركة اتفاقية قرض مع مجموعة أسياد ش.م.ع.م بقيمة 100 مليون ريال عماني، يُستخدم حصريًا لإعادة تمويل مديونيات الشركة بموجب التسهيلات القائمة (مع بنك مسقط ش.م.ع.م، وميثاق للصيرفة الإسلامية (النافذة الإسلامية لبنك مسقط ش.م.ع.م)).

يُحتسب الفائدة على القرض بمعدل يعادل (أ) معدل الفائدة/الربح المستحق على المجموعة ضمن التسهيلات المشتركة؛ بالإضافة إلى (ب) 0.25% سنويًا، مع فرض فائدة إضافية بنسبة 1% على أي رصيد الفوائد الغير مسددة كما في تاريخ السداد. يتم سداد القرض خلال 131 شهرًا من تاريخ الاتفاقية.

توجيهات وأهداف النظرة المستقبلية

كجزء من استراتيجية الشركة في تحقيق مسار النمو على المدى الطويل، حددت أهدافًا معينة على المدى المتوسط. وهذه الأهداف ليست توقعات للأرباح، ولا ينبغي تفسير أي بيان أو توقع في هذه النشرة على أنه يعني أن النتائج المالية لأي فترات مالية ستطابق بالضرورة أو تتجاوز النتائج المالية التاريخية أو دليل على الأهداف الموضحة أدناه. لم تعرف الشركة مصطلحات "المدى القصير" و "المدى المتوسط" بالرجوع إلى أي فترة محددة، وما لم ينص على خلاف ذلك، لا ينبغي قراءة الأهداف أدناه على أنها تشير إلى أن الشركة تستهدف أو تتوقع هذه المقاييس لسنة مالية معينة. هذا، وتعتمد قدرة الشركة على تحقيق أهداف عام 2024 والأهداف على المدى المتوسط - على مجموعة متنوعة من العوامل، منها: ظروف السوق، ودقة الافتراضات العديدة التي قد تنطوي على عوامل خارجة عن سيطرة الشركة وتخضع لمخاطر معروفة وغير معروفة، بالإضافة إلى حالات عدم اليقين، وعوامل أخرى قد تؤدي إلى عدم قدرة الشركة على تنفيذ الاستراتيجية وتحقيق هذه الأهداف. يرجى الاطلاع على فقرة "بيانات النظرة المستقبلية" و "الفصل الرابع - عوامل المخاطرة - المخاطر المتعلقة بالشركة وأعمالها - إن الافتراضات الموضوعة أثناء إعداد الأهداف المالية والتشغيلية والتي تم تضمينها في هذه النشرة عرضة للخطأ وعدم الدقة، وقد تختلف نتائج الشركة اختلافًا جوهريًا عن أهدافها المالية والتشغيلية." لم تراجع شركة كيه بي إم جي الأهداف المحددة للمدى المتوسط، وبالتالي لم تعبر عن رأيها في هذا الشأن.

الإيرادات

في عام 2024، كان هدف الشركة زيادة إيراداتها بأرقام أحادية منخفضة، مدفوعة بتأجير سفن إضافية ويقابلها جزئيًا بيع ثلاث ناقلات من ناقلات النفط الخام العملاقة. ومن المتوقع في عام 2025 أن تظل الإيرادات متمشيًا على نطاق واسع مع إيرادات عام 2024 بسبب الظروف الأقل ملاءمة لبعض القطاعات وانتهاء بعض العقود المربحة. وتستهدف الشركة في عام 2026 أن تنمو الإيرادات في منتصف نطاق الأرقام المزدوجة، مدفوعًا بالسفن الجديدة التي تبدأ عملاتها بأسعار تنافسية. كما

تستهدف الشركة نموَّ بمعدل رقم أحادي من متوسط إلى مرتفع على المدى المتوسط. لا تغفل إرشادات الشركة لإيراداتها التحركات المتوقعة لمعدلات التأجير بما يتماشى مع توقعات السوق والدورات في القطاع.

هامش الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء

وتتوقع الشركة أن يكون هامش الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء⁴ في النطاق الأعلى من الخمسينات وذلك في عامي 2024 و 2025 وأن ينخفض بعد ذلك من منتصف الخمسينات في عام 2026 إلى أكثر من 50 في المائة على المدى المتوسط بسبب انتهاء العقود المربحة.

صافي هامش الدخل

تهدف الشركة إلى أن يصل هامش صافي دخلها إلى ما بين 13% و 17% في عام 2024، وأن ينمو بأرقام أحادية بنطاق عالي في عام 2025 ثم بأرقام أحادية بنطاق منخفض إلى متوسط في عام 2026 وعلى المدى المتوسط.

النققات الرأسمالية / بيع الاستثمارات

تستهدف الشركة معدل عائد داخلي مرتفع من رقم واحد لمشاريعها، حيث من المتوقع أن تتجاوز المشاريع داخل قطاع شحن الغاز معدل العائد الداخلي المذكور، ومن المتوقع أيضا أن تكون المشاريع داخل قطاع نقل البضائع السائبة الجافة أقل بشكل طفيف من معدل العائد الداخلي المذكور. ومن المتوقع أن يتراوح الإنفاق الرأسمالي للنمو بين 70 مليون دولار أمريكي و 80 مليون دولار أمريكي في عام 2024 وحوالي 2.3 مليار دولار أمريكي و 2.7 مليار دولار أمريكي للفترة من عام 2025 إلى عام 2029، مع الالتزام بالفعل بمبلغ 0.9 مليار دولار أمريكي .

ومن المتوقع بيع ناقلتين من ناقلات النفط العملاقة وسفينة واحدة للغاز الطبيعي المسال (ما يعادل 10 إلى 20 في المائة من نفقات النمو الرأسمالي) (مع إغلاق الشركات المالكة للسفن) في عام 2026 ؛ ومن المتوقع بيع أربع سفن للغاز الطبيعي المسال وناقلة من ناقلات النفط العملاقة وثلاث ناقلات للمنتجات (ما يعادل حوالي 40 في المائة من نفقات النمو الرأسمالي) (مع إغلاق الشركات المالكة للسفن) في عام 2027، ومن المتوقع بيع ناقلة من ناقلات النفط العملاقة (ما يعادل 10 إلى 20 في

⁽⁴⁾ للاطلاع على آلية احتساب هامش الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء الرجاء الرجوع إلى " عرض البيانات المالية وبيانات القطاع والسوق - معلومات غير متصلة بالمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية وبعض البيانات التشغيلية " كذلك " الفصل الثالث عشر - بيانات مالية وتشغيلية تاريخية مختارة وغيرها من المعلومات - بيانات مالية وتشغيلية أخرى "

المائة من نفقات النمو الرأسمالي) (مع إغلاق الشركة المالكة للسفن) في عام 2028. ومن المتوقع أن تتراوح صيانة النفقات الرأسمالية بين 50 إلى 60 مليون دولار أميركي سنوياً في عامي 2025 و 2026، وبين 30 إلى 40 مليون دولار أميركي سنوياً في الأمد المتوسط.

هيكل رأس المال

تتوقع الشركة تمويل احتياجات نفقاتها الرأسمالية بديون تتراوح بين 70 و 80 في المائة، مع الأخذ في الاعتبار ديونها الحالية وعلى افتراض أن أي ديون جديدة يتم رفعها بستة أشهر من معدل التمويل المضمون للقروض لأجل بالدولار الأميركي بالإضافة إلى 175 إلى 225 نقطة أساس. وتستهدف الشركة أن يكون صافي الرافعة المالية (بما في ذلك التزامات الإيجار) حوالي 2.5 ضعف الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء في عام 2025 وأقل من 3.5 ضعف من الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء على المدى المتوسط.

بيانات أخرى

تتوقع الشركة أن ينخفض الإهلاك وإطفاء الدين كنسبة مئوية من الإيرادات بشكل مطرد من منتصف الثلاثينيات في عام 2025 إلى منتصف العشرينيات على المدى المتوسط.

ومن المتوقع أن يكون معدل الضريبة الفعلي على الدخل الخاضع للضريبة 2 في المائة على المدى المتوسط.

ومن المتوقع أن ينخفض صافي رأس المال العامل كنسبة مئوية من الإيرادات بنسبة 1 في المائة في عامي 2024 و 2025، وأن يظل محايداً في عام 2026 وأن يرتفع إلى حوالي 1.5 في المائة على المدى المتوسط.

ومن المتوقع أن تبلغ إيرادات الفوائد 4.5 في المائة على المدى القصير و 4 في المائة على المدى المتوسط.

سعر التأجير

- نقل النفط الخام: تم بالفعل التعاقد على معظم سفن الشركة الحالية (مع بعض الاستثناءات القليلة) في قطاع نقل النفط الخام بأسعار أقل بقليل من أسعار التأجير الحالية لمدة عام واحد. وستظل بعض السفن الحالية - على المدى المتوسط - داخلة في التعاقد، وبالنسبة للسفن غير المتعاقد عليها، فإن الشركة تتوقع تحقيق أسعار بما يتماشى مع أسعار تأجير السفن المجهزة بالمدة السائدة لمدة عام واحد. لم يتم التعاقد على السفن الجديدة ومن المتوقع أن تحقق أسعاراً بما يتماشى مع أسعار السوق السائدة وقت التعاقد عليها.

- **نقل المنتجات:** تم التعاقد على سفن الشركة الحالية في قطاع نقل المنتجات حتى عام 2025 وتم التعاقد جزئيًا حتى عام 2026 بأسعار أقل بقليل من أسعار التأجير الحالية لمدة عام واحد. ومن المتوقع أن تحقق السفن المتعاقد عليها، على المدى المتوسط، أسعارًا أقل بقليل من أسعار تأجير السفن الحالية لمدة عام واحد، ومن المتوقع أن تحقق السفن الجديدة أسعارًا بما يتماشى مع أسعار السوق السائدة في ذلك الوقت.
- **نقل البضائع السائبة الجافة:** من المتوقع أن تحقق سفينة ألتراماكس الحالية أسعارًا أعلى من أسعار التأجير لمدة عام واحد وذلك على المدى القصير. وبالنسبة للسفن الجديدة لنقل البضائع السائبة الجافة فهي غير متعاقد عليها، وبالتالي ستكون أسعارها بما يتماشى مع السوق. وقد تم التعاقد على ناقلات خام الحديد العملاقة الحالية بأسعار تنافسية على المدى المتوسط إلى الطويل.
- **نقل الغاز:** تم التعاقد على سفن الشركة الحالية في قطاع نقل الغاز حتى عام 2025 بأسعار أفضل من أسعار التأجير لمدة عام واحد، في حين أنه من المتوقع أن تحقق معظم السفن غير المتعاقد عليها أسعار السوق من عام 2025. وتم التعاقد على سفن جديدة بأسعار أعلى بكثير من أسعار السوق الحالية.
- **النقل البحري المنتظم:** من المتوقع على المدى القصير أن تنخفض تكلفة النقل في قطاع الشحن البحري المنتظم لكل وحدة مكافئة لعشرين قدمًا بما يتماشى مع تخفيف ازدحام البحر الأحمر على مدى السنوات الخمس المقبلة. ومن المتوقع - على المدى المتوسط - أن تكون جميع الأسعار على أساس فوري بما يتماشى مع الأنماط والسلوكيات التي تمت ملاحظتها في الماضي لفترة زمنية معينة.

نتائج العمليات المالية للسنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023، وللأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024

بيان الربح والخسارة

الجدول : بيان الربح والخسارة للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و 2023، وفترة التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و 2024:

تغير للفترة	30 سبتمبر	30 سبتمبر	معدل	التغير السنوي	التغير	2023	2022	2021	بآلاف
-2023	2024	2023	النمو	-2022	السنوي	(المراجعة)	(المراجعة)	(المراجعة)	الريالات
2024	(المفحوصة)	(المفحوصة)	المركب	2023					العمانية

			-2021 2023		-2021 2022				
إيرادات									
من العقود	186,881	266,420	217,006	%42.6	(%18.5)	%7.8	112,211	81,291	(%27.6)
مع العملاء									
إيرادات									
الإيجار	38,394	63,901	129,755	%66.4	%103.1	%83.8	149,625	181,421	%21.3
التشغيلي									
إيرادات									
الإيجار	18,541	17,796	16,956	(%0.4)	(%4.7)	(%4.4)	12,782	12,155	(%4.9)
التمويلي									
الإيرادات	243,816	348,117	363,717	%42.8	%4.5	%22.1	274,617	274,867	%0.1
تكاليف									
تشغيل	(62,744)	(98,053)	(81,701)	%56.3	(%16.7)	%14.1	(62,235)	(38,763)	(%37.7)
رحلات									
مصروفات									
تأجير									
السفن									
لعقود	(13,026)	(22,077)	(28,643)	%69.5	%29.7	%48.3	(22,451)	(18,566)	(%17.3)
إيجار									
السفن									
قصيرة									
الأجل									
تكاليف									
تشغيل	(115,270)	(138,036)	(170,570)	%19.7	%23.6	%21.6	(122,917)	(134,344)	%9.3
السفن									
إجمالي	52,776	89,951	82,802	%70.4	(%7.9)	%25.3	67,013	83,194	%24.2
الأرباح									
إيرادات									
أخرى	310	576	7,477	%86.0	%1198.1	%391.3	7,404	294	(%96.0)

إيرادات								
توزيعات الأرباح	131	148	لا ينطبق	(%84.6)	لا ينطبق	148	960	-
مصرفوات تجارية	(5,403)	(6,567)	%29.1	%0.9	%65.1	(8,089)	(8,019)	(4,857)
مصرفوات عمومية وإدارية	(11,034)	(7,808)	%21.8	%16.0	%27.9	(12,597)	(10,856)	(8,485)
عكس (خسائر) الانخفاض في قيمة الأصول المالية واصل العقود	(282)	130	لا ينطبق	(%142.3)	%15.4	105	(248)	(215)
خسائر الانخفاض في قيمة أصول حق الاستخدام	-	(22,326)	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	(22,326)	-	-
أرباح/ (خسائر) من بيع ممتلكات وسفن ومعدات	3	2	لا ينطبق	(%2622.9)	لا ينطبق	18,041	(715)	-
أرباح تشغيلية	66,902	37,997	%28.8	(%8.5)	%81.3	65,561	71,651	39,529
تكاليف التمويل	(29,901)	(31,491)	%29.1	%64.2	%1.6	(42,354)	(25,800)	(25,399)

إيرادات التمويل	3,760	2,010	13,105	(%46.5)	%552.1	%86.7	11,050	7,165	(%35.2)
حصة من نتائج استثمارات	3,268	(6,777)	998	(%307.4)	(%114.7)	(%44.7)	571	942	%65.2
محتسبة وفقا لحقوق الملكية									
الأرباح قبل ضريبة الدخل	21,157	41,083	37,310	%94.2	(%9.2)	%32.8	18,125	45,108	%148.9
إعفاء ضريبة الدخل	(416)	1,701	2,179	(%508.6)	%28.1	لا ينطبق	75	798	%964.0
أرباح الفترة	20,741	42,784	39,489	%106.3	(%7.7)	%38.0	18,201	45,906	%152.2
الدخل الشامل الآخر									
البند الذي يتم أو قد يتم إعادة تصنيفها لاحقاً إلى الأرباح أو الخسائر:									
استثمارات محتسبة وفقا لحقوق الملكية - الحصة من الدخل الشامل الآخر	120	19	-	(%83.8)	(%100.0)	%0.0	-	-	لا ينطبق
تحويلات التدفقات النقدية -	4,072	14,622	(2,823)	%259.1	(%119.3)	لا ينطبق	(1,693)	199	%111.8)

الجزء									
الفعال من									
التغيرات									
في القيمة									
العادلة									
تحوطات									
التدفقات									
النقدية -									
معاد	4,333	342	(4,388)	(%92.1)	(%1383.0)	لا ينطبق	(3,574)	(1,949)	(%45.5)
تصنيفها									
الى									
الأرباح او									
الخسائر									
الدخل									
الشامل									
الآخر	8,525	14,984	(7,211)	%75.8	(%148.1)	لا ينطبق	(5,267)	(1,750)	(%66.8)
للفترة،									
صافي من									
الضريبة									
إجمالي									
الدخل	29,266	57,769	32,278	%97.4	(%44.1)	%5.0	12,934	44,156	%242.7
الشامل									
للفترة									
مؤشرات الأداء الرئيسية									
	كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات	نقطة مئوية	كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات	نقطة مئوية					
هامش									
اجمالي	%21.6	%25.8	%22.8	4.2	(3.1)	1.1	%24.4	%30.3	5.9
الربح									
هامش									
الربح	%16.2	%20.6	%18.0	4.4	(2.6)	1.8	%13.8	%24.3	10.5
التشغيلي									

هامش									
صافي ربح	10.1	%16.7	%6.6	2.4	(1.4)	3.8	%10.9	%12.3	%8.5
السنة									

الإيرادات

تتألف الإيرادات من (1) إيرادات الإيجار التشغيلي (60.2%) من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و(2024)، (2) إيرادات من العقود مع العملاء 35.2% و(3) إيرادات الإيجار التمويلي 4.5%.

ارتفعت الإيرادات بنسبة 42.8% من 243.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 348.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى (1) ارتفاع الإيرادات من العقود مع العملاء (+79.5 مليون ريال عماني) مدفوعة في الغالب بزيادة في (أ) ناقلات الغاز بعد زيادة الاستخدام الإجمالي للسفن، (ب) ناقلات النفط الخام العملاقة بسبب ارتفاع أسعار الشحن الإجمالية، مدفوعة بالطلب القوي في السوق (ج) ناقلات المنتجات بما يتماشى مع الزيادة في عدد ناقلات المنتجات المستأجرة وعقود الرحلات. (د) الحاويات نتيجة للتوسع في مواقع جديدة (خاصة الصين وإندونيسيا ومصر وفيتنام وتايلاند) إلى جانب الزيادة الإجمالية في متوسط الأسعار لكل وحدة مكافئة لعشرين قدمًا والزيادة في الحجم. بالإضافة إلى (2) ارتفاع إيرادات الإيجار التشغيلي (+25.5 مليون ريال عماني) بسبب زيادة إيرادات البضائع السائبة الجافة وناقلات النفط العملاقة حيث زادت الشركة من عمليات التأجير من خلال استئجار المزيد من السفن.

ارتفعت الإيرادات بنسبة 4.5% من 348.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 363.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع إيرادات الإيجار التشغيلي (+65.9 مليون ريال عماني) على خلفية زيادة إيرادات ناقلات النفط الخام العملاقة تماشيًا مع استراتيجية الشركة للتحويل نحو التأجير، إلى جانب زيادة إيرادات ناقلات المنتجات مدفوعة بإضافة عقود تأجير جديدة بأسعار تأجير أفضل. وقد قابلها جزئيًا انخفاض الإيرادات من العقود مع العملاء (-49.4 مليون ريال عماني) حيث ركزت الشركة بشكل أكبر على تأجير السفن بدلاً من تقديم خدمات الشحن، وهو ما يعد أكثر ربحية.

ارتفعت الإيرادات بشكل طفيف بنسبة 0.1% من 274.6 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 274.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 مدفوعة بزيادة إيرادات الإيجار التشغيلي بقيمة (+31.8 مليون ريال عماني) تماشيًا مع استراتيجية الشركة لتوسيع عمليات التأجير. نتجت الزيادة بشكل رئيسي من ناقلات المنتجات وناقلات النفط الخام العملاقة. وقد قابل ذلك إلى حد كبير انخفاض الإيرادات من العقود مع

العملاء بقيمة مدفوعة بشكل أساسي بانخفاض ناقلات النفط الخام العملاقة ، الحاويات و البضائع السائبة الجافة ، إلى جانب انخفاض طفيف في إيرادات الإيجار التمويلي بقيمة (-627 ألف ريال عماني) خلال نفس الفترة.

تكلفة الإيرادات

تتألف تكلفة الإيرادات من (1) تكاليف تشغيل السفن (46.8% من تكلفة الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024)، (2) تكاليف تشغيل الرحلات 18.4% و (3) مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل حوالي 7.5%.

ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 35.1% من 191.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 258.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى (1) ارتفاع تكاليف تشغيل الرحلات (+35.3 مليون ريال عماني) نتيجة ارتفاع تكاليف المحروقات (+32.6 مليون ريال عماني) تماشيًا مع ارتفاع أسعار الوقود في السنة المالية 2022 لتصل إلى متوسط 835 ريال عماني للطن المتري مقابل 509 ريال عماني للطن المتري في السنة المالية 2021، إلى جانب زيادة الكمية المشتراة بمقدار 33,397 طن متري خلال نفس الفترة. بالإضافة إلى (2) ارتفاع تكاليف تشغيل السفن (+22.8 مليون ريال عماني) نتيجة ارتفاع الاستهلاك على أصول حق الاستخدام (+14.6 مليون ريال عماني) الناتجة عن استئجار سفن إضافية، بالإضافة إلى ارتفاع تكاليف الصيانة والإصلاح (+6.7 مليون ريال عماني) بسبب التغيير في إرشادات الرسملة في السنة المالية 2022. إلى جانب (3) ارتفاع مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل (+9.1 مليون ريال عماني) مدفوعة بزيادة عدد السفن المستأجرة من 19 سفينة في السنة المالية 2021 إلى 35 سفينة في السنة المالية 2022 بما يتماشى مع التوسع والنمو في الأنشطة التجارية، والتي تم تعويضها جزئيًا بانخفاض في متوسط التكلفة لكل سفينة من 686 ألف ريال عماني إلى 631 ألف ريال عماني خلال نفس الفترة.

ارتفعت تكلفة الإيرادات بنسبة 8.8% من 258.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 281.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى (1) ارتفاع تكاليف تشغيل السفن (+32.5 مليون ريال عماني) نتيجة ارتفاع الاستهلاك على أصول حق الاستخدام (+44.4 مليون ريال عماني) الناتجة عن استئجار سفن إضافية، وقد تم تعويضها جزئيًا مقابل الانخفاض في تكاليف الصيانة والإصلاح (-6.1 مليون ريال عماني) وانخفاض الاستهلاك على الأصول المملوكة (-3.9 مليون ريال عماني) المتعلق ببيع السفن. بالإضافة إلى (2) ارتفاع مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل (+6.6 مليون ريال عماني) على الرغم من انخفاض عدد السفن المستأجرة إلى 29 سفينة في السنة المالية 2023، بسبب ارتفاع متوسط التكلفة لكل سفينة إلى 988 ألف ريال عماني وزيادة رحلات التأجير للسفن ذات التكلفة الأعلى (تأثير المزيج). وقد قابلها جزئيًا (1) انخفاض تكاليف تشغيل الرحلات (-16.4 مليون ريال عماني) نتيجة انخفاض تكاليف المحروقات (-27.7 مليون ريال عماني) تماشيًا مع انخفاض أسعار الوقود إلى متوسط 658 ريال عماني للطن المتري

إلى جانب انخفاض الكمية المشتراة بمقدار 117,597 طن متري خلال نفس الفترة، والتي قابلها جزئياً ارتفاع في مصروفات الرحلة (+11.2 مليون ريال عماني) بسبب تشغيل شركة خط أسياد ش م م مما أدى إلى ارتفاع تكاليف ساحة الحاويات بالإضافة إلى نفقات رسو ناقلات المعادن الخام العملاقة في الحوض الجاف.

انخفضت تكلفة الإيرادات بنسبة 7.7٪ من 207.7 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 191.7 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى انخفاض (1) تكاليف تشغيل الرحلات بقيمة (-23.5 مليون ريال عماني) مدفوعة بانخفاض رسوم الوقود (-15.0 مليون ريال عماني) ويعود ذلك نتيجة استراتيجية الشركة للتحويل نحو التأجير حيث يتم تغطية تكلفة الوقود من قبل طرف ثالث، إلى جانب انخفاض رسوم الموانئ بمقدار (-6.4 مليون ريال عماني) ويرتبط بشكل أساسي بانخفاض نفقات الموانئ. (2) انخفاض مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل (-3.9 مليون ريال عماني) على الرغم من زيادة عدد السفن المستأجرة من 33 إلى 40 خلال الفترة، بسبب انخفاض متوسط التكلفة لكل سفينة من 680 ألف ريال عماني إلى 464 ألف ريال عماني. وقد قابل ذلك جزئياً زيادة في تكاليف تشغيل السفن بمقدار (+11.4 مليون ريال عماني) ويرجع ذلك إلى ارتفاع الاستهلاك على أصول حق الاستخدام (+11.7 مليون ريال عماني) بسبب الزيادة في عدد السفن المستأجرة.

إجمالي الأرباح

ارتفع إجمالي الأرباح بنسبة 70.4٪ من 52.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 90.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، تماشيًا مع الارتفاع في الإيرادات (+104.3 مليون ريال عماني) مدفوعة بارتفاع الإيرادات من العقود مع العملاء (+79.5 مليون ريال عماني) وإيرادات الإيجار التشغيلي (+25.5 مليون ريال عماني). وقد قابلها جزئياً ارتفاع في تكلفة الإيرادات (+67.1 مليون ريال عماني) خلال نفس الفترة.

انخفض إجمالي الأرباح بنسبة 7.9٪ من 90.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 82.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، تماشيًا مع الارتفاع في تكلفة الإيرادات (+22.8 مليون ريال عماني) خلال الفترة ذاتها.

ارتفع إجمالي الأرباح بنسبة 24.2٪ من 67.0 مليون ريال عماني في التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 83.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 تماشيًا مع الانخفاض في تكلفة الإيرادات (-16.0 مليون ريال عماني).

إيرادات أخرى

تمثل الإيرادات الأخرى استردادات من المدينين الذين سبق شطبهم، وعكس ضريبة الاستقطاع وإيرادات إيجار المباني.

ارتفعت الإيرادات الأخرى بنسبة 86.0% من 310 آلاف ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 576 ألف ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى الأرباح الناتجة من بيع سفن خلال السنة المالية 2022.

ارتفعت الإيرادات الأخرى بنسبة 1197.6% من 576 ألف ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 7.5 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى استرداد الديون المشطوبة سابقاً من أحد عملاء الشركة. بالإضافة إلى ذلك، كان هناك عكس للضريبة المستقطعة والمتعلقة بأنشطة القوارب العارية للسنوات المالية 2012-2019. حدث هذا العكس بعد أن تلقت الشركة إشعاراً من السلطات الضريبية في عام 2022 يفيد بأن الضريبة المستقطعة غير مطبقة على معاملات القوارب العارية، مما أدى إلى التعديل في عام 2023.

انخفضت الإيرادات الأخرى بنسبة 96.0% من 7.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 294 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، حيث كانت المبالغ المستردة والمعكوسة خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023. تشمل الإيرادات الأخرى في فترة الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024 دخل الإيجار من مبنى مركز عمان للخدمات اللوجستية.

إيرادات توزيعات الأرباح

تتعلق إيرادات توزيعات الأرباح بالأرباح المستلمة من أو جي في 3 (تمتلك فيها الشركة أسهماً تفضيلية).

ارتفعت إيرادات توزيعات الأرباح من صفر في السنة المالية 2021 إلى 960 ألف ريال عماني في السنة المالية 2022، وانخفضت لاحقاً بنسبة 84.6% من 960 ألف ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 148 ألف ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى حصة الشركة من أرباح أو جية في 3 والتي تملك الشركة فيها أسهم تفضيلية. انخفض دخل توزيعات الأرباح بنسبة 11.4% من 148 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 131 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى حصة الشركة من أرباح أو جية في 3.

مصروفات تجارية

تمثل المصروفات التجارية مصروفات العمولة المدفوعة لوكالات تأجير السفن وتجميعها (حوالي 70.1% من إجمالي المصروفات التجارية بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024) وتكاليف الموظفين التجارية (29.9%).

ارتفعت المصروفات التجارية بنسبة 65.1% من 4.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 8.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 ثم ارتفعت لتصل إلى 8.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى التوسع في استخدام الوكالات بما يتماشى مع النمو في العمليات (أنشطة تأجير ناقلات النفط الخام العملاقة بشكل أساسي) والتوسع في مواقع جغرافية جديدة.

انخفضت المصروفات التجارية بنسبة 17.7% من 6.6 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 5.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 ويرجع ذلك أساساً إلى انخفاض مصاريف العمولات بمقدار 1.0 مليون ريال عماني بسبب انخفاض عمليات / إيرادات ناقلات النفط الخام العملاقة والبضائع السائبة الجافة.

مصروفات عمومية وإدارية

تتكون المصروفات العمومية والإدارية بشكل رئيسي من تكاليف الموظفين والتي تشكل 81% من إجمالي المصروفات العمومية والإدارية خلال الفترة التاريخية.

ارتفعت المصروفات العمومية والإدارية بنسبة 27.9% من 8.5 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 10.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، تماشياً مع النمو في إجمالي عدد الموظفين، بعضهم في مناصب إدارية، مما ساهم في زيادة متوسط الراتب للفرد.

ارتفعت المصروفات العمومية والإدارية بنسبة 16.0% من 10.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 12.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، مدفوعة بزيادة مزايا الموظفين (المكافأة، والتأمين الاجتماعي، والسفر، ونهاية الخدمة) وإدخال رسوم الخدمة المشتركة التي خصصتها مجموعة أسياد للشركات التابعة ابتداءً من 2023.

ارتفعت المصروفات العامة والإدارية بنسبة 41.3% من 7.8 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 11.0 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 مدفوعة بزيادة في المصروفات الإدارية الأخرى بقيمة (+ 3.1 مليون ريال عماني) تعزى بشكل رئيسي إلى رسوم الخدمة المشتركة بعد التغييرات في منهجية الحساب بالإضافة إلى الزيادات الطفيفة في تكلفة الموظفين ونفقات المكتب ونفقات تكنولوجيا المعلومات وغيرها.

عكس (خسائر) الانخفاض في قيمة الأصول المالية واصل العقود

ارتفعت خسائر الانخفاض في قيمة الأصول المالية واصل العقود بنسبة 15.4% من 215 ألف ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 248 ألف ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى الزيادة في مخصص خسائر الائتمان المتوقعة على الحسابات المدينة التجارية.

تم عكس مخصص خسائر الانخفاض في قيمة الأصول المالية واصل العقود بقيمة 105 آلاف ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى عكس الانخفاض في مخصص خسائر الائتمان المتوقعة على الحسابات المدينة التجارية. عكس الانخفاض في قيمة الأصول المالية واصل العقود سجلت مكسبا بقيمة 130 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 والتي تبتعتها خسارة بقيمة 282 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 ويرجع ذلك أساسًا إلى رسوم انخفاض القيمة على الذمم التجارية المدينة.

خسائر الانخفاض في قيمة أصول حق الاستخدام

سجلت خسائر الانخفاض في قيمة أصول حق الاستخدام 22.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023 (نفس المبلغ المؤثر على فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023)، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى ضعف توقعات الأعمال في أعمال الحاويات.

أرباح/ (خسائر) من بيع ممتلكات وسفن ومعدات

سجلت خسائر من بيع الممتلكات والسفن والمعدات بقيمة 715 ألف ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى بيع ثلاث ناقلات نفط خامفي سنة 2023 وتحقيق ربح قدره 18.0 مليون ريال عماني من عملية البيع.

بلغت الأرباح من بيع الممتلكات والسفن والمعدات 3 آلاف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024.

تكاليف التمويل

تتكون تكاليف التمويل بشكل أساسي من مصاريف الفائدة على القروض والسلفيات والتزامات الإيجار.

ظلت تكاليف التمويل مستقرة عند متوسط 25.4 مليون ريال عماني و 25.8 مليون ريال عماني السنوات المالية 2021 و 2022 على التوالي.

ارتفعت تكاليف التمويل بنسبة 64.2% من 25.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 42.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، حيث حصلت الشركة على تسهيل جديد بقيمة 6.9 مليون ريال عماني، إلى جانب الزيادة في عدد عقود الإيجار وزيادة كبيرة في مصاريف الفائدة خلال الفترة (+ 11.0 مليون ريال عماني) نتيجة لزيادة معدل SOFR مع الهوامش من (1.7% إلى 2.8%) في السنة المالية 2022 إلى (1.7% إلى 4.35%) في السنة المالية 2023.

انخفضت تكلفة التمويل بنسبة 5.0% من 31.5 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 29.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويرجع ذلك أساساً إلى انخفاض مصاريف الفائدة (+1.6 مليون ريال عماني) بعد تسوية قروض بلغ رصيدها المتبقي مبلغ 215.5 مليون ريال عماني والتي تم تسويتها في 2024م. وقد قابلها جزئياً زيادة في مصاريف الفائدة الناتجة عن تمويل ذات المبلغ في سنة 2024.

إيرادات التمويل

تشمل إيرادات التمويل بشكل أساسي إيرادات الفائدة على الودائع الثابتة، عقود مقايضات أسعار الفائدة والربح على كسر المقايضة.

انخفضت إيرادات التمويل بنسبة 46.5% من 3.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 2.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى الانخفاض في إيرادات الفائدة على الودائع الثابتة بقيمة 1.3 مليون ريال عماني نتيجة الانخفاض بأسعار الفوائد ورصيد الودائع الثابتة خلال الفترة.

ارتفعت إيرادات التمويل بنسبة 552.1% من 2.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 13.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، مدفوعة بالمكاسب الناتجة من كسر المقايضة (+3.4 مليون ريال عماني) وعقود مقايضة أسعار الفائدة (+4.4 مليون ريال عماني) وزيادة في إيرادات الفائدة (+3.3 مليون ريال عماني).

انخفض دخل التمويل بنسبة 35.2% من 11.1 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 7.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بعد انخفاض مكاسب كسر المقايضة من 3.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى صفر في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، وعقود مقايضة أسعار الفائدة غير المواتية (-1.9 مليون ريال عماني). وقد تم تعويض ذلك جزئياً من خلال زيادة في إيرادات الفائدة على الودائع لأجل بمقدار 1.2 مليون ريال عماني، نتيجة لزيادة معدل السوفر من متوسط 5.05% إلى 5.75%.

حصة من نتائج استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية

تمثل الحصة من نتائج الاستثمارات المحتسبة وفقاً لحقوق الملكية الربح أو الخسارة من المشاريع المشتركة المحسوبة وفقاً لطريقة حقوق الملكية.

انخفضت الحصة من نتائج الاستثمارات المحتسبة وفقاً لحقوق الملكية بنسبة 307.4% من 3.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى -6.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 بسبب انخفاض الإيرادات من تأجير السفن، الارتفاع في المصاريف التشغيلية وتسجيل خسائر في أربعة من أصل ستة استثمارات نتيجة ظروف السوق السيئة.

ارتفعت الحصة من نتائج الاستثمارات المحتسبة وفقاً لحقوق الملكية بنسبة 114.7% إلى 1.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023 بسبب ارتفاع إيرادات التأجير إلى جانب انخفاض تكاليف التشغيل من 21.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 15.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، وانخفاض في الاستهلاكات (-2.0 مليون ريال عماني) خلال نفس الفترة.

ارتفعت الحصة من نتائج الاستثمارات المحسوبة وفقاً لحقوق الملكية بنسبة 65.2% من 571 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 942 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بسبب الزيادة في صافي الدخل من معظم الاستثمارات وخاصة ليووا بالإضافة إلى زيادة الدخل التمويلي (استثمار الدقم).

الإعفاء من ضريبة الدخل

تقلبت مصاريف ضريبة الدخل طوال فترة المراجعة حيث ارتفعت من -0.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 1.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 ثم ارتفعت لاحقاً إلى 2.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، مدفوعة بالمزايا الضريبية التي تزيد عن مصاريف ضريبة الدخل. تتولد المزايا الضريبية بشكل أساسي من الضريبة المؤجلة على الخسائر الضريبية المرحلة إلى جانب التأثير الضريبي للاستهلاك المتسارع.

ارتفع إعفاء ضريبة الدخل بنسبة 958.9% من 75 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 798 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 مدفوعاً بالمزايا الضريبية التي تتجاوز مصروف ضريبة الدخل.

أرباح الفترة

ارتفعت أرباح الفترة بنسبة 106.3% من 20.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 42.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، تماشيًا مع زيادة الإيرادات (104.3 مليون ريال عماني)، وقد قابلها جزئياً زيادة في تكلفة الإيرادات (67.1 مليون ريال عماني) وخسارة حصة نتائج الشركات المستثمرة المحسوبة على أساس حقوق الملكية (10.0 مليون ريال عماني) خلال نفس الفترة.

انخفضت أرباح الفترة بنسبة 7.7% من 42.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 39.5 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى زيادة تكلفة الإيرادات (22.7 مليون ريال عماني)، وخسائر الانخفاض في قيمة الأصول التي يرد عليها حق الاستخدام (22.3 مليون ريال عماني)، وتكلفة التمويل (16.6 مليون ريال عماني). وتم تعويض هذا الانخفاض جزئياً من خلال ارتفاع الإيرادات (15,6 مليون ريال عماني) وإيرادات التمويل (11,1 مليون ريال عماني) خلال نفس الفترة.

ارتفعت أرباح الفترة بنسبة 152.9% من 18.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 45.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 تماشياً مع الانخفاض في تكلفة الإيرادات (16.0 مليون ريال عماني) وخسائر انخفاض قيمة الأصول التي يرد عليها حق الاستخدام (22.3 مليون ريال عماني).

الإيرادات حسب النوع

الجدول: الإيرادات حسب النوع للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و2023، وفترتي التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و2024:

المتغير	المتغير	المتغير	المتغير	المتغير	المتغير	المتغير	المتغير	المتغير	المتغير
بآلاف الريالات العمانية	2021 (المراجعة)	2022 (المراجعة)	2023 (المراجعة)	السنتي 2021-2022	السنتي 2022-2023	السنتي 2021-2022	السنتي 2022-2023	30 سبتمبر 2023	30 سبتمبر 2024 (المفحوصة)
إيرادات من العقود مع العملاء	186,881	266,420	217,006	42.6%	18.5%	7.8%	112,211	81,291	27.6%
إيرادات الإيجار التشغيلي	38,394	63,901	129,755	66.4%	103.1%	83.8%	149,625	181,421	21.3%
إيرادات الإيجار التمويلي	18,541	17,796	16,956	4.0%	4.7%	4.4%	12,782	12,155	4.9%
الإيرادات	243,816	348,117	363,717	42.8%	4.5%	22.1%	274,617	274,867	0.1%
إيرادات من العقود	76.6%	76.5%	59.7%	(0.1)	(16.9)	(17.0)	40.9%	29.6%	(11.3)

مع العملاء								
إيرادات								
الإيجار	15.7%	18.4%	35.7%	2.6	17.3	19.9	54.5%	66.0%
التشغيلي	11.5							
إيرادات								
الإيجار	7.6%	5.1%	4.7%	(2.5)	(0.5)	(2.9)	4.7%	4.4%
التمويلي	(0.2)							
مؤشرات الأداء الرئيسية								
عدد								
السفن	48	45	43	(2.0)	(2.0)	(5.0)	46	43
المملوكة	(3.0)							
عدد								
السفن	12	25	32	10	7	20	35	33
المستأجرة	(2.0)							

إيرادات من العقود مع العملاء

تشكل الإيرادات من العقود مع العملاء 35.2% من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024، وتتعلق بشكل أساسي بالإيرادات من خدمات النقل (93.0% من إجمالي الإيرادات من العقود مع العملاء خلال الفترة التاريخية). تتعلق الإيرادات من العقود مع العملاء بشكل أساسي من نقل سفن النفط الخام العملاقة (36.2% من إجمالي الإيرادات من العقود مع العملاء بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024)، البضائع السائبة الجافة (33.8%)، الحاويات (20.2%)، ناقلات المنتجات (8.1%)، وناقلات الغاز (0.5%) وغيرها.

ارتفعت الإيرادات من العقود مع العملاء بنسبة 42.6% من 186.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 266.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع إيرادات النقل بقيمة 74.6 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

انخفضت الإيرادات من العقود مع العملاء بنسبة 18.5% من 266.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 217.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض إيرادات النقل بقيمة 52.3 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

انخفضت الإيرادات من العقود مع العملاء بنسبة 27.6٪ من 112.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 81.3 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى انخفاض إيرادات النقل بقيمة 32.9 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

إيرادات الإيجار التشغيلي

تشكل إيرادات الإيجار التشغيلي 60.2٪ من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024، وتتعلق بشكل رئيسي بمحدمات تأجير السفن للعملاء بعقود إيجار زمنية محددة تتراوح عادة من سنة إلى ستة سنوات، والتي قد تتضمن خيارات للتمديد. تتعلق إيرادات الإيجار التشغيلي بشكل أساسي من تأجير السفن، حيث يأتي 28.8٪ من سفن النفط الخام العملاقة، و 36.1٪ من ناقلات المنتجات، و 12.4٪ من ناقلات البضائع السائبة الجافة، و 22.7٪ من ناقلات ناقلات الغاز، وغيرها.

ارتفعت إيرادات الإيجار التشغيلي بنسبة 66.4٪ من 38.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 63.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، حيث زادت الشركة من عمليات التأجير من خلال استئجار المزيد من السفن.

ارتفعت إيرادات الإيجار التشغيلي بنسبة 103.1٪ من 63.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 129.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، نتيجة قيام الشركة بتوسيع أنشطة التأجير الخاصة بها بدءًا من السنة المالية 2023، حيث شكلت الإيرادات من استئجار السفن ربحية أعلى من الاستراتيجيات التشغيلية الأخرى.

ارتفعت إيرادات الإيجار التشغيلي بنسبة 21.3٪ من 149.6 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 181.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 تماشيًا مع زيادة عمليات التأجير.

إيرادات الإيجار التمويلي

تشكل الإيرادات من الإيجار التمويلي 4.5٪ من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024، وتتعلق بإيجارات التمويل طويلة الأجل مع أحد العملاء الرئيسيين للشركة، والتي بموجبها قامت الشركة بتأجير أربع ناقلات معادن خام عملاقة (VLOCs) لمدة 20 عامًا بدءًا من سبتمبر 2012 إلى سبتمبر 2032 بمعدل ثابت يومي قدره 20.6 ألف ريال عماني للسفينة.

انخفضت الإيرادات من الإيجار التمويلي بنسبة 4.0٪ من 18.5 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 17.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى الانخفاض في معدل الإيراد للسفينة الواحدة من 6.2 مليون ريال عماني إلى 6.0 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة. يتماشى هذا الانخفاض مع جدول إطفاء عقود الإيجار؛ حيث ينخفض رصيد ذمم الإيجار، مما يؤدي إلى انخفاض دخل التمويل بشكل متناسب.

انخفضت الإيرادات من الإيجار التمويلي بنسبة 4.7% من 17.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 17.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويرجع ذلك أساسًا إلى إطفاء عقود الإيجار.

انخفضت الإيرادات من الإيجار التمويلي بنسبة 4.9% من 12.8 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 12.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى إطفاء عقود الإيجار.

الإيرادات حسب القطاع

الجدول: الإيرادات حسب القطاع للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و2023، وفترتي التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و2024:

تغير الفترة -2023 2024	30 سبتمبر 2024 (المفحوصة)	30 سبتمبر 2023 (المفحوصة)	معدل النمو المركب -2021 2023	تغير السنوي -2022 2023	تغير السنوي -2021 2022	2023 (المراجعة)	2022 (المراجعة)	2021 (المراجعة)	تآلاف الريالات العمانية
									نقل
(%18.4)	74,358	91,086	%25.7	%1.6	%55.6	118,613	116,690	75,010	النفط
									الخام
									نقل
%21.4	74,219	61,125	%65.7	%43.7	%91.0	82,983	57,737	30,230	المنتجات
(%2.8)	37,513	38,578	%16.2	%17.3	%15.1	51,597	44,004	38,240	نقل الغاز
									النقل
%29.9	42,654	32,836	%3.8	(%22.7)	%39.4	44,248	57,264	41,079	الملاحي
									المنتظم
									نقل
(%10.0)	44,906	49,877	%9.3	(%8.6)	%22.9	64,813	70,890	57,694	البضائع
									السائبة
									الجافة
%9.2	1,217	1,115	(%3.3)	(%4.6)	(%2.0)	1,462	1,533	1,564	أخرى
%0.1	274,867	274,617	%22.1	%4.5	%42.8	363,717	348,117	243,816	الإيرادات
نقطة مئوية	كنسبة مئوية من إجمالي		نقطة مئوية		كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات				

ناقلة نفط									
خام	30.8%	33.5%	32.6%	2.8	(0.9)	1.8	33.2%	27.1%	(6.1)
عملاقة									
نقل	12.4%	16.6%	22.8%	4.2	6.2	10.4	22.3%	27.0%	4.7
المنتجات									
نقل الغاز	15.7%	12.6%	14.2%	(3.0)	1.5	(1.5)	14.0%	13.6%	(0.4)
النقل									
الملاحي	16.8%	16.4%	12.2%	(0.4)	(4.3)	(4.7)	12.0%	15.5%	3.6
المنتظم									
نقل									
البضائع	23.7%	20.4%	17.8%	(3.3)	(2.5)	(5.8)	18.2%	16.3%	(1.8)
السائبة									
الجافة									
أخرى	0.6%	0.4%	0.4%	(0.2)	(0.0)	(0.2)	0.4%	0.4%	0.0

يختلف العرض القطاعي وفقاً للقوائم المالية المدققة لفترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 عن العرض القطاعي في القوائم المالية المدققة التاريخية للسنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2021 و 2022 و 2023 من حيث تسمية القطاع التجاري ودمج النقل الجاف السائب مع سفن VLOC (تاريخياً) تحت النقل الجاف السائب (حالياً). يلخص الجدول أدناه الفروقات مع الإشارة إلى أن هذه التغييرات لم يكن لها أي تأثير على إجمالي الإيرادات:

اسم القطاع كما ورد في القوائم المالية المدققة التاريخية (2023-2021)	اسم القطاع كما ورد في القوائم المالية المدققة لفترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024
ناقلة نفط خام عملاقة	نقل النفط الخام
ناقلات	نقل المنتجات
حاويات	النقل الملاحي المنتظم
سوائب جافة	نقل البضائع السائبة الجافة
حاملات المعادن الخام العملاقة (VLOC)	
الغاز الطبيعي المسال	نقل الغاز

ناقلات النفط الخام

تمثل ناقلات النفط الخام العملاقة (VLCC) 30.1% من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024. ناقلات النفط العملاقة هي ناقلات نفط تتراوح سعتها من 112,003 إلى 320,000 طن ساكن (في المتوسط، بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024). تم تصميم هذه السفن خصيصًا لنقل النفط الخام لمسافات طويلة، عادةً بين مناطق إنتاج النفط والمصافي. اعتبارًا من 30 سبتمبر 2024، تمتلك الشركة 12 سفينة، والتي لديها عقود إيجار محددة المدة وعقود فورية تنتهي بين سبتمبر 2024 ويوليو 2027.

ارتفعت الإيرادات من ناقلات النفط الخام العملاقة بنسبة 55.6% من 75.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 116.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى الزيادة في نسبة اشغال السفن الى جانب ارتفاع أسعار النقل الإجمالية، مدفوعة بالطلب القوي في السوق.

ارتفعت الإيرادات من ناقلات النفط الخام العملاقة بنسبة 1.6% من 116.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 118.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى استراتيجية الشركة للتحويل نحو عمليات التأجير كونها أكثر ربحية.

أخضت الإيرادات من ناقلات النفط الخام العملاقة بنسبة 18.4% من 91.1 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 74.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 ويرجع ذلك أساسًا إلى بيع ثلاث سفن في ديسمبر 2023 والتي كانت تولد إيرادات خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023، بالإضافة إلى انخفاض متوسط المعدل اليومي لبعض السفن المملوكة.

ناقلات المنتجات

تشكل ناقلات المنتجات حوالي 24.6% من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024، وتحمل هذه الناقلات منتجات بترولية مكررة بما في ذلك البنزين والنفثا والكيروسين وزيت الديزل، وتتراوح سعتها بين 12,885 و51,247 طن ساكن (في المتوسط، بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024). اعتبارًا من 30 سبتمبر 2024، تمتلك الشركة 13 ناقلة نفط، جميعها بموجب عقود إيجار طويلة الأجل (7-20 عامًا) تنتهي بين أغسطس 2024 ومارس 2027.

ارتفعت الإيرادات من ناقلات المنتجات بنسبة 91.0% من 30.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 57.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى النمو في إيرادات ناقلات المنتجات المستأجرة مدفوعة بالسفن الجديدة التي ساهمت بمبلغ 24.4 مليون ريال عماني بما يتماشى مع الزيادة في عدد ناقلات المنتجات المستأجرة (+4)، كما ارتفع متوسط الإيرادات لكل ناقلة بمقدار 2.4 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

ارتفعت الإيرادات من ناقلات المنتجات بنسبة 43.7% من 57.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 83.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى النمو في إيرادات ناقلات المنتجات المستأجرة مدفوعة بالسفن الجديدة التي ساهمت بمبلغ 26.4 مليون ريال عماني بما يتماشى مع الزيادة في عدد ناقلات المنتجات المستأجرة (+6)، كما ارتفع متوسط الإيرادات لكل ناقلة بمقدار 0.5 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

ارتفعت إيرادات ناقلات المنتجات بنسبة 21.4% من 61.1 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 74.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى النمو في إيرادات ناقلات المنتجات المستأجرة مدفوعة بالسفن الجديدة التي ساهمت بمبلغ 12.3 مليون ريال عماني بما يتماشى مع الزيادة في عدد ناقلات المنتجات المستأجرة (+1)، كما ارتفع متوسط الإيرادات لكل ناقلة بمقدار 0.6 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

ناقلات الغاز

تشكل ناقلات الغاز (LNG) 13.8% من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024، توجد أنواع مختلفة من السفن المصممة خصيصًا لنقل الغاز الطبيعي المسال وتشمل ناقلات الغاز الطبيعي المسال التي تعمل بالتوربينات البخارية وناقلات الغاز الطبيعي المسال التي تعمل بالديزل الكهربائي ثنائي الوقود (DFDE)، وتبلغ سعتها ما بين 38,115 و 91,597 طن ساكن (في المتوسط، بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024). اعتبارًا من 30 سبتمبر 2024، تمتلك الشركة خمسة سفن للغاز الطبيعي المسال، جميعها بموجب عقود إيجار محددة المدة تنتهي بين مارس 2024 وأغسطس 2026. كما طلبت الشركة سفينتين جديدتين للغاز الطبيعي المسال من المتوقع تسليمهما في السنة المالية 2026، كجزء من خططها التوسعية.

ارتفعت الإيرادات من ناقلات الغاز بنسبة 15.1% من 38.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 44.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك الى زيادة الإيرادات الناتجة عن (1)الناقلة (ADAM) ، مدفوعة بنسبة اشغال أعلى بمقدار 64 يوم، بعد إنهاء العقد وتوقيع عقد جديد، و(2) الناقلة (IBRI) ب مدفوعة بنسبة اشغال أعلى بمقدار 148 يوم، ويعود هذا الارتفاع الى تأثير العام الكامل في السنة المالية 2022 مقارنة بالسنة المالية 2021 حيث كانت السفينة متوقفة عن العمل لمدة أربعة أشهر تقريبًا، بالإضافة الى الزيادة في متوسط الأسعار من 9.3 ألف ريال عماني/ يوم إلى 13.7 ألف ريال عماني/ يوم، كما هو منصوص عليه في العقد.

ارتفعت الإيرادات من ناقلات الغاز بنسبة 17.3% من 44.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 51.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك الى زيادة الإيرادات الناتجة عن (1) ناقلة الغاز WAAS ، نتيجة اشغالها لمدة عام كامل في السنة المالية 2023، و(2) الناقلة (IBRI) مدفوعة بزيادة متوسط الأسعار من 13.7 ألف ريال عماني/ يوم إلى 17.1 ألف ريال عماني/ يوم، كما هو متفق عليه في العقد، و(3) الناقلة (ADAM) مدفوعة بنسبة اشغال أعلى

بمقدار 21 يوم بعد عودة السفينة من الحوض الجاف، حيث كانت تخضع لإصلاحات بسبب مشاكل فنية، بالإضافة الى زيادة متوسط الأسعار من 23.3 ألف ريال عماني / يوم إلى 24.4 ألف ريال عماني / يوم، كما هو موضح في العقد.

انخفضت إيرادات ناقلات الغاز بنسبة 2.8% من 38.6 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 37.5 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى انخفاض الإيرادات الناتجة عن (1) IBRI المنسوبة إلى انخفاض 44 يوم في استخدام السفن (2) ADAM بسبب انخفاض استخدام السفن بمقدار 50 يومًا. وانخفاض (3) WAAS GAS CARRIER بمقدار.

النقل الملاحي المنتظم / الحاويات

تشكل الحاويات 13.7% من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و2024، وتشمل عنصرين رئيسيين: الإيرادات من تأجير الحاويات المملوكة للشركة بالكامل للعملاء والإيرادات من الحاويات المشغلة من قبل الشاحن. تنقل هذه السفن مجموعة متنوعة من البضائع المعبأة في حاويات، بما في ذلك السلع الاستهلاكية سريعة الحركة (FMCG) ومواد البناء والإلكترونيات والمركبات. اعتبارًا من 30 سبتمبر 2024، تمتلك الشركة سفينتي حاويات بسعة 41,500 و50,629 طن ساكن، وكلاهما بعقود فورية وطويلة الأجل (عشر سنوات)، تنتهي في نوفمبر 2031 وسبتمبر 2034 على التوالي. تعمل هذه السفن في دول مختلفة في جميع أنحاء آسيا، وخاصة في الهند والإمارات العربية المتحدة وعمان والصين والمملكة العربية السعودية.

ارتفعت الإيرادات من الحاويات بنسبة 39.4% من 41.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 57.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك إلى (1) ارتفاع الإيرادات من الحاويات المشغلة من قبل الشاحن مدفوعة بالزيادة في متوسط السعر لكل وحدة مكافئة لعشرين قدمًا بمقدار 41.6 ريال عماني، إلى جانب الزيادة في حجم الحاويات بمقدار 58 ألف وحدة مكافئة لعشرين قدمًا. بالإضافة إلى (2) ارتفاع الإيرادات من تأجير الحاويات المملوكة للشركة بالكامل للعملاء مدفوعة بالزيادة في متوسط سعر الحاويات التي تديرها شركات النقل لكل وحدة مكافئة لعشرين قدمًا بحوالي 101.0 ريال عماني، إلى جانب الزيادة في حجم الحاويات بحوالي 1.3 ألف وحدة مكافئة لعشرين قدمًا.

انخفضت الإيرادات من الحاويات بنسبة 22.7% من 57.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 44.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك إلى انخفاض الإيرادات من الحاويات المشغلة من قبل الشاحن مدفوعة بشكل أساسي بانخفاض كبير في حجم الحاويات بمقدار 114.6 ألف حاوية، نتيجة فقدان الحاويات التي تديرها شركات الشحن من ميرسك وكاتالوم والتحول التشغيلي من الحاويات التي تديرها شركات الشحن إلى الحاويات التي تديرها شركات النقل. إلى جانب الانخفاض في متوسط السعر لكل وحدة مكافئة لعشرين قدمًا بحوالي 17.2 ريال عماني تماشيًا مع انخفاض أسعار الشحن العالمية بعد انخفاض الطلب العالمي.

ارتفعت الإيرادات من الحاويات بنسبة 29.9% من 32.8 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 42.7 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بسبب (1) زيادة الإيرادات من الحاويات التي تديرها شركات النقل مدفوعة بزيادة في إيرادات تأجير السفن. شهدت الشركة نموًا سريعًا في الأعمال التجارية في الصين ، وفيتنام ، وتايلاند.

البضائع السائبة الجافة

تشكل البضائع السائبة الجافة 17.2% من الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024، وتشمل السفن التي تنقل مجموعة من المواد مثل الألومنيوم والبوكسيت وخام الحديد والمواد الخام. اعتبارًا من 30 سبتمبر 2024، تمتلك الشركة (أ) سبع سفن للبضائع السائبة الجافة (ست سفن ألتر ماكس وسفينة شحن جافة واحدة)، بمتوسط سعة لكل سفينة يبلغ 63,420 طنًا ساكنًا، وجميعها تخضع لعقود تأجير زمني من المقرر أن تنتهي بين نوفمبر 2024 وديسمبر 2024. (ب) أربع سفن شحن معادن خام عملاقة (VLOCs) مؤجرة لأحد أكبر عملاء الشركة بموجب عقود تأجير زمني طويلة الأجل لمدة 20 عامًا، مع انتهاء العقود بين أغسطس 2032 ومارس 2033. وتبلغ سعة كل سفينة 400,000 طن ساكن.

ارتفعت الإيرادات من البضائع السائبة الجافة بنسبة 22.9% من 57.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 70.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، نتيجة ارتفاع الإيرادات من السفن المؤجرة حيث تمكنت الشركة من تأجير 18 سفن في السنة المالية 2022 مقارنة بـ 11 سفن في السنة المالية 2021، بالإضافة إلى ارتفاع الإيرادات من سفن البضائع السائبة الجافة المملوكة بعد الزيادة الطفيفة في متوسط الإيرادات السنوية لكل سفينة مملوكة من 2.6 مليون ريال عماني إلى 3.1 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

تم تعويض ذلك جزئيًا بانخفاض إيرادات الإيجار التمويلي الناتجة عن السفن الأربع من نوع VLOC بمقدار 0.8 مليون ريال عماني، بما يتماشى مع انخفاض متوسط الإيرادات السنوية لكل سفينة VLOC من 6.2 مليون ريال عماني في 2021 إلى 6.0 مليون ريال عماني في 2022.

انخفضت الإيرادات من البضائع السائبة الجافة بنسبة 8.6% من 70.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 64.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، نتيجة (أ) انخفاض الإيرادات من سفن البضائع السائبة الجافة المملوكة ، مدفوعة (ب) بانخفاض متوسط الإيرادات السنوية لكل سفينة مملوكة ، بالإضافة إلى انخفاض الإيرادات من السفن المؤجرة نتيجة الانخفاض في نسبة الأشغال لبعض السفن، إلى جانب انخفاض عدد السفن المستأجرة بمعدل ثلاثة سفن، بالإضافة إلى (ج) انخفاض إيرادات الإيجار التمويلي من السفن الأربع من نوع VLOC ، والذي يعود أساسًا إلى إطفاء عقود الإيجار.

انخفضت الإيرادات من البضائع السائبة الجافة بنسبة 10.0% من 49.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 44.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 نتيجة انخفاض الإيرادات من السفن المؤجرة بسبب انخفاض العدد الإجمالي للسفن المؤجرة من ثمانية إلى سبعة سفن. بالإضافة إلى انخفاض

الإيرادات من السفن المملوكة بسبب انخفاض متوسط الإيرادات السنوية لكل سفينة مملوكة من 2.0 مليون ريال عماني إلى 1.7 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

تم تعويض ذلك جزئيًا بزيادة في الإيرادات الناتجة عن سفن VLOC، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى زيادة الإيرادات الأخرى من الشحن بما يتماشى مع الزيادة في متوسط الإيرادات السنوية لكل سفينة من 4.4 مليون ريال عماني إلى 4.6 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة.

أخرى

تمثل الإيرادات من خدمات إدارة السفن المقدمة لأطراف ثالثة وإيرادات توزيعات الأرباح. ظلت الإيرادات الأخرى مستقرة نسبيًا عند 1.5 مليون ريال عماني بين السنوات المالية 2021 و 2022 و 2023.

ظلت الإيرادات الأخرى مستقرة نسبيًا عند 1.2 مليون ريال عماني بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 وتسعة الأشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024.

تكلفة الإيرادات

الجدول : تكلفة الإيرادات للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و 2023، وفترة التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و 2024:

التغير للفترة -2023 2024	30 سبتمبر 2024	30 سبتمبر 2023	معدل النمو المركب -2021 2023	التغير السنوي -2022 2023	التغير السنوي -2021 2022	2023 (المراجعة)	2022 (المراجعة)	2021 (المراجعة)	بآلاف الريالات العمانية
									تكاليف
9.3%	134,344	122,917	21.6%	23.6%	19.7%	170,570	138,036	115,270	تشغيل السفن
									تكاليف
(37.7%)	38,763	62,235	14.1%	(16.7%)	56.3%	81,701	98,053	62,744	تشغيل رحلات
									مصرفات
									تأجير السفن
(17.3%)	18,566	22,451	48.3%	29.7%	69.5%	28,643	22,077	13,026	لعقود إيجار السفن

قصيرة الأجل									
الإجمالي	191,040	258,166	280,914	%35.1	%8.8	%21.3	207,604	191,673	(%7.7)
	كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات		نقطة مئوية		كنسبة مئوية من إجمالي		نقطة مئوية		
تكاليف تشغيل السفن	%47.3	%39.7	%46.9	(7.6)	7.2	(0.4)	%44.8	%48.9	4.1
تكاليف تشغيل رحلات	%25.7	%28.2	%22.5	2.4	(5.7)	(3.3)	%22.7	%14.1	(8.6)
مصرفات تأجير السفن									
لعقود إيجار السفن	%5.3	%6.3	%7.9	1.0	1.5	2.5	%8.2	%6.8	(1.4)
قصيرة الأجل									
مؤشرات الأداء الرئيسية									
عدد السفن المستأجرة	19	35	29	16	(0.6)	10	33	40	7

تكاليف تشغيل السفن

تشكل تكاليف تشغيل السفن 46.8% من إجمالي تكلفة الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024، وتتعلق بتكاليف تشغيل السفن (المملوكة والمستأجرة؛ كمستأجر). تتكون هذه التكاليف من الاستهلاك على أصول حق الاستخدام والأصول المملوكة (95.8 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024)، تكلفة توفير الطاقم (24.0 مليون ريال عماني)، الصيانة والإصلاح (8.4 مليون ريال عماني) وغيرها.

ارتفعت تكاليف تشغيل السفن بنسبة 19.7% من 115.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 138.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع الاستهلاك على أصول حق الاستخدام (+14.6 مليون ريال عماني) الناتجة عن استئجار سفن إضافية، بالإضافة الى ارتفاع تكاليف الصيانة والإصلاح (+6.7 مليون ريال عماني) بسبب التغيير في ارشادات الرخصة في السنة المالية 2022.

ارتفعت تكاليف تشغيل السفن بنسبة 23.6% من 138.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 170.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع الاستهلاك على أصول حق الاستخدام (+44.4 مليون ريال عماني) الناتجة عن استئجار سفن إضافية. وقد تم تعويضها جزئياً مقابل الانخفاض في تكاليف الصيانة والإصلاح (-6.1 مليون ريال عماني) وانخفاض الاستهلاك على الأصول المملوكة (-3.9 مليون ريال عماني) المتعلق ببيع السفن.

ارتفعت تكاليف تشغيل السفن بنسبة 9.3% من 123.0 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 134.3 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويعزى ذلك بشكل أساسي إلى ارتفاع الاستهلاك على أصول حق الاستخدام (+11.7 مليون ريال عماني) بسبب الزيادة في عدد السفن المستأجرة.

تكاليف تشغيل رحلات

تشكل تكاليف تشغيل الرحلات حوالي 18.4% من إجمالي تكلفة الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024، وتشمل التكاليف المتكبدة في تشغيل السفينة مثل تكاليف المحركات 17.5 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ومصروفات الرحلة (16.4 مليون ريال عماني)، وتكاليف الموانئ (4.9 مليون ريال عماني) وغيرها.

ارتفعت تكاليف تشغيل الرحلات بنسبة 56.3% من 62.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 98.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع تكاليف المحركات (+32.6 مليون ريال عماني) تماشياً مع ارتفاع أسعار الوقود في السنة المالية 2022 لتصل إلى متوسط 835 ريال عماني للطن المتري مقابل 509 ريال عماني للطن المتري في السنة المالية 2021، إلى جانب زيادة الكمية المشتراة بمقدار 33,397 طن متري خلال نفس الفترة.

انخفضت تكاليف تشغيل الرحلات بنسبة 16.7% من 98.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 81.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض تكاليف المحركات (-27.7 مليون

ريال عماني) تماشيا مع انخفاض أسعار الوقود إلى متوسط 658 ريال عماني للطن المتري إلى جانب انخفاض الكمية المشتراة بمقدار 117,597 طن متري خلال نفس الفترة. وقد قابلها جزئياً ارتفاع في مصروفات الرحلة (+11.2 مليون ريال عماني) بسبب تشغيل شركة خط أسياد ش م م مما أدى إلى ارتفاع تكاليف ساحة الحاويات بالإضافة إلى نفقات رسو ناقلات المعادن الخام العملاقة في الحوض الجاف.

انخفضت تكاليف تشغيل الرحلة بنسبة 37.7% من 62.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 38.8 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويعزى ذلك إلى انخفاض رسوم الوقود (-15.0 مليون ريال عماني) نتيجة استراتيجية الشركة للتحويل نحو التأجير حيث يتم تغطية تكلفة الوقود من قبل طرف ثالث، إلى جانب انخفاض رسوم الموانئ بمقدار (-6.4 مليون ريال عماني) ويرتبط ذلك بشكل أساسي بانخفاض نفقات الموانئ.

مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل

تشكل مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل 7.5% من إجمالي تكلفة الإيرادات بين فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 و 2024، وتتعلق بالسفن المستأجرة للشركة كمؤجر.

ارتفعت مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل بنسبة 69.5% من 13.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 22.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى زيادة عدد السفن المستأجرة من 19 سفينة في السنة المالية 2021 إلى 35 سفينة في السنة المالية 2022 بما يتماشى مع التوسع والنمو في الأنشطة التجارية. والتي تم تعويضها جزئياً بانخفاض في متوسط التكلفة لكل سفينة خلال نفس الفترة.

ارتفعت مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل بنسبة 29.7% من 22.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 28.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، على الرغم من انخفاض عدد السفن المستأجرة بسبب ارتفاع متوسط التكلفة لكل سفينة وزيادة رحلات التأجير للسفن ذات التكلفة الأعلى (تأثير المزيج).

انخفضت مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل بنسبة 17.3% من 22.5 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 18.6 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، على الرغم من زيادة عدد السفن المستأجرة من 33 إلى 59 خلال الفترة، بسبب انخفاض متوسط التكلفة لكل سفينة.

تكاليف تشغيل السفن

الجدول : تكاليف تشغيل السفن للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و2023، وفترتي التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و2024:

التغير للفترة -2023 2024	30 سبتمبر 2024 (المفحوصة)	30 سبتمبر 2023 (المفحوصة)	معدل النمو المركب -2021 2023	التغير السنوي -2022 2023	التغير السنوي -2021 2022	2023 (المراجعة)	2022 (المراجعة)	2021 (المراجعة)	بآلاف الريالات العمانية
									استهلاك
%24.6	59,120	47,384	%164.2	%180.3	%149.0	68,955	24,597	9,878	أصول
									حق
									الاستخدام
									استهلاك
(%6.5)	36,717	39,277	(%3.8)	(%6.9)	(%0.6)	52,612	56,523	56,868	الأصول
									المملوكة
									تكلفة
%8.1	23,973	22,186	(%0.6)	(%4.7)	%3.6	30,375	31,888	30,771	توفير
									الطاقم
									الصيانة
%14.5	8,423	7,356	%3.7	(%38.3)	%74.3	9,753	15,810	9,068	والإصلاح
									مواد
(%22.0)	3,197	4,101	%4.9	(%3.8)	%14.3	5,246	5,454	4,770	استهلاكية
									ومخازن
%12.5	2,787	2,478	(%3.6)	(%4.7)	(%2.5)	3,408	3,575	3,667	تأمين
									أتعاب
(%5.3)	128	135	(%5.4)	%18.0	(%24.2)	222	188	248	إدارة
									السفن
%9.3	134,344	122,917	%21.6	%23.6	%19.8	170,570	138,036	115,270	الإجمالي
نقطة مئوية	كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات		نقطة مئوية		كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات				
									استهلاك
0.2	%21.5	%17.3	14.9	11.9	3.0	%19.0	%7.1	%4.1	أصول
									حق
									الاستخدام

استهلاك									
الأصول	(0.1)	%13.4	%14.3	(8.9)	(1.8)	(7.1)	%14.5	%16.2	%23.2
المملوكة									
تكلفة									
توفير	0.1	%8.7	%8.1	(4.3)	(0.8)	(3.5)	%8.4	%9.2	%12.7
الطاقم									
الصيانة	0.1	%3.1	%2.7	(1.0)	(1.9)	0.8	%2.7	%4.5	%3.7
والإصلاح									
مواد									
استهلاكية	(0.2)	%1.2	%1.5	(0.5)	(0.1)	(0.4)	%1.4	%1.6	%2.0
ومخازن									
تأمين	0.1	%1.0	%0.9	(0.6)	(0.1)	(0.5)	%0.9	%1.0	%1.5
أتعاب									
إدارة	(0.1)	%0.0	%0.0	(0.1)	(0.0)	(0.0)	%0.1	%0.1	%0.1
السفن									

استهلاك أصول حق الاستخدام

ارتفع استهلاك الأصول حق الاستخدام بنسبة 149.0% من 9.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 24.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى زيادة عدد السفن المستأجرة.

ارتفع استهلاك الأصول حق الاستخدام بنسبة 180.3% من 24.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 69.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى زيادة عدد السفن المستأجرة.

ارتفع استهلاك الأصول حق الاستخدام بنسبة 24.6% من 47.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 59.1 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويعود ذلك بشكل كبير إلى الزيادة في السفن المؤجرة (خاصة للإيجارات قصيرة الأجل) من 33 سفينة إلى 40 سفينة خلال نفس الفترة.

استهلاك الأصول المملوكة

ظل استهلاك الأصول المملوكة مستقرًا عند 56.9 مليون ريال عماني و 56.6 مليون ريال عماني في السنوات المالية 2021 و 2022 على التوالي.

انخفض استهلاك الأصول المملوكة بنسبة 6.9% من 56.5 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 52.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض عدد السفن بعد بيع ثلاثة سفن في السنة المالية 2022 وثلاثة سفن أخرى في السنة المالية 2023.

انخفض استهلاك الأصول المملوكة بنسبة 6.5% من 39.3 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 36.7 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بسبب بيع السفن في السنة المالية 2023 حيث تم البيع في ديسمبر 2023.

تكلفة توفير الطاقم

ظلت تكلفة توفير الطاقم مستقرة نسبياً عند 30.8 مليون ريال عماني و 31.9 مليون ريال عماني و 30.4 ريال عماني في السنوات المالية 2021 و 2022 و 2023 على التوالي. تمثل هذه التكاليف طاقم البحارة بما في ذلك وكالات التوظيف وأفراد الطاقم العمانيين الذين يتفاوضون رواتب من الشركة. وتعلق هذه التكاليف إلى حد كبير بالسفن المملوكة، حيث تشمل السفن المستأجرة عادةً على طاقم البحارة.

ارتفعت تكلفة توفير الطاقم بنسبة 8.1% من 22.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 24.0 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بسبب الزيادة في رواتب الطاقم العماني ورواتب افراد الطاقم.

الصيانة والإصلاح

تتعلق بالنفقات التي هي مصاريف تشغيلية بطبيعتها، وتشمل نفقات مثل قطع غيار المحرك والسطح، وتكاليف برامج تكنولوجيا المعلومات والخدمات، وتكاليف معدات الملاحة، وتكاليف المسح، وتكاليف إزالة النفايات وما إلى ذلك.

ارتفعت تكاليف الصيانة والإصلاح بنسبة 74.3% من 9.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 15.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى التغيير في سياسة الرملة في السنة المالية 2022، حيث قامت الشركة بإدخال أي مصروف أقل من 200 ألف ريال عماني ضمن المصاريف بدلا من رملة على الأصول الثابتة. ثم مراجعة أصول الشركة في السنة المالية 2022 واستبعاد جميع الأصول الناتجة عن تطبيق سياسة الرملة الجديدة مما أدى إلى الزيادة في مصاريف الصيانة والإصلاح للسنة المالية 2022 بمقدار 6.7 مليون ريال عماني.

انخفضت تكاليف الصيانة والإصلاح بنسبة 38.3% من 15.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 9.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، حيث كان تأثير التغيير في سياسة الرملة أقل نسبياً في السنة المالية 2023.

ارتفعت تكاليف الإصلاح والصيانة بنسبة 14.5% من 7.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 8.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى إعادة تصنيف رسوم السفن التي تم تسجيلها سابقاً ضمن نفقات الرحلات. وتشمل نفقات اتصالات السفن ورسوم الوكالة وضريبة الحمولة.

مواد استهلاكية ومخازن

تتعلق المواد الاستهلاكية بالزيت والشحوم والمواد الكيميائية والأدوية والحبال والطلاء وقطع الغيار الاستهلاكية وغيرها. ارتفعت تكلفة المواد الاستهلاكية والمخازن بنسبة 14.3% من 4.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 5.5 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى الزيادة في بعض أنواع التكاليف مثل: متجر السفن لتكنولوجيا المعلومات، الخرائط والمطبوعات، الحبال والأسلاك.

انخفضت تكلفة المواد الاستهلاكية والمخازن بنسبة 3.8% من 5.5 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 5.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك إلى تقليص بعض تكاليف زيوت التشحيم وتكاليف الوقود التشغيلي. انخفضت تكلفة المواد الاستهلاكية والمخازن بنسبة 22.0% من 4.1 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 3.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بعد بيع ثلاث ناقلات نفط خام عملاقة في ديسمبر 2023، إلى جانب انخفاض تكلفة المواد الاستهلاكية لبعض ناقلات النفط الخام العملاقة.

تكاليف تشغيل الرحلات

الجدول : تكاليف تشغيل الرحلات للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و2023، وفترتي التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و2024:

تكاليف	2021	2022	2023	التغير السنوي -2021	التغير السنوي -2022	معدل النمو المركب -2021	30 سبتمبر 2023	30 سبتمبر 2024	التغير للفترة -2023
بالآلاف الريالات العمانية	(المراجعة)	(المراجعة)	(المراجعة)	2022	2023	2021	(المفحوصة)	(المفحوصة)	2024
المحروقات - استهلاك المخزون	38,131	70,758	43,061	85.6%	39.1%	6.3%	32,447	17,479	46.1%
مصرفات الرحلات	13,052	13,253	24,427	1.5%	84.3%	36.8%	18,443	16,380	11.2%
تكاليف الموانئ	11,561	14,042	14,213	21.5%	1.2%	10.9%	11,345	4,904	56.8%
الإجمالي	62,744	98,053	81,701	56.3%	16.7%	14.1%	62,235	38,763	37.7%
تكاليف المحروقات -	15.6%	20.3%	11.8%	4.7	(8.5)	(3.8)	11.8%	6.4%	(5.4)
كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات	نقطة مئوية	نقطة مئوية	كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات	نقطة مئوية	نقطة مئوية	كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات	نقطة مئوية	نقطة مئوية	نقطة مئوية

استهلاك المخزون	مصرفات الرحلات	تكاليف الموانئ	مصرفات الرحلات	تكاليف الموانئ	مصرفات الرحلات	تكاليف الموانئ	مصرفات الرحلات	تكاليف الموانئ
5.4%	3.8%	6.7%	1.4	2.9	6.0%	(0.7)	4.7%	3.9%
(0.7)	(1.5)	(0.8)	(0.1)	(0.7)	1.8%	(2.3)	4.0%	3.9%

تكاليف المحروقات - استهلاك المخزون

ارتفعت تكاليف المحروقات بنسبة 85.6% من 38.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 70.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، تماشياً مع ارتفاع أسعار الوقود في السنة المالية 2022 لتصل إلى متوسط 835 ريال عماني للطن المتري مقابل 509 ريال عماني للطن المتري في السنة المالية 2021، إلى جانب زيادة الكمية المشتراة بمقدار 33,397 طن متري خلال نفس الفترة.

انخفضت تكاليف المحروقات بنسبة 39.1% من 70.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 43.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، تماشياً مع انخفاض أسعار الوقود إلى متوسط 658 ريال عماني للطن المتري إلى جانب انخفاض الكمية المشتراة بمقدار 117,597 طن متري خلال نفس الفترة.

انخفضت تكاليف المحروقات بنسبة 46.1% من 32.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 17.5 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 مدفوعة بزيادة أنشطة تأجير السفن حيث لا تتكبد الشركة رسوم الوقود، وقد اقترن ذلك بانخفاض رسوم الوقود العالمية من متوسط 653 دولارًا أمريكيًا للطن المتري إلى 639 دولارًا أمريكيًا للطن المتري خلال نفس الفترة.

مصرفات الرحلات

ارتفعت مصرفات الرحلات بشكل طفيف بنسبة 1.5% من 13.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 13.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، تماشياً مع النمو في الإيرادات والعمليات التجارية.

ارتفعت مصرفات الرحلات بنسبة 84.3% من 13.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 24.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023 بسبب تشغيل شركة خط أسياد ش م م مما أدى إلى ارتفاع تكاليف ساحة الحاويات بالإضافة إلى نفقات رسو ناقلات المعادن الخام العملاقة في الحوض الجاف.

انخفضت مصرفات الرحلات بنسبة 11.2% من 18.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 16.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، حيث كانت السفن في الحوض الجاف خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023، مما أدى إلى ارتفاع المصاريف خلال تلك الفترة. ومع ذلك، في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، نظرًا لعدم توقف تأجير السفن، انخفضت المصاريف.

تكاليف الموانئ

ارتفعت تكاليف الموانئ بنسبة 21.5% من 11.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 14.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، تماشياً مع زيادة رسوم السحب والإرشاد والحمولة والرسوم والموانئ بالتزامن مع زيادة إيرادات النقل في السنة المالية 2022، وبالأخص بعد تشغيل شركة خط أسياد ش م م والتي أدت إلى الزيادة في معظم تكاليف الموانئ.

ارتفعت تكاليف الموانئ بشكل طفيف بنسبة 1.2% من 14.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 14.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023 بسبب ارتفاع مصاريف الموانئ (+3.1 مليون ريال عماني)، والناتج عن تشغيل شركة خط أسياد ش م م لمدة سنة كاملة في السنة المالية 2023 مقابل فترة أقل في السنة المالية 2022. قابلها انخفاض في رسوم السحب والإرشاد والحمولة والرسوم والموانئ حيث ترتبط هذه الرسوم بالعناصر المكونة للإيراد ونسبتها من مجموع الإيرادات (المزيج).

أخفضت تكاليف الموانئ بنسبة 56.8% من 11.3 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 4.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض نفقات الموانئ بسبب انخفاض عدد السفن التي ترسو في الموانئ، حيث بلغ متوسط عدد السفن الراسية في الموانئ في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 عشرة سفن مقابل ثلاثة في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024.

مصاريف عمومية وإدارية

الجدول : مصاريف عمومية وإدارية للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و2023، وفترتي التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و2024:

تكاليف	2021	2022	2023	التغير السنوي -2021	التغير السنوي -2022	معدل النمو المركب -2021 2023	30 سبتمبر 2023	30 سبتمبر 2024	التغير للفترة -2023 2024
الريالات العمانية	(المراجعة)	(المراجعة)	(المراجعة)	2022	2023		(المفحوصة)	(المفحوصة)	
تكاليف الموظفين الإدارية	7,167	9,323	10,687	%30.1	%14.6	%22.1	6,713	6,940	%3.4
مصاريف قانونية ومهنية إصلاحات وصيانة	301	420	336	%39.4	(%20.0)	%5.6	186	147	(%20.8)
	377	308	4	(%18.2)	(%98.8)	(%90.2)	274	29	(%89.5)

تكنولوجيا المعلومات	405	415	368	2.4%	(11.2%)	(4.7%)	165	345	108.6%
استهلاك الأصول المملوكة	-	281	265	لا ينطبق	(5.7%)	لا ينطبق	199	195	(2.2%)
استهلاك أصول حق الاستخدام	3	11	65	339.9%	466.5%	399.2%	50	49	(2.5%)
إطفاء - الأصول غير الملموسة	-	-	-	لا ينطبق	لا ينطبق	لا ينطبق	-	14	لا ينطبق
مصرفات إدارية أخرى	152	96	810	(36.5%)	739.9%	131.0%	189	3,257	1626.1%
مصرفات ضريبة مستقطعة	81	-	62	(100.0%)	لا ينطبق	(12.7%)	31	58	86.4%
الإجمالي	8,485	10,856	12,597	27.9%	16.0%	21.8%	7,808	11,034	41.3%
كنسبة مئوية من إجمالي الإيرادات نقطة مئوية كنسبة مئوية من إجمالي نقطة مئوية									
تكاليف الموظفين الإدارية	2.9%	2.7%	2.9%	(0.3)	0.3	(0.0)	2.4%	2.5%	0.1
مصرفات قانونية ومهنية	0.1%	0.1%	0.1%	(0.0)	(0.0)	(0.0)	0.1%	0.1%	(0.0)
إصلاحات وصيانة	0.2%	0.1%	0.0%	(0.1)	(0.1)	(0.2)	0.1%	0.0%	(0.1)
خدمات تكنولوجيا المعلومات	0.2%	0.1%	0.1%	(0.0)	(0.0)	(0.1)	0.1%	0.1%	0.1

استهلاك الأصول المملوكة	-	%0.1	%0.1	0.1	(0.0)	0.1	%0.1	%0.1	(0.0)
استهلاك أصول حق الاستخدام	%0.0	%0.0	%0.0	0.0	0.0	0.0	%0.0	%0.0	(0.0)
إطفاء - الأصول غير الملموسة	-	-	-	0.0	0.0	-	-	-	0.0
مصرفات إدارية أخرى	%0.1	%0.0	%0.2	(0.0)	0.2	0.2	-	%0.0	0.0
مصرفات ضريبة مستقطعة	%0.0	-	%0.0	(0.0)	0.0	(0.0)	%0.0	%1.2	1.1
مؤشرات الأداء الرئيسية									
عدد الموظفين	376	413	403	37.0	(10.0)	27	401	445	44
متوسط التكلفة السوية للفرد (ألف ريال عماني)	19.1	22.6	26.5	3.5	3.9	7.5	22.3	20.8	(1.5)

تكاليف الموظفين الإدارية

ارتفعت تكاليف الموظفين الإدارية بنسبة 30.1% من 7.2 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 9.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع الرواتب تماشياً مع النمو في إجمالي عدد الموظفين وارتفاع متوسط الراتب السنوي للفرد ، إلى جانب ارتفاع مكافآت الموظفين خلال نفس الفترة.

ارتفعت تكاليف الموظفين الإدارية بنسبة 14.6% من 9.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 10.7 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى رسوم الخدمة المشتركة التي فرضتها مجموعة أسياد اعتبارًا من السنة المالية 2023 ، بالإضافة إلى ارتفاع مكافآت الموظفين والرواتب خلال نفس الفترة.

ارتفعت تكاليف الموظفين الإدارية بنسبة 3.4% من 6.7 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 6.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى ارتفاع الرواتب تماشيًا مع النمو في إجمالي عدد الموظفين ، ومكافآت الموظفين ، والتوظيف والتدريب. وقد تم تعويض ذلك جزئيًا من خلال الانخفاض في متوسط الراتب للفرد.

تكاليف التمويل

الجدول: تكاليف التمويل للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و2023، وفترة التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و2024:

تغير الفترة	30 سبتمبر 2024	30 سبتمبر 2023	معدل النمو المركب -2021 2023	التغير السنوي -2022 2023	التغير السنوي -2021 2022	2023 (المراجعة)	2022 (المراجعة)	2021 (المراجعة)	تألف الريالات العمانية
2023- 2024	(المفحوصة)	(المفحوصة)							
فوائد على قروض وسلفيات	22,920	24,543	%33.4	%52.0	%17.0	33,075	21,755	18,589	
مصرفات فوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة	-	-	%100.0	(%100.0)	(%92.1)	-	342	4,333	
لا ينطبق									
مصرفات فوائد على التزامات إيجار	6,586	6,428	%144.0	%195.3	%101.5	8,447	2,861	1,419	
إطفاء تكلفة	396	521	(%11.4)	(%1.2)	(%20.5)	831	841	1,058	

تمويل	مؤجلة	الإجمالي	25,399	25,800	42,354	1.6%	64.2%	29.1%	31,491	29,901	(5.0%)

فوائد على قروض وسلفيات

ارتفعت الفوائد على القروض والسلفيات بنسبة 17.0% من 18.6 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 21.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، ويعود ذلك بشكل أساسي إلى زيادة الفائدة على القروض طويلة الأجل بمقدار 2.7 مليون ريال عماني مدفوعة بزيادة متوسط أسعار الفائدة.

ارتفعت الفوائد على القروض والسلفيات بنسبة 52.0% من 21.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 33.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل أساسي إلى زيادة الفائدة على القروض طويلة الأجل بمقدار 9.6 مليون ريال عماني مدفوعة بزيادة متوسط أسعار الفائدة، بالإضافة إلى الفائدة على تسهيلات بنك مسقط.

انخفضت الفوائد على القروض والسلفيات بنسبة 6.6% من 24.5 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 22.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بعد تسوية ثلاثة قروض بقيمة إجمالية 215.5 مليون ريال عماني في 2024.

مصرفات فوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة

انخفضت مصرفات الفوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة بنسبة 92.1% من 4.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 342 ألف ريال عماني في السنة المالية 2022، ثم انخفضت لتصل الى صفر في السنة المالية 2023، حيث استطاعت الشركة تسجيل أرباح من موقفها في عقود المقايضة نتيجة تغيير الأسعار لصلحها.

مصرفات فوائد على التزامات إيجار

ارتفعت مصرفات الفوائد على التزامات الإيجار بنسبة 101.5% من 1.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 الى 2.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، تماشياً مع الزيادة في التزامات الإيجار.

ارتفعت مصرفات الفوائد على التزامات الإيجار بنسبة 195.3% من 2.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 الى 8.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعزى ذلك بشكل أساسي إلى الزيادة الكبيرة في متوسط التزامات الإيجار من 91.9 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 160.5 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023.

ارتفعت مصرفات الفوائد على التزامات الإيجار بنسبة 2.5% من 6.4 مليون ريال عماني في فترة الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 6.6 مليون ريال عماني في فترة الأشهر التسعة المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بسبب الإضافات التي بلغت 58.0 مليون ريال عماني في الأصول حقوق الاستخدام المتعلقة بالسفن.

إطفاء تكلفة تمويل مؤجلة

يمثل الرسوم المتعلقة بالقروض المطفأة على مدى عمر التسهيلات ذات الصلة.

انخفض إطفاء تكلفة التمويل المؤجلة من 1.1 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 841 ألف ريال عماني في السنة المالية 2022 و 831 ألف ريال عماني في السنة المالية 2023، ويعود ذلك بشكل أساسي إلى الاستهلاك مع عدم سحب أي قروض جديدة رئيسية.

انخفض إطفاء تكلفة التمويل المؤجلة بنسبة 24.0% من 521 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 396 ألف ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى الاستهلاك مع عدم الحصول على قروض كبيرة جديدة.

إيرادات التمويل

الجدول: إيرادات التمويل للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و2023، وفترة التسعة أشهر المنتهيتين في 30 سبتمبر 2023 و2024:

بآلاف الريالات العمانية	2021 (المراجعة)	2022 (المراجعة)	2023 (المراجعة)	التغير السنتي -2021 2022	التغير السنتي -2022 2023	معدل النمو المركب -2021 2023	30 سبتمبر 2023	30 سبتمبر 2024	التغير للفترة 2023-2024
إيرادات الفوائد على القروض والودائع المصرفية	3,760	2,010	5,308	(%46.5)	%164.1	%18.8	4,066	5,215	%28.3
إيرادات الفوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة	-	-	4,388	لا ينطبق	لا ينطبق	%0.0	3,574	1,949	(%45.5)
الربح على كسر المقايضة	-	-	3,409	لا ينطبق	لا ينطبق	%0.0	3,409	-	لا ينطبق

الإجمالي	3,760	2,010	13,105	(%46.5)	%552.1	%86.7	11,050	7,165	(%35.2)

إيرادات الفوائد على القروض والودائع المصرفية

تكسب الشركة إيرادات الفوائد بشكل أساسي على ودائعها لأجل وعلى القروض المقدمة إلى شركة المصنعة (مشروع مشترك). انخفضت إيرادات الفوائد على القروض والودائع المصرفية بنسبة 46.5% من 3.8 مليون ريال عماني في السنة المالية 2021 إلى 2.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022، مدفوعة بانخفاض الفائدة المكتسبة على الودائع لأجل بما يتماشى مع الانخفاض الطفيف في متوسط الودائع الثابتة وأسعار الفائدة.

ارتفعت إيرادات الفوائد على القروض والودائع المصرفية بنسبة 164.1% من 2.0 مليون ريال عماني في السنة المالية 2022 إلى 5.3 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، مدفوعة بزيادة الفائدة على الودائع لأجل بما يتماشى مع زيادة متوسط الودائع لأجل.

ارتفعت إيرادات الفوائد على القروض والودائع المصرفية بنسبة 28.3% من 4.1 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 5.2 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 مدفوعة بزيادة الفائدة على الودائع لأجل الناتجة عن زيادة معدل السوفر من متوسط 5.05% إلى 5.75%.

إيرادات الفوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة

بلغت إيرادات الفوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة 4.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، وتمثل الأرباح المكتسبة من إغلاق اتفاقية التحوط لثلاث شركات تابعة.

انخفضت إيرادات الفوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة بنسبة 45.5% من 3.6 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى 1.9 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 ويعزى ذلك إلى كسر 4 تحوطات مقايضة خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023.

الربح على كسر المقايضة

من أجل إدارة مخاطر أسعار الفائدة بسبب حجم الديون المستحقة بأسعار فائدة متغيرة، تدخل الشركة في مقايضات أسعار فائدة، حيث توافق الشركة على تبادل الفرق بين مبالغ الفائدة الثابتة والمتغيرة المحسوبة بالإشارة إلى مبلغ رأس المال الاسمي المتفق عليه.

بلغ الربح على كسر المقايضة 3.4 مليون ريال عماني في السنة المالية 2023، حيث كان اتجاه أسعار الفائدة تصاعديًا مقارنة بمعدل التحوط.

انخفض الربح على كسر المقايضة بنسبة 100.0٪ من 3.4 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023 إلى صفر في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 بسبب المكاسب المسجلة عند إغلاق أربعة اتفاقيات المقايضة التحوطية (3.4 مليون ريال عماني) في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023.

الديون / الالتزامات

أصول مالية بالتكلفة المطفأة

الجدول: أصول مالية بالتكلفة المطفأة كما في 31 ديسمبر 2021، و2022، و2023، وكما في 30 سبتمبر 2024:

بآلاف الريالات العمانية	كما في 31 ديسمبر 2021 (المراجعة)	كما في 31 ديسمبر 2022 (المراجعة)	كما في 31 ديسمبر 2023 (المراجعة)	كما في 30 سبتمبر 2024 (المفحوصة)
الأصول المالية – التأجير التمويلي				
مستحقات الإنجاز التمويلي	144,389	138,197	131,234	125,345
مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة	(182)	(137)	(177)	(169)
الإجمالي	144,207	138,060	131,057	125,175
الأصول المالية – مستحقات القروض				
قرض لائتلاف مشترك	5,498	5,498	5,553	5,661
قرض إلى أو جيه في 3	2,386	2,137	1,994	1,995
مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة	(25)	(25)	(25)	(25)
الإجمالي	7,859	7,610	7,522	7,631
متداولة	6,011	6,842	7,685	13,833
غير متداولة	146,055	138,828	130,894	118,973

الأصول المالية – التأجير التمويلي

الأصول المالية – التأجير التمويلي (125.3 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024) تتألف من اتفاقيات إيجار مدتها 20 عامًا لأربع ناقلات معادن خام عملاقة (VLOC) مع أحد أكبر منتجي الخام على مستوى العالم ويتمتع بسمعة ائتمانية جيدة. لا توجد مستحقات إيجار تمويلي متأخرة كما في 30 سبتمبر 2024.

الأصول المالية – مستحقات القروض

الأصول المالية – مستحقات القروض (7.6 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024) تتعلق بالقروض المقومة بالدولار الأمريكي المقدمة إلى المشاريع المشتركة المصنعة للنقل البحري وأو جيه في 3 وهي مضمونة جزئيًا بحصة ملكية شريك المشروع المشترك.

القروض المقدمة إلى شركة المصنعة للنقل البحري اس ايه، وهي ائتلاف مشترك، تحمل معدل فائدة سنوي فعلي مضمون لليلة واحدة (SOFR) زائد 2٪ (2023 - ليبور زائد 2٪). وتشمل ذمم القروض المدينة أيضا فائدة مستحقة بقيمة 162.7 ألف ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024 (55.2 ألف ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2023). لم يتغير القرض المستحق بشكل جوهري على مدى السنوات الثلاث الماضية وأن المشروع المشترك يتكبد خسائر. سيتم تسوية القرض المستحق في نهاية عام 2024 وفقاً لشروط الاتفاقية.

منحت المجموعة قرض إلى أو جيه في 3 مقوم بالين الياباني بقيمة 2.0 مليون ريال عماني (2023 - 2.0 مليون ريال عماني)، والذي يحمل معدل فائدة قدره 4٪ (2023 - 4٪). تشمل ذمم القرض المدينة أيضا فائدة مستحقة بقيمة 28 ألف ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024 (4 آلاف ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2023). ومن المتوقع سداد القرض خلال السنة المالية 2025.

قروض وسلفيات

الجدول: قروض وسلفيات كما في 31 ديسمبر 2021، و2022، و2023، وكما في 30 سبتمبر 2024:

بآلاف الريالات العمانية	كما في 31 ديسمبر 2021 (المراجعة)	كما في 31 ديسمبر 2022 (المراجعة)	كما في 31 ديسمبر 2023 (المراجعة)	كما في 30 سبتمبر 2024 (المفحوصة)
قرض لأجل	609,413	558,932	493,031	458,466
الفوائد المستحقة	2,802	4,056	4,863	8,892
سحوبات بنكية على المكشوف	1,762	40	8,235	-
قرض من وزارة المالية	11,977	-	-	-
الإجمالي	625,954	563,028	506,129	467,358
تكاليف التمويل المؤجلة	(3,432)	(2,591)	(1,760)	(1,613)
الإجمالي	622,522	560,437	504,370	465,745
الجزء المتداول	68,715	58,314	68,428	53,426
الجزء غير المتداول	553,807	502,123	435,942	412,320

تتعلق القروض والسلفيات (465.7 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024) بالقروض المضمونة إلى حد كبير بالسفن (333.9 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024)، والتي يتم الحصول عليها بشكل أساسي من خمسة بنوك. القروض مقومة بالريال العماني (55.7٪) والدولار الأمريكي (44.3٪)، مع 35.0٪ بأسعار متغيرة مرتبطة بمعدلات التمويل الليلي المضمون (SOFR). تستخدم الشركة أيضاً التحوط من أسعار الفائدة وتخضع لشروط مختلفة.

تسدد القروض والسلفيات على أقساط تتراوح بين دفعات ربع سنوية ونصف سنوية. القروض مضمونة برهن مسجل على سفن بقيمة 333.9 مليون ريال عماني (ديسمبر 2023: 339.8 مليون ريال عماني).

تحمّل القروض معدلات فائدة متغيرة اعتماداً على معدلات التمويل الليلي المضمون (SOFR) مع هامش يتراوح من 1.7% إلى 5.7% سنوياً (السنة المالية 2023: ليور 1.7% إلى 4.35%). تتضمن القروض لأجل فائدة مستحقة بقيمة 8.9 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024 (31 ديسمبر 2023: 4.8 مليون ريال عماني). بهدف إدارة مخاطر معدل الفائدة، أبرمت المجموعة بعض الاتفاقيات لتحوط معدل الفائدة، والتي كانت مواتية في السنة المالية 2023 مما أدى إلى مكاسب مقايضة أسعار الفائدة.

تحتوي اتفاقيات القروض على شروط تقييدية، مثل حدود الدين الصافي، والنسبة الحالية، والقيمة الصافية الملموسة، وخدمة الدين، ونسبة حقوق الملكية في الدين، ونط ملكية الأسهم، ودفع الأرباح، والتصرف في السفينة، وتعديل اتفاقية عقد الإيجار المحدد المدة وإنشاء رسوم على الضمانات المصريح بها. وفقاً للبيانات المالية المدققة، كانت الشركة ملتزمة بجميع شروط القروض كما في 30 سبتمبر 2024.

يتم سحب القروض إلى حد كبير من مجموعة اسياد (21.7% كما في 30 سبتمبر 2024)، بنك مسقط (19.8%)، وميثاق للخدمات المصرفية الإسلامية (9.3%)، وستاندرد تشارترد (9.3%). كما حصلت الشركة على تسهيلات ائتمانية متجددة مع بنك مسقط والخدمات المصرفية الإسلامية ميثاق.

استخدمت الشركة تسهيلات السحب على المكشوف من البنك بمبلغ 8.2 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2023 لرأس المال العامل. تم تسوية المبلغ في مارس 2024.

حصلت الشركة على قرض من مجموعة اسياد (الشركة الأم) بقيمة 100 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024 لغرض إعادة تمويل التسهيلات الحالية للشركة مع بنك مسقط وميثاق وإطلاق الضمانات الحكومية ذات الصلة. القرض مستحق السداد على مدى 131 شهر بمعدل فائدة 5.7%.

التزامات الإيجار

الجدول: الحركة في التزامات الإيجار كما في 31 ديسمبر 2021، و2022، و2023، وحتى 30 سبتمبر 2024:

آلاف الريالات العمانية	كما في 31 ديسمبر 2021 (المراجعة)	كما في 31 ديسمبر 2022 (المراجعة)	كما في 31 ديسمبر 2023 (المراجعة)	كما في 30 سبتمبر 2024 (المفحوصة)
الرصيد في 1 يناير	42,099	42,099	91,092	160,576
الإضافات خلال الفترة	72,332	72,332	137,967	58,433
تسوية التزامات الإيجار	482	482	1,080	-
المدفوعات خلال الفترة	(26,681)	(26,681)	(78,011)	(74,607)
مصفوفات الفائدة للفترة	2,861	2,861	8,447	6,586
الرصيد في 31 ديسمبر / 30 سبتمبر	42,099	91,092	160,576	150,987
التزامات الإيجار المتداولة	17,298	32,308	84,438	79,099

71,889	76,138	58,784	24,801	التزامات الإيجار غير المتداولة

تتعلق التزامات الإيجار (151.0 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024) بالسفن المستأجرة. ووفقاً لمتطلبات المعيار الدولي لإعداد التقارير المالية رقم 16، يتم خصم التزامات الإيجار إما بسعر الفائدة الضمني في الإيجار أو بمعدل الاقتراض التدريجي للمجموعة ("IBR")، والذي يتراوح بين 2.75% و 7.5%.

ارتفعت التزامات الإيجار من 42.1 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2021 إلى 91.1 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2022، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى استئجار أربعة سفن إضافية تماشيًا مع النمو في العمليات وبدء تشغيل خط أسياذ في السنة المالية 2022.

ارتفعت التزامات الإيجار من 91.1 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2022 إلى 160.6 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2023، نتيجة استئجار 14 سفينة جديدة في السنة المالية 2023 تماشيًا مع التوسع في العمليات، بالإضافة إلى استئجار عقار جديد.

انخفضت التزامات الإيجار من 160.6 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2023 إلى 151.0 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024 حيث تم تعويض الإضافات المتعلقة بخمس سفن مستأجرة جديدة من خلال مدفوعات الإيجار التي تم دفعها خلال الفترة.

مبالغ مستحقة لأطراف ذات علاقة

انخفضت المبالغ المستحقة للأطراف ذات العلاقة من 1.9 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2021 إلى 1.3 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2022، بعد سداد جزء من مستحقات عُمان دري دوك، شركة ريسوت للنقل البحري وشركة انيرجي سبرنج لنج كاريير.

ارتفعت المبالغ المستحقة للأطراف ذات العلاقة من 1.3 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2022 إلى 19.9 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2023، بشكل أساسي من المبالغ المستحقة للشركة الأم مجموعة أسياذ (18.0 مليون ريال عماني) مقابل أرباح غير مدفوعة سيتم دفعها في السنة المالية 2024. الرصيد المتبقي يخص شركة عمان للأحواض الجافة (1.7 مليون ريال عماني) ووزارة المالية (0.3 مليون ريال عماني).

انخفضت المبالغ المستحقة للأطراف ذات العلاقة من 19.9 مليون ريال عماني كما في 31 ديسمبر 2023 إلى 261 ألف ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى تسوية رصيد مجموعة أسياذ ش.م.ع.م (-18 مليون ريال عماني)، وشركة عمان للحوض الجاف ش.م.ع.م (-1.7 مليون ريال عماني).

قائمة التدفقات

الجدول : قائمة التدفقات النقدية للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و2023، وحتى 30 سبتمبر 2024:

30 سبتمبر 2024 (المفحوصة)	31 ديسمبر 2023 (المراجعة)	31 ديسمبر 2022 (المراجعة)	31 ديسمبر 2021 (المراجعة)	بآلاف الريالات العمانية
التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية				
45,108	37,310	41,083	21,157	الربح قبل الضريبة
تسويات لـ:				
282	(105)	248	215	عكس/(خسائر) الانخفاض في قيمة الأصول المالية وأصول العقود
(3)	(18,041)	280	-	أرباح / (خسائر) من بيع ممتلكات وسفن ومعدات
-	22,326	-	-	خسائر انخفاض قيمة أصول حق الاستخدام
96,095	121,897	81,223	66,900	استهلاك
(942)	(998)	6,777	(3,268)	الحصة من نتائج اتلافات مشتركة وشركات زميلة
-	-	3,560	-	ممتلكات وسفن ومعدات مشطوبة خلال السنة
104	397	208	5	مخصص مكافآت نهاية الخدمة للموظفين
(7,165)	(13,105)	(2,010)	(3,760)	إيرادات التمويل
29,901	42,354	25,800	25,400	تكاليف التمويل
(131)	(148)	(960)	-	إيرادات توزيعات الأرباح
163,249	191,886	156,209	106,648	الإجمالي
تغيرات في:				
1,280	2,891	2,500	(4,993)	مخزون
(8,554)	5,873	(6,020)	(4,193)	ذمم مدينة تجارية
543	6,033	(4,058)	(2,625)	أصول العقود
660	447	(3,234)	(133)	أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة
435	643	(8,685)	(1,847)	أصول متداولة أخرى
(2,371)	6,785	(35,156)	(748)	ذمم دائنة تجارية وأخرى
2,658	9,736	425	(679)	التزام العقود
139,900	224,294	101,982	91,430	النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية
(25,477)	(41,674)	(23,705)	(24,341)	تكلفة تمويل مدفوعة (بما في ذلك استحقاق الفائدة لالتزامات الإيجار)
(120)	(91)	(42)	(41)	مكافآت نهاية الخدمة المدفوعة للموظفين
-	(73)	(177)	(214)	ضريبة دخل مدفوعة

114,302	182,457	78,057	66,833	صافي التدفقات النقدية الناتجة من الأنشطة التشغيلية
التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية				
(26,662)	(64,305)	(16,905)	(58,533)	شراء ممتلكات وسفن ومعدات
11	74,821	51,033	-	متحصلات من بيع ممتلكات وسفن ومعدات
(45,258)	(44,531)	1,603	(12,494)	الودائع الثابتة والودائع الهامشية (مستثمرة)
59,843	-	-	-	الودائع الثابتة والودائع الهامشية (مستحقة)
285	2,458	1,981	270	توزيعات الأرباح المستلمة
5,780	7,051	6,396	5,710	أصول مالية بالتكلفة المطفأة
6,022	13,105	2,053	3,760	إيرادات التمويل المستلمة
20	(11,401)	46,162	(61,288)	صافي التدفقات النقدية (المستخدمة في) / الناتجة من الأنشطة الاستثمارية
التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية				
222,911	6,930	-	64,200	متحصلات من قروض وسلفيات
(257,476)	(72,831)	(61,164)	(144,053)	سداد قروض
(68,022)	(69,564)	(23,821)	(9,470)	دفعات الايجار - المبلغ الأصلي
(39,906)	(42,158)	(3,981)	(4,188)	توزيعات أرباح مدفوعة
-	-	-	5,112	نقد مقيّد
(249)	-	-	(706)	تكاليف التمويل المؤجلة المدفوعة
(124,742)	(177,623)	(88,966)	(89,107)	صافي التدفقات النقدية الناتجة من (المستخدمة في) الأنشطة التمويلية
(10,419)	(6,568)	35,252	(83,561)	صافي (النقص) / الزيادة في النقد وما يعادله
43,762	50,329	15,077	98,638	النقد وما يعادله في بداية السنة/ الفترة
33,343	43,762	50,329	15,077	النقد وما يعادله في نهاية السنة/ الفترة

ارتفعت التدفقات النقدية من العمليات بمقدار 11.2 مليون ريال عماني بين 31 ديسمبر 2021 و 31 ديسمبر 2022 نتيجة لزيادة الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بمقدار 46.8 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة، تم تعويضها جزئياً بانخفاض في حسابات الدائنين التجاريين وغيرهم بمقدار 35.2 مليون ريال عماني نتيجة لتسوية رصيد حساب مستحقات مجموعة أسعد ش.م.ع. ع بعد إلغاء تسجيل رأس المال.

كما ارتفعت التدفقات النقدية من العمليات بمقدار 104.4 مليون ريال عماني في عام 2023 لتصل إلى 182.5 مليون ريال عماني في 31 ديسمبر 2023، مدفوعة بزيادة الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بمقدار 34.4 مليون ريال عماني خلال نفس الفترة، إلى جانب زيادة في الحسابات الدائنة التجارية التي تعكس بشكل رئيسي توزيعات أرباح غير

مدفوعة إلى الشركة الأم، مجموعة أسعد ش.م.ع.ع، وكذلك الانخفاض في الحسابات المدينة التجارية نتيجة للتحسن في التحصيلات.

بلغت التدفقات النقدية من العمليات 114.3 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، نتيجة للأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بمقدار 163.0 مليون ريال عماني، تم تعويضها جزئيًا بزيادة في الحسابات المدينة التجارية.

ارتفعت التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية بمقدار 107.5 مليون ريال عماني بين 31 ديسمبر 2021 و 31 ديسمبر 2022 نتيجة للإيرادات من بيع السفن (51.0 مليون ريال عماني) إلى جانب انخفاض في استثمارات ومشتريات رأس المال (انخفاض بقيمة -41.6 مليون ريال عماني) خلال الفترة.

انخفضت التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية بمقدار 57.6 مليون ريال عماني بين 31 ديسمبر 2022 و 31 ديسمبر 2023 نتيجة لشراء الأصول/السفن (64.3 مليون ريال عماني) إلى جانب استثمار نقدي في الودائع الثابتة (-44.5 مليون ريال عماني) والذي تم تعويضه جزئيًا بالإيرادات من مبيعات السفن (74.8 مليون ريال عماني).

أنشأت الشركة تدفقات نقدية ضئيلة من الأنشطة الاستثمارية في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024 حيث تم تعويض صافي الأموال المستثمرة في الودائع الثابتة إلى جانب الدخل من الودائع الثابتة بالكامل من خلال مشتريات العقارات والسفن والمعدات خلال الفترة.

تعكس التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة التمويلية في عامي 2021 و 2022 بشكل رئيسي المدفوعات الصافية على القروض وخصوم الإيجار. كما ارتفعت التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة التمويلية بمقدار 88.7 مليون ريال عماني بين 31 ديسمبر 2022 و 31 ديسمبر 2023 بسبب سداد إضافي على القروض والإيجارات بالإضافة إلى دفع توزيعات أرباح بلغت 42.1 مليون ريال عماني. بلغت التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة التمويلية 142.7 مليون ريال عماني في فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024، وتعكس بشكل رئيسي المدفوعات الصافية على القروض بمقدار 34.6 مليون ريال عماني بعد احتساب العوائد من القروض الجديدة بالإضافة إلى مدفوعات الإيجار ودفع توزيعات الأرباح (39.9 مليون ريال عماني).

ارتباطات والتزامات طارئة

الجدول : ارتباطات والتزامات طارئة للسنوات المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2021، 2022، و 2023، وفترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024:

30 سبتمبر 2024 (المفحوصة)	31 ديسمبر 2023 (المراجعة)	31 ديسمبر 2022 (المراجعة)	31 ديسمبر 2021 (المراجعة)	بآلاف الريالات العمانية

176,179	199,493	230,034	-	ضمانات القروض
176,179	199,493	230,034	-	التزامات طارئة
334,670	155,186	86,255	-	التزامات شراء السفن
-	-	12	4,733	أخرى
334,670	155,186	86,267	4,733	ارتباطات رأس المال
<i>التزامات طارئة</i>				

لدى المجموعة ارتباطات شراء سفن بقيمة 176.2 مليون ريال عماني كما في 30 سبتمبر 2024 (كما في 31 ديسمبر 2023 - 199.5 مليون ريال عماني و كما في 31 ديسمبر 2022 - 230.0 مليون ريال عماني).

ارتباطات رأس المال

لدى المجموعة التزامات بشراء السفن بقيمة 334.7 مليون ريال عماني (كما في 31 ديسمبر 2023: 155.2 مليون ريال عماني و كما في 31 ديسمبر 2022 - 86.3 مليون ريال عماني) كما في 30 سبتمبر 2024 والتي تتعلق بسفينتين للغاز الطبيعي المسال قيد البناء والتي بلغت تكلفتها 96.4 مليون ريال عماني لكل سفينة، وأربعة ناقلات نفط ضخمة قيد البناء والتي تبلغت تكلفة كل منها مقدار 49.8 مليون ريال عماني، ودفعت الشركة منها 57.7 مليون ريال عماني. ومن المتوقع تسليم هذه السفن في السنة المالية 2026 و 2027.

الإفصاحات الكمية والنوعية حول المخاطر السوقية

الفئات الرئيسية للمخاطر المالية التي تتعرض لها الشركة هي مخاطر الائتمان، ومخاطر السيولة، والمخاطر السوقية (بما في ذلك مخاطر أسعار الفائدة ومخاطر العملات الأجنبية). لوصف إدارة الشركة لهذه المخاطر، راجع الملاحظة 4 من القوائم المالية المجمعة السنوية لعام 2023 والقوائم المالية المؤقتة.

الأحكام المحاسبية الحاسمة، التقديرات ومصادر عدم اليقين

تم إعداد القوائم المالية المجمعة وفقاً للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية (IFRS). لمناقشة السياسات المحاسبية الحاسمة التي تطبقها الشركة، راجع الملاحظة 3 من القوائم المالية المجمعة السنوية لعام 2023 والقوائم المالية المؤقتة. في تطبيق السياسات المحاسبية للشركة، يتعين على الإدارة اتخاذ أحكام وتقديرات وافتراسات بشأن قيم الأصول والالتزامات التي لا تكون واضحة من مصادر أخرى. يتم استناد التقديرات والافتراضات المرتبطة بها إلى الخبرة التاريخية وعوامل أخرى يُعتقد أنها ذات صلة. قد تختلف النتائج الفعلية عن هذه التقديرات. يتم مراجعة التقديرات والافتراضات الأساسية بشكل مستمر. يتم الاعتراف بتعديلات التقديرات المحاسبية في الفترة التي يتم فيها تعديل التقدير إذا كان التعديل يؤثر فقط على تلك الفترة، أو في الفترة التي يتم فيها التعديل والفترات المستقبلية إذا كان التعديل يؤثر على كل من الفترات الحالية والمستقبلية. تتعلق التقديرات

بتقييم الترتيبات التعاقدية، والضرائب، وانخفاض قيمة الأصول. للحصول على مزيد من المعلومات، راجع الملاحظة 5 من القوائم المالية المجمعة السنوية لعام 2023 والقوائم المالية المجمعة المؤقتة.

الفصل الخامس عشر سياسة توزيع الأرباح

تتساوى الأسهم المطروحة عبر الاكتتاب العام - طبقاً للنظام الأساسي - مع جميع الأسهم الأخرى في جميع الحقوق المرتبطة بالأرباح التي قد يتم الإعلان عنها ودفعها عن السنة المالية المنتهية في 2024 وأية أرباح عن السنوات التالية، على أن يتم بعد الاكتتاب العام تعديل سجل مساهمي الشركة لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع ش.م.ع.م لتسجيل ملكية جمهور المستثمرين لأسهم الطرح ولكي يتسنى للمساهمين الجدد استلام ما قد يتم الإعلان عنه من أرباح بحقوق متساوية.

سياسة توزيع الأرباح

تعتمد الشركة الحفاظ على سياسة قوية لتوزيع الأرباح تهدف إلى إعادة جميع تدفقاتها النقدية الحرة القابلة للتوزيع إلى المساهمين بشكل كبير بعد توفير فرص النمو مع مراعاة اعتبارات التصنيف الائتماني. تعتمد قدرة الشركة على دفع أرباح الأسهم على عدد من العوامل، بما في ذلك توافر الاحتياطيات القابلة للتوزيع، وخطط الإنفاق الرأسمالي والمتطلبات النقدية الأخرى في الفترات المستقبلية، وليس هناك ما يضمن أن الشركة ستدفع أرباحاً، وإذا تم دفع أرباح فمبلغ هذه الأرباح غير معلوم. يرجى الاطلاع على "الفصل الرابع - عوامل المخاطرة- المخاطر المتعلقة بالطرح والأسهم - من المحتمل ألا توزع الشركة أنصبة الأرباح وألا تعلن عن توزيعات الأرباح في المستقبل". إن عملية دفع الأرباح لا شك تعتمد على الأرباح المستقبلية وخطة عمل الشركة، وتخضع لتقدير مجلس الإدارة وموافقة الجمعية العامة العادية.

علاوة على ذلك، تخضع سياسة توزيعات أرباح الشركة للقيود الواردة في قانون الشركات التجارية، وتعهدات اتفاقيات التسهيلات. ويوجز الجدول التالي ذلك كما يلي:

- وفقاً للمادة 132 من قانون الشركات التجارية، على مجلس إدارة الشركة أن يقتطع من الأرباح الصافية لكل سنة مالية - بعد خصم الضرائب - نسبة (١٠٪) عشرة في المائة لتكوين احتياطي قانوني إلى أن يبلغ ثلث رأس مال الشركة على الأقل، ويجوز استخدام هذا الاحتياطي في تغطية خسائر الشركة، وفي زيادة رأس مالها عن طريق إصدار أسهم، ولا يجوز توزيعه كأنصبة أرباح على المساهمين إلا في حالة قيام الشركة بتخفيض رأس مالها على ألا يقل الاحتياطي القانوني عن ثلث رأس المال بعد التخفيض.

- لا يجوز إجراء أي توزيع إلا من الأرباح الصافية بعد خصم جميع التكاليف اللازمة وتجنّب الاستهلاكات والمخصصات والاحتياطات التي يجب تجنبها بما في ذلك ما تخصصه الشركة من الأرباح لزيادة رأس مالها، وفقاً للمادة 131 من قانون الشركات التجارية.

أعلنت الشركة انها قامت بتوزيع أرباح بلغت 25.7 مليون دولار أمريكي (حوالي 9.9 مليون ريال عماني) في فبراير 2025 وذلك على أساس أداء الشركة قبل طرح العام الأولي. وبعد اكتمال طرح العام الأولي، وعلى أساس من القواعد المنصوص عليها أعلاه، تعتزم الشركة الإعلان عن توزيع ارباح بمقدار 58.0 مليون دولار أمريكي (حوالي 22.3 مليون ريال عماني) مستحقة الدفع للمساهمين في مارس 2025 ، وذلك على أساس أداء الشركة خلال السنة المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2024، وكذلك الاعلان عن توزيع أرباح بقيمة 75.0 مليون دولار أمريكي (حوالي 29 مليون ريال عماني) مستحقة الدفع للمساهمين في سبتمبر 2025 وذلك على أساس أداء الشركة خلال الستة أشهر المنتهية في 30 يونيو 2025. تتوقع الشركة الاعلان عن توزيع أرباح بقيمة 75 مليون دولار أمريكي (حوالي 29 مليون ريال عماني) مستحقة الدفع في مارس 2026 وذلك على أساس من أداء الشركة خلال السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025. وفي سنة 2026، فإن الشركة تتوقع الإعلان عن توزيعات أرباح سنوية ثابتة قدرها 150 مليون دولار أمريكي (حوالي 58 مليون ريال عماني)، 50 في المائة منها، البالغة 75 مليون دولار أمريكي (حوالي 29 مليون ريال عماني)، من المتوقع دفعها في سبتمبر 2026 على أساس من أداء الشركة في الستة أشهر المنتهية في 30 يونيو 2026. و ال 50 في المائة المتبقية منها، البالغة 75 مليون دولار أمريكي (حوالي 29 مليون ريال عماني)، من المتوقع دفعها في مارس 2027 على أساس من أداء الشركة خلال السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2026. وبالنسبة لسنة 2027، تتوقع الشركة الإعلان عن توزيعات أرباح على أساس 95 في المائة من صافي الدخل المدقق للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2027. وتتوقع الشركة دفع 50 في المائة من توزيعات الأرباح هذه في سبتمبر 2027 و 50 في المائة في مارس 2028. كما تعتزم الشركة - بعد ذلك - الحفاظ على الاتساق في توزيع الأرباح، مع مراعاة استراتيجية النمو وتوليد التدفقات النقدية. وتعتزم الشركة دفع توزيعات الأرباح للأشهر الستة الأولى من العام في سبتمبر من ذلك العام وللأشهر الستة الأخيرة من العام في مارس من العام التالي.

وُضعت سياسة توزيع الأرباح هذه لتعكس توقعات الشركة بتدفق نقدي قوي وأرباح محتملة متوقعة على المدى الطويل مع السماح للشركة بالاحتفاظ برأس مال كاف لتمويل متطلبات التشغيل المستمرة والاستثمار في النمو على المدى الطويل. تخضع سياسة توزيع الأرباح هذه لرؤية مجلس الإدارة فيما يتعلق بمتطلبات إدارة النقد لأعمال الشركة للنفقات التشغيلية ونفقات التمويل والنفقات الرأسمالية المتوقعة. هذا، وتتوقع الشركة أن يقف مجلس الإدارة أيضاً على أوضاع السوق، وظروف التشغيل الحالية في السوق التي تعمل فيها الشركة، وهيكل رأس مال الشركة، ومحفظة توليد النقد، وغيرها من الموافقات اللازمة، وتوقعات مجلس الإدارة لأعمال الشركة والنمو.

قامت الشركة بتوزيع أرباح بقيمة 4.2 مليون ريال عماني (10.9 مليون دولار أمريكي) في سنة 2021، و 4.0 مليون ريال عماني (10.3 مليون دولار أمريكي) في سنة 2022، و 42.2 مليون ريال عماني (109.5 مليون دولار أمريكي) في سنة 2023، و 21.9 مليون ريال عماني (56.9 مليون دولار أمريكي) في سنة 2024. قامت الشركة بتوزيع الأرباح في سنة ٢٠٢١ وسنة ٢٠٢٢ عن طريق شركاتها التابعة وذلك على الحصص غير المسيطرة في تلك الشركات.

الفصل السادس عشر

تعاملات الأطراف ذات العلاقة والعقود الرئيسية

تُبرم الشركة معاملات مع الشركات والكيانات التي ينطبق عليها تعريف الطرف ذي العلاقة على النحو المحدد في معيار المحاسبة الدولي رقم 24 إفصاحات الأطراف ذات العلاقة. وتشمل الأطراف ذات العلاقة المساهم البائع وعضو مجموعة أسياڤ وأعضاء مجلس الإدارة والإدارة والكيانات الاعتبارية التي لديها القدرة على السيطرة على الشركة أو ممارسة تأثير جوهري على القرارات المالية والتشغيلية لها. وتحفظ الشركة بأرصدة مع الأطراف ذات العلاقة المذكورة والتي تنشأ في سياق الأعمال المعتادة من المعاملات التجارية بشروط متفق عليها بين الطرفين والتي يمكن مقارنتها مع الشروط التي تُبرم مع الكيانات الأخرى غير المرتبطة بالحكومة أو التي تسيطر عليها الحكومة. كما أن الأرصدة المستحقة في نهاية العام غير مضمونة برهن ويتم تسويتها في صورة نقدية.

وقد قامت الشركة بتطبيق الإعفاءات الواردة في معيار المحاسبة الدولي رقم 24 الخاص بالتعاملات مع الحكومة والكيانات الأخرى التي تسيطر عليها الحكومة بصورة منفردة أو بالاشتراك مع الغير أو التي تمارس عليها الحكومة تأثيراً جوهرياً. وفي هذا الصدد، أفصحت الشركة عن بعض المعلومات في البيانات المالية، لتلبية متطلبات الإفصاح الواردة في معيار المحاسبة الدولي رقم 24.

هذا، وخلال الفترات التي تشملها البيانات المالية، فإن الشركة قد أبرمت ولا تزال تُبرم المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة مع الحكومة أو المرتبطة بمجموعة أسياڤ.

وتشمل هذه المعاملات:

- (أ) تقديم الخدمات والحصول عليها، بما في ذلك إدارة السفن والإرساء في الحوض الجاف.
- (ب) تأجير الممتلكات (المتثلة في مبنى الشركة) لمجموعة أسياڤ وشركة أسياڤ للحوض الجاف .
- (ج) التعاملات العادية مع كبار موظفي الإدارة، بما في ذلك التعويضات والمزايا.
- (د) اتفاقية اقراض المساهمين.

للحصول على تفاصيل حول تأثير تعاملات الأطراف ذات العلاقة على المركز المالي للشركة ونتائجها المالية، يرجى الرجوع إلى الملاحظة رقم 18 من البيانات المالية السنوية لعام 2023، والملاحظة رقم 18 من البيانات المالية السنوية لعام 2022، والملاحظة رقم 18 من البيانات المالية المرحلية، والتي تم تضمين كل منها في مكان آخر من هذه النشرة.

العقود الأساسية الأخرى مع الأطراف ذات العلاقة:

أبرمت الشركة أو ستبرم عقوداً أساسية مع أطراف ذات علاقة وتمت مناقشتها بالتفصيل في "الفصل الثاني عشر - وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال - العقود الأساسية". وتشمل عقود الأطراف ذات العلاقة الموضحة في هذا القسم: اتفاقيات المشاريع المشتركة، عقود إيجار سفينة مجهزة بالمعدة، اتفاقيات بناء السفن، اتفاقية مستوى الخدمة، اتفاقية خدمات الإرساء في الحوض الجاف وإصلاح السفن

الفصل السابع عشر

تنظيم الشركة وإدارتها

تُلخص بعض أقسام هذا الفصل الجوانب المتعلقة بتنظيم الشركة وإدارتها بناءً على نظامها الأساسي وقانون الشركات التجارية والقوانين واللوائح الصادرة من هيئة الخدمات المالية، وعلى وجه الخصوص ميثاق حوكمة وإدارة الشركات المساهمة، ولائحة الشركات المساهمة العامة، ويُعتبر ما يرد في هذا الفصل مجرد ملخص ولا يُفهم منه بأنه وصف شامل للنظام الأساسي للشركة أو لأحكام قانون الشركات التجارية أو لميثاق حوكمة وإدارة الشركات المساهمة أو للائحة الشركات المساهمة العامة أو للقوانين واللوائح ذات الصلة الصادرة عن هيئة الخدمات المالية.

نظرة عامة

يتضمن هذا القسم تفاصيل تشكيل مجلس الإدارة واللجان المختلفة المنبثقة عن المجلس والإدارة، ويسلط الضوء أيضاً على ممارسات الحوكمة والإدارة التي تتبعها الشركة حالياً أو التي ستضعها قبل عملية الإدراج.

مجلس الإدارة

أعضاء مجلس الإدارة الحالي

الجدول أدناه يوضح أسماء أعضاء مجلس الإدارة الحالي، وتسري عضويتهم إلى تاريخ الجمعية العامة السنوية القادمة.

م	الاسم	المنصب	مستقل ⁽¹⁾ /غير مستقل
1	عبد الرحمن الحاتمي	رئيس مجلس الإدارة	غير مستقل
2	محسن الرستم	نائب رئيس المجلس	غير مستقل
3	ديفيد ستوكلي	عضو مجلس الإدارة	مستقل
4	سليم خلاف	عضو مجلس الإدارة	غير مستقل
5	بيدر سوندرجارد	عضو مجلس الإدارة	مستقل

ملاحظة

(١) يعد العضو مستقلاً وفقاً لقوانين ولوائح حوكمة الشركات التي نصت عليها هيئة الخدمات المالية.

نُبذة عن أعضاء مجلس الإدارة

عبد الرحمن الحاتمي (رئيس مجلس الإدارة)

يتمتع عبد الرحمن الحاتمي بأكثر من 25 عامًا من الخبرة في قطاع النفط والغاز وأعمال البنية الأساسية. وهو الرئيس التنفيذي لمجموعة أسياد، ويعمل في مجالس إدارة شركة حفيت للقطارات وشركة أوكيو. وقبل انضمامه إلى مجموعة أسياد، قضى 14 عامًا كمهندس ميكانيكي في قطاع النفط والغاز، وأسس شركتين ناشئتين ناجحتين، وشغل منصب الرئيس التنفيذي لشركة قطارات عُمان .

حصل على درجة البكالوريوس في الهندسة من جامعة برادفورد (المملكة المتحدة) .

محسن الرستم (نائب رئيس مجلس الإدارة)

يتمتع الفاضل/ محسن الرستم بخبرة تزيد عن 15 عامًا في قطاعي الخدمات اللوجستية والبحرية، وهو متخصص في الشؤون المالية يركز على القيمة المستدامة والتميز المالي. وهو الرئيس المالي في مجموعة أسياد، حيث نجح في تشغيل وتطوير العمليات والأنظمة المالية وإدارة احتياجات تمويل الشركات والتحوط والسيولة. ويشغل منصب عضو مجلس إدارة شركة صلالة للخدمات الموانئ، وعضو مجلس الإدارة، ومستشار مجلس الإدارة، ورئيس لجنة التدقيق في شركة أبراج للخدمات الطاقة. وقد شغل، قبل توليه منصبه الحالي، منصب المدير العام للمالية في الشركة، بعد فترة في دبي كمدير للمالية في شركة عمان الدولية للتجارة، وعمل قبل ذلك في مناصب مختلفة في موانئ دبي العالمية.

حصل على درجة البكالوريوس في التجارة والاقتصاد (المحاسبة) من جامعة السلطان قابوس (سلطنة عمان)، وهو أيضًا محاسب قانوني وأمين صندوق. بالإضافة إلى ذلك، حصل على دبلوم في تمويل السفن وشراء السفن من أكاديمية لويدز البحرية (المملكة المتحدة). وهو عضو في المجلس الاستشاري للشرق الأوسط لرابطة أمناء صناديق الشركات وعضو في مجموعة الرؤساء الماليين المتقدمة في ائتلاف الرؤساء الماليين للاتفاق العالمي للأمم المتحدة من أجل أهداف التنمية المستدامة.

سليم خلاف (عضواً)

يتمتع الفاضل/ سليم خلاف بخبرة تزيد على 20 عامًا في المعاملات، مع سجل حافل في الإشراف على معاملات الدمج والاستحواذ سواء من جانب الشراء أو البيع. ويشغل منصب رئيس مجموعة عمليات الدمج والاستحواذ وتطوير المحافظ في مجموعة أسياد، حيث يقود الأنشطة الاستثمارية لمجموعة أسياد ضمن أنشطة الاستثمار اللوجستي المتكامل. وقبل انضمامه إلى مجموعة أسياد، شغل منصب نائب الرئيس الأول للاستثمارات المباشرة في صندوق الاستثمارات العامة في المملكة العربية السعودية ومدير الاستثمار – الأسهم الخاصة في جهاز الاستثمار العماني. كما شغل سابقاً مناصب في بنك العز الإسلامي، وبرايس ووترهاوس كوبرز الشرق الأوسط، وإرنست ويونغ، وشركة فينكوب القابضة للاستثمار.

حصل على درجة البكالوريوس في إدارة الأعمال من جامعة القاهرة (مصر) ودرجة الماجستير في الشؤون المالية من جامعة ليستر (المملكة المتحدة).

ديفيد ستوكلي (عضواً)

يتمتع ديفيد ستوكلي بخبرة تزيد على 45 عامًا في مجال النقل البحري. وهو الشريك المؤسس لشركة سي تي سي مارين سولوشنز (*CTC Marine Solutions*)، وهي شركة استشارية في مجال النقل البحري. وقد شغل، قبل توليه منصبه الحالي، منصب كبير المستشارين البحريين في مجموعة أسياد، والرئيس التنفيذي للعمليات في الشركة، والرئيس التنفيذي للعمليات في شركة ستيلث ماريتايم كوربوريشن، ومدير العمليات في جينيرال ماريتيم كوربوريشن. بدأ ديفيد مسيرته البحرية كمساعد ملاح، ثم تدرج في الترقية إلى قبطان لسفن مختلفة يصل وزنها إلى 500,000 طن.

تخرج ديفيد من مدرسة هال البحرية مع درجة الماجستير، وحصل على شهادة "قائد سفينة في الرحلات الدولية من الدرجة الأولى" من وكالة البحرية وخفر السواحل بالمملكة المتحدة.

بيدر سوندرجارد (عضواً)

يتمتع الفاضل/ بيدر سوندرجارد بخبرة تزيد على 40 عامًا في قطاع الملاحة البحرية. وهو الرئيس التنفيذي لشركة أنكورد بي بي، وهي شركة استشارية هولندية نشطة في قطاع الملاحة البحرية، ويعمل في مجالس إدارة شركة كاريكس، والموانئ العالمية، وموانئ دبي العالمية السخنة.

حصل بيدر على درجة ماجستير في البحرية التجارية من جامعة كوبنهاغن البحرية (الدنمارك) وأكمل عددًا من برامج التعليم التنفيذي، بما في ذلك في كلية لندن للأعمال (المملكة المتحدة)، وكلية أي إم دي للإدارة (سويسرا)، وجامعة كورنيل (الولايات المتحدة الأمريكية) وكلية هارفارد للأعمال (الولايات المتحدة الأمريكية).

الامتثال للقوانين السارية

تأسست الشركة كشركة مساهمة عمانية مقفلة وهي قيد التحول إلى شركة مساهمة عمانية عامة، وقد انتخبت مجلس إدارتها وفقاً لمتطلبات هيئة الخدمات المالية وقانون الشركات التجارية وتعديلاته، بما في ذلك الشرط الخاص بالأعضاء المستقلين؛ وهو مجلس يخدم مصالح جميع المساهمين ويتألف من خمسة أعضاء؛ منهم عضوان مستقلان وذلك طبقاً لتعريف "العضو المستقل" الوارد في المبدأ الثامن من ميثاق تنظيم وإدارة شركات المساهمة.

انتخاب أعضاء مجلس الإدارة

يتم انتخاب أعضاء مجلس الإدارة من قبل المساهمين في اجتماع الجمعية العامة العادية عبر اقتراع سري، حيث يتمتع كل مساهم بعدد من الأصوات مساوياً لعدد الأسهم التي يمتلكها بالشركة ويحق له التصويت بها جميعاً لمرشح واحد أو تقسيمها بين من يختارهم من المرشحين عبر بطاقة التصويت بحيث لا يتجاوز إجمالي الأصوات التي تم منحها لكل المرشحين عدد إجمالي الأسهم التي يملكها، على أن يتم إعلان الأشخاص المرشحين الذين يحصلون على أعلى الأصوات أعضاءً منتخبتين في مجلس الإدارة.

واستناداً إلى أحكام المادة 115 من لائحة الشركات المساهمة العامة، ودون الإخلال بأحكام قانون الشركات التجارية وميثاق حوكمة وإدارة الشركات المساهمة، يُشترط فيمن يرغب في الترشح لعضوية مجلس إدارة الشركة تقديم ما يفيد استيفاء الشروط الآتية:

- أن يكون شخصاً طبيعياً.
- أن يكون حسن السيرة والسمعة
- ألا يقل عمره عن (25) خمس وعشرين سنة.
- أن يكون لديه رقم مساهم مسجل لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع.
- ألا يكون عاجزاً عن سداد مديونيته للشركة.
- ألا يكون قد حُكم عليه في جناية أو جريمة مخلة بالشرف والأمانة ما لم يكن قد رُد إليه اعتباره، أو بالإفلاس أو بالإعسار
- ألا يكون متسبباً بتصرفات فردية أو ضمن المسؤولية الجماعية لمجلس الإدارة في إفلاس إحدى الشركات.
- إذا كان مترشحاً بصفته عضواً مستقلاً فيقدم إقراراً بذلك وبأنه ستسقط عضويته إذا فقد صفة الاستقلالية.
- ألا يترتب على اكتسابه العضوية أن يصبح عضواً في أكثر من (4) أربع شركات مساهمة عامة مركز عملها الرئيسي في السلطنة
- وألا يكون رئيساً لمجلس إدارة أكثر من شركتين.

- ألا يكون عاملاً أو عضواً في مجلس إدارة شركة مساهمة عامة أو مقفلة تمارس أغراضاً مشابهاً لأغراض الشركة التي يتقدم للترشيح لعضوية مجلس إدارتها.

ومع عدم الإخلال بأي من أحكام اللائحة وقانون الشركات التجارية المذكورة أعلاه، يتعين مراعاة ما يلي عند تشكيل مجلس إدارة الشركة:

- أن يكون جميع أعضاء المجلس من الأعضاء غير التنفيذيين.
- أن يكون ثلث أعضاء المجلس (اثنان على الأقل) من الأعضاء المستقلين وفقاً للقواعد والشروط التي تصدرها هيئة الخدمات المالية طبقاً لما هو منصوص عليه في ميثاق تنظيم وإدارة شركات المساهمة ولائحة الشركات المساهمة العامة.

وطبقاً لأحكام المادة (188) من قانون الشركات التجارية فإنه: تسقط العضوية بحكم القانون إذا فقد عضو مجلس الإدارة أحد الشروط اللازمة للعضوية، وعلى العضو أن يبلغ المجلس على الفور بذلك، وتبطل القرارات التي شارك في التصويت عليها بعد سقوط العضوية، إلا إذا كانت حائزة على نسبة التصويت المطلوبة لصحتها بدون احتساب صوت هذا العضو.

وإذا شغل - لأي سبب من الأسباب - مركز عضو من أعضاء مجلس الإدارة، أو وإذا شغل مركز عضو من أعضاء مجلس الإدارة في الفترة التي تقع بين جمعيتين عامتين عاديتين، يكون للمجلس أن يختار عضواً مؤقتاً يشغل ذلك المقعد لحين انعقاد أقرب جمعية عادية وذلك وفق أحكام المادة 7 من النظام الأساسي للشركة، وإذا بلغت المراكز الشاغرة أو عدد الأعضاء المعيّنين من قبل مجلس الإدارة نصف عدد أعضاء المجلس المنتخبين، وجب على المجلس أن يدعو الجمعية العامة العادية لانتخاب أعضاء جدد خلال مدة (٦٠) ستين يوماً من تاريخ شغل آخر مركز، وذلك لشغل المراكز الشاغرة. وفي جميع الأحوال، يكمل الأعضاء الذين تم اختيارهم لشغل المراكز الشاغرة مدة أسلافهم المتبقية.

ويقوم مجلس الإدارة بانتخاب رئيس ونائب رئيس للمجلس من بين أعضائه ويحل نائب الرئيس محل الرئيس في حال غيابه، ويجب على رئيس مجلس الإدارة تنفيذ قرارات المجلس، ويتولى مجلس الإدارة الإشراف على سير الأعمال الاعتيادية للشركة وفقاً للصلاحيات المحددة في النظام الأساسي واللوائح الداخلية للشركة.

دور مجلس الإدارة

ولا شك أن الدور الرئيسي الذي يقوم به مجلس الإدارة هو إدارة أنشطة الشركة وأعمالها التجارية ضمن إطار عمل من الضوابط الرشيدة والفعالة التي تمكنه من تقييم وإدارة المخاطر التي قد تتعرض لها الشركة لكي تستطيع القيام بالتزاماتها القانونية والتنظيمية وفقاً للقانون واللوائح المعمول بها.

صلاحيات مجلس الإدارة

يتمتع مجلس الإدارة بصلاحيات كاملة للقيام بجميع الأمور المطلوبة لإدارة الشركة وفق الأغراض التي تأسست من أجلها؛ وأهمها تحقيق قيمة ربحية للمساهمين فيها، ولن تكون هذه الصلاحيات مقيدة أو محظورة باستثناء الحالات المنصوص عليها في القانون الواجب التطبيق أو النظام الأساسي للشركة أو وفق القرارات التي تصدرها الجمعية العامة للمساهمين من حين لآخر، وتتولى إدارة الشركة إدارة الشؤون اليومية لها على النحو المبين في الفقرات المذكورة أدناه من هذا الفصل.

يتولى مجلس الإدارة وفقاً نص المادة 122 من لائحة الشركات المساهمة العامة:

- تعيين الرئيس التنفيذي أو من في حكمه والعاملين الذين يتبعونه تبعية مباشرة ويرفعون تقاريرهم إليه وفق الهيكل التنظيمي للشركة وتحديد اختصاصاتهم وحقوقهم.
- تشكيل اللجان المنبثقة عن مجلس الإدارة للقيام ببعض الأعمال ويتضمن قرار التشكيل تسمية الأعضاء وتحديد مهامهم وحقوقهم وواجباتهم.
- تقييم أداء العاملين المنصوص عليهم في البند (١) من هذه المادة، وتقييم الأعمال التي تقوم بها اللجان المنبثقة عن مجلس الإدارة.
- تضمين التقرير السنوي المقدم للجمعية العامة مسوغات مقدرة الشركة على الاستمرار في ممارسة الأنشطة المحددة لها وتحقيق أهدافها.
- تعيين أمين سر مجلس الإدارة في أول اجتماع له.
- تضمين تقرير الحوكمة بياناً كاملاً عن جميع المبالغ التي يكون قد تلقاها أي عضو من الشركة خلال السنة.
- التأكد من استيفاء أي قرار للمتطلبات القانونية قبل الإفصاح عنه للجمهور.
- تحديد مبلغ مقابل الحصول على نسخة مطابقة للأصل من النظام الأساسي، بما لا يتجاوز (٢٠) عشرين ريالاً عمانياً.

وطبقاً للمادة (185) من قانون الشركات التجارية، فإنه يحظر على مجلس الإدارة القيام بالأعمال الآتية ما لم يرخص له صراحة بموجب النظام الأساسي للشركة أو بقرار من الجمعية العامة العادية:

- تقديم التبرعات، ماعدا التبرعات التي تتطلبها مصلحة العمل متى كانت ضئيلة القيمة وعادية.

- إجراء الرهن على موجودات الشركة أو التأمين عليها إلا لضمان ديونها المترتبة في سياق أعمالها الاعتيادية.
- كفالة ديون الغير، ما عدا الكفالات المعقودة في سياق العمل الاعتيادي من أجل تحقيق أغراض الشركة.

وطبقاً للمادة (176) من القانون ذاته فإن الجمعية العامة غير العادية تختص بالتصرف في موجودات الشركة الثابتة، أو في جزء منها تشكل قيمته (25%) خمسة وعشرين في المائة فأكثر من صافي قيمة أصول الشركة، وفي تعديل نظامها الأساسي وفي تحويلها أو اندماجها أو حلها وتصفيتها.

ويتعين على الشركة الالتزام بجميع الأعمال التي يقوم بها مجلس الإدارة ورئيس مجلس الإدارة وجميع أعضاء الإدارة العليا الآخرين، طالما أنهم يعملون باسم الشركة وفي حدود صلاحياتهم.

ويجوز لمجلس الإدارة - طبقاً للمادة 193 من قانون الشركات التجارية، أن يصدر في الحالات وبالصواب التي تحددها لائحة الشركات المساهمة العامة أياً من قراراته عن طريق محضر بالتمير، وفي هذه الحالة، يجب على أمين سر المجلس إدراج القرارات التي تم اعتمادها بالتمير في محضر اجتماع مجلس الإدارة التالي على اعتمادها.

ووفقاً لأحكام المادة 202 من قانون الشركات التجارية فإنه لا يجوز لأي من أعضاء مجلس الإدارة أو الإدارة التنفيذية استغلال مركزه لتحقيق مكاسب لشخصه أو لأي شخص آخر، كما تنص المادة 203 من ذات القانون على أنه: لا يجوز لعضو مجلس إدارة الشركة أن يشارك في إدارة شركة أخرى تمارس أعمالاً مشابهة. ولا يجوز لأعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية في الشركة أن يقوموا لحسابهم أو لحساب الغير بأعمال مشابهة لأعمال الشركة، ولا أن يستعملوا موجودات الشركة أو أموالها لمصلحتهم أو لمصلحة الغير دون موافقة مسبقة من الجمعية العامة العادية.

تتضمن اللائحة التنفيذية لقانون سوق رأس المال أحكاماً تتعلق "بتعاملات الأشخاص المطلعين" وذلك على النحو التالي:

- يقصد بالشخص المطلع كل شخص يمكنه الاطلاع على المعلومات الجوهرية غير المفصح عنها بحكم منصبه أو وظيفته ويشمل أعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية، وكل شخص يحصل على هذه المعلومات من خلال علاقاته العائلية أو الشخصية أو علاقات العمل أو غيرها.
- تلتزم الجهة المصدرة بتزويد دائرة الرقابة على التداول بالبورصة قائمة بأسماء أعضاء مجلس إدارتها والإدارة التنفيذية فيها وأزواجهم وأقاربهم حتى الدرجة الأولى كما تلتزم أيضاً بإبلاغ الدائرة المذكورة بأي تغيير يحدث في هذه القائمة.

يخضع الأشخاص المطلعون لعقوبات تتضمن الغرامة والسجن وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية واللائحة التنفيذية لقانون سوق رأس المال.

ولا يجوز أن يكون لعضو مجلس الإدارة أو الإدارة العليا أو الأطراف الأخرى ذات العلاقة بالشركة أي مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في الصفقات والعقود التي تبرمها الشركة لحسابها باستثناء العقود والصفقات التي تتم وفقاً للقواعد واللوائح التي تصدرها هيئة الخدمات المالية.

ويكون أعضاء مجلس الإدارة مسؤولين أمام الشركة والمساهمين والغير عن الأضرار الناتجة عن أعمالهم المخالفة للقانون وعن أعمالهم التي تتجاوز حدود صلاحياتهم وعن أي غش أو إهمال يرتكبونه في أداء مهامهم وكذلك عن عدم تصرفهم تصرف الشخص المتبصر في ظروف معينة.

وفقاً للمادة 18 من قانون الشركات التجارية:

"لا تقبل الدعوى على مديري الشركة أو أعضاء مجلس إدارتها أو مراقبي حساباتها أو مصفيها أو على ورثة أو خلفاء أي من المذكورين بسبب الأعمال التي قاموا بها في أثناء ممارستهم مهامهم إلا إذا أقيمت خلال (5) خمس سنوات تبدأ من أحدث تاريخ من التواريخ الآتية:

1- تاريخ تسجيل الشركة لدى المسجل.

2- تاريخ حدوث الفعل أو التقصير الذي هو سبب الدعوى.

3- تاريخ موافقة الشركاء أو انعقاد الجمعية العامة للشركة التي قدم المدير أو مجلس الإدارة حساباً عن عمليات الشركة عن المدة التي تشمل الفعل أو التقصير الذي هو سبب الدعوى المقامة ضد المديرين أو مجلس الإدارة أو أحد أعضائه."

مكافآت أعضاء مجلس الإدارة

تحدد الجمعية العامة العادية المكافآت السنوية وبدل حضور جلسات اجتماعات مجلس إدارة الشركة لرئيس وأعضاء المجلس طبقاً للضوابط الصادرة عن هيئة الخدمات المالية ووفقاً لأحكام المادة 197 من قانون الشركات التجارية، ووفقاً للأحكام الخاصة بـ"المكافآت" و"بدل حضور الجلسات" تحت الفرع الثاني (ثالثاً) من لائحة الشركات المساهمة العامة. ويُدفع بدل حضور الجلسات إلى أعضاء مجلس الإدارة على أساس عدد جلسات المجلس ولجانه التي حضروها في السنة المالية الواحدة، على ألا يتجاوز بدل حضور الجلسات (10,000) عشرة آلاف ريال عماني لكل عضو خلال السنة الواحدة طبقاً للمادة (129) من اللائحة المشار إليها.

وقد حددت مواد اللائحة (130 - 133) آلية حساب وتوزيع مكافآت أعضاء مجلس الإدارة حيث يكون توزيع مكافآت أعضاء مجلس الإدارة من الأرباح الصافية للشركة بعد خصم الضرائب واستقطاع الاحتياطي القانوني والحسابات الاحتياطية الاختيارية، وما تخصصه الشركة من الأرباح لزيادة رأس مالها أو لتوزيعه على مساهميها.

وتحدد الجمعية العامة مكافآت أعضاء مجلس الإدارة وفقاً للقواعد الآتية:

- 1- ألا تتجاوز المكافآت مبلغ (300,000) ثلاثمائة ألف ريال عماني للشركة التي حققت أرباحاً صافية مساوية أو تفوق الأرباح المحققة في سنتها المالية السابقة ولا توجد خسائر متراكمة ولم يلحق برأس مالها خسارة.
 - 2- ألا تتجاوز المكافآت مبلغ (150,000) مائة وخمسين ألف ريال عماني للشركة التي حققت أرباحاً صافية أقل عن الأرباح المحققة في سنتها المالية السابقة ولم يلحق برأس مالها خسارة.
- وسيتوزع المكافآت بين أعضاء مجلس الإدارة بالنسبة والكيفية التي تيم الاتفاق عليها، وفي حال غياب هذا الاتفاق، سيتم توزيع المبلغ بالتساوي بين الأعضاء. ويكون عضو مجلس الإدارة مؤهلاً للحصول على تعويض عن خدماته إذا كُلف بعمل ما أو بسفر أو قام بشيء يتعلق بعمل الشركة.

لجان المجلس

يجوز لمجلس الإدارة، بغرض مساعدته في أداء واجباته والتزاماته، تشكيل لجان لتقديم النصائح والتوصيات له بشأن أمور معينة، وقد شكّل مجلس الإدارة طبقاً للمادة (196) من قانون الشركات التجارية وميثاق حوكمة الشركات ولائحة الشركات المساهمة العامة، لجنة التدقيق ولجنة الترشيحات والمكافآت، حيث تتألف كل لجنة من ثلاثة أعضاء. هذا، ويجوز لمجلس الإدارة تشكيل لجان أخرى من حين لآخر على أن يتم ذلك طبقاً لأحكام ميثاق تنظيم وإدارة شركات المساهمة.

لجنة التدقيق

تشكل لجنة التدقيق من الأعضاء التالية أسماؤهم:

- بيدر سوندرجارد - رئيس مجلس الإدارة
- ديفيد ستوكلي - عضواً
- محسن الرستم - عضواً

وتتولى لجنة التدقيق المهام والمسؤوليات الآتية:

- بحث ودراسة الجوانب المتعلقة بتعيين مكاتب مراقبي الحسابات، وأتعابهم، وشروط الاستعانة بهم.
- مراجعة تفاصيل خطة عمل مكاتب مراقبي الحسابات ونتائج عملية التدقيق، والتأكد من إعطاء مراقب الحسابات حق الاطلاع الكامل على جميع المستندات اللازمة لتنفيذ مهامه.
- التأكد من وجود إجراءات كافية لمنع واكتشاف أي حالة احتيال أو تزوير مالي وتضمن الالتزام بالمبادئ المحاسبية وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية، والتي تظهر المركز المالي الحقيقي للشركة.
- الإشراف على أعمال التدقيق الداخلي، وذلك من خلال خطة عمل التدقيق المعتمدة، ودراسة تقارير المراقب الداخلي، وضمان اطلاع المراقب الداخلي الكامل على جميع المستندات ذات العلاقة، ومراجعة وبحث مدى فعالية وكفاءة عملية التدقيق الداخلي بشكل دوري.
- مراجعة سياسات الشركة المتعلقة بإدارة المخاطر، والتأكد من مدى ملاءمة وكفاية أنظمة الرقابة الداخلية بالشركة من واقع التقارير الدورية للمراقب الداخلي ومراقب الحسابات أو الاستعانة بجهات استشارية متخصصة في هذا المجال.
- مراجعة القوائم المالية الفصلية والسنوية قبل إصدارها، ومراجعة تحفظات مراقب الحسابات على مسودة القوائم المالية – إن وجدت –، والتأكد من التزام الشركة بمعايير المحاسبة الدولية، ومتطلبات الإفصاح الصادرة من الهيئة.
- العمل كقناة اتصال بين مجلس الإدارة، وكل من مراقب الحسابات، والمراقب الداخلي.
- مراجعة الصفقات والتعاملات المقترح أن تقوم بها الشركة مع الأطراف ذات العلاقة، وتقديم التوصيات المناسبة بشأنها إلى مجلس الإدارة.
- مراجعة تقرير المقيم الخارجي للمراقب الداخلي، وتقديمه إلى مجلس الإدارة مشفوعاً بتوصياتها، والإفصاح عن ملخص لنتائج عملية التقييم كجزء من تقرير الحوكمة.
- اقتراح الأجور والمكافآت والمزايا المالية والعينية للعاملين في وحدة التدقيق الداخلي.

وامتثالاً لميثاق حوكمة الشركات، ستتألف لجنة التدقيق من الأعضاء المستقلين، وسيرأس لجنة التدقيق والمخاطر عضو من الأعضاء المستقلين على أن يكون أحد أعضاء لجنة التدقيق على الأقل من ذوي الخبرة والدراية بالشؤون المحاسبية والمالية، وتكون لجنة التدقيق أيضاً مسؤولة عن اقتراح تعيين مدير لوحدة التدقيق الداخلي ليتولى إدارة التدقيق الداخلي بالشركة، واقتراح مخصصاته، وتكون هذه الوحدة مسؤولة عن التالي:

- وضع استراتيجية التدقيق الداخلي للشركة.
- التدقيق على العمليات والبيانات المالية للشركة.
- التحقق من امتثال الشركة للقوانين واللوائح التي تسري على الشركة.

- إعداد التقارير الدورية ورفعها لمجلس الإدارة فيما يتعلق بدقة وفعالية نظم الرقابة الداخلية بالشركة والضوابط الإدارية والمحاسبية والمالية والأمور الأخرى التي ينبغي على مدير التدقيق الداخلي إعداد تقارير بشأنها للجنة التدقيق المنبثقة عن مجلس الإدارة.

بالتشاور مع لجنة التدقيق، يقوم قسم التدقيق الداخلي الأوسع للشركة (" GIA ") أيضاً بتقديم المشورة ومراجعة السياسات المتعلقة بإجراءات الضمان الداخلي للشركة واستراتيجية التدقيق. ويتمثل دور قسم التدقيق الداخلي في مراجعة جميع الضوابط والحوكمة على مستوى الشركة، بالإضافة إلى التشاور مع الأقسام الأخرى في الشركة، بما في ذلك ما يتعلق بإدارة سلسلة التوريد، والإيرادات التجارية من الذمم المدينة، ونسبة المخزون إلى الاستهلاك، وصيانة الأسطول والحوض الجاف، والصحة والسلامة والبيئة، والعمليات والوقود، وإعداد تقارير التمويل، والأقسام المالية، وإدارة الأصول والاستثمار، وإدارة الطاقم، والموارد البشرية، والشؤون القانونية، والتأمين، وتخطيط الشركات والميزانية، وأنظمة المعلومات والبنية التحتية، والأمن السيبراني، ونفقات التشغيل. هذا، ويتبع قسم التدقيق الداخلي نهج التدقيق القائم على المخاطر، حيث يتم إعداد الخطة السنوية بالتشاور مع الإدارة ثم تقديمها إلى لجنة التدقيق للموافقة عليها.

إنشاء دائرة تدقيق داخلي في الشركة

تعترم الشركة بعد الاكتتاب العام تخصيص موارد لإنشاء دائرة تدقيق داخلي مستقلة. ولذا ستوصي لجنة التدقيق في الشركة بمبكل دائرة التدقيق الداخلي في أول اجتماع لمجلس الإدارة بعد الاكتتاب العام، والذي من المتوقع أن يعقد في شهر مارس 2025.

ستوافق لجنة التدقيق على خطة تدقيق خاصة بالشركة، وسيتم رفع ما يُحرز من تقدم في الخطة إلى لجنة التدقيق على أساس ربع سنوي، على أن تتوافق خطة التدقيق وتمثل دائرة التدقيق الداخلي للشركة لمتطلبات دوائر التدقيق الداخلي المعتمدة لدى هيئة الخدمات المالية، بما في ذلك مراجعة البيانات المالية.

دور التدقيق الداخلي للمجموعة

ستواصل الشركة الاستفادة من بعض الخدمات التي تقدمها دائرة التدقيق الداخلي للمجموعة في مجموعة أسياد على نحو ما هو محدد في اتفاقية مستوى الخدمات الجديدة. وتشمل خدمات دائرة التدقيق الداخلي للمجموعة ما يلي:

- تقديم المساندة فيما يتعلق بوضع استراتيجية تدقيق قائمة على المخاطر، وتحديد المجالات ذات الأولوية (المجالات العامة والمجالات الخاصة بقطاع الشحن البحري).
- التوافق مع استراتيجية التدقيق الداخلي العامة لمجموعة أسياد.
- تقديم المساعدة المتخصصة حسب طلب لجنة التدقيق في الشركة.

- دعم إعداد خطة التدقيق الداخلي السنوية للشركة المبنية على المخاطر.
- تقديم المشورة بشأن مسائل عامة في التدقيق الداخلي للاستفادة من المعرفة الصناعية والخبرة الوظيفية وأدوات التدقيق الحالية.
- تقديم الدعم لتنفيذ المشاريع بحسب طلب فريق التدقيق الداخلي للشركة.

لجنة الترشيحات والمكافآت

تُشكل لجنة الترشيحات والمكافآت من الأعضاء التالية أسماؤهم:

- الفاضل/ محسن الرستم (رئيس اللجنة)
- الفاضل/ ديفيد ستوكلي (عضوا)
- الفاضل/ سليم اسماعيل (عضوا)

ويتضمن دور لجنة الترشيحات والمكافآت القيام بما يلي:

- مساعدة المساهمين - وقت انتخاب المجلس في الجمعية العامة - في ترشيح أعضاء مجلس الإدارة الأكفاء وانتخاب الأكثر ملاءمة للغرض المرجو منه.
- مساعدة المجلس في اختيار المديرين التنفيذيين المناسبين واللازمين للإدارة التنفيذية للشركة.
- مساعدة الشركة في صياغة سياسات واضحة وذات مصداقية ويسهل الوصول إليها لإعلام المساهمين بمكافآت أعضاء مجلس الإدارة والمديرين التنفيذيين، مع مراعاة ضوابط المكافآت وبدل حضور الجلسات لأعضاء مجالس إدارات شركات المساهمة العامة.
- وضع وتنفيذ معايير إضافية تستند إلى الأداء لتحديد حوافز ومكافآت الرئيس التنفيذي والإدارة التنفيذية العليا للشركة.
- وضع خطة التعاقب للإدارة التنفيذية.
- وضع خطة تعاقب لمجلس الإدارة أو على الأقل لرئيس المجلس.
- إعداد توصيفات وظيفية مفصلة لدور ومسؤوليات أعضاء مجلس الإدارة بما في ذلك رئيس المجلس.
- تحديد وترشيح الأشخاص المؤهلين للعمل كأعضاء مجلس إدارة مؤقتين في حالة شغور المنصب.
- ترشيح أشخاص مؤهلين لتولي مناصب تنفيذية عليا حسب متطلبات المجلس وتوصياته.
- إعداد سياسة العلاوات والبدلات وسياسات حوافز للإدارة التنفيذية.
- مراجعة هذه السياسات دوريًا مع مراعاة ظروف السوق وأداء الشركة.

فريق الإدارة العليا

يتألف فريق الإدارة من الموظفين المذكورين أدناه:

الاسم	الوظيفة
إبراهيم النظيري	الرئيس التنفيذي
عماد الخضوري	الرئيس التنفيذي للشؤون التجارية
فرانك قيصر	الرئيس التنفيذي للعمليات
أحمد الشكيلي	نائب الرئيس التنفيذي للشؤون المالية

تُبذة عن فريق الإدارة العليا

إبراهيم النظيري (الرئيس التنفيذي)

يتمتع إبراهيم بخبرة 23 عامًا في هذا المجال، بما في ذلك عمله كمهندس بحري في شركة رويال لليخوت وكمدير عمليات ومدير سفن في الشركة العمانية لإدارة السفن. ومنذ عام 2020، شغل إبراهيم منصب الرئيس التنفيذي للشركة وشركة أسياد للحوض الجاف. وهو رئيس مجلس إدارة شركة ميناء الدقم وعضو مجلس إدارة نادي يوكيه بي آند أي، ونادي الدفاع في المملكة المتحدة، وهما ناديان للتأمين البحري على المسؤولية المتبادلة.

حصل إبراهيم على الدبلوم الوطني العالي في الهندسة البحرية من كلية جنوب تينيسايد (المملكة المتحدة)، وماجستير في إدارة الأعمال من جامعة برادفورد (المملكة المتحدة)، ودرجة الدكتوراه في الاستراتيجيات واللوجستيات من جامعة بيناري (ماليزيا). كما أنه حاصل على شهادة كبير المهندسين، وشهادة المعايير الدولية للتدريب والشهادات والنوبات للبحارة من الفئة الأولى للهندسة البحرية من الوكالة البحرية وخفر السواحل (المملكة المتحدة).

عماد الخضوري (الرئيس التنفيذي للشؤون التجارية)

يتمتع عماد الخضوري بأكثر من 23 عامًا من الخبرة في قطاعات النقل البحري واللوجستيات والطاقة، حيث قضى 14 عامًا منها في الشركة. ويعمل في مجالس إدارة موانئ هتشيسون صحار وشركة مسندم العالمية للاستثمار.

حصل عماد على درجة البكالوريوس في علوم القرار ونظم المعلومات الإدارية من جامعة جورج ماسون (الولايات المتحدة الأمريكية)، ودرجة الماجستير في إدارة الأعمال من جامعة ستراثكلويد (المملكة المتحدة)، وأكمل برنامج الرئيس التنفيذي الوطني مع المعهد الدولي للتنمية الإدارية (IMD).

فرانك قيصر (الرئيس التنفيذي للعمليات)

عمل فرانك في القطاع البحري منذ عام 1982 ولديه خبرة في الملاحة البحرية والعمليات البحرية وعمليات الموانئ والمحطات والسكك الحديدية والإدارة الفنية للسفن وإدارة المشاريع والاستثمارات في الأصول. ويشغل حالياً منصب الرئيس التنفيذي للعمليات في الشركة العمانية لإدارة السفن، وشغل سابقاً منصب الرئيس التنفيذي لإدارة السفن في مجموعة في جروب. كما شغل عضوية مجالس إدارات شركة إدارة الناقلات الدولية، وشركة اتش شولدت شيببروكرز، وترأس مجلس إدارة شركة دانيا شيب مانجمنت. كما أنه قبطان بحري.

وقد حصل فرانك على درجة البكالوريوس من أكاديمية كوبنهاغن البحرية (الدنمارك)، وأكمل برنامج المديرين الشباب في إنسياد (فرنسا) وبرنامج التعليم الإداري المتقدم في جامعة ديوك (الولايات المتحدة الأمريكية).

أحمد الشكيلي (نائب الرئيس التنفيذي للشؤون المالية)

يتمتع أحمد الشكيلي بخبرة مهنية تزيد على 22 عامًا وعمل في مجال النقل البحري لمدة 16 عامًا. عمل سابقاً كمدير عام للحسابات في الشركة ومدير الشؤون المالية وخدمات الشركات في شركة مسقط الوطنية للتطوير والاستثمار (أساس). شغل أحمد منصب رئيس لجنة التدقيق ونائب رئيس بريد عمان/أسياد إكسبريس.

حصل أحمد على بكالوريوس العلوم المالية من جامعة السلطان قابوس (سلطنة عمان)، ودرجة الماجستير في إدارة الأعمال من جامعة ستراثكلايد (المملكة المتحدة)، وأكمل برنامج المدير المالي العالمي في كلية لندن للأعمال (المملكة المتحدة). وهو أيضاً مدقق داخلي معتمد (CIA).

اللوائح الداخلية

وفقاً لأحكام المادة 117 من قانون الشركات التجارية فإنه يتعين على مجلس إدارة الشركة وضع اللوائح الداخلية اللازمة لتنظيم الشركة وإدارة أعمالها وشؤون العاملين فيها، على أن تقوم الشركة بوضع عدد من السياسات للوفاء بمتطلبات اللوائح التي أصدرتها هيئة الخدمات المالية ذات الصلة بإدارة وحوكمة شركات المساهمة العامة، وستقوم أيضاً بإدخال التعديلات المناسبة المطلوبة في ضوء خطتها للتحويل إلى شركة مساهمة عمانية عامة، وسوف تغطي هذه اللوائح ما يلي:

- الهيكل التنظيمي للشركة بما في ذلك المسؤوليات المتعلقة بالوظائف المختلفة بالشركة وطريقة وإجراءات رفع التقارير.

- تحديد مدى الصلاحيات الممنوحة لكل منصب فيما يتعلق بالموافقة على المصروفات.
- تحديد أتعاب حضور الجلسات والمكافآت والمزايا الأخرى المقررة لأعضاء مجلس إدارة الشركة واللجان المنبثقة عنه وكيفية حسابها.
- السياسات المتعلقة بعقود الشراء (دليل العمل والشراء) والخدمات بالشركة.
- السلطات والمهام والمسؤوليات المتعلقة بالإدارة التنفيذية ومجلس إدارة الشركة.
- السياسات المتعلقة بالموارد البشرية بما في ذلك الرواتب والتعيين والتطوير والتدريب والترقيات وإنهاء الخدمات.
- السياسات الاستثمارية بالشركة.
- الشروط المرجعية الخاصة بلجنة التدقيق والمخاطر.
- سياسة لجنة الترشيحات والمكافآت والشروط المرجعية.
- السياسات ذات العلاقة بتعاملات الأطراف ذات العلاقة.
- سياسة مجلس الإدارة.
- الحد الأدنى من المعلومات الواجب تقديمها لمجلس إدارة الشركة.
- سياسات وإجراءات الإفصاح عن المعلومات الجوهرية التي تقدم هيئة الخدمات المالية وبورصة مسقط في الوقت المحدد بما في ذلك تعريف المعلومات الجوهرية.
- أية لوائح أخرى يرى مجلس إدارة الشركة أنها ضرورية لتحقيق تنظيم وإدارة الشركة.

الفصل الثامن عشر حقوق ومسؤوليات المساهمين

مسؤوليات المساهم

تقتصر مسؤولية المساهم على سداد قيمة الأسهم التي اكتتب فيها ولن يكون مسؤولاً عن ديون الشركة إلا في حدود قيمة الأسهم التي اكتتب فيها.

حقوق المساهم

تتمتع جميع أسهم الشركة بحقوق متساوية وملازمة لحق ملكيتها وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية، وهي:

- الحق في قبض أنصبة الأرباح النقدية المعلن عنها في الجمعية العامة.
- حق الأفضلية في الاكتتاب بأسهم جديدة.
- الحق في مقاسمة توزيع عائدات وأصول الشركة عند التصفية.
- الحق في التنازل عن الأسهم وتحويلها وفقاً للقانون الواجب التطبيق.
- الحق في الاطلاع على الميزانية العمومية للشركة وحساب الأرباح والخسائر وسجل المساهمين.
- الحق في استلام دعوة لحضور الجمعيات العامة والاقتراع فيها شخصياً أو بواسطة وكيل (يكون له صوت واحد مقابل كل سهم يمتلكه في الشركة).
- الحق في التقدم بطلب بإبطال أي قرار تتخذه الجمعية العامة أو مجلس الإدارة إذا كان مخالفاً للقانون أو النظام الأساسي للشركة.
- الحق في مقاضاة أعضاء مجلس الإدارة ومراقبي حسابات الشركة نيابة عن المساهمين أو نيابة عن الشركة عملاً بأحكام القانون المعمول به.
- حق (المساهمين المالكين منفردين أو مجتمعين لنسبة لا تقل عن 5% من أسهم الشركة) في التقدم بطلب لإلغاء أي قرار صادر عن الجمعية العامة أو مجلس الإدارة، إذا كان هذا القرار (القرارات) تمثل ضرراً للمساهمين أو يمنح الأفضلية لفئة معينة من المساهمين أو تحقيق منفعة خاصة لأعضاء مجلس الإدارة، خلافاً للقانون المعمول به، أو النظام الأساسي أو اللوائح الداخلية للشركة، وفقاً للمادة ١٧٤ والمادة ٢٠٧ من قانون الشركات التجارية.

التقارير والبيانات

يُعد مجلس الإدارة بيانات مالية ربع سنوية غير مدققة عن الربع الأول والثاني والثالث من كل سنة مالية ويُعد كذلك تقريراً سنوياً خلال (60) ستين يوماً من نهاية السنة المالية يحوي ميزانية عمومية مدققة وبيان الأرباح والخسائر وبيان التدفقات النقدية والتغيير في حقوق المساهمين وتقريراً لمجلس الإدارة وتقرير حول مناقشات المجلس وتحليلاً لما دار في تلك المناقشات وتقريراً حول تنظيم وإدارة الشركة. هذا، وينبغي نشر هذه البيانات عبر نظام النشر الإلكتروني لمركز المعلومات في بورصة مسقط وذلك قبل (15) خمسة عشر يوماً من موعد انعقاد الجمعية العامة العادية السنوية.

وعلى الشركة أيضاً إرسال بيانات مالية فصلية غير مدققة إلى مركز المعلومات من خلال نظام النشر الإلكتروني الخاص وذلك بعد موافقة مجلس الإدارة عليها خلال 30 يوماً من نهاية كل ربع سنة أو أي مدة قانونية أخرى تحددها قواعد وشروط الإفصاح الصادرة عن هيئة الخدمات المالية. ويجب على مجلس الإدارة تزويد مركز المعلومات المذكور بنسختين معتمدتين حسب الأصول. كما يجب على الشركة أن تنشر بياناتها المالية خلال المدة المذكورة.

وبوصفها شركة مساهمة عامة، فإنه يتعين على الشركة وفقاً لأحكام المادة 279 والمادة 280 من اللائحة التنفيذية لقانون سوق رأس المال الالتزام بالإفصاح عن النتائج المالية ربع السنوية غير المدققة فور اعتمادها من قبل مجلس الإدارة وذلك في فترة لا تتجاوز 30 يوماً من تاريخ نهاية الربع السنوي المعني.

اجتماعات الجمعية العامة السنوية والجمعية العامة العادية

تتعقد الجمعية العامة السنوية خلال (90) تسعين يوماً على الأكثر من تاريخ انتهاء السنة المالية للشركة - وذلك طبقاً لنص المادة (172) من قانون الشركات التجارية - في المكان واليوم والوقت المحدد في الدعوة لحضور الاجتماع، ويجوز دعوة المساهمين لحضور اجتماع الجمعية العامة العادية في أي وقت خلال العام بناءً على طلب مجلس الإدارة أو في حالات أخرى غير ذلك وفقاً لقانون الشركات التجارية.

وتختص الجمعية العامة العادية السنوية بما يأتي طبقاً لنص المادة (172) من قانون الشركات التجارية:

- ١ - دراسة تقرير مجلس الإدارة عن نشاط الشركة ومركزها المالي خلال السنة المالية المنتهية، والموافقة عليه.
- ٢ - دراسة تقرير مجلس الإدارة عن تنظيم وإدارة الشركة خلال السنة المالية المنتهية، والموافقة عليه.
- ٣ - دراسة تقرير مراقب الحسابات عن البيانات المالية المدققة للشركة عن السنة المالية المنتهية والموافقة عليه.
- ٤ - انتخاب أعضاء مجلس الإدارة، وعزلهم.
- ٥ - دراسة مقترح توزيع أنصبة الأرباح على المساهمين، والموافقة عليه.
- ٦ - الموافقة على مكافآت أعضاء مجلس الإدارة، وبديل حضور الجلسات.

٧ - تعيين مراقب الحسابات للسنة المالية الجديدة، وتحديد أتعابه.

يضع مجلس الإدارة جدول أعمال الجمعية العامة العادية والجمعية العامة السنوية، أو مراقبو الحسابات إذا كانت الدعوة للجمعية صادرة من قبلهم، وعلى مجلس الإدارة أو مراقبي الحسابات، بحسب الحال، أن يدرجوا في جدول الأعمال أي اقتراح يقدمه مساهمون يمثلون أكثر من (5%) خمسة بالمائة من رأس المال المصدر للشركة، شريطة أن يرد هذا الاقتراح لإدراجه في جدول الأعمال قبل الموعد المحدد للجمعية بعشرين (20) يوماً على الأقل.

ولا يكون انعقاد الجمعية العامة العادية والجمعية العامة السنوية صحيحاً إلا إذا حضر الاجتماع، شخصياً أو بالوكالة، مساهمون يمثلون نصف رأس المال المصدر للشركة على الأقل، وإذا لم يتوافر هذا النصاب، وجب انعقاد الجمعية الثانية خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ الجمعية الأولى لمناقشة نفس جدول الأعمال ويكون التاريخ المحدد في الدعوة الموجهة لحضور الاجتماع الأول. وتكون قرارات الجمعية الثانية قانونية مهما كان عدد الأسهم الممثلة شريطة أن تكون هذه الجمعية قد عقدت خلال سبعة (7) أيام من تاريخ الجمعية الأولى، وتتخذ الجمعية العامة العادية والجمعية العامة السنوية قراراتها بالأغلبية المطلقة للأصوات التي اقترعت بشأن قرار معين.

اجتماعات الجمعية العامة غير العادية

تختص الجمعية العامة غير العادية طبقاً للمادة (176) من قانون الشركات التجارية بالآتي:

- 1- تعديل النظام الأساسي للشركة.
- 2- التصرف في موجودات الشركة الثابتة، أو في جزء منها تشكل قيمته (25%) خمسة وعشرين في المائة فأكثر من صافي قيمة أصول الشركة.
- 3- تحول الشركة أو اندماجها أو حلها أو تصفيتها.

وتُعقد الجمعية العامة غير العادية للنظر والبت في أي أمور أخرى يعود إليها حصراً أمر البت فيها بموجب قانون الشركات التجارية أو نظام الشركة.

ولا تكون قرارات الجمعية العامة غير العادية قانونية إلا إذا حضر الاجتماع، شخصياً أو بالوكالة، مساهمون يمثلون خمسة وسبعون في المائة (75%) من رأس المال للشركة على الأقل، وإذا لم يتوافر هذا النصاب، وجب انعقاد الجمعية في اجتماع ثانٍ في التاريخ المحدد في الدعوة الموجهة لحضور الاجتماع الأول وذلك خلال (7) سبعة أيام على الأكثر من التاريخ المحدد للاجتماع الأول.

تكون قرارات الجمعية الثانية قانونية إذا حضر الاجتماع، شخصياً أو بالوكالة، مساهمون يمثلون أكثر من نصف رأس المال المصدر للشركة على الأقل، شريطة أن تكون هذه الجمعية قد عقدت خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ الجمعية الأولى.

وتتخذ الجمعية العامة غير العادية قراراتها بأكثرية ثلاثة أرباع الأصوات التي اقترعت بشأن قرار معين، شريطة أن ينال هذا القرار أصواتاً تزيد عن نصف أسهم رأس مال الشركة غير أن هذه القرارات لا تكون نافذة إلا إذا وافقت عليها هيئة الخدمات المالية وقُيدت حسب الأصول.

التظلم من قرارات المساهمين

لهيئة الخدمات المالية - بناء على طلب المساهمين الذين يملكون نسبة لا تقل عن (٥٪) خمسة في المائة من أسهم الشركة - إصدار قرار بوقف قرارات الجمعية العامة للشركة الصادرة إضراراً بهم، أو الصادرة لصالح فئة معينة من المساهمين، أو لجلب نفع خاص لأعضاء مجلس الإدارة أو غيرهم، متى ثبت لها جدية أسباب الطلب.

ولا يقبل طلب إيقاف تنفيذ قرارات الجمعية العامة بعد مضي (٥) خمسة أيام عمل من تاريخ صدور تلك القرارات.

وعلى كل ذي مصلحة إقامة الدعوى لطلب إبطال القرارات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة أمام المحكمة المختصة وإخطار الجهة المختصة بنسخة منها خلال (٥) خمسة أيام عمل من تاريخ صدور قرار إيقاف تنفيذ قرارات الجمعية العامة، وإلا اعتبر الوقف كأن لم يكن.

وتنظر المحكمة دعوى بطلان قرارات الجمعية العامة، ولها أن تأمر على وجه الاستعجال بوقف تنفيذ قرار الجهة المختصة بناء على طلب الخصم حين البت في موضوع الدعوى.

وخلال خمسة أيام من تاريخ صدور قرارات الجمعية العامة، يحق لكل مساهم أو أي شخص آخر ذي مصلحة أن يراجع المحكمة التجارية (الدائرة المختصة) لتقضي ببطلان أي قرار إذا كان قد اتخذ خلال هذه الجمعية بصورة مخالفة لأحكام قانون الشركات التجارية أو لأحكام النظام الأساسي للشركة أو لوائحها الداخلية أو عن طريق الغش أو إساءة استعمال السلطة.

فترة حيز الأسهم - تطبيق المادة 127 من قانون الشركات التجارية

تُزِم المادة (127) من قانون الشركات التجارية مؤسسي الشركة المساهمة العامة بعدم التصرف في أسهمهم قبل قيام الشركة بنشر ميزانيتين عن (٢) سنتين ماليتين متتاليتين اعتباراً من تاريخ تسجيلها. ويستثنى من ذلك حالات التنازل عن الأسهم المملوكة للدولة، أو التنازل عن الأسهم بين المؤسسين أنفسهم، وحالات الإرث، وكذلك شركة المساهمة العامة التي تنشأ عن طريق تحول شركة قائمة، شريطة أن تكون قد أكملت (٢) سنتين على الأقل قبل تاريخ التحول. ونظراً لأن الشركة مسجلة في السجل التجاري في 20 مايو 2003 فإن المادة 127 من قانون الشركات التجارية لا تمنع المؤسسين من التصرف في أسهمهم بعد الاكتتاب العام.

القيود العامة المفروضة على تحويل ملكية الأسهم

على المساهمين والراغبين في شراء الأسهم الالتزام بأنظمة هيئة الخدمات المالية المعمول بها في شأن الإفصاح عن الحصص الجوهرية في الشركات المساهمة العامة، والاستحواذ على عدد كبير من الأسهم بشكل مباشر وغير مباشر في الشركات المساهمة العامة على النحو الوارد في قانون الأوراق المالية ولائحة الاستحواذ والسيطرة.

يكون انتقال ملكية أسهم الشركة بإثباته في سجل المساهمين المودع لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع، ولا تعد الشركة بملكية أي مساهم لأي سهم ما لم تسجل بسجل المساهمين الخاص بها.

يجب ألا تتجاوز ملكية الأسهم من قبل أي مساهم بائع الحد الأقصى المقرر والمنصوص عليه في النظام الأساسي للشركة وقانون الشركات التجارية، ما لم يتم الحصول على الموافقات اللازمة من الجهات المختصة.

وتنص المادة (100) من قانون الشركات التجارية على أنه: على المؤسسين في شركة المساهمة العامة أن يكتبوا بنسبة لا تقل عن (٣٠٪) ثلاثين في المائة، ولا تزيد على (٦٠٪) ستين في المائة من رأس المال، وي طرح الباقي للاكتتاب العام، إلا في حالة التحول إلى شركة مساهمة عامة، فإنه يجوز للمساهمين أو الشركاء في الشركة قبل التحول أن يحتفظوا بنسبة (٧٥٪) خمسة وسبعين في المائة من رأس المال، وللهيئة السماح للمؤسسين في الشركة المتحولة إلى شركة مساهمة عامة تملك نسبة أعلى من النسبة المحددة في الفقرة السابقة، ولا يجوز للمؤسس الواحد أن يغطي أكثر من (٢٠٪) عشرين في المائة من رأس المال سواء باسمه أو بأسماء أبنائه القصر الذين تقل أعمارهم عن (١٨) ثماني عشرة سنة، إلا في حالة التحول، فيجوز للمؤسسين في هذه الحالة الاحتفاظ بحصصهم فيما لو زادت على النسبة المقررة لكل مؤسس، كما تستثنى الشركات المملوكة بالكامل للدولة والشركات القابضة من النسب المقررة.

ولا يجوز لأي شخص أو أحد أقاربه حتى الدرجة الثانية أن يمتلك أو يشتري 25 % أو أكثر من أسهم رأسمال شركة مساهمة عامة إلا وفقاً لما تحدده قوانين هيئة الخدمات المالية فيما يتعلق بضوابط هذا التملك.

ولو أراد أحد المساهمين أو مجموعة من المساهمين بيع أسهمهم لمساهم آخر فقد تُطبق لائحة الاستحواذ والسيطرة الصادرة عن هيئة الخدمات المالية، حيث تم تعريف "السيطرة" في اللائحة على أنها: عرض مقدم من شخص بمفرده أو بالاشتراك مع آخرين لامتلاك (25%) خمسة وعشرين بالمائة أو أكثر من أسهم التصويت للشركة المساهمة العامة، وفي هذه الحالة يتعين على المشتري الالتزام بأحكام اللائحة والحصول على موافقة هيئة الخدمات المالية على الاستحواذ وتقديم عرض الاستحواذ الإجمالي إلى المساهمين الآخرين في الشركة.

الفصل التاسع عشر شروط الاكتتاب وإجراءاته

هيكل الاكتتاب⁽⁵⁾

طرح الفئة الأولى (المؤسسات المحلية والإقليمية والأجنبية)	طرح الفئة الثانية (صغار المستثمرين) (الأفراد)	طرح الفئة الثانية (كبار المستثمرين) (الأفراد)	طرح الفئة الثانية (صغار المستثمرين) (الأفراد)	طرح الفئة الثانية (كبار المستثمرين) (الأفراد)
حجم الطرح	468.786.985 سهم	312.524.657 سهم	١٣٠,٢١٨,٦٠٧ سهم	١٣٠,٢١٨,٦٠٧ سهم
نسبة أسهم الطرح	45%	30%	١٢.٥%	١٢.٥%
أساس التخصيص	بالنسبة لمستثمري الفئة الأولى فيكون التخصيص بحسب تقرير المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك. يرجى الاطلاع على فقرة "أساس التخصيص" للمزيد من التفاصيل.	أقر المساهم البائع هذا التخصيص قبل بداية الاكتتاب. لمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على "الفصل العشرين - الاكتتاب والبيع"	بالنسبة والتناسب. يرجى الاطلاع على فقرة "أساس التخصيص" لمزيد من التفاصيل. ويجوز للهيئة أن تقرر توزيع حد أدنى من الأسهم المطروحة للاكتتاب العام على مستثمري الفئة الثانية (صغار المستثمرين) بالتساوي، ثم يجري توزيع باقي الأسهم بينهم بالتناسب	بالنسبة والتناسب. يرجى الاطلاع على فقرة "أساس التخصيص" لمزيد من التفاصيل.
الحد الأدنى للاكتتاب	100.000 سهم، وبمضاعفات 100 سهم من أسهم الطرح بعد ذلك	لا ينطبق	1.000 سهم، وبمضاعفات 100 سهم من أسهم الطرح بعد ذلك	81.400 سهم، وبمضاعفات 100 سهم من أسهم الطرح بعد ذلك
الحد الأقصى للاكتتاب	لا يوجد حد أقصى لحجم الاكتتاب	312.524.657 سهم (30% من حجم الطرح)	81.300 سهم	لا يوجد حد أقصى لحجم الاكتتاب
شروط الدفع	يجب على مقدم الطلب إجراء الدفع إلى الحساب المصرفي المعين لأحد وكلاء التحصيل أو مدير الإصدار أو مدير سجل الاكتتاب المشترك قبل تاريخ التسوية بيومي عمل بتوقيت سلطنة عمان، وسيقوم وكلاء التحصيل أو مدير الإصدار أو مدير سجل الاكتتاب بتحويل	يتعين على المستثمرين الرئيسيين إيداع مبالغ الاكتتاب في حسابات وكلاء التحصيل البنكية المحددة، على أن يحول وكلاء التحصيل مبالغ الاكتتاب المستحقة مقابل أسهم الطرح المخصصة إلى حساب مدير الإصدار البنكي، وذلك قبل تاريخ	100% من قيمة مبلغ الطلب المقدم من مستثمر الفئة الثانية (صغار المستثمرين) التي يتعين دفعها في وقت تقديم الطلب	100% من قيمة مبلغ الطلب المقدم من مستثمر الفئة الثانية (كبار المستثمرين) التي يتعين دفعها في وقت تقديم الطلب

		التسوية بيوم عمل على الأقل (بتوقيت سلطنة عمان)	مبلغ الاكتتاب المستحق مقابل أسهم الطرح المخصصة، قبل يوم عمل على الأقل (بتوقيت سلطنة عمان) من تاريخ التسوية إلى الحساب المصرفي المعين لمدير الإصدار. أما فيما يتعلق بمستثمري الفئة الأولى الراغبين في تقديم طلبات من خلال مدير سجل الاكتتاب المشترك، فيرجى الاطلاع على فقرة: "شروط السداد للفئة الأولى من الطرح" للحصول على المزيد من التفاصيل الخاصة بشروط السداد.	
من 20 فبراير ٢٠٢٥ إلى 26 فبراير ٢٠٢٥	من 20 فبراير ٢٠٢٥ إلى 26 فبراير ٢٠٢٥	لا ينطبق	من 20 فبراير ٢٠٢٥ إلى 27 فبراير ٢٠٢٥	فترة الاكتتاب

(5) قد يزيد عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى والثانية وذلك تبعاً لممارسة المساهم البائع لخيار زيادة حجم الاكتتاب. إذا اختار المساهم البائع ممارسة خيار زيادة حجم الاكتتاب، فسيتم إتاحة أي أسهم إضافية بالنسبة والتناسب بين مقدمي الطلبات من الفئة الأولى والثانية.

للحصول على تفاصيل إضافية حول الظروف التي يمكن أن تتغير فيها التخصيصات بين مقدمي الطلبات من الفئة الأولى ومقدمي الطلبات من الفئة الثانية، يرجى الاطلاع على فقرة "أساس التخصيص".

الطرح

يتوفر هذا الطرح للمستثمرين في الفئة الأولى (فئة المؤسسات المحلية والأجنبية) من خلال عملية بناء سجل الأوامر (سيأتي بيانها لاحقاً في الفصل الواحد والعشرين – عملية بناء سجل الأوامر) وللمستثمري الفئة الثانية بسعر الطرح. يكون سعر الطرح هو السعر النهائي الذي سيطرح به الأسهم وسيتم تخصيصها وفق شروط هذه النشرة، وسيتم تحديد سعر الطرح في موعد التسعير، والذي سيكون من ضمن النطاق السعري، من قبل المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك.

أهلية الاكتتاب في أسهم الطرح للفئة الأولى

سوف يُفتح الاكتتاب في أسهم الطرح للفئة الأولى للمستثمرين المؤسسيين الذين لديهم حسابات مع شركة مسقط للمقاصة والإيداع فقط.

يجب على مقدمي الطلبات الاخذ في الاعتبار الحد الأدنى للاكتتاب والحد الأقصى المطبق لكل فئة عند تقديم طلب الاكتتاب. لا يجوز تخصيص أكثر من ٢٠٪ من حجم الطرح لأي من المستثمرين الرئيسيين. كما أنه يمكن أن يتم تخصيص أكثر من ١٠٪ من حجم الطرح لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى.

أهلية الاكتتاب في أسهم الطرح للفئة الثانية

سوف يفتح الاكتتاب في أسهم الفئة الثانية في سلطنة عُمان للمستثمرين الأفراد الذين لديهم حسابات مع شركة مسقط للمقاصة والإيداع.

يجب على مقدمي الطلبات الاخذ في الاعتبار الحد الأدنى للاكتتاب والحد الأقصى المطبق لكل فئة عند تقديم طلب الاكتتاب. لن يتم تخصيص أكثر من ١٠٪ من حجم الطرح لمقدمي الطلبات من الفئة الثانية.

طلبات الاكتتاب المحظورة

لا يُسمح للمستثمرين المذكورين أدناه بالاكتتاب في أسهم الطرح:

- المؤسسات الفردية: يتعين على صاحب المؤسسة الفردية الاكتتاب باسمه فقط.
- حسابات العهدة: يتعين على المستثمرين المقيدين تحت حسابات العهدة الاكتتاب في الأسهم المطروحة بأسمائهم الشخصية (باستثناء التفصيل الوارد أدناه).
- طلبات الاكتتاب المتكررة: يحظر على أي شخص التقدم بأكثر من طلب اكتتاب واحد باسمه.
- طلبات الاكتتاب المشتركة: لا يجوز للمستثمرين تقديم طلب اكتتاب في الأسهم المطروحة بأكثر من اسم واحد بما في ذلك الطلبات المقدمة باسم الورثة.
- المساهم البائع: لا يجوز للمساهم البائع تقديم أي طلب لهذا الاكتتاب.
- الأطراف ذات العلاقة: لا يجوز للأطراف ذات صلة بالشركة المشاركة في مرحلة البناء الدفترى إلا إذا كانت هذه العلاقة ناتجة عن ملكية مشتركة أو سيطرة تمارسها أي من الأجهزة الإدارية للدولة، شريطة أن يكون نشاطها الرئيسي هو الاستثمار.

سيتم رفض جميع الطلبات المقدمة من قبل الأشخاص المحظورين المذكورين أعلاه دون الاتصال بمقدم الطلب، ويُستثنى من ذلك طلبات حسابات العهدة حسب مدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكيل التحصيل (بحسب الأحوال) وذلك بعد تأكدهم من عدم قيام أصحاب هذه الحسابات بتقديم طلبات أخرى بأسمائهم أو مؤسساتهم الشخصية، على أنه يجوز لمدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكيل التحصيل (بحسب الأحوال) رفض ذلك الطلب إذا علم بوجود طلبات متكررة من المستثمرين المتقدمين بطلبات اكتتاب تحت حسابات العهدة.

من الضروري لمدير سجل الاكتتاب المشترك أو مدير الإصدار أو وكيل التحصيل (بحسب الأحوال) الذي يقبل الطلبات من قبل حسابات العهدة أن يحصل على تعهد موقع من قبل مقدم الطلب يوضح المزيد من التفاصيل عن المستثمرين / المستفيدين الأساسيين الذين تم تقديم الطلب نيابة عنهم، على أن يُبلغ مقدم الطلب بوضوح أنه في حالة تعدد الطلبات من قبل حساب العهدة والمستثمر الأساسي في مؤسساتهم الشخصية، فإن جميع الطلبات ستكون عرضة للرفض حسب تقدير المنسق العالمي المشترك أو مدير الإصدار أو وكيل التحصيل (بحسب الأحوال).

الاكتتاب في الأسهم المطروحة نيابة عن الأطفال القصر (بالنسبة لطرح الفئة الثانية)

لأغراض هذا الاكتتاب، يعتبر قاصراً كل شخص تحت سن 18 عاماً عند تقديم الطلب في تاريخ إغلاق باب الاكتتاب. يجوز للأب فقط الاكتتاب نيابة عن أطفاله القاصرين. إذا تم الاكتتاب نيابة عن الطفل القاصر من قبل أي شخص آخر غير الأب، فإنه يجب عليه أن يرفق بالطلب وكالة شرعية سارية المفعول صادرة من الجهات المختصة تخول له حق التصرف في أموال الطفل القاصر بيعاً وشراءً واستثماراً.

رقم المستثمر لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع

يتعين على كل شخص يرغب في الاكتتاب في الأسهم أن يكون له حساب أو رقم المستثمر لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع. ويجوز للمكتب التقدم بطلب للحصول على رقم المستثمر وفتح الحساب من خلال تعبئة استمارة الطلب المعدة لهذا الغرض المتوفرة بمقر شركة مسقط للمقاصة والإيداع أو عبر موقعها الإلكتروني (www.mcd.gov.om) تطبيق أسهم عمان (Oman Stocks) أو عن طريق شركات الوساطة المرخص لها من قبل هيئة الخدمات المالية. هذا، ويجوز لكل مكتب تسليم استمارة الطلب بعد استيفاء جميع متطلباتها إلى أحد العناوين الآتية:

- المكتب الرئيسي لشركة مسقط للمقاصة والإيداع، ص ب 952، الرمز البريدي 112 روي، مسقط، سلطنة عمان.
- مكاتب شركات الوساطة المرخص لها من قبل هيئة الخدمات المالية.
- إرسال طلب إلى شركة مسقط للمقاصة والإيداع عبر الفاكس رقم +968 24817491

• فتح الحساب عبر موقع الشركة الإلكتروني www.mcd.gov.om

يتعين على الجهات الاعتبارية الراغبة في فتح حساب لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع أو الحصول على رقم المستثمر تقديم نسخة من مستندات التسجيل حسب متطلبات شركة مسقط للمقاصة والإيداع، بالإضافة إلى نموذج الطلب المعد لهذا الغرض بعد استيفاء جميع بياناته. هذا، وقد يُطلب من الأجنبي (أفراداً ومؤسسات) المزيد من المتطلبات والإجراءات عند فتحه الحساب، حسب تحديد شركة مسقط للمقاصة والإيداع.

يتعين على الأشخاص الذين لديهم مسبقاً حسابات لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع التأكد - قبل الاكتتاب - من كتابة بياناتهم بالكامل باستمارة الطلب، ويمكن لكل مستثمر تحديث بياناته من خلال المنافذ المشار إليها أعلاه.

يتم إرسال جميع المراسلات للمكتب بما في ذلك إخطارات التخصيص وما يُسترد من مبالغ ومدفوعات الأرباح لعناوينهم المسجلة لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع ولذلك يتعين على المكتتبين التأكد من صحة عناوينهم المسجلة لديها.

يتعين على كل مستثمر الحصول على رقم مستثمر من شركة مسقط للمقاصة والإيداع؛ نظراً لأن رقم المستثمر مطلوب عند تعبئة الطلب. وتقع مسؤولية التحقق من صحة رقم المستثمر المدون في طلب الاكتتاب على المكتب نفسه، وسيتم رفض طلبات الاكتتاب التي لا تحمل أرقام حسابات صحيحة، وذلك دون الرجوع للمكتتبين.

للاستفسار أو لمزيد من المعلومات عن هذه الإجراءات، يرجى الاتصال بالعنوان التالي:

شركة مسقط للمقاصة والإيداع ش م ع م
صندوق بريد رقم 952، الرمز البريدي 112 روي، مسقط، سلطنة عمان
هاتف رقم: + 968 2482 2222
موقع الشركة على شبكة المعلومات الدولية www.mcd.om

الحد الأدنى والأقصى للاكتتاب

للفئة الأولى

يكون الحد الأدنى للاكتتاب في الفئة الأولى هو 100.000 سهم، بينما لا يوجد حد أقصى لعدد الأسهم التي يجوز لمستثمر الفئة الأولى الاكتتاب فيها، و يجوز تخصيص أكثر من ١٠ % من أسهم الطرح لأي من مقدمي الطلبات من الفئة الأولى .

وبالنسبة للمستثمرين الرئيسيين

لا يوجد حد أدنى، ويبلغ الحد الأقصى لعدد أسهم الطرح التي يمكن الاكتتاب فيها من قبل المستثمرين الرئيسيين بشكل إجمالي ما نسبته 30 % من الطرح، أي ما يعادل 312.524.657 سهم. ولا يجوز لأي مستثمر رئيسي الاكتتاب في أكثر من ٢٠٨,٣٤٩,٧٧١ سهم.

لمقدمي الطلبات من الفئة الثانية

(صغار المستثمرين)

يكون الحد الأدنى لصغار المستثمرين هو 100 سهم، بينما يكون الحد الأقصى لعدد أسهم الطرح التي يجوز الاكتتاب فيها بموجب طلب الاكتتاب المقدم من قبل مستثمري الفئة الثانية (صغار المستثمرين) بما لا يتجاوز 81.300 سهم.

(كبار المستثمرين)

يكون الحد الأدنى لكبار المستثمرين هو 81.400 سهم، ولا يوجد حد أقصى على عدد أسهم الطرح التي يجوز الاكتتاب فيها بموجب طلب الاكتتاب المقدم من قبل مستثمري الفئة الثانية (كبار المستثمرين).

لن يتم تخصيص أكثر من ١٠ % من حجم الطرح لأي من مقدمي الطلبات من الفئة الثانية.

نطاق السعر

تم تحديد نطاق السعر عند 117 بيعة إلى 123 بيعة للسهم، على أن يكون 117 بيعة هي الحد الأدنى للسعر، 123 بيعة هي الحد الأقصى للسعر.

مدة الطرح

يبدأ الاكتتاب من قبل المستثمرين في أسهم الفئة الأولى في 20 فبراير ٢٠٢٥ وينتهي في 27 فبراير ٢٠٢٥ ويبدأ الاكتتاب من قبل المستثمرين في أسهم الفئة الثانية في 20 فبراير ٢٠٢٥ وينتهي في 26 فبراير ٢٠٢٥

الطرح لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى

سيتم حجز ما نسبته 45 % (أي 468.786.985 سهم) من أسهم الطرح المخصصة للمستثمرين من الفئة الأولى.

الفئة الأولى للطرح

إجراء الاكتتاب وطلبات الاكتتاب للمستثمرين من الفئة الأولى

يجوز للمتقدمين من الفئة الأولى تقديم الطلبات إلى أي من وكلاء التحصيل أو مدير الإصدار أو مدير سجل الاكتتاب المشترك خلال ساعات العمل المصرفية الرسمية قبل تاريخ إغلاق الاكتتاب في الفئة الأولى. تعد الطلبات ملزمة بمجرد تقديمها، ولا يمكن تعديلها إلا مرة واحدة عن طريق تقديم استمارة تعديل طلب الاكتتاب وذلك للاكتتاب في عدد أكبر من الأسهم أو في سعر أعلى أو كليهما، في أو قبل تاريخ إغلاق الاكتتاب في الفئة الأولى.

تتضمن الطلبات ثلاثة عروض بحد أقصى تجمع بين السعر مقابل عدد الأسهم. يقصد بمبلغ طلب الاكتتاب من الفئة الأولى: أعلى مبلغ عرض مستلم من جميع العروض المقدمة في طلب الاكتتاب في الفئة الأولى. ويكون كل وكيل تحصيل مسؤولاً عن التحقق مما إذا كان الطلب يتوافق مع التعليمات المنصوص عليها في هذه النشرة.

يتم دفع قيمة أسهم الطرح المكتتب بها من قبل المتقدمين من الفئة الأولى بالريال العماني. سيطلب من مقدمي طلبات الاكتتاب في الفئة الأولى أن يقوموا بسداد كامل قيمة الأسهم المخصصة لهم إلى الحساب المصرفي المعين لأحد وكلاء التحصيل أو مدير الإصدار أو مدير سجل الاكتتاب المشترك، وسيقوم وكلاء التحصيل أو مدير الإصدار أو مدير سجل الاكتتاب المشترك بتحويل عائدات الاكتتاب قبل يوم عمل على الأقل (بتوقيت سلطنة عمان) من تاريخ التسوية إلى الحساب المصرفي المعين لمدير الإصدار وفقاً لأحكام "شروط السداد لمقدمي الطلبات في الفئة الأولى".

يتعين على جميع مقدمي الطلبات الذين يتقدمون بطلباتهم عن طريق مدير سجل الاكتتاب المشترك أن يقوموا بسداد المبالغ إلى الحساب البنكي المخصص لمدير سجل الاكتتاب المشترك قبل يومي عمل (بتوقيت سلطنة عمان) من تاريخ التسوية.

وإذا لم يتم الدفع في الموعد المحدد، فقد يتحمل مقدمو الطلبات من الفئة الأولى رسوماً عالية الكلفة أو يصدر بحقهم إجراء تنفيذ.

المثال التوضيحي للعروض المقدمة في الطلب:

يعرض الجدول التالي مثالا توضيحيا لبعض العروض التي يجوز أو لا يجوز لمستثمري الفئة الأولى تقديمها.

اسم المستثمر	المستثمر (أ)	المستثمر (ب)

عدد أسهم الطرح لكل سعر عرض	10,000,000 بسعر 123 بيسة للسهم	5,000,000 بسعر 123 بيسة للسهم
	5,000,000 بسعر 119 بيسة للسهم	10,000,000 بسعر 121 بيسة للسهم
		15,000,000 بسعر 119 بيسة للسهم

في المثال التوضيحي أعلاه، تم استلام طلبين في طرح الفئة الأولى، حيث قدم كل مستثمر عروضاً مختلفة، بالنسبة للمستثمر أ ، في حالة رغبة المستثمر (أ) بالشراء بسعر 119 بيسة للسهم، كان يتعين عليه التقدم بعرض لشراء عدد من الأسهم يزيد عن 10,000,000 سهم حيث أن هذا المستثمر (أ) كان مستعداً لشراء 10,000,000 سهم بسعر 123 بيسة للسهم، وبناءً على ذلك، يُرفض العرض بقيمة 119 بيسة للسهم للحصول على 5,000,000 سهم، بينما قدم المستثمر (ب) عروضاً سليمة وفيها عدد أسهم العرض المطلوبة أعلى من حد السعر الأدنى لها، علاوةً على ذلك، في حالة تحديد سعر الطرح النهائي بقيمة 121 بيسة للسهم، يحصل المستثمر (ب) على أساس التخصيص على العرض الخاص فقط بعدد 10,000,000 سهم بقيمة 121 بيسة للسهم ولن يتم النظر في العرض الخاص بعدد 5,000,000 بقيمة 123 بيسة لكل سهم.

الجدول التالي يوضح العروض التي تُقدم في استمارة طلب الاكتتاب

العروض	سعر العرض (بيسة) (أ)	عدد الأسهم التي يُراد الاكتتاب بها (ب)	قيمة العرض (ر.ع) ج = أ × ب / 1,000	المبلغ المستحق الدفع (د) = الحد الأقصى (ج)
العرض الأول	123	5,000,000	615,000	1,785,000
العرض الثاني	121	10,000,000	1,210,000	
العرض الثالث	119	15,000,000	1,785,000	

عروض الأسعار وتحديد سعر الطرح وتخصيص الأسهم

بعد تاريخ إغلاق الاكتتاب في الفئة الأولى، وبمجرد تقديم جميع الطلبات إلى مدير الإصدار من قبل وكلاء التحصيل ومدراء سجل الاكتتاب، سيحدد المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك سعر الطرح، والذي سيكون ضمن النطاق السعري.

سيتم تحديد تخصيص أسهم الطرح لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى من قبل المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك، ويجب أن تستند إلى معايير معينة وآلية تخصيص. ستشمل المعايير التي سينظر فيها المنسق العالمي المشترك والمساهم البائع ما يلي: (1) نوع المستثمر، بما في ذلك ملف الاستثمار وحصة الاستثمار في القطاع الذي تعمل فيه الشركة؛ (2) حجم المستثمر، بما في ذلك الأصول الخاضعة للإدارة؛ (3) الرؤية النوعية حول سلوك المستثمر، بما في ذلك المشاركة في الطروحات السابقة وأنماط الملكية في الطروحات السابقة؛ (4) مشاركة المستثمرين ومشاركتهم في عملية تسويق العرض؛ و (5) إمكانية خلق سيولة ما بعد الطرح. قد تؤثر المعايير المذكورة أعلاه، بالإضافة إلى مستوى الطلب في طرح الفئة الأولى، على النسبة المئوية لتخصيص إجمالي الطلبات لمقدمي طلبات الفئة الأولى.

في حالة وجود نقص في طلبات الاكتتاب في طرح الفئة الثانية (بحيث يشمل أقل من ٢٥ في المائة من الطرح) وشريطة أن يكون هناك اكتتاب زائد في طرح الفئة الأولى، فسيقوم المساهم البائع بتخصيص أي أسهم طرح غير مكتتب بها من الفئة الثانية لمستثمري الفئة الأولى بالنسب المذكورة أعلاه.

وإذا لم تتم تغطية الأسهم المطروحة للاكتتاب العام والمخصصة لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى في مرحلة بناء سجل الأوامر، يجب على مدير الإصدار الانتهاء من الجولة الثانية من البناء السعري خلال (15) يوماً من نهاية الجولة الأولى، ويتم من خلالها السعر وفقاً لمتطلبات المادة (25) من ضوابط تحديد سعر الاكتتاب العام في الأسهم، إلى الحد الذي لم يتم فيه تلبية الزيادة في طلبات الاكتتاب لديهم. وإذا كانت الطلبات المقدمة من مقدمي الطلبات من الفئة الأولى أقل من الأسهم المطروحة في الفئة الأولى، يعتبر الاكتتاب غير ناجح ويجب على الشركة سحب الطرح وتقديم طلب جديد إذا ما رغبت في الاستمرار.

إذا اختار المساهم البائع ممارسة خيار زيادة حجم الاكتتاب، فسيتم إتاحة أي أسهم إضافية بالنسبة والتناسب بين مقدمي الطلبات من الفئة الأولى والثانية.

بمجرد استلام موافقة هيئة الخدمات المالية على التخصيص المقترح، (1) سيتم الإعلان عن سعر الطرح من قبل الشركة على الموقع الإلكتروني لبورصة مسقط، و(2) سيقوم مدير الإصدار بإرسال تفاصيل التخصيص لكل مستثمر إلى شركة مسقط

للمقاصة والإيداع والمنسق العالمي المشترك، وبعد ذلك سيقوم مدير سجل الاككتاب المشترك و مدير الإصدار ووكلاء التحصيل بإخطار مستثمري الفئة الأولى بمخصصاتهم.

شروط دفع القيمة عن الاككتاب في الفئة الأولى:

سيقوم كل وكيل تحصيل بفتح حساب عهدة باسم حساب "الاككتاب العام لشركة أسياد للنقل البحري- وكيل التحصيل" وذلك لتحصيل أموال الطلبات المقدمة من الفئة الأولى.

سيقوم مدير الإصدار بفتح حساب عهدة باسم حساب "الاككتاب العام لشركة أسياد للنقل البحري - مدير الاصدار" لاستلام عائدات الاككتاب من وكلاء التحصيل قبل يوم عمل على الأقل (بتوقيت سلطنة عمان) من تاريخ التسوية، على أن تتم إدارة هذا الحساب من قبل مدير الإصدار بالنسبة لطرح الفئة الأولى. وبعد خصم جميع الرسوم المطبقة والمصروفات وضريبة القيمة المضافة المحددة حتى ذلك التاريخ، سيقوم مدير الإصدار للفئة الأولى بتحويل صافي العائدات في هذا الحساب إلى حساب العهدة الخاص بشركة مسقط للمقاصة والإيداع في تاريخ التسوية.

ويتعين على كل مقدم طلب من الفئة الأولى سداد كامل قيمة أسهم الطرح المخصصة له إلى الحساب المصرفي المعين لأحد وكلاء التحصيل أو مدير الإصدار أو المنسق العالمي المشترك قبل تاريخ التسوية بيومي عمل على الأقل (بتوقيت سلطنة عمان). ومع ذلك، يجوز لوكيل التحصيل - وقت قبول الطلب - حجز مبلغ مساوي لقيمة طلب الاككتاب المقدم في الفئة الأولى من حساب مقدم الطلب المسجل لدى وكيل التحصيل.

يقوم وكلاء التحصيل أو مدير الإصدار أو مدير سجل الاككتاب المشترك بتحويل عائدات الاككتاب قبل يوم عمل على الأقل (بتوقيت سلطنة عمان) من تاريخ التسوية إلى الحساب المصرفي المعين لمدير الإصدار. وفي حالة إخفاق مقدم الطلب من الفئة الأولى في السداد في الوقت المناسب، قد يتحمل مقدم الطلب المعني من الفئة الأولى غرامات كبيرة و/ أو إجراءات تنفيذه ضده. يمكن للمستثمرين دفع قيمة اكتتابهم عن طريق حوالة بنكية تحت الطلب صادرة من بنك في سلطنة عُمان أو عن طريق تحويل من الحساب بالمبلغ مستحق الدفع في الوقت المذكور أعلاه.

يتعين على جميع مقدمي الطلبات من خلال مدير سجل الاككتاب المشترك سداد مبالغ الاككتاب لأحد مدراء سجل الاككتاب المشترك في سلطنة عمان قبل يومي عمل على الأقل من تاريخ التسوية، والذي سيقوم بعد ذلك بتحويل المبالغ إلى حساب العهدة باسم "الاككتاب العام لشركة أسياد للنقل البحري - مدير الاصدار" الذي يحتفظ به مدير الإصدار وذلك في فترة لا تتجاوز يوم عمل واحد (بتوقيت سلطنة عمان) من تاريخ التسوية.

ومن المتوقع أن يتم تسليم أسهم الطرح في تاريخ التسوية إلى حسابات مستثمري الفئة الأولى من خلال خاصية القيد الدفترية التي تديرها شركة مسقط للمقاصة والإيداع.

تفاصيل الحساب البنكي لمستثمري الفئة الأولى الذين يقدمون الطلبات عن طريق وكلاء التحصيل

يتعين على كل مستثمر أن يقدم تفاصيل حسابه البنكي (المسجل باسمه)، ويُحظر عليه استخدام أي حساب بنكي لأي شخص أو كيان قانوني آخر.

إذا كان الحساب البنكي للمستثمر مسجلاً في بنك آخر غير وكلاء التحصيل، فسيُتعين على المستثمر تقديم ما يفيد تفاصيل حسابه البنكي التي دوّنها في الطلب، ويقوم مقام هذه الإفادة أي مستند صادر من بنك المستثمر يفيد برقم الحساب البنكي واسم مالك الحساب، وتُقبل في هذا الشأن كشوفات الحساب أو أي خطاب أو مستند يصدر عن البنك ويؤكد هذه المعلومات. ويتعين على المستثمر ضمان أن تكون الإفادة المقدمة مقروءة وتحتوي المعلومات المطلوبة، ولا يُلزم المستثمر بتقديم أي شيء طالما أن حسابه البنكي لدى وكيل التحصيل الذي يكتب من خلاله، وفي هذه الحالة سيتعين على وكيل التحصيل أن يتحقق من صحة الحساب البنكي للمستثمر عن طريق نظامه وإجراءاته الخاصة أو عن طريق إفادة يقدمها المستثمر له.

وسيتم رفض الطلبات التي تتضمن حسابات بنكية لأي شخص أو كيان قانوني غير المستثمر.

طرح الفئة الثانية

تم تخصيص نسبة ٢٥ % من حجم الطرح الكلي (أي ما يعادل ٢٦٠,٤٣٧,٢١٤ سهم) للاكتتاب من قبل مقدمي طلبات الفئة الثانية وتخصيصها لهم، موزعة بالتساوي بين كبار المستثمرين وصغار المستثمرين من مقدمي الطلبات من الفئة الثانية. وما سيحدد إذا كان المستثمر يعتبر من ضمن كبار المستثمرين أو صغار المستثمرين من مقدمي الطلبات من الفئة الثانية هو عدد الأسهم، فإذا كان الطلب لا يتجاوز 81.300 سهم فإن المستثمر سيكون من ضمن فئة صغار المستثمرين، أما إذا كان الطلب 81.400 سهم أو أكثر فإن المستثمر سيكون من ضمن فئة كبار المستثمرين.

لا يجوز للمستثمر أن يتقدم بأكثر من طلب للاكتتاب، وسيتم تحديده إما ضمن مستثمري الفئة الثانية (صغار المستثمرين) أو ضمن مستثمري الفئة الثانية (كبار المستثمرين)، ولكن ليس كلاهما.

عملية الاكتتاب الخاصة بمقدمي الطلبات من الفئة الثانية

طريقة التقدم بالطلب: سيتم إجراء عملية الطرح للفئة الثانية من خلال آلية الاكتتاب الإلكتروني.

نظام الاككتاب الإلكتروني لوكلاء التحصيل

سيتمكن مقدمو الطلبات من تقديم الطلبات إلى وكلاء التحصيل خلال ساعات عمل المصارف الرسمية في أو قبل تاريخ اغلاق الاككتاب في الفئة الثانية. سيحتاج المستثمرون إلى التواصل مع وكيل التحصيل للحصول على مزيد من الإرشادات حول نظام الاككتاب الإلكتروني التي يوفرها وكيل التحصيل المعني.

سيطلب من مقدم الطلب، قبل إكمال الطلب من خلال نظام الاككتاب الإلكتروني، قراءة هذه النشرة بعناية، بما في ذلك الشروط والإجراءات التي تحكم طلب الاككتاب الإلكتروني. ستكون نسخ من هذه النشرة متاحة لمقدمي الطلبات من خلال وكلاء التحصيل على الموقع المخصص للاككتاب العام للشركة، أو يمكن تنزيلها من الموقع الإلكتروني لهيئة الخدمات المالية وبورصة مسقط عبر الرابطين التاليين: www.fsa.gov.om و www.msx.om، على التوالي.

يدفع المستثمر مبالغ طلب الاككتاب في الفئة الثانية وفقاً لشروط آلية الاككتاب الإلكتروني التي يستخدمها وكلاء التحصيل.

نظام الاككتاب الإلكتروني لشركة مسقط للمقاصة والإيداع

يمكن لمقدمي الطلبات تقديم بياناتهم في النظام الإلكتروني للاككتاب العام على موقع شركة مسقط للمقاصة والإيداع (www.mcd.om).

بعد التحقق من جميع البيانات، سيتعين على مقدم الطلب طباعة طلب الاككتاب الإلكتروني، ثم تقديمه مع المستندات الداعمة وقيمة طلبات الاككتاب في الفئة الثانية إلى أحد وكلاء التحصيل. سيحتاج مقدم الطلب إلى الاتصال بوكيل التحصيل المعني للحصول على مزيد من الإرشادات حول قناة الاككتاب الإلكتروني التي يوفرها وكيل التحصيل المعني. وسيتم سداد أموال طلب الفئة الثانية من قبل مقدم الطلب وفقاً لشروط عملية تحصيل الاككتاب الإلكتروني التي يستخدمها كل وكيل تحصيل. وسيقوم وكيل التحصيل، بعد التحقق من المستندات الداعمة وتأكيد استلام مبالغ طلب الفئة الثانية، بالتحقق من صحة طلب الاككتاب الإلكتروني في نظام الاككتاب الإلكتروني ومشاركة نسخة من إثبات استكمال طلب الاككتاب الإلكتروني مع كل مقدم طلب. يحتاج مقدم الطلب إلى التأكد من حصوله على نسخة من إثبات الاستكمال من وكيل التحصيل كدليل صالح على طلبه.

الطلبات

يجب إكمال الطلب بالكامل وفقاً للتعليمات الواردة في هذه النشرة، وقد يتم رفض الطلبات غير المكتملة.

لا يحق لأي مقدم طلب تقديم أكثر من طلب واحد، وبمجرد تقديم الطلبات لا يمكن بأي حال من الأحوال إلغاء الطلب من قبل مقدمه. وفي حال تقديم مقدم الطلب طلباً ثانياً إما إلى نفس وكيل التحصيل أو إلى وكيل تحصيل آخر، فسيتم معاملة المستثمر على أنه تقدم بطلبات متعددة وقد يؤدي ذلك إلى رفض جميع الطلبات المقدمة من قبله في أي وقت قبل تخصيص أسهم الطرح.

الوثائق الشبوتية المطلوبة

نسخة من وكالة قانونية معتمدة حسب الأصول من السلطات القانونية المختصة في حال تم الاكتتاب نيابة عن شخص آخر (باستثناء اكتتاب الأب عن أطفاله القاصرين).

مبلغ طلب الاكتتاب

يجب على جميع المتقدمين من الفئة الثانية ، الي جانب تقديم الطلب، دفع كامل مبلغ الاكتتاب، ويُحسب على أنه إجمالي عدد الأسهم المراد الاكتتاب بها مضروباً في 123 بيسة للسهم (مبلغ الاكتتاب في الفئة الثانية).

شروط سداد قيمة الاكتتاب للفئة الثانية

سيفتح وكلاء التحصيل حساب عهدة لتحصيل أموال طلبات الفئة الثانية. سوف يتولى كل وكيل تحصيل إدارة حسابه الخاص، والذي سوف يقوم بتحويل عائدات التحصيل إلى حساب العهدة المشترك الذي تحتفظ به شركة مسقط للمقاصة والإيداع في غضون يومي عمل (بتوقيت سلطنة عمان) بعد استلام طلب الفئة الثانية. يمكن لكل مقدم طلب من الفئة الثانية الدفع نقداً، أو حوالة بنكية تحت الطلب صادرة من بنك في سلطنة عُمان أو تحويل من الحساب بالمبلغ المستحق الدفع في وقت تقديم الطلب.

رد المبالغ الفائضة

سيتم تخصيص أسهم الطرح لمقدمي الطلبات ، وسيتم تحديد سعر الطرح من خلال نتيجة بناء سجل الأوامر لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى. وسيتم احتساب أي مبالغ مستردة مستحقة لمقدم طلب من الأفراد من مستثمري الفئة الثانية بناء على الفرق بين (1) مبلغ طلب الاكتتاب التي دفعها مقدم الطلب من الفئة الثانية، و(2) عدد أسهم الطرح المخصصة لمقدم الطلب من الفئة الثانية مضروباً في سعر الطرح.

تفاصيل الحساب البنكي لمقدمي الطلبات من الفئة الثانية

سوف يتم استخدام تفاصيل الحساب البنكي لمقدم الطلب والمدرجة في سجلات شركة مسقط للمقاصة والإيداع لتحويل أي مبالغ فائضة، وفي حال حصل مقدم الطلب على تسهيلات مالية للاكتتاب العام من أحد وكلاء التحصيل، فسيتم رد المبالغ الفائضة إلى حساب قرض مقدم الطلب مع وكيل التحصيل المعني.

أساس التخصيص

سيتم تجميع الطلبات المستلمة من مقدمي الطلبات من الفئة الثانية (كبار المستثمرين وصغار المستثمرين) معاً لتحديد إجمالي الطلب بموجب الطرح للفئة الثانية. سيتم التخصيص للمتقدمين من مستثمري الفئة الثانية بسعر الطرح.

إذا قل إجمالي الطلب بالنسبة للطرح من الفئة الثانية أو كان مساوياً لما نسبته ٢٥ % من الطرح للفئة الثانية (أي ما يعادل ٢١٤,٤٣٧,٢١٤ سهم) ففي هذه الحالة سوف يتم تخصيص جميع الأسهم في الطرح لمقدمي الطلبات في الفئة الثانية إلى عدد أسهم الطرح الموضحة في طلبات اكتتابهم الصحيحة. وإذا زادت عدد طلبات الاكتتاب في طرحة الفئة الأولى وكان إجمالي الطلب بالنسبة للطرح في الفئة الثانية يقل عن نسبة ٢٥ % من الطرح، فبعد أن يتم التخصيص بالكامل على مستثمري الفئة الثانية يُطرح عدد الأسهم المتبقي من أسهم الطرح لمقدمي الطلبات في الفئة الأولى بسعر الطرح.

وإذا زاد الطلب الإجمالي في الفئة الثانية عن ٢٥ % من أسهم الطرح فسيتم تخصيص الأسهم بالنسبة والتناسب، ولهيئة الخدمات المالية ان تقرر توزيع حد أدنى من الأسهم المطروحة على مقدمي الطلبات في الفئة الثانية (صغار المستثمرين) فقط بالتساوي، وتُخصص الأسهم المتبقية في الفئة الثانية لمقدمي الطلبات في ذات الفئة بالنسبة والتناسب.

إذا اختار المساهم البائع ممارسة خيار زيادة حجم الاكتتاب، فسيتم إتاحة أي أسهم إضافية بالنسبة والتناسب بين مقدمي الطلبات من الفئة الأولى والثانية.

تأكيد التخصيص ورد المبالغ للفئة الثانية

ستقوم شركة مسقط للمقاصة والإيداع بإرسال رسالة نصية إلى المستثمرين الذين تم تخصيص أسهم لهم على رقم هاتفهم المحمول المسجل لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع بعد انتهاء فترة طرح الفئة الثانية وبعد استلام موافقة الهيئة على التخصيصات المقترحة. كما من المتوقع أن تبدأ شركة مسقط للمقاصة والإيداع في رد أي أموال فائضة للمستثمرين المؤهلين خلال ثلاثة أيام عمل (بتوقيت سلطنة عمان بعد الحصول على موافقة هيئة الخدمات المالية على التخصيصات المقترحة).

وكلاء التحصيل المستلمين للطلبات

- بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع
- بنك مسقط ش.م.ع.ع
- البنك الاهلي ش.م.ع.ع
- بنك ظفار ش.م.ع.ع
- البنك الوطني العماني ش.م.ع.ع
- بنك عمان العربي ش.م.ع.ع
- الافاق لأسواق المال ش.م.ع.م
- جبل لإدارة الأصول ش.م.م
- شركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م
- الشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م
- الرؤية للأوراق المالية ش.م.م
- سي اف اي المالية ش.م.م
- شركة الخدمات المالية ش.م.ع.ع

قبول طلبات الاكتتاب

لن يقبل مدير الإصدار أو وكلاء الاكتتاب طلبات الاكتتاب في الحالات التالية:

- إذا لم يكن طلب الاكتتاب موقعاً من قبل المكتتب.
- إذا لم تُسدّد قيمة الأسهم المكتتب بها طبقاً للشروط الواردة في هذه النشرة.
- إذا لم يتضمن الطلب رقم المستثمر المقيّد لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع.
- إذا قُدم طلب الاكتتاب بأكثر من اسم.
- إذا كان المكتتب مؤسسة فردية أو حساب عهدة.
- إذا تبين أن رقم المستثمر المقيّد بطلب الاكتتاب غير صحيح.
- إذا تبين إن الشخص قد تقدم بأكثر من طلب اكتتاب واحد بنفس الاسم، وفي هذه الحالة سوف تُرفض جميع الطلبات.
- إذا لم يُرفق بالطلب الوثائق الثبوتية المنصوص عليها في هذه النشرة.
- إذا لم يتضمن الطلب جميع تفاصيل الحساب المصرفي للمكتتب.

- إذا تبين أن تفاصيل الحساب البنكي التي تم تقديمها في الطلب غير صحيحة أو ليست ذات صلة فيما عدا الطلبات المقدمة بأسماء القاصرين المسموح لهم باستخدام تفاصيل الحسابات البنكية المملوكة لوالديهم.
- إذا لم يُرفق بالطلب الوكالة القانونية للمكتب الذي يتقدم بطلب الاكتتاب نيابة عن شخص آخر (باستثناء الآباء الذين يكتبون نيابة عن أطفالهم القاصرين).
- إذا لم يتوافق الطلب مع المتطلبات القانونية على النحو المنصوص عليه في هذه النشرة.

إذا تلقى مدير الإصدار أو وكيل التحصيل طلب اكتتاب غير مستوفٍ للشروط والإجراءات الواردة في هذه النشرة، تعين عليه الاتصال بالمكتب لجبر الخطأ، وإذا تعذر جبر الخطأ خلال الفترة المذكورة، جاز لمدير الإصدار أو وكيل التحصيل إعادة الطلب ورد قيمة الأسهم المكتتب بها إلى المكتب.

رفض طلبات الاكتتاب

يجوز لمدير الإصدار رفض طلبات الاكتتاب في أي من الحالات المشار إليها أعلاه مع مراعاة الحصول على موافقة هيئة الخدمات المالية بعد تقديم تقرير مفصل للهيئة يوضح تفاصيل طلبات الاكتتاب المراد رفضها وأسباب الرفض.

الاستعلام والشكاوى

يتعين على المستثمرين الذين يرغبون في الاستفسار أو تقديم شكاوى حول الأمور المتعلقة بتخصيص الأسهم أو الطلبات المرفوضة أو رد المبالغ الفائضة، ان يقوموا بالاتصال بوكيل التحصيل الذي تم الاكتتاب عن طريقه. تفاصيل التواصل الخاصة بوكيل الاكتتاب هي كالتالية:

وكيل التحصيل	الموظف المسؤول	العنوان البريدي	رقم الهاتف والفاكس والبريد الإلكتروني
بنك صحار الدولي ش.م.ع	حسين علي اللواتي أمينة البوسعيد محمد الشرجي	ص.ب ٤٤، حي الميناء، ر.ب ١١٤ مسقط، سلطنة عمان	IPOSsupport@soharinternational.com; +968 2473 0372 +968 2473 0125
بنك مسقط ش.م.ع	سارة الكلباني المؤيد السبتي	ص.ب ١٣٤، ر.ب ١١٢ مسقط، سلطنة عمان	BrokerageBackOffice@bankmuscat.com; +968 2476 8044 +968 2480 1065

khalid.alriyami@ahlibank.om; +968 2457 7824	ص.ب ٥٤٥، الرمز البريدي ١١٦، ميناء الفحل مسقط، سلطنة عمان	محمد العبري خالد الريامي	البنك الأهلي ش.م.ع.ع
nvestmentBackOffice@bankdhofar.com; +968 97027773 p.mathur@bankdhofar.com	ص.ب ١٥٠٧، ر.ب ١١٢، روي مسقط، سلطنة عمان	حامد سعيد حشمت باراج ماثور	بنك ظفار ش.م.ع.ع
nbobackoffice@nbo.om; +968 2477 8075 +968 2477 8662	ص.ب ٧٥١، ر.ب ١١٢، روي مسقط، سلطنة عمان	سالم المسلمي وضحي الهوتي	البنك الوطني العماني ش.م.ع.ع
Saker.AlHarasi@omanarabbank.com; +968 2475 4526 Ghada.AlRaisi@oman-arabbank.com; +968 2475 4653	ص.ب ٢٢٤٠، ر.ب ١٣٠، الغبرة الشمالية مسقط، سلطنة عمان	صقر الحراسي غادة الرئيسي	بنك عمان العربي ش.م.ع.ع
hamed.mo@hcmoman.com; +968 24826053 lubna@hcmoman.com; +968 24826036	ص.ب ٦٨٥، ر.ب ١١٥، روي مسقط، سلطنة عمان	حمد الصلتي لبنى اللواتي	الافاق لأسواق المال ش.م.ع.م
JAMOperations@jabal.om brokerage.products@jabal.om; +968 210207834 +968 21027842 (trading desk)	ص.ب ٢٢٠٩، ر.ب ١٣٠، الخوير الشمالية مسقط، سلطنة عمان	محمد سلطان سيف المخروقي فايز عبدالله البلوشي حنين البلوشي داوود العلي	جبل لإدارة الأصول ش.م.م
i.al-hasani@u-capital.net; +968 24949004 ahmed.alajmi@ucapital.net; +96824949060	ص.ب ١١٣٧، ر.ب ١١١ مسقط، سلطنة عمان	ابراهيم ناصر الحساني أحمد العجمي مسلم جعوب	شركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م

musallam@u-capital.net +96824949065			
Ayman@usoman.com; +968 2476 3337 Osama@usoman.com; +968 2476 3329	ص.ب ٢٥٦٦، ر.ب ١١٢ مسقط، سلطنة عمان	أيمن اللواتي أسامة شهاب	الشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م
mohd.gouda@visioncapital.om; +968 2476 0017 mohammed.m@visioncapital.om; +968 2476 0015	ص.ب ٧١٢، ر.ب ١٣١ مسقط، سلطنة عمان	محمد جودة محمد المحرزي	الرؤية للأوراق المالية ش.م.م
s.alnuumani@cfi.trade +968 9925 6619 k.alninani@cfi.trade +968 9775 6000	ص.ب ١٢٣، ر.ب ١١٤ مسقط، سلطنة عمان	سلطان النعماني خالد السناني	سي اف اي المالية ش.م.م
ibrahim.alhasani@fscoman.net +968 2482 5601 nadir.albalushi@fscoman.net +968 2482 5604	ص.ب 2777، ر.ب 112 روي، سلطنة عمان	إبراهيم الحساني نادر البلوشي	شركة الخدمات المالية ش.م.ع.ع

وفي حالة عدم تجاوب وكيل التحصيل يتعين عليه الاتصال بمدير الإصدار التالية تفاصيله:

بنك صحار الدولي ش م ع ع

الفاضل/ المعتمد المطيري

رئيس الخدمات المصرفية والاستثمارية الإسلامية بصحار الدولي

ص.ب 44، والرمز البريدي 114

روي، مسقط، سلطنة عمان

البريد الإلكتروني: almuatasim.almutairi@soharinternational.com

هاتف: 968 2403 7306

الجدول الزمني

يوضح الجدول التالي الجدول الزمني المتوقع لاستكمال إجراءات الاكتتاب:

الإجراء	التاريخ
تاريخ فتح باب الاكتتاب في الفئة الأولى	20 فبراير ٢٠٢٥
تاريخ فتح باب الاكتتاب في الفئة الثانية	20 فبراير ٢٠٢٥
تاريخ إغلاق باب الاكتتاب في الفئة الأولى	27 فبراير ٢٠٢٥
تاريخ إغلاق باب الاكتتاب في الفئة الثانية	26 فبراير ٢٠٢٥
موعد استلام وكلاء التحصيل مبالغ الاكتتاب من مستثمري الفئة الثانية	تحويل المبالغ عند الاكتتاب مباشرة
موعد استلام مدير الإصدار بيانات الاكتتاب والسجلات النهائية من وكلاء التحصيل	2 مارس ٢٠٢٥
تحديد سعر الطرح وإبلاغ هيئة الخدمات المالية بنتائج الاكتتاب والتخصيص المقترح	3 مارس ٢٠٢٥
موافقة هيئة الخدمات المالية على التخصيص المقترح	4 مارس ٢٠٢٥
إعلان سعر الطرح في بورصة مسقط وإعلان المستثمرين بالتخصيص وتاريخ التسعير	4 مارس ٢٠٢٥
موعد إبلاغ المستثمرين من الفئة الأولى بنتائج التخصيص من قبل وكلاء التحصيل والمنسقين العالميين المشتركين	4 مارس ٢٠٢٥
موعد توقيع مذكرة التسعير من قبل المنسقين العالميين المشتركين ووكلاء التحصيل والمساهمين البائعين (كجزء من اتفاقية التسوية المؤسسية)	4 مارس ٢٠٢٥
بدء تحويل المبالغ من مستثمري الفئة الأولى مقابل الأسهم المخصصة لهم إلى المنسق العالمي المشترك أو وكيل التحصيل الخاص بهم	4 مارس ٢٠٢٥
آخر موعد لتحويل المبالغ من مستثمري الفئة الأولى مقابل الأسهم المخصصة لهم إلى المنسق العالمي المشترك أو وكيل التحصيل الخاص بهم	6 مارس ٢٠٢٥
الموعد النهائي لمدير الإصدار لتلقي مبالغ الاكتتاب من الفئة الأولى من وكلاء التحصيل والمنسقين العالميين المشتركين	6-9 مارس 2025

10 مارس ٢٠٢٥	موعد تحويل مدير الإصدار لصافي عائدات المستثمرين من الفئة الأولى (بعد خصم رسوم المنسقين العالميين المشتركين ووكلاء التحصيل) إلى شركة مسقط للمقاصة والمقاصة (تاريخ التسوية)
10 مارس ٢٠٢٥	تأكيد شركة مسقط للمقاصة والإيداع استلام جميع عائدات الاكتتاب العام
10-11 مارس 2025	بداية رد المبالغ الزائدة لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى والثانية وإرسال إشعارات التخصيص
12 مارس ٢٠٢٥	تاريخ الإدراج

إدراج وتداول الأسهم

سيتم إدراج الأسهم للتداول في بورصة مسقط وفقاً للقوانين والإجراءات السارية وقت تقديم طلب الإدراج والتسجيل، وينبغي التنبيه إلى أن موعد الإدراج هو موعد تقديري، وسيتم الإعلان عن الموعد المحدد عبر الموقع الإلكتروني لبورصة مسقط.

المسؤوليات والالتزامات

يتعين على مدير الإصدار ووكلاء التحصيل وشركة مسقط للمقاصة والإيداع الالتزام بالمسؤوليات والالتزامات المحددة لهم بموجب القانون المعمول به والتوجيهات واللوائح الصادرة من هيئة الخدمات المالية.

هذا، ويتعين على الأطراف المعنية اتخاذ الترتيبات التصحيحية اللازمة فيما يتعلق بأي ضرر ينشأ عن أي إهمال يرتكبه في أداء المهام والمسؤوليات الموكلة إليهم ويعتبر مدير الإصدار ووكلاء التحصيل الأطراف المسؤولة أمام الجهات الرقابية في اتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة واللازمة لجبر مثل تلك الأضرار.

المستثمرون المؤهلون

لم يتم اتخاذ أي إجراء ولن يتم اتخاذ أي إجراء قد يسمح باكتتاب عام في الأسهم أو قد يسمح بتملك هذه النشرة أو توزيعها أو أي مواد أخرى تتعلق بالشركة أو بالأسهم في أي مكان يلزم فيه اتخاذ مثل هذا الإجراء باستثناء سلطنة عمان ومن ثم لا يجوز طرح هذه الأسهم ولا بيعها بصورة مباشرة أو غير مباشرة كما لا يجوز توزيع هذه النشرة ولا نشر أي إعلان أو ترويج خاص بالطرح أو أي مستند أو معلومات أخرى في أي بلد إلا بما يوافق القوانين واللوائح السارية في ذلك البلد (يرجى الاطلاع على قيود البيع).

لم تُسجل الأسهم وفق قانون الأوراق المالية ولن تُسجل لدى أي جهة مختصة بتنظيم الأوراق المالية في أية ولاية أو مكان اختصاص آخر بالولايات المتحدة، ولن تُعرض أو تُباع في الولايات المتحدة مع مراعاة بعض الاستثناءات وفق قوانين الأوراق المالية المعمول بها. سيتم عرض وبيع أسهم الطرح خارج الولايات المتحدة وفقاً للائحة اس بموجب قانون الأوراق المالية ووفقاً للقانون المعمول به.

يُعتبر المستثمر قد أقر باستلامه نسخة من هذه النشرة والمعلومات اللازمة لاتخاذ قرار بالاستثمار وأنه:

- (أ) مخول بالاستثمار في الأسهم وفق القوانين واللوائح المعمول بها.
- (ب) يدرك بأن الأسهم لم تُسجل وفق قانون الأوراق المالية ولن تُسجل لدى أي جهة مختصة بتنظيم الأوراق المالية في أية ولاية أو مكان اختصاص آخر بالولايات المتحدة، ولن تُعرض أو تُباع في الولايات المتحدة مع مراعاة بعض الاستثناءات وفق قوانين الأوراق المالية المعمول بها.
- (ج) أو الشخص الذي يستثمر له الأسهم كان وسيظل خارج الولايات المتحدة وقت إجراء عملية الشراء
- (د) غير تابع للشركة أو لأي شخص ينوب عن شركة تابعة.
- (هـ) لم تُعرض عليه الأسهم "بالعرض المباشر" بحسب التعريف المحدد في اللائحة (س) من قانون الأوراق المالية.
- (و) بسلطته في الاستثمار إذا كان وكيلاً في شراء الأسهم عن حساب أو أكثر، وبسلطته في إصدار الإقرارات السابقة نيابة عن كل حساب.
- (ز) يُدرك أن أي عرض أو بيع أو رهن أو تحويل للأسهم بالمخالفة للقيود المذكورة أعلاه لن تتم الموافقة عليه من قبل الشركة.
- (ح) يُدرك بأن الشركة والمساهمين البائع والمنسق العالمي المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل والتابعين لهم سيعتمدون على صحة الإقرارات والاتفاقات السابقة.

الفصل العشرون

الاكتتاب والبيع

أبرمت الشركة والمساهمين البائع و مدير الإصدار والمنسق العالمي المشترك ووكلاء التحصيل اتفاقية التسوية المؤسسية مؤرخة في 16 فبراير ٢٠٢٥ وذلك بخصوص أسهم الطرح ("اتفاقية التسوية المؤسسية")، ومع مراعاة الوفاء ببعض الشروط المنصوص عليها في اتفاقية التسوية المؤسسية وإبرام مذكرة التسعير (بتعريفها التالي) فقد وافق المنسق العالمي المشترك و مدير الإصدار ووكلاء التحصيل منفردين على الإتيان بمشتريين لشراء الأسهم في فئة الطرح الأولى بالشروط الموضوعية في اتفاقية التسوية المؤسسية ومذكرة التسعير، على أن يتم تحديد عدد الأسهم في يوم التسعير المذكور في مذكرة التسعير، على أن يتم الإعلان عن عدد الأسهم في سبق صحفي تُصدره الشركة.

النطاق السعري يبدأ من 117 بيعة إلى 123 بيعة للسهم.

وسوف تتقدم الشركة بطلب لتسجيل الأسهم في بورصة مسقط تحت الرمز ("ASCO")

سيدفع المساهمين البائع جميع العملات إلى المنسق العالمي المشترك و مدير الإصدار ووكلاء التحصيل، كما سيتحمل المساهمين البائع مصاريف الطرح.

اتفاقية التسوية المؤسسية

أقرت الشركة والمساهمين البائع بعض القرارات في اتفاقية التسوية المؤسسية ووافقت الشركة على إعفاء المنسق العالمي المشترك و مدير الإصدار ووكلاء التحصيل من بعض الالتزامات بموجب قانون الأوراق المالية، حيث أن مسؤولية المنسق العالمي المشترك ووكلاء التحصيل هي طرح الأسهم نيابة عن المساهمين البائع متى تم تسليمها لهم وقبولها منهم مع مراعاة موافقة وكيلهم القانوني على بعض الأمور القانونية بما في ذلك صحة الأسهم وبعض الشروط الأخرى المنصوص عليها في اتفاقية التسوية المؤسسية كتسجيل واستلام المنسق العالمي المشترك و مدير الإصدار ووكلاء التحصيل لشهادات المسؤولين وآرائهم القانونية.

يخضع التزام المنسق العالمي المشترك و مدير الإصدار ووكلاء التحصيل للحصول على مستثمرين، أو في حالة عدم الاستثمار، ستخضع الأسهم في عرض الفئة الأولى لشروط مسبقة معينة، ومنها: إبرام مذكرة التسعير بموجب اتفاقية التسوية المؤسسية من قبل الشركة والمساهمين البائع والمنسق العالمي المشترك بحيث يتم فيها تحديد سعر طرح الأسهم والعدد النهائي للأسهم المطروحة،

ويتوقع أن يتم توقيع مذكرة التسعير في يوم التسعير، ويجوز للمنسق العالمي المشترك إنهاء اتفاقية التسوية المؤسسية قبل تاريخ التسوية وفق بعض الشروط الخاصة المعروفة لهذا النوع من الاتفاقيات. إذا لم يتم الوفاء بهذه الشروط أو لم يتم التنازل عنها أو تم إنهاء اتفاقية التسوية المؤسسية قبل تاريخ التسوية فسوف ينقضي الطرح. يجب إنهاء اتفاقية التسوية المؤسسية تلقائيًا إذا لم يصبح التسجيل ساريًا خلال سبعة أيام من تاريخ الإدراج المقترح. في حالة حدوث ذلك، (1) ينتهي الطرح تلقائيًا، و(2) يجب على المساهم البائع رد جميع الأموال المستلمة من المستثمرين، و(3) يجب على المستثمرون الذين قاموا بشراء الأسهم في الطرح أن يقوموا بإعادة الأسهم التي قاموا بشرائها للمساهمين البائعين. لمزيد من التفاصيل، راجع "الفصل الرابع - عوامل المخاطرة - المخاطر المتعلقة بالطرح والأسهم - قد لا يكون طلب إدراج الأسهم في بورصة مسقط ناجحاً"

تسعير الطرح

قبل تسعير الطرح لم تُطرح الأسهم في سوق عامة من قبل، ولا يوجد ضمان على وجود سيولة لسوق تداول الأسهم، وقد تم تحديد النطاق السعري من قبل المساهم البائع والشركة بعد التشاور مع المنسق العالمي المشترك.

خيار زيادة حجم الطرح

يحتفظ المساهم البائع بالحق في زيادة حجم الطرح بنسبة تصل إلى ١٥ ٪ من المجموع الكلي لأسهم الطرح، إذا ارتأى المساهم البائع، وذلك بعد دراسة حجم الطلب من قبل المستثمرين، ممارسة خيار بيع أو تخصيص أسهم إضافية. إذا اختار المساهم البائع ممارسة خيار زيادة حجم الاكتتاب، فسيتم إتاحة أي أسهم إضافية بالنسبة والتناسب بين مقدمي الطلبات من الفئة الأولى والثانية.

ترتيبات فترة الحجز

وفق اتفاقية التسوية المؤسسية، وافقت الشركة والمساهم البائع تعاقدياً على أنه لا يجوز - ولمدة 180 يوماً ميلادياً من تاريخ التسجيل -: (1) إصدار أو طرح أو رهن أو بيع أو التعاقد لبيع أو بيع أو منح أي خيار أو حق أو ضمان أو عقد شراء أو ممارسة أي خيار بيع أو شراء أي خيار أو عقد لبيع، أو إقراض أو تحويل أو التصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الأسهم المكتسب بها أو في غيرها من أسهم الشركة أو الأوراق المالية القابلة للتحويل أو التداول أو لممارسة أي سهم أو ضمان أو حق

آخر لشراء أسهم الطرح أو الأوراق المالية أو المنتجات المالية التي يتم تحديد قيمتها بشكل مباشر أو غير مباشر بالإشارة إلى سعر الأسهم. (2) إبرام أية مبادلة أو أي اتفاقية أخرى أو معاملة بما يكون بموجبها بيع التبيعة الاقتصادية للملكية الأسهم بالكامل أو في جزء منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وسواء تمت تسوية كل معاملة عن طريق التنفيذ على أسهم الطرح أو الأوراق المالية الأخرى، أو بالنقد أو بخلاف ذلك. (3) الإعلان للجمهور عن النية في تنفيذ المعاملة، وفي كل حالة، بدون الحصول على موافقة خطية مسبقة من المنسق العالمي المشترك.

وفيما يتعلق بالمساهمين البائعين فقط، فإن القيود السابقة لن تُطبق على:

- 1- بيع الأسهم التي تُباع وفق الطرح.
- 2- أي بيع للأسهم داخل الشركة يقوم به المساهمين البائعين لمصلحة التابعين له (المحال إليهم)، بشرط: (أ) قبل البيع، يوافق المحال إليه على الالتزام بالتزامات المساهمين البائعين في شأن فترة الاحتفاظ بالأسهم. (ب) أي محالة لبيع الأسهم داخل الشركة ستمت وفق شروط وأحكام لا تتعارض مع الطرح. (ج) إذا لم يعد المحال إليه تابعا للمساهمين البائعين فإن الأسهم المباعة له ستُرد إلى المساهمين البائعين قبل انفصال المحال إليه عن التبيعة.
- 3- قبول عرض عام موجه لجميع حاملي الأسهم قيد الإصدار (غير الأسهم المملوكة للشخص المقدم للعرض أو التابعين له) بشروط تحمل جميع حاملي الأسهم على قدم المساواة، أو توقيع وتسليم التزام أو تعهد بقبول العرض العام (بدون أية اتفاقية أخرى لبيع أو التصرف في الأسهم أو في أي مصلحة فيها).
- 4- قبول أي حق ممنوح بخصوص عرض الشركة لأسهم بنظام الأفضلية وذلك لبيع عدد كافٍ من حقوقها لتمكين من شراء باقي حقوقها.
- 5- البيع أو التصرف في الأسهم بأي طريق من طرق التصرف وفق أي عرض للشركة لشراء أسهمها المعروضة بشروط ماثلة لجميع حاملي الأسهم في الشركة.
- 6- أي تصرف أو تخصيص أو إصدار لأسهم لأي مساهمين بائعين بموجب أي إعادة هيكلة لرأس المال فيما يتعلق بالأسهم المملوكة أو المحتفظ بها أو المسيطر عليها من قبل المساهمين البائعين، بشرط أن تخضع لقيود فترة الاحتفاظ بالأسهم - تلك الأسهم الصادرة للمساهمين البائعين أو التي يستحوذ عليها بموجب إعادة هيكلة رأس المال.

7- بيع الأسهم أو التصرف فيها بأي طريق من طرق التصرف وفق أي تسوية أو ترتيب يتم بين الشركة وبين الدائنين أو أي مجموعة منهم أو بين الشركة وبين أعضائها أو أي مجموعة منهم بحيث يتم الموافقة عليها من قبل الدائن أو الأعضاء، ويتم اعتمادها (عند الاقتضاء) من قبل أية جهة مختصة.

المستثمرين الرئيسيين

أبرم كل مستثمر رئيسي اتفاقية استثمار رئيسي مع الشركة والمساهمين البائع (بالجمع "اتفاقيات الاستثمار الرئيسي" وبالإفراد "اتفاقية الاستثمار الرئيسي").

تلقت الشركة التزامات مؤكدة من المستثمرين الرئيسيين، مع مراعاة الشروط والأحكام الواردة في اتفاقيات الاستثمار الرئيسي ، لغرض الاكتتاب في أسهم الطرح بأعلى سعر ضمن النطاق السعري ، ويوضح الجدول الآتي تفاصيل هذه الاسهم:

أسماء المستثمرين الرئيسيين	عدد الأسهم المكتتب بسعر الطرح ^(١)	مبلغ الاكتتاب بسعر الطرح (الريال العماني) ^(١)	النسبة المئوية من إجمالي رأس مال الشركة
فالكون للاستثمار ذ.م.م ^(٢)	208,349,771	25,627,021.833	20%
المريخ للتنمية والاستثمار ش.م.م ^(٣)	104,174,886	12,813,510.978	10%
المجموع	312,524,657	38,440,533	30%

(1) على افتراض ان سعر الطرح هو السعر الأعلى من النطاق السعري

(2) شركة فالكون للاستثمارات ذ.م.م هي شركة تابعة لجهاز قطر للاستثمار، وهو صندوق الثروة السيادي لدولة قطر .

(3) تأسست شركة المريخ للتنمية والاستثمار ش.م.م في عام 2017 كشركة استثمارية مملوكة بالكامل للحكومة مسجلة في سلطنة عمان وتستثمر في فئات أصول وقطاعات متعددة محليًا ودوليًا. الشركة ديناميكية في نهجها بغاية تتمثل في توليد قيمة مباشرة وغير مباشرة لسلطنة عمان من خلال نقل المعرفة والتقدم التكنولوجي والتنمية الاجتماعية والاقتصادية.

تخضع اتفاقيات الاستثمار الرئيسي لبعض الشروط المسبقة المتعارف عليها التي يجب استيفاؤها بما فيها إبرام اتفاقية التسوية المؤسسية من قبل الأطراف والموافقة على نسخة نشرة الإصدار من قبل هيئة الخدمات المالية وقيام الشركة بإصدار نشرة الإصدار. وتنتهي اتفاقيات الاستثمار الرئيسي تلقائياً إذا انتهت اتفاقية التسوية المؤسسية وفق شروطها، ويجوز إنهاء اتفاقيات الاستثمار الرئيسي إذا كان هناك مخالفة جوهرية لشروط أساسي فيها ويكون الإنهاء بتراضي أطرافها أو إذا لم يتم الوفاء بالشروط أو تم التنازل عنها قبل أو في تاريخ ٣١ مارس ٢٠٢٥ أو بحسب ما يتم الاتفاق عليه بين الشركة والمساهمين البائع والمستثمرين الرئيسيين. وستحل الأسهم التي يتم شراؤها من قبل المستثمرين الرئيسيين بالتساوي مع جميع الأسهم الأخرى التي تم بيعها في الطرح.

ووفق شروط اتفاقيات الاستثمار الرئيسي فقد وافق المستثمرون الرئيسيون وفق أمور أخرى على عدم عرض أو بيع أو التعاقد لبيع أو نقل أو التصرف بشكل مباشر أو غير مباشر أو الإعلان عن طرح أية أسهم استحوذوا عليها بموجب اتفاقيات الاستثمار الرئيسي (أو أي حصة فيها فيما يتعلق بها) أو إبرام أية معاملة لها نفس التأثير الاقتصادي لأي مما سبق، وذلك لمدة زمنية من تاريخ إبرام اتفاقيات الاستثمار الرئيسي إلى اليوم التسعين (٩٠) من تاريخ التسجيل. سيتم الاحتفاظ وتقييد الأسهم التي تم شراؤها من قبل المستثمرين الرئيسيين في الطرح في حساب المستثمر الرئيسي هذا مع شركة مسقط للمقاصة والإيداع، وستكون مقيدة وغير قابلة للتداول لمدة ٩٠ يوماً من فترة الإغلاق التي تبدأ من تاريخ التسجيل.

العلاقات الأخرى

يجوز للمنسق العالمي المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل وأي تابع - فيما يتعلق بالطرح - أن يشتري أسهماً، وله بهذه الصفة أن يحتفظ أو يشتري أو يبيع لحسابه هذه الأسهم وأية استثمارات ذات صلة، وله طرحها وبيعها والاستثمارات الأخرى بما لا يتعارض مع الطرح. وعليه فإن الإشارة في هذه النشرة إلى طرح الأسهم أو عرضها يتضمن أي طرح أو عرض للأسهم للمنسق العالمي المشترك ووكلاء التحصيل وأي تابع يتصرف كمستثمر لحسابه. بالإضافة إلى ذلك، يجوز لبعض كيانات المنسق العالمي المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل إبرام ترتيبات تمويلية مع مستثمرين كترتيبات معاوضة الأسهم وترتيبات الإقراض إذا استخدمت الأوراق المالية كضمان، بما قد ينتج عنه استحواذ المنسق العالمي المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل على الأسهم. ولا يعتزم المنسق العالمي المشترك الإفصاح عن ماهية تلك الاستثمارات أو المعاملات إلا ما يكون بموجب التزام قانوني أو تنظيمي.

علاوة على ذلك، وفي سياق عملهم المعتاد مع الشركة ومع أطراف تابعة للشركة (بما في ذلك المساهمين البائعين)، فإن إبرام المنسق العالمي المشترك ومدير الإصدار ووكلاء التحصيل والتابعين له فيما مضى أو فيما يُستقبل من أنشطة مصرفية تجارية وأنشطة إقراض وأنشطة تداول وتحوط مالي واستثمارات مصرفية واستشارات مالية وأنشطة فرعية؛ واستلامهم عنها تعويضات اعتيادية

أمر جائز. وعليه، فإن مشاركة المعلومات التي تخص ما سبق تكون مقيدة بوجه عام بسبب السرية والإجراءات الداخلية أو الضوابط واللوائح، وبالتالي وبسبب هذه المعاملات فقد يكون للمنسق العالمي المشترك أو مدير الإصدار أو وكلاء التحصيل مصالح لا تتماشى أو قد تتعارض مع مصالح حاملي الأسهم أو مع مصالح الشركة أو المساهم البائع.

الفصل الواحد والعشرون عملية بناء سجل الأوامر

نُبذة

تمت هيكلة الطرح على مرحلتين: مرحلة بناء سجل الأوامر وهي تستهدف مقدمي الطلبات من الفئة الأولى، ومرحلة الطرح بالسعر الثابت، وهي تستهدف مقدمي الطلبات من الفئة الثانية. وبالنسبة لموعد فترة طرح الفئة الأولى فسيبدأ من 20 فبراير ٢٠٢٥ وينتهي في 27 فبراير ٢٠٢٥، بينما تبدأ فترة طرح الفئة الثانية من 20 فبراير ٢٠٢٥ وتنتهي في 26 فبراير ٢٠٢٥.

بناء سجل الأوامر هو إجراء يستخدم لتحديد سعر سهم الطرح بناء على الطلب الفعلي، فهي آلية تفاعلية ينقل من خلالها المستثمرون المؤسسيون مؤشرات الطلب والأسعار التي يفضلونها إلى مديري سجل الاكتتاب. وعلى عكس "السعر الثابت" المحدد في أي إصدار على أنه سعر السهم، فمن المهم ملاحظة أن هذا الطرح قد تم على أساس النطاق السعري (أعلى سعر وأقل سعر لسهم الطرح)؛ وبما يتم تحديد سعر الطرح من خلال عملية بناء سجل الأوامر، وقد تم استخدام بناء سجل الأوامر على نطاق واسع في الأسواق الدولية الأخرى، وقد استخدم داخل سلطنة عُمان في بعض طروحات الاكتتاب السابقة.

لقد جمع المنسق العالمي المشترك تعليقات من مقدمي طلبات الفئة الأولى حول وجهات نظرهم حول وضع الشركة ونقاط قوتها وضعفها وتقييم الشركة، ثم قام المساهم البائع بتقييم المعلومات التي تم جمعها خلال هذه المرحلة مع المنسق العالمي المشترك لتحديد النطاق السعري.

خلال فترة طرح الفئة الأولى، سيستخدم المساهم البائع، بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك، المعلومات الواردة من مقدمي طلبات الفئة الأولى لتحديد سعر الطرح، وبالتالي تحقيق التوازن بين الطلب والسعر ومراعاة ظروف السوق وتقدير مقدمي طلبات الاكتتاب من الفئة الأولى لتقييم الشركة. وعند إغلاق الاكتتاب في الفئة الأولى، سيجتمع المنسق العالمي المشترك بالمساهم البائع لتحليل سجل الاكتتاب، بما في ذلك الطلب الإجمالي وعدد أسهم الطرح المطلوبة عند كل سعر ضمن النطاق السعري والاتفاق مع الهيئة على سعر الطرح، والذي قد يكون بنفس السعر أو أقل منه إذا زاد الطلب الإجمالي على عدد الأسهم المطروحة.

وأما بالنسبة لمستثمري الفئة الثانية فإنهم سيتبعون إجراءات الاكتتاب المعتادة بالسعر الثابت المحدد، باستثناء ما يلي:

- سيقدم مستثمرو الفئة الثانية طلبات اكتتابهم إلى وكلاء التحصيل وسيشتركون أسهم الطرح بسعر الطرح، والذي سيتم تحديده من قبل المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك، وذلك بعد اكتمال عملية بناء سجل الأوامر للفئة الأولى.

- يتم احتساب أي مبالغ مستردة مستحقة لكل مقدم طلب من الفئة الثانية بناء على الفرق بين (1) مبلغ طلب الاكتتاب في الفئة الثانية الذي دفعه مقدم الطلب من الفئة الثانية، و(2) عدد أسهم الطرح المخصصة لمقدم الطلب من الفئة الثانية مضروباً في سعر الطرح.

عملية التخصيص

وسيتم تخصيص أسهم الطرح لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى من قبل المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك، ويجب أن تستند إلى معايير معينة وآلية تخصيص. ستشمل المعايير التي سينظر فيها المنسق العالمي المشترك والمساهم البائع ما يلي: (1) نوع المستثمر، بما في ذلك ملف الاستثمار وحصة الاستثمار في القطاع الذي تعمل فيه الشركة؛ (2) حجم المستثمر، بما في ذلك الأصول الخاضعة للإدارة؛ (3) الرؤية النوعية حول سلوك المستثمر، بما في ذلك المشاركة في الطروحات السابقة وأنماط الملكية في الطروحات السابقة؛ (4) مشاركة المستثمرين ومشاركتهم في عملية تسويق العرض؛ و (5) إمكانية خلق سيولة ما بعد الطرح. قد تؤثر المعايير المذكورة أعلاه، بالإضافة إلى مستوى الطلب في طرح الفئة الأولى، على النسبة المئوية لتخصيص إجمالي الطلبات لمقدمي طلبات الفئة الأولى.

يرجى الرجوع إلى أساس التخصيص في الفصل التاسع عشر بعنوان - شروط الاكتتاب وإجراءاته لمزيد من التفاصيل حول إجراءات التخصيص للمستثمرين من الفئة الثانية.

الفصل الثاني والعشرون

منهجيات التقييم

سعر الطرح

قررت الشركة والمساهمين البائع، بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك، أن يكون النطاق السعري ما بين 117 بيسة إلى 123 بيسة لكل سهم من أسهم الطرح.

قامت الشركة بعملية تثقيف وتسويق للمستثمرين مع مجموعة مختارة من المستثمرين المؤسسيين المحتملين في سلطنة عمان وعلى الصعيد الدولي من أجل الحصول على ملاحظات استرشدت بها في تحديد النطاق السعري للطرح، بالإضافة إلى عوامل أخرى منها: أهداف الشركة والمساهمين البائع. وعند تقديم هذه الملاحظات، أخذ هؤلاء المستثمرون المؤسسيون المحتملون في الاعتبار ظروف السوق الحالية ومجموعة من منهجيات التقييم التي يعتقدون أنها مناسبة في تقييم الشركة بشكل عادل أو التقييم الذي بموجبه سيكونون على استعداد للاكتتاب في أسهم الطرح.

منهجيات التقييم

هناك العديد من منهجيات التقييم التي يمكن استخدامها من قبل المستثمرين المحتملين. وقد ذكرنا فيما يلي بعض المنهجيات المحتملة - على سبيل المثال لا الحصر - التي يمكن للمستثمرين النظر فيها.

تحليل التدفقات النقدية المخصومة

التدفقات المالية المخصومة هي طريقة تقييم تعمل على تقدير القيمة الحالية للشركة باستخدام وجهات نظر المستثمرين الخاصة عن التدفقات النقدية المستقبلية المتوقعة ومعدل الخصم. وتُخصم التدفقات النقدية المقدرة المستقبلية باستخدام معدل الخصم المفترض المشار إليه لحساب القيمة الحالية للشركة اليوم. هذا، ويتحمل المستثمرون مسؤولية تقدير افتراضاتهم الخاصة للتدفقات النقدية المستقبلية للشركة ومعدلات الخصم الخاصة بهم عند تقييم قيمة الشركة. وبالنسبة للفترات التي تتجاوز تقييمهم الخاص لفترة التدفق النقدي المتوقعة، فقد يلجأ المستثمرون إلى إجراء التقييم باستخدام معدل النمو الختامي الذي يمكن مقارنته مع الشركات النظيرة.

وللمستثمر اختيار استخدام تحليل التدفقات النقدية المخصومة للأسباب التالية:

- يقوم هذا التحليل بتقييم القيمة الحقيقية للشركة، بالإضافة إلى قدرته على الإبانة عن عوامل الخاصة بالشركة وحدها.

- إنه تحليل يعتمد على النظرة المستقبلية وعلى التدفق النقدي، وبالتالي فهو قادر على مراعاة النمو المستقبلي المتوقع للشركة أو أي تغييرات متوقعة في أداء الشركة في المستقبل.
- وهو أقل تأثرًا بظروف السوق السائدة في أي فترة زمنية محددة.
- يجب أن يكون المستثمرون على دراية بمخاطر معينة مرتبطة بتحليل التدفقات النقدية المخصومة، وهي تشمل على سبيل المثال لا الحصر:
 - التقييم حساس للغاية للافتراضات الأساسية المتعلقة بمصادر الإيرادات الرئيسية والتدفق النقدي والقيمة النهائية ومعدل الخصم.
 - يعتمد التقييم على التوقعات طويلة الأجل التي قد لا يتم تقديرها بدقة أو التي قد لا تكون متاحة من محلي أبحاث الوسطاء في وقت معين. تخضع التوقعات أيضًا للتغيرات المستقبلية في عوامل الاقتصاد الكلي أو عوامل خاصة بالتقنية أو العوامل التنظيمية أو عوامل خاصة بالشركة.
 - يمكن أن تمثل القيمة النهائية جزءًا كبيرًا من إجمالي قيمة التدفقات النقدية المخصومة، مما يزيد من حساسية الافتراضات المتخذة لتوليد القيمة النهائية.

تحليل الشركات المماثلة

تحليل الشركات المماثلة هي منهجية تقييم نسبي تستخدم معايير التداول الحالية للشركات العامة المدرجة في البورصة والتي تعتبر قابلة للمقارنة لتحديد تقييم الشركة، حيث يمكن اتباع هذا النهج في قياس نسبة السعر إلى الأرباح، ونسبة قيمة المؤسسة إلى الأرباح قبل حساب الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، وقياس نسب أخرى. يمكن استخدام هذا النهج لقياس كل من الأداء التاريخي للشركة والأداء المقدر المستقبلي ومقارنته بالشركات المحتملة المماثلة التي يتم تحديدها (على سبيل المثال، تطبيق نسبة الشركات المماثلة لعام 2025 (بناءً على التقديرات المالية لعام 2025 للشركات المماثلة الصادرة عن محلل أو أكثر من محلي الأبحاث التابعين للوسطاء) على تقدير المستثمرين للأداء المالي للشركة لعام 2025)

وللمستثمر اختيار استخدام تحليل الشركات المماثلة لأنه:

- نهج أبسط يستخدم المعلومات المتاحة للجمهور.
- يعتمد على نظرية كفاءة السوق (مع توقع إثبات تقييم التداول عن جميع المعلومات المتاحة للجمهور حول الشركات المماثلة).
- يأخذ في الاعتبار ظروف السوق السائدة.

- يجب أن يكون المستثمرون على دراية بمخاطر معينة مرتبطة بتحليل الشركات المماثلة، وهي تشمل على سبيل المثال لا الحصر:
- قد لا يكون من الممكن العثور على قائمة دقيقة بالشركات المماثلة.
- سيعكس الأداء المالي لأي شركة فردية نضوج أصولها والشروط المالية التي تعمل بموجبها، والتي قد تختلف اختلافاً جوهرياً عن أي شركة مدرجة في البورصة.
- قد تتأثر نسب التداول الحالية للشركة بعوامل مرتبطة بالأسهم أو من خلال أسعار التداول الحالية غير الدقيقة بسبب انخفاض السيولة، وصغر حجم القيمة السوقية، ومحدودية الأبحاث، وتقديرات عام 2025، وغير ذلك.
- وقد لا يؤخذ في الاعتبار توقعات النمو المستقبلية (سواء كانت طبيعية أو غير طبيعية وعمليات الاندماج والاستحواذ) للشركات المماثلة.
- قد يحتاج المستثمرون إلى إجراء تعديلات بسبب الاختلافات في المعايير أو السياسات المحاسبية، والبيئة الضريبية للشركات، وما إلى ذلك عبر الشركات المماثلة.

عائد توزيعات الأرباح

عائد توزيعات الأرباح هو فرع عن منهجية تحليل الشركات المماثلة، حيث يأخذ المستثمر في الاعتبار عائد توزيعات الأرباح المتاحة أو المتوقع الذي ستحققه الشركة. ويمكن مقارنة ذلك بعائد توزيعات الأرباح المتاحة من الشركات الأخرى المدرجة في البورصة أو مقارنته بالأدوات المالية المدرجة أو غيرها من فرص الاستثمار المحققة للفائدة. قد يتم استخدام عائد توزيعات الأرباح بشكل أكثر شيوعاً للشركات التي لديها سياسة توزيعات أرباح صريحة أو من المتوقع أن تقوم بتوزيع الأرباح على أساس منتظم في المستقبل.

وللمستثمر اختيار استخدام عائد توزيعات الأرباح لأنه:

- يقدم نهجاً أبسط إذا وضعت الشركة سياسة توزيعات أرباح واضحة.
- قد يسمح أيضاً بإجراء مقارنة أبسط بين الشركات العامة الأخرى المدرجة بالإضافة إلى الأدوات المالية الأخرى المولدة للعائد.

يجب أن يكون المستثمرون على دراية بمخاطر معينة مرتبطة بمنهجية عائد توزيعات الأرباح، وهي تشمل على سبيل المثال لا الحصر:

- مدفوعات توزيعات الأرباح غير مضمونة في المستقبل، وقد تزيد أو تنخفض مقابل التوقعات أو التوجيهات من الشركة بناءً على عوامل السوق السائدة أو عوامل خاصة بالشركة.
- قد لا يأخذ في الحسبان النمو المتوقع في الشركة والذي يمثل قيمة زائدة بالإضافة إلى توزيع الأرباح.

- قد يتأثر عائد توزيعات الأرباح بعوامل خارجية، بما في ذلك العائد الحالي المتاح من فرص الاستثمار الأخرى المحققة للعائد
- غالبًا ما تكون سياسات توزيع الأرباح ونسب العوائد المرتبطة بها مخصصة للشركات الفردية، وبالتالي قد لا تكون قابلة للمقارنة.

إشعار مهم

كل مستثمر مسؤول عن الحصول على الاستشارة المهنية المستقلة بشأن استثماره في أسهم الطرح، وإجراء تقييم مستقل للمعلومات والافتراضات الواردة هنا باستخدام التحليل المناسب. هذا، وتنطوي جميع الاستثمارات في الأسهم على مخاطر السوق، لكنها مخاطر بدرجات متفاوتة. وقد تنخفض قيمة أي ورقة مالية أو ترتفع، بناءً على ظروف السوق.

وعلى المستثمرين المحتملين الاعتماد على مراجعاتهم وتحليلاتهم واستفساراتهم عن الشركة وبنود هذه النشرة والطرح، بما في ذلك المزايا والمخاطر التي ينطوي عليها الاستثمار.

الفصل الثالث والعشرون

الضرائب

نبذة عامة

نوجه عناية المستثمرين الكرام إلى ضرورة الحصول على استشارات ضريبية عن نتائج الاستثمار في الشركة وفي أسهمها في ضوء القوانين الضريبية لبلداتهم ومحل إقامتهم وإقامتهم العادية أو محلهم المختار، فهذا الملخص مبني على القانون الساري حتى تاريخ هذه النشرة ويخضع لأي تغيير يطرأ عليه بعد التاريخ المذكور.

سلطنة عمان

البيانات الضريبية المذكورة في هذه النشرة مبنية على قوانين الضرائب (خاصة قانون ضريبة الدخل العماني الصادر بالمرسوم السلطاني 2009/28 " قانون ضريبة الدخل"، المعدل بالمرسوم السلطاني 2017/9 وبموجب المرسوم السلطاني 2020/118، "التعديلات الضريبية"، واللائحة التنفيذية لقانون ضريبة الدخل العماني الصادرة بالقرار الوزاري رقم 2012/30) السارية في سلطنة عمان حتى تاريخه، وتخضع لأي تغيير يطرأ عليها بعد تاريخه، والملخص التالي يعرض فقط النتائج الخاصة بتملك المستثمرين لأسهم الشركة من غير الخاضعين للضريبة العمانية (بحسب التعريف التالي).

لا يُفهم من الملخص التالي أن يكون شرحاً وافياً لجميع التصورات الضريبية ولا يُفهم منه عرض لحالات فردية من حيث كونها متصلة بقرار شراء أو تملك أو التصرف في الأسهم، ولا تُعنى بشرح النتائج الضريبية التي تؤثر على جميع شرائح المستثمرين، فقد يخضع بعضهم لضوابط خاصة. هذا الملخص مبني على القوانين واللوائح والضوابط والقرارات السارية في الوقت الحالي وقد تتغير في المستقبل، ولذا يُنصح المستثمرون بضرورة الحصول على استشارة ضريبية بخصوص النتيجة الإجمالية للضرائب على شرائحهم أو تملكهم أو تصرفهم في الأسهم بما في ذلك أثر القوانين المحلية.

ضريبة الخصم من المنبع في السلطنة

وفق المادة 52 من قانون ضريبة الدخل العماني، تُفرض الضريبة على الأنواع التالية من الدخل الذي يتحقق في سلطنة عمان:

- (أ) الإتاوات
- (ب) مقابل إجراء البحوث والتطوير
- (ت) مقابل استخدام أو الحق في استخدام برامج الحاسب الآلي

(ث) الأتعاب مقابل الإدارة أو أداء الخدمات

(ج) دفع أرباح الأسهم والفوائد

وبالمرسوم 2017/9 جرى تعديل قانون ضريبة الدخل العماني ليشمل المدفوعات إلى الأشخاص غير المقيمين "عن تقديم الخدمات" كجزء من المدفوعات الخاضعة للضريبة. وبتاريخ 1 مارس 2018، أوضح جهاز الضرائب تطبيق ضريبة الخصم من المنبع على الخدمات سواء كانت خارج سلطنة عُمان أو داخلها.

وقد وضح القرار المعدل لللائحة التنفيذية بعض التساؤلات السابقة، فمنها أنه تطرق لتعريف "التي يتم تحقيقها في عمان" لتعني "متى كان مصدر الأموال نابع من عمان"، وهو ما قد يعني أن يكون الخاضع للضريبة مقيم في السلطنة. وقد استثنت اللائحة المشار إليها سبعة أنواع من الدفع من "الدفع مقابل الخدمات" وذلك لأغراض ضريبة الخصم من المنبع:

- المؤتمرات، والندوات، والمعارض
- التدريب
- النقل وشحن البضائع وتأمينها
- تذاكر الطيران وتكلفة الإقامة في الخارج
- اجتماعات مجلس الإدارة
- الدفع مقابل إعادة التأمين
- الخدمات بخصوص أي نشاط أو عقار خارج سلطنة عمان.

ومما يُفهم مما سبق أن أي خدمة بخلاف الخدمات السبع المذكورة أعلاه غير مستثناة من ضريبة الخصم من المنبع بغض النظر عن محل تقديم الخدمة.

لا تُطبق ضريبة الخصم من المنبع على إجمالي القيمة لأنواع الدخل السابق المدفوعة في حساب أحد المقيمين ضريبياً في السلطنة بالمعنى المحدد له في المادة (18) مكرر من قانون ضريبة الدخل العماني، والتي جرت على النحو التالي: يعد مقيماً ضريبياً لأغراض تطبيق أحكام هذا القانون الآتي:

1 - الشخص الطبيعي المقيم في عمان خلال السنة الضريبية، إذا كان موجوداً فيها لمدة لا تقل عن (183) مائة وثلاثة وثلاثين يوماً متصلة أو منقطعة خلال السنة الضريبية.

2 - الشخص الاعتباري المقيم في عمان خلال السنة الضريبية إذا توافر فيه أي من الشرطين الآتيين:

أ - أن يكون قد تأسس في عمان وفق القوانين، والمراسيم السلطانية المعمول بها.

ب - أن يكون مقر إدارته الرئيسي أو الفعلي في عمان.

ومع ذلك تُفرض ضريبة الخصم من المنبع على إجمالي القيمة لأنواع الدخل المدفوعة في حساب غير المقيم ضريبيا في السلطنة في الحالات المحددة في المادة 40 والمادة 51 من قانون ضريبة الدخل العماني إذا لم يكن لذلك الشخص مؤسسة دائمة في السلطنة.

ويعتد التعديل ليشمل متطلبات خصم المبلغ الخاضع للضريبة وفق المادة 53 مكرر من أية وزارة أو هيئة أو مؤسسة عامة أو شخصية اعتبارية عامة أو وحدة من وحدات الجهاز الإداري للدولة، على أن يكون سعر الضريبة 10% من إجمالي المبلغ المدفوع أو المقيد في حساب الأشخاص المحددين سابقا.

ويُعتبر كبار المستثمرين المسجلون في السلطنة مقيمون ضريبيا، ولذا لن ينطبق عليهم الخصم من المنبع، إلا أن كبار المستثمرين الخارجيين ممن ليسوا مقيمون ضريبيا سيخضعون لضريبة الخصم من المنبع وإن كان يملكهم مقيمون ضريبيا.

وقد أعلنت هيئة الخدمات المالية في 15 مايو 2019 أنه بناء على أوامر سلطانية فقد تقرر تعليق العمل بضريبة الخصم من المنبع على الأرباح والفوائد على الاقتراض الأجنبي لمدة ثلاثة أعوام من تاريخ 6 مايو 2019، وعلى إثره أصدرت الأمانة العامة للضرائب (الآن جهاز الضرائب العماني) كتابا إلى إيرنست ويونغ في 11 يونيو 2019 يؤكد تعليق الضريبة لعام 2019، ولا يوجد للأمر السلطاني نسخة متاحة لاطلاع الجمهور.

ثم تم تمديد التعليق بموجب خطة تحفيز الاقتصاد التي وافق عليها مجلس الوزراء الذي يرأسه جلالة السلطان هيثم بن طارق في 9 مارس 2021، ورغم عدم صدوره في مرسوم سلطاني في الجريدة الرسمية في السلطنة إلا أن وسائل الإعلام تناقلت في 9 مارس 2021 تعليق تطبيق ضريبة الخصم من المنبع على الأرباح والفوائد لمدة خمس سنوات اعتبارا من 2020. وفي 11 يناير 2023 أصدر جلالته السلطان هيثم بن طارق حفظه الله أوامره السلطانية معلنا عدم تطبيق ضريبة الخصم من المنبع على توزيعات الأرباح والفوائد، ورغم عدم صدور أي مرسوم سلطاني بتلك الأوامر إلا أن تفاصيلها قدم تم نشرها على موقع وزارة الداخلية العمانية.

وبناء عليه لن يتم تطبيق ضريبة الخصم على الأرباح التي تدفعها الشركة لحاملي الأسهم غير المقيمين ضريبيا ما دامت الأوامر السلطانية السامية المتعلقة بهذا الأمر سارية.

ومن غير الواضح ما إذا كانت الرسوم مقابل الإدارة أو أداء الخدمات تتضمن رسوم الترتيبات أو رسوم الالتزام أو رسوم الوكالة، ومن غير الواضح أيضا ما إذا كانت هذه الرسوم ستُعامل معاملة الخدمة لأغراض ضريبة الخصم من المنبع، فإذا تمت معاملتها على أنها رسوم إدارة أو رسوم أداء خدمات فإن تعطيل ضريبة الخصم على الفائدة لن ينطبق على هذه الرسوم ومن ثم ستُصبح خاضعة لضريبة الخصم.

ضريبة الدخل على الشركات

تخضع الضريبة في السلطنة لأحكام قانون ضريبة الدخل وغيره من المراسيم السلطانية والقرارات الوزارية.

وتُفرض الضريبة على المؤسسات التجارية التي يملكها الأفراد أو الشركات المسجلة في السلطنة أو المؤسسات الدائمة (الفروع المسجلة/ غير المسجلة) للشخص الأجنبي.

ووفقا لقانون ضريبة الدخل العماني فإن الشركة تخضع لضريبة الدخل على الشركات بمعدل 15 في المائة من دخلها.

ويكون على الجهة الخاضعة للضريبة تقديم إقرارات ضريبة الدخل النهائية عن كل سنة ضريبية بالإضافة إلى البيانات المالية والتي يجب إعدادها وفق المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية.

وقد دخلت السلطنة في معاهدات الازدواج الضريبي مع 35 دولة، وتضم المملكة المتحدة وفرنسا وإسبانيا، وغيرهم.

الضرائب على الأرباح الرأسمالية في السلطنة

تخضع الأرباح من بيع الأسهم أو استهلاكها من قبل المساهمين المقيمين في السلطنة أو أصحاب المؤسسات الدائمة في السلطنة لضريبة بمقدار 15% من أرباحهم السنوية الخاضعة للضريبة من البيع أو الاستهلاك إذا كان الدخل: (1) يشكل جزءاً من أرباح نشاط المساهم الذي يتحقق في السلطنة ويُسجل في بياناته المالية على أنه تحقق؛ (2) وعدم إعفاء المساهمين المذكورين بموجب قانون ضريبة الدخل العماني. وبناء عليه سيشكل الربح أو المكسب المتحقق من بيع المساهم لأسهمه جزءاً

من الدخل الخاضع للضريبة في السلطنة وذلك إذا كان العائد لشركة المساهم الدائمة في السلطنة وأن يتم تسجيله في البيانات المالية، وعليه لا يخضع لضريبة الدخل المساهم غير المقيم في السلطنة والمساهم الذي لا يملك مؤسسة دائمة في السلطنة. ودفعاً للشك، لا يُعد المساهم مالكا للمؤسسة دائمة في السلطنة إذا كان يملك الأسهم فقط.

ضريبة القيمة المضافة في السلطنة

أصدر جلاله السلطان هيثم بن طارق في 12 أكتوبر 2020 مرسوماً سلطانياً برقم 2020/121 بإصدار ضريبة القيمة المضافة، ونُشر في الجريدة الرسمية في السلطنة في 18 أكتوبر 2020، وعُمل به في 16 إبريل 2021، وجاءت الضريبة بنسبة 5% على غالبية البضائع والخدمات المصدرة خارج السلطنة أو المستوردة لها، وبتاريخ 4 يناير 2021 أصدر جهاز الضرائب العماني ثلاثة قرارات بخصوص قانون ضريبة القيمة المضافة؛ أولها حدد الحد الأدنى المالي للتسجيل الإلزامي والاختياري، والثاني حدد قائمة الأغذية المطبق عليها الضريبة بمعدل صفر، والثالث حدد الموعد الزمني لتسجيل الضريبة للأشخاص الخاضعين للضريبة، وبتاريخ 10 مارس 2021 أصدر جهاز الضرائب العماني اللائحة التنفيذية لقانون ضريبة القيمة المضافة، ثم صدر في الفترة ما بين مارس وإبريل من عام 2021 قراران إضافيان بالرقم 2021/59 وبالرقم 2021/65، بالأغذية الإضافية الخاضعة للضريبة بمعدل صفر، ثم صدر المرسوم السلطاني رقم 2021/50 بتاريخ 7 يوليو 2021 بالتصديق على الاتفاقية الموحدة لضريبة القيمة المضافة في دول مجلس التعاون الخليجي المؤرخة في 27 نوفمبر 2016.

هذا، وتخضع جميع مبيعات الشركة داخل سلطنة عمان لضريبة القيمة المضافة في حين أن صادراتها إلى البلدان الأخرى (التي تشكل في المتوسط ما يقرب من 95 في المائة من مبيعاتها) معفاة من ضريبة القيمة المضافة.

الفصل الرابع والعشرون

المسائل القانونية

سيوضح المستشار القانوني (مكتب المعمرية والعبري وشركاؤهم) (ومكتب لينكلاترز إل إل بي) للشركة بعض المسائل القانونية الخاصة بالطرح، كما سيقوم مكتب ألين أوفري شيرمان ستيرلينغ إل إل بي بتوضيح بعض المسائل القانونية الخاصة بالطرح لمدير سجل الاكتتاب المشترك ومدير الإصدار والمنسق العالمي المشترك ووكلاء التحصيل.

الفصل الخامس والعشرون

مراقب الحسابات المستقل

تم تدقيق البيانات المالية للشركة كما في وللسنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2023 و 31 ديسمبر 2022، المدرجة في هذه النشرة، وفقاً للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية من قبل شركة كيه بي إم جي ش م م، مدققي الحسابات المستقلين، كما هو مذكور في تقاريرهم الواردة في هذه النشرة. تم تدقيق البيانات المالية للشركة كما في وللأشهر التسعة المنتهية في 31 سبتمبر 2024، المدرجة في هذه النشرة، وفقاً للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية من قبل شركة كيه بي إم جي ش م م. تمت مراجعة البيانات المالية المقارنة كما في وللأشهر التسعة المنتهية في 31 سبتمبر 2023 وفقاً لمعيار المحاسبة الدولي 34 من قبل شركة كيه بي إم جي ش م م.

الفصل السادس والعشرون
البيانات المالية التاريخية

البيانات المالية المرحلية الموحدة المدققة عن فترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2024
تقرير مراقب الحسابات المستقل
البيانات المالية الموحدة لبيان المركز المالي
البيانات المالية الموحدة لبيان الربح والخسارة والدخل الشامل الآخر
البيانات المالية الموحدة لبيان تغير الملكية
البيانات المالية الموحدة لبيان التدفقات النقدية
إيضاحات حول البيانات المالية الموحدة
البيانات المالية المدققة عن السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2023
تقرير مراقب الحسابات المستقل
بيان المركز المالي الموحد
البيانات المالية الموحدة لبيان الربح والخسارة والدخل الشامل الآخر
البيانات المالية الموحدة لبيان تغير الملكية
البيانات المالية الموحدة لبيان التدفقات النقدية
إيضاحات حول البيانات المالية الموحدة
البيانات المالية المدققة عن السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2022
تقرير مراقب الحسابات المستقل
بيان المركز المالي الموحد
البيانات المالية الموحدة لبيان الربح والخسارة والدخل الشامل الآخر
البيانات المالية الموحدة لبيان تغير الملكية
البيانات المالية الموحدة لبيان التدفقات النقدية
إيضاحات حول البيانات المالية الموحدة

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

القوائم المالية المرحلية الموحدة
لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤

العنوان المسجل:

ص.ب. ١٠٤، الرمز البريدي ١١٨
مدينة السلطان قابوس
بوشر، مسقط

المقر الرئيسي للعمل:

مرتفعات بوشر، مبنى رقم: ١٧١/١
مجمع ٢٦١، بوشر
مسقط، سلطنة عُمان

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

القوائم المالية المرحلية الموحدة
لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤

المحتويات	الصفحة
تقرير مراجعي الحسابات المستقلين	١ - ٤
قائمة المركز المالي الموحدة	٥
قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الموحدة	٦
قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة	٧
قائمة التدفقات النقدية الموحدة	٨
إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة	٩ - ٦٠

كي بي ام جي ش.م.م.
مبنى مكتبة الأطفال العامة
الطابق الرابع، شاطئ القرم
صندوق بريد: 641، رمز بريدي: 112
سلطنة عمان

رقم الهاتف : +968 24 749600 ، www.kpmg.com/om

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين

إلى الأفاضل/ مساهمي شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م

الرأي

لقد قمنا بمراجعة القوائم المالية المرحلية الموحدة لشركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م ("الشركة") وشركاتها التابعة ("المجموعة")، والتي تتألف من قائمة المركز المالي الموحدة كما في 30 سبتمبر 2024، والقوائم الموحدة لكل من الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر، والتغيرات في حقوق الملكية، والتدفقات النقدية لفترة التسعة أشهر المنتهية في ذلك التاريخ، بالإضافة إلى إيضاحات، تتضمن السياسات المحاسبية المادية ومعلومات إيضاحية أخرى.

في رأينا، إن القوائم المالية المرحلية الموحدة المرفقة تُعبر بصورة عادلة، من كافة النواحي الجوهرية، عن المركز المالي الموحد للمجموعة كما في 30 سبتمبر 2024، وعن أدائها المالي الموحد وتدفقاتها النقدية الموحدة لفترة التسعة أشهر المنتهية في ذلك التاريخ وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية لإعداد التقارير المالية الصادرة عن مجلس المعايير المحاسبية الدولية (المعايير المحاسبية الدولية لإعداد التقارير المالية) بما في ذلك متطلبات المعيار المحاسبي الدولي رقم 34 "التقارير المالية المرحلية".

أساس إبداء الرأي

لقد قمنا بتنفيذ مراجعتنا وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة. قمنا بتوضيح مسؤولياتنا بموجب هذه المعايير في فقرة مسؤولية مراجع الحسابات عن مراجعة القوائم المالية المرحلية الموحدة من هذا التقرير. إننا نتمتع باستقلالية عن المجموعة وفقاً للقواعد الدولية للسلوك المهني للمحاسبين القانونيين الصادرة عن مجلس المعايير الأخلاقية الدولية للمحاسبين (بما في ذلك معايير الاستقلالية الدولية) بالإضافة إلى متطلبات أخلاقيات المهنة المتعلقة بمراجعتنا للقوائم المالية المرحلية الموحدة في سلطنة عمان، وقد استوفينا مسؤولياتنا الأخلاقية الأخرى وفقاً لهذه المتطلبات ولقواعد السلوك المهني للمحاسبين القانونيين الصادرة عن مجلس المعايير الأخلاقية الدولية للمحاسبين. هذا ونعتقد أن أدلة المراجعة التي حصلنا عليها كافية ومناسبة لتزويدنا بأساس لإبداء رأينا.

أمور المراجعة الرئيسية

تتمثل أمور المراجعة الرئيسية في تلك الأمور التي نرى أنها، وفقاً لأحكامنا المهنية، أكثر الأمور أهمية في مراجعتنا للقوائم المالية المرحلية الموحدة للفترة الحالية. تم تناول هذه الأمور في سياق مراجعتنا وأثناء تكوين رأينا حول القوائم المالية المرحلية الموحدة بشكل مجمل، ولا نبيد رأياً منفصلاً حول هذه الأمور.

أمور المراجعة الرئيسية (تابع)

تقدير انخفاض قيمة القيم الدفترية للسفن المملوكة والمستأجرة:

راجع الإيضاحات 3-8 و 5-2 (ج) حول القوائم المالية المرحلية الموحدة

أمر المراجعة الرئيسي	كيف تناولنا الأمر في مراجعتنا
تعمل المجموعة بشكل أساسي في أنشطة تأجير السفن وأنشطة إدارة السفن.	اشتملت الإجراءات التي قمنا بها، على ما يلي:
كما في 30 سبتمبر 2024، بلغت القيمة الدفترية للسفن المملوكة 551 مليون ريال عماني (49٪ من إجمالي أصول المجموعة) وسفن مؤجرة مصنفة ضمن أصول حق الاستخدام بقيمة 134 مليون ريال عماني (12٪ من إجمالي أصول المجموعة) في قائمة المركز المالي الموحد.	- قمنا بتقييم مدى ملاءمة تحديد الإدارة للوحدات المنتجة للنقد، بناء على متطلبات المعيار المحاسبي الدولي رقم 36 "انخفاض قيمة الأصول".
تقوم الإدارة، في تاريخ كل تقرير، بتقييم ما إذا كان هناك أي مؤشر على انخفاض قيمة الوحدات المنتجة للنقد للسفن المملوكة والمستأجرة. يمكن أن تكون الوحدة المنتجة للنقد سفينة واحدة أو مجموعة من السفن.	- في حالة وجود مؤشرات انخفاض في القيمة، قمنا بتقييم مدى معقولية افتراضات وتقديرات الإدارة عند تحديد القيمة المستردة للسفن/الوحدات المنتجة للنقد ذات الصلة المملوكة والمستأجرة للمجموعة، بما في ذلك رسوم الشحن ومعدلات الخصم.
إذا تم تحديد مؤشرات انخفاض القيمة، تقوم الإدارة بتقدير القيم المستردة من الوحدات المنتجة للنقد ذات الصلة والتي ستتمثل في القيمة من الاستخدام أو القيمة العادلة ناقصاً تكاليف البيع أيهما أكبر.	- على وجه الخصوص، قمنا بإجراء إجراءات بشأن احتساب الإدارة للقيمة من الاستخدام، حسب الاقتضاء، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر:
يتم اشتقاق حسابات القيمة من الاستخدام باستخدام نماذج التدفقات النقدية المخصومة.	(1) تقييم مدى معقولية الافتراضات المستخدمة في توقعات التدفقات النقدية؛
يتضمن تقييم القيمة المستردة من هذه الأصول أحكام وتقديرات جوهرية من قبل الإدارة فيما يتعلق بعوامل مختلفة مثل رسوم الشحن ومعدلات الخصم للوحدات المنتجة للنقد ذات الصلة.	(2) تقييم مدى معقولية المنهجية والمدخلات المستخدمة لتحديد القيم النهائية؛
بناءً على التقييم، خلصت الإدارة إلى أنه لم يكن هناك انخفاض في قيمة السفن المملوكة والمستأجرة حتى 30 سبتمبر 2024.	(3) الاستعانة بمختصين لمساعدتنا في تقييم مدى ملاءمة معدلات الخصم التي تستخدمها الإدارة في تقييم انخفاض القيمة؛
إعتبرنا هذا الأمر أحد أمور المراجعة الرئيسية فيما يتعلق بالوحدات المنتجة للنقد للسفن المملوكة والمستأجرة نظراً للأحكام والتقديرات الجوهرية التي ينطوي عليها تحديد القيم المستردة وعدم اليقين الذي تنطوي عليه الافتراضات الأساسية. تضمنت المدخلات والافتراضات الرئيسية في تحديد القيم المستردة رسوم الشحن ومعدلات الخصم.	(4) اختبار الدقة الحسابية والسلامة المنطقية لحسابات القيمة من الاستخدام؛ و
	(5) تقييم تحليل الحساسية الذي تم القيام به من قبل الإدارة والذي يأخذ بعين الاعتبار تأثير التغيرات في الافتراضات على نتائج تقييم الانخفاض في القيمة.
	- قمنا بتقييم مدى ملاءمة الإفصاحات ذات الصلة في القوائم المالية المرحلية الموحدة.

أمر آخر - معلومات المقارنة

لم تتم مراجعة القوائم الموحدة للربح أو الخسارة والدخل الشامل الآخر، والتغيرات في حقوق الملكية، والتدفقات النقدية والإيضاحات حول القوائم المالية لفترة التسعة أشهر المنتهية في 30 سبتمبر 2023.

المعلومات الأخرى

إن الإدارة مسؤولة عن المعلومات الأخرى. تشتمل المعلومات الأخرى على تقرير مجلس الإدارة.

لا يشمل رأينا حول القوائم المالية المرحلية الموحدة المعلومات الأخرى، كما أننا لا نُعبر عن أي تأكيد بشأن هذه المعلومات.

فيما يتعلق بمراجعتنا للقوائم المالية المرحلية الموحدة، نتحصر مسؤوليتنا في قراءة المعلومات الأخرى، وعند القيام بذلك، نضع في الاعتبار ما إذا كانت المعلومات الأخرى غير متسقة بصورة جوهرية مع القوائم المالية المرحلية الموحدة أو مع المعلومات التي تم الحصول عليها أثناء عملية المراجعة، أو ما إذا كانت تشوبها أخطاء جوهرية. في حال توصلنا إلى وجود خطأ جوهري في المعلومات الأخرى، بناءً على الأعمال التي قمنا بها، فإننا ملزمون بالإبلاغ عن هذا الأمر. لم يسترع انتباهنا أي أمر يستدعي الإبلاغ عنه في هذا الشأن.

مسؤولية الإدارة والقائمين على الحوكمة عن القوائم المالية المرحلية الموحدة

إن الإدارة مسؤولة عن إعداد وعرض القوائم المالية المرحلية الموحدة بصورة عادلة وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية لإعداد التقارير المالية، وإعدادها بما يتوافق مع الأحكام ذات الصلة لقانون الشركات التجارية لسنة 2019 والقرار الوزاري 2021/146، وعن الرقابة الداخلية التي ترى الإدارة أنها ضرورية لإعداد القوائم المالية المرحلية الموحدة بحيث تكون خالية من الأخطاء الجوهرية، الناتجة عن الاحتيال أو الخطأ.

عند إعداد القوائم المالية المرحلية الموحدة، تكون الإدارة مسؤولة عن تقييم قدرة المجموعة على مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية، والإفصاح، حيثما يكون مناسباً، عن الأمور المتعلقة بمبدأ الاستمرارية واستخدام مبدأ الاستمرارية كأساس للمحاسبة، إلا إذا كانت الإدارة تعتزم تصفية المجموعة أو إيقاف عملياتها أو لم يكن لديها بديل فعلي غير ذلك.

يتحمل مسؤولو الحوكمة مسؤولية الإشراف على عملية إعداد التقارير المالية للمجموعة.

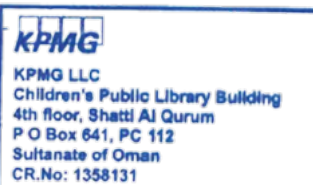
مسؤولية مراجعي الحسابات عن مراجعة القوائم المالية المرحلية الموحدة

تتمثل أهداف مراجعتنا في الحصول على تأكيدات معقولة حول ما إذا كانت القوائم المالية المرحلية الموحدة، بشكل مجمل، خالية من الأخطاء الجوهرية، التي تنتج عن الاحتيال أو الخطأ، وإصدار تقرير مراجع الحسابات الذي يتضمن رأينا. إن التأكيد المعقول هو عبارة عن درجة عالية من التأكيد، لكنه ليس ضماناً بأن أعمال المراجعة التي تم القيام بها وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة سوف تكتشف دائماً أي خطأ جوهري إن وجد. قد تنشأ الأخطاء نتيجة الاحتيال أو الخطأ وتُعتبر هذه الأخطاء جوهرية إذا كان من المتوقع بصورة معقولة أن تؤثر بصورة فردية أو جماعية على القرارات الاقتصادية التي يتخذها المستخدمون بناءً على هذه القوائم المالية المرحلية الموحدة.

مسؤولية مراجعي الحسابات عن مراجعة القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

- كجزء من عملية المراجعة التي نُجريها وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة، فإننا نمارس التقديرات والأحكام المهنية ونحافظ على مقدار من الشك المهني طوال عملية المراجعة. كما أننا نقوم أيضاً بما يلي:
- تحديد وتقييم مخاطر الأخطاء الجوهرية في القوائم المالية المرحلية الموحدة، سواء كانت نتيجة الاحتيال أو الخطأ، وتصميم وتنفيذ إجراءات المراجعة المناسبة لتلك المخاطر والحصول على أدلة مراجعة كافية وملائمة لتزويدنا بأساس لإبداء رأينا. إن مخاطر عدم اكتشاف الأخطاء الجوهرية الناتجة عن الاحتيال تكون أعلى مقارنةً بالأخطاء الجوهرية الناتجة عن الخطأ نظراً لأن الاحتيال قد ينطوي على تواطؤ أو تزوير أو حذف متعمد أو تحريف أو تجاوز الرقابة الداخلية.
 - فهم نظام الرقابة الداخلية المتعلق بأعمال المراجعة وذلك بغرض تصميم إجراءات مراجعة مناسبة للظروف الراهنة، وليس بغرض إبداء الرأي حول فعالية الرقابة الداخلية للمجموعة.
 - تقييم مدى ملاءمة السياسات المحاسبية المتبعة ومدى معقولية التقديرات المحاسبية والإفصاحات ذات الصلة الموضوعة من قبل الإدارة.
 - التحقق من مدى ملاءمة استخدام الإدارة للأسس المحاسبية المتعلقة بمبدأ الاستمرارية وتحديد ما إذا كان هناك عدم يقين جوهري، بناءً على أدلة المراجعة التي تم الحصول عليها، فيما يتعلق بالأحداث أو الظروف التي قد تؤثر شك جوهري حول قدرة المجموعة على مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية. في حال خالصنا إلى وجود عدم يقين جوهري، فإنه يتعين علينا أن نلفت الانتباه في تقرير مراجع الحسابات إلى الإفصاحات ذات الصلة في القوائم المالية المرحلية الموحدة، أو نقوم بتعديل رأينا إذا كانت هذه الإفصاحات غير كافية. تعتمد استنتاجاتنا على أدلة المراجعة التي تم الحصول عليها حتى تاريخ إصدار تقرير مراجع الحسابات. إلا أن الأحداث أو الظروف المستقبلية قد تتسبب في توقف المجموعة عن مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية.
 - تقييم عرض القوائم المالية المرحلية الموحدة وهيكلها ومحتواها بشكل عام، بما في ذلك الإفصاحات، وما إذا كانت القوائم المالية المرحلية الموحدة تمثل المعاملات والأحداث ذات الصلة بطريقة تضمن عرض القوائم المالية المرحلية الموحدة بصورة عادلة.
 - تخطيط وتنفيذ عملية المراجعة للمجموعة للحصول على أدلة مراجعة كافية ومناسبة فيما يتعلق بالمعلومات المالية للمنشآت أو الأنشطة التجارية داخل المجموعة كأساس لإبداء رأي حول القوائم المالية المرحلية الموحدة للمجموعة. نحن نتحمل مسؤولية توجيه وتنفيذ أعمال المراجعة للمجموعة والإشراف عليها. نحن وحدنا مسؤولون عن رأينا فيما يخص المراجعة.
- نتواصل مع مسؤولي الحوكمة، بالإضافة إلى أمور أخرى، بخصوص عدة أمور من ضمنها نطاق أعمال المراجعة والإطار الزمني المحدد لها والنتائج الجوهرية المترتبة على أعمال المراجعة بما في ذلك أي قصور جوهري يتم اكتشافه في نظام الرقابة الداخلية خلال أعمال المراجعة.
- من بين الأمور التي يتم التواصل بشأنها مع مسؤولي الحوكمة، نحدد الأمور الأكثر أهمية أثناء مراجعة القوائم المالية المرحلية الموحدة للفترة الحالية، وبذلك تُعتبر هذه الأمور هي أمور المراجعة الرئيسية. نقوم باستعراض هذه الأمور في تقرير مراجعي الحسابات ما لم يكن الإفصاح عن تلك الأمور للعامة محظوراً بموجب القوانين أو التشريعات أو عندما نرى، في حالات نادرة للغاية، أنه يجب عدم الإفصاح عن أمر ما في تقريرنا إذا كان من المتوقع أن تكون التداعيات السلبية للقيام بذلك أكثر من المنافع التي تعود على المصلحة العامة نتيجة هذا الإفصاح.

KPMG
كي بي إم جي ش.م.م



التاريخ: ٣ فبراير ٢٠٢٥

٥

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة
قائمة المركز المالي الموحدة
كما في

٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال غماني	٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال غماني	إيضاح	الأصول
٦٣٦,٢٦٤,٤٤٨	٦٢٥,٧٤٧,٥٩٠	٧	أصول غير متداولة
-	٢٤٥,١٦٩	٣٣	ممتلكات وسفن ومعدات
١٣٥,٠٤٣,٠٧٢	١٣٤,٣٠٧,٥٨٦	١٠-٨	أصول غير ملموسة
٢٤,٢٢٥,٩٨٦	٢٤,٩٧٦,٩٥٠	٩	أصول حق الاستخدام
١٢٣,٤٣٠,٨٠٧	١١٧,٠٣٠,٨٣٧	١٠	استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية
٧,٤٦٢,٩٢٦	١,٩٤٢,٤١٧	١٠	ذمم الإيجار التمويلي المدينة
٧٤٨,١٩٦	٣٥٥,١١٦	١٥	قروض مستحقة القبض
-	٧,٧٠٠,٠٠٠	(د) ١٠	أدوات مثقفة
٦,٦٣٧,٠٣٢	٧,٤٦٦,٩٨١	٢٩	ودائع ثابتة لأجل وودائع هامشية
٩٣٣,٨١٢,٤٦٧	٩١٩,٧٧٢,٦٤٦		أصول الضريبة المؤجلة
٧,٦٢٦,٣٢٠	٨,١٤٤,٦٤٤	١٠	أصول متداولة
٥٨,٩٦٠	٥,٦٨٨,٤٥٣	١٠	ذمم الإيجار التمويلي المدينة
١٢,٧٦٣,٨٧٩	٢١,٠٨٠,٤٨٨	(ج) ١٠	قروض مستحقة القبض
٢,٥٦١,٦٢٠	١,٢٠٤,٧٠٨	١٥	ذمم مدينة تجارية
٢,٣٨٦,٦٣٤	١,٨٥٥,٠٨٧	(د) ١٠	أدوات مثقفة
٤,١١٣,٨٥٣	٣,٣٨٩,٧٦٣	(هـ) ١٠	أصول العقود
٥١,٩٩٦,٦٥٣	٣٣,٣٤٣,٠١٨	(و) ١٠	أصول مالية أخرى بالكلفة المطفأة
١٢٣,٨٠٦,٢٨٥	١٠٢,٦٦٤,٩٨٦	(د) ١٠	نقد وما يعادله
١٦,١٤٩,٧٢١	١٥,٧١٤,٩٤٨	(د) ١٠	ودائع ثابتة وودائع هامشية
٩,٣٠٨,٩٠٨	٨,٠٢٨,٧٧١	٣٠	أصول متداولة أخرى
٢٣٠,٧٧٢,٨٣٣	٢٠١,١١٤,٨٦٦		مخزون
١,١٦٤,٥٨٥,٣٠٠	١,١٢٠,٨٨٧,٥١٢		إجمالي الأصول
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٢	حقوق الملكية والالتزامات
١٦,٦٨٨,٧٢٠	١٨,١٢٤,٧٣٧	١٣	حقوق الملكية
٣,١٩٠,٢٧٠	١,٥٠٨,٥٠٤		رأس المال
٢٧٥,٨٠٧,٥١٥	٢٩٦,٨٩٣,٨١٨		احتياطي قانوني
٤٢٥,٩٠٥,١١١	٤٤٦,٧٤٥,٦٦٥		تغيرات مترجمة في القيم العادلة
١٧,٩٣٩,٤١٧	١٩,٣٤٩,٢٧٣	٢٤	أرباح محتجزة
٤٤٣,٨٤٤,٥٢٨	٤٦٦,٠٩٤,٩٣٨		حقوق الملكية المنسوبة لمالك الشركة الأم
			حصص غير مسيطرة
			إجمالي حقوق الملكية
٤٣٥,٩٤١,٨٩٣	٤١٢,٣١٩,٦٤٠	١٤	الالتزامات
٨٧٩,٩٢٧	٨٦٤,٠٣٠	١٦	التزامات غير متداولة
١٧,٨٩٩	١٧,٨٩٩	١٥	قروض وسلفيات
٧٦,١٣٧,٩٤٨	٧١,٨٨٨,٦٩٦	٢٠-٨	تعويضات نهاية الخدمة للموظفين
٥١٢,٩٧٧,٦٦٧	٤٨٥,٠٩٠,٢٦٥		أدوات مثقفة
٤٢,١٧٩,٣٨٩	٢١,٧٧١,٠٩٩	١٧	التزامات الإيجار
٦٨,٤٢٧,٦٧٩	٥٣,٤٢٥,٦٠٥	١٤	التزامات عقود
٨٦٠	٣١,٩٩٧	٢٩	ذمم دائنة تجارية وأخرى
٨٤,٤٣٨,٢٥٧	٧٩,٠٩٨,٩١٣	٢٠-٨	قروض وسلفيات
١٢,٧١٦,٩٢٠	١٥,٣٧٤,٦٩٥	٣١	ضريبة دخل مستحقة الدفع
٢٠٧,٧٦٣,١٠٥	١٦٩,٧٠٢,٣٠٩		التزامات الإيجار
٧٢٠,٧٤٠,٧٧٢	٦٥٤,٧٩٢,٥٧٤		التزامات عقود
١,١٦٤,٥٨٥,٣٠٠	١,١٢٠,٨٨٧,٥١٢		إجمالي الالتزامات

تم اعتماد القوائم المالية المرحلية الموحدة متضمنة الإيضاحات من ١ إلى ٣٧ والتصريح بإصدارها وفقاً لقرار مجلس الإدارة الصادر بتاريخ ٢٠٢٥/١/٢٨ وتم التوقيع عليها نيابة عنه من قبل:

عضو مجلس الإدارة

رئيس مجلس الإدارة

تشكل الإيضاحات المدرجة جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية المرحلية الموحدة.
تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٤.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الموحدة
لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر

٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُُماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	إيضاح
٢٧٤,٦١٧,١٣٧	٢٧٤,٨٦٦,٩٦٦	١٩ الإيرادات
(٦٢,٢٣٤,٩٨١)	(٣٨,٧٦٣,٣١٥)	٢١ تكاليف تشغيل رحلات
(٢٢,٤٥١,٣٣٢)	(١٨,٥٦٥,٥٣٥)	٢٣ مصروفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل
(١٢٢,٩١٧,٣٩٢)	(١٣٤,٣٤٤,٣٣٤)	٢٣ تكاليف تشغيل السفن
٦٧,٠١٣,٤٣٢	٨٣,١٩٣,٧٨٢	إجمالي الأرباح
٧,٤٠٤,٣٢٥	٢٩٤,٣٢٦	٢٨ إيرادات أخرى
١٤٧,٥٧١	١٣٠,٧٥٠	إيرادات توزيعات الأرباح
(٦,٥٦٦,٩٨١)	(٥,٤٠٣,٤٩٩)	٢٤ مصروفات تجارية
(٧,٨٠٧,٧٩٧)	(١١,٠٣٤,٣٩١)	٢٥ مصروفات عمومية وإدارية
١٢٩,٩٤٤	(٢٨١,٩٠٥)	١٠ (خسائر) عكس الانخفاض في قيمة الأصول المالية
(٢٢,٣٢٥,٥٩٤)	-	١٠-٨ خسائر الانخفاض في قيمة أصول حق الاستخدام
١,٨٢٦	٣,١١٠	أرباح من بيع ممتلكات وسفن ومعدات
٣٧,٩٩٦,٧٢٦	٦٦,٩٠٢,١٧٣	أرباح تشغيلية
(٣١,٤٩١,٤٥٣)	(٢٩,٩٠١,٣٠١)	٢٦ تكاليف التمويل
١١,٠٤٩,٦٨٠	٧,١٦٤,٦٦٠	٢٧ إيرادات التمويل
٥٧٠,٥٢٥	٩٤٢,٣٩٧	٩ حصة من نتائج استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية - صافي من الضريبة
١٨,١٢٥,٤٧٨	٤٥,١٠٧,٩٢٩	الأرباح قبل الضريبة
٧٥,٣٨٤	٧٩٨,٢٢٣	٢٩ إعفاء ضريبة الدخل
١٨,٢٠٠,٨٦٢	٤٥,٩٠٦,١٥٢	أرباح الفترة
(١,٦٩٢,٦٣٧)	١٩٩,٢٧٢	١٠-١٥ الخسائر الشاملة الأخرى
(٣,٥٧٣,٩٦٤)	(١,٩٤٩,٢٦٤)	١٠-١٥ البنود التي يتم أو قد يتم إعادة تصنيفها لاحقاً إلى الأرباح أو الخسائر
(٥,٢٦٦,٦٠١)	(١,٧٤٩,٩٩٢)	تحوطات التدفقات النقدية - الجزء الفعال من التغيرات في القيمة العادلة*
		تحوطات التدفقات النقدية - معاد تصنيفها إلى الأرباح أو الخسائر*
		الخسائر الشاملة الأخرى للفترة، صافي من الضريبة
١٢,٩٣٤,٢٦١	٤٤,١٥٦,١٦٠	إجمالي الدخل الشامل للفترة
١٤,٨١٤,٣٩١	٤٢,٥٢٢,٣٢٠	الأرباح منسوب إلى:
٣,٣٨٦,٤٧١	٣,٣٨٣,٨٣٢	ملاك الشركة
١٨,٢٠٠,٨٦٢	٤٥,٩٠٦,١٥٢	حصة غير مسيطرة
٩,٥٤٧,٧٩٠	٤٠,٨٤٠,٥٥٤	إجمالي الإيرادات الشاملة منسوب إلى:
٣,٣٨٦,٤٧١	٣,٣١٥,٦٠٦	ملاك الشركة
١٢,٩٣٤,٢٦١	٤٤,١٥٦,١٦٠	حصة غير مسيطرة
٠,١١٤	٠,٣٢٧	٢٠ ربحية السهم
		ربحية السهم الأساسية والمخفضة

* ليس لتحوطات التدفقات النقدية أي تأثير ضريبي حيث إنها تتعلق بالمنشآت المسجلة في مناطق الملاذ الضريبي.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة
لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر

٢٠٢٣	رأس المال ريال عُُماني	احتياطات قانونية ريال عُُماني	تغيرات متراكمة في القيم العادلة ريال عُُماني	أرباح محتجزة ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني	حصص غير مسيطرة ريال عُُماني	إجمالي حقوق الملكية ريال عُُماني
الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٣ (مدققة)	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١١,٧٠٨,٤٦٩	١٠,٣١٩,٤٥٥	٢٣٨,٨١١,٠٠١	٤٣٦,٠٥٧,٥٣١	١٧,٦٦٦,٧٢٥	٤٥٣,٧٢٤,٢٥٦
إجمالي الدخل الشامل للفترة	-	-	-	١٤,٨١٤,٣٩١	١٤,٨١٤,٣٩١	٣,٣٨٦,٤٧١	١٨,٢٠٠,٨٦٢
أرباح الفترة	-	-	(٥,٢٦٦,٦٠١)	-	(٥,٢٦٦,٦٠١)	-	(٥,٢٦٦,٦٠١)
الخسائر الشاملة الأخرى للفترة	-	-	(٥,٢٦٦,٦٠١)	١٤,٨١٤,٣٩١	٩,٥٤٧,٧٩٠	٣,٣٨٦,٤٧١	١٢,٩٣٤,٢٦١
تحويل إلى احتياطات قانونية	-	١,٦٣٠,٥٨٧	-	(١,٦٣٠,٥٨٧)	-	-	-
معاملات مع مُلاك الشركة	-	-	-	(٢٠,٠٠٠,٠٠٠)	(٢٠,٠٠٠,٠٠٠)	(٢,٠٧٩,٠٠٠)	(٢٢,٠٧٩,٠٠٠)
توزيعات أرباح (إيضاح ١٤)	-	-	-	٢٧٦,٩٩٤,٨٠٥	٤٢٥,٦٠٥,٣٢١	١٨,٩٧٤,١٩٦	٤٤٤,٥٧٩,٥١٧
الرصيد في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مراجعة)	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٣,٣٣٩,٠٥٦	٥,٠٥٢,٨٥٤	٢٧٦,٩٩٤,٨٠٥	٤٢٥,٦٠٥,٣٢١	١٨,٩٧٤,١٩٦	٤٤٤,٥٧٩,٥١٧

٢٠٢٤	رأس المال ريال عُُماني	احتياطات قانونية ريال عُُماني	تغيرات متراكمة في القيم العادلة ريال عُُماني	أرباح محتجزة ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني	حصص غير مسيطرة ريال عُُماني	إجمالي حقوق الملكية ريال عُُماني
الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٤ (مدققة)	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٦,٦٨٨,٧٢٠	٣,١٩٠,٢٧٠	٢٧٥,٨٠٧,٥١٥	٤٢٥,٩٠٥,١١١	١٧,٩٣٩,٤١٧	٤٤٣,٨٤٤,٥٢٨
إجمالي الدخل الشامل للفترة	-	-	-	٤٢,٥٢٢,٣٢٠	٤٢,٥٢٢,٣٢٠	٣,٣٨٣,٨٣٢	٤٥,٩٠٦,١٥٢
أرباح الفترة	-	-	(١,٦٨١,٧٦٦)	-	(١,٦٨١,٧٦٦)	(٦٨,٢٢٦)	(١,٧٤٩,٩٩٢)
الخسائر الشاملة الأخرى للفترة	-	-	(١,٦٨١,٧٦٦)	٤٢,٥٢٢,٣٢٠	٤٠,٨٤٠,٥٥٤	٣,٣١٥,٦٠٦	٤٤,١٥٦,١٦٠
تحويل إلى احتياطات قانونية	-	١,٤٣٦,٠١٧	-	(١,٤٣٦,٠١٧)	-	-	-
معاملات مع مُلاك الشركة	-	-	-	(٢٠,٠٠٠,٠٠٠)	(٢٠,٠٠٠,٠٠٠)	(١,٩٠٥,٧٥٠)	(٢١,٩٠٥,٧٥٠)
توزيعات أرباح	-	-	-	٢٩٦,٨٩٣,٨١٨	٤٤٦,٧٤٥,٦٦٥	١٩,٣٤٩,٢٧٣	٦٦,٠٩٤,٩٣٨
الرصيد في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٨,١٢٤,٧٣٧	١,٥٠٨,٥٠٤	٢٩٦,٨٩٣,٨١٨	٤٤٦,٧٤٥,٦٦٥	١٩,٣٤٩,٢٧٣	٦٦,٠٩٤,٩٣٨

تشكل الإيضاحات المدرجة جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية المرحلية الموحدة.

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٤.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة التدفقات النقدية الموحدة
لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر

٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُمانى	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	إيضاح
١٨,١٢٥,٤٧٨	٤٥,١٠٧,٩٢٩	
(١٢٩,٩٤٤)	٢٨١,٩٠٥	١٠ (ح)
(١,٨٢٦)	(٣,١١٠)	
٢٢,٣٢٥,٥٩٤	-	
٨٦,٩١٠,٦٢٤	٩٦,٠٩٤,٧٨٧	٣٣, ٨, ٧
(٥٧٠,٥٢٥)	(٩٤٢,٣٩٧)	٩
١٠٠,٣٩٩	١٠٣,٧١٤	١٦
(١١,٠٤٩,٦٨٠)	(٧,١٦٤,٦٦٠)	٢٧
٣١,٤٩١,٤٥٣	٢٩,٩٠١,٣٠١	٢٦
(١٤٧,٥٧١)	(١٣٠,٧٥٠)	
١٤٧,٠٥٤,٠٠٢	١٦٣,٢٤٨,٧١٩	
(٦٢٩,٥١٨)	١,٢٨٠,١٣٧	
٣٣٨,٤١٣	(٨,٥٥٣,٦٥٧)	
٦,٦٦٤,٥٦٣	٥٤٢,٥٦٩	
٢,٦٣٠,٣٠٩	٦٦٠,٤٥٨	
٥,٨٦٩,١٥٨	٤٣٤,٧٧٣	
(٢,٨٠٣,٠٩٩)	(٢٠,٣٧٠,٨٥٧)	
١٣٥,٥٢٠	٢,٦٥٧,٧٧٥	
١٥٩,٢٥٩,٣٤٨	١٣٩,٨٩٩,٩١٧	
(٢٨,١٦٨,٤٠٤)	(٢٥,٤٧٦,٨٤٤)	١٦
(٧٥,٤٩٧)	(١١٩,٦١١)	٢٩
(٧٣,١٤١)	(٥٨٩)	
١٣٠,٩٤٢,٣٠٦	١١٤,٣٠٢,٨٧٣	
(٥٩,٧٥٩,٤٩٥)	(٢٦,٦٦٢,٠١٣)	٧
١٢,٤٥٥	١٠,٧٨١	
(٩١,٠٠٩,٧١٠)	(٤٥,٢٥٨,٣٥٤)	
٨٢,٧٩٥,٧٨٣	٥٩,٨٤٢,٧٩١	
١,٤٩٥,٠٧١	٢٨٤,٧٥٠	
٥,٢٢٠,٧٤٠	٥,٧٨٠,٤٢٥	
٩,٨٦٦,٣٩٥	٦,٠٢١,٥٢٢	
(٥١,٣٧٨,٧٦١)	١٩,٩٠٢	
-	٢٢٢,٩١١,٢٥٠	١٤
(٣٦,٣٧٤,٩٧٩)	(٢٥٧,٤٧٦,١٢٤)	١٤
(٤٧,٤٣٧,٣٥٥)	(٦٨,٠٢١,٨٦٦)	٤-٨
-	(٢٤٨,٨٠٧)	١٤
(٢٢,٠٧٩,٠٠٠)	(٢١,٩٠٥,٧٥٠)	١٤
(١٠٥,٨٩١,٣٣٤)	(١٢٤,٧٤١,٢٩٧)	
(٢٦,٣٢٧,٧٨٩)	(١٠,٤١٨,٥٢٢)	
٥٠,٣٢٩,٠٦٢	٤٣,٧٦١,٥٤٠	
٢٤,٠٠١,٢٧٣	٣٣,٣٤٣,٠١٨	

نسوية الالتزامات الناتجة عن أنشطة التمويل [إيضاح ١٤]

تشكل الإيضاحات المدرجة جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية المرحلية الموحدة. تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٤.

شركة أسياڊ للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة

١ الشكل القانوني والأنشطة الرئيسية

تعمل شركة أسياڊ للنقل البحري ش.م.ع.م. ("الشركة") وشركاتها التابعة بشار إليها معاً ("المجموعة") في الاستثمار في الشركات المالكة للسفن، وأنشطة تأجير السفن، وإدارة السفن. وتعمل المجموعة على مستوى عالمي.

إن الشركة مملوكة بنسبة ١٠٠٪ لشركة أسياڊ ش.م.ع.م. ("الشركة الأم المباشرة"). أسياڊ مملوكة بنسبة ١٠٠٪ لجهاز الاستثمار العماني المملوك في النهاية لحكومة سلطنة عمان ("الطرف المسيطر النهائي").

٢ أساس الإعداد

١-٢ بيان التوافق

تم إعداد القوائم المالية المرحلية الموحدة وفقاً لمعايير التقارير المالية الدولية الصادرة عن مجلس معايير المحاسبة الدولية (المعايير المحاسبية لإعداد التقارير المالية) بما في ذلك متطلبات المعيار المحاسبي الدولي رقم ٣٢ "التقارير المالية المرحلية" ومتطلبات قانون الشركات التجارية المطبقة لسنة ٢٠١٩.

تم عرض القوائم المالية المرحلية الموحدة بالريال العماني غير أن العملة التشغيلية للمجموعة هي الدولار الأمريكي حيث أن هذه هي العملة التي تحدد تسعير المعاملات التشغيلية للمجموعة بما في ذلك المؤشرات الأساسية الأخرى التي يتعين مراعاتها بموجب المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية. تحول المجموعة الدولار الأمريكي إلى الريال العماني بسعر الصرف ١ = ٣٨٥,٠. كان معدل الصرف ثابتاً في السنوات السابقة والحالية حيث أن الريال العماني مربوط بالدولار الأمريكي.

تُقاس البنود المعروضة في القوائم المالية لكل شركة من شركات المجموعة باستخدام عملة البيئة الاقتصادية الرئيسية التي يعمل بها الكيان (العملة التشغيلية). وتُعرض القوائم المالية المرحلية الموحدة بالريال العماني، وهو عملة العرض للمجموعة.

تم إعداد القوائم المالية المرحلية الموحدة وفقاً لمبدأ التكلفة التاريخية المعدل عند الضرورة بالأصول المالية والالتزامات المالية المدرجة بالقيمة العادلة والمفصّل عنها في القوائم المالية.

يتطلب إعداد القوائم المالية المرحلية بما يتوافق مع معايير التقارير المالية الدولية استخدام بعض التقديرات المحاسبية الهامة. كما يتطلب من الإدارة ممارسة تقديرها في عملية تطبيق السياسات المحاسبية للمجموعة. تم الإفصاح عن المجالات التي تنطوي على درجة كبيرة من التقدير أو التعقيد أو المجالات التي تكون فيها الافتراضات والتقديرات جوهرية للقوائم المالية المرحلية الموحدة بالإيضاح رقم ٥.

٢-٢ المعايير الجديدة والمعدلة المطبقة من قبل المجموعة

طبقت المجموعة كافة المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة الصادرة عن مجلس المعايير المحاسبية الدولية ولجنة تفسيرات معايير التقارير المالية الدولية التابعة للمجلس، والتي تتعلق بعمليات المجموعة وتسري للفترات المحاسبية التي تبدأ في ١ يناير ٢٠٢٤.

تطبق المعايير والتفسيرات التالية للمرة الأولى على فترات التقارير المالية التي تبدأ في أو بعد ١ يناير ٢٠٢٤:

المعايير أو التعديلات المحاسبية الجديدة تسري على الفترات السنوية التي تبدأ في أو بعد

تصنيف الالتزامات إلى التزامات متداولة أو غير متداولة وغير متداولة بالتعهدات - تعديلات على المعيار المحاسبي	١ يناير ٢٠٢٤
الدولي رقم ١	
ترتيبات تمويل الموردين - تعديل على المعيار المحاسبي الدولي رقم ٧ والمعيار رقم ٧ من المعايير الدولية لإعداد	١ يناير ٢٠٢٤
التقارير المالية	
الالتزام بالإيجار في عقود البيع وإعادة الاستئجار - تعديلات على المعيار رقم ١٦ من المعايير الدولية لإعداد التقارير	١ يناير ٢٠٢٤
المالية	

ليس للمعايير والتعديلات المذكورة أعلاه أي تأثير مادي على القوائم المالية للمجموعة، باستثناء نتيجة التعديل على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١، حيث تم الإفصاح فقط عن السياسات المحاسبية المادية.

١٠

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٢ أساس الإعداد (تابع)

٣-٢ المعايير والتعديلات والتفسيرات الجديدة التي لم يتم تفعيلها ولا تطبيقها بعد

تم أدناه بيان المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة التي تم إصدارها دون أن يتم تفعيلها بعد حتى تاريخ إصدار القوائم المالية للمجموعة. تعتزم المجموعة تطبيق هذه المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة، حيثما يكون مناسباً، عندما يتم تفعيلها.

تسري على الفترات السنوية التي تبدأ في أو بعد

المعايير أو التعديلات المحاسبية الجديدة

١ يناير ٢٠٢٥ عدم إمكانية الصرف - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ٢١ تصنيف وقياس الأدوات المالية - تعديلات على المعيار رقم ٩ والمعيار رقم ٧ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية

١ يناير ٢٠٢٦ التحسينات السنوية على المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية - المجلد الثاني

١ يناير ٢٠٢٦ المعيار رقم ١٨ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية - العرض والإفصاح في القوائم المالية

١ يناير ٢٠٢٧ المعيار رقم ١٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية، الشركات التابعة دون مساءلة عامة: الإفصاحات

١ يناير ٢٠٢٧ بيع الأصول أو المساهمة بها فيما بين المستثمر وشركته الزميلة أو انتلافه المشترك - تعديلات على المعيار رقم ١٠ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية والمعيار المحاسبي الدولي رقم ٢٨

يمكن تطبيقها اختياريًا/ تاريخ التفعيل مؤجل لأجل غير مسمى

لا توجد معايير أو تعديلات أو تفسيرات أخرى للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية يُتوقع أن يكون لها تأثير مادي على الشركة.

٢-٤ التغيير في السياسات المحاسبية المادية

إن السياسات المحاسبية المطبقة في هذه القوائم المالية المرحلية هي ذاتها المطبقة في القوائم المالية المرحلية للمجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ وللأسس المنتهية في ذلك التاريخ.

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية

تم تلخيص السياسات المحاسبية الرئيسية للمجموعة أدناه. لقد تم تطبيق هذه السياسات بشكل متسق على جميع السنوات المعروضة، ما لم ينص على خلاف ذلك.

١-٣ أساس التوحيد

(أ) دمج الأعمال

تقوم المجموعة باحتساب عمليات دمج الأعمال بموجب طريقة الاستحواذ عندما نفي مجموعة الأنشطة والأصول المستحوذ عليها بتعريف الأعمال ويتم نقل السيطرة إلى المجموعة. عند تحديد ما إذا كانت مجموعة معينة من الأنشطة والأصول تعتبر أعمالاً، تقوم المجموعة بتقييم ما إذا كانت مجموعة الأصول والأنشطة المستحوذ عليها تتضمن، على الأقل، مدخلات وعملية جوهرية وما إذا كانت المجموعة المستحوذ عليها لديها القدرة على إنتاج مخرجات.

لدى المجموعة خيار تطبيق "اختبار التركيز" الذي يسمح بإجراء تقييم مبسط لما إذا كانت مجموعة الأنشطة والأصول المكتسبة لا تعتبر أعمالاً. يتم استيفاء اختبار التركيز الاختياري إذا كانت جميع القيم العادلة لإجمالي الأصول المستحوذ عليها تتركز بشكل جوهري في أصل واحد محدد أو مجموعة من الأصول المماثلة القابلة للتحديد.

يتم قياس المقابل المحول في عملية الاستحواذ بشكل عام بالقيمة العادلة، وكذلك صافي الأصول القابلة للتحديد المستحوذ عليها. يتم اختبار أي شهرة تنشأ سنوياً لتحديد انخفاض القيمة. يتم الاعتراف بأي ربح من صفقة الشراء في الربح أو الخسارة على الفور. يتم تحميل تكاليف المعاملة عند تكديدها، إلا إذا كانت تتعلق بإصدار سندات الدين أو الأوراق المالية.

لا يتضمن المقابل المحول المبالغ المتعلقة بتسوية العلاقات الموجودة مسبقاً. يتم الاعتراف بهذه المبالغ بشكل عام في الربح أو الخسارة.

يتم قياس أي مقابل محتمل بالقيمة العادلة في تاريخ الاستحواذ. إذا تم تصنيف الالتزام بدفع المقابل المحتمل الذي يستوفي تعريف الأداة المالية كحقوق ملكية، فلا يتم إعادة قياسه ويتم المحاسبة عن التسوية ضمن حقوق الملكية. وبخلاف ذلك، يتم إعادة قياس المقابل المحتمل الآخر بالقيمة العادلة في تاريخ كل تقرير ويتم الاعتراف بالتغيرات اللاحقة في القيمة العادلة للمقابل المحتمل في الربح أو الخسارة.

شركة أسيا د للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

(ب) الشركات التابعة

الشركات التابعة هي المنشآت التي تسيطر عليها المجموعة. "تسيطر" المجموعة على منشأة ما عندما تتعرض لعوائد متغيرة أو يكون لها حقوق فيها نتيجة مشاركتها في المنشأة ولديها القدرة على التأثير على تلك العوائد من خلال سيطرتها على المنشأة. يتم إدراج القوائم المالية المرحلية الموحدة للشركات التابعة في القوائم المالية المرحلية الموحدة من تاريخ بدء السيطرة حتى تاريخ توقف السيطرة.

يتم إعداد القوائم المالية للشركات التابعة لنفس السنة المالية للشركة، باستخدام سياسات محاسبية مماثلة.

(ج) الحصة في الشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية

تشتمل حصة المجموعة في الشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية على حصة في شركات زميلة وائتلافات مشتركة. الشركات الزميلة هي تلك الشركات التي يكون للمجموعة تأثير كبير عليها، ولكن ليس السيطرة أو السيطرة المشتركة، على السياسات المالية والتشغيلية. الائتلاف المشترك هو ترتيب تتمتع فيه المجموعة بسيطرة مشتركة، حيث يكون للمجموعة حقوق في صافي موجودات الترتيب، بدلاً من الحقوق في أصولها والتزاماتها مقابل مطلوباتها.

تتم المحاسبة عن الحصة في الشركات الزميلة والائتلافات المشتركة وفقاً لطريقة حقوق الملكية. يتم الاعتراف بها بمبدئياً بالتكلفة، والتي تتضمن تكاليف المعاملة. بعد الاعتراف المبدئي، تتضمن القوائم المالية المرحلية الموحدة حصة المجموعة في الربح أو الخسارة والدخل الشامل الآخر للشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية، حتى التاريخ الذي يتوقف فيه التأثير الهام أو السيطرة المشتركة.

(د) المعاملات المحذوفة عند التوحيد

يتم استبعاد الأرصدة والمعاملات بين شركات المجموعة وأي إيرادات ومصروفات غير محقة (باستثناء أرباح أو خسائر معاملات العملات الأجنبية) الناتجة عن المعاملات بين شركات المجموعة. يتم حذف الأرباح غير المحقة الناتجة عن المعاملات مع الشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية مقابل الاستثمار إلى حد حصة المجموعة في الشركة المستثمر فيها. يتم حذف الخسائر غير المحقة بنفس طريقة حذف الأرباح غير المحقة، ولكن فقط إلى الحد الذي لا يوجد فيه دليل على انخفاض القيمة.

(هـ) فقدان السيطرة

عندما تفقد المجموعة السيطرة على شركة تابعة، فإنها تقوم بإيقاف الاعتراف بأصول ومطلوبات الشركة التابعة وأي إيرادات غير مسيطرة ذات صلة ومكونات حقوق الملكية الأخرى. يتم الاعتراف بأي ربح أو خسارة ناتجة في الربح أو الخسارة. يتم قياس أي حصة محتفظ بها في الشركة التابعة السابقة بالقيمة العادلة عند فقدان السيطرة.

(و) الحصة غير المسيطرة

يتم قياس صافي حقوق الملكية مبدئياً بحصتها التناسبية من صافي الأصول المحددة للشركة المستحوذ عليها في تاريخ الاستحواذ.

يتم المحاسبة عن التغيرات في حصة المجموعة في الشركة التابعة والتي لا تؤدي إلى فقدان السيطرة كمعاملات حقوق ملكية.

٢-٣ ممتلكات وسفن ومعدات

(أ) الأصول المملوكة

يتم إدراج بنود الممتلكات والسفن والمعدات بالتكلفة ناقصاً الاستهلاك المتراكم وخسائر الانخفاض في القيمة، إن وجدت. وتتضمن تكاليف السفن البحرية سعر الشراء المدفوع إلى طرف ثالث، بما في ذلك تكاليف التسجيل والمستندات القانونية، وكافة التكاليف المنسوبة مباشرة جعل السفينة في حالة التشغيل بالموقع المخطط للاستخدام ومصروفات التحريك إلى موقع التشغيل وتكاليف الاختبار بالبحر ومصروفات إعادة التصنيع الجوهرية المتكبدة خلال العمر الإنتاجي للأصل وتكاليف التمويل المتكبدة خلال فترة تصنيع السفن. وتشتمل تكاليف البنود الأخرى للممتلكات والسفن والمعدات على المصروفات المنسوبة مباشرة إلى الاستحواذ على الأصل. وعندما تكون أجزاء بنود الممتلكات والسفن والمعدات ذات أعمار إنتاجية مختلفة، يتم احتسابها كبنود منفصلة في الممتلكات والسفن والمعدات.

(ب) النفقات اللاحقة

تتم رسملة النفقات المتكبدة لاستبدال أحد مكونات الممتلكات والسفن والمعدات التي تتم المحاسبة عنها بشكل مستقل بما في ذلك مصروفات الفحص الجسيم والعمر الشاملة. تتم رسملة النفقات اللاحقة الأخرى فقط عندما تزيد من المنافع الاقتصادية المستقبلية المضمنة في الممتلكات والسفن والمعدات. يتم إدراج جميع النفقات الأخرى في قائمة الدخل الشامل كمصروف عند تكبدها. تتم رسملة التكاليف المتكبدة لتجديد الأصول المملوكة ضمن الممتلكات والسفن والمعدات وبعد ذلك يتم استهلاكها على مدى العمر الاقتصادي التقديري للأصل المجدد أو العمر المتبقي للسفينة، أيهما أقصر.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

٢-٣ ممتلكات وسفن ومعدات (تابع)

(ج) الاستهلاك

يتم تحميل الاستهلاك في قائمة الدخل الشامل بطريقة القسط الثابت على مدى العمر الإنتاجي المقدر لبنود الممتلكات والألات والمعدات. فيما يلي الأعمار الإنتاجية المقدرة للممتلكات والسفن والمعدات:

سنوات

٢٠ إلى ٣٠

١/٢ إلى ٥

٣

٥

٣ إلى ٥

٥٠

سفن

تكاليف استخدام الحوض الجاف

معدات حاسب آلي

مركبات

أثاث وتركيبات

مباني

يتم تحديد فترة استهلاك السفن المستعملة على أساس وضع وعمر السفن في وقت الاقتناء والتي يتم تقييمها لاحقاً بتاريخ كل نهاية فترة تقرير، على ألا تتجاوز فترة الاستهلاك ٢٥ عاماً من استلامها من حوض بناء السفن.

(د) أصول قيد الإنشاء

يتم إدراج الأصول قيد الإنشاء بالتكلفة، وتشتمل على كل التكاليف متضمنة تكاليف الاقتراض المنسوبة مباشرة إلى وصول الأصول قيد الإنشاء إلى الحالة التي تكون فيها جاهزة للغرض المنشأة من أجله. يتم تحويل الأصول قيد الإنشاء إلى الممتلكات والسفن والمعدات بالتكلفة عند الإتمام. لا يخصم أي استهلاك على الأصول قيد الإنشاء.

(هـ) تكاليف استخدام الحوض الجاف

المصروفات المتكبدة على حوض السفن الجاف، وهي من مكونات الممتلكات والسفن والمعدات، يتم إهلاكها على مدى الفترة من تاريخ استخدام الحوض الجاف إلى تاريخ تقدير الإدارة استحقاق استخدام الحوض الجاف التالي والذي يكون عادةً بين سنتين ونصف إلى خمس سنوات. يتم الاعتراف بأي أرباح أو خسائر من استبعاد أحد بنود الممتلكات والسفن والمعدات ضمن قائمة الأرباح أو الخسائر الموحدة.

٣-٣ عقود الإيجار

(أ) المجموعة كمستأجر

يتم الاعتراف بعقود الإيجار على أنها أصول حق الاستخدام والالتزامات المقابلة في التاريخ الذي يصبح فيه الأصل المؤجر متاح للاستخدام من قبل المجموعة. ويتم تخصيص كل دفعة إيجار بين الالتزام وتكلفة التمويل. ويتم تحميل تكلفة التمويل في الأرباح أو الخسائر على مدى فترة الإيجار لتقديم معدل فائدة منتظم ثابت للرصيد المتبقي من الالتزام في كل فترة. ويتم استهلاك أصول حق الاستخدام على مدى العمر الإنتاجي للأصل ومدة الإيجار، أيهما أقصر، على أساس القسط الثابت.

يتم قياس الأصول والالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار مبدئياً على أساس القيمة الحالية. تشمل التزامات الإيجار صافي القيمة الحالية لمدفوعات الإيجار التالية:

- الدفعات الثابتة (بما في ذلك الدفعات الثابتة المضمنة)، ناقصاً أي حوافز إيجار مدينة
- دفعات الإيجار المتغيرة التي تعتمد على مؤشر أو معدل، والتي تقاس مبدئياً باستخدام المؤشر أو المعدل كما في تاريخ بدء الإيجار
- المبالغ المتوقعة دفعها من المستأجر بموجب ضمانات القيمة المتبقية.
- سعر ممارسة خيار الشراء إذا كانت احتمالية ممارسة المستأجر لهذا الخيار مؤكدة بشكل معقول ودفعات غرامات لإنهاء عقد الإيجار، إذا كانت مدة الإيجار تعكس ممارسة المستأجر لذلك الخيار.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

٣-٣ عقود الإيجار (تابع)

(أ) المجموعة كمستأجر (تابع)

يتم خصم دفعات الإيجار باستخدام معدل الفائدة الضمني في الإيجار، إذا كان يمكن تحديد هذا المعدل، أو معدل الاقتراض الإضافي للمجموعة. لتحديد معدل الاقتراض الإضافي، فإن المجموعة تقوم بما يلي:

- حيثما أمكن، باستخدام تمويل حديث من طرف ثالث الذي يحصل عليه المستأجر كنقطة بداية، وتعديله ليعكس التغييرات في شروط التمويل منذ استلام تمويل الطرف الثالث؛
- استخدام نهج تراكمي يبدأ بمعدل فائدة خالي من المخاطر يتم تعديله وفقاً لمخاطر انتمان الإيجارات التي تحتفظ بها المجموعة، والتي ليس بها تمويل حديث من طرف ثالث؛ و
- إجراء تعديلات خاصة بعقد الإيجار، (على سبيل المثال المدة والبلد والعملة والضمان).

يتم قياس أصول حق الاستخدام بالتكلفة وتشمل ما يلي:

- مبلغ القياس المبدئي لالتزام الإيجار
- أي دفعات إيجار سددت في أو قبل تاريخ البدء ناقصاً أي حوافز إيجار مستلمة.
- أي تكاليف مباشرة مبدئية؛ و
- تكاليف التجديد.

يتم استهلاك أصول حق الاستخدام على مدى العمر الإنتاجي للأصل أو مدة الإيجار على أساس القسط الثابت، أيهما أقصر.

يتم إدراج الدفعات المرتبطة بالإيجارات قصيرة الأجل وإيجارات الأصول منخفضة القيمة على أساس القسط الثابت كمصروف في الأرباح أو الخسائر. إن الإيجارات قصيرة الأجل هي إيجارات لمدة ١٢ شهراً أو أقل. تحتسب المجموعة كل عنصر من عناصر الإيجارات المتضمنة في العقد على أنه إيجار منفصل عن غيره من العناصر غير الإيجارية.

تعتبر فترة الإيجار الفترة غير القابلة للإلغاء التي يحق للمجموعة خلالها استخدام الأصل الأساسي. ويتم تعديل مدة الإيجار بالفترات التي يغطيها خيار التمديد، إذا كان من المؤكد على نحو معقول أن الخيار سيمارس، وكذلك الفترات المشمولة بخيار إنهاء عقد الإيجار، إذا كان من المؤكد على نحو معقول أن الخيار لن يمارس.

(ب) المجموعة كمؤجر

تقوم المجموعة، في البداية أو عند تعديل العقد الذي ينطوي على عنصر إيجاري، بتخصيص المقابل الوارد في العقد لكل عنصر إيجاري على أساس أسعارها النسبية القائمة بذاتها. عندما تكون المجموعة هي الطرف المؤجر، فإنها تحدد عند بداية كل عقد الإيجار ما إذا كان عقد الإيجار تمولي أو تشغيلي.

لتصنيف كل عقد إيجار، تقوم المجموعة بإجراء تقييم شامل لما إذا كان عقد الإيجار سيحول إلى حد كبير كافة المخاطر والامتيازات المتعلقة بملكية الأصل ذي الصلة. في هذه الحالة يكون عقد الإيجار تمولي؛ وخلاف ذلك يكون عقد الإيجار تشغيلي. كجزء من أعمال هذا التقييم، تراعي المجموعة بعض المؤشرات مثل ما إذا كان عقد الإيجار يمثل الجزء الرئيسي من العمر الاقتصادي للأصل.

عندما تكون المجموعة مؤجر وسيط، فإنها تحتسب حصتها في عقد الإيجار الأساسي وعقد الإيجار من الباطن بشكل منفصل. تقوم المجموعة بتقييم تصنيف عقد الإيجار من الباطن استناداً إلى أصول حق الاستخدام الناشئة عن عقد الإيجار الأساسي، دون الاستناد إلى الأصل ذي الصلة. تطبق المجموعة الإعفاء الموضح أعلاه على عقود الإيجار قصيرة الأجل، ثم تقوم بتصنيف عقد الإيجار من الباطن بعقد إيجار تشغيلي. إذا كان الترتيب ينطوي على عناصر إيجارية وغير إيجارية، تقوم المجموعة بتطبيق المعيار رقم ١٥ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية لتخصيص المقابل في العقد.

تطبق المجموعة متطلبات إقاف الاعتراف والانخفاض في القيمة الواردة في المعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية. كما تقوم المجموعة بانتظام بمراجعة القيم المتبقية المقدرة غير المضمونة المستخدمة في احتساب إجمالي الاستثمار في عقد الإيجار.

تعترف المجموعة بدفعات الإيجار المستلمة بموجب عقود الإيجار التشغيلي كإيرادات على أساس القسط الثابت على مدى فترة الإيجار كجزء من إيرادات تأجير السفن.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

٤-٣ الأصول غير المتداولة (أو مجموعات الاستبعاد) المصنفة كمحتفظ بها للبيع

تصنف الأصول غير الجارية (أو مجموعات للبيع) كأصول محتفظ بها للبيع عندما تسترد قيمها الدفترية بشكل أساسي من خلال معاملة بيع وأن يكون البيع أمراً محتملاً. وتدرج بالقيمة الدفترية أو قيمها العادلة أيها أقل ناقصاً تكاليف البيع.

٥-٣ المخزون

يتم تقييم المخزون بالتكلفة أو صافي القيمة الممكن تحقيقها، أيهما أقل. يتم تحديد التكلفة بتطبيق طريقة الوارد أولاً صادر أولاً وطريقة متوسط التكلفة للمحروقات، والزبوت والشحوم، على التوالي، وتشمل جميع التكاليف المتكبدة في الحصول عليها ووضعها في موقعها وحالتها الحالية. تستند صافي القيمة الممكن تحقيقها على سعر البيع التقديري ناقصاً أي تكاليف أخرى متوقعة تكبدها عند الإنجاز والاستبعاد.

٦-٣ الأدوات المالية

١-٦-٣ التصنيف

تصنف المجموعة أصولها المالية ضمن فئات القياس التالية:

- تلك التي سيتم قياسها لاحقاً بالقيمة العادلة (إما من خلال الدخل الشامل الآخر أو من خلال الأرباح أو الخسائر).
- تلك التي سيتم قياسها بالتكلفة المطفأة.

يعتمد التصنيف على نموذج أعمال الكيان لإدارة الأصول المالية والأحكام التعاقدية للتدفقات النقدية.

بالنسبة للأصول التي تقاس بالقيمة العادلة، سيتم تسجيل الأرباح والخسائر إما في الأرباح أو الخسائر أو الدخل الشامل الآخر. بالنسبة للاستثمارات في أدوات حقوق الملكية غير المحتفظ بها للمتاجرة، سوف يعتمد ذلك على ما إذا كانت الشركة قد اتخذت خياراً لا رجعة فيه عند الإدراج المبدئي بمحاسبة الاستثمار في حقوق الملكية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر.

تقوم المجموعة بإعادة تصنيف استثمارات الديون فقط عندما يتغير نموذج أعمالها لإدارة تلك الأصول.

تصنف المجموعة أصولها المالية بالتكلفة المطفأة فقط إذا استوفت المعيارين التاليين:

- أن يتم الاحتفاظ بالأصل ضمن نموذج الأعمال الذي يهدف لتحقيق التدفقات النقدية التعاقدية.
- أن تؤدي الشروط التعاقدية إلى نشوء تدفقات نقدية تقتصر على دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفائدة.

تصنيف الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر

الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر تشمل ما يلي:

- أسهم حقوق الملكية غير المحتفظ بها للمتاجرة التي اختارت الشركة نهائياً أن تدرجها في هذه الفئة عند الإدراج المبدئي. تمثل هذه الأسهم استثمارات استراتيجية وترى الشركة أن هذا التصنيف هو الأنسب.
- سندات الدين التي تمثل فيها التدفقات النقدية التعاقدية دفعات حصرية للمبلغ الأصلي والفائدة، ويتم تحقيق الهدف من نموذج أعمال الشركة من خلال جمع التدفقات النقدية التعاقدية وبيع الأصول المالية.

٢-٦-٣ الاعتراف

يتم الاعتراف مبدئياً بالذمم المدينة التجارية وسندات الدين عند نشأتها. يتم الاعتراف مبدئياً بجميع الأصول المالية والالتزامات المالية الأخرى عندما تصبح المجموعة طرفاً في الأحكام التعاقدية للأداة.

٣-٦-٣ إيقاف الاعتراف

أ) إيقاف الاعتراف بالأصول المالية:

تقوم المجموعة بإيقاف الاعتراف بالأصل المالي عندما تنتهي حقوقها التعاقدية في الحصول على تدفقات نقدية من الأصل المالي أو عندما تقوم بتحويل الحقوق في الحصول على التدفقات النقدية التعاقدية من خلال معاملة يتم بموجبها تحويل كافة مخاطر وامتييزات ملكية الأصل المالي بصورة فعلية أو حتى في حال عدم قيام المجموعة بتحويل أو الاحتفاظ بكافة مخاطر وامتييزات الملكية بصورة فعلية ولكنها لا تحتفظ بسيطرتها على الأصل المالي.

تقوم المجموعة بإبرام معاملات يتم بموجبها تحويل الأصول المعترف بها في قائمة المركز المالي الموحدة ولكنها تحتفظ إما بكافة مخاطر وامتييزات الأصول المحولة أو بجزء منها، وفي هذه الحالة لا يتم إيقاف الاعتراف بالأصول المحولة.

شركة أسياڊ للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

٦-٣ الأدوات المالية (تابع)

٣-٦-٣ إيقاف الاعتراف (تابع)

ب) إيقاف الاعتراف بالتزامات مالية:

تقوم المجموعة بإيقاف الاعتراف بالتزام مالي عندما تتم تسوية التزاماتها التعاقدية أو عندما يتم إلغاؤها أو انتهاءها. تقوم المجموعة أيضاً بإيقاف الاعتراف بالتزام مالي عندما يتم تعديل شروطه وتكون التدفقات النقدية للالتزام المعدل مختلفة بصورة جوهرية، وفي هذه الحالة يتم الاعتراف بالتزام مالي جديد بناء على الشروط المعدلة بالقيمة العادلة.

عند إيقاف الاعتراف بالتزام مالي، يتم الاعتراف بالفرق بين القيمة الدفترية المشطوبة والتمن المدفوع (بما في ذلك أية أصول غير نقدية تم تحويلها أو التزامات محتملة) ضمن الأرباح أو الخسائر.

٣-٦-٤ القياس

عند الاعتراف المبني، تقيس المجموعة الأصل المالي بقيمته العادلة مضافاً إليه، في حالة الأصول المالية التي ليست بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر، تكاليف المعاملة المنسوبة مباشرة إلى الاستحواذ على الأصل المالي. وتدرج تكاليف المعاملة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في الأرباح أو الخسائر.

يتم أخذ الأصول المالية ذات المشتقات الضمنية في مجملها بعين الاعتبار عند تحديد ما إذا كانت التدفقات النقدية هي دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفائدة.

أدوات الدين

يعتمد القياس اللاحق لأدوات الدين على نموذج أعمال المجموعة لإدارة الأصول وخصائص التدفقات النقدية للأصل. هناك ثلاث فئات للقياس تقوم فيها المجموعة بتصنيف أدوات الدين الخاصة بها:

- **التكلفة المطفأة:** يتم قياس الأصول المحتفظ بها لتحصيل التدفقات النقدية التعاقدية، حيث تمثل هذه التدفقات النقدية دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفوائد، بالتكلفة المطفأة. يتم الاعتراف بإيرادات الفائدة من هذه الأصول المالية في إيرادات التمويل باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلي. يتم إدراج أي أرباح أو خسارة من إلغاء الإدراج مباشرة في الأرباح أو الخسائر ويتم عرضها في الأرباح / (الخسائر) الأخرى بالإضافة إلى أرباح وخسائر صرف العملة الأجنبية. ويتم عرض خسائر انخفاض القيمة كبند منفصل في قائمة الأرباح أو الخسائر.
- **القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر:** يتم قياس الأصول المحتفظ بها لتحصيل التدفقات النقدية التعاقدية وبيع الأصول المالية، حيث تمثل التدفقات النقدية للأصول دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفوائد، بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر. يتم إدراج الحركة في القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، ما عدا إدراج أرباح أو خسائر الانخفاض في القيمة وإيرادات الفوائد وأرباح وخسائر صرف العملات الأجنبية المدرجة في الأرباح أو الخسائر. عندما يتم إلغاء إدراج أصل مالي، يتم إعادة تصنيف الأرباح أو الخسائر المترتبة المدرجة سابقاً في الدخل الشامل الآخر من حقوق الملكية إلى الأرباح أو الخسائر ويتم إدراجها في الأرباح / (الخسائر) الأخرى. يتم الاعتراف بإيرادات الفائدة من هذه الأصول المالية في إيرادات التمويل باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلي. ويتم عرض أرباح وخسائر صرف العملة الأجنبية في الأرباح / (الخسائر) الأخرى ويتم عرض مصروفات انخفاض القيمة كبند منفصل في قائمة الأرباح أو الخسائر.
- **القيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر:** يتم قياس الأصول التي لا تستوفي معايير التكلفة المطفأة أو القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر. ويتم إدراج الأرباح أو الخسائر من استثمار الدين الذي يقاس لاحقاً بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في الأرباح أو الخسائر ويتم إظهارها ضمن الأرباح / (الخسائر) الأخرى في الفترة التي تنشأ فيها.

أدوات حقوق الملكية

تقوم المجموعة لاحقاً بقياس كافة الاستثمارات في حقوق الملكية بالقيمة العادلة. حيثما تختار إدارة المجموعة عرض أرباح وخسائر القيمة العادلة من الاستثمارات في حقوق الملكية في الدخل الشامل الآخر، لا يوجد إعادة تصنيف لاحق لأرباح وخسائر القيمة العادلة إلى الأرباح أو الخسائر بعد إلغاء إدراج الاستثمار. يستمر إدراج توزيعات الأرباح من هذه الاستثمارات في الأرباح أو الخسائر ضمن الإيرادات الأخرى عندما ينشأ حق المجموعة في استلام المدفوعات.

تدرج التغيرات في القيمة العادلة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في "الأرباح / (الخسائر) الأخرى" في قائمة الأرباح أو الخسائر كما ينطبق. لا تدرج خسائر الانخفاض في القيمة (وعكس خسائر الانخفاض في القيمة) لاستثمارات حقوق الملكية التي تقاس بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر بشكل منفصل عن التغيرات الأخرى في القيمة العادلة.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

٦-٣ الأدوات المالية (تابع)

٥-٦-٣ المقاصة

تتم مقاصة الأصول والالتزامات المالية ويتم بيان صافي القيمة في قائمة المركز المالي الموحدة، وذلك فقط عندما يكون لدى المجموعة حق قانوني نافذ بمقاصة المبالغ ويكون لديها الرغبة في إجراء المقاصة على أساس صافي المبلغ أو تحصيل الأصول وتسوية الالتزامات بصورة متزامنة.

٦-٦-٣ انخفاض قيمة الأصول المالية

تقوم المجموعة بتقييم الخسائر الائتمانية المتوقعة المرتبطة بأدوات الدين المحملة بالتكلفة المطفأة وبالقائمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر على أساس قائم على النظرة المستقبلية. تعتمد منهجية انخفاض القيمة المطبقة على ما إذا كانت هناك زيادة جوهرية في مخاطر الائتمان.

تطبق المجموعة المنهج المبسط بموجب المعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة والذي يستخدم مخصص الخسائر المتوقعة على مدار العمر الانتاجي لجميع الذمم مدينة التجارية وأصول العقود.

يتم عرض خسائر انخفاض القيمة من الذمم مدينة التجارية وأصول العقود كصافي خسائر انخفاض القيمة ضمن الأرباح الافتتاحية. وتدرج المبالغ المستردة اللاحقة للمبالغ المشطوبة سابقاً في نفس البند.

٧-٦-٣ قياس خسائر الائتمان المتوقعة

تتمثل خسائر ائتمانية المتوقعة في تقدير مرجح لخسائر الائتمان. يتم قياس خسائر الائتمان على أنها القيمة الحالية لكافة حالات التعثر النقدي (أي الفرق بين التدفقات النقدية المستحقة للشركة وفقاً للعقد والتدفقات النقدية التي تتوقع الشركة الحصول عليها). يتم تخفيض الخسائر الائتمانية المتوقعة بسعر الفائدة الفعلي للأصل المالي. تتمثل أقصى فترة يتم أخذها في الاعتبار عند تقدير الخسائر الائتمانية المتوقعة في أقصى فترة تعاقدية تتعرض خلالها الشركة لمخاطر الائتمان. يتم شطب الذمم المدينة التجارية عندما لا يكون هناك توقع معقول لاستردادها. تشمل المؤشرات على أنه لا يوجد توقع معقول للاسترداد، ضمن أمور أخرى، إخفاق المدين في إبرام خطة للسداد مع المجموعة والإخفاق في سداد الدفعات التعاقدية.

٧-٣ المشتقات وأنشطة التحوط

تدرج الأدوات المالية المشتقة بشكل مبدئي بالقيمة العادلة بالتاريخ الذي يتم فيه الارتباط بعقد الاداة المالية المشتقة ويعاد قياسها لاحقاً بقيمتها العادلة بنهاية كل فترة تقرير. تعتمد طريقة المحاسبة عن التغيرات اللاحقة على ما إذا كانت الأدوات المشتقة مصنفة كأداة تحوط، وإذا كانت كذلك، طبيعة البند الجاري تغطيته. تصنف المجموعة بعض الأدوات المالية المشتقة على أنها:

- تحوطات القيمة العادلة للأصول أو الالتزامات المدرجة أو ارتباط مؤكد (تحوطات القيمة العادلة).
- تحوطات ضد مخاطر محددة مرتبطة بالتدفقات النقدية لأصول أو التزامات مدرجة أو بمعاملات متوقعة تتزايد فرص إبرامها (تحوطات التدفقات النقدية).
- تحوطات لصافي الاستثمار في عملية أجنبية (تحوطات صافي الاستثمار).

عند بدء علاقة التحوط، توثق المجموعة العلاقة الاقتصادية بين أدوات التحوط والبند المغطاة بما في ذلك ما إذا كان من المتوقع أن تعوّض التغيرات في التدفقات النقدية لأدوات التحوط التغيرات في التدفقات النقدية للبند المغطاة. وتوثق المجموعة هدفها من إدارة المخاطر واستراتيجيتها لإجراء معاملات التحوط الخاصة بها.

تُستخدم المشتقات فقط لأغراض التحوط الاقتصادية وليس كاستثمارات مضاربة. ومع ذلك، عندما لا تفي المشتقات بمعايير محاسبة التحوط، فيجري تصنيفها على أنها "محتفظ بها للمتاجرة" للأغراض المحاسبية وتحتسب بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر.

تُصنف القيمة العادلة الكاملة لمشتقات التحوط كأصول أو التزامات غير متداولة عندما تزيد فترات الاستحقاق المتبقية للبند المغطاة عن ١٢ شهراً، وتُصنف كأصول أو التزامات متداولة عندما تكون فترات الاستحقاق المتبقية للبند المغطاة أقل من ١٢ شهراً. تُصنف المشتقات التجارية كأصول أو التزامات متداولة.

تحوطات التدفقات النقدية المؤهلة لمحاسبة التحوط

إن الجزء الفعال من التغيرات في القيمة العادلة للمشتقات المصنفة والمؤهلة كتحوطات للتدفقات النقدية يتم إدراجه في احتياطي تحوط التدفقات النقدية ضمن حقوق الملكية.

يتم إدراج الأرباح أو الخسائر المتعلقة بالجزء الفعال من مقايضات معدل الفائدة للقروض الخاضعة للتحوط ذات المعدل المتغير في الأرباح أو الخسائر ضمن تكلفة التمويل في نفس الوقت مع مصروف الفائدة على القروض الخاضعة للتحوط.

عند انتهاء صلاحية أداة التحوط أو بيعها أو إنهاؤها، أو عندما لا تفي التحوط بمعايير محاسبة التحوط، فإن أي أرباح أو خسائر مؤجلة تراكمية في ذلك الوقت تظل في حقوق الملكية إلى أن تحدث المعاملة المتوقعة بما يؤدي إلى الاعتراف بأصول غير مالية مثل المخزون. وعندما لم يعد من المتوقع حدوث المعاملة المتوقعة، يعاد تصنيف الأرباح أو الخسائر المترتبة والتكاليف المؤجلة للتحوط التي تم الاعتراف بها في حقوق الملكية على الفور إلى حساب الأرباح أو الخسائر. تتم مراجعة القيم الدفترية لأصول المجموعة غير المالية بتاريخ كل تقرير لتحديد مدى وجود أي مؤشر يدل على انخفاض القيمة. وفي حالة وجود أي مؤشر، عندئذ يتم تقدير القيمة القابلة للاسترداد. يتم إدراج خسارة انخفاض قيمة الأصل إذا زادت القيمة الدفترية أو وحدتها المنتجة للنقد عن القيمة القابلة للاسترداد يتم إدراج خسارة انخفاض القيمة بقائمة الدخل الشامل.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

٨-٣ انخفاض قيمة الأصول غير المالية

تتمثل القيمة القابلة للاسترداد للأصل أو وحدته المنتجة للنقد بقيمته المستخدمة وقيمته العادلة ناقصاً تكاليف البيع، أيهما أكثر. وعند تقييم القيمة المستخدمة، يتم خصم التدفقات النقدية المستقبلية المقدرة إلى قيمتها الحالية باستخدام معدل خصم ما قبل الضريبة الذي يعكس التقييمات السوقية الحالية للقيمة الزمنية للنقود والمخاطر المحددة للأصل. ولغرض اختبار انخفاض القيمة، يتم تجميع الأصول إلى أصغر مجموعة من الأصول التي تتولد عنها تدفقات نقدية واردة من الاستخدام المستمر والتي تُعد مستقلة بشكل كبير عن التدفقات النقدية الواردة من الأصول الأخرى أو مجموعات الأصول ("الوحدة المنتجة للنقد").

يتم تقييم خسائر الانخفاض في القيمة التي تم إدراجها في فترات سابقة بتاريخ كل تقرير عن أي مؤشرات عن انحسار انخفاض القيمة أو زواله. يتم رد خسائر انخفاض القيمة إذا كان هناك تغيير في التقديرات المستخدمة لتحديد المبالغ القابلة للاسترداد. يتم رد خسائر الانخفاض في القيمة فقط إلى الحد الذي لا تزيد فيه القيمة الدفترية عن القيمة الدفترية التي كان من الممكن تحديدها، بعد خصم الاستهلاك أو الإهلاك، في حالة عدم إدراج خسارة الانخفاض في القيمة.

٩-٣ رأس المال

تُصنف الأسهم العادية كحقوق مساهمين. وتُدرج التكاليف الإضافية المنسوبة مباشرة إلى إصدار الأسهم العادية كخصم من حقوق الملكية بالصافي من أي آثار ضريبية.

تدرج الأرباح والخسائر عند تقييم المعاملات مع المساهمين في حقوق الملكية.

١٠-٣ ذمم دائنة تجارية وأخرى

تمثل هذه المبالغ الالتزامات مقابل البضائع والخدمات المقدمة للمجموعة قبل نهاية السنة المالية والتي لم تسدد. إن المبالغ غير مضمونة وعادة ما يتم سدادها خلال ٣٠ يوماً من الاعتراف. تعرض الذمم دائنة التجارية والأخرى كالتزامات متداولة إلا إن كان الدفع غير مستحق خلال ١٢ بعد فترة التقرير. ويتم الاعتراف بها مبدئياً بقيمتها العادلة وتقاس لاحقاً بالتكلفة المطفأة باستخدام طريقة الفائدة الفعلية.

١١-٣ توزيعات الأرباح

يتم إدراج توزيعات الأرباح كالتزام في السنة الذي يتم اعتمادها خلالها من قبل مساهمي المجموعة.

١٢-٣ المخصصات

يتم إدراج المخصص في قائمة المركز المالي عندما يكون لدى المجموعة التزام قانوني أو استدلالتي نتيجة لحدث سابق ومن المحتمل أن يتطلب تدفقا خارجا للمنافع الاقتصادية لسداد ذلك الالتزام. إذا كان الأثر جوهرياً يتم تحديد المخصص عن طريق خصم التدفقات النقدية المستقبلية بمعدلات ما قبل الضريبة التي تعكس تقديرات السوق الحالية للقيمة الزمنية للنقود، والمخاطر المحددة لذلك الالتزام، إن كان ذلك ملائماً.

١٣-٣ مصروفات وإيرادات الفوائد

تحتسب مصروفات الفوائد على الاقتراضات باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلية. تدرج تكاليف التمويل كمصروف في قائمة الدخل الشامل في الفترة التي تتكبد فيها.

تتمثل تكاليف الاقتراض بالفائدة مستحقة الدفع عن الاقتراضات. وتُضاف تكاليف الاقتراضات التي تنسب مباشرة إلى حيازة أو تشييد أو إنتاج أصول مؤهلة، وهي أصول تأخذ فترة طويلة بالضرورة لتصبح جاهزة للاستخدام المقصود أو البيع، إلى تكاليف هذه الأصول حتى تصبح الأصول جاهزة للاستخدام المقصود أو البيع. وتُخصم إيرادات الاستثمار المكتسبة على الاستثمارات المؤقتة لاقتراضات محددة المعلقة مصروفاتها على الأصول المؤهلة من تكاليف تلك الأصول. وتدرج كافة تكاليف الاقتراضات الأخرى كمصروف في السنة التي تتكبد فيها.

تُدرج إيرادات الفوائد في قائمة الدخل الشامل عند استحقاقها مع أخذ العائد الفعلي للأصل بعين الاعتبار.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

١٤-٣ ضريبة الدخل

يتم تكوين مخصص للضرائب وفقاً للأنظمة المالية المعمول بها في البلد الذي تعمل فيه المجموعة.

تتكون ضريبة الدخل على أرباح أو خسارة العام من ضريبة جارية وضريبة مؤجلة. يتم إدراج ضريبة الدخل في قائمة الدخل الشامل فيما عدا الحالات التي تتعلق فيها بنود تدرج بشكل مباشر في حقوق الملكية أو بقائمة الدخل الشامل.

تشتمل الضريبة الحالية على الضريبة المتوقعة مستحقة الدفع أو مستحقة القبض على الدخل أو الخسارة الخاضعة للضريبة للسنة وأي تعديل على الضريبة مستحقة الدفع أو مستحقة القبض فيما يتعلق بالسنوات السابقة. إن مبلغ الضريبة الحالية مستحقة الدفع أو مستحقة القبض هو أفضل تقدير لمبلغ الضريبة المتوقع دفعه أو استلامه والذي يعكس عدم اليقين المتعلق بضرائب الدخل. يتم قياسها باستخدام معدلات الضريبة المطبقة أو المطبقة بشكل أساسي في تاريخ التقرير.

تشمل الضريبة الحالية أيضاً أي ضريبة ناشئة عن توزيعات الأرباح. تتم مقاصة الموجودات والالتزامات الضريبية الحالية، وذلك فقط في حالة استيفاء معايير معينة.

يتم الاعتراف بالضريبة المؤجلة فيما يتعلق بالفروق المؤقتة بين القيم الدفترية للأصول والالتزامات لأغراض التقارير المالية والمبالغ المستخدمة لأغراض الضرائب. لا يتم الاعتراف بالضريبة المؤجلة بالنسبة لـ:

- الفروق المؤقتة في الاعتراف المبدئي بالأصول أو الالتزامات في المعاملة التي:
 - لا تمثل اندماج أعمال؛ و
 - في وقت المعاملة؛
- (أ) لا تؤثر على المحاسبة أو الأرباح أو الخسائر الخاضعين للضريبة، و
- (ب) لا تؤدي إلى فروق مؤقتة متساوية خاضعة للضريبة وقابلة للخصم؛

- الفروق المؤقتة المتعلقة بالاستثمارات في الشركات التابعة والشركات الزميلة والترتيبات المشتركة إلى الحد الذي تكون فيه المجموعة قادرة على التحكم في توقيت عكس الفروق المؤقتة ومن المحتمل أنها لن يتم عكسها في المستقبل المنظور؛ و

- الفروق المؤقتة الخاضعة للضريبة والتي تنشأ عند الاعتراف المبدئي بالشهرة التجارية.

يُدرج الأصل الضريبي المؤجل فقط إلى الحد الذي يكون من المحتمل توفر أرباح ضريبية مستقبلية والتي يمكن استخدام الخسائر والاستردادات الضريبية غير المستخدمة في مقابلها. تتم مراجعة القيم الدفترية للأصول الضريبية المؤجلة بتاريخ كل تقرير وتخفيض إلى الحد الذي لا يعد من المحتمل تحقق المنافع الضريبية ذات الصلة.

تتم مقاصة أصول والتزامات الضريبة المؤجلة إذا نشأ حق قانوني واجب النفاذ بمقاصة أصول والتزامات الضريبة الجارية وكانت تتعلق بضرائب الدخل التي تفرضها نفس السلطة الضريبية على نفس الكيان الخاضع للضريبة، أو على كيانات مختلفة خاضعة للضريبة، ولكنها تنوي تسوية أصول والتزامات الضريبة الجارية على أساس الصافي أو يتم تحقق الأصول والالتزامات الضريبية الخاصة بها في ذات الوقت.

ولتحديد مبالغ الضريبة الجارية والمؤجلة، تأخذ المجموعة في الاعتبار أثر المراكز الضريبية غير المؤكدة ومدى استحقاق أي ضرائب إضافية أو فوائد. ويعتمد تقييم كفاية التزام الضريبة للسنة الضريبية المفتوحة على تقديرات وافتراسات وقد ينطوي على العديد من الأحكام حول الأحداث المستقبلية. وقد تتوفر معلومات جديدة تؤدي إلى تغيير موقف المجموعة المتعلق بكفاية الالتزامات الضريبية الراهنة؛ ويؤثر مثل هذا التغيير على مصروف الضريبة للفترة التي يتخذ فيه مثل هذا القرار.

١٥-٣ ضريبة القيمة المضافة

تدرج الشركة ضريبة القيمة المضافة بما يتوافق مع القواعد واللوائح المنصوص عليها في قانون ضريبة القيمة المضافة الصادر عن مصلحة الضرائب في سلطنة عمان. ينص هذا القانون على تطبيق ضريبة القيمة المضافة بنسبة ٥٪ على جميع المبيعات والتوريدات والخدمات والاستهلاكات داخل عُمان. وتخضع المبيعات والتوريدات والخدمات والاستهلاكات خارج عُمان لضريبة القيمة المضافة بنسبة صفر بالمائة. يتم الاعتراف بالإيرادات والمصروفات والأصول والالتزامات بالصافي من مبلغ ضريبة القيمة المضافة، باستثناء الحالات التي تكون فيها ضريبة القيمة المضافة المتكبدية على شراء الأصول أو الخدمات غير قابلة للاسترداد من السلطات الضريبية، وفي هذه الحالة يتم إدراج ضريبة القيمة المضافة كجزء من تكلفة شراء الأصول أو كجزء من بند المصروفات حسب الحاجة لذلك.

شركة أسياڊ للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

١٦-٣ الاعتراف بالإيرادات

(أ) إيرادات من العقود مع العملاء

تقوم المجموعة بالاعتراف بالإيرادات من العقود المبرمة مع العملاء بناءً على نموذج ينطوي على خمس خطوات بحسب المعيار رقم ١٥ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية:

- الخطوة ١: تحديد العقد (العقود) مع العميل: يتم تعريف العقد على أنه اتفاق بين طرفين أو أكثر ينشئ حقوقاً والتزامات قابلة للتنفيذ ويحدد الشروط التي يتعين استيفائها لكل عقد.
- الخطوة ٢: تحديد التزامات الأداء في العقد: يتمثل التزام الأداء في وعد في عقد مع العميل لنقل سلع أو خدمة إلى العميل.
- الخطوة ٣: تحديد سعر المعاملة: يتمثل سعر المعاملة في مبلغ المقابل الذي تتوقع المجموعة أن يكون لها الحق فيه مقابل تحويل البضائع أو الخدمات الموعودة إلى العميل، باستثناء المبالغ المحصلة نيابة عن أطراف أخرى.
- الخطوة ٤: تخصيص سعر المعاملة لالتزامات الأداء في العقد: بالنسبة للعقد الذي يتضمن أكثر من التزام أداء واحد، ستقوم المجموعة بتخصيص سعر المعاملة لكل التزام أداء بمبلغ يوضح المقابل الذي تتوقع المجموعة أن يكون لها الحق فيه مقابل الوفاء بكل التزام أداء.
- الخطوة ٥: الاعتراف بالإيرادات عندما (أو بمجرد أن) تفي المنشأة بالتزام الأداء.

تقوم المجموعة بالوفاء بالتزام الأداء والاعتراف بالإيرادات على المدى الزمني، إذا تم استيفاء أحد المعايير التالية:

- لا يترتب على أداء المجموعة إنشاء أصل ذو استخدام بديل للمجموعة، ويكون لدى المجموعة حق قابل للتنفيذ في دفعات مقابل الأداء المنجز حتى تاريخه.
- يترتب على أداء المجموعة إنشاء أو تعزيز الأصل الذي يسيطر عليه العميل عند إنشاء الأصل أو تحسينه.
- يتلقى العميل ويستهلك بصورة متزامنة المنافع المقدمة من أداء المجموعة عندما تقوم المجموعة بذلك.

بالنسبة لالتزامات الأداء التي لا تستوفي أي من الشروط المذكورة أعلاه، يتم الاعتراف بالإيرادات في الوقت الذي يتم فيه استيفاء التزام الأداء. يتم الاعتراف بالإيرادات عندما يتلقى العميل الخدمات.

أبرمت المجموعة العقود التالية مع عملاء:

- خدمات الشحن - في حالة ترتيبات الشحن بما في ذلك الخطوط الملاحية المنتظمة، يتم الاعتراف بإيرادات خدمات الشحن على مدى فترة زمنية حيث يستفيد العميل من الخدمة التي يتلقاها أثناء أدائها. تحدد المجموعة التزام الأداء بأنه نقل البضائع من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ. وبالتالي، يتم استحقاق الإيرادات بالتساوي من نقطة التحميل إلى نقطة التفريغ المكتمل بناءً على أيام الرحلة المكتملة كنسبة من إجمالي أيام الرحلة المتوقعة.
- خدمات تشغيل وصيانة السفن - الخدمات المقدمة لتشغيل وصيانة السفن المؤجرة.
- خدمات إدارة السفن - هو عقد لتقديم خدمات إدارة الطاقم وصيانة السفن للسفن المستأجرة من قبل المجموعة.

تم فصل الإيرادات من العقود مع العملاء بناءً على نوع الخدمات المقدمة كما هو موضح أعلاه. تقوم المجموعة بفصل الإيرادات بنفس الطريقة عند تقييم أدائها المالي.

مبين أدناه بإيجاز معلومات حول عقود المجموعة:

(١) خدمات الشحن

يتكون عقد إيجار الرحلة من التزام أداء واحد لتزويد المستأجر بخدمة نقل متكاملة خلال فترة زمنية محددة. يفي العقد بمعايير الاعتراف بالإيرادات بمرور الزمن لأن المستأجر يتلقى ويستهلك في وقت واحد المزايا من أداء المجموعة.

تستخدم المجموعة طريقة الإدخال لقياس مدى تقدم المجموعة نحو الوفاء بالتزامات الأداء. تتطلب طريقة الإدخال من المجموعة الاعتراف بالإيرادات نسبياً على طول الفترة المقدرة لكل رحلة، ويتم احتسابها على أساس التحميل إلى التفريغ. تدرج الإيرادات من نقطة فصل الخراطيم في منفذ التحميل إلى نقطة فصل الخراطيم في منفذ التفريغ. تحدد طريقة المدخلات المختارة أداء المجموعة نحو الوفاء التام بالتزامات الأداء، حيث يمكن تقدير مدة الرحلة بشكل معقول، كما أنه يتوافق مباشرة مع القيمة المقدمة للعميل من الأداء الذي أنجزته المجموعة حتى تاريخه.

يتم إعداد فاتورة حسب سعر المعاملة (رسوم الشحن) المتفق عليه في العقد. وتكون مدد السداد قصيرة الأجل بطبيعتها وبالتالي لا يشمل سعر المعاملة أي عنصر تمويل جوهري. يتضمن الثمن المتغير بنود مثل رسوم التأخير / الشحن، واستهلاك الوقود على أساس السرعة، وإيرادات التخزين، ويدرج في سعر المعاملة فقط إلى الحد الذي يكون من المحتمل فيه بصورة كبيرة أن يحدث عكس جوهري لقيمة الإيرادات التراكمية المدرجة وذلك عندما تنتهي الشكوك المرتبطة بالثمن المتغير في وقت لاحق. تُستخدم الخبرة المتراكمة في تقدير الثمن المتغير باستخدام طريقة القيمة المتوقعة.

تدرج المجموعة ضمن أصول العقد الخدمات المقدمة مع مرور الزمن. ويعاد تصنيف أي مبلغ أدرج مسبقاً ضمن أصول العقد إلى النعم مدينة تجارية في الوقت الذي يتم فيه إصدار الفاتورة إلى العميل، ويتم إصدار الفاتورة عموماً عند الوفاء التام بالتزام الأداء. يكون الدفع مستحقاً خلال ٣٠ يوماً من تاريخ الفاتورة، وتدرج الدفعات المقدمة ضمن التزامات العقد. ولا يؤخذ بالاعتبار أي خصومات لأنها لا تُمنح إلا في حالات نادرة وقيمتها ليست جوهريّة.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

١٦-٣ الاعتراف بالإيرادات (تابع)

(أ) إيرادات من العقود مع العملاء (تابع)

(١) خدمات الشحن (تابع)

تتم رسملة مصروفات الرحلة بين ميناء التفريغ السابق، أو تاريخ العقد إن كان أقرب، وميناء التحميل اللاحق إذا كانت مؤهلة كتكاليف للوفاء بالعقد بموجب معيار التقارير المالية الدولي رقم ١٥. لا تبدأ المجموعة رسملة مصروفات الرحلة حتى يتم الاتفاق على عقد إيجار الرحلة من قبل المجموعة والعميل، حتى لو كانت السفينة قد قامت بتفريغ حمولتها وكانت تبحر إلى ميناء التحميل المتوقع في رحلتها التالية.

ولإدراج التكاليف المتكبدة للوفاء بالعقد ضمن الأصول، يجب استيفاء المعايير التالية: (١) أن ترتبط التكاليف مباشرة بالعقد، (٢) أن تولد التكاليف موارد للمنشأة أو تعمل على تحسينها بحيث يمكن استخدامها في الوفاء بالتزامات الأداء في المستقبل، (٣) أن يكون من المتوقع استرداد التكاليف. يتم إطفاء هذه التكاليف والتي تتضمن تكاليف المحروقات والموانئ ومصروفات العمولات بين ميناء التحميل وميناء التفريغ لأنها تتسق مع تحويل الخدمات إلى العميل.

لا يتم اعتبار أي عنصر جوهري من عناصر التمويل موجوداً حيث تتم المبيعات بمدة ائتمانية تتراوح من ٣٠ إلى ٦٠ يوماً، وهو ما يتوافق مع ممارسات السوق.

(٢) خدمات التشغيل والصيانة

تتعلق خدمات التشغيل والصيانة بخدمات الطاقم وخدمات الإصلاح والصيانة للسفن المؤجرة. ويتم الوفاء بالتزام الأداء المتعلق بهذا العنصر بمرور الزمن لأن العميل يتلقى ويستهلك في نفس الوقت المزايا من أداء المجموعة تزامناً مع قيام المجموعة بأداء الخدمة.

يتم الاعتراف بإيرادات الخدمات مقابل المبلغ الذي يحق للمجموعة إعداد فاتورة به عن الفترة، حيث أن مبلغ الفاتورة يتطابق مباشرة مع القيمة التي يحصل عليها العميل مقابل الأداء المنجز من المنشأة حتى تاريخه. يتم حجز الذمم مدينة من العميل في نفس الوقت الذي يكون فيه المقابل غير مشروط لأنه لا يلزم سوى مرور الوقت قبل أن يتم السداد. تصدر الفواتير على أساس شهري وهي مستحقة خلال ٣ إلى ٥ أيام من تاريخ الفاتورة من قبل العميل. لا تقوم المجموعة بتعديل أسعار المعاملات للقيمة الزمنية للنقود حيث أن الفترة بين نقل السلع أو الخدمات المتفق عليها إلى العميل والدفع من قبل العميل لا تتجاوز سنة واحدة ويتم إجراء عمليات البيع بشروط ائتمان متفق عليها والتي تتماشى مع ممارسات القطاع المتعارف عليها.

(٣) خدمات إدارة السفن

تقدم المجموعة خدمات إدارة الطاقم وإدارة صيانة السفن وذلك للسفن المؤجرة من قبل المجموعة. تؤدي العقود إلى التزامات أداء واحدة وهي خدمات إدارة السفن. ويتم الوفاء بالتزام الأداء المتعلق بهذه الخدمة بمرور الزمن لأن العميل يتلقى ويستهلك في وقت واحد المزايا من أداء المجموعة.

يتم الاعتراف بإيرادات الخدمات مقابل المبلغ الذي يحق للمجموعة إعداد فاتورة به عن الفترة، حيث أن مبلغ الفاتورة يتطابق مباشرة مع القيمة التي يحصل عليها العميل مقابل الأداء المنجز من المنشأة حتى تاريخه. يتم حجز الذمم مدينة من العميل في نفس الوقت الذي يكون فيه المقابل غير مشروط لأنه لا يلزم سوى مرور الوقت قبل أن يتم السداد. تصدر الفواتير على أساس شهري وهي مستحقة خلال ٣ إلى ٥ أيام من تاريخ الفاتورة من قبل العميل. لا تقوم المجموعة بتعديل أسعار المعاملات للقيمة الزمنية للنقود حيث أن الفترة بين نقل السلع أو الخدمات المتفق عليها إلى العميل والدفع من قبل العميل لا تتجاوز سنة واحدة ويتم إجراء عمليات البيع بشروط ائتمان متفق عليها والتي تتماشى مع ممارسات القطاع المتعارف عليها.

(ب) توزيعات الأرباح

يتم إدراج توزيعات الأرباح عند نشوء الحق في استلام توزيعات الأرباح.

(ج) إيرادات الفوائد

إن إيرادات الفوائد على الأصول المالية بالتكلفة المطفأة والأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر المحسوبة باستخدام طريقة الفائدة الفعلية تدرج في قائمة الأرباح أو الخسائر على أنها جزء من الإيرادات الأخرى.

تحتسب إيرادات الفوائد من خلال تطبيق معدل الفائدة الفعلي على إجمالي القيمة الدفترية للأصل المالي باستثناء الأصول المالية التي تنخفض بعد ذلك قيمتها الائتمانية. وبالنسبة للأصول المالية التي انخفضت قيمتها الائتمانية، يتم تطبيق معدل الفائدة الفعلي على صافي القيمة الدفترية للأصل المالي (بعد خصم مخصص الخسارة).

تعرض إيرادات الفوائد كإيرادات تمويل عندما تُكتسب من أصول مالية محتفظ بها لأغراض إدارة النقد. وتدرج أي إيرادات أخرى من الفوائد في الإيرادات الأخرى.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

١٧-٣ القروض والسلفيات

يتم الاعتراف بالقروض مبدئياً بالقيمة العادلة بالصافي من تكاليف المعاملة المتكبدة. ثم تُدرج لاحقاً بالتكلفة المطفأة، ويتم إدراج أي فرق بين المتحصلات (بالصافي من تكاليف المعاملة) وقيمة الاسترداد في قائمة الدخل الشامل الموحدة على مدى فترة القروض باستخدام طريقة الفائدة الفعلية.

تُدرج الرسوم المدفوعة على إنشاء تسهيلات التمويل كتكاليف معاملات القرض إذا أصبح سحب بعض أو كل التسهيلات أمراً محتملاً. في هذه الحالة، تؤجل الرسوم حتى يحدث السحب. وعندما لا يكون هناك دليل على أن سحب بعض أو كل التسهيلات أمر محتمل، تتم رسلة الرسوم كدفعات مسبقة لخدمات السيولة وتهلك على مدى فترة التسهيلات المتعلقة بها.

١٨-٣ تحديد القيم العادلة

تتطلب بعض السياسات والإفصاحات المحاسبية للمجموعة تحديد القيمة العادلة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر والأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر والالتزامات المالية والمشتقات والأصول والالتزامات غير المالية. لقد تم تحديد القيم العادلة لأغراض القياس و/أو الإفصاح.

تمثل الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر الاستثمار في الأوراق المالية غير المتداولة. وكما في تاريخ التقرير، لم تحتفظ المجموعة بأي أصل مالي بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر. وتتكون الالتزامات المالية من الذمم دائنة تجارية وأخرى، والقروض والتمويلات المحملة بالفوائد، والسحوبات البنكية على المكشوف، وتأمينات السفن. تتكون المشتقات من اتفاقيات عقود مقايضة أسعار الفائدة.

يتم الإفصاح عن معلومات إضافية حول الافتراضات التي استخدمت في تحديد القيم العادلة عندما يكون ذلك ملائماً في الإيضاحات المتعلقة بالأصل أو الالتزام.

تتمثل سياسة المجموعة في الاعتراف بالتحويلات من وإلى مستويات النظام المتدرج للقيمة العادلة كما في نهاية فترة التقرير.

المستوى ١: تعتمد القيمة العادلة للأدوات المالية المتداولة في الأسواق النشطة (مثل المشتقات المتداولة علناً والأوراق المالية) على أسعار السوق المعلنة في نهاية فترة التقرير. إن سعر السوق المعلن المستخدم للأصول المالية التي تحتفظ بها المجموعة هو سعر العرض الحالي. يتم تضمين هذه الأدوات في المستوى ١.

المستوى ٢: يتم تحديد القيمة العادلة للأدوات المالية التي لا يتم تداولها في سوق نشط (على سبيل المثال، المشتقات خارج البورصة) باستخدام تقنيات التقييم التي تزيد من استخدام بيانات السوق التي يمكن ملاحظتها وتعتمد بأقل قدر ممكن على التقديرات الخاصة بالمنشأة. إذا كانت جميع المدخلات الهامة المطلوبة للقيمة العادلة للأداة قابلة للملاحظة، يتم إدراج الأداة في المستوى ٢.

المستوى ٣: إذا لم يستند واحد أو أكثر من المدخلات الهامة إلى بيانات السوق القابلة للملاحظة، يتم تضمين الأداة في المستوى ٣. وهذا هو الحال بالنسبة للأوراق المالية غير المدرجة.

(أ) الاستثمارات

يتم تحديد القيمة العادلة للاستثمارات التي تتم المتاجرة بها في الأسواق المالية الرسمية بالرجوع إلى أسعار العرض المعلنة في سوق الأوراق المالية بتاريخ إقفال العمل بتاريخ قائمة المركز المالي (المستوى ١).

بالنسبة للاستثمارات غير المتداولة، يتم تحديد التقدير المعقول للقيمة العادلة بالرجوع إلى القيمة السوقية لاستثمار مماثل أو بناء على مدخلات أخرى يمكن ملاحظتها (المستوى ٢). يتم تصنيف القيمة العادلة لبعض الاستثمارات غير المتداولة على أنها المستوى ٣ في النظام المتدرج للقيمة العادلة بسبب استخدام مدخلات غير قابلة للملاحظة، بما في ذلك مخاطر الائتمان الخاصة. (المستوى ٣).

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية المادية (تابع)

١٨-٣ تحديد القيم العادلة (تابع)

(ب) البنود الأخرى التي تحمل فوائد

يتم تقدير القيمة العادلة للبنود المحملة بفوائد بناءً على التدفقات النقدية المخصومة باستعمال أسعار الفائدة في السوق لبنود مشابهة في شروطها وخصائص مخاطرها (المستوى ٢).

(ج) نهم مدينة تجارية وأخرى

تقارب القيمة العادلة للذمم مدينة تجارية والأخرى بما في ذلك الأرصدة النقدية والبنكية قيمتها الدفترية بسبب استحقاقها قصير الأجل.

(د) المشتقات

تحتسب القيمة العادلة لمقايضات معدل الفائدة عبر خصم التدفقات النقدية المستقبلية التقديرية بناءً على شروط كل عقد واستحقاقه وباعتماد طريقة معدل فائدة السوق لأداة مماثلة في تاريخ القياس. يتم اختبار معقولية تلك الحسابات عن طريق المقارنة مع التقييمات المستلمة من الأطراف التي أصدرت الأدوات (المستوى ٢).

(هـ) التزامات مالية غير مشتقة

تحتسب القيمة العادلة، التي تحدد لأغراض الإفصاح، استناداً إلى القيمة الحالية للتدفقات النقدية المستقبلية لأصل المبلغ والفوائد مخصومة حسب معدل الفائدة بالسوق بتاريخ التقرير (المستوى ٢).

١٩-٣ القطاعات التشغيلية

يعتبر القطاع التشغيلي هو أحد مكونات المجموعة التي تشارك في الأنشطة التجارية التي قد تحقق إيرادات وتتكبد نفقات، بما في ذلك الإيرادات والنفقات المتعلقة بالمعاملات مع أي من مكونات المجموعة الأخرى. يتم مراجعة نتائج العمليات لجميع "القطاعات التشغيلية" بانتظام من قبل صانعي القرار الرئيسيين في المجموعة بشأن تخصيص الموارد لكل قطاع ولتقييم أدائه، ويتوفر لكل قطاع معلومات مالية منفصلة. يتم إصدار تقارير عن القطاعات التشغيلية بطريقة تتماشى مع التقارير الداخلية المقدمة إلى صانعي القرار الرئيسيين. وقد حددت المجموعة أن أعضاء مجلس الإدارة وموظفي الإدارة الرئيسيين هم صانعو القرار الرئيسيون وفقاً لمتطلبات المعيار رقم ٨ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية "القطاعات التشغيلية". يراجع صانعو القرار الرئيسيون أداء كل قطاع صادر تقارير بشأنه على الأقل بشكل ربع سنوي. وعلاوة على ذلك، تقوم الإدارة العليا بدعم صانعو القرار الرئيسيون في عملية صنع القرار التنفيذي.

لدى المجموعة خمسة أقسام استراتيجية، وهي القطاعات الصادر بشأنها تقارير، تقدم هذه القطاعات خدمات مختلفة ويتم إدارتها بشكل منفصل لأنها تتمتع بخصائص اقتصادية مختلفة – مثل اتجاهات نمو المبيعات، معدلات العائد، مستوى الاستثمار الرأسمالي، ولديها استراتيجيات تسويقية مختلفة.

يتم وصف العمليات الخاصة بكل قطاع صادر بشأنه تقارير كما يلي:

القطاعات الصادر بشأنها تقارير	العمليات
شحن الغاز	نقل الغاز الطبيعي المسال (LNG) وغاز البترول المسال (LPG)
شحن الخام	نقل النفط الخام
شحن المنتجات	نقل السلع السائلة بما في ذلك النفط المكرر والمنتجات الكيماوية
شحن البضائع الجافة	نقل المواد الخام والمنتجات المكررة والبضائع الجاهزة بما في ذلك الخامات
الشحن بالحاويات	تقديم حلول التغذية للحاويات للمشغلين الرئيسيين للخطوط والخدمات التجارية للحاويات.

بالإضافة إلى ذلك، تقدم الشركة أيضاً خدمات تأجير السفن، وإدارة الشحن والرحلات، وإدارة السفن التقنية من خلال شركاتها التابعة، بما في ذلك الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م، والشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م، مما يسمح لها بتقديم خدمات النقل البحري المتكاملة وفقاً لأعلى معايير الصناعة. لم يستوف أي من هذه القطاعات الحدود الكمية للقطاعات الصادر بشأنها تقارير في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ أو ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣. يتم الكشف عن المعلومات المالية المتعلقة بالقطاعات في الإيضاح ٣٥ من هذه القوائم المالية المرحلية.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية

تقع على مجلس الإدارة المسؤولية الكلية لوضع ومتابعة إطار المجموعة لإدارة المخاطر. يتم وضع سياسات إدارة المخاطر بالمجموعة لتحديد وتحليل المخاطر التي تواجهها ووضع حدود وضوابط ملائمة لتلك المخاطر ومتابعة المخاطر والالتزام بتلك الحدود. تتم مراجعة نظم وسياسات إدارة المخاطر بانتظام لتعكس التغيرات في ظروف السوق وأنشطة المجموعة. تهدف المجموعة من خلال التدريب والمعايير الإدارية والإجراءات إلى تطوير بيئة رقابة منتظمة وبناءة بحيث يستطيع جميع العاملين أن يفهموا أدوارهم والتزاماتهم.

تشرف لجنة التدقيق على كيفية مراقبة الإدارة مدى الالتزام بسياسات وإجراءات المجموعة في إدارة المخاطر وتراجع كفاية إطار إدارة المخاطر فيما يتعلق بالمخاطر التي تواجهها المجموعة. وتقوم إدارة التدقيق الداخلي بمساعدة اللجنة في مهامها الإشرافية. وتجري إدارة التدقيق الداخلي أعمال فحص منتظمة وطائرة لإجراءات وضوابط إدارة المخاطر، ويتم رفع تقارير بالنتائج إلى لجنة التدقيق.

١-٤ عوامل المخاطر المالية

(أ) مخاطر السوق

مخاطر السوق التغير في أسعار السوق مثل أسعار صرف العملات وأسعار الفائدة وأسعار الأسهم التي تؤثر على إيرادات المجموعة أو قيمة الأدوات المالية التي تملكها. إن الهدف من إدارة مخاطر السوق هو إدارة التعرض لمخاطر السوق والتحكم بها ضمن عوامل متغيرة وتحسين العائدات.

(١) مخاطر صرف العملة الأجنبية

إن العملة الوظيفية للمجموعة هي الدولار الأمريكي. تتم معظم معاملات الشركة بالدولار الأمريكي، ولدى المجموعة أدوات مالية بعملات أجنبية، ولذلك فهي معرضة لمخاطر العملات وهي غير خاضعة للتحوط.

التعليق	٢٠٢٣ (مدققة) ريال عماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عماني	العملة	أصول مالية بالتكلفة المطفأة
إذا ارتفع أو انخفض سعر صرف العملة الأجنبية بنسبة ٠,٥٪، لكان أقصى حد للتغير في الأرباح وحقوق الملكية للسنة سيبلغ ٩,٩٧٦ عماني (٢٠٢٣: ١٠,٤٥٣ ريال عماني).	١,٩٩٣,٦٣٧	١,٩٩٥,١٢٣	ين ياباني	ذمم القروض المدينة (إيضاح ١٠ ب))

(٢) مخاطر معدل الفائدة

استراتيجية إدارة المخاطر

حصلت المجموعة على بعض التسهيلات الائتمانية من بنوك دولية ومحلية مختلفة. وتحمل هذه التسهيلات الائتمانية فائدة على أساس سعر التمويل المضمون لليلة واحدة (سوفر) بالدولار الأمريكي بالإضافة إلى الهوامش المطبقة. وإدارة تلك التسهيلات، دخلت المجموعة في مقايضات لأسعار الفائدة توافق من خلالها المجموعة على استبدال، على فترات زمنية محددة، الفرق بين مبالغ الفائدة الثابتة والمتغيرة المحسوبة بالرجوع إلى مبلغ أساسي اسمي متفق عليه. صممت أدوات التحوط هذه لتحوط التزامات الدين. دخلت المجموعة أيضًا في تحوطات لأسعار الفائدة توافق من خلالها المجموعة على استبدال، على فترات زمنية محددة، الفرق بين المعدل المتغير والحد الأعلى/الأدنى للمعدل (أي عندما ينتهك المعدل المتغير الحد الأعلى/الأدنى للمعدل)، المحتسبة بالرجوع إلى المبالغ الاسمية الأصلية المتفق عليها. لا تغطي المجموعة ١٠٠٪ من قروضها، وبالتالي يتم تحديد البند المتحوط له كنسبة من القروض القائمة حتى القيمة الاسمية لأدوات التحوط.

تبرم المجموعة أدوات التحوط لها شروط هامة مماثلة للبند المتحوط له مثل المعدل المرجعي وتواريخ إعادة التحديد وتواريخ السداد والاستحقاق والقيمة الاسمية. ونظرًا لمطابقة جميع الشروط الهامة خلال السنة، كانت العلاقة الاقتصادية فعالة بنسبة ١٠٠٪. تقوم المجموعة بتطبيق محاسبة التحوط لإزالة عدم التطابق المحاسبي بين أداة التحوط والبند المتحوط له حيث أن جميع الشروط الهامة المطابقة خلال السنة والعلاقات الاقتصادية كانت فعالة بنسبة تقارب ١٠٠٪. سيؤدي ذلك بشكل فعال إلى إدراج مصروف الفائدة بسعر فائدة ثابت للقروض ذات معدلات التحوط المتغيرة.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(أ) مخاطر السوق (تابع)

(٢) مخاطر معدل الفائدة (تابع)

استراتيجية إدارة المخاطر (تابع)

قد تحدث عدم فعالية التحوط في أدوات التحوط بسبب:

- تعديل قيمة الائتمان/ قيمة الدين على أدوات التحوط التي لا يقابلها القرض.
- الاختلافات في الشروط الهامة بين مقايضات معدل الفائدة والقروض.

تحدد فعالية التحوط في بداية علاقة التحوط، ومن خلال تقييمات الفعالية المستقبلية الدورية لضمان وجود علاقة اقتصادية بين البند المتحوط له وأداة التحوط.

لم توجد أي تحوطات جوهرية غير فعالة خلال سنة ٢٠٢٤ أو ٢٠٢٣ على مقايضات معدل الفائدة.

تحمل الودائع البنكية للمجموعة معدلات فائدة ثابتة، وبالتالي لا تتعرض لمخاطر معدل الفائدة. إن تعرض المجموعة لمخاطر التغيرات في أسعار الفائدة بالسوق يرتبط بشكل أساسي بالتزامات المجموعة طويلة الأجل المتعلقة بالديون ذات أسعار الفائدة المتغيرة.

في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤، وبعد الأخذ بعين الاعتبار تأثير أدوات التحوط، كانت نسبة ١٢,١٨٪ (٢٠٢٣ - ٢٠,١٢٪) من إجمالي القروض لدى المجموعة بمعدل فائدة ثابت. وبالنسبة للقروض غير الخاضعة للتحوط، إذا ارتفعت أو انخفضت أسعار الفائدة بنسبة ٠,٥٪، فإن أقصى حد للتغير في الأرباح كان سيبلغ ٠.٨١ مليون ريال عماني (٢٠٢٣ - ١.٩ مليون ريال عماني).

فيما يلي آثار مقايضات معدل الفائدة على المركز والأداء المالي للمجموعة:

٢٠٢٣	٢٠٢٤	
(مدققة)	(مدققة)	
ريال عُماني	ريال عُماني	
٩٩,١٩٢,٦٠٧	٥٥,٨٣٨,٤٥٧	القيمة الدفترية للالتزام الخاضع للتحوط
٩٩,١٩٢,٦٠٧	٥٥,٨٣٨,٤٥٧	القيمة الاسمية
١٠ - ٥ سنوات	١٠ - ٥ سنوات	فترة الاستحقاق
٪١٠٠	٪١٠٠	نسبة التحوط (مع ثبات كافة المتغيرات الأخرى)
(٧,١٢٩,١٨٥)	(١,٧٤٩,٩٩٢)	التغير في القيمة العادلة لأدوات التحوط القائمة منذ ١ يناير
٧,١٢٩,١٨٥	١,٧٤٩,٩٩٢	التغير في قيمة بند التحوط المستخدم لتحديد فعالية التحوط

(ب) مخاطر الأسعار

كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤، لم يكن لدى المجموعة أي تعرض جوهري لمخاطر الأسعار حيث إن الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر تمثل استثماراً غير متداول ليس له قيمة جوهرية.

(ج) مخاطر الائتمان

مخاطر الائتمان هي مخاطر حدوث خسائر مالية للمجموعة إذا فشل أحد العملاء أو الطرف الآخر لأداة مالية في الوفاء بالتزاماته التعاقدية، وتنتشأ مخاطر الائتمان أساساً عن ذمم مدينة للمجموعة وأصول العقود والأصول المالية بالتكلفة المطفأة.

تنتشأ مخاطر الائتمان من النقد وما يعادله، والتدفقات النقدية التعاقدية لاستثمارات الدين المدرجة بالتكلفة المطفأة وبالقائمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، والأدوات المالية المشتقة الإيجابية، والودائع لدى البنوك والمؤسسات المالية، وكذلك التعرضات الائتمانية للذمم المدينة القائمة وأصول العقود.

تسعى المجموعة للحد من مخاطر الائتمان فيما يتعلق بذمم الإيجار التمويلي المدينة والذمم المدينة التجارية وأصول العقود من خلال مراقبة أرصدة الذمم المدينة القائمة. ولدى المجموعة سياسة خاصة بالتعامل مع الأطراف المقابلة ذات الجودة الائتمانية. إذا تم تقييم العميل بشكل مستقل، يتم استخدام هذه التصنيفات. وبخلاف ذلك، إذا لم يكن هناك تصنيف مستقل، تقوم المجموعة بتقييم جودة الائتمان للعميل أخذاً بالحسبان وضعه المالي والخبرة السابقة وعوامل أخرى.

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(ج) مخاطر الائتمان (تابع)

فيما يتعلق بمخاطر الائتمان الناشئة عن الأصول المالية الأخرى للمجموعة، بما في ذلك النقد وما يعادله، فإن تعرض المجموعة لمخاطر الائتمان ينشأ عن تقصير الطرف المقابل، ويمثل أقصى تعرض القيمة الدفترية لهذه الأدوات. تحد المجموعة من مخاطر الائتمان فيما يتعلق بالودائع البنكية من خلال التعامل فقط مع البنوك ذات التصنيف الائتماني المرتفع. كما تقوم المجموعة بتقييم الجودة الائتمانية للشركات التي تم تقديم القروض لها أخذة بالحسبان وضعها المالي والخبرة السابقة وعوامل أخرى.

تنشأ تركيزات مخاطر الائتمان عندما تدخل مجموعة من الأطراف المقابلة في أنشطة تجارية مشابهة أو أنشطة في نفس المنطقة الجغرافية أو يكون لها نفس الصفات الاقتصادية مما يؤثر على قدرتها على الوفاء بالالتزامات التعاقدية بشكل متشابه في حالة ظهور تغيرات اقتصادية، أو سياسية، أو ظروف أخرى. وتشير تركيزات مخاطر الائتمان إلى الحساسية النسبية في أداء المجموعة تجاه التطورات التي تؤثر على مجال أعمال معين أو منطقة جغرافية معينة. ويوجد لدى المجموعة تركيز جوهري في مخاطر الائتمان للأصول المالية بالتكلفة المطفأة كما في التفاصيل المدرجة في الإيضاح أدناه.

تقيم المجموعة الجدارة الائتمانية والنظرة المستقبلية للعملاء وخصوصاً الذين لديهم ذمم مدينة إيجار تمويلي هامة على أساس دوري وتقوم بإنشاء مخصصات مناسبة عند الحاجة.

فيما يلي التصنيف الرئيسي للأصول المالية التي لم يتم قياسها بالقيمة العادلة:

٣١ ديسمبر ٢٠٢٣		٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤		
(مدققة)		(مدققة)		
%	ريال عُُماني	%	ريال عُُماني	
٤	١٣,٥٤٣,٦٣٣	٧	٢٢,٠٩٧,٢٩٠	ذمم مدينة تجارية
١	٢,٤١٨,٢٠٠	١	١,٨٧٥,٦٣١	أصول العقود
١	٤,٢٢٤,١٣٦	١	٣,٥٦٣,٦٧٨	أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة
١٦	٥١,٩٩٦,٦٥٣	١١	٣٣,٣٤٣,٠١٨	نقد وما يعادله
٣٧	١٢٣,٨٠٦,٢٨٥	٣٦	١١٠,٣٦٤,٩٨٦	ودائع لأجل ثابتة وودائع هامشية
٣٩	١٣١,٢٣٤,٠٦٧	٤١	١٢٥,٣٤٤,٦٥٨	ذمم إيجار تمويلي مدينة
٢	٧,٥٤٦,٦٧٥	٣	٧,٦٥٥,٦٥٩	قروض مستحقة القبض
١٠٠	٣٣٤,٧٦٩,٦٤٩	١٠٠	٣٠٤,٢٤٤,٩٢٠	

مخاطر الائتمان	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	التعليقات
ذمم مدينة تجارية وأخرى	٢٢,٠٩٧,٢٩٠	١٣,٥٤٣,٦٣٣	لدى المجموعة أطراف مقابلة قوية ذات سمعة جيد
أصول العقود	١,٨٧٥,٦٣١	٢,٤١٨,٢٠٠	وأداء مالي قوي.
أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة	٣,٥٦٣,٦٧٨	٤,٢٢٤,١٣٦	
نقد وما يعادله	٣٣,٣٤٣,٠١٨	٥١,٩٩٦,٦٥٣	بودع النقد الخاص بالمجموعة لدى مؤسسات مالي
ودائع لأجل ثابتة وودائع هامشية	١١٠,٣٦٤,٩٨٦	١٢٣,٨٠٦,٢٨٥	ذات تصنيف ائتماني قوي أو مصنفة كمؤسسات مالية مهمة مدعومة من الحكومة العمانية.
ذمم إيجار تمويلي مدينة	١٢٥,٣٤٤,٦٥٨	١٣١,٢٣٤,٠٦٧	انظر إيضاح رقم ١٠ للمزيد من التفاصيل
قروض مستحقة القبض	٧,٦٥٥,٦٥٩	٧,٥٤٦,٦٧٥	انظر إيضاح رقم ١٠ للمزيد من التفاصيل

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(ج) مخاطر الائتمان (تابع)

فيما يلي إجمالي القيمة الدفترية للأرصدة المصرفية وضم القروض المدينة وضم عقود الإيجار التمويلي المدينة حسب درجات تصنيف المخاطر:

٢٠٢٣	٢٠٢٤	التصنيف	
(مدققة)	(مدققة)		
ريال عُمانى	ريال عُمانى		
١,٠٥٢,٨٨٥	٦٧٩,٠٢٥	Baa1	بنك أبوظبي الإسلامي
١٥,٨٢٤,٣٤٠	١٠,١٠٤,٧٤٦	Ba1	بنك نزوى ش.م.ع.ع
٩,٩٥٩,٥٧٥	٢	Ba3	بنك العز الإسلامي ش.م.ع.م
٢٣٧,٤٧٤	-	A2	البنك الأهلي ش.م.ع.ع
٣,٢٥١	٧٨٨	A2	البنك الأهلي المتحد ش.م.ك.م
١٩,٥٤٨,٤٨٦	٢٠,١٤٢,٢٩٨	Ba1	بنك عمان العربي ش.م.ع.م
٦,٠٣٧,٣٦٢	١٢,٧٨٣,٢٩٦	Ba1	بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع
١٦,٠٧٣,٥٣٤	٧,٧٥٥,٨٧١	Ba1	بنك صحار الإسلامي
١٥,٣٨٧,١٣٦	١٣,١٢٤,٨٠٨	Ba1	بنك مسقط ش.م.ع.ع
١٥,٢٦٩,٩٢٣	١٧,٢٢٢,٣٦٩	A1	بنك سويسيتيه جنرال
٢,٩٣٨	٢,٠١٢	Aa3	بنك أبوظبي الأول - منطقة عُمان
٩٢,٩٠١	٢٧,٥٦٤	Ba1	ميثاق للصيرفة الإسلامية - الخدمات المصرفية للشركات
-	٨,٨٤٩	Ba1	البنك الوطني العماني ش.م.ع.ع
١٠٠,٣٣٢	٩٨,٤٥٣	Baa1	بنك الخليج الدولي بي اس سي
١٩٦,٢٥٥	١٩٣,٧٠٩	Baa1	بنك المشرق ش.م.ع
٧,١٣٨,٠٥٣	٣,٣٠٤,٧٦٢	A1	شركة ميتسوي سوميتومو المصرفية
٨,٠٦٣,٠٢٤	٨,٠٤٤,٦٤٥	Ba1	مزن للصيرفة الإسلامية
١٤,٥١٩,٧٠٦	١١,٢٦٠,٠٨٩	A1	بنك ستاندرد شارترد
١١,٩٨٩,٤٠٧	٧٥٤	A3	بنك قطر الوطني
١,٣٩٢,٥٧٠	١,٤٠٥,٣٦٣	Aa1	جي بي مورجان
١١,٥٥٧,٥٠٨	-	Ba1	ميسرة للخدمات المصرفية الإسلامية
١٩,٢٩٩,١٩٤	٢٤,٠٧٦,٢٤٣	Ba1	بنك ظفار ش.م.ع.ع
٢,٠٥٧,٠٨٤	٨,٢٨٨,٧٩٦	Ba3	بنك الإسكان العماني
-	٥,١٨٣,٥٦٢	A2	شركة التمويل الوطنية
١٧٥,٨٠٢,٩٣٨	١٤٣,٧٠٨,٠٠٤		أرصدة بنكية
١,٩٩٣,٦٣٧	١,٩٩٥,١٢٣	غير مصنفة	أو جيه في كايمان ٣ ليمتد
٥,٥٥٣,٠٣٨	٥,٦٦٠,٥٣٦	غير مصنفة	شركة المصنعة للنقل البحري أس آيه
١٣١,٢٣٤,٠٦٧	١٢٥,٣٤٤,٦٥٨	Ba1	فالي الدولية إس آيه
١٣٨,٧٨٠,٧٤٢	١٣٣,٠٠٠,٣١٧		أصول مالية بالتكلفة المطفأة

التصنيف المذكور هو وفقاً لتصنيف البنوك العالمية من قبل وكالة موديز لخدمات المستثمرين. وعلى الرغم من أن بعض البنوك لم تُصنف أو كانت مصنفة "أن بي"، فلا تتوقع الإدارة أي مخاطر ائتمانية.

فترات استحقاق الذمم المدينة التجارية

فيما يلي أعمار الذمم المدينة التجارية في ٣٠ سبتمبر / ٣١ ديسمبر:

٢٠٢٣	٢٠٢٤	
(مدققة)	(مدققة)	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	
٣,٣٢٣,٦٧٩	٨,١٢٣,٠٨٤	غير مستحقة
٧,٣٦٢,٣٤٨	١٠,٣٦٤,١٤٨	تجاوزت موعد استحقاقها من ١ إلى ٩٠ يوماً
٢,٨٥٧,٦٠٦	٣,٦١٠,٥٥٨	تجاوزت موعد استحقاقها لأكثر من ٩١ يوماً
١٣,٥٤٣,٦٣٣	٢٢,٠٩٧,٢٩٠	

تبلغ قيمة الذمم المدينة التجارية التي تجاوزت موعد استحقاقها منذ أكثر من ٣٦٥ يوماً في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ مبلغ ١٥.٠ مليون ريال عُمانى (٣١ ديسمبر ٢٠٢٣: ٦٦.٠ مليون ريال عُمانى).

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(د) مخاطر السيولة

تتطوي إدارة مخاطر السيولة الحذرة على الاحتفاظ بنقد وأدوات سيولة كافية، وتوفر التمويل من خلال مبلغ كافٍ من التسهيلات الائتمانية للوفاء بالالتزامات عند استحقاقها وإغلاق مراكز السوق. في نهاية فترة التقرير، بلغ النقد وما يعادله للمجموعة [إيضاح ١٠ (و)] ٣٣,٣٤٣,٠١٨ ريال عماني (٢٠٢٣: ٥١,٩٩٦,٦٥٣ ريال عماني) لإدارة مخاطر السيولة. ونظراً للطبيعة الديناميكية للأعمال الكامنة، تحافظ خزينة المجموعة على المرونة في التمويل عن طريق الاحتفاظ بتوفر الأموال وفقاً لخطط انتمان ملتزم بها.

تراقب الإدارة توقعات احتياطي سيولة المجموعة (التي تشمل تسهيلات الافتراضات غير المسحوبة) والنقد وما يعادله على أساس التدفقات النقدية المتوقعة. ويتم عادة إجراء ذلك على المستوى المركزي وفقاً للإجراءات والحدود التي تضعها المجموعة.

ترتيبات التمويل

تمكنت المجموعة من الوصول إلى تسهيلات قروض غير مسحوبة بقيمة ١٥.٤ مليون ريال عماني (٢٠٢٣ - ١٥.٢ مليون ريال عماني) في نهاية فترة التقرير.

التدفقات النقدية التعاقدية					الدفترية القيمة ريال عماني
أقل من سنة واحدة سنة واحدة ريال عماني	١ إلى ٥ سنوات ريال عماني	أكثر من ٥ سنوات ريال عماني	الإجمالي ريال عماني		
في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)					
التزامات مالية غير مشقة					
٩,٢٤٨,٨٨٦	-	-	٩,٢٤٨,٨٨٦	٩,٢٤٨,٨٨٦	ذمم دائنة تجارية وأخرى
٥٧٦,٨٦٦,٤٩٨	٢٢٨,٦٥٠,٧٧٧	٢٨٣,٦١٩,٧٢١	٦٤,٥٩٦,٠٠٠	٤٦٧,٣٥٧,٩٥٤	قروض وسلفيات
-	-	-	-	-	سحب مصرفي على المكشوف
١٦٣,٨٩٤,٧٦٧	٦٢,٦٤٠	٧٩,٩٢١,٧٣٥	٨٣,٩١٠,٣٩٢	١٥٠,٩٨٧,٦٠٩	التزامات الإيجار
٧٥٠,٠١٠,١٥١	٢٢٨,٧١٣,٤١٧	٣٦٣,٥٤١,٤٥٦	١٥٧,٧٥٥,٢٧٨	٦٢٧,٥٩٤,٤٤٩	
التدفقات النقدية التعاقدية					
أقل من سنة واحدة سنة واحدة ريال عماني	١ إلى ٥ سنوات ريال عماني	أكثر من ٥ سنوات ريال عماني	الإجمالي ريال عماني		الدفترية القيمة ريال عماني
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)					
التزامات مالية غير مشقة					
٣٢,٨٥٦,٠٠٠	-	-	٣٢,٨٥٦,٠٠٠	٣٢,٨٥٦,٠٠٠	ذمم دائنة تجارية وأخرى
٦٦٥,٧٧٢,٢٠٤	٣٣٣,٠٢٣,٥١٣	٢٤٧,٦١٢,٠٠٣	٨٥,١٣٦,٦٨٨	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	قروض وسلفيات
٨,٢٣٥,١١٣	-	-	٨,٢٣٥,١١٣	٨,٢٣٥,١١٣	سحب مصرفي على المكشوف
١٧٣,٠٠٣,٣٨٥	٦٦,٩٦٠	٨٣,١٦١,٦٨٧	٨٩,٧٧٤,٧٣٨	١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	التزامات الإيجار
٨٧٩,٨٦٦,٧٠٢	٣٣٣,٠٩٠,٤٧٣	٣٣٠,٧٧٣,٦٩٠	٢١٦,٠٠٢,٥٣٩	٦٩٩,٥٦١,٥٤٠	

* تستثني الذمم الدائنة التجارية والأخرى من المصروفات المستحقة.

تفاصيل استحقاق الأدوات المالية المشتقة مبينة في الإيضاح ١٥.

٢-٤ إدارة مخاطر رأس المال

إن أهداف المجموعة عند إدارة رأس المال هي حماية قدرة المجموعة على المتابعة على أساس الاستمرارية من أجل تقديم عائدات للمساهمين ومنافع لأصحاب المصالح الآخرين.

تحدد المجموعة مبالغ رأس المال بما يتناسب مع المخاطر. تقوم المجموعة بإدارة هيكل رأس المال وتعده في ضوء التغيرات في الأوضاع الاقتصادية وخصائص المخاطر للأصول المتضمنة. من أجل الإبقاء على هيكل رأس المال أو تعديله، قد تعدل المجموعة مبلغ التوزيعات النقدية المدفوعة للمساهمين أو تعيد رأس المال للمساهمين أو تصدر أسهماً جديدة أو تتبع أصولاً.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

٢-٤ إدارة مخاطر رأس المال (تابع)

تماشياً مع الآخرين ضمن مجال العمل، تراقب المجموعة رأس المال على أساس نسبة المديونية (الدين إلى إجمالي حقوق الملكية).

٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُمانى	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	الدين*
٦٦٦,٧٠٥,٥٤٠	٦١٨,٣٤٥,٥٦٣	إجمالي حقوق الملكية
٤٤٣,٨٤٤,٥٢٨	٤٦٦,٠٩٤,٩٣٨	معدل الدين إلى إجمالي حقوق الملكية (عدد المرات)
١,٥٠٢	١,٣٢٧	

* يشمل الدين القروض لأجل والقروض من البنوك التجارية، التزامات الإيجار ولا يشمل تكلفة التمويل المؤجلة.

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الهامة

١-٥ الأحكام

لتطبيق السياسات المحاسبية للمجموعة، قامت الإدارة بوضع الاجتهادات الجوهرية التالية باستثناء تلك التي تنطوي على تقديرات، والتي لها أثر جوهري على المبالغ المدرجة في القوائم المالية المرحلية:

(أ) العملة الوظيفية

تعتقد الإدارة أن استخدام الدولار الأمريكي كعملة وظيفية يمثل الحالة الاقتصادية للمعاملات المعنية والظروف والأحداث. تتم إيرادات ومصروفات وتمويلات المجموعة بالدولار الأمريكي، ونتيجة لذلك فإن العملة الوظيفية هي الدولار الأمريكي.

(ب) تحديد الوحدات المولدة للنقد

قامت الإدارة بتقييم كامل الأسطول لفئة معينة من السفن كوحدة واحدة مولدة للنقد. ومن بين أمور أخرى، يؤثر الاجتهاد على تحديد الأسس التي سيتم بناءً عليها فحص الانخفاض في القيمة. تعتبر الوحدات المولدة للنقد أسطول ناقلات النفط الخام العملاقة وأسطول نقل البضائع السائبة الجافة. عند تحديد أن أسطول السفن يشكل وحدة واحدة مولدة للنقد، أخذت الإدارة بعين الاعتبار درجة الترابط بين السفن التي تعمل في الأسطول فيما يتعلق بالقرارات التجارية والتحسينات المتبادلة التشغيلية والكفاءات المالية. خلصت الإدارة إلى أن الترابط يمثل هذه الدرجة التي تعتبر معها التدفقات النقدية الواردة غير مستقلة عن بعضها البعض بشكل كبير، وأنه نتيجة لذلك يشكل الأسطول الكامل وحدة واحدة مولدة للنقد. وعند تحديد أن الوحدة المولدة للنقد ليست في مستوى أقل من أسطول السفن، أولت الإدارة أهمية لحقيقة أن الأسطول يُدار كمحفظة، حيث يتم تقاسم الإيرادات على أساس الاتحاد والسفن في الأسطول بالإضافة إلى ذلك فإن التدفقات النقدية قابلة للتبادل إلى حد كبير.

٢-٥ التقديرات والافتراضات

يتطلب إعداد القوائم المالية المرحلية الموحدة من الإدارة القيام بوضع تقديرات وافتراضات تؤثر على تطبيق السياسات المحاسبية والمبالغ المقرر عنها للأصول والالتزامات والإيرادات والمصروفات. وقد تختلف النتائج الفعلية عن هذه التقديرات.

تتم مراجعة التقديرات والافتراضات المتعلقة بها بشكل مستمر. ويتم إدراج التعديلات على التقديرات المحاسبية في الفترة التي يتم فيها تعديل التقدير وأي فترات مستقبلية يكون التعديل مؤثراً عليها.

الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالمستقبل والمصادر الرئيسية الأخرى لتقديرات عدم اليقين في تاريخ قائمة المركز المالي، والتي لها مخاطر جوهرية وتتسبب بتسويات مهمة للقيم الدفترية للالتزامات والأصول خلال السنة المالية القادمة موضحة أدناه.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الهامة (تابع)

٢-٥ التقديرات والافتراضات (تابع)

(أ) انخفاض قيمة الحسابات المدينة

تستند مخصصات انخفاض القيمة للأصول المالية على افتراضات حول مخاطر العجز عن السداد ومعدلات الخسارة المتوقعة. تستخدم المجموعة تقديرات في وضع هذه الافتراضات واختيار المدخلات لحساب الانخفاض في القيمة وذلك بناء على الخبرة التاريخية للمجموعة، وأوضاع السوق الحالية، فضلاً عن التقديرات القائمة على النظرة المستقبلية في نهاية كل فترة تقرير. تفاصيل الافتراضات والمدخلات الرئيسية المستخدمة مبينة في الإيضاح ١٠ (ج).

(ب) الأعمار الإنتاجية للممتلكات والسفن والمعدات

تتم مراجعة الأعمار الإنتاجية المقدرة والأساليب المستخدمة لاستهلاك الممتلكات والسفن والمعدات وتراجع إذا كان ذلك ملائماً، بنهاية كل سنة مالية. وتتبع المجموعة في أعمال المراجعة، والحيازات الحالية بالإضافة إلى الاتجاهات الراهنة للسوق والصناعة. ووفقاً لهذه السياسة، تراجع المجموعة الأعمار الإنتاجية المقدرة والقيم المتبقية للممتلكات والسفن والمعدات بشكل مستمر.

(ج) انخفاض قيمة السفن

تحدد المجموعة مدى انخفاض قيمة الأصول غير المالية عند وجود مؤشرات على انخفاض القيمة كما تم تعريفها بمعيار المحاسبة الدولي رقم ٣٦. ويتطلب هذا تقديراً للقيمة المستخدمة للوحدة المولدة للنقد، والتي تشكل القيمة الدفترية لأسطول السفن (بما في ذلك عناصر السفن) كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤. ويتطلب تقدير القيمة المستخدمة من المجموعة وضع تقديرات للتدفقات النقدية المستقبلية المتوقعة للوحدة المولدة للنقد وأن تختار معدلاً مناسباً للخصم لاحتساب القيمة الحالية لتلك التدفقات النقدية.

نتيجة للتقلبات المستمرة في أسعار الشحن خلال ٢٠٢٤، والخسائر في الوحدة المنتجة للنقد لأسطول ناقلات النفط الخام العملاقة لدى المجموعة، تم تقييم لأسطول ناقلات النفط الخام العملاقة لدى المجموعة من حيث الانخفاض.

تستخدم المجموعة تقديرات أسعار الشحن بناء على متوسط الأسعار التاريخية لمدة ١٠ سنوات.

بلغت القيمة الدفترية لناقلات النفط العملاقة والوحدة المنتجة للنقد لأسطول الحاويات ٦٩. ٤٥ مليون ريال عماني كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤.

استند تقييم القيمة المستخدمة للوحدات المنتجة للنقد لحاملات النفط الخام العملاقة وأسطول الحاويات على صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية المستقبلية المتوقعة. تستند تقديرات رسوم الشحن إلى متوسط الأسعار السابقة لمدة ١٠ سنوات وتتوافق مع خطط أعمال المجموعة. تعتقد المجموعة أن النهج المستخدم للمعدلات طويلة الأجل يعكس بشكل مناسب الطبيعة الدورية لقطاع الشحن وهو التقدير الأكثر موثوقية للفترة التي تم النظر فيها في التقييم.

يتم تعديل مصروفات التشغيل والمصاريف الإدارية بنسبة ٢.٦٪ سنوياً. يعتمد معدل الخصم المستخدم في حساب القيمة المستخدمة على المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١١.٦٪ كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤. ويتم حساب المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال باستخدام نموذج قياسي للمتوسط المرجح لتكلفة رأس المال، تكون فيه تكلفة حقوق الملكية وتكلفة الدين وهيكل رأس المال هي المقاييس الرئيسية.

٣٠

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الجوهرية (تابع)

٢-٥ التقديرات والافتراضات (تابع)

(ج) انخفاض قيمة السفن (تابع)

كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤، فيما يلي متوسط رسوم الشحن الفورية السابقة لمدة ١٠ سنوات المستخدمة في حساب القيمة المستخدمة:

- أسطول ناقلات النفط العملاقة: ١٥,١٠٤ دولار أمريكي/ اليوم (يتألف من ٧ ناقلات نفط عملاقة بحمولة طنية ساكنة تبلغ حوالي ٦٣,٠٠٠ طن).

من المتوقع أن تحقق السفن دخلاً عادياً طوال مدة عمرها الإنتاجي من تاريخ التسليم من حوض بناء السفن. بالنظر إلى العمر الحالي للسفن الأساسية، فإن متوسط العمر المتبقي سيكون من ١٦ إلى ٢٠ سنة لأسطول ناقلات النفط العملاقة. استخدمت المجموعة التدفقات النقدية المتوقعة لمتوسط العمر المتبقي لأسطول ناقلة النفط العملاقة وأسطول الحاويات. يعتبر حساب القيمة المستخدمة حساساً بالنسبة للتغيرات في الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالتطور المستقبلي في رسوم الشحن، والمتوسط المرجح لتكلفة رأس المال المطبق كعامل خصم في الحسابات.

ومع تساوي جميع الأمور الأخرى، تم تقييم الحساسيات للقيمة المستخدمة كما يلي:

- تؤدي الزيادة/ الانخفاض في رسوم الشحن بواقع ١,٠٠٠ دولار أمريكي في اليوم إلى الزيادة/ الانخفاض في القيمة المستخدمة بمبلغ ٨,٤٥ مليون ريال عماني في أسطول ناقلات النفط العملاقة.
- ستؤدي الزيادة في المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١٪ إلى انخفاض القيمة المستخدمة بمبلغ ٣,٦٨ مليون ريال عماني. وعلاوة على ذلك، سيؤدي أي انخفاض في المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١٪ إلى زيادة القيمة المستخدمة بمبلغ ٤,١٣ مليون ريال عماني.
- ستؤدي الزيادة في التضخم بنسبة ١٪ ستؤدي إلى زيادة في القيمة المستخدمة بقيمة ٠,١٤ مليون ريال عماني. سيؤدي انخفاض التضخم بنسبة ١٪ إلى انخفاض في القيمة المستخدمة بقيمة ٠,١٣ مليون ريال عماني.

كما هو موضح أعلاه، تم إعداد اختبار انخفاض القيمة على أساس أن المجموعة ستواصل تشغيل سفنها كأسطول بالتجهيزات الحالية.

أخذت الإدارة بعين الاعتبار تقارير الشحن الخاصة بشركة كلاركستون للتأكد من القيم العادلة للوحدة المنتجة للنفذ لأسطول ناقلات النفط العملاقة التي تم تعديلها بحسب عمر السفينة. تبلغ القيمة القابلة للاسترداد ٨٧,٠٥ مليون ريال عماني بعد تعديل تكلفة البيع. تبلغ القيمة المستخدمة للوحدة المنتجة للنفذ لأسطول ناقلات النفط العملاقة ٥٣,٥٧ مليون ريال عماني وبالتالي فإن القيمة القابلة للاسترداد أعلى من القيمة الدفترية للوحدة المنتجة للنفذ لأسطول ناقلات النفط العملاقة، وبالتالي لا يتم تحميل أي انخفاض في القيمة في الفترة الحالية.

انخفاض قيمة حق استخدام السفن:

خلال الفترة المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣، وبسبب التقلبات المستمرة في أسعار الشحن في قطاع الحاويات، تم تقييم القيمة الدفترية للوحدة المولدة للنفذ لأسطول الحاويات المستأجرة للمجموعة مقابل انخفاض القيمة. تم الحصول على عقود الإيجار هذه عندما كان الطلب على السعة بالنسبة للعرض في ذروته، وبما أن فجوة العرض قد انخفضت، فإن انخفاض الأسعار يعني أن هذه السفن المعينة لم تعد اقتصادية عندما تم الاتفاق على عقود الإيجار. اعتباراً من ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣، أجرت الإدارة اختبار انخفاض القيمة للقيمة القابلة للاسترداد من سفن الحاويات المستأجرة للمجموعة، وتجاوزت القيمة الدفترية للوحدة المنتجة للنفذ لسفن الحاويات الأربعة المبلغ القابل للاسترداد لأربع من سفن الحاويات المستأجرة للمجموعة بمبلغ ٢٢,٣٣ مليون ريال عماني مما أدى إلى انخفاض في القيمة. خلال الفترة الحالية المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤، لا يوجد مؤشر على انخفاض القيمة كما هو موضح أعلاه.

٦ الاستثمار في الشركات التابعة

اسم الشركة	مرجع الإيضاح	بلد التأسيس	% امتلاك ٢٠٢٤	% امتلاك ٢٠٢٣
الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م	(١)	سلطنة عُمان	٩٩,٩٩%	٩٩,٩٩%
الشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م	(٢)	سلطنة عُمان	٩٩,٩٩%	٩٩,٩٩%
أريخ لنج كاريبر أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	٨٠%	٨٠%
طويو لنج كاريبر أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	٨٠%	٨٠%
شركة آدم للنقل البحري	(٣)	جزر مارشال	١٠٠%	١٠٠%
دون لنج كاريبر أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	٨٠%	٨٠%
أوريكس لنج كاريبر أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	٦٠%	٦٠%
شركة مصيرة للنقل البحري أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	١٠٠%	١٠٠%
شركة مطرح للنقل أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	١٠٠%	١٠٠%
شركة الأميرات للنقل أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	١٠٠%	١٠٠%
شركة سيب للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	١٠٠%	١٠٠%
شركة السويق للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	١٠٠%	١٠٠%
شركة ثمرت للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	١٠٠%	١٠٠%
شركة إزكي للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	١٠٠%	١٠٠%
شركة بوكا للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	١٠٠%	١٠٠%

اسم الشركة	مرجع الإيضاح	بلد التأسيس	% امتلاك ٢٠٢٤	% امتلاك ٢٠٢٣
شركة دبا للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة طاقة للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي ليوا للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي صغار للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي شنافس للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي صحم للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
عمان كونتينر لاين إنك	(٧)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة سيق للنقل البحري أس آيه (سيق)	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة سمائل للنقل البحري أس آيه (سمائل)	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة مسقط سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة الرستاق سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة نخل سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة محضة سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة محوت سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ينقل سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ضنك سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة مدحاء سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة سدح سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة خصب سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل المشط للنقل البحري أس آيه	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل شمس للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ضلكوت للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة صور للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة بهلا للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل سمحان للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل كور للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل حفيت للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل حريم للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل الروضة للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
أسياد لاين ش م	(٧)	سلطنة عُمان	%١٠٠	%١٠٠
وادي بني خالد للنقل البحري	(٧)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
أسياد للشحن بي تي إي. المحدودة	(١)	سنغافورا	%١٠٠	%١٠٠
شركة وادي دوكا للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة أسياد لإدارة السفن ش.م.ب	(١٠)	سلطنة عُمان	%١٠٠	-

- (١) هذه الشركة التابعة هي شركة مساهمة مقفلة تعمل في مجال تأجير واستئجار السفن.
- (٢) هذه الشركة التابعة هي شركة مساهمة مقفلة تعمل في مجال تقديم خدمات إدارة السفن.
- (٣) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل ناقلات الغاز الطبيعي المسال بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٤) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل ناقلات المنتجات بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٥) تملك هذا الشركات ناقلات نفط عملاقة والتي تعمل حالياً في السوق الفورية.
- (٦) تم تأسيس هذه الشركات التابعة وفقاً لترتيبات المجموعة مع عميل لتأجير أربع ناقلات خام عملاقة بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٧) هذه الشركة التابعة هي شركة ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال الحاويات.
- (٨) تأسست هذه الشركات التابعة وفقاً لترتيبات المجموعة مع العميل لتقديم عشر سفن متوسطة الحجم ("إم آر ٢") ليتم تأجيرها للعمليات لمدة سبع سنوات قابلة للتديد لثلاث سنوات أخرى.
- (٩) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل الناقلات الكبيرة وتجري عملياتها في السوق الفورية.
- (١٠) تعمل هذه الشركة التابعة في تقديم خدمات إدارة السفن وتم تأسيسها خلال هذه الفترة. لم تبدأ الشركة عملياتها حتى الآن.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة
إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٧ ممتلكات وسفن ومعدات						
أصول قيد التنفيذ*	تكاليف السفن والأحواض الجافة والمعدات الأخرى	معدات حاسب آلي	مركبات	أثاث وتركيبات	مباني	الإجمالي
ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني
الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٤	٣٩,٩٥٧,٠٠٧	١,١٣٧,٩٧٦,٢١٩	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	١,١٨٧,٤٩٢,٣٣٦
إضافات	٢١,٨٣٦,٩٠٧	٤,٨٢٥,١٠٦	-	-	-	٢٦,٦٦٢,٠١٣
استيعادات	-	(٢٠,٤٣١)	-	-	-	(٢٠,٤٣١)
تحويلات إلى أصول غير ملموسة	(٢٥٩,٤٣٨)	-	-	-	-	(٢٥٩,٤٣٨)
تحويلات إلى السفن والأحواض الجافة	(٨٥٩,٣٩٨)	٨٥٩,٣٩٨	-	-	-	-
الرصيد في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤	٦٠,٦٧٥,٠٧٨	١,١٤٣,٦٤٠,٢٩٢	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	١,٢١٣,٨٧٤,٤٨٠
الاستهلاك المتراكم	-	٥٤٨,٩١٢,٨٩٨	١,١٢٩,٠٧٦	٩,٠٧٩	٥٥٦,٠٧٧	٥٥١,٢٢٧,٨٨٨
الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٤	-	٣٦,٧١٦,٨٣٦	٦,٨٥٤	٤,٥١٤	١١٢,٣٧٣	٣٦,٩١١,٧٦٢
استهلاك	-	(١٢,٧٦٠)	-	-	-	(١٢,٧٦٠)
استيعادات	-	٥٨٥,٦١٦,٩٧٤	١,١٣٥,٩٣٠	١٣,٥٩٣	٦٦٨,٤٥٠	٥٨٨,١٢٦,٨٩٠
الرصيد في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤	-	٥٨٥,٦١٦,٩٧٤	١,١٣٥,٩٣٠	١٣,٥٩٣	٦٦٨,٤٥٠	٥٨٨,١٢٦,٨٩٠
القيمة الدفترية	٦٠,٦٧٥,٠٧٨	٥٥٨,٠٢٣,٣١٨	٢٣,٧٨٩	١٦,٥٠٣	١٨٩,٥٥١	٦٢٥,٧٤٧,٥٩٠
في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)						
التكلفة	٥٠,٤٩,٨١٧	١,٢٤٠,٤١٦,٤٠٧	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	١,٢٥٥,٠٢٣,٤٥٤
الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٣	٤٢,٦٩٧,٧٧٦	٢٢,٥٦٤,٠٠٩	-	-	-	٦٥,٢٦٣,٦٦٥
إضافات	-	(١٣٢,٧٩٤,٧٨٣)	-	-	-	(١٣٢,٧٩٤,٧٨٣)
استيعادات	(٧,٧٩٠,٥٨٦)	٧,٧٩٠,٥٨٦	-	-	-	-
تحويلات إلى السفن والأحواض الجافة	٣٩,٩٥٧,٠٠٧	١,١٣٧,٩٧٦,٢١٩	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	١,١٨٧,٤٩٢,٣٣٦
الرصيد في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣	٣٩,٩٥٧,٠٠٧	١,١٣٧,٩٧٦,٢١٩	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	١,١٨٧,٤٩٢,٣٣٦
الاستهلاك المتراكم	-	٥٧٣,٣٦٤,٥٠٢	١,١١٤,٤٣٣	٣,٠٦٠	٥٢٥,٨٠١	٥٧٥,٤١٤,٠٣٦
الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٣	-	٥٢,٦١١,٦٧١	١٤,٦٤٣	٦,٠١٩	٩٤,٩٥٧	٥٢,٨٧٧,١٢٧
استهلاك	-	(٧٦,٧٤٧,٩١٨)	-	-	-	(٧٦,٧٤٧,٩١٨)
ستيعادات	-	(٣١٥,٣٥٧)	-	-	-	(٣١٥,٣٥٧)
تعديلات	-	٥٤٨,٩١٢,٨٩٨	١,١٢٩,٠٧٦	٩,٠٧٩	٦٢٠,٧٥٨	٥٥١,٢٢٧,٨٨٨
الرصيد في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣	-	٥٤٨,٩١٢,٨٩٨	١,١٢٩,٠٧٦	٩,٠٧٩	٦٢٠,٧٥٨	٥٥١,٢٢٧,٨٨٨
القيمة الدفترية	٣٩,٩٥٧,٠٠٧	٥٨٩,٠٦٣,٣٢١	٣٠,٦٤٣	٢١,٠١٧	٢٦٠,٧٣٦	٦٣٦,٢٦٤,٤٤٨
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)						

في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤، تم رهن تكاليف السفن والأحواض الجافة ذات قيمة دفترية بمبلغ ٣٣٩,٩٣ مليون ريال عماني (٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ - ٣٣٩,٧٩ مليون ريال عماني) مقابل القروض التي حصلت عليها المجموعة من البنوك. يتضمن الإيضاح رقم ١٤ تفاصيل التزامات المجموعة بموجب القروض والتزاماتها المستقبلية.

كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤، تشمل القيمة الدفترية للسفن وتكاليف الأحواض الجافة والمعدات الأخرى خسائر انخفاض قيمة متركمة بقيمة ١٩٩,٥٣ مليون ريال عماني (٢٠٢٣: ١٩٩,٥٣ مليون ريال عماني).

* تتضمن تكلفة إنشاء سفينتين للغاز الطبيعي المسال وأربع سفن من ناقلات النفط الخام العملاقة والتكاليف المتكبدة حتى ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ بإجمالي ٥٧,٥٥ مليون ريال عماني (٣١ ديسمبر ٢٠٢٣: ٣٨,٥ مليون ريال عماني). كما تم رسملة تكلفة الاقتراض البالغة ١,٦ مليون ريال عماني (٢٠٢٣: ٠,٩٥ مليون ريال عماني) باستخدام معدل رسملة قدره ٤,٣٣ في المائة (٢٠٢٣: ٤,٣٧ في المائة).

خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣، قامت المجموعة بإضافات إلى الممتلكات والسفن والمعدات بتكلفة إجمالية بلغت ٥٩,٤٢ مليون ريال عماني. ويشمل هذا المبلغ إضافات على الأصول قيد الإنشاء بقيمة ٣٨,١٢ مليون ريال عماني بما في ذلك تكاليف الاقتراض المرسملة البالغة ٠,٣٨ مليون ريال عماني والإضافات على السفن وتكاليف الأحواض الجافة بقيمة ٢١,٣٠ مليون ريال عماني. وبالإضافة إلى ذلك، قامت المجموعة بإجراء تحويلات من الأصول قيد الإنشاء إلى السفن وتكاليف الأحواض الجافة بلغت ٤,٣٧ مليون ريال عماني.

خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣، قامت المجموعة باستبعاد أصول بقيمة دفترية قدرها ٠,٠١٢ مليون ريال عماني، مما أدى إلى تحقيق أرباح من الاستبعاد بقيمة ٠,٠١٨ مليون ريال عماني.

مصروفات الاستهلاك لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر تتمثل بما يلي:

٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عماني	تكاليف تشغيل السفن (إيضاح ٢٣) مصروفات عمومية وإدارية (إيضاح ٢٥)
٣٩,٢٧٧,١٩٩	٣٦,٧١٦,٨٣٦	
١٩٩,٣٦٠	١٩٤,٩٢٦	
<u>٣٩,٤٧٦,٥٥٩</u>	<u>٣٦,٩١١,٧٦٢</u>	

أبرمت المجموعة عقود إيجار طويلة الأجل لتأجير السفن، والتي تشارك أيضًا في عمليات تحقيق الإيرادات. كما قامت بتأجير الأراضي والمباني للأغراض الإدارية. عادةً ما يتم إبرام عقود إيجار السفن لمدة تتراوح بين ٢ إلى ١٥ عامًا. يتم التفاوض على شروط الإيجار على أساس فردي وتحتوي على مجموعة واسعة من الشروط والأحكام المختلفة. لا تفرض اتفاقيات الإيجار أي تعهدات، ولكن لا يجوز استخدام الأصول المؤجرة كضمان لأغراض الاقتراض.

يتم قياس هذه الالتزامات بالقيمة الحالية لمدفوعات الإيجار المتبقية، مخصومة باستخدام معدل الاقتراض الإضافي للمستأجر كما في تاريخ القياس والذي يتراوح بين ٣,٧٪ و ٨,٤٪ (٢٠٢٣: ٢,٧٥٪ إلى ٧,٥٪) في تاريخ التطبيق الأولي.

لا تتعرض المجموعة لأية تدفقات نقدية مستقبلية من شروط الإيجار المتغيرة أو ضمانات القيمة المتبقية التي لا تنعكس في قياس التزامات الإيجار. لا توجد خيارات للتمديد أو الإنهاء المبكر فيما يتعلق بالتزامات الإيجار.

الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٨ عقود الإيجار (تابع)

١-٨ أصول حق الاستخدام

تبين قائمة المركز المالي وقائمة الأرباح أو الخسائر الموحدة المبالغ التالية المتعلقة بإيجار أصول حق الاستخدام:

أرض ريال عُماني	عقارات ريال عُماني	سفن ريال عُماني	الإجمالي ريال عُماني
٢٠٢٤			
الرصيد في ١ يناير	٣١,٩٧٨	١١٥,٣٩٦	١٣٥,٠٤٣,٠٧٢
إضافات إلى أصول حق الاستخدام	-	-	٥٨,٤٣٣,٢٧٠
الاستهلاك المحمل للفترة	(٨٨٥)	(٤٧,٨١٥)	(٥٩,١٦٨,٧٥٦)
خسائر انخفاض القيمة للفترة	-	-	-
الرصيد في ٣٠ سبتمبر (مدققة)	٣١,٠٩٣	٦٧,٥٨١	١٣٤,٣٠٧,٥٨٦
٢٠٢٣			
الرصيد في ١ يناير	٣٢,٨٦٣	١٧٩,٢٥٨	٨٨,٣٨٨,٩٥٧
إضافات إلى أصول حق الاستخدام	-	-	١٣٧,٩٦٧,٤١١
التعديلات على أصول حق الاستخدام	-	-	٣١,٩٧٧
الاستهلاك المحمل للسنة	(٨٨٥)	(٦٣,٨٦٢)	(٦٩,٠١٩,٦٧٩)
خسائر انخفاض القيمة للسنة	-	-	(٢٢,٣٢٥,٥٩٤)
الرصيد في ٣١ ديسمبر (مدققة)	٣١,٩٧٨	١١٥,٣٩٦	١٣٥,٠٤٣,٠٧٢

خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣، أبرمت المجموعة عقود تأجير جديدة طويلة الأجل لتأجير السفن لاستخدامها في عملياتها لتوليد الإيرادات، بشروط إيجار تتراوح من ٢ إلى ١٥ عاما. وعند بدء عقد الإيجار، اعترفت المجموعة بأصل حق استخدام والتزام إيجار بقيمة ١٢٧,٧٠ مليون ريال عماني.

٢-٨ الحركة في التزامات الإيجار

كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُماني
٩١,٠٩٢,٣٢٧	١٦٠,٥٧٦,٢٠٥
١٣٧,٩٦٧,٤١١	٥٨,٤٣٣,٢٧٠
١,٠٨٠,٤٣٤	-
(٧٨,٠١١,٤٠٣)	(٧٤,٦٠٧,٤٩٨)
٨,٤٤٧,٤٣٦	٦,٥٨٥,٦٣٢
١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	١٥٠,٩٨٧,٦٠٩

الرصيد في ١ يناير
الإضافات خلال الفترة
تسوية التزامات الإيجار
المدفوعات خلال الفترة
مصرفات الفائدة للفترة
الرصيد في ٣٠ سبتمبر / ٣١ ديسمبر

فيما يلي التصنيف المتداول وغير المتداول لالتزامات الإيجار كما في تاريخ التقرير:

كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُماني
٨٤,٤٣٨,٢٥٧	٧٩,٠٩٨,٩١٣
٧٦,١٣٧,٩٤٨	٧١,٨٨٨,٦٩٦
١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	١٥٠,٩٨٧,٦٠٩
٣٥,٥٦٣	٣٥,٢٢١
١٦٠,٤٢٠,٤٢٣	١٥٠,٨٨٠,٠٤٢
١٢٠,٢١٩	٧٢,٣٤٦
١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	١٥٠,٩٨٧,٦٠٩

التزامات الإيجار المتداولة
التزامات الإيجار غير المتداولة

أراضي
سفن
مكتب
إجمالي التزامات الإيجار

الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٨ عقود الإيجار (تابع)

٣-٨ المبالغ المعترف بها في الأرباح أو الخسائر لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر

٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُمانى	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	رسوم الاستهلاك للسنة الفائدة على التزامات الإيجار
٤٧,٤٣٤,٠٦٥	٥٩,١٦٨,٧٥٦	
٦,٤٢٧,٥٤١	٦,٥٨٥,٦٣٢	

٤-٨ المبالغ المعترف بها في قائمة التدفقات النقدية لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر

٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُمانى	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	إجمالي التدفقات النقدية الخارجة لعقود الإيجار - جزء الفائدة - جزء المبلغ الأصلي
٦,٤٢٧,٥٤١	٦,٥٨٥,٦٣٢	
٤٧,٤٣٧,٣٥٥	٦٨,٠٢١,٨٦٦	
٥٣,٨٦٤,٨٩٦	٧٤,٦٠٧,٤٩٨	

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُمانى	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	القيمة الدفترية للاستثمارات الحصة في الائتلاف المشترك
٢٤,٢٢٥,٩٨٦	٢٤,٩٧٦,٩٥٠	

يوضح الجدول التالي الحركة في استثمار المجموعة في الائتلافات المشتركة:

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُمانى	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	كما في ١ يناير الحصة في نتائج الائتلافات المشتركة - صافي من الضريبة - إيضاح (أ) التغيرات الأخرى توزيعات الأرباح المستلمة - إيضاح (أ) الرصيد في ٣٠ سبتمبر / ٣١ ديسمبر
٢٥,٥٣٨,٣٧٥	٢٤,٢٢٥,٩٨٦	
٩٩٧,٦١١	٩٤٢,٣٩٧	
-	(٣٧,٤٣٣)	
(٢,٣١٠,٠٠٠)	(١٥٤,٠٠٠)	
٢٤,٢٢٥,٩٨٦	٢٤,٩٧٦,٩٥٠	

اسم الشركة	نسبة الملكية ٢٠٢٣ (%)	نسبة الملكية ٢٠٢٤ (%)	بلد التأسيس
الائتلافات المشتركة			
إنيرجي سيرنج لنج كاريبر أس آيه	٥٠	٥٠	جمهورية بنما
شركة دقم للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	جمهورية بنما
شركة ليوا للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	جمهورية بنما
شركة هيماء للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	جمهورية بنما
شركة ريسوت للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	جمهورية بنما
شركة المصنعة للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	جمهورية بنما

الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

- (١) الشركة هي شركة ذات مسؤولية محدودة وتعمل في مجال تشغيل ناقلة للغاز الطبيعي المسال. إن استثمارات المجموعة في حصص المشروع المشترك واتفاقية دعم المساهمين متنازل عنها لصالح مقرضي المشروع المشترك مقابل اقتراضات تمويل السفن. يقع مقر العمل الرئيسي للشركة في عُمان.
- (٢) في ٢٩ نوفمبر ٢٠٠٥، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، شركة دقم للنقل البحري أس آيه، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلة للنفط الخام. يقع مقر العمل الرئيسي للشركة في اليابان.
- (٣) في ٢١ يونيو ٢٠٠٥، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، ليوا للنقل البحري، بهدف تشغيل أعمال تاجير السفن. يقع مقر العمل الرئيسي للشركة في اليابان.
- (٤) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، هيماء للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلة إل أر ٢. يقع مقر العمل الرئيسي للشركة في اليابان.
- (٥) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، ريسوت للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلة إل أر ٢. يقع مقر العمل الرئيسي للشركة في اليابان.
- (٦) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، المصنعة للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلة لغاز البترول المسال. منحت المجموعة بعض القروض للائتلاف المشترك هذا، وتم إدراج تفاصيلها في الإيضاح رقم ١٠ (ب). تم تقويم هذه القروض بالدولار الأمريكي وضمناها جزئياً مقابل حصص ملكية شركاء الائتلاف المشترك ذي العلاقة. يقع مقر العمل الرئيسي للشركة في اليابان.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(١) المعلومات المالية الملخصة للاختلافات المشتركة

فيما يلي المعلومات المالية الملخصة للاختلافات المشتركة كما هي مدرجة في البيانات المالية للإدارة الخاصة بها. كما يقدم الجدول أيضاً تسوية للمعلومات المالية الملخصة مع القيمة الدفترية لحصة المجموعة في الاختلافات المشتركة. فيما يلي المعلومات المالية المختصرة للاختلافات المشتركة التي تم احتسابها باستخدام طريقة حقوق الملكية.

قائمة المركز المالي المختصرة:

نسبة الملكية	إجمالي	إجمالي	إجمالي	إجمالي	إجمالي	إجمالي
ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني
كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤	١٠,٦٠٨,٦٠١	-	٨,١٤٦,٧٨٠	١٣,٣١٩,٤٢٠	-	٨,٢٥٢,٧١٧
أصول غير متداولة	٢٠١,٩٨٨	٣,٧٢٧,٧٨٣	١,٧٠٦,٥٠٥	٤,٣٧٧,٩٩٨	١٩٨,٢٨٨	٥٥٤,٠٥٩
أصول متداولة	١,٧٧٢,٩٠٠	٢٠,٦٦١	٣٣,١٤٧	٢٢٤,٩٥٥	١١,٩١١,٢٥١	٦٢,٩١٨
- نقد وما يعادله	-	-	-	-	-	-
- أصول متداولة أخرى	-	-	-	-	-	-
التزامات متداولة	(٩٦٥,٠٥٥)	(٩٦٨,٣٦٢)	-	(١١,٣٢٢,٨٥٠)	-	-
- التزامات مالية (باستثناء الذمم الدائنة التجارية والأخرى)	(٣٢٨,٧٨٨)	(٣٦٤,٥١٩)	(٧٥٥,٩٨٣)	(٤٧٨,٥١٦)	-	-
- التزامات متداولة أخرى	١١,٢٨٩,٦٤٦	٢,٤٣٣,٥٦٣	٩,١٣٠,٤٤٩	٦,١٢١,٠٠٧	١٢,١٠٩,٥٣٩	٨,٨٦٩,٦٩٤
صافي الأصول (١٠٠٪)	٥,٦٤٤,٨٢٣	١,٢١٦,٧٨٢	٤,٥٦٥,٢٢٥	٣,٠٦٠,٥٠٤	٦,٠٥٤,٧٦٩	٤,٤٣٤,٨٤٧
حصة المجموعة في صافي الأصول (٥٠٪)	٥,٦٤٤,٨٢٣	١,٢١٦,٧٨٢	٤,٥٦٥,٢٢٥	٣,٠٦٠,٥٠٤	٦,٠٥٤,٧٦٩	٤,٤٣٤,٨٤٧
القيمة الدفترية للحصة في الائتلاف المشترك (منققة)	-	-	-	-	-	-
كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣	١٠,٧٨٥,٧٢٥	-	٨,٦٩٤,٩٣٦	١٤,٩٦٣,٦٠٩	-	٨,٥٣٤,٢٥٧
أصول غير متداولة	٣,٣٨٤,٦٤٧	٢,٠٦٨,٠٠٨	٩٣٥,٧٧٠	٣,٤٢٤,٢٦٠	٢٠٧,٩٨٤	٤٦٧,٥١٥
- نقد وما يعادله	٦٠٦,١٣٧	٢٨٥,٩٥٣	٢٩,٩٨٥	٣٩٥,٢٧١	١١,٤٠٣,٧١٨	١٣٩,٥٨١
- أصول متداولة أخرى	-	-	-	-	-	-
التزامات متداولة	(٣,١٠٠,٠٠٠)	(١,٠٢٦,٤٧٠)	(٦٣٧,٧٦١)	(١٢,٤٢٩,٥٧٣)	-	(٣٩٧,٨٢٨)
- التزامات مالية (باستثناء الذمم الدائنة التجارية والأخرى)	(٨٧,٦٢٠)	(٨,٩١٧)	(٦,١٦٢)	(١٤١,٨٩١)	(٢,٦٩٥)	(٦,١٦٠)
- التزامات متداولة أخرى	١١,٥٨٨,٨٨٩	١,٣١٨,٥٧٤	٩,٠١٦,٧٦٨	٦,٢١١,٦٧٦	١١,٦٠٩,٠٠٧	٨,٧٣٧,٣٦٥
صافي الأصول (١٠٠٪)	٥,٧٩٤,٤٤٥	٦٥٩,٢٨٧	٤,٥٠٨,٣٨٤	٣,١٠٥,٨٣٨	٥,٨٠٤,٥٠٤	٤,٣٦٨,٦٨٣
حصة المجموعة في صافي الأصول (٥٠٪)	٥,٧٩٤,٤٤٥	٦٥٩,٢٨٧	٤,٥٠٨,٣٨٤	٣,١٠٥,٨٣٨	٥,٨٠٤,٥٠٤	٤,٣٦٨,٦٨٣
تعديل القيمة العادلة للتحويلات النقدية	(١٥,١٥٥)	-	-	-	-	-
القيمة الدفترية للحصة في الائتلاف المشترك (منققة)	٥,٧٧٩,٢٩٠	٦٥٩,٢٨٧	٤,٥٠٨,٣٨٤	٣,١٠٥,٨٣٨	٥,٨٠٤,٥٠٤	٤,٣٦٨,٦٨٣

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

(إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(١) المعلومات المالية المخصصة للانتلافات المشتركة (تابع)

قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الملخصة:

الإجمالي	هيماء	الدقم	المصنعة	ريسوت	ليوا	إنرجي	لفترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)
ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	
١٨,٩٩٨,٩٣٢	١,٩٥١,٥٦٥	-	٣,٤٧٠,٦٢١	١,٩٧٢,٦٦٣	٨,٥٣١,٧٨٣	٣,٠٧٢,٣٠٠	الإيرادات
(١٢,٠٨٢,٥٠٤)	(٨٦٣,٥١٨)	(٧,٠١٩)	(١,٢٢٢,٩٩٧)	(٨١٠,٧٧٥)	(٧,٤٣٦,٢٨٩)	(١,٧٤١,٩٠٦)	تكلفة التشغيل
(٤,٨٦٣,٢٥٨)	(٩٥٠,٥١٤)	-	(١,٥٩٤,٧٤٣)	(٩٥٥,٩٤٨)	-	(١,٣٦٢,٠٥٣)	استهلاك
٥٤٩,٩٩٠	٥٥	٥٠٧,٥٥٢	٣٩٥	١١٢	١٧٧	٤١,٦٩٩	إيرادات التمويل
(٧١٨,٢٢٠)	(٥,٢٦٣)	-	(٧٠٧,٠٠٥)	(٤,٦٧٠)	-	(١,٢٨٢)	مصروفات الفوائد
(١٥١)	٤	(٢)	(٨٠)	(٧)	(٦٥)	-	إيرادات / (مصروفات) غير تشغيلية أخرى
-	-	-	-	-	-	-	ضريبة الدخل
١,٨٨٤,٧٨٩	١٣٢,٣٢٩	٥٠٠,٥٣١	(٥٣,٨٠٩)	٢٠١,٣٧٥	١,٠٩٥,٦٠٦	٨,٧٥٨	الأرباح وإجمالي الدخل الشامل (٪١٠٠)
٩٤٢,٣٩٧	٦٦,١٦٥	٢٥٠,٢٦٦	(٢٦,٩٠٤)	١٠٠,٦٨٨	٥٤٧,٨٠٣	٤,٣٧٩	حصة المجموعة في إجمالي الدخل الشامل (٪٥٠)
١٥٤,٠٠٠	-	-	-	-	-	١٥٤,٠٠٠	توزيعات الأرباح المستلمة من قبل المجموعة
٢٤,٨٢٧,٥٤٢	٢,٦٩٨,٠٨٠	-	٤,٤٥٤,٦٤٣	٢,٦٤١,٨٧٠	١٠,١١٤,٥٧٤	٤,٩١٨,٣٧٥	للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)
(١٥,٦٤٣,٧١٧)	(١,١١٧,٠٣٩)	(١٣,٨٤٧)	(١,٤٤٤,٠٦٥)	(١,٠٥٦,٧٩٣)	(٩,٨٦٥,٥٩٦)	(٢,١٤٦,٣٧٧)	الإيرادات
(٦,٤٠٦,٦٤٥)	(١,٣١١,٥٢٢)	-	(٢,٠٦٢,٠٩٤)	(١,١٨١,٥٨٧)	-	(١,٨٥١,٤٤٢)	تكلفة التشغيل
(١,٠٨٧,٤٧٤)	(٧٥,٤١٤)	-	(٩٣٨,٩٦٠)	(٧٢,٤٣٦)	-	(٦٦٤)	استهلاك
٣٥٣,٤٧٩	٦٥	٢٩٧,٤٠٥	٣١٢	١١٧	١١٨	٥٥,٤٦٢	إيرادات التمويل
(٤٧,٩٦٥)	(٢,٣٤٩)	(٢٦,٨٠٧)	(١٦,٢٩٩)	(٢,٣٥٨)	(١٥٢)	-	مصروفات الفوائد
-	-	-	-	-	-	-	إيرادات / (مصروفات) غير تشغيلية أخرى
-	-	-	-	-	-	-	ضريبة الدخل
١,٩٩٥,٢٢٠	١٩١,٨٢١	٢٥٦,٧٥١	(٦,٤٦٣)	٣٢٨,٨١٣	٢٤٨,٩٤٤	٩٧٥,٣٥٤	الأرباح وإجمالي الدخل الشامل (٪١٠٠)
٩٩٧,٦١١	٩٥,٩١١	١٢٨,٣٧٦	(٣,٢٢٢)	١٦٤,٤٠٧	١٢٤,٤٧٢	٤٨٧,٦٧٧	حصة المجموعة في إجمالي الدخل الشامل (٪٥٠)
-	-	-	-	-	-	-	توزيعات الأرباح المستلمة من قبل المجموعة

توزيعات الأرباح المستلمة من قبل المجموعة

للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)

الإيرادات

تكاليف التشغيل

استهلاك

إيرادات التمويل

مصرفات القوائد

إيرادات / (مصرفات) غير تشغيلية أخرى

ضريبة الدخل

الأرباح وإجمالي الدخل الشامل (٪١٠٠)

حصة المجموعة في إجمالي الدخل الشامل (٪٥٠)

توزيعات الأرباح المستلمة من قبل المجموعة

خلال الفترة المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ ، تم الاعتراف بحصة نتائج الانتلافات المشتركة بمبلغ ٠,٥٧ مليون ريال عماني.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية

تحتفظ المجموعة بالأصول المالية التالية:

كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)	غير متداولة	رئال عُمانى	رئال عُمانى
٨,١٤٤,٦٤٤	١١٧,٠٣٠,٨٣٧		
٥,٦٨٨,٤٥٣	١,٩٤٢,٤١٧		
١٣,٨٣٣,٠٩٧	١١٨,٩٧٣,٢٥٤		
٢١,٠٨٠,٤٨٨	-		
١,٨٥٥,٠٨٧	-		
٣,٣٨٩,٧٦٣	-		
١٤٣,٧٠٨,٠٠٤	-		
١٨٣,٨٦٦,٤٣٩	١١٨,٩٧٣,٢٥٤		

ذمم الإيجار التمويلي المدينة - إيضاح (أ)

ذمم القروض المدينة - إيضاح (ب)

ذمم مدينة تجارية - إيضاح (ج)

أصول العقود - إيضاح (د)

أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة - إيضاح (هـ)

أرصدة بنكية - إيضاح (و)

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)	غير متداولة	رئال عُمانى	رئال عُمانى
٧,٦٢٦,٣٢٠	١٢٣,٤٣٠,٨٠٧		
٥٨,٩٦٠	٧,٤٦٢,٩٢٦		
٧,٦٨٥,٢٨٠	١٣٠,٨٩٣,٧٣٣		
١٢,٧٦٣,٨٧٩	-		
٢,٣٨٦,٦٣٤	-		
٤,١١٣,٨٥٣	-		
١٧٥,٨٠٢,٩٣٨	-		
٢٠٢,٧٥٢,٥٨٤	١٣٠,٨٩٣,٧٣٣		

أصول مالية بالتكلفة المطفأة

ذمم الإيجار التمويلي المدينة - إيضاح (أ)

ذمم القروض المدينة - إيضاح (ب)

ذمم مدينة تجارية - إيضاح (ج)

أصول العقود - إيضاح (د)

أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة - إيضاح (هـ)

أرصدة بنكية - إيضاح (و)

(أ) ذمم ترتيبات الإيجار التمويلي المدينة

أبرمت أربع شركات تابعة للمجموعة ترتيبات إيجار لمدة ٢٠ سنة لנاقلات نفط عملاقة مع طرف آخر (المستأجر). وحددت المجموعة اعتماداً على تقييم أحكام وشروط الترتيبات أنها لا تحتفظ بالمخاطر والمزايا الهامة لملكية هذه الناقلات، ولذا احتسبت اتفاقيات التأجير لأجل كترتبات إيجار تمويلي.

كما في ٣٠ سبتمبر (مدققة)	كما في ٣١ ديسمبر (مدققة)	رئال عُمانى	رئال عُمانى
٢٠٢٤	٢٠٢٣		
١١٧,٠٣٠,٨٣٧	١٢٣,٤٣٠,٨٠٧		
٨,٣١٣,٨٢١	٧,٨٠٣,٢٦٠		
(١٦٩,١٧٧)	(١٧٦,٩٤٠)		
٨,١٤٤,٦٤٤	٧,٦٢٦,٣٢٠		

الجزء غير المتداول

الجزء غير المتداول

ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [إيضاح ١٠(ز)]

خلال سنة ٢٠٢٤، اعترفت المجموعة بعقود إيجار تمويلي بقيمة ١٢.١٥ مليون رئال عماني (٢٠٢٣: ١٢.٧٨ مليون رئال عماني).

٤٠

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية (تابع)

(أ) ذمم ترتيبات الإيجار التمويلي المدينة (تابع)

فيما يلي الحد الأدنى لذمم الإيجار المدينة المستقبليّة بموجب الإيجار التمويلي بالإضافة إلى القيمة الحاليّة للحد الأدنى لذمم الإيجار المدينة:

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُمانى	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	ذمم الإيجار التمويلي المدينة
٧,٨٠٣,٢٦٠	٨,٣١٣,٨٢١	- متداولة
١٢٣,٤٣٠,٨٠٧	١١٧,٠٣٠,٨٣٧	- غير متداولة
١٣١,٢٣٤,٠٦٧	١٢٥,٣٤٤,٦٥٨	إجمالي ذمم الإيجار التمويلي المدينة
٢٤,٢٤٠,٩١٠	٢٣,٣٨٣,٤٤٠	دفعات إيجار غير مخصومة متوقع استلامها
٢٣,٣٨٣,٤٤٠	٢٣,٥٠٠,٣٣٣	أقل من سنة واحدة
٢٣,٥٠٠,٣٣٣	٢٣,٨٥٥,٠١٥	من ١ إلى ٢ سنة
٢٣,٨٥٥,٠١٥	٢٣,٠٠١,٧١٨	من ٢ إلى ٣ سنوات
٢٣,٠٠١,٧١٨	٢٣,٣٤٥,٧٩٩	من ٣ إلى ٤ سنوات
١٠٧,٤٩٨,٠٦٠	٧٨,٥٥٣,٩٤٩	من ٤ إلى ٥ سنوات
٢٢٥,٤٧٩,٤٧٦	١٩٥,٦٤٠,٢٥٤	أكثر من ٥ سنوات
(٩٤,٢٤٥,٤٠٩)	(٧٠,٢٩٥,٥٩٦)	ناقصاً: إيرادات التمويل غير المكتسبة
١٣١,٢٣٤,٠٦٧	١٢٥,٣٤٤,٦٥٨	

تستحق ذمم ترتيبات الإيجار التمويلي المدينة من عميل يعتبر من أكبر منتجي الخام في العالم، وبالتالي فهو يتمتع بمركز ائتماني قوي. كما لا توجد ذمم إيجار تمويلي مدينة متأخرة السداد.

(ب) ذمم القروض المدينة

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُمانى	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	قروض لانتلاف مشترك (إيضاح ١٨ وإيضاح ١)
٥,٥٥٣,٠٣٨	٥,٦٦٠,٥٣٦	قروض إلى أو جيه في كايمان ٣ ليمتد (٢)
١,٩٩٣,٦٣٧	١,٩٩٥,١٢٣	ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [إيضاح ١٠(ز)]
(٢٤,٧٨٩)	(٢٤,٧٨٩)	
٧,٥٢١,٨٨٦	٧,٦٣٠,٨٧٠	

(١) القروض المقدمة إلى شركة المصنعة للنقل البحري اس ايه، وهي انتلاف مشترك، تحمل معدل فائدة سنوي فعلي مضمون لليلة واحدة زائد ٢٪ (٢٠٢٣) - معدل فائدة سنوي فعلي مضمون لليلة واحدة زائد ٢٪. وتشمل ذمم القروض المدينة أيضاً فائدة مستحقة بقيمة ١٦٢,٧٣٦ ريال عماني (٢٠٢٣: ٥٥,٢٣٨ ريال عماني) كما في تاريخ التقرير. وتشمل ذمم القروض المدينة أيضاً فائدة مستحقة قدرها ١٦٢,٧٣٦ ريال عماني (٢٠٢٣: ٥٥,٢٣٨ ريال عماني) اعتباراً من تاريخ التقرير. تمت تسوية المبلغ المستحق عقب الفترة في نوفمبر ٢٠٢٤.

(٢) منحت المجموعة قرض إلى أو جيه في كايمان ٣ ليمتد مقوم بالدين الياباني بقيمة ١,٩٩٥,١٢٣ ريال عماني (٢٠٢٣: ١,٩٩٣,٦٣٧ ريال عماني)، والذي يحمل معدل فائدة قدره ٤٪ (٢٠٢٣ - ٤٪). تشمل ذمم القروض المدينة أيضاً فائدة مستحقة بقيمة ٢٧,٩١٧ ريال عماني (٢٠٢٣: ٣,٧٢٢ ريال عماني) كما في تاريخ التقرير. تمت تسوية المبلغ المستحق بعد الفترة في ديسمبر ٢٠٢٤.

(ج) ذمم مدينة تجارية وأخرى

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُمانى	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	ذمم مدينة تجارية
١٣,٥٤٣,٦٣٣	٢٢,٠٩٧,٢٩٠	ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠(ز)]
(٧٧٩,٧٥٤)	(١,٠١٦,٨٠٢)	
١٢,٧٦٣,٨٧٩	٢١,٠٨٠,٤٨٨	نظراً لطبيعة الذمم المدينة التجارية قصيرة الأجل، تعتبر قيمها الدفترية مقاربة لقيمها العادلة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية (تابع)

(د) أصول العقود

اعترفت المجموعة بالأصول التالية المتعلقة بالعقود مع العملاء:

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني
٢,٤١٨,٢٠٠	١,٨٧٥,٦٣١
(٣١,٥٦٦)	(٢٠,٥٤٤)
<u>٢,٣٨٦,٦٣٤</u>	<u>١,٨٥٥,٠٨٧</u>

أصول العقود المتعلقة بعقود إيجار الرحلات

ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠ (ز)]

تتعلق أصول العقد بصورة أساسية بحق المجموعة في مقابل العمل المنجز، ولكن لم تصدر به فواتير في تاريخ التقرير (خدمات الشحن). وتتحول أصول العقد إلى ذمم مدينة عندما تصبح الحقوق غير مشروطة. يحدث هذا عادة عندما تصدر الشركة فاتورة للعميل.

(هـ) أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني
٣,١٨٧,٤٩١	٢,٠١٣,٣٦٠
١,٠٣٦,٦٤٥	١,٥٥٠,٣١٨
(١١٠,٢٨٣)	(١٧٣,٩١٥)
<u>٤,١١٣,٨٥٣</u>	<u>٣,٣٨٩,٧٦٣</u>

مستحق من أطراف ذات علاقة (الإيضاح ١٨)

أخرى

ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠ (ز)]

(و) الأرضة البنكية

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني
١٧٥,٨٠٢,٩٣٨	١٤٣,٧٠٨,٠٠٤
١٠٧,٧٨٧,٦٨٣	٧٨,٣٣٨,٠٣٠
-	٧,٧٠٠,٠٠٠
١٦,٠١٨,٦٠٢	٢٤,٣٢٦,٩٥٦
١٢٣,٨٠٦,٢٨٥	١١٠,٣٦٤,٩٨٦
٥١,٩٩٦,٦٥٣	٣٣,٣٤٣,٠١٨
<u>١٧٥,٨٠٢,٩٣٨</u>	<u>١٤٣,٧٠٨,٠٠٤</u>
٥١,٩٩٦,٦٥٣	٣٣,٣٤٣,٠١٨
(٨,٢٣٥,١١٣)	-
<u>٤٣,٧٦١,٥٤٠</u>	<u>٣٣,٣٤٣,٠١٨</u>

إجمالي الأرضة البنكية

ودائع لأجل ثابت (خلال سنة واحدة) - (١)

ودائع لأجل ثابت (أكثر من سنة واحدة) - (١)

ودائع هامشية - (٢)

النقد وما يعادله

النقد وما يعادله

ناقصاً: سحب مصرفي على المكشوف (إيضاح ١٤)

النقد وما يعادله في قائمة التدفقات النقدية الموحدة

(١) تتضمن الأرضة البنكية ودائع بمبلغ ٨٣,١٥٠,٠٠٠ ريال عُُماني (٢٠٢٣ - ١٠٦,٠٤٢,٧٩١ ريال عُُماني) محتفظ بها لدى بنوك تجارية في سلطنة عمان. إن هذه الودائع مقومة بشكل رئيسي بالدولار الأمريكي وتحمل معدلات فائدة سنوية تتراوح بين ٥,٤٪ - ٦,٧٪ (٢٠٢٣ - ٥,٠٠٪ - ٥,٩٠٪). تشمل الودائع لأجل الثابتة أيضاً على فوائد مستحقة تبلغ ٢,٨٨٨,٠٣٠ ريال عُُماني (٢٠٢٣: ١,٧٤٤,٨٦٢ ريال عُُماني).

(٢) يتعين على بعض الشركات التابعة الاحتفاظ بأرصدة ودائع الخدمة للامتثال لمتطلبات القروض المحتفظ بها لدى البنوك التجارية في سلطنة عمان واليابان وأوروبا. كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤، كانت الأرضة الموجودة في حسابات ودائع الخدمة هذه مقومة بالدولار الأمريكي وبلغت ٢٤.٣٢٦ مليون ريال عُُماني (٢٠٢٣ - ١٦.٠١٨ مليون ريال عُُماني).

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية (تابع)

(ز) انخفاض قيمة الأصول المالية

نمم مدينة تجارية وأصول العقود

تطبق المجموعة المنهج المبسط بموجب معيار التقارير المالية الدولي رقم ٩ لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة والذي يستخدم مخصص الخسائر المتوقعة على مدار العمر لجميع الذمم المدينة التجارية وأصول العقود.

لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة، تم تجميع الذمم المدينة التجارية وأصول العقود بناءً على خصائص مخاطر الائتمان المشتركة وعدد أيام التأخر عن السداد. تتعلق أصول العقود بالعمل قيد الإنجاز غير المفوتر الذي له نفس خصائص المخاطر مثل الذمم المدينة التجارية لنفس أنواع العقود. ولذلك خلصت المجموعة إلى أن معدلات الخسارة المتوقعة للذمم المدينة التجارية هي تقريب معقول لمعدلات الخسارة لأصول العقود.

تم تعديل معدلات الخسارة التاريخية لتعكس المعلومات الحالية والمستقبلية بناءً على عوامل الاقتصاد الكلي التي تؤثر على قدرة العملاء على سداد الذمم المدينة. قامت المجموعة بمراجعة توقعات معدل العجز في قطاع الأعمال الصادرة عن وكالة تصنيف خارجية لإدراج عامل مستقبلي في تقييمها لانخفاض القيمة. تعتمد توقعات معدل العجز في قطاع الأعمال الصادرة عن وكالة تصنيف خارجية على معدلات عجز تاريخية للقطاع، ويتم تعديلها حسب معلومات الاقتصاد الكلي المستقبلية (أي البيانات الاقتصادية من المجموعات أو الجمعيات أو الهيئات في القطاع). لم تتعرض المجموعة للعجز عن السداد من عملائها خلال السنوات الثلاث الماضية، وبالتالي فإن معدل الخسارة التاريخي هو "لا شيء" (٢٠٢٣ - "لا شيء") وبالتالي، فإن معدل الخسارة الفعلي يتكون فقط من العامل المستقبلي (أي توقعات العجز عن السداد لسنة واحدة للقطاع). وفقاً لذلك، يتم الإفصاح عن معدلات الخسارة والتعرض عن العجز عن السداد بناءً على تصنيف القطاع للذمم المدينة التجارية وأصول العقود.

يتم شطب الذمم المدينة التجارية وأصول العقود عندما لا يكون هناك توقع معقول لاستردادها. تشمل المؤشرات التي تشير إلى عدم وجود توقعات معقولة للاسترداد، من بين أمور أخرى، اخفاق المدين في المشاركة في خطة سداد مع المجموعة، والاختفاق في سداد الدفعات التعاقدية لفترة تزيد عن ٣٦٥ يوماً.

على هذا الأساس، تم تحديد مخصص الخسارة للأصول المالية بالتكلفة المطفأة كما في ٣٠ سبتمبر و ٣١ ديسمبر على النحو التالي.

المتوسط المرجح لمعدل الخسارة	المبالغ القائمة (ريال عماني)	مخصص الخسارة (ريال عماني)
١٠,٦٦٢,٦٣١	١,٠٤٧,٧٧٤	١٥٠,٨٤٥
٢٢,٢٣٣,٩٤٤	٢٠٦,٥٨٨	٣٠
١٢٧,٦٣٩,١٨٦	١,٤٠٥,٢٣٧	
١,١٥٥		
١٦٠,٥٣٦,٩١٦		

كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)

النقل: الشحن
الطاقة: النفط والغاز
المعادن والتعدين
المشروبات والأغذية والتبغ
الإجمالي

لو كانت نسب الخسارة الائتمانية المتوقعة قد تقلبت بنسبة ١٪، فكان سيتم ملاحظة التأثير التالي على الربح:

٢٠٢٣ ريال عُُماني (مدققة) الزيادة / النقص	٢٠٢٤ ريال عُُماني (مدققة) الزيادة / النقص	أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة (إيضاح ١٠(هـ)) ذمم مدينة تجارية (إيضاح ١٠(ج)) أصول العقود (إيضاح ١٠(د))
٤٢,٢٤١	٣١,٩٣٦	
١٣٥,٤٣٦	٢٢٠,٩٧٣	
٢٤,١٨٢	١٨,٧٥٦	

المتوسط المرجح لمعدل الخسارة	المبالغ القائمة (ريال عماني)	مخصص الخسارة (ريال عماني)
٤,٢٤٧,٧٥٨	٢٤٦,٥٤٨	٥,٨٠
١٧,٠١١,٦٩٣	٦٧٤,١٤٧	٣,٩٦
١٣٢,٤٣٥,١٧٥	٢٠٢,٦٣٧	١,١٥
١٥٣,٦٩٤,٦٢٦	١,١٢٣,٣٣٢	

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)

النقل: الشحن
الطاقة: النفط والغاز
المعادن والتعدين
الإجمالي

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية (تابع)

أصول مالية بالتكلفة المطفأة بخلاف الذمم المدينة التجارية وأصول العقود

تقوم الإدارة بالنظر في "مخاطر الائتمان المنخفضة" للمنشآت بناءً على الزيادة الكبيرة في معايير مخاطر الائتمان. تعتبر المجموعة أن الأداة المالية قد شهدت زيادة جوهرية في مخاطر الائتمان عند استيفاء واحد أو أكثر من المعايير الكمية أو النوعية أو معايير الدعم التالية:

المعايير الكمية: تقليل التصنيفات بمقدار درجتين للمنشآت المصنفة.

المعايير النوعية: تعتبر الأدوات الأخرى من المنشآت غير المصنفة على أنها ذات مخاطر ائتمانية منخفضة عندما تكون مخاطر العجز عن السداد الخاصة بها منخفضة ويكون للمصدر قدرة كبيرة على الوفاء بالتزاماته من التدفقات النقدية التعاقدية على المدى القريب.

معايير الدعم: يتم تطبيق معايير الدعم وتعتبر الأداة المالية أنها تعرضت لزيادة جوهرية في مخاطر الائتمان في حال تجاوز المقترض ٣٠ يوماً في سداد دفعاته التعاقدية.

تعتبر جميع أصول المجموعة المالية بالتكلفة المطفأة ذات مخاطر ائتمانية منخفضة، وبالتالي فإن مخصص الخسارة المدرج خلال هذه الفترة يقتصر على الخسائر المتوقعة لمدة ١٢ شهراً. تحتفظ المجموعة بالسفن التي تقوم عليها العقود محددة المدة لذمم الإيجار التمويلي المدينة كضمان مقابل ذمم الإيجار التمويلي المدينة التي تم أخذها في الحسبان في حالة خسارة العجز عن السداد.

فيما يلي الحركة في مخصص انخفاض القيمة

إن الحركة في مخصص انخفاض القيمة فيما يتعلق بالأصول المالية المقاسة بالتكلفة المطفأة خلال السنة كانت كما يلي.

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُمانى	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	
١,٢٢٨,٦٢٨	١,١٢٣,٣٣٢	الرصيد في ١ يناير
(١٠٥,٢٩٦)	٢٨١,٩٠٥	رسوم / (عكس) انخفاض القيمة خلال الفترة
١,١٢٣,٣٣٢	١,٤٠٥,٢٣٧	الرصيد في ٣٠ سبتمبر / ٣١ ديسمبر
(١١٨,٥٤٢)	٢٣٧,٠٤٨	مخصص / (عكس) انخفاض قيمة الذمم المدينة التجارية
(٧٦,٨٨٧)	(١١,٠١٢)	عكس انخفاض قيمة أصول العقد
٤٩,٨٤٩	٦٣,٦٣٢	رسوم انخفاض قيمة الأصول المالية الأخرى
٤٠,٢٨٤	(٧,٧٦٣)	(عكس) / رسوم انخفاض قيمة ذمم الإيجار التمويلي المدينة
(١٠٥,٢٩٦)	٢٨١,٩٠٥	صافي رسوم / (عكس) انخفاض قيمة الأصول المالية

لم يتم اعتبار مخصص خسائر الائتمان المتوقعة للأرصدة المصرفية كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ و ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ جوهرية وبالتالي لم يتم الاعتراف به في القوائم المالية المرحلية في تاريخ التقرير.

خلال الفترة المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣، بلغ صافي عكس انخفاض القيمة على الموجودات المالية ٠,١٢٩ مليون ريال عماني.

١١ أصول متداولة أخرى

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُمانى	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُمانى	
١٣٦,٣٣٧	٢٤١,١٠٦	تكاليف الوفاء بالعقود (١)
٩,٧٦٢,٠٩٣	٩,٨٥٢,١٨٨	دفعات مقدمة
٦,٢٥١,٢٦٩	٥,٦٠٨,٤٦٦	مصرفات مدفوعة مقدماً
٢٢	١٣,١٨٨	ضريبة القيمة المضافة مستحقة القبض
١٦,١٤٩,٧٢١	١٥,٧١٤,٩٤٨	

(١) تم الاعتراف بمبلغ ١٣٦.٠ مليون ريال عماني (٣١ ديسمبر ٢٠٢٢: ٢ مليون ريال عماني) ضمن تكلفة الوفاء بالعقود في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ على أنها مصرفات في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

١٢ رأس المال

الشركة			
المصدر والمدفوع بالكامل		رأس المال المصرح به	
٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)	٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)	٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)	٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	٣٥٠,٠٠٠,٠٠٠	٣٥٠,٠٠٠,٠٠٠
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	٣٥٠,٠٠٠,٠٠٠	٣٥٠,٠٠٠,٠٠٠

أسهم رأس المال (ريال عماني)
عدد الأسهم

١٣ احتياطات قانونية

وفقاً لمتطلبات قانون الشركات التجارية في سلطنة عمان، على الشركة الأم واثنين من شركاتها التابعة التي تأسست في السلطنة، تحويل ١٠٪ من أرباحهم السنوية إلى هذا الاحتياطي حتى يبلغ الاحتياطي القانوني على الأقل ثلث رأْي مال الشركة المعنية. توقفت الشركتان التابعتان العمانيتان عن ذلك التحويل السنوي حيث وصل إجمالي الاحتياطي لديهما ثلث رأس المال المصدر للشركتين التابعتين. إن هذا الاحتياطي غير متاح للتوزيع. قامت الشركة بتحويل ١.٤ مليون ريال عماني (٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ - ١.٦ مليون ريال عماني) إلى الاحتياطي القانوني خلال الفترة الحالية.

تمثل الارصدة في نهاية السنة المبالغ المتعلقة بالشركة وحصلتها في احتياطات الشركتين التابعتين العمانيتين أدناه:

كما في ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُماني	كما في سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُماني	متعلق بالشركة
١٦,٢٧٢,٠٥٣	١٧,٧٠٨,٠٧٠	متعلق بالشركتين التابعتين العمانيتين
٤١٦,٦٦٧	٤١٦,٦٦٧	
١٦,٦٨٨,٧٢٠	١٨,١٢٤,٧٣٧	

١٤ قروض وسلفيات

كما في ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُماني	كما في سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُماني	قرض لأجل (١)
٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	٤٦٧,٣٥٧,٩٥٤	سحوبات بنكية على المكشوف
٨,٢٣٥,١١٣	-	ناقصاً: تكاليف التمويل المؤجلة
٥٠٦,١٢٩,٣٣٥	٤٦٧,٣٥٧,٩٥٤	إجمالي قيمة القروض
(١,٧٥٩,٧٦٣)	(١,٦١٢,٧٠٩)	جزء متداول
٥٠٤,٣٦٩,٥٧٢	٤٦٥,٧٤٥,٢٤٥	قرض لأجل (١)
٦٠,١٩٢,٥٦٦	٥٣,٤٢٥,٦٠٥	سحوبات بنكية على المكشوف
٨,٢٣٥,١١٣	-	إجمالي الجزء المتداول من القروض والسلفيات
٦٨,٤٢٧,٦٧٩	٥٣,٤٢٥,٦٠٥	
٤٣٥,٩٤١,٨٩٣	٤١٢,٣١٩,٦٤٠	الجزء غير المتداول من القروض والسلفيات

(١) القروض لأجل مقيم بالدولار الأمريكي والريال العماني وتستحق السداد من خلال أقساط بفئات مختلفة من نصف سنوية وربع سنوية ذات فترة استحقاق تمتد من ٢٠٢٥ حتى ٢٠٣٤. تم ضمان هذه القروض مقابل رهونات مسجلة لسفن ذات علاقة وبعض الأوراق المالية الأخرى.

تم ضمان القروض مقابل سفن المجموعة ذات القيمة الدفترية البالغة ٣٣٣.٩٣ مليون ريال عماني (٢٠٢٣ - ٣٣٩.٧٩٩ مليون ريال عماني) المرهونة لدى البنوك. وتحمل القروض معدلات فائدة متغيرة اعتماداً على سعر الفائدة المضمنون لليلة واحدة بهوامش تتراوح من ١,٧٪ إلى ٥,٧٪ سنوياً (٢٠٢٣: سعر الفائدة المضمنون لليلة واحدة ١,٧٪ إلى ٣,٥٪).

تشتمل مبالغ القرض على القرض الذي تم الحصول عليه من الشركة الأم المباشرة خلال الفترة بمبلغ ٩٩,٥٠ مليون ريال عماني (٢٠٢٣: لا شيء) ويستحق السداد خلال عشر سنوات بموجب اتفاقية تخضع لمعدل فائدة ٥,٧٪. تبلغ الفوائد المستحقة كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ المتعلقة بهذا القرض بمبلغ ١,٤٩ مليون ريال عماني (٢٠٢٣: لا شيء).

شركة أسياڊ للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

١٤ قروض وسلفيات (تابع)

تحتوي اتفاقيات القروض على بعض التعهدات المقيدة التي تشمل صافي الدين والمعدل الجاري وصافي قيمة الأصول الملموسة وخدمة الدين ونسبة الدين لحقوق الملكية ونمط الملكية ودفع توزيعات الأرباح واستبعاد السفن وتعديل اتفاقية التأجير لأجل وإنشاء رهن على الضمانات المصرح بها. يتعين على المجموعة الالتزام بهذه التعهدات المالية في نهاية كل فترة تقارير سنوية ومرحلية (نصف سنوية). وقد التزمت المجموعة بهذه التعهدات كما في فترة التقرير.

تشمل القروض لأجل أيضا الفوائد مستحقة البالغة ٨,٩ مليون ريال عماني (٢٠٢٣ - ٤,٨ مليون ريال عماني).

يهدف إدارة مخاطر معدل الفائدة، أبرمت المجموعة بعض الاتفاقيات لتحوط معدل الفائدة، وتم إدراج التفاصيل المتعلقة بها في الإيضاح رقم ١٥.

مطابقة الالتزامات الناتجة عن أنشطة التمويل

٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ ريال عُماني	التدفقات النقدية الداخلية ريال عُماني	التدفقات النقدية الخارجية ريال عُماني	البنود غير النقدية ريال عُماني	٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ ريال عُماني
٤٩٣,٠٣١,٠٣١	٢٢٢,٩١١,٢٥٠	(٢٥٧,٤٧٦,١٢٤)	-	٤٥٨,٤٦٦,١٥٧
٨,٢٣٥,١١٣	-	(٨,٢٣٥,١١٣)	-	-
(١,٧٥٩,٧٦٣)	-	(٢٤٨,٨٠٧)	٣٩٥,٨٦١	(١,٦١٢,٧٠٩)
١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	-	(٧٤,٦٠٧,٤٩٨)	٦٥,٠١٨,٩٠٢	١٥٠,٩٨٧,٦٠٩
٦٦٠,٠٨٢,٥٨٦	٢٢٢,٩١١,٢٥٠	(٣٤٠,٥٦٧,٥٤٢)	٦٥,٤١٤,٧٦٣	٦٠٧,٨٤١,٠٥٧

* لا تشمل الفوائد المستحقة كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (٣١ ديسمبر ٢٠٢٣: لا شيء).

تتضمن التدفقات النقدية من أنشطة التمويل توزيعات أرباح مدفوعة خلال الفترة بقيمة ٢١,٩١ مليون ريال عماني (٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ - ٢٢ مليون ريال عماني) ليس لها أي التزام مقابل في قائمة المركز المالي في تاريخ التقرير (٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣: لا شيء). قامت المجموعة بتوزيع أرباح خلال الفترة بمبلغ وقدره ٢٠ مليون ريال عماني (٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣: ٢٠ مليون ريال عماني). تبلغ أرباح السهم الموزعة خلال الفترة ٠,١٥ ريال عماني (٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ - ٠,١٥ ريال عماني).

١٥ الأدوات المالية المشتقة

١-١٥ متعلقة بشركات تابعة

وفقاً لمطالبات اتفاقيات القروض مع بعض البنوك التجارية وبهدف الحد من التعرض لمخاطر أسعار الفائدة المتذبذبة، أبرمت بعض الشركات التابعة للمجموعة اتفاقيات تحوط لأسعار الفائدة مع بنوك تجارية.

يوضح الجدول أدناه القيم العادلة للأدوات المالية المشتقة التي تعادل قيم السوق، إلى جانب المبالغ الاسمية والتي تم تحليلها بناء على المدة حتى تاريخ الاستحقاق.

القيم الاسمية (أي مبالغ الالتزام الأساسي التي يتم التحوط لها بواسطة المشتقات)، والمعدلات المرجعية أو المؤشرات والمعدلات الثابتة التي يتم تحوط الالتزامات بها هي الأساس الذي يتم على أساسه قياس التغيرات في قيم المشتقات.

كما في ٣١ ديسمبر (مدققة) ٢٠٢٣ ريال عُماني	كما في ٣٠ سبتمبر (مدققة) ٢٠٢٤ ريال عُماني	
٩٩,١٩٢,٦٠٧	٥٥,٨٣٨,٤٥٧	أرصدة القروض المغطاة بترتيبات التحوط
٣,٢٩١,٩١٦	١,٥٤١,٩٢٥	عقود مقايضة أسعار الفائدة المستخدمة في التحوط - صافي أصول / (التزامات)
٢,٥٦١,٦٢٠	١,٢٠٤,٧٠٨	الجزء المتداول - أصول
٧٤٨,١٩٦	٣٥٥,١١٦	الجزء غير المتداول - أصول
(١٧,٨٩٩)	(١٧,٨٩٩)	الجزء غير المتداول - التزامات
٧٣٠,٢٩٧	٣٣٧,٢١٧	
(٧,٢١١,٠٩٥)	(١,٧٤٩,٩٩٢)	التغير في القيمة العادلة للمشتقات

القيمة الاسمية حسب فترة الاستحقاق:

٣٥,٥٠٩,٦١٧	٢١,٨٨٢,٣٥١	أقل من سنة واحدة
٥٦,٧٧٧,٠٥٢	٣٣,٩٥٦,١٠٧	٢ إلى ٥ سنوات
٦,٩٠٥,٩٣٨	-	أكثر من ٥ سنوات
٩٩,١٩٢,٦٠٧	٥٥,٨٣٨,٤٥٨	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

١٥ الأدوات المالية المشتقة (تابع)

١٥-١ متعلقة بشركات تابعة (تابع)

يوضح الجدول التالي حركة تحوطات التدفقات النقدية للمجموعة في الشركات التابعة:

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	الرصيد ١ يناير إضافة للفترة (إيضاح ٢٧) تغيرات في القيمة العادلة الرصيد في ٣٠ سبتمبر / ٣١ ديسمبر
١٠,٥٠٣,٠١١	٣,٢٩١,٩١٧	
(٤,٣٨٧,٦٧٥)	(١,٩٤٩,٢٦٤)	
(٢,٨٢٣,٤٢٠)	١٩٩,٢٧٢	
<u>٣,٢٩١,٩١٦</u>	<u>١,٥٤١,٩٢٥</u>	

١٦ مكافآت نهاية الخدمة للموظفين

فيما يلي الحركة في الالتزام المعترف به في قائمة المركز المالي:

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	الرصيد ١ يناير المحمل خلال الفترة (إيضاح ٢٢) المدفوع خلال الفترة الرصيد في ٣٠ سبتمبر / ٣١ ديسمبر
٥٧٣,٣١٣	٨٧٩,٩٢٧	
٣٩٧,٢٥٨	١٠٣,٧١٤	
(٩٠,٦٤٤)	(١١٩,٦١١)	
<u>٨٧٩,٩٢٧</u>	<u>٨٦٤,٠٣٠</u>	

١٧ ذمم دائنة تجارية وأخرى

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	مبالغ مستحقة لأطراف ذات علاقة (إيضاح ١٨) ذمم دائنة تجارية مصروفات مستحقة ضريبة مستقطعة مستحقة الدفع ذمم دائنة أخرى
١٩,٨٩١,٢٤٩	٢٦١,٢٩٠	
١٢,٧٣٩,٨٥٥	٨,٥٠٢,٥٩٢	
٩,٣٢٣,٣٨٩	١٢,٥٢٢,٢١٣	
٢٠٣,٢٥٢	٣٥٤,٦٠٩	
٢١,٦٤٤	١٣٠,٣٩٥	
<u>٤٢,١٧٩,٣٨٩</u>	<u>٢١,٧٧١,٠٩٩</u>	

١٨ أطراف ذات علاقة

تبرم الشركة معاملات مع الشركات والكيانات التي تقع ضمن تعريف الطرف ذي العلاقة كما هو وارد في معيار المحاسبة الدولي رقم ٢٤ "الإفصاح عن الأطراف ذات العلاقة". تحتفظ الشركة بأرصدة مع هذه الأطراف ذات العلاقة والتي تنشأ في سياق الأعمال الاعتيادية من المعاملات التجارية بشروط متفق عليها بشكل متبادل. إن أسعار وشروط هذه المعاملات تخضع لشروط وأحكام متفق عليها بشكل متبادل ويتم اعتمادها من قبل إدارة الشركة ومجلس الإدارة.

وفقاً لمعيار المحاسبة الدولي رقم ٢٤ "الإفصاح عن الأطراف ذات العلاقة"، قامت المجموعة بتطبيق الإعفاء على "الجهات الحكومية" واختارت عدم الإفصاح عن المعاملات مع حكومة سلطنة عمان ("الحكومة")، حيث تمارس الحكومة تأثيراً كبيراً على المجموعة. ومع ذلك، فقد أفصحت المجموعة عن المعاملات التي تعتبر هامة بشكل فردي أو ذات أهمية بشكل جماعي.

تم حذف الأرصدة والمعاملات بين الشركة وشركاتها التابعة، وهي طرف ذو علاقة، عند التوحيد ولم يتم الإفصاح عنها في هذا الإيضاح. كانت القيمة الإجمالية للمعاملات والأرصدة الجوهرية مع الأطراف الأخرى ذات العلاقة للسنة المنتهية كما يلي:

فيما يلي المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة المدرجة في قائمة الدخل الشامل الموحدة:

تعويضات موظفي الإدارة الرئيسيين

موظفو الإدارة الرئيسيون هم أولئك الذين لديهم سلطة التخطيط والتوجيه والسيطرة على أنشطة المجموعة، بشكل مباشر أو غير مباشر، بما في ذلك أي مدير (سواء كان تنفيذياً أو غير ذلك).

فيما يلي التفاصيل المتعلقة بمكافآت أعضاء الإدارة العليا وأتعاب حضور جلسات مجلس الإدارة خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر:

٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُُماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	منافع قصيرة الأجل مكافآت نهاية الخدمة للموظفين أتعاب حضور جلسات مجلس الإدارة
٧٣٩,٧٨٦	٦٧٤,٦٦٤	
١٩٣,٨٩٠	٢١٣,٥٢٧	
١٢٤,٩٩٨	١١٢,٠٠٠	
١,٠٥٨,٦٧٤	١,٠٠٠,١٩١	

فيما يلي المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة خلال فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر:

٢٠٢٣ ريال عُُماني	٢٠٢٤ ريال عُُماني	الإيرادات
٥٥٩,٢٣٣	٦٦٤,٢٦٣	رسوم إدارة السفن من ائتلاف مشترك
٩٥,٢٤٧	٢٨٧,٧٥٦	إيرادات الإيجار - الشركة الأم المباشرة والشركة التابعة الزميلة والائتلافات المشتركة
٣٧٤,٨٨٣	٣٢٦,٠٤٨	إيرادات الفوائد من الائتلاف المشترك
٤,٧٨٨,٤٢٠	٨٦٤,٩٦١	التكاليف
-	٣,٢١٦,٦٦٤	تكاليف الحوض الجاف - شركة تابعة زميلة
٢٠,٠٠٠,٠٠٠	٢٠,٠٠٠,٠٠٠	إعادة تحميل التكاليف (بما في ذلك الفائدة على القرض) - الشركة الأم المباشرة
		توزيعات الأرباح المدفوعة - الشركة الأم المباشرة

فيما يلي أرصدة الأطراف ذات العلاقة:

المستحق من أطراف ذات علاقة	المستحق إلى أطراف ذات علاقة	المستحق من أطراف ذات علاقة	المستحق إلى أطراف ذات علاقة
كما في ٣٠ سبتمبر (مدققة)	كما في ٣١ ديسمبر (مدققة)	كما في ٣٠ سبتمبر (مدققة)	كما في ٣١ ديسمبر (مدققة)
٢٠٢٣ ريال عُُماني	٢٠٢٤ ريال عُُماني	٢٠٢٣ ريال عُُماني	٢٠٢٤ ريال عُُماني
٨١٨,٣٨١	-	٩,٥٥٨,٩١٠	٧,١٧٢,٥١٤
١٧,٩٥٤,٩٣٩	-	-	٣٧٠,٠٥٢
١,٧٢١,٥١٩	-	٥٤,٣١٣	١٣١,٣٣٠
٢٦٩,١٠٤	٢٦١,٢٩٠	-	-
٢٠,٧٦٣,٩٤٣	٢٦١,٢٩٠	٩,٦١٣,٢٢٣	٧,٦٧٣,٨٩٦
			انتلافات مشتركة
			الشركة الأم المباشرة
			شركات تابعة
			وزارة المالية
			الإجمالي

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

الإيرادات ١٩

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُُماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	
١١٢,٢١٠,٧٤٢	٨١,٢٩٠,٩٠٩	إيرادات من العقود مع العملاء (إيضاح ١٩-١)
١٤٩,٦٢٤,٦٠١	١٨١,٤٢١,٢٢٤	إيرادات عقود تأجير تشغيلية (إيضاح ١٩-٢)
١٢,٧٨١,٧٩٤	١٢,١٥٤,٨٣٣	إيرادات عقود تأجير تمويلية (إيضاح ١٠ (أ))
٢٧٤,٦١٧,١٣٧	٢٧٤,٨٦٦,٩٦٦	

* خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ و ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، قامت الإدارة بعرض دخل تأجير الإيجار في الإيرادات من العقود مع العملاء بدلا من دخل الإيجار التشغيلي. خلال الفترة الحالية، أعادت الإدارة تصنيف دخل الإيجار بشكل مناسب من الإيرادات من العقود مع العملاء إلى دخل الإيجار التشغيلي. لا يوجد أي تأثير على إجمالي الربح والأرباح قبل الضرائب بسبب إعادة التصنيف هذه.

١٩-١ إيرادات من العقود مع العملاء

تفصيل الإيرادات من العقود مع العملاء:

في الجدول التالي، يتم تصنيف الإيرادات من العقود مع العملاء حسب الطبيعة الأساسية لخطوط الخدمة.

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُُماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	
١٠٦,٤٩١,٩٧١	٧٣,٥٩٧,١٨٦	إيرادات الشحن
٤,٧٨٧,٥٣٨	٦,٦٤٣,٩٨٤	خدمات التشغيل والصيانة للسفن
٩٣١,٢٣٣	١,٠٤٩,٧٣٩	خدمات إدارة السفن
١١٢,٢١٠,٧٤٢	٨١,٢٩٠,٩٠٩	

١٩-١٠ يتم الاعتراف بجميع الإيرادات على مدى فترة زمنية حيث يتم الوفاء بالتزام الأداء على مدى فترة زمنية.

١٩-٢ إيرادات عقود تأجير تشغيلية

تقوم المجموعة بتأجير السفن بعقود إيجار زمنية. قامت المجموعة بتصنيف عقود الإيجار هذه على أنها عقود إيجار تشغيلية، لأنها لا تنقل بشكل جوهري كافة المخاطر والامتيازات المرتبطة بملكية الأصول. يحتوي عقود الإيجار على شروط وأحكام تهدف إلى حماية مصلحة المجموعة في السفن وحماية موظفيها وضمان الامتثال للقوانين واللوائح. تتضمن هذه الشروط تحديد الحد الأقصى للاستخدام ومتطلبات لاتباع ممارسات تشغيلية معينة ومتطلبات إعداد التقارير للمجموعة بأي تغييرات على طريقة استخدام الأصل.

تحليل آجال استحقاق دفعات الإيجار المتوقع استلامها بموجب عقود الإيجار التشغيلي

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُُماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	
٢١٣,٦٠٢,٣٦٠	١٧٥,٦٩٢,٩٨٨	أقل من سنة واحدة
١٤٤,١٧٨,٧٢٦	٤٦,٦٧٣,٧٣٧	من سنة إلى سنتين
٤٠,٢١٣,٤٩٤	١٨,٤٩٦,٤٥٩	من سنتين إلى ثلاث سنوات
١٧,٢٧١,٢٩٣	٨,٧٦٦,٤٥٠	من ثلاث إلى أربع سنوات
٨,٩٩٣,٦٠٠	٣,٨٦٢,٣٢٠	من أربع إلى خمس سنوات
٣,٧٦٩,٩٢٠	-	أكثر من خمس سنوات
٤٢٨,٠٢٩,٣٩٣	٢٥٣,٤٩١,٩٥٤	الإجمالي

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٢٠ ربحية السهم

يتم احتساب ربحية السهم من خلال قسمة صافي ربح الفترة المنسوب إلى مساهمي الشركة الأم على المتوسط المرجح لعدد الأسهم المصدرة خلال الفترة كما يلي:

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣	٢٠٢٤
(مراجعة)	(مدققة)
ريال عُُماني	ريال عُُماني
١٤,٨١٤,٣٩١	٤٢,٥٢٢,٣٢٠
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٣٠,٢١٨,٦٠٦
٠,١١٤	٠,٣٢٧

الربح المنسوب إلى المساهمين (ريال عماني)
المتوسط المرجح لعدد الأسهم لغرض احتساب ربحية السهم الأساسية والمخفضة في نهاية فترة التقرير

ربحية السهم الأساسية والمخفضة (ريال عماني)

٢١ تكاليف تشغيل الرحلات

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣	٢٠٢٤
(مراجعة)	(مدققة)
ريال عُُماني	ريال عُُماني
٣٢,٤٤٧,٤٤٠	١٧,٤٧٨,٧٥١
١١,٣٤٤,٦٩٦	٤,٩٠٤,٣٩٣
١٨,٤٤٢,٨٤٥	١٦,٣٨٠,١٧١
٦٢,٢٣٤,٩٨١	٣٨,٧٦٣,٣١٥

تكاليف المحروقات - استهلاك المخزون
تكاليف الموانئ
مصروفات الرحلات

٢٢ تكاليف الموظفين

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣	٢٠٢٤
(مراجعة)	(مدققة)
ريال عُُماني	ريال عُُماني
٥,٤٠٣,٦٧٦	٥,٣٨٦,٤٦٧
١٠٠,٣٩٩	١٠٣,٧١٤
٧٣٤,٣٢٩	٧٦٤,٩١٨
٢,٢٢٣,٣٤٦	٢,٥١٦,٥٢٢
٨,٤٦١,٧٥٠	٨,٧٧١,٦٢١
٦,٧١٣,٣٦٩	٦,٩٤٠,٣١٩
١,٧٤٨,٣٨١	١,٨٣١,٣٠٢
٨,٤٦١,٧٥٠	٨,٧٧١,٦٢١

رواتب وأجور وبدلات
مصروفات مكافآت نهاية الخدمة (إيضاح ١٦)
تكاليف التأمينات الاجتماعية
مصروفات أخرى للموظفين

تم تحميل تكاليف الموظفين على النحو التالي:

مصروفات عمومية وإدارية (إيضاح ٢٥)
مصروفات تجارية (إيضاح ٢٤)

٥٠

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٢٣ تكاليف تشغيل السفن

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر	٢٠٢٣	٢٠٢٤	استهلاك
(مراجعة)	(مدققة)		
ريال عُُماني	ريال عُُماني		
٣٩,٢٧٧,١٩٩	٣٦,٧١٦,٨٣٦		- الأصول المملوكة (إيضاح ٧)
٤٧,٣٨٤,٠٩٣	٥٩,١٢٠,٠٥٦		- أصول حق الاستخدام (إيضاح ٨)
٢٢,١٨٥,٥٢٦	٢٣,٩٧٢,٥٦٤		تكلفة توفير الطاقم
٧,٣٥٦,١٩٢	٨,٤٢٢,٩١٨		الصيانة والإصلاح
٢,٤٧٨,٣٠٨	٢,٧٨٧,١٥٧		تأمين
٤,١٠٠,٦٤٧	٣,١٩٦,٦١١		مواد استهلاكية ومخازن
١٣٥,٤٢٧	١٢٨,١٩٢		أتعاب إدارة السفن
١٢٢,٩١٧,٣٩٢	١٣٤,٣٤٤,٣٣٤		

٢٤ مصروفات تجارية

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر	٢٠٢٣	٢٠٢٤	مصروفات العمولات
(مراجعة)	(مدققة)		
ريال عُُماني	ريال عُُماني		
٤,٨١٨,٦٠٠	٣,٥٧٢,١٩٧		تكاليف الموظفين التجارية (إيضاح ٢٢)
١,٧٤٨,٣٨١	١,٨٣١,٣٠٢		
٦,٥٦٦,٩٨١	٥,٤٠٣,٤٩٩		

٢٥ مصروفات عمومية وإدارية

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر	٢٠٢٣	٢٠٢٤	تكاليف الموظفين الإدارية (إيضاح ٢٢)
(مراجعة)	(مدققة)		
ريال عُُماني	ريال عُُماني		
٦,٧١٣,٣٦٩	٦,٩٤٠,٣١٩		خدمات تكنولوجيا المعلومات
١٦٥,٢٧٤	٣٤٤,٨٢٩		مصروفات قانونية ومهنية (إيضاح ٢٥-١)
١٨٥,٨٧٦	١٤٧,٢٧٢		استهلاك - الأصول المملوكة (إيضاح ٧)
١٩٩,٣٦٠	١٩٤,٩٢٦		استهلاك - أصول حق الاستخدام (إيضاح ٨)
٤٩,٩٧٢	٤٨,٧٠٠		إطفاء - أصول غير ملموسة (إيضاح ٢٣)
-	١٤,٢٦٩		إصلاحات وصيانة
٢٧٣,٩٧٨	٢٨,٧٩٦		مصروفات ضريبة مستقطعة
٣١,٢٨١	٥٨,٣٠١		مصروفات إدارية أخرى (٢٥-٢)
١٨٨,٦٨٧	٣,٢٥٦,٩٧٩		
٧,٨٠٧,٧٩٧	١١,٠٣٤,٣٩١		

٢٥-١ تتضمن رسوم خدمة التدقيق البالغة ٣٥,٦٠٠ ريال عُُماني (٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣: ١٧,٩٠٠ ريال عُُماني)

٢٥-٢ تتضمن الرسوم الإدارية المستحقة لمجموعة أسياد والتي تبلغ ٢,٧ مليون ريال عُُماني (٢٠٢٣: لا شيء).

٢٦ تكاليف التمويل

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر	٢٠٢٣	٢٠٢٤	فوائد على قروض وسلفيات
(مراجعة)	(مدققة)		
ريال عُُماني	ريال عُُماني		
٢٤,٥٤٣,٠٦٠	٢٢,٩١٩,٨٠٨		مصروفات فوائد على التزامات إيجار (إيضاح ٨-٣)
٦,٤٢٧,٥٤١	٦,٥٨٥,٦٣٢		إطفاء تكلفة تمويل مؤجلة
٥٢٠,٨٥٢	٣٩٥,٨٦١		
٣١,٤٩١,٤٥٣	٢٩,٩٠١,٣٠١		

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٢٧ إيرادات التمويل

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣	٢٠٢٤	إيرادات الفوائد على القروض والودائع المصرفية
(مراجعة)	(مدققة)	إيرادات الفوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة
ريال عُُماني	ريال عُُماني	الربح على كسر المقايضة
٤,٠٦٦,٤٨٤	٥,٢١٥,٣٩٦	
٣,٥٧٣,٩٦٤	١,٩٤٩,٢٦٤	
٣,٤٠٩,٢٣٢	-	
١١,٠٤٩,٦٨٠	٧,١٦٤,٦٦٠	

٢٨ إيرادات أخرى

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣	٢٠٢٤	إيرادات أخرى
(مراجعة)	(مدققة)	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٧,٤٠٤,٣٢٥	٢٩٤,٣٢٦	

٢٩ ضرائب

تمثل الضريبة إجمالية ضريبة الدخل العمانية المطبقة على شركات المجموعة وفقا للوائح المالية العمانية. تتبع السلطات الضريبية في سلطنة عمان مفهوم الكيان القانوني. لا يوجد مفهوم لضرائب المجموعة في عمان. وفقا لذلك، يخضع كل كيان قانوني للضريبة بشكل منفصل.

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣	٢٠٢٤	مصرف ضريبة الدخل
(مراجعة)	(مدققة)	السنة الحالية
ريال عُُماني	ريال عُُماني	مصرف الضريبة المؤجلة
٧٧,٤٩٠	٣١,٧٢٦	إنشاء وعكس الفروق المؤقتة
(١٥٢,٨٧٤)	(٨٢٩,٩٤٩)	
(٧٥,٣٨٤)	(٧٩٨,٢٢٣)	

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤	أصول غير متداولة
(مدققة)	(مدققة)	أصل الضريبة المؤجلة
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٦,٦٣٧,٠٣٢	٧,٤٦٦,٩٨١	

فيما يلي الحركة في التزام الضريبة المؤجلة للفترة:

٣١ ديسمبر ٢٠٢٣	٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤	الرصيد في ١ يناير
(مدققة)	(مدققة)	المحمل للفترة
ريال عُُماني	ريال عُُماني	المدفوع خلال الفترة
٧٣,١٨١	٨٦٠	الرصيد في ٣٠ سبتمبر / ٣١ ديسمبر
٩٠٢	٣١,٧٢٦	
(٧٣,٢٢٣)	(٥٨٩)	
٨٦٠	٣١,٩٩٧	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٢٩ ضرائب (تابع)

مدرج أدناه تسوية الضريبة على الأرباح المحاسبية مع مصروف الضريبة في قائمة الدخل الموحدة. وبلغ معدل الضريبة المطبق ١٥٪ (٢٠٢٣ - ١٥٪).

٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عماني	
١٨,١٢٥,٤٧٨	٤٥,١٠٧,٩٢٩	الربح قبل الضريبة
٢,٧١٨,٨٢٢	٦,٧٦٦,١٨٩	الضريبة على الأرباح المحاسبية قبل الضريبة بمعدل ١٥٪ يُطرح الأثر الضريبي لـ:
١٩٥,٩٩٢	(٤,٥٧٩,٨٦٤)	تأثير الضريبة على نتائج الشركات التابعة غير الخاضعة للضريبة
(٢,٥٩٣,٠٩٢)	(٣,٠٠٠,٠٠٠)	الدخل المعفى من الضرائب
(٣٩٧,١٠٦)	١٥,٤٥٢	مصروفات قابلة للخصم
(٧٥,٣٨٤)	(٧٩٨,٢٢٣)	

أصول الضريبة المؤجلة

٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٤	٢٠٢٣
في ٣٠ سبتمبر	محتمل / (إعفاء)	في ١ يناير	في ٣٠ سبتمبر
٢٠٢٤	الفترة	٢٠٢٤	٢٠٢٣
ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني
٩٣,١٠٤	٨,٩٢٥	٨٤,١٧٩	التأثير الضريبي للاستهلاك المعجل
(٣٠,٧٨١)	(١٥,٠٠٩)	(١٥,٧٧٢)	مخصص خسائر انخفاض القيمة على الأصول المالية
(١١٦,٢٤٣)	-	(١١٦,٢٤٣)	الضريبة المؤجلة على مخصص انخفاض قيمة الاستثمار في شركة زميلة
(٣٩١,٤٠٣)	-	(٣٩١,٤٠٣)	الضريبة المؤجلة على مخصص الاستثمار في انتلافات مشتركة
(٧,٠٢١,٦٥٨)	(٨٢٣,٨٦٥)	(٦,١٩٧,٧٩٣)	الضريبة المؤجلة على الخسائر الضريبية
(٧,٤٦٦,٩٨١)	(٨٢٩,٩٤٩)	(٦,٦٣٧,٠٣٢)	صافي أصول الضريبة المؤجلة

في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤، اعترفت المجموعة بأصل ضريبي مؤجل بقيمة ٧,٤ مليون ريال عماني (٢٠٢٣ - ٦,٦ مليون ريال عماني). بناءً على تقييم الإدارة، سيكون لدى المجموعة أرباح مستقبلية كافية خاضعة للضريبة لاسترداد الأصل خلال الخمس سنوات القادمة.

٢٠٢٣	٢٠٢٣	٢٠٢٣	٢٠٢٣
في ١ يناير	محتمل / (إعفاء)	في ٣١ ديسمبر	في ١ يناير
٢٠٢٣	الفترة	٢٠٢٣	٢٠٢٣
ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني
٦٦,٦٦٣	١٧,٥١٦	٨٤,١٧٩	التأثير الضريبي للاستهلاك المعجل
(٩,٢٣٠)	(٦,٥٤٢)	(١٥,٧٧٢)	مخصص خسائر انخفاض القيمة على الأصول المالية
(١١٦,٢٤٣)	-	(١١٦,٢٤٣)	الضريبة المؤجلة على مخصص انخفاض قيمة الاستثمار في شركة زميلة
(٣٩١,٤٠٣)	-	(٣٩١,٤٠٣)	الضريبة المؤجلة على مخصص الاستثمار في انتلافات مشتركة
(٤,٠٠٦,٧٢٤)	(٢,١٩١,٠٦٩)	(٦,١٩٧,٧٩٣)	الضريبة المؤجلة على الخسائر الضريبية
(٤,٤٥٦,٩٣٧)	(٢,١٨٠,٠٩٥)	(٦,٦٣٧,٠٣٢)	صافي أصول الضريبة المؤجلة

(أ) شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م والشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م وشركة أسياد لاين ش.م.ع.م

معدل الضريبة المطبق على الشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م (الشركة التابعة) وأسياد لاين ش.م.ع.م (الشركة التابعة) هو ١٥٪ (٢٠٢٣ - ١٥٪). لغرض تحديد مصروفات الضريبة للسنة، تم تعديل الربح المحاسبي للأغراض الضريبية. تتضمن التعديلات للأغراض الضريبية البنود المتعلقة بكل من الدخل والمصروفات. وتستند التعديلات إلى الفهم الحالي للقوانين واللوائح والممارسات الضريبية الحالية.

لا يوجد لدى الشركة ضريبة مستحقة الدفع كما في تاريخ التقرير (٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ - لا شيء) والشركات التابعة لديها ضريبة مستحقة الدفع قدرها ٣١,٩٩٧ ريال عماني (٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ - ٨٦٠ ريال عماني) على التوالي في الفترة الحالية.

(ب) الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م

لا تخضع الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م للضريبة في عمان وفقاً للمادة ١١٦ (١) من قانون ضريبة الدخل العماني المعدل بالمرسوم الملكي رقم ٦٨/٢٠٠٠. وبالتالي، فإن الشركة تنشئ مخصصاً للالتزام الضريبة بموجب قانون ضريبة الدخل العماني.

(ج) شركة أسياد للشحن بي تي إي المحدودة

معدل الضريبة المطبق على شركة أسياد للشحن بي تي إي المحدودة (الشركة التابعة - مقرها سنغافورة) هو ١٧٪ (٢٠٢٣ - ١٧٪). لغرض تحديد مصروفات الضريبة للسنة، تم تعديل الربح المحاسبي للأغراض الضريبية. تتضمن التعديلات للأغراض الضريبية البنود المتعلقة بكل من الدخل

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

والمصروفات. وتستند التعديلات إلى الفهم الحالي للقوانين واللوائح والممارسات الضريبية الحالية. لدى الشركة التابعة ضريبة مستحقة الدفع بقيمة لا شيء (٢٠٢٣ - لا شيء ريال عماني).

٢٩ ضرائب (تابع)

(د) الشركات التابعة في بنما

الشركات التابعة المسجلة في جمهورية بنما معفاة من ضريبة الدخل الناتجة عن امتلاك وتأجير وتشغيل السفن المسجلة في بنما وفقاً للوائح المالية في بنما.

(د) الشركات التابعة في جزر مارشال

الشركات التابعة المسجلة في جمهورية جزر مارشال معفاة من ضريبة الدخل الناتجة عن امتلاك وتأجير وتشغيل السفن المسجلة في جزر مارشال وفقاً للوائح المالية في جزر مارشال، إلا أن بعض الشركات التابعة للمجموعة تخضع للضريبة على وزن السفن بخلاف رسوم التسجيل، وليس على الشركات التابعة دفع ضرائب أخرى.

لم يتم الاعتراف بالموجودات الضريبية المؤجلة فيما يتعلق بانخفاض تكاليف السفن والأحواض الجافة بقيمة ١٩٩,٥٣ مليون ريال عماني (٢٠٢٣). ١٩٩,٥٣ مليون ريال عماني) بأثر ضريبي قدره ٢٩,٩٣ مليون ريال عماني (٢٠٢٣: ٢٩,٩٣ مليون ريال عماني)، لأنه من غير المحتمل أن تكون الأرباح الخاضعة للضريبة متاحة في المستقبل والتي يمكن للمجموعة الاستفادة منها.

٣٠ المخزون

٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	
٦,٠١٣,٠٨٨	٤,٨٦٠,٢٢٩	وقود السفن
٣,٢٩٥,٨٢٠	٣,١٦٨,٥٤٢	زيوت تشحيم
٩,٣٠٨,٩٠٨	٨,٠٢٨,٧٧١	

١-٣٠ تكلفة استهلاك المخزون

تكلفة استهلاك المخزون المدرجة في قائمة الدخل الشامل الموحدة هي كما يلي:

فترة التسعة أشهر المنتهية في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مراجعة) ريال عُُماني	٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	
٣٢,٤٤٧,٤٤٠	١٧,٤٧٨,٧٥١	وقود السفن (إيضاح ٢١)
١,٧٦٠,٨٣٠	١,٥٣٤,٠٤٧	زيوت تشحيم
٣٤,٢٠٨,٢٧٠	١٩,٠١٢,٧٩٨	

٣١ التزامات العقود

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عُُماني	كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عُُماني	
١٢,٧١٦,٩٢٠	١٥,٣٧٤,٦٩٥	التزامات العقود

تتعلق الالتزامات العقود بشكل أساسي بالمقابل المقدم من العملاء مقابل خدمات الشحن التي ستقدم في الفترة المستقبلية. سيتم الاعتراف بذلك كإيرادات عندما يتم الوفاء بالتزام الأداء المتوقع حدوثه في فترة ٢٠٢٤. فيما يتعلق بمبلغ ١٢,٧ مليون ريال عماني مدرج ضمن التزامات العقود في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، تم الاعتراف به في كدخل في فترة ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤.

٥٤

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣٢ ارتباطات والتزامات طارئة

١-٣٢ التزامات طارئة

لدى المجموعة ارتباطات شراء سفن بقيمة ١٧٦,١٧ مليون ريال عماني في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ - ١٩٩,٤٩ مليون ريال عماني).

٢-٣٢ ارتباطات رأس المال

لدى المجموعة التزامات بشراء السفن بقيمة ٣٣٤,٦٧ مليون ريال عماني (٢٠٢٣: ١٨٠,١٨ مليون ريال عماني) كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ والتي تتعلق بسفينتين للغاز الطبيعي المسال وأربع ناقلات نفط عملاقة قيد البناء (٢٠٢٣: سفينتين للغاز الطبيعي المسال).

٣٣ أصول غير ملموسة - برامج كمبيوتر

كما في ٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة) ريال عماني	كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة) ريال عماني	
-	-	التكلفة
٢٥٩,٤٣٨	-	الرصيد الافتتاحي
٢٥٩,٤٣٨	-	الإضافات
-	-	الرصيد الختامي
-	-	الاستهلاك المتراكم
١٤,٢٦٩	-	الرصيد الافتتاحي
١٤,٢٦٩	-	الإطفاء للفترة (إيضاح ٢٥)
-	-	الرصيد الختامي
٢٤٥,١٦٩	-	القيمة الدفترية

١-٣٣ تقدر الأعمار الإنتاجية لبرامج الكمبيوتر بـ ٣ سنوات.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣٤ الحصة غير المسيطرة

يلخص الجدول أدناه المعلومات المتعلقة بكل من الشركات التابعة للمجموعة التي لديها حصة غير مسيطرة جوهريّة قبل المحذوفات بين شركات المجموعة.

أريخ ٪٢٠ ريال عماني	طويوي ٪٢٠ ريال عماني	دون ٪٢٠ ريال عماني	أوريكس ٪٤٠ ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
١٨,٣٩٥,١١٦	١٧,٣٦٤,١٨٨	١٧,٩٤٩,٨٧١	١٦,١٠٧,١٥٨	٦٩,٨١٦,٣٣٣
٦,٧٣٢,٤٩٨	٦,٢٩٧,٥٣٧	٢,٩٧٢,٩٣٦	٥,١٩١,٩٧٨	٢١,١٩٤,٩٤٩
(١,٩٥٠,٤٤١)	-	-	-	(١,٩٥٠,٤٤١)
(٤,٢١٨,٤٦٤)	(٤,٠٧٤,٣٣٩)	(٢٠٧,٢٤٥)	(٢,٥٥٦,٧٨١)	(١١,٠٥٦,٨٢٩)
١٨,٩٥٨,٧٠٩	١٩,٥٨٧,٣٨٦	٢٠,٧١٥,٥٦٢	١٨,٧٤٢,٣٥٥	٧٨,٠٠٤,٠١٢
٣,٧٩١,٧٤٢	٣,٩١٧,٤٧٧	٤,١٤٣,١١٢	٧,٤٩٦,٩٤٢	١٩,٣٤٩,٢٧٣
٧,٩١٣,١٧٤	٧,٩٤٧,٠٣٤	٤,٢٣٧,٧٨٢	٨,٢٤٤,٨٠٥	٢٨,٣٤٢,٧٩٥
٣,٧٨٩,١٠٥	٣,٧١٦,٧٣٩	٦٨١,٩٧٩	٤,٣٦٥,٦٦٧	١٢,٥٥٣,٤٩٠
١٣١,٤٣٣	١٢٤,٤٠٧	-	٤٢,٦٤٧	٢٩٨,٤٨٧
٣,٩٢٠,٥٣٨	٣,٨٤١,١٤٦	٦٨١,٩٧٩	٤,٤٠٨,٣١٤	١٢,٨٥١,٩٧٧
٧٥٧,٨٢١	٧٤٣,٣٤٨	١٣٦,٣٩٦	١,٧٤٦,٢٦٧	٣,٣٨٣,٨٣٢
٢٦,٢٨٧	٢٤,٨٨٠	-	١٧,٠٥٩	٦٨,٢٢٦
٢,١١٥,٧٠٢	١,٤٢٧,٠٦٢	(٦٠٦,١٣٦)	٣١٩,٩٢٠	٣,٢٥٦,٥٤٨
(٨٦٤,٣٧٢)	٣١٦,٩٣٨	٢,٣٣٨,٦٣٦	(١,٠٢١,٠٤٧)	٧٧٠,١٥٥
(٢,٣٢٢,٦٤٣)	(٣,٤٢١,٩٨١)	(١,٧٣٢,٥٠٠)	(٤,٢٧٤,٧٢١)	(١١,٧٥١,٨٤٥)
(١,٠٧١,٣١٣)	(١,٦٧٧,٩٨١)	-	(٤,٩٧٥,٨٤٨)	(٧,٧٢٥,١٤٢)

أصول غير متداولة

أصول متداولة

التزامات غير متداولة

التزامات متداولة

صافي الأصول

القيمة الدفترية للحصة غير المسيطرة

إيرادات

أرباح

الدخل الشامل الآخر

إجمالي الدخل الشامل

الأرباح المخصصة للحصة غير المسيطرة

الدخل الشامل الآخر المخصص للحصة غير المسيطرة

التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل

التدفقات النقدية من أنشطة الاستثمار

التدفقات النقدية من أنشطة التمويل

صافي التغير في النقد وما يعادله

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣٤ الحصص غير المسيطرة (تابع)

٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (منققة)					نسبة الحصص غير المسيطرة
أريج ٪٢٠	طويوي ٪٢٠	دون ٪٢٠	أوريكس ٪٤٠	الإجمالي ريال عماني	
ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	
١٩,٢١٣,٤٣٢	١٩,٦٦٦,٥٨٧	١٩,٤٥٥,٦٦٥	١٧,٩٧٤,٦٦٢	٧٦,٣١٠,٣٤٦	أصول غير متداولة
٥,٩٧٤,٤٧٢	٥,٧٤٧,٢٨٣	٣,٤٩٢,٣٨٤	٨,٠١٢,٣٦٤	٢٣,٢٢٦,٥٠٣	أصول متداولة
٣,٨٥٣,٢٧٣	١,٩٤٤,٤١٥	-	١,٢٠٤,٤٠١	٧,٠٠٢,٠٨٩	التزامات غير متداولة
٥,٥٥٢,٣٦١	٥,٩٣٤,٤٠٢	١,١٨١,٩٦٥	٧,٤٧٥,٧٨٤	٢٠,١٤٤,٥١٢	التزامات متداولة
١٥,٧٨٢,٢٧٠	١٧,٥٣٥,٠٥٣	٢١,٧٦٦,٠٨٤	١٧,٣٠٦,٨٤٠	٧٢,٣٩٠,٢٤٧	صافي الأصول
٣,١٥٦,٤٥٤	٣,٥٠٧,٠١١	٤,٣٥٣,٢١٧	٦,٩٢٢,٧٣٥	١٧,٩٣٩,٤١٧	القيمة الدفترية للحصص غير المسيطرة
١٠,٠٥٤,٥٤١	١٠,١٧٧,٢٢٨	٦,٠٤٢,٥٧٥	١٠,٦٧٤,١٦٦	٣٦,٩٤٨,٥١٠	إيرادات
٤,٨٥٥,٠٩٧	٤,٨٧١,٨٩٩	١,٤٦٥,٤٨٨	٥,٦٨٥,١٦٢	١٦,٨٧٧,٧٤٦	أرباح
(٨٨,٤٩٤)	(١٠٩,٢٢٦)	-	(١٠٥,٩١٥)	(٣٠٣,٦٣٥)	الدخل الشامل الآخر
٤,٧٦٦,٦٠٣	٤,٧٦٢,٦٧٣	١,٤٦٥,٤٨٨	٥,٥٧٩,٣٤٧	١٦,٥٧٤,١١١	إجمالي الدخل الشامل
٩٧١,٠١٩	٩٧٤,٣٨٠	٢٩٣,٠٩٨	٢,٢٧٤,١٠٥	٤,٥١٢,٦٠٢	الأرباح المخصصة للحصص غير المسيطرة
(١٧,٦٩٩)	(٢١,٨٤٥)	-	(٤٢,٣٦٦)	(٨١,٩١٠)	الدخل الشامل الآخر المخصص للحصص غير المسيطرة
٨,٢٥٨,١٠١	٨,٣٢٨,٧١٧	٤,٠٣٦,٥١٥	١٠,٣٣٤,١٢٥	٣٠,٩٥٧,٤٥٨	التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل
(٤٠٦,٣٦٦)	(١,٨٤٥,٤٣٩)	١,٣٥٣,٤٨٥	٤٤٠,٢٧٨	(٤٥٨,٠٤٢)	التدفقات النقدية من أنشطة الاستثمار
(٦,٤٨٩,١٨٠)	(٥,١٨٣,٠٧٣)	(٥,٣٩٠,٠٠٠)	(٨,١٦٠,٢٠١)	(٢٥,٢٢٢,٤٥٤)	التدفقات النقدية من أنشطة التمويل
١,٣٦٢,٥٥٥	١,٣٠٠,٢٠٥	-	٢,٦١٤,٢٠٢	٥,٢٧٦,٩٦٢	صافي التغير في النقد وما يعادله

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣٥ القطاعات التشغيلية:

معلومات حول القطاعات التشغيلية:

إن المعلومات المتعلقة بكل قطاع يتم إعداد التقارير بشأنه موضحة أدناه. يتم استخدام ربح / (خسارة) القطاع قبل الضريبة لقياس الأداء لأن الإدارة تعتقد أن هذه المعلومات هي الأكثر صلة في تقييم نتائج القطاعات المعنية مقارنة بالكيانات الأخرى التي تعمل في نفس القطاعات.

٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (متدفقة)	شحن الغاز ريال عملي	شحن الخام ريال عملي	شحن المنتجات ريال عملي	شحن البضائع الجافة ريال عملي	الشحن بالحاويات ريال عملي	أخرى – غير مخصصة ريال عملي	الإجمالي ريال عملي
إيرادات عقود الإيجار التشغيلية	٣٧,١٠٨,٨٦١	٥٢,٨٩٢,٠٣٥	٧٠,٢٧٥,٩٢٢	١٦,٢٠٧,١٥٣	٤,٩٣٧,٢٥٣	-	١٨١,٤٢١,٢٢٤
إيرادات من العقود مع العملاء	٤٠٤,١٣٢	٢١,٤٦٥,٥١٦	٣,٩٤٣,٢٤٣	١٦,٥٤٣,٧٤٣	٣٧,٧١٧,٠٤٣	١,٢١٧,٢٣٢	٨١,٢٩٠,٩٠٩
إيرادات الإيجار التمويلي	-	-	-	١٢,١٥٤,٨٣٣	-	-	١٢,١٥٤,٨٣٣
إيرادات أخرى	-	-	-	-	-	٢٩٤,٣٢٦	٢٩٤,٣٢٦
إيرادات توزيعات الأرباح	-	-	-	-	-	١٣٠,٧٥٠	١٣٠,٧٥٠
إجمالي الإيرادات – أطراف خارجية	٣٧,٥١٢,٩٩٣	٧٤,٣٥٧,٥٥١	٧٤,٢١٩,١٦٥	٤٤,٩٠٥,٧٢٩	٤٢,٦٥٤,٢٩٦	١,٦٤٢,٣٠٨	٢٧٥,٢٩٢,٠٤٢
تكاليف تشغيل رحلات	٣٤,٠٢٥	(٨,٤٤٢,٠٨٨)	(٦٦٥,٩٨٠)	(٣,٨٥٣,٧٤٠)	(٢٥,٧٩٧,٥٥٥)	(٣٧,٩٨٧)	(٣٨,٧٦٣,٣١٥)
مقابل التأجير لأجل	٣٧,٥٤٧,٠١٨	٦٥,٩١٥,٤٦٣	٧٣,٥٥٣,١٨٥	٤١,٠٥١,٩٨٩	١٦,٨٥٦,٧٥١	١,٦٠٤,٣٢١	٢٣٦,٥٢٨,٧٢٧
مصرفات تأجير السفن لعقود الإيجار	(٢,٩٧٥,٩٧١)	(٤,٣٨٥,٣٣٩)	(١,٩٣٨,٢٩٧)	(٧,٩٩٥,٠٧٠)	(١,٢٧٠,٨٥٨)	-	(١٨,٥٦٥,٥٣٥)
قصيرة الأجل	(٦,٣٦٩,٤٠٠)	(١١,٥٢٣,١٣٣)	(٩,٥٤٢,١٦٤)	(٨,٩٩٢,٠٣١)	(١,٩٣٨,٦٥٨)	(١٤٢,٠٥٦)	(٣٨,٥٠٧,٤٤٢)
تكاليف تشغيل السفن	(١٢٣,١٢٣)	(١,٥٠٦,٥٢٨)	(٨٣٤,٨٤٠)	(١,٠٦٢,٩٤٥)	(٤٤,٧٦١)	(١,٨٣١,٣٠٢)	(٥,٤٠٣,٤٩٩)
مصرفات تجارية	(٢,٦٩١)	(٥,٨٨١)	(٤,٠٧٠)	(٣,٧٠٦)	(٧١,٢٠٧)	(١,٧٠٢,٨١٠)	(١,٠٧٩,٠٧٦)
مصرفات صومية وإدارية	٢٨,٠٧٥,٨٣٣	٤٨,٤٩٤,٥٨٢	٦١,٢٣٣,٨١٤	٢٢,٩٩٨,٢٣٧	١٣,٥٣٠,٨٦٧	(١١,٠٧١,٨٤٧)	١٦٣,٢٦١,٤٨٦
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	(٩,٤٨١,٦٠٤)	(٢٦,٨٢٢,٦٨٥)	(٤٢,٣٥٦,١٥٩)	(٦,٨٨٦,٨٨٣)	(١٠,٢٩٦,٤١٥)	(٢٣٦,٧٧٢)	(٩٦,٠٨٠,٥١٨)
مصرفات الاستهلاك والإطفاء	١٨,٥٩٤,٢٢٩	٢١,٦٧١,٨٩٧	١٨,٨٧٧,٦٥٥	١٦,١١١,٣٥٤	٣,٢٣٤,٤٥٢	(١١,٣٠٨,٦١٩)	٦٧,١٨٠,٩٦٨
الأرباح قبل الفائدة والضريبة	(٩٨٨,٤٩٦)	(٧,٩٢٠,٠٤١)	(٥,٤٣٤,٣٣٦)	(٤,٩٩٦,٥٥٨)	(٢,٠٢١,٨٧٩)	(٨,٥٣٦,٩٩١)	(٢٩,٩٠١,٢٠١)
تكاليف التمويل	٦٥٤,٣٧٧	٣٠,٩١٩,٠	٤٠٨,٧٩٧	١,١٢٣,٣٥٠	٣٥٩	٤,٦٦٧,٧٨٧	٧,١٦٤,٦٦٠
إيرادات التمويل	-	(١٣٧,٦٢٨)	(١٠٨,٨٥١)	٣,٩٣٠	١٢٠,٥٠٣	(١٥٩,٨٥٩)	(٢٨١,٩٠٥)
صافي خسائر الانخفاض في القيمة من الأصول المالية	-	-	-	-	٣,١١٠	-	٣,١١٠
الأرباح من بيع ممتلكات وسفن ومعدات	-	-	-	-	-	-	٩٤٢,٣٩٧
حصة من نتائج نتائج مشتركة وشركات زميلة	-	-	-	-	-	٩٤٢,٣٩٧	٩٤٢,٣٩٧
الربح قبل الضريبة	١٨,٢٦٠,١١٠	١٣,٩٢٤,٢١٨	١٣,٧٤٣,٢٦٥	١٢,٢٣٩,٠٧٦	١,٣٣٦,٥٤٥	(١٤,٣٩٥,٢٨٥)	٤٥,١٠٧,٩٢٩
مصرفات ضريبة الدخل	-	-	-	-	(٢٠)	٧٩٨,٢٤٣	٧٩٨,٢٢٣
ربح الفترة	١٨,٢٦٠,١١٠	١٣,٩٢٤,٢١٨	١٣,٧٤٣,٢٦٥	١٢,٢٣٩,٠٧٦	١,٣٣٦,٥٢٥	(١٣,٥٩٧,٠٤٢)	٤٥,٩٠٦,١٥٢
٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (متدفقة)	١٥٥,٧١٥,٨١٩	٢٣٦,٥٤٩,٤٥٦	١٠١,٩٢٢,٩٨٥	٥٢,٢٧٩,٠٩٦	٢٩,٢٣٤,٤٦٨	٥٠٠,٤٥,٧٦٦	٦٢٥,٧٤٧,٥٩٠
الأصول	-	٤٢,٩١٣,٦٢٧	٦٦,٦٢٢,١٧٢	١٣,٤٣٨,٦٨٩	١١,٢٣٤,٤٢٣	٩٨٠,٦٧٥	١٣٤,٣٠٧,٥٨٦
ممتلكات وسفن ومعدات	١٢,٢١٤,٤٦١	١٠٣,٦٥٣,٩٨٣	٣٤,١١٦,٧٥٥	٧٥,٤١٣,٧١٦	١٢,٢٤٢,٤٢٦	٢٢٨,١٠٤,٥٨٤	٤٦٥,٧٤٥,٢٤٥
أصول حق الاستخدام	-	٤٤,٣٠٣,٩٨٩	٦٥,٩٢٩,٥٤٥	١٤,١٣٧,٣٥٠	٢٦,٥٠٩,١٥٨	١٠٧,٥٦٧	١٥٠,٩٨٧,٦٠٩
الالتزامات	-	-	-	-	-	-	-
قروض وسلفيات	-	-	-	-	-	-	-
الالتزامات الإيجار	-	-	-	-	-	-	-

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣٥ القطاعات التشغيلية (تابع):

٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مراجعة)	شحن الغاز ريال عماني	شحن الخام ريال عماني	شحن المنتجات ريال عماني	شحن البضائع الجافة ريال عماني	الشحن بالحاويات ريال عماني	أخرى - غير مخصصة ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
إيرادات عقود الإيجار التشغيلية	٣٧,٩٦٣,٦٧٦	٤٢,٤٩٥,٢٤١	٤٩,٣٧٠,٨٢٦	١٩,٧٩٤,٨٥٨	-	-	١٤٩,٦٢٤,٦٠١
إيرادات من العقود مع العملاء	٦١٤,٠٥٠	٤٨,٥٩٠,٥٩٥	١١,٧٥٤,٦٦١	١٧,٣٠٠,٣٤٧	٣٢,٨٣٦,٠٣٢	١,١١٥,٠٥٧	١١٢,٢١٠,٧٤٢
إيرادات الإيجار التمويلي	-	-	-	١٢,٧٨١,٧٩٤	-	-	١٢,٧٨١,٧٩٤
إيرادات أخرى	١,٠٥٦,٨١٢	٣,٤٢٦,٤١٩	٢,٨١٧,٠٨٧	-	-	١٠٤,٠٠٧	٧,٤٠٣,٣٢٥
إيرادات توزيعات الأرباح	-	-	-	-	-	١٤٧,٥٧١	١٤٧,٥٧١
إجمالي الإيرادات	٣٩,٦٣٤,٥٣٨	٩٤,٥١٢,٢٥٥	٦٣,٩٤٢,٥٧٤	٤٩,٨٧٦,٩٩٩	٣٢,٨٣٦,٠٣٢	١,٣٦٦,٦٣٥	٢٨٢,١٦٩,٠٣٣
تكاليف تشغيل رحلات	(٣٨٥,٩١٥)	(١٩,١٧٢,٠٩٤)	(٥,٦٦٥,٨٣٠)	(٩,٢٦٦,١٣٤)	(٢٧,٦٥٣,٥٠٦)	(٩١,٥٠٢)	(٦٢,٢٣٤,٩٨١)
مقابل التوزيع لاجل	٣٩,٢٤٨,٦٢٣	٧٥,٣٤٠,١٦١	٥٨,٢٧٦,٧٤٤	٤٠,٦١٠,٨٦٥	٥,١٨٢,٥٢٦	١,٢٧٥,١٣٣	٢١٩,٩٣٤,٠٥٢
مصرفات تأجير السفن لعقود الإيجار قصيرة الأجل	(٣,٢١٤,٠٤٣)	-	(٧,٧٨٦,٤٢٥)	(٦,٣٦٦,١٠٦)	(٥,٠٨٤,٧٥٨)	-	(٢٢,٤٥١,٣٣٢)
تكاليف تشغيل السفن	(٥,٥٣٨,٤٤٢)	(١٤,١٣٨,٨٣٠)	(٨,٠٤٢,٠٥٨)	(٧,٤١١,٢٢٩)	(٨٣٩,٨٨٠)	(٢٨٥,٦٦١)	(٣٦,٢٥٦,١٠٠)
مصرفات تجارية	(١٣١,٠٨٨)	(٢,٤٧٣,٤١٩)	(١,١٥٩,١١٣)	(١,٠٥٤,٩٨٠)	-	(١,٧٤٨,٣٨١)	(٦,٥٦٦,٩٨١)
مصرفات عمومية وإدارية	(٤,٥٤٥)	(١٩,٥٩٨)	(٦,٧٩٠)	(٢,٨٩٨)	(٣٩,٧٨٣)	(٧,٤٨٤,٨٥١)	(٧,٥٥٨,٤٦٥)
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	٣٠,٣٦٠,٥٠٥	٥٨,٧٠٨,٣١٤	٤١,٢٨٢,٣٥٨	٢٥,٧٧٥,٦٥٢	(٧٨١,٨٩٥)	(٨,٢٤٣,٧٦٠)	١٤٧,١٠١,١٧٤
مصرفات الاستهلاك	(٩,٣٠١,٦٠٨)	(٢٧,٠٢٣,٣٧٢)	(٢٧,١٥٣,١٠٨)	(٦,٤٠٢,٨٣٣)	(١٦,٧٩٣,٢٧٥)	(٢٣٦,٤٢٨)	(٨٦,٩١٠,٦٢٤)
الأرباح قبل الغلطة والضريبة	٢١,٠٥٨,٨٩٧	٣١,٦٨٤,٩٤٢	١٤,١٢٩,٢٥٠	١٩,٣٧٢,٨١٩	(١٧,٥٧٥,١٧٠)	(٨,٤٨٠,١٨٨)	٦٠,١٩٠,٥٥٠
تكاليف التمويل	(١,٤٥٢,٩٨٧)	(٧,٨٨٣,٠٥١)	(٦,٣٢٥,١٨٤)	(٥,٥٨٦,٤٩١)	(١,٦٧٢,٨١٨)	(٨,٥٧٠,٩٢٢)	(٣١,٤٩١,٤٥٣)
إيرادات التمويل	٧٢٠,٦١٢	٣,٣٩٩,٩٨٠	١,١٣٤,٤١٧	٢,٢٠١,٣٧٢	٣,٣٩٤	٣,٥٨٩,٩٠٥	١١,٠٤٩,٦٨٠
صافي خسائر الانخفاض في القيمة من الأصول المالية	-	-	٣٨٦,٤٠٤	-	(٢٨٩,٩٠٦)	٣٣,٤٤٦	١٢٩,٩٤٤
الأرباح من بيع ممتلكات وسفن ومعدات	-	-	-	-	١,٨٢٦	-	١,٨٢٦
صافي خسائر الانخفاض في قيمة أصول حق الاستخدام	-	-	-	-	(٢٢,٢٢٥,٥٩٤)	-	(٢٢,٢٢٥,٥٩٤)
حصة من نتائج لتلافات مشتركة وشركات زميلة	٢٠,٣٢٦,٥٢٢	٢٧,٢٠١,٨٧١	٩,٣٢٤,٨٨٧	١٥,٩٨٧,٧٠٠	(٤١,٨٥٨,٢٦٨)	٥٧٠,٥٢٥	١٨١,٢٥٠,٤٧٨
الربح قبل الضريبة	٢٠,٣٢٦,٥٢٢	٢٧,٢٠١,٨٧٠	٩,٣٢٤,٨٨٧	١٥,٩٨٧,٦٩٩	(٤١,٨٥٨,٢٦٧)	٥٧٠,٥٢٥	١٨١,٢٥٠,٨٦٢
مصرفات ضريبة الدخل	-	-	-	-	-	-	-
ربح الفترة	٢٠,٣٢٦,٥٢٢	٢٧,٢٠١,٨٧٠	٩,٣٢٤,٨٨٧	١٥,٩٨٧,٦٩٩	(٤١,٨٥٨,٢٦٧)	٥٧٠,٥٢٥	١٨١,٢٥٠,٨٦٢
٣٠ سبتمبر ٢٠٢٣ (مراجعة)							
الأصول	١٦٤,٤٠٣,٧٥٢	٣٣٦,٠٩٣,٣٥٣	١٠٧,٣٠٠,٥٤٢	٥٦,١٣٢,٣٦٣	٢٨,٤٢٠,٠٤٤	٧,٥٣١,٦٧١	٦٩٩,٨٨١,٧٢٥
ممتلكات وسفن ومعدات	-	٣٨,٩٥٩,٤٨٣	٧٢,٣٣٤,٤٤٦	٩,٤٤٣,٠٦٦	٢٥,٤٢٥,٦٠٦	١٦٣,٠٣٤	١٤٦,٣٢٥,٦٣٥
أصول حق الاستخدام	-	-	-	-	-	-	-
الالتزامات	٢٢,٠٧٥,٢٨٦	١١٣,٩٣١,٩٦٩	٥٣,٣٧٠,٢٦٣	٨٨,١٤٧,٧٨٧	-	٢٤٩,٨٢٠,٦٠٤	٥٢٧,٣٤٥,٩٠٩
قرضات وملتقيات	-	٣٩,٨٠١,٥٧٤	٧١,٧١٧,٥٧٥	١٠,٣٣٧,٤٢٦	٤٩,٠٢٣,٨٧١	١٧,٠٨٦٣	١٧١,٢٥١,٢٠٩
التزامات الإيجار	-	-	-	-	-	-	-

١-٣٥ تمثل إيرادات القطاع المذكورة أعلاه الإيرادات الناتجة من العملاء الخارجيين. لم تكن هناك إيرادات بين القطاعات في الفترة (٢٠٢٣: لا شيء).

٢-٣٥ إجمالي إيرادات القطاع وأرباح الفترة والأصول والالتزامات ذات الصلة المفصّل عنها أعلاه تتوافق مع البيانات المالية الموحدة.

٣-٣٥ تمكّن أصول والتزامات القطاعات المذكورة أعلاه المبالغ الفعلية المتعلقة بهذه القطاعات ولا يوجد توزيع داخل القطاعات.

٤-٣٥ لا يوجد صيل رئيسي يشكل ١٠٪ من إجمالي الإيرادات.

٥-٣٥ تنتشر سفن المجموعة في جميع أنحاء العالم ولا تتركز في مناطق جغرافية معينة. لا ترى إدارة المجموعة أن التوزيع الجغرافي لعمليات المجموعة ذو صلة بتحليل الإدارة الداخلية، وبالتالي لم يتم الإفصاح عن معلومات القطاع الجغرافي.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣٦ القيمة العادلة للأصول والالتزامات

القيمة العادلة مقابل القيمة الدفترية

القيمة العادلة للأصول المالية الأخرى بالتكلفة المطفأة تقارب القيمة الدفترية بسبب الطبيعة قصيرة الأجل للأصول المالية؛ باستثناء نمم الإيجار التمويلي المدينة طويلة الأجل بطبيعتها والمعرضة لمخاطر التقييم العادل بسبب التغير في معدل الفائدة الأساسي. وتقارب القيمة العادلة لنمم القروض المدينة قيمتها الدفترية بسبب عدم وجود فرق جوهري بين أسعار الفائدة الحالية في السوق عند مقارنتها بأسعار الفائدة التي تم بموجبها منح القروض.

(١) قياسات القيمة العادلة المدرجة في قائمة المركز المالي:

القيمة العادلة	القيمة الدفترية				
	الالتزامات المالية	أصول مالية أخرى	أداة التحوط	القيمة العادلة -	
المستوى ٣	الإجمالي	أخرى	أداة التحوط	أداة التحوط	
ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	
					٣٠ سبتمبر ٢٠٢٤ (مدققة)
١٢٥,١٧٥,٤٨١	١٢٥,١٧٥,٤٨١	-	١٢٥,١٧٥,٤٨١	-	نمم مدينة بموجب ترتيبات الإيجار التمويلي (إيضاح ١٠ (أ))
٧,٦٣٠,٨٧٠	٧,٦٣٠,٨٧٠	-	٧,٦٣٠,٨٧٠	-	نمم القروض المدينة (إيضاح ١٠ (ب))
١,٥٥٩,٨٢٤	١,٥٥٩,٨٢٤	-	-	١,٥٥٩,٨٢٤	أدوات مشتقة (إيضاح ١٥-١)
١٣٤,٣٦٦,١٧٥	١٣٤,٣٦٦,١٧٥	-	١٣٢,٨٠٦,٣٥١	١,٥٥٩,٨٢٤	أصول
١٧,٨٩٩	١٧,٨٩٩	-	-	١٧,٨٩٩	أدوات مشتقة
٤٦٧,٣٥٧,٩٥٤	٤٦٧,٣٥٧,٩٥٤	٤٦٧,٣٥٧,٩٥٤	-	-	قروض وسلفيات
٤٦٧,٣٧٥,٨٥٣	٤٦٧,٣٧٥,٨٥٣	٤٦٧,٣٥٧,٩٥٤	-	١٧,٨٩٩	الالتزامات
					٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (مدققة)
١٣١,٠٥٧,١٢٧	١٣١,٠٥٧,١٢٧	-	١٣١,٠٥٧,١٢٧	-	نمم مدينة بموجب ترتيبات الإيجار التمويلي (إيضاح ١٠ (أ))
٧,٥٢١,٨٨٦	٧,٥٢١,٨٨٦	-	٧,٥٢١,٨٨٦	-	نمم القروض المدينة (إيضاح ١٠ (ب))
٣,٣٠٩,٨١٦	٣,٣٠٩,٨١٦	-	-	٣,٣٠٩,٨١٦	أدوات مشتقة (إيضاح ١٥-١)
١٤١,٨٨٨,٨٢٩	١٤١,٨٨٨,٨٢٩	-	١٣٨,٥٧٩,٠١٣	٣,٣٠٩,٨١٦	
١٧,٨٩٩	١٧,٨٩٩	-	-	١٧,٨٩٩	أدوات مشتقة
٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	-	-	قروض وسلفيات
٤٩٧,٩١٢,١٢١	٤٩٧,٩١٢,١٢١	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	-	١٧,٨٩٩	الالتزامات

٦٠

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية المرحلية الموحدة (تابع)

٣٦ القيمة العادلة للأصول والالتزامات (تابع)

(ب) تسلسل القيمة العادلة

المدخلات الهامة غير القابلة
للملاحظة

أسلوب التقييم

النوع

لا ينطبق

أسلوب مقارنة السوق: تحسب القيمة العادلة من خلال
المؤسسات المالية المعنية.

الأدوات المشتقة (عقود مقايضة أسعار
الفائدة)

لا توجد تحويلات بين المستويات خلال الفترتين الحالية والسابقة.

٣٧ أحداث لاحقة

بتاريخ ٣٠ ديسمبر ٢٠٢٤، وافق مجلس إدارة الشركة على تغيير قيمة الأسهم من ريال عماني واحد للسهم الواحد إلى ٢٥ بسة للسهم الواحد مما أدى
إلى زيادة عدد الأسهم من ١٣٠,٢١٨,٦٠٦ إلى ٥,٢٠٨,٧٤٤,٢٨٠.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م
وشركاتها التابعة

القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣

العنوان المسجل:

ص.ب. ١٠٤، الرمز البريدي ١١٨
مدينة السلطان قابوس
بوشهر، مسقط

المقر الرئيسي للعمل:

مرتفعات بوشهر، مبنى رقم: ١٧١/١
مجمع ٢٦١، بوشهر
مسقط، سلطنة عُمان

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣

المحتويات	الصفحة
تقرير مراجعي الحسابات المستقلين	١ - ٣
قائمة المركز المالي الموحدة	٤
قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الموحدة	٥
قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة	٦
قائمة التدفقات النقدية الموحدة	٧
إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة	٨ - ٥٩

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين

إلى الأفاضل/ مساهمي شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م

تقرير حول مراجعة القوائم المالية الموحدة

الرأي

لقد قمنا بمراجعة القوائم المالية الموحدة لشركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م ("الشركة") وشركاتها التابعة ("المجموعة")، والتي تتألف من قائمة المركز المالي الموحدة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، والقوائم الموحدة لكل من الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر، والتغيرات في حقوق الملكية، والتدفقات النقدية للسنة المنتهية في ذلك التاريخ، بالإضافة إلى إيضاحات تتضمن السياسات المحاسبية الهامة ومعلومات إيضاحية أخرى.

في رأينا، إن القوائم المالية الموحدة المرفقة تُعبر بصورة عادلة، من كافة النواحي الجوهرية، عن المركز المالي الموحد للمجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، وعن أدائها المالي الموحد وتدفقاتها النقدية الموحدة للسنة المنتهية في ذلك التاريخ وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية لإعداد التقارير المالية الصادرة عن مجلس المعايير المحاسبية الدولية (المعايير المحاسبية الدولية لإعداد التقارير المالية).

أساس إبداء الرأي

لقد قمنا بتنفيذ مراجعتنا وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة. قمنا بتوضيح مسؤولياتنا بموجب هذه المعايير في فقرة مسؤولية مراجع الحسابات عن مراجعة القوائم المالية الموحدة من هذا التقرير. إننا نتمتع باستقلالية عن المجموعة وفقاً للقواعد الدولية للسلوك المهني للمحاسبين القانونيين الصادرة عن مجلس المعايير الأخلاقية الدولية للمحاسبين (بما في ذلك معايير الاستقلالية الدولية) بالإضافة إلى متطلبات أخلاقيات المهنة المتعلقة بمراجعتنا للقوائم المالية الموحدة في سلطنة عمان، وقد استوفينا مسؤولياتنا الأخلاقية الأخرى وفقاً لهذه المتطلبات ولقواعد السلوك المهني للمحاسبين القانونيين الصادرة عن مجلس المعايير الأخلاقية الدولية للمحاسبين. هذا ونعتقد أن أدلة المراجعة التي حصلنا عليها كافية ومناسبة لتزويدنا بأساس لإبداء رأينا.



المعلومات الأخرى

إن الإدارة مسؤولة عن المعلومات الأخرى. تشتمل المعلومات الأخرى على تقرير مجلس الإدارة.

لا يشمل رأينا حول القوائم المالية الموحدة المعلومات الأخرى، كما أننا لا نُعبر عن أي تأكيد بشأن هذه المعلومات.

فيما يتعلق بمراجعتنا للقوائم المالية الموحدة، تنحصر مسؤوليتنا في قراءة المعلومات الأخرى، وعند القيام بذلك، نضع في الاعتبار ما إذا كانت المعلومات الأخرى غير متسقة بصورة جوهرية مع القوائم المالية الموحدة أو مع المعلومات التي تم الحصول عليها أثناء عملية المراجعة، أو ما إذا كانت تشوبها أخطاء جوهرية. في حال توصلنا إلى وجود خطأ جوهرية في المعلومات الأخرى، بناءً على الأعمال التي قمنا بها، فإننا ملزمون بالإبلاغ عن هذا الأمر. لم يسترع انتباهنا أي أمر يستدعي الإبلاغ عنه في هذا الشأن.

مسؤولية الإدارة والقائمين على الحوكمة عن القوائم المالية الموحدة

إن الإدارة مسؤولة عن إعداد وعرض القوائم المالية الموحدة بصورة عادلة وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية لإعداد التقارير المالية، وإعدادها بما يتوافق مع الأحكام ذات الصلة لقانون الشركات التجارية لسنة ٢٠١٩ والقرار الوزاري ٢٠٢١/١٢٦، وعن الرقابة الداخلية التي ترى الإدارة أنها ضرورية لإعداد القوائم المالية الموحدة بحيث تكون خالية من الأخطاء الجوهرية، الناتجة عن الاحتيال أو الخطأ.

عند إعداد القوائم المالية الموحدة، تكون الإدارة مسؤولة عن تقييم قدرة المجموعة على مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية، والإفصاح، حيثما يكون مناسباً، عن الأمور المتعلقة بمبدأ الاستمرارية واستخدام مبدأ الاستمرارية كأساس للمحاسبة، إلا إذا كانت الإدارة تعتزم تصفية المجموعة أو إيقاف عملياتها أو لم يكن لديها بديل فعلي غير ذلك.

يتحمل مسؤولو الحوكمة مسؤولية الإشراف على عملية إعداد التقارير المالية للمجموعة.

مسؤولية مراجعي الحسابات عن مراجعة القوائم المالية الموحدة

تتمثل أهداف مراجعتنا في الحصول على تأكيدات معقولة حول ما إذا كانت القوائم المالية الموحدة، بشكل مجمل، خالية من الأخطاء الجوهرية، التي تنتج عن الاحتيال أو الخطأ، وإصدار تقرير مراجع الحسابات الذي يتضمن رأينا. إن التأكيد المعقول هو عبارة عن درجة عالية من التأكيد، لكنه ليس ضماناً بأن أعمال المراجعة التي تم القيام بها وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة سوف تكتشف دائماً أي خطأ جوهرية إن وجد. قد تنشأ الأخطاء نتيجة الاحتيال أو الخطأ وتُعتبر هذه الأخطاء جوهرية إذا كان من المتوقع بصورة معقولة أن تؤثر بصورة فردية أو جماعية على القرارات الاقتصادية التي يتخذها المستخدمون بناءً على هذه القوائم المالية الموحدة.

كجزء من عملية المراجعة التي نُجريها وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة، فإننا نمارس التقديرات والأحكام المهنية ونحافظ على مقدار من الشك المهني طوال عملية المراجعة. كما أننا نقوم أيضاً بما يلي:

- تحديد وتقييم مخاطر الأخطاء الجوهرية في القوائم المالية الموحدة، سواء كانت نتيجة الاحتيال أو الخطأ، وتصميم وتنفيذ إجراءات المراجعة المناسبة لتلك المخاطر والحصول على أدلة مراجعة كافية وملائمة لتزويدنا بأساس لإبداء رأينا. إن مخاطر عدم اكتشاف الأخطاء الجوهرية الناتجة عن الاحتيال تكون أعلى مقارنةً بالأخطاء الجوهرية الناتجة عن الخطأ نظراً لأن الاحتيال قد ينطوي على تواطؤ أو تزوير أو حذف متعمد أو تحريف أو تجاوز الرقابة الداخلية.
- فهم نظام الرقابة الداخلية المتعلق بأعمال المراجعة وذلك بغرض تصميم إجراءات مراجعة مناسبة للظروف الراهنة، وليس بغرض إبداء الرأي حول فعالية الرقابة الداخلية للمجموعة.
- تقييم مدى ملاءمة السياسات المحاسبية المتبعة ومدى معقولية التقديرات المحاسبية والإفصاحات ذات الصلة الموضوعية من قبل الإدارة.

مسؤولية مراجعي الحسابات عن مراجعة القوائم المالية الموحدة (تابع)

- التحقق من مدى ملاءمة استخدام الإدارة للأسس المحاسبية المتعلقة بمبدأ الاستمرارية وتحديد ما إذا كان هناك عدم يقين جوهري، بناءً على أدلة المراجعة التي تم الحصول عليها، فيما يتعلق بالأحداث أو الظروف التي قد تؤثر شك جوهري حول قدرة المجموعة على مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية. في حال خلصنا إلى وجود عدم يقين جوهري، فإنه يتعين علينا أن نلفت الانتباه في تقرير مراجع الحسابات إلى الإفصاحات ذات الصلة في القوائم المالية الموحدة، أو نقوم بتعديل رأينا إذا كانت هذه الإفصاحات غير كافية. تعتمد استنتاجاتنا على أدلة المراجعة التي تم الحصول عليها حتى تاريخ إصدار تقرير مراجع الحسابات. إلا أن الأحداث أو الظروف المستقبلية قد تتسبب في توقف المجموعة عن مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية.
- تقييم عرض القوائم المالية الموحدة وهيكلها ومحتواها بشكل عام، بما في ذلك الإفصاحات، وما إذا كانت القوائم المالية الموحدة تمثل المعاملات والأحداث ذات الصلة بطريقة تضمن عرض القوائم المالية الموحدة بصورة عادلة.
- الحصول على أدلة مراجعة كافية وملائمة بشأن المعلومات المالية للمنشآت أو الأنشطة التجارية داخل المجموعة لإبداء رأي حول القوائم المالية الموحدة. نحن نتحمل مسؤولية توجيه وتنفيذ أعمال المراجعة للمجموعة والإشراف عليها. نحن وحدنا مسؤولون عن رأينا فيما يخص المراجعة.

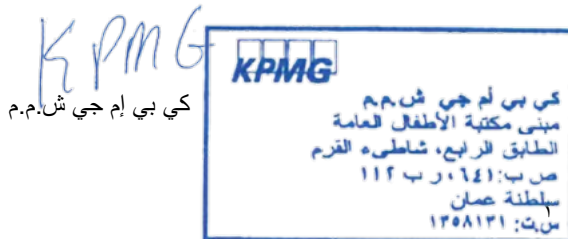
نتواصل مع مسؤولي الحوكمة بخصوص عدة أمور من ضمنها نطاق أعمال المراجعة والإطار الزمني المحدد لها والنتائج الجوهرية المترتبة على أعمال المراجعة بما في ذلك أي قصور جوهري يتم اكتشافه في نظام الرقابة الداخلية خلال أعمال المراجعة.

تقرير عن المتطلبات القانونية والتنظيمية الأخرى

نود أن ننوه بأن هذه القوائم المالية تتوافق، من كافة الجوانب المادية، مع الأحكام ذات الصلة من قانون الشركات التجارية لسنة ٢٠١٩.

كما تقتضي الأحكام ذات الصلة من قانون الشركات التجارية لسنة ٢٠١٩ والقرار الوزاري رقم ٢٠٢١/١٤٦، فإننا نلحظ إلى ما يلي:

- (١) لقد حصلنا على كافة المعلومات والإيضاحات التي نعتبرها ضرورية لأغراض مراجعتنا؛
- (٢) قامت المجموعة بالاحتفاظ بسجلات محاسبية تتوافق القوائم المالية الموحدة معها؛
- (٣) قامت المجموعة بإجراء جرد فعلي للمخزون؛
- (٤) تتفق المعلومات المالية الواردة في تقرير مجلس الإدارة مع ما جاء في السجلات المحاسبية للمجموعة؛ و
- (٥) بناءً على المعلومات التي أُتيحت لنا، لم يستترع انتباهنا ما يجعلنا نعتقد أن الشركة قد خالفت، خلال السنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، أي من الأحكام ذات الصلة من قانون الشركات التجارية لسنة ٢٠١٩، أو أن الشركة قد خالفت نظامها الأساسي، على وجهه قد يكون له تأثير مادي على أنشطتها و/ أو مركزها المالي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣.



موبين تشودري

٢١ مارس ٢٠٢٤

رقم السجل التجاري: ١٣٥٨١٣١

رقم البطاقة الضريبية: ٨٠٦٣٠٥٢

© ٢٠٢٤ كي بي إم جي ش.م.م، شركة محدودة المسؤولية مسجلة في سلطنة عمان، وإحدى الشركات التابعة لـ كي بي إم جي لوار جلف ليمتد، عضو في منظمة كي بي إم جي العالمية للشركات الأعضاء المستقلة التابعة لـ كي بي إم جي انترناشيونال ليمتد، شركة إنجليزية خاصة محدودة بالضمان. جميع الحقوق محفوظة. كي بي إم جي ش.م.م مسجلة ومرخصة بموجب قوانين سلطنة عمان.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة المركز المالي الموحدة

كما في ٣١ ديسمبر

٢٠٢٢	٢٠٢٣		
ريال سعودي	ريال سعودي	إيضاح	الأصول
٦٧٩,٦٠٩,٤١٨	٦٣٦,٢٦٤,٤٤٨	٧	أصول غير متداولة
٨٨,٣٨٨,٩٥٧	١٣٥,٠٤٣,٠٧٢	١٠	ممتلكات ومفن ومعدات
٢٥,٥٣٨,٣٧٥	٢٤,٢٢٥,٩٨٦	٩	أصول حق الاستخدام
١٣٨,٨٢٨,١٢١	١٣٠,٨٩٣,٧٣٣	١٠	استثمارات محتملة وفقاً لحقوق الملكية
٥,٣٣٤,٤٦٦	٧٤٨,١٩٦	١٥	أصول مالية بالتكلفة المضافة
٤,٤٥٦,٩٣٧	٦,٦٣٧,٠٣٢	٢٩	أدوات مشتقة
٩٤٢,١٥٦,٢٧٤	٩٣٣,٨١٢,٤٦٧		أصول للضريبة المؤجلة
٦,٨٤١,٧٦٠	٧,٦٨٥,٢٨٠	١٠	أصول متداولة
١٨,٥١٨,٦٦٩	١٢,٧٦٣,٨٧٩	١٠ (ج)	أصول مالية بالتكلفة المضافة
٥,١٨٦,٤٤٤	٢,٥٦١,٦٢٠	١٥	ذمم مدينة تجارية
٨,٣٤٢,٥١٢	٢,٣٨٦,٦٣٤	١٠ (د)	أدوات مشتقة
٤,٦١٠,٣٧٨	٤,١١٣,٨٥٣	١٠ (هـ)	أصول المقفود
٥٠,٣٦٨,٧٣٨	٥١,٩٩٦,٦٥٣	١٠ (و)	أصول مالية أخرى بالتكلفة المضافة
٧٩,٢٧٥,٦٣١	١٢٣,٨٠٦,٢٨٥	١٠ (و)	نقد وما يعادله
١٦,٧٩٣,١٢٨	١٦,١٤٩,٧٢١	١١	ودائع ثابتة وودائع هامشية
١٢,١٩٩,٧٦٦	٩,٣٠٨,٩٠٨	٣٠	أصول متداولة أخرى
٢٠٢,١٣٧,٠٢٦	٢٣٠,٧٧٢,٨٣٣		مخزون
١,١٤٤,٢٩٣,٣٠٠	١,١٦٤,٥٨٥,٣٠٠		إجمالي الأصول
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٢	حقوق الملكية والالتزامات
١١,٧٠٨,٤٦٩	١٦,٦٨٨,٧٢٠	١٣	حقوق الملكية
١٠,٣١٩,٤٥٥	٣,١٩٠,٢٧٠	١٥	رأس المال
٢٨٣,٨١١,٠٠١	٢٧٥,٨٠٧,٥١٥		احتياطي قانوني
٤٣٦,٠٥٧,٥٣١	٤٢٥,٩٠٥,١١١		تغيرات مترجمة في القيم العادلة
١٧,٦٦٦,٧٢٥	١٧,٩٣٩,٤١٧	٣٤	أرباح محتجزة
٤٥٣,٧٢٤,٢٥٦	٤٤٣,٨٤٤,٥٢٨		حقوق الملكية المنسوبة لمالكي الشركة الأم
			حصص غير مسيطرة
			إجمالي حقوق الملكية
			الالتزامات
٥٠٢,١٢٢,٦٦٢	٤٣٥,٩٤١,٨٩٣	١٤	الالتزامات غير متداولة
٥٧٣,٣١٣	٨٧٩,٩٢٧	١٦	قروض وسلفيات
١٧,٨٩٩	١٧,٨٩٩	١٥	تعويضات نهاية الخدمة للموظفين
٥٨,٧٨٤,٣٩٤	٧٦,١٣٧,٩٤٨	٢٠	أدوات مشتقة
٥٦١,٤٩٨,٢٦٨	٥١٢,٩٧٧,٦٦٧		الالتزامات الإيجار
٢٥,٣٩٤,٧٧٦	٤٢,١٧٩,٣٨٩	١٧	الالتزامات متداولة
٥٨,٣١٤,٣٩٩	٦٨,٤٢٧,٩٧٩	١٤	ذمم دائنة تجارية وأخرى
٧٣,١٨١	٨٦٠	٢٩	قروض وسلفيات
٣٢,٣٠٧,٩٣٣	٨٤,٤٣٨,٢٥٧	٨,٢	ضريبة دخل مستحقة الدفع
٢,٩٨٠,٤٨٧	١٢,٧١٦,٩٢٠	٣١	الالتزامات الإيجار
١٢٩,٠٧٠,٧٧٦	٢٠٧,٧٦٣,١٠٥		إيرادات عقود
٦٩٠,٥٦٩,٠٤٤	٧٢٠,٧٤٠,٧٧٢		إجمالي الالتزامات
١,١٤٤,٢٩٣,٣٠٠	١,١٦٤,٥٨٥,٣٠٠		إجمالي حقوق الملكية والالتزامات

تم اعتماد القوائم المالية الموحدة متضمنة الإيضاحات من ١ إلى ٣٦ والتصريح بإصدارها وفقاً لقرار مجلس الإدارة الصادر بتاريخ ١٤ مارس ٢٠٢٤ وتم التوقيع عليها نيابة عنه من قبل:


عضو مجلس الإدارة


رئيس مجلس الإدارة

تشكل الإيضاحات المدرجة جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة. تكرر مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٣.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر

إيضاح	٢٠٢٣ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى
إيرادات من العقود مع العملاء	٢٠	٢٦٦,٤٢٠,١٢٣
إيرادات الإيجار التشغيلي	١٩	٦٣,٩٠١,٤٢٠
إيرادات الإيجار التمويلي	١٠ (أ)	١٧,٧٩٥,٥٠٦
إجمالي الإيرادات		٣٤٨,١١٧,٠٤٩
تكاليف تشغيل رحلات	٢١	(٩٨,٠٥٢,٦٠٧)
مصرفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل	٢٣	(٢٢,٠٧٧,٠٣٧)
تكاليف تشغيل السفن		(١٣٨,٠٣٦,٠٨٩)
إجمالي الأرباح		٨٩,٩٥١,٣١٦
إيرادات أخرى	٢٨	٥٧٦,١٨٥
إيرادات توزيعات الأرباح		٩٦٠,٤٤٥
مصرفات تجارية	٢٤	(٨,٠٨٩,٠١٥)
مصرفات عمومية وإدارية	٢٥	(١٠,٨٥٥,٥٩٠)
عكس / (خسائر) الانخفاض في قيمة الأصول المالية وأصول العقود	١٠ (ز)	(٢٤٧,٥٦٥)
خسائر الانخفاض في قيمة أصول حق الاستخدام	١-٨	(٢٢,٣٢٥,٥٩٤)
أرباح / (خسائر) من بيع ممتلكات وسفن ومعدات		(٧١٥,١١٤)
أرباح تشغيلية		٧١,٦٥٠,٦١٠
تكاليف التمويل	٢٦	(٤٢,٣٥٣,٦٣٤)
إيرادات التمويل	٢٧	٢,٠٠٩,٧٩٨
حصة من نتائج استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية	٩	(٦,٧٧٧,٢٣٣)
الأرباح قبل ضريبة الدخل		٤١,٠٨٣,٢٢٣
إعفاء ضريبة الدخل	٢٩	١,٧٠١,٢٠٨
أرباح الفترة		٤٢,٧٨٤,٤٣١
الدخل الشامل الآخر		
البنود التي يتم أو قد يتم إعادة تصنيفها لاحقاً إلى الأرباح أو الخسائر		
استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية - الحصة من الدخل الشامل الآخر	٢-١٥	-
تحوطات التدفقات النقدية - الجزء الفعال من التغيرات في القيمة العادلة*	١-١٥	(٢,٨٢٣,٤٢٠)
تحوطات التدفقات النقدية - معاد تصنيفها إلى الأرباح أو الخسائر*	١-١٥	(٤,٣٨٧,٦٧٥)
الدخل الشامل الآخر للفترة، صافي من الضريبة		(٧,٢١١,٠٩٥)
إجمالي الدخل الشامل للفترة		٣٥,٥٧٣,٣٣٦
الأرباح منسوب إلى:		
ملاك الشركة	٣٤	٣٤,٩٧٦,٧٦٥
حصص غير مسيطرة		٤,٥١٢,٦٠٢
إجمالي الإيرادات الشاملة منسوب إلى:		
ملاك الشركة		٣٩,٤٨٩,٣٦٧
حصص غير مسيطرة		٥٣,٠٥٠,٤٠٧
		٤,٧١٨,١٠٣
		٥٧,٧٦٨,٥١٠

* ليس لتحوطات التدفقات النقدية أي تأثير ضريبي حيث إنها تتعلق بالمنشآت المسجلة في مناطق الملاذ الضريبي.

تشكل الإيضاحات المدرجة جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة.

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٣.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر

إجمالي حقوق الملكية ريال عماني	حصص غير مسيطرة ريال عماني	منسوبة إلى ملاك الشركة					الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٢ إجمالي الدخل الشامل للفترة أرباح الفترة الدخل الشامل للآخر للفترة
		الإجمالي ريال عماني	أرباح محتجزة ريال عماني	تغيرات متراكمة في القيم العادلة ريال عماني	احتياطات قانونية ريال عماني	رأس المال ريال عماني	
٣٩٩,٩٣٦,٦٤٦	١٦,٩٢٩,٥٢٢	٣٨٣,٠٠٧,١٢٤	٢٤٧,٦٩٣,٧١٤	(٤,١٣٦,٣٣٧)	٩,٢٣١,١٤١	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	
٤٢,٧٨٤,٤٣١	٤,١٨٩,٨١٦	٣٨,٥٩٤,٦١٥	٣٨,٥٩٤,٦١٥	-	-	-	
١٤,٩٨٤,٠٧٩	٥٢٨,٢٨٧	١٤,٤٥٥,٧٩٢	-	١٤,٤٥٥,٧٩٢	-	-	
٥٧,٧٦٨,٥١٠	٤,٧١٨,١٠٣	٥٣,٠٥٠,٤٠٧	٣٨,٥٩٤,٦١٥	١٤,٤٥٥,٧٩٢	-	-	
-	-	-	(٢,٤٧٧,٣٢٨)	-	٢,٤٧٧,٣٢٨	-	تحويل إلى احتياطات قانونية معاملات مع ملاك الشركة توزيعات أرباح
(٣,٩٨٠,٩٠٠)	(٣,٩٨٠,٩٠٠)	-	-	-	-	-	الرصيد في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢
٤٥٣,٧٢٤,٢٥٦	١٧,٦٦٦,٧٢٥	٤٣٦,٠٥٧,٥٣١	٢٨٣,٨١١,٠٠١	١٠,٣١٩,٤٥٥	١١,٧٠٨,٤٦٩	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	
إجمالي حقوق الملكية ريال عماني	حصص غير مسيطرة ريال عماني	منسوبة إلى ملاك الشركة					الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٣ إجمالي الدخل الشامل للفترة أرباح الفترة الخسائر الشاملة الأخرى للفترة
		الإجمالي ريال عماني	أرباح محتجزة ريال عماني	تغيرات متراكمة في القيم العادلة ريال عماني	احتياطات قانونية ريال عماني	رأس المال ريال عماني	
٤٥٣,٧٢٤,٢٥٦	١٧,٦٦٦,٧٢٥	٤٣٦,٠٥٧,٥٣١	٢٨٣,٨١١,٠٠١	١٠,٣١٩,٤٥٥	١١,٧٠٨,٤٦٩	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	
٣٩,٤٨٩,٣٦٧	٤,٥١٢,٦٠٢	٣٤,٩٧٦,٧٦٥	٣٤,٩٧٦,٧٦٥	-	-	-	
(٧,٢١١,٠٩٥)	(٨١,٩١٠)	(٧,١٢٩,١٨٥)	-	(٧,١٢٩,١٨٥)	-	-	
٣٢,٢٧٨,٢٧٢	٤,٤٣٠,٦٩٢	٢٧,٨٤٧,٥٨٠	٣٤,٩٧٦,٧٦٥	(٧,١٢٩,١٨٥)	-	-	
-	-	-	(٤,٩٨٠,٢٥١)	-	٤,٩٨٠,٢٥١	-	تحويل إلى احتياطات قانونية معاملات مع ملاك الشركة توزيعات أرباح
(٤٢,١٥٨,٠٠٠)	(٤,١٥٨,٠٠٠)	(٣٨,٠٠٠,٠٠٠)	(٣٨,٠٠٠,٠٠٠)	-	-	-	الرصيد في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣
٤٤٣,٨٤٤,٥٢٨	١٧,٩٣٩,٤١٧	٤٦٥,٩٠٥,١١١	٢٧٥,٨٠٧,٥١٥	٣,١٩٠,٢٧٠	١٦,٦٨٨,٧٢٠	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	

تشكل الإيضاحات المدرجة جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة.

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٣.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة التدفقات النقدية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر

٢٠٢٢	٢٠٢٣	إيضاح	
ريال عُُماني	ريال عُُماني		
٤١,٠٨٣,٢٢٣	٣٧,٣١٠,١٧٤		التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية
			الأرباح قبل الضريبة
			تسويات لـ:
٢٤٧,٥٦٥	(١٠٥,٢٩٦)	١٠ (ح)	عكس/خسائر) الانخفاض في قيمة الأصول المالية وأصول العقود
٢٧٩,٨٣٠	(١٨,٠٤١,٤٤٩)		أرباح / (خسائر) من بيع ممتلكات وسفن ومعدات
-	٢٢,٣٢٥,٥٩٤		خسائر انخفاض قيمة أصول حق الاستخدام
٨١,٢٢٣,١٣٤	١٢١,٨٩٦,٨٠٦	٨,٧	استهلاك
٦,٧٧٧,٢٣٣	(٩٩٧,٦١١)	٩	الحصة من نتائج اتلافات مشتركة وشركات زميلة
٣,٥٦٠,٢٢١	-		ممتلكات وسفن ومعدات مشطوبة خلال السنة
٢٠٨,٣٢٤	٣٩٧,٢٥٨	١٦	مخصص مكافآت نهاية الخدمة للموظفين
(٢,٠٠٩,٧٩٨)	(١٣,١٠٥,١٧٢)	٢٧	إيرادات التمويل
٢٥,٧٩٩,٩٥٢	٤٢,٣٥٣,٦٣٤	٢٦	تكاليف التمويل
(٩٦٠,٤٤٤)	(١٤٧,٥٧٠)		إيرادات توزيعات الأرباح
١٥٦,٢٠٩,٢٤٠	١٩١,٨٨٦,٣٦٨		
			تغيرات في:
٢,٥٠٠,٠٢١	٢,٨٩٠,٨٥٨		مخزون
(٦,٠٢٠,١٠٩)	٥,٨٧٣,٣٣٢		ذمم مدينة تجارية
(٤,٠٥٨,٠٠٠)	٦,٠٣٢,٧٦٥		أصول العقود
(٣,٢٣٣,٥٩٥)	٤٤٦,٦٧٦		أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة
(٨,٦٨٤,٦٠٦)	٦٤٣,٤٠٧		أصول متداولة أخرى
(٣٥,١٥٦,٤٣٩)	٦,٧٨٤,٦١٣		ذمم دائنة تجارية وأخرى
٤٢٥,١٤٦	٩,٧٣٦,٤٣٣		التزام العقود
١٠١,٩٨١,٦٥٨	٢٢٤,٢٩٤,٤٥٢		النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية
(٢٣,٧٠٥,١٦٢)	(٤١,٦٧٤,٠٢٠)	١٦	تكلفة تمويل مدفوعة (بما في ذلك استحقاق الفائدة لالتزامات الإيجار)
(٤٢,٣٨٣)	(٩٠,٦٤٤)	٢٩	مكافآت نهاية الخدمة المدفوعة للموظفين
(١٧٧,٤٦١)	(٧٣,٢٢٣)		ضريبة دخل مدفوعة
٧٨,٠٥٦,٦٤٣	١٨٢,٤٥٦,٥٦٥		صافي النقد الناتج من أنشطة التشغيل
			التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية
(١٦,٩٠٤,٦٥٢)	(٦٤,٣٠٤,٩٤٧)	٧	شراء ممتلكات وسفن ومعدات
٥١,٠٣٢,٧٦٦	٧٤,٨٢١,٤١٣		متحصلات من بيع ممتلكات وسفن ومعدات
١,٦٠٣,٢٤٢	(٤٤,٥٣٠,٦٥٤)		الحركة في ودائع ثابتة لأجل وودائع هامشية
١,٩٨٠,٦٩٤	٢,٤٥٧,٥٧٠		توزيعات الأرباح المستلمة
٦,٣٩٦,٢٢٧	٧,٠٥٠,٥٨٤		أصول مالية بالتكلفة المطفأة
٢,٠٥٣,٢٦٩	١٣,١٠٥,١٧٢		إيرادات التمويل المستلمة
٤٦,١٦١,٥٤٦	(١١,٤٠٠,٨٦٢)		صافي النقد (المستخدم في) / من الأنشطة الاستثمارية
			التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية
-	٦,٩٣٠,٠٠٠	١٤	متحصلات من قروض وسلفيات
(٦١,١٦٤,٣٧٦)	(٧٢,٨٣١,٢٥٨)	١٤	سداد قروض
(٢٣,٨٢٠,٥٤٣)	(٦٩,٥٦٣,٩٦٧)	٤-٨	دفعات الإيجار - المبلغ الأصلي
(٣,٩٨٠,٩٠٠)	(٤٢,١٥٨,٠٠٠)		توزيعات أرباح مدفوعة
(٨٨,٩٦٥,٨١٩)	(١٧٧,٦٢٣,٢٢٥)		صافي النقد المستخدم في الأنشطة التمويلية
٣٥,٢٥٢,٣٧٠	(٦,٥٦٧,٥٢٢)		صافي (النقص) / الزيادة في النقد وما يعادله
١٥,٠٧٦,٦٩٢	٥٠,٣٢٩,٠٦٢		النقد وما يعادله في ١ يناير
٥٠,٣٢٩,٠٦٢	٤٣,٧٦١,٥٤٠		النقد وما يعادله في ٣١ ديسمبر (إيضاح ١٠(و))

تسوية الالتزامات الناتجة عن أنشطة التمويل [إيضاح ١٤]

تشكل الإيضاحات المدرجة جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة.
تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٣.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١ الشكل القانوني والأنشطة الرئيسية

تعمل شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م. ("الشركة") وشركاتها التابعة بشار إليها معاً ("المجموعة") في الاستثمار في الشركات المالكة للسفن، وأنشطة تأجير السفن، وإدارة السفن. وتعمل المجموعة على مستوى عالمي.

إن الشركة مملوكة بنسبة ١٠٠٪ لشركة أسياد ش.م.ع.م. ("الشركة الأم المباشرة"). أسياد مملوكة بنسبة ١٠٠٪ لجهاز الاستثمار العُماني المملوك في النهاية لحكومة سلطنة عمان ("الطرف المسيطر النهائي").

٢ أساس الإعداد

تم إعداد القوائم المالية الموحدة وفقاً لمعايير التقارير المالية الدولية ومتطلبات قانون الشركات التجارية المطبقة لسنة ٢٠١٩.

تم عرض القوائم المالية الموحدة بالريال العماني غير أن العملة التشغيلية للمجموعة هي الدولار الأمريكي. تحول المجموعة الدولار الأمريكي إلى الريال العماني بسعر الصرف ١ = ٣٨٥.٠. كان معدل الصرف ثابتاً في السنوات السابقة والحالية حيث أن الريال العماني مربوط بالدولار الأمريكي.

تُقاس البنود المعروضة في القوائم المالية لكل شركة من شركات المجموعة باستخدام عملة البيئة الاقتصادية الرئيسية التي يعمل بها الكيان (العملة التشغيلية). وتُعرض القوائم المالية الموحدة بالريال العماني، وهو عملة العرض للمجموعة. تكمن العوامل التي تحدد العملة الوظيفية في عملات أقسام العمل. تتم كافة مبيعات المجموعة بالدولار الأمريكي. ويتم تقويم معظم مصروفات المجموعة وتمويلاتها بالدولار الأمريكي. ويتم تقويم جدول المرتبات بالريال العماني، ويتم بعض تمويلات المجموعة بالريال العماني والين الياباني. ومع ذلك، فإن هذه البنود غير جوهرية ومعظم العمليات تتم بالدولار الأمريكي، ونتيجة لذلك فإن العملة التشغيلية هي الدولار الأمريكي.

تم إعداد القوائم المالية الموحدة وفقاً لمبدأ التكلفة التاريخية المعدل عند الضرورة بالأصول المالية والالتزامات المالية المدرجة بالقيمة العادلة والمفصّل عنها في القوائم المالية.

يُطلب إعداد القوائم المالية بما يتوافق مع معايير التقارير المالية الدولية استخدام بعض التقديرات المحاسبية الهامة. كما يتطلب من الإدارة ممارسة تقديرها في عملية تطبيق السياسات المحاسبية للمجموعة. تم الإفصاح عن المجالات التي تنطوي على درجة كبيرة من التقدير أو التعقيد أو المجالات التي تكون فيها الافتراضات والتقديرات جوهرية للقوائم المالية الموحدة بالإيضاح رقم ٥.

٢-٢ المعايير الجديدة والمعدلة المطبقة من قبل الشركة

طبقت المجموعة كافة المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة الصادرة عن مجلس المعايير المحاسبية الدولية ولجنة تفسيرات معايير التقارير المالية الدولية التابعة للمجلس، والتي تتعلق بعمليات المجموعة وتسري للفترة المحاسبية التي تبدأ في ١ يناير ٢٠٢٣.

تطبق المعايير والتفسيرات التالية للمرة الأولى على فترات التقارير المالية التي تبدأ في أو بعد ١ يناير ٢٠٢٣:

المعايير أو التعديلات المحاسبية الجديدة تسري على الفترات السنوية التي تبدأ في أو بعد

١ يناير ٢٠٢٣	المعيار رقم ١٧ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية "عقود التامين"
١ يناير ٢٠٢٣	الضريبة المؤجلة المتعلقة بالأصول والالتزامات الناشئة عن معاملة واحدة - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١٢
١ يناير ٢٠٢٣	الإفصاح عن السياسات المحاسبية - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١ وإقرار ممارسة المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية رقم ٢
١ يناير ٢٠٢٣	تعريف التقدير المحاسبي - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ٨
٢٣ مايو ٢٠٢٣	تعديل الضريبة الدولية - قواعد نموذج الركيزة الثانية - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١٢

ليس للمعايير والتعديلات المذكورة أعلاه أي تأثير مادي على القوائم المالية للشركة، باستثناء نتيجة التعديل على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١، حيث تم الإفصاح فقط عن السياسات المحاسبية المادية.

شركة أسيا د للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٢ أساس الإعداد (تابع)

٣-٢ المعايير والتعديلات والتفسيرات الجديدة التي لم يتم تفعيلها ولا تطبيقها بعد

تم أدناه بيان المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة التي تم إصدارها دون أن يتم تفعيلها بعد حتى تاريخ إصدار القوائم المالية للمجموعة. تعتزم المجموعة تطبيق هذه المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة، حيثما يكون مناسباً، عندما يتم تفعيلها.

المعايير أو التعديلات المحاسبية الجديدة

تسري على الفترات السنوية التي تبدأ في أو بعد

١ يناير ٢٠٢٤	تصنيف الالتزامات إلى التزامات متداولة أو غير متداولة وغير متداولة بالتعهدات - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١
١ يناير ٢٠٢٤	ترتيبات تمويل الموردين - تعديل على المعيار المحاسبي الدولي رقم ٧ والمعيار رقم ٧ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية
١ يناير ٢٠٢٤	التزام الإيجار في عقود البيع وإعادة الاستئجار - تعديلات على المعيار رقم ١٦ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية
١ يناير ٢٠٢٤	عدم إمكانية الصرف - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ٢١
١ يناير ٢٠٢٥	بيع الأصول أو المساهمة بها فيما بين المستثمر وشركته الزميلة أو انتلافه المشترك - تعديلات على المعيار رقم ١٠ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية والمعيار المحاسبي الدولي رقم ٢٨
يمكن تطبيقها اختياريًا/ تاريخ التفعيل مؤجل لأجل غير مسمى	تصنيف الالتزامات إلى التزامات متداولة أو غير متداولة وغير متداولة بالتعهدات - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١

لا توجد معايير أو تعديلات أو تفسيرات أخرى للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية يُتوقع أن يكون لها تأثير مادي على الشركة.

٤-٢ التغيير في السياسات المحاسبية المادية

باستثناء ما هو موضح أدناه، فإن السياسات المحاسبية المطبقة في هذه القوائم المالية هي ذاتها المطبقة في القوائم المالية للمجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ وللسنة المنتهية في ذلك التاريخ.

١-٤-٢ معلومات السياسة المحاسبية المادية

طبقت المجموعة أيضاً معيار الإفصاح عن السياسات المحاسبية (تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١ وإقرار ممارسة المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية رقم ٢) اعتباراً من ١ يناير ٢٠٢٣. بالرغم من أن التعديلات لم يترتب عليها أي تغييرات في السياسات المحاسبية نفسها، إلا أنها أثرت على معلومات السياسة المحاسبية المفصّل عنها في القوائم المالية.

تتطلب التعديلات الإفصاح عن السياسات المحاسبية "المادية" بخلاف "الجوهرية". توفر التعديلات أيضاً إرشادات حول تطبيق الأهمية النسبية للإفصاح عن السياسات المحاسبية، ومساعدة المنشآت على توفير معلومات مفيدة تتعلق بالسياسة المحاسبية الخاصة بالمنشأة والتي يحتاجها المستخدمون لفهم المعلومات الأخرى الواردة في القوائم المالية.

قامت الإدارة بمراجعة السياسات المحاسبية وأجرت تحديثات على المعلومات المفصّل عنها في الإيضاح رقم ٣ "ملخص السياسات المحاسبية المادية" (٢٠٢٢): ملخص السياسات المحاسبية الهامة في بعض الحالات بما يتماشى مع التعديلات.

٢-٤-٢ الضريبة المؤجلة المتعلقة بالأصول والالتزامات الناشئة عن معاملة واحدة

اعتمدت المجموعة الضريبة المؤجلة المتعلقة بالأصول والالتزامات الناشئة عن معاملة واحدة (تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١٢) اعتباراً من ١ يناير ٢٠٢٣. تعمل التعديلات على تقليص نطاق الإعفاء من الاعتراف المبدئي لاستبعاد المعاملات التي يترتب عنها فروق مؤقتة متساوية يمكن مقاصتها - على سبيل المثال عقود الإيجار والتزامات إيقاف التشغيل. بالنسبة لعقود الإيجار والتزامات إيقاف التشغيل، يتعين على المنشأة الاعتراف بأصول والتزامات الضريبة المؤجلة ذات الصلة منذ بداية أول فترة مقارنة معروضة، مع الاعتراف بأي تأثير تراكمي كتسوية للأرباح المحتجزة أو مكونات حقوق الملكية الأخرى في ذلك التاريخ. بالنسبة لجميع المعاملات الأخرى، تطبق المنشأة التعديلات على المعاملات التي تحدث في أو بعد بداية أول فترة معروضة.

قامت المجموعة باحتساب الضريبة المؤجلة على التزامات عقود الإيجار بتطبيق منهجية "متراصة بينياً بشكل متكامل" مما أدى إلى نتيجة مماثلة للتعديلات، باستثناء أنه تم الاعتراف بأصول أو التزامات الضريبة المؤجلة للشركة على أساس صافي القيمة. مع ذلك، لم يكن هناك أي تأثير على بيان المركز المالي لأن الأرصدة مؤهلة للمقاصة بحسب الفقرة ٧٤ من المعيار المحاسبي الدولي رقم ١٢. كما لم يكن هناك أي تأثير على الرصيد الافتتاحي للأرباح المحتجزة كما في ١ يناير ٢٠٢٣ نتيجة للتغيير. تم الإفصاح عن التأثير الرئيسي للمجموعة المتعلق بالإفصاح عن أصول والتزامات الضرائب المؤجلة المعترف بها في الإيضاح رقم ٢٩ حول هذه القوائم المالية.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

تم تلخيص السياسات المحاسبية الرئيسية للمجموعة أدناه. لقد تم تطبيق هذه السياسات بشكل متسق على جميع السنوات المعروضة، ما لم ينص على خلاف ذلك.

١-٣ أساس التوحيد

(أ) دمج الأعمال

تقوم المجموعة باحتساب عمليات دمج الأعمال بموجب طريقة الاستحواذ عندما تفي مجموعة الأنشطة والأصول المستحوذ عليها بتعريف الأعمال ويتم نقل السيطرة إلى المجموعة. عند تحديد ما إذا كانت مجموعة معينة من الأنشطة والأصول تعتبر أعمالاً، تقوم المجموعة بتقييم ما إذا كانت مجموعة الأصول والأنشطة المستحوذ عليها تتضمن، على الأقل، مدخلات وعملية جوهرية وما إذا كانت المجموعة المستحوذ عليها لديها القدرة على إنتاج مخرجات.

لدى المجموعة خيار تطبيق "اختبار التركيز" الذي يسمح بإجراء تقييم مبسط لما إذا كانت مجموعة الأنشطة والأصول المكتسبة لا تعتبر أعمالاً. يتم استيفاء اختبار التركيز الاختياري إذا كانت جميع القيم العادلة لإجمالي الأصول المستحوذ عليها تتركز بشكل جوهري في أصل واحد محدد أو مجموعة من الأصول المماثلة القابلة للتحديد.

يتم قياس المقابل المحول في عملية الاستحواذ بشكل عام بالقيمة العادلة، وكذلك صافي الأصول القابلة للتحديد المستحوذ عليها. يتم اختبار أي شهرة تنشأ سنوياً لتحديد انخفاض القيمة. يتم الاعتراف بأي ربح من صفقة الشراء في الربح أو الخسارة على الفور. يتم تحميل تكاليف المعاملة عند تكبدها، إلا إذا كانت تتعلق بإصدار سندات الدين أو الأوراق المالية.

لا يتضمن المقابل المحول المبالغ المتعلقة بتسوية العلاقات الموجودة مسبقاً. يتم الاعتراف بهذه المبالغ بشكل عام في الربح أو الخسارة.

يتم قياس أي مقابل محتمل بالقيمة العادلة في تاريخ الاستحواذ. إذا تم تصنيف الالتزام بدفع المقابل المحتمل الذي يستوفي تعريف الأداة المالية كحقوق ملكية، فلا يتم إعادة قياسه ويتم المحاسبة عن التسوية ضمن حقوق الملكية. وبخلاف ذلك، يتم إعادة قياس المقابل المحتمل الآخر بالقيمة العادلة في تاريخ كل تقرير ويتم الاعتراف بالتغيرات اللاحقة في القيمة العادلة للمقابل المحتمل في الربح أو الخسارة.

(ب) الشركات التابعة

الشركات التابعة هي المنشآت التي تسيطر عليها المجموعة. "تسيطر" المجموعة على منشأة ما عندما تتعرض لعوائد متغيرة أو يكون لها حقوق فيها نتيجة مشاركتها في المنشأة ولديها القدرة على التأثير على تلك العوائد من خلال سيطرتها على المنشأة. يتم إدراج القوائم المالية للشركات التابعة في القوائم المالية الموحدة من تاريخ بدء السيطرة حتى تاريخ توقف السيطرة.

يتم إعداد القوائم المالية للشركات التابعة لنفس السنة المالية للشركة، باستخدام سياسات محاسبية مماثلة.

(ج) الحصص في الشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية

تشتمل حصص المجموعة في الشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية على حصص في شركات زميلة وائتلافات مشتركة. الشركات الزميلة هي تلك الشركات التي يكون للمجموعة تأثير كبير عليها، ولكن ليس السيطرة أو السيطرة المشتركة، على السياسات المالية والتشغيلية. الائتلاف المشترك هو ترتيب تتمتع فيه المجموعة بسيطرة مشتركة، حيث يكون للمجموعة حقوق في صافي موجودات الترتيب، بدلاً من الحقوق في أصولها والتزاماتها مقابل مطلوباتها.

تتم المحاسبة عن الحصص في الشركات الزميلة والائتلافات المشتركة وفقاً لطريقة حقوق الملكية. يتم الاعتراف بها مبدئياً بالتكلفة، والتي تتضمن تكاليف المعاملة. بعد الاعتراف المبدئي، تتضمن القوائم المالية الموحدة حصة المجموعة في الربح أو الخسارة والدخل الشامل الآخر للشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية، حتى التاريخ الذي يتوقف فيه التأثير الهام أو السيطرة المشتركة.

(د) المعاملات المحذوفة عند التوحيد

يتم استبعاد الأرصدة والمعاملات بين شركات المجموعة وأي إيرادات ومصروفات غير محققة (باستثناء أرباح أو خسائر معاملات العملات الأجنبية) الناتجة عن المعاملات بين شركات المجموعة. يتم حذف الأرباح غير المحققة الناتجة عن المعاملات مع الشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية مقابل الاستثمار إلى حد حصة المجموعة في الشركة المستثمر فيها. تلف.

يتم استبعاد الأرصدة والمعاملات بين شركات المجموعة وأي إيرادات ومصروفات غير محققة (باستثناء أرباح أو خسائر معاملات العملات الأجنبية) الناتجة عن المعاملات بين شركات المجموعة. يتم استبعاد الأرباح غير المحققة الناتجة عن المعاملات مع الشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية مقابل الاستثمار إلى حد حصة المجموعة في الشركة المستثمر فيها. يتم حذف الخسائر غير المحققة بنفس طريقة حذف الأرباح غير المحققة، ولكن فقط إلى الحد الذي لا يوجد فيه دليل على انخفاض القيمة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١-٣ أساس التوحيد (تابع)

(هـ) فقدان السيطرة

عندما تفقد المجموعة السيطرة على شركة تابعة، فإنها تقوم بإيقاف الاعتراف بأصول ومطلوبات الشركة التابعة وأي إيرادات غير مسيطرة ذات صلة ومكونات حقوق الملكية الأخرى. يتم الاعتراف بأي ربح أو خسارة ناتجة في الربح أو الخسارة. يتم قياس أي حصة محتفظ بها في الشركة التابعة السابقة بالقيمة العادلة عند فقدان السيطرة.

(و) الحصص غير المسيطرة

يتم قياس صافي حقوق الملكية مبدئياً بحصتها التناسبية من صافي الأصول المحددة للشركة المستحوذ عليها في تاريخ الاستحواذ.

يتم المحاسبة عن التغيرات في حصة المجموعة في الشركة التابعة والتي لا تؤدي إلى فقدان السيطرة كمعاملات حقوق ملكية.

٢-٣ ممتلكات وسفن ومعدات

(أ) الأصول المملوكة

يتم إدراج بنود الممتلكات والسفن والمعدات بالتكلفة ناقصاً الاستهلاك المتراكم وخسائر الانخفاض في القيمة، إن وجدت. وتتضمن تكاليف السفن البحرية سعر الشراء المدفوع إلى طرف ثالث، بما في ذلك تكاليف التسجيل والمستندات القانونية، وكافة التكاليف المنسوبة مباشرة جعل السفينة في حالة التشغيل بالموقع المخطط للاستخدام ومصروفات التحريك إلى موقع التشغيل وتكاليف الاختبار بالبحر ومصروفات إعادة التصنيع الجوهرية المتكبدة خلال العمر الإنتاجي للأصل وتكاليف التمويل المتكبدة خلال فترة تصنيع السفن. وتشتمل تكاليف البنود الأخرى للممتلكات والسفن والمعدات على المصروفات المنسوبة مباشرة إلى الاستحواذ على الأصل. وعندما تكون أجزاء بنود الممتلكات والسفن والمعدات ذات أعمار إنتاجية مختلفة، يتم احتسابها كبنود منفصلة في الممتلكات والسفن والمعدات.

(ب) النفقات اللاحقة

تتم رسمة النفقات المتكبدة لاستبدال أحد مكونات الممتلكات والسفن والمعدات التي تتم المحاسبة عنها بشكل مستقل بما في ذلك مصروفات الفحص الجسيم والعمر الشاملة. تتم رسمة النفقات اللاحقة الأخرى فقط عندما تزيد من المنافع الاقتصادية المستقبلية المضمنة في الممتلكات والسفن والمعدات. يتم إدراج جميع النفقات الأخرى في قائمة الدخل الشامل كمصروف عند تكبدها. تتم رسمة التكاليف المتكبدة لتجديد الأصول المملوكة ضمن الممتلكات والسفن والمعدات وبعد ذلك يتم استهلاكها على مدى العمر الاقتصادي التقديري للأصل المجدد أو العمر المتبقي للسفينة، أيهما أقصر.

(ج) الاستهلاك

يتم تحميل الاستهلاك في قائمة الدخل الشامل بطريقة القسط الثابت على مدى العمر الإنتاجي المقدر لبنود الممتلكات والآلات والمعدات. فيما يلي الأعمار الإنتاجية المقدرة للممتلكات والسفن والمعدات:

سنوات	سفن
٢٠ إلى ٣٠	تكاليف استخدام الحوض الجاف
١/٢ إلى ٥	معدات حاسب آلي
٣	مركبات
٣	أثاث وتركيبات
٢٥	مباني

يتم تحديد فترة استهلاك السفن المستعملة على أساس وضع وعمر السفن في وقت الاقتناء، على ألا تتجاوز فترة الاستهلاك ٢٠ عاماً من استلامها من حوض بناء السفن.

(د) أصول قيد الإنشاء

يتم إدراج الأصول قيد الإنشاء بالتكلفة، وتشتمل على كل التكاليف متضمنة تكاليف الاقتراض المنسوبة مباشرة إلى وصول الأصول قيد الإنشاء إلى الحالة التي تكون فيها جاهزة للغرض المنشأة من أجله. يتم تحويل الأصول قيد الإنشاء إلى الممتلكات والسفن والمعدات بالتكلفة عند الإتمام. لا يخصم أي استهلاك على الأصول قيد الإنشاء.

(هـ) تكاليف استخدام الحوض الجاف

المصروفات المتكبدة على حوض السفن الجاف، وهي من مكونات الممتلكات والسفن والمعدات، يتم إهلاكها على مدى الفترة من تاريخ استخدام الحوض الجاف إلى تاريخ تقدير الإدارة استحقاق استخدام الحوض الجاف التالي والذي يكون عادة بين سنتين ونصف إلى خمس سنوات.

يتم الاعتراف بأي أرباح أو خسائر من استبعاد أحد بنود الممتلكات والسفن والمعدات ضمن قائمة الأرباح أو الخسائر الموحدة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٣-٣ عقود الإيجار

(أ) المجموعة كمستأجر

يتم الاعتراف بعقود الإيجار على أنها أصول حق الاستخدام والالتزامات المقابلة في التاريخ الذي يصبح فيه الأصل المؤجر متاح للاستخدام من قبل المجموعة. ويتم تخصيص كل دفعة إيجار بين الالتزام وتكلفة التمويل. ويتم تحميل تكلفة التمويل في الأرباح أو الخسائر على مدى فترة الإيجار لتقديم معدل فائدة منتظم ثابت للرصيد المتبقي من الالتزام في كل فترة. ويتم استهلاك أصول حق الاستخدام على مدى العمر الإنتاجي للأصل ومدة الإيجار، أيهما أقصر، على أساس القسط الثابت.

يتم قياس الأصول والالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار مبدئياً على أساس القيمة الحالية. تشمل التزامات الإيجار صافي القيمة الحالية لمدفوعات الإيجار التالية:

- الدفعات الثابتة (بما في ذلك الدفعات الثابتة المضمنة)، ناقصاً أي حوافز إيجار مدينة
- دفعات الإيجار المتغيرة التي تعتمد على مؤشر أو معدل، والتي تقاس مبدئياً باستخدام المؤشر أو المعدل كما في تاريخ بدء الإيجار
- المبالغ المتوقعة دفعها من المستأجر بموجب ضمانات القيمة المتبقية.
- سعر ممارسة خيار الشراء إذا كانت احتمالية ممارسة المستأجر لهذا الخيار مؤكدة بشكل معقول
- دفعات غرامات لإنهاء عقد الإيجار، إذا كانت مدة الإيجار تعكس ممارسة المستأجر لذلك الخيار.

يتم خصم دفعات الإيجار باستخدام معدل الفائدة الضمني في الإيجار، إذا كان يمكن تحديد هذا المعدل، أو معدل الاقتراض الإضافي للمجموعة. لتحديد معدل الاقتراض الإضافي، فإن المجموعة تقوم بما يلي:

- حيثما أمكن، باستخدام تمويل حديث من طرف ثالث الذي يحصل عليه المستأجر كنقطة بداية، وتعديله ليعكس التغييرات في شروط التمويل منذ استلام تمويل الطرف الثالث
- استخدام نهج تراكمي يبدأ بمعدل فائدة خالٍ من المخاطر يتم تعديله وفقاً لمخاطر ائتمان الإيجارات التي تحتفظ بها المجموعة، والتي ليس بها تمويل حديث من طرف ثالث.
- إجراء تعديلات خاصة بعقد الإيجار، (على سبيل المثال المدة والبلد والعملية والضمان).

يتم قياس أصول حق الاستخدام بالتكلفة وتشمل ما يلي:

- مبلغ القياس المبدئي لالتزام الإيجار
- أي دفعات إيجار سددت في أو قبل تاريخ البدء ناقصاً أي حوافز إيجار مستلمة.
- أي تكاليف مباشرة مبدئية.
- تكاليف التجديد.

يتم استهلاك أصول حق الاستخدام على مدى العمر الإنتاجي للأصل أو مدة الإيجار على أساس القسط الثابت، أيهما أقصر.

يتم إدراج الدفعات المرتبطة بالإيجارات قصيرة الأجل وإيجارات الأصول منخفضة القيمة على أساس القسط الثابت كمصروف في الأرباح أو الخسائر. إن الإيجارات قصيرة الأجل هي إيجارات لمدة ١٢ شهراً أو أقل. تحتسب المجموعة كل عنصر من عناصر الإيجارات المتضمنة في العقد على أنه إيجار منفصل عن غيره من العناصر غير الإيجارية.

تعتبر فترة الإيجار الفترة غير القابلة للإلغاء التي يحق للمجموعة خلالها استخدام الأصل الأساسي. ويتم تعديل مدة الإيجار بالفترات التي يغطيها خيار التمديد، إذا كان من المؤكد على نحو معقول أن الخيار سيمارس، وكذلك الفترات المشمولة بخيار إنهاء عقد الإيجار، إذا كان من المؤكد على نحو معقول أن الخيار لن يمارس.

(ب) المجموعة كمؤجر

تقوم المجموعة، في البداية أو عند تعديل العقد الذي ينطوي على عنصر إيجاري، بتخصيص المقابل الوارد في العقد لكل عنصر إيجاري على أساس أسعارها النسبية القائمة بذاتها. عندما تكون المجموعة هي الطرف المؤجر، فإنها تحدد عند بداية كل عقد الإيجار ما إذا كان عقد الإيجار تمويلياً أو تشغيلياً.

لتصنيف كل عقد إيجار، تقوم المجموعة بإجراء تقييم شامل لما إذا كان عقد الإيجار سيحول إلى حد كبير كافة المخاطر والامتيازات المتعلقة بملكية الأصل ذي الصلة. في هذه الحالة يكون عقد الإيجار تمويلياً؛ وخلاف ذلك يكون عقد الإيجار تشغيلياً. كجزء من أعمال هذا التقييم، تراعي المجموعة بعض المؤشرات مثل ما إذا كان عقد الإيجار يمثل الجزء الرئيسي من العمر الاقتصادي للأصل.

عندما تكون المجموعة مؤجر وسيط، فإنها تحتسب حصتها في عقد الإيجار الأساسي وعقد الإيجار من الباطن بشكل منفصل. تقوم المجموعة بتقييم تصنيف عقد الإيجار من الباطن استناداً إلى أصول حق الاستخدام الناشئة عن عقد الإيجار الأساسي، دون الاستناد إلى الأصل ذي الصلة. تطبق المجموعة الإعفاء الموضح أعلاه على عقود الإيجار قصيرة الأجل، ثم تقوم بتصنيف عقد الإيجار من الباطن كعقد إيجار تشغيلياً. إذا كان الترتيب ينطوي على عناصر إيجارية وغير إيجارية، تقوم المجموعة بتطبيق المعيار رقم ١٥ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية لتخصيص المقابل في العقد.

تطبق المجموعة متطلبات إقاف الاعتراف والانخفاض في القيمة الواردة في المعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية. كما تقوم المجموعة بانتظام بمراجعة القيم المتبقية المقدرة غير المضمونة المستخدمة في احتساب إجمالي الاستثمار في عقد الإيجار.

تعترف المجموعة بدفعات الإيجار المستلمة بموجب عقود الإيجار التشغيلية كإيرادات على أساس القسط الثابت على مدى فترة الإيجار كجزء من إيرادات تأجير السفن.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٤-٣ الأصول غير المتداولة (أو مجموعات الاستبعاد) المصنفة كمحتفظ بها للبيع

تصنف الأصول غير الجارية (أو مجموعات للبيع) كأصول محتفظ بها للبيع عندما تسترد قيمها الدفترية بشكل أساسي من خلال معاملة بيع وأن يكون البيع أمراً محتماً. وتدرج بالقيمة الدفترية أو قيمها العادلة أيها أقل ناقصاً تكاليف البيع.

٥-٣ المخزون

يتم تقييم المخزون بالتكلفة أو صافي القيمة الممكن تحقيقها، أيهما أقل. يتم تحديد التكلفة بتطبيق طريقة الوارد أولاً صادر أولاً وطريقة متوسط التكلفة للمحروقات، والزيوت والشحومات، على التوالي، وتشمل جميع التكاليف المتكبدة في الحصول عليها ووضعها في موقعها وحالتها الحالية. يتم رصد مخصص للبندوط بطيئة الحركة والمتقادمة عند الاقتضاء، استناداً إلى تقييم الإدارة. تستند صافي القيمة الممكن تحقيقها على سعر البيع التقديري ناقصاً أي تكاليف أخرى متوقعة تكبدها عند الإنجاز والاستبعاد.

٦-٣ الأدوات المالية

١-٦-٣ التصنيف

تصنف المجموعة أصولها المالية ضمن فئات القياس التالية:

- تلك التي سيتم قياسها لاحقاً بالقيمة العادلة (إما من خلال الدخل الشامل الآخر أو من خلال الأرباح أو الخسائر).
- تلك التي سيتم قياسها بالتكلفة المطفأة.

يعتمد التصنيف على نموذج أعمال الكيان لإدارة الأصول المالية والأحكام التعاقدية للتدفقات النقدية.

بالنسبة للأصول التي تقاس بالقيمة العادلة، سيتم تسجيل الأرباح والخسائر إما في الأرباح أو الخسائر أو الدخل الشامل الآخر. بالنسبة للاستثمارات في أدوات حقوق الملكية غير المحتفظ بها للمتاجرة، سوف يعتمد ذلك على ما إذا كانت الشركة قد اتخذت خياراً لا رجعة فيه عند الإدراج المبدئي بمحاسبة الاستثمار في حقوق الملكية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر.

تقوم المجموعة بإعادة تصنيف استثمارات الديون فقط عندما يتغير نموذج أعمالها لإدارة تلك الأصول.

تصنف المجموعة أصولها المالية بالتكلفة المطفأة فقط إذا استوفت المعيارين التاليين:

- أن يتم الاحتفاظ بالأصل ضمن نموذج الأعمال الذي يهدف لتحصيل التدفقات النقدية التعاقدية.
- أن تؤدي الشروط التعاقدية إلى نشوء تدفقات نقدية تقتصر على دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفائدة.

تصنيف الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر

الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر تشمل ما يلي:

- أسهم حقوق الملكية غير المحتفظ بها للمتاجرة التي اختارت الشركة نهائياً أن تدرجها في هذه الفئة عند الإدراج المبدئي. تمثل هذه الأسهم استثمارات استراتيجية وترى الشركة أن هذا التصنيف هو الأنسب.
- سندات الدين التي تمثل فيها التدفقات النقدية التعاقدية دفعات حصرية للمبلغ الأصلي والفائدة، ويتم تحقيق الهدف من نموذج أعمال الشركة من خلال جمع التدفقات النقدية التعاقدية وبيع الأصول المالية.

٢-٦-٣ الاعتراف

يتم الاعتراف مبدئياً بالذمم المدينة التجارية وسندات الدين عند نشأتها. يتم الاعتراف مبدئياً بجميع الأصول المالية والالتزامات المالية الأخرى عندما تصبح المجموعة طرفاً في الأحكام التعاقدية للأداة.

٣-٦-٣ إيقاف الاعتراف

أ) إيقاف الاعتراف بالأصول المالية:

تقوم المجموعة بإيقاف الاعتراف بالأصل المالي عندما تنتهي حقوقها التعاقدية في الحصول على تدفقات نقدية من الأصل المالي أو عندما تقوم بتحويل الحقوق في الحصول على التدفقات النقدية التعاقدية من خلال معاملة يتم بموجبها تحويل كافة مخاطر وامتنيازات ملكية الأصل المالي بصورة فعلية أو حتى في حال عدم قيام المجموعة بتحويل أو الاحتفاظ بكافة مخاطر وامتنيازات الملكية بصورة فعلية ولكنها لا تحتفظ بسيطرتها على الأصل المالي.

تقوم المجموعة بإبرام معاملات يتم بموجبها تحويل الأصول المعترف بها في قائمة المركز المالي الموحدة ولكنها تحتفظ إما بكافة مخاطر وامتنيازات الأصول المحولة أو بجزء منها، وفي هذه الحالة لا يتم إيقاف الاعتراف بالأصول المحولة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٦-٣ الأدوات المالية (تابع)

٣-٦-٣ إيقاف الاعتراف (تابع)

(ب) إيقاف الاعتراف بالالتزامات المالية:

تقوم المجموعة بإيقاف الاعتراف بالالتزام المالي عندما تتم تسوية التزاماتها التعاقدية أو عندما يتم إلغاؤها أو انتهاءها. تقوم المجموعة أيضاً بإيقاف الاعتراف بالالتزام المالي عندما يتم تعديل شروطه وتكون التدفقات النقدية للالتزام المعدل مختلفة بصورة جوهرية، وفي هذه الحالة يتم الاعتراف بالتزام مالي جديد بناء على الشروط المعدلة بالقيمة العادلة.

عند إيقاف الاعتراف بالالتزام المالي، يتم الاعتراف بالفرق بين القيمة الدفترية المشطوبة والتمن المدفوع (بما في ذلك أية أصول غير نقدية تم تحويلها أو التزامات محتملة) ضمن الأرباح أو الخسائر.

٤-٦-٣ القياس

عند الاعتراف المبدئي، تقيس المجموعة الأصل المالي بقيمته العادلة مضافاً إليه، في حالة الأصول المالية التي ليست بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر، تكاليف المعاملة المنسوبة مباشرة إلى الاستحواذ على الأصل المالي. وتدرج تكاليف المعاملة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في الأرباح أو الخسائر.

يتم أخذ الأصول المالية ذات المشتقات الضمنية في مجملها بعين الاعتبار عند تحديد ما إذا كانت التدفقات النقدية هي دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفائدة.

أدوات الدين

يعتمد القياس اللاحق لأدوات الدين على نموذج أعمال المجموعة لإدارة الأصول وخصائص التدفقات النقدية للأصل. هناك ثلاث فئات للقياس تقوم فيها المجموعة بتصنيف أدوات الدين الخاصة بها:

- التكلفة المطفأة: يتم قياس الأصول المحتفظ بها لتحصيل التدفقات النقدية التعاقدية، حيث تمثل هذه التدفقات النقدية دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفوائد، بالتكلفة المطفأة. يتم الاعتراف بإيرادات الفائدة من هذه الأصول المالية في إيرادات التمويل باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلي. يتم إدراج أي أرباح أو خسارة من إلغاء الإدراج مباشرة في الأرباح أو الخسائر ويتم عرضها في الأرباح / (الخسائر) الأخرى بالإضافة إلى أرباح وخسائر صرف العملة الأجنبية. ويتم عرض خسائر انخفاض القيمة كبند منفصل في قائمة الأرباح أو الخسائر.
- القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر: يتم قياس الأصول المحتفظ بها لتحصيل التدفقات النقدية التعاقدية ولبيع الأصول المالية، حيث تمثل التدفقات النقدية للأصول دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفوائد، بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر. يتم إدراج الحركة في القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، ما عدا إدراج أرباح أو خسائر الانخفاض في القيمة وإيرادات الفوائد وأرباح وخسائر صرف العملات الأجنبية المدرجة في الأرباح أو الخسائر. عندما يتم إلغاء إدراج أصل مالي، يتم إعادة تصنيف الأرباح أو الخسائر المتراكمة المدرجة سابقاً في الدخل الشامل الآخر من حقوق الملكية إلى الأرباح أو الخسائر ويتم إدراجها في الأرباح / (الخسائر) الأخرى. يتم الاعتراف بإيرادات الفائدة من هذه الأصول المالية في إيرادات التمويل باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلي. ويتم عرض أرباح وخسائر صرف العملة الأجنبية في الأرباح / (الخسائر) الأخرى ويتم عرض مصروفات انخفاض القيمة كبند منفصل في قائمة الأرباح أو الخسائر.
- القيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر: يتم قياس الأصول التي لا تستوفي معايير التكلفة المطفأة أو القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر. ويتم إدراج الأرباح أو الخسائر من استثمار الدين الذي يقاس لاحقاً بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في الأرباح أو الخسائر ويتم إظهارها ضمن الأرباح / (الخسائر) الأخرى في الفترة التي تنشأ فيها.

أدوات حقوق الملكية

تقوم المجموعة لاحقاً بقياس كافة الاستثمارات في حقوق الملكية بالقيمة العادلة. حيثما تختار إدارة المجموعة عرض أرباح وخسائر القيمة العادلة من الاستثمارات في حقوق الملكية في الدخل الشامل الآخر، لا يوجد إعادة تصنيف لاحق لأرباح وخسائر القيمة العادلة إلى الأرباح أو الخسائر بعد إلغاء إدراج الاستثمار. يستمر إدراج توزيعات الأرباح من هذه الاستثمارات في الأرباح أو الخسائر ضمن الإيرادات الأخرى عندما ينشأ حق المجموعة في استلام المدفوعات.

تدرج التغيرات في القيمة العادلة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في "الأرباح / (الخسائر) الأخرى" في قائمة الأرباح أو الخسائر كما ينطبق. لا تدرج خسائر الانخفاض في القيمة (وعكس خسائر الانخفاض في القيمة) لاستثمارات حقوق الملكية التي تقاس بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر بشكل منفصل عن التغيرات الأخرى في القيمة العادلة.

شركة أسيد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٦-٣ الأدوات المالية (تابع)

٥-٦-٣ المقاصة

تتم مقاصة الأصول والالتزامات المالية ويتم بيان صافي القيمة في قائمة المركز المالي الموحدة، وذلك فقط عندما يكون لدى المجموعة حق قانوني نافذ بمقاصة المبالغ ويكون لديها الرغبة في إجراء المقاصة على أساس صافي المبلغ أو تحصيل الأصول وتسوية الالتزامات بصورة متزامنة.

٦-٦-٣ انخفاض قيمة الأصول المالية

تقوم المجموعة بتقييم الخسائر الائتمانية المتوقعة المرتبطة بأدوات الدين المحملة بالتكلفة المطفأة وبالقائمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر على أساس قائم على النظرة المستقبلية. تعتمد منهجية انخفاض القيمة المطبقة على ما إذا كانت هناك زيادة جوهرية في مخاطر الائتمان.

تطبق المجموعة المنهج المبسط بموجب المعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة والذي يستخدم مخصص الخسائر المتوقعة على مدار العمر الانتاجي لجميع الذمم مدينة التجارية وأصول العقود.

يتم عرض خسائر انخفاض القيمة من الذمم مدينة التجارية وأصول العقود كصافي خسائر انخفاض القيمة ضمن الأرباح الافتتاحية. وتدرج المبالغ المستردة اللاحقة للمبالغ المشطوبة سابقاً في نفس البند.

٧-٦-٣ قياس خسائر الائتمان المتوقعة

تتمثل خسائر ائتمانية المتوقعة في تقدير مرجح لخسائر الائتمان. يتم قياس خسائر الائتمان على أنها القيمة الحالية لكافة حالات التعثر النقدي (أي الفرق بين التدفقات النقدية المستحقة للشركة وفقاً للعقد والتدفقات النقدية التي تتوقع الشركة الحصول عليها). يتم تخفيض الخسائر الائتمانية المتوقعة بسعر الفائدة الفعلي للأصل المالي. تتمثل أقصى فترة يتم أخذها في الاعتبار عند تقدير الخسائر الائتمانية المتوقعة في أقصى فترة تعاقدية تتعرض خلالها الشركة لمخاطر الائتمان. يتم شطب الذمم المدينة التجارية عندما لا يكون هناك توقع معقول لاستردادها. تشمل المؤشرات على أنه لا يوجد توقع معقول للاسترداد، ضمن أمور أخرى، إخفاق المدين في إبرام خطة للسداد مع المجموعة.

٧-٣ المشتقات وأنشطة التحوط

تدرج الأدوات المالية المشتقة بشكل مبدئي بالقيمة العادلة بالتاريخ الذي يتم فيه الارتباط بعقد الاداة المالية المشتقة ويعاد قياسها لاحقاً بقيمتها العادلة بنهاية كل فترة تقرير. تعتمد طريقة المحاسبة عن التغيرات اللاحقة على ما إذا كانت الأدوات المشتقة مصنفة كأداة تحوط، وإذا كانت كذلك، طبيعة البند الجاري تغطيته. تصنف المجموعة بعض الأدوات المالية المشتقة على أنها:

- تحوطات القيمة العادلة للأصول أو الالتزامات المدرجة أو ارتباط مؤكد (تحوطات القيمة العادلة).
- تحوطات ضد مخاطر محددة مرتبطة بالتدفقات النقدية لأصول أو التزامات مدرجة أو بمعاملات متوقعة تتزايد فرص إبرامها (تحوطات التدفقات النقدية).
- تحوطات لصافي الاستثمار في عملية أجنبية (تحوطات صافي الاستثمار).

عند بدء علاقة التحوط، توثق المجموعة العلاقة الاقتصادية بين أدوات التحوط والبنود المغطاة بما في ذلك ما إذا كان من المتوقع أن تعوض التغيرات في التدفقات النقدية لأدوات التحوط التغيرات في التدفقات النقدية للبنود المغطاة. وتوثق المجموعة هدفها من إدارة المخاطر واستراتيجيتها لإجراء معاملات التحوط الخاصة بها.

تُستخدم المشتقات فقط لأغراض التحوط الاقتصادية وليس كاستثمارات مضاربة. ومع ذلك، عندما لا تفي المشتقات بمعايير محاسبة التحوط، فيجري تصنيفها على أنها "محتفظ بها للمتاجرة" للأغراض المحاسبية وتحتسب بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر. تُصنف القيمة العادلة الكاملة لمشتقات التحوط كأصول أو التزامات غير متداولة عندما تزيد فترات الاستحقاق المتبقية للبنود المغطاة عن ١٢ شهراً، وتُصنف كأصول أو التزامات متداولة عندما تكون فترات الاستحقاق المتبقية للبنود المغطاة أقل من ١٢ شهراً. تُصنف المشتقات التجارية كأصول أو التزامات متداولة.

تحوطات التدفقات النقدية المؤهلة لمحاسبة التحوط

إن الجزء الفعال من التغيرات في القيمة العادلة للمشتقات المصنفة والمؤهلة كتحوطات للتدفقات النقدية يتم إدراجها في احتياطي تحوط التدفقات النقدية ضمن حقوق الملكية.

يتم إدراج الأرباح أو الخسائر المتعلقة بالجزء الفعال من مقايضات معدل الفائدة للقروض الخاضعة للتحوط ذات المعدل المتغير في الأرباح أو الخسائر ضمن تكلفة التمويل في نفس الوقت مع مصروف الفائدة على القروض الخاضعة للتحوط.

عند انتهاء صلاحية أداة التحوط أو بيعها أو إنهاؤها، أو عندما لا تفي التحوط بمعايير محاسبة التحوط، فإن أي أرباح أو خسائر مؤجلة تراكمية في ذلك الوقت تظل في حقوق الملكية إلى أن تحدث المعاملة المتوقعة بما يؤدي إلى الاعتراف بأصول غير مالية مثل المخزون. وعندما لم يعد من المتوقع حدوث المعاملة المتوقعة، يعاد تصنيف الأرباح أو الخسائر المتراكمة والتكاليف المؤجلة للتحوط التي تم الاعتراف بها في حقوق الملكية على الفور إلى حساب الأرباح أو الخسائر. تتم مراجعة القيم الدفترية لأصول المجموعة غير المالية بتاريخ كل تقرير لتحديد مدى وجود أي مؤشر يدل على انخفاض القيمة. وفي حالة وجود أي مؤشر، عندئذ يتم تقدير القيمة القابلة للاسترداد. يتم إدراج خسارة انخفاض قيمة الأصل إذا زادت القيمة الدفترية أو وحدتها المنتجة للنقد عن القيمة القابلة للاسترداد يتم إدراج خسارة انخفاض القيمة بقائمة الدخل الشامل.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٨-٣ انخفاض قيمة الأصول غير المالية

تتمثل القيمة القابلة للاسترداد للأصل أو وحدته المنتجة للنقد بقيمته المستخدمة وقيمه العادلة ناقصاً تكاليف البيع، أيهما أكثر. وعند تقييم القيمة المستخدمة، يتم خصم التدفقات النقدية المستقبلية المقدرة إلى قيمتها الحالية باستخدام معدل خصم ما قبل الضريبة الذي يعكس التقييمات السوقية الحالية للقيمة الزمنية للنقد والمخاطر المحددة للأصل. ولغرض اختبار انخفاض القيمة، يتم تجميع الأصول إلى أصغر مجموعة من الأصول التي تتولد عنها تدفقات نقدية واردة من الاستخدام المستمر والتي تُعد مستقلة بشكل كبير عن التدفقات النقدية الواردة من الأصول الأخرى أو مجموعات الأصول ("الوحدة المنتجة للنقد").

يتم تقييم خسائر الانخفاض في القيمة التي تم إدراجها في فترات سابقة بتاريخ كل تقرير عن أي مؤشرات عن انحسار انخفاض القيمة أو زواله. يتم رد خسائر انخفاض القيمة إذا كان هناك تغير في التقديرات المستخدمة لتحديد المبالغ القابلة للاسترداد. يتم رد خسائر الانخفاض في القيمة فقط إلى الحد الذي لا تزيد فيه القيمة الدفترية عن القيمة الدفترية التي كان من الممكن تحديدها، بعد خصم الاستهلاك أو الإهلاك، في حالة عدم إدراج خسارة الانخفاض في القيمة.

٩-٣ رأس المال

تُصنف الأسهم العادية كحقوق مساهمين. وتُدرج التكاليف الإضافية المنسوبة مباشرة إلى إصدار الأسهم العادية كخصم من حقوق الملكية بالصافي من أي آثار ضريبية.

تدرج الأرباح والخسائر عند تقييم المعاملات مع المساهمين في حقوق الملكية.

كما في نهاية السنة السابقة، يتم تصنيف الدفعات المقدمة المستلمة من المساهمين فيما يتعلق بإصدار الأسهم العادية غير المسجلة لدى وزارة التجارة والصناعة كرأس مال قيد التسجيل.

١٠-٣ ذمم دائنة تجارية وأخرى

تمثل هذه المبالغ الالتزامات مقابل البضائع والخدمات المقدمة للمجموعة قبل نهاية السنة المالية والتي لم تسدد. إن المبالغ غير مضمونة وعادة ما يتم سدادها خلال ٣٠ يوماً من الاعتراف. تعرض الذمم دائنة تجارية والأخرى كالتزامات متداولة إلا إن كان الدفع غير مستحق خلال ١٢ بعد فترة التقرير. ويتم الاعتراف بها مبدئياً بقيمتها العادلة وتقاس لاحقاً بالتكلفة المطفأة باستخدام طريقة الفائدة الفعلية.

١١-٣ توزيعات الأرباح

يتم إدراج توزيعات الأرباح كالتزام في السنة الذي يتم اعتمادها خلالها من قبل مساهمي الشركة.

١٢-٣ المخصصات

يتم إدراج المخصص في قائمة المركز المالي عندما يكون لدى المجموعة التزام قانوني أو استدلال نتيجة لحدث سابق ومن المحتمل أن يتطلب تدفقا خارجا للمنافع الاقتصادية لسداد ذلك الالتزام. إذا كان الأثر جوهرياً يتم تحديد المخصص عن طريق خصم التدفقات النقدية المستقبلية بمعدلات ما قبل الضريبة التي تعكس تقديرات السوق الحالية للقيمة الزمنية للنقد، والمخاطر المحددة لذلك الالتزام، إن كان ذلك ملائماً.

١٣-٣ مكافآت نهاية الخدمة للموظفين

يتم احتساب مكافأة نهاية الخدمة وفقاً لشروط توظيف موظفي المجموعة في تاريخ التقرير، وفقاً لمتطلبات قانون العمل العماني لعام ٢٠٢٣ المطبق على الموظفين غير العمانيين لفترة الخدمة المتراكمة في نهاية فترة التقرير. يتم الاعتراف باستحقاقات الموظفين في الإجازة السنوية عندما تصبح مستحقة للموظفين، ويتم الاعتراف باستحقاق الالتزام المقدّر عن الإجازة السنوية نتيجة للخدمات حتى تاريخ التقرير. يتم احتساب مكافأة نهاية الخدمة وفقاً لشروط توظيف موظفي المجموعة في تاريخ التقرير، وفقاً لمتطلبات قانون العمل العماني لعام ٢٠٢٣ المطبق على الموظفين غير العمانيين لفترة الخدمة المتراكمة في نهاية فترة التقرير. يتم الاعتراف باستحقاقات الموظفين في الإجازة السنوية عندما تصبح مستحقة للموظفين، ويتم الاعتراف باستحقاق الالتزام المقدّر عن الإجازة السنوية نتيجة للخدمات حتى تاريخ التقرير. يتم الإفصاح عن الاستحقاق المتعلق بالإجازة السنوية وبذل تذاكر السفر كالتزام متداول، بينما يتم الإفصاح عن عن الاستحقاق المتعلق باستحقاقات نهاية الخدمة كالتزام غير متداول.

يتم الاعتراف بالاشتراكات في خطة تقاعدية محددة الاشتراكات للموظفين العمانيين وفقاً لقانون التأمينات الاجتماعية العماني لسنة ١٩٩١ كمصروفات قائمة الدخل الشامل عند تكبدها.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١٤-٣ مصروفات وإيرادات الفوائد

تحتسب مصروفات الفوائد على الاقتراضات باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلية. تدرج تكاليف التمويل كمصروف في قائمة الدخل الشامل في الفترة التي تتكبد فيها.

تتمثل تكاليف الاقتراض بالفائدة مستحقة الدفع عن الاقتراضات. وتُضاف تكاليف الاقتراضات التي تنسب مباشرة إلى جيزة أو تشييد أو إنتاج أصول مؤهلة، وهي أصول تأخذ فترة طويلة بالضرورة لتصبح جاهزة للاستخدام المقصود أو البيع، إلى تكاليف هذه الأصول حتى تصبح الأصول جاهزة للاستخدام المقصود أو البيع. وتُخصم إيرادات الاستثمار المكتسبة على الاستثمارات المؤقتة لاقتراضات محددة المعلقة مصروفاتها على الأصول المؤهلة من تكاليف تلك الأصول. وتُدرج كافة تكاليف الاقتراضات الأخرى كمصروف في السنة التي تتكبد فيها.

تُدرج إيرادات الفوائد في قائمة الدخل الشامل عند استحقاقها مع أخذ العائد الفعلي للأصل بعين الاعتبار.

١٥-٣ ضريبة الدخل

يتم تكوين مخصص للضرائب وفقاً للأنظمة المالية المعمول بها في البلد الذي تعمل فيه المجموعة.

تتكون ضريبة الدخل على أرباح أو خسارة العام من ضريبة جارية وضريبة مؤجلة. يتم إدراج ضريبة الدخل في قائمة الدخل الشامل فيما عدا الحالات التي تتعلق فيها ببند تدرج بشكل مباشر في حقوق الملكية أو بقائمة الدخل الشامل.

تتكون الضريبة الجارية من ضريبة مستحقة الدفع محسوبة على أساس إيراد السنة الضريبية المتوقع باستخدام المعدلات الضريبية المطبقة أو تلك التي تطبق على نحو واسع في تاريخ المركز المالي وأي تعديلات للضريبة المستحقة عن سنوات سابقة.

تحتسب الضريبة المؤجلة باستخدام طريقة الالتزام على أساس الفروق المؤقتة الناشئة بين الأسس الضريبية للأصول والالتزامات وقيمها الدفترية في القوائم المالية الموحدة. ويتم احتساب الضريبة المؤجلة على أساس معدلات الضريبة التي يتوقع تطبيقها على السنة التي يتحقق فيها الأصل أو يسوى فيه الالتزام بناءً على معدلات الضريبة (وقوانين الضريبة) المطبقة أو التي تطبق على نحو واسع بتاريخ التقرير. يتم الإفصاح عن الآثار الضريبية على الفروق المؤقتة ضمن الالتزامات غير الجارية أو الأصول غير الجارية حسب طبيعة الفرق المؤقت.

يُدرج الأصل الضريبي المؤجل فقط إلى الحد الذي يكون من المحتمل توفر أرباح ضريبة مستقبلية والتي يمكن استخدام الخسائر والاسترداد الضريبة غير المستخدمة في مقابلها. تتم مراجعة القيم الدفترية للأصول الضريبية المؤجلة بتاريخ كل تقرير وتخفيض إلى الحد الذي لا يعد من المحتمل تحقق المنافع الضريبية ذات الصلة.

تتم مقاصة أصول والتزامات الضريبة المؤجلة إذا نشأ حق قانوني واجب النفاذ بمقاصة أصول والتزامات الضريبة الجارية وكانت تتعلق بضرائب الدخل التي تفرضها نفس السلطة الضريبية على نفس الكيان الخاضع للضريبة، أو على كيانات مختلفة خاضعة للضريبة، ولكنها تنوي تسوية أصول والتزامات الضريبة الجارية على أساس الصافي أو يتم تحقق الأصول والالتزامات الضريبية الخاصة بها في ذات الوقت.

ولتحديد مبالغ الضريبة الجارية والمؤجلة، تأخذ المجموعة في الاعتبار أثر المراكز الضريبية غير المؤكدة ومدى استحقاق أي ضرائب إضافية أو فوائد. ويعتمد تقييم كفاية التزام الضريبة للسنة الضريبية المفتوحة على تقديرات وافتراضات وقد ينطوي على العديد من الأحكام حول الأحداث المستقبلية. وقد تتوفر معلومات جديدة تؤدي إلى تغيير موقف المجموعة المتعلق بكفاية الالتزامات الضريبية الراهنة؛ ويؤثر مثل هذا التغيير على مصروف الضريبة للفترة التي يتخذ فيه مثل هذا القرار.

١٦-٣ العملة الأجنبية

إن العملة الوظيفية للمنشآت منفردة هي الدولار الأمريكي. وكما في تاريخ التقرير، يتم تحويل التزامات وأصول هذه المنشآت إلى عملة العرض للمجموعة (الريال العماني) بسعر الصرف السائد في تاريخ التقرير ويتم تحويل قائمة الدخل بمتوسط سعر الصرف المرجح للعام.

يتم تحويل المعاملات بعملة أجنبية إلى العملات الوظيفية لكيانات المجموعة بأسعار الصرف السائدة في تاريخ المعاملة. يتم تحويل الأصول والالتزامات المالية بعملة أجنبية في تاريخ التقرير إلى الريال العماني بأسعار الصرف السائدة في تلك التواريخ. تتمثل الأرباح والخسائر عن فروق تحويل العملات الأجنبية بالبند النقدية في الفرق بين التكلفة المطفأة بالعملة الوظيفية في بداية السنة، معدلة لأسعار الفائدة السائد والمدفوعات خلال السنة والتكلفة المطفأة بالعملة الأجنبية محولة بمعدل الصرف في نهاية السنة.

الأصول والالتزامات غير النقدية بالعملات الأجنبية التي يتم قياسها بالقيمة العادلة تتم إعادة تحويلها إلى العملة الوظيفية بمعدلات الصرف السائدة بتاريخ تحديد القيمة العادلة. البنود غير المالية بالعملات الأجنبية والتي تم قياسها استناداً على التكلفة التاريخية يتم تحويلها باستخدام معدلات الصرف السائد بتاريخ المعاملة.

فروق العملات الأجنبية الناتجة عن التحويل يتم إدراجها في قائمة الدخل الشامل، باستثناء الفروق الناتجة عن تحويل الالتزام المالي المصنف كخوط لصادفي الاستثمار بعملة أجنبية أو خوط تدفق نقدي مؤهل إلى القدر الذي تصبح فيه هذه الخوطات فعلية وهي التي يتم إدراجها في الدخل الشامل الآخر.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١٧-٣ ضريبة القيمة المضافة

تدرج الشركة بضريبة القيمة المضافة بما يتوافق مع القواعد واللوائح المنصوص عليها في قانون ضريبة القيمة المضافة الصادر عن مصلحة الضرائب في سلطنة عمان. ينص هذا القانون على تطبيق ضريبة القيمة المضافة بنسبة ٥٪ على جميع المبيعات والتوريدات والخدمات والاستهلاكات داخل عُمان. وتخضع المبيعات والتوريدات والخدمات والاستهلاكات خارج عُمان لضريبة القيمة المضافة بنسبة صفر بالمائة. يتم الاعتراف بالإيرادات والمصروفات والأصول والالتزامات بالصافي من مبلغ ضريبة القيمة المضافة، باستثناء الحالات التي تكون فيها ضريبة القيمة المضافة المتكبدة على شراء الأصول أو الخدمات غير قابلة للاسترداد من السلطات الضريبية، وفي هذه الحالة يتم إدراج ضريبة القيمة المضافة كجزء من تكلفة شراء الأصول أو كجزء من بند المصروفات حسب الحاجة لذلك.

١٨-٣ الاعتراف بالإيرادات

(أ) إيرادات من العقود مع العملاء

أبرمت المجموعة العقود التالية مع عملاء:

- خدمات الشحن - إيجار الرحلات هو استئجار سفينة لرحلة واحدة أو رحلات متتالية ميناء التحميل المحدد إلى ميناء الوجهة.
- خدمات تأجير السفن - يتم تحقيق إيرادات التأجير من السفن المقدمة في وقت الإيجار.
- خدمات تشغيل وصيانة السفن - خدمات تشغيل وصيانة السفن المؤجرة.

تم فصل الإيرادات من العقود مع العملاء بناءً على نوع الخدمات المقدمة كما هو موضح أعلاه. تقوم المجموعة بفصل الإيرادات بنفس الطريقة عند تقييم أدائها المالي.

مبين أدناه بإيجاز معلومات حول عقود المجموعة:

(أ) خدمات الشحن

يتكون عقد إيجار الرحلة من التزام أداء واحد لتزويد المستأجر بخدمة نقل متكاملة خلال فترة زمنية محددة. يفي العقد بمعايير الاعتراف بالإيرادات بمرور الزمن لأن المستأجر يتلقى ويستهلك في وقت واحد المزايا من أداء المجموعة.

تستخدم المجموعة طريقة الإدخال لقياس مدى تقدم المجموعة نحو الوفاء بالتزامات الأداء. تتطلب طريقة الإدخال من المجموعة الاعتراف بالإيرادات نسبياً على طول الفترة المقدرة لكل رحلة، ويتم احتسابها على أساس التحميل إلى التفريغ. تدرج الإيرادات من نقطة فصل الخراطيم في منفذ التحميل إلى نقطة فصل الخراطيم في منفذ التفريغ. تحدد طريقة المدخلات المختارة أداء المجموعة نحو الوفاء بالتزامات الأداء، حيث يمكن تقدير مدة الرحلة بشكل معقول، كما أنه يتوافق مباشرة مع القيمة المقدمة للعميل من الأداء الذي أنجزته المجموعة حتى تاريخه. يتم إعداد فاتورة حسب سعر المعاملة (رسوم الشحن) المتفق عليه في العقد. وتكون مدد السداد قصيرة الأجل بطبيعتها وبالتالي لا يشمل سعر المعاملة أي عنصر تمويل جوهري. يتضمن الثمن المتغير بنود مثل رسوم التأخير / الشحن، واستهلاك الوقود على أساس السرعة، وإيرادات التخزين، ويدرج في سعر المعاملة فقط إلى الحد الذي يكون من المحتمل فيه بصورة كبيرة أن يحدث عكس جوهري لقيمة الإيرادات التراكمية المدرجة وذلك عندما تنتهي الشكوك المرتبطة بالثمن المتغير في وقت لاحق. تُستخدم الخبرة المتراكمة في تقدير الثمن المتغير باستخدام طريقة القيمة المتوقعة.

تدرج المجموعة ضمن أصول العقد الخدمات المقدمة مع مرور الزمن. وبعد تصنيف أي مبلغ أدرج مسبقاً ضمن أصول العقد إلى الذمم مدينة تجارية في الوقت الذي يتم فيه إصدار الفاتورة إلى العميل، ويتم إصدار الفاتورة عموماً عند الوفاء التام بالتزام الأداء. يكون الدفع مستحقاً خلال ٣٠ يوماً من تاريخ الفاتورة، وتدرج الدفعات المقدمة المستلمة ضمن التزامات العقد. ولا يؤخذ بالاعتبار أي خصومات لأنها لا تُمنح إلا في حالات نادرة وقيمتها ليست جوهرياً.

تتم رسملة مصروفات الرحلة بين ميناء التفريغ السابق، أو تاريخ العقد إن كان أقرب، وميناء التحميل اللاحق إذا كانت مؤهلة كتكاليف للوفاء بالعقد بموجب معيار التقارير المالية الدولي رقم ١٥. لا تبدأ المجموعة رسملة مصروفات الرحلة حتى يتم الاتفاق على عقد إيجار الرحلة من قبل المجموعة والعميل، حتى لو كانت السفينة قد قامت بتفريغ حمولتها وكانت تبخر إلى ميناء التحميل المتوقع في رحلتها التالية. ولإدراج التكاليف المتكبدة للوفاء بالعقد ضمن الأصول، يجب استيفاء المعايير التالية: (١) أن ترتبط التكاليف مباشرة بالعقد، (٢) أن تولد التكاليف موارد للمنشأة أو تعمل على تحسينها بحيث يمكن استخدامها في الوفاء بالتزامات الأداء في المستقبل، (٣) أن يكون من المتوقع استرداد التكاليف. يتم إطفاء هذه التكاليف والتي تتضمن تكاليف المحروقات والموانئ ومصروفات العمولات بين ميناء التحميل وميناء التفريغ لأنها تتسق مع تحويل الخدمات إلى العميل.

لا يتم اعتبار أي عنصر جوهري من عناصر التمويل موجوداً حيث تتم المبيعات بمدة انتمائية تتراوح من ٣٠ إلى ٦٠ يوماً، وهو ما يتوافق مع ممارسات السوق. يتم الاعتراف بالإيرادات من المبيعات على أساس السعر المحدد في العقد. يتم تضمين المقابل المتغير في سعر المعاملة فقط إلى الحد الذي يكون من المحتمل فيه بصورة كبيرة أن يحدث عكس جوهري لقيمة الإيرادات التراكمية المدرجة وذلك عندما تنتهي الشكوك المرتبطة بالثمن المتغير في وقت لاحق. تُستخدم الخبرة المتراكمة في تقدير الثمن المتغير باستخدام طريقة القيمة المتوقعة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١٨-٣ الاعتراف بالإيرادات (تابع)

(٢) خدمات التشغيل والصيانة

تتعلق خدمات التشغيل والصيانة بخدمات الطاقم وخدمات الإصلاح والصيانة للسفن المؤجرة. ويتم الوفاء بالتزام الأداء المتعلق بهذا العنصر بمرور الزمن لأن العميل يتلقى ويستهلك في نفس الوقت المزايا من أداء المجموعة تزامناً مع قيام المجموعة بأداء الخدمة.

يتم الاعتراف بإيرادات الخدمات مقابل المبلغ الذي يحق للمجموعة إعداد فاتورة به عن الفترة، حيث أن مبلغ الفاتورة يتطابق مباشرة مع القيمة التي يحصل عليها العميل مقابل الأداء المنجز من المنشأة حتى تاريخه. يتم حجز الذمم مدينة من العميل في نفس الوقت الذي يكون فيه المقابل غير مشروط لأنه لا يلزم سوى مرور الوقت قبل أن يتم السداد. تصدر الفواتير على أساس شهري وهي مستحقة خلال ٣ إلى ٥ أيام من تاريخ الفاتورة من قبل العميل. لا تقوم المجموعة بتعديل أسعار المعاملات للقيمة الزمنية للنقود حيث أن الفترة بين نقل السلع أو الخدمات المتفق عليها إلى العميل والدفع من قبل العميل لا تتجاوز سنة واحدة ويتم إجراء عمليات البيع بشروط ائتمان متفق عليها والتي تتماشى مع ممارسات القطاع المتعارف عليها.

(٣) تأجير السفن

تتعلق إيرادات تأجير السفن بخدمات التأجير المقدمة للعملاء لمدة زمنية محددة. يتم الوفاء بالتزام الأداء لبنود هذه الخدمة على مدى فترة زمنية عندما يتلقى ويستهلك في نفس الوقت المزايا من أداء المجموعة تزامناً مع قيام المجموعة بأداء الخدمة.

(٤) خدمات إدارة السفن

تقدم المجموعة خدمات إدارة الطاقم وإدارة صيانة السفن وذلك للسفن المؤجرة من قبل المجموعة. تؤدي العقود إلى التزامات أداء واحدة وهي خدمات إدارة السفن. ويتم الوفاء بالتزام الأداء المتعلق بهذه الخدمة بمرور الزمن لأن العميل يتلقى ويستهلك في وقت واحد المزايا من أداء المجموعة.

يتم الاعتراف بإيرادات الخدمات مقابل المبلغ الذي يحق للمجموعة إعداد فاتورة به عن الفترة، حيث أن مبلغ الفاتورة يتطابق مباشرة مع القيمة التي يحصل عليها العميل مقابل الأداء المنجز من المنشأة حتى تاريخه. يتم حجز الذمم مدينة من العميل في نفس الوقت الذي يكون فيه المقابل غير مشروط لأنه لا يلزم سوى مرور الوقت قبل أن يتم السداد. تصدر الفواتير على أساس شهري وهي مستحقة خلال ٣ إلى ٥ أيام من تاريخ الفاتورة من قبل العميل. لا تقوم المجموعة بتعديل أسعار المعاملات للقيمة الزمنية للنقود حيث أن الفترة بين نقل السلع أو الخدمات المتفق عليها إلى العميل والدفع من قبل العميل لا تتجاوز سنة واحدة ويتم إجراء عمليات البيع بشروط ائتمان متفق عليها والتي تتماشى مع ممارسات القطاع المتعارف عليها.

(ب) توزيعات الأرباح

يتم إدراج توزيعات الأرباح عند نشوء الحق في استلام توزيعات الأرباح.

(ج) إيرادات الفوائد

إن إيرادات الفوائد على الأصول المالية بالتكلفة المطفأة والأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر المحسوبة باستخدام طريقة الفائدة الفعلية تدرج في قائمة الأرباح أو الخسائر على أنها جزء من الإيرادات الأخرى.

تحتسب إيرادات الفوائد من خلال تطبيق معدل الفائدة الفعلي على إجمالي القيمة الدفترية للأصل المالي باستثناء الأصول المالية التي تنخفض بعد ذلك قيمتها الائتمانية. وبالنسبة للأصول المالية التي انخفضت قيمتها الائتمانية، يتم تطبيق معدل الفائدة الفعلي على صافي القيمة الدفترية للأصل المالي (بعد خصم مخصص الخسارة).

تعرض إيرادات الفوائد كإيرادات تمويل عندما تُكتسب من أصول مالية محتفظ بها لأغراض إدارة النقد. وتدرج أي إيرادات أخرى من الفوائد في الإيرادات الأخرى.

١٩-٣ القروض والسلفيات

يتم الاعتراف بالقروض مبدئياً بالقيمة العادلة بالصافي من تكاليف المعاملة المتكبدة. ثم تُدرج لاحقاً بالتكلفة المطفأة، ويتم إدراج أي فرق بين المتحصلات (بالصافي من تكاليف المعاملة) وقيمة الاسترداد في قائمة الدخل الشامل الموحدة على مدى فترة القروض باستخدام طريقة الفائدة الفعلية.

تُدرج الرسوم المدفوعة على إنشاء تسهيلات التمويل كتكاليف معاملات القرض إذا أصبح سحب بعض أو كل التسهيلات أمراً محتملاً في هذه الحالة، تؤجل الرسوم حتى يحدث السحب. وعندما لا يكون هناك دليل على أن سحب بعض أو كل التسهيلات أمر محتمل، تتم رسملة الرسوم كدفعات مسبقة لخدمات السيولة وتهلك على مدى فترة التسهيلات المتعلقة بها.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٢٠-٣ تحديد القيم العادلة

تتطلب بعض السياسات والإفصاحات المحاسبية للمجموعة تحديد القيمة العادلة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر والأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر والالتزامات المالية والمشتقات والأصول والالتزامات غير المالية. لقد تم تحديد القيم العادلة لأغراض القياس و/أو الإفصاح.

تمثل الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر الاستثمار في الأوراق المالية غير المتداولة. وكما في تاريخ التقرير، لم تحتفظ المجموعة بأي أصل مالي بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر. وتتكون الالتزامات المالية من الذمم دائنة تجارية والأخرى، والقروض والتمويلات المحملة بالفوائد، والسحوبات البنكية على المكشوف، وتأمينات السفن. تتكون المشتقات من اتفاقيات عقود مقايضة أسعار الفائدة. يتم الإفصاح عن معلومات إضافية حول الافتراضات التي استخدمت في تحديد القيم العادلة عندما يكون ذلك ملائماً في الإفصاحات المتعلقة بالأصل أو الالتزام.

تتمثل سياسة المجموعة في إدراج التحويلات من وإلى مستويات النظام المدرج للقيمة العادلة كما في نهاية فترة التقرير.

٢٠-٣ تحديد القيم العادلة

تتطلب بعض السياسات والإفصاحات المحاسبية للمجموعة تحديد القيمة العادلة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر والأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة والالتزامات المالية والمشتقات الخاصة بالأصول والالتزامات غير المالية. تم تحديد القيم العادلة لأغراض القياس و/أو الإفصاح.

تمثل الأصول المالية المدرجة بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر استثماراً في أوراق مالية غير مدرجة. في تاريخ التقرير، لم تحتفظ المجموعة بأي أصول مالية بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة. تتكون المطلوبات المالية من الذمم الدائنة التجارية والذمم الدائنة الأخرى والقروض والسلفيات التي تحمل فائدة والسحب المصرفي على المكشوف وودائع السفن. تتكون المشتقات من اتفاقيات مقايضة أسعار الفائدة.

عندما يكون ذلك ممكناً، يتم الإفصاح عن معلومات إضافية حول الافتراضات المستخدمة في تحديد القيم العادلة في الإفصاحات الخاصة بالأصول أو الالتزامات.

تتمثل سياسة المجموعة في الاعتراف بالتحويلات من وإلى مستويات النظام المدرج للقيمة العادلة كما في نهاية فترة التقرير.

المستوى ١: تعتمد القيمة العادلة للأدوات المالية المتداولة في الأسواق النشطة (مثل المشتقات المتداولة علناً والأوراق المالية) على أسعار السوق المعلنة في نهاية فترة التقرير. إن سعر السوق المعلن المستخدم للأصول المالية التي تحتفظ بها المجموعة هو سعر العرض الحالي. يتم تضمين هذه الأدوات في المستوى ١.

المستوى ٢: يتم تحديد القيمة العادلة للأدوات المالية التي لا يتم تداولها في سوق نشط (على سبيل المثال، المشتقات خارج البورصة) باستخدام تقنيات التقييم التي تزيد من استخدام بيانات السوق التي يمكن ملاحظتها وتعتمد بأقل قدر ممكن على التقديرات الخاصة بالمنشأة. إذا كانت جميع المدخلات الهامة المطلوبة للقيمة العادلة للأداة قابلة للملاحظة، يتم إدراج الأداة في المستوى ٢.

المستوى ٣: إذا لم يستند واحد أو أكثر من المدخلات الهامة إلى بيانات السوق القابلة للملاحظة، يتم تضمين الأداة في المستوى ٣. وهذا هو الحال بالنسبة للأوراق المالية غير المدرجة.

(١) الاستثمارات

يتم تحديد القيمة العادلة للاستثمارات التي تتم المتاجرة بها في الأسواق المالية الرسمية بالرجوع إلى أسعار العرض المعلنة في سوق الأوراق المالية بتاريخ إقفال العمل بتاريخ قائمة المركز المالي (المستوى ١).

بالنسبة للاستثمارات غير المتداولة، يتم تحديد التقدير المعقول للقيمة العادلة بالرجوع إلى القيمة السوقية لاستثمار مماثل أو بناء على مدخلات أخرى يمكن ملاحظتها (المستوى ٢). يتم تصنيف القيمة العادلة لبعض الاستثمارات غير المتداولة على أنها المستوى ٣ في النظام المدرج للقيمة العادلة بسبب استخدام مدخلات غير قابلة للملاحظة، بما في ذلك مخاطر الائتمان الخاصة. (المستوى ٣).

شركة أسيا د للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٢٠-٣ تحديد القيم العادلة (تابع)

(ب) البنود الأخرى التي تحمل فوائد

يتم تقدير القيمة العادلة للبنود المحملة بفوائد بناءً على التدفقات النقدية المخصومة باستعمال أسعار الفائدة في السوق لبنود مشابهة في شروطها وخصائص مخاطرها (المستوى ٢).

(ج) نرم مدينة تجارية وأخرى

تقارب القيمة العادلة للذمم مدينة تجارية والأخرى بما في ذلك الأرصدة النقدية والبنكية قيمتها الدفترية بسبب استحقاقها قصير الأجل.

(د) المشتقات

تحتسب القيمة العادلة لمقايضات معدل الفائدة عبر خصم التدفقات النقدية المستقبلية التقديرية بناءً على شروط كل عقد واستحقاقه وباعتماد طريقة معدل فائدة السوق لأداة مماثلة في تاريخ القياس. يتم اختبار معقولية تلك الحسابات عن طريق المقارنة مع التقييمات المستلمة من الأطراف التي أصدرت الأدوات (المستوى ٢).

(هـ) التزامات مالية غير مشتقة

تحتسب القيمة العادلة، التي تحدد لأغراض الإفصاح، استناداً إلى القيمة الحالية للتدفقات النقدية المستقبلية لأصل المبلغ والفوائد مخصومة حسب معدل الفائدة بالسوق بتاريخ التقرير (المستوى ٢).

٢١-٣ المعاملات الخاضعة لسيطرة مشتركة

يتم احتساب المعاملات التي تشمل منشآت خاضعة لسيطرة مشتركة، حيث يكون للمعاملة مضمون، باستخدام طريقة الاستحواذ. بالنسبة للمعاملات التي تشمل منشآت خاضعة لسيطرة مشتركة، حيث لا يكون للمعاملة أي مضمون، تطبق المجموعة طريقة تجميع الحصص. وبموجب هذه الطريقة، يتم استخدام القيمة الدفترية للأصول والالتزامات المسجلة في دفاتر الجهة المحوالة (معدلة لتتوافق مع السياسات المحاسبية للمجموعة) لاحتساب هذه المعاملات. تتمثل القيمة الدفترية ذات الصلة بالقيمة الدفترية للشركة المستثمر فيها المدرجة في البيانات المالية المنفصلة للجهة المحوالة. لم يتم الاعتراف بأي شهرة تجارية من عملية التحويل. بينما تنحصر الشهرة التجارية المعترف بها في أي شهرة تجارية حالية تتعلق بأي من المنشآت المندمجة. يتم إدراج أي فرق بين المبلغ المقابل المدفوع وصافي الأصول المستحوذ عليها على أنه "احتياطي اندماج" ضمن حقوق الملكية.

٤ إدارة المخاطر المالية

تقع على مجلس الإدارة المسؤولية الكلية لوضع ومتابعة إطار المجموعة لإدارة المخاطر. يتم وضع سياسات إدارة المخاطر بالمجموعة لتحديد وتحليل المخاطر التي تواجهها ووضع حدود وضوابط ملائمة لتلك المخاطر ومتابعة المخاطر والالتزام بتلك الحدود. تتم مراجعة نظم وسياسات إدارة المخاطر بانتظام لتعكس التغيرات في ظروف السوق وأنشطة المجموعة. والمجموعة من خلال التدريب والمعايير الإدارية والإجراءات تهدف إلى تطوير بيئة رقابة منتظمة وبناءة بحيث يستطيع جميع العاملين أن يفهموا أدوارهم والتزاماتهم.

تشرف لجنة التدقيق على كيفية مراقبة الإدارة مدى الالتزام بسياسات وإجراءات المجموعة في إدارة المخاطر وتراجع كفاية إطار إدارة المخاطر فيما يتعلق بالمخاطر التي تواجهها المجموعة. وتقوم إدارة التدقيق الداخلي بمساعدة اللجنة في مهامها الإشرافية. وتجري إدارة التدقيق الداخلي أعمال فحص منتظمة وطائرة لإجراءات وضوابط إدارة المخاطر، ويتم رفع تقارير بالنتائج إلى لجنة التدقيق.

١-٤ عوامل المخاطر المالية

(أ) مخاطر السوق

مخاطر السوق التغير في أسعار السوق مثل أسعار صرف العملات وأسعار الفائدة وأسعار الأسهم التي تؤثر على إيرادات المجموعة أو قيمة الأدوات المالية التي تملكها. إن الهدف من إدارة مخاطر السوق هو إدارة التعرض لمخاطر السوق والتحكم بها ضمن عوامل متغيرة وتحسين العائدات.

(١) مخاطر صرف العملة الأجنبية

إن العملة الوظيفية للمجموعة هي الدولار الأمريكي. تتم معظم معاملات الشركة بالدولار الأمريكي، ولدى المجموعة أدوات مالية بعملات أجنبية، ولذلك فهي معرضة لمخاطر العملات وهي غير خاضعة للتحوط.

أصول مالية بالتكلفة المطفأة	العملة	٢٠٢٣ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	التعليق
ذمم القروض المدينة	ين ياباني	١,٩٩٣,٦٣٧	٢,١٣٦,٧٧٦	إذا ارتفع أو انخفض سعر صرف العملة الأجنبية بنسبة ٠,٥٪، لكان أقصى حد للتغير في الأرباح وحقوق الملكية للسنة سيبلغ ١٠,٤٥٣ عماني (٢٠٢٢: ١١,١٦٩ ريال عماني).

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

٢٢

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(أ) مخاطر السوق (تابع)

(٢) مخاطر معدل الفائدة

استراتيجية إدارة المخاطر

حصلت المجموعة على بعض التسهيلات الائتمانية من بنوك دولية ومحلية مختلفة. وتحمل هذه التسهيلات الائتمانية فائدة على أساس معدل ليبور بالدولار الأمريكي بالإضافة إلى الهوامش المطبقة. ولإدارة تلك التسهيلات، دخلت المجموعة في مقايضات لأسعار الفائدة توافق من خلالها المجموعة على استبدال، على فترات زمنية محددة، الفرق بين مبالغ الفائدة الثابتة والمتغيرة المحسوبة بالرجوع إلى مبلغ أساسي اسمي متفق عليه. صممت أدوات التحوط هذه لتحوط التزامات الدين. دخلت المجموعة أيضاً في تحوطات لأسعار الفائدة توافق من خلالها المجموعة على استبدال، على فترات زمنية محددة، الفرق بين المعدل المتغير والحد الأعلى/الأدنى للمعدل (أي عندما ينتهك المعدل المتغير الحد الأعلى/الأدنى للمعدل)، المحتسبة بالرجوع إلى المبالغ الاسمية الأصلية المتفق عليها. لا تغطي المجموعة ١٠٠٪ من قروضها، وبالتالي يتم تحديد البند المتحوط له كنسبة من القروض القائمة حتى القيمة الاسمية لأدوات التحوط.

تبرم المجموعة أدوات التحوط لها شروط هامة مماثلة للبند المتحوط له مثل المعدل المرجعي وتواريخ إعادة التحديد وتواريخ السداد والاستحقاق والقيمة الاسمية. ونظراً لمطابقة جميع الشروط الهامة خلال السنة، كانت العلاقة الاقتصادية فعالة بنسبة ١٠٠٪. تقوم المجموعة بتطبيق محاسبة التحوط لإزالة عدم التطابق المحاسبي بين أداة التحوط والبند المتحوط له حيث أن جميع الشروط الهامة المطابقة خلال السنة والعلاقات الاقتصادية كانت فعالة بنسبة ١٠٠٪. سيؤدي ذلك بشكل فعال إلى إدراج مصروف الفائدة بسعر فائدة ثابت للقروض ذات معدلات التحوط المتغيرة.

قد تحدث عدم فعالية التحوط في أدوات التحوط بسبب:

- تعديل قيمة الائتمان/ قيمة الدين على أدوات التحوط التي لا يقابلها القرض.
- الاختلافات في الشروط الهامة بين مقايضات معدل الفائدة والقروض.

تتحدد فعالية التحوط في بداية علاقة التحوط، ومن خلال تقييمات الفعالية المستقبلية الدورية لضمان وجود علاقة اقتصادية بين البند المتحوط له وأداة التحوط.

لم توجد أي تحوطات غير فعالة خلال سنة ٢٠٢٣ أو ٢٠٢٢ على مقايضات معدل الفائدة.

تحمل الودائع البنكية للمجموعة معدلات فائدة ثابتة، وبالتالي لا تتعرض لمخاطر معدل الفائدة. إن تعرض المجموعة لمخاطر التغيرات في أسعار الفائدة بالسوق يرتبط بشكل أساسي بالتزامات المجموعة طويلة الأجل المتعلقة بالديون ذات أسعار الفائدة المتغيرة.

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، وبعد الأخذ بعين الاعتبار تأثير أدوات التحوط، كانت نسبة ٢٠,١٢٪ (٢٠,٢٢٪ - ٣٥,١٣٪) من إجمالي القروض لدى المجموعة بمعدل فائدة ثابت. وبالنسبة للقروض غير الخاضعة للتحوط، إذا ارتفعت أو انخفضت أسعار الفائدة بنسبة ٠,٥٪، فإن أقصى حد للتغير في الأرباح كان سيببلغ ١,٩١٦,٤٨٠ ريال عماني (٢٠,٢٢ - ١,٧٢٢,٨١٥ ريال عماني).

فيما يلي آثار مقايضات معدل الفائدة على المركز والأداء المالي للمجموعة:

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
١٩٦,٣٣٤,٣٨٦	٩٩,١٩٢,٦٠٧	القيمة الدفترية للالتزام الخاضع للتحوط
١٩٦,٣٣٤,٣٨٦	٩٩,١٩٢,٦٠٧	القيمة الاسمية
١٠ - سنوات	١٠ - سنوات	فترة الاستحقاق
١٠٠٪	١٠٠٪	نسبة التحوط (مع ثبات كافة المتغيرات الأخرى)
١٤,٤٥٥,٧٩٢	(٧,١٢٩,١٨٥)	التغير في القيمة العادلة لأدوات التحوط القائمة منذ ١ يناير
(١٤,٤٥٥,٧٩٢)	٧,١٢٩,١٨٥	التغير في قيمة بند التحوط المستخدم لتحديد فعالية التحوط
١,٩٢٪	٢,٤٥٪	المتوسط المرجح لمعدل التحوط للسنة

تطبيق تعديلات إصلاح معدل الفائدة المرجعي بالمعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية ومعياري التقارير المالية الدولي رقم ٧

في يوليو ٢٠١٧، أعلنت هيئة السلوك المالي في المملكة المتحدة، التي تنظم معدل الفائدة بين البنوك في لندن (الليبور)، أن معدل الفائدة المرجعي سيتوقف بعد سنة ٢٠٢٣. إن لليبور واحدة من أكثر سلاسل أسعار الفائدة المرجعية شيوعاً.

كجزء من استراتيجية المجموعة لإدارة المخاطر، تستخدم المجموعة الأدوات المالية لإدارة التعرضات الناشئة عن تباين أسعار الفائدة التي قد تؤثر على الأرباح أو الخسائر أو الدخل الشامل الآخر وتطبق محاسبة التحوط على هذه الأدوات.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(١) مخاطر السوق (تابع)

(٢) مخاطر معدل الفائدة (تابع)

استراتيجية إدارة المخاطر (تابع)

هذه الأدوات المالية مربوطة بسعر الفائدة المضمون لليلة واحدة. راجع الإيضاح ١٥ حول القوائم المالية الموحدة للقيمة الاسمية وتفصيل عقود المشتقات بموجب ترتيبات التحوط.

طبقت المجموعة في وقت مبكر تعديل إصلاح معدل الفائدة المرجعي بالمعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية ومعياري التقارير المالية الدولي رقم ٧ الصادر في سبتمبر ٢٠١٩. توفر التعديلات إعفاءات مؤقتة من تطبيق متطلبات محاسبة التحوط المحددة على علاقات التحوط التي تتأثر مباشرة بإصلاح معدل الفائدة المضمون لليلة واحدة. والإعفاءات لها تأثير بأن إصلاح معدل الفائدة المضمون لليلة واحدة يجب ألا يتسبب عموماً في إنهاء محاسبة التحوط.

عند حساب التغير في القيمة العادلة المنسوبة إلى المخاطر المغطاة للقرض طويل الأجل، قامت المجموعة بوضع الافتراضات التالية التي تعكس توقعاتها الحالية:

- سينتقل الدين ذات معدل الفائدة المتغير إلى معدل الفائدة المرجعي المطبق خلال ٢٠٢٣ وسيكون الهامش مشابهاً للهامش المدرج في مقايضة معدل الفائدة المستخدم كأداة تحوط.
- لا يتوقع وجود تغييرات أخرى على شروط مدة القرض.
- استخدمت المجموعة عدم اليقين حول متى ينتقل الدين ذات معدل الفائدة المتغير إلى معدل الفائدة المرجعي المطبق الجديد والتعديل الناتج على الهامش وجوانب أخرى للإصلاح لم يتم الانتهاء منها من خلال إضافة هامش إضافي على معدل الخصم المستخدم في الحساب.

(ب) مخاطر الأسعار

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، لم يكن لدى المجموعة أي تعرض جوهري لمخاطر الأسعار حيث إن الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر تمثل استثماراً غير متداول ليس له قيمة جوهريّة.

يرتبط سعر السوق للمحروقات عموماً بسعر النفط الخام، وأي زيادة في أسعار المحروقات يكون لها تأثير سلبي على أرباح المجموعة. إذا ارتفع سعر الوقود أو انخفض بمقدار مائة نقطة أساس فإن ذلك سيؤدي إلى تأثير قدره ٤٣٠,٦٠٥ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٧٠٧,٥٧٨ ريال عماني) على الأرباح والأرباح المحتجزة. تقوم المجموعة بتشغيل أسطول يتكون من ٥٢ سفينة تقريباً (٢٠٢٢ - ٤٤ سفينة) في السوق الفوري حيث تتكبد تكلفة المحروقات. وتساهم السفن بنسبة ٣٧٪ من إيرادات المجموعة (٢٠٢٢ - ٤٣٪) وتقدر مبالغ استهلاك الوقود خلال السنة الحالية بقيمة ٤٣.٠٦١ مليون ريال عماني (٢٠٢٢ - ٧٠.٧٥٨ مليون ريال عماني). يتم تحقيق الإيرادات المتبقية من السفن التي تعمل بعقود الإيجار محددة المدة أو عقود الشحن حيث يتحمل المستأجر مسؤولية المحروقات.

(ج) مخاطر الائتمان

مخاطر الائتمان هي مخاطر حدوث خسائر مالية للمجموعة إذا فشل أحد العملاء أو الطرف الآخر لأداة مالية في الوفاء بالتزاماته التعاقدية، وتنشأ مخاطر الائتمان أساساً عن ذمم مدينة المجموعة وأصول العقود والأصول المالية بالتكلفة المطفأة.

تنشأ مخاطر الائتمان من النقد وما يعادله، والتدفقات النقدية التعاقدية لاستثمارات الدين المدرجة بالتكلفة المطفأة وبالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، والأدوات المالية المشتقة الإيجابية، والودائع لدى البنوك والمؤسسات المالية، وكذلك التعرضات الائتمانية للذمم مدينة القائمة وأصول العقود.

تسعى المجموعة للحد من مخاطر الائتمان فيما يتعلق بذمم مدينة الإيجار التمويلي والذمم مدينة التجارية وأصول العقود من خلال مراقبة أرصدة الذمم مدينة القائمة. ولدى المجموعة سياسة خاصة بالتعامل مع الأطراف المقابلة ذات الجودة الائتمانية. إذا تم تقييم العميل بشكل مستقر، يتم استخدام هذه التصنيفات. وبخلاف ذلك، إذا لم يكن هناك تصنيف مستقل، تقوم المجموعة بتقييم جودة الائتمان للعميل أخذاً بالحسبان وضعه المالي والخبرة السابقة وعوامل أخرى.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(ج) مخاطر الائتمان (تابع)

فيما يتعلق بمخاطر الائتمان الناشئة عن الأصول المالية الأخرى للمجموعة، بما في ذلك النقد وما يعادله، فإن تعرض المجموعة لمخاطر الائتمان ينشأ عن تقصير الطرف المقابل، ويمثل أقصى تعرض القيمة الدفترية لهذه الأدوات. تحد المجموعة من مخاطر الائتمان فيما يتعلق بالودائع البنكية من خلال التعامل فقط مع البنوك ذات التصنيف الائتماني المرتفع. كما تقوم المجموعة بتقييم الجودة الائتمانية للشركات التي تم تقديم القروض لها أخذاً بالحسبان وضعها المالي والخبرة السابقة وعوامل أخرى.

تنشأ تركيزات مخاطر الائتمان عندما تدخل مجموعة من الأطراف المقابلة في أنشطة تجارية مشابهة أو أنشطة في نفس المنطقة الجغرافية أو يكون لها نفس الصفات الاقتصادية مما يؤثر على مقدرتها على الوفاء بالتزامات التعاقدية بشكل متشابه في حالة ظهور تغيرات اقتصادية، أو سياسية، أو ظروف أخرى. وتشير تركيزات مخاطر الائتمان إلى الحساسية النسبية في أداء المجموعة تجاه التطورات التي تؤثر على مجال أعمال معين أو منطقة جغرافية معينة. ويوجد لدى المجموعة تركيز جوهري في مخاطر الائتمان للأصول المالية بالتكلفة المطفأة كما في التفاصيل المدرجة في الإيضاح أدناه.

تقيم المجموعة الجدارة الائتمانية والنظرة المستقبلية للعملاء وخصوصاً الذين لديهم ذمم مدينة إيجار تمويلي هامة على أساس دوري وتقوم بإنشاء مخصصات مناسبة عند الحاجة.

فيما يلي التصنيف الرئيسي للأصول المالية كما في ٣١ ديسمبر:

٢٠٢٢		٢٠٢٣		
%	ريال عُمانى	%	ريال عُمانى	
٦	١٩,٤١٦,٩٦٥	٤	١٣,٥٤٣,٦٣٣	ذمم مدينة تجارية وأخرى
٣	٨,٤٥٠,٩٦٥	١	٢,٤١٨,٢٠٠	أصول العقود
٢	٤,٦٧٠,٨١٢	١	٤,٢٢٤,١٣٦	أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة
١٦	٥٠,٣٦٨,٧٣٨	١٦	٥١,٩٩٦,٦٥٣	نقد وما يعادله
٢٦	٧٩,٢٧٥,٦٣٠	٣٧	١٢٣,٨٠٦,٢٨٥	ودائع لأجل ثابتة وودائع هامشية
٤٧	١٤٥,٨٣١,٣٢٦	٤١	١٣٨,٧٨٠,٧٤٢	أصول مالية بالتكلفة المطفأة
١٠٠	٣٠٨,٠١٤,٤٣٦	١٠٠	٣٣٤,٧٦٩,٦٤٩	
٢٠٢٢		٢٠٢٣		مخاطر الائتمان
التعليقات	ريال عُمانى	ريال عُمانى		
لدى المجموعة أطراف مقابلة قوية ذات سمعة جيدة	١٩,٤١٦,٩٦٥	١٣,٥٤٣,٦٣٣		ذمم مدينة تجارية وأخرى
وأداء مالي قوي.	٨,٤٥٠,٩٦٥	٢,٤١٨,٢٠٠		أصول العقود
	٤,٦٧٠,٨١٢	٤,٢٢٤,١٣٦		أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة
يودع النقد الخاص بالمجموعة لدى مؤسسات مالية	٥٠,٣٦٨,٧٣٨	٥١,٩٩٦,٦٥٣		نقد وما يعادله
ذات تصنيف ائتماني قوي أو مصنفة كمؤسسات مالية مهمة مدعومة من الحكومة العمانية.	٧٩,٢٧٥,٦٣٠	١٢٣,٨٠٦,٢٨٥		ودائع لأجل ثابتة وودائع هامشية
انظر إيضاح رقم ١٠ للمزيد من التفاصيل	١٤٥,٨٣١,٣٢٦	١٣٨,٧٨٠,٧٤٢		أصول مالية بالتكلفة المطفأة

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(ج) مخاطر الائتمان (تابع)

فيما يلي إجمالي القيمة الدفترية للأصول المالية حسب درجات تصنيف المخاطر:

٢٠٢٢	٢٠٢٣	التصنيف	
ريال عُمانى	ريال عُمانى		
٥٤٩,١٧٣	١,٠٥٢,٨٨٥	A1	بنك أبوظبي الإسلامي
٤٧٠,٢١٢	١٥,٨٢٤,٣٤٠	Ba1	بنك نزوى ش.م.ع.ع
٧٣	٩,٩٥٩,٥٧٥	Ba1	بنك العز الإسلامي ش.م.ع.م
١٦٢,٤٩٤	٢٣٧,٤٧٤	A2	البنك الأهلي ش.م.ع.ع
١٢٦	٣,٢٥١	A2	البنك الأهلي المتحد ش.م.ك.م
١٥٨,٩٧٨	١٩,٥٤٨,٤٨٦	Ba1	بنك عمان العربي ش.م.ع.م
٣٣,٤٧٥,٠٤٩	٦,٠٣٧,٣٦٢	Ba1	بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع
٤٤٣	١٦,٠٧٣,٥٣٤	Ba3	بنك صحار الإسلامي
١٥,١٨٥,٨٩٦	١٥,٣٨٧,١٣٦	Ba1	بنك مسقط ش.م.ع.ع
١١,٨٥٦,٩٦٠	١٥,٢٦٩,٩٢٣	A1	بنك سوسيتيه جنرال
١٨,٠٩٧,٩٤٠	٢,٩٣٨	Aa3	بنك أبوظبي الأول - منطقة عُمان
٣,٢٨٦,٢٤٥	٩٢,٩٠١	Ba3	ميثاق للصيرفة الإسلامية - الخدمات المصرفية للشركات
١,٠٨٨,٠٢٦	-	-	سي تي بنك (فرع لندن)
٥٢٢,٧٠٨	١٠٠,٣٣٢	A3	بنك الخليج الدولي بي اس سي
٢,٦١٢,٩٥٧	١٩٦,٢٥٥	Baa1	بنك المشرق ش.م.ع
٤,٧٠٩,٦٦٠	٧,١٣٨,٠٥٣	A1	شركة ميتسوي سوميتومو المصرفية
٢,٠٤٨,١٤٩	٨,٠٦٣,٠٢٤	Ba3	مزن للصيرفة الإسلامية
٦,٢٦٠,٧٨٤	١٤,٥١٩,٧٠٦	A1	بنك ستاندرد شارترد
١٢,٣٤٣,٣٨٠	١١,٩٨٩,٤٠٧	Aa3	بنك قطر الوطني
٢,٩٧٣,١٩٧	١,٣٩٢,٥٧٠	Aa1	جي بي مورجان
-	١١,٥٥٧,٥٠٨	Ba3	ميسرة للخدمات المصرفية الإسلامية
١٣,٨٤١,٩١٩	١٩,٢٩٩,١٩٤	Ba1	بنك ظفار ش.م.ع.ع
-	٢,٠٥٧,٠٨٤	-	بنك الإسكان العماني
١٢٩,٦٤٤,٣٦٩	١٧٥,٨٠٢,٩٣٨	-	أرصدة بنكية
٢,١٣٦,٧٧٦	١,٩٩٣,٦٣٧	غير مصنفة	أو جيه في كايمان ٣ ليمند
٥,٤٩٧,٨٠٠	٥,٥٥٣,٠٣٨	غير مصنفة	شركة المصنعة للنقل البحري أس آيه
١٣٨,١٩٦,٧٥٠	١٣١,٢٣٤,٠٦٧	Ba1	فالي الدولية إس آيه
١٤٥,٨٣١,٣٢٦	١٣٨,٧٨٠,٧٤٢		أصول مالية بالتكلفة المطفأة

التصنيف المذكور هو وفقاً لتصنيف البنوك العالمي من قبل وكالة موديز لخدمات المستثمرين. وعلى الرغم من أن بعض البنوك لم تُصنف أو كانت مصنفة "أن بي"، فلا تتوقع الإدارة أي مخاطر ائتمانية.

التركيز الجغرافي لمخاطر الائتمان لكافة الأصول المالية:

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	
١١٢,٥٧٠,٣٧٧	١٤٩,٨٠٩,٩٧٥	دول مجلس التعاون الخليجي
١٩٥,٤٤٤,٠٥٩	١٨٤,٩٥٩,٦٧٤	بخلاف دول مجلس التعاون الخليجي
٣٠٨,٠١٤,٤٣٦	٣٣٤,٧٦٩,٦٤٩	
٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	
٤,٦٨٤,٦٤٦	٣,٣٢٣,٦٧٩	غير مستحقة
١١,٤٢٨,٣٢٦	٧,٣٦٢,٣٤٨	تجاوزت موعد استحقاقها من ١ إلى ٩٠ يوماً
٣,٣٠٣,٩٩٤	٢,٨٥٧,٦٠٦	تجاوزت موعد استحقاقها لأكثر من ٩١ يوماً
١٩,٤١٦,٩٦٥	١٣,٥٤٣,٦٣٣	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(د) مخاطر السيولة

تتطوي إدارة مخاطر السيولة الحذرة على الاحتفاظ بنقد وأدوات سيولة كافية، وتوفر التمويل من خلال مبلغ كافٍ من التسهيلات الائتمانية للوفاء بالالتزامات عند استحقاقها وإغلاق مراكز السوق. في نهاية فترة التقرير، بلغ النقد وما يعادله للمجموعة [إيضاح ١٠ (و)] ٥١,٩٩٦,٦٥٣ ريال عماني (٢٠٢٢: ٥٠,٣٢٨,٧٣٨ ريال عماني) الذي من المتوقع أن يولد تدفقات نقدية مباشرة لإدارة مخاطر السيولة. ونظراً للطبيعة الديناميكية للأعمال الكامنة، تحافظ خزانة المجموعة على المرونة في التمويل عن طريق الاحتفاظ بتوفر الأموال وفقاً لخطط ائتمان ملتزم بها.

تراقب الإدارة توقعات احتياطي سيولة المجموعة (التي تشمل تسهيلات الافتراضات غير المسحوبة) والنقد وما يعادله على أساس التدفقات النقدية المتوقعة. ويتم عادة إجراء ذلك على المستوى المركزي وفقاً للإجراءات والحدود التي تضعها المجموعة.

ترتيبات التمويل

تمكنت المجموعة من الوصول إلى تسهيلات قروض غير مسحوبة بقيمة ١٥,٢٠٠,٠٠٠ ريال عماني (٢٠٢٢: ١٥,٤٠٠,٠٠٠ ريال عماني) في نهاية فترة التقرير.

التدفقات النقدية التعاقدية				
الدفترية القيمة ريال عُُماني	أقل من سنة واحدة سنة واحدة ريال عُُماني	١ إلى ٥ سنوات ريال عُُماني	أكثر من ٥ سنوات ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني
٣٢,٨٥٦,٠٠٠	٣٢,٨٥٦,٠٠٠	-	-	٣٢,٨٥٦,٠٠٠
٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	٨٥,١٣٦,٦٨٨	٢٤٧,٦١٢,٠٠٣	٣٣٣,٠٢٣,٥١٣	٦٦٥,٧٧٢,٢٠٤
٨,٢٣٥,١١٣	٨,٢٣٥,١١٣	-	-	٨,٢٣٥,١١٣
١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	٨٩,٧٧٤,٧٣٨	٨٣,١٦١,٦٨٧	٦٦,٩٦٠	١٧٣,٠٠٣,٣٨٥
٦٩٩,٥٦١,٥٤٠	٢١٦,٠٠٢,٥٣٩	٣٣٠,٧٧٣,٦٩٠	٣٣٣,٠٩٠,٤٧٣	٨٧٩,٨٦٦,٧٠٢

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣

الالتزامات مالية غير مشتقة

ذمم دائنة تجارية وأخرى

قروض وسلفيات

سحب مصرفي على المكشوف

التزامات الإيجار

التدفقات النقدية التعاقدية				
الدفترية القيمة ريال عُُماني	أقل من سنة واحدة سنة واحدة ريال عُُماني	١ إلى ٥ سنوات ريال عُُماني	أكثر من ٥ سنوات ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني
١٩,٣٥٠,٠٧٦	١٩,٣٥٠,٠٧٦	-	-	١٩,٣٥٠,٠٧٦
٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	٦٩,٢٥٣,٨٠٧	٢٦٩,٩٨٤,٣٤٧	٣٢٨,٣٤١,١٤٩	٦٦٧,٥٧٩,٣٠٣
٣٩,٦٧٦	٣٩,٦٧٦	-	-	٣٩,٦٧٦
٩١,٠٩٢,٣٢٧	٣٥,٥٣٢,٥٨٥	٦٢,٨٤١,٢٤٠	٦٩,١٢٠	٩٨,٤٤٢,٩٤٥
٦٧٠,٨٧٩,٤٦٤	١٢٤,١٧٦,١٤٤	٣٣٢,٨٢٥,٥٨٧	٣٢٨,٤١٠,٢٦٩	٧٨٥,٤١٢,٠٠٠

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢

الالتزامات مالية غير مشتقة

ذمم دائنة تجارية وأخرى

قروض وسلفيات

سحب مصرفي على المكشوف

التزامات الإيجار

* تستثنى الذمم الدائنة التجارية والأخرى من المصروفات المستحقة.

تفاصيل استحقاق الأدوات المالية المشتقة مبينة في الإيضاح ١٥.

٢-٤ إدارة مخاطر رأس المال

إن أهداف المجموعة عند إدارة رأس المال هي حماية قدرة المجموعة على المتابعة على أساس الاستمرارية من أجل تقديم عائدات للمساهمين ومنافع لأصحاب المصالح الآخرين.

تحدد المجموعة مبالغ رأس المال بما يتناسب مع المخاطر. تقوم المجموعة بإدارة هيكل رأس المال وتعنله في ضوء التغيرات في الأوضاع الاقتصادية وخصائص المخاطر للأصول المتضمنة. من أجل الإبقاء على هيكل رأس المال أو تعديله، قد تعدل المجموعة مبلغ التوزيعات النقدية المدفوعة للمساهمين أو تعيد رأس المال للمساهمين أو تصدر أسهماً جديدة أو تباع أصولاً.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

٢-٤ إدارة مخاطر رأس المال (تابع)

تماشياً مع الآخرين ضمن مجال العمل، تراقب المجموعة رأس المال على أساس نسبة المديونية (الدين إلى إجمالي حقوق الملكية).

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٦٥٤,١٢٠,١٤٢	٦٦٦,٧٠٥,٥٤٠	الدين*
٤٥٣,٧٢٤,٢٥٦	٤٤٣,٨٤٤,٥٢٨	إجمالي حقوق الملكية
١,٤٤٢	١,٥٠٢	معدل الدين إلى إجمالي حقوق الملكية (عدد المرات)

* يشمل الدين القروض لأجل والقروض من البنوك التجارية، التزامات الإيجار ولا يشمل تكلفة التمويل المؤجلة.

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الهامة

١-٥ الأحكام

لتطبيق السياسات المحاسبية للمجموعة، قامت الإدارة بوضع الاجتهادات الجوهرية التالية باستثناء تلك التي تنطوي على تقديرات، والتي لها أثر جوهري على المبالغ المدرجة في القوائم المالية:

(أ) العملة الوظيفية

تعتقد الإدارة أن استخدام الدولار الأمريكي كعملة وظيفية يمثل الحالة الاقتصادية للمعاملات المعنية والظروف والأحداث. تكمن العوامل التي تحدد العملة الوظيفية في العملات التي تتم بها العمليات. تتم كافة مبيعات المجموعة بالدولار الأمريكي. ويتم تقويم معظم مصروفات المجموعة وتمويلاتها بالدولار الأمريكي. ويتم تكبد المرتبات بالريال العماني وتتم بعض تمويلات المجموعة بالريال العماني. ومع ذلك، فإن هذه المبالغ غير جوهرية ومعظم العمليات تتم بالدولار الأمريكي، ونتيجة لذلك فإن العملة الوظيفية هي الدولار الأمريكي.

(ب) تحديد الوحدات المولدة للنقد

قامت الإدارة بتقييم كامل الأسطول لفئة معينة من السفن كوحدة واحدة مولدة للنقد. ومن بين أمور أخرى، يؤثر الاجتهاد على تحديد الأسس التي سيتم بناءً عليها فحص الانخفاض في القيمة. تعتبر الوحدات المولدة للنقد أسطول ناقلات النفط الخام العملاقة وأسطول نقل البضائع السائبة الجافة. عند تحديد أن أسطول السفن يشكل وحدة واحدة مولدة للنقد، أخذت الإدارة بعين الاعتبار درجة الترابط بين السفن التي تعمل في الأسطول فيما يتعلق بالقرارات التجارية والتحسينات المتبادلة التشغيلية والكفاءات المالية. خلصت الإدارة إلى أن الترابط يمثل هذه الدرجة التي تعتبر معها التدفقات النقدية الواردة غير مستقلة عن بعضها البعض بشكل كبير، وأنه نتيجة لذلك يشكل الأسطول الكامل وحدة واحدة مولدة للنقد. وعند تحديد أن الوحدة المولدة للنقد ليست في مستوى أقل من أسطول السفن، أولت الإدارة أهمية لحقيقة أن الأسطول يُدار كمحفظة، حيث يتم تقاسم الإيرادات على أساس الاتحاد والسفن في الأسطول بالإضافة إلى ذلك فإن التدفقات النقدية قابلة للتبادل إلى حد كبير.

٢-٥ التقديرات والافتراضات

يتطلب إعداد القوائم المالية من الإدارة القيام وضع تقديرات وافتراضات تؤثر على تطبيق السياسات المحاسبية والمبالغ المقرر عنها للأصول والالتزامات والإيرادات والمصروفات. وقد تختلف النتائج الفعلية عن هذه التقديرات.

تتم مراجعة التقديرات والافتراضات المتعلقة بها بشكل مستمر. ويتم إدراج التعديلات على التقديرات المحاسبية في الفترة التي يتم فيها تعديل التقدير وأي فترات مستقبلية يكون التعديل مؤثراً عليها.

الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالمستقبل والمصادر الرئيسية الأخرى لتقديرات عدم اليقين في تاريخ قائمة المركز المالي، والتي لها مخاطر جوهرية وتنسب بتسويات مهمة للقيم الدفترية للالتزامات والأصول خلال السنة المالية القادمة موضحة أدناه.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الهامة (تابع)

٢-٥ التقديرات والافتراضات (تابع)

(أ) انخفاض قيمة الحسابات المدينة

تستند مخصصات انخفاض القيمة للأصول المالية على افتراضات حول مخاطر العجز عن السداد ومعدلات الخسارة المتوقعة. تستخدم المجموعة تقديرات في وضع هذه الافتراضات واختيار المدخلات لحساب الانخفاض في القيمة وذلك بناء على الخبرة التاريخية للمجموعة، وأوضاع السوق الحالية، فضلاً عن التقديرات القائمة على النظرة المستقبلية في نهاية كل فترة تقرير. تفاصيل الافتراضات والمدخلات الرئيسية المستخدمة مبينة في الإيضاح ١٠ (ج).

في تاريخ قائمة المركز المالي، بلغ إجمالي الذمم المدينة التجارية ١٣,٥٤٤ مليون ريال عماني (٢٠٢٢ - ١٩,١٤٧ مليون ريال عماني) وبلغ مخصص انخفاض القيمة ٠,٧٨٠ مليون ريال عماني (٢٠٢٢ - ٠,٨٩٨ مليون ريال عماني). سيتم إدراج أي فرق بين المبالغ المحصلة فعلاً في الفترات المستقبلية والمبالغ المتوقعة في قائمة الدخل الشامل.

(ب) الأعمار الإنتاجية للممتلكات والسفن والمعدات

تتم مراجعة الأعمار الإنتاجية المقدرة والأساليب المستخدمة لاستهلاك الممتلكات والسفن والمعدات وتراجع إذا كان ذلك ملائماً، بنهاية كل سنة مالية. وتتبع المجموعة في أعمال المراجعة، والحيازات الحالية بالإضافة إلى الاتجاهات الراهنة للسوق والصناعة. ووفقاً لهذه السياسة، تراجع المجموعة الأعمار الإنتاجية المقدرة والقيم المتبقية للممتلكات والسفن والمعدات بشكل مستمر.

إن تأثير تمديد الأعمار الإنتاجية لهذه الأصول على الفترات المحاسبية اللاحقة سيعتمد على اقتناء أصول جديدة ضمن الفئات المعنية. وبالتالي، لا يمكن إجراء توقعات محددة فيما يتعلق بالفترات المستقبلية.

(ج) انخفاض قيمة السفن

تحدد المجموعة مدى انخفاض قيمة الأصول غير المالية عند وجود مؤشرات على انخفاض القيمة كما تم تعريفها بمعايير المحاسبة الدولي رقم ٣٦. ويتطلب هذا تقديراً للقيمة المستخدمة للوحدة المولدة للنقد، والتي تشكل القيمة الدفترية لأسطول السفن (بما في ذلك عناصر السفن) كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣. ويتطلب تقدير القيمة المستخدمة من المجموعة وضع تقديرات للتدفقات النقدية المستقبلية المتوقعة للوحدة المولدة للنقد وأن تختار معدلاً مناسباً للخصم لاحتساب القيمة الحالية لتلك التدفقات النقدية.

نتيجة للتقلبات المستمرة في أسعار الشحن خلال ٢٠٢٣، تم تقييم القيمة الدفترية لأسطول ناقلات النفط الخام العملاقة لدى المجموعة، والوحدات المولدة للنقد لأسطول الحاويات والوحدات المولدة للنقد لسفن الحاويات المؤجرة من حيث الانخفاض. كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، أجرت الإدارة اختبار انخفاض القيمة للمبلغ القابل للاسترداد لسفن الحاويات المؤجرة للمجموعة وتجاوزت القيمة الدفترية لـ ٤ وحدات منتجة للنقد ٢٢,٣٣ مليون ريال عماني مما أدى إلى انخفاض القيمة.

تستخدم المجموعة تقديرات أسعار الشحن بناء على متوسط الأسعار التاريخية لمدة ١٠ سنوات، بينما في حالة أعمال الحاويات حيث ليس لدى المجموعة تاريخ يصل لـ ١٠ سنوات في أعمال الحاويات والنظر إلى التقلبات، استخدمت المجموعة متوسط أسعار السوق (مع الأخذ في الاعتبار أسوأ السيناريوهات السابقة والمستقبلية وأفضل الحالات) التي تم الحصول عليها من الوسطاء ذوي السمعة الجيدة (أي، إم إس أي هورايزون سيرفيسز، إم بي شيب بروكرز وبرايماز).

بلغت القيمة الدفترية لناقلات النفط العملاقة والوحدة المنتجة للنقد لأسطول الحاويات ٣٠٤,٠١٩ مليون ريال عماني كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (٢٠٢٢ - ٣٥٩,٢٧٩ مليون ريال عماني).

استند تقييم القيمة المستخدمة للوحدات المنتجة للنقد لحاملات النفط الخام العملاقة وأسطول الحاويات على صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية المستقبلية المتوقعة. تستند تقديرات رسوم الشحن إلى متوسط الأسعار السابقة لمدة ١٠ سنوات وتتوافق مع خطط أعمال المجموعة. تعتقد المجموعة أن النهج المستخدم للمعدلات طويلة الأجل يعكس بشكل مناسب الطبيعة الدورية لقطاع الشحن وهو التقدير الأكثر موثوقية للفترات التي تم النظر فيها في التقييم. يأخذ تقييم المجموعة أيضاً في الاعتبار الفوائد المتوقعة الناشئة عن تركيب أجهزة تنقية الغاز على بعض أساطيل ناقلات النفط العملاقة للمجموعة ("أقساط أجهزة تنقية الغاز")، بناءً على فروق السوق الحالية بين تكلفة زيت وقود الكبريت الثقيل والمنخفض. تم افتراض أن فرق التكلفة هذا سوف يسود خلال السنوات الأربع القادمة.

يتم تعديل مصروفات التشغيل والمصاريف الإدارية بنسبة ٢,٧٥٪ سنوياً. يعتمد معدل الخصم المستخدم في حساب القيمة المستخدمة على المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١٢,٢٪ كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (٢٠٢٢ - ١٠,٧٪). ويتم حساب المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال باستخدام نموذج قياسي للمتوسط المرجح لتكلفة رأس المال، تكون فيه تكلفة حقوق الملكية وتكلفة الدين وهيكلاً رأس المال هي المقاييس الرئيسية.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الجوهرية (تابع)

٢-٥ التقديرات والاقتراضات (تابع)

(ج) انخفاض قيمة السفن (تابع)

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، فيما يلي متوسط رسوم الشحن الفورية السابقة لمدة ١٠ سنوات المستخدمة في حساب القيمة المستخدمة:

- أسطول ناقلات النفط العملاقة: ٣١,٥٥٧ دولار أمريكي/ اليوم (يتألف من ١٥ ناقلة نفط بحمولة طنية ساكنة تبلغ ٣٠٠,٠٠٠ طن).
- أسطول الحاويات: ٢١,٩١١ و ٢٣,٨٠٥ دولار أمريكي / اليوم (يتألف من سفينتي حاويات مع ٤٢٠٠ - ٥٠٠ TEUs)

من المتوقع أن تحقق السفن دخلاً عادياً طوال مدة عمرها الإنتاجي من تاريخ التسليم من حوض بناء السفن. بالنظر إلى العمر الحالي للسفن الأساسية، فإن متوسط العمر المتبقي سيكون من ٨ إلى ١٨ سنة لأسطول ناقلات النفط العملاقة و ١٠ إلى ١٢ سنة لأسطول الحاويات. استخدمت المجموعة التدفقات النقدية المتوقعة لمتوسط العمر المتبقي لأسطول ناقلات النفط العملاقة وأسطول الحاويات. يعتبر حساب القيمة المستخدمة حساساً بالنسبة للتغيرات في الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالتطور المستقبلي في رسوم الشحن، والمتوسط المرجح لتكلفة رأس المال المطبق كعامل خصم في الحسابات، والتطور في مصروفات التشغيل، وقسط جهاز تنقية الغاز طويل الأجل.

ومع تساوي جميع الأمور الأخرى، تم تقييم الحساسيات للقيمة المستخدمة كما يلي:

- تؤدي الزيادة/ الانخفاض في رسوم الشحن بواقع ١,٠٠٠ دولار أمريكي في اليوم إلى الزيادة/ الانخفاض في القيمة المستخدمة بمبلغ ١٣,٩٣ مليون ريال عماني في أسطول ناقلات النفط العملاقة وأسطول الحاويات.
- ستؤدي الزيادة في المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١٪ إلى انخفاض القيمة المستخدمة بمبلغ ١٧,٩٨ مليون ريال عماني. وعلاوة على ذلك، سيؤدي أي انخفاض في المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١٪ إلى زيادة القيمة المستخدمة بمبلغ ١٩,٦٢ مليون ريال عماني.
- ستؤدي الزيادة في التضخم بنسبة ١٪ إلى زيادة القيمة المستخدمة بمبلغ ٠,٩٩٨ مليون ريال عماني. وسيؤدي أي انخفاض في التضخم بنسبة ١٪ إلى انخفاض القيمة المستخدمة بمبلغ ٠,٩٤٤ مليون ريال عماني.
- ستؤدي الزيادة/ الانخفاض في قسط جهاز تنقية الغاز طويل الأجل المتعلق بأسطول ناقلات النفط العملاقة بنسبة ٢٥٪ في القيمة المفترضة إلى زيادة/ انخفاض في القيمة المستخدمة بقيمة ٠,٩٣٣ مليون ريال عماني.

كما هو موضح أعلاه، تم إعداد اختبار انخفاض القيمة على أساس أن المجموعة ستواصل تشغيل سفنها كأسطول بالتجهيزات الحالية.

تم اشتقاق القيمة العادلة من تقرير الشحن الأسبوعي لشركة كلاركستون وتم تعديلها بحسب عمر السفينة.

تتمثل القيمة القابلة للاسترداد في القيمة العادلة مطروحاً منها تكاليف البيع لأسطول ناقلات النفط العملاقة البالغة ٤٦٨,٣٣٣ مليون ريال عماني أو القيمة المستخدمة البالغة ٣٣٥,٤٨٦ مليون ريال عماني، أيهما أعلى. إن القيمة القابلة للاسترداد البالغة ٤٦٨,٣٣٣ مليون ريال عماني أعلى من القيمة الدفترية البالغة ٣٥٨,٨٩٠ مليون ريال عماني، وبالتالي لم يتم تحميل أي انخفاض في القيمة في السنة الحالية.

٦ الاستثمار في الشركات التابعة

تمتلك المجموعة استثمارات في الشركات التابعة التالية:

- (١) هذه الشركة التابعة هي شركة مساهمة مغلقة تعمل في مجال تأجير واستئجار السفن.
- (٢) هذه الشركة التابعة هي شركة مساهمة مغلقة تعمل في مجال تقديم خدمات إدارة السفن.
- (٣) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل ناقلات الغاز الطبيعي المسال بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٤) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل ناقلات المنتجات بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٥) تملك هذا الشركات ناقلات نفط عملاقة والتي تعمل حالياً في السوق الفورية.
- (٦) تم تأسيس هذه الشركات التابعة وفقاً لترتيبات المجموعة مع عميل لتأجير أربع ناقلات خام عملاقة بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٧) هذه الشركة التابعة هي شركة ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال الحاويات.
- (٨) تأسست هذه الشركات التابعة وفقاً لترتيبات المجموعة مع العميل لتقديم عشر سفن متوسطة الحجم ("إم آر ٢") ليتم تأجيرها للعميل لمدة سبع سنوات قابلة للتديد لثلاث سنوات أخرى.
- (٩) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل الناقلات الكبيرة وتجري عملياتها في السوق الفورية.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٦ استثمارات في شركات تابعة (تابع)

اسم الشركة	مرجع الإيضاح	بلد التأسيس	% امتلاك ٢٠٢٣	% امتلاك ٢٠٢٢
الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م	(١)	سلطنة عُمان	%٩٩,٩٩	%٩٩,٩٩
الشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م	(٢)	سلطنة عُمان	%٩٩,٩٩	%٩٩,٩٩
أريج لنج كاريبر أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	%٨٠	%٨٠
طويي لنج كاريبر أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	%٨٠	%٨٠
شركة آدم للنقل البحري	(٣)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
دون لنج كاريبر أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	%٨٠	%٨٠
أوريكس لنج كاريبر أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	%٦٠	%٦٠
شركة مصيرة للنقل البحري أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة مطرح للنقل أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة الأميرات للنقل أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة سيب للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة السويق للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ثمرت للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة إزكي للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة بوكا للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة صفا للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	-	%١٠٠
شركة فدي للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	-	%١٠٠
شركة دبا للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة طاقة للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي لبوا للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي صحار للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي شنافس للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي صحم للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
عمان كونتينر لاين إنك	(٧)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة سيق للنقل البحري أس آيه (سيق)	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة صحم للنقل البحري أس آيه (صحم)	(٥)	جزر مارشال	-	%١٠٠
شركة سمائل للنقل البحري أس آيه (سمائل)	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة مسقط سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة الرستاق سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة نخل سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة محضة سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة محوت سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة بنقل سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ضنك سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة مدحاء سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة سدح سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة خصب سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل المشط للنقل البحري أس آيه	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل شمس للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ضلكوت للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة صور للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة بهلا للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل سمحان للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل كور للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل حفيت للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل حريم للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل الروضة للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
أسياد لاين ش م م	(٧)	سلطنة عُمان	%١٠٠	%١٠٠
وادي بني خالد للنقل البحري	(٧)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
أسياد للشحن بي تي إي. المحدودة	(١)	سنغافورا	%١٠٠	%١٠٠
شركة وادي دوكا للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	-

ممتلكات وسفن ومعدا	أعمال رأسمالية قيد التنفيذ ريال عماني	تكاليف السفن والأحواض الجافة ريال عماني	معدات حاسب آلي ريال عماني	مركبات ريال عماني	أثاث وتركيبات ريال عماني	أرض ومبان ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
التكلفة							
كما في ١ يناير ٢٠٢٢	٥٠٤٩,٨١٧	١,٢٤٠,٤١٦,٤٠٧	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	٧,٤٨٥,٩٢١	١,٢٥٥,٠٢٣,٤٥٤
إضافات	٤٢,٦٩٧,٧٧٦	٢٢,٥٦٤,٠٠٩	-	-	-	١,٨٨٠	٦٥,٢٦٣,٦٦٥
استيعادات	-	(١٣٢,٧٩٤,٧٨٣)	-	-	-	-	(١٣٢,٧٩٤,٧٨٣)
مشطوبات	-	-	-	-	-	-	-
تحويلات	(٧,٧٩٠,٥٨٦)	٧,٧٩٠,٥٨٦	-	-	-	-	-
الرصيد في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	٣٩,٩٥٧,٠٠٧	١,١٣٧,٩٧٦,٢١٩	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	٧,٤٨٧,٨٠١	١,١٨٧,٤٩٢,٣٣٦
الاستهلاك المتراكم							
الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٢	-	٥٧٣,٣٦٤,٥٠٢	١,١١٤,٤٣٣	٣,٠٦٠	٥٢٥,٨٠١	٤٠٦,٢٤٠	٥٧٥,٤١٤,٠٣٦
استهلاك	-	٥٢,٦١١,٦٧١	١٤,٦٤٣	٦,٠١٩	٩٤,٩٥٧	١٤٩,٨٣٧	٥٢,٨٧٧,١٢٧
استيعادات	-	(٧٦,٧٤٧,٩١٨)	-	-	-	-	(٧٦,٧٤٧,٩١٨)
تسوية	-	(٣١٥,٣٥٧)	-	-	-	-	(٣١٥,٣٥٧)
الرصيد في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	-	٥٤٨,٩١٢,٨٩٨	١,١٢٩,٠٧٦	٩,٠٧٩	٦٢٠,٧٥٨	٥٥٦,٠٧٧	٥٥١,٢٢٧,٨٨٨
القيمة الدفترية							
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	٣٩,٩٥٧,٠٠٧	٥٨٩,٠٦٣,٣٢١	٣٠,٦٤٣	٢١,٠١٧	٢٦٠,٧٣٦	٦,٩٣١,٧٢٤	٦٣٦,٢٦٤,٤٤٨
التكلفة							
كما في ١ يناير ٢٠٢٢	٢,٠٥٩	١,٣٦٤,٧٤٢,٦٥٠	١,١٣٢,٥٧٦	٦٨,٤٦٨	٨٣٤,٥٩٤	٧,٣٠١,٤٤٢	١,٣٧٤,٠٨١,٧٨٩
إضافات	٥,٠٤٧,٧٥٨	١١,٥٦٨,٢٧٦	٢٧,١٤٣	٣٠,٠٩٦	٤٦,٩٠٠	١٨٤,٤٧٩	١٦,٩٠٤,٦٥٢
استيعادات	-	(١٣٠,٨٠٩,٨٩٩)	-	(٢٥,٠٠٠)	-	-	(١٣٠,٨٣٤,٨٩٩)
مشطوبات	-	(٥,٠٨٤,٦٢٠)	-	(٤٣,٤٦٨)	-	-	(٥,١٢٨,٠٨٨)
الرصيد في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	٥,٠٤٩,٨١٧	١,٢٤٠,٤١٦,٤٠٧	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	٧,٤٨٥,٩٢١	١,٢٥٥,٠٢٣,٤٥٤
الاستهلاك المتراكم							
الرصيد في ١ يناير ٢٠٢٢	-	٥٩٧,٤٢٦,٤١٠	١,٠٦٥,٠٩٧	٦٨,٤٦٨	٤٤٣,٩٥٩	٢٥٩,٠٩٧	٥٩٩,٢٦٣,٠٣١
استهلاك	-	٥٦,٥٢٣,٤٦٧	٤٩,٣٣٦	٣,٠٦٠	٨١,٨٤٢	١٤٧,١٤٣	٥٦,٨٠٤,٨٤٨
استيعادات	-	(٧٩,٠٦٠,٩٧٦)	-	(٢٥,٠٠٠)	-	-	(٧٩,٠٨٥,٩٧٦)
مشطوبات	-	(١,٥٢٤,٣٩٩)	-	(٤٣,٤٦٨)	-	-	(١,٥٦٧,٨٦٧)
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	-	٥٧٣,٣٦٤,٥٠٢	١,١١٤,٤٣٣	٣,٠٦٠	٥٢٥,٨٠١	٤٠٦,٢٤٠	٥٧٥,٤١٤,٠٣٦
القيمة الدفترية							
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	٥,٠٤٩,٨١٧	٦٦٧,٠٥١,٩٠٥	٤٥,٢٨٦	٢٧,٠٣٦	٣٥٥,٦٩٣	٧,٠٧٩,٦٨١	٦٧٩,٦٠٩,٤١٨

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٧ ممتلكات وسفن ومعدات (تابع)

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، تم رهن تكاليف السفن والأحواض الجافة ذات قيمة دفترية بمبلغ ٣٣٩,٧٩٩,٧١٢ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٤٢٧,٢٦٧,٩٣٣ ريال عماني) مقابل القروض التي حصلت عليها المجموعة من البنوك. يتضمن الإيضاح رقم ١٤ تفاصيل التزامات المجموعة بموجب القروض والتزاماتها المستقبلية.

* خلال ٢٠٢٣، أبرمت المجموعة عقدا لبناء سفينتين للغاز الطبيعي المسال والتكاليف المتكبدة حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ بإجمالي ٣٨,٥٧٣,٢١٨ ريال عماني (٢٠٢٢: لا شيء). يشمل هذا المبلغ تكاليف الاقتراض المرسلة المتعلقة ببناء سفينتي الغاز الطبيعي المسال بقيمة ٩٥٨,٧١٨ ريال عماني (٢٠٢٢: لا شيء)، والمحسوبة باستخدام معدل رسملة بلغ ٤.٣٧ في المئة.

مصروفات الاستهلاك للسنة تتمثل بما يلي:

٢٠٢٢ ريال عُُماني	٢٠٢٣ ريال عُُماني	تكاليف تشغيل السفن (إيضاح ٢٣) مصروفات عمومية وإدارية (إيضاح ٢٥)
٥٦,٥٢٣,٤٦٨	٥٢,٦١١,٦٧١	
٢٨١,٣٨٠	٢٦٥,٤٥٥	
<u>٥٦,٨٠٤,٨٤٨</u>	<u>٥٢,٨٧٧,١٢٦</u>	

٨ عقود الإيجار

أبرمت المجموعة عقود إيجار طويلة الأجل لتأجير السفن، والتي تشارك أيضاً في عمليات تحقيق الإيرادات. كما قامت بتأجير الأراضي والمباني للأغراض الإدارية. عادة ما يتم إبرام عقود إيجار السفن لمدة تتراوح بين ٢ إلى ١٥ عاماً، ولكن قد يكون لها خيارات تمديد. يتم التفاوض على شروط الإيجار على أساس فردي وتحتوي على مجموعة واسعة من الشروط والأحكام المختلفة. لا تفرض اتفاقيات الإيجار أي تعهدات، ولكن لا يجوز استخدام الأصول المؤجرة كضمان لأغراض الاقتراض.

يتم قياس هذه الالتزامات بالقيمة الحالية لمدفوعات الإيجار المتبقية، مخضومة باستخدام معدل الاقتراض الإضافي للمستأجر كما في تاريخ القياس والذي يتراوح بين ٢,٧٥٪ و ٧,٥٪ (٢٠٢٢: ٢,٧٥٪ إلى ٧,٥٪) في تاريخ التطبيق الأولي.

لا تتعرض المجموعة لأية تدفقات نقدية مستقبلية من شروط الإيجار المتغيرة أو ضمانات القيمة المتبقية التي لا تنعكس في قياس التزامات الإيجار. لا توجد خيارات للتمديد أو الإنهاء المبكر فيما يتعلق بالتزامات الإيجار.

٨-١ أصول حق الاستخدام

تبين قائمة المركز المالي وقائمة الأرباح أو الخسائر المبالغ التالية المتعلقة بإيجار أصول حق الاستخدام:

أرض ريال عُُماني	عقارات ريال عُُماني	سفن ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني	٢٠٢٣ الرصيد في ١ يناير إضافات إلى أصول حق الاستخدام التعديلات على أصول حق الاستخدام الاستهلاك المحمل للسنة خسائر انخفاض القيمة للسنة الرصيد في ٣١ ديسمبر
٣٢,٨٦٣	١٧٩,٢٥٨	٨٨,١٧٦,٨٣٥	٨٨,٣٨٨,٩٥٧	
-	-	١٣٧,٩٦٧,٤١١	١٣٧,٩٦٧,٤١١	
-	-	٣١,٩٧٧	٣١,٩٧٧	
(٨٨٥)	(٦٣,٨٦٢)	(٦٨,٩٥٤,٩٣٢)	(٦٩,٠١٩,٦٧٩)	
-	-	(٢٢,٣٢٥,٥٩٤)	(٢٢,٣٢٥,٥٩٤)	
<u>٣١,٩٧٨</u>	<u>١١٥,٣٩٦</u>	<u>١٣٤,٨٩٥,٦٩٧</u>	<u>١٣٥,٠٤٣,٠٧٢</u>	
أرض ريال عُُماني	عقارات ريال عُُماني	سفن ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني	٢٠٢٣ الرصيد في ١ يناير إضافات إلى أصول حق الاستخدام التعديلات على أصول حق الاستخدام الاستهلاك المحمل للسنة خسائر انخفاض القيمة للسنة الرصيد في ٣١ ديسمبر
٣٣,٧٤٨	-	٤٠,٤٢٨,٤١٢	٤٠,٤٦٢,١٦٠	
-	١٨٩,٨٠٣	٧٢,٣٣١,٨٧٤	٧٢,٥٢١,٦٧٧	
-	-	١٣,٩٠٦	١٣,٩٠٦	
(٨٨٤)	(١٠,٥٤٥)	(٢٤,٥٩٧,٣٥٧)	(٢٤,٦٠٨,٧٨٦)	
-	-	-	-	
<u>٣٢,٨٦٤</u>	<u>١٧٩,٢٥٨</u>	<u>١٣٤,٨٩٥,٦٩٨</u>	<u>٨٨,٣٨٨,٩٥٧</u>	

الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٨ عقود الإيجار (تابع)

٢-٨ الحركة في التزامات الإيجار

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٤٢,٠٩٨,٧٠٥	٩١,٠٩٢,٣٢٧	الرصيد في ١ يناير
٧٢,٣٣١,٨٧٤	١٣٧,٩٦٧,٤١١	الإضافات خلال الفترة
٤٨٢,٢٩١	١,٠٨٠,٤٣٤	تسوية التزامات الإيجار
(٢٦,٦٨١,٤٠١)	(٧٨,٠١١,٤٠٣)	المدفوعات خلال الفترة
٢,٨٦٠,٨٥٨	٨,٤٤٧,٤٣٦	مصرفات الفائدة للفترة
٩١,٠٩٢,٣٢٧	١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	الرصيد في ٣١ ديسمبر

فيما يلي التصنيف المتداول وغير المتداول لالتزامات الإيجار كما في تاريخ التقرير:

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٣٢,٣٠٧,٩٣٣	٨٤,٤٣٨,٢٥٧	التزامات الإيجار المتداولة
٥٨,٧٨٤,٣٩٤	٧٦,١٣٧,٩٤٨	التزامات الإيجار غير المتداولة
٩١,٠٩٢,٣٢٧	١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	
٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٣٥,٨٨٧	٣٥,٥٦٣	أراضي
٩٠,٨٧٦,٢٦٧	١٠٩,٦٢٤,٣٥١	سفن
١٨٠,١٧٣	٥٠,٩١٦,٢٩١	مكتب
٩١,٠٩٢,٣٢٧	١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	إجمالي التزامات الإيجار
٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٣٢٤	٣٤١	أراضي
٣٢,٢٤٧,٦٥٥	٥٥,٥٢٣,٢٢٦	سفن
٥٩,٩٥٤	٢٨,٩١٤,٦٩٠	مكتب
٣٢,٣٠٧,٩٣٣	٨٤,٤٣٨,٢٥٧	إجمالي الجزء المتداول من التزامات الإيجار
٥٨,٧٨٤,٣٩٤	٧٦,١٣٧,٩٤٨	الجزء غير المتداول من التزامات الإيجار

٣-٨ المبالغ المعترف بها في الأرباح أو الخسائر

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٢٤,٦٠٨,٧٨٦	٦٩,٠١٩,٦٧٩	رسوم الاستهلاك للسنة
٢,٨٦٠,٨٥٨	٨,٤٤٧,٤٣٦	الفائدة على التزامات الإيجار

فيما يلي تحليل رسوم الاستهلاك للسنة

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٢٤,٥٩٧,٣٥٧	٦٨,٩٥٤,٩٣٢	تكاليف تشغيل السفن (إيضاح ٢٤)
١١,٤٢٩	٦٤,٧٤٧	المصرفات العمومية والإدارية (إيضاح ٢٦)
٢٤,٦٠٨,٧٨٦	٦٩,٠١٩,٦٧٩	

الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٨ عقود الإيجار (تابع)

٤-٨ المبالغ المعترف بها في قائمة التدفقات النقدية

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُماني	ريال عُماني	
٢,٨٦٠,٨٥٨	٨,٤٤٧,٤٣٦	إجمالي التدفقات النقدية الخارجة لعقود الإيجار
٢٣,٨٢٠,٥٤٣	٦٩,٥٦٣,٩٦٧	- جزء الفائدة
٢٦,٦٨١,٤٠١	٧٨,٠١١,٤٠٣	- الجزء المبلغ الأصلي

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عماني	ريال عماني	
٢٥,٥٣٨,٣٧٥	٢٤,٢٢٥,٩٨٦	القيمة الدفترية للاستثمارات في ٣١ ديسمبر
		الحصة في الائتلاف المشترك

يوضح الجدول التالي ملخص معلومات استثمار المجموعة في الائتلافات المشتركة والشركات الزميلة:

حصة المجموعة في الائتلافات المشتركة		
٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عماني	ريال عماني	
١٢,٩١٠,٧١٥	١١,٦٧٤,٤١٥	الأصول المتداولة
٢٤,٦٦٢,٣٥١	٢١,٤٨٩,٢٦٤	الأصول غير المتداولة
(٥,٥٠٦,٦١٨)	(٨,٩٢٢,٥٣٩)	الالتزامات المتداولة
(٦,٥٢٨,٠٧٣)	-	الالتزامات غير المتداولة
-	(١٥,١٥٤)	تسوية القيمة العادلة لتحوطات النقد
٢٥,٥٣٨,٣٧٥	٢٤,٢٢٥,٩٨٦	صافي الأصول
		حصة الإيرادات والأرباح:
١٤,٦٩٨,٧٥٣	١٢,٤١٣,٧٧١	الإيرادات
(٦,٧٧٧,٢٣٣)	٩٩٧,٦١١	الأرباح / (الخسائر)
٢٥,٥٣٨,٣٧٥	٢٤,٢٢٥,٩٨٦	القيمة الدفترية للاستثمار

يوضح الجدول التالي ملخص معلومات الائتلافات المشتركة على النحو الوارد في بياناتها المالية الإدارية الخاصة بها:

الائتلافات المشتركة		
٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عماني	ريال عماني	
٢٥,٨٢١,٤٣٠	٢٣,٣٤٨,٨٢٩	الأصول المتداولة
٤٩,٣٢٤,٧٠٢	٤٢,٩٧٨,٥٢٧	الأصول غير المتداولة
(١١,٠١٣,٢٣٦)	(١٧,٨٤٥,٠٧٧)	الالتزامات المتداولة
(١٣,٠٥٦,١٤٦)	-	الالتزامات غير المتداولة
٥١,٠٧٦,٧٥٠	٤٨,٤٨٢,٢٧٩	صافي الأصول
٢٩,٣٩٧,٥٠٨	٢٤,٨٢٧,٥٤١	الإيرادات
(١٣,٥٥٤,٤٦٦)	١,٩٩٥,٢٢٢	الأرباح / (الخسائر)

يوضح الجدول التالي الحركة في استثمار المجموعة في الائتلافات المشتركة:

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُماني	ريال عُماني	
٣٣,٣١٦,٤٤٢	٢٥,٥٣٨,٣٧٥	كما في ١ يناير
(٦,٧٧٧,٢٣٣)	٩٩٧,٦١١	الحصة في نتائج الائتلافات المشتركة والشركة الزميلة
١٩,٤١٦	-	التغيرات في القيمة العادلة لتحوطات التدفق النقدي
(١,٠٢٠,٢٥٠)	(٢,٣١٠,٠٠٠)	توزيعات الأرباح المستلمة
٢٥,٥٣٨,٣٧٥	٢٤,٢٢٥,٩٨٦	الرصيد في ٣١ ديسمبر

الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

اسم الشركة	نسبة الملكية ٢٠٢٣ (%)	نسبة الملكية ٢٠٢٢ (%)	بلد التأسيس
الائتلافات المشتركة			
إنبرجي سبرنج لنج كاريبر أس آيه	٥٠	٥٠	١ جمهورية بنما
شركة دقم للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	٢ جمهورية بنما
شركة ليوا للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	٣ جمهورية بنما
شركة دقم للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	٤ جمهورية بنما
شركة ريسوت للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	٥ جمهورية بنما
شركة المصنعة للنقل البحري أس آيه	٥٠	٥٠	٦ جمهورية بنما

الشركة الزميلة

شركة بكا للشحن

٧ الإمارات العربية المتحدة - ٢٥

- (i) الشركة هي شركة ذات مسؤولية محدودة وتعمل في مجال تشغيل ناقلات للغاز الطبيعي المسال. إن استثمارات المجموعة في حصص المشروع المشترك واتفاقية دعم المساهمين متنازل عنها لصالح مقرضي المشروع المشترك مقابل اقتراضات تمويل السفن.
- (ii) في ٢٩ نوفمبر ٢٠٠٥، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، شركة دقم للنقل البحري أس آيه، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلات للنفط الخام.
- (iii) في ٢١ يونيو ٢٠٠٥، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، ليوا للنقل البحري، بهدف تشغيل أعمال تاجير السفن.
- (iv) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، هيماء للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلات إل أر ٢.
- (v) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، ريسوت للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلات إل أر ٢.
- (vi) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، المصنعة للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلات للغاز البترول المسال.
- منحت المجموعة بعض القروض لائتلافات مشتركة، وتم إدراج تفاصيلها في الإيضاح رقم ١٠ (ب). تم تقويم هذه القروض بالدولار الأمريكي وضمانها جزئياً مقابل حصص ملكية شركاء المشروع المشترك ذي العلاقة.
- (vii) في ٢٠٠٨، اقتنتت الشركة ٢٥٪ من أسهم شركة بكا للشحن وهي شركة مساهمة خاصة مسجلة لدى دائرة التنمية الاقتصادية في دبي، الإمارات العربية المتحدة. لم تعد الشركة عاملة وتم رصد مخصص لحصة المجموعة في الاستثمار بالكامل. علاوة على ذلك، لا توجد حصة غير مدرجة من الخسائر فيما يتعلق بالشركة الزميلة، حيث إن الشركة الزميلة لم تعد عاملة.
- في ٢٠١٠، ونظراً للخسائر المستمرة ونية الإدارة باستبعاد هذا الاستثمار، تم إنشاء مخصص للانخفاض في القيمة لكامل قيمة الاستثمار.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(١) المعلومات المالية الملخصة للائتلافات المشتركة

فيما يلي المعلومات المالية الملخصة للائتلافات المشتركة التي تم احتسابها باستخدام طريقة حقوق الملكية.

قائمة المركز المالي المختصرة:

٢٠٢٣	إيرجي ريال عماني	ليوا ريال عماني	ريسوت ريال عماني	المصنعة ريال عماني	الدقم ريال عماني	هيماء ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
الأصول							
أصول غير متداولة	١٠,٧٨٥,٧٢٥	-	٨,٦٩٤,٩٣٦	١٤,٩٦٣,٦٠٩	-	٨,٥٣٤,٢٥٧	٤٢,٩٧٨,٥٢٧
أصول متداولة	٣,٣٨٤,٦٤٧	٢,٠٦٨,٠٠٨	٩٣٥,٧٧٠	٣,٤٢٤,٢٦٠	٢٠٧,٩٨٤	٤٦٧,٥١٥	١٠,٤٨٨,١٨٤
- نقد وما يعادله	٦٠٦,١٣٧	٢٨٥,٩٥٣	٢٩,٩٨٥	٣٩٥,٢٧١	١١,٤٠٣,٧١٨	١٣٩,٥٨١	١٢,٨٦٠,٦٤٥
- أصول متداولة أخرى	١٤,٧٧٦,٥٠٩	٢,٣٥٣,٩٦١	٩,٦٦٠,٦٩١	١٨,٧٨٣,١٤٠	١١,٦١١,٧٠٢	٩,١٤١,٣٥٣	٦٦,٣٢٧,٣٥٦
إجمالي الأصول							
حقوق الملكية والالتزامات							
إجمالي حقوق الملكية	١١,٥٨٨,٨٨٨	١,٣١٨,٥٧٤	٩,٠١٦,٧٧٠	٦,٢١١,٦٧٥	١١,٦٠٩,٠٠٧	٨,٧٣٧,٣٦٥	٤٨,٤٨٢,٢٧٩
الالتزامات							
التزامات غير متداولة	-	-	-	-	-	-	-
- التزامات مالية (باستثناء الذمم دائنة	-	-	-	-	-	-	-
التجارية)	-	-	-	-	-	-	-
- التزامات غير متداولة أخرى	-	-	-	-	-	-	-
التزامات متداولة							
- التزامات مالية (باستثناء الذمم دائنة	٣,١٠٠,٠٠٠	١,٠٢٦,٤٧٠	٦٣٧,٧٦١	١٢,٤٢٩,٥٧٣	-	٣٩٧,٨٢٨	١٧,٥٩١,٦٣٢
التجارية)	٨٧,٦٢٠	٨,٩١٧	٦,١٦٢	١٤١,٨٩١	٢,٦٩٥	٦,١٦٠	٢٥٣,٤٤٥
- التزامات غير متداولة أخرى	٣,١٨٧,٦٢٠	١,٠٣٥,٣٨٧	٦٤٣,٩٢٣	١٢,٥٧١,٤٦٤	٢,٦٩٥	٤٠٣,٩٨٨	١٧,٨٤٥,٠٧٧
إجمالي الالتزامات	١٤,٧٧٦,٥٠٨	٢,٣٥٣,٩٦١	٩,٦٦٠,٦٩٣	١٨,٧٨٣,١٣٩	١١,٦١١,٧٠٢	٩,١٤١,٣٥٣	٦٦,٣٢٧,٣٥٦
إجمالي حقوق الملكية والالتزامات							

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(١) المعلومات المالية الملخصة للاختلافات المشتركة (تابع)

قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الملخصة:

٢٠٢٣	إنرجي ريال عماني	ليوا ريال عماني	ريسوت ريال عماني	المصنعة ريال عماني	الدقم ريال عماني	هيماء ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
تأجير السفن	٤,٩١٨,٣٧٥	١٠,١١٤,٥٧٤	٢,٦٤١,٨٧٠	٤,٤٥٤,٦٤٣	-	٢,٦٩٨,٠٨٠	٢٤,٨٢٧,٥٤٢
تكاليف التشغيل استهلاك	(٢,١٤٦,٣٧٧)	(٩,٨٦٥,٥٩٦)	(١,٠٥٦,٧٩٣)	(١,٤٤٤,٠٦٥)	(١٣,٨٤٧)	(١,١١٧,٠٣٩)	(١٥,٦٤٣,٧١٧)
	(١,٨٥١,٤٤٢)	-	(١,١٨١,٥٨٧)	(٢,٠٦٢,٠٩٤)	-	(١,٣١١,٥٢٢)	(٦,٤٠٦,٦٤٥)
ربح / (خسارة) التشغيل	٩٢٠,٥٥٦	٢٤٨,٩٧٨	٤٠٣,٤٩٠	٩٤٨,٤٨٤	(١٣,٨٤٧)	٢٦٩,٥١٩	٢,٧٧٧,١٨٠
إيرادات / (مصرفات) غير تشغيلية أخرى	-	(١٥٢)	(٢,٣٥٨)	(١٦,٢٩٩)	(٢٦,٨٠٧)	(٢,٣٤٩)	(٤٧,٩٦٥)
مصروفات القوائد	(٦٦٤)	-	(٧٢,٤٣٦)	(٩٣٨,٩٦٠)	-	(٧٥,٤١٤)	(١,٠٨٧,٤٧٤)
إيرادات التمويل	٥٥,٤٦٢	١٢٠	١١٧	٣١٢	٢٩٧,٤٠٥	٦٥	٣٥٣,٤٨١
صافي (الخسارة) / الربح	٩٧٥,٣٥٤	٢٤٨,٩٤٦	٣٢٨,٨١٣	(٦,٤٦٣)	٢٥٦,٧٥١	١٩١,٨٢١	١,٩٩٥,٢٢٢
تسوية المعلومات المالية الملخصة:							
٢٠٢٣	إنرجي ريال عماني	ليوا ريال عماني	ريسوت ريال عماني	المصنعة ريال عماني	الدقم ريال عماني	هيماء ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
صافي الأصول الاقترافي في ١ يناير	١٥,٢٣٣,٥٣٦	١,٠٣٩,٣١٧	٨,٦٨٧,٩٥٨	٦,٢١٨,١٤٠	١١,٣٥٢,٢٥٦	٨,٥٤٥,٥٤٥	٥١,٠٧٦,٧٥٢
الربح السنة	٩٧٥,٣٥٤	٢٤٨,٩٤٦	٣٢٨,٨١٣	(٦,٤٦٣)	٢٥٦,٧٥١	١٩١,٨٢١	١,٩٩٥,٢٢٢
تعديل القيمة العادلة	-	-	-	-	-	-	-
توزيعات أرباح مدفوعة خلال السنة	(٤,٦٢٠,٠٠٠)	-	-	-	-	-	(٤,٦٢٠,٠٠٠)
في ٣١ ديسمبر	١١,٥٨٨,٨٩١	١,٢٨٨,٢٦٣	٩,٠١٦,٧٧١	٦,٢١١,٦٧٧	١١,٦٠٩,٠٠٧	٨,٧٣٧,٣٦٦	٤٨,٤٥١,٩٧٤
استثمارات في انتلافات مشتركة	٥,٧٩٤,٤٤٥	٦٤٤,١٣١	٤,٥٠٨,٣٨٥	٣,١٠٥,٨٣٨	٥,٨٠٤,٥٠٤	٤,٣٦٨,٦٨٣	٢٤,٢٢٥,٩٨٦
القيمة الدفترية							

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

(إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع))

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(أ) المعلومات المالية الملخصة للاختلافات المشتركة (تابع)

فيما يلي المعلومات المالية الملخصة للاختلافات المشتركة التي تم احتسابها باستخدام طريقة حقوق الملكية كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢.

قائمة المركز المالي المختصرة:

٢٠٢٢	إنرجي ريال عُمانى	ليوا ريال عُمانى	ريسوت ريال عُمانى	المصنعة ريال عُمانى	النقم ريال عُمانى	هيماء ريال عُمانى	الإجمالي ريال عُمانى
الأصول							
أصول غير متداولة	١٢,٥٧٧,٩٥٠		٩,٨٧٨,٣٩٨	١٧,٠٢٣,٤٥٢	٤٠	٩,٨٤٤,٨٦٢	٤٩,٣٢٤,٧٠٢
أصول متداولة	٥,١٠٨,٦٠٨	١,٦٣٥,٩٣١	١,٢٤٦,٨٢٠	٢,٤٧٦,٩٦٩	١١,٥١١,٨١٩	٥٦٠,٧٩٧	٢٢,٥٤٠,٩٤٤
- نقد وما يعادله	٦١٦,٥٩٩	٢,٠٣٦,٢٢٧	٣٢,٦٢١	٤٨٧,٩٨٩	١,٢٦٥	١٠٥,٧٨٥	٣,٢٨٠,٤٨٦
- أصول متداولة أخرى	١٨,٣٠٣,١٥٧	٣,٦٧٢,١٥٨	١١,١٥٧,٨٣٩	١٩,٩٨٨,٤١٠	١١,٥١٣,١٢٤	١٠,٥١١,٤٤٤	٧٥,١٤٦,١٣٣
إجمالي الأصول							
حقوق الملكية والالتزامات							
إجمالي حقوق الملكية	١٥,٢٣٣,٥٣٤	١,٠٣٩,٣١٧	٨,٦٨٧,٩٥٨	٦,٢١٨,١٤٠	١١,٣٥٢,٢٥٦	٨,٥٤٥,٥٤٥	٥١,٠٧٦,٧٥٠
الالتزامات							
التزامات غير متداولة	-	-	٣٧٦,٧٩٠	١٢,٣٠٤,٦٠٠	-	٣٧٤,٧٥٦	١٣,٠٥٦,١٤٦
- التزامات مالية (باستثناء الذمم دائنة	-	-	-	-	-	-	-
التجارية)	-	-	-	-	-	-	-
التزامات غير متداولة أخرى	-	-	-	-	-	-	-
التزامات متداولة	-	-	-	-	-	-	-
- التزامات مالية (باستثناء الذمم دائنة	-	-	-	-	-	-	-
التجارية)	-	-	-	-	-	-	-
التزامات غير متداولة أخرى	٢,٦٥١,٨٩٨	١,٥١٧,٥٧٢	١,٧٨٣,٩٣٦	١,٤٢٦,٤٤٦	١٥٤,٧٠٨	١,٥٨٣,٢١٠	٩,١١٧,٧٧١
إجمالي الالتزامات	٤١٧,٧٢٥	١,١١٥,٢٦٩	٣٠٩,١٥٥	٣٩,٢٢٤	٦,١٦٠	٧,٩٣٣	١,٨٩٥,٤٦٦
إجمالي الالتزامات	٣,٠٦٩,٦٢٣	٢,٦٣٢,٨٤١	٢,٤٦٩,٨٨١	١٣,٧٧٠,٢٧٠	١٦٠,٨٦٨	١,٩٦٥,٨٩٩	٢٤,٠٦٩,٣٨٣
إجمالي حقوق الملكية والالتزامات	١٨,٣٠٣,١٥٦	٣,٦٧٢,١٥٨	١١,١٥٧,٨٣٩	١٩,٩٨٨,٤١٠	١١,٥١٣,١٢٤	١٠,٥١١,٤٤٤	٧٥,١٤٦,١٣٣

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(أ) المعلومات المالية الملخصة للائتلافات المشتركة (تابع)

قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الملخصة:

٢٠٢٢	إنرجي ريال عُُماني	ليوا ريال عُُماني	ريسوت ريال عُُماني	المصنعة ريال عُُماني	النقم ريال عُُماني	هيماء ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني
تأجير السفن	٦,٤٤٢,٥٣١	١١,١٨٣,١٤٠	٢,٨٦٦,٧١٠	٣,٨٩٢,٥٤٣	١,٨٢٢,٦٦٤	٣,١٨٩,٩١٨	٢٩,٣٩٧,٥٠٦
تكاليف التشغيل	(٢,٩٧٠,٧٤٢)	(١٤,٦٩٣,٧٠٦)	(٩٢٣,٩٦٨)	(١,٣٩٢,٣٦٦)	(٧٨٧,٦٧١)	(١,٠٣٥,٢٢٤)	(٢١,٨٠٣,٦٧٧)
استهلاك	(٣,٢١٩,٨٤٠)	(١,٠٨٢,٠٩٧)	(١,٠٨٢,٠٩٧)	(١,٩٩٤,٧٦٢)	(٩١٩,٨٣٩)	(١,١٣٨,٣٨١)	(٨,٣٥٤,٩١٩)
ربح / (خسائر) التشغيل	٢٥١,٩٤٩	(٣,٥١٠,٥٦٦)	٨٦٠,٦٤٥	٥٠٥,٤١٥	١١٥,١٥٤	١,٠١٦,٣١٣	(٧٦١,٠٩٠)
(مصرفوات) / إيرادات غير تشغيلية أخرى	(٨,٣٨٩,١٢٦)	(١٦٥,٢١٢)	(٢,٣٥٥)	(١٦,٢٨٣)	(٣,٥٧٩,٧٩٤)	٢٤,٩٩٢	(١٢,١٢٧,٧٧٨)
مصرفوات القوائد	(٤٨٠,٠٤٨)	-	(٦٨,٩٨٣)	(٤٩٠,٩٧١)	(٣٧,٤٣٩)	(٦٨,٧٦٣)	(٧١٤,٢٠٤)
إيرادات التمويل	٤٧,٤٣٣	٢٩٦	٨٩	٣٠٤	٣٥٧	١٢٧	٤٨,٦٠٦
صافي (الخسائر) / الربح	(٨,١٣٧,٧٩٢)	(٣,٦٧٥,٤٨٢)	٧٨٩,٣٩٦	(١,٥٣٥)	(٣,٥٠١,٧٢٢)	٩٧٢,٦٦٩	(١٣,٥٥٤,٤٦٦)
نسوية المعلومات المالية الملخصة:							
٢٠٢٢	إنرجي ريال عُُماني	ليوا ريال عُُماني	ريسوت ريال عُُماني	المصنعة ريال عُُماني	النقم ريال عُُماني	هيماء ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني
صافي الأصول الافتتاحي في ١ يناير	٢٥,٣٧٢,٩٩٤	٤,٧١٤,٧٩٩	٧,٨٩٨,٥٦٢	٦,٢١٩,٦٧٥	١٤,٨٥٣,٩٧٥	٧,٥٧٢,٨٧٦	٦٦,٦٢٢,٨٨١
الربح السنة	(٨,١٣٧,٧٩٢)	(٣,٦٧٥,٤٨٢)	٧٨٩,٣٩٦	(١,٥٣٥)	(٣,٥٠١,٧٢٢)	٩٧٢,٦٦٩	(١٣,٥٥٤,٤٦٦)
تعديل القيمة العادلة	٣٨,٨٣٤	-	-	-	-	-	٣٨,٨٣٤
توزيعات أرباح مدفوعة خلال السنة	(٢,٠٤٠,٥٠٠)	-	-	-	-	-	(٢,٠٤٠,٥٠٠)
في ٣١ ديسمبر	١٥,٢٢٣,٥٣٦	١,٠٣٩,٣١٧	٨,٦٨٧,٩٥٨	٦,٢١٨,١٤٠	١١,٣٥٢,٢٥٦	٨,٥٤٥,٥٤٥	٥١,٠٧٦,٧٤٩
استثمارات في ائتلافات مشتركة	%٥٠	%٥٠	%٥٠	%٥٠	%٥٠	%٥٠	%٥٠
القيمة الدفترية	٧,٦١٦,٧٦٧	٥١٩,١٥٩	٤,٣٤٣,٩٧٩	٣,١٠٩,٠٧٠	٥,٦٧٦,١٢٨	٤,٢٧٢,٧٧٢	٢٥,٥٢٨,٣٧٥

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية

تحتفظ المجموعة بالأصول المالية التالية:

٢٠٢٣	غير متداولة ريال عُُماني	متداولة ريال عُُماني	أصول مالية بالتكلفة المطفأة
١٢٣,٤٣٠,٨٠٧	٧,٤٦٢,٩٢٦	٧,٦٢٦,٣٢٠	- ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي - إيضاح (أ)
١٣٠,٨٩٣,٧٣٣	-	٥٨,٩٦٠	- ذمم مدينة القروض - إيضاح (ب)
-	-	٧,٦٨٥,٢٨٠	ذمم مدينة تجارية - إيضاح (ج)
-	-	١٢,٧٦٣,٨٧٩	أصول العقود - إيضاح (د)
-	-	٢,٣٨٦,٦٣٤	أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة - إيضاح (هـ)
-	-	٤,١١٣,٨٥٣	أرصدة بنكية - إيضاح (و)
١٣٠,٨٩٣,٧٣٣	-	١٧٥,٨٠٢,٩٣٨	
		٢٠٢,٧٥٢,٥٨٤	

٢٠٢٢	غير متداولة ريال عُُماني	متداولة ريال عُُماني	أصول مالية بالتكلفة المطفأة
١٣١,٢١٨,٣٣٤	٧,٦٠٩,٧٨٧	٦,٨٤١,٧٦٠	- ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي - إيضاح (أ)
١٣٨,٨٢٨,١٢١	-	-	- ذمم مدينة القروض - إيضاح (ب)
-	-	١٨,٥١٨,٦٦٩	ذمم مدينة تجارية - إيضاح (ج)
-	-	٨,٣٤٢,٥١٢	أصول العقود - إيضاح (د)
-	-	٤,٦١٠,٣٧٨	أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة - إيضاح (هـ)
-	-	١٢٩,٦٤٤,٣٦٩	أرصدة بنكية - إيضاح (و)
١٣٨,٨٣١,٠٢٨	-	١٦٧,٩٥٧,٦٨٨	

(أ) ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي

أبرمت أربع شركات تابعة للمجموعة ترتيبات إيجار لمدة ٢٠ سنة لנقلات نفط عملاقة مع طرف آخر (المستأجر). وحددت المجموعة اعتماداً على تقييم أحكام وشروط الترتيبات أنها لا تحتفظ بالمخاطر والمزايا الهامة لملكية هذه الناقلات، ولذا احتسبت اتفاقيات التأجير لأجل ترتيبات إيجار تمويلي.

٢٠٢٣	٢٠٢٢	الجزء غير المتداول
١٢٣,٤٣٠,٨٠٧	١٣١,٢١٨,٣٣٤	
٧,٨٠٣,٢٦٠	٦,٩٧٨,٤١٦	الجزء غير المتداول
(١٧٦,٩٤٠)	(١٣٦,٦٥٦)	ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [إيضاح ١٠(ز)]
٧,٦٢٦,٣٢٠	٦,٨٤١,٧٦٠	

خلال سنة ٢٠٢٣، اعترفت المجموعة بعقود إيجار تمويل بقيمة ١٦.٩٦ مليون ريال عماني (٢٠٢٢: ١٧.٧٩ مليون ريال عماني).

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية (تابع)

(أ) ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي (تابع)

فيما يلي الحد الأدنى لذمم مدينة الإيجار المستقبلية بموجب الإيجار التمويلي بالإضافة إلى القيمة الحالية للحد الأدنى لذمم مدينة الإيجار:

٢٠٢٢ ريال عُماني	٢٠٢٣ ريال عُماني	ذمم مدينة الإيجار التمويلي
٦,٩٧٨,٤١٦	٧,٨٠٣,٢٦٠	- متداولة
١٣١,٢١٨,٣٣٤	١٢٣,٤٣٠,٨٠٧	- غير متداولة
١٣٨,١٩٦,٧٥٠	١٣١,٢٣٤,٠٦٧	إجمالي ذمم مدينة الإيجار التمويلي
٢٣,٨٧١,٠٩٣	٢٤,٢٤٠,٩١٠	دفعات إيجار غير مخصصة متوقع استلامها
٢٤,٢٤٠,٩١٠	٢٣,٣٨٣,٤٤٠	سنة واحدة
٢٣,٣٨٣,٤٤٠	٢٣,٥٠٠,٣٣٣	٢ سنوات
٢٣,٥٠٠,٣٣٣	٢٣,٨٥٥,٠١٥	٣ سنوات
٢٣,٨٥٥,٠١٥	٢٣,٠٠١,٧١٨	٤ سنوات
١٣٠,٤٩٩,٧٧٨	١٠٧,٤٩٨,٠٦٠	٥ سنوات
٢٤٩,٣٥٠,٥٦٩	٢٢٥,٤٧٩,٤٧٦	أكثر من ٥ سنوات
(١١١,١٥٣,٨١٩)	(٩٤,٢٤٥,٤٠٩)	ناقصاً: إيرادات التمويل غير المكتسبة
١٣٨,١٩٦,٧٥٠	١٣١,٢٣٤,٠٦٧	

تستحق ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي من عميل يعتبر من أكبر منتجي الخام في العالم، وبالتالي فهو يتمتع بمركز ائتماني قوي. كما لا توجد ذمم مدينة إيجار تمويلي متأخرة السداد.

(ب) ذمم مدينة القروض

٢٠٢٢ ريال عُماني	٢٠٢٣ ريال عُماني	قروض لائتلاف مشترك (إيضاح ١٨ وإيضاح ١)
٥,٤٩٧,٨٠٠	٥,٤٩٧,٨٠٠	قروض إلى أو جبه في ٣ (٢)
٢,٣٨٥,٦٩١	٢,١٣٦,٧٧٦	ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [إيضاح ١٠ (ز)]
(٢٤,٧٨٩)	(٢٤,٧٨٩)	
٧,٨٥٨,٧٠٢	٧,٦٠٩,٧٨٧	

(١) القروض المقدمة إلى شركة المصنعة للنقل البحري اس ايه، وهي ائتلاف مشترك، تحمل معدل فائدة سنوي فعلي مضمون لليلة واحدة زائد ٢٪ (٢٠٢٢ - ليبر زائد ٢٪). وتشمل ذمم القروض المدينة أيضاً فائدة مستحقة بقيمة ٥٥,٢٣٨ ريال عماني كما في تاريخ التقرير.

(٢) منحت المجموعة قرض إلى أو جبه في ٣ مقوم بالين الياباني بقيمة ١,٩٩٣,٦٣٧ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٢,١٣٦,٧٧٦ ريال عماني)، والذي يحمل معدل فائدة قدره ٤٪ (٢٠٢٢ - ٤٪). تشمل ذمم القرض المدينة أيضاً فائدة مستحقة بقيمة ٣,٧٢٢ ريال عماني كما في تاريخ التقرير.

(ج) ذمم مدينة تجارية وأخرى

٢٠٢٢ ريال عُماني	٢٠٢٣ ريال عُماني	ذمم مدينة تجارية
١٩,٤١٦,٩٦٥	١٣,٥٤٣,٦٣٣	ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠ (ز)]
(٨٩٨,٢٩٦)	(٧٧٩,٧٥٤)	
١٨,٥١٨,٦٦٩	١٢,٧٦٣,٨٧٩	

نظراً لطبيعة الذمم مدينة المتداولة قصيرة الأجل، تعتبر قيمها الدفترية مقاربة لقيمتها العادلة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية (تابع)

(د) أصول العقود

اعترفت المجموعة بالأصول التالية المتعلقة بالعقود مع العملاء:

٢٠٢٢	٢٠٢٣
ريال عُمانى	ريال عُمانى
٨,٤٥٠,٩٦٥	٢,٤١٨,٢٠٠
(١٠٨,٤٥٣)	(٣١,٥٦٦)
٨,٣٤٢,٥١٢	٢,٣٨٦,٦٣٤

أصول العقود المتعلقة بعقود إيجار الرحلات

ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠ (ز)]

تتعلق أصول العقد بصورة أساسية بحق المجموعة في مقابل العمل المنجز، ولكن لم تصدر به فواتير في تاريخ التقرير (خدمات الشحن). وتتحول أصول العقد إلى ذمم مدينة عندما تصبح الحقوق غير مشروطة. يحدث هذا عادة عندما تصدر الشركة فاتورة للعميل.

(هـ) أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة

٢٠٢٢	٢٠٢٣
ريال عُمانى	ريال عُمانى
١,٢١١,٠٤٨	٣,٣٧٢,٣٠١
١٩٠,٩٨١	١,٢٩٨,٥١١
(٢٥,٢٤٦)	(٦٠,٤٣٤)
١,٣٧٦,٧٨٣	٤,٦١٠,٣٧٨

مستحق من أطراف ذات علاقة (الإيضاح ١٨)*

أخرى

ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠ (ز)]

* يتم عرض الفوائد المستحقة البالغة ٥٥,٢٣٨ ريال عماني المتعلقة بمستحقات قرض المصنعة (طرف ذو علاقة) تحت بند الأصول المالية بالتكلفة المطفأة (إيضاح ١٠)

(و) الأرصدة النقدية والبنكية

٢٠٢٢	٢٠٢٣
ريال عُمانى	ريال عُمانى
١٢٩,٦٤٤,٣٦٩	١٧٥,٨٠٢,٩٣٨
٦٠,١٢٩,٧٦٩	١٠٧,٧٨٧,٦٨٣
١٩,١٤٥,٨٦٢	١٦,٠١٨,٦٠٢
٧٩,٢٧٥,٦٣١	١٢٣,٨٠٦,٢٨٥
٥٠,٣٦٨,٧٣٨	٥١,٩٩٦,٦٥٣
١٢٩,٦٤٤,٣٦٩	١٧٥,٨٠٢,٩٣٨
٥٠,٣٦٨,٧٣٨	٥١,٩٩٦,٦٥٣
(٣٩,٦٧٦)	(٨,٢٣٥,١١٣)
٥٠,٣٢٩,٠٦٢	٤٣,٧٦١,٥٤٠

أرصدة بنكية

ودائع لأجل ثابت (٦ أشهر) - (١)

ودائع هامشية - (٢)

النقد وما يعادله

النقد وما يعادله

ناقصاً: سحب مصرفي على المكشوف (إيضاح ١٤)

النقد وما يعادله في قائمة التدفقات النقدية الموحدة (٣)

(١) تتضمن الأرصدة البنكية ودائع بمبلغ ١٠٦,٠٤٢,٧٩١ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٥٩,٤٨٦,٩١٩ ريال عماني) محتفظ بها لدى بنوك تجارية في سلطنة عمان. إن هذه الودائع مقومة بشكل رئيسي بالدولار الأمريكي وتحمل معدلات فائدة سنوية تتراوح بين ٥,٠٠٪ - ٥,٩٠٪ (٢٠٢٢ - ٤,٠٠٪ - ٥,٧٠٪). تشمل الودائع لأجل الثابتة أيضاً على فوائد مستحقة تبلغ ١,٧٤٤,٨٩٢ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٢٤٢,٨٤٩ ريال عماني).

(٢) يتعين على بعض الشركات التابعة الاحتفاظ بأرصدة ودائع الخدمة للامتثال لمتطلبات القروض المحتفظ بها لدى البنوك التجارية في سلطنة عمان واليابان وأوروبا. كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، كانت الأرصدة الموجودة في حسابات ودائع الخدمة هذه مقومة بالدولار الأمريكي وبلغت ١٦,٠١٨,٦٠٢ ريال عماني (٢٠٢٢ - ١٩,١٤٥,٨٦٢ ريال عماني).

(٣) يتألف النقد وما يعادله في نهاية السنة من النقد وما يعادله بمبلغ ٥١,٩٩٦,٦٥٣ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٥٠,٣٦٨,٧٣٨ ريال عماني) وسحب مصرفي على المكشوف بقيمة ٨,٢٣٥,١١٣ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٣٩,٦٧٦ ريال عماني).

شركة اسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية (تابع)

(ح) انخفاض قيمة الأصول المالية

نمذ مدينة تجارية وأصول العقود

تطبق المجموعة المنهج المبسط بموجب معيار التقارير المالية الدولي رقم ٩ لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة والذي يستخدم مخصص الخسائر المتوقعة على مدار العمر لجميع الذمم المدينة التجارية وأصول العقود.

لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة، تم تجميع الذمم المدينة التجارية وأصول العقود بناءً على خصائص مخاطر الائتمان المشتركة وعدد أيام التأخر عن السداد. تتعلق أصول العقود بالعمل قيد الإنجاز غير المفوتر الذي له نفس خصائص المخاطر مثل الذمم المدينة التجارية لنفس أنواع العقود. ولذلك خلصت المجموعة إلى أن معدلات الخسارة المتوقعة للذمم المدينة التجارية هي تقريب معقول لمعدلات الخسارة لأصول العقود.

تستند معدلات الخسارة إلى آجال استحقاق دفعات المبيعات على مدى فترة ٢٤ شهرًا قبل ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ والخسائر الائتمانية التاريخية المقابلة التي حدثت خلال نفس الفترة. تم تعديل معدلات الخسارة التاريخية لتعكس المعلومات الحالية والمستقبلية بناءً على عوامل الاقتصاد الكلي التي تؤثر على قدرة العملاء على سداد الذمم المدينة. قامت المجموعة بمراجعة توقعات معدل العجز في قطاع الأعمال الصادرة عن وكالة تصنيف خارجية لإدراج عامل مستقبلي في تقييمها لانخفاض القيمة. تعتمد توقعات معدل العجز في قطاع الأعمال الصادرة عن وكالة تصنيف خارجية على معدلات عجز تاريخية للقطاع، ويتم تعديلها حسب معلومات الاقتصاد الكلي المستقبلية (أي البيانات الاقتصادية من المجموعات أو الجمعيات أو الهيئات في القطاع). لم تتعرض المجموعة للعجز عن السداد من عملائها خلال السنوات الثلاث الماضية، وبالتالي فإن معدل الخسارة التاريخي هو "لا شيء" (٢٠٢٢ - "لا شيء") وبالتالي، فإن معدل الخسارة الفعلي يتكون فقط من العامل المستقبلي (أي توقعات العجز عن السداد لسنة واحدة للقطاع). وفقاً لذلك، يتم الإفصاح عن معدلات الخسارة والتعرض عن العجز عن السداد بناءً على تصنيف القطاع للذمم المدينة التجارية وأصول العقود.

يتم شطب الذمم المدينة التجارية وموجودات العقود عندما لا يكون هناك توقع معقول لاستردادها. تشمل المؤشرات التي تشير إلى عدم وجود توقعات معقولة للاسترداد، من بين أمور أخرى، اخفاق المدين في المشاركة في خطة سداد مع المجموعة، والاختلاف في سداد الدفعات التعاقدية لفترة تزيد عن ٣٦٥ يومًا.

على هذا الأساس، تم تحديد مخصص الخسارة للذمم المدينة التجارية والأصول التعاقدية والأصول المالية الأخرى بالتكلفة المطفأة في ٣١ ديسمبر على النحو التالي.

نمذ مدينة تجارية وأصول العقود وأصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة

معدل الخسارة مخصص الخسارة	المبالغ القائمة	٢٠٢٣
٢٤٦,٥٤٨	٤,٢٤٧,٧٥٨	النقل: الشحن
٦٧٤,١٤٧	١٧,٠١١,٦٩٣	الطاقة: النفط والغاز
٢٠٢,٦٣٧	١٣٢,٤٣٥,١٧٥	المعادن والتعدين
-	-	المشروبات والأغذية والتبغ
١,١٢٣,٣٣٢	١٥٣,٦٩٤,٦٢٦	الإجمالي

لو كانت نسب الخسارة الائتمانية المتوقعة قد تقلبت بنسبة ١٪، فكان سيتم ملاحظة التأثير التالي على الربح:

٢٠٢٢	٢٠٢٣	أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة (إيضاح ١٠ هـ))
ربال عُمانى	ربال عُمانى	ذمم مدينة تجارية (إيضاح ١٠ ج))
الزيادة / النقص	الزيادة / النقص	أصول العقود (إيضاح ١٠ د))
٤٤,٥٩٥	٤٢,٢٤١	
١٨٧,٥٣٧	١٣٥,٤٣٦	
٨٤,٥١٠	٢٤,١٨٢	

نمذ مدينة تجارية وأصول العقود وأصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة

معدل الخسارة مخصص الخسارة	المبالغ القائمة	٢٠٢٢
٥٧,٨٢٠	٥,٧٨١,٩٩٤	النقل: الشحن
٢٠٩,٣٣٠	١٩,٠٣٠,٠٠٠	الطاقة: النفط والغاز
٣٣,٤٨١	٢,٣٩١,٤٨٧	المعادن والتعدين
١٢	١,١٥٥	المشروبات والأغذية والتبغ
٣٠٠,٦٤٣	٢٧,٢٠٤,٦٣٦	الإجمالي

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٠ الأصول المالية (تابع)

أصول مالية بالتكلفة المطفأة

تقوم الإدارة بالنظر في "مخاطر الائتمان المنخفضة" للمنشآت بناءً على الزيادة الكبيرة في معايير مخاطر الائتمان. تعتبر المجموعة أن الأداة المالية قد شهدت زيادة جوهرية في مخاطر الائتمان عند استيفاء واحد أو أكثر من المعايير الكمية أو النوعية أو معايير الدعم التالية:

المعايير الكمية: تقليل التصنيفات بمقدار درجتين للمنشآت المصنفة.

المعايير النوعية: تعتبر الأدوات الأخرى من المنشآت غير المصنفة على أنها ذات مخاطر ائتمانية منخفضة عندما تكون مخاطر العجز عن السداد الخاصة بها منخفضة ويكون للمصدر قدرة كبيرة على الوفاء بالتزاماته من التدفقات النقدية التعاقدية على المدى القريب.

معايير الدعم: يتم تطبيق معايير الدعم وتعتبر الأداة المالية أنها تعرضت لزيادة جوهرية في مخاطر الائتمان في حال تجاوز المقرض ٣٠ يوماً في سداد دفعاته التعاقدية.

تعتبر جميع أصول المجموعة المالية بالتكلفة المطفأة ذات مخاطر ائتمانية منخفضة، وبالتالي فإن مخصص الخسارة المدرج خلال هذه الفترة يقتصر على الخسائر المتوقعة لمدة ١٢ شهراً. تحتفظ المجموعة بالسفن التي تقوم عليها العقود محددة المدة لزم مدينة الإيجار التمويلي كضمان مقابل ذمم مدينة الإيجار التمويلي التي تم أخذها في الحساب في حالة خسارة العجز عن السداد.

فيما يلي الحركة في مخصص انخفاض القيمة

إن الحركة في مخصص انخفاض القيمة فيما يتعلق بالذمم المدينة التجارية والأصول المالية الأخرى المقاسة بالتكلفة المطفأة خلال السنة كانت كما يلي.

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٩٨١,٠٦٣	١,٢٢٨,٦٢٨	الرصيد في ١ يناير
٢٤٧,٥٦٥	(١٠٥,٢٩٦)	(عكس) / رسوم انخفاض القيمة خلال الفترة
١,٢٢٨,٦٢٨	١,١٢٣,٣٣٢	الرصيد في ٣١ ديسمبر
٢٨٤,٤٨٧	(١١٨,٥٤٢)	(عكس) / مخصص انخفاض قيمة الذمم المدينة التجارية
(٢٦,٩٥٢)	(٧٦,٨٨٧)	عكس انخفاض قيمة أصول العقد
٣٥,١٨٨	٤٩,٨٤٩	رسوم انخفاض قيمة الأصول المالية الأخرى
(٤٥,١٥٨)	٤٠,٢٨٤	رسوم (عكس) انخفاض قيمة الأصول المالية بالتكلفة المطفأة
٢٤٧,٥٦٥	(١٠٥,٢٩٦)	صافي (عكس) / رسوم انخفاض قيمة الأصول المالية وأصول العقد

لم يتم اعتبار مخصص خسائر الائتمان المتوقعة للأرصدة المصرفية كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ و ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ جوهرية وبالتالي لم يتم الاعتراف به في القوائم المالية في تاريخ التقرير.

١١ أصول متداولة أخرى

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٢,٠٠٠,٥٠٨	١٣٦,٣٣٧	تكاليف الوفاء بالعقود (١)
١٠,١١٢,٠٢٨	٩,٧٦٢,٠٩٣	دفعات مقدمة
٤,٦٦٢,١٥٧	٦,٢٥١,٢٦٩	مصرفات مدفوعة مقدماً
١٨,٤٣٥	٢٢	ضريبة القيمة المضافة مستحقة القبض
١٦,٧٩٣,١٢٨	١٦,١٤٩,٧٢١	

(١) تم الاعتراف بمبلغ ٢,٠٠٠,٥٠٨ ريال عُُماني ضمن تكلفة الوفاء بالعقود في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ على أنها مصرفات في سنة ٢٠٢٣ (٢٠٢٢: ٧٥٥,٠٣٩ ريال عُُماني).

١٢ رأس المال

الشركة الأم				
المصدر والمدفوع بالكامل	رأس المال المصرح به			
٢٠٢٢	٢٠٢٣	٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	٣٥٠,٠٠٠,٠٠٠	٣٥٠,٠٠٠,٠٠٠	أسهم

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٣ احتياطات قانونية

وفقاً لمتطلبات قانون الشركات التجارية في سلطنة عمان، على الشركة الأم واثنين من شركاتها التابعة التي تأسست في السلطنة، تحويل ١٠٪ من أرباحهم السنوية إلى هذا الاحتياطي حتى يبلغ الاحتياطي القانوني على الأقل ثلث رأي مال الشركة المعنية.

توقفت الشركتان التابعتان العمانيتان عن ذلك التحويل حيث وصل إجمالي الاحتياطي لديهما ثلث رأس المال المصرح به. إن هذا الاحتياطي غير متاح للتوزيع. قامت الشركة الأم بتحويل ٤,٩٨٠,٢٥١ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٢,٤٧٧,٣٢٨ ريال عماني) إلى الاحتياطي القانوني خلال السنة الحالية.

تمثل الارصدة في نهاية السنة المبالغ المتعلقة بالشركة وحصلتها في احتياطات الشركتين التابعتين العمانيتين أدناه:

٢٠٢٢ ريال عُُماني	٢٠٢٣ ريال عُُماني	متعلق بالشركة
١١,٢٩١,٣٦٨	١٦,٢٧٢,٠٥٣	متعلق بالشركتين التابعتين العمانيتين
٤١٧,١٠١	٤١٦,٦٦٧	
<u>١١,٧٠٨,٤٦٩</u>	<u>١٦,٦٨٨,٧٢٠</u>	

١٤ قروض وتمويلات محملة بفوائد

٢٠٢٢ ريال عُُماني	٢٠٢٣ ريال عُُماني	قروض لأجل (١)
٥٦٢,٩٨٨,١٣٩	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	سحوبات بنكية على المكشوف
٣٩,٦٧٦	٨,٢٣٥,١١٣	ناقصاً: تكاليف التمويل المؤجلة
<u>٥٦٣,٠٢٧,٨١٥</u>	<u>٥٠٦,١٢٩,٣٣٥</u>	إجمالي قيمة القروض
(٢,٥٩٠,٧٥٤)	(١,٧٥٩,٧٦٣)	جزء متداول
<u>٥٦٠,٤٣٧,٠٦١</u>	<u>٥٠٤,٣٦٩,٥٧٢</u>	قروض لأجل (١)
٥٨,٢٧٤,٧٢٣	٦٠,١٩٢,٥٦٦	سحوبات بنكية على المكشوف
٣٩,٦٧٦	٨,٢٣٥,١١٣	إجمالي الجزء المتداول من القروض والسلفيات
<u>٥٨,٣١٤,٣٩٩</u>	<u>٦٨,٤٢٧,٦٧٩</u>	
<u>٥٠٢,١٢٢,٦٦٢</u>	<u>٤٣٥,٩٤١,٨٩٣</u>	الجزء غير المتداول من القروض والسلفيات

(١) القروض لأجل منفذة بالدولار الأمريكي والريال العماني وتستحق السداد من خلال أقساط بفئات مختلفة من نصف سنوية وربع سنوية. تم ضمان هذه القروض مقابل رهونات مسجلة لسفن ذات علاقة وبعض الأوراق المالية الأخرى.

تم ضمان القروض مقابل سفن المجموعة ذات القيمة الدفترية البالغة ٣٣٩,٧٩٩,٧١٢ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٤٢٧,٢٦٧,٩٣٣ ريال عماني) المرهونة لدى البنوك. وتحمل القروض معدلات فائدة متغيرة اعتماداً على سعر الفائدة المضمون لليلة واحدة بهوامش تتراوح من ١,٧٪ إلى ٤,٣٥٪ سنوياً (٢٠٢٢: لييور ١,٧٪ إلى ٢,٨٪).

تحتوي اتفاقيات القروض على بعض الشروط المقيدة التي تشمل صافي الدين والمعدل الجاري وصافي قيمة الأصول الملموسة وخدمة الدين ونسبة الدين لحقوق الملكية ونمط الملكية ودفع توزيعات الأرباح واستبعاد السفن وتعديل اتفاقية التأجير لأجل وإنشاء رهن على الضمانات المصرح بها.

القروض من البنوك التجارية مقومة بالدولار الأمريكي ومضمونة من قبل وزارة المالية إلى حد ٥٦٠ مليون دولار أمريكي (٢١٥,٦ مليون) [٢٠٢٢ - ٥٦٠ مليون دولار أمريكي (٢١٥,٦ مليون ريال عماني)]. تشمل القروض لأجل أيضاً الفوائد مستحقة البالغة ٤,٨٦٣,١٩١ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٤,٠٥٥,٨٥٠ ريال عماني).

بهدف إدارة مخاطر معدل الفائدة، أبرمت المجموعة بعض الاتفاقيات لتحوط معدل الفائدة، وتم إدراج التفاصيل المتعلقة بها في الإيضاح رقم ١٥.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٤ قروض وتمويلات محملة بفوائد (تابع)

مخالفة تعهدات القروض والتنازلات

تشمل اتفاقيات القروض المحددة بعض التعهدات المالية التي يتطلب الالتزام بها في تاريخ الاختبار المحدد في الاتفاقية. خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، التزمت المجموعة بكافة تعهدات القروض.

مطابقة الالتزامات الناتجة عن أنشطة التمويل

٢٠٢٢	٢٠٢٢	التدفقات النقدية	التدفقات النقدية	البود غير النقدية	٢٠٢٣
ريال عُُماني	ريال عُُماني	الداخلية	الخارجية	ريال عُُماني	ريال عُُماني
٥٦٢,٩٨٨,١٣٩	٦,٩٣٠,٠٠٠	(٧٢,٨٣١,٢٥٨)	٨٠٧,٣٤١	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	
٣٩,٦٧٦	٨,١٩٥,٤٣٧	-	-	٨,٢٣٥,١١٣	
(٢,٥٩٠,٧٥٤)	-	-	٨٣٠,٩٩١	(١,٧٥٩,٧٦٣)	
٩١,٠٩٢,٣٢٧	-	(٧٨,٠١١,٤٠٣)	١٤٧,٤٩٥,٢٨١	١٦٠,٥٧٦,٢٠٥	
٦٥١,٥٢٩,٣٨٨	١٥,١٢٥,٤٣٧	(١٥٠,٨٤٢,٦٦١)	١٤٩,١٣٣,٦١٣	٦٦٤,٩٤٥,٧٧٧	

تتضمن التدفقات النقدية من أنشطة التمويل توزيعات أرباح مدفوعة خلال السنة بقيمة ٣٨,٠٠٠,٠٠٠ مليون ريال عماني (٢٠٢٢ - ٣,٩٨٠,٩٠٠ ريال عماني) ليس لها أي التزام مقابل في قائمة المركز المالي في تاريخ التقرير.

١٥ الأدوات المالية المشتقة

١٥-١ متعلقة بشركات تابعة

وفقاً لمتطلبات اتفاقيات القروض مع بعض البنوك التجارية وبهدف الحد من التعرض لمخاطر أسعار الفائدة المتذبذبة، أبرمت بعض الشركات التابعة للمجموعة اتفاقيات تحوط لأسعار الفائدة مع بنوك تجارية.

يوضح الجدول أدناه القيم العادلة للأدوات المالية المشتقة التي تعادل قيم السوق، إلى جانب المبالغ الاسمية والتي تم تحليلها بناء على المدة حتى تاريخ الاستحقاق.

القيم الاسمية (أي مبالغ الالتزام الأساسي التي يتم التحوط لها بواسطة المشتقات)، والمعدلات المرجعية أو المؤشرات والمعدلات الثابتة التي يتم تحوط الالتزامات بها هي الأساس الذي يتم على أساسه قياس التغيرات في قيم المشتقات.

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
١٩٦,٣٣٤,٣٨٧	٩٩,١٩٢,٦٠٧	أرصدة القروض المغطاة بترتيبات التحوط
١٠,٥٠٣,٠١١	٣,٢٩١,٩١٦	عقود مقايضة أسعار الفائدة المستخدمة في التحوط - صافي أصول / (التزامات)
٥,١٨٦,٤٤٤	٢,٥٦١,٦٢٠	الجزء المتداول - أصول
٥,٣٣٤,٤٦٦	٧٤٨,١٩٦	الجزء غير المتداول - أصول
(١٧,٨٩٩)	(١٧,٨٩٩)	الجزء غير المتداول - التزامات
٥,٣١٦,٥٦٧	٧٣٠,٢٩٦	
١٤,٩٦٤,٦٦٣	(٧,٢١١,٠٩٥)	التغير في القيمة العادلة للمشتقات

القيمة الاسمية حسب فترة الاستحقاق:

١ سنة	٢ إلى ٥ سنوات	أكثر من ٥ سنوات
٣٢,٩٧٣,٠٤٥	٣٥,٥٠٩,٦١٧	
١٤٨,٢٢٦,٠٢٩	٥٦,٧٧٧,٠٥٢	
١٥,١٣٥,٣١٣	٦,٩٠٥,٩٣٨	
١٩٦,٣٣٤,٣٨٧	٩٩,١٩٢,٦٠٧	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٥ الأدوات المالية المشتقة (تابع)

١-١٥ متعلقة بشركات تابعة (تابع)

يوضح الجدول التالي حركة تحوطات التدفقات النقدية للمجموعة في الشركات التابعة والزميلة:

شركات تابعة

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	
(٤,٤٦١,٦٥٢)	١٠,٥٠٣,٠١١	الرصيد ١ يناير
٣٤٢,٤١١	(٤,٣٨٧,٦٧٥)	(محمل) / إضافة للسنة (إيضاح ٢٧)
١٤,٦٢٢,٢٥٢	(٢,٨٢٣,٤٢٠)	تغيرات في القيمة العادلة
١٠,٥٠٣,٠١١	٣,٢٩١,٩١٦	الرصيد في ٣١ ديسمبر

٢-١٥ متعلقة بانتلاف مشترك

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	
١٩,٤١٦	-	الرصيد ١ يناير
(١٩,٤١٦)	-	المحمل للسنة
-	-	الرصيد في ٣١ ديسمبر

قامت إنيرجي سبرنج كاريبر أس آيه، انتلاف مشترك لدى المجموعة، بإبرام اتفاقية مقايضة معدل الفائدة مع بنك تجاري للحد من مخاطر التعرض لأسعار الفائدة المتقلبة.

كما ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، بلغت حصة المجموعة في التدفقات النقدية المقدرة المستقبلية لأداة المقايضة لا شيء (٢٠٢٢ - لا شيء).

١٦ مكافآت نهاية الخدمة للموظفين

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	
١,٣٤٣,٢٣٩	١٩,٨٩١,٢٤٩	المبلغ المستحق للأطراف ذات العلاقة (إيضاح ١٨)
١٤,٠٦٩,٠٩١	١٢,٧٣٩,٨٥٥	الذمم الدائنة التجارية
١٦,٠٤٤,٧٠٠	٩,٣٢٣,٣٨٩	المصروفات المستحقة
٣,٩١٦,٢١٧	٢٠٣,٢٥٢	ضريبة مستقطعة مستحقة الدفع
٢١,٥٢٩	٢١,٦٤٤	الذمم الدائنة الأخرى
٣٥,٣٩٤,٧٧٦	٤٢,١٧٩,٣٨٩	

١٧ ذمم دائنة تجارية وأخرى

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	
١,٣٤٣,٢٣٩	١٩,٨٩١,٢٤٩	مبالغ مستحقة لأطراف ذات علاقة (إيضاح ١٨)
١٤,٠٦٩,٠٩١	١٢,٧٣٩,٨٥٥	ذمم دائنة تجارية
١٦,٠٤٤,٧٠٠	٩,٣٢٣,٣٨٩	مصرفات مستحقة
٣,٩١٦,٢١٧	٢٠٣,٢٥٢	ضريبة مستقطعة مستحقة الدفع
٢١,٥٢٩	٢١,٦٤٤	ذمم دائنة أخرى
٣٥,٣٩٤,٧٧٦	٤٢,١٧٩,٣٨٩	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٨ أطراف ذات علاقة

تمثل الأطراف ذات العلاقة الطرف المسيطر المطلق (الإيضاح ١)، والشركة الأم المباشرة (الإيضاح ١)، والمنشآت الخاضعة للسيطرة المشتركة للشركة الأم، والائتلافات المشتركة (الإيضاح ٩)، وأعضاء مجلس الإدارة وموظفي الإدارة العليا في الشركة الأم ومساهميها، والمنشآت المسيطر عليها بشكل كامل أو مشترك أو التي تتأثر جوهرياً بهذه الأطراف.

تمثل المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة المعاملات مع المساهمين وأعضاء مجلس الإدارة والإدارة العليا للشركة الأم والشركات التي تسيطر عليها بشكل مشترك أو تتأثر بشكل كبير بهذه الأطراف. إن معدلات وشروط هذه المعاملات تخضع لشروط وأحكام متفق عليها بشكل متبادل ويتم اعتمادها من قبل إدارة المجموعة.

وفقاً لمعيار المحاسبة الدولي رقم ٢٤ "الإفصاح عن الأطراف ذات العلاقة"، قامت المجموعة بتطبيق الإعفاء على "الجهات الحكومية" واختارت عدم الإفصاح عن المعاملات مع حكومة سلطنة عمان ("الحكومة")، حيث تمارس الحكومة تأثيراً كبيراً على المجموعة. ومع ذلك، فقد أفصحت المجموعة عن المعاملات التي تعتبر هامة بشكل فردي أو ذات أهمية بشكل جماعي، ولكن ليس بشكل فردي، مع الأخذ في الاعتبار العوامل الكمية والنوعية.

فيما يلي المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة المدرجة في قائمة الدخل الشامل الموحدة:

تعويضات موظفي الإدارة الرئيسيين

فيما يلي التفاصيل المتعلقة بمكافآت أعضاء الإدارة العليا وأتعاب حضور جلسات مجلس الإدارة خلال السنة:

٢٠٢٣	٢٠٢٢	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٨٤٧,٥٢٦	٨٤٣,٧٥٤	منافع قصيرة الأجل
٧٦,٠٧٥	١٦,٠٧٧	مكافآت نهاية الخدمة للموظفين
١٣٠,٩٩٨	١٢,٠٠٠	أتعاب حضور جلسات مجلس الإدارة
١,٠٥٤,٥٩٩	٨٧١,٨٣١	

فيما يلي المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة خلال الفترة:

٢٠٢٣	٢٠٢٢	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٧٢٣,١٧٠	٧٠٣,٧٣٤	الإيرادات
١٣٥,٧٢٤	١٣٦,٣٩٤	رسوم إدارة السفن من ائتلاف مشترك
٤٠٩,١٢٢	٣٠٣,٣٤٠	إيرادات الإيجار - الشركة الأم المباشرة والشركة التابعة الزميلة والائتلافات المشتركة
		إيرادات الفوائد من الائتلاف المشترك
٦,٦٢٤,٣٤٩	١,٩٧٠,٠٠٠	التكاليف
١٠٠,١٦٠	٤٥,٨٠٢	تكاليف الحوض الجاف - شركة تابعة
٣٨,٠٠٠,٠٠٠	-	إعادة تحميل التكاليف - الشركة الأم المباشرة
		توزيعات الأرباح المدفوعة - الشركة الأم المباشرة

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ أرصدة الأطراف ذات العلاقة كما يلي:

المستحق من أطراف ذات علاقة	المستحق إلى أطراف ذات علاقة	٢٠٢٣	٢٠٢٢	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٩,٥٥٨,٩١٠	٨,٨٠٠,٥٦٠	١٧,٩٥٤,٩٣٩	١٠٨,٣٨١	ائتلافات مشتركة
-	٤٩,٨١٧	-	-	الشركة الأم المباشرة
٥٤,٣١٣	١٩,٧٢٤	٣٥,٧٨٧	١,٧٢١,٥١٩	شركات تابعة
-	-	٢٦٤,٩٦٣	٢٦٩,١٠٤	وزارة المالية
٩,٦١٣,٢٢٣	٨,٨٧٠,١٠١	١,٣٤٣,٢٣٩	٢٠,٧٦٣,٩٤٣	الإجمالي*

* يتم عرض الأرصدة المذكورة أعلاه على أساس الإجمالي ويتم مطابقة صافي الرصيد المستحق إلى والمستحق مع الإشعارات ذات الصلة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

١٩ إيرادات عقود تأجير تشغيلية

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٦٣,٩٠١,٤٢٠	١٢٩,٧٥٥,٣٣٩	إيرادات تأجير السفن

تتعلق إيرادات تأجير السفن بالإيرادات المكتسبة من السفن في الحوض.

تؤجر المجموعة السفن بعقود إيجار زمنية تكون عادة لفترات من ١ سنوات إلى ٦ سنة، ولكن قد يكون لها خيارات تمديد. يحتوي عقود الإيجار على شروط وأحكام تهدف إلى حماية مصلحة المجموعة في السفن وحماية موظفيها وضمان الامتثال للقوانين واللوائح. تتضمن هذه الشروط تحديد الحد الأقصى للاستخدام ومتطلبات لاتباع ممارسات تشغيلية معينة ومتطلبات إعداد التقارير للمجموعة بأي تغييرات على طريقة استخدام الأصل.

تحليل آجال استحقاق دفعات الإيجار المتوقع استلامها بموجب عقود الإيجار التشغيلي

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٦١,٦٠٥,٣٧٠	٨٩,٧١٢,٨٤٦	سنة واحدة
٤٤,٨١٣,٧٩٣	٤٢,٩٩٢,٨٠٣	٢ سنوات
٢٠,٠١٩,٧٥٢	١٣,٨٥٣,٨٥٠	٣ سنوات
١٧,٣٥٨,٦٣٢	٥,١٦٠,٩٢٥	٤ سنوات
١٢,٦٨٢,٨٠٧	-	٥ سنوات
٣,٣٧٠,١١٤	-	أكثر من ٥ سنوات
١٥٩,٨٥٠,٤٦٨	١٥١,٧٢٠,٤٢٤	الإجمالي

٢٠ إيرادات من العقود مع العملاء

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
١٨٧,٤٦٥,٩٤١	١٣٥,١٥٢,٩٦٨	إيرادات الشحن
٧١,٤٨٧,٨٦٣	٧٤,٢٥٤,٢٤٨	إيرادات التأجير
٦,٢٩٤,٢٦٥	٦,٣٧٨,٠٠٨	خدمات التشغيل والصيانة للسفن
١,١٧٢,٠٥٤	١,٢٢٠,٥٣٣	خدمات إدارة السفن
٢٦٦,٤٢٠,١٢٣	٢١٧,٠٠٥,٧٥٧	

(أ) يتم الاعتراف بجميع الإيرادات على مدى فترة زمنية حيث يتم الوفاء بالتزام الأداء على مدى فترة زمنية.

٢١ تكاليف تشغيل الرحلات

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٧٠,٧٥٧,٧٦٩	٤٣,٠٦٠,٥٢٥	تكاليف المحروقات - استهلاك المخزون
١٤,٠٤١,٧٨٠	١٤,٢١٣,٤٦٦	تكاليف الموانئ
١٣,٢٥٣,٠٥٨	٢٤,٤٢٧,٤٣٦	مصروفات الرحلات
٩٨,٠٥٢,٦٠٧	٨١,٧٠١,٤٢٧	

٢٢ تكاليف الموظفين

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٧,١٢٨,٤٩٩	٧,٩١٠,٦٢٣	رواتب وأجور وبدلات
٢٠٨,٣٢٥	٣٩٧,٢٥٨	مصروفات مكافآت نهاية الخدمة (إيضاح ١٦)
٩٨٦,٣٣٢	١,٠٥٢,٦٢٠	تكاليف التأمينات الاجتماعية
٢,٧٤٧,٦٩٩	٣,١٦٢,٢٢٦	مصروفات أخرى للموظفين
١١,٠٧٠,٨٥٥	١٢,٥٢٢,٧٢٧	

٥٠

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٢٢ تكاليف الموظفين (تابع)

تم تحميل تكاليف الموظفين على النحو التالي:

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٩,٣٢٣,٤٩٨	١٠,٦٨٧,٠٦٦	مصروفات عمومية وإدارية (إيضاح ٢٥)
١,٧٤٧,٣٥٧	١,٨٣٥,٦٦١	مصروفات تجارية (إيضاح ٢٤)
١١,٠٧٠,٨٥٥	١٢,٥٢٢,٧٢٧	

٢٣ تكاليف تشغيل السفن

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٥٦,٥٢٣,٤٦٨	٥٢,٦١١,٦٧١	استهلاك
٢٤,٥٩٧,٣٥٧	٦٨,٩٥٤,٩٣٢	- الأصول المملوكة (إيضاح ٧)
٣١,٨٨٧,٩٢٣	٣٠,٣٧٥,٢١٠	- أصول حق الاستخدام (إيضاح ٨)
١٥,٨٠٩,٦٣٩	٩,٧٥٢,٩٦٩	تكلفة توفير الطاقم
٣,٥٧٥,٤١١	٣,٤٠٧,٥٤٣	الصيانة والإصلاح
٥,٤٥٤,٤٠٧	٥,٢٤٦,٤١٦	تأمين
١٨٧,٨٨٤	٢٢١,٧٥٦	مواد استهلاكية ومخازن
١٣٨,٠٣٦,٠٨٩	١٧٠,٥٧٠,٤٩٧	أتعاب إدارة السفن

٢٤ مصروفات تجارية

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٦,٢٧١,٧١٠	٦,٢٥٣,٣٥٤	مصروفات العمولات
١,٧٤٧,٣٥٧	١,٨٣٥,٦٦١	تكاليف الموظفين التجارية (إيضاح ٢٢)
٨,٠١٩,٠٦٧	٨,٠٨٩,٠١٥	

٢٥ مصروفات عمومية وإدارية

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٩,٣٢٣,٤٩٨	١٠,٦٨٧,٠٦٦	تكاليف الموظفين الإدارية (إيضاح ٢٢)
٤١٩,٧٧٥	٣٣٥,٧٧٢	مصروفات قانونية ومهنية
٣٠٨,٢٧٥	٣,٦٤٥	إصلاحات وصيانة
٤١٤,٧٣٥	٣٦٨,٠٨٦	خدمات تكنولوجيا المعلومات
٢٨١,٣٨٠	٢٦٥,٤٥٥	استهلاك - الأصول المملوكة (إيضاح ٧)
١١,٤٢٩	٦٤,٧٤٧	استهلاك - أصول حق الاستخدام (إيضاح ٨)
٩٦,٤٩٨	٨١٠,٤٥١	مصروفات إدارية أخرى
-	٦٢,٠٤٣	مصروفات ضريبة مستقطعة
١٠,٨٥٥,٥٩٠	١٢,٥٩٧,٢٦٥	

٢٦ تكاليف التمويل

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٢١,٧٥٥,٤٤١	٣٣,٠٧٥,٢٠٧	فوائد على قروض وسلفيات
٣٤٢,٤١١	-	مصروفات فوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة
٢,٨٦٠,٨٥٨	٨,٤٤٧,٤٣٦	مصروفات فوائد على التزامات إيجار (إيضاح ٨-٣)
٨٤١,٢٤٢	٨٣٠,٩٩١	إطفاء تكلفة تمويل مؤجلة
٢٥,٧٩٩,٩٥٢	٤٢,٣٥٣,٦٣٤	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٢٧ إيرادات التمويل		
٢٠٢٣	٢٠٢٢	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٥,٣٠٨,٢٦٦	٢,٠٠٩,٧٩٨	إيرادات الفوائد على القروض والودائع المصرفية
٤,٣٨٧,٦٧٤	-	إيرادات الفوائد على عقود مقايضة أسعار الفائدة
٣,٤٠٩,٢٣٢	-	الربح على كسر المقايضة
<u>١٣,١٠٥,١٧٢</u>	<u>٢,٠٠٩,٧٩٨</u>	
٢٨ إيرادات أخرى		
٢٠٢٣	٢٠٢٢	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٧,٤٧٦,٥٦١	٥٧٦,١٨٥	إيرادات أخرى (١)

(١) تمثل الإيرادات الأخرى استرداداً من المدينين الذين سبق شطبهم، وعكس ضريبة الاستقطاع وإيرادات إيجار المباني.

٢٩ ضرائب		
تمثل الضريبة إجمالية ضريبة الدخل العمانية المطبقة على شركات المجموعة وفقاً للوائح المالية العمانية. تتبع السلطات الضريبية في سلطنة عمان مفهوم الكيان القانوني. لا يوجد مفهوم لضرائب المجموعة في عمان. وفقاً لذلك، يخضع كل كيان قانوني للضريبة بشكل منفصل.		
٢٠٢٣	٢٠٢٢	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٩٠٢	٧٣,١٨١	مصرف ضريبة الدخل
(٢,١٨٠,٠٩٥)	(١,٧٧٤,٣٨٩)	السنة الحالية
(٢,١٧٩,١٩٣)	(١,٧٠١,٢٠٨)	مصرف الضريبة المؤجلة
		السنة الحالية
٦,٦٣٧,٠٣٢	٤,٤٥٦,٩٣٧	أصول غير متداولة
		أصل الضريبة المؤجلة

مدرج أدناه تسوية الضريبة على الأرباح المحاسبية مع مصرف الضريبة في قائمة الدخل الموحدة. وبلغ معدل الضريبة المطبق ١٥٪ (٢٠٢٢ - ١٥٪).

الربح قبل الضريبة		
٢٠٢٣	٢٠٢٢	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٣٧,٣١٠,١٧٤	٤١,٠٨٣,٢٢٣	
٥,٥٩٦,٥٢٦	٦,١٦٢,٤٨٣	الضريبة على الأرباح المحاسبية قبل الضريبة بمعدل ١٥٪
١,٥١٨,٣٣٥	(٢,٦٩٧,١٤٧)	يُطرح الأثر الضريبي لـ:
(٩,٢٩٤,٠٥٤)	(٥,١٦٦,٩٧٨)	تأثير الضريبة على نتائج الشركات التابعة غير الخاضعة للضريبة
-	٤٣٤	مصرفات غير قابلة للخصم
(٢,١٧٩,١٩٣)	(١,٧٠١,٢٠٨)	أخرى

يتم احتساب ضريبة الدخل المؤجلة على كافة الفروق المؤقتة وفقاً لطريقة الالتزام وذلك بتطبيق معدل ضريبة أساسي قدره ١٥٪ (٢٠٢٢ - ١٥٪). إن أصول الضريبة المؤجلة بقائمة المركز المالي وصافي الضريبة المؤجلة المستردة بقائمة الدخل الشامل الموحدة منسوبة إلى البنود التالية:

٢٠٢٣			
في ١ يناير ٢٠٢٣	محتمل / (إعفاء)	في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٦٦,٦٦٣	١٧,٥١٦	٨٤,١٧٩	الأثر الضريبي للاستهلاك المعجل
(٩,٢٣٠)	(٦,٥٤٢)	(١٥,٧٧٢)	مخصص خسائر انخفاض القيمة على الأصول المالية
(١١٦,٢٤٣)	-	(١١٦,٢٤٣)	الضريبة المؤجلة على مخصص انخفاض قيمة الاستثمار في شركة زميلة
(٣٩١,٤٠٣)	-	(٣٩١,٤٠٣)	الضريبة المؤجلة على مخصص الاستثمار في انتلافات مشتركة
(٤,٠٠٦,٧٢٤)	(٢,١٩١,٠٦٩)	(٦,١٩٧,٧٩٣)	الضريبة المؤجلة على الخسائر الضريبية
(٤,٤٥٦,٩٣٧)	(٢,١٨٠,٠٩٥)	(٦,٦٣٧,٠٣٢)	صافي أصول الضريبة المؤجلة

٢٩ ضرائب (تابع)

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣، اعترفت المجموعة بأصل ضريبي مؤجل بقيمة ٦,٦٣٧,٠٣٢ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٤,٤٥٦,٩٣٧ ريال عماني). بناء على تقييم الإدارة، سيكون لدى المجموعة أرباح مستقبلية كافية خاضعة للضريبة لاسترداد الأصل.

٢٠٢٢	في ١ يناير ٢٠٢٢	محمل للسنة	في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢
	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني
الأثر الضريبي للاستهلاك المعجل	٤١,٨٨٨	٢٤,٧٧٥	٦٦,٦٦٣
مخصص خسائر انخفاض القيمة على الأصول المالية	(٩,٣٦٠)	١٣٠	(٩,٢٣٠)
الضريبة المؤجلة على مخصص انخفاض قيمة الاستثمار في شركة زميلة	(١١٦,٢٤٣)	-	(١١٦,٢٤٣)
الضريبة المؤجلة على مخصص الاستثمار في انتلافات مشتركة	(٣٠٧,٩٨٣)	(٨٣,٤٢٠)	(٣٩١,٤٠٣)
الضريبة المؤجلة على الخسائر الضريبية	(٢,٢٩٠,٨٥١)	((١,٧١٥,٨٧٤))	(٣,٩٦١,٣٣٢)
صافي أصول الضريبة المؤجلة	(٢,٦٨٢,٥٤٩)	(١,٧٧٤,٣٨٩)	(٤,٤٥٦,٩٣٧)

(أ) شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م والشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م وشركة أسياد لاين ش.م.م

معدل الضريبة المطبق على الشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م (الشركة التابعة) وأسياد لاين ش.م.م (الشركة التابعة) هو ١٥٪ (٢٠٢٢ - ١٥٪). لغرض تحديد مصروفات الضريبة للسنة، تم تعديل الربح المحاسبي للأغراض الضريبية. تتضمن التعديلات للأغراض الضريبية البنود المتعلقة بكل من الدخل والمصروفات. وتستند التعديلات إلى الفهم الحالي للقوانين واللوائح والممارسات الضريبية الحالية.

سجلت الشركة لا شيء ضريبة حالية (٢٠٢٢ - لا شيء) والشركات التابعة لديها ضريبة مستحقة الدفع قدرها ٨٦٠ ريال عماني (٢٠٢٢ - ٧٣,١٨١ ريال عماني) على التوالي في السنة الحالية.

(ب) الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م

لا تخضع الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م للضريبة في عمان وفقاً للمادة ١١٦ (١) من قانون ضريبة الدخل العماني المعدل بالمرسوم الملكي رقم ٦٨/٢٠٠٠. وبالتالي، فإن الشركة تنشئ مخصصاً للالتزام الضريبة بموجب قانون ضريبة الدخل العماني.

(ج) شركة أسياد للشحن بي تي إي المحدودة

معدل الضريبة المطبق على شركة أسياد للشحن بي تي إي المحدودة (الشركة التابعة) هو ١٧٪ (٢٠٢٢ - ١٧٪). لغرض تحديد مصروفات الضريبة للسنة، تم تعديل الربح المحاسبي للأغراض الضريبية. تتضمن التعديلات للأغراض الضريبية البنود المتعلقة بكل من الدخل والمصروفات. وتستند التعديلات إلى الفهم الحالي للقوانين واللوائح والممارسات الضريبية الحالية.

لدى الشركة التابعة ضريبة مستحقة الدفع بقيمة لا شيء (٢٠٢٢ - لا شيء ريال عماني) في السنة الحالية.

(د) الشركات التابعة في بنما

الشركات التابعة المسجلة في جمهورية بنما معفاة من ضريبة الدخل الناتجة عن امتلاك وتأجير وتشغيل السفن المسجلة في بنما وفقاً للوائح المالية في بنما.

(د) الشركات التابعة في جزر مارشال

الشركات التابعة المسجلة في جمهورية جزر مارشال معفاة من ضريبة الدخل الناتجة عن امتلاك وتأجير وتشغيل السفن المسجلة في جزر مارشال وفقاً للوائح المالية في جزر مارشال، إلا أن بعض الشركات التابعة للمجموعة تخضع للضريبة على وزن السفن بخلاف رسوم التسجيل، وليس على الشركات التابعة دفع ضرائب أخرى.

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عماني	ريال عماني	
٢٣٥,٥٣٩,٣٥١	١٩٠,٧٩٧,٢٣٢	الإعفاءات الضريبية غير المستخدمة والتي لم يتم الاعتراف بأصل ضريبة مؤجلة بشأنها
٣٥,٣٣٠,٩٠٣	٢٨,٦١٩,٥٨٥	أرباح ضريبية محتملة بنسبة ١٥٪

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣٠ المخزون

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٩,٦٥٣,٢٥٧	٦,٠١٣,٠٨٨	وقود السفن
٢,٥٤٦,٥٠٩	٣,٢٩٥,٨٢٠	زيوت تشحيم
<u>١٢,١٩٩,٧٦٦</u>	<u>٩,٣٠٨,٩٠٨</u>	

١-٣٠ تكلفة استهلاك المخزون

تكلفة استهلاك المخزون المدرجة في قائمة الدخل الشامل الموحدة هي كما يلي:

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٧٠,٧٥٧,٧٦٩	٤٣,٠٦٠,٥٢٥	وقود السفن (إيضاح ٢١)
٢,٣٠١,٦٧٥	٢,٢٦١,٧٢٨	زيوت تشحيم
<u>٧٣,٠٥٩,٤٤٤</u>	<u>٤٥,٣٢٢,٢٥٣</u>	

٣١ التزامات العقود

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
<u>٢,٩٨٠,٤٨٧</u>	<u>١٢,٧١٦,٩٢٠</u>	التزامات العقود

تتعلق الالتزامات العقود بشكل أساسي بالمقابل المقدم من العملاء مقابل خدمات الشحن التي ستقدم في السنة المقبلة. سيتم الاعتراف بذلك كإيرادات عندما يتم الوفاء بالتزام الأداء المتوقع حدوثه في ٢٠٢٤. فيما يتعلق بمبلغ ٢,٩٨٠,٤٨٧ ريال عُُماني مدرج ضمن التزامات العقود، تم الاعتراف به في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ كدخل في ٢٠٢٣.

٣٢ ارتباطات والتزامات طارئة

١-٣٢ التزامات طارئة

لدى المجموعة ارتباطات شراء سفن بقيمة ١٩٩,٤٩٢,٩٨٣ ريال عُُماني كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ (٢٠٢٢ - ٢٣٠,٠٣٣,٥٢١ ريال عُُماني).

٢-٣٢ ارتباطات رأس المال

لدى المجموعة التزامات بشراء السفن بقيمة ١٥٥,١٨٥,٨٠٠ ريال عُُماني (٢٠٢٢: ١٦,٢٥٥,٠٠٠ ريال عُُماني) كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٣ والتي تتعلق بسفينتين للغاز الطبيعي المسال قيد البناء.

٣٣ تصنيف المصروفات بحسب طبيعتها

٢٠٢٢	٢٠٢٣	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٨١,٤١٣,٦٣٤	١٢١,٨٩٦,٨٠٦	استهلاك أصول حق الاستخدام والممتلكات والسفن والمعدات
٧٠,٧٥٧,٧٦٩	٤٣,٠٦٠,٥٢٥	تكاليف المحروقات
٣١,٨٨٧,٩٢٣	٣٠,٣٧٥,٢١٠	تكلفة توفير الطاقم
١٤,٠٤١,٧٨٠	١٤,٢١٣,٤٦٦	تكاليف الموانئ
١٣,٢٥٣,٠٥٨	٢٤,٤٢٧,٤٣٦	مصروفات الرحلات
١٦,٢٢٤,٣٧٤	٩,٧٥٦,٦١٤	الصيانة والإصلاحات
١١,٠٧٠,٧٨٠	١٢,٥٢٢,٧٢٧	تكاليف الموظفين
٦,٢٧١,٧١٠	٦,٢٥٣,٣٥٤	مصروفات العمولات
٥,٤٩٠,٠٢٣	٥,٢٤٦,٤١٦	مواد استهلاكية ومخزون
٣,٥٧٥,٤١١	٣,٤٠٧,٥٤٣	تأمين
١٨٧,٨٨٤	٢٢١,٧٥٦	أتعاب إدارة السفن
٣٠٨,٢٧٣	٣٣٥,٧٧٢	قانونية ومهنية
٤٩,٣٢٠,٤٠٢	٩٠,٠٦٩,٩١١	أخرى
<u>٣٠٣,٨٠٣,٠٢١</u>	<u>٣٦١,٧٨٧,٥٣٦</u>	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣٤ الحصة غير المسيطرة

يلخص الجدول أدناه المعلومات المتعلقة بكل من الشركات التابعة للمجموعة التي لديها حصة غير مسيطرة جوهريّة قبل المحذوفات بين شركات المجموعة.

٣١ ديسمبر ٢٠٢٣	أريخ	طيوي	دون	أوريكس	
نسبة الحصة غير المسيطرة	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	الإجمالي
	%٢٠	%٢٠	%٢٠	%٤٠	ريال عماني
أصول غير متداولة	١٩,٢١٣,٤٣٢	١٩,٦٦٦,٥٨٧	١٩,٤٥٥,٦٦٥	١٧,٩٧٤,٦٦٢	٧٦,٣١٠,٣٤٦
أصول متداولة	٥,٩٠٤,٤٤٠	٥,٧٤٧,٢٨٣	٣,٤٩٢,٣٨٤	٨,٠١٢,٣٦٤	٢٣,١٥٦,٤٧٠
التزامات غير متداولة	٣,٨٥٣,٢٧٣	١,٩٤٤,٤١٥	-	١,٢٠٤,٤٠٢	٧,٠٠٢,٠٨٩
التزامات متداولة	٥,٥٥٢,٣٦١	٥,٩٣٤,٤٠٢	١,١٨١,٩٦٥	٧,٤٧٥,٧٨٤	٢٠,١٤٤,٥١٢
صافي الأصول	١٥,٧١٢,٢٣٨	١٧,٥٣٥,٠٥٣	٢١,٧٦٦,٠٨٤	١٧,٣٠٦,٨٤٠	٧٢,٣٢٠,٢١٥
القيمة الدفترية للحصة غير المسيطرة	٣,١٤٢,٤٤٨	٣,٥٠٧,٠١١	٤,٣٥٣,٢١٧	٦,٩٢٢,٧٣٦	١٧,٩٢٥,٤١١
إيرادات	١٠,٠٥٤,٥٤١	١٠,١٧٧,٢٢٨	٦,٠٤٢,٥٧٥	١٠,٦٧٤,١٦٧	٣٦,٩٤٨,٥١٠
أرباح	٤,٨٥٥,٠٩٧	٤,٨٧١,٨٩٩	١,٤٦٥,٤٨٨	٥,٦٨٥,٢٦٢	١٦,٨٧٧,٧٤٦
الدخل الشامل الآخر	(٨٨,٤٩٤)	(١٠٩,٢٢٦)	-	(١٠٥,٩١٤)	(٣٠٣,٦٣٥)
إجمالي الدخل الشامل	٤,٧٦٦,٦٠٣	٤,٧٦٢,٦٧٣	١,٤٦٥,٤٨٨	٥,٥٧٩,٣٤٨	١٦,٥٧٤,١١٢
الأرباح المخصصة للحصة غير المسيطرة	٩٧١,٠١٩	٩٧٤,٣٨٠	٢٩٣,٠٩٨	٢,٢٧٤,١٠٥	٤,٥١٢,٦٠٢
الدخل الشامل الآخر المخصص للحصة غير المسيطرة	(١٧,٦٩٩)	(٢١,٨٤٥)	-	(٤٢,٣٦٦)	(٨١,٩١٠)
التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	٨,٢٥٨,١٠١	٨,٣٢٨,٧١٧	٤,٠٣٦,٥١٥	١٠,٣٣٤,١٢٥	٣٠,٩٥٧,٤٥٨
التدفقات النقدية من أنشطة الاستثمار	(٤٠٦,٣٦٦)	(١,٨٤٥,٤٣٩)	١,٣٥٣,٤٨٥	٤٤٠,٢٧٨	(٤٥٨,٠٤٢)
التدفقات النقدية من أنشطة التمويل	(٦,٤٨٩,١٨٠)	(٥,١٨٣,٠٧٣)	(٥,٣٩٠,٠٠٠)	(٨,١٦٠,٢٠١)	(٢٥,٢٢٢,٤٥٤)
صافي التغير في النقد وما يعادله	١,٣٦٢,٥٥٥	١,٣٠٠,٢٠٥	-	٢,٦١٤,٢٠٢	٥,٢٧٦,٩٦٢

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة (تابع)

٣٤ الحصص غير المسيطرة (تابع)

٣١ ديسمبر ٢٠٢٢					نسبة الحصص غير المسيطرة
أريج ٪٢٠	طوبوي ٪٢٠	دون ٪٢٠	أوريكس ٪٤٠	الإجمالي ريال عماني	
ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	
٢١,٥٣٦,٨٥٧	٢٠,٤٣٤,٨٥٦	٢١,٨٦٢,١٣٥	٢٠,٦٧٠,٨٠٢	٨٤,٥٠٤,٦٥٠	أصول غير متداولة
٤,٠٦٣,٨٢٣	٣,٩٨٢,٨٨٩	٤,٧٨٥,٢١٠	٥,٥٥٦,٠٢٦	١٨,٣٨٧,٩٤٨	أصول متداولة
٧,٥٣٩,٧٠٧	٥,٧١٦,١٤٨	-	٣,٦١٧,٠٤٠	١٦,٨٧٢,٨٩٥	التزامات غير متداولة
٤,١٨٩,٣٣٨	٤,٣٨٩,٢١٦	٩٥٦,٧٥٠	٥,٤١٥,٢٩٦	١٤,٩٥٠,٦٠٠	التزامات متداولة
١٣,٨٧١,٦٣٥	١٤,٣١٢,٣٨٠	٢٥,٦٩٠,٥٩٥	١٧,١٩٤,٤٩٣	٧١,٠٦٩,١٠٤	صافي الأصول
٢,٧٧٤,٣٢٧	٢,٨٦٢,٤٧٦	٥,١٣٨,١١٩	٦,٨٩١,٨٠٣	١٧,٦٦٦,٧٢٥	القيمة الدفترية للحصص غير المسيطرة
٩,٩٠٧,٧٠٢	٩,٩٧٥,٩٦٣	٦,٠٤٤,٧٤٠	١٠,٤٧٠,٤٧٢	٣٦,٣٩٨,٨٧٧	إيرادات
٤,٢٥٩,٠٤٦	٤,٣٨٣,٩٥٦	١,٣٠١,٠٧٤	٥,٥٠٢,٥٠٢	١٥,٤٤٦,٥٧٨	أرباح
٩٧٠,٩٣٩	١,١٣٤,٠٩٣	-	٤٧١,٨٧٠	٢,٥٧٦,٩٠٣	الدخل الشامل الآخر
٥,٢٢٩,٩٨٥	٥,٥١٨,٠٤٩	١,٣٠١,٠٧٤	٥,٩٧٤,٣٧٣	١٨,٠٢٣,٤٨٠	إجمالي الدخل الشامل
٨٥١,٨٠٩	٨٧٦,٧٩١	٢٦٠,٢١٥	٢,٢٠١,٠٠١	٤,١٨٩,٨١٦	الأرباح المخصصة للحصص غير المسيطرة
١١٢,٧٢٠	٢٢٦,٨١٩	-	١٨٨,٧٤٨	٥٢٨,٢٨٧	الدخل الشامل الآخر المخصص للحصص غير المسيطرة
٦,٥٨١,٨٢٣	٧,٥٢٥,٣٢٠	٤,٢٤٩,٩٥٠	١٠,٨٨٤,٨٨٦	٢٩,٢٤١,٩٧٩	التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل
٢٨٠,٣٩٦	(٦٢,٨١١)	(٢,٥١٧,٤٥٠)	(١,٨٢١,٥٣١)	(٤,١٢١,٣٩٧)	التدفقات النقدية من أنشطة الاستثمار
(٨,١٨٤,٥٠٦)	(٨,٢٦١,٨٦١)	(١,٧٣٢,٥٠٠)	(٧,١٠٧,٠٣٦)	(٢٥,٢٨٥,٩٠٣)	التدفقات النقدية من أنشطة التمويل
(١,٣٢٢,٢٨٨)	(٧٩٩,٣٥٢)	-	١,٩٥٦,٣١٩	(١٦٥,٣٢١)	صافي التغير في النقد وما يعادله

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣٥ أداء الأسطول التشغيلي

٢٠٢٣	الغاز الطبيعي المسال ريال عُُماني	حاملات النفط العلاقة ريال عُُماني	نقلات ريال عُُماني	سوانب جافة ريال عُُماني	حاويات ريال عُُماني	حاملات المعادن الخام العلاقة ريال عُُماني	أخرى ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني
إيرادات تأجير السفن	٤,٤١٠,٣٠٠	٥٧,٩٨٢,٦٩٧	٤١,٤٨٧,٨٧٠	٢٥,٨٧٤,٤٧٢	-	-	-	١٢٩,٧٥٥,٣٣٩
إيرادات من العقود مع العملاء	٤٧,١٨٦,٩١٤	٦٠,٦٣٠,٠٧٤	٤١,٤٩٥,٠٢٠	١٥,٦٠٥,٠٨٣	٤٤,٢٤٨,٤٦٤	٦,٣٧٨,٠٠٨	١,٤٦٢,١٩٤	٢١٧,٠٠٥,٧٥٧
إيرادات الإيجار التمويلي	-	-	-	-	-	١٦,٩٥٥,٦٩٠	-	١٦,٩٥٥,٦٩٠
إيرادات أخرى	١,٠٥٦,٨١٢	٢١,٥٠٣,٢٨٤	٢,٨١٧,٠٨٧	-	٢,٠٣٦	-	١٣٩,٠٢٤	٢٥,٥١٨,٢٤٣
إيرادات توزيعات الأرباح	-	-	-	-	-	-	١٤٧,٥٧٠	١٤٧,٥٧٠
إجمالي الإيرادات	٥٢,٦٥٤,٠٢٦	١٤٠,١١٦,٠٥٥	٨٥,٧٩٩,٩٧٧	٤١,٤٧٩,٥٥٥	٤٤,٢٥٠,٥٠٠	٢٣,٣٣٣,٦٩٨	١,٧٤٨,٧٨٨	٣٨٩,٣٨٢,٥٩٩
تكاليف تشغيل رحلات	(٥٠٠,٠٢٧)	(٢٤,٧٨٥,٥٠٦)	(٦٠,١٣٠,٧٦)	(٦,٠٣٦,٧٨٣)	(٣٩,٧٥١,٠٩٩)	(٤,٦١٣,٥٨٤)	(١,٣٥١)	(٨١,٧٠١,٤٢٦)
مقابل التاجير لأجل	٥٢,١٥٣,٩٩٩	١١٥,٣٣٠,٥٤٩	٧٩,٧٨٦,٩٠١	٣٥,٤٤٢,٧٧٢	٤,٤٩٩,٤٠١	١٨,٧٢٠,١١٤	١,٧٤٧,٤٣٧	٣٠٧,٢٨١,١٧٣
مصرفات تأجير السفن لعقود	(٤,٣٢٥,٩٨٥)	-	(٨,٨٨٧,٧٩٦)	(٨,٢٥٦,٠٢٧)	(٧,١٧٣,٠٣٠)	-	-	(٢٨,٦٤٢,٨٣٨)
الإيجار قصيرة الأجل	(٧,٤٢٥,٨٠٢)	(١٨,٧٧٣,٠٦٦)	(١,١٦٢,٣٣٣)	(٥,٥٥٠,٢٩٣)	(١,٣٠٢,٧٦٧)	(٤,٣٦٢,٨١٠)	(٤٢٦,٨٢٣)	(٤٩,٠٠٣,٨٩٤)
تكاليف تشغيل السفن	(١٧٨,٩٠٥)	(٣,٠٩٥,٧٥٩)	(١,٥٨٨,٩٦٤)	(١,٣٩٢,٨٣٠)	-	-	(١,٨٣٢,٥٥٧)	(٨,٠٠٨,٩٠١)
مصرفات تجارية	(١١,٤٣٦)	(٣٧,٣٧٠)	(٣٤,٨١١)	(١٠,٢٦٠)	(٧٢,١٥٥)	(٦,٩٢٥)	(١٢,٤٢٤,٣٠٩)	(١٢,٥٩٧,٢٦٦)
مصرفات عمومية وإدارية	٤٠,٢١١,٨٧١	٩٣,٤٢٤,٣٥٤	٥٨,١١٢,٩٩٧	٢٠,٢٣٣,٣٦٢	(٤,٠٤٨,٥٥١)	١٤,٣٥٠,٣٧٩	(١٢,٩٣٦,٢٥٢)	٢٠٩,٣٤٨,١٦٠
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	(١٢,٥٨٦,١٩٥)	(٣٦,٥٢٦,١٣٤)	(٣٩,٥٤٣,٧٤٥)	(٧,٩٠٣,٩٢٥)	(٢٤,١٦٧,٤٥٧)	(٨٣٩,١٤٨)	-	(١٢١,٥٦٦,٦٠٤)
مصرفات الاستهلاك	٢٧,٦٢٥,٦٦٦	٥٦,٨٩٨,٢٢٠	١٨,٥٦٩,٢٥٢	١٢,٣٢٩,٤٣٧	(٢٨,٢١٦,٠٠٨)	١٣,٥١١,٢٣١	(١٢,٩٣٦,٢٥٢)	٨٧,٧٨١,٥٥٦
الأرباح قبل الفائدة والضريبة	(٩٨٦,٠٧٤)	(٧,٤٠٢,٧٠٣)	(٦,٩٢٣,٤٢٨)	(٢,٩٧١,٨٣٠)	(٢,٢٥٨,٢٩٥)	(١,٨٣٠,٠٠٧)	(٦,٨٧٦,١٢٤)	(٢٩,٢٤٨,٤٦١)
صافي تكاليف التمويل	-	-	-	-	-	-	-	-
صافي خسائر الانخفاض في القيمة	-	-	-	-	-	-	-	-
من الأصول المالية وأصول	-	-	-	-	-	-	-	-
العقود	-	١٦٦,١٦٨	(١٣,٥٢٧)	(١٣٤)	٦١,٤٠٨	(٤٠,٢٨٤)	(٦٨,٣٥٩)	١٠٥,٢٧٢
صافي خسائر الانخفاض في القيمة	-	-	-	-	-	-	-	-
من الأصول الثابتة	-	-	-	-	-	-	-	-
صافي خسائر الانخفاض في القيمة	-	-	-	-	-	-	-	-
من أصول حق الاستخدام	-	-	-	-	-	-	-	-
حصة من نتائج انتلافات مشتركة	-	-	-	-	-	-	-	-
وشركات زميلة	٩٩٧,٦١١	-	-	-	-	-	-	٩٩٧,٦١١
الربح قبل الضريبة	٢٧,٦٣٧,٢١٣	٤٩,٦٦١,٦٨٥	١١,٦٣٢,٢٩٧	٩,٣٥٧,٤٧٣	(٥٢,٧٣٨,٦٩٩)	١١,٦٤٠,٩٤٠	(١٩,٨٨٠,٧٣٥)	٣٧,٣١٠,١٧٤
مصرف ضريبة الدخل	-	-	-	-	(٩٠٢)	-	-	٢,١٧٩,١٩٣
ربح الفترة	٢٧,٦٣٧,٢١٣	٤٩,٦٦١,٦٨٥	١١,٦٣٢,٢٩٧	٩,٣٥٧,٤٧٣	(٥٢,٧٣٩,٦٠١)	١١,٦٤٠,٩٤٠	(١٧,٧٠٠,٦٤٠)	٣٩,٤٨٩,٣٦٧

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣٥ أداء الاسطول التشغيلي (تابع)

٢٠٢٢	الغاز الطبيعي المسال	حاملات النفط العملاقة	ناقلات ريال عُُماني	سوانب جافة ريال عُُماني	حاويات ريال عُُماني	حاملات المعادن الخام العملاقة ريال عُُماني	أخرى ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني
إيرادات تأجير السفن	٤٤,٠٠٤,٣٨٠	٢٠,٥٤٢,٢٦٧	١٢,٥٨٧,٠٩٦	٣٠,٧٧٢,٠٥٨	-	-	-	٦٣,٩٠١,٤٢٠
إيرادات من العقود مع العملاء	٩٦,١٤٧,٣٠٦	٤٥,١٤٩,٥٥١	١٦,٠٢٧,٩٠٤	٥٧,٢٦٤,٠٥٨	-	٦,٢٩٤,٢٦٥	١,٥٣٢,٦٦١	٢٦٦,٤٢٠,١٢٣
إيرادات الإيجار التمويلي	-	-	-	-	-	١٧,٧٩٥,٥٠٦	-	١٧,٧٩٥,٥٠٦
إيرادات أخرى	-	٤٣٢,١٠٥	١,٧٣٣	-	٣٦٨	-	١٤١,٩٨٠	٥٧٦,١٨٦
إيرادات توزيعات الأرباح	-	-	-	-	-	-	٩٦٠,٤٤٤	٩٦٠,٤٤٤
إجمالي الإيرادات	٤٤,٠٠٤,٣٨٠	١١٧,١٢١,٦٧٨	٥٧,٧٣٨,٣٧٩	٤٦,٧٩٩,٩٦٢	٥٧,٢٦٤,٤٢٦	٢٤,٠٨٩,٧٧١	٢,٦٣٥,٠٨٥	٣٤٩,٦٥٣,٦٨٠
تكاليف تشغيل رحلات	(١,٦١٢,٦٦١)	(٥٣,٠٥٥,٨٥٢)	(٨,٣٣٦,٩٥٣)	(٨,٣٧٠,٥٠٦)	(٢٦,٤٨٦,١٢٧)	(١٠٩,٠١٣)	(٨١,٨٩٥)	(٩٨,٠٥٢,٦٠٧)
مقابل التأجير لأجل	٤٢,٣٩٢,١١٩	٦٤,٠٦٥,٨٢٦	٤٩,٤٠١,٤٢٦	٣٨,٤٢٩,٤٥٥	٣٠,٧٧٨,٢٩٨	٢٣,٩٨٠,٧٥٩	٢,٥٥٣,١٩٠	٢٥١,٦٠١,٠٧٢
مصرفات تأجير السفن لعقود الإيجار قصيرة الأجل	(٩٤٣,٠٥٥)	(١٤,٥٩٣,٥٧٩)	(١٤,٩٤١,٠٤٢)	(٧,٣٤٨,٤٠٤)	(٨٠٨,٠٠١)	(٥,٣٩٢,٣٣٦)	(٤٣٤,٥٩٦)	(٢٢,٠٧٧,٠٣٨)
تكاليف تشغيل السفن	(٨,٩٣٣,٠٨٨)	(٢٢,٩٥٣,٢٦٠)	(١١,٩٤١,٠٤٢)	(٥,٩٨٥,٩٢٣)	(١,٢٧٥,٠١٩)	(٥,٣٩٢,٣٣٦)	(٤٣٤,٥٩٦)	(٥٦,٩١٥,٢٦٥)
مصرفات تجارية	(١٦١,٩٨٨)	(٣,٣٩٢,٨٥٦)	(١,١٦١,٧٢٩)	(١,٥٥٥,١٣٧)	-	(١,٧٤٧,٣٥٧)	(١,٧٤٧,٣٥٧)	(٨,٠١٩,٠٦٧)
مصرفات عمومية وإدارية	(٧,٠٤٥)	(٤١,٧٨١)	(١٨,٢١٥)	(٨,٥٨٣)	(٩٦,٣٥٥)	(٥,٤٣٥)	(١٠,٣٨٥,٣٦٥)	(١٠,٥٦٢,٧٧٩)
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	٣٣,٢٨٩,٩٩٧	٣٦,٧٣٤,٨٧٤	٢١,٦٨٦,٨٦١	٢٣,٥٣١,٤٠٨	٣٠,٢١٤,٩٢٥	١٨,٥٨٢,٩٨٧	(١٠٠,١٤١,٢٨٨)	١٥٤,٠٢٦,٩٢٤
مصرفات الاستهلاك	(١٢,٢٨٨,٦٤٤)	(٣٦,٠٠٩,٦٢٥)	(٧,٣٣١,٣٤٣)	(٧,٦٥٦,٠٧٨)	(١٧,٢٦٨,٦٥٧)	(٦٠٦,٠٥٣)	(٢٥٣,٢٣٤)	(٨١,٤١٣,٦٣٤)
الأرباح قبل الفائدة والضريبة	٢١,٠٠١,٣٥٣	٧٢٥,٢٤٨	١٤,٣٥٥,٥١٨	١٥,٨٧٥,٣٣٠	١٢,٩٤٦,٢٦٨	١٧,٩٧٦,٩٣٤	(١٠,٢٦٧,٣٦٢)	٧٢,٦١٣,٢٩٠
صافي خسائر التمويل	(١,٥٢٥,٣١٠)	(٦,١٢٥,٥٧٤)	(٢,٦٢٤,٢٢٠)	(٢,٥٠٥,٩٥٤)	(١,٠٧١,٥٥١)	(٢,٦٧٣,٤٠٢)	(٧,٢٦٤,١٤٣)	(٢٣,٧٩٠,١٥٤)
صافي خسائر الانخفاض في القيمة من الأصول المالية وأصول العقود	٢,٨٤٨	(٢١٤,٧٨٨)	(١٣,١٤٩)	(٤,٢٧٠)	(٣,٩٣٢)	٤٥,١٥٨	(٥٩,٤٣٣)	(٢٤٧,٥٦٥)
صافي خسائر الانخفاض في القيمة من الأصول الثابتة	-	(٧١٥,١١٤)	-	-	-	-	-	(٧١٥,١١٤)
حصص من نتائج اتصالات مشتركة وشركات زميلة	(٦,٧٧٧,٢٣٣)	-	-	-	-	-	-	(٦,٧٧٧,٢٣٣)
الربح قبل الضريبة	١٢,٧٠١,٦٥٩	(٦,٣٣٠,٢٢٨)	١١,٧١٨,١٤٩	١٣,٣٦٥,١٠٦	١١,٨٧٠,٧٨٥	١٥,٣٤٨,٦٩٠	(١٧,٥٩٠,٩٣٨)	٤١,٠٨٣,٢٢٤
مصرف ضريبة الدخل	-	-	-	-	(٣,١٧٦)	-	١,٧٠٤,٣٨٣	١,٧٠٤,٣٨٣
ربح السنة	١٢,٧٠١,٦٥٩	(٦,٣٣٠,٢٢٨)	١١,٧١٨,١٤٩	١٣,٣٦٥,١٠٦	١١,٨٦٧,٦٠٩	١٥,٣٤٨,٦٩٠	(١٥,٨٨٦,٥٥٥)	٤٢,٧٨٤,٤٣١

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣٦ القيمة العادلة للأصول والالتزامات

القيمة العادلة مقابل القيمة الدفترية

القيمة العادلة للأصول المالية الأخرى بالتكلفة المطفأة تقارب القيمة الدفترية بسبب الطبيعة قصيرة الأجل للأصول المالية؛ باستثناء ذمم مدينة الإيجار التمويلي طويلة الأجل بطبيعتها والمعرضة لمخاطر التقييم العادل بسبب التغير في معدل الفائدة الأساسي. وتقارب القيمة العادلة لذمم مدينة القروض قيمتها الدفترية بسبب عدم وجود فرق جوهري بين أسعار الفائدة الحالية في السوق عند مقارنتها بأسعار الفائدة التي تم بموجبها منح القروض.

(أ) قياس القيمة العادلة المدرجة في قائمة المركز المالي:

القيمة العادلة	القيمة الدفترية	مصنفة بالقيمة العادلة	التزامات مالية أخرى	أصول مالية أخرى	القيمة العادلة - أداة التحوط
ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني
المستوى ٣					
١٣١,٠٥٧,١٢٧	١٣١,٠٥٧,١٢٧	-	-	١٣١,٠٥٧,١٢٧	-
٧,٥٢١,٨٨٦	٧,٥٢١,٨٨٦	-	-	٧,٥٢١,٨٨٦	-
٣,٣٠٩,٨١٦	٣,٣٠٩,٨١٦	-	-	-	٣,٣٠٩,٨١٦
١٤١,٨٨٨,٨٢٩	١٤١,٨٨٨,٨٢٩	-	-	١٣٨,٥٧٩,٠١٣	٣,٣٠٩,٨١٦
١٧,٨٩٩	١٧,٨٩٩	-	-	-	١٧,٨٩٩
٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	-	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	-	-
٤٩٧,٩١٢,١٢١	٤٩٧,٩١٢,١٢١	-	٤٩٧,٨٩٤,٢٢٢	-	١٧,٨٩٩
١٣٨,٠٦٣,٠٠١	١٣٨,٠٦٣,٠٠١	-	-	١٣٨,٠٦٠,٠٩٤	-
٧,٨٥٨,٧٠٢	٧,٨٥٨,٧٠٢	-	-	٧,٨٥٨,٧٠٢	-
١٠,٥٢٠,٩١١	١٠,٥٢٠,٩١١	-	-	-	١٠,٥٢٠,٩١١
١٥٦,٤٤٢,٦١٤	١٥٦,٤٤٢,٦١٤	-	-	١٤٥,٩١٨,٧٩٦	١٠,٥٢٠,٩١١
١٧,٨٩٩	١٧,٨٩٩	-	-	-	١٧,٨٩٩
٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	-	٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	-	-
٥٦٠,٤١٥,٢٨٤	٥٦٠,٤١٥,٢٨٤	-	٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	-	١٧,٨٩٩

٢٠٢٣
ذمم مدينة بموجب ترتيبات الإيجار التمويلي (إيضاح ١٠ (أ))
ذمم مدينة القروض (إيضاح ١٠ (ب))
أدوات مشتقة (إيضاح ١٠-١٥)

أدوات مشتقة
قروض وتمويلات محملة بفوائد

٢٠٢٢
ذمم مدينة بموجب ترتيبات الإيجار التمويلي
ذمم مدينة القروض
أدوات مشتقة

أدوات مشتقة
قروض وتمويلات محملة بفوائد

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣٦ القيمة العادلة للأصول والالتزامات (تابع)

(ب) تسلسل القيمة العادلة

النوع	أسلوب التقييم	المدخلات الهامة غير القابلة للملاحظة
الأدوات المشتقة (عقود مقايضة أسعار الفائدة)	أسلوب مقارنة السوق: تحسب القيمة العادلة من خلال المؤسسات المالية المعنية.	لا ينطبق
التزامات مالية أخرى	التدفقات النقدية المخصومة	لا ينطبق

لا توجد تحويلات بين المستويات خلال السنتين الجارية والسابقة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م
وشركاتها التابعة

القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢

المقر الرئيسي للعمل:

مرتفعات بوشر، مبنى رقم: ١٧١/١
مجمع ٢٦١، بوشر
مسقط، سلطنة عُمان

العنوان المسجل:

ص.ب. ١٠٤، الرمز البريدي ١١٨
مدينة السلطان قابوس
بوشر، مسقط

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢

المحتويات	الصفحة
تقرير مراجعي الحسابات المستقلين	١ - ٣
قائمة المركز المالي الموحدة	٤
قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الموحدة	٥
قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة	٦ - ٧
قائمة التدفقات النقدية الموحدة	٨
إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة	٩ - ٦٠



كي بي ام جي ش.م.م.
مبنى مكتبة الأطفال العامة
الطابق الرابع، شاطئ القرم
صندوق بريد: ٦٤١، رمز بريدي: ١١٢
سلطنة عمان
رقم الهاتف: +٩٦٨ ٢٤ ٧٤٩٦٠٠، www.kpmg.com/om

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين

إلى الأفاضل/ مساهمي شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م.

تقرير حول مراجعة القوائم المالية الموحدة

الرأي

لقد قمنا بمراجعة القوائم المالية الموحدة لشركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م. ("الشركة") وشركاتها التابعة ("المجموعة")، والتي تتألف من قائمة المركز المالي الموحدة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، والقوائم الموحدة لكل من الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر، والتغيرات في حقوق الملكية، والتدفقات النقدية للسنة المنتهية في ذلك التاريخ، بالإضافة إلى إيضاحات تتضمن السياسات المحاسبية الهامة ومعلومات إيضاحية أخرى.

في رأينا، إن القوائم المالية الموحدة المرفقة تُعبر بصورة عادلة، من كافة النواحي الجوهرية، عن المركز المالي الموحد للمجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، وعن أدائها المالي الموحد وتدفقاتها النقدية الموحدة للسنة المنتهية في ذلك التاريخ وفقاً للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية الصادرة عن مجلس المعايير المحاسبية الدولية.

أساس إبداء الرأي

لقد قمنا بتنفيذ مراجعتنا وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة. قمنا بتوضيح مسؤولياتنا بموجب هذه المعايير في فقرة "مسؤولية مراجع الحسابات عن مراجعة القوائم المالية الموحدة" من هذا التقرير. إننا نتمتع باستقلالية عن المجموعة وفقاً للقواعد الدولية للسلوك المهني للمحاسبين القانونيين الصادرة عن مجلس المعايير الأخلاقية الدولية للمحاسبين (بما في ذلك معايير الاستقلالية الدولية) بالإضافة إلى متطلبات أخلاقيات المهنة المتعلقة بمراجعتنا للقوائم المالية الموحدة في سلطنة عمان، وقد استوفينا مسؤولياتنا الأخلاقية الأخرى وفقاً لهذه المتطلبات ولقواعد السلوك المهني للمحاسبين القانونيين الصادرة عن مجلس المعايير الأخلاقية الدولية للمحاسبين. هذا ونعتقد أن أدلة المراجعة التي حصلنا عليها كافية ومناسبة لتزويدنا بأساس لإبداء رأينا.

أمور أخرى

تمت مراجعة القوائم المالية الموحدة للمجموعة كما في وللسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١ من قبل مراجع حسابات آخر والذي أبدى رأياً غير معدل حول تلك البيانات المالية الموحدة بتاريخ ٢٣ مارس ٢٠٢٢.

يُتبع في صفحة ٢

المعلومات الأخرى

إن الإدارة مسؤولة عن المعلومات الأخرى. تشتمل المعلومات الأخرى على تقرير أعضاء مجلس الإدارة. لا يشمل رأينا حول القوائم المالية الموحدة المعلومات الأخرى، كما أننا لا نُعبر عن أي تأكيد بشأن هذه المعلومات. فيما يتعلق بمراجعتنا للقوائم المالية الموحدة، نتحصر مسؤوليتنا في قراءة المعلومات الأخرى، وعند القيام بذلك، نضع في الاعتبار ما إذا كانت المعلومات الأخرى غير متسقة بصورة جوهرية مع القوائم المالية الموحدة أو مع المعلومات التي تم الحصول عليها أثناء عملية المراجعة، أو ما إذا كانت تشوبها أخطاء جوهرية. في حال توصلنا إلى وجود خطأ جوهرية في المعلومات الأخرى، بناءً على الأعمال التي قمنا بها، فإننا ملزمون بالإبلاغ عن هذا الأمر. لم يسترعب انتباهنا أي أمر يستدعي الإبلاغ عنه في هذا الشأن.

مسؤولية الإدارة والقائمين على الحوكمة عن القوائم المالية الموحدة

إن الإدارة مسؤولة عن إعداد وعرض القوائم المالية الموحدة بصورة عادلة وفقاً للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية، وإعدادها بما يتوافق مع متطلبات الإفصاح ذات الصلة للهيئة العامة لسوق المال والأحكام ذات الصلة لقانون الشركات التجارية لسنة ٢٠١٩ والقرار الوزاري رقم ١٤٦ / ٢٠٢١، وعن الرقابة الداخلية التي ترى الإدارة أنها ضرورية لإعداد القوائم المالية الموحدة بحيث تكون خالية من الأخطاء الجوهرية، الناتجة عن الاحتيال أو الخطأ.

عند إعداد القوائم المالية الموحدة، تكون الإدارة مسؤولة عن تقييم قدرة المجموعة على مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية، والإفصاح، حيثما يكون مناسباً، عن الأمور المتعلقة بمبدأ الاستمرارية واستخدام مبدأ الاستمرارية كأساس للمحاسبة، إلا إذا كانت الإدارة تعتزم تصفية المجموعة أو إيقاف عملياتها أو لم يكن لديها بديل فعلي غير ذلك.

يتحمل مسؤولو الحوكمة مسؤولية الإشراف على عملية إعداد التقارير المالية للمجموعة.

مسؤولية مراجعي الحسابات عن مراجعة القوائم المالية الموحدة

تتمثل أهداف مراجعتنا في الحصول على تأكيدات معقولة حول ما إذا كانت القوائم المالية الموحدة، بشكل مجمل، خالية من الأخطاء الجوهرية، التي تنتج عن الاحتيال أو الخطأ، وإصدار تقرير مراجع الحسابات الذي يتضمن رأينا. إن التأكيد المعقول هو عبارة عن درجة عالية من التأكيد، لكنه ليس ضماناً بأن أعمال المراجعة التي تم القيام بها وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة سوف تكتشف دائماً أي خطأ جوهرية إن وجد. قد تنشأ الأخطاء نتيجة الاحتيال أو الخطأ وتُعتبر هذه الأخطاء جوهرية إذا كان من المتوقع بصورة معقولة أن تؤثر بصورة فردية أو جماعية على القرارات الاقتصادية التي يتخذها المستخدمون بناءً على هذه القوائم المالية الموحدة.

كجزء من عملية المراجعة التي نُجريها وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة، فإننا نمارس التقديرات والأحكام المهنية ونحافظ على مقدار من الشك المهني طوال عملية المراجعة. كما أننا نقوم أيضاً بما يلي:

- تحديد وتقييم مخاطر الأخطاء الجوهرية في القوائم المالية الموحدة، سواء كانت نتيجة الاحتيال أو الخطأ، وتصميم وتنفيذ إجراءات المراجعة المناسبة لتلك المخاطر والحصول على أدلة مراجعة كافية وملائمة لتزويدنا بأساس لإبداء رأينا. إن مخاطر عدم اكتشاف الأخطاء الجوهرية الناتجة عن الاحتيال تكون أعلى مقارنةً بالأخطاء الجوهرية الناتجة عن الخطأ نظراً لأن الاحتيال قد ينطوي على تواطؤ أو تزوير أو حذف متعمد أو تحريف أو تجاوز الرقابة الداخلية.
- فهم نظام الرقابة الداخلية المتعلق بأعمال المراجعة وذلك بغرض تصميم إجراءات مراجعة مناسبة للظروف الراهنة، وليس بغرض إبداء الرأي حول فعالية الرقابة الداخلية للمجموعة.
- تقييم مدى ملاءمة السياسات المحاسبية المتبعة ومدى معقولية التقديرات المحاسبية والإفصاحات ذات الصلة الموضوعية من قبل الإدارة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م.
تقرير مراجعي الحسابات المستقلين
٣١ ديسمبر ٢٠٢٢



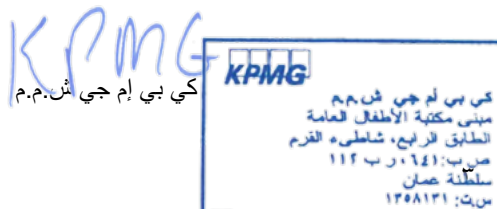
تابع من صفحة ٢

مسؤولية مراجعي الحسابات عن مراجعة القوائم المالية الموحدة (تابع)

- التحقق من مدى ملائمة استخدام الإدارة للأسس المحاسبية المتعلقة بمبدأ الاستمرارية وتحديد ما إذا كان هناك عدم يقين جوهري، بناءً على أدلة المراجعة التي تم الحصول عليها، فيما يتعلق بالأحداث أو الظروف التي قد تؤثر شك جوهري حول قدرة المجموعة على مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية. في حال خالصنا إلى وجود عدم يقين جوهري، فإنه يتعين علينا أن نلفت الانتباه في تقرير مراجع الحسابات إلى الإفصاحات ذات الصلة في القوائم المالية الموحدة، أو نقوم بتعديل رأينا إذا كانت هذه الإفصاحات غير كافية. تعتمد استنتاجاتنا على أدلة المراجعة التي تم الحصول عليها حتى تاريخ إصدار تقرير مراجع الحسابات. إلا أن الأحداث أو الظروف المستقبلية قد تتسبب في توقف المجموعة عن مواصلة أعمالها وفقاً لمبدأ الاستمرارية.
 - تقييم عرض القوائم المالية الموحدة وهيكلها ومحتواها بشكل عام، بما في ذلك الإفصاحات، وما إذا كانت القوائم المالية الموحدة تمثل المعاملات والأحداث ذات الصلة بطريقة تضمن عرض القوائم المالية الموحدة بصورة عادلة.
 - الحصول على أدلة مراجعة كافية وملائمة بشأن المعلومات المالية للمنشآت أو الأنشطة التجارية داخل المجموعة لإبداء رأي حول القوائم المالية الموحدة. نحن نتحمل مسؤولية توجيه وتنفيذ أعمال المراجعة للمجموعة والإشراف عليها. نحن وحدنا مسؤولون عن رأينا فيما يخص المراجعة.
- نتواصل مع مسؤولي الحوكمة بخصوص عدة أمور من ضمنها نطاق أعمال المراجعة والإطار الزمني المحدد لها والنتائج الجوهرية المترتبة على أعمال المراجعة بما في ذلك أي قصور جوهري يتم اكتشافه في نظام الرقابة الداخلية خلال أعمال المراجعة.

تقرير عن المتطلبات القانونية والتنظيمية الأخرى

- نود أن ننوه بأن هذه القوائم المالية الموحدة تتوافق، من كافة الجوانب المادية، مع الأحكام ذات الصلة من قانون الشركات التجارية لسنة ٢٠١٩.
- كما تقتضي الأحكام ذات الصلة من قانون الشركات التجارية لسنة ٢٠١٩ والقرار الوزاري رقم ١٤٦ / ٢٠٢١، فإننا نؤوه إلى ما يلي :
- (١) لقد حصلنا على كافة المعلومات والإيضاحات التي نعتبرها ضرورية لأغراض مراجعتنا؛
 - (٢) قامت المجموعة بالاحتفاظ بسجلات محاسبية تتوافق القوائم المالية معها؛
 - (٣) قامت المجموعة بإجراء جرد فعلي للمخزون؛
 - (٤) تتفق المعلومات المالية الواردة في تقرير أعضاء مجلس الإدارة مع ما جاء في السجلات المحاسبية للمجموعة؛ و
 - (٥) بناءً على المعلومات التي أتاحت لنا، لم يسترعر انتباهنا ما يجعلنا نعتقد أن المجموعة قد خالفت، خلال السنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، أي من الأحكام ذات الصلة من قانون الشركات التجارية لسنة ٢٠١٩، أو أن المجموعة قد خالفت نظامها الأساسي، على وجه قد يكون له تأثير مادي على أنشطتها و/ أو مركزها المالي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢.



٢٧ مارس ٢٠٢٣

رقم السجل التجاري : ١٣٥٨١٣١

رقم البطاقة الضريبية : ٨٠٦٣٠٥٢

كي بي إم جي ش.م.ع.م.، شركة محدودة المسؤولية مسجلة في سلطنة عمان، وإحدى الشركات التابعة لـ كي بي إم جي جلف ليميتد، عضو في منظمة كي بي إم جي العالمية للشركات الأعضاء المنسقة التابعة لـ كي بي إم جي انترناشيونال ليميتد، شركة إنجليزية خاصة محدودة بال ضمان. جميع الحقوق محفوظة.

٤

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة المركز المالي الموحدة

كما في ٣١ ديسمبر

٢٠٢٢	٢٠٢٢	إيضاح	الأصول
ريال سعودي	ريال سعودي		
٧٧٤,٨١٨,٧٥٩	٦٧٩,٦٠٩,٤٩٨	٧	أصول غير متداولة
٤٠,٤٦٢,١٦٠	٨٨,٣٨٨,٩٥٧	٨	ممتلكات وسفن ومعدات
٣٣,٣١٦,٤٤٢	٢٥,٥٣٨,٣٧٥	٩	أصول حق الاستخدام
١٤٦,٠٥٥,٤٥٢	١٣٨,٨٢٨,١٢١	١٠	استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية
٢,٩٠٧	٢,٩٠٧	١١	أصول مالية بالتكلفة المضافة
١,٢٧٠,٩٢٩	٥٠٣٣,٤٦٦	١٥	أصول مالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر
٢,٦٨٢,٥٤٩	٤١٤٥٦,٩٣٧	٢٩	أدوات مشقة
٩٩٨,٦٠٩,١٩٨	٩٤٢٠,٥٩,١٨١		أصول الضريبة المؤجلة
٦٠٠,٠٠٠,٠٠٠	٦,٨٤١,٧٦٠	١٠	أصول متداولة
١٢,٤٩٨,٥٦٠	١٨,٥١٨,٦٦٩	(٦)	أصول مالية بالتكلفة المضافة
-	٥,١٨٦,٤٤٤	١٥	ذمم مدينة تجارية
٤,٢٨٤,٥١٢	٨,٣٤٢,٥١٢	(٥)	أدوات مشقة
١,٣٧٦,٧٨٣	٤,٦١٠,٣٧٨	(٥)	أصول العقود
١,٨٣٨,٩٥٥	٥,٣٦٨,٧٣٨	(٥)	أصول مالية أخرى بالتكلفة المضافة
٨٠,٨٨٨,٨٧٢	٧٩,٢٧٥,٦٣١	(٥)	نقد وما يعادله
٨,١٠٥,٦١٥	١٦,٧٩٠,٢٢١	(٥)	ودائع ثابتة وودائع هامشية
١٤,٦٩٩,٧٨٣	١٢,١٩٩,٧٦٦	٣٠	أصول متداولة أخرى
١٤٤,٦٩٣,٧٣٦	٢٠٣,١٣٤,١١٩		مخزون
١,١٤٣,٣٠٢,٩٣٤	١,١٤٤,٢٩٣,٣٠٠		إجمالي الأصول
١,٣٠٠,٢١٨,٦٠٦	١,٣٠٠,٢١٨,٦٠٦	١٢	حقوق الملكية والالتزامات
٩,٢٣١,١٤١	١,٧٠٨,٤٦٩	١٣	حقوق الملكية
(٤,١٣٦,٣٣٧)	١,٣١٩,٤٥٥	١٥	رأس المال والاحتياطيات
٢٤٧,٦٩٣,٧١٤	٢٨٣,٨١١,٠٠١		رأس المال
٣٨٣,٠٠٧,١٢٤	٤٣٦,٠٥٧,٥٣١		احتياطي قانوني
١٦,٩٢٦,٥٢٢	١٧,٢٦٦,٧٢٥	٣٤	تغيرات متراكمة في القيمة العادلة
٣٩٩,٩٣٦,٦٤٦	٤٥٣,٧٢٤,٢٥٦		أرباح محتسبة
٥٥٣,٨٠٧,٢٥٦	٥٠٢,١٢٢,٦٦٢	١٤	حقوق الملكية المنسوبة لمالكي الشركة الأم
٤٠٧,٣٧١	٥٧٣,٣١٣	١٦	حصص غير مسيطرة
٢,١٥٣,٩٣٢	١٧,٨٩٩	١٥	صافي حقوق الملكية
٢٤,٨٠٠,٩٥٠	٥٨١٧٨,٣٩٤		الالتزامات
٥٨١,١٦٩,٥٠٩	٥٦١,٤٩٨,٢٦٨	١٤	الالتزامات غير متداولة
٧٠,٥٤٧,١٠٢	٣٥,٣٩٤,٧٧٦	١٧	قروض وتمويلات محملة بفوائد
٦٨,٧١٥,٢٠١	٥٨,٣١٤,٣٩٩	١٤	تعميمات الموظفين
٣,٥٧٨,٦٤٩	-	١٥	أدوات مشقة
١٨١,٥٦٨	٧٣,١٨١		الالتزامات الإيجار
١٧,٢٩٧,٧٥٥	٣٢,٣٠٧,٩٣٣	١٩	الالتزامات الإيجار
١,٨٧٦,٥٠٤	٢,٩٨٠,٤٨٧	٣١	إيرادات إيجار مؤجلة
١٦٢,١٩٦,٧٧٩	١٢٩,٠٧٠,٧٧٦		إجمالي الالتزامات
٧٤٣,٣٦٦,٢٨٨	٦٩٠,٥٦٩,٠٤٤		إجمالي حقوق الملكية والالتزامات
١,١٤٣,٣٠٢,٩٣٤	١,١٤٤,٢٩٣,٣٠٠		

تم اعتماد القوائم المالية الموحدة متضمنة الإيضاحات الواردة على الصفحات من ٩ إلى ٦٠ وإقرارها بإصدارها وفقاً لقرار مجلس الإدارة الصادر بتاريخ ٢٢ مارس ٢٠٢٣. وتم التوقيع عليها نيابة عنه من قبل:

عضو مجلس الإدارة

نائب رئيس مجلس الإدارة

تشكل الإيضاحات المدرجة على الصفحات من ٩ إلى ٦٠ جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة. يرجى مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٣.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الموحد
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	إيضاح
١٨٦,٨٨٠,٧٥١	٢٦٦,٤٢٠,١٢٣	٢١ إيرادات من العقود مع العملاء
٣٨,٣٩٣,٩٩٠	٦٣,٩٠١,٤٢٠	٢٠ إيرادات الإيجار التشغيلي
١٨,٥٤١,٢٥٩	١٧,٧٩٥,٥٠٦	(أ) ١٠ إيرادات الإيجار التمويلي
٢٤٣,٨١٦,٠٠٠	٣٤٨,١١٧,٠٤٩	إجمالي الإيرادات
(٦٢,٧٤٤,٢٩٣)	(٩٨,٠٥٢,٦٠٧)	٢٢ تكاليف تشغيل رحلات
(١٣,٠٢٥,٥٩٧)	(٢٢,٠٧٧,٠٣٧)	مصرفات تأجير السفن لعقود إيجار السفن قصيرة الأجل
(١١٥,٢٦٩,٧١٢)	(١٣٨,٠٣٦,٠٨٩)	٢٤ تكاليف تشغيل السفن
٥٢,٧٧٦,٣٩٨	٨٩,٩٥١,٣١٦	إجمالي الأرباح
٣٠٩,٧١٠	٥٧٦,١٨٥	إيرادات أخرى
-	٩٦٠,٤٤٥	إيرادات توزيعات الأرباح
(٤,٨٥٧,٠٩٣)	(٨,٠١٩,٠٦٧)	٢٥ مصرفات تجارية
(٨,٤٨٥,٤٩٢)	(١٠,٨٥٥,٥٩٠)	٢٦ مصرفات عمومية وإدارية
(٢١٤,٥١٢)	(٢٤٧,٥٦٥)	١٠ صافي خسائر الانخفاض في القيمة على الأصول المالية وأصول العقود
-	(٧١٥,١١٤)	خسائر من بيع أصول ثابتة
٣٩,٥٢٩,٠١١	٧١,٦٥٠,٦١٠	أرباح تشغيلية
(٢٥,٣٩٩,٣٥٧)	(٢٥,٧٩٩,٩٥٢)	٢٧ تكاليف التمويل
٣,٧٥٩,٦٣٣	٢,٠٠٩,٧٩٨	٢٨ إيرادات التمويل
٣,٢٦٧,٨٥٢	(٦,٧٧٧,٢٣٣)	٩ حصة من نتائج استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية
٢١,١٥٧,١٣٩	٤١,٠٨٣,٢٢٣	الأرباح قبل ضريبة الدخل
(٤١٦,٣٧٠)	١,٧٠١,٢٠٨	٢٩ مصرف ضريبة الدخل
٢٠,٧٤٠,٧٦٩	٤٢,٧٨٤,٤٣١	أرباح الفترة
١١٩,٥٧٩	١٩,٤١٦	٢-١٥ الدخل الشامل الآخر
٤,٠٧٢,٠٧٤	١٤,٦٢٢,٢٥٢	البنود التي يتم أو قد يتم إعادة تصنيفها لاحقاً إلى الأرباح أو الخسائر
٤,٣٣٣,٢٢٣	٣٤٢,٤١١	استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية - الحصة من الدخل الشامل الآخر
٨,٥٢٤,٨٧٦	١٤,٩٨٤,٠٧٩	تحوطات التدفقات النقدية - الجزء الفعال من التغيرات في القيمة العادلة*
٢٩,٢٦٥,٦٤٥	٥٧,٧٦٨,٥١٠	تحوطات التدفقات النقدية - معاد تصنيفها إلى الأرباح أو الخسائر*
		الدخل الشامل الآخر للفترة، صافي من الضريبة
١٦,٤٥٦,١٨٦	٣٨,٥٩٤,٦١٥	إجمالي الدخل الشامل للفترة
٤,٢٨٤,٥٨٣	٤,١٨٩,٨١٦	الأرباح منسوب إلى:
٢٠,٧٤٠,٧٦٩	٤٢,٧٨٤,٤٣١	ملاك الشركة
		حصص غير مسيطرة
٢٤,٥٤٧,٥٩٩	٥٣,٠٥٠,٤٠٧	إجمالي الإيرادات الشاملة منسوب إلى:
٤,٧١٨,٠٤٦	٤,٧١٨,١٠٣	ملاك الشركة
٢٩,٢٦٥,٦٤٥	٥٧,٧٦٨,٥١٠	حصص غير مسيطرة

* ليس لتحوطات التدفقات النقدية أي تأثير ضريبي حيث أنها تتعلق بالمنشآت المسجلة في مناطق الملاذ الضريبي.

تشكل الإيضاحات المدرجة على الصفحات من ٩ إلى ٦٠ جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة.

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٣.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر

المنسوبة لمالكي الشركة الأم								
إجمالي حقوق الملكية	حصص غير مسيطرة	الإجمالي	خسائر متراكمة	تغيرات متراكمة في القيم العادلة	احتياطات قانونية	رأس المال قيد التسجيل	رأس المال	
ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	
٤١٩,٨٥٩,٨٠١	١٥,٧٥٩,١٥٤	٤٠٤,١٠٠,٦٤٧	٦٣,٥٨٢,٩٩٩	(١٢,٢٢٧,٧٥٠)	٦,٠٩٩,٣٨٧	٢٣٨,١٥٥,٨١١	١٠٨,٤٩٠,٢٠٠	في ١ يناير ٢٠٢١
								إجمالي الدخل الشامل للفترة
٢٠,٧٤٠,٧٦٩	٤,٢٨٤,٥٨٣	١٦,٤٥٦,١٨٦	١٦,٤٥٦,١٨٦	-	-	-	-	أرباح الفترة
-	٦٤١,١٢٢	(٦٤١,١٢٢)	(٦٤١,١٢٢)	-	-	-	-	تحويل على حساب إعادة شراء ديون
-	-	-	(٣,١٣١,٧٥٤)	-	٣,١٣١,٧٥٤	-	-	تحويل إلى الاحتياطي القانونية
١١٩,٥٧٩	-	١١٩,٥٧٩	-	١١٩,٥٧٩	-	-	-	الحصة من الدخل الشامل الآخر
								لانتقالات مشتركة
٤,٠٧٢,٠٧٤	١٥٦,١٦٩	٣,٩١٥,٩٠٥	-	٣,٩١٥,٩٠٥	-	-	-	تعديلات القيمة العادلة لتحويلات
								التدفقات النقدية - بالإجمالي
٤,٣٣٣,٢٢٣	٢٧٧,٢٩٤	٤,٠٥٥,٩٢٩	-	٤,٠٥٥,٩٢٩	-	-	-	إعادة تصنيف إلى الأرباح أو الخسائر -
٢٩,٢٦٥,٦٤٥	٥,٣٥٩,١٦٨	٢٣,٩٠٦,٤٧٧	١٢,٦٨٣,٣١٠	٨,٠٩١,٤١٣	٣,١٣١,٧٥٤	-	-	بالإجمالي
								إجمالي الدخل الشامل للفترة
(٤,١٨٨,٨٠٠)	(٤,١٨٨,٨٠٠)	-	-	-	-	-	-	معاملات مع ملك الشركة
-	-	-	-	-	-	(٢٣٨,١٥٥,٨١١)	٢٣٨,١٥٥,٨١١	توزيعات أرباح شركات تابعة
(٤٥,٠٠٠,٠٠٠)	-	(٤٥,٠٠٠,٠٠٠)	١٧١,٤٢٧,٤٠٥	-	-	-	(٢١٦,٤٢٧,٤٠٥)	تسجيل حصص غير مسجلة
(٤٩,١٨٨,٨٠٠)	(٤,١٨٨,٨٠٠)	(٤٥,٠٠٠,٠٠٠)	١٧١,٤٢٧,٤٠٥	-	-	(٢٣٨,١٥٥,٨١١)	٢١,٧٢٨,٤٠٦	تخفيض رأس المال
٣٩٩,٩٣٦,٦٤٦	١٦,٩٢٩,٥٢٢	٣٨٣,٠٠٧,١٢٤	٢٤٧,٦٩٣,٧١٤	(٤,١٣٦,٣٣٧)	٩,٢٣١,١٤١	-	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	إجمالي المعاملات مع ملك الشركة
								٣١ ديسمبر ٢٠٢١

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر (تابع)

المنسوب لمالكي الشركة الأم							
رأس المال ريال عماني	رأس المال قيد التسجيل ريال عماني	احتياطات قانونية ريال عماني	تغيرات متراكمة في القيم العادلة ريال عماني	خسائر متراكمة ريال عماني	الإجمالي ريال عماني	حصص غير مسيطرة ريال عماني	إجمالي حقوق الملكية ريال عماني
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	-	٩,٢٣١,١٤١	(٤,١٣٦,٣٣٧)	٢٤٧,٦٩٣,٧١٤	٣٨٣,٠٠٧,١٢٤	١٦,٩٢٩,٥٢٢	٣٩٩,٩٣٦,٦٤٦
-	-	-	-	٣٨,٥٩٤,٦١٥	٣٨,٥٩٤,٦١٥	٤,١٨٩,٨١٦	٤٢,٧٨٤,٤٣١
-	-	-	١٤,٤٥٥,٧٩٢	-	١٤,٤٥٥,٧٩٢	٥٢٨,٢٨٧	١٤,٩٨٤,٠٧٩
-	-	٢,٤٧٧,٣٢٨	-	(٢,٤٧٧,٣٢٨)	-	-	-
-	-	-	-	-	-	(٣,٩٨٠,٩٠٠)	(٣,٩٨٠,٩٠٠)
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	-	١١,٧٠٨,٤٦٩	١٠,٣١٩,٤٥٥	٢٨٣,٨١١,٠٠١	٤٣٦,٠٥٧,٥٣١	١٧,٦٦٦,٧٢٥	٤٥٣,٧٢٤,٢٥٦

في ١ يناير ٢٠٢٢
إجمالي الدخل الشامل للفترة
أرباح الفترة
الدخل الشامل الآخر للفترة
تحويل إلى احتياطي قانوني
معاملات مع غلاك الشركة
توزيعات الأرباح
٣١ ديسمبر ٢٠٢٢

تشكل الإيضاحات المدرجة على الصفحات من ٩ إلى ٦٠ جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة.

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٣.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

قائمة التدفقات النقدية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	إيضاح	التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية
٢١,١٥٧,١٣٩	٤١,٠٨٣,٢٢٣		الأرباح قبل الضريبة
٢١٤,٥١٢	٢٤٧,٥٦٥	١٠ (ح)	تسويات لـ:
-	٧١٥,١١٤		صافي خسائر الانخفاض في القيمة على الأصول المالية وأصول العقود
٦٦,٨٩٩,٦٧٩	٨١,٢٢٣,١٣٤	٨,٧	خسائر انخفاض قيمة الأصول الثابتة
(٣,٢٦٧,٨٥٢)	٦,٧٧٧,٢٣٣	٩	استهلاك
-	٣,٥٦٠,٢٢١		الحصة من نتائج انتلافات مشتركة وشركات زميلة
٥,١٦٢	٢٠٨,٣٢٤	١٦	ممتلكات وسفن ومعدات مشطوبة خلال السنة
(٣,٧٥٩,٦٣٣)	(٢,٠٠٩,٧٩٨)	٢٨	مخصص مكافآت نهاية الخدمة للموظفين
-	٢٥,٧٩٩,٩٥٢	٢٧	إيرادات الفوائد
-	(٩٦٠,٤٤٤)		مصرفات الفوائد
-	(٤٣٥,٢٨٤)		إيرادات توزيعات الأرباح
٢٥,٣٩٩,٣٥٧	(٤٣٥,٢٨٤)		أرباح من بيع أصول
١٠٦,٦٤٨,٣٦٤	١٥٦,٢٠٩,٢٤٠		أرباح التشغيل قبل التغيرات في رأس المال العامل:
			تغيرات في:
(٤,٩٩٣,٣٩٢)	٢,٥٠٠,٠٢١		مخزون
(٤,١٩٣,٢٥٥)	(٦,٠٢٠,١٠٩)		ذمم مدينة تجارية
(٢,٦٢٥,٤٥٣)	(٤,٠٥٨,٠٠٠)		أصول العقود
(١٣٣,٤٠٧)	(٣,٢٣٣,٥٩٥)		أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة
(١,٨٤٦,٥٤٦)	(٨,٦٨٤,٦٠٦)		أصول متداولة أخرى
(٧٤٧,٥٦٢)	(٣٥,١٥٦,٤٣٩)		ذمم دائنة تجارية وأخرى
(٦٧٨,٨٣٧)	٤٢٥,١٤٦		التزام العقود
٩١,٤٢٩,٩١٢	١٠١,٩٨١,٦٥٨		النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية
(٢٤,٣٤١,٢٠٢)	(٢٠,٨٤٤,٣١٣)	١٦	فوائد مدفوعة
(٤١,٤٩٤)	(٤٢,٣٨٣)		مكافآت نهاية الخدمة المدفوعة للموظفين
(٢١٣,٩٣٣)	(١٧٧,٤٦١)		ضريبة دخل مدفوعة
٦٦,٨٣٣,٢٨٣	٨٠,٩١٧,٥٠١		صافي النقد الناتج من أنشطة التشغيل
(٥٨,٥٣٢,٩٤١)	(١٦,٩٠٤,٦٥٢)	٧	التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية
-	٥١,٠٣٢,٧٦٦		شراء ممتلكات وسفن ومعدات
(١٢,٤٩٤,٣٥٠)	٤,٢٧١,٦٥٢		متحصلات من بيع ممتلكات وسفن ومعدات
٢٦٩,٥٠٠	١,٩٨٠,٦٩٤		متحصلات من ودائع ثابتة لأجل - صافي
٥,٧٠٩,٩١٤	٦,٣٩٦,٢٢٧		توزيعات الأرباح المستلمة
٣,٧٥٩,٦٣٣	٢,٠٥٣,٢٦٩		تسوية ذمم إيجار تمويلي مدينة
(٦١,٢٨٨,٢٤٤)	٤٨,٨٢٩,٩٥٦		إيرادات الفوائد
			صافي النقد الناتج من / (المستخدم في) الأنشطة الاستثمارية
٦٤,١٩٩,٦٩٥	٣٩,٦٧٦		التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية
(١٤٤,٠٥٣,٢٣١)	(٦١,٢٠٤,٠٥٢)		متحصلات من القروض
(٩,٤٧٠,١٢٦)	(٢٦,٦٨١,٤٠١)		سداد قروض
٥,١١١,٧٢٩	(٢,٦٦٨,٤١٠)		سداد التزامات الإيجار
(٧٠٥,٧٦٧)	-		إضافة إلى النقد المقيد
(٤,١٨٨,٠٠٠)	(٣,٩٨٠,٩٠٠)		تكلفة تمويل مؤجلة مدفوعة
(٨٩,١٠٦,٥٠٠)	(٩٤,٤٩٥,٠٨٧)		توزيعات أرباح مدفوعة
			صافي النقد المستخدم في الأنشطة التمويلية
(٨٣,٥٦١,١٤٦)	٣٥,٢٥٢,٣٧٠		صافي الزيادة / (النقص) في النقد وما يعادله
٩٨,٦٣٨,١٥٣	١٥,٠٧٦,٦٩٢		النقد وما يعادله في ١ يناير
١٥,٠٧٦,٦٩٢	٥٠,٣٢٩,٠٦٢		النقد وما يعادله في ١٣ ديسمبر (إيضاح ١٠(ز))

تسوية الالتزامات الناتجة عن أنشطة التمويل [إيضاح ١٤]

تشكل الإيضاحات المدرجة على الصفحات من ٩ إلى ٦٠ جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة.

تقرير مراجعي الحسابات المستقلين - الصفحات ١ إلى ٣.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١ الشكل القانوني والأنشطة الرئيسية

تعمل شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م. ("الشركة") وشركاتها التابعة يشار إليها معاً ("المجموعة") في الاستثمار في الشركات المالكة للسفن، وأنشطة تأجير السفن، وإدارة السفن. وتعمل المجموعة على مستوى عالمي. خلال السنة، قامت الشركة بتغيير اسمها من الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م. إلى شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م.

إن الشركة مملوكة بنسبة ١٠٠٪ لشركة أسياد ش.م.ع.م. ("الشركة الأم المباشرة"). أسياد مملوكة بنسبة ١٠٠٪ لجهاز الاستثمار العُماني المملوك في النهاية لحكومة سلطنة عمان ("الطرف المسيطر النهائي").

٢ أساس الإعداد

(أ) تم إعداد القوائم المالية الموحدة وفقاً لمعايير التقارير المالية الدولية ومتطلبات قانون الشركات التجارية المطبقة لسنة ٢٠١٩.

(ب) تم عرض القوائم المالية الموحدة بالريال العماني غير أن العملة التشغيلية للمجموعة هي الدولار الأمريكي. تحول المجموعة الدولار الأمريكي إلى الريال العماني بسعر الصرف ١ = ٣,٨٥٠. كان معدل الصرف ثابتاً في السنوات السابقة والحالية حيث أن الريال العماني مربوط بالدولار الأمريكي.

(ج) تُقاس البنود المعروضة في القوائم المالية لكل شركة من شركات المجموعة باستخدام عملة البيئة الاقتصادية الرئيسية التي يعمل بها الكيان (العملة التشغيلية). وتُعرض القوائم المالية الموحدة بالريال العماني، وهو عملة العرض للمجموعة. تكمن العوامل التي تحدد العملة الوظيفية في عملات أقسام العمل. تتم كافة مبيعات المجموعة بالدولار الأمريكي. ويتم تقويم معظم مصروفات المجموعة وتمويلاتها بالدولار الأمريكي. ويتم تقويم جدول المرتبات بالريال العماني، وتتم بعض تمويلات المجموعة بالريال العماني والين الياباني. ومع ذلك، فإن هذه البنود غير جوهرية ومعظم العمليات تتم بالدولار الأمريكي، ونتيجة لذلك فإن العملة التشغيلية هي الدولار الأمريكي.

(د) تم إعداد القوائم المالية الموحدة وفقاً لمبدأ التكلفة التاريخية المعدل عند الضرورة بالأصول المالية والالتزامات المالية المدرجة بالقيمة العادلة والمفصّل عنها في القوائم المالية.

(هـ) يتطلب إعداد القوائم المالية بما يتوافق مع معايير التقارير المالية الدولية استخدام بعض التقديرات المحاسبية الهامة. كما يتطلب من الإدارة ممارسة تقديرها في عملية تطبيق السياسات المحاسبية للمجموعة. تم الإفصاح عن المجالات التي تنطوي على درجة كبيرة من التقدير أو التعقيد أو المجالات التي تكون فيها الافتراضات والتقديرات الجوهرية للقوائم المالية الموحدة بالإيضاح رقم ٥.

(و) تطبيق المعايير الجديدة والمعدلة المطبقة من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية

طبقت المجموعة كافة المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة الصادرة عن مجلس المعايير المحاسبية الدولية ولجنة تفسيرات معايير التقارير المالية الدولية التابعة للمجلس، والتي تتعلق بعمليات المجموعة وتسري على الفترات التي تبدأ في ١ يناير ٢٠٢٢. تطبق المعايير والتفسيرات التالية للمرة الأولى على فترات التقارير المالية التي تبدأ في أو بعد ١ يناير ٢٠٢٢:

- تعديلات على المعيار رقم ١٦ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية "عقود الإيجار" – تمديد امتيازات الإيجار المتعلقة بجائحة كوفيد-١٩ لما بعد ٣٠ يونيو ٢٠٢١.
- الممتلكات والألات والمعدات: المتحصلات قبل الاستخدام المزمع – تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١٦
- تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ٣٧ "المخصصات والالتزامات المحتملة والأصول المحتملة" – العقود المعلقة بالالتزامات – تكلفة الوفاء بالعقد.
- تحسينات سنوية على المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية دورة ٢٠١٨ (المتعلقة بالمعايير رقم ٩ و ١٦ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية والمعيار المحاسبي الدولي رقم ٤١)

لم يترتب التعديلات الواردة أعلاه أي تأثير على السياسات المحاسبية للمجموعة ولم تتطلب أي تعديلات بأثر رجعي.

لم تطبق المجموعة بشكل مبكر المعايير والتفسيرات والتعديلات على المعايير الحالية التي لم تُفعّل بعد.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٢ أساس الإعداد (تابع)

(و) تطبيق المعايير الجديدة والمعدلة المطبقة من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية (تابع)

تم نشر المعايير والتفسيرات التالية والتعديلات على المعايير الحالية والتي أصبحت إلزامية للفترات المحاسبية التي تبدأ في ١ يناير ٢٠٢٣ أو بعد ذلك التاريخ أو في فترات لاحقة، لم تطبقها المجموعة بصورة مبكرة. وتقوم المجموعة حالياً بتقييم أثر المعايير الجديدة أو المعدلة التالية عند إعداد هذه القوائم المالية الموحدة:

- تصنيف الالتزامات كمتداولة أو غير متداولة - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١. تسري هذه التعديلات على الفترات السنوية التي تبدأ في ١ يناير ٢٠٢٣ أو بعد ذلك التاريخ.
- الإفصاح عن السياسات المحاسبية - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١ وإقرار الممارسة ٢ للمعايير الدولية لإعداد التقارير المالية. تسري هذه التعديلات على الفترات السنوية التي تبدأ في ١ يناير ٢٠٢٣ أو بعد ذلك التاريخ.
- تعريق التقديرات المحاسبية - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ٨. تسري هذه التعديلات على الفترات السنوية التي تبدأ في ١ يناير ٢٠٢٣ أو بعد ذلك التاريخ.
- الضريبة المؤجلة المتعلقة بالأصول والالتزامات الناشئة عن معاملة واحدة - تعديلات على المعيار المحاسبي الدولي رقم ١٢. تسري هذه التعديلات على الفترات السنوية التي تبدأ في ١ يناير ٢٠٢٣ أو بعد ذلك التاريخ.

لا توجد معايير أخرى من معايير التقارير المالية الدولية أو تعديلات أو تفسيرات يتوقع أن يكون لها أثر جوهري على المجموعة.

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية

السياسات المحاسبية الرئيسية للمجموعة مبينة فيما يلي. وهذه السياسات مطبقة بشكل متوافق على كافة السنوات المعروضة ما لم ينص على غير ذلك.

١-٣ أساس التجميع

(أ) شركات تابعة

الشركات التابعة هي جميع المنشآت (بما فيها المنشآت المهيكلية) التي يكون للمجموعة سيطرة عليها. وتسيطر المجموعة على المنشأة حيث تكون المجموعة معرضة، أو لديها الحق، في عائدات مختلفة من الارتباط بالمنشأة وتكون قادرة على التأثير في هذه العائدات من خلال سلطتها لإدارة أنشطة المنشأة. وتكون الشركات التابعة مجمعة بالكامل من تاريخ نقل السيطرة إلى المجموعة. ويتم إلغاء تجميعها من تاريخ انتهاء سيطرة المجموعة.

القوائم المالية للشركات التابعة يتم إعدادها بنفس سنة تقارير الشركة باستخدام سياسات محاسبية متناسقة.

(ب) شركات زميلة

الشركات الزميلة هي جميع الكيانات التي تملك المجموعة نفوذاً جوهرياً عليها بدون سيطرة ويكون ذلك النفوذ مصحوباً بالعادة بنسبة مساهمة تتراوح بين ٢٠٪ و ٥٠٪ من حقوق التصويت. وتحتسب الاستثمارات في الشركات الزميلة باستخدام طريقة حقوق الملكية المحاسبية بعد أن يتم الاعتراف بها مبدئياً بالتكلفة. ويشمل الاستثمار في الشركات الزميلة الشهرة المحددة عند الاستحواذ.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١-٣ أساس التجميع (تابع)

(ج) الترتيبات المشتركة

وفقاً لمعيار التقارير المالية الدولي رقم ١١ "الترتيبات المشتركة" تصنف الاستثمارات في الترتيبات المشتركة كعمليات مشتركة أو مشاريع مشتركة. ويعتمد التصنيف على الحقوق والالتزامات التعاقدية لكل مستثمر، بدلاً من الهيكل القانوني للترتيب المشترك.

قيمت المجموعة طبقاً لترتيباتها المشتركة وحددتها كمشاريع مشتركة. تحتسب الحصص في المشاريع المشتركة باستخدام طريقة حقوق الملكية، بعد أن يتم الاعتراف بها مبدئياً بالتكلفة في الميزانية العمومية الموحدة.

(د) طريقة حقوق الملكية

بموجب طريقة حقوق الملكية المحاسبية، يتم إدراج الفوائد مبدئياً بالتكلفة وتعديلها بعد ذلك لإدراج حصة المجموعة من أرباح أو خسائر ما بعد الاستحواذ والحركات في الدخل الشامل الآخر. يتم إدراج توزيعات الأرباح المقبوضة أو مستحقة القبض من شركات شقيقة ومشاريع مشتركة باعتبارها تخفيضاً في القيمة الدفترية للاستثمار. عندما تكون حصة المجموعة من خسائر المشروع المشترك مساوية لحصتها في المشروع المشترك أو زائدة عنها، بما في ذلك أي ذمم مدينة أخرى طويلة الأجل غير مضمونة، فإن المجموعة لا تدرج أي خسائر أخرى، إلا إذا كانت قد تكبدت التزامات أو أجرت دفعات بالنيابة عن منشأة أخرى.

يتم استبعاد الأرباح غير المحققة من المعاملات بين المجموعة وشركاتها الشقيقة والمشاريع المشتركة إلى حد حصة المجموعة في هذه المنشآت. تستبعد الخسائر غير المحققة كذلك إلا إذا قدمت المعاملة دليلاً على انخفاض قيمة الأصل المحول. تم تعديل السياسات المحاسبية للشركات المستثمر فيها عند الضرورة لتتماشى مع السياسات المطبقة من قبل المجموعة.

في حالة تحقق أي تغييرات مباشرة في حقوق ملكية ائتلاف مشترك، تقوم المجموعة بإدراج حصتها من أي تغيير والإفصاح عنه، إذا كان ذلك مناسباً، ضمن الأرباح أو الخسائر في قائمة الدخل الشامل.

(هـ) المعاملات المحذوفة عند التوحيد

تُحذف جميع الأرصدة والمعاملات بين شركات المجموعة وأي مكاسب غير محققة تنشأ من التعاملات بين شركات المجموعة. عند الضرورة، تم تعديل المبالغ المقرر عنها من قبل الشركات التابعة لتتماشى مع السياسات المحاسبية للمجموعة.

(و) استبعاد الشركات التابعة

تعامل المجموعة المعاملات مع الحقوق غير المسيطرة التي لا ينتج عنها فقدان السيطرة على أنها معاملات مع مالكي حقوق الملكية في المجموعة. ينتج عن التغيير في حقوق الملكية تعديل بين القيم الدفترية للحقوق المسيطرة وغير المسيطرة لتعكس حصصها النسبية في الشركة التابعة. يدرج أي فرق بين مبلغ تعديل الحقوق غير المسيطرة وأي مقابل مدفوع أو مستلم في احتياطي منفصل ضمن حقوق الملكية المنسوبة إلى الملاك.

عندما تتوقف المجموعة عن تجميع أو حساب حقوق الملكية لأحد الاستثمارات بسبب فقدان المجموعة للسيطرة أو السيطرة المشتركة أو النفوذ الجوهري، يُعاد قياس أي حقوق محتفظ بها في المنشأة إلى قيمتها العادلة مع إدراج التغير في القيمة الدفترية في الأرباح أو الخسائر. وتصبح القيمة العادلة هي القيمة الدفترية المبدئية لأغراض الإدراج اللاحق للحقوق المحتفظ بها كشركة زميلة أو ائتلاف مشترك أو أصل مالي. بالإضافة إلى ذلك، يتم إدراج أي مبالغ كانت مدرجة سابقاً في الدخل الشامل الآخر فيما يتعلق بتلك المنشأة كما لو كانت المجموعة قد قامت باستبعاد الأصول أو الالتزامات المتعلقة مباشرة. ويمكن أن يعني ذلك أن المبالغ المدرجة سابقاً في الدخل الشامل الآخر يُعاد تصنيفها إلى الأرباح أو الخسائر.

إذا انخفضت حصة الملكية في ائتلاف مشترك أو شركة زميلة مع الاحتفاظ بسيطرة مشتركة أو بنفوذ جوهري يتم إعادة تصنيف نسبة فقط من المبالغ المدرجة سابقاً في الدخل الشامل الآخر لتصبح في الأرباح أو الخسائر حيثما كان ذلك مناسباً.

(ز) الحقوق غير المسيطرة

يتم إدراج المعاملات مع الحقوق غير المسيطرة والتي لا تؤدي إلى فقدان السيطرة كمعاملات حقوق مساهمين - أي كمعاملات مع الملاك بصفتهم مالكين. ويتم تسجيل الفرق بين القيمة العادلة لأي مقابل مدفوع والحصة المتعلقة المستحوذ عليها للقيمة الدفترية لصافي أصول الشركة التابعة ضمن احتياطي حقوق الملكية المنسوب إلى الشركة الأم. كما يتم أيضاً تسجيل الأرباح أو الخسائر على استبعادات الحقوق غير المسيطرة ضمن احتياطي حقوق الملكية المنسوب إلى الشركة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الهامة (تابع)

٢-٣ ممتلكات وسفن ومعدات

(أ) الأصول المملوكة

يتم إدراج بنود الممتلكات والسفن والمعدات بالتكلفة ناقصاً الاستهلاك المتراكم وخسائر الانخفاض في القيمة، إن وجدت. وتتضمن تكاليف السفن البحرية سعر الشراء المدفوع إلى طرف ثالث، بما في ذلك تكاليف التسجيل والمستندات القانونية، وكافة التكاليف المنسوبة مباشرة جعل السفينة في حالة التشغيل بالموقع المخطط للاستخدام ومصروفات التحريك إلى موقع التشغيل وتكاليف الاختبار بالبحر ومصروفات إعادة التصنيع الجوهرية المتكبدة خلال العمر الإنتاجي للأصل وتكاليف التمويل المتكبدة خلال فترة تصنيع السفن. وتشتمل تكاليف البنود الأخرى للممتلكات والسفن والمعدات على المصروفات المنسوبة مباشرة إلى الاستحواذ على الأصل. وعندما تكون أجزاء بنود الممتلكات والسفن والمعدات ذات أعمار إنتاجية مختلفة، يتم احتسابها كبنود منفصلة في الممتلكات والسفن والمعدات.

(ب) النفقات اللاحقة

تتم رسملة النفقات المتكبدة لاستبدال أحد مكونات الممتلكات والسفن والمعدات التي تتم المحاسبة عنها بشكل مستقل بما في ذلك مصروفات الفحص الجسيم والعمر الشاملة. تتم رسملة النفقات اللاحقة الأخرى فقط عندما تزيد من المنافع الاقتصادية المستقبلية المضمنة في الممتلكات والسفن والمعدات. يتم إدراج جميع النفقات الأخرى في قائمة الدخل الشامل كمصروف عند تكبدها. تتم رسملة التكاليف المتكبدة لتجديد الأصول المملوكة ضمن الممتلكات والسفن والمعدات وبعد ذلك يتم استهلاكها على مدى العمر الاقتصادي التقديري للأصل المجدد أو العمر المتبقي للسفينة، أيهما أقصر.

(ج) الاستهلاك

يتم تحميل الاستهلاك في قائمة الدخل الشامل بطريقة القسط الثابت على مدى العمر الإنتاجي المقدر لبنود الممتلكات والآلات والمعدات. فيما يلي الأعمار الإنتاجية المقدرة للممتلكات والسفن والمعدات:

سنوات	سفن
٢٠ إلى ٣٠	تكاليف استخدام الحوض الجاف
٢ 1/2 إلى ٥	معدات حاسب آلي
٣	مركبات
٣	أثاث وتركيبات
٢٥	مباني

يتم تحديد فترة استهلاك السفن المستعملة على أساس وضع وعمر السفن في وقت الاقتناء، على ألا تتجاوز فترة الاستهلاك ٢٠ عاماً من استلامها من حوض بناء السفن.

(د) أصول قيد الإنشاء

يتم إدراج الأصول قيد الإنشاء بالتكلفة، وتشتمل على كل التكاليف متضمنة تكاليف الاقتراض المنسوبة مباشرة إلى وصول الأصول قيد الإنشاء إلى الحالة التي تكون فيها جاهزة للغرض المنشأة من أجله. يتم تحويل الأصول قيد الإنشاء إلى الممتلكات والسفن والمعدات بالتكلفة عند الإتمام. لا يخصم أي استهلاك على الأصول قيد الإنشاء.

(هـ) تكاليف استخدام الحوض الجاف

المصروفات المتكبدة على حوض السفن الجاف، وهي من مكونات الممتلكات والسفن والمعدات، يتم إهلاكها على مدى الفترة من تاريخ استخدام الحوض الجاف إلى تاريخ تقدير الإدارة استحقاق استخدام الحوض الجاف التالي والذي يكون عادةً بين سنتين ونصف إلى خمس سنوات.

يتم الاعتراف بأي أرباح أو خسائر من استبعاد أحد بنود الممتلكات والسفن والمعدات ضمن قائمة الأرباح أو الخسائر الموحدة.

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٣-٣ عقود الإيجار

(أ) المجموعة كمستأجر

يتم الاعتراف بعقود الإيجار على أنها أصول حق الاستخدام والالتزامات المقابلة في التاريخ الذي يصبح فيه الأصل المؤجر متاح للاستخدام من قبل المجموعة. ويتم تخصيص كل دفعة إيجار بين الالتزام وتكلفة التمويل. ويتم تحميل تكلفة التمويل في الأرباح أو الخسائر على مدى فترة الإيجار لتقديم معدل فائدة منتظم ثابت للربح المتبقي من الالتزام في كل فترة. ويتم استهلاك أصول حق الاستخدام على مدى العمر الإنتاجي للأصل ومدة الإيجار، أيهما أقصر، على أساس القسط الثابت.

تقاس الأصول والالتزامات الناتجة عن عقد الإيجار مبدئياً على أساس القيمة الحالية. تشمل التزامات الإيجار صافي القيمة الحالية لدفعات الإيجار التالية:

- الدفعات الثابتة (بما في ذلك الدفعات الثابتة المضمنة)، ناقصاً أي حوافز إيجار مدينة
- دفعات الإيجار المتغيرة التي تعتمد على مؤشر أو معدل، والتي تقاس مبدئياً باستخدام المؤشر أو المعدل كما في تاريخ بدء الإيجار
- المبالغ المتوقعة دفعها من المستأجر بموجب ضمانات القيمة المتبقية.
- سعر ممارسة خيار الشراء إذا كانت احتمالية ممارسة المستأجر لهذا الخيار مؤكدة بشكل معقول
- دفعات غرامات لإنهاء عقد الإيجار، إذا كانت مدة الإيجار تعكس ممارسة المستأجر لذلك الخيار.

يتم خصم دفعات الإيجار باستخدام معدل الفائدة الضمني في الإيجار، إذا كان يمكن تحديد هذا المعدل، أو معدل الاقتراض الإضافي للمجموعة. لتحديد معدل الاقتراض الإضافي، فإن المجموعة تقوم بما يلي:

- حيثما أمكن، باستخدام تمويل حديث من طرف ثالث الذي يحصل عليه المستأجر كنقطة بداية، وتعديله ليعكس التغييرات في شروط التمويل منذ استلام تمويل الطرف الثالث
 - استخدام نهج تراكمي يبدأ بمعدل فائدة خالٍ من المخاطر يتم تعديله وفقاً لمخاطر ائتمان الإيجارات التي تحتفظ بها المجموعة، والتي ليس بها تمويل حديث من طرف ثالث.
 - إجراء تعديلات خاصة بعقد الإيجار، (على سبيل المثال المدة والبلد والعملية والضمان).
- يتم قياس أصول حق الاستخدام بالتكلفة وتشمل ما يلي:

- مبلغ القياس المبدئي للالتزام بالإيجار
- أي دفعات إيجار سددت في أو قبل تاريخ البدء ناقصاً أي حوافز إيجار مستلمة.
- أي تكاليف مباشرة مبدئية.
- تكاليف التجديد.

يتم استهلاك أصول حق الاستخدام على مدى العمر الإنتاجي للأصل أو مدة الإيجار على أساس القسط الثابت، أيهما أقصر. يتم إدراج الدفعات المرتبطة بالإيجارات قصيرة الأجل وإيجارات الأصول منخفضة القيمة على أساس القسط الثابت كمصروف في الأرباح أو الخسائر. إن الإيجارات قصيرة الأجل هي إيجارات لمدة ١٢ شهراً أو أقل. تحتسب المجموعة كل عنصر من عناصر الإيجارات المتضمنة في العقد على أنه إيجار منفصل عن غيره من العناصر غير الإيجارية.

تعتبر فترة الإيجار الفترة غير القابلة للإلغاء التي يحق للمجموعة خلالها استخدام الأصل الأساسي. ويتم تعديل مدة الإيجار بالفترات التي يغطيها خيار التمديد، إذا كان من المؤكد على نحو معقول أن الخيار سيمارس، وكذلك الفترات المشمولة بخيار إنهاء عقد الإيجار، إذا كان من المؤكد على نحو معقول أن الخيار لن يمارس.

(ب) المجموعة كمؤجر

تقوم المجموعة، في البداية أو عند تعديل العقد الذي ينطوي على عنصر إيجاري، بتخصيص المقابل الوارد في العقد لكل عنصر إيجاري على أساس أسعارها النسبية القائمة بذاتها. عندما تكون المجموعة هي الطرف المؤجر، فإنها تحدد عند بداية كل عقد الإيجار ما إذا كان عقد الإيجار تمويلياً أو تشغيلياً.

لتصنيف كل عقد إيجار، تقوم المجموعة بإجراء تقييم شامل لما إذا كان عقد الإيجار سيحول إلى حد كبير كافة المخاطر والامتيازات المتعلقة بملكية الأصل ذي الصلة. في هذه الحالة يكون عقد الإيجار تمويلياً؛ وخلاف ذلك يكون عقد الإيجار تشغيلياً. كجزء من أعمال هذا التقييم، تراعي المجموعة بعض المؤشرات مثل ما إذا كان عقد الإيجار يمثل الجزء الرئيسي من العمر الاقتصادي للأصل.

عندما تكون المجموعة مؤجر وسيط، فإنها تحتسب حصتها في عقد الإيجار الأساسي وعقد الإيجار من الباطن بشكل منفصل. تقوم المجموعة بتقييم تصنيف عقد الإيجار من الباطن استناداً إلى أصول حق الاستخدام الناشئة عن عقد الإيجار الأساسي، دون الاستناد إلى الأصل ذي الصلة. تطبق المجموعة الإعفاء الموضح أعلاه على عقود الإيجار قصيرة الأجل، ثم تقوم بتصنيف عقد الإيجار من الباطن كعقد إيجار تشغيلي. إذا كان الترتيب ينطوي على عناصر إيجارية وغير إيجارية، تقوم المجموعة بتطبيق المعيار رقم ١٥ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية لتخصيص المقابل في العقد.

تطبق المجموعة متطلبات إيقاف الاعتراف والانخفاض في القيمة الواردة في المعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية. كما تقوم المجموعة بانتظام بمراجعة القيم المتبقية المقدرة غير المضمونة المستخدمة في احتساب إجمالي الاستثمار في عقد الإيجار.

تعترف المجموعة بدفعات الإيجار المستلمة بموجب عقود الإيجار التشغيلية كإيرادات على أساس القسط الثابت على مدى فترة الإيجار كجزء من إيرادات تأجير السفن.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٤-٣ الأصول غير الجارية (أو مجموعات الاستبعاد) المصنفة كمحتفظ بها للبيع

تصنف الأصول غير الجارية (أو مجموعات للبيع) كأصول محتفظ بها للبيع عندما تسترد قيمها الدفترية بشكل أساسي من خلال معاملة بيع وأن يكون البيع أمراً محتملاً. وتدرج بالقيمة الدفترية أو قيمها العادلة أيها أقل ناقصاً تكاليف البيع.

٥-٣ المخزون

يتم تقييم المخزون بالتكلفة أو صافي القيمة الممكن تحقيقها، أيهما أقل. يتم تحديد التكلفة بتطبيق طريقة الوارد أولاً صادر أولاً وطريقة متوسط التكلفة للمحروقات، والزيوت والشحومات، على التوالي، وتشمل جميع التكاليف المتكبدة في الحصول عليها ووضعها في موقعها وحالتها الحالية. يتم رصد مخصص اللبؤد بطينة الحركة والمتقادمة عند الاقتضاء، استناداً إلى تقييم الإدارة. تستند صافي القيمة الممكن تحقيقها على سعر البيع التقديري ناقصاً أي تكاليف أخرى متوقع تكبدها عند الإنجاز والاستبعاد.

٦-٣ الأدوات المالية

١-٦-٣ التصنيف

تصنف المجموعة أصولها المالية ضمن فئات القياس التالية:

- تلك التي سيتم قياسها لاحقاً بالقيمة العادلة (إما من خلال الدخل الشامل الآخر أو من خلال الأرباح أو الخسائر).
- تلك التي سيتم قياسها بالتكلفة المطفأة.

يعتمد التصنيف على نموذج أعمال الكيان لإدارة الأصول المالية والأحكام التعاقدية للتدفقات النقدية.

بالنسبة للأصول التي تقاس بالقيمة العادلة، سيتم تسجيل الأرباح والخسائر إما في الأرباح أو الخسائر أو الدخل الشامل الآخر. بالنسبة للاستثمارات في أدوات حقوق الملكية غير المحتفظ بها للمتاجرة، سوف يعتمد ذلك على ما إذا كانت الشركة قد اتخذت خياراً لا رجعة فيه عند الإدراج المبدئي بمحاسبة الاستثمار في حقوق الملكية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر.

تقوم المجموعة بإعادة تصنيف استثمارات الديون فقط عندما يتغير نموذج أعمالها لإدارة تلك الأصول.

تصنف المجموعة أصولها المالية بالتكلفة المطفأة فقط إذا استوفت المعيارين التاليين:

- أن يتم الاحتفاظ بالأصل ضمن نموذج الأعمال الذي يهدف لتحصيل التدفقات النقدية التعاقدية.
- أن تؤدي الشروط التعاقدية إلى نشوء تدفقات نقدية تقتصر على دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفائدة.

تصنيف الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر

الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر تشمل ما يلي:

- أسهم حقوق الملكية غير المحتفظ بها للمتاجرة التي اختارت الشركة نهائياً أن تدرجها في هذه الفئة عند الإدراج المبدئي. تمثل هذه الأسهم استثمارات استراتيجية وترى الشركة أن هذا التصنيف هو الأنسب.
- سندات الدين التي تمثل فيها التدفقات النقدية التعاقدية دفعات حصرية للمبلغ الأصلي والفائدة، ويتم تحقيق الهدف من نموذج أعمال الشركة من خلال جمع التدفقات النقدية التعاقدية وبيع الأصول المالية.

٢-٦-٣ الاعتراف

يتم الاعتراف مبدئياً بالذمم المدينة التجارية وسندات الدين عند نشأتها. يتم الاعتراف مبدئياً بجميع الأصول المالية والالتزامات المالية الأخرى عندما تصبح المجموعة طرفاً في الأحكام التعاقدية للأداة.

٣-٦-٣ إيقاف الاعتراف

(أ) إيقاف الاعتراف بالأصول المالية:

تقوم المجموعة بإيقاف الاعتراف بالأصل المالي عندما تنتهي حقوقها التعاقدية في الحصول على تدفقات نقدية من الأصل المالي أو عندما تقوم بتحويل الحقوق في الحصول على التدفقات النقدية التعاقدية من خلال معاملة يتم بموجبها تحويل كافة مخاطر وامتييازات ملكية الأصل المالي بصورة فعلية أو حتى في حال عدم قيام المجموعة بتحويل أو الاحتفاظ بكافة مخاطر وامتييازات الملكية بصورة فعلية ولكنها لا تحتفظ بسيطرتها على الأصل المالي.

تقوم المجموعة بإبرام معاملات يتم بموجبها تحويل الأصول المعترف بها في قائمة المركز المالي الموحدة ولكنها تحتفظ إما بكافة مخاطر وامتييازات الأصول المحولة أو بجزء منها، وفي هذه الحالة لا يتم إيقاف الاعتراف بالأصول المحولة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٦-٣ الأدوات المالية (تابع)

٣-٦-٣ إيقاف الاعتراف (تابع)

(ب) إيقاف الاعتراف بالالتزامات المالية:

تقوم المجموعة بإيقاف الاعتراف بالالتزام المالي عندما تتم تسوية التزاماتها التعاقدية أو عندما يتم إلغاؤها أو انتهاءها. تقوم المجموعة أيضاً بإيقاف الاعتراف بالالتزام المالي عندما يتم تعديل شروطه وتكون التدفقات النقدية للالتزام المعدل مختلفة بصورة جوهرية، وفي هذه الحالة يتم الاعتراف بالتزام مالي جديد بناء على الشروط المعدلة بالقيمة العادلة.

عند إيقاف الاعتراف بالالتزام المالي، يتم الاعتراف بالفرق بين القيمة الدفترية المشطوبة والتمن المدفوع (بما في ذلك أية أصول غير نقدية تم تحويلها أو التزامات محتملة) ضمن الأرباح أو الخسائر.

٤-٦-٣ القياس

عند الإدراج المبدئي، تقيس المجموعة الأصل المالي بقيمته العادلة مضافاً إليه، في حالة الأصول المالية التي ليست بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر، تكاليف المعاملة المنسوبة مباشرة إلى الاستحواذ على الأصل المالي. وتدرج تكاليف المعاملة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في الأرباح أو الخسائر.

يتم أخذ الأصول المالية ذات المشتقات الضمنية في مجملها بعين الاعتبار عند تحديد ما إذا كانت التدفقات النقدية هي دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفائدة.

أدوات الدين

يعتمد القياس اللاحق لأدوات الدين على نموذج أعمال المجموعة لإدارة الأصول وخصائص التدفقات النقدية للأصل. هناك ثلاث فئات للقياس تقوم فيها المجموعة بتصنيف أدوات الدين الخاصة بها:

- التكلفة المطفأة: يتم قياس الأصول المحتفظ بها لتحصيل التدفقات النقدية التعاقدية، حيث تمثل هذه التدفقات النقدية دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفوائد، بالتكلفة المطفأة. يتم الاعتراف بإيرادات الفائدة من هذه الأصول المالية في إيرادات التمويل باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلي. يتم إدراج أي أرباح أو خسارة من إلغاء الإدراج مباشرة في الأرباح أو الخسائر ويتم عرضها في الأرباح/ (الخسائر) الأخرى بالإضافة إلى أرباح وخسائر صرف العملة الأجنبية. ويتم عرض خسائر انخفاض القيمة كبند منفصل في قائمة الأرباح أو الخسائر.
- القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر: يتم قياس الأصول المحتفظ بها لتحصيل التدفقات النقدية التعاقدية وبيع الأصول المالية، حيث تمثل التدفقات النقدية للأصول دفعات حصرية للمبالغ الأصلية والفوائد، بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر. يتم إدراج الحركة في القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، ما عدا إدراج أرباح أو خسائر الانخفاض في القيمة وإيرادات الفوائد وأرباح وخسائر صرف العملات الأجنبية المدرجة في الأرباح أو الخسائر. عندما يتم إلغاء إدراج أصل مالي، يتم إعادة تصنيف الأرباح أو الخسائر المتراكمة المدرجة سابقاً في الدخل الشامل الآخر من حقوق الملكية إلى الأرباح أو الخسائر ويتم إدراجها في الأرباح/ (الخسائر) الأخرى. يتم الاعتراف بإيرادات الفائدة من هذه الأصول المالية في إيرادات التمويل باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلي. ويتم عرض أرباح وخسائر صرف العملة الأجنبية في الأرباح/ (الخسائر) الأخرى ويتم عرض مصروفات انخفاض القيمة كبند منفصل في قائمة الأرباح أو الخسائر.
- القيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر: يتم قياس الأصول التي لا تستوفي معايير التكلفة المطفأة أو القيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر. ويتم إدراج الأرباح أو الخسائر من استثمار الدين الذي يقاس لاحقاً بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في الأرباح أو الخسائر ويتم إظهارها ضمن الأرباح/ (الخسائر) الأخرى في الفترة التي تنشأ فيها.

أدوات حقوق الملكية

تقوم المجموعة لاحقاً بقياس كافة الاستثمارات في حقوق الملكية بالقيمة العادلة. حيثما تختار إدارة المجموعة عرض أرباح وخسائر القيمة العادلة من الاستثمارات في حقوق الملكية في الدخل الشامل الآخر، لا يوجد إعادة تصنيف لاحق لأرباح وخسائر القيمة العادلة إلى الأرباح أو الخسائر بعد إلغاء إدراج الاستثمار. يستمر إدراج توزيعات الأرباح من هذه الاستثمارات في الأرباح أو الخسائر ضمن الإيرادات الأخرى عندما ينشأ حق المجموعة في استلام المدفوعات.

تدرج التغيرات في القيمة العادلة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر في "الأرباح/ (الخسائر) الأخرى" في قائمة الأرباح أو الخسائر كما ينطبق. لا تدرج خسائر الانخفاض في القيمة (وعكس خسائر الانخفاض في القيمة) لاستثمارات حقوق الملكية التي تقاس بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر بشكل منفصل عن التغيرات الأخرى في القيمة العادلة.

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٦-٣ الأدوات المالية (تابع)

٥-٦-٣ المقاصة

تتم مقاصة الأصول والالتزامات المالية ويتم بيان صافي القيمة في قائمة المركز المالي الموحدة، وذلك فقط عندما يكون لدى المجموعة حق قانوني نافذ بمقاصة المبالغ ويكون لديها الرغبة في إجراء المقاصة على أساس صافي المبلغ أو تحصيل الأصول وتسوية الالتزامات بصورة متزامنة.

٦-٦-٣ انخفاض قيمة الأصول المالية

تقوم المجموعة بتقييم الخسائر الائتمانية المتوقعة المرتبطة بأدوات الدين المحملة بالتكلفة المطفأة وبالقائمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر على أساس قائم على النظرة المستقبلية. تعتمد منهجية انخفاض القيمة المطبقة على ما إذا كانت هناك زيادة جوهرية في مخاطر الائتمان.

تطبق المجموعة المنهج المبسط بموجب المعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة والذي يستخدم مخصص الخسائر المتوقعة على مدار العمر لجميع الذمم مدينة تجارية وأصول العقود.

يتم عرض خسائر انخفاض القيمة من الذمم مدينة تجارية وأصول العقود كصافي خسائر انخفاض القيمة ضمن الأرباح الافتتاحية. وتدرج المبالغ المستردة اللاحقة للمبالغ المشطوبة سابقاً في نفس البند.

٧-٦-٣ قياس خسائر الائتمان المتوقعة

تتمثل خسائر ائتمانية المتوقعة في تقدير مرجح لخسائر الائتمان. يتم قياس خسائر الائتمان على أنها القيمة الحالية لكافة حالات التعثر النقدي (أي الفرق بين التدفقات النقدية المستحقة للشركة وفقاً للعقد والتدفقات النقدية التي تتوقع الشركة الحصول عليها). يتم تخفيض الخسائر الائتمانية المتوقعة بسعر الفائدة الفعلي للأصل المالي. تتمثل أقصى فترة يتم أخذها في الاعتبار عند تقدير الخسائر الائتمانية المتوقعة في أقصى فترة تعاقدية تتعرض خلالها الشركة لمخاطر الائتمان. يتم شطب الذمم المدينة التجارية عندما لا يكون هناك توقع معقول لاستردادها. تشمل المؤشرات على أنه لا يوجد توقع معقول للاسترداد، ضمن أمور أخرى، إخفاق المدين في إبرام خطة للسداد مع المجموعة.

٧-٣ المشتقات وأنشطة التحوط

تدرج الأدوات المالية المشتقة بشكل مبدئي بالقيمة العادلة بالتاريخ الذي يتم فيه الارتباط بعقد الاداة المالية المشتقة ويعاد قياسها لاحقاً بقيمتها العادلة بنهاية كل فترة تقرير. تعتمد طريقة المحاسبة عن التغيرات اللاحقة على ما إذا كانت الأدوات المشتقة مصنفة كأداة تحوط، وإذا كانت كذلك، طبيعة البند الجاري تغطيته.

- تصنف المجموعة بعض الأدوات المالية المشتقة على أنها:
- تحوطات القيمة العادلة للأصول أو الالتزامات المدرجة أو ارتباط مؤكد (تحوطات القيمة العادلة).
- تحوطات ضد مخاطر محددة مرتبطة بالتدفقات النقدية لأصول أو التزامات مدرجة أو بمعاملات متوقعة تتزايد فرص إبرامها (تحوطات التدفقات النقدية).
- تحوطات لصافي الاستثمار في عملية أجنبية (تحوطات صافي الاستثمار).

عند بدء علاقة التحوط، توثق المجموعة العلاقة الاقتصادية بين أدوات التحوط والبند المغطى بما في ذلك ما إذا كان من المتوقع أن تعوّض التغيرات في التدفقات النقدية لأدوات التحوط التغيرات في التدفقات النقدية للبند المغطى. وتوثق المجموعة هدفها من إدارة المخاطر واستراتيجيتها لإجراء معاملات التحوط الخاصة بها.

تُستخدم المشتقات فقط لأغراض التحوط الاقتصادية وليس كاستثمارات مضاربة. ومع ذلك، عندما لا تفي المشتقات بمعايير محاسبة التحوط، فيجري تصنيفها على أنها "محتفظ بها للمتاجرة" للأغراض المحاسبية وتحتسب بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر.

تُصنّف القيمة العادلة الكاملة لمشتقات التحوط كأصول أو التزامات غير متداولة عندما تزيد فترات الاستحقاق المتبقية للبند المغطى عن ١٢ شهراً، وتُصنّف كأصول أو التزامات متداولة عندما تكون فترات الاستحقاق المتبقية للبند المغطى أقل من ١٢ شهراً. تُصنّف المشتقات التجارية كأصول أو التزامات متداولة.

تحوطات التدفقات النقدية المؤهلة لمحاسبة التحوط

إن الجزء الفعال من التغيرات في القيمة العادلة للمشتقات المصنفة والمؤهلة كتحوطات للتدفقات النقدية يتم إدراجه في احتياطي تحوط التدفقات النقدية ضمن حقوق الملكية.

يتم إدراج الأرباح أو الخسائر المتعلقة بالجزء الفعال من مقايضات معدل الفائدة لاقتراضات التحوط ذات المعدل المتغير في الأرباح أو الخسائر ضمن تكلفة التمويل في نفس الوقت مع مصروف الفائدة على الاقتراضات المغطاة.

عند انتهاء صلاحية أداة التحوط أو بيعها أو إنهاؤها، أو عندما لا تفي التحوط بمعايير محاسبة التحوط، فإن أي أرباح أو خسائر مؤجلة تراكمية في ذلك الوقت تظل في حقوق الملكية إلى أن تحدث المعاملة المتوقعة بما يؤدي إلى إدراج أصول غير مالية مثل المخزون. وعندما لم يعد من المتوقع حدوث المعاملة المتوقعة، يعاد تصنيف الأرباح أو الخسائر المترتبة والتكاليف المؤجلة للتحوط التي أدرجت في حقوق الملكية إلى حساب الأرباح أو الخسائر.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٨-٣ انخفاض قيمة الأصول غير المالية

تتم مراجعة القيم الدفترية لأصول المجموعة غير المالية بتاريخ كل تقرير لتحديد مدى وجود أي مؤشر يدل على انخفاض القيمة. وفي حالة وجود أي مؤشر، عندئذ يتم تقدير القيمة القابلة للاسترداد. يتم إدراج خسارة انخفاض قيمة الأصل إذا زادت القيمة الدفترية أو وحدتها المنتجة للنقد عن القيمة القابلة للاسترداد يتم إدراج خسارة انخفاض القيمة بقائمة الدخل الشامل.

تتمثل القيمة القابلة للاسترداد للأصل أو وحدتها المنتجة للنقد بقيمته المستخدمة وقيمه العادلة ناقصاً تكاليف البيع، أيهما أكثر. وعند تقييم القيمة المستخدمة، يتم خصم التدفقات النقدية المستقبلية المقدرة إلى قيمتها الحالية باستخدام معدل خصم ما قبل الضريبة الذي يعكس التقييمات السوقية الحالية للقيمة الزمنية للنقد والمخاطر المحددة للأصل. ولغرض اختبار انخفاض القيمة، يتم تجميع الأصول إلى أصغر مجموعة من الأصول التي تتولد عنها تدفقات نقدية واردة من الاستخدام المستمر والتي تُعد مستقلة بشكل كبير عن التدفقات النقدية الواردة من الأصول الأخرى أو مجموعات الأصول ("الوحدة المنتجة للنقد").

يتم تقييم خسائر الانخفاض في القيمة التي تم إدراجها في فترات سابقة بتاريخ كل تقرير عن أي مؤشرات عن انحسار انخفاض القيمة أو زواله. يتم رد خسائر انخفاض القيمة إذا كان هناك تغير في التقديرات المستخدمة لتحديد المبالغ القابلة للاسترداد. يتم رد خسائر الانخفاض في القيمة فقط إلى الحد الذي لا تزيد فيه القيمة الدفترية عن القيمة الدفترية التي كان من الممكن تحديدها، بعد خصم الاستهلاك أو الإهلاك، في حالة عدم إدراج خسارة الانخفاض في القيمة.

٩-٣ رأس المال

تُصنف الأسهم العادية كحقوق مساهمين. وتُدرج التكاليف الإضافية المنسوبة مباشرة إلى إصدار الأسهم العادية كخصم من حقوق الملكية بالصافي من أي آثار ضريبية.

تدرج الأرباح والخسائر عند تقييم المعاملات مع المساهمين في حقوق الملكية.

كما في نهاية السنة السابقة، يتم تصنيف الدفعات المقدمة المستلمة من المساهمين فيما يتعلق بإصدار الأسهم العادية غير المسجلة لدى وزارة التجارة والصناعة ك رأس مال قيد التسجيل.

١٠-٣ ذمم دائنة تجارية وأخرى

تمثل هذه المبالغ الالتزامات مقابل البضائع والخدمات المقدمة للمجموعة قبل نهاية السنة المالية والتي لم تسدد. إن المبالغ غير مضمونة وعادة ما يتم سدادها خلال ٣٠ يوماً من الاعتراف. تعرض الذمم دائنة تجارية والأخرى كالتزامات متداولة إلا إن كان الدفع غير مستحق خلال ١٢ بعد فترة التقرير. ويتم الاعتراف بها مبدئياً بقيمتها العادلة وتقاس لاحقاً بالتكلفة المطفأة باستخدام طريقة الفائدة الفعلية.

١١-٣ توزيعات الأرباح

يتم إدراج توزيعات الأرباح كالتزام في السنة الذي يتم اعتمادها خلالها من قبل مساهمي الشركة.

١٢-٣ المخصصات

يتم إدراج المخصص في قائمة المركز المالي عندما يكون لدى المجموعة التزام قانوني أو استدلائي نتيجة لحدث سابق ومن المحتمل أن يتطلب تدفقا خارجيا للمنافع الاقتصادية لسداد ذلك الالتزام. إذا كان الأثر جوهرياً يتم تحديد المخصص عن طريق خصم التدفقات النقدية المستقبلية بمعدلات ما قبل الضريبة التي تعكس تقديرات السوق الحالية للقيمة الزمنية للنقد، والمخاطر المحددة لذلك الالتزام، إن كان ذلك ملائماً.

١٣-٣ مكافآت نهاية الخدمة للموظفين

تعد مكافآت نهاية الخدمة خطة منافع محددة وتُستحق المكافآت وفقاً لشرط تعاقد موظفي المجموعة في تاريخ التقرير مع مراعاة متطلبات قانون العمل العماني لسنة ٢٠٠٣ وتعديلاته. وتُدرج مستحقات الإجازة السنوية وبديل تذاكر السفر للموظفين عند استحقاقها لهم، ويكون الاستحقاق للالتزام المقدر الناشئ مقابل الخدمات المقدمة من قبل الموظفين حتى تاريخ التقرير. ويتم إدراج المستحقات ضمن الالتزامات الجارية، بينما يتم تصنيف المخصص المتعلق بمكافآت نهاية الخدمة كالتزام غير جاري.

تدرج المساهمات لخطة تقاعد ذات مساهمات محددة بالنسبة للموظفين العمانيين وفقاً لقانون التأمينات الاجتماعية لسنة ١٩٩١ كمصروف بقائمة الدخل الشامل عند تكبدها.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٣.١٣ مكافآت نهاية الخدمة للموظفين (تابع)

بالنسبة للشركات غير الغمانية يتم تكوين مخصص لمكافآت نهاية الخدمة طبقاً للقوانين المطبقة في تلك الدول.

وفقاً لمعيار المحاسبة الدولي رقم ١٩ "منافع الموظفين"، تقوم الإدارة بإجراء تقييم القيمة الحالية للالتزامات المجمعة كما في تاريخ التقرير، باستخدام الأساليب الاكتوارية، بالنسبة لمكافآت نهاية خدمة الموظفين مستحقة الدفع بموجب أحكام قانون العمل الغماني السابق ذكره. ووفقاً لهذه الطريقة، تم تقييم عمر الخدمة المتوقع لكل موظف لدى المجموعة والراتب الأساسي المتوقع بتاريخ نهاية الخدمة.

٣-١٤ مصروفات وإيرادات الفوائد

تحتسب مصروفات الفوائد على الاقتراضات باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلية. تدرج تكاليف التمويل كمصروف في قائمة الدخل الشامل في الفترة التي تتكبد فيها.

تتمثل تكاليف الاقتراض بالفائدة مستحقة الدفع عن الاقتراضات. وتُضاف تكاليف الاقتراضات التي تنسب مباشرة إلى حيازة أو تشييد أو إنتاج أصول مؤهلة، وهي أصول تأخذ فترة طويلة بالضرورة لتصبح جاهزة للاستخدام المقصود أو البيع، إلى تكاليف هذه الأصول حتى تصبح الأصول جاهزة للاستخدام المقصود أو البيع. وتُخصم إيرادات الاستثمار المكتسبة على الاستثمارات المؤقتة لاقتراضات محددة المعلقة مصروفاتها على الأصول المؤهلة من تكاليف تلك الأصول. وتُدرج كافة تكاليف الاقتراضات الأخرى كمصروف في السنة التي تتكبد فيها.

تُدرج إيرادات الفوائد في قائمة الدخل الشامل عند استحقاقها مع أخذ العائد الفعلي للأصل بعين الاعتبار.

٣-١٥ ضريبة الدخل

يتم تكوين مخصص للضرائب وفقاً للأنظمة المالية المعمول بها في البلد الذي تعمل فيه المجموعة.

تتكون ضريبة الدخل على أرباح أو خسارة العام من ضريبة جارية وضريبة مؤجلة. يتم إدراج ضريبة الدخل في قائمة الدخل الشامل فيما عدا الحالات التي تتعلق فيها ببند تدرج بشكل مباشر في حقوق الملكية أو بقائمة الدخل الشامل.

تتكون الضريبة الجارية من ضريبة مستحقة الدفع محسوبة على أساس إيراد السنة الضريبي المتوقع باستخدام المعدلات الضريبية المطبقة أو تلك التي تطبق على نحو واسع في تاريخ المركز المالي وأي تعديلات للضريبة المستحقة عن سنوات سابقة.

تحتسب الضريبة المؤجلة باستخدام طريقة الالتزام على أساس الفروق المؤقتة الناشئة بين الأسس الضريبية للأصول والالتزامات وقيمها الدفترية في القوائم المالية الموحدة. ويتم احتساب الضريبة المؤجلة على أساس معدلات الضريبة التي يتوقع تطبيقها على السنة التي يتحقق فيها الأصل أو يسوى فيه الالتزام بناءً على معدلات الضريبة (وقوانين الضريبة) المطبقة أو التي تطبق على نحو واسع بتاريخ التقرير. يتم الإفصاح عن الآثار الضريبية على الفروق المؤقتة ضمن الالتزامات غير الجارية أو الأصول غير الجارية حسب طبيعة الفرق المؤقت.

يُدرج الأصل الضريبي المؤجل فقط إلى الحد الذي يكون من المحتمل توفر أرباح ضريبة مستقبلية والتي يمكن استخدام الخسائر والاستردادات الضريبية غير المستخدمة في مقابلها. تتم مراجعة القيم الدفترية للأصول الضريبية المؤجلة بتاريخ كل تقرير وتخفيض إلى الحد الذي لا يعد من المحتمل تحقق المنافع الضريبية ذات الصلة.

تتم مقاصة أصول والتزامات الضريبة المؤجلة إذا نشأ حق قانوني واجب النفاذ بمقاصة أصول والتزامات الضريبة الجارية وكانت تتعلق بضرائب الدخل التي تفرضها نفس السلطة الضريبية على نفس الكيان الخاضع للضريبة، أو على كيانات مختلفة خاضعة للضريبة، ولكنها تنوي تسوية أصول والتزامات الضريبة الجارية على أساس الصافي أو يتم تحقق الأصول والالتزامات الضريبية الخاصة بها في ذات الوقت.

ولتحديد مبالغ الضريبة الجارية والمؤجلة، تأخذ المجموعة في الاعتبار أثر المراكز الضريبية غير المؤكدة ومدى استحقاق أي ضرائب إضافية أو فوائد. ويعتمد تقييم كفاية التزام الضريبة للسنة الضريبية المفتوحة على تقديرات وإفتراسات وقد ينطوي على العديد من الأحكام حول الأحداث المستقبلية. وقد تتوفر معلومات جديدة تؤدي إلى تغيير موقف المجموعة المتعلق بكفاية الالتزامات الضريبية الراهنة؛ ويؤثر مثل هذا التغيير على مصروف الضريبة للفترة التي يتخذ فيه مثل هذا القرار.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١٦.٣ العملة الأجنبية

إن العملة الوظيفية للمنشآت منفردة هي الدولار الأمريكي. وكما في تاريخ التقرير، يتم تحويل التزامات وأصول هذه المنشآت إلى عملة العرض للمجموعة (الريال العماني) بسعر الصرف السائد في تاريخ التقرير ويتم تحويل قائمة الدخل بمتوسط سعر الصرف المرجح للعام.

يتم تحويل المعاملات بعملة أجنبية إلى العملات الوظيفية لكيانات المجموعة بأسعار الصرف السائدة في تاريخ المعاملة. يتم تحويل الأصول والالتزامات المالية بعملة أجنبية في تاريخ التقرير إلى الريال العماني بأسعار الصرف السائدة في تلك التواريخ. تتمثل الأرباح والخسائر عن فروق تحويل العملات الأجنبية بالبند النقدي في الفرق بين التكلفة المطفأة بالعملة الوظيفية في بداية السنة، معدلة لأسعار الفائدة السائد والمدفوعات خلال السنة والتكلفة المطفأة بالعملة الأجنبية محولة بمعدل الصرف في نهاية السنة.

الأصول والالتزامات غير النقدية بالعملات الأجنبية التي يتم قياسها بالقيمة العادلة تتم إعادة تحويلها إلى العملة الوظيفية بمعدلات الصرف السائدة بتاريخ تحديد القيمة العادلة. البنود غير المالية بالعملات الأجنبية والتي تم قياسها استناداً على التكلفة التاريخية يتم تحويلها باستخدام معدلات الصرف السائد بتاريخ المعاملة.

فروق العملات الأجنبية الناتجة عن التحويل يتم إدراجها في قائمة الدخل الشامل، باستثناء الفروق الناتجة عن تحويل الالتزام المالي المصنف كتحوط لصافي الاستثمار بعملية أجنبية أو تحوط تدفق نقدي مؤهل إلى القدر الذي تصبح فيه هذه التحوطات فعلية وهي التي يتم إدراجها في الدخل الشامل الآخر.

١٧.٣ ضريبة القيمة المضافة

تدرج الشركة بضريبة القيمة المضافة بما يتوافق مع القواعد واللوائح المنصوص عليها في قانون ضريبة القيمة المضافة الصادر عن مصلحة الضرائب في سلطنة عمان. ينص هذا القانون على تطبيق ضريبة القيمة المضافة بنسبة ٥٪ على جميع المبيعات والتوريدات والخدمات والاستهلاكات داخل عُمان. وتخضع المبيعات والتوريدات والخدمات والاستهلاكات خارج عُمان لضريبة القيمة المضافة بنسبة صفر بالمائة. يتم الاعتراف بالإيرادات والمصروفات والأصول والالتزامات بالصافي من مبلغ ضريبة القيمة المضافة، باستثناء الحالات التي تكون فيها ضريبة القيمة المضافة المتكبدة على شراء الأصول أو الخدمات غير قابلة للاسترداد من السلطات الضريبية، وفي هذه الحالة يتم إدراج ضريبة القيمة المضافة كجزء من تكلفة شراء الأصول أو كجزء من بند المصروفات حسب الحاجة لذلك.

١٨.٣ الاعتراف بالإيرادات

(أ) إيرادات من العقود مع العملاء

أبرمت المجموعة العقود التالية مع عملاء:

- خدمات الشحن - إيجار الرحلات هو استئجار سفينة لرحلة واحدة أو رحلات متتالية ميناء التحميل المحدد إلى ميناء الوجهة.
- خدمات تأجير السفن - يتم تحقيق إيرادات التأجير من السفن المقدمة في وقت الإيجار.
- خدمات تشغيل وصيانة السفن - خدمات تشغيل وصيانة السفن المؤجرة.

تم فصل الإيرادات من العقود مع العملاء بناءً على نوع الخدمات المقدمة كما هو موضح أعلاه. تقوم المجموعة بفصل الإيرادات بنفس الطريقة عند تقييم أدائها المالي.

مبين أدناه بإيجاز معلومات حول عقود المجموعة:

(١) خدمات الشحن

يتكون عقد إيجار الرحلة من التزام أداء واحد لتزويد المستأجر بخدمة نقل متكاملة خلال فترة زمنية محددة. يفي العقد بمعايير الاعتراف بالإيرادات بمرور الزمن لأن المستأجر يتلقى ويستهلك في وقت واحد المزايا من أداء المجموعة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١٨-٣ الاعتراف بالإيرادات (تابع)

(١) خدمات الشحن (تابع)

تستخدم المجموعة طريقة الإدخال لقياس مدى تقدم المجموعة نحو الوفاء بالتزامات الأداء. تتطلب طريقة الإدخال من المجموعة الاعتراف بالإيرادات نسبياً على طول الفترة المقدرة لكل رحلة، ويتم احتسابها على أساس التحميل إلى التفريغ. تدرج الإيرادات من نقطة فصل الخراطيم في منفذ التحميل إلى نقطة فصل الخراطيم في منفذ التفريغ. تحدد طريقة المدخلات المختارة أداء المجموعة نحو الوفاء التام بالتزامات الأداء، حيث يمكن تقدير مدة الرحلة بشكل معقول، كما أنه يتوافق مباشرة مع القيمة المقدمة للعميل من الأداء الذي أنجزته المجموعة حتى تاريخه.

يتم إعداد فاتورة حسب سعر المعاملة (رسوم الشحن) المتفق عليه في العقد. وتكون مدد السداد قصيرة الأجل بطبيعتها وبالتالي لا يشمل سعر المعاملة أي عنصر تمويل جوهري. يتضمن الثمن المتغير بنود مثل رسوم التأخير / الشحن، واستهلاك الوقود على أساس السرعة، وإيرادات التخزين، ويُدْرَج في سعر المعاملة فقط إلى الحد الذي يكون من المحتمل فيه بصورة كبيرة أن يحدث عكس جوهري لقيمة الإيرادات التراكمية المدرجة وذلك عندما تنتهي الشكوك المرتبطة بالثمن المتغير في وقت لاحق. تُستخدم الخبرة المتراكمة في تقدير الثمن المتغير باستخدام طريقة القيمة المتوقعة.

تدرج المجموعة ضمن أصول العقد الخدمات المقدمة مع مرور الزمن. وبعد تصنيّف أي مبلغ أدرج مسبقاً ضمن أصول العقد إلى الذمم مدينة تجارية في الوقت الذي يتم فيه إصدار الفاتورة إلى العميل، ويتم إصدار الفاتورة عموماً عند الوفاء التام بالتزام الأداء. يكون الدفع مستحقاً خلال ٣٠ يوماً من تاريخ الفاتورة، وتدرج الدفعات المقدمة المستلمة ضمن التزامات العقد. ولا يؤخذ بالاعتبار أي خصومات لأنها لا تُمنح إلا في حالات نادرة وقيمتها ليست جوهريّة.

تتم رسملة مصروفات الرحلة بين ميناء التفريغ السابق، أو تاريخ العقد إن كان أقرب، وميناء التحميل اللاحق إذا كانت مؤهلة كتكاليف للوفاء بالعقد بموجب معيار التقارير المالية الدولي رقم ١٥. لا تبدأ المجموعة رسملة مصروفات الرحلة حتى يتم الاتفاق على عقد إيجار الرحلة من قبل المجموعة والعميل، حتى لو كانت السفينة قد قامت بتفريغ حمولتها وكانت تبحر إلى ميناء التحميل المتوقع في رحلتها التالية. ولإدراج التكاليف المتكبدة للوفاء بالعقد ضمن الأصول، يجب استيفاء المعايير التالية: (١) أن ترتبط التكاليف مباشرة بالعقد، (٢) أن تولد التكاليف موارد للمنشأة أو تعمل على تحسينها بحيث يمكن استخدامها في الوفاء بالتزامات الأداء في المستقبل، (٣) أن يكون من المتوقع استرداد التكاليف. يتم إطفاء هذه التكاليف والتي تتضمن تكاليف المحروقات والموانئ ومصروفات العمولات بين ميناء التحميل وميناء التفريغ لأنها تتسق مع تحويل الخدمات إلى العميل.

لا يتم اعتبار أي عنصر جوهري من عناصر التمويل موجوداً حيث تتم المبيعات بمدة ائتمانية تتراوح من ٣٠ إلى ٦٠ يوماً، وهو ما يتوافق مع ممارسات السوق. يتم الاعتراف بالإيرادات من المبيعات على أساس السعر المحدد في العقد. يتم تضمين المقابل المتغير في سعر المعاملة فقط إلى الحد الذي يكون من المحتمل فيه بصورة كبيرة أن يحدث عكس جوهري لقيمة الإيرادات التراكمية المدرجة وذلك عندما تنتهي الشكوك المرتبطة بالثمن المتغير في وقت لاحق. تُستخدم الخبرة المتراكمة في تقدير الثمن المتغير باستخدام طريقة القيمة المتوقعة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١٨-٣ الاعتراف بالإيرادات (تابع)

(٢) خدمات التشغيل والصيانة

تتعلق خدمات التشغيل والصيانة بخدمات الطاقم وخدمات الإصلاح والصيانة للسفن المؤجرة. ويتم الوفاء بالتزام الأداء المتعلق بهذا العنصر بمرور الزمن لأن العميل يتلقى ويستهلك في نفس الوقت المزايا من أداء المجموعة تزامناً مع قيام المجموعة بأداء الخدمة.

يتم الاعتراف بإيرادات الخدمات مقابل المبلغ الذي يحق للمجموعة إعداد فاتورة به عن الفترة، حيث أن مبلغ الفاتورة يتطابق مباشرة مع القيمة التي يحصل عليها العميل مقابل الأداء المنجز من المنشأة حتى تاريخه. يتم حجز الذمم مدينة من العميل في نفس الوقت الذي يكون فيه المقابل غير مشروط لأنه لا يلزم سوى مرور الوقت قبل أن يتم السداد. تصدر الفواتير على أساس شهري وهي مستحقة خلال ٣ إلى ٥ أيام من تاريخ الفاتورة من قبل العميل. لا تقوم المجموعة بتعديل أسعار المعاملات للقيمة الزمنية للنقود حيث أن الفترة بين نقل السلع أو الخدمات المتفق عليها إلى العميل والدفع من قبل العميل لا تتجاوز سنة واحدة ويتم إجراء عمليات البيع بشروط ائتمان متفق عليها والتي تتماشى مع ممارسات القطاع المتعارف عليها.

(٣) تأجير السفن

تتعلق إيرادات تأجير السفن بخدمات التأجير المقدمة للعملاء لمدة زمنية محددة. يتم الوفاء بالتزام الأداء لبند هذه الخدمة على مدى فترة زمنية عندما يتلقى ويستهلك في نفس الوقت المزايا من أداء المجموعة تزامناً مع قيام المجموعة بأداء الخدمة.

(٤) خدمات إدارة السفن

تقدم المجموعة خدمات إدارة الطاقم وإدارة صيانة السفن وذلك للسفن المؤجرة من قبل المجموعة. تؤدي العقود إلى التزامات أداء واحدة وهي خدمات إدارة السفن. ويتم الوفاء بالتزام الأداء المتعلق بهذه الخدمة بمرور الزمن لأن العميل يتلقى ويستهلك في وقت واحد المزايا من أداء المجموعة.

يتم الاعتراف بإيرادات الخدمات مقابل المبلغ الذي يحق للمجموعة إعداد فاتورة به عن الفترة، حيث أن مبلغ الفاتورة يتطابق مباشرة مع القيمة التي يحصل عليها العميل مقابل الأداء المنجز من المنشأة حتى تاريخه. يتم حجز الذمم مدينة من العميل في نفس الوقت الذي يكون فيه المقابل غير مشروط لأنه لا يلزم سوى مرور الوقت قبل أن يتم السداد. تصدر الفواتير على أساس شهري وهي مستحقة خلال ٣ إلى ٥ أيام من تاريخ الفاتورة من قبل العميل. لا تقوم المجموعة بتعديل أسعار المعاملات للقيمة الزمنية للنقود حيث أن الفترة بين نقل السلع أو الخدمات المتفق عليها إلى العميل والدفع من قبل العميل لا تتجاوز سنة واحدة ويتم إجراء عمليات البيع بشروط ائتمان متفق عليها والتي تتماشى مع ممارسات القطاع المتعارف عليها.

(ب) توزيعات الأرباح

يتم إدراج توزيعات الأرباح عند نشوء الحق في استلام توزيعات الأرباح.

(ج) إيرادات الفوائد

إن إيرادات الفوائد على الأصول المالية بالتكلفة المطفأة والأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر المحسوبة باستخدام طريقة الفائدة الفعلية تدرج في قائمة الأرباح أو الخسائر على أنها جزء من الإيرادات الأخرى.

تحتسب إيرادات الفوائد من خلال تطبيق معدل الفائدة الفعلي على إجمالي القيمة الدفترية للأصل المالي باستثناء الأصول المالية التي تنخفض بعد ذلك قيمتها الائتمانية. وبالنسبة للأصول المالية التي انخفضت قيمتها الائتمانية، يتم تطبيق معدل الفائدة الفعلي على صافي القيمة الدفترية للأصل المالي (بعد خصم مخصص الخسارة).

تعرض إيرادات الفوائد كإيرادات تمويل عندما تُكتسب من أصول مالية محتفظ بها لأغراض إدارة النقد. وتدرج أي إيرادات أخرى من الفوائد في الإيرادات الأخرى.

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

١٩-٣ الاقتراضات المحملة بفوائد

يتم إدراج الاقتراضات مبدئياً بالقيمة العادلة بالصافي من تكاليف المعاملة المتكبدة. ثم تُدرج لاحقاً بالتكلفة المطفأة، ويتم إدراج أي فرق بين المتحصلات (الصافي من تكاليف المعاملة) وقيمة الاسترداد في قائمة الدخل الشامل الموحدة على مدى فترة الاقتراضات باستخدام طريقة الفائدة الفعلية.

تُدرج الرسوم المدفوعة على إنشاء تسهيلات التمويل كتكاليف معاملات القرض إذا أصبح سحب بعض أو كل التسهيلات أمراً محتملاً. في هذه الحالة، تؤجل الرسوم حتى يحدث السحب. وعندما لا يكون هناك دليل على أن سحب بعض أو كل التسهيلات أمر محتمل، تتم رسملة الرسوم كدفعات مسبقة لخدمات السيولة وتهلك على مدى فترة التسهيلات المتعلقة بها.

٢٠-٣ تحديد القيم العادلة

تتطلب بعض السياسات والإفصاحات المحاسبية للمجموعة تحديد القيمة العادلة للأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر والأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر والالتزامات المالية والمشتقات والأصول والالتزامات غير المالية. لقد تم تحديد القيم العادلة لأغراض القياس و/أو الإفصاح.

تمثل الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر الاستثمار في الأوراق المالية غير المتداولة. وكما في تاريخ التقرير، لم تحتفظ المجموعة بأي أصل مالي بالقيمة العادلة من خلال الأرباح أو الخسائر. وتتكون الالتزامات المالية من الذمم دائنة تجارية وأخرى، والقروض والتمويلات المحملة بالفوائد، والسحوبات البنكية على المكشوف، وتأمينات السفن. تتكون المشتقات من اتفاقيات عقود مقايضة أسعار الفائدة.

يتم الإفصاح عن معلومات إضافية حول الافتراضات التي استخدمت في تحديد القيم العادلة عندما يكون ذلك ملائماً في الإيضاحات المتعلقة بالأصل أو الالتزام.

تتمثل سياسة المجموعة في إدراج التحويلات من وإلى مستويات النظام المدرج للقيمة العادلة كما في نهاية فترة التقرير.

٢٠-٣ تحديد القيم العادلة

المستوى ١: تستند القيمة العادلة للأدوات المالية التي يتم المتاجرة بها في الأسواق النشطة (مثل المشتقات المتاجرة بها في سوق المال والأوراق المالية) إلى أسعار السوق المدرجة في نهاية فترة التقرير. إن سعر السوق المدرج المستخدم للأصول المالية التي تحتفظ بها المجموعة هو سعر الشراء الحالي. وهذه الأدوات مدرجة في المستوى ١.

المستوى ٢: يتم تحديد القيمة العادلة للأدوات المالية التي لا تتم المتاجرة بها في سوق نشطة (مثل الأدوات المشتقة في السوق الثانوية) باستخدام أساليب التقييم التي تزيد من استخدام بيانات السوق الملحوظة وتعتمد بأقل قدر ممكن على التقديرات الخاصة بالشركة. إذا كانت كافة المدخلات الهامة المطلوبة للقيمة العادلة للأداة قابلة للملاحظة، يتم إدراج الأداة في المستوى ٢.

المستوى ٣: إذا كان واحد أو أكثر من المدخلات الهامة لا يستند إلى بيانات سوقية جديرة بالملاحظة، يتم إدراج الأداة في المستوى ٣، بالنسبة للأوراق المالية غير المتداولة.

(أ) الاستثمارات

يتم تحديد القيمة العادلة للاستثمارات التي تتم المتاجرة بها في الأسواق المالية الرسمية بالرجوع إلى أسعار العرض المعلنة في سوق الأوراق المالية بتاريخ إقفال العمل بتاريخ قائمة المركز المالي (المستوى ١).

بالنسبة للاستثمارات غير المتداولة، يتم تحديد التقدير المعقول للقيمة العادلة بالرجوع إلى القيمة السوقية لاستثمار مماثل أو بناء على مدخلات أخرى يمكن ملاحظتها (المستوى ٢). يتم تصنيف القيمة العادلة لبعض الاستثمارات غير المتداولة على أنها المستوى ٣ في النظام المدرج للقيمة العادلة بسبب استخدام مدخلات غير قابلة للملاحظة، بما في ذلك مخاطر الائتمان الخاصة. (المستوى ٣).

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣ ملخص السياسات المحاسبية الجوهرية (تابع)

٢٠-٣ تحديد القيم العادلة (تابع)

(ب) البنود الأخرى التي تحمل فوائد

يتم تقدير القيمة العادلة للبنود المحملة بفوائد بناءً على التدفقات النقدية المخصومة باستعمال أسعار الفائدة في السوق لبنود مشابهة في شروطها وخصائص مخاطرها (المستوى ٢).

(ج) نتم مدينة تجارية وأخرى

تقارب القيمة العادلة للذمم مدينة تجارية والأخرى بما في ذلك الأرصدة النقدية والبنكية قيمتها الدفترية بسبب استحقاتها قصير الأجل.

(د) المشتقات

تحتسب القيمة العادلة لمقايضات معدل الفائدة عبر خصم التدفقات النقدية المستقبلية التقديرية بناءً على شروط كل عقد واستحقاقه واعتماد طريقة معدل فائدة السوق لأداة مماثلة في تاريخ القياس. يتم اختبار معقولية تلك الحسابات عن طريق المقارنة مع التقييمات المستلمة من الأطراف التي أصدرت الأدوات (المستوى ٢).

(هـ) التزامات مالية غير مشتقة

تحتسب القيمة العادلة، التي تحدد لأغراض الإفصاح، استناداً إلى القيمة الحالية للتدفقات النقدية المستقبلية لأصل المبلغ والفوائد مخصومة حسب معدل الفائدة بالسوق بتاريخ التقرير (المستوى ٢).

٢١-٣ المعاملات الخاضعة لسيطرة مشتركة

يتم احتساب المعاملات التي تشمل منشآت خاضعة لسيطرة مشتركة، حيث يكون للمعاملة مضمون، باستخدام طريقة الاستحواذ. بالنسبة للمعاملات التي تشمل منشآت خاضعة لسيطرة مشتركة، حيث لا يكون للمعاملة أي مضمون، تطبق المجموعة طريقة تجميع الحصص. وبموجب هذه الطريقة، يتم استخدام القيمة الدفترية للأصول والالتزامات المسجلة في دفاتر الجهة المحوالة (معدلة لتتوافق مع السياسات المحاسبية للمجموعة) لاحتساب هذه المعاملات. تتمثل القيمة الدفترية ذات الصلة بالقيمة الدفترية للشركة المستثمر فيها المدرجة في البيانات المالية المنفصلة للجهة المحوالة. لم يتم الاعتراف بأي شهرة تجارية من عملية التحويل. بينما تنحصر الشهرة التجارية المعترف بها في أي شهرة تجارية حالية تتعلق بأي من المنشآت المندمجة. يتم إدراج أي فرق بين المبلغ المقابل المدفوع وصافي الأصول المستحوذ عليها على أنه "احتياطي اندماج" ضمن حقوق الملكية.

٤ إدارة المخاطر المالية

تقع على مجلس الإدارة المسؤولية الكلية لوضع ومتابعة إطار المجموعة لإدارة المخاطر. يتم وضع سياسات إدارة المخاطر بالمجموعة لتحديد وتحليل المخاطر التي تواجهها ووضع حدود وضوابط ملائمة لتلك المخاطر ومتابعة المخاطر والالتزام بتلك الحدود. تتم مراجعة نظم وسياسات إدارة المخاطر بانتظام لتعكس التغيرات في ظروف السوق وأنشطة المجموعة. والمجموعة من خلال التدريب والمعايير الإدارية والإجراءات تهدف إلى تطوير بيئة رقابة منتظمة وبناءة بحيث يستطيع جميع العاملين أن يفهموا أدوارهم والتزاماتهم.

تشرف لجنة التدقيق على كيفية مراقبة الإدارة مدى الالتزام بسياسات وإجراءات المجموعة في إدارة المخاطر وتراجع كفاية إطار إدارة المخاطر فيما يتعلق بالمخاطر التي تواجهها المجموعة. وتقوم إدارة التدقيق الداخلي بمساعدة اللجنة في مهامها الإشرافية. وتجري إدارة التدقيق الداخلي أعمال فحص منتظمة وطائرة لإجراءات وضوابط إدارة المخاطر، ويتم رفع تقارير بالنتائج إلى لجنة التدقيق.

١-٤ عوامل المخاطر المالية

(أ) مخاطر السوق

مخاطر السوق التغير في أسعار السوق مثل أسعار صرف العملات وأسعار الفائدة وأسعار الأسهم التي تؤثر على إيرادات المجموعة أو قيمة الأدوات المالية التي تملكها. إن الهدف من إدارة مخاطر السوق هو إدارة التعرض لمخاطر السوق والتحكم بها ضمن عوامل متغيرة وتحسين العائدات.

(١) مخاطر صرف العملة الأجنبية

إن العملة الوظيفية للمجموعة هي الدولار الأمريكي. تتم معظم معاملات الشركة بالدولار الأمريكي، ولدى المجموعة أدوات مالية بعملات أجنبية، ولذلك فهي معرضة لمخاطر العملات وهي غير مغطاة.

التعليق	٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	العملة	أصول مالية بالتكلفة المطفأة
إذا ارتفع أو انخفض سعر صرف العملة الأجنبية بنسبة ٠,٥٪، لكان أقصى حد للتغير في الأرباح وحقوق الملكية للسنة سيبلغ ١١,١٦٩ ريال عماني (٢٠٢١: ١٢,١٩٦ ريال عماني).	٢,٣٨٥,٦٩١	٢,١٣٦,٧٧٦	ين ياباني	ذمم القروض المدينة

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(أ) مخاطر السوق (تابع)

(٢) مخاطر معدل الفائدة

استراتيجية إدارة المخاطر

حصلت المجموعة على بعض التسهيلات الائتمانية من بنوك دولية ومحلية مختلفة. وتحمل هذه التسهيلات الائتمانية فائدة على أساس معدل ليبور بالدولار الأمريكي بالإضافة إلى الهوامش المطبقة. ولإدارة تلك التسهيلات، دخلت المجموعة في مقايضات لأسعار الفائدة توافق من خلالها المجموعة على استبدال، على فترات زمنية محددة، الفرق بين مبالغ الفائدة الثابتة والمتغيرة المحسوبة بالرجوع إلى مبلغ أساسي اسمي متفق عليه. صممت أدوات التحوط هذه لتحوط التزامات الدين. دخلت المجموعة أيضًا في تحوطات لأسعار الفائدة توافق من خلالها المجموعة على استبدال، على فترات زمنية محددة، الفرق بين المعدل المتغير والحد الأعلى/الأدنى للمعدل (أي عندما ينتهك المعدل المتغير الحد الأعلى/الأدنى للمعدل)، المحتسبة بالرجوع إلى المبالغ الاسمية الأصلية المتفق عليها. لا تغطي المجموعة ١٠٠٪ من قروضها، وبالتالي يتم تحديد البند المتحوط له كنسبة من القروض القائمة حتى القيمة الاسمية لأدوات التحوط.

تبرم المجموعة أدوات التحوط لها شروط هامة مماثلة للبند المتحوط له مثل المعدل المرجعي وتواريخ إعادة التحديد وتواريخ السداد والاستحقاق والقيمة الاسمية. ونظرًا لمطابقة جميع الشروط الهامة خلال السنة، كانت العلاقة الاقتصادية فعالة بنسبة ١٠٠٪. تقوم المجموعة بتطبيق محاسبة التحوط لإزالة عدم التطابق المحاسبي بين أداة التحوط والبند المتحوط له حيث أن جميع الشروط الهامة المطابقة خلال السنة والعلاقات الاقتصادية كانت فعالة بنسبة ١٠٠٪. سيؤدي ذلك بشكل فعال إلى إدراج مصروف الفائدة بسعر فائدة ثابت للقروض ذات معدلات التحوط المتغيرة.

قد تحدث عدم فعالية التحوط في أدوات التحوط بسبب:

- تعديل قيمة الائتمان/ قيمة الدين على أدوات التحوط التي لا يقابلها القرض.
- الاختلافات في الشروط الهامة بين مقايضات معدل الفائدة والقروض.

تتحدد فعالية التحوط في بداية علاقة التحوط، ومن خلال تقييمات الفعالية المستقبلية الدورية لضمان وجود علاقة اقتصادية بين البند المتحوط له وأداة التحوط.

لم توجد أي تحوطات غير فعالة خلال سنة ٢٠٢٢ أو ٢٠٢١ على مقايضات معدل الفائدة.

تحمل الودائع البنكية للمجموعة معدلات فائدة ثابتة، وبالتالي لا تتعرض لمخاطر معدل الفائدة. إن تعرض المجموعة لمخاطر التغيرات في أسعار الفائدة بالسوق يرتبط بشكل أساسي بالتزامات المجموعة طويلة الأجل المتعلقة بالديون ذات أسعار الفائدة المتغيرة.

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، وبعد الأخذ بعين الاعتبار تأثير أدوات التحوط، كانت نسبة ٣٥,١٣٪ (٢٠٢١ - ٤٢,٦٦٪) من إجمالي الاقتراضات للمجموعة بمعدل فائدة ثابت. وبالنسبة للاقتراضات غير المغطاة، إذا ارتفعت أو انخفضت أسعار الفائدة بنسبة ٠,٥٪، فإن أقصى حد للتغير في الأرباح كان سيلينج ١,٧٩٣,٨١٥ ريال عماني (٢٠٢١ - ١,٧٤٧,٠١٩ ريال عماني).

فيما يلي آثار مقايضات معدل الفائدة على المركز والأداء المالي للمجموعة:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٢٥٦,٣٣٤,٩٧٠	١٩٦,٣٣٤,٣٨٦	القيمة الدفترية للالتزام المتحوط له
٢٥٦,٣٣٤,٩٧٠	١٩٦,٣٣٤,٣٨٦	القيمة الاسمية
١٠ - ٥ سنوات	١٠ - ٥ سنوات	فترة الاستحقاق
٪١٠٠	٪١٠٠	نسبة التحوط (مع ثبات كافة المتغيرات الأخرى)
٨,٠٩١,٤١٣	١٤,٤٥٥,٧٩٢	التغير في القيمة العادلة لأدوات التحوط القائمة منذ ١ يناير
(٨,٠٩١,٤١٣)	(١٤,٤٥٥,٧٩٢)	التغير في قيمة بند التحوط المستخدم لتحديد فعالية التحوط
٪١,٧٩	٪١,٩٢	المتوسط المرجح لمعدل التحوط للسنة

تطبيق تعديلات إصلاح معدل الفائدة المرجعي بالمعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية ومعايير التقارير المالية الدولية رقم ٧

في يوليو ٢٠١٧، أعلنت هيئة السلوك المالي في المملكة المتحدة، التي تنظم معدل الفائدة بين البنوك في لندن (الليبور)، أن معدل الفائدة المرجعي سيتوقف بعد سنة ٢٠٢٣. إن ليبور واحدة من أكثر سلاسل أسعار الفائدة المرجعية شيوعًا.

كجزء من استراتيجية المجموعة لإدارة المخاطر، تستخدم المجموعة الأدوات المالية لإدارة التعرضات الناشئة عن تباين أسعار الفائدة التي قد تؤثر على الأرباح أو الدخل الشامل الآخر وتطبق محاسبة التحوط على هذه الأدوات.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(١) مخاطر السوق (تابع)

(٢) مخاطر معدل الفائدة (تابع)

استراتيجية إدارة المخاطر (تابع)

هذه الأدوات المالية مربوطة بسعر ليبور. راجع الإيضاح ١٥ حول القوائم المالية الموحدة للقيمة الاسمية وتفاصيل عقود المشتقات بموجب ترتيبات التحوط.

طبقت المجموعة في وقت مبكر تعديل إصلاح معدل الفائدة المرجعي بالمعيار رقم ٩ من المعايير الدولية لإعداد التقارير المالية ومعياري التقارير المالية الدولي رقم ٧ الصادر في سبتمبر ٢٠١٩. توفر التعديلات إعفاءات مؤقتة من تطبيق متطلبات محاسبة التحوط المحددة على علاقات التحوط التي تتأثر مباشرة بإصلاح معدل الفائدة المعروض بين البنوك. والإعفاءات لها تأثير بأن إصلاح معدل الفائدة المعروض بين البنوك يجب ألا يتسبب عموماً في إنهاء محاسبة التحوط.

عند حساب التغير في القيمة العادلة المنسوبة إلى المخاطر المغطاة للقرض طويل الأجل، قامت المجموعة بوضع الافتراضات التالية التي تعكس توقعاتها الحالية:

- سينتقل الدين ذات معدل الفائدة المتغير إلى معدل الفائدة المرجعي المطبق خلال ٢٠٢٣ وسيكون الهامش مشابهاً للهامش المدرج في مقايضة معدل الفائدة المستخدم كأداة تحوط.
- لا يتوقع وجود تغييرات أخرى على شروط مدة القرض.
- استخدمت المجموعة عدم اليقين حول متى ينتقل الدين ذات معدل الفائدة المتغير إلى معدل الفائدة المرجعي المطبق الجديد والتعديل الناتج على الهامش وجوانب أخرى للإصلاح لم يتم الانتهاء منها من خلال إضافة هامش إضافي على معدل الخصم المستخدم في الحساب.

(ب) مخاطر الأسعار

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، لم يكن لدى المجموعة أي تعرض جوهري لمخاطر الأسعار حيث إن الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر تمثل استثماراً غير متداول ليس له قيمة جوهريّة.

يرتبط سعر السوق للمحروقات عموماً بسعر النفط الخام، وأي زيادة في أسعار المحروقات يكون لها تأثير سلبي على أرباح المجموعة. إذا ارتفع سعر الوقود أو انخفض بمقدار مائة نقطة أساس فإن ذلك سيؤدي إلى تأثير قدره ٧٠٧,٥٧٨ ريال عماني (٢٠٢١ - ٣٨١,٣١٠ ريال عماني) على الأرباح والأرباح المحتجزة. وتقوم المجموعة بتشغيل أسطول يتكون من ٤٤ سفينة تقريباً (٢٠٢١ - ٢٦ سفينة) في السوق الفوري حيث تتكبد تكلفة المحروقات. وتساهم السفن بنسبة ٤٣٪ من إيرادات المجموعة (٢٠٢١ - ٣٠٪) وتقدر مبالغ استهلاك الوقود خلال السنة الحالية بقيمة ٧٠,٧٥٨ مليون ريال عماني (٢٠٢١ - ٣٨,١٣١ مليون ريال عماني). ويتم الحصول على الإيرادات المتبقية من السفن التي تعمل بعقود الإيجار محددة المدة أو عقود الشحن حيث يتحمل المستأجر مسؤولية المحروقات.

(ج) مخاطر الائتمان

مخاطر الائتمان هي مخاطر حدوث خسائر مالية للمجموعة إذا فشل أحد العملاء أو الطرف الآخر لأداة مالية في الوفاء بالتزاماته التعاقدية، وتنتشأ مخاطر الائتمان أساساً عن ذمم مدينة المجموعة وأصول العقود والأصول المالية بالتكلفة المطفأة.

تنتشأ مخاطر الائتمان من النقد وما يعادله، والتدفقات النقدية التعاقدية لاستثمارات الدين المدرجة بالتكلفة المطفأة وبالقائمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، والأدوات المالية المشتقة الإيجابية، والودائع لدى البنوك والمؤسسات المالية، وكذلك التعرضات الائتمانية للذمم مدينة القائمة وأصول العقود.

تسعى المجموعة للحد من مخاطر الائتمان فيما يتعلق بذمم مدينة الإيجار التمويلي والذمم مدينة التجارية وأصول العقود من خلال مراقبة أرصدة الذمم مدينة القائمة. ولدى المجموعة سياسة خاصة بالتعامل مع الأطراف المقابلة ذات الجودة الائتمانية. إذا تم تقييم العميل بشكل مستقل، يتم استخدام هذه التصنيفات. وبخلاف ذلك، إذا لم يكن هناك تصنيف مستقل، تقوم المجموعة بتقييم جودة الائتمان للعميل أخذاً بالحسبان وضعه المالي والخبرة السابقة وعوامل أخرى.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(ج) مخاطر الائتمان (تابع)

فيما يتعلق بمخاطر الائتمان الناشئة عن الأصول المالية الأخرى للمجموعة، بما في ذلك النقد وما يعادله، فإن تعرض المجموعة لمخاطر الائتمان ينشأ عن تقصير الطرف المقابل، ويمثل أقصى تعرض القيمة الدفترية لهذه الأدوات. تحد المجموعة من مخاطر الائتمان فيما يتعلق بالودائع البنكية من خلال التعامل فقط مع البنوك ذات التصنيف الائتماني المرتفع. كما تقوم المجموعة بتقييم الجودة الائتمانية للشركات التي تم تقديم القروض لها أخذة بالحسبان وضعها المالي والخبرة السابقة وعوامل أخرى.

تنشأ تركيزات مخاطر الائتمان عندما تدخل مجموعة من الأطراف المقابلة في أنشطة تجارية مشابهة أو أنشطة في نفس المنطقة الجغرافية أو يكون لها نفس الصفات الاقتصادية مما يؤثر على مقدرتها على الوفاء بالالتزامات التعاقدية بشكل متشابه في حالة ظهور تغيرات اقتصادية، أو سياسية، أو ظروف أخرى. وتشير تركيزات مخاطر الائتمان إلى الحساسية النسبية في أداء المجموعة تجاه التطورات التي تؤثر على مجال أعمال معين أو منطقة جغرافية معينة. ويوجد لدى المجموعة تركيز جوهري في مخاطر الائتمان للأصول المالية بالتكلفة المطفأة كما في التفاصيل المدرجة في الإيضاح أدناه.

تقيم المجموعة الجدارة الائتمانية والنظرة المستقبلية للعملاء وخصوصاً الذين لديهم ذمم مدينة إيجار تمويلي هامة على أساس دوري وتقوم بإنشاء مخصصات مناسبة عند الحاجة.

فيما يلي التصنيف الرئيسي للأصول المالية كما في ٣١ ديسمبر:

٢٠٢١		٢٠٢٢		
ريال عُُماني	%	ريال عُُماني	%	
١٣,١١٢,٣٦٩	٥	١٩,٤١٦,٩٦٥	٦	ذمم مدينة تجارية وأخرى
٤,٤١٩,٩١٧	٢	٨,٤٥٠,٩٦٥	٣	أصول العقود
١,٤٠٢,٠٢٩	١	٤,٦٧٠,٨١٢	٢	أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة
١٦,٨٣٨,٩٥٥	٦	٥٠,٣٦٨,٧٣٨	١٦	نقد وما يعادله
٨٠,٨٧٨,٨٧٢	٢٩	٧٩,٢٧٥,٦٣٠	٢٦	ودائع لأجل ثابتة
١٥٢,٢٧٢,٧١١	٥٧	١٤٥,٨٣١,٣٢٦	٤٧	أصول مالية بالتكلفة المطفأة
٢٦٨,٩٢٤,٨٥٣	١٠٠	٣٠٨,٠١٤,٤٣٦	١٠٠	

٢٠٢١		٢٠٢٢		مخاطر الائتمان
التعليقات	ريال عُُماني	ريال عُُماني		
ذمم مدينة تجارية وأخرى	١٣,١١٢,٣٦٩	١٩,٤١٦,٩٦٥		
أصول العقود	٤,٤١٩,٩١٧	٨,٤٥٠,٩٦٥		
أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة	١,٤٠٢,٠٢٩	٤,٦٧٠,٨١٢		
نقد وما يعادله	١٦,٨٣٨,٩٥٥	٥٠,٣٦٨,٧٣٨		
ودائع لأجل ثابتة	٨٠,٨٧٨,٨٧٢	٧٩,٢٧٥,٦٣٠		
أصول مالية بالتكلفة المطفأة	١٥٢,٢٧٢,٧١١	١٤٥,٨٣١,٣٢٦		

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(ج) مخاطر الائتمان (تابع)

فيما يلي إجمالي القيمة الدفترية للأصول المالية حسب درجات تصنيف المخاطر:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	التصنيف	
١,٧١١	٥٤٩,١٧٣	A١	بنك أبوظبي الإسلامي
٢٤,١٩٨	٤٧٠,٢١٢	Ba٣	بنك نزوى ش.م.ع.ع
٩,١٦٨,٧٥٠	٧٣	Ba٣	بنك العز الإسلامي ش.م.ع.م
٤٨,٤٦٩	١٦٢,٤٩٤	A٢	البنك الأهلي ش.م.ع.ع
١١	١٢٦	A٢	البنك الأهلي المتحد ش.م.ك.م
٢٠٩,٣٠٤	١٥٨,٩٧٨	Ba٣	بنك عمان العربي ش.م.ع.م
١٦,٣٠٩,٥٨١	٣٣,٤٧٥,٠٤٩	Ba٣	بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع
٤٤٥	٤٤٣	Ba٣	بنك صحار الإسلامي
٨,٠٣٦,٣٨٧	١٥,١٨٥,٨٩٦	Ba٣	بنك مسقط ش.م.ع.ع
١٣,٠٩٣,٩٤٣	١١,٨٥٦,٩٦٠	A١	بنك سويسيتيه جنرال
٦,٤٠٠,٨٥٣	-	Ba٣	البنك الوطني العُماني ش.م.ع.ع
٦,٤٠٨,٢٦٢	١٨,٠٩٧,٩٤٠	Aa٣	بنك أبوظبي الأول - منطقة عُمان
١٠,٤٩٢,٦٩٨	٣,٢٨٦,٢٤٥	Ba٣	ميثاق للصيرفة الإسلامية - الخدمات المصرفية للشركات
٣,٣٠٣,٠٥١	١,٠٨٨,٠٢٦	Aa٣	سيتي بنك (فرع لندن)
٦٣,٨٤٢	٥٢٢,٧٠٨	Baa١	بنك الخليج الدولي بي اس سي
١١٣,٧٧٣	٢,٦١٢,٩٥٧	Baa١	بنك المشرق ش.م.ع.ع
٢,٥٥٢,٠٨٦	٤,٧٠٩,٦٦٠	A١	شركة ميتسوي سوميتومو المصرفية
٢,٠٤٣,٨١١	٢,٠٤٨,١٤٩	Ba٣	مزن للصيرفة الإسلامية
٢,١٣٩,٩٤٨	٦,٢٦٠,٧٨٤	A١	بنك ستاندرد شارترد
١٥,٦٨٣,٨٨٧	١٢,٣٤٣,٣٨٠	Aa٣	بنك قطر الوطني
١,٦٢٢,٨١٧	٢,٩٧٣,١٩٧	Aa١	جي بي مورجان
-	١٣,٨٤١,٩١٩	Ba٣	بنك ظفار ش.م.ع.ع
٩٧,٧١٧,٨٢٧	١٢٩,٦٤٤,٣٦٩		أرصدة بنكية
٢,٣٨٥,٦٩١	٢,١٣٦,٧٧٦	غير مصنفة	أو جيه في كايما ٣ ليميتد
٥,٤٩٧,٨٠٠	٥,٤٩٧,٨٠٠	غير مصنفة	شركة المصنعة للنقل البحري أس آيه
١٤٤,٣٨٩,٢٢٠	١٣٨,١٩٦,٧٥٠	Ba١	فالي الدولية إس آيه
١٥٢,٢٧٢,٧١١	١٤٥,٨٣١,٣٢٦		أصول مالية بالتكلفة المطفأة

التصنيف المذكور هو وفقاً لتصنيف البنوك العالمي من قبل وكالة موديز لخدمات المستثمرين. وعلى الرغم من أن بعض البنوك لم تُصنف أو كانت مصنفة "أن بي"، فلا تتوقع الإدارة أي مخاطر ائتمانية.

التركيز الجغرافي لمخاطر الائتمان لكافة الأصول المالية:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٨٤,٠٣٨,٧٣١	١١٢,٥٧٠,٣٧٧	دول مجلس التعاون الخليجي
١٨٤,٨٨٦,١٢١	١٩٥,٤٤٤,٠٥٩	بخلاف دول مجلس التعاون الخليجي
٢٦٨,٩٢٤,٨٤٩	٣٠٨,٠١٤,٤٣٦	

في ٣١ ديسمبر، أعمار الذمم مدينة تجارية هي كما يلي:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٤,٥٠٧,٣٠٣	٤,٦٨٤,٦٤٦	غير مستحقة
٦,٨٣٩,٠٦٨	١١,٤٢٨,٣٢٦	تجاوزت موعد استحقاقها من ١ إلى ٩٠ يوماً
١,٧٦٥,٩٩٨	٣,٣٠٣,٩٩٤	تجاوزت موعد استحقاقها لأكثر من ٩١ يوماً
١٣,١١٢,٣٦٩	١٩,٤١٦,٩٦٥	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

١-٤ عوامل المخاطر المالية (تابع)

(د) مخاطر السيولة

تتطوي إدارة مخاطر السيولة الحذرة على الاحتفاظ بنقد و أدوات سيولة كافية، وتوفر التمويل من خلال مبلغ كافٍ من التسهيلات الائتمانية للوفاء بالالتزامات عند استحقاقها وإغلاق مراكز السوق. في نهاية فترة التقرير، بلغ النقد وما يعادله للمجموعة [إيضاح ١٠ (ز)] ٥٠,٣٦٨,٧٣٨ ريال عماني (٢٠٢١: ١٦,٨٣٨,٩٥٥ ريال عماني) الذي من المتوقع أن يولد تدفقات نقدية مباشرة لإدارة مخاطر السيولة. ونظراً للطبيعة الديناميكية للأعمال الكامنة، تحافظ خزينة المجموعة على المرونة في التمويل عن طريق الاحتفاظ بتوفر الأموال وفقاً لخطط ائتمان ملتزم بها.

تراقب الإدارة توقعات احتياطي سيولة المجموعة (التي تشمل تسهيلات الإقتراضات غير المسحوبة) والنقد وما يعادله على أساس التدفقات النقدية المتوقعة. ويتم عادة إجراء ذلك على المستوى المركزي وفقاً للإجراءات والحدود التي تضعها المجموعة.

ترتيبات التمويل

تمكنت المجموعة من الوصول إلى تسهيلات الاقتراض غير المسحوبة بقيمة ١٥,٤٠٠,٠٠ ريال عماني (٢٠٢١ - ١٦,٦٣٧,٧٣٦ ريال عماني) في نهاية فترة التقرير.

التدفقات النقدية التعاقدية				
الدفترية القيمة ريال عُُماني	أقل من سنة واحدة سنة واحدة ريال عُُماني	١ إلى ٥ سنوات ريال عُُماني	أكثر من ٥ سنوات ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني
٣٥,٣٩٤,٧٧٠	٣٥,٣٩٤,٧٧٠	-	-	٣٥,٣٩٤,٧٧٠
٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	٦٩,٢٥٣,٨٠٧	٢٦٩,٩٨٤,٣٤٧	٣٢٨,٣٤١,١٤٩	٦٦٧,٥٧٩,٣٠٣
-	-	-	-	-
٣٩,٦٧٦	٣٩,٦٧٦	-	-	٣٩,٦٧٦
٩١,٠٩٢,٣٢٧	٣٥,٥٣٢,٥٨٥	٦٢,٨٤١,٢٤٠	٦٩,١٢٠	٩٨,٤٤٢,٩٤٥
٦٨٦,٩٢٤,١٥٨	١٤٠,٢٢٠,٨٣٨	٣٣٢,٨٢٥,٥٨٧	٣٢٨,٤١٠,٢٦٩	٨٠١,٤٥٦,٦٩٤

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢

التزامات مالية غير مشتملة

حسابات دائنة ومستحقات

قروض لأجل (بما في ذلك

الفوائد)

قروض من وزارة المالية

سحوبات بنكية على المكشوف

التزامات الإيجار

التدفقات النقدية التعاقدية				
الدفترية المبلغ ريال عُُماني	أقل من سنة واحدة سنة واحدة ريال عُُماني	١ إلى ٥ سنوات ريال عُُماني	أكثر من ٥ سنوات ريال عُُماني	الإجمالي ريال عُُماني
٧٠,٥٤٧,١٠٢	٧٠,٥٤٧,١٠٢	-	-	٧٠,٥٤٧,١٠٢
٦٠٨,٧٨٣,٥٣٢	٨٤,٨١٥,٣٢٥	٤٧٩,٣٩٣,٥١١	١٤٠,٢٨٨,٩٣٧	٧٠٤,٤٩٧,٧٧٣
١١,٩٧٦,٦٦٢	١١,٩٧٦,٦٦٢	-	-	١١,٩٧٦,٦٦٢
١,٧٦٢,٢٦٣	١,٧٦٢,٢٦٣	-	-	١,٧٦٢,٢٦٣
٤٢,٠٩٨,٧٠٥	١٨,٧٨٦,٨٣٩	٢٦,١٧٤,٠٢٧	٧١,٢٨٠	٤٥,٠٣٢,١٤٦
٧٣٥,١٦٨,٢٦٤	١٨٧,٨٨٨,١٩١	٥٠٥,٥٦٧,٥٣٨	١٤٠,٣٦٠,٢١٧	٨٣٤,٨١٥,٩٤٦

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١

لتزامات مالية غير مشتملة

حسابات دائنة ومستحقات

قروض لأجل (بما في ذلك

الفوائد)

قروض من وزارة المالية

سحوبات بنكية على المكشوف

التزامات الإيجار

تفاصيل استحقاق الأدوات المالية المشتملة مبينة في الإيضاح ١٥.

٢-٤ إدارة مخاطر رأس المال

إن أهداف المجموعة عند إدارة رأس المال هي حماية قدرة المجموعة على المتابعة على أساس الاستمرارية من أجل تقديم عائدات للمساهمين ومنافع لأصحاب المصالح الآخرين.

تحدد المجموعة مبالغ رأس المال بما يتناسب مع المخاطر. تقوم المجموعة بإدارة هيكل رأس المال وتعديله في ضوء التغيرات في الأوضاع الاقتصادية وخصائص المخاطر للأصول المتضمنة. من أجل الإبقاء على هيكل رأس المال أو تعديله، قد تعدل المجموعة مبلغ التوزيعات النقدية المدفوعة للمساهمين أو تعيد رأس المال للمساهمين أو تصدر أسهماً جديدة أو تباع أصولاً.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٤ إدارة المخاطر المالية (تابع)

٢-٤ إدارة مخاطر رأس المال (تابع)

تماشياً مع الآخرين ضمن مجال العمل، تراقب المجموعة رأس المال على أساس نسبة المديونية (الدين الى إجمالي حقوق الملكية).

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	الدين*
٦٦٨,٠٥٣,١٥٨	٦٥٤,١٢٠,١٤٢	صافي حقوق الملكية
٣٩٩,٩٣٦,٦٤٦	٤٥٣,٧٢٤,٢٥٦	معدل الدين لحقوق الملكية (عدد المرات)
١,٦٧٠	١,٤٤٢	

* يشمل الدين القروض لأجل والقروض من وزارة المالية والقروض من البنوك التجارية، التزامات الإيجار ولا يشمل تكلفة التمويل المؤجلة.

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الهامة

١-٥ الأحكام

لتطبيق السياسات المحاسبية للمجموعة، قامت الإدارة بوضع الاجتهادات الجوهرية التالية باستثناء تلك التي تنطوي على تقديرات، والتي لها أثر جوهري على المبالغ المدرجة في القوائم المالية:

(a) العملة الوظيفية

تعتقد الإدارة أن استخدام الدولار الأمريكي كعملة وظيفية يمثل الحالة الاقتصادية للمعاملات المعنية والظروف والأحداث. تكمن العوامل التي تحدد العملة الوظيفية في العملات التي تتم بها العمليات. تتم كافة مبيعات المجموعة بالدولار الأمريكي. ويتم تقويم معظم مصروفات المجموعة وتمويلاتها بالدولار الأمريكي. ويتم تكبد المرتبات بالريال العماني وتتم بعض تمويلات المجموعة بالريال العماني. ومع ذلك، فإن هذه المبالغ غير جوهرياً ومعظم العمليات تتم بالدولار الأمريكي، ونتيجة لذلك فإن العملة الوظيفية هي الدولار الأمريكي.

(b) تحديد الوحدات المولدة للنقد

قامت الإدارة بتقييم كامل الأسطول لفئة معينة من السفن كوحدة واحدة مولدة للنقد. ومن بين أمور أخرى، يؤثر الاجتهاد على تحديد الأسس التي سيتم بناءً عليها فحص الانخفاض في القيمة. تعتبر الوحدات المولدة للنقد أسطول ناقلات النفط الخام العملاقة وأسطول نقل البضائع السائبة الجافة. عند تحديد أن أسطول السفن يشكل وحدة واحدة مولدة للنقد، أخذت الإدارة بعين الاعتبار درجة الترابط بين السفن التي تعمل في الأسطول فيما يتعلق بالقرارات التجارية والتحسينات المتبادلة التشغيلية والكفاءات المالية. خلصت الإدارة إلى أن الترابط يمثل هذه الدرجة التي تعتبر معها التدفقات النقدية الواردة غير مستقلة عن بعضها البعض بشكل كبير، وأنه نتيجة لذلك يشكل الأسطول الكامل وحدة واحدة مولدة للنقد. وعند تحديد أن الوحدة المولدة للنقد ليست في مستوى أقل من أسطول السفن، أولت الإدارة أهمية لحقيقة أن الأسطول يُدار كمحفظة، حيث يتم تقاسم الإيرادات على أساس الاتحاد والسفن في الأسطول بالإضافة إلى ذلك فإن التدفقات النقدية قابلة للتبادل إلى حد كبير.

٢-٥ التقديرات والافتراضات

يتطلب إعداد القوائم المالية من الإدارة القيام وضع تقديرات وافتراضات تؤثر على تطبيق السياسات المحاسبية والمبالغ المقرر عنها للأصول والالتزامات والإيرادات والمصروفات. وقد تختلف النتائج الفعلية عن هذه التقديرات.

تتم مراجعة التقديرات والافتراضات المتعلقة بها بشكل مستمر. ويتم إدراج التعديلات على التقديرات المحاسبية في الفترة التي يتم فيها تعديل التقدير وأي فترات مستقبلية يكون التعديل مؤثراً عليها.

الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالمستقبل والمصادر الرئيسية الأخرى لتقديرات عدم اليقين في تاريخ قائمة المركز المالي، والتي لها مخاطر جوهرية وتتسبب بتسويات مهمة للقيم الدفترية للالتزامات والأصول خلال السنة المالية القادمة موضحة أدناه.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الهامة (تابع)

٢-٥ التقديرات والافتراضات (تابع)

(أ) انخفاض قيمة الحسابات المدينة

تستند مخصصات انخفاض القيمة للأصول المالية على افتراضات حول مخاطر العجز عن السداد ومعدلات الخسارة المتوقعة. تستخدم المجموعة تقديرات في وضع هذه الافتراضات واختيار المدخلات لحساب الانخفاض في القيمة وذلك بناء على الخبرة التاريخية للمجموعة، وأوضاع السوق الحالية، فضلاً عن التقديرات القائمة على النظرة المستقبلية في نهاية كل فترة تقرير. تفاصيل الافتراضات والمدخلات الرئيسية المستخدمة مبينة في الإيضاح ١٠ (ج).

في تاريخ قائمة المركز المالي، بلغ إجمالي الذمم المدينة التجارية ١٩,١٤٧ مليون ريال عماني (٢٠٢١ - ١٣,١١٢ مليون ريال عماني) وبلغ مخصص انخفاض القيمة ٠,٨٩٨ مليون ريال عماني (٢٠٢١ - ٠,٦١٣ مليون ريال عماني). سيتم إدراج أي فرق بين المبالغ المحصلة فعلاً في الفترات المستقبلية والمبالغ المتوقعة في قائمة الدخل الشامل.

(ب) الأعمار الإنتاجية للممتلكات والسفن والمعدات

تتم مراجعة الأعمار الإنتاجية المقدرة والأساليب المستخدمة لاستهلاك الممتلكات والسفن والمعدات وتراجع إذا كان ذلك ملائماً، بنهاية كل سنة مالية. وتتبع المجموعة في أعمال المراجعة، والحيازات الحالية بالإضافة إلى الاتجاهات الراهنة للسوق والصناعة. ووفقاً لهذه السياسة، تراجع المجموعة الأعمار الإنتاجية المقدرة والقيم المتبقية للممتلكات والسفن والمعدات بشكل مستمر.

إن تأثير تمديد الأعمار الإنتاجية لهذه الأصول على الفترات المحاسبية اللاحقة سيعتمد على اقتناء أصول جديدة ضمن الفئات المعنية. وبالتالي، لا يمكن إجراء توقعات محددة فيما يتعلق بالفترات المستقبلية.

(ج) انخفاض قيمة السفن

تحدد المجموعة مدى انخفاض قيمة الأصول غير المالية عند وجود مؤشرات على انخفاض القيمة كما تم تعريفها بمعايير المحاسبة الدولي رقم ٣٦. ويتطلب هذا تقديراً للقيمة المستخدمة للوحدة المولدة للنقد، والتي تشكل القيمة الدفترية لأسطول السفن (بما في ذلك عناصر السفن) كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢. ويتطلب تقدير القيمة المستخدمة من المجموعة وضع تقديرات للتدفقات النقدية المستقبلية المتوقعة للوحدة المولدة للنقد وأن تختار معدلاً مناسباً للحسم لاحتساب القيمة الحالية لتلك التدفقات النقدية.

نتيجة للتقلبات المستمرة في أسعار الشحن خلال سنة ٢٠٢٢، تم تقييم القيمة الدفترية ل وحدات توليد النقد لأسطول ناقلات النفط العملاقة للمجموعة وأسطول نقل البضائع الجافة السائبة و وحدات إنتاج الغاز الطبيعي المسال لتجري الانخفاض في القيمة. كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١، أجرت الإدارة اختبار انخفاض في القيمة للمبلغ القابل للاسترداد للأصول الجوهرية ضمن وحدات توليد النقد للمجموعة. وبلغت القيمة الدفترية للوحدات المولدة للنقد الثلاث مع مؤشرات انخفاض القيمة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ ما قيمته ٣٥٨,٦٧٩ مليون ريال عماني (٢٠٢١ - ٤٣٢,٠٢٢ مليون ريال عماني).

استند تقييم القيمة المستخدمة للوحدة المولدة للنقد على صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية المستقبلية المتوقعة. تستند تقديرات رسوم الشحن إلى متوسط الأسعار السابقة لمدة ١٠ سنوات وتتوافق مع خطط أعمال المجموعة. تعتقد المجموعة أن النهج المستخدم للمعدلات طويلة الأجل يعكس بشكل مناسب الطبيعة الدورية لقطاع الشحن وهو التقدير الأكثر موثوقية للفترات التي تم النظر فيها في التقييم. يأخذ تقييم المجموعة أيضاً في الاعتبار الفوائد المتوقعة الناشئة عن تركيب أجهزة تنقية الغاز على بعض أساطيل ناقلات النفط العملاقة للمجموعة ("أقسام أجهزة تنقية الغاز")، بناءً على فروق السوق الحالية بين تكلفة زيت وقود الكبريت الثقيل والمنخفض. تم افتراض أن فرق التكلفة هذا سوف يسود خلال السنوات الأربع القادمة.

يتم تعديل مصروفات التشغيل والمصاريف الإدارية بنسبة ٢,٤٨٪ سنوياً. يعتمد معدل الخصم المستخدم في حساب القيمة المستخدمة على المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١٠,٧٪ كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢. ويتم حساب المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال باستخدام نموذج قياسي للمتوسط المرجح لتكلفة رأس المال، تكون فيه تكلفة حقوق الملكية وتكلفة الدين وهيكلاً رأس المال هي المقاييس الرئيسية.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٥ التقديرات والأحكام المحاسبية الجوهرية (تابع)

٥-٢ التقديرات والافتراضات (تابع)

(ج) انخفاض قيمة السفن (تابع)

- كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، فيما يلي متوسط رسوم الشحن الفورية السابقة لمدة ١٠ سنوات المستخدمة في حساب القيمة المستخدمة:
- أسطول ناقلات النفط العملاقة: ٣٠٠,٠٠٠ دولار / اليوم (يتألف من ١٥ ناقلة نفط عملاقة بحمولة طننية ساكنة تبلغ ٣٠٠,٠٠٠ إلى ٣٢٥,٠٠٠ طن)

من المتوقع أن تحقق السفن دخلاً عادياً طوال مدة عمرها الإنتاجي من تاريخ التسليم من حوض بناء السفن. بالنظر إلى العمر الحالي للسفن الأساسية، فإن متوسط العمر المتبقي سيكون من ٨ إلى ٢٠ سنة لأسطول ناقلات النفط العملاقة و ١٠ إلى ٢٢ سنة لأسطول الغاز الطبيعي المسال و ١٩ إلى ٢٣ سنة لأسطول نقل البضائع السائبة الجافة. استخدمت المجموعة التدفقات النقدية المتوقعة لمتوسط العمر المتبقي لأسطول ناقلات النفط العملاقة وأسطول نقل البضائع السائبة الجافة. يعتبر حساب القيمة المستخدمة حساساً بالنسبة للتغيرات في الافتراضات الرئيسية المتعلقة بالتطور المستقبلي في رسوم الشحن، والمتوسط المرجح لتكلفة رأس المال المطبق كعامل خصم في الحسابات، والتطور في مصروفات التشغيل، وقسط جهاز تنقية الغاز طويل الأجل.

ومع تساوي جميع الأمور الأخرى، تم تقييم الحساسيات للقيمة المستخدمة كما يلي:

- تؤدي الزيادة/ الانخفاض في رسوم الشحن بواقع ١,٠٠٠ دولار أمريكي في اليوم إلى الزيادة/ الانخفاض في القيمة المستخدمة بمبلغ ١٤,٧٨٥ مليون ريال عماني في أسطول ناقلات النفط العملاقة.
- ستؤدي الزيادة في المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١,٠٪ إلى انخفاض القيمة المستخدمة بمبلغ ١٦,٧٠٥ مليون ريال عماني. وعلاوة على ذلك، سيؤدي أي انخفاض في المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال بنسبة ١٪ إلى زيادة القيمة المستخدمة بمبلغ ١٨,٢٥٨ مليون ريال عماني.
- ستؤدي الزيادة في التضخم بنسبة ١,٠٪ إلى زيادة القيمة المستخدمة بمبلغ ١,٠٢٢ مليون ريال عماني. وسيؤدي أي انخفاض في التضخم بنسبة ١,٠٪ إلى انخفاض القيمة المستخدمة بمبلغ ١,٠٣٦ مليون ريال عماني.
- ستؤدي الزيادة/ الانخفاض في قسط جهاز تنقية الغاز طويل الأجل المتعلق بأسطول ناقلات النفط العملاقة بنسبة ٢٥٪ في القيمة المفترضة إلى زيادة/ انخفاض في القيمة المستخدمة بقيمة ٣,٨٨٧ مليون ريال عماني.

ومع ذلك، وفي حال تم تطبيق الحساسية التنازلية المبينة أعلاه على اختبار انخفاض القيمة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، لكان هنالك انخفاض في القيمة بمبلغ ٣٣,٦٦١ مليون ريال عماني لأسطول ناقلات النفط العملاقة. وفي حال تطبيق الحساسية التصاعدية المشار إليها أعلاه، لكان هذا الارتفاع سيزيد بمبلغ ٣٦,٦٧٤ مليون ريال عماني لأسطول ناقلات النفط العملاقة.

كما هو موضح أعلاه، تم إعداد اختبار انخفاض القيمة على أساس أن الشركة ستواصل تشغيل سفنها كأسطول بالتجهيزات الحالية.

تم اشتقاق القيمة العادلة من تقرير الشحن الأسبوعي لشركة كلاركستون وتم تعديلها بحسب عمر السفينة.

تتمثل القيمة القابلة للاسترداد في القيمة العادلة مطروحاً منها تكاليف البيع لأسطول ناقلات النفط العملاقة البالغة ٤٠١,١١٨ مليون ريال عماني أو القيمة المستخدمة البالغة ٣٣٦,٣١٢ مليون ريال عماني، أيهما أعلى. إن القيمة القابلة للاسترداد البالغة ٤٠١,١١٨ مليون ريال عماني أعلى من القيمة الدفترية البالغة ٣٥٩,٦٧٩ مليون ريال عماني، وبالتالي لم يتم تحميل أي انخفاض في القيمة في السنة الحالية.

٦ الاستثمار في الشركات التابعة

تمتلك المجموعة استثمارات في الشركات التابعة التالية:

- (١) هذه الشركة التابعة هي شركة مساهمة مقفلة تعمل في مجال تأجير واستئجار السفن.
- (٢) هذه الشركة التابعة هي شركة مساهمة مقفلة تعمل في مجال تقديم خدمات إدارة السفن.
- (٣) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل ناقلات الغاز الطبيعي المسال بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٤) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل ناقلات المنتجات بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٥) تملك هذا الشركات ناقلات نفط عملاقة والتي تعمل حالياً في السوق الفورية.
- (٦) تم تأسيس هذه الشركات التابعة وفقاً لترتيبات المجموعة مع عميل لتأجير أربع ناقلات خام عملاقة بعقود إيجار طويلة الأجل.
- (٧) هذه الشركة التابعة هي شركة ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال الحاويات.
- (٨) تأسست هذه الشركات التابعة وفقاً لترتيبات المجموعة مع العميل لتقديم عشر سفن متوسطة الحجم ("إم آر ٢") ليتم تأجيرها للعمليات لمدة سبع سنوات قابلة للتجديد لثلاث سنوات أخرى.
- (٩) هذه الشركات التابعة هي شركات ذات مسؤولية محدودة تعمل في مجال امتلاك وتشغيل الناقلات الكبيرة وتجري عملياتها في السوق الفورية.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٦ استثمارات في شركات تابعة (تابع)

اسم الشركة	مرجع الإيضاح	بلد التأسيس	% امتلاك ٢٠٢٢	% امتلاك ٢٠٢١
الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م	(١)	سلطنة عُمان	%٩٩,٩٩	%٩٩,٩٩
الشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م	(٢)	سلطنة عُمان	%٩٩,٩٩	%٩٩,٩٩
أريج لنج كاريبير أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	%٨٠	%٨٠
طيوي لنج كاريبير أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	%٨٠	%٨٠
شركة آدم للنقل البحري	(٣)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
دون لنج كاريبير أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	%٨٠	%٨٠
أوريكس لنج كاريبير أس آيه	(٣)	جمهورية بنما	%٦٠	%٦٠
شركة مصيرة للنقل البحري أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة مطرح للنقل أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة الأميرات للنقل أس آيه	(٤)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة مرباط للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	-	-
شركة منح للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	-	-
شركة مزيونة للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	-	-
شركة سيب للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة السويق للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ثمريت للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة إزكي للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة بوكا للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة صفا للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فدي للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة دبا للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة طاقة للنقل البحري	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي ليوا للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي صحار للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي شناس للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة فالي صحم للنقل البحري أس آيه	(٦)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
عمان كونتينر لاين إنك	(٧)	جمهورية بنما	%١٠٠	%١٠٠
شركة سيق للنقل البحري أس آيه (سيق)	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة صحم للنقل البحري أس آيه (صحم)	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة سمائل للنقل البحري أس آيه (سمائل)	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة مسقط سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة الرستاق سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة نخل سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة محضة سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة محوت سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ينقل سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ضنك سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة مدحاء سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة سدح سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة خصب سلفر للنقل البحري أس آيه	(٨)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل المشط للنقل البحري أس آيه	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل شمس للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة ضلكوت للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة صور للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة بهلا للنقل البحري المحدودة	(٥)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل سمحان للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل كور للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل حفيت للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل حريم للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
شركة جبل الروضة للنقل البحري المحدودة	(٩)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
أسياد لاين ش م	(٧)	سلطنة عُمان	%١٠٠	%١٠٠
وادي بني خالد للنقل البحري	(٧)	جزر مارشال	%١٠٠	%١٠٠
أسياد للشحن بي تي إي. المحدودة	(١)	سنغافورا	%١٠٠	-

التكلفة	أعمال رأسمالية قيد التنفيذ	تكاليف السفن والأحواض الجافة	معدات حاسب آلي	مركبات	أثاث وتركيبات	أرض ومبان	الإجمالي
ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني	ريال عُُماني
كما في ١ يناير ٢٠٢١	١٥,٢٣٩,٨٢٠	١,٢٩٠,٤٩١,٨٨٣	١,١٨٦,٧١٣	٦٨,٤٦٨	٨٣٤,٣٩٢	٧,٧٢٧,٥٧٢	١,٣١٥,٥٤٨,٨٤٨
إضافات	١,٩٠٢,٦٣٥	٥٧,٣٢١,٨١٠	-	-	٢٠٢	-	٥٩,٢٢٤,٦٤٧
محول	(١٦,٩٢٨,٩٥٧)	١٦,٩٢٨,٩٥٧	-	-	-	-	-
عكس	(٢١١,٤٣٩)	-	(٥٤,١٣٧)	-	-	(٤٢٦,١٣٠)	(٦٩١,٧٠٦)
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١	٢,٠٠٩	١,٣٦٤,٧٤٢,٦٥٠	١,١٣٢,٥٧٦	٦٨,٤٦٨	٨٣٤,٥٩٤	٧,٣٠١,٤٤٢	١,٣٧٤,٠٨١,٧٨٩
كما في ١ يناير ٢٠٢٢	٢,٠٠٩	١,٣٦٤,٧٤٢,٦٥٠	١,١٣٢,٥٧٦	٦٨,٤٦٨	٨٣٤,٥٩٤	٧,٣٠١,٤٤٢	١,٣٧٤,٠٨١,٧٨٩
الإضافات	٥٠,٤٧,٧٥٨	١١,٥٦٨,٢٧٦	٢٧,١٤٣	٣٠,٠٩٦	٤٦,٩٠٠	١٨٤,٤٧٩	١٦,٩٠٤,٦٥٢
الاستيعادات	-	(١٣٠,٨٠٩,٨٩٩)	-	(٢٥,٠٠٠)	-	-	(١٣٠,٨٣٤,٨٩٩)
المشطولات	-	(٥٠,٨٤,٦٢٠)	-	(٤٣,٤٦٨)	-	-	(٥٠,١٢٨,٠٨٨)
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	٥٠,٤٩,٨١٧	١,٢٤٠,٤١٦,٤٠٧	١,١٥٩,٧١٩	٣٠,٠٩٦	٨٨١,٤٩٤	٧,٤٨٥,٩٢١	١,٢٥٥,٠٢٣,٤٥٤
الاستهلاك المتراكم	-	-	-	-	-	-	-
كما في ١ يناير ٢٠٢١	-	٥٤٠,٧١٩,٥٠٥	٩٨٣,٨٦١	٦٨,٤٦٨	٣٧٣,١٥١	٩٨,٤٧٠	٥٤٢,٢٤٣,٤٥٤
الاستهلاك	-	٥٦,٧٠٦,٩٠٥	٨١,٢٣٦	-	٧٠,٨٠٨	١٦٠,٦٢٧	٥٧٠,١٩,٥٧٦
كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١	-	٥٩٧,٤٢٦,٤١٠	١,٠٦٥,٠٩٧	٦٨,٤٦٨	٤٤٣,٩٥٩	٢٥٩,٠٩٧	٥٩٩,٢٦٣,٠٣٠
كما في ١ يناير ٢٠٢٢	-	٥٩٧,٤٢٦,٤١٠	١,٠٦٥,٠٩٧	٦٨,٤٦٨	٤٤٣,٩٥٩	٢٥٩,٠٩٧	٥٩٩,٢٦٣,٠٣١
الاستهلاك	-	٥٦,٥٢٣,٤٦٧	٤٩,٣٣٦	٣٠,٦٠	٨١,٨٤٢	١٤٧,١٤٣	٥٦,٨٠٤,٨٤٨
الاستيعادات	-	(٧٩,٠٠٦,٩٧٦)	-	(٢٥,٠٠٠)	-	-	(٧٩,٠٨٥,٩٧٦)
المشطولات	-	(١,٥٢٤,٣٩٩)	-	(٤٣,٤٦٨)	-	-	(١,٥٦٧,٨٦٧)
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	-	٥٧٣,٣٦٤,٥٠٢	١,١١٤,٤٣٣	٣٠,٦٠	٥٢٥,٨٠١	٤٠٦,٢٤٠	٥٧٥,٤١٤,٠٣٦
القيمة الدفترية	-	-	-	-	-	-	-
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢	٥٠,٤٩,٨١٧	٦٦٧,٠٥١,٩٠٥	٤٥,٢٨٦	٢٧,٠٣٦	٣٥٥,٦٩٣	٧٠,٧٩,٦٨١	٦٧٩,٦٠٩,٤١٨
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١	٢,٠٠٩	٧٦٧,٣١٦,٢٤١	٦٧,٤٧٩	-	٣٩٠,٦٣٥	٧٠,٤٢,٣٤٥	٧٧٤,٨١٨,٧٥٩

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٧ ممتلكات وسفن ومعدات (تابع)

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، تم رهن تكاليف السفن والأحواض الجافة ذات قيمة دفترية بمبلغ ٤٢٧,٢٦٧,٩٣٣ ريال عماني (٢٠٢١ - ٥١٠,٥٠٩,٤١٢ ريال عماني) مقابل القروض التي حصلت عليها المجموعة من البنوك. يتضمن الإيضاح رقم ١٤ تفاصيل التزامات المجموعة بموجب القروض والتزاماتها المستقبلية. لم يتم رسملة تكاليف اقتراض خلال سنة ٢٠٢٢ (٢٠٢١ - لا شيء).

مصروفات الاستهلاك للسنة تتمثل بما يلي:

٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	
٥٦,٨٦٧,٦٥٠	٥٦,٥٢٣,٤٦٨	تكاليف تشغيل السفن (إيضاح ٢٤)
١٥١,٩٢٦	٢٨١,٣٨٠	مصروفات عمومية وإدارية (إيضاح ٢٦)
٥٧,٠١٩,٥٧٦	٥٦,٨٠٤,٨٤٨	

٨ أصول حق الاستخدام

تبين قائمة المركز المالي وقائمة الأرباح أو الخسائر المبالغ التالية المتعلقة بإيجار أصول حق الاستخدام:

الإجمالي ريال عماني	سفن ريال عماني	عقارات ريال عماني	أرض ريال عماني	
٤٠,٤٦٢,١٦٠	٤٠,٤٢٨,٤١٢	-	٣٣,٧٤٨	الرصيد في ١ يناير
٧٢,٥٢١,٦٧٧	٧٢,٣٣١,٨٧٤	١٨٩,٨٠٣	-	إضافات إلى أصول حق الاستخدام
١٣,٩٠٦	١٣,٩٠٦	-	-	التعديلات
(٢٤,٦٠٨,٧٨٦)	(٢٤,٥٩٧,٣٥٧)	(١٠,٥٤٥)	(٨٨٤)	الاستهلاك المحمل للسنة
٨٨,٣٨٨,٩٥٧	٨٨,١٧٦,٨٣٥	١٧٩,٢٥٨	٣٢,٨٦٣	الرصيد في ٣١ ديسمبر

١-٨ المبالغ المعترف بها في الأرباح أو الخسائر

٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	
١,٤١٩,٤٤٣	٢,٨٦٠,٨٥٨	الفائدة على التزامات الإيجار

٢-٨ المبالغ المعترف بها في قائمة التدفقات النقدية

٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	
٩,٤٧٠,١٢٦	٢٦,٦٨١,٤٠١	إجمالي التدفقات النقدية الخارجة للإيجار

٣-٨ تم تحميل مصروفات الاستهلاك للسنة على الأرباح أو الخسائر على النحو التالي

٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	
٩,٨٧٧,٥٠٥	٢٤,٥٩٧,٣٥٧	تكاليف تشغيل السفن (إيضاح ٢٤)
٢,٥٩٨	١١,٤٢٩	مصروفات عمومية وإدارية (إيضاح ٢٦)
٩,٨٨٠,١٠٣	٢٤,٦٠٨,٧٨٦	

الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية

٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	
٣٣,٣١٦,٤٤٢	٢٥,٥٣٨,٣٧٥	القيمة الدفترية للاستثمارات:
-	-	الحصة في الائتلاف المشترك
٣٣,٣١٦,٤٤٢	٢٥,٥٣٨,٣٧٥	الحصة في الشركات الزميلة
		الرصيد في ٣١ ديسمبر

يوضح الجدول التالي ملخص معلومات استثمار المجموعة في الائتلافات المشتركة والشركات الزميلة:

حصة المجموعة في الشركات الزميلة		حصة المجموعة في الائتلافات المشتركة		
٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	
-	-	٩,٤٠٤,٨٣٤	١٢,٩١٠,٧١٥	الأصول المتداولة
-	-	٤١,١٨٥,١٦٣	٢٤,٦٦٢,٣٥١	الأصول غير المتداولة
-	-	(٧,٣٥٥,٨٨٧)	(٥,٥٠٦,٦١٨)	الالتزامات المتداولة
-	-	(٩,٩١٧,٦٦٨)	(٦,٥٢٨,٠٧٣)	الالتزامات غير المتداولة
-	-	٣٣,٣١٦,٤٤٢	٢٥,٥٣٨,٣٧٥	
-	-	١٨,٠٤٨,١٠٥	١٤,٦٩٨,٧٥٣	حصة الإيرادات والأرباح:
-	-	٣,٢٦٧,٨٥٢	٦,٧٧٧,٢٣٣	الإيرادات
-	-	٣٣,٣١٦,٤٤٢	٢٥,٥٣٨,٣٧٥	الأرباح
				القيمة الدفترية للاستثمار

يوضح الجدول التالي ملخص معلومات الائتلافات المشتركة والشركات الزميلة على النحو الوارد في بياناتها المالية الإدارية الخاصة بها:

شركة زميلة		ائتلاف مشترك		
٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	
-	-	١٨,٨٠٩,٦٦٤	٢٥,٨٢١,٤٣٠	الأصول المتداولة
-	-	٨٢,٣٧٠,٣٢٦	٤٩,٣٢٤,٧٠٢	الأصول غير المتداولة
-	-	(١٤,٧١١,٧٧٥)	(١١,٠١٣,٢٣٦)	الالتزامات المتداولة
-	-	(١٩,٨٣٥,٣٣٥)	(١٣,٠٥٦,١٤٦)	الالتزامات غير المتداولة
-	-	٦٦,٦٣٢,٨٨١	٥١,٠٧٦,٧٥٠	صافي الأصول
-	-	٣٦,٠٩٦,٢١٢	٢٩,٣٩٧,٥٠٨	الإيرادات
-	-	٦,٥٣٥,٧٠٣	١٣,٥٥٤,٤٦٦	الأرباح

يوضح الجدول التالي الحركة في استثمار المجموعة في الائتلافات المشتركة والشركات الزميلة:

٢٠٢١ ريال عماني	٢٠٢٢ ريال عماني	
٣٠,١٩٨,٥١١	٣٣,٣١٦,٤٤٢	كما في ١ يناير
٣,٢٦٧,٨٥٢	(٦,٧٧٧,٢٣٣)	الحصة في نتائج الائتلافات المشتركة والشركة الزميلة
١١٩,٥٧٩	١٩,٤١٦	التغيرات في القيمة العادلة لتحوطات التدفق النقدي
(٢٦٩,٥٠٠)	(١,٠٢٠,٢٥٠)	توزيعات الأرباح المستلمة
٣٣,٣١٦,٤٤٢	٢٥,٥٣٨,٣٧٥	في ٣١ ديسمبر

الشركة العمانية للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ (تابع)

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

اسم الشركة	بلد التأسيس	نسبة الملكية ٢٠٢٢ (%)	نسبة الملكية ٢٠٢١ (%)
الائتلافات المشتركة			
إنبرجي سبرنج لنج كاريبر أس آيه	١ جمهورية بنما	٥٠	٥٠
شركة دقم للنقل البحري أس آيه	٢ جمهورية بنما	٥٠	٥٠
شركة ليوا للنقل البحري أس آيه	٣ جمهورية بنما	٥٠	٥٠
شركة دقم للنقل البحري أس آيه	٤ جمهورية بنما	٥٠	٥٠
شركة ريسوت للنقل البحري أس آيه	٥ جمهورية بنما	٥٠	٥٠
شركة المصنعة للنقل البحري أس آيه	٦ جمهورية بنما	٥٠	٥٠
الشركة الزميلة			
شركة بكا للشحن	٧ الإمارات العربية المتحدة	٢٥	٢٥

(i) الشركة هي شركة ذات مسؤولية محدودة وتعمل في مجال تشغيل ناقلة للغاز الطبيعي المسال. إن استثمارات المجموعة في حصص المشروع المشترك واتفاقية دعم المساهمين متنازل عنها لصالح مقرضي المشروع المشترك مقابل اقتراضات تمويل السفن.

(ii) في ٢٩ نوفمبر ٢٠٠٥، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، شركة دقم للنقل البحري أس آيه، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلة للنفط الخام.

(iii) في ٢١ يونيو ٢٠٠٥، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، ليوا للنقل البحري، بهدف تشغيل أعمال تأجير السفن.

(iv) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، هيماء للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلة إل آر ٢.

(v) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، ريسوت للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلة إل آر ٢.

(vi) في ٢٣ يونيو ٢٠٠٦، قامت المجموعة مع ميتسوي او.اس.كيه. لاينز بتأسيس ائتلاف مشترك، المصنعة للنقل البحري، بهدف حيازة وامتلاك وتشغيل ناقلة لغاز البترول المسال.

منحت المجموعة بعض القروض لائتلافات مشتركة، وتم إدراج تفاصيلها في الإيضاح رقم ١٠ (ب). تم تقويم هذه القروض بالدولار الأمريكي وضمانها جزئياً مقابل حصص ملكية شركاء المشروع المشترك ذي العلاقة.

(vii) في ٢٠٠٨، افتتنت الشركة ٢٥٪ من أسهم شركة بكا للشحن وهي شركة مساهمة خاصة مسجلة لدى دائرة التنمية الاقتصادية في دبي، الإمارات العربية المتحدة. لم تعد الشركة عاملة وتم رصد مخصص لحصة المجموعة في الاستثمار بالكامل. علاوة على ذلك، لا توجد حصة غير مدرجة من الخسائر فيما يتعلق بالشركة الزميلة، حيث أن الشركة الزميلة لم تعد عاملة.

في ٢٠١٠، ونظراً للخسائر المستمرة ونية الإدارة باستبعاد هذا الاستثمار، تم إنشاء مخصص للانخفاض في القيمة لكامل قيمة الاستثمار.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(١) المعلومات المالية الملخصة للائتلافات المشتركة

فيما يلي المعلومات المالية الملخصة للائتلافات المشتركة التي تم احتسابها باستخدام طريقة حقوق الملكية.

قائمة المركز المالي المختصرة:

٢٠٢٢	إنرجي ريال عماني	ليوا ريال عماني	ريسوت ريال عماني	المصنعة ريال عماني	الدقم ريال عماني	هيماء ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
الأصول							
أصول غير متداولة	١٢,٥٧٧,٩٥٠		٩,٨٧٨,٣٩٨	١٧,٠٢٣,٤٥٢	٤٠	٩,٨٤٤,٨٦٢	٤٩,٣٢٤,٧٠٢
أصول متداولة							
- نقد وما يعادله	٥,١٠٨,٦٠٨	١,٦٣٥,٩٣١	١,٢٤٦,٨٢٠	٢,٤٧٦,٩٦٩	١١,٥١١,٨١٩	٥٦٠,٧٩٧	٢٢,٥٤٠,٩٤٤
- أصول متداولة أخرى	٦١٦,٥٩٩	٢,٠٣٦,٢٢٧	٣٢,٦٢١	٤٨٧,٩٨٩	١,٢٦٥	١٠٥,٧٨٥	٣,٢٨٠,٤٨٦
إجمالي الأصول	١٨,٣٠٣,١٥٧	٣,٦٧٢,١٥٨	١١,١٥٧,٨٣٩	١٩,٩٨٨,٤١٠	١١,٥١٣,١٢٤	١,٠٥١١,٤٤٤	٧٥,١٤٦,١٣٣
حقوق الملكية والالتزامات							
إجمالي حقوق الملكية	١٥,٢٣٣,٥٣٤	١,٠٣٩,٣١٧	٨,٦٨٧,٩٥٨	٦,٢١٨,١٤٠	١١,٣٥٢,٢٥٦	٨,٥٤٥,٥٤٥	٥١,٠٧٦,٧٥٠
الالتزامات							
التزامات غير متداولة							
- التزامات مالية (باستثناء الذمم دائنة	-	-	٣٧٦,٧٩٠	١٢,٣٠٤,٦٠٠	-	٣٧٤,٧٥٦	١٣,٠٥٦,١٤٦
التجارية)	-	-	-	-	-	-	-
- التزامات غير متداولة أخرى	-	-	-	-	-	-	-
التزامات متداولة							
- التزامات مالية (باستثناء الذمم دائنة	٢,٦٥١,٨٩٨	١,٥١٧,٥٧٢	١,٧٨٣,٩٣٦	١,٤٢٦,٤٤٦	١٥٤,٧٠٨	١,٥٨٣,٢١٠	٩,١١٧,٧٧١
التجارية)	٤١٧,٧٢٥	١,١١٥,٢٦٩	٣٠٩,١٥٥	٣٩,٢٢٤	٦,١٦٠	٧,٩٣٣	١,٨٩٥,٤٦٦
- التزامات غير متداولة أخرى	٣,٠٠٦٩,٦٢٣	٢,٦٣٢,٨٤١	٢,٤٦٩,٨٨١	١٣,٧٧٠,٢٧٠	١٦٠,٨٦٨	١,٩٦٥,٨٩٩	٢٤,٠٠٦٩,٣٨٣
إجمالي التلتزامات	١٨,٣٠٣,١٥٦	٣,٦٧٢,١٥٨	١١,١٥٧,٨٣٩	١٩,٩٨٨,٤١٠	١١,٥١٣,١٢٤	١,٠٥١١,٤٤٤	٧٥,١٤٦,١٣٣
إجمالي حقوق الملكية والالتزامات							

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(١) المعلومات المالية الملخصة للائتلافات المشتركة (تابع)

قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الملخصة:

٢٠٢٢	إيرجي ريال عماني	ليوا ريال عماني	ريسوت ريال عماني	المصنعة ريال عماني	الذقم ريال عماني	هيماء ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
تأجير السفن	٦,٤٤٢,٥٣١	١١,١٨٣,١٤٠	٢,٨٦٦,٧١٠	٣,٨٩٢,٥٤٣	١,٨٢٢,٦٦٤	٣,١٨٩,٩١٨	٢٩,٣٩٧,٥٠٦
تكلفة التشغيل استهلاك	(٢,٩٧٠,٧٤٢) (٣,٢١٩,٨٤٠)	(١٤,٦٩٣,٧٠٦)	(٩٢٣,٩٦٨) (١,٠٨٢,٠٩٧)	(١,٣٩٢,٣٦٦) (١,٩٩٤,٧٦٢)	(٧٨٧,٦٧١) (٩١٩,٨٣٩)	(١,٠٣٥,٢٢٤) (١,١٣٨,٣٨١)	(٢١,٨٠٣,٦٧٧) (٨,٣٥٤,٩١٩)
ربح / (خسائر) التشغيل	٢٥١,٩٤٩	(٣,٥١٠,٥٦٦)	٨٦٠,٦٤٥	٥٠٥,٤١٥	١١٥,١٥٤	١,٠١٦,٣١٣	(٧٦١,٠٩٠)
(مصرفات) / إيرادات غير تشغيلية أخرى	(٨,٣٨٩,١٢٦)	(١٦٥,٢١٢)	(٢,٣٥٥)	(١٦,٢٨٣)	(٣,٥٧٩,٧٩٤)	٢٤,٩٩٢	(١٢,١٢٧,٧٧٨)
مصرفات الفوائد	(٤٨,٠٠٤)	-	(٦٨,٩٨٣)	(٤٩٠,٩٧١)	(٣٧,٤٣٩)	(٦٨,٧٦٣)	(٧١٤,٢٠٤)
إيرادات التمويل	٤٧,٤٣٣	٢٩٦	٨٩	٣٠٤	٣٥٧	١٢٧	٤٨,٦٠٦
صافي (الخسائر) / الربح	(٨,١٣٧,٧٩٢)	(٣,٦٧٥,٤٨٢)	٧٨٩,٣٩٦	(١,٥٣٥)	(٣,٥٠١,٧٢٢)	٩٧٢,٦٦٩	(١٣,٥٥٤,٤٦٦)
نسوية المعلومات المالية الملخصة:							
٢٠٢٢	إيرجي ريال عماني	ليوا ريال عماني	ريسوت ريال عماني	المصنعة ريال عماني	الذقم ريال عماني	هيماء ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
صافي الأصول الافتتاحي في ١ يناير	٢٥,٣٧٢,٩٩٤	٤,٧١٤,٧٩٩	٧,٨٩٨,٥٦٢	٦,٢١٩,٦٧٥	١٤,٨٥٣,٩٧٥	٧,٥٧٢,٨٧٦	٦٦,٦٣٢,٨٨١
الربح السنوي	(٨,١٣٧,٧٩٢)	(٣,٦٧٥,٤٨٢)	٧٨٩,٣٩٦	(١,٥٣٥)	(٣,٥٠١,٧٢٢)	٩٧٢,٦٦٩	(١٣,٥٥٤,٤٦٦)
تعديل القيمة العادلة	٣٨,٨٣٤	-	-	-	-	-	٣٨,٨٣٤
توزيعات أرباح مدفوعة خلال السنة	(٢,٠٤٠,٥٠٠)	-	-	-	-	-	(٢,٠٤٠,٥٠٠)
في ٣١ ديسمبر	١٥,٢٣٣,٥٣٦	١,٠٣٩,٣١٧	٨,٦٨٧,٩٥٨	٦,٢١٨,١٤٠	١١,٣٥٢,٢٥٦	٨,٥٤٥,٥٤٥	٥١,٠٧٦,٧٤٩
استثمارات في ائتلافات مشتركة	٧,٦١٦,٧٦٧	٥١٩,٦٥٩	٤,٣٤٣,٩٧٩	٣,١٠٩,٠٧٠	٥,٦٧٦,١٢٨	٤,٢٧٢,٧٧٢	٢٥,٥٣٨,٣٧٥
القيمة الدفترية							

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(١) المعلومات المالية الملخصة للانتماءات المشتركة (تابع)

فيما يلي المعلومات المالية الملخصة للانتماءات المشتركة التي تم احتسابها باستخدام طريقة حقوق الملكية كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١.

قائمة المركز المالي المختصرة:

٢٠٢١	إنرجي ريال عُمانى	ليوا ريال عُمانى	ريسوت ريال عُمانى	المصنعة ريال عُمانى	النقم ريال عُمانى	هيماء ريال عُمانى	الإجمالي ريال عُمانى
الأصول							
أصول غير متداولة	٢٤,٠٧٧,٦٧٩	-	١٠,٦٠٦,٨٦٣	١٨,٣٨٦,٢٠٧	١٨,٩٥٤,٨٣٨	١٠,٣٤٤,٧٣٩	٨٢,٣٧٠,٣٢٦
أصول متداولة							
- نقد وما يعادله	٥,٠٨٨,٤٦٦	٣,٦٨٥,٧٢٢	٦٦١,٨٩٧	٢,٨٢٨,٨٥٥	٢,٢٦٨,٤٦٥	١,٢٤٢,٢٣٤	١٥,٧٧٥,٦٣٩
- أصول متداولة أخرى	٤٦٥,١٥٢	٢,١١٢,٨٠٦	٣١,٣٨٧	١٥٨,٤٥٤	١٣٣,٨٢٥	١٣٢,٤٠١	٣,٠٣٤,٠٢٥
إجمالي الأصول	٢٩,٦٣١,٢٩٧	٥,٧٩٨,٥٢٨	١١,٣٠٠,١٤٧	٢١,٣٧٣,٥١٦	٢١,٣٥٧,١٢٨	١١,٧١٩,٣٥٤	١٠١,١٧٩,٩٩٠
حقوق الملكية والالتزامات							
إجمالي حقوق الملكية	٢٥,٣٧٢,٩٩٤	٤,٧١٤,٧٩٩	٧,٨٩٨,٥٦٢	٦,٢١٩,٦٧٥	١٤,٨٥٣,٩٧٥	٧,٥٧٢,٨٧٦	٦٦,٢٣٢,٨٨١
الالتزامات							
التزامات غير متداولة							
- التزامات مالية (باستثناء الذمم دائنة	-	-	١,٨٨٣,٩٧٠	١٣,٦١٣,٦٠٠	٢,٤٦٤,٠٠٠	١,٨٧٣,٧٦٥	١٩,٨٣٥,٣٣٥
التجارية)	-	-	-	-	-	-	-
- التزامات غير متداولة أخرى	-	-	-	-	-	-	-
التزامات متداولة							
- التزامات مالية (باستثناء الذمم دائنة	٢,٤٩٩,٢٢٨	٣٠٢,١٥٢	١,٥١١,٤٥٦	١,٥٣٤,٠٨١	٤,٠٣٢,٩٩٣	١,٤٩٩,٠١٠	١١,٣٧٨,٩٢٠
التجارية)	١,٧٥٩,٠٧٥	٧٨١,٥٧٦	٦,١٦٠	٦,١٦٠	٦,١٦٠	٧٧٢,٧٢٣	٣,٣٣٢,٨٥٤
- التزامات غير متداولة أخرى	٤,٢٥٨,٣٠٣	١,٠٨٣,٧٢٨	٣,٤٠١,٥٨٦	١٥,١٥٣,٨٤١	٦,٥٠٣,١٥٣	٤,١٤٦,٤٩٨	٣٤,٥٤٧,١٠٩
إجمالي الالتزامات	٢٩,٦٣١,٢٩٧	٥,٧٩٨,٥٢٨	١١,٣٠٠,١٤٧	٢١,٣٧٣,٥١٦	٢١,٣٥٧,١٢٨	١١,٧١٩,٣٥٤	١٠١,١٧٩,٩٩٠
إجمالي حقوق الملكية والالتزامات							

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٩ استثمارات محتسبة وفقاً لحقوق الملكية (تابع)

(١) المعلومات المالية الملخصة للانتلافات المشتركة (تابع)

قائمة الأرباح أو الخسائر والدخل الشامل الآخر الملخصة:

٢٠٢١	إتريجي ريال عُمانى	ليوا ريال عُمانى	ريسوت ريال عُمانى	المصنعة ريال عُمانى	الذقم ريال عُمانى	هيماء ريال عُمانى	الإجمالي ريال عُمانى
تأجير السفن	١٠,٩٠٢,٩٦٣	١١,٧٨٧,١٦٣	٢,٥٨٥,٦٦٠	٣,٥٢٧,١٧٨	٤,٧٠٧,٥٨٨	٢,٥٨٥,٦٦٠	٣٦,٠٩٦,٢١٢
تكاليف التشغيل استهلاك	(٢,٠٩,٢٢٧) (٢,٩٧٧,١٢٨)	(١٣,٥٣٢,٣٦٨) -	(١,١٣١,٤٩٤) (١,١٣٦,٠٥٦)	(١,٢٧١,١٢١) (١,٩٥٠,٧١٩)	(١,٢٤٤,١٤٩) (١,٤١١,٤١٦)	(١,٠٣٣,٦٩٤) (١,٠٦٨,٦١١)	(٢٠,٣٢٢,٠٥٣) (٨,٥٤٣,٩٣٠)
ربح التشغيل	٥,٨١٦,٦٠٨	(١,٧٤٥,٢٠٥)	٣١٨,١١٠	٣٠٥,٣٣٨	٢,٥٥٢,٠٢٣	٤٨٣,٣٣٥	٧,٢٣٠,٢٢٩
(مصرفات) / إيرادات غير تشغيلية أخرى	-	١٢٣,٣٢٠	(٢,٣٥٧)	(١٦,٢٦٣)	(١,٨٨٨)	(٢,٣٥٢)	١٠٠,٤٦٠
مصرفات القوائد	(٣٤٥,٨٣٠)	-	(٥٠,٢٩٤)	(٢٨٩,٩٠٧)	(٦١,٤٨٨)	(٥٠,٦١١)	(٧٩٨,١٣٠)
إيرادات التمويل	١,٩٩٧	٦٥٩	٨٤	٢٤٥	٧٨	٨١	٣,١٤٤
صافي الربح	٥,٤٧٢,٧٧٥	(١,٦٢١,٢٢٦)	٢٦٥,٥٤٣	(٥٨٧)	١,٩٨٨,٧٢٦	٤٣٠,٤٧٣	٦,٥٣٥,٧٠٣

مطابقة المعلومات المالية الملخصة:

٢٠٢١	إتريجي ريال عُمانى	ليوا ريال عُمانى	ريسوت ريال عُمانى	المصنعة ريال عُمانى	الذقم ريال عُمانى	هيماء ريال عُمانى	الإجمالي ريال عُمانى
صافي الأصول الافتتاحي في ١ يناير	٢٠,٢٠٠,٠٦١	٦,٣٣٦,٠٢٥	٧,١٣٣,٠١٩	٦,٢٢٠,٢٦٣	١٢,٨٦٥,٢٥٠	٧,١٤٢,٤٠٣	٦٠,٣٩٧,٠٢١
الربح السنوي	٥,٤٧٢,٧٧٥	(١,٦٢١,٢٢٦)	٢٦٥,٥٤٣	(٥٨٧)	١,٩٨٨,٧٢٥	٤٣٠,٤٧٣	٦,٥٣٥,٧٠٣
تعديل القيمة العادلة	٢٣٩,١٥٧	-	-	-	-	-	٢٣٩,١٥٧
توزيعات أرباح مدفوعة خلال السنة	(٥٣٩,٠٠٠)	-	-	-	-	-	(٥٣٩,٠٠٠)
في ٣١ ديسمبر	٢٥,٣٧٢,٩٩٣	٤,٧١٤,٧٩٩	٧,٨٩٨,٥٦٢	٦,٢١٩,٦٧٦	١٤,٨٥٣,٩٧٥	٧,٥٧٢,٨٧٦	٦٦,٦٣٢,٨٨١
استثمارات في انتلافات مشتركة	%٥٠	%٥٠	%٥٠	%٥٠	%٥٠	%٥٠	%٥٠
القيمة الدفترية	١٢,٦٨٦,٤٩٧	٢,٣٥٧,٤٠٠	٣,٩٤٩,٢٨١	٣,١٠٩,٨٣٨	٧,٤٢٦,٩٨٩	٣,٧٨٦,٤٣٨	٣٣,٣١٦,٤٤٢

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٠ الأصول المالية

تحتفظ المجموعة بالأصول المالية التالية:

٢٠٢٢	غير جارية ريال عُُماني	جارية ريال عُُماني
أصول مالية بالتكلفة المطفأة		
- ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي - إيضاح (أ)	١٣١,٢١٨,٣٣٤	٦,٨٤١,٧٦٠
- ذمم مدينة القروض - إيضاح (ب)	٧,٦٠٩,٧٨٧	-
	١٣٨,٨٢٨,١٢١	٦,٨٤١,٧٦٠
الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر		
إيضاح (ج)	٢,٩٠٧	-
ذمم مدينة تجارية وأخرى - إيضاح (د)	-	١٨,٥١٨,٦٦٩
أصول العقود - إيضاح (هـ)	-	٨,٣٤٢,٥١٢
أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة - إيضاح (و)	-	٤,٦١٠,٣٧٨
أرصدة بنكية ونقدية - إيضاح (ز)	-	١٢٩,٦٤٤,٣٦٩
	١٣٨,٨٣١,٠٢٨	١٦٧,٩٥٧,٦٨٨

٢٠٢١	غير جارية ريال عُُماني	جارية ريال عُُماني
أصول مالية بالتكلفة المطفأة		
- ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي - إيضاح (أ)	١٣٨,١٩٦,٧٥٠	٦,٠١٠,٦٥٦
- ذمم مدينة القروض - إيضاح (ب)	٧,٨٥٨,٧٠٢	-
	١٤٦,٠٥٥,٤٥٢	٦,٠١٠,٦٥٦
الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر		
إيضاح (ج)	٢,٩٠٧	-
ذمم مدينة تجارية وأخرى - إيضاح (د)	-	١٢,٤٩٨,٥٦٠
أصول العقود - إيضاح (هـ)	-	٤,٢٨٤,٥١٢
أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة - إيضاح (و)	-	١,٣٧٦,٧٨٣
أرصدة بنكية ونقدية - إيضاح (ز)	-	٩٧,٧١٧,٨٢٧
	١٤٦,٠٥٨,٣٥٩	١٢١,٨٨٨,٣٣٨

(أ) ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي

أبرمت أربع شركات تابعة للمجموعة ترتيبات إيجار لمدة ٢٠ سنة لناقلات نفط عملاقة مع طرف آخر (المستأجر). وحددت المجموعة اعتماداً على تقييم أحكام وشروط الترتيبات أنها لا تحتفظ بالمخاطر والمزايا الهامة لملكية هذه الناقلات، ولذا احتسبت اتفاقيات التأجير لأجل كترتبات إيجار تمويلي.

٢٠٢٢	٢٠٢١
ريال عُُماني	ريال عُُماني
الجزء غير المتداول	الجزء غير المتداول
١٣١,٢١٨,٣٣٤	١٣٨,١٩٦,٧٥٠
٦,٩٧٨,٤١٦	٦,١٩٢,٤٧٠
(١٣٦,٦٥٦)	(١٨١,٨١٤)
٦,٨٤١,٧٦٠	٦,٠١٠,٦٥٦

ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [إيضاح ١٠(ج)]

خلال سنة ٢٠٢٢، اعترفت المجموعة بإيرادات الفائدة على إيجارات مدينة بقيمة ١٧.٧٩ مليون ريال عُُماني (٢٠٢١: ١٨.٥٤ مليون ريال عُُماني).

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٠ الأصول المالية (تابع)

(أ) ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي (تابع)

فيما يلي الحد الأدنى لذمم مدينة الإيجار المستقبلية بموجب الإيجار التمويلي بالإضافة إلى القيمة الحالية للحد الأدنى لذمم مدينة الإيجار:

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	ذمم مدينة الإيجار التمويلي
٦,١٩٢,٤٧٠	٦,٩٧٨,٤١٦	- متداولة
١٣٨,١٩٦,٧٥٠	١٣١,٢١٨,٣٣٤	- غير متداولة
١٤٤,٣٨٩,٢٢٠	١٣٨,١٩٦,٧٥٠	إجمالي ذمم مدينة الإيجار التمويلي
٢٣,٩٩١,٠٧٧	٢٣,٨٧١,٠٩٣	دفعات إيجار غير مخصومة متوقع استلامها
٢٣,٨٧١,٠٩٣	٢٤,٢٤٠,٩١٠	سنة واحدة
٢٤,٢٤٠,٩١٠	٢٣,٣٨٣,٤٤٠	٢ سنوات
٢٣,٣٨٣,٤٤٠	٢٣,٥٠٠,٣٣٣	٣ سنوات
٢٣,٥٠٠,٣٣٣	٢٣,٨٥٥,٠١٥	٤ سنوات
١٥٤,٣٥٤,٧٩٣	١٣٠,٤٩٩,٧٧٨	٥ سنوات
٢٧٣,٣٤١,٦٤٦	٢٤٩,٣٥٠,٥٦٩	أكثر من ٥ سنوات
(١٢٨,٩٥٢,٤٢٦)	(١١١,١٥٣,٨١٩)	ناقصاً: إيرادات التمويل غير المكتسبة
١٤٤,٣٨٩,٢٢٠	١٣٨,١٩٦,٧٥٠	

تستحق ذمم مدينة ترتيبات الإيجار التمويلي من عميل يعتبر من أكبر منتجي الخام في العالم، وبالتالي فهو يتمتع بمركز ائتماني قوي. كما لا توجد ذمم مدينة إيجار تمويلي متأخرة السداد.

(ب) ذمم مدينة القروض

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	قروض لائتلاف مشترك [إيضاح ١٨ وإيضاح (١) أدناه]
٥,٤٩٧,٨٠٠	٥,٤٩٧,٨٠٠	قروض إلى أو جيه في ٣ [إيضاح ١٠ (ج)]
٢,٣٨٥,٦٩١	٢,١٣٦,٧٧٦	ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [إيضاح ١٠ (ح)]
(٢٤,٧٨٩)	(٢٤,٧٨٩)	
٧,٨٥٨,٧٠٢	٧,٦٠٩,٧٨٧	

(١) القروض المقدمة إلى شركة المصنعة للنقل البحري أس آيه، ائتلاف مشترك، تحمل معدل فائدة سنوي فعال بسعر الليبور زائداً ٢٪ (٢٠٢١ - الليبور زائداً ٢٪).

(ج) أصول مالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر

تتكون الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر من سندات ملكية غير محتفظ بها للمتاجرة، والتي اختارت المجموعة نهائياً أن تدرجها في هذه الفئة عند الإدراج المبدئي. تمثل هذه السندات استثمارات استراتيجية وترى المجموعة أن هذا التصنيف هو الأنسب. في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١ و ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، تتكون الأصول المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر من الحصص غير المدرجة البالغة ٢,٩٠٧ ريال عماني (٢٠٢١ - ٢,٩٠٧ ريال عماني). لدى المجموعة ٤٠٪ من الحصص الممتازة في أو جيه في كايمان ٣ ليمتد.

منحت المجموعة قرضاً إلى أو جيه في كايمان ٣ ليمتد منفذاً بالين الياباني ويبلغ ٢,١٣٦,٧٧٦ ريال عماني (٢٠٢١ - ٢,٣٨٥,٦٩١ ريال عماني). يحمل القرض معدل فائدة بنسبة ٤٪ (٢٠٢١ - ٤٪).

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٠ الأصول المالية (تابع)

(د) ذمم مدينة تجارية وأخرى

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	ذمم مدينة تجارية ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠ (ج)]
١٣,١١٢,٣٦٩	١٩,٤١٦,٩٦٥	
(٦١٣,٨٠٩)	(٨٩٨,٢٩٦)	
١٢,٤٩٨,٥٦٠	١٨,٥١٨,٦٦٩	

(١) ونظراً لطبيعة الذمم مدينة الجارية قصيرة الأجل، تعتبر قيمها الدفترية مقاربة لقيمها العادلة.

(هـ) أصول العقود

اعترفت المجموعة بالأصول التالية المتعلقة بالعقود مع العملاء:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	أصول العقود المتعلقة بعقود إيجار الرحلات ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠ (ج)]
٤,٤١٩,٩١٧	٨,٤٥٠,٩٦٥	
(١٣٥,٤٠٥)	(١٠٨,٤٥٣)	
٤,٢٨٤,٥١٢	٨,٣٤٢,٥١٢	

(و) أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	مستحق من أطراف ذات علاقة [الإيضاح ١٨] آخرون ناقصاً: مخصص الخسائر الائتمانية المتوقعة [الإيضاح ١٠ (ج)]
١,٢١١,٠٤٨	٣,٣٧٢,٣٠١	
١٩٠,٩٨١	١,٢٩٨,٥١١	
(٢٥,٢٤٦)	(٦٠,٤٣٤)	
١,٣٧٦,٧٨٣	٤,٦١٠,٣٧٨	

(ز) الأرصدة النقدية والبنكية

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	أرصدة بنكية ودائع نقدية لأجل ثابت (٦ أشهر) - (١)
٣٣,٣١٦,٤٠٦	٦٩,٥١٤,٦٠٠	
٦٤,٤٠١,٤٢١	٦٠,١٢٩,٧٦٩	
٩٧,٧١٧,٨٢٧	١٢٩,٦٤٤,٣٦٩	
(٦٤,٤٠١,٤٢١)	(٦٠,١٢٩,٧٦٩)	
(١٦,٤٧٧,٤٥١)	(١٩,١٤٥,٨٦٢)	
١٦,٨٣٨,٩٥٥	٥٠,٣٦٨,٧٣٨	
(١,٧٦٢,٢٦٣)	(٣٩,٦٧٦)	
١٥,٠٧٦,٦٩٢	٥٠,٣٢٩,٠٦٢	

(i) تشمل الأرصدة البنكية الودائع البالغة ٥٩,٤٨٦,٩١٩ ريال عماني (٢٠٢١ - ٦٢,٤٩٨,٠٠٠ ريال عماني) المحتفظ بها لدى بنوك تجارية في سلطنة عمان وأوروبا. تم تقويم هذه الودائع بشكل رئيسي بالدولار الأمريكي وتحمل معدل فائدة سنوي يتراوح من ٤,٠٠٪ إلى ٥,٧٠٪ (٢٠٢١ - ٣,٥٠٪ إلى ٥,٠٠٪). تشمل الودائع أيضاً فائدة مستحقة بقيمة ٦٤٢,٨٤٩ ريال عماني (٢٠٢١ - ١,٩٠٣,٤٢١ ريال عماني).

(ii) يطلب من بعض الشركات التابعة الحفاظ على أرصدة لودائع الخدمات للامتثال لمتطلبات القروض المحتفظ بها لدى بنوك تجارية في سلطنة عمان واليابان وأوروبا. وكما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، بلغت أرصدة حسابات ودائع الخدمات المنفذة بالدولار الأمريكي قيمة ١٩,١٤٥,٨٦٢ ريال عماني (٢٠٢١ - ١٦,٤٧٧,٤٥١ ريال عماني).

(iii) يشتمل النقد وما يعادله في نهاية السنة على النقد وما يعادله بمبلغ ٥٠,٣٦٨,٧٣٨ ريال عماني (٢٠٢١ - ١٦,٨٣٨,٩٥٥ ريال عماني) وسحوبات بنكية على المكشوف بمبلغ ٣٩,٦٧٦ ريال عماني.

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٠ الأصول المالية (تابع)

(ج) انخفاض قيمة الأصول المالية

نمم مدينة تجارية وأصول العقود

تطبق المجموعة المنهج المبسط بموجب معيار التقارير المالية الدولي رقم ٩ لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة والذي يستخدم مخصص الخسائر المتوقعة على مدار العمر لجميع الذمم المدينة التجارية وأصول العقود.

لقياس الخسائر الائتمانية المتوقعة، تم تجميع الذمم المدينة التجارية وأصول العقود بناءً على خصائص مخاطر الائتمان المشتركة وعدد أيام التأخر عن السداد. تتعلق أصول العقود بالعمل قيد الإنجاز غير المفوتر الذي له نفس خصائص المخاطر مثل الذمم المدينة التجارية لنفس أنواع العقود. ولذلك خلصت المجموعة إلى أن معدلات الخسارة المتوقعة للذمم المدينة التجارية هي تقريب معقول لمعدلات الخسارة لأصول العقود.

تستند معدلات الخسارة إلى آجال استحقاق دفعات المبيعات على مدى فترة ٢٤ شهراً قبل ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ والخسائر الائتمانية التاريخية المقابلة التي حدثت خلال نفس الفترة. تم تعديل معدلات الخسارة التاريخية لتعكس المعلومات الحالية والمستقبلية بناءً على عوامل الاقتصاد الكلي التي تؤثر على قدرة العملاء على سداد الذمم المدينة. قامت المجموعة بمراجعة توقعات معدل العجز في قطاع الأعمال الصادرة عن وكالة تصنيف خارجية لإدراج عامل مستقبلي في تقييمها لانخفاض القيمة. تعتمد توقعات معدل العجز في قطاع الأعمال الصادرة عن وكالة تصنيف خارجية على معدلات عجز تاريخية للقطاع، ويتم تعديلها حسب معلومات الاقتصاد الكلي المستقبلية (أي البيانات الاقتصادية من المجموعات أو الجمعيات أو الهيئات في القطاع). لم تتعرض المجموعة للعجز عن السداد من عملائها خلال السنوات الثلاث الماضية، وبالتالي فإن معدل الخسارة التاريخي هو "لا شيء" (٢٠٢١ - "لا شيء") وبالتالي، فإن معدل الخسارة الفعلي يتكون فقط من العامل المستقبلي (أي توقعات العجز عن السداد لسنة واحدة للقطاع). وفقاً لذلك، يتم الإفصاح عن معدلات الخسارة والتعرض عن العجز عن السداد بناءً على تصنيف القطاع للذمم المدينة التجارية وأصول العقود.

يتم شطب الذمم المدينة التجارية وأصول العقود عندما لا يكون هناك توقع معقول للاسترداد. تتضمن المؤشرات التي تدل على عدم وجود توقع معقول للاسترداد، من بين أمور أخرى، فشل المدين في المشاركة في خطة سداد مع المجموعة والفشل في تقديم الدفعات التعاقدية لفترة تأخر عن السداد لأكثر من ٣٦٥ يوماً.

وعلى هذا الأساس، تم تحديد مخصص الخسارة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ على النحو التالي:

نمم مدينة تجارية وأصول العقود	المبالغ القائمة	معدل الخسارة	مخصص الخسارة
النقل: الشحن	٥,٧٨١,٩٩٤	%١,٠٠	٥٧,٨٢٠
الطاقة: النفط والغاز	١٩,٠٣٠,٠٠٠	%١,١٠	٢٠٩,٣٣٠
المعادن والتعدين	٢,٣٩١,٤٨٧	%١,٤٠	٣٣,٤٨١
المشروبات والأغذية والتبغ	١,١٥٥	%١,١٠	١٢
الإجمالي	٢٧,٢٠٤,٦٣٦		٣٠٠,٦٤٣

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، بلغ المخصص المحدد للذمم المدينة التجارية ٦٦٣,٢٩٤ ريال عماني (٢٠٢١ - ٢٤٤,٥٢٠ ريال عماني).

لو كانت نسب الخسارة الائتمانية المتوقعة قد تقلبت بنسبة ١٪، فكان سيتم ملاحظة التأثير التالي على الربح:

٢٠٢١	٢٠٢٢	أصول مالية أخرى بالتكلفة المضافة
ريال عُمانى	ريال عُمانى	نمم مدينة تجارية
الزيادة / النقص	الزيادة / النقص	أصول العقود
٩٤٩	٤٤,٥٩٥	
١٢٨,٣٨٣	١٨٧,٥٣٧	
٤٤,١٩٩	٨٤,٥١٠	

تم تحديد مخصص الخسارة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ كما يلي للذمم المدينة التجارية وأصول العقود:

نمم مدينة تجارية وأصول العقود	المبالغ القائمة	معدل الخسارة	مخصص الخسارة
النقل: الشحن	٤,٥٧٣,٥٠٦	%٢,٥	١١٤,٣٣٨
الطاقة: النفط والغاز	١١,٩٣٣,٣١١	%٣,١	٣٦٩,٠١٩
المعادن والتعدين	٦٦٦,٣٣٥	%٢,٨	١٨,٦٥٧
الصناعات الاستهلاكية: المشروبات والأغذية والتبغ	٧,١٣٤	%١,٨	١٢٨
الصناعات الرأسمالية: الحاويات والتعبئة والزجاج	٨٤,٦٠٥	%٢,٨	٢,٣٦٩
الصناعات الرأسمالية: المنتجات الحرجية والورق	٢٢,٨٧٥	%٠,٨	١٨٣
الإجمالي	١٧,٢٨٧,٧٦٦		٥٠٤,٦٩٤

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٠ الأصول المالية (تابع)

أصول مالية بالتكلفة المطفأة

تقوم الإدارة بالنظر في "مخاطر الائتمان المنخفضة" للمنشآت بناءً على الزيادة الكبيرة في معايير مخاطر الائتمان. تعتبر المجموعة أن الأداة المالية قد شهدت زيادة جوهرية في مخاطر الائتمان عند استيفاء واحد أو أكثر من المعايير الكمية أو النوعية أو معايير الدعم التالية:

المعايير الكمية: تقليل التصنيفات بمقدار درجتين للمنشآت المصنفة.

المعايير النوعية: تعتبر الأدوات الأخرى من المنشآت غير المصنفة على أنها ذات مخاطر ائتمانية منخفضة عندما تكون مخاطر العجز عن السداد الخاصة بها منخفضة ويكون للمصدر قدرة كبيرة على الوفاء بالتزاماته من التدفقات النقدية التعاقدية على المدى القريب.

معايير الدعم: يتم تطبيق معايير الدعم وتعتبر الأداة المالية أنها تعرضت لزيادة جوهرية في مخاطر الائتمان في حال تجاوز المقترض ٣٠ يوماً في سداد دفعاته التعاقدية.

تعتبر جميع أصول المجموعة المالية بالتكلفة المطفأة ذات مخاطر ائتمانية منخفضة، وبالتالي فإن مخصص الخسارة المدرج خلال هذه الفترة يقتصر على الخسائر المتوقعة لمدة ١٢ شهراً. تحتفظ المجموعة بالسفن التي تقوم عليها العقود محددة المدة لضم مدينة الإيجار التمويلي كضمان مقابل ذمم مدينة الإيجار التمويلي التي تم أخذها في الحسبان في حالة خسارة العجز عن السداد.

خلال العام، تم الاعتراف بالأرباح/(الخسائر) التالية في الأرباح أو الخسائر فيما يتعلق بالأصول المالية منخفضة القيمة:

فيما يلي مطابقة مخصصات الخسارة الختامية للذمم المدينة التجارية كما في نهاية السنة مع مخصصات الخسارة الافتتاحية:

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	
٤٦٣,٨٢٤	٦١٣,٨٠٩	كما في ١ يناير
(٤٠٨)	(١٢,٥٦٧)	عكس مخصص محدد خلال السنة
١٩,٧٣٢	٤٣١,٣٤١	إضافة مخصص محدد خلال السنة
١٣٠,٦٦١	(١٣٤,٢٨٧)	الخسائر الائتمانية المتوقعة المعترف بها
٦١٣,٨٠٩	٨٩٨,٢٩٦	كما في ٣١ ديسمبر
١٣٠,٦٦١	(١٣٤,٢٨٦)	الخسائر الائتمانية المتوقعة من الذمم المدينة التجارية
٨١,٨٢٨	(٢٦,٩٥٢)	الخسائر الائتمانية المتوقعة من أصول العقود
١٩,٣٢٤	٤١٨,٧٧٤	صافي الحركة في المخصصات خلال السنة على:
(٧,٣١٢)	(٤٥,١٥٨)	- الذمم المدينة التجارية (المخصص المحدد)
(٩,٩٨٩)	٣٥,١٨٧	- أصول مالية بالتكلفة المطفأة
٢١٤,٥١٢	٢٤٧,٥٦٥	- أصول مالية أخرى بالتكلفة المطفأة
		صافي خسائر الانخفاض في القيمة من الأصول المالية وأصول العقود

١١ أصول متداولة أخرى

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	
٧٥٥,٠٣٩	٢,٠٠٠,٥٠٩	تكاليف الوفاء بالعقود
٤,٤٥٤,٨٣٥	١٠,١٠٩,١٢٠	دفعات مقدمة
٢,٨٩١,٣٥٨	٤,٦٦٢,١٥٧	مصرفات مدفوعة مقدماً
٤,٣٨٣	١٨,٤٣٥	ذمم مدينة أخرى
٨,١٠٥,٦١٥	١٦,٧٩٠,٢٢١	

(أ) تم الاعتراف بمبلغ ٧٥٥,٠٣٩ ريال عماني ضمن تكلفة الوفاء بالعقود في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١ على أنها مصرفات في سنة ٢٠٢٢ (٢٠٢١: ٥٤٠,٣٥٤ ريال عماني).

١٢ رأس المال

الشركة الأم			
المصدر والمدفوع بالكامل		رأس المال المصرح به	
٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى
١٣٠,٢١٨,٦٠٦	١٣٠,٢١٨,٦٠٦	٣٥٠,٠٠٠,٠٠٠	٣٥٠,٠٠٠,٠٠٠
			أسهم

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٣ احتياطات قانونية

وفقاً لمتطلبات قانون الشركات التجارية في سلطنة عمان، على الشركة الأم واثنين من شركاتها التابعة التي تأسست في السلطنة، تحويل ١٠٪ من أرباحهم السنوية إلى هذا الاحتياطي حتى يبلغ الاحتياطي القانوني على الأقل ثلث رأي مال الشركة المعنية.

توقفت الشركتان التابعتان العمانيتان عن ذلك التحويل حيث وصل إجمالي الاحتياطي لديهما ثلث رأس المال المصرح به. إن هذا الاحتياطي غير متاح للتوزيع. قامت الشركة الأم بتحويل ٢,٤٧٧,٣٢٨ ريال عماني (٢٠٢١ - ٣,١٣١,٧٥٤ ريال عماني) إلى الاحتياطي القانوني خلال السنة الحالية.

تمثل الارصدة في نهاية السنة المبالغ المتعلقة بالشركة وحصتها في احتياطات الشركتين التابعتين العمانيتين أدناه:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٨,٨٩٧,٨٠٧	١١,٢٩١,٣٦٨	متعلق بالشركة
٣٣٣,٣٣٤	٤١٧,١٠١	متعلق بالشركتين التابعتين العمانيتين
٩,٢٣١,١٤١	١١,٧٠٨,٤٦٩	

١٤ قروض وتمويلات محملة بفوائد

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٦١٢,٢١٥,٥٢٨	٥٦٢,٩٨٨,١٣٩	قرض لأجل (١)
١,٧٦٢,٢٦٣	٣٩,٦٧٦	سحوبات بنكية على المكشوف
١١,٩٧٦,٦٦٢	-	قرض من وزارة المالية (٢)
٦٢٥,٩٥٤,٤٥٣	٥٦٣,٠٢٧,٨١٥	ناقصاً: تكاليف التمويل المؤجلة
(٣,٤٣١,٩٩٦)	(٢,٥٩٠,٧٥٤)	إجمالي قيمة القروض
٦٢٢,٥٢٢,٤٥٧	٥٦٠,٤٣٧,٠٦١	
٥٤,٩٧٦,٢٧٦	٥٨,٢٧٤,٧٢٣	جزء متداول
١١,٩٧٦,٦٦٢	-	قرض لأجل (١)
١,٧٦٢,٢٦٣	٣٩,٦٧٦	قرض من وزارة المالية (٢)
٦٨,٧١٥,٢٠١	٥٨,٣١٤,٣٩٩	سحوبات بنكية على المكشوف
٥٥٣,٨٠٧,٢٥٦	٥٠٢,١٢٢,٦٦٢	الجزء الجاري من القروض والتمويلات المحملة بفوائد

(i) القروض لأجل منفذة بالدولار الأمريكي والريال العماني وتستحق السداد من خلال أقساط بفئات مختلفة من نصف سنوية وربع سنوية. تم ضمان هذه القروض مقابل رهونات مسجلة لسفن ذات علاقة وبعض الأوراق المالية الأخرى.

تم ضمان القروض مقابل سفن المجموعة ذات القيمة الدفترية البالغة ٤٢٧,٢٦٧,٩٣٣ ريال عماني (٢٠٢١ - ٥١٠,٥٠٩,٤١٢ ريال عماني) المرهونة لدى البنوك. وتحمل القروض معدلات فائدة متغيرة اعتماداً على سعر الليبور بهوامش تتراوح من ١,٧٪ إلى ٢,٨٠٪ سنوياً.

تحتوي اتفاقيات القروض على بعض الشروط المقيدة التي تشمل صافي الدين والمعدل الجاري وصافي قيمة الأصول الملموسة وخدمة الدين ونسبة الدين لحقوق الملكية ونمط الملكية ودفع توزيعات الأرباح واستبعاد السفن وتعديل اتفاقية التأجير لأجل وإنشاء رهن على الضمانات المصرح بها.

القروض من البنوك التجارية منفذة بالدولار الأمريكي ومضمونة من قبل وزارة المالية إلى حد ٥٦٠ مليون دولار أمريكي (٢١٥,٦ مليون) [٢٠٢١ - ٥٦٠ مليون دولار أمريكي (٢١٥,٦ مليون ريال عماني)]. تشمل القروض لأجل أيضاً الفوائد مستحقة البالغة ٤,٠٥٥,٨٥٠ ريال عماني (٢٠٢١ - ٢,٨٠٢,٣١١ ريال عماني).

(ii) بهدف إدارة مخاطر معدل الفائدة، أبرمت المجموعة بعض الاتفاقيات لتحوط معدل الفائدة، وتم إدراج التفاصيل المتعلقة بها في الإيضاح رقم ١٥.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٤ قروض وتمويلات محملة بفوائد (تابع)

خرق تعهدات القروض والتنازلات

تشمل اتفاقيات القروض المحددة بعض التعهدات المالية التي يتطلب الالتزام بها في تاريخ الاختبار المحدد في الاتفاقية. خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، التزمت المجموعة بكافة تعهدات القروض.

مطابقة الالتزامات الناتجة عن أنشطة التمويل

٢٠٢٢	البنود غير النقدية	التدفقات النقدية	التدفقات النقدية	٢٠٢١	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	الخارجة	الداخلية	ريال عُمانى	
٥٦٣,٠٢٧,٨١٤	١,٢٥٣,٥٣٩	(٦٤,٢١٩,٨٥٤)	٣٩,٦٧٦	٦٢٥,٩٥٤,٤٥٣	قروض طويلة الأجل
(٢,٥٩٠,٧٥٤)	٨٤١,٢٤٢	-	-	(٣,٤٣١,٩٩٦)	تكلفة تمويل مؤجلة
٩١,٠٩٢,٣٢٧	٧٥,٦٧٥,٠٢٣	(٢٦,٦٨١,٤٠١)	-	٤٢,٠٩٨,٧٠٥	التزامات الإيجار
٦٥١,٥٢٩,٣٨٧	٧٧,٤٦٥,٧١١	(٩٠,٥٩٧,١٦٢)	٣٩,٦٧٦	٦٦٤,٦٢١,١٦٢	التزامات ناشئة عن أنشطة التمويل

تتضمن التدفقات النقدية من أنشطة التمويل توزيعات أرباح مدفوعة خلال السنة بقيمة ٣,٩٨٠,٩٠٠ مليون ريال عماني (٢٠٢١ - ٤,١٨٨,٨٠٠ ريال عماني) ليس لها أي التزام مقابل في قائمة المركز المالي في تاريخ التقرير.

١٥ الأدوات المالية المشتقة

١٥-١ متعلقة بشركات تابعة

وفقاً لمطالبات اتفاقيات القروض مع بعض البنوك التجارية وبهدف الحد من التعرض لمخاطر أسعار الفائدة المتذبذبة، أبرمت بعض الشركات التابعة للمجموعة اتفاقيات تحوط لأسعار الفائدة مع بنوك تجارية.

يوضح الجدول أدناه القيم العادلة للأدوات المالية المشتقة التي تعادل قيم السوق، إلى جانب المبالغ الاسمية والتي تم تحليلها بناء على المدة حتى تاريخ الاستحقاق.

القيم الاسمية (أي مبالغ الالتزام الأساسي التي يتم التحوط لها بواسطة المشتقات)، والمعدلات المرجعية أو المؤشرات والمعدلات الثابتة التي يتم تحوط الالتزامات بها هي الأساس الذي يتم على أساسه قياس التغيرات في قيم المشتقات.

٢٠٢١	٢٠٢٢	
ريال عُمانى	ريال عُمانى	
٢٥٦,٣٣٤,٩٧٠	١٩٦,٣٣٤,٣٨٦	أرصدة القروض المغطاة بترتيبات التحوط
(٤,٤٦١,٦٥٢)	١٠,٥٠٣,٠١١	عقود مقايضة أسعار الفائدة المستخدمة في التحوط - أصول / (التزامات)
(٣,٥٧٨,٦٤٩)	٥,١٨٦,٤٤٤	الجزء المتداول - صافي
(٨٨٣,٠٠٣)	٥,٣١٦,٥٦٧	الجزء غير المتداول
(٨,٤٠٥,٢٩٧)	(١٤,٩٦٤,٦٦٣)	التغير في القيمة العادلة للمشتقات
٣٩,٤٩٩,٠١٧	٣٢,٩٧٣,٠٤٥	القيمة الاسمية حسب فترة الاستحقاق:
١٦٧,٩٠٣,١٤٣	١٤٨,٢٢٦,٠٢٩	١-١٢ شهراً
٤٨,٩٣٢,٨١٠	١٥,١٣٥,٣١٣	أكثر من سنة واحدة وحتى ٥ سنوات
٢٥٦,٣٣٤,٩٧٠	١٩٦,٣٣٤,٣٨٦	أكثر من ٥ سنوات

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٥ الأدوات المالية المشتقة (تابع)

١٥-١ متعلقة بشركات تابعة (تابع)

يوضح الجدول التالي حركة تحوطات التدفقات النقدية للمجموعة في الشركات التابعة والزميلة:

شركات تابعة

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	في ١ يناير محمل للسنة (إيضاح ٢٧) تغيرات في القيمة العادلة في ٣١ ديسمبر
١٢,٨٦٦,٩٤٩	٤,٤٦١,٦٥٢	
(٤,٣٣٣,٢٢٣)	(٣٤٢,٤١١)	
(٤,٠٧٢,٠٧٤)	(١٤,٦٢٢,٢٥٢)	
٤,٤٦١,٦٥٢	(١٠,٥٠٣,٠١١)	

٢٥-٢ متعلقة بانتلاف مشترك

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	في ١ يناير المحمل للسنة في ٣١ ديسمبر
١٣٨,٩٩٥	١٩,٤١٦	
(١١٩,٥٧٩)	(١٩,٤١٦)	
١٩,٤١٦	-	

قامت إنيرجي سيرنج كاريبر أس أيه، انتلاف مشترك لدى المجموعة، بإبرام اتفاقية مقايضة معدل الفائدة مع بنك تجاري للحد من مخاطر التعرض لأسعار الفائدة المتذبذبة.

كما ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، كانت حصة المجموعة في التدفقات النقدية المقدرة المستقبلية لأداة المقايضة عبارة عن قيمة لا شيء (٢٠٢١ - قيمة عادلة سلبية بقيمة ١٩,٤١٦ ريال عماني).

١٦ مخصص مكافآت نهاية الخدمة للموظفين

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	في ١ يناير المخصص خلال السنة مدفوع خلال السنة في ٣١ ديسمبر
٤٤٣,٧٠٣	٤٠٧,٣٧١	
٥,١٦٢	٢٠٨,٣٢٥	
(٤١,٤٩٤)	(٤٢,٣٨٣)	
٤٠٧,٣٧١	٥٧٣,٣١٣	

وفقاً لأحكام معيار المحاسبة الدولي رقم ١٩، فقد قامت الإدارة بتقدير القيمة الحالية لالتزاماتها كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ و ٢٠٢١، باستخدام طريقة الوحدة الائتمانية المتوقعة، وذلك فيما يتعلق بمكافآت نهاية الخدمة المستحقة للموظفين بموجب قانون العمل العماني. وبموجب هذه الطريقة، فقد تم إجراء تقييم لفترة خدمة الموظف المتوقعة لدى المجموعة وللراتب الأساسي المتوقع بتاريخ ترك الخدمة. وقد افترضت الإدارة متوسط تكاليف زيادة/ ترقية بما يتماشى مع الأداء التشغيلي للمجموعة والتوقعات المستقبلية. وقد تم خصم الالتزام المتوقع بتاريخ ترك الخدمة إلى صافي قيمته الحالية باستخدام معدل خصم يبلغ ٤٪ (٢٠٢١ - ٤٪).

١٧ ذمم دائنة تجارية وأخرى

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	ذمم دائنة تجارية مصرفات مستحقة ضريبة مستقطعة مستحقة الدفع ذمم دائنة أخرى مبالغ مستحقة لأطراف ذات علاقة (إيضاح ١٨)
١٠,٦٦٨,١٣٢	١٤,٠٦٩,٠٩١	
٩,١٥٨,٤٧٥	١٦,٠٤٤,٧٠٠	
٣,٨٧٣,٨٩٩	٣,٩١٦,٢١٧	
٤٤,٩٨٧,٠٠٧	٢١,٥٢٩	
١,٨٥٩,٥٨٩	١,٣٤٣,٢٣٩	
٧٠,٥٤٧,١٠٢	٣٥,٣٩٤,٧٧٦	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٨ أطراف ذات علاقة

تمثل الأطراف ذات العلاقة الطرف المسيطر المطلق (الإيضاح ١)، والشركة الأم المباشرة (الإيضاح ١)، والمنشآت الخاضعة للسيطرة المشتركة للشركة الأم، والائتلافات المشتركة (الإيضاح ٩)، وأعضاء مجلس الإدارة وموظفي الإدارة العليا في الشركة الأم ومساهميها، والمنشآت المسيطر عليها بشكل كامل أو مشترك أو التي تتأثر جوهرياً بهذه الأطراف.

تمثل المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة المعاملات مع المساهمين وأعضاء مجلس الإدارة والإدارة العليا للشركة الأم والشركات المسيطر عليها بشكل مشترك أو التي يتم التأثير عليها جوهرياً من قبل تلك الأطراف. سياسات تسعير وشروط هذه المعاملات يتم اعتمادها من قبل إدارة المجموعة.

قامت المجموعة بتطبيق الإعفاءات على النحو المسموح به للمنشآت الحكومية بموجب معيار المحاسبة الدولي رقم ٢٤ - إفصاحات الأطراف ذات العلاقة، فيما يتعلق بالإفصاح عن المعاملات والأرصدة مع منشأة أخرى تمثل طرفاً ذا علاقة لأن المجموعة والمنشأة الأخرى تخضعان للسيطرة الكاملة أو المشتركة من قبل الحكومة وتمارس عليهما نفوذاً جوهرياً، باستثناء المعاملات والأرصدة الهامة للمجموعة.

فيما يلي المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة المدرجة في قائمة الدخل الشامل الموحدة:

تعويضات موظفي الإدارة الرئيسيين

فيما يلي التفاصيل المتعلقة بمكافآت موظفي الإدارة الرئيسيين وأتعاب حضور جلسات أعضاء مجلس الإدارة خلال السنة:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٧٤١,٤٣٥	٨٤٣,٧٥٤	منافع قصيرة الأجل
١٦٠,٠٧٧	١٦,٠٧٧	مكافآت نهاية الخدمة للموظفين
١١,٤٠٠	١٢,٠٠٠	أتعاب حضور جلسات مجلس الإدارة
٧٦٨,٩١٢	٨٧١,٨٣١	

فيما يلي المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة خلال الفترة:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٦٧٠,٢٣٤	٧٠٣,٧٣٤	الإيرادات
١٣٤,٣٤٧	١٣٦,٣٩٤	رسوم إدارة السفن من ائتلاف مشترك
٢٢٢,٠٧١	٣٠٣,٣٤٠	إيرادات الفوائد
٨٢٤,٤٨٥	-	التكاليف
٦,٦١٩,٢٦٩	١,٩٧٠,٠٠٠	تكاليف الفوائد (وزارة المالية)
١٢٩,٢١٢	-	تكاليف الأحواض الجافة لدى شركة عُمان للحوض الجاف ش.م.ع.م (منشأة خاضعة للسيطرة المشتركة للشركة الأم المباشرة)
٨,٤٥٧	٤٥,٨٠٢	مصروفات تدريب للكلية البحرية الدولية (منشأة خاضعة للسيطرة المشتركة للشركة الأم المباشرة)
		تكاليف يعاد تحميلها من مجموعة أسياد ش.م.ع.م

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ و ٢٠٢١ أرصدة الأطراف ذات العلاقة كما يلي:

التزامات مالية بالتكلفة المطفأة		أصول مالية بالتكلفة المطفأة		
٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
١,٨٥٩,٥٨٩	١,٠٤٢,٤٨٩	٦,٧٠٨,٨٤٨	٨,٨٠٠,٥٦٠	ائتلافات مشتركة
-	-	-	٤٩,٨١٧	مجموعة أسياد ش.م.ع.م
-	٣٥,٧٨٧	-	١٩,٧٢٤	شركات تابعة
١١,٩٧٦,٦٦٢	٢٦٤,٩٦٣	-	-	قرض من وزارة المالية (الطرف المسيطر المطلق)
١٣,٨٣٦,٢٥١	١,٣٤٣,٢٣٩	٦,٧٠٨,٨٤٨	٨,٨٧٠,١٠١	

٥٠

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

١٩ التزامات الإيجار

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٢٤,٨٠٠,٩٥٠	٥٨,٧٨٤,٣٩٤	التزامات الإيجار غير الجارية
١٧,٢٩٧,٧٥٥	٣٢,٣٠٧,٩٣٣	التزامات الإيجار الجارية
٤٢,٠٩٨,٧٠٥	٩١,٠٩٢,٣٢٧	
٣٦,١٩٦	٣٥,٨٨٧	أرض
٤٢,٠٦٢,٥٠٩	٩٠,٨٧٦,٢٦٧	سفن
-	١٨٠,١٧٣	مكتب
٤٢,٠٩٨,٧٠٥	٩١,٠٩٢,٣٢٧	إجمالي التزامات الإيجار
٣٠٩	٣٢٥	أرض
١٧,٢٩٧,٤٤٦	٣٢,٢٤٧,٦٥٥	سفن
-	٥٩,٩٥٤	مكتب
١٧,٢٩٧,٧٥٥	٣٢,٣٠٧,٩٣٣	إجمالي الجزء الجاري من التزامات الإيجار
٢٤,٨٠٠,٩٥٠	٥٨,٧٨٤,٣٩٤	الجزء غير الجاري من التزامات الإيجار

يتم قياس هذه الالتزامات بالقيمة الحالية لمدفوعات الإيجار المتبقية، مخصومة باستخدام معدل الاقتراض الإضافي للمستأجر كما في تاريخ القياس والذي كان ٥,٥٪ في تاريخ التطبيق المبني.

أبرمت المجموعة عقود إيجار طويلة الأجل لإيجار السفن، والتي تشارك فيها بشكل أكبر في عمليات تحقيق الإيرادات. كما قامت بتأجير الأراضي والمباني لأغراض إدارية. عادة ما يتم إبرام عقود إيجار السفن لمدة تتراوح من ٣ إلى ١٥ سنة ولكن قد يكون لها خيارات تمديد. يتم التفاوض على شروط الإيجار على أساس فردي وتحتوي على مجموعة واسعة من الشروط والأحكام المختلفة. لا تفرض اتفاقيات الإيجار أي تعهدات، ولكن لا يجوز استخدام الأصول المؤجرة كضمان لأغراض الاقتراض.

لا تتعرض المجموعة لأي تدفقات نقدية مستقبلية من فترات إيجار مختلفة أو ضمانات القيمة المتبقية التي لا تدرج في قياس التزامات الإيجار. لا توجد خيارات تمديد أو إنهاء مبكر فيما يتعلق بالتزامات الإيجار.

٢٠ إيرادات تأجير السفن

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٣٨,٣٩٣,٩٩٠	٦٣,٩٠١,٤٢٠	إيرادات تأجير السفن

تتعلق إيرادات تأجير السفن بالإيرادات المكتسبة من السفن في الحوض.

تؤجر المجموعة السفن بعقود إيجار زمنية تكون عادة لفترات من ١ سنوات إلى ٦ سنة، ولكن قد يكون لها خيارات تمديد. يحتوي عقود الإيجار على شروط وأحكام تهدف إلى حماية مصلحة المجموعة في السفن وحماية موظفيها وضمان الامتثال للقوانين واللوائح. تتضمن هذه الشروط تحديد الحد الأقصى للاستخدام ومتطلبات لاتباع ممارسات تشغيلية معينة ومتطلبات لإبلاغ المجموعة بأي تغييرات على طريقة استخدام الأصل.

تحليل آجال استحقاق دفعات الإيجار المتوقع استلامها بموجب عقود الإيجار التشغيلي

سنة واحدة	٢٠٢٢	٢٠٢١
٢ سنوات	٤٤,٨١٣,٧٩٣	١٤,٢٩٦,٤١٧
٣ سنوات	٢٠,٠١٩,٧٥٢	١,٠٤٦,٦٠٩
٤ سنوات	١٧,٣٥٨,٦٣٢	-
٥ سنوات	١٢,٦٨٢,٨٠٧	-
أكثر من ٥ سنوات	٣,٣٧٠,١١٤	-

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٢١ إيرادات من العقود مع العملاء

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
١١٢,٨٣٠,٠٥٣	١٨٧,٤٦٥,٩٤١	إيرادات الشحن
٦٦,٧١٤,٣٢٩	٧١,٤٨٧,٨٦٣	إيرادات التأجير
٦,٢١٣,٦٩٣	٦,٢٩٤,٢٦٥	خدمات التشغيل والصيانة للسفن
١,١٢٢,٦٧٦	١,١٧٢,٠٥٤	خدمات إدارة السفن
١٨٦,٨٨٠,٧٥١	٢٦٦,٤٢٠,١٢٣	

(أ) يتم الاعتراف بجميع الإيرادات على مدى فترة زمنية حيث يتم الوفاء بالتزام الأداء على مدى فترة زمنية.

٢٢ تكاليف تشغيل الرحلات

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٣٨,١٣٠,٩٩١	٧٠,٧٥٧,٧٦٩	تكاليف المحروقات - استهلاك المخزون
١١,٥٦١,٤٩١	١٤,٠٤١,٧٨٠	تكاليف الموانئ
١٣,٠٥١,٨١١	١٣,٢٥٣,٠٥٨	مصرفات الرحلات
٦٢,٧٤٤,٢٩٣	٩٨,٠٥٢,٦٠٧	

٢٣ تكاليف الموظفين

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٦,١٦١,٢٤٩	٩,١٢٨,٤٩٩	رواتب وأجور وبدلات
٥,١٦٢	٢٠,٣٢٥	مصرفات مكافآت نهاية الخدمة (إيضاح ١٦)
٧٧٩,٣٤١	٩٨٦,٣٣٢	تكاليف التأمينات الاجتماعية
١,٩٠٤,٩٨٢	٢,٧٤٧,٧٩٩	مصرفات أخرى للموظفين
٨,٨٥٠,٧٣٤	١١,٠٧٠,٨٥٥	

تم تحميل تكاليف الموظفين على النحو التالي:

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٧,١٦٦,٧٣٣	٩,٣٢٣,٤٩٨	مصرفات عمومية وإدارية (إيضاح ٢٦)
١,٦٨٤,٠٠١	١,٧٤٧,٣٥٧	مصرفات تجارية (إيضاح ٢٥)
٨,٨٥٠,٧٣٤	١١,٠٧٠,٨٥٥	

٢٤ تكاليف تشغيل السفن

٢٠٢١ ريال عُُماني	٢٠٢٢ ريال عُُماني	
٥٦,٨٦٧,٦٥٠	٥٦,٥٢٣,٤٦٨	استهلاك
٩,٨٧٧,٥٠٥	٢٤,٥٩٧,٣٥٧	- الأصول المملوكة (إيضاح ٧)
٣٠,٧٧١,٣٧٥	٣١,٨٨٧,٩٢٣	- أصول حق الاستخدام (إيضاح ٨)
٩,٠٦٨,٣٩٥	١٥,٨٠٩,٦٣٩	تكلفة توفير الطاقم
٣,٦٦٦,٥٧٤	٣,٥٧٥,٤١١	الصيانة والإصلاح
٤,٧٧٠,٣٠٧	٥,٤٥٤,٤٠٧	تأمين
٢٤٧,٩٠٦	١٨٧,٨٨٤	مواد استهلاكية ومخازن
١١٥,٢٦٩,٧١٢	١٣٨,٠٣٦,٠٨٩	أتعاب إدارة السفن

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٢٥ مصروفات تجارية

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى
٣,١٧٣,٠٩٢	٦,٢٧١,٧١٠
١,٦٨٤,٠٠١	١,٧٤٧,٣٥٧
<u>٤,٨٥٧,٠٩٣</u>	<u>٨,٠١٩,٠٦٧</u>

مصروفات العمولات
تكاليف الموظفين التجارية (إيضاح ٢٣)

٢٦ مصروفات عمومية وإدارية

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى
٧,١٦٦,٧٣٣	٩,٣٢٣,٤٩٨
٣٠١,١٦٦	٤١٩,٧٧٥
٣٧٦,٦٧٠	٣٠٨,٢٧٥
٤٠٥,٠٢٣	٤١٤,٧٣٥
-	٢٨١,٣٨٠
٢,٥٩٨	١١,٤٢٩
١٥١,٩٢٦	٩٦,٤٩٨
٨١,٣٧٦	-
<u>٨,٤٨٥,٤٩٢</u>	<u>١٠,٨٥٥,٥٩٠</u>

تكاليف الموظفين الإدارية (إيضاح ٢٣)
مصروفات قانونية ومهنية
إصلاحات وصيانة
خدمات تكنولوجيا المعلومات
استهلاك - الأصول المملوكة (إيضاح ٧)
استهلاك - أصول حق الاستخدام (إيضاح ٨)
مصروفات إدارية أخرى
مصروفات ضريبة مستقطعة

٢٧ تكاليف التمويل

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى
١٨,٥٨٨,٥٣٦	٢١,٧٥٥,٤٤١
٤,٣٣٣,٢٢٣	٣٤٢,٤١١
١,٤١٩,٤٤٣	٢,٨٦٠,٨٥٨
١,٠٥٨,١٥٥	٨٤١,٢٤٢
<u>٢٥,٣٩٩,٣٥٧</u>	<u>٢٥,٧٩٩,٩٥٢</u>

فوائد على قروض وتمويلات
مصروفات فوائد على مقايضات معدل الفائدة
مصروفات فوائد على التزامات إيجار
إطفاء تكلفة تمويل مؤجلة

٢٨ إيرادات التمويل

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى
٣,٧٥٩,٦٣٣	٢,٠٠٩,٧٩٨

إيرادات فوائد على أرصدة نقدية وبنكية

٢٩ ضرائب

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى
١٨١,٦٠٢	٧٣,١٨١
٢٣٤,٧٦٨	(١,٧٧٤,٣٨٩)
-	-
<u>٤١٦,٣٧٠</u>	<u>(١,٧٠١,٢٠٨)</u>
٢,٦٨٢,٥٤٩	٤,٤٥٦,٩٣٧

مصروف ضريبة الدخل
السنة الحالية
مصروف الضريبة المؤجلة
السنة الحالية
فيما يتعلق بالسنة السابقة
أصول غير متداولة
أصل الضريبة المؤجلة

تمثل الضرائب مجموع ضرائب الدخل العمانية السارية على شركات المجموعة وفقاً للوائح المالية العمانية. تتبع السلطات الضريبية في سلطنة عمان مفهوم كيان الشركة القانوني. ليس هناك مفهوم لضرائب المجموعة في عمان. وبالتالي، فإن كل منشأة قانونية تعد خاضعة للضريبة على حدة.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٢٩ ضرائب (تابع)

مدرج أدناه تسوية الضريبة على الأرباح المحاسبية مع مصروف الضريبة في قائمة الدخل الموحدة. وبلغ معدل الضريبة المطبق ١٥٪ (٢٠٢١ - ١٥٪).

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	الربح قبل الضريبة
٢١,١٥٧,١٣٩	٤١,٠٨٣,٢٢٣	
٣,١٧٣,٥٧١	٦,١٦٢,٤٨٣	الضريبة على الأرباح المحاسبية قبل الضريبة بمعدل ١٥٪
١,٧٣٨,٢١٠	(٢,٦٩٧,١٤٧)	يُطرح الأثر الضريبي لـ:
(٤,٤٩١,٥٨١)	(٥,١٦٦,٩٧٨)	تأثير الضريبة على نتائج الشركات التابعة غير الخاضعة للضريبة
(٣,٨٣٠)	٤٣٤	مصروفات غير قابلة للخصم
٤١٦,٣٧٠	(١,٧٠١,٢٠٨)	آخرون

يتم احتساب ضريبة الدخل المؤجلة على كافة الفروق المؤقتة وفقاً لطريقة الالتزام وذلك بتطبيق معدل ضريبة أساسي قدره ١٥٪ (٢٠٢١ - ١٥٪). إن أصول الضريبة المؤجلة بقائمة المركز المالي وصافي الضريبة المؤجلة المستردة بقائمة الدخل الشامل الموحدة منسوبة إلى البنود التالية:

٢٠٢٢ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	في ١ يناير ٢٠٢٢	محتمل للسنة	في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢
٤١,٨٨٨	٢٤,٧٧٥	٦٦,٦٦٣			
(٩,٣٦٠)	١٣٠	(٩,٢٣٠)			
(١١٦,٢٤٣)	-	(١١٦,٢٤٣)			
(٣٠٧,٩٨٣)	(٨٣,٤٢٠)	(٣٩١,٤٠٣)			
(٢,٢٩٠,٨٥١)	(١,٧١٥,٨٧٤)	(٣,٩٦١,٣٣٢)			
(٢,٦٨٢,٥٤٩)	(١,٧٧٤,٣٨٩)	(٤,٤٥٦,٩٣٧)			

في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، أدرجت المجموعة أصول الضريبة المؤجلة البالغة ٤,٤٥٦,٩٣٧ ريال عماني (٢٠٢١ - ٢,٦٨٢,٥٤٩ ريال عماني)، لأنه استناداً إلى تقييم الإدارة سيكون لدى المجموعة أرباح ضريبة مستقبلية كافية لاسترداد الأصول.

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢١ ريال عُمانى	في ١ يناير ٢٠٢١	محتمل للسنة	في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١
٢٨,٧٩٠	١٣,٠٩٨	٤١,٨٨٨			
(٥,٤١٨)	(٢,٩٤٢)	(٩,٣٦٠)			
(١١٦,٢٤٣)	-	(١١٦,٢٤٣)			
(٣٠٧,٩٨٣)	-	(٣٠٧,٩٨٣)			
-	-	-			
(٢,٥١٦,٤٦٣)	٢٢٥,٦١٢	(٢,٢٩٠,٨٥١)			
(٢,٩١٧,٣١٧)	٢٣٤,٧٦٨	(٢,٦٨٢,٥٤٩)			

(أ) شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م والشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م

المعدل الضريبي المطبق على الشركة والشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م (الشركة التابعة) هو ١٥٪ (٢٠٢١ - ١٥٪). لقد تمت تسوية الربح المحاسبي لأغراض الضريبة من أجل تحديد مصروف الضريبة للعام. تتضمن التسويات المعدة لأغراض الضريبة بنود كل من الإيرادات والمصروفات. تتم تلك التسويات طبقاً للمفهوم الحالي لقانون الضريبة واللوائح وكذلك الممارسات المتعارف عليها.

سجلت الشركة ضريبة حالية بقيمة لا شيء ريال عماني (٢٠٢١ - لا شيء) ولدى الشركة التابعة ضريبة مستحقة الدفع بقيمة ٧٣,١٨١ ريال عماني (٢٠٢١ - ١٨١,٥٦٨ ريال عماني) على التوالي في السنة الحالية.

(ب) الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م

لا تخضع الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.ع.م للضريبة في عمان وفقاً للمادة ١١٦ (١) من قانون ضريبة الدخل العماني المعدل بالمرسوم الملكي رقم ٦٨/٢٠٠٠. وبالتالي، فإن الشركة تنشئ مخصصاً للالتزام الضريبة بموجب قانون ضريبة الدخل العماني.

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٢٩ ضرائب (تابع)

(ج) الشركات التابعة في بنما

الشركات التابعة المسجلة في جمهورية بنما معفاة من ضريبة الدخل الناتجة عن امتلاك وتأجير وتشغيل السفن المسجلة في بنما وفقاً للوائح المالية في بنما.

(د) الشركات التابعة في جزر مارشال

الشركات التابعة المسجلة في جمهورية جزر مارشال معفاة من ضريبة الدخل الناتجة عن امتلاك وتأجير وتشغيل السفن المسجلة في جزر مارشال وفقاً للوائح المالية في جزر مارشال، إلا أن بعض الشركات التابعة للمجموعة تخضع للضريبة على وزن السفن بخلاف رسوم التسجيل، وليس على الشركات التابعة دفع ضرائب أخرى.

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	الإعفاءات الضريبية غير المستخدمة والتي لم إدراج أصل ضريبة مؤجلة عليها
٢٥٩,٨٦٩,٨٦٠	٢٣٥,٥٣٩,٣٥١	
٣٨,٩٨٣,٨٤٠	٣٥,٣٣٠,٩٠٣	أرباح ضريبية محتملة بنسبة ١٥٪

٣٠ المخزون

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	وقود السفن زيتوت تشحيم
١٢,٤٩٧,٧١٩	٩,٦٥٣,٢٥٧	
٢,٢٠٢,٠٦٤	٢,٥٤٦,٥٠٩	
١٤,٦٩٩,٧٨٣	١٢,١٩٩,٧٦٦	

٣١ التزامات العقود

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	التزامات العقود
١,٨٧٦,٥٠٤	٢,٩٨٠,٤٨٧	

تتعلق التزامات العقود بشكل أساسي بالمقابل المقدم من العملاء نظير الخدمات التي سيتم تقديمها في السنة التالية. سيتم الاعتراف بهذا المقابل كإيرادات عندما يتم الوفاء بالتزام الأداء المتوقع الوفاء بها سنة ٢٠٢٣. تم الاعتراف بمبلغ ١,٨٧٦,٥٠٤ ريال عُمانى المدرج ضمن التزامات العقد في ٣١ ديسمبر ٢٠٢١ كإيرادات في ٢٠٢٢.

٣٢ ارتباطات

لدى المجموعة ارتباطات شراء سفن بقيمة ٨٦,٢٥٥ ريال عُمانى كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ (٢٠٢١ - لا شيء).
في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٢، كان لدى المجموعة ارتباطات رأسمالية بحدود ١١,٦٤٨ مليون ريال عُمانى (٢٠٢١ - ٤,٧٣٣ مليون ريال عُمانى).

٣٣ تصنيف المصروفات بحسب طبيعتها

٢٠٢١ ريال عُمانى	٢٠٢٢ ريال عُمانى	استهلاك أصول حق الاستخدام والممتلكات والسفن والمعدات
٦٦,٨٩٩,٦٧٩	٨١,٤١٣,٦٣٤	تكاليف المحروقات
٣٨,١٣٠,٩٩١	٧٠,٧٥٧,٧٦٩	تكلفة توفير الطاقم
٣٠,٧٧١,٣٧٥	٣١,٨٨٧,٩٢٣	تكاليف الموانئ
١١,٥٦١,٤٩١	١٤,٠٤١,٧٨٠	مصرفات الرحلات
١٣,٠٥١,٨١١	١٣,٢٥٣,٠٥٨	الصيانة والإصلاحات
٩,٤٤٥,٠٦٥	١٦,٢٢٤,٣٧٤	تكاليف الموظفين
٨,٨٥٠,٧٣٣	١١,٠٧٠,٧٨٠	مصرفات العمولات
٣,١٧٣,٠٩٢	٦,٢٧١,٧١٠	مواد استهلاكية ومخزون
٤,٧٧٠,٣٠٧	٥,٤٩٠,٠٢٣	تأمين
٣,٦٦٦,٥٧٤	٣,٥٧٥,٤١١	أتعاب إدارة السفن
٢٤٧,٩٠٦	١٨٧,٨٨٤	قانونية ومهنية
٣٠١,١٦٦	٣٠٨,٢٧٣	أخرون
٣٩,٥٤٢,٢٣٥	٤٩,٣٢٠,٤٠٢	
٢٣٠,٤١٢,٤٢٦	٣٠٣,٨٠٣,٠٢١	

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣٤ الحقوق غير المسيطرة

يلخص الجدول أدناه المعلومات المتعلقة بكل من الشركات التابعة للمجموعة التي لديها حصص غير مسيطرة جوهرية قبل المحذوفات بين شركات المجموعة.

٣١ ديسمبر ٢٠٢٢ نسبة الحقوق غير المسيطرة	أريج ٪٢٠	طنبوي ٪٢٠	نون ٪٢٠	أوريكس ٪٤٠	الإجمالي
أصول غير متداولة	٢١,٥٣٦,٨٥٧	٢٠,٤٣٤,٨٥٦	٢١,٨٦٢,١٣٥	٢٠,٦٧٠,٨٠٢	٨٤,٥٠٤,٦٥٠
أصول متداولة	٤,٠٦٣,٨٢٣	٣,٩٨٢,٨٨٩	٤,٧٨٥,٢١٠	٥,٥٥٦,٠٢٦	١٨,٣٨٧,٩٤٨
التزامات غير متداولة	٧,٥٣٩,٧٠٧	٥,٧١٦,١٤٨	-	٣,٦١٧,٠٤٠	١٦,٨٧٢,٨٩٥
التزامات متداولة	٤,١٨٩,٣٣٨	٤,٣٨٩,٢١٦	٩٥٦,٧٥٠	٥,٤١٥,٢٩٦	١٤,٩٥٠,٦٠٠
صافي الأصول	١٣,٨٧١,٦٣٥	١٤,٣١٢,٣٨٠	٢٥,٦٩٠,٥٩٥	١٧,١٩٤,٤٩٣	٧١,٠٦٩,١٠٤
القيمة الدفترية للحقوق غير المسيطرة	٢,٧٧٤,٣٢٧	٢,٨٦٢,٤٧٦	٥,١٣٨,١١٩	٦,٨٩١,٨٠٣	١٧,٦٦٦,٧٢٥
إيرادات	٩,٩٠٧,٧٠٢	٩,٩٧٥,٩٦٣	٦,٠٤٤,٧٤٠	١٠,٤٧٠,٤٧٢	٣٦,٣٩٨,٨٧٧
أرباح	٤,٢٥٩,٠٤٦	٤,٣٨٣,٩٥٦	١,٣٠١,٠٧٤	٥,٥٠٢,٥٠٢	١٥,٤٤٦,٥٧٨
الدخل الشامل الآخر	٩٧٠,٩٣٩	١,١٣٤,٠٩٣	-	٤٧١,٨٧٠	٢,٥٧٦,٩٠٣
إجمالي الدخل الشامل	٥,٢٢٩,٩٨٥	٥,٥١٨,٠٤٩	١,٣٠١,٠٧٤	٥,٩٧٤,٣٧٣	١٨,٠٢٣,٤٨٠
الأرباح المخصصة للحقوق غير المسيطرة	٨٥١,٨٠٩	٨٧٦,٧٩١	٢٦٠,٢١٥	٢,٢٠١,٠٠١	٤,١٨٩,٨١٦
الدخل الشامل الآخر المخصص للحقوق غير المسيطرة	١١٢,٧٢٠	٢٢٦,٨١٩	-	١٨٨,٧٤٨	٥٢٨,٢٨٧
التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	٦,٥٨١,٨٢٣	٧,٥٢٥,٣٢٠	٤,٢٤٩,٩٥٠	١٠,٨٨٤,٨٨٦	٢٩,٢٤١,٩٧٩
التدفقات النقدية من أنشطة الاستثمار	٢٨٠,٣٩٦	(٦٢,٨١١)	(٢,٥١٧,٤٥٠)	(١,٨٢١,٥٣١)	(٤,١٢١,٣٩٧)
التدفقات النقدية من أنشطة التمويل	(٨,١٨٤,٥٠٦)	(٨,٢٦١,٨٦١)	(١,٧٣٢,٥٠٠)	(٧,١٠٧,٠٣٦)	(٢٥,٢٨٥,٩٠٣)
صافي التغير في النقد وما يعادله	(١,٣٢٢,٢٨٨)	(٧٩٩,٣٥٢)	-	١,٩٥٦,٣١٩	(١٦٥,٣٢١)

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣٤ الحقوق غير المسيطرة (تابع)

٣١ ديسمبر ٢٠٢١	أريخ	طويي	دون	أوريكس	الإجمالي
نسبة الحقوق غير المسيطرة	%٢٠	%٢٠	%٢٠	%٤٠	
أصول غير متداولة	٢٤,٤٢٣,٧١٣	٢٢,٩٣٥,٠٢١	٢٤,٣٣٧,٦٧٣	٢١,٣٢٩,٧٦١	٩٣,٠٢٦,١٦٨
أصول متداولة	٤,٩١٨,٦٦٤	٤,٤٦٣,٢٧٠	٢,٥٥٩,٤١٧	٣,٣١٧,٩١٧	١٥,٢٥٩,٢٦٨
التزامات غير متداولة	١١,٣٥٠,٨٦٨	٩,٤٧٣,٦٠١	-	٦,١٣٤,٠٣٧	٢٦,٩٥٨,٥٠٦
التزامات متداولة	٤,٥٧٥,٨٥٨	٣,٩٤٩,٠٢٢	٧٧٥,٠٦٩	٢,٩٤٦,٥٠٦	١٢,٢٤٦,٤٥٥
صافي الأصول	١٣,٤١٥,٦٥٠	١٣,٩٧٥,٦٦٨	٢٦,١٢٢,٠٢١	١٥,٥٦٧,١٣٥	٦٩,٠٨٠,٤٧٤
القيمة الدفترية للحقوق غير المسيطرة	٢,٦٨٣,١٣٠	٢,٧٩٥,١٣٤	٥,٢٢٤,٤٠٤	٦,٢٢٦,٨٥٤	١٦,٩٢٩,٥٢٢
إيرادات	٩,٩٢٣,٦٣٨	٩,٨٩٤,٣٤٧	٦,٠٦٥,٤٣٧	١٠,٣٨٥,٧٥٧	٣٦,٢٦٩,١٧٩
أرباح	٤,٥٤٩,٤٠٨	٤,٤١٠,١٤١	١,٦٩٧,٨٦٠	٥,٣٨٢,٧٥٣	١٦,٠٤٠,١٦٢
الدخل الشامل الآخر	٧٣٨,٧٠٦	٥٦٤,٤١٥	-	٤٣٢,٠٩٨	١,٧٣٥,٢١٩
إجمالي الدخل الشامل	٥,٢٨٨,١١٤	٤,٩٧٤,٥٥٦	١,٦٩٧,٨٦٠	٥,٨١٤,٨٥١	١٧,٧٧٥,٣٨١
الأرباح المخصصة للحقوق غير المسيطرة	٩٠٩,٨٨٢	٨٨٢,٠٢٨	٣٣٩,٥٧٢	٢,١٥٣,١٠١	٤,٢٨٤,٥٨٣
الدخل الشامل الآخر المخصص للحقوق غير المسيطرة	١٤٧,٧٤١	١١٢,٨٨٣	-	١٧٢,٨٣٩	٤٣٣,٤٦٣
التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	٧,٦٨٦,٩٨٦	٥,٨٤٥,٣٣١	٣,٧٣٨,٠٦٩	٨,٠٤٢,٥٢٤	٢٥,٣١٢,٩١٠
التدفقات النقدية من أنشطة الاستثمار	(٢,٣١٨,٨٧٠)	(١٧٧,٠٨٧)	(٢,٣١٣,٥٦٩)	(١,١٧٨,١٤٤)	(٥,٩٨٧,٦٧٠)
التدفقات النقدية من أنشطة التمويل	(٧,٧٣٠,٥٩٨)	(٧,٧٦٤,٨٤٨)	(١,٤٢٤,٥٠٠)	(٨,٢٢١,٢٠٥)	(٢٥,١٤١,١٥١)
صافي التغير في النقد وما يعادله	(٢,٣٦٢,٤٨٢)	(٢,٠٩٦,٦٠٤)	-	(١,٣٥٦,٨٢٥)	(٥,٨١٥,٩١١)

٢٠٢٢	الغاز الطبيعي المسال	حاملات النفط العملاقة	ناقلات ريال عماني	سوانب جافة ريال عماني	حاويات ريال عماني	حاملات المعادن الخام العملاقة ريال عماني	آخرون ريال عماني	الإجمالي ريال عماني
إيرادات تأجير السفن	٤٤,٠٠٤,٣٨٠	٩٦,١٤٧,٣٠٦	١٢,٥٨٧,٠٩٦	٣٠,٧٧٢,٠٥٨	-	-	-	٦٣,٩٠١,٤٢٠
إيرادات من العقود مع العملاء	-	-	٤٥,١٤٩,٥٥١	١٦,٠٢٧,٩٠٤	٥٧,٢٦٤,٠٥٨	٦,٢٩٤,٢٦٥	١,٥٣٢,٦٦١	٢٦٦,٤٢٠,١٢٣
إيرادات الإيجار التمويلي	-	-	-	-	-	١٧,٧٩٥,٥٠٦	-	١٧,٧٩٥,٥٠٦
إيرادات أخرى	-	٤٣٢,١٠٥	١,٧٣٣	-	٣٦٨	-	١٤١,٩٨٠	٥٧٦,١٨٦
إيرادات توزيعات الأرباح	-	-	-	-	-	٩٦٠,٤٤٤	-	٩٦٠,٤٤٤
إجمالي الإيرادات	٤٤,٠٠٤,٣٨٠	٩٦,١٤٧,٣٠٦	٤٥,١٤٩,٥٥١	٣٠,٧٧٢,٠٥٨	٥٧,٢٦٤,٠٥٨	٢٤,٠٨٩,٧٧١	٢,٦٣٥,٠٨٥	٣٤٩,٦٥٣,٦٨٠
تكاليف تشغيل رحلات	(١,٦١٢,٢٦١)	(٥٣,٠٥٥,٨٥٢)	(٨,٣٣٦,٩٥٣)	(٨,٣٧٠,٥٠٦)	(٢٦,٤٨٦,١٢٧)	(١٠٩,٠١٣)	(٨١,٨٩٥)	(٩٨,٠٥٢,٦٠٧)
مقابل التأجير لأجل	٤٢,٣٩٢,١١٩	٦٤,٠٦٥,٨٢٦	٤٩,٤٠١,٤٢٦	٣٨,٤٢٩,٤٥٥	٣٠,٧٧٨,٢٩٨	٢٣,٩٨٠,٧٥٩	٢,٥٥٣,١٩٠	٢٥١,٦٠١,٠٧٢
مصروفات تأجير السفن لعقد	-	-	-	-	-	-	-	-
الإيجار قصيرة الأجل	(٨,٩٣٣,٠٨٨)	(٩٤٣,٠٥٥)	(١٤,٥٩٣,٥٧٩)	(٧,٣٤٨,٤٠٤)	(٨٠٨,٠٠١)	(٥,٣٩٢,٣٣٦)	(٤٣٤,٥٩٦)	(٢٢,٠٧٧,٠٣٨)
تكاليف تشغيل السفن	(١,٦١,٩٨٨)	(٣,٣٩٢,٨٥٦)	(١,١٦١,٧٢٩)	(١,٥٥٥,١٣٧)	(١,٢٧٥,٠١٩)	-	(١,٧٤٧,٣٥٧)	(٥٦,٩١٥,٢٦٥)
مصروفات تجارية	(٧,٠٤٥)	(٤١,٧٨١)	(١٨,٢١٥)	(٨,٥٨٣)	(٩٦,٣٥٥)	(٥,٤٣٥)	(١٠,٣٨٥,٣٦٥)	(٨,٠١٩,٠٦٧)
مصروفات عمومية وإدارية	٣٣,٢٨٩,٩٩٧	٣٦,٧٣٤,٨٧٤	٢١,٦٨٦,٨٦١	٢٣,٥٣١,٤٠٨	٣٠,٢١٤,٩٢٥	١٨,٥٨٢,٩٨٧	(١٠,٠١٤,١٢٨)	١٥٤,٠٢٦,٩٢٤
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	(١,٢,٢٨٨,٦٤٤)	(٣,٦٠٠,٩٦٢٥)	(٧,٣٣١,٣٤٣)	(٧,٦٥٦,٠٧٨)	(١٧,٢٦٨,٦٥٧)	(٦٠٦,٠٥٣)	(٢٥٣,٢٣٤)	(٨١,٤١٣,٦٣٤)
مصروفات الاستهلاك	٢١,٠٠١,٣٥٣	٧٢٥,٢٤٨	١٤,٣٥٥,٥١٨	١٥,٨٧٥,٣٣٠	١٢,٩٤٦,٢٦٨	١٧,٩٧٦,٩٣٤	(١,٠٢٦٧,٣٦٢)	٧٢,٦١٣,٢٩٠
الأرباح قبل الفائدة والضريبة صافي تكاليف التمويل	(١,٥٢٥,٣١٠)	(٦,١٢٥,٥٧٤)	(٢,٦٢٤,٢٢٠)	(٢,٥٠٥,٩٥٤)	(١,٠٧١,٥٥١)	(٢,٦٧٣,٤٠٢)	(٧,٢٦٤,١٤٣)	(٢٣,٧٩٠,١٥٤)
صافي خسائر الانخفاض في القيمة من الأصول المالية وأصول العقود	٢,٨٤٨	(٢١٤,٧٨٨)	(١٣,١٤٩)	(٤,٢٧٠)	(٣,٩٣٢)	٤٥,١٥٨	(٥٩,٤٣٣)	(٢٤٧,٥٦٥)
صافي خسائر الانخفاض في القيمة من الأصول الثابتة	-	(٧١٥,١١٤)	-	-	-	-	-	(٧١٥,١١٤)
حصة من نتائج اتلافات مشتركة وشركات زميلة	(٦,٧٧٧,٢٣٣)	-	-	-	-	-	-	(٦,٧٧٧,٢٣٣)
الربح قبل الضريبة	١٢,٧٠١,٦٥٩	(٦,٣٣٠,٢٢٨)	١١,٧١٨,١٤٩	١٣,٣٦٥,١٠٦	١١,٨٧٠,٧٨٥	١٥,٣٤٨,٦٩٠	(١٧,٥٩٠,٩٣٨)	٤١,٠٨٣,٢٢٤
مصروف ضريبة الدخل	-	-	-	-	(٣,١٧٦)	-	١,٧٠٤,٣٨٣	١,٧٠٤,٢٠٨
ربح السنة	١٢,٧٠١,٦٥٩	(٦,٣٣٠,٢٢٨)	١١,٧١٨,١٤٩	١٣,٣٦٥,١٠٦	١١,٨٦٧,٦٠٩	١٥,٣٤٨,٦٩٠	(١٥,٨٨٦,٥٥٥)	٤٢,٧٨٤,٤٣١

٢٠٢١	الغاز الطبيعي المسجل ريال عُمانى	حاملات النفط العملاقة ريال عُمانى	نقلات ريال عُمانى	سوانب جافة ريال عُمانى	حاويات ريال عُمانى	حاملات المعادن الخام العملاقة ريال عُمانى	آخرون ريال عُمانى	الإجمالي ريال عُمانى
إيرادات تأجير السفن وإيرادات من العقود مع العملاء	٣٢,٩٥٤,٦٢٨	١٠,٢٨٧,١٢٧	١٨,٨٨٦,٠٠٩	١٥,٧٨٣,٣١٨	٦,٢١٧,٦٨٣	-	-	٨٤,١٢٨,٧٦٥
إيرادات الإيجار التمويلي إجمالي الإيرادات	٥,٢٨٥,٧٠١	٦٤,٧٢٢,٥٤٤	١١,٣٤٣,٥٠١	١٧,١٥٥,٣١٩	٣٤,٨٦١,١٩٦	٦,٢١٣,٦٩٣	١,٥٦٤,٠٢٢	١٤١,١٤٥,٩٧٦
تكاليف تشغيل رحلات مقابل التأجير لأجل	-	-	-	-	-	١٨,٥٤١,٢٥٩	-	١٨,٥٤١,٢٥٩
مصرفات تأجير السفن لمعقد الإيجار قصيرة الأجل	-	٧٨,٣٥٠	٢٥,٩٧١	١٦,٤١٧	٤١,٢٦١	١٢,٢٦٤	١٣٥,٤٤٧	٣٠٩,٧١٠
تكاليف تشغيل السفن مصرفات تجارية	٣٨,٢٤٠,٣٢٩	٧٥,٠٨٨,٠٢١	٣٠,٢٥٥,٤٨١	٣٢,٩٥٥,٠٥٤	٤١,١٢٠,١٤٠	٢٤,٧٦٧,٢١٦	١,٦٩٩,٤٦٩	٢٤٤,١٢٥,٧١٠
مصرفات عمومية وإدارية الأرباح قبل الفوائد والضرائب	(١,٣٥٥,٧٩٤)	(٣٥,٧١١,٧٨٨)	(١,٨٠٤,٥٩٩)	(٣,٧٨٣,٢٣٥)	(١٩,٧٩٩,٠٢٨)	(١٤٩,٩٣٤)	(١٣٩,٩١٤)	(٦٢,٧٤٤,٢٩٢)
الاستهلاك والإطفاء مصرفات الاستهلاك	٣٦,٨٨٤,٥٣٥	٣٩,٣٧٦,٢٣٣	٢٨,٤٥٠,٨٨٢	٢٩,١٧١,٨١٩	٢١,٣٢١,١١٢	٢٤,٦١٧,٢٨٢	١,٥٥٩,٥٥٥	١٨١,٣٨١,٤١٨
الأرباح قبل الفائدة والضريبة	-	-	(٢,٩٠٧,٤٧١)	(٣,٦٤٠,٥٧٧)	(٦,٤٧٧,٥٤٩)	-	-	(١٣,٠٢٥,٥٩٧)
صافي تكاليف التمويل صافي خسائر الانخفاض في القيمة	(٧,٤٢٢,٣٧٤)	(٢٠,٣٠٤,٢٢٧)	(١٠,٥٠٥,٢١١)	(٥,١٣٧,٤٣٤)	(٩٨٧,٨٠٤)	(٣,٩٣١,٧١٠)	(٣٨٩,٥٢٩)	(٤٨,٦٧٨,٢٨٩)
من الأصول المالية وأصول العقود	(١٠٩,٠٥٩)	(١,٧٢٨,٤٧٥)	(٢٦٤,٦٧٣)	(١,٠٤١,٦٥٤)	(٢٩,٢٣١)	-	(١,٦٨٤,٠٠١)	(٤,٨٥٧,٠٩٣)
حصة من نتائج انتكافات مشتركة وشركات زميلة	(٥,١٠١)	(٢٦,٨٠٨)	(١١,٦٤٥)	(١١,٧٥٦)	(٥٧,٣٦٥)	(٣,٤٩٩)	(٨,٢١٦,٥٠٧)	(٨,٣٣٢,٦٨١)
الربح قبل الضريبة	٢٩,٣٤٨,٠٠١	١٧,٣١٦,٧٢٣	١٤,٧٦١,٨٨٢	١٩,٣٤٠,٣٩٨	١٣,٧٦٩,١٦٣	٢٠,٦٨٢,٠٧٣	(٨,٧٣٠,٤٨٢)	١٠٦,٤٨٧,٧٥٨
مصرف ضريبة الدخل	(١٢,٠٥٣,٤٩١)	(٣٣,٧٢٤,٩٣٦)	(٦,٩١٣,٦١٩)	(٥,٦٤٣,٩٦١)	(٧,٢٠٢,٧٤٧)	(٩٢٧,١٣٩)	(٢٧٨,٣٤٢)	(٦٦,٧٤٤,٢٣٥)
الربح قبل الضريبة	١٧,٢٩٤,٥١٠	(١٦,٤٠٨,٢١٣)	٧,٨٤٨,٢٦٣	١٣,٦٩٦,٤٣٧	٦,٥٦٦,٤١٦	١٩,٧٥٤,٩٣٤	(٩,٠٠٨,٨٢٤)	٣٩,٧٤٣,٥٢٣
الربح قبل الضريبة	(٢,١١٢,٩٩٨)	(٥,٨٥٧,٢٤٣)	(٢,٩٤٤,٧٨٢)	(١,٧٤٣,٩١٥)	(٤٩٢,٩٧٥)	(٣,١١٧,٨٣٧)	(٥,٣٦٩,٩٧٤)	(٢١,٦٣٩,٧٢٤)
الربح قبل الضريبة	-	(١٣٠,٤١٠)	(١٩,١٨٩)	-	(٤٥,٢٢١)	-	(١٩,٦٩٢)	(٢١٤,٥١٢)
الربح قبل الضريبة	٣,٢٦٧,٨٥٢	-	-	-	-	-	-	٣,٢٦٧,٨٥٢
الربح قبل الضريبة	١٨,٤٤٩,٣٦٤	(٢٢,٣٩٥,٨٦٦)	٤,٨٨٤,٢٩٢	١١,٩٥٢,٥٢٢	٦,٠٢٨,٢٢٠	١٦,٦٣٧,٠٩٧	(١٤,٣٩٨,٤٩٠)	٢١,١٥٧,١٣٩

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.م وشركاتها التابعة

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

٣٦ القيمة العادلة للأصول والالتزامات

القيمة العادلة مقابل القيمة الدفترية

القيمة العادلة للأصول المالية الأخرى بالتكلفة المطفأة تقارب القيمة الدفترية بسبب الطبيعة قصيرة الأجل للأصول المالية؛ باستثناء ذمم مدينة الإيجار التمويلي طويلة الأجل بطبيعتها والمعرضة لمخاطر التقييم العادل بسبب التغير في معدل الفائدة الأساسي. وتقارب القيمة العادلة لذمم مدينة القروض قيمتها الدفترية بسبب عدم وجود فرق جوهري بين أسعار الفائدة الحالية في السوق عند مقارنتها بأسعار الفائدة التي تم بموجبها منح القروض.

(١) قياس القيمة العادلة المدرجة في قائمة المركز المالي:

القيمة العادلة	القيمة الدفترية	القيمة الدفترية	القيمة الدفترية	القيمة الدفترية	القيمة الدفترية
المستوى ٣	الإجمالي	مصنفة بالقيمة	التزامات مالية	أصول مالية أخرى	القيمة العادلة -
ريال عماني	ريال عماني	ريال عماني	أخرى	ريال عماني	أداة التحوط
٢,٩٠٧	٢,٩٠٧	٢,٩٠٧	-	-	-
١٣٨,٠٦٣,٠٠١	١٣٨,٠٦٣,٠٠١	-	-	١٣٨,٠٦٠,٠٩٤	-
٧,٨٥٨,٧٠٢	٧,٨٥٨,٧٠٢	-	-	٧,٨٥٨,٧٠٢	-
١٠,٥٢٠,٩١١	١٠,٥٢٠,٩١١	-	-	-	١٠,٥٢٠,٩١١
١٥٦,٤٤٥,٥٢١	١٥٦,٤٤٥,٥٢١	٢,٩٠٧	-	١٤٥,٩١٨,٧٩٦	١٠,٥٢٠,٩١١
١٧,٨٩٩	١٧,٨٩٩	-	-	-	١٧,٨٩٩
٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	-	٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	-	-
٥٦٠,٤١٥,٢٨٤	٥٦٠,٤١٥,٢٨٤	-	٥٦٠,٣٩٧,٣٨٥	-	١٧,٨٩٩
٢,٩٠٧	٢,٩٠٧	٢,٩٠٧	-	-	-
١٤٤,٢٠٧,٤٠٦	١٤٤,٢٠٧,٤٠٦	-	-	١٤٤,٢٠٧,٤٠٦	-
٧,٨٥٨,٧٠٢	٧,٨٥٨,٧٠٢	-	-	٧,٨٥٨,٧٠٢	-
١,٢٧٠,٩٢٩	١,٢٧٠,٩٢٩	-	-	-	١,٢٧٠,٩٢٩
١٥٣,٣٣٩,٩٤٤	١٥٣,٣٣٩,٩٤٤	٢,٩٠٧	-	١٥٢,٠٦٦,١٠٨	١,٢٧٠,٩٢٩
٥,٧٣٢,٥٨١	٥,٧٣٢,٥٨١	-	-	-	٥,٧٣٢,٥٨١
٦٢٠,٧٦٠,١٩٤	٦٢٠,٧٦٠,١٩٤	-	٦٢٠,٧٦٠,١٩٤	-	-
٦٢٦,٤٩٢,٧٧٥	٦٢٦,٤٩٢,٧٧٥	-	٦٢٠,٧٦٠,١٩٤	-	٥,٧٣٢,٥٨١

الفصل السابع والعشرون التعهدات

(1) شركة أسياد للنقل البحري ش م ع ع (قيد التحول)

يقر أعضاء مجلس إدارة الشركة (قيد التحول) إقرارًا تكافليًا وتضامنيًا بما يلي:

- إن المعلومات الواردة في هذه النشرة هي معلومات صحيحة وكاملة.
- أنه قد تم أخذ العناية الواجبة للتأكد من أنه لم يتم حذف أية حقائق أو معلومات هامة في هذه النشرة يمكن أن يؤدي حذفها أو إغفالها إلى التدليس على المستثمر.
- أنه قد تم الالتزام بجميع أحكام قانون الأوراق المالية وقانون الشركات التجارية واللوائح والتعليمات الصادرة بمقتضاها.

فيما يلي الأشخاص المفوضون بالتوقيع نيابة عن مجلس الإدارة:

الاسم	التوقيع

(2) مدير الإصدار

استناداً إلى المسؤوليات المنوطة بنا بموجب أحكام قانون الشركات التجارية ولائحة الشركات المساهمة العامة، قمنا بمراجعة كل الوثائق ذات العلاقة والمواد الأخرى اللازمة لإعداد نشرة الإصدار المتعلقة بطرح أسهم الشركة للاكتتاب العام.

ويتحمل مجلس إدارة الشركة مسؤولية صحة المعلومات الواردة في نشرة الإصدار هذه والذين أكدوا على أنه لم يتم حذف أو إغفال أي معلومات جوهرية منها يمكن أن يؤدي حذفها أو إغفالها إلى التدليس على المستثمر.

ونؤكد بأننا قد بذلنا العناية الواجبة والمطلوبة التي تتطلبها المهنة فيما يتعلق بهذه النشرة التي تم إعدادها تحت إشرافنا، وبناء على أعمال المراجعة والمناقشات مع الشركة وأعضاء مجلس إدارتها وموظفيها والأطراف الأخرى ذات العلاقة. وعليه، نؤكد ما يلي:

- لقد قمنا بإيلاء العناية الواجبة والسائغة التي تضمن مطابقة البيانات التي تلقيناها من الشركة المضمنة في هذه النشرة للحقائق الواردة في الوثائق والمواد والمستندات الأخرى المتعلقة بالاكتتاب.
- لم تغفل الشركة - حسب علمنا - أية معلومات جوهرية يمكن أن يؤدي إغفالها إلى التدليس على المستثمر.
- إن نشرة الإصدار هذه والاكتتاب المتعلق بها تتفق مع جميع قواعد وشروط الإفصاح المنصوص عليها في قانون سوق رأس المال واللائحة التنفيذية لقانون سوق رأس المال ونموذج نشرة الإصدار المقرر من قبل هيئة الخدمات المالية وأنها تتفق مع قانون الشركات التجارية ولائحة الشركات المساهمة العامة والتعليمات والقرارات الأخرى الصادرة في هذا الشأن.
- إن البيانات والمعلومات التي تم عرضها في نشرة الإصدار هذه والمعدة باللغة العربية (وترجمتها غير الرسمية إلى اللغة الإنجليزية) هي بيانات ومعلومات حقيقية وصحيحة وكافية لمساعدة المستثمرين على اتخاذ القرار المناسب حول الاستثمار من عدمه في الأوراق المالية المطروحة للاكتتاب.

(3) المستشار القانوني للشركة

يؤكد المستشار القانوني المبين اسمه أدناه أن جميع الإجراءات المتخذة بشأن طرح الأوراق المالية موضوع هذه النشرة تتفق مع أحكام القوانين والتشريعات ذات العلاقة بنشاط الشركة وقانون الشركات التجارية وقانون الأوراق المالية واللائحة التنفيذية لقانون سوق رأس المال والتعليمات الصادرة بمقتضاها ومتطلبات شروط إصدار الأسهم ونموذج نشرة الإصدار المقرر من قبل هيئة الخدمات المالية والنظام الأساسي للشركة وقرارات الجمعية العامة ومجلس إدارة الشركة، ولقد حصلت الشركة على جميع التراخيص والموافقات الرسمية اللازمة لمباشرة الأنشطة الموضحة في هذه النشرة.

المستشار القانوني للشركة

مكتب المعمرية والعبري وشركاؤهم للمحاماة والاستشارات القانونية



شركة أسياد للنقل البحري

مدينة السلطان قابوس، بوشر
ص.ب: ١٠٤، الرمز البريدي: ١١٨
محافظة مسقط، سلطنة عُمان