

باسمه تعالیٰ

اردیبهشت ۱۴۰۳

گزارش ارزیابی شرکت توان تامین مهیار

همه آفرین
گروه تامین مال جمعے



ارزیاب: رضا حسین شهیدی

اردیبهشت ۱۴۰۳

فهرست

۳ چکیده طرح

۳ معرفی شرکت و سوابق فعالیت:

۳ اطلاعات شرکت:

۴ موضوع فعالیت شرکت مطابق اساسنامه شرکت

۴ مدیرعامل، رئیس و اعضای هیئت مدیره:

۵ سوابق اجرایی هیئت مدیره و مدیر عامل:

۵ ترکیب سهامداران:

۶ مجوزها:

۷ محل های فعالیت شرکت / اجرای طرح:

۷ اطلاعات طرح:

۷ مطالعات بازار

۱۲ ریسکهای طرح

۱۵ کاربرد

۱۵ زیرساختها

۱۵ مشتریان

۱۵ کانال توزیع و فروش

۱۶ اطلاعات گزارش اعتبارسنجی

۱۷ گزارش اعتبار شرکت رتبه بندی اعتبار ایران

۲۲ گزارش ارزش آفرین اعتماد

۲۴ اطلاعات مالی

۲۴ اقلام مهم صورت های مالی

۲۴ نسبت های مالی

۲۵ گزارش اعتبار سنجی داخلی

۲۵ جمع بندی ارزیابی

چکیده طرح:

طرح حاضر خلاصه ای از گزارش شناور مسافربری آلومینیومی گلاره ۳۰۰ صندلی می باشد که قابلیت جابجایی مسافر در مسیر بوشهر - خارگ و برعکس را دارد. این کشتی ۴ موتور است که ۱۱ هزار و ۸۰۰ اسب بخار قدرت دارد.

مجری طرح شرکت توان تامین مهیار شناور گلاره است. این کشتی مسافری که نقش مهمی در حل مشکلات ساکنان جزیره خارگ دارد کشتی گلاره به عنوان کشتی مسافری در مسیر خارگ به بوشهر و بلعکس است که روزانه دو بار در این مسیر تردد می کند. سرعت این کشتی ۲۰ گره دریایی است این شناور قادر است مسیر دریایی بوشهر به خارگ را در کمتر ۲.۵ ساعت طی کند و نقش مهمی در تامین مایحتاج عمومی و تردد ایمن و سالم مردم خارگ داشته باشد.

بازار هدف این طرح مسیر بوشهر - جزیره خارگ و برعکس میباشد با توجه به جمعیت ۲۰ هزار نفری این جزیره و قشرهای که متقاضیان بالقوه این کشتی مسافربری هستند میتوان آنها به چهار دسته کلی تقسیم کرد - ۱- مردم عادی جزیره خارگ - ۲- کارکنان شرکت نفت - ۳- نظامیان جزیره خارگ - ۴- سایر افراد از استان بوشهر و سایر استانها. با توجه به بررسی ها انجام شده از روند روزانه مسافران جزیره خارگ به بوشهر و بوشهر به خارگ به این نتیجه رسیده ایم حداقل روزانه ششصد نفر مسافر متقاضی بالقوه برای شناور وجود دارد که شرکت نفت ۱۷۰ نفر مسیر رفت و ۱۷۰ نفر برگشت از خارگ بوشهر و برعکس به صورت چارتر در روز را تضمین می کند.

معرفی شرکت و سوابق فعالیت:

این شرکت در تاریخ ۱۳۹۲/۰۴/۳۱ در بوشهر تاسیس گردید. مدیریت شرکت با آقای نصراله باستین می باشد. موضوع فعالیت اصلی شرکت در زمینه ارائه خدمات حمل و نقل دریایی در محدوده جزایر خارک، گناوه و بوشهر است.

اطلاعات شرکت:

۱- نام شرکت:	توان تامین مهیار	۲- شماره ثبت:	۱۲۸۴۱	۳- شناسه ملی:	۱۰۳۲۰۸۹۰۲۲۸
۴- تاریخ ثبت:	۱۳۹۲/۰۴/۳۱	۵- محل ثبت:	بوشهر	۶- سرمایه ثبتی (ریال):	۲۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۷- کد معاملاتی بورس (کدسجام):	شرک ۸۴۰۰۷	۸- دارندگان حق امضا:	نصر اله باستین	۹- نماینده شرکت:	نصر اله باستین
۱۰- سمت نماینده:	رئیس هیئت مدیره	۱۱- شماره نماینده شرکت:		۱۲- شماره شبا شرکت:	
۱۳- نام بانک عامل:	تجارت	۱۴- صورتهای مالی حسابرسی شده	دارد / ندارد <input type="checkbox"/>	۱۵- وضعیت صورتهای مالی	مقبول <input checked="" type="checkbox"/> / مشروط <input type="checkbox"/>
۱۶- حسابرس شرکت	موسسه حسابرسی اعتماد خرد لیان	۱۷- حسابرس طرح:	موسسه حسابرسی اعتماد خرد لیان	۱۸- اظهارنامه مالیاتی	دارد <input checked="" type="checkbox"/> / ندارد <input type="checkbox"/>
۱۹- تعداد کارکنان شرکت:	۲۵	۲۰- وبسایت شرکت:	-	۲۱- ایمیل شرکت:	tavantaminmahyarr@gmail.com
۲۲- نوع شرکت:	تولیدی <input type="checkbox"/> / خدماتی <input checked="" type="checkbox"/> / بازرگانی <input type="checkbox"/>	۲۳- شرکت دانش بنیان:		بلی <input type="checkbox"/> / خیر <input checked="" type="checkbox"/>	

<input checked="" type="checkbox"/> بلی / <input type="checkbox"/> خیر	۲۴- مدیرعامل و اعضای هیأت مدیره فاقد سوء پیشینه می- باشند.
* شرکت توان تامین مهیار در حال حاضر یک تأمین مالی جمعی به شرح زیر دارد: هم آفرین، ۱۴۰۳/۰۲/۰۵، ۱۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	۲۵- تأمین مالی از سایر سکوه‌های تأمین مالی جمعی:

موضوع فعالیت شرکت مطابق اساسنامه شرکت

آگهی تاسیس شرکت توان تامین مهیار سهامی خاص

شرکت فوق در تاریخ ۳۱/۴/۹۲ تحت شماره ۴۴۱۸۸۳ و شناسه ملی ۱۰۳۳۲۰۸۹۰۲۲۸ در این اداره به ثبت رسیده و در تاریخ ۳۱/۴/۹۲ از لحاظ امضاء ذیل دفاتر تکمیل گردیده و خلاصه اظهارنامه آن به شرح زیر جهت اطلاع عموم در روزنامه‌های رسمی و کثیرالانتشار ابرار آگهی میشود.

۱. موضوع شرکت:

خرید و فروش واردات و صادرات تهیه و تولید و بسته بندی و توزیع کلیه کالاهای مجاز بازرگانی که شامل برنج پتو لاستیک حیوانات انواع آبریزان طبق قوانین و مقررات جاری کشور تهیه و تامین محصولات غذایی آشامیدنی و بهداشتی و مواد پروتئینی انعقاد قرارداد با کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی اخذ وام و تسهیلات ارزی و ریالی از کلیه بانکها و موسسات مالی و اعتباری دولتی و خصوصی اخذ و اعطای نمایندگی در داخل و خارج از کشور شرکت در کلیه مناقصات و مزایدهات دولتی و خصوصی ترخیص کالا از گمرکات کشور در هر یک از موارد فوق پس از اخذ مجوزهای لازم از مراجع ذیصلاح.

مدیرعامل، رئیس و اعضای هیئت مدیره:

ردیف	نام	به نمایندگی از: (ویژه حقوقی)	کد ملی	سمت	تلفن همراه
۱	نصر اله باستین (حقیقی)	-		رئیس هیئت مدیره	
۲	عبداله باستین (حقیقی)	-		نائب رئیس هیئت مدیره	
۳	محبوبه فرهادی (حقیقی)	-		عضو هیئت مدیره	
۴	طوبی باستین (حقیقی)	-		مدیر عامل	

سوابق اجرایی هیئت مدیره و مدیر عامل:

ردیف	نام و نام خانوادگی	شرح سوابق اجرایی (تحصیلات، نام شرکت، سمت و مدت همکاری)
۱	نصراله باستین	رئیس هیئت مدیره شرکت راهوار بنای جنوب به مدت ۸ سال رئیس هیئت مدیره شرکت توان تامین مهیار به مدت ۵ سال رئیس هیئت مدیره شرکت سهیل جنوب بوشهر به مدت ۱۴ سال رئیس هیئت مدیره شرکت خرما خرم دهکده جنوب به مدت ۳ سال
۲	عبداله باستین	رئیس هیئت مدیره شرکت سهیل جنوب بوشهر به مدت ۱۵ سال مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره شرکت زیبا آسفالت تنگستان به مدت ۱۸ سال عضو هیئت مدیره شرکت توان تامین مهیار به مدت ۵ سال
۳	محبوبه فرهادی	عضو هیئت مدیره شرکت راهوار بنای جنوب به مدت ۸ سال عضو هیئت مدیره شرکت خرما خرم دهکده جنوب به مدت ۳ سال عضو هیئت مدیره شرکت توان تامین مهیار به مدت ۵ سال عضو هیئت مدیره شرکت پاک کرانه بنادر جنوبی به مدت ۳ سال
	طوبی باستین	مدیر عامل شرکت توان تامین مهیار به مدت ۵ سال نماینده رسمی شرکت بیمه رازی ناظر و اپراتور آزمایشگاه خاک در پروژه های عمرانی به مدت ۷ سال

ترکیب سهامداران:

ردیف	نام	ماهیت (حقیقی / حقوقی)	کد ملی / شناسه ملی	درصد سهام	تلفن همراه
۱	عبداله باستین	حقیقی		٪۵۰	
۲	نصراله باستین	حقیقی		٪۴۹	

مجوزها:

0009872		۹۷۲۲۴۵		جمهوری اسلامی ایران وزارت راه و شهرسازی ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN MINISTRY OF ROADS & URBAN DEVELOPMENT		سازمان بنادر و دریانوردی PORTS & MARITIME ORGANIZATION	
ALLOWED NAVIGATION AREA: INTERNAL & TERRITORIAL WATER		گواهینامه ثبت شناورهای کوچک (مجاز به تردد در آبهای داخلی و سرزمینی) CERTIFICATE OF REGISTRY FOR SMALL VESSELS (PERMITTED TO SAIL IN INTERNAL & TERRITORIAL WATERS)				منطقه مجاز دریانوردی : آبهای داخلی و سرزمینی	
نام کشتی	بندر ثبت	شماره و تاریخ ثبت	شماره ایمو	علامت خطاب	نام و نشانی سازنده		
Name Of Vessel	Port Of Registry	No. & Date Of Registry	Imo No.	Call Sign	Name & Address Of Manufacturer		
GELAREH	BUSHEHR	۱۳۳۶ - ۱۳۳۷ / ۸/۲۱ - ۱۳۳۶	۹۷۲۲۴۵	EPCV4	کشتی سازی میتسوبیشی یوکوکو کیاشا - ژاپن - کابوشیکی کیاشا MITSUBISHIYUKOKGYO SHIPYARD - KABUSHIKI KIASHA - JAPAN		
نوع کشتی	سال ساخت	محل ساخت	محل ساخت	تحت کلاس	مشخصات بدنه و ظرفیت ثبت شده		
Type Of Vessel	Year Of Built	Place Of Built	Place Of Built	Classed by	Registered Dimension , Tonnage & Hull Particulars		
PASSENGER SHIP	۱۳۷۷	ژاپن	JAPAN	موسسه رده بندی ایرانیان IRANIAN Classification Society	GT NT Hull Material Length Overall (m) Moulded Breadth (m) Moulded Depth (m)		
					446 148 ALUMINIUM 33.43 11 4.20		
نام و نشانی سازنده		شماره و تاریخ ثبت قبلی (در صورت وجود)		Previous No., Date & Port Of Registry		Name & Address Of Manufacturer	
کشتی سازی میتسوبیشی یوکوکو کیاشا - ژاپن - کابوشیکی کیاشا		136133-1998-SAIGO-CHO		136133-1998-SAIGO-CHO		MITSUBISHIYUKOKGYO SHIPYARD - KABUSHIKI KIASHA - JAPAN	
مشخصات موتورهای اصلی		تعداد موتورها و سیلندرها		قدرت موتورها		نوع موتورهای اصلی	
Type of Main Engines		No. of Eng(s) & Cyl(s)		BHP (KW)		Max.Speed	
MITSUBISHI, MITSUBISHI		2 ENG(s) & 2 x 16 CYL(s)		2 X 2096 KW		18 KNOT	
تعداد پروانه		سال ساخت		محل ساخت		نام و نشانی سازنده	
No. of Propeller(s)		Year Of Built		Place Of Built		Name & Address Of Manufacturer	
2 x 1		NIL		JAPAN		MITSUBISHI - JAPAN	
مشخصات مالک (مالکین)		تاریخیت		نشانی و آقامتگاه		میزان سهام	
Name of Owner(s)		Nationality		Address & Domicile		Rate of Shares	
PAK KARANEH BANADER JONOUBI		IRANIAN		09173747262-SHHEID KAMKARI LANE-HELELI STREET- MOTAHARI STREET - BUSHEHR - IRAN		100%	
محل صدور		تاریخ صدور		نام و سمت مقام مسئول		محل صدور	
بندر بوشهر - ایران		۱۴۰۱/۰۵/۱۰		محمد شکیبی نساب		بندر بوشهر - ایران	
مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان بوشهر		PORTS DIRECTOR OF BUSHEHR		01/08/2022		Date Of Issue	
نام و سمت مقام مسئول		محل صدور		تاریخ صدور		نام و سمت مقام مسئول	
محمد شکیبی نساب		بندر بوشهر - ایران		01/08/2022		01/08/2022	

از طرف محمد قاسمی

محل های فعالیت شرکت / اجرای طرح:

کاربری	نشانی	تلفن	کد پستی	مالک / استیجاری
دفتر مرکزی	بوشهر - خ مطهری -			مالکیت

اطلاعات طرح:

براساس بررسی انجام شده از سازمان بنادر و دریانوردی در استان بوشهر سه شناور فعال در مسیرهای بوشهر - خارگ و گناوه - خارگ فعال می باشند. و تنها یک شناور ۳۰۰ صندلی در مسیر بوشهر - خارگ در حرکت می باشد و آن شناور طرح حاضر یعنی کشتی مسافربری گلاره می باشد.

طرح حاضر اورهال و ارائه حمل و نقل دریایی توسط شناور مسافربری آلومینیومی گلاره می باشد، گلاره دارای ۳۰۰ صندلی می باشد که قابلیت جابجایی مسافر در مسیر بوشهر - خارگ و برعکس را دارد. طول این شناور ۳۵ متر و دارای ۱۲.۸۰ متر عرض است که آبخور آن ۲.۹۰ متر است. این کشتی ۴ موتور و ۱۱ هزار و ۸۰۰ اسب بخار قدرت دارد.

مجری طرح شناور گلاره شرکت توان تامین مهیار می باشد. این کشتی مسافری نقش مهمی در حل مشکلات ساکنان جزیره خارگ دارد. کشتی گلاره به عنوان کشتی مسافری در مسیر خارک به بوشهر و بلعکس ارائه خدمات می دهد و روزانه دو بار در این مسیر تردد می کند. سرعت این کشتی ۲۰ گره دریایی است این شناور قادر است مسیر دریایی بوشهر به خارک را در کمتر ۲.۵ ساعت طی کند و نقش مهمی در تامین مایحتاج عمومی و تردد ایمن و سالم مردم خارک داشته باشد.

بازار هدف این طرح مسیر بوشهر - جزیره خارک و برعکس می باشد. با توجه به جمعیت ۲۰ هزار نفری این جزیره و قشرهایی که متقاضیان بالقوه این کشتی مسافربری هستند می توان آنها را به چهار دسته کلی تقسیم کرد: ۱- مردم عادی جزیره خارک ۲- کارکنان شرکت نفت ۳- نظامیان جزیره خارک ۴- سایر افراد از استان بوشهر و سایر استان ها. با توجه به بررسی های انجام شده از روند روزانه مسافران جزیره خارک به بوشهر و بوشهر به خارک به این نتیجه رسیده ایم حداقل روزانه ششصد نفر مسافر متقاضی بالقوه برای شناور وجود دارد که شرکت نفت ۱۷۰ نفر مسیر رفت و ۱۷۰ نفر برگشت از خارک به بوشهر و برعکس را به صورت چارتر در روز تضمین می کند.

هدف از این طرح اورهال کشتی گلاره جهت ارائه خدمات حمل و نقل دریایی به ظرفیت ۳۰۰ نفر که در مسیر مصوب همانند بوشهر - خارک یا گناوه - خارک به حمل و نقل بپردازد.

مطالعات بازار

صنعت حمل و نقل یکی از مهم‌ترین و در عین حال پیچیده‌ترین مراحل تجارت بین‌المللی به شمار می‌رود. حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی و بین‌المللی است. این صنعت بدلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد و توسعه اقتصادی کشورها دارد. حمل و نقل را می‌توان به عنوان حلقه اتصال بخش‌های مختلف اقتصادی کشور در نظر گرفت. نحوه به کارگیری و گردش اطلاعات در این صنعت اهمیت ویژه‌ای دارد. حمل و نقل یکی از بخش‌های مهم و زیربنایی به شمار می‌رود و همچنین بر بسیاری از فعالیت‌های دیگر جامعه نیز تأثیر گذار است.

حمل و نقل به جابجایی یا انتقال انسان، حیوان یا کالا، از جایی به جای دیگر گفته می‌شود. حمل و نقل و توزیع نقش مهمی در تجارت دارند. لازم است شرکت‌ها روش حمل و نقل را برای اطمینان از کارایی و مقرون به صرفه بودن بسته‌های خود انتخاب کنند. عوامل مختلفی وجود دارد که بر تصمیم شرکت در مورد نوع حمل و نقل تأثیر می‌گذارد. این عوامل می‌توانند نیاز تجاری، مقصد و نوع کالا باشند. جاده، دریا، راه آهن و هوا چهار راه حمل و نقل هستند. به عنوان اولین قدم شرکت‌ها باید تمام قسمت‌های پروژه خود را در نظر بگیرند و در مورد آنچه باید توزیع شود از جمله اندازه، وزن و نوع کالاها آگاهی پیدا کنند. به عنوان مثال، برای حمل و نقل مواد غذایی یا میوه، سرعت بسیار مهم است و انتخاب کوتاه‌ترین و سریع‌ترین راه مهم است. هزینه ارسال یکی دیگر از عناصر بسیار مهم است و به طرفین معامله بستگی دارد. مقصد، قانون کشورها، ارزش کالاها و خطر حمل و نقل، عناصر دیگری هستند که باید مورد توجه قرار بگیرند. بنابراین کسی که می‌خواهد با حمل و نقل بین‌المللی تجارت کند، باید کیفیت، هزینه، زمان و شرایط را بسنجد تا انتخاب درستی بکند.

حمل و نقل دریایی

کلیه فعالیت‌هایی که در جهت حمل و نقل محموله‌ها و مسافران در بستر آب‌های جهان صورت می‌گیرد، حمل و نقل دریایی نام دارد. مادامی که شما مقدار زیادی کالا را از طریق دریا و اقیانوس از مبداء به مقصد با استفاده از کشتی‌های کانتینری، تانکری و یا Bulk حمل نمایید اصطلاحاً حمل و نقل دریایی انجام داده‌اید. اغلب کالاهایی که از طریق راه آبی ارسال می‌شوند داخل کانتینر قرار می‌گیرند به همین دلیل کانتینرها با ابعاد و کاربری‌های گوناگون و استانداردی ساخته شده‌اند. شما برای آشنایی بیشتر با انواع کانتینر می‌توانید مقاله آن را مطالعه نمایید. به عبارتی محموله داخل کانتینر مخصوص بسته‌بندی می‌شود و سپس داخل کشتی بارگیری می‌شود و پس از طی شدن امور اداری به کشور و بندر مقصد حرکت می‌کند. گاهی اوقات به دلیل عدم دسترسی برخی از کشورها به آب‌های مناسب یا آزاد؛ نمی‌توان به صورت مستقیم از این روش استفاده کرد و مجبور به ترکیب روش دیگری با حمل و نقل دریایی می‌شویم که تحت عنوان حمل و نقل چندوجهی متداول است.

تاریخچه حمل و نقل دریایی در ایران

حمل و نقل دریایی یکی از شکل‌های قدیمی و مهم حمل‌ونقل بین‌المللی است و در تاریخ ایران نیز نقش مهمی داشته است. ایران، با داشتن سواحل طولانی و غنی از منابع دریایی، همواره یک کشور دریایی بوده و از جاده‌های آبی برای تجارت و تبادلات با سایر نقاط جهان استفاده می‌کرده است. تاریخ حمل و نقل دریایی در ایران به دوران باستان بازمی‌گردد، زیرا ایران همواره در مسیر تجارت بین قاره‌ها و امپراطوری‌های بزرگی نظیر روم باختری، هلنیستی و بابلی و آشوری قرار داشته است. ناحیه خلیج فارس و دریای عمان، بخشی از مسیر جاده ابریشم بوده و باعث تبادل تجاری بین شرق و غرب شده است.

در دوران امپراطوری هخامنشیان و ساسانیان، تجارت دریایی در ایران رونق بسیاری داشته است. ساخت بنادر و بناهای دریایی بسیاری در این دوران به منظور تسهیل تجارت و حمل و نقل از طریق دریا صورت گرفته است. یکی از مشهورترین مثال‌های تاریخی

در حوزه حمل و نقل دریایی در ایران، کشتی‌های بزرگ و مجلل تجارتي به نام “جنجاوید” است که در دوره قاجار ساخته شد. این کشتی‌ها با طول بیش از ۷۰ متر و دارای قابلیت حمل بار تا ۲۰۰۰ تن بودند و در مسیرهای تجاری بین ایران و کشورهای دیگر فعالیت می‌کردند.

در دوران اسلامی نیز، تجارت دریایی در ایران ادامه داشته و بنادر و شهرهای ساحلی نظیر بندرعباس، بوشهر و چابهار به عنوان مراکز تجاری و حمل و نقل دریایی مهم شناخته می‌شدند. در این دوران، تجارت با دیگر کشورها در حوزه خلیج فارس و دریای عمان به رشد و توسعه رسیده است. شهرهای بوشهر و بندرعباس به عنوان بنادر اصلی و مهم در حمل و نقل دریایی در ایران شناخته می‌شدند. در این دوره، ایران توانست با استفاده از ناوگان و بنادر خود، رشد قابل توجهی در حمل و نقل دریایی و تجارت بین‌المللی را تجربه کند.

روند اداری حمل و نقل دریایی

هنگام ورود کشتی‌ها به بندر، آن‌ها برای پهلوگیری وارد حوضچه‌های بندر می‌شوند. در همین حین، مقامات بهداشتی وارد کشتی می‌شوند و با بررسی مدارک، اجازه برقراری ارتباط کشتی با بندر را صادر می‌کنند. مقامات گمرک لیستی را به فرمانده کشتی ارائه می‌دهند تا جزئیات کلی مربوط به کالاها و کشتی مانند نام فرمانده، تعداد پرسنل، پرچم، بندر مبدأ، وزن و غیره را در آن ثبت کند. سپس، انبار و کانتینرهایی که تخلیه خواهند شد، قفل و مهر می‌شوند و پس از آن فرمانده کشتی یا نماینده حمل‌ونقل فهرست محصولاتی که باید در بندر تخلیه شوند را در دو نسخه تحت عنوان اظهارنامه اجمالی گمرک اظهار می‌نماید.

پس از صدور مجوز، عملیات تخلیه کشتی آغاز می‌شود؛ مشخصات ظاهری بسته‌هایی که در حال تخلیه شدن هستند به طور تدریجی در فهرست‌هایی ثبت می‌شوند. این فرآیند، که به آن تالی‌گیری می‌گویند، با همکاری نماینده گمرک (بندر) و شرکت‌های حمل و نقل انجام می‌شود. گمرک موظف است تا پانزده روز پس از اتمام تخلیه، با شرکت حمل و نقل دریایی تسویه حساب کند و به این منظور قبل از اینکه بار تخلیه شود، برای هر مورد برنامه، قبض انبار صادر می‌شود. در مرحله بعد، شرکت حمل و نقل با صاحب کالا تسویه حساب می‌کند و ترخیصیه و قبض انبار را به او تحویل می‌دهد. سپس صاحب کالا با داشتن این اسناد و سایر اسناد مورد نیاز، به ترخیص کالا از گمرک می‌پردازد.

مزایای حمل و نقل دریایی

- **ظرفیت بالا:** کشتی‌ها در مقایسه با سایر روش‌های حمل و نقل مانند هوایی یا زمینی، ظرفیت بار زیادی دارند. آن‌ها می‌توانند حجم قابل توجهی از کالاها را در یک سفر حمل کنند که این امر برای حمل کالاهای فله مقرون به صرفه است.
- **مقرون به صرفه:** حمل و نقل دریایی اغلب برای مسیرهای طولانی و دور مقرون به صرفه‌تر است. کشتی‌ها مصرف سوخت کمتری به ازای هر تن بار در مقایسه با کامیون‌ها یا هواپیماها دارند و در نتیجه هزینه‌های حمل و نقل کمتری دارند.
- **اتصال جهانی:** مسیرهای دریایی کشورها و قاره‌ها را به هم متصل می‌کنند و یک شبکه حمل و نقل جهانی را فراهم می‌کنند. کشتی‌ها می‌توانند به مقاصد دوردست برسند و در آب‌های بین‌المللی حرکت کنند و تجارت و بازرگانی را در مقیاس جهانی تسهیل کنند.
- **تطبیق پذیری:** کشتی‌ها می‌توانند طیف وسیعی از کالاها از جمله کانتینر، محموله فله، محموله مایع (مانند نفت یا گاز) و حتی محموله‌های بزرگ یا سنگین را حمل کنند. انواع مختلفی از کشتی‌ها برای پاسخگویی به نیازهای محموله خاص در دسترس هستند.

- کاهش تراکم ترافیک: برخلاف حمل و نقل زمینی، کشتی‌ها در مسیرهای دریایی تعیین شده تردد می‌کنند و تحت تأثیر ازدحام ترافیک در جاده‌ها یا بزرگراه‌ها قرار نمی‌گیرند. این امر خطر تاخیر را کاهش می‌دهد و عملیات حمل و نقل راحت‌تر را تضمین می‌کند.
- مزایای زیست محیطی: کشتی‌ها عموماً انتشار کربن کمتری نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل دارند. صنعت کشتیرانی از فناوری‌ها و شیوه‌های سبز برای کاهش اثرات زیست‌محیطی خود، از جمله استفاده از سوخت‌های پاک‌تر و اجرای اقدامات کارآمد انرژی استفاده می‌کند.
- ثبات و ایمنی: کشتی‌ها به گونه‌ای طراحی شده‌اند که در برابر شرایط آب و هوایی مختلف مقاومت کنند و یک سکوی حمل و نقل پایدار را فراهم کنند. کشتی‌های مدرن مجهز به سیستم‌های ناوبری پیشرفته، تجهیزات ایمنی و مقررات سختگیرانه برای اطمینان از حمل و نقل ایمن کالا هستند.
- برنامه ریزی بلندمدت: حمل و نقل دریایی به دلیل قابلیت اطمینان و پایداری اغلب برای برنامه‌ریزی بلندمدت استفاده می‌شود. شرکت‌ها می‌توانند برنامه‌های منظم حمل و نقل را تنظیم کنند و عملیات لجستیکی خود را به طور مؤثرتری برنامه‌ریزی کنند و از زنجیره تامین ثابت اطمینان حاصل کنند.
- اتصال چندوجهی: حمل و نقل دریایی را می‌توان به طور یکپارچه با سایر روش‌های حمل و نقل مانند حمل و نقل ریلی ادغام کرد. حمل و نقل چندوجهی امکان تحویل سرویس درب به درب را فراهم می‌کند و از نقاط قوت هر حالت برای بهینه‌سازی فرآیند کلی حمل و نقل استفاده می‌کند.
- توسعه اقتصادی: حمل و نقل دریایی نقش حیاتی در تجارت بین‌المللی و توسعه اقتصادی دارد. این کشورها را قادر می‌سازد به بازارهای جهانی دسترسی پیدا کنند، تجارت خارجی را ترویج می‌کند، فرصت‌های شغلی در صنعت دریایی ایجاد می‌کند و از رشد شهرهای بندری و مناطق ساحلی حمایت می‌کند.

معایب حمل و نقل دریایی

- زمان حمل و نقل طولانی‌تر: در مقایسه با سایر روش‌های حمل و نقل معمولاً زمان حمل و نقل طولانی‌تری دارد. کشتی‌ها با سرعت کمتری حرکت می‌کنند و عواملی مانند شرایط آب و هوایی، ازدحام بندر و مراحل ترخیص کالا از گمرک می‌تواند زمان تحویل را بیشتر کند.
- آسیب‌پذیری در برابر شرایط آب و هوایی: کشتی‌ها در برابر چالش‌های مرتبط با آب و هوا مانند طوفان‌ها و دریاهای مواج حساس هستند. شرایط نامساعد جوی می‌تواند برنامه‌های حمل و نقل را به تاخیر بیندازد یا مختل کند و منجر به مشکلات احتمالی لجستیکی و افزایش هزینه‌ها شود.
- دسترسی محدود: حمل و نقل دریایی برای همه مکان‌ها به ویژه مناطق محصور در خشکی مناسب نیست. مناطق داخلی که دسترسی به آبراه‌های قابل کشتیرانی یا زیرساخت‌های بندری کافی ندارند ممکن است در استفاده موثر از حمل و نقل دریایی با چالش‌هایی مواجه شوند.
- اتکا به زیرساخت: حمل و نقل دریایی کارآمد نیاز به زیرساخت بندری توسعه یافته از جمله پایانه‌ها، اسکله‌ها و کانال‌های ناوبری دارد. زیرساخت‌های ناکافی می‌تواند منجر به ازدحام بندر، تاخیر در جابجایی محموله و افزایش هزینه‌های عملیاتی شود.

- وابستگی به قراردادهای تجاری: توافقنامه‌ها و سیاست‌های تجاری بین‌المللی می‌توانند بر حمل و نقل دریایی تأثیر بگذارند. تغییرات در مقررات، موانع تجاری یا تنش‌های ژئوپلیتیکی می‌تواند مسیرهای حمل و نقل ثابت، جریان‌های تجاری را مختل کند و بر هزینه و در دسترس بودن خدمات حمل و نقل تأثیر بگذارد.
- محدودیت‌های فصلی: برخی از مسیرهای کشتیرانی ممکن است به دلیل الگوهای آب و هوا، شرایط یخبندان یا پدیده‌های طبیعی مشمول محدودیت‌های فصلی باشند. این محدودیت‌ها می‌تواند بر فرکانس و در دسترس بودن خدمات حمل و نقل دریایی در مناطق خاصی در زمان‌های خاصی از سال تأثیر بگذارد.

انواع روش‌های حمل و نقل دریایی

- **حمل کراس استافینگ:** در حمل کراس استاف، بار از کانتینر تخلیه می‌شود و سپس در محل انبار یا CFS، در کانتینر دیگری بارگیری می‌شود. فرآیند تعویض کانتینر به طور خلاصه به عنوان کراس استافینگ شناخته می‌شود. اکنون از روش کراس استافینگ برای کالاهایی استفاده می‌شود که به دلایلی امکان ورود به مقصد نهایی را ندارند. مانند تحریم یا شرکت حمل و نقل قادر به ارائه خدمات حمل و نقل مستقیم به بنادر مقصد نمی‌باشد. در این مورد، کراس استاف به عنوان راهکاری توسط بازرگانان استفاده می‌شود تا امکان صادرات و واردات به آن کشور را فراهم سازد.
- **حمل ترنشیپ:** ترنشیپمنت (Transshipment) به معنای انتقال کالا و تجهیزات از یک کشتی به کشتی دیگر استفاده می‌شود. تمام خطوط حمل و نقل بین‌المللی برای واردات بارهای کانتینری خود به ایران از روش ترنشیپ استفاده می‌کنند و به طور معمول این عمل در بندر جبل علی در امارات متحده عربی انجام می‌شود. ترنشیپ برای کالاهایی که صاحب کالا به هر دلیلی قادر به ثبت مقصد اصلی خود در بارنامه نیست، مناسب است.
- **حمل چارترینگ:** در زمینه اجاره کشتی، وقتی شما یک کشتی را اجاره می‌کنید، این عمل به عنوان چارترینگ کشتی شناخته می‌شود. به طور مشابهی که افراد یک انبار یا آپارتمان را اجاره می‌کنند، برخی افراد هم ممکن است به منظور نیازهای حمل و نقل بار و کالا، یک کشتی را اجاره کنند. اجاره کشتی با نام چارترینگ کشتی شناخته می‌شود و با امضای قرارداد بین مالک کشتی و طرف دیگر آغاز می‌شود. در حوزه حمل و نقل دریایی، این قرارداد به عنوان یک قرارداد چارتر مشهور است. طرفی که کشتی را اجاره می‌دهد، مالک کشتی است و طرف دیگر که کشتی را اجاره می‌کند به عنوان اجاره‌کننده شناخته می‌شود. در چارترینگ کشتی، دو نوع اجاره، یکی با خدمه و دیگری بدون خدمه، رایج است.
- **حمل گروپاژ (خرده بار):** در کل، دو نوع محموله برای حمل و نقل وجود دارد. نوع اول، حمل کالا به صورت یک بار کامل کانتینر (FCL) است و نوع دیگر، حمل کالا به صورت بار کمتر از یک کانتینر (LCL) است. زمانی که بار شما کمتر از یک کانتینر است، نیازی به اجاره یک کانتینر کامل نیست؛ در اینجا است که اصطلاح گروپاژ (Groupage) به کار می‌رود. همان‌طور که از نامش مشخص است، گروپاژ به مجموعه‌ای از بارهای LCL اشاره دارد که از یک یا چند فرستنده مختلف تشکیل شده‌اند و به عنوان یک بار کانتینری کامل در یک کانتینر برای گیرندگان مختلف ارسال می‌شوند. به عبارت دیگر، در حمل گروپاژ، هر کانتینر باری، چندین محموله LCL متفاوت را که منبع آن‌ها یک بندر است، حمل می‌کند تا به بندر مشترک دیگر یا بنادر جداگانه تحویل داده شود. سرویس گروپاژ زمانی کاربردی است که مجموعه‌ای از بارهای کوچک وجود دارند که منبع و مقصد مشابهی دارند و می‌توانند با هم تشکیل یک بار کامل را بدهند.
- **حمل فله:** کلمه "Bulk" در حمل و نقل به معنای حمل بار به صورت جمعی و بدون بسته‌بندی می‌باشد. حمل بارهای خام و بدون تقسیم بندی و بسته‌بندی در قالب ظرفیت بزرگ، مانند کامیون‌های بالابر و کشتی‌های باربری به عنوان حمل فله (Bulk) شناخته می‌شود. این نوع حمل معمولاً برای مواد معدنی، فسیلی، محصولات کشاورزی و شن و ماسه استفاده

می‌شود. برخی از موادی که به صورت Bulk حمل می‌شوند شامل گندم، ذرت، مواد معدنی، نفت، ذغال سنگ، سیمان، مواد شیمیایی و سایر محصولات جامد یا مایع می‌باشند. حمل فله به دلیل کاهش هزینه‌ها و زمان، مناسب برای حمل بارهای بزرگ و استفاده اقتصادی از ظرفیت حمل و نقل است. این نوع حمل و نقل نیاز به بسته‌بندی و تقسیم بندی مجدد ندارد و بارها به صورت مستقیم به مقصد نهایی حمل می‌شوند. برای آشنایی با تفاوت Bulk (بار فله) و Break Bulk کلیک نمایید.





ریسک‌های طرح

ریسک حمل و نقل

حمل و نقل، رگ حیاتی می‌باشد که جابجایی انسان و کالاها را در فواصل وسیع تسهیل می‌کند. در این دنیای به هم پیوسته، جابجایی کارآمد و قابل اعتماد برای مشاغل و اقتصادها به طور یکسان ضروری است. با این حال، این شبکه پیچیده لجستیک بدون چالش و خطر نیست. از شرایط آب و هوایی غیرقابل پیش بینی گرفته تا تغییرات نظارتی و اختلالات زنجیره تامین، صنعت حمل و نقل مملو از خطرات بالقوه است. برای هدایت موثر این چالش‌ها، استراتژی‌های مدیریت ریسک قوی بسیار مهم است.

ریسک‌هایی که حمل و نقل را تهدید می‌کند؛

- **خطرات بازار:** حمل و نقل بار به شدت در معرض نوسانات بازار است. تغییرات در تقاضا، قیمت سوخت و نرخ ارز می‌تواند تأثیر عمیقی بر هزینه‌های حمل و نقل و سودآوری داشته باشد. به عنوان مثال، افزایش ناگهانی قیمت نفت می‌تواند هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های حمل و نقل را به طور قابل توجهی افزایش دهد و به حاشیه رانده شود.
- **ریسک‌های عملیاتی:** ریسک‌های عملیاتی طیف گسترده‌ای از مسائل بالقوه، از جمله خرابی تجهیزات، تصادفات و خطاهای انسانی را در بر می‌گیرد. خرابی کامیون، خروج از ریل، یا اجرای ضعیف فرآیند بارگیری می‌تواند منجر به تاخیر، آسیب به کالا و حتی حوادث فاجعه بار شود.
- **ریسک‌های نظارتی:** صنعت حمل و نقل تابع مقررات و الزامات انطباق بی شماری است. تغییرات در این مقررات می‌تواند مسیرها و شیوه‌های تعیین شده را مختل کند و شرکت‌ها را ملزم می‌کند تا به سرعت خود را با رعایت آنها تطبیق دهند. علاوه بر این، جریمه‌های عدم رعایت می‌تواند منجر به خسارات مالی قابل توجهی شود.
- **خطرات آب و هوا و بلایای طبیعی:** اختلالات مرتبط با آب و هوا، مانند طوفان، طوفان برفی یا سیل، می‌تواند شبکه‌های حمل و نقل را متوقف کند. در عصر تغییرات اقلیمی، فراوانی و شدت رویدادهای شدید آب و هوایی تهدیدی فزاینده برای حمل و نقل بار است.
- **خطرات امنیتی:** سرقت محموله، خرابکاری و تروریسم خطرات امنیتی هستند که می‌توانند منجر به خسارات مالی شده و ایمنی کالاها و پرسنل را به خطر بیندازند. تضمین امنیت حمل و نقل در طول سفر آن یک جنبه حیاتی از مدیریت ریسک است.

برای مدیریت مؤثر خطرات بی‌شمار در حمل و نقل، بازیگران صنعت ترکیبی از استراتژی‌ها، فناوری‌ها و بهترین شیوه‌ها را به کار می‌گیرند.

- **ارزیابی ریسک:** اولین قدم در مدیریت ریسک، شناسایی و ارزیابی ریسک‌های بالقوه است. این شامل ارزیابی آسیب پذیری‌های شبکه حمل و نقل، درک نقاط بحرانی در زنجیره تامین و نظارت بر عوامل خارجی مانند شرایط بازار و تغییرات نظارتی است.
- **راه حل‌های تکنولوژیکی:** پیشرفت تکنولوژی ابزارهای قدرتمندی را برای مدیریت ریسک در اختیار صنعت حمل و نقل قرار داده است. سیستم‌های ردیابی و پایش بلادرنگ، تجزیه و تحلیل پیش‌بینی‌کننده و پیش‌بینی آب‌وهوا به شرکت‌ها کمک می‌کنند تا خطرات عملیاتی و زیست‌محیطی را پیش‌بینی کنند و به آن‌ها پاسخ دهند.

- بیمه: شرکت های حمل و نقل معمولاً بیمه نامه هایی را برای پوشش طیف وسیعی از خطرات از جمله خسارت بار، مسئولیت و حوادث حمل می کنند. بیمه می تواند در صورت بروز حوادث غیر مترقبه، حمایت مالی ارائه دهد.
- انطباق و نظارت بر مقررات: به روز ماندن با تغییر مقررات و الزامات انطباق بسیار مهم است. شرکت ها اغلب تیم های اختصاصی ایجاد می کنند یا از راه حل های نرم افزاری برای پیگیری و اطمینان از رعایت قوانین مربوطه استفاده می کنند.
- طرح های واکنش اضطراری: توسعه طرح های جامع واکنش اضطراری برای مقابله با رویدادهای پیش بینی نشده، از بلا پای طبیعی گرفته تا حوادث ضروری است. این برنامه ها مراحل را برای محافظت از کارکنان، ایمن سازی محموله و به حداقل رساندن زمان خرابی ترسیم می کنند.
- همکاری و مشارکت: تلاش های مشترک با سایر بازیگران صنعت، از جمله تامین کنندگان و شرکت های حمل و نقل، می تواند به کاهش خطرات کمک کند. به اشتراک گذاری اطلاعات و بهترین شیوه ها می تواند به زنجیره های تامین انعطاف پذیرتر منجر شود.

مدیریت ریسک در حمل و نقل یک تلاش چندوجهی است که نیازمند هوشیاری، سازگاری و تعهد به ایمنی و کارایی است. در صنعتی که با نوسانات، عدم قطعیت و پیچیدگی مشخص می شود، شرکت ها باید به طور مستمر ریسک ها را ارزیابی و رسیدگی کنند.

کاربرد

تعداد کل شناورهای مسافربری استان بوشهر در سال ۱۴۰۲ بین مسیر بوشهر- خارک و گناوه- خارگ سه شناور می باشد. که دو شناور در مسیر گناوه-خارک فعال است با ظرفیت صندلی ۱۵۰ نفره و ۸۸ نفره و یک شناور در مسیر بوشهر- خارک با ظرفیت صندلی ۳۰۰ نفره می باشد که آن شناور گلاره است.

زیرساخت ها

- ۱- شناور مسافربری آلومینیومی گلاره با ظرفیت ۳۰۰ صندلی با طول ۳۵ متر و ۱۲.۸۰ متر عرض که آبخور آن ۲.۹۰ متر می باشد. این کشتی ۴ موتور است و ۱۱ هزار و ۸۰۰ اسب بخار قدرت دارد.
- ۲- ۲۵ نفر نیروی انسانی شامل: ناخدا، ملوان، کادر اداری، خدمتکار و ...

مشتریان

- ۱- مردم عادی جزیره خارک
- ۲- کارکنان شرکت نفت
- ۳- نظامیان جزیره خارک
- ۴- سایر افراد از استان بوشهر و سایر استان ها

کانال توزیع و فروش

کلیه ساکنان جزیره خارک به عنوان مشتریان کشتی مسافربری گلاره شناخته می شوند و اطلاعات ساعات حرکت کشتی به تمامی اعضای جزیره از طریق پیام رسان داخلی اطلاع رسانی میشود.

عنوان طرح:	اورهال کشتی گلاره جهت ارائه حمل و نقل دریایی
نوع: تولیدی <input type="checkbox"/> / خدماتی <input checked="" type="checkbox"/> / بازرگانی <input type="checkbox"/>	طرح دانش بنیان: بلی <input type="checkbox"/> / خیر <input checked="" type="checkbox"/>
مبلغ درخواستی:	۱۶۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
بهای تمام شده:	۱۶۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
پیش بینی فروش:	۲۴۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
درصد سود پیش بینی شده:	۵۰٪ درصد (بصورت ناخالص، در مدت یکسال)
درصد سود پیش بینی شده برای سرمایه گذار:	۴۳٪ درصد
زمانبندی پرداخت سود سرمایه گذاران:	هر ۶ ماه پرداخت می گردد.
زمان تسویه حساب کامل:	زمان تسویه اصل مبلغ درخواستی در پایان یکسال می باشد.

شرکت مشاوره رتبه بندی اعتباری ایران (سهامی خاص)
تحت نظارت و دارای مجوز بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران



اطلاعات هویتی شخص

اطلاعات نشانی و تماس		اطلاعات شرکت	
	تلفن همراه	شناسه ملی شخص حقوقی: ۱۰۳۲۰۸۹۰۲۲۸	
	تلفن همراه	نام تجاری	[رایبیم نیما ن اوت]
	تلفن ثابت	شماره ثبت	۱۰۳۲۰۸۹۰۲۲۸
	نشانی		



مهم ترین دلایل کاهش امتیاز اعتباری

اولویت	شرح
۱	دارای ۴ ماه بدهی سررسید شده پرداخت نشده در ۱۲ ماه گذشته
۲	دارای قراردادهایی در ۲ سال اخیر که از جانب اعضای مختلف گزارش شده باشند
۳	دارای مبلغ سررسید شده پرداخت نشده بیش از ۱ میلیون ریال در ۷۰ روز گذشته
۴	ماه یا بیشتر از تاریخ خاتمه آخرین قرارداد گذشته است ۳
۵	دارای کمتر از ۲ قرارداد خاتمه یافته بزرگ (مبلغ کل قرارداد بالا می باشد) در ۵ سال گذشته

تسهیلات سررسید نشده: ندارد

تسهیلات سررسید شده پرداخت نشده: ندارد

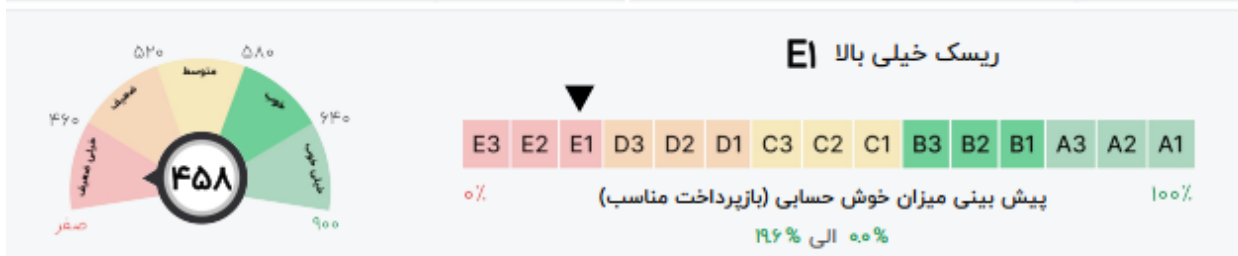
شخص حقوقی فاقد چک برگشتی می باشد

نصراله باستین

رئیس هیئت مدیره

اطلاعات هویتی شخص

اطلاعات نشانی و تماس	اطلاعات فردی
تلفن همراه	نصراله باستین شماره ملی: [Redacted]
تلفن ثابت	
تلفن ثابت	نام پدر: اسمعیل
نشانی	جنسیت: مرد
	تاریخ تولد: ۱۳۶۴/۰۴/۱۶
	وضعیت تاهل: مجرد
	محل تولد: تنگستان



مهم ترین دلایل کاهش امتیاز اعتباری

شرح	اولویت
دارای ۵ ماه یا بیشتر با وضعیت منفی (سررسید گذشته، معوق و مشکوک الوصول) در قرارداد جاری در ۲۴ ماه گذشته	۱
دارای وضعیت منفی در قرارداد جاری در ۱ ماه گذشته	۲
وضعیت منفی اخیر	۳
دارای بدهی سررسیدشده پرداخت نشده خیلی زیاد در ۳ ماه گذشته	۴
دارا بودن دو یا بیشتر قرارداد با وضعیت منفی در ۳ ماه گذشته	۵

تسهیلات سررسید نشده: ۲۳۱,۲۰۶,۹۹۸ ریال

تسهیلات سررسید شده پرداخت نشده: ۱۱۲,۹۷۸,۸۵۸ ریال

شخص حقیقی فاقد چک برگشتی می باشد

عبداله باستین

نائب رئیس هیئت مدیره

اطلاعات هویتی شخص

اطلاعات فردی		اطلاعات نشانی و تماس	
عبداله باستین	شماره ملی:	تلفن ثابت	
نام پدر	اسمعیل	تلفن ثابت	
جنسیت	مرد	تلفن ثابت	
تاریخ تولد	۱۳۶۰/۰۴/۰۴	نشانی	
وضعیت تاهل	مجرد		
محل تولد	سایر		



مهم ترین دلایل کاهش امتیاز اعتباری

اولویت	شرح
۱	دارای بدهی سررسیدشده پرداخت نشده خیلی زیاد در ۳ ماه گذشته
۲	زیاد بودن نسبت مبلغ وثیقه به مبلغ کل وام(اصل و فرع) در ۲ ماه گذشته
۳	مبلغ بدهی سررسیدشده پرداخت نشده بیش از ۱۰ میلیون ریال در ۱ ماه آخر می باشد
۴	یافته در ۱ سال اخیراً دارای ۴ قرارداد با وضعیت منفی و بیش از یک قرارداد خاتمه
۵	دارای بدهی سررسیدشده پرداخت نشده خیلی زیاد قرارداد ضامن در ۱۳ ماه گذشته

تسهیلات سررسید نشده: ۱۱,۴۷۷,۶۴۶,۸۳۴ ریال

تسهیلات سررسید شده پرداخت نشده: ۵,۷۳۸,۸۲۳,۴۱۷ ریال

شخص حقیقی فاقد چک برگشتی می باشد

طوبی باستین

مدیرعامل

اطلاعات هویتی شخص

اطلاعات فردی		اطلاعات نشانی و تماس	
طوبی باستین	شماره ملی: ██████████	تلفن ثابت	██████████
نام پدر	-	تلفن ثابت	██████████
جنسیت	زن	تلفن ثابت	██████████
تاریخ تولد	۱۳۶۷/۰۵/۱۴	نشانی	██████████
وضعیت تاهل	مجرد		
محل تولد	سایر		



مهم ترین دلایل کاهش امتیاز اعتباری

اولویت	شرح
۱	۵ ماه یا کمتر از تاریخ شروع آخرین قرارداد گذشته است
۲	دارای بدهی سررسیدشده پرداخت نشده خیلی زیاد در ۳ ماه گذشته
۳	استعلامها توسط تعداد زیادی از اعضای سامانه در ۱۲ ماه گذشته انجام شده است
۴	مبلغ بدهی سررسیدشده پرداخت نشده بیش از ۱۰ میلیون ریال در ۱ ماه آخر می باشد
۵	دارای بدهی سررسیدشده پرداخت نشده در ماه گذشته

تسهیلات سررسید نشده: ۳۶,۴۰۵,۴۳۷,۷۰۰ ریال

تسهیلات سررسید شده پرداخت نشده: ۳۵,۶۲۵,۰۵۱ ریال

شخص حقیقی فاقد چک برگشتی می باشد

محبوبه فرهادی

عضو هیئت مدیره

اطلاعات هویتی شخص

اطلاعات فردی	اطلاعات نشانی و تماس
<p>محبوبه فرهادی</p> <p>شماره ملی: ██████████</p> <p>نام پدر: علی</p> <p>جنسیت: زن</p> <p>تاریخ تولد: ۱۳۶۸/۰۶/۲۳</p> <p>وضعیت تاهل: مجرد</p> <p>محل تولد: بندریشهر</p>	<p>تلفن ثابت: ██████████</p> <p>تلفن ثابت: ██████████</p> <p>تلفن ثابت: ██████████</p> <p>نشانی: ██████████</p>



مهم ترین دلایل کاهش امتیاز اعتباری

شرح	اولویت
دارای ۲ ماه یا بیشتر با وضعیت منفی (سررسید گذشته، معوق و مشکوک الوصول) در قرارداد جاری در ۲۴ ماه گذشته	۱
دارای بدهی سررسیدشده پرداخت نشده خیلی زیاد در ۳ ماه گذشته	۲
مبلغ بدهی سررسیدشده پرداخت نشده بیش از ۱۰ میلیون ریال در ۱ ماه آخر می باشد	۳
دارای بدهی سررسیدشده پرداخت نشده در ماه گذشته	۴
دارای ۵ قرارداد با وضعیت منفی و بیش از ۲ قرارداد خاتمه یافته در ۵ سال اخیر	۵

تسهیلات سررسید نشده: ۱,۴۲۲,۷۷۴,۹۷۲ ریال

تسهیلات سررسید شده پرداخت نشده: ۹۱,۷۸۴,۹۲۸ ریال

شخص حقیقی فاقد چک برگشتی می باشد

گزارش ارزش آفرین اعتماد

گزارش ارزش آفرین اعتماد

رفتار اعتباری چک:

شخص حقوقی چک برگشتی رفع سوءاثر نشده ندارد.

رفتار اعتباری وام و تعهدات:

پایبندی شخص به وامها و تعهدات خود بالا است.

رفتار اعتباری ضمانتنامه:

شخص حقوقی ضمانت نامه فعال ندارد.

رفتار اعتباری وام:

شخص حقوقی پرونده باز وام ندارد.

لیست سیاه صندوقها و موسسات طرف تفاهم:

شخص حقوقی در لیست سیاه صندوقها و موسسات مالی طرف تفاهم قرار ندارد.

مبلغ مانده وام های بانکی شرکت:

۲,۶۲۷,۰۰۰,۰۰۰ ریال

بیشترین مبلغ وام دریافتی از بانکها:

۱۷,۳۰۶,۰۰۰,۰۰۰ ریال

مبلغ ضمانت نامه های فعال:

۲۲۶,۵۷۷,۰۰۰,۰۰۰ ریال

استعلام بانکی

رفتار اعتباری چک

شخص حقوقی چک برگشتی رفع سوءاثر نشده ندارد.

شخص حقوقی در یک سال اخیر مورد استعلام منفی در صدور چک داشته است.

سابقه اعتباری در صندوقها و موسسات مالی طرف تفاهم

رفتار اعتباری ضمانتنامه

- شخص حقوقی ضمانت نامه فعال ندارد.
- مجموع مبالغ ضمانت نامه فعال صفر است.
- شخص حقوقی ضمانت نامه ی واخواست شده ندارد.
- تعداد ضمانت نامه های فعال صفر است.
- شخص حقوقی در یک سال اخیر ه مورد استعلام منفی در دریافت ضمانت نامه داشته است.

رفتار اعتباری وام

- شخص حقوقی پرونده باز وام ندارد.
- شخص حقوقی در یک سال اخیر ه مورد استعلام منفی در بازپرداخت اقساط وام داشته است.

لیست سیاه صندوقها و موسسات طرف تفاهم

- شخص حقوقی در لیست سیاه صندوق ها و موسسات مالی طرف تفاهم قرار ندارد.

اطلاعات مالی

اقلام مهم صورت های مالی

*مبالغ به میلیون ریال هستند.

شرح	۱۴۰۱	۱۴۰۰
جمع دارایی ها	۹۶,۴۳۰	۹۱,۶۷۸
جمع بدهی ها	۸۳,۲۷۸	۸۳,۴۸۷
سرمایه	۲۴,۵۰۰	۲۰,۰۰۰
جمع حقوق مالکانه	۱۳,۱۵۱	۱۵,۴۱۱
درآمدهای عملیاتی	۱۱۷,۲۶۱	۲۶,۰۳۵
سود(زیان) عملیاتی	۳۲۷	۴۲۷
سود(زیان) خالص	۲۴۵	۳۲۰

نسبت های مالی

نسبت	۱۴۰۱	۱۴۰۰	سال مالی	نسبت	۱۴۰۱	۱۴۰۰
نقدینگی	نسبت جاری	۰.۲۹	۰.۱۷	سود آوری	حاشیه سود خالص	٪۰.۲
	نسبت آنی	۰.۲۷	۰.۱۵	بازده دارایی ها	٪۰.۴	
اهرمی	حقوق مالکانه به دارایی ها	۰.۱۴	۰.۱۷	فعالیت	فروش به دارایی های ثابت	۱.۷۰
	بدهی به حقوق مالکانه	۶.۳۳	۵.۴۲	فروش به دارایی ها	۱.۲۲	۰.۲۸

گزارش ارزیابی داخلی

خلاصه وضعیت امتیاز متقاضی بر اساس ارزیابی داخلی		
امتیاز شرکت در هر طبقه	کل امتیاز هر طبقه	شرح
۴۷	۱۰۰	مالی
۹۰	۱۰۰	طرح
۷۵	۱۰۰	مدیریت
۹۰	۱۰۰	وضعیت حقوقی
۳۰۲	۴۰۰	مجموع کل

جمع بندی ارزیابی

با توجه به قراردادهای شرکت و بازار خدمتی که ارائه می شود، انتظار می رود درآمد این شرکت رو به افزایش می باشد و درآمدهای عملیاتی شرکت طبق پیش بینی صورت گرفته محقق شود. مجموعاً شرکت از نظر ارزیابی داخلی مقبول ارزیابی می شود.

تذکر:

* گزارش ارزیابی ارائه شده در سایت صرفاً جهت اطلاع رسانی و شفاف سازی مطابق ماده ۲۵ دستورالعمل تامین مالی جمعی می باشد و به هیچ عنوان جنبه توصیه ندارد.

* امتیازدهی سنجش شده در گزارش ارزیابی براساس ارزیابی داخلی سکوی هم آفرین بوده و به هیچ عنوان رتبه اعتباری و یا درجه بندی ریسک نمی باشد.

* در ضمن لازم به ذکر است ناظر طرح جناب آقای مهندس سعید جعفرپیشه می باشند.