تاريخ النشرة: ٢٥ أكتوبر ٢٠٢٦

شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.ع

مدينة السلطان قابوس، بوشر

ص.ب ١٠٤، والرمز البريدي ١١٨

محافظة مسقط، سلطنة عمان

نشرة إصدار أسهم

من خلال طرح عدد ٦٥,١٠٩,٣٠٤ سهم عادي للاكتتاب العام

سعر الاكتتاب: ١٩٥ بيسة للسهم الواحد

فترة الاكتتاب: من ٢٨ أكتوبر ٢٠٢٦م إلى ٢ نوفمبر ٢٠٢٦م

طرحت مجموعة أسياد ش.م.ع.م (يشار إليها فيما بعد بـ"**المساهم البائع**" أو "**مجموعة أسياد**") ما مجموعه ٣٢٥,٥٤٦,٥١٨ سهماً عادياً قائماً ومصدرًا من إجمالي ٥,٢٠٨,٧٤٤,٢٨٠ سهماً عادياً في شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.ع (يشار إليها فيما بعد بـ"**الشركة**") بما يمثل نسبة ٦,٢٥٪ من رأس المال المصدر للشركة (يشار إليه فيما بعد بـ"**الحجم الكلي للطرح**") ويشمل الحجم الكلي للطرح جميع الأسهم المعروضة للبيع ضمن الطرح بشقيه المؤسسي وطرح المستثمرين الأفراد. وتبلغ قيمة كل سهم ٢٥ بيسة. ويتم تنفيذ الطرح على مرحلتين، تشملان طرحاً موجهاً للمستثمرين المؤسسيين المؤهلين ("**الطرح المؤسسي**") وطرحاً للمستثمرين الأفراد ("**طرح المستثمرين الأفراد**").

في المرحلة الأولى المخصصة للطرح المؤسسي، تم طرح عدد ٢٦٠,٤٣٧,٢١٤ سهماً عادياً – بما يمثل نسبة ٥٪ من رأس المال المصدر للشركة ونسبة ٨٠٪ من الحجم الكلي للطرح – على مستثمرين مؤسسيين مختارين عن طريق طرح خاص. وقد تم تنفيذ

الطرح المؤسسي من خلال عملية بناء سجل أوامر مسرّعة، وفقاً لما تم الإعلان عنه في بورصة مسقط ("**بورصة مسقط**") بتاريخ ٢٠ أكتوبر ٢٠٢٦، والذي أُغلق بتاريخ ٢٢ أكتوبر ٢٠٢٦. تم تحديد سعر الطرح المؤسسي عند ١٩٥بيسة للسهم الواحد، وهو السعر ذاته المطبق على طرح المستثمرين الأفراد.

وعقب إغلاق الطرح المؤسسي وانتهاء عملية بناء سجل الأوامر، تم إعداد هذه النشرة حصراً للطرح المخصص للمستثمرين الأفراد ضمن الحجم الكلي للطرح. ووفقاً لأحكام هذه النشرة، سيتم طرح ٦٥,١٠٩,٣٠٤ سهماً عادياً ("**أسهم الطرح**") على المستثمرين الأفراد، أي ما يمثل نسبة ١,٢٥٪ من رأس المال المصدر للشركة ونسبة ٢٠٪ من الحجم الكلي للطرح.

وتحتفظ الشركة والمساهم البائع بالحق في تعديل حجم طرح المستثمرين الأفراد في أي وقت قبل نهاية فترة الاكتتاب (بحسب تعريفه في فصل التعريفات) وذلك حسب تقديرهما، مع مراعاة القوانين المعمول بها وبعد الحصول على موافقة الهيئة، على أن تعود عوائد بيع الأسهم إلى المساهم البائع. جديرٌ بالذكر أن أسهم الطرح لا تمثل إصداراً جديداً لأسهم في رأس مال الشركة، وإنما هي أسهم قائمة ومملوكة للمساهم البائع ضمن رأس المال المصدر للشركة وذلك حتى تاريخ هذه النشرة.

تُخصص الأسهم لجميع المستثمرين الأفراد بسعر الطرح (حسب التعريف ادناه) الذي تم تحديده وفقًا للطرح المؤسسي الذي أجراه المساهم البائع قبل طرح المستثمرين الأفراد ، والذي تم تنفيذه من خلال عملية بناء سجل الأوامر الموجهة لمستثمرين مؤسسيين بسعر قدره ١٩٥ بيسة للسهم الواحد، والذي تم تحديده من قبل المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار. لمزيد من التفاصيل حول الطرح المؤسسي وعملية بناء سجل الأوامر المسرّعة، الرجاء الاطلاع على "*الفصل التاسع – آلية تحديد سعر الطرح*".

ينطوي الاستثمار في الأسهم على مخاطر عالية بما في ذلك خسارة رأس المال كليا أو جزئيا، 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 طرح المستثمرين الأفراد.

سوف تُطرح الأسهم من خلال المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار ووكلاء التحصيل المذكورة أسماؤهم في هذا المستند نيابة عن المساهم البائع، بحيث يكون من حقهم رفض طلبات الشراء كلياً أو جزئياً. وعليه سيتعين على المستثمرين دفع مبلغ الاكتتاب كاملا إلى وكلاء التحصيل الذين يجب عليهم بدورهم تحويل عوائد الاكتتاب إلى مديري الإصدار، بحيث يستلمها مديري 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/ مديري الإصدار ، ويُتوقع أن تُسلم الأسهم في تاريخ التسوية من خلال خاصية القيد الدفتري التي تُشرف عليه شركة مسقط للمقاصة والإيداع ش.م.ع.م ("**شركة مسقط للمقاصة والايداع**").

وجدير بالذكر أنه قد لا تتوفر سيولة كافية لتداول الأسهم، عليه يتعين على المستثمرين المحتملين تحمل المخاطر المالية لمدة غير محددة من الزمن، ومن ثم ينبغي عليهم التحري والبحث عن الأسهم المطروحة، ففي حال وجود بعض الغموض في محتوى هذه النشرة فالأولى استشارة مستشار مالي معتمد.

الشركة	
شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.ع مدينة السلطان قابوس، بوشر ص.ب ١٠٤، والرمز البريدي ١١٨ محافظة مسقط، سلطنة عمان	
المساهم البائع	
مجموعة أسياد ش.م.ع.م ص.ب ٤٧٠، والرمز البريدي ١١٥، مدينة السلطان قابوس، مسقط، سلطنة عمان	
المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار	
بنك الاستثمار العماني ش.م.ع.م بناية شمس الصاروج، شارع المنتزه طريق رقم ٣٠٥٢، حي الصاروج، شاطي القرم ص.ب.: ١٠، الرمز البريدي: ١٣٣ مسقط، سلطنة عمان	**بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع** مبنى السيف، القرم ص.ب ٤٤، حي الميناء، والرمز البريدي ١١٤ مسقط، سلطنة عمان
وكلاء التحصيل	
شركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م ص.ب ١١٣٧، ر.ب ١١١ 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

الشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م ص.ب ٢٥٦٦، ر.ب ١١٢ مسقط، سلطنة عمان	**جبل لإدارة الأصول ش.م.م** ص.ب ٢٢٠٩، ر.ب ١٣٠، الخوير الشمالية مسقط، سلطنة عمان
شركة الرؤية كابيتال ش.م.ع.م ص.ب ٧١٢، ر.ب ١٣١ مسقط، سلطنة عمان	
المستشار القانوني للشركة	
مكتب المعمرية، والعبري وشركاؤهم للاستشارات القانونية مبنى المكتب ١٩٩١، وحدة ٣٢١/ ٣٢٢، ص.ب ١٩٦٣، والرمز البريدي ١٣٠، بوشر – مسقط – سلطنة عمان	
مراقب الحسابات المستقل	
للفترة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥م **كي بي أم جي ش.م.م** بناية مكتبة الاطفال العامة الطابق ٤ شاطيء القرم، ص.ب ٦٤١ رمز بريدي ١١٢، مسقط سلطنة عمان	*للفترة التي تبدأ من ١ يناير ٢٠٢٦* **برايس ووتر هاوس كوبرز ش.م.م** السلام سكوير- الجنوب، الطابق الرابع، المكاتب ٤٠٢-٤٠٤ مدينة السلطان قابوس ص.ب. ٣٠٧٥، روي، الرمز البريدي ١١٢ مسقط، سلطنة عمان

لن تتحمل 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 واعتمدتها الهيئة بموجب القرار الإداري رقم FSAP-2026/1204 الصادر بتاريخ ٢٥ أكتوبر ٢٠٢٦.

ولا تشكل هذه النشرة عرضًا من قبل الشركة أو بالنيابة عنها لبيع الأسهم أو الدعوة للاكتتاب في طرح المستثمرين الأفراد 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 تساعدهم على اتخاذ القرار المناسب حول الاستثمار من عدمه في الأسهم بموجب الطرح. وتشتمل 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 طرح المستثمرين الأفراد 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، وتتحمل 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 سببا لأن تكون البيانات أو الآراء المذكورة في النشرة مضللة.

يُعفى المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار (بحسب تعريفهم) ووكلاء التحصيل (بحسب تعريفهم)، والمديرون والمسؤولون والموظفون والوكلاء والتابعون لكل منهم 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 يُمكن الاعتماد على أي مما ورد في هذه النشرة على أنه وعد أو إقرار بهذا الخصوص فيما مضى أو فيما يُستقبل. ويتبرأ المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار ووكلاء التحصيل والمديرون 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 المديرون ولا المسؤولين ولا الموظفين ولا الوكلاء التابعين لهم 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 بطرح المستثمرين الأفراد دون الحصول على موافقة خطية مسبقة من الشركة والمساهم البائع والمنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار (كلٌ 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.

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 أيضا 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 طرح المستثمرين الأفراد وتقييم المخاطر التي ينطوي عليها الاستثمار. ويقر المستثمر: (١) بأنه لم يعتمد على المنسق العالمي المشترك ولا مديري 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. (٢) بأنه اعتمد على المعلومات الموضحة في هذه النشرة. (٣) 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 المنسق العالمي المشترك أو مديري

الإصدار أو وكلاء التحصيل. ولا يُفهم 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 المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار أو وكلاء التحصيل أو من أي شخص يمثلهم أي إقرار لأي مستثمر في الأسهم بخصوص قانونية استثماره في الأسهم طبقا للقوانين التي تسري عليه. ولا يُفهم 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 المنسق العالمي المشترك ومديري 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 المنسق العالمي المشترك ولا مديري الإصدار ولا وكلاء التحصيل أي إقرار عن مناسبة أو صحة أو اكتمال أو معقولية أو موثوقية تلك المعلومات أو ما يتم نشره.

تم تعيين بنك الاستثمار العماني ش.م.ع.م (" **بنك الاستثمار العماني**")، وبنك صحار الدولي ش.م.ع.ع (" **بنك صحار الدولي**")، بصفتهم المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار ("**المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار**"). ويخضع بنك الاستثمار العماني لترخيص وتنظيم البنك المركزي العماني والهيئة. كما يخضع بنك صحار الدولي لترخيص وتنظيم البنك المركزي العماني والهيئة. كما تم تعيين كل من بنك صحار الدولي 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، وجبل لإدارة الأصول ش.م.م، وشركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م، والشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م، وشركة الرؤية كابيتال ش.م.ع.م كوكلاء للتحصيل("**وكلاء التحصيل**").

لقد فُوض كل من المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار ووكلاء التحصيل لينوبوا عن الشركة والمساهم البائع حصريا في شأن طرح المستثمرين الأفرادوليس عن أحد سواهما، ولن يكون أي شخص آخر (وإن كان مستلماً للمستند المرافق) بمثابة عميل لأيا

منهم لأغراض الطرح، ولن يكون أي منهم مسؤولاً أمام أحد غير الشركة والمساهم البائع عن توفير الحماية التي تُمنح لعملائه ولا عن تقديم توجيهات ونصائح بخصوص طرح المستثمرين الأفراد أو المعاملات أو الترتيبات المذكورة في هذه النشرة.

فيما يتصل بهذا طرح المستثمرين الأفراد، يجوز للمنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار ووكلاء التحصيل وأي من تابعيهم أن يأخذ جزءً 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 المنسق العالمي المشترك أو مديري الإصدار أو وكلاء التحصيل أو أي من التابعين لهم باعتباره مستثمراً لحسابه الخاص. بالإضافة إلى ذلك، يجوز لبعض كيانات المنسق العالمي المشترك أو مديري 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 المنسق العالمي المشترك أو مديري الإصدار أو وكلاء التحصيل أو أي من التابعين لهم أو يحتفظ بها أو يتصرف فيها من وقت لآخر. ولا يعتزم المنسق العالمي 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 المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار ووكلاء التحصيل – بالإدلاء بأية بيانات أو تقديم أية معلومات، فإنه يجب عدم الاعتداد بها أو الاستناد إليها على إنها صادرة من شخص مفوض من قبل الشركة أو من قبل المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار ووكلاء التحصيل.

هذا الطرح هو طرح 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 المنسق العالمي المشترك ولا مديرو 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 والمنسق العالمي المشترك ومديرو 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 المنسق العالمي المشترك ولا مديرو الإصدار ولا وكلاء التحصيل أو أي من أعضاء مجالس إداراتهم أو المديرين 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 الأسهم المطروحة لقيود على نقلها وإعادة بيعها، وقد لا يجوز نقلها ولا بيعها إلا وفق أحكام قانون الأوراق المالية واللائحة التنفيذية لقانون الأوراق المالية. **هذا، ويتعين على المستثمرين إدراك أنه قد يُطلب منهم تحمل المخاطر المالية الخاصة بهذا الاستثمار لمدة زمنية غير محددة.**

الفهرس

الفصل الأول: مصطلحات وتعريفات..... ١٣
الفصل الثاني: معلومات موجزة عن الشركة..... ٢٠
الفصل الثالث: معلومات عامة عن الطرح والشركة..... ٢٧
الفصل الرابع: عوامل المخاطرة ٣١
الفصل الخامس: بيانات المساهمين في الشركة..... ٦٧
الفصل السادس: وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال..... ٧٠
الفصل السابع: تنظيم الشركة وإدارتها ١٠٩
الفصل الثامن: شروط الاكتتاب وإجراءاته..... ١١٥
الفصل التاسع: ألية تحديد سعر الطرح..... ١٢٨
الفصل العاشر: البيانات المالية التاريخية..... ١٣٠
الفصل الحادي: عشر التعهدات..... ١٣١

الفصل الأول

مصطلحات وتعريفات

البيانات المالية السنوية لعام ٢٠٢٤	البيانات المالية الموحدة المدققة للشركة للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤.
البيانات المالية السنوية لعام ٢٠٢٥	البيانات المالية الموحدة المدققة للشركة للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥ (والتي تتضمن معلومات مالية مقارنة حتى نهاية السنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤.)
البيانات المالية المرحلية	البيانات المالية الموحدة المدققة للشركة للستة الأشهر المنتهية ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ (والتي تتضمن مقارنة بالبيانات المالية الموحدة المدققة للشركة للستة الأشهر المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥)
الجمعية العامة السنوية	الجمعية العامة السنوية للمساهمين.
البيانات المالية السنوية	البيانات المالية السنوية لعام ٢٠٢٤ والبيانات المالية السنوية لعام ٢٠٢٥.
مقدم الطلب	المستثمر الفرد الراغب في الاكتتاب في الأسهم المطروحة وفق هذه النشرة.
طلب الاكتتاب	الاستمارة التي يتقدم بموجبها مقدم الطلب لشراء الأسهم المطروحة وفقاً للشروط الواردة في هذه النشرة.
قيمة الأسهم المكتتب بها	المبلغ الذي سيدفعه كل مقدم طلب عند تقديم طلب اكتتابه في الأسهم المطروحة على النحو المحدد في "*الفصل الثامن – شروط الاكتتاب وإجراءاته*" من هذه النشرة.
النظام الأساسي	النظام الأساسي للشركة المعد وفقا لنموذج هيئة الخدمات المالية.
شركة خط أسياد	شركة خط أسياد ش.م.م
شركة أسياد لإدارة السفن	شركة أسياد لإدارة السفن ش.ش.و
شركة أسياد شيبينغ	شركة أسياد شيبينغ بي تي إي ليمتد

مجموعة أسياد	مجموعة أسياد ش.م.ع.م
أساس التخصيص	الأساس الذي يتم بموجبه تخصيص الأسهم المطروحة للمتقدمين بطلبات الاكتتاب في طرح المستثمرين الأفراد على النحو المحدد في فقرة "*أساس التخصيص*" في الفصل الثامن من هذه النشرة بعنوان "*شروط الاكتتاب وإجراءاته*".
اتفاقية تداول الكتل	اتفاقية تداول الكتل (Block Trade) المبرمة بين كلاً من المساهم البائع والمنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار، والمؤرخة في ١٨ أكتوبر ٢٠٢٦، وذلك فيما يتعلق بأسهم الطرح.
المجلس / مجلس الإدارة	مجلس إدارة الشركة.
بيسة	البيسة العُمانية، وهي ألف بيسة من الريال العُماني العملة الرسمية لسلطنة عُمان.
مبلغ الاكتتاب	القيمة التي يدفعها مقدم الطلب وقت تقديم الطلب بالسعر الثابت على النحو الوارد في "*الفصل الثامن –شروط الاكتتاب وإجراءاته*" من هذه النشرة.
البنك المركزي	البنك المركزي العُماني.
قانون الشركات التجارية	قانون الشركات التجارية المعمول به في سلطنة عُمان الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٠١٩/١٨.
لائحة الشركات التجارية	لائحة الشركات التجارية الصادرة بالقرار الوزاري رقم ٢٠٢١/١٤٦
اللائحة التنفيذية لقانون الأوراق المالية	اللائحة الصادرة عن هيئة الخدمات المالية بالقرار رقم خ/٢٠٢٦/١١ بإصدار اللائحة التنفيذية لقانون الأوراق المالية.
وكلاء التحصيل	هم بنوك وجهات التحصيل الذين يتم تعيينهم لاستلام عروض وطلبات الاكتتاب المتعلقة بطرح المستثمرين الأفراد.

السجل التجاري	السجل التجاري المودع لدى وزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار وفقاً لقانون السجل التجاري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٣/١٩٧٤م وتعديلاته.
الشركة	شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.ع
طن ساكن	الحمولة القصوى للسفينة
طلب الاكتتاب الإلكتروني	طلب الاكتتاب طبقًا 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.
اجتماع الجمعية العامة غير العادية	اجتماع الجمعية العامة غير العادية للمساهمين في الشركة.
السنة المالية	فترة اثني عشر (١٢) 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 عمان، المعروفة سابقا باسم الهيئة العامة لسوق المال، وقد أُعيدت تسميتها وهيكلتها بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٠٢٤/٢٠.
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.

الطرح المؤسسي	طرح المساهم البائع عدد ٢٦٠,٤٣٧,٢١٤ سهمًا عاديًا في الشركة (ما يمثل نسبة ٥٪ من رأس مال الشركة المصدر) على المستثمرين المؤسسيين المؤهلين من خلال عملية بناء سجل الأوامر، والتي تم من خلالها تحديد سعر الطرح النهائي قبل فتح باب الاكتتاب للمستثمرين الأفراد.
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.
المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار	بنك الاستثمار العماني ش.م.ع.م، وبنك صحار الدولي ش.م.ع.ع.
رأس المال المصدر	رأس المال المصدر للشركة البالغ ١٣٠,٢١٨,٦٠٧ ريال عُماني مقسم إلى ٥,٢٠٨,٧٤٤,٢٨٠ سهم، بقيمة ٢٥ بيسة للسهم.
بروتوكول كيوتو	بروتوكول كيوتو لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ
ش.م.م	شركة محدودة المسؤولية
الإدارة	فريق الإدارة العليا للشركة
شركة مسقط للمقاصة والإيداع	شركة مسقط للمقاصة والإيداع ش.م.ع.م
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 ٢٠٢٠/٩٧، وتعديلاته.
شركة متسوي	شركة متسوي أو إس كيه لاينز ليمتد

بورصة مسقط	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 ٢٠٢١/٥، 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، 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)، والقيمة الإجمالية لإيرادات العقود
طرح المستثمرين الأفراد	طرح المساهم البائع عدد ٦٥,١٠٩,٣٠٤ سهم عادي في الشركة (ما يمثل نسبة ١,٢٥٪ من رأس مال الشركة المصدر) للمستثمرين الإفراد ، بسعر ثابت قدره ١٩٥ بيسة للسهم الواحد، وذلك وفقاً للشروط والأحكام الواردة في هذه النشرة.
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 الثابت الذي تم تحديده من قبل المساهم البائع بالتشاور مع المنسق العالمي المشترك ومديرو الإصدار، وسيعتبر سعر الاكتتاب بالنسبة لمقدم الطلب. لمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على "*الفصل التاسع – آلية تحديد سعر الطرح*"
الأسهم المطروحة	الأسهم العادية القائمة في رأس مال الشركة المصدر موضوع هذه النشرة والمطروحة للاكتتاب للمستثمرين الأفراد.
الشركة العمانية لاستئجار السفن	الشركة العمانية لاستئجار السفن ش.م.م
اجتماع الجمعية العامة العادية	اجتماع الجمعية العامة العادية للمساهمين في الشركة

جهاز الاستثمار العُماني	جهاز الاستثمار العُماني المؤسس وفقا للمرسوم السلطاني رقم ٢٠٢٠/٦١، وتعديلاته.
عُمان	سلطنة عُمان
ريال عُماني / ر.ع	الريال العُماني، العملة الرسمية لسلطنة عُمان، ويتكون من ألف بيسة عُمانية
الشركة العمانية لإدارة السفن	الشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.م
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 هيئة الخدمات المالية بالرقم ٢٠٢١/٢٧.
قانون الأوراق المالية	قانون الأوراق المالية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٢٠٢٢/٤٦.
المساهم البائع	مجموعة أسياد ش.م.ع.م
تاريخ التسوية	تاريخ: (١) تسليم أسهم الطرح من خلال نظام القيد الدفتري الذي تشرف عليه شركة مسقط للمقاصة والإيداع إلى المكتتبين إلى حسابات المستثمرين الخاصة بهم، و (٢) قيام مديري الإصدار بتحويل صافي العائد إلى حساب العهدة الذي تحتفظ به شركة مسقط للمقاصة والإيداع.
سهم	سهم عادي في الشركة بقيمة قدرها ٢٥ بيسة.
مساهم	مساهم في الشركة.
المسح الخاص	الفحص السنوي الخامس لمقيم جمعية التصنيف (تقرير المسح الشامل)
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 وبعناية تامة بما في ذلك البيانات المالية للشركة الواردة في "الفصل العاشر – 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.

إضافةً إلى ذلك، يُنصح المستثمرون المحتملون بالاطلاع على النتائج المالية للشركة للفترة المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، والتي تم نشرها وهي متاحة الآن على موقع بورصة مسقط.

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 خمس قطاعات للأعمال:

- **نقل الغاز:** كانت الشركة تشغّل من خلال قطاع نقل الغاز أربع سفن حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، وجميعها مملوكة بالكامل أو بالشراكة. وبلغت إيرادات قطاع نقل الغاز عن الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ وستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٥ مبلغ ٦,٦٢٧ مليون ريال عُماني و٢٣,٩٢٧ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن فترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ وفترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٥ مبلغ ٦,٠٢٢ مليون ريال عُماني و٢٢,٨٨٥ مليون ريال عُماني على التوالي .وبلغت إيرادات قطاع نقل الغاز عن السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ والسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥ مبلغ ٥٠,٣٢٢ مليون ريال عُماني و٤٦,٩٣٩ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن السنتين ذاتهما مبلغ ٤٩,٥٨٥ مليون ريال عُماني و٤٥,٤٠٤ مليون ريال عُماني على التوالي.

- **نقل النفط الخام:** كانت الشركة تشغّل من خلال قطاع نقل النفط الخام ١٧ سفينة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٥ منها

١٤ سفينة مملوكة بالكامل أو بالشراكة وثلاث سفن مستأجرة. كما أن لدى الشركة ست ناقلات نفط خام عملاقة جداً قيد الطلب. ومن بين ناقلات النفط الخام العملاقة جداً الأربع التي تم طلبها في البداية، تم تسليم إحداها في مايو ٢٠٢٦، ومن المتوقع تسليم الناقلات الثلاث المتبقية خلال الفترة المتبقية من عام ٢٠٢٦. بالإضافة إلى ذلك، أعلنت الشركة بتاريخ ١٤ يناير ٢٠٢٦ عن إبرام عقود لبناء ثلاث ناقلات نفط خام عملاقة جداً أخرى، ومن المتوقع تسليمها خلال عامي ٢٠٢٨ و٢٠٢٩. وبلغت إيرادات قطاع نقل النفط الخام عن فترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٥ وفترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ مبلغ ٥٦,٤١٤ مليون ريال عُماني و٤٩,٣٢٣ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن فترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ وفترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٥ مبلغ ٥٤,٣٧١ مليون ريال عُماني و٤٩,٣٢٣ مليون ريال عُماني على التوالي .بلغت إيرادات قطاع نقل النفط الخام عن السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ والسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥ مبلغ ١٠٢,١٤٩ مليون ريال عُماني و٩٦,٠٩٤ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن السنتين ذاتهما مبلغ ٩٠,٢٥٩ مليون ريال عُماني و٩١,١٠٧ مليون ريال عُماني على التوالي.

- **نقل المنتجات النفطية:** كانت الشركة تشغّل من خلال قطاع نقل المنتجات النفطية ٣٦ سفينة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ منها ١٤ سفينة مملوكة بالكامل أو بالشراكة و٢٢ ناقلة منتجات نفطية مستأجرة لنقل الشحنات السائلة، بما في ذلك المنتجات البترولية المكررة والمنتجات الكيميائية. كما أن لدى الشركة ناقلتين من فئة المدى المتوسط قيد الطلب. وبلغت إيرادات قطاع نقل المنتجات النفطية عن فترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٥ وفترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ مبلغ ٤٨,٣٠٣ مليون ريال عُماني و٤١,٨٧٤ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن الفترتين ذاتهما مبلغ ٤٨,٠٤٣ مليون ريال عُماني و٤١,١٢٧ مليون ريال عُماني على التوالي. وبعد نهاية الفترة، أعلنت الشركة بتاريخ ٩ يوليو ٢٠٢٦ عن الاستحواذ على ست ناقلات إضافية جديدة قيد البناء، من المقرر تسليمها اعتباراً من عام ٢٠٢٩. بلغت إيرادات قطاع نقل المنتجات النفطية عن السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ والسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥ مبلغ ٩٤,١٥٥ مليون ريال عُماني و٩١,٨٠٤ مليون ريال عُماني على التوالي، بما يمثل ٢٦٪ و٢٧٪ على التوالي من إيرادات الشركة. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن السنتين ذاتهما مبلغ ٩٢,٥٧٤ مليون ريال عُماني و٩٠,٤٤٩ مليون ريال عُماني على التوالي.

- **نقل البضائع السائبة الجافة:** كانت الشركة تشغّل من خلال قطاع نقل البضائع السائبة الجافة ١٨ سفينة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ منها ١٤ سفينة مملوكة بالكامل أو بالشراكة وأربع سفن مستأجرة لنقل المواد الخام والمنتجات المكررة

والسلع تامة الصنع بموجب عقود طويلة الأجل مع منتجي المعادن. كما أن لدى الشركة أربع سفن قيد الطلب من المقرر تسليمها خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦. وبلغت إيرادات قطاع نقل البضائع السائبة الجافة عن فترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ وفترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٥ مبلغ ٢٩,٠٠٠ مليون ريال عُماني و٢٥,٣٧٤ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن الفترتين ذاتهما مبلغ ٢٤,٦٣٧ مليون ريال عُماني و٢٣,١٢٤ مليون ريال عُماني على التوالي. بلغت إيرادات قطاع نقل البضائع السائبة الجافة عن السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ والسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥ مبلغ ٦٣,٠٧٧ مليون ريال عُماني و٥٣,٦٥٩ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن السنتين ذاتهما مبلغ ٥٧,٥٣٤ مليون ريال عُماني و٤٩,٠٢٦ مليون ريال عُماني على التوالي.

- **النقل الملاحي المنتظم**: من خلال قطاع النقل الملاحي المنتظم، تقوم شركة خط أسياد ش.م.م.، وهي شركة تابعة مملوكة بالكامل للشركة بتشغيل شبكة من الخطوط البحرية باستخدام أربع سفن حاويات. وتؤدي شركة خط أسياد دوراً محورياً في ربط الموانئ العُمانية بالأسواق العالمية الرئيسية في دول مجلس التعاون الخليجي والصين وجنوب شرق آسيا وغيرها من الأسواق من خلال شبكتها الإقليمية، حيث تقدم خدمات نقل الحاويات لمشغلي الخطوط الملاحية الرئيسية وخدمات النقل الملاحي المنتظم التجارية. كما تقدم شركة خط أسياد مجموعة واسعة من الخدمات ذات القيمة المضافة، بدءاً من التخزين والنقل ووصولاً إلى خدمات التخليص الجمركي، وذلك ضمن منظومة خدمات لوجستية متكاملة ومرنة وموثوقة تلبي احتياجات العملاء المحليين بصفة خاصة. وبلغت إيرادات قطاع النقل الملاحي المنتظم عن فترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ وفترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٥ مبلغ ٣١,٤٩٩ مليون ريال عُماني و٢٣,٤٠١ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن الفترتين ذاتهما مبلغ ١٨,٠١٤ مليون ريال عُماني و٩,٧٦٢ مليون ريال عُماني على التوالي. بلغت إيرادات قطاع النقل الملاحي المنتظم عن السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ والسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥ مبلغ ٥٤,٨٣٥ مليون ريال عُماني و٤٦,٤٥٥ مليون ريال عُماني على التوالي. وبلغت إيرادات مكافئ تأجير السفن المجهزة بالمدة للقطاع عن السنتين ذاتهما مبلغ ٢٢,١٨٤ مليون ريال عُماني و٢٣,٠٩٣ مليون ريال عُماني على التوالي.

الإفصاحات المتعلقة بالتغييرات التي طرأت على الأسطول خلال الفترة من ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ إلى ١٥ سبتمبر ٢٠٢٦.

- تمتلك كل من الشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال وشركة المريخ للتنمية والاستثمار ش.م.م حصة بنسبة ١٠٪ في كل من الشركة المالكة لسفينة "مسقط" للغاز الطبيعي المسال والشركة المالكة لسفينة "مسندم" للغاز الطبيعي المسال، فيما تمتلك شركة أسياد للنقل البحري نسبة الـ٨٠٪ المتبقية في كل شركة (وفقاً لما أُعلن عنه بتاريخ ٢٦ يوليو ٢٠٢٦).

- استثمرت شركة أسياد للنقل البحري نحو ١١٩ مليون ريال عُماني في ست ناقلات منتجات نفطية جديدة قيد البناء من فئة المدى المتوسط، ترتبط كل منها بعقد لتأجير السفن المجهزة بالمدة لمدة خمس سنوات. ومن المتوقع تسليمها اعتباراً من عام ٢٠٢٩ (وفقاً لما أُعلن عنه بتاريخ ٨ يوليو ٢٠٢٦).
- أُقيم بتاريخ ٦ أغسطس ٢٠٢٦ حفل تسمية لناقلتي المنتجات النفطية الجديدتين قيد البناء من فئة المدى المتوسط "منح" و"مرباط". وترتبط كل ناقلة بعقد مدته ثلاث سنوات (وفقاً للإعلان الصادر بتاريخ ٦ أغسطس ٢٠٢٦).
- تسلمت الشركة بتاريخ ١٨ أغسطس ٢٠٢٦ سفينة "عين صحلنوت" وهي ناقلة مستعملة لنقل البضائع السائبة الجافة ، وهي الأولى من سفينتين من فئة بيبي كيب سايز (وفقاً للإعلان الصادر بتاريخ ١٨ أغسطس ٢٠٢٦)، وتم تسليم السفينة الثانية "عين حمران "بعد ذلك ببضعة أسابيع. وعند تسليم كل سفينة، سيتم تشغيلها بموجب عقد تأجير لمدة ثلاث سنوات مع إحدى الشركات العالمية الرائدة في نقل البضائع السائبة الجافة.
- استثمرت أسياد للنقل البحري ما يقارب ٣٩,٨٩ مليون ريال عُماني في ناقلتين جديدتين للمنتجات النفطية من فئة متوسطة المدى والتي لا زالت قيد الإنشاء، ترتبط كل منهما بعقد تأجير لمدة خمس سنوات. ومن المتوقع تسليمهما في عام ٢٠٢٩ (وفقاً للإعلان الصادر بتاريخ ٩ سبتمبر ٢٠٢٦).

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 متكاملة وفقًا لأعلى معايير الصناعة. تشرف الشركة العمانية لاستئجار السفن وشركة أسياد 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 تأسيسها في عام ٢٠٠٣، 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 مملوكة بشكل غير مباشر لجهاز الاستثمار العماني، وهو الذراع الاستثماري لسلطنة عمان، الامر الذي يتيح لها الاستفادة والوصول 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 لمجموعة 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).

وبفضل امتلاكها أحد أكبر أساطيل السفن المتنوعة عالمياً، تستطيع الشركة تقديم خدماتها لأكثر من ٦٠ دولة، كما تتمتع بموقع يؤهلها لتلبية احتياجات الأسواق ذات معدلات النمو المرتفعة مثل آسيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وتمارس الشركة عملياتها من خلال أسطول يضم ٧٩ سفينة عاملة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ منها ٤٨ سفينة مملوكة بالكامل أو بالشراكة و٣١ سفينة مستأجرة. كما أن هناك ١٢ سفينة أخرى قيد الطلب، وتبلغ الطاقة الاستيعابية الإجمالية لأسطول الشركة نحو ١٢,٧ مليون طن ساكن. ويتألف أسطول سفن الشركة مما يلي:

- ٢٣ ناقلة نفط خام، تشمل ١٤ ناقلة نفط خام عملاقة جداً وناقلتين من فئة سويس ماكس وناقلة واحدة من فئة أفراماكس. ومن المقرر تسليم ثلاث ناقلات نفط خام عملاقة جداً جديدة خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦. بالإضافة إلى ذلك، طلبت الشركة ثلاث ناقلات نفط خام عملاقة جداً أخرى بتاريخ ١٤ يناير ٢٠٢٦، ومن المتوقع تسليمها خلال عامي ٢٠٢٨ و٢٠٢٩ .
- ٣٨ ناقلة منتجات نفطية، تشمل ٣٦ ناقلة من فئة المدى المتوسط وناقلتين من فئة المدى الطويل. ويشمل سجل طلبات الشركة ناقلتين جديدتين قيد البناء، من المقرر تسليمهما خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦.
- ٢٢ سفينة لنقل البضائع السائبة الجافة، تشمل أربع ناقلات خامات كبيرة جداً وثلاث سفن من فئة نيوكاسل ماكس وتسع سفن من فئة ألترا ماكس وسفينتين من فئة كامزار ماكس. كما يشمل سجل الطلبات أربع سفن، منها سفينتان من فئة بيبي كيب سايز وسفينتان من فئة كامزار ماكس، ومن المقرر تسليمها خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦ .
- أربع ناقلات غاز، منها ثلاث ناقلات غاز طبيعي مسال وناقلة غاز عملاقة .
- أربع سفن حاويات، تتراوح سعتها بين ٢,٧٥٤ و٣,٥٣٤ حاوية نمطية مكافئة لعشرين قدماً .

بلغتإيرادات شركة أسياد للنقل البحري عن النصف الأول المنتهي في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ مبلغ ١٧٢,٣ مليون ريال عُماني، مقارنة بمبلغ ١٦٤,٦ مليون ريال عُماني في النصف الأول من عام ٢٠٢٥. وبلغت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء

عن الفترة ذاتها ١١٢,١ مليون ريال عُماني، مقارنة بمبلغ ٩٧,٧ مليون ريال عُماني في النصف الأول من عام ٢٠٢٥، مع تحقيق هامش قوي للأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء بنسبة ٦٥٪ مقارنة بنسبة ٥٩٪ في النصف الأول من عام ٢٠٢٥. كما بلغتالأرباح للسنة ٣٨,٩ مليون ريال عُماني، مقارنة بمبلغ ٢٠,٢ مليون ريال عُماني في النصف الأول من عام ٢٠٢٥. بلغت إيرادات الشركة عن السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ والسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥ مبلغ ٣٦٦,١٤٨ مليون ريال عُماني و٣٣٦,٣٩٠ مليون ريال عُماني على التوالي، وبلغت الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء ٢١٦,٨١٨ مليون ريال عُماني و٢٠٥,٤٠٣ مليون ريال عُماني على التوالي، فيما بلغ صافي الربح ٥١,٥٥٣ مليون ريال عُماني و٥٦,٤٣٥ مليون ريال عُماني على التوالي.

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 بعقود طويلة الأمد وعلاقات راسخة 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 (١) تجديد الأسطول للحفاظ على أسطول حديث، (٢) استثمارات النمو لجذب فرص النمو في السوق، و (٣) تنويع محفظة سفنها عبر قطاعات النقل البحري الخمسة.
- 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 السادس – وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال*"

الفصل الثالث

معلومات عامة عن طرح المستثمرين الأفراد والشركة

الاسم	شركة أسياد للنقل البحري ش.م.ع.ع.
رقم السجل التجاري	١٧٢٣١٥٤
تاريخ التسجيل	٢٠ مايو ٢٠٠٣
العنوان المسجل	ص.ب ١٠٤، ر.ب ١١٨
المقر الرئيس	مدينة السلطان قابوس، بوشر، محافظة مسقط
مدة الشركة	غير محدودة.
السنة المالية للشركة	تبدأ في ١ يناير وتنتهي في ٣١ ديسمبر من كل عام.
رأس مال الشركة المصدر	يبلغ رأس المال المصدر للشركة ١٣٠,٢١٨,٦٠٧ ريال عماني مقسم إلى ٥,٢٠٨,٧٤٤,٢٨٠ سهمٍ بقيمة ٢٥ بيسة للسهم.
عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب	يبلغ عدد الأسهم المطروحة للاكتتاب ٦٥,١٠٩,٣٠٤ سهم، والتي تمثل نسبة ١,٢٥٪ من إجمالي عدد أسهم رأس مال الشركة المصدر.
نوع الأسهم المطروحة للاكتتاب	جميع الأسهم المطروحة للاكتتاب وجميع أسهم رأسمال الشركة هي أسهمٌ عادية قائمة ومصدرة، ولكل سهم بالشركة حق التصويت بصوت واحد في الجمعيات العامة للشركة.

سعر الطرح	١٩٥بيسة للسهم، والذي تم تحديده من قبل المساهم البائع بالتنسيق مع المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار، وسيعتبر سعر الشراء بالنسبة لمقدمي الطلبات.
النسبة المئوية للأسهم المطروحة للمستثمرين الأفراد من إجمالي أسهم رأس مال الشركة المصدر	تبلغ الأسهم المطروحة للمستثمرين الأفراد من إجمالي أسهم رأس مال الشركة المصدر ما نسبته ١,٢٥٪.
اسم المساهم البائع وعدد الأسهم المعروضة للبيع من قبله	مجموعة أسياد ش.م.ع.م هي المساهم البائع، وتطرح عدد ٦٥,١٠٩,٣٠٤ سهماً للمستثمرين الأفراد، والتي تمثل كامل أسهم الطرح المعروضة للبيع بموجب هذا الطرح ووفقا لهذه النشرة. ولتجنب الشك، لا تمثل أسهم الطرح كامل الأسهم المملوكة للمساهم البائع في الشركة، وإنما تمثل فقط الأسهم التي يعرضها المساهم البائع للبيع بموجب هذا الطرح.
الغرض من الطرح للمستثمرين الأفراد	تسهيل مشاركة المستثمرين الأفراد في سلطنة عمان لتوسيع قاعدة مساهمي الشركة، وقد صُمم هذا الاكتتاب للأفراد وفق المتطلبات التنظيمية المعمول بها.
المحظورون من الاكتتاب في الأسهم المطروحة للمستثمرين الأفراد:	غير مسموح للأشخاص المذكورين أدناه الاكتتاب في الأسهم المطروحة للمستثمرين الأفراد: • **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 الثامن من هذه النشرة بعنوان "شروط الاكتتاب وإجراءاته"). • **المساهم البائع:** لا يجوز للمساهم البائع أن يكتتب في الأسهم المطروحة. • **الطلبات المتكررة:** لا يجوز للمستثمر تقديم أكثر من طلب اكتتاب واحد باسمه.

	• **الطلبات المشتركة:** لا يجوز للمستثمر التقدم بطلبات باسم أكثر من شخص (ويشمل ذلك الطلبات المقدمة بالإنابة عن الورثة الشرعيين). • **الأطراف ذات العلاقة:** لا يجوز للأطراف ذات العلاقة بالشركة المشاركة في مرحلة الاكتتاب 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 مقدمي طلبات الاكتتاب بالنسبة والتناسب. حيث سيتم تخصيص نسبة ٥٠٪ من الأسهم المطروحة لفئة كبار المستثمرين الأفراد، وسيتم تخصيص نسبة ٥٠٪ المتبقية لفئة صغار المستثمرين الأفراد. – في حال زيادة إجمالي الطلب في كلا الفئتين (فئة كبار المستثمرين الأفراد وصغار المستثمرين الأفراد)، فيجوز للمساهم البائع بعد الحصول على موافقة الهيئة زيادة حجم الطرح للمستثمرين الأفراد من خلال إتاحة أسهم إضافية قائمة ومملوكة له لتخصيصها للمستثمرين، شريطة ألا يتجاوز إجمالي عدد أسهم الزيادة نسبة ١٥٪ من الحجم الكلي للطرح. ولتجنب الشك، لن يترتب على أي زيادة من هذا القبيل إصدار أي أسهم جديدة من قبل الشركة. – وفي حال قل إجمالي الطلب في إحدى الفئتين (فئة كبار المستثمرين الأفراد أو فئة صغار المستثمرين الأفراد)، وبعد استيفاء التخصيص الكامل لكلا الفئتين، ستُتاح أي أسهم طرح غير مخصصة للفئة الأخرى. – وفي حال قل إجمالي الطلب في كلا الفئتين (فئة كبار المستثمرين الأفراد وفئة صغار المستثمرين الأفراد) فيجوز للشركة بعد الحصول على موافقة الهيئة خفض حجم الطرح للمستثمرين الأفراد بما يعادل عدد الأسهم المكتتب بها أو سحب الطرح بالكامل.
الحد الأدنى للاكتتاب في الأسهم المطروحة من قبل كل مستثمر	كبار المستثمرين الأفراد: ٥٠,١٠٠ سهم، ومن ثم مضاعفات ١٠٠ سهم بعد ذلك. صغار المستثمرين الأفراد: ١٠٠سهم، ومن ثم مضاعفات ١٠٠ سهم بعد ذلك.
الحد الأقصى للاكتتاب في الأسهم المطروحة من قبل كل مستثمر	كبار المستثمرين الأفراد: لا يوجد حد أقصى. صغار المستثمرين الأفراد: ٥٠,٠٠٠سهم .
موعد فتح باب الاكتتاب	٢٨ أكتوبر ٢٠٢٦

موعد إغلاق باب الاكتتاب	٢ نوفمبر ٢٠٢٦
تاريخ التسوية	بتاريخ ٨ نوفمبر ٢٠٢٦ أو تاريخ قريب من ذلك، أو أي تاريخ آخر قد يتم تحديده من قبل المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار.
مديرو الإصدار والمنسق العالمي المشترك	**بنك الاستثمار العماني ش.م.ع.م** بناية شمس الصاروج، شارع المنتزه طريق رقم ٣٠٥٢، حي الصاروج، شاطي القرم ص.ب. رقم: ١٠، الرمز البريدي: ١٣٣ مسقط، سلطنة عمان **بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع** الواجهة البحرية، القرم، محافظة مسقط، ص.ب ٤٤، حي الميناء، والرمز البريدي ١١٤، سلطنة عمان.
وكلاء التحصيل	بنك صحار الدولي 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، وجبل لإدارة الأصول ش.م.م، وشركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م، والشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م، وشركة الرؤية كابيتال ش.م.ع.م
المستشار القانوني	**مكتب المعمرية، والعبري وشركائهم للاستشارات القانونية** مبنى المكتب ١٩٩١، وحدة ٣٢١/ ٣٢٢، ص.ب ١٩٦٣، والرمز البريدي ١٣٠، بوشر – مسقط – سلطنة عمان
مراقب الحسابات المستقل	**برايس ووتر هاوس كوبرز ش.م.م** السلام سكوير- الجنوب، الطابق الرابع، المكاتب ٤٠٢-٤٠٤، مدينة السلطان قابوس ص.ب. ٣٠٧٥، روي، الرمز البريدي ١١٢، مسقط، سلطنة عمان

الفصل الرابع
عوامل المخاطرة

ينطوي الاستثمار في أسهم الطرح على بعض المخاطر المالية، ولذا ينبغي على المستثمرين مراجعة المعلومات الواردة في هذه النشرة بعناية والانتباه إلى المخاطر التالية والمرتبطة 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 التنبه 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، وعملائها.

المخاطر المتعلقة بالقطاع الذي تعمل فيه الشركة

١. قد تؤثر التغيرات السلبية في قطاعات النفط، والمنتجات النفطية المكررة، والمنتجات الكيميائية، والبضائع السائبة الجافة، وسفن النقل المنتظم، وغاز البترول المسال، والغاز الطبيعي المسال تأثيرًا سلبيًا جوهريًا على النتائج المالية للشركة.

تقدم الشركة خدمات الإدارة التجارية وإدارة السفن بالإضافة إلى خدمات الشحن لنقل النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والمنتجات الكيميائية والبضائع السائبة الجافة وسفن النقل المنتظم والغاز البترولي المسال والغاز الطبيعي المسال إلى العملاء النهائيين. وبالتالي، تعتمد النتائج التشغيلية للشركة جزئيًا 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 – سلبًا 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، والتغييرات 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 والحوافز الضريبية عند مستويات تشجع المنتجين على استكشاف وتطوير احتياطيات إضافية أو إنتاج احتياطيات 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.

٢. 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.
- التغيرات 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 وربحيتها 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، وسعر السهم السوقي.

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

تمتلك الشركة ٤٨ سفينة ملكية تامة أو بشكل مشترك (اعتبارًا من ٣٠ يونيو ٢٠٢٦). 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 ملاءمة للبيئة.
- العوامل السياسية، بما في ذلك فرض العقوبات.

اختلفت معدلات نمو ناقلات النفط الخام والمنتجات العالمية والغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال والسوائب الجافة وأسطول الخطوط الملاحية المنتظمة بشكل كبير على مدى العقدين الماضيين، مما يعكس الديناميكيات المتغيرة لأسواق الطاقة وقطاع النقل البحري.

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

اتبعت الشركة في عام ٢٠٢٠ 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 ٢٠٢٤ — ٤١٪، وفي عام ٢٠٢٥ – ٤٠٪، 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 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 وتنتظم في دورات نتيجة لديناميكيات الطلب والعرض السائدة في السوق. وبالتالي، فإن أسعار التأجير الفوري عرة للتقلب، وأحيانًا بشكل كبير. أصبحت هذه الأسعار أكثر تقلبًا منذ عام ٢٠٢٠، بسبب مجموعة متنوعة من التحديات الجيوسياسية، بما في ذلك جائحة كوفيد-١٩، والصراع بين أوكرانيا وروسيا، والنزاع الواقع في البحر الأحمر، والحرب الجارية بين إيران، والولايات المتحدة وإسرائيل، والتوتر التجاري الحالي بين الولايات المتحدة والصين، وعدم الاستقرار

السياسي في منطقة بحر الصين الجنوبي. بالإضافة إلى ذلك، تقلبت أسعار التأجير الفوري لناقلات النفط الخام الكبيرة جدًا بشكل جوهري في السنوات الأخيرة، وقد تشهد هذه التقلبات مستقبلا. قد تؤدي التقلبات إلى زيادات في أسعار التأجير الفوري، نظرًا لأن أسعار التأجير الفوري ثابتة، وقد يكون هناك تأخير في تحقيق المنفعة من الزيادات في سوق أسعار التأجير الفوري؛ لأن السفن التي تم تأجيرها لم تعد متاحة للتأجير بأسعار أعلى. وعلى العكس من ذلك، تخضع الشركة أيضًا لمخاطر استئجار السفن بأسعار سوقية أعلى، وبعد انخفاض أسعار التأجير الفوري بعد ذلك، فقد تعاني من خسائر بسبب الاضطرار إلى تأجير السفينة بأسعار سوقية أقل.

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

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

٥. 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 تتسبب في أضرار بيئية جسيمة للمناطق التي تعمل فيها هذه السفن. 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* ". 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 مكلفًا. 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 سلبًا 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.

٦. 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. كما أن التوترات الجيوسياسية أو النزاعات المسلحة أو الحوادث الأمنية في المناطق التي تعمل فيها الشركة أو تعبر من خلالها، بما في ذلك مضيق هرمز، قد تؤثر سلباً على الملاحة البحرية وأنشطة الشحن. كما أن أي تصعيد في التوترات الإقليمية التي تشمل دول الشرق الأوسط قد يؤدي إلى زيادة المخاطر الأمنية، وتعزيز الوجود العسكري، وفرض قيود على الملاحة، وتأخير السفن، ومتطلبات إعادة توجيهها، أو حدوث تعطّل مؤقت في حركة المرور البحرية عبر الممرات المائية الاستراتيجية مثل مضيق هرمز.

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 إنهائها، وانخفاض القيمة الإجمالية لعقود الشركة، وفي الظروف الاستثنائية، بما في ذلك حالات القوة القاهرة، لا يمكن تقديم أي ضمان بأن الإيرادات المتراكمة المتوقعة ستتحقق بالكامل (يرجى الاطلاع على "*الفصل السادس – 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.

وتُعد بعض المناطق البحرية التي تعمل فيها الشركة، بما في ذلك مضيق هرمز، والبحر الأحمر، وبحر الصين الجنوبي، وغرب أفريقيا، وخليج عدن قبالة سواحل الصومال، مناطق عالية المخاطر نظراً للتوترات الجيوسياسية، والممرات البحرية الاستراتيجية الضيقة، والقرصنة، أو النزاعات المسلحة. وقد يؤدي أي هجوم عدائي أو غير مشروع على إحدى سفن الشركة 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 أيضًا 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.

تولي الشركة سلامة طاقمها على متن سفنها أهمية قصوى، ويُعد سجل أدائها في مجال السلامة ذا أهمية بالغة بالنسبة لها. 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.

٧. تعمل الشركة في قطاع تنافسي للغاية.

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 وسهولة الدخول إليه، 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 كثُر – 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.

٨. قد تؤدي المنافسة من السفن الأكثر تقدمًا 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. وتتعلق 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 تقدمًا من الناحية التكنولوجية يمكن أن تؤثر سلبًا على أسعار التأجير التي تتلقاها الشركة لسفنها بعد إنهاء عقود التأجير الحالية، ويمكن أن يكون لها أيضًا 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 العمانية لإدارة السفن ش.م.ع.م، فقد تتأثر أعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها سلبًا بشكل جوهري.

٩. 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. 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، وتتوقع 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 اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية، 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. منذ أن أصبحت المدونة الدولية لإدارة السلامة سارية المفعول في عام ١٩٩٨، 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 العمانية 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 مستقبلا، 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 الدفيئة (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 السادس – 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 أيضًا دعاوى مطالبة بالتعويض عن الإصابات الشخصية والأضرار التي تلحق بالممتلكات 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.

١٠. قد يكون الامتثال لمتطلبات السلامة وغيرها من المتطلبات الخاصة بالسفن التي تفرضها جمعيات التصنيف مكلفًا 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 أو سجل لويدز أو المكتب الأمريكي للشحن. وعادة ما تصدر كل جمعية تصنيف أكثر من ٢٠ 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 السادس – 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: (١) فحص عام، يتم إجراؤه كل سنتين إلى ثلاث سنوات و (٢) 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 أحيانًا لعمليات الفحص والتفتيش الأخرى

المطلوبة وفقًا 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 أيضًا 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.

١١. 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. وقد تكون إجراءات التفتيش والرقابة أكثر صرامة في المناطق البحرية عالية المخاطر أو الاستراتيجية، بما في ذلك خليج عُمان ومضيق هرمز، حيث قد تواجه السفن مستويات أعلى من التفتيش والتأخير أو القيود التشغيلية. ومن الممكن أن تفرض التغييرات في إجراءات الفحص التزامات جوهرية إضافية على الشركة من الناحية المالية والقانونية. علاوة على ذلك، قد تفرض التغييرات في إجراءات الفحص أيضًا 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.

١٢. قد تتأثر الشركة سلبًا 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 سلبًا 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.
- تأميم أو مصادرة الأصول الخاصة، والتدخل السياسي في المناقصات.
- إلغاء الحقوق التعاقدية أو تعديلها أو قابلية تنفيذها.
- السرقة والاحتيال.
- 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 ويشمل ذلك النزاع في البحر الأحمر والنزاع العسكري والسياسي المستمر في المنطقة بما في ذلك إيران وإسرائيل والولايات المتحدة)، 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 نسبيًا 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 اضطرار 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.

١٣. 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 امتيازه 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.

١٤. 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 ضعت الشركة ما تعتبره سياسات وإجراءات صارمة لمكافحة الرشوة والفساد، وتُلزمها بالامتثال لهذه القوانين والتدابير. ومع ذلك، قد يسلك موظفو الشركة والمقاولون الخارجيون مسلكا مخالفا 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 سلبًا 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 .

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

دخلت الشركة طرفًا 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

١٦. تعتمد الشركة على عدد صغير من العملاء الرئيسيين الذين يمثلون جزءًا كبيرًا من إيراداتها.

وتستمد جزءًا كبيرًا من إيراداتها من مجموعة صغيرة نسبيًا من الشركات الوطنية والدولية. وقد شكل أكبر عميل للشركة ما نسبته ٨ في المائة من إيراداتها للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥، وشكل أكبر ثلاثة عملاء للشركة ٢١ 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 حاليًا، 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 أصلا، لا سيما تلك التي تم بناؤها لتناسب متطلبات عميل معين، كما هو الحال بالنسبة لأربع ناقلات خام عملاقة تابعة للشركة (٤٠٠٠٠٠ طن ساكن (الحمولة القصوى بالطن) لكل ناقلة خام عملاقة) وثلاث سفن من طراز نيوكاسل ماكس مؤجرة لشركة فال، التي تم تأجيرها لشركة فال لمدة ٢٠ 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 دائما بقدرتها على إعادة تأجير معظم سفنها، فإنها إذا لم تتمكن من القيام بذلك في الوقت المناسب أو أن تقوم بذلك أصلا 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 سلبًا بشكل جوهري.

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

الشركة حساسة للتغيرات في سعر الوقود البحري. ففي البيانات المالية النصف سنوية المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، شكل الوقود البحري ما نسبته ٣٣,٣ 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 تُلزم 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.

١٨. قد يكون الإرساء في الحوض الجاف لإجراء الصيانة والفحص وتعطل سفن الشركة بشكل غير متوقع أكثر تكلفة واستهلاكًا 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.

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

في إطار استراتيجية النمو التي تتبناها الشركة، استثمرت الشركة حتى تاريخ ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ في بناء سفن جديدة، ومن المقرر تسليم ثلاثة سفن لنقل البضائع السائبة الجافة خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦، على ان يتم تسليم المتبقي خلال العامين ٢٠٢٨ و٢٠٢٩. أما الناقلات من فئة المدى المتوسط فمن المقرر تسليم ناقلتين خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦.

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 سلبًا على استراتيجية الشركة في التوسع، وكذلك قدرتها على إيقاف تشغيل السفن القديمة كما هو مقرر حاليًا. 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.

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.

٢٠. تعتمد الشركة على التفاوض الناجح للحصول 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 الجديدة. تقوم الشركة حاليًا بتسديد المدفوعات الأولية من تدفقاتها النقدية الحالية مقابل السفن التي طلبتها، وستستمر في القيام بذلك حتى تحصل على تسهيلاتها 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 سلبًا 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 سلبًا على المركز المالي للشركة وقدرتها على تمويل جوانب أخرى من أعمالها.

٢١. 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 تقيد 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 أصلا.

٢٢. 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 تصل قيمته إلى ١,٤ مليار ريال عماني للفترة من ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ وحتى ٢٠٣٠ (والذي يتضمن ما يزيد عن ٠,٧ مليار ريال عماني 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 والحاليين 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 وسبع ناقلات عملاقة جديدة 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 فلسطين (والمناطق المجاورة) وكذلك التصعيد المتزايد بين الولايات المتحدة وإيران 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 مماثلة 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.

٢٣. 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 والمنتهية 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.

٢٤. 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 تخريد 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 أيضًا 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 (باستثناء تحت الطلب في الوقت الحالي) ما نسبته ١٢٧ في المائة من قيمتها الدفترية حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥. إذا انخفضت القيمة السوقية لسفن الشركة، فقد يُطلب من الشركة أيضًا الاعتراف بخسائر انخفاض القيمة، والتي قد يكون لها تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها .

٢٥. 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 ٩١ سفينة مملوكة ملكية خاصة وعلى الشيوع ومستأجرة (بما في ذلك السفن في سجل طلبات الشراء) حوالي سبع سنوات حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ (مع الأخذ بعين الاعتبار السفن في سجل الطلبات، وستتحمل 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) أيضًا 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 ١٥ إلى ٢٥ عامًا. وكجزء من استراتيجية نموها، تعتزم 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 المستعل. 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 خصيصا وتم تشغيلها حصريًا 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 مكلفًا، 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 سلبًا على قدرتها على تشغيل سفنها بشكل مربح، مما قد يكون له تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها .

٢٦. 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. ومع ذلك، فإن انخفاض أسعار التأجير أو انخفاض معدل استخدام السفن لفترات طويلة قد يكون له تأثير سلبي جوهري على قيمة أصول الشركة.

٢٧. 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، وتقادم 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 الإيجار. 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 تتكبدها الشركة طوال مدة عقد إيجار 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 أعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها.

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

تعتمد الشركة على أحواض بناء السفن التابعة لجهات خارجية، ولا سيما شركة هيونداي سامهو للصناعات الثقيلة وشركة هانوا 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 أصلا.

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 وفقًا للشروط المتفق عليها، فقد تتأثر قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها التعاقدية تجاه العملاء سلبًا، 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، وفقًا للإجراءات المتعارف عليه، إذا كان حوض بناء السفن غير قادر أو غير راغب في تسليم السفينة في الوقت المحدد أو قادر على تسليمها أصلا، وقد تكون تعويضات الشركة قليلة نسبيا .

تحتفظ الشركة بتأمين قد يوفر تعويضًا 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.

٢٩. قد تتأثر الشركة سلبًا 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. 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 أيضًا 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.

٣٠. قد لا تتمكن الشركة من بيع سفنها في المستقبل بشروط جيدة، وقد تتكبد تكاليف باهظة في سبيل الالتزام باللوائح البيئية.

تقوم الشركة بمراجعة أسطول سفنها بشكل منتظم في ضوء خطط أعمالها الحالية والمستقبلية بهدف تحسين هيكل الأسطول وكفاءة رأس المال المستثمر، وقد تقوم بالتخلص من السفن التي لم تعد تتماشى مع أهدافها الاستراتيجية. ومع ذلك، قد لا تتمكن الشركة من بيع سفنها بشروط مناسبة بسبب عوامل تشمل توافر المشترين، وظروف العرض والطلب السائدة في السوق، ومستويات التسعير، مما قد يؤدي إلى تكبد خسائر مقارنة بالقيمة الدفترية لتلك السفن وقت البيع. كما أن أي تأخير أو فشل في التخلص من السفن غير الاستراتيجية قد يؤثر سلباً على جودة أسطول الشركة ويؤخر بناء أو شراء سفن جديدة إذا لم تتمكن

الشركة من تمويل التكاليف المرتبطة بذلك بوسائل أخرى، مما قد يكون له أثر جوهري سلبي على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ومركزها المالي وآفاقها المستقبلية. وبالإضافة إلى ذلك، فقد أدت اللوائح التنظيمية المتعلقة بالحد من انبعاثات الكبريت بهدف تقليل تلوث الهواء الناتج عن السفن، بما في ذلك متطلبات المنظمة البحرية الدولية السارية اعتباراً من ١ يناير ٢٠٢٠ التي تحد من محتوى الكبريت في زيت الوقود المستخدم على متن السفن إلى ٠,٥٪، إلى إلزام الشركة وتحميلها تكاليف كبيرة وقد تستمر في ذلك مستقبلاً. وقد يشمل الامتثال استخدام وقود منخفض الكبريت مرتفع التكلفة، أو تركيب أنظمة تنقية غازات العادم أو تعديل السفن لتعمل بالغاز الطبيعي المسال أو أنواع وقود بديلة أخرى. وفي حين أن أسطول الشركة يستخدم حالياً زيت الوقود منخفض الكبريت جداً، وأن بعض السفن مجهزة بأنظمة تنقية غازات العادم أو مصممة للعمل بالوقود المزدوج، فإنه لا يوجد ضمان بأن الشركة ستكون قادرة على تمرير تكاليف الامتثال المتزايدة إلى العملاء، أو أن المتطلبات التنظيمية لن تصبح أكثر تشدداً، مما قد يؤدي إلى زيادة إضافية في التكاليف الرأسمالية والتشغيلية، وبالتالي قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ومركزها المالي وآفاقها المستقبلية.

٣١. 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 ٢٠١٦، والعديد من الدول التي صادقت على اتفاقية باريس، بما في ذلك سلطنة عمان بموجب المرسوم السلطاني رقم ٢٠١٩/٢٨ الذي دخل حيز التنفيذ في أبريل ٢٠١٩، تتبنى تدابير محلية لتحقيق أهداف اتفاقية باريس، والتي تشمل الحد من استخدامها للوقود الأحفوري وزيادة استخدامها لمصادر الطاقة البديلة. تقترح الصفقة الخضراء في ديسمبر ٢٠١٩ تشريعًا جديدًا للاتحاد الأوروبي، يتضمن فرض "ضريبة الكربون الحدودية" أو "تعديل حدود الكربون". بالإضافة إلى ذلك، اقترحت المفوضية الأوروبية مؤخرًا هدفًا لعام ٢٠٣٠ لخفض انبعاثات الغازات الدفيئة بنسبة ٥٥ في المائة مقارنة بعام ١٩٩٠، 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 ٢٠٢١. 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 ٢٠٢٥، بلغت انبعاثات الشركة من النطاق ١ و ٢ من الغازات الدفيئة حوالي ٥٠٣ طن من مكافئ ثاني أكسيد الكربون. 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 تأثر 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 ٢٠٢٣، وافق ما يقرب من ٢٠٠ دولة، بما في ذلك سلطنة عمان، على اتفاقية مناخية جديدة تهدف إلى الحد من تلوث الكربون والتحول بعيدًا عن الوقود الأحفوري في أنظمة الطاقة بهدف تحقيق صافي انبعاث صفري بحلول عام ٢٠٥٠. 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 كبيرًا.

وسيترتب على التزام سلطنة عمان باتفاق باريس والمبادرات الأخرى – فضلا عن الأهداف المحددة في استراتيجية رؤية عمان ٢٠٤٠ – 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. وتعزيزًا للمبادرات العالمية المشار إليها أعلاه، فقد قامت سلطنة عمان في مارس ٢٠٢٢ بتأسيس اللجنة الوطنية للتغيرات المناخية وحماية طبقة الأوزون التي تجمع ممثلين عن ٣٢ 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 ٢٠٢٠–٢٠٤٠. 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 الليد (LED) وغيرها. كما تعهدت سلطنة عمان بخفض إجمالي انبعاثات الغازات الدفيئة بنسبة ٧ في المائة بحلول عام ٢٠٣٠. وفي مارس ٢٠٢٣، 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، وتعتزم 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 وشدتها) 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.

٣٢. 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. وقد قامت الشركة مؤخراً بإتمام إجراءات التحقق من الالتزام بالضوابط وتأكيد الضوابط الداخلية الخاصة

بقاعدة البيانات، وفي عام ٢٠٢٤، 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 بورصة مسقط. وإذا كانت هناك نقاط ضعف جوهرية في الضوابط الداخلية للشركة فيما يخص التقارير المالية، فقد تحتوي البيانات المالية للشركة على أخطاء جوهرية، 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.

٣٣. تتعرض الشركة لمخاطر أسعار الفائدة.

حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، بلغت القيمة الدفترية لإجمالي القروض ذات الفائدة المتغيرة ١٠٦,٩٨ مليون ريال عماني (حوالي ١٦,٤ في المائة من إجمالي قروض الشركة). 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 بآجال 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 .

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.

٣٤. قد لا يكون تأمين الشركة كافياً لتغطية الخسائر التي تتكبدها 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 – تتعرض 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 احتياطيات 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، بما في ذلك الارتفاع الأخير في أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب للسفن التي تعبر مناطق حساسة مثل مضيق هرمز والبحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن وقناة السويس، وذلك نتيجةً للتوترات السياسية الحالية التي تشمل إيران وإسرائيل والولايات المتحدة. 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 كُلفة أو غير مناسب للشركة. بالإضافة إلى ذلك، قد يكون التأمين المتاح 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.

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

ويتوقع أن يستمر 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.

٣٦. 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 سلبًا 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 عُمان جزئياً على العمالة الوافدة عبر مجموعة من القطاعات، بما في ذلك قطاع الشحن والصناعات المرتبطة به. وقد نفّذت حكومة عُمان مبادرات التعمين التي تهدف إلى زيادة توظيف المواطنين العُمانيين في القطاعين العام والخاص وتقليل الاعتماد على العمالة الأجنبية. وتتطلب هذه المبادرات من الشركات الالتزام بنسب تعمين محددة لفئات معينة من الوظائف، والحفاظ على معدلات تعمين إجمالية معينة، والتي قد تخضع للتغيير من وقت لآخر. كما يُشترط أن تكون بعض الوظائف داخل الشركة، بما في ذلك الوظائف الإدارية ووظائف الموارد البشرية، مُعمّنة بالكامل.

وفي حين حققت الشركة نسب تعمين بلغت حوالي ٨٦٪ للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٤ و٩٠٪ للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥، فإنه لا يوجد ما يضمن قدرة الشركة على الاستمرار في استقطاب أعداد كافية من المواطنين العُمانيين المؤهلين بشكل مناسب لتلبية متطلباتها التشغيلية. وفي حال عدم تمكنها من ذلك، وعدم قدرتها أيضاً على توظيف كوادر وافدة مؤهلة حيثما يكون ذلك مسموحاً، أو إذا أدى الامتثال لمتطلبات التعمين إلى زيادة تكاليف العمالة، فقد يتأثر التدفق النقدي للشركة وأعمالها ونتائج عملياتها ووضعها المالي وآفاقها سلباً بشكل جوهري.

٣٧. 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 لطاقم 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.

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

على غرار معظم شركات الشحن، تستخدم الشركة أنظمة تكنولوجيا المعلومات للتواصل مع سفنها وإدارة أعمالها. وتتعرض هذه الأنظمة للتعطل 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 والتقاضي 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 للتعطل أو الفشل الكبير أو المطول في أنظمة تكنولوجيا المعلومات الخاصة بالشركة تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ووضعها المالي وتوقعاتها .

٣٩. التغييرات 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 حاليًا على كيان سنغافورة التابع للمجموعة، ويتم تجديده كل عشر سنوات، وقد يفقد ميزة الإعفاء إذا لم تستوفِ المتطلبات المعمول بها. كما تم تعديل قانون ضريبة الدخل الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٢٠٠٩/٢٨ في عام ٢٠١٧ بالمرسوم السلطاني رقم ٢٠١٧/٩ والمرسوم السلطاني رقم ٢٠٢٠/١١٨ 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 أيضًا إلى تغييرات في معدلات الضرائب أو السياسات الداخلية للمجموعة. وقد تؤدي التغييرات في القوانين الضريبية إلى زيادة العبء الضريبي على الشركة، مما يؤثر سلبًا على مركزها المالي ونتائج عملياتها .

المخاطر المتعلقة بسلطنة عمان

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

تتمتع سلطنة عمان باستقرار سياسي على المستوى المحلي وبعلاقات 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 التطورات العسكرية والسياسية المستمرة التي تشمل إيران وإسرائيل والولايات المتحدة، والتي قد تؤثر على الأوضاع السياسية والأمنية في سلطنة عُمان وعلى ثقة المستثمرين. كما أن النزاعات، بما في ذلك النزاع في أوكرانيا وفلسطين (والمناطق المجاورة)، فضلاً عن تصاعد التوترات بين الولايات المتحدة وإيران، قد يكون لها تأثير على الأوضاع السياسية والأمنية في سلطنة عُمان. ومن الجدير بالذكر أن سلطنة عمان تتبع 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.

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

منذ عام ١٩٧٣، تم ربط الريال العُماني بالدولار الأمريكي بسعر ظل دون تغيير عند ٢,٦٠ دولار أمريكي = ١ ريال عُماني منذ عام ١٩٨٦. إن الحفاظ على ربط العملة هذا هو سياسة ثابتة للبنك المركزي العُماني. ومع ذلك، ليس هناك ما يضمن أن البنك المركزي العُماني سيكون قادرا 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 سلبًا على الملاءة 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 الأميركي 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 ٢٠٢٢ و٢٠٢٣، وبلغ سعر الفائدة لدى البنك المركزي العماني ٤,٢٥٪ كما في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦. 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 جزءً من نفقاتها التشغيلية مقوم بالريال العماني. وقد يكون لفك الربط أو تعديل سعر صرف الدولار الأمريكي مقابل الريال العُماني تأثير على النتائج المالية للشركة بسبب تأثيرات تحويل العملة. وحدوث أي حالة من هذه الحالات يمكن أن يؤثر سلبًا على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها التشغيلية ومستقبلها.

المخاطر المتعلقة بطرح المستثمرين الأفراد وأسهم الطرح

٤٢. من المحتمل ألا توزع الشركة أرباح وألا تعلن عن توزيعات الأرباح في المستقبل

بينما تعتزم الشركة دفع أرباح الأسهم فيما يتعلق بالأسهم وفقًا لسياستها 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 منصوصا عليه في شروط تسهيلاتها 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 أرباحا كبيرة، فمن المحتمل ألا توزع أرباحا 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 حاملي الأسهم سيحصلون على أرباح في المستقبل.

٤٣. 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 – غالبية من رأس المال المصدر، ومن المتوقع أن يحتفظ بعد الطرح مباشرة، بحصة السيطرة في الشركة. 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 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 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 مجموعة 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 سيسترشد بمصالح جميع المساهمين.

الفصل الخامس

بيانات المساهمين في الشركة

ملكية أسهم الشركة عند التأسيس والتغييرات اللاحقة

تأسست الشركة في ٢٠ مايو ٢٠٠٣ برأسمال أولي قدره ٥٠,٠٠٠,٠٠٠ 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
- ٣٤٦,٦٤٦,٠١٢ ريال عماني، في ١٥ يونيو ٢٠٢١
- تم تخفيض رأسمال الشركة في ٢ ديسمبر ٢٠٢١ الى ١٣٠,٢١٨,٦٠٧ ريال عماني، والذي يمثل رأسمال الشركة الحالي.

في ٢٤ ديسمبر ٢٠٢٤، وافق مجلس إدارة الشركة على تغيير قيمة الأسهم من ريال عُماني واحد للسهم الواحد إلى ٢٥ بيسة للسهم الواحد. يوضح الجدول التالي تفاصيل رأس المال المصدر اعتبارا من تاريخ هذه النشرة:

أسماء المساهمين[١]	عدد الأسهم المملوكة (بقيمة ٢٥ بيسة)[٢]	نسبة أسهم رأس المال المصدر[٢]
مجموعة أسياد ش.م.ع.م	٣,٩٠٦,٥٥٨,١٧٠	٧٥٪
جمهور المساهمين	١,٣٠٢,١٨٦,١١٠	٢٥٪
الإجمالي	**٥,٢٠٨,٧٤٤,٢٨٠**	**١٠٠.٠٠٠٪**

ملاحظة:

(١) يوضح الجدول أسماء المساهمين الذين يمتلكون ٥٪ أو أكثر من رأس مال الشركة (كبار المساهمين) حتى تاريخ هذا النشرة.

(٢) تعكس الأرقام الموضحة ملكية المساهمين مباشرةً بعد إتمام الطرح المؤسسي كما هو مُعرّف أعلاه.

ملكية الأسهم قبل الطرح وبعده

الجدول أدناه يوضح ملكية أسهم الشركة قبل اكتمال إجراءات الطرح وبعده بافتراض أن جميع الأسهم المطروحة للاكتتاب العام قد تم بيعها؛ بحيث سيظل رأس مال الشركة المصدر عند ١٣٠,٢١٨,٦٠٧ ريال عماني:

اسماء المساهمين	عدد الأسهم المملوكة مباشرة قبل الطرح المؤسسي	النسبة	عدد الأسهم المملوكة مباشرة بعد الطرح المؤسسي وقبل طرح المستثمرين الأفراد [1]	النسبة	عدد الأسهم المملوكة مباشرة بعد طرح المستثمرين الأفراد	النسبة
مجموعة أسياد ش.م.ع.م	٤,١٦٦,٩٩٥,٣٨٤	٨٠٪	٣,٨٤١,٤٤٨,٨٦٧	٧٥٪	٣,٨٤١,٤٤٨,٨٦٧	٧٤٪
جمهور المستثمرين	١,٠٤١,٧٤٨,٨٩٦	٢٠٪	١,٣٦٧,٢٩٥,٤١٤	٢٥٪	١,٣٦٧,٢٩٥,٤١٤	٢٦٪
الإجمالي	**٥,٢٠٨,٧٤٤,٢٨٠**	**١٠٠ %**	**٥,٢٠٨,٧٤٤,٢٨٠**	**١٠٠ %**	**٥,٢٠٨,٧٤٤,٢٨٠**	**١٠٠.٠٠٠ %**

ملاحظة:

(١) تعكس الأرقام الموضحة ملكية المساهمين مباشرةً بعد إتمام الطرح المؤسسي كما هو مُعرّف أعلاه.

نبذة تاريخية موجزة عن المساهم البائع

مجموعة أسياد ش.م.ع.م

تأسست مجموعة أسياد في عام ٢٠١٦ 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 أصولا تزيد في مجملها عن ٥,٢ مليار دولار أمريكي، وتعمل في أكثر من ٧٧ دولة، وذلك حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦.

تغطي الشركات التابعة لمجموعة أسياد أربعة قطاعات لوجستية رئيسية: (١) الخدمات البحرية (بما في ذلك حلول الشحن، وكذلك خدمات إدارة السفن)، (٢) الموانئ والمناطق الحرة (بما في ذلك موانئ أسياد وميناء صلالة وميناء الدقم وميناء صحار والمنطقة الحرة والمنطقة الحرة بصلالة وميناء خزائن البري)، (٣) الخدمات اللوجستية العامة (بما في ذلك أسياد إكسبريس للشحن

السريع، وبريد عمان، وخدمات التخزين وخدمات النقل وشحن البضائع)، و (٤) الحوض الجاف والبنية التحتية (بما في ذلك عمليات السكك الحديدية العمانية وخطوط حافلات مواصلات وخدمات العبارات).

الفصل السادس
وصف الشركة ونظرة عامة على الأعمال

نبذة

تعد الشركة إحدى الشركات الرائدة في مجال النقل البحري، وتقدم مجموعة متكاملة من حلول وخدمات النقل البحري لعملائها محلياً ودولياً. وتمارس الشركة أعمالها من خلال خمسة قطاعات رئيسية، وهي نقل الغاز، ونقل النفط الخام، ونقل المنتجات النفطية، ونقل البضائع السائبة الجافة، والنقل الملاحي المنتظم، بالإضافة إلى عدد من الخدمات المرتبطة بأنشطة النقل البحري، بما في ذلك تأجير السفن وإدارتها والخدمات اللوجستية ذات الصلة.

ومنذ تأسيسها في عام ٢٠٠٣، ساهمت الشركة في دعم رؤية الحكومة العُمانية لتطوير أسطول نقل بحري وطني يلبي احتياجات القطاعات الاقتصادية الرئيسية في سلطنة عُمان. كما أن الشركة مملوكة بشكل غير مباشر لجهاز الاستثمار العُماني، وتعد إحدى شركات مجموعة أسياد، الأمر الذي يتيح لها الاستفادة من شبكة المجموعة ومواردها وخدماتها المتكاملة.

وتتمتع الشركة بحضور دولي وأسطول متنوع من السفن يمكّنها من تقديم خدماتها في آسيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا. ويشمل أسطولها ناقلات النفط الخام، وناقلات المنتجات النفطية، وسفن نقل البضائع السائبة الجافة، وناقلات الغاز وسفن الحاويات.

ولمزيد من المعلومات والتفاصيل حول الشركة وقطاعات أعمالها وأسطولها وعملياتها، يرجى الرجوع إلى الفصل الثاني ("معلومات موجزة عن الشركة") من هذه النشرة.

نقاط القوة التنافسية

منصة نقل عالمية المستوى مقرها في موقع استراتيجي مع وصول عالمي

بأسطول مكون من ٩١ سفينة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، 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 الملاحي 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. 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.

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 ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ ما قيمته ٨٥٠ مليون ريال عماني منسوبة إلى السنوات من ٢٠٢٦ إلى ٢٠٣٦، منها ١٥٤ مليون ريال عماني منسوبة للنصف الثاني من عام ٢٠٢٦. 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 نهجًا أكثر تحفظًا ولا تشمل القيمة الإجمالية للعقود في فترة التمديد. وعلى هذا النحو، فإن رقم القيمة الإجمالية للعقود يتكون من ١٠٠ في المائة من عقود الشركة المضمونة الملتزم بها. إلا أنه في الظروف الاستثنائية، بما في ذلك حالات القوة القاهرة، لا يمكن تقديم أي ضمان بأن الإيرادات المتراكمة المتوقعة ستتحقق بالكامل.

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.

محفظة مالية قوية ويمكن التنبؤ بها ومتنامية مدعومة بهوامش قوية

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

(ألف) ريال عُماني	النصف الأول ٢٠٢٦	النصف الأول ٢٠٢٥	٢٠٢٥	٢٠٢٤
الإيرادات الإجمالية	١٧٢,٢٧٨	١٦٤,٥٩٧	٣٣٦,٣٩٠	٣٦٦,١٤٨
الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة (١)	١٥١,٤٨٣	١٤٢,٧٠٣	٣٠٠,٤٨٢	٣١٣,٧٦٤
تكاليف مباشرة (٢)	١١٤,٢٣١	١٢١,٦٨١	٢٤٦,٠٩٢	٢٦٠,٢٠٩
الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (٣)	١١٢,١١٥	٩٧,٦٩٠	٢٠٥,٤٠٣	٢١٦,٨١٨
هامش الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء(٤)	٦٥٪	٥٩٪	٦١٪	٥٩٪
الربح للسنة	٣٨,٨٧٩	٢٠,١٩٧	٥٦,٤٣٥	٥١,٥٥٣
هامش صافي الربح (٥)	٢٣٪	١٢٪	١٧٪	١٤٪
ربحية السهم	٠,٠٠٧	٠,٠٠٣	٠,٠١١	٠,٠٠٩

ملاحظات:

(١) تساوي الإيرادات مطروحاً منها تكاليف تشغيل الرحلات.

(٢) تمت إعادة تسمية بند "التكاليف المباشرة" الوارد في القوائم المالية ليصبح "تكلفة الخدمات" في القوائم المالية لفترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦.

(٣) يتم احتساب الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء على أساس مجموع إيرادات عقود الإيجار التشغيلي، والإيرادات من العقود المبرمة مع العملاء، وإيرادات عقود الإيجار التمويلي، والإيرادات الأخرى، والأرباح الناتجة عن بيع العقارات والسفن والمعدات، وإيرادات توزيعات الأرباح، ثم خصم تكاليف التشغيل المتعلقة بالرحلات البحرية، ومصروفات استئجار السفن بموجب عقود الإيجار قصيرة الأجل، وتكاليف تشغيل السفن (المُدرجة ضمن تكلفة الخدمات)، والمصروفات التجارية، والمصروفات العمومية والإدارية.

(٤) يساوي الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء مقسوماً على الإيرادات، معبراً عنه كنسبة مئوية. يرجى الرجوع إلى الملاحظة رقم ٣ فيما يتعلق بأرقام السنتين الماليتين ٢٠٢٥ و٢٠٢٤.

(٥) يتم احتساب هامش صافي الربح بقسمة صافي ربح الفترة على الإيرادات، معبراً عنه كنسبة مئوية .

كما هو موضح في الجدول 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 تاريخيًا على وضع نقدي إيجابي مع هوامش 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.

(ألف) ريال عُماني	النصف الأول ٢٠٢٦	النصف الأول ٢٠٢٥	٢٠٢٥	٢٠٢٤
صافي النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية	٨٣,٠٨٦	٩٧,٤٠١	١٩٧,١٩٨	١٥٥,٤٧٧
النفقات الرأسمالية[١]	(٢٦٠,٣٩٨)	(١٠٣,٦٤٦)	(١٨٥,٧١٢)	(٣٩,٨٣٥)

نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء[٢] (نسبة مأوية)(	%٣,٣	%٢,٧	%٢,٧٤	%٢,٠٣

ملاحظات:

(١) تتكون النفقات الرأسمالية من المبالغ المنفقة على اقتناء الممتلكات والسفن والمعدات.

(٢) يتم احتساب نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء بقسمة صافي الدين (والذي يتكون من مجموع القروض والاقتراضات، بأجزائها المتداولة وغير المتداولة، والتزامات عقود الإيجار، بأجزائها المتداولة وغير المتداولة، بعد خصم النقد وما في حكمه والودائع لأجل وودائع الهامش) على الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء.

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 ٢٠٠٧، بدأت الشركة في تنويع أسطولها من تركيزها التاريخي على سفن الغاز الطبيعي المسال إلى ناقلات النفط الخام والمنتجات. وفي عام ٢٠١١، بدأت الشركة في تشغيل ناقلات السوائب 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 ٢٠١٥، والتي أضافت عشر ناقلات منتجات متوسطة الحجم إلى الأسطول، والاستحواذ على سبع ناقلات سوائب جافة إضافية خلال الأعوام ٢٠١٧ و ٢٠١٨ و ٢٠١٩. وتخطط الشركة للاستثمار بقيمة تصل إلى ١,٤ مليار ريال عماني في عام ٢٠٣٠ في أسطولها على المدى المتوسط مع الالتزام بالفعل بمبلغ يزيد عن ٠,٧ مليار ريال عماني، 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 ٢٠٥٠.
في عام ٢٠٢٥، حققت الشركة خفضًا في انبعاثات النطاق الأول بنسبة ٣٪ مقارنةً بعام ٢٠٢٤، وذلك بدعم من تحسين استهلاك الوقود وتعزيز كفاءة العمليات على مستوى الأسطول. بالإضافة إلى ذلك، انخفضت انبعاثات النطاق الثاني بنسبة ٢٤٪ مقارنةً بعام ٢٠٢٤، مما يعكس تحسّن إدارة الطاقة في العمليات البرية.

وفي عام ٢٠٢٥، حققت الشركة انخفاضًا ملحوظًا يتجاوز ٢٪ في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، بما يعكس التحسن المستمر في الكفاءة التشغيلية. كما تميّز العام بعدم تسجيل أي حوادث تسرب، إلى جانب التزام قوي بالصحة والسلامة، حيث لم يتم تسجيل أي إصابات مؤدية إلى فقدان وقت العمل. وتسهم أنشطة الشركة في تحقيق أثر اقتصادي محلي ملموس من خلال توظيف رأس المال، والإنفاق التشغيلي، والمشاركة في القطاع بما يتماشى مع أولويات التنمية الوطنية. وقد ساهمت الشركة بمبلغ ٢٨,٧ مليون ريال عُماني كقيمة محلية مضافة لسنة ٢٠٢٥، ويتم رصد هذه المساهمة من خلال آليات تقارير منظمة لضمان الشفافية والمساءلة في إسهام الشركة في تحقيق الأهداف الاقتصادية لسلطنة عمان. يتم الإشراف على استراتيجية 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 جزئيًا على برنامج الإنفاق الرأسمالي القوي، والذي يركز على ما يلي: (١) تجديد الأسطول للحفاظ على أسطول حديث، (٢) استثمارات النمو لجذب فرص النمو في السوق، و (٣) 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 ومتطور لأغراض زيادة الكفاءة التشغيلية وتحقيق أهداف الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة. وكجزء من استراتيجية الشركة لتجديد أسطولها، قامت الشركة، وقد تواصل القيام بذلك، ببيع أصول قديمة مختارة بشكل استراتيجي عند ملاءمة ظروف السوق، وذلك بهدف إعادة تدوير رأس المال ودعم التدفقات النقدية خلال دورات السوق. وستعمل 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. 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 إنفاقا يصل إلى ١,٤ مليار ريال عماني حتى ٢٠٣٠ على خطتها 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 أيضًا 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 تنويع سفنها. 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 أيضًا 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 تتسم 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

تعمل الشركة بصفتها الكيان الأم لشركاتها التابعة، 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 وشركة خط أسياد 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 التدفقات النقدية الناتجة عقد الإيجار. وعند الاقتضاء، تشارك بعض السفن ضمن المجموعة في ترتيبات تجارية جماعية. وتقتصر هذه الترتيبات على التشغيل التجاري للسفن، ولا تؤثر على ملكية السفن أو سند ملكيتها، حيث تظل كل سفينة مملوكة لشركة ذات غرض خاص تابعة لها. ويتم توزيع إيرادات التأجير وعوائد المجمع وفقاً لترتيبات المجمع ذات الصلة، على أن تُنسب التدفقات النقدية في نهاية المطاف إلى شركة الغرض الخاص المالكة للسفينة المعنية.

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 ، ويتم توفير خدمات إصلاح السفن في أحواض الإرساء الجاف لسفن المجموعة في المقام الأول من قبل شركة تابعة للشركة العمانية لإدارة السفن.

القيمة الإجمالية للعقود

تعتبر الشركة القيمة الإجمالية للعقود لديها مقياسًا مهمًا للأداء، وبالتالي تراقبها باستمرار وتقدم تقارير دورية عنها. ومن الجدير بالذكر أن القيمة الإجمالية للعقود لا يُعتبر مقياسًا للأداء المالي في أصول معايير المحاسبة الدولية لإعداد التقارير المالية؛ ولا ينبغي اعتباره بديلاً عن المؤشرات الأخرى للأداء التشغيلي للشركة أو التدفقات النقدية أو أي مقياس آخر للأداء مستمد وفقًا لمعايير المحاسبة الدولية لإعداد التقارير المالية. كما أن القيمة الإجمالي للعقود ليست ضمانًا للإيرادات المستقبلية وليست مؤشرًا 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 مقدمًا 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 أيضًا بأن الشركة ستؤدي جميع التزاماتها التعاقدية. بالإضافة إلى ذلك، تفترض أرقام القيمة الإجمالية لعقود الشركة معدل استخدام بنسبة ١٠٠ في المائة (باستثناء أيام الحوض الجاف المخطط لها).

وتشمل القيمة الإجمالية للعقود الإيرادات المستقبلية المنسوبة إلى العقود الموقعة فقط. حصلت الشركة أيضًا على طلبات من العملاء في شكل خطابات نوايا أو التزامات أخرى غير ملزمة، والتي لا يتم احتسابها ضمن القيمة الإجمالية لعقودها. وعندما تحرز الشركة تقدما في تنفيذ عقودها، فإنها تعترف بالإيرادات وفقًا لسياسات الاعتراف بالإيرادات الخاصة بها، ولا تحسب المبالغ ذات الصلة ضمن القيمة الإجمالية لعقودها.

وتقدر الشركة أن القيمة الإجمالية لإيرادات عقودها تبلغ ٨٥٠ مليون ريال عماني وذلك من نهاية ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ إلى ٢٠٣٦، منها ١٥٤ مليون ريال عماني متعاقد عليها للنصف الثاني من عام ٢٠٢٦. 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 نقدًا في الأطر الزمنية المتوقعة، أو أن يتم استلامها أصلا. إن التوقعات المذكورة في هذه النشرة والتي تتوقع بأن جزءًا من القيمة الإجمالية للعقود سيتحقق في سنة معينة ما هي إلا توقعات قد بُنيت على المواعيد المقررة المنصوص عليها في العقود ذات الصلة.

هذا، وتتكون القيمة الإجمالية لعقود الشركة 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: (١) نقل النفط الخام، (٢) نقل المنتجات، (٣) نقل البضائع السائبة الجافة، (٤) نقل الغاز و (٥) النقل الملاحي المنتظم. يسمح أسطول الشركة الكبير والمتنوع ووجودها في قطاعات متعددة لها بالتنقل عبر دورات أعمال مختلفة ودعم استقرار عملياتها.

نقل النفط الخام

تنقل الشركة النفط الخام منذ عام ٢٠٠٨. وحتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، كان أسطول نقل النفط الخام يتألف من ١٧ ناقلة نفط خام (لا تشمل السفن في سجل الطلبات)، تشمل ١٤ ناقلة نفط خام عملاقة جداً وناقلتين من فئة **سويس ماكس** وناقلة واحدة من فئة أفراماكس. ومن المقرر تسليم ثلاث ناقلات نفط خام عملاقة جداً جديدة خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦. بالإضافة إلى ذلك، طلبت الشركة ثلاث ناقلات نفط خام عملاقة جداً أخرى بتاريخ ١٤ يناير ٢٠٢٦، ومن المتوقع تسليمها اعتباراً من عامي ٢٠٢٨ و٢٠٢٩.

يوضح الجدول أدناه بعض المعلومات المتعلقة بناقلات النفط الخام التابعة للشركة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦:

اسم السفينة	الملكية / الاستئجار	الحمولة بالطن الساكن	سنة البناء
بهلاء	مملوكة	٢٩٩,٩٩٧	٢٠٢٠
بخاء	مملوكة	٣٢٠,٠٠٠	٢٠١٢
دبا	مملوكة	٣١٦,٣٧٣	٢٠١٢
ضلكوت	مملوكة	٢٩٩,٩٩٧	٢٠٢١
إزكي	مملوكة	٣١٩,٤٣٩	٢٠١٢
السيب	مملوكة	٣١٩,٤٣٩	٢٠١١
سمائل	مملوكة	٣٠٢,٨٤٥	٢٠١١
السويق	مملوكة	٣١٩,٤٧٨	٢٠١٢
طاقة	مملوكة	٣١٧,٠٠٠	٢٠١٢
حبرُوت	مملوكة	٣١٩,٤٣٩	٢٠١٢
صور	مملوكة	٣٠٠,٠٠٠	٢٠٢٠
قريات	مملوكة	٣٠٧,٨٥٢	٢٠١٩
العوابي	مملوكة	٣٠٧,٨٩٤	٢٠٢٠
ابن حوقل	مستأجرة	١١٢,٠٠٣	٢٠٢١
نورديك هارير	مستأجرة	١٥٧,٠٩٥	٢٠٢٢
نورديك هنتر	مستأجرة	١٥٧,٠٣٧	٢٠٢٢
بدبد	مملوكة	٣٠٠,٠٠٠	٢٠٢٦

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).

بلغ إجمالي الإيرادات المستقبلية المتعاقد عليها لقطاع نقل النفط الخام نحو ١١٨ مليون ريال عُماني حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، ، مقارنة بنحو ١٢١ مليون ريال عُماني حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥. ويوضح الجدول التالي أبرز المعلومات المالية لقطاع نقل النفط الخام:

(ألف) ريال عُماني	النصف الأول ٢٠٢٦	النصف الأول ٢٠٢٥	التغير على أساس سنوي	٢٠٢٥	٢٠٢٤	التغير على أساس سنوي
عدد السفن (١)	١٧	١٨	–	١٧	١٨	–
الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية	٥٦,٤١٤	٤٩,٣٢٣	٪١٤	٩٦,٠٩٤	١٠٢,١٤٩	٪(٦)
الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة (٢)	٥٤,٣٧١	٤٥,١٠٩	٪٢١	٩١,١٠٧	٩٠,٢٥٩	٪١
الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (٣)	٤٤,٩٨٨	٣٢,٩٢٣	٪٣٧	٦٨,٧٣٦	٦٤,٧٢٩	٪٦
الربح للفترة	٢١,٢٤٦	٨,٤٢٩	٪١٥٢	٤٨,٤٠٠	١٨,٣٧٢	٪١٦٣

ملاحظة:

(١) كما في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، باستثناء السفن قيد الطلب.

(٢) يساوي الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية مطروحاً منه تكاليف تشغيل الرحلات.

(٣) يتم احتساب الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء على أساس مجموع إيرادات عقود الإيجار التشغيلي، والإيرادات من العقود المبرمة مع العملاء، وإيرادات عقود الإيجار التمويلي، والإيرادات الأخرى، والأرباح الناتجة عن بيع العقارات والسفن والمعدات، وإيرادات توزيعات الأرباح، ثم خصم تكاليف التشغيل المتعلقة بالرحلات البحرية، ومصروفات استئجار السفن بموجب عقود الإيجار قصيرة الأجل، وتكاليف تشغيل السفن (المُدرجة ضمن تكلفة الخدمات)، والمصروفات التجارية، والمصروفات العمومية والإدارية..

المنافسة

تشتد 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 سنوكر، وشركة فرانت لاين آند إنترناشيونال سيويز.

العملاء

تقوم الشركة بنقل النفط الخام وفقًا لترتيبات النقل التي تضمنت تاريخيًا مزيجًا من عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة وترتيبات التأجير الفوري.

هذا، ويتألف عملاء قطاع شحن النفط الخام في المقام الأول من شركات النفط العالمية الكبرى ومصافي التكرير، بما في ذلك شركة شل، وشركة ريلاينس إندستريز ليمتد، وشركة بي بي سي إل، وشركة إكينور إيه إس إيه، وشركة بي تي تي، بالإضافة إلى تجار النفط الآخرين وشركات النفط الوطنية والشركات العاملة في مجال بيع السلع، ومالكي السفن، وشركة فيتول، وشركة ترافيجورا، وشركة ميركيورا، وشركة يونيبيك.

نقل المنتجات

يقدم قطاع نقل المنتجات النفطية خدمات نقل الشحنات السائلة التي تشمل المنتجات البترولية النظيفة والمنتجات الكيميائية، بما في ذلك الديزل ووقود الطائرات ووقود السيارات والنافثا والميثانول والإيثانول. وبدأت الشركة نقل الميثانول وغيره من المنتجات البترولية النظيفة في عام ٢٠٠٨. حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، كان أسطول قطاع نقل المنتجات النفطية يتألف من ٣٦ ناقلة منتجات نفطية (لا تشمل السفن المدرجة في سجل الطلبات)، منها ٣٤ ناقلة من فئة المدى المتوسط وناقلتان من فئة المدى الطويل. كما توجد ناقلتان جديدتان قيد الطلب من المقرر تسليمهما خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦

يوضح الجدول التالي بعض المعلومات المتعلقة بناقلات المنتجات النفطية التابعة للشركة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦:

اسم السفينة	الملكية / الاستئجار	الحمولة بالطن الساكن	سنة البناء
العامرات	مملوكة	٥١,٠٢٢	٢٠٠٨
مطرح	مملوكة	٥١,٠٢١	٢٠٠٨
ينقل سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٦
ضنك سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٦
خصب سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٦
مدحاء سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٦
محضة سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٦
محوت سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٦
مسقط سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٥
نخل سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٦

الرستاق سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٥
سدح سيلفر	مملوكة	٤٥,٩٢٣	٢٠١٦
سي إل إميلي برونتي	مستأجرة	٤٩,٣٤٨	٢٠١١
تي بي فينتشر	مستأجرة	٤٩,٩٩٩	٢٠٢١
نورد ميابي	مستأجرة	٤٩,٩٩٦	٢٠٢٢
كلير أوشن ميوزيك	مستأجرة	٤٩,٧٠٣	٢٠٢٤
جيسي جلوري	مستأجرة	٤٩,٧٠٠	٢٠٢٤
بونجو كراون	مستأجرة	٥١,٢٤٧	٢٠٢٢
أنجيلا جلوري	مستأجرة	٤٩,٧٠٠	٢٠٢٣
نورد إليجانس	مستأجرة	٥٠,٤١٥	٢٠٢٠
سونجا دايموند	مستأجرة	١٧,٥٤٤	٢٠٠٩
سونجا توباز	مستأجرة	١٧,٥٩٦	٢٠٠٩
نورد فالوروس	مستأجرة	٥٠,٥٥٠	٢٠١٨
يلو ستارز	مستأجرة	٤٩,٩٩٩	٢٠٢١
بي إس ستار	مستأجرة	٤٩,٩٩٩	٢٠٢٣
إم تي فاسيلكو	مستأجرة	٤٢,٥٠٠	٢٠٢٥
نورد فينتورا	مستأجرة	٤٩,٩٩٩	٢٠٢١
نورد فيجنالي	مستأجرة	٥٠,٠٠٠	٢٠٢٤
تيان شو شينج	مستأجرة	٤٢,٥٠٠	٢٠٢٤
نورد فانتاج	مستأجرة	٥٠,٥٥٠	٢٠١٨
كلير أوشن موستانج	مستأجرة	٤٩,٩٩٩	٢٠٢٠
كلير أوشن ماتيلد	مستأجرة	٤٩,٧٠٣	٢٠١٨
بي في تي فينوس	مستأجرة	١٣,١٤٩	٢٠١٨
ريسوت	مملوكة بالشراكة	١٠٤,٩٩٥	٢٠٠٩
هيماء	مملوكة بالشراكة	١١٠,٠٧٧	٢٠٠٩
نورد فيكتوريوس	مستأجرة	٥٠,٠٠٠	٢٠٢١

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.

بلغ إجمالي الإيرادات المستقبلية المتعاقد عليها لقطاع نقل المنتجات النفطية نحو ١١٢ مليون ريال عُماني حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، مقارنة بنحو ٧٤ مليون ريال عُماني حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥. ويوضح الجدول التالي أبرز المعلومات المالية لقطاع نقل المنتجات النفطية:

(ألف) ريال عُماني	النصف الأول ٢٠٢٦	النصف الأول ٢٠٢٥	التغير على أساس سنوي	٢٠٢٥	٢٠٢٤	التغير على أساس سنوي
عدد السفن (١)	٣٦	٣٢		٣٧	٣٢	
الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية	٤٨,٣٠٣	٤١,٨٧٤	٪١٥	٩١,٨٠٤	٩٤,١٥٥	٪(٢)
الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة (٢)	٤٨,٠٤٣	٤١,١٢٧	٪١٧	٩٠,٤٤٩	٩٢,٥٧٤	٪(٢)
الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (٣)	٣٨,٢٢٥	٣٢,٧٤٤	٪١٧	٧١,٥٩٦	٧٦,٣٣٦	٪(٦)
الربح للفترة	٥,٦٦٢	٢,٣١٣	٪١٤٥	٤,٣٤٤	١٣,٦٨٤	٪(٦٨)

ملاحظات:

(١) كما في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، باستثناء السفن قيد الطلب.

(٢) يساوي الإيرادات الإجمالية– أطراف خارجية مطروحاً منه تكاليف تشغيل الرحلات.

(٣) يتم احتساب الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء على أساس مجموع إيرادات عقود الإيجار التشغيلي، والإيرادات من العقود المبرمة مع العملاء، وإيرادات عقود الإيجار التمويلي، والإيرادات الأخرى، والأرباح الناتجة عن بيع العقارات والسفن والمعدات، وإيرادات توزيعات الأرباح، ثم خصم تكاليف التشغيل المتعلقة بالرحلات البحرية، ومصروفات استئجار السفن بموجب عقود الإيجار قصيرة الأجل، وتكاليف تشغيل السفن (المُدرجة ضمن تكلفة الخدمات)، والمصروفات التجارية، والمصروفات العمومية والإدارية

المنافسة

تشتد 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 سكوربيو، وشركة إنترناشيونال سيويز، وناقلات ميرسك.

العملاء

تعمل سفن نقل المنتجات عادة وفقًا لعقود تأجير السفن المجهزة بالمدة. يشمل عملاء الشركة في هذا القطاع شركات النفط الدولية الكبرى، مثل شل، وإكوينور، وريلاينس، بالإضافة إلى متداولي النفط والشركات الوطنية وبيوت التجارة، بما في ذلك سيبسا للتجارة، وأوكيو للمتاجرة المحدودة، وترافيغورا، وكليرليك، وريبسول للتجارة.

نقل البضائع السائبة الجافة

يقدم قطاع نقل البضائع السائبة الجافة خدمات نقل خام الحديد والألومنيوم والحبوب والفحم والمعادن والأسمدة. وبدأت الشركة نقل العديد من هذه المنتجات في عام ٢٠١١. وحتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، كان أسطول نقل البضائع السائبة الجافة يتألف من ١٨ سفينة لنقل البضائع السائبة الجافة (لا تشمل السفن المدرجة في سجل الطلبات)، منها أربع ناقلات خامات كبيرة جداً وثلاث سفن من فئة نيوكاسل ماكس وتسع سفن من فئة ألترا ماكس وسفينتان من فئة كامزار ماكس. كما توجد أربع سفن لنقل البضائع السائبة الجافة قيد الطلب من المقرر تسليمها خلال النصف الثاني من عام ٢٠٢٦

ويوضح الجدول التالي بعض المعلومات المتعلقة بسفن نقل البضائع السائبة الجافة التابعة للشركة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦:

اسم السفينة	الملكية / الاستئجار	الحمولة بالطن الساكن	سنة البناء
جبل حفيت	مملوكة	٦٣,٥٠٠	٢٠١٧
جبل حريم	مملوكة	٦٣,٥٠٠	٢٠١٦
جبل الروضة	مملوكة	٦٣,٥٠٠	٢٠١٦
لوى ماكس	مملوكة	٤٠٠,٠٠٠	٢٠١٢
صحم ماكس	مملوكة	٤٠٠,٠٠٠	٢٠١٣
شناص ماكس	مملوكة	٤٠٠,٠٠٠	٢٠١٣
صحار ماكس	مملوكة	٤٠٠,٠٠٠	٢٠١٢
جبل الكور	مملوكة	٦٣,٥٠٠	٢٠١٤
جبل المشط	مملوكة	٦٣,٥٠٠	٢٠١٩
جبل شمس	مملوكة	٦٣,٥٠٠	٢٠١٩
جبل سمحان	مملوكة	٦٣,٥٠٠	٢٠١٥
عين الكسفة	مستأجرة	٨٢,٥٠٠	٢٠٢٤
عين جرزيز	مملوكة	٢٠٨,٠٠٠	٢٠١٩
عين أثوم	مملوكة	٢٠٨,٠٠٠	٢٠١٩
عين رزات	مملوكة	٢٠٨,٠٠٠	٢٠٢٠
سيريوس سكاي	مستأجرة	٦٠,٥١٤	٢٠١٧
أكسيوس	مستأجرة	٨١,٩٦٠	٢٠١٧
لانغليوس	مستأجرة	٦٣,٧١٦	٢٠٢٥

يعتمد عدد متزايد من مشاريع التعدين في سلطنة عمان حاليًا على سفن الشركة الحديثة لشحن موادها الخام أو شحن منتجاتها المكررة وسلعها النهائية. وتعد ناقلات خام الحديد العملاقة التابعة للشركة هي الأكبر من نوعها في العالم، وخير شاهدٍ 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.

بلغ إجمالي الإيرادات المستقبلية المتعاقد عليها لقطاع نقل البضائع السائبة الجافة نحو ٣٥٦ مليون ريال عُماني حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، مقارنة بنحو ٣٥٩ مليون ريال عُماني حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥.
ويوضح الجدول التالي أبرز المعلومات المالية لقطاع نقل البضائع السائبة الجافة عن فترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ وفترة الستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٥، إلى جانب بيانات عامي ٢٠٢٥ و٢٠٢٤:

(ألف) ريال عُماني	النصف الأول ٢٠٢٦	النصف الأول ٢٠٢٥	التغير على أساس سنوي	٢٠٢٥	٢٠٢٤	التغير على أساس سنوي
عدد السفن (١)	١٨	١٦		١٤	١٧	
الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية	٢٩,٠٠٠	٢٥,٣٧٤	٪١٤	٥٣,٦٥٩	٦٣,٠٧٧	٪(١٥)
الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة (٢)	٢٤,٦٣٧	٢٣,١٢٤	٪٧	٤٩,٠٢٦	٥٧,٥٣٤	٪(١٥)
الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (٣)	١٥,٧٦٦	١٤,١٩٥	٪١١	٢٨,٦٤٥	٣٣,٤٦٨	٪(١٤)
الربح للفترة	٩,٧٤٩	٧,٦٠٧	٪٢٨	١٦,٤٨٦	١٩,١٦٠	٪(١٤)

ملاحظة:

(١) كما في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، باستثناء السفن قيد الطلب.

(٢) يساوي الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية مطروحاً منه تكاليف تشغيل الرحلات.

(٣) يتم احتساب الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء على أساس مجموع إيرادات عقود الإيجار التشغيلي، والإيرادات من العقود المبرمة مع العملاء، وإيرادات عقود الإيجار التمويلي، والإيرادات الأخرى، والأرباح الناتجة عن بيع العقارات والسفن والمعدات، وإيرادات توزيعات الأرباح، ثم خصم تكاليف التشغيل المتعلقة بالرحلات البحرية، ومصروفات استئجار السفن بموجب عقود الإيجار قصيرة الأجل، وتكاليف تشغيل السفن (المُدرجة ضمن تكلفة الخدمات)، والمصروفات التجارية، والمصروفات العمومية والإدارية

المنافسة

تشتد 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، اعتمادًا على حجم السفينة والمنتجات التي يتم شحنها.

العملاء

تعمل ناقلات السوائب الجافة التابعة للشركة في المقام الأول وفقًا لعقود تأجير السفن المجهزة بالمدة وعقود الشحن طويلة الأمد. والسفن التي تعمل في السوق الفورية إما مؤجرة أو معروضة للإيجار مجهزة بالرحلة. يشمل عملاء الشركة في هذا القطاع شركات التعدين الدولية والمحلية، مثل فالي، وبونج، ولويس دريفوس، وأولام، وأولديندورف، وكلافينيس، وباسيفيك بيسن.

نقل الغاز

بدأت الشركة نقل الغاز الطبيعي المسال في عام ٢٠٠٣ وغاز البترول المسال في عام ٢٠٠٩. وتقوم ناقلات الغاز الطبيعي المسال بنقل الغاز الطبيعي المسال بموجب عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة، حيث يتم استئجار السفينة لمدة محددة تتراوح عادةً بين سنة واحدة و٢٠ سنة، وتُدفع أجرة التأجير إلى المالك شهرياً بسعر ثابت. وحتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، كان أسطول قطاع نقل الغاز التابع للشركة يتألف من أربع ناقلات غاز، منها ثلاث ناقلات غاز طبيعي مسال وناقلة غاز عملاقة.

ويوضح الجدول التالي بعض المعلومات المتعلقة بناقلات الغاز التابعة للشركة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦:

اسم السفينة	الملكية / الاستئجار	الحمولة بالطن الساكن	سنة البناء
آدم للغاز الطبيعي المسال	مملوكة	٩١,٥٩٧	٢٠١٤
المصنعة	مملوكة بالشراكة	٥٥,٠٢٨	٢٠٠٩
مسقط للغاز الطبيعي المسال	مملوكة	١٧٤,٠٠٠	٢٠٢٦
مسندم للغاز الطبيعي المسال	مملوكة	١٧٤,٠٠٠	٢٠٢٦

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.

بلغ إجمالي الإيرادات المستقبلية المتعاقد عليها لقطاع نقل الغاز نحو ٢٦٧ مليون ريال عُماني حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٥، وبلغ نحو ٢٦٣ مليون ريال عُماني حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥.

ويوضح الجدول التالي أبرز مؤشرات الأداء لقطاع نقل الغاز:

(ألف) ريال عُماني	النصف الأول ٢٠٢٦	النصف الأول ٢٠٢٥	التغير على أساس سنوي	٢٠٢٥	٢٠٢٤	التغير على أساس سنوي
عدد السفن (١)	٤	٨		٧	٨	
الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية	٦,٦٢٧	٢٣,٩٢٧	٪(٧٢)	٤٦,٩٣٩	٥٠,٣٢٢	٪(٧)
الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة (٢)	٦,٠٢٢	٢٢,٨٨٥	٪(٧٤)	٤٥,٤٠٤	٤٩,٨٥٨	٪(٩)
الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (٣)	٥,١٩٨	١٦,٧١٦	٪(٦٩)	٣٣,٤٨٣	٣٨,٤٨١	٪(١٣)
الربح للفترة	٣,٦٦٢	٩,٩٣٢	٪(٦٣)	٢,٤٦٨	٢٤,٦٠١	٪(٩٠)

ملاحظات:

(١) كما في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، باستثناء السفن قيد الطلب.

(٢) يساوي الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية مطروحاً منه تكاليف تشغيل الرحلات.

(٣) يتم احتساب الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء على أساس ع إيرادات عقود الإيجار التشغيلي، والإيرادات من العقود المبرمة مع العملاء، وإيرادات عقود الإيجار التمويلي، والإيرادات الأخرى، والأرباح الناتجة عن بيع العقارات والسفن والمعدات، وإيرادات توزيعات الأرباح، ثم خصم تكاليف التشغيل المتعلقة بالرحلات البحرية، ومصروفات استئجار السفن بموجب عقود الإيجار قصيرة الأجل، وتكاليف تشغيل السفن (المُدرجة ضمن تكلفة الخدمات)، والمصروفات التجارية، والمصروفات العمومية والإدارية..

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 بالمدة، حيث يتم استئجار سفينة لفترة زمنية محددة، عادة ما بين سنة و ٢٠ 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.

النقل عن طريق 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 ٢٠٢٠ لتحل محل شركة خطوط حاويات عمان، ولتوسيع عمليات نقل الحاويات للشركة. حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، كان أسطول النقل الملاحي المنتظم يتألف من أربع سفن حاويات. يوضح الجدول أدناه بعض المعلومات المتعلقة بسفن الحاويات التابعة للشركة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦:

اسم السفينة	الملكية/ التأجير	السعة (وحدة مكافئة لعشرين قدما)	سنة الصنع
وادي بني خالد	مملوكة	٣,٥٣٤	٢٠٠٨
وادي دوكة	مملوكة	٣,٥٣٤	٢٠١٠
تيراتاكاي	مستأجرة	٢,٧٨٢	٢٠٢٣
هونغ دا شينغ ٧٦٨	مستأجرة	٢,٧٥٤	٢٠٢٣

تعمل سفن الحاويات الخاصة بالشركة عادةً على أساس طرق التجارة، أي على طرق بحرية محددة مسبقًا 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 المشغّلين للسفن ومالكي البضائع المستفيدين ووكلاء الشحن. يجوز للعملاء استخدام الحاويات التي يملكها الشاحن أو يمكنهم استخدام الحاويات التي يملكها الناقل البحري بالشركة.

بلغ إجمالي الإيرادات المستقبلية المتعاقد عليها لقطاع النقل الملاحي المنتظم ٨ ملايين ريال عُماني حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، مقارنة بمبلغ ١٩,٦٠ مليون ريال عُماني حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥:

ويوضح الجدول التالي أبرز مؤشرات الأداء لقطاع النقل الملاحي المنتظم:

(ألف) ريال عُماني	النصف الأول ٢٠٢٦	النصف الأول ٢٠٢٥	التغير على أساس سنوي	٢٠٢٥	٢٠٢٤	التغير على أساس سنوي
عدد السفن (١)	٤	٥	–	٥	٥	–
الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية	٣١,٤٩٩	٢٣,٤٠١	٪٣٥	٤٦,٤٥٥	٥٤,٨٣٥	٪(١٥)
الإيرادات المكافئة من تأجير السفن المجهزة بالمدة (٢)	١٨,٠١٤	٩,٧٦٢	٪٨٥	٢٣,٠٩٣	٢٢,١٨٤	٪٤
الأرباح المعدلة قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء (٣)	١٦,٤٠٣	٨,٢٣٥	٪٩٩	١٧,٤٧٣	١٧,٤٧٨	٪٠,٠٣
الربح للفترة	١٠,٥٤٩	١,٦٠٨	٪٥٥٦	٥,٠١٤	١,٧٠٨	٪١٩٤

ملاحظات:

(١) كما في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، باستثناء السفن قيد الطلب.

(٢) يساوي الإيرادات الإجمالية – أطراف خارجية مطروحاً منه تكاليف تشغيل الرحلات.

(٣) يتم احتساب الأرباح قبل خصم الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء على مجموع إيرادات عقود الإيجار التشغيلي، والإيرادات من العقود المبرمة مع العملاء، وإيرادات عقود الإيجار التمويلي، والإيرادات الأخرى، والأرباح الناتجة عن بيع العقارات والسفن والمعدات، وإيرادات توزيعات الأرباح، ثم خصم تكاليف التشغيل المتعلقة بالرحلات البحرية، ومصروفات استئجار السفن بموجب عقود الإيجار قصيرة الأجل، وتكاليف تشغيل السفن (المُدرجة ضمن تكلفة الخدمات)، والمصروفات التجارية، والمصروفات العمومية والإدارية.

المنافسة

تتأثر المنافسة في سوق الخطوط الملاحية المنتظمة بالتسعير وموقع السفينة ومعدات الحاويات وحجمها وعمرها وحالتها ومقبوليتها 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 تشغلها ومالكي البضائع

المستفيدين ووكلاء الشحن. تعمل الشركة مع قاعدة عملاء متنوعة تضم أكثر من ٤٥٠٠ عميل، وتدعم الشركة العمليات الرئيسية عبر الموانئ الآسيوية الرئيسية مثل صحار وموندرا وشنغهاي وجبل علي. وبدعم من أسطول يضم أكثر من ٢٢,٥٠٠ حاوية، توفر الشركة روابط موثوقة وفعالة عبر ممرات التجارة العالمية الاستراتيجية لتلبية الاحتياجات المتطورة لعملائها.

تطوير الأسطول والمحفظة الاستثمارية

تشغّل الشركة أسطولاً متنوعاً يضم ٧٩ سفينة عاملة حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦، منها ٤٨ سفينة مملوكة بالكامل أو بالشراكة و٣١ سفينة مستأجرة. كما كان لدى الشركة ١٢ سفينة أخرى قيد الطلب حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦. وبلغت الطاقة الاستيعابية الإجمالية للسفن، بما في ذلك السفن المدرجة في سجل الطلبات، نحو ١٢ مليون طن ساكن حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦. ويتألف الأسطول من أنواع مختلفة من السفن تشمل ناقلات الغاز الطبيعي المسال وناقلة غاز عملاقة وناقلات النفط الخام العملاقة جداً وسفن أفراماكس وناقلات المنتجات النفطية وناقلات الخامات الكبيرة جداً وسفن ألترا ماكس وسفن كامزار ماكس، بالإضافة إلى عدد من سفن الحاويات.

يوضح الجدول التالي لمحة عامة عن قطاع الأعمال لأسطول الشركة المملوك ملكية تامة وبشكل مشترك والمستأجر حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦:

الأسطول حتى ٣٠ يونيو ٢٠٢٦.

	نقل الغاز	**نقل النفط الخام**	**نقل المنتجات النفطية**	**نقل البضائع السائبة الجافة**	**النقل الملاحي المنتظم**
إجمالي السفن (المملوكة والمملوكة بالشراكة والمستأجرة والسفن قيد الطلب)	**٤**	**٢٣**	**٣٨**	**٢٢**	**٤**
مملوكة / مملوكة بالشراكة	٤	١٤	١٤	١٤	٢
السفن المستأجرة	–	٣	٢٢	٤	٢
سجل الطلبات	–	٦	٢	٤	–
نوع السفن	ناقلات الغاز الطبيعي المسال، ناقلات الغاز العملاقة	ناقلات النفط الخام العملاقة جداً، أفراماكس، سويس ماكس	ناقلات المدى المتوسط، ناقلات المدى الطويل، ناقلات المواد الكيميائية	ناقلات الخامات الكبيرة جداً، ألترا ماكس، كامزار ماكس، نيوكاسل ماكس، بيبي كيب سايز	سفن الحاويات

معدل استخدام الأسطول (١) (%)	٪١٠٠	٪٩٩,٩	٪٩٨,٣	٪٩٨,٥	٪١٠٠

ملاحظات:

(١) يُحتسب معدل استخدام الأسطول على أساس قسمة أيام تحقيق الإيرادات على أيام الطاقة التشغيلية، بحيث تساوي أيام تحقيق الإيرادات أيام الطاقة التشغيلية مطروحاً منها أيام التوقف عن الخدمة.

الإفصاحات المتعلقة بالتغييرات التي طرأت على الأسطول خلال الفترة من ٣٠ يونيو ٢٠٢٦ إلى ١٥ سبتمبر ٢٠٢٦

- تمتلك كل من الشركة العمانية للغاز الطبيعي المسال وشركة المريخ للتنمية والاستثمار ش.م.م حصة بنسبة ١٠٪ في كل من الشركة المالكة لسفينة "مسقط" للغاز الطبيعي المسال والشركة المالكة لسفينة "مسندم" للغاز الطبيعي المسال، فيما تمتلك شركة أسياد للنقل البحري نسبة الـ٨٠٪ المتبقية في كل شركة (وفقاً لما أُعلن عنه بتاريخ ٢٦ يوليو ٢٠٢٦) .

- استثمرت شركة أسياد للنقل البحري نحو ١١٩ مليون ريال عُماني في ست ناقلات منتجات نفطية جديدة قيد البناء من فئة المدى المتوسط، ترتبط كل منها بعقد لتأجير السفن المجهزة بالمدة لمدة خمس سنوات. ومن المتوقع تسليمها اعتباراً من عام ٢٠٢٩ (وفقاً لما أُعلن عنه بتاريخ ٨ يوليو ٢٠٢٦) .

- أُقيم بتاريخ ٦ أغسطس ٢٠٢٦ حفل تسمية لناقلتي المنتجات النفطية الجديدتين قيد البناء من فئة المدى المتوسط "منح" و"مرباط". وترتبط كل ناقلة بعقد مدته ثلاث سنوات (وفقاً للإعلان الصادر بتاريخ ٦ أغسطس ٢٠٢٦).

- تسلمت الشركة بتاريخ ١٨ أغسطس ٢٠٢٦ سفينة "عين صحلنوت" وهي ناقلة مستعملة لنقل البضائع السائبة الجافة ، وهي الأولى من سفينتين من فئة بيبي كيب سايز (وفقاً للإعلان الصادر بتاريخ ١٨ أغسطس ٢٠٢٦)، وتم تسليم السفينة الثانية "عين حمران" بعد ذلك ببضعة أسابيع. وعند تسليم كل سفينة، سيتم تشغيلها بموجب عقد تأجير لمدة ثلاث سنوات مع إحدى الشركات العالمية الرائدة في نقل البضائع السائبة الجافة

- استثمرت أسياد للنقل البحري ما يقارب ٣٩,٨٩ مليون ريال عُماني في ناقلتين جديدتين للمنتجات النفطية من فئة متوسطة المدى والتي لا زالت قيد الإنشاء، ترتبط كل منهما بعقد تأجير لمدة خمس سنوات. ومن المتوقع تسليمهما في عام ٢٠٢٩ (وفقاً للإعلان الصادر بتاريخ ٩ سبتمبر ٢٠٢٦).

- تقوم الشركة باستمرار بتقييم الفرص لتحسين أسطولها من خلال الحصول على سفن مبنية حديثًا 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 ٢٠٢٠، 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.

يوضح الجدول التالي جدول التسليم المتوقع للسفن المطلوبة حتى تاريخ ٣١ أغسطس ٢٠٢٦ والتي ستكون جميعها مملوكة بالكامل للشركة:

نوع السفينة	**تاريخ التسليم المتوقع**
ناقلة نفط خام عملاقة جداً	٢٠٢٦
ناقلة نفط خام عملاقة جداً	٢٠٢٦
ناقلة نفط خام عملاقة جداً	٢٠٢٦
ناقلة نفط خام عملاقة جداً	٢٠٢٨-٢٠٢٩
ناقلة نفط خام عملاقة جداً	٢٠٢٨-٢٠٢٩
ناقلة نفط خام عملاقة جداً	٢٠٢٨-٢٠٢٩
سفينة لنقل البضائع السائبة الجافة	٢٠٢٦
سفينة لنقل البضائع السائبة الجافة	٢٠٢٦
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٦
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٦
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٩
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٩
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٩
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٩
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٩
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٩
السفن الإضافية المُعلن عنها بتاريخ ٩ سبتمبر ٢٠٢٦:	
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٩
ناقلة من فئة المدى المتوسط	٢٠٢٩

تعتقد الشركة أن أسطولها الحديث هو أحد المزايا التنافسية الرئيسية في الأسواق التي تعمل فيها، وتسعى باستمرار إلى تجديد 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 أسياد، وشركة أسياد 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 ش.م.م

تشرف الشركة العمانية لاستئجار السفن التي تأسست في عام ٢٠٠٤ على أنشطة التأجير والسمسرة الموسعة للشركة، والتي تشمل السفن المملوكة للشركة وسفن الشركات الأخرى أيضا. كما تدير الشركة العمانية لاستئجار السفن العديد من السفن التي تم استئجارها لدعم عملاء الشركة. وفي عام ٢٠٢٢، وسعت الشركة العمانية لاستئجار السفن نطاقها الجغرافي من خلال إنشاء وحدة تأجير ناقلات البضائع السائبة والمنتجات في سنغافورة.

الشركة العمانية لإدارة السفن ش.م.م

تأسست الشركة العمانية لإدارة السفن في عام ٢٠٠٤ لتقديم الخدمات الفنية في تشغيل وإدارة الأسطول الوطني المتوسع للشركة. تتم إدارة أكثر من ٩٠ 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 وفقًا لأعلى معايير الصناعة بما في ذلك خدمات الإدارة الفنية الكاملة لعملائها الحاصلين على أعلى تصنيف (AAA).

شركة خط أسياد ش.م.م

تأسست شركة خط أسياد في عام ٢٠٢٠ 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، بدءًا 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 ليمتد

تأسست شركة أسياد شيبينغ، وهي شركة تأجير ناقلات البضائع السائبة والمنتجات في سنغافورة، في عام ٢٠٢٢ 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 ليمتد على أنشطة التأجير والسمسرة في آسيا وتدير السفن المستأجرة للشركة تجاريًا.

شركة أسياد لإدارة السفن ش.ش.و

تأسست الشركة العمانية لإدارة السفن في عام ٢٠٢٤ لتقديم الخدمات الفنية في تشغيل وإدارة سفن الشحن البحري المنتظم التابعة للشركة بالإضافة إلى ناقلات البضائع السائبة الجافة. وقد 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 المتقلبة. 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.

الأنواع الرئيسية الثلاثة للعلاقات التعاقدية التي تستخدمها الشركة هي:

- عقود تأجير السفن المجهزة بالمدة، 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 بالمدة 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 التأريض والحرائق والتصادم والانسكابات النفطية. كما تلتزم الشركة أيضًا 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 نظامًا موحدًا لإدارة السلامة، والذي يعتمد على أفضل ممارسات الصناعة ويتوافق – لاسيما – مع مدونة إدارة السلامة الدولية لإدارة السفن وفقًا للاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر. لدى الشركة وثيقة امتثال صادرة عن المكتب الأمريكي للشحن و ISO ٩٠٠١:٢٠١٥ لإدارة الجودة و ISO ١٤٠٠١:٢٠١٥ 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 أيضًا 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.

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 حديثا. 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، 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 أيضا خدمات مالكي أو مشغلي الأطراف الخارجية. وتشمل خدمات إدارة السفن وظائف حرجة 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 حقًا أساسيًا 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 تقييمًا منتظمًا 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 تدريبًا مكثفًا، 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.

يوضح الجدول التالي بيانات السلامة الرئيسية للشركة:

الصحة والسلامة	الوحدة	٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٥
عدد الإصابات المهنية القابلة للتسجيل	عدد الحالات المتلقية للعلاج	لا ينطبق	٦	**٦**
معدل الإصابات المهنية القابلة للتسجيل	معدل	٠,٤١	٠,٦١	**٠,٦١**
إجمالي عدد الوفيات	عدد	٠	٠	**٠**
عدد حالات الانسكابات والتسربات إلى البيئة	عدد	٠	٠	**٠**
معدل إصابات الوقت الضائع	معدل	لا ينطبق	٠	**٠**
عدد الحوادث البحرية	عدد الأفراد	٠	٠	**٠**
إجمالي عدد أوجه القصور	عدد	٣٧	١١٣	**٩٩ أوجه قصور وصفر حالات احتجاز**
عدد ساعات العمل	عدد	٩,٧٢٧,٤١٤	٩,٨٢٨,٧٩٣	**٩,٨١٢,٥٣٩**

الممارسات البيئة 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 ٢٠٤٠ وأهداف المنظمة البحرية الدولية لخفض الانبعاثات. ويشمل الالتزام بالمسؤولية البيئية: العمل على تحقيق أهداف الحياد الكربوني المضمن في استراتيجية سلطنة عمان لعام ٢٠٥٠، 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 عام ٢٠٢٣، والشركة تنشر تقارير عن الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة، ومنذ ذلك الحين، تتبعت ١٠٠ في المائة من انبعاثاتها من الغازات الدفيئة (غازات الاحتباس الحراري) وأكاسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين وانبعاثات مواد معينة لإيجاد القيمة المرجعية لقياس وتحليل الأداء المستقبلي.

هناك ثلاث فئات من الغازات الدفيئة: انبعاثات النطاق ١ وانبعاثات النطاق ٢ وانبعاثات النطاق ٣. وغالبية انبعاثات الغازات الدفيئة المنسوبة للشركة هي انبعاثات النطاق ١، وهي انبعاثات تنشأ من مصادر تسيطر عليها الشركة أو تملكها. وبالنسبة لانبعاثات النطاق ٢، فهي انبعاثات غير مباشرة وهي مرتبطة بشراء الكهرباء. لا تبلغ الشركة عن انبعاثات النطاق ٣، وهي انبعاثات غير مباشرة (غير مدرجة في النطاق ٢) 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:

انبعاثات غازات الدفيئة	الوحدة	٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٥
الانبعاثات المباشرة (النطاق ١ وفق بروتوكول غازات الدفيئة)	طن مكافئ ثاني أكسيد الكربون	١,٧٣٦,١٢٦	١,٧٣١,٦٠١	**١,٦٨٠,٦٣٥**
الانبعاثات غير المباشرة (النطاق ٢ – حسب الموقع)	طن مكافئ ثاني أكسيد الكربون	٦٤٦	٦٦٣	**٥٠٣**
انبعاثات سلسلة القيمة (النطاق ٣)	طن مكافئ ثاني أكسيد الكربون	٨٤٢	٨٠٥	**١,١٢٣,٨**
إجمالي انبعاثات غازات الدفيئة	طن مكافئ ثاني أكسيد الكربون	١,٦٦٢,٢٣٧	١,٧٣٣,٠٦٩	**١,٦٨١,٣٨٧**
كثافة الانبعاثات (لكل ميل بحري)	طن مكافئ ثاني أكسيد الكربون/ميل بحري	٠,٥٥	٠,٥٧	**٠,٥٨**
كثافة الانبعاثات (لكل موظف)	طن مكافئ ثاني أكسيد الكربون/موظف	١,٥٥	١,٤٦	**١,٠٨**
إجمالي الأميال البحرية	ميل بحري	٣,٠٣٠,٤٢٦	٣,٠٥٠,٠٦١	**٢,٨٩٠,٢٦٢**

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 ٠,٥ في المائة التي حددتها المنظمة البحرية الدولية كحد أقصى عالمي لمحتوى الكبريت في الوقود منذ إدخاله في عام ٢٠٢٠ وقامت حاليًا بتتبع ما نسبته ١٠٠ في المائة من ثاني أكسيد الكبريت وأكاسيد النيتروجين وانبعاثات الجسيمات.

إزالة الكربون من الأسطول

تواصل الشركة مواءمة قرارات الاستثمار في الأسطول مع مسارها طويل الأجل لخفض الانبعاثات الكربونية. وفي عام ٢٠٢٥، انخفض إجمالي انبعاثات غازات الدفيئة بنسبة ٣٪ على أساس سنوي، مدعومًا بإجراءات تشغيلية وتقنية مستهدفة لتحسين الكفاءة.

وبالإضافة إلى تطبيق نظام الدفع بالتردد المتغير **Optisave VFD** على سفن ماكس (والذي اكتمل على سفينتي صحار ماكس وليوا ماكس في يناير ٢٠٢٦)، أحرزت الشركة تقدمًا في عدد من برامج تحسين كفاءة المحركات المقرر تنفيذها في عام ٢٠٢٥، وتشمل ما يلي:

- تحديثات كفاءة استهلاك الوقود لمحركات وارتسلا الرئيسية عبر ١١ سفينة؛
- تركيب أنظمة الدفع بالتردد المتغير (VFD) لعدد ٥ سفن إضافية؛ و
- تحديثات محركات مان (MAN) الرئيسية عبر ١١ سفينة.

وتهدف هذه التحسينات التقنية إلى تعزيز كفاءة احتراق الوقود، وتحسين استهلاك الطاقة المساعدة، وخفض كثافة انبعاثات غازات الدفيئة على مستوى الأسطول.

كما يتم دمج اعتبارات خفض الانبعاثات ضمن خطط توسعة الأسطول وبرنامج بناء السفن الجديدة، والذي يشمل ثماني سفن عبر ثلاث فئات، والمقرر تسليمها في عام ٢٠٢٦، على النحو التالي:

- سفينتان للغاز الطبيعي المسال: مزودتان بأنظمة تزييت بالهواء، ومولدات عمود الدوران، وأنظمة إضاءة LED كاملة مزودة بحساسات حركة؛
- أربع ناقلات نفط عملاقة: مزودة بمولدات عمود الدوران وأنظمة إضاءة LED كاملة؛ و
- ناقلتان متوسطة المدى: مزودتان بأنظمة إضاءة LED كاملة.

ومن خلال الجمع بين تحديثات المحركات، وتقنيات تحسين استهلاك الطاقة على متن السفن، وتصميم السفن المعزز بالكفاءة، تواصل الشركة تعزيز أدائها في مجال خفض الانبعاثات الكربونية، وتحسين كفاءتها التشغيلية، وتعزيز جاهزيتها لمواكبة التشدد المتزايد في اللوائح التنظيمية المتعلقة بانبعاثات القطاع البحري.

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. وتتماشى جميع سياسات الشركة مع ميثاق حوكمة الشركات الخاص بجهاز الاستثمار العُماني 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 وموردیها. 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.

يوضح الجدول التالي بعض بيانات حوكمة الشركة عن الفترات الموضحة:

الفساد والامتثال	الوحدة	٢٠٢٣	٢٠٢٤	٢٠٢٥
حالات عدم الامتثال الجوهرية	عدد	صفر	صفر	صفر
حالات الفساد المؤكدة	عدد	صفر	صفر	صفر
عدد مرات دخول الموانئ في دول تُصنّف ضمن أدنى ٢٠ دولة في مؤشر مدركات الفساد الصادر عن منظمة الشفافية الدولية	عدد	صفر	صفر	صفر
القيمة النقدية للمساهمات السياسية المالية المقدمة بشكل مباشر وغير مباشر من قبل الشركة	عدد	صفر	صفر	صفر
إجمالي عدد الشكاوى المثبتة المتعلقة بانتهاكات خصوصية العملاء	عدد	صفر	صفر	صفر
إجمالي عدد حالات التسريب أو السرقة أو فقدان بيانات العملاء التي تم تحديدها	عدد	صفر	صفر	صفر

المسؤولية الاجتماعية للشركة

تدعم الشركة التنمية الأوسع للمنظومة البحرية في سلطنة عُمان من خلال الانخراط الاستراتيجي، والتعاون التعليمي، ومبادرات تعزيز الاستدامة. وتسهم هذه الجهود في تعزيز وضوح القطاع، وتقوية القدرات المؤسسية، وترسيخ ممارسات بحرية مسؤولة تتماشى مع رؤية عُمان ٢٠٤٠. ومن خلال المشاركة في المنصات الوطنية والدولية، تسهم الشركة في الحوار المتعلق باستدامة القطاع البحري، والإشراف البيئي، والتحديث الاقتصادي. ويضمن هذا النهج المتكامل توافق الأداء التجاري مع الأولويات الوطنية طويلة الأجل وتوقعات الاستدامة العالمية. تواصل الشركة تعزيز قدرات القوى العاملة من خلال برامج تدريب وتطوير مهني منظمة تهدف إلى دعم التميز التشغيلي وتعزيز مرونة المؤسسة على المدى الطويل. وتوجه أطر الكفاءات مسارات التقدم الوظيفي

لكل من العاملين في البحر والموظفين في البر، بما يضمن التوافق بين خطط التطوير الفردية والمتطلبات التشغيلية المتغيرة. تشمل برامج التدريب الشهادات البحرية الإلزامية، ورفع الكفاءة الفنية، وبرامج تطوير القيادة، ومسارات إعداد وتأهيل الكوادر التي تعزز النمو المهني وجاهزية التعاقب الوظيفي. وتدعم أنظمة إدارة الأداء عمليات التقييم المنظم، والتخطيط الوظيفي، ونقل المعرفة المؤسسية. وفي عام ٢٠٢٥، ارتفع إجمالي ساعات التدريب من ٨,٣٣٣ ساعة إلى ٩,٤٥٥ ساعة، مما يعكس استمرار الاستثمار في تنمية قدرات القوى العاملة. كما ارتفع متوسط ساعات التدريب لكل موظف من ٣٤ ساعة إلى ٣٨,٧٥ ساعة، مما يعزز تطوير الكفاءات بشكل منظم عبر المستويات التشغيلية.

وكجزء من التزامها بتطوير القوى العاملة الوطنية، تعطي الشركة الأولوية لإدماج المواطنين العُمانيين وتطويرهم في الوظائف البحرية والمكتبية. ويمثل المواطنون العُمانيون ما يقارب ٩٠٪ من القوى العاملة المكتبية لدى الشركة.

تدعم برامج التدريب المنظمة، ومسارات تطوير الكوادر، وأطر التخطيط للتعاقب الوظيفي، تقدم الكفاءات الوطنية نحو المناصب الفنية والتشغيلية والقيادية. وتُدمج استراتيجية توطين الوظائف في الشركة ضمن عمليات تخطيط رأس المال البشري الأوسع، بما يضمن توافق المشاركة الوطنية مع المتطلبات التشغيلية، وفي الوقت ذاته الإسهام في تطوير قدرات القطاع على المدى الطويل.

وفي عام ٢٠٢٥، استثمرت الشركة ما يقارب ٨٩,٠٠٠ ريال عُماني في مبادرات الاستثمار المجتمعي والمسؤولية الاجتماعية للشركات، دعمًا للتنمية المحلية، وبرامج الأثر الاجتماعي، والتفاعل مع أصحاب المصلحة عبر مناطق عملياتها.

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 أزور، 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 ٢٧٠٠١ و ISO ٢٠٠٠٠)، 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 جوهري 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 بالممتلكات، 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 وفقًا 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 والدفاع (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 والدفاع 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 حديثا 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

والمتطلبات التشريعية للشركة؛ وأن تُجرى صيانة السفينة وفقًا 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 وفقًا لقواعد الجمعية. ويتم فحص كل سفينة من قبل مساح جمعية التصنيف سنويًا، حيث يكون الفحص السنوي الثاني أو الثالث مسحًا أكثر تفصيلاً (" **المسح المتوسط**") ويكون الفحص السنوي الخامس هو المسح الأكثر شمولاً ("**المسح خاص**"). وتستأنف دورة التفتيش بعد كل مسح خاص. قد يُطلب أيضًا 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.

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 حُكم فيها لصالح خصمها أن يكون لها تأثير سلبي جوهري على المركز المالي للشركة أو ربحيتها.

العقود الأساسية

اتفاقيات المشاريع المشتركة

أبرمت الشركة منذ تأسيسها في عام ٢٠٠٣ عدداً من ترتيبات المشاريع المشتركة، وذلك بصورة رئيسية فيما يتعلق بملكية وتشغيل وتأجير السفن. وقد شملت هذه الترتيبات تاريخياً مشاريع مشتركة مع شركة ميتسوي لاينز المحدودة وأطراف أخرى، وذلك فيما يتعلق بناقلات الغاز الطبيعي المسال وناقلات النفط الخام.

واعتباراً من تاريخ هذا الطرح، تتركز ترتيبات المشاريع المشتركة للشركة بشكل رئيسي على ناقلات النفط الخام العملاقة جداً وذلك عقب إعادة هيكلة ترتيبات المشاريع المشتركة التاريخية وبيع أو إعادة هيكلة عدد من السفن القديمة.

مشروع مشترك مع المؤسسة التنموية التابعة للشركة العمانية الغاز الطبيعي المسال

في أبريل ٢٠٢٦، أبرمت الشركة اتفاقية مشروع مشترك مع المؤسسة التنموية التابعة للشركة العمانية الغاز الطبيعي المسال فيما يتعلق بملكية ناقلتي غاز طبيعي مسال قيد الإنشاء حالياً، وهما Hull Nos. 8204 و Hull Nos. 8505

وستتملك الشركة هذه الناقلتان من خلال شركات ذات غرض خاص ذات مسؤولية محدودة مسجلة في جزر مارشال، بحيث تمتلك الشركة نسبة ٩٠٪ من رأس مال هذه الشركات، فيما تمتلك المؤسسة التنموية التابعة للشركة العمانية الغاز الطبيعي المسال نسبة ١٠٪ المتبقية. وتنظم ترتيبات المشروع المشترك، من بين أمور أخرى، الحوكمة، والتمويل، وقيود التحويل، وحقوق التخارج. ومن المزمع تشغيل ناقلات الغاز الطبيعي المسال بموجب ترتيبات تأجير طويلة الأجل مع الشركة العمانية الغاز الطبيعي المسال عقب تسليمها.

عقود التأجير

كجزء من مسار عملها العادي، أبرمت الشركة عددًا من عقود إيجار السفن المجهزة بالمدة وعقود النقل البحري للبضائع مع عدد من العملاء، بما في ذلك سينوكور المحدودة، فالي العالمية، شل للخزانات (سنغافورة)، ترافيجورا للخدمات اللوجستية البحرية وكليرليك للشحن.

وفي سبتمبر ٢٠٢٥، أبرمت الشركة، من خلال إحدى شركاتها التابعة المختصة بالتأجير، عقد نقل بضائع مع فالي الدولية ، والذي تلتزم بموجبه الشركة بنقل سلسلة من شحنات البضائع السائبة خلال فترة زمنية متفق عليها على سفن يتم ترشيحها من قبل الشركة وموافقة المستأجر عليها. ويظل هذا العقد ساري المفعول حتى تاريخ هذا الطرح، ويشكل جزءاً من محفظة تشغيل البضائع السائبة الجافة الخاصة بالشركة مع أطراف في المجال الصناعي تربطها بالشركة علاقات راسخة.

اتفاقيات بناء السفن والإنشاء

ناقلات المنتجات متوسطة المدى / ناقلات المواد الكيميائية

في يناير ٢٠٢٥، أبرمت الشركة اتفاقيات مع شركة ليان يون غانغ المحدودة – جمهورية الصين الشعبية، وذلك لبناء وشراء ناقلتين للمنتجات متوسطة المدى والمواد الكيميائية (IMO Type II / Type III) ، وهما Hull Nos. WZ 467 **و**WZ 468.

ويجري بناء السفن لدى حوض بناء السفن التابع لشركة ليان يون غانغ المحدودة ، على أن يتم تسليمها خلال عام ٢٠٢٦. وتبلغ سعة كل سفينة حوالي ٤٩,١٠٠ طن ساكن ، وهي مصنفة من قبل **مكتب فيريتاس** بتصنيف الملاحة غير المقيدة.

تتضمن ترتيبات بناء السفن أحكاماً معيارية تتعلق بدفعات مرحلية مرتبطة بمراحل الإنجاز، وضمانات البائع المدعومة من حوض البناء، وإشراف جهة التصنيف، وحمايات تعاقدية معيارية تتعلق بتأخير التسليم، والإنهاء، واسترداد الأقساط المدفوعة.

بالإضافة إلى ذلك، أبرمت الشركة بتاريخ ٨ يوليو ٢٠٢٦ عقودًا مع شركة هيونداي للصناعات الثقيلة المحدودة، وهي إحدى شركات بناء السفن في كوريا الجنوبية، لبناء ست ناقلات إضافية للمنتجات النفطية من فئة متوسطة المدى، بإجمالي قيمة يبلغ حوالي ١١٩ مليون ريال عُماني. وفي التاريخ ذاته، أبرمت الشركة عقود تأجير لمدة خمس سنوات مع إحدى شركات الطاقة العالمية الرائدة لجميع السفن الست، ومن المتوقع أن يبدأ تسليم هذه السفن اعتبارًا من عام ٢٠٢٩. وعلاوة على ذلك، استثمرت الشركة ما يقارب ٣٩,٨٩ مليون ريال عُماني في ناقلتين جديدتين للمنتجات النفطية من فئة متوسطة المدى، وهما سفينتان شقيقتان للناقلات الست من الفئة ذاتها، وترتبط كل منهما بعقد تأجير لمدة خمس سنوات. ومن المتوقع تسليمهما في عام ٢٠٢٩ (وفقاً للإعلان الصادر بتاريخ ٩ سبتمبر ٢٠٢٦).

وتبلغ سعة كل سفينة من هذه السفن حوالي ٤٩,٩٩٩ طنًا ساكن، وستتميز بأحدث تقنيات وتصاميم بناء السفن ذات الكفاءة العالية في استهلاك الوقود، بما يمثل الجيل الجديد من ناقلات المنتجات النفطية من فئة متوسطة المدى، ويعزز القدرة التنافسية للشركة على المدى الطويل.

ناقلات النفط الخام العملاقة

أبرمت الشركة عقود بناء سفن مع شركة هنوا المحدودة – جمهورية كوريا لبناء ثلاث ناقلات نفط خام عملاقة ، وهي:
Hull Nos 5543, و Hull Nos 5544 و Hull Nos 5545 بسعة تقارب ٣٠٠,٠٠٠ طن ساكن لكل سفينة.

وقد تم توقيع هذه العقود بتاريخ ١٤ يناير ٢٠٢٦، وتنص على بناء السفن في حوض الشركة بمدينة أوكبو، جزيرة جيجيه، على أن يتم التسليم خلال عامي ٢٠٢٨ و٢٠٢٩.

وسيتم تصنيف كل سفينة لدى المكتب الأمريكي للشحن، ويتم بناؤها وفقاً للاتفاقيات الدولية المعمول بها ومتطلبات التصنيف ذات الصلة. وتتضمن العقود أحكاماً معيارية متعارف عليها في السوق تتعلق بدفعات الأقساط، وضمانات الاسترداد، وتأجيلات التسليم المسموح بها، وحقوق التفتيش، والتعويضات الاتفاقية، وسبل الانتصاف في حالة الإخلال.

وجميع عقود بناء السفن المبرمة من قبل الشركة تتم على أساس تجاري بحت و بما يعكس مبدأ الاستقلالية بين الأطراف ، وتشمل ضمانات استرداد، وإشراف جهات التصنيف، وآليات دفع مرتبطة بمراحل الإنجاز، وحمايات تعاقدية معتادة لمثل هذه المعاملات.

اتفاقية مستوى الخدمة مع مجموعة أسياد

قبل الطرح العام الأولي للشركة في بداية عام ٢٠٢٥، أبرمت الشركة اتفاقية مستوى خدمة مع مجموعة أسياد، وبموجبها تحصل الشركة من مجموعة أسياد على مجموعة من الخدمات المؤسسية والخدمات المشتركة ("**اتفاقية مستوى الخدمة الأصلية**"). وبعد الطرح العام الأولي، تحديد في مايو ٢٠٢٥، أبرمت الشركة اتفاقية مستوى خدمة معدلة تعكس نموذج التشغيل المحدث ونطاق الخدمات ("**اتفاقية مستوى الخدمة المعدلة**"). ويتم احتساب رسوم الخدمة الأساسية كنسبة من الإيرادات الموحدة المدققة للشركة وفق هيكل رسوم متدرج مطبق على مستوى مجموعة أسياد، حيث تندرج الشركة ضمن شريحة رسوم قدرها ١٪. ويتم إصدار الفواتير استناداً إلى القوائم المالية المدققة، وتكون مستحقة الدفع سنوياً وفقاً لأحكام الاتفاقية.

وبموجب اتفاقية مستوى الخدمة المعدلة، تقدم مجموعة أسياد للشركة مجموعة من الخدمات المؤسسية الأساسية، بما في ذلك خدمات المالية والخزينة، والموارد البشرية، والشؤون القانونية والامتثال، وتقنية المعلومات، وإدارة المخاطر، والاستدامة، والأنظمة المؤسسية المشتركة.

وتتضمن الاتفاقية المعدلة أحكاماً تنظم معايير تقديم الخدمات، والسرية، والامتثال للقوانين واللوائح المعمول بها، وحماية المعلومات ذات الحساسية التجارية. وتصنف هذه الاتفاقية ضمن المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة، وقد أُبرمت وفقاً لإطار الحوكمة وسياسات المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة وبما يتوافق مع السياسات المعتمدة لدى الشركة ومتطلبات الحوكمة ذات الصلة.

اتفاقية تبادل المعلومات

في مايو ٢٠٢٥، أبرمت الشركة اتفاقية تبادل معلومات مع مجموعة أسياد تنظم تبادل المعلومات بين الطرفين بما يتوافق مع القوانين المعمول بها والتزامات السرية.

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 اعتبارًا من ٢٤ أغسطس ٢٠٢٣ والتي بموجبها تقوم شركة أسياد للحوض الجاف بتزويد الشركة العمانية لإدارة السفن بخدمات الإرساء في الحوض الجاف وإصلاح السفن. وهذه الاتفاقية ما زالت سارية المفعول حتى تاريخ هذه النشرة.

الشركات التابعة

يرجى الاطلاع على الإيضاح رقم ٦ من البيانات المالية للستة أشهر المنتهية في ٣٠ يونيو ٢٠٢٦.

الفصل السابع
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 أيضا على ممارسات الحوكمة والإدارة التي تتبعها الشركة.

مجلس الإدارة

أعضاء مجلس الإدارة الحالي

تم انتخاب مجلس الإدارة الحالي في اجتماع الجمعية العامة العادية السنوية المنعقد بتاريخ ٦ أبريل ٢٠٢٥ واجتماع الجمعية العامة العادية المنعقدة بتاريخ ٢٠ أبريل ٢٠٢٦. وتستمر مدة عضوية أعضائه لمدة ثلاث سنوات وحتى انعقاد الجمعية العامة السنوية الثالثة التي تلي هذا التاريخ. وفي حال كان تاريخ انعقاد الجمعية العامة السنوية الثالثة بعد مرور أكثر من ثلاث سنوات من تاريخ انتخاب المجلس الحالي، تُمدد مدة المجلس حتى تاريخ انعقاد الجمعية العامة المعنية.

ويكون التشكيل الحالي لمجلس الإدارة، وفقًا لأحكام النظام الأساسي، على النحو التالي:

م	الاسم	المنصب	مستقل[١]/غير مستقل
١	محسن بن عبد المجيد راجا	رئيس مجلس الإدارة	غير مستقل
٢	عمر بن محمود بن ناصر المحرزي	نائب رئيس المجلس	غير مستقل
٣	ديفيد ستوكلي	عضو مجلس الإدارة	مستقل
٤	يحيى بن سيف بن سعيد البوصافي	عضو مجلس الإدارة	مستقل
٥	بيدر سوندجراد	عضو مجلس الإدارة	مستقل

ملاحظة:

(١) يعد العضو مستقلًا وفقا لقوانين ولوائح حوكمة الشركات التي نصت عليها هيئة الخدمات المالية.

نُبذة عن أعضاء مجلس الإدارة

محسن بن عبد المجيد راجا (رئيس مجلس الإدارة)

يتمتع محسن بخبرة تزيد عن ١٥ 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 لخدمات الموانئ، ومستشار مجلس الإدارة، وعضو مجلس الإدارة في شركة أبراج لخدمات الطاقة ورئيس لجنة التدقيق بها. 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.

عمر بن محمود بن ناصر المحرزي (نائب رئيس مجلس الإدارة)

يتمتع عمر بخبرة قيادية تزيد على ٢٠ عاماً عبر قطاعات استراتيجية تشمل الخدمات اللوجستية والموانئ والبنية الأساسية والتأمين والتحول المؤسسي. ويشغل حالياً منصب الرئيس التنفيذي لشركة أسياد للموانئ والمناطق الحرة، حيث يقود عمليات تسهم في تعزيز مكانة سلطنة عُمان كمركز لوجستي.

وقد شغل سابقاً عدداً من المناصب القيادية العليا، من بينها الرئيس التنفيذي للمنطقة الحرة بصحار، ونائب الرئيس التنفيذي لميناء صحار، إضافة إلى منصب الرئيس التنفيذي للتطوير المؤسسي ومدير عام المجموعة ضمن مجموعة أسياد.

وتشمل خبراته مجالات التطوير الاستراتيجي، والحوكمة المؤسسية، وعمليات الاندماج والاستحواذ، والإدارة المالية، والتحول المؤسسي واسع النطاق. كما شغل عضوية عدد من مجالس الإدارة، بما في ذلك رئيس مجلس إدارة مواصلات وعضو مجلس إدارة نماء القابضة.

ديفيد ستوكلي (عضواً)

يتمتع ديفيد ستوكلي بخبرة تزيد على ٤٥ عامًا في مجال النقل البحري. وهو الشريك المؤسس لشركة سي تي سي مارين سولوشنز، 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 ملاحة، ثم تدرج في الترقية إلى قبطان لسفن مختلفة يصل وزنها إلى ٥٠٠,٠٠٠ 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.

يحيى بن سيف بن سعيد البوصافي (عضواً)

يُعد يحيى مهندساً متمرساً يتمتع بخبرة تزيد على ٢٠ عاماً في قطاعات الطاقة والكهرباء والمرافق والنفط والغاز. ويشغل حالياً منصب المدير القِطري لحلول الشبكات لدى شركة **GE Grid Solutions** ، حيث يشرف على عمليات الشركة في كلٍ من سلطنة عُمان ودولة قطر .ويمتلك خبرة واسعة في الاستراتيجية التجارية، والتفاوض على العقود، وتطوير الأعمال، والقيادة التنفيذية ضمن بيئات عمل متعددة الجنسيات. كما تشمل خبراته إدارة عمليات إقليمية كبيرة، وقيادة فرق عمل عابرة للحدود، والإشراف على مشاريع معقدة ذات استثمارات رأسمالية كبيرة .وهو حاصل على درجة البكالوريوس في الهندسة الكيميائية، ودرجة الماجستير في إدارة الأعمال.

بيدر سوندرجارد (عضواً)

يتمتع بيدر سوندرجارد بخبرة تزيد على ٤٠ عامًا في قطاع الملاحة البحرية. وهو الرئيس التنفيذي لشركة أنكورد بي في، 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) وكلية هارفارد للأعمال (الولايات المتحدة).

الامتثال للقوانين السارية

يلتزم مجلس إدارة الشركة 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 طبقًا لتعريف "العضو المستقل" الوارد في المبدأ الثامن من ميثاق تنظيم وإدارة شركات المساهمة.

لجان المجلس

شكَّل مجلس الإدارة طبقًا للمادة (١٩٦) من قانون الشركات التجارية وميثاق حوكمة الشركات ولائحة الشركات المساهمة العامة، كل من 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 طبقًا لأحكام ميثاق تنظيم وإدارة شركات المساهمة.

لجنة التدقيق

تُشكل لجنة التدقيق من الأعضاء التالية أسماؤهم:

- بيدر سوندرجارد – رئيس اللجنة
- عمر بن محمود بن ناصر المحرزي – نائب رئيس اللجنة
- ديفيد ستوكلي – عضواً

لجنة الترشيحات والمكافآت

تُشكل لجنة الترشيحات والمكافآت من الأعضاء التالية أسماؤهم:

- عمر بن محمود بن ناصر المحرزي – رئيس اللجنة
- ديفيد ستوكلي – نائب رئيس اللجنة
- يحيى بن سيف بن سعيد البوصافي – عضواً

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 الأول للشؤون المالية

نُبذة عن فريق الإدارة العليا

إبراهيم النظيري (الرئيس التنفيذي)

يتمتع إبراهيم بخبرة ٢٣ 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 ٢٠٢٠، يشغل إبراهيم مقعد عضو مجلس إدارة نادي يو كيه 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 ٢٤ عامًا من الخبرة في قطاعات النقل البحري واللوجستيات والطاقة، حيث قضى ١٤ 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)، ودرجة الماجستير في إدارة الأعمال من جامعة ستراثكلايد (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 ١٩٨٢ ولديه خبرة في الملاحة البحرية والعمليات البحرية وعمليات الموانئ والمحطات والسكك الحديدية والإدارة الفنية للسفن وإدارة المشاريع والاستثمارات في الأصول. ويشغل حاليا منصب الرئيس التنفيذي

للعمليات في الشركة، وشغل سابقًا منصب الرئيس التنفيذي لإدارة السفن في مجموعة في جروب. كما شغل عضوية مجالس إدارات شركة إدارة الناقلات الدولية، وشركة اتش شولدت شيبروكرز، 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).

أحمد الشكيلي (نائب الرئيس التنفيذي الأول للشؤون المالية)

يتمتع أحمد الشكيلي بخبرة مهنية تزيد على ٢٢ عامًا وعمل في مجال النقل البحري لمدة ١٦ عامًا. عمل سابقًا كمدير عام للحسابات في الشركة ومدير الشؤون المالية وخدمات الشركات في شركة مسقط الوطنية للتطوير والاستثمار (أساس). ويشغل أحمد مقعد عضو مجلس إدارة ومنصب رئيس لجنة التدقيق في بريد عمان/أسياد إكسبريس. بالإضافة إلى أنه يشغل منصب نائب رئيس شركة أمجاد للتطوير.

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 أيضًا مدقق داخلي معتمد(CIA) .

الفصل الثامن

شروط الاكتتاب وإجراءاته

هيكل الاكتتاب

حجم الطرح ٦٥,١٠٩,٣٠٤ سهم

نسبة الأسهم المطروحة	١,٢٥٪
أساس التخصيص	بالنسبة والتناسب. لمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على فقرة "*أساس التخصيص*".
الحد الأدنى للاكتتاب	كبار المستثمرين الأفراد: ٥٠,١٠٠ سهم، ومن ثم مضاعفات ١٠٠ سهم بعد ذلك. صغار المستثمرين الأفراد: ١٠٠ سهم، ومن ثم مضاعفات ١٠٠ سهم بعد ذلك.
الحد الأقصى للاكتتاب	كبار المستثمرين الأفراد: لا يوجد حد أقصى. صغار المستثمرين الأفراد: ٥٠،٠٠٠ سهم.
شروط الدفع	يجب دفع ١٠٠٪ من قيمة مبلغ الطلب (بحسب ما هو موضح أدناه) وذلك وفقت تسليم الطلب.
فترة الاكتتاب	٢٨ أكتوبر ٢٠٢٦ إلى ٢ نوفمبر ٢٠٢٦

سعر الطرح

يكون سعر الطرح هو السعر الثابت الذي ستُطرح به الأسهم وسيتم تخصيصها وفق شروط هذه النشرة. لمزيد من التفاصيل الرجاء الاطلاع على "*الفصل التاسع – آلية تحديد سعر الطرح*"

أهلية الاكتتاب في الأسهم المطروحة

سوف يُفتح الاكتتاب في الأسهم المطروحة للمستثمرين الذين لديهم حسابات مع شركة مسقط للمقاصة والإيداع.

يجب على مقدمي الطلبات الاخذ في الاعتبار الحد الأدنى للاكتتاب والحد الأقصى المطبق عند تقديم طلب الاكتتاب. لا يجوز تخصيص أكثر من ١٠٪ من حجم الطرح لأي مستثمر.

طلبات الاكتتاب المحظورة

لا يُسمح للمستثمرين المذكورين أدناه بالاكتتاب في الأسهم المطروحة للمستثمرين الأفراد:

- المؤسسات الفردية: يتعين على صاحب المؤسسة الفردية الاكتتاب باسمه فقط.

- حسابات العهدة: يتعين على طلبات الاكتتاب 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 صله بالشركة المشاركة في طرح المستثمرين الأفراد إلا إذا كانت هذه العلاقة ناتجه 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 المنسق العالمي المشترك أو مديرو 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 للمنسق العالمي المشترك أو مديري الإصدار أو وكيل التحصيل (بحسب الأحوال) رفض ذلك الطلب إذا علم بوجود طلبات متكررة من المستثمرين المتقدمين بطلبات اكتتاب تحت حسابات العهدة.

من الضروري للمنسق العالمي المشترك أو مديري 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 يُبلّغ 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 مديري الإصدار أو وكيل التحصيل (بحسب الأحوال).

الاكتتاب في الأسهم المطروحة نيابة عن الأطفال القصر

لأغراض هذا الاكتتاب، يعتبر قاصراً كل شخص تحت سن ١٨ 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 بيعًا وشراءً واستثمارًا.

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 للمكتتب 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 مكتتب تسليم استمارة الطلب بعد استيفاء جميع متطلباتها إلى أحد العناوين الآتية:

- المكتب الرئيسي لشركة مسقط للمقاصة والإيداع، ص ب ٩٥٢، الرمز البريدي ١١٢ روي، مسقط، سلطنة عمان.
- مكاتب شركات الوساطة المرخص لها من قبل هيئة الخدمات المالية.
- إرسال طلب إلى شركة مسقط للمقاصة والإيداع عبر الفاكس رقم ٢٤٨١٧٤٩١ ٩٦٨+
- فتح الحساب عبر موقع الشركة الإلكتروني www.mcd.gov.om

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 للمكتتب 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 المكتتب 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 ٩٥٢، الرمز البريدي ١١٢ روي، مسقط، سلطنة عمان
هاتف رقم: ٢٢٢٢ ٢٤٨٢ ٩٦٨ +
موقع الشركة على شبكة المعلومات الدولية www.mcd. om

مدة الطرح

يبدأ الاكتتاب في ٢٨ أكتوبر ٢٠٢٦ وينتهي في ٢ نوفمبر ٢٠٢٦

إجراء الاكتتاب

طريقة التقدم بالطلب: سيتم تقديم الطلبات من خلال آلية الاكتتاب الإلكتروني.

نظام الاكتتاب الإلكتروني لوكلاء التحصيل

سيتمكن مقدمو الطلبات من تقديم الطلبات إلى وكلاء التحصيل خلال ساعات عمل المصارف الرسمية في أو قبل تاريخ اغلاق الاكتتاب. ينبغي للمستثمرين التواصل مع وكيل التحصيل للحصول على مزيد من الإرشادات حول نظام الاكتتاب الإلكتروني التي يوفرها وكيل التحصيل المعني.

سيطلب من مقدم الطلب، قبل إكمال الطلب من خلال نظام الاكتتاب الإلكتروني، قراءة هذه النشرة بعناية، بما في ذلك الشروط والإجراءات التي تحكم طلب الاكتتاب الإلكتروني. ستكون نسخ من هذه النشرة متاحة لمقدمي الطلبات من خلال وكلاء التحصيل على الموقع المخصص للاكتتاب 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 مقدم الطلب مبالغ طلب الاكتتاب وفقًا لشروط آلية الاكتتاب الإلكتروني التي يستخدمها وكلاء التحصيل.

الطلبات

يجب إكمال الطلب بالكامل وفقًا 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 ثان إما إلى نفس وكيل التحصيل أو إلى وكيل تحصيل آخر، فسيتم معاملة مقدم الطلب على انه تقدم بطلبات متعددة وقد يؤدي ذلك إلى رفض جميع الطلبات المقدمة من قبله في أي وقت قبل تخصيص الأسهم المطروحة.

الوثائق الثبوتية 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 إلى جانب تقديم الطلب، دفع كامل مبلغ الاكتتاب، ويُحسب على أنه إجمالي عدد الأسهم المراد الاكتتاب بها مضروبا في ١٩٥ بيسة للسهم (مبلغ الاكتتاب).

شروط سداد مبلغ الاكتتاب

سيفتح وكلاء التحصيل حساب عهدة لتحصيل أموال الطلبات.

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 الاكتتاب.

يمكن لكل مقدم طلب الدفع نقدا، 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 الأسهم المطروحة لمقدمي الطلبات، وسيتم تحديد سعر الطرح من خلال نتيجة بناء سجل الأوامر للطرح المؤسسي. وسيتم احتساب أي مبالغ مستردة مستحقة لأي مستثمر بناء على الفرق بين (١) مبلغ طلب الاكتتاب التي دفعها مقدم الطلب، و(٢) عدد الأسهم المطروحة المخصصة لمقدم الطلب مضروبا في سعر الطرح.

تفاصيل الحساب البنكي لمقدمي الطلبات

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 طلبات الاكتتاب المستلمة من مقدمي الطلبات لتحديد إجمالي الطلب على أسهم الطرح لكل من فئة كبار المستثمرين الأفراد وفئة صغار المستثمرين الأفراد. وسيتم تخصيص نسبة ٥٠٪ من أسهم الطرح لفئة كبار المستثمرين الأفراد ونسبة ٥٠٪ لفئة صغار المستثمرين الأفراد.

وفي حال تجاوز إجمالي الطلب ضمن أي من الفئتين عدد أسهم الطرح المخصصة لتلك الفئة، فسيتم تخصيص الأسهم على مقدمي طلبات الاكتتاب ضمن الفئة المعنية على أساس النسبة والتناسب، وفقاً لعدد الأسهم المطلوب الاكتتاب بها من قبل كل مقدم طلب مقارنةً بإجمالي عدد الأسهم المطلوب الاكتتاب بها ضمن تلك الفئة.

وفي حال وجود أسهم غير مخصصة ضمن أي من الفئتين، يجوز إعادة تخصيص تلك الأسهم للفئة الأخرى وفقاً لطريقة التخصيص المبينة في هذه النشرة. كما يجوز تعديل حجم الطرح بالزيادة أو التخفيض، أو سحب الطرح، بحسب الأحوال، وبعد الحصول على موافقة الهيئة، وذلك وفقاً للشروط والأحكام المبينة في هذه النشرة.

وفي جميع الأحوال، سيتم تخصيص الأسهم بسعر الطرح ووفقاً لأحكام هذه النشرة والقوانين واللوائح المعمول بها.

تأكيد التخصيص ورد المبالغ

ستقوم شركة مسقط للمقاصة والإيداع بإرسال رسالة نصية إلى المكتتبين الذين تم تخصيص أسهم لهم على رقم هاتفهم المحمول المسجل لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع بعد استلام موافقة الهيئة على التخصيصات المقترحة. كما من المتوقع أن تبدأ شركة مسقط للمقاصة والإيداع في رد أي أموال فائضة للمكتتبين المؤهلين خلال ثلاثة أيام عمل (بتوقيت سلطنة عمان) بعد الحصول على موافقة الهيئة على التخصيصات المقترحة.

وكلاء التحصيل المستلمين للطلبات

- بنك صحار الدولي 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
- جبل لإدارة الأصول ش.م.م
- شركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م
- الشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م
- شركة الرؤية كابيتال ش.م.ع.م

قبول طلبات الاكتتاب

لن يقبل المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار أو وكلاء التحصيل طلبات الاكتتاب في الحالات التالية:

- إذا لم يكن طلب الاكتتاب موقعاً من قبل المكتتب.
- إذا لم تُسدد قيمة الأسهم المكتتب بها طبقاً للشروط الواردة في هذه النشرة.
- إذا لم يتضمن الطلب رقم المستثمر المقيد 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 المقيد 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 للمكتتب الذي يتقدم بطلب الاكتتاب نيابة عن شخص آخر (باستثناء الآباء الذين يكتتبون نيابة عن أطفالهم القاصرين).
- إذا لم يتوافق الطلب مع المتطلبات القانونية على النحو المنصوص عليه في هذه النشرة.

إذا تلقى المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار أو وكيل التحصيل طلب اكتتاب غير مستوفٍ للشروط والإجراءات الواردة في هذه النشرة، تعين عليه الاتصال بالمكتتب لجبر الخطأ، وإذا تعذر جبر الخطأ خلال الفترة المذكورة، جاز للمنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار أو وكيل التحصيل إعادة الطلب ورد قيمة الأسهم المكتتب بها إلى المكتتب.

رفض طلبات الاكتتاب

يجوز للمنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار رفض طلبات الاكتتاب في أي من الحالات المشار إليها أعلاه مع مراعاة الحصول على موافقة الهيئة 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 كالتالي:

وكيل التحصيل	الموظف المسؤول	العنوان البريدي	رقم الهاتف والفاكس والبريد الإلكتروني
بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع	أحمد سعيد العلوي أمينة البوسعيدي	صندوق بريد ٤٤، حي الميناء، الرمز البريدي ١١٤، مسقط، سلطنة عمان	Ahmed.Alalawi@sib.om +968 2476 1838 amina.albusaidi@sib.om +968 2473 0372 InvestmentSettlement@sib.om
بنك الأهلي ش.م.ع.ع	سالم المسلمي	صندوق بريد ٥٤٥، الرمز البريدي ١١٦، ميناء الفحل، مسقط، سلطنة عمان	investmentbankingoperation@ahlibank.om cfa@ahlibank.om +968 2457 7157
بنك ظفار ش.م.ع.ع	سارة خالد الكلباني باراج ماثور	صندوق بريد ١٥٠٧، الرمز البريدي ١١٢، روي، مسقط، سلطنة عمان	InvestmentBackOffice@bankdhofar.com; +968 2265 2562 p.mathur@bankdhofar.com
البنك الوطني العماني ش.م.ع.ع	أسعد السيابي محمد نجواني	صندوق بريد ٧٥١، الرمز البريدي ١١٢، روي، مسقط، سلطنة عمان	nbobackoffice@nbo.om ; +968 2477 8126, +968 2477 8754
بنك عمان العربي ش.م.ع.ع	صقر الحراصي غادة الرئيسي	صندوق بريد ٢٢٤٠، الرمز البريدي ١٣٠،	Saker.Al-Harasi@oman-arabbank.com; +968 2475 4526 Ghada.AlRaisi@oman-arabbank.com; +968 2475 4653

		الغبرة الشمالية، سلطنة عمان	
جبل لإدارة الأصول ش.م.م	داوود العلي حمد الكندي	صندوق بريد ٢٢٠٩، الرمز البريدي ١٣٣، الخوير الشمالية، بوشر، مسقط، سلطنة عمان	JAMOperations@jabal.om; +968 2102 7821, +968 9944 7497 Jabalsecurities@jabal.om; +968 2102 7862
شركة اوبار للاستثمارات المالية ش.م.ع.م	إدريس الحوسني أحمد العجمي	صندوق بريد ١١٣٧، الرمز البريدي ١١١، مسقط، سلطنة عمان	idrees.al-hosni@u-capital.net; +968 2494 9025 ahmed.alajmi@u-capital.net; +968 024949006
الشركة المتحدة للأوراق المالية ش.م.م	أيمن اللواتي رؤى اللواتي	صندوق بريد ٢٥٦٦، الرمز البريدي ١١٢، سلطنة عمان	Ayman@usoman.com; +968 2476 3337 rua@usoman.com; +968 2476 3338
شركة الرؤية كابيتال ش.م.ع.م	جوخة الإسماعيلي محمد المحرزي	صندوق بريد ٧٢١، الرمز البريدي ١٣١، الحمرية، مسقط، سلطنة عمان	jokha.i@visioncapital.om; +968 2476 0016 mohammed.m@visioncapital.om; +968 2476 0015

وفي حالة عدم تجاوب وكيل التحصيل يتعين عليه الاتصال بالشخص المبين تفاصيله أدناه:

بنك صحار الدولي ش.م.ع.ع

د. المعتصم بن مصبح المطيري

رئيس الخدمات المصرفية الاستثمارية ورأس المال بصحار الدولي

ص.ب ٤٤، والرمز البريدي ١١٤

روي، مسقط، سلطنة عمان

البريد الإلكتروني: almuatasim.almutairi@soharinternational.com

هاتف: ٧٣٠٦ ٢٤٠٣ ٩٦٨+

بنك الاستثمار العماني ش.م.ع.م

الفاضل/ أنكيت جارج

ص.ب ١٠، والرمز البريدي ١٣٣، مسقط

حي الصاروج، شاطئ القرم، سلطنة عمان

البريد الإلكتروني:CapitalMarketsNotices@oib.om

الهاتف: ٦١١٧ ٢١١١ ٩٦٨+

الجدول الزمني

يوضح الجدول التالي الجدول الزمني المتوقع لاستكمال إجراءات الاكتتاب:

الإجراء	التاريخ
تاريخ فتح باب الاكتتاب	٢٨ أكتوبر ٢٠٢٦
تاريخ إغلاق باب الاكتتاب	٢ نوفمبر ٢٠٢٦
اعلان المستثمرين بالتخصيص.....	٥ نوفمبر ٢٠٢٦
بدء وكلاء التحصيل إجراءات تحويل المبالغ المستلمة من المستثمرين مقابل الأسهم المخصصة لهم إلى المنسق العالمي المشترك ومدراء الإصدار	٥ نوفمبر ٢٠٢٦
آخر موعد لوكلاء التحصيل للقيام بتحويل المبالغ المستلمة من المستثمرين مقابل الأسهم المخصصة لهم إلى مدراء سجل الاكتتاب المشترك ومدراء الإصدار (تاريخ التسوية)	٨ نوفمبر ٢٠٢٦
تأكيد شركة مسقط للمقاصة والإيداع استلام جميع عائدات الاكتتاب.....	٩ نوفمبر ٢٠٢٦
بداية رد المبالغ الفائضة من التخصيص لمقدمي الطلبات وإرسال إشعارات التخصيص.....	٩ نوفمبر ٢٠٢٦
تاريخ الادراج	١٢ نوفمبر ٢٠٢٦

إدراج وتداول الأسهم

سيتم إدراج الأسهم للتداول في بورصة مسقط وفقًا 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 المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار ووكلاء التحصيل وشركة مسقط للمقاصة والإيداع الالتزام بالمسؤوليات والالتزامات المحددة لهم بموجب القانون المعمول به والتوجيهات واللوائح الصادرة من الهيئة.

هذا، ويتعين على الأطراف المعنية اتخاذ الترتيبات التصحيحية اللازمة فيما يتعلق بأي ضرر ينشأ عن أي إهمال يرتكبونه في أداء المهام والمسؤوليات الموكلة إليهم ويعتبر المنسق العالمي المشترك ومديري 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 آخر باستثناء سلطنة عمان.

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 او لأي شخص ينوب عن شركة تابعة.

(هـ) لم تُعرض عليه الأسهم "بالعرض المباشر" بحسب التعريف المحدد في اللائحة (س) من قانون الأوراق المالية الأمريكي.

(و) يمتلك السلطة اللازمة للاستثمار إذا كان وكيلا 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 والمساهم البائع والمنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار ووكلاء التحصيل والتابعين لهم سيعتمدون على صحة الإقرارات والاتفاقات السابقة.

ترتيبات فترة الحجز

وفق اتفاقية تداول الكتل، وافق المساهم البائع تعاقديا على أنه يحظر عليه – ولمدة ١٨٠ يوما ميلاديا من تاريخ تسجيل الأسهم بأسماء المساهمين لدى شركة مسقط للمقاصة والإيداع –: (١) 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 المكتتب 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. (٢) إبرام أية مبادلة أو أي اتفاقية أخرى أو معاملة بما يكون بموجبها بيع التبيعة الاقتصادية لملكية 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. (٣) الإعلان للجمهور عن النية في تنفيذ أي معاملة مما سبق ذكره، وفي كل حالة، بدون الحصول على موافقة خطية مسبقة من المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار، باستثناء (١) ما يقتضيه القانون أو اللوائح المعمول بها، أو (٢) ما يتم بموجب هذا الطرح، أو (٣) ما هو مُفصح عنه على نحوٍ آخر في نشرة الإصدار هذه.

وفيما يتعلق بالمساهم البائع فقط، فإن القيود السابقة لن تُطبق على:

١- بيع الأسهم التي تُباع وفق الطرح.

٢- أي بيع للأسهم داخل الشركة يقوم به المساهم البائع لمصلحة التابعين له ("**المحال إليهم**")، بشرط: (أ) قبل البيع، يوافق المحال إليه على الالتزام بالتزامات المساهم البائع في شأن فترة الاحتفاظ بالأسهم. (ب) أي محالة لبيع الأسهم داخل الشركة ستتم وفق شروط وأحكام لا تتعارض مع الطرح. (ج) إذا لم يعد المحال إليه تابعا للمساهم البائع فإن الأسهم المبيعة له ستُرد إلى المساهم البائع قبل انفصال المحال إليه عن التبعية.

٣- 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).

٤- قبول أي حق ممنوح بخصوص عرض الشركة لأسهم بنظام الأفضلية وذلك لبيع عدد كافٍ من حقوقها لتتمكن من شراء باقي حقوقها.

٥- البيع أو التصرف في الأسهم بأي طريق من طرق التصرف وفق أي عرض للشركة لشراء أسهمها المعروضة بشروط مماثلة لجميع حاملي الأسهم في الشركة.

٦- أي تصرف أو تخصيص أو إصدار لأسهم لأي مساهم بائع بموجب أي إعادة هيكلة لرأس المال فيما يتعلق بالأسهم المملوكة أو المحتفظ بها أو المسيطر عليها من قبل المساهم البائع، بشرط أن تخضع لقيود فترة الاحتفاظ بالأسهم – تلك الأسهم الصادرة للمساهمين البائعين أو التي يستحوذ عليها بموجب إعادة هيكلة رأس المال.

٧- 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.

الفصل التاسع
ألية تحديد سعر الطرح

تم هيكلة الطرح على مرحلتين، تتمثل المرحلة الأولى في الطرح المؤسسي الذي تم من خلاله عملية بناء سجل الأوامر المسرّعة للمستثمرين المؤسسيين المؤهلين، بينما تتمثل المرحلة الثانية في طرح المستثمرين الأفراد بسعر ثابت. تم تحديد سعر الطرح النهائي بناءً على نتائج الطرح المؤسسي، والذي تم تطبيقه على جميع المكتتبين في طرح المستثمرين الأفراد.

فيما يلي ملخص للطرح المؤسسي وطرح المستثمرين الأفراد:

المرحلة الأولى: عملية بناء سجل الأوامر المسرّعة للمستثمرين المؤسسيين المؤهلين

عقب الإعلان الذي تم في بورصة مسقط بشأن بدء عملية بناء سجل الأوامر المسرّعة، تم فتح باب المشاركة في الطرح المؤسسي أمام المستثمرين المؤسسيين المؤهلين خلال فترة بناء سجل الأوامر والتي امتدت لثلاثة أيام، والتي أتاحت للمستثمرين الوقت الكافي لتقييم الطرح والحصول على الموافقات الداخلية اللازمة للمشاركة فيه.

وخلال فترة بناء سجل الأوامر، قدّم المستثمرون المؤسسيون المؤهلين استمارات الاكتتاب (العطاءات) الخاصة بهم للمنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار، وعلى ضوء مستوى الطلب الوارد من المستثمرين المؤسسيين المؤهلين وجودته، وبالتشاور بين المساهم البائع والمنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار، تم تحديد سعر الطرح النهائي. كما تم تخصيص أسهم الطرح للمستثمرين المؤسسيين المؤهلين وفقاً لآلية التخصيص والمعايير المتفق عليها بين المنسق العالمي المشترك ومديري الإصدار. وتم تخصيص الأسهم بهدف تكوين قاعدة مساهمين متنوعة ومستقرة.

وقد أُغلق الطرح المؤسسي بتاريخ ٢٢ أكتوبر ٢٠٢٦ بسعر طرح بلغ ١٩٥بيسة للسهم الواحد. وقد بلغت القيمة الإجمالية للطرح المؤسسي نحو ٥٠,٨ مليون ريال عماني. كما أنه من المتوقع استكمال كافة الإجراءات المتعلقة بالطرح المؤسسي في ٢٦ أكتوبر ٢٠٢٦. ويُعد السعر الذي تم تحديده من خلال الطرح المؤسسي هو سعر الطرح المطبق على المستثمرين الأفراد المكتتبين في أسهم الطرح بموجب هذه النشرة، والبالغ ١٩٥ بيسة للسهم الواحد.

المرحلة الثانية: طرح المستثمرين الأفراد

اعتباراً من تاريخ فتح باب الاكتتاب، يُدعى المستثمرون الأفراد إلى الاكتتاب في أسهم الطرح بسعر الطرح المحدد من خلال عملية بناء سجل الأوامر للمستثمرين المؤسسيين المؤهلين، وذلك خلال فترة الاكتتاب المبينة في هذه النشرة.

الفصل العاشر

البيانات المالية التاريخية

سبق للشركة نشر قوائمها المالية السنوية والمرحلية وفقًا للقوانين واللوائح المعمول بها، وتتوفر هذه القوائم المالية على الموقع الإلكتروني للشركة عبر الرابط www.asyadshipping.com، وتُعد مدرجة في نشرة الإصدار هذه بالإحالة وجزءًا لا يتجزأ منها.

ويجوز للمستثمرين الاطلاع على القوائم المالية التاريخية المشار إليها أعلاه، إلى جانب نشرة الإصدار هذه، متى رأوا أن ذلك ضروريًا أو مناسبًا لاتخاذ قرار استثماري مستنير. وللتوضيح، تقتصر المعلومات المدرجة في نشرة الإصدار هذه بالإحالة على تلك القوائم المالية التاريخية فقط، ولا تُعد أي معلومات أخرى منشورة على الموقع الإلكتروني للشركة جزءًا من نشرة الإصدار هذه.