

شركة الخليج للملاحة - القابضة - ع

شركة مساهمة عامة - (فيد التأسيس)



رأس المال (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) درهم موزعة على (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية درهم واحد (١) للسهم الواحد

طرح (٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) سهم للاكتتاب العام تمثل (٥٥٪) من إجمالي رأس المال بقيمة اسمية درهم إماراتي واحد (١) لكل سهم بالإضافة إلى فلسين (٢) لكل سهم كمصاريف إصدار

إن الاكتتاب في أسهم شركة الخليج للملاحة القابضة مفتوح فقط أمام مواطني دولة الإمارات العربية المتحدة ومواطني دول مجلس التعاون الخليجي من الأشخاص الطبيعيين أو المؤسسات الاعتبارية أو الشركات أو الهيئات العامة للحكومات الانتخابية والمحلية. ويحظر الاكتتاب للأفراد الذين نقل أعمارهم عن (٢١) عاماً إما مباشرة أو عن طريق وليهم أو وصيهم أو ممثلهم الشرعي.

إن طرح الأسهم بموجب نشرة الاكتتاب هذه قد تم عرضه على وزارة الاقتصاد في دولة الإمارات العربية المتحدة. لم يتم اعتماد الأسهم أو تسجيلها لدى أي سلطة تنظيمية أخرى.

يتضمن الاستثمار في أسهم الشركة مخاطر معينة موضحة في القسم المعنون "مخاطر الاستثمار".

المستشار المالي ومدير الاكتتاب ومدير عمليات السجل



بنك الاكتتاب الرئيسي



مساعد بنك الاكتتاب الرئيسي



بنك الاكتتاب في دول مجلس التعاون الخليجي

بنوك ومؤسسات الاكتتاب في دولة الإمارات العربية المتحدة

سلطنة عمان دولة قطر دولة البحرين



تاريخ نشرة الاكتتاب ٢٤ يوليو ٢٠٠٦

إن المعلومات الواردة في نشرة الاكتتاب هذه هي عرضة للتعديلات والإضافات بدون أي إشعار. لا تشكل هذه النشرة عرضاً أو طلب عرض يتعلق ببيع أو شراء أوراق مالية في أي بلد آخر غير الإمارات العربية المتحدة أو في الحالة التي يكون فيها هذا العرض أو الطلب أو البيع أو الشراء محظوراً أو يستوجب التسجيل أو الاعتماد.

شركة الخليج للملاحة - القابضة - شركة مساهمة عامة - (قيد التأسيس)

نشرة الاكتتاب العام لطرح أسهم في دولة الإمارات العربية المتحدة

الأسهم المطروحة للاكتتاب مقدارها (٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية قدرها درهم إماراتي واحد (١) للسهم الواحد مضافاً إليها فلسين (٢) مصاريف إصدار عن كل سهم تطرح على المستثمرين من الأفراد والمؤسسات من مواطني دولة الإمارات العربية المتحدة ومواطني دول مجلس التعاون الخليجي.

لقد قام المؤسسون بالاكتتاب بما نسبته خمسة وأربعون في المئة (٤٥٪) من أسهم الشركة المطروحة للاكتتاب أي ما يعادل (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم، جميعها أسهم عينية تتمثل في أسهم شركة الخليج للملاحة - القابضة - ذ.م.م. (شركة جاف نافجيشن سابقاً) وقد تم تحديد القيمة الإجمالية لهذه الأسهم بمبلغ (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) درهم وفقاً لقرار وزارة الاقتصاد الصادر في ٥/١٠/٢٠٠٦ بسعر درهم واحد (١) للسهم الواحد حيث دخلت الحصة العينية كاملة في تكوين رأسمال الشركة.

تمت الموافقة على هذه النشرة من قبل وزارة الاقتصاد بدولة الإمارات العربية المتحدة وفقاً لأحكام قانون الشركات وقراراته النافذة، وقد أصدرت دائرة التنمية الاقتصادية - دبي القرار الإداري رقم (٤٤) لسنة ٢٠٠٦ بالموافقة على تأسيس الشركة وذلك بعد استيفاء جميع الإجراءات القانونية اللازمة والمطبقة في دولة الإمارات العربية المتحدة.

الجهات الاستشارية

مدير عمليات السجل

المستشار المالي ومدير الاكتتاب



المستشار القانوني للاكتتاب



مستشار الشركة



مدقق الحسابات



Quality In Everything We Do

بنك الاكتتاب الرئيسي



مساعد بنك الاكتتاب الرئيسي



بنك الاكتتاب في دول مجلس التعاون الخليجي

بنوك ومؤسسات الاكتتاب في دولة الإمارات العربية المتحدة

سلطنة عمان دولة قطر دولة البحرين



بنك العالم المحلي



المؤسسون

لقد قام المؤسسون المبينة أسمائهم أدناه (الشركاء الحاليون لشركة الخليج للملاحة - عة الفايضة - عة ذ.م.م) بالاككتاب بما نسبته خمسة وأربعون في المئة (٤٥٪) من أسهم الشركة المطروحة للاكتتاب، أي ما يعادل (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم، جميعها أسهم عينية تتمثل في أسهم شركة الخليج للملاحة - عة الفايضة - عة ذ.م.م. (شركة جلف نافجيشن سابقاً) وقد تم تحديد القيمة الإجمالية لهذه الأسهم بمبلغ (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) درهم، وذلك وفقاً لقرار وزارة الاقتصاد، أي بواقع درهم واحد (١) للسهم، حيث دخلت الحصة العينية كاملة في تكوين رأسمال الشركة كما هو مذكور في المادة رقم (٧) من عقد التأسيس والمادة رقم (٨) من النظام الأساسي.

وقد أصدرت وزارة الاقتصاد القرار رقم (م/ح - ش ١٣٤٠) الصادر في ٥/أبريل/٢٠٠٦ بالموافقة على تحويل شركة الخليج للملاحة - عة الفايضة - عة ذ.م.م. إلى شركة الخليج للملاحة الفايضة (شركة مساهمة عامة - قيد التأسيس) وذلك بعد استيفاء جميع الإجراءات القانونية اللازمة لتأسيس الشركة والمطبقة في دولة الإمارات العربية المتحدة.

أسم المؤسس	عدد الأسهم	المبلغ بالدرهم	النسبة في رأسمال الشركة قبل الاكتتاب	الجنسية
جلوبال فند كومباني (البحرين)	٩٠,٤٤٣,٠٠٠	٩٠,٤٤٣,٠٠٠	%١٢,١٤	شركة بحرينية
عبد ا عبد الرحمن الشريم	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	%١٠,٧٥	سعودي الجنسية
فهد صنيثان شباب العتيبي	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	%١٠,٧٥	كويتي الجنسية
غازي عبد الرحيم آلبراهيم	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	%١٠,٧٥	سعودي الجنسية
لنيس بن عيسى بن محمد الزبجالي	٦٥,٦٣٤,٥٠٠	٦٥,٦٣٤,٥٠٠	%٨,٨١	عماني الجنسية
هزاع بكر ملوح الفحطاني	٥٩,٠٠٤,٠٠٠	٥٩,٠٠٤,٠٠٠	%٧,٩٢	سعودي الجنسية
محافظ الإمارات	٤٥,٩٦٦,٥٠٠	٤٥,٩٦٦,٥٠٠	%٦,١٧	شركة إماراتية
مجموعة الزامل الفايضة	٤٥,١٤٧,٠٠٠	٤٥,١٤٧,٠٠٠	%٦,٠٦	شركة سعودية
محمد بن عبد ا بن محمد الرقيب	٢٩,٤٢٧,٥٠٠	٢٩,٤٢٧,٥٠٠	%٣,٩٥	سعودي الجنسية
لياس بن حمد بن سعود السباري	٢٧,٥٦٥,٠٠٠	٢٧,٥٦٥,٠٠٠	%٣,٧٠	سعودي الجنسية
سعد بن علي بن سليم الفحطاني	٢٧,٥٦٥,٠٠٠	٢٧,٥٦٥,٠٠٠	%٣,٧٠	سعودي الجنسية
البنك السعودي للاستثمار	٢٧,١١٨,٠٠٠	٢٧,١١٨,٠٠٠	%٣,٦٤	شركة سعودية
ناصر بكر ملوح الفحطاني	٢١,٩٠٣,٠٠٠	٢١,٩٠٣,٠٠٠	%٢,٩٤	سعودي الجنسية
رياض بن عبد ا بن راشد لبونيان	١٨,١٠٣,٥٠٠	١٨,١٠٣,٥٠٠	%٢,٤٣	سعودي الجنسية
شركة عبد ا بن سعد الراشد وأولاده	١٤,٥٢٧,٥٠٠	١٤,٥٢٧,٥٠٠	%١,٩٥	سعودي الجنسية
صاحب السمو الملكي الأمير سعود بن فهد بن عبد العزيز	٩,٩٨٣,٠٠٠	٩,٩٨٣,٠٠٠	%١,٣٤	سعودي الجنسية
هشام بن عبد العزيز بن عبد ا الزامل	٩,٠٨٩,٠٠٠	٩,٠٨٩,٠٠٠	%١,٢٢	سعودي الجنسية
علي بن محمد بن عبد العزيز الرميح	٣,٦٥٠,٥٠٠	٣,٦٥٠,٥٠٠	%٠,٤٩	سعودي الجنسية
عبد الرحمن بن سليمان بن عبد ا بن جبرين	٣,٦٥٠,٥٠٠	٣,٦٥٠,٥٠٠	%٠,٤٩	سعودي الجنسية
إبراهيم بن صالح الضراب	٢,٣٠٩,٥٠٠	٢,٣٠٩,٥٠٠	%٠,٣١	سعودي الجنسية
عبد العزيز بن عبد الرحمن بن ناصر العوهلي	١,٨٦٢,٥٠٠	١,٨٦٢,٥٠٠	%٠,٢٥	سعودي الجنسية
عبد ا محمد عبد الرحمن السريع	٨٩٤,٠٠٠	٨٩٤,٠٠٠	%٠,١٢	سعودي الجنسية
سعد عبد الرحمن عبد ا العمار	٨٩٤,٠٠٠	٨٩٤,٠٠٠	%٠,١٢	سعودي الجنسية
الإجمالي	٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠	٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠	%١٠٠,٠٠	

اللجنة التأسيسية

يتعهد المؤسسون باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لاستكمال تأسيس الشركة، ومن أجل تحقيق هذا الغرض عين المؤسسون لجنة تتكون من السادة التالية أسماءهم لتتولى القيام بإجراءات التأسيس لدى الجهات المعنية والمختصة.

الاسم	المنصب
السيد / عبد ا	رئيساً
السيد /غازي عبد الرحيم آلبراهيم	نائباً للرئيس
السيد /هزاع بكر ملوح الفحطاني	عضواً

مجلس الإدارة

سوف يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من (١١) عضواً تنتخبهم الجمعية العمومية العادية للمساهمين لدورة مدتها ثلاث (٣) سنوات. وعند التصويت وفي حال تعادلات الأصوات، يرجح الجانب الذي يصوت فيه الرئيس وفقاً الأحكام قانون الشركات وملحقاته النافذة. وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (١١/١٥٤) لسنة ٢٠٠٦م حصلت الشركة على استثناء من أحكام المادتين (٩٩) و(١٠٠) من القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ وذلك بالنسبة لجنسية أغلبية أعضاء مجلس الإدارة ورئيس المجلس.

ملاحظات هامة

إن الغاية من المعلومات والآراء التي تتضمنها نشرة الاكتتاب هذه وأي معلومات أو آراء أخرى ذات صلة بالاكتتاب هي مساعدة المستثمرين المحتملين الذين قد يودون المشاركة في الاكتتاب. ولا يسمح بنشرها أو تصويرها أو نسخها أو الكشف عنها كلياً أو جزئياً أو استخدامها لأية أغراض تتجاوز الاكتتاب دون موافقة خطية مسبقة من شعاع كابيتال.

لا يمكن اعتبار أي عرض تم الإعلان عنه بصورة مباشرة أو ضمنية من جانب شعاع كابيتال أو بنوك الاكتتاب أو الشركة أو المساهمين أو أي من أعضاء مجلس الإدارة أو من مدراءهم أو المحاسبين أو المحامين أو الموظفين أو أي شخص آخر بمثابة ضمان لدقة واكتمال محتويات نشرة الاكتتاب أو التوقعات المتضمنة في نشرة الاكتتاب أو أي وثيقة أخرى أو معلومات تم تقديمها في أي وقت وتمت بصفة لطرح الأسهم أو أي وثيقة بقيت دون تعديل بعد الاكتتاب.

لا يتعين في أي حال من الأحوال الاعتماد على المعلومات الواردة في نشرة الاكتتاب أو اعتبارها بمثابة استشارة قانونية أو ضريبية أو اعتبارها كمعلومات متكاملة من حيث الجوانب القانونية أو المالية المتعلقة بشراء الأسهم من جانب المكتتبين في الإصدار. يتعين على المستثمرين المحتملين استشارة واعتماد النصيحة المهنية التي يسديها مستشاروهم الماليون والقانونيون والضريبيون بشأن إصدارات مماثلة والقيام بعمليات الفحص والتدقيق التي يعتبرونها ضرورية لاتخاذ القرارات المناسبة بشأن الاكتتاب بدون الاعتماد على ما يرد في نشرة الاكتتاب هذه.

لا تتحمل شعاع كابيتال أو بنوك الاكتتاب أو المساهمون أو الشركة أو أي من أعضاء مجلس الإدارة أو أي من مدراءهم أو المحاسبين أو المستشارين القانونيين أو الموظفين أي مسؤولية تنشأ عن بيانات تم التعبير عنها صراحة أو ضمناً في نشرة الاكتتاب أو تم إغفالها أو أي وسيلة أخرى مكتوبة أو شفوية فيما يخص بتقييم المتلقي لنشرة الاكتتاب ومشاركته في الاكتتاب.

كما لا تتحمل شعاع كابيتال أو بنوك الاكتتاب أو الشركة أو المساهمون أو أي من وكلائهم أو ممثلهم أو أعضاء مجلس الإدارة أو المدراء أو المحاسبين أو المستشارين القانونيين أو الموظفين أي مسؤولية بشأن تقديم معلومات إضافية بعد تاريخ نشرة الاكتتاب.

إن الهدف من استعمال كلمات أو جمل من قبيل "من المحتمل أن تؤدي إلى" و "تتوقع الشركة" و "ستستمر" و "يتوقع" و "يفدر" و "نظرة مستقبلية" و "سوف" أو أي تعبيرات مشابهة هو التنبؤ بنتائج مستقبلية. على المستثمرين المحتملين عدم الاعتماد على مثل هذه التوقعات المستقبلية. إن مثل هذه التوقعات عرضة للتغيير، حيث إنه من المستحيل التنبؤ بالظروف المستقبلية التي قد تؤدي إلى نتائج فعلية تختلف بصورة ملموسة عن العوائد المتوقعة أو المقدرة حالياً.

إن طرح الأسهم بموجب نشرة الاكتتاب هذه قد تم عرضه على وزارة الاقتصاد في دولة الإمارات العربية المتحدة. لم يتم اعتماد الأسهم أو تسجيلها لدى أي سلطة تنظيمية أخرى في أي بلد آخر بما فيها لجنة البورصة والأوراق المالية الأمريكية أو أي لجنة أوراق مالية تابعة لأي ولاية في الولايات المتحدة. وبالتالي لا يجوز عرض أو بيع أو إعادة بيع أو تحويل أو تسليم هذه الأسهم بصورة مباشرة أو غير مباشرة في الولايات المتحدة الأمريكية أو لحساب أو مصلحة أي شخص أمريكي (كما ينص عليه قانون الأوراق المالية الأمريكية لعام ١٩٣٣) باستثناء بعض الصفات المعفية من متطلبات التسجيل التي تنص عليها قوانين الأوراق المالية الأمريكية الفيدرالية أو الخاصة بالولايات المتحدة الأمريكية. كما أن هذه الأسهم غير معروضة ولا يجوز عرضها في المملكة المتحدة إذا استوجب ذلك تسجيل نشرة الاكتتاب في المملكة المتحدة بحسب قانون عروض الاكتتاب للأوراق المالية لعام ١٩٩٥. وعلى الأشخاص الذين يستحوذون على نسخة من نشرة الاكتتاب التفتيد بهذه القوانين. لا تشكل هذه النشرة عرضاً لأي شخص يتواجد في أي بلد تحظر قوانينه مثل هذه العروض.

إن الاكتتاب في أسهم الشركة مفتوح أمام مواطني دولة الإمارات العربية المتحدة ومواطني دول مجلس التعاون الخليجي من الأشخاص الطبيعيين أو المؤسسات الاعتبارية أو الشركات أو الهيئات العامة للحكومات الاتحادية والمحلية. ويحظر الاكتتاب للأفراد الذين تقل أعمارهم عن (٢١) عاماً إما مباشرة أو عن طريق وليهم أو وصيهم أو ممثلهم الشرعي.

لمزيد من المعلومات أو الاستفسارات يرجى الاتصال بمدير الاكتتاب:

شعاع كابيتال

دبي - الإمارات العربية المتحدة
هاتف: ٩٧٩٥ ٣١٩ (٤) +٩٧١

فائمة المحتويات

٧	التعريفات
٩	ملخص النشرة
١٣	شروط الاكتاب
١٥	ا دول الزم للاكتاب
١٦	مميزات استثمارية
١٨	اذير الاستثمار
٢١	رأس المال
٢٢	استخدام حصيلة الاكتاب
٢٣	شركة ا ليج للملاذ - ع الفابض - ع - شركة مساهمة عامة (فيد التأسيس)
٢٨	ملخص الوضع ا للشركة
٣٠	سياسة توزيع الأرباح
٣١	مسائل قانونية
٣٢	ملخص عن قطاع الشحن البحري - مولات السوائل
٤١	تقرير مدقق الحسابات والفوائم البية
٥٨	عقد التأسيس لشركة ا ليج للملاذ - ع الفابض - ع (شركة مساهمة عامة - فيد التأسيس)
٦٠	النظام الأساسي لشركة ا ليج للملاذ - ع الفابض - ع (شركة مساهمة عامة - فيد التأسيس)

التعريفات

الشركة	تعبير يستخدم للإشارة إلى شركة الخليج للملاحة - القابضة - (شركة مساهمة عامة - قيد التأسيس) أو شركة الخليج للملاحة - القابضة - ذ.م.م. (شركة جاف نافيجيشن والتي تم تحويل أسمها التجاري في أبريل ٢٠٠٦) كما يقتضي النص، والشركات التابعة المملوكة كلياً أو جزئياً: - الخليج للملاحة والوساطة ذ.م.م. - مجموعة الخليج للملاحة ش.م.ح. - الخليج لإدارة السفن ش.م.ح. - الخليج للسفن ش.م.ح. - لامجاف للملاحة ذ.م.م. - شركة الخليج لنقل الكيماويات ذ.م.م. - شركة الخليج لنقل النفط ذ.م.م. - شركة جاف فناتير ذ.م.م. - شركة جاف حويلات ذ.م.م. - شركة جاف جلمودا ذ.م.م. - شركة جاف دفي ذ.م.م.
مجلس الإدارة	مجلس إدارة الشركة.
درهم/دراهم	عملة دولة الإمارات العربية المتحدة.
فلس/فلوس	كسور العملة المعتمدة في الإمارات العربية المتحدة.
المساهمون	حملة أسهم الشركة.
الاكتتاب	اكتتاب عام بقيمة (٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) درهم تطرحها الشركة بموجب هذه النشرة.
مدير الاكتتاب	شعاع كابيتال ش.م.ع.
قانون الشركات التجارية	القانون الاتحادي رقم (٨) لعام ١٩٨٤ في شأن الشركات التجارية وتعديلاته وأنظمته النافذة.

سعر الإصدار	السعر المطلوب للأسهم المطروحة وهو درهم إماراتي واحد (١) للسهم الواحد.
الوزارة	وزارة الاقتصاد في دولة الإمارات العربية المتحدة.
الأسهم المطروحة	(٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) سهم تمثل (٠.٥٥٪) من إجمالي أسهم الشركة.
مصاريف الإصدار	المصاريف والنفقات المتعلقة بالاككتاب وهي تقدر بفلسين (٢) للسهم الواحد عن كل سهم يتم الاككتاب به.
نشرة الاككتاب أو النشرة	نشرة الاككتاب هذه بتاريخ ٢٤ يوليو ٢٠٠٦ طرح (٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) مليون سهم للاككتاب العام.
الأسهم	أسهم في الشركة بقيمة أسمية قدرها درهم واحد (١) للسهم.
المكتتبون	المكتتبون المؤهلون للتقدم بطلبات لشراء الأسهم المطروحة وفقاً للشروط المحددة في نشرة الاككتاب.
عقد التأسيس والنظام الأساسي	هو عقد تأسيس الشركة ونظامها الأساسي مرفق مع هذه النشرة.
السنة المالية	السنة المالية للشركة كما هي محددة في عقد التأسيس والنظام الأساسي للشركة.
مواطن دولة الإمارات	أي شخص طبيعي لا يقل عمره عن ٢١ عاماً أو هيئة أو مؤسسة أو شركة أو أي شخص اعتباري يتمتع بجنسية دولة الإمارات العربية المتحدة.
مواطن دول مجلس التعاون الخليجي	أي شخص طبيعي لا يقل عمره عن ٢١ عاماً أو هيئة أو مؤسسة أو شركة أو أي شخص اعتباري يتمتع بجنسية دول مجلس التعاون الخليجي.

ملخص النشرة

يجب قراءة الملخص التالي في سياق المعلومات المفصلة المتضمنة في أجزاء أخرى من نشرة الاكتتاب. قد لا يحتوي هذا الملخص على كافة المعلومات التي يتعين على المكتتبين أخذها بعين الاعتبار قبل اتخاذ قرار الاستثمار في أسهم الشركة. يتعين على المكتتبين قراءة نشرة الاكتتاب كاملة بعناية بما في ذلك القسم المعنون "مخاطر الاستثمار".

الشركة

تأسست الشركة عام ٢٠٠١ تحت أسم شركة الخليج للملاحة والوساطة، وهي شركة ذات مسؤولية محدودة ومقرها مدينة مسقط في سلطنة عُمان. ومع توسع حجم نشاطاتها ونطاق أعمالها نقلت الشركة مقرها في عام ٢٠٠٣ إلى مدينة دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة تحت أسم جاف نافيجيشن ذ.م.م. (والتي تم تغيير أسمها في أبريل ٢٠٠٦ إلى شركة الخليج للملاحة - ع الفايض - ع وهي شركة ذات مسؤولية محدودة). في أعقاب ذلك، قامت الشركة بتأسيس عدة شركات تابعة مملوكة كلياً أو جزئياً تعمل في مجال النقل البحري، وهي: شركة الخليج للملاحة والوساطة ذ.م.م.، شركة الخليج لنقل النفط ذ.م.م.، شركة الخليج لنقل الكيماويات ذ.م.م.، شركة لامجاف للملاحة ذ.م.م. بالإضافة إلى مجموعة الخليج للملاحة ش.م.ح، والتي تمتلك عدة شركات تابعة. وفي أبريل عام ٢٠٠٦ تقدم الشركاء الحاليون في الشركة إلى وزارة الاقتصاد بطلب تحويل الشركة من شركة ذات مسؤولية محدودة إلى شركة مساهمة عامة، وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة.

تعد الشركة رائدة في مجال نقل النفط الخام والمنتجات النفطية والكيماوية في المنطقة، وتعمل من خلال هيكل تنظيمي متكامل، يؤهلها لتقديم مجموعة شاملة من الخدمات التجارية والفنية الخاصة بالبواخر تشمل إدارة وتشغيل السفن وخدمات وكالات السفن والوكالات التجارية لأنشطة النقل البحري. تقوم الشركة بتأجير وتشغيل ناقلات نفط الخام والمنتجات النفطية. تدير الشركة حالياً أسطول نقل بحري يشمل ناقلات نفط خام من طراز سوينزماكس (Suezmax) بحمولة مليون (١) برميل و(٦) ناقلات منتجات نفطية قامت الشركة بشرائها خلال النصف الثاني من عام ٢٠٠٦، بالإضافة إلى سفينتين لخدمات النقل البحري في مينائي الفجيرة وخورفكان.

قامت الشركة خلال عام ٢٠٠٥ بالتعاقد على شراء ناقلات نفط خام عملاقة من طراز (VLCC) بحمولة مليوني (٢) برميل سوف تتسلمها في عام ٢٠٠٧ بالإضافة إلى ست (٦) ناقلات كيماويات من طراز (IMO Class II) سوف تتسلمها ما بين أعوام ٢٠٠٨ و٢٠٠٩.

وقد تعاقدت الشركة على تأجير أربع ناقلات كيماويات فور استلامها إلى الشركة العالمية للنقل التابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) لمدة ١٥ عاماً بقيمة إجمالية تقدر بحوالي (١,٥) مليار درهم. كما قامت الشركة في مطلع عام ٢٠٠٦ بالتعاقد مع شركة ستوات العالمية على تأجير ناقلتين للكيماويات فور استلامهما.

بالإضافة إلى ذلك وقعت الشركة عقد نوايا مع شركة نفط عالمية لتأجير (٤) ناقلات النفط الخام العملاقة من طراز (VLCC) فور استلامهما. كما وقعت اتفاقية تسويق مع شركة نوردك أمريكان تانكرز لإنشاء تجمع تسويقي عالمي يضم ناقلات النفط الأخرى التي تعزز الشركة بناؤها. وقد وقعت الشركة عقد مع شركة شل العالمية لتأجيرها ناقلات النفط الخام من طراز سوينزماكس (Suezmax) لمدة ثلاث سنوات.

رأس المال

سيبلغ رأس مال الشركة (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) درهم بعد اكتمال عملية الاكتتاب العام موزعة على (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية قدرها درهم واحد (١) للسهم الواحد.

الاكتتاب

قام المؤسسون (الشركاء الحاليون لشركة الخليج للملاحة - ع الفايض - ع ذ.م.م.) بالاكتتاب بما نسبته خمسة وأربعون في المائة (٤٥٪) من أسهم الشركة المطروحة للاكتتاب أي ما يعادل (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم كلها أسهم عينية تمثل ملكيتهم في أسهم شركة الخليج للملاحة - ع الفايض - ع ذ.م.م. (شركة جاف نافيجيشن سابقاً)، وقد تحددت القيمة الإجمالية لهذه الأسهم بمبلغ (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) درهم، وفقاً لقرار وزارة الاقتصاد رقم (م/ح - ش ١٣٤٠)، بمعدل درهم واحد (١) للسهم حيث دخلت الحصة العينية كاملة في تكوين رأسمال الشركة.

وقد عرضت الشركة خطتها على وزارة الاقتصاد لطرح ما نسبته (٥٥٪) من إجمالي رأس المال، والتي تمثل (٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية قدرها درهم إماراتي واحد (١) للسهم مضافاً إليها فلسين (٢) مصاريف إصدار عن كل سهم. سيكون الاكتتاب مفتوحاً للمستثمرين من الأفراد والمؤسسات من مواطني دولة الإمارات العربية المتحدة ومواطني دول مجلس التعاون الخليجي.

الجدول الزمني للاكتتاب

تلخص التواريخ المحددة أدناه الجدول الزمني المتوقع للاكتتاب. وتحتفظ الشركة بحق تغيير أي من تواريخ الجدول الزمني للاكتتاب أو اختصار أو تمديد الفترات الزمنية المحددة له بعد الحصول على موافقة السلطات المختصة، بشرط ألا تقل عدد الأيام المخصصة للاكتتاب عن عشرة (١٠) أيام، وفقاً لأحكام قانون الشركات:

٢٤ يوليو ٢٠٠٦

موعد بدء الاكتتاب

٧ أغسطس ٢٠٠٦

موعد إغلاق الاكتتاب

٢٢ أغسطس ٢٠٠٦

تخصيص الأسهم بين المكتتبين الذين تقدموا بطلبات الاكتتاب

٢٣ أغسطس ٢٠٠٦

إخطار المكتتبين عن عدد الأسهم المخصصة لهم وإعادة الأموال الزائدة بعد التخصيص

استخدام حصيلة الاكتتاب

تعتزم الشركة استخدام حصيلة الاكتتاب، بالإضافة إلى التمويل المصرفي، لشراء وتطوير والتوسع في حجم أسطول ناقلاتها البحرية. وتشمل خطة الشركة التعاقد على بناء (٢) ناقلتي كيماويات من طراز جلفماكس (Gulfmax)، سداد الفرض المعبري (bridge loan) لبناء (٢) ناقلتي كيماويات خطرة (IMO Class II)، بالإضافة إلى (٤) ناقلات مواد كيماوية من طراز (IMO Class II) بسعة قدرها (٤٤,٠٠٠) طن ساكن للناقلة الواحدة، و(٤) ناقلات نفط خام عملاقة (VLCC) كلها ذات تصفيح مزدوج. وتمتلك الشركة الحق لبناء (٤) ناقلات نفط عملاقة إضافية وفقاً للاتفاقيات التي وفتعتها. وسوف تتسلم الشركة جميع هذه الناقلات بين عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩.

تكاليف الاكتتاب

من المتوقع أن تغطي مصاريف الإصدار التي تقدر بفلسين (٢) لكل سهم مطروح للاكتتاب العام مصاريف التأسيس. وفي حال قلت مصاريف الإصدار التي تم جمعها عن حجم نفقات التأسيس فإن مثل هذا النص سيتم قيده في سجلات الشركة في بند النفقات، وبالمثل فإن أي زيادة في مصاريف الإصدار التي يتم جمعها عن مصاريف تأسيس الشركة سيتم قيدها كدخل للشركة.

الإدارة

تعتمد الشركة في إدارتها على فريق إدارة متمرس يتمتع بخبرة واسعة في مجال النقل البحري وبعلاقات عمل قوية ورأسخة مع منتجي النفط والكيماويات وشركات النقل البحري العالمية.

مجلس الإدارة

سوف يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من (١١) عضواً تنتخبهم الجمعية العمومية العادية للمساهمين لدورة مدتها ثلاث (٣) سنوات. عند التصويت وفي حال تعادلات الأصوات، يرجح الجانب الذي يصوت فيه الرئيس وفقاً الأحكام قانون الشركات وملحقاته النافذة. وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (١١/١٥٤) لسنة ٢٠٠٦م حصلت الشركة على استثناء من أحكام المادتين (٩٩) و(١٠٠) من القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ وذلك بالنسبة لجنسية أغلبية أعضاء مجلس الإدارة ورئيس المجلس.

الوضع المالي

يعتمد هذا الملخص على الفوائم المالية المرفقة ضمن نشرة الاكتتاب والمعدة من قبل المدققين المستقلين العالميين ارنست ويونج "Ernst & Young" لشركة الخليج للملاحة - القابضة - ذ.م.م. (شركة جاف نافيجيشن سابقاً)، وشركاتها التابعة عن العاملين الماليين ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥.

استطاعت الشركة أن توسع عملياتها وتزيد نشاطاتها في ٢٠٠٥ مما أدى إلى زيادة إيراداتها إلى (١٠١,٣) مليون درهم مقارنة مع (٤٩,٩) مليون درهم في ٢٠٠٤. كما حققت الشركة أرباحاً صافية بقيمة حوالي (٣٥,٨) مليون درهم وهامش صافي ربح نسبته (٣٥,٣%) مقارنة بحوالي (٩,١) مليون درهم وهامش ربح صافي نسبته (١٨,٢%) في ٢٠٠٤.

تعتمد الشركة على مساهمة الشركاء وتدفقاتها المالية لتمويل عملياتها. وقد بلغ إجمالي موجودات الشركة في عام ٢٠٠٥ حوالي (٤٤٢,٥) مليون درهم بينما بلغ إجمالي حقوق الشركاء حوالي (٢٣٣,٢) مليون درهم. وبلغت قيمة المطلوبات حوالي (٢٠٩,٣) مليون درهم.

سياسة توزيع الأرباح

سوف تتبنى الشركة سياسة لتوزيع الأرباح تقتضي توزيع ٢٥% على الأقل من صافي الدخل كتوزيعات نقدية على أن لا يؤثر ذلك سلباً على متطلبات التمويل المصرفي ورأس المال والإنفاق الاستثماري. إن قرار توزيع الأرباح خالص لتقدير مجلس الإدارة والجمعية العمومية للمساهمين بشكل يتوافق مع مصلحة الشركة.

الأسهم

سيكون رأس مال الشركة بعد اكتمال عملية الاكتتاب العام من (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم مصدرة ومدفوعة بالكامل. سيتم إصدار وتسجيل الأسهم من خلال شهادات أسهم يحصل عليها المساهمون وستحتفظ الشركة بسجل مساهمين يوضح عدد الأسهم المملوكة لكل مساهم في جميع الأوقات. ستسعى الشركة لإدراج أسهمها في سوق دبي المالي في أقرب وقت ممكن بعد إنجاز عملية الاكتتاب. عند إدراج الأسهم في سوق دبي المالي ستتحول شهادات الأسهم التي تصدرها الشركة إلى أسهم الكترونية (Dematerialized) وسيتم نقل سجل الأسهم إلى سوق دبي المالي. وسوف تعترف الشركة فقط بعمليات نقل الأسهم التي تظهر في سجل الأسهم، بحيث يجب أن تتم جميع عمليات بيع ونقل ملكية الأسهم وفقاً لعقد تأسيس الشركة وتعديلاته من أن لآخر ونظام سوق دبي المالي والفولتين المعمول بها في دولة الإمارات العربية المتحدة.

قطاع الشحن البحري لحوامل السوائل

يشهد قطاع الشحن البحري انتعاشاً اقتصادياً حيث تتزايد أسعار تأجير الناقلات البحرية سنوياً نتيجة لتزايد الطلب العالمي على النفط الخام والمنتجات البتروكيماوية والنمو الاقتصادي العالمي المتوقع مستقبلاً.

بلغ حجم الأسطول العالمي للناقلات البحرية للنفط الخام والمنتجات النفطية في أكتوبر ٢٠٠٥ ما يقارب (٥.٩٦١) ناقلية بحرية بإجمالي سعة نقل قدرها (٣٥٠) مليون طن ساكن (Dead Weight Ton).

بلغت طاقة ناقلات المسافات الطويلة ما يقارب (١٩٠) مليون طن ساكن تمثل نسبة (٥٤%) من إجمالي سعة نقل الأسطول العالمي، علماً أن إجمالي الطلب على ناقلات النفط الخام والمنتجات النفطية للمسافات الطويلة قد بلغ في أكتوبر ٢٠٠٥ حوالي (١٧٩) مليون طن ساكن. وحيث أن معظم الطلب على النفط الخام يأتي من أمريكا الشمالية وآسيا ومعظم صادراته تأتي من الشرق الأوسط فإن معدلات الطلب على ناقلات النفط للمسافات الطويلة أوشكت على الوصول إلى أقصى معدلات تشغيلها.

وقد شهد القطاع على مدار الأعوام السابقة عدة تشريعات دولية من المتوقع أن يترتب عليها زيادة في الطلب على الناقلات ذات التصنيف المزدوج حالياً وأسعار تأجيرها، أهمها كان قرار منظمة الملاحة الدولية، وهي مؤسسة تابعة للأمم المتحدة والجهة المعنية بالشؤون المتعلقة بالأمن والسلامة الملاحية دولياً، في شهر ديسمبر عام ٢٠٠٣ والذي تم بموجبه تقديم تاريخ الحظر على استخدام الناقلات ذات التصنيف المنفرد من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠١٠. إضافة إلى ذلك قامت منظمة الملاحة الدولية بحظر نقل الزيوت الصالحة للاستهلاك الآدمي إلا على الناقلات الكيماوية من الفئة (IMO Class II&III) بحلول عام ٢٠٠٧.

بلغ إجمالي الناقلات ذات التصنيف المزدوج في أكتوبر ٢٠٠٥ نسبة (٦٨%) من إجمالي الأسطول العالمي للناقلات البحرية للنفط الخام ومشتقاته وبلغت طاقة نقل السفن ذات التصنيف المنفرد التي سيتم حظر استخدامها (١١٤) مليون طن ساكن.

وقد وصلت أحواض بناء السفن إلى أقصى طاقاتها الاستيعابية نتيجة لزيادة الطلب على بناء سفن جديدة مما أدى إلى ارتفاع أسعار بناء السفن. وقد ساهم الطلب المتزايد مضافاً إليه محدودية شواغر أحواض بناء السفن إلى زيادة أسعار السوق للبواخر المستعملة. وبلغت الطلبات المقدمة إلى أحواض بناء السفن حوالي (٨٨) مليون طن ساكن أي ما نسبته (٧٧%) من إجمالي سعة الناقلات ذات التصفيح المنفرد.

ولذا فإنه من المتوقع أن تستفيد شركات الشحن البحري، التي استطاعت الحصول على الشواغر النادرة لبناء السفن والتي تنتظر تسليم الناقلات ذات التصفيح المزدوج سواء على المدى القصير أو المتوسط، من أسعار التأجير المربحة والتي جاءت نتيجة للزيادة في الطلب على النفط عالمياً والخطر المرتقب على استخدام الناقلات ذات التصفيح المنفرد وفقاً لقرارات منظمة الملاحة الدولية.

شروط الاكتتاب

المصدر:	شركة الخليج للملاحة - العامة - شركة مساهمة عامة - قيد التأسيس وفقاً لقوانين دولة الإمارات العربية المتحدة.
عدد الأسهم المطروحة:	(٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) سهم مدفوعة بالكامل بقيمة أسمية قدرها درهم إماراتي واحد (١) للسهم الواحد وتمثل (٥٠٪) من إجمالي أسهم الشركة بعد إتمام عملية الاكتتاب.
سعر الإصدار:	سعر الإصدار لكل سهم مطروح للاكتتاب هو درهم إماراتي واحد (١) بالإضافة إلى فلسين (٢) كمصاريف إصدار إضافية عن كل سهم.
المستثمرون المؤهلون للاكتتاب:	الاكتتاب مفتوح أمام مواطني دولة الإمارات العربية المتحدة ومواطني دول مجلس التعاون الخليجي من الأفراد والشركات بحسب ما هو موضح في بند التعريفات. يحظر الاكتتاب على الأفراد الذين تقل أعمارهم عن ٢١ عاماً في اليوم الذي يتقدمون فيه بطلب للاكتتاب.
الحد الأدنى للاكتتاب:	تم تحديد الحد الأدنى للاكتتاب بعدد (١٠,٠٠٠) سهم، وسيكون الاكتتاب في الأسهم المطروحة بمضاعفات عدد (٥,٠٠٠) سهم.
سياسة التخصيص:	بعد غلق باب الاكتتاب العام سيتم توزيع الأسهم المطروحة وعددها (٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) سهم على النحو التالي:
أولاً - الشريحة الأولى:	
▪ حجم الشريحة الأولى: (٢٧٣,٠٠٠,٠٠٠) مليون سهم.	
▪ سيتم تخصيص أسهم الشريحة الأولى بين الأفراد فقط من المتمتعين بجنسية دولة الإمارات العربية المتحدة أو الأفراد من المتمتعين بجنسية دول مجلس التعاون الخليجي الذين تقدموا بطلبات اكتتاب بحد أدنى بعدد (١٠,٠٠٠) سهم، وبحد أقصى للاكتتاب بعدد (١٠٠,٠٠٠) سهم وسيكون الاكتتاب في الأسهم المطروحة بمضاعفات عدد (٥,٠٠٠) سهم.	
▪ سيتم تخصيص أسهم الشريحة الأولى بطريقة النسبة والتناسب لكل طاب اكتتاب كنسبة من الأسهم المكتتب فيها، على أن يخصص عدد (١,٠٠٠) سهم بحد أدنى لكل مكتتب في الشريحة الأولى. وسوف يتم تخصيص الأسهم المتبقية بطريقة النسبة والتناسب.	
▪ في حال تجاوز عدد الطلبات المكتتب بها عدد الطلبات المتاحة للشريحة الأولى (٢٧٣,٠٠٠ طاب)، عندها سيتم تخفيض الحد الأدنى للتخصيص بنسبة تتوافق مع نسبة الزيادة في عدد الطلبات وتوزع الأسهم المتبقية بطريقة النسبة والتناسب.	
▪ وفي حال لم يكن عدد طلبات الاكتتاب كافياً لتغطية جميع أسهم الشريحة الأولى فسيتم تخصيص الأسهم على طلبات الاكتتاب وسيتم تحويل إجمالي الأسهم غير المخصصة إلى الشريحة الثانية.	

ثانياً - الشريحة الثانية:

- حجم الشريحة الثانية: (٦٣٧,٠٠٠,٠٠٠) مليون سهم.
- سيتم تخصيص أسهم الشريحة الثانية بين المكتتبين المتمتعين بجنسية دولة الإمارات العربية المتحدة أو من المتمتعين بجنسية دول مجلس التعاون الخليجي سواء كانوا من الأفراد أو الشركات أو المؤسسات أو الهيئات الذين تقدموا بطلبات اكتتاب (١٠٥,٠٠٠) سهم فما أكثر، وسيكون الاكتتاب في الأسهم المطروحة بمضاعفات عدد (٥,٠٠٠) سهم.
- سيتم تخصيص أسهم الشريحة الثانية بطريقة النسبة والتناسب لكل طاب اكتتاب كنسبة من الأسهم المكتتب فيها، على أن يخصص عدد (٢,٠٠٠) سهم بحد أدنى لكل مكتتب في الشريحة الثانية. وسوف يتم تخصيص الأسهم المتبقية بطريقة النسبة والتناسب.
- في حال تجاوز عدد الطلبات المكتتب بها عدد الطلبات المتاحة للشريحة الثانية (٣١٨,٥٠٠ طاب)، عندها سيتم تخفيض الحد الأدنى للتخصيص بنسبة تتوافق مع نسبة الزيادة في عدد الطلبات وتوزع الأسهم المتبقية بطريقة النسبة والتناسب.
- وفي حال لم يكن عدد طلبات الاكتتاب كافياً لتغطية جميع أسهم الشريحة الثانية فسيتم تخصيص الأسهم على طلبات الاكتتاب وسيتم تحويل إجمالي الأسهم غير المخصصة إلى الشريحة الأولى.
- وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (٨) لسنة ٢٠٠٦م، يحق لوزارة المالية والصناعة الاكتتاب بما لا يتجاوز نسبة (٥%) من الأسهم المطروحة للاكتتاب. وسوف يتم تخصيص النسبة الكاملة التي سوف تقوم وزارة المالية والصناعة الاكتتاب بها قبل البدء في التخصيص. وفي ضوء ذلك سيتم تخفيض حجم الشريحة الأولى والثانية كما تقرر اللجنة التأسيسية.
- يحتفظ مدير الاكتتاب بحق تخصيص الأسهم بما يضمن التوافق مع أحكام قانون الشركات التجارية والنظام الأساسي للشركة.
- ستسعى الشركة لإدراج أسهمها في أسرع وقت ممكن في سوق دبي المالي ووفقاً لما يسمح به القانون.

إدراج الأسهم:

بنوك الاكتتاب:

- بنك ابوظبي الوطني
- بنك الإمارات
- الإمارات للخدمات المالية
- بنك ابوظبي التجاري
- بنك الاتحاد الوطني
- بنك الخليج الأول
- بنك الفجيرة الوطني
- بنك المشرق
- بنك دبي الإسلامي
- دار التمويل
- مصرف ابوظبي الإسلامي
- HSBC (دولة الإمارات العربية المتحدة - دولة قطر - دولة البحرين - سلطنة عمان)

الجدول الزمني للاكتتاب

تلخص التواريخ المحددة أدناه الجدول الزمني المتوقع للاكتتاب. وتحتفظ الشركة بحق تغيير أي من تواريخ الجدول الزمني للاكتتاب أو اختصار أو تمديد الفترات الزمنية المحددة له بعد الحصول على موافقة الجهات المختصة، بشرط ألا تقل عدد الأيام المخصصة للاكتتاب عن عشرة (١٠) أيام، وفقاً لأحكام قانون الشركات.

٢٤ يوليو ٢٠٠٦	موعد بدء الاكتتاب
٧ أغسطس ٢٠٠٦	موعد إغلاق الاكتتاب
٢٢ أغسطس ٢٠٠٦	تخصيص الأسهم بين المكتتبين الذين تقدموا بطلبات الاكتتاب
٢٣ أغسطس ٢٠٠٦	إخطار المكتتبين عن عدد الأسهم المخصصة لهم وإعادة الأموال الزائدة بعد التخصيص

مميزات استثمارية

الازدهار في قطاع الشحن البحري

تشير المعطيات السوقية إلى أن قطاع الشحن البحري يمر بمرحلة انتعاش نتيجة للنمو الاقتصادي العالمي والزيادة في إنتاج واستهلاك النفط، حيث بلغت معدلات استخدام الناقلات للمسافات الطويلة أقصى طاقاتها تشغيلها.

ونظراً للطلب العالمي المتزايد على النفط الخام وعلى السعة المطلوبة لنقله وزيادة معدلات استخدام الناقلات وأسعار التأجير، فإنه من المتوقع أن تستمر حالة الازدهار التي يشهدها قطاع الشحن البحري للنفط والمنتجات النفطية للفترة المقبلة.

زيادة الطلب على تأجير الناقلات ذات التصنيف المزدوج

شهد قطاع الشحن البحري عدة تشريعات دولية أدت إلى ارتفاع كبير في أسعار تأجير الناقلات حيث قلّمت منظمة الملاحية الدولية، وهي مؤسسة تابعة للأمم المتحدة والجهة المعنية بالشؤون المتعلقة بالأمن والسلامة الملاحية، بإصدار قرار في شهر ديسمبر عام ٢٠٠٣ تم بموجبه تقديم تاريخ الحظر على استخدام الناقلات ذات التصنيف المنفرد من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠١٠. إضافة إلى ذلك، قلّمت المنظمة بحظر نقل الزيوت القابلة للاستهلاك الآدمي إلا على الناقلات الكيميائية من الفئة (IMO Class II & III) بحلول عام ٢٠٠٧، مما أدى إلى زيادة معدلات استخدام الناقلات وأسعار التأجير.

ومع اقتراب تاريخ حظر استعمال الناقلات ذات التصنيف المنفرد وبدء عملية التخلص منها سيزداد الطلب على الناقلات ذات التصنيف المزدوج مما سيدفع بدوره إلى زيادة الطلب على تأجيرها.

زيادة أسعار تأجير الناقلات

تُعد أسعار تأجير السفن العامل الرئيسي في تحديد ربحية تشغيل الناقلات في مجال الشحن البحري. وقد زادت أسعار التأجير اليومية للناقلات بشكل عام منذ عام ٢ٰ٠٣، وبالأخص لناقلات النفط للمسافات الطويلة. وقد بلغ، على سبيل المثال، متوسط سعر التأجير اليومي خلال موسم ذروة النشاط (High Season) لناقلات النفط الخام العملاقة ذات التصنيف المزدوج (٦٦) ألف دولار أمريكي و(٥٨) ألف دولار أمريكي خلال عامي ٢٠٠٤ و٢٠٠٥ على التوالي، بالمقارنة بأسعار التأجير اليومية لذات الفترة والتي بلغت (٣٥) ألف دولار أمريكي و(٣٠) ألف دولار أمريكي خلال عامي ٢٠٠٣ و٢٠٠٢ على التوالي.

ومع اقتراب تاريخ حظر استعمال الناقلات ذات التصنيف المنفرد وبدء عملية التخلص منها سيزداد الطلب على الناقلات ذات التصنيف المزدوج مما سيساعد على استمرار أسعار التأجير ومعدلات الربحية السائدة على مدى السنوات المقبلة.

التعاقدات القائمة للشركة لبناء سفن وناقلات جديدة

بلغت أحواض بناء السفن أقصى طاقاتها الاستيعابية نتيجة لزيادة الطلب على بناء ناقلات جديدة مما أدى إلى ارتفاع أسعار بنائها. وقد ساهم الطلب المتزايد مضافاً إليه محدودية شواغر أحواض بناء السفن إلى زيادة في أسعار الناقلات الجديدة والمستعملة.

وإذا فإنه من المتوقع أن تستفيد شركات الشحن البحري، التي استطاعت الحصول على الشواغر النادرة في أحواض بناء السفن والتي من المتوقع أن تتسلم البواخر ذات التصنيف المزدوج سواء على المدى القصير أو المتوسط، من أسعار التأجير المريحة والتي جاءت نتيجة للزيادة في الطلب على النفط والحظر المرتقب على الناقلات ذات التصنيف المنفرد.

ستستفيد الشركة من الشواغر التي حصلت عليها خلال عام ٢٠٠٥، حيث تعاقدت الشركة على بناء (٤) ناقلات مواد كيميائية من طراز (IMO Class II) بسعة قدرها (٤٧,٠٠٠) طن ساكن للناقلة الواحدة، بالإضافة إلى (٢) ناقلتي كيميائيات خطيرة (IMO Class II) وناقلة نفط خام عملاقة من طراز (VLCC) بحمولة مليوني (٢) برميل.

كما قامت الشركة بحجز عدة شواغر في أحواض بناء السفن لبناء (٢) ناقلتي كيميائيات من طراز جلفماكس (Gulfmax)، بالإضافة إلى (٤) ناقلات مواد كيميائية من طراز (IMO Class II) بسعة قدرها (٤٤,٠٠٠) طن ساكن للناقلة الواحدة، و(٤) ناقلات نفط خام عملاقة (VLCC) كلها ذات تصنيف مزدوج. كما أن للشركة الحق في بناء (٤) ناقلات نفط عملاقة إضافية، وذلك وفقاً للاتفاقيات الموقعة. وسوف تتسلم الشركة جميع هذه الناقلات بين عامي ٢٠٠٩ و٢٠٠٨.

قاعدة أعمال قائمة

تعمل الشركة من خلال هيكل تنظيمي متكامل، مما يؤهلها لتقديم مجموعة شاملة من خدمات وكالات الناقلات والخدمات التجارية والفنية الخاصة بالبوليستر.

كما أنه لدى الشركة سجل حافل في مجال تأجير وإدارة السفن وتعد نافلاً معتمداً لكبرى شركات النفط العالمية مثل أرامكو، بريتش بتروليوم، شل، اكسون موبيل، شيفرون تكسكو، بتروناس، "أو ام في"، فالبرو، تيسرو، الباسو. علاوة على ذلك، فإن للشركة تعاقدات مع ناقلين عالميين آخرين مثل: نورديك أمريكان تانكرز ومجموعة ستوات نيلسن العالمية لنقل حمولات السوائل نيابة عنهم من وإلى مختلف الوجهات العالمية.

فريق إدارة متمرس

لدى الشركة فريق إدارة متخصص يتمتع بالخبرة المحلية والعالمية في مجال الشحن البحري ومجال تأجير الناقلات البحرية وخدماتها منذ السبعينيات. وقد برهن الفريق الإداري للشركة على قدرته على زيادة الإيرادات والأرباح مع المحافظة على جودة وثقة العملاء في الخدمات المقدمة.

بالإضافة إلى ذلك تتمتع الشركة بعلاقات قوية وراسخة مع منتجي النفط والكيماويات وشركات الشحن البحري العالمية. وتعتبر هذه العلاقات بمثابة القاعدة التي تؤهلها لزيادة حجم الأعمال بأسعار تنافسية ومربحة بالرغم من متغيرات قطاع الشحن البحري المختلفة.

تعاقدات طويلة الأجل

سوف تستفيد الشركة من تعاقداتها لتأجير أربع ناقلات كيماويات لمدة (١٥) عاماً بقيمة إجمالية تقدر بحوالي (١,٥) مليار درهم إلى الشركة العالمية للنقل التابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) ، الأمر الذي من شأنه توفير إيرادات مضمونة وثابتة وحماية جزء من عمليات الشركة من تقلبات أسعار سوق تأجير الناقلات.

بالإضافة لذلك قامت الشركة بالتعاقد مع شركة ستوات العالمية في مطلع عام ٢٠٠٦ على وضع ناقلتي كيماويات من طراز (IMO Class II) بسعة قدرها (٤٤,٠٠٠) ألف طن ساكن للناقلة الواحدة فور استلامهما مع تجمع الناقلات التي تديره مجموعة ستوات نيلسن العالمية.

بالإضافة إلى ذلك وقعت الشركة عقد نوايا مع شركة نفط عالمية لتأجير (٤) ناقلات النفط الخام العملاقة من طراز (VLCC) فور استلامهما. كما وقعت اتفاقية تسويق مع شركة نورديك أمريكان تانكرز لإنشاء تجمع تسويقي عالمي يضم ناقلات النفط الأخرى التي تعتزم الشركة بناؤها.

بالإضافة إلى ذلك، تقوم الشركة بالتأمين على ناقلاتها في حالات التشغيل عن طريق تأمين الحماية والتعويض (Protection and Indemnity – P&I) والذي يشمل بالإضافة إلى أشياء أخرى التأمين على الناقلات خلال فترة التأجير المتعاقد عليها.

فرص نمو واعدة

إن السياسة التوسعية للشركة المرتكزة على الاستثمار في شركات ناجحة في قطاع الشحن البحري، بالإضافة إلى التوسع في قاعدة أسطولها البحري الذي يخدم في المقام الأول منطقة الخليج العربي بهدف الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير، مما يتيح لها فرصة للنمو ويقوم بتعزيز موقعها السوقي.

محاذير الاستثمار

إن الغرض من هذا الباب هو بحث بعض المحاذير والعوامل التي يمكن أن تؤثر سلباً على الشركة وأو على المكتسبين بأسهمها. ويتعين على المكتسبين أن يأخذوا بعين الاعتبار هذه المحاذير وكافة المعلومات الأخرى الواردة في نشرة الاكتتاب. وترتبط محاذير الاستثمار التي سيتم تفصيلها بمجالات عمل الشركة بوجه عام وعوامل اقتصادية خاصة في المنطقة والقطاع الذي تعمل فيه. وتجدر الإشارة إلى أن هذه المحاذير ليست سوى أمثلة لا تمثل كافة المخاطر التي قد تواجهها الشركة.

عوامل المخاطر ذات الصلة بالشركة ومجالات عملها

التشغيل المنتظم للناقلات

سوف يمثل نشاط تأجير أو استئجار الناقلات في سوق الشحن البحري غالبية إيرادات ومصرفات الشركة. وإذا فإن أي عطل فني أو تقني في ناقلات الشركة بالإضافة إلى عدم قدرة الإدارة على تأمين عقود جديدة سوف يكون له تأثير سلبي على إيرادات الشركة وثبات ربحيتها.

يتمتع فريق إدارة الشركة بالخبرة المحلية والعالمية في مجال الشحن البحري ومجال تأجير الناقلات البحرية وقد برهن الفريق الإداري للشركة على مدار السنوات السابقة على قدرته على تشغيل ناقلات الشركة بصورة منتظمة وزيادة الإيرادات والأرباح مع المحافظة على جودة وثقة العملاء في الخدمات المقدمة.

إن تطبيق الشركة لمعايير ونظم الإدارة العالمية في مجال الشحن البحري سيضمن لها الحصول على الحماية والتعويض من خلال التأمين على أجسام السفن والآلات (Hull & Machinery) بالإضافة إلى تأمين الحماية والتعويض (P&I). ويوفر تأمين أجسام السفن والآلات الحماية والتأمين على أصول الشركة والتي تتمثل في الناقلات نفسها.

تأثير المنافسة على أسعار التأجير اليومية للناقلات والربحية

إن ناقلات الشركة سوف تعمل في سوق يتسم بالمنافسة، حيث يتكون بغالبيته من ملاك ناقلات النفط الخام والمنتجات النفطية أو شركات النفط التي تقوم بشحن منتجاتها النفطية بشكل مباشر. وفي حال لجوء عدة شركات لاستخدام أسعار التأجير كعامل تنافسي لزيادة حجم العمليات فمن الممكن أن يؤدي ذلك إلى تأثير أسعار تأجير الناقلات سلباً.

تجدر الإشارة أن قطاع الناقلات البحرية العالمي يتسم بكثرة عدد الشركات وعدم تملك أي شركة منفردة أكثر من (5%) من إجمالي سعة النقل العالمية. بالإضافة إلى ذلك تسيطر أكبر (10) شركة على المستوى العالمي في مجال الشحن البحري على ما يقارب من (36%) فقط من إجمالي سعة النقل المتاحة.

إدارة النمو

إن قدرة الشركة على النمو بشكل فعال يتطلب منها تطوير قدرات نظم المعلومات والتشغيل والمراقبة لديها ولدى شركاتها التابعة والتي سوف تستثمر فيها. وعلاوة على ذلك فإن الشركة ستكون بحاجة إلى جذب وتدريب وتحفيز وضمناً استثمارية كبار المديرين وغيرهم من العاملين بالشركة وشركاتها التابعة. وفي حال لم تستطع الشركة تطوير قدراتها على مواكبة معدلات نمو النشاط، يمكن أن يؤثر ذلك سلباً على أعمالها.

سوف تقوم الشركة بالاعتماد على خبرات فريق إدارتها والذي أثبت قدرته على إدارة النمو وتحقيق نتائج وعوائد مجزية على مر السنوات السابقة. وقد قامت الشركة خلال عام ٢٠٠٥ بتعيين إحدى شركات تدقيق الحسابات العالمية بهدف تقديم خدمات إدارية ومالية لمواكبة معدلات نمو الشركة. وقد أوشكت شركة تدقيق الحسابات العالمية على الانتهاء من تقديم خدماتها من أجل تدعيم الهيكل الإداري والمالي الحالي للشركة.

الاعتماد على عناصر رئيسية في الإدارة

سوف يعتمد نجاح الشركة بدرجة كبيرة على مهارات وجهود وأداء فريق إدارتها وفريق إدارة شركاتها التابعة. إن عدم قدرة الشركة على جذب الكفاءات أو فقدان خدمة واحد أو أكثر من كبار المدراء التنفيذيين يمكن أن ينعكس سلباً على أعمالها وأنشطتها.

تعتزم الشركة الاستفادة من تكامل الهيكل الإداري المتوفر لديها والذي من شأنه أن يضمن توزيع المسؤولية والصلاحيات. بالإضافة إلى ذلك، تُعد الشركة إستراتيجية لتنجيع وإعداد وصقل المهارات الإدارية المتاحة لتوسيع قاعدة إدارتها، الأمر الذي من شأنه ضمان استمرارية نشاطاتها في حالة فقدان أي من عناصرها الرئيسية.

استقطاب والاحتفاظ بالكوادر البشرية المتميزة

إن نجاح الشركة سوف يعتمد بشكل كبير على قدرتها على استقطاب والاحتفاظ بالكوادر البشرية من مسؤولين وبحارة. ونتيجة للنمو في الاقتصاديات العالمية أصبح الطاب على المسؤولين والبحارة المؤهلين وذوي الخبرة موضع تنافس بين الشركات. وبناءً عليه، فإن عدم قدرة الشركة على الاحتفاظ بالكوادر البشرية قد يؤثر سلباً على أدائها.

خدمة الفروض

تستخدم الشركة رأس مالها، بالإضافة إلى التمويل المصرفي، لتنفيذ وتطوير المشاريع التي تنوي القيام بها. وعلى الرغم من أن استخدام التمويل المصرفي قد يزيد من إيرادات الشركة، إلا أنه سيتطلب من الشركة استخدام جزء كبير من تدفقاتها النقدية لخدمة هذه الفروض، مما قد يؤثر على الوضع المالي وتوزيعات الأرباح. إن درجة السيولة المتاحة للشركة قد تتأثر، على سبيل المثال لا الحصر، بما يلي:

- انخفاض في صافي التدفقات النقدية أو أية زيادة في المصروفات.
- زيادة الأعباء البنكية الناجمة عن تغيرات سعر الفائدة.

عوامل المخاطر ذات الصلة بقطاع الشحن

زيادة حجم الطاقة المتاحة عن متطلبات القطاع

إن أسعار تأجير السفن ومن ثم ربحية تشغيلها مرتبطة على المدى القصير بالعرض والطلب على النفط الخام ومشتقاته، أما على المدى الطويل فهي تتأثر بحجم الطاقة العالمية المتوفرة. ويرتبط عدد الناقلات المتوفرة بعدد السفن وحجم طاقة الشحن التي يتم إضافتها إلى قطاع النقل البحري مقابل تلك التي يتم استبعادها.

ولذا فإن أي زيادة في عدد الناقلات وبالتالي في الطاقة المتاحة في السوق عن متطلبات قطاع الشحن، قد يؤدي إلى هبوط أسعار التأجير الفوري (spot) والآجل (Time) مما قد يؤثر سلباً على كل من الإيرادات والعوائد.

الاعتماد على النفط الخام والمنتجات النفطية

يعتمد الطلب على الناقلات البحرية لنقل النفط الخام والمنتجات النفطية على اقتصاديات ومعطيات أسواق النفط العالمية، حيث تتأثر هذه الأسواق بالأوضاع الاقتصادية العالمية سواءً من حيث الإنتاج أو الطلب على النفط، أو من حيث توفر مصادر الطاقة البديلة.

اعتمدت الشركة على تنوع عملها حيث إنها تشغل عدة أنواع من الناقلات التي تشمل النفط والمنتجات النفطية، بالإضافة إلى ناقلات المنتجات الكيماوية السائلة التي لا تتأثر بنسبة كبيرة باقتصاديات النفط العالمية.

التغيرات في القوانين والتشريعات البيئية

سوف تخضع أعمال وأنشطة الشركة إلى قوانين ولوائح الأمن والسلامة البيئية المحلية والدولية للبلدان والأماكن المختلفة التي سوف تعمل فيها ناقلات الشركة. ولذا فإنه في حالة وقوع أي حادثة تترتب عليها أضرار بيئية أو تلوث سوف يتطلب من الشركة الوفاء بالتزامات التأمين أو دفع غرامات. وفي حالة عدم وفاء الشركة بهذه المتطلبات والالتزامات، فقد تخضع لغرامات عالية وفي بعض الحالات الفصوى قد يطبق حظر على ناقلاتها.

وتجدر الإشارة إلى أن الشركة تخضع ناقلاتها إلى عمليات فحص مستمر للتأكد من خضوعها وتطبيقها لالتزامات الصيانة الدورية وفقاً لمعايير الجودة والسلامة الدولية. وقد حصلت الشركة على شهادة أمن السفن الدولية (ISPS Code) وشهادة من ديت نورسكي فيريتاس (DET NORSKE VERITAS - D.N.V) لإدارة الناقلات عالمياً وشهادة الأيزو ٩٠٠٢-٢٠٠٠ للجودة.

عوامل المخاطر العامة

الاستقرار الإقليمي

تتأثر منطقة الشرق الأوسط بأحداث وتقلبات سياسية، مثل الأوضاع المتردية في العراق أو النزاع الإسرائيلي - الفلسطيني، مما قد يكون له تأثير سلبي على اقتصاديات الدول المعنية أو تلك المحيطة بها. وحيث أن معظم عمليات الشركة هي في دول المنطقة فمن المحتمل أن يكون للأوضاع السياسية الإقليمية تأثير على عملياتها.

تجدر الإشارة إلى أن لدى الشركة قاعدة عملاء متنوعة، تشمل أوروبا والأمريكيتين وآسيا. ولها شركات إستراتيجية وعنفود تسويقية في مجال نقل النفط مع شركة نورديك أمريكان تانكرز الناشطة في أسواق شمال أوروبا وشرق الولايات المتحدة الأمريكية وكذلك عنود في مجال نقل الكيماويات السائلة مع مجموعة ستولت نيلسن العالمية التي تعد أكبر ناقل للمواد الكيماوية في العالم. بالإضافة إلى ذلك تتركز عمليات الشركة في دول مجلس التعاون الخليجي المستقرة سياسيا مما يقلل من خطر تأثير التقلبات السياسية عليها.

رؤى مستقبلية

تحتوي نشرة الاكتتاب على العديد من الرؤى المستقبلية والمعلومات ذات الصلة بالشركة والتي تستند إلى تكهنات وتوقعات وتديرات ومعلومات متاحة حالياً. هذه المعلومات تشمل على سبيل المثال لا الحصر بيانات حول إستراتيجيات الشركة وخططها وأهدافها وتوقعاتها ونولياها وإنفاقها واقتراضاتها.

هذه البيانات تعكس وجهات النظر الحالية للمؤسسين فيما يختص بأحداث مستقبلية وهي لا تضمن الأداء المستقبلي وتشمل مخاطر محددة وعناصر يصعب التنبؤ بها. بالإضافة إلى ذلك فإن بعض المعلومات المستقبلية تستند إلى افتراضات إزاء أحداث مستقبلية قد تكون غير دقيقة. وهناك العديد من العوامل التي قد تؤدي إلى اختلاف النتائج المستقبلية عن التوقعات. ومن هذه العوامل ما يلي:

- التغيرات في الأوضاع السياسية والاقتصادية وظروف الأعمال العامة في الدول أو المنطقة التي تعمل فيها الشركة وشركاتها التابعة.
- التغيرات في القوانين أو السياسات الحكومية أو الأنشطة الحكومية أو شبه الحكومية في الدول التي تعمل فيها الشركة وشركاتها التابعة.
- ارتفاع حدة المنافسة وتقديم منتجات منافسة من جانب الشركات الأخرى.
- تغييرات في الطلب، والعرض، وأسعار السوق بالنسبة للنفط الخام والمواد البتروكيمياوية، بما في ذلك تغييرات في حصص الإنتاج في دول أوبيك (منظمة الدول المصدرة للنفط).
- القدرة على إجراء زيادات في عقد التأجير.
- تغييرات في أسعار العملة الأجنبية، أسعار الفائدة ومعدلات التضخم.
- التغيرات في إستراتيجية العمل.
- عوامل أخرى متعددة.

إن العديد من هذه العوامل والتي سبق الإشارة إليها ترتبط بطبيعتها بالأوضاع الاقتصادية ومن ثم فهي تخرج عن نطاق سيطرة إدارة الشركة. وفي حال مواجهة واحدة أو أكثر من تلك المخاطر أو في حال عدم ثبوت صحة أحد الافتراضات فإن النتائج الفعلية للشركة قد تختلف عن تلك النتائج المتوقعة الواردة في نشرة الاكتتاب.

رأس المال

سيبلغ رأس مال الشركة (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) درهم بعد اكتمال عملية الاكتتاب العام موزعة على (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية قدرها درهم واحد (١) للسهم الواحد.

قام المؤسسون (الشركاء الحاليون لشركة الخليج للملاحة - ع. القابضة - ع. ذ.م.م.) بالاكتتاب بما نسبته خمسة وأربعون في المائة (٤٥٪) من أسهم الشركة المطروحة للاكتتاب أي ما يعادل (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم كلها أسهم عينية تمثل ملكيتهم في أسهم شركة الخليج للملاحة - ع. القابضة - ع. ذ.م.م. (شركة جاف نافيجيشن سابقاً)، وقد تحددت القيمة الإجمالية لهذه الأسهم بمبلغ (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) درهم، وفقاً لقرار وزارة الاقتصاد رقم (م/ح - ش ١٣٤٠)، بمعدل درهم واحد (١) للسهم الواحد حيث دخلت الحصة العينية كاملة في تكوين رأسمال الشركة.

و قد عرضت الشركة خططها على وزارة الاقتصاد لطرح ما نسبته (٥٥٪) من إجمالي رأس المال، والتي تمثل (٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية قدرها درهم إماراتي واحد (١) للسهم الواحد مضافاً إليها فلسين (٢) مصاريف إصدار عن كل سهم. سيكون الاكتتاب مفتوحاً للمستثمرين من الأفراد والمؤسسات من مواطني دولة الإمارات العربية المتحدة ومواطني دول مجلس التعاون الخليجي.

يوضح الجدول التالي هيكل ملكية الشركة وتوزيع رأس المال على المساهمين بعد إنجاز عملية الاكتتاب:

أسم المؤسس	عدد الأسهم	المبلغ بالدرهم
جلوبال فند كومباني (البحرين)	٩٠,٤٤٣,٠٠٠	٩٠,٤٤٣,٠٠٠
عبد ا عبد الرحمن الشريم	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	٨٠,٠٨٧,٥٠٠
فهد صنيثان شباب العتيبي	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	٨٠,٠٨٧,٥٠٠
غازي عبد الرحيم الإبراهيم	٨٠,٠٨٧,٥٠٠	٨٠,٠٨٧,٥٠٠
انيس بن عيسى بن محمد الزرجالي	٦٥,٦٣٤,٥٠٠	٦٥,٦٣٤,٥٠٠
هزاع بكر ملوح الفحطاني	٥٩,٠٠٤,٠٠٠	٥٩,٠٠٤,٠٠٠
محافظة الإمارات	٤٥,٩٦٦,٥٠٠	٤٥,٩٦٦,٥٠٠
مجموعة الزامل القابضة	٤٥,١٤٧,٠٠٠	٤٥,١٤٧,٠٠٠
محمد بن عبد ا بن محمد الرقيب	٢٩,٤٢٧,٥٠٠	٢٩,٤٢٧,٥٠٠
اياس بن حمد بن سعود السيارى	٢٧,٥٦٥,٠٠٠	٢٧,٥٦٥,٠٠٠
سعد بن علي بن سليم الفحطاني	٢٧,٥٦٥,٠٠٠	٢٧,٥٦٥,٠٠٠
البنك السعودي للاستثمار	٢٧,١١٨,٠٠٠	٢٧,١١٨,٠٠٠
ناصر بكر ملوح الفحطاني	٢١,٩٠٣,٠٠٠	٢١,٩٠٣,٠٠٠
رياض بن عبد ا بن راشد ابوينان	١٨,١٠٣,٥٠٠	١٨,١٠٣,٥٠٠
شركة عبد ا بن سعد الراشد وأولاده	١٤,٥٢٧,٥٠٠	١٤,٥٢٧,٥٠٠
صاحب السمو الملكي الأمير سعود بن فهد بن عبد العزيز	٩,٩٨٣,٠٠٠	٩,٩٨٣,٠٠٠
هشام بن عبد العزيز بن عبد ا الزامل	٩,٠٨٩,٠٠٠	٩,٠٨٩,٠٠٠
علي بن محمد بن عبد العزيز الرميح	٣,٦٥٠,٥٠٠	٣,٦٥٠,٥٠٠
عبد الرحمن بن سليمان بن عبد ا بن جبرين	٣,٦٥٠,٥٠٠	٣,٦٥٠,٥٠٠
إبراهيم بن صالح الضراب	٢,٣٠٩,٥٠٠	٢,٣٠٩,٥٠٠
عبد العزيز بن عبد الرحمن بن ناصر العوهلي	١,٨٦٢,٥٠٠	١,٨٦٢,٥٠٠
عبد ا محمد عبد الرحمن السريع	٨٩٤,٠٠٠	٨٩٤,٠٠٠
سعد عبد الرحمن عبد ا العمار	٨٩٤,٠٠٠	٨٩٤,٠٠٠
المؤسسون	٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠	٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠
المكتتبون	٩١٠,٠٠٠,٠٠٠	٩١٠,٠٠٠,٠٠٠
الإجمالي	١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠	١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠

استخدام حصيلة الاكتتاب

تعتزم الشركة استخدام حصيلة الاكتتاب، بالإضافة إلى التمويل المصرفي، لشراء وتطوير والتوسع في حجم أسطول ناقلاتها البحرية. وتشمل خطة الشركة التعافد على بناء (٢) ناقلتي كيماويات من طراز جلغماكس (Gulfmax)، سداد الفرض المعبري (bridge loan) لبناء (٢) ناقلتي كيماويات خطرة (IMO Class II) ، بالإضافة إلى (٤) ناقلات مواد كيماوية من طراز (IMO Class II) بسعة قدرها (٤٤,٠٠٠) طن ساكن للناقلة الواحدة، و(٤) ناقلات نفط خام عملاقة (VLCC) كلها ذات تصفيح مزدوج. وتمتلك الشركة الحق لبناء (٤) ناقلات نفط عملاقة إضافية وفقاً للاتفاقيات التي وقعتها. وسوف تتسلم الشركة جميع هذه الناقلات بين عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩.

شركة الخليج للملاحـة - الفايضـة - شركة مساهمة عامة (فيد التأسيس)

نبذة عن الشركة

تأسست الشركة عام ٢٠٠١ تحت أسم شركة الخليج للملاحـة والوساطة، وهي شركة ذات مسؤولية محدودة ومقرها مدينة مسقط في سلطنة عُمان. ومع توسع حجم نشاطاتها ونطاق أعمالها نفدت الشركة مقرها في عام ٢٠٠٣ إلى مدينة دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة تحت أسم شركة جلف نافيجيشن ذ.م.م. (والتي تم تحويل أسمها إلى شركة الخليج للملاحـة - الفايضـة -، وهي شركة ذات مسؤولية محدودة). في أعقاب ذلك، قامت الشركة بتأسيس عدة شركات تابعة تعمل في مجال النقل البحري، وهي: شركة الخليج للملاحـة والوساطة ذ.م.م.، شركة الخليج لنقل النفط ذ.م.م.، شركة الخليج لنقل الكيماويات ذ.م.م.، شركة لامجلف للملاحـة ذ.م.م.، بالإضافة إلى مجموعة الخليج للملاحـة ش.م.ح، والتي لديها عدة شركات تابعة. وفي إبريل عام ٢٠٠٦ تقدم الشركاء الحاليون في الشركة إلى وزارة الاقتصاد بطلب تحويل الشركة من شركة ذات مسؤولية محدودة إلى شركة مساهمة عامة، وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة.

نشاط الشركة

تعمل الشركة في مجال النقل البحري وتختص بنقل النفط الخام والمنتجات النفطية والكيماويات، بالإضافة إلى عمليات إدارة وتشغيل السفن ومجال خدمات وكالات السفن والوكالات التجارية لأنشطة النقل البحري.

نشاط تأجير السفن

يعد نشاط تأجير الناقلات البحرية لنقل النفط الخام والمنتجات النفطية والكيماويات النشاط الرئيسي للشركة، حيث تقوم الشركة بتأجير ناقلات النفط الخام والمنتجات النفطية والكيماويات الخاصة بها أو تلك المملوكة من قبل آخرين بهدف تشغيلها وإعادة تأجيرها إلى أسواق الشحن البحري للنفط الخام والمنتجات النفطية والكيماوية. تقوم الشركة بإعادة تأجير الناقلات لمدة تتراوح ما بين العام إلى الثلاثة أعوام إلى أسواق شحن النفط الخام والمنتجات النفطية والكيماويات بين دول الشرق الأوسط ومختلف الأسواق العالمية.

تدير الشركة أسطولاً من الناقلات المملوكة وأخرى وفقاً لاتفاقيات استئجار وتشغيل. ويتألف أسطولها الحالي من ناقلة نفط خام من طراز سوزيماكس (Suezmax) بحمولة مليون (١) برميل بموجب عقد إيجار يمتد حتى عام ٢٠١٠ و (٦) ناقلات منتجات نفطية قامت الشركة بشرائها خلال النصف الثاني من عام ٢٠٠٦، بالإضافة إلى سفينتين لخدمات النقل البحري تعمل في المياه الإقليمية لدولة الإمارات العربية المتحدة. ودير بالذكر أن الشركة وقعت عقد مع شركة شل العالمية لتأجيرها ناقلة النفط الخام من طراز سوزيماكس (Suezmax) لمدة ثلاث سنوات.

تتمتع الشركة بسجل حافل في مجال تأجير الناقلات البحرية حيث تعد ناقلاً معتمداً لحمولات السوائل لعدد من الموردين العالميين للنفط الخام والمنتجات النفطية مثل أرامكو، وپرينش پتروليوم، وشل، ولكسون موبيل، وشيفرون تكسكو وپتروناس و"أو ام في" وفاليرو وپيسورو والباسو. علاوة على ذلك، فإن الشركة كانت قد تعاقدت مع ناقلين عالميين رائدين آخرين مثل: نورديك أميركان تانكرز وستوات لنقل حمولات سوائل نيابة عنهم من وإلى وجهات عالمية مختلفة.

وقد قامت الشركة خلال عام ٢٠٠٥ بالتعاقد على شراء ناقلة نفط خام عملاقة (VLCC) بحمولة مليوني (٢) برميل ذات تصفيح مزدوج تتسلمها الشركة في عام ٢٠٠٧، والتي تعتزم تأجيرها بموجب عقد استئجار لنقل عدة شحنات (Contract of Affreightment) إلى شركة نفط عالمية. بالإضافة إلى ذلك وقعت الشركة عقد نوايا مع شركة نفط عالمية لتأجير (٤) ناقلات النفط الخام العملاقة من طراز (VLCC) فور استلامها. كما وقعت اتفاقية تسويق مع شركة نورديك أميركان تانكرز لإنشاء تجمع تسويقي عالمي يضم ناقلات النفط الأخرى التي تعتزم الشركة بناؤها.

وقد تعاقدت الشركة خلال عام ٢٠٠٥ على بناء ستة ناقلات كيماويات من طراز (IMO Class II) سوف تتسلمها ما بين أعوام ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩. وقد تعاقدت الشركة على تأجير أربع ناقلات كيماويات فور استلامها إلى الشركة العالمية للنقل التابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) لمدة ١٥ عاماً بقيمة إجمالية قدرها (١,٥) مليار درهم. بالإضافة لذلك قامت الشركة بالتعاقد مع شركة ستوات العالمية في مطلع عام ٢٠٠٦ على وضع ناقلتين كيماويتين من طراز (IMO Class II) فور استلامهما بسعة قدرها (٤٤,٠٠٠) ألف طن ساكن للناقلة الواحدة مع تجمع الناقلات التي تديره مجموعة ستوات نيلسن العالمية. كما تعاقدت الشركة لبناء سفينتي خدمة لصالح شركة لام خلف التابعة لها.

الإدارة الفنية للسفن

تقوم الشركة بتقديم خدمات متكاملة لعملائها في مجال إدارة وتشغيل السفن، وتشمل عملياتها خدمات الإدارة والتشغيل والخدمات الفنية وصيانة وإصلاح الناقلات وفقاً لمعايير الإدارة والسلامة الدولية ومتطلبات أمن السفن والمرافق الدولية.

بالإضافة إلى ذلك، توفر الشركة خدمات التسجيل والمعاينة والفحص، فيما يتعلق بعمليات البيع والشراء، وتشرف على حمولة الناقلات.

يعتبر قطاع إدارة السفن جزءاً لا يتجزأ من أعمال الشركة حيث تتولى الشركة إدارة السفن الخاصة بها بالإضافة إلى عدة سفن لنافلين آخرين. وسوف تقوم الشركة بإدارة ناقلات المواد الكيماوية الأربعة التي سوف يتم تأجيرها إلى الشركة العالمية للنقل التابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) والناقلات المزمع ضمها لتجمع الناقلات التي تديره مجموعة ستولت نيلسن العالمية وناقلات النفط والكيماويات التي تم طلبها.

الوكالات التجارية

تعتبر الشركة وكيل المبيعات والتوزيع الحصري في دول مجلس التعاون الخليجي للعديد من شركات الخدمات البحرية الرائدة، حيث تمثل حالياً كلاً من شركة ماريكيم ماريجازيز (وهي مورد معتمد بموجب أيزو للمواد الكيماوية والغازات ومنتجات ومعدات الصيانة ومعدات لحام وتنطيع الغازات وخدمات الحريق والسلامة) وشركة كاتريدس جروب (وهي مورد معتمد بموجب أيزو لأحبال وأسلاك الفايبر والأنودس والمراسي وتجهيزات حاويات السلاسل والطبقات الواقية ومعدات ظهر السفن للاستخدامات البحرية) بالإضافة إلى شركة ام.آي.تي أوفرسيز ليميتد، (وهي وكيل لشركات صانعة ومزودي خدمات معدات بحرية بارزة وتوريد معدات وقطع غيار وخدمات في جميع أنحاء العالم).

خدمات وكالات السفن

يشمل نشاط الشركة توفير خدمات وكالات السفن حيث تقدم عدة خدمات للناقلات وأطقم إدارتها أثناء وجود الناقلات في الموانئ. تقوم الشركة أيضاً بتوريد المؤن، ومتطلبات الناقلات من قطع الغيار والزيوت وخدمات التخزين داخل الميناء واستلام الشحنات ومعاينة السفن والحمولات معتمدة على فريق من المتخصصين المتمرسين ذوي الخبرة.

وكانت الشركة قد استحوذت خلال عام ٢٠٠٥، وفقاً لخططها التوسعية في قطاع وكالات السفن، على الوكالات البحرية لشركة لامنالكو في دولة الإمارات العربية المتحدة وبذلك استحوذت الشركة على الحقوق الحصرية في ميناء خورفكان لتقديم خدمات وكالات السفن حتى عام ٢٠١٢. يعتبر ميناء الفجيرة وخورفكان في دولة الإمارات العربية المتحدة بمثابة المركزين الرئيسيين للخدمات الفنية والإمدادات بالنسبة لكافة أنواع الناقلات المتجهة لموانئ في الخليج العربي.

وحصلت الشركة على سفينتي طاقم تشغيل الناقلات والإمدادات وكافة موظفي وكالة لامنالكو البحرية نتيجة عملية الاستحواذ.

يوضح الجدول التالي شبكة الموانئ التي تقدم فيها الشركة خدمات وكالات السفن:

دولة الإمارات العربية المتحدة

■ رأس الخيمة	■ الفجيرة	■ مبنى مبارك	■ جزيرة داس
■ خورفكان	■ جزيرة موباراس	■ الجزيرة	■ ميناء زايد
■ ميناء صفر	■ مصفح	■ رويس (مينى فيرتيل)	■ ميناء خالد، الشارقة
■ جبل علي	■ ميناء راشد - دبي	■ رويس (مينى غازكو)	■ مبنى حمريه ال بي جي
■ جزيرة زيركو	■ عجمان		

دول مجلس التعاون الخليجي

■ المملكة العربية السعودية	■ سلطنة عمان	■ قطر	■ الكويت
----------------------------	--------------	-------	----------

الإدارة

يشرف على إدارة أعمال الشركة فريق متخصص مكون من الطاقم الإداري للشركة صاحب الخبرة الواسعة في مجال النقل البحري والذي حقق وبشكل ثابت ومتواصل نتائج مرضية حيث ساهم في نمو وتطوير عمليات الشركة لتصبح إحدى الشركات الرائدة في مجال الشحن البحري والخدمات ذات الصلة.

وقد قامت الشركة خلال عام ٢٠٠٥ بتعيين إحدى شركات تدقيق الحسابات العالمية بهدف تقديم خدمات إدارية ومالية لمواكبة معدلات نمو الشركة. وقد أوشكت شركة تدقيق عالمية على الانتهاء من تقديم خدماتها من أجل تدعيم الهيكل الإداري والمالي الحالي للشركة.

يبين الجدول التالي أسماء كبار أعضاء فريق الإدارة التنفيذية للشركة:

الاسم	المنصب
السيد/ عبد ا محمد عبد الرحمن عبدا الشريم	رئيس مجلس الإدارة
السيد/ غازي عبد الرحيم آلإبراهيم	عضو المنتدب
القيطان/ أيفان باسانها	نائب الرئيس
السيد/ كيفين تومبسون	مدير وكالات السفن
السيد/ بشير أحمد	مدير الإدارة المالية

السيد/ عبد ا الشريم - رئيس مجلس الإدارة: شغل السيد الشريم العديد من المناصب في المملكة العربية السعودية بما في ذلك نائب مدير الاتصالات السعودية، مدير شركة النقل الجماعي - شركة مساهمة في السعودية، المدير التنفيذي للشركة الوطنية لنقل الكيماويات والمدير التنفيذي للشركة الوطنية للنقل البحري - شركة مساهمة في المملكة العربية السعودية. تخرج السيد الشريم من جامعة برودو في ولاية إنديانا، في الولايات المتحدة الأمريكية.

السيد/ غازي عبد الرحيم آلإبراهيم - العضو المنتدب: للسيد آل إبراهيم خبرة واسعة في مجال الشحن البحري حيث كان قد عمل لدى اكسون للمواد الكيماوية والشركة السعودية للصناعات الأساسية "سابك" ورئيس لشركة "ان اس سي اس ايه" آسيا (في هونغ كونج) ورئيس ميدايسيت شيب مانيجمينت في دبي (المتخصصة في الإدارة الفنية للسفن)، وعضو المكتب الأمريكي للشحن (ايه بي اس) ومنظمة البحار النظيفة. تخرج السيد آل إبراهيم من جامعة سان دياغو ستيت (بكالوريوس في العلوم) وجامعة سام هيوستون ستيت (ماجستير في العلوم).

القيطان/ أيفان باسانها- نائب الرئيس: للقيطان باسانها خبرة عريقة في مجال إدارة السفن والشحن البحري حيث أنه أمضى ما يزيد على خمسة عشرة عاماً من حياته المهنية على متن ناقلات المواد الكيماوية والنفط ومنتجاته. شغل القيطان باسانها منصب مشرف بحري فني في شركة "أورينت شيب مانيجمينت"، وفي عام ١٩٩٦ كان جزءاً من الفريق الذي قام بإنشاء "ميدايسيت شيب مانيجمينت" في دبي. ساهم القيطان باسانها بتأسيس شركة الخليج للملاحة وهو يشغل منصب نائب الرئيس فيها. القيطان باسانها حاصل على بكالوريوس مع مرتبة الشرف في مجال التجارة البحرية من جامعة ويلز.

السيد/ كيفين تومبسون - المدير العام، شركة لامجاف (شركة تابعة)، سبق للسيد تومبسون أن شغل منصب المدير العام لشركة لمالكو لإدارة السفن. وقبل ذلك تقلد السيد تومبسون مناصب رفيعة في كل من: كورال لوجيستيكس ووسترن أفريكان ترمينال وسي.ان. شيبينج في المملكة المتحدة.

السيد/ بشير أحمد - مدير الإدارة المالية، سبق للسيد أحمد أن شغل منصب مراقب مالي في جلوبال تكنولوجيز وجلاداري وأبنائه وشركة الصافي للألبان في المملكة العربية السعودية. السيد أحمد حاصل على درجة البكالوريوس في التجارة والمحاسبة، ولديه دبلوم في هندسة الكمبيوتر وبرامج المحاسبة، وهو محاسب قانوني.

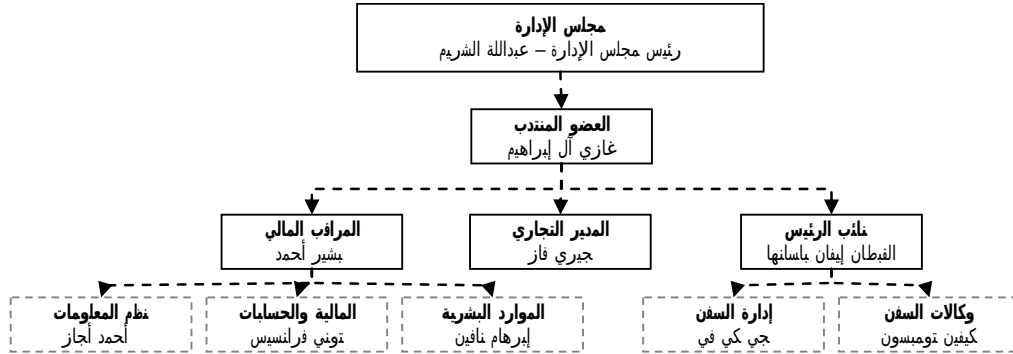
مجلس الإدارة

سوف يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من (١١) عضواً تنتخبهم الجمعية العمومية العادية للمساهمين لدورة مدتها ثلاث (٣) سنوات. وعند التصويت وفي حال تعادلات الأصوات، يرجح الجانب الذي يصوت فيه الرئيس وفقاً الأحكام قانون الشركات وملحقاته النافذة. وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (١١/١٥٤) لسنة ٢٠٠٦م حصلت الشركة على استثناء من أحكام المادتين (٩٩) و(١٠٠) من القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ وذلك بالنسبة لجنسية أغلبية أعضاء مجلس الإدارة ورئيس المجلس.

الهيكل التنظيمي

يوضح الرسم البياني التالي الهيكل التنظيمي للشركة:

رسم بياني: الهيكل التنظيمي للشركة



المميزات التنافسية

مراقبة الجودة

تحرص الشركة على تطبيق والتفريق بأعلى مستويات الجودة العالمية. وقد حصلت الشركة على شهادة ISO- ٢٠٠٠ ٩٠٠٢ وشهادة من (ISPS) وهي الجهة الدولية المعنية بأمن السفن ومرافق الموانئ. بالإضافة إلى ذلك اعتمدت الشركة نظم الإدارة وتشغيل الناقلات الخاصة بمؤسسة ديت نورسكي فيريتاس (D.N.V.)، وهي مؤسسة عالمية متخصصة في مراقبة نظم الإدارة وتشغيل الناقلات عالمياً.

فريق إدارة يتمتع بالخبرة

يتمتع فريق الإدارة العليا للشركة بخبرة واسعة في مجال نقل النفط الخام ومنتجات النفط والمواد الكيماوية السائلة ومجال الخدمات التجارية والفنية للبوارج منذ السبعينات. وقد أثبتت الإدارة قدرتها على زيادة كل من الإيرادات والأرباح مع الحفاظ في الوقت ذاته على جودة الخدمات.

وتشمل خبرة الإدارة معرفة عميقة بقطاعات الشحن المختلفة، الأمر الذي ينعكس بوضوح في مجال عملها من خلال خدمتها لفاعدة واسعة من العملاء وملاك السفن في كافة أنحاء العالم.

مجموعة شاملة من خدمات النقل البحري

تقدم الشركة مجموعة كاملة من خدمات نقل النفط الخام والمنتجات النفطية والكيماوية بالإضافة إلى الخدمات التجارية والفنية للناقلات. كما قامت بتوسيع نطاق أعمالها لتشمل تقديم خدمة إدارة السفن لمالكي الناقلات الآخرين معتمدة على خبراتها المكتسبة من تشغيل الناقلات التابعة لها. تعتبر الشركة إحدى الشركات الرائدة في مجال خدمة وكالات السفن في الخليج العربي.

أسطول حديث وناقلات تتطابق مع متطلبات التشريعات الدولية

تحسباً للخطر على البوارج المصممة بتصنيف منفرد بالإضافة إلى خطر نقل الزيوت القابلة للاستخدام الآدمي إلا على ناقلات من طراز (IMO Class II) قامت الشركة بالتعاقد على بناء عدة ناقلات نفط عملاقة ذات تصنيف مزدوج بالإضافة إلى عدة ناقلات منتجات نفطية وكيماويات من طراز (IMO Class II) سوف تتسلمها في عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩.

تدفق الإيرادات المستقبلية

قامت الشركة بالتعاقد لمدة (١٥) عاماً مع الشركة العالمية للنقل التابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) لتأجيرها أربعة ناقلات كيماوية والتي سوف تستلمها في عامي ٢٠٠٨ و٢٠٠٩، وسوف يوفر هذا الأمر إيرادات مضمونة وثابتة وحماية لبعض العمليات.

كما قامت الشركة بالتعاقد مع مجموعة ستولت نيلسن العالمية لإضافة ناقلتي كيماويات بحمولة (٤٤,٠٠٠) طن ساكن للناقلة إلى تجمع الناقلات العالمي التي تديره مجموعة ستولت نيلسن العالمية.

بالإضافة إلى ذلك وقعت الشركة عقد نوايا مع شركة نفط عالمية لتأجيرها (٤) ناقلات النفط الخام العملاقة من طراز (VLCC) فور استلامهما. كما وقعت اتفاقية تسويق مع شركة نورديك أمريكان تانكرز لإنشاء تجمع تسويقي عالمي يضم ناقلات النفط الأخرى التي تعتزم الشركة بناؤها.

ملخص الوضع المالي للشركة

يعتمد هذا الملخص على القوائم المالية المرفقة ضمن نشرة الاكتتاب والمعدة من قبل المدققين المستقلين العالميين ارنست ويونج "Ernst & Young" للشركة المتحولة شركة الخليج للملاحة - الفايضة - ذ.م.م (شركة جاف نافيجيشن سابقاً) وشركاتها التابعة وفقاً للمعايير المحاسبية الدولية عن العامين الماليين المنتهين في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤ و٢٠٠٥.

فائضة الدخل

استطاعت الشركة أن توسع عملياتها وتزيد نشاطاتها خلال عام ٢٠٠٥ مما أدى إلى زيادة إيراداتها إلى حوالي (١٠١,٣) مليون درهم مقارنة بحوالي (٤٩,٩) مليون درهم في عام ٢٠٠٤. كما حققت الشركة مجمل دخل تشغيلي بحوالي (٤٤,١) مليون درهم وهامش ربح نسبته (٤٣,٥%) مقارنة بحوالي (١٤,٨) مليون درهم وهامش ربح نسبته (٢٩,٧%) في عام ٢٠٠٤. كما حققت الشركة في عام ٢٠٠٥ أرباحاً صافية بقيمة (٣٥,٨) مليون درهم مقارنة مع (٩,١) مليون درهم في عام ٢٠٠٤.

عن الفترة المنتهية في		مليون درهم
٣١ ديسمبر ٢٠٠٤	٣١ ديسمبر ٢٠٠٥	
٤٩,٩	١٠١,٣	إيرادات التشغيل
(٣٥,١)	(٥٧,٢)	مصرفات التشغيل
١٤,٨	٤٤,١	مجمل الدخل التشغيلي
(٥,٩)	(٩,٢)	مصاريف عمومية وإدارية
٨,٩	٣٤,٩	صافي ربح التشغيل
٠,٢	٠,٣	إيرادات (مصرفات) أخرى
٠,٠	٠,٦	صافي أعباء / إيرادات بنكية
٩,١	٣٥,٨	صافي الربح

يوضح الجدول التالي إجمالي إيرادات التشغيل ومجمل الدخل التشغيلي للقطاعات المختلفة عن عام ٢٠٠٥ مقارنة بعام ٢٠٠٤.

عن الفترة المنتهية ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤			عن الفترة المنتهية ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥		
إيرادات النشاط	مجمل الدخل التشغيلي	نسبة الربحية	إيرادات النشاط	مجمل الدخل التشغيلي	نسبة الربحية
قطاع تأجير الناقلات	٤٢,٤	١٢,٠	٢٨,٣%	٨٢,٤	٤٨,٨%
قطاع خدمات السفن	٢,٦	٠,٦	٢٤,١%	١٤,٤	١٦,٠%
قطاع الوكالات التجارية	٠,٨	٠,٣	٣٧,٥%	٣,٤	٢٩,٤%
قطاع إدارة السفن	٢,٧	٠,٥	١٨,٥%	٠,٨	٣٧,٥%
إيرادات سمسرة تأجير السفن	١,١	١,١	-	٠,٢	-
إيرادات خدمات استشارية	٠,٣	٠,٣	-	٠,١	-
الإجمالي	٤٩,٩	١٤,٨	٢٩,٦%	١٠١,٣	٤٣,٦%

بلغ إجمالي إيرادات قطاع تأجير الناقلات حوالي (٨٢,٤) مليون درهم وحققت هامش دخل تشغيلي نسبته (٤٨,٨%) خلال العام المالي المنته في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ مقارنة بحوالي (٤٢,٤) مليون درهم محققاً هامش دخل تشغيلي نسبته (٢٨,٣%) خلال العام المالي المنته في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤. وترجع هذه الزيادة في عائد إيرادات قطاع تأجير الناقلات خلال عام ٢٠٠٥ إلى نمو عمليات الشركة وزيادة أسعار تأجير السفن خلال تلك الفترة بالإضافة إلى ذلك استطاعت الشركة أن تحصل على عقود تأجير لمدة (١٢) شهراً خلال عام ٢٠٠٥ مقارنة مع (٦) أشهر في عام ٢٠٠٤.

وقد استطاعت الشركة خلال عام ٢٠٠٥ أن توسع عملياتها وتزيد نشاطاتها في مجال خدمات السفن وذلك نتيجة استحواذها على الوكالات البحرية لشركة لامالكو ذ.م.م. والتي تعد وكيلاً حصرياً لخدمات النقل البحري في ميناء خورفكان في دولة الإمارات العربية المتحدة. بلغ إجمالي إيرادات قطاع خدمات السفن خلال عام ٢٠٠٥ حوالي (١٤,٤) مليون درهم مع هامش دخل تشغيلي نسبته (١٦,٠%) مقارنة بحوالي (٢,٦) مليون درهم خلال عام ٢٠٠٤.

المصروفات العمومية والإدارية

بلغت المصروفات العمومية والإدارية خلال عام ٢٠٠٥ حوالي (٩,٢) مليون درهم ممثلة نسبة (٩,١%) من إجمالي الإيرادات مقارنة بحوالي (٥,٩) مليون درهم ممثلة نسبة (١١,٨%) من إجمالي الإيرادات خلال عام ٢٠٠٤. تتكون المصروفات العمومية والإدارية بشكل رئيسي من رواتب ومزايا الموظفين حيث تمثل تقريباً (٦٣,٧%) من إجمالي المصروفات العمومية والإدارية بالإضافة إلى مصروفات عمومية وإدارية أخرى.

صافي ربح التشغيل

نتيجة للتوسع في العمليات وخفض المصروفات العمومية والإدارية خلال عام ٢٠٠٥ حققت الشركة صافي ربح تشغيلي بحوالي (٣٤,٩) مليون درهم وهامش ربحه نسبته (٣٤,٥%) مقارنة مع حوالي (٨,٩) مليون درهم وهامش ربحه وقدره (١٧,٨%) في عام ٢٠٠٤.

صافي الربح

حققت الشركة في عام ٢٠٠٥ أرباحاً صافية بقيمة حوالي (٣٥,٨) مليون درهم مقارنة مع (٩,١) مليون درهم في عام ٢٠٠٤، وبلغ هامش الربح الصافي (٣٥,٣%) في ٢٠٠٥ مقارنة بنسبة (١٨,٢%) في ٢٠٠٤.

الميزانية العمومية

بلغ إجمالي الميزانية العمومية، في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ حوالي (٤٤٢,٥) مليون درهم، مقارنة بحوالي (٣١,١) مليون درهم في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤، وتعود هذه الزيادة الملحوظة في ميزانية الشركة إلى مشروع توسعة أسطولها عن طريق شراء ناقلات جديدة، بالإضافة إلى النمو في حجم العمليات.

مليون درهم	في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤	في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥
الموجودات المتداولة	٢٣,٧	٧٧,٤
الموجودات غير المتداولة	٧,٤	٣٦٥,١
مجموع الموجودات	٣١,١	٤٤٢,٥
المطلوبات المتداولة	١١,٥	١٠,١
المطلوبات غير المتداولة	٦,٤	١٩٩,٢
مجموع المطلوبات	١٧,٩	٢٠٩,٣
حقوق المساهمين	١٣,٢	٢٣٣,٢
مجموع المطلوبات وحقوق الملكية	٣١,١	٤٤٢,٥

الموجودات المتداولة

بلغت الموجودات المتداولة حوالي (٧٧,٤) مليون درهم في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥، حيث مثلت (١٧,٥%) من إجمالي أصول الشركة مقارنة بمبلغ (٢٣,٧) مليون درهم في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤، حيث مثلت (٧٦,٢%) من إجمالي الأصول. وقد انخفضت نسبة الموجودات المتداولة نتيجة شراء ناقلات حديثة وتوسعة أسطول الشركة البحري.

تقوم الشركة بإيداع ودائع قصيرة الأجل لدى بنوك تجارية لفترة تتراوح ما بين شهر واحد إلى ثلاثة شهور من تاريخ الإيداع. بلغ إجمالي النقدية وما يماثلها في عام ٢٠٠٥ حوالي (٤٥,٠) مليون درهم مقارنة بمبلغ وقدره حوالي (١٣,٣) مليون درهم في عام ٢٠٠٤. وبلغ صافي حساب "مدينون تجاريون وأرصدة مدينة"، في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥، حوالي (٣٠,٢) مليون درهم ممثلاً نسبة (٣٩,١%) من إجمالي الأصول المتداولة. كما شملت الأصول المتداولة مخزون قطع الغيار ومواد بمبلغ وقدره حوالي (٢,٢) مليون درهم.

الموجودات غير المتداولة

تتألف الموجودات غير المتداولة من أصول ثابتة وإيداعات بنكية طويلة الأجل، بالإضافة إلى أسم شهره بقيمة (٦,٧) مليون درهم نتيجة عملية الاستحواذ على الوكالات البحرية لشركة لامناكو ذ.م.م. وقد شملت الأصول الثابتة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ المبالغ المسددة بقيمة (٣٤٥,٢) مليون درهم تحت حساب بناء (٤) ناقلات للمواد الكيماوية وناقلة نفط عملاقة. وبلغت الإيداعات البنكية طويلة الأجل (١٣,٢) مليون درهم في نهاية عام ٢٠٠٥.

المطلوبات

بلغ إجمالي مطلوبات الشركة حوالي (٢٠٩,٣) مليون درهم في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ مقارنة بمبلغ وقدره (١٧,٩) مليون درهم في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤. وقد مثلت المطلوبات طويلة الأجل حوالي (٩٥%) من إجمالي المطلوبات وذلك نتيجة لفروض بنكية حصلت عليها الشركة لتمويل شراء الناقلات. وقد تم رهن الناقلات لصالح البنك المصدر للفروض.

حقوق المساهمين

تعتمد الشركة بشكل رئيسي على مساهمة الشركاء وتدفعاتها المالية لتمويل عملياتها. بلغ إجمالي حقوق المساهمين في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ حوالي (٢٣٣,٢) مليون درهم مقارنة بحوالي (١٣,٢) مليون درهم في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤. ترجع الزيادة في صافي حقوق الملكية إلى تدعيم المساهمين للمركز المالي من خلال عملية لزيادة رأسمال الشركة فاموا بها بهدف تمويل مشروعات التوسعة الخاصة بالأسطول. كما قامت الشركة بتوزيع ١١,٨ مليون درهم عن الأرباح خلال عام ٢٠٠٥ على المساهمين.

التعاملات مع الأطراف ذوي العلاقة

بلغ إجمالي المبالغ المستحقة إلى الأطراف ذوي العلاقة مبلغاً وقدره (٨,٣) مليون درهم في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥ كعمولة تحفيزية لمدراء الشركة.

تعاملات مالية هامة بعد تدقيق القوائم المالية في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٥

حصلت الشركة على قرض معبري (bridge loan) لبناء (٢) ناقلتي كيماويات من طراز جلفماكس (Gulfmax) بحوالي (١٦٥) مليون درهم خلال الربع الأول من عام ٢٠٠٦. وسيتم سداد القرض من حصيلة الاكتتاب.

سياسة توزيع الأرباح

سوف تتبنى الشركة سياسة لتوزيع الأرباح تقتضي توزيع ٢٥% على الأول من صافي الدخل كتوزيعات نقدية على أن لا يؤثر ذلك سلباً على متطلبات التمويل المصرفي ورأس المال والإنفاق الاستثماري. كما أن قرار توزيع الأرباح خاضع لتقدير مجلس الإدارة والجمعية العمومية للمساهمين بشكل يتوافق مع مصلحة الشركة.

مسائل قانونية

إن الملخص التالي يستند إلى بنود عقد تأسيس الشركة وقانون الشركات التجارية في الإمارات ويجب فراعته في سياق المعلومات المفصلة المتضمنة في عقد تأسيس الشركة ونظامها الأساسي المرفقين مع هذه النشرة.

عقد التأسيس

سيتم تحويل الشركة من شركة ذات مسؤولية محدودة إلى شركة مساهمة عامة وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية في الإمارات العربية المتحدة. ويحدد نظام الشركة الأساسي الحقوق والالتزامات المصاحبة لملكية أسهم الشركة بالتفصيل.

أسهم الشركة

سوف يبلغ رأس المال المكتتب به (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) درهم إماراتي موزعة على (١,٦٥٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية قدرها درهم إماراتي واحد (١) للسهم الواحد. وجميع هذه الأسهم متماثلة من حيث الحقوق والواجبات. وبوجه خاص فإن حقوق الأسهم متساوية فيما يتعلق بتوزيع الأرباح والتوزيعات في حال التصفية. إن الالتزامات المصاحبة لملكية الأسهم محدودة بقيمتها الاسمية. ولا يحق لمجلس الإدارة أو الجمعية العمومية للشركة زيادة التزامات حملة الأسهم دون موافقتهم.

حقوق التصويت

يخول كل سهم من أسهم الشركة ماله صوته واحداً في اجتماعات الجمعية العمومية لحملة الأسهم. ويتم تبني قرارات الجمعية العمومية للشركة وفقاً لأصوات غالبية الأسهم الممثلة في مثل هذه الاجتماعات.

تسجيل الأسهم

تحتفظ الشركة بسجل للأسهم يضم أسماء وبيانات مفصلة عن حملة الأسهم ويتم إصدار شهادة لحامل الأسهم توضح عدد الأسهم التي يملكها. وعند إدراج الأسهم في سوق دبي المالي ستتحول شهادات الأسهم الاسمية إلى صورة إلكترونية (Dematerialized) وينقل سجل الأسهم إلى سوق دبي المالي. ولن تعترف الشركة إلا بعمليات نقل الأسهم التي تظهر في السجل.

توزيع الأرباح

صافي دخل الشركة في كل سنة مالية قابل للتوزيع على حملة الأسهم. غير أن الشركة ملزمة باقتطاع (١٠٪) من صافي أرباحها كاحتياطي قانوني لحين بلوغ ذلك الاحتياطي (٥٠٪) من إجمالي رأسمال الشركة المدفوع.

الجمعية العمومية

تلتزم الشركة بعقد اجتماع واحد على الأقل في السنة للجمعية العمومية العادية ومناقشة ميزانية الشركة وحساب الأرباح والخسائر والتصديق عليها والنظر في مقترحات توزيع الأرباح وتعيين مراجعي الحسابات وانتخاب أعضاء مجلس الإدارة (عندما يحل موعد انتخابهم). وقد تتم الدعوة لاجتماعات الجمعية العمومية غير العادية لأغراض أخرى مثل بحث تعديل عقد تأسيس الشركة أو زيادة رأس المال أو تصفية الشركة. يخضع التصويت والنصاب القانوني في اجتماعات الجمعية العمومية العادية والغير عادية إلى أحكام قانون الشركات التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة.

مجلس الإدارة

يخول مجلس الإدارة بصلاحيات واسعة لإدارة شؤون الشركة والقيام بجميع المهام فيما عدا تلك التي تقع ضمن صلاحيات الجمعية العمومية. سوف يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من (١١) عضواً تنتخبهم الجمعية العمومية العادية للمساهمين لدورة مدتها ثلاث (٣) سنوات. عند التصويت وفي حال تعادلات الأصوات، يرجح الجانب الذي يصوت فيه الرئيس وفقاً للأحكام قانون الشركات وملحقاته النافذة. وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (١١/١٥٤) لسنة ٢٠٠٦م حصلت الشركة على استثناء من أحكام المادتين (٩٩) و(١٠٠) من القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ وذلك بالنسبة لجنسية أغلبية أعضاء مجلس الإدارة ورئيس المجلس.

ملخص عن قطاع الشحن البحري لحوملات السوائل

تم جمع المعلومات الواردة في هذا الجزء من مصادر متعددة تشمل على سبيل المثال لا الحصر الدراسات القطاعية المتخصصة الصادرة عن كل من بلومبيرج (Bloomberg) وكلاركسونز ريسرتش (Clarksons Research) ولويدز ريجستر فيريلاي (LloydsRegister –FairPlay)، إضافة إلى العديد من المعلومات العامة التي حصلت عليها شعاع كبيتال خلال إعداد هذه النشرة.

المقدمة

يشهد سوق شحن النفط الخام ومشتقاته والمواد الكيماوية فترة انتعاش، نتيجة للزيادة في معدلات إنتاج النفط والطلب المتزايد عليه والنمو الاقتصادي العالمي.

وشهدت أسعار بناء السفن ارتفاعاً ملحوظاً بسبب غياب الشواغر في أحواض بناء السفن مما أدى إلى محدودية سعة النقل. وقد تأثرت سعة النقل أيضاً بالتشريعات الدولية الخاصة بالنافلات ذات التصفية المنفرد، حيث أدى قرار منظمة الملاحة الدولية بحظرها بحلول عام ٢٠١٠، وكذلك منع هذه السفن من دخول موانئ أمريكا الشمالية وأوروبا وبعض الدول الأعضاء في المنظمة، إلى زيادة الطلب على السعة المتوفرة مما أدى بدوره إلى ارتفاع أسعار التأجير.

خلفية عن قطاع الشحن البحري لحوملات السوائل

تقوم ناقلات النفط بنقل النفط الخام إلى المصافي والمنتجات المكررة من المصافي إلى أماكن التخزين والتوزيع أو المصافي الأخرى. يعد قطاع ناقلات النفط الخام والمنتجات النفطية أكبر قطاعات الأسطول العالمي للناقلات البحرية للسوائل من حيث عدد الناقلات وسعة النقل.

وتصنف المنتجات النفطية التي يتم شحنها بواسطة الأسطول العالمي إلى منتجات "نظيفة" (وتشمل على سبيل المثال لا الحصر كلا من MTBE وبنفثا ووقود الطائرات النفاثة، والكيروسين، والبنزين والديزل) ومنتجات نفطية "غير نظيفة" (وتشمل على سبيل المثال لا الحصر زيوت الوقود الثقيلة والبيتومين).

يشهد قطاع الشحن البحري انتعاشاً اقتصادياً حيث تتزايد أسعار تأجير الناقلات البحرية سنوياً نتيجة لتزايد الطلب العالمي على النفط الخام والنمو الاقتصادي العالمي المتوقع مستقبلاً. وقد بلغ حجم الأسطول العالمي للناقلات البحرية للنفط الخام والمنتجات النفطية في أكتوبر ٢٠٠٥ ما يقارب (٥,٩٦١) ناقلة بحرية^(١) (تشمل ٤,٢٣٥) ناقلة منتجات نفطية وكيماوية و١,٧٢٦ ناقلة نفط خام) بإجمالي سعة نقل قدرها (٣٥٠) مليون طن ساكن (Dead Weight Ton)، وتشمل سعة النقل هذه سعة وقدرها (٧٤) مليون طن ساكن لناقلات المنتجات النفطية والكيماوية وسعة نقل قدرها (٢٧٦) مليون طن ساكن لناقلات النفط الخام.

تمثل طاقة ناقلات المسافات الطويلة، والتي تشمل كلاً من ناقلات النفط الخام العملاقة (VLCC) وناقلات النفط من طراز سويسماكس (Suezmax) ما يقرب من (١٩٠) مليون طن ساكن ممثلة نسبة (٧١%) من إجمالي سعة نقل الأسطول العالمي^(٢). علماً بأن إجمالي الطلب على ناقلات النفط الخام والمنتجات النفطية للمسافات الطويلة قد بلغ في أكتوبر ٢٠٠٥ ما يقرب من (١٧٩) مليون طن ساكن. وحيث أن معظم الطلب على النفط الخام يأتي من أمريكا الشمالية وآسيا ومعظم صادراته تأتي من الشرق الأوسط فإن معدلات الطلب على ناقلات النفط للمسافات الطويلة قد بلغت معدلات تشغيله ما يقارب (٩٢%) لناقلات النفط الخام العملاقة^(٣) وما يقارب (٩٨%) لناقلات النفط من طراز سويسماكس (Suezmax)^(٤). وقد بلغ إجمالي الناقلات ذات التصفية المزودج في أكتوبر ٢٠٠٥ ما نسبته (٦٨%) من إجمالي الأسطول العالمي للناقلات البحرية للنفط الخام ومشتقاته مقارنة بنسبة (٥١%) في عام ٢٠٠٢.

قامت منظمة الملاحة الدولية، وهي مؤسسة تابعة للأمم المتحدة والجهة المعنية بالشؤون المتعلقة بالأمن والسلامة الملاحية دولياً، بإصدار قرار في شهر ديسمبر عام ٢٠٠٣ تم بموجبه تقديم تاريخ الحظر على استخدام الناقلات ذات التصفية المنفرد من عام ٢٠١٥ إلى عام ٢٠١٠. الأمر الذي من المتوقع أن يترتب عليه زيادة في الطلب على الناقلات ذات التصفية المزودج حالياً، خاصة وأن سعة نقل السفن ذات التصفية المنفرد التي سيتم حظر استخدامها تبلغ (١١٤) مليون طن ساكن^(٥). إضافة إلى ذلك قامت منظمة الملاحة الدولية بحظر نقل الزيوت الصالحة للاستهلاك الآدمي إلا على الناقلات الكيماوية من الفئة (IMO Class II & III) بحلول عام ٢٠٠٧.

^١ بواخر بسعة تفوق ١٠,٠٠٠ طن ساكن للباخرة الواحدة

^٢ نقل ١٩٠ مليون طن ساكن مقارنة بإجمالي أسطول نقل النفط الخام وقدره ٢٦٧ مليون طن ساكن

^٣ سعة نقل ١٤٠ مليون طن ساكن مقارنة بحجم طلب بلغ ١٣٠ مليون طن ساكن

^٤ سعة نقل ٥٠ مليون طن ساكن مقارنة بحجم طلب بلغ ٤٩ مليون طن ساكن

^٥ كما في أكتوبر ٢٠٠٥ ليولخر بسعة تفوق ١٠,٠٠٠ طن ساكن للباخرة الواحدة

وقد وصلت أحواض بناء السفن إلى أقصى طاقاتها الاستيعابية نتيجة لزيادة الطلب على بناء سفن جديدة مما أدى إلى ارتفاع أسعار بناء السفن. وقد ساهم الطلب المتزايد مضافاً إليه محدودية شواغر أحواض بناء السفن إلى زيادة أسعار السوق للبواخر المستعملة.

ومن المتوقع أن تستفيد شركات الشحن البحري، التي استطاعت الحصول على الشواغر النادرة لبناء السفن والتي تنتظر تسليم الناقلات ذات التصفيح المزدوج سواء على المدى القصير أو المتوسط، من أسعار التأجير المريحة والتي جاءت نتيجة لزيادة في الطلب على النفط عالمياً والخطر المرتقب على استخدام الناقلات ذات التصفيح المنفرد وفقاً لقرارات منظمة الملاحة الدولية.

خصائص قطاع الشحن البحري

يتسم قطاع الشحن البحري بصفة عامة بتقلبات دورية، حيث يمر قطاع الشحن في عدة مراحل تعكس حجم العرض والطلب.

تؤثر معطيات العرض والطلب على الناقلات بشكل مباشر على أسعار الشحن البحري وبالتالي على اقتصاديات القطاع وحجم الاستثمارات فيه. بالإضافة إلى ذلك، تؤثر العوامل الموسمية على قطاع الشحن أيضاً من حيث أسعار تأجير الناقلات في السوق الآني أو للأجل. تكون أسعار مواسم الربيع/ الصيف " فصل الركود" عادة أقل من أسعار مواسم الخريف/ الشتاء "فصل الازدهار"، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى متطلبات الطاقة العالمية خلال المواسم الأخيرة.

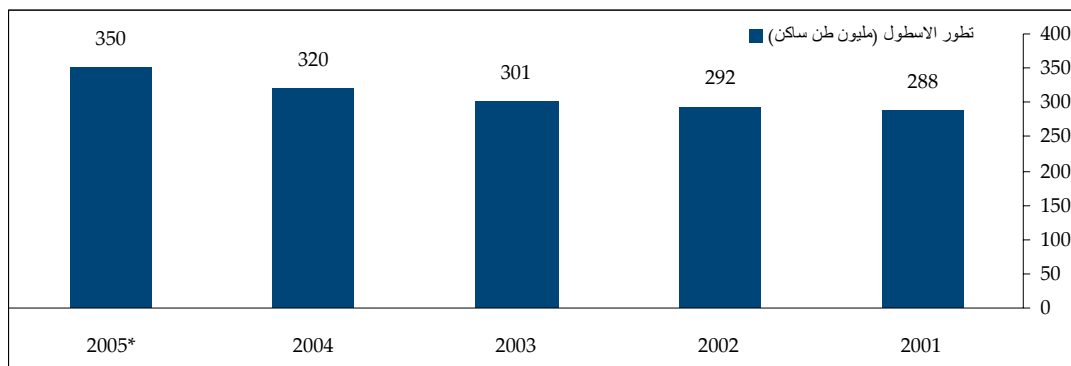
وبدل الازدياد الملحوظ في أسعار تأجير الناقلات البحرية على مرور قطاع النقل البحري بحالة انتعاش وازدهار، حيث تؤدي زيادة الطلب على النفط إلى زيادة الطلب على سعة الشحن البحري ومن ثم إلى زيادة تدريجية في أسعار تأجير السفن. وعادة ما تؤدي الزيادة في أسعار تأجير السفن إلى تحفيز مالكي السفن لزيادة حجم الاستثمارات في القطاع والسعي للحصول على سعة جديدة، مما ينعكس على قيمة السفن الحديثة والمستعملة.

يشهد قطاع الشحن حالياً مرحلة انتعاش، حيث زادت أسعار تأجير السفن بشكل سنوي، خلال كل من فصلي "الازدهار" و"الركود"، وذلك نتيجة لتزايد الطلب العالمي على النفط الخام والنمو الاقتصادي المتوقع مستقبلاً. وبلغت أحواض بناء السفن أقصى طاقاتها الاستيعابية، مما أدى في المقابل إلى زيادة أسعار بناء الناقلات. وأدت تلك الزيادة في الطلب بالإضافة إلى محدودية شواغر أحواض بناء السفن، إلى تضيق الفجوة بين قيمة بيع الناقلات المستعملة (لمدة 5 سنوات أو أقل) والحديثة. وتجدر الإشارة إلى أن عمليات الإلغاء التدريجي للسفن ذات التصفيح المنفرد انخفضت خلال عام ٢٠٠٤، وذلك بسبب سعي مالكي السفن إلى الاستفادة من الارتفاع الحالي في أسعار تأجير وربحية تشغيل السفن وذلك لتحقيق عوائد مرتفعة قبل دخول الخطر الدولي على استعمالها حيز التنفيذ.

بيانات الأسطول

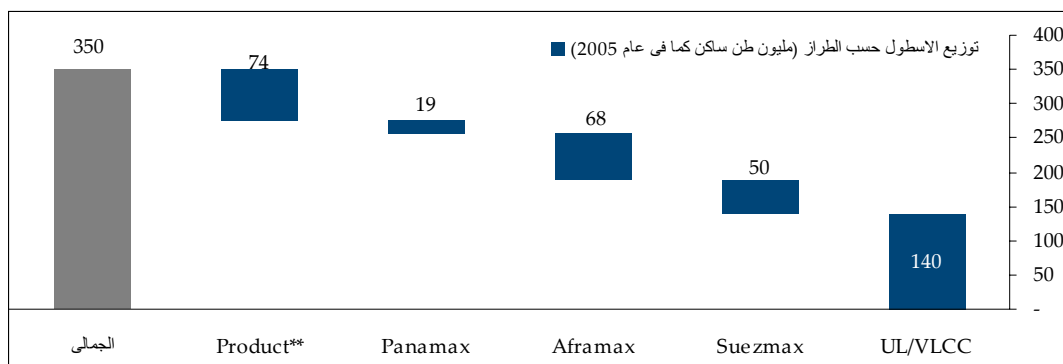
بلغ حجم الأسطول العالمي للناقلات البحرية للنفط الخام والمنتجات النفطية في أكتوبر ٢٠٠٥ ما يقارب (٥,٩٦١) ناقلة بحرية^(٦) تشمل (٤,٢٣٥) ناقلة منتجات نفطية وكيميائية و(١,٧٢٦) ناقلة نفط خام بإجمالي سعة نقل قدرها (٣٥٠) مليون طن ساكن^(٧) (تشمل سعة نقل قدرها (٧٤) مليون طن ساكن لناقلات المنتجات النفطية والكيميائية وسعة نقل قدرها (٢٧٦) مليون طن ساكن لناقلات النفط الخام) مقارنة بما يقارب (٢٨٨) مليون طن ساكن في عام ٢٠٠١، أي بما يعادل نسبة نمو مركبة (CAGR) (٥,٠%) خلال تلك الفترة.

^٦ بواخر يسعة تفوق ١٠,٠٠٠ طن ساكن للباخرة الواحدة
^٧ كما في أكتوبر ٢٠٠٥



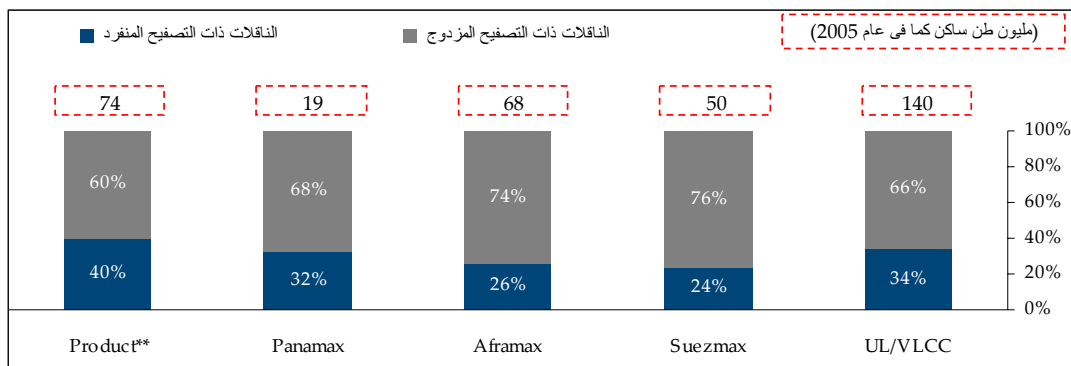
المصدر: كلاركسونز للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥

تمثل ناقلات النفط العملاقة (VLCC و ULCC) (سعة نقل تتراوح بين (٢٠٠) ألف طن ساكن إلى أكثر من (٣٢٠) ألف طن ساكن) نسبة (٤٠%) من إجمالي الأسطول العالمي. بينما تمثل الناقلات من طراز سويزماكس (Suezmax) (سعة نقل (١٢٠) ألف طن ساكن إلى (٢٠٠) ألف طن ساكن) نسبة (١٤%) والناقلات من طراز Aframax (سعة نقل (٨٠) ألف طن ساكن إلى (١٢٠) ألف طن ساكن) نسبة (١٩%) والناقلات من طراز Panamax (سعة نقل (٦٠) ألف إلى (١٢٠) ألف طن ساكن) نسبة (٥%) من إجمالي الأسطول العالمي. كما تمثل ناقلات المنتجات النفطية والكيماويات نسبة (٢١%) من إجمالي الأسطول العالمي.



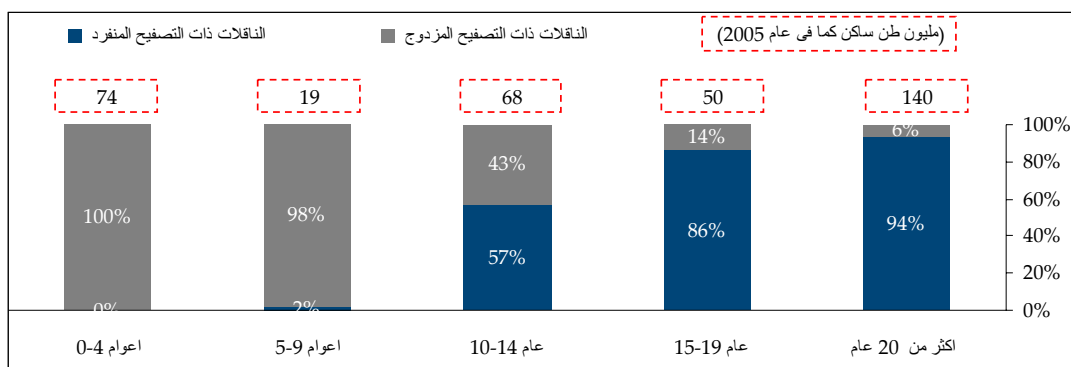
المصدر: كلاركسونز للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥ ** تشمل ناقلات المنتجات النفطية و Handysize والناقلات بسعة نقل أكثر من ١٠ ألف طن ساكن للناقلات

بلغت نسبة الناقلات ذات التصنيف المزدوج في أكتوبر ٢٠٠٥ (٦٨%) من إجمالي الأسطول العالمي مقارنة بنسبة (٥١%) في عام ٢٠٠٢. وبلغت نسبة الناقلات ذات التصنيف المزدوج من إجمالي ناقلات المسافات الطويلة والتي تشمل كلاً من ناقلات النفط الخام العملاقة وناقلات النفط من الطراز (سويزماكس) حوالي (٦٨%)، بينما بلغت نسبة ناقلات النفط للمسافات الطويلة ذات التصنيف المنفرد، والتي تبلغ سعتها حوالي (٦٠) مليون طن ساكن، حوالي (٣٢%). أما بالنسبة للسفن من النوع (أفراماكس) و(باناماكس)، وهي ناقلات تصنف بشكل عام على أنها ناقلات نفط ومنتجات نفطية للمسافات المتوسطة والقصيرة، فقد بلغت نسبة إجمالي الناقلات ذات التصنيف المزدوج منها (٧٢%). ومثلت النسبة الباقية الناقلات ذات التصنيف المنفرد والتي تبلغ سعتها (٢٤) مليون طن ساكن. وبلغت نسبة ناقلات المنتجات النفطية والكيماويات حوالي (٦٨%) وتمثل ناقلات التصنيف المنفرد النسبة الباقية وسعتها (٣٠) مليون طن ساكن. وبلغ إجمالي سعة شحن الناقلات ذات التصنيف المنفرد في أكتوبر ٢٠٠٥ ما يقارب (١١٤) مليون طن ساكن.



المصدر: كلاركسون للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥ ** تشمل ناقلات المنتجات النفطية وHandysize والناقلات بسعة نزل أكثر من ١٠ ألف طن ساكن للناقلة

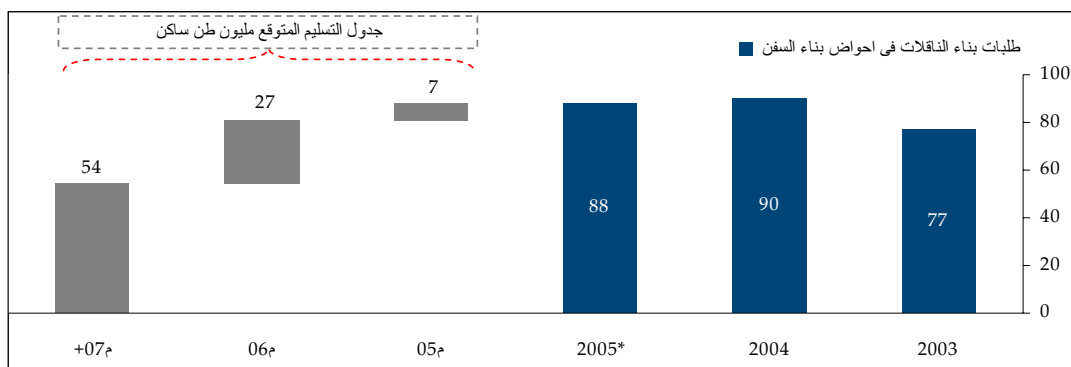
يبلغ متوسط العمر الافتراضي للسفينة حوالي (٢٥) عاماً. وبلغت الناقلات التي تم تشغيلها لفترة تقل عن (٩) أعوام ٢٧% من إجمالي الأسطول العالمي وغالبيتها سفن ذات تصفيح مزدوج. بينما بلغت نسبة الناقلات التي تم تشغيلها لمدة تزيد عن (١٠) أعوام حوالي (٧٣%) من إجمالي الأسطول وغالبيتها ذات تصفيح منفرد. ويعود الارتفاع في نسبة الناقلات التي تم تشغيلها لمدة (١٠) أعوام فأكثر إلى قلة حجم الاستثمارات في القطاع في الأعوام الماضية.



المصدر: كلاركسون للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥

أحواض بناء السفن

يتأثر قطاع الشحن بمقدار سعة الشحن المتوفرة، وبالرغم من أن الطلب يُعد عاملاً أساسياً على المدى القصير، إلا أن حجم القطاع (بالطن) هو الذي يُحدد في النهاية طبيعة دورة الشحن. ويأتي تقديم تاريخ الخطر المفروض من قبل منظمة الملاحة الدولية وضرورة الامتثال له مضافاً إلى الازدهار الحالي الذي يمر به قطاع الشحن لحمولة السوائل والتوقعات المستقبلية الإيجابية من حيث الأرباح، بمثابة عوامل محفزة لمالكي السفن لزيادة طلبهم على السفن الجديدة. وبلغت الطلبات المقدمة إلى أحواض بناء السفن حوالي (٨٨) مليون طن ساكن (أي ما نسبته (٧٧%) من إجمالي سعة شحن الناقلات ذات التصفيح المنفرد) مع توقع تسليم ما نسبته (٨%) و(٣١%) فقط من الطلبات الحالية بين عامي ٢٠٠٥ و٢٠٠٦ على التوالي. أما النسبة المتبقية وهي (٦١%) فمن المقرر تسليمها بعد عام ٢٠٠٧.



المصدر: كلاركسون للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥ * في أكتوبر ٢٠٠٥

من المتوقع أن تستمر أسعار تأجير السفن السائدة حالياً لعدة سنوات مقبلة وذلك نتيجة الانخفاض في سعة النقل المتوفرة على متن الناقلات الناجم عن الحظر من قبل منظمة الملاحة الدولية على السفن ذات التصنيف المنفرد. ومن المتوقع أن تقوم أحواض بناء السفن بتوفير سعة تقارب (٣٤) مليون طن ساكن، خلال عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ مما يتيح إمكانية إعادة التعاقد على هذه الطاقة إلا أن توريدها سيكون بحلول عام ٢٠٠٩/٢٠١٠.

كما أن لمحدودية الشواغر في أحواض بناء الناقلات تأثير واضح أيضاً على أسعار الناقلات، حيث صاوت بشكل عام الفجوة ما بين أسعار السفن الحديثة ومثيلاتها المستعملة. وكانت نسبة تكلفة الناقلات المستعملة تقدر بحوالي (٨٠%) من سعر الناقلات حديثة البناء، ووفقاً لأحدث عملية بيع تم تسجيلها، تم بيع ناقل نفط عملاقة تم تشغيلها لمدة (٥) سنوات بمبلغ (١١٤,٤) مليون دولار^(٨)، بينما يبلغ سعر الناقلات الحديثة البناء حوالي (١٢٥) مليون دولار، أي بحوالي (٩١%) من سعر الناقلات الجديدة.

التخلص من سعة النقل

حد الطلب المتزايد على سعة الشحن وارتفاع أسعار التأجير اليومي من رغبة مالكي الناقلات في استبعاد الناقلات ذات التصنيف المنفرد من قطاع الشحن البحري خلال عام ٢٠٠٥ حيث وصلت عملية التخلص من سعة النقل إلى أقل مستوياتها لتنف عند (١٢٦) مليون طن ساكن، وذلك بسبب الطلب المتزايد عليها، وذلك على عكس التوجه السائد ما بين الأعوام ٢٠٠٠ حتى ٢٠٠٢ بسبب تراجع حجم الطلب وأسعار التأجير.

من المتوقع أن تتزايد الضغوط لاستبعاد سعة النقل للناقلات ذات التصنيف المنفرد بشكل تام وذلك تماشياً مع تشريعات منظمة الملاحة الدولية بالإضافة حظر دخول مثل تلك الناقلات إلى موانئ أمريكا الشمالية وأوروبا وبعض الدول الأعضاء في المنظمة.

ملكية السفن الخاصة بصناعة الشحن

يفتقر مجال الشحن إلى وجود جهة واحدة مسيطرة تحدد اتجاهات القطاع، حيث لا تمتلك أي شركة بمفردها أكثر من (٥%) من إجمالي السعة، وتسيطر أكبر (١٥) شركة شحن على ما نسبته (٣٦%) فقط من إجمالي سعة الشحن المتاحة.

معدلات الطلب على الشحن البحري للسوائل

يتأثر الطلب على ناقلات النفط الخام بعاملين رئيسيين أحدهما الطلب على النفط، والثاني مسارات الشحن، حيث يتأثر استهلاك النفط بالنمو الاقتصادي وزيادة الإنتاج الصناعي. أما بالنسبة لمسارات الشحن، فإن التغيير الجغرافي في الطلب على النفط وما يتبعه من تغيير على مسارات التجارة للمسافات الطويلة تؤثر على معدلات استخدام الناقلات وسعة الشحن المتاحة. فعلى سبيل المثال، زيادة الطلب على مسارات التجارة بين الشرق الأوسط وأمريكا الشمالية، قد يؤثر على معدلات الطلب على ناقلات جديدة وعلى سعة إضافية بشكل أكبر مما لو حدث تغيير في الطلب على مسارات الشحن للمسافات القصيرة، على سبيل المثال بين بحر الشمال وأوروبا.

الطلب العالمي على النفط

تعد أمريكا الشمالية أكثر مناطق العالم استهلاكاً للنفط، وبالتالي فإن أي ارتفاع في معدلات طلبها على النفط سوف يؤدي إلى ازدياد الطلب على ناقلات المسافات الطويلة. ومن المتوقع، وفقاً لدراسات بيوت الخبرة، أن يستمر الطلب على النفط في أمريكا الشمالية في التصاعد وذلك في ضوء معدلات النمو الاقتصادي وإجمالي الناتج المحلي (Gross Domestic Product) والذي من المتوقع أن يصل معدل نموه إلى (٣,٧٥%)^(٩) في عام ٢٠٠٦.

أما بالنسبة إلى أوروبا، فإن معظم الطلب الأوروبي يتم توريده بواسطة ناقلات شحن المسافات القصيرة والمتوسطة والتي ليس لها أي تأثير فعلي على الطلب على الناقلات.

وتمثل الصين ما نسبته (٨%) تقريباً من معدلات الطلب العالمي على الناقلات، بعد أن كانت النسبة (٦%) في عام ١٩٩٩. وقد أدى الطلب المتزايد على النفط نتيجة للنمو الاقتصادي السريع وبعد الصين النسبي عن مناطق الإنتاج إلى تحويل الصين إلى لاعب مؤثر في سوق الناقلات. حيث أن نسبة النمو إجمالي الناتج المحلي من المتوقع، وفقاً لتقارير بيوت الخبرة العالمية^(١٠)، أن تبلغ (٩,٢%) و(٨,٧%) في عامي ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ على التوالي الأمر الذي من شأنه

^٨ كلاركسون للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥
^٩ وفقاً للتقارير الاقتصادية المعدة من جولدمان ساكس
^{١٠} البنك المركزي الأوروبي

زيادة حجم الطلب على النفط، وهي زيادة ملحوظة إذا ما قورنت بمعدلات عام ٢٠٠٤ والتي بلغت (٦,٤) مليون برميل في اليوم والتي من المتوقع أن تصل إلى ما يفارب من (٧,٣) مليون برميل في اليوم في عام ٢٠٠٦.

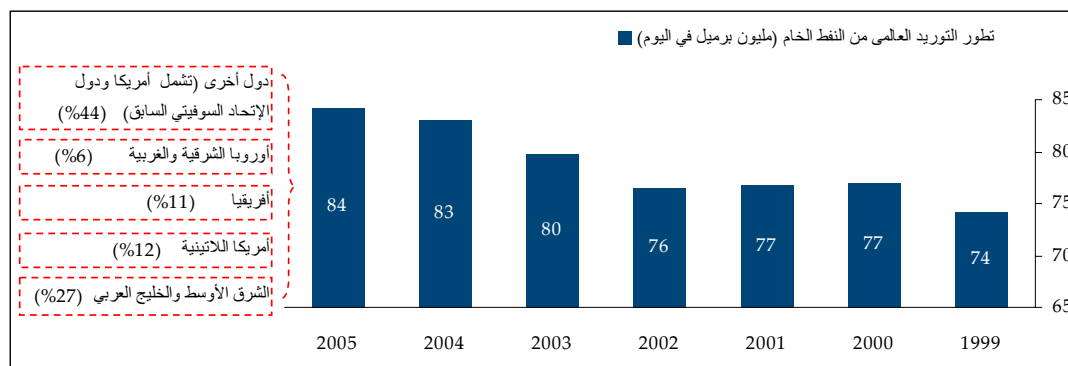
	2006(e)	2005(e)	2004	2003	2002	2001	2000	(مليون برميل في اليوم)
أمريكا الشمالية								
الولايات المتحدة الأمريكية	21.2	20.9	20.7	20.0	19.8	19.7	19.7	
إجمالي أمريكا الشمالية	25.9	25.6	25.4	24.6	23.8	23.7	23.7	
نسبة التغير سنوياً	1.2%	0.8%	3.3%	3.4%	0.4%	0.0%	0.9%	
الدول الأوروبية التابعة للـ OECD								
الدول الأوروبية الربعة العظمى	8.2	8.3	8.3	8.3	8.3	8.4	8.4	
إجمالي الدول الأوروبية التابعة للـ OECD	15.7	15.7	15.7	15.5	15.1	15.3	15.1	
نسبة التغير سنوياً	0.0%	0.0%	1.3%	2.6%	-1.3%	1.3%	-0.7%	
دول المحيط الهادئ التابعة للـ OECD								
اليابان	5.4	5.4	5.4	5.6	5.5	5.4	5.5	
إجمالي دول المحيط الهادئ التابعة للـ OECD	8.7	8.6	8.5	8.8	8.6	8.5	8.6	
نسبة التغير سنوياً	1.2%	1.2%	-3.4%	2.3%	1.2%	-1.2%	-1.1%	
الدول الآسيوية الغير التابعة للـ OECD								
الهند	2.8	2.7	2.6	2.4	2.3	2.3	2.1	
الصين	7.3	6.8	6.4	5.6	5.0	4.7	4.8	
إجمالي الدول الآسيوية الغير التابعة للـ OECD	16.4	15.6	15.0	13.6	12.8	12.2	12.1	
نسبة التغير سنوياً	5.1%	4.0%	10.3%	6.3%	4.9%	0.8%	5.2%	
الدول الأخرى الغير التابعة للـ OECD*								
إجمالي الدول الأخرى الغير التابعة للـ OECD	18.9	18.4	17.8	16.9	17.7	17.2	16.6	
نسبة التغير سنوياً	2.7%	3.4%	5.3%	-4.5%	2.9%	3.6%	1.2%	
جمالي الاستهلاك العالمي	85.6	83.9	82.3	79.4	77.9	76.8	76.2	
نسبة التغير سنوياً	2.0%	1.9%	3.7%	1.9%	1.4%	0.8%	1.1%	

* تشمل دول الاتحاد السوفيتي السابق، دول أمريكا الجنوبية، دول الشرق الأوسط و دول أخرى

المصدر: كلاركسونز للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥

التوريد العالمي للنفط

من المتوقع أن يكون معدل التوريد العالمي للنفط قد وصل (٨٤) مليون برميل في اليوم^(١١) بحلول نهاية عام ٢٠٠٥، أي بمعدل نمو سنوي مركب يعادل (١,٦%) منذ عام ١٩٩٩. ويظل إنتاج النفط من منطقة الشرق الأوسط هو المحرك الرئيسي لمعدلات الطلب على الناقلات حيث يمثل منفرداً نسبة ٢٧% من إجمالي التوريد العالمي.

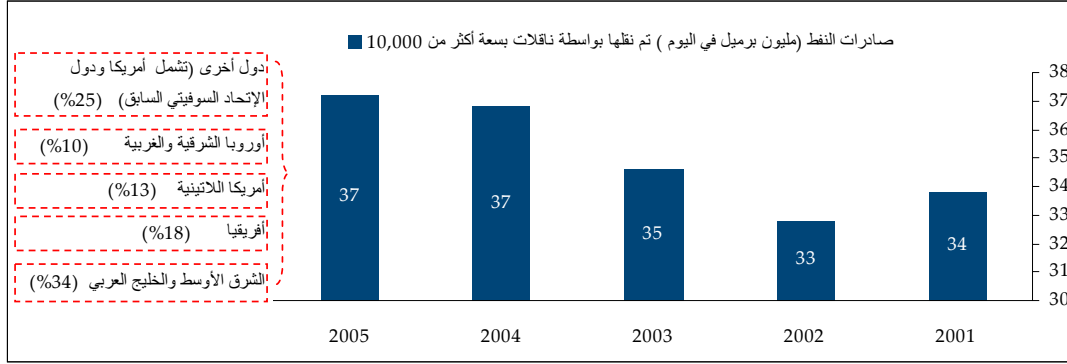


المصدر: كلاركسونز للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥

^{١١} كلاركسونز للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥

الصادرات العالمية للنفط

تمثل صادرات النفط ما نسبته (٤٣%) من إجمالي التوريد اليومي وتشحن على متن ناقلات بحرية بسعة حمولة تقدر بحوالي (٢٩٩) مليون طن ساكن. ولقد نمت تجارة الشحن البحري للنفط الخام من (٣٤) مليون برميل في اليوم في عام ٢٠٠١ لتصل تقريباً إلى (٣٧) مليون برميل في اليوم بحلول نهاية عام ٢٠٠٥^(١٢) أي بمعدل نمو سنوي مركب يتجاوز ٢,٨%. وقد مثلت منطقة الشرق الأوسط، التي تعد بمثابة أكبر مصدر منفرد ما نسبته (٣٤%) (أي ما يقرب من (٣) ملايين برميل يومياً) من صادرات النفط العالمية.



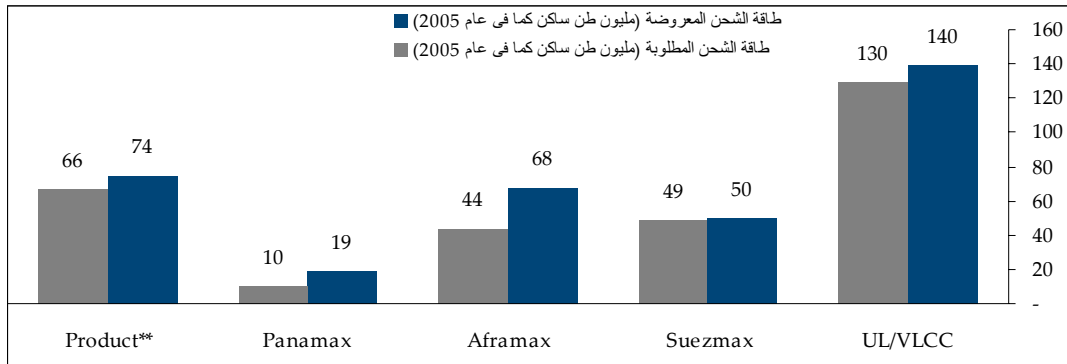
السعة العالمية لتكرير النفط

بشكل عام، تتركز منشآت تكرير النفط في أكثر مناطق العالم استهلاكاً للنفط، ولذا فإن أي تغير في المواقع الجغرافية لمعامل التكرير، من شأنه تغيير مسار الشحن، وبالتالي قد يؤدي إلى نقصان في سعة الشحن المتوفرة وعدم قدرة شركات الشحن على سد ذلك الفراغ.

العرض والطلب على ناقلات النفط

بما أن معظم الطلب على النفط يأتي من أمريكا الشمالية والصين ومعظم صادراته تأتي من الشرق الأوسط فإن غالبية معدلات الطلب الأعلى هي على ناقلات المسافات الطويلة، مما أدى إلى ارتفاع ملحوظ في نسبة استعمالها والتي وصلت إلى (٩٨%) للناقلات من طراز سويتزماكس و(٩٣%) لناقلات النفط العملاقة^(١٣).

إن معدلات الطلب على ناقلات المسافات الطويلة مريحة للزيادة وذلك بسبب الطلب المتزايد على النفط ومشتقاته، ومصادر توريده وأماكن استهلاكه، بالإضافة إلى تطبيق الحظر على الناقلات ذات التصنيف المنفرد وندرة الشواغر في أحواض بناء السفن.



المصدر: كلاركسونز للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥ ** تشمل ناقلات المنتجات النفطية وHandysize والناقلات بسعة نقل أكثر من ١٠ ألف طن ساكن للناقلة

^{١٢} كلاركسونز للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥

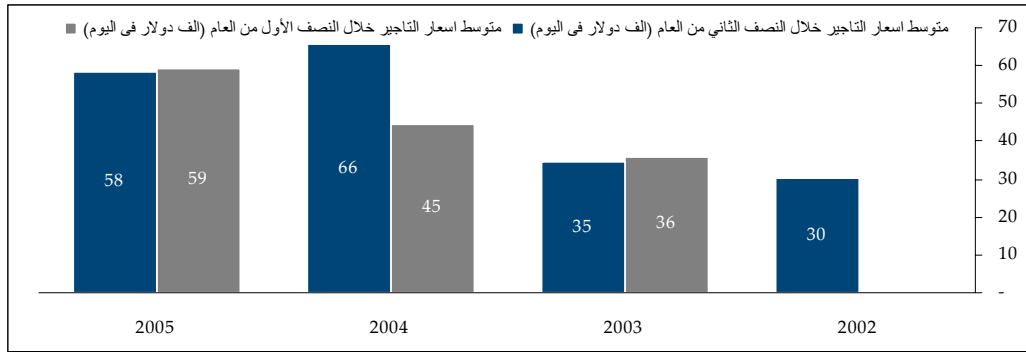
^{١٣} كلاركسونز للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥

أسعار تأجير السفن

تعتمد ربحية قطاع الشحن البحري بشكل أساسي على أسعار التأجير. فكلما ازداد الطلب على الناقلات ارتفعت أسعار إيجارها وذلك بسبب بطء الاستجابة في تلبية الزيادات المفاجئة في معدلات الطلب. وينعكس هذا بدوره حتى على أسعار الإيجار اليومية.

تتأثر معدلات الطلب على الناقلات بارتفاع أو انخفاض معدلات إنتاج النفط، حيث أنه عندما يزداد إنتاج النفط، يزداد أيضًا وبشكل مطرد الطلب على وسائل نقله. وقد يؤدي أي تغيير طفيف في الطلب إلى إحداث تغييرات كبيرة في أسعار التأجير اليومية على المدى القصير، وذلك بسبب ارتفاع مستويات الاستخدام بالسوق. إن العامل الأساسي الذي سيحدد الأسعار اليومية على المدى الطويل هو صافي سعة الشحن والتي ستضاف إلى سعة الأسطول العالمي الحالية مع الأخذ بعين الاعتبار تلك التي سيتم استبعادها نتيجة الحظر المرتقب على الناقلات ذات التصنيف المنفرد.

إن متوسط أسعار تأجير الناقلات يزداد سنويًا لأغلبية فئات السفن منذ عام ٢٠٠٢. وقد بلغت أسعار التأجير اليومية في عام ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ خلال موسم الذروة لناقلات النفط الخام العملاقة ذات التصنيف المزدوج (٦٦) ألف دولار أمريكي و(٥٨) ألف دولار أمريكي على التوالي، بالمقارنة بأسعار التأجير اليومية لذات الفترة والتي بلغت (٣٥) ألف دولار أمريكي و(٣٠) ألف دولار أمريكي خلال عامي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٢ على التوالي.



المصدر: كلاركسون للأبحاث في شهر أكتوبر لعام ٢٠٠٥

التكاليف الرئيسية للصناعة

تكاليف الرحلات البحرية

تشمل تكاليف الرحلات البحرية تكلفة الوقود، ورسوم الفنون، والموانئ والمنارات، والتكاليف الخاصة بالفاطرات والمرشدين البحريين. ويتحمل مالك السفينة في التأجير الفوري للسفن المسؤولية عن مثل هذه المصروفات، بينما تتحمل شركة تأجير السفن، في التأجير الأجل، جميع تكاليف الرحلات البحرية. وتعتبر تكاليف الوقود هي الجزء الأكبر من هذه المصروفات، ويتم تحديدها حسب سرعة السفينة ومعدل استهلاك الوقود لكل تصميم وأسعار النفط. لقد ارتفعت أسعار الوقود بشكل تصاعدي مع ارتفاع أسعار النفط على مدى الأعوام القليلة الماضية. وقد وصل متوسط سعر زيت الوقود "سي إس تي ٣٨٠" خلال يوليو ٢٠٠٥ إلى أكثر من (٢٣١) دولار لطن في الفجيرة بالإمارات العربية المتحدة، بعد أن كان (١٧٧) (١٤) دولارًا لطن في عام ٢٠٠٤.

تكاليف طاقم العمل

تمثل تكاليف طاقم العمل القسم الأكبر من المصروفات وتنفذ عند حوالي (٣٠%) من إجمالي تكاليف التشغيل للسفن الكبيرة (١٥)، وتمثل رواتب الطواقم القسم الأكبر من هذه التكاليف. تعتبر جنسية طاقم السفينة وتسجيل العلم الخاص بها العاملين الأساسيين الذين يحددان تكاليف طاقم العمل. على سبيل المثال، تتمتع السفن المسجلة بعلام سعودي بدعم يصل إلى (٣٠%) على تكاليف الوقود والتخزين.

^{١٤} وفقًا لكلاركسون ريسيرتش في أكتوبر ٢٠٠٥
^{١٥} الخليج للملاحة، كلاركسون ريسيرتش، سيتي جروب

التأمين

تمثل تكاليف التأمين حوالي (١٠-٣٠%)^(١٦) من إجمالي تكاليف التشغيل حسب نوع وعمر السفينة. هناك نوعان من التأمين البحري وهما: تأمين على جسم السفينة والآلات، وتأمين الحماية والتعويض.

إن التأمين على جسم السفينة والآلات يغطي السفينة ومعداتها ضد الخسائر التي قد تحدث خلال عمليات التشغيل العادية. بينما يحمي تأمين الحماية والتعويض المالكين من تعرض أعضاء الطاقم أو الأشخاص الآخرين للإصابة أو الوفاة، وتلف الحمولة، والتلوث، والمسؤولية عن أضرار التصادم، والأمور الأخرى التي تشمل إزالة حطام السفينة في حالة فقدانها.

الإصلاح والصيانة

إصلاح وصيانة الناقلات يأتي استجابة لنظم ومعايير الملاحة البحرية التي تتطلبها جمعيات التصنيف وكذلك الجهات التي تقوم باستئجار السفن. وتمثل تكلفة الإصلاح والصيانة أحد التكاليف الرئيسية، وقد تصل نسبتها إلى ما بين (١٥%-٢٠%) من إجمالي تكاليف التشغيل، وهي تختلف من سفينة إلى أخرى وتخضع لتقديرات الإدارة، وبالتالي لا يتوقع أن تشهد أي تغير ملحوظ باستثناء الزيادة الطبيعية في أسعار السوق.

^{١٦} نفس المصدر السابق

تقرير مدقق الحسابات والفوائيم المالية



22 P.O. Box 9267
Dubai, U.A.E.
Al Fatah Business Tower
Sheikh Zayed Road
Dubai, United Arab Emirates

22 P.O. Box 9267
Dubai, U.A.E.
Al Fatah Business Tower
Sheikh Zayed Road
Dubai, United Arab Emirates

AUDITORS' REPORT TO THE SHAREHOLDERS OF GULF NAVIGATION COMPANY L.L.C.

We have audited the accompanying consolidated balance sheet of Gulf Navigation Company L.L.C. ("the Company") and its subsidiaries (collectively "the Group") as of 31 December 2005, and the related consolidated statements of income, cash flows and changes in equity for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit. The financial statements of the Company as of 31 December 2004 were audited by another auditor whose report dated 31 October 2005 expressed an unqualified opinion on those financial statements.

We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those Standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall consolidated financial statement presentation. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion.

In our opinion, the consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of the Group as of 31 December 2005 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards.

We also confirm that in our opinion proper books of account have been kept by the Company and the contents of the report of the Board of Directors relating to these consolidated financial statements are in agreement with the books of account of the Company. We have obtained all the information and explanations which we required for the purpose of our audit and, to the best of our knowledge and belief, no violations of the UAE Commercial Companies Law of 1984 (as amended) or of the articles of association of the Company have occurred during the year which would have had a material effect on the business of the Company or on its financial position.

2 May 2006

Dubai

A Member of Ernst & Young Global

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

Year ended 31 December 2005

	<i>Notes</i>	<i>2005</i>		<i>2004</i>	
		<i>USD '000</i>	<i>AED '000</i>	<i>USD '000</i>	<i>AED '000</i>
Operating revenue	3	27,688	101,337	13,630	49,887
Operating cost	4	(15,626)	(57,193)	(9,594)	(35,113)
GROSS PROFIT		12,062	44,144	4,036	14,774
Other income	5	237	869	61	224
Administrative expenses	6	(2,523)	(9,234)	(1,617)	(5,919)
PROFIT FOR THE YEAR		9,776	35,779	2,480	9,079
Earnings per share	20				
- Basic		USD 19,552	AED 71,558	USD 4,960	AED 18,158
- Diluted		USD 10,367	AED 37,942	USD 4,960	AED 18,158

The attached notes 1 to 26 form part of these financial statements.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

At 31 December 2005

		2005		2004	
	Notes	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000
ASSETS					
Non-current assets					
Property, plant and equipment	7	94,316	345,196	906	3,316
Goodwill	8	1,840	6,734	-	-
Long term deposits	9	3,614	13,226	1,114	4,076
		<u>99,770</u>	<u>365,156</u>	<u>2,020</u>	<u>7,392</u>
Current assets					
Inventories		601	2,200	106	389
Accounts receivable and prepayments	10	8,274	30,282	2,743	10,038
Bank balances and cash	11	12,269	44,904	3,626	13,270
		<u>21,144</u>	<u>77,386</u>	<u>6,475</u>	<u>23,697</u>
TOTAL ASSETS		<u>120,914</u>	<u>442,542</u>	<u>8,495</u>	<u>31,089</u>
EQUITY AND LIABILITIES					
Equity					
Share capital	12	137	500	137	500
Statutory reserve	13	68	250	68	250
Retained earnings		9,956	36,438	3,403	12,455
		<u>10,161</u>	<u>37,188</u>	<u>3,608</u>	<u>13,205</u>
Funds received for issue of share capital	15	53,543	195,967	-	-
Total equity		<u>63,704</u>	<u>233,155</u>	<u>3,608</u>	<u>13,205</u>
Non-current liabilities					
Loan from directors		-	-	1,000	3,660
Directors' current accounts	16	9	33	638	2,335
Non-current portion of term loan	17	54,350	198,921	-	-
Other payables		-	-	61	223
Employees' end of service benefits	18	82	299	52	189
		<u>54,441</u>	<u>199,253</u>	<u>1,751</u>	<u>6,407</u>
Current liabilities					
Accounts payable and accruals	19	2,769	10,134	3,136	11,477
Total liabilities		<u>57,210</u>	<u>209,387</u>	<u>4,887</u>	<u>17,884</u>
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES		<u>120,914</u>	<u>442,542</u>	<u>8,495</u>	<u>31,089</u>

The financial statements were authorised for issue in accordance with a resolution of the directors on 2 May 2006.

A Name (Director)

A Name (Director)

The attached notes 1 to 26 form part of these financial statements.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

Year ended 31 December 2005

		2005		2004	
	Notes	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000
OPERATING ACTIVITIES					
Profit for the year		9,776	35,779	2,481	9,079
Adjustments for:					
Depreciation	7	182	666	34	123
Provision for employees' end of service benefits	18	30	110	37	137
Interest income		(93)	(341)	(7)	(25)
		<u>9,895</u>	<u>36,214</u>	<u>2,545</u>	<u>9,314</u>
Working capital changes:					
Inventories		(495)	(1,811)	(19)	(69)
Accounts receivable and prepayments		(5,531)	(20,244)	(1,474)	(5,395)
Accounts payable and accruals		(367)	(1,343)	2,290	8,383
Cash from operations		<u>3,502</u>	<u>12,816</u>	<u>3,342</u>	<u>12,233</u>
Employees' end of service benefits paid	18	-	-	(1)	(5)
Net cash from operating activities		<u>3,502</u>	<u>12,816</u>	<u>3,341</u>	<u>12,228</u>
INVESTING ACTIVITIES					
Purchase of plant and equipment	7	(93,592)	(342,546)	(846)	(3,098)
Acquisition of goodwill	8	(1,840)	(6,734)	-	-
Investment in associates		-	-	65	238
Long term deposits	9	(2,500)	(9,150)	-	-
Interest received		93	341	7	26
Net cash used in investing activities		<u>(97,839)</u>	<u>(358,089)</u>	<u>(774)</u>	<u>(2,834)</u>
FINANCING ACTIVITIES					
Dividends paid	14	(3,223)	(11,796)	(683)	(2,500)
Term loan	17	54,350	198,921	-	-
Funds received for issue of share capital	15	53,543	195,967	-	-
Loan from directors		(1,000)	(3,660)	-	-
Loan from shareholders		(61)	(223)	-	-
Movement of directors' current accounts	16	(629)	(2,302)	701	2,566
Net cash from financing activities		<u>102,980</u>	<u>376,907</u>	<u>18</u>	<u>66</u>
INCREASE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS		<u>8,643</u>	<u>31,634</u>	<u>2,585</u>	<u>9,460</u>
Cash and cash equivalents at 1 January	11	<u>3,626</u>	<u>13,270</u>	<u>1,041</u>	<u>3,810</u>
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT 31 DECEMBER	11	<u><u>12,269</u></u>	<u><u>44,904</u></u>	<u><u>3,626</u></u>	<u><u>13,270</u></u>

The attached notes 1 to 26 form part of these financial statements.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY
Year ended 31 December 2005

	Share capital		Statutory reserve		Retained earnings		Funds received for issue of share capital		Total	
	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000
Balance at 1 January 2004	137	500	68	250	1,605	5,876	-	-	1,810	6,626
Dividend paid	-	-	-	-	(683)	(2,500)	-	-	(683)	(2,500)
Profit for the year	-	-	-	-	2,481	9,079	-	-	2,481	9,079
Balance at 31 December 2004	137	500	68	250	3,403	12,455	-	-	3,608	13,205
Dividend paid- 2004	-	-	-	-	(1,109)	(4,059)	-	-	(1,109)	(4,059)
Profit for the year	-	-	-	-	9,776	33,779	-	-	9,776	33,779
Dividend paid- 2005	-	-	-	-	(2,114)	(7,337)	-	-	(2,114)	(7,337)
Funds received for issue of share capital	-	-	-	-	-	-	53,543	195,967	53,543	195,967
Balance at 31 December 2005	137	500	68	250	9,956	36,438	53,543	195,967	63,704	233,155

The attached notes 1 to 26 form part of these financial statements.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

I ACTIVITIES

Gulf Navigation Company Limited (the "Company") is a limited liability company registered and incorporated in Dubai, United Arab Emirates in accordance with the provision of the UAE Commercial Companies Law No. 8 of 1984 (as amended). The Company is primarily engaged in marine transportation of commodities, chartering vessels, marine transport under special passenger and merchant contracts, clearing and forwarding services and container loading, discharging and packaging services. The Company's registered head office is at 4th Floor, # 4 C1 City Centre offices, Dubai, United Arab Emirates.

The Company and its following subsidiaries are referred to as "the Group" in these financial statements.

Company	Percentage of Shareholding	Country of Incorporation	Principal activity	Share capital	
				USD '000	AED '000
Gulf Navigation Group FZCO (99% held by Gulf Navigation Company L.L.C.; 1% held by Gulf Navigation Ship Management FZE which is wholly owned by Gulf Navigation Group FZCO).	100%	United Arab Emirates	Investment holding company	2,732	10,000

Following are the wholly owned subsidiaries of Gulf Navigation Group FZCO

Company	Percentage of Shareholding	Country of Incorporation	Principal activity	Share capital	
				USD '000	AED '000
Gulf Navigation Ship Management FZE	100%	United Arab Emirates	Technical management of ships and crew vessels	273	1,000
Gulf Ship FZE	100%	United Arab Emirates	Ship building and ship chartering	546	2,000
Gulf Jalmuda Corporation	100%	Panama	Ship chartering	-	-
Gulf Huwaylat Corporation	100%	Panama	Ship chartering	-	-
Gulf Fanatir Corporation	100%	Panama	Ship chartering	-	-
Gulf Deffi Corporation	100%	Panama	Ship chartering	-	-

Gulf Navigation Group FZCO was incorporated on 18 July, 2004 and registered as owned by the shareholders of Gulf Navigation Company L.L.C. The shareholders transferred beneficial shareholding of Gulf Navigation Group FZCO to Gulf Navigation Company L.L.C. on 1 January 2005. The legal formalities for the transfer were completed on 28 December 2005.

On 22 April 2006, the Company changed its name to Gulf Navigation Holding (L.L.C.)

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

2 SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

Basis of preparation

The financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards.

The functional currency of the group is US Dollars. The financial statements are also presented in United Arab Emirates Dirhams for the convenience of the readers. Amounts in US Dollars have been translated into United Arab Emirates Dirhams at the rate of USD 1 = AED 3.66.

The financial statements are prepared under the historical cost convention.

Basis of consolidation

The consolidated financial statements comprise the financial statements of the Company and its subsidiaries. The financial statements of the subsidiaries are prepared for the same reporting year as the Parent Company, using consistent accounting policies. All significant inter-company transactions, profits and balances are eliminated on consolidation.

Subsidiaries are fully consolidated from the date on which control is transferred to the Group and ceases to be consolidated from the date on which control is transferred out of the Group.

Change in accounting policies

Previously, the Group recognised revenue on voyage charter based on the completed voyage policy (i.e. the Group only recognised revenue when the voyage was completed).

From 1 January 2005, the Group changed its accounting policy and now recognises revenue associated with voyage charter by reference to the stage of completion of the transactions at the balance sheet date.

There was no impact on the opening retained earnings as at 1 January 2004 or 1 January 2005 as there were no incomplete voyages as at 31 December 2003 and 31 December 2004.

Except for the above, the accounting policies are consistent with those used in the prior year.

IASB Standards and Interpretations issued but not adopted

The application of IASB Standards and Interpretations that have been issued but are not yet mandatory and have not yet been adopted by the Company is not expected to have a material impact on the Group's financial statements during the period of their initial application.

Revenue recognition

Charter revenue

Revenue received from charter is recognised on a straight line basis over the duration of the charter.

Voyage charter

Revenue associated with the voyage is recognised by reference to the stage of completion of the voyage at the balance sheet date.

Ship management, ship agency and commercial agency revenue consist of invoiced value of goods supplied and services rendered during the year, net of discounts and returns. This income is recognised where the goods are supplied and when the services are rendered.

Brokerage income represents the Company's entitlement in its capacity as agent for services rendered directly to customers. Brokerage and other income is recorded when the related services are rendered.

Goodwill

Goodwill acquired in a business acquisition is initially measured at cost being the excess of the acquisition price over the fair value of the assets and liabilities. Following initial recognition, goodwill is measured at cost less any accumulated impairment losses. Goodwill is reviewed for impairment, annually or more frequently if events or changes in circumstances indicate that the carrying value may be impaired.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

2 SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES - Continued

For the purpose of impairment testing, goodwill acquired in a business combination is, from the acquisition date, allocated to the cash-generating unit. Impairment is determined by assessing the recoverable amount of the cash generating unit to which the goodwill relates. Where the recoverable amount is less than the carrying amount, an impairment loss is recognised.

Capital work-in progress

Capital work-in progress is recorded at cost which represents the contractual obligations of the Group for the construction of the vessels. Allocated costs directly attributable to the construction of the asset are capitalised. The capital work in progress is transferred to the appropriate asset category and depreciated in accordance with the Group's policies when construction of the asset is completed and the asset is commissioned for use.

Property, plant and equipment

Property, plant and equipment are stated at cost less accumulated depreciation and any impairment in value.

Capital work in progress is not depreciated.

Depreciation is calculated on a straight line basis over the estimated useful lives of other assets as follows:

Crew vessels	11 years
Leasehold improvements	10 years
Plant and equipment	2-5 years
Furniture and fixtures	5 years
Vehicles	5 years

The carrying values of property, plant and equipment are reviewed for impairment when events or changes in circumstances indicate the carrying value may not be recoverable. If any such indication exists and where the carrying values exceed the estimated recoverable amount, the assets are written down to their recoverable amount.

Expenditure incurred to replace a component of an item of property, plant and equipment that is accounted for separately is capitalised and the carrying amount of the component that is replaced is written off. Other subsequent expenditure is capitalised only when it increases future economic benefits of the related item of property, plant and equipment. All other expenditure is recognised in the income statement as the expense is incurred.

Borrowing cost

Borrowing costs that are directly attributable to the acquisition or construction of an asset are capitalised as part of the cost of the asset until the asset is commissioned for use. Other borrowing costs are expensed in the period in which they are incurred.

Impairment and uncollectibility of financial assets

An assessment is made at each balance sheet date to determine whether there is objective evidence that a specific financial asset may be impaired. If such evidence exists, any impairment loss is recognised in the income statement. Impairment is determined as follows:

- (a) For assets carried at fair value, impairment is the difference between cost and fair value;
- (b) For assets carried at cost, impairment is the difference between cost and the present value of future cash flows discounted at the current market rate of return for a similar financial asset.

Inventories

Inventories, comprising of consumables, are stated at the lower of cost and net realisable value. Costs are those expenses incurred in bringing inventories to their present location and condition on a first-in first out basis.

Net realisable value is the estimated selling price in the ordinary course of business less any further costs expected to be incurred on disposal.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

2 SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES - continued

Accounts receivable

Accounts receivable are stated at original invoice amount less a provision for any uncollectible amounts. An estimate for doubtful debts is made when collection of the full amount is no longer probable. Bad debts are written off when there is no possibility of recovery.

Cash and cash equivalents

For the purpose of the Statement of Cash Flows, cash and cash equivalents consist of cash in hand, bank balances, and short-term deposits with an original maturity of three months or less, net of outstanding bank overdrafts.

Accounts payable and accruals

Liabilities are recognised for amounts to be paid in the future for goods or services received, whether billed by the supplier or not.

Provisions

Provisions are recognised when the Group has an obligation (legal or constructive) arising from a past event, and the costs to settle the obligation are both probable and able to be reliably measured.

Employees' end of service benefits

The Group provides end of service benefits to its expatriate employees. The entitlement to these benefits is based upon the employees' final salary and length of service, subject to the completion of a minimum service period. The expected costs of these benefits are accrued over the period of employment.

Foreign currencies

Transactions in foreign currencies are recorded at the rate ruling at the date of the transaction. Monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are retranslated at the rate of exchange ruling at the balance sheet date. All differences are taken to the income statement.

3 OPERATING REVENUE

	2005		2004	
	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000
Chartering revenue	22,525	82,440	11,576	42,367
Ship agency	3,947	14,447	711	2,602
Commercial agency	918	3,359	231	847
Ship management income	219	802	740	2,709
Brokerage income	45	166	297	1,087
Consultancy charges	34	123	75	275
	<u>27,688</u>	<u>101,337</u>	<u>13,630</u>	<u>49,887</u>

Approximately 81% (2004 : 52%) of chartering revenue for the year has been earned from one customer.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

4 OPERATING COST

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Charter hire and related cost	11,307	42,117	8,282	30,312
Ship agency and supplies cost	3,315	12,132	539	1,974
Commercial agency cost	657	2,406	162	589
Ship management cost	147	538	611	2,238
	<u>15,626</u>	<u>57,193</u>	<u>9,594</u>	<u>35,113</u>

5 OTHER INCOME

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Bank interest	150	550	7	25
Miscellaneous income	87	319	54	199
	<u>237</u>	<u>869</u>	<u>61</u>	<u>224</u>

6 ADMINISTRATIVE EXPENSES

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Staff salaries and benefits	1,648	6,033	1,027	3,758
Business travel and entertainment	159	581	188	688
Depreciation	182	666	34	123
Rent	101	368	121	445
Other administrative expenses	433	1,586	247	905
	<u>2,523</u>	<u>9,234</u>	<u>1,617</u>	<u>5,919</u>

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
At 31 December 2005

7 PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

	Crew vessels		Leasehold improvement		Plant and equipment		Furniture & fixtures		Vehicles		Capital work in progress		Total	
	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000	USD '000	AED '000
Cost:														
At 1 January 2005	-	-	270	988	104	381	51	187	36	132	493	1,805	954	3,495
Additions	1,800	6,588	273	999	29	106	14	51	74	271	91,402	334,531	93,592	342,546
At 31 December 2005	1,800	6,588	543	1,987	133	487	65	238	110	403	91,895	336,336	94,546	346,039
Depreciation														
At 1 January 2005	-	-	13	48	21	77	9	33	5	19	-	-	48	177
Depreciation charge for the year	68	249	41	150	48	176	12	44	13	47	-	-	182	666
At 31 December 2005	68	249	54	198	69	253	21	77	18	66	-	-	230	843
Net carrying amount:														
At 31 December 2005	1,732	6,339	489	1,789	64	234	44	161	92	337	91,895	336,336	94,316	345,196
At 31 December 2004	-	-	257	940	83	304	42	154	31	113	493	1,805	906	3,316

The amount of borrowing costs included within capital work in progress during the year is USD 150 thousand (AED 476 thousand).

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

8 GOODWILL

On 10 August 2005, the Group acquired the ship agency business from a third party for USD 4,000K (AED 14,640K). The purchase price paid on the acquisition was allocated as follows:

	USD'000	AED'000
Purchase consideration	4,000	14,640
Fair value of property, plant and equipment acquired, included in additions (note 7)	(2,160)	(7,906)
Goodwill	<u>1,840</u>	<u>6,734</u>

For goodwill impairment testing, the recoverable amount of goodwill has been determined based on a value-in-use calculation. Management has assumed that cash to be generated from this unit for the next five years will at least be equal to the cash generated during the first quarter of 2006. Such cash flows discounted at a rate of 5% show that there is no impairment in goodwill.

9 LONG TERM DEPOSITS

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Deposits with a related party	1,114	4,076	1,114	4,076
Other long term deposit	2,500	9,150	-	-
	<u>3,614</u>	<u>13,226</u>	<u>1,114</u>	<u>4,076</u>

Deposits with a related party represent amounts deposited as security against bank guarantee obtained by that party on behalf of the Group. These deposits are denominated in either US Dollars or Kuwaiti Dinars and carry interest at 3% and 4.250% respectively (2004: 1.850% and 2.625% respectively).

Other long term deposits represents amount held under the joint escrow account with the seller of a ship carrying interest at 3.75%. The deposit together with interest will be adjusted against the final payment for the ship when the ship is delivered to the Group.

10 ACCOUNTS RECEIVABLE AND PREPAYMENTS

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Trade accounts receivable	3,237	11,849	1,529	5,598
Voyage in progress	3,538	12,950	-	-
Other receivables	357	1,305	134	489
Prepaid expenses	1,142	4,178	1,080	3,951
	<u>8,274</u>	<u>30,282</u>	<u>2,743</u>	<u>10,038</u>

Included in trade accounts receivable are amounts totalling USD 1.60 million (AED 5.86 million) [2004 : USD 1.02 million (AED 3.73 million)] due from two parties. The additional amount booked in receivables represent amount awarded in favour of the Group by an arbitrator. Management believe that these amounts will ultimately be recovered. The shareholders have undertaken to reimburse these amounts if they are not recovered.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

11 CASH AND CASH EQUIVALENTS

Cash and cash equivalents in the statement of cash flows consist of the following balance sheet amounts:

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Bank balances and cash	<u>12,269</u>	<u>44,904</u>	<u>3,626</u>	<u>13,270</u>

Included in bank balances and cash are bank deposits of USD 1.17 million (AED 4.27 million) [2004 : USD 3.29 million (AED 12.04 million)] with commercial banks in Dubai. These are denominated in US Dollars or UAE Dirhams, are short term in nature and carry interest at current prevailing rates.

Included in bank deposits is an amount of USD 17 thousand (AED : 62 thousand) [2004: USD 16 thousand (AED : 59 thousand)] held in the name of a related party.

12 SHARE CAPITAL

	Authorised		Issued and fully paid	
	2005	2004	2005	2004
	USD'000	USD'000	USD'000	USD'000
500 shares of AED 1,000 each	<u>137</u>	<u>137</u>	<u>137</u>	<u>137</u>
	2005	2004	2005	2004
	AED'000	AED'000	AED'000	AED'000
	<u>500</u>	<u>500</u>	<u>500</u>	<u>500</u>

13 STATUTORY RESERVE

As required by UAE Commercial Company law and the Company's articles of association, 10% of profit for the year has been transferred to statutory reserve. The Company resolved to discontinue such annual transfers as the reserve totals 50% of the issued share capital.

14 DIVIDENDS PAID AND PROPOSED

During the year, dividends of USD 4,228 per share (AED 15,474 per share) totalling USD 2.11 million (AED 7.74 million) relating to 2005 and dividends of USD 2,220 per share (AED 8,125 per share) totalling USD 1.11 million (AED 4.06 million) relating to 2004 were declared and paid. [2004: USD 1,360 per share (AED 4,978) totalling USD 0.68 million (AED 2.5 million)].

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

15 FUNDS RECEIVED FOR ISSUE OF SHARE CAPITAL

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Amounts received from new shareholders	51,983	190,258	-	-
Amounts received from existing shareholders	1,560	5,709	-	-
	<u>53,543</u>	<u>195,967</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

The Company has signed agreements with 16 investors for subscription of shares in the Company. Subsequent to the balance sheet date, the Company has increased its capital to USD 257 thousand (AED 943 thousand). The new shareholders have paid USD 51.98 million (AED 190.25 million) for acquiring 47.22% interest. In addition, the new shareholders have paid an amount of USD 12.98 million (AED 47.5 million) directly to the Company's existing shareholders.

According to the agreement with the new investors, they are eligible for dividend from the date of receipt of funds and at least 50% of the net profit of the Company should be distributed as dividend.

16 DIRECTORS' CURRENT ACCOUNTS

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Balance at 1 January	638	2,335	(19)	(71)
Transfer of net assets of				
Gulf Navigation Group FZCO at book value	1	5	-	-
Advance against share capital	(630)	(2,307)	-	-
Movement for the year	-	-	657	2,406
Balance at 31 December	<u>9</u>	<u>33</u>	<u>638</u>	<u>2,335</u>

17 TERM LOAN

This represents loan obtained from a commercial bank for the construction of four chemical tankers and is secured by:

- Assignment of building contract from Hyundai Mipo
- Assignment of refund guarantee from KEXIM Bank
- Pledge of shares of subsidiaries owning the vessels

The loan carries interest at a variable rate of *LIBOR* plus 1% and is repayable in 40 quarterly instalments beginning after three months of the delivery of the first chemical tanker.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

18 EMPLOYEES' END OF SERVICE BENEFITS

Movements in the provision recognised in the balance sheet are as follows:

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Provision as at 1 January	52	189	16	57
Provided during the year	30	110	37	137
End of service benefits paid	-	-	(1)	(5)
Provision as at 31 December	<u>82</u>	<u>299</u>	<u>52</u>	<u>189</u>

19 ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUALS

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Trade payables	2,337	8,552	1,592	5,825
Accrued expenses	432	1,582	188	689
Advances from customers	-	-	1,356	4,963
	<u>2,769</u>	<u>10,134</u>	<u>3,136</u>	<u>11,477</u>

20 EARNINGS PER SHARE

Number of shares outstanding during the year	500	500	500	500
Additional shares to be issued	<u>443</u>	<u>443</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Number of shares outstanding during the year adjusted for effect of dilution	<u>943</u>	<u>943</u>	<u>500</u>	<u>500</u>
Basic earnings per share	USD 19,552	AED 71,558	USD 4,960	AED 18,158
Diluted earnings per share	USD 10,367	AED 37,942	USD 4,960	AED 18,158

21 COMMITMENTS

Lease commitments

- The Group has entered into contracts with a third party for chartering out of vessels for a period of fifteen years from the date of delivery of vessels with an option to extend the charter by five years. The Group is required to provide crew for the vessels as well as maintain, insure and overhaul vessels during the period of the charter. The third party may terminate the charter agreements by purchasing one or more of the vessels at written down value at the expiry of each complete year of the charter period. For calculating the written down value, the useful life of the vessel is deemed to be 20 years and the residual value is estimated to be 10%.

Daily charter hire is USD 19 thousand (AED 70 thousand) during the period of charter hire. The vessels are still under construction.

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

21 COMMITMENTS - continued

- b. The Group has obtained a vessel under a bareboat charter for a period of seven years to October 2011. The charter hire is payable as follows:

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Within one year	6,388	23,378	6,388	23,378
After one year but not more than five years	25,550	93,513	24,482	89,604
More than five years	6,388	23,378	-	-
Total operating lease expenditure contracted for at the balance sheet date	<u>38,326</u>	<u>140,269</u>	<u>30,870</u>	<u>112,982</u>

Capital expenditure commitments:

Estimated capital expenditure contracted for at the balance sheet date but not provided for:

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Vessels being built to be provided to a third party under time charter agreements	130,440	477,410	1,117	4,087
Vessels being bought for future use	107,500	393,450	-	-
Other vessels	432	1,581	-	-
Leased property	<u>572</u>	<u>2,094</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

22 CONTINGENCIES

At 31 December 2005, the Company had contingent liabilities in respect of bank guarantees entered into the ordinary course of business from which it is anticipated that no material liabilities will arise, amounting to USD 2.11 million (AED 7.74 million) (2004 : USD 1.27 million (AED : 4.66 million)).

23 RELATED PARTY TRANSACTIONS

Related parties represent major shareholders, directors and key management personnel of the Company, and companies of which they are principal owners. Pricing policies and terms of these transactions are approved by the Company's management.

Compensation of key management personnel

The remuneration of directors and other members of key management during the year were as follows:

	2005		2004	
	USD'000	AED'000	USD'000	AED'000
Commission	2,266	8,292	817	2,991
Short term benefits	251	919	211	771
Employees' end of service benefits	53	193	28	104
	<u>2,570</u>	<u>9,404</u>	<u>1056</u>	<u>3,866</u>

Gulf Navigation Company L.L.C. and its Subsidiaries

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

At 31 December 2005

24 RISK MANAGEMENT

Interest rate risk

The Group is exposed to interest rate risk on its interest bearing assets and liabilities (bank term loan, bank deposits). The Group uses floating rate financial instruments to minimise its interest rate exposure.

Credit risk

The Group seeks to limit its credit risk with respect to customers by collecting hire revenue in advance.

Liquidity risk

The Group limits its liquidity risk by ensuring adequate cash from operations and bank facilities are available.

Currency risk

The Group is not exposed to significant currency risk.

25 FAIR VALUES OF FINANCIAL INSTRUMENTS

Financial instruments comprise of financial assets, financial liabilities and derivatives.

Financial assets consist of cash and bank balances and receivables. Financial liabilities consist of term loans, payables, and accrued expenses.

The fair value of a financial instrument is the amount for which an asset could be exchanged or a liability settled between knowledgeable, willing parties in an arm's length transaction. At the balance sheet date the fair values of the Group's financial instruments approximate their carrying amounts.

26 COMPARATIVE INFORMATION

Prior year figures have been derived from the financial statements of Gulf Navigation Company L.L.C. issued on 31 October 2005 and have been reclassified to conform with current year's presentation. Loans from directors and directors current accounts previously classified under equity are now classified under liabilities.

The financial statements for the year ended 31 December 2004 were reissued on 31 October 2005 after correcting accounting errors that had occurred in the previously issued financial statements.

عقد التأسيس لشركة الخليج للملاحة - الفابضة - (شركة مساهمة عامة - فيد التأسيس)

أنه في هذا اليوم الموافق الثامن من شهر يوليو لعام ٢٠٠٦، تم الاتفاق بين كل من كل من السادة المينة أسماؤهم في الجدول المرفق على ما يلي:

المادة / ١:

اتفق الموقعون على هذا العقد على تأسيس شركة مساهمة عامة طبقاً لأحكام القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ في شأن الشركات التجارية والقوانين المعدلة له وبموجب قرار السلطة المختصة في دبي في شأن تأسيس شركة الخليج للملاحة الفابضة (شركة مساهمة عامة) والنظام الأساسي الملحق بهذا العقد.

المادة / ٢:

اسم هذه الشركة هو " شركة الخليج للملاحة الفابضة " ، شركة مساهمة عامة، ويشار إليها فيما بعد بلفظ " الشركة".

المادة / ٣:

مركز الشركة الرئيسي ومحلها القانوني في مدينة دبي بإمارة دبي ويجوز لمجلس الإدارة أن ينشئ لها فروعاً أو مكاتب أو توكيلات في دولة الإمارات العربية المتحدة أو خارجها.

المادة / ٤:

مدة هذه الشركة هي (١٠٠) مائة سنة ميلادية تبدأ من تاريخ صدور قرار وزير الاقتصاد بإعلان تأسيسها. وتجدد بعد ذلك تلقائياً لمدة متعاقبة مماثلة ما لم يصدر قرار من الجمعية العمومية غير العادية بإنهاء الشركة.

المادة / ٥:

تكون أغراض الشركة كما يلي:

- الاستثمار في مشروعات الطاقة وتأسيسها وإدارتها بما في ذلك تملك الشركات العاملة في القطاعات الملاحية التي تعمل في مجال نقل النفط ومنتجاته ومشتقاته بواسطة ناقلات النفط من مكان لآخر بحراً بواسطة السفن والبواخر التي تملكها أو تستأجرها الشركة والتي تسير على خطوط دولية منتظمة ساحلياً أو بأعالي البحار وتأجير السفن.
- مزاوله أعمال المنشآت الملاحية التي تعمل في مجال نقل النفط ومنتجاته بواسطة ناقلات النفط من مكان لآخر بحراً بواسطة السفن والبواخر التي تملكها أو تستأجرها الشركة وتأجير السفن.
- تأسيس و المساهمة و المشاركة في الشركات والمشاريع العاملة التي تستثمر في الأنشطة والشركات المذكورة أعلاه سواء داخل دولة الإمارات أو خارجها.
- مزاوله أي عمل أو نشاط والقيام بأي شيء مهما كانت طبيعته والذي يكون وفقاً لرأي مجلس إدارة الشركة مرتبطاً أو تابعاً لأي من أغراض الشركة، أو من شأنه سواء بشكل مباشر أو غير مباشر أن يعزز قيمة أو زيادة ربحية كل أو أي من نشاطات الشركة وممتلكاتها وموجوداتها وتدعيم مصالح الشركة أو المساهمين فيها.
- القيام بكافة الأعمال التي تؤدي وفقاً لرأي مجلس إدارة الشركة إلى تحقيق كل أو أي من الأغراض المذكورة أعلاه أو تعد تابعة لها.
- يجوز للشركة أن تكون لها مصلحة أو أن تشترك بأي وجه مع غيرها من الهيئات أو الشركات التي تتزاول أعمالاً شبيهة بأعمالها أو التي قد تعاونها على تحقيق أغراضها سواء داخل دولة الإمارات أو خارجها. ولها أن تشتري هذه الهيئات أو الشركات أو أن تلحقها بها.

تفسر أغراض وصلاحيات الشركة المنصوص عليها في الفقرات أعلاه بشكل غير مفيد وبأوسع معانيها، ويجوز للشركة أن تحقق أغراضها وتمارس صلاحياتها المذكورة في دولة الإمارات العربية المتحدة وفي الأماكن الأخرى على امتداد العالم، كما يجوز لها توسيعها وتغييرها وتعديلها بأي طريقة من وقت لآخر بموجب قرار من الجمعية العمومية غير العادية طبقاً لأحكام قانون الشركات التجارية.

المادة / ٦:

حدد رأسمال الشركة بمبلغ مليار وستمئة وخمسة وخمسين مليون درهم (١,٦00,٠٠٠,٠٠٠) درهم موزع على مليار وستمئة وخمسة وخمسين مليون سهم (١,٦00,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة أسمية قدرها درهم واحد للسهم الواحد.

المادة / ٧:

تمثل مساهمة المؤسسون الموقعون على هذا العقد ما نسبته خمسة وأربعون بالمائه (٤٥%) من رأسمال الشركة وتكون مساهمتهم عينية متمثلة بقيمة شركة الخليج للملاحة القابضة ذ.م.م والمقدرة بمبلغ سبعمائه وخمسة وأربعين مليون درهم أي ما يعادل سبعمائة وخمسة وأربعين مليون سهم موزعه فيما بينهم كما هو موضح في الجدول المرفق.

وسيتم طرح بقية الأسهم للاكتتاب العام، ومع مراعاة أحكام المادة (٩٣) من القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ في شأن الشركات التجارية والفوانين المعدلة له لا يجوز سحب هذا المبلغ إلا بقرار من مجلس الإدارة بعد صدور قرار وزير الاقتصاد بإعلان تأسيس الشركة وفيدها في السجل التجاري.

المادة / ٨:

يتعهد المؤسسون الموقعون على هذا العقد بالقيام بجميع الإجراءات اللازمة لإتمام تأسيس الشركة، ولهذا الغرض فقد قاموا بتعيين لجنة مكونة من السادة:

١. عبد ا عبد الرحمن الشريم، رئيساً للجنة.

٢. غازي عبد الرحيم آلبراهيم، نائباً للرئيس وعضواً.

٣. هزاع بكر الفحطاني، عضواً.

كوكلاء عنهم مجتمعين و/أو منفردين لتقديم طلب الترخيص لتأسيس الشركة واتخاذ الإجراءات القانونية والمستيفاء المستندات اللازمة وإدخال التعديلات التي تراها الجهات المختصة لازمة سواء على هذا العقد أو على النظام الأساسي للشركة الملحق به.

المادة / ٩:

من المتوقع أن تغطي مصاريف الإصدار التي تقدر بمبلغ فلسين (٢) لكل سهم مطروح للاكتتاب العام مصاريف التأسيس. وفي حال نقص مصاريف الإصدار التي تم جمعها عن حجم نفقات التأسيس فإن مثل هذا النقص سيتم فيده في سجلات الشركة في بند النفقات. بالمثل فإن أي زياده في مصاريف الإصدار التي يتم جمعها عن مصاريف تأسيس الشركة سيتم فيدها كدخل للشركة.

المادة / ١٠:

يعتبر النظام الأساسي الملحق بهذا العقد مكملًا له وجزءًا لا يتجزأ منه.

المادة / ١١:

بمقتضى أحكام القانون رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ في شأن الشركات التجارية والفوانين المعدلة له، تكون للشركة شخصية قانونية مستقلة تمامًا عن الأشخاص المساهمين فيها، ولا يلتزم المساهمون بأية التزامات على الشركة إلا في حدود المبلغ (إن وجد) المتبقي غير المدفوع على ما يملكون من أسهم، ولا يجوز زيادة التزاماتهم إلا بموافقتهم الجماعية.

المادة / ١٢:

حذر هذا العقد من عدة نسخ لغايات التوثيق و لتفديدها إلى الجهات المختصة عند طلب التراخيص اللازمة لتأسيس الشركة وتحفظ نسخة أصلية في مقر الشركة.

النظام الأساسي لشركة الخليج للملاحة - القابضة - (شركة مساهمة عامة - قيد التأسيس)

الباب الأول

في تأسيس الشركة

المادة / ١ :

طبقاً لأحكام القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ في شأن الشركات التجارية والفولنين المعدلة له ("القانون") وقرار السلطة المختصة في دبي بشأن تأسيس شركة الخليج للملاحة القابضة (شركة مساهمة عامة) ولأحكام هذا النظام تأسست بين مالكي الأسهم الموقعين على عقد التأسيس شركة مساهمة عامة بالشروط المقررة التالية.

المادة / ٢ :

اسم الشركة هو " شركة الخليج للملاحة القابضة " - شركة مساهمة عامة، ويشار إليها فيما بعد بلفظ "الشركة".

المادة / ٣ :

مركز الشركة الرئيسي ومحلها القانوني في مدينة دبي بإمارة دبي ويجوز لمجلس الإدارة أن ينشئ لها فروعاً أو مكاتب أو توكيلات في دولة الإمارات العربية المتحدة أو خارجها.

المادة / ٤ :

مدة الشركة هي (١٠٠) مائة سنة ميلادية تبدأ من تاريخ قرار وزير الاقتصاد بإعلان تأسيسها. وتجدد بعد ذلك تلقائياً لمدد متعاقبة مماثلة ما لم يصدر قرار من الجمعية العمومية غير العادية بإنهاء الشركة.

المادة / ٥ :

تكون أغراض الشركة كما يلي:

- الاستثمار في مشروعات الطاقة وتأسيسها وإدارتها بما في ذلك تملك الشركات العاملة في القطاعات الملاحية التي تعمل في مجال نقل النفط ومنتجاته بواسطة ناقلات النفط من مكان لآخر بحراً بواسطة السفن والبواخر التي تمتلكها أو تستأجرها والتي تسير على خطوط دولية منتظمة ساحلياً أو بأعالي البحار وتأجير السفن.
- مزاوله أعمال المنشآت الملاحية التي تعمل في مجال نقل النفط ومنتجاته بواسطة ناقلات النفط من مكان لآخر بحراً بواسطة السفن والبواخر التي تمتلكها أو تستأجرها والتي تسير على خطوط دولية منتظمة ساحلياً أو بأعالي البحار وتأجير السفن.
- تأسيس أو المساهمة أو المشاركة في الشركات والمشاريع العاملة التي تستثمر في الأنشطة والشركات المذكورة أعلاه سواء داخل دولة الإمارات أو خارجها.
- مزاوله أي عمل أو نشاط والقيام بأي شيء مهما كانت طبيعته والذي يكون وفقاً لرأي مجلس إدارة الشركة مرتبطاً أو تابعاً لأي من أغراض الشركة، أو من شأنه سواء بشكل مباشر أو غير مباشر أن يعزز قيمة أو زيادة ربحية كل أو أي من نشاطات الشركة وممتلكاتها وموجوداتها وتدعيم مصالح الشركة أو المساهمين فيها.
- القيام بكافة الأعمال التي تؤدي وفقاً لرأي مجلس إدارة الشركة إلى تحقيق كل أو أي من الأغراض المذكورة أعلاه أو تعد تابعة لها وذلك بعد أخذ موافقة الجهات الحكومية المختصة.
- يجوز للشركة أن تكون لها مصلحة أو أن تشترك بأي وجه مع غيرها من الهيئات أو الشركات التي تزاول أعمالاً شبيهة بأعمالها أو التي قد تعاونها على تحقيق غرضها سواء داخل دولة الإمارات أو خارجها. ولها أن تشترك هذه الهيئات أو الشركات أو أن تلحقها بها.

تفسر أغراض وصلاحيات الشركة المنصوص عليها في الفقرات أعلاه بشكل غير مفيد وبأوسع معانيها، ويجوز للشركة أن تحقق أغراضها وتمارس صلاحياتها المذكورة في دولة الإمارات العربية المتحدة وفي الأماكن الأخرى على امتداد العالم، كما يجوز لها توسيعها وتغييرها وتعديلها بأي طريقة من وقت لآخر بموجب قرار من الجمعية العمومية غير العادية طبقاً لأحكام قانون الشركات التجارية.

الباب الثاني

رأس المال

المادة / ٦:

حدد رأسمال الشركة بمبلغ مليار وستمئة وخمسة وخمسين مليون درهم (١,٦00,٠٠٠,٠٠٠) درهم موزع على مليار وستمئة وخمسة وخمسين مليون سهم (١,٦00,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية قدرها درهم واحد للسهم.

المادة / ٧:

تكون جميع أسهم الشركة اسمية، ويجب أن يكون جميع المساهمين في الشركة من مواطني دول مجلس التعاون الخليجي ولو جاوز بذلك نسبة مساهمة مواطني دول مجلس التعاون الخليجي من غير الإماراتيين نسبة ٤٩%.

المادة / ٨:

لكتب المؤسسون الموقعون على عقد التأسيس بأسهم عينية عددها سبعة وخمسة وأربعون مليون سهم (٧٤٥,٠٠٠,٠٠٠) سهم بقيمة اسمية قدرها درهم واحد (١) لكل سهم.

وتطرح باقي الأسهم - هم النقدية وعددها تسعة وعشرة ملايين سهم (٩١٠,٠٠٠,٠٠٠) س - هم للاكتتاب العام.

المادة / ٩:

يجب أن يتم الوفاء بالقيمة الاسمية وقدرها درهم واحد (١) عن كل سهم مكتتب فيه ومقابل مصاريف إصداره وقدرها فلسان (٢) عن كل سهم عند التقدم بطلب الاكتتاب العام وذلك في المواعيد ووفقا للإجراءات المعلن عنها في نشرة الاكتتاب. وتفيد المبالغ المدفوعة على مستندات الأسهم.

المادة / ١٠:

تستخرج صكوك الأسهم أو الشهادات المؤقتة بالأسهم من دفتر ذي فئات وتعطى أرفلاما متسلسلة يوقع عليها عضوان من أعضاء مجلس الإدارة وتختتم بخاتم الشركة.

ويجب أن يتضمن السهم تاريخ الفرار الصادر بالترخيص بتأسيس الشركة وتاريخ الفرار الصادر بإعلان تأسيسها وتاريخ نشر كل منهما في الجريدة الرسمية وقيمة رأسمال الشركة وعدد الأسهم الموزع عليها ومركز الشركة الرئيسي ومدها.

المادة / ١١:

يسلم مجلس الإدارة لكل مساهم خلال ثلاثة أشهر من تاريخ صدور قرار إعلان تأسيس الشركة شهادات مؤقتة بالأسهم تقوم مقام الأسهم التي يملكها. ويسلم مجلس إدارة الشركة صكوك الأسهم خلال ستة أشهر من تاريخ الإعلان عن تأسيس الشركة.

المادة / ١٢:

لا يلتزم المساهمون بأية التزامات أو خسائر على الشركة إلا في حدود المبلغ (إن وجد) المتبقي غير المدفوع على ما يملكون من أسهم، ولا يجوز زيادة التزاماتهم إلا بموافقتهم الجماعية.

المادة / ١٣:

يترتب على ملكية السهم قبول المساهم نظام الشركة الأساسي وقرارات جمعياتها العمومية، ولا يجوز للمساهم أن يطالب استرداد ما دفعه للشركة كحصة في رأس المال.

المادة / ١٤:

يكون السهم غير قابل للتجزئة.

المادة/ ١٥ :

كل سهم يخول مالكة الحق في حصة معادلة لحصة غيره بلا تمييز في ملكية موجودات الشركة عند تصنيفها وفي الأرباح المبنية فيما بعد وفي حضور جلسات الجمعية والتصويت على قراراتها.

المادة/ ١٦ :

أ. تقوم الشركة في أقرب وقت ممكن بإدراج أسهمها في واحد أو أكثر من أسواق الأوراق المالية المرخصة في الدولة. كما يجوز لمجلس الإدارة إدراجها في الأسواق المالية الأخرى خارج الدولة. وفي حالة إدراج أسهم الشركة في الأسواق المالية في الدولة أو في الخارج فعلى الشركة أن تتبع القوانين والأنظمة واللوائح المعمول بها في تلك الأسواق، بما في ذلك قوانين وأنظمة ولوائح إصدار وتسجيل أسهم الشركة وتداولها ونقل ملكيتها وترتيب حقوق عليها وذلك دون حاجة إلى تعديل الأحكام الواردة في هذا النظام الأساسي في حالة تعارضها مع هذه القوانين أو الأنظمة أو اللوائح.

ب. تستبدل الشركة - عند اكتمال إدراج أسهمها في سوق مالي مرخص في الدولة - نظام سجل الأسهم والشهادات المؤقتة بالأسهم ونقل ملكيتها المعمول به بنظام الكتروني لتسجيلها وفيد نقل ملكيتها وفقاً للنظام المعمول به في ذلك السوق لفيد وتسجيل الأسهم. وتعتبر البيانات الواردة في هذا النظام الالكتروني نهائية وملزمة ولا يجوز الطعن فيها أو طلب نقلها أو تغييرها إلا وفقاً للنظام والإجراءات المتبعة في السوق المعني.

ج. يجوز بيع أسهم الشركة أو التنازل عنها أو رهنها أو التصرف أو التعامل فيها على أي وجه بمقتضى وطبقاً لأحكام هذا النظام الأساسي، ويتم تسجيل أي من هذه التعاملات في الأسهم في سجل خاص يسمى "سجل الأسهم" وذلك بعد تسليم مجلس الإدارة إخطاراً خطياً موقفاً عليه من المتنازل والمتنازل إليه بما يفيد ذلك. ولمجلس الإدارة الحق في أن يطلب التصديق على توقيع الطرفين. ولا يعتد بأي تنازل أو تصرف ما لم يراع مقتضيات هذا النظام الأساسي. وعند إدراج أسهم الشركة في سوق مالي مرخص في الدولة فإن تسجيل أي من التعاملات المذكورة أعلاه في هذه المادة في أسهم الشركة سيكون وفقاً لأنظمة البيع والشراء والمقاصة والتسويات والفيد المتبعة لدى ذلك السوق وذلك طالما كانت أسهم الشركة مدرجة فيه.

د. في حالة وفاة أحد المساهمين يكون ورثته هو الشخص الوحيد الذي توافق الشركة بأن له حقوق ملكية أو مصلحة في أسهم المتوفى ويكون له الحق في الأرباح والامتيازات الأخرى التي كان للمتوفى حق فيها، ويكون له بعد تسجيله في الشركة وفقاً لأحكام هذا النظام ذات الحقوق كمساهم في الشركة التي كان يتمتع بها المتوفى فيما يخص هذه الأسهم، ولا تعفى شركة المساهم المتوفى من أي التزام فيما يخص بأي سهم كان يملكه وقت الوفاة.

هـ. يجب على أي شخص يصبح له الحق في أية أسهم في الشركة نتيجة لوفاة أو إفلاس أي مساهم أو بمقتضى أمر حيز صادر عن أية محكمة مختصة أن يقوم خلال ثلاثين يوماً :

١. بتقديم البينة على هذا الحق إلى مجلس الإدارة ، و

٢. أن يختار إما أن يتم تسجيله كمساهم أو أن يسمى شخصاً ليتم تسجيله كمساهم فيما يختص بذلك السهم.

و. يكون للشركة الحق في أن تطلب التصديق على توقيع الطرفين على أي مستند يتعلق بأي تعامل في أسهم الشركة وأن تطلب إثبات أهليتهما القانونية، ويعتبر المتنازل مساهماً إلى أن يتم قيد المتنازل إليه أصولاً في سجل الأسهم المحتفظ به بمقتضى هذا النظام الأساسي. ويوقع عضوان من مجلس الإدارة على الشهادات المثبتة لفيد الأسهم في سجل الأسهم على ألا يخل ذلك بأحكام تسجيل نقل ملكية الأسهم المعمول بها في الأسواق العالمية المدرجة فيها الشركة عند اكتمال إدراج أسهم الشركة في هذه الأسواق.

ز. يكون لأي مساهم الحق في شهادة بديلة عن الشهادة الخاصة بأسهم الشركة التي يملكها في حال فقدان أو تلف النسخة الأصلية حسب الشروط التي يضعها مجلس الإدارة، ويتم إصدارها لدى دفع تكاليف الإصدار المعفولة التي يحددها مجلس الإدارة، وتمنح هذه الشهادة البديلة المساهم المعني كافة الحقوق وترتب عليه كافة الالتزامات التي كانت على الشهادة المفقودة أو التالفة.

المادة / ١٧:

لا يجوز لورثة المساهم أو لدائنيه بأية حجة كانت أن يطلبوا وضع الأختام على دفاتر الشركة أو ممتلكاتها ولا أن يطلبوا قسمتها أو بيعها جملة لعدم إمكان القسمة ولا أن يتدخلوا بأية طريقة كانت في إدارة الشركة ويجب عليهم لدى استعمال حقوقهم التعويل على قوائم جرد الشركة وحساباتها الختامية وعلى قرارات جمعياتها العمومية.

المادة / ١٨:

تدفع الشركة حصص الأرباح المستحقة عن السهم لآخر مالك له مفيد اسمه في سجل الأسهم بالشركة في التاريخ الذي تقررته الجمعية العمومية لتوزيع الأرباح ويكون له وحده الحق في استلام المبالغ المستحقة عن ذلك السهم سواء كانت حصصاً في الأرباح أو نصيباً في موجودات الشركة.

المادة / ١٩:

أ. مع مراعاة أحكام القانون، يجوز زيادة رأسمال الشركة بإصدار أسهم جديدة بنفس القيمة الاسمية للأسهم الأصلية أو بإضافة علاوة إصدار إلى القيمة الاسمية كما يجوز تخفيض رأس مال الشركة وذلك بعد الحصول على موافقة وزارة الاقتصاد.

ب. ولا يجوز إصدار الأسهم الجديدة بأقل من قيمتها الاسمية وإذا تم إصدارها بأكثر من ذلك أضيف الفرق إلى الاحتياطي القانوني ولو جاوز الإحتياطي القانوني بذلك نصف رأسمال الشركة.

ت. وتكون زيادة رأس مال الشركة أو تخفيضه بقرار من الجمعية العمومية غير العادية بناء على اقتراح من مجلس الإدارة في الحالتين وبعد سماع تقرير مدقق الحسابات في حالة أي تخفيض، وعلى أن يبين في حالة الزيادة مقدارها وسعر إصدار الأسهم الجديدة وحقوق المساهمين القدامى في أولوية الاكتتاب في هذه الزيادة ويبين في حالة التخفيض مقدار هذا التخفيض وكيفية تنفيذه.

الباب الثالث

سندات الفرض

المادة / ٢٠:

مع مراعاة أحكام القانون في شأن الشركات التجارية، للجمعية العمومية غير العادية للشركة أن تقرر إصدار سندات فرض من أي نوع، ويبين الفرار قيمة السندات وشروط إصدارها ومدى قابليتها للتحويل إلى أسهم. ولها أن تصدر قراراً بتحويل مجلس الإدارة بشكل عام تحديد مبلغ وشروط وحالات هذا الإصدار حسبما يراه مجلس الإدارة مناسباً في هذا الصدد على أن يؤثر بالفرض في السجل التجاري وتخطر وزارة الاقتصاد والسلطة المختصة.

الباب الرابع

مجلس إدارة الشركة

المادة / ٢١:

يتولى إدارة الشركة مجلس إدارة مكون من (١١) عضواً تنتخبهم الجمعية العمومية العادية للمساهمين بالتصويت السري لدورة مدتها ثلاث (٣) سنوات. عند التصويت وفي حال تعادلات الأصوات، يرجح الجانب الذي يصوت فيه الرئيس وفقاً للأحكام قانون الشركات وملحقاته النافذة. وفقاً لقرار مجلس الوزراء رقم (١١/١٥٤) لسنة ٢٠٠٦م حصلت الشركة على استثناء من أحكام المادتين (٩٩) و(١٠٠) من القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ وذلك بالنسبة لجنسية أغلبية أعضاء مجلس الإدارة ورئيس المجلس.

المادة / ٢٢:

يتولى كل عضو من أعضاء مجلس الإدارة منصبه لمدة ثلاث سنوات، وفي نهاية هذه المدة يعاد تشكيل المجلس، ويجوز إعادة انتخاب الأعضاء الذين انتهت مدة عضويتهم.

لمجلس الإدارة أن يعين أعضاء في المراكز التي تخلو في أثناء السنة على أن يعرض هذا التعيين على الجمعية العمومية العادية في أول اجتماع لها لإقرار تعيينهم أو تعيين غيرهم، وإذا بلغت المراكز الشاغرة في أثناء السنة ربع عدد أعضاء المجلس أو أكثر وجب على مجلس الإدارة دعوة الجمعية العمومية العادية للاجتماع خلال ثلاثة

أشهر على الأكثر من تاريخ شجر آخر مركز لانتخاب من يملأ المراكز الشاغرة، وفي جميع الأحوال يكمل العضو الجديد مدة سلفه ويكون هذا العضو قابلاً للانتخاب مرة أخرى.

المادة / ٢٣:

- أ. ينتخب مجلس الإدارة من بين أعضائه رئيساً و نائباً للرئيس ويمثل رئيس المجلس الشركة أمام القضاء، وعليه تنفيذ القرارات التي يصدرها المجلس ويقوم نائب الرئيس مقام الرئيس عند غيابه أو قيام مانع لديه.
- ب. يحق لمجلس الإدارة أن ينتخب من بين أعضائه عضواً منتدباً للإدارة، ويحدد المجلس اختصاصاته ومكافآته، كما يكون له أن يشكل من بين أعضائه لجنة أو أكثر يمنحها بعض اختصاصاته أو يعهد إليها بمراقبة سير العمل بالشركة وتنفيذ قرارات المجلس.

المادة / ٢٤:

لمجلس الإدارة كافة السلطات في إدارة الشركة والقيام بكافة الأعمال والتصرفات نيابة عن الشركة حسبما هو مصرح للشركة القيام به، وممارسة كافة الصلاحيات المطلوبة لتحقيق أغراضها. ولا يحد من هذه السلطات والصلاحيات إلا ما نص عليه القانون وعقد التأسيس أو النظام الأساسي أو ورد بقرار من الجمعية العمومية. كما تم تفويض مجلس الإدارة صراحة ولأغراض المادة (١٠٣) من القانون بإبرام الاتفاقيات الخاصة بالفروض لمدة تتجاوز الثلاث (٣) سنوات ورهن موجودات الشركة عند الضرورة وإبراء ذمة مديني الشركة من مسؤولياتهم وإجراء المصالحات أو الموافقة على التحكيم.

لمجلس الإدارة كافة السلطات والصلاحيات لاستخدام أي من موجودات الشركة وأموالها لتمكين الشركة من شراء وتملك والاستثمار في شركات عاملة في قطاعات النقل البحري للركاب والبضائع ونقل النفط ومنتجاته ومشتقاته بولسطة نافلات النفط فيجوز لمجلس الإدارة على سبيل المثال لا الحصر نيابة عن وباسم الشركة إبرام الاتفاقيات والعقود الخاصة بشراء الشركات من قبل الشركة والاستثمار في تلك الشركات وإدارتها.

ولا يجوز لمجلس الإدارة أن يتصرف في موجودات الشركة أو يغير في طبيعة نشاطها إذا كان ذلك التصرف أو التغيير في النشاط جوهرياً أو من شأنه التأثير في قدرة الشركة بشكل أساسي على ممارسة نشاطها بنفس الطريقة وبنفس الدرجة السابقة مباشرة على ذلك التصرف أو التغيير، ما لم يكن ذلك التصرف أو التغيير قد أجاز بقرار من الجمعية العمومية للشركة بالأغلبية المنصوص عليها في المادة (١٤١) من القانون.

ويضع مجلس الإدارة اللوائح المتعلقة بالشؤون الإدارية والمالية وشئون الموظفين ومستحقاتهم المالية، كما يضع المجلس لائحة خاصة بتنظيم أعماله واجتماعاته وتوزيع الاختصاصات والمسؤوليات.

المادة / ٢٥:

يملك حق التوقيع عن الشركة على انفراد كل من رئيس مجلس الإدارة أو نائبه أو عضو مجلس الإدارة المنتدب أو أي عضو آخر يفوضه المجلس في ذلك، وذلك كله في حدود قرارات مجلس الإدارة.

المادة / ٢٦:

يعقد مجلس الإدارة اجتماعاته في المركز الرئيسي للشركة أو في أي مكان آخر في دولة الإمارات العربية المتحدة أو خارجها يوافق عليه أعضاء مجلس الإدارة كلما دعت الحاجة إلى انعقاده بناء على دعوة الرئيس أو نائبه في حالة غيابه أو بناء على طلب عضوين من أعضاء المجلس ويجب أن يجتمع مجلس الإدارة [٤] مرات في السنة على الأقل.

المادة / ٢٧:

لا يكون اجتماع مجلس الإدارة صحيحاً إلا بحضور أغلبية أعضائه، ولا يجوز لعضو مجلس الإدارة أن ينيب عنه غيره في التصويت. وتصدر قرارات مجلس الإدارة بأغلبية أصوات الأعضاء الحاضرين وإذا تساوت الأصوات رجح الجانب الذي منه الرئيس أو من يقوم مقامه.

ويعد سجل خاص تثبت فيه محاضر اجتماعات المجلس ويقوم على المحضر الأعضاء الذين حضروا الاجتماع ومقرر المجلس، ويجوز للعضو المعارض إثبات رأيه في المحضر.

ويجب على أي عضو من أعضاء مجلس الإدارة تكون له مصلحة خاصة في أي معاملة أو مسألة مطروحة على المجلس لمناقشتها والموافقة عليها أن يخطر المجلس بهذه المصلحة، ويجب أن تدون في محضر الاجتماع، ولا يجوز لهذا العضو التصويت على القرار الخاص بهذه المعاملة أو المسألة المعنية.

المادة / ٢٨:

إذا تغيب أحد أعضاء مجلس الإدارة عن حضور أكثر من ثلاث جلسات متتالية بدون عذر يقبله المجلس اعتبر مستقيلًا. كما يشغل أيضا منصب عضو المجلس بحكم القانون في حال أن ذلك العضو:

١. توفي أو أصيب بعارض من عوارض الأهلية أو أصبح عاجزا بصورة أخرى عن النهوض بمهامه كعضو في المجلس، أو
٢. أدين بأية جريمة مخلة بالشرف والأمانة، أو
٣. أعلن إفلاسه أو توفف عن دفع ديونه التجارية حتى لو لم يفترن ذلك بإشهار إفلاسه، أو
٤. استقال من منصبه بموجب إشعار خطي أرسله للشركة بهذا المعنى، أو
٥. انتهت مدة عضويته ولم يعد انتخابه، أو
٦. صدر قرار من الجمعية العمومية بعزله، أو
٧. كانت عضويته مخالفة لأحكام المادة (٩٨) من القانون.

المادة / ٢٩:

لمجلس الإدارة الحق في أن يعين مديرا للشركة أو عدة مديرين أو وكلاء مفوضين وأن يحدد صلاحياتهم وشروط خدماتهم ورواتبهم ومكافآتهم.

المادة / ٣٠:

مع مراعاة أحكام المادة (٣١) من هذا النظام لا يكون أعضاء مجلس الإدارة مسؤولين مسؤولية شخصية فيما يتعلق بالتزامات الشركة الناتجة عن قيامهم بواجباتهم كأعضاء مجلس إدارة وذلك بالقدر الذي لا يتجاوزون فيه حدود سلطاتهم.

المادة / ٣١:

يكون رئيس مجلس الإدارة وأعضاؤه مسؤولين تجاه الشركة والمساهمين والغير عن الغش وإساءة استعمال السلطات الممنوحة لهم وعن أي مخالفة للقانون أو لهذا النظام.

المادة / ٣٢:

مع مراعاة أحكام المادة (١١٨) من القانون تكون مكافأة أعضاء مجلس الإدارة من مبلغ مقطوع لكل منهم يحدده مجلس الإدارة وتوافق عليه الجمعية العمومية. كما يجوز أن تدفع الشركة مصاريف أو أتعابا إضافية بالقدر الذي يقرره مجلس الإدارة لأي عضو من أعضائه إذا كان ذلك العضو يعمل في أي لجنة أو يبذل جهودا أو يقوم بأعمال إضافية لخدمة الشركة فوق واجباته العادية كعضو في مجلس إدارة الشركة.

الباب الخامس

الجمعية العمومية

المادة / ٣٣:

الجمعية العمومية المكونة تكوينا صحيحا تمثل جميع المساهمين و يتم انعقادها في مدينة دبي.

المادة / ٣٤:

لكل مساهم الحق في حضور اجتماعات الجمعية العمومية للمساهمين، ويكون له عدد من الأصوات يعادل عدد أسهمه، ويجوز للمساهم أن ينيب عنه غيره من غير أعضاء مجلس الإدارة في حضور الجمعية العمومية. ويشترط لصحة النيابة أن تكون ثابتة بتوكيل كتابي خاص وفق الشروط التي يحددها مجلس الإدارة.

المادة / ٣٥:

توجه الدعوة إلى المساهمين لحضور اجتماعات الجمعية العمومية بإعلان في صحيفتين يوميتين محليتين تصدران باللغة العربية ويكتب مسجلة وذلك قبل الموعد المحدد للاجتماع بواحد وعشرين يوما على الأقل، ويجب أن تتضمن الدعوة جدول أعمال ذلك الاجتماع وترسل صورة من أوراق الدعوة لكل من وزارة الاقتصاد والسلطة المختصة.

المادة / ٣٦:

يضع المؤسسون جدول أعمال الجمعية العمومية التأسيسية ويضع مجلس الإدارة جدول أعمال الجمعية العمومية العادية وغير العادية، وفي الأحوال التي يجوز فيها عقد الجمعية العمومية بناء على طلب المساهمين أو مدققي الحسابات أو وزارة الاقتصاد يضع جدول الأعمال الجهة التي طلبت عقد اجتماع الجمعية.

المادة / ٣٧:

يسجل المساهمون الذين يرغبون في حضور الجمعية العمومية العادية وغير العادية أسمائهم في السجل الإلكتروني الذي تعده إدارة الشركة لهذا الغرض في مكان الاجتماع قبل الوقت المحدد لانعقاد ذلك الاجتماع بوقت كاف، ويجب أن يتضمن السجل اسم المساهم أو من ينوب عنه وعدد الأسهم التي يملكها وعدد الأسهم التي يُمثلها وأسماء مالكيها مع تقديم سند الوكالة. ويعطى المساهم أو النائب بطاقة لحضور الاجتماع يذكر فيها عدد الأصوات التي يمثلها أصالة أو وكالة. يستخرج من هذا السجل خلاصة مطبوعة بعدد الأسهم التي منحت في الاجتماع ونسبة الحضور يتم إلحاقها بمحضر اجتماع الجمعية العمومية بعد توقيعها من قبل كل من مقرر الجلسة ورئيس الاجتماع ومدقق الحسابات الشركة.

ويقبل باب التسجيل لحضور اجتماعات الجمعية العمومية العادية وغير العادية بعد مضي نصف ساعة من الوقت المحدد في إعلان الدعوة للاجتماع، وعندها يعلن رئيس الاجتماع اكتمال النصاب المحدد لذلك الاجتماع أو عدم اكتماله، ولا يجوز بعد ذلك قبول تسجيل أي مساهم أو نائب عنه لحضور ذلك الاجتماع كما لا يجوز الاعتداد بصوته أو برأيه في المسائل التي تطرح في ذلك الاجتماع.

المادة / ٣٨:

يجوز إغلاق سجل الأسهم في الشركة طبقاً لتقدير مجلس الإدارة وذلك من تاريخ نشر الدعوة لعقد الجمعية العمومية وحتى انقضاء تلك الجمعية (أو لمدة أول) على أنه في الحالات التي تكون فيها أسهم الشركة مدرجة في سوق مالية بدولة الإمارات العربية المتحدة يجب أن يتم الإغلاق طبقاً للقواعد المعنية السائدة في تلك السوق.

المادة / ٣٩:

تسري على النصاب الواجب توفره لصحة انعقاد الجمعية العمومية بصفاتها المختلفة، وعلى الأغلبية اللازمة لاتخاذ القرارات، أحكام القانون الاتحادي في شأن الشركات التجارية رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ وتعديلاته.

المادة / ٤٠:

يرأس الجمعية العمومية رئيس مجلس الإدارة وعند غيابه يرأسها نائب رئيس مجلس الإدارة أو عضو مجلس الإدارة الذي يعينه مجلس الإدارة لذلك. ويعين الرئيس مقررًا للاجتماع ومدققين اثنين لفرز الأصوات على أن تقر الجمعية العمومية تعيينهم.

وتدون الشركة محاضر اجتماعات الجمعية العمومية ولتبات الحضور في دفاتر تحفظ لهذا الغرض وتوقع من قبل رئيس الاجتماع المعنى ومقرر الجمعية وجامعي الأصوات ومدققي الحسابات. ويكون الموقعون على محاضر الاجتماعات مسؤولين عن صحة البيانات الواردة فيها.

المادة / ٤١:

يكون التصويت في الجمعية العمومية بالطريقة التي يعينها رئيس الجمعية إلا إذا قررت الجمعية العمومية طريقة معينة للتصويت، ويجب أن يكون التصويت سرى إذا تعلق بانتخاب أعضاء مجلس الإدارة أو بعزلهم أو بمساءلتهم.

المادة / ٤٢:

يدعو المؤسسون خلال ثلاثين يوما من تاريخ إغلاق باب الاكتتاب في أسهم الشركة المساهمين إلى عقد جمعية عمومية تأسيسية وذلك في المكان والزمان المعينين في إعلان الدعوة لبحث جميع إجراءات التأسيس والتثبت من صحتها وموافقتها للقانون وتعيين مدققي الحسابات وتحديد أتعابهم.

المادة / ٤٣:

لمجلس الإدارة دعوة الجمعية العمومية العادية للانعقاد كلما رأى وجها لذلك، وتتخذ الجمعية مرة على الأول في السنة بناء على دعوة مجلس الإدارة خلال الأربعة أشهر التالية لنهاية السنة المالية وذلك في المكان والزمان اللذين يحددهما المعنيون في إعلان الدعوة للاجتماع.

وتتخذ الجمعية العمومية السنوية لمناقشة ودراسة تقرير مجلس الإدارة عن نشاط الشركة ومركزها المالي خلال السنة ولمناقشة ودراسة تقرير مدقق الحسابات والتصديق على ميزانية السنة المالية وحساب الأرباح والخسائر والموافقة على قواعد توزيع الأرباح ولانتخاب أعضاء مجلس الإدارة عند الاقتضاء وتعيين مدققي الحسابات وتحديد أتعابهم وإبراء ذمة أعضاء مجلس الإدارة ومدققي الحسابات من المسؤولية أو تقرير رفع دعوى المسؤولية عليهم بحسب الأحوال.

المادة / ٤٤:

على مجلس الإدارة دعوة الجمعية العمومية العادية للاجتماع متى طاب منه ذلك مدقق الحسابات أو عشرة من المساهمين على الأقل يملكون ٣٠% من رأس المال كحد أدنى، ويجب توجيه الدعوة في الحالتين خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تقديم ذلك الطلب.

المادة / ٤٥:

تجتمع الجمعية العمومية غير العادية بناء على دعوة مجلس الإدارة وفي الزمان والمكان اللذين يحددهما ، وعلى المجلس دعوتها للاجتماع إذا طاب منه ذلك مساهمون حائزون على ٤٠% على الأقل من رأسمال الشركة وفي هذه الحالة يجب على المجلس توجيه الدعوة للاجتماع خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تقديم الطلب.

المادة / ٤٦:

فيما عدا زيادة التزامات المساهمين التي يشترط فيها موافقة جميع المساهمين أو تعديل الغرض الأساسي للشركة أو نقل مركزها الرئيسي إلى بلد أجنبي ، يجوز للجمعية العمومية غير العادية أن تعدل النظام الأساسي للشركة أيا كانت أحكامه بما في ذلك زيادة رأسمال الشركة أو تخفيضه أو إطالة أو تقصير مدة الشركة أو إدماج الشركة في شركة أخرى أو حلها أو بيع المشروع الذي قامت به الشركة أو التصرف فيه بأي وجه آخر، ويشترط أن يكون موضوع التعديل قد فصل في إعلان الدعوة.

المادة / ٤٧:

لا يجوز للجمعية العمومية أن تتداول في غير المسائل الواردة في جدول الأعمال المرفق بإعلان الدعوة. ومع ذلك يكون للجمعية العمومية الحق في المداولة في الوقائع الخطيرة التي قد تتكشف أثناء ذلك الاجتماع.

المادة / ٤٨:

قرارات الجمعية العمومية الصادرة طبقا لأحكام القانون وهذا النظام ملزمة لجميع المساهمين بمن فيهم الغائبون والمخالفون في الرأي.

الباب السادس

مدقق الحسابات

المادة / ٤٩:

يكون للشركة مدقق حسابات أو أكثر تعينه الجمعية العمومية لمدة سنة قابلة للتجديد وتتدر أتعابه وعليه مراقبة حسابات السنة المالية التي عين لها.

واستثناء مما تقدم عين المؤسسون مكتب " أيرنست اند يونغ " الكائن في دبي مدققا أول لحسابات الشركة بحيث يتولى مهمته إلى حين انعقاد الجمعية العمومية التأسيسية.

المادة / ٥٠:

تكون لمدقق الحسابات الصلاحيات وعليه الالتزامات المنصوص عليها في القانون، وله بوجه خاص الحق في الاطلاع في كل وقت على جميع دفاتر الشركة وسجلاتها ومستنداتها وغير ذلك من وثائق وله أن يطلب الإيضاحات التي يراها لازمة لأداء مهمته وله كذلك أن يتحقق من موجودات الشركة والتزاماتها، وإذا لم يتمكن من استعمال هذه الصلاحيات أثبت ذلك كتابة في تقرير يقدم إلى مجلس الإدارة فإذا لم يفي المجلس بتمكين المدقق من أداء مهمته وجب على المدقق أن يرسل صورة من التقرير إلى وزارة الاقتصاد والسلطة المختصة وأن يعرضه على الجمعية العمومية.

المادة / ٥١:

يقدم مدقق الحسابات إلى الجمعية العمومية العادية تقريراً يشمل على البيانات المنصوص عليها في القانون بشأن الشركات التجارية، وعليه أن يحضر اجتماع الجمعية العمومية وأن يدلي في الاجتماع برأيه في كل ما يتعلق بعمله ويوجه خاص في ميزانية الشركة ويكون المدقق مسؤولاً عن صحة البيانات الواردة في تقريره بوصفه وكيلاً عن مجموع المساهمين، ولكل مساهم في أثناء عقد الجمعية العمومية أن يناقش تقرير المدقق وأن يستوضحه عما ورد فيه.

الباب السابع

مالية الشركة

المادة / ٥٢:

على مجلس الإدارة أن يحتفظ بدفاتر حسابات منتظمة حسب الأصول لإعطاء صورة صحيحة وعادلة عن وضع أعمال الشركة ولتفسير تعاملاتها وتحفظ هذه الدفاتر طبقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها والمطبقة دولياً، ولا يحق لأي مساهم في الشركة فحص دفاتر الحسابات تلك إلا بموجب تفويض بهذا المعنى صادر عن مجلس الإدارة.

وتبدأ السنة المالية للشركة من أول يناير وتنتهي في ٣١ من ديسمبر من كل سنة ويستثنى من ذلك السنة المالية الأولى للشركة فتبدأ من تاريخ قيدها في السجل التجاري وتنتهي في ٣١ ديسمبر من السنة التالية.

المادة / ٥٣:

على مجلس الإدارة أن يعد عن كل سنة مالية قبل الاجتماع السنوي للجمعية العمومية العادية بشهر على الأقل ميزانية الشركة وحساب الأرباح والخسائر، وعلى المجلس أيضاً أن يعد تقريراً عن نشاط الشركة خلال السنة المالية وعن مركزها المالي في ختام السنة ذاتها والطريقة التي يقترحها لتوزيع الأرباح الصافية وترسل صورة من الميزانية وحساب الأرباح والخسائر وتقرير مجلس الإدارة إلى المساهمين مرفقة مع جدول أعمال الجمعية العمومية العادية السنوية.

المادة / ٥٤:

لمجلس الإدارة أن يقتطع من الأرباح السنوية غير الصافية نسبة يحددها لاستهلاك موجودات الشركة أو التعويض عن نزول قيمتها، ويتم التصرف في هذه الأموال بناء على قرار من مجلس الإدارة ولا يجوز توزيعها على المساهمين.

المادة / ٥٥:

توزع الأرباح السنوية الصافية للشركة بعد خصم جميع المصروفات العمومية والتكاليف الأخرى وفقاً لما يلي:

١. تقتطع ١٠% تخصص لحساب الاحتياطي القانوني ويوقف هذا الاقتطاع متى بلغ مجموع الاحتياطي قدرًا يوازي ٥٠% من رأسمال الشركة المدفوع وإذا نقص الاحتياطي عن ذلك تعين العودة إلى الاقتطاع.
٢. يوزع الباقي من صافي الأرباح أو جزء منه بعد ذلك على المساهمين كحصة إضافية على الأرباح أو يرحل إلى السنة المقبلة أو يخصص لإنشاء مال احتياطي غير عادي، وفقاً لما يقرره مجلس الإدارة.

المادة / ٥٦:

يتم التصرف في المال الاحتياطي بناء على قرار مجلس الإدارة في الأوجه التي تحقق مصالح الشركة ولا يجوز توزيع الاحتياطي القانوني على المساهمين.

المادة / ٥٧:

مع عدم الإخلال بأحكام القانون تدفع حصص الأرباح إلى المساهمين في المكان والمواعيد التي يحددها مجلس الإدارة.

الباب الثامن

في المنازعات

المادة / ٥٨:

لا يترتب على أي قرار يصدر عن الجمعية العمومية سقوط دعوى المسؤولية المدنية ضد أعضاء مجلس الإدارة، وإذا كان الفعل الموجب للمسؤولية قد عرض على الجمعية العمومية بتقرير من مجلس الإدارة أو مدقق الحسابات وصـادقـة عليه فإن دعوى المسؤولية تسقط بمضي سنة من تاريخ انعقاد الجمعية ومع ذلك إذا كان الفعل المنسوب إلى أعضاء مجلس الإدارة يكون جريمة جنائية فلا تسقط دعوى المسؤولية إلا بسقوط الدعوى العمومية.

المادة / ٥٩:

تكون الشركة في حدود موجوداتها مسؤولة عن تعويض أي عضو في مجلس الإدارة، وأي مدير في الشركة عن أية مسؤولية يتحملها (باستثناء المسؤولية الجنائية) نتيجة لـ أو متصلة أو لها علاقة بالقيام بواجباته، بشرط أن يكون ذلك الشخص قد قام بذلك بحسن نية ونتيجة لاعتقاده المعقول أن ما قام به إنما هو لصالح أو على الأقل لا يتعارض مع مصالح الشركة. مع مراعاة أن ذلك الشخص لا يستحق أي تعويض بخصوص أية مطالبة أو مسألة ثبتت مسؤوليته عنها تجاه الشركة بمقتضى حكم صادر من محكمة مختصة.

تقوم الشركة بدفع وتكون مسؤولة عن تعويض كافة المصاريف والأتعاب والتكاليف التي يتكبدها ذلك الشخص والمتعلقة بأي مطالبة أو دعوى أو إجراءات قضائية أو خلاف ذلك، والتي تؤكد التزامه بها ويستحق تعويضاً عنها طبقاً لما تنص عليه (بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تلك الناشئة عن الدعاوى الجنائية التي تنتهي ببراءته منها أو إسقاط التهمة عنه).

الباب التاسع

حل الشركة ونصفيها

المادة / ٦٠:

تحل الشركة لأحد الأسباب الآتية:-

١. انتهاء المدة المحددة للشركة ما لم تجدد وفقاً للقواعد الواردة بهذا النظام.
٢. انتهاء الغرض الذي أسست الشركة من أجله.
٣. صدور قرار من الجمعية العمومية غير العادية بإنهاء مدة الشركة.
٤. اندماج الشركة في شركة أخرى.

المادة / ٦١:

إذا بلغت خسائر الشركة على الأقل نصف رأس المال وجب على مجلس الإدارة دعوة الجمعية العمومية غير العادية للنظر في استمرار الشركة أو حلها. ولا يصح أي قرار بحل الشركة قبل المدة المحددة في المادة (٤) من هذا النظام إلا إذا صدر بأغلبية المساهمين اللازمة المنصوص عليها في القانون.

المادة / ٦٢:

عند انتهاء مدة الشركة أو حلها قبل الأجل المحدد تُعين الجمعية العمومية بناءً على طلب مجلس الإدارة طريقة التصفية وتُعين مصفياً أو أكثر وتحدد سلطاتهم وتنتهي وكالة مجلس الإدارة بتعيين المصفين وتبقى سلطة الجمعية العمومية قائمة طوال مدة التصفية إلى أن يتم إبراء ذمة المصفين.

الباب العاشر

أحكام ختامية

المادة / ٦٣:

تطبق أحكام القانون الاتحادي رقم (٨) لسنة ١٩٨٤ في شأن الشركات التجارية والفولانين المعدلة له فيما لم يرد في شأنه نص خاص في عقد التأسيس أو في هذا النظام.

المادة / ٦٤:

تخصم المصاريف والأتعاب المدفوعة في سبيل تأسيس الشركة من حساب المصروفات العمومية.

المادة / ٦٥:

يودع هذا النظام وينشر طبقا للقانون.

المادة / ٦٦:

ما لم يقض السياق بخلاف ذلك، لا يعتبر نفاذ أي مادة من مواد هذا النظام محددا أو مقيدا بالإحالة على أو الاستنتاج من أي مادة أخرى. وفي حالة اعتبار أي مادة أو أي جزء منها غير قانونية أو غير نافذة، فإن ذلك لا يمس سلامة بقية المواد.

المادة / ٦٧:

حرر هذا النظام من عدة نسخ لغايات التوثيق ولتقديمها إلى الجهات المختصة عند طلب التراخيص اللازمة لتأسيس الشركة وتحفظ نسخة أصلية في مقر الشركة.

المستشار المالي ومدير الإكتتاب ومدير عمليات السجل

شعاع كابيتال ش.م.ع.
أبراج الإمارات، الطابق ٢٨
شارع الشيخ زايد
ص.ب. ٣١٠٤٥، دبي
الإمارات العربية المتحدة

المستشار القانوني للاكتتاب

هادف الظاهري وشركاه
مركز دبي التجاري العالمي، الطابق ١٨
شارع الشيخ زايد
ص.ب. ٣٧١٧٢، دبي
الإمارات العربية المتحدة

مستشار الشركة

ميتكون إنترنشنال ش.م.ح.
فندق الفيرمونت، الطابق السابع
شارع الشيخ زايد
ص.ب. ٦٢٤٧٥، دبي
الإمارات العربية المتحدة

مدقق الإكتتاب

إرنست أند يونج
بناية العطار، الطابق ٢٨
شارع الشيخ زايد
ص.ب. ٩٢٦٧، دبي
الإمارات العربية المتحدة