



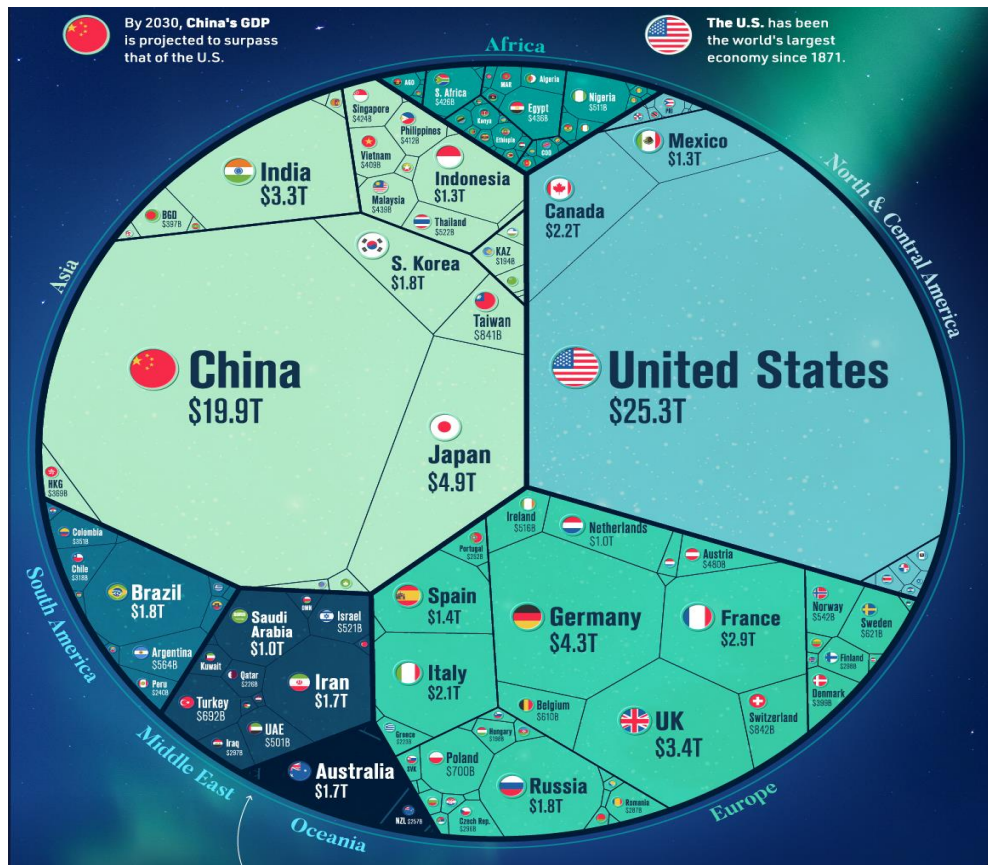
میز صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات

تهیه کننده:
مدیریت نظارت بر ناشران
اداره میزهای صنعت و رتبه بندی ناشران



صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات در جهان

حجم تجارت جهانی کالا و رشد تولید ناخالص داخلی جهان



❖ حدود ۸۰ درصد حجم و بیش از ۷۰ درصد ارزش تجارت جهانی از طریق دریا و توسط بنادر در سراسر جهان انجام می شود.

مروری بر وضعیت صنعت حمل و نقل دریایی_ ۲۰۲۲

	آخرین نرخ دلار در روز	حجم تجارت میلیون تن	ظرفیت-۲۰۲۲ میلیون تن		
	۲۰.۹۰۰ ژوئن ۲۰۲۲	۴.۷۶۱	۹۷۱	فله بر خشک	
	۲۵.۰۰۰ ژوئن ۲۰۲۲	۲.۹۵۲	۱۹۴.۲	تانکر	
	۱.۵۰۰ ژوئن ۲۰۲۳	۳.۲۷۲	۳۰.۲	کانتینر	

- ❖ Very large crude carrier 200,000 dwt and above
- ❖ Suezmax crude tanker 120,000-200,000 dwt
- ❖ Aframax crude tanker 80,000-119,999 dwt
- ❖ Panamax crude tanker 60,000-79,999 dwt

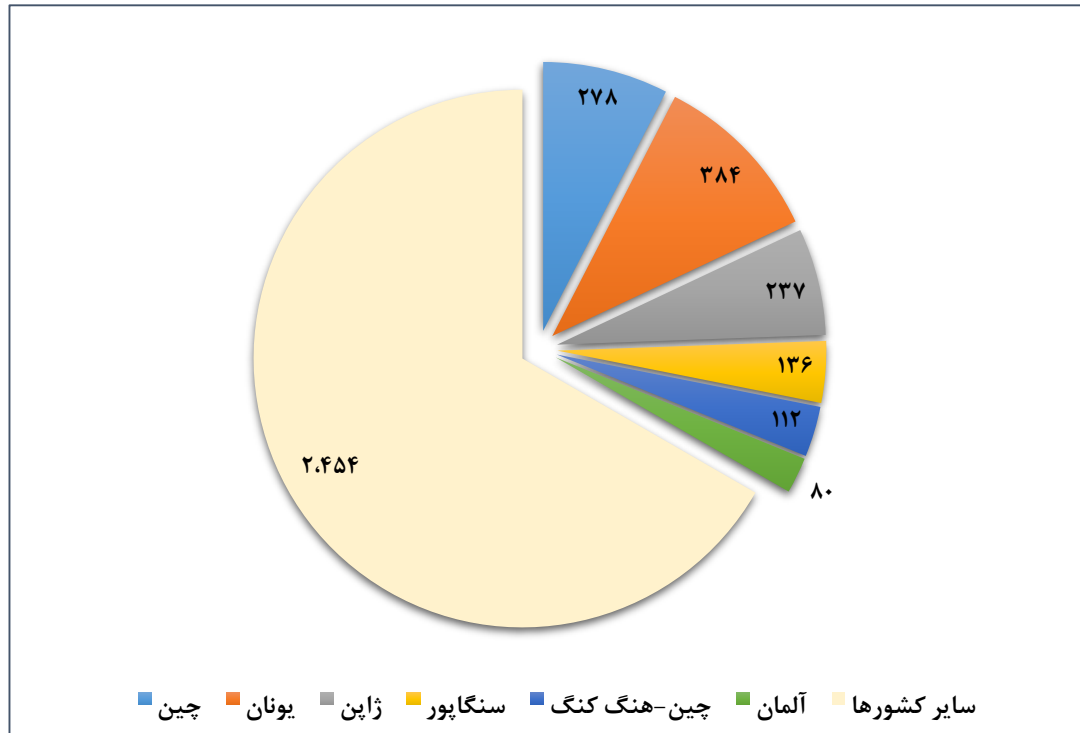
- ❖ Capesize bulk carrier 100,000 dwt and above
- ❖ Panamax bulk carrier 65,000-99,999 dwt
- ❖ Handymax bulk carrier 40,000-64,999 dwt
- ❖ Handysize bulk carrier 10,000-39,999 dwt

❖ Neo-Panamax کشتی‌هایی با حداکثر عرض ۴۹ متر و طول متر ۳۶۶ که می‌توانند از موانع کانال پاناما عبور کنند.

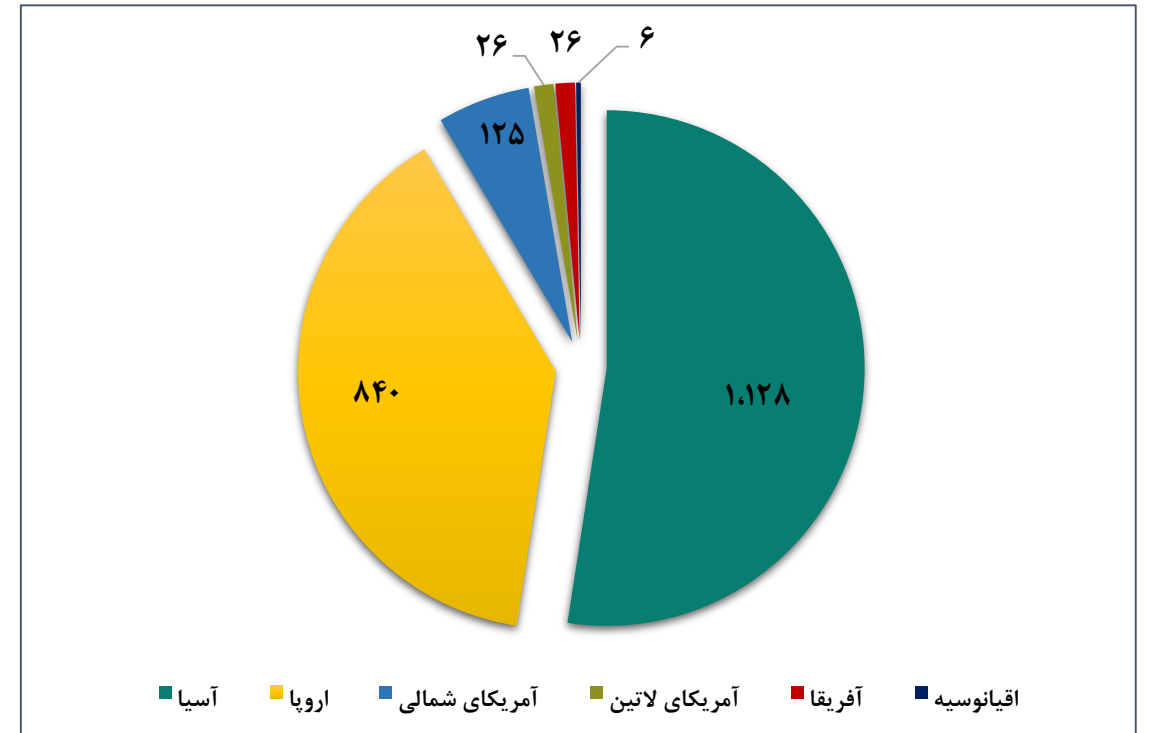
❖ Panamax کشتی‌هایی با بیش از ۳۰۰۰ (TEU) و عرض کمتر از ۳۳ متر، که بزرگترین اندازه کشتی بوده و می‌تواند از موانع کانال پاناما عبور کند.

بزرگترین ناوگان کشتیرانی در سال ۲۰۲۲ - (میلیون DWT)

ظرفیت ناوگان تجاری به تفکیک کشور

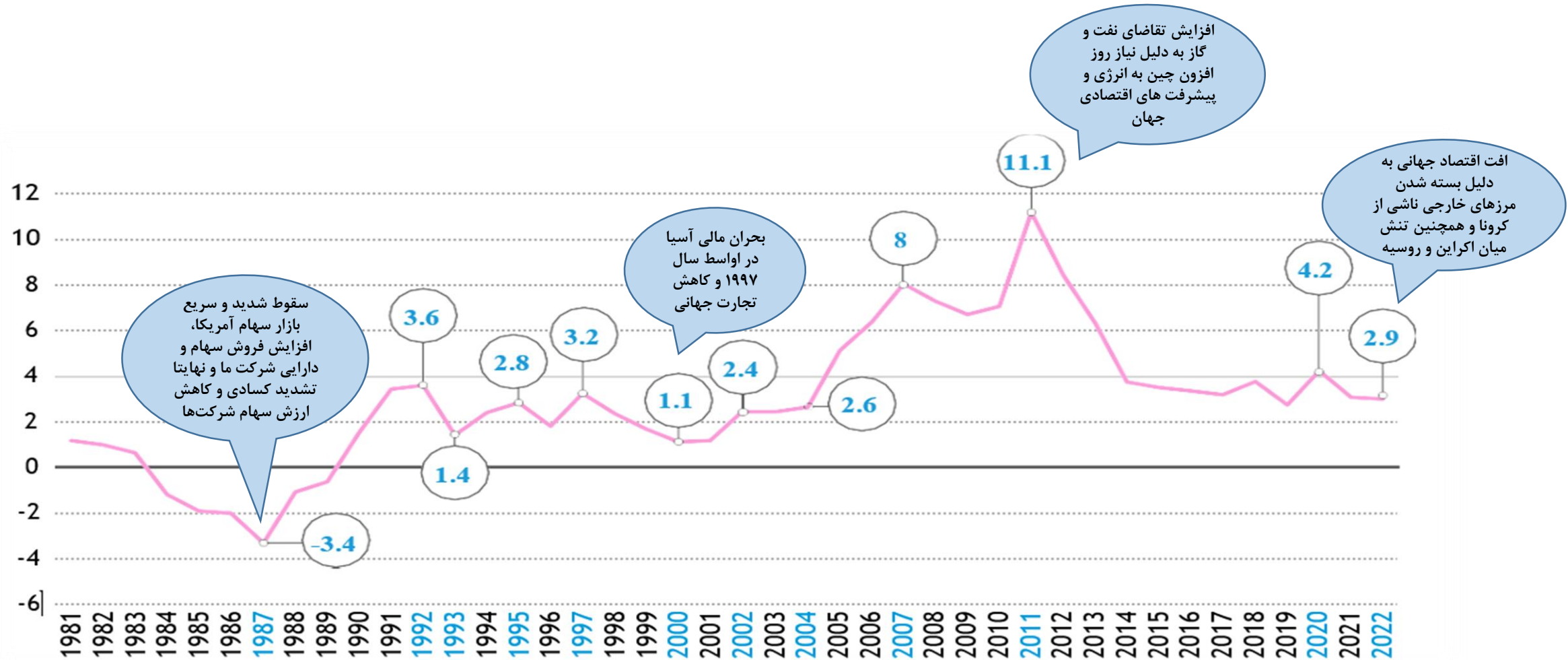


ظرفیت ناوگان تجاری به تفکیک قاره



❖ ایران با دارا بودن ظرفیت ۱۹/۴ میلیون DWT و تعداد ۲۵۵ کشتی در رتبه ۲۲ام جهان از لحاظ مالکیت ناوگان کشتیرانی قرار دارد.

رشد سالانه ناوگان تجاری طی سال‌های ۱۹۸۱ الی ۲۰۲۲ - نرخ رشد (درصد)

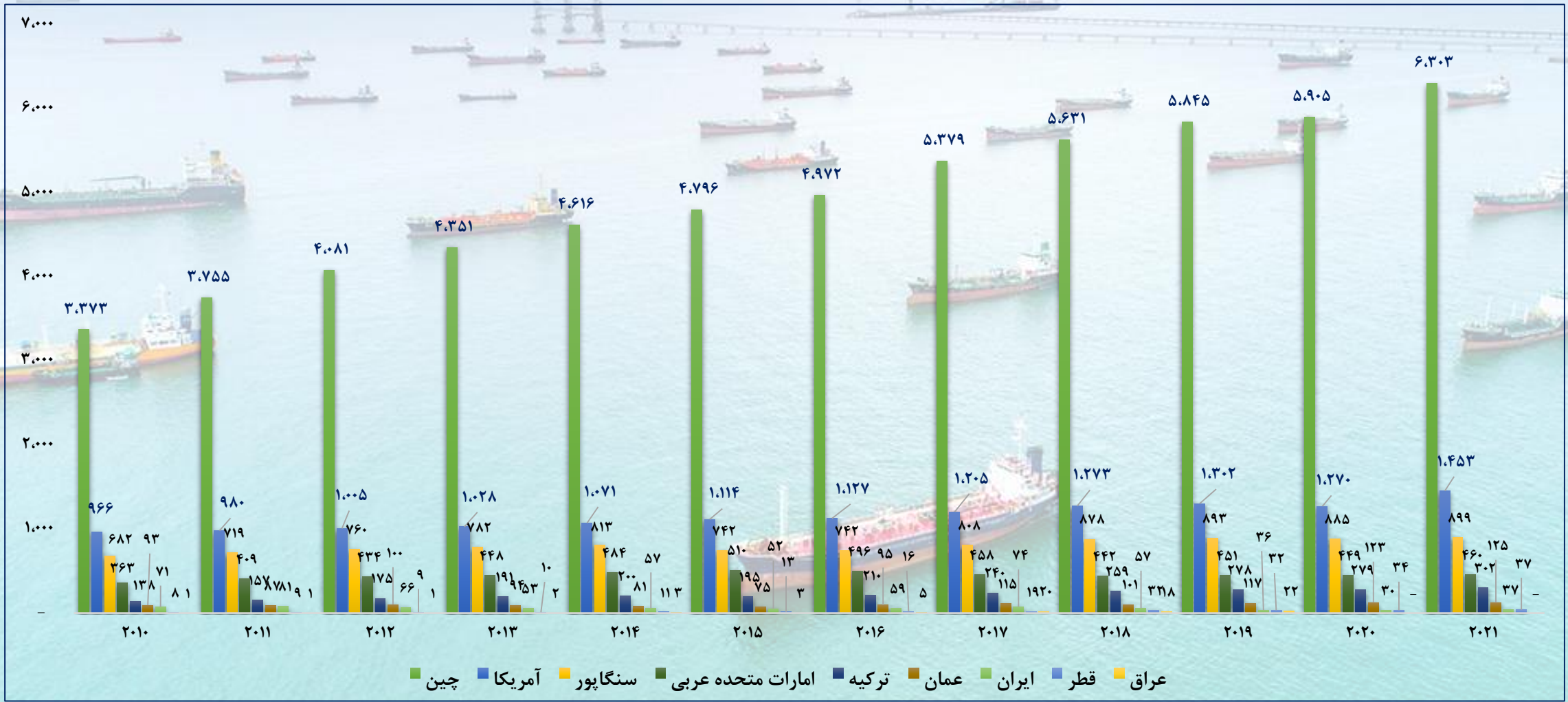


بزرگترین بنادر کانتینری حمل و نقل در جهان در سال ۲۰۲۲ (بر حسب حجم) – میلیون تن

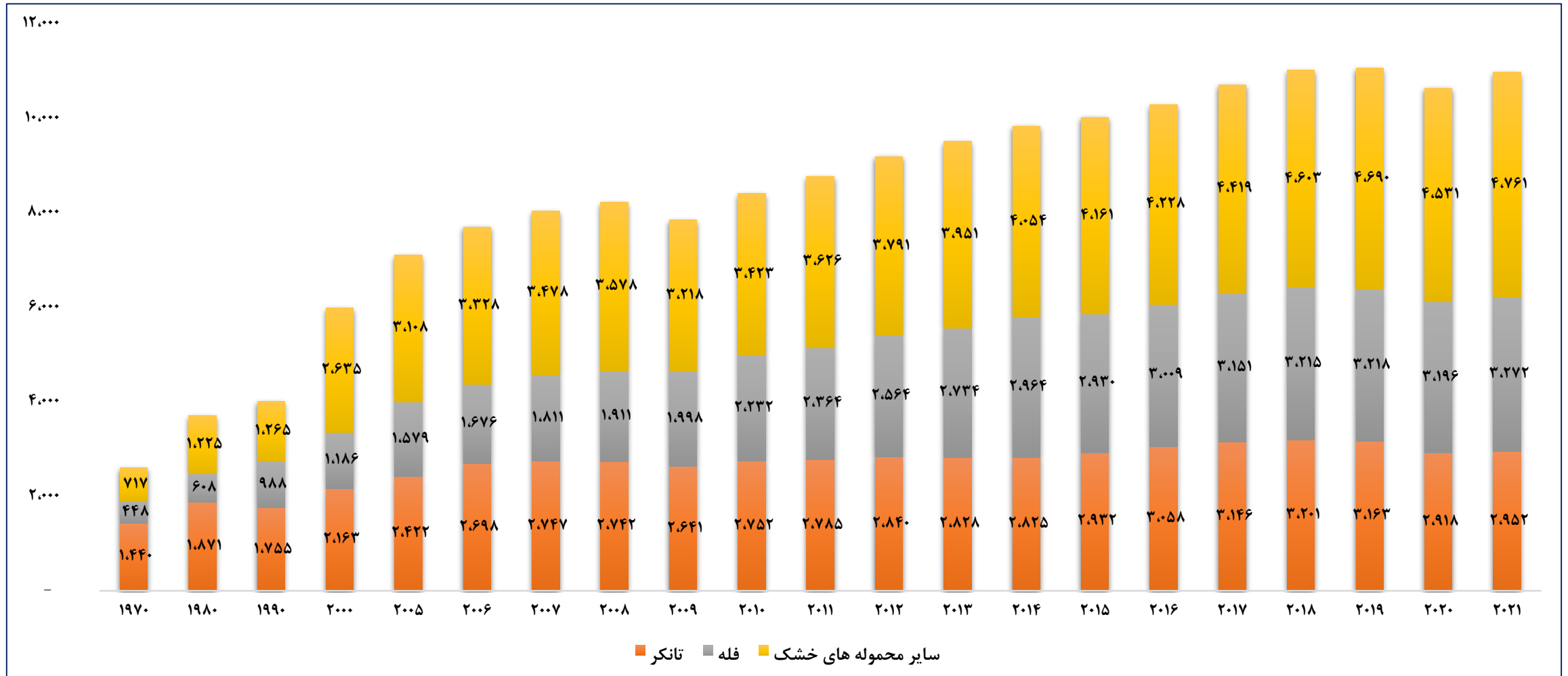


کشور	بزرگترین بندر جهان
چین	Shanghai
سنگاپور	Singapore
چین	Ningbo-Zhoushan
چین	Shenzhen
چین	Qingdao
چین	Guangzhou Harbor
کره جنوبی	Busan
چین	Tianjin
آمریکا	Los Angeles-Long Beach
چین	Hong Kong
هلند	Rotterdam
امارات متحده عربی	Jebel Ali
مالزی	Port Klang
چین	Xiamen
بلژیک	Antwerp

ترافیک بنادر کانتینری به تفکیک کشور - میلیون تن

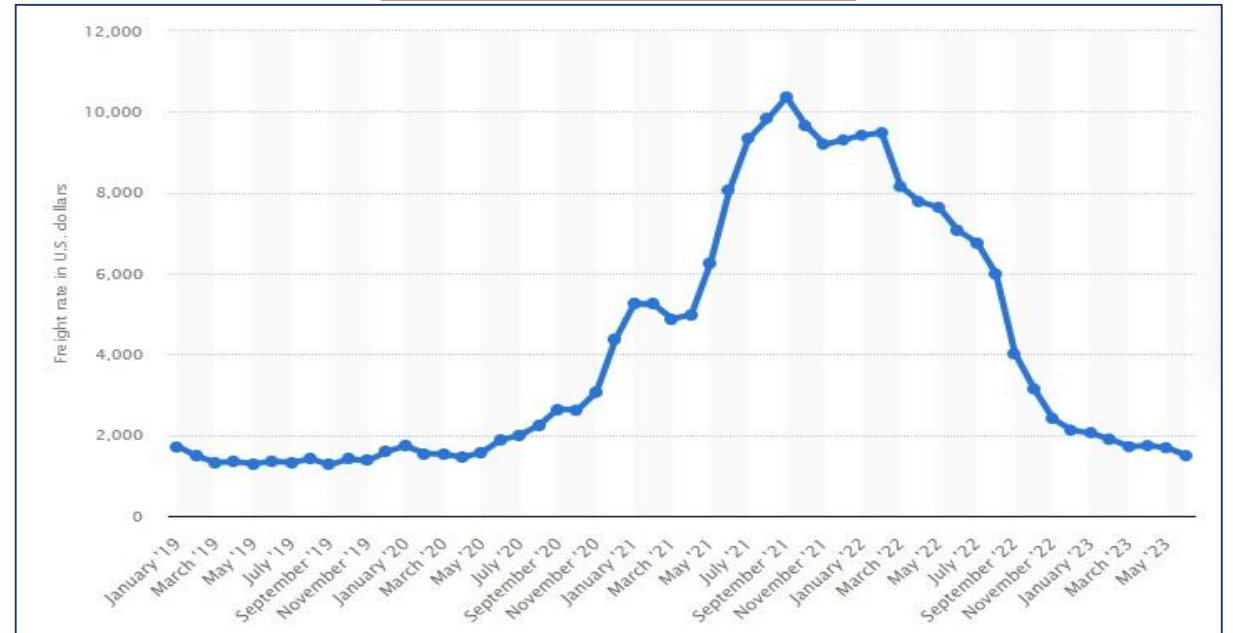
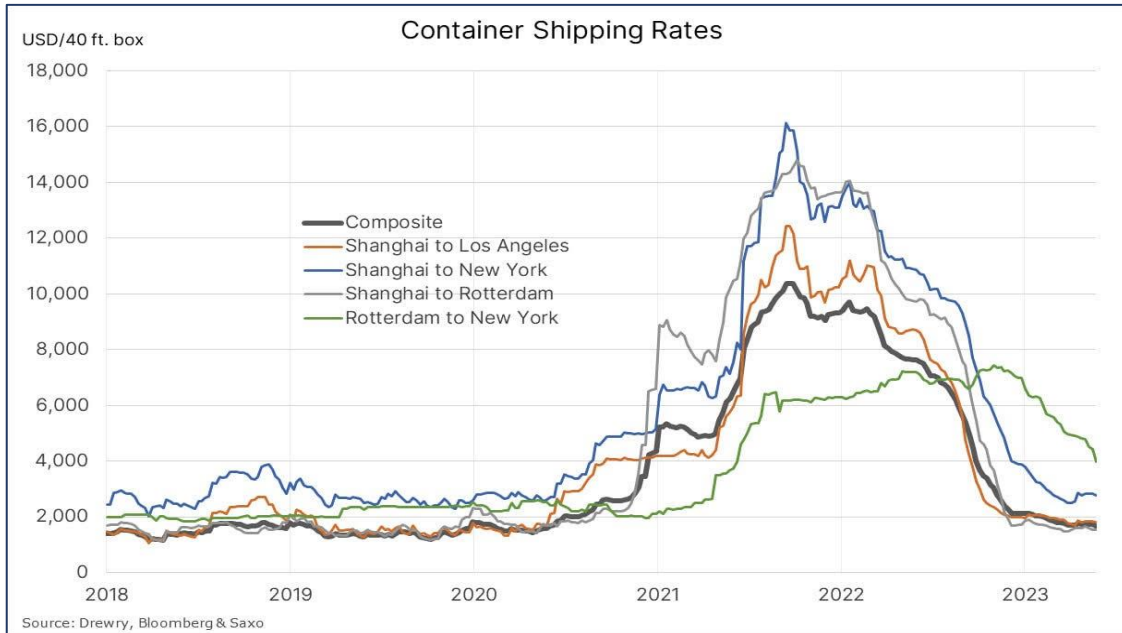


رشد تجارت بین‌المللی دریایی بر حسب نوع کشتی - میلیون تن



نرخ حمل و نقل با کشتی

شاخص جهانی نرخ حمل و نقل کانتینری



زنجیره تامین جهانی یک سیستم شکننده است که از پیوندهای متعددی تشکیل شده و اختلال در آن می تواند در زنجیره اثرات آبخاری داشته باشد. کووید-۱۹ رویداد بزرگی بوده است که کل صنایع و زنجیره های تامین را متوقف نمود و کارایی آنها را به شدت کاهش داد. به دلیل پیچیدگی و ماهیت فراقاره ای، حمل و نقل کانتینری تحت تأثیر کرونا قرار گرفت. از زمان شروع کرونا، صنعت کشتیرانی با بسته شدن بنادر، کمبود نیروی کار، مشکلات در استفاده از ظرفیت و همچنین کمبود کانتینرهای حمل و نقل جدید با مشکلات زیادی مواجه شد.

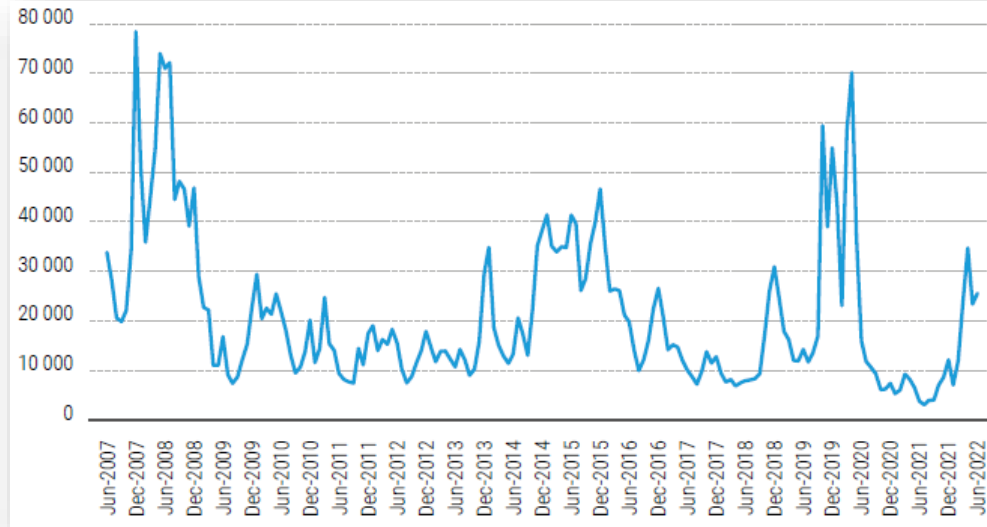
در حالی که هزینه های بهره برداری از ناوگان کانتینری افزایش یافته است، نرخ حمل و نقل برای پوشش این هزینه ها افزایش نیافته است. اپراتورهای کشتی های کانتینری از ابتدای همه گیری، حاشیه سود عملیاتی بی سابقه ای را گزارش کرده اند. در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۱، شرکت های اصلی حمل و نقل کانتینری دارای میانگین حاشیه سود بیش از ۵۶ درصد بودند. برخی از شرکت های حمل و نقل با خرید کانتینرهای جدید و سفارش کشتی های کانتینری جدید از این سود برای افزایش ظرفیت حمل خود استفاده می کنند.

نمودار فوق، هزینه حمل و نقل را برای ۵ روز کاری آخرین هفته کامل در هر ماه و بر اساس کانتینرهای ۴۰ فوتی و ۸ مسیر اصلی عنوان میکند.

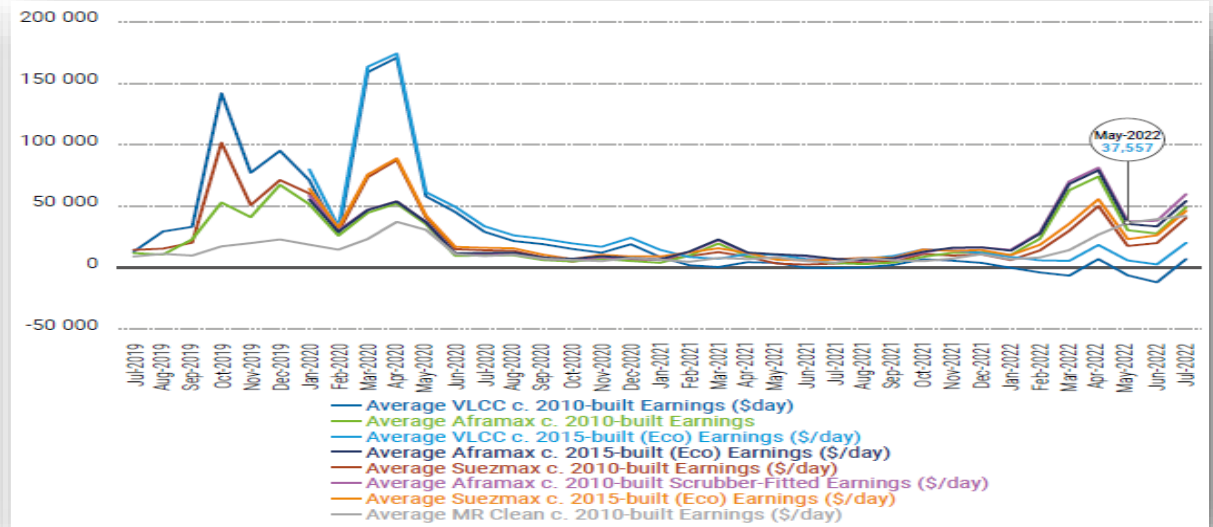
نرخ های حمل و نقل داخلی بین ژانویه ۲۰۱۹ و ژوئن ۲۰۲۳ به طور چشمگیری در نوسان بود. سال ۲۰۲۱ شاهد افزایش شدید نرخ های حمل و نقل جهانی بود که به رکورد قیمتی نزدیک به **۱۰,۴۰۰ دلار آمریکا در سپتامبر ۲۰۲۱** رسید. در ژوئن ۲۰۲۳، شاخص جهانی حمل و نقل در نرخ حمل و نقل تقریباً به ۱۵۰۰ دلار رسیده است.

نرخ حمل و نقل با کشتی

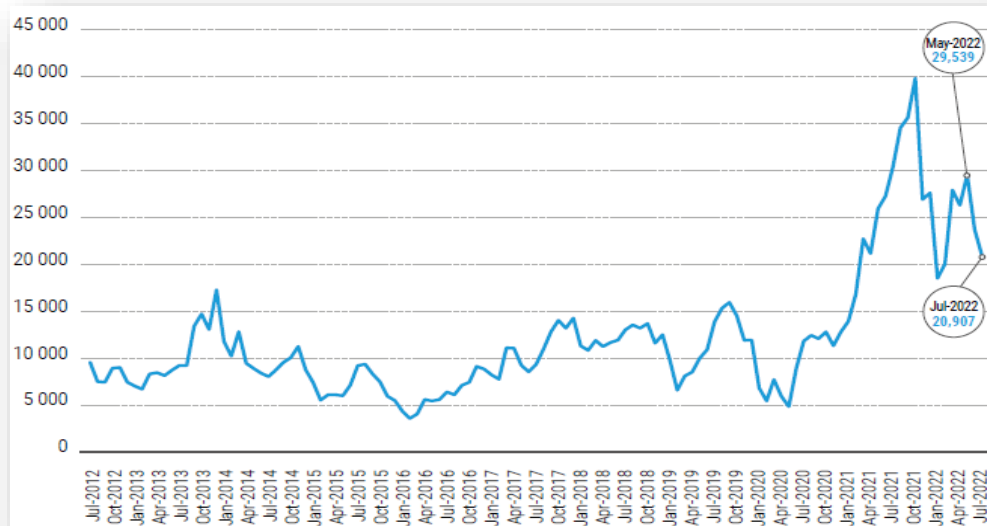
میانگین درآمد، همه تانکرها، ژوئن ۲۰۰۷ تا ژوئن ۲۰۲۲ (دلار در روز)



میانگین درآمد، تانکرهای منتخب، جولای ۲۰۱۹ تا ژوئیه ۲۰۲۲ (دلار در روز)



میانگین موزون درآمد کلیه کشتی های فله خشک جولای ۲۰۱۲ تا ژوئیه ۲۰۲۲ (دلار در روز)



❖ درآمد کشتی های فله خشک:

بازارهای حمل و نقل فله خشک بیشتر تحت تأثیر رویدادهای آب و هوایی شدید در آسیا و آمریکای شمالی قرار گرفتند که این موضوع، قیمت ها را افزایش داد. در ایالات متحده در پایان اوت ۲۰۲۱، طوفان آیدا باعث اختلال شدید در صادرات و عملیات بارگیری شد. در آسیا نیز، در اوایل سپتامبر ۲۰۲۱، طوفان چانتو دو بندر بزرگ چین را مجبور به تعطیلی موقت کرد. در نتیجه، درآمد کشتی های فله خشک در تمام اندازه های کشتی افزایش یافت و به ۳۹۸۵۰ دلار در روز رسید. به دلیل کمبود ظرفیت در بازار کشتی های کانتینری، فله های کوچکتر نیز تقاضای حمل و نقل محموله های کانتینری داشتند.

❖ درآمد تمامی تانکرها:

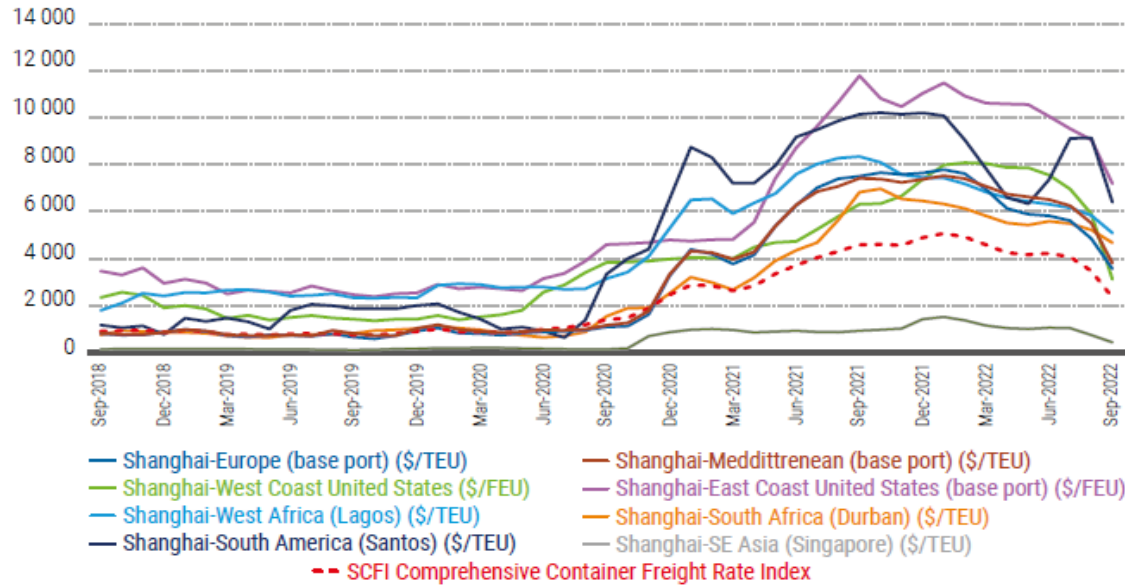
در نیمه اول سال ۲۰۲۱، صادرات چین افزایشی بود، در حالی که در هند صادرات محصولات نیز در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۱ به طور موقت افزایش یافت زیرا قرنطینه ها مصرف داخلی را به شدت کاهش داد. در سال ۲۰۲۱، ظرفیت عرضه با افزایش اسقاط کاهش یافت.

عوامل اثرگذار بر نرخ حمل با کشتی

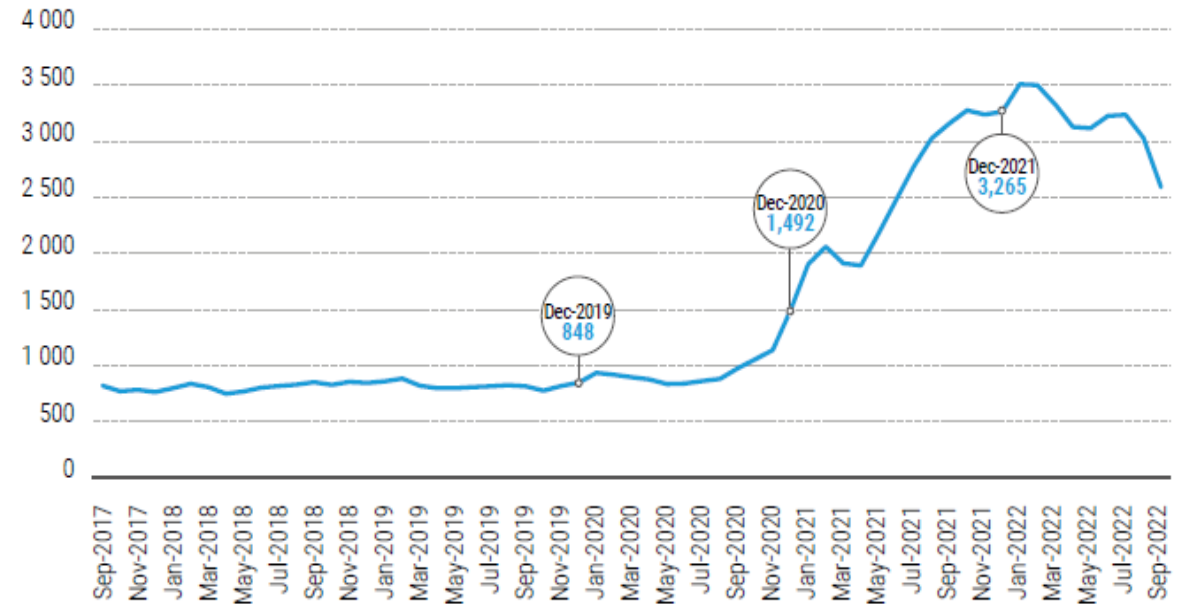
- ❖ رشد ناوگان
- ❖ کاهش سرعت کشتی ها
- ❖ ترافیک های بندری

نرخ حمل و نقل با کشتی

نرخ‌های ماهانه باربری کانتینری شانگهای (SCFI)، سپتامبر ۲۰۱۸ تا سپتامبر ۲۰۲۲، مسیرهای انتخابی

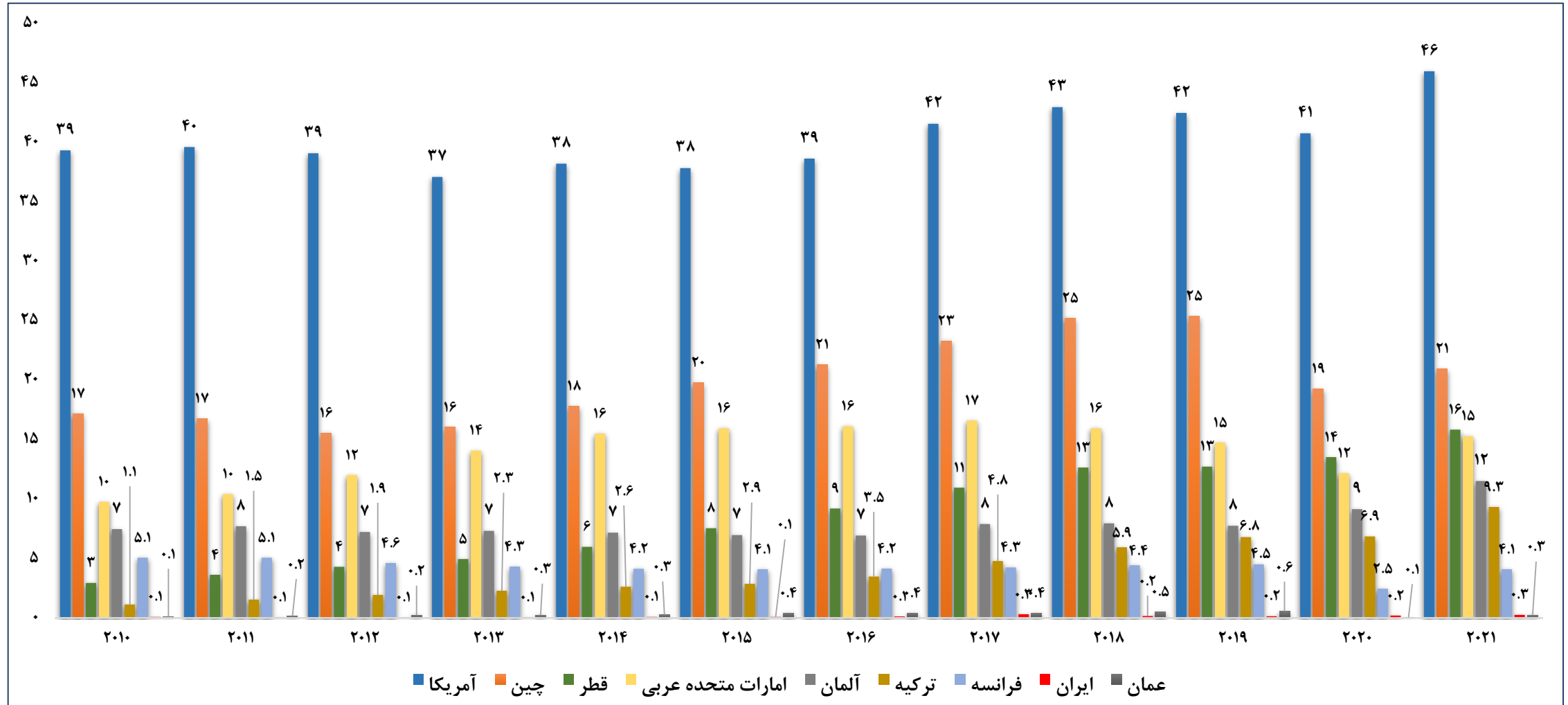


شاخص حمل و نقل کانتینری چین، شاخص ترکیبی، سپتامبر ۲۰۱۷ تا سپتامبر ۲۰۲۲ (ماهانه)

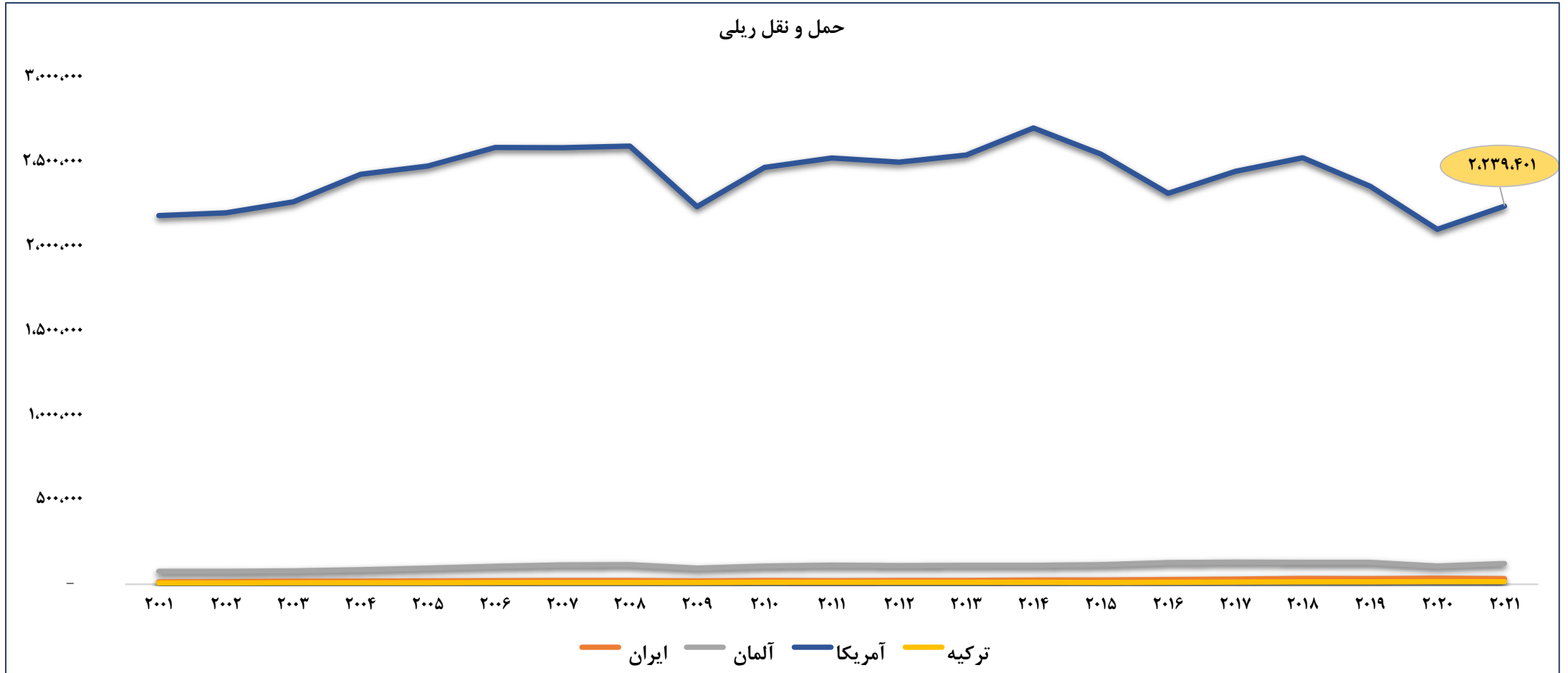


از سه ماهه اول سال ۲۰۲۰ تا سه ماهه آخر سال ۲۰۲۱، متوسط تأخیرهای جهانی برنامه کانتینری دو برابر شد. این تأخیرها به معنای آن بود که برای حفظ برنامه‌ها و بارگیری به موقع محموله‌ها، به کشتی‌های بیشتری نیاز بود که برای پاسخگویی به این نیاز، مجبور به پرداخت هزینه‌های اضافی شدند. بین جولای ۲۰۲۰ و ژوئیه ۲۰۲۱ ظرفیت تجارت خاور دور به آمریکای شمالی ۳۱ درصد و تجارت خاور دور به اروپا ۲۰ درصد رشد کرد. از طرفی، افزودن کشتی‌های بیشتر باعث افزایش ازدحام شد زیرا بنادر و انبارها، کامیون‌ها و قطارها نمی‌توانستند به آسانی و با افزایش ترافیک سازگار شوند. بین سه ماهه اول در سال ۲۰۲۰ و سه ماهه آخر سال ۲۰۲۱، تأخیرهای برنامه کانتینری در مسیر تجاری خاور دور و آمریکای شمالی از دو روز به ۱۲.۶ افزایش یافت تا به مشکلات رسیدگی شود. از این رو، کانتینرهای خالی را از مسیرهای تجاری کوچکتر خارج کردند. به عنوان مثال، در آفریقا، بین ژوئیه ۲۰۲۰ و ژوئیه ۲۰۲۱ میانگین ظرفیت ۶.۵ درصد کاهش یافت که این مساله به خودی خود منجر به افزایش نرخ حمل و نقل کانتینری شد. با افزایش نرخ یک طرفه چین به آفریقا از ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ دلار به ۴۰۰۰ تا ۵۰۰۰ دلار در هر TEU و برای آسیا به کامرون نیز نرخ کانتینرهای ۲۰ فوتی ۳۴۰ درصد و کانتینرهای ۴۰ فوتی ۲۴۴ درصد افزایش یافت. این پویایی‌های بازار در سال ۲۰۲۱، نرخ حمل و نقل را به بالاترین حد تاریخی رساند و تأثیر شدیدی بر صادرات بسیاری از کشورهای در حال توسعه داشت.

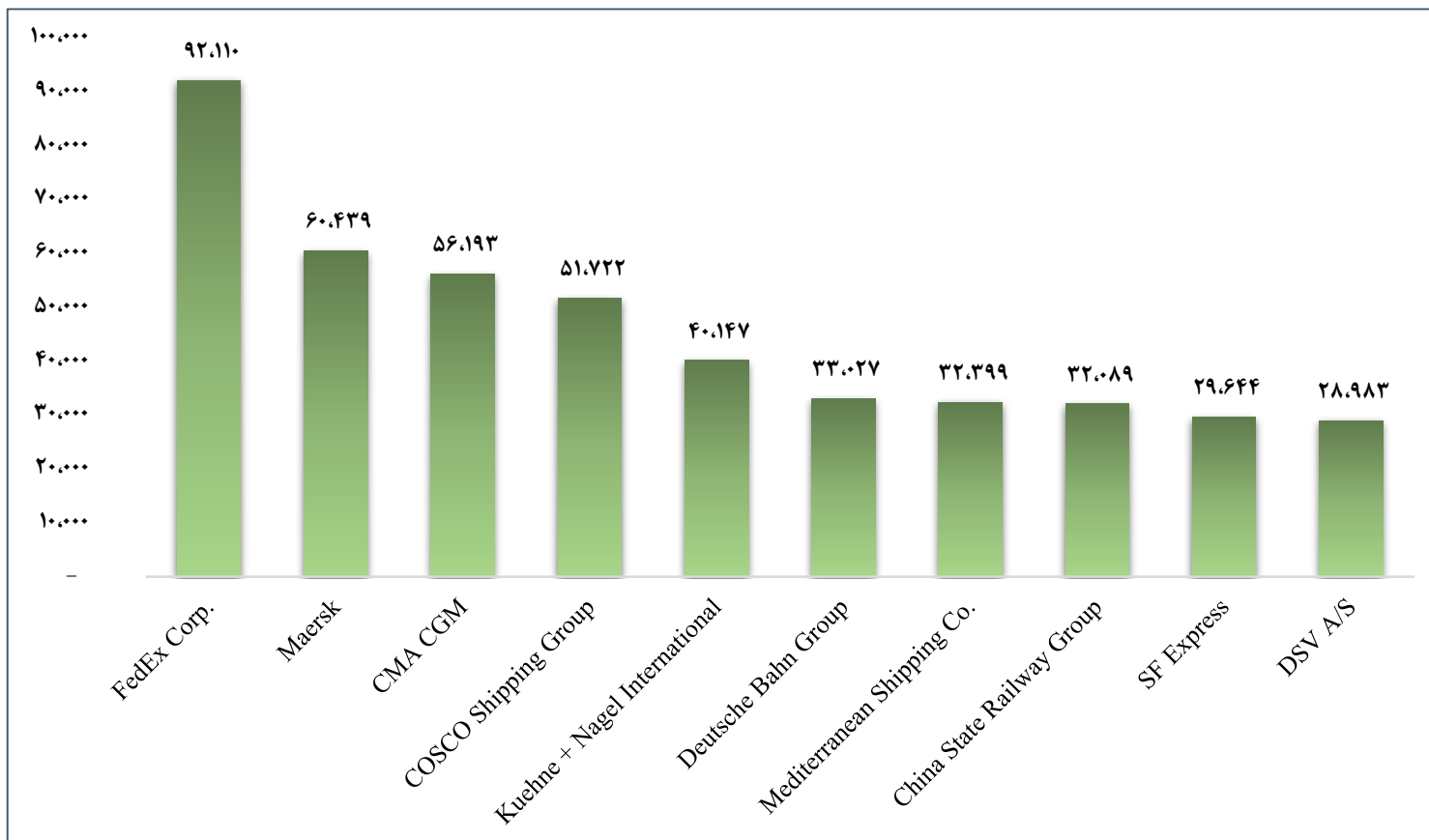
سهم تناژ حمل و نقل هوایی به تفکیک کشور - (میلیون تن / کیلومتر)



حمل و نقل کالا (ریلی) – میلیون تن / کیلومتر



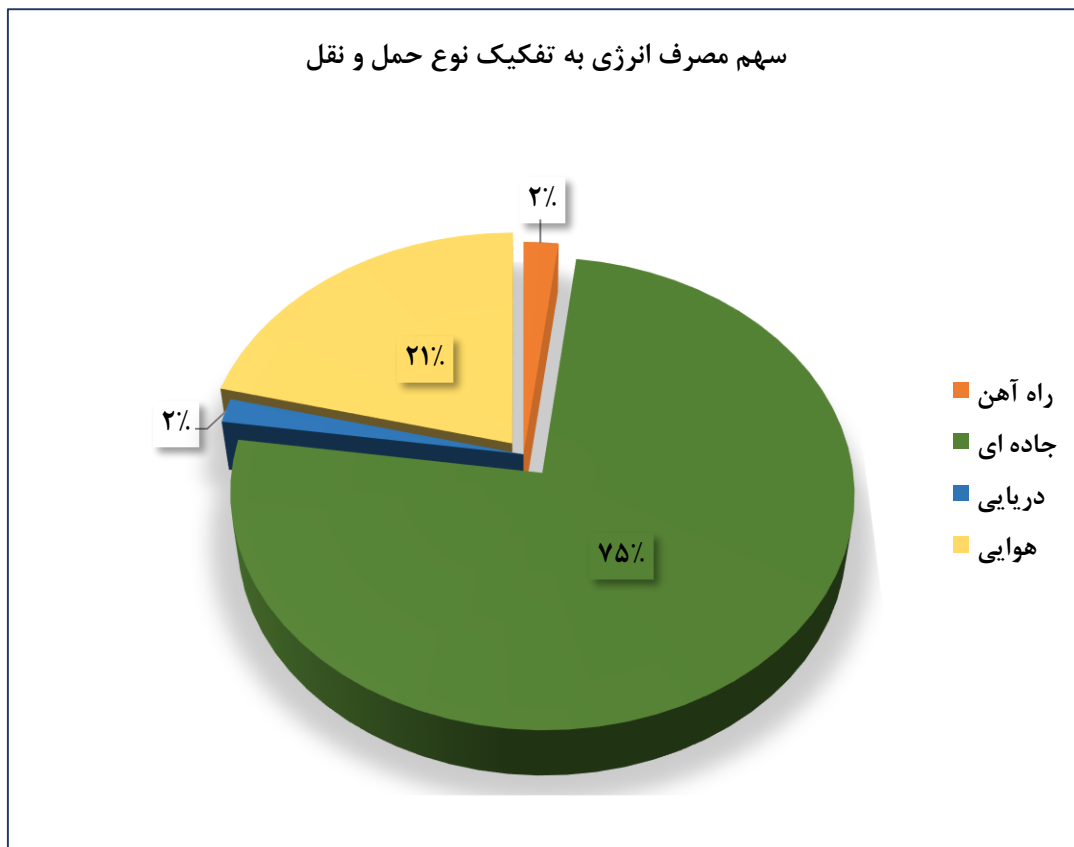
بزرگترین شرکت های صنعت حمل و نقل در جهان (بر حسب درآمد) در سال ۲۰۲۲ – میلیون دلار



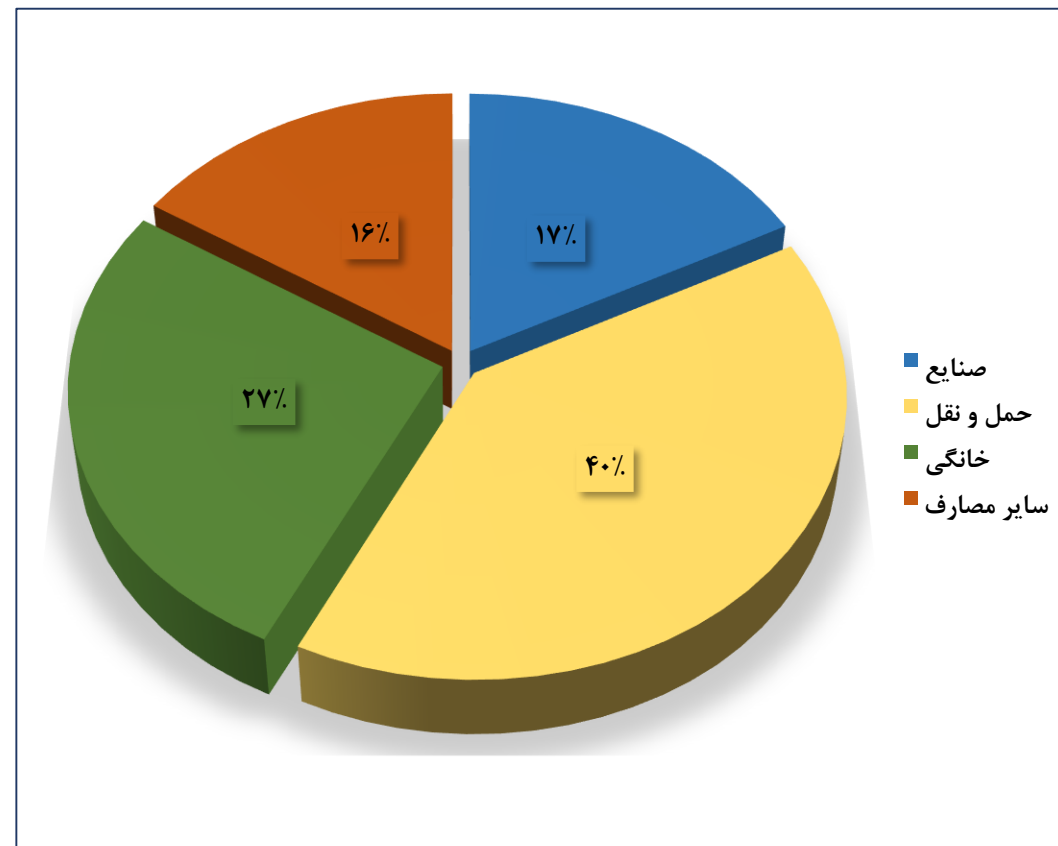
نام شرکت	کشور	حوزه فعالیت
FedEx Corp.	آمریکا	هوایی
Maersk	دانمارک	دریایی
CMA CGM	فرانسه	دریایی
COSCO Shipping Group	چین	دریایی
Kuehne + Nagel International	سوئیس	دریایی، هوایی و جاده ای
Deutsche Bahn Group	آلمان	ریلی
Mediterranean Shipping Co.	سوئیس	دریایی
China State Railway Group	چین	ریلی
SF Express	چین	هوایی
DSV A/S	دانمارک	دریایی، هوایی، ریلی و جاده ای

مصرف انرژی در صنعت حمل و نقل در سال ۲۰۲۲ – درصد

سهام زیر بخش های صنعت حمل و نقل

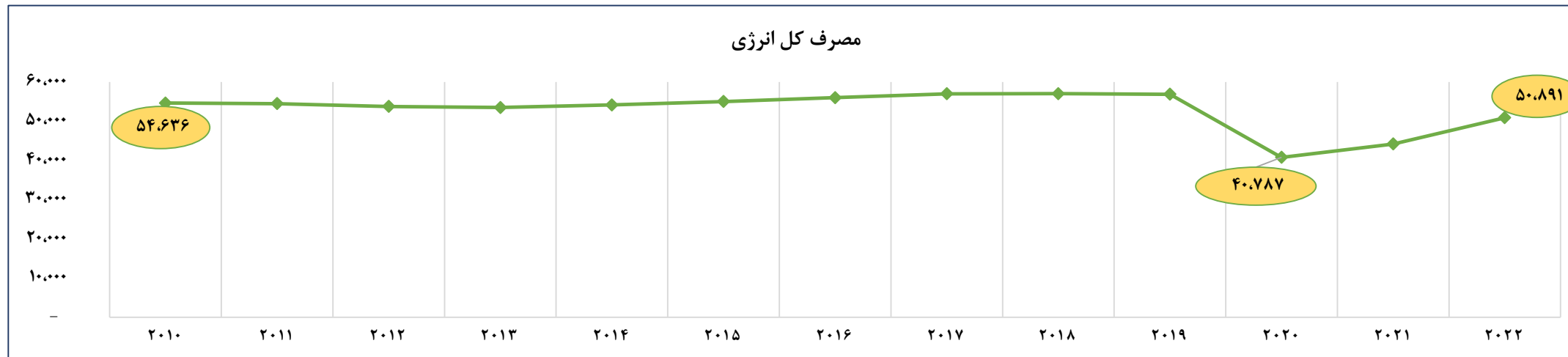


سهام صنایع از مصرف انرژی



مصرف انرژی در صنعت حمل و نقل در سال ۲۰۲۲

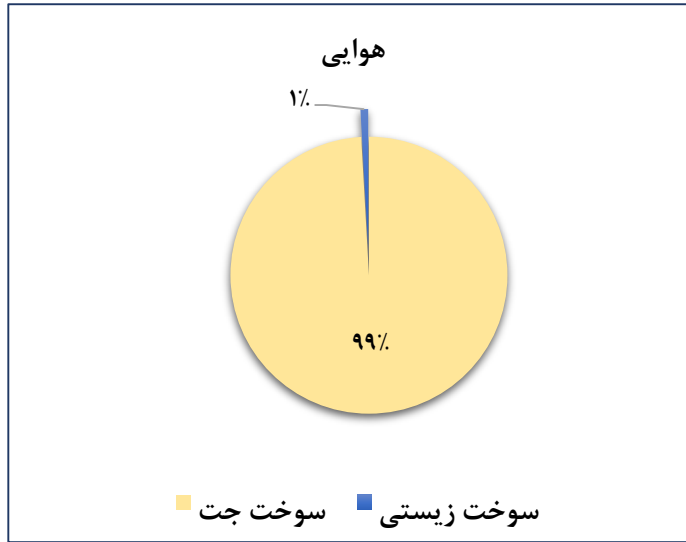
ارقام بر حسب هزار تن نفت است



ارقام بر حسب پتاژول است

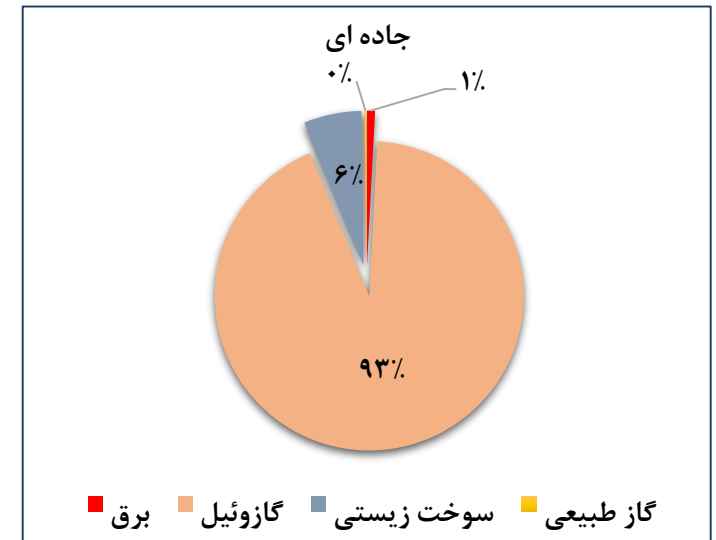
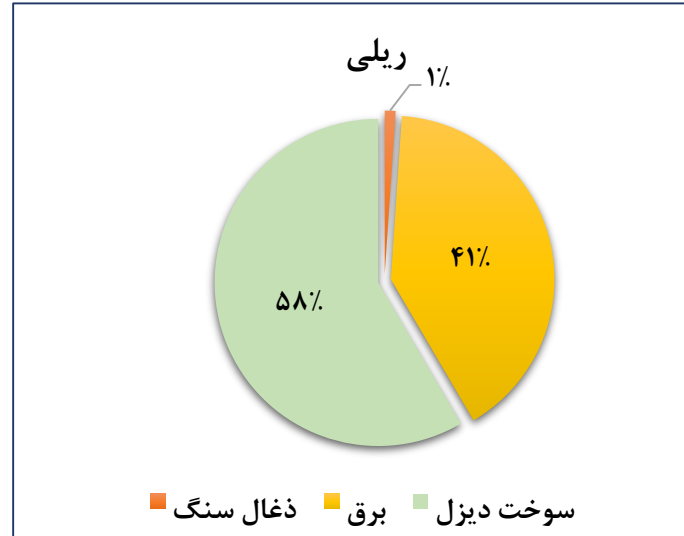


مصرف انرژی در صنعت حمل و نقل در سال ۲۰۲۲ – درصد



نوسانات قیمت نفت بر هزینه حمل و نقل، سطوح استفاده و سرمایه گذاری در انرژی های تجدیدپذیر تأثیر می گذارد. قیمت های بالاتر نفت خام منجر به افزایش قیمت خرده فروشی و سوخت حمل و نقل می شود. این امر باعث افزایش هزینه فعالیت حمل و نقل به دلیل نرخ بالای حمل و نقل کانتینری خواهد شد.

افزایش شدید قیمت انرژی می تواند مستقیماً بر بازار حمل و نقل در اتحادیه اروپا نیز تأثیر بگذارد. انجمن حمل و نقل ریلی اروپا پیش بینی می کند که اپراتورهای حمل و نقل ریلی که انرژی کافی برای سال های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ خریداری نمی کنند، در خریدهای آتی با قیمت های بسیار بالاتری روبرو خواهند شد. از طرفی، این هزینه ممکن است به مصرف کنندگان منتقل شده و یا حتی اپراتورها را مجبور به ترک بازار کنند، که این مساله تهدیدی برای پیشرفت در تغییر روش حمل و نقل است.



صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات در ایران

ارزش تجاری صادرات و واردات ایران



وضعیت زیر ساخت حمل و نقل ایران

منبع	میزان	شرح
پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی	۱۵،۰۳۷ کیلومتر	خطوط ریلی
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای	۸۶،۷۳۸ کیلومتر	راه های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه (بدون راه روستایی)
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای	۳۲۹،۲۵ کیلومتر	راه های ترانزیتی
سازمان بنادر و دریانوردی	۱۹۰،۰۰۰ کیلومتر مربع	مساحت آب های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران
سازمان بنادر و دریانوردی	۱۷ بندر	بندرهای بازرگانی تحت حاکمیت سازمان بنادر و دریانوردی کشور
سازمان هواپیمایی کشور	۶۸ فرودگاه	فرودگاه های فعال در زمینه حمل بار داخلی و بین المللی

ظرفیت حمل و نقل در ایران

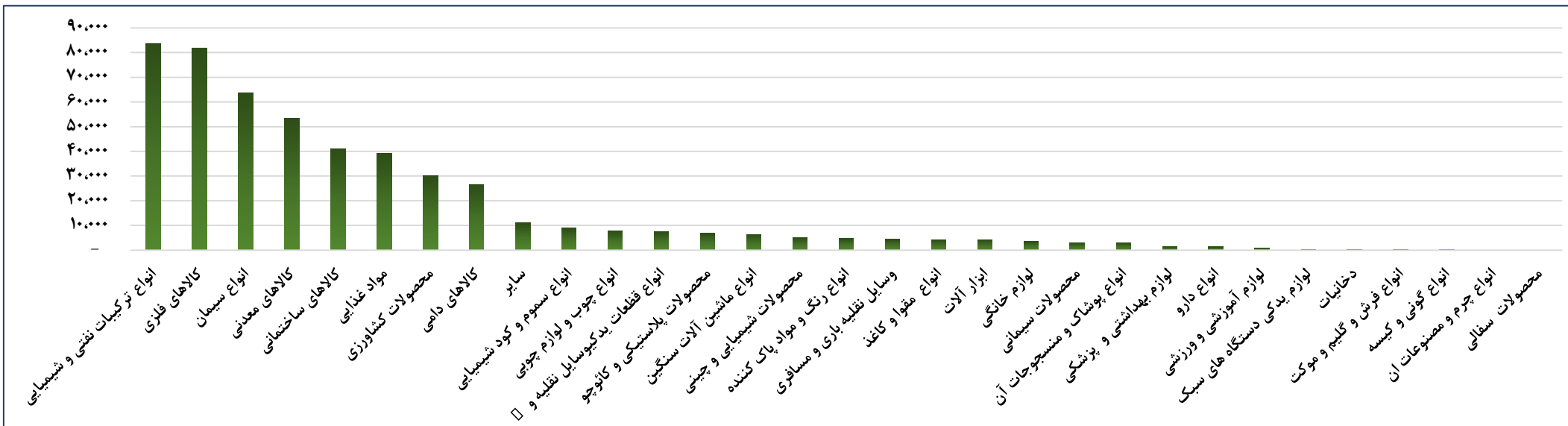
سال	عنوان	شرح	منبع
۱۴۰۰	ظرفیت اسمی بنادر تجاری	۲۷۰ میلیون تن	سازمان بنادر و دریانوردی
۱۴۰۰	ظرفیت کانتینری بنادر تجاری	۱۹۶.۸ میلیون تن	سازمان بنادر و دریانوردی
۱۴۰۰	ظرفیت ناوگان تجاری دریایی	۶.۱۴ میلیون تن	سازمان بنادر و دریانوردی
۱۴۰۰	ظرفیت ناوگان دریایی نفتی کشور	۱۶.۵ میلیون تن	سازمان بنادر و دریانوردی
۱۴۰۱	تخلیه و بارگیری بنادر تجاری و بازرگانی	۱۵۱.۷ میلیون تن	سازمان بنادر و دریانوردی
۱۴۰۱	حمل و نقل جاده ای	مجموع میزان کالای حمل شده برحسب استان مبدا - تن: ۵۰۵,۲۱۸,۰۰۰	سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
۱۴۰۰	حمل و نقل هوایی	۶۸ فرودگاه از نظر حمل بار: بین المللی: ۵۳۱۰۶ تن ورودی و ۲۵۱۸۳ تن خروجی داخلی: ۱۳۸۵۲ تن ورودی و ۱۳۸۵۲ تن خروجی	سازمان هواپیمایی کشور
۱۴۰۱	راه آهن	۴۴.۴ میلیون تناژ بار بارگیری شده	شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

❖ شرکت ملی نفتکش ایران، از دارندگان بزرگترین ناوگان کشتی های نفتکش غول پیکر در ایران است.

❖ شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران رتبه ۱۶ را در جهان از نظر کشتی های به کار گرفته شده و کشتی های ملکی دارد.

❖ ایران در سال ۲۰۲۲ جایگاه خود را به عنوان مالک بیست و دومین ناوگان دریایی جهان از نظر ظرفیت حفظ کرده است. سهم ایران از جهان ۰.۸۹ است.

میزان کالاهای حمل شده بر حسب انواع کالای موجود در سطح کشور در سال ۱۴۰۱ - هزار تن

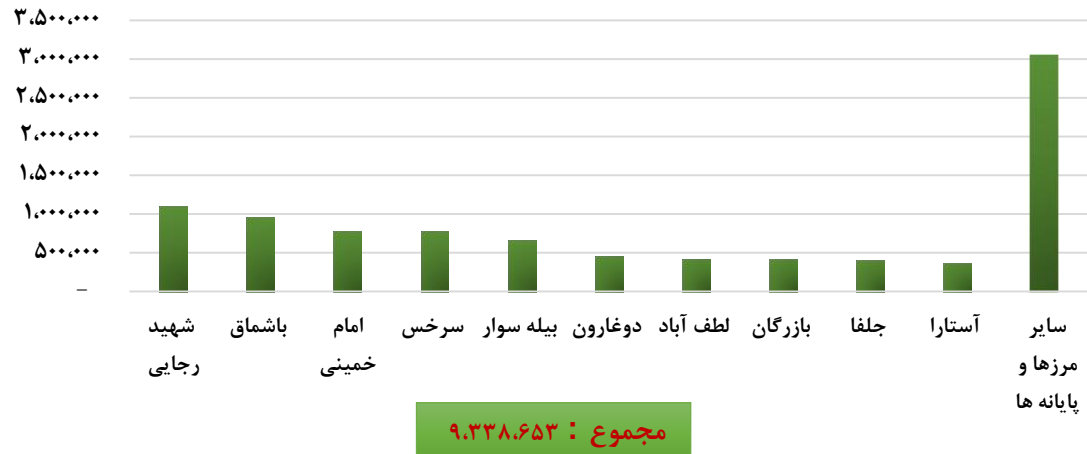


میزان کالای حمل شده (۵۰۵,۲۱۸ هزار تن)

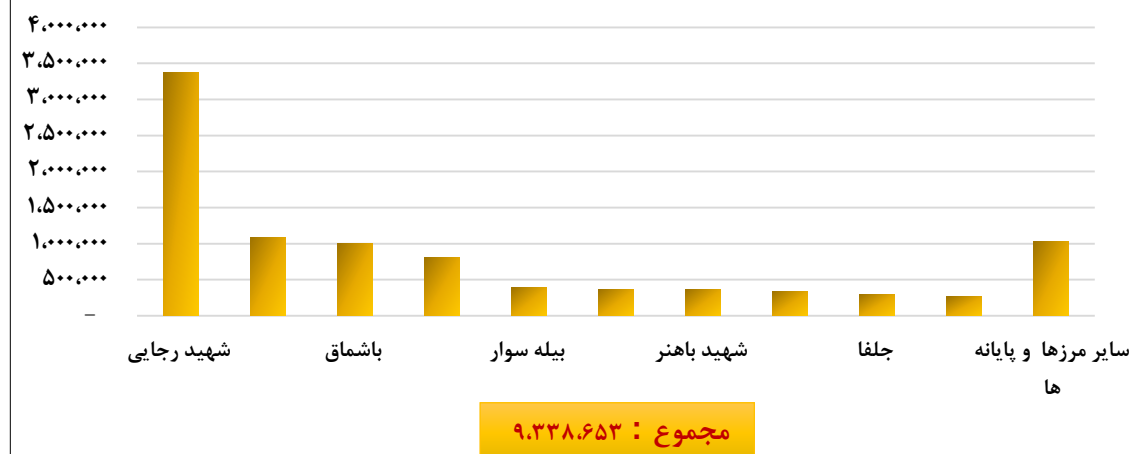


میزان کالای ترانزیت شده بر حسب پایانه ورودی و خروجی در سال ۱۴۰۱

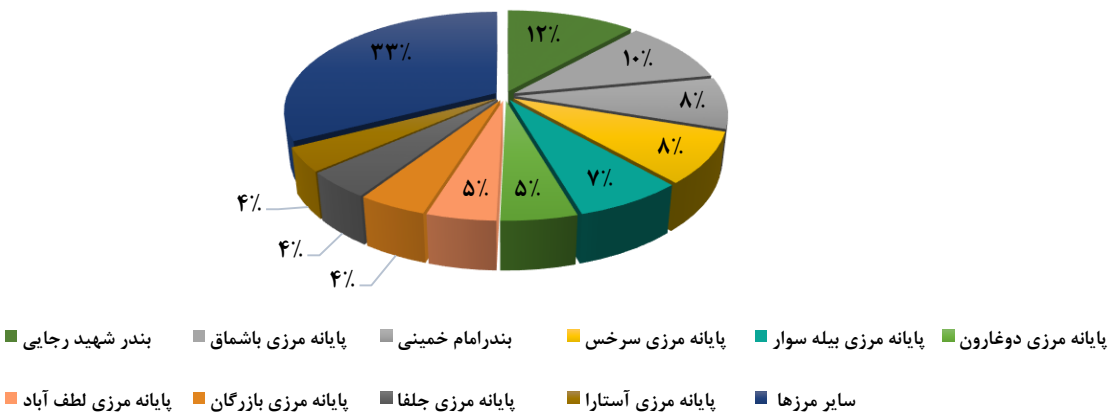
ترانزیت خروجی - تن



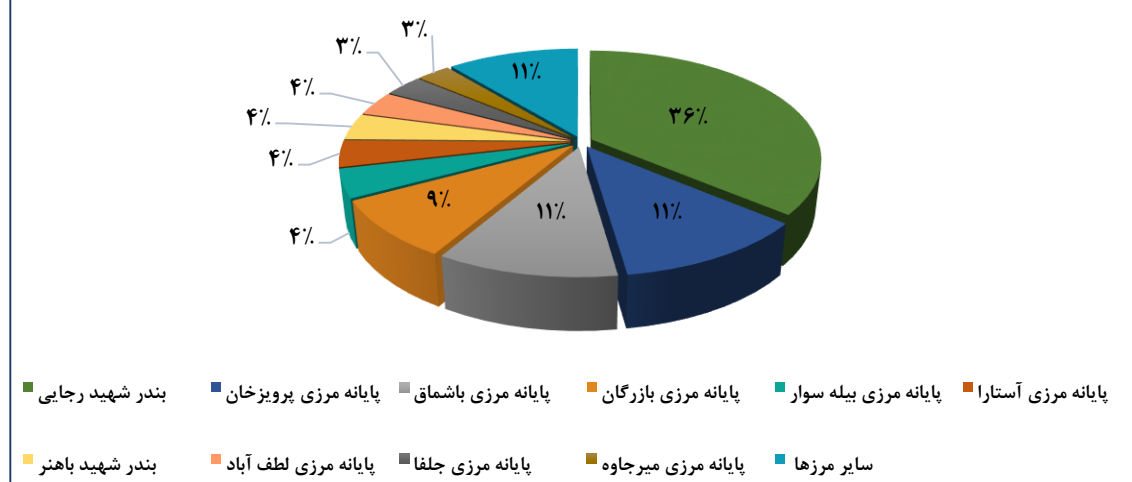
ترانزیت ورودی - تن



سهم پایانه ها از ترانزیت خروجی - درصد

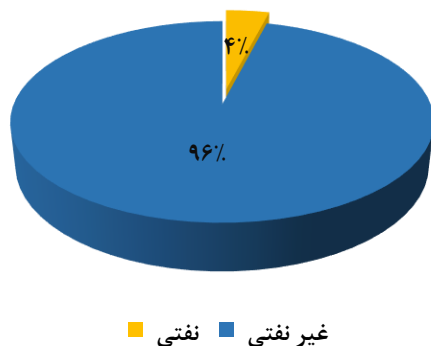


سهم پایانه ها از ترانزیت ورودی - درصد

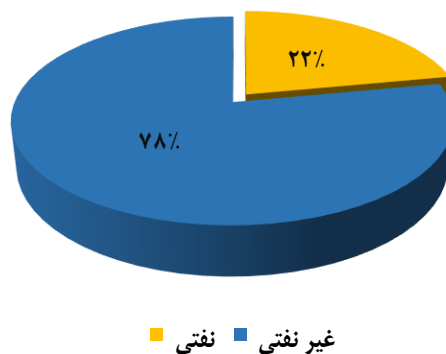


میزان کالای جا به جا شده و ترانزیت کالاهای نفتی و غیرنفتی از مرزهای کشور در سال ۱۴۰۱

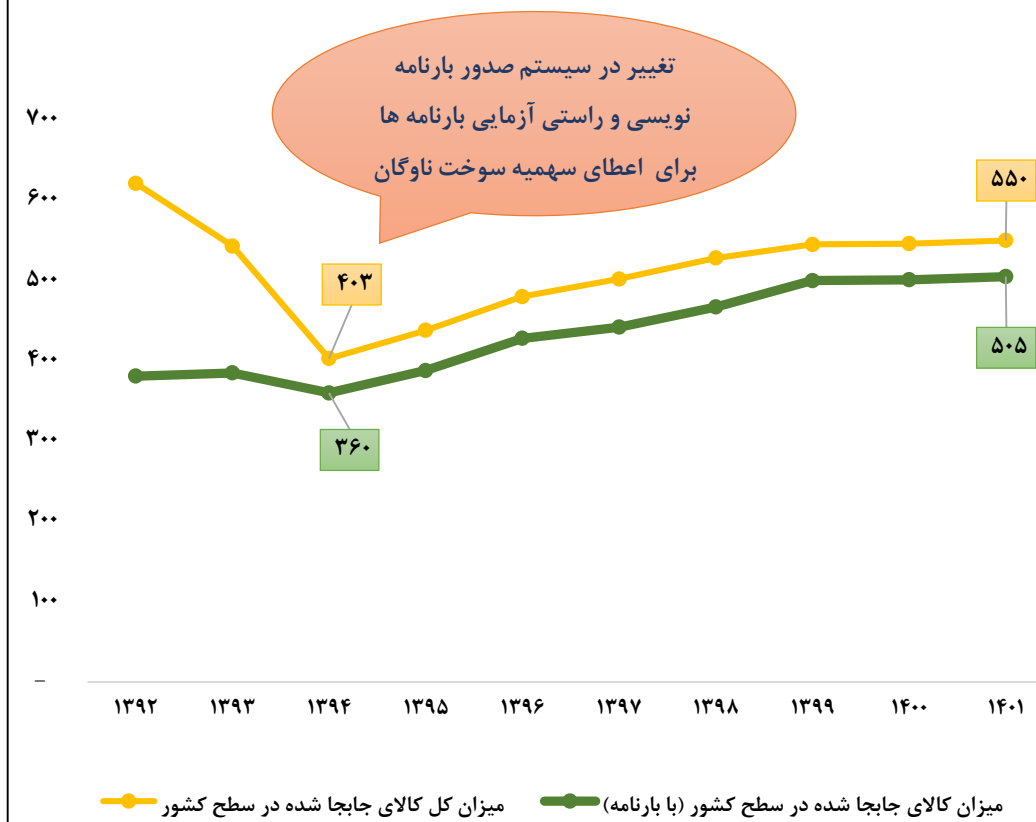
واردات از مرزهای کشور برحسب نوع کالا



صادرات از مرزهای کشور بر حسب نوع کالا



میزان کالای جا به جا شده - میلیون تن



عمل و نقل زمینی

نقشه توسعه ریلی و آزاد راه های کشور بر اساس آخرین آمار ۱۴۰۲

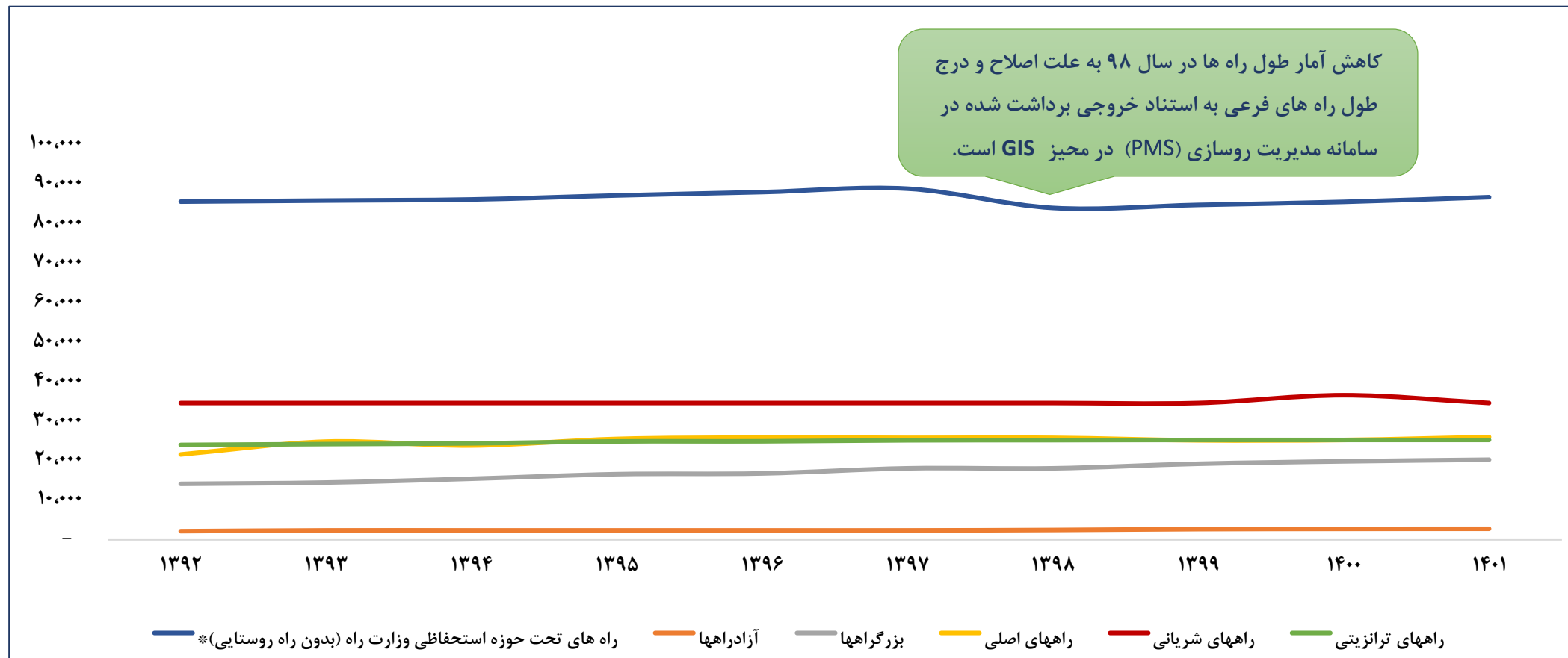


آزاد راه - کیلومتر	شرح
۲۷۶۱	در دست بهره برداری
۱۸۸۲	در دست مطالعه
۱۰۳۸	در دست اجرا و ساخت

راهنما
█ آزاد راه های در دست بهره برداری
█ آزاد راه های در دست اجرا
█ آزاد راه های در دست مطالعه
█ پروژه های دارای قرارداد مشارکت
█ پروژه های توسعه ای آزاد راهی

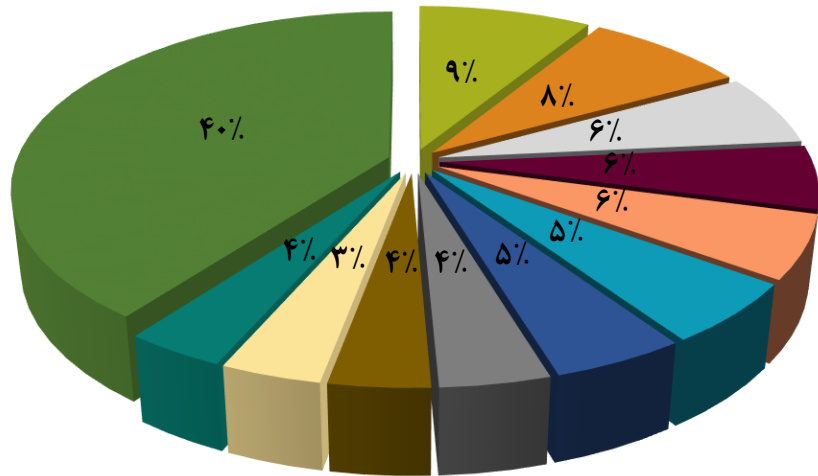
راه آهن - کیلومتر	شرح	راهنما
۱۴۴۲۳	در دست بهره برداری	█ راه آهن های در دست بهره برداری
۵۷۴۶	در دست مطالعه	█ راه آهن های در دست اجرا
۲۶۲۷	در دست اجرا و ساخت	█ راه آهن های در دست مطالعه

وضعیت راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور – کیلومتر



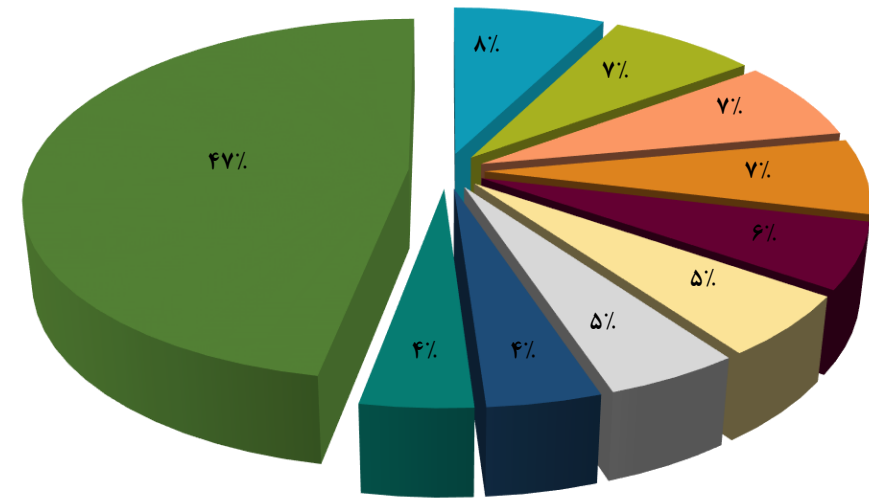
وضعیت شبکه راه ها در ایران : سهم استان ها از راه های شریانی و ترانزیتی در سال ۱۴۰۱ - درصد

سهم استان ها از راه های ترانزیتی در سال ۱۴۰۱



- | | | | |
|-------------------|--------------|----------------|---------------|
| سیستان و بلوچستان | خراسان رضوی | خوزستان | اصفهان |
| کرمان | فارس | هرمزگان | کردستان |
| یزد | خراسان جنوبی | آذربایجان شرقی | سایر استان ها |

سهم استان ها از راه های شریانی در سال ۱۴۰۱

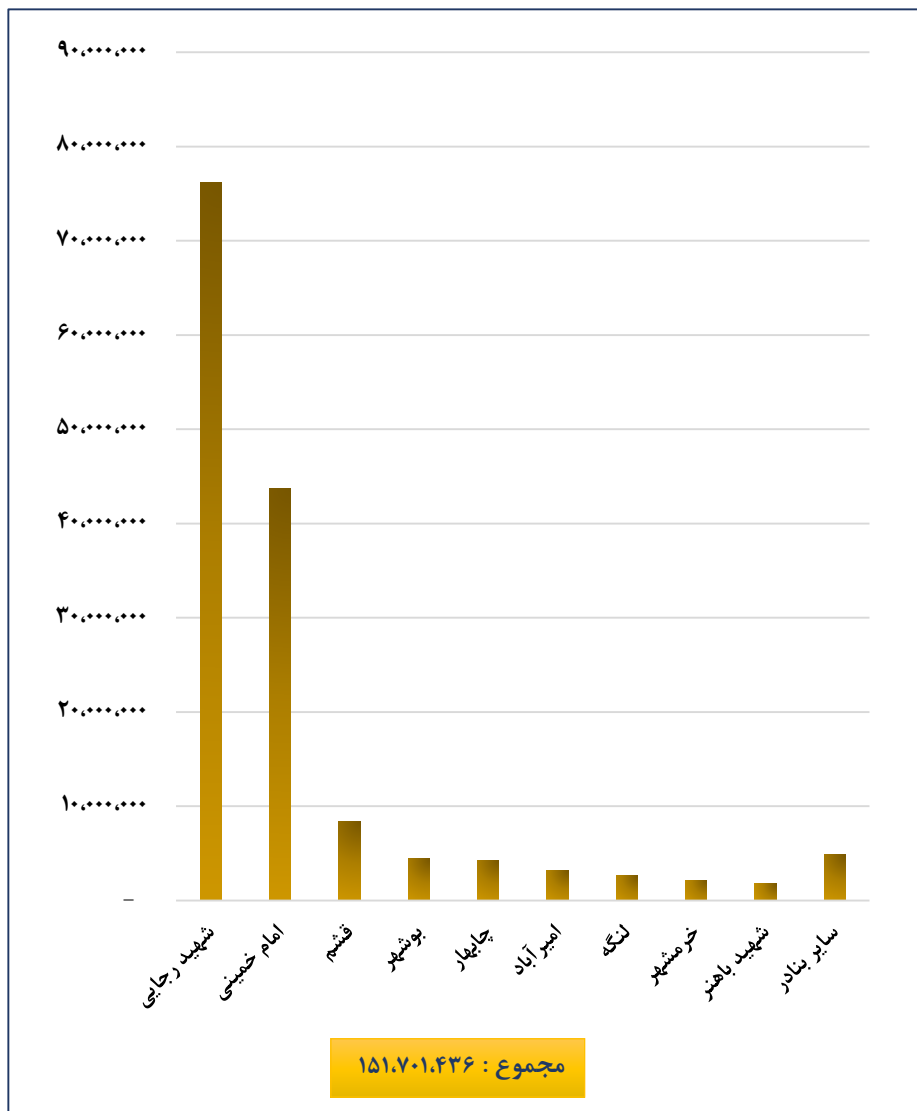


- | | | | |
|--------------|-------------------|---------|----------------|
| فارس | سیستان و بلوچستان | کرمان | اصفهان |
| خراسان جنوبی | خوزستان | هرمزگان | آذربایجان شرقی |
| | | | سایر استان ها |

عمل و نقل دریایی



عملکرد تخلیه و بارگیری به تفکیک کالا در سال ۱۴۰۱ - تن



کالای ساختمانی و معدنی
%۱۶
۲۵,۰۰۹,۵۴۴



فراورده های نفتی
%۳۵
۵۲,۷۷۶,۸۲۳



کالاهای اساسی
%۱۶
۲۴,۲۵۵,۷۵۰



خرده بار و متفرقه
%۶
۸,۳۵۵,۵۴۰



کالای فلزی
%۶
۹,۰۶۹,۸۷۷



کالای کانتینری
%۱۶
۲۴,۴۶۸,۰۱۴



ماشین آلات، وسایل نقلیه و ابزار آلات
%۰
۶۹۰,۹۳۲

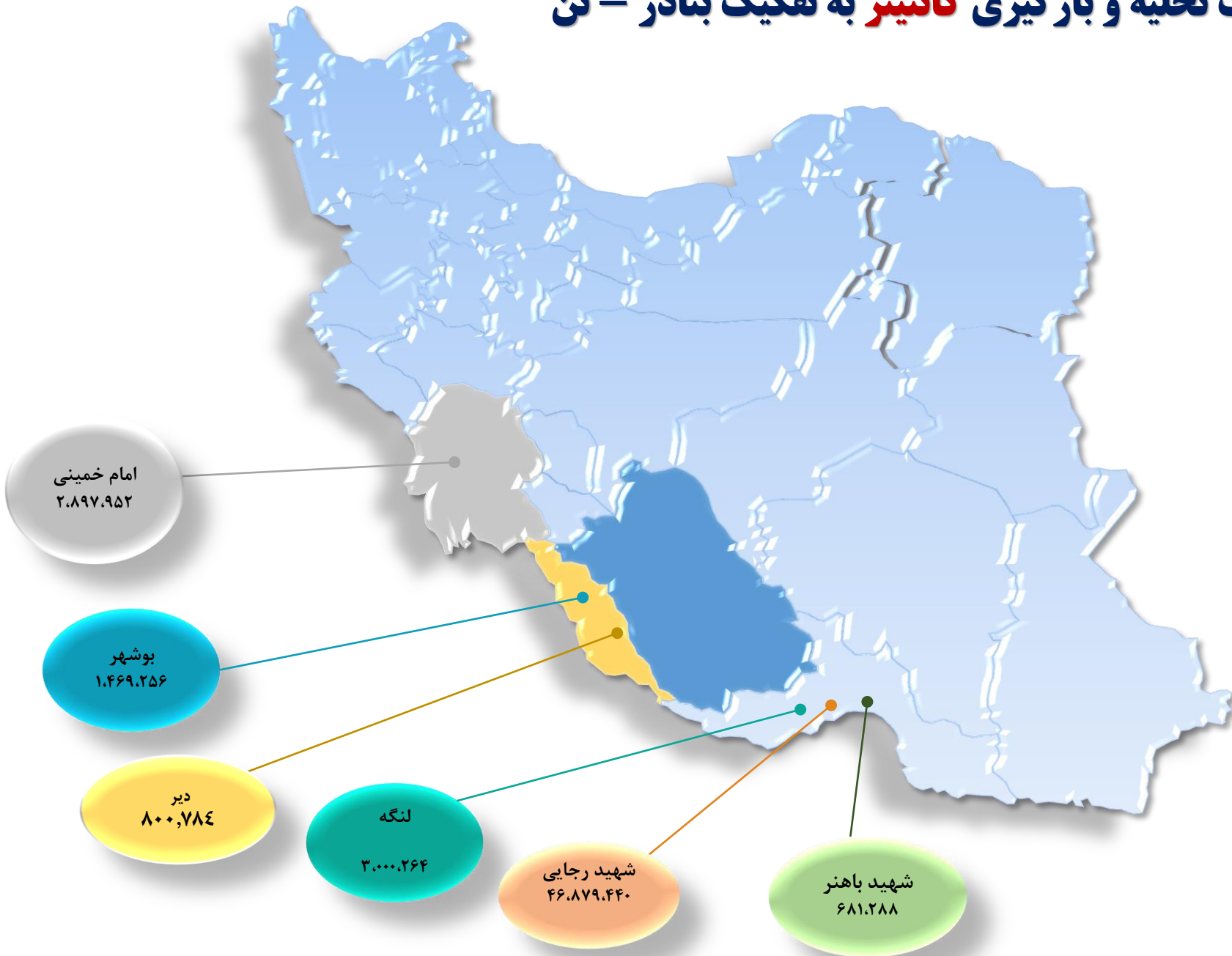


منسوجات، چرم، پوشاک، کاغذ و چوب
%۱
۱,۳۰۹,۳۲۲

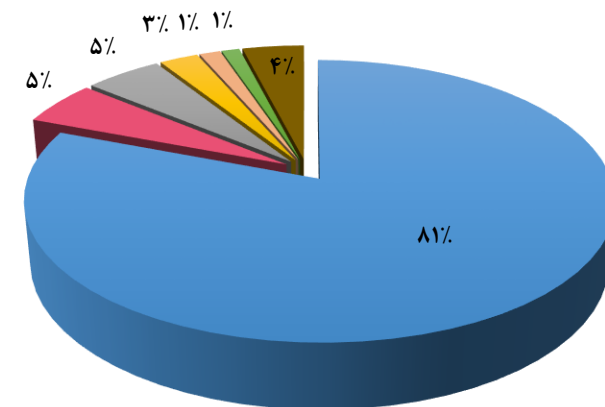


کود و مواد شیمیایی
%۴
۵,۷۶۵,۶۳۳

عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر به تفکیک بنادر – تن



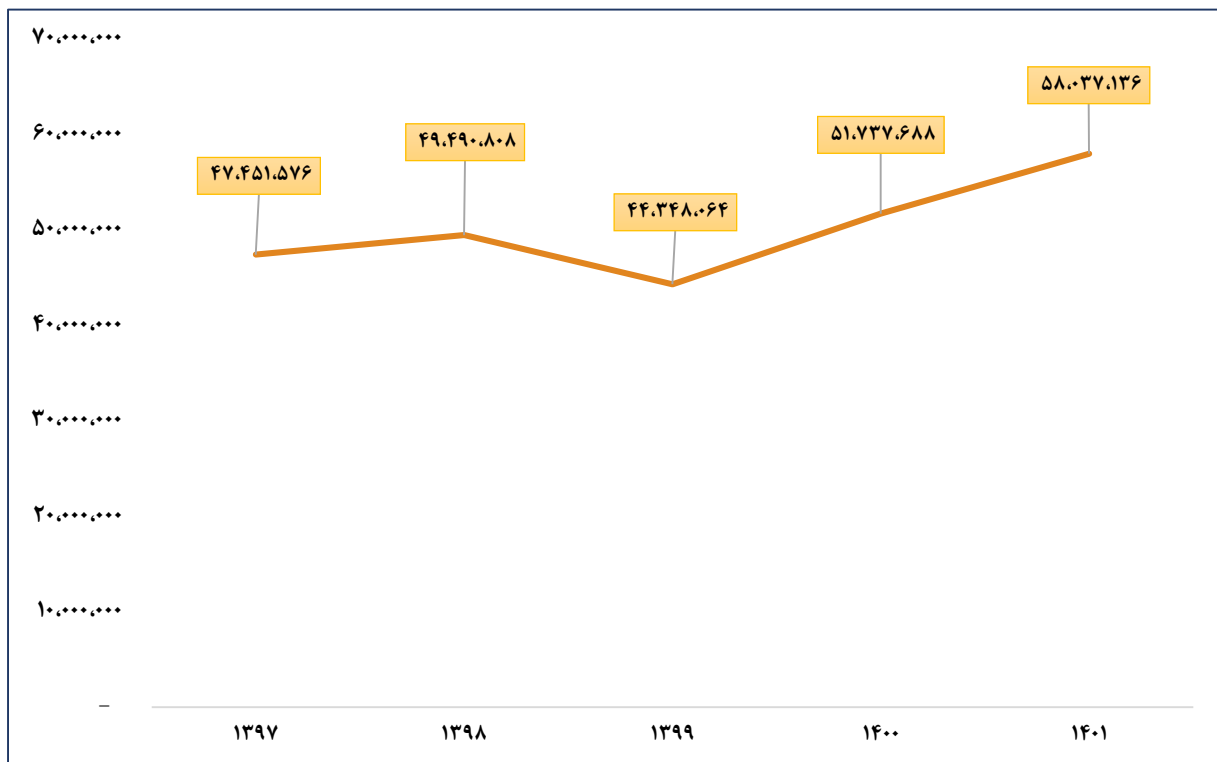
سهم عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر به تفکیک بنادر – درصد



- شهید رجایی
- امام خمینی
- دیر
- چابهار، جاسک، خرمشهر و سایر بنادر
- لنگه
- بوشهر
- شهید باهنر

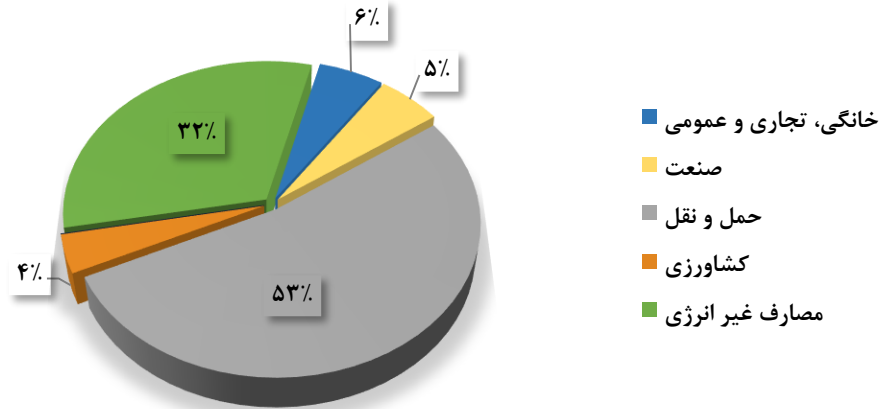
مجموع بنادر: ۲,۴۱۸,۲۱۴ (۲۰ فوت)، ۵۸,۰۳۷,۱۳۶ (تن)

تغییرات عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر در طی ۵ سال اخیر – تن

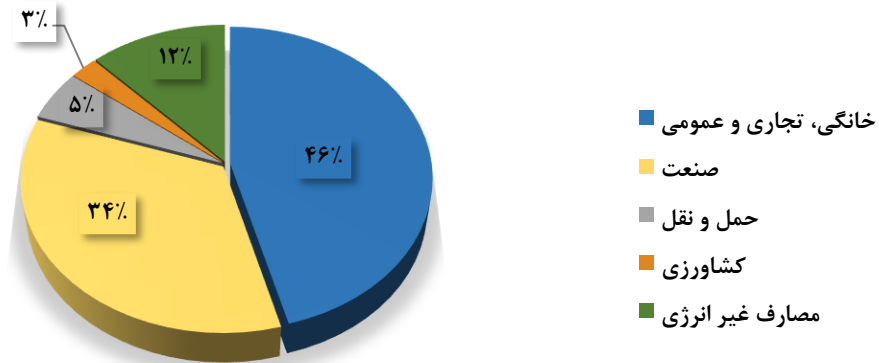


وضعیت مصرف انرژی در صنعت حمل و نقل ایران

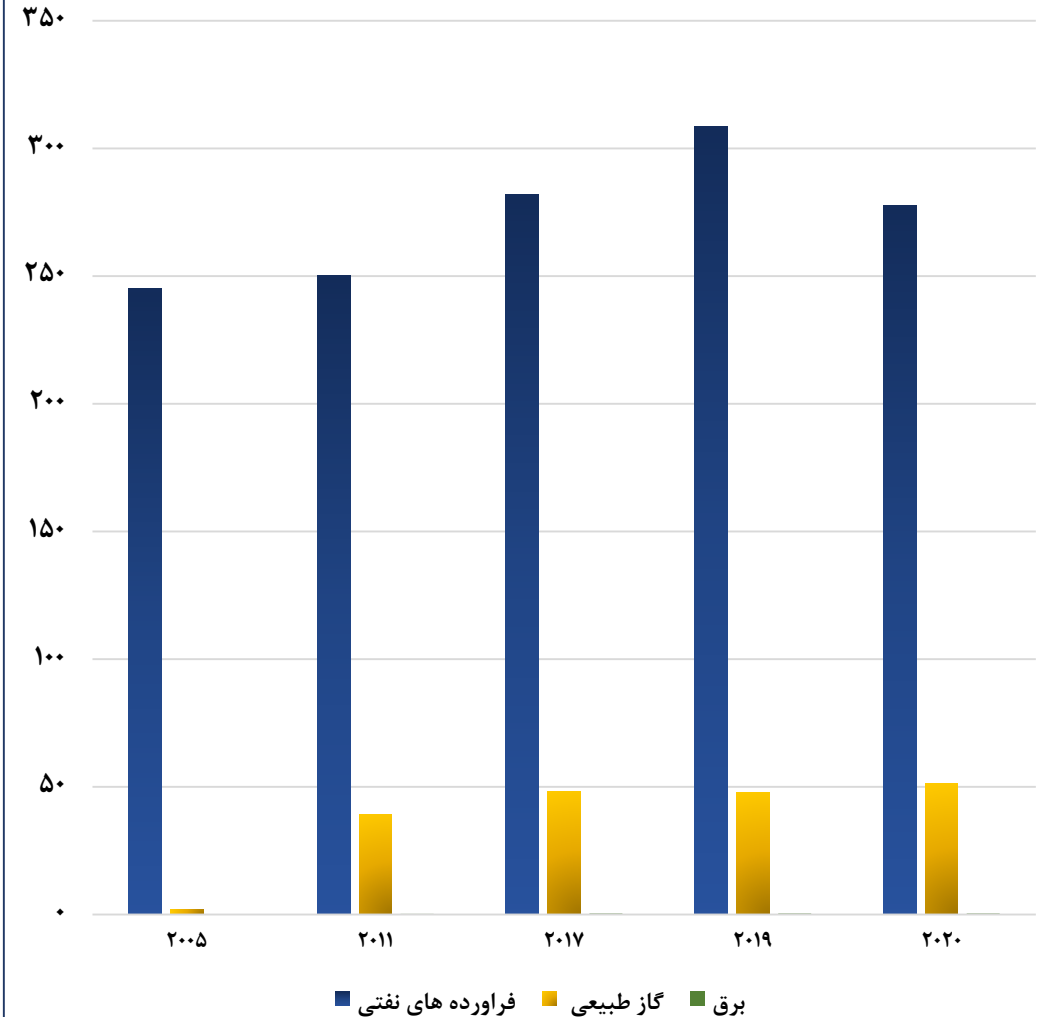
سهم بخش های مختلف از مصرف **فراورده های نفتی** در سال ۲۰۲۰ - درصد



سهم بخش های مختلف از مصرف **گاز طبیعی** در سال ۲۰۲۰ - درصد



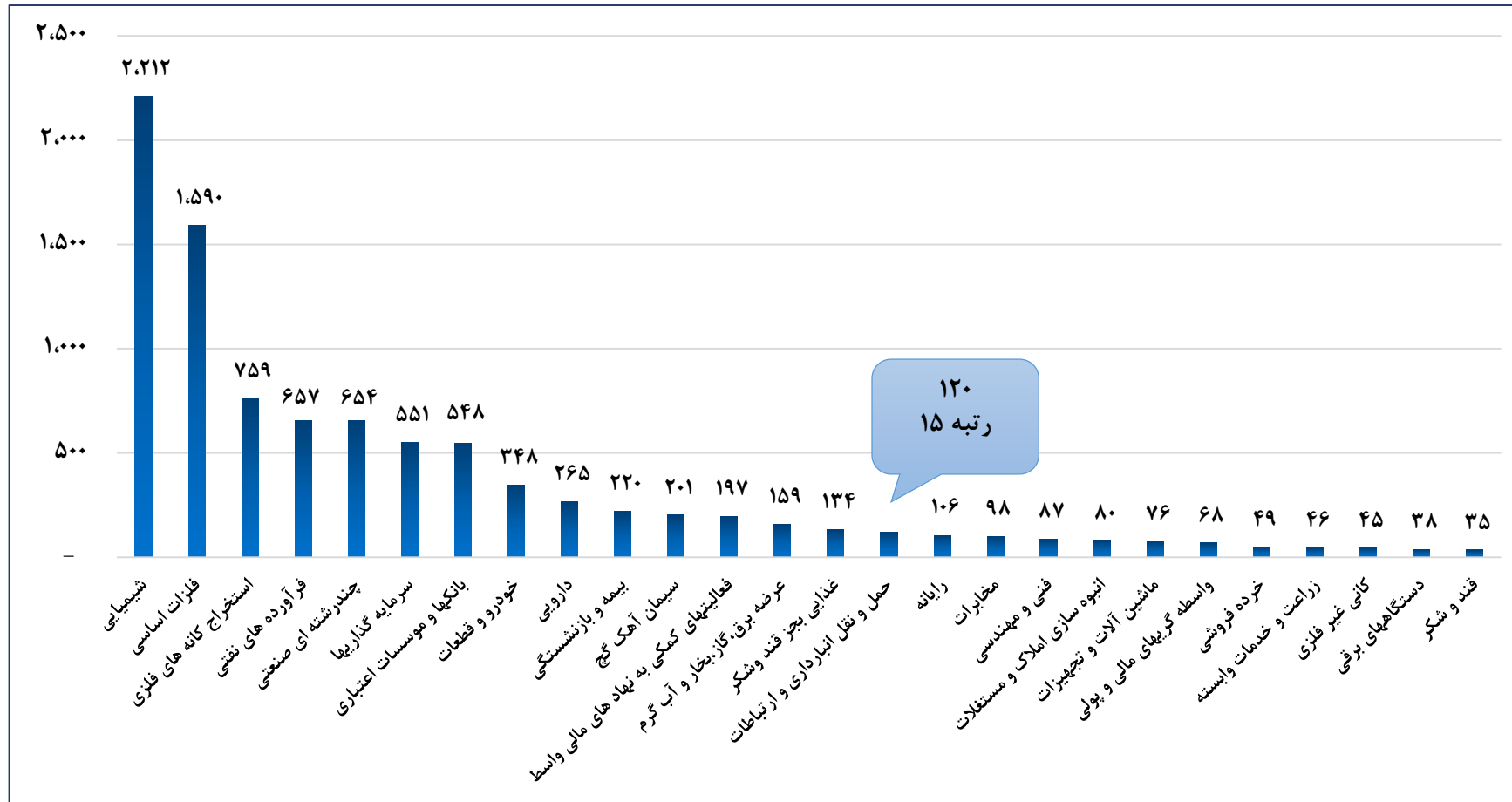
مصرف انرژی صنعت حمل و نقل - میلیون بشکه نفت خام



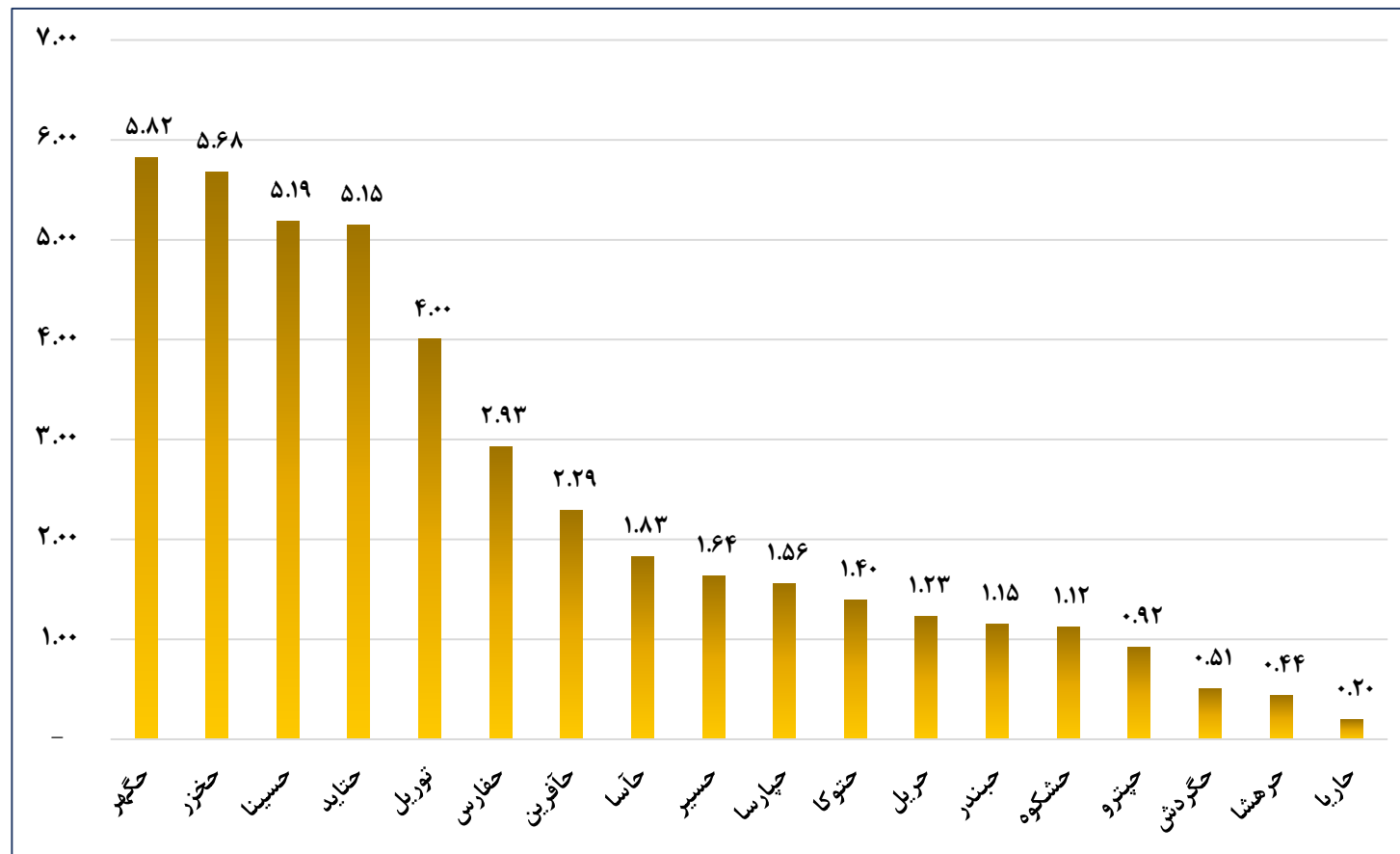
صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات در بازار سرمایه



ارزش بازار صنایع در تاریخ ۱۸/۰۶/۱۴۰۲ - همت



ارزش بازار شرکت های صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات در تاریخ ۱۸/۰۶/۱۴۰۲ - همت



❖ لازم به ذکر است نماد **حکشتی** با ارزش بازاری معادل **۷۷ همت** بعنوان بزرگترین شرکت در صنعت مذکور، ۶۴ درصد از ارزش بازار این صنعت را به خود اختصاص داده است.

مقایسه شاخص کل با شاخص صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات

مقدار و درصد ریزش کل بازار و صنعت از ۱۰ اردیبهشت ۱۴۰۲ تا ۱۸ شهریور ۱۴۰۲

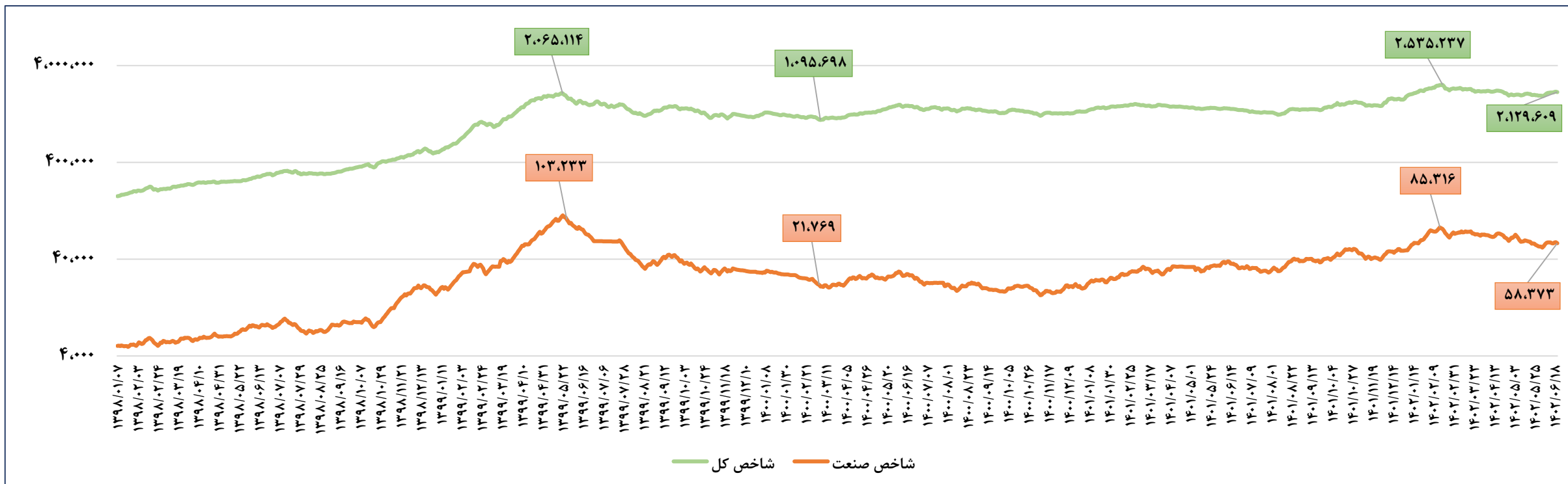
ریزش شاخص کل	ریزش شاخص صنعت
۴۰۵.۶۲۸	۲۶.۹۴۳
-%۱۵	-%۳۱

مقدار و درصد صعود کل بازار و صنعت از ۳ خرداد ۱۴۰۰ تا ۱۰ اردیبهشت ۱۴۰۲

ریزش شاخص کل	ریزش شاخص صنعت
۱.۴۳۹.۵۳۹	۶۳.۵۴۷
%۱۳۱	%۲۹۱

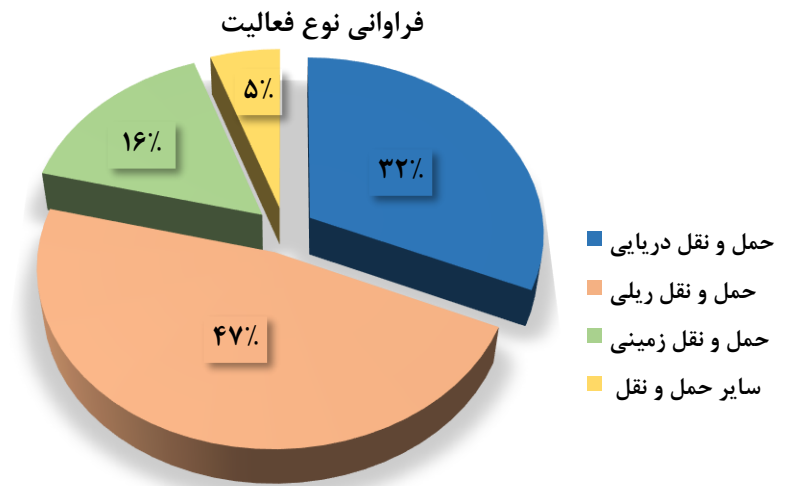
مقدار و درصد ریزش کل بازار و صنعت از ۲۰ مرداد ۹۹ تا ۳ خرداد ۱۴۰۰

ریزش شاخص کل	ریزش شاخص صنعت
۹۶۹.۴۱۶	۸۱.۴۶۴
-%۴۷	-%۷۹

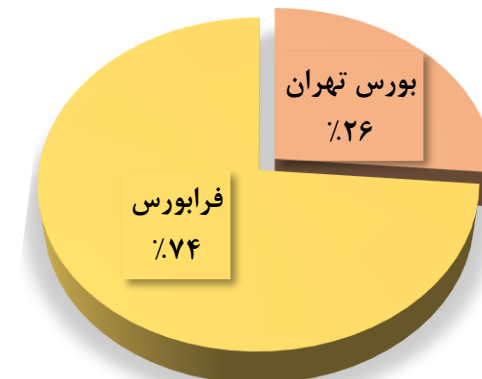


تقسیم بندی شرکت های بر اساس نوع بازار و نوع فعالیت

فراوانی نوع فعالیت				
سرمایه گذاری	خدماتی			
حمل و نقل دریایی	سایر حمل و نقل	حمل و نقل زمینی	حمل و نقل ریلی	حمل و نقل دریایی
حکشتی	حرهشا	چیترو	حگردش	حتایید
			حشکوه	
			حسیر	حبندر
		حریل		
		حتوکا	حپارسا	حخزر
			حآسا	
			حفارس	حآفرین
		حنوریل		
		حگهر		حسینا



فراوانی نوع بازار



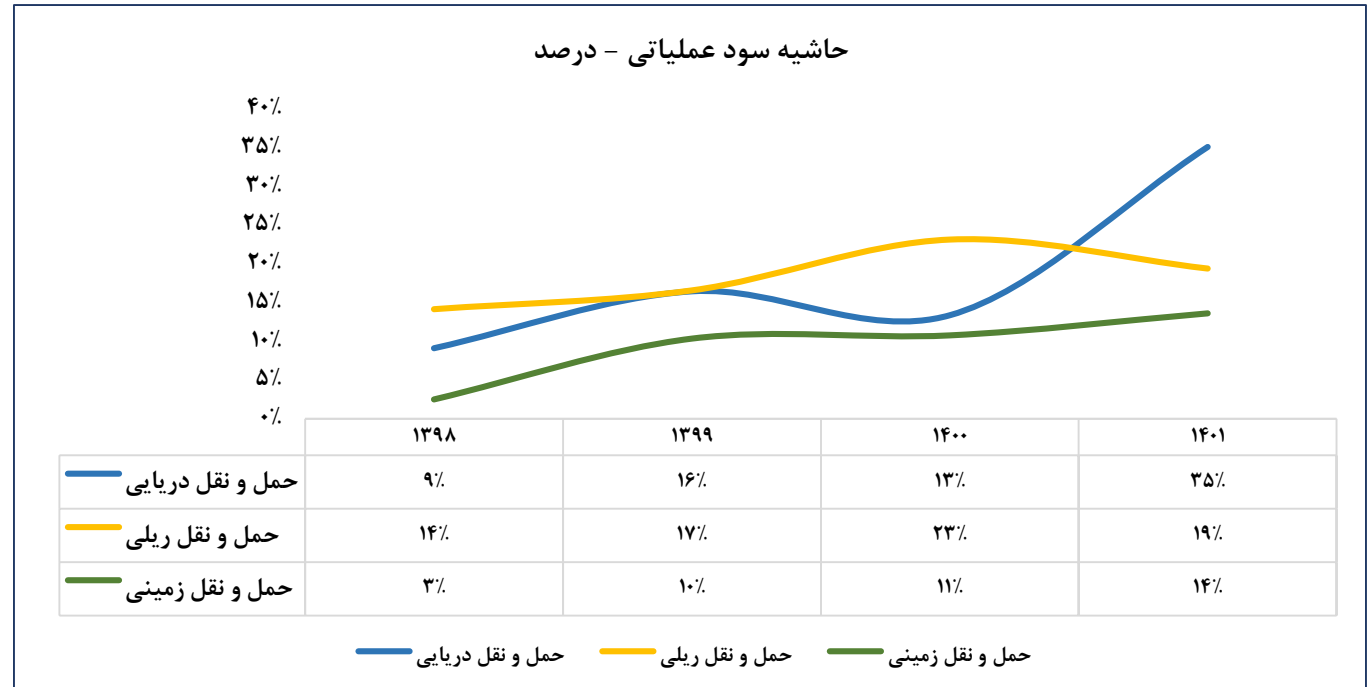
تعداد شرکت های این صنعت در سال ۱۴۰۱

فراپورس	بورس تهران
۱۴	۵

سود اقتصادی و حاشیه سود عملیاتی شرکت های صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات

مبالغ به هزارمیلیارد تومان میباشد

صنعت	سود عملیاتی ۱۴۰۱	سود واقعی پس از کسر استهلاک	حاشیه سود عملیاتی واقعی ۱۴۰۱
صنعت	۱۵۸۰	۰.۷۴	۳۴٪
حمل و نقل دریایی	۱۷.۵۵	۱.۷۵	۲۹٪
حمل و نقل ریلی	۱.۶۲	۱.۰۰	۷٪
حمل و نقل زمینی	۰.۱۲	۰.۰۱	۱۲٪
حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات	۱۷.۵۵	۱.۷۵	۲۹٪



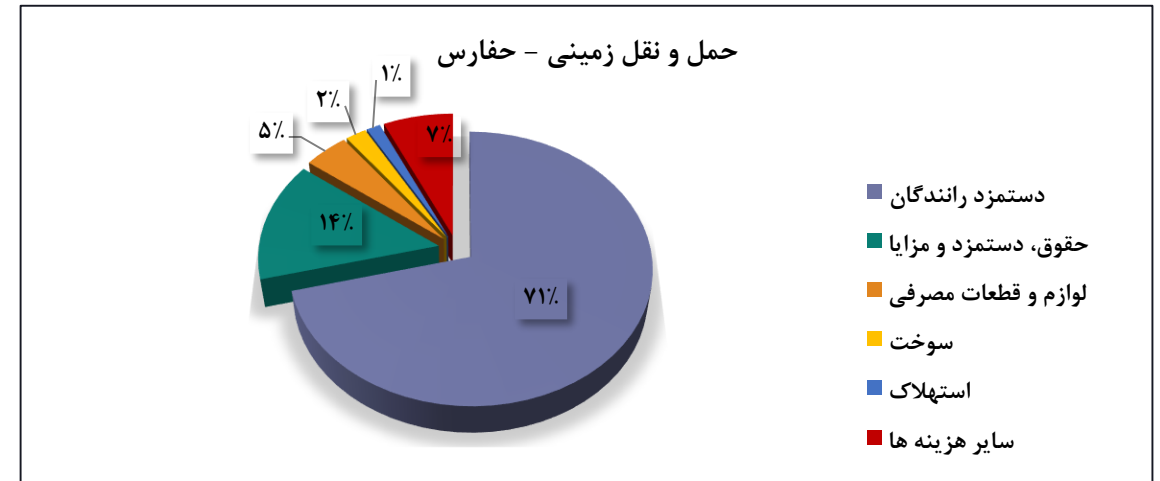
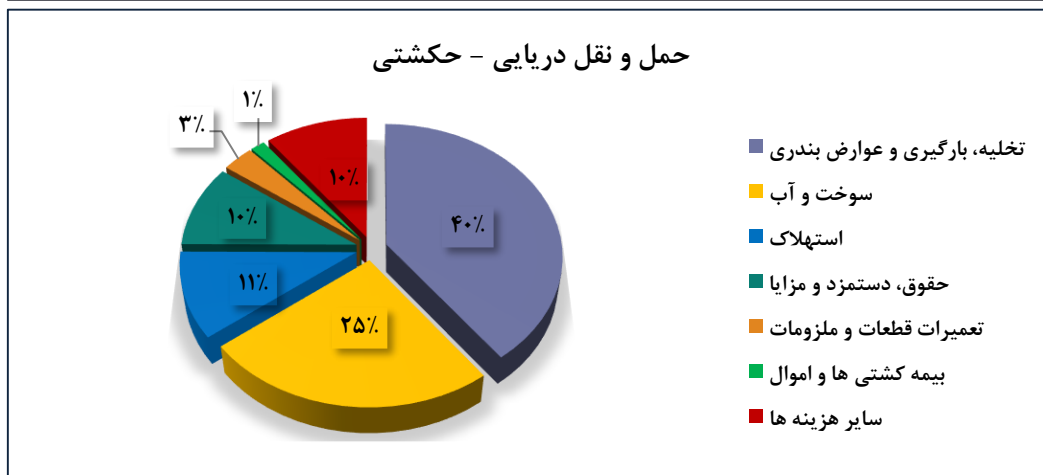
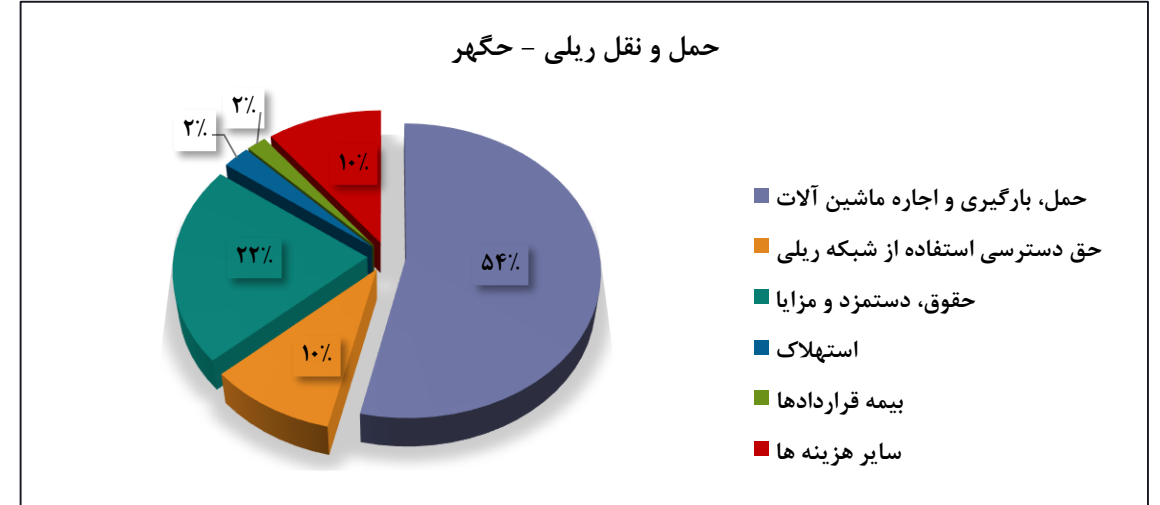
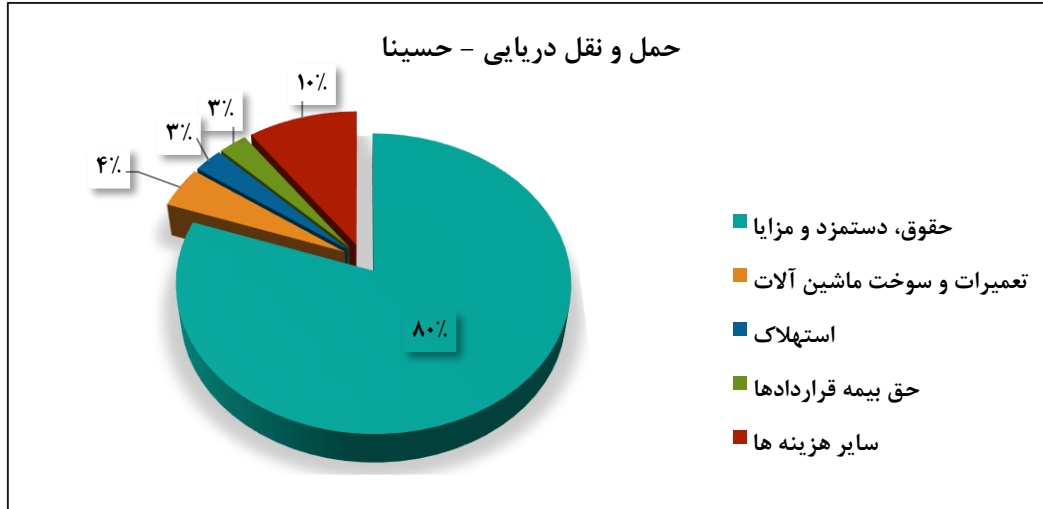
❖ قیمت ساخت کشتی جدید کانتینری با ظرفیت ۲۳،۰۰۰ TEU در پایان ماه اکتبر ۲۱۵،۰۰۰،۰۰۰ دلار می باشد.

❖ در خصوص علت افزایش در حاشیه سود عملیاتی حمل و نقل دریایی در سال ۱۴۰۱ میتوان به عواملی از قبیل **افزایش حمل بار، افزایش نرخ کرایه حمل** اشاره نمود.

❖ براساس بررسی های بعمل آمده عمده درآمد عملیاتی نمادهای حکشتی و حتاید از طریق شرکت های فرعی بوده، بنابراین درخصوص محاسبات فوق از صورت های مالی تلفیقی استفاده گردیده است.

❖ همچنین لازم به ذکر است **نماد حفارس** باتوجه به اینکه ارزش دارایی بیمه شده از ارزش دفتری کمتر میباشد، لذا از محاسبات خارج گردیده است.

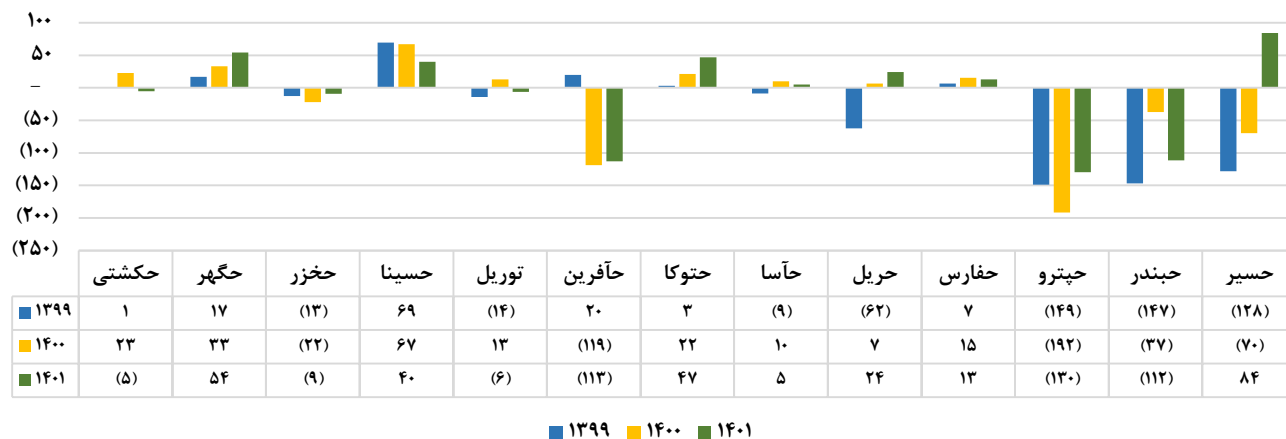
اجزای بهای تمام شده شرکت های صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات



❖ علت افزایش بهای تمام شده حمل و نقل، بارگیری نماد حکشتی نسبت به سال گذشته به علت افزایش حجم عملیات، اجاره کشتی های فیدری بابت جابجایی بار و افزایش نرخ ارز است.

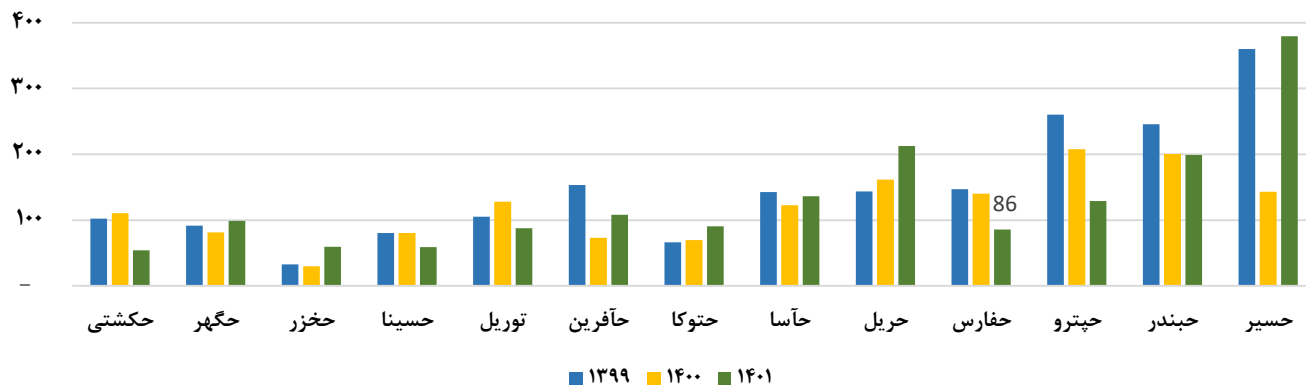
چرخه تبدیل وجه نقد، انبارداری و ارتباطات

چرخه تبدیل وجه نقد

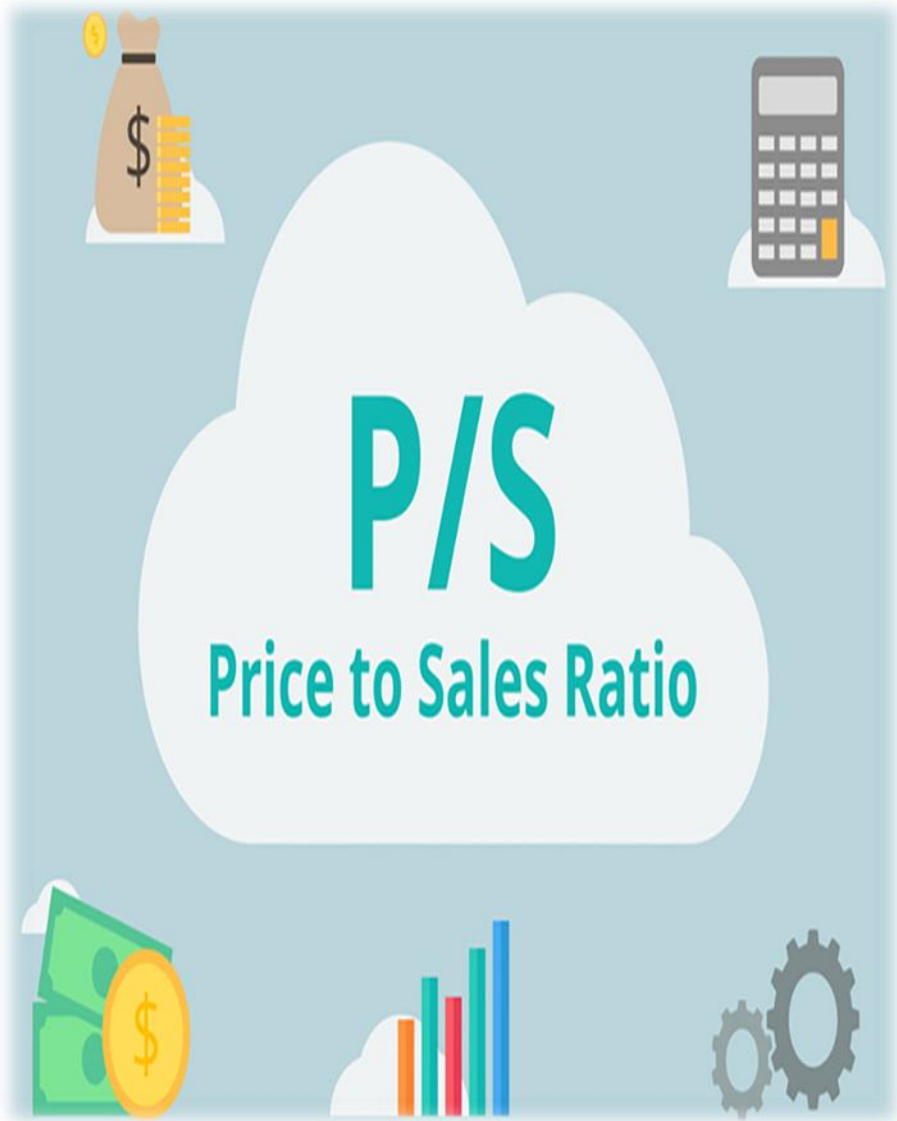


این معیار از حاصل جمع دوره وصول مطالبات و دوره گردش موجودی کالا به کسر از دوره پرداخت حساب های پرداختی حاصل می شود. هرچه حاصل آن مثبت و یا بیشتر باشد، نشان دهنده وضعیت نامناسب شرکت بوده و هر چه این مقدار منفی و یا کوچکتر باشد، نشان دهنده وضعیت مناسب شرکت است. بر این اساس، در سال ۱۴۰۱ **چپترو** عملکرد مناسب تری نسبت به سایر شرکت ها داشته است.

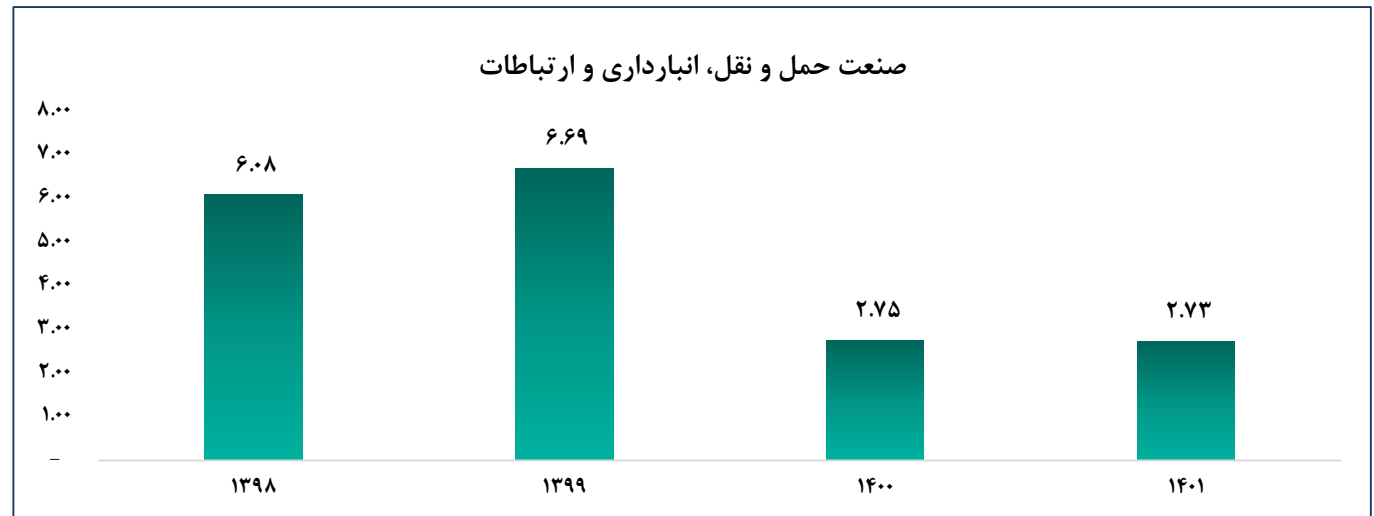
دوره وصول مطالبات



P/S صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات طی سالهای ۱۳۹۸-۱۴۰۱



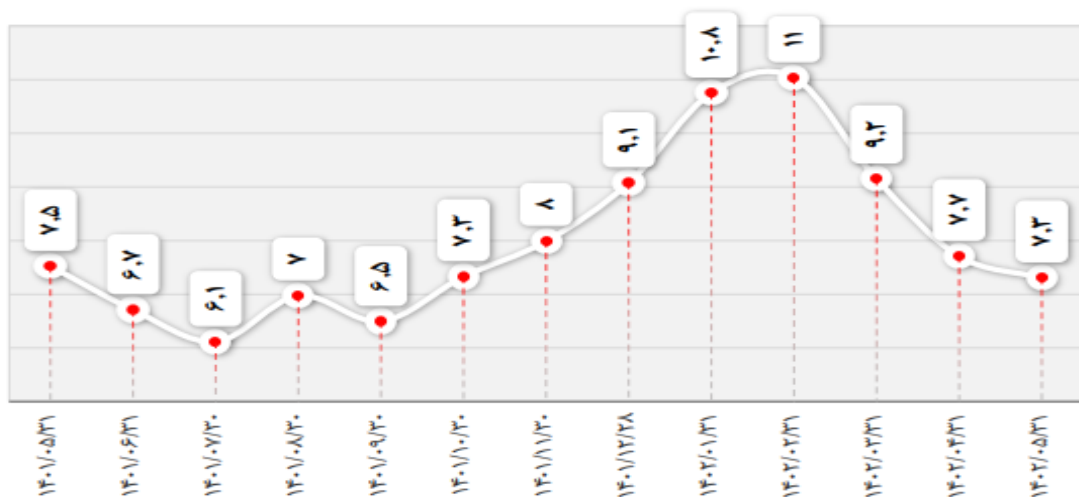
نماد های صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات					
نماد نمایشی	طبقه	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
حسینا	حمل و نقل دریایی	۲,۵	۴,۲	۲,۳	۲,۲
حتابد		۹,۶	۸,۸	۷,۶	۸,۳
حبندر		۵,۷	۳,۹	۵,۱	۳,۹
حخزر		۷,۶	۶,۷	۲,۰	۲,۵
حپارسا	حمل و نقل ریلی	۲,۸	۴,۷	۲,۴	۱,۶
حآسا		۷,۵	۱۰,۴	۱,۹	۳,۰
حریل		۵,۳	۵,۹	۱,۷	۳,۱
حسیر		۷,۹	۴۲,۸	۱۲,۱	۱۰,۴
توریل		۷,۸	۸,۶	۱,۷	۲,۱
حتوکا	حمل و نقل زمینی	۵,۷	۴,۸	۱,۰	۱,۶
حفارس		۴,۸	۲,۳	۲,۹	۱,۹
حپترو		۷,۶	۱۳,۹	۳,۹	۳,۹



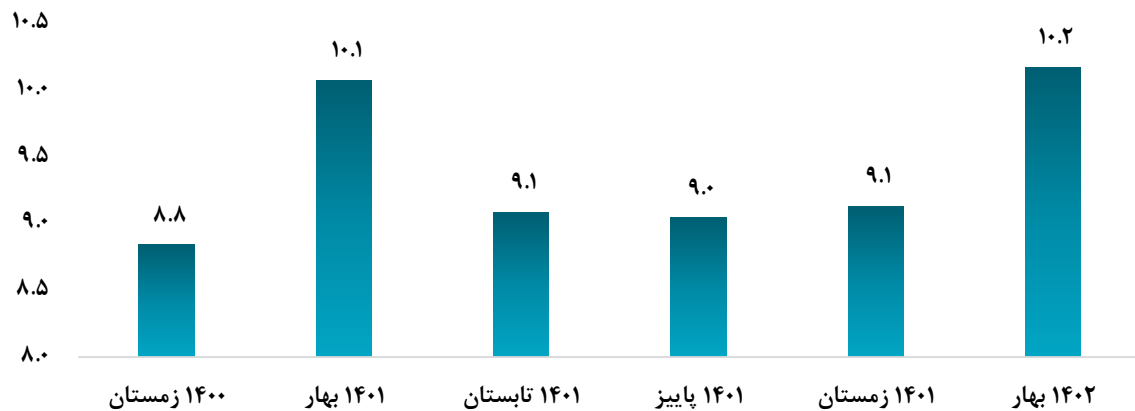


P/E (TTM) صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات

رشد یکساله تغییرات نسبت P/E ماهیانه بازار



صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات



نمادهای صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات

نماد نمایی	طبقه	بهار ۱۴۰۲	زمستان ۱۴۰۱	پاییز ۱۴۰۱	تابستان ۱۴۰۱	بهار ۱۴۰۱	زمستان ۱۴۰۰
حبندر	حمل و نقل دریایی	۳۲	۳۹	۶۶	۷۱	۵۱	۲۷
حتاید		۷	۶	۵	۵	۵	۶
حسینا		۸	۸	۶	۷	۸	۹
حاریا		۹۸	۱۲۰	(۲۷)	(۲۱)	(۱۶)	(۲۱)
حخزر		۵	۵	۸	۸	۱۲	۱۰
حآسا	حمل و نقل ریلی	۳۸	۲۹	۲۷	۱۷	۱۸	۱۹
حآفرین		۱۲	۱۲	۱۱	۷	۷	۷
حپارسا		۱۱	۹	۷	۶	۸	۹
حریل		۲۰	۱۹	۱۸	۱۹	۱۷	۱۳
حسیر		۵	۵	۳	۱۰	۱۲	۱۶
حشکوه		۳۹	۳۴	۲۴	۱۶	۴۵	۴۰
حگردش		۴۰	۳۸	۳۹	۲۰	۴۵	۷۳
حگهر		۹	۸	۷	۸	۷	
توریل		۱۵	۱۳	۹	۹	۱۱	۱۲
حپترو		۱۹	۱۱	۳۱	۵۶	۱۱۲	۶۴
حتوکا	حمل و نقل زمینی	۱۴	۱۴	۹	۸	۱۱	۸
حفارس		۱۱۴	۶۰	۴۰۶	۲۲۳	۳۰۸	(۱۹۱)

❖ باتوجه به ماهیت سرمایه گذاری نماد حکشتی و تفاوت در مبنای محاسبه P/E نسبت به سایر نمادهای این صنعت، لذا در دسته بندی فوق این نماد مورد بررسی قرار نمیگیرد.

مسائل و مشکلات صنعت حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات

PROBLEM & SOLUTION



تحلیل نقاط ضعف، قوت و فرصت، تهدید

نقاط قوت

- ✓ ایران پل ارتباطی بین خاورمیانه، آسیا و اروپا
- ✓ موقعیت ژئوپلیتیکی خلیج فارس و دریای خزر
- ✓ امکان ارتباط با اروپا از طریق ارمنستان و همجواری با کشورهای ترکیه و روسیه
- ✓ واقع شده در پنج کریدور بین المللی ترانزیتی و تجاری، کریدور حمل و نقل بین المللی شمال غرب، کریدور حمل و نقل اروپا قفقاز آسیا، کریدور حمل و نقل بین المللی شرق به غرب، کریدور جنوب آسیا و توسعه زیرساخت حمل و نقل زمینی آسیا
- ✓ شبکه جاده ای گسترده
- ✓ وجود بنادر استراتژیک مانند بندر شهید رجایی
- ✓ زیر ساخت های ریلی در حال توسعه
- ✓ منابع غنی گاز و نفت به عنوان یک منبع درآمدی برای حمل و نقل
- ✓ هزینه انرژی ارزان در ایران
- ✓ هزینه دستمزد نیروی کار پائین در ایران

فرصت ها

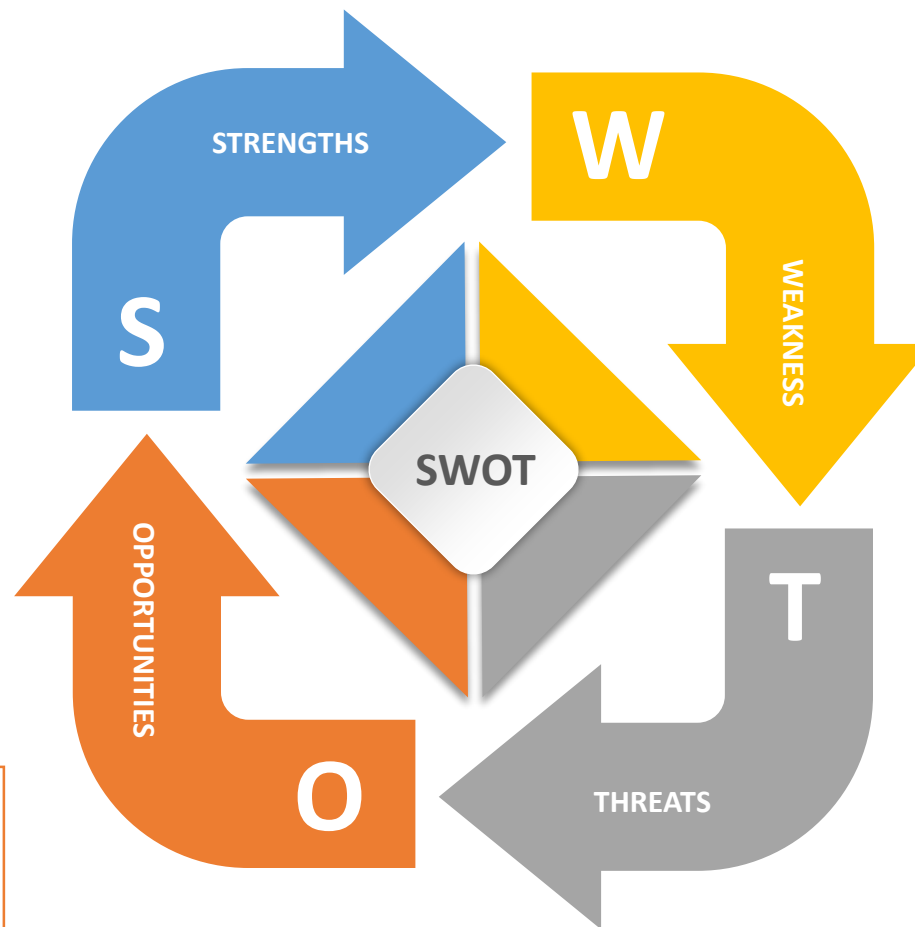
- ✓ پتانسیل های تجارتي عاملی مهم برای رشد صنعت حمل و نقل
- ✓ امکان جذب سرمایه گذاری با توجه اینکه ایران مسیر ارتباطی بین کشورهای مختلف است
- ✓ رشد گردشگری با توجه به سبقه تاریخی و فرهنگی ایران

نقاط ضعف

- ✓ **تحریم ها:** بر مسائلی نظیر دسترسی به منابع مالی و فناوری های نوین برای توسعه زیر ساخت های حمل و نقل و محدودیت در تجارت ایران با سایر کشورها اثر گذاشته است.
- ✓ **هزینه های بالا در زمینه تشریفات اداری و ناکارآمدی رویه های گمرکی:** موجب افزایش هزینه های واردات و صادرات و طولانی شدن زمان داد و ستد می شود.
- ✓ **ارتباطات:** دسترسی ضعیف به اینترنت و محدودیت استفاده از آن، از جمله موانع اصلی است که مانع از اقدام کشورهای خارجی به سرمایه گذاری در این کشور می شود.
- ✓ **وابستگی حمل و نقل به ارتباطات جاده ای:** این موضوع از یک سو باعث افزایش هزینه های حمل و نقل و از سویی دیگر موجب افزایش ریسک ترافیک و تصادفات جاده ای و به تبع آن قطع شبکه عرضه میشود.
- ✓ **نیاز مبرم به سرمایه گذاری در بخش خدمات رفاهی (آب، برق و گاز) و سوخت.**

تهدیدها

- ✓ نگرانی ها و ریسک های امنیتی
- ✓ ریسک های سیاسی
- ✓ رقابت بین همسایگان برای افزایش سهم هر کشور در ترافیک ترانزیت
- ✓ تاثیرات زیست محیطی و آلودگی های صنعت حمل و نقل
- ✓



بانشکر از حسن توجه شما

اداره میزهای صنعت و رتبه بندی ناشران