

۲۰

گزارش تحلیلی شرکت توکا ریل (توریل)

۱۴۰۴/۰۷/۱۲



شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان در تاریخ ۱۳۸۳/۰۳/۱۸ به صورت شرکت سهامی خاص تاسیس شده و در اداره ثبت شرکت‌ها و مؤسسات غیرتجاری تهران به ثبت رسیده و در تاریخ ۱۳۹۴/۱۰/۲۸ طی شماره ۱۱۳۹۸ در فهرست شرکت‌های ثبت شده نزد سازمان بورس اوراق بهادار به عنوان نهاد مالی ثبت شد.

در حال حاضر شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان با پرتفوی سرمایه‌گذاری با بیش از ۱۵ همت سهام بورسی، جزو واحدهای تجاری فرعی شرکت سرمایه‌گذاری ایرانیان و واحد تجاری نهایی گروه بانک تجارت است.



صنعت حمل و نقل

حمل و نقل به مجموعه فعالیت‌ها و فرآیندهایی اطلاق می‌شود که هدف آن جابجایی افراد، کالاها و خدمات بین نقاط مختلف است. این صنعت شامل تمام زیرساخت‌ها، وسایل نقلیه، سیستم‌های مدیریتی و نیروی انسانی متخصصی است که در این زمینه فعالیت می‌کنند. عملکرد این صنعت بر پایه اصول مختلفی از جمله کارایی، ایمنی، پایداری و مقرون به صرفه بودن استوار است. حمل و نقل مدرن با بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته و سیستم‌های هوشمند، به دنبال بهینه‌سازی این فاکتورها و ارائه خدمات بهتر به مشتریان است.

حمل و نقل ریلی

حمل و نقل ریلی یکی از قدیمی‌ترین و کارآمدترین روش‌های حمل و نقل است که برای جابجایی حجم بالای مسافر و بار در مسافت‌های طولانی مورد استفاده قرار می‌گیرد. این سیستم شامل قطارهای مسافربری، باری و سیستم‌های ریلی درون شهری مانند مترو می‌شود. مزیت اصلی حمل و نقل ریلی، مصرف انرژی پایین‌تر نسبت به حمل و نقل جاده‌ای و ایمنی بالاتر است. علاوه بر این، قطارهای سریع‌السیر امروزی با سرعت‌های بالای ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، گزینه‌ای رقابتی در برابر حمل و نقل هوایی محسوب می‌شوند.



تاریخچه و مزایا

حمل و نقل ریلی از اواسط قرن نوزدهم میلادی توسعه یافت و به تدریج به یکی از مهمترین روش‌های حمل و نقل در جهان تبدیل شد. در ایران نیز، با وجود قدمت نسبتاً کم این صنعت نسبت به سایر کشورها، پیشرفت‌های قابل توجهی در این زمینه صورت گرفته است.

حمل و نقل ریلی نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل زمینی، آلودگی کمتری تولید می‌کند و به حفظ محیط زیست کمک می‌کند.

کاهش آلودگی
محیط زیست

قطارها به طور کلی مصرف انرژی کمتری نسبت به کامیون‌ها و سایر وسایل نقلیه زمینی دارند.

کاهش
مصرف انرژی

قطارها می‌توانند مسافت‌های طولانی را بدون توقف طی کنند و در نتیجه زمان حمل و نقل را کاهش دهند.

کاهش
زمان توقف

حمل و نقل ریلی از جمله روش‌های ایمن حمل و نقل است و خطر تصادفات در آن نسبت به سایر روش‌ها کمتر است. در بسیاری از موارد، حمل و نقل ریلی از نظر اقتصادی مقرون به صرفه‌تر از سایر روش‌ها است، به ویژه برای حمل و نقل بار در مسافت‌های طولانی.

حمل و نقل ایمن
و اقتصادی

تاریخچه صنعت حمل و نقل ریلی در ایران

احداث اولین راه‌آهن در ایران به سال ۱۲۲۷ شمسی و از مبدا رشت به مقصد بندرانزلی باز می‌گردد. بقایای بازمانده از این مسیر، هنوز در محوطه اداره کل بنادر استان گیلان موجود است. ۱۲ کیلومتر از این مسیر تا اواسط دوره رضاشاه مورد استفاده قرار می‌گرفت.

در سال ۱۲۶۱ شمسی نیز، خط تراموا از تهران و شاه عبدالعظیم (ع) به طول ۸ کیلومتر و ۷۰۰ متر احداث شد. با گذر زمان و اهمیت ساخت راه‌آهن به طور گسترده در سراسر کشور، در سال ۱۲۹۷ شمسی، انگلیسی‌ها خط بوشهر تا برازجان به طول ۶۰ کیلومتر را احداث کردند که بیشتر جنبه تجاری و نظامی داشته و واردات کالا انگلیسی را از بوشهر آسان می‌کرد. در نهایت، ایجاد راه‌آهن سراسری در ایران، در سال ۱۳۰۶ کلید خورد و به مرور، شبکه راه‌آهن در کشور ایران تکمیل شد.

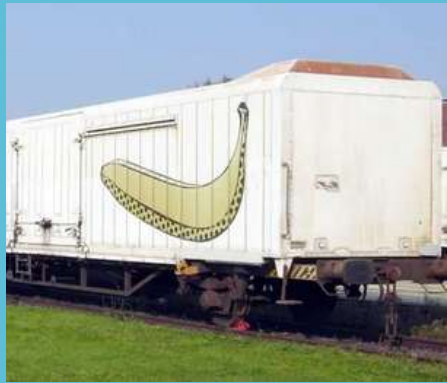
تاریخچه صنعت حمل و نقل ریلی در جهان

اولین بار در سال ۱۵۵۶ میلادی، جمعی از مهندسان اروپایی، ریل‌های کوچکی را طراحی و ابداع کردند تا بواسطه‌ی آن بتوان ذغال سنگ‌های داخل معادن را از طریق ارابه‌هایی که بر روی ریل‌ها حرکت می‌کنند، به بیرون منتقل کنند.

این ریل‌های ابتدایی از چوب ساخته شده بودند و به همین دلیل هم در برابر عوامل محیطی، مقاومت چندانی نداشتند. مهندسان، رفته رفته و در طی سال‌ها ریل‌ها را توسعه دادند و از آهن و فلز برای ساخت آن‌ها بهره گرفتند؛ سیر تکاملی ریل‌های چوبی نهایتاً در سده‌ی هجده میلادی به تولید اولین قطارهای بخار انجامید.

انواع واگن

واگن یخچالی



واگن یخچالی یک نوع واگن باری است که برای حمل و نقل کالاهای فاسدشدنی مانند مواد غذایی، داروها و سایر موادی که نیاز به دمای کنترل شده دارند، استفاده می‌شود. این واگن‌ها مجهز به سیستم‌های خنک‌کننده هستند که به طور خودکار دما را در طول حمل و نقل تنظیم می‌کنند.

واگن مخزن‌دار



واگن مخزن‌دار نوعی واگن باری است که برای حمل مایعات و گازهای فشرده طراحی شده است. این واگن‌ها دارای یک مخزن استوانه‌ای شکل هستند که معمولاً از جنس فولاد ضدزنگ یا آلومینیوم ساخته می‌شود و ممکن است برای حمل مواد خاصی به سیستم‌های گرمایش، خنک‌کننده یا عایق‌بندی مجهز شوند.

واگن لبه بلند



واگن لبه بلند نوعی واگن باری است که برای حمل مواد معدنی، فله و سنگین مانند زغال‌سنگ، سنگ آهن و سایر مواد مشابه استفاده می‌شود. این واگن‌ها دارای دیواره‌های بلند و مقاوم هستند تا از ریزش بار در حین حمل و نقل جلوگیری شود.

واگن لبه کوتاه



واگن لبه کوتاه نوعی واگن باری است که برای حمل بارهایی با چگالی بالا و وزن زیاد استفاده می‌شود. این واگن‌ها دارای دیواره‌های کوتاه و بدون سقف هستند و برای حمل محصولات ساختمانی، ماشین‌آلات و کالاهای سنگین مناسب هستند.

واگن مسقف



واگن‌های مسقف به واگن‌هایی گفته می‌شود که برخلاف واگن‌های مسطح، دارای محفظه‌ای اتاق مانند و مسقف باشند و پس از بارگیری کامل کالا، به صورت کامل پلمپ و بسته شوند. این واگن‌ها برای حمل بارهایی مانند مواد غذایی، کالاهای حساس، و وسایل الکترونیکی که نیاز به حفاظت در برابر رطوبت، نور خورشید و عوامل جوی دیگر دارند، مناسب هستند.

واگن مسطح



این واگن‌ها، جزو مرسوم‌ترین واگن‌های جابجایی کالا است و در تمامی خطوط ریلی جهان به وفور دیده می‌شوند. نوعی واگن باری است که برای حمل بارهای سنگین و حجیم در حمل و نقل ریلی استفاده می‌شود. این واگن‌ها سطحی صاف و بدون دیواره یا سقف دارند و برای حمل بارهایی مانند کانتینرها، ماشین‌آلات سنگین، مصالح ساختمانی و سایر کالاهای با ابعاد بزرگ یا نامتعارف مناسب هستند.

نقشه لجستیک ریلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران



در این نقشه خطوط ریلی فعال با رنگ سیاه نمایش داده شده است که شهرهای مهم و کلیدی را بهم متصل می‌کند.

کریدورهای مهم ایران

4. کریدور شرق - غرب:

این مسیر چین و آسیای مرکزی را از طریق ایران به ترکیه و اروپا پیوند می‌دهد. اهمیت آن در کاهش وابستگی شرق آسیا به مسیرهای دریایی و عبور سریع‌تر کالا به بازار اروپا است.

1. کریدور شمال - جنوب

این کریدور هند و خلیج فارس را از طریق ایران به روسیه و اروپا متصل می‌کند و زمان ترانزیت کالا را تا ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. ایران در این مسیر نقش اصلی به‌عنوان پل خشکی بین خلیج فارس و دریای خزر دارد.

2. کریدور چین - آسیای میانه - ایران (ابتکار کمر بند و راه):

در قالب طرح کمر بند و راه چین، این کریدور مسیر دستیابی چین به خلیج فارس و مدیترانه از طریق ایران را فراهم می‌سازد. ایران در این مسیر به‌عنوان دروازه دسترسی چین به آب‌های آزاد عمل می‌کند.

5. کریدور خلیج فارس - دریای سیاه:

این مسیر ایران را از طریق ارمنستان و گرجستان به دریای سیاه و سپس اروپا وصل می‌کند. هدف آن ایجاد یک راه مکمل برای ارتباط ایران و خلیج فارس با اروپای شرقی است.

6. کریدور پاکستان - ایران - ترکیه (PITC):

این مسیر شبه‌قاره هند را از طریق ایران به ترکیه و سپس اروپا متصل می‌سازد. کریدور PITC یکی از کوتاه‌ترین مسیرهای زمینی و ریلی برای تجارت بین جنوب آسیا و اروپا است.

3. کریدور شرق ایران (چابهار - افغانستان - آسیای مرکزی):

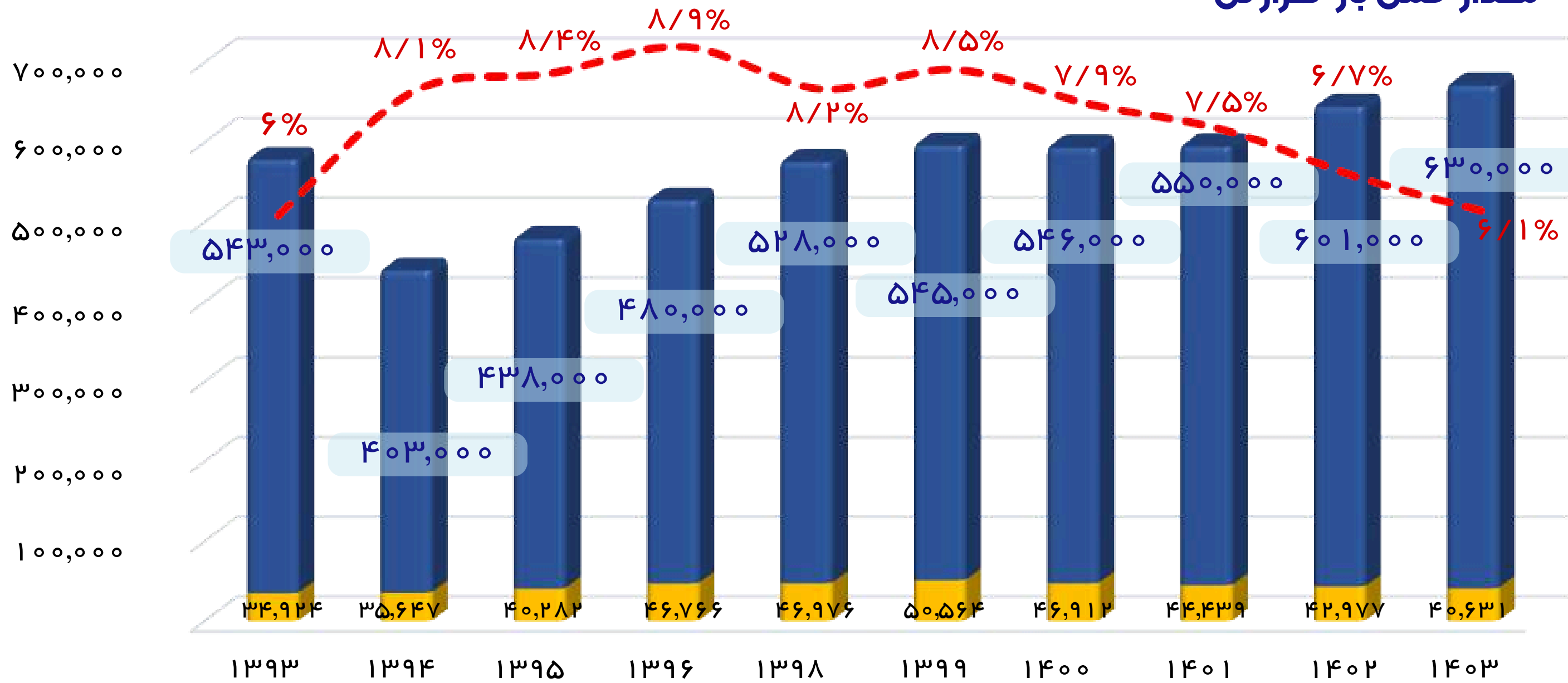
این کریدور بندر چابهار را به افغانستان و کشورهای محصور آسیای میانه متصل می‌کند. اهمیت آن در فراهم‌سازی دسترسی این کشورها به آب‌های آزاد و کاهش وابستگی آن‌ها به پاکستان است.



وضعیت صنعت حمل و نقل ریلی در ایران

مقدار کل حمل بار از طریق شبکه ریلی در سال ۱۴۰۳ به میزان ۴۰.۶ میلیون تن بوده است در حالی که کل میزان بار حمل شده از طریق حمل و نقل جاده‌ای به میزان ۶۳۰ میلیون تن بوده است و تنها ۶.۱ درصد از کل بار حمل شده کشور از طریق حمل و نقل ریلی بوده است.

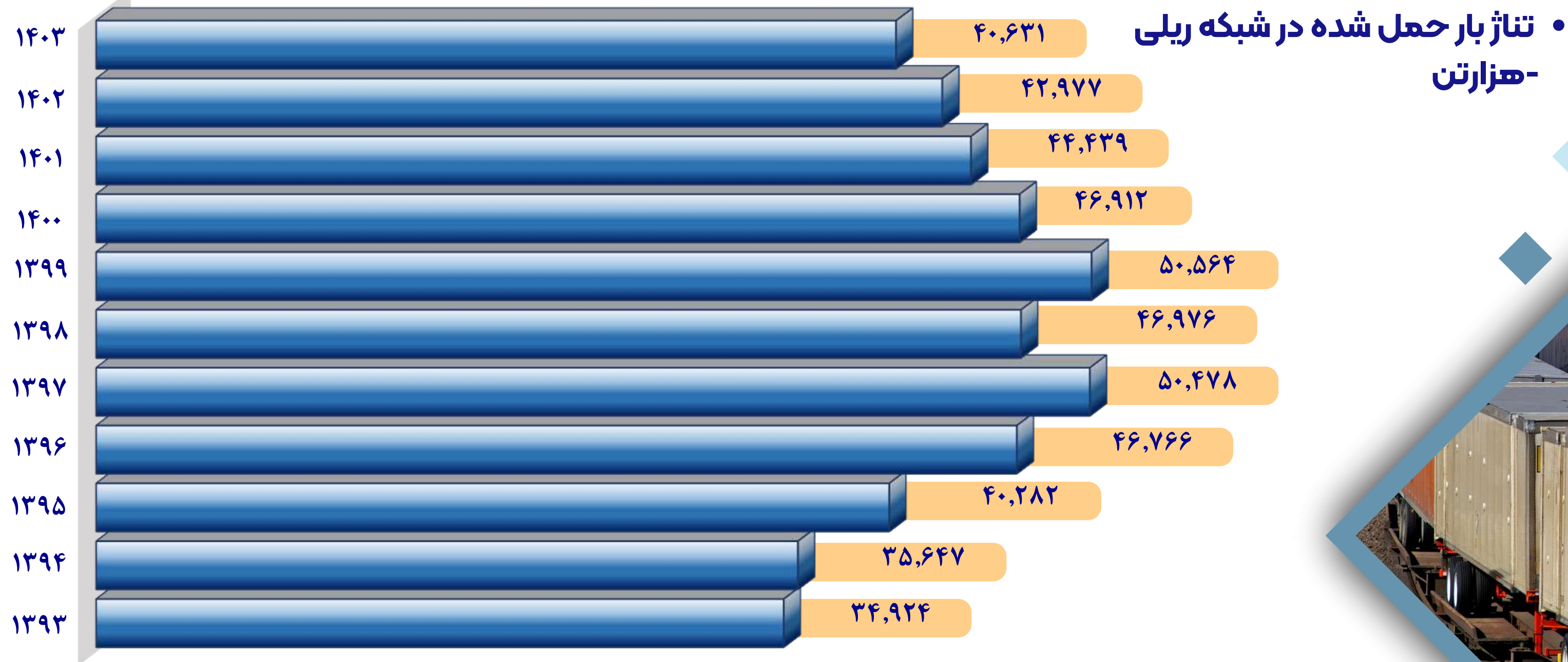
• مقدار حمل بار-هزار تن



تناژ بار بارگیری شده حمل و نقل ریلی تناژ بار بارگیری شده حمل و نقل جاده‌ای درصد سهم حمل ریلی به کل میزان بار در کشور

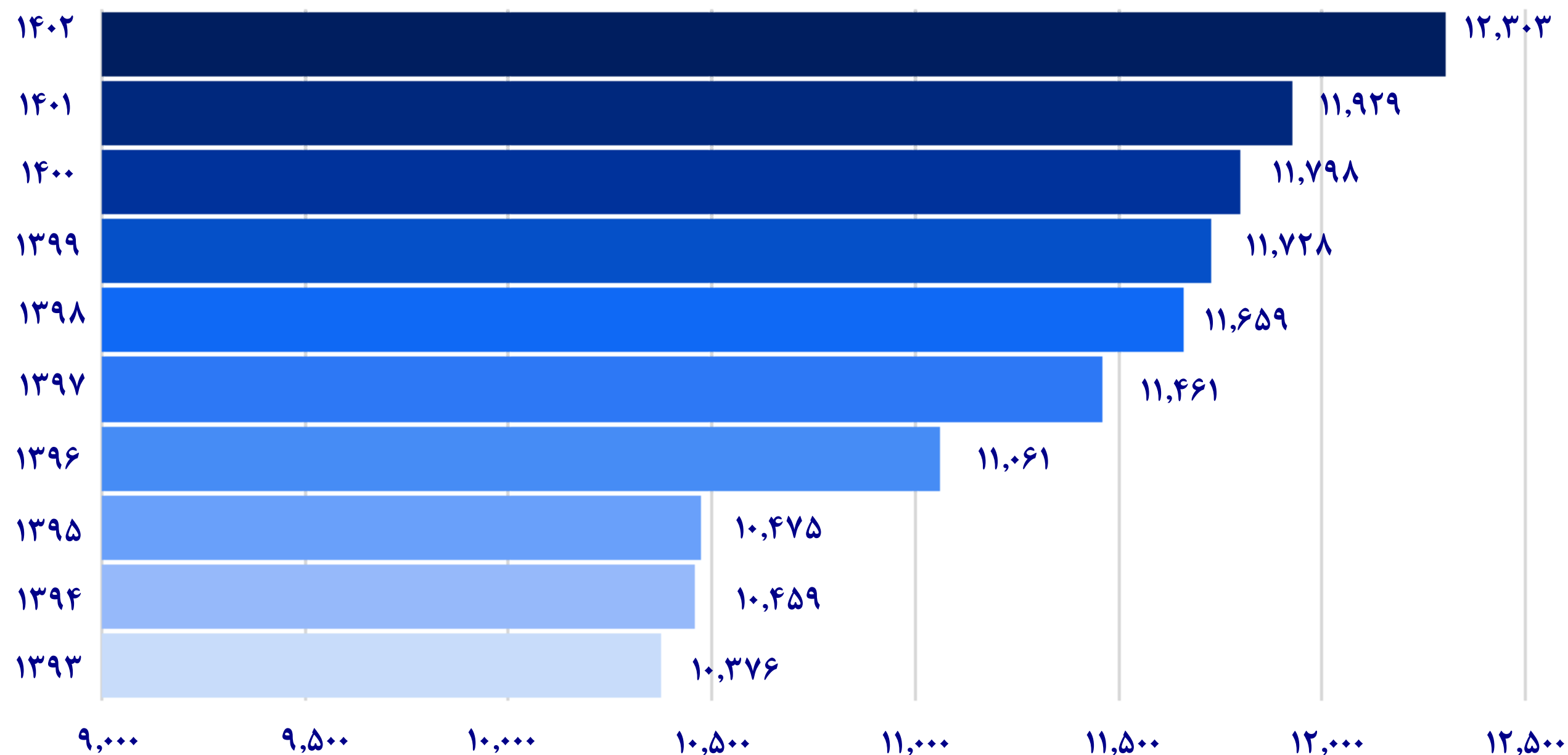
طول خطوط اصلی راه آهن

طی ده سال گذشته میزان بار حمل شده از طریق شبکه ریلی ۱۶.۲ درصد افزایش یافته‌است و حمل بار از طریق جاده طی همین مدت، ۱۶ درصد افزایش داشته‌است.



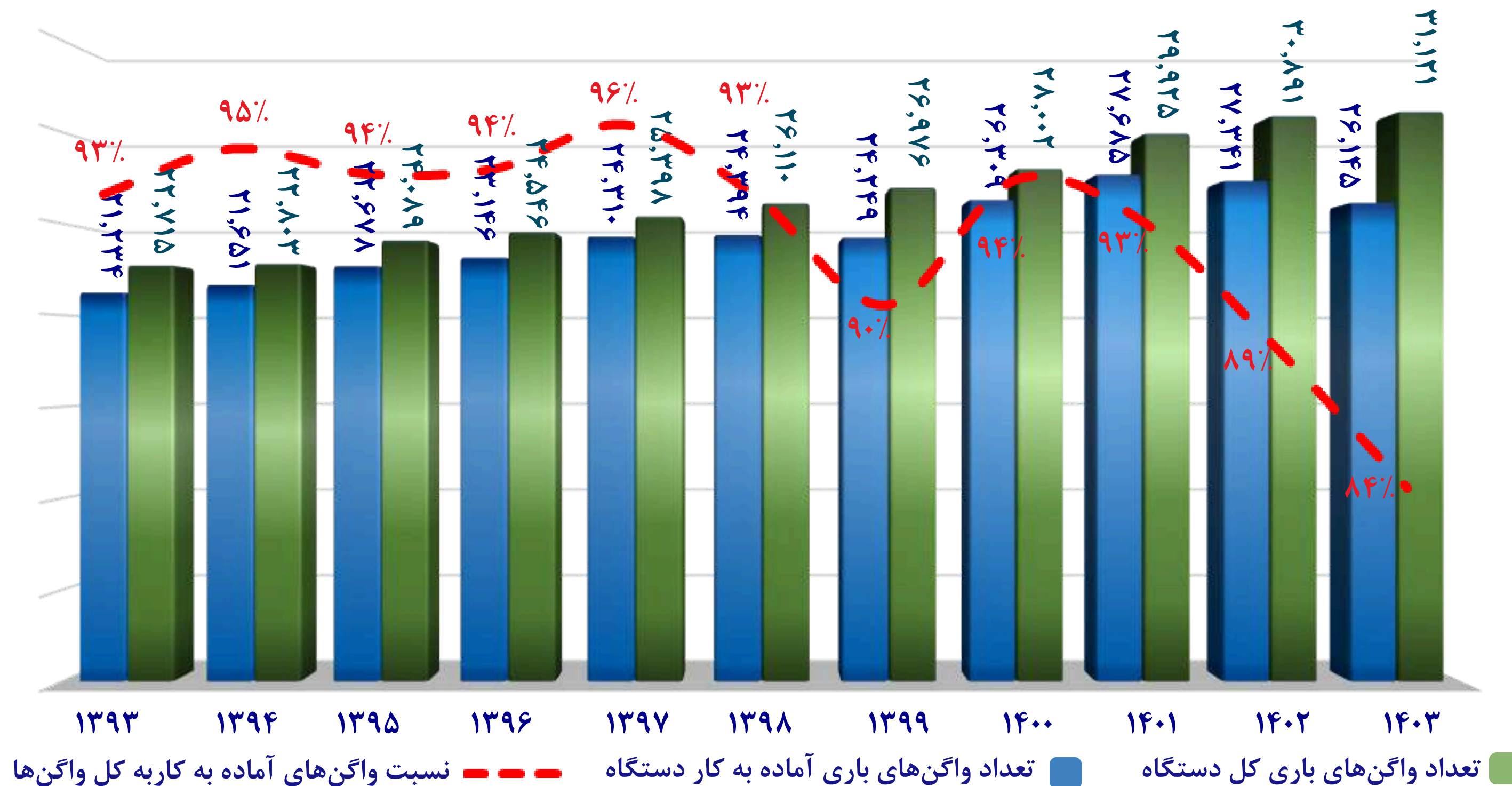
طول خطوط اصلی راه آهن

طول خطوط اصلی راه آهن در سال ۱۴۰۲ به ۱۲,۳۰۰ کیلومتر رسیده است که نسبت به سال ۱۴۰۱ بیش از ۳.۱ درصد رشد داشته است. همچنین طول خطوط اصلی راه آهن در کشور نسبت به سال ۱۳۹۳ بیش از ۱,۹۲۷ کیلومتر افزایش داشته است.



تعداد کل واگن‌های باری در کشور

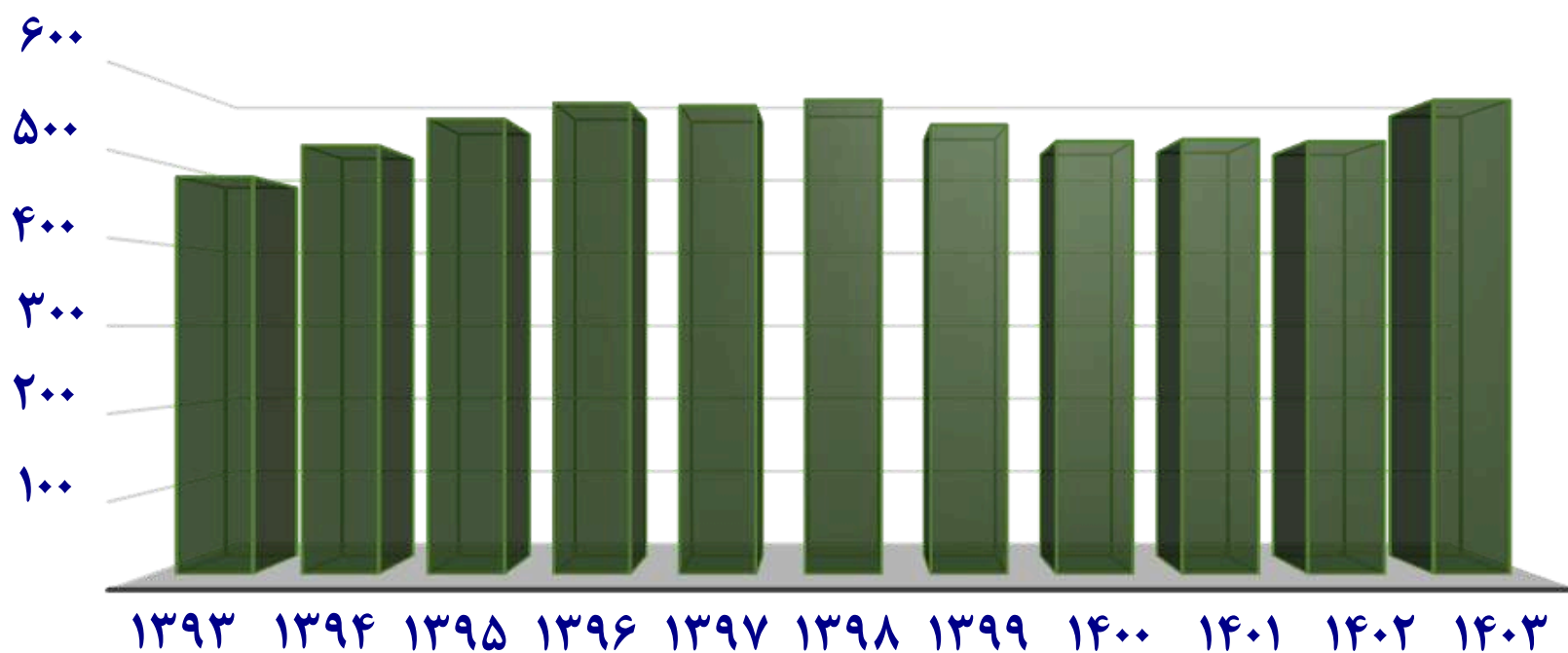
تعداد واگن‌های باری کشور در سال ۱۴۰۳ به ۳۱،۱۲۱ عدد رسیده است که نسبت به سال ۱۳۹۳، ۳۷ درصد رشد داشته است. تعداد واگن‌های آماده به کار نیز در سال ۱۴۰۳ به ۲۶/۱۴۵ عدد رسیده است که نسبت به سال ۱۳۹۳، ۲۲.۵ درصد رشد داشته است. این موضوع سبب شده است نسبت تعداد واگن‌های باری آماده به کار به کل واگن‌ها از ۹۳ درصد در سال ۱۳۹۳ به ۸۴ درصد در سال ۱۴۰۳ کاهش یابد که دلیل اصلی آن فرسودگی ناوگان باری کشور و افزایش خرابی واگن‌ها می‌باشد.



تعداد لوکوموتیو آماده به کار

تعداد لوکوموتیوهای آماده به کار در سال ۱۳۹۳ ۴۸۰ عدد بوده است و در سال ۱۴۰۳ به ۵۷۳ عدد رسیده است که ۱۹.۳ درصد رشد داشته است که این رشد با رشد تعداد واگن‌های باری متناسب نبوده است و باعث بروز کمبود لوکوموتیو در کشور شده است.

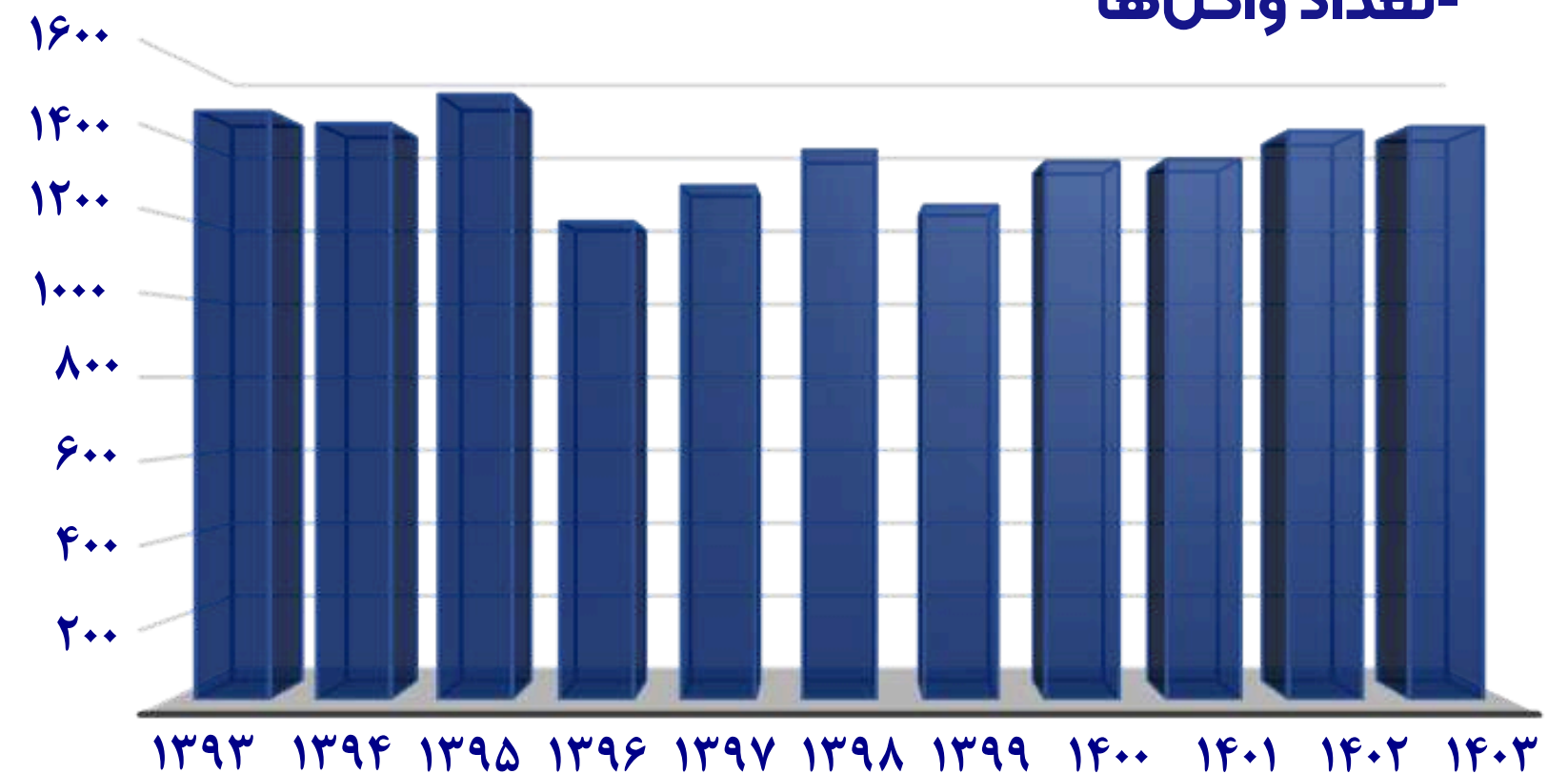
- میانگین تعداد لوکوموتیو آماده به کار



تعداد واگن‌های مسافربری آماده به کار

تعداد واگن‌های مسافربری آماده به کار طی سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۴۰۳ تقریباً ثابت بوده است و تعداد واگن‌های آماده به کار از ۱۴۶۰ عدد در سال ۱۳۹۳ به ۱۴۲۱ عدد در سال ۱۴۰۳ رسیده است.

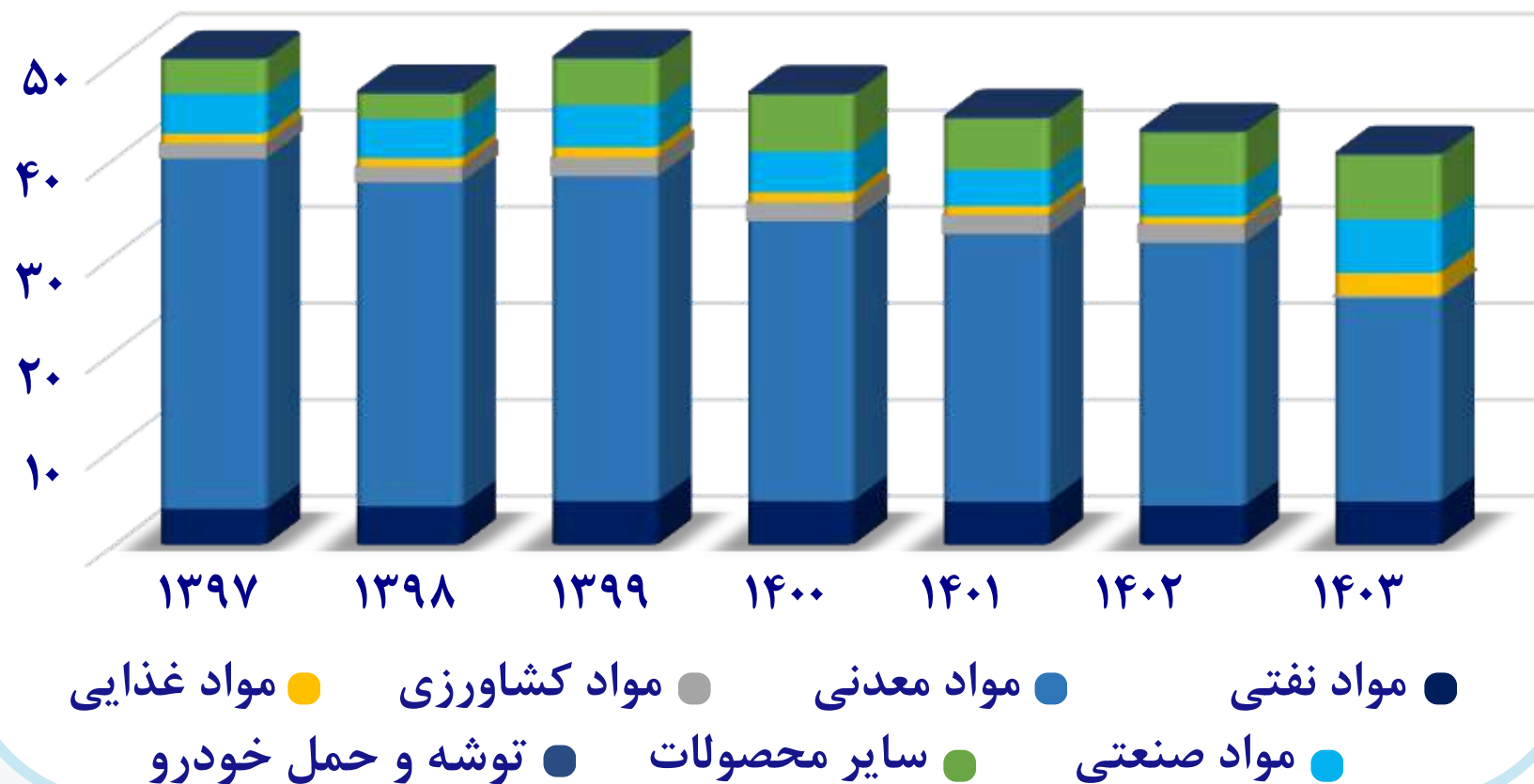
- تعداد واگن‌ها



تناژ بارگیری شده در شبکه ریلی به تفکیک نوع بار

عمده بار حمل شده در شبکه ریلی کشور، مواد معدنی است که طی سال‌های گذشته حمل مواد معدنی در شبکه ریلی کاهش یافته است و این موضوع سبب کاهش کل تناژ حمل شده در شبکه ریلی شده است. تناژ حمل سایر طی سال‌های گذشته تقریباً ثابت بوده است.

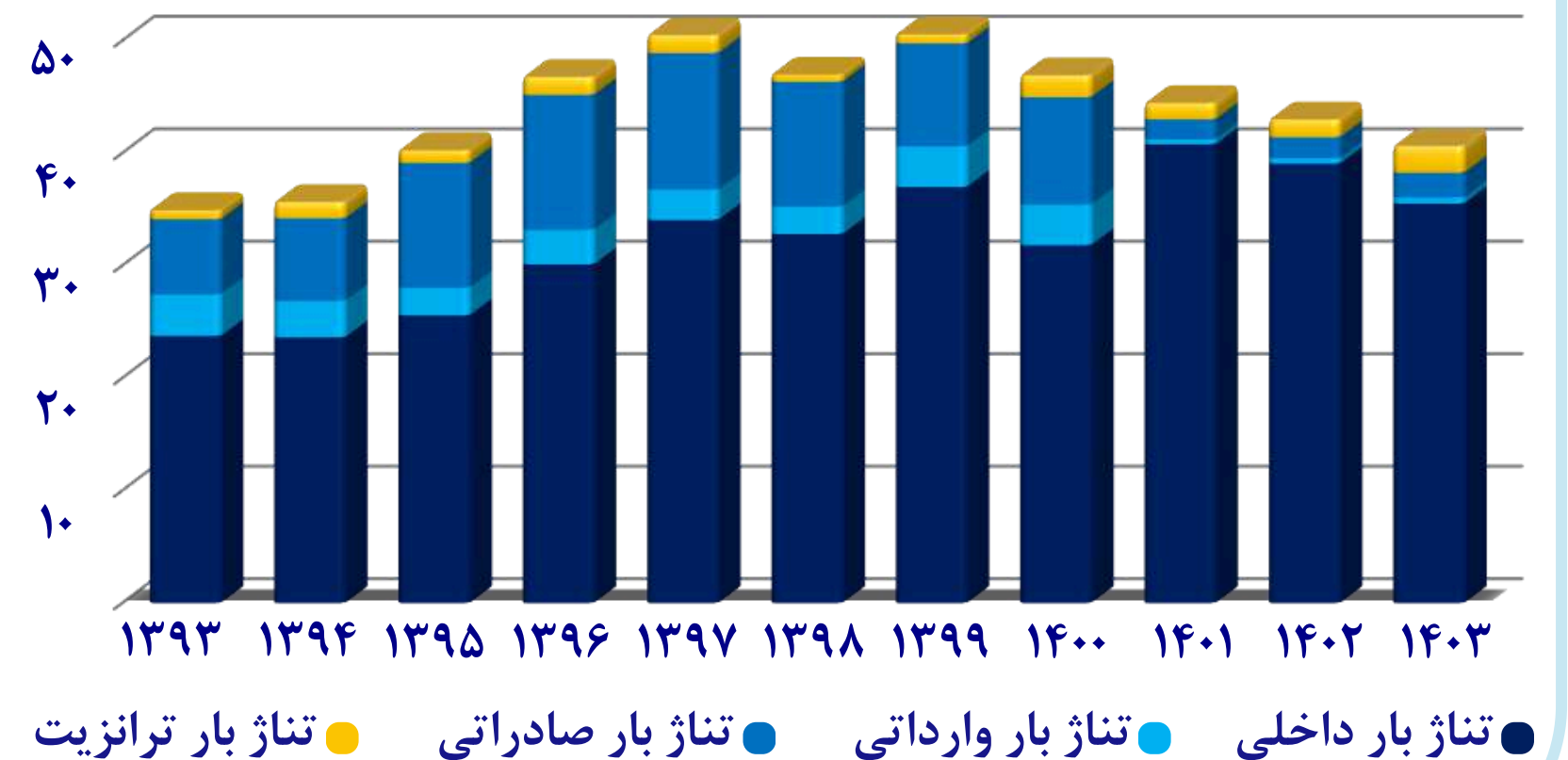
-مقدار بارگیری شده در شبکه ریلی به تفکیک نوع بار (هزار تن)



تناژ بار حمل شده در شبکه ریلی به تفکیک

طی سال‌های گذشته تناژ بارهای صادراتی حمل شده از طریق شبکه ریلی کاهش چشمگیری یافته است و از ۳،۶۹۳ هزار تن به ۵۴۱ هزار تن کاهش یافته است. از طرف دیگر تناژ بار داخلی از طریق شبکه ریلی افزایش یافته است و از ۲۳،۷۵۲ هزار تن به ۳۵،۵۲۷ هزار تن افزایش یافته است.

-مقدار بار حمل شده در شبکه ریلی به تفکیک (هزار تن)

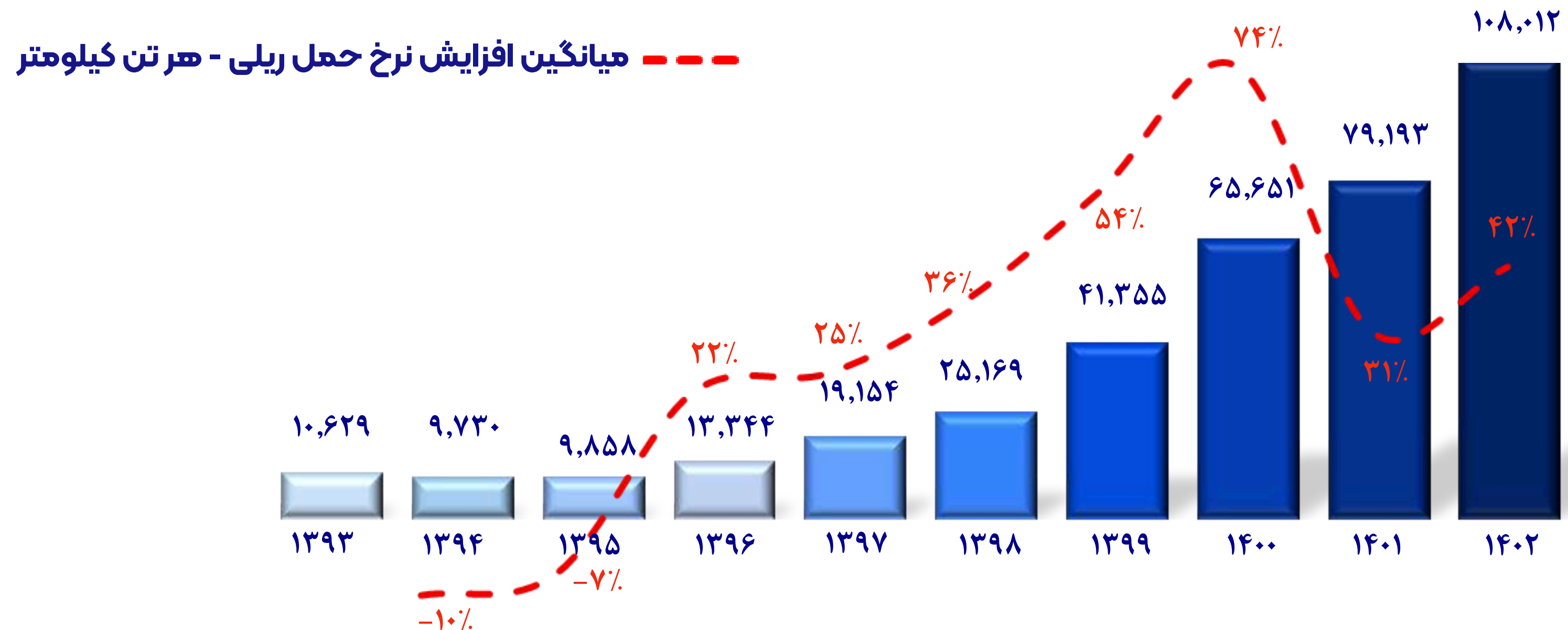


تعداد کل واگن‌های باری در کشور

در سال ۱۳۹۳ کل درآمد شرکت‌های فعال در حوزه حمل و نقل ریلی ۱۰۰۰ میلیارد تومان بوده است و طی سال‌های گذشته با توجه به افزایش نرخ حمل درآمد حاصل از حمل و نقل ریلی در کشور به بیش از ۱۰،۸۰۰ میلیارد تومان افزایش یافته‌است.

طی سال‌های گذشته به جز سال‌های ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ میانگین نرخ حمل هر تن کیلومتر افزایش یافته است و بیشترین افزایش مربوط به سال ۱۴۰۰ می‌باشد که میانگین افزایش نرخ هر تن کیلومتر ۷۴ درصد بوده‌است.

-درآمد حمل بار کل شرکت‌های حمل و نقل ریلی کشور (میلیارد ریال)



مقایسه برخی شاخص‌های مهم حمل و نقل ریلی کشور با کشورهای منتخب در سال ۲۰۲۰

شاخص‌های زیربنایی

نسبت طول خطوط در ایران به مساحت کشور ۰/۰۰۵۷ است درحالی‌که میانگین در ۲۸ کشور منتخب ۰/۰۴۱ است و ایران از بین ۲۸ کشور منتخب در رتبه ۲۷ ام قرار دارد. همچنین در شاخص طول خطوط به جمعیت شاخص در ایران ۱۴۵ و در کشورهای منتخب ۶۸۳ می‌باشد و ایران در رتبه ۲۵ قرار دارد. تراکم طول خطوط ریلی در ایران چه نسبت به مساحت کشور و چه نسبت به جمعیت، به مراتب پایین‌تر از میانگین کشورهای منتخب است. قرار گرفتن ایران در رتبه‌های ۲۷ و ۲۵ میان ۲۸ کشور، بیانگر آن است که شبکه ریلی ایران از نظر گستردگی و پوشش جغرافیایی و جمعیتی بسیار محدود است. این ضعف در توسعه زیرساخت موجب شده ظرفیت‌های بالقوه ناوگان و شبکه ریلی به‌طور کامل به بهره‌وری نرسد.

شاخص	شاخص در ایران	میانگین در کشورهای منتخب	رتبه ایران در کشورهای منتخب
نسبت طول خط به مساحت کشور	۰/۰۰۵۷	۰/۰۴۱	۲۷ از ۲۸
نسبت طول خطوط به جمعیت کشور	۱۴۵	۶۸۳	۲۵ از ۲۸

منبع: دفتر هوشمندسازی و داده‌کاوی راه آهن جمهوری اسلامی ایران

کشورهای منتخب شامل آلمان، چین، اتریش، اسپانیا، ایتالیا، اسلواکی، بلاروس، بلغارستان، بوسنی، صربستان، کرواسی، ترکیه، رومانی، روسیه، فنلاند، فرانسه، لیتوانی، قزاقستان، چک، ویتنام، سوئیس، لهستان، سوئد، هند، لتونی، اسلونی، مجارستان و ایران می‌باشد.

مقایسه برخی شاخص‌های مهم حمل و نقل ریلی کشور با کشورهای منتخب در سال 2020

شاخص‌های بهره‌برداری

نسبت تعداد واگن‌های باری به طول خطوط در ایران $2/3$ است که از میانگین کشورهای منتخب بیشتر است و ایران در بین ۲۳ کشور منتخب در رتبه ۹ قرار دارد. همچنین نسبت واگن‌های باری به طول خطوط در ایران $0/19$ و میانگین در ۲۴ کشور منتخب $0/24$ است و ایران در رتبه ۱۳ قرار دارد. نسبت تعداد واگن‌های باری به طول خطوط در ایران بالاتر از میانگین کشورهای منتخب است و جایگاه ایران را در رتبه نسبتاً مناسب قرار داده است. این امر بیانگر برخورداری شبکه ریلی ایران از ناوگان باری به نسبت طول خطوط بیشتر از بسیاری کشورها است. با این حال، شاخص نسبت واگن‌های مسافری به طول خطوط در ایران پایین‌تر از میانگین بین‌المللی است و کشور را در رتبه‌های میانی در بین کشورهای منتخب قرار می‌دهد.

شاخص	شاخص در ایران	میانگین در کشورهای منتخب	رتبه ایران در کشورهای منتخب
نسبت واگن باری به طول خطوط	$2/3$	$2/22$	۹ از ۲۳
نسبت واگن باری به طول خطوط	$0/19$	$0/24$	۱۳ از ۲۳

مقایسه برخی شاخص‌های مهم حمل و نقل ریلی کشور با کشورهای منتخب در سال ۲۰۲۰

شاخص‌های بهره‌وری

نسبت تعداد مسافر (هزار مسافر) به تعداد واگن مسافری در ایران ۵/۱ و در کشورهای منتخب ۲۹/۸ است و ایران در رتبه ۱۷ در بین ۲۰ کشور منتخب قرار دارد. همچنین نسبت تعداد مسافره‌های جابه‌جا شده به طول خطوط در ایران ۰/۹۵ و میانگین کشورهای منتخب ۱۲/۲ واحد است و ایران در بین ۲۸ کشور در رتبه ۲۴ ام قرار دارد. مقایسه شاخص‌های بهره‌وری نشان می‌دهد که ایران از نظر نسبت تعداد مسافر به واگن و همچنین نسبت تعداد مسافر جابه‌جا شده به طول خطوط ریلی، فاصله چشمگیری با میانگین کشورهای منتخب دارد و در رتبه‌های پایین جدول قرار گرفته است. این امر بیانگر استفاده ناکافی و غیرکارآمد از ظرفیت ناوگان و زیرساخت ریلی کشور بوده و نشان می‌دهد شبکه ریلی ایران در جذب مسافر و ایفای نقش مؤثر در جابه‌جایی عمومی عملکرد ضعیفی دارد.

همچنین نسبت تن کیلومتر حمل شده در شبکه ریلی به تعداد واگن باری در ایران ۱۳۳۳ و میانگین در کشورهای منتخب ۴۸۹۴ می‌باشد و ایران در رتبه ۹ ام در بین ۲۳ کشور قرار دارد و از منظر شاخص نسبت میلیون تن حمل شده به طول خطوط مقدار این شاخص در ایران ۳/۵۱ و میانگین در کشورهای منتخب ۴/۲۷ است و ایران در رتبه ۹ ام در بین ۲۹ کشور منتخب قرار می‌گیرد. بررسی شاخص‌های بخش باری نشان می‌دهد که ایران از نظر نسبت تن کیلومتر حمل شده به تعداد واگن باری و همچنین نسبت میلیون تن حمل شده به طول خطوط، عملکردی پایین‌تر از میانگین کشورهای منتخب دارد؛ هرچند رتبه ایران در هر دو شاخص (رتبه ۹) بیانگر جایگاه نسبتاً میانی در بین کشورهاست.

شاخص	شاخص در ایران	میانگین در کشورهای منتخب	رتبه ایران در کشورهای منتخب
نسبت هزار مسافر به واگن مسافری	۵/۱	۲۹/۸	۱۷ از ۲۰
نسبت هزار تن کیلومتر به واگن باری	۱۳۳۳	۴۸۹۴	۹ از ۲۳
نسبت هزار مسافر جابه‌جا شده به طول خطوط	۰/۹۵	۱۲/۲	۲۴ از ۲۸
نسبت میلیون تن حمل به طول خطوط	۳/۵۱	۴/۲۷	۹ از ۲۹

شرکت توکاریل (توریل)

- شرکت توکاریل (سهامی عام) در تاریخ ۱۳۸۳/۱۲/۱۸ به عنوان یک شرکت سهامی خاص تأسیس و تحت شماره ۲۴۳۰۵ در اداره ثبت شرکت ها و مؤسسات غیر تجاری اصفهان ثبت گردیده‌است. در تاریخ ۱۳۹۰/۰۹/۰۹ براساس صورتجلسه مجمع عمومی فوق‌العاده مورخ ۱۳۹۰/۰۸/۳۰ به شرکت سهامی عام تبدیل و در تاریخ ۱۳۹۰/۱۲/۱۶ تحت نماد توریل در بازار دوم فرابورس پذیرفته‌شده و در تاریخ ۱۳۹۱/۰۲/۰۵ مورد معامله قرار گرفته است.
- در حال حاضر شرکت توکاریل به عنوان هلدینگ حمل و نقل ریلی زیر مجموعه شرکت سرمایه‌گذاری توکا فولاد (سهامی عام) دارای چهار شرکت فرعی (آسیا سیر ارس، خدمات توکاکشش، راهور نیرو آریا و مهندسی راه آهن بهین ریل) است.
- همچنین در این صنعت شرکت توکاریل با دارا بودن تعداد ۱۹۲۰ دستگاه واگن شش محوره لبه بلند به ظرفیت هر واگن ۱۰۵ تن تنها دارنده واگن‌های شش محوره لبه بلند در کشور محسوب می‌شود. همچنین شرکت دارای تعداد ۹۵ دستگاه واگن چهار محوره لبه کوتاه به میزان ظرفیت هر واگن ۶۸ تن، تعداد ۶ دستگاه لکوموتیو مانوری MAP۲۴ و چهار دستگاه لکوموتیو مانوری نیز می‌باشد که با ظرفیت حمل سالیانه ۱۳ میلیون تن بار در رده اول بهره‌وری در راه آهن ج.ا.ا قرار دارد.

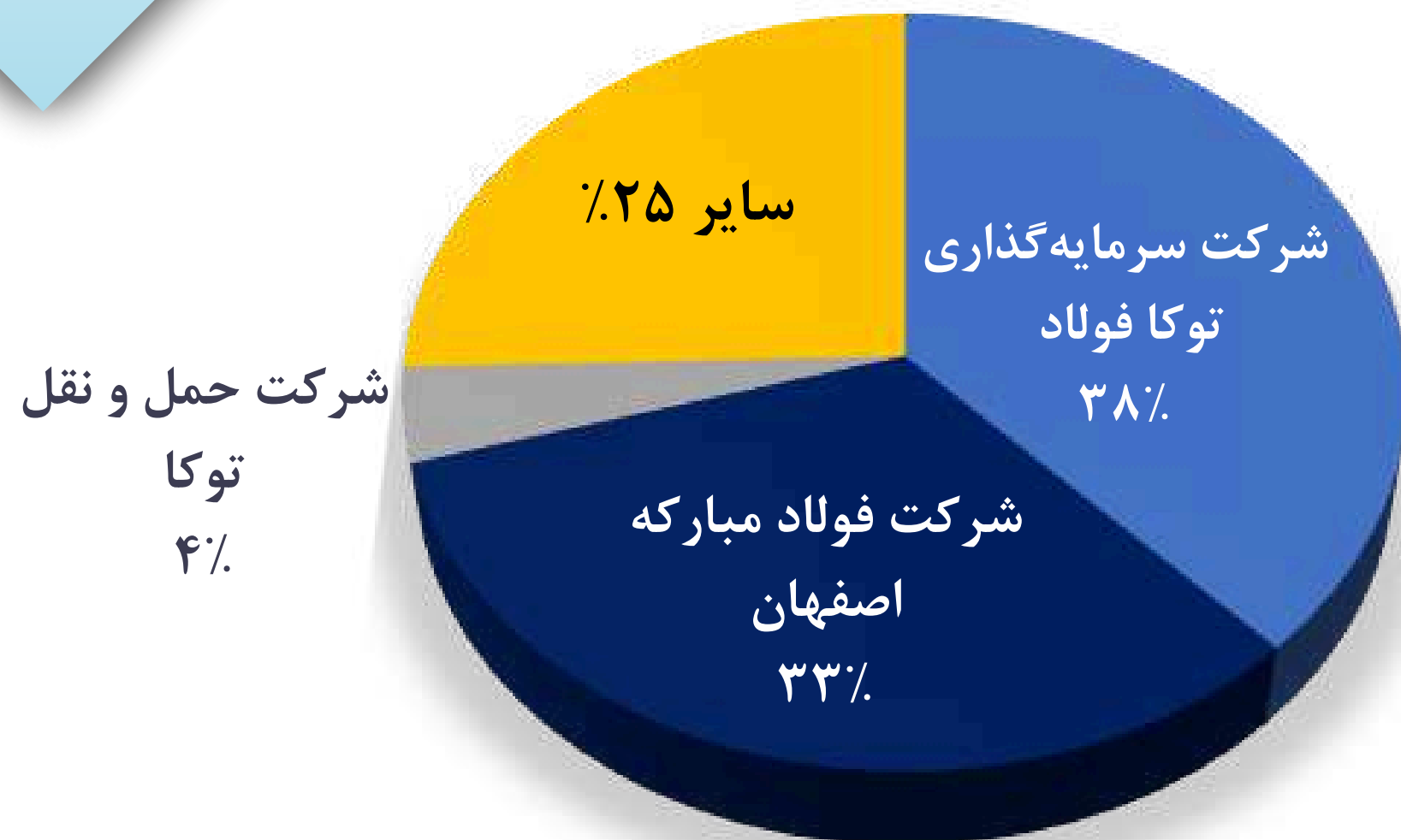


شرکت توکاریل (توریل)

نماد	توریل	سرمایه ثبت شده (میلیارد ریال)	۱۱,۰۰۰
محل کارخانه شرکت	اصفهان	ارزش بازار (میلیارد ریال)	۳۳,۹۲۴
قیمت سهم	۳,۰۸۴	سود برآوردی هر سهم ۱۴۰۴ (ریال)	۸۰۵
EPS گذشته‌نگر (ریال)	۷۲۵	سود برآوردی هر سهم ۱۴۰۵ (ریال)	۸۱۴
P/E گذشته‌نگر	۴.۲۵	P/E ۱۴۰۴ (آینده‌نگر)	۳.۸
درصد شناوری	۲۲٪	سال مالی منتهی به	۲۹ اسفند

ترکیب سهامداران

درصد	تعداد سهم (میلیون سهم)	شرکت سهام دار/دارنده
۳۷/۸۶٪	۴,۱۶۴,۶۱۴,۳۱۵	شرکت سرمایه گذاری توکا فولاد (سهامی عام)
۳۲/۶۵٪	۳,۵۹۱,۰۳۳,۴۵۸	شرکت فولاد مبارکه اصفهان (سهامی عام)
۴/۰۳٪	۴۴۳,۱۹۴,۷۰۱	شرکت حمل و نقل توکا (سهامی عام)
۲۵/۴۶٪	۲,۸۰۱,۱۵۷,۵۲۵	سایر سهامداران



نگاهی به شرکت

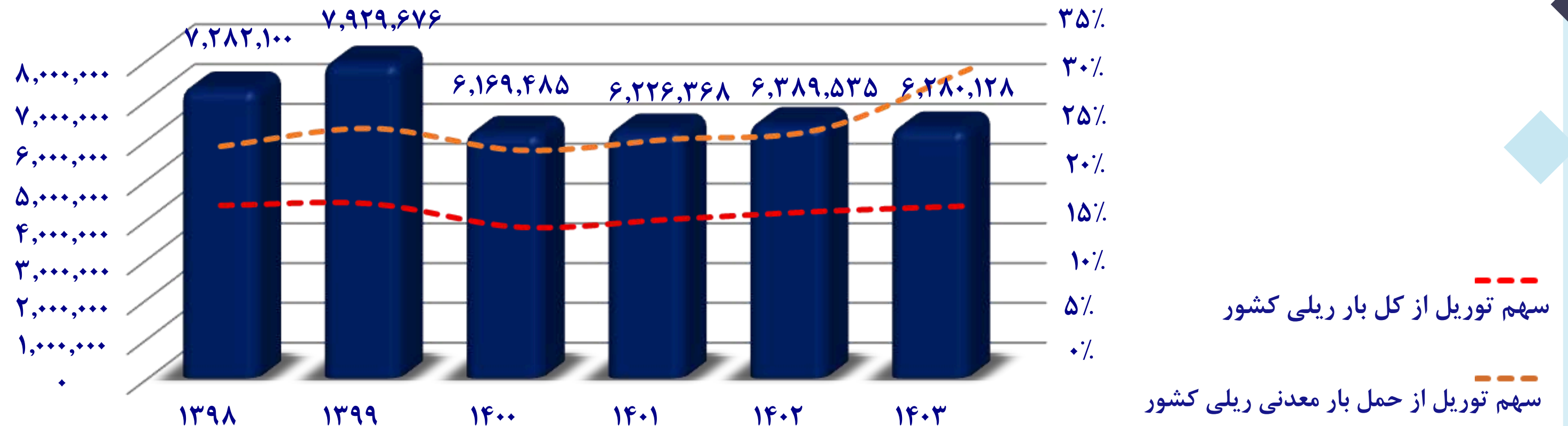
مجموع	واگن لبه کوتاه	واگن لبه بلند	
۲۰۱۵	۹۵	۱۹۲۰	تعداد واگن
۱۰			لوکوموتیو

طی سال‌های گذشته میزان بار حمل شده توسط توریل کاهش یافته است و از ۸ میلیون تن در سال ۱۳۹۹ به ۶.۲۸ میلیون تن در سال ۱۴۰۳ رسیده است.

همانطور که قبلاً گفته شد میزان بار مواد معدنی حمل شده توسط شبکه ریلی طی

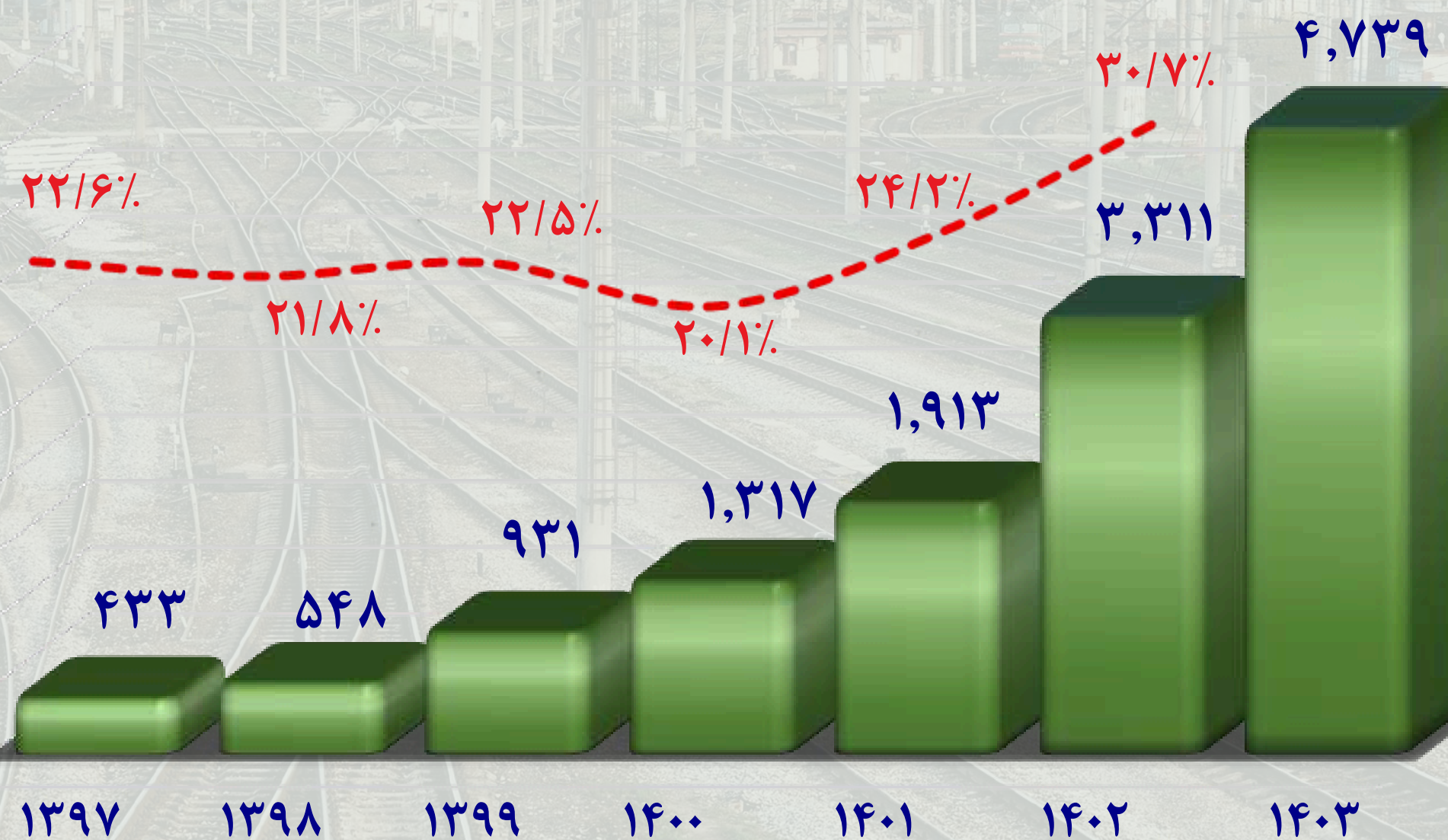
سال‌های گذشته کاهش یافته است و این کاهش بیشتر از میزان کاهش بار حمل شده توسط شرکت توکا ریل بوده است که این موضوع سبب شده است که سهم توریل از میزان کل بار معدنی جابه‌جا شده در شبکه ریلی افزایش یابد. همچنین سهم توریل از کل بار حمل شده شبکه ریلی طی سال‌های گذشته تقریباً ثابت بوده است.

-میزان بار حمل شده توسط شرکت توکا ریل (تن)



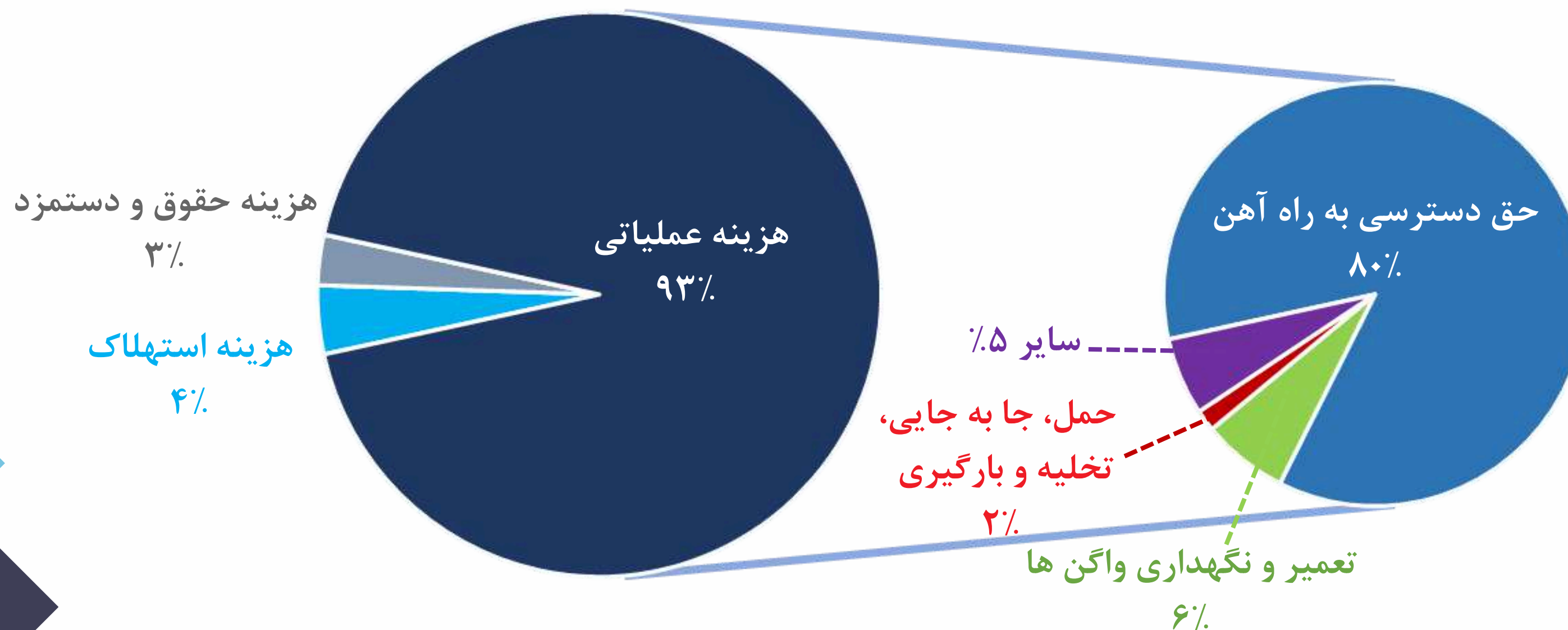
درآمد حمل بار توریل (میلیارد تومان)

--- سهم از کل درآمد بار کشور



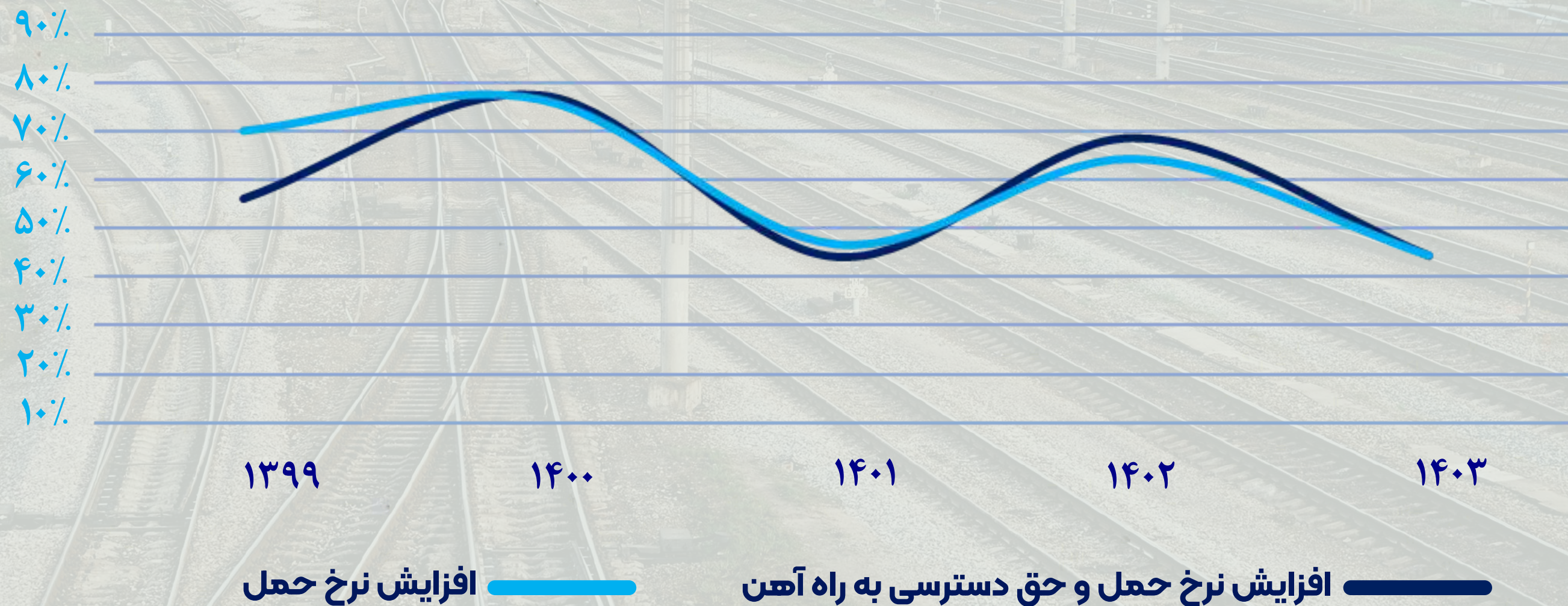
بهای تمام شده

۹۳٪ از بهای تمام شده توریل مربوط به هزینه‌های عملیاتی می‌باشد که از بین ۸۰٪ از کل بهای تمام شده مربوط به حق دسترسی به راه آهن، ۶٪ هزینه‌های تعمیر و نگهداری می‌باشد. همچنین ۴٪ از بهای تمام شده مربوط به استهلاک و ۳٪ مربوط به هزینه حقوق و دستمزد است.



افزایش نرخ حمل و حق دسترسی به راه آهن

همانطور که در تصویر نیز قابل مشاهده است طی سالیان گذشته میزان افزایش میانگین نرخ حمل طی هر سال با میانگین افزایش نرخ حق دسترسی به راه آهن تقریباً یکسان بوده است که این سبب حفظ حاشیه سود شرکت طی سالیان گذشته بوده است.



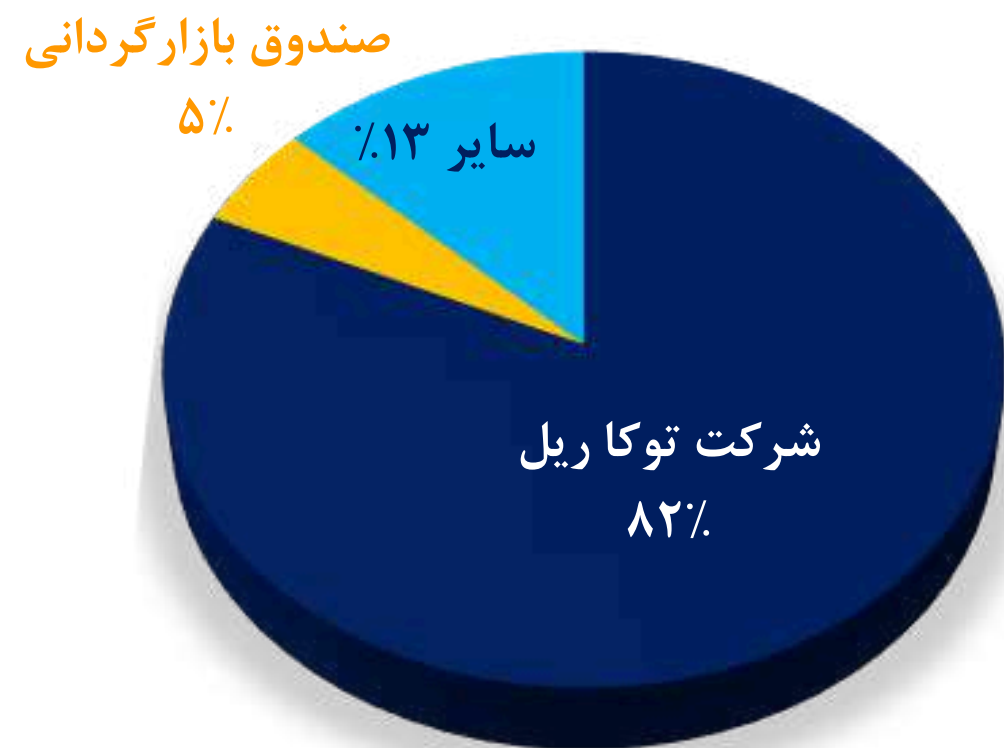
آسیا سیر ارس (حآسا)



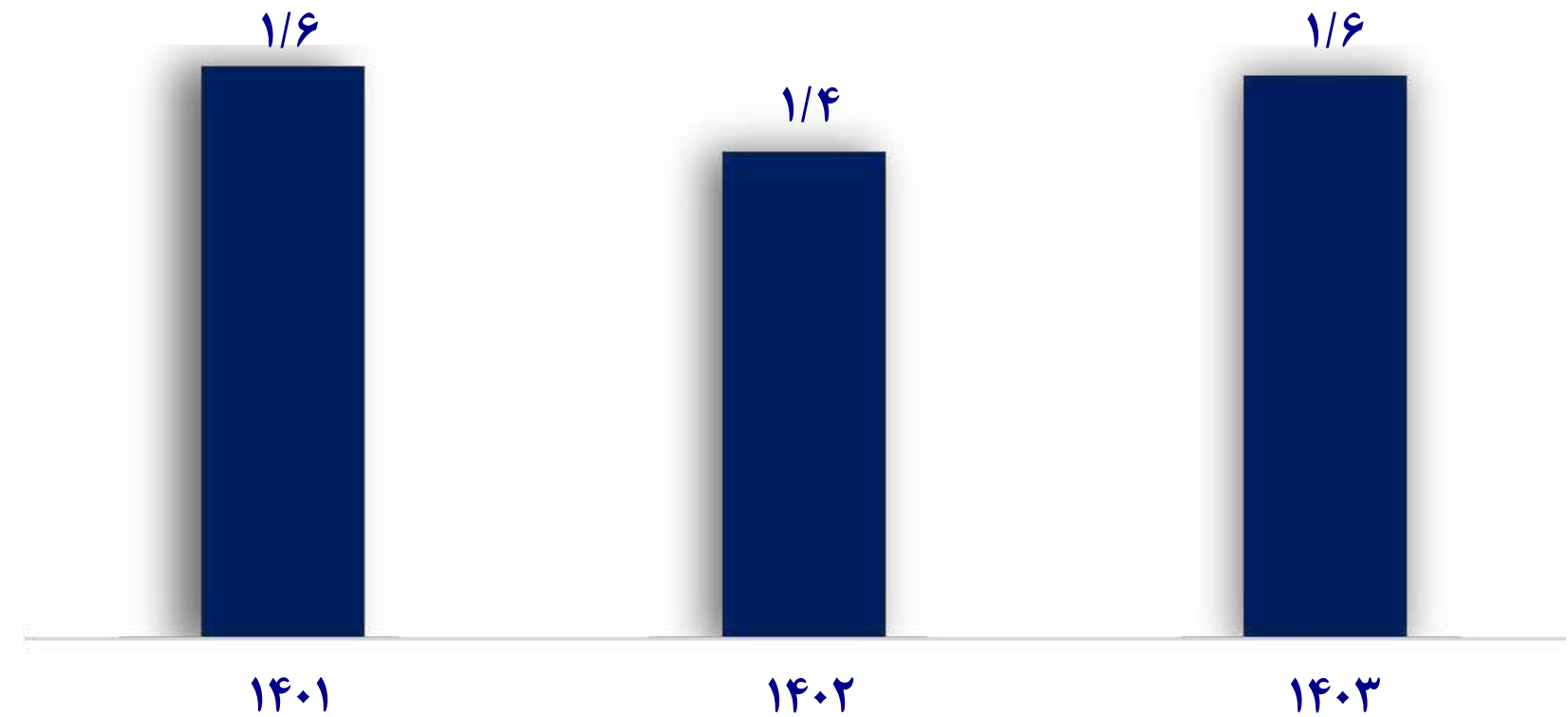
شرکت آسیا سیر ارس در سال ۱۳۸۲ در اداره ثبت شرکت‌ها به ثبت رسید و در حال حاضر این شرکت جز واحدهای فرعی شرکت توکا ریل می‌باشد. شرکت آسیا سیر ارس با دارا بودن ۱۶۰۹ واگن ملکی و استیجاری، نقش مهمی در صنعت حمل و نقل ریلی ایفا می‌کند. این شرکت در حال حاضر در رتبه اول مالکیت واگن‌های لبه کوتاه و مسطح در کشور قرار دارد و سهم بازار ۵ درصدی از صنعت حمل و نقل ریلی را در اختیار دارد. این شرکت در زمینه حمل و نقل محصولات صادراتی فولاد مبارکه، حمل کنسانتره و کاتد مس ملی مس و مواد اولیه فولاد هرمزگان فعال می‌باشد.

تعداد واگن	واگن لبه بلند	واگن لبه کوتاه	واگن مسطح	واگن استیجاری	مجموع
۷۷۸	۴۹۴	۲۴۲	۹۵	۱,۶۰۹	

سهم‌داران حآسا



مقدار بار حمل شده (میلیون تن)



شرکت توکا کشش

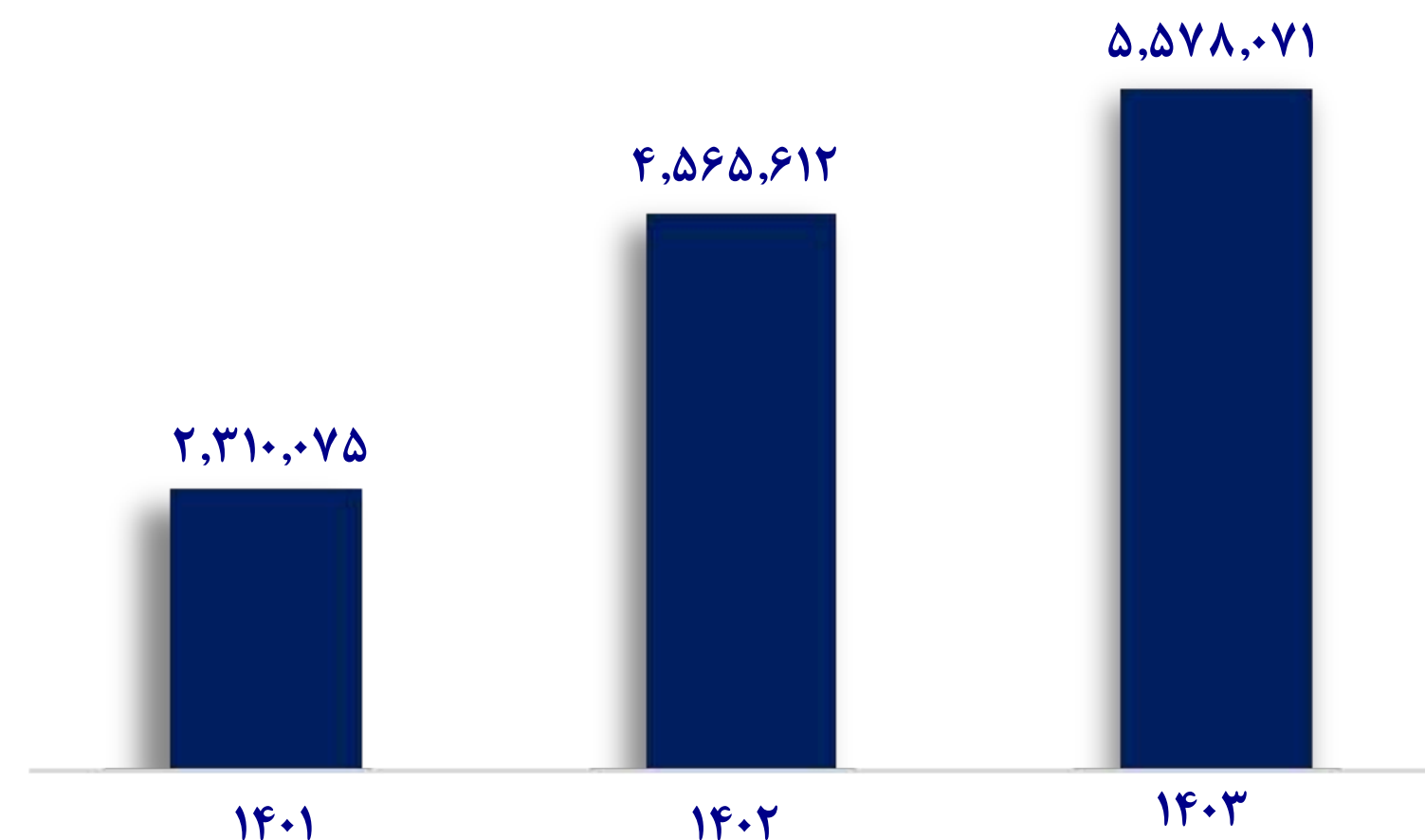


شرکت توکا کشش در سال ۱۳۹۰ تاسیس و کار خود را در زمینه حمل محصولات فله آغاز نمود. این شرکت زیر مجموعه توکا ریل می‌باشد. این شرکت دارای ۹۵۱ واگن لبه بلند فله بر می‌باشد. عمده محصولات حمل شده توسط شرکت غلات و پودر آلومینیوم می‌باشد و بزرگترین مشتریان شرکت، بازرگانی دولتی ایران، پشتیبانی امور دام کشور و شرکت آلومینیوم ایران می‌باشند.

سهامداران توکا کشش

درصد	سهام‌دار/دارنده
۹۹.۹۴٪	شرکت توکا ریل
۰.۰۲٪	شرکت سرمایه‌گذاری توکا فولاد
۰.۰۲٪	شرکت مهندسی راه آهن بهین ریل
۰.۰۲٪	شرکت آسیاسیر ارس

درآمد عملیاتی توکا کشش (میلیون ریال)

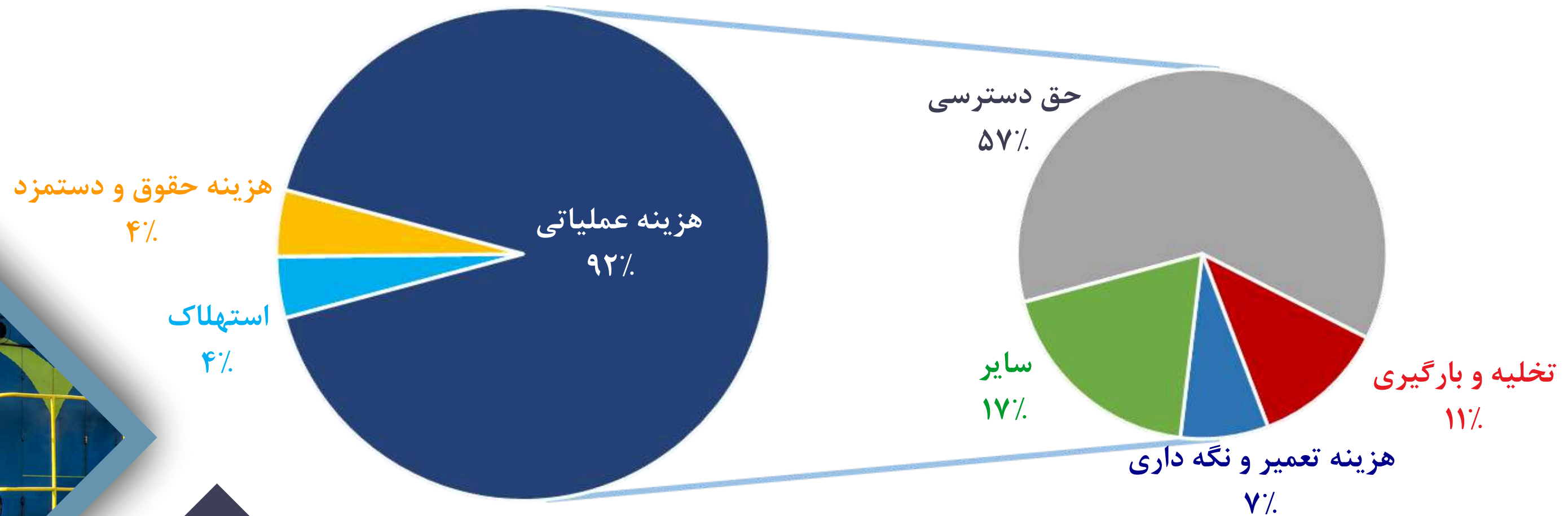


شرکت توکاکشش



آنالیز بهای تمام شده

۹۲٪ از بهای تمام شده توکا کشش مربوط به هزینه‌های عملیاتی می‌باشد و از بین هزینه‌های عملیاتی حق دسترسی به راه آهن با ۵۷٪ سهم از کل بهای تمام شده بیشترین سهم از بهای تمام شده را دارد. پس از آن هزینه‌های مربوط به تخلیه و بارگیری با ۱۱٪ و هزینه تعمیر و نگه داری با ۷٪ از کل بهای تمام شده در رتبه های بعدی قرار دارند.



راهوار نیرو آریا



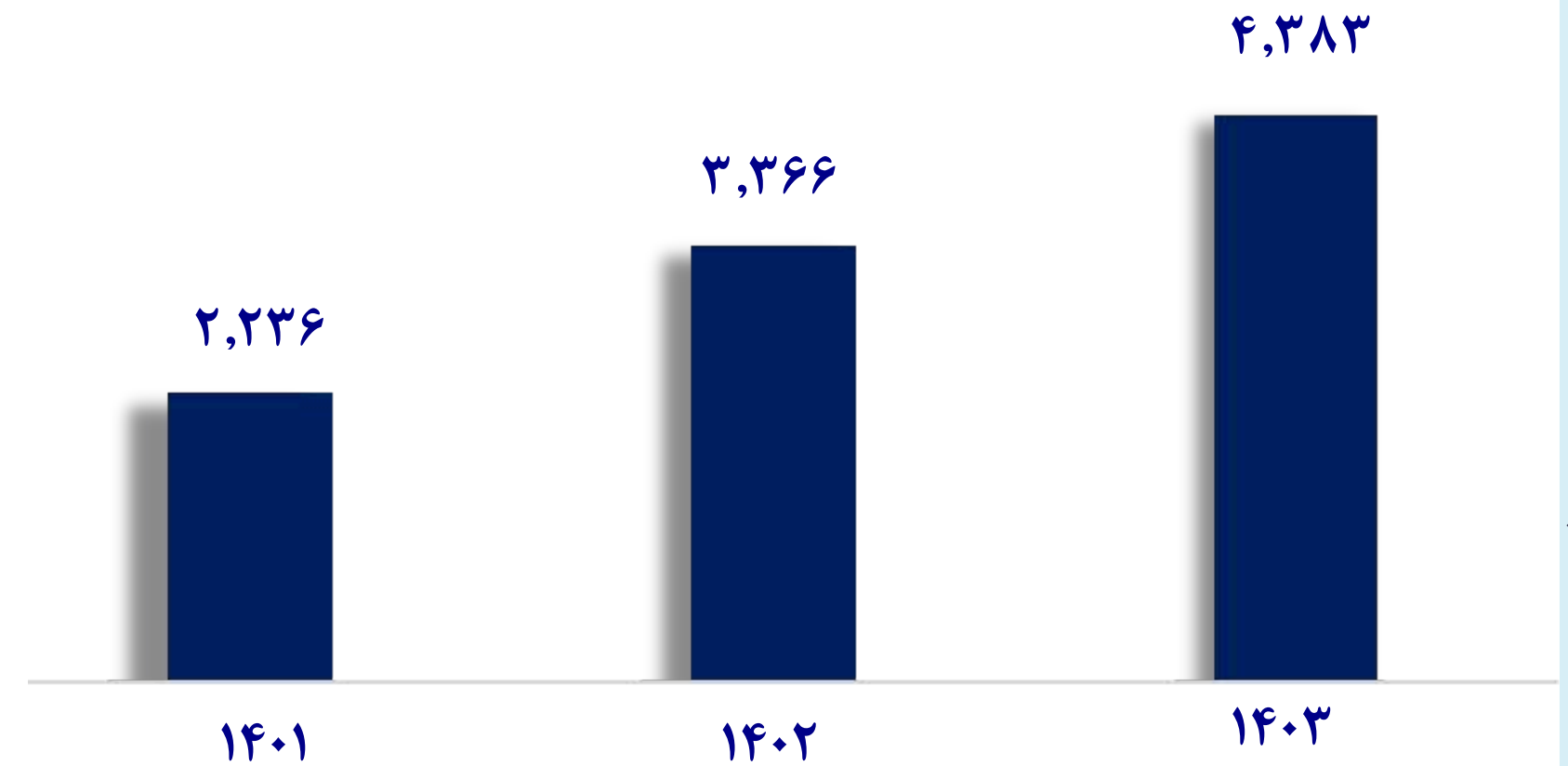
شرکت راهوار نیرو آریا در سال ۱۳۸۷ تاسیس شد. راهوار نیرو آریا در حال حاضر دارای ۲۰ لوکوموتیو ملکی و ۵۶ لوکوموتیو استیجاری (شامل ۶ لوکوموتیو از توکا ریل و ۵۰ لوکوموتیو از فولاد مبارکه) می‌باشد. با توجه به افزایش لوکوموتیوهای استیجاری (لوکوموتیوهای فولاد مبارکه خریداری شده از شرکت مپنا) مقدار حمل بار توسط شرکت راهوار نیرو آریا طی سال‌های گذشته افزایش یافته است.

سهامداران توکا کشش

درصد	سهام‌دار/دارنده
۷۵٪	شرکت توکا ریل
۲۵٪	شرکت بهتاش سپاهان

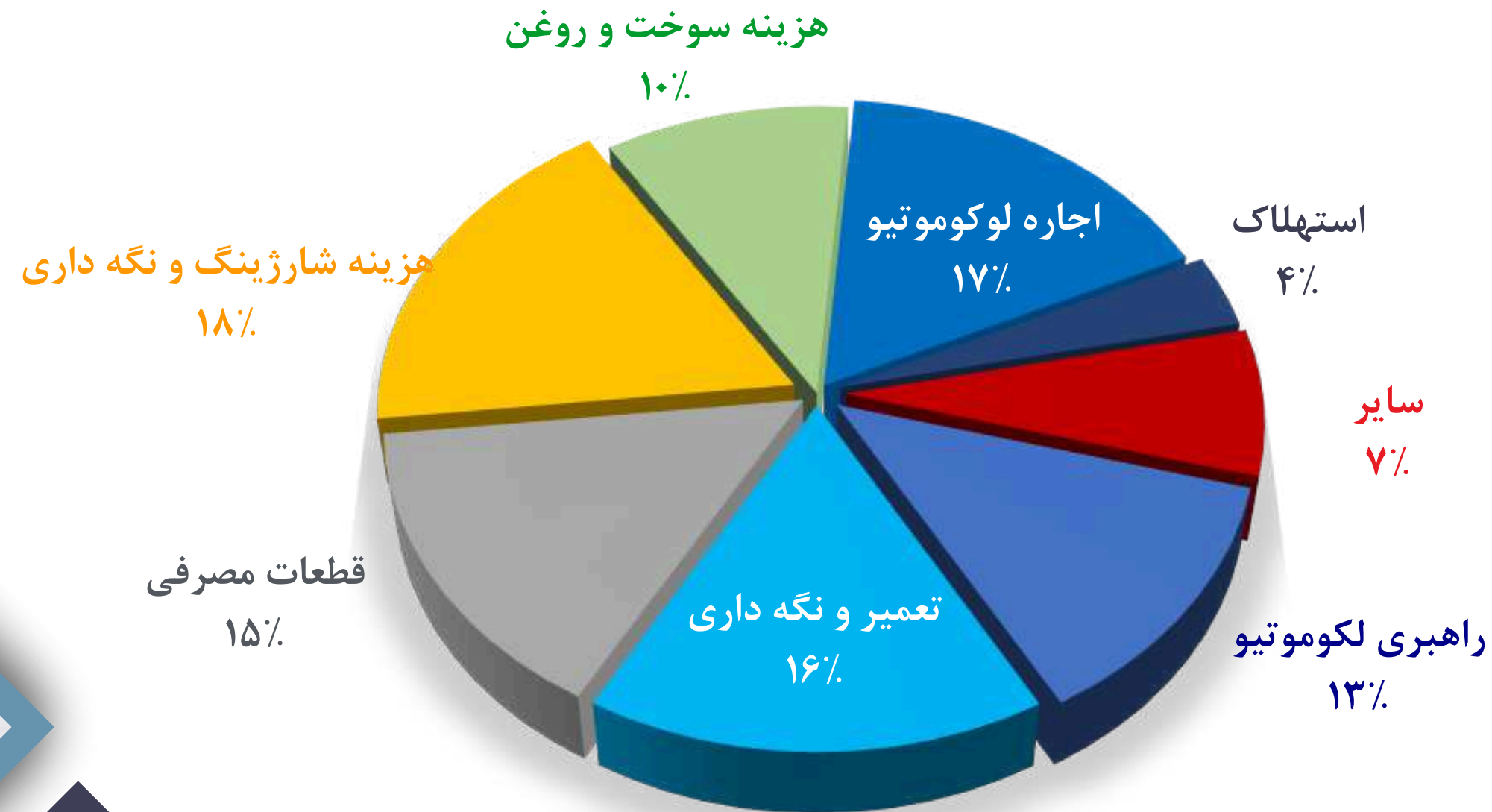


مقدار بار حمل شده (میلیون تن - کیلومتر)



آنالیز بهای تمام شده

۱۷٪ از بهای تمام شده راهوار نیرو آریا مربوط به اجاره لوکوموتیو و ۱۸٪ از بهای تمام شده مربوط به هزینه‌های شارژینگ و نگهداری می‌باشد. علاوه بر این ۱۶٪ از بهای تمام شده مربوط به تعمیر و نگهداری لوکوموتیوها و ۱۵٪ مربوط به قطعات مصرفی می‌باشد. هزینه سوخت و روغن ۱۰ درصدی از بهای تمام شده دارد.



مفروضات برآورد سود

سال مالی	ادامه سال ۱۴۰۴	سال ۱۴۰۵
افزایش نرخ حمل	۵٪	۲۸٪
افزایش حق دسترسی به راه آهن	۰٪	۳۰٪
نرخ تورم	۳۰٪	۳۵٪
افزایش نرخ حقوق و دستمزد	۰	۳۵٪

صورت سود و زیان حآسا

دوره مالی	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	کارشناسی ۱۴۰۴	کارشناسی ۱۴۰۵
درآمد ارائه خدمات	۵,۴۹۱,۷۲۵	۷,۰۵۱,۳۸۴	۱۰,۲۵۹,۳۵۸	۱۳,۳۳۷,۱۶۵	۱۷,۳۳۸,۳۱۵
هزینه ارائه خدمات	(۴,۷۷۳,۵۳۱)	(۶,۳۸۸,۲۲۶)	(۹,۳۵۵,۳۰۳)	(۱۲,۳۳۲,۶۶۶)	(۱۶,۳۲۱,۴۱۰)
سود (زیان) ناخالص	۷۱۸,۱۹۴	۶۶۳,۱۵۸	۹۰۴,۰۵۵	۱,۰۰۴,۴۹۹	۱,۰۱۶,۹۰۵
هزینه‌های عمومی، اداری و تشکیلاتی	(۷۹,۰۶۱)	(۱۰۹,۶۶۸)	(۱۴۷,۴۹۳)	(۲۰۶,۴۹۰)	(۲۸۹,۰۸۶)
خالص سایر درآمدها (هزینه‌ها) عملیاتی	۷۰,۱۴۶	(۲۱۳,۴۴۴)	۵۸,۶۶۹	۵,۴۱۸	۵,۴۱۸
سود (زیان) عملیاتی	۷۰۹,۲۷۹	۳۴۰,۰۴۶	۸۱۵,۲۳۱	۸۰۳,۴۲۷	۷۳۳,۲۳۷
هزینه‌های مالی	(۱۵,۱۵۰)	(۵۸,۴۲۸)	(۷۱,۷۰۱)	(۷۱,۷۰۱)	(۷۱,۷۰۱)
درآمد حاصل از سرمایه‌گذاریها	۴,۲۵۲	۳۶,۰۱۱	۶,۰۹۷	۶,۰۹۷	۶,۰۹۷
خالص سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	۵۰,۵۲۴	۶۵۸,۹۰۸	۱۹۰,۴۸۰		
سود خالص عملیات در حال تداوم قبل از مالیات	۷۴۸,۹۰۵	۹۷۶,۵۳۷	۹۴۰,۱۰۷	۷۳۷,۸۲۳	۶۶۷,۶۳۳
مالیات	(۱۷۶,۸۵۵)	(۲۱۵,۵۲۲)	(۲۲۳,۳۸۳)	(۱۷۵,۳۱۷)	(۱۵۸,۶۳۹)
سود (زیان) خالص	۵۷۲,۰۵۰	۷۶۱,۰۱۵	۷۱۶,۷۲۴	۵۶۲,۵۰۵	۵۰۸,۹۹۴
سود هر سهم پس از کسر مالیات	۷۱۵	۳۳۸	۳۱۹	۲۵۰	۲۲۶
سرمایه	۸۰۰,۰۰۰	۲,۲۵۰,۰۰۰	۲,۲۵۰,۰۰۰	۲,۲۵۰,۰۰۰	۲,۲۵۰,۰۰۰

صورت سود و زیان توکا کشی

دوره مالی	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	کارشناسی ۱۴۰۴	کارشناسی ۱۴۰۵
درآمد عملیاتی	۲,۳۱۰,۰۷۵	۴,۵۶۵,۶۱۲	۵,۵۷۸,۰۷۱	۷,۵۳۰,۳۹۶	۹,۷۸۹,۵۱۵
بهای تمام شده	(۱,۹۰۹,۹۳۵)	(۴,۱۰۲,۸۱۱)	(۴,۹۱۹,۴۳۳)	(۶,۹۸۸,۹۹۷)	(۹,۱۵۷,۳۵۱)
سود (زیان) ناخالص	۴۰۰,۱۴۰	۴۶۲,۸۰۱	۶۵۸,۶۳۸	۵۴۱,۳۹۹	۶۳۲,۱۶۳
هزینه‌های عمومی، اداری و تشکیلاتی	(۷۸,۸۳۳)	(۱۲۲,۶۱۳)	(۱۴۰,۱۹۵)	(۱۸۵,۳۲۶)	(۲۴۶,۲۵۳)
خالص سایر درآمدها (هزینه‌ها) عملیاتی	۰	(۷۰,۲۶۴)	۰	۰	۰
سود (زیان) عملیاتی	۳۲۱,۳۰۷	۲۶۹,۹۲۴	۵۱۸,۴۴۳	۳۵۶,۰۷۳	۳۸۵,۹۱۰
هزینه‌های مالی	(۶۵,۸۵۹)	(۶۴,۰۵۷)	(۱۹,۹۵۸)	(۱۹,۹۵۸)	(۱۹,۹۵۸)
خالص سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	۸۰۲,۶۹۶	۳۵,۶۱۲	۵۳,۲۶۳	۵۸,۴۵۵	۶۵,۴۶۵
سود خالص عملیات در حال تداوم قبل از مالیات	۱,۰۵۸,۱۴۴	۲۴۱,۴۷۹	۵۵۱,۷۴۸	۳۹۴,۵۷۰	۴۳۱,۴۱۷
مالیات	(۲۳۰,۱۲۲)	(۶۰,۳۷۰)	(۱۶۸,۳۴۸)	(۸۵,۸۱۰)	(۹۳,۸۲۳)
سود (زیان) خالص	۸۲۸,۰۲۲	۱۸۱,۱۰۹	۳۸۳,۴۰۰	۳۰۸,۷۶۰	۳۳۷,۵۹۴

صورت سود و زیان راهوار نیرو آریا

دوره مالی	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳	کارشناسی ۱۴۰۴	کارشناسی ۱۴۰۵
درآمد عملیاتی	۳,۱۷۸,۶۶۳	۶,۷۷۰,۳۹۶	۱۳,۲۹۲,۱۶۸	۱۷,۹۴۴,۴۲۷	۲۳,۳۲۷,۷۵۵
بهای تمام شده	(۲,۱۸۳,۴۷۷)	(۶,۱۸۵,۶۴۱)	(۱۱,۷۱۳,۰۱۳)	(۱۵,۴۶۱,۸۰۳)	(۲۰,۰۵۶,۵۹۹)
سود (زیان) ناخالص	۹۹۵,۱۸۶	۵۸۴,۷۵۵	۱,۵۷۹,۱۵۵	۲,۴۸۲,۶۲۴	۳,۲۷۱,۱۵۶
هزینه‌های عمومی، اداری و تشکیلاتی	(۹۰,۴۲۲)	(۸۰,۵۰۶)	(۱۴۷,۵۰۵)	(۱۹۹,۱۳۲)	(۲۶۸,۸۲۸)
خالص سایر درآمدها (هزینه‌ها) عملیاتی	۷,۴۰۶	۶,۵۲۵	۱۴,۳۳۱	۱۹,۳۴۷	۲۶,۱۱۸
سود (زیان) عملیاتی	۹۱۲,۱۷۰	۵۱۰,۷۷۴	۱,۴۴۵,۹۸۱	۲,۳۰۲,۸۳۹	۳,۰۲۸,۴۴۶
هزینه‌های مالی	.	.	.	.	.
خالص سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	۴۵۲,۲۱۸	۵,۰۶۵	۸۵,۱۵۹	۹۰,۴۳۵	۹۷,۵۵۸
سود خالص عملیات در حال تداوم قبل از مالیات	۱,۳۶۴,۳۸۸	۵۱۵,۸۳۹	۱,۵۳۱,۱۴۰	۲,۳۹۳,۲۷۴	۳,۱۲۶,۰۰۴
مالیات	(۱۹۳,۷۵۲)	(۱۴۳,۱۵۴)	(۳۰۷,۱۳۸)	(۴۸۹,۱۴۱)	(۶۴۳,۲۶۶)
سود (زیان) خالص	۱,۱۷۰,۶۳۶	۳۷۲,۶۸۵	۱,۲۲۴,۰۰۲	۱,۹۰۴,۱۳۳	۲,۴۸۲,۷۳۹

صورت سود و زیان توریل

دوره مالی	۱۴۰۲	۱۴۰۳	سه ماهه ۱۴۰۴	کارشناسی ۱۴۰۴	کارشناسی ۱۴۰۵
درآمد ارائه خدمات	۳۳,۱۰۹,۶۱۱	۴۷,۳۹۰,۵۸۱	۱۴,۲۷۸,۳۵۵	۶۴,۱۸۳,۱۱۱	۸۳,۴۳۸,۰۴۴
هزینه ارائه خدمات	(۲۷,۹۸۴,۶۴۰)	(۴۰,۶۳۶,۰۶۸)	(۱۳,۰۶۴,۰۲۵)	(۵۹,۱۷۴,۸۹۶)	(۷۶,۸۸۹,۳۸۴)
سود (زیان) ناخالص	۵,۱۲۴,۹۷۱	۶,۷۵۴,۵۱۳	۱,۲۱۴,۳۳۰	۵,۰۰۸,۲۱۵	۶,۵۴۸,۶۶۰
هزینه‌های عمومی، اداری و تشکیلاتی	(۲۱۱,۴۸۴)	(۳۲۴,۹۶۵)	(۸۶,۱۱۸)	(۴۲۶,۸۱۲)	(۵۶۴,۳۰۶)
خالص سایر درآمدها (هزینه‌ها) عملیاتی	(۷۶۱,۷۹۴)	۱۸۸,۲۱۱	۱۰۰,۰۸۴	۴۳۵,۷۸۹	۵۸۸,۳۱۵
سود (زیان) عملیاتی	۴,۱۵۱,۶۹۳	۶,۶۱۷,۷۵۹	۱,۲۲۸,۲۹۶	۶,۸۸۴,۹۷۵	۷,۷۵۸,۲۹۱
هزینه‌های مالی	(۵۷,۷۷۷)	(۲۴۱,۳۸۰)	(۱۶,۴۴۷)	(۲۴۱,۳۸۰)	(۲۴۱,۳۸۰)
درآمد حاصل از سرمایه‌گذاریها	۱,۶۴۰,۵۶۸	۱,۶۲۸,۴۴۷	۶۴۷,۰۸۳	۲,۰۰۳,۶۲۸	۲,۱۸۳,۲۶۶
خالص سایر درآمدها و هزینه‌های غیرعملیاتی	۱۵۱,۵۸۰	۵۸۱,۰۹۳	۸۵,۷۲۲	۱,۱۶۱,۲۵۳	۱۹۱,۴۰۷
سود خالص عملیات در حال تداوم قبل از مالیات	۵,۸۸۶,۰۶۴	۸,۵۸۵,۹۱۹	۱,۹۴۴,۶۵۴	۹,۸۰۸,۴۷۶	۹,۸۹۱,۵۸۵
مالیات	(۱,۲۳۲,۲۹۵)	(۸۵۰,۱۷۵)	(۳۰۷,۲۲۷)	(۹۵۳,۷۲۱)	(۹۴۱,۹۲۵)
سود (زیان) خالص	۴,۶۵۳,۷۶۹	۷,۷۳۵,۷۴۴	۱,۶۳۷,۴۲۷	۸,۸۵۴,۷۵۵	۸,۹۴۹,۶۵۹
سود هر سهم پس از کسر مالیات	۶۶۵	۷۰۳	۱۴۹	۸۰۵	۸۱۴
سرمایه	۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۰۰۰,۰۰۰

*درصد تقسیم سود حاسا ۲۷٪، راهوار نیروآریا ۷۰٪ و توکا کشش ۳۸٪ در نظر گرفته شده‌است.

**طبق شفاف سازی شرکت، توریل در سال ۱۴۰۴، ۹۸۸,۱۳۷ میلیون ریال درآمد حاصل از صرفه‌جویی انرژی شناسایی خواهد کرد.

برآورد ارزش روز دارایی‌های شرکت

تعداد واگن‌ها و لوکوموتیوهای توکا ریل و شرکت‌های زیرمجموعه به شرح زیر است.

واگن لبه بلند	واگن لبه کوتاه	واگن مسطح	واگن فله بر	لوکوموتیو
توکا ریل	۱۹۲۰	۹۵		۱۰
حآسا	۷۷۸	۴۹۴	۲۴۲	
توکا کشش			۹۵۱	
راهوار نیرو آریا				۲۰

با فرض ارزش جایگزینی ۶۰،۰۰۰ دلار برای هر واگن لبه بلند، ۵۰،۰۰۰ دلار برای هر واگن لبه کوتاه و فله‌بر و ۷۰،۰۰۰ دلار برای هر واگن مسطح و ارزش ۲،۰۰۰،۰۰۰ یورویی هر لوکوموتیو و فرض مستهلک شدن ۵۰ درصد از ارزش واگن‌ها و لوکوموتیوها، ارزش جایگزینی دلاری توکا ریل و زیرمجموعه‌ها به صورت زیر خواهد بود.

	واگن لبه بلند	واگن لبه کوتاه	واگن مسطح	واگن فله بر	لوکوموتیو	مجموع
توکا ریل	۵۷،۶۰۰،۰۰۰	۲،۳۷۵،۰۰۰	.	.	۱۱،۰۰۰،۰۰۰	۷۰،۹۷۵،۰۰۰
حآسا	۲۳،۳۴۰،۰۰۰	۱۲،۳۵۰،۰۰۰	۸،۴۷۰،۰۰۰	.	.	۴۴،۱۶۰،۰۰۰
توکا کشش	.	.	.	۲۳،۷۷۵،۰۰۰	.	۲۳،۷۷۵،۰۰۰
راهوار نیرو آریا	.	.	.	.	۲۲،۰۰۰،۰۰۰	۲۲،۰۰۰،۰۰۰

برآورد ارزش روز دارایی‌های شرکت



با در نظر گرفتن مالکیت ۸۲ درصدی توریل در حاسا و مالکیت ۷۵ درصدی در توکا کشش و ۱۰۰ درصدی در راهوار نیرو و با فرض دلار نیما ۱۰۰،۰۰۰ تومانی، ارزش روز واگن‌ها و لوکوموتیوهای توکا ریل و شرکت‌های زیرمجموعه ۱۴۷،۰۰۰،۰۰۰ دلار معادل ۱۴،۷۰۰ میلیارد تومان و ارزش روز واگن‌ها و لوکوموتیوهای شرکت بدون در نظر گرفتن زیرمجموعه‌ها ۷،۱۰۰ میلیارد تومان می‌باشد. این در حالیست که ارزش بازار شرکت در حال حاضر ۳،۱۰۰ میلیارد تومان می‌باشد.

نتیجه‌گیری

با توجه به قیمت روز توریل، نسبت p/e سال مالی ۱۴۰۴ شرکت ۳/۸ واحد و نسبت p/e ۱۴۰۵ توریل ۳/۲ واحد خواهد بود بنابراین این سهم از نظر سودآوری وضعیت مناسبی دارد. همچنین ارزش روز دارایی‌های بالای توریل نسبت به ارزش بازار آن بر جذابیت شرکت برای سرمایه‌گذاری می‌افزاید.



تحلیل تکنیکال توریل



توریل از سال ۹۹ وارد یک الگوی اصلاحی ترکیبی دوگانه شده و در موج W دیامتریک تشکیل داده و بیش از ۲ سال در حال تکمیل این الگو بوده و بیش از ۸۳ درصد کاهش قیمت داشته است. پس از آن در قالب یک X موج رشدی ۲۵۸ درصدی داشته و از ۱۴۰ تومان تا ۵۰۰ تومان رسیده است. بعد از آن سهم وارد موج Y شده و در حال حاضر در اواسط موج D این دیامتریک قرار دارد. سهم پس از تکمیل این موج توانایی رشد تا محدوده ۴۵۰ تومانی در موج F از دیامتریک را دارد. در حال حاضر مهمترین محدوده حمایتی سهم محدوده ۲۶۰ تومانی می‌باشد و امکان شروع موج F صعودی از این ناحیه وجود خواهد داشت. همچنین مهم‌ترین محدوده حمایتی سهم، محدوده ۱۲۲۵ تومان می‌باشد.

تحلیلگر: امید کیوانی



این گزارش تنها بیانگر نظرات تحلیلگران است و به هیچ وجه توصیه‌ای جهت خرید سهام مورد نظر نمی‌باشد.
از این رو شرکت سرمایه‌گذاری سامان ایرانیان هیچ مسئولیتی در قبال ضرر و زیان ناشی از انجام معامله براساس این گزارش برعهده نخواهد داشت.