

المبحث الثاني

دور عقود البيع البحرية في تطوير قطاع النقل المتحرك في العراق

(حالة شركة ناقلات النفط العراقية)

تُعد شركة ناقلات النفط العراقية من الشركات التي لها باع طويل في عمليات نقل النفط الخام المصدر بواسطة الناقلات التي امتلكتها الشركة خلال مدة السبعينات ، وكان العراق يصدر جزءاً كبيراً من نفطه الخام على وفق الأساس سيف (CIF) وبواسطة أسطول ناقلات النفط الوطنية التي شكلت طاقاتها الإجمالية 1.5 مليون طن ساكن وكانت الشركة تحقق مكاسب كثيرة فضلاً عن المكاسب المتحققة للاقتصاد العراقي ، وفي العام 1991 في أثناء حرب الكويت فقدت ودمرت معظم هذه الناقلات ، وبعد العام 2003 عملت وزارة النفط ممثلة بشركة ناقلات النفط العراقية بإعادة نشاطاتها بشكل تدريجي وبالرغم من توافر الكوادر البشرية لديها لكنها لم تستطع إعادة تلك النشاطات إلى وضعها السابق ، إذ امتلكت الشركة 4 ناقلات من الحجم الصغير شكلت طاقاتها الإجمالية 53 ألف طن ساكن لغاية نهاية العام 2015 ، وتلك الطاقات لا تشكل سوى نسبة 3.5% من إجمالي طاقات الأسطول السابق ، ولذلك أصبح لزاماً على الحكومة العراقية بيع نفطها الخام على وفق الأساس فوب (FOB) وذلك بسبب السياسات غير الواضحة التي اعتمدها الحكومة السابقة ولعدم جدية الحكومة الحالية في استثمار الموارد الاقتصادية بصورة صحيحة ، ولذلك سيتم التطرق بشكل مفصل إلى سوق ناقلات النفط العالمية وما هي الحلول التي تجنب الاقتصاد العراقي تسرب العملات الأجنبية كمدفوعات لخدمات النقل وجعله مصدراً لهذه الخدمات وليس متلقياً لها .

أولاً : سوق ناقلات النفط والعوامل المؤثرة .

يُقصد بسوق ناقلات النفط عمليات نقل النفط بحراً بواسطة ناقلات النفط من دول إنتاج النفط وأهمها منطقة الخليج العربي وغرب أفريقيا والمنتجين خارج أوبك روسيا والنرويج إلى الدول المستهلكة للنفط في آسيا و أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية ، إذ تفصل ما بين هذه المناطق مسافات شاسعة من البحار والمحيطات ، وتتأثر هذه السوق شأنها شأن بقية الأسواق في عوامل العرض والطلب ، فارتفاع الطلب على النفط الخام يُعد المحرك الأساسي لزيادة الطلب على تأجير الناقلات ويؤدي بدوره إلى ارتفاع أجور النقل إلى مستويات عالية نسبياً بسبب عجز

قدرة النقل على تلبية الطلب ، مما يؤدي إلى إنعاش سوق نقل النفط ورفع أداء الشركات البحرية وزيادة أرباحها وهذه الأرباح تشجع ملاك الناقلات على الاستثمار في بناء ناقلات جديدة ، ولكن الأمر الذي يجب أخذه في عين الاعتبار أن سوق النقل محفوف بمخاطر عدة منها أن السوق معرض لتأثيرات التقلبات الاقتصادية والسياسية غير المتوقعة ، وتأثيرات اختلال التوازن بين جانبي العرض والطلب على الناقلات والتي تؤدي إلى فائض في العرض والضغط على معدلات أجور النقل ، فضلاً عن المنافسة الشديدة من قبل شركات ناقلات النفط العالمية في جانب العرض التي تؤدي إلى زيادة المعروض من الناقلات مما ينعكس على انخفاض أسعار نقل النفط الخام على وفق البيوع البحرية ، ولذلك سيتم تناول أهم العوامل المؤثرة في سوق النقل فضلاً عن أنواع ناقلات النفط التي تملكها الدول المنتجة والمصدرة للنفط ، إذ سيتم التركيز على العراق بشكل خاص مع المقارنة مع الإمكانيات المتاحة والمتوافرة للدول النفطية المجاورة و كما يلي :

العوامل المؤثرة في سوق ناقلات النفط .

أ- تكاليف التشغيل : وتقدر بـ 32,084 دولار/ يوم ، للناقلة كبيرة الحجم و 29,083 دولار / يوم لناقلة النفط من النوع متوسط الحجم ، وتشمل هذه التكاليف الفقرات التالية :

- رواتب طاقم الناقلة .
- التصليحات والصيانة .
- التموين والمواد الاحتياطية .
- تكاليف التأمين على الناقلة .
- أجور الموانئ ورسوم العبور .
- كلفة وقود السفن : وتمثل نسبة كبيرة من تكلفة التشغيل الكلية للرحلة وتزداد هذه النسبة مع زيادة عدد أيام الإبحار وارتفاع سعر الوقود ، وتعتمد تكاليف التشغيل على نوع التأجير ففي حالة التأجير الفوري أو التأجير لرحلة فأن مالك الناقلة على وفق أساس التعاقد سيف (CIF) في هذه الحالة المقصود الطرف المصدر للنفط الخام إذ يتحمل النفقات التشغيلية للرحلة كافة ، أما في حالة التعاقد على وفق الأساس فوب (FOB) فأن المستأجر لخدمات الناقلة (الطرف المستورد) هو الذي يتحمل التكاليف التشغيلية وتحدد قيمتها بموجب عقد النقل المبرم بين الطرفين .

ب - تكلفة النقل : وتقدر بـ 1.20 دولار / برميل حسب الناقلة كبيرة الحجم و 2.44 دولار / برميل حسب الناقلة متوسطة الحجم ، ويتحمل أجور النقل أطراف التبادل التجاري لكن الفرق يتمثل في طريقة تسجيل خدمات النقل في ميزان مدفوعات كل طرف إذ تسجل كخدمات

مستوردة من الخارج على وفق أساس التعاقد فوب (FOB) في ميزان مدفوعات دولة المصدر وتسجل كخدمات مصدرة للخارج في ميزان مدفوعات دولة المستورد ، وتحدد أجرة النقل بموجب عوامل عديدة من بينها ما يلي :

- المسافة بين ميناء التحميل وميناء التفريغ : حيث كلما ازدادت المسافة البحرية بين الدول المنتجة للنفط والدول المستهلكة له ارتفعت معها تكاليف النقل والتأمين .
- طريقة التأجير : ومنها (التأجير لرحلة واحدة) أو (التأجير الزمني) ، ويكون التأجير لرحلة واحدة أكثر تعرضاً لتذبذب أسعار التأجير في ظل الأسواق المتقلبة ، عكس التأجير الزمني الذي يتميز بالثبات في ظل عقود تمتد ما بين 6 أشهر إلى 5 سنوات مما يضمن أسعار تأجير أكثر استقراراً تحقق إيراداً مؤكداً لمالك الناقل خلال مدة العقد فضلاً عن تخفيض فترات توقف الناقل بانتظار الفرص التأجيرية .
- نوعية الشحنة التي تنقلها الناقل : مثال ذلك شحنة غاز سائل أو مواد كيميائية أو نفط خام ، فترتفع أجور النقل والتأمين مع ارتفاع قيمة وخطورة الشحنة .
- أجور الموانئ وسعر الوقود : تتحدد أجور الموانئ حسب طبيعة ونوع العقد البحري المبرم بين الطرف المصدر للنفط الخام والطرف المستورد ، في حالة الصادرات النفطية العراقية المحددة على وفق الأساس فوب (FOB) فإن أجور شحن النفط الخام في الموانئ العراقية النفطية تحسب بمقدار 300 دينار عن الطن الواحد ، إذ تستوفى من الناقلات الأجنبية الخاصة بدولة المستورد ، فضلاً عن أجور تزويد هذه الناقلات بالوقود من مستودعات الوقود bunker والمؤن الأخرى . وفي حالة تصدير النفط العراقي على وفق الأساس سيف (CIF) فتكون ناقلات النفط الوطنية معفية من أجور الشحن والتموين .
- عمر الناقل : أن تقادم عمر الناقل يفقدها الكثير من الفرص التأجيرية بسبب عزوف المستأجرين عن تأجير الناقلات القديمة ، لعدم ضمان سلامة وصول شحناتهم ، فضلاً على أن معظم الموانئ العالمية ترفض دخول تلك الناقلات إلى موانئها لكونها غير مستوفية لمتطلبات القوانين البحرية الدولية ، لذلك فإن سعر تأجير تلك الناقلات يكون منخفضاً قياساً بالناقلات الحديثة .
- نوعية الناقلات ومواصفاتها : تختلف أسعار تأجير الناقلات حسب أنواعها وأحجامها ، فالناقلات ذات الحجم المتوسط تختلف أسعار تأجيرها عن الناقلات ذات الحجم الكبير ، كما أن الناقلات الحديثة التي تنطبق مواصفاتها الفنية مع التشريعات والمتطلبات الصادرة من المنظمات

البحرية العالمية تكون أسعار تأجيرها أعلى من الناقلات التقليدية غير المستوفية للشروط المطلوبة ، وعليه فإن هذه العوامل تؤثر بشكل كبير في تجارة الخدمات التي تقدم في سوق ناقلات النفط وتنعكس بشكل مباشر في تطور أو تدهور قطاع الخدمات والأنشطة الاقتصادية المرتبطة به .

1- أنواع وأعداد ناقلات النفط .

تتعدد أنواع ناقلات النفط حسب الحجم والغرض المطلوب من كل نوع ، ويهدف تجنب أزمات سوق التأجير وتحقيق إيرادات جراء عملية نقل النفط المصدر فإن بعض شركات ناقلات النفط التابعة للدول العربية وغيرها من الدول المجاورة للعراق المنتجة للنفط تفضل التنوع في امتلاك أحجام متعددة من الناقلات وكذلك تنويع عقود التأجير أن تطلب ذلك ، إذ تعتمد هذه الدول على ناقلاتها الوطنية في تصدير جزء كبير من النفط الخام المصدر على وفق الأساس سيف (CIF) ، أما فيما يخص شركة ناقلات النفط العراقية فهي أيضاً أسست لأجل هذا الهدف إلا أن ظروف الحرب المتتالية التي تم توضيحها سابقاً أدت إلى فقدان وتدمير كامل أسطول الناقلات الخاص أما الأسطول الحالي فيشمل أربعة ناقلات تشكل طاقات محدودة مقارنةً مع ما يتطلبه تصدير النفط الخام العراقي على وفق متطلبات سوق نقل النفط الخام العالمية ، وكما هو موضح في الجدول (29) .

جدول (29)

أعداد وأحجام أساطيل الناقلات لدول الشرق الأوسط المصدرة للنفط الخام لغاية نهاية العام 2015

المجموع	VLCC	SUEZE Max	AFRA Max	Pana Max	Handy	Small Handy	الدولة
4	0	0	0	0	0	4	العراق
15	14	0	1	0	0	0	السعودية / ارامكو
24	12	0	6	2	4	0	الكويت
36	31	0	1	1	3	0	السعودية / الوطنية
59	42	9	5	0	3	0	إيران

يلاحظ من الجدول (29) وجود ناقلات نفط فئة الحجم الكبير (VLCC) وتأتي اختصاراً للأحرف الأولى من العبارة الإنكليزية Very Large Carude Carrier وتعني الناقلات ذات الحمولات الكبيرة ، إذ تصل حمولات هذه الناقلات إلى 2 مليون برميل من النفط الخام وتتميز بالبدن المزدوج double hull وبتقنيات متطورة جداً وصديقة للبيئة ، ولذلك تكون تكاليف بنائها وشرائها مرتفعة جداً مما انعكس في انخفاض تكلفة النقل للطن الواحد تبعاً لاقتمادات الحجم الكبير ، وتستخدم هذه الناقلات لنقل النفط الخام والمسافات البعيدة جداً بين الشرق الأوسط والولايات الأمريكية المتحدة وشرق آسيا ، فضلاً عن الناقلات من نوع Suez Max التي تتراوح حمولاتها ما بين 200 ألف إلى 1 مليون برميل من النفط الخام ، وطبقاً للإحصائيات فقد ازداد نشاط سوق هذه الناقلات منذ العام 2013 نتيجة زيادة الطاقة التصديرية للعراق ، أما فيما يخص الناقلات من فئة Small Handy فهي من ذوات الحمولات الصغيرة التي تتراوح بحدود 15-25 ألف برميل ، وغالباً ما تستخدم تلك الناقلات لنقل المشتقات النفطية والمسافات القليلة إذ تتميز هذه الناقلات بالبدن المفرد Single hull الذي لا يتطابق مع شروط الإبحار والتشريعات الدولية وترتفع أجور نقل الطن الواحد في هذا النوع من الناقلات ، وتشير بيانات الجدول أن هناك تطوراً واضحاً في أعداد وأحجام أساطيل الناقلات لدول الأوبك في الشرق الأوسط ومعظمها ناقلات نفط خام من الفئة الكبيرة جداً ما عدا شركة ناقلات النفط العراقية فأنها تمتلك 4 ناقلات منتجات نفطية فقط من الفئة صغيرة الحجم Small Handy والتي لا تزيد حمولاتها على 15 ألف برميل ، في حين يلاحظ من بيانات الجدول أن شركة ناقلات النفط الإيرانية تمتلك 59 ناقلة معظمها ناقلات من فئة الحجم الكبير VLCC التي تصل حمولاتها بحدود 2 مليون برميل .

وحسب بيانات قسم التسويق في شركة ناقلات النفط العراقية قامت بعض الدول المنتجة للنفط الخام المجاورة للعراق ببيع جزء من النفط الخام المصدر على وفق الأساس سيف (CIF) خلال شهر تشرين الثاني وكانون الأول من العام 2015 محققة إيرادات كبيرة ، إذ قامت السعودية ببيع 50% من صادراتها من النفط الخام بسعر 46 دولاراً للبرميل الواحد محققة ربحاً مقداره 310 مليون دولار في الشهر الواحد ، في حين قامت الكويت بتصدير 753 ألف برميل في اليوم الواحد على أساس التعاقد سيف (CIF) بسعر 45 دولاراً للبرميل محققة ربحاً مقداره 46 مليون دولار في الشهر ، في حين يلاحظ من خلال تحليل واقع تجارة العراق الخارجية أن العراق يعتمد على أساس التعاقد فوب (FOB) في تصدير النفط الخام ومن خلال العودة إلى بيانات الجدول (18) إذ وصلت حمولات النفط الخام المصدر عبر ميناء البصرة النفطي والميناء

العميق والعوامات الحديدية في الخليج العربي بحدود 68.2 مليون طن ساكن خلال العام 2015 ، و بالعودة إلى بيانات الجدول (12) الخاصة بنسب المدفوعات الخارجية 15% لخدمات النقل والشحن والتأمين ، إذ يلاحظ ارتفاع أقيام النقل والتأمين المهذرة فيما لو تم الاعتماد على أساس التعاقد سيف (CIF) . ويمكن توضيح قيمة ما يفقده الاقتصاد العراقي من عوائد خدمات النقل والتأمين نتيجة اعتماده على أساس التعاقد فوب (FOB) في تصدير النفط الخام كما في الجدول (30) .

جدول (30)

قيم المبالغ المهذرة لخدمات النقل والتأمين على وفق الأساس فوب (FOB) للمدة 2003-2015 .

السنة	قيمة صادرات النفط الخام (مليون دولار) (FOB)	نسبة 15% من قيمة صادرات النفط الخام (مليون دولار)
2003	8348.8	1325.32
2004	17455.7	2618.36
2005	23199.4	3479.91
2006	29708.1	4456.22
2007	37847.1	5677.07
2008	61883.7	9282.56
2009	38964.7	5844.71
2010	51453.0	7717.95
2011	79407.5	11910.83
2012	93778.5	14066.78
2013	89349.8	13402.47
2014	83538.8	12530.82
2015	43058.6	6458.79

يلاحظ من بيانات الجدول (30) أن قيمة 15% تقدر بمبلغ قدره 6458 مليون دولار كمدفوعات خارجية خلال العام 2015 مقابل خدمات النقل والتأمين للأسطول الأجنبي التابع لدولة المستورد ، ويلاحظ أن هذه النسبة سجلت أعلى قيمة لها في العام 2012 بمبلغ 14066 مليون دولار نتيجة ارتفاع قيمة صادرات النفط ، في حين سجلت أدنى قيمة لهذه النسبة عام 2003 إذ سجلت ١٣٢٥ مليون دولار نتيجة انخفاض قيمة صادرات النفط الخام ، ويتضح من ذلك أن العراق يفقد أموالاً كثيرة نتيجة عدم ممارسة نشاط نقل الصادرات النفطية فضلاً عن المدفوعات بالعملة الأجنبية لقاء خدمات النقل والتأمين الخارجية التي تسجل في حساب الخدمات في جانب المدفوعات كخدمات مستوردة في الجانب المدين وبالتالي تزداد

قيمة العجز في هذا الحساب ، ولذلك يجب التعامل على وفق الأساس سيف (CIF) في تصدير النفط العراقي ، كون التعامل على وفق الأساس فوب (FOB) يمثل تسرباً كبيراً للعملات الأجنبية نتيجة إهمال شركات النقل والتأمين الوطنية وعدم تطويرها ، ولذلك يجب إعطاء أهمية خاصة لإنشاء أسطول جديد من الناقلات خصوصاً إذا ما علمنا أن شركة ناقلات النفط العراقية تمتلك كوادر متقدمة في هذا المجال قادرة على إدارة وتشغيل هذا الأسطول والاستفادة من خدماتهم بدلاً من بقائهم عاطلين عن العمل ويتقاضون رواتبهم دون تحقيق أي موارد للاقتصاد الوطني .

ثانياً : البدائل الاقتصادية المتاحة لشركة ناقلات النفط العراقية .

اعتمدت الحكومات العراقية المتعاقبة على سياسة اقتصادية أحادية الجانب لقطاعاتها الاقتصادية منذ العام 2003 وإلى وقتنا الحالي إذ تعتمد على إيرادات القطاع النفطي في تغطية نفقات نشاطاتها الاقتصادية المختلفة ، وجاءت تلك الأهمية بسبب ارتفاع سعر برميل النفط العالمي إذ وصل سعره إلى 109.5 دولارات للبرميل الواحد وسجلت قيم إجمالي الصادرات النفطية مبلغاً قدره 93778.5 مليون دولار على وفق الأساس (FOB) خلال العام 2012 ، حيث كلما ارتفع حجم الصادرات تزداد معها المدفوعات الخارجية لخدمات النقل والشحن والتأمين والعمليات المصرفية إذ شكلت مبلغاً بحدود 14066 مليون دولار ، إلا أن غياب التخطيط الاقتصادي السليم ظهر بشكل واضح في أثناء أزمة التشفيف المحلية التي رافقها هبوط السعر في برميل النفط العالمي إلى 50.9 دولاراً خلال العام 2015 مما أدى إلى انخفاض إيرادات العراق النفطية وبدوره انعكس سلبياً على بقية الأنشطة الاقتصادية ، ورافق ذلك تحديد حجم الإنتاج وتخفيض حجم المعروض النفطي للدول المنتجة للنفط لأجل رفع سعر البرميل النفطي العالمي إذ حدد إنتاج النفط العراقي بـ 3.2 ملايين برميل يومياً في العام 2015 ، مما يدعو ذلك الأمر إلى إيجاد بدائل اقتصادية أخرى ومنها إعطاء دور أكبر للقطاعات الإنتاجية المختلفة لكي تسهم بشكل فعال في تنويع مصادر الإيرادات التي تحصل عليها الدولة ، ومنها استخدام سياسة تجارية تعتمد على الأساس سيف (CIF) في تصدير النفط الخام العراقي وذلك يؤدي إلى زيادة الإيرادات الناتجة عن تصدير الخدمات في قطاع النقل البحري بالعملات الأجنبية ومن ضمنها ارتفاع قيم العوائد الكمركية الخاصة بالمنافذ البحرية ، ولذلك ستولد مكاسب اقتصادية بشكل عام ومزايا كبيرة لشركة ناقلات النفط العراقية على وجه الخصوص ، نوضحها بالمحاور التالية :-

١- مميزات استخدام أساس التعاقد سيف (CIF) .

تُعد شركة ناقلات النفط العراقية إحدى الشركات الخاسرة التابعة لتشكيلات وزارة النفط خلال العشرين سنة الأخيرة نتيجة تدمير أسطول ناقلاتها النفطية ، والاعتماد على الأساس فوب (FOB) في تصدير النفط ، لذلك فإن التعاقد على وفق الأساس سيف (CIF) سوف يطور عمل الشركة من خلال تكوين أسطول ناقلات بمواصفات حديثة أو من خلال إبرام عقود المشاركة مع شركات الملاحة الرصينة لأجل تلبية النشاطات التسويقية العراقية من خلال نقل النفط الخام والغاز والمشتقات النفطية مستقبلاً فضلاً عن إنجاز أعمال الشحن والخزن والتأمين وتأجير الناقلات وعمليات تزويد الناقلات الأجنبية بالوقود داخل وخارج المياه الإقليمية العراقية ، ولذلك ستتولد مكاسب ومزايا كثيرة لشركة ناقلات النفط العراقية إذ تصبح من الشركات الرباحة بشكل خاص والاقتصاد العراقي على وجه العموم من خلال تسجيل هذه العمليات في حساب الخدمات الجانب الدائن كخدمات مصدرة تسهم متحصلاتها من العملة الأجنبية بتخفيض العجز في ميزان المدفوعات العراقي ، ومن مميزات استخدام الأساس سيف (CIF) نوضح ما يلي :

أ- الشحن على وفق الأساس سيف (CIF) يوفر فرصة عمل من خلال تأجير الناقلات المملوكة أو المستأجرة التي تدار من قبل شركة ناقلات النفط العراقية جراء نقل جزء من شحنات النفط الخام المصدر مما يؤدي إلى تحقيق إيرادات سنوية تنعكس بشكل إيجابي في ميزانية تلك الشركة وتشغيل الكوادر الإدارية والفنية بصورة خاصة وعلى ارتفاع قيمة الإيرادات التي تحصل عليها الموانئ النفطية لقاء تقديم خدمات الشحن للنفط المصدر فضلاً عن خدمات الوكالات البحرية الأخرى التي تقدمها الموانئ لناقلات النفط ، مما ينعكس بشكل إيجابي على ارتفاع قيمة عوائد الدولة غير النفطية .

ب- إن التعاقد على وفق الأساس سيف (CIF) من خلال توافر شحنات النفط الخام يؤدي إلى الاستخدام الأمثل لناقلات الشركة المتوافرة وبالتالي يحد هذا التعاقد من الوقت الضائع الناجم عن توقف ناقلات الشركة بانتظار فرصة تأجير في ظل سوق نقل متقلب وغير مستقر فضلاً عن الحد من الخسائر لرحلة الناقل وهي غير محملة .

ت- يمكن استخدام الناقلات المملوكة لنقل الشحنات المصدرة على وفق هذا الاتفاق ، أو يمكن تأجيرها في حالة وجود فائض في المعروض من الشحنات في السوق الفورية بهدف تعظيم الإيرادات والتداول .

ث- يتيح البيع سيف (CIF) للشركة الناقل للشحنات فرصة الدخول للأسواق العالمية كمؤجر وبناء سمعة جيدة مع المؤجرين في سوق النقل الدولية .

ج- إن تصدير النفط الخام على وفق الأساس سيف (CIF) يكون أفضل بالنسبة للمصدر إذ يستطيع توفير ناقلات أفضل عند نقل الحمولات بدلاً من قبول ناقلات أقل مثالية التي يوفرها المستورد .

ح- يتيح التعاقد سيف (CIF) للمصدر بيع الشحنات مباشرةً للمستفيد الأخير وتلافي بيع شحنات النفط الخام عن طريق التجار والوسطاء : (شركة ناقلات النفط العراقية ، 2017 ، بيانات قسم العقود) .

لذلك بات من الضروري دعم شركة ناقلات النفط العراقية لنقل جزء من النفط الخام العراقي المصدر بهدف الارتقاء بعمل الشركة في ظل الواقع الحالي وتعزيز قدرتها المالية لتمكينها من العودة لممارسة النشاط الأساسي الذي أسست من أجله وهو نقل النفط الخام ، إذ ليس من المعقول أن نجد الدول المجاورة والدول الخليجية والعربية الأخرى المنتجة للنفط تتسارع في تنمية أساطيلها البحرية ودعم شركاتها الوطنية ومنحها الأولوية لنقل نفوطها المصدرة ويبقى العراق متخلفاً في هذا المجال .

٢- خيارات التحول لأساس التعاقد سيف (CIF) لنقل النفط الخام المصدر .

توجد خيارات وفرص متاحة أمام شركة ناقلات النفط العراقية لأجل إعادة نشاطاتها الاقتصادية المتمثلة بنقل النفط الخام المصدر على وفق الأساس سيف (CIF) ، ولغرض تحقيق ذلك الهدف هناك خياران أمام الشركة يمكن أن نوضحهما بالشكل الآتي :

أ- **الخيار الأول** : يتمثل في امتلاك ناقلات نفط حديثة عن طريق شراء ناقلات نفط ذات أحجام كبيرة ، إذ أن امتلاك العراق لأسطول وطني للناقلات يمثل الامتداد الطبيعي للتكامل الأفقي للصناعة النفطية ، ونظراً لأن إعادة بناء الأسطول تتطلب توقيع عقود مع المسافن العالمية وهذه العملية تستغرق وقتاً طويلاً وتتطلب رأس مال كبيراً وكادراً متخصصاً ، وبسبب ارتباط هذه المسافن بعقود طويلة الأمد ، لذلك نذهب للخيار الثاني مع بقاء الخيار الأول بشكل متزامن .

ب- **الخيار الثاني** : دخول شركة ناقلات النفط العراقية بنشاط تجاري مشترك مع إحدى الشركات البحرية الرصينة وذات السمعة التجارية الجيدة ، مثال ذلك العقد المبرم مع الشركة العربية للخدمات الملاحية في العام 2017 لنقل جزء من النفط العراقي المصدر على وفق الأساس سيف (CIF) ، إذ لا يكلف هذا العقد الجانب العراقي أي تكاليف مالية بل على العكس

من ذلك سيعود بالأرباح عليه من خلال الحصول على نسبة 23% من إجمالي الأرباح المتحققة فضلاً عن منافع إعادة تأهيل عمل شركة ناقلات النفط العراقية بعد انقطاع دام عشرين عاماً ، على أن يقوم الطرف الآخر بتهيئة ناقلات حديثة ومطابقة للمواصفات العالمية ، وهذا الأسلوب معمول به من قبل دول أخرى ، وتتولد مزايا وفوائد كثيرة لهذه المشاركة منها ما يلي :

■ عقد المشاركة سيتيح لشركة ناقلات النفط العراقية اكتساب خبرات تجارية في مجال التاجير في السوق العالمي .

■ تحقيق عوائد مالية للشركة .

■ تطوير مهارات وإمكانيات وخبرات الكوادر الإدارية والفنية وبالتالي يسهم ذلك بتأهيل الشركة لممارسة العمل البحري عند امتلاكها ناقلات خاصة بها في المستقبل ، من خلال تضمين بنود عقد المشاركة بالزام الطرف الآخر بتدريب كوادر الشركة بمختلف أصنافها .

لغرض تحقيق عملية إجراء المشاركة يتطلب تحديد مقدار كميات النفط الخام الذي يرام تصديره في ضوء الاتفاق مع الشركة الناقلة لكي تتمكن من تحديد عدد الناقلات التي سيتم تخصيصها ، وكذلك مكان تسليم الحمولة لتحديد عدد الرحلات ، وخوض هذه الخطوة كقطة بداية لحين امتلاك شركة ناقلات النفط الخام للأسطول المتكامل ، وتم إبرام عقد المشاركة مع الشركة العربية للملاحة البحرية في ضوء نسبة الأرباح المقدمة لشركة ناقلات النفط العراقية الناتجة عن عمليات نقل النفط الخام على وفق الأساس سيف (CIF) ، وكذلك في ضوء الخدمات التي تقدمها لشركة ناقلات النفط العراقية والمتمثلة بتدريب وتطوير الكوادر الفنية والإدارية وكذلك التدريب على كيفية تشغيل وإدارة أسطول الناقلات الحديثة ، وكيفية مواجهة الأزمات والتذبذب في سوق النقل ، ولذلك تتمثل عقود المشاركة بشكل رئيس في الإيرادات المتحصلة والناتجة عن أجور النقل ، ومن خلال تحليل واقع تجارة العراق نلاحظ أن صادرات النفط الخام للعام 2015 قدرت بحدود 68.2 مليون برميل ينقل عن طريق البحر عبر ميناء البصرة النفطي والميناء العميق النفطي في خور العمية والعوامات الحديدية في الخليج العربي وعلى أساس التعاقد فوب (FOB) ، وبالتالي فإن تخصيص حصة 5.7 ملايين برميل شهرياً من النفط الخام المصدر على وفق الأساس سيف (CIF) ، ويتم النقل بالمشاركة وتكون نسبة الإيراد الصافي 23% لشركة ناقلات النفط العراقية و 77% للطرف الآخر المتمثل بالشركة العربية للملاحة ، وفي ظل تلك الكمية الواقعية من النفط الخام يتطلب توفير 3 ناقلات فئة VLCC أو 6 ناقلات فئة Suez Max .

أ- فئة الناقلات VLCC / حمولة 2 مليون برميل .

- مسار الرحلة : في حالة تشغيلها من ميناء التحميل (ميناء البصرة النفطي) إلى ميناء التفريغ Ningbo في الصين .
- أجرة النقل : 1.20 دولار / برميل .
- الكلفة التشغيلية : 32,084 دولاراً / يوم .
- مدة الرحلة 40 يوماً .
- إيراد الرحلة الكلي لناقلتين = 4,000,000 برميل \times 1.20 دولار = 4,800,000 دولار ، والإيراد الكلي للناقلة الثالثة = 1,700,000 برميل \times 1.20 دولار = 2,040,000 دولار ، ولذلك فإن الإيراد الكلي للناقلات الثلاثة = 6,840,000 دولار .
- الكلفة التشغيلية للرحلة الواحدة = 32,084 دولاراً \times 40 يوماً = 1,283,360 دولاراً .
- الإيراد الصافي للناقلة الأولى بعد طرح الكلفة التشغيلية = 1,116,640 دولاراً ، والإيراد الصافي للناقلة الثانية بعد طرح الكلفة التشغيلية = 1,116,640 دولار ، أما الإيراد الصافي للناقلة الثالثة بعد طرح الكلفة التشغيلية = 756,640 دولار .
- الإيراد الصافي لـ 3 ناقلات = 2,989,920 دولار .
- الإيراد الصافي السنوي في حالة قيام الناقلات بـ 9 رحلات سنوياً = 26,909,280 دولاراً .
- نسبة 23% من الإيراد الصافي السنوي لشركة ناقلات النفط العراقية = 6,189,134.4 دولاراً .
- نسبة 77% من الإيراد الصافي السنوي للشركة العربية للملاحة الدولية = 20,720,145.6 دولاراً .

ب- فئة الناقلات Suez Max / حمولة 1 مليون برميل .

- مسار الرحلة : في حالة تشغيلها من ميناء التحميل (ميناء البصرة النفطي) إلى ميناء التفريغ Ningbo في الصين .
- أجرة النقل : 2.44 دولار / برميل .
- الكلفة التشغيلية : 29,083 دولاراً / يوم .
- مدة الرحلة 40 يوماً .
- إيراد الرحلة الكلي لـ 5 ناقلات = 5,000,000 برميل \times 2.44 دولار = 12,200,000 دولار ، أما إيراد الرحلة الكلي للناقلة السادسة = 700,000 برميل \times 2.44 دولار =

1,708,000 ، ويشكل الإيراد الكلي لـ 6 ناقلات في الرحلة الواحدة = 13,908,000 دولار .

- الكلفة التشغيلية للرحلة الواحدة = 29,083 دولار × 40 يوماً = 1,163,320 دولاراً .
- الإيراد الصافي بعد طرح الكلفة التشغيلية لخمس ناقلات = 6,383,400 دولاراً ، أما الإيراد الصافي للناقلة السادسة بعد طرح الكلفة التشغيلية = 544,680 دولاراً .
- الإيراد الصافي لـ 6 ناقلات = 6,928,080 دولاراً .
- الإيراد الصافي السنوي حالة في قيام الناقلة بـ 9 رحلات سنوياً = 62,352,720 دولاراً .
- نسبة 23% من الإيراد الصافي السنوي لشركة ناقلات النفط العراقية = 14,341,125.6 دولاراً .
- نسبة 77% من الإيراد الصافي للشركة العربية للملاحة = 48,011,594.4 دولاراً .

يلاحظ من ذلك أن الإيراد الكلي لشركة ناقلات النفط العراقية = الإيراد الصافي المتحقق من الناقلات فئة VLCC + الإيراد الصافي المتحقق من الناقلات فئة Suez Max = 20,530,260 دولاراً سنوياً .

ويتبين أن مقدار الإيرادات الصافية التي تذهب إلى الشركة العربية للملاحة تقدر بـ 68,731,740 دولاراً والتي تمثل مقدار الضياع في تجارة الخدمات جراء عدم استخدام البيع سيف (CIF) في جانب النقل ، لأن هذه المبالغ سوف تدفع إلى الشركة العربية ، لذلك يجب أن تلتفت الحكومة العراقية إلى بناء أسطول جديد من الناقلات لكون العراق لا يزال يعتمد اقتصادياً على تصدير النفط الخام وأن هذه العملية سوف تستمر لمدة طويلة ، لذلك يجب أن تتبنى استراتيجية واضحة في هذا المجال لتطوير قدرات اسطول نقل النفط الذي سينعكس بشكل مؤكد في تطوير الاقتصاد العراقي .