



الأهمية الاقتصادية لنقل النفط في دول منظمة الأوبك مع إشارة خاصة إلى شركة ناقلات النفط العراقية

حسين حيدر محمد الجزائري – ماجستير علوم اقتصادية - شركة ناقلات النفط العراقية

Email: hussainalgazaaryh@yahoo.com

الخلاصة:

يعد كل من النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز الأهم والأبرز من حيث القيمة والكمية في النقل البحري إذ يتم نقل أنواع متعددة من النفط الخام والمنتجات البترولية والكيميائية على ظهر الناقلات التي صممت خصيصاً لهذا الغرض، وقد شهدت أسواق الناقلات تطورات عدة في هذا المجال، لذلك أصبح لزاماً على الدول المنتجة والمصدرة للنفط مواكبتها لتتمكن من النفاذ والثبات في الاسواق العالمية لنقل النفط، فقد استطاعت بعض دول الأوبك مثل الكويت والسعودية مواكبة التطورات الحاصلة في النقل البحري للنفط إذ قامت بتنويع ناقلاتها وزيادة أعدادها بهدف تكامل الصناعة النفطية لديها كونها تعد من البلدان المنتجة والمصدرة للنفط ذات الأهمية الكبيرة في اسواق النفط العالمية، لاسيما المملكة العربية السعودية التي تعد أكبر منتج للنفط في منظمة الأوبك وذات اسطول مكون من (46) ناقلة نفط عملاقة، وفي ضوء ذلك لازال العراق يخطو بخطوات بطيئة جداً في ملاحقة تلك التطورات، إذ لازالت شركة ناقلات النفط العراقية تمتلك (4) ناقلات صغيرة الحجم مجموع حمولاتها (53) ألف طن ساكن، رغم أن العراق يعد ثاني أكبر منتج للنفط ضمن دول الأوبك وحري به أن يمتلك أسطولاً متنوعاً من الناقلات ومنافساً قوياً في أسواق نقل النفط العالمية.

The economic importance of oil transport in the OPEC countries with special reference to the Iraqi oil tanker company

Abstract

Crude oil, refined products and gas considered as the most important products in terms of value and quantity in maritime shipping, as many types of crude oil, petroleum and chemical products are transported by specially designed vessels. The tanker markets witnessed several developments in this field, the oil producing and exporting countries should keep pace of maintain and stabilize the world markets for oil transportation. Some OPEC countries such as Kuwait and Saudi Arabia have

been able to keep abreast of the developments in oil shipping, they diversified their vessels and increase their number because it considered as one of the largest producer countries and exporting oil products in international markets specially Saudi Arabia which consider the largest producer in OPEC organization and has a fleet of 46 VLCC (Very Large Crude Carrier). Therefore, Iraq is still taking slow steps in pursuing these developments, Iraqi Oil Tankers Company still have (4) small vessels with (53) thousand tons tonnage, although Iraq is the second largest oil producer within the OPEC countries and it should be own a fleet and a strong competitor in the international oil shipping markets.

المقدمة:

يحظى النقل البحري باهتمام كبير على صعيد الاقتصاد العربي والدولي وذلك بالنظر الى دوره الحيوي والمؤثر في حركة امدادات النفط والمنتجات البترولية والغاز الطبيعي من موانئ الدول المصدرة إلى موانئ الدول المستوردة في مختلف أرجاء العالم، ومن المعلوم انه يتم يومياً نقل أكثر من ثلثي الإمدادات النفطية العالمية عبر الناقلات العملاقة والكبيرة التي تبدأ رحلتها من موانئ التصدير في الدول المنتجة والمصدرة إلى الدول المستوردة وقد تزايدت أهمية النقل البحري على صعيد الدول الأعضاء في (أوبك) وذلك بحكم مكانتها الرئيسية على صعيد الصناعة النفطية العالمية من جهة وللموقع الجغرافي المهم الذي تتمتع به بعض الدول الأعضاء المطلّة على بعض الممرات المائية الدولية الاستراتيجية، فقد شهدت دول الاوبك تطورات حثيثة في هذا المجال إذ سعت إلى تعزيز أسطولها البحري من خلال شراء وبناء ناقلات متنوعة الاحجام والحمولات والمساهمة الفاعلة في أسواق النقل العالمية، بينما لازال يعاني النقل البحري للنفط في العراق والمتمثل في شركة ناقلات النفط العراقية من مواكبة تلك التطورات والدخول الى أسواق نقل النفط العالمية.

أهداف البحث:

1. بيان الدور الذي يؤديه النقل البحري في التجارة النفطية.
2. التطورات التي شهدتها دول الاوبك في نقل النفط.
3. انعكاسات تطورات نقل النفط على شركة ناقلات النفط العراقية.

أهمية البحث: تبرز أهمية البحث من خلال الأهمية التي يحظى بها قطاع نقل النفط في دول الاوبك والتطورات الحاصلة في هذا المجال وانعكاسات تلك التطورات على شركة ناقلات النفط العراقية.

مشكلة البحث: تتركز مشكلة البحث بأن العراق لا يمتلك اسطول نقل بحري كفوء وخاصة ناقلات النفط العملاقة التي يستطيع من خلالها نقل النفط الخام ومشتقاته الى الاسواق العالمية مما يؤدي الى عجز شركة ناقلات النفط العراقية منافسة الشركات الأخرى في هذا المجال.

فرضية البحث: يحاول البحث اثبات فرضية (ضرورة تطوير شركة ناقلات النفط العراقية بما يوازي التطورات الحاصلة في أساطيل دول الأوبك وتعزيز مكانتها في أسواق النفط العالمية).

منهجية البحث: اعتمد البحث المنهج الاستقرائي والتحليل الوصفي للبيانات من خلال دراسة الأهمية الاقتصادية لنقل النفط في دول الأوبك بالاعتماد على البيانات المعدة في التقارير الدولية في هذا المجال.

هيكلية البحث: لغرض الإحاطة بالموضوع فقد تناول البحث الأهمية الاقتصادية للنقل البحري ودوره في نقل النفط الى الاسواق العالمية ومن ثم التطورات التي شهدتها دول الأوبك في نقل النفط والمنتجات البترولية وكذلك التطرق الى النقل البحري للنفط في العراق من خلال تحليل واقع شركة ناقلات النفط العراقية.

أولاً: الأهمية الاقتصادية للنقل البحري ودوره في التجارة النفطية:

1- وسائل النقل البحري:

تمثل السفينة وسيلة النقل البحري التي أسقطت حاجز المسافات الطويلة بين أقاليم العالم وربطت فيما بينها بتكلفة اقتصادية محددة، وللنقل البحري أنواع متعددة من السفن والناقلات، وتحدد طبيعتها عملها وخصائصها الاقتصادية والموانئ التي تلائمها نتيجة لذلك. فتعرف السفينة حسب مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 الذي وضع تعريفاً للسفينة في المادة الحادية عشرة بأنها كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتسير بوسائلها الذاتية [1]، وتؤثر أنواع البضائع المنقولة بحراً وكذلك صفاتها الفيزيائية والكيميائية في حجم السفن وشكلها وتجهيزاتها، فالسلع المنقولة بواسطة النقل البحري إما ان تكون سلعاً جافة كالحديد والفحم والآلات والسيارات أو سلعاً عامة تنقل بالحاويات، أو تكون سلعاً سائلة، مثل النفط ومشتقاته، وهذه السلع تنقل بواسطة ناقلات خاصة، ويطلق على هذا النوع من السلع بضائع الناقلات وهذا ما يخصنا في هذا البحث، إذ توجد ناقلات نفط فئة الحجم العملاق جداً (ULCC) والتي تأتي اختصاراً للأحرف الأولى من العبارة الانكليزية (Ultra Large Crude Carrier)، وناقلات نفط فئة الحجم العملاق (VLCC) اختصاراً للأحرف الأولى من العبارة الانكليزية (Very Large Crude Carrier)، تصل حمولاتها من (200) إلى (320) ألف طن ساكن أي ما يعادل (2) مليون برميل فضلاً عن الناقلات (SuezMax) التي تتراوح حمولاتها من (120) إلى (200) ألف طن من الحمولة الساكنة، ما يعادل (1) مليون برميل من النفط الخام، أما فيما يخص ناقلات المنتجات البترولية المكررة (ناقلات المنتجات) فقد قسمت إلى ناقلات المدى البعيد (LR) وناقلات المدى المتوسط (MR) وتنقسم ناقلات المدى البعيد إلى ناقلات المدى البعيد 1 (LR1) وهي بحجم ناقلات Banamax تقريباً، وناقلات المدى البعيد 2 (LR2) وهي بحجم ناقلات Aframax تقريباً، وبدورها تنقسم إلى ناقلات المدى المتوسط أيضاً إلى ناقلات المدى المتوسط 1 (MR1) للسفن بحجم من (27.500) إلى (40) ألف طن من الحمولة الساكنة، وناقلات المدى المتوسط 2 (MR2) للناقلات بحجم من (40) إلى (55) ألف طن من الحمولة الساكنة، أما ناقلات نوع هاندي فهي من ذوات الحمولات الصغيرة التي تتراوح حمولاتها من (10) إلى (27.500) ألف طن من الحمولة الساكنة [2] وغالباً ما تستخدم تلك الناقلات لنقل المنتجات النفطية والمسافات القليلة.

2- سوق ناقلات النفط:

يقصد بسوق ناقلات النفط عمليات نقل النفط بحراً بواسطة ناقلات النفط من دول إنتاج النفط وأهمها منطقة الخليج العربي ودول أوبك وغرب أفريقيا والمنتجين خارج الأوبك إلى الدول المستهلكة في آسيا وأوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، إذ تفصل بين هذه المناطق مسافات شاسعة من البحار والمحيطات وتتأثر هذه السوق شأنها شأن بقية الأسواق في عوامل عدة ومنها [3]:

أ- العرض والطلب: فارتفاع الطلب على النفط الخام يعد المحرك الأساسي لزيادة تأجير الناقلات ويؤدي بدوره إلى ارتفاع أجور النقل إلى مستويات عالية نسبياً بسبب عجز قدرة النقل على تلبية الطلب، مما يؤدي إلى انعاش 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 البحري محفوف بمخاطر عدة منها أن السوق معرض لتأثيرات التقلبات الاقتصادية والسياسية الغير متوقعة وتأثيرات اختلال التوازن بين جانبي العرض والطلب على الناقلات والتي تؤدي إلى فائض في العرض والضغط على معدلات أجور النقل.

ب- تكاليف التشغيل: تشمل هذه التكاليف (رواتب طاقم الناقل، التصليحات والصيانة، التمويل والمواد الاحتياطية، تكاليف التأمين على الناقل، أجور الموانئ ورسوم العبور، فضلاً عن كلفة وقود الناقل وتمثل نسبة كبيرة من تكلفة التشغيل الكلية للرحلة وتزداد هذه النسبة مع زيادة عدد أيام الأبحار وارتفاع أسعار الوقود).

ت- تكلفة النقل: تتحدد تكلفة النقل بموجب عامل المسافة بين ميناء التحميل وميناء التفريغ: إذ كلما ازدادت المسافة البحرية بين الدول المنتجة للنفط والدول المستهلكة له ارتفعت معها تكاليف النقل والتأمين.

ث- 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 فرص التأجير.

ج- نوعية الشحنة التي تنقلها الناقل: كأن تكون شحنة غاز سائل أو مواد كيميائية أو نפט خام فترتفع أجور النقل والتأمين مع ارتفاع قيمة وخطورة الشحنة.

ح- عمر الناقل: أن تقادم عمر الناقل يفقدها الكثير من فرص التأجير 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.

خ- 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 لذلك 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.

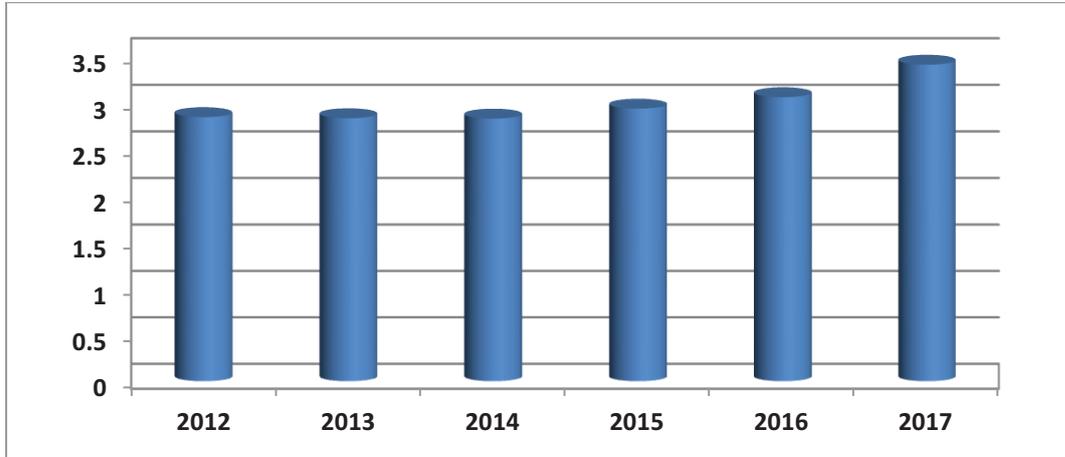
3- حجم التجارة النفطية المنقولة بحراً:

يعد كل من النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز الأهم والأبرز من حيث القيمة والكمية في النقل البحري، إذ يتم نقل أنواع متعددة من النفط الخام والمنتجات البترولية والكيميائية على ظهر الناقلات التي صممت خصيصاً لهذا الغرض. ويمكن ملاحظة حجم التجارة النفطية المنقولة بحراً بملايين الاطنان بواسطة الناقلات الصهريجية من خلال الجدول (1) للسنوات (2012 – 2017) إذ يوضح كميات النفط الخام ومنتجات النفط المكرر والغاز المنقولة بحراً، إذ بلغت تلك الكميات (2.841) بليون طن عند عام 2012 واخذت بالتزايد حتى بلغت (3.404) بليون طن محققة نسبة تغير سنوي بلغت 11.4% في عام 2017، وعلى الرغم من الزيادة في شحنات النفط والمنتجات المكررة والغاز المنقولة بحراً، وتواصلها دون انقطاع في واردات النفط لبناء المخزون من النفط الخام ومنتجات النفط المكررة والغاز، لكنها اتسمت بانخفاض أسعارها، وقد استندت هذه الزيادة الايجابية إلى الطلب القوي على النفط في الصين والهند والولايات المتحدة، وعلى مستوى مرتفع من المنتجات البترولية المصدرة من الصين والهند [4]. وتشير التوقعات بأن يبقى النمو في أحجام تجارة الناقلات الصهريجية متواضعاً نسبياً حتى عام 2022 إذ ستزيد أحجام النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز بنسبة (1.2 %) و(1.7%) على التوالي [5] وعلى الرغم من ذلك فإن التطورات المستقبلية في تجارة النفط تبقى غير مؤكدة بسبب الاتجاهات المتصلة بإنتاج النفط الصخري واستهلاك النفط الخام في الولايات المتحدة الأمريكية.

الجدول (1) حجم التجارة النفطية المنقولة بحراً للسنوات (2012 – 2017)

السنة	كمية النفط والغاز المنقولة بحراً بليون/طن	نسبة التغير السنوي %
2012	2.841	-
2013	2.829	-0.4
2014	2.825	-0.1
2015	2.932	3.7
2016	3.055	4.1
2017	3.404	11.4

ومن خلال الشكل (1) يمكن ملاحظة مراحل تطور كميات النفط الخام ومنتجات النفط المكررة والغاز المنقولة بحراً بواسطة الناقلات بصورة أوضح خلال السنوات (2012 – 2017).



الشكل (1) كميات النفط الخام والمنتجات المكررة والغاز المنقولة بحراً بواسطة الناقلات خلال السنوات (2017 – 2012)

ثانياً: النقل البحري للنفط في دول منظمة الأوبك:

تعد دول منظمة الأوبك من أكبر الدول المنتجة في العالم للنفط والغاز إذ بلغ إمدادها النفطي من النفط الخام والغاز الطبيعي (38.7) مليون برميل / يوم وبنسبة (40.1 %) من إجمالي الإمدادات النفطية العالمية، كما يسجل احتياطها النفطي والغازي أكبر الاحتياطيات العالمية إذ بلغ (70.3 %) و(40.0 %) على التوالي عام 2017 من إجمالي الاحتياطي العالمي للنفط والغاز [6]، وأن الدول المنتجة للنفط، إذا ما تملكت عدداً من ناقلات النفط لاستخدامها في نقل نفطها الخام من موانئ الشحن والتصدير إلى أسواق البيع وحسب وجهات الطلب على النفط فإنها تستطيع بهذه الوسيلة أن تتحكم بشكل أو بآخر في عمليات النفط المتسلسلة من إنتاج وشحن وتصدير ونقل وتسويق، وبعبارة أخرى إن الدولة المنتجة تكون أكثر قدرة وثباتاً في الاسواق النفطية العالمية، إذا ما توفر لها أسطول من الناقلات.

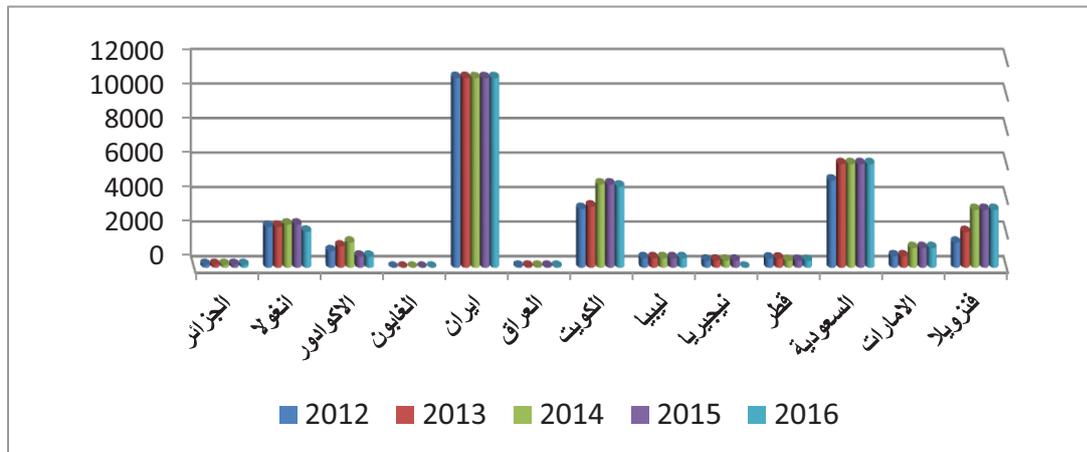
1- هيكل اسطول ناقلات دول الأوبك: تمتلك دول الاوبك اسطولاً متنوعاً من الناقلات ويمكن ملاحظة ذلك من خلال الجدول (2) الذي يوضح عدد الناقلات وحمولاتها بالطن الساكن التي تمتلكها الدول الاعضاء في منظمة الاوبك خلال السنوات (2012 – 2016).

الجدول (2) اسطول ناقلات دول الاوبك وحمولاتها بالطن الساكن خلال السنوات (2012 – 2016)
(1000 DWT)

2016		2015		2014		2013		2012		الدولة
Dwt	العدد	Dwt	العدد	Dwt	العدد	Dwt	العدد	Dwt*	العدد	
160	1	160	1	160	1	160	1	160	1	الجزائر
2085	26	2498	27	2498	27	2363	31	2363	31	انغولا
638	9	638	9	1457	20	1231	18	957	14	الاكوادور
0.4	1	0.4	1	0.4	1	0.4	1	0.4	1	الغابون
10982	47	10982	46	10982	46	10994	47	10994	47	ايران
53	4	53	4	53	4	50	4	53	4	العراق
4703	25	4825	26	4825	26	3547	19	3404	21	الكويت
548	5	548	5	548	5	548	5	548	5	ليبيا
-	-	409	2	409	2	409	2	409	2	نيجيريا
397	5	397	5	397	5	528	6	528	6	قطر
6004	23	6004	23	6004	23	6004	23	5051	20	السعودية
1139	19	1139	19	1139	19	660	13	660	13	الإمارات
3346	26	3346	26	3346	26	2066	22	1452	19	فنزويلا
30.057	191	31.000	194	31.819	205	28.560	192	26.579	184	مجموع أوبك
527.651	5.607	499.922	5.359	482.975	5.153	472.169	4.912	453.168	4.734	مجموع العالم
5.7	3.4	6.2	3.6	6.6	3.9	6.0	3.9	5.9	3.8	نسبة الأوبك الى العالم %

(*) DWT مختصر للعبارة الإنكليزية (Dead Weight Tonnage) تعني الحمولة بالطن الساكن وهي الفرق بين وزن السفينة وهي فارغة ووزنها وهي محملة وتقاس (بالطن المترى) وتمثل حمولة السفينة، وهو يعادل الفرق بين وزن الماء الذي تزيحه السفينة وهي محملة تحملاً كاملاً ووزنه وهي فارغة وتختلف الحمولة الساكنة للسفينة اختلافاً طفيفاً في الصيف عنها في الشتاء، وما يشار لها عادةً هو وزنها في الصيف.

ومن خلال الشكل (2) يمكن ملاحظة مجموع احجام الحمولات بالطن الساكن لناقلات دول الاوبك لغاية عام 2016 بصورة أوضح.



الشكل (2) الحمولات الإجمالية لأسطول ناقلات دول الاوبك بالطن الساكن للسنوات (2012 – 2016)

2- التطورات الحاصلة في نقل النفط على مستوى دول الأوبك:

أ- دولة الكويت: بعد أن غدا النفط مصدراً رئيسياً للطاقة ومع ازدياد الطلب عليه بشكل ملحوظ، وأصبح نقل النفط الخام ومشتقاته المكررة والمسالة يمثل جزءاً هاماً من النشاط التسويقي، وبناءً عليه قررت الحكومة الكويتية في عام 1976 أن تصبح شريكاً مع شركة ناقلات النفط الكويتية والتي تأسست في عام 1975 من قبل مجموعة رائدة من المستثمرين الكويتيين، إذ كانت حصة الحكومة الكويتية بنسبة (47%) من رأس المال، الأمر الذي وفر دعماً قوياً لتطوير الشركة، وبعد ثلاث سنوات من تلك الشراكة وتحديداً في شهر يونيو من عام 1979 وتماشياً مع خططها لدمج عملياتها النفطية كافة، بدءاً من حقل النفط وصولاً إلى المستهلك النهائي، قامت الحكومة الكويتية بشراء كامل رأس مال الشركة وضمها إلى مؤسسة البترول الكويتية في عام 1980 [7]. وبذلك فقد امتلكت شركة ناقلات النفط الكويتية أسطولاً بحرياً مكون من (24) ناقلة، وكما يوضح ذلك الجدول (3) وتقوم شركة ناقلات النفط الكويتية بتأجير كامل اسطولها إلى مؤسسة البترول الكويتية من خلال نظام التأجير السنوي. وقد حقق الاسطول تشغيل كامل بنسبة (98.2%) إذ بلغت حمولات النفط الخام والمنتجات البترولية والغاز المنقولة (227) مليون برميل مقابل إيرادات بلغت (417.100) مليون دولار خلال العام 2016 وكما يوضح ذلك الجدول (4).

الجدول (3) هيكل اسطول ناقلات النفط الكويتية عند العام 2018

السنة	الحمولات المنقولة (مليون برميل)	الإيرادات المتحققة (مليون دولار)*
2012	132.86	94.885.342
2013	158.69	223.705.372
2014	130.55	304.753.269
2015	209.30	376.576.202
2016	227.50	417.100.150
2017	255.99	-

(* تم تحويل الأرقام إلى الدولار بالاعتماد على الموقع الإلكتروني لتحويل العملات <http://www.worldforexrates.com> (-) عدم توفر البيانات.

الجدول (4) كميات النفط الخام والمنتجات البترولية والغاز المنقولة بواسطة الاسطول الكويتي والإيرادات**المتحققة للسنوات (2012 – 2017)**

نوع الناقلات	عدد الناقلات	إجمالي السعة / طن ساكن
ناقلات النفط الخام	10	3.496.076
ناقلات المنتجات البترولية	10	877.810
ناقلات الغاز المسال	2	161.040
ناقلات الوقود	2	9.488
المجموع	24	4.544.414

- وقد سعت دولة الكويت من خلال شركة ناقلات النفط الكويتية بمشروع لتحديث اسطولها وفق منهجية مدروسة تخدم الاهداف التي تسعى الشركة إلى تحقيقها إذ قامت بالآتي [8]:
- في بداية عام 2018 وقعت دولة الكويت عقد مع شركة (هيوفاي ميبو دوكيارد) الكورية الجنوبية لبناء وتسليم أربع ناقلات منتجات بترولية بقيمة (41.9) مليون دولار للناقلة الواحدة وبقيمة اجمالية بلغت (167.6) مليون دولار، وستبدأ مرحلة البناء الفعلي للناقلات الأربع في فبراير 2019 وبحمولة تقدر بـ (48) ألف طن للواحدة، وقد تضمن العقد على ان تتسلم شركة ناقلات النفط الكويتية أول ناقلة في فبراير 2020 وسيكون تسليم الناقلة الأخيرة في مايو 2020.
 - كما وقعت عقداً مع شركة (بوهاي الصينية لصناعة السفن الصناعات الثقيلة) في منتصف عام 2018 لبناء وتسليم ناقلة نفط خام عملاقة بقيمة (79.9) مليون دولار أمريكي على أن تتسلمها في نهاية عام 2020 حسب العقد المبرم.
 - وكذلك شمل مشروع الكويت لتحديث اسطولها عقد بناء ثلاث ناقلات عملاقة لنقل الغاز المسال مع شركة هيوفاي للصناعات الكورية. وبناءً على ذلك سيكون إجمالي اسطول ناقلات النفط الكويتية بعد تسلم الناقلات التي تم التعاقد على بناءها (32) ناقلة في نهاية عام 2020.
- ب- المملكة العربية السعودية:** تمثل شركة البحري الناقل الوطني الوحيد في المملكة والتي تبذل جهوداً متميزة في خدماتها كافة، وكانت تُعرف سابقاً بالشركة الوطنية السعودية للنقل البحري، إذ تأسست بموجب المرسوم الملكي رقم م/5 الصادر بتاريخ 22 يناير 1978م كشركة مساهمة عامة مدرجة في سوق الأسهم السعودية، ويمتلك صندوق الاستثمارات العامة PIF (22%) من أسهمها، في حين تمتلك شركة أرامكو السعودية (20%) من الأسهم، وباقي الأسهم مملوكة من قبل مواطنين ومؤسسات استثمارية [9].
- وتعد شركة البحري للنفط إحدى الشركات الست الرئيسية في مجموعة البحري والمزود الرائد لخدمات نقل النفط الخام، وقد بدأت تطوراتها في مجال النقل البحري منذ عام 2012 عندما قامت بعقد يتضمن دمج أسطول وعمليات شركة فيلا المملوكة لشركة أرامكو السعودية مع شركة البحري وقد شمل العقد انتقال كامل اسطول شركة فيلا المكون من (20) ناقلة متنوعة منها (14) ناقلة عملاقة مزدوجة التصفية وناقلة عملاقة تستخدم للتخزين العائم و(5) ناقلات منتجات بترولية مكررة، كما شمل انتقال جميع أطقم ناقلات شركة فيلا وعدد من العاملين في مكاتبها وجزء من أنظمة أعمالها بحيث أصبح كل ذلك ضمن هيكل شركة البحري، وبموجب هذا الاتفاق أصبحت شركة البحري الناقل الحصري لنقل النفط الخام المباع من قبل شركة أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة بموجب عقد طويل الأجل [10]، وبعد أن تمت عملية الدمج قامت شركة البحري بسد احتياجات شركة أرامكو لنقل النفط والتي قدرت بـ (50) ناقلة نفط عملاقة عند عام 2013، إذ وظفت (31) ناقلة نفط عملاقة من خلال استئجار ناقلات أخرى وفق الحاجة فضلاً عن الناقلات المملوكة، كما اتفقت شركة البحري وفيلا على تشغيل ناقلات النفط العملاقة التي تملكها شركة البحري ضمن برنامج شركة أرامكو لنقل النفط عبر ناقلات النفط العملاقة وبدأ العمل بهذه الترتيبات منذ عام 2013 [11]، وبذلك أصبحت خدمات الشركة تغطي أسواقاً متعددة حول العالم بواسطة اسطولها المتنوع من السفن والناقلات التي تجوب بحار العالم، ومن خلال شبكة فروعها المتعددة

وشركاتها التابعة والعديد من الوكلاء الأمر الذي أسهم في عملية ربط اقتصاد المملكة العربية السعودية باقتصاد الدول الأخرى [12]. ويرتبط نقل النفط السعودي بشكل وثيق بإنتاج شركة أرامكو السعودية وصادراتها، فيتم بيع ما يقارب (70% - 90%) من صادرات شركة أرامكو على أساس التسليم على ظهر السفينة (FOB) أما فيما يتعلق بالجزء المتبقي (10% - 30%) من الصادرات فيتم بيعه على أساس التسليم للعميل إذ يشتمل سعر البيع على التأمين وتكاليف النقل وبذلك تكون شركة البحري للنفط المزود الرئيسي بخدمات النقل البحري كافة لشركة أرامكو السعودية [13]، علماً أن شركة أرامكو تدير أكبر احتياطي مؤكد في العالم من النفط الخام والبالغ حوالي (266.2) مليار برميل أي ما يقارب (20.7%) من إجمالي الاحتياطي العالمي المؤكد من النفط الخام وأكبر احتياطي مؤكد ضمن دول الأوبك بنسبة (26.39%)، كما تدير ما يقارب (8619) مليار متر مكعب من احتياطي الغاز الطبيعي المؤكد أي ما يقارب (4.40%) من إجمالي الاحتياطي العالمي المؤكد من الغاز الطبيعي، وبنسبة (9.05%) من احتياطي الغاز الطبيعي المؤكد ضمن دول الأوبك لعام 2016، وفي العام نفسه بلغ الإنتاج اليومي لشركة أرامكو من النفط الخام (10.460) مليون برميل وبنسبة (13.25%) من الإنتاج العالمي اليومي وبنسبة بلغت (31.41%) ضمن دول الأوبك، وذلك عبر منشأتها النفطية الرئيسية في المملكة السعودية (أوبك، 2017، 30)، وقد بلغ المعدل اليومي للتصدير من هذا الإنتاج اليومي (7.1) مليون برميل يومياً، أي ما يقارب (70%) من إنتاجها وكانت دول آسيا المستورد الرئيسي للنفط الخام السعودي بنسبة (67%) متبوعاً بدول أمريكا الشمالية ودول أوروبا بنسبة (18%) و(13%) على التوالي [14].

لقد أسهمت الخبرات المتراكمة لدى شركة البحري للنفط وحجم اسطولها ومعرفتها المتعمقة في إدارة وتشغيل السفن والناقلات في تأسيس شراكة استراتيجية مع كبريات شركات النفط والتكرير حول العالم، وكدليل على تميز خدماتها وقدراتها في نقل النفط [15]:

- فقد قامت بشراء (4) ناقلات عملاقة نوع (VLCC) صناعة كورية، عمرها (5) سنوات ليصل عدد ناقلاتها العملاقة إلى (36) ناقلة.
- كما أبرمت عقد طويل الأمد لمدة (10) سنوات مع شركة (إس- أويل) الكورية تقوم بموجبه بنقل النفط الخام من الخليج العربي إلى مصافي النفط التابعة للشركة في كوريا، إذ تسلم شهرياً شحنات (2 - 3) ناقلة نوع (VLCC) من الخليج العربي إلى أونسان في كوريا، وقد كان من نتيجة هذا العقد تشغيل (4 - 5) ناقلة نوع (VLCC) عند عام 2016، أن هذه الإجراءات من شأنها أن تقوي مركز الشركة كمشغل لناقلات النفط العملاقة وتتيح المجال لها لمواصلة التفوق على منافسيها في أسواق نقل النفط العالمية.
- وبالنظر إلى الجدول (5) يمكن ملاحظة مدى تطور اسطول ناقلات النفط العملاقة في المملكة العربية السعودية وعدد رحلاتها حسب نوعية أسواق التاجير خلال السنوات (2012 - 2017).

الجدول (5) عدد الناقلات العاملة ورحلاتها في المملكة العربية السعودية خلال السنوات (2012-2017)

2017		2016		2015		2014		2013		2012		نوع العملية
عدد الرحلات	عدد الناقلات											
387	41	296	36	247	31	177	31	77	15	86	15	ناقلات vlcc العاملة في السوق الفوري
-	-	-	1*	-	-	3	-	11	2	14	2	ناقلات vlcc المؤجرة تأجيراً زمنياً
84	-	144	-	155	-	10	-	-	-	-	-	ناقلات vlcc المستأجرة من السوق الفوري
471	41	440	37	402	31	190	31	88	17	100	17	المجموع

(*) الناقلات رملة تخزين عام.

وعند الانتقال الى الجدول (6) يمكن ملاحظة تنوع الخطوط الملاحية التي تعمل عليها شركة البحري للنفط، فضلاً عن مقارنة الزيادات الحاصلة في عدد رحلات ناقلات النفط العملاقة لنقل النفط خلال السنوات (2013 - 2017)، إذ سجل الخط الملاحي بين الخليج العربي والولايات المتحدة الأمريكية عدد أكبر من الرحلات البحرية لناقلات النفط العملاقة إذ بلغ (132) رحلة خلال عام 2016.

الجدول (6) الخطوط الملاحية العاملة عليها شركة البحري لنقل النفط السعودي خلال عامي (2013 - 2017)

2017		2016		2015		2014		2013		الخط الملاحي
النسبة % من المجموع	عدد الرحلات									
21	84	30	132	30.5	123	35	63	46.5	41	الخليج العربي - الولايات المتحدة الأمريكية
11	46	8.4	37	14.9	60	6.1	11	0	0	الخليج العربي - العين السخنة
19	77	15.2	67	9.4	38	0	0	0	0	الخليج العربي - ينبع
2	10	8.4	37	2.9	12	1.1	2	0	0	الخليج العربي - أونسان (S-oil)
0.7	3	0.9	4	1.4	6	0	0	0	0	الخليج العربي - أوكيانوا
0	0	1.2	5	0	0	0	0	0	0	الخليج العربي - روتردام
14.6	58	16.3	72	13.6	55	24	43	0	0	ينبع - عين السخنة
6.3	25	7	31	9.4	38	4.4	8	0	0	سيدي كرير - روتردام
23.2	92	13	55	17.4	70	30	53	53.5	47	الكاربيبي وغرب أفريقيا الى شرق آسيا
100	395	100	440	100	402	100	180	100	88	المجموع

يلاحظ من خلال التحليل الإجمالي للرحلات التي قامت بها ناقلات النفط العملاقة التي سجلت ارتفاعاً ملحوظاً في غالبية خطوطها مع انخفاض فقط في الخط الملاحي (الخليج العربي – الولايات المتحدة) عند العام 2017 ويعود هذا الانخفاض بسبب زيادة إنتاج النفط الصخري في الولايات المتحدة ومن ثم تقليل استيرادها للنفط من الدول المصدرة، إلا أن العدد الإجمالي لرحلات ناقلات النفط العملاقة ارتفع من (88) رحلة في عام 2013 إلى (395) رحلة في عام 2017، ويمكن عد هذه الزيادة نتاجاً لاستراتيجية التنويع والتوظيف الناجحة لأسطول المملكة العربية السعودية، وعلى الرغم من ذلك فإن المملكة العربية السعودية قامت بعقد اتفاقيات عدة ومنها:

- في عام 2016 وقعت شركة البحري للنفط مع الشركة العربية للاستثمارات البترولية (أبيكوروب) اتفاقية تأسيس صندوق استثماري بقيمة (1.5) مليار دولار يستهدف تملك نحو (15) ناقلة نفط عملاقة على ثلاث مراحل ويمتد عمل الصندوق إلى عشرة سنوات، إذ وزعت ملكية رأس ماله بنسبة (85%) لـ (أبيكوروب) و(15%) لـ (شركة البحري) ووفقاً لهذه الاتفاقية تولت البحري حصرياً مهام إدارة الصندوق تجارياً وفنياً وقد وفر هذا المشروع المشترك لشركة البحري للنفط حمولات منظمة بخصم مضمون، وأضاف مصادر إيرادات جديدة من خلال رسوم خدمة إدارة السفن التابعة لأطراف أخرى [16].

- كذلك ضمن خطة شركة البحري الطموحة للنمو والتوسع فقد وقعت على صفقة مع الشركة الكورية الجنوبية (هيونداي) للصناعات الثقيلة لبناء (10) ناقلات نفط عملاقة، وقد أعلنت الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري) في بداية عام 2017 عن تسلمها ناقلة النفط العملاقة التي أطلق عليها (أمجاد)، والبالغ حمولتها (300) ألف طن ساكن، والتي بنيت وفق أحدث التقنيات للمحافظة على البيئة وتحقيق الكفاءة في استهلاك الوقود، وبذلك أصبح حجم اسطول ناقلات الشركة (37) ناقلة نفط عملاقة، فضلاً عن (9) ناقلات من المزمع استلامها منذ عام 2018 [17].

وبناءً على ذلك عند استلام بقية الناقلات يصبح حجم أسطول المملكة السعودية (46) ناقلة نفط عملاقة، وهذا سيمنحها مرونة أكبر في العمليات التشغيلية وسيمكنها من توسيع أعمالها في نقل النفط الخام والمنتجات البترولية، كما سيعزز من مكانتها في مجال نقل النفط وستكون أكبر دولة مالكة ومشغلة لناقلات النفط في العالم. ومن ثم الاستفادة بشكل أكبر من ارتفاع الطلب على النفط الخام لتحقيق أرباح ضخمة، ويمكن ملاحظة كميات النفط الخام المنقولة إلى دول العالم من قبل ناقلات شركة البحري لنقل النفط والإيرادات المتحققة لها خلال السنوات (2012 – 2017) من خلال الجدول (7) إذ يلاحظ أن الحمولات المنقولة بواسطة ناقلات شركة البحري كانت (208) مليون برميل محققة إيرادات بلغت (510.893) مليون دولار عند العام 2012، ازدادت لتصل إلى (825) مليون برميل مقابل إيرادات بلغت (1.744) مليار دولار عند العام 2015 ومن ثم سجلت الحمولات المنقولة والإيرادات المتحققة إلى (785) مليون برميل مقابل (1.208) مليار دولار عند العام 2017 ويعود ذلك بسبب ما شهدته بعض الدول خارج أوبك وبخاصة الولايات المتحدة من ارتفاع في إنتاجها المحلي مما أدى إلى انخفاض الواردات النفطية الأمريكية ومن ثم انخفاض الطلب على الناقلات إضافة إلى الانخفاض الكبير في المخزونات النفطية وبخاصة في النصف الثاني من عام 2017. وبالعودة إلى الجدول (6) يمكن ملاحظة انخفاض عدد رحلات ناقلات شركة البحري إلى الولايات المتحدة إلى (84) عند العام 2017 بعدما كانت (132) في عام 2016.

الجدول (7) كميات النفط الخام المنقولة إلى موانئ العالم والإيرادات المتحققة لشركة البحري السعودية لنقل النفط خلال السنوات (2012 – 2017)

السنة	الحمولات المنقولة (مليون برميل)	الإيرادات المتحققة (مليون دولار) *
2012	208.0	510.893.187
2013	171.50	578.985.605
3014	365.36	788.253.760
3015	825.30	1.744.224.044
2016	-	1.462.210.791
2017	785.5	1.208.718.840

(* تم تحويل الأرقام إلى الدولار بالاعتماد على الموقع الإلكتروني لتحويل العملات (<http://www.worldforexrates.com>).
(-) عدم توفر البيانات.

ثالثاً: واقع نقل النفط في العراق:

يعد قطاع نقل النفط الحلقة الأخيرة والمهمة لسلسلة الصناعة النفطية في أي بلد نفطي، وبناءً عليه فقد أسست شركة ناقلات النفط العراقية ومنذ سبعينيات القرن الماضي لغرض نقل النفط الخام، ولما لهذا النشاط من أهمية في دعم الاقتصاد العراقي وتعزيز دوره في أسواق النقل الدولية وبما يتناسب مع مكانته كأحد الدول المنتجة والمصدرة للنفط الخام، إذ يعد ثاني أكبر دولة منتجة ومصدرة للنفط من بعد المملكة العربية السعودية ضمن دول منظمة الأوبك.

لقد كانت بداية تأسيس شركة ناقلات النفط العراقية سنة 1972 بامتلاكها (4) ناقلات بإدارة كادر أجنبي [18] لتقوم بمهام نقل النفط الخام العراقي من موانئ العراق إلى موانئ الدول الأخرى أو بين موانئ دول العالم، حتى يكون هناك نظام نفطي متكامل من الاستخراج إلى التصدير، وبدأ العمل فيها بكوادر بحرية أجنبية من دول مختلفة مثل اسبانيا والهند وروسيا والهند [19]، وبعد تطور عملها أصبح أسطول الشركة (15) ناقلة نفط خام مجموع حمولتها (1.417.817) طن ساكن، وفي عام 1983 تم ضم ناقلات شركة توزيع المنتجات النفطية في المنطقة الجنوبية والبالغ عددها (5) ناقلات صغيرة و(4) جنائب إلى أسطول شركة ناقلات النفط العراقية مجموع حمولتها (39.465) طن ساكن [20]، وبذلك أصبح أسطولها (24) ناقلة نفط خام مما ساعد على دخولها للأسواق العالمية كمنافس قوي لنقل النفط الخام إلى ميناء المستهلك وفي الوقت المحدد وبدرجة عالية من الأمان والسلامة، وعند عام 1985 أصبحت الكوادر البحرية العراقية 100% وكانت شركة ناقلات النفط العراقية ترفد الاقتصاد العراقي بأرباح كبيرة رغم الصعوبات التي واجهتها. إذ تمكنت الناقلات العراقية من الدخول والخروج إلى الموانئ العراقية بعد امتناع كثير من الشركات وفرض أجور تأمين عالية وغلق المنفذ البحري الوحيد للعراق أثناء الحرب العراقية الإيرانية، رغم ذلك استمرت الشركة بعملها من خلال نقل النفط الخام من موانئ الدول المجاورة، ولكن لسوء إدارة النظام السابق وبسبب الحروب التي فرضها وتداعيات القرارات التي فرضت على العراق أدت إلى توقف عمل الأسطول وتشتته وتراكم عوائق كبيره عليه وأجور ومصاريه فضلاً عن تقادم العمر وفقدان أكثر من 90% من أسطولها نتيجة الحروب الطائشة خاصة بعد حرب الخليج عام 1991 إذ تعرض الأسطول للتدمير والمصادرة

والفقدان إذ احتجرت (5) ناقلات في الكويت وجنوبيتين في إيران [21]، استمر توقف عمل شركة ناقلات النفط العراقية حتى عام 2003 بعد سقوط النظام السابق ولم تمارس أي نشاط تجاري نتيجة الصعوبات المالية التي واجهتها حتى أنها لجأت للاقتراض لتغطية رواتب الموظفين، فضلاً عن انتقال معظم كوادرها إلى شركات النفط الأخرى مما هدد كيانها وديمومة استمرارها آنذاك، فقد كانت شركة خاسرة حتى عام 2010 إذ بلغت خسارتها ما يقارب (12.5) مليون دولار، ولكنها عادت لممارسة نشاط تجهيز زيت الوقود (البنكر) في عام 2005 وتوقف عام 2009 ومن ثم وبدعم من الوزارة عادت لممارسته في عام 2011 [22]، بعد أن امتلكت (4) ناقلات لنقل زيت الوقود مجموع حمولتها (53020) طن ساكن تم تمويلها من خلال الموازنة الاستثمارية لوزارة النفط، والجدول (8) يوضح تفاصيل تلك الناقلات، ومنذ ذلك الوقت استطاعت الشركة أن تكتسب الخبرة وتخلق سوقاً لتجهيز الوقود (البنكر) ودخلت منافساً قوياً مع دول الجوار وسوق الخليج واستعادت عافيتها وحققت الأرباح حتى استطاعت تغطية رواتب موظفيها وتسديد كامل ديونها.

الجدول (8) اسطول شركة ناقلات النفط العراقية لغاية عام 2018

اسم الناقلّة	السعة / طن ساكن	تاريخ البناء	تاريخ الاستلام
دجلة	13451	2007	2007
الفرات	13451	2007	2007
بغداد	13059	2006	2009
شط العرب	13059	2006	2009
المجموع	53020	-	-

أن مشروع تجهيز زيت الوقود بمثابة بيع الوقود المجهز عن طريقين الأول بواسطة الانبوب من مصفى الشعبية إلى ميناء التحميل في خور الزبير، والثاني بواسطة الصهاريج من مصافي الفرات الأوسط (الدورة، الديوانية) ومصفى الشعبية إلى ميناء التحميل في خور الزبير، ومن ثم يتم نقل الكميات المباعة بواسطة ناقلات الشركة والمذكورة أعلاه إلى دولة الإمارات أو إلى منطقة المخطاف الخارجي لتجهيز ناقلات النفط العملاقة الراسية هناك [23].

ويعد مشروع تجهيز زيت الوقود أو ما يسمى بـ (مشروع البنكر) النواة الأولى لتطوير عمل شركة ناقلات النفط العراقية إذ كان هذا حافزاً للشركة لاستعادة مكانتها في أسواق نقل النفط العالمية مما جعلها إحدى الشركات النفطية الرابحة في العراق. وفي يونيو/2017 قامت بأبرام عقد مشاركة مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول المملوكة من قبل تسعة دول عربية والمؤسسة بموجب القانون العراقي (566) لسنة 1972 والتي يساهم العراق بجزء من رأسمالها بنسبة (13.67%) وله تمثيل في مجلس إدارتها وجمعيتها العمومية، ويهدف هذا العقد الذي يمتد إلى (15) سنة من تاريخ توقيعه إلى النهوض بواقع شركة ناقلات النفط العراقية نحو الأفضل ومساعدتها في تحقيق أنشطتها ومهامها التي أسست من أجله من خلال بناء أسطول نقل وطني بعد حرمان دام أكثر من 30 عام لغرض قيام الناقلات بتصدير النفط الخام والمشتقات النفطية والغاز إلى خارج العراق مع رفع العلم العراقي على الناقلات كجزء من هبة العراق وسيادته في الموانئ الإقليمية والعالمية.

علماً أن حصة شركة ناقلات النفط العراقية في هذا العقد من ممارسة النشاط التجاري (25%) من صافي الأرباح بدون أن تتحمل الشركة أي نفقات مالية، وقد تضمن هذا العقد استئجار (7) ناقلات نفط خام عملاقة (VLCC) تأجير عاري لمدة (5) سنوات واستملاكها مستقبلاً، كما تضمن العقد تدريب الكوادر العراقية وللاختصاصات كافة (البحرية، التجارية، الفنية، الإدارية، القانونية، المالية)، فضلاً عن ابتعاث (700) طالب عراقي من خريجي الدراسة الاعدادية لأحدى الأكاديميات البحرية العالمية للحصول على شهادة الملاحة البحرية والعلوم الهندسية البحرية على نفقة الشركة العربية البحرية لنقل البترول [24]. ووفقاً لبيانات الجدول (9) الذي يوضح إيرادات شركة ناقلات النفط العراقية خلال السنوات (2012 – 2018) من خلال نشاطها التجاري من بيع ونقل كميات النفط الخام والمنتجات المجهزة عبر الأنبوب في ميناء خور الزبير والصحاريح إذ يلاحظ أن بعد إبرام عقد الشراكة مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول عند العام 2017 حققت شركة ناقلات النفط العراقية إيرادات بلغت (135) مليون دولار وبنسبة تغير سنوي بلغت (126%)، وبلغت الكميات المجهزة (28.677) مليون برميل للعام نفسه، أي ما يعادل أكثر من ضعفي مما حققته عند عام 2016. في حين بلغت الإيرادات (233) مليون دولار عند عام 2018 وبنسبة تغير سنوي بلغت (72%) والكميات المجهزة بلغت (45.785) مليون برميل أي ما يعادل أكثر من ضعف ما تحقق من إيرادات عند العام 2017. نتيجة لتوسيع النشاط التجاري لشركة الناقلات مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول. لذا يمكن القول أن تزايد إيرادات شركة ناقلات النفط العراقية عند عامي 2017 و 2018 جاء نتيجة ممارسة النشاط التجاري ضمن العقد المبرم مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول، لذا يعد هذا العقد امتيازاً وفائدة كبيرة لصالح شركة ناقلات النفط العراقية كونه يدر إيرادات مالية كبيرة للشركة والتي من خلالها يمكن شراء ناقلات متنوعة تساعد في تطوير عمل الشركة وتعزيز من مكانتها الاقتصادية في أسواق النقل العالمية، كما أنه سيسهم في إدارة الأنشطة المهمة في شركة ناقلات النفط العراقية وتدريب وتخريج عدد كبير من الموظفين البحريين القادرين على قيادة الناقلات مستقبلاً كذلك سيسهم في سد النقص الحاصل في التخصصات البحرية التي تعاني منها الشركة منذ عقود طويلة بسبب الحروب والظروف التي مر بها العراق.

الجدول (9) كميات النفط الخام والمنتجات المجهزة عبر الأنبوب والصحاريح والإيرادات المتحققة لشركة

ناقلات النفط العراقية خلال السنوات (2012 – 2018)

السنة	كميات النفط الخام والمنتجات المجهزة (مليون برميل)	الأرباح المتحققة (مليون دولار)*	نسبة التغير السنوي للإيرادات %
2012	1.603.595	19.800.696	-
2013	3.444.252	41.925.942	111
2014	4.700.248	45.991.552	9
2015	8.830.213	34.646.677	24-
2016	12.677.084	59.170.919	70
2017	28.611.856	135.585.825	129
2018	45.785.992	233.834.968	72

(* تم تحويل الأرقام للدولار بالاعتماد على نشرات البنك المركزي للسنوات (2012 – 2018).

الاستنتاجات:

- 1- سعي الدول المنتجة والمصدرة للنفط في دول الأوبك إلى امتلاك اساطيل متنوعة من الناقلات ومنها دولة الكويت التي سعت إلى تنويع اسطولها الذي يبلغ (24) ناقلة فضلا عن (6) ناقلات قيد البناء اذ حققت إيرادات بلغت (1.417.020.335) مليار دولار خلال المدة (2012- 2017)، كذلك المملكة العربية السعودية اذ امتلكت (46) ناقلة نفط عملاقة مما جعلها من اكبر الدول المشغلة والناقلة للنفط في العالم، وبما أنها الناقل الوحيد للنفط لشركة أرامكو فقد حققت إيرادات ضخمة بلغت (6.293.286.227) مليارات دولار.
- 2- لازالت شركة ناقلات النفط العراقية عاجزة عن الدخول في أسواق النقل العالمية كونها تمتلك (4) ناقلات منتجات نفطية صغيرة الحجم تتسع حمولاتها (53) ألف طن ولا تشكل سوى (3.5%) من حجم اسطولها في الزمن السابق، وتعمل هذه الناقلات على نقل المنتجات النفطية فقط وتزويد بعض الناقلات البحرية بالوقود عند منطقة المخطاف، إذ انها لا تلبي الطلب على النفط الخام المصدر.
- 3- يعد العقد المبرم مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول امتيازاً وفائدة كبيرة لصالح شركة ناقلات النفط العراقية كونه يدر إيرادات مالية كبيرة للشركة إذ حققت إيرادات بلغت (570) مليون دولار خلال المدة (2012 - 2018) وان أكثر من (60%) من هذه الإيرادات تحقق عند عامي 2017 و2018 بعد إبرام العقد المذكور. ومن خلال هذه الإيرادات يمكن شراء ناقلات متنوعة تساعد في تطوير عمل الشركة وتعزز من مكانتها الاقتصادية في أسواق النقل العالمية.

المصادر:

1. المظفر، راغب محمد حسن، "مسؤولية الناقل البحري في عقد نقل البضائع بحراً"، مجلة الحقيقة القانونية، السنة الثالثة، العدد (36)، (2011).
2. Source: Georgios Dimitrio, "MSc in Maritime Economics and Logistics", Erasmus University Rotterdam, p7, (2016).
3. فقيه، ياسر أسامة، سوق ناقلات النفط يد على نبض الاقتصاد العالمي، بحث منشور على الموقع الإلكتروني، (<https://www.alarabiya.net/ar/qafila>)، (2018).
4. الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري)، نشرة إصدار متاحة على الموقع الإلكتروني، (www.cma.org.sa)، (2015).
5. الحميدي، عدنان حبيب عروج، عقود البيوع البحرية الدولية وتأثيرها في تطوير قطاع النقل البحري في العراق للمدة (2003 – 2017)، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الإدارة والاقتصاد / جامعة البصرة، ص118، 2017.
6. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, pp7, (2017).
7. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD, Review Of Maritime Transport, pp5, (2018).
8. التقرير السنوي للأمم العام لمنظمة الأقطار العربية (أوابك)، 2017، ص34.
9. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), Annual Statistical Bulletin, p. 80, 2017.
10. مؤتمر الطاقة العربي العاشر، الطاقة والتعاون العربي، الورقة القطرية لدولة الكويت، أبو ظبي / دولة الإمارات العربية المتحدة، 21-23 كانون الأول/ 2014، ص39.
11. مجلة ناقلات، شركة ناقلات النفط الكويتية، مجلة ربع سنوية تصدرها مجموعة العلاقات العامة والخدمات الإدارية بشركة ناقلات النفط الكويتية، يونيو/ 2018، ص5.
12. شركة البحري، التقرير السنوي، المملكة العربية السعودية، ص6، 2012.
13. مؤتمر الطاقة العربي العاشر، الطاقة والتعاون العربي، الورقة القطرية للمملكة العربية السعودية، أبو ظبي / دولة الإمارات العربية المتحدة، 21-23 كانون الأول/ 2014، ص28.
14. شركة البحري، التقرير السنوي، المملكة العربية السعودية، ص6، 2013.
15. شركة البحري، التقرير السنوي، المملكة العربية السعودية، ص5، 2015.
16. الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري، نشرة إصدار منشورة على الموقع الإلكتروني، ص75، (www.cma.org.sa)، (2015).

18. شركة البحري، التقرير السنوي، المملكة العربية السعودية، ص11، 2016.
19. مجلة القبس الإلكتروني، السعودية: نحو امتلاك أكبر أسطول نفطي، معلومات متاحة على الموقع الإلكتروني، (<https://alqabas.com>)، 2016.
20. مجلة البحري، البحري تضم ناقلة النفط العملاقة "أمجاد" إلى أسطولها ليصل إلى 84 سفينة متعددة الأغراض، 2017، المعلومات متاحة على الموقع الإلكتروني،
<https://www.bahri.sa/Media/News/2162.aspx>
21. مجلة الناقلات، مجلة شهرية تصدر عن شركة ناقلات النفط العراقية /العلاقات والأعلام، العدد الأول لشهر آب 2007، ص5.
22. داود، سلمان جودي، نظم معلومات المحوسبة شركات النفط العراقية في محافظة البصرة، بحث منشور في مجلة آداب البصرة، جامعة البصرة /كلية الآداب، العدد 56 لسنة 2011، ص304.
23. شركة ناقلات النفط العراقية، السياسة النفطية، القسم التجاري، ص1، 2016.
24. داود، سلمان جودي، مصدر سابق، ص 306، 2011.
25. شركة ناقلات النفط العراقية، السياسة النفطية، مصدر سابق، ص2، 2016.
26. شركة ناقلات النفط العراقية، السياسة النفطية، مصدر سابق، ص3، 2016.
27. شركة ناقلات النفط العراقية، العقد المشترك مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول، يونيو/2017، ص3.