

الآثار الاقتصادية لعقود البيع الدولية Cif و FOB في تجارة العراق الخارجية

**بحث مستل من رسالة الماجستير مقدمة الى مجلس كلية الادارة والاقتصاد / جامعة
البصرة وهي جزء من متطلبات نيل درجة ماجستير في علوم الاقتصاد**

**ا.م.د. شعبان صدام منشد الإمارة الباحث عدنان حبيب عروج
جامعة البصرة/ كلية الادارة والاقتصاد/ قسم الاقتصاد**

**The economic impacts of international sales contracts (CIF
and FOB) on the Iraqi external trade**

**Dr. Shaaban Sadam Alemara Lect. Adnan Habeeb Arooj
AL -Basrah University ,Administration &Economics College**

الآثار الاقتصادية لعقود البيع الدولية Cif و FOB في تجارة العراق الخارجية

الباحث : عدنان حبيب عروج

ا.م.د. شعبان صدام منشد الإمارة

المخلص :

العقود البحرية الدولية Cif و fob هي عقود تجارية تبرم بين مصدرين ومستوردين تابعين لدول متباعدة بعضها عن البعض الآخر يفصل البحر فيما بينها وتتفاوت تلك الدول في ثرواتها وإنتاجها حيث تختص تلك العقود البحرية في السلع والبضائع التي يتم نقلها عبر البحر وبواسطة السفن حصراً وتعد التسهيلات التجارية التي تقدمها العقود البحرية للحياة التجارية الدولية كافية في حد ذاتها لتوضح سبب أهميتها واحتلالها مكانة مهمة في عالم التجارة الدولية وتبرز أهمية البحث من خلال التأثيرات والالتزامات والآثار الاقتصادية المترتبة على أطراف التبادل التجاري وما يترتب عليها من كلف ومنافع لهذه الأطراف ويتضح ذلك من خلال حصيلة تجارة الخدمات الناتجة عن صادرات واستيرادات العراق خلال المدة ٢٠٠٣-٢٠١٦ .

Abstract

The international maritime contracts (CIF and FOB) are commercial contracts concluded between exporters and importers of countries separated from each other where the sea separates them and these countries vary in their wealth and production. These maritime contracts are concerned with goods that are transported by sea and ships exclusively. The commercial facilitation introduced by maritime contracts for international commercial life are sufficient in their own right to explain their importance and important position in the world of international trade .The research importance is highlighted from the effects, obligations and economic effects of the commercial exchange parties and what resulted from costs and benefits for these parties. This is clear from the outcome of trade in services resulting from exports and imports of Iraq during the period 2003-2016

المقدمة

تحتل عقود البيع الدولية حيزاً مهماً في واقع النشاط التجاري الدولي المعاصر إذ أن تبادل السلع والبضائع على صعيد التصدير والاستيراد يرتبط في الغالب بهذه البيوع .

ولذلك سنركز على نوع خاص من هذه البيوع الدولية وهي البيوع البحرية الدولية سيف (CIF) و فوب (FOB) وتشكل البيوع البحرية أهمية كبيرة من بين البيوع الدولية وهذه البيوع عبارة عن عقود تجارية محلها أموال منقولة (سلع وبضائع) يتم تداولها بين المصدرين والمستوردين وهذه العقود لا تُعد من البيوع البحرية إلا إذا واجه طرفا البيع عقد نقل سلع وبضائع عن طريق البحر وتشارك العديد من الأطراف الدولية في تنفيذ عقد لبيع البحري فضلاً عن المصدر والمستورد فهناك أطراف أخرى مكملة تؤدي دوراً رئيساً في إبرام وتنفيذ هذا التعاقد ومنها الناقل البحري وشركات التأمين والخدمات التي تؤديها الموانئ مثل عمليات الشحن والتفريغ وغيرها من الخدمات فضلاً عن الدور الرئيس الذي تؤديه البنوك كوسيط يسهل عمليات التبادل التجاري بين المصدرين والمستوردين من خلال عملية فتح الاعتمادات المستندية ويترتب على هذه التعاملات العديد من الآثار الاقتصادية والالتزامات مما يعكس في حصيلته تجارة الخدمات الناتجة عن تصدير واستيراد السلع والبضائع على وفق البيوع البحرية وتأثيرها المباشر على ميزان المدفوعات.

أهمية البحث :

تتبع أهمية البحث من أهمية الآثار الاقتصادية المترتبة على تنفيذ العقود البحرية والأطراف المشتركة في تنفيذ هذه العقود مما يؤثر في حصيلته صادرات العراق واستيراداته من تجارة الخدمات وما يترتب عليها من متحصلات ومدفوعات بالعملة الأجنبية وخصوصاً في مجالات النقل البحري وخدمات الموانئ وشركات التأمين الوطنية التي يمكن أن تؤدي دوراً حيوياً على وفق العقدين الأساسيين في التعاملات الدولية وهما سيف (CIF) و فوب (FOB) .

مشكلة البحث :

تتركز مشكلة البحث في كون تجارة العراق الخارجية وخصوصاً في مجال الخدمات شكلت عجزاً كبيراً في علاقاته مع العالم الخارجي , ويعود ذلك إلى اعتماد العراق على الأساس سيف (CIF) في جانب الاستيرادات وعلى الأساس فوب (FOB) في جانب الصادرات مما يجعل العراق بلداً متلقياً للخدمات الخارجية (خدمات الشحن والنقل والخدمات المصرفية) وبالتالي ترتفع أقيام المدفوعات الخارجية بالعملة الأجنبية لقاء هذه الخدمات فضلاً عن إهمال وعدم إعطاء دور لأسطول النقل البحري وشركات التأمين الوطنية .

هدف البحث :

تهدف الدراسة إلى الوصول عملياً إلى أفضل الخيارات في مجال البيوع البحرية في تعاملات العراق التجارية الخارجية بالشكل الذي يؤدي إلى تحسين واقع قطاع النقل البحري وشركات التأمين الوطنية من خلال جعل هذا القطاع مصدراً لخدمات الشحن والنقل والتأمين وليس متلقياً لها بما يسهم في تحسين الوضع الاقتصادي للبلاد وعلى وفق المتعامل به على المستوى الدولي .

فرضية البحث :

تحاول الدراسة إثبات الفرضية التالية : (إن استخدام البيوع البحرية الدولية في التعاقدات التجارية الخارجية للعراق حالياً أدى إلى نتائج سلبية في قطاع النقل البحري بشكل خاص و الاقتصاد العراقي بصورة عامة) .

هيكلية البحث :

لغرض إثبات فرضية البحث أو نفيها فقد جرى تقسيم الدراسة إلى مبحثين أهتم المبحث الأول بالإطار النظري والمفاهيمي لعقود البيوع البحرية الدولية وأهميتها الاقتصادية في حين أهتم المبحث الثاني بدراسة وتحليل واقع التجارة الخارجية في العراق في ظل البيوع البحرية خلال المدة 2003-2015 وتنتهي الدراسة باستنتاجات وتوصيات حول الموضوع .

المبحث الأول

عقود البيوع البحرية الدولية

أولاً : ماهية عقود البيوع البحرية الدولية.

اتسع حجم التبادلات الدولية بشكل عام والتجارية بشكل خاص في عالمنا المعاصر جراء ظهور العمليات الإجرائية التي ساعدت على تسهيل هذه التبادلات التي يعبر عنها بظاهرة العولمة التجارية وكون النظام الاقتصادي العالمي في الوقت الحالي يوفر إمكانات أوسع من أي وقت مضى للأعمال التجارية للوصول إلى الأسواق في جميع أنحاء العالم فتباع الآن السلع ما بين الدول في بلدان أكثر وكميات أكبر وتتنوع أوسع وحيث يزداد حجم المبيعات وكذلك تطور أساليب البيع والنقل في العالم تزداد معه إمكانية حدوث صعوبات وخلافات تنشأ عنها كلف ومنافع مالية لجميع الأطراف نتيجة اختلاف التشريعات التجارية في كل دولة إذ لا تتم صياغة عقود البيع المرتبطة بعمليات التبادل التجاري على النحو الملائم لذلك تقوم القواعد الرسمية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية لتفسير المصطلحات التجارية (الانكوتيرمز) INCOTERMS بدور مهم في ضبط التجارة الدولية إذ تمثل مجموعة من القواعد المتعارف عليها دولياً لتفسير أهم المصطلحات المستعملة في عقود التجارة الدولية وكلمة INCOTERMS اختصاراً لأسم المجموعة باللغة الإنكليزية واسمها بالكامل هو International Commercial Terms وتعني العقود التجارية الدولية:(المحامي 165 2006) ولذلك فإن اتفاق طرفي عقد البيع الدولي الممثلان في البائع والمشتري على اعتماد أحد هذه القواعد سيكون له بالضرورة تأثير من جانب الالتزام القانوني في العقود الأخرى الممثلة بعقود التأمين والنقل والإجراءات المرافقة لها وبما أن الدراسة تركز على إظهار الجوانب والآثار الاقتصادية لهذه العقود في عملية التبادل الدولي عن طريق نقل السلع والبضائع من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك عن طريق البحر لذلك نشير خلال الدراسة إلى هذه الأطراف بالمصدر والمستورد إذ يقوم هذا التبادل على سوق عالمية كبيرة وعلى التفاوت الدولي في نوعية الإنتاج وكميته إذ أن استيراد البضائع أو تصديرها هو من المرتكزات الأساسية التي تقوم عليها التجارة الدولية لذلك لا يمكن تصور التبادل التجاري الخارجي دون إجراءات تنظمه وتسهل انسيابيته بما يعود بالنفع لجميع الأطراف , و يُعد النقل البحري للبضائع أداة لتسهيل وتنفيذ الصفقات التجارية الدولية والتي يطلق عليها البيوع البحرية الدولية أي تلك البيوع التي يرتبط عنصر تسليم المباع فيها بنقله بحراً سواء أكانت عمليات استيراد أم تصدير وتتصف هذه البيوع بالصفة الدولية وذلك بالنظر لنقل البضائع الذي يكون بين دولتين أو أكثر أو بالنظر لطرفي عقد البيع إذ تكون

أماكن عملهم وإقامتهم في دول مختلفة أو يكون المتعاملون من جنسيات مختلفة لذلك فإن علاقة القواعد العامة للبيع الدولي بالبيع البحرية يعكس على التعريفات المطروحة من قبل غرفة التجارة الدولية المختصة في تنظيم هذه البيوع فيذهب بعض التعريفات إلى تمييز البيع البحري استناداً إلى الطريقة التي تنقل أو يتعين أن تنقل بها البضائع من المصدر إلى المستورد فقيل أن البيع البحري هو ((بيع تحت التسليم لبضائع معدة لأن تشحن بحراً)):(كومانى,14,1981), كما قيل بأنه((بيع لبضائع منقولة أو يتعين أن تنقل بحراً)):(الأسير 2008 254) وتبعاً لهذه التعريفات فإن طريقة النقل البحري للبضائع المبيعة هي التي تفرض للبيع البحرية تنظيمًا خاصاً كما عرفت البيوع البحرية بأنها ((بيع لبضائع تكون فيها السفينة واستغلالها التجاري وسيلة لتنفيذها المادي)):(الحسني 2001 15) فالنقل بطريق البحر يفرض تارة كشرط في البيع وتارة أخرى كطريقة لتنفيذه معطياً لهذه البيوع أصالتها وطابعها الخاص ضمن الأعراف والقوانين التجارية الدولية الذي يميزها عن البيوع العادية الداخلية التي تكون خاضعة للأعراف والقوانين الوطنية لكل دولة , وبما أن البيوع الدولية تتطلب مجموعة من الإجراءات والأعمال لكي تتم عملية التبادل ومن بينها إبرام عقدي النقل والتأمين وفتح الاعتمادات المستندية لوسائل نقل مختلفة حسب نوع وغرض العقد فهناك عقود تختص باستخدام وسيلة نقل جوي إذ تتطلب إبرام عقدي تأمين و نقل جوي وهناك عقود مختصة باستخدام أكثر من وسيلة نقل سواء أكان نقلاً برياً أم بحرياً لذلك فإن عقود البيوع البحرية يتطلب إبرامها وتنفيذها عقد تأمين بحري وعقد نقل عبر السفن حصراً وخدمات مناولة (*) تقدم في الموانئ وخدمات مصرفية مالية (فتح الاعتمادات المستندية) لتسهيل عمليات التبادل التجاري والبيوع البحرية الدولية لا تكون في صورة واحدة وإنما بصيغ متعددة بحسب عملية إبرام وتنفيذ عقد النقل البحري وأطراف عقد البيع وما يترتب على ذلك من التزامات وآثار اقتصادية بين هذه الأطراف و يبقى دور الناقل البحري مقصوراً على تنفيذ عقد النقل لقاء أجر معلوم بنسبة 11% يتضمن أجور الشحن والتفريغ ويتم الوفاء بالثمن في البيوع البحرية في كثير من الأحيان عن طريق عملية فتح الاعتمادات المستندية إذ يتولى المصرف وفاء ثمن البضاعة للمصدر لقاء رهن على البضائع المنقولة بضمان سند الشحن حتى يستوفي ما دفعه إلى المصدر من المستورد مضافاً إلى ذلك نسبة خصم 4% تمثل أجور التأمين والخدمات المصرفية:(دويدار 2008 191) وتنقسم البيوع البحرية إلى البيوع عند ميناء الوصول أو التفريغ وخاصة البيع بسفينة معينة حيث أصبحت نادرة الاستخدام في هذه الأيام والشكل الحديث هو البيوع عند القيام أو في ميناء التحميل وتستخدم بكثرة بفضل التطور والتقدم المستمر الحاصل في المجال التقني لصناعة النقل البحري والتطور في خطوط الملاحة البحرية وانتظامها ولذلك عُدت بيوع القيام سيف (CIF) و فوب (FOB) من أكثر أنواع البيوع استخداماً في التعاملات التجارية الدولية وبناءً على ذلك سنتطرق إلى هذا النوع من البيوع بشكل أكثر تفصيلاً من خلال بيان مفهوم هذين البيوع والآثار الاقتصادية المترتبة على المتعاملين بهما من خلال الآتي :

* خدمات المناولة : يقصد بها خدمات شحن وتفريغ السلع والبضائع من وإلى السفن داخل الموانئ.

(١) عقد البيع سيف (CIF) .

يُقصد بعقد البيع سيف (CIF) تسليم البضائع في ميناء الشحن ويلتزم المصدر ضمن هذا العقد بشحن ونقل البضائع والتأمين عليها ضد الأخطار البحرية التي تتعرض لها البضائع طوال الرحلة البحرية من هلاك أو تلف مقابل ثمن إجمالي يدفعه المستورد يشمل قيمة البضائع وأجرة النقل وقسط التأمين ويجري هذا الاتفاق بين طرفي العقد المصدر و المستورد وسمي هذا العقد بالبيع سيف(CIF) اختصاراً للأحرف الأولى من الكلمات الإنكليزية cost insurance and freight التي تعني تكلفة البضاعة و التأمين عليها وأجرة نقلها وعقد البيع سيف (CIF) هو من أكثر أنواع البيوع البحرية استعمالاً في العمليات التجارية في عصرنا الحاضر بسبب التطور التقني الذي طرأ على صناعة النقل البحري ووسائله وأخذ هذا النوع من البيوع ينتشر بسرعة بسبب ارتفاع حجم السلع والبضائع المصدرة والتي تنقل بصورة مستمرة مثل السلع السائبة (النفط الخام والحبوب) لذلك استخدم بشكل واسع جداً حتى أصبح يشغل حيزاً كبيراً في حجم التبادل التجاري الدولي منذ أواخر القرن العشرين وإلى الآن : (الأسير 255 2008) ويعود سبب انتشار التعامل في مثل هذا النوع من العقود نتيجة إعفاء الطرف المستورد من أعباء وتكاليف إبرام وتنفيذ عقدي النقل والتأمين والإجراءات المتعلقة بها وعلى وجه الخصوص عندما تفتقر دولة المستورد لشركات نقل وتأمين وطنية قادرة على تلبية هذا الطلب أو لعدم امتلاكها لأسطول نقل بحري متكامل ولذلك يؤدي هذه المهمة الطرف المصدر لكون شروط العقد سيف (CIF) تترك للمصدر حرية اختيار السفينة التي ستنقل البضائع وحرية التأمين عليها ضد الأخطار وذلك يسهم بشكل كبير في انتشار وتوسع عمل شركات النقل والتأمين البحري في الدول الصناعية الكبرى والدول المتقدمة المصدرة لمختلف السلع والبضائع مما يجعلها دول مصدرة لهذه الخدمات إذ تمثل مصدر كبير للعملة الأجنبية وعلى وفق هذا العقد يسلم المصدر البضاعة إلى المستورد في ميناء الشحن بعد تسلمه مستندات البيع وفي المقابل يدفع المستورد للمصدر ثمن البضاعة الإجمالي يشمل أجرة النقل والتأمين وهذه العملية تتم بواسطة فتح الاعتمادات المستندية كما يوفر للمصدر إمكانية قبض ثمن البضاعة بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل في ميناء الشحن كما يستطيع المصدر أن يشحن البضائع قبل البيع ثم يبحث عن المستورد لإبرام العقد ومثال ذلك البضائع العائمة:(الرفيعي و كومانى 62 2012) .

(٢) عقد البيع فوب (FOB).

وجد مصطلح عقد البيع فوب (FOB) اختصاراً للعبارة الإنكليزية free on board وتعني تسليم البضائع على ظهر السفينة التي يعينها المستورد للمصدر ويتوقف التزام المصدر عند حد تسليم البضائع في ميناء الشحن ولا يتجاوز هذا الحد إلى إبرام عقد النقل البحري وإنما يتولى المستورد إبرام عقد النقل والتأمين على البضاعة المنقولة ويتولى المستورد ضمن شروط هذا العقد اختيار وتحديد السفينة التي ستنقل البضاعة فضلاً عن إبرام عقد التأمين وذلك يعطي دوراً كبيراً لاستخدام خدمات أسطول النقل الوطني وشركات التأمين الوطنية التابعة لدولته و لذلك يعول على هذا النوع من العقود في نقل السلع الاستهلاكية والإنتاجية المستوردة وخصوصاً في كثير من الدول النامية لكي تحافظ على استقرار أسعار تلك السلع في أسواقها الداخلية من خلال توفير أجور خدمات النقل والتأمين المضافة على قيمتها نتيجة معاملتها كخدمات داخلية مثال على هذه الدول كولومبيا والجزائر وباكستان وإيران : (فياض , 2012 , 112) , ويختلف البيع فوب (FOB) عن نوع آخر من البيوع مشابه له يعرف بأسم البيع (FAS) ويعني قيام المصدر بتسليم البضائع المبيعة على رصيف ميناء الشحن بجوار السفينة التي يعينها

المستورد وعليه سوف يتحمل المستورد إبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين وأجور الشحن والتفريغ ولذلك يكون الاختلاف مع فوب (FOB) في لحظة التسليم على رصيف ميناء الشحن: (دويدار 195 2008) ويرجع سبب ظهور ذلك النوع من البيوع إلى كونه الصورة المبسطة التي تحقق أرادة المصدر في التخلص من أعباء المخاطر في أثناء النقل البحري للبضائع وذلك لأن من خصائص هذا البيع إلقاء عبء مخاطر نقل البضائع على المستورد فضلاً عن كون خطوط الملاحة المنتظمة لم تكن معروفة وقت ظهور هذا النوع من البيوع وإنما كانت العمليات التجارية المرتبطة بالبيوع الدولية تعتمد على السفن البدائية غير المتطورة وأغلب هذه السفن كانت سفن شرعية ومع تقدم واتساع التجارة البحرية وظهور البيع سيف (CIF) في الأعراف التجارية الحديثة فإن البيع فوب (FOB) لم يعد البيع المناسب للتجارة الدولية مع ذلك فإن البيع فوب (FOB) لم يهجر كلياً بل ما زال يستخدم جنباً إلى جنب مع البيع سيف (CIF) ولكن أحكامه تطورت بما يتلاءم مع التطور الحاصل في التجارة الدولية وما يصاحبها من ظروف جديدة إذ أن المعاملات التي تتم عن طريق البيع سيف (CIF) أكثر من حجم المعاملات في باقي البيوع الأخرى وسبب ذلك يعود إلى أن عقد البيع فوب (FOB) يستخدم في نقل السلع والبضائع التي تنقل بأحجام قليلة وبصورة منقطعة وغير مستمرة مثل السلع الاستهلاكية والإنتاجية : (محمد 27 2012) .

ثانياً : الآثار الاقتصادية لعقود البيع سيف CIF و فوب FOB .

١) الآثار الاقتصادية المترتبة على أطراف التبادل على وفق الأساس CIF :

أ- الآثار والالتزامات الاقتصادية المترتبة على المصدر :

تقع على المصدر الكثير من الالتزامات والنقبات جراء إبرام وتنفيذ عقد البيع سيف (CIF) مع الطرف الآخر وهو المستورد فضلاً عن المكاسب المتحققة : (صالح 298 2006) 2013 (Harrison 3) كما يلي :-

- يلتزم المصدر بإبرام وتنفيذ عقدي النقل والتأمين على البضاعة على وفق شروط هذا العقد وبما أن المصدر هو الطرف الذي يحق له اختيار وتحديد السفينة التي تنقل البضاعة لذلك تحتم عليه المصلحة الوطنية أن يختار سفينة تابعة لأسطول النقل البحري الخاص بدولته فضلاً عن اختياره لشركات التأمين الوطنية وتلك العملية تسمح للمصدر بدفع أجور النقل وأقساط التأمين بالعملة الوطنية الخاصة به وبالتالي إذا كانت الجهات التي تقدم خدمات النقل والشحن والتأمين تابعة لدولة المصدر فتعامل هذه العمليات كخدمات داخلية في ميزان مدفوعات دولة المصدر حسب شروط هذا العقد , ويضيف المصدر قيمة هذه الخدمات على المبلغ الإجمالي لقيمة البضاعة الذي يدفعه المستورد .

- يلتزم المصدر بشحن البضائع كماً ونوعاً على وفق المواصفات والشروط المذكورة في العقد مع ما يثبت شحن البضاعة (بوليصة الشحن) * , حيث يكون متحملاً لتكاليف تلك العملية.

- تظهر فائدة هذا العقد على المصدر من خلال تمكينه من الحصول على الثمن فوراً منذ تأريخ شحن البضاعة على متن السفينة وذلك بقيامه سحب كمبيالة على المستورد وخصمها لدى أحد البنوك وهي كمبيالة مستندية

*تمثل (بوليصة الشحن) إيصال استلام وعقد نقل ووثيقة ملكية للبضاعة المشحونة ومن أهم المستندات المطلوبة في الاعتمادات المستندية .

يرفق فيها المصدر وثيقة التأمين وسند الشحن وهما سندان قابلان للتداول بطريقة التطهير كما يرفق فيها مستندات أخرى كالفاتورة التجارية وغيرها من المستندات الممثلة للبضاعة ولا تسلم هذه المستندات للمستورد إلا إذا قبل الكمبيالة ودفع قيمتها في حال استحقاقها في البنك الذي يتعامل مع ولذلك لا يتردد البنك حينها في الوفاء بقيمة الكمبيالة .

■ يلتزم المصدر بتعبئة وحزم البضاعة وشحنها وتثبيتها* في السفينة ولذلك يكون متحملاً لنفقات هذه الخدمات فضلاً عن نفقات الفحص والقياس والوزن والعد الخاصة بالبضائع وتعود إيرادات هذه العمليات إلى سلطة الميناء التابعة لدولة المصدر , حيث تستوفى بالعملة المحلية .

■ تنتقل ملكية البضاعة إلى المستورد في أثناء انتهاء عمليات الشحن على متن السفينة التي حددها واختارها المصدر .

■ يلتزم المصدر بالحصول على رخصة تصدير أو أي تفويض آخر لتصدير البضائع من الهيئة التجارية المخولة في دولته ويكون متحملاً لجميع نفقات هذه الإجراءات إذ يضيفها على المبلغ الإجمالي لسعر البضاعة المصدرة .

■ يتحمل المصدر الرسوم والضرائب كافة الخاصة بالبضائع المصدرة حتى موعد شحنها على متن السفينة .
■ أن يقدم المصدر للمستورد بناءً على طلبه أي مستند عن دولة المصدر أو دولة المنشأ التي قد يحتاجها المستورد لاستيراد البضائع في دولته عند وصول البضائع أو لاستعمالها للترانزيت عبر دولة أخرى , إذ يكون متحملاً لجميع نفقات الحصول على هذه المستندات .

ب- الآثار والالتزامات الاقتصادية المترتبة على المستورد:

تقع على المستورد الكثير من الآثار والالتزامات والنفقات الاقتصادية جراء إبرام وتنفيذ عقد البيع سيف (Cif) مع الطرف الآخر وهو المصدر فضلاً عن المكاسب المتحققة: (Sassoon & Merren 1984 24-25) (الوادي 96 2001) وكما يلي :-

■ على وفق شروط هذا العقد يقع على كاهل المستورد دفع نفقات النقل والتأمين والشحن كنسبة قدرها 15% من قيمة البضاعة تضاف إلى الثمن الإجمالي لقيمة البضاعة المستوردة حيث تعامل تلك العمليات في ميزان المدفوعات كخدمات دولية مستوردة من الخارج , ويكون الدفع بالعملة الأجنبية الخاصة بدولة المصدر أو بعملة أجنبية تالفة مثل الدولار الأمريكي تكون مقبولة من جميع الأطراف وتلك العملية تؤدي إلى خروج العملة الأجنبية من دولة المستورد كون تلك الدولة تصبح متلقياً كبيراً لخدمات الشحن والنقل والتأمين الخارجية مما ينعكس سلباً على احتياطياتها من العملة الأجنبية .

■ تنتقل ملكية البضائع للمستورد في ميناء الشحن لحظة شحنها على متن السفينة المحددة من قبل المصدر ويكون المستورد متحملاً للمصاريف والنفقات كافة التي قد تنشأ بالترانزيت حتى وصولها لميناء التسليم فضلاً عن نفقات التفريغ والتحميل ورسوم الرصيف ما لم تكن هذه النفقات ضمن الأجر المدفوع لشركة النقل .

*يقصد (بالتثبيت) ترتيب البضائع داخل عنابر السفينة أو في مخازن الميناء بشكل يستغل المساحة الفارغة بأكملها .

- يتحمل المستورد الرسوم الكمركية كافة وغيرها من الضرائب الخاصة بالاستيراد.
- يتحمل المستورد نفقات الحصول على رخص الاستيراد أو ما يحتاجه لاستيراد البضائع في ميناء الوصول الخاص بدولته .

ت- مزايا وعيوب عقد البيع سيف (CIF) .

لكل عقد بيع تجاري مزايا وعيوب نتيجة لاختلاف المصالح بين أطراف العقد ونتيجة لقصور المتعاقدين عن الإلمام بكل المشكلات أو العيوب التي قد تظهر في المستقبل والتي تنشأ نتيجة لظهور علاقات ومتطلبات جديدة في الحياة التجارية ومن هذه المزايا والعيوب ما يلي :-

■ المزايا والعيوب من جانب المصدر .

يضمن عقد البيع سيف (CIF) لدولة المصدر امتلاك شركات تأمين وطنية وأسطول نقل بحري وطني متكامل قادر على نقل تجارتها الخارجية دون التعرض لمخاطر الظروف السياسية وما ينشأ عنها من اضطرابات اقتصادية ولذلك تؤمن هذه الدول احتياجاتها من المستلزمات الاستهلاكية والإنتاجية بما يوفر لها الاستقرار الاقتصادي وقدرة صناعاتها في الاستمرارية دون توقف نتيجة الظروف الدولية ويضمن هذا العقد عدم تأثر الأسطول الوطني لظروف الاحتكار الدولية التي يمارسها ملاك شركات الملاحة الدولية لتحقيق مصالحهم المادية و يسهم وجود شركات التأمين الوطنية وأسطول النقل البحري الوطني في تحقيق عائد مباشر أو غير مباشر يحسن من وضع ميزان المدفوعات نتيجة تحصيل العملات الأجنبية إذ تسجل هذه العمليات في الحساب الجاري كخدمات مصدرة ضمن حساب الخدمات غير المنظورة الجانب الدائن ويضمن ذلك العقد للمصدر نقل بضاعته على أفضل السفن مهما كانت تكاليف النقل مرتفعة كونه ينقل عبئها للمستورد عن طريق سعر المنتجات المصدرة , فضلاً عن ذلك لما تحققه تلك الأساطيل من توفير فرص عمل للمواطنين مما يؤدي إلى رفع المستوى المعيشي نتيجة تقليل البطالة وتحسن الدخل : (مركز الدراسات والبحوث في غرفة الشرقية 2 2009) .

تتحصّر عيوب عقد البيع سيف (CIF) في العيب الأكبر المتمثل في خطر ارتفاع أسعار أفساط التأمين أو ارتفاع أسعار خدمات النقل البحري ما بين فترة انعقاد البيع وقيامه بإبرام عقدي النقل والتأمين وعند حصول ارتفاع في الأسعار فأن المصدر لا يكون له الحق إلا في الثمن المحدد في عقد البيع وذلك يؤدي إلى تحمل المصدر تكاليف إضافية : (إبراهيم 90 1997) .

■ المزايا والعيوب من جانب المستورد .

يستفيد المستورد في عقد البيع سيف (CIF) من تغيير أسعار البضائع خلال مدة التعاقد وتأريخ التسليم وبالتالي يستطيع المضاربة والاستفادة من فارق الأسعار , فضلاً عن ذلك فأن هذا العقد يضمن للمستورد أن البضائع ستصل إليه في ميناء الوصول الخاص بدولته دون أن ينشغل بأمور توفير السفينة والتأمين على البضاعة .

وتتمثل عيوب هذا العقد في إعفاء الطرف المستورد من عملية إبرام وتنفيذ عقد النقل والتأمين وذلك يجعل دولة المستورد تتلقى هذه الخدمات من الخارج نتيجة تأجير خدمات أساطيل النقل وشركات التأمين الأجنبية مما يؤدي إلى رفع قيمة المدفوعات الخارجية بالعملة الأجنبية لقاء هذه الخدمات و تسجل تلك العملية في الحساب الجاري ضمن حساب الخدمات غير المنظورة في الجانب المدين وذلك بدوره يولد عجزاً مستمراً في حساب الخدمات كون

المدفوعات الخارجية تميل دائماً للارتفاع مما ينعكس سلبياً على ميزان مدفوعات هذه الدولة بشكل خاص وعلى بقية الأنشطة الاقتصادية بشكل عام : (6 Sassoon & Merren 1984) .

٢) الآثار الاقتصادية المترتبة على أطراف التبادل على وفق الأساس FOB :

أ- الآثار والالتزامات الاقتصادية المترتبة على المصدر :

يقع على المصدر الكثير من الالتزامات والنفقات الاقتصادية جراء إبرام وتنفيذ عقد البيع فوب (FOB) مع الطرف الآخر وهو المستورد فضلاً عن المكاسب المتحققة : (صالح 2006 306) (الوادي 2001 85) وكما يلي :-

■ يحرم المصدر على وفق شروط هذا العقد من مزايا الاستغلال البحري لأسطول النقل وشركات التأمين التابعة لدولته أو يحرم من حق تحديد واختيار السفينة , كون إبرام وتنفيذ عقدي النقل والتأمين يقعان من ضمن التزامات المستورد .

■ أن يقوم بتسليم البضائع على ظهر السفينة المعينة بواسطة المستورد وفي ميناء الشحن المحدد بالتأريخ والموعد المحدد و أن يخطر المستورد و دون تأخير بوضع البضائع على السفينة , وتعامل خدمات الشحن كعمليات دولية مصدرة تستوفى أجورها بالعملة الأجنبية من الطرف المستورد.

■ يتحمل المصدر وعلى نفقته الخاصة تكلفة الحصول على رخصة التصدير أو أي تفويض حكومي خاص بشحن السلع والبضائع المصدرة .

■ يتحمل المصدر النفقات كافة الخاصة بالضرائب والرسوم المفروضة على الصادرات وكذلك الرسوم الخاصة بالإجراءات اللازمة لتحميل البضائع على السفينة .

■ يقوم المصدر وعلى نفقته بتعبئة أو حزم البضائع وتسييفها وشحنها على متن السفينة التي حددها المستورد ويكون متحماً لجميع النفقات الناتجة عن عمليات الفحص والوزن والعد والفرز اللازمة لتسليم البضائع للشحن .

■ أن يقدم المصدر للمستورد وبناءً على طلبه وعلى نفقته جميع المساعدات اللازمة للحصول على سند الشحن أو أي مستندات أخرى مثل شهادة المنشأ التي قد يحتاجها المستورد لاستيراد البضائع وإدخالها دولته أو يتم إدخالها بواسطة تجارة الترانزيت عبر دولة أخرى .

ب- الآثار والالتزامات الاقتصادية المترتبة على المستورد :

تقع على المستورد الكثير من الالتزامات والنفقات الاقتصادية جراء إبرام وتنفيذ عقد البيع فوب (FOB) مع الطرف الآخر وهو المصدر فضلاً عن المكاسب المتحققة : (صالح 2006 307) (1984 435 Sassoon & Merren) وكما يلي :-

■ يتحمل المستورد سواء أكان تاجر أم دولة مستوردة نفقات وأجور إبرام عقدي النقل والتأمين وأقساط سداده , وبما أنه الطرف الذي يختار ويحدد السفينة التي ستنقل البضاعة لذلك تنقل الدولة المستوردة بضائعها بواسطة السفن الوطنية وتؤمن عليها من خلال الشركات الوطنية ويتم دفع نفقات عمليات تفريغ البضائع في ميناء الوصول وأجور النقل وأقساط التأمين بالعملة المحلية لدولة المستورد, أي تعامل تلك الخدمات كعمليات داخلية .

■ يلتزم المستورد بتسليم البضائع في ميناء الشحن على ظهر السفينة ويكون متحماً للنفقات كافة التي تنشأ بالترانزيت حتى وصولها لميناء دولته مضاف إلى هذه النفقات أجور التفريغ و رسوم الأرصفة والساحات التي تخزن فيها البضاعة في ميناء دولته لحين إجراء عمليات التخليص على البضاعة المستوردة .

■ يتحمل المستورد النفقات كافة الخاصة بالرسوم والضرائب الكمركية و رسوم إجراءات الحصول على المستندات الخاصة بشهادة المنشأ ومستندات التخليص الكمركي .

■ يتحمل المستورد النفقات كافة التي تنشأ جراء التأخير في الشحن وبالعملة الأجنبية في حالة تخلف وصول السفينة المعينة بالتأريخ المحدد وذلك كون البضائع جهزت للشحن في مخازن ميناء الشحن من قبل المصدر وحسب تأريخ الشحن المذكور في العقد .

ت - مزايا وعيوب عقد البيع فوب (FOB) :

■ المزايا والعيوب من جانب المصدر .

يكتسب المصدر ميزة تسلم ثمن بضائعه المصدرة على وفق شروط هذا العقد فور الانتهاء من عملية شحنها على ظهر السفينة التي يحددها المستورد , من خلال الالتزام بشروط الاعتماد المستندي المرسل إلى البنك الذي يتعامل معه .

يتمثل العيب الأكبر لهذا التعاقد في حالة كون الدولة المصدرة من البلدان التي تعتمد في تجارتها الخارجية على تصدير سلعة واحدة مثل النفط الخام وتعتمد بصورة كبيرة على الإيرادات المتحصلة من تصدير هذه المادة في تغطية متطلباتها الاقتصادية الأخرى لذلك فإن شروط هذا العقد لا تسمح باستغلال خدمات أسطول النقل وشركات التأمين الوطنية وذلك يعد هدراً كبيراً للعملة الأجنبية ويتم تلقي خدمات الشحن والنقل والتأمين من الطرف المستورد الأجنبي كخدمات مستوردة وتسجل هذه العمليات في الحساب الجاري ضمن حساب الخدمات غير المنظورة الجانب المدين ويؤدي ذلك إلى ارتفاع قيمة العجز في ميزان المدفوعات لدولة المصدر فضلاً عن ذلك فإن أسعار النفط الخام المصدر لهذه الدولة تتعرض للتذبذب نتيجة التقلبات في أسواق الملاحة البحرية لناقلات النفط التابعة للشركات الاحتكارية العالمية الكبرى : (الأوبك 118 2013) فضلاً عن ذلك خسارة فرص اقتصادية كبيرة متمثلة في تشغيل العمالة الوطنية في ذلك المجال .

■ المزايا والعيوب من جانب المستورد .

يحقق المستورد أو من ينوب عنه ميزة فحص البضاعة والتأكد من مطابقتها للشروط حسب النوع والصفة المتفق عليها قبل شحنها على متن السفينة من قبل المصدر فضلاً عن ذلك فإن حق اختيار وتحديد السفينة من قبل المستورد يخول له نقل البضائع المستوردة بواسطة السفن الوطنية ويؤمن عليها بواسطة الشركات الوطنية ويدفع أجور خدمات شركات النقل والتأمين بالعملة المحلية الخاصة به بوصفها عمليات تحدث بالداخل فضلاً عن ميزة تشغيل الكوادر الوطنية من الإداريين والفنيين والعمالة في هذا المجال .

تتمثل عيوب هذا العقد في حالة نقل البضائع المستوردة على متن السفن الجواله التي تكون مملوكة لشركات خاصة وطنية أو أجنبية حيث تمتاز بصغر أحجامها وبقلة حمولاتها وعدم انتظامها في خطوط ملاحية عند ذلك تحدث صعوبة التوفيق بين موعد ابتداء عمليات الشحن في ميناء دولة المصدر وموعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ في دولة المستورد ويترتب على ذلك نفقات وأجور تأخير في هذه الموانئ وتقع نفقاتها على كاهل المستورد : (الحسني 440 2001-441) .

يستنتج من خلال المقارنة بين عقدي البيع سيف (CIF) وفوب (FOB) أنهما يتفان في كثير من الصفات والخصائص الاقتصادية من حيث انتقال ملكية البضائع من المصدر إلى المستورد في ميناء الشحن التابع لدولة

المصدر وما يترتب على ذلك من تكاليف ومنافع لهذه الأطراف إلا أنهما يختلفان في طريقة النقل والتأمين على البضائع ومن يتحمل تكاليفها ومن يجني المنافع المتولدة عنها من خلال آلية تحديد واختيار السفن وشركات التأمين الوطنية التي ستنقل البضائع للطرف المصدر أم المستورد في حين يرافق تنفيذ البيعان سيف (CIF) و فوب (FOB) خدمات أخرى تقدم للسفينة أم للسلع والبضائع على متنها في الموانئ الخاصة في دولة المصدر والمستورد بغض النظر عن نوع العقد ومن هذه الخدمات المناولة والتستيف والخزن والقطر* وخدمات الوكالات البحرية** ويتحمل نفقات هذه الخدمات الطرف الأجنبي سواء أكان مصدراً أم مستورداً وتعود عوائد هذه الخدمات إلى الدولة التي تملك حق الإشراف والسيادة على ذلك الميناء بوصفها الجهة الوطنية ويؤدي ذلك إلى دخول العملات الأجنبية كمقبوضات من الخارج تسجل في الحساب الجاري ضمن حساب الخدمات غير المنظورة في الجانب الدائن في ميزان المدفوعات وذلك يؤدي إلى تحسين الوضع المالي لموازنة تلك الدولة نتيجة تنوع مصادر إيراداتها مما ينعكس بشكل إيجابي على بقية الأنشطة الاقتصادية في حين يتمثل الفرق في حالة كون السفن الوطنية هي الناقل للسلع والبضائع سواء أكانت مصدرة أم مستوردة والموانئ وطنية أيضاً عندها تفرض هذه الموانئ رسوم وجداول أجور مخفضة على هذه السفن لقاء الخدمات التي تقدمها وفي بعض الأحيان تعفى منها كونها تُعد خدمات داخلية فضلاً عن الميزة التي يوفرها الميناء من خلال توفير فرص العمل لتشغيل الكوادر الإدارية والفنيين من الخرجين والعمالة .

المبحث الثاني

تأثير عقود البيع البحرية في التجارة الخارجية للعراق

أولاً : الأهمية الاقتصادية لعقود البيع البحرية الدولية .

تبرز أهمية العقود البحرية الدولية من خلال تأثيرها المباشر في زيادة أحجام السلع والبضائع المصدرة والمستوردة المنقولة بواسطة السفن مختلفة الأحجام والأنواع عبر المنافذ البحرية لأي دولة مما يؤدي ذلك إلى تنشيط حركة التبادل التجاري الخارجي نظراً للحمولات الكبيرة التي تنقلها السفن مقارنةً مع حمولات وسائط النقل الأخرى عبر المنافذ البرية والجوية ويرافق عملية إبرام وتنفيذ هذه العقود خدمات كبيرة تقدمها السفن والموانئ بحيث يلتزم بنفقاتها ومنافعها أطراف التبادل التجاري تبعاً لنوعية العقد المبرم بين هذه الأطراف إذ يترتب على تقديم هذه الخدمات عوائد مادية تسجل في حساب الخدمات كمقبوضات بالعملة الأجنبية وتقييد في الجانب الدائن أما في حالة تلقي هذه الخدمات فتسجل في حساب الخدمات كمدفوعات بالعملة الأجنبية في الجانب المدين و تشير البيانات الإحصائية في الجدول (1) الخاصة بإجمالي قيمة استيرادات العراق السلعية إلى أن العراق يعتمد بشكل كبير في نقل السلع والبضائع المستوردة عن طريق المنافذ البحرية وبنسبة تصل إلى 89.3% من قيمة إجمالي استيراداته السلعية إذ سجلت هذه الاستيرادات قيمة قدرها 35.1 مليون دولار خلال العام 2015 وعلى وفق

*خدمة القطر : يقصد بها عملية سحب السفن الداخلة للموانئ بواسطة سفن صغيرة خاصة لترسو على الأرصفة المعينة .
**خدمة الوكالات البحرية : تختص هذه الخدمة بتقديم أسعار (تعريفية) مقابل خدمات الوكالة البحرية التابعة لشركة النقل البحري المقدمة للسفن الأجنبية لأجل حصولها على مختلف الخدمات المقدمة في الموانئ مثل خدمة التموين والصيانة .

طريقة التعاقد سيف (CIF) في حين سجلت قيمة الاستيرادات السلعية مبلغ قدره 3.8 ملايين دولار عبر المنافذ الحدودية البرية للعراق عدا المنافذ الشمالية إذ سجلت نسبة 9.8% من إجمالي قيمة استيرادات العراق السلعية وسجلت الاستيرادات السلعية عبر المنافذ الجوية قيماً متدنية قدرت بـ 0.4 مليون دولار وبنسبة 0.9% من إجمالي الاستيرادات السلعية أما فيما يخص جانب الصادرات فأنها تتركز على النفط الخام المصدر على وفق طريقة التعاقد فوب (FOB) عبر الموانئ النفطية والعوامات الحديدية في مياه الخليج العربي وبكميات قدرت بـ 68.2 مليون برميل للعام 2015 : (التقرير السنوي لشركة الموانئ 2015 20) وبناءً على هذه النسب المرتفعة لأقيام تجارة العراق الخارجية عبر المنافذ البحرية سيتم التركيز على البيعين سيف (CIF) وفوب (FOB) لكونهما أداة رئيسة في تنفيذ عملية التبادل التجاري بواسطة السفن ولأهميتهما الاقتصادية لكل أطراف التبادل التجاري وكما هو موضح في الجدول (1) والشكل البياني (1)

جدول (1)

أقيام استيرادات العراق السلعية (غير النفطية) عبر المنافذ الحدودية المتنوعة للسنوات 2014-2015

السنة	قيمة الاستيرادات السلعية غير النفطية عبر المنافذ الحدودية البحرية (CIF)		قيمة الاستيرادات السلعية غير النفطية عبر المنافذ الحدودية البرية (CIF)		قيمة الاستيرادات السلعية غير النفطية عبر المنافذ الجوية (CIF)		قيمة إجمالي الاستيرادات السلعية غير النفطية (CIF)	
	النسبة %	مليون دولار	النسبة %	مليون دولار	النسبة %	مليون دولار	النسبة %	مليون دولار
2014	65.6	21.3	32.6	10.6	1.8	0.6	100	32.5
2015	89.3	35.1	9.8	3.8	0.9	0.4	100	39.3
معدل النمو %	36.1		(69.9)		(50)			

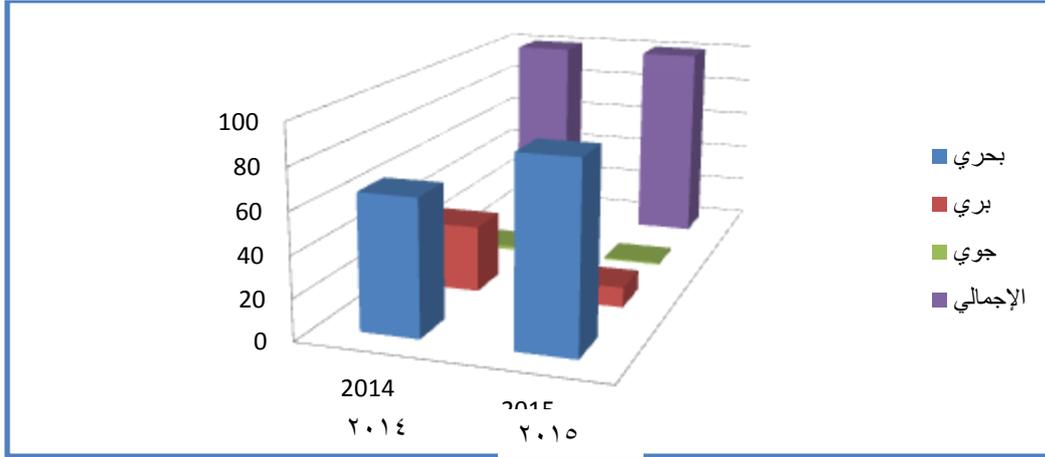
المصدر : بالاعتماد على :

١- وزارة التجارة مديرية إحصاءات التجارة تقرير الاستيرادات لسنة 2015 ص 7 .

* احتسب معدل النمو البسيط على أساس المعادلة التالية = (سنة المقارنة - سنة الأساس) / سنة الأساس * 100 .

شكل (1)

الأهمية النسبية للمنافذ التجارية الحدودية للمدة 2014-2015



المصدر: باستخدام برنامج الحاسب الالكتروني Excel بالاعتماد على البيانات الواردة في الجدول (1) .
وتشير بيانات الجدول (1) والشكل البياني (1) إلى أن العراق يعتمد بنسب كبيرة في نقل استيراداته من السلع عبر المنافذ البحرية وبمعدلات نمو متصاعدة إذ نلاحظ في العام 2015 ارتفعت قيمة السلع المستوردة عبر المنافذ البحرية بمعدل نمو قدره 36.1% عن العام 2014 بينما تراجعت الاستيرادات في المنافذ الأخرى البرية والجوية لتحقيق معدلات نمو سالبة (69.9%) و (50%) لذلك يجب أن يتعامل العراق مع نوعية العقود البحرية الدولية في تجارته الخارجية بالشكل الذي ينمي قطاع النقل البحري وانعكاساته الايجابية على بقية الأنشطة الاقتصادية .

(١) تأثير عقدا البيع سيف CIF و FOB في التجارة الخارجية للعراق :

أ- في حالة التصدير .

تترتب العديد من الآثار الاقتصادية على العراق في صادراته جراء إبرام وتنفيذ عقدا البيع سيف (CIF) و فوب (FOB) في عملية التبادل التجاري ومن هذه الآثار ما يلي :

■ يعطي عقد البيع سيف (CIF) حق اختيار وتحديد السفينة وحق إبرام عقدي النقل والتأمين للطرف المصدر مكاسب اقتصادية منها ضرورة تكوين أسطول نقل متكامل و مواكب للتطورات العالمية الحديثة في مجال النقل البحري وتطوير وتوسيع خدمات الموانئ وزيادة إيراداتها فضلاً عن تحفيز وتشجيع شركات النقل والتأمين الوطنية العامة والخاصة وذلك يساعد بشكل كبير على دخول العملة الأجنبية إلى دولة المصدر وتسجل تلك العمليات كخدمات مصدرة للخارج فضلاً عن الجانب السيادي المتمثل بنقل البضائع على أسطول يحمل علم دولة المصدر و يجوب البحار و الموانئ العالمية المختلفة.

■ على وفق شروط العقد فوب (FOB) فإن المصدر يخسر مزايا نقل بضاعته والتأمين عليها بواسطة السفن والشركات الوطنية وبالتالي يضطر إلى استخدام الناقل الأجنبي ويؤدي ذلك إلى استيراد خدمات النقل والشحن والتأمين من الخارج ويؤدي ذلك إلى خروج العملة الأجنبية وتسجل تلك العملية كخدمات مستوردة بالمقابل يحصل الميناء التابع لدولة المصدر على رسوم وأجور الخدمات التي يقدمها منها تعريفه دخول وخروج السفن الأجنبية والرسوم المتحصلة لقاء الخدمات التي تقدم لهذه السفن مثل خدمة التموين والقطر والإرشاد وتحصل بالعملات الأجنبية .

ب- في حالة الاستيراد .

تترتب العديد من الآثار الاقتصادية على العراق في استيراداته جراء إبرام وتنفيذ عقدا البيع سيف (CIF) و فوب (FOB) في عملية التبادل التجاري ومن هذه الآثار ما يلي :

- بناءً على شروط العقد (CIF) فإن المستورد يخسر مزايا النقل والتأمين البحري الوطني وبالتالي يؤدي ذلك إلى تأجير خدمات النقل وشركات التأمين الأجنبية ويكون الدفع بالعملة الأجنبية وذلك يؤدي إلى استيراد هذه الخدمات وتلقيها من الخارج وبالتالي تسجل في الحساب الجاري في حساب الخدمات في الجانب المدين وذلك يؤدي إلى تسرب العملة الأجنبية هذا من ناحية ويؤدي إلى تقوية الجانب المصدر وإضعاف الجانب المستورد في التفاوض التجاري على عمليات نقل السلع والبضائع إذ يترك مصير الاستيرادات بيد المصدرين وأسواق الناقلين التي تكون عرضة للتقلبات الاقتصادية من ناحية أخرى وما يترتب على ذلك من جوانب سياسية .
- على وفق العقد (FOB) فإن تكاليف إبرام عقدي النقل والتأمين تقع على الطرف المستورد فضلاً عن تحديد واختيار السفينة التي تنقل البضائع ولذلك يستفيد البلد المستورد من مزايا الاستغلال البحري المتمثلة في تكوين أسطول نقل متطور يحقق عوائد كبيرة بالعملة الأجنبية لقاء عمليات النقل للمتعامل الأجنبي فضلاً عن تحفيز وتشجيع شركات النقل والتأمين الوطنية وتطوير عمل الموانئ من ناحية أخرى.

يتبين لنا إن استخدام نوع محدد من البيوع عادة ما يرتبط بسياسة الدول التجارية إذ غالباً ما تشجع الدول تجارها المصدرين على التعاقد على وفق الأساس (CIF) أما الدول المستوردة فتسعى دائماً إلى تشجيع تجارها على التعاقد على وفق الأساس (FOB): (فياض 112 2012) وتتخذ الدول هذا النوع من الإجراءات لتغطية العجز في موازين مدفوعاتها من خلال تحصيل العملات الأجنبية في حالة تأجير خدمات الأسطول الوطني وبالتالي تحقيق العوائد المادية الناتجة عن تقديم خدمات النقل والتأمين والخدمات التي تقدم في الموانئ للمتعامل الخارجي كخدمات مصدرة وذلك ما يعمل به في الوقت الحالي في مجال التجارة الدولية البحرية وخصوصاً للدول المنتجة للنفط .

ثانياً : مؤشرات تجارة العراق الخارجية في ظل البيوع البحرية .

تعكس مؤشرات التجارة الخارجية البنية الهيكلية للاقتصاد العراقي بشكل عام وهيكل التجارة الخارجية بشكل خاص , كما تعبر عن مستوى تنوع القاعدة الإنتاجية وتطور القطاعات الاقتصادية , وأن دور التجارة الخارجية في خدمة الاقتصاد الوطني يبرز من خلال الحاجة الملحة لتطور قطاع النقل بشكل عام وقطاع النقل البحري على وجه الخصوص , ويتجلى ذلك من خلال الآثار المتبادلة لعقود البيوع البحرية في زيادة أحجام السلع والبضائع المصدرة والمستوردة وانعكاس ذلك الأثر في تطوير وزيادة إيرادات قطاع النقل البحري الناتجة عن تجارة الخدمات , ويقاس مدى أهمية التجارة الخارجية ومدى تأثير البيعان سيف (CIF) وفوب (FOB) في تنميتها بعدد من المؤشرات من أهمها ما يلي :-

١) بنية صادرات العراق السلعية.

يعتمد العراق بشكل كبير على الصادرات النفطية كأحد مصادر العملة الأجنبية التي يستخدمها لتغطية استيراداته وذلك يعكس عدم تنوع القاعدة الإنتاجية وعدم وجود فائض من السلع المنتجة محلياً لأجل تخصيصها للتصدير وبالنسبة للتركيب السلعي لصادرات العراق الإجمالية إذ يتكون من مجموعتين أساسيتين تمثل صادرات النفط الخام الجزء الأكبر منها والمجموعة الأخرى تمثل بعض الصادرات من السلع المتنوعة الأخرى , ومن

خلالها يتضح أثر واقع السياسة التجارية المعتمدة على أساس التعاقد فوب (FOB) في الصادرات التي تنعكس على زيادة قيمة المدفوعات الخارجية لقاء تلقي مختلف الخدمات من الخارج , ويمكن توضيح ذلك من خلال المؤشرات التالية :-

أ-مؤشر درجة التركيز السلعي للصادرات : يوضح هذا المؤشر التركيب الهيكلي للاقتصاد الوطني فكما تنوعت مكوناته السلعية وتوزعت أهميتها على أكبر عدد من السلع المصدرة دل ذلك على تطور الهيكل الإنتاجي وقلت المخاطر التي تواجهها الدولة في الحصول على العوائد الأجنبية , وكلما انخفضت هذه المكونات وارتفعت درجة تركيزها دل ذلك على عدم تنوع الهيكل الإنتاجي وتخلفه , ويقاس مؤشر درجة التركيز السلعي للصادرات من خلال المعادلة التالية :

$$\text{مؤشر درجة التركيز السلعي للصادرات} = \frac{\text{قيمة اهم السلع المصدرة}}{\text{قيمة اجمالي الصادرات}} * 100$$

فإذا كانت قيمة هذا المؤشر مرتفعة دل ذلك على الاعتماد على سلعة واحدة في هذا النشاط والعكس صحيح

ب- مؤشر الأهمية النسبية للصادرات : يوضح ذلك المؤشر الأهمية النسبية للصادرات من التجارة الخارجية , إذ تمثل تلك النسبة الجزء الذي لا يمكن استخدامه محلياً لكونه مادة خام أو يحتاج إلى مراحل تصنيع أخرى لا تتوافر محلياً أو لأنه فائض عن الطلب المحلي , ويقاس ذلك المؤشر من خلال المعادلة التالية : (عبدالرضا و حسن , 2016 , 89) .

$$\text{مؤشر الأهمية النسبية للصادرات} = \frac{\text{قيمة اهم السلع المصدرة}}{\text{اجمالي قيمة التجارة الخارجية}} * 100$$

وكلما ارتفعت هذه النسبة دل ذلك على أهمية تلك السلعة في الطلب الخارجي وتكون أكثر عرضة للتقلبات الخارجية عندما يتم الاعتماد عليها في تغطية أغلب نفقات الدولة , ويمكن توضيح أهم مؤشرات بنية الصادرات العراقية وما هو الأساس الذي تم احتسابها على وفقه في الجدول (2) .

جدول (2)

الأهمية النسبية لصادرات العراق حسب نوع العقد المستخدم للمدة 2003-2015.

السنة	إجمالي الصادرات (FOB) (مليون دولار)	صادرات النفط الخام (FOB) (مليون دولار)	درجة تركيز صادرات النفط الخام %	إجمالي التجارة الخارجية (مليون دولار)	الأهمية النسبية للصادرات %	سعر برمبل النفط المصدر دولار
2003	9711.1	8348.8	86	19644.6	49.4	28.2
2004	17810.0	17455.7	98	39112.3	45.5	36
2005	23697.4	23199.4	97.5	47229.4	50.1	50.6
2006	30529.4	29708.1	97.3	52538.2	58.1	61
2007	39587.0	37847.1	95.6	59142.9	66.9	69.1
2008	63726.1	61883.7	97.1	98737.7	64.5	94.4
2009	39430.4	38964.7	98.8	80941.9	48.7	61
2010	51763.6	51453.0	99.4	95678.9	54.1	77.4
2011	79680.5	79407.5	99.7	127483.7	62.5	107.5
2012	94208.6	93778.5	99.5	153214.5	61.5	109.5
2013	89767.9	89349.8	99.5	149117.3	60.1	105.9
2014	83980.9	83538.8	99.4	137157.5	61.2	96.2

2015	43441.5	43058.6	99.1	82486.6	52.7	50.9
------	---------	---------	------	---------	------	------

المصدر: بالاعتماد على:

١- البنك المركزي العراقي المديرية العامة للإحصاء والأبحاث التقارير الاقتصادية السنوية للبنك المركزي للمدة 2003-2015 صفحات مختلفة .

٢- وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء والتخطيط النشرة الإحصائية السنوية للمدة 2003-2015.

٣- منظمة الأقطار العربية المصدرة للبتروول أوأبك 2014 -2012 صفحات مختلفة.

يلاحظ من بيانات الجدول (2) وحسب مؤشر التركيز السلعي لأهم سلعة مصدرة , أن صادرات العراق تركزت على تصدير النفط الخام وبنسبة 99% من إجمالي صادرات العراق السلعية في العام 2015 , في حين شكلت صادرات العراق من السلع الزراعية مثل التمور والصوف وبعض السلع المعدنية مثل الكبريت والفوسفات وبعض السلع الكيماوية نسبة 1% من إجمالي صادرات العراق خلال العام نفسه : (التقرير الاقتصادي للبنك المركزي العراق 2015 95) في حين يبين مؤشر أهمية الصادرات من التجارة الخارجية إلى ارتفاع نسبة صادرات النفط في هيكل التجارة الخارجية إذ سجلت نسبة 52.7% من إجمالي تجارة العراق الخارجية خلال نفس العام ويرجع سبب ذلك إلى تغير هيكل الصادرات خلال تلك المدة لصالح الصادرات النفطية مما يدل على أهمية الطلب الخارجي على منتجات العراق النفطية وذلك يؤثر بشكل مباشر على تمويل الموازنة من خلال تغطية نفقات الأنشطة الاقتصادية المتنوعة من خلال الإيرادات المتحصلة بالعملة الأجنبية جراء تصدير النفط الخام , وأن أي اضطراب في الطلب الخارجي ينعكس بشكل سلبي على أنشطة الاقتصاد الوطني ومن ثم على خطته التنموية إذ يلاحظ أن إجمالي قيمة الصادرات العراقية أخذت اتجاهاً متتامياً خلال المدة 2003-2015 وقد تم احتسابها على وفق أساس التعاقد فوب (FOB) وعلى وفق واقع هذه السياسة التجارية تنقل صادرات النفط الخام بحراً إلى دول الاستهلاك إذ كلما ارتفعت قيمة الصادرات ارتفعت معها قيمة العملات الأجنبية المهذرة كخدمات مصدرة في حالة استخدام الأساس سيف (CIF) , إذ يلاحظ أن قيمة صادرات النفط الخام ارتفعت من 83488.8 مليون دولار خلال العام 2003 إلى 43058.6 مليون دولار في العام 2015 وجاءت هذه الزيادة نتيجة ارتفاع سعر برميل النفط الخام العالمي من 28.2 دولار / برميل في العام 2003 إلى 50.9 دولار / برميل في العام 2015 , في حين شهدت أقيام صادرات النفط الخام فترات تذبذب بين الارتفاع والانخفاض ففي العام 2009 سجلت مبلغ قدره 38964.7 مليون دولار نتيجة تأثر أسعار النفط الخام بالأزمة المالية التي أصابت كبرى الاقتصادات العالمية ومنها الولايات المتحدة الأمريكية إذ انخفض سعر برميل النفط الخام إلى ٦١ دولار / برميل خلال نفس العام فضلاً عن الآثار السلبية للأزمة على انخفاض الطلب في سوق ناقلات النفط وانخفاض أسهم واستثمارات الشركات المختصة بصناعة النقل البحري : (UNCTAD 43 2015) في حين سجلت أقيام صادرات النفط الإجمالية تحسناً ملحوظاً خلال السنوات 2010-2011-2012 لتسجل أعلى قيمة لها في العام 2012 بسبب ارتفاع سعر برميل النفط إلى 109.5 دولار / برميل إذ سجلت مبلغ قدره 93778.5 مليون دولار وشهدت السنوات 2013, 2014 , 2015 انخفاض تدريجي في إجمالي قيمة الصادرات النفطية حيث سجلت قيمة 893449.8 مليون دولار , 83538.8 مليون دولار , 43058.5 مليون دولار على التوالي نتيجة انخفاض أسعار النفط لأدنى مستوى لها 50.9 دولار / برميل في العام 2015 بسبب دخول إنتاج النفط

الصخري في الولايات المتحدة الأمريكية إلى السوق النفطية وتحديد حصص المعروض النفطي للدول المنتجة للنفط الخام من قبل منظمة أوبك .

وهناك أسباب كثيرة أدت إلى اعتماد العراق على أساس التعاقد فوب (FOB) منها الدمار الذي أصاب أسطول ناقلات النفط العراقية خلال الحرب في عام 1991 وعدم قدرة شركة ناقلات النفط العراقية على إعادة بناء أسطول جديد بسبب الظروف التي يمر بها الاقتصاد العراقي , فقد أصبحت طاقة هذا الأسطول في أحسن أحوالها عام 2015 لا تتعدى 53 ألف طن ولأربعة ناقلات نفط صغيرة الأحجام : (شركة ناقلات النفط العراقية قسم الدراسات والتخطيط 2015, سجلات القسم) لذلك فإن هذه الطاقات غير كافية لتغطية نقل الصادرات العراقية , إذ أن نقل النفط الخام المصدر على وفق الأساس سيف (CIF) يتطلب أسطول ناقلات متكامل ومواكب للتطورات الحديثة في مجال سوق الناقلات يستطيع أن يغطي التزايد المستمر في صادرات النفط الخام العراقي خصوصاً بعد جولات التراخيص وعودة العراق لتصدير نفطه وفقاً لما مقدر له من قبل منظمة أوبك , فضلاً عن ذلك فإن السوق العالمية الحالية لناقلات النفط يتحكم فيها المستورد وليس المصدر بسبب المنافسة بالمعروض النفطي ولذلك فإن المستورد هو الذي يفرض شروط التعاقد حسب مصلحته وتكون السوق النفطية خاضعة لمنافسة أسواق الناقلين ومنافسة الدول المصدرة للنفط بالنوع والحجم وخصوصاً الدول المجاورة للعراق .

(٢) بنية استيرادات العراق السلعية.

تشكل الاستيرادات العراقية نسبة كبيرة من حجم التجارة الخارجية وذلك بسبب اعتماد العراق في سد احتياجاته من السلع المختلفة على السوق العالمية لقصور الإنتاج المحلي (السوق المحلي) وعدم قدرته على مواكبة الطلب الكلي , وتكتسب دراسة بنية الاستيرادات السلعية أهمية كبيرة لأنها تعكس إلى حد كبير استراتيجية الدولة وخططها التنموية إذ تتأثر تلك الخطط بالسياسة التجارية المتبعة لأي دولة وخصوصاً في جانب الخدمات , وبالنسبة للعراق فإنه يعتمد على أساس التعاقد سيف (CIF) في مجمل استيراداته من السلع المتنوعة ويمكن توضيح ذلك من خلال المؤشرات الخاصة بالاستيرادات كما يلي :

أ- **مؤشر درجة التركيز السلعي للاستيرادات** : يُعد هذا المؤشر مقياساً لدرجة التطور الاقتصادي الذي تصل إليه أي دولة في العالم من خلال معرفة نوع السلع المستوردة فيما إذا كانت سلع استهلاكية أم سلع وسيطة أم سلعاً إنتاجية ويقاس ذلك المؤشر من خلال المعادلة التالية :

$$\text{مؤشر درجة التركيز السلعي للاستيرادات} = \frac{\text{اجمالي قيم اهم سلع مستوردة}}{\text{قيمة اجمالي الاستيرادات}} * 100$$

وكلما ارتفعت نسبة هذا المؤشر دل ذلك على مدى الفجوة في نوع ذلك الطلب الذي يعوض من خلال الاستيراد من الخارج .

ب- **مؤشر الأهمية النسبية للاستيرادات** : يُعد هذا المؤشر مقياساً لأهمية السلع المستوردة في التجارة الخارجية ويقاس ذلك المؤشر من خلال المعادلة التالية : (عبدالرضا و حسن , 2016 , ٨8) .

$$\text{مؤشر الأهمية النسبية للاستيرادات} = \frac{\text{مؤشر الأهمية النسبية للاستيرادات}}{\text{اجمالي قيمة التجارة الخارجية}} * 100$$

إذ كلما ارتفعت نسبة هذا المؤشر دل ذلك على الاعتماد بشكل كبير في تغطية الطلب المحلي بواسطة الاستيرادات .

تشكل استيرادات العراق من السلع الاستهلاكية حيزاً كبيراً من هيكل استيراداته وذلك نتيجة ارتفاع الميل الحدي للاستهلاك لدى سكانه بسبب ارتفاع الطلب على السلع والخدمات بشكل عام نتيجة زيادة الدخول النقدية في القطاعين العام والخاص إذ تزايدت رواتب موظفي الدولة بعد الإجراءات التي اتخذتها بهذا الخصوص مثل قانون الرواتب رقم 22 للعام 2008 خصوصاً على أثر زيادة عوائد النفط الخام بعد العام 2003 فضلاً عن قصور العرض المتاح من السلع المحلية نتيجة تعطل وضعف أغلب القطاعات الإنتاجية واستمرار عمليات الأعمار , ويمكن توضيح هذه المؤشرات في الجدول رقم (3) وما هو الأساس الذي تم احتساب الاستيرادات على وفقه .

جدول (3)

الأهمية النسبية لاستيرادات العراق حسب نوع العقد المستخدم للمدة 2003-2015.

السنة	إجمالي الاستيرادات (CIF) (مليون دينار)	إجمالي التجارة الخارجية (مليون دينار)	مؤشر الأهمية النسبية للاستيرادات %	إجمالي الاستيرادات الاستهلاكية (مليون دينار)	مؤشر درجة التركيز السلي %
2003	9933.5	19644.6	50.5	9854.1	99.2
2004	21302.3	39112.3	54.5	9840.9	46.2
2005	23532.0	47229.4	49.8	10030.6	42.6
2006	22008.8	52538.2	41.9	8639.4	39.3
2007	19555.9	59142.9	33.1	7870.0	40.2
2008	35011.6	98737.7	35.5	11717.8	33.5
2009	41511.5	80941.9	51.3	17550.7	42.3
2010	43915.3	95678.9	45.9	13862.7	31.6
2011	47802.9	127483.4	37.5	11032.9	23.1
2012	59005.9	153214.5	38.5	20389.8	34.6
2013	59349.4	149117.3	39.8	21476.7	36.2
2014	53176.6	137157.5	38.8	17848.2	33.6
2015	39045.1	82486.6	47.3	22791.9	58.4

المصدر: بالاعتماد على:

١- البنك المركزي العراقي المديرية العامة للإحصاء والأبحاث التقارير الاقتصادية السنوية للبنك المركزي للمدة 2003-2015 . صفحات مختلفة

٢ - وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء والتخطيط النشرة الإحصائية السنوية للفترة 2003-2015. تشير بيانات الجدول (3) إلى ارتفاع أقيام استيرادات العراق الإجمالية المحتسبة على وفق الأساس سيف (CIF) خلال المدة 2003 2015 - , إذ سجلت أقيامها مبلغ 9933.5 مليون دولار في العام 2003 وبنسبة 50.5% من إجمالي قيمة تجارة العراق الخارجية و شكلت استيرادات السلع الاستهلاكية نسبة 99.2% من إجمالي أقيام السلع المستوردة وجاء ذلك نتيجة التحرر من القيود الخارجية المفروضة على تجارة العراق فضلاً عن حاجة الأسواق العراقية لأبسط السلع الاستهلاكية التي حرم منها بسبب الحصار الاقتصادي , واستمر هذا الاتجاه المرتفع لإجمالي السلع المستوردة لتسجل مبلغ 39045.1 مليون دولار في العام 2015 وبنسبة 47.3% من إجمالي التجارة الخارجية وشكلت نسبة السلع الاستهلاكية نسبة 58.4% من إجمالي الاستيرادات وذلك يدل على أن الاستيرادات الاستهلاكية تشكل جزء كبير من تجارة العراق الخارجية والاعتماد على الخارج

في تغطية الطلب المحلي المتزايد وذلك يدل أيضاً على تخلف وضعف القطاع الإنتاجي المحلي وعدم وجود قاعدة إنتاجية متنوعة , ويلاحظ من البيانات وجود فترات تذبذب (ارتفاع وانخفاض) في أقيام الاستيرادات خلال السنوات 2011 و 2012 و 2013 و 2014 و 2015 إذ سجلت أقياماها 47802.9 مليون دولار و 59005.9 مليون دولار و 59349.4 مليون دولار و 53176.6 مليون دولار و 39045.1 مليون دولار على التوالي ويعود سبب ذلك إلى أن تكاليف الاستيرادات يتم تغطيتها بواسطة العوائد المتحصلة من صادرات النفط التي تكون عرضة للتقلبات الخارجية , ويوصف العراق بلد مستورد على وفق الأساس سيف (CIF) أصبح من البلدان المتلقية للخدمات الخارجية , إذ يتحمل مبالغ طائلة من العملة الأجنبية بنسبة 15% من قيمة الاستيرادات جراء تلقي خدمات النقل والشحن بنسبة 11% والتأمين والأجور المصرفية بحدود 4% تضاف على القيمة الإجمالية للاستيرادات كمدفوعات لقاء هذه الخدمات مما يؤدي إلى رفع تكاليف السلع المستوردة وذلك ينعكس على أسعارها في الداخل فضلاً عن ذلك فأن واقع تلك السياسة التجارية يؤدي إلى آثار سلبية على أسطول النقل البحري وشركات التأمين الوطنية نتيجة الاعتماد على الخارج مما يؤدي إلى الأضرار بهذا القطاع الحيوي المهم الذي يفتقد واقعه الحالي إلى كثير من المقومات الأساسية والبنوية , وهناك أسباب كثيرة تحتم على العراق اعتماد الأساس سيف (CIF) في استيراداته ومنها اقتصار أعداد وطاقت أسطول السفن التجارية الوطنية خلال العام 2015 على أربعة سفن بطاقات محدودة لا تغطي الطلب المتزايد لنقل الحمولات المستوردة بسبب ظروف الحرب التي مر بها العراق بعد العام 2003 , فضلاً عن ذلك عمل الوزارات على عقود قطعية نهائية مدفوعة الثمن في استيراداتها لكي تتجنب النفقات والإجراءات الناتجة جراء التعاقد على وفق الأساس فوب (FOB) الذي يتطلب متابعة المستورد لكل مراحل عمليات شراء البضائع وتحمل مخاطر وبنقات وصولها كافة إلى الجهة المعنية فضلاً عن السبب الرئيس والممثل بوجود شبهات الفساد التي تدور حول عمل هذه الوزارات وخير مثال على ذلك أن التعاقد مع الناقل الوطني على وفق الأساس (FOB) لنقل السلع والبضائع المستوردة بكلفة نقل 13 دولاراً للطن الواحد في حين كلفة نقل الطن المستورد الواحد 24 دولاراً في حالة تأجير خدمات الناقل الأجنبي على وفق الأساس سيف (CIF) : (شركة النقل البحري القسم التجاري 2015 , بدون) وذلك من خلال فرض مبلغ قدرة 15% يضاف إلى قيمة الاستيرادات الكلية في حالة الاستيراد ويستقطع من عوائد الصادرات النفطية في حالة التصدير , إذ تشكل نسبة 11% من ذلك المبلغ مدفوعات للخارج لقاء خدمات النقل والشحن و 4% تمثل مدفوعات للخارج لقاء خدمات التأمين والعمليات المالية المصرفية (فتح الاعتمادات المستندية) ولذلك يكون العراق متلقي كبير لخدمات النقل والشحن والتأمين من الخارج وبالتالي فأن تأجير خدمات شركات النقل والشحن والتأمين الأجنبية يؤدي إلى ارتفاع قيمة المدفوعات الخارجية بالعملة الأجنبية في حساب الخدمات غير المنظورة مما يولد عجزاً في هذا الحساب وتمثل هذه المدفوعات الخارجية نسبة 15% من قيمة السلع المستوردة تضاف على قيمة المبلغ الإجمالي للاستيرادات وتمثل تسرب كبير للعملات الأجنبية في حالة ارتفاع قيمة العوائد النفطية في جانب التصدير , ويبين الجدول (4) أثر نسبة المدفوعات الخارجية في صافي حساب الخدمات في ميزان المدفوعات العراقي خلال المدة 2003-2015 .

جدول (4)

أثر نسبة المدفوعات الخارجية 15% في صافي حساب الخدمات حسب عقدي البيع (CIF) و (FOB) في العراق
للمدة 2003-2015

السنة	قيمة الصادرات الكلية (FOB) (مليون دولار)	قيمة الاستيرادات الكلية (CIF) (مليون دولار)	نسبة 15% المدفوعات الخارجية (نقل و شحن وتأمين)* (مليون دولار)	قيمة المدفوعات الإجمالية في حساب الخدمات من ضمنها 15% (مليون دولار)	قيمة المقبوضات الإجمالية في حساب الخدمات (مليون دولار)	صافي حساب الخدمات (مليون دولار)**
2003	9711.1	9933.5	1490.0	1809.4	470.0	(1339.4)
2004	17810.0	21302.3	3195.3	3196.1	150.0	(3046.1)
2005	23697.4	23532.0	3529.8	6094.5	355.2	(5739.3)
2006	30529.4	22008.8	3301.3	5520.5	357.0	(5163.5)
2007	39590.0	19555.9	2933.4	4865.6	861.3	(4004.3)
2008	63726.1	35011.6	5251.7	7573.3	1499.9	(6073.4)
2009	39430.4	41511.5	6226.7	8583.7	2198.9	(6384.8)
2010	51763.6	43915.3	6587.3	9879.4	2835.3	(7044.1)
2011	79680.5	47802.9	7170.4	11124.0	2828.0	(8296.0)
2012	94208.6	59005.9	8850.8	13292.9	2834.1	(10458.8)
2013	89767.9	59349.4	8902.4	14658.2	3298.0	(11360.2)
2014	83980.9	53176.6	7976.5	14790.3	4131.0	(10659.3)
2015	43441.5	39045.1	5856.8	12764.3	6259.8	(6504.5)

المصدر: بالاعتماد على:

١- البنك المركزي العراقي المديرية العامة للإحصاء والأبحاث التقارير الاقتصادية السنوية للبنك المركزي للمدة 2003-2015. صفحات مختلفة .

٢- وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء والتخطيط النشرة الإحصائية السنوية للمدة 2003-2015. صفحات مختلفة .

* نسبة 15% كمبالغ مضافة على قيمة الاستيرادات الإجمالية في حالة الاستيراد (CIF) على شكل مدفوعات خارجية لخدمات الشحن والنقل والتأمين ومدفوعات الخدمات المصرفية وكمبالغ مهدرة لعدم استخدام خدمات النقل والتأمين البحري الوطني في حالة التصدير للنفط الخام (FOB).

** القيم داخل الأقواس تمثل قيماً سالبة.

تشير بيانات الجدول (٤) الخاصة بحساب الخدمات في ميزان المدفوعات العراقي إلى ارتفاع العجز في العام 2015 بقيمة (6504.5) مليون دولار عن قيمتها المسجلة في العام 2003 إذ سجلت عجزاً قدره (1339.4) مليون دولار وجاء هذا العجز نتيجة زيادة قيم المدفوعات الخارجية إذ ارتفعت من 1809.4 مليون دولار في العام 2003 إلى 12764.3 مليون دولار في العام 2015 إذ يلاحظ أن أغلب هذه القيم مدفوعات تتعلق بتكاليف النقل والشحن والتأمين كخدمات خارجية مستوردة تسجل في الجانب المدين لحساب الخدمات نتيجة اعتماد العراق في جانب الاستيرادات على أساس التعاقد سيف (CIF) وعلى وفق الأساس فوب (FOB) في جانب الصادرات لذلك سجلت نسبة 15% في العام 2015 مبلغ قدره 5856.8 مليون دولار ويفارق وصل إلى 4406.6 مليون دولار عن قيمتها المسجلة في العام 2003 إذ سجلت مبلغ قدره 1450.2 مليون دولار بينما تمثل القيم المتبقية للمدفوعات قيم الخدمات الخارجية الأخرى مثل خدمات السفر والسياحة المقدمة للمواطنين

العراقيين في الخارج وغيرها في حين سجل جانب المقبوضات لحساب الخدمات مبلغ قدره 6259.8 مليون دولار خلال العام 2015 و بفارق وصل إلى 5789.8 مليون دولار عن قيمتها المسجلة في العام 2003 إذ سجل مبلغ قدره 470.0 مليون دولار تمثل أغلبها الإيرادات المتحققة عن الخدمات المقدمة في الموانئ للمتعامل الخارجي فضلاً عن نفقات الوافدين إلى العراق من العرب والأجانب لأغراض السياحة وزيارة العتبات المقدسة وتسجل هذه المقبوضات في حساب الخدمات في الجانب الدائن وتعود اتجاهات التذبذب من الانخفاض والارتفاع في قيم العجز خلال مدة الدراسة إلى التذبذب في أحجام وقيم السلع المستوردة والسلع المصدرة وانعكاسها على قيمة المدفوعات الخارجية ومن ضمنها نسبة 15% في حين نلاحظ أن قيم المقبوضات لقاء تصدير الخدمات إلى الخارج أخذ بالارتفاع البطيء ولذلك فأن واقع السياسة التجارية المستخدمة في العراق تضر كثيراً في قطاع النقل البحري لكون طريقة التعاقد الحالية تؤدي إلى إهمال قطاع النقل البحري وعدم تطوير إمكانياته المادية والبشرية من خلال غياب أسطول النقل التجاري الوطني وعدم إعطاء دور لشركات التأمين والملاحة البحرية الوطنية سواء أكانت عامة أم الخاصة منها لذلك تطغى صفة العجز المزمّن في حساب الخدمات في ميزان المدفوعات العراقي في حين أن دول العالم بشكل عام والدول المجاورة على وجه الخصوص تعمل على وفق الأساس سيف (CIF) في مجمل صادراتها وعلى وفق الأساس فوب (FOB) من جانب الاستيرادات : (تقرير منظمة التجارة العالمية 83 2015) وتلك السياسة أدت إلى تشجيع وتكوين أساطيل النقل البحري المتكاملة والمواكبة للتطورات الحديثة في ذلك المجال فضلاً عن تطوير عمل الموانئ وشركات التأمين الخاصة بها وذلك أدى إلى زيادة المتحصلات من العملات الأجنبية وتحقيق إيرادات كبيرة تسهم في تحسين الوضع في ميزان مدفوعاتها نتيجة تصدير خدمات النقل والشحن والتأمين إلى الخارج

أولاً: الاستنتاجات :

١. تُعدّ البيوع البحرية سيف (CIF) و فوب (FOB) أداة فعالة لتنظيم وتسهيل وتنشيط عمليات التبادل التجاري الخارجي للسلع والبضائع المستوردة أم المصدرة المنقولة بحراً , وهذا يعود بالمنفعة على جميع الأطراف بما تتطلبه المصلحة والإمكانات المادية لكل دولة , ولذلك فالمصلحة والأثر المترتب هي التي تتحكم في استخدام هذا النوع من البيوع البحرية , وبالتالي فأن التطورات الحديثة في مجال النقل البحري ونمو وازدهار أساطيل النقل البحري وشركات الشحن والنقل والتأمين العالمية وتطور عمل وأنشطة الموانئ أدى إلى استخدام أساس التعاقد سيف (CIF) في جانب شحن ونقل السلع والبضائع المصدرة والعمل على استخدام أساس التعاقد فوب (FOB) في جانب السلع والبضائع المستوردة كنظام يعمل به على المستوى العالمي .

٢. أتضح من خلال تحليل واقع التجارة الخارجية في العراق أن هناك زيادات متنامية لصادرات العراق المتمحورة بشكل رئيس على تصدير النفط الخام والمحتسب على أساس التعاقد فوب (FOB) يقابلها ارتفاع في أحجام السلع والبضائع المستوردة على وفق الأساس سيف (CIF) , وبالتالي ترتفع أقيام المدفوعات الخارجية بالعملة الأجنبية لقاء تلقي خدمات النقل والشحن والتأمين وخدمات العمليات المصرفية من الخارج , لذلك تطغى صفة العجز المزمّن على صافي حساب الخدمات غير المنظورة في الحساب الجاري في ميزان المدفوعات كون العراق أصبح على أساس هذه السياسة التجارية من البلدان المتلقية للخدمات الخارجية كافة .

ثانياً: التوصيات :

١. تشجيع الاستيراد على أساس التعاقد فوب (FOB) والتصدير على أساس التعاقد (CIF) , كون هذه السياسة التجارية من شأنها أن تعطي للمستورد العراقي حق اختيار السفينة التي ستنقل السلع والبضائع , وفي حالة التصدير يترك للمصدر العراقي زمام الأمور لعملية النقل وذلك يساعد على إنشاء أسطول نقل وطني مواكب للتطورات الحديثة وبالتالي ممارسة دوره بفعالية أكبر أو يتمكن العراق من تحديد مواصفات السفن الأجنبية والحمولات التي تتلاءم مع إمكانيات الموانئ الحالية أو التسريع في إنشاء ميناء الفاو الكبير , ويسهم ذلك في تنويع مصادر الإيرادات التي تحصل عليها الدولة المتأنيّة من الخدمات التي يقدمها هذا القطاع إلى جانب الإيرادات النفطية .

٢. يجب إعطاء دور أكبر لقطاع النقل البحري بجزئية الثابت والمتحرك ليس لكونه قطاع منتج للخدمات لكنه قطاع استراتيجي مهم وحيوي بالنسبة للسيادة والأمن الوطني , وهذا الوزن يأتي من خلال أسطول النقل العراقي ودوره في رفع أسم وعلم العراق في مختلف الموانئ العالمية وما لهذا الأمر من جوانب سيادية , فضلاً عن دور الموانئ في الأمن الاقتصادي , وذلك لكون أن جزءاً كبيراً من استيرادات العراق ينقل عبر المنافذ البحرية وبنسبة 89.3% فضلاً على أن صادرات العراق تنقل عبر موانئ العراق المختلفة .

المصادر

- ١) المحامي منير قزمان . 2006. البيوع التجارية ط ١ الإسكندرية مصر دار الفكر الجامعي .
- ٢) كوماني , لطيف جبر . 1981. مسؤولية البائع في البيوع البحرية , أطروحة دكتوراه غير منشورة , كلية القانون , جامعة بغداد , بغداد .
- ٣) الأسير وهيب . 2008 . القانون التجاري البحري ط ١ طرابلس لبنان المؤسسة الحديثة للكتاب .
- ٤) الحسني احمد محمود . 2001 . البيوع البحرية ط ٢ الإسكندرية مصر منشأة المعارف للنشر والتوزيع .
- ٥) دويدار هاني . 2008. النقل البحري والجوي ط ١ بيروت لبنان منشورات الحلبي الحقوقية .
- ٦) الرفيعي علي كاظم و كوماني لطيف جبر 2012. عقد البيع الدولي للبضائع ط ١ بيروت لبنان منشورات السنهوري .
- ٧) فياض محمود . 2012. المعاصر في قوانين التجارة الدولية ط ١ عمان الأردن مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع
- ٨) صالح باسم 2009. القانون التجاري ط ١ بيروت لبنان العاتك لصناعة الكتاب .
- 9) Harrison, A , w . 2013." Fob/CIF Issue in Merchand Trade Transport of Good" . Twenty – Fifth Meeting of the IMF Committee on Balance of Payment Statistics Washington D.C.
- 10) Sassoon ,D , m , & Marren , H , O . 1984." C.I.F. & F.O.B Contracts" . College of law & Political library .
- ١١) الوادي كامل . 2001 . الاعتمادات المستندية وخطابات الضمان والقوانين المنظمة لها الجزء ٢ ط ١ الإسكندرية مصر منشأة المعارف للنشر والتوزيع .
- ١٢) تقرير مركز الدراسات والبحوث . 2009 الخاص بنشاطات الموانئ والنقل البحري غرفة الشرقية جدة السعودية .
- ١٣) إبراهيم إبراهيم إسماعيل إبراهيم . 1997. التسليم في البيوع البحرية البيع CIF والبيع FOB رسالة ماجستير غير منشورة كلية القانون جامعة بغداد بغداد .
- ١٤) عبدالرضا , نبيل جعفر و حسن , باسمه كزار , سياسات تحرير التجارة الخارجية وانعكاساتها في الاقتصاد العراقي . 2016 . ط ١ , البصرة , العراق , دار الغدير للطباعة والنشر المحدودة .
- ١٥) تقرير الأمم المتحدة السنوي . 2015 الاونكتاد . استعراض النقل البحري .
- ١٦) التقرير الإحصائي السنوي الموحد . 2013 . منظمة الأقطار العربية المنتجة للنفط (الأوبك) .
- ١٧) البنك المركزي العراقي المديرية العامة للإحصاء والأبحاث التقرير الاقتصادي السنوي للعام -2015 2003.
- ١٨) النشرات الإحصائية السنوية .2003-2015 . وزارة التخطيط الجهاز المركزي للإحصاء والتخطيط .
- ١٩) التقرير الإقتصادي السنوي للاستيرادات . 2015 . وزارة التجارة مديرية إحصاء التجارة .
- ٢٠) وزارة النقل الشركة العامة لموانئ العراق قسم التخطيط والمتابعة التقرير السنوي لنشاطات الموانئ العراقية . 2015 .
- ٢١) تقرير شركة ناقلات النفط العراقية . 2015 قسم العقود وبيانات وسجلات القسم .
- ٢٢) تقرير منظمة التجارة العالمية 2015 .
- ٢٣) وزارة النقل الشركة العامة للنقل البحريفي العراق القسم التجاري . 2015 .