

صناعة ناقلات النفط ودورها في التكامل الاقتصادي العربي.. مع الإشارة الى الشركة العربية البحرية لنقل البترول*

اسامة جبار ابو شعير
وزارة التخطيط - بغداد

الدكتور عبد المنذر محمد الطي
معيد كلية الادارة والاقتصاد
جامعة البصرة

المقدمة

يغطي موضوع النقل البحري للنفط والمشاكل التي تعاني منها سوق ناقلات النفط الخام واقتصاديات ناقلات النفط عموماً باهتمام متزايد من قبل المختصين بهذا الموضوع عالمياً وعربياً لما تنطوي عليه دراسة هذا الموضوع من أهمية بالغة وبخاصة للاقطار العربية المصدرة للنفط.

ان ما يمتاز به صناعة النفط العربية هو كون الاقطار العربية وخاصة في منطقة الخليج وباعتبارها المنتج الرئيسية للنفط، بعيدة بمسافات كبيرة جداً عن مراكز الاستهلاك الرئيسية لهذه المادة، فضلاً عن ضخامة حجم الكميات المطلوبة مما يتطلب ايجاد وسائل نقل متطورة ذات كفاءة عالية كي تستطيع اداء دورها الكامل في نقل النفط الخام أو المنتجات النفطية المكررة.

لهذا شهدت صناعة ناقلات النفط اهتماماً من مختلف الاوساط النفطية في بلدان العالم المتقدمة مما دفع الشركات العالمية الكبرى الى احكام سيطرتها على تلك الصناعة كحلقة مكملة لمراحل الصناعة النفطية الاخرى التي كانت أولاً تزال تحت سيطرتها

* بحث مستل من اطروحة الماجستير الموسومة «اقتصاديات ناقلات النفط الخام مع دراسة للمنشأة العامة لنقلات النفط العراقية» اسامة جبار ابو شعير

المصدر: د. عبد الوهاب حميد رشيد، التنمية العربية ومدخل المشروعات العربية المشتركة النظرية والتطبيقات الدولية والبحرية العربية، بيروت ١٩٨٢، ص ٢٧٢.

وعملت لتحقيق هذه الغاية على امتلاك اساطيل ضخمة من الناقلات، مما جعلها تفرض سيطرتها على صناعة ناقلات النفط لفترات زمنية ليست بالقصيرة، فضلاً عن اهتمام الاقطار المنتجة الرئيسة لهذه الصناعة في الاونة الاخيرة، لهذا فان أهمية المشروعات العربية المشتركة أداة للتكامل الاقتصادي بين الاقطار العربية فضلاً عن كونها الطريق الرئيس لتحقيق التنمية العربية المشتركة. . . قد دعنا الى المحاولة في دراسة دور ناقلات النفط في التكامل الاقتصادي العربي ومن ثم نحاول تحليل أهمية دخول الاقطار العربية عموماً، والمنتجة للنفط بصورة خاصة في ميدان صناعة ناقلات النفط بصورة جماعية أو مشتركة، ومدى النجاح الممكن تحقيقه في اطار التعاون العربي القومي واختلافه عن اشكال التعاون الاخرى في مثل هذا الجانب من الصناعات النفطية اللاحقة للانتاج.

كما سنحاول من خلال القسم الاخير استعراض وتحليل وتقييم تجربة الشركة العربية البحرية لنقل البترول كمشروع عربي مشترك في ميدان صناعة ناقلات النفط، والتغيرات والعوائق التي رافقت عملية الدخول وعمل هذا المشروع ومن ثم كفاءة الاداء في المشروع.

أولاً: صناعة ناقلات النفط الخام عالمياً

قبل الدخول في دراسة أهمية المشروعات العربية المشتركة في مجال الصناعات النفطية اللاحقة للانتاج، لا بد لنا من استعراض واقع صناعة ناقلات النفط الخام عالمياً والتغيرات الهيكلية العديدة التي صاحبها واثار ذلك على الاقطار العربية، لذا ستحدث عن التغيرات التي حدثت في ملكية اسطول ناقلات النفط العالمية والدورة الاقتصادية لسوق ناقلات النفط.

التغيرات في ملكية اسطول الناقلات العالمي

لقد سيطرت خلال عقد الستينيات والسبعينيات من هذا القرن مجموعة من الشركات الاحتكارية على كافة عمليات الصناعة النفطية من جهة وعلى سوق النفط العالمية من جهة اخرى والسبب في ذلك يعود الى ان هذه الصناعة تتميز بتكاملها الرأسي مما جعل سوق النفط العالمية تعيش حالة احتكار القلة وعلى التوالي كان سوق الناقلات يعيش هو الاخر حالة احتكار القلة من قبل مجموعة من الشركات النفطية الكبرى. . . مما حقق لها موارد مالية طائلة.

من جانب آخر نلاحظ أن الدول الرأسمالية الصناعية ممثلة بشركاتها بدأت تتنازل

للدول المنتجة للنفط خاصة والدول الصناعية عموماً عن ما يسمى بالصناعات الملوثة للبيئة في مقابل هيمنتها على الصناعات الجديدة مثل الصناعات الالكترونية والكيميائية وتكنولوجيا الطاقة والمواصلات... الخ^(١)، مما يجعلنا نستنتج ان هنالك حالة جديدة في هيكل الاقتصاد العالمي هي ان الصناعة النفطية غدت صناعة مسموح بها من قبل الدول الصناعية الرأسمالية فضلاً عن ان هذه الصناعات هي اكثر ربحاً وتستطيع من خلالها أن تعمق التقييم الدولي للعمل^(٢). خلال عقد السبعينيات ونتيجة للأسباب الالفة الذكر برزت ظاهرة بالغة الاهمية هي ان سوق ناقلات النفط تتعرض عالمياً الى كساد كبير، مما جعل بعض الشركات العالمية الكبرى تعزف عن زيادة استثماراتها في صناعة انخفضت فيها الكفاءة الحدية للاستثمار ومن ثم اصبحت صناعة كاسدة مما جعلها تتجه نحو تقليل ملكيتها من أسطول ناقلات النفط العالمي خوفاً من تعرضها الى خسائر كبيرة، كما وتميز هذا العقد بدخول شركات حكومية أو وطنية مدعومة من قبل الدولة فضلاً عن تزايد حصة الناقلين البحريين المستقلين الى اجمالي مالكي اسطول الناقلات العالمي.

يشير توزيع ملكية اسطول نقل النفط العالمي الى ان شركات النفط الغربية امتلكت حصة تراوحت نحو (٣٥٪) من مجموع الاسطول العالمي وقد حافظت على هذه الحصة للفترة من عام ١٩٧٠ ولغاية ١٩٧٥^(٣).

أما ملكية الناقلين المستقلين^(٤) وهي تمثل الحصة الاكبر فكانت تتراوح ما بين (٥٦٪) و (٥٩٪) للفترة ١٩٦٠ - ١٩٧١^(٥).

وبما ورد اعلاه يتضح أن ملكية الشركات الاحتكارية قد مثلت ما يقارب (٤٣٪) الى (٣٩٪) للفترة من عام ١٩٦٠ ولغاية ١٩٧٠، أما بعد عام ١٩٧٠ فبدأت تظهر الى الوجود الشركات الحكومية والوطنية.

ان الجدول رقم (١) يوضح تغيرات حصص المالكين للفترة من ١٩٧٥ ولغاية كانون الثاني ١٩٨٥.

يلاحظ من الجدول ان الناقلين المستقلين يمثلون أعلى حصة الى مجموع المالكين

(١) انظر في ذلك الى

Chevron Shipping Company - The Economic Situation in the International Tanker Industry San Francisco chevron Shipping Company 1983 p.4.

(٢) اسامة جبار ابو شعير واقتصاديات ناقلات النفط الخام مع دراسة للمنشأة العامة لناقلات النفط العراقية، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية الادارة والاقتصاد جامعة البصرة، نيسان ١٩٨٦ (غير منشورة ص ٩٢)

(٣) د. جعفر منصور سعد والملاح الاساسية لصناعة النقل البحري للنفط، النفط والتنمية، تشرين الثاني ١٩٧٦ ص ٢١.

(٤) يقصد بالناقلين المستقلين الشركات التي لا تمتلك صناعة نفطية غير ناقلات النفط والتي رؤس اموالها لا تساهم بها أي شركة نفطية أو حكومية.

(٥) للتوسع في احصاف ملكية اسطول ناقلات النفط العالمية انظر النشرات الدولية لمؤسسة H.P.D revery للاعوام ١٩٧٦-١٩٧٣.

الآخرين فقد زادت حصتهم من (٦١٪) الى (٦٦٪) للفترة من عام ١٩٧٥ ولغاية كانون الثاني ١٩٨٥ وفي مقابل هذه الزيادة حدث تناقص في حصة الشركات النفطية الكبرى المالكة للأساطيل البحرية لنقل النفط من (٢١,٢٪) عام ١٩٧٩ الى (١٧,٢٪) عام ١٩٨٢ مقابل الزيادة في حصة الشركات النفطية الاخرى من (٨,٥٪) عام ١٩٧٧ الى (٢١,٦٪) عام ١٩٨٢. كما يوضح الجدول رقم (١) بأن حصة الناقلين المستقلين تأتي بالدرجة الاولى ومن ثم حصة الشركات النفطية الاخرى (والتي تشمل الحكومية والوطنية) واخيراً تأتي حصة الشركات النفطية الكبرى.

الجدول رقم (١)
اسطول ناقلات النفط حسب حصص المالكين للسنوات
١٩٧٥ - ١٩٨٥ (٪)

السنة	الشركات النفطية الكبرى	الناقلين المستقلين	شركات اخرى
١٩٧٥	٢٠,٥	٦١,٠	٢٠,٥
١٩٧٦	٢٠,٥	٦٢,٠	٢٠,٥
١٩٧٧	٢١,٢	٦٠,٣	١٨,٥
١٩٧٨	٢٠,٧	٥٩,٩	١٩,٤
١٩٧٩	٢٠,٥	٥٩,٣	٢٠,٢
١٩٨٠	٢٠,٠	٦٠,٢	٢١,٠
١٩٨١	١٨,٣	٦٠,٢	٢١,٦
١٩٨٢	١٧,٢	٦١,٢	٢٠,٥
١٩٨٣	٢٠,٥	٢٠,٥	٢٠,٥
١٩٨٤	٢٠,٥	٦٦,٦	٢٠,٥
١٩٨٥	٢٠,٥	٦٦,٠	٢٠,٥

Sources

- (١, ٢) H.P. Drewery, The Drewery Tanker Market Review 1982, London 1983. P. 37.
- (٣) H.P. Drewery, Shipping Statistics and Economics, No. 90, 1977. P. 15.
- (٤) Ditto, No. 98, 1987, P. 15.
- (٥) Ditto, No. 110, 1979, P. 15.
- (٦) Ditto, No. 122, 1980, P. 15.
- (٧) Ditto, No. 134, 1981, P. 15.
- (٨) Ditto, No. 140, 1982, P. 15.
- (٩) Clarkson and Company Ltd, The world Tanker and Bulk carrier Fleet, July, 1984, P. 3.
- (١٠) Ditto, January 1986, P. 11.

النشاط الاقتصادي وعلاقته بالدورة الاقتصادية لسوق الناقلات

تعد مشكلة الدورات الاقتصادية من المشكلات الرئيسة في بلدان العالم الرأسمالي منذ الثورة الصناعية وحتى وقتنا الحاضر وهذه الدورات وكما نعرف ترتبط بمتغيرات عديدة هي مستوى الانتاج، التوظيف والمستوى العام للأسعار ولكن أهم مميزات الدورة الاقتصادية للنشاط الاقتصادي العالمي هو عدم انتظامها والذي يهمننا من الدورة الاقتصادية هو درجة تأثير الصناعات النفطية وسوق ناقلات النفط الخام لان صناعة ناقلات النفط الخام بطيئة في تغيراتها وردود فعلها تجاه التغيرات في حالة النشاط الاقتصادي العالمي وكما سيتم توضيحه، حيث ان التحديد الدقيق لطبيعة السلوك الدوري لصناعة الناقلات أمر صعب وذلك لتنوع المتغيرات التي تعتمد عليها هذه الصناعة.

ان صناعة الناقلات تعتمد بشكل رئيسي على مستوى النشاط الاقتصادي العالمي^(٦) الذي يتسم بدرجة عالية من التقلب والدورية كما اشرنا سلفاً وان اتباع سياسة نقدية مفتوحة يؤدي الى ارتفاع في العرض النقدي الحقيقي وهذا ما يؤدي الى زيادة النشاط الاقتصادي وتساعد وتأثر التضخم ومع زيادة التضخم تبدأ الجوانب السلبية في هذه السياسة النقدية تطفئ جوانبها الايجابية فتلجأ السلطات النقدية الى اتباع سياسة نقدية متشددة تستهدف الحد من العرض النقدي وهذه ستعمل على خفض الانتاج ودرجة التضخم لكنها ستزيد من نسبة البطالة ثم يصل الوضع الى مستوى لا بد معه من عكس السياسة النقدية السابقة لغرض حل المشكلة الجديدة وتكون المدة الزمنية بين كل قمة وتاليها حوالي اربع الى خمس سنوات تقريباً^(٧).

ان هذه الدورية في النشاط الاقتصادي تنعكس على الطلب على الناقلات لان الاخيرة تلبي المتطلبات التجارية لنقل النفط المعتمدة على حالة النشاط الاقتصادي العالمي، لكن هذا لا يعني تدخل بعض العوامل غير الاقتصادية التي تحد من الانسجام والتوازن الذي يحدث بين حالة النشاط الاقتصادي والطلب على الناقلات، فعلى سبيل المثال في عام ١٩٦٧ وصل الانتاج الصناعي في الدول المتقدمة الى ادنى مستوى في الدورة الاقتصادية وكان المفروض انخفاض الطلب على الطنات المؤجرة من الناقلات لكن نتيجة للحرب التي شهدتها منطقة الشرق الاوسط والتي نجم عنها اغلاق قناة السويس فقد ازداد الطلب على الناقلات بسبب زيادة طول مسافة الحمولات التي تقطعها حول رأس الرجاء الصالح^(٨).

(٦) للمزيد من التفاصيل انظر المصدر، اسامة ابو شعير، مصدر سابق، الفصل الثاني

(٧) انظر في ذلك الى Paul D. Samuelson, Economics, 8th. Tokyo, 1970 pp 237-238.

(٨) رجائي ابو خضرا - دور شركات ناقلات النفط العربية واساسيات ادارة شركة ناقلات - وقائع مؤتمر الطاقة العربي الثاني، الجزء الخامس ١١-٦ آذار ١٩٨٢، الدوحة (الكويت اوابك ١٩٨٢) ص ٢٧.

أن قوى العرض والطلب للطنيات تكون غير مرنة في المدة القصيرة ولهذا السبب فإن معدلات اسعار الشحن يجب ان تكون عالية كي تستطيع التأثير على الطلب على الطنيات وعرضها مع العلم ان الاخيرة اكثر حساسية للتغيرات في معدلات اسعار الشحن (Average Freight Factor)

ان جانب العرض في حالة كساد سوق الناقلات يتميز بالخصائص التالية :-

١- جزء من الطنية العاملة تعمل بأسلوب الابهار البطيء (Slow Steaming) (١) أو الحمولات الجزئية (Partial Cargo) (٢)

٢- نسبة من طنية الاسطول متوقفة بانتظار فرص الاستخدام (Lay — Up)

٣- جزء من الطنية متجه نحو التخريد (Scrapping)

٤- جزء من الاسطول تحت الاصلاح والتسفين (Repairs and Maintenance) لهذا عند زيادة الطلب في المدة القصيرة ستتجه الطنيات المذكورة اعلاه الى العمل من أجل مواجهة الطلب أما في المدة الطويلة فمن الممكن مواجهة الزيادة في الطلب عن طريق بناء ناقلات جديدة تزيد من طنيات الاسطول العالمي المخصص لنقل النفط. اما في مرحلة الكساد فإن الطنيات المعروضة ستتجه الى الفروع المذكورة آنفاً لامتصاص الزيادة في العرض لغرض مواجهة نقصان الطلب فضلاً عن اتجاه اصحاب الناقلات الى تأجير ناقلاتهم لمدة زمنية طويلة كلما أمكن ذلك، والملاحظ ان مرحلة الكساد في صناعة ناقلات النفط تعتبر اطول مرحلة نتيجة الاعراض المقدمة للمستثمرين في بناء الناقلات الجديدة مما يترك الطريق صعباً أمام تصريف الطنيات الفائضة عند حدوث الكساد في المدة القصيرة على الاقل.

ثانياً: تكاليف صناعة ناقلات النفط الخام

نظراً لكون عملية اقامة صناعة لناقلات النفط العربية هي جزء من استراتيجية التكامل الاقتصادي العربي من خلال الاعتماد على الذات وليس لها مضاعفات وارتباطات قوية مع الاقتصاد العالمي، لذا نجد من الضروري مناقشة وتحليل عناصر تكاليف صناعة ناقلات النفط للموقوف على تركيبها وأهميتها نسبة للتكاليف الكلية وبمقدار ما يتناسب مع ظروف الاقطار العربية وخاصة تلك المنتجة للنفط.

(٩) الابهار البطيء هو أسلوب يشير الى ان الناقله تسير بسرعة دون سرعتها التصميمية وذلك لغرض التقليل من كلفة الوقود من جانب وإطالة مدة الرحلة من جانب آخر ويستخدم فقط في حالة ظروف كساد سوق ناقلات النفط.

(١٠) الحمولات الجزئية: تعني ان الناقله تحمل حمولة اقل من حمولتها المتاحة وهذا يرجع ايضاً الى ظروف كساد سوق النقل ولكي لا تتحمل الخسائر الناجمة عن توقفها.

١- التكاليف الرأسمالية

يعتبر عنصر رأس المال هو العنصر السائد في صناعة بناء ناقلات النفط، حيث يبلغ معدل عدد العاملين في ناقلات النفط الصغيرة من (٣-٥) شخص لكل ألف طن ساكن وينخفض هذا المعدل الى اقل من شخص واحد في الناقلات الكبيرة وكما هو واضح في الجدول رقم (٢)، وتشير اسعار الناقلات الجديدة في جدول رقم (٣) الى هذه الكلفة الرأسمالية العالية التي تتغير باختلاف حجم الناقلة، حيث وصلت اسعار ناقلات النفط الى (١٨٧) و (٢٧٧) و (٢٤) و (١٨) مليون دولار للسنوات ١٩٨٠، ١٩٨٢، ١٩٨٣، ١٩٨٤ على التوالي بالنسبة لتلك ذات حجم (٣٢) ألف طن ساكن، وكان سعر عام ١٩٨٤ مساوياً الى (٩٦٢٪) من سعر عام ١٩٨٠ اما بالنسبة للحجمين (٨٠) ألف طن ساكن و (٢٥٠) ألف طن ساكن فقد كانت اسعارهما (٢٨٣) و (٧٥) مليون دولار في سنة ١٩٨٠ و (٣٤١) و (٧٥) مليون دولار في سنة ١٩٨٢ و (٣٠) و (٧٣) مليون دولار في سنة ١٩٨٣

الجدول رقم (٢)
معدل عدد افراد طاقم الناقلات حسب انواعها

الناقلة حسب الحجم	معدل عدد افراد طاقم الناقلة	عدد الافراد لكل ألف طن ساكن
اقل من (٦) ألف طن ساكن	٢٥	
بين (٦-٤٠) ألف طن ساكن	٣١	
بين (١٠٠-٢٠٠) ألف طن ساكن	٣٢	اقل من ١
اكثر من (٢٠٠) ألف طن ساكن	٣٣	اقل من ١

المصدر:

د. نزار الربيعي «الاستثمار الوطني في صناعات السفن ودورها في تنمية اقتصاديات دول الخليج العربي»، التعاون الصناعي العدد ٢٧، السنة السابعة يناير ١٩٨٧ (الدوحة) ص ١١.

الجدول رقم (٣)
اسعار بناء ناقلات النفط الجديدة ومتوسط عدد العاملين والكلفة الرأسمالية للفرد الواحد للسنوات ١٩٨٠ - ١٩٨٤ (مليون دولار).

حجم ناقلات النفط	نسبة اسعار ٨٤ الى اسعار ١٩٨٠	السعر				متوسط عدد العاملين		الكلفة الرأسمالية للفرد	
		١٩٨٠	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	حد أدنى	حد أقصى	(دولار) لعام ١٩٨٤	حد أدنى
٢٢ ألف طن ساكن	٩٦,٢	١٨,٧	٢٧,٧	٢٤,٤	١٨,٧	٣٠	٤٠	٦٠٠٠٠٠	٤٥٠٠٠٠
٨٠ ألف طن ساكن	٨١,٣	٢٨,٣	٣٤,١	٣٠,٠	٢٤,٤	٣٠	٤٠	٧٦٦٦٦٦	٥٧٥٠٠٠
٢٥٠ ألف طن ساكن	٨٠,٠	٧٥,٠	٧٢,٢	٦٠,٠	٦٠,٠	٣٥	٤٥	١٧١٤٢٨٥	١٣٣٣٣٣٣

Source
Review of Maritime Transport 1984, Report by the Secretariat of UNCTAD, v.v New York 1985.

و(٢٣) و(٦٠) مليون دولار في سنة ١٩٨٤ على التوالي وينسب مقدارها (٣, ٨١٪) و(٨٠٪) لاسعارها في ١٩٨٤ نسبة الى اسعارها في ١٩٨٠^(١١).

كذلك تظهر التكاليف الرأسمالية مرتفعة في الناقلات المستعملة لمختلف الاحجام، اذ تخضع لظروف العرض والطلب على النفط الخام كون الطلب على الناقلات هو طلب مشتق من الطلب على النفط الخام والعلاقة التي تربطها علاقة طردية، فعلى سبيل المثال وصل سعر ناقلة نفط ذات حجم (٤٠٠) ألف طن ساكن (بناء عام ١٩٧٤) الى حوالي (٦,٧٥) مليون دولار في نهاية عام ١٩٨٥ وهذا السعر اعلى بحوالي (١,٢٥) مليون دولار عن سعرها في تموز ١٩٨٥، والسبب يعود الى ظروف العرض والطلب على النفط الخام وفائضه في السوق العالمية والملازمات التي ترافق تسويقه وبيعه في الوقت الحاضر^(١٢). وازاء هذه التكاليف الرأسمالية العالية لحيازة او شراء الناقلات الجديدة او المستعملة فإن اي محاولة لتطوير الاسطول العربي لناقلات النفط عن هذا الطريق سوف ينعكس وبلاشك على هيكل التكاليف الكلية لتشغيل ذلك الاسطول.

٢- التكاليف التشغيلية

تضم التكاليف التشغيلية للناقلة العناصر الضرورية لتشغيل الناقلة كافة واعدادها وتنقسم كلفة الطواقم (العمل) والوقود والتأمين والادارة وغيرها ولا تزداد هذه الكلف بنفس نسبة الزيادة في حجم الناقلة، كما ان بعضها يعتبر ثابتا الى حد بعيد بغض النظر

(١١) د. نزار الربيعي، الاستثمار الوطني في صناعات السفن ودورها في تنمية اقتصاديات دول الخليج العربي، التعاون الصناعي، العدد ٢٧، السنة السابعة يناير ١٩٨٧ (الدوحة)، ص(١١).

(١٢) د. نزار الربيعي، المصدر السابق ص١٢-١٣.

عن التوسع في الحجم .
وتأتي كلفة الطواقم بالدرجة الرابعة اما كلفة الوقود فتحتل النسبة الاثقل وزناً في التكاليف التشغيلية لاية ناقلة لذا يتم اتخاذ القرارات بتجديد مسارات الناقلات على ضوء الشحنة المحمولة والمسافة والسرعة إذ أن هذه العوامل هي الرئيسية المحددة لمصاريف الوقود ومن ثم لعنصر التكاليف التشغيلية ككل وعلى ضوءها يتحدد تشغيل الناقلة أو وقفها لحين انتظار الفرصة التشغيلية المناسبة .
ومن الممكن ان نخلص القول انه مهما اختلفت ظروف العرض والطلب الدولية للنقل البحري وظروف عوامل الانتاج من عمل ومواد اولية وكلفة التأمين والادامة والتصليح والادارة واختلفت درجة استخدام الطاقات التصميمية للناقلات وتغيرت اقتصاديات الحجم الكبير فان كلفة رأس المال تبقى هي العنصر الاكبر في هيكل التكاليف الكلية بالنظر لضخامة عنصر التكاليف الرأسمالية في بناء الناقلات .

ثالثاً - أهمية المشروعات العربية المشتركة في صناعة ناقلات النفط

- بالامكان تلخيص أهمية المشروعات العربية المشتركة الهادفة الى تحقيق صيغة اكثر واقعية للتنمية العربية المتكاملة بالاتي :-
- ١- ان المشروعات العربية المشتركة اكبر قدرة من المشروعات القطرية من وجهة نظر عناصر الانتاج على اقامة مستوى تكنولوجي أعلى ، وكونها أداة مهمة لزيادة القدرات الانتاجية العربية ودفع عجلة التنمية الاقتصادية العربية في اتجاه تكاملي إذ ستكون انتاجيتها قادرة على المستوى العالمي من المنافسة في الاسواق العربية والعالمية .
 - ٢- ان مهمة المشروعات العربية المشتركة في خلق وتهيئة جيل جديد من الكفاءات البشرية المؤهلة فنياً والقادرة على استيعاب التكنولوجيا الحديثة وتطويرها .
 - ٣- ان قوة الجذب التي تملكها الدورات المالية الدولية وشبكات المصارف العالمية الكبيرة^(١٣) زائداً عدم وجود هياكل مالية محلية موصولة بالاقتصاد الداخلي معادلة غير متوازنة تعيشها الاقطار العربية والفنية على وجه الخصوص اي تلك المنتجة للنفط ، لذا فان اقامة المشاريع العربية المشتركة تحقق دورات مالية داخل الاقتصاد العربي بدل اتجاهها نحو الهياكل الصناعية والمالية الغربية ومن ثم ستسهم في تراكم رأس المال العربي وزيادته من اجل الدخول في مشاريع جديدة .
 - ٤- ان المشروعات العربية المشتركة تساهم في خلق وتعميق الروابط الاقتصادية بين الاقطار العربية عن طريق توفيرها الامكانيات لانتقال رؤوس الاموال والايدي

Review of Maritime Transport 1984, Report By the Secretariat of UNCTAD, UN New York, (١٣) انظر المصدر .
1985.

العاملة بين الاقطار العربية فضلاً عن مساهمتها في انتقال مدخلات الانتاج ومخرجاته في الاسواق العربية الامر الذي يؤدي بلا شك الى وحدة السوق القومية.

٥- انها طريقة غير مباشرة لتحقيق التكامل الاقتصادي العام على مراحل من خلال الدخول في مشروعات مشتركة في قطاعات اقتصادية ومن ثم يتلوها التكامل بين القطاع المعني والقطاعات الاخرى حتى يتم التكامل الاقتصادي الشامل وبالتالي سوف لن تقتصر على كونها عملية حسابية تتجسد بالمجموع الحسابي للقوى والفعاليات الاقتصادية المالية المشتركة وانما هي تفاعل اقتصادي تتولد عنه في حالة نجاحها قوى ديناميكية خلاقة تسفر عن تغييرات اقتصادية واجتماعية وتقنية.. الخ^(١١)

٦- ان المشروعات العربية المشتركة إذ توسع التشكيلة السلعية العربية المنتجة من قبل المشروع نتيجة لتحقيق مبدأ اقتصاديات الحجم فأنها تخلق الاساس الموضوعي لتحقيق تبادل تجاري مالي فعال ومهم بين الاقطار العربية وبما يسمح من رفع حصة التبادل التجاري العربي - العربي بالمقارنة مع التبادل التجاري العربي - الدولي .

٧- ان حل مشاكل التمويل والتسويق التي تعانيها المشروعات العربية القطرية من الممكن حلها باستخدام آلية المشروعات العربية المشتركة حيث ستستفيد الى حد كبير من مزايا الانتاج الكبير عن طريق تحقيق الوفورات القطرية والقومية والدولية، وهي بذلك تعرض الاثار المضاعفة للاستثمار على العمل عن طريق تخفيض موجات الاستهلاك والاستثمار على المستويين القومي والقطري في أن واحد مما ينشط بالتالي من آلية الاستهلاك والاستثمار وتطويع التكنولوجيا الحديثة ودفع إعادة الانتاج الموسع الى مستوى اكثر تطوراً^(١٢).

٨- ان المشروعات العربية المشتركة اداة هامة تساعد على تحقيق مستويات عالية من التكامل الاقتصادي بين الاقطار العربية، من خلال تثبيت دعائم تنسيق مجدية بين خططها الانمائية من جهة، وزيادة حجم منتجاتها وتنويعها من وجهة اخرى^(١٣).

٩- تساعد المشروعات العربية المشتركة على تجاوز واحدة من العقبات الاساسية للتعاون الاقتصادي إذ ان تردد بعض الاقطار العربية في الدخول الى اتفاقيات التكامل الاقتصادي الشاملة تنبع اساساً من رغبته في حماية اقتصادياتها بسور من

(١٤) انظر المصدر Pearleys Review Jan. 1985 and 1986. Norway

(١٥) د. جورج قرم - الاقتصاد العربي امام التحدي، دراسات في اقتصاديات النفط والمال والتكنولوجيا، تشرين الثاني ١٩٧٧، ص ٢٠

(١٦) باسل النقيب - دور القطاع الخاص في المشاريع الصناعية العربية المشتركة، بحث مقدم الى ندوة المشروعات الصناعية العربية المشتركة ٢٨-٣٠ نوفمبر ١٩٨٢، الدوحة ص ١١-١٥

الحماية الكمركية امام منتجات الدول الاخرى، فضلاً عن رغبتها في عدم تأثير حصيلتها من الايرادات الكمركية، لذا فإن اقامة مشروعات مشتركة في تلك الاقطار للاسهام في دعم اقتصادياتها وتسريع معدلات نموها يساعد على تقارب معدلات النمو الاقتصادي للاقطار العربية الاخرى ومن ثم يقلل من مقاومتها لمشروعات التوحيد والتكامل الاقتصادي العربي^(١٧).

١٠- الدخول مبكراً في انتاج الكثير من السلع المتطورة والمعقدة تكنولوجياً والتي يصعب على قطر واحد تحمل مخاطر الدخول في انتاجها ومنها مثلاً صناعة ناقلات النفط والصناعات الثقيلة وخاصة بناء الآلات والمكائن التي تعتبر الاساس في خلق التكنولوجيا العربية.

صناعة ناقلات النفط وأهميتها في العالم العربي

ان انشاء منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول (اوابك) عام ١٩٦٨ جاء ادراكاً لدور النفط كمصدر رئيس واساس لدخل الاقطار العربية المشتركة في المنظمة، لذا عليها ان تنميه وتحافظ عليه بالشكل الذي يعود عليها بأكبر المنافع المشتركة ومن خلال ذلك تأتي أهمية صناعة ناقلات النفط والسؤال الذي يطرح نفسه هو: ما هي الضرورة التي تدعو الاقطار العربية للتعاون في مجال صناعة ناقلات النفط؟ ان الجواب على هذا التساؤل يعطي مبررات الاختراق العربي لصناعة الناقلات والتي يمكن اجمالها بالاتي:-

- ١- زيادة المنافع كنتيجة للزيادة الحاصلة في انتاج وتصدير النفط العربي، فلغرض الحصول على درجة معينة من السيطرة على عمليات التصدير فإن المساهمة في النقل البحري النفطي يعتبر مكملاً للسلسلة التي تمر بها سلعة النفط الاستراتيجية وتمكن الاقطار العربية المصدرة للنفط وهي تسعى لتصنيع وتنويع اقتصادياتها ان تجني فوائد من مشاركتها في صناعات اساسها المواد الخام الرئيسة المتوفرة لديها ومن ثم فإن هذه الأنشطة ستؤدي بدورها الى المزيد من الفوائد الاقتصادية فضلاً عن ان مشاركة مصدري السلع في نقل سلعهم سيقود الى توزيع الفوائد اكثر انصافاً وخير مثال على ذلك هو قيام الاقطار العربية بتصدير نفوطها على ناقلاتها الوطنية.
- ٢- هنالك حقيقة بديهية راسخة في عالم صناعة النفط تقول بأن هذه الصناعة تعمل بصورة اكثر فاعليه واقتصادية عندما تحقق التكامل الرأسي، كما وان الصناعة النفطية تتميز بكثافة رأسمالية عالية لذا من الممكن تحقيق وفورات اقتصادية ناجمة

(١٧) د. احمد فارس مراد: تقديم المشروعات العربية المشتركة كمدخل للتكامل الاقتصادي العربي، حزيران ١٩٨٢، ص ٢٣٥

عن اقتصاديات الحجم، وبذلك يمكننا اذا ما وضعنا في اعتباراتنا السيطرة العربية الوطنية على النفط في مرحلة الانتاج القول ان نقل النفط العربي يشكل مرحلة متممة في التكامل الرأسي من خلال شركات الناقلات العربية وشركات الناقلات العربية المشتركة.^(١٨)

٣- ان اعتماد الاقطار العربية المنتجة للنفط على اساطيل ناقلات النفط الاجنبية يعتبر مجازفة سياسية بحد ذاته فالجميع يعلم طبيعة النزعة الغربية الاستعمارية في افسال اي قرار سياسي وطني يتخذ داخل حدود الوطن العربي عموماً وفي الاقطار النفطية منها على وجه الخصوص، حيث ان سيطرة الاقطار المنتجة للنفط على مرحلة الانتاج غير كافية بحد ذاتها لتحقيق سيطرتها الكاملة وفرض ارادتها السياسية، فما الفائدة من السيطرة على الانتاج النفطي دون السيطرة على تسويقه؟

٤- لا يمكن الاعتماد كلياً على الاساطيل الاجنبية، لانها كغيرها تكون خاضعة لاحتمالات الخطر السياسي أو التجاري مما يشكل مجازفة خطيرة العرب في غنى عنها، فقد يجد العرب انفسهم يوماً ما عاجزين عن نقل نفوطهم ومن هنا كان وجود اساطيل نقل عربية مشتركة امراً ضرورياً فضلاً عن وجود الاساطيل الوطنية الى جانبها.^(١٩)

٥- ان وجود اساطيل ناقلات نفط وطنية يعتبر وسيلة الاتصال المثالية مع بقية دول العالم من أجل تسهيل التجارة النفطية معها وتشكل قاعدة اساسية لانجاح برامج صناعة النفط في الاقطار العربية التي اخذت تنمو بشكل واضح منذ عقد السبعينيات في اعقاب التغيرات الهيكلية التي طرأت على سوق النفط الدولية منذ عام ١٩٧٣-١٩٧٤، فإن دخول العرب ميادين الصناعة البتروكيمياوية وصناعة الغاز السائل يتطلب معه وجود اساطيل ناقلات نفط متخصصة كناقلات المنتجات النفطية وناقلات الغاز السائل اضافة الى الناقلات المزدوجة الحمولة وناقلات النفط الخام لان الحقبة الزمنية الحالية تمثل فرصة ثمينة ينبغي للعرب الاستفادة منها الى اقصى الحدود الممكنة، فهي تتزامن مع كون النفط - حتى الان - افضل مصادر الطاقة عالمياً وتعتمد عليه الهياكل الصناعية لدول العالم عموماً والدول المتقدمة منها بصورة خاصة، فعملية ربط النفط مع الاقتصادات العربية من أجل النهوض بها بشكل هدف حيوي ومهم فضلاً عن كونه سبيلاً لابعاد الغربة التي تميز بها القطاع النفطي عن القطاعات الاقتصادية الاخرى في الاقطار العربية المنتجة للنفط.

(١٨) د. احمد فارس مراد، مصدر سابق ص ٢٣٦

(١٩) د. سميح مسعود: عرض عام للمشروعات الصناعية العربية المشتركة حسب المجالات التي تغطيها، بحث مقدم الى ندوة المشروعات الصناعية العربية المشتركة ٢٨-٣٠ نوفمبر ١٩٨٢، الدوحة ص ٤٣

٦- توفير العملات الصعبة خاصة بالنسبة للاقطار التي تشكو من عجز في الميزان التجاري لان نقل النفط في الاساطيل الوطنية لا يتطلب دفع اجور ورسوم الشحن بالعملات الصعبة، فضلاً عن تحقيقه عوائد من العملات الصعبة عند نقله للنفوط الاجنبية.^(٢٠)

٧- يعتبر الاستثمار في صناعة ناقلات النفط من النشاطات الاقتصادية المرنة خلافاً للنشاطات الصناعية الاخرى حيث يمكن الاستفادة من الناقلة بتأجيرها أو بتحويلها للعمل من منطقة جغرافية الى اخرى حسب آلية العرض والطلب أو بيعها، وبالتالي تقل درجة المخاطرة أو المجازفة عما لو كان المشروع صناعياً ثابتاً.^(٢١)

٨- ان المشاركة العربية في مجال نقل النفط العربي البحري بمقارنتها مع حجم الانتاج النفطي والتصديري العربي تظهر فجوة كبيرة حيث ان النشاط العربي في مجال النقل النفطي لم يتجاوز حدوده الدنيا، وهذه الحقيقة تبرهن على ان مستهلكي النفط المستوردون للنفط العربي يحققون مزايا لا يقابلها تحقيق فوائد موازية للاقطار العربية المنتجة للنفط ومن خلال القيمة المضافة المتحققة من نقل كميات ضخمة من هذه السلعة على ناقلاتها الوطنية والنتيجة المستقاة من هذا، هي ان التوسع في المشاركة العربية في عمليات ناقلات النفط سيؤدي الى تحسين الفعل العربي من خلال القيمة المضافة.^(٢٢)

٩- تؤمن اساطيل ناقلات النفط العربية فرصاً لخلق كفاءات وكوادر بحرية وطنية وخلق هذه الكوادر هدف مهم وحيوي يأتي من خلال انشاء المعاهد والاكاديميات البحرية العربية التي تساهم بصورة متزايدة في رفد اساطيل الناقلات العربية بالكوادر البحرية اللازمة لادارة وتشغيل الناقلات، وهذا يتبعه تقليل الادارات والطواقم الاجنبية وما تمتصه من عملات صعبة يمكن توظيفها في مجالات اخرى اكثر فاعلية من حيث مردوداتها الاستثمارية.^(٢٣)

١٠- ان دخول العرب لميدان صناعة ناقلات النفط سيؤدي بالضرورة الى انشاء الهياكل الارتكازية اللازمة لعمل وتشغيل وصيانة هذه الناقلات. من مرافق ضخمة ومرافق تقنية متطورة اخرى تعتبر مكملات لصناعة ناقلات النفط، وهذه ايضاً ستخلق صناعة بحرية مهمة يمكن تطويرها مع الزمن لتصبح مركزاً مهماً من المراكز العالمية في مجال بناء السفن واصلاحها.^(٢٤)

(٢٠) د. هشام خواجكيه وبدر الاسلام هاشمي، التعاون الصناعي والمشروعات العربية المشتركة، بحث مقدم الى ندوة المشروعات الصناعية العربية المشتركة، ٢٨-٣٠ نوفمبر ١٩٨٢، ص ١٦٧.

(٢١) د. عبد الوهاب حميد رشيد والعوامل المؤثرة في نجاح المشروعات الصناعية العربية المشتركة، بحث مقدم الى ندوة المشروعات الصناعية العربية المشتركة، ٢٨-٣٠ نوفمبر ١٩٨٢، ص ٤.

(٢٢) رجائي ابو خضراء، مصدر سابق ص ٥١١.

(٢٣) وجيه الحديثي وتطور الهياكل الاساسية البحرية في الدول الاعضاء، بحث مقدم الى الندوة الثانية لاساسيات صناعة النفط والغاز ٧ نيسان - ٣ آيار ١٩٧٩، الكويت ص ٢٧.

(٢٤) للمزيد من المعلومات انظر اسامة ابو شعير - مصدر سابق، ص ٢١٣-٢٢١.

١١- تستفيد الناقلات العربية من الامتيازات والافضليات التي تمنحها لهم حكوماتها من خلال الدعم والافضلية للناقلات الوطنية، منها فرض رسوم وضرائب على الناقلات الاجنبية واعفاء الوطنية منها، او اشتراط نقل نسبة معينة من النفط على الناقلات الوطنية على اساس مبدأ سيف (CIF) بالنسبة للمصادرات وعلى اعطاء افضلية الرسو والتفريغ والتحميل في بعض الاحيان الى الناقلات الوطنية.^(٢٥)

أنماط المشروعات العربية الرئيسية في مجال الناقلات

ان الجهود الرئيسة للاقطار العربية في الدخول الى صناعة ناقلات النفط قد اتخذت صوراً مختلفة فالبعض من هذه الجهود اتخذ شكل الشركات الحكومية والبعض الآخر اتخذ نمط الشركات الخاصة او المختلفة، وهناك من انضم تحت الاعلام السورية واخرى تمت بجهود عربية مشتركة واخيراً بعض الشركات من ناقلات النفط العربية انضمت الى شركات غير عربية في نفس المجال، وكل نمط من هذه الانماط واجه خليط من حالات النجاح والفشل، تأثر بعضها بظروف المشروع الداخلية واخرى بظروف سوق الناقلات النفطية العالمية فضلاً عن ظروف المشروع الداخلية لذا سنركز على بعض انماط المشاريع الرئيسة التي تمت في اقطار الخليج العربي وهي كالآتي:-

أ: المحور الوطني ان اول صورة من صور الدخول في نشاط ناقلات النفط انبثقت في الكويت وكانت على المستويين الحكومي والخاص، حيث تم انشاء شركتين هما شركة ناقلات النفط الكويتية (KOTC) وشركة النفط الوطنية الكويتية (KNPC). وفي اوائل عام ١٩٧٧ قررت شركة النفط الكويتية رصد مبلغ (٣٤٠) مليون دولار لشراء الناقلات ونتيجة لظروف سوق ناقلات النفط العالمي فقد عانت الشركة من اتخاذ الاجراءات اللازمة لدخولها السوق، وقد ساعدت الحكومة الكويتية شركة النفط الوطنية الكويتية في اواخر عام ١٩٧٨ وذلك برصد مبلغ (٨٠) مليون دولار لشراء ناقلات نفط جديدة.

لقد وجدت كلتا الشركتين أنفقي الذكر ان هنالك صعوبات وعوائق عديدة تمنعهما من زيادة حجم نقل النفط بالناقلات ما لم تقم الحكومة الكويتية بدعمها ففي ظل ظروف المنافسة بين الشركات العالمية العريقة والشركات الناشئة، تكون الأرجحية في اغلب الاحيان لصالح الشركات العالمية ولهذا تحتاج الشركات الناشئة الى اعداد خطط مستقبلية تتضمن دعم حكومي يمكن شركات النفط الوطنية من اختراق الحاجز الصعب امامها وهو اثبات وجودها في ظل سوق الكساد وحالة التخمة النفطية المصطنعة من قبل الدول الصناعية لا سيما وان الكويت أحد الاقطار العربية المصدرة

(٢٥) اسامة ابو شعير، مصدر سابق ص ٢٢٠

للنفط مما يجعلها في موقع منافسة مع الشركات المستوردة للنفط التي تحاول ان تنقل نفوطها المستوردة بالاعتماد على ما تمتلكه من اسطول ناقلات .

في اوائل عام ١٩٨٠ أصبحت عقود الانتاج الجديدة المبرمة بين الحكومة الكويتية من جهة ومجموعة شل ودتشل الملكية ، شركة النفط البريطانية و نفط الخليج تنص على استغلال الناقلات التي يمتلكها الكويت بنسب متصاعدة ، وحسب هذه العقود فإن ناقلات النفط الكويتية قامت بنقل نسبة قدرها (٤٥٪) من النفط الخام المنتج بواسطة هذه الشركات التي تعمل في ظل مراقبة الحكومة الكويتية لانتاجها النفطي .

كما باشر العراق بتأسيس المنشأة العامة لناقلات النفط العراقية بموجب القانون رقم (٢٠) لسنة ١٩٧٢ ، اذ كان لتأسيس المنشأة ما يبرره وهو تنفيذ قرار الاستثمار الوطني المباشر في الحقول الجنوبية والشمالية وقرار التأميم الخالد للذان حررا الثروة النفطية في القطر العراقي وفي عام ١٩٧٨ بدأت المنشأة بتشغيل كامل اسطولها بطاقة قصوى قدرها (١٤١٧٧٩٠) طن ساكن وبطاقة متاحة قدرها (١٣٤٤٩٠٠) طن ساكن .

ب - : المحور العربي - الدولي

ان هذا النوع من المشروعات يتم اساساً نتيجة لنقص الخبرة والكفاءات المتوفرة في الاقطار العربية اللازمة لتشغيل وتطوير اسطول الناقلات ، فضلاً عن كون التعاون العربي - الدولي يفسح المجال امام العرب لدخول ميادين السوق المختلفة وبصعوبات أقل من تلك التي تواجهها لو لم تكن تعمل في ظل اتفاق عربي - دولي وعلى هذا الاساس قررت عدد من الشركات العربية انشاء مشروعات مشتركة مع شركات اجنبية في دول اوربا الغربية والولايات المتحدة الامريكية ذات الخبرة العريقة في سوق ناقلات النفط .

ان حصة الاسد من هذه المشروعات كانت لصالح شركات النفط العاملة في المملكة العربية السعودية ، فقد بدأت المملكة في عملية نقل النفط بالناقلات كأجراء مهم يهدف الى تعزيز مكانتها ممثلة باسطول ناقلاتها النفطية في سوق نقل النفط العالمي وعلى ضوء ذلك شكلت في شباط من عام ١٩٧٨ الشركة السعودية العالمية للشحن المحدودة وذلك باشتراك بعض المصالح السعودية مع مؤسسة تكساكو وقد كانت حصة السعودية تشكل نسبة (٥١٪) .

ج - المحور القومي

ان التعاون القومي في مجال نقل النفط الخام بالناقلات هو التعاون الذي يستهدفه

العرب كخطوة مضافة من اجل الوصول الى الهدف الرئيس وهو التكامل الاقتصادي العربي والهدف "بائي المتمثل بالوحدة العربية.

ان الاختراق العربي لصناعة ناقلات النفط الخام كان مكملًا لسلسلة التغيرات في اسعار النفط الخام عام ٧٣-١٩٧٤ ولكن هذا الاختراق لم يكن مبرراً وقوياً وذلك لأمور كثيرة بالامكان تلخيصها بالاتي.

- في اواسط عام ١٩٧٨ كانت هنالك (١٢٠) ناقلة ترفع اعلام الاقطار العربية الاعضاء بمنظمة اوابك بلغ مجموع طاقتها الساكنة حوالي (١٢) مليون طن ساكن اي ما يعادل (٣٠٥٤٪) من الاسطول العالمي وطبقاً لدراسة اعددها (C.B. Yoland) من بلايموث بولتكينيك وسي سي قلدود من جامعة اوكسفورد فإن نقل (٤٠٪) من صادرات الاقطار الاعضاء في الاوابك من النفط الخام بواسطة ناقلات ترفع اعلام هذه الاقطار يتطلب (٢٨٢) ناقلة مجموع حمولتها (٩٦٢) مليون طن ساكن على النحو التالي.

(١٩٢) ناقلة عملاقة حمولة الواحد (٢٥٠) الف طن ساكن

(٣٥) ناقلة كبيرة حمولة الواحدة (١٢٥) الف طن ساكن

(٥٥) ناقلة صغيرة حمولة الواحدة (٨٠) الف طن ساكن.

ويبلغ مجموع الانتاج العربي من النفط حوالي مليار طن سنوياً واذا اراد العرب استخدام ناقلاتهم في نقل نصف انتاجهم من النفط الخام فقط فستكون حصة الناقلات العربية (٥٠٠) مليون طن سنوياً واذا افترضنا ان متوسط عدد الرحلات للناقلة الواحدة (٨) رحلات سنوياً فيجب ان تكون امكانيات النقل لدى الاقطار العربية حوالي (٦٢) مليون طن ساكن، الا ان الاقطار العربية لا تملك من امكانيات النقل سوى (١٠) مليون طن ساكن تقوم بنقل (١٥٪) من الخمسين بالمائة من صادراتها النفطية.^(٣)

اذن نستنتج من ذلك ان العرب مازالوا بعيدين من السيطرة في مجال نقل النفط الخام بالناقلات مما جعل عملية الدخول الى ميدان صناعة ناقلات النفط من قبلهم مسألة ذات أهمية خاصة تتعلق بالاستقلال الاقتصادي، كما وان جميع عقود التأجير تتضمن فقره تنص على (السماح للمالكين بسحب ناقلاتهم في حال تورط دولة المستأجر أو المالك أو أي من الدول الكبرى في المنازعات السياسية)^(٣)، ومن هنا تبرز

(٢٦) رجائي ابو خضراء، مصدر سابق، ص ٥١٤

(٢٧) نشرة منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول - اتفاقيات انشاء منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول والشركات المنبثقة عنها، الكويت، ١٩٨٣، ص ٦٧.

الاهمية القصوى لخلق التعاون العربي في مجال نقل النفط بالناقلات لانه السبيل الوحيد والخيار الوحيد امام الاقطار المنتجة والمصدرة للنفط لغرض سيطرتها على سلعتها الاستراتيجية من جهة وسبيل لتحقيق احد خطوات التكامل الاقتصادي والتعاون الاقتصادي العربي.

رابعاً: الشركة العربية البحرية لنقل البترول

تتركز أهمية الاشارة الى هذه الشركة كونها تجربة تمثل التعاون القومي في مجال صناعة ناقلات النفط وهي تعد أحد المشروعات المشتركة بدوافع قومية تتعلق بمهمة تعزيز الاستقلال الاقتصادي للاقطار العربية للنفط في مجال صناعة النفط.

طبيعة الشركة:

أسست الشركة بموجب اتفاقية دولية لمدة (٥٠) عاماً وتتمتع بجنسية الاقطار الاعضاء فيها كافة، الا انها تتميز بالشخصية القانونية والاهلية الكاملة اللازمة لتحقيق اغراضها.

تم تحديد رأس المال المسموح به (٥٠٠) مليون دولار امريكي وهورأسمال الشركة المكتتب به نفسه وللأقطار الاعضاء حق المساهمة في رأسمال الشركة بالتساوي والاعضاء المساهمين بالشركة هم: الجمهورية العراقية، والكويت، والجزائر، والمملكة العربية السعودية، وليبيا، ودولة الامارات العربية المتحدة، وقطر، والبحرين، وجمهورية مصر العربية.

اما رأس المال المدفوع فقد تقرر من خلال اتفاق الاطراف المساهمة بالاكتساب ابتداءاً بمبلغ (١٠٠) مليون دولار الا ان السنوات التالية شهدت زيادة مضطردة والجدول رقم (٤) يوضح توزيع عدد الاسهم وقيمتها بين الاقطار الاعضاء في حين ان الجدول رقم (٥) يوضح الاهمية النسبية لرأس المال المدفوع الى رأس المال الاسمي.

جدول رقم (٤)
توزيع عدد الاسهم وقيمتها بين الاقطار الاعضاء^(٢٨)

القطر	عدد الاسهم	قيمة السهم (دولار امريكي)
الجمهورية العراقية	٦٧٧٨٩٢	٦٧٧٨٩٢٠٠
دولة الكويت	٧١٥٢٦٩	٧١٥٢٦٩٠٠
الجزائر	٦٧٧٨٩٢	٦٧٧٨٩٢٠٠
المملكة العربية السعودية	٧١٥٢٦٩	٧١٥٢٦٩٠٠
ليبيا	٦٧٧٨٩٢	٦٧٧٨٩٢٠٠
الامارات العربية المتحدة	٦٧٧٨٩٢	٦٧٧٨٩٢٠٠
قطر	٦٧٧٨٩٢	٦٧٧٨٩٢٠٠
البحرين	١٧٥٠٠٢	١٧٥٠٠٢٠٠
مصر	٥٠٠٠	٥٠٠٠٠٠
المجموع	٥٠٠٠٠٠	٥٠٠٠٠٠٠٠

جدول رقم (٥)
الاهمية النسبية لرأس المال المدفوع الى رأس المال الاسمي^(٢٩)

الفترة	١٩٧٤	١٩٧٨-٧٥	١٩٨٠ ^(٣٠)	١٩٨١
النسبة المئوية %	١٩,٨	٦٩,٧	٩١,٩	٩١,٩

(٢٨) منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول - اتفاقيات انشاء المنظمة، ص (٦٧).

(٢٩) لم يبلغ رأس المال المدفوع كامل رأس المال الاسمي بسبب تأخير بعض الانقاسات الخاصة بالدول الاعضاء عن التسديد حيث يوضح تقرير الامين العام للمنظمة السنوي لعام ١٩٨١ انها كانت بحدود (٤١) مليون دولار امريكي.

انظر: منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول، تقرير الامين العام السنوي الثامن ١٩٨١ ص ١٥٤.
(٣٠) د. عبد الوهاب حميد رشيد، التنمية العربية ومدخل المشروعات المشتركة، مصدر سابق ص (٢٢١-٢٢٢).

ان اسطول ناقلات الشركة قد شكل معظم الاصول الثابتة فيها ويمثل قاعدة نشاطها الفعلي وانطلاقاً من مبدأ ملكية الشركة المشتركة تم توزيع الناقلات لاغراض تسجيلها بين اعلام الاقطار الاعضاء في مجلس ادارة الشركة وعلى اساس حصص تناسب المساهمة في رأس المال وتحتسب مدة الاستهلاك على ناقلات الشركة من تاريخ استلام الناقلة من حوض البناء وقد حددت لناقلات النفط الخام لمدة (٢٠) عاماً ولناقلات الغاز الطبيعي والمسال (١٢) عاماً تحتسب على اساس قاعدة القسط الثابت.

مراحل تشغيل اسطول الشركة

ان المرحلة الاولى لتشغيل ناقلات الشركة كانت أواخر عام ١٩٧٥ عندما دخلت الى حيز العمل الفعلي الناقلتين بوبيان بحمولة ١٣٨,٥٤ ألف طن ساكن والرياض بحمولة (٢٧٠) ألف طن ساكن تقريباً. وفي عام ١٩٧٨ نجحت الشركة بتشغيل اسطولها المكون من (٨) ناقلات بحمولة اجمالية (٢٠٧٥٥٨٣) طن ساكن ويحدود مليوني طن ساكن طاقة متاحة وكما هو في الجدول رقم (٦) الذي يوضح طاقة النقل لاسطول الشركة. في عام ١٩٨٠ تم تشغيل ناقلتي الغاز فأصبح عام التشغيل الكامل لاسطول الشركة.

من ملاحظة طاقة نقل الشركة يبدو ان هذه الطاقة لا زالت تقل كثيراً عن (١٠٪) من صادرات اقطار الاوابك التي اعتمدت الشركة عليها أساساً كفكرة للعمل عند تأسيسها، علماً بأن دراسة شركة ماكميلان الاستشارية قدرت ومع نهاية عام ١٩٧٧ أن عدد قطع اسطول الشركة سيبلغ (٢٦) ناقلة حمولة كل منها (٢٠٧) ألف طن ساكن لنقل النسبة المخصصة من صادرات دول المنظمة وهي (١٠٪) ويعود السبب الى عدم تطور طاقة اسطول النقل الى ان الشركة اساساً لم تستطع تشغيل ناقلاتها الشمان بطاقاتها القصوى لعدم توفر التسهيلات من الدول الاعضاء لنقل نفوطهم المعدة للتصدير على ناقلات الشركة، بل لم توفر نسبة (١٪) من صادرات الدول الاعضاء وارتبط هذا الامر بمؤشرين متناقضين هما

أ. ان الجهة الاجنبية المستوردة للنفط أو المشتري له تربط بين شراء النفط وبين نقله على ناقلاتها الاجنبية

ب. ان الجهة العربية البائعة أو المصدرة للنفط تفضل بين بيع النفط وبين نقله بدعوى الحفاظ على مستويات اسعار نفوطها^(٣).

(٣١) د. عبدالوهاب حميد رشيد، المصدر السابق ص (٢٢١-٢٢٢).

الجدول رقم (٦)
طاقة النقل لاسطول ناقلات الشركة

اسم الناقل	طاقة النقل القصوى (طن ساكن)	طاقة النقل المتاحة (طن ساكن)	عدد الرحلات القياسية في السنة	طاقة النقل المتاحة سنوياً (طن متري)
بويان	١٣٨٥٤٠	١٣٠٠٠٠	٧	٩١٠٠٠٠
الرياض	٢٦٩١٢٥	٢٦٠٠٠٠	٥	١٣٠٠٠٠٠
حالبوب	١٣٥٥٠٢	١٣٠٠٠٠	٧	٩١٠٠٠٠
ام الشين	١٣٥٥١٠	١٣٠٠٠٠	٧	٩١٠٠٠٠
شط العرب	٣٨٦٤٤٤	٣٧٥٠٠٠	٤,٥	١٦٨٧٧٥٠
الرافدين	٣١١٣٩٧	٣٠٠٠٠٠	٤,٥	١٣٥٠٠٠٠
وهران	٣٨٦٢٧٤	٣٧٥٠٠٠	٤,٥	١٦٨٧٥٠٠
اجلانيا	٣١٢٨٢٠	٣٠٠٠٠٠	٤,٥	١٣٥٠٠٠٠
المجموع	٢٠٧٥٥٨٣	٢٠٠٠٠٠٠	٤٤,٠	١٠١٠٥٧٥٦

ناقلات الغاز المسيل

٣٢٤٥٦٠	٥,٥	٩٠٨٢٩	٦٠٨٢٩	البري
٣٣٢٠٥٧	٥,٥	٦٠٣٧٤	٦٠٣٧٤	البحر
٦٦٦٦١٧	١١,٠	٢١٢٠٣	١٢١٢٠٣	المجموع

المصدر:- د. عبد الوهاب حميد رشيد، التنمية العربية ومدخل المشروعات العربية المشتركة النظرية والتطبيقات الدولية والبحرية العربية، بيروت ١٩٨٢، ص ٢٧٣.

اذن هذه الحالة توجه الاهتمام الى الاقطار الاعضاء لانها تتناقض وهدف نقل النفط العربي الذي يعتبر الاساس الذي قامت عليه الشركة وهو يشير الى عجز ناجم عن التوجهات والاساليب التنفيذية التي ترافق انشاء وتشغيل المشروع المشترك وليس عجزاً يعود الى فشل فكرة هذا المشروع.

دور الشركة في التنسيق بين الناقلات العربية

تعتبر الشركة العربية البحرية لنقل البترول من الشركات الرائدة في مجال نقل النفط بالناقلات على النطاق العربي لغرض تحقيق نوع من التنسيق بينها وبين الشركات القطرية العربية العاملة ضمن نفس المجال حيث اجتمعت الشركات القطرية البحرية لكل من الجزائر، وليبيا، والسعودية، والامارات، والعراق، والكويت اضافة الى الشركة العربية البحرية لنقل البترول عام ١٩٧٤ وأبثق عن الاجتماع «المؤتمر الدائم للشركات والمؤسسات البحرية الناقلة للمواد الهيدروكربونية» وقد انشأت الشركة في بداية عام ١٩٧٥ مكتب التنسيق لغرض القيام بالدراسات وتنفيذ التوصيات التي تصدر من المؤتمر اعلاه وقد تم تحويل مكتب التنسيق الى المركز العربي للتنسيق والاستشارات البحرية ومقره الكويت وهو يعمل على تقديم الدراسات والمقترحات التي تخدم الاهتمامات المشتركة للشركات المعنية ويعمل على متابعة تنفيذ قرارات المؤتمر وقد نجح المركز في عقد عدد من الاتفاقات لصالح الشركات الاعضاء في مجال الحماية والتعويض والتأمين بصورة مشتركة وقد اعد المركز عدداً من الدراسات وخاصة في مجال انشاء هيئة عربية للتصنيف وتشغيل السفن واقامة نادي بحري للحماية.

وبعد ظهور الاتحاد العربي للناقلين البحريين بمبادرة من مجلس الوحدة الاقتصادية العربية في نيسان ١٩٧٩ انضم المركز لشركاته الى عضوية الاتحاد واحتفظ بالوقت ذاته بهيكله ككتل فرعي براعي مصالح الشركات البحرية لنقل المواد الهيدروكربونية.

خامساً

«الاستنتاجات والتوصيات»

١. ان المشاركة العربية في مجال نقل النفط البحري لم تتجاوز حدودها الدنيا وهذا يدل على ان المستوردين يحققون مزايا لا تقابلها مزايا موازية في درجتها للاقطار العربية المنتجة للنفط
٢. ان المشاركة العربية في مجال صناعة ناقلات النفط سيمهد لانشاء صناعة بحرية في المنطقة العربية تسهم في خلق كوادر، وكفاءات في ميدان النقل البحري وتوفير فرص لكثير من العاملين العرب وتضيف قطاعاً اقتصادياً انتاجياً جديداً الى القطاعات الاقتصادية الموجودة في الهيكل الاقتصادي العربي.
٣. ان الاستثمار العربي في مجال صناعة ناقلات النفط وخاصة بالنسبة لتلك الاقطار

المنتجة للنفط لا يعتمد على الجدوى الاقتصادية من الدخول في هذه الصناعة وإنما تأخذ الجدوى الاستراتيجية والسياسية مكانتها، فعلى الرغم من أن الوضع الحاضر في سوق الناقلات يشير إلى حالة كساد طويل الأجل، لكن دخول العرب في ميدان هذه الصناعة أمر ضروري لتحقيق الوفورات الناجمة عن تكامل حلقات الصناعة النفطية الرأسي من جهة ولتحقيق الأمن الاستراتيجي العربي في مجال السلعة صاحبة العنصر الاثقل وزناً في الدخل القومي العربي وخاصة بالنسبة للاقطار المصدرة للنفط.

٤. يتطلب من الاقطار العربية اعتماد الجدوى الاقتصادية للاستثمار في هذه الصناعة (إلى جانب الجدوى السياسية) باعتبارها الأساس الذي يعتمد عليه ويتم ذلك بدراسة الظروف الاقتصادية المتغيرة وافتاقها المستقبلية وانعكاساتها على صناعة ناقلات النفط. ومن ثم معرفة الصناعة الجديدة للاستثمار في هذه الصناعة.

٥. إن كل أشكال التعاون العربي - الدولي في مجال هذه الصناعة هو تعاون محكوم عليه بالفشل رغم فوائده لأن الجانب الآخر (الشركات الأجنبية) هو المالك لمقومات صناعة ناقلات النفط لذا سوف لن تستفيد الاقطار العربية من الدخول إلى صناعة الناقلات عبر هذا المسلك من مسالك التعاون لأن الظرف الزماني والمكاني الحالي يحتم على العرب الدخول في هذا الميدان معتمدين على أنفسهم حتى ولو لم يحققوا أرباحاً اقتصادية في ميدان هذه الصناعة لأن وجود النفط في هذه الحقبة الزمنية يمثل فرصة تاريخية ينبغي للعرب اغتنامها والاستفادة منها إلى أقصى الحدود الممكنة وذلك من خلال التعاون القومي في مجال هذه الصناعة، ولكن مع ذلك فإن الواقع يشير إلى أن العرب ما برحوا بعيدين عن السيطرة التي نستهدفها.

٦. إن الأسباب التي اعاققت الدخول العربي إلى ميدان هذه الصناعة ترجع إلى الآتي.

أ. رافق التفكير العربي بعد عام ١٩٧٣ (في أعقاب التعديل الأول لأسعار النفط) في الدخول إلى ميدان هذه الصناعة تعرض سوق ناقلات النفط إلى تدهور شديد تمثل في انخفاض أسعار الشحن وكثرة الطننات المعروضة لذا لم يعد هنالك حافز من الناحية الاقتصادية للدخول في مثل هذه الصناعة.

ب. إهمال العرب للجدوى السياسية في اشتراكهم ضمن هذه الحلقة الصناعية وبالتالي أثارها على تعزيز الاستقلال الاقتصادي المنشود.

ج. الافتقار إلى الكوادر والكفاءات البحرية المؤهلة بشكل كفوء لإدارة هذه الصناعة رغم الجهود التي بذلت لخلق مثل هذه الكوادر.

٧. إن الشركة العربية البحرية لنقل البترول أنشأت على أساس توفير كميات نفطية جاهزة من صادرات اقطار الأوبك لنقلها على ناقلات الشركة وهذه الكميات لم تقدم إلى الشركة خلال مسيرتها وبالتالي فإن الشركة اضطرت إلى العمل بلا توفر مبدأ الدعم والافضلية اللازمين لها خاصة عند بداية مراحلها التشغيلية ومن هنا فإن

الشركة كمشروع عربي مشترك واجهت تنافساً من قبل الشركات القطرية الوطنية العاملة في نفس الميدان والتي تقدم لها حكوماتها اشكالاً مختلفة من الدعم لم يقدم مثيله الى الشركة العربية البحرية لنقل البترول.

التوصيات

- ١- ان الاقطار العربية عموماً والمنتجة للنفط بصورة خاصة ينبغي عليها اختراق صناعة ناقلات النفط والتوغل فيها من اجل تحقيق وفورات التكامل الرأسي في الصناعة النفطية.
- ٢- دعوة الشركة العربية البحرية لنقل البترول ان تقوم باعداد دراسة جدوى تشكيل اسطول نفطي جديد يقوم على اساس ثابتة تستند الى دراسة الفئات المطلوبة من احجام الناقلات علماً بأن الناقلات المرغوبة في السوق هي الناقلات الصغيرة الحجم ولكن يبقى اعداد دراسة شاملة امر ضروري للشركة.
- ٣- على الشركة العربية البحرية لنقل البترول دراسة التجربة العراقية بدقه واتخاذها منهاجاً في سبيل تعريب الطواقم والكوادر العاملة في الشركة.
- ٤- حان الوقت لاقامة نوع من التنسيق بين الحوض الجاف في البحرين (اسرى) والشركة العربية البحرية لنقل البترول والناقلات القطرية العربية من اجل دعم هذا المشروع العربي المشترك.
- ٥- نقترح على مجلس وزراء منظمة الاقطار العربية المصدرة للنفط (اوابك) القيام باعادة دراسة مبدأ الدعم والافضلية وامكانيات تطبيقه في نقل النفط العربي من الاقطار الاعضاء في المنظمة وعلى ظهور الناقلات المملوكة للشركة العربية البحرية لنقل البترول.

